

## Einleitung

In meinen Ausführungen, Erläuterungen und auch mancher Kritik beziehe ich mich auf unten abgebildetes Reparaturhandbuch. Es hat mich in all meinen Schrauberjahren begleitet und es ist sicher nicht „nur Schrott“. Was mir und auch meinem Vater, der lange Jahre Rep-Handbücher für die BMW (Original Werkstatthandbücher) gemacht hat, jedoch immer wieder aufgefallen ist: Hier ist bestimmt eine Art „Raubkopie“ Grundlage für das Buch. Standardprozedur für alle Nicht-Werkstatthandbücher ist folgende: Man nehme die Originalbilder und zum Teil auch Textpassagen, verändere die Bilder (geringfügiges Weglassen und Beschneiden) wegen des Copyrights und stricke sich den restlichen Text selber. Nun wundert es einem nicht, daß viele Stellen nicht sauber oder auch gar nicht beschrieben sind. Die Schreiber haben in den seltensten Fällen das beschriebene Objekt in den Fingern gehabt. Es handelt sich um sog. techn. Autoren, die solche Beschreibung in Auftragsarbeit erstellen. Im Schuljargon würde das unter Bildbeschreibung mit Textanalyse laufen. Also, wundert Euch nicht, wenn ihr manchmal dem Autor wünscht, er solle mit seinem Eigenprodukt nachts um 22:45, bei Kerzenschein am Straßenrand genau das machen was er Euch grade „vorschreibt“. Aus diesem Grund habe ich gesagt: Schimpfen bringt nichts, mach's besser. Diese Anleitung im .pdf – Format ist für alle die nur mal so eine Info brauchen, oder auch einen Denkanstoß. Wer das Ganze in vernünftiger Qualität haben möchte: für 5 €+ 1,50 Porto kriegt ihr von mir eine CD mit super Bildern einzeln und in ein word.doc eingebunden.

**Alexander Franke**

**5041**  
**5042**  
**5043**

# Reparatur anleitung

**Honda CX 500**



ab  
1980

**VERLAG BUCHHELT**  
Inh. Paul Pietsch

**ZUG**

**Querschnitt  
durch die Motor-Technik**

Ich werde in vielen Fällen direkten Bezug auf das Handbuch nehmen und das Bild mit meinem selbst gemachten Erfahrungen, bzw. Bildern vergleichen und ggf. verbessern. Auf diese Weise müßte allen Nutzern des gleichen Handbuchs insofern geholfen sein, als daß ich die unterschiedlichen Fahrzeugvarianten (die nun wirklich nicht alle im Buch berücksichtigt werden können) hier einfließen lasse. Sollte jemand noch weitere Unterschiede zu seiner eigenen CX feststellen, die ich hier nicht bemerkt habe, dann bitte umgehend eine „Mehl“ an mich ([CX500C@web.de](mailto:CX500C@web.de)). Ich werde diese Hinweise so schnell als möglich einpflegen, denn nur so werden wir endlich mal eine vernünftige Dokumentation über eines der „kontroversesten“ Moppeds zustande bringen.

Des weiteren (und das ist nun meine ganz persönliche Meinung) ist der etwas weniger kundige Schrauber nicht auf das Wohl und Wehe einiger selbst ernannter Schrauberpäbste\* angewiesen und schon gar nicht auf die sündteuren Hondavertragswerkstätten. Ich möchte hiermit\* keinem der echten CX-Insidern auf den Fuß treten, aber was man in manchen Schrauberforen liest, kann einem schon die Haare zu Berge stehen lassen.

Unten zu sehen ist meine CX, von der ich ausgehe und die mir als Grundlage für diese „Anleitung“ gedient hat. Ich gebe auch alle Daten mit an, damit evtl. Abweichungen zum Fzg. des Lesers unter Umständen schon im Vorfeld ersichtlich werden.

**CX500C Baujahr 80 Erstzulassung 19.03.1980 Verkaufsbezeichnung: CX 500 C-A  
Fzg.IdentNR.: PC012121058 > Version 1G = 50 PS Lt. Aussage Honda Deutschland  
eindeutig für den Deutschen Markt produziert und daher keine „Graue“, o. ähnliches  
MotorNummer: PC01 E-2121124 VergaserNr: 39 A SA**



## **Wer sich an eine Motordemontage und Komplettzerlegung des Selbigen heranmacht, sollte von vornherein mit den folgenden Werkzeugen ausgerüstet sein:**

Ratschenkasten von 7 – 24 mm am besten mit Sechskantnüssen, da die bei fest gebackenen Schrauben nicht so leicht abrutschen wie die 12-kant Teile und die Schraube damit abrunden

Ein Satz Gabel und Ringschlüssel in der gleichen Größe wie oben sowie ein Satz Inbusschlüssel

Kreuz und Normalschlitz-Schraubenzieher (pardon -dreher) in allen Größen

Dichtungsschaber oder Teppichmesser (damit geht es auch sehr gut)

Kunststoffhammer, am besten prellfrei

Schlagschraubendreher zum Lösen fester Schrauben

Drehmomentschlüssel von 10 – 120 Nm

Kolbenringspanner

Ölsteine in verschiedenen Formen um Zahnräder von weniger starken Laufspuren zu „befreien“

Ventilschleifpaste und Schleifstab

Fühlerlehre (mit 10/5/7'er Blättchen)

Schieblehre

Gewindeschneidersatz M4 – M12 um evtl. von Dichtungsmasse zugesetzte Sacklöcher zu reinigen

Vielfachmessgerät mit Diodentestbereich

Vergasersynchronuhren (man sollte zumindest jemand kennen, der welche besitzt...)

Heißluftföhn in Kombination mit heimischem Tiefkühler

Abzieher wie im Kapitel Spezial Werkzeuge beschrieben

Holzklötze in unterschiedlicher Größe (erleichtern manche Arbeit ungemein)

Viele Lumpen zum Säubern und Druckluft (Kompressor)

### **Und nun die weniger wichtigen „Gerätschaften“:**

Bohrmaschine mit Schleif- und Polieraufsätzen und einem sehr großen Splint (wenn der Zylinderkopf schon mal unten ist, kann man doch gleich die Kanäle polieren....)

Polierpaste (Unipol oder was ähnliches)

Evtl. Kamera (Digi bevorzugt) um die einzelnen Schritte zu dokumentieren. Hilft manchmal dem Gedächtnis ungemein und läßt den Schlaf ruhiger werden.

Flex mit Stahlbürstenaufsatz für grobe Verunreinigungen und als Poliervorarbeiter  
Auf der nächsten Seite habe ich einige dieser Werkzeuge mal abgebildet:



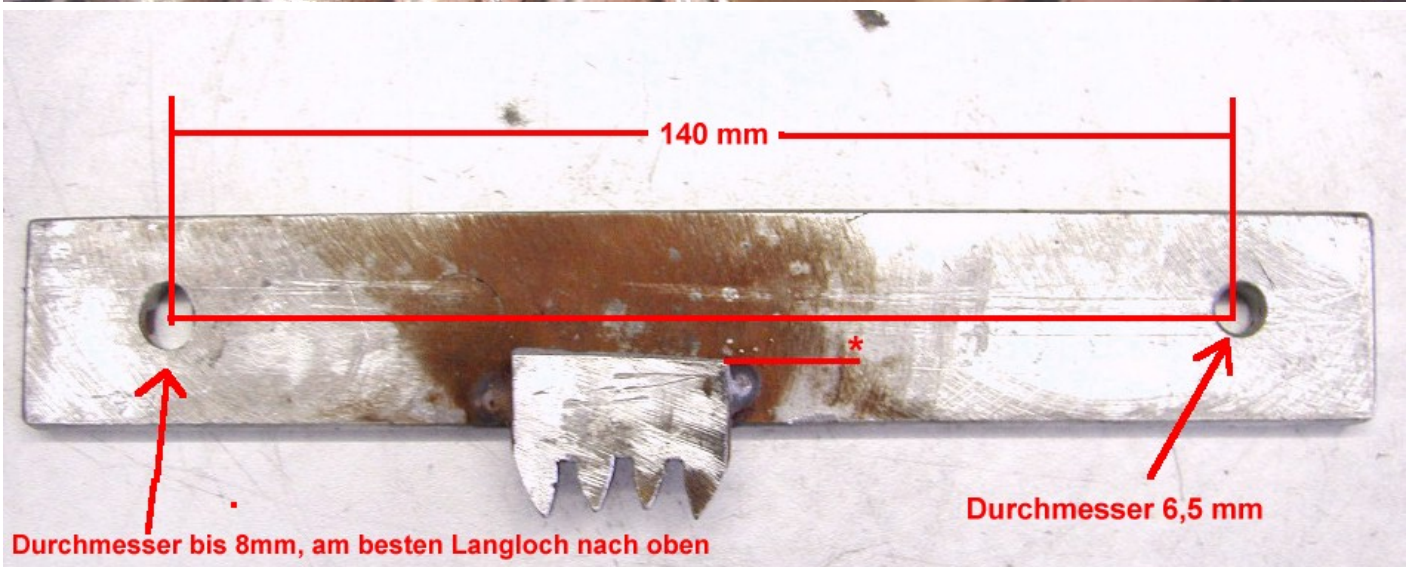
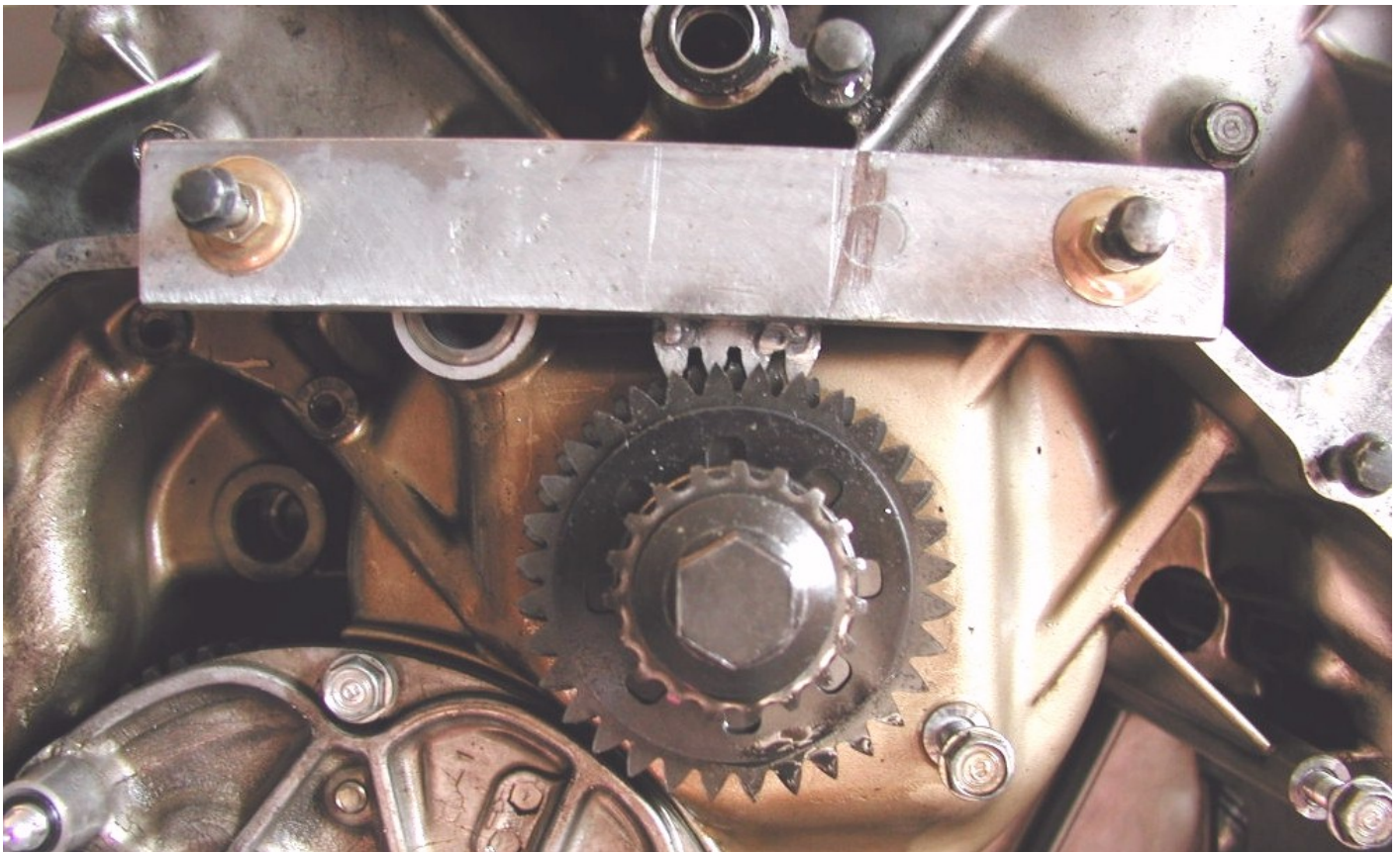




## Spezialwerkzeuge, die die Arbeit erleichtern und in vielen Fällen erst möglich machen !

In so ziemlich jedem Rep-Handbuch wird immer zuerst geschraubt und dann im Text (wenn's schwierig wird) auf irgendwelche dubiosen Spezialwerkzeuge des Herstellers verwiesen. Da man leider an diesem Punkt der Zerlegung nicht grad in der Stimmung ist, zum nächsten Hondahändler zu fahren, um 2-500 DM (oh Verzweiflung) (T)Euro hinzulegen (sofern man das Teil überhaupt kaufen kann), habe ich diesen Schritt ganz an den Anfang gelegt.

Die Hinweise auf „Selbststrickwerkzeuge“ sind ja recht nett und hilfreich, kommen aber leider auch immer erst, wenn's zu spät ist. Ich habe dieses Kapitel auch des Öfteren mit fluchen und dem hervorragenden Maschinen/Werkzeugbauverständnis meines Vaters (Kfz-Meister) gelöst. Hiermit und an dieser exponierten Stelle noch einmal Dank an H. Dietmar Franke für einige Stunden seines Lebens an der Drehbank und dem Schraubstock. Eines der wichtigsten Werkzeuge für die Kpl.-Zerlegung dürfte das unten gezeigte Blockierwerkzeug sein. Habe schon gelesen, daß ein alter Lappen (eingeklemmt) auch funktionieren soll. Es wird für den Ausbau des Primärzahnrad-/Kurbel/Nockenwelle benötigt und ist eigentlich kein Hexenwerk wenn man die Möglichkeit eines Schweißgerätes nutzen kann. Die Maße sind ganz unten ersichtlich. Der \* soll heißen: Anschrauben, Zahnblock ins Gehäuse einpassen, anzeichnen und dann lagerichtig anschweißen.





Hier nun einige Detailaufnahmen um die Lage und den Ansatzpunkt des Blockers zu zeigen. Es ist wichtig, daß der Zahnblock **im** Gehäuse sitzt, da er nur dort das eigentliche Primärtriebszahnrad blockiert und nicht das Hilfszahnrad. Dieses Hilfszahnrad dient nur der Geräuschminderung bei der sog. Direktverzahnung und „rutscht“ sozusagen auf der Kurbelwelle weiter und kann daher nicht zum Blockieren genutzt werden.

