

Schutzgebühr 5,00

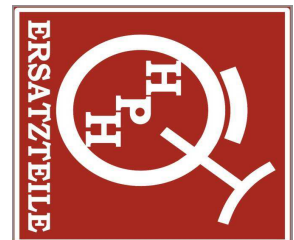
ERSATZTEIL-DIENST
Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer Tiefenstraße 10

www.Wehrmachtgespann.de

hphomes@aol.com

Tel. (49) 02162 8100933



BMW R75

Bestellen Sie bitte nur mit unseren Ersatzteilnummern die im Katalog sind. In der gültigen Ersatzteilpreislise 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 Du Informationen, technischen Rat oder Hilfe bei der Restaurierung Ihrer BMW R75 benötigst, frag uns, denn vielfach lassen sich in einem gemeinsamen fachlichen Gespräch mit uns, sich Ihre Probleme bereits lösen.

Wir helfen Dir bei der Instandsetzung aller Komponenten wie:

Motor, Getriebe, Radantriebe, Magnet, Vordergabel und Lichtmaschine.

Der Verkauf und Lieferung erfolgt nach unseren allg. Geschäftsbedingungen.

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



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 BMW R75 and Zündapp KS 750

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

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 aber ein großes Problem bei der BMW R75 war das Getriebe. Aus Altteilen konnte man nur mit viel Glück ein funktionsfähiges Getriebe erstellen. Das waren die Zeiten wo man wirklich nur Austauschteile hatte. Es wurde ein altes schlechtes gegen ein altes besseres ausgetauscht. Was auch bei mir nicht zu einem wirklich fahrbaren BMW R75 Getriebe führte.

Ich begann die Getriebezahnräder mit Wellen und Schaltnuffen komplett neu herzustellen. Dieses Konzept war erfolgreich, immer mehr Veteranenfreunde fragten nach der kompletten Getriebeeinheit.

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 auszustiegen. Ich habe diesen Schritt bis heute nicht bereut.

Ich begann 1991 mit der Kleinserienherstellung von Ersatzteilen für die BMW R75 und Zündapp KS 750 und 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 Getriebeätze, Kurbelwellen, Bremsen, Motoren, Zubehörteile und vieles mehr für KS 750 und R75 herzustellen. Unsere Getriebeätze 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 unserer Wehrmachtspanne stößt jeder 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 ist, ein Austausch-Motor oder Getriebe zu erwerben. 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 gute original Ersatzteile werden von uns wieder eingesetzt.
Als Beispiel **der Zylinderkopf**

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

Arbeiten: Gewinde, Bohrungen, Bolzen prüfen und ggf. erneuern.
Ventilführungen erneuern, aufreiben, Ventile einfräsen und einschleifen.
Gewinde zum Auspuffanschluss erneuern.
Alles reinigen und zusammenbauen.


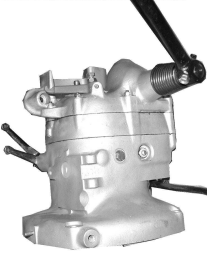
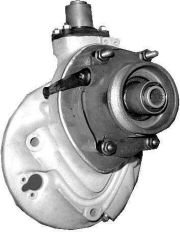
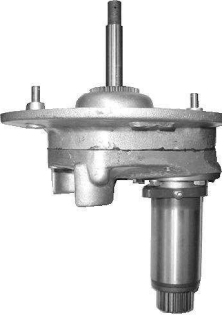


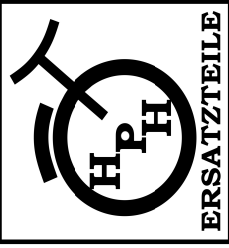

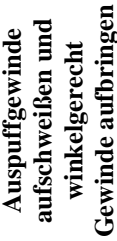


Zumeist läuft es mit dem Austausch von z.B. Motor, wie folgt ab:

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 – Restauration

		
Motor	Getriebe	Hinterradantrieb
		
Seitenwagenantrieb	Motordeckel ändern	Zylinderkopf
		
Das Zeichen für Qualität	Vordergabel	Auspuffgewinde aufschweißen und winkelgerecht Gewinde aufbringen
Auf Richtbank. Fast alle R75 Rahmen sind verzogen		
Rahmen richten	Lichtmaschine	Zündmagnet

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES

GmbH
hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Wir reden nicht nur darüber, was man alles mit einem Gespann unternehmen könnte, wir haben es unternommen und unsere Erfahrung auf vielen Reisen erfahren.

-

Wir bieten Restauration und Reparatur für

Motoren, Getriebe, Hinter- und Seitenwagenantrieb, Teleskopgabel, Zündmagnet, Lichtmaschine.

Fachliche fundierte Beratung, Literatur, Webseiten.



Restoration, repair and service BMW R75

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 .

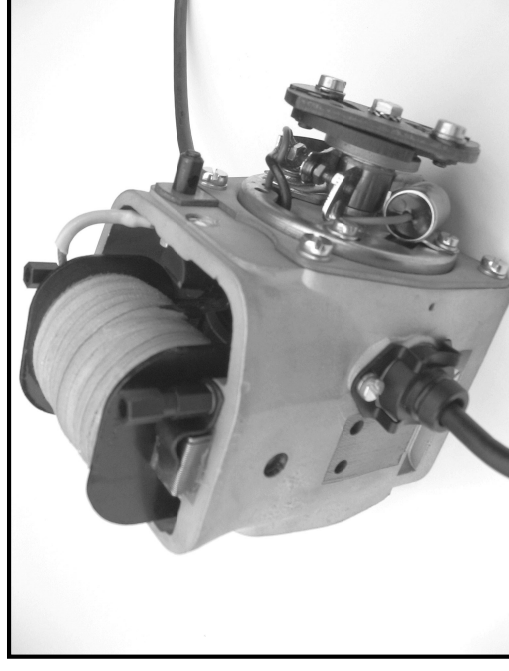
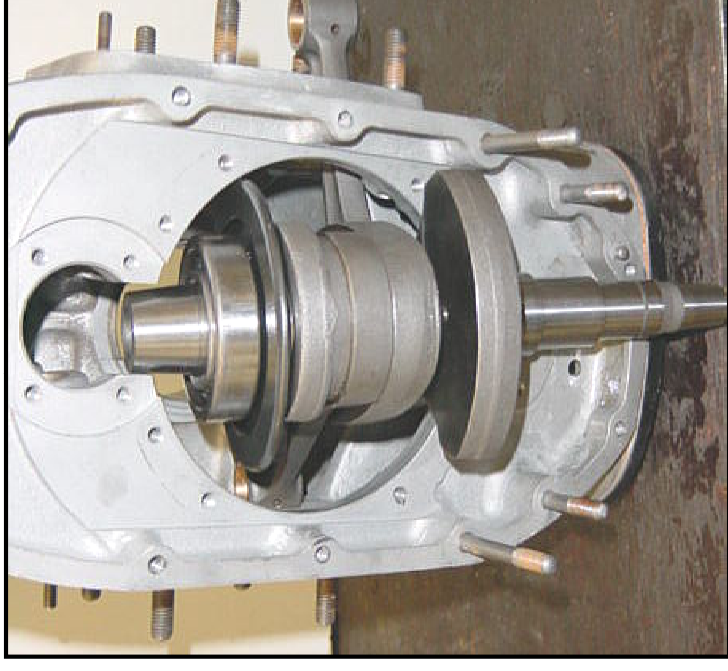
Only the really top original spare parts will be used again from us.
As an example the cylinder head

New parts:

Rocker arm shaft and bushings.
Valves and guides.
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.
When defective exhaust thread, we manufacture a new one.



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.

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES

GmbH
hphommes@aol.com



www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



The specialists with the full
service program for
BMW R75

- spare parts
- equipment
- paint
- books



Our repair and exchange service for:

- engine
- transmission
- wheel drives
- magneto
- generator
- carburettor
- front fork

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 Strandcafé 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 Jahre 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 angefahren 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 verschneiden 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 bereiteten. 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 Warehousegroup. 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

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

My daughter Kathrin helps both of them.

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

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

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 fun and joy.

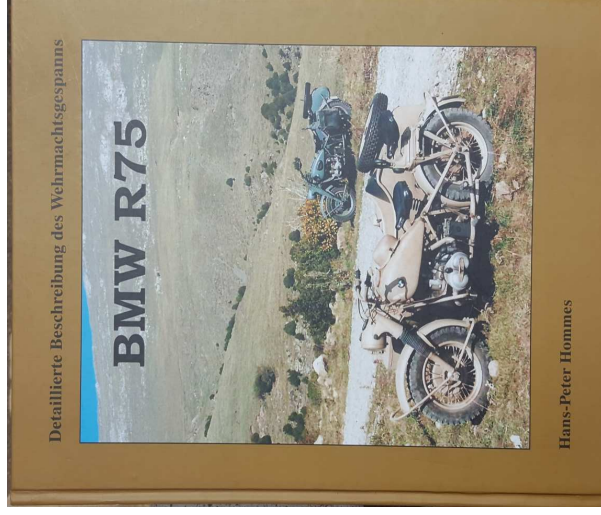
Work sounds like being under compulsion. I never felt that. I enjoy my job. So perhaps after all a workaholic? As we people from the Rhineland say: It is as it is!

See you

Hans-Peter

Detaillierte Beschreibung BMW R75

In Deutsch
Bestell Nr. 6666



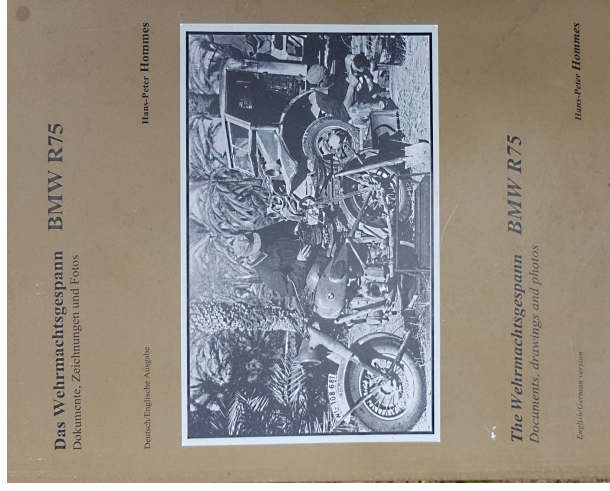
Detaillierte Beschreibung der BMW R75.
In diesem Buch werden alle Teile der R75
genau beschrieben, die Unterschiede
herausgestellt, verschiedene Ausführungen
und Versionen erklärend dargestellt.
230 Seiten/ gebunden/ Hardcover/
mehr als 500 Fotos

*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



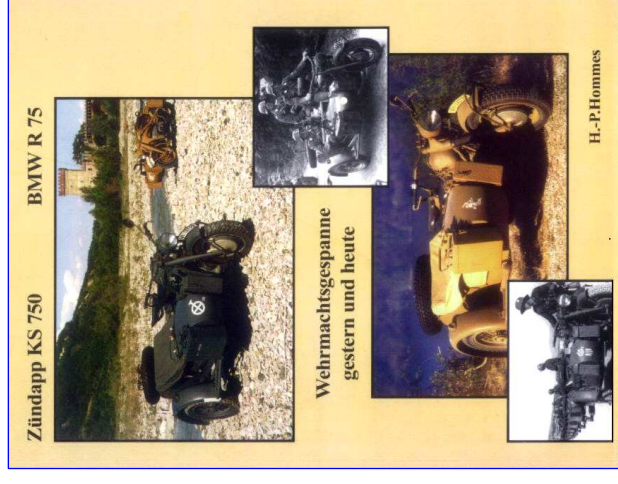
Dokumente, Zeichnungen + Fotos.
110 Seiten DIN A4 s/w mit über 120 originalen
Dokumenten, Zeichnungen und Fotos.
Neue Informationen und bisher nicht veröffentlichtes
Material über BMW R75.

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

Wehrmachtsgespanne gestern und heute

Zündapp KS 750 + BMW R75

Bestell Nr. 3333



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

Peter's Werkstatthandbuch

Bestell Nr. 3000

Peter's Werkstatthandbuch

Service manual
Manuale di istruzioni
Podręcznik warsztatowy

Zündapp KS 750
BMW R75

Hans-Peter Hommes

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:

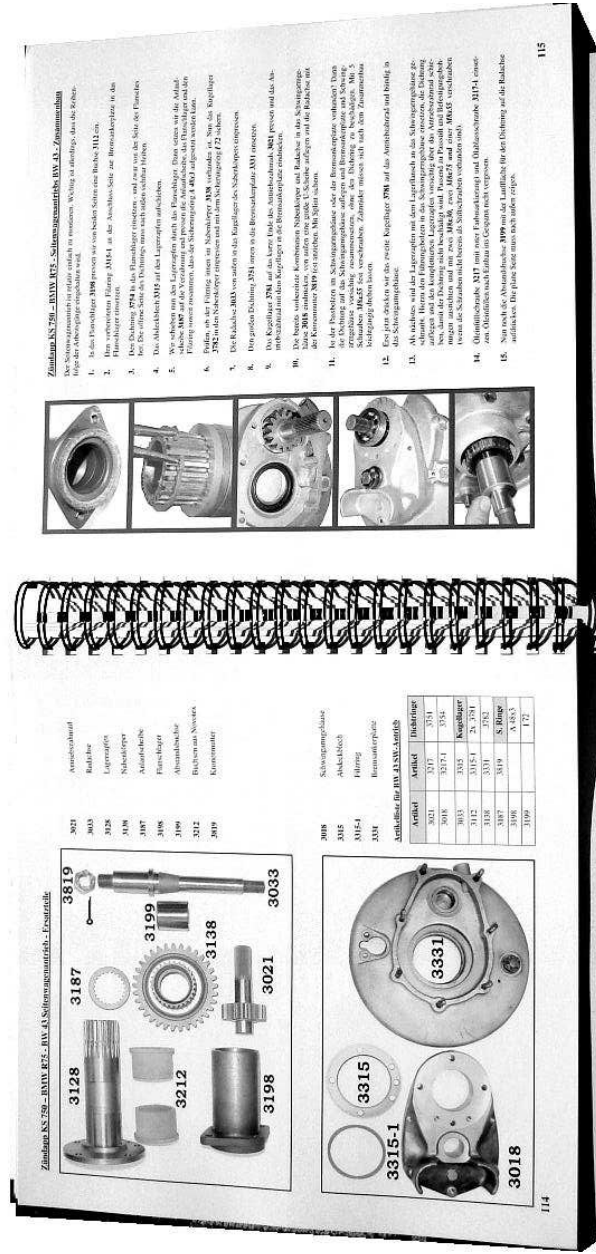
Zusammenbau Antrieb BW 43.

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.

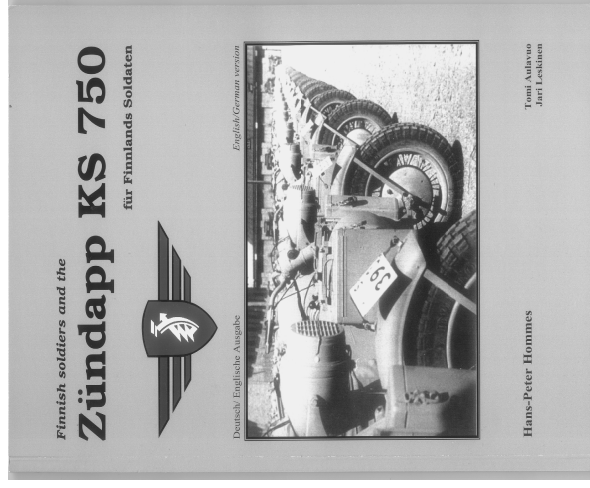
sw/farbig 330 Seiten, Bestell Nr. 3000

Breite 1,5 DIN A 4 / Hoch DIN A 4

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



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.

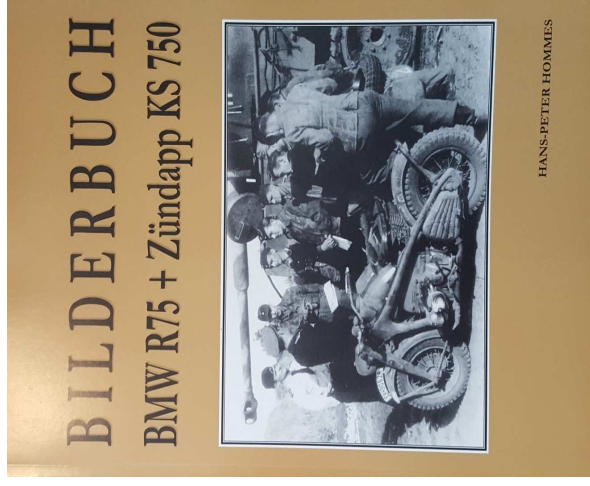
English

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

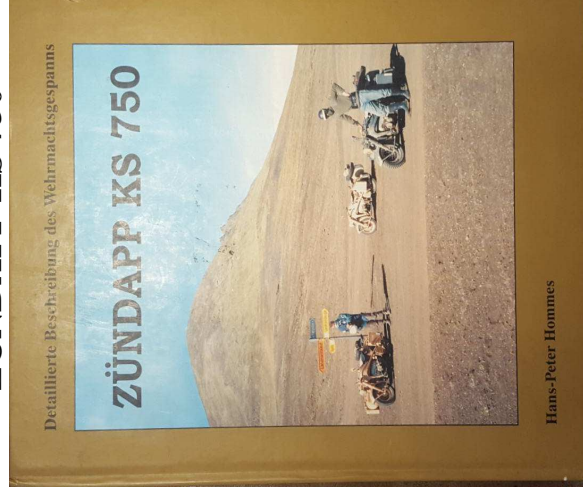
Bilderbuch = PICTURE-BOOK

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

Nachdrucke für Zündapp KS 750 + 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 Einbauanweisung von 1942	1652
Einbauanleitung für die Hand- und Fußheizung 1942	3650
Ersatzteilliste von 1943 für alle Zündapp Modelle von DB 200 bis KS 750	1655
<u>Für die BMW R75</u>	<i>order no.</i>
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 Mikropapieröfilter 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 fort engine and transmission, SAE 40, order no. 3640 in 5 litre can.

In den Hinter-Seitenwagenradantrieb:

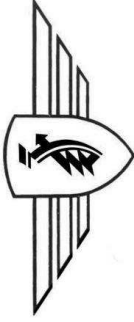
Dort kann ein normales 80er Getriebeöl eingefüllt werden.

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



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES

GmbH

D-41748 Viersen-Ummerr
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 2

Das Motorgehäuse ist bei Beschädigungen teilweise schwer zu schweißen. Besonders die spätere Ausföhrung war vom Material nicht das Beste.

2140 Stößeltassen mit Außenmaß 22,1 mm.

Die Buchsen im Gehäuse passend aufreiben auf das Maß der neuen Stößeltassen.

2140-1 Stößeltassen Außenmaß 22,6mm.

2150-1 Lagerbuchse mit Übermaß außen 0,3 mm.

2160 Entlüfterbuchse zur Motorentlüftung. Die Steuerung erfolgt durch den Mitnehmerstift im Nockenwellenrad. Der Außendurchmesser ist ca. 0,5 mm im Übermaß gefertigt. Entweder den Motordeckel entsprechend aufdrehen oder die Entlüfterbuchse passend abdrehen.

2174 Mikropapierfilter mit Adapter und Saugglocken. Kann ohne weitere Veränderungen an die gleiche Stelle angebaut werden wo auch der originale Filter bisher befestigt war. Modernes Öl ist nur in einem Mikropapierfilter zu reinigen. Die Ölschleuderbleche dienen heute nur noch der Öl-Zufuhr zu den Lagerstellen, aber nicht mehr dem Ausschleudern von Schmutzpartikel wie es noch bei den unlegierten Ölen der Fall war.

2185-1 Blechrahmen. Da die Ölwanne der R75 recht dünn ist verzieht sie sich gerne beim Anziehen der Schrauben und ist oft undicht. Durch das Einsetzen dieses Stahlrahmens wird die Wanne gleichmäßig gedrückt.

2209 Hauptlagerschild das passgenau im Motorgehäuse sitzen muss. Die Ölpumpenzahnräder laufen direkt im Gehäuse des Hauptlagerschildes. Wenn die Achsen zu viel Spiel im Gehäuse des Lagerschildes haben sind neue Ölpumpenzahnräder mit Übermaß **2011** oder ein neues Hauptlagerschild einzusetzen.

Tafel 2

The engine housing is sometimes difficult to weld when damaged. Especially the later version was not made of the best material.

2140 pusher with outer diameter 22.1 mm.

Ream the bushings in the housing fittingly to the diameter of the new pushers.

2140-1 pusher with outer diameter 22,6mm. (Oversize)

2150-1 bearing bush with oversize external 0.3 mm. (Oversize)

2160 ventilation bushing for engine ventilation. It is operated by the driving pin in the camshaft. The outer diameter is made in about 0.5 mm oversize. Either untwist the engine cover accordingly or minimize the ventilation bushing to fit.

2174 micro paper filter with adapter. Can be used without further changes at the same place where the original filter was previously attached. Modern oil should only be cleaned in a micro paper filter. Today the oil slinger are only used for the oil supply to the bearings, but no longer to eject dirt particles as it was the case with unalloyed oils.

2185-1 steel frame. Since the oil pan of the R75 is quite thin it warps easily when tightening the screws and is often leaky. By using this steel frame the oil pan is pressed evenly.

2209 main bearing shield must be placed custom-fit in the engine housing.

The oil pump gears run directly in the housing of the main bearing shield. If the axles have too much play in the housing of the bearing shield new oil pump gears with oversize **2011** or a new main bearing shield must be inserted.

2 Gruppe M: Motorgehäuse

3504 Verschlußstopfen
Schauloch

3310 Stifte für Zündmagnet

2140 Stößelnase
2140-1 mit U-Maß

Deckel Nockenwelle
2126-2

2093-4
Dichtung

1247-2
Stehbolzen

2185
Öl-Filter und -Wannendichtung

2093-2
Dichtung-gasked

2185-1
Ölwannen Verstärkung

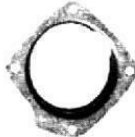
2154
Lagerflansch
mit Spritzrohr

2150 Lagerbuchse
Außen + 0.3mm
2150-1 Standard

3779
KW Kugellager



2209
Hauptlagerschild



2160-1
Entlüfterbuchse Standard

2160
Entlüfterbuchse,
Außen bis 0,5 mm U-Maß



2210
Entlüfterrohr

2087
Filter

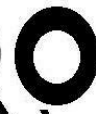
3792
Kugellager



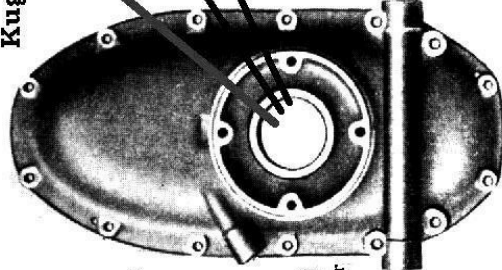
2243-1
Abstandsdruckring

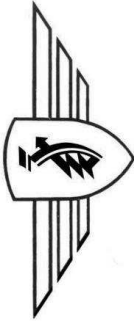


3758
Dichtring



2093-1
Dichtung-gasked
Motordeckel





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 3

2001 Ventile mit Führungen. Motorsatz. Unsere Ventile sind alle in Auslassqualität hergestellt und somit für alle vier Ventile in gleich guter Qualität.

Unsere Ventile haben moderne Ventilköpfe und dürfen nur mit den neuen Ventilteller- Keile Satz **2125** gemeinsam eingebaut werden dürfen.

2005-1 Modifizierter Zahnradsatz. Dieses System wurde aus dem Automobilbau übernommen. Das Nockenwellenrad besteht aus zwei Zahnrädern, die sich mit Federkraft gegeneinander verschieben. Somit ist ein spielfreier und geräuschärmerer Lauf möglich.

2106 Zylinder. Hergestellt im Kokillenguss. Der rechte und linke Zylinder sind bei der BMW R75 gleich. Fertig gehont für unsere Standard Kolben 2110.

2110 Kolben

Die Maße sind wie die des orig. Kolbens. Es gibt eine Verbesserung, der Kolbenbolzen ist deaxial versetzt wie heute üblich im Motorenbau. Der Durchmesser ist für unsere Zylinder **2106** mit 77mm in 0,5mm Stufe bis zu 79,00 mm im Übermaß möglich. Der Kolbenbolzen ist 20 mm passend für alle originalen **Pleuel 2201** und zu unserer neuen **Kurbelwelle 2200** wie auch für die originale Kurbelwelle.

2128 Ölschleuderbleche mit einer Befestigung, es gab bei BMW R75 zwei Ausführungen. Die erste Ausführung hatte noch drei Befestigungsschrauben. Die zweite nur noch eine Befestigungsschraube. Bei dieser 2. Ausführung passt das Ölschleuderblech exakt auf den Kurbelwellenansatz und wird über den Fasenring durch das Kugellager fest auf die Kurbelwellenwange aufgedrückt.

2200 Kurbelwelle mit Pleuel. Heute reparieren wir keine alten Kurbelwellen mehr, da zumeist die Konen beschädigt, die Lagersitze untermäßig, die Pleuel oval und die Hubzapfen so oft verpresst wurden, dass keine Garantie gegen Verdrehen im Betrieb gegeben werden kann.

Tafel 3

2001 valves with valve guided - engine set. All our valves are produced in exhaust quality and therefore they for all four valves in the same good quality.

Our valves have modern valve keys and may only be mounted together with the new **valve discs and vale key set 2125**.

2005-1 Modified gearset. This system was adopted from the automotive industry. The camshaft gear consists of two gears that shift with spring force against each other. Therefore a play-free and quieter operation is possible.

2106 cylinders. Manufactured in die casting. The right and left cylinder are equal at the BMW R75. Honed for our standard **piston 2110**.

2110 piston

The dimensions as those of original piston. There is an improvement; the piston pin is shifted not axial as common in today's engine construction. The diameter for our **cylinders 2106** is possible with 77mm in 0.5mm steps up to 79,00 mm in oversize. The piston pin is 20 mm fitting all original **connecting rods 2201** and our new **crankshaft 2200** as well as for the original crankshaft.

2128 oil slinger with a fixation. There were two versions at BMW R75. The first version had three screws. The second only one fixing screw.

In this 2nd version the oil slinger fits exactly on the crankshaft and is pushed over the bevel ring through the ball bearing firmly on the crankshaft.

2200 crankshaft with connecting rods.

Today we do not repair any old crankshafts, since in most cases the cones are damaged, the bearing seats undersized, the connecting rods are oval and the crank pins were repeatedly pressure-grouted so that no guarantee against twisting during operation can be given.

TAFEL 03, Zylinderkopf

2044
2043

2107
Ventildeckel
in Leichtmetall

2044
f. Blech

2043
f. Alu.

3832
Hutmutter
Haltepratze

3330
Zündkerze

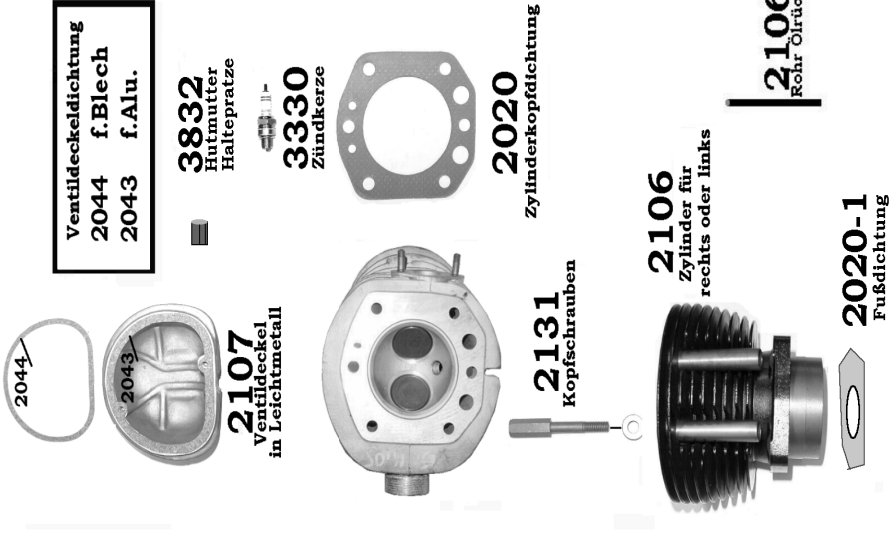
2020
Zylinderkopfdichtung

2131
Kopfschrauben

2106
Zylinder für
rechts oder links

2106-9
Rohr Ölrücklauf

2020-1
Fußdichtung



TAFEL 04, Kurbelwelle

2125
Ventilteller
mit Keile

2059
Ventilfedern

2193
Federteller

2001
Ventil-Führungen

2200-1
Keil-Passfedern

2110-0
Kolben 77,0

2110-1
Kolben 77,5 (Deutscher Markenartikel)

2110-2
Kolben 78,0

2110-3
Kolben 78,5

2110-4
Kolben 79,0

2110-10
Nur Kolbenringe 77,0

2110-11
Kolbenringe 77,5

2110-12
Kolbenringe 78,0

2110-13
Kolbenringe 78,5

2110-14
only piston ring set 79,0

2201
Pleuel Bolzen 20mm

2201-2
Kollenkäfig

2201-1
Rollen

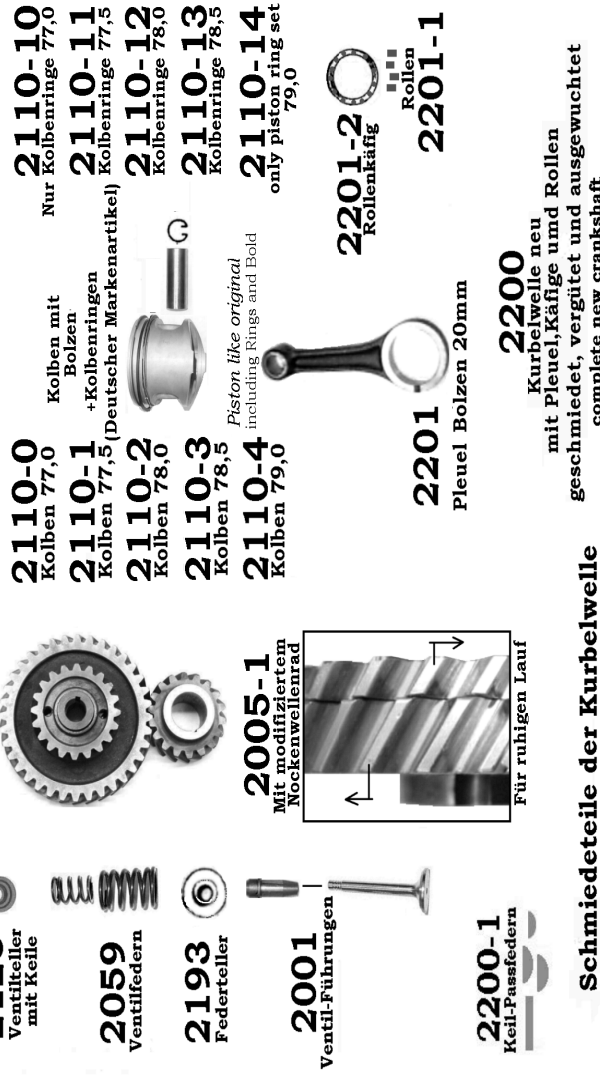
2200
Kurbelwelle neu
mit Pleuel,Käfige umd Rollen
geschmiedet, vergütet und ausgewuchtet
complete new crankshaft

2005-1
Mit modifiziertem
Nockenwellenrad
Für ruhigen Lauf

2128
Ölschleuderblech

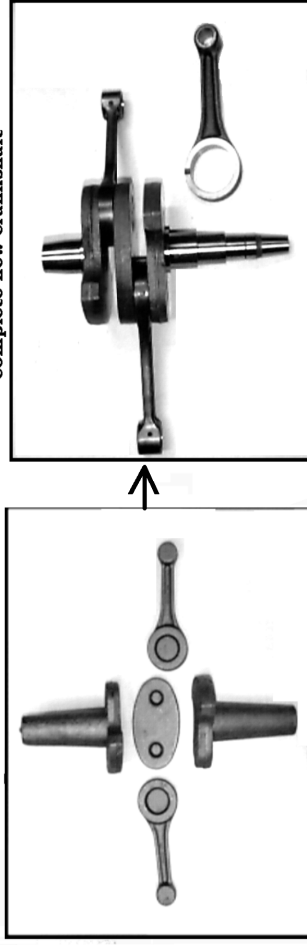
2243
Wellenmutter

2118
Mutter



Schmiedeteile der Kurbelwelle

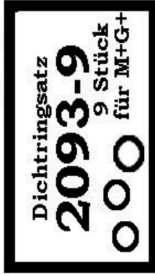
2180
Abstandring

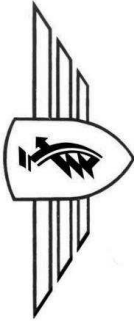


Dichtungssatz
2093-9
Motor+Getriebe+Radantriebe
Gasket set



Dichtringsatz
2093-9
9 Stück
für M+G+





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 5-6

2011 Ölpumpenzahnräder Die Ölpumpenzahnräder sitzen im Hauptlagerschild. Wir fertigen den Schaft der **Ölpumpenzahnräder 2011-1** in Standard und **2011** um 0,1mm größer.

Die Bohrungen im Hauptlagerschild werden entsprechend aufgerieben.

2027 Stoßstangen. Wir haben nur die original Standardlänge.

Wenn kürzere Stoßstangen benötigt werden, liegt das zumeist daran, dass die Kipphebelböcke gekürzt wurden.

2037 Kipphebelwellen mit Buchsen. Die erste Ausführung der Kipphebel hatte noch Nadeln. Danach wurden zwei schwimmende Buchsen eingesetzt, schwimmend heißt, dass sich die Buchsen auf der Achse und im Kipphebel drehen können.

2126 Nockenwellen. Zumeist weisen die Nocken größere Verschleißspuren auf, die bis durch die vorhandene Oberflächenhärte gehen. Auch sollten Nockenwellenrad und Magnetantriebszahnrad passgenau auf den Nockenwellen sitzen.

2127 Lagerflansch. Unser Lagerflansch ist deaxial wie auch das Original. Deaxial bedeutet, dass das Lager 0,05 mm außermittig eingesetzt ist. Durch Drehen des Lagerflansches um 180° ist der Achsabstand zwischen Nockenwelle und Kurbelwelle um 0,1 mm verkürzbar.

2133 Schwungscheibe Wenn der Konus zur Aufnahme der Kurbelwelle beschädigt ist, kann die Schwungscheibe nicht fest montiert werden und schert ab.

2215-1 und-2 Kipphebel mit Achse und Buchsen. Einbaufertig.

Das häufigste Problem bei Kipphebeln ist die Lagerpfanne für die Stoßstange.

Diese ist oft bereits so tief eingearbeitet, das die Stoßstangenköpfe beschädigt werden. Die Ventile müssen dann laufend nachreguliert werden, die

Ventileinstellschrauben sind bald zu kurz und durch den falschen Aufwagwinkel verschleißt das Ventil und auch die Ventilführung Führung.

Die Tiefe der Pfanne ist bei einem neuen Kipphebel nur 3 mm.

Die Oberflächenhärte beträgt ca. 2/10 mm. Da ist bereits bei 3,3 mm Tiefe keinerlei Härte mehr vorhanden. Da hilft nur noch ein Austauschen der Kipphebel.

Tafel 5-6

2011 oil pump gears The oil pump gears are placed in the main bearing shield. We manufacture the shaft of the **oil pump gears 2011-1** in standard size. The shaft of the **oil pump gears 2011** larger by 0.1mm.

The holes in the main bearing shield are enlarged accordingly.

2027 push rods. We have only the original standard length.

If shorter push rods are required, the cause is mostly that the rocker arms have been cut.

2037 rocker arm, shafts with bushings. The first version of the rocker arms still had needles. The 2nd version had two floating bushings, floating means that the bushes can move on the axle and in the rocker arm.

2126 camshaft. In most cases, the cams that go up through the existing surface hardness show a greater degree of wear. Also the camshaft gear and the magnetic drive gear should be placed custom-fit on the camshaft.

2127 bearing flange. Our bearing flange is deaxial as well as the original. Deaxial means that the bearing is inserted 0,05 mm off-center. By turning the bearing flange by 180 °, the center distance between the camshaft and crankshaft can be shortened by 0.1 mm.

2133 Flywheel Most fly wheels have the following fault: The cone for the crankshaft is damaged, so that the flywheel cannot be mounted solidly and shears off under load.

2215-1 and 2-rocker arms with shaft and bushings. Ready to install.

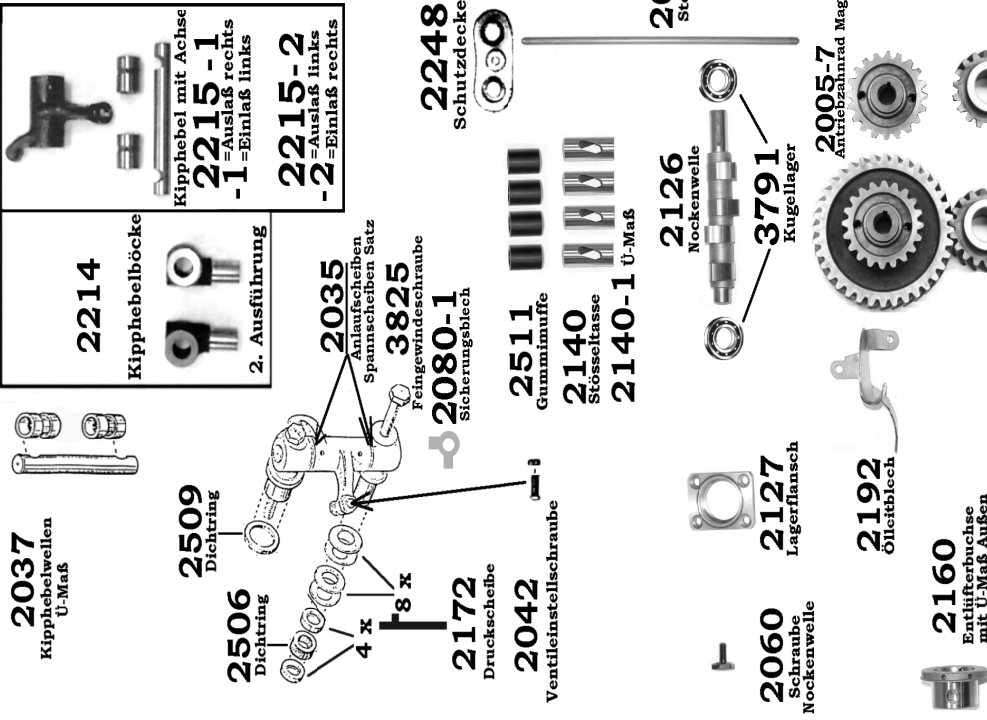
The most common problem with rocker arms is the ball pan to accommodate the push rods. This is often already incorporated so deeply that the push rod ends are damaged.

The valves must then be readjusted continuously; the valve adjustment screws will soon be too short and because of the wrong rest angle the valve and the valve guides are worn more and more.

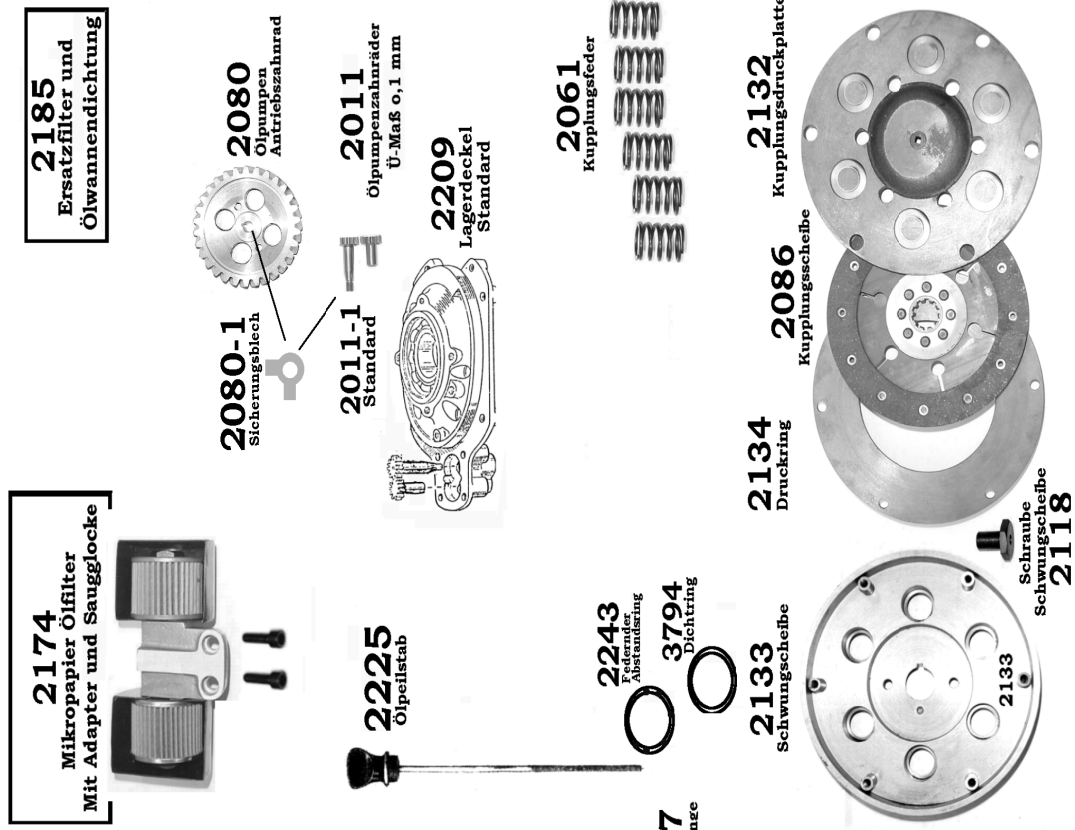
The depth of the ball pan is only 3 mm with a new rocker arm.

The surface hardness is approximately 2/10 mm. There is already no more hardness at 3.3 mm depth. As the only solution is to replace the rocker arm.

TAFEL 05, Ventilsteuerung



TAFEL 06, Kupplung, Ölfilter





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 7-8

2010 Luftfilter

Der erste serienmäßig verbaute Luftfilter war der **Nassluftfilter 2010**. Er war bei jedem Tanken zu reinigen, was bedeutete, dass er in Waschbenzin ausgewaschen und dann ausgeschwenkt werden musste, bis er trocken war. Ein aufwendiges Verfahren. Auch wegen seiner schlechten Filterwirkung wurde er alsbald durch den Tankluftfilter mit einem **Filzluftfilter 2030** ersetzt.

2007 Vergaserbleche

Das Wärmeschutzblech, oder kurz **Vergaserblech 2007** genannt, gibt es in zwei Ausführungen. Es hat die Aufgabe, das übermäßige Erhitzen des Vergasers zu vermeiden. Es ist zwischen dem **Vergaser 2090** und dem Zylinderkopf eingesetzt. Wichtig ist, dass zwischen Zylinderkopf und Vergaserblech sowie auch zwischen Vergaserblech und Vergaser jeweils eine **Isolierdichtung 2041** gesetzt werden muss, die den direkten Übergang der Wärme zum Vergaser verhindert.

2236 Graetzin Deckel

Der **Deckel 2236** mit Graetzin Aufschrift wie original passt zu unseren **Nachbauvergäsern 2090**.

2090 Vergaser Satz

Mit der passenden Düsenbestückung für die BMW R75.

2090-2 Schwimmer Messing

Die Kunststoffschwimmer sind nicht für E10 zu benutzen. Wer das Benzin E10 tankt, der sollte einen Messingschwimmer einsetzen.

2121 und 2218 Dichtring Kardanausgang

Hier hatte bereits BMW ein Problem bei der Abdichtung. Der **Simmering 2121** hat zudem auch kein Standardmaß.

Der **Filzring mit Halter 2218** wurde noch zusätzlich vorgesehen einmal um Schmutz von außen fern zu halten und andererseits Öl vom Getriebe aufzufangen. Die Undichtigkeit kann etwas verhindert werden indem das Getriebeöl nur bis zu dem unteren Gewindegang der Einfüllschraube eingefüllt wird.

Tafel 7-8

2010 Air cleaner

The first serial production air filter was an **oil-bath air cleaner 2010**. It had to be cleaned at every refuelling which meant that it was washed in petrol or ether and then cleaned out until it was dry, a time consuming procedure. Also because of its poor filtering effect, it was shortly replaced by an air cleaner on the tank with a **felt filter 2030** element.

2007 Protection shield

There are two versions of the heat **protection shield 2007**. It is designed to avoid excessive heating of the carburettor. It is situated between the **carburettor 2090** and the cylinder head. It is important to put an **insulation gasket 2041** between the cylinder head and the heat shield as well as between the heat shield and carburettor. They will reduce the direct transfer of heat to the carburettor.

2236 Graetzin cover

The **cover 2236** with Graetzin inscription as original fits our replica **carburettors 2090**.

2090 carburettor kit

With the right jets equipment for BMW R75.

2090-2 floater brass

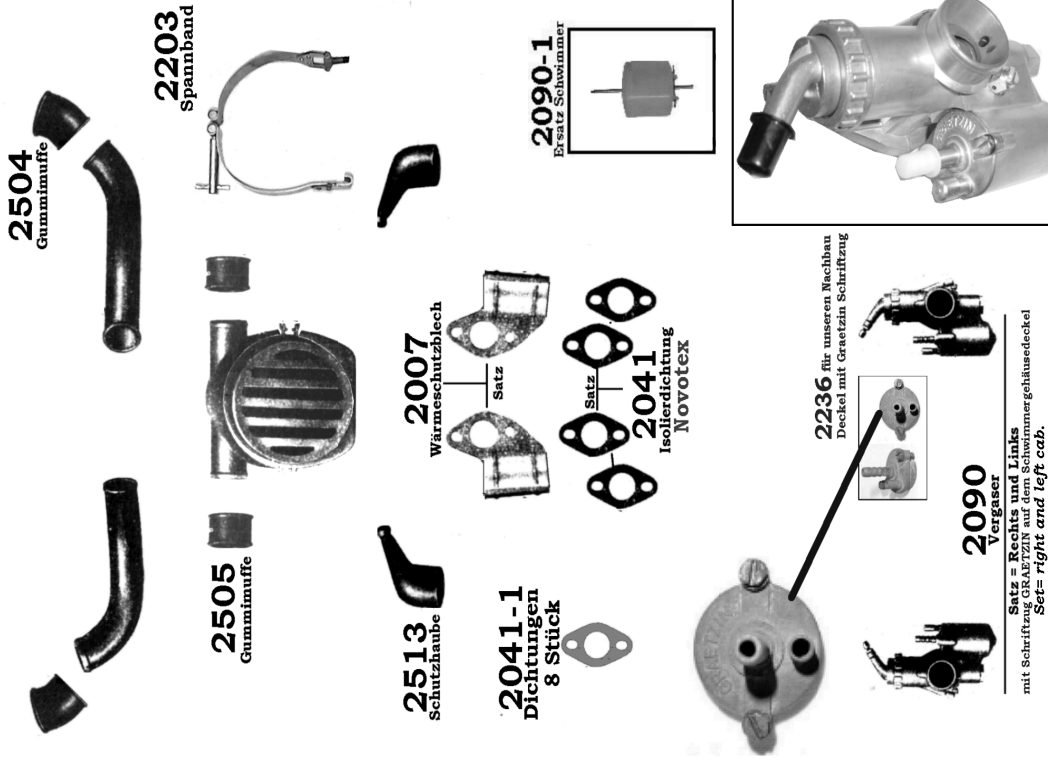
The plastic floaters cannot be used for E10. Who is fuelling the fuel E10 should use a brass floater.

2121 and 2218 seal cardan

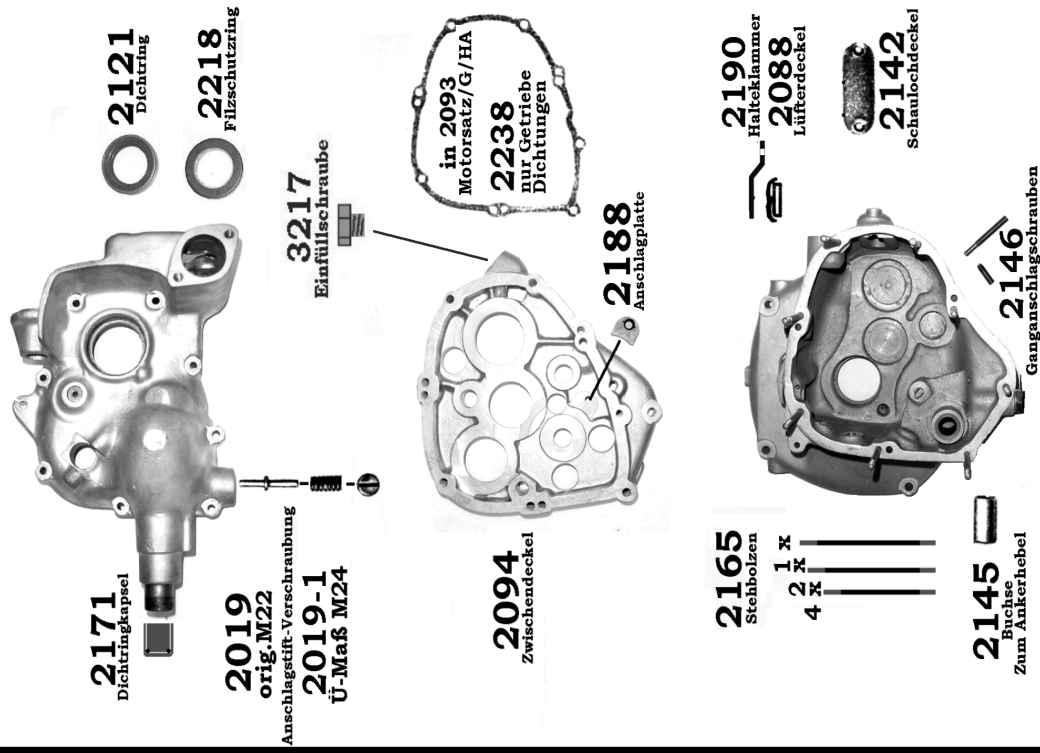
Already BMW had a problem with the sealing. The **lock ring 2121** has furthermore no standard measure.

The **felt ring holder with 2218** was additionally forward-spaced once to keep dirt away from the outside and on the other hand to absorb oil from the transmission. The leak can be prevented a by bit filling in the transmission oil only up to the lower thread of the fill screw.

TAFEL 07, Vergaser



TAFEL 08, Getriebegehäuse



ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummen
Tiefenstraße 10

www.Wehrmachtgespann.de

Hans-Peter HOMMES

GmbH
hphommes@aol.com

Tel. (49) 02162 8100933



BMW R 75 - Einstellung der Vergaser

Um einen ruhigen Motorlauf zu erhalten, ist es bei der Zweivergaseranlage notwendig, die beiden Vergaser zu synchronisieren. Die Vergaser müssen in einem guten mechanischen Zustand sein. Folgende Punkte sind zu prüfen:

- Spiel des Gasschiebers im Gehäuse liegt bei 0,02 – 0,06 mm.
- Schwimmer und Gasschiebernadel sind unbeschädigt. Nadel in mittlerer Position.
- Alle Düsenkanäle sind sauber und maßhaltig.
- Düsenbestückung mit den vorgegebenen Größen: Hauptdüse D = 1,00-1,05mm.
- Es sind keine Risse oder Beschädigungen am Gehäuse und der Schwimmer ist dicht.
- Der Anschlussflansch am Vergaser zum Motor hin ist plan.

Die Grundeinstellung des Leerlaufs wird bei stehendem Motor vorgenommen.

1. Stellschrauben der Gaszüge an den Vergasertdeckeln ganz hineindrehen.
2. Luftregulierschraube bis zum Anschlag eindrehen und dann wieder 1,5 Umdrehungen herausdrehen
3. Gasschieberanschlagschrauben herausdrehen, bis die Schieber vollständig geschlossen sind. Schraube wieder soweit hineindrehen, bis sie den Schieber berühren und dann noch eine Umdrehung weiter.
4. Motor anwerfen und warm laufen lassen.
5. Einen Kerzenstecker abziehen. Soviel Gas geben, dass der Motor gerade noch läuft. Die Luftregulierschraube nun versuchsweise ein- oder ausdrehen, bis der arbeitende Zylinder gut rund läuft und gerade beginnt, schneller zu laufen.
6. Einstellungsarbeit mit dem anderen Zylinder wiederholen.
7. Beide Kerzenstecker aufstecken

Die Synchronisation der beiden Vergaser wird mit den Gasschieberanschlagschrauben vorgenommen. Durch Herein- oder Herausdrehen derselben werden beide Vergaser in Gleichlauf gebracht und die richtige Leerlaufdrehzahl eingestellt.

Achtung: Nicht das Kontern der Einstellschrauben vergessen.

Das Spiel der Gasseilzüge wird mit den Einstellschrauben in den Vergasertdeckeln auf ungefähr 0,5 mm eingestellt.

BMW R 75 - setting the carburetors

For a smoothly running engine it is necessary for the two carburetor system to synchronize the two carburetors. The carburetors must be in good mechanical condition. The following points need to be checked:

- The play of the piston in the housing is 0.02 - 0.06 mm.
- Floater and piston needle are undamaged. Needle in the middle position.
- All jet nozzle channels are clean and have the exact size.
- Nozzle equipment with the given diameters: main jet nozzle D = 1,00-1,05mm.
- There are no cracks or damage at the casing and the floater is tight.
- The connecting flange on the carburetor towards the engine is even.

The basic setting of the idling is made with the engine stopped.

1. Turn in completely the adjusting screws of the throttle cables at the carburetor covers.
2. Turn in the idle air screw as far as it will go and then unscrew it 1.5 turns.
3. Unscrew the piston stop screw until the slides are fully closed. Turn in the screw again so far until it touches the piston and then one full turn more.
4. Start the engine and allow it to warm up.
5. Pull off a spark plug. Accelerate so that the engine is just running. Now turn in and out the idle air screw by way of trial until the working cylinder is well running and just begins to run faster.
6. Repeat the adjustments with the other cylinders.
7. Put on the two spark plugs.

The synchronization of the two carburetors is performed with the throttle slide stop screws. By turning them in or out both carburetors are brought into synchronization and the correct idle speed is adjusted.

Warning: Do not forget to tighten the adjusting screws.

The play of the throttle cables is adjusted with adjusting screws of the carburetor covers to approximately 0.5 mm.

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

www.Wehrmachtsgespann.de

Hans-Peter HOMMES

GmbH
hphommes@aol.com

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 7

Vergaser R+L

Satz Vergaser 2090 mit der richtigen Düsenbestückung für die BMW R75.

Die original Graetzin Vergaser sind nicht mehr instand zu setzen, da zumeist der Gasschieber total ausgeschliffen ist.

Reparatursatz Vergaser

Der **Reparatur Satz 2090-5** beinhaltet die wichtigsten Teile des Vergasers, die oft verschlissen oder auch gerne verloren gehen.

Schwimmer

Der **Schwimmer 2090-2** ist aus Messing.

Der in den letzten Jahrzehnten oft eingebaute Schwimmer aus Kunststoff ist für den heutigen E10 Kraftstoff nicht geeignet und verformt sich.

Carburetor L + R

Carburetor set 2090 with the correct nozzle assembly for BMW R75.

The original Graetzin carburetors can no longer be repaired, since in most cases the piston is completely ground.

Repair Kit carburetor

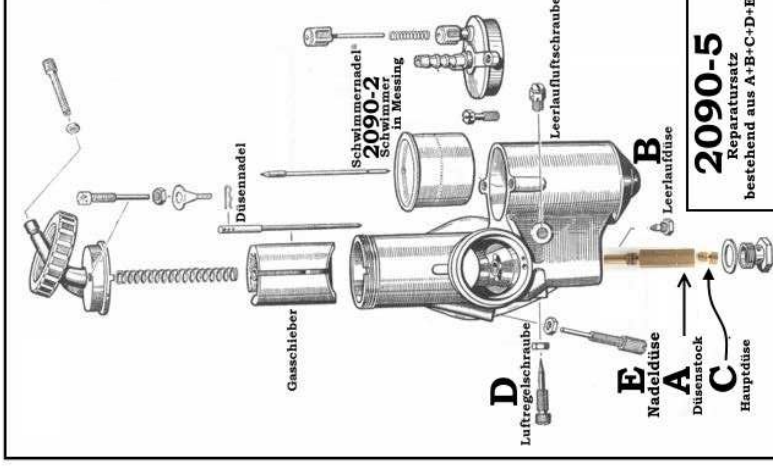
The repair kit 2090-5 contains the most important parts of the carburetor, which are often worn or like to get lost.

Floater lever

The floater lever 2090-2 is made of brass.

The often mounted plastic floater lever which was used in recent decades is not suitable for the current E10 fuel and deforms.

Hauptdüse	100 (ab 1941 105)
Nadeldüse	42
Nadelstellung	1
Luftdurchlass	24
Luftregelschraube	1 ½ heraus
Gasschieberspiel	0,02 – 0,06 mm

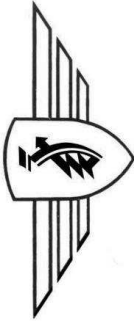


2090 Vergaser Rechts und Links, ohne Graetzin Beschriftung auf Deckel

2236 Deckel mit Aufschrift Graetzin.

2090-2 Schwimmer in Messing mit Nadel.

2090-5 Reparatursatz mit A+B+C+D+E



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 11

„Mein Freund hilft mir.
Er hat Ahnung, er hat sein Getriebe bereits zwölf Mal zerlegt!“
Ich denke, er ist der falsche Mann, wenn er bereits so oft sein Getriebe zerlegt hat.
Das Getriebe ist für einen Unerfahrenen nicht leicht zusammen zu bauen.
Zu beachten ist auch, die Norm zur Zahnradfräsung wurde nach dem Krieg geändert.
Für uns bedeutet dies, dass alte und neue Zahnräder unterschiedliche Zahnprofile haben und wir somit nicht alt und neu zusammen laufen lassen können.

2045 Zwischenstück

Das Zwischenstück ist die Verbindung zwischen der Handschaltung und der Gabel.
Achtung: Nicht die Schraube des Zwischenstücks herausdrehen.
Das Zwischenstück fällt herunter und lässt sich nur bei zerlegtem Getriebe einsetzen.

2065 Hauptwelle mit 4 Zahnradern, 2 Schaltklauen, Stirnrad für Rückwärtsgang und mit allen Ausgleichsscheiben einbaufertig montiert.
Beim Einsetzen der Welle nicht das Ölleitblech **2085** vergessen, da sonst keine ausreichende Schmierung der Lagerung erfolgt.

2066 Antriebswelle Straßen- oder Geländegang werden mit der Schaltklaue, die an ihren Schaltnocken hinter schliffen ist, eingelegt.
Beim Herausbringen eines Ganges liegt die Ursache oft an abgenutzten Nocken der Schaltklauen oder ausgeschlagenen Nockenaufnahmen in den Zahnradern.

2068 Schaltgabeln für den 1.-2. und 3.-4. Gang. Unsere Schaltgabeln sind exakt nach Originalzeichnung gefertigt. Die Gabelspitzen sind gehärtet und geschliffen.

2071 Schaltwalze Die Schaltwalze ist eins der wichtigsten Teile des Getriebes. Hierauf müssen die Schaltgabeln sauber geführt sein, um die Gänge einzuschalten.

2147 Lauftring Auf der Getriebeantriebswelle war zum Motor hin werkseitig ein Filzring mit Lauftring, der eine Rücklaufschnecke eingestochen hatte, eingebaut. Diese wird jedoch oft undicht.

An gleicher Stelle wird der neue und geschliffene **Lauftring 2147** aufgesetzt. Nun können wir in das Gehäuse den normalen **Dichtring 3759** einsetzen.

Tafel 11

"My friend helps me.
He has got a clue; he has disassembled his transmission twelve times! "
I think he is the wrong man when he has disassembled his transmission so often.
The transmission is not easy to assemble for an inexperienced person.
Note also that the norm had changed after the war. For us this means that old and new gears have different tooth profiles, and thus we cannot use them together.

2045 spacer

The spacer is the connection between the hand control and the fork.
Caution: Do not unscrew the screw of the spacer. The spacer falls down and can only be inserted again when the transmission is disassembled.

2065 main shaft with 4 gears, 2 shifting claws, spur gear for reverse gear and ready for installation with all shims.

When inserting the shaft, do not forget the **oil baffles 2085** because otherwise there is no sufficient lubrication of the bearing.

2066 drive shaft: Road or off-road gears are inserted the shift claw which is relieved at their switching cams.

When a gear is jumping out the cause is often a poor, worn out cam of the shift claw or their elements.

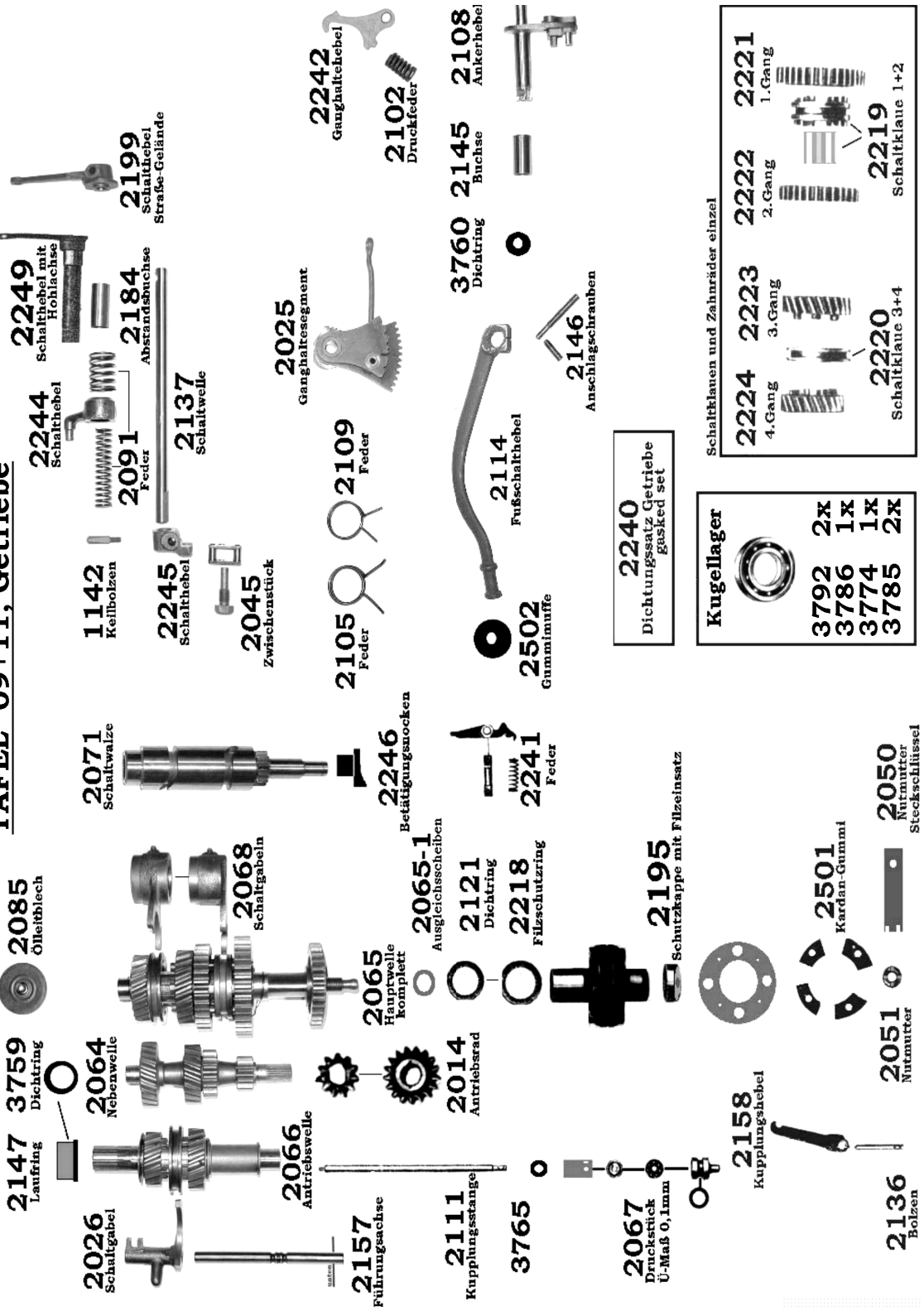
2068 shift forks for 1st – 2nd and 3rd – 4th gear. Our shift forks are produced exactly according to the original drawing. The fork tips are hardened and ground.

2071 shifting rol is one of the most important parts of the transmission. The shift forks must work precisely on the shifting roll to shift gears.

2147 hardened bushing factory-provided there was a felt ring inserted on the transmission input shaft towards the engine. This was often leaking.

Today we put a **hardened bushing 2147** at the same place. Now we can insert the normal **sealing ring 3759** into the housing.

TAFEL 09+11, Getriebe

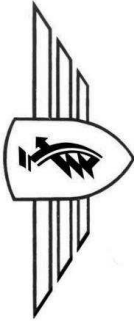


2147 Lauring
2026 Schaltgabel
3759 Dichtung
2064 Nebenwelle
2066 Antriebswelle
2157 Führungssache
2085 Ölblech
2068 Schaltgabeln
2065 Hauptwelle Komplet
2014 Antriebsrad
2067 Druckstück U-Mab O, Inn
2051 Nutmutter
2136 Bolzen
2158 Kupplungshebel
2050 Nutmutter Steckschlüssel
2195 Schutzkappe mit Filzeinsatz
2501 Kardan-Gummi
2050 Nutmutter Steckschlüssel

1142 Keilbolzen
2245 Schalthebel
2045 Zwischenstück
2091 Feder
2137 Schaltwelle
2244 Schalthebel
2184 Abstandsbuchse
2199 Schalthebel Strafe-Gelände
2249 Schalthebel mit Hohlachse
2105 Feder
2109 Feder
2114 Fußschalthebel
2502 Gummimuffe
2146 Anschlagsschrauben
2102 Druchfeder
2242 Ganghaltehebel
2108 Ankerhebel
3760 Dichtung
2145 Buchse
2025 Ganghaltesegment
2114 Fußschalthebel
2146 Anschlagsschrauben
2240 Dichtungssatz Getriebe gasked set
2224 4.Gang
2223 3.Gang
2222 2.Gang
2221 1.Gang
2220 Schaltklau 3+4
2219 Schaltklau 1+2

Kugellager
3792 2x
3786 1x
3774 1x
3785 2x

Schaltklauen und Zahnräder einzel
2224 4.Gang
2223 3.Gang
2222 2.Gang
2221 1.Gang
2220 Schaltklau 3+4
2219 Schaltklau 1+2



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 12-13

2034 Kegelradsatz Diese Kegelräder sind sehr oft stark beschädigt. Besonders der Anschlag am Kegelrad des Starterhebels ist häufig total weggebrochen. Hier kann nur ausgetauscht werden.

2069 Zwischenrad mit Starterratsche Wenn die innere Verzahnung für die Starterratsche abgenutzt ist, wird der Anwerferhebel beim Starten durchrutschen. Um diesen Fehler zu beseitigen, hat man nur die Möglichkeit, das Zwischenrad und die Ratsche gemeinsam auszutauschen. Nur den beschädigten Hammer der Ratsche auszutauschen ist sinnlos, da dieser präzise in die innere Verzahnung eingreifen muss, um die starken Kräfte aufnehmen zu können.

2097 Kegelradwelle. Auf dieser sitzen die Ratsche des **Zwischenrades 2069** und das **Kegelrad 2034**. Auch hier sind zumeist die Feilverzahnungen ausgebrochen oder bereits gänzlich ab geschert. Es ist darauf zu achten, dass die Buchse im Gehäuse nur das zulässige Spiel hat, da zu großes Spiel zum Verkanten und schnellem Verschleiß der Welle führt.

2098 Achse zum Starterhebel Die Mängel an dieser Achse sind zumeist an der Feilverzahnung zu finden. Auch ist die Lagerung der Achse im Gehäuse ausgeschlagen. Aus diesem Grunde fertigen wir die Achse mit einem äußeren Übermaß von 0,5 mm an. Wir brauchen nun nur das Gehäuse entsprechend aufzureiben, um wieder einen sauber geführten Starterhebel zu erhalten.

2175 Handschalthebel mit Sperrklinke. Der Handschalthebel dient bei BMW gleichzeitig als Ganganzeige. Die Sperrklinke verhindert das unbeabsichtigte Einschalten des Rückwärtsgangs.

Achtung: Es kommt oft vor, dass die Handschaltung falsch montiert wird, die Schrauben der Schaltstangen drücken gegeneinander oder alles ist so montiert, dass es recht schwergängig wird. Dies bewirkt dann beim Schalten mit der Fußschaltung, dass es nicht zum vollständigen Eingriff der Gänge oder zum selbstständigen Herauspringen dieser kommt.

Der Fehler warum ein Gang herauspringt wird oft nur beim Getriebe gesucht, er ist aber häufig an der Hand- Fußschaltung zu finden.

Tafel 12-13

2034 bevel gear set. These bevel gears are often severely damaged. Especially the stop on the bevel gear of the starter lever is often totally broken off. It can only be replaced.

2069 intermediate gear with starter ratch. If the inner tooth work for the starter ratch is worn, the kick starter lever will slip when starting. To eliminate this fault you have only the option to replace the intermediate gear and the ratch together. To replace only the damaged hammer of the ratchet is pointless because it must accurately engage in the inner tooth work to be able to accommodate the strong forces.

2097 bevel gear shaft. On this one are placed the ratch of the **intermediate gear 2069** and the **bevel gear 2034**. Here again, the fine tooth work is mostly broken or already sheared off entirely. It is important to ensure that the bushing in the housing has the only tolerable play because too much play leads to tilting and rapid wear of the shaft.

2098 axle to starter lever The defects of this axle are usually found on the fine tooth work. Also the bearing of the axle is often worn in the housing. For this reason, we manufacture the axle with an outer oversize diameter of 0.5 mm. We now just need to adjust the housing accordingly and get a well operating start lever again.

2175 Hand lever with ratchet. The hand lever is simultaneously used as a gear display for BMW. The ratchet prevents unintentional shifting of the reverse gear.

Caution: It often happens that the manual shift is mounted incorrectly. The screws of the shift rods press against each other or everything is mounted in such a way that it is rough-running. When shifting with the foot control this causes, that the gears are not fully engaged or do not jump out independently.

The fault why a gear jumps out is often only sought after on the transmission, but often it can be found on the hand-foot-control.

TAFEL 12, Handschaltung



2159
Schaltkugel



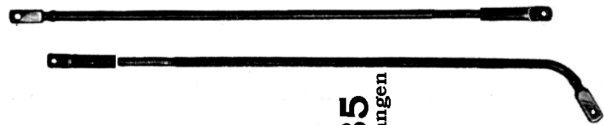
2175
Hand Schalthebel
mit Sperrklinke



2176
Hand Schalthebel
Geländegang



2143
Keilschraube



2235
Schaltstangen



2053
Sperrehebel

2226
Schaltstange Sperre

TAFEL 13, Anwerfer, Starter

2120
Buchse



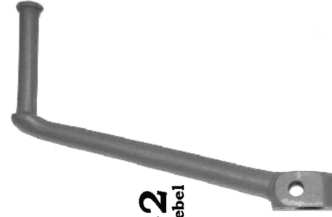
2069
Zwischenrad



2097
Kegelschraube



2034
Kegelschraube



2122
Starterhebel

2143
Keilschraube



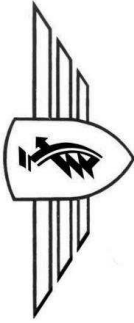
2098
Achse mit Übermaß 0,5mm



2171
Dichtungskapsel

2016
Feder





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 14-15

Der Rahmen

Für die Schwere des Seitenwagens ist der Rahmen etwas unterdimensioniert. Bevor du dein Gespann restaurierst, ist es deshalb sinnvoll zuerst zu prüfen, ob der Rahmen nicht verzogen ist. Wenn alles lackiert ist und beim Zusammenbau stellst du dann fest, dass irgendwas nicht passt weil der Rahmen verzogen ist, dann ist der Aufwand den Rahmen zu richten wesentlich teurer.

Die zwei häufigsten Probleme beim Rahmen:

Das Hauptrahmenrohr hat sich verdreht durch den schweren Seitenwagen.

Das Rahmen-Untergestell wurde durch das Nicht-Einsetzen von Abstandsröhren zusammengezogen.

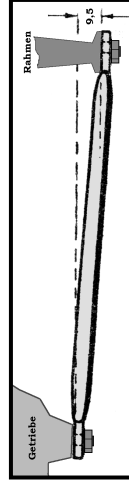
Die **Lenkkopflager 3158** sind keine handelsüblichen Drucklager und haben keine DIN.

Es wurden aber die gleichen Lenkkopflager wie für die Zündapp dort verbaut.

2182 hintere Motorbolzen und die leider oft fehlenden Abstandsröhre.

2096 Abstützungsröhre für die Aufhängung des Getriebes.

Beachte:



Diese sind an ihren Enden abgewinkelt. Also nicht geradlinig und können auch nicht rechts und links wahlweise eingebaut werden, da das Getriebe nicht in der Mitte des Rahmens sonder versetzt in ihm sitzt.

2119 Sattellagerung im Rahmen ist nachstellbar. Wenn die Buchsen allerdings ausgeschlagen oder durch die Alterung zerrieben sind, dann können sie nur noch ersetzt werden.

3507-3 Sattelbefestigung für die **Satteldecke 3507-2**. Die Satteldecke ist vorn nicht fest verschraubt sondern beweglich gelagert.

Tafel 14-15

The frame

For the weight of the sidecar the frame is slightly undersized. Before you restore your bike it makes sense to check first if the frame is not distorted. When everything is painted and you only realize at the assembly that something does not fit because the frame is distorted, then the effort to adjust the frame is far more expensive.

The two most common problems with the frame:

The main frame tube is distorted through the heavy sidecar.

The frame-base was tightened because the spacer tubes were not mounted.

The **steering head bearings 3158** are no commercial compression bearings and have no DIN.

However, the same steering head bearings were installed as for the Zündapp.

2182 rear engine bolts and the unfortunately often missing spacer tubes.

2096 support pipes for the suspension of the transmission.

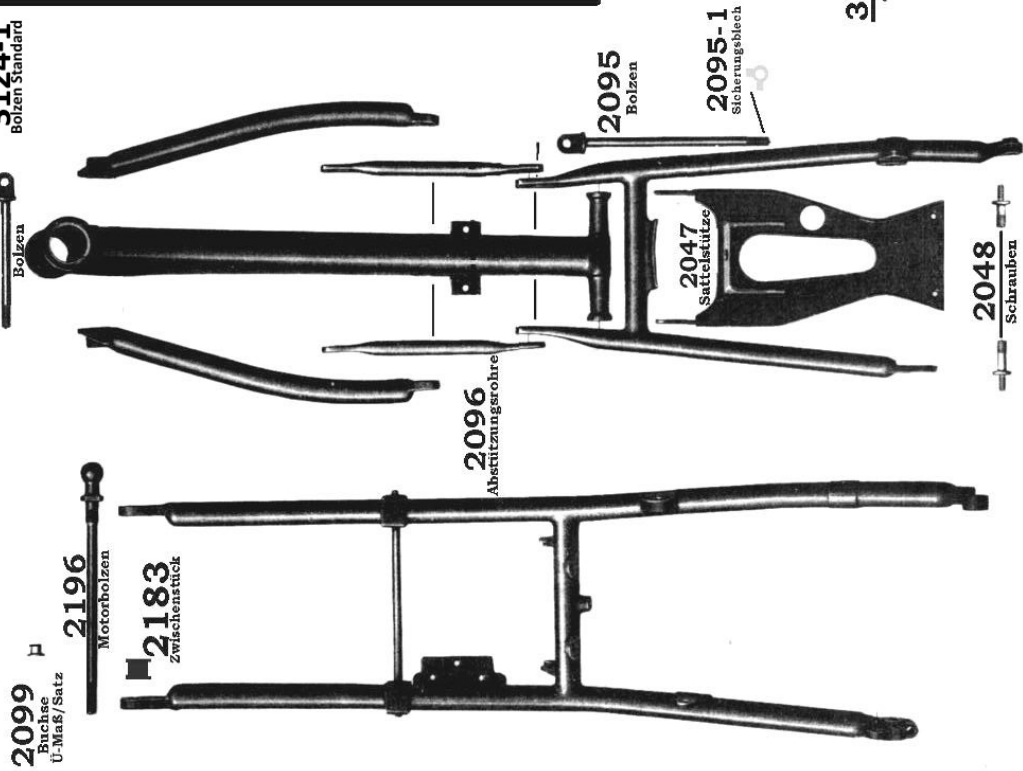
Note:

These are angled at their ends. So they are not straight line and cannot be installed on the right and left alternatively, since the transmission is not placed in the center of the frame but displaced in it.

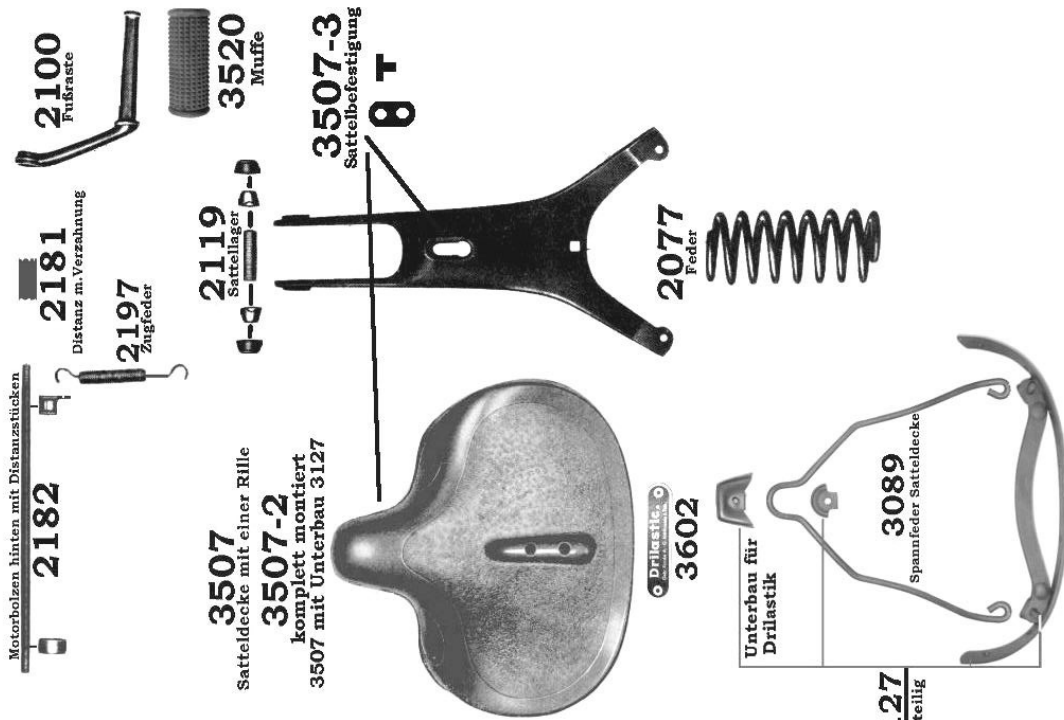
2119 saddle or rubber seat bearing in the frame is re-adjustable. However when the bushings are worn or crushed by aging, then they can only be replaced.

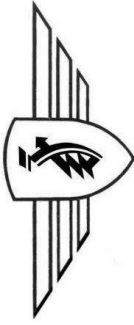
3507-3 attachment for the **rubber seat 3507-2** is not bolted to the front but movable.

Tafel 14 : Rahmen



Tafel 15 : Sattel-, Motor- und Fußrastenbefestigung





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 16-17

Zylinderschutzbügel 2002 ist erst ab Auslieferung 756 001, also die ersten Gespanne die in Eisenach gefertigt wurden angebaut. Es ist eine recht sinnvolle Schutzvorrichtung für die Zylinder und Zylinderköpfe.

Auch heute zeigt sich, dass die linken Zylinder wesentlich schwieriger zu kaufen sind als die rechten. Bei Unfällen wurden die rechten Zylinderköpfe fast nie beschädigt, die linken jedoch bei kleineren Unfällen oft bereits total zerstört.

Auf dem abgeflachten Teil der Stütze war keine Verzahnung für die Fußraste angebracht. Hier waren nur Kerbungen in das Material eingeschlagen, um ein Verdrehen der Fußraste zu erschweren. Gleichzeitig wurden auch die beiden zur Befestigung benutzten Motorbolzen entsprechend verlängert.

Hebebügel 2031 ist nicht symmetrisch gefertigt.

Er ist zur linken Seite um 12 mm aus seiner oberen Mitte verschoben. Hierdurch ergibt sich mehr Platz bei der Demontage des Rades. Das Schutzblech sitzt mittig zwischen den Gabelholmen. Dies bedingt, dass die Befestigung nicht mittig am Hebebügel erfolgen kann. Deshalb entsteht die asymmetrische Befestigung des Schutzbleches am Hebebügel.

Der Hebebügel 2032 hat zwei Aufgaben.

Er hält das Hinterteil des Schutzblechs in Position und dient gleichzeitig beim Zurückziehen oder Anheben des Krades als Hebebügel.

Die Befestigung erfolgt an **Bundbolzen 2048** mit Ansatz.

Hierdurch wird eine zugfeste Verbindung und nicht nur eine Klemmverbindung hergestellt.

Zum schnelleren Lösen ist der Hebebügel mit zwei Flügelschrauben montiert.

Der Hebebügel hat in der Höhe zwei unterschiedliche Anschlusspunkte am Krad. Die Seite zum Hinterradantrieb ist deshalb kürzer und die in Fahrtrichtung links länger.

Um den Hebebügel hinten waagrecht anbauen zu können, ist der linke und der rechte Teil des Hebebügels gegeneinander versetzt, sowie die Befestigung am Schutzblech in verschiedenen Höhen angebracht.

Tafel 16-17

Safety bar 2002. After the production of the BMW R75 had been transferred from Munich to Eisenach, the first few bikes (from bike 756 001) coming off the production line had a two-piece safety bar in front of the left cylinder.

On the flattened part of the support there were no gear teeth. There were only notches hammered into the material to make the twisting of the foot rest more difficult.

The **bracket 2031** was not symmetrically manufactured. On the left hand side it is 12 mm out of its centre position. This gives more space to remove the wheel. The fender is situated centred between the fork tubes. This implies that the fender cannot be attached while centred on the brackets.

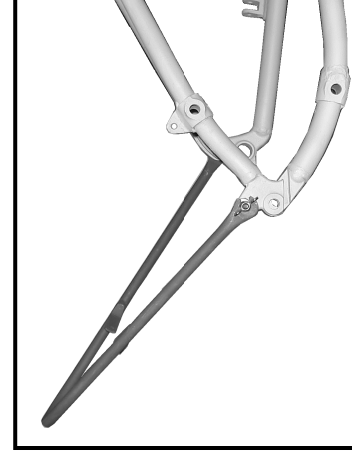
This leads to the asymmetrical attachment of the fender on the brackets.

The wheel is 6 mm displaced from the middle of the vehicle to the right. This is necessary to have enough space to initially lift the wheel out of the brake system and then out of the frame.

Rear Bracket 2032 The bracket has two functions. It holds the tail end of the rear fender in position and at the same time it serves as bracket when pulling back or lifting the bike.

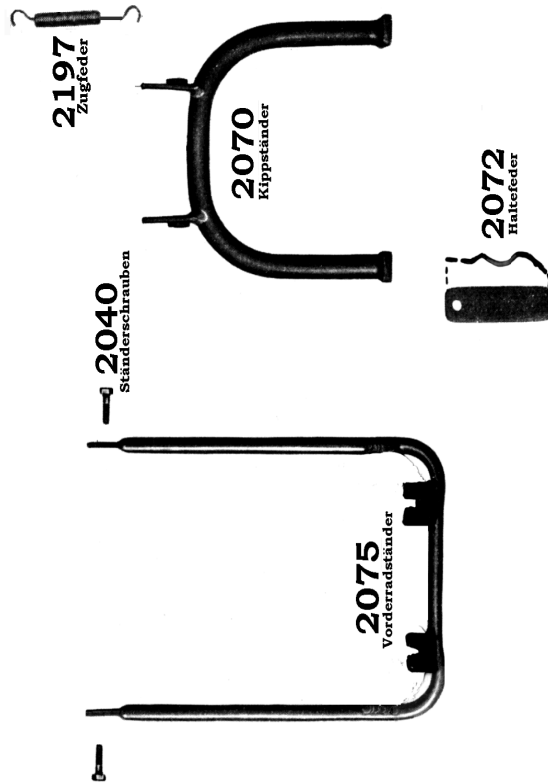
It is attached to the frame with especially **formed bolts 2048**. These bolts make a highly tensile connection and not only a clamp-connection.

For easier dismantling the bracket is fastened with two wing nuts.

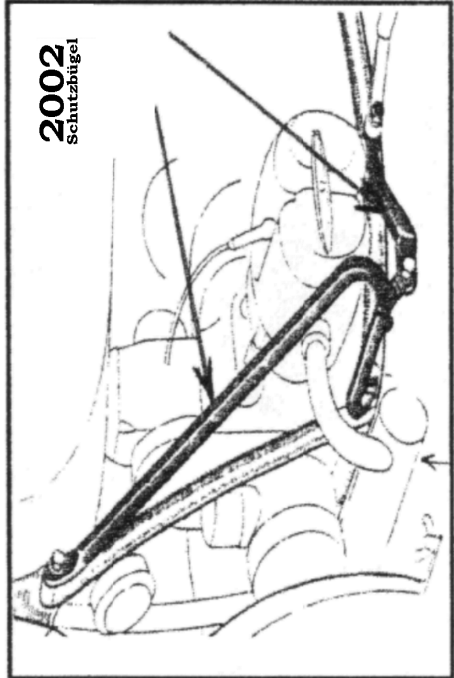
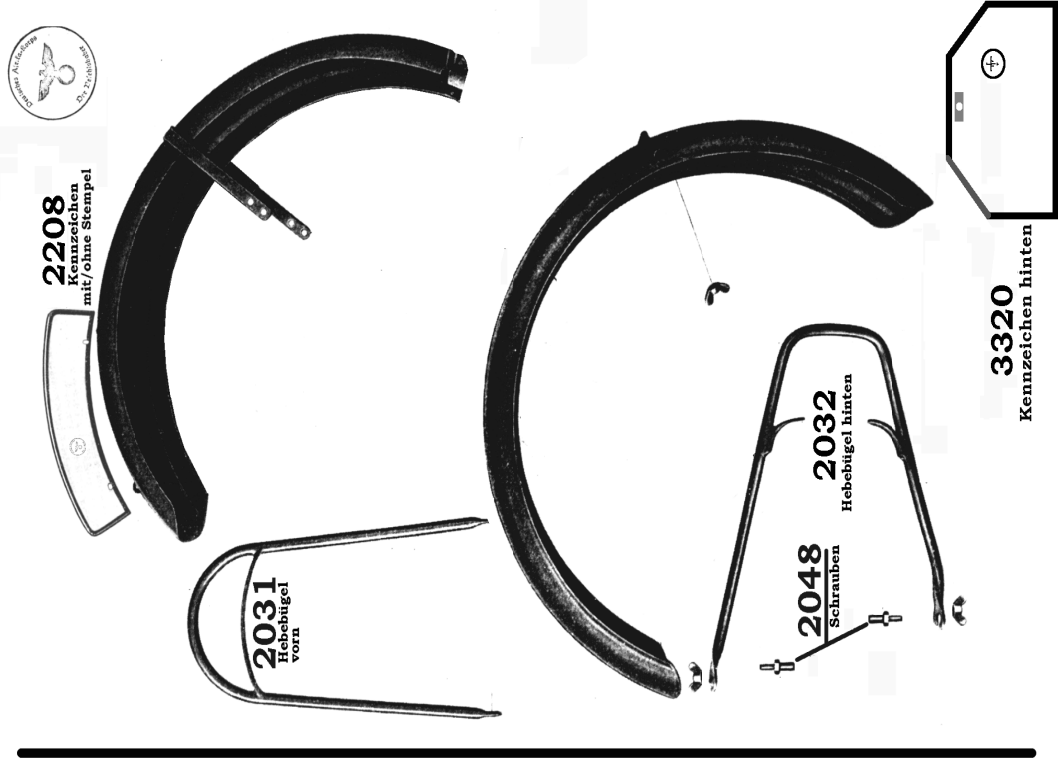


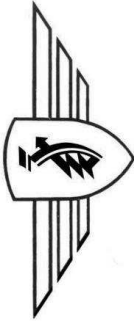
The bracket has two different connection points on the bike frame in the higher position. The rear wheel drive side is therefore shorter and the one in the left driving direction is longer. To be able to connect the bracket at the rear horizontally, the left and the right part of the bracket are displaced against each other, as the attachment to the fender is mounted in different heights.

TAFEL 16, Ständer



TAFEL 17, Hehebügel





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 18-19

2056 Schmierplan

Der Schmierplan war innen im Tankfach ein genietet.
Als dann der Luftfilter auf den Tank verlegt wird, fiel der Schmierplan weg.
Lediglich auf dem Knieschutzschild wurde ein Stempel mit den Einstelldaten für den Vergaser aufgebracht.

2009 Knieschutzgummi

Bis zur 5. Ausführung des Tanks waren **Knieschutzgummis 2009** am Tank rechts und links angebracht. Es gab insgesamt 10. verschiedene Tankausführungen.

2058 Auspuffsammler

Er ist dreiteilig. Die beiden Krümmer werden nur passgenau in den Sammler eingeschoben und haben dort keine 100% Abdichtung.

Beachte: Wenn der Krümmer an den Zylinder angeschraubt wird, dann an das Gewinde Kupferpaste auftragen. Dies sichert ein leichtes Lösen und vor allem ein Lösen ohne dass das Gewinde am Zylinderkopf beschädigt wird.

3078-1 Sonderwerkzeug

Dieses Werkzeug ist kein Originalteil. Aber es war sinnvoll dieses zu schaffen für unsere Gespanne. Hiermit lassen sich die große Seitenwagenmutter ebenso leicht lösen wie auch die Schraube vom Auspuff.

2507 Gummilagerung

Vorn war der Tank in einem Bolzen beweglich gelagert und hinten in einer doppelten Gummilagerung.

1136 Gewindeinsatz

Sehr oft sind die Gewinde zur Aufnahme des **Benzinhahns 2101** beschädigt.
Es ist sinnvoll vor der Lackierung des Tanks dieses Gewinde zu prüfen und wenn nötig den hier angebotenen Gewindeinsatz neu in den Tank einzuschweißen.

3519 Tankdichtung

Die meisten bisherigen Tankdichtungen sind nicht geeignet für E10 Benzin
Tankdeckeldichtung 3519-1 ist für E-10 geeignet

Tafel 18-19

2056 Lubrication schedule

The lubrication schedule was riveted inside in the tank compartment.
So when the air filter was installed on the tank, the lubrication schedule was omitted.
Only on the knee protection shield a stamp with the setting data of the carburetor was applied.

2009 Knee protection

Up to the 5th version of the tank knee protective **rubbers 2009** were installed at the tank right and left. There were a total of 10 different types of tanks.

2058 Exhaust collector

It has 3 parts. The two manifolds are only custom-fit slid into the collector and have no 100% sealing.

Note: If the manifold is bolted to the cylinder, then apply copper paste to the thread. This ensures an easy loosening and especially one without damaging the thread on the cylinder head.

3078-1 Special Tool

This tool is not an original spare part. But it made sense to provide this for our bikes.
With this part it is easy to loosen the great sidecar nut as easily as the screw from the exhaust.

2507 Rubber bearing

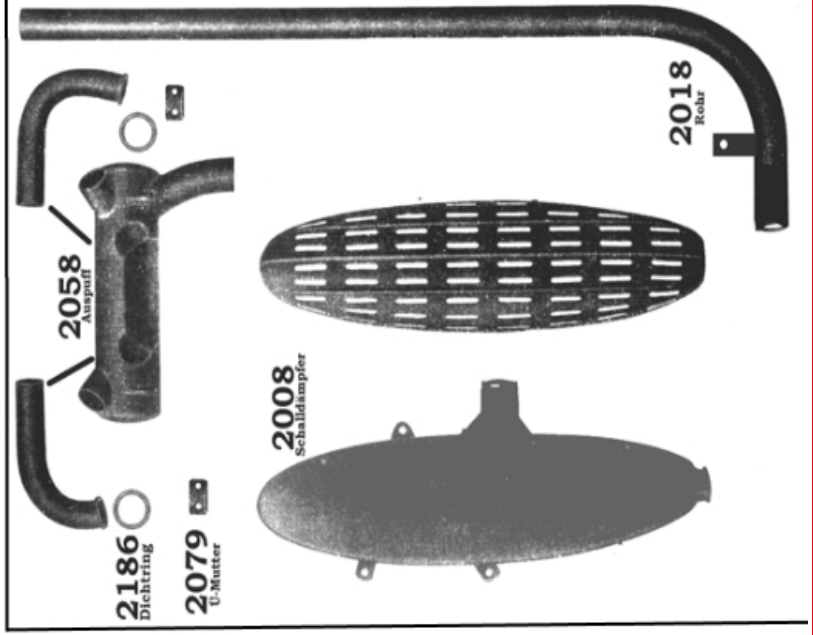
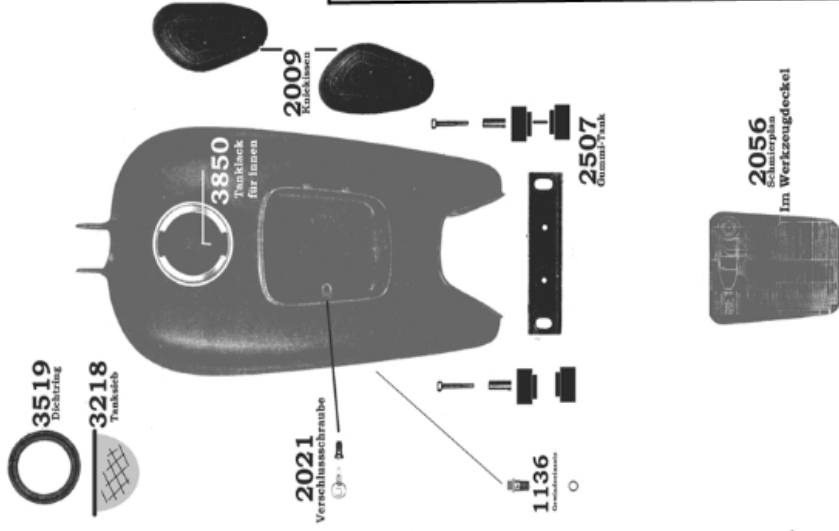
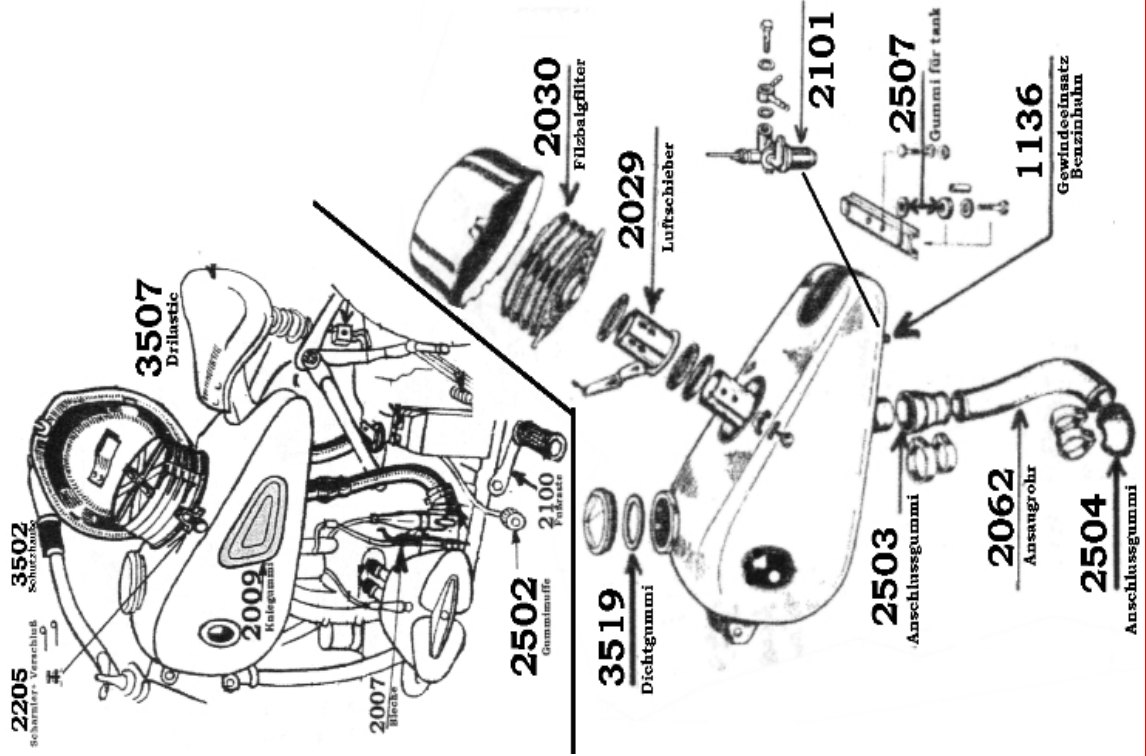
In the front the tank was mounted movable in a bolt and at the back in a double rubber bearing.

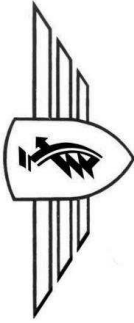
1136 threaded insert

Very often the threads to accommodate the **fuel tap 2101** are damaged.
It is useful to check this thread prior to painting the tank and if necessary to weld the here offered new threaded insert in the tank.

3519 tank seal

Most tank seals are not suitable for E10 gasoline.
Tank cover seal **3519-1** is suitable for E-10.





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 21

Prüfen der Vorgabel

Ob die Lagerung der **Standrohre 2170** in den **Tauchrohren 2152 -2153** nicht zu groß ist, kann recht einfach geprüft werden. Motorrad vorn mit einem Wagenheber anheben. Nun am Hebelbügel die Gabel anheben und dabei prüfen, ob sich ein Spiel zwischen Tauchrohr und Standrohr zeigt. Das Standrohr müsste im Idealfall eine gradlinie Einheit mit dem Tauchrohr bilden.

2170 Standrohr

Das Standrohr ist eine der wichtigsten Teile der Teleskopgabel. Verbogene Rohre können nicht vom Laien gerichtet werden. Die Gabelholme sind auch zumeist an den Lagerstellen eingearbeitet. Hierdurch werden die Dichtungen immer wieder undicht und verlieren Öl.

2153-2152 Tauchrohre

Wenn die Lagerrungen im den Tauchrohre ausgeschlagen ist, dann verkantet sich das Standrohr im Tauchrohre und reibt einseitig an den Innenflächen. Ist diese einmal beschädigt, dann kann man das Tauchrohr nicht mehr benutzen.

2155 Dichtring. Es sitzt hier kein Simmering sondern ein spezieller Hydraulikring. Er wird von dem **Adapter 2191** umfasst. Die Abdichtung kann nur wirklich einen Ölaustritt verhindern, wenn die Lauffläche des Standrohres sauber und unbeschädigt ist.

2115-1 Passblech mit Lederdichtung

Es ist die einzige Lederdichtung, die an der BMW R75 verwendet wurde.

2084 Buchse

Dies ist die untere Führungsbuchse, die spielgenau in dem Tauchrohr gleiten muss, um eine gute Führung der Gabelrohre zu erreichen.

2508 Anschlaggummi

Über dem Anschlaggummi ist noch eine **Federscheibe 2082-2** eingesetzt. Diese verhindert, dass das durchschlagende Standrohr direkt auf das Gummi schlägt und dieses beschädigt.

Tafel 21

Check the front fork

Whether the bearing of the **standpipes 2170** within the **dip tubes 2152 -2153** is not too large can be quite easily tested.

Raise the bike with a jack at the front. Now lift the fork at the front bracket and examine whether there is a play between the dip tube and standpipe. The standpipe should ideally form straight-lined unit with the dip tube.

2170 Standpipe

The standpipe is one of the most important parts of the telescopic fork. Bent pipes cannot be straightened by a layman. The fork girders are usually incorporated at the bearing points. Thereby, the seals are constantly leaking and loose oil.

2153-2152 dip tubes

When the bearings in the dip tubes are worn, then the standpipe is tilted in the dip tube and rubs on one side on the inner surfaces. Is this damaged for a start; you can no longer use the dip tube.

2155 seal. There is no lock ring but a special hydraulic ring. It is surrounded by the **spacer 2191**. The sealing can only really prevent oil leakage when the running surface of the standpipe is clean and undamaged.

2115-1 shim with leather seal

It is the only leather seal that was used at the BMW R75.

2084 bushing

This is the bottom guide bushing which has to slide comfort-fit within the **dip tube 2153** in order to achieve good guidance of the fork girders.

2508 Rubber stop

Above the rubber stop is still a **spring washer 2082-2** inserted. This prevented that the cut-through standpipe hit directly onto the rubber and damaged it.



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



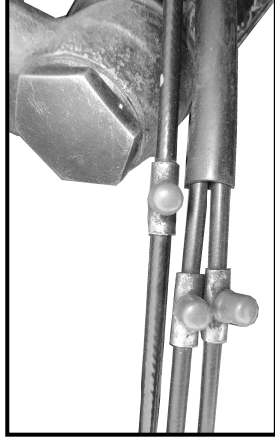
Tafel 32-33

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 2092-5

Der **Schmiernippel** wurde nach Anschneiden der Seilzughülle auf den Seilzug aufgepresst.
Eine rote Gummikappe ist zum verschließen auf den Schmiernippel aufgedrückt.



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 Hohlketten. Für aus Stahlblech die **Nieten 3011-1** und für Leichtmetall die **Nieten 3011**.

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 2103** wird in die **Bundmutter 2052** eingeschraubt. Die Bundmutter wird durch das **Sicherungsblech 2022** gehalten

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 2092-5** was pressed on the cable control after having cut down the outer cover of the steel.
A red rubber cap is pressed on the grease nipple to close it.

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**

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

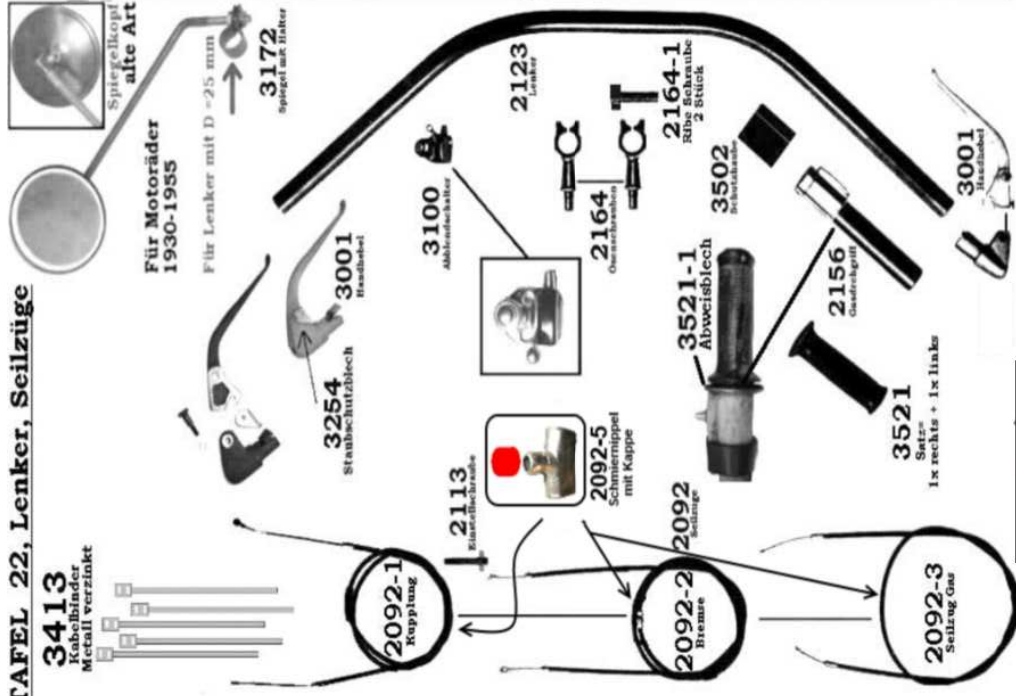
The **front axle 2103** is fixed in the collar nut 2052. The collar nut is held by the locking plate 2022.

Hand lever

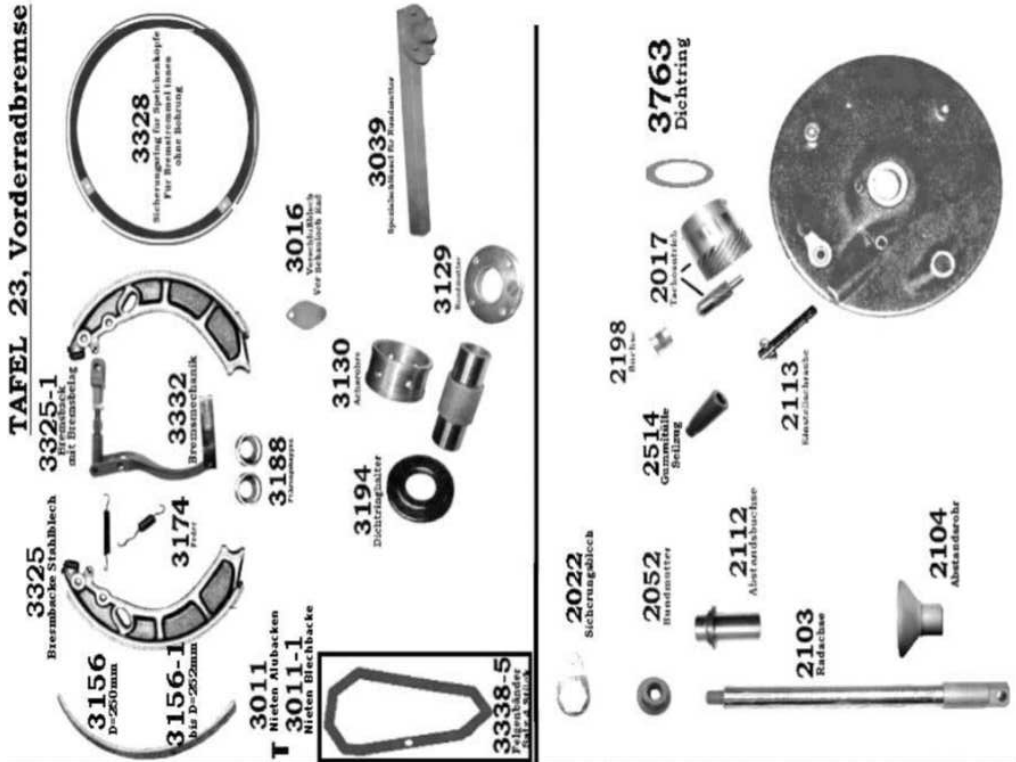
The 2nd version of the **lever 3001** was in steel. The 1st one in light alloy.

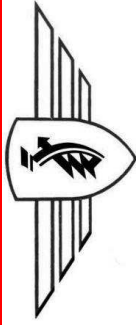


TAFEL 22, Lenker, Seilzüge



TAFEL 23, Vorderradbremse





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

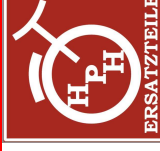
D-41748 Viersen-Ummer

Tiefenstraße 10

hpommies@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**, Schlauchanschlussleife **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 Dichtung.

Der **Radbremszylinder 3133** des Hinterrades (22,2 mm) unterscheidet sich von dem des Seitenwagenantriebs 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**.

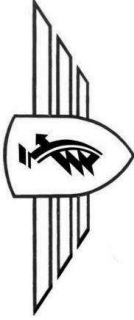
The **master cylinder 3132** housing has an inner diameter of 19,05 mm. At the upper end there are two out-cuts. For the installation of the master cylinder into the housing, it is to be noted that BMW R75 and Zündapp KS 750 have different brake levers to activate the master brake cylinder. By turning 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.



ZÜNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

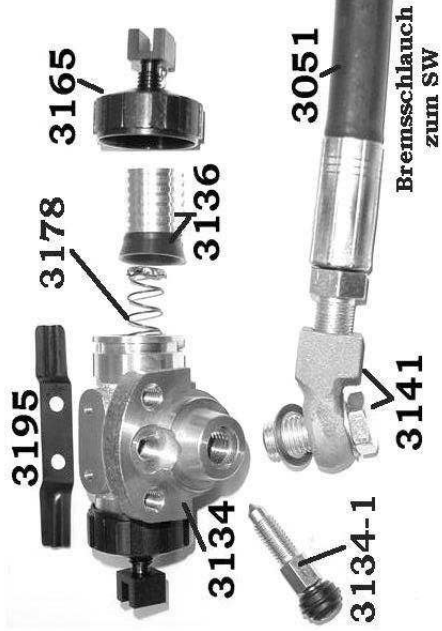
hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



SW-Radbremszylinder 19mm



Krad-Radbremszylinder 22mm

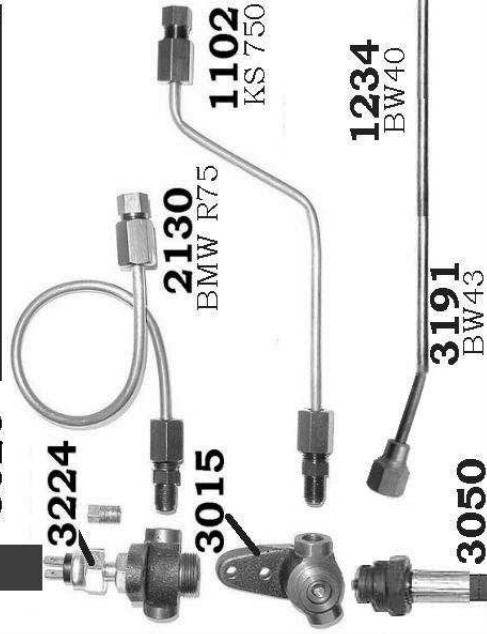


Hauptbremszylinder

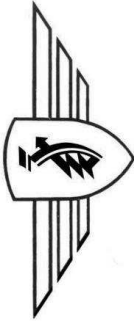
Innen immer 19mm



3526 Verteiler- Bremsleitung



1234
BW40



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel Bremse

Radbremszylinder

Der **Radbremszylinder 3133** hat einen Durchmesser von 22 mm hingegen der **Radbremszylinder 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 2130** 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.

Tafel Brake

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 2130** has a double screw at their ends.

In the **outer nut 3085** sits a rubber damper.

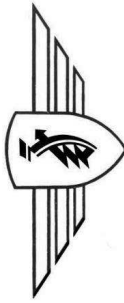
This is important as the transmission is rubber mounted with the engine. Therefore it can move within the frame.

The rear-wheel drive, however, is fixedly connected to the frame.

The vibration damper prevents the breaking of the brake pipe at the fittings.

TAFEL 24+25, Bremsanlage.

- 2054** Verschlusschraube
- 2033** Fußbremshebel
- 2054-1** Verschlusschraube Gewinde U.-mass.
- 2036** Bremsöldeckel
- 2124** Zugfeder
- 2141** Buchse
- 2138** Bremshebel
- 2189**
- 2036** Bremsöldeckel
- 3764** Dichttring
- 3176** Feder
- 3086** Kolben-Manschette-Bodenventil
- 3163** Anschlußnippel
- 3132** Hauptbremszylinder
- 3178** Feder Radbremszyl.
- 3165** Abschlussdeckel
- 3133** Bremszylinder 22 mm
- 3135** Kolben- und Bremsmanschetten Zylinderdurchm. 22 mm
- 3195**
- 3821** Haupt- und Seitenwagen Bremszyl. Bremsmanschette
- 3822** Hinterrad
- 3167** Rohrmutter
- 3085** Überwurfmutter
- 3168** Rohrmutter
- 3224** Bremslichtschalter
- 3190** H.A.-Bremsleitung
- 3015** Verteilstück
- 2130** Bremsleitung



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummern
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 26-27

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 Zahnrädern wird bis zu einer vorgegebenen Tiefe gehärtet und nicht durchgehärtet. Dies ist aber für den Laien schwer zu prüfen. Wenn ihr einen unbekanntem Zahnradsatz haben solltet, ihn einbaut, dann dass 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.

Bremselag 3156 und 3156-1

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

Abdeckhaube 1521

Diese ist nicht original. Aber da hier immer Fett durch die Feinverzahnung austritt, ist es sinnvoll diese Abdeckhaube über die **Antriebsglocke 3041** zu setzen. Die Antriebsglocken haben dann einen erhöhten Verschleiß, wenn sie ungefettet laufen.

Tafel 26-27

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.

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.

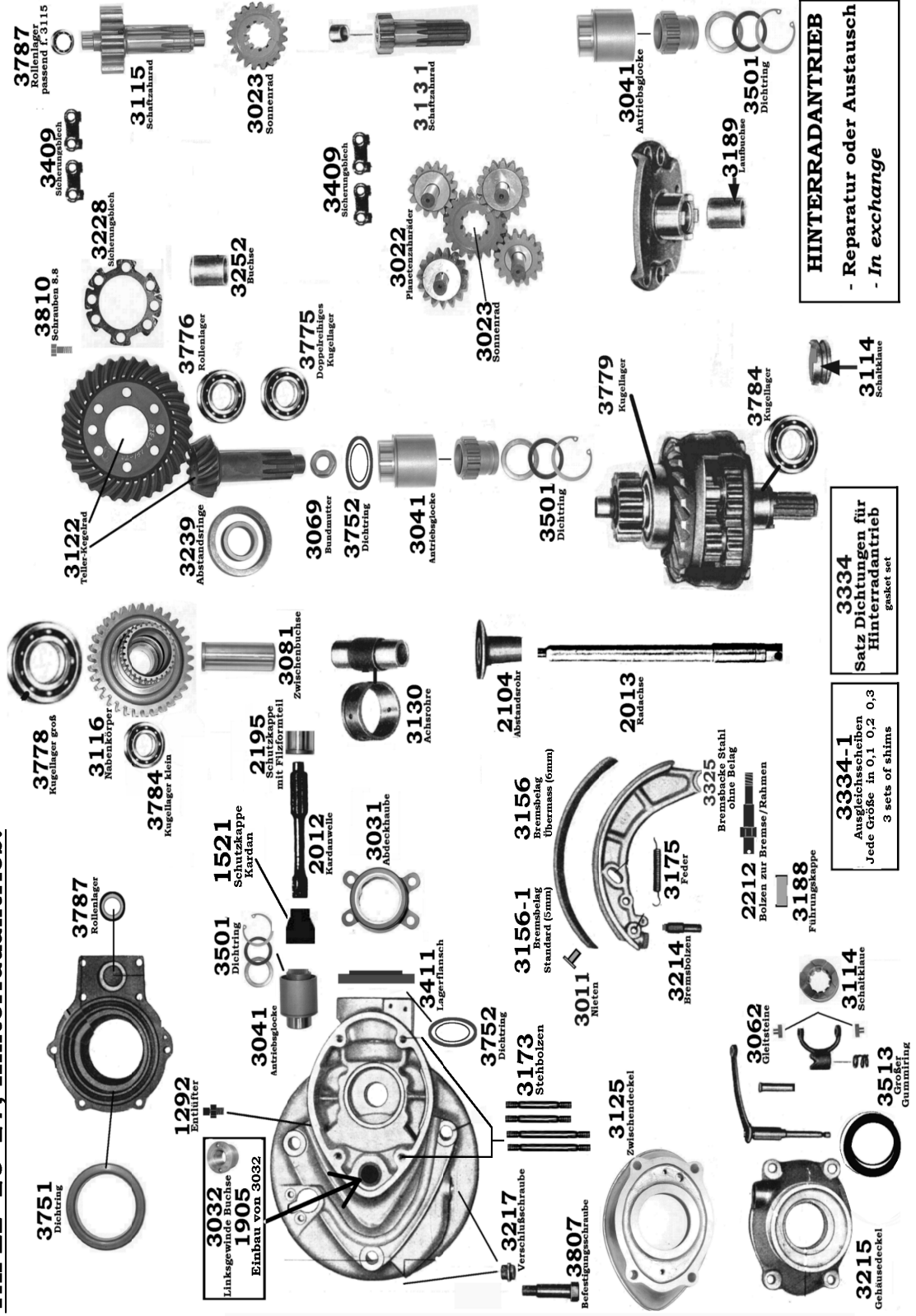
We rivet our pads. Especially with original light alloy brake shoes it is not recommended to glue them on. We made bad experiences with that.

Cover 1521

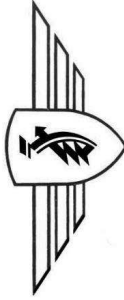
This is not original. But since grease is getting through the fine teeth, it makes sense to put this cover over the drive bell 3041.

The drive bells have increased wear when they operate un-greased.

TAFEL 26+27, Hinterradantrieb.



HINTERRADANTRIEB
- Reparatur oder Austausch
- In exchange



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Uimmer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Die elektrische Anlage

Sie besteht grob zusammengefasst aus der **Lichtmaschine**, der **Batterie 3210**, der **Sicherungsdose 3040**, 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 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.

The electrical system

It consists roughly summarized of the alternator, the **battery 3210**, the **fuse box 3040**, 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.

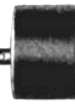
At least the attachment ring should be mounted.

Lichtmaschine

1510
Fullgummi



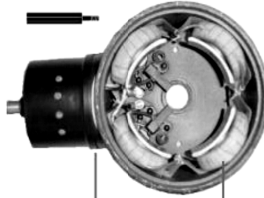
3193
Reglerkappe



3170
Regler elektronisch
einstellbar 6-9 Volt



3025
Reglerunterteil



3017
Wicklungen



3406
Feder für Kohle



3151
Kohlen



3054
Lichtmaschinendeckel



3192
Absatzschrauben



3244
8x90 mit 12er Kopf



3402-1
Anker, neu für Lichtmaschine

Anker, neu für Lichtmaschine

3405
NOTEK Tarnvorsatz
komplett mit AnbauRING



3318
Lampenglas



3197 3827
25 / 15 Watt
2 Watt



3006
Schalterknopf



3048
Reflektor



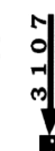
3045
Lichtschalter



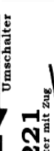
3503
Kugellummi



3107
Umschalter



3221
Umschalter mit Zug



3100
Umschalter-Hupe

3350-1
Einheits-Tachometer



1039
Hupe



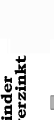
3413
Kabelbinder
Metall verzinkt



2239-1
Kabelschleife links
rechts
B



1509
Kabeldurchführung



3042
Schalterknopf
mit EIN AUS



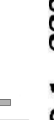
3829
15 W



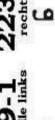
3828
5 W



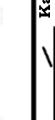
3830
15 W



3171
Rückleuchte



3506
Gummi



1244
Kabelbaum PVC



1244-1
Kabelbaum
Textilummantel
Wire cotton braided

TAFEL 36, Elektrik, Tachometer



2206
Befestigungswinkel



3508
Kabeltüllen



3040
Sicherungsgewinde



3327
Auslassanschluss



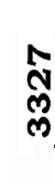
3210
Nickel-Cadmium-Batterie
mit Auslassanschluss



3042
Schalterknopf
mit EIN AUS



3829
15 W



3828
5 W



3830
15 W



3171
Rückleuchte



3506
Gummi



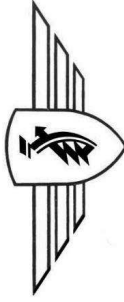
1244
Kabelbaum PVC



1244-1
Kabelbaum
Textilummantel
Wire cotton braided



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



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Uimmer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Das Zündmagnet Noris

Das **Noris Zündmagnet 3324-5** ist das Standard Magnet welches eingebaut wurde. Zum Einbau kam ebenfalls der 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 wir das Zahnspiel des **Zündmagnetzahnrades 2023** zum Antriebszahnrad eingestellt.

Am **Flichkraftversteller 3064** muss ein leichtes Zahnspiel feststellbar sein.

Federn Flichkraftversteller.

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.

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 take off the back cover of the magneto. When you can see a spark on the contact, then the capacitor is defective and must be replaced.

One should always carry a spare capacitor when travelling.

shims

The **shims 3204** are important.


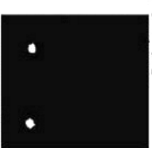
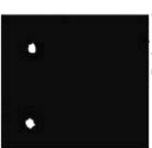




















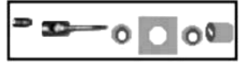







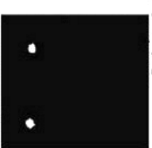






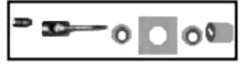






















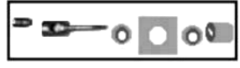






With the shims the backlash of the magneto **gear wheel 1026** towards the governor wheel is adjusted. On the centrifugal **adjuster 3064** a slight backlash must be identifiable.

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.

Ersatzteile für Noris Magnet


<p>3179 Schleifbahnverteiler</p> 	<p>3324-1 Nur Noris Gehäuse</p> 	<p>3204 Ausgleichbleche</p> 	<p>3324-5 NORIS komplett</p> 	<p>3137 Haltepratze</p> 	<p>3324-2 Deckel hinten</p> 	<p>3410 Filzhalter für Öl</p> 	<p>3226 Bolzen</p> 	<p>3226-1 Bolzen</p> 	<p>3251 Spannfeder</p> 	<p>3208 Kontakte</p> 	<p>3203 Kohlehalter</p> 	<p>3200 Kohle</p> 	<p>3186 Kohlehalter</p> 	<p>3308 Klammer</p> 
<p>3324-1 Nur Noris Gehäuse</p> 	<p>3750 Dichtring</p> 	<p>2211 Dichtring</p> 	<p>2024 Druckfeder</p> 	<p>2057 Anschlußdeckel</p> 	<p>3056 Zündnocken</p> 	<p>3064 Fliehkraftversteller</p> 	<p>3223-1 Zündspule mit Kern</p> 	<p>3250 Kurzschluss-anschluß</p> 	<p>3203 Kohlehalter</p> 	<p>3200 Kohle</p> 	<p>3186 Kohlehalter</p> 	<p>3308 Klammer</p> 	<p>3322 Kondensator</p> 	<p>3314 Grundplatte</p> 
<p>3179 Schleifbahnverteiler</p> 	<p>3204 Ausgleichbleche</p> 	<p>3750 Dichtring</p> 	<p>2024 Druckfeder</p> 	<p>2057 Anschlußdeckel</p> 	<p>3056 Zündnocken</p> 	<p>3064 Fliehkraftversteller</p> 	<p>3223-1 Zündspule mit Kern</p> 	<p>3250 Kurzschluss-anschluß</p> 	<p>3203 Kohlehalter</p> 	<p>3200 Kohle</p> 	<p>3186 Kohlehalter</p> 	<p>3308 Klammer</p> 	<p>3322 Kondensator</p> 	<p>3314 Grundplatte</p> 
<p>3772 2x Kugellager + Dichtring</p> 	<p>3020-1 U-Scheibe 9,2 mm</p> 	<p>3020 Hutmutter M 9</p> 	<p>2023 Zahrad</p> 	<p>3525 Kerzenhülle ohne Kerze</p> 	<p>3063 Federn</p> 	<p>3322 Kondensator</p> 	<p>3314 Grundplatte</p> 							
<p>3324-1 Nur Noris Gehäuse</p> 	<p>3750 Dichtring</p> 	<p>2211 Dichtring</p> 	<p>2024 Druckfeder</p> 	<p>2057 Anschlußdeckel</p> 	<p>3056 Zündnocken</p> 	<p>3064 Fliehkraftversteller</p> 	<p>3223-1 Zündspule mit Kern</p> 	<p>3250 Kurzschluss-anschluß</p> 	<p>3203 Kohlehalter</p> 	<p>3200 Kohle</p> 	<p>3186 Kohlehalter</p> 	<p>3308 Klammer</p> 	<p>3322 Kondensator</p> 	<p>3314 Grundplatte</p> 

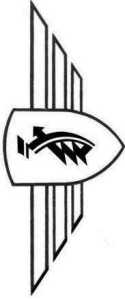
Noris Zündmagnet
- Prüfen+Reparatur
- Im Austausch
NORIS in exchange

Zündkerze 3330



Zündungs-Satz 3329





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummern
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 32-33

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

Motorunterschutz 2003

Der Unterschutz dient vor allem dazu, die relative dünne Ölwanne des BMW R75 Motors vor Beschädigung zu bewahren.

Fußraсте links 2063

Die erste Ausführung war gerade.

Ab Krad 760 704 im März 1943 wurde die gebogene Fußraсте angebaut.

1. Die hochgeklappte Fußraсте stand beim Anwerfen des Motors nicht mehr im Weg, auch wenn der nun gerade Anwerferhebel der 2. Ausführung montiert ist.
2. Die Fußraсте der 2. Ausführung stand nun heruntergeklappt in gleicher Höhe wie die Fußraсте der 3. Ausführung auf der rechten Seite (Hinterradantrieb).
3. Die Fußraсте stand um 20 mm weniger vom Krad ab.

1. Ausf. Packtaschenhalterung unten 1100

Die erste Ausführung hatte noch eine Federzunge um die Packtasche zu halten. Diese Halterung ist im Übrigen die gleiche wie auch an der Zündapp verbaut wurde.

2. Ausf. Packtaschenhalterung unten 2038

Die zweite Ausführung ist einfach nur aus Flachstahl ohne Federung des Halters.

Soziussattel 3002

An der vorderen Kopfseite ist ein **Gummikissen 3511** angebracht.

Die 1. Ausführung ist oval. Es war das Kniekissen von der BMW R 23.

Die 2. Ausführung ist rund gleich wie bei der Zündapp KS 750.

Ab 1942 montiert man das gleiche runde Stoßgummi wie bei der KS 750.

1944 gibt es dann kein Gummikissen mehr.

Tafel 32-33

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.

Engine under shield 2003

This protection is primarily used to prevent the relative thin oil pan of the BMW R75 engine from damage.

Footrest left 2063

The first version was straight.

From bike 760 704 in March 1943 onwards the curved footrest was mounted.

1. The folded-up footrest was no longer in the way when starting the engine, even when the now straight kick starter lever of the 2nd version is mounted.
2. The footrest of the 2nd version was now folded down at the same level as the footrest of the 3rd version on the right side (rear wheel drive).
3. The footrest stuck out approx. 20 mm less from the bike.

1st version bracket 1100 of the storage box below

The first version had a spring shackle to hold the storage box.

By the way this bracket is the same that was installed on the Zündapp.

2nd version bracket 2038 of the storage box below

The second version is just flat steel without suspension of the holder.

Co-driver seat 3002

On the front head side a **rubber pad 3511** is attached.

The 1st version is oval. It was the knee pad of the BMW R 23.

The 2nd version is round same as on the Zündapp KS 750.

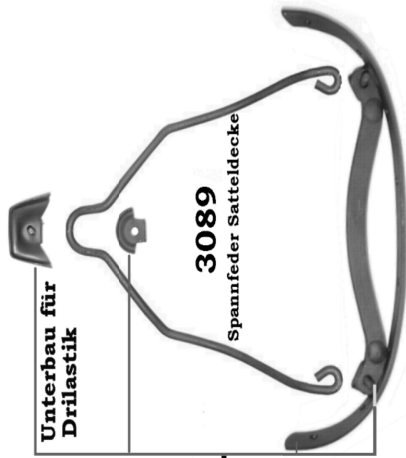
From 1942 onwards the same round rubber pad is mounted on the KS 750.

1944 there is no rubber pad any more.

TAFEL 32+33, Sozius, Packtaschenhalter.



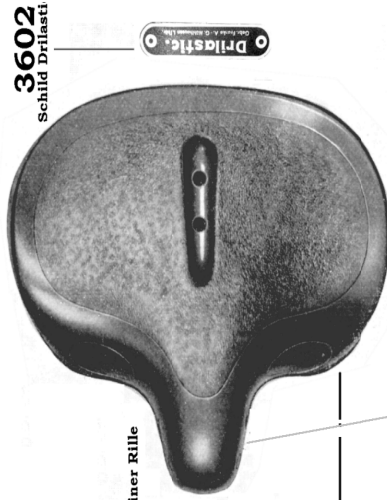
3091
Haltegriff



Unterbau für
Drilastik

3089
Spanneder Satteldecke

3127
4 teilig



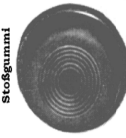
3602
Schild Drilastik

3507
Satteldecke mit einer Rille

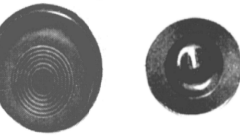
3507-2
komplett montiert
3507 mit Unterbau 3127



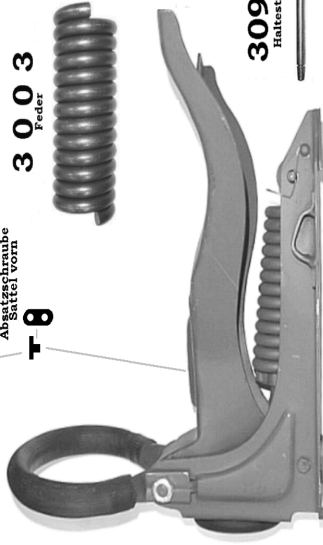
3507-3
Ab Sattelkante
Sattelkante
Sattelkante



3511
Stoßgummi



3180
Befestigungsplatte



3095
Haltestift

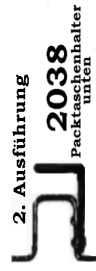
3003
Feder



2073
Packtaschenhalter



1. Ausführung
1100
Halter unten

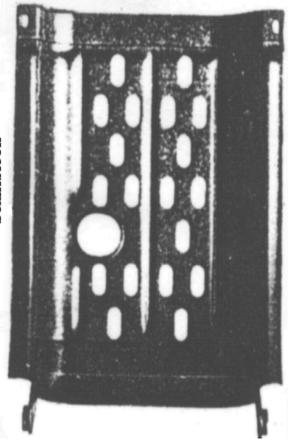


2. Ausführung
2038
Packtaschenhalter
unten



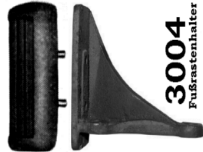
2063
Fußraste Klappbar

2003
Motorunterschütz aus
Stahlblech



3164
Feststellwelle

3512
Gummipuffer

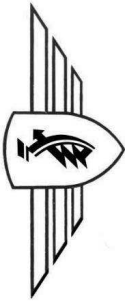


3514
Trittklotz



3520
Gummimuffe

3004
Fußrastenhalter



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



ERSATZTEILE

Tafel BW 43 Rahmen

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 3155** durch Verschieben 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 Bremsstrommel 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 BW 43 frame

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 to be able to compensate an unequal power of the two holding **leaf springs 3155**.

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 screw 3317** to prevent a loosening.

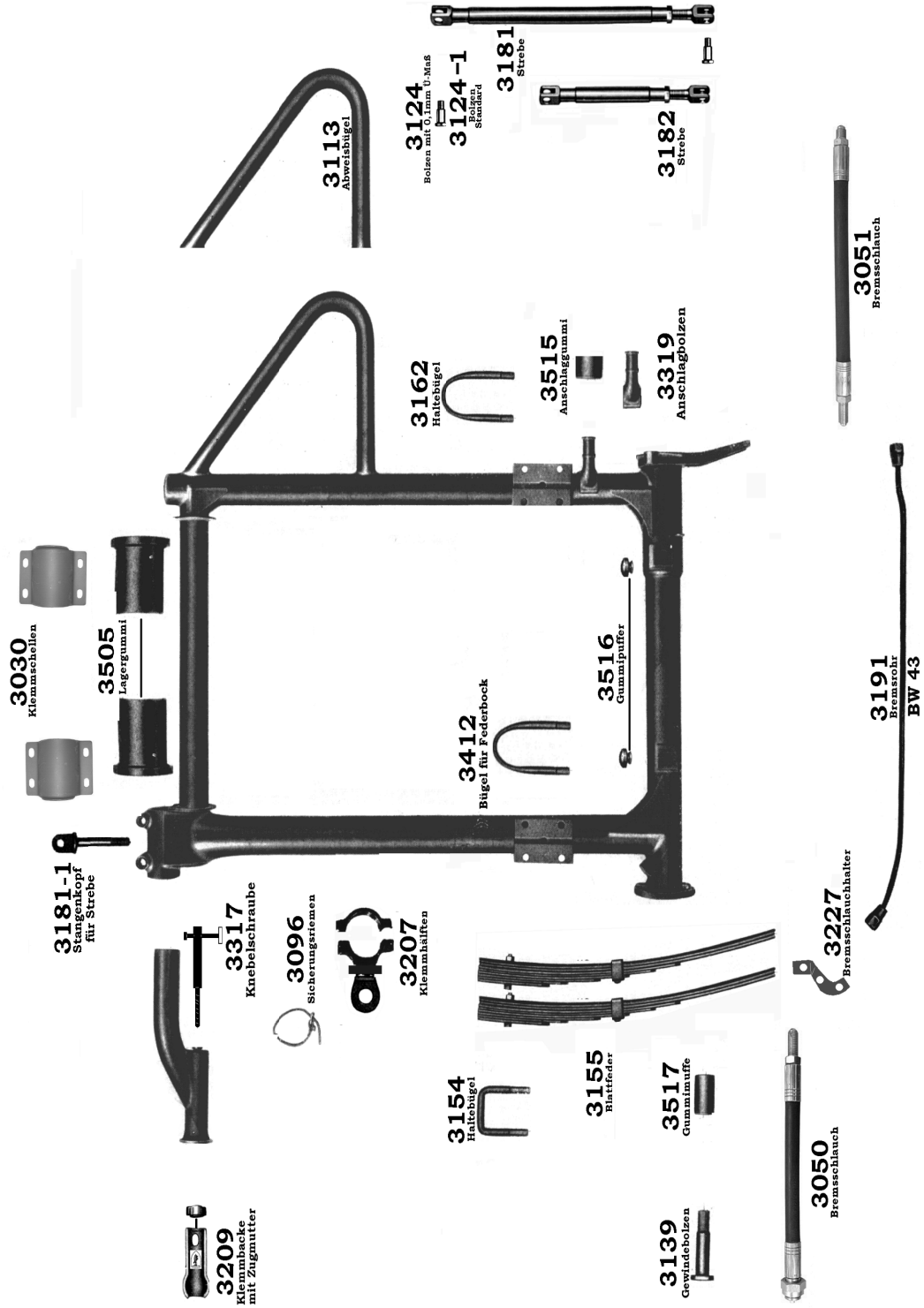
Clamping jaw

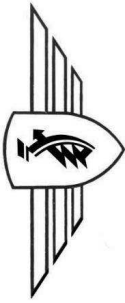
The **clamping jaws 3209** are tightened with the toggle screw.

To remove the sidecar you loosen the toggle screw and unscrew it about 15 mm. Then move the toggle screw towards the bike by tapping lightly.

This opens the clamping jaws and the sidecar can be taken from the ball of the engine bolt.

TAFEL 34, Seitenwagenrahmen.





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummern
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel BW 43 Antrieb

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 BW 43

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 shafts up to the transmission.

Sidecar axle

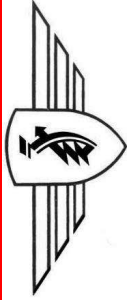
The **sidecar axle 3033** is placed with its cylindrical end in **oscillating arm 3018**, where it is tightened with the **crown nut 3890**.

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.



ZÜNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummertiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hp.homes@aol.com

www.Wehrmachtgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 39 -43

1. Ausführung der Sicherungsdose



NORIS ZBT 205/1Z

Diese Sicherungsdose ist nur in kleiner Stückzahl und nur bei der BMW R75 angebaut worden. Der Deckel konnte nach Ausdrehen der Sechskantmutter geöffnet werden und hatte nur im Unterteil Kabeldurchführungen, was ein Montieren der Verkabelung sehr erschwerte.

Der Namenszug war eingestempelt und nicht geprägt wie bei der 2. Ausführung.

Das Kabel für die Seitenwagenbeleuchtung war hier noch mit einer Bakelit-Rändelschraube befestigt.



2. Ausführung **NORIS ZBT 205/2Z**

Bei der Sicherungsdose 3040 ist der Deckel nach Lösen einer Rändelschraube abnehmbar. Die Kabeltüllen sitzen halb im Unter- und halb im Oberteil, was ein wesentlich einfacheres Arbeiten an der Verkabelung zulässt.

Im Deckel ist der Hersteller "NORIS" wie auch Nr. ZBT 205/2 Z eingeprägt.

Die **Bremsrohrleitung 3191** für den BW 43 ist zwischen den beiden Bremsschläuchen eingesetzt.

Der **Bremsschlauch 3051** zum Seitenwagenrad ist in die **Schlauchanschlussschleife 3141** eingeschraubt.

Der **Radbremszylinder 3134** des Seitenwagens hat einen Durchmesser von 19,05 mm und wird in die Bremsankerplatte des Seitenwagenantriebs eingesetzt.

Tafel 39-43

1st version fuse box

NORIS ZBT 205/1Z

This fuse box existed only in a small quantity and was only mounted on the BMW R75.

The lid could be opened after taking off the hexagonal screw and had holes for the wires and made the fitting of the wiring very hard.

The name was stamped and not engraved as in the 2nd version.

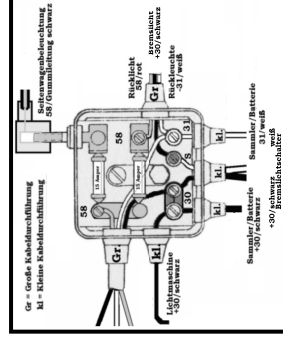
The wire for the sidecar lights was still attached with a Bakelite knurled screw.



2nd version NORIS ZBT 205/2Z

On this fuse box 3040 version the lid can be taken off after loosening the knurled screw. The grommets are located half in the bottom and half in the top lid which makes the wiring work much easier.

On the lid the manufacturer "NORIS" as well as the order no. ZBT 205/2 Z are engraved. The wiring leads from the fuse box to all appliances, to the battery and to the generator. The wiring to the sidecar is attached with a plug at the fuse box.

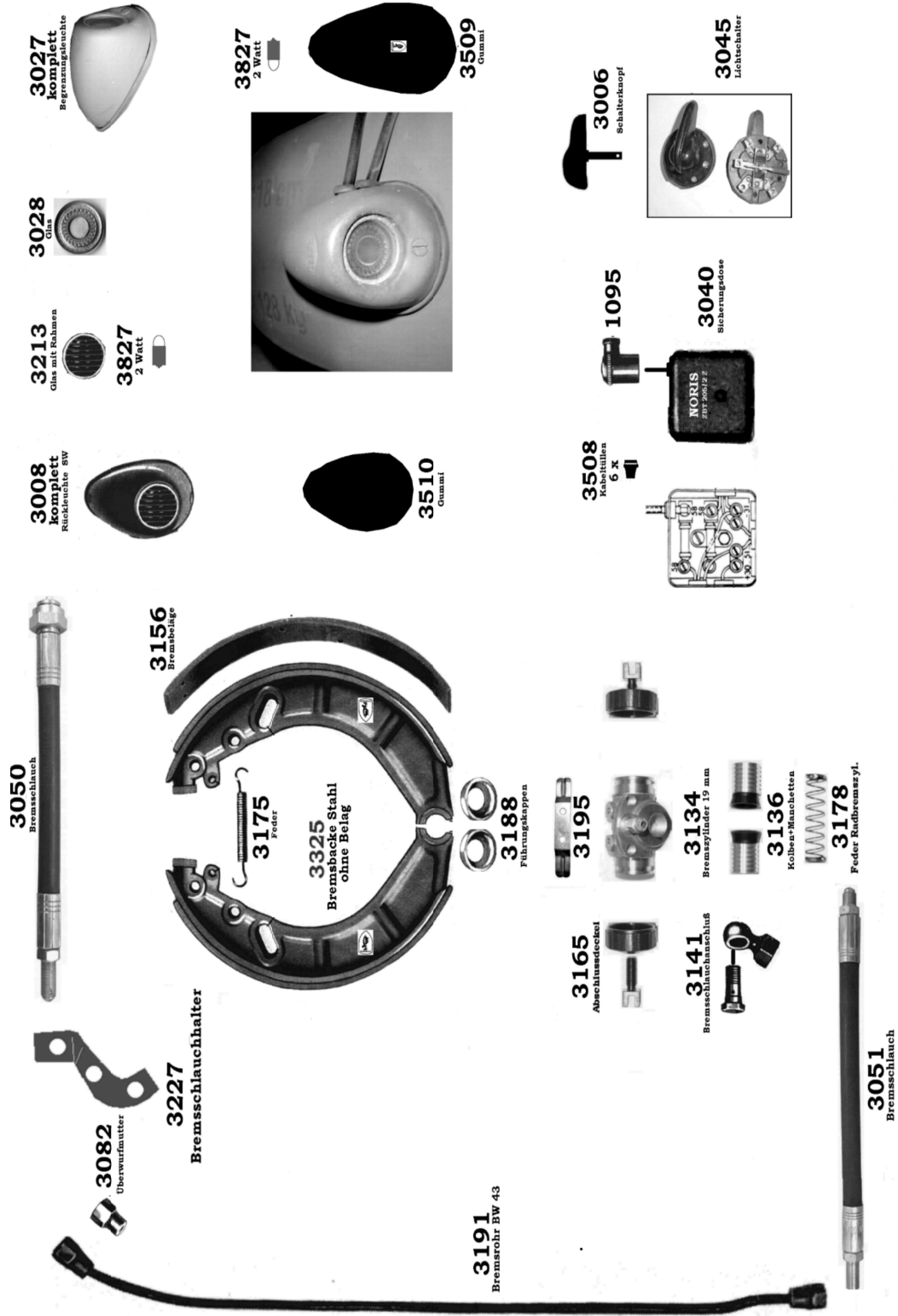


The **brake line 3191** for the BW 43 is inserted between the two brake hoses.

The **brake hose 3051** towards the sidecar wheel is screwed into the hose connection 3141. The free end of the brake hose is inserted in the right brake hose holder on the sidecar and fixed with a nut.

The **brake wheel cylinder 3134** of the sidecar has a diameter of 19,05 mm and is inserted in the brake anchor plate of the sidecar drive.

TAFEL 39, Bremsanlage, SW Beleuchtung.



3082 Überwurfmutter

3027 Kunststoff Regenabgüsse

3028 Glas

3213 Glas mit Bohren

3827 2 Watt

3008 komplett Rücklichte SW

3827 2 Watt

3509 Gummi

3510 Gummi

3191 Bremsrohr BW 43

3156 Bremsbeläge

3175 Feder

3325 Bremsbacke Stahl ohne Belag

3188 Führungsebenen

3195

3165 Abschlussdeckel

3141 Brems Schlauchanschluß

3134 Bremszylinder 19 mm

3136 Kolben+Manchetten

3178 Feder Radbremszyl.

3051 Brems Schlauch

3006 Schaltknopf

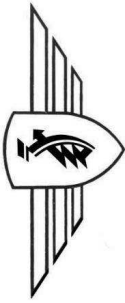
1095

3508 Kabelkollern 6 x

3040 Sicherungsdose

3045 Lichtschalter

NORIS 107 2001/22



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummertiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Tafel 39

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 Zubehörteile im Motorrad und wurde in der Luftpumpenhalterung im Boot eingesetzt. Immer leicht erreichbar da es oft genug einen platten Reifen zu flicken galt.

Packtaschenhalter

Die **1. Ausführung** hat eine Sicherungsnase auf dem linken Halterteil. Um die Klappe zu öffnen, muss zuerst der Klappengriff nach rechts gezogen werden, um die Sicherungsnase für das Anheben frei zu setzen. Erst dann kann die Klappe nach oben geöffnet werden. Er öffnete sich im Gelände schon mal selbstständig.

Bei der **2. Ausführung** des **Packtaschenhalter 3005** wird die Klappe nach dem Hochklappen der Sicherungszunge am Klappenhebel hochgezogen und geöffnet. Die Sicherungszunge rastet in hochgeklappter Stellung durch Federkraft ein. Dieser Packtaschenhalter ist wesentlich leichter zu bedienen als die erste Ausführung.

3027 Seitenwagenleuchte

In dem stabilen Blechgehäuse befinden sich zwei Kabelöffnungen. Die vordere ist für das Kabel, das von der Abzweigdose kommt, die hintere für das Kabel zur Seitenwagenrückleuchte. Diese Rückleuchte ist während des Krieges nicht angebaut worden. Somit fiel auch das Kabel von der Seitenwagenleuchte zur Rückleuchte weg und die Öffnung wurde mit einem Blindstopfen verschlossen.

Es gab auch bei den Seitenwagenleuchten verschiedene Ausführungen:

1. Der Firmenname HELLA ist im Blechkörper der Leuchte oben eingeprägt.
2. Der Firmenname HELLA findet sich im Blechkörper, NORIS im Glas.
3. Nur NORIS im Glas.
4. Keiner der beiden Schriftzüge ist vorhanden.

Tafel 39

Der **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.

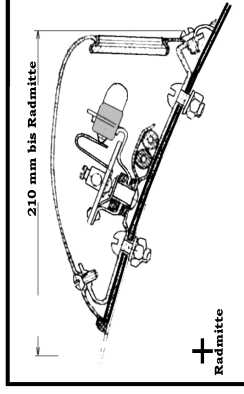
Air pump

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

The 1st version has a lock on the left bracket part. In order to open the bracket the movable bracket top has to be pulled to the right so that the lock is released to be lifted. Only then the movable bracket top can be opened up. On hard off-road trips, it can happen that the movable bracket top of the storage box opens itself.

In the 2nd version, **bracket 3005**, the movable bracket top is only lifted and opened after the lock lever has been folded upward. The lock lever is engaged in the folded position by spring force. This bracket is much easier to use than the 1st version.



Sidecar light 3027

In the solid sheet metal housing there are two cutouts for wires. The front one is for the wire that comes from the fuse box and the rear one for the wire to the sidecar rear light.

Left: Tire center to front light 210mm.

Also for the sidecar light there were different versions:

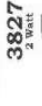
1. The company name HELLA is stamped in the upper part of the metal sheet.
2. The company name HELLA is in the metal sheet and NORIS in the glass.
3. Only NORIS in the glass.
4. Both letterings are nonexistent.

39 Gruppe SW: Zubehör

3006
Nur Schalterknopf



3045
Leuchtschalter



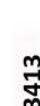
3827
2 Watt



2082
Stecker



MORIS
PHT 2001 P 2



3040
Sicherungsbox



3413
Luftmagnet (statisch)



3027-1
Birnenträger



3012
Luftpumpe



3029
Luftgummenhalter



3108
Reserveradhalter



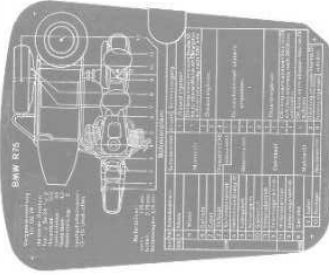
3005
Puchtaschenhalter



3024
Schraube



Schmierplan 2056
für in Werkzeugkastendeckel



Text auf

SW Schutzblech

Spurweite 118 cm

Achsdruck 128 Kg

Hinterm Schutzblech

Achsdruck 178 Kg

Vordern Schutzblech

Achsdruck 128 Kg

Achsabstand 144 cm

2207

Lackierschablone

Spurweite 118 cm

Achsdruck 128 Kg

2204

Kleine Werkzeugtasche

2202

Kührippen-

reiniger

3008-1
nur Gehäuse



3510
Gummi



3008-2
Birnenträger



3213
Lampenglas

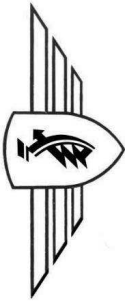


3827
2 Watt



3008 komplett





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

**D-41748 Viersen-Ummerr
Tiefenstraße 10**

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



ERSATZTEILE

Tafel Zubehör

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.

Packtaschen

An den ersten BMW R75 ist 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.

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.

Halterung Benzinkanister 3229

Diese ist recht sinnvoll erhöht sie doch, wenn im Seitenwagenrahmen außen montiert, ein sicheres Kurvenfahren da dort 20Kg Gewicht sich sehr positive bemerkbar machen.

Heizung 1302-2

Alle Gespanne ab Baujahr November 1942, hatten bis zum Produktionsende zumindest eine Seitenwagenheizung.

Tafel accessories

Notek camouflage

From 1943 this camouflaged 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.

Storage Boxes

On the first BMW R75s is a leather **storage box 3014-1** mounted. Normally they were in black but in Africa they were also often simply painted over. When the **sheet metal storage box 3014** was mounted it 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.

Bracket jerry can – storage box holder???

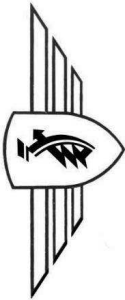
3229-1 Holder for jerry can. This was often manufactured by the troops themselves bracket and can be seen on some original photos. Gasoline was important and the more you could stash away more certain that progress was also when it came back.

Bracket jerry can 3229

This is quite useful because it increases - when mounted outside the sidecar frame - a safer drive through the curves because the 20 Kg of weight are very positively noticeable.

Sidecar heating 1302-2

All bikes from frame no. 758 001 onwards, which corresponds with the year of construction November 1942, had at least a sidecar heating system until the end of production.



ZÜNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphomes@aol.com

www.Wehrmachtgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



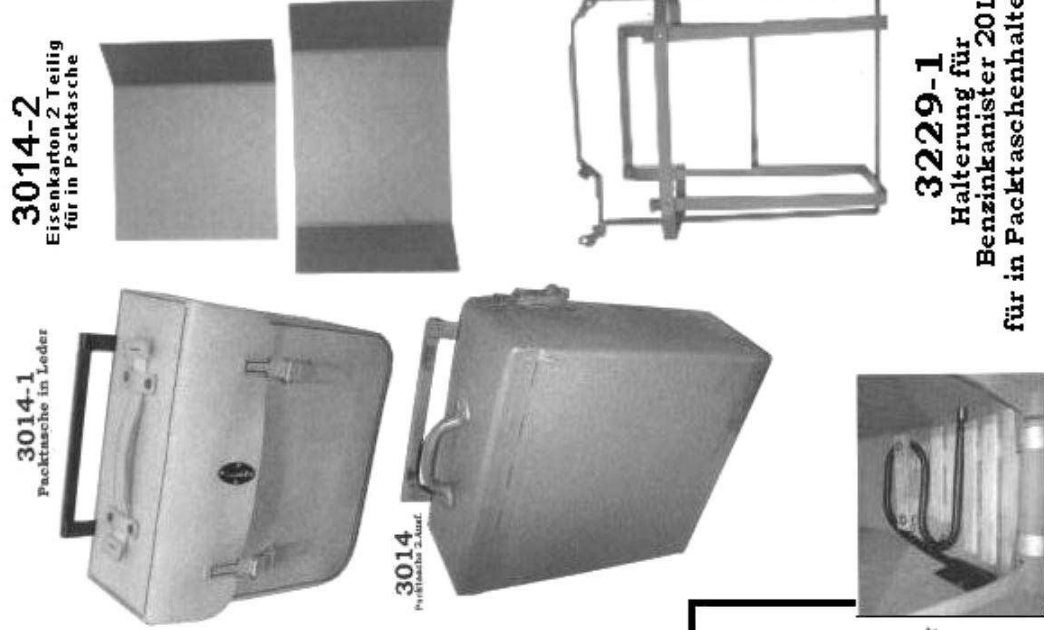
3405 Notek Tarnvorsatz komplett 5 teilig. Leicht ist der Vorsatz abnehmbar.



Für 20 Liter Kanister
Inkludiert abnehmbar
Für WK-Kanister auf Substratgestühlern
3229



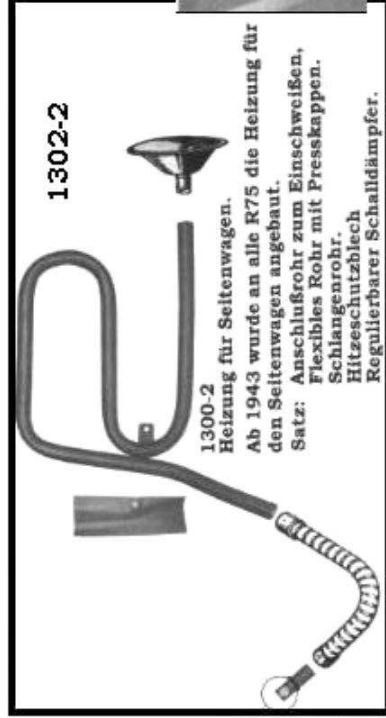
3005
Packschenhalter
2. Ausführung
wie orig., Stahlguss



3014-1
Packtasche in Leder

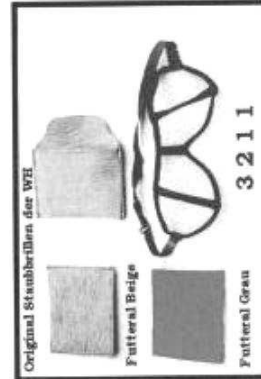
3014-2
Eisenkarton 2 Teilig
für in Packtasche

3014
Packtasche 2. Aufg.



1302-2

1300-2
Heizung für Seitenwagen.
Ab 1943 wurde an alle R75 die Heizung für
den Seitenwagen angebaut.
Satz: Flexibles Rohr zum Einschweißen,
Schlangenrohr, Hitzeschutzblech
Regulierbarer Schalldämpfer.



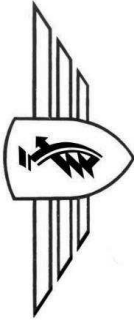
Original Staubbrillen der WH

Futteral Beige

Futteral Grau

3 2 1 1

3229-1
Halterung für
Benzinkanister 20L
für in Packtaschenhalter



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.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 umgeschaltete Pistolentasche.

Das Sitzkissen wird zuerst in das Boot eingesetzt. Dann die Rückenlehne, die sich unten hinter dem Sitzkissen verklemt. 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 Hohltschrauben 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

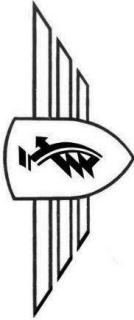
The **sidecar cover 3061** has 2 pieces and you could have it in black- grey and beige. The advantage of this material is that it swells when wet and therefore is very dense. Even in a heavy rain surprisingly little water comes into the sidecar.

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.



ZUNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

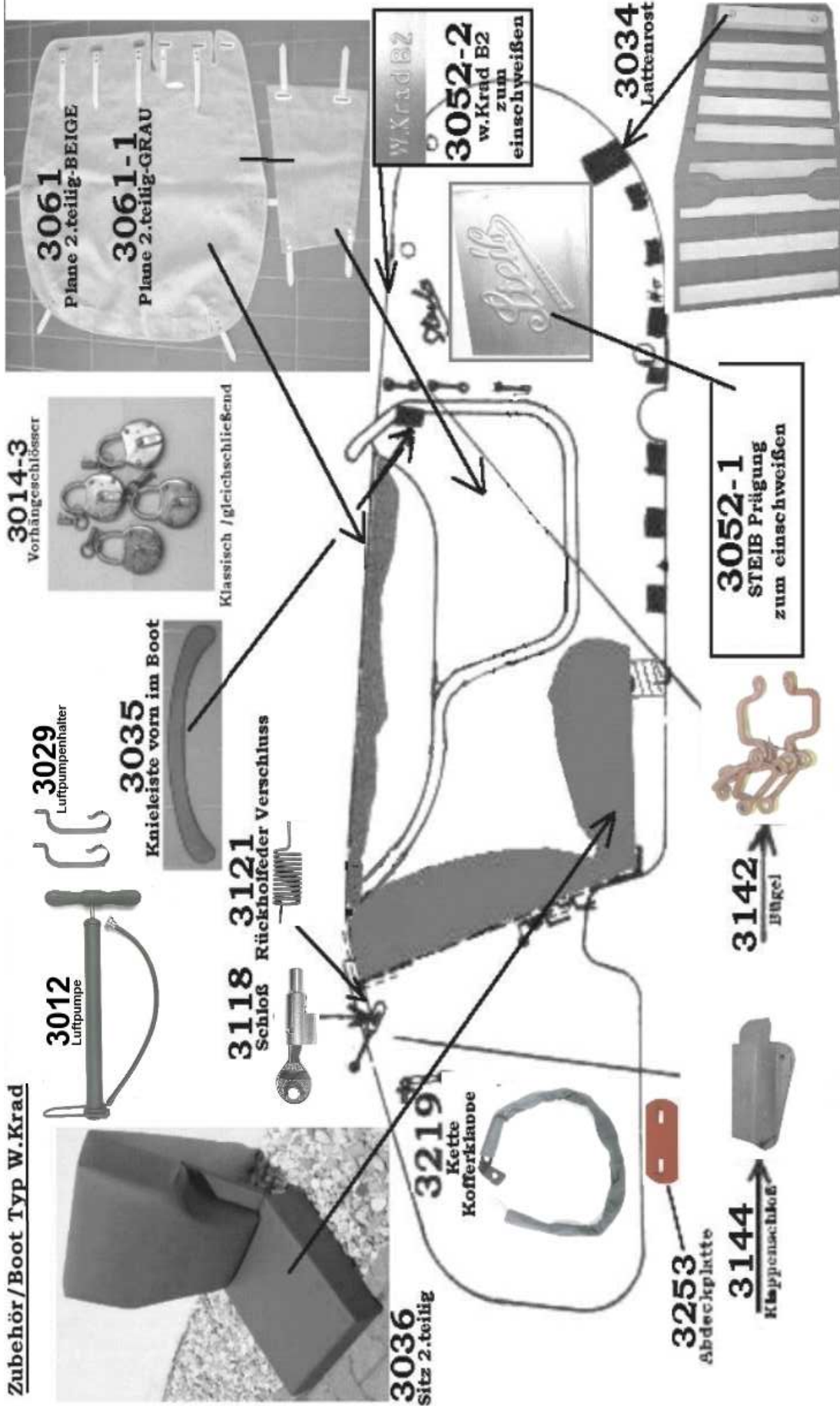
hphommes@aol.com

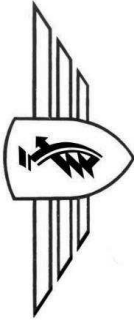
www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Zubehör / Boot Typ W.Krad





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.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.

Tafel 49

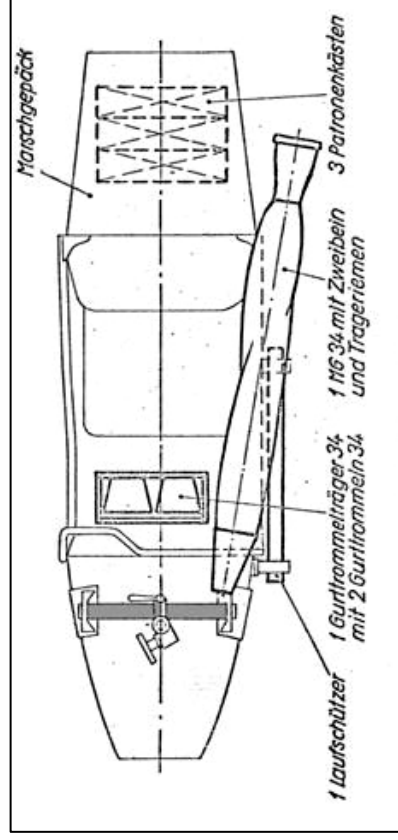
MG-holder

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

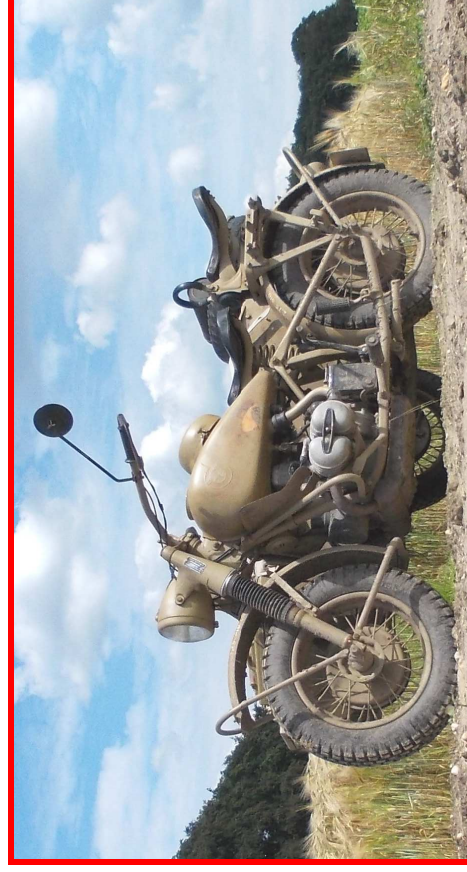
A bike with MG also had the following equipment:

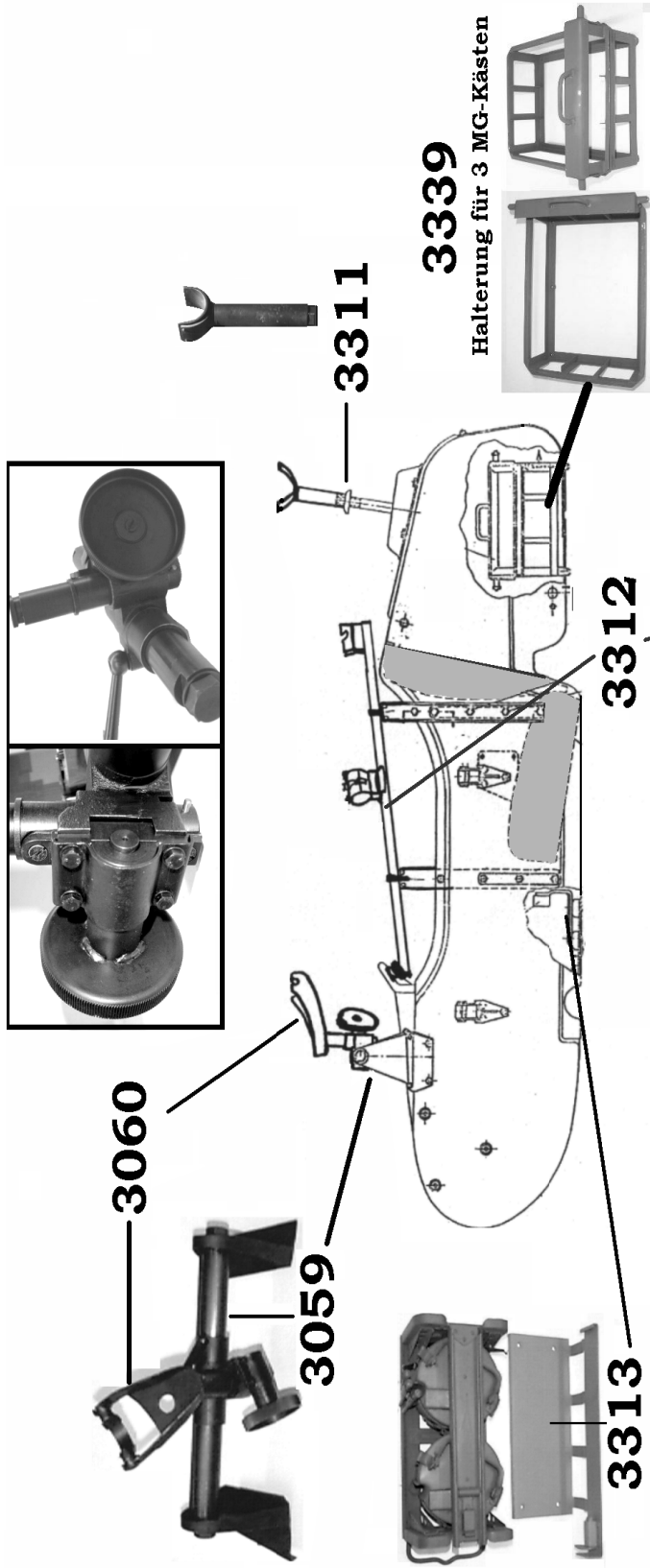
- 3059 MG-holder**
- 3060 support to put the MG-34**
- 3311 MG-support for on spare wheel**
- 3339 Holder for two ammunition boxes in the trunk**
- 3312 Transportation bracket**
- 3313 Bracket for 2 MG-drums.**

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



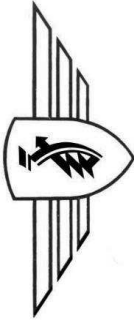
Ausrüstung des MG-Seitenwagens





Befestigungsvorrichtungen am 1. Seitenwagenboot

- MG Halterung	Bestell Nr.	3 0 5 9
- Gabelaufsatz zur MG-Halterung	"	3 0 6 0
- MG-Stütze	"	3 3 1 1
- Transporthalterung für 1. MG	"	3 3 1 2
- Halterung Munitions-Trommelbehälter	"	3 3 1 3



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Gummitelle

Unsere Gespanne haben eine Menge Gummitelle.

Zur Abdichtung, als Staubschutz, zur Lagerung, um Griffe und Hebel bedienbarer zu gestalten, als Stoßschutz und zum Sichern von Gegenständen.

Diese Gummitelle 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 Gummitelle 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 LKW's 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.

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.

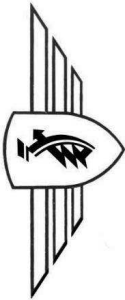
Tank cap seal

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.

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



ZÜNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphomes@aol.com

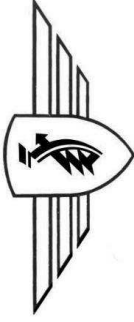
www.Wehrmachtgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Gummiteile nur für die BMW R75 Rubber only for BMW R75

 <p>2501 Kardan Dämpfergummi</p>	<p>2502 Gummimuffe</p>  <p>für Fußschalthebel</p>	 <p>2503 Ansaugrohr - Tankanschluss</p>	<p>2504</p> 	<p>2505 Anschlussgummi</p>  <p>Getriebeluftfilter</p>
<p>2506 Dichting 2. Ausführung</p>  <p>für Kipphebelböcke</p>	<p>2507 Gummiunterlage</p>  <p>für Tankbefestigung</p>	<p>2508 Anschlaggummi</p>  <p>In der Vorgabel unten</p>	<p>2509</p>  <p>Kipphebelabdichtung 1. Ausf.</p>	<p>2510 Gumming</p>  <p>für Lampenhalterung</p>
<p>2511 Gummimuffe</p>  <p>Stößelrohr - Schutzdeckel Motor</p>	 <p>2513 Vergaser Schutzhaube</p>	 <p>2514 Gummiteile Seilzug Vorderradbremse</p>	<p>2333</p> <p>Reise Reparatursatz für BMW R75</p> <ul style="list-style-type: none"> +Zündkerze +Zündkerzenbehälter +Ventildeckeldichtungen Satz +Zylinderkopfdichtung +Zündkontakt-Kondensator +Federn für Noris - Satz +Kupplungsseil +Bremsmanschetten 19er Satz +Bremsmanschetten 22er Satz +Birne 25/25 <p>Spare parts for travel</p>	 <p>2333 Gummiteile Tachowelle unten</p>



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Gummitelle - 2

Satteldecke

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.

Kugelgummi

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

Rubber Parts - 2

Rubber seats

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.

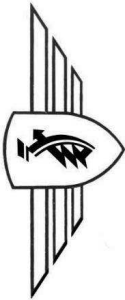
Travel repair kit.

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.

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.





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

Hans-Peter HOMMES GmbH

hphommes@aol.com

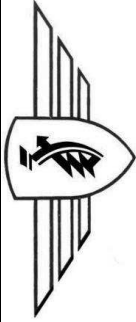
www.Wehrmachtsgespinn.de

Tel. (49) 02162 8100933



Gleiche Gummiteile für Zündapp KS 750 und BMW R75

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



Z Ü N D A P 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 Farbzeichnungen 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 Farbzeichnung!
Heute sind den neuen RAL Nr. feste Farbzeichnungen 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 gray.

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.

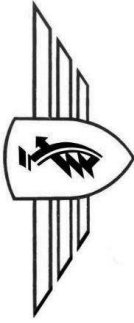
In addition, it floods to all embossed logos so that they are unreadable.

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



Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

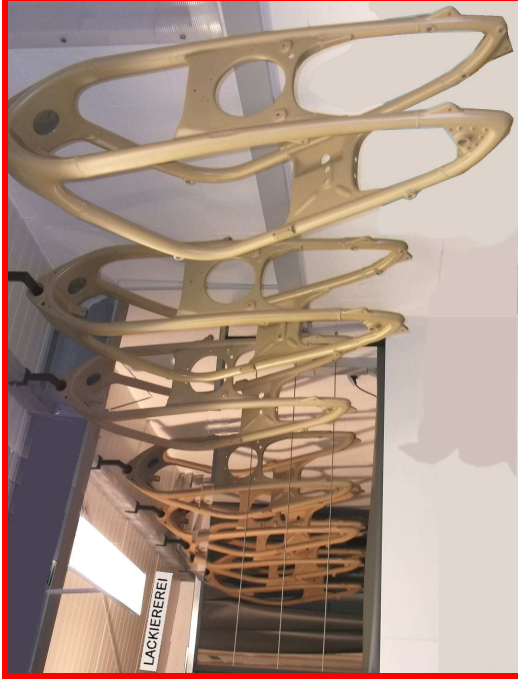
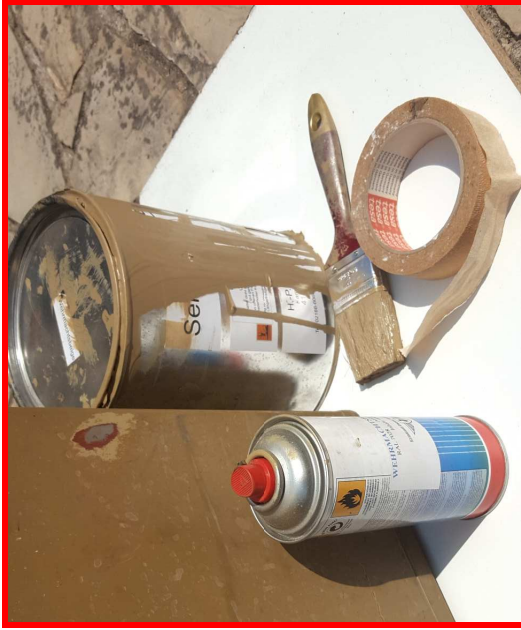
Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933



Farbe	Zeitraum	alte RAL	Bestell Nr. Dose 3 Kg	Bestell Nr. Dose 1 Kg	Bestell Nr. Spray
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 Auflebehilfe 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

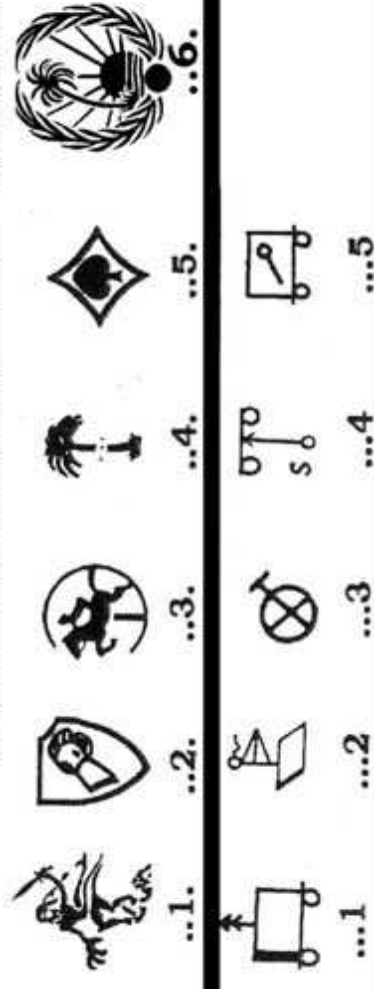
..2. Panzerdivision --Götz von Berlichingen--

..3. 24. Panzerdivision vormals 1. Kavallerie Division

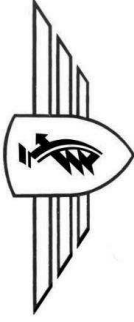
..4. Deutsches Afrika Korp

..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.



ZUNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummen
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.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 2333

- 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

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



Travel Repair Parts

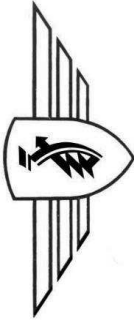
Very often we were asked what we would take on a journey of spare parts. Here we have compiled a set.

Article 2333

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

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





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

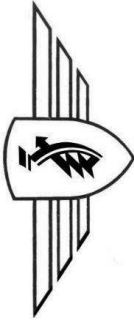
D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933





Z Ü N D A P P

ERSATZTEIL-DIENST

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

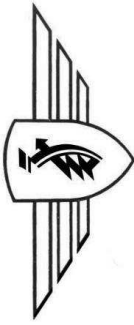
Hans-Peter HOMMES GmbH

hphommes@aol.com

www.Wehrmachtsgespann.de

Tel. (49) 02162 8100933





ZÜNDAPP

ERSATZTEIL-DIENST

Hans-Peter HOMMES GmbH

D-41748 Viersen-Ummer
Tiefenstraße 10

hphommes@aol.com

www.Wehrnachtsgespann.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

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.