

Honda CBX1000 / CB1E

Reparaturanleitung Technische Daten Fehlersuche

ab 1978/79



Genau Beschreibung von Aus- und Einbau aller Fahrzeugteile sowie deren Reparaturen.

Wie zum Beispiel Motor, Kupplung, Vergaser, Bremsen, Getriebe, Räder und elektrische Anlage.

Mit Montagebildern, Einstelldaten und Leitungsskizzen.

Inhaltsübersicht

1	Allgemeines/Wartungsarbeiten	1	5.2	Vorderrad	72
1.1	Einführung in das Modell	1	5.3	Teleskopgabel	73
1.2	Arbeitsplatz und Werkzeuge	1	5.4	Lenksäule	75
1.3	Ersatzteilbestellung	2	5.5	Lenkerschalter	76
1.4	Wartungsarbeiten	2	5.6	Die Lenkstangen	77
1.5	Abmessungen und Gewichte	14	5.7	Zündschalter	78
			5.8	Sicherungshalter	78
			5.9	Seilzüge	78
			5.10	Instrumente	79
			5.11	Störungssuche	80
2	Die Antriebseinheit – Motor, Kupplung, Getriebe	15			
2.1	Technische Daten	15			
2.2	Aus- und Einbau	18			
2.3	Der Zylinderkopf	21			
2.4	Kolben und Zylinder	28			
2.5	Kupplung	30	6	Hinterrad, Hinterradaufhängung, Rahmen	81
2.6	Gangschaltung	34	6.1	Technische Daten	81
2.7	Kurbelgehäuse	36	6.2	Das Hinterrad	81
2.8	Getriebe	38	6.3	Stossdämpfer	84
2.9	Kurbelwelle und Primärtrieb	42	6.4	Hinterradschwinge	86
2.10	Schmieranlage	51	6.5	Rahmen	86
2.11	Auspuffanlage	52	6.6	Ständer	86
2.12	Einfahren auf der Strasse	53	6.7	Fehlerdiagnosen	87
2.13	Fehlersuchtable	54			
			7	Bremsanlage	87
3	Kraftstoffanlage	56	7.1	Technische Daten	87
3.1	Technische Daten	56	7.2	Vorderradbremse	88
3.2	Benzintank und Kraftstoffhahn	57	7.3	Hinterradbremse	91
3.3	Kraftstoffleitungen	57	7.4	Bremsflüssigkeit	94
3.4	Vergaser	57	7.5	Bremsanlage entlüften	94
3.5	Luftfilter	65	7.6	Bremspedalwelle	94
3.6	Fehlerdiagnose	65	7.7	Fehlersuche	95
			8	Die elektrische Anlage	96
4	Zündanlage	67	8.1	Technische Daten	96
4.1	Technische Daten	67	8.2	Batterie	96
4.2	Zündspule	68	8.3	Lichtmaschine	97
4.3	Zündsystem	68	8.4	Spannungsregler	97
4.4	Zündeinheit prüfen	68	8.5	Anlasser	99
4.5	Zündzeitpunktvorsteller/Impulsgeber	69	8.6	Scheinwerfer	101
4.6	Zündzeitpunkt	69	8.7	Öldruckwarnschalter	103
4.7	Zündkerzen	69	8.8	Bremslichtschalter	103
4.8	Fehlerdiagnose	69	8.9	Leerlaufschalter	103
			8.10	Lenkerschalter	103
			8.11	Zündschalter	103
5	Vorderrad, Vorderradaufhängung, Seilzüge und Instrumente	70	8.12	Kupplungsschalter	104
5.1	Technische Daten	70	8.13	Fehlersuche	104

Honda CBX

ab 1979

1 Allgemeines/Wartungsarbeiten

1.1 Einführung in das Modell

Die CBX ist das Prestigeobjekt der Firma Honda. Sie besitzt einen Sechszylinder-Reihenviertaktmotor, der quergestellt ist. Die im Zylinderkopf hängenden Ventile werden über zwei obenliegende, kettenbetriebene Nockenwellen betätigt. Die Treibstoffzuführung erfolgt über sechs Keihin-Gleichdruckvergaser. Es ist ein fussgeschaltetes Fünfganggetriebe eingebaut, mit einer Mehrscheibenkupplung im Ölbad.

Das Fahrgestell besteht aus ölgedämpften Teleskopgabeln vorn und ölgedämpften Schwingen hinten. Die Comstar-Stahlspeichenräder werden vorn durch hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremsen, hinten durch eine Einscheibenbremse abgebremst. Die CBX wird seit dem Erscheinen in Europa (Anfang 1979) prak-

tisch unverändert gebaut. Lediglich zu Anfang 1981 wurde die Spitzenleistung zugunsten geringerer Verbrauchs- und Abgaswerte beschnitten.

1.2 Arbeitsplatz und Werkzeuge

Richten Sie sich wenn möglich einen gut beleuchteten, sauberen und genügend grossen Arbeitsplatz mit einer Werkbank und einem Schraubstock ein. Achten Sie auch auf genügend Abstellfläche für zerlegte Teile. Ohne gutes Werkzeug ist keine zufriedenstellende Arbeit möglich. Schaffen Sie sich nur Qualitätswerkzeug an, das auf die Dauer billiger zu stehen kommt als schlechtes Werkzeug, das bricht und zu Schäden an der Maschine führt. Wirklich benütztes Werkzeug macht sich schnell bezahlt. Zur Grundausstattung gehört ein

Satz von Maulschlüsseln, die fast überall benutzt werden können. Eine nützliche Ergänzung ist ein Satz von Ringschlüsseln zum Lösen schlecht zugänglicher oder sehr fest sitzender Teile. Ein Kompromiss sind kombinierte Ring-/Maulschlüssel. Sehr praktisch ist ein Steckschlüsselsatz, den man je nach Bedarf jederzeit ergänzen kann. Achten Sie auf die richtigen Schlüsselmasse. Europäische und japanische Maschinen sind nach metrischen Massen, englische Maschinen nach englischen Zollmassen (BSF oder BSW) und amerikanische Maschinen (auch einige neuere englische) nach amerikanischen Zollmassen (AF) gebaut. Unbedingt nötig sind ein Satz Schraubendreher für Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben, Zangen und Hammer. Erwägenswert ist die Anschaffung eines Schlagschraubers mit diversen Einsätzen zum Lösen sehr fest sitzender Schrauben (vor allem Kreuzschlitzschrauben), von Spezialzangen für Sicherungsringe, von denen es solche für Innen- und Aussensicherungsringe und gerade und gebogene gibt, und schliesslich eines Drehmomentschlüssels, wenn man sich an grössere Arbeiten wagt. Zum Festziehen von Zylinderkopfschrauben oder Lagerdeckelschrauben ist ein Drehmomentschlüssel sogar unentbehrlich. Schaffen Sie sich jedoch kein Werkzeug an, das nur mit Spezialkenntnissen verwendet werden kann, über die Sie nicht verfügen. Sie könnten damit mehr Schaden anrichten als Nutzen stiften. Das gilt zum Beispiel für elektrische Messinstrumente oder Vakuummeter zum Einstellen von Mehrvergaseranlagen. Will man an Maschinen mit kontaktloser Zündanlage den Zündzeitpunkt selbst prüfen, ist ein Stroboskop unbedingt nötig. Wenn man eine Maschine längere Zeit behalten und selbst zu warten beabsichtigt, dürfte sich die Anschaffung einiger Spezialwerkzeuge lohnen, mit denen die Arbeit viel leichter vonstatten geht.

1.3 Ersatzteilbeschaffung

Besorgen Sie sich die Ersatzteile in einer Honda-Vertretung; die meisten Teile sind dort auch vorrätig. In der Regel werden Teile vom Importeur nicht direkt an Kunden geliefert, auch wenn die Teile in der Vertretung nicht vorrätig sind.

Geben Sie bei Ersatzteilbestellungen immer die vollständige Rahmen- und Motornummer (siehe Bild 1) an, bei lackierten Teilen auch die Lackfarbe.

Benützen Sie nur Originalersatzteile von Honda. Teile anderer, zumeist japanischer Hersteller werden gelegentlich zu niedrigeren Preisen angeboten, doch besteht keine Gewähr dafür, dass sie allen Anforderungen genügen. Honda betreibt keinen Austauschservice. Ausgesprochene Verschleisssteile wie Zündkerzen, Glühlampen, Reifen, Öl und Fett usw. können oft in Warenhäusern oder Zubehörgeschäften preisgünstiger erstanden werden. Beachten Sie auch die Anzeigen der Versandgeschäfte in den Motorradzeitschriften.

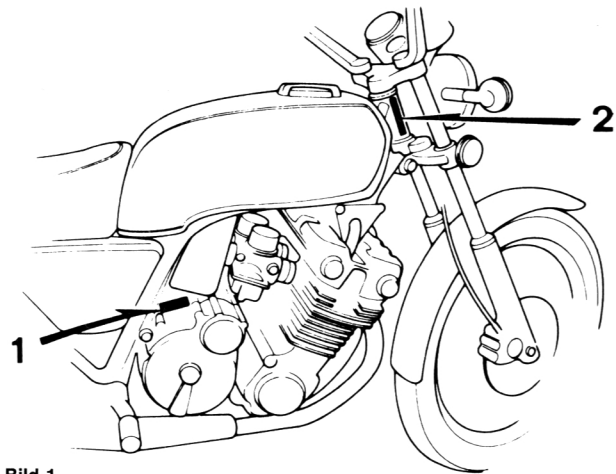


Bild 1
Motorseriennummer (1) und Rahmenseriennummer (2)

1.4 Wartungsarbeiten

Die regelmässige Wartung soll mit der Inbetriebnahme der neuen Maschine einsetzen und in regelmässigen Zeitintervallen oder nach gewissen Fahrstrecken erfolgen, je nachdem, was früher eintritt. Man kann die Wartung als eine Versicherung für ständige höchste Leistungsfähigkeit und langen, störungsfreien Betrieb ansehen. Auch werden bei der Wartung Störungen bereits in ihrem Anfangsstadium entdeckt, bevor sie sich zu kostspieligen Schäden auswachsen können, und schliesslich kommt die Wartung auch der Sicherheit von Fahrer und Maschine zugute.

Die regelmässige Reinigung ist ebenso wichtig wie die mechanische Wartung, vor allem im Winter, wenn Lack, Verchromung und Leichtmetallteile einer harten Beanspruchung durch Feuchtigkeit, Split und Streusalz ausgesetzt sind.

1.4.1 Wartungsintervalle

Wir verweisen auf die Tabelle Seite 3. Intervallangaben sind nur als Richtlinien zu beachten.

Bei älteren Maschinen oder bei besonders harten Betriebsbedingungen empfiehlt es sich, die Intervalle zu verkürzen. Die Wartungsarbeiten sind im wesentlichen unter ihrem Titel beschrieben. Wer weitergehende Angaben benötigt, findet diese im entsprechenden Kapitel der Reparaturanleitung.

Für die normalen Wartungsarbeiten werden keine Spezialwerkzeuge benötigt; der mit jeder Maschine gelieferte Werkzeugsatz oder die übliche Heimwerkerausrüstung genügt.

Sehr nützlich sind ein Satz Steckschlüssel, ein Schlagschrauber und ein elektrisches Multimeter für Arbeiten an der elektrischen Anlage.

Gegenstand	Häufigkeit	welches zuerst eintrifft → ↓	Kilometerstand						siehe Kapitel
			600 mi (1000 km)	3750 mi (6000 km)	7500 mi (12000 km)	11250 mi (18000 km)	15000 mi (24000 km)	18750 mi (30000 km)	
Motoröl	jedes Jahr		R	R	R	R	R	R	1.4.3
Motorölfilter	jedes Jahr		R	R	R	R	R	R	1.4.3
Motorölsieb						C			1.4.4
Luftfilter	Anmerkung*)			C	C	C	C	C	1.4.5
Kraftstoffleitungen				I	I	I	I	I	1.4.6
Zündkerzen				I	R	I	R	I	1.4.7
Ventilspiel			I	I	I	I	I	I	1.4.8
Zündzeitpunkt			I	I	I	I	I	I	1.4.9
Steuerkettenspannung			A	A	A	A	A	A	1.4.10
Gaszugfunktion			I	I	I	I	I	I	1.4.11
Leerlaufdrehzahl			I	I	I	I	I	I	1.4.12
Choke				I	I	I	I	I	1.4.13
Vergaser-Synchronisierung			I	I	I	I	I	I	1.4.14
Antriebskette			I, L alle 1000 km						1.4.15
Batterie	jeden Monat		I	I	I	I	I	I	1.4.16
Bremsflüssigkeit	jeden Monat «I» alle 2 Jahre «R»		I	I	I	R	I	I	1.4.17
Bremsklotzverschleiss				I	I	I	I	I	1.4.18
Hinterrad-Bremspedalhöhe			I	I	I	I	I	I	1.4.19
Bremslichtschalter			I	I	I	I	I	I	1.4.20
Scheinwerfereinstellung			I	I	I	I	I	I	1.4.21
Kupplungsspiel			I	I	I	I	I	I	1.4.22
Seitenständer				I	I	I	I	I	1.4.23
Radaufhängung			I	I	I	I	I	I	1.4.24
Muttern, Schrauben, Befestigungsteile			I	I	I	I	I	I	1.4.25
Räder			I	I	I	I	I	I	1.4.26
Steuerkopflager			I		I		I		1.4.27
Fahrgestell	nach Bedarf		L						1.4.28

*) Bei Fahren in staubigem Gelände ist eine häufigere Wartung erforderlich

I: überprüfen, reinigen, einstellen, schmieren oder auswechseln, falls erforderlich

C: reinigen A: einstellen

R: auswechseln L: schmieren

1.4.2 Technische Daten für die Wartungsarbeiten

Motor

Ventilspiel 0,08^{+0,05}_{-0,02} mm (Einlass und Auslass)

Leerlaufdrehzahl 900 ± 100/min

Kompression 12 ± 1 kg/cm²

Synchronisierungsunterdruck Max. Differenz zwischen den Zylindern: 40 mm Hg

Zündzeitpunkt 10° vor OT

Zündkerzen:

– Verwendete Typen

Nippon Denso X 24 ESR-U

NGK DR 8 ES-2

– Elektrodenabstand	0,6 – 0,7 mm
Ölfüllmenge:	
– Bei Ölwechsel	4,0 Liter
– Bei Motorzerlegung	5,5 Liter
Empfohlenes Öl:	
– Allgemein für alle Temperaturen	SAE 10 W-40
– Über 15° C	SAE 30
– Bis 15° C	SAE 20 oder 20 W
– Unter 0° C	SAE 10 W

Fahrgestell

Antriebskettendurchhang	15 – 25 mm
Kupplungsspiel	10 – 20 mm
Reifendruck:	
– vorn	225 kPa (2,25 kg/cm ³)
– hinten	280 kPa (2,80 kg/cm ³)
Max. Zuladung	163 kg
Reifengröße:	
– vorn	3,50 V 19-4 PR
– hinten	4,25 V 18-4 PR

Anzugsdrehmomente

Ölablassschraube	28 – 32 Nm
Öfilterschraube	27 – 33 Nm
Ölwannenschraube	8 – 12 Nm
Ölschraube (Zylinderkopf)	18 – 22 Nm
Ölschraube (Kurbelgehäuse)	20 – 24 Nm
Vorderachsschaltermutter	18 – 25 Nm
Hinterachsmutter	80 – 100 Nm

1.4.3 Motorenöl und Ölfilter

Empfohlenes Öl:

– Allgemein für alle Temperaturen	SAE 10 W-40
– über 15° C	SAE 30
– bis 15° C	SAE 20 oder 20 W
– unter 0° C	SAE 10 W

1.4.3.1 Motorenölstand prüfen

- Motor anlassen und für einige Minuten bei Leerlaufdrehzahl laufen lassen.
- Motor abstellen.
- Motorrad auf den Mittelständer aufbocken.
- Nach einigen Minuten den Ölstand mit Hilfe des Einfüllverschluss-Messstabes überprüfen. Bei dieser Überprüfung nicht den Verschlussdeckel hineinschrauben. Falls sich der Ölstand unterhalb der unteren Pegelmarke auf dem Messstab befindet, Öl bis zur oberen Pegelmarke nachfüllen.
- Die Öldruckwarnlampe überprüfen. Diese Lampe sollte nach dem Anspringen des Motors erlöschen. Ist dies nicht der Fall, die Funktion der Ölpumpe und/oder des Ölkreislaufs überprüfen.

1.4.3.2 Motoröl- und Ölfilter-Wechsel

- Motor bis zur normalen Betriebstemperatur warmlaufen lassen.
- Den Motor abstellen.
- Das Motorrad auf den Mittelständer aufbocken.
- Öleinfüllverschluss, Ölablassschraube und Ölfilterschraube entfernen und das Öl ablassen (Bild 2).
- Nach vollständigem Ablassen den Ölfilter auswech-

- seln, und Ölfilterschraube und Ölablassschraube wieder einschrauben. Darauf achten, dass die Dichtungsscheibe auf der Ölablassschraube und die O-Ringe auf Ölfilterschraube und Ölfiltergehäuse in gutem Zustand sind.
- Das Kurbelgehäuse mit 4,0 Liter des empfohlenen Öls auffüllen.

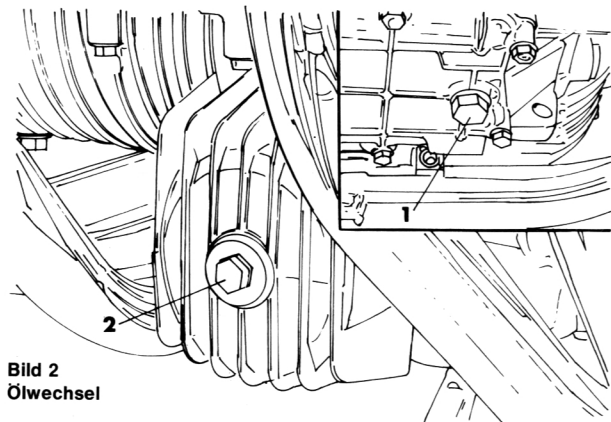


Bild 2
Ölwechsel

- 1 Ölablassschraube
- 2 Ölfilterschraube

- Den Öleinfüllverschluss wieder einschrauben.
- Den Motor anlassen und einige Minuten lang bei Leerlaufdrehzahl laufen lassen.
- Den Motor abstellen.
- Das Kurbelgehäuse bis zur oberen Pegelmarke mit dem empfohlenen Öl nachfüllen.
- Sichergehen, dass kein Öl leckt.

1.4.4 Ölsiebeinsatz reinigen

- Öleinfüllverschluss, Ölablassschraube und Ölfilter-schraube entfernen.
- Ölwannenschrauben entfernen und die Ölwanne ab-nehmen.
- Ölsieb entfernen und reinigen.

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Die Ölwannenschrauben mit 8 bis 12 Nm festziehen. Das Kurbelgehäuse mit dem empfohlenen Öl auffüllen.

1.4.5 Luftfilterwartung

- Sitzbank entfernen.
- Die beiden Schrauben der Luftfilter-Ansaugführung entfernen und diese abnehmen.
- Die Luftfilter-Klemmfeder entfernen (Bild 3).
- Luftfilter-Einsatzhalter entfernen und den Einsatz herausnehmen.
- Den Einsatz in nichtbrennbarer Reinigungslösung oder in solcher mit hohem Entflammungspunkt aus-waschen.
- Trocknen lassen.
- Den Einsatz in Getriebeöl (SAE 80–90) tauchen und sich vollsaugen lassen. Das überschüssige Öl aus-drücken.
- Den Luftfiltereinsatz einsetzen.
- Halter, Klemmfeder und Luftfilter-Ansaugführung anbringen.
- Die Sitzbank montieren.

1.4.6 Kraftstoffleitungen

Die Kraftstoffleitungen prüfen und sofort erneuern, falls sie porös, beschädigt oder undicht sind.

Wenn die Benzinzufuhr dauernd blockiert ist, so prüfe man die Innenseiten der Leitungen. Es kann vorkom-

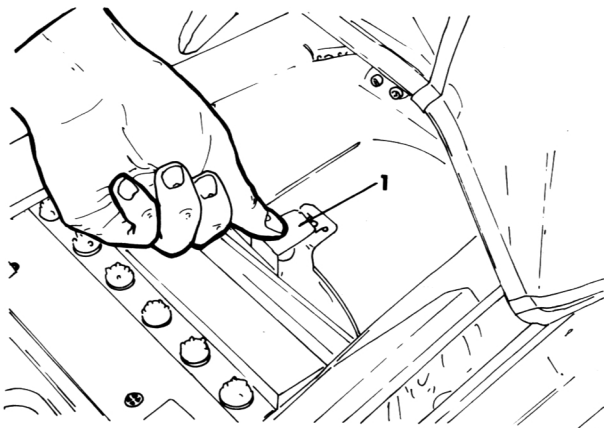


Bild 3
Luftfilterklemmfeder (1)

men, dass sich der innere Belag löst und somit den Kraftstofffluss blockiert.

1.4.7 Zündkerzen

- Die Zündkerzenstecker abziehen und die Zündker-zen herausschrauben.
- Die Zündkerzenelektroden auf Abnutzung untersu-chen.
- Aus dem Kerzengesicht lassen sich Rückschlüsse auf den Zustand des Motors ableiten. Siehe dazu Bild 4.
- Die Kanten der Mittelelektrode sollten rechtwinklig sein, und die Seitenelektrode sollte eine gleichblei-bende Stärke aufweisen. Bei starkem Verschleiss oder bei gebrochenem oder gesprungenem Isolator die Zündkerze wegwerfen.
- Falls sich die Kohlenstoffrückstände durch Sand-strahl entfernen lassen, kann die Zündkerze weiter-verwendet werden.
- Den Elektrodenabstand durch Biegen der Seiten-elektrode einstellen. Niemals die Mittelelektrode ver-biegen. Elektrodenabstand: 0,6 bis 0,7 mm.
- Die Zündkerzen zuerst mit den Fingern einschrau-ben, dann mit einem Zündkerzenschlüssel anziehen.
- Zündkerzenstecker aufstecken.

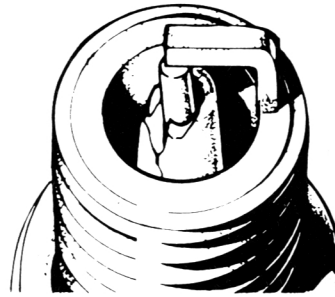
1.4.8 Ventilspiel überprüfen und einstellen

Das Ventilspiel wird bei kaltem Motor (unter 35° C) überprüft und eingestellt.

- Die Sitzbank entfernen.
- Den Benzinhahn auf «OFF» (Zu) drehen und Kraft-stoffschlauch und Tank entfernen.
- Die Zündkerzen Nr. 1 und Nr. 6 entfernen.
- Die Zylinderkopfbügel entfernen.
- Die Drehzahlmesserwelle entfernen.
- Den Drehzahlmesser-Antriebsdeckel und das Ab-triebszahnrad entfernen.
- Die vier Zylinderkopf-Seitendeckel entfernen.
- Öl vom Zylinderkopf in das Kurbelgehäuse laufen lassen, indem das Motorrad auf den Seitenständer gestützt wird.
- Die acht Zylinderkopfdeckel-Befestigungsschrau-ben entfernen und den Zylinderkopfdeckel abneh-men.
- Den rechten Kurbelwellendeckel abnehmen.
- Das Spiel der Ein- und Auslassventile durch Einfüh-ren einer Fühlerlehre zwischen Nockenwelle und Ventilheberscheibe messen (Bild 5).
Ventilspiel: $0,08^{+0,05}_{-0,02}$ mm
- Die Kurbelwelle im Uhrzeigersinn drehen und das Ventilspiel in folgender Reihenfolge messen:
 - Auslassventile Nr. 2 auf Maximalwert öffnen und das Spiel bei Nr. 2 Einlass, Nr. 1 Auslass, Nr. 3 Aus-lass messen.
 - Auslassventile Nr. 4 auf Maximalwert öffnen und das Spiel bei Nr. 4 Einlass, Nr. 5 Auslass, Nr. 6 Aus-lass messen.
 - Einlassventile Nr. 2 auf Maximalwert öffnen und das Spiel bei Nr. 1 Einlass, Nr. 3 Einlass, Nr. 5 Ein-lass messen.



A Weiße Ablagerungen und beschädigter Isolator deuten auf Überhitzung hin



B Durch Biegen der Mittelelektrode gebrochener Isolator



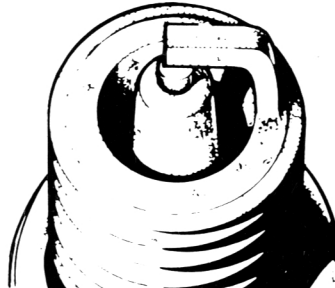
C Abgebrannte Elektroden, entweder infolge falschen Wärmewertes oder chronischer Frühzündung (Klingeln)



D Dicke Russablagerung, entweder infolge zu fetten Gemisches oder falschen Wärmewerts



E Weiße Ablagerungen und abgebrannte Elektroden weisen auf zu mageres Gemisch hin



F Zündkerze in einwandfreiem Zustand mit hellbraunen-grauen Ablagerungen

Bild 4
Zustand der Zündkerzen

- Auslassventile Nr. 5 auf Maximalwert öffnen und das Spiel bei Nr. 6 Einlass, Nr. 2 Auslass, Nr. 4 Auslass messen.
 - Das Spiel der einzelnen Ventile aufschreiben.
- Um das vorgeschriebene Ventilspiel zu erhalten, eine Austauschscheibe wählen und nach den folgenden Schritten vorgehen:
- Den Ventilheber drehen, bis die Kerbe des Hebers auf der Scheibe erscheint, so dass die Scheibe entfernt werden kann.
 - Die Kurbelwelle drehen, so dass das einzustellende Ventil die maximale Hubhöhe erreicht. Darauf achten, dass die Kurbelwelle nicht zu weit oder in die falsche Richtung gedreht wird, wenn der Ventilheberhalter ein Ventilpaar niederdrückt. Bei Nichtbeachtung stoßen die Einlass- und Auslassventile aneinander und beschädigen sich gegenseitig.
 - Den Ventilheberhalter (Spezialwerkzeug Nr.

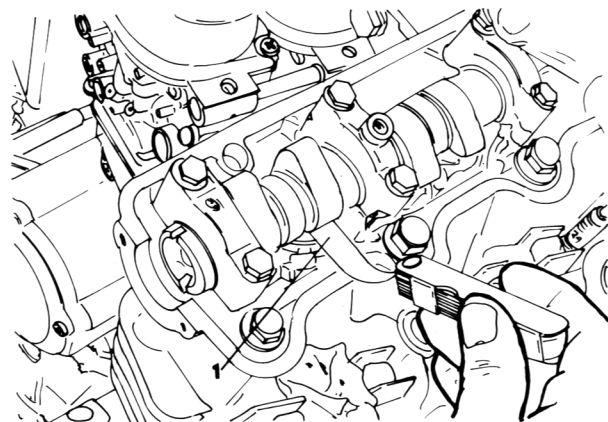


Bild 5
Ventilspiel mit einer Fühlerlehre (1) messen

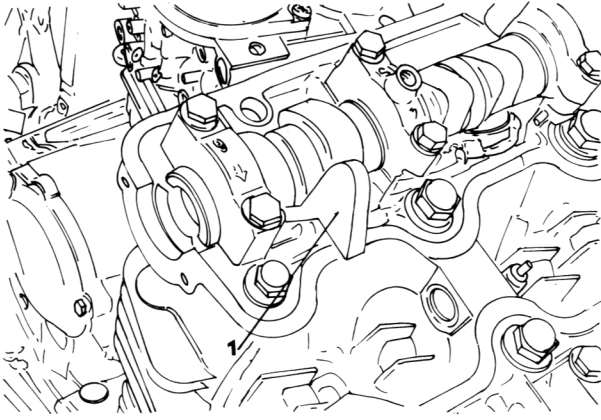


Bild 6
Ventilheberhalter einsetzen

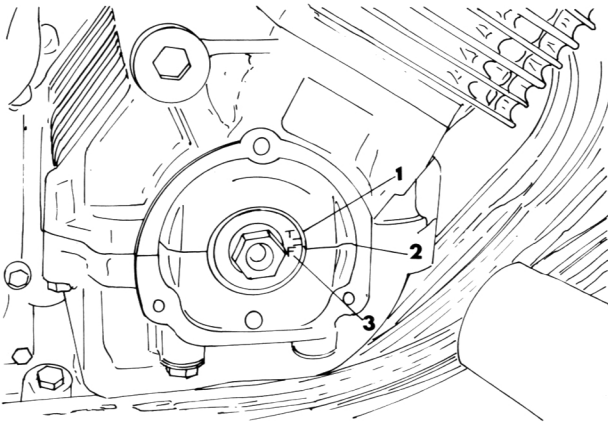


Bild 7
Zündzeitpunkt nach dynamischer Methode einstellen

- 1 «T»-Marke
- 2 Dichtfläche des vorderen Kurbelgehäuses
- 3 «F»-Marke

07964–4220000) zwischen Nockenwelle und zwei benachbarte Ventilheber einführen (Bild 6).

- Die Kurbelwelle um eine Umdrehung in der richtigen Richtung drehen, so dass der Nockenbuckel vom Ventilheber abgewandt ist.
- Die Scheibe mit einer Pinzette entfernen.
- Die Stärke der gebrauchten Scheibe mit Hilfe eines Mikrometers messen.
- Eine Austauschscheibe anhand der Tabelle auf Seite 8 aussuchen.
- Die Austauschscheibe einsetzen.
- Sichergehen, dass das gegenüberliegende Ventilpaar nicht geöffnet ist. Die Ventile können verbogen oder beschädigt werden, falls die Kurbelwelle nicht richtig gedreht wird.
- Die Kurbelwelle um eine Umdrehung drehen, bis die Ventile die maximale Hubhöhe erreichen.
- Das Spezialwerkzeug «Ventilheberhalter» entfernen.
- Die Kurbelwelle um 2 bis 3 Umdrehungen drehen, um die Austauschscheibe richtig einzupassen.
- Das Ventilspiel nachprüfen.

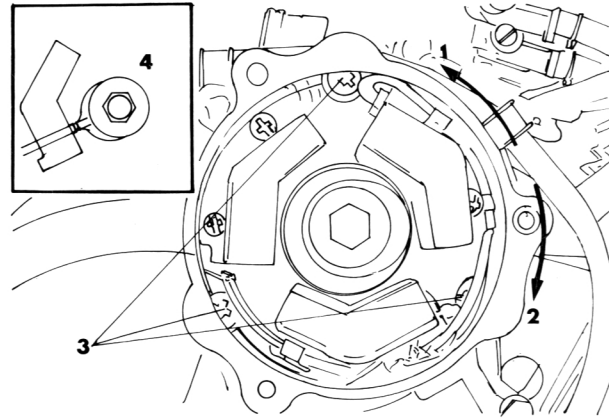


Bild 8
Zündzeitpunkt nach statischer Methode einstellen

- 1 früher
- 2 später
- 3 Sicherungsschrauben
- 4 Impulsgeber «1-6»

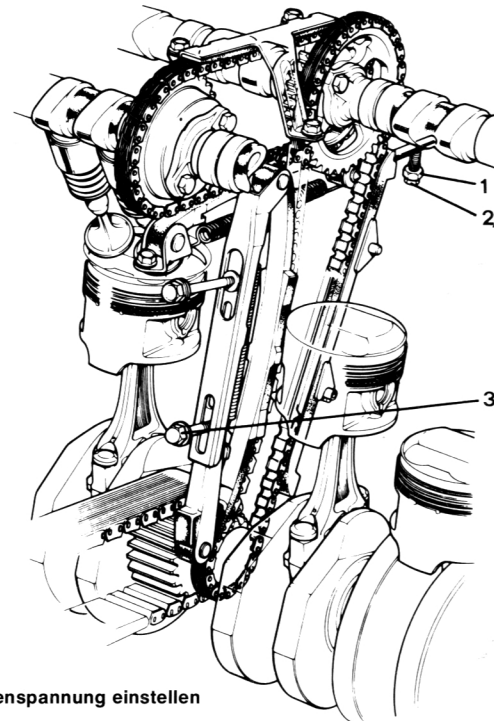


Bild 9
Steuerkettenspannung einstellen

- 1 Vordere Sicherungsmutter
- 2 Vordere Spannerschraube
- 3 Hintere Sicherungsmutter

1.4.9 Zündzeitpunkt prüfen und einstellen

- Ein Gefäß unter das rechte Kurbelwellenende stellen und Öl vom Motor ablassen.
- Alle Zündkerzenstecker abnehmen und entweder Zündkerze Nr. 6 oder Nr. 1 herausschrauben.
- Die herausgeschraubte Zündkerze in den Zündkerzenstecker einsetzen und am Zylinderkopf an Masse erden.
- Den rechten Kurbelwellendeckel entfernen.
- Eine Stroboskop-Testlampe an das geerdete Zündkabel anschliessen.

Bestimmung der Scheibenstärke für die Ventileinstellung	Gegenwärtige Scheibenstärke in mm																								
	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50
Ventilspiel in mm	2,30	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50
0,01 – 0,05																									
0,06 – 0,13																									
0,14 – 0,16	2,35	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50	
0,17 – 0,21	2,40	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50		
0,22 – 0,26	2,45	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50			
0,27 – 0,31	2,50	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50				
0,32 – 0,36	2,55	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50					
0,37 – 0,41	2,60	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50						
0,42 – 0,46	2,65	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50							
0,47 – 0,51	2,70	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50								
0,52 – 0,56	2,75	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50									
0,57 – 0,61	2,80	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50										
0,62 – 0,66	2,85	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50											
0,67 – 0,71	2,90	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50												
0,72 – 0,76	2,95	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50													
0,77 – 0,81	3,00	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50														
0,82 – 0,86	3,05	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50															
0,87 – 0,91	3,10	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50																
0,92 – 0,96	3,15	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50																	
0,97 – 1,01	3,20	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50																		
1,02 – 1,06	3,25	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50																			
1,07 – 1,11	3,30	3,35	3,40	3,45	3,50																				
1,12 – 1,16	3,35	3,40	3,45	3,50																					
1,17 – 1,21	3,40	3,45	3,50																						
1,22 – 1,26	3,45	3,50																							
1,27 – 1,31	3,50																								

Beispiel:

Gemessenes Ventilspiel: 0,19 mm
 Gegenwärtige Scheibenstärke: 2,55 mm
 Im Schnittpunkt der beiden Kolonnen
 liegt die neue Scheibenstärke = 2,65 mm