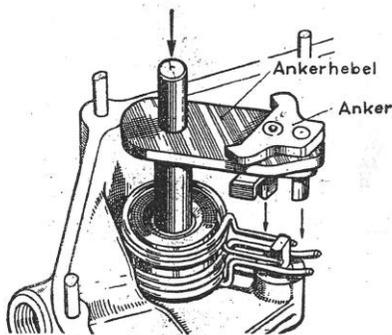


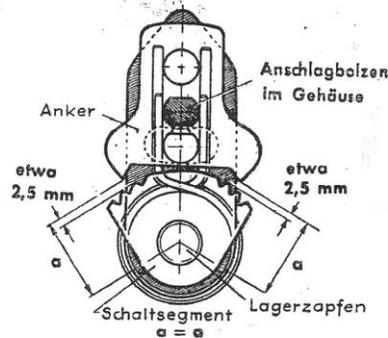
Seite 2

Gruppe Getriebe Nr. 4 vom 1. 12.1943

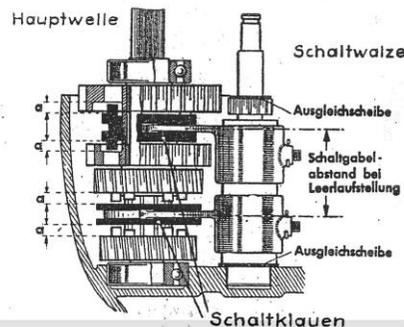
Zum Schutze des Dichtringes eine dünnwandige, leicht konische Buchse (Hilfswerkzeug) von aussen einführen, in die dann die Kerbverzahnung der Welle geschoben werden kann. Ankerhebel mit Fußschaltwelle einführen und Buchse entfernen. Am Anschlagbolzen und den beiden Ankerbolzen müssen alle Federenden gleichzeitig anliegen. Fußschaltwelle in richtiger Stellung aufstecken und festschrauben.



Zur Prüfung der Ankerstellung ist das Schaltsegment (275 1 50 008 0) auf den Lagerzapfen des Ankerhebels zu setzen. Der Abstand der Ankerpitzen muss auf beiden Seiten gleich sein und etwa 2,5 mm betragen. Ungleiches Abstand zeigt an, dass die Federenden nicht parallel zur Bolzenrichtung liegen. Abweichungen sind zu berichtigen. Schaltsegment wieder abnehmen.



Schaltgabeln prüfen und einstellen: Die Schaltgabeln dürfen nicht verzogen oder schon stark abgenutzt sein. Beide Schaltgabeln (275 1 40 019 2 und 275 1 40 020 2) der Schaltwelle in die Schaltklauen der Hauptwelle einführen. Auf die Schaltwelle unten eine 0,8 mm starke Ausgleichscheibe (275 1 40 028 0) mit Fett aufkleben. Hauptwelle und Schaltwelle in ihre Lagerstelle inklopfen und auf Leerlaufstellung (Rückwärtsgangschaltung) drehen. Die Schaltgabeln behalten dabei unverändert ihre Leerlaufstellung. Schaulochdeckel abschrauben. Die Schaltgabeln müssen genau in der Mitte zwischen den Zahnrädern stehen und letztere sich frei drehen lassen. Ist das nicht der Fall, muss die beigelegte Ausgleichscheibe durch eine schwächere oder stärkere ersetzt werden, bis die Stellung der Schaltklauen richtig eingestellt ist. Hauptwelle und Schaltwelle wieder herausnehmen. Antriebswelle und Geländeschaltwelle einbauen; Leitblech für Hauptwelle einlegen, Kugellager für Haupt- und Nebenwelle einsetzen und Antriebswelle einklopfen. Geländeschaltwelle in die Nabe schieben, Scheibe, Feder und inneren Schaltwelle zum Geländeschaltwelle aufstecken.



Rundschreiben: Gruppe: Getriebe - No. 4 Seite 2 - 1.12.1943

Betrifft: Zusammenbau des Getriebes BMW R75

Hier steht der chronologische Ablauf wie ein Getriebe zusammenzubauen ist. Das ist hilfreich wenn es die Reihenfolge betrifft. Leider gehen die Techniker von BMW da rein theoretisch vor. Wie man den Soll-Zustand erkennt steht hier ausführlich. Aber nicht wie man ihn erreicht, wenn man Abweichungen feststellt.

Wenn das Ist-Maß 1,5 und auf der anderen Seite 3,5 mm hat. Was ist dann zu tun, um es auf das Soll-Maß von 2,5 und 2,5mm zu bringen. Da steht dann dort lapidar: Abweichungen sind zu berichtigen!

Hier liegt auch wohl der Grund weshalb das Getriebe von der BMW R75 so einen schlechten Ruf hatte. Es funktioniert sehr gut wenn es richtig und fachgerecht zusammengebaut wurde. Aber das war bei der feldmäßigen Instandsetzung oft nicht möglich. Nach dem Krieg war der Satz bei Wehrmachtsgespann-Fahrern populär: Eine BMW mit Zündapp Getriebe oder eine Zündapp mit BMW Motor. (Beim Zündapp Motor gab es keine neuen Kurbelwellen in den 60- 70er Jahren) und deshalb galt der Motor als nicht reparabel.

Re: Assembly of the transmission BMW R75

Here is the chronological sequence how to assemble a gearbox. Unfortunately, the technicians of BMW are purely theoretical. How to recognize the target state is described in detail but not how to reach it, if you notice any deviations.

If the actual measurement is 1.5 mm on one side and 3.5 mm on the other side. What has to be done to bring it to the nominal size of 2.5 and 2.5 mm. In a concise style they tell you: Deviations have to be corrected!

Here is probably the reason why the transmission of the BMW R75 had such a bad reputation. It works very well if it has been assembled correctly and professionally. But that was often not possible during field repairs. After the war, the following senescence was popular with KS750 and R75 drivers:

A BMW with Zündapp gearbox or a Zündapp with BMW engine.

(The Zündapp engine had no new crankshafts in the 60s and 70s) and therefore the engine was not repairable)