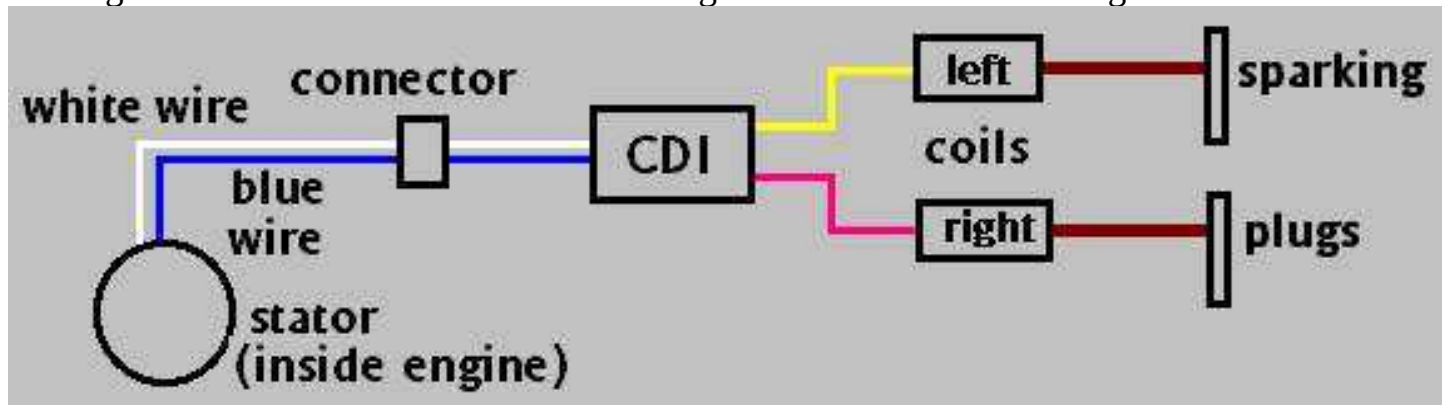


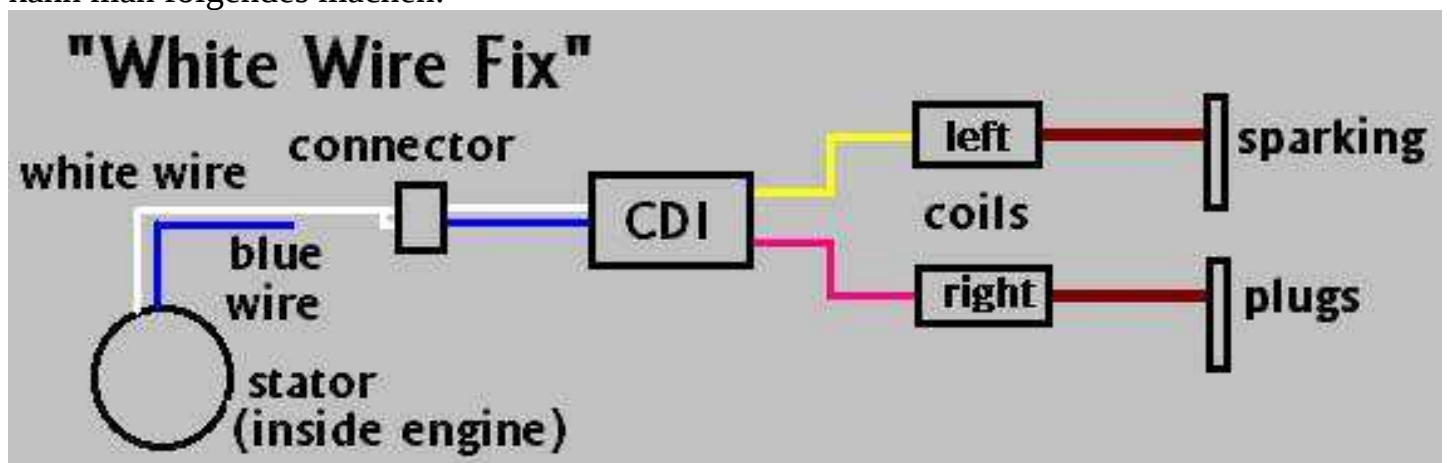
Freie Fahrt auf der Autobahn und dann..... nix geht mehr... warum ??

So ist mir das am Wochenende (23. – 25.6.06) geschehen..... Ich fahre so dahin und plötzlich, das Gefühl als hätte ich den Kill-Schalter betätigt. Leider war es nicht ganz so einfach, denn die gesamte Elektrik funktionierte, nur keine Zündfunken. Zuerst habe ich alle gängigen Möglichkeiten des Masseschlusses abgestellt, kam aber auf keinen grünen Zweig und ließ mich dann per Händler abholen. Das macht besonders viel Freude, wenn man eigentlich aufm Weg zum Moppedtreffen ist. Zum Glück ist mir das nur 50 km von Zuhause passiert, so dass „nicht viel hin“ war. Mein Freund und Begleiter Alois ist weiter gefahren und ich gefrustet in die andere Richtung.

In der heimatlichen Garage habe ich dann mal alle Leitungen durch gemessen und bin zum Schluß bei den beiden „schlimmsten Dingen“ hängen geblieben: Lichtmaschine und/oder CDI-Einheit. In beiden Fällen ist eine Reparatur nicht wirklich möglich und schon gar nicht auf die Schnelle. Da ich „erst“ vor 4 Jahren (2002) meine LiMa getauscht hatte, schloß ich diese erstmal aus und habe mich der CDI gewidmet. Tja die kann man nicht durchmessen und als Ersatzteil habe ich nix in meinem Fundus, also konnte ich nur die Steckerkontakte reinigen und hoffen. Das brachte wieder nichts und so blieb mir nur wieder.....die Lichtmaschine zu messen..... da kam dann die Ernüchterung: die Impulsgeberspule (2-poliger Stecker mit Blau + Weiß) hatte zwischen Weiß und Blau keinen Durchgang mehr..... SCHEIßE !!! Auch alle Aussagen in den diversen CX-Foren sagten: wenn nix mehr Funken, dann Impulsgeber hinüber. Als Trick um die CDI zu testen oder mitten in der Pampa wenigstens bis zur nächsten Tankstelle zu kommen, gibt es den sog. White-Wire-Fix Siehe Erläuterung unten. Ist leider nur in Englisch



So wie oben, sieht das unter normalen Umständen aus, wenn aber der Blaue nix mehr bringt, kann man folgendes machen:



Generell gibt es noch einige Dinge zu beachten die ich hier nicht unerwähnt lassen möchte:

Detailed Diagnosis

Your multimeter can be used to check the resistance of the two stator circuits. The low (white) charging coil is grounded with its lower end. The high (blue) charging coil with its lower end is connected in series to the low coil upper end, and that's the point where the white wire is connected. The upper end of the high coil is connected to the blue wire. Both the white and blue wires end in the 2-pin block connector.

The earth, or ground, signal coming from the stator is the green line at the big (8-1 pin) block connector.

To test these values, set your multimeter to measure resistance and the readings between the wires should be as follows:-

Between the	and the	Lowest resistance (ohms)	Highest resistance (ohms)
Green	White	387	470
Blue	White	77	99
Blue	Green	should be the other two values added together.	

The white wire fix has apparently been used for months at a time with no ill effects, but the only true remedy is to bite the bullet and remove the engine, rear cover, and change the stator, or at least have it professionally rewound. If you're going to do that:-

> replace the cam chain, its guide blade, tensioner blade and spring if the old ones have done more than 20,000 miles

> replace the mechanical seal if the old one is leaking or has done more than 20,000 miles.

However, don't do a "blue wire fix" as the 100+ volts from the high circuit will damage the CDI unit if that much voltage is fed down the low (white) line.

I have a full schematic diagram of the CDI unit, which I'll email on demand.

Below is the pinout diagram for the main undersaddle connections, with their electrical check

levels.

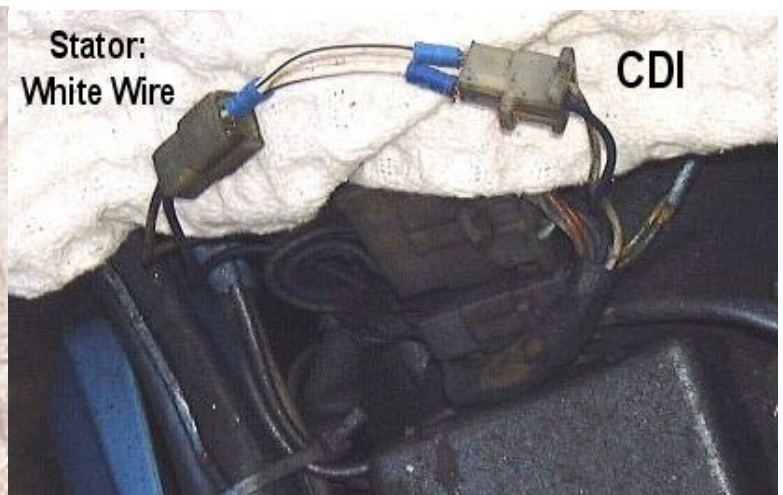
Honda CX - CDI Ignition - Stator check

- 1 RH lowspeed coil
- 2 RH high speed coil
- 3 LH Adv Pulser
- 4 LH low speed coil
- 5 Earth-Ground
- 6 LH high speed coil
- 7 RH Adv pulser
- 8 Source coil high speed
- 9 Source coil Low speed



Resistance in Ohms	
1/5	- 95 - 116
2/5	- 81 - 99
3/5	- 185 - 225
4/5	- 95 - 116
6/5	- 81 - 99
7/5	- 185 - 225
8/9	- 77 - 95
5/9	- 387 - 473
Data from Haynes	

Check meter, leads and pin 5 bond to earth before test



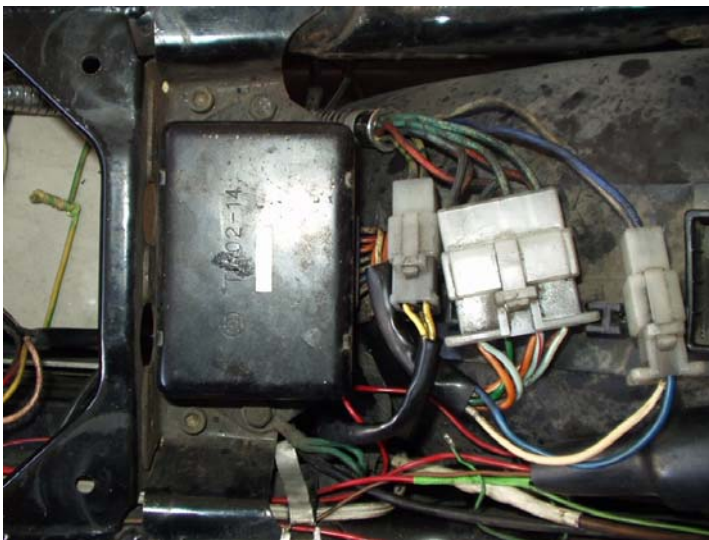
Dieser Trick läßt die Honda immerhin noch fahren, die Frühzündverstellung haut dann logischerweise nicht mehr hin. Aber: scheiß-drauf, Hauptsache man kommt weiter (heim). Als ich das machte, hatte ich plötzlich wieder Funken und somit auch die „Überprüfung“, dass meine CDI noch geht.

Da ich mir erst letztens die Ersatzteilliste des CX-Versenders Bernt Muhl besorgt hatte, wusste ich was nun zu tun war. Kohle locker machen, LiMa + Dichtungen für hintern Motordeckel bestellen. Die LiMa habe ich mir über die Fa. Motek besorgt, die Dichtungen bei Muhl...

Kostenpunkt so um die 268 Stecken !!!! Nun ging's ans Ausbauen des Motors:

Als erste die Kabelverbindungen zwischen Motor und den restlichen Gerätschaften abstecken

(sind durch die Messerei eh schon fas alle ab).



Die Stecker für den Leerlaufschalter, Öldruck und Wassertemp. nicht vergessen (siehe links). Nun geht's ans Eingemachte, denn für die folgenden Schritte ist es einfach notwendig, daß man die gesamte Auspuffanlage entfernt. Bei mir kommt noch die Vorgelegte dazu, das ist jedoch kein Hexenwerk. Sobald das geschehen ist, kann man den Kupplungszug lösen und alle Flüssigkeiten ablassen. Ich fange hier immer mit dem Öl an. Hat den Vorteil: wenn es nicht zu alt ist (bei mir 3 Monate), kann man es wieder her nehmen, da kein Kühlwasser rein getropft ist.



Man kann auf diesem Bild noch die grüne Schüssel mit dem Kühlwasser erkennen. Der Kupplungszug ist bei mir ziemlich einfach zu entfernen, da ich schon seit langem einen Ersatzzug mit Schraubnippel verbaut habe. Die Zündkerzen habe ich wieder rein geschraubt (damit kein Dreck rein kommt) und die Kerzenstecker nach oben zwischen die Kabel, bzw. Gaszüge gesteckt.

Da wir bereits auf der rechten Seite sind, lösen wir nun gleich die Kardenverbindung. Dazu schieben wir einfach die Gummimanschette zurück und lösen die Arretierungsschraube. Jetzt sollte sich der Antriebsstumpf bereits bewegen lassen.



Sobald wir den Motorblock aus dem Rahmen entfernen, wird sich diese Zahnverbindung problemlos heraus ziehen lassen
Jetzt kommen jedoch noch die beiden Ansaugstutzen.