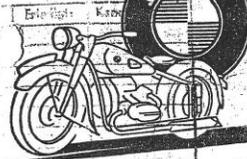


3 - JAN



Erle. Hpt. K. Nr.



# RUNDSCHREIBEN

der Kundendienst-Abteilung Wagen - Räder - München

Gruppe **Getriebe** No. **4**  
 München, am **1. 12. 1943** EM/Lf (161)  
 Für BMW Vertreter des In- und Auslandes

**Schweres Krafttrad 750 cm<sup>3</sup> mit Seitenwagen (angetrieben)**  
 BMW Baumuster 750/275 (R 75)

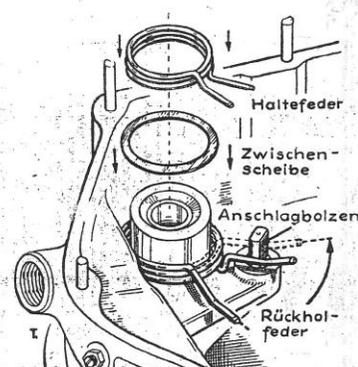
**Instandsetzungsarbeiten am Getriebe**

In Werkstätten unserer Herren Vertreter, sowie beim Besuch von Instandsetzungseinheiten der motorisierten Fronttruppenteile durch unser Truppenunterweisungs-Kommando wurde beobachtet, daß vielfach Unklarheiten über die Instandsetzungsarbeiten am Getriebe unseres Baumusters 750/275 bestehen. Aus diesem Grunde geben wir unseren Herren Vertretern nachstehend eine Zusammenstellung der wichtigsten Instandsetzungsvorgänge bei diesen Getriebe. Die Arbeiten sind sorgfältig durchzuführen und die Maße sowie die Hinweise für den Zusammenbau genau zu beobachten.

In den meisten Fällen hätten die beobachteten Fehler vermieden werden können, wenn das Getriebe richtig behandelt worden wäre. Das Schalten soll wie folgt vorgenommen werden: Gaswegnehmen, auskuppeln, Fußschalt- hebel mit der Fußspitze bis zum Anschlag heben bzw. hinunterdrücken, einkuppeln (nicht ruckartig, sondern weich) und erst jetzt den Fußschalt- hebel in seine Ruhelage zurück gehen lassen. Sollte trotzdem der Gang aus irgendwelchen Gründen nicht eingerastet sein, so ist der Schaltvor- gang zu wiederholen. Auf keinen Fall darf beim Schalten rohe Gewalt an- gewendet werden.

- Der Aus- und Einbau des Getriebes, sowie das Zerlegen desselben ist nach den Anweisungen in der Dienstvorschrift D 605/5 (Seite 39/40) vorzunehmen
- Rückhol- und Haltefeder einbauen:**  
 Vor dem Einbau ist zu prüfen, daß die Federenden der Haltefeder mit der äußeren Windung in einer Ebene liegen. Die Enden der Rückholfeder müssen nach einem waagrechten Stück zuletzt auf eine Länge von 8 - 10 mm etwa 4 mm aufwärts gebogen sein. Mit einer Zange die 3 mm starke Rückholfeder in das Getriebegehäuse einsetzen und über den Anschlagbolzen spannen. Zwischen- scheinbe auflegen und die 2,5 mm starke Haltefeder ebenso einsetzen. Alle 4 Federenden müssen zueinander und zur Mittellinie parallel sein, sowie gleichen Abstand haben, wenn nötig Federenden entsprechend nachbiegen.
- Ankerhebel prüfen und einbauen:**  
 Der Anker muß auf dem Ankerhebel (275 l 50 002 2) leicht beweglich sein, ohne übermäßiges Spiel in der Lagerung zu haben. Die Ankerspitzen dürfen nicht gerundet oder ausgebrochen sein, sonst ist der Ankerhebel auszuwechseln.

Nachdruck auch auszugsweise verboten!



**Rundschreiben: Gruppe: Getriebe - No. 4 Seite 1 - 1.12.1943**

**Betrifft: Instandsetzungsarbeiten Getriebe R75**

Da beschwert sich der BMW Schreiber doch, dass die Truppe das Getriebe nicht richtig instandsetzen könne und oft die gleichen Fehler gemacht würden bei Reparaturarbeiten.

Eine Instandsetzungsanleitung (die D605/5) wurde aber von BMW erst im November 1943 an die Truppe verschickt und hat wohl auch nicht alle Truppenteile erreicht, die die BMW R75 und hier speziell das Getriebe in ihren Werkstätten zu reparieren hatten.

Es ist heute allgemein bekannt, dass das Getriebe der BMW R75 nicht für jedermann zu reparieren ist. Ohne entsprechende Vorkenntnis und ohne Hilfswerkzeuge kann es beim Zusammenbau des komplizierten Getriebes zwangsläufig nur zu Fehlern kommen.

Die hier beschriebenen Einbauten von Ankerhebel, Rückhol- und Haltefedern in einem knappen Absatz, beschreiben die Vielzahl der Probleme die bei diesen Einstellungsarbeiten vorkommen nicht im Entferntesten.

**Re: Repair work gearbox R75**

*The BMW writer complains that the troops cannot properly repair the gearbox and often the same mistakes were made during repair work.*

*A repair instruction (the D605 / 5) was sent by BMW only to the troops in November 1943 and probably did not reach all units that had to repair the BMW R75 and here especially the gearbox in their workshops.*

*It is well known today that the gearbox of the BMW R75 is not for everyone to repair. Without appropriate knowledge and without auxiliary tools, it can inevitably only come to errors when assembling the complicated transmission.*

*The here described assemblies of anchor lever, return and retaining springs in a brief paragraph, describe the variety of problems that occur in these adjustment works not remotely.*