

Gruppe Motor Nr. 2 vom 19.6.1942 Seite 3

Abdichtung der unteren Lagerböcke der Kipphebelbrücke

Um eine bessere Öldichtheit an den unteren Lagerböcken in den Zylinderköpfen zu erreichen, ist eine neue Abdichtung entwickelt worden.

Wir empfehlen, die neue Abdichtung bei den bereits gelieferten Maschinen (bis Fahrgestell-Nr. 754267) nachträglich einzubauen. Beim Einbau ist besonders zu beachten, dass die Stirnfläche der Sechskantschraube zur Zylinderkopfbefestigung (in der Skizze mit "a" bezeichnet) plan und sauber ist. Die Abdichtung der 4 oberen Lagerböcke bleibt wie bisher.

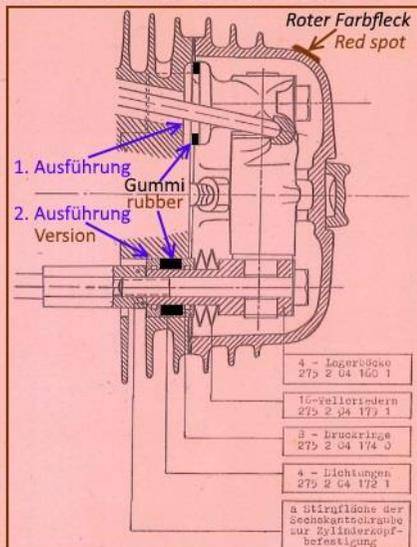
Zum Einbau der neuen Abdichtung sind folgende Teile erforderlich:

4 Stück	Lagerböcke	275 2 04 160 1
16 "	Tellerfedern	275 2 04 179 1
8 "	Druckringe	275 2 04 174 0
4 "	Dichtungen	275 2 04 172 1

Bei den Maschinen, an denen diese Änderung vorgenommen worden ist muss zur Kenntlichmachung je ein Deckel der beiden Zylinder mit einem roten Farbfleck versehen werden.

Motor-Entlüftung

An der Motor-Entlüftung wird künftig ein kleines Filter angebracht. Das Filter ist bei normalem Staubanfall alle 2000 km bei starkem Staubanfall alle 1000 km in Waschbenzin zu reinigen.



Rundschreiben: Gruppe: Getriebe: No. 2 Seite 2+3/6 - 19.06.1942

Betr.: Kipphebelböcke abdichten.

Das auch noch heute oft entstehende Problem bei der Abdichtung der Lagerböcke der 1. Ausführung, Öl tropft dort aus. Die 1. Ausführung der Lagerböcke hat dies fast immer. Da an den oberen Lagerböcken kein Öl steht, tropft dort zumeist auch kein Öl aus. BMW ließ deshalb erst einmal nur die unteren Lagerböcke mit neuer Abdichtung versehen. Die obere Abdichtung blieb so wie sie war.

In der Produktion, ab Fahrgestell Nummer 754 263, gab es dann zuerst auch nur unten die neue Abdichtung und oben blieb der Lagerbock der 1. Ausführung bis die Bestände dafür aufgebraucht waren. Dann wurden oben und unten die Lagerböcke der 2. Ausführung eingebaut.

Motor Entlüftung

An die Entlüftung kam ab jetzt ein Filter. Je nach Staubanfall war dieser alle 1000 oder 2000 Km zu reinigen.

Re.: Seal the rocker arm brackets.

The problem that still often arises today when sealing the rocker arm brackets of the 1st version is that oil drips out there. The 1st version of the rocker arm brackets almost always has this. Since there is no oil on the upper rocker arm brackets there is usually no oil dripping out. For that reason, BMW only provided the lower rocker arm bracket with a new seal. The upper seal remained as it was.

In the production, from chassis number 754 263 onwards, there was a new seal only at the bottom and at the top the old one of the 1st version remained until the stocks were used up. Then the rocker arm brackets of the 2nd version were installed at the top and bottom.

Engine ventilation

A filter was now placed at the ventilation. Depending on the amount of dust it had to be cleaned every 1000 or 2000 km.