



RUNDSCHREIBEN

der Kundendienst-Abteilung Wagen - Räder München

Gruppe Motor No. 3
München, am 17.8.42 EMü/Hu
Für BMW Vertreter des In- u. Auslandes 129

Eingang: 5-SEP. 1942

Erledigt: Referenz gen.:

Abdichtung der Steuerwellenbohrung zur Schwungscheibe durch Verschlussdeckel 275 2 01 018 0

Es ist in einigen Fällen vorgekommen, dass am Verschlussdeckel 275 2 01 018 0 im Motorgehäuse (siehe Skizze 1) Motoröl durchgedrungen ist und zum Verölen der Kupplung geführt hat. Um weiteren derartigen Fällen entgegenzutreten, muss an Maschinen des Baumusters R 75, an denen sich Kupplungsstörungen zeigen oder bei denen Öl am Schwungradgehäuse austritt, der Verschlussdeckel 275 2 01 018 0 gegen einen neuen Verschlussdeckel 275 2 01 018 0 ausgewechselt werden. Die erforderlichen Verschlussdeckel stellen wir Ihnen zur Verfügung.

Das Auswechseln des Verschlussdeckels ist wie folgt vorzunehmen:

1. Motor ausbauen
2. Kupplung und Schwungscheibe abbauen
3. Die Bohrung für den Verschlussdeckel entgraten, (vorsichtig, damit der Sitz für den neu einzusetzenden Verschlussdeckel nicht verloren geht).
4. Den neuen Verschlussdeckel mit dem im Werkzeug befindlichen Steckschlüssel 22 SW in die Bohrung einsetzen (nicht zu tief, damit ein leichtes Verstemmen möglich ist. Der Verschlussdeckel darf beim Einsetzen nicht flachgeschlagen werden!) (siehe Skizze 2).
5. Mit einem Bolzen (etwa 30 mm \varnothing) den eingesetzten Verschlussdeckel flachschlagen, sodass er sich im Gehäuse festsetzt (siehe Skizze 3).
6. Den Rand der Bohrung um den eingesetzten Verschlussdeckel herum gleichmäßig verstemmen (siehe Skizze 4).
7. Der weitere Zusammenbau erfolgt wie der Auseinanderbau.

BAYERISCHE MOTOREN WERKE
Aktiengesellschaft

Rundschreiben: Gruppe: Motor - No. 3 Seite 1 - 17.08.1942

Betrifft: Abdichtung Nockenwellenbohrung hinten.

Im hinteren Gehäuse verschließt ein einfacher kreisrunder Deckel die Bohrung zur Nockenwelle. Dieser Deckel war nicht gut konstruiert und wurde ersetzt durch eine verbesserte gewölbte Ausführung, die sich beim Einschlagen im Gehäuse verspannte.

Interessant finde ich hier, dass alles genau beschrieben wird in welcher Reihenfolge die Arbeiten auszuführen sind.

Aber wie man den alten Deckel herausbekommen soll, dazu wird noch nicht mal ein einziger Vorschlag gemacht. Das kann nur durch Improvisieren geschehen, wenn die Nockenwelle noch im Gehäuse ist. Da wollte man wohl keine Vorschläge zu geben. Nur: Kupplung und Schwungscheibe abbauen, Bohrung entgraten und neuen Deckel einbauen. Und wie nehme ich den alten Deckel raus? Kein Kommentar.

Und dann die Widersprüche im Rundschreiben.

4.nicht flachschlagen.....
5. Verschlussdeckel flachschlagen..... Ja, was ist nun richtig?

Re. Seal rear camshaft bore hole.

In the rear housing a simple circular cover closes the bore hole to the camshaft.

This lid was not well constructed and was replaced with an improved domed design that tightened when hammered into the housing.

I find it interesting that everything is exactly described in which order the work is to be carried out.

But how to get the old lid out, not even a single suggestion is made. This can only be done by improvising when the camshaft is still in the housing.

BMW probably did not want to give non-technical suggestions.

Only: Remove coupling and flywheel, deburr hole and install new cover.

And how do I take out the old lid? No comment.

And then the contradictions in this circular.

4. do not flatten the lid

5. flatten the closing lid what is right now?