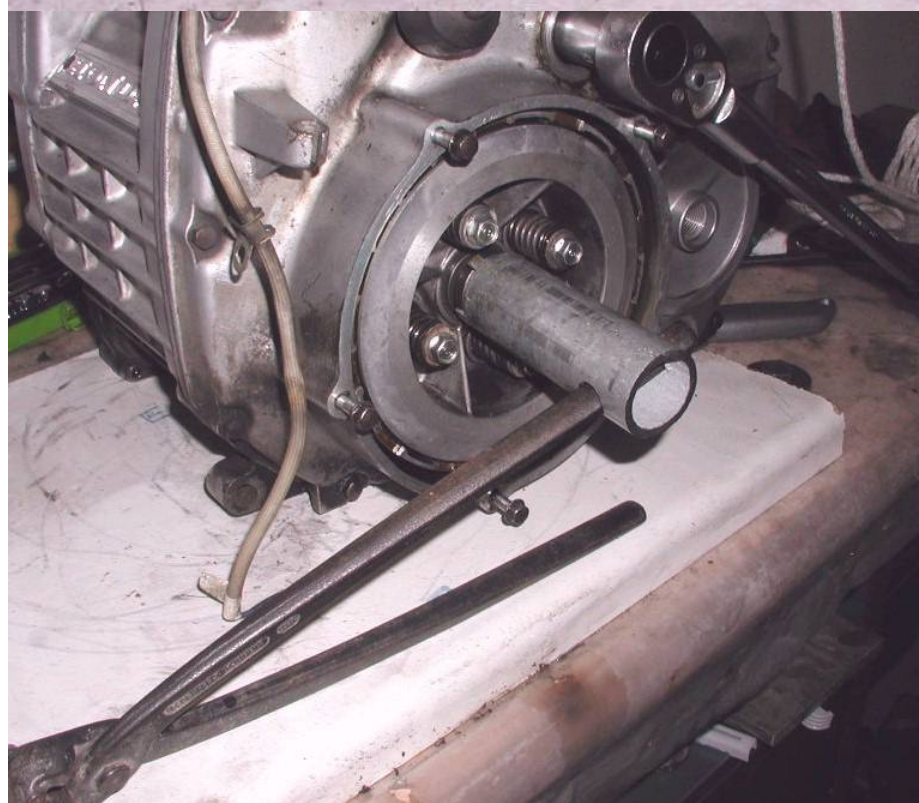
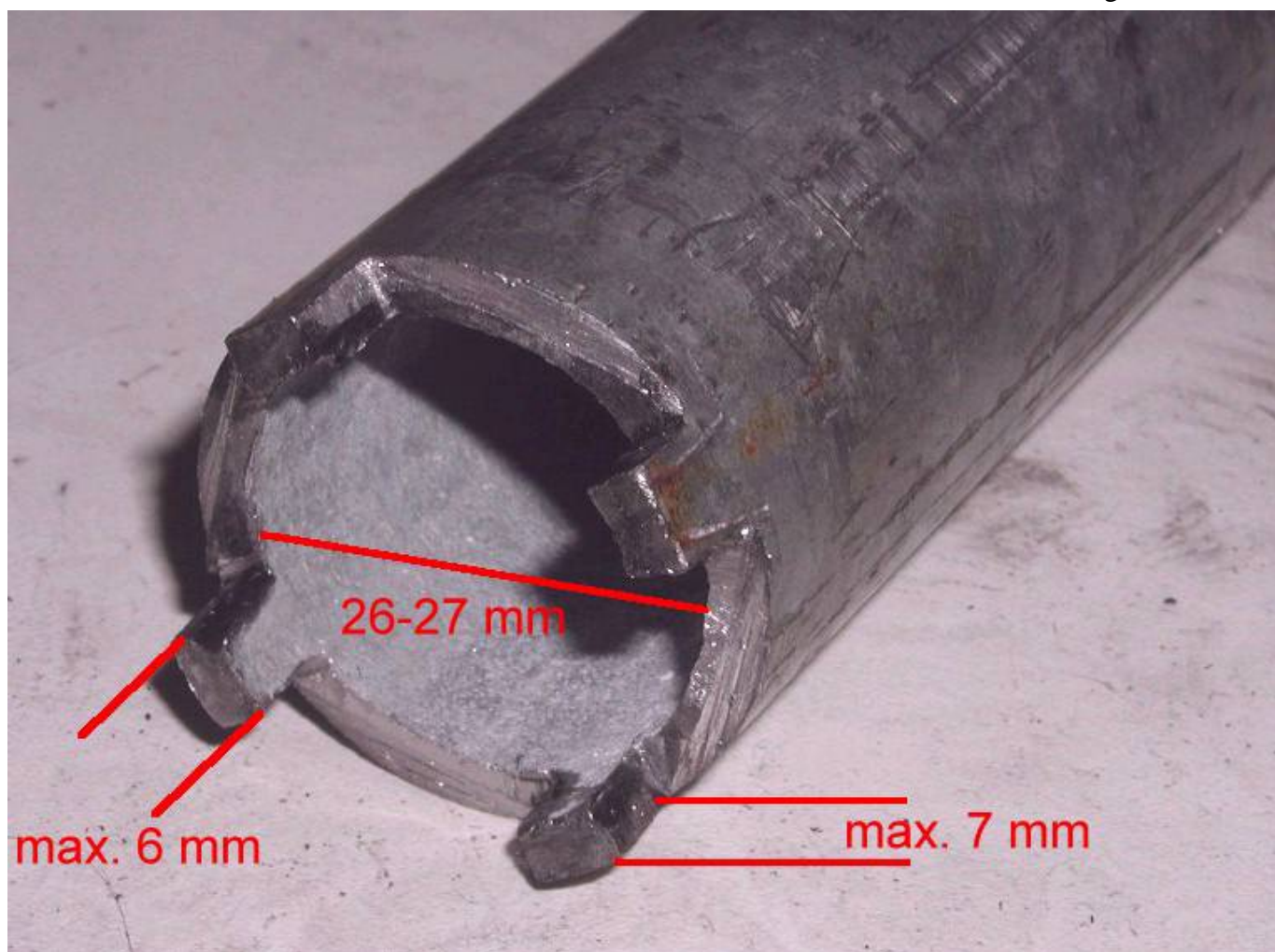
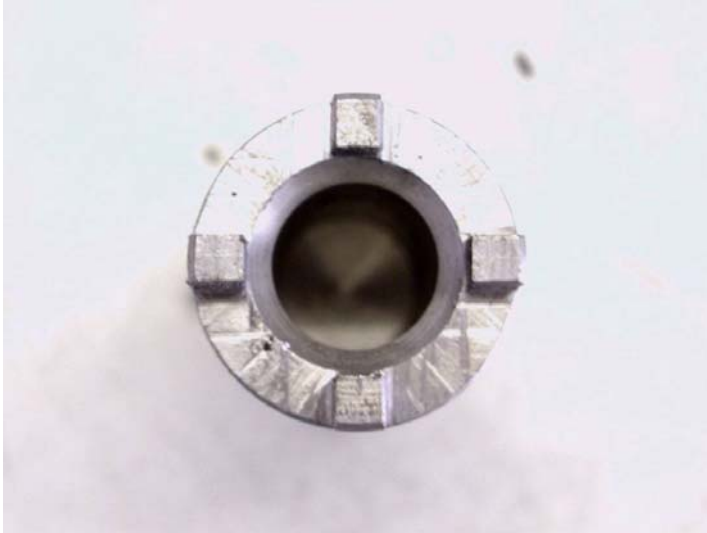


Der zweite große „Bremsklotz“ beim Schrauben ist die Kupplungsmutter, da diese keinen gewöhnlichen 6-Kant-Kopf hat, sondern eine sog. Nutmutter ist. Tolle Aussage im Rep-Handbuch: Ein geeignetes Werkzeug lässt sich leicht aus einem dickwandigen Rohr selbst herstellen. Das hilft nun unheimlich weiter, wenn man grad so richtig am „werken“ ist und nicht über eine Wasserleitungsrohr-Sammlung verfügt. Da ich grad mit'm Bau fertig geworden bin, gab es in meinem Fundus so was. Den „Schlüssel“ kann man aber nur einmal verwenden, das Mat. ist einfach zu weich, im Allgemeinen genügt es aber. Innendurchmesser 27 mm, das entspricht einem 1 Zoll-Rohr und dann Zapfen mit 6mm Stärke und 7mm Höhe aussägen. Am hinteren Ende 2 Löcher für einen Knebelantrieb und dann sollte es für die Einmalanwendung reichen.

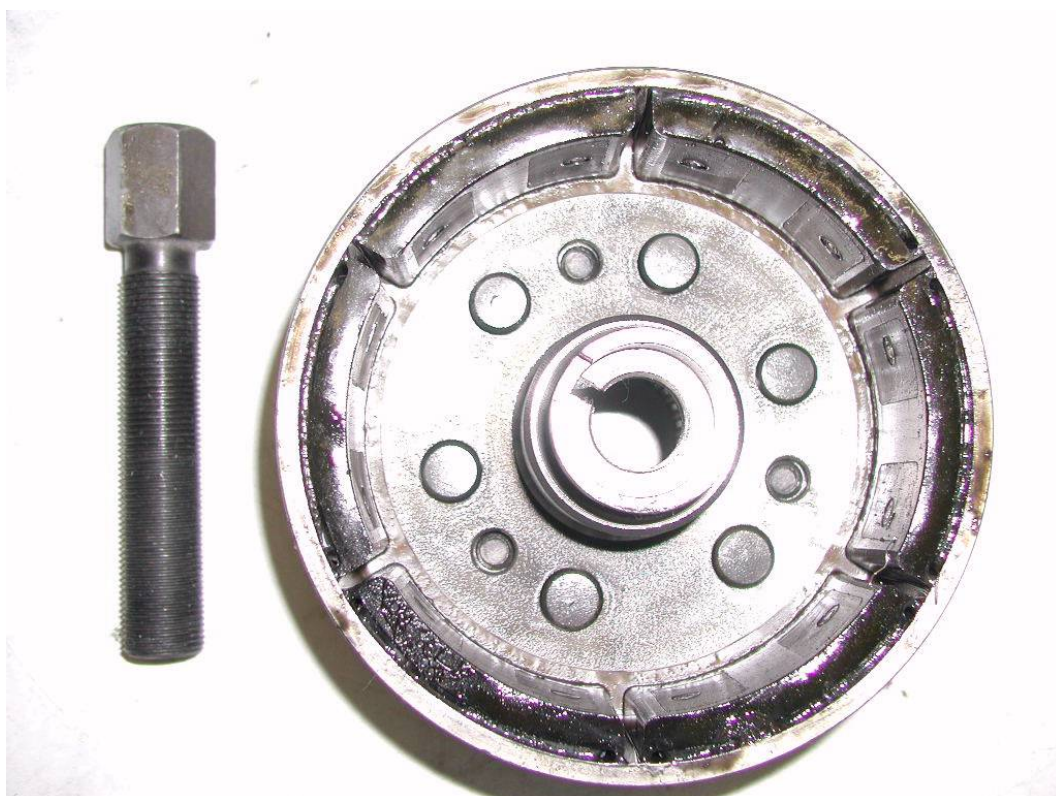


Die links gezeigte Methode ist eine absolute „Hau-Ruck-Aktion“ da ich das Knebelloch etwas zu klein gebohrt hatte. Ein weiteres Problem beim Öffnen tritt dann zu Tage, wenn man die Kurbelwelle wie beschrieben am Drehen hindert: Der Motorblock macht sich selbstständig !! Lösung: Entweder zu zweit arbeiten (einer hält fest, einer schraubt) oder man fixiert ihn (wie ich) mit Seilen an der Werkbank.

Auf der nächsten Seite stelle ich das ultimative Werkzeug für diese Arbeit vor. Wieder ein Stück aus dem Hause „Franke Werkzeug + Vorrichtungsbau“



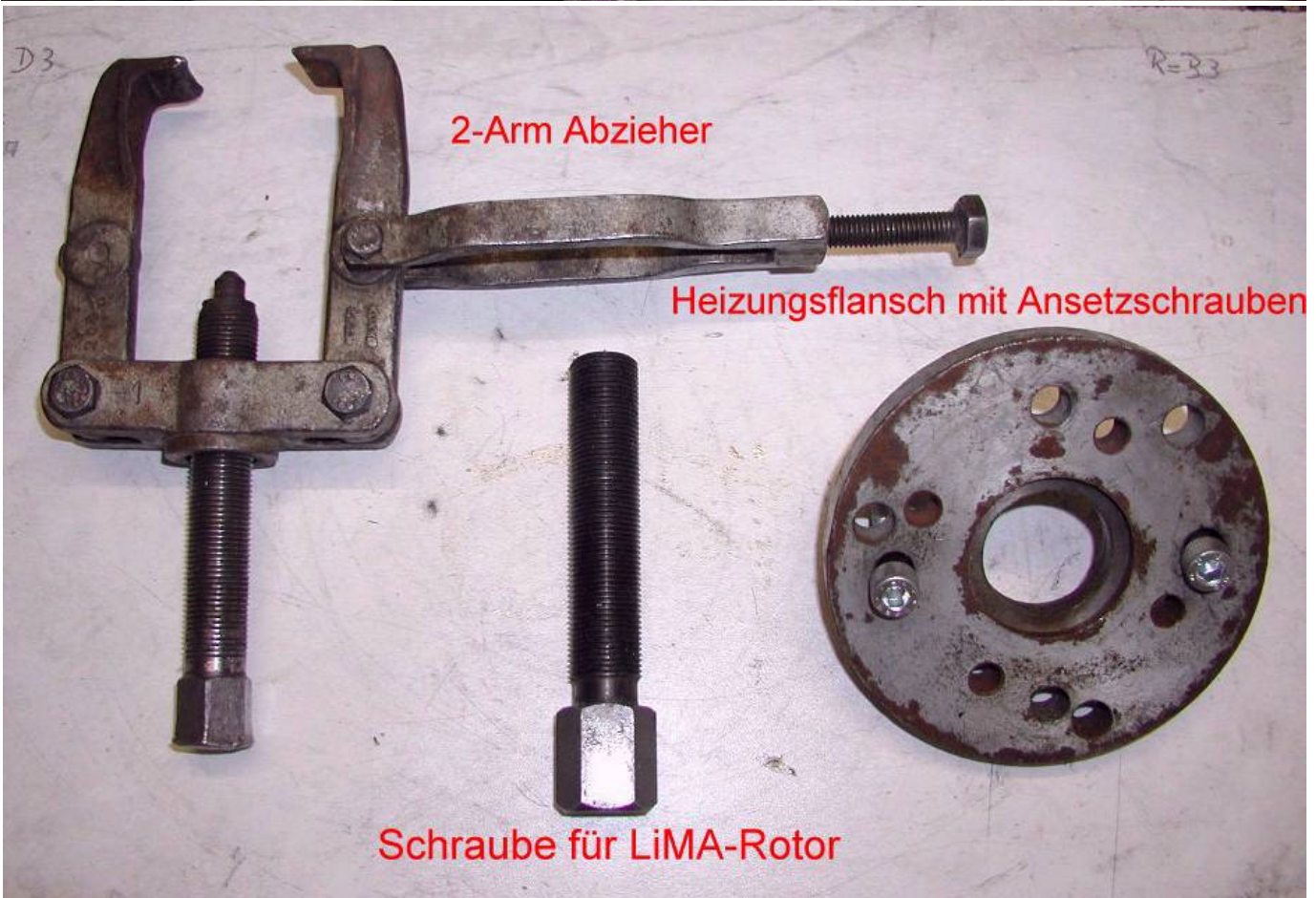
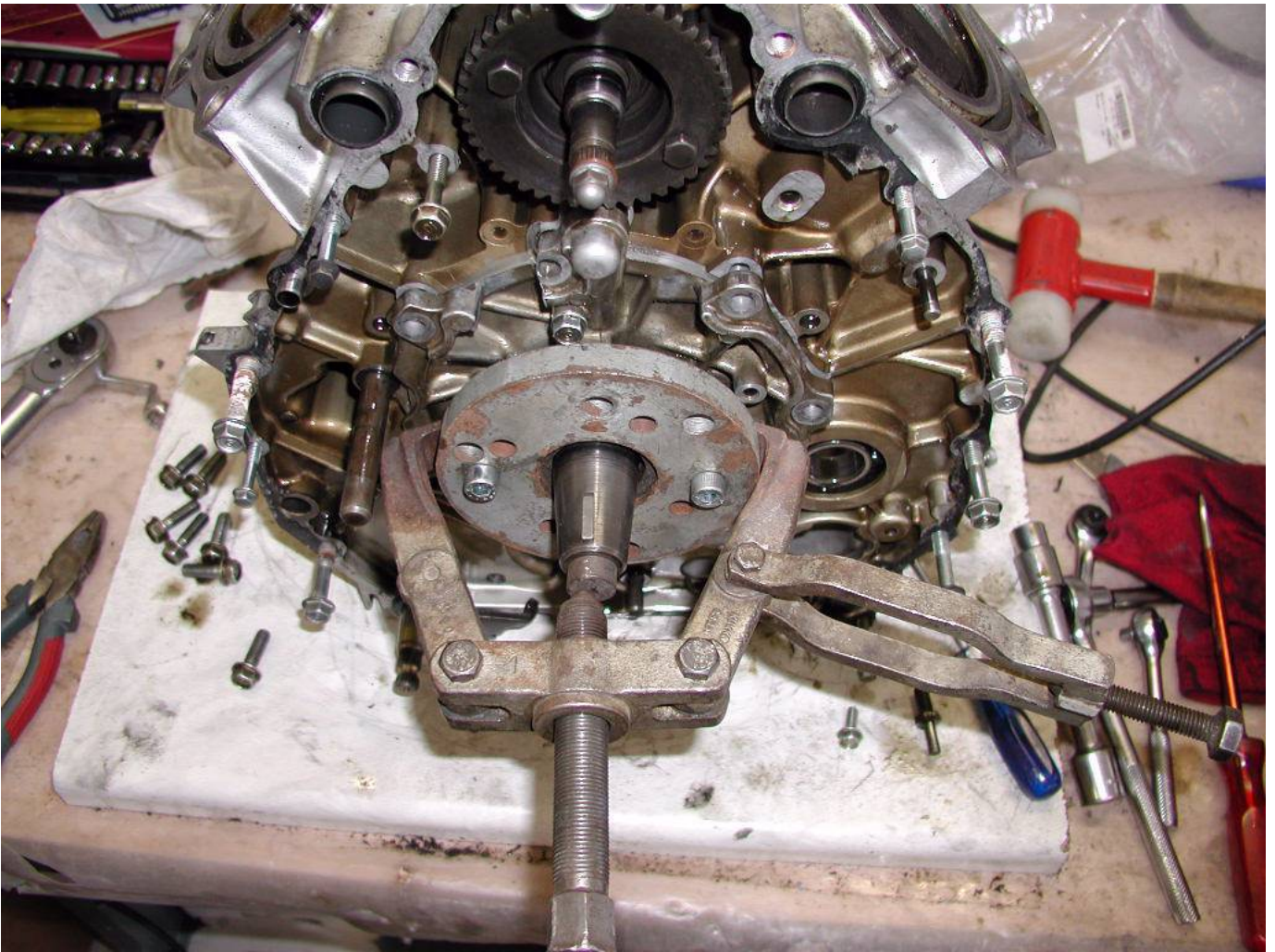
Für den Lichtmaschinenrotor empfiehlt das Rep-Handbuch einen 3-Arm-Abzieher. Diese Vorgehensweise betrachte ich als sehr problematisch, da eine Beschädigung des Anlasserzahnrad nicht auszuschließen ist. Vor allem kommt mir die Idee sehr seltsam vor, wenn man sich vor Augen führt, daß in der Rotornabe ein Gewinde vorhanden ist. Dieses Gewinde hat augenscheinlich keinen Nutzwert, da der Frühzündimpulsgebermagnet auf der Kurbelwelle befestigt ist. Die Mittelschraube eines Abziehers M20 x 1,5 (relativ groß) paßt genau und belastet beim Abdrücken keinerlei relevanten Bauteile. Wie ich durch Josef Steiner



(Chiemsee) erfahren habe, wurde wohl ab Baujahr 1982 die Steigung von 1,5 auf 1,25 verändert. Somit passt die klassische Abzieherschraube ab 82 nicht mehr.



Und schon wieder sind wir bei einem „wunderschönen“ Thema: die Kurbelwelle ! Um sie ausbauen zu können muß der Kurbelwellendeckel entfernt werden. Dies wird sich im Allgemeinen als sehr schwierig heraus stellen, da es sich um eine Passung handelt die den gesamten Umfang einschließt. Das Handbuch rät zum Spezialwerkzeug 07935-4150000. Es handelt sich um eine Platte die an den Deckel geschraubt wird und einer Druckschraube die auf die Kurbelwelle wirkt. Ääähm, hatten wir da nicht sowas schon mal... genau, die Sache mit dem LiMa-Rotor. Hier jedoch können wir den besagten 3-Arm-Abzieher (Ich hatte nur einen 2-Arm, der tut´s auch) einsetzen. Auf dem Deckel sind bereits Gewindebohrungen vorgesehen. Eins davon ist der Lagerzapfen der Steuerkettenspannschiene, das gegenüber liegende ist frei >>> Wahrscheinlich für den Abzieher vorgesehen. Für unsere Abziehvorrichtung empfiehlt sich ein Flansch aus dem Heizungs- bzw. Sanitärbereich mit Bohrungen an der passenden Stelle. Mit langen Schrauben verbinde man den Flansch mit dem Deckel und setze den handelsüblichen Abzieher wie unten gezeigt an. Die im Handbuch beschriebene Ersatzmethode ist mehr als fragwürdig, da sie die Kurbelwellenlager und das Motorgehäuse sehr stark belastet. Mit Schlägen auf die Welle von vorn soll der Deckel ein kleines Stück ausgetrieben und dann mit Hartholzhebeln der Deckel weiter gelöst werden. Ich habe es versucht und mir graut es noch heute bei dem Gedanken,... auf diese Weise wird wohl mehr Schaden angerichtet als repariert. Es handelt sich hier eher um eine „Verschlimmbesserung“



Nachdem die Kurbelwelle, die Pleuel und Kolben entfernt worden sind, kommt der letzte Teil. Die Nockenwelle muß entfernt werden und das geht auch nur mit einem Spezialwerkzeug aus eigener Produktion. Ich weiß nicht, ob der Schreiber des Handbuchs je eine CX gesehen hat, oder was er unter „etwas“ versteht. Jedenfalls entbehrt die Aussage: „Da diese Mutter (Nockenwellenende) versenkt ist und das Nockenwellenende *etwas* über die Mutter herausragt, muß eine Stecknuß verwendet werden.“ Wie aus Bild 1 ersichtlich ist eine Stecknuß dafür gänzlich ungeeignet, da dieses *etwas* doch erheblich länger ist als eine normale Nuß.

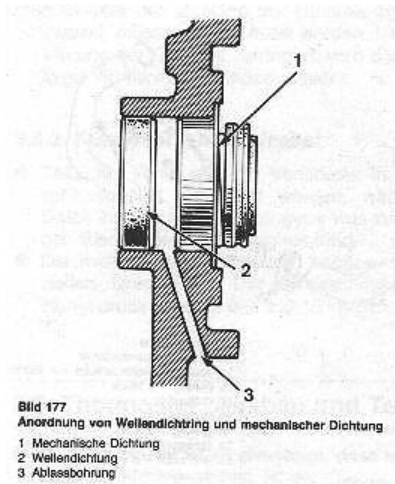
Abhilfe für diese Problem schafft das Ausfeilen einer normalen Nuß am Aufnahmevierkant um das Wellenende aufnehmen zu können und dann das Anschweißen einer Mutter am Ende. Siehe Bild 3 Oder man hat/kauf eine Langnuß in der passenden Größe... allerdings sind die nicht so leicht zu kriegen.



Um beim Zusammenbau nicht durch Kleinigkeiten ausgebremst zu werden, empfiehlt es sich gleich im Vorfeld folgende Dinge zu kaufen/organisieren oder bestellen:

1 kpl. Dichtungssatz (Zubehörhandel oder ausm Internet von div. CX-Teileversendern)

Den Wasserpumpen Dichtsatz inklusive des Wellendichtrings



Womit man (je nach Laufleistung) rechnen sollte:

Ölpumpenantriebskette

Steuerkettenspannsatz oder auch nur die Führungs- und Spannschiene

Nockenwelle

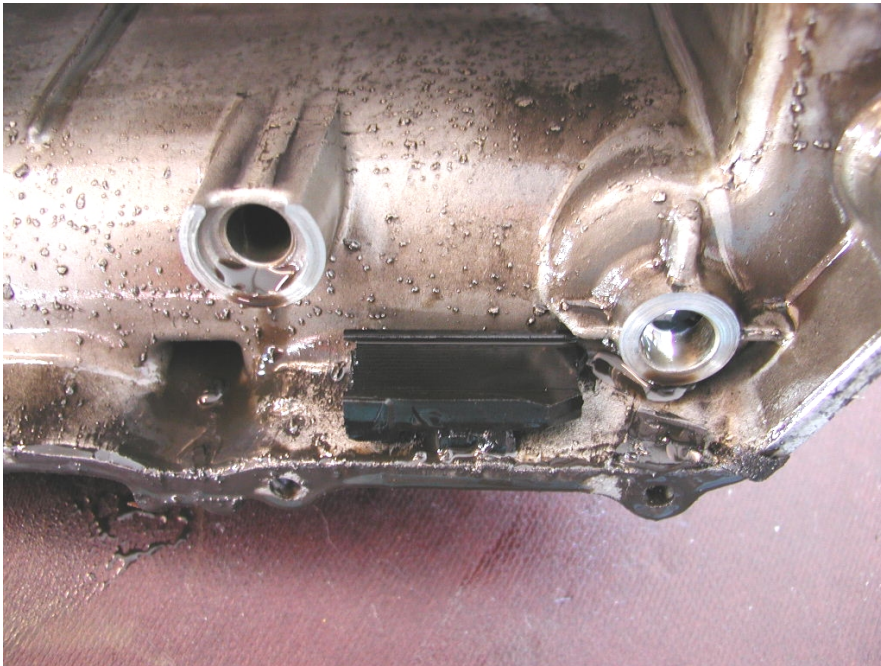
Lichtmaschine

Die Ölpumpenkette schlägt mit knapp 30 Euro zu Buche und ist auch dann zu tauschen, wenn durch das Langloch keine Spannmöglichkeit mehr besteht. Mehr hierzu auch im Kapitel Ölpumpe.

Die Steuerkettenspanneri würde ich auf jeden Fall ab 50.000km tauschen, Das beläuft sich auf ungefähr 104 Euro und beinhaltet beide Schienen, die Kette und ein Metallteil, das die Spannschiene hält. Welchen Schaden ein zerbröselter Kettenspanner anrichten kann:



Ein Bröckel der Führungsschiene hat sich bei mir außerdem unter der Schaltklaue zur Ruhe gesetzt, so daß ich des öfteren mitm 2. Gang losfahren durfte. Das tut, gerade im voll beladenen Zustand, der Kupplung seehr gut...



Da ich bereits über 106.000km drauf hatte, war eine Kontrolle der Nockenwelle geradezu obligatorisch und brachte mich zu der Überzeugung: die muß auch erneuert werden.



So sahen alle Nocken aus und da war nicht mehr viel zu machen. Die Schleppebel hingegen wiesen nur geringfügige Beschädigung auf und waren mit dem bereits erwähnten Ölstein einfach nach zu arbeiten.

Ob´s eine neue LiMa braucht, entscheidet sich eigentlich schon frühzeitig, da die Spulen auch im eingebauten Zustand und somit bereits vor der großen Zerlegung gemessen werden können. Die Werte und Meßweise sind/ist im Kapitel LiMa beschrieben. Bei mir war eine Neue bzw. frisch gewickelte notwendig, da eine der Spulen jenseits von Gut und Böse war.

Ein Tausch ist immer dann ratsam, wenn sich die bekannten „Zündaussetzer“ im Bereich 5000-6200 U/min zeigen. Warum sich der Effekt immer nur auf einem Zylinder ergibt und warum das NICHTS mit Vergaser/Gemischbildung zu tun hat..... wie gesagt im Kapitel LiMa nachzulesen.