

Zündapp KS 750

Bestellen Sie bitte nur mit unseren Ersatzteilnummern die im Katalog sind. In der gültigen Ersatzteilpreisliste finden Sie unter der Ersatzteilnummer den Lieferumfang und den Preis.

Versand Deutschland

Der Versand erfolgt per DHL/DPD nach Vorkasse.

Die Versandkosten in Deutschland werden pro Sendung pauschal mit 9,00 €, unabhängig von der Größe der Sendung berechnet.

Versand in der Europäischen Union/ Nachnahme

Der Endpreis ergibt sich aus dem Preis für die Ersatzteile zuzüglich 22,00 € für Versandkosten, und Bankgebühren bei Paketen bis 2 kg.

Über 2 kg: 22,00 € + Zusatzversandkosten

Wenn Sie Informationen, technischen Rat oder Hilfe bei der Restaurierung Ihrer Zündapp KS 750 benötigen, fragen Sie uns, denn vielfach lassen sich in einem gemeinsamen fachlichen Gespräch mit uns, sich Ihre Probleme bereits lösen.

Wir helfen Ihnen bei der Instandsetzung aller Komponenten wie: Motor, Getriebe, Radantriebe, Magnet, Vordergabel, Lichtmaschine und Vergaser.

Der Verkauf und Lieferung erfolgt nach unseren allg. Geschäftsbedingungen.

Diese senden wir Ihnen auf Anfrage gerne zu. Oder schauen Sie auf unsere Webseite.



ERSATZTEIL - DIENST
Hans-Peter HOMMES
GmbH
Tiefenstraße 10
D-41748 VIERSEN-Ummer

Tel. +49 02162 8100933

Fax +49 02162 8100935

e-Mail hphommes@aol.com

www.wehrmachtsgespann.de

Aktuelle Preisliste ausdrucken unter:
www.wehrmachtsgespann.de/Kataloge/aktkat.htm

English

For our English speaking friends we give information in English. This information is written in italics.

World wide shipping available.

Please order only with our spare part number

Correspondence

in German / English. Orders are possible by phone, fax and e-mail.

Payment

Please pay in advance or with credit card.

We accept credit cards,

the payment has to be free of costs for us



Lates price list to print under:

www.wehrmachtsgespann.de/Kataloge/aktkat.htm

When you need any information about your bike or technical help, please do not hesitate to contact us.

We also restore all technical components like engine, gearbox, wheel drives, magneto, generator, Solex carburettor and front fork.

We are the specialists for Zündapp KS 750 and BMW R75

® Eingetragenes Markenzeichen für unsere Ersatzteile und unseren Reparaturservice

We are the specialists for Zündapp KS 750 and BMW R 75

We make a range of more than 1300 parts, for gears, for electrical regulators and side car bodies.

We offer you a complete service with expert advice.

We operate an exchange service for motors, gear boxes, rear and side car drives and all major assemblies.

We have immense experience with these special machines.

We have been driven on them and working on them for more than 25 years.

Do you have any problems with your Zündapp KS 750 or BMW R 75 – please ask us – we have the answer and we speak English!

We can offer advice on the things to check if you want to buy a Zündapp KS 750 or BMW R 75.

Dear veteran friends

we have specialised in producing spare parts exclusively for Zündapp KS 750 or BMW R 75 for more than 30 years. We work from original drawings to produce our spare parts. We produce all spare parts only for our company and we do not sell them to distributors. We take great care to select the right material, to ensure that our parts match the originals and produce all our parts under careful control to provide you with excellent performance.

The reliability of our spare parts service, the quality of our products and our professional expertise is well known among Zündapp KS 750 or BMW R 75 drivers.

We usually reply to any enquiry within a working day, and can usually deliver parts from our own stock. If there is any delay we will let you know the expected delivery date.

Apart from spare parts and accessories **we offer you a complete exchange service** for assemblies such as: gear boxes, carburettors, dynamos, magnetos and so on. You send us your old units – we assess their conditions and give you a free estimate for the cost of a complete repair or for supplying a full overhauled exchange unit. Our estimate will depend on your old unit.

Orders

You can send your order by mail, fax or email or you can phone us. But the best and easiest way is to order via our webshop.

When you order per email then please order always with:
Reference number and the article description in German.

This helps us to make sure that you get the parts you need. Please take prices and quantities from our price list. Stck = piece Satz = set.

All prices are total prices in € including VAT.

Payment conditions: only prepayment or credit card

On top of the spare part prices we have to add shipping and banking costs, **we accept also Master and Visa credit cards.**

The payment has to be free of costs for us.

We prefer when you pay by bank transfer in advance. We will send you a confirmation of your order. This will show the total price including shipping costs and any bank charges.

Please send only the money of our order conformation.

Our bank details are: Ersatzteil-Dienst H-P HOMMES GmbH,

Postbank Dortmund

IBAN code - DE 044 40 100 460 2337 61 467

BIC code - PBNKDEFF

Post adresse:

Ersatzteil-Dienst H-P Hommes D-41748 VIERSEN Tiefenstr. 10

Phone: 0049 2162 8100933

Email: hphommes@aol.com

If you have any further questions please do not hesitate to contact us.

Unser Firmenporträt



Bereits 1975 erwarb ich meine erste BMW R75 und ein Jahr später eine Zündapp KS 750. Die Beschaffung von Ersatzteilen war zu dieser Zeit noch auf die vorhandenen Originalersatzteile beschränkt. Meine ersten Restaurationsversuche fielen auch entsprechend unbefriedigend aus.

In den 80er Jahren wurden die Wehrmachtsgespanne immer beliebter und wir entwickelten für die Kurbelwelle der KS 750, die bis dato als nicht reparierbar galt, einen Umbausatz auf Gleitlagerung der Pleuel.

Nachdem wir bereits 1987 mit 3 KS 750 eine 6 wöchige Islandreise unternahmen und den Nachweis erbrachten, dass mit dem gleitgelagerten Motor ein alltagsfähiges Motorrad zu erstellen war, fragten immer mehr Veteranenfreunde nach dem Umbausatz. Als leitender Geschäftsführer in unserem Familienbetrieb voll eingespannt, blieb nicht viel Zeit für mein Hobby übrig. Ich entschloss mich deshalb, 1990 mein Hobby zum Beruf zu machen und aus unserer Firma auszusteigen. Ich habe diesen Schritt bis heute nicht bereut.

Wir begannen 1991 mit der Kleinserienherstellung von Ersatzteilen für die BMW R75 und Zündapp KS 750. Ich gründete die

ERSATZTEIL-DIENST Hans-Peter HOMMES GmbH

In Kooperation mit Tadeusz (kaufmännisch) und Richard (Dipl. Ing. Maschinenbau) gründeten wir eine weitere Firma, die sich bis heute nur mit der Herstellung von Ersatzteilen für die Modelle BMW R75, Zündapp KS 750 und 600 befasst. Durch diese Spezialisierung erlangen wir sehr viel Erfahrung und es wurde uns möglich, einen hohen Qualitätsstandard zu schaffen, den wir benötigen, um komplette Getriebesätze, Kurbelwellen, Bremsen, Motoren, Zubehörteile und vieles mehr für KS 750 und R75 herzustellen. Unsere Getriebesätze für die BMW R75 oder der Umbausatz für die Zündapp KS 750 auf Gleitlagerung gehören heute zum Standard einer guten Restauration.

Wir blicken auf mehr als 30 Jahre erfolgreicher und richtungsweisender Ersatzteilherstellung, Vertrieb und Service zurück. Ich bin stolz darauf, wenn ich oft in Verkaufsangeboten lese: Mit Hommes Teilen restauriert oder Motor+Getriebe usw. von Hommes.

Wir fertigen mehr als 90% unserer angebotenen Artikel in eigener Regie und verkaufen diese nur direkt an unsere Kunden.

Alle durch unserer Firma hergestellten Ersatzteile sind nur über unseren ERSATZTEIL-DIENST zu erhalten.

Wer Ihnen also erzählt, er könne die gleichen guten Ersatzteile wie sie bei uns erhältlich sind Ihnen liefern, da er den gleichen Lieferanten habe, der verbreitet die Unwahrheit.

Oft wird auch als Beweis der guten Qualität der eingesetzten Ersatzteile behauptet, dass ein Motorrad welches zum Verkauf angeboten wird, komplett mit **Hommes-Teilen** aufgebaut wurde.

Lassen Sie sich diese Aussage durch entsprechende Belege nachweisen.

Viele Informationen sind in den von mir verfassten „Merkblättern“ auf unsere Internetseite zu finden. Auch gibt es mehr als 70 Videofilme auf YouTube von mir mit vielen technischen Informationen.

Meine Mitarbeiter und ich, versenden täglich Ersatzteile, beraten Sie gerne bei der Restauration oder helfen Ihnen, technische Problem an Ihrem Motorrad zu finden und zu beseitigen.

Und auch das sei angesprochen. Billig kann jeder.
Qualität hat einen Preis.

mit besten Schraubergrüßen

Hans-Peter Hommes

Our company portrait

Already in 1975 I bought my first bike a BMW R75 and a year later a Zündapp KS 750. The supply of spare parts was limited at that time to the existing original spare parts. My first attempts of restoration were correspondingly unsatisfactory.

In the 80s, the heavy military bikes became more and more popular and we developed a conversion kit to sleeve bearings of the connecting rods for the crankshaft of the KS 750, which was until now not repairable.

After a 6-week Iceland trip with 3 KS 750s in 1987 and we provided the proof that an everyday capable bike could be created with the sleeve bearing engine and more and more vintage friends asked for the conversion kit.

As manager in our family enterprise fully occupied I did not have much time left for my hobby. I decided, therefore, in 1990 to make my hobby into a profession and left our company.

I have never regretted this step until today.

In 1991 we started with the small series production of spare parts for the BMW R75 and Zündapp KS 750. I founded the

ERSATZTEIL-DIENST Hans-Peter HOMMES GmbH

In cooperation with Tadeusz (commercial) and Richard (degreed engineer mechanical engineering), we founded another company, which deals until today with the production of spare parts for the beautiful BMW R75, Zündapp KS 750 and Zündapp 600. With this specialization we gain a lot of experience and it has been possible for us to provide a high quality standard, which we need to produce complete transmission sets, crankshafts, rear- and sidecar drive, brake elements, engines, accessories and much more for KS 750 and R75.

Our transmission sets for the BMW R75 or the conversion kits to sleeve bearing for the Zündapp KS 750 engine have become standard of a good restoration.

We look back on more than 25 years of successful and trend-setting production of spare parts, sales and service.

I am proud when I often read in offers for sale:

Restored with Hommes parts or engine + gearbox, etc. of Hommes

All parts manufactured by our company
can be obtained only through our

ERSATZTEIL-DIENST

We manufacture more than 90% of our offered products on our own direction and sell only directly to our customers. Whoever tells you that he could deliver the same good parts as they are available from us, as he has the same supplier, spreads the untruth.

It is often said as a proof of good quality of the used spare parts that a motorcycle that is offered for sale was completely rebuilt with Hommes parts.

Get prove of this statement by original supporting documents.

You can find a lot of information in the "Merkblätter" written by me on our website. Also, there are more than 70 videos on YouTube with lots of technical information.

My staff and I ship spares every day, advise you in the restoration or help you to find technical problems on your Zündapp or BMW bike and to eliminate them.

And this has to be said too: **To produce in cheap goods can anyone
Quality products has its price.**

With best regards

Hans-Peter Hommes

Bei der Restaurierung seines Wehrmachtsgespanses stoßen die meisten irgendwann an die Grenzen seiner Möglichkeiten. Sei es, dass eine gute Fachwerkstatt, ein Spezialwerkzeug oder das nötige technische Wissen fehlt. Hier kommt dann die Überlegung, ob es nicht sinnvoller und oft auch preiswerter und sinnvoller ist, die Instandsetzung Motor, Getriebe usw. von uns ausführen zu lassen. Denn es reicht bereits ein kleiner Fehler beim Zusammenbau, der als Ergebnis einen teureren Neuaufbau von Motor, Getriebe usw. nach sich zieht.

Bei uns werden Motor, Getriebe usw. kompromisslos erneuert.

Nur wirklich Top Originalersatzteile werden von uns wieder eingesetzt.

Als Beispiel **der Zylinderkopf**

Neuteile : Kipphebelwellen- und Nadeln.
Ventile und Führungen.
Federn, Teller und Keile.
Neue Sitzringe.

Arbeiten: Gewinde, Bohrungen, Bolzen prüfen und ggf. erneuern.
Ventilführungen erneuern, aufreiben, Ventile einfräsen und einschleifen.
Kipphebel sind zumeist zu erneuern.
Alles reinigen und zusammenbauen.

Zumeist läuft es mit dem Austausch von z.B. Motor, wie folgt ab:

Sie übersenden uns den gereinigten Motor. Wir stellen dann fest was zu ersetzen ist und was wir noch von den vorhandenen Teilen brauchen können. Auf dieser Basis können wir Ihnen dann einen Kostenvoranschlag für Ihren Motor erstellen.

Der Preis ergibt sich aus den eingesetzten Materialien und dem notwendigen Arbeitsaufwand.

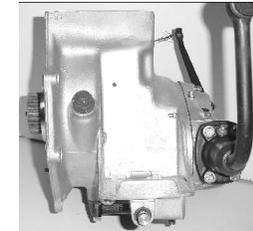
Noch besser ist es jedoch, wenn Sie persönlich mit Ihrem Motor oder Getriebe zu uns kommen und wir gemeinsam feststellen welche Arbeiten für eine gute Instandsetzung notwendig sind. Sie erhalten von uns sofort einen konkreten Kostenvoranschlag und können sich dann entscheiden ob Sie diese Arbeiten ausführen lassen möchten oder nicht.

Instandsetzung von:

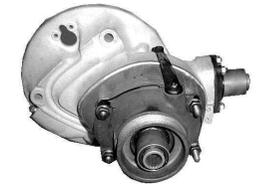
we repair:



Motor



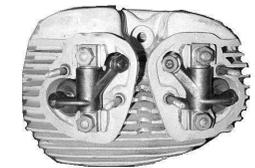
Getriebe



Hinterradantrieb



Seitenwagenantrieb



Zylinderkopf



Rahmen richten



Vordergabel



Schaltautomat ausrichten



Vergaser



Lichtmaschine



Zündmagnet

During the restoration of his heavy military bike most encounter the limits of their possibilities some time. May be that a good workshop, a special tool or the necessary technical knowledge is lacking. Here comes the consideration whether it is not sensible, and often cheaper and wiser to let the repair of the engine, transmission, etc. from us. Because already a small error during the assembly may be enough to result in an expensive rebuilding of the engine, transmission etc.

With us engine, transmission, etc. will be renewed uncompromisingly.

Only the really top original spare parts will be used again from us.
As an example the cylinder head

New parts: Rocker arm shaft- and needles.
Valves and guides Führungen.
Springs, discs and wedges.
New seat rings.

Work: Check and if necessary replace thread, drills, bolts.
Replace and ream valves guides, mill and grind valves.
Rocker arms must be replaced in most cases.
Clean everything and assemble.

For example mostly an repairing of an engine goes like this:

You send us the cleaned engine. We then determine what has to be replaced and what we can still use from the existing parts.

On this basis we can then give you a quotation for your engine.

The final price will depend on the materials used and the necessary amount of work.

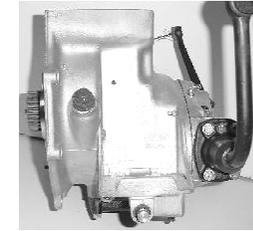
It is even better, when you visit us personally with your engine or transmission and we can determine together which work is necessary for a good repair.

You receive immediately a precise quotation and can then decide if you want to have the work done or not.

we repair:



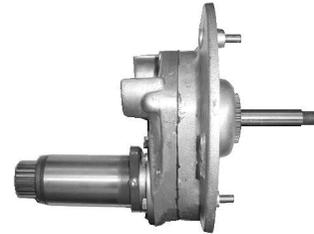
Motor



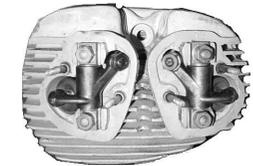
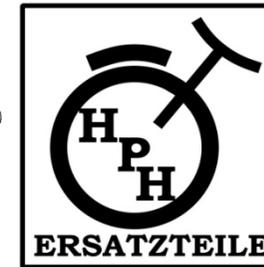
Getriebe



Hinterradantrieb



Seitenwagenantrieb



Zylinderkopf



Rahmen richten



Vordergabel



Schaltautomat ausrichten



Vergaser



Lichtmaschine



Zündmagnet

Ein Leben mit den Wehrmachtsgespannen.

Vor 40 Jahren, also 1975, fuhr ich mit meinem Motorrad nach Kolberg in Polen, wo ich Verwandte habe. So eine Seeley Honda war in dieser Zeit in Polen so etwas wie ein Formel-1 Rennwagen im Straßenverkehr. Als ich an der ersten Ampel in Kolberg anhalten musste, standen dort jede Menge Fußgänger und warteten auf Grün. Es wurde Grün für sie, aber keiner überquerte die Straße. Alle warteten auf mich, warteten, dass dieses Supermotorrad bei Grün losfuhr. Irgendwann war ich in einem Strandcafe und flirtete mit einer hübschen dunkelblonden Polin. Anja hatte aber leider einen Freund, der irgendwann auftauchte. Tomek war aber nicht sauer sondern bewunderte nur mein Motorrad. Wir tranken ein Bier und einige Wodka, radebrechten in Deutsch und Polnisch und er lud mich zu einem Motorradtreffen nach Lodz ein. Das war dann 1976 als ich zum ersten Mal ein Wehrmachtsgespann, eine BMW R75, in Lodz sah und sie auch fahren durfte. Ich war begeistert. So was wollte ich auch haben. Mit der Sprache haperte es zu diesem Zeitpunkt noch auf beiden Seiten. Aber Tomek hatte einen Freund, Tadeusz, der Lehrer war und gut deutsch sprach. Seit 1976 ist er bis heute mein bester Freund und wir haben so manche Reise mit den Wehrmachtsgespannen unternommen und uns irgendwann daran gegeben, die nötigen Ersatzteile für unser Hobby zu fertigen.

Wenn ich so die Statistik meines Zündapp + BMW Lebens aufrufe, dann kommt da so manches zusammen.

Ende der 70er Jahren hatte ich so um die 90-100 Gespanne. Bis auf die zwanzig besten Gespann, die ich bis heute besitze, sind alle damals weiterverkauft worden um mein Studium zu finanzieren.

Mit Zündapp und BMW hab ich auf allen Kontinenten Fahrten unternommen. (Außer am Südpol, dort wäre mir auch zu kalt). Hab mir sechsmal den Hintern angefroren in Norwegen bei Winterfahrten mit oft bis zu minus 30°C.

Im Regenwald und im Out-back in Australien sind wir mit BMW R75 rumgekurvt. Wenn ich das alles zusammenzähle, von Island bis Australien, vom verschneiten Norwegen bis zur Sahara in Afrika werd ich mehr als 150 000 km auf diesen Gespannen geritten sein.

Die Zeit, die ich in den letzten 40 Jahren damit unterwegs war, wird wohl einige Jahre betragen.

Allein die sechszwanzig Pyrenäenfahrten von jeweils 10 Tagen und immer so um die 600 bis 800 km:

Das waren alleine 260 Nächte im Zelt, oder 18.000 km auf dem Bock, einige Kanister Wein, einen zerlegten Hinterachsantrieb, eine gebrochene Kurbelwelle, ein abgerissenes Ventil, 6 Fußrasten, 4 Packtaschenhalter, 2 Packtaschen und 3 verbeulte Auspuffsammler.

Mein Ersatzteillager ist heute mit ca. 120 Tonnen Ersatzteile bestückt, die sich auf 900 Artikel verteilen. Umgerechnet ergeben das so 285 Gespanne.

Eine Monatsproduktion bei Zündapp in 1943. Rein theoretisch.

Seit 1991 führe ich den Ersatzteil-Dienst. 1999 konnte ich mir dann die Zündapp Wort-Bildmarke sichern. Unter dieser Marke verkaufen wir den größten Teil unserer Artikel für Zündapp und BMW bis heute. 2016 habe ich die Zündapp-Marke an die Warenhausgruppe real verkauft. Habe aber weiterhin die Rechte für Fahrzeuge bis 1954.

Ach ja, acht **Bücher in drei Sprachen** hab ich über die Wehrmachtsgespann geschrieben. Oder 1.820 Seiten über Historisches, die Technik erklärt, Problemfälle und detaillierte Beschreibung. In **Youtube** sind an die 75 Videoclips über Wehrmachtsgespanne von mir erstellt worden. Mehr als 2000 Abonnenten warten auf Neues.

Wir sind ein Familienbetrieb..

Mein Weib Conny erledigt die Buchhaltung.

Mein Schwiegersohn Sebastian den Verkauf:

Meine Tochter Kathrin hilft beiden dabei.

Thomas, erledigt die Technik, ihn konnten wir noch nicht in unsere Familie integrieren.

Udo, ein alter Freund, ist der Mann der die Drehbank beherrscht.

Und ich? Ich mache mich weiterhin meckernd wichtig.

Ich hab mir 2015 noch einen Traum erfüllt. Eine neue Halle mit viel Platz, genug Platz hat man als Sammler ja nie, für alles was ich gerne um mich habe.

Meine Frau nennt mich einen Workaholic. Ich sehe es anders, da ich mich immer nur mit Dingen beschäftigt habe, die mir Freude bereiten.

Arbeit hört sich so nach Zwang an. Den empfand ich nie. Ich habe Spaß an meinem Job. Also vielleicht doch Workaholic? Wie sagen wir Rheinländer: It is wie it is!

bis dann mal Hans-Peter

A Life with the heavy military bikes

40 years ago, in 1975, I rode my bike to Kolberg in Poland, where I have relatives. At this time on the roads in Poland such a Seeley Honda was a bit like a Formula 1 race car. When I had to stop at the first traffic light in Kolberg, there were lots of pedestrians, waiting for green.

It was green for them, but no one crossed the street. All were waiting for me, waiting that this Super motor bike drove off.

Eventually, I was in a beach cafe and flirted with a pretty dark blond Polish girl. But unfortunately Anja had a boy friend who showed up at some point. Tomek did not go mad. He only admired my motor bike. We drank a beer and some vodka, spoke broken German and Polish, and he invited me to a motor bike rally to Lodz. That was in 1976 when for the first time I saw a heavy military bike, a BMW R75, in Lodz and was allowed to go for a ride. I was excited. I wanted to have one too. With the languages we had problems on both sides at this time. But Tomek had a friend, Tadeusz, who was a teacher and he spoke good German. Since 1976 until today he is still my best friend and we have made many trips with our bikes. Eventually we started to produce spare parts for our hobby.

When I have a look at the statistics of my Zündapp KS 750 + BMW R75 life, quite a lot comes together.

End of the 70s I had between 90-100 bikes. Except for the twenty best ones that I still have today, all were sold to finance my studies.

With Zündapp and BMW I've made trips on all continents. (Except at the South Pole, there I would be too cold).

Already six times I froze my buttocks in Norway during winter rides often with temperatures down to minus 30 ° C.

We drove with BMW R75 in the rainforest and in the outback in Australia.

If I count all together, from Iceland to Australia, from the snowy Norway to the Sahara in Africa, I must have ridden more than 150 000 kilometers on these bikes.

The time I was traveling with them in the last 40 years will probably amount to several years.

Only the twenty-six Pyrenees trips of 10 days and always around 600 to 800 km:

They alone were 260 nights camping, or 18,000 km on the bike, some cans of wine, a disassembled rear axle drive, a broken crankshaft, a torn valve, 6 foot rests, 4 storage box holders, 2 storage boxes and 3 dented exhaust manifolds.

My spare parts warehouse is equipped with about 120 tons of spare parts (divided on 900 products).

Converted makes this round about 285 bikes. A monthly production in the Zündapp factory in 1943. Only purely theoretically.

Since 1991 I lead the spare parts service. 1999 I was able to secure the Zündapp brand name and logo for me. Under this brand we sell most of our products for Zündapp and BMW today. 2016 I sold the Zündapp brand to the department store real Warehousgroup. But I have further rights for vehicles up to 1954.

Oh yes, I've written eight books in three languages about the heavy military bikes. Or 1,820 pages of historical facts, explaining the technique, stating problems and detailed description. I have produced and put into Youtube approx. 75 video clips about these bikes. More than 2,000 subscribers are waiting for new ones.

We are a family business ...

My wife Conny performs the book keeping

Thomas is responsible for the technique, we could not integrate him into our family.

My son in law Sebastian is responsible for the sales department:

Udo, an old friend, is the man who is in command of the lathe.

My daughter Kathrin helps both of them.

And me? I make myself still grumpingly important.

In 2015 I fulfilled myself a dream - a new hall with plenty of space. As a collector you never have enough space, for everything that I like to have around me.

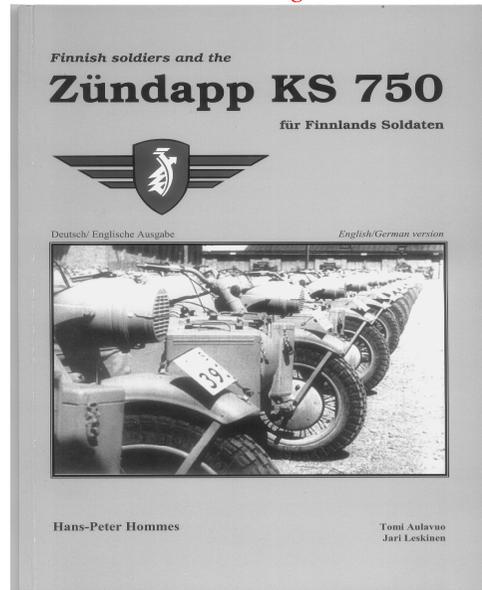
My wife calls me a workaholic.

I see it differently, as I always occupied myself with things that gave me fund and joy.

Work sounds like being under compulsion. I never felt that. I enjoy my job. So perhaps after all a workaholic? As we people from the Rhineland say: It is as it is!

See you *Hans-Peter*

Zündapp KS 750 für Finnlands Soldaten.
Deutsch/ *Englisch*



155 Seiten mit über 160 Fotos + Dokumente.

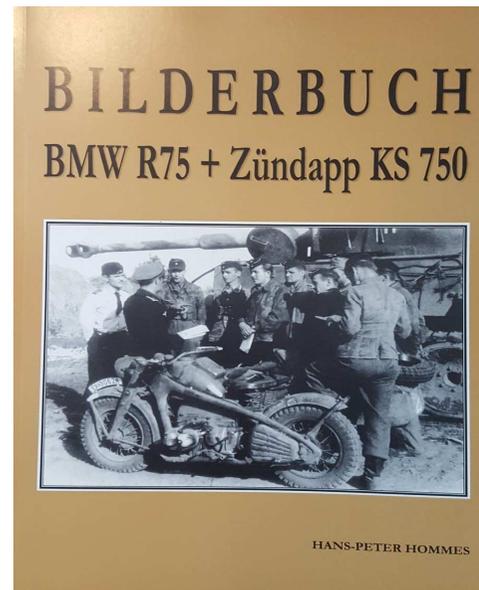
Die Soldaten in der Division WIKING hatten in ihren Einheiten bereits 1941/42 die Zündapp KS 750 gefahren. Die Finnische Armee erhielt im Sommer 1944 die ersten KS 750. Zur Unterstützung im Kampf gegen Russland. Diese KS750 wurden dann im Lapplandkrieg gegen die Wehrmacht eingesetzt.

English

In 1944 the German sold a lot of Zündapp KS 750 to the Finnish Army. This book has many documents and photos using the bikes at war in Finland against the Russian and later against the German army.
This book is written in German and ENGLISH.

Bestell Nr. 4455

BILDERBUCH



Auf 265 Seiten finden Sie mehr als 400 Original- und über 200 Detailfotos. Die Detailfotos zeigen alle wichtigen Punkte der Kräder, des Seitenwagens und des Zubehörs.
Größe: 210x300mm s/w 265 Seiten

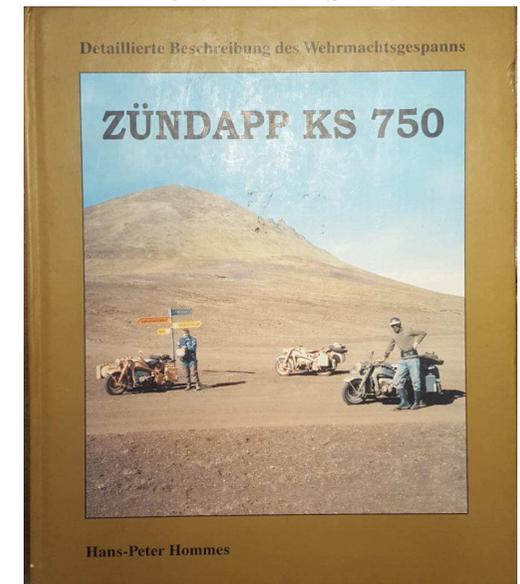
English

Bilderbuch = PICTURE-BOOK
210 x 300 mm

At 265 pages you will find more than 400 original photos from WWII

Bestell Nr. 5555

**Detaillierte Beschreibung
ZÜNDAPP KS 750**



250 Seiten/Hardcover/mehr als 500 Fotos
Eine völlige Neuüberarbeitung des bisherigen Buches über die Zündapp KS 750
Es werden alle Teile der KS 750 genau beschrieben, die Unterschiede herausgestellt verschiedene Ausführungen und Versionen erklärt und im Bild gezeigt.

English

You can also get this book in an **English Edition**

Order no. 1000-2-GB

Bestell Nr. 1000-2

*This book is partly translated in English, Italiano and Polski.
For more information please look at our website*

Von 2001 bis 2007 arbeitete ich an diesem Werkstatthandbuch, indem alle Arbeitsgänge zur technischen Restaurierung einer BMW R75 und Zündapp KS 750 im Detail festgehalten sind.

In dieses Buch wurden die Arbeitsanweisungen eingebracht, nach denen wir unsere Austausch-Getriebe, Motoren usw. seit Jahren erstellen. Um eine gleich bleibend gute Arbeit in diesem Bereich zu erbringen, sind nicht nur exakt gefertigte Ersatzteile, sondern auch eine präzise Verarbeitung notwendig. Ein qualitativ gleich bleibendes, hochwertiges Produkt ist auf Dauer nur herzustellen, wenn entsprechend genaue schriftliche Unterlagen, Zeichnungen und Arbeitsanleitungen für die Herstellung von Ersatzteilen und deren Zusammenbau vorliegen.

Schwerpunkte im Inhalt:

- Instandsetzung der Gehäuseteile.
- Instandsetzung der Rahmen.
- Instandsetzung der Vordergabeln.
- Instandsetzung der Seitenwagen.
- Zusammenbau nach Instandsetzungen aller Aggregate wie Motor, Getriebe, Antriebe, Zündmagnet, Lichtmaschine.
- Elektrik mit detaillierten Schaltplänen.
- Fehlersuche und deren Beseitigung.
- Lager-, Dicht- Schraubenlisten.

Zum Beispiel die Instandsetzung:

Jede Bohrung, Öffnung und Stiftschraube usw. ist auf Foto durch Nummern gekennzeichnet und in einer Tabelle aufgeführt. Dort mit allen Werten wie: Länge, Durchmesser, Gewindeart, Vorstehen bei Stiftschrauben, wie zu montieren oder zu sichern ist, Anzugsdrehmomente usw. vermerkt

Beispielseite Foto rechts:

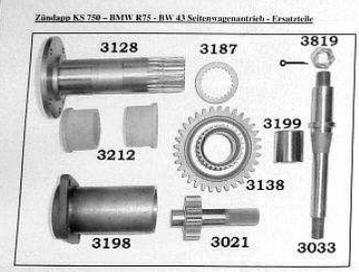
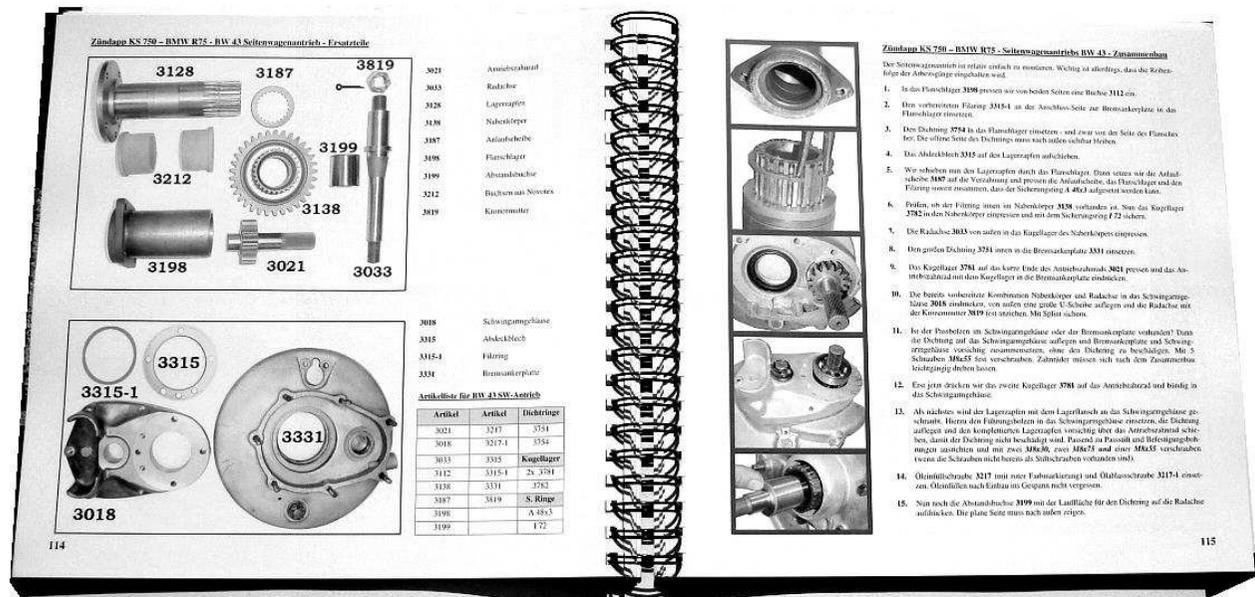
Zusammenbau Antrieb BW 43.

Jeder Arbeitsgang ist detailliert beschrieben. Fotos und Zeichnung zeigen die Arbeitsgänge zum besseren Verstehen. Die zum Einsatz kommenden Ersatzteile sind mit Nummern gekennzeichnet auf Fotos abgebildet.

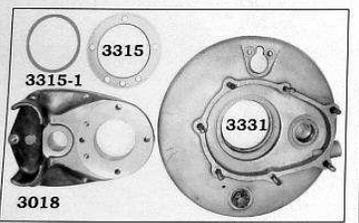


sw/farbig 330 Seiten, Bestell Nr. 3000
Breite 1,5 DIN A 4 / Hoch DIN A 4

Zur leichteren Handhabung in der Werkstatt habe ich eine Ringbindung gewählt.

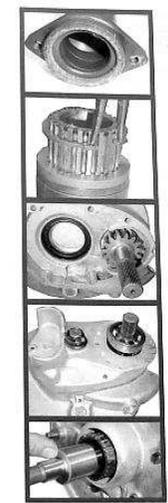


3021	Antriebsstrahl
3033	Radrolle
3128	Lagerzapfen
3138	Nabeakörper
3187	Antriebsfelbe
3198	Flanschlager
3199	Abstreifschibe
3212	Rahmen aus Nirox
3212	Rahmen aus Nirox
3219	Kannennut



3018	Schwingsattel
3315	Abdeckblech
3315-1	Führung
3331	Bremsankerplatte

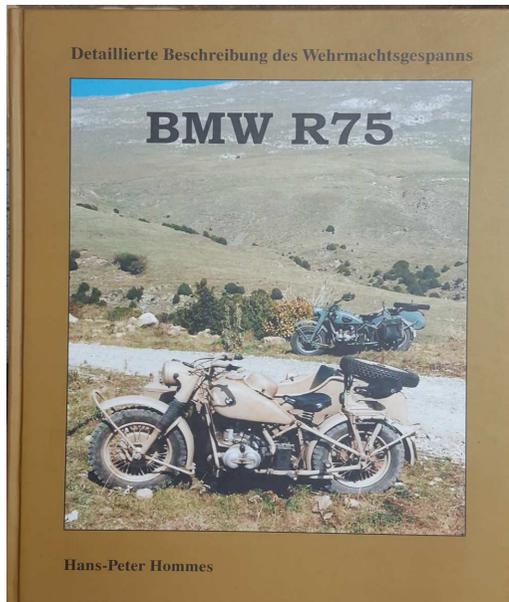
Antriebsliste für BW 43 SW-Antrieb			
Artikel	Artikel	Drehringe	
3021	3217	3751	
3018	3217-1	3754	
3033	3335	Kopflager	
3112	3315-1	2x 3751	
3118	3331	3752	
3187	3319	S. Ring	
3199		A 583	
3199		F 72	



Zündapp KS 750 - BMW R75 - Seitenwagenantrieb BW 43 - Zusammenbau
Die Seitenwagenantriebe in dieser Art sind zu montieren. Wichtig ist allerdings, dass die Rollenlager der Abtriebszapfen eingepackelt sind.
1. In das Flanschlager 3198 setzen wir von beiden Seiten eine Buchse 3112 ein.
2. Dem vorbereiteten Flansch 3198 in der Anschluss-Steile zur Bremsankerplatte in das Flanschlager einsetzen.
3. Die Dichtung 3199 in das Flanschlager einsetzen - und zwar von der Seite der Flanschfelbe. Die Felbe Seite des Dichtungs muss nach außen schiefen.
4. Das Abdeckblech 3315 auf das Lagerzapfen aufschleifen.
5. Wir schieben nun den Lagerzapfen durch das Flanschlager. Dann setzen wir die Antriebsfelbe 3187 auf die Verbindung und pressen die Antriebsfelbe, das Flanschlager und den Flansch einen zusammen, dass der Sicherungsring 4 403 aufgesetzt werden kann.
6. Prüfen, ob die Führung innen im Nabeakörper 3138 vorhanden ist. Nun die Kugellager 3128 in den Nabeakörper einsetzen und mit dem Sicherungsring 4 403 sichern.
7. Die Radrolle 3033 von unten in das Kugellager des Nabeakörpers einsetzen.
8. Dem großen Dichtung 3212 innen in die Bremsankerplatte 3211 einsetzen.
9. Das Kugellager 3211 auf die kurze Ende des Antriebsstrahls 3021 pressen und das Antriebsstrahl mit dem Kugellager in die Bremsankerplatte eindringen.
10. Die bereits unbesetzte Kombination Nabeakörper und Radrolle in das Schwingsattelgelenk 3018 einstecken, um unten eine große Schraube auflegen und die Buchse mit der Kannennut 3199 fest stecken. Mit Spindel sichern.
11. Ist der Pinbolzen im Schwingsattelgelenk oder die Bremsankerplatte vorhanden? Dann die Dichtung auflegen und das Kugellager in das Schwingsattelgelenk einsetzen, die Dichtung auflegen und das Kugellager Lagerzapfen verschieben über das Antriebsstrahl schrauben, damit die Dichtung nicht beschädigt wird. Passend in Position und Befestigungsbolzen anordnen und mit zwei M6x6, zwei M6x7 und einer M6x5 verschrauben. (Vorne die Schrauben nicht betonen als Stiftschrauben vorhanden sind).
12. Es ist jetzt möglich, wir die zweite Kugellager 3211 auf das Antriebsstrahl und bindig in das Schwingsattelgelenk.
13. Als nächstes wird das Lagerzapfen mit dem Lagerblech an das Schwingsattelgelenk geschraubt. Hierin den Führungsbolzen in das Schwingsattelgelenk einsetzen, die Dichtung auflegen und das Kugellager Lagerzapfen verschieben über das Antriebsstrahl schrauben, damit die Dichtung nicht beschädigt wird. Passend in Position und Befestigungsbolzen anordnen und mit zwei M6x6, zwei M6x7 und einer M6x5 verschrauben. (Vorne die Schrauben nicht betonen als Stiftschrauben vorhanden sind).
14. Ölwannebolzen 3217 mit einer Führungsbolzen und Ölwannebolzen 3217-1 einsetzen. Ölwannebolzen nach Einbau im Gehäuse nicht vergessen.
15. Nun nach die Abstreifschibe 3199 mit der Lauffläche für den Dichtung auf die Radrolle auflegen. Die plane Seite muss nach außen zeigen.

Detaillierte Beschreibung BMW R75

In Deutsch
Bestell Nr. 6666



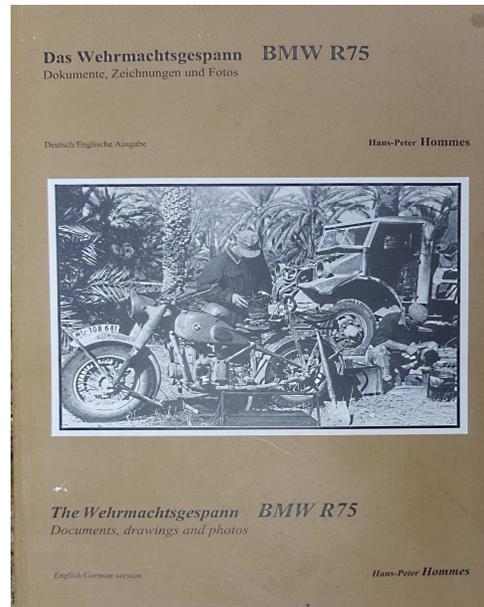
Detaillierte Beschreibung der BMW R75.
In diesem Buch werden alle Teile der R75
genau beschrieben, die Unterschiede
herausgestellt, verschiedene Ausführungen
und Versionen erklärend dargestellt.
230 Seiten/ gebunden/ Hardcover/
mehr als 500 Fotos

*You can also get this book
in an English Edition
Order no. 6666-GB*

Bestell Nr. 6666

Wehrmachtsgespann BMW R75

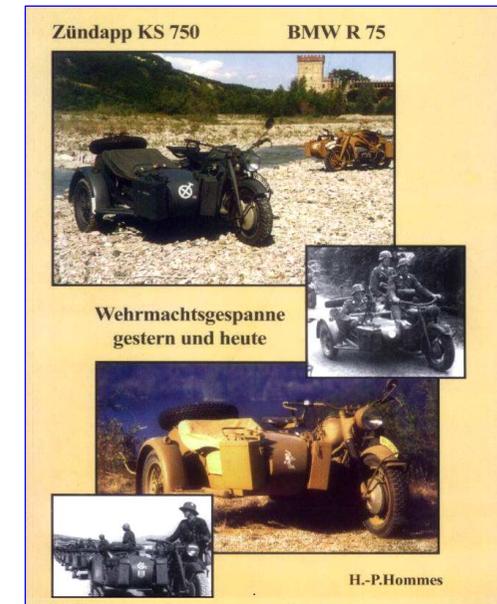
Ausgabe Deutsch/ Englisch
English/German Version
Bestell Nr. 4444



Dokumente, Zeichnungen + Fotos.
110 Seiten DIN A4 s/w mit über 120 originalen
Dokumenten, Zeichnungen und Fotos.
Neue Informationen und bisher nicht veröffentlichtes
Material über BMW R75.

Ausgabe Deutsch/ Englisch
English/German Version
Bestell Nr. 4444

Wehrmachtsgespanne gestern und heute Zündapp KS 750 BMW R75



Auf 116 Seiten mit 150 Fotos s/w und
farbig finden Sie Reiseberichte und alles
Wissenswerte über Instandsetzung,
Wartung und Pflege der schweren
Wehrmachtsgespanns.
Dieses Buch ist als erstes Informations-
buch ein preiswerter Einstieg und gibt
einen Überblick über beide Gespanne.

Bestell Nr. 3333

Nachdrucke für Zündapp KS 750 und BMW R75

Reprints from the original spare parts list and manual.

Für mich sind die originalen Ersatzteillisten und Bedienungsanleitung sehr wichtig. Denn nur in den originalen Ersatzteillisten ist jedes Teil vorhanden und beschrieben. Hier kann ich erkennen wo jedes Teil hingehört und ob es verschiedene Ausführungen gab.

<u>Für die Zündapp KS 750</u>	Bestell Nr.
Ersatzteilliste KS 750 gebunden ca. 160 Seiten	1650
Bedienungsanleitung und Gerätebeschreibung KS 750 - D 605/1 von 1941	1651
Wirbelluftfilter Einbauanleitung von 1942	1652
Einbauanleitung für die Hand-und Fußheizung 1942	3650
Ersatzteilpreislite von 1943 für alle Zündapp Modelle von DB 200 bis KS 750	1655
<u>Für die BMW R75</u>	order no.
Bedienungsanleitung R75 Gerätebeschreibung	2650
Ersatzteilliste R75 mit 135 Seiten	2651
Instandsetzungsanleitung BMW R75 mit 235 Seiten	2000
<u>Für BMW R75 und Zündapp KS 750</u>	
Einbauanleitung für die Hand- Fußheizung, 1942	3650

Welches Öl soll ich verwenden ?

Unsere heutigen Öle haben Additive, die ein Herausschleudern und Ablagern der Schmutzpartikel verhindern. Damit ist die Funktion der Ölschleuderbleche nicht mehr nutzbar.

Es sollte grundsätzlich ein Mikropapierölfilter eingebaut werden.

In Motor und Getriebe ist laut Dienstanweisung in der warmen Jahreszeit das Sommeröl SAE 40 und bei Temperaturen unter dem Gefrierpunkt das Winteröl der Wehrmacht einzufüllen.

Bei uns können Sie Einbereichsöl in 5 Liter Kanistern erhalten.

Sommeröl = 40er Einbereichsöl Bestell Nr. 3640

*Oil for engine and transmission, SAE 40,
order no. 3640 in 5 litre can.*

In den Hinter- Seitenwagenradantrieb:

Dort kann ein normales 80er Getriebeöl eingefüllt werden.

TANKVERSIEGELUNG

Bestell Nr. 3850

Für den Tank von innen zu schützen hat sich unsere 2 Komponenten Tankversiegelung sehr gut bewährt.

Inside coating paint for petrol tank



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 2

Das Motorgehäuse.

Gute Motorgehäuse sind heute bereits eine Rarität.

Viele der Motorgehäuse wurden beim Einbau einer BMW Kurbelwelle ausgeschnitten, da die BMW Kurbelwelle mit montierten Pleueln gemeinsam in das Motorgehäuse eingebaut werden musste.

Grund für den Einbau einer BMW Kurbelwelle war, dass die Zündapp Kurbelwelle als unreparierbar galt.

1986 haben wir dann den ersten Umbau auf gleitgelagerte Pleuel vorgenommen.

Bei unserer sechswöchigen Islandfahrt konnten wir 1987 dann nachweisen, dass dieser Motorenumbau mit verstärkter Zahnradölpumpe, die durch größere Förderleistung eine bessere Kühlung erreicht, absolut standfest und auch für längere Reisen geeignet war.

Heute ist unser Umbau der Pleuel auf Gleitlagerung ein bewährter Standardumbau für die Zündapp KS 750 Kurbelwelle.

1187 der Ölpeilstab

Es gibt ihn in zwei Ausführungen. Die erste Auf. Hat einen Sechskantkopf und man benötigt ein Werkzeug um ihn herauszudrehen.

Die 2. Ausf. hat eine große Flügelmutter, die das ausdrehen sehr erleichterte.

Im Zug des Sprachpurismus (Sprachreinigung) versuchte man in der damaligen Zeit alle Fremdwort nach Möglichkeit durch deutsche Worte zu ersetzen.

Da der Kradfahrer ja kein ausgebildeter Lateiner sein musste wurden die Worte Minimum und Maximum durch **zu wenig** und **zu viel** ersetzt.

1062 Entlüfterrohr

Es gab als 1. Ausf. ein dünnes 1062 und als 2. Ausf. ein dickes 1062-1 Entlüfterrohr. Das dünne hatte unten noch eine Halteschelle zum Motor hin um es zu stabilisieren.

Der Grund für die Änderung war, dass im Winter nach dem Starten des Motors die im Motor befindliche Feuchtigkeit innen im Entlüfterrohr kondensierte und bevor dieses durch die Motorwärme ein Kondensieren verhinderte sich ein Eispfropfen bildete und die Entlüftung verschloss. Hierdurch war eine Belüftung des Motors nicht mehr gewährleistet. Dies zeigte sich zumeist dadurch, dass Öl an anderer Stelle, zumeist oben am Zündmagnet austrat. Durch das vergrößerte Rohr wurde die Bildung eines Eispfropfens verhindert.

Tafel 2

The engine housing.

Good engine housings are today already a rarity.

Many of the engine housings were cut out during the installation of a BMW crankshaft, since the BMW crankshaft with mounted connecting rods had to be installed together into the engine housing.

Reason for the installation of a BMW crankshaft was that the Zündapp crankshaft was considered to be beyond repair.

1986, we then made the first reconstruction on sleeve bearing connecting rods.

In our six week Iceland trip in 1987 we were able to prove that this engine conversion with a strengthened gear oil pump that achieved better cooling by a greater flow rate, is absolutely reliable and also suitable for longer trips.

Today, our reconstruction on sleeve bearing connecting rods is a proven standard conversion for the Zündapp KS 750 crankshaft.

1187 the dipstick

It is available in two versions. The first one has a hexagonal head and you need a tool to unscrew it.

The 2nd version has a large wing nut that makes the unscrewing much easier.

In the course of linguistic purism (language purification) one tried to replace in that time all foreign words by German words where ever possible.

As the motorcyclist did not have to be a trained Latin speaking person the words minimum and maximum were replaced by too little and too much.

1062 breather

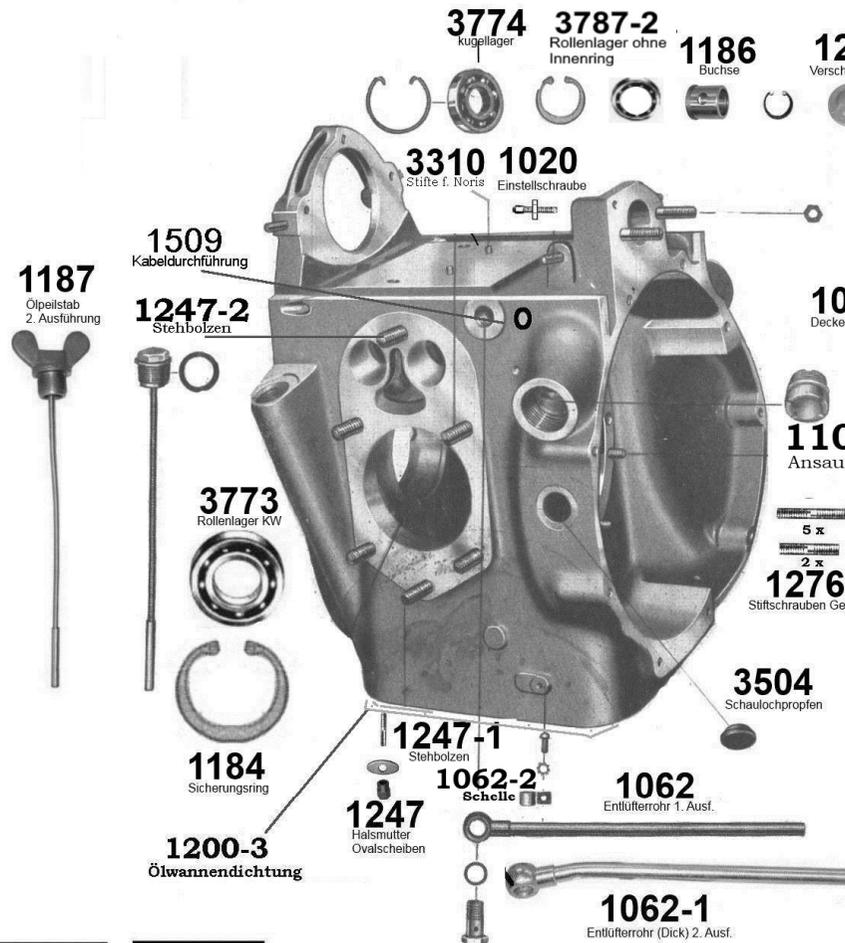
As a first version there was a thin 1062 and as a 2nd version a thick 1062-1 breather. The thin one had a holding clamp towards the engine at the bottom to stabilize it.

The reason for the change was that in winter after starting the engine the humidity that was in the engine condensed inside the breather. An ice plug formed and stopped the ventilation before the heat of the engine prevented the condensation.

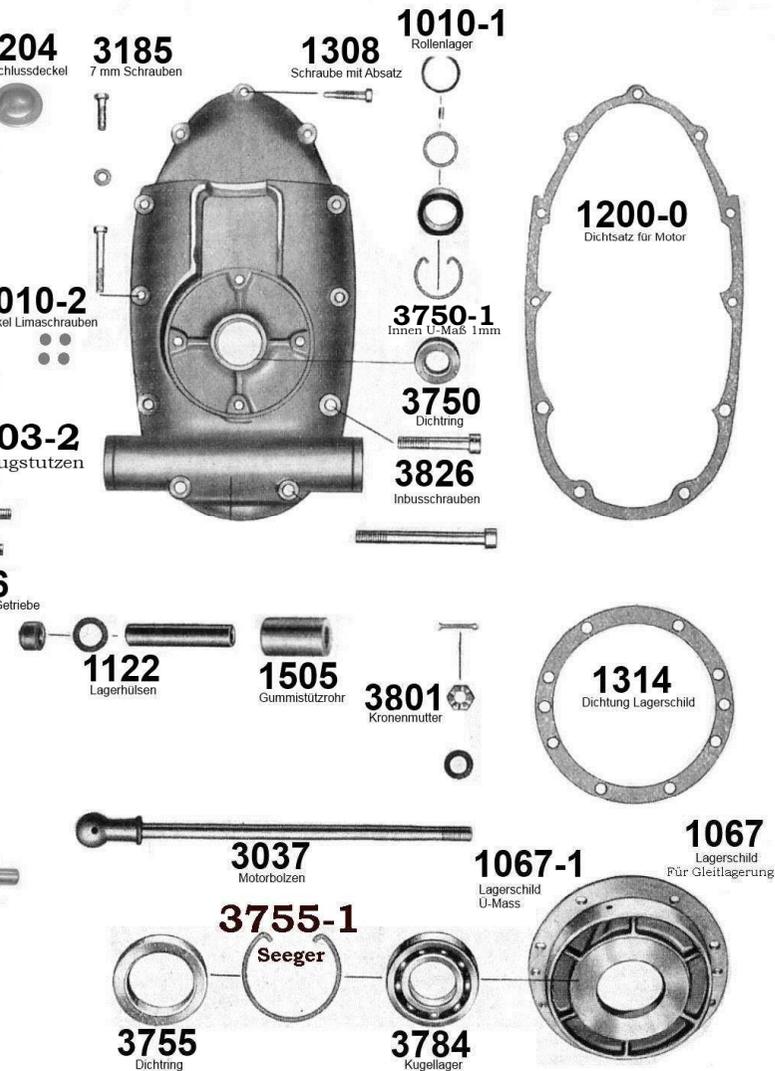
So the ventilation of the engine was no longer guaranteed. This was shown by the fact that oil leaked elsewhere, mostly on top of the magneto.

This enlarged pipe prevented forming an ice plug.

Tafel 2, Gruppe M: b) Gehäuse und Zylinder, Kurbelgehäuse



Tafel 3, Gruppe M: b) Gehäuse und Zylinder Gehäusedeckel mit Motoraufhängung



1200-0
Dichtsatz
nur
Motor
Gasket set Engine

1200-9
Dichtringe
Fiber/Kupfer
Einflüschleibe
Messstäbe usw.
Satz= 13 Stück

Motor komplett Überholung
Engine restoration complete -
price depends on the substance of delivered



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 6

Zylinderköpfe

und Zylinder sind für rechts und links unterschiedlich.
Die Zylinderköpfe der KS 750 haben unten 4 Rippen im Gegensatz zu den Zylinderköpfen der Zündapp KS 600 die nur 3 Rippen haben. Auch sind die Durchgänge für die Stoßstangen anders geformt. Sollten KS 600 Zylinderköpfe an die KS 750 gebaut werden, sind die Durchgänge entsprechend zu verändern.

Kolben 1322- und Pleuel 1007-1

können nur gemeinsam verbaut werden. Wir haben unsere Kolben nach modernen Grundsätzen umgestaltet. Durch den deaxialen Kolbenbolzen und verringerte Kompressionshöhe erhalten wir einen ruhigeren und abnutzungsfreieren Lauf. Wichtig: Einbaurichtung beachten. Beschriftung: Rechts lesbar, links auf Kopf.

Pleuel 1007-1

Die Pleuel sind nur in Kombination mit unseren Kolben einbaubar, da sie für Kolben mit verringerter Kompressionshöhe hergestellt wurden.
Die Pleuel sind für die Aufnahme von zwei verschiedenen Gleitlagerschalen Ausführungen vorgesehen. Somit können wir hiermit Kurbelwellen bestücken, die ein Schleifmaß von 41,98 bis hinab zu 40,5 mm haben.
Die angegebenen Lagerschalenmaße sind die Fertigmaße des KW-Hubzapfens.

Zylinder links 1087 und rechts 1088

sind auf das fertige Einbaumaß für unsere 75,0 mm Kolben gehont.

Kurbelwelle 1010

ist aus einem Stück Schmiedestahl gefertigt wie auch die original Kurbelwelle. Unsere Kurbelwelle hat das gleiche Gewicht und selbstverständlich stehen auch die Pleuel bei ihr in der Mitte der Kolben.
Diese Kurbelwelle unterscheidet sich nicht von der originalen Kurbelwelle und ist nicht aus mehreren Teilen zusammengepresst oder verschweißt.
Zusätzlich haben wir auf den Außenwangen zwei Ölfangbleche aufgebracht, die bei Verwendung unserer in der Fördermenge abgestimmten **Zahnradölpumpe 1015** eine optimale Schmierung der Pleuel und Zylinder-Kolben sowie eine bessere Wärmeabfuhr erzielen. Kolbenfresser durch überhitzen haben wir bei unserem System, auch bei wilden Fahrten in der Wüste Tunesiens, nicht erlebt.

Tafel 6

Cylinder Heads

and cylinders are different for the right and the left side.
The cylinder heads of the KS 750 have 4 fins at the bottom compared to the cylinder heads of the Zündapp KS 600, which have only 3 fins. The passageway for the push rods is shaped differently. If KS 600 cylinder heads are mounted on the KS 750, the passageways have to be changed accordingly.

Pistons and Connecting Rods 1322- 1007-1

can only be mounted together. We have redesigned our pistons according to modern principles. By the use of the deaxial piston pin and reduced compression height we get a run that is quieter and with less wear and tear.

Important: Note mounting direction. Lettering: Right to read, left upside down.

Connecting Rods 1007-1

The connecting rods can only be mounted in combination with our pistons, as they were produced for pistons with reduced compression height.
The connecting rods are provided for the reception of two different half bearings versions. Consequently, we can hereby equip crankshafts that have a grinding diameter of 41.98 down to 40.5 mm.
The bearing shell dimensions indicated are the final dimensions crank pin.

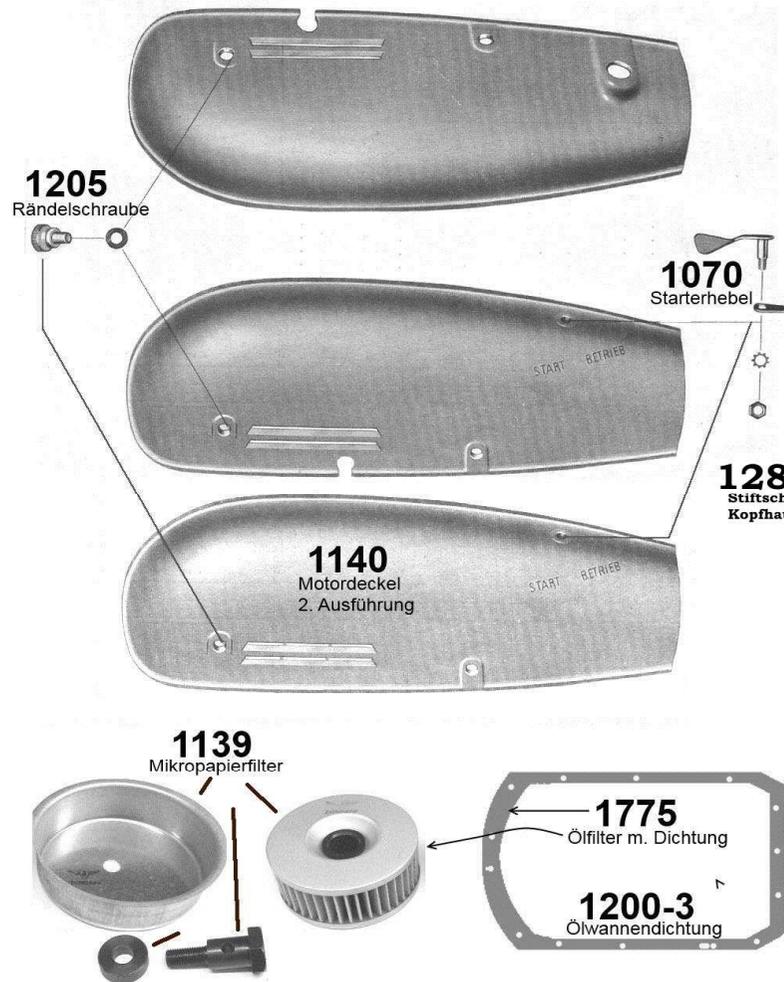
Cylinder left and right 1087 and 1088

are honed to the finished assembly dimension for our 75.0 mm pistons.

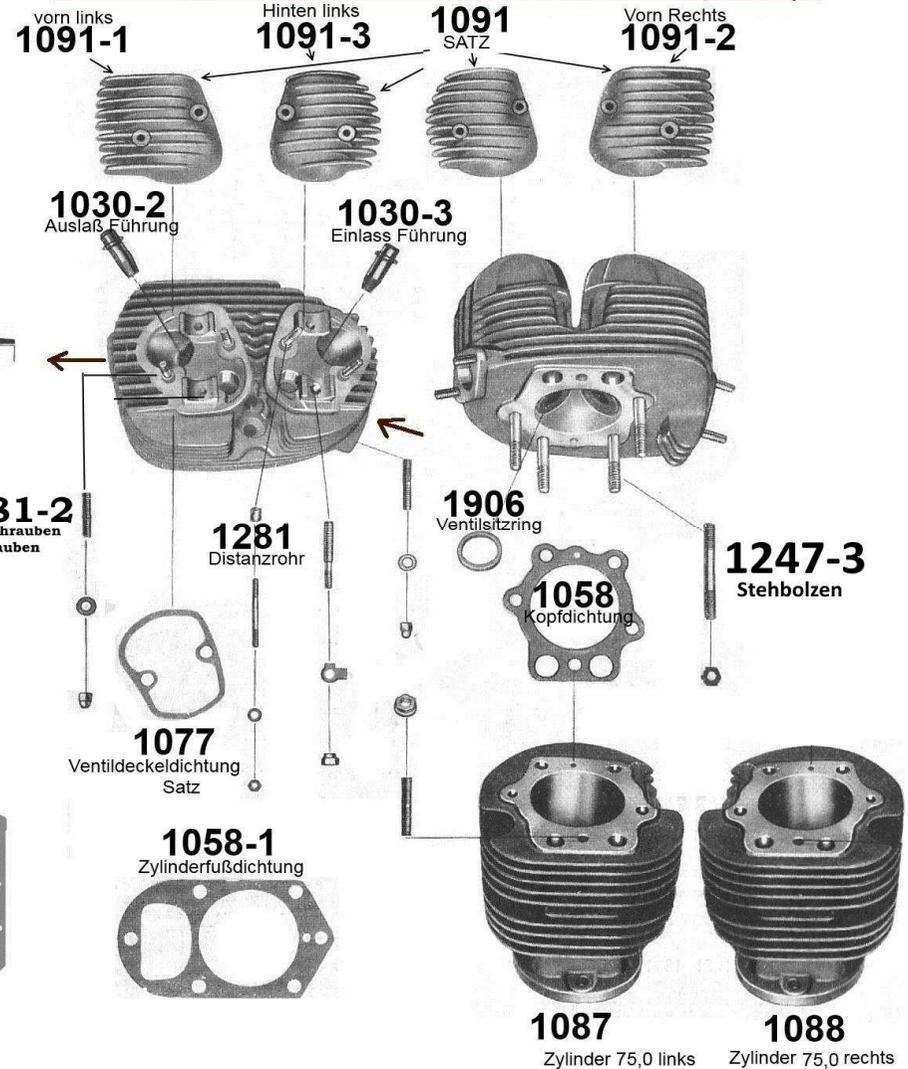
Crankshaft 1010

is made from one piece of forged steel as well as the original crankshaft.
Our crankshaft has the same weight and of course also the connecting rods are placed in the middle of the pistons. This crankshaft is not different from the original crankshaft and is not compressed or welded together of several parts.
In addition, we have applied to the outside walls two oil baffles, which will achieve an optimal lubrication of the connecting rods and pistons and cylinder as well as better heat dissipation when using our **gear oil pump 1015** with its balanced flow rate.
With our system we never experienced a piston jamming due to overheating, not even during our wild rides in the hot desert of Tunisia.

Tafel 4, Gruppe M: b) Gehäuse und Zylinder, Motorverkleidung



Tafel 6, Gruppe M: b) Gehäuse und Zylinder Zylinder und Zylinderkopf





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummerr
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 8

Ventile 1030

Original gab es Ein- und Auslassventile. Einfach gesagt, die Einlassventile waren früher aus schlechterer Qualität. Heute sind unsere Ventile alle in Auslassqualität. Für unsere Ventile benutzen wir heute moderne Ventilkeile von VW. Diese haben jedoch außen einen anderen Winkel als unsere alten. Dadurch müssen wir andere Ventilteller verwenden. Deshalb sind unsere Ventile immer nur mit den **Ventiltellern 1104** gemeinsam zu verbauen.

Kipphebel 1295 und 1296

Die Kipphebel sind an drei Punkten zu prüfen.

1. Seitliche Flächen müssen dort wo sie an den **Kipphebelhalbschalen 1105** anlaufen absolut plan sein.
2. Die Kugel, muss wenn man sie dreht kreisrund sein und darf nicht zu weit im Kipphebel sich eingearbeitet haben, da sonst der Kipphebel im Betrieb die Ventillenden beschädigt.
3. Die Laufflächen der Nadeln sind oft verschlissen. Lässt sich der Kipphebel bereits radial auf der Kipphebelwelle kippend bewegen, dann ist die Nadellagerung nicht mehr brauchbar. Bei sonst gutem Kipphebel reicht es oft aus, die neuen **Kipphebelachsen 1072** mit geringem Übermaß und neue **Nadeln 1083** einzusetzen.

Ölfiltersatz – Mikropapierfilter 1139

Unsere heutigen modernen Öle haben alle Additive drin. Diese verhindern, dass sich der Schmutzpartikel wie bei den alten unlegierten Ölen herausschleudern lässt und sich in den Ölschleuderblechen ablagern kann. Moderne Öle transportieren den Schmutz bis zum Mikropapierfilter wo er erst dann verbleibt.

Das Argument einzelner KS Fahrer, dass der Filter nicht nötig sei, da man kein Schmutzablagerungen im Motor finden könne bei modernen Ölen und altem original Filter. Das kann man auch nicht. Der Schmutz wird immer schön scheuernd schleifend vom Öl überall hin transportiert, da er sich nicht herausschleudern kann.

Tafel 8

Valves 1030

Original there were intake and exhaust valves. Simply put, formerly the intake valves were of poorer quality. Today, all our valves are of exhaust valve quality. For our valves we now use modern VW valve keys. However, these have outside another angle than our old ones. Therefore we have to use other valve disc. This is why our valves have always to be mounted together with the **valve discs 1104**.

Rocker Arms 1295 and 1296

The rocker arms are to be tested at three points.

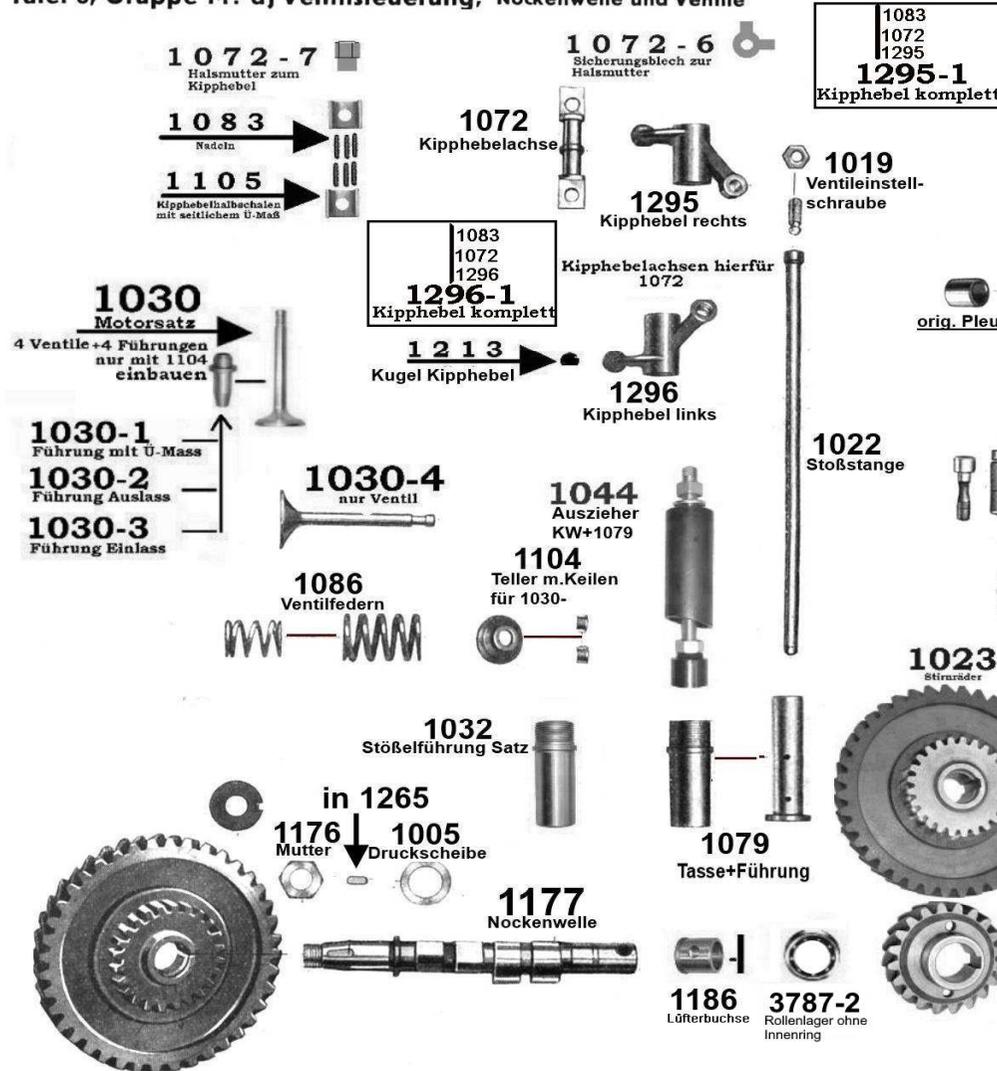
1. The side surfaces must be absolutely clean and smooth where they start to touch the rocker arm **half bushing 1105**.
2. The ball must - if one turns it - circular and may not have worked too far in the rocker arm itself.
Otherwise the rocker arm during operation damages the valve ends.
3. The treads of the needles are often worn. When the rocker arm can already be moved radially tilting on the rocker shaft, the needle bearing is no longer usable. With otherwise good rocker arms it is often sufficient to use the new **rocker arms axel 1072** (slightly oversized) and new **needles 1083**.

Oil filter set - micro paper filter 1139

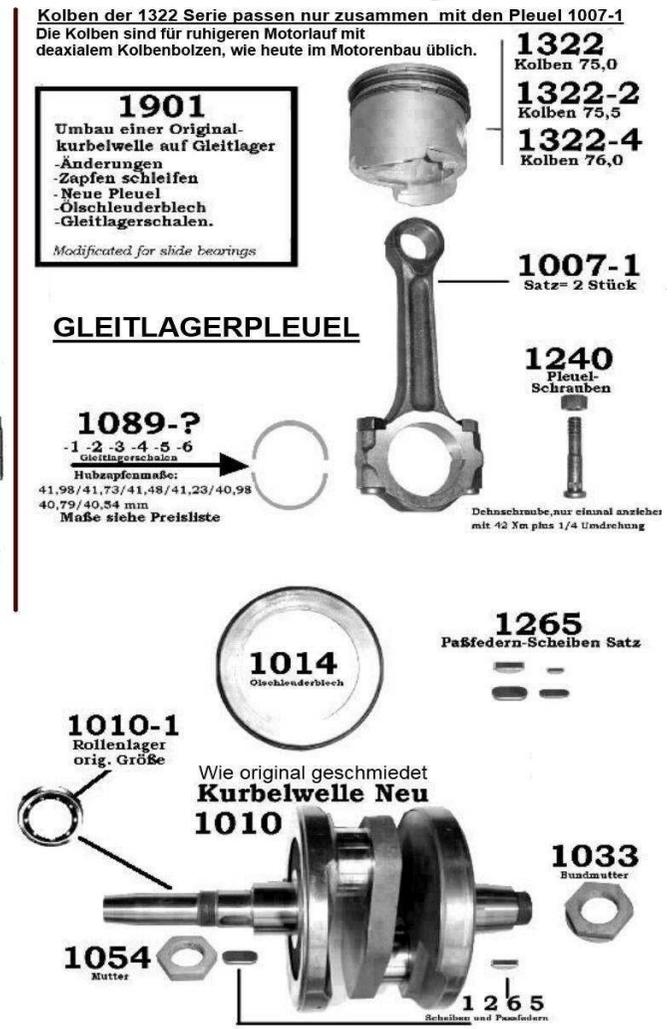
Our today's modern oils have all the additives in them. These prevent that the dirt particle can throw out like with the old unalloyed oils and may accumulate in the oil whizzer plates. Modern oils transport the dirt to the micro filter paper where it then remains.

The argument of a few KS drivers that the filter is not necessary, because they could find no dirt deposits in the engine with modern oils in and old original filters. That is true you cannot. The dirt is always transported from the oil everywhere nicely rubbing and grinding because it cannot throw itself out.

Tafel 8, Gruppe M: d) Ventilsteuerung, Nockenwelle und Ventile



Tafel 7, Gruppe M: c) Triebwerk Kurbelwelle Pleuelstangen und Kolben





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 9-10

Ölpumpe 1015

Erst mit der Entwicklung unserer Zahnradölpumpe war es möglich eine wirkungsvolle Gleitlagerung des KS 750 Motors zu erhalten. Diese Pumpe ist abgestimmt auf den KS 750 Motor.

Einfach irgendeine Ölpumpe anzubauen die nicht in der Fördermenge abgestimmt ist kann nicht funktionieren. Zu große Fördermengen können nicht durch dafür zu kleine Kanäle und Bohrungen transportiert werden und verursacht oft Schäden an Pumpe, Antriebszahnräder oder es wird das Öl mit Luft vermischt und verliert seine Schmierfähigkeit.

Wichtig: **Mikropapierfilter 1139** verwenden bei Gleitlagerung.

Wirbelluftfilter 1001

Der Wirbelluftfilter hat eine Vorwärmung und verhindert somit das Vereisen des Vergasers. Auch ist das Reinigen durch abnehmen der Filterpatronen sehr einfach.

Vergaser

Wir haben viele Ersatzteile für den Vergaser, allerdings keine Gehäuseteile.

Vergaserüberholung 1760, es wird grundsätzlich einer neuer **Reparatursatz 1027** eingebaut und der Vergaser wo notwendig geplant und das Benziniveau reguliert. Ist das Niveau zu niedrig, nimmt der Motor beim beschleunigen nicht richtig Gas an. Er hat ein Loch wie wir es nennen.

Der Solex BFR 30

Dies ist der einzige der für die Zündapp KS 750 verwand werden kann. Der Vergaser wurde an verschiedene Fahrzeuge mit abweichender Düsenbestückung verbaut.

Wenn wir jedoch das komplette Gehäuse erhalten, können wir daraus wieder einen Vergaser für die Zündapp KS750 bauen.

Es gab diesen Vergaser mit Gelenkschwimmer und mit Mittelschwimmer.

Der Gelenkschwimmer ist die bessere betriebssichere Ausführung.

Tafel 9-10

Oil pump 1015

Only with the development of our gear oil pump, it was possible do obtain an effective sleeve bearing of the KS 750 engine.

This pump is matched to the KS 750 engine.

It cannot work to put just some oil pump which is not matched to the flow rate.

Excessive flow rates cannot be transported through too small channels and holes and often causes damages to the pump, drive gears or the oil is mixed with air and loses its lubricating quality.

Important: Use **micro paper filter 1139** with sleeve bearings.

Cyclone air cleaner 1001

The cyclone air cleaner has a preheating and therefore prevents the icing of the carburetor. Also the cleaning is very easy by taking off the filter cartridges easily.

Carburetor

We have many spare parts for the carburetor, but no housing parts.

Carburetor overhaul in 1760, it is basically built a new **repair kit 1027** and the carburetor where necessary planned and the petrol level regulated.

If the level is too low, the motor will accelerate the wrong gas at.

It has a hole as we call it.

The Solex BFR 30

This is the only one that can be used for Zündapp KS 750.

The carburetor was fitted to different vehicles with different jets assembly.

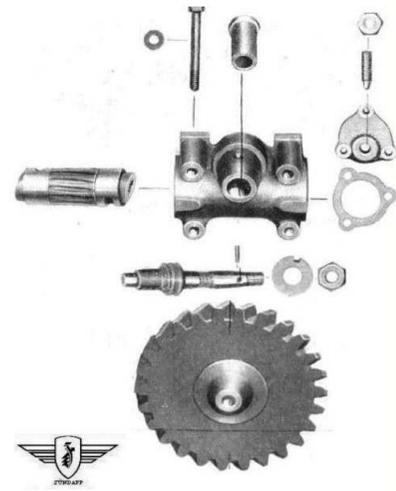
However, if we receive the complete housing, we can build a carburetor for the Zündapp KS750 again.

This carburetor existed with two different types of float levers.

With the hinge floater is the better and the original one.

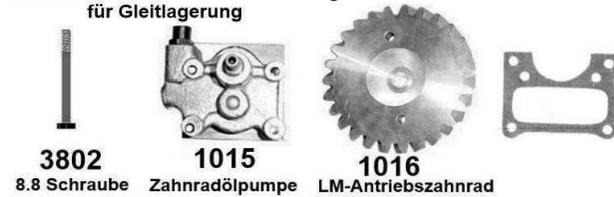
Tafel 9, Gruppe M Oelpumpe

Kolbenpumpe 1. Ausf.

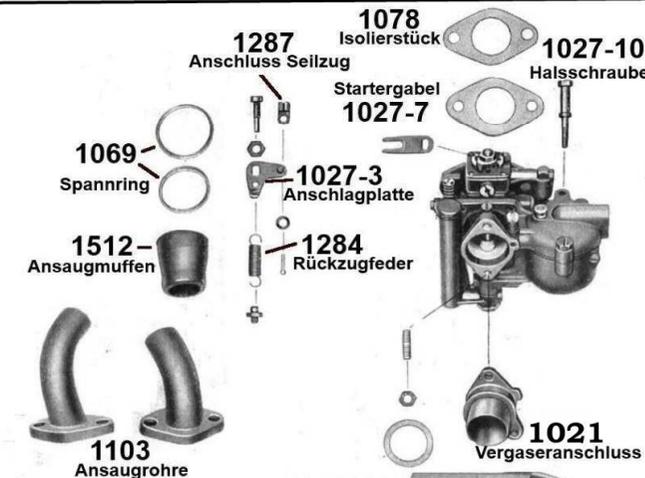


**Nassluftfilter
1. Ausführung**

Moderne Zahnradölpumpe
mit erhöhter Förderleistung
für Gleitlagerung

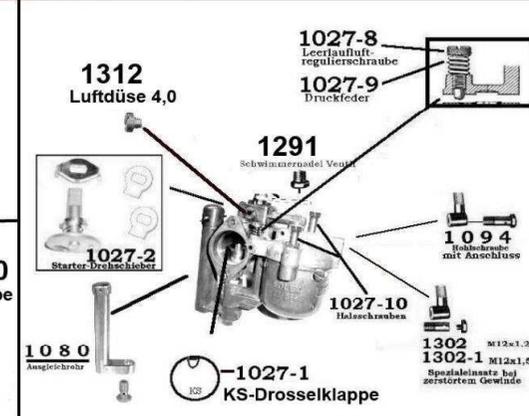


3802 8.8 Schraube
1015 Zahnradölpumpe
1016 LM-Antriebszahnrad



1069 Spannring
1512 Ansaugmuffen
1103 Ansaugrohre
1103-1 Ansaufrohr Dichtung
1064 Staubsammelbehälter
1287 Anschluss Seilzug
1078 Isolierstück
1027-10 Halschraube
1027-7 Startergabel
1027-3 Anschlagplatte
1284 Rückzugfeder
1021 Vergaseranschluss

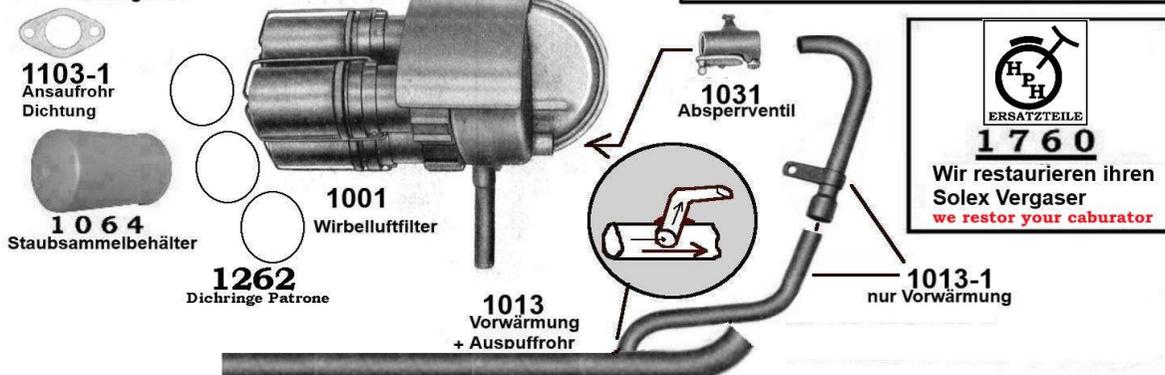
Tafel 10, Gruppe M: f) Vergaser mit Saugleitung und Filter



1312 Luftdüse 4,0
1027-8 Leerlaufluft-regulierschraube
1027-9 Druckfeder
1291 Schwimmerventil
1094 Teilschraube mit Anschluss
1027-2 Starter-Drosselhebel
1080 Ansaugrohr
1027-1 KS-Drosselklappe
1302 M12x1,25
1302-1 M12x1,50 Spezialmutter bei zerstörten Gewinde



Düsenhütchen
Düsenträger
Hauptdüse
Dichtung
Leerlaufdüse
1027 Reparatursatz für SOLEX
Drosselklappenwelle mit Übermaß
Starterdüse 130 Mit Fieberdichtung
Lufttrichter 24,5 mm



1001 Wirbelluftfilter
1262 Dichtringe Patrone
1013 Vorwärmung + Auspuffrohr
1013-1 nur Vorwärmung
1031 Absperrventil



ERSATZTEILE
1760
Wir restaurieren ihren
Solex Vergaser
we restor your caburator



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 11-12

1230-5 Kupplung

Die Kupplung ist z.B. im Vergleich zur BMW R75 recht groß dimensioniert. Die meisten Motoren haben nur eine Kupplungsscheibe.

Die Zündapp KS 750 hat hingegen zwei **1061 Kupplungsscheiben**.

Die max. Scheibendicke liegt bei 13,5 mm für beide Kupplungsscheiben zusammen. Oft sind noch die original K.-Scheiben in Motoren zu finden. Doch die meisten K.-Scheiben wie auch die **1229 Zwischen-** und **1230 Deckplatte** sind verzogen. Die Kupplung trennt dann nicht mehr vollständig.

Zu bedenke ist dabei, dass beim ziehen der Kupplung die **Druckplatte 1230** nur um 2 - 2,5 mm einrückt. Wenn jede der Scheiben nur um 5/10 verzogen ist, dann kann die Kupplung nicht voll trennen.

Schwungscheibe 1028

Zumeist ist ein beschädigter Konus ein Grund diese auszutauschen. Der Keil ist nicht das was die Schwungscheibe auf der Kurbelwelle festsetzt. Der Keil dient nur zum positionieren.

Nur ein glatt- und vollflächig aufeinander gepresster Konus erbringt die notwendige feste Verbindung zwischen Schwungscheibe und Kurbelwelle.

Auch kann ein schlechtes Auskuppeln Ursache in der Schwungscheibe haben. Wenn die Scheiben sich in die Verzahnung eingedrückt haben, können sie beim auskuppeln sich nicht mehr ohne größeren Kraftaufwand verschieben.

Druckhülse und Kupplungsstange 1198

Es sieht nur wie eine einfache Stange aus. Aber wenn es das falsche Material, welche zudem nicht an entsprechender Stelle gehärtet ist, zudem noch falsch eingesetzt wurde, dann verschleißt die Stange an ihren Enden mit dem Kupplungsdrucklager was bis zu einem förmlichen verschweißen führen kann.

Ein oft durch Sparsamkeit verursachtes Bastlerproblem

Getriebelagerung 1515

Eine Gummipatte über und eine unter dem Rahmen. Mit den Ausgleichsblechen wird die Höhe und das Ausrichten zur Kardanwelle bestimmt.

Halsmuttern 1066 nur mit ihnen kann eine elastische Lagerung erreicht werden.

Wer einfach nur Muttern zur Befestigung verwendet wird nicht die notwendige Gummilagerung für Motor und Getriebe erhalten.

Tafel 11-12

1230-5 clutch

The clutch has fairly large dimensions as compared to the BMW R75. Most engines have only one clutch disc.

The Zündapp KS 750, however, has two **1061 clutch disks**.

The max. disk thickness is 13.5 mm for both clutch discs together.

Often you can even find the original clutch discs in the engines. But most clutch discs are as well as the **1229 interim** and **1230 cover plate** are distorted. Then the clutch does not disengage completely any longer.

Remember: when pulling the clutch the **pressure plate 1230** moves by only 2-2.5mm. If each of the disks is only distorted by 5/10, then the clutch cannot fully disengage.

Flywheel 1028

In most cases, a damaged cone is a reason to exchange it. The wedge is not what keeps the flywheel on the crankshaft. The wedge is only used for the positioning. Only a smooth and full face pressed cone provides the necessary firm connection between the flywheel and crankshaft.

Also, a bad disengagement can have its cause in the flywheel. If the discs have been pressed into the gearing, they cannot move themselves any longer without great effort when disengaging.

Pressure sleeve and coupling rod 1198

It looks just like a simple rod. But if it is the wrong material, which is also not hardened at the appropriate place, may be even not mounted incorrectly, then the rod wears and tears at its ends together with the clutch release bearing which may lead to a sort of being welded together.

An often caused hobbyist problem because of caniness.

Gearbox mounting 1515

A rubber plate above and one below the frame. With the adjustment shims, the height and alignment to the cardan shaft are made.

Only with **neck nuts 1066** an elastic suspension can be achieved.

Who simply uses only ordinary nuts for the mounting will not obtain the necessary rubber mounting for the engine and the transmission.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

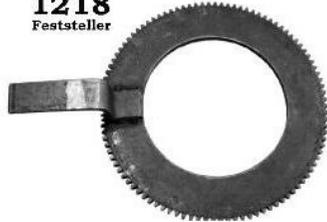
www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Zum Anziehen- lösen der
Kubelwellenmütern

1218
Feststeller



1034
Druckscheibe



1265
Keile



1033
Mutter



1163
Sicherungsblech



1028

Schwungscheibe



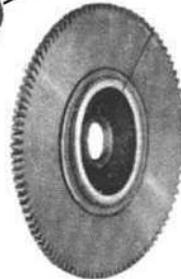
1047

Kupplungsfedern



1230-1

Druckplatte



1161
Kupplungsscheibe



1229

Zwischenplatte



1161
Kupplungsscheibe



1230

Deckplatte



dieser Ring
fiel ab 1942 weg



1099

Sicherungsring



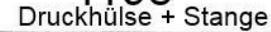
Tafel 11, Gruppe M: g) Kupplung

**Kupplung
Kupplungsbetätigung**

1283
Rückzugfeder



1198
Druckhülse + Stange



1257
Kupplungshebel



1228
Einstellschraube



1258
K. Bolzen





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 13

Getriebe - Instandsetzung - Reparatur

Wir bauen Getriebe nur komplett neu auf. Das heißt alle Wellen komplett neu. Aus Altteilen ein funktionsfähiges Getriebe zu erstellen ist fast nie möglich. Zu viele Änderungen, zu viele Fehlermöglichkeiten wie unentdeckte Risse und Anbrüche lassen diese zu einem nicht wirklich zu kalkulierendem Risiko werden. Mit Neuteilen von uns sind wir auf der sicheren Seite.

Vorgelegewelle 1061

Diese Welle muss genau abgestimmt sein um ein einwandfreies Schalten zu ermöglichen.

Wichtig ist auch, dass der Schaltautomat stimmt und exakt die Gänge schaltet wie es sein muss. Wenn dieser nicht stimmt, dann ist der schnelle Verschleiß einzelner Teile der Vorgelegewelle vorprogrammiert.

Alte Vorgelegewellen wurden oft an den beschädigten Klauen der Schaltung nachgeschliffen. Dadurch ging die Härte verloren.

Eine kurze Zeit (zumeist bis kurz nach dem Verkauf der KS 750) scheint auch alles bestens zu funktionieren. Aber dann springen plötzlich die Gänge heraus.

Härtung

Für viele die in einer Nachfeierabendproduktion Zahnräder herstellen ist es das große Problem. Die Härtung muss genau vorgenommen und auf jedes einzelne Zahnrad abgestimmt sein. Wenn nicht wird das Zahnrad an der Oberfläche zu weich sein, oder was zumeist geschieht, es ist überhärtet und es brechen bei stärkerer Belastung ganze Zahnsegmente weg.

Zahnradherstellung und somit der Kauf sollte für dich eine Vertrauensfrage sein.

Billig gekauft und am Ende teuer bezahlt, dass ist nicht das was sein sollte.

1521 Schutzkappe

für die Kardanwelle-Antriebsglocke. Diese ist zwar nicht original aber sehr sinnvoll. Wir haben diese entwickelt, da sonst das Fett welches konstruktionsbedingt durch die Feinverzahnung austritt und irgendwann sich dann die Antriebsglocke, da ohne Fett, zerreibt.

Tafel 13

Transmission - Restoration - Repair

We restore transmission only completely new. That means all gear shafts are completely new. It is almost never possible to make a functional transmission from old parts. Too many changes, too many possibilities of error like undetected cracks and fractures let it become a not really calculable risk. With new parts from us we are on the safe side.

Countershaft 1061

This shaft must be precisely matched to be able to shift gears perfectly.

It is also important that the circuit breaker is OK and shifts the gears exactly as it should be.

If this is not the case then the rapid wear of individual parts of the counter shaft is preprogrammed.

Old countershafts were often reground at the damaged jaws of the gear changing. Thus, the hardness was lost.

A short time (usually until shortly after the sale of the KS 750) everything seems to work fine. But then suddenly the gears jump out.

Hardening

For many, that produced gear wheels in a production after work this is the big problem. The hardening must be accurately made and tailored to each individual gear. If not, the gear will become too soft on the surface, or what happens in most cases, it is over-hardened and complete segments of the tooth break off at higher load or strain.

The production of gears and therefore the purchase should be a matter of trust for you.

Bought cheaply and paid dearly in the end that is not supposed to be the thing.

1521 protecting cap

for the cardan shaft – drive connection. Although this is not original but very useful. We have developed this, because otherwise the construction conditioned fat comes out through the fine teeth and then at some point the drive-connection grates itself because it is without fat.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

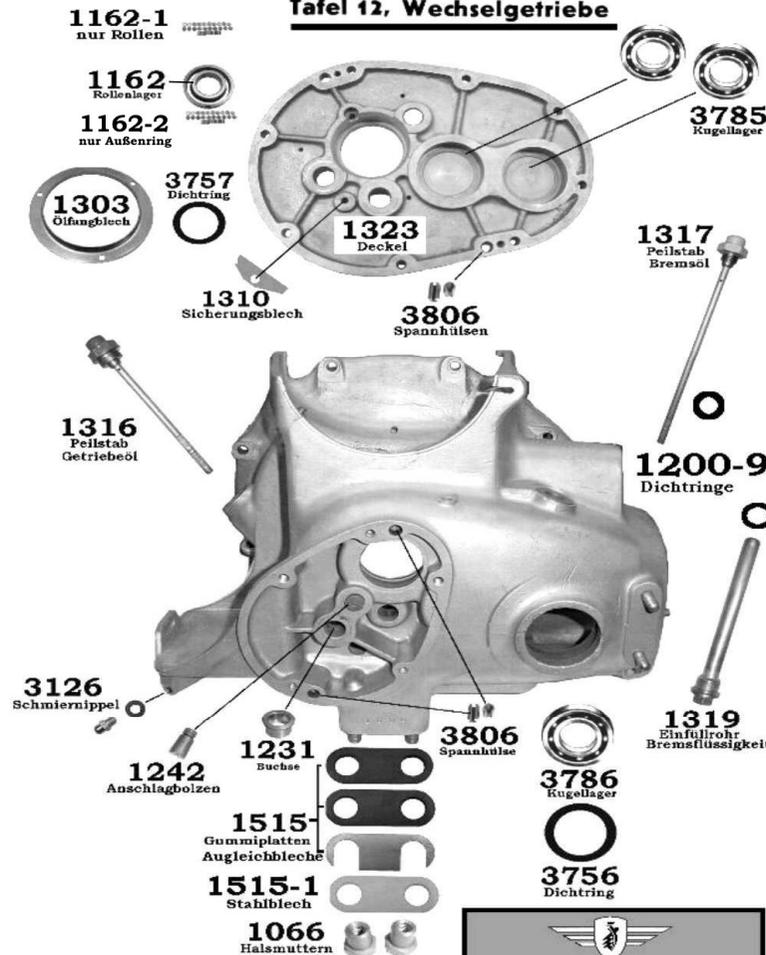
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



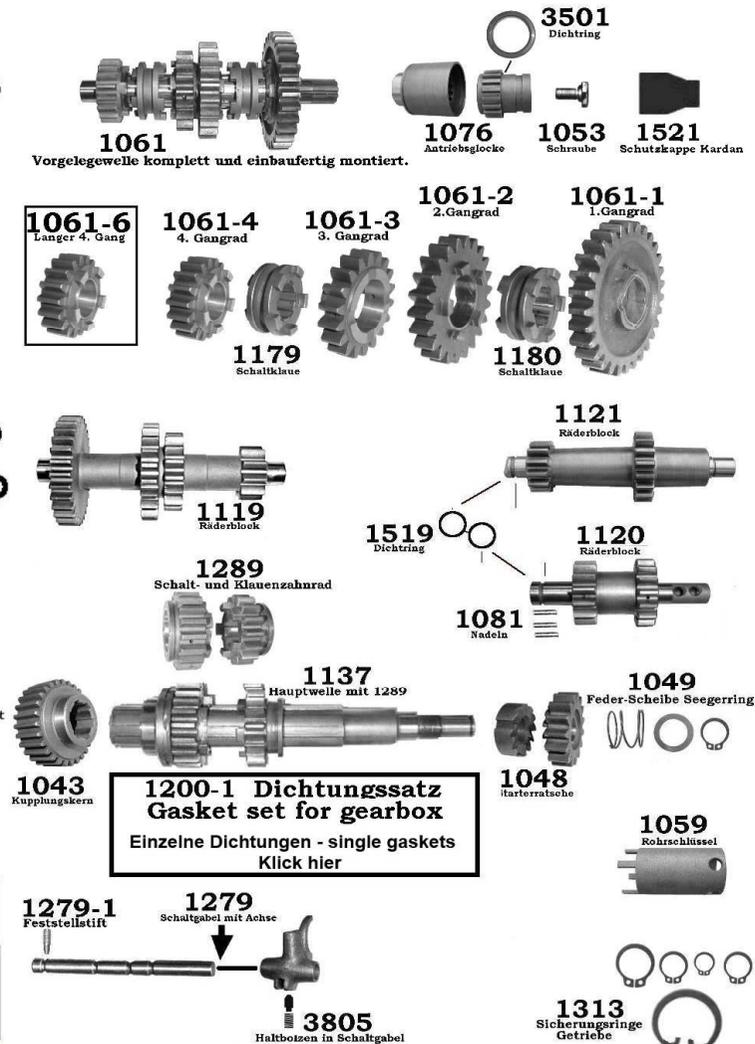
Tafel 12, Wechselgetriebe



3126
Schmiernippel mit roter U-Scheibe ist am Getriebe, Gabel, SW-Antrieb

ZÜNDAPP
Getriebe
Reparatur
We restore your transmission

Tafel 13, Gruppe G: c) Wellen und Zahnräder





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 14-15

Fußschaltwelle 1003

Diese Welle ist zweifach in einer Buchse gelagert. Nur nach außen hin, unter dem Fußschalthebel sitzt ein Dichtring. Da aber hier keine gute Dichtigkeit entstand setzte man 1944 sogar 2 dieser Gummiringe dort ein.

Auch das dichtet nicht wirklich. Unsere Fußschaltwelle haben wir deshalb zusätzlich mit einem O-Ring versehen.

Fußschalthebel 1004

Oft ist dieser verbogen. Wichtig ist, dass er beim Schalten nach unten nicht auf die Fußrastenanlage aufschlägt. Dann besteht die Gefahr, dass der Gang nicht vollständig eingeschaltet wurde.

Schaltblech 1189

Das Schaltblech war bei den ersten Ausführungen der Schaltkulissee nicht vorhanden. Aber man erkannte dann, dass es sinnvoll sei zu verhindern, dass im Gelände – oder sogar im Rückwärtsgang ein Hochschalten in den zweiten Gang oder noch höher möglich sei.

Zum Einschalten des Geländegangs muss das Gespann stehen, da beim Einlegen des Geländegangs Zahnräder ineinander geschoben werden. Dies ist bei Fahrt nicht möglich. Es ist jedoch problemlos möglich, normal mit Kupplungsziehen bei Fahrt aus dem Geländegang in den Straßengang umzuschalten.

Schaltstangen 1206

Das Einstellen hat so zu erfolgen, dass immer noch am Ende der Schaltkulissee etwas Platz ist wenn der Gang (1 oder 4) eingelegt ist.

Schaltkugeln 1511

Es gibt insgesamt 3 Schaltkugeln. 2 an der Schaltkulissee und eine am Sperrenhebel. Die Schaltkugelaufnahme von uns erweitert sich nach innen. Ist also innen so geformt wie auch die **Schalthebel 1215**. Es ist sinnvoll etwas Spülmittel beim Aufdrücken anzugeben. Nie Öl oder Fett verwenden.

Schrauben und Federn 1280

Diese Flach- Druckfedern sind ein echtes Problem, da diese nicht in dieser Form zu handelsmäßig zu erhalten sind.

Tafel 14 – 15

Shaft for shifting 1003

This shaft is mounted twice in a bush. Only on the outside is a sealing ring below the foot change control lever. But since there was no good tightness achieved, in 1944 even 2 of these rubber rings were put.

Also this did not really seal. We therefore provided our shaft for shifting with an additional O-ring.

Foot change control lever 1004

It is often bent. It is important that it does not hit the footrest below while shifting. Then there is the risk that the gear is not fully shifted.

Safety lock 1189

There was no safety lock at the first versions of the shift gate. But it was recognized then that it would be useful to prevent when driving off-road - or even in reverse gear - an up shift to second gear or even higher would be possible.

To shift into off-road gear the bike has to stand still because when doing this gear teeth are moved into each other. This is not possible when driving. However, it is perfectly possible to shift from off-road gear to normal street gear while driving.

Shift rods 1206

The adjustment has to be made in such a way that there is still some space at the end of the shift gate when the gears (1 or 4) are inserted.

Rubber gear shift knob 1511

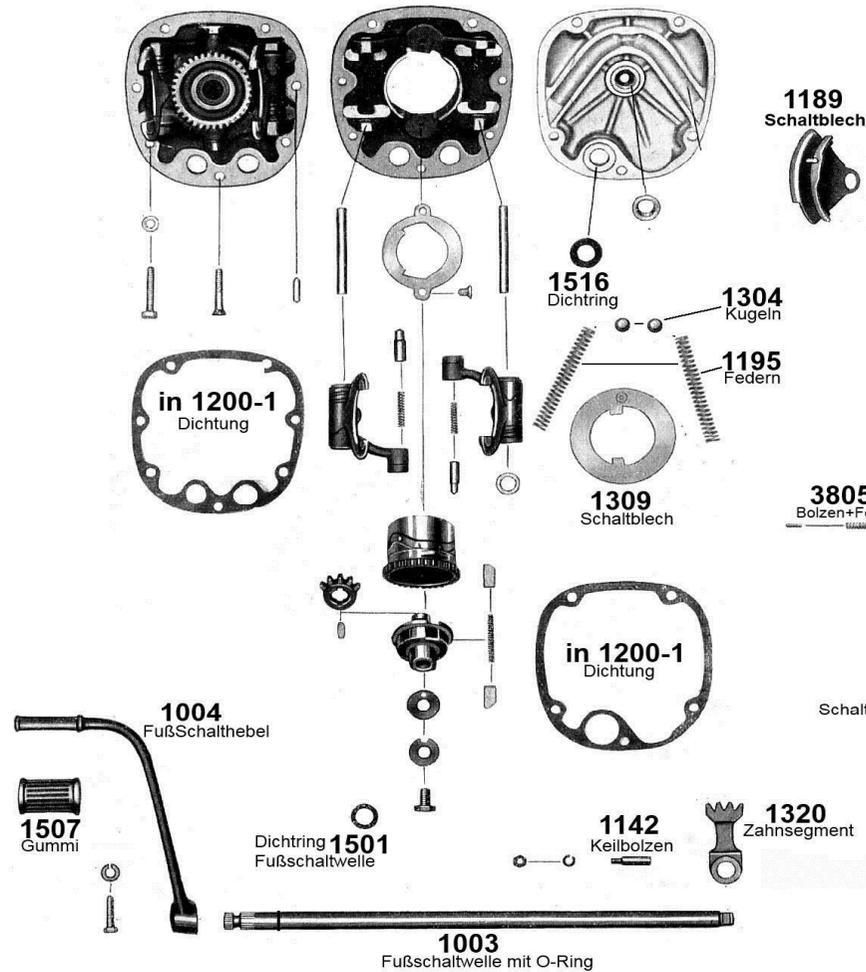
There are 3 rubber shift knobs. 2 at the shift gate and one at the lock lever.

Our rubber shift knob widens inwards. Inside it is shaped the same way as the shift **lever 1215**. It makes sense to put a little bit of detergent when you press it on. Never use oil or fat.

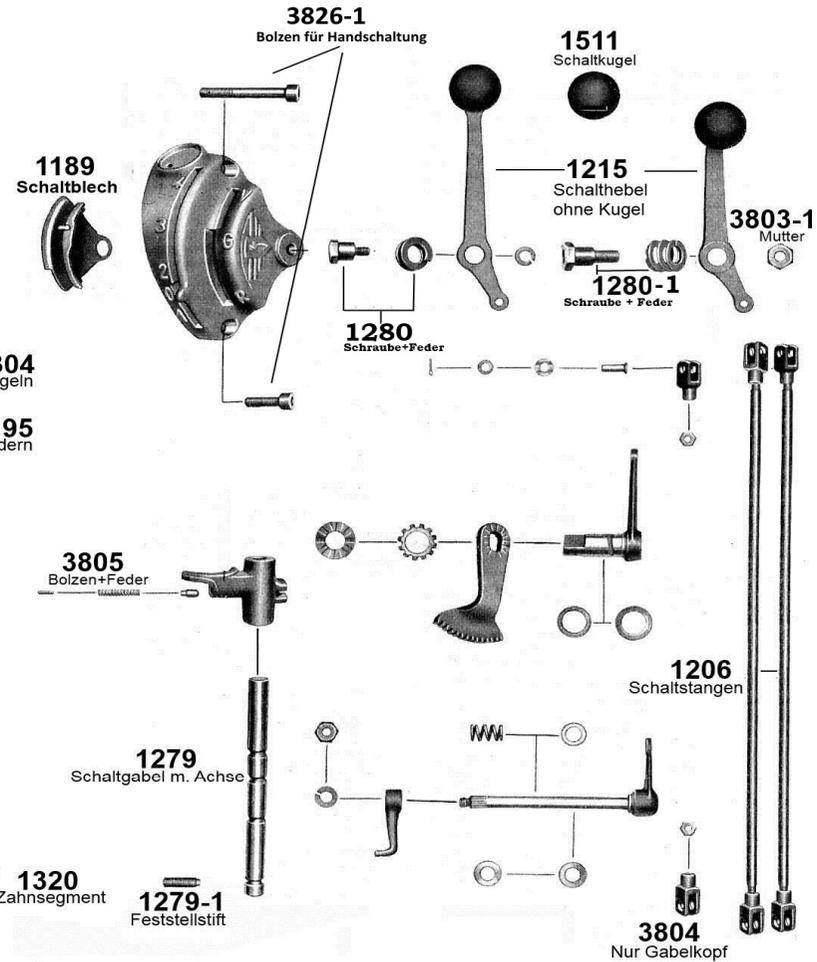
Screws and springs 1280

These flat compression springs are a real problem, as they cannot be obtained in this way in normal shops.

Tafel 14, Gruppe G: d) Gangschaltung Schaltvorrichtung,
Fußschaltung



Tafel 15, Gruppe G: d) Gangschaltung, Handschaltung





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 16 + 20

Anwerferhebellager

Das **Anwerferhebellager 1332** gab es in der ersten Ausführung in Leichtmetall. Dann wurde es aus Gussstahl hergestellt. In dem Anwerferhebellager ist der **Anwerferhebel 1196** gelagert.

Oft ist die Lagerung ausgeschlagen und auch die mehr als Staubschutz fungierende **Abdichthaube 1503** kann dann einen Ölverlust nicht verhindern.

Ist der Anwerferhebel eingearbeitet und der Lagersitz im Anwerferhebellager vergrößert, kann man nur beides austauschen.

Anwerferzahnrad

Das **Anwerferzahnrad 1098** ist daran zu erkennen, dass dort einige Zähne fehlen. An diesem Zahnrad finden wir auch die „Zündappkrankheit“ des Getriebes.

Beim Kickstarten bleibt der Kickstart schon mal oben hängen. Ursache ist, dass sich das kleine Starterzahnrad exakt auf den Zahnkopf des Anwerferzahnrades setzt und nicht einfädelt wie es soll.

Da hilft nur, den 2. Gang einlegen und das Gespann etwas hin und her bewegen bis sich die Zahnräder wieder einfügen.

Starterfeder

Die **Starterfeder 1046** führt den Anwerferhebel wieder in die Ausgangsposition zurück. In der Starterfeder sitzt **Zwischenbuchse 1227** die eine wichtige Funktion hat. Fehlt sie oder ist sie in falschen Maßen, dann werden die Federenden sich verbiegen und eine saubere Rückführung des Anwerferhebels ist nicht mehr gewährleistet.

Sperrenhebel

Es gab den Sperrenhebel in verschiedenen Ausführungen.

Die 1. Ausführung ist ein gerader Hebel ohne Beschriftung.

Die 2. Ausführung des **Sperrenhebels 1106** ist abgewinkelt und mit einer erhabenen Beschriftung versehen.

Es gab zwei Versionen der Beschriftung:

Die 1. Version ist mit dem Substantiv **Sperre** versehen, die 2. Version mit dem Verb **sperren**.

Eine **Gummikugel 1511**, die gleiche wie an der Handschaltung, sitzt am Ende des Sperrenhebels.

Tafel 16 + 20

Kick starter bearing

The 1st version of the kick **starter bearing 1332** was in light alloy.

Then it was made of cast steel. The kick **starter lever 1196** is mounted in the kick starter bearing.

Often the bearing is worn and even **sealing cover 1503** (sort of a dust protection) cannot avoid oil leakage.

When the kick starter lever is damaged and the bearing seat in the kick starter bearing is enlarged, you can only replace both.

Kick starter gear wheel

You can recognize the kick starter **gear wheel 1098** at the fact that there are some teeth missing.

At this gear wheel we also find the "Zündapp disease" of the transmission.

At the kick start the kick start remains stuck at the top. The reason is that the small starter gear is accurately placed on the tooth head of kick starter gear wheel and is not threading as it should. It only helps to engage the 2nd gear and to move the bike back and forth until the gears reinsert.

Starter spring

The **starter spring 1046** leads the kick starter lever back to its starting position.

In the starter spring sits **the intermediate bush 1227** which has an important function. If it is missing or if it is in incorrect dimensions the spring ends will bend and a correct return of the kick starter is no longer guaranteed.

Locking lever

The locking lever exists in two versions.

The 1st version is a straight lever without lettering.

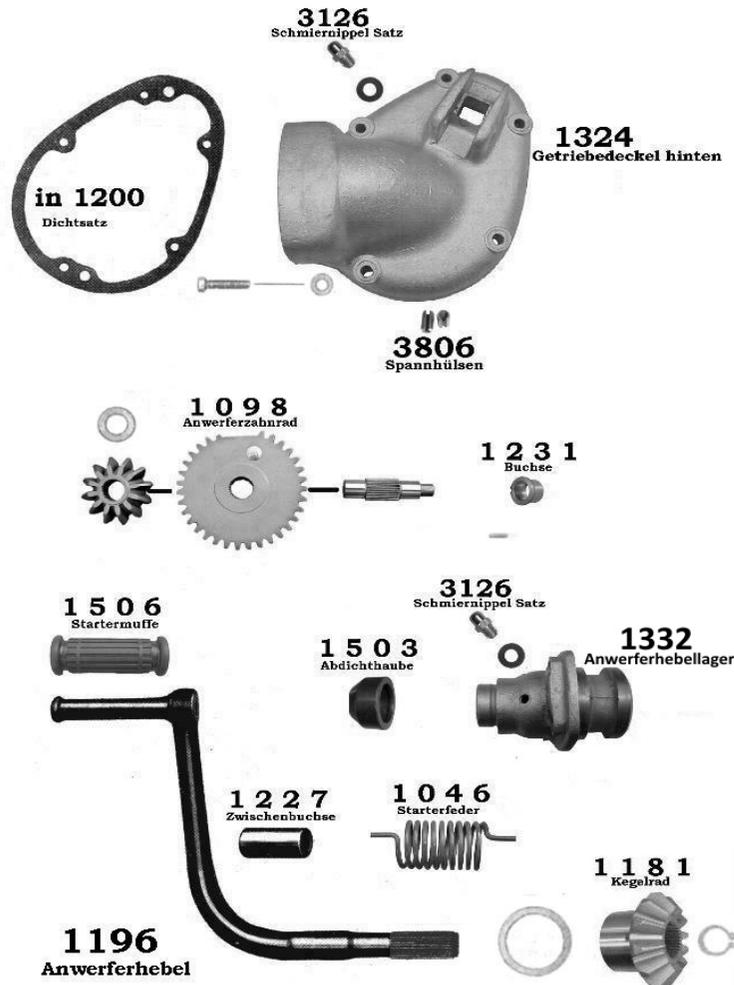
The 2nd version of the **locking lever 1106** is angled with a raised lettering.

There are two types of lettering:

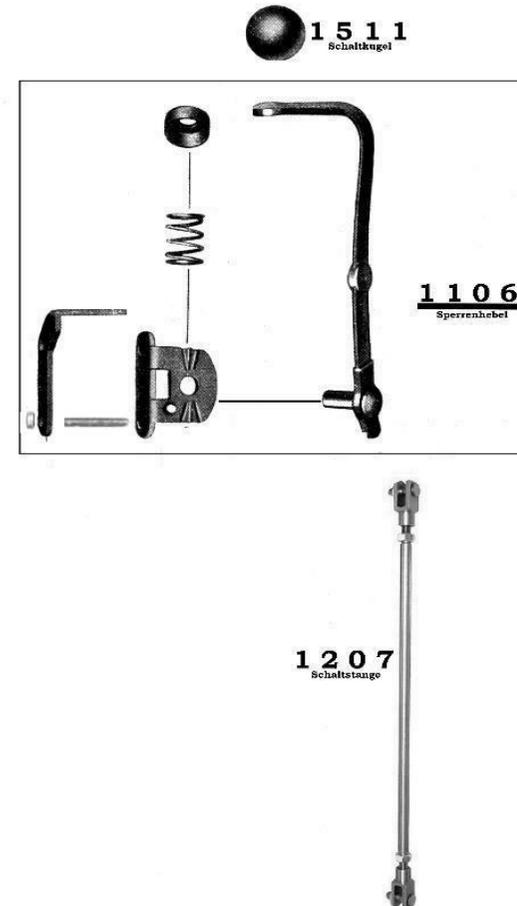
The 1st type is equipped with the substantive *Sperre*, the 2nd type with the verb *sperren*.

A **rubber ball 1511**, the same as on the manual gear shift, is located at the end of the lock lever.

Tafel 16, Anwerfer



Tafel 20, Gruppe Ausgleichgetriebesperre





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 18-19

Teller-Kegelrad 3122

Seit Jahrzehnten werden überhärtete Zahnradsätze für unsere Gespanne angeboten. Woher diese kommen? Nicht von uns! Diese halten oft nur 100 - 1000 KM. Dann schlagen einige Zähne ab und zerstören zumeist auch noch das Gehäuse. Die von uns angebotenen Teller-Kegelrad Sätze kennen dieses Problem nicht, da sie fachgerecht hergestellt und gehärtet wurden. Die Oberfläche von Zahnradern wird bis zu einer vorgegebenen Tiefe gehärtet und nicht durchgehärtet. Dies ist aber für den Laien schwer zu prüfen.

Wenn ihr einen unbekanntes Zahnradset haben solltet, ihn einbaut, dann das Zahnspiel prüft und feststellt dass das Zahnspiel an verschiedenen Punkten stark variiert, dann ist das Zahnrad beim Härten verzogen und wurde nachträglich auf der planen Seiten geschliffen. Aber die Zähne sind weiterhin verzogen. Dann wird es irgendwann teure Geräusche vom Hinterradantrieb geben.

Trabantenzahnräder 3022

Sie sehen noch alle gut aus. Warum erneuern? Wenn ich im HA-Gehäuse Spuren von Beschädigung sehe, dann bedeutet das, dass ein Zahn abgerissen und zersplittert zwischen die anderen Zahnräder geraten sein wird. Sicherheitshalber sind dann die Trabantenzahnräder zu wechseln. Denn sollte eins dieser Zahnräder einen Anriss haben, dann wird hier der nächste Zahn abreißen und zu größeren Schäden führen.

Kardanwelle 1035-2

Es war einfach nicht möglich die original Kardanwelle zu entnehmen wenn z.B. die Schraube in der Antriebsglocke zum Getriebe oder am Hinterradantrieb sich gelöst hatte. Wir haben deshalb diese Kardanwelle etwas umkonstruiert und nun ist es möglich, ohne Getriebe oder Hinterradantrieb auszubauen an diese Schrauben zu gelangen.

Bremsbelag 3156 und 3156-1

Wenn eine Bremstrommel ausgedreht wurde, dann kann man nicht einfach den Standard Bremsbelag belassen. Um ein vollflächiges Anliegen der Bremsbeläge zu erreichen müssen diese auf den Trommeldurchmesser abgestimmt werden. Unsere Beläge nieten wir auf. Besonders bei originalen Leichtmetallbremsbacken ist ein aufkleben nicht zu empfehlen. Da haben wir schlechte Erfahrungen mit.

Tafel 18-19

Crown Wheel 3122

For decades, over hardened gear sets are offered for our bikes. Where they come from? Not from us! These often only keep 100 - 1000 KM. Then some teeth are cut off and also destroy the housing in many cases. The crown wheel sets we offer do not have this problem, because they have been professionally produced and hardened. The surface of gears is hardened to a predetermined depth and not fully hardened. But this is difficult to check for the layman.

If you should have an unknown gear set, you install it, then check the gear play and realize that the gear play varies greatly at different points, then the gear was distorted during the hardening and afterwards it was ground on the plane sides. But the teeth are still distorted.

Then there will expensive noises from the rear-wheel drive at sometime.

Planet gear set 3022

They all still look good. Why renew them? When I see traces of damage in gear wheel drive housing, it means that a tooth was cut off and lies fragmented between the other teeth. For safety's sake, the planet gears should be exchanged. Because if one of these gears has a crack, then the next tooth will be torn off and cause major damage.

Cardan shaft 1035-2

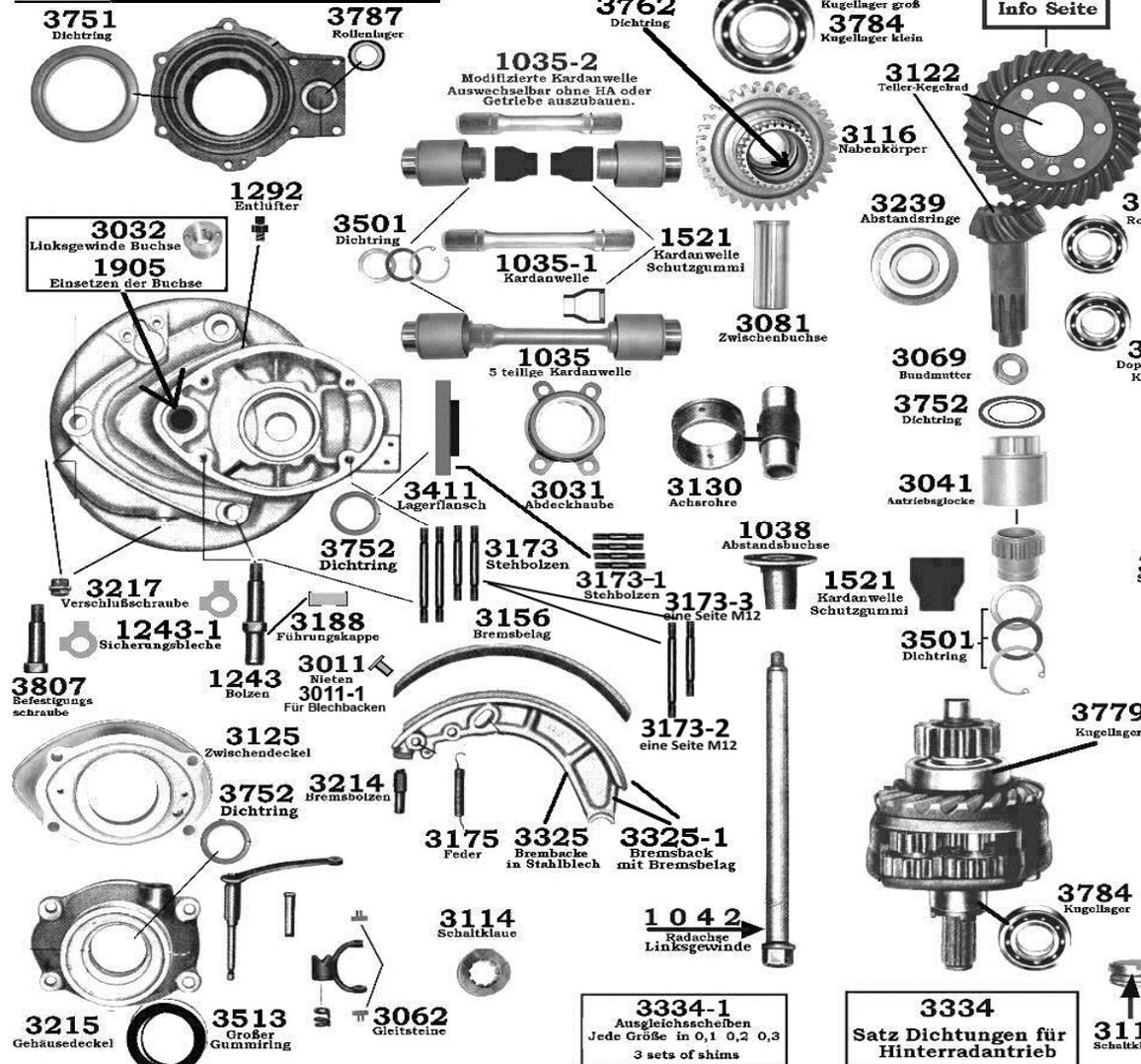
It was simply not possible to remove the original cardan shaft when e.g. the screw in the drive connection towards the gearbox or at the rear-wheel drive had come loose. Therefore we slightly redesigned the cardan shaft. Now it is possible to reach this screw without dismounting the transmission or rear-wheel drive.

Brake Pad 3156 and 3156-1

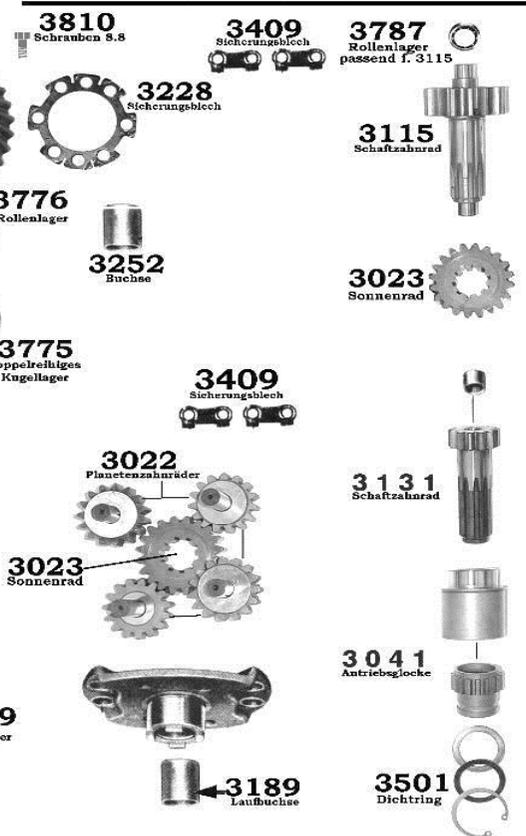
If a brake drum was bored, then you cannot just leave the standard brake pad. To achieve a full surface touch of the brake pads these have to be matched to the drum diameter.

We rivet our pads. Especially with original light alloy brake shoes it is not recommended to glue them on. We made bad experiences with that.

Tafel 18, Gehäuse u. Hinterradbremse



Tafel 19, Gruppe H: c) Ausgleichgetriebe




Hinterradantrieb
- Reparatur und Überholung
- Austausch
Rear wheel drive in exchange



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 22-23

Fußrastenanlage 1170

Die Fußrastenanlage besteht aus 3 Teilen.

Erste Montage beide Halterungen auf den Rahmen festschrauben. Dann rechts die Fußraste anschrauben und anziehen. Jetzt das Rohr mit der linken Halterung verschweißen. Hierdurch wird das abscheren der Schrauben im Rahmen verhindert. Bei der Demontage des Motors muß dann nur die rechte Fußraste und die linke Halterung abgeschraubt zu werden. Die Fußrastenanlage kann dann unter dem Motor herausgezogen werden. Die rechte Halterung verbleibt auf dem Rahmen.

Sattelfedern 1060

Die Sattelfedern sind eine links und eine rechts gedreht. Dies verhindert das einseitige versetzen des Sattels beim Einfedern.

Sattelbock 1051

Die Schraube bewegt sich im Sattelbock bei jedem einfedern des Sattels im Sattelbock. Wichtig ist das diese gut gefettet und die Konterung an der rechten Seite fest angezogen ist.

Fußrastenhalter 3004

Für die Zündapp gab es nur eine Ausführung des Fußrastenhalters. Die lange Halterung. Bei der BMW gab es zuerst eine kürzere Ausführung die dann nach Veränderung der linken Fußrastenhöhe durch die lange ersetzt wurde.

Halterung Fußraste 1171

Oft bekommen wir die „Reklamation“, dass unser Fußrastenhalter an den Auspuff anstößt nach der Montage.

Unsere Fußrastenhalterung ist in Form und Größe richtig.

Der Fehler liegt zumeist daran, dass der hintere Auspuff nicht von innen an den Rahmenlaschen angebaut wurde sondern von außen.

Haltegriff 3091

Er besteht aus einem Stahlseil mit einem schwarzem längs geriffeltem Gummi, so wie er sein musste, damit er flexibel ist und der Soldat bei einem Unfall nicht seine Zeugungsfähigkeit verliert

Tafel 22-23

Footrests 1170

The footrests consists of 3 parts.

First Assembly: tighten both brackets tightly onto the frame. Then screw on the footrest and tighten on the right side. Now weld the tube with the left bracket. This way the shearing off of the screws within the frame is prevented.

When dismantling the engine only the right footrest and the left bracket have to be unscrewed. The footrest can be pulled out from under the engine. The right bracket is kept on the frame.

Saddle springs 1060

The saddle springs are a left turned and a right turned. This is avoids a one-sided movement during the suspension movement.

Bracket for driver seat 1051

The screw moves the bracket for the driver seat with each movement during the suspension movement. It is important that these are well-greased and the lock nut is tightened on the right side.

Footrest bracket 3004

For Zündapp there was only one version of the footrest bracket. The long bracket. BMW had a shorter version at first which was then replaced by long one when changing the left footrest height.

Bracket for footrest 1171

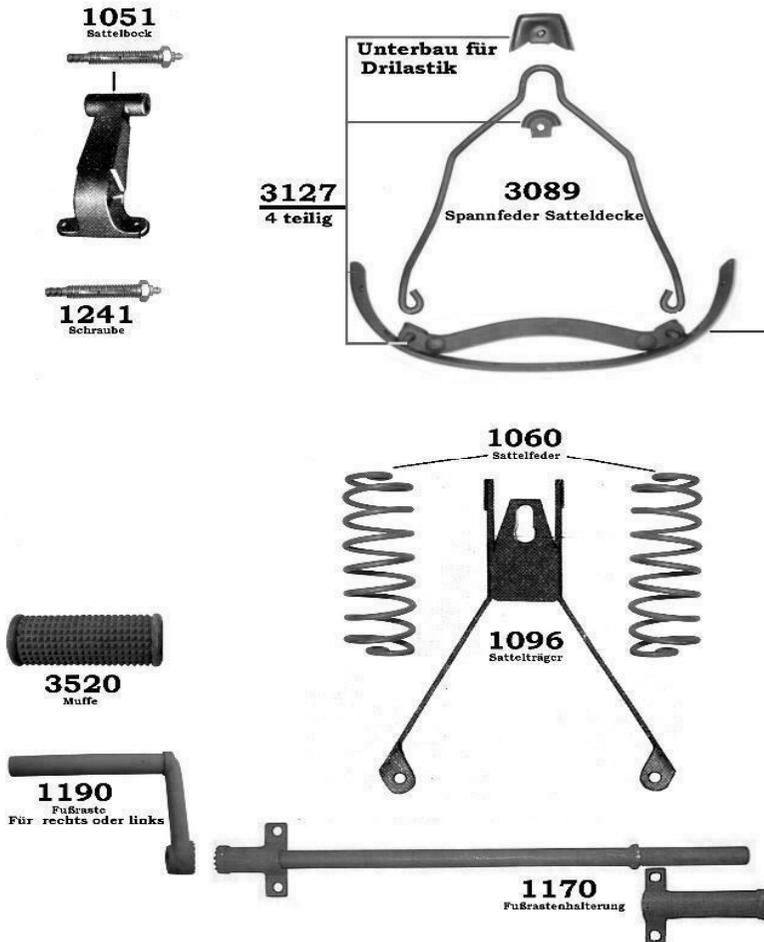
We often get the "complaint" that our footrest abuts the exhaust after assembly. Our footrest is correct in shape and size.

In most cases the error is the rear exhaust is not mounted from the inside to the frame plates but from the outside.

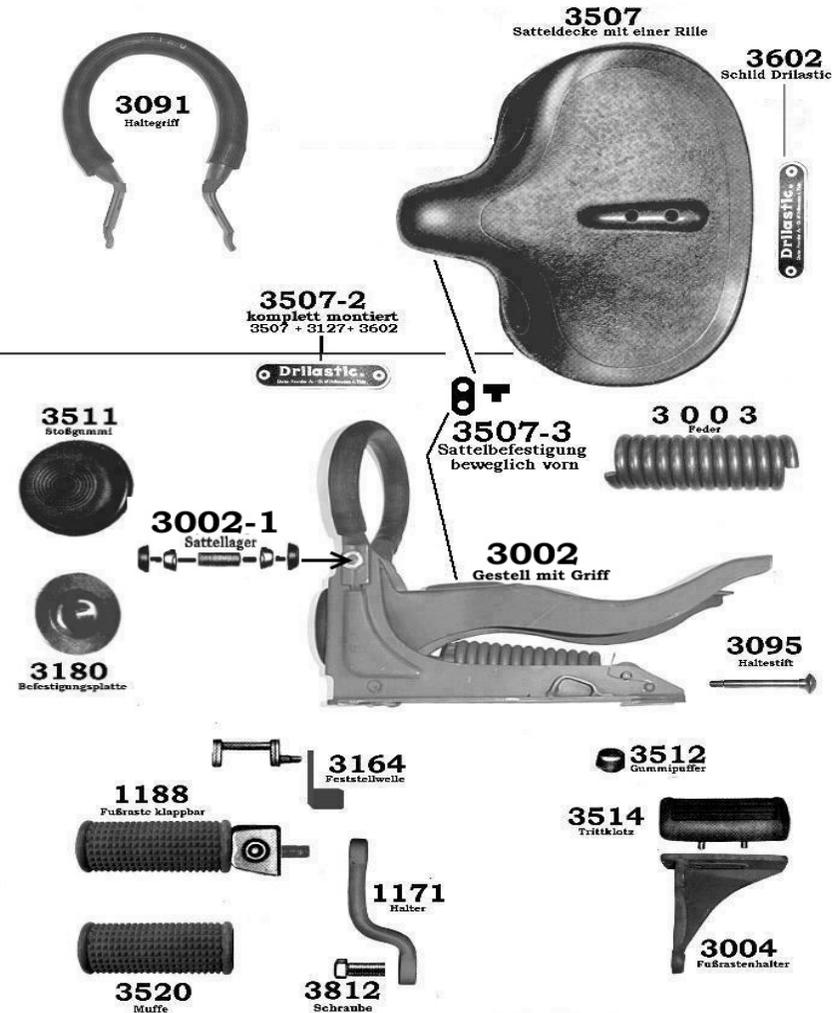
Handle 3091

It consists of a steel cable with a black longitudinally corrugated rubber, just as it has to be, so that it is flexible and the soldier does not lose its fertility in an accident.

Tafel 22, Fußrasten und Sattel



Tafel 23, Soziusfußrasten und Soziussattel





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 24-25

Halter unten für Packtasche

Am Gepäckträger ist an der linken Seite der untere Packtaschenhalter angenietet. Ist es die **erste Ausführung 1100**, dann gehört hierzu der **Packtaschenhalter 1008**, der oben an dem Gepäckträger mit 5 Schrauben befestigt war. Ist dort die **2. Ausführung 1113** angenietet, dann gehört der **Packtaschenhalter 3005** an dieses Gespann. Es ist der gleiche wie am Boot. Oben wird er mit den beiden **Hakenschrauben 1212** befestigt.

Kennzeichen 3183, ohne Beschriftung mit/ohne Stempel.

Die Grundfarbe des Kennzeichens ist weiß mit einem umlaufenden schwarzen Rand. Es ist beidseitig beschriftet und auf jeder Seite ist ein Stempel aufgebracht. Bei beiden Kennzeichen sind die Beschriftungen in schwarzer und der Stempelaufdruck in roter Farbe ausgeführt.

Auch Fahrzeuge, die bei anderen staatlichen Organisationen eingesetzt wurden, wie z.B. bei Post, Polizei oder Reichsarbeitsdienst, hatten ihre eigenen Kennzeichen.

Hier ein Auszug aus den bekanntesten Organisationen und Wehrmachtsteilen:

WH	Wehrmacht Heer	
WL	Wehrmacht Luftwaffe	
WM	Wehrmacht Kriegsmarine	
RP	Reichspost	
DR	Deutsche Reichsbahn	
Pol	Polizei	
RAD	Reichsarbeitsdienst	ab 1941
OT	Organisation Todt	ab 1943
RK	Deutsches Rotes Kreuz	ab 1943
⚡	SS - Schutzstaffel	

Tafel 24-25

Bracket below for storage box

The storage box bracket is riveted on the luggage holder to the left. Is it the first version **bracket 1100**, then one **bracket 1008** belongs to it which is fixed to the luggage holder with 5 screws. Is the 2nd version **bracket 1113** riveted, then the **bracket 3005** on this bike. It is the same as on the sidecar. Above it is secured with the **two hook bolts 1212**.

Number plate 3183, without lettering with / without a stamp.

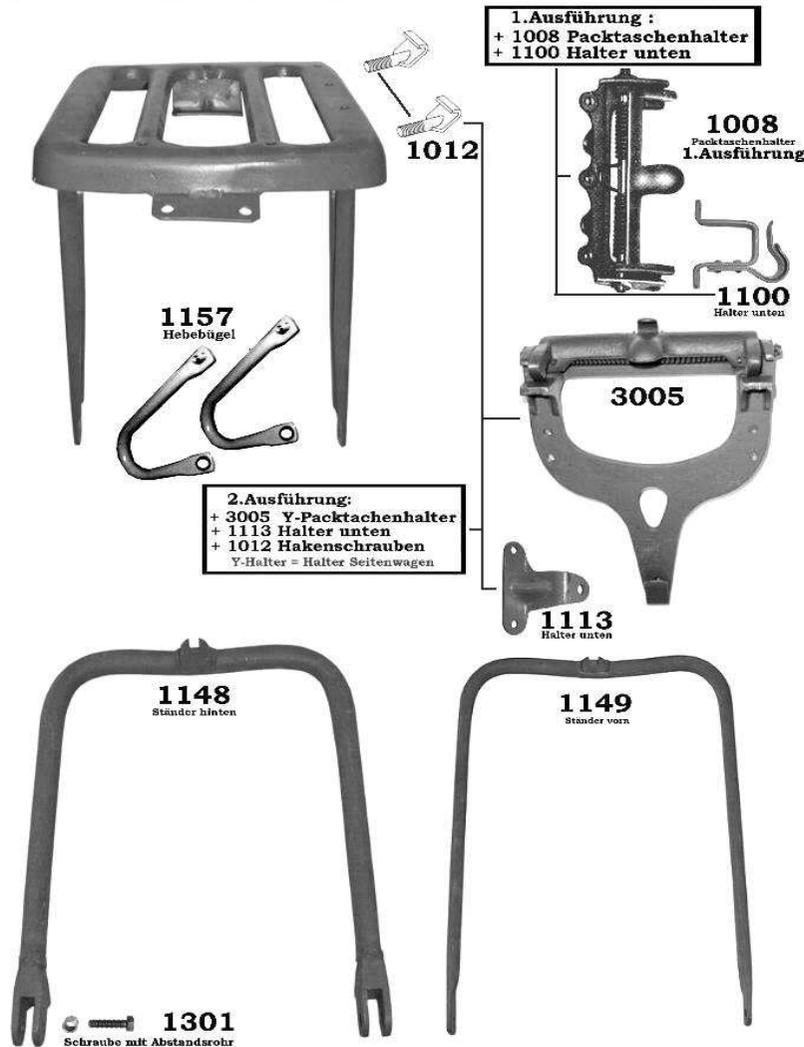
The basic color of the number plate is white with a black frame. It is lettered on both sides and on each side there is a stamp. Both number plates have black lettering and a stamp in red color.

Also other vehicles that have been used in other state organizations, e.g. the post office, the police or the fatigue duty had their own number plates.

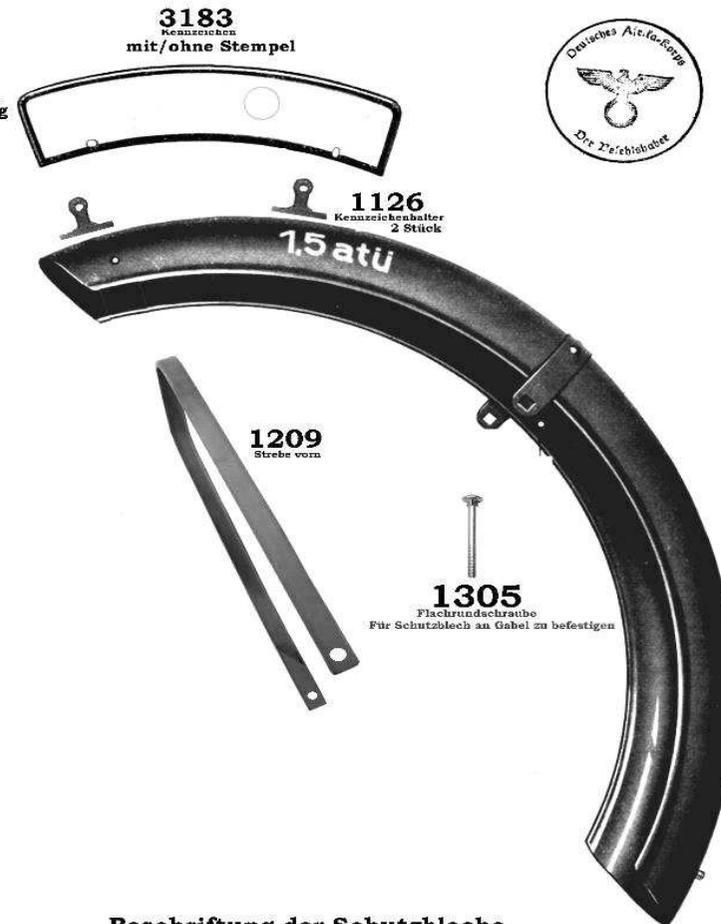
Here is an extract from the most well known organizations of the Wehrmacht:

WH	Wehrmacht Heer (army)	
WL	Wehrmacht Luftwaffe (airforce)	
WM	Wehrmacht Kriegsmarine (navy)	
RP	Reichspost (state post)	
DR	Deutsche Reichsbahn (state railway)	
Pol	Polizei (police)	
RAD	Reichsarbeitsdienst (fatigue duty)	from 1941 onwards
OT	Organisation Todt	from 1943 onwards
RK	Deutsches Rotes Kreuz (german red cross)	from 1943 onwards
⚡	SS - Schutzstaffel	

Tafel 24, Gruppe Gepäckträger, Ständer u. Packtaschenhalter



Tafel 25, Schutzbleche, Vorderrad-Schutzblech



Beschriftung der Schutzbleche
Siehe TAFEL 27.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 26-27

Kniekissen 1520

Diese gab es nur bei den ersten Ausführungen. Ab Fahrgestell Nr. 603 340 gab es dann kein Kniekissen mehr an den ausgelieferten Gespannen.

Kraftstoffkanne 3044

Die Kraftstoffkanne war ca. ab der Fahrgestellnummer 608 000 in der **Halterung 1065** unter dem Sattel am Rahmen links eingesteckt.

Bis dahin wurde die Kraftstoffkanne als Zubehör in der Packtasche mitgenommen. In der Kraftstoffkanne befand sich ein gereinigtes Benzin um z. B. bei Reifenreparatur die Flickstelle zu entfetten.

Lenkkopflager 3158

Dies ist ein handelsüblich nicht erhältliches Lenkkopflager.

Bei Lenkerflattern sind defekte Lenkkopflager zumeist die Ursache. Alte Lager, die noch gut aussehen, sind aber trotzdem zumeist eingeschlagen und bewirken, dass der ruhige Geradeauslauf nicht gewährleistet ist.

Tankdeckel 1297

Dies ist der Standard Tankdeckel mit einer einfachen Entlüftung.

Auf dem Tankdeckel ist der Firmenname ZÜNDAPP und die Drehrichtung für AUF und ZU angegeben.

In der Mitte befindet sich eine kleine Bohrung zur Tankbelüftung

Tankdeckel 1298

Nach den Feldzügen in Afrika und in den staubigen Weiten Russlands änderte man 1943 den Tankdeckel. Er erhielt nun oben einen kleinen Deckel über der Belüftungsbohrung. Unter dem Deckel sitzt ein Filzring, der verhindert, dass Schmutz durch die Belüftung in den Kraftstoff gelangen kann.

Tankemblem

Tankaufkleber 1055-1 ist in Schwarz-Gold

Tankaufkleber 1055 ab ca. 1943 auf beige Fahrzeugen.

Tafel 26-27

Knee pads 1520

These only existed for the first versions. From chassis no. 603 340 onwards there were no knee pads anymore.

Fuel can

The little **fuel can 3044** was inserted in the **bracket 1065** under the seat to the frame on the left from chassis number 608 000 onwards.

Until then, the fuel can was taken as an accessory in the storage box.

There was a purified fuel in this fuel can to degrease the mud e.g. during a tire repair.

Steering head bearing 3158

This is a steering head bearing that you cannot buy in normal shops.

When the handlebar flutters defective steering head bearings are usually the cause.

Old bearings that still look good are still mostly smashed and because of this the calm directional stability is not guaranteed.

Petrol cap 1297

This is the standard fuel cap with simple ventilation.

On the fuel cap the company name ZÜNDAPP and the direction of rotation for OPEN and CLOSED are indicated (Auf – ZU).

In the middle there is a small hole for the tank ventilation.

Petrol cap 1298

After the campaigns in Africa and in the dusty Russian vastness the petrol cap was changed in 1943. It now got a little cover over the ventilation hole. Under the cap is a felt ring, which prevents dirt getting through the ventilation into the fuel.

Tank stickers

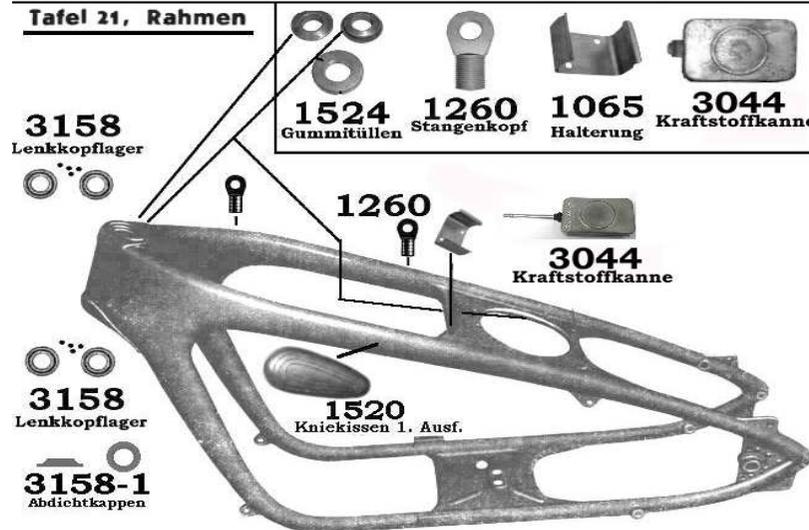
Tank Stickers 1055-1 is in black and gold

Tank Stickers 1055 beige vehicles from approx 1943

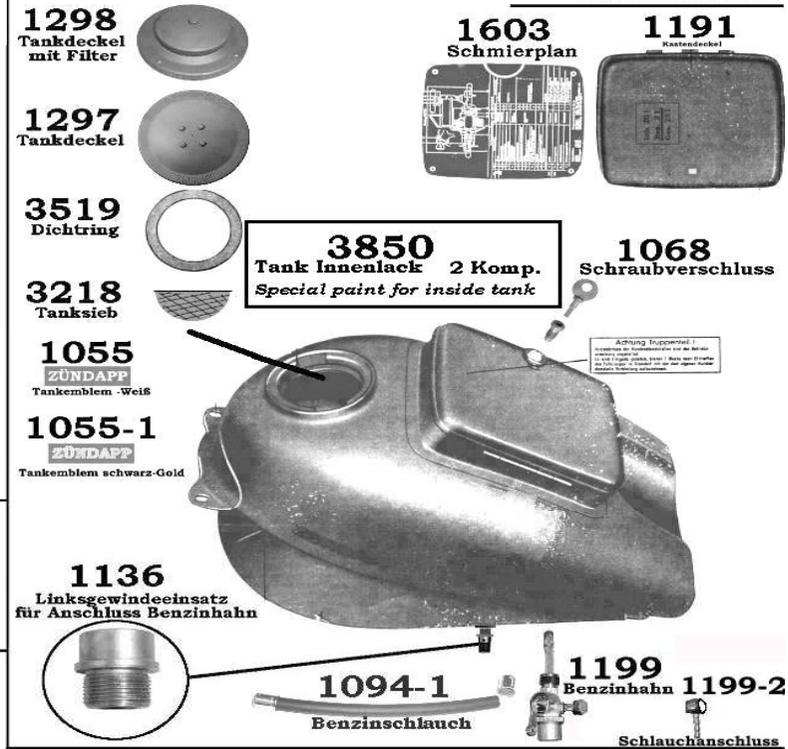
Tafel 26, Hinterrad-Schutzblech



Tafel 21, Rahmen



Tafel 27, Kraftstoffbehälter



Text auf: SW Schutzblech

Spurweite 118 cm

Achsdruck 128 Kg

Hinterrad Schutzblech

Achsdruck 178 Kg

Vorderrad Schutzblech

Achsdruck 128 Kg

Achsabstand 144 cm

2207
Lackierschablone





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 28

Auspuffsammler

Der Auspuffsammler 1037 war bis Anfang Baujahr 1942 verbaut.
Dann wurde der Auspuff verkürzt um eine Heizung anzuschließen durch Zwischenadapter. Richtig ist der Auspuff 1037-1 für alle Gespanne ab ca. März 1942 angebaut wurde und die Heizung vorhanden war.
Ab 1943 wurden die Fuß und Handheizung nicht mehr verwendet.
Aber alle Gespanne ab Anfang 1943 müssen, wenn sie als Original gelten sollten, die Seitenwagenheizung haben. Hat fast keiner. Das nenne ich die „Neue Originalität“. Es wird sich nicht daran orientiert, was historisch richtig ist, sondern was gefällt.

Auspufftopf

Die 1. Ausf. **Auspufftopf 1017-1** mit dem hoch liegenden Endrohr war bis 601 721
Dann wurde das Endrohr nach unten verlegt und der **Auspuff 1017** angebaut.

Vorwärmrohre

Der **Wirbelluftfilter 1001** hat eine Vorwärmung der Ansaugluft um einer Vergaservereisung vorzubeugen. Die Zufuhr erfolgt durch die **Rohre 1013-1** und kann durch das **Absperrgehäuse 1031** reguliert werden.
Ich fahre auch an den heißesten Tagen oder in der Wüste mit geöffnetem Absperrgehäuse. Das ist kein Problem.
Vereisungen treten zumeist zwischen 0 und +10° bei hoher Luftfeuchtigkeit.

Das Rad

Besteht aus der **Felge 3337**, den **Speichen 3323**, und der **Bremstrommel 3338**.
Ab Ende 1943 war die Bremstrommel und die Speichen in schwarz und nur die Felge noch in Kradfarbe lackiert.

Rad 3337-3

Besteht aus der **Felge 3337**, den **Speichen 3323**, und der **Bremstrommel 3338** ist jedoch ohne Innenteile wie Radlager usw.

Rad 3337-4 Rad komplett einbaufertig.

Ohne Speichenring, schwarze Speichen und Bremstrommel. Felge WH-Beige.

Tafel 28

Exhaust manifold

The **exhaust manifold 1037** was built until the beginning 1942.
Then, the exhaust was shortened to connect a heating system via an intermediate adapter. Correct the **exhaust is 1037-1** was grown for all bikes from approximately March 1942 and the heating was available.
From 1943 the foot and hand heating was no longer used.
But all bikes, if they should be considered as original, must have the sidecar heating from the beginning of 1943. Almost no one has it. I call this the "New originality". No one orientates himself what is historically correct, but what suits most.

Muffler

The 1st version of **muffler 1017-1** with the overhead end pipe was used up to no.601 721. After that the end pipe was laid downwards and the **exhaust 1017** was mounted.

Preheating tubes

The cyclone **air cleaner 1001** has a preheating of the intake air to prevent a carburetor icing. The supply is performed through the **tubes 1013-1** and can be regulated by the **hand valve 1031**.
I also ride on the hottest days, or in the desert with the **hand valve 1031** open.
This is not a problem. Icings occur mostly between 0 and + 10 ° with high humidity.

The wheel

Consists of the **rim 3337**, the **spokes 3323** and the **brake drum 3338**.
From the end of 1943, the brake drum and the spokes were in black and only the rim still painted in the bike's color.

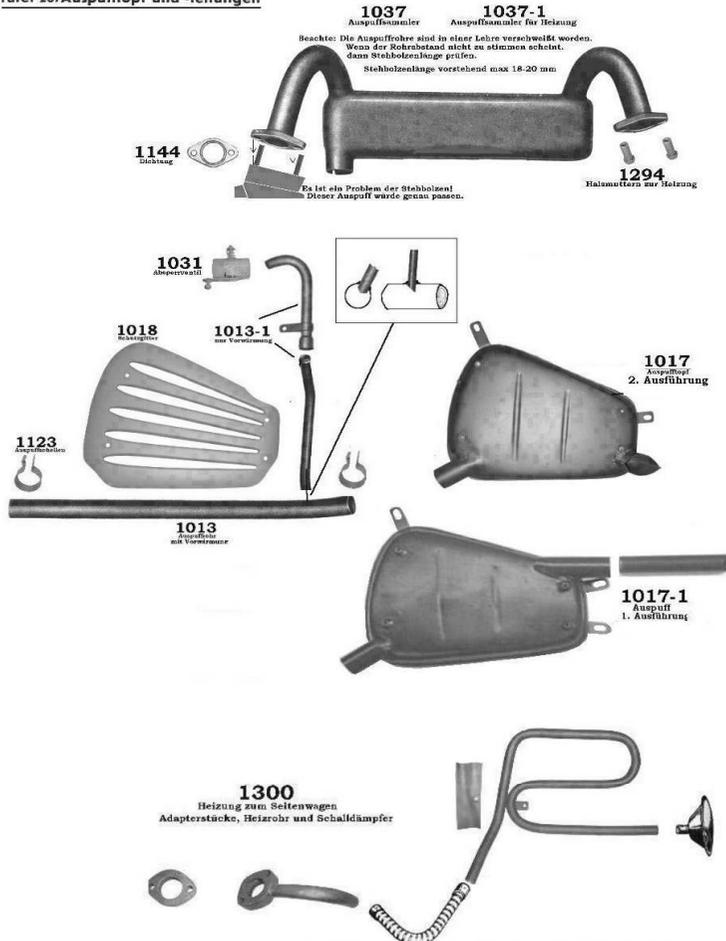
Wheel 3337-3

Consists of the **rim 3337**, the **spokes 3323**, and the **brake drum 3338** but without inner parts such as bearings etc.

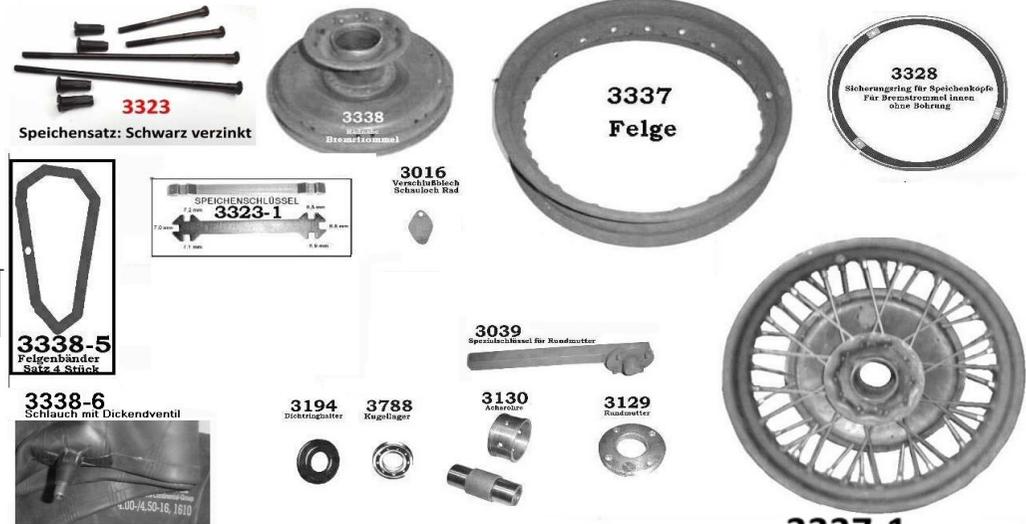
Wheel 3337-4 ready to mount.

Without spoke wheel, black spokes and brake drum. Rim WH-Beige.

Tafel 28. Auspuffkopf und -leitungen



Ab 1943 waren alle KS 750 nur noch mit der Heizung für den Seitenwagen ausgerüstet.
Nur bei Auspuff 1037-1 anzubauen.



Das Rad mit schwarzer Bremstrommel und schwarzen Speichen gab es nur in Wehrmachtsbeige (RAL 7027) ab 1943
The wheel in this color combination, black spokes and black brake drum, there were from 1943 on all bikes.

- 3337-1**
 Felge verzinkt-unlackiert + Bremstrommel Thermolack + eingespeicht
 Ohne Innenteile
 - 3337-2**
 Felge verzinkt-unlackiert . Bremstrommel Thermolack - fertig eingespeicht
 Mit Innenteile fertig montiert
 - 3337-3**
 Felge RAL 7027 + Speichen schwarz + Bremstrommel Thermolack + eingespeicht
 ohne Innenteile
 - 3337-4**
 Felge RAL 7027 + Speichen schwarz + Bremstrommel Thermolack+ eingespeicht
 Mit Innenteile fertig montiert
- RAL 7027 = Wehrmachts-Beige**



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 30-31

Die Vorderradgabel

Es ist eine Parallelogrammgabel. Oft wird die BMW R75, mit ihrer Telegabel als die moderne und die Zündapp Gabel als die altmodische angesehen. Dies ist absolut nicht richtig. Die Zündapp KS 750 Parallelogrammgabel ist das Top-Modell von 30 Jahren Entwicklung dieses Gabeltyps und sehr Stabil.

Die BMW R75 ist eine der ersten Telegabel. Zu schwach und mit wenig Federweg. Im August 1942 forderte die Wehrmacht, dass im Zuge der Vereinheitlichung BMW die Zündapp Gabel einbauen sollte. Da BMW aber noch 5000 Gabeln vorgefertigt hatte, wurde der Einbau der Zündapp Gabel verschoben.

Im übrigen, nicht Zündapp baute diese Vordergabeln. Der Hersteller waren die Triumph-Werke in Nürnberg als Zulieferer für Zündapp.

Federgabelschaft

Es gab die 1. Ausführung mit dem nicht einstellbaren **Lenkungsdämpfer 1237**. Dann die 2. verbesserte **Federgabelschaft 1327** Ausführung mit einstellbarem Lenkungsdämpfer über das **Feststellrad 1158**.

Gabelbolzen

Der Gabelbolzen 1151 haben wir mit einem Übermaß von 0,1 mm angefertigt. Dann muss man nicht die Buchsen unten im **Federgabelschaft 1327** erneuern, sondern kann die alten Buchsen wie auch die rechte Seite des unteren Gabelgelenkes passend aufreihen.

Druckfeder

Diese Feder altert mit der Zeit und lässt in ihrer Federkraft nach. Auch wenn die neue **Feder 1063** nur ein paar mm länger erscheint, so hat sie doch wieder eine ganz andere Spannkraft.

Gabelgelenk

Die **Gabelgelenke 1271** haben Laufflächen für die Nadellagerung. Ist diese Lauffläche beschädigt, müssen die Gabelgelenkarme ausgetauscht werden. Eine Reparatur ist nicht möglich.

Lenkkopflager

Das **Lenkkopflager 3158** ist eine Spezialanfertigung. Nicht handelsüblich.

Tafel 30-31

The front fork

It's a parallelogram fork. Often the BMW R75 with its telescopic fork is considered as the modern one and the Zündapp fork as the old one. This is absolutely not right. The Zündapp KS 750 parallelogram fork is the top model. It took more than 30 years to develop this type of fork and it is very solid. The BMW R75 is one of the first telescopic forks. Too weak and with little range of spring.

In August 1942, the Wehrmacht demanded from BMW to mount the Zündapp fork in the course of unification. Since BMW still had approx. 5000 forks prefabricated, the mounting of the Zündapp fork was postponed.

By the way, not Zündapp built these front forks.

The producers were the Triumph-Werke in Nuremberg as a supplier for Zündapp.

Suspension fork shaft

There was the first version with the non-adjustable **steering damper 1237**.

Then the 2nd improved **suspension fork shaft 1327** version with an **adjustable steering 1158**.

Fork bolt

We made the **clevis pin 1151** with an oversize of 0.1 mm.

Then you do not have to renew the bushings below in the **fork shaft 1327**, but you can ream the old bushings as well as the right side of the lower fork joint so that it fits.

Compression spring

This spring ages over the years and its spring force is fading. Even if the new spring 1063 appears only a few mm longer, it does have a totally different tension force.

Fork joints

The **fork joints 1271** have tread surfaces for needle bearing.

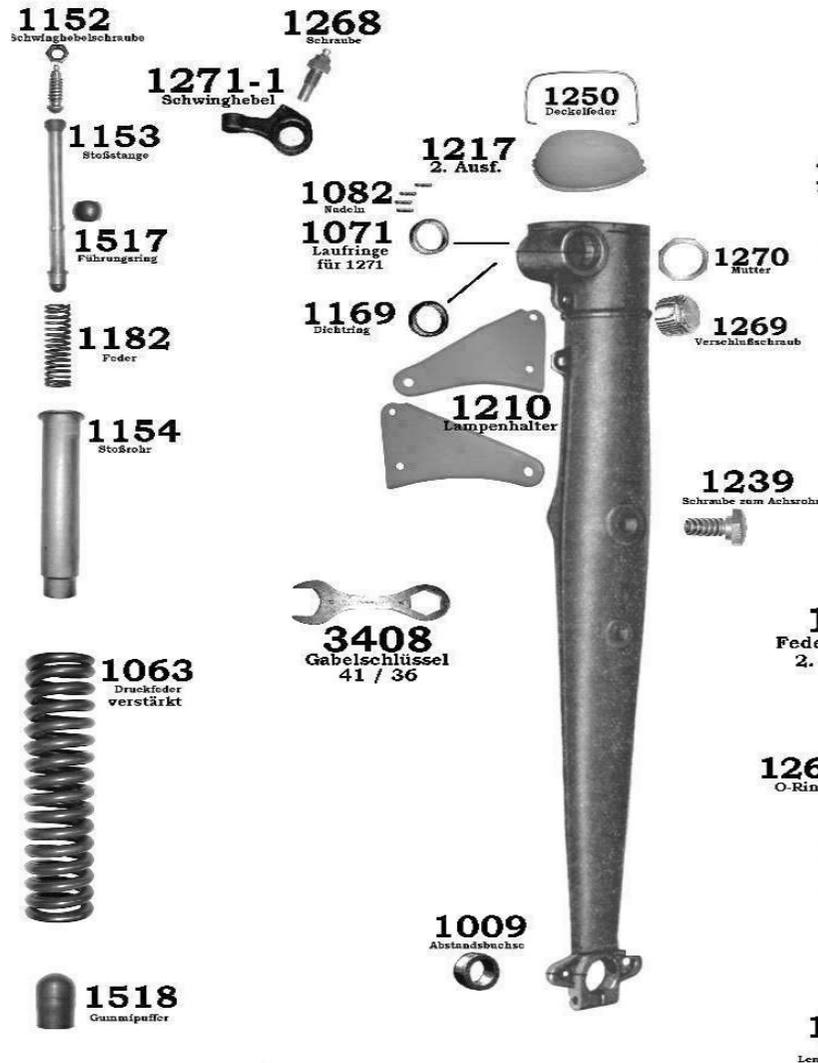
Is this tread surface damage, the fork joints need to be replaced.

Repair is not possible.

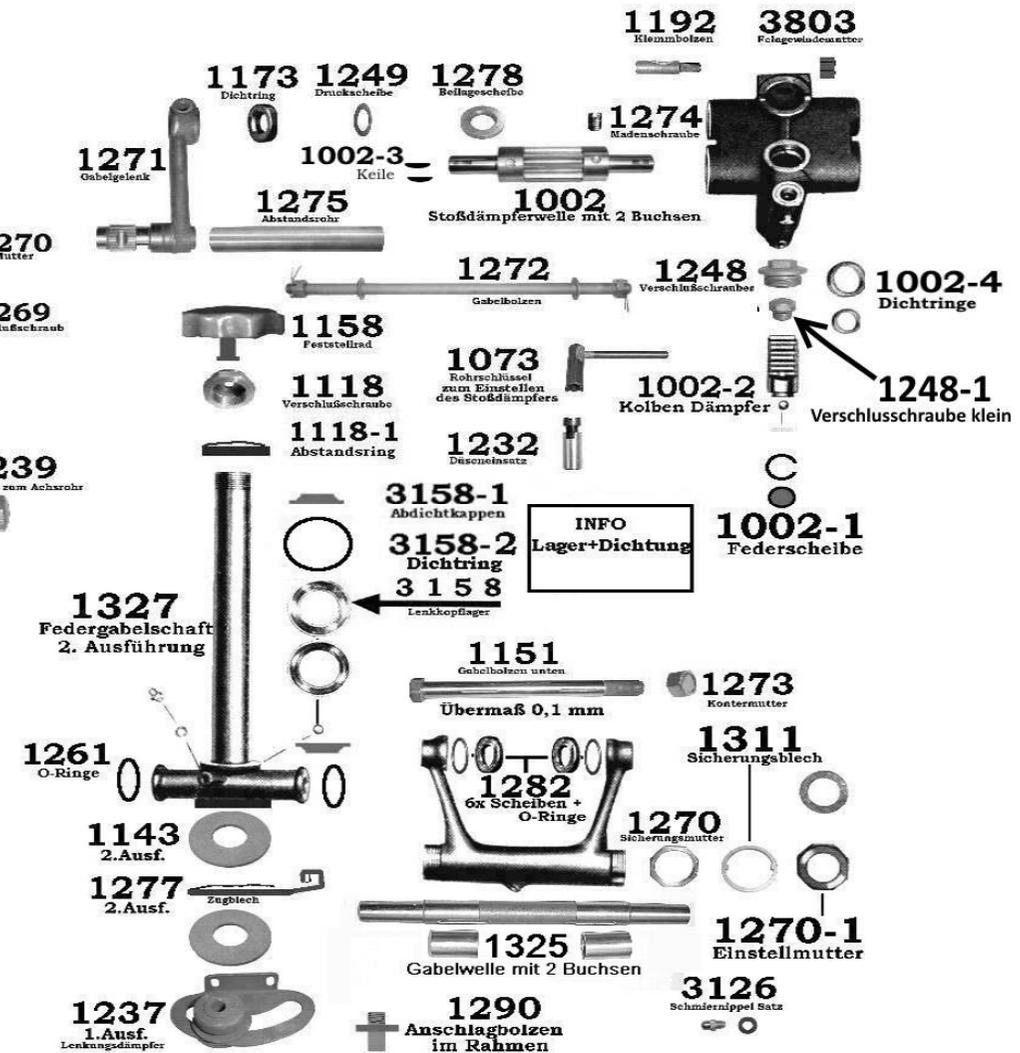
Steering bearings

The steering **head bearing 3158** is a custom product. Not commercially available.

Tafel 30, Federgabel



Tafel 31, Gruppe R: Federgabelaufhängung



INFO
Lager+Dichtung



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 32-33

Rückspiegel

Der **Rückspiegel 3172** ist keine werkmäßige Ausstattung aber heute notwendig. Dieser Spiegel ist in der klassischen Art der 30er Jahre hergestellt und somit passend für unsere Gespanne.

Schmiernippel für Seilzug

Der **Schmiernippel 3019** wurde nach Anschneiden der Seilzughülle auf den Seilzug aufgeschraubt. Am Kupplungs- und Bremszug waren diese Schmiernippel, jedoch nicht am Gaszug aufgeschraubt.

Bremsbacken

Die 2. Ausführung der Bremsbacken 3325 ist aus Stahlblech hergestellt.
Die 1. Ausführung war in Leichtmetall.

Nieten

Zum Aufnieten der Bremsbeläge gibt es unterschiedliche Hohnieten.
Für aus Stahlblech die **Nieten 3011-1** und für Leichtmetall die **Nieten 3011**.

Lenker

Der **Lenker 1146** besteht aus zwei Lenkerhälften. Mit der **Klemmschraube 1109** sind die Lenkerhälften befestigt. Beachte bei der Demontage einer Lenkerhälfte ist die **Mutter 3803** der Klemmschraube zu lösen und dann wird diese mit einem kurzen Schlag eingeschlagen. Nun ist die Lenkerhälfte heraus zu ziehen.

Seilzüge

Seilzüge sind vor dem Einbau gut zu schmieren. Das Verlegen sollte möglichst gradlinig erfolgen. Nur dann ist eine leichte Betätigung von Kupplung und Bremse möglich.

Vorderachse

Die **Vorderachse 1041** hat ein Linksgewinde und an den Enden sind zwei Rasten eingeschraubt. Diese dienen als Hebehilfe um das Gespann vorn mit zwei Personen anheben zu können und sind keine Fußrasten wie oft behauptet wird.

Handhebel

Die 2. Ausf. **Handhebel 3001** war in Stahl. Die erste in Leichtmetall.

Tafel 32-33

Rear view mirror

The rear view **mirror 3172** is not factory standard equipment but today it is necessary. This mirror is made in the classic style and suitable for our bikes.

Grease nipple for cable controls

The **grease nipple 3019** was fixed on the cable control after having cut down the outer cover to the steel. These grease nipples were on the cable controls for the clutch and the brake, however, not on the carburetor cable control.

Brake shoes

The 2nd version of the **brake shoes 3325** is made of sheet plate.
The first version was in light alloy.

Rivets

For riveting on the brake linings, there are different hollow rivets.
For steel plate **rivets 3011-1** and for alloy **rivets 3011th**

Handlebars

The **handlebar 1146** consists of two handlebar halves. The handlebars are mounted with the **locking screw 1109**. Note: When disassembling a handlebar half you have to loosen the **nut 3803** of the clamping screw. Then you hit it with a short pitch. Now the handlebar half can be pulled out.

Cable controls

Cable controls must be well greased before the assembly. The cable laying must be done as straight as possible. Only then is an easy operation of the clutch and brake cable controls possible.

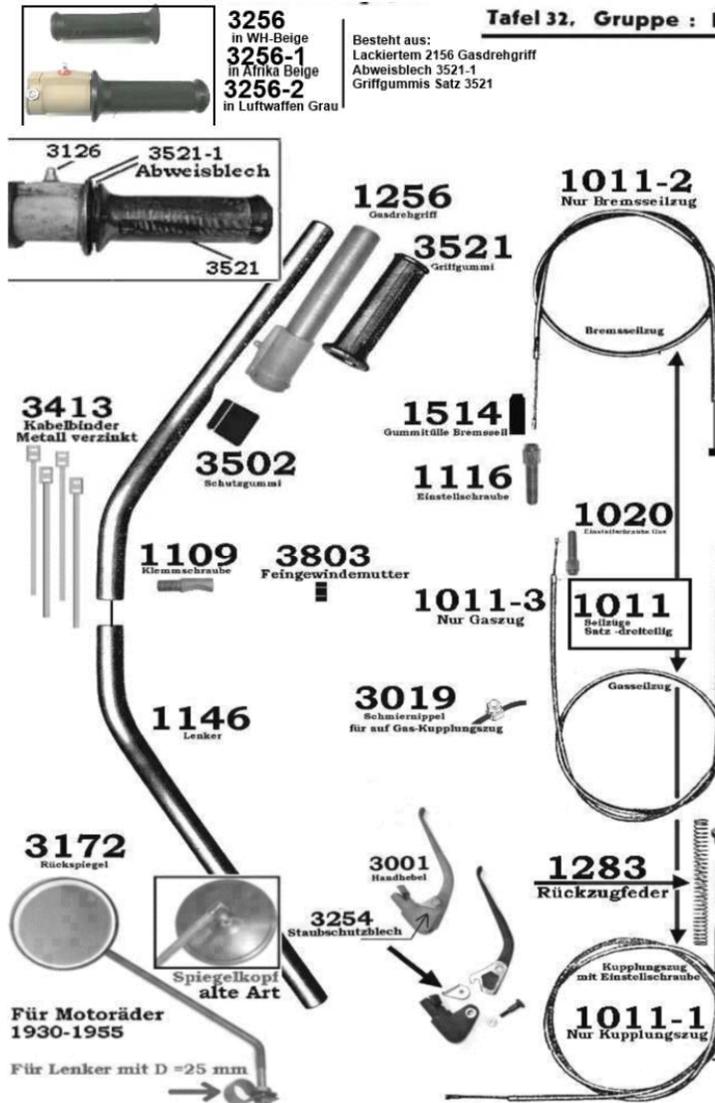
Front axle

The **front axle 1041** has a left-hand thread and at the ends two pegs are fixed. These serve as a lifting aid to raise the bike at the front with two persons and are no footrests as is often claimed.

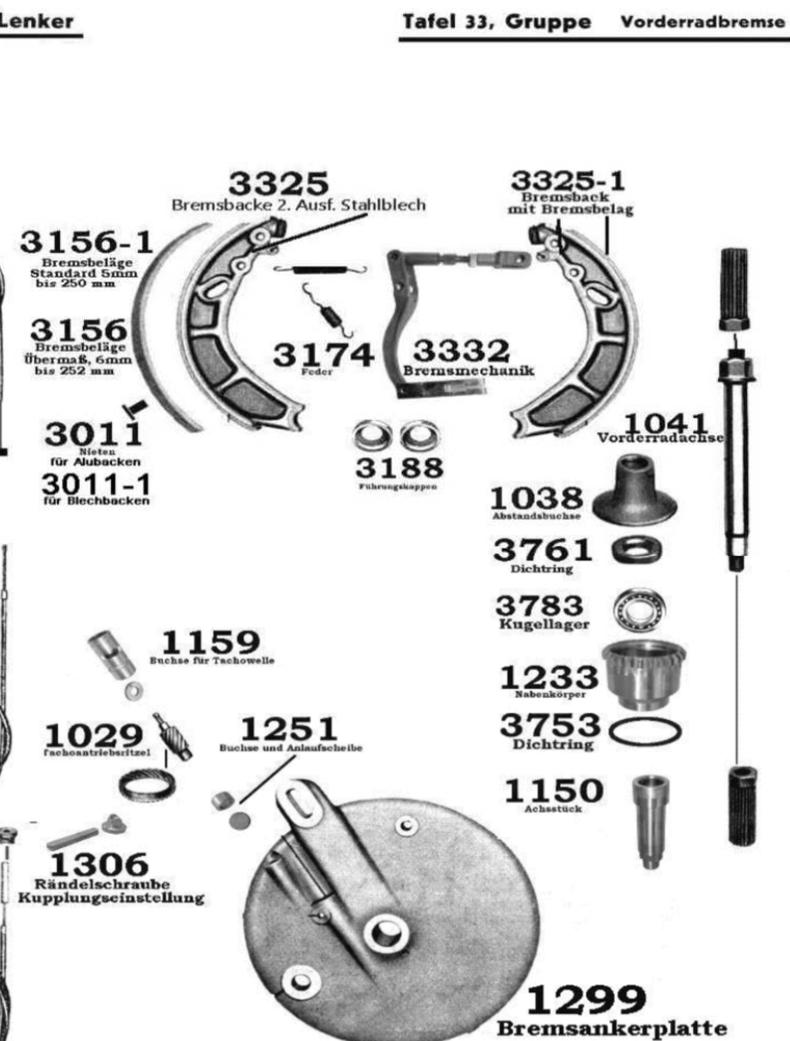
Hand lever

The 2nd version of the **lever 3001** was in steel. The 1st one in light alloy.

Tafel 32, Gruppe : Lenker



Tafel 33, Gruppe Vorderradbremse





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer

Tiefenstraße 10

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Die Bremsanlage

BMW R75 und Zündapp KS 750 waren die ersten Motorräder, die serienmäßig mit einer Hydraulikbremse ausgerüstet wurden. Ihre gute Bremse ist ein wichtiger Grund dafür, dass diese Fahrzeuge im heutigen Straßenverkehr problemlos mitfahren können. Nicht nur die Motorleistung ist entscheidend, sondern auch eine Bremsleistung, die es ermöglicht, unsere Gespanne im fließenden Verkehr sicher zu fahren und vor jeder Ampel ohne großen Kraftakt zum Stehen zu kommen.

Bei BMW R75 und Zündapp KS 750 sind die Teile bis auf das Verbindungsrohr zwischen Getriebe und Hinterradantrieb gleich:

Hauptbremszylinder **3132**, Bremsrohrleitung **1102**, Verteilerstück **3015**, Bremsrohrleitung **3190**, Hinterrad Radbremszylinder **3133**, Bremsschlauch links **3050**, Bremsrohrleitung zum Seitenwagenrad 3191(BW43), Bremsschlauch rechts **3051**, Schlauchanschlusschleife **3141** und Seitenwagen Radbremszylinder **3134**.

Das **Hauptbremszylinder 3132** Am oberen Ende sind zwei Aussparungen eingefräst. Beim Einbau in das Gehäuse ist zu beachten, dass BMW R75 und Zündapp KS 750 unterschiedliche Bremshebel zur Betätigung des Hauptbremszylinders besitzen. Die jeweils benötigte Aussparung wird durch entsprechendes Drehen des Hauptbremszylinders zum Eingriff gebracht.

In der Rückseite des Verteilerstücks ist der **Bremslichtschalter 3224** eingesetzt. Er wird mit der **Gummikappe 3526** abgedeckt. Das konische Gewinde (NPTF 1/8") für den Bremslichtschalter ist ein amerikanisches Rohrgewinde für selbst dichtende Verbindungen (kegelförmig). Es dichtet ohne Dichtring.

Der **Radbremszylinder 3133** des Hinterrades (22,2 mm) unterscheidet sich von dem des Seitenwagenradantriebs im Kolbendurchmesser und im Anschlussgewinde für die Bremsleitung.

Die Druckfläche des Hinterrad-Bremszylinders ist um ca. ein Drittel größer als die des Seitenwagens, da mit dem Krad ein viel größeres Gewicht abzubremsen ist als mit dem Seitenwagen.

Die **Bremsrohrleitung** für den BW 43 oder die Bremsrohrleitung für den BW 40 ist zwischen den beiden Bremsschläuchen eingesetzt.

The Brake System

BMW R75 and Zündapp KS 750 were the first bikes that were equipped with hydraulic brakes as standard. Their good brakes are an important reason that these vehicles can be driven in today's traffic without any problems. Not only is engine performance important, but also the brake performance which makes it possible to drive our Wehrmachtsgespann safely in moving traffic and stop them in front of each traffic light without a big effort.

The brake system consists of the following parts which are the same for BMW R75 and Zündapp KS 750, except for the brake line between transmission and wheel drive:

Master cylinder **3132**, brake line **1102**, t-piece **3015**, brake line **3190**, rear wheel brake cylinder **3133**, left brake hose **3050**, brake line to sidecar wheel **3191** (BW43) **1234** (BW 40), right brake hose **3051**, connection **3141** and side car brake wheel cylinder **3134**.

The **master cylinder 3132** housing has an inner diameter of 19.05 mm.

At the upper end there are two out-cuts. For the installation of the master cylinder into the housing, it is to be noted that BMW R75 and Zündapp KS 750 have different brake levers to activate the master brake cylinder. By turning the main brake lever to the required out-cut position, the correct activation for each bike is completed.

In the back of the **t-piece 3015** the **brake light switch 3224** is installed on a conical NTP (1/8" thread). The brake light switch uses an American type self sealing connection without sealing rings.

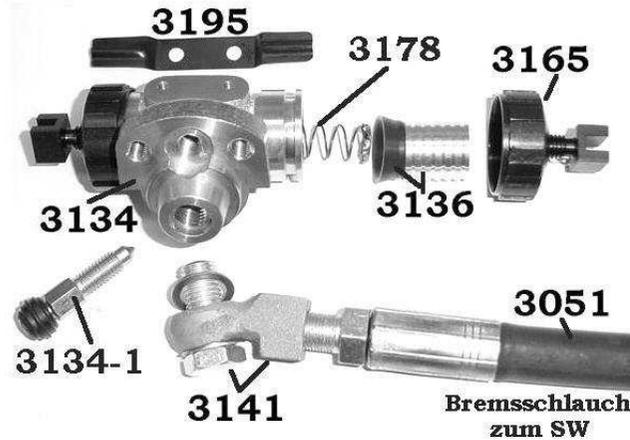
There is a **rubber cup 3526** as dust protection.

The **brake cylinder of the rear wheel** (22.2 mm dia.) differs in piston diameter and in connecting thread for the brake line from the one to the sidecar drive.

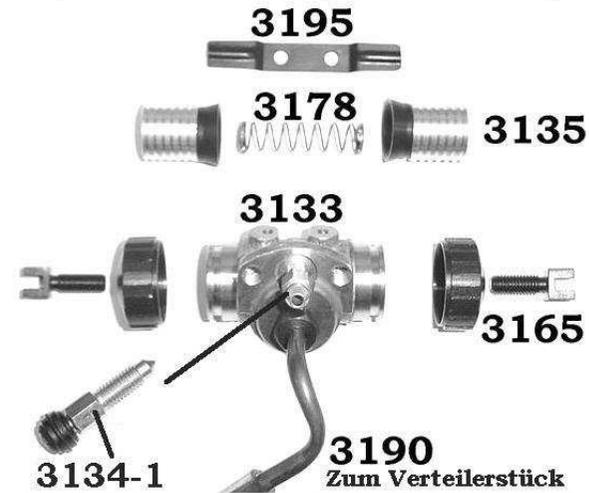
The pressure surface of the rear wheel cylinder is approx. 1/3 more than the one of the sidecar because a much larger weight has to be braked with the bike than with the sidecar.

The **brake line** for the BW 43 (BW 40) is inserted between the two brake hoses.

SW-Radbremsszylinder 19mm

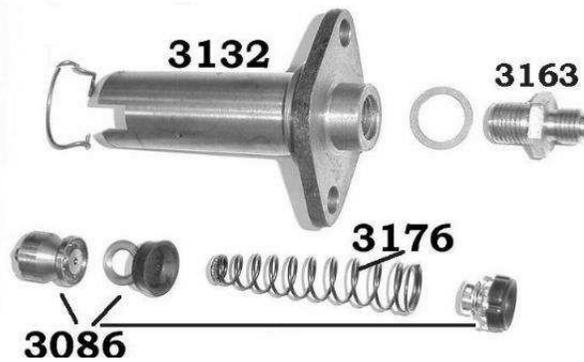


Krad-Radbremsszylinder 22mm

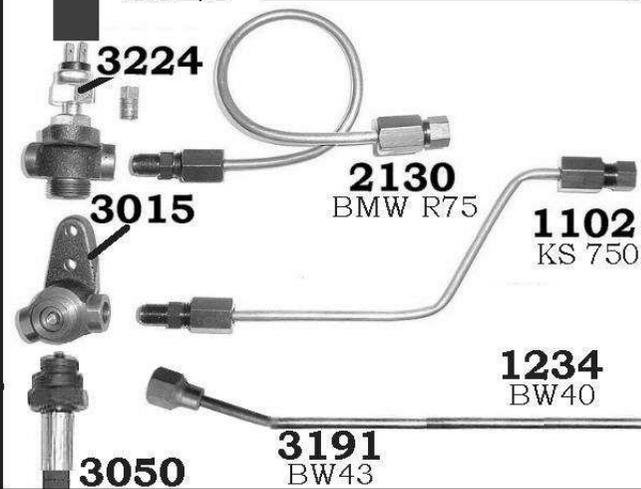


Hauptbremszylinder

Innen immer 19mm



3526 Verteiler- Bremsleitung





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 36

Das Zündmagnet

Das **Noris Zündmagnet 3324-5** ist das Standard Magnet welches eingebaut wurde. Zum Einbau kam ebenfalls das Bosch-Magnet, aber in wesentlich geringerer Stückzahl.

Zündspule

Die **Zündspule 3223-1** ist das Herzstück des Zündmagneten. Alte Zündspulen erbringen oft, besonders wenn sie warm sind, zu geringe Spannung um einen ordentlichen Zündfunken zu erhalten.

Zündnocken

Der **Zündnocken 3056** hat zwei Nocken und muss exakt gefeilt sein um auf beiden Zylindern genau zum richtigen Zeitpunkt die Zündung vorzunehmen. Zündnocken müssen geschliffen und nicht feingedreht sein. Feingedrehte erzeugen einen schnellen Verschleiß des Läufers am **Unterbrecherkontakt 3208**. Wer also alle paar hundert Kilometer seinen Kontaktabstand wieder erweitern muss, sollte den Zündnocken austauschen.

Kondensator

Der **Kondensator 3222** ist ein wichtiges Bauteil des Zündmagneten. Wenn der Motor irgendwann mal stotternd läuft, dann den hinteren Deckel des Zündmagneten abnehmen. Ist dort am Kontakt ein Funken zu sehen, dann ist der Kondensator defekt und muss erneuert werden. Einen Kondensator sollte man immer bei Reisen als Ersatz mitführen.

Ausgleichsbleche

Die **Ausgleichsbleche 3204** sind wichtig. Denn mit ihnen wird das Zahnspiel des **Zündmagnetzahnrades 1026** zum Antriebszahnrad eingestellt. Am **Fliehkraftversteller 3064** muss ein leichtes Zahnspiel feststellbar sein.

Federn Fliehkraftversteller.

Die **Federn 3063** bestehen aus einer dickeren und einer dünneren Feder. Durch diese Kombination wird die notwendige nicht gradlinige verlaufende Verstellung erreicht. Die dickere Feder muss dort sitzen wo die Feder um die Rundung gezogen wird.

Tafel 36

The magneto

The **Noris magneto 3324-5** is the standard magneto which was mounted. The Bosch magneto was also mounted, but in smaller numbers.

Ignition coil

The ignition **coil 3223-1** is the centerpiece of the magneto. Old coils often provide, especially when they are warm, a too low voltage to get an ordinary spark.

Ignition cam

The **ignition cam 3056** has two cams and must be exactly filed to perform the ignition on both cylinders at the right time. Ignition cams must be ground and not be precision turned. Precision turned ones generate a rapid wear of the slide block at the **contact breaker 3208**. So who has to expand its contact distance all the few hundred kilometers again and again, should replace the ignition cam.

Capacitor / condensor

The **capacitor 3222** is an important component of the magneto. When the engine is running sometime stuttering, then the back cover of the magneto decrease. Is there on a spark contact to see, then the capacitor is defective and must be replaced. A capacitor, one should always carry a spare when traveling.

Shims

The **shims 3204** are important. With the shims the backlash of the **magneto gear wheel 1026** towards the governor wheel is adjusted. On the **centrifugal adjuster 3064** a slight backlash must be identifiable.

Springs centrifugal adjuster

The **springs 3063** consist of a thicker and a thinner spring. Through this combination, the necessary non-linear running adjustment is achieved. The thicker spring must be placed where the spring is pulled around the curve.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Ersatzteile für Noris Magnet

3324-2
Deckel hinten



3324-1
Nur Noris Gehäuse

3324-5
NORIS komplett



3204
Ausgleichbleche



3179
Schleifbahnverteiler



3324
Anker für Zündmagnet



3772
Kugellager

3750
Dichtring



1502
Dichtring Gummi

Info Seite

1090
Druckfeder



1155
Anschlußdeckel



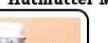
1026
Zahnrad



3020-1
U-Scheibe 9,2 mm

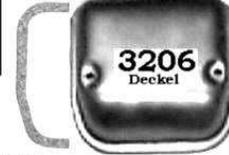


3020
Hutmutter M 9



Noris Zündmagnet
- Prüfen+Reparatur
- Im Austausch
NORIS in exchange

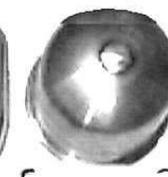
3322
Dichtung für Deckel



3226
Bolzen
3226-1



3098
Schutzkappe



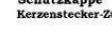
3220
Bügel



3330-1
Kerzenstecker
Porzellan wie original



3528
Schutzkappe
Kerzenstecker-Zündkabel



3410
Filzhalter für Öl



3251
Spannfeder



3056
Zündnocken



3056-1
Zündnocken
Innen U-Maß



3064
Fliehkraftversteller



3208
Kontakte



3063
Federn



3223-1
Zündspule mit Kern

Info Seite

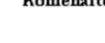
3203
Kohlehalter



3200
Kohle



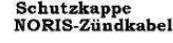
3186
Kohlehalter



3308
Klammer



3527
Schutzkappe
NORIS-Zündkabel



Infoseite
Porzellan
Kerzenstecker
Gummiabdichtung

Magnetisieren:

1912 von Außen direkt.
1912 angelieferter Anker



Bosch können wir auch magnetisieren
er muß dazu jedoch komplett zerlegt werden

3222
Kondensator



3314
Grundplatte



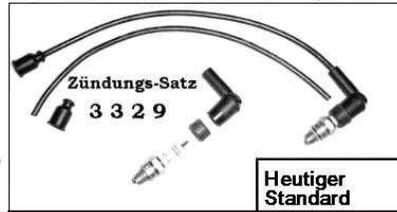
3250
Kurzschluss-
anschluß



3525
Kerzenhülle ohne Kerze



Zündungs-Satz
3 3 2 9



**Heutiger
Standard**



ERSATZTEIL-DIENST
Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de
Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 36

Die elektrische Anlage

Sie besteht grob zusammengefasst aus der **Lichtmaschine**, der **Batterie 3210**, der **Sicherungsdose 3040**, der **Hupe 1039**, einem Hauptscheinwerfer und drei Leuchten sowie ein paar Meter Kabel. Also eine überschaubare Anlage.

Einen Umbau auf 12 Volt lehne ich grundsätzlich ab, da hier neue Probleme entstehen. Wenn ich meine 6 Volt Lichtanlage gut restauriere, einen guten Reflektor einbaue, dann habe ich gutes Licht und kann auch ohne Probleme am Tage das Fahrlicht einschalten.

Wichtig ist, dass eine 25/25 Watt **Birne 3197** im Hauptscheinwerfer sich befindet wie vorgesehen.

Der Regler

Der Regler, original war es ein mechanischer, den ersetzen wir heute durch einen elektronischen **Regler 3170** der zuverlässiger ist. Unser Regler ist zusätzlich auf jede Lichtmaschinen anpassbar durch eine Einstellschraube mit welcher die Voltleistung exakt eingestellt werden kann entsprechend der verwendeten Batterie.

Umschalter

Der **Umschalter mit Hupenknopf 3100** ist aus Blech gefertigt. Unserer ist vom original nur schwer zu unterscheiden.

3350-1

Der **Einheitstachometer 3350-1** wurde in den meisten KS750 und BMW R75 Gespannen verbaut. Die Beschriftung ist von innen auf dem Glas und eine von außen zugeführte Beleuchtung lässt auch bei Dunkelheit die anzeige erkennen.

Notek Tarnvorsatz

Ab 1943 war dieser **Tarnvorsatz 3405** an jedem ausgelieferten Gespann vorhanden. Das gute an der Konstruktion ist, dass er mit wenigen Handgriffen abgenommen werden kann. Allerdings gehört es zur „Neuen Originalität“, dass er fast nie, auch bei Top restaurierten Gespannen vorhanden ist. Es müsste zumindest der Vorsatzring montiert sein.

Tafel 36

The electrical system

It consists roughly summarized of the alternator, the **battery 3210**, the **fuse box 3040**, the **horn 1039** a headlight and three lights and as well as a few meters of cable. So a manageable system.

In principle I reject a conversion to 12 volts, since new problems arise. When I restore my 6 volt lighting system well, put a good reflector, then I have good light and can also turn on the driving light during the day without any problems.

It is important that there is a 25/25 **watt bulb 3197** in the headlight.

The governor

The governor, original it was a mechanical one, today we replace by an electronic **governor 3170** which is more reliable. Our governor is also adaptable to all alternators with an adjusting screw with which the voltage output can be adjusted exactly according to the battery used.

Cable switch

The cable switch with **horn button 3100** is made of sheet metal. Ours is difficult to distinguish from the original.

3350-1

The **speedometer 3350-1** was used in most KS750 and BMW R75 bikes. The inscription is from the inside on the glass and an externally supplied lighting reveals the display even in the dark.

Notek camouflage

From 1943 this **camouflage 3405** was on each delivered bike. The good thing about the design is that it can be removed with little effort. However, it is part of the "New originality" that it is almost never existent even at top restored bikes. At least the attachment ring should be mounted.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Lichtmaschine

1510
Fullgummi

3193
Reglerkappe

3170
Regler elektronisch

Info Regler

3025
Reglerunterteil

3017-1
Polschuh

3017
Wicklungen

Info Lima

3054
Lichtmaschinendeckel

3192
Absatzschrauben

3244
8x90 mit 12er Kopf

3402-1
Anker für Lichtmaschinen

3197
25/25 Watt

3827
2 Watt

3405
NOTEK Taravornatz
komplett mit Abauring



3225
Bolzen

3225-1
Gewinde M6

Info Notek

Dichtringe
3 5 1 8

Info Tacho

3151
Kohlen

3406
Feder für Kohle

3047
Ankerschraube

ZÜNDAPP
LICHTMASCHINE
- Prüfen und Reparieren.
- Im Austausch komplett.
**Generator restoring
or in exchange**

3007
Tarnabdeckung -Beige
in Stoff-Leder
3007-1 grau

3318
Lampenglas

3048
Reflektor

3523
Gummiring

3326
Lampenring

3350-1
Einheits- Tachometer

1039
Hupe

3413
Kabelbinder
Metall verzinkt

1040
Tachowelle

3522
Tülle Tachowelle

1509
Kabeldurchführung

1244
Kabelbaum
PVC

1244-1
Kabelbaum
Teppich ummantelt
Cotton wire

INFO Kabelbaum

Tafel 36, Gruppe E: a) Elektrische Ausrüstung

3045
Lichtschalter

3503
Kugelgummi

3508
Kabelfülle

3040-1
Halterung für 3040

1095
SW-Stecker

3040
Sicherungsgasse

1131
Batterie Spannbänd

3327
Auslassanschluss

3210
Nickel-Cadmium Batterie

3100
Umschalter Hupe

3042
Absteckkontakt
mit EIN AUS

3829
15 W

3828
5 W

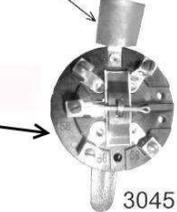
3830
15 W

3330-1
Kerzenstecker

3171
Rückleuchte

3506
Gummi

Reflektor für Tacholicht



1331

Kontrollarmatur Öldruck + Lichtmaschine

mehr Informationen Merkblätter - hier

*Control panel for oilpressure + battery charging
Info in english -here-*

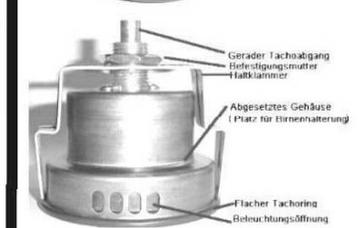


3100
Umschalter Hupe

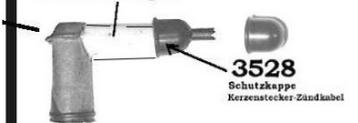
3221
Umschalter in Lampe
mit Bowdenzug



3350-1
Tachometer



3330-1
Kerzenstecker
Porzellan wie original



3528
Schutzkappe
Kerzenstecker-Zündkabel



ERSATZTEIL-DIENST
Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 34

Radbremsszylinder

Der **Radbremsszylinder 3133** hat einen Durchmesser von 22 mm hingegen der **Radbremsszylinder 3134** für den Seitenwagen nur 19 mm. Hierdurch sollte ein ausgeglichenes Bremsen ermöglicht werden, da der Seitenwagen leichter ist als das Krad.

Hauptbremszylinder

Der **Hauptbremszylinder 3132** hat einen Durchmesser von 19 mm. Es gibt da Leute, die eine Verbesserung der Bremsleistung meinen zu erreichen, indem sie ihn mit einem Maß von 22 mm herstellen. Diese Leute haben leider noch nicht mal das Hebelgesetz verstanden.

Bodenventil

Das **Bodenventil 3086** hat die Aufgabe einen gewissen Vordruck in der Leitung zu belassen um beim Bremsen sofort volle Leistung zu erzielen.

Verteilerstück

Das **Verteilerstück 3015** ist mit einem Ventil versehen, welches bei der Demontage des Seitenwagenbremsschlauches verhindert, dass Bremsflüssigkeit ausläuft. Beachte: Es ist kein Druckventil. Also nicht mit dem Krad Solo fahren und davon ausgehen das dieses Ventil den Bremsdruck aushält.

Bremsleitung

Die **Bremsleitung 1102** hat an ihren Enden eine doppelte Verschraubung. In der äußeren **Überwurfmutter 3085** sitzt ein Gummidämpfer. Dieser ist wichtig, da das Getriebe mit dem Motor Gummi gelagert ist und somit im Rahmen sich bewegen kann. Der Hinterradantrieb ist jedoch fest mit dem Rahmen verbunden. Der Schwingungsdämpfer verhindert den Bruch der Bremsleitung an den Anschlussstücken.

Typenschilder

Das **Typenschild 1600** war bis 1941 und danach das **Typenschild 1601** am Lenkkopf vorn mit zwei **Kerbnieten 1600-1** angebracht. Beachte: Es waren werksmäßig Fgst. und Motor Nr. immer gleich.

Tafel 34

Brake cylinder

The **brake cylinder 3133** has a diameter of 22 mm; however, the **brake cylinder 3134** for the sidecar has only 19 mm. Through this a balanced braking should be made possible because the sidecar is lighter than the bike.

Master cylinder

The **master cylinder 3132** has a diameter of 19 mm. There are people who think that they can improve the brake power by producing it with a measure of 22 mm. Unfortunately these people have not even understood the lever principle.

bottom valve

The **bottom valve 3086** has the task of retaining a certain degree of primary pressure in the brake tube to operate at full power immediately when braking.

T-piece

The **T-piece 3015** is provided with a valve which prevents the leaking of brake fluid while dismantling the sidecar brake hose. Note: It is not a pressure valve. So do not drive by solo bike and assume that this valve preserves the brake pressure.

Brake line

The **brake line 1102** has a double screw at their ends. In the **outer nut 3085** sits a rubber damper. This is important as the transmission is rubber mounted with the engine. Therefore it can move within the frame. The rear-wheel drive, however, is fixedly connected to the frame. The vibration damper prevents the breaking of the brake pipe at the fittings.

Nameplates

The **nameplate 1600** was mounted on the front of the steering head with two notched studs up to 1941 and then the **nameplate 1601**. Note: from the factory chassis and engine number were always the same.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

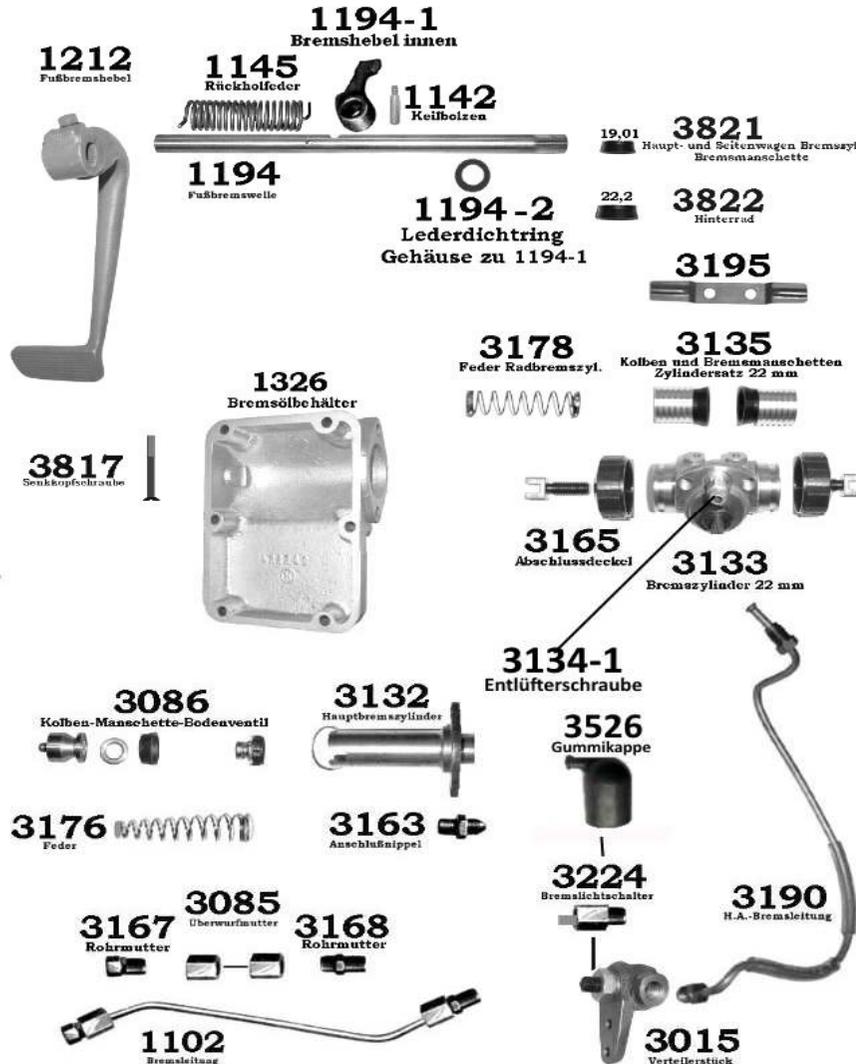
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 34, Bremsen



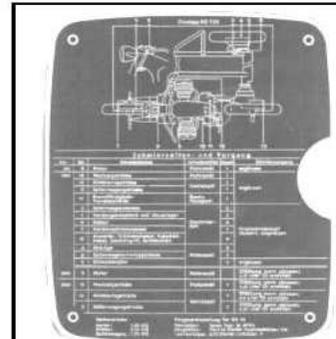
Typenschilder für Krad



1600-1

4 Kerbnieten Stahl für die Befestigung der Typenschilder 1601 + 1606 auf Rahmen

14 Nieten Leichtmetall für Schilder



Für SW

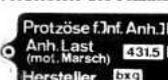


St.12004

3613
Im Boot hinter Sitz



3611
Auf der Zugelchsel



3610
Auf der Anhängerkupplung



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 39

Der BW 40 Beiwagen

Den BW 40 gab es mit zwei verschiedenen Seitenwagenradantrieben.

Den D1 und den D2

Im Zuge der Vereinheitlichung und auch der Vereinfachung der Technik wurde ab 1943 die Vereinbarung getroffen, die Produktion der BMW R75 nach dem 20.200. Gespann einzustellen und gemeinsam nur noch die Zündapp KS 750 mit dem einfacheren und bei weitem nicht so material- und arbeitsintensiven Seitenwagen 286/1 zu bauen, der bereits bisher an der BMW R75 angebaut war. Bei Zündapp erhielt der Seitenwagen die Typenbezeichnung BW 43, da er erstmalig ab 1943 verwendet wurde. Bei BMW war die Bezeichnung immer Beiwagen 286/1.

Hakenschlüssel

Der **Hakenschlüssel 3078-1** dient zu festziehen der großen Überwurfmutter.

Bolzen zur Seitenwagenstrebe

Der Standard **Bolzen 3124-1** hat das Originalmaß. Der **Bolzen 3124** ist außen mit 0,1 mm Übermaß gefertigt. Diesen zu verwenden, ist sinnvoll wenn auch die Augen der Streben ausgeschlagen sind. Dann braucht man nur alles auf das Bolzenmaß zu vergrößern.

Gummiring

Der große **Gummiring 3513** am Seitenwagenanschluss wird auf den Seitenwagenrahmen aufgeschoben. Beim Anbau des Seitenwagens ist der Ring von Außen gut zu fetten, damit er leicht in den Hinterradantrieb hineinrutscht.

Anschlaggummi

Das **Anschlaggummi 3515** dient als Anschlag um den Federweg des Seitenwagenantriebs zu begrenzen.

Wichtig ist, dass bei aufgebocktem Seitenwagenrad die Vorspannung so eingestellt wird, dass bereits geringe Federkraft beim Anheben des Rades zu verspüren ist. Die Einstellung erfolgt über die lange Einstellschraube links am hinteren Rahmen.

Tafel 39

The BW 40 sidecar

The BW 40 existed with two different sidecar wheel drive.

The D1 and D2.

As part of the standardization and simplification of technology it was agreed from 1943 onwards, to stop the production of the BMW R75 after 20,200 bikes produced. Together they wanted to build only the Zündapp KS 750 a simpler and far less material and labor intensive sidecar 286/1, which had already been installed on the BMW R75.

The Zündapp sidecar was now called BW 43 because it was first used in 1943.

For BMW the term was always sidecar 286/1.

Hook wrench

The **hook wrench 3078-1** is used to tighten the large nut.

Bolt for sidecar cross-tie

The standard **bolt 3124-1** has the original diameter. The **bolt 3124** is made outside with 0.1 mm oversize. It makes sense to use this one when the **eyes / holes** of cross-tie are worn out. Then you need to increase only everything to the bolt dimension.

Rubber ring

The large **rubber ring 3513** on the sidecar connection is pushed onto the sidecar frame. When mounting the sidecar the ring has to be well greased from the outside, so that it easily slides into the rear-wheel drive.

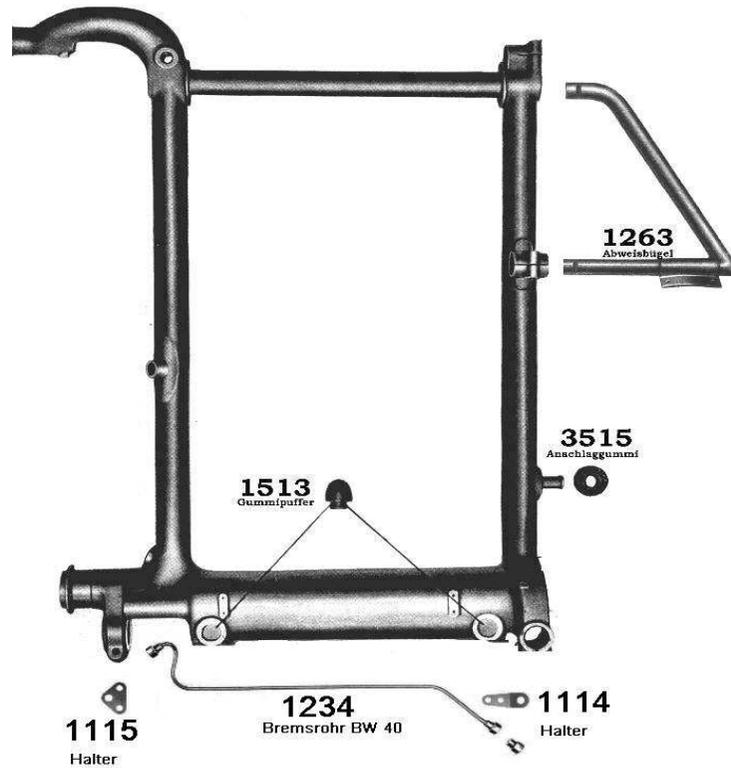
Rubber stop

The **rubber stop 3515** serves as a stop to limit the spring travel of the sidecar drive limit.

It is important that - when the sidecar wheel is jacked - the pretension is adjusted in such way that even small spring tension can be felt when lifting the wheel.

The adjustment is made on the long adjusting screw at the left rear frame.

Tafel 39, Gruppe 1: Seitenwagen-Fahrgestell, BW-40

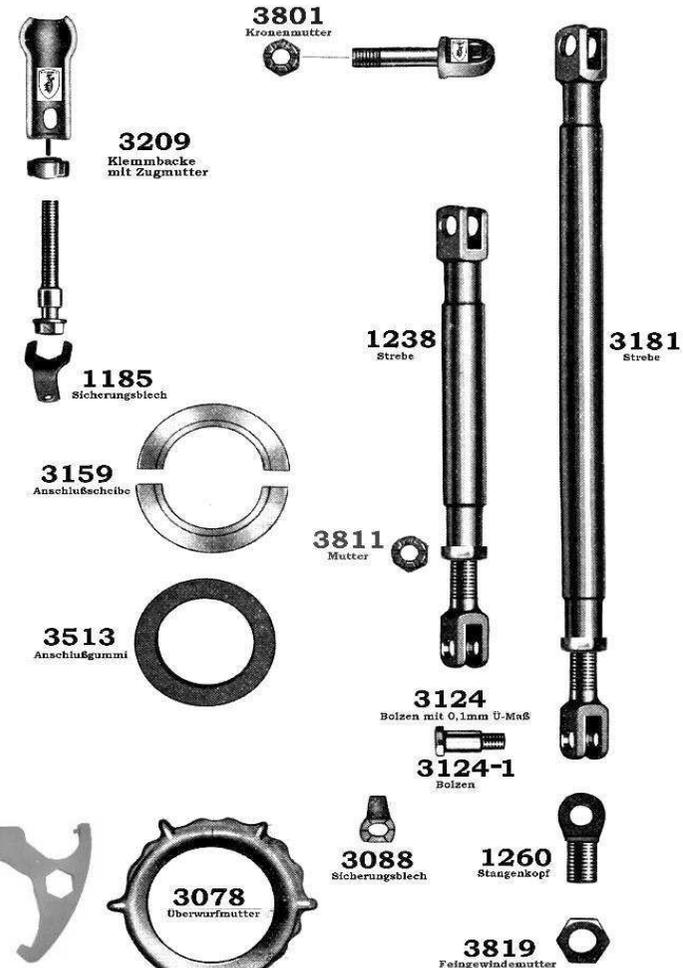


3078-1
Hakenschlüssel
mit Rohrvorlängerung
Für: SW-Rad
Überwurfmutter:
SW und Auspuf R75



3078
Überwurfmutter

Tafel 40





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 41

Der BW 40 ist am Boot und am Seitenwagen über Torsionswellen gefedert. Gebrochene Wellen können nicht geschweißt werden. Diese Wellen, wie der **Drehfederstab 1202** zum Federn des Seitenwagenrades, können nur ersetzt werden.

Packtaschen

An den meisten KS 750 mit BW 40 ist auch die **Lederpacktaschen 3014-1** angebaut. Sie waren normal in schwarz wurden aber in Afrika auch oft einfach mit überlackiert.

Als dann die **Blechpacktasche 3014** angebaut wurde, wurde diese immer in Kradfarbe passend lackiert.

Kartoneinsatz

In den Blechpacktaschen war ein zweiteiliger **Kartoneinsatz 3014-2** der eine Beschädigung durch kantige Gegenstände verhindern sollte.

Schlösser

Zu jedem Gespann gehörten vier gleich schließende **Schlösser 3014-3**. Für die drei Packtaschen und für das Reserverad.

Luftpumpenhalter

Die **Luftpumpenhalter 3029** waren innen im Boot direkt oben an den Verschlussblechen der Kofferklappe befestigt. In ihnen wurde die Luftpumpe befestigt.

Luftpumpe

Die **Luftpumpe 3012** mit Fußraste und Schlauch war eins der wichtigsten Zubehöre im Motorrad und wurde in der Luftpumpenhalterung im Boot eingesetzt. Immer leicht erreichbar.

Halterung Benzinkanister-Packtaschenhalterung

3229-1 Halterung für Benzinkanister. Dieses war eine oft von der Truppe selbst hergestellte Halterung und ist auf einigen originalen Fotos zu sehen.

Benzin war wichtig und umso mehr man davon bunkern konnte um so sicherer war das Vorwärtskommen auch wenn es zurück ging.

Tafel 41

The BW 40 is spring-loaded on the boat and on the sidecar via torsion shafts. Broken shafts cannot be welded. These shafts, as the **torsion bar 1202** for the suspension of the sidecar wheel can only be replaced.

Storage boxes

At most KS 750 with BW 40 the leather **storage box 3014-1** is mounted. Normally they were black but in Africa they were also often simply painted over.

When the **metal storage box 3014** was mounted, this was always painted to match the bike color.

Internal lining

In the metal storage boxes was a **two-piece cardboard liner 3014-2** designed to prevent damage from edged objects.

Locks

To each bike belong four **locks 3014-3**. For the three storage boxes and for the spare wheel.

Air pump bracket

The **air pump bracket 3029** was fixed internally directly on top of the closure plates of the trunk lid in the sidecar. In them, the air pump was attached.

Air pump

The **air pump 3012** with foot rest and hose was one of the most important accessories in the bike and was mounted in the air pump bracket in the sidecar. Always easily accessible.

Bracket jerry can pack bag holder

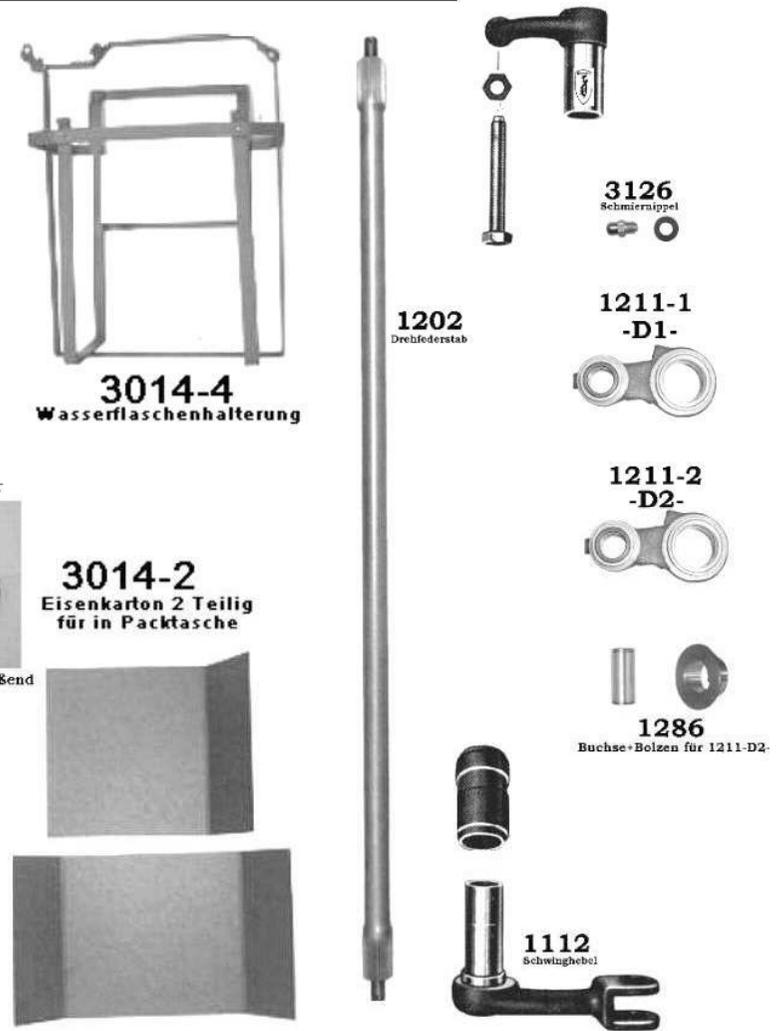
3229-1 bracket for jerry can. This was often a bracket manufactured by the troops themselves and can be seen on some original photos.

Gasoline was important and the all the more you could stash away the more certain was the advancement even when you had to go backwards.

Tafel 41, Seitenwagen-Fahrgestell



Tafel 42, Seitenwagen-Fahrgestell, Radfederung





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 44

Radantrieb D1 und D2

Lagerung und Gehäuse sind unterschiedlich und es können nur wenige Teile vom D1 am D2 verwendet werden.

Der D1 hatte sich als anfällig besonders in der zylindrischen Lagerung der Radachse erwiesen und wurde bereits nach kurzer Zeit durch den D2 ersetzt.

Der D1 ist daran zu erkennen, dass die Radachse von hinten mit 4 Inbusschrauben befestigt ist, wohingegen der D2 eine große Mutter am Achsende hat.

Der Bw 40 hat zwei verschiedene Radantriebe.

Die 1. Ausführung hat ein zylindrische **Radachse 1285-1** was sich aber nicht bewährte.

Auch ist hier das große **Zahnrad 1235-1** dreiteilig und die Verbindung zum Drehfederstab hat einen anderen **Ausgleichhebel 1211-1**

Die 2. Ausführung hat ein konische **Radachse 1285** und sitzt dadurch fester und sicherer im Gehäuse. Das große **Zahnrad 1235** ist einteilig aber nicht gleich mit dem des BW43. Der **Ausgleichshebel 1211-2** ist in der Breite anders und bewegt sich auf einer gehärteten Buchse.

Drehschubfeder

Die **Drehschubfeder 1193** lagert und dämpft die Schwingungen des Bootes. Wichtig ist der richtige Einbau.

Siehe hierzu –**Peters Werkstatthandbuch- 3000** Seite 91-9.

Federstab

Den **Federstab 1201** ist fürs Boot.

Federstab 1216 federt den Seitenwagen Radantrieb.

Federstäbe können, wenn sie gebrochen sind, nicht geschweißt werden.

Lagergummi

Das **Lagergummi 1508** für den BW 40 hat andere Maße als das Lagergummi für den BW 43, da der Rohrdurchmesser unterschiedlich ist.

Tafel 44

Wheel drive D1 and D2

Bearing and housing are different and there may be only used a few parts from the D1 on the D2.

The D1 was particularly found to be susceptible in the cylindrical bearing of the wheel axle and was replaced by D2 within a short time.

The D1 can be indicated by the fact that the wheel axle is mounted from the rear using 4 socket screws, whereas the D2 has a large nut on the axle end.

The Bw 40 has two different wheel drives.

The first version has a cylindrical **axle 1285-1** which did not stand the test.

Again, the large **gear 1235-1** comes in three parts and the connection to the torsion bar has a different **balance lever 1211-1**.

The second version has a conical **axle 1285** and is placed more solidly and securely in the housing. **The large gear 1235** is one piece but not identical to that of the BW43. **The balance lever 1211-2** is different in width and moves on a hardened bushing.

Silencer

The **silencer 1193** supports and damps the vibrations of the sidecar. Important is the correct installation.

See - **Peters Werkstatthandbuch- 3000** Page 91-9.

Torsion shaft

The torsion shaft 1201 is for the sidecar.

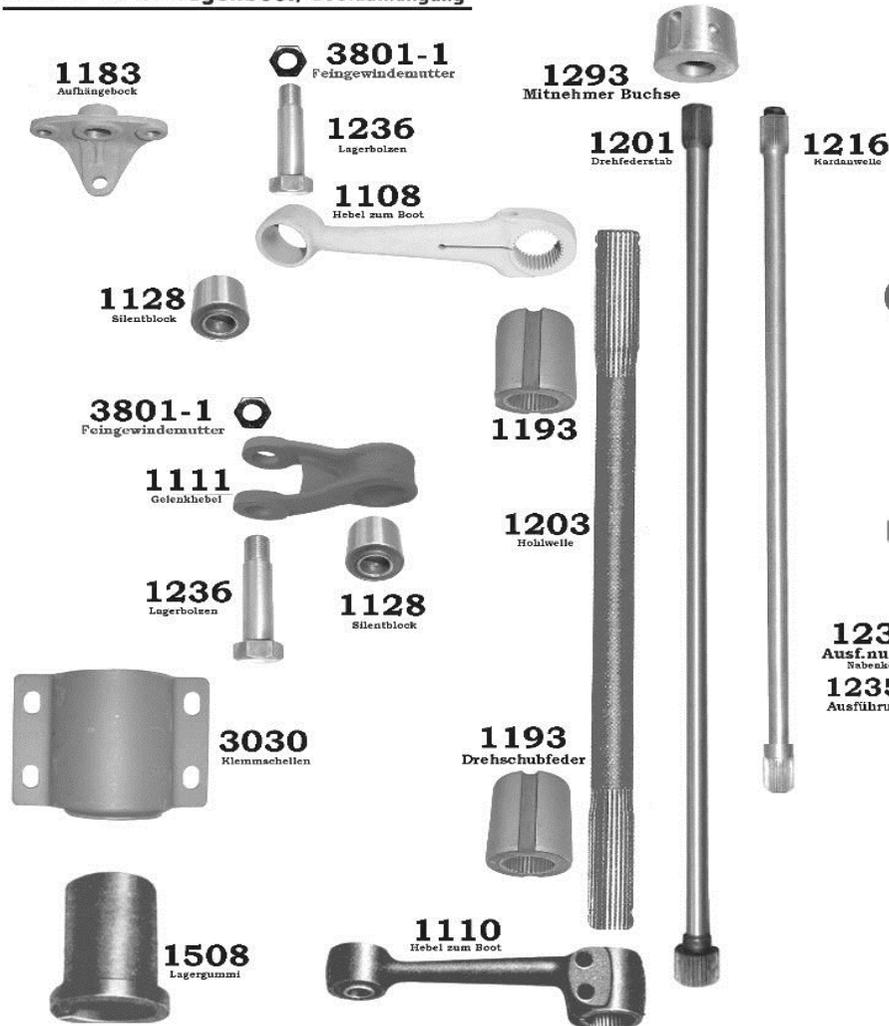
The **torsion shaft 1216** gives suspension to the sidecar wheel drive.

Torsion shafts cannot be welded once they are broken.

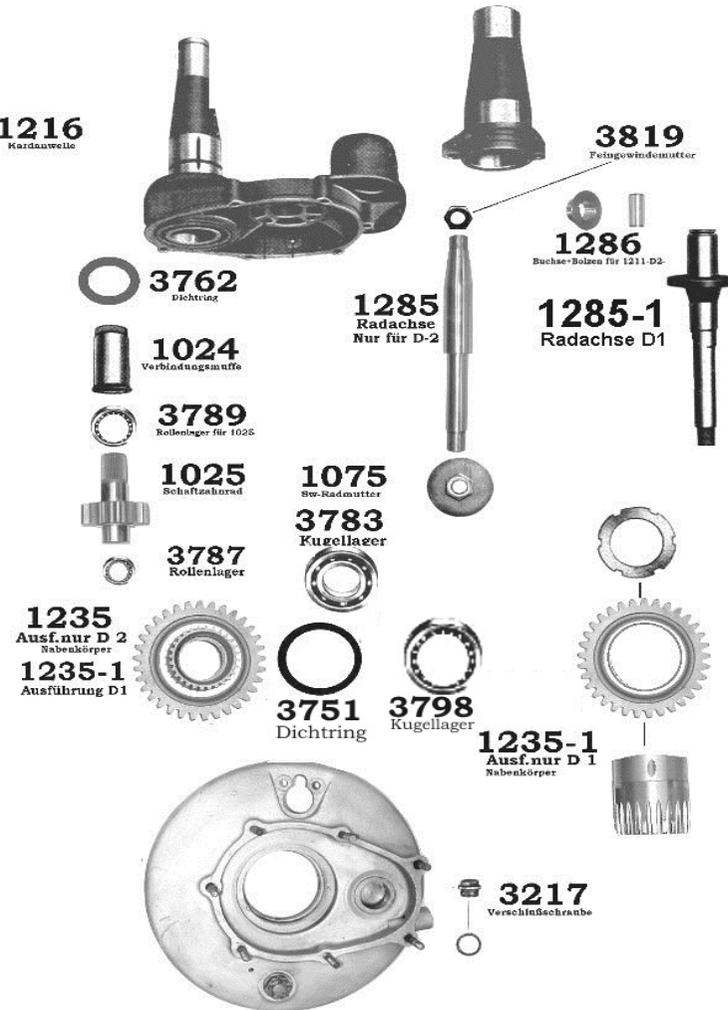
Rubber between frame and sidecar

This **rubber 1508** for the BW 40 has a different size than the rubber for the BW 43, since the pipe diameter is different.

Tafel 44, Seitenwagenboot, Bootaufhängung



Tafel 48, Seitenwagenrad-Antrieb -BW 40





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 49

MG-Halterung

Die **MG-Halterung 3059** und der **Aufsatz 3060** sind als Ausrüstung von den Heereswaffenämtern aufgebaut worden.

Ein Gespann mit MG hatte auch noch folgende Ausrüstung:

- 3059 MG-Halterung**
- 3060 Aufsatz für Aufnahme des MG-34**
- 3311 MG-Stütze für auf Reserverad**
- 3339 Halterung für zwei Munitionskästen im Kofferraum**
- 3312 Transporthalterung**
- 3313 Halterung für 2 MG-Trommeln.**

Aber auf keinen Fall eine Anhängerkupplung und noch ein Funkgerät anbauen. Das gab es nicht.

Lichtschalter

Der **Lichtschalter 3045** hat ein kleines Reflektorblech, welches das Licht der Standlichtbirne (Original ist diese oben) zu dem Lichtfenster des Tachometers leitet.

Kabelschutz

Das Kabel, welches zur **Seitenwagenleuchte 3027** führt hat einen **Kabelschutz 1045**. Dieser Kabelschutz war nur am BW 40 nicht am BW43.

Sicherungsdose

Die **Sicherungsdose 3040** ist mit zwei 8 Amp. Sicherungen bestückt. Ich habe noch nie erlebt, dass eine der Sicherungen durchgebrannt ist. Die vorrangige Funktion der Sicherungsdose ist auch die einer Verteilerdose. Hier kommen alle Kabel zusammen.

SW-Rückleuchte

Die **Rückleuchte 3008** war nur bis 1943 angebaut und fiel dann aus Kostenersparnis weg. Heute ist es zwingend vorgeschrieben dort eine Leuchte zu haben.

Tafel 49

MG-holder

The **MG-holder 3059** and the **support 3060** have been constructed as equipment of the Army Ordnance offices.

A bike with MG also had the following equipment:

- 3059 MG-holder**
- 3060 support to put the MG-34**
- 3311 MG-support for on spare wheel**
- 3339 Holder for two ammunition boxes in the trunk**
- 3312 Transportation bracket**
- 3313 Bracket for 2 MG-drums.**

But by no means install a trailer hitch, and even a radio unit. That did not exist.

Light switch

The **light switch 3045** has a small reflector plate, which directs the light of the parking light bulb (originally it is above) to the light window of the speedometer.

Cable protection

The cable that is leading to the **sidecar lamp 3027** has a **cable protection 1045**. This cable protection was only on the BW40, not on the BW 43.

Fuse box

The **fuse box 3040** is equipped with two 8 Amp. fuses. I've never seen that one of the fuses was fused. The primary function of the fuse box is also the function of a junction box. Here all the cables come together.

Sidecar Taillight

The **taillight 3008** was only mounted until 1943 and then fell away to save costs. Today, it is mandatory to have a taillight there.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

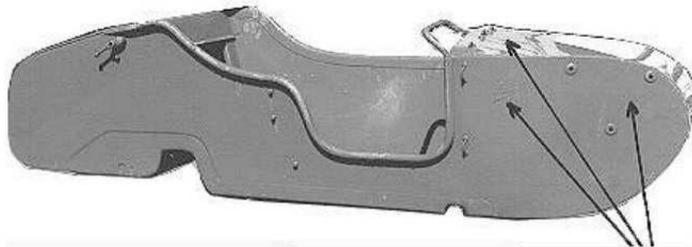
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Boot Ausführung Steib für BW 40 oder BW 43



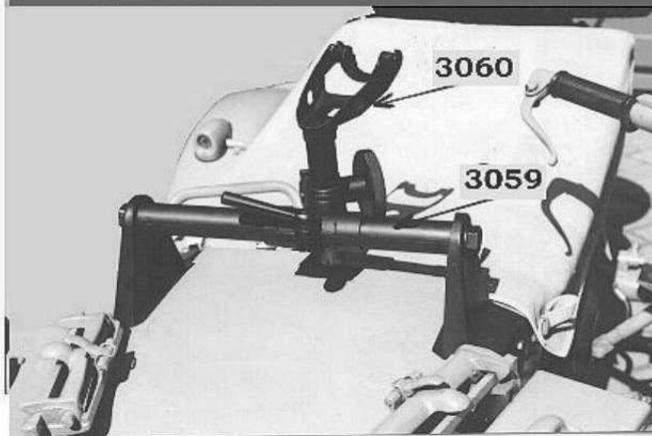
Ausführung : STEIB
Typ : ST 12004

3052

Originalgetreue

MG-Halterung und Aufsatz

Ausführung : Höheverstellbar mit Rasterung.
Aufsatz : mit Bajonettverschluß fest
Typ : MG-34 und MG-42 im Detail wie original !



Tafel 49, Gruppe 6: Elektrische Ausrüstung



3027-1
Birnenträger



3027
SW-Leuchte
komplett



3509
Gummi



3827
2 Watt



3028
Glas-SW Leuchte



3827
2 Watt

3008-1
nur Gehäuse



3510
Gummi



3008-2
Birnenträger



3213
Lampenglas



3827
2 Watt



3008 komplett

3508 6 x
Kabeldurchführung



1095
Stecker

1045
nur BW 40
Kabelschute



3040
Sicherungsdose



3009
KS 500-600-800
Reflektlicht



3045
Lichtschalter

Mit Reflektor zur Tachobeleuchtung



ERSATZTEIL-DIENST
Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de
Tel. (49) 02162 8100933



Tafel Seitenwagen BW 43

Im Zuge der Vereinheitlichung wurde der einfacher und somit mit weniger Arbeitsaufwand und Material herzustellende Seitenwagen der BMW R75 der Typ 286-1 ab 1943 auch an die Zündapp KS 750 angebaut.
Hier wurde er als BW 43 bezeichnet, da ab 1943 an der Zündapp angebaut.

Es gibt zwei verschiedene Ausführungen vom BW 43 Seitenwagenrahmen. Bei der 1. Ausf. war der Federbock links aufgeschraubt um eine ungleiche Kraft der beiden Blattfedern durch Verschieben auf dem Rahmen ausgleichen zu können. Bei der letzten Ausführung ist dieser Bock, wie auch auf der rechten Seite, mit dem Rahmen verschweißt.

Bootlagerung vorn

Die **Gummilagerung 3505** ist nicht die gleiche wie beim BW 40. Das Rohr ist dicker und somit ist der Innendurchmesser des Lagergummis im Durchmesser größer.

Bremsbacken

Die zweite Ausführung der **Bremsbacken 3325** ist aus Stahlblech. Bei der Einstellung ist zu beachten, dass die Bremsbacken des Hinterrades bis zum Anschleifen an die Bremstrommel gestellt werden und dann wieder 5 Rasten zurückgedreht werden.
Beim Seitenwagenrad 7 Rasten, damit dieses später beginnt mit dem Bremsvorgang.

Sicherungsriemen

Der **Sicherungsriemen 3096** ist aus Leder und wurde durch die Langöse am Bolzen der **Knebelschraube 3317** geführt um ein Lösen zu verhindern.

Klemmbacke

Die **Klemmbacken 3209** werden mit der Knebelschraube angezogen.
Beim Lösen wird, um den Seitenwagen abzunehmen, die Knebelschraube gelöst und ca. 15mm herausgedreht.
Dann die Knebelschraube in Richtung Krad durch einen leichten Schlag bewegen. Hierdurch öffnen sich die Klemmbacken und der Seitenwagen kann von der Kugel des Motorbolzens genommen werden.

Tafel sidecar BW 43

From 1943 onwards in the course of unification the simpler and therefore produced with less labor and material sidecar type 286-1 of the BMW R75 was also mounted to the Zündapp KS 750.
Here it was called BW 43.

There are two different versions of the BW 43 sidecar frame.
In the 1st version the suspension bracket was screwed on the left be able to compensate an unequal power of the two holding plates.
In the last version this suspension bracket is welded on the right side of the frame.

Front sidecar bearing

The rubber **bearing 3505** is not the same as for the BW 40. The pipe is thicker and therefore the inner diameter of the rubber bearing is larger in diameter.

Brake shoes

The second version of the **brake shoes 3325** is made of steel.
When adjusting note:
The brake shoes of rear wheel are placed on the brake drum until they touch then they have to be turned back again 5 notches
At the sidecar wheel 7 notches, so this starts later with the braking procedure.

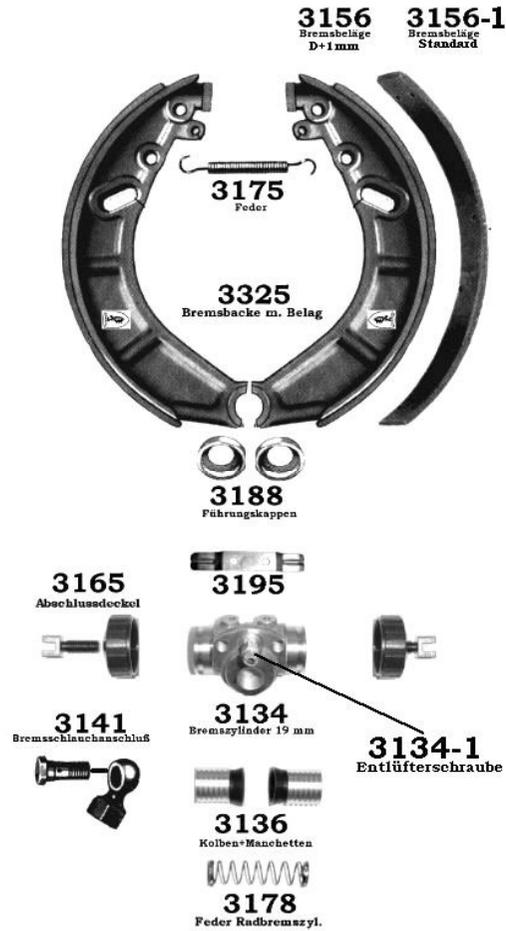
Safety straps

The **safety strap 3096** is made of leather and was led through the long grommet on the bolt of the **toggle bolt 3317** to prevent a loosening.

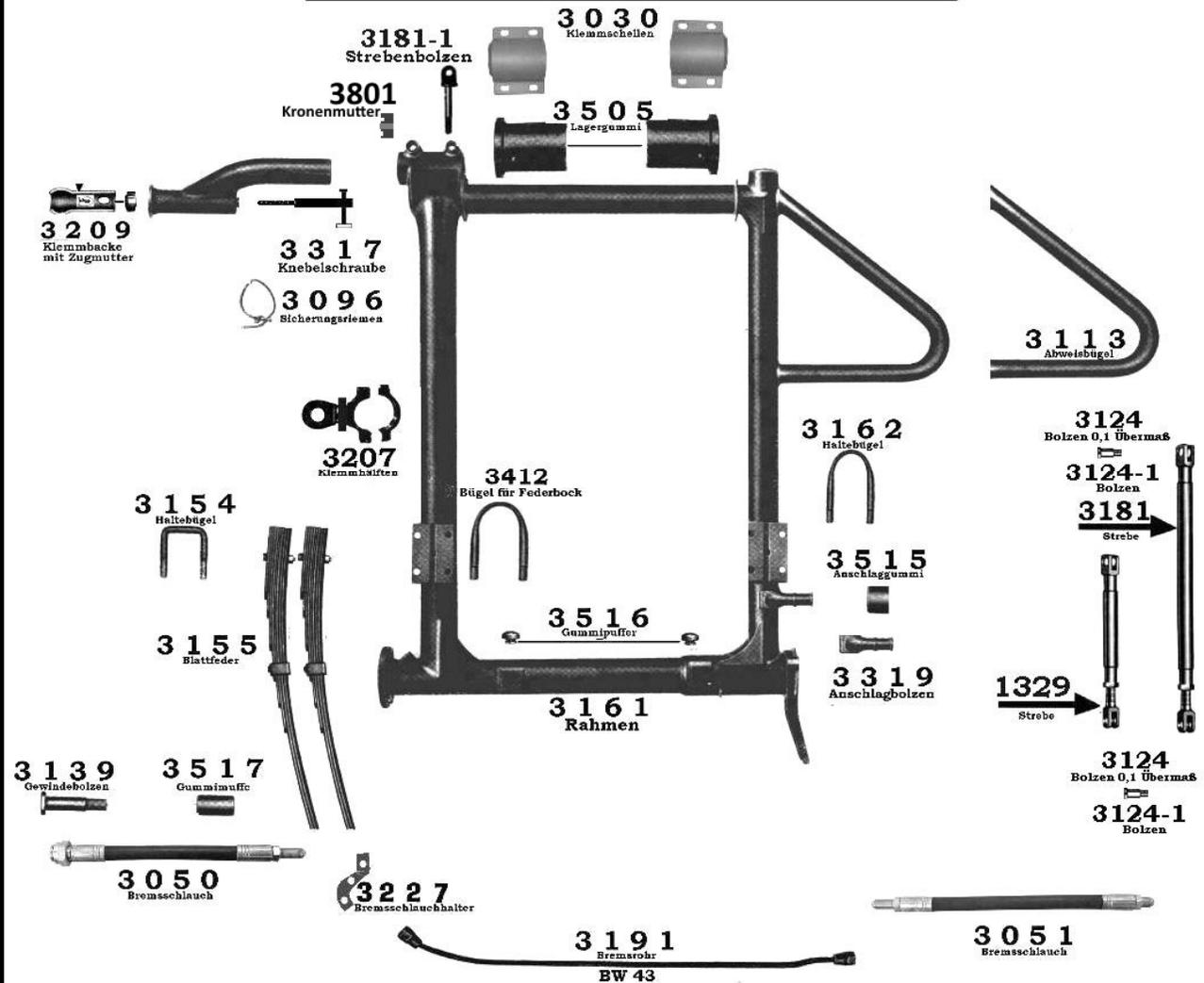
Clamping jaw

The **clamping jaws 3209** are tightened with the toggle bolt.
To remove the sidecar you loosen the toggle bolt / thumb screw and unscrew it about 15 mm.
Then move the thumb screw towards the bike by tapping lightly.
This opens the jaws and the sidecar can be taken from the ball of the motor bolt.

Bremsanlage SW



Tafel 50, Gruppe SW: Seitenwagen mit Rahmen und Rad





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 51-54

Seitenwagenantrieb BW 43

Es gibt diesen **Seitenwagenantrieb 3331- 0** nur in einer Ausführung. Sehr oft sind die Gehäuse durch Unfall zerstört und dann notdürftig geschweißt worden. Ebenfalls die Seitenwagenlagerung ist vielfach ausgeschlagen und der **Lagerzapfen 3128** ist dann konisch anstatt zylindrisch, bedingt durch die Nickbewegung die die Lagerung nur vornimmt. Hier ist ein Austausch sinnvoller als eine Überholung, da bei einem zylindrisch Schleifen des Lagerzapfens dieser viel von seinem Durchmesser und somit von seiner Stabilität verliert.

Rohrfeder

Die **Rohrfeder 3106** ist für die Federung des Seitenwagenantriebs zuständig. Die Rohrfeder (Verdrehwelle) ist aus speziellem Federstahl. Wer eine Nachbau-Rohrfeder besitzt, die immer wieder nachgespannt werden muss, weil die Federkraft nachlässt, der hat keine wirkliche Rohrfeder gekauft sondern ein aus einfachem Stahl gefertigte es Rohr welches keinerlei Federkraft besitzt.

Nabenkörper –großes Zahnrad

Der **Nabenkörper 3138** hat nur selten stärkeren Verschleiß an den Zahnflanken des Antriebs aufzuweisen. Jedoch ist die Verzahnung zur Aufnahme der Radverzahnung fast immer sehr abgenutzt. Bei zu viel Spiel zum Rad hin, werden bei Lastwechsel starke Schläge den gesamten Antrieb bis zum Getriebe hin belasten und beschädigen.

Seitenwagenachse

Die **Seitenwagenachse 3033** sitzt mit ihrem zylindrischen Ende im **Schwingarmgehäuse 3018** und wird dort mit der **Kronenmutter 3890** fest angezogen.
Die Radachse muss spielfrei in das Schwingachsgehäuse eingedrückt werden. Wenn dort Spiel ist, wird sich die Achse lösen und den Achssitz zerstören.

Kardanwelle lang

Die **Kardanwelle 3026** für den BW 43 ist 720 mm lang und hat beidseitig durchgehende Verzahnung. Die Kardanwelle für den BW 40 ist nur 700 mm lang und hat nur eine einseitig durchgehende Verzahnung. Auf der anderen Seite ist noch eine Dichtfläche worauf der Filzring der Verbindungsmuffe sitzt.

Tafel 51-54

Sidecar drive BW 43

This **sidecar drive 3331- 0** exists only in one version. Very often the housings have been destroyed by accident and then poorly welded.
Also the sidecar bearing is frequently worn and the **bearing pin 3128** is then tapered rather than cylindrical. This comes from the movement of the bearing. Then an exchange is more useful than an overhaul, because when you **grind** the bearing pin cylindrically it loses a lot of its diameter and thus of its stability.

Tube spring

The **tube spring 3106** is responsible for the suspension of the sidecar drive. The tube spring (torque shaft) is made of special spring steel. Who has a replica tube spring, which must be tightened again and again, because the spring force becomes less, has bought no real tube spring but a simple tube made from normal steel which has no spring force.

Big gear

The big gear 3138 has only rarely shows greater wear on the tooth flanks of the drive. However, the gearing for the wheel connection is almost always much worn. With too much play to the wheel connection, strong hits at load changes burden and damage the entire drive down / up to the transmission.

Sidecar axle

The **sidecar axle 3033** is placed with its cylindrical end in **oscillating arm 3018**, where it is tightened with the **crown nut 3890**.
The wheel axle must be pressed with no play into the oscillating axle.
When there is any play, the axle will loosen itself resolve and destroy the axle seat.

Cardan shaft long

The **cardan shaft 3026** for the BW 43 is 720 mm long and has a continuous gearing on both sides. The cardan shaft for the BW 40 is only 700 mm long and only has a one-sided continuous gearing. On the other side is a sealing surface whereupon the felt ring of the connection sleeve is placed.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummerr
Tiefenstraße 10

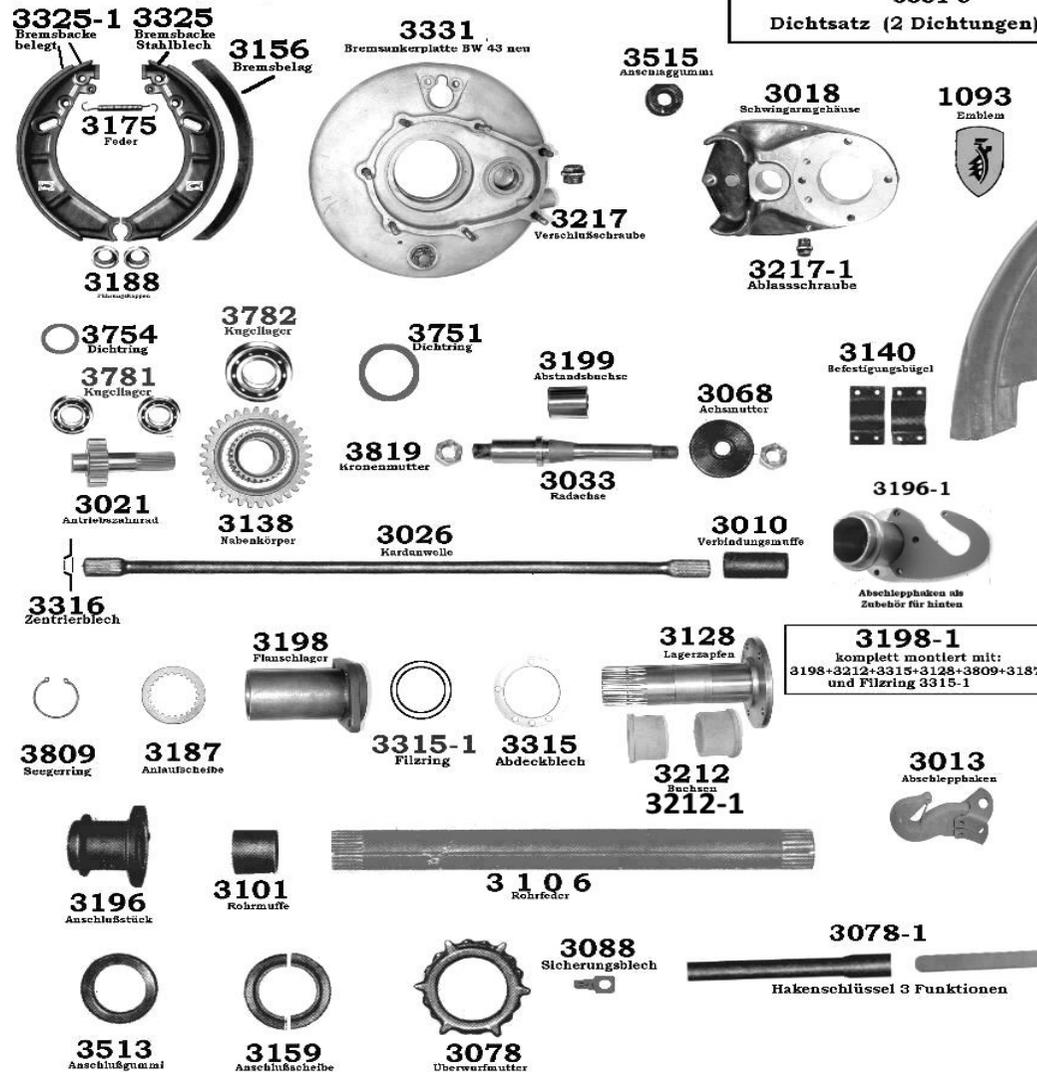
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 51, SWAntrieb



3331-5
Dichtsatz (2 Dichtungen) Gasket

Tafel 54, SW: Schutzblech





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Boot-Zubehör

Das Boot gab es von verschiedenen Lieferanten. Die Zündapp-Werke bezogen ihr Boot jedoch nur von STEIB, da diese auch in Nürnberg ansässig waren. Das Boot hatte in der frühen Ausführung auf der Rückseite mittig das Steibzeichen. Die 2. Ausf. hatte das STEIB-Zeichen dann vorn rechts im Blech erhaben eingepreßt. Oben auf dem Blech ist W.Krad B 2 eingepreßt.

Der Sitz

Der **Sitz 3036** hat hinten eine Absteppung die Platz schaffen sollten für die umgeschnallte Pistolentasche. Das Sitzkissen wird zuerst in das Boot eingesetzt. Dann die Rückenlehne, die sich unten hinter dem Sitzkissen verklemmt. Nach Öffnen der Kofferklappe wird dann die Rücken lehne mit einem Riegel gesichert. Hierdurch kann der Sitz nur nach Öffnen der Kofferklappe, die mit dem **Schloß 3118** gesichert werden kann, entnommen werden.

Lattenrost

Der **Lattenrost 3034** war aus Buchenholz gefertigt. Er wurde auf zwei Blechstreifen mit Holzschrauben fixiert. Vorn wurde der erste Holzriegel mit zwei 8 mm Schrauben als feste Stütze mit dem Boot verschraubt. Die anderen Holzleisten wurden von unten durch das Boot ebenfalls mit Hohlsschrauben angeschraubt.

Die Seitenwagenplane

Die **Seitenwagenplane 3061** ist 2-teilig und gab es in Schwarzgrau und Beige. Der Vorteil bei diesem Material ist, dass es bei Nässe aufquillt und dadurch sehr dicht ist. Auch bei stärkstem Regen kommt überraschend wenig Wasser ins Boot.

Knieschutzleiste

Die **Knieschutzleiste 3035** ist aus Holz, etwas gepolstert und mit schwarzem Kunstleder überzogen. Sie wird von Innen eingesetzt und von außen mit zwei Holzschrauben befestigt.

Beachte:

Es gab noch keine Kreuzschrauben sondern nur Schlitzschrauben.

Sidecar accessories

The sidecar was available from various suppliers. But the Zündapp-Werke got their sidecar only from STEIB since these were located in Nuremberg too. In the early design the sidecar had the Steib characters centered on the back. The 2nd version had the STEIB characters then graven and embossed in the metal at the right front. On top of the sheet W.Krad B 2 is stamped.

The seat

The **seat 3036** has a stitching at the back that should create the space for the belted holster. The seat cushion is inserted into the boat first. Then the backrest that is jammed at the bottom behind the seat cushion. After opening the trunk lid the back rest is secured with a latch. Through this the seat can only be removed when the trunk lid is opened, which can be locked with the **lock 3118**.

Lath floor

The **lath floor 3034** was made of beech wood. It was fixed on two metal strips with wood screws. In front the first wooden bolt was fixed with two 8 mm bolts as solid support with the sidecar. The other wood lathes were also fixed with hollow screws from below through the sidecar.

Sidecar cover

The **sidecar cover 3061** has 2 pieces and you could have it in black- grey and beige. The advantage of this material is that it swells when wet and therefore is very dense. Even in a heavy rain surprisingly little water comes into the sidecar.

Knee protection bar

The knee **protection bar 3035** is from wood, somewhat cushioned and covered with black faux leather. It is mounted from the inside and fixed from the outside with two wood screws.

Note:

There were no cross-head screws but only slotted screws.



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

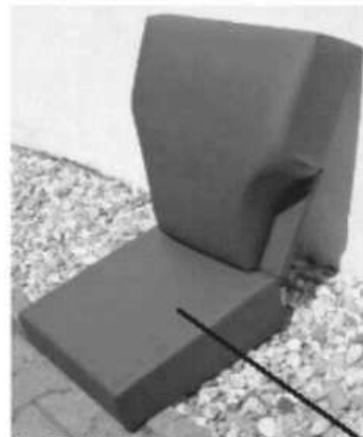
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Zubehör/Boot Typ W.Krad



3036
Sitz 2.teilig



3012
Luftpumpe



3029
Luftpumpenhalter

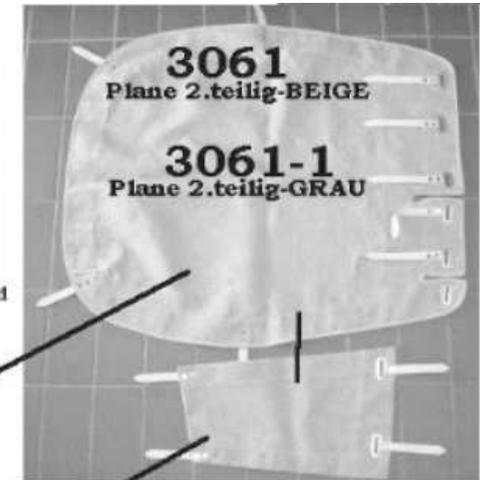


3035
Knieleiste vorn im Boot



3014-3
Vorhängeschlösser

Klassisch / gleichschließend



3061
Plane 2.teilig-BEIGE

3061-1
Plane 2.teilig-GRAU



3118
Schloß

3121
Rückholfeder Verschluss



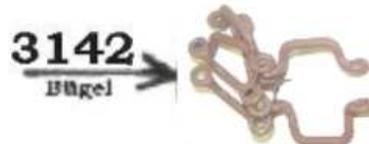
3219
Kette
Kofferklappe



3253
Abdeckplatte



3144
Klappenschloß



3142
Bügel

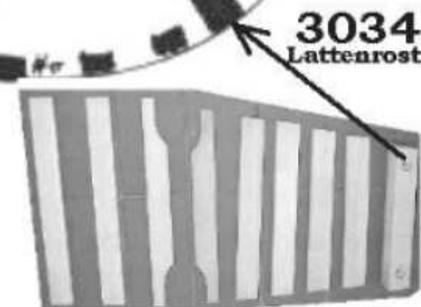


3052-1
STEIB Prägung
zum einschweißen



W.Krad B2

3052-2
w.Krad B2
zum
einschweißen



3034
Lattenrost



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Gummitteile

Unsere Gespanne haben eine Menge Gummitteile.
Zur Abdichtung, als Staubschutz, zur Lagerung, um Griffe und Hebel bedienbarer zu gestalten, als Stoßschutz und zum Sichern von Gegenständen.
Diese Gummitteile haben eine vielfache Anforderung zu erfüllen. Sie müssen Hitze, Benzin, Öl, oder dem Sonnenlicht standhalten ohne sich zu verändern. Sie sollten ihre Elastizität und Form beibehalten bei Temperaturen von -30 bis um die 100°C.
Der Begriff Gummi umfasst somit eine Menge verschiedener Qualitäten, die je nach ihrer Verwendung richtig eingesetzt werden müssen.

Benzin E10

Das ist so eine neue Herausforderung, die Gummitteile vergrößern und ihnen die Stabilität nehmen.
Bei der Zündapp sind dies oft die Tankdichtungen. Waren sie bisher immer problemlos, so quellen sie heute bis zu 20% auf. Als ich E10 zum Test fuhr und zum Tanken den Deckel abschraubte, da war die Tankdichtung fast nicht mehr in den Deckel zurück zu quetschen. Auch der Versuch mit ähnlichen Dichtungen von LKWs namhafter Hersteller war nicht erfolgreich. Die vertragen Diesel aber kein E10.

Tankdeckeldichtung

Die neuen **Tankdeckeldichtungen 3519** haben wir deshalb speziell anfertigen lassen, um auch E10 tanken zu können.

Schutzgummi für Kardanwelle

Dieses ist zwar kein Originalteil aber es ist heute doch sehr sinnvoll im Fahrbetrieb.
Das **Schutzgummi 1521** verhindert, dass Fett aus der Antriebsglocke durch die Feinverzahnung auf die Kardanwelle gelangt und von dort ausgeschleudert wird.
Auch wird Schmutz ferngehalten, der in die Verzahnung gelangt und somit einen schnellen Verschleiß bewirkt.

Kniekissen

Die **Kniekissen 1520** waren nur bei den ersten Ausführungen vorhanden.
Diese Kniekissen sind nicht identisch mit den Kniekissen der Zündapp KS 600.

Beachte: Gummi ist eben nicht Gummi. Es muss immer die passende Qualität sein.

Rubber parts

Our bikes have a lot of rubber parts.
To seal, as dust protection, as bearings, to make handle bars and levers operable, as shock protection and to secure objects.
These rubber components have to fulfill a multiple requirements. They need to withstand heat, gasoline, oil or the sunlight without altering. They should maintain their elasticity and shape at temperatures from -30 up to 100 ° C.
The term rubber therefore comprises a lot of different qualities that need to be used properly depending on their intended use.

Gasoline E10

This is new challenges which enlarges the rubber parts and take away their stability.
As for Zündapp these are often the tank seals. So far they had been unproblematic; today they swell up to 20%.
When I drove E10 for a test and took off the lid to refuel, it was almost impossible to squeeze back the tank seal into the lid. The attempt with similar seals from trucks of renowned manufacturers was not successful.
They tolerate diesel but no E10.

Tank cap seal

We therefore produced specifically the new **tank cap seals 3519** to fill up with E10.

Protection rubber for cardan shaft

Although this is not an original part but today it is very useful when driving.
The **protection rubber 1521** prevents that fat passes from the connection drive through the fine inner gears on the cardan shaft and is ejected from there.
Even dirt is kept away, which gets into the gears and causes rapid wear.

Knee pad

The **knee pads 1520** were available only in the first versions.
These knee pads are not identical with the knee pads of the Zündapp KS 600.

Note: Rubber is not just rubber. It must always be the matching quality.

Gummitteile nur für die ZÜNDAPP KS 750

<p>1501 Dichtring</p>  <p>Am Fußschalthebel - <i>axel gearshifter</i></p>	<p>1502 Am Noris zum Motor</p>  <p>Magneto to engine</p>	<p>1503 Abdichthaube</p>  <p>Am Starterhebel - <i>Kickstarter</i></p>	<p>1504 Druck-Dichtring passend für D2</p>  <p>An der Lagerung BW 40 Ausf. D2</p>	<p>1524 Gummitüllen</p>  <p>Kabeldurchführungen</p>	<p>1521 Schutzgummi für Kardanwelle</p> 
<p>1506 Starterermuffe</p>  <p><i>Kickstarter foot pad</i></p>	<p>1507 Gummimuffe</p>  <p>Fußschalthebel - <i>gear shift lever</i></p>	<p>1508 Lagergummi BW40</p>  <p>Bootslagerung vorn - Rahmen BW40</p>	<p>1509 Gummitülle Zündkabel</p>  <p>Motorgehäuse - Zündkabel</p>	<p>1519 Dichtring</p>  <p>1519 Welle Rückwärts - Geländegang</p>	<p>1520 Kniekissen KS 750</p> 
<p>1511 Schaltkugel</p>  <p>Schaltung + Sperrenhebel</p>	<p>1512 Ansaugmuffe</p>  <p>Ansaugrohre- Motorgehäuse</p>	<p>1513 Gummipuffer BW40</p> 	<p>1514 Tülle für Bremsseil</p>  <p>unten über Einstellschraube</p>	<p>1515 Gummiplatten + Ausgleichsbleche</p>  <p>Getriebebefestigung-Rahmen</p>	<p>1505</p>  <p>Motorlagerung - Motorbolzen</p>
<p>1516 Dichtring</p>  <p>Getriebedeckel - Fußbremswelle</p>	<p>1517 Führungsring</p>  <p>Stoßstange - Vordergabel</p>	<p>1518 Gummipuffer</p>  <p>Vordergabel innen unten als Anschlag</p>	<p>1510 Füllgummi</p>  <p>Reglergehäuse - Motorgehäuse</p>	 <p>1333 Reise Reparatur Satz</p>	
					<p>Reise Reparaturset 1333</p>



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Gummitteile - 2

Satteldecke

Es gab zwei Satteldecken Hersteller. Einmal FRAMO, die aber nur in geringer Stückzahl an Zündapp lieferten und als zweite DRILASTIC. Die Drilastic Satteldecke gab es in zwei Ausführungen. Zuerst mit drei Rillen und dann mit nur einer Rille. Die **Drilastic 3507** ist die zumeist angebaute Satteldecke.

Wir bieten auch eine **Satteldecke 3507-2** mit komplettem Unterbau an.

Kerzenbehälter

Der **Kerzenbehälter 3525** ist ein sicherer Behälter für die Zündkerze, die immer als Ersatz mitgeführt werden sollte.

Reise-Reparatursatz.

Immer wieder kam die Frage was ist sinnvoll auf einer Reise als Ersatzteilen mitzunehmen. Wir haben deshalb den **Reise Reparatursatz 1333** zusammengestellt. Hier sind die wichtigsten Teile zusammengestellt, die nach unserer Erfahrung bei unseren Reisen oft benötigt wurden.

Er besteht aus:

Zündkerze
Zündkerzenbehälter
Ventildeckeldichtungen- Satz
Zylinderkopfdichtung
Zündkontakt für Noris
Federnsatz für Noris
Kondensator für Noris
Kupplungsseil
Bremsmanschette 19 und 22 mm je 2 Stück
Birne für Hauptscheinwerfer 25/25
Ansaugmuffe für Ansaugrohr.

Kugelgummi

Das **Kugelgummi 3503** für den Bowdenzug in der Lampe ist mit einer geraden Durchführung wie es original auch war und nicht schräg.

Rubber Parts - 2

Rubber seats

There were two rubber seat manufacturers. One is FRAMO, but they delivered only a few pieces to Zündapp and the second one is DRILASTIC. The Drilastic rubber seat existed in two versions. First, with three flutes and then with only one flute. The **Drilastic 3507** is mostly used rubber seat.

We also offer a rubber **seat 3507-2** with a complete subconstruction.

Spark plug containers

The spark plug **container 3525** is a safe container for the spark plug, which should always be carried as a spare.

Travel repair kit.

Again and again we were asked the question what makes sense to take on a trip as repair kit. We have therefore put together the trip **repair kit 1333**. We put together the most important parts, which were needed according to our experience during our trips.

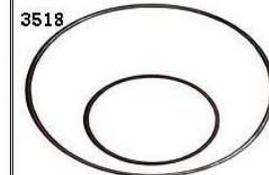
It consists of:

spark plug
spark plug container
Valve cap gasket - set
Cylinder head gasket
Ignition for Noris
Spring set for Noris
Capacitor for Noris
clutch cable
Brake sleeve 19 and 22 mm 2 each
Bulb for headlight 25/25
Intake muffle bush for intake manifold.

Rubber ball

The **ball rubber 3503** for the Bowden cable in the lamp with a straight lead through as it was original and not inclined.

Gleiche Gummitteile für Zündapp KS 750 und BMW R75

<p>3501 Dichtringsatz</p>  <p>für Antriebsglocke</p>	<p>3502 Schutzhaube Gasgriff</p>  <p>für KS oder BMW</p>	<p>3503 Kugelgummi</p>  <p>für Bowdenzug Lampe</p>	<p>3504 Schaulochpfropfen</p>  <p>für Motor</p>	<p>3505 Lagergummi Boot</p>  <p>für BW 43</p>	<p>3521 Handgriff Satz</p>  <p>Innendurchmesser verschieden für links und rechts</p>	<p>3520 Gummimuffe Fuhraste</p>  <p>Originales Profil</p>
<p>3507</p>  <p>nur Gummi</p>	<p>3507-2 Satteldecke komplett</p>  <p>mit Unterbau + Schild</p>	<p>3508 Kabeldurchführung</p>  <p>für Sicherungsdose</p>	<p>3509 Gummi</p>  <p>für SW-Leuchte</p>	<p>3510 Gummi</p>  <p>für Sw Rückleuchte</p>	<p>1521 Schutzgummi für Kardanwelle</p> 	<p>3523 Gummi Einfassung Lampenglas</p> 
<p>3511 Stoßgummi Sozius</p> 	<p>3512 Anschlaggummi</p>  <p>am Soziussitz</p>	<p>3513 Anschlussring SW</p>  <p>BW 40 + BW 43</p>	<p>3514 Trittklotz Sozius</p>  <p>auf HA-Antrieb rechts</p>	<p>3515 Anschlaggummi Sw</p>  <p>BW 40 + BW 43</p>	<p>3525 Behälter ohne Kerze</p> 	<p>3526 Schutzkappe Bremslichtschalter</p> 
<p>3516 Anschlaggummi</p>  <p>auf Rahmen BW 43 für Boot</p>	<p>3517</p>  <p>Gummimuffe in BW 43 Bootlagerung</p>	<p>3518</p>  <p>Dichtring Lichtmaschine+Regler</p>	<p>3519 Dichtring Tank</p> 	<p>3522 Tülle Tachowelle</p> 	<p>3527</p>  <p>Schutzkappe NORIS-Zündkabel</p>	<p>3528</p>  <p>Schutzkappe Kerzenstecker-Zündkabel</p>



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Lackierungen für Wehrmachtsgespanne

Für die Wehrmachtsgespanne gab es von 1940 bis 1945 nur vier, Farben in welchen die Kräder bei der Herstellung werkseitig lackiert wurden.

Lassen Sie sich nicht von den Farbbezeichnungen wie: Schwarzgrau, Feldgrau oder Mausgrau irritieren.

Alle diese Bezeichnungen können die gleiche RAL Nr. sein.

Die Fahrzeughersteller benannten die Farbe früher wie es Ihnen beliebte.

Nur der Farbton und die RAL Nr. waren festgelegt und nicht die Farbbezeichnung!

Heute sind den neuen RAL Nr. feste Farbbezeichnungen zugeordnet.

Wir haben nach Originalfarbtonkarten des RAL die Farben, die heute nicht mehr in der RAL- Liste sind, analysieren lassen. In einer Lackfabrik legte wir hiernach das neue Mischungsverhältnis fest und sind somit in der Lage, für uns jederzeit die Farben in gleich bleibenden Farbton herzustellen.

Unsere Lacke sind wie die Originallacke Kunstharzlacke.

Unsere Lacke sind in der Mattigkeit wie original.

Zum Spritzen nur noch entsprechend verdünnen mit Nitro- oder Universalverdünner.

Unser Lack ist ein deutsches Qualitätsprodukt und entspricht somit den Richtlinien der Lackindustrie für Kunstharzlacke.

Hinweis :

Von Acryllack können wir nur abraten, da dieser zu hart ist und wie Emaille abspringt. Zusätzlich schwemmt er alle Präge-Firmenzeichen zu, so dass diese nicht mehr lesbar sind

Unser Lack ist vor jeder Entnahme gut aufzurühren, damit sich die schwereren Stoffe nicht absetzen und beim Lackieren keine Farbveränderungen entstehen können.

Normalerweise benötigen Sie für ein Wehrmachtsgespann:

Grundierung 4-6 kg

Lack 3-4 kg

Paint for heavy military bikes

From 1940 to 1945 there were only four colors for the heavy military bikes in which the bikes were factory painted during the production.

Do not let yourself irritate from the color names such as:

black grey, grey or field mouse grey.

All these names can have the same RAL No.

Vehicle manufacturers named the color just as they liked.

Only the color and the RAL number were determined but the not color name!

Today determined color names are assigned for the new RAL nos.

We have had analyzed the colors from original cardboard examples of the RAL colors that are no longer in the RAL list today. Hereinafter we determined the new mix ration in a paint factory.

Therefore we are able to produce for us the colors in constant shade at any time.

Our paints are like the original paints synthetic resin paints.

Our paints are matt as original.

For spraying only to dilute with nitro or universal.

Our paint is a German quality product and therefore complies with the guidelines of the paint industry for synthetic resin paints.

Note :

We can only advise from acrylic lacquer, because it is too hard and comes off like enamel.

In addition, it floods to all embossed logos so that they are unreadable.

Our paint has to be stirred well before each use, so that the heavier materials do not settle and no color variations can occur when painting.

Normally you need for one bike:

Primer 4-6 kg

Paint 3-4 kg



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Farbe	Zeitraum	alte RAL	Bestell Nr. Dose		Bestell Nr. Spray
			3 Kg	1 Kg	
Reichswehr Dunkelgrau	bis Ende 1942	RAL 7021	3102	3102-5	3102-1
Luftwaffengrau Schwarzgrau	1940-1945	RAL 7019	3104	3104-5	3104-1
Afrikabeige	von 1941-42	RAL 8000	3103	3103-5	3103-1
Wehrmachtsbeige	ab 1942	RAL 7028	3105	3105-5	3105-1
Grundierung <i>wash primer</i>	-	-	3053	-	Zinkhaftgrund für Felge 3053-1 <i>Zinc-wash primer</i>

Die Schrauben wurden von der Firma Ribe geliefert.
Die 8 mm Muttern haben eine 14 mm Schlüsselweite

Bestell Nr.	Durchmesser x Länge	Ein Satz hat	Mit Schrift RIBE
3230	6x26	5	X
3231	6x30	5	X
3231-1	6x40	5	X
3232	7x26	5	X
3232-1	7x30	5	X
3233	7x35	5	X
3234	7x56	5	X
3235	8x30	5	X
3235-1	8x40	5	X
3236-1	8x25	5	X
3240-1	10x40	4	X
3241	10x68	3	X
3242	10x30	4	X
3244	8x87	4 f.Lima SW 11	X
3245	8x15	5	X
3810	8x1,0 x 18	8 Stück 10.9	-
3831	8 mm	5 Muttern SW14	-
3185	7x35	20 + Muttern	-

Am Soziussitz waren Schrauben von VERBUS.

Unter den Muttern wurden Federringe DIN 127 oder z. B. an den Ventildeckeln Unterlegscheiben DIN 134 verwendet.

Auch wurden Zahnscheiben Ausf. HgN 14509 eingesetzt um Befestigungen zu sichern.

Wo was saß, könnt ihr in der originalen Ersatzteilliste nachsehen.

Die Taktischen- und Divisionsabzeichen Zeichen

Diese Zeichen sind aus Selbstklebender Folie ausgestanzt. Du hast hier zwei Möglichkeiten. Entweder nimmst du die Folie als Schrift und klebst diese auf, oder du nimmst die Schrift raus und benutzt die Folie als Lackierschablone. Mit weißer, matter Farbe ist die Farbe dann am besten mit einer Rolle aufzutragen.

Eine zweite, klare Klebefolie als Aufklebehilfe ist sinnvoller Weise beim aufsetzen zu benutzen. Auf die Lackierschablone mit entnommenen Zeichen aufkleben und dann von dieser das Schutzpapier der Rückseite abziehen. Nun Aufkleben, dann die klare Klebefolie vorsichtig abziehen und die Schablone ist sauber aufgebracht.

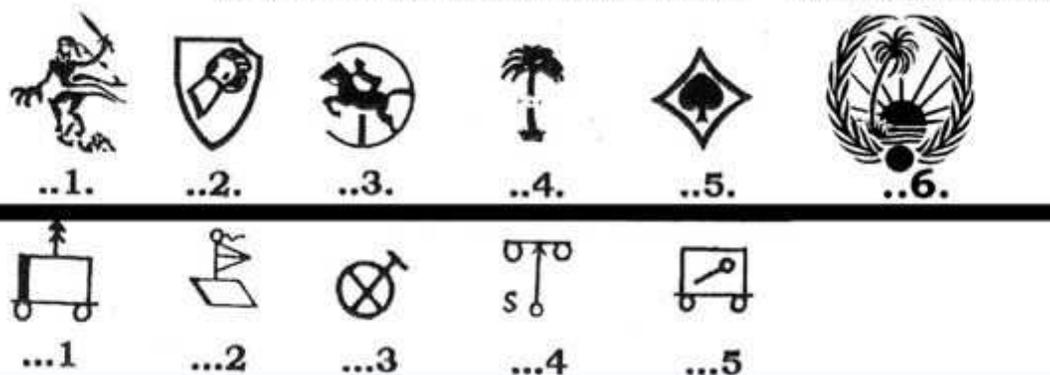
Stellen Sie sich eine passende Kombination für ihr Krad zusammen.

Zum Beispiel : Für BMW R 75 Luftdruckangabe 2 8 . .
Zum Afrika Korps (DAK) gehörig 2 8 4 .
Taktisches Zeichen der Kradschützen 2 8 4 3 Bestell Nummer

Beispiel: KS 750 Luftdruckangaben + Gespensterdivision + Pionierebataillon
18. + ..1. + ...1 = Best.Nr. 1811

Unten: Divisionszeichen zur Auswahl.

- ..1. 11. Panzerdivision -Gespensterdivision
- ..2. Panzerdivision --Götz von Berlichigen--
- ..3. 24.Panzerdivision vormals 1. Kavallerie Division
- ..4. Deutsches Afrika Korp
- ..5. Jagdgeschwader 51
- ..6. Deutsches Afrika Korp



Bestellung: Für Zündapp KS 750 Bestell Nr. 1800 und in Bemerkungen die gewählte Nr.
Für BMW R75 Bestell Nummer 2800 und in Bemerkungen die gewählte Nr.



ERSATZTEIL-DIENST
Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Reise Reparatur Ersatzteile

Sehr oft wurden wir danach gefragt, was wir auf einer Reise so an Ersatzteilen mitnehmen würden. Hier haben wir einen Satz zusammengestellt.

Artikel 1333

- 01- Zündkerze
- 02- Zündkerzenbehälter
- 03- Ventildeckeldichtungen Satz
- 04- Zylinderkopfdichtung
- 05- Zündkontakt
- 06- Kondensator
- 07- Federn für Noris –Satz
- 08- Kupplungsseil
- 09- Bremsmanschetten 19er Satz
- 10- Bremsmanschetten 22er Satz
- 11- Birne 25/25
- 12- Ansaugmuffe

Wenn ihr die Teile einzeln kauft, dann ist der Preis um ca. 20% höher.



Travel Repair Parts

Very often we were asked what we would take on a journey of spare parts. Here we have compiled a set.

Article 1333

1. Spark plug
2. Spark plug protection box
3. Valve cover gasket-set
4. Cylinder head gasket
5. Contact breaker point
6. Condenser for Noris
7. Spring set for Noris
8. Clutch cable
9. Pressure sleeve for brake 19mm
10. Pressure sleeve for brake 22mm
11. Bulb 25/25
12. Rubber connexion tube on engine

If you buy individually the parts, then the price is about 20% higher.





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Meine Zündapp KS 750



ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933





ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



2016

1986

**Ausfahrt 8 A 52
Mönchengladbach Nord**

Von Aachen	75 KM
von Köln	75 KM
von Venlo	25 KM
Düsseldorf	30 KM
Berlin	590 KM
Hamburg	420 KM
München	650 KM

The map shows the location of the shop at Tiefenstraße 10, Viersen-Ummer. It is situated near the intersection of Gladbacher Str. and Kölnische Str. The map also shows the location of the shop relative to the A52 highway and the Mönchengladbach-Nord exit. The map includes street names like Gladbacher Str., Kölnische Str., Helenestraße, and Ummertalweg. It also shows the location of the shop relative to the A52 highway and the Mönchengladbach-Nord exit.

Wir freuen uns auf deinen persönlichen Besuch. Bitte vereinbare einen Termin, damit wir entsprechend planen können.

We are looking forward to your visit. Please make an appointment so that we can plan accordingly.