

Pflege und Wartung

der

BURMAN

Getriebe

(Die im Text in Klammern stehenden Buchstaben und Nummern entsprechen der Burman-Ersatzteilliste.)

Deco, Dekereff & Co. G. m. b. H.

Berlin W 62, Kurfürstenstraße 88

Telephon: Barbarossa B 5, 5158/5159

Köln a. Rh., Hohenzollernring 55 / Telephon: West 53438

Stuttgart, Alleenstraße 21 / Telephon: SA. 24025

Pflege und Wartung

der

BURMAN

Getriebe

(Die im Text in Klammern stehenden Buchstaben und
Nummern entsprechen der Burman-Ersatzteilliste.)

Deco, Dekereff & Co. G. m. b. H.

Berlin W 62, Kurfürstenstraße 88

Telephon: Barbarossa B 5, 5158/5159

Köln a. Rh., Hohenzollernring 55 / Telephon: West 53438

Stuttgart, Alleenstraße 21 / Telephon: SA. 24025

Die folgende Instruktion zur richtigen Pflege und Wartung der Burman-Getriebe bezieht sich auf alle bisher von der Firma Burman & Sons Ltd., Birmingham hergestellten Modelle. Um die Darstellung zu vereinfachen, ist nachfolgend das Modell „O“ als typisches Beispiel herausgegriffen. Die hier gegebenen Ratschläge sind aber auch selbstverständlich für alle anderen Typen maßgebend.

Schmierung.

Die Burman-Getriebe müssen regelmäßig geschmiert werden und zwar wird von der Fabrik empfohlen, in das Gehäuse jeweils nach Zurücklegung von 1000 km ca. 2 Eierbecher Fett oder Oel nachzufüllen.

Als Schmiermittel ist dünnes Fett oder dickflüssiges Oel zu verwenden. Am besten ist der Gebrauch von CASTROLEASE zu empfehlen. Der Gebrauch von gewöhnlichem Maschinenoel ist nicht ratsam, da dasselbe leicht durch das Hauptwellenlager in die Kupplung durchdringen kann, was dauerndes Schleifen verursacht.

Einregulierung der Schaltung.

Falls keine Unregelmäßigkeiten auftreten, soll man das Getriebe nie aus dem Rahmen ausbauen. Selbstverständlich muß aber der Fahrer darauf achten, daß die Schaltung richtig im Eingriff bleibt. Insbesondere beim Einrücken des Getriebes zwecks Kettennachspannung. Dieses gilt natürlich nur für Getriebe mit Sattelrohr- oder Tankrohrschaltung. Bei Getrieben mit direkt angebaute Schaltung kann das Einrücken des Getriebes sich natürlich nicht auf die Einstellung der Schaltung auswirken.

Zwecks Einstellung der Schaltung bei Getrieben mit Tankrohr- oder Sattelrohrschaltung muß man zuerst den Schalthebel am Getriebe (65/1 M) in den mittleren Gang einschalten, sodann ist darauf zu achten, daß der Schalthebel an der Tankschaltung ohne Spannung des Schaltgestänges genau der Einkerbung des zweiten Ganges in der Schaltkulisse entspricht.

Die Sperrklinkenfeder (46 M) im Innern des Getriebes, welche die Sperrklinke (43 M) gegen die Schaltgabel (38 M) drückt, ist senkrecht am Boden des Getriebes mit einer Schraube befestigt. Der geschlitzte Kopf dieser Schraube schließt glatt mit der Gußfläche ab. Die Sperrklinke dreht sich um eine Schraube (44 M), deren Kopf entweder an der Vorder- oder Rückseite des Getriebes entsprechend dem Modell zu finden ist. Der Schraubenkopf trägt die Worte „nicht abzuschrauben“. Man kann mit Sicherheit behaupten, daß beinahe bei jedem Versuch diese Schraube loszumachen, die Sperrklinke zerbrochen oder zumindest das dünne Ende der Sperrklinkenschraube abbrechen wird. Die Sperrklinke oder das abgebrochene Ende der Schraube geraten dabei ins Getriebefett und können alle Zahnräder zerstören.

Wenn die Gänge nicht richtig einschnappen, ist dieses wahrscheinlich auf falsche Einregulierung des Schaltgestänges zurückzuführen. Die Lage des Schalthebels in der Tankkulissee wird wohl nicht genau der Einstellung des Schalthebels im Getriebe entsprechen. Dieselbe Wirkung hat auch eine gesprungene oder lahme Sperrklinkenfeder. Dieses ist aber äußerst selten der Fall. Die Feder kann nach Entfernung der Haltschraube untersucht werden.

Ein schwieriges Umschalten des Getriebes kann auf zu dickes, verwendetes Getriebefett zurückzuführen sein. Die Ursache kann auch in der mangelhaften Schmierung oder zu strammen Sperrklinkenfedern zu finden sein. Das letztere wird nur selten zutreffen, es wäre denn, daß die Originalfeder durch eine viel stärkere Feder nachträglich ersetzt worden ist. Die Feder kann dadurch geprüft werden, daß die Federschraube um einige Drehungen gelöst wird und sodann festgestellt wird, ob sich das Getriebe leichter umschalten läßt. Falls die Prüfung ergibt, daß beim Lösen der Schraube sich das Getriebe leichter schaltet, ist es zu empfehlen, die Sperrklinkenfeder durch eine neue Feder zu ersetzen.

Die Kupplung.

Die Burman-Kupplung läßt sich äußerst leicht betätigen, was auf den Gebrauch von Korken als Kupplungsbelag zurückzuführen ist.

Korken sind als Kupplungsbelag äußerst weich und geschmeidig. Dieselben verbrennen aber andererseits sehr leicht bei starkem Schleifen der Kupplung. Dauerndes Schleifenlassen der Kupplung im Stadtverkehr oder Bergauffahren muß vermieden werden. Die Kupplung darf nur zum Anfahren und Umschalten des Getriebes gebraucht werden, nicht aber zur Geschwindigkeitsregulierung.

Es ist sehr wesentlich, daß eine Distanz von $\frac{1}{32}$ " zwischen dem Kupplungsstangenende und Kupplungshebelkugel (8 M) eingehalten

bleibt. Die Regulierung kann von 2 Punkten aus erfolgen. Erstens durch die Bowdenzugregulierschraube. Diese Schraube ist so tief wie möglich einzuschrauben, wenn der Bowdenzug neu ist. Die Distanz zwischen Kugel und Kupplungsstangenende muß dann geprüft werden. Zweitens kann die Regulierung mittels Lösung der Kupplungsstellschraube in der Mitte der Kupplung (19 K) erfolgen.

Wenn die Kupplung noch ganz neu ist, kann der Spielraum ein größerer sein, da nach dem Abschleifen der Korken der Kupplungsstift automatisch durch die Kupplungsfedern eingedrückt wird und sich der richtige Spielraum von selbst einstellt.

Solange die Kupplung noch neu ist, muß die Aushebung öfter geprüft und reguliert werden. Der Spielraum zwischen Kupplungsstift und Kugel kann durch Abnutzung der Korkeinlagen derartig vermindert werden, daß die Kupplung dauernd schleift und verbrennt.

Im Kupplungsdeckel (18 K) sind vier Federbuchsen (22 K) eingebaut, in welchen die Kupplungsfedern (21 K) ruhen. Die Federn werden durch die Federschrauben (23 K) zusammengedrückt, welche auf die Federbolzen der Kupplungsnahe (24 K) aufgeschraubt werden. Diese Schrauben müssen gleichmäßig mit einer gleichen Drehzahl aufgeschraubt werden und es ist darauf zu achten, daß der Kupplungsdeckel beim Auskuppeln sich gleichmäßig an allen Seiten hebt. Wenn festgestellt wird, daß der Kupplungsdeckel beim Ausheben auf eine Seite kippt, müssen die Schrauben an dieser Seite entsprechend angezogen oder gelöst werden, solange bis sich der Deckel gleichmäßig hebt. Ungleichmäßige Aushebung des Deckels kann ein sprunghaftes Anfahren verursachen.

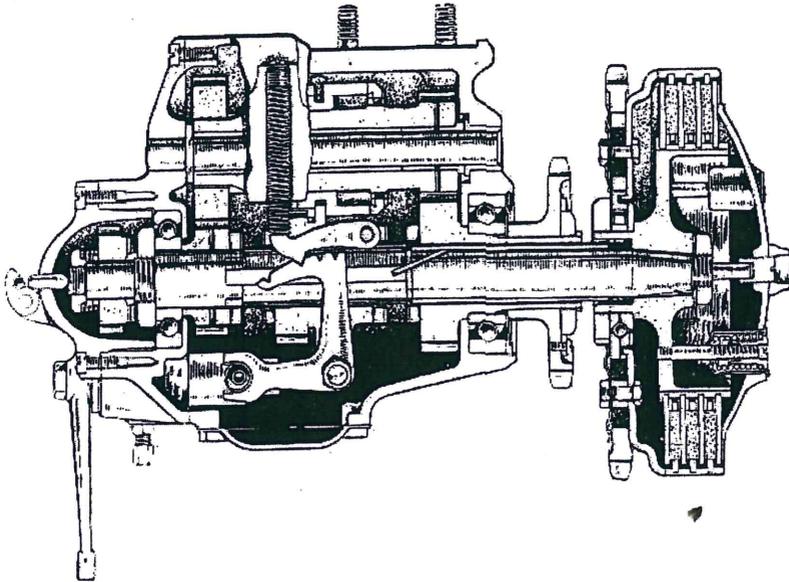
Es ist nur selten notwendig, die Kupplungsfederschrauben nachzuziehen. Falls aber bemerkt wird, daß die Kupplung bei Beschleunigung oder Bergauffahrt zu schleifen beginnt, müssen die Schrauben angezogen werden. Dabei ist Obacht zu geben, daß jede Schraube eine gleiche Zahl gedreht wird. Bei richtiger Regulierung müssen die Schraubenköpfe mit dem Federhülsenrande abschließen. Manchmal haben die Federschrauben die Tendenz, sich von selbst loszuschrauben. In diesem Fall wird die losgehende Schraube ganz ausgeschraubt werden und dessen Ende sowie die untere Fläche des Schraubenkopfes geputzt, vom Rost poliert und etwas mit Öl oder Fett geschmiert werden müssen.

Das Kupplungskettenrad (7 K) aller Burman-Getriebe ist mit Gummipuffern (12 K) versehen, welche als Stoßdämpfer wirken. Mit der Zeit nützen sich natürlich diese Gummipuffer ab, was ein gewisses Spiel zwischen Kupplungsgehäuse und Kupplungskettenrad verursacht.

Falls dieses der Fall ist, müssen die Stoßdämpfergummi durch neue ersetzt werden.

Das Kugel- oder Rollenlager, auf welchem das Kupplungskettenrad läuft, kann sich nach langem Gebrauch abnutzen. Dieses wird sich dadurch bemerkbar machen, wenn auch keine allzu große Luft zwischen Zahnkrenz und Kupplungsnahe festzustellen sein wird, daß die beiden starkes Seitenspiel zeigen.

Bei Kupplungen auf Rollenlager ist ein Seitenspiel von ca. $\frac{1}{64}$ " zulässig. Ein stärkeres Wackeln des Kettenrades und Kupplungsnahe zeigt, daß eine Reparatur notwendig ist. Zwecks einer solchen Reparatur sowie auch zwecks Erneuerung der Stoßdämpfergummi ist eine Abnahme der ganzen Kupplung notwendig. Die Abmontage ist am Motorrad ohne Ausbau des Getriebes möglich.



Abmontage der Kupplung.

Zuerst müssen die vier Kupplungsfederschrauben ausgeschraubt werden. Sodann kann der Kupplungsdeckel mit den Federhülsen entfernt und der Kupplungsstift herausgezogen werden. Sodann ist die Kupplung Teil nach Teil auseinander zu nehmen. Zuerst muß der Kupplungsabdeckring entfernt werden und zwar mittels eines

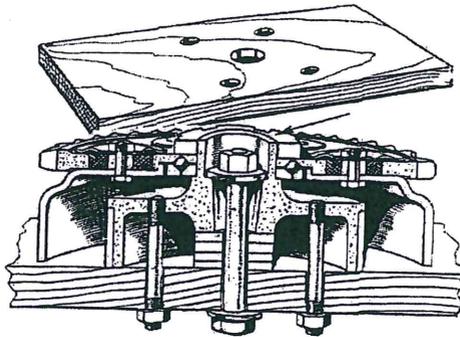
Schraubenziehers. Der Ring ist allmählich ringsherum zu heben. Sodann sind die Kupplungsplatten herauszunehmen. Dieselben sind zusammenzubinden, damit beim Auflegen auf die Werkbank die Platten nicht durcheinander kommen und die ursprüngliche Reihenfolge gewahrt bleibt. Die dickere Mitnehmerscheibe (6 K) hat am nächsten zum Kettenrade zu liegen. Nunmehr muß die Hauptwellenmutter einige Drehungen durch einen Steckschlüssel gelöst werden. Um das Drehen der Hauptwelle dabei zu verhindern, ist der dritte Gang einzuschalten und die Hinterradbremse zu blockieren.

Nachdem die Hauptwellenmutter etwas gelöst worden ist, läßt sich die Kupplungsnahe leicht abziehen. Man braucht nur die Nabe an sich zu ziehen und gleichzeitig 2 bis 3 starke Schläge mit einem Kupfer- oder Bleihammer auf die Hauptwellenmutter gegeben zu werden. Falls ein gewöhnlicher Hammer verwendet wird, muß ein Stück Holz oder weiches Metall zwischen gelegt werden, um das Hauptwellenende vor den Schlägen zu schützen. Nachdem sich die Kupplungsnahe vom Keil gelöst hat, ist die Mutter ganz abzuschrauben. Man muß Obacht geben, den Hauptwellenkeil nicht zu verlieren.

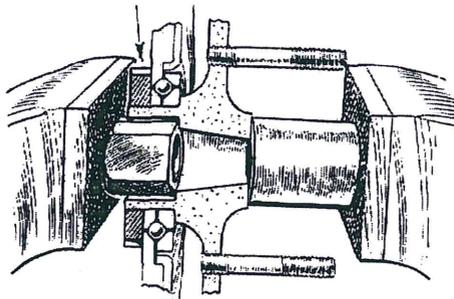
Die Erneuerung der Stoßdämpfergummi ist eine einfache Sache, nachdem die Stoßdämpfermutter abgeschraubt worden ist. Da die Stoßdämpferbolzen, auf welche die Muttern aufgeschraubt werden, an ihrem Ende vernietet sind, und das Gewinde derselben beim Abschrauben der Muttern zerstört werden könnte, ist es zu empfehlen, neue Bolzen vor der Demontage bereit zu legen. Nachdem die Gummi erneuert sind, müssen die Stoßdämpfermuttern so fest wie möglich angezogen und die Bolzen durch Querschlag vernietet werden.

Falls die Kupplung nur zwecks Reparatur des Kettenradlagers abgenommen ist, ist es nicht erforderlich, die Stoßdämpfer zu lösen. Bei einer Kupplung mit Kugellager ist an deren Rückseite ein Konterring zu finden, welcher abgeschraubt werden muß. Das Gewinde dieses Ringes ist an einer Stelle mittels eines Meißels vernietet. Die Nietstelle muß vor der Zusammenmontage geglättet werden.

Eine sehr schwierige Aufgabe ist es, die Kupplungsnahe festzuhalten, solange der Konterring abgeschraubt wird. Es ist schwer, einen Rat zu geben, wie am besten hier vorzugehen ist, da alles davon abhängt, welches Werkzeug man zur Hand hat. Die Nabe in einem Schraubstock festzuhalten, ist auf alle Fälle nicht möglich, da dieselbe dadurch beschädigt wird. Nachstehend wird ein Rat gegeben, wie man vorzugehen hat. Wenn die vorgeschlagene Methode auch nicht ideal ist, so hat sie sich praktisch doch gut bewährt.



Eine große Aufmerksamkeit ist den Federbolzen zu schenken, welche beim Abschrauben des Kontertrings abbrechen können. Falls ein großer Schraubstock vorhanden ist, ist es eine einfache Sache, die Kupplungsnahe im Schraubstock festzuhalten wie es auf der Abbildung gezeigt ist. Dabei ist Obacht zu geben, daß die äußere oder innere Oberfläche des Kupplungsnaheinnenteils nicht beschädigt wird, da dadurch der Rand der Hauptwellenkonusöffnung zerstört werden könnte.



Wir haben bisher eine Kupplung auf Kugellager behandelt. Nachdem der Konterring abgeschraubt ist, und der äußere Kugellagererring (13 K) entfernt ist, werden einige dünne Distanzringe (14 K) gefunden. Einer oder mehrere dieser Ringe können entfernt werden, um der Abnutzung die Wage zu halten, oder der Kugellaufing kann erneuert werden. Bei Rollenlagerung wird dem Uebel durch Erneuerung der Rollen abgeholfen.

Bei der Zusammenmontage muß der Konterring so fest wie nur möglich angezogen werden.

Beim Anbringen der Kupplung auf der Hauptwelle ist darauf zu achten, daß der Hauptwellenkeil richtig in der Keilnute liegt und die Konusöffnung in der Kupplungsnahe rein von Oel ist. Die Hauptwellenmutter ist so fest wie möglich anzuziehen.

Demontage des Getriebes.

Das Getriebe wird gewöhnlich nur wegen Ersetzung der Kugellager oder inneren Zahnräder auseinandergenommen. Ob die Kugellager ersatzbedürftig sind, kann auf Grund des Seitenspiels des Kettenrades (23 M) und der Hauptwelle (9 M) festgestellt werden. Ein großes Kugellager (19 M) ist an der Antriebsseite eingebaut; in demselben läuft das Schaftrad (14 M), auf dem das Antriebskettenrad (23 M) sitzt. Ein zweites kleineres Kugellager (33 M) sitzt an der Kickstarterseite im Gehäusedeckel, in demselben ruht die Hauptwelle. Die durchgebohrte Vorgelegewelle (25 M) ist mit Bronzebuchsen versehen und läuft auf einer Spindel (30 M). Falls es notwendig ist, das Getriebe auseinander zu nehmen, muß zuerst die Kupplung abgenommen werden, sodann ist der Verschlußdeckel (Kupplungshebelsockel 4 M) vom Getriebegehäusedeckel (2 M) zu entfernen. Desgleichen der Kickstarter zusammen mit Segment, Feder und Kickstartergehäusedeckel.

Es ist nicht notwendig, die Kickstarterratsche (37 M) und Kickstarterritzelmutter (36 M) zu entfernen, falls das Hauptwellenkugellager (33 M) gleich hinter der Kickstarterritzelmutter gelegen, sowie das kleine Zahnrad auf der Hauptwelle (24 M) nicht defekt sind.

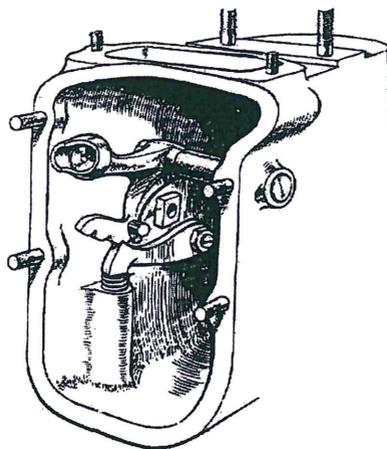
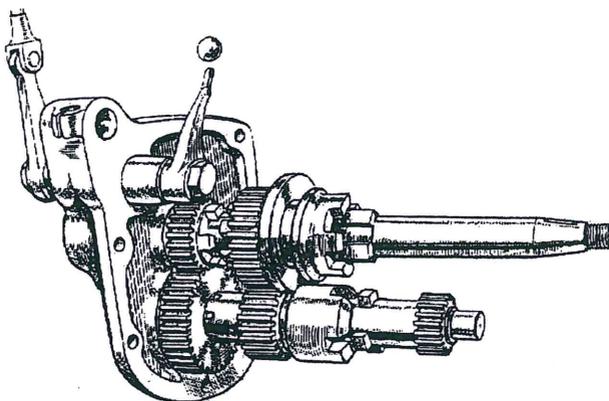
Falls aber eins dieser Teile (Kickstarterritzelmutter, das Kugellager oder das kleine Zahnrad auf der Hauptwelle) ersatzbedürftig sind, ist es besser, die Kickstarterritzelmutter zu entfernen solange das Getriebe noch im Rahmen eingebaut ist, sodaß es möglich ist, die Hauptwelle mittels Blockierung der Hinterradbremse festzuhalten.

Die Kickstarterfederritzel und -Mutter sind leicht abnehmbar, dagegen ist es viel schwieriger, die Kickstarterratsche abzuschrauben. Dazu muß man mit einem sehr starkem Steckschlüssel bewaffnet sein. Erst nach einigen heftigen Schlägen auf die Steckschlüsselstange wird sich die Ratsche von der Hauptwelle lösen.

Ebenso ist es nicht notwendig, das Antriebskettenrad (23 M) zu entfernen. Nachdem die Getriebegehäusedeckelbolzenmuttern (3/2 M) abgeschraubt sind, kann der ganze Deckel zusammen mit allen inneren Getriebeteilen abgenommen werden. Man braucht nur einen Schlag auf die Hauptwelle mit einem Holzhammer zu geben. Durch diese Schläge wird der Gehäusedeckel vom Getriebegehäuse getrennt. In

keinem Fall darf man mit einem Schraubenschlüssel bei Abhebung des Deckels nachhelfen.

Das Schubrad auf der Hauptwelle (13 M) sowie die Vorgelegewelle (25 M) bleiben fast immer im Gehäuse liegen. Die Hauptwelle und Vorgelegewellenspindel ziehen sich dagegen mit dem Gehäusedeckel heraus. Alle im Gehäuse verbliebenen Räder können dann



leicht herausgenommen, in Petroleum gewaschen und nachgesehen werden. Defekt gewordene Zahnräder oder ausgelaufene Buchsen können ersetzt werden.

Falls das Getriebe wegen des defekten Kugellagers an der Antriebsseite auseinander genommen wird, muß die Schafradmutter

(16 M) gelöst werden bevor die inneren Teile herausgenommen werden. Sodann kann das Antriebsrad vom Schaftrad, auf welchem es sitzt, entfernt werden. Das Kettenrad darf nicht lose auf dem Schaftrad sitzen, aber auch nicht übermäßig angezogen sein.

Nachdem die Hauptwelle, Gehäusedeckel und alle sonstigen Teile entfernt sind, läßt sich das Schaftrad aus dem Kugellager herausschlagen. Vordem muß die Sicherungsscheibe (17 M), welche den Kugellagerdichtungsring (21 M) festhält, abgeschraubt werden. Falls das Kugellager im Gehäuse nicht mehr festsitzt, ist das ganze Getriebegehäuse zu erneuern.

Montage.

Nachdem festgestellt ist, daß alle Teile des Getriebes in Ordnung sind, ist die Montage eine leichte Sache. Im folgenden wird vorausgesetzt, daß das Schaftrad, Hauptwellenlager und Vorgelegewellenspinde nicht ausgebaut worden sind. Desgleichen, daß die Hauptwelle und Vorgelegewellenspinde im Gehäusedeckel sitzen. Es ist sehr leicht, das Getriebe zusammenzubauen. Die inneren Teile sind alle leicht zugänglich und zwar durch die aufgedeckte Seite des Getriebes sowie durch das Schmierloch.

Der erste Schritt ist das Einsetzen der Vorgelegewelle. Dieselbe ist so tief wie möglich in das Gehäuse zu legen, damit dieselben in die Zähne des Schaftrades eingreifen. Die Schaltgabel (38 M) muß auf Mittelgang stehen. Das Schubrad auf der Vorgelegewelle (28 M) ist an die Stelle zu schieben, die es einnimmt beim zweiten Gang. Daraufhin ist das Schubrad auf Hauptwelle (13 M) einzufügen. Es ist darauf zu achten, daß dieses Zahnrad im Eingriff mit dem Schubrad auf der Vorgelegewelle kommt. Der große Plansch des Schubrades auf Hauptwelle muß in dem Schlitz des Schubrades auf der Vorgelegewelle eingreifen. Auch das Schaltklötzchen (42 M) muß sich richtig in die entsprechende Nute einpassen.

Nachdem die beiden Schubräder eingepaßt sind, soll man die Hauptwelle und Vorgelegewellenspinde einsetzen und zwar wird die Hauptwelle durch ihr eigenes Schubrad und die Vorgelegewellenspinde durch die Vorgelegewelle geführt. Wenn das Antriebskettenrad dabei gedreht wird, können die Zahnräder sehr schnell eingreifen. Auch die innere Verzahnung des Schubrades auf der Hauptwelle kommt mit den Nuten der Hauptwelle leicht in Eingriff. Der Getriebegehäusedeckel kann sodann leicht auf die Deckelbolzen gesetzt werden.

Obacht ist zu geben, daß bei der Montage die Schaltkugel (48 M) am Ende des inneren Schalthebels in die Kugelpfanne der Schaltgabel (38 M) richtig eingreift. Wenn die Kugel richtig eingepaßt ist, kann

der Deckel ohne Schwierigkeit auf die Bolzen gedrückt werden. Man soll dabei keine Gewalt anwenden, der Deckel läßt sich leicht aufmontieren, wenn man dabei das Antriebsrad dreht. Falls sich der Deckel nicht aufmontieren läßt, ist etwas im Getriebe falsch zusammengesetzt worden und soll der Deckel wieder zwecks Nachprüfung entfernt werden. Es ist möglich, daß im letzten Augenblick, wenn die Bolzen in die Löcher eintreten, ein kleiner Widerstand zu überwinden sein wird. Einige unbedeutende Schläge mit einem Holzhammer werden aber genügen, den Deckel auf die Bolzen zu kriegen, wenn gleichzeitig das Kettenrad gedreht wird.

Daraufhin können alle äußeren Teile anmontiert werden. Außer dem Fett, welches gewöhnlich im Getriebe zu sein hat, ist es zweckmäßig, etwas Fett an einigen anderen Punkten des Getriebes zuzuführen wie z. B. Kickstarterritzel, Kupplungsstange, wenn dieselbe in die Hauptwelle geführt wird usw. Außerdem muß das Kettenrad vor dem Einbau in das Motorrad eine Weile gedreht werden, damit das Fett zu allen Teilen des Getriebes dringt.

Es ist zweckmäßig, bei erstmaliger Schmierung des Getriebes nach dessen Montage kein zu dickes Fett sondern besser Oel zu nehmen, da dasselbe schneller zu allen Gleitlagern durchdringt.

Montage der Kickstarterfeder.

Eine gewisse Schwierigkeit bietet das Aufziehen der Kickstarterfeder. Diese Feder ist ähnlich der Uhrfeder an einem Ende am Kickstartersegment befestigt und am anderen Ende an einem Bolzen am Gehäuse eingehakt. Bei Montage einer neuen Feder sind keine Schwierigkeiten zu erwarten, da die Kickstarterfedern von der Fabrik aus zusammengewunden geliefert werden. Das Drahtstück, mit welchem die Feder zusammengehalten wird, ist erst nach fertiger Montage der Feder im Getriebe zu entfernen. Die Neumontage einer alten guten Feder, welche auseinander gegangen ist, ist dagegen etwas schwierig.

Zuerst muß das Arretierstückgummi (77 M) entfernt werden. Dadurch wird etwas mehr Raum geschaffen. Ein Ende der Feder soll am Kickstartersegment eingehakt werden. Der Kickstarter ist sodann auf die Kickstarterwelle zu setzen. Das Auge am anderen Ende der Feder ist auf den Kickstarterfederstift zu setzen. Daraufhin ist der Kickstarter soweit wie möglich auf die Kickstarterwelle zu schieben, aber natürlich nicht so weit, daß das Segment an den Arretierbolzen stößt.

Nummehr ist es notwendig, die Feder 2 bis 3 mal aufzuwinden. Die Schwierigkeit liegt nun darin, daß beim Drehen des Kickstarters

die Feder an den Federstiften festgehalten wird und das Ueberspringen der Windungen vermieden wird. Bei einer gewissen Sorgfalt und Hilfe eines Schraubenziehers ist dieses aber möglich.

Nachdem die Feder aufgewunden ist, kann der Kickstarter bis zu Ende aufgeschoben werden bis er an den Arretierbolzen stößt. Der Arretierbolzengummi kann sodann wieder aufgesteckt werden.

Kettenlinie.

Der Fahrer muß immer darauf achten, daß die Kette vom Motor sowie die Kette vom Getriebe zum Hinterrad richtig auf den Zahnkränzen liegt, und spurt, d. h. die Kette muß vom Motorzahnkranz zur Getriebewelle vollkommen grad-eckig verlaufen. Falls die Kette auf einem Winkel läuft, werden die Kettenkränze vom Getriebe äußerst schnell einseitig abgenutzt.

Lieferung von Ersatzteilen.

vom Lager der:

Deco, Dektereff & Co. G. m. b. H., Berlin W 62, Kurfürstenstr. 88
Köln, Hohenzollernring 55
Stuttgart, Alleenstr. 21

Sämtliche Ersatzteile für alle
Burman - Getriebetypen sind

lieferbar. Bei Aufgabe der Bestellungen müssen unbedingt die Buchstaben, die auf dem Getriebegehäusedeckel vor der Nummer eingeschlagen sind, aufgegeben werden und zwar genügt es nicht, den ersten Buchstaben anzugeben sondern alle Buchstaben so z. B. SSLBH oder SO oder SLBD. Ersatzteillisten, aus denen sämtliche Teile des Getriebes klar ersichtlich sind, stehen jederzeit frei zur Verfügung.