

TEST UND TECHNIK

# Entwicklungs- politik

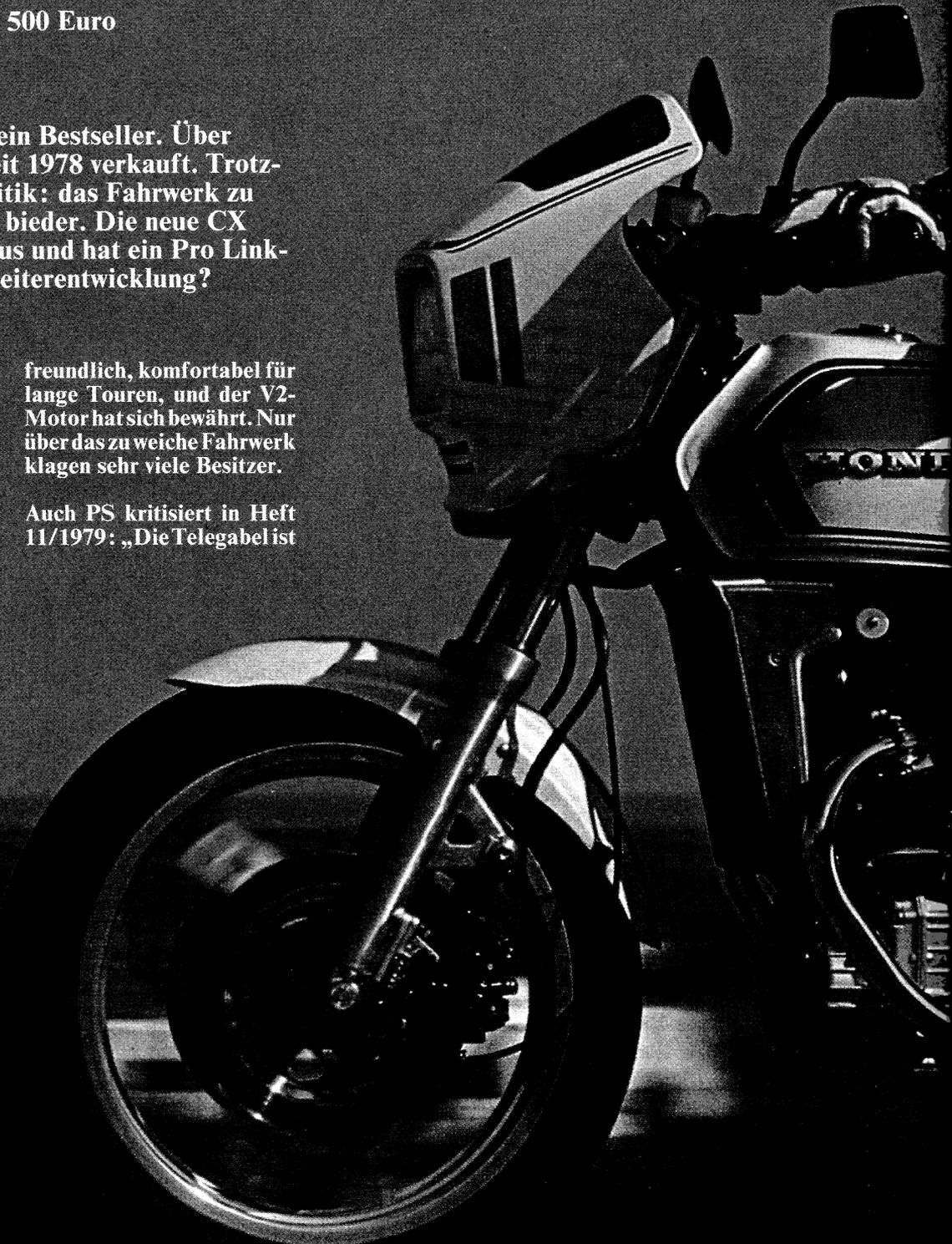
Fahrbericht Honda CX 500 Euro  
mit 50 PS (37 kW)

Die Honda CX 500 ist ein Bestseller. Über 24 000 Stück wurden seit 1978 verkauft. Trotzdem gab's Anlaß zu Kritik: das Fahrwerk zu weich, das Aussehen zu bieder. Die neue CX 500 Euro sieht besser aus und hat ein Pro Link-Fahrwerk. Eine gute Weiterentwicklung?

**D**ie Honda CX 500 ist zwar kein häßliches Entlein, aber auch kein stolzer Schwan. Dennoch wurde sie zum Verkaufserfolg. Ihre Vorzüge sprachen sich herum; sie gilt als zuverlässig, wartungs-

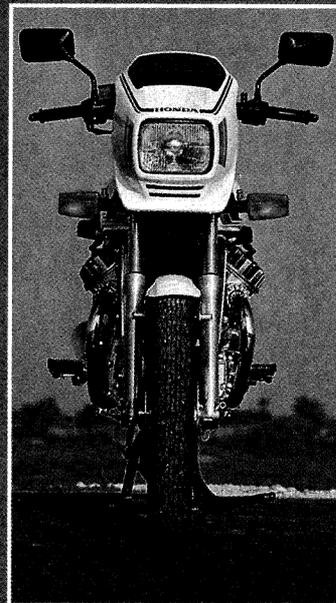
freundlich, komfortabel für lange Touren, und der V2-Motor hat sich bewährt. Nur über das zu weiche Fahrwerk klagen sehr viele Besitzer.

Auch PS kritisiert in Heft 11/1979: „Die Telegabel ist





Neu an der Euro:  
Cockpit-Verkleidung  
und  
Rechteck-Scheinwerfer  
mit H 4-Licht.  
27- oder 50  
PS-Versionen kosten  
jeweils 7363 Mark



**Fahrbericht  
Honda CX 500 Euro  
mit 50 PS (37 kW)**

viel zu weich und taucht schon bei leichtem Bremsen weit ein. Auf schlechten Straßen, wenn die ganze Länge der Federwege vorn und hinten gebraucht wird, wird die CX leicht unstabil und schwammig.“

Die CX gibt es vorerst weiterhin, doch für die Weiterentwicklung zur CX 500 Euro lagen die Ziele klar auf der Hand: Das Äußere galt's etwas zu verschönern, das Fahrwerk erheblich zu verbessern.

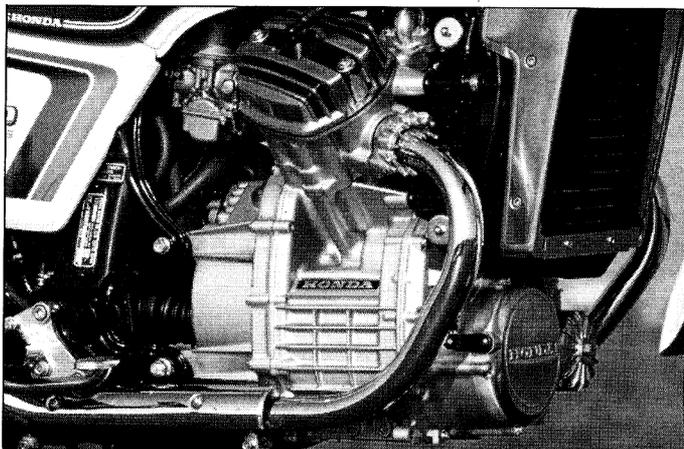
Nun hat der Begriff Schönheit eine Bandbreite, die von Klaus Kinski bis zu dessen Tochter Nastassja reicht. Um beim haarsträubenden Vergleich zu bleiben: Sie gehören wie CX und CX Euro zu einer Familie, und in beiden Fällen sagt mir die jüngere Ausgabe eher zu.

Daß bei der Vorstellung fast alle Journalisten das neue Styling der CX lobten, hat schon eine gewisse Aussagekraft, denn normalerweise kommen auf einen Redakteur drei Meinungen.

**Ausgezeichnete Sitzposition**

Die CX Euro wirkt gestreckter und schlanker, sie ist nicht mehr so pummelig wie die CX. Mit verantwortlich dafür sind die kleine Cockpit-Verkleidung und die neue Linienführung von Tank, Sitzbank und Seitendeckel. Lieferbar sind 27 und 50 PS wie bisher bei der CX.

Daß neue Kleider wirkliche Blößen oft nur scheinbar verdecken, wissen wir, seit Märchenonkel Hans Christian Andersen den Kaiser nackt durch die Straßen wandeln ließ. So kann die Euro nur



Solide: wassergekühlter V-Zweizylinder mit je vier Ventilen

beim Fahren beweisen, ob sie hält, was ihr ansprechendes Äußeres verspricht.

Draufsitzen und staunen: Die Sitzhöhe wurde von 82 auf 79,5 cm vermindert. Das ist scheinbar nicht viel, trotzdem fühlt sich der PS-Tester (1,82 Meter groß) wohl. Dazu trägt auch die geänderte Form der Sitzbank bei. Sie hat eine ausgeprägte Sitzkuhle und integriert den Fahrer so besser ins Motorrad. Ausgezeichnet ist der Knieschluß; der Sitzbankbezug ist so weit über den Tank nach vorn gezogen, daß die Knie nie mit dem Blech in Berührung kommen.

Nach dem Druck auf den Anlaßknopf erklingt das bekannt sanfte Blubbern aus den neugestalteten Auspufftöpfen. Sie sind aber vernünftigerweise auch weiterhin so verlegt, daß die Steckachse beim Radausbau mühelos herauszuziehen ist.

**Verbesserter Steuerkettenspanner**

Die Schaltung entspricht japanischem Standard: Sie ist perfekt, die Kupplung extrem leichtgängig. Der Motor hat nichts von seinen guten Eigenschaften verloren. Ab 3500/min steht für zügiges Vorankommen ausreichend Leistung zur Verfügung, der gute Drehmomentverlauf (bei 4000/min sind's schon 35 Nm) läßt auch eine schaltfaule Bummelfahrt zu. Gleichzeitig jubelt der V-Zweizylinder erstaunlich leicht in höhere Drehzahlen.

CX-Besitzer wissen es: Vibrationen sind für sie ein Fremdwort, ebenso wie Kardan-Reaktionen. Dafür fluchen sie um so heftiger beim Stichwort Steuerkettenspanner: Mal bricht der Kettenspanner, mal erlahmt die Spannfeder frühzeitig oder der O-Ring an der Verstellerschraube wird undicht.

**Technische Daten**

Honda CX 500 Euro

**MOTOR**

Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, gleitgelagerte Pleuellwelle in Fahrtrichtung liegend. Eine halbhoch liegende, durch Zahnkette getriebene Pleuellwelle, Pleuell- und Pleuellstangen mit Pleuellhebeln zu je vier Ventilen pro Zylinder. Pleuellpumpe-Druckumlaufschmierung, elektrischer Pleuellanlasser, Pleuellbohrung/Hub 78/52 mm, Pleuellraum 493 cm<sup>3</sup>, Pleuellverdichtung 10, Pleuellleistung 37 (20) kW bei 9000 (6500) U/min, höchstes Drehmoment 43 (35) Nm bei 7000 (4000) U/min, zwei Pleuell Keihin Gleichdruckvergaser mit 35 mm Pleuell Durchlaß, Pleuell Trockenluftfilter

**FAHRWERK**

Rückgrat-Stahlrohrrahmen, Motor pleuellmitttragend, pleuellluftunterstützte Pleuellgabel, Pleuell Pro Link-Schwinge mit zentralem Pleuellfederbein, pleuellluftunterstützt, Pleuell Federweg vorn 150 mm, hinten 120 mm, Pleuell Radstand 1495 mm, Pleuell Nachlauf 105 mm, Pleuell Lenkungswinkel 63 Grad

**RÄDER UND REIFEN**

Leichtmetallpleuellfelgen mit Leichtmetall-pleuellProfilblech-Speichen pleuellvernietet, Pleuell Bremsen vorn pleuellhydraulische PleuellDoppelscheibe, hinten einfache Pleuell Scheibe, Pleuell Reifen vorn 100/90-18 56 S, hinten 120/80-18 62 S, Pleuell Bremsdurchmesser vorn/hinten 270/220 mm

**ELEKTRISCHE ANLAGE**

Wechselstrom-Lichtmaschine, pleuell elektrisch gleichgerichtet und geregelt, pleuell Kontaktlose Pleuell Transistorzündung, pleuell Spannung 12 Volt, pleuell Leistung 250 Watt, pleuell Batteriepleuellkapazität 14 Ah, pleuell Scheinwerferpleuellabmessung 180 x 135 mm, pleuell Glühlampe H4/55/60 Watt

**ABMESSUNGEN UND GEWICHTE**

Gesamtlänge 2240 mm, pleuell Gesamtbreite 755 mm, pleuell Sitzhöhe 795 mm, pleuell Leergewicht (vollgetankt) 225 kg, pleuell zulässiges Gesamtgewicht 405 kg, pleuell Tankinhalt 19 Liter

**HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT**

170 (140) km/h

**PREIS**

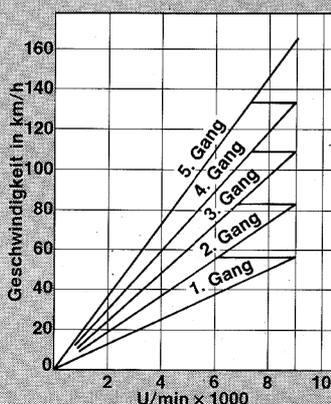
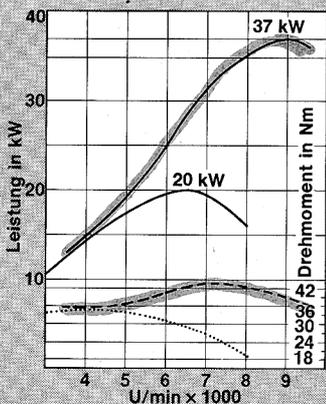
7363 Mark

**IMPORTEUR**

Honda Deutschland GmbH  
Spendingler Landstraße 166  
6050 Offenbach  
Telefon 0611/83091

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

Pleuell Primärtrieb über pleuell spielfrei pleuell verspanntes Pleuell Doppelzahnrad, pleuell Mehrscheiben-Ölbadkupplung, pleuell klauen-geschaltetes Pleuell Fünfganggetriebe, pleuell Sekundärtrieb über pleuell Kardanwelle, pleuell Übersetzungsstufen: Pleuell Primär 2,242, pleuell Sekundär 3,09, pleuell Getriebestufen 2,733/1,85/1,416/1,148/0,931



### Fahrbericht Honda CX 500 Euro mit 50 PS (37 kW)

Honda verspricht jetzt Besserung: Die neue Euro hat einen selbstnachstellenden Kettenspanner. Ob die Operation gelungen ist, können wir nach ein paar hundert Kilometern natürlich nicht wissen, doch theoretisch ist der Kern des Übels behoben.

Die Leistung der Lichtmaschine stieg von 170 auf 250 Watt, und die Kurbelgehäuse-Entlüftung wurde neu gestaltet. Die alte CDI-Zündung wurde durch eine Transistorzündung mit elektronischer Zündverstellung ersetzt. Die soll unempfindlicher und wartungsfrei sein. Ansonsten blieb beim Motor alles beim alten – warum auch nicht?

### Die Teleskopgabel wurde straffer

Dafür widmete Honda der Verbesserung des Fahrwerks um so mehr Aufmerksamkeit. Das spürt der Fahrer tatsächlich schon sehr bald. Die jetzt luftdruckunterstützte Teleskopgabel ist straffer, nicht mehr so schwammig, der Komfort bleibt dennoch zufriedenstellend. Die Federkennung wurde härter, gleichzeitig erhöhte sich der Federweg um 10 mm auf nunmehr 150 mm. Das ist reichlich.

Für ein verfeinertes Ansprechen wurde der Standrohr-Durchmesser von 33 auf 37 mm vergrößert. Einen Gabelstabilisator wie bei der neuen FT 500 (Seite 110) hätten wir auch hier gerne gesehen.

Das Anti Dive-System heißt bei Honda kurz und einfach Anti-Nose-Dive-Control-System ist es bei der CX Euro vierfach verstellbar und soll das abrupte Eintauchen beim scharfen Bremsen zeitlich etwas verzögern.

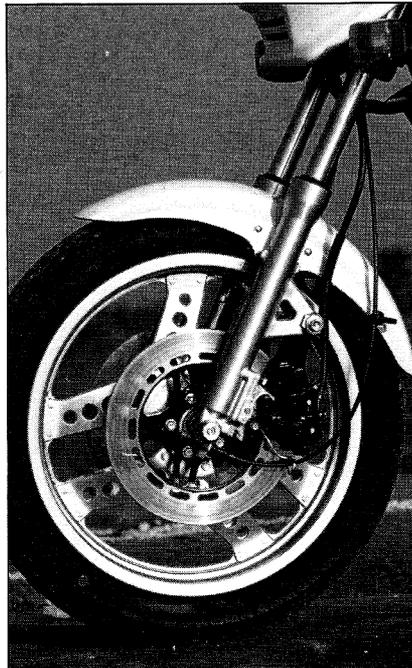
Tatsächlich: Nach einer Vollbremsung aus 100 km/h sackt die Vorderhand der Euro nicht mehr so blitzartig zusammen wie bei der alten CX. Allerdings ist zu empfehlen, das Anti Dive-System bei solch zackiger Fahrweise auf die härteste Stufe vier zu stellen.

Auch an der Spursicherheit beim Geradeauslauf hat die

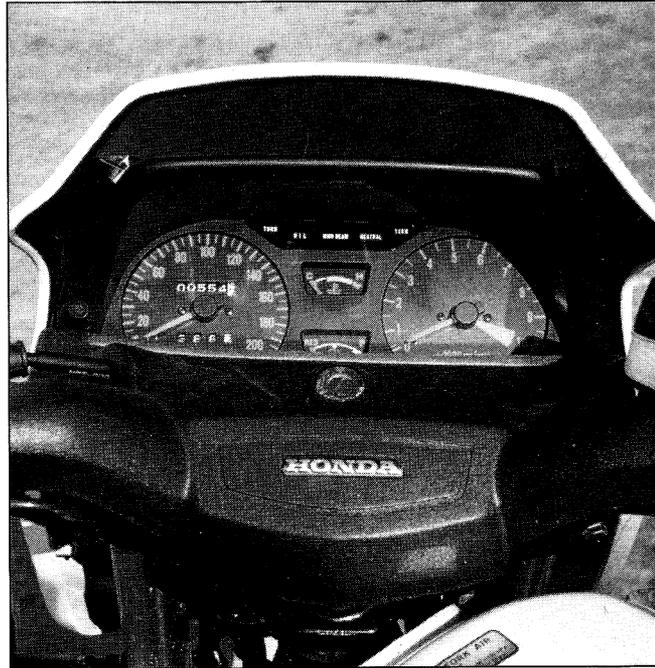
Euro gewonnen. Der Radstand wurde um vier Zentimeter (von 1455 auf 1495 mm) verlängert. Die Hinterrad-Führung erfolgt mit Rechteck-Profilstahl-Schwinge und zentralem Federbein, genannt Pro Link (Federweg 110 mm). Der Luftdruck in diesem Federbein ist über ein Ventil regulierbar, von 0,5 bis 4 bar. PS kam bei den Prüfungsfahrten in Tunesien mit

3,5 bar zurecht, weil wir's lieber straffer mögen. Da muß jeder Fahrer für seinen Geschmack den richtigen Wert finden; Fahrweise und Straße geben den Ausschlag.

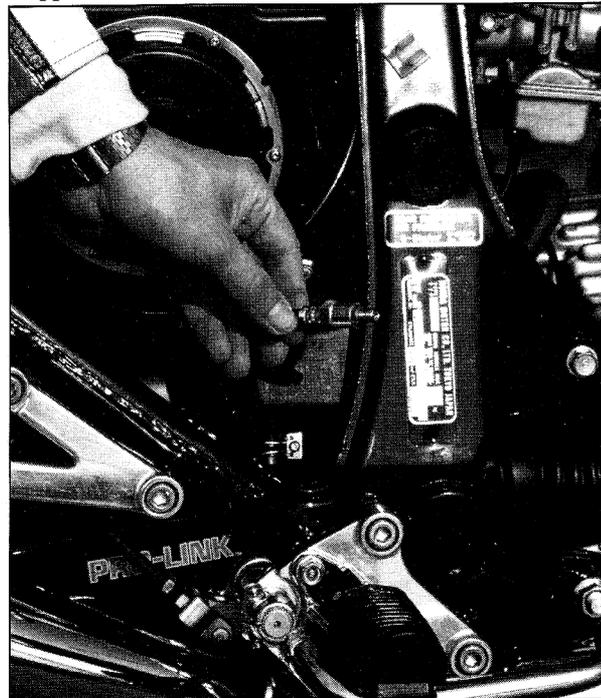
Was mancher CX-Besitzer nicht schätzt, ist der hohe Schwerpunkt: Auch hier hat Honda etwas getan. Dank dem Rückgrat-Stahlrohr – statt Preßstahlrahmen – hängt



Doppelkolben-Bremse



Neue Armaturen: reichhaltig und gut ablesbar



Ventil: für luftunterstütztes Federbein



Hintere Scheibenbremse: zu giftig

Fotos: Herzog (8), Preuß (1)

das Triebwerk nun 30 mm tiefer. Zudem ist dieser Rahmen leichter. Trotz größerem Tank mit 19 statt 17 Liter Inhalt wiegt die CX Euro fahrfertig 225 kg, Einsparung 5 kg. Ein Leichtgewicht ist sie freilich deshalb noch lange nicht.

Die Euro läuft auf neuen Comstar-Rädern mit Niederquerschnittsreifen (vorn 100/

90-18 56 S und hinten 120/80-18 62 S). Auf die Doppelscheibe vorn und die hintere Scheibe drücken Doppelkolben-Bremszangen.

### **Euro: kein Sportler, sondern Tourer**

Für die Bedienung der Vorderbremse benötigt der Fahrer nur ganz wenig Hand-

kraft, was allerdings auch einen Nachteil mit sich bringt: Ein Druckpunkt, bei dem das Vorderrad vor dem Blockieren maximal verzögert, ist kaum zu spüren. Hier bedarf es einiger Gewöhnung, damit die Hand nicht zu kräftig zu packt und die Reifen quietschen.

Hinten hätte auch weiterhin eine Trommel genügt. Das

Hinterrad wird jetzt zu leicht überbremst.

Auf dem Seitendeckel der neuen Honda prangt das Wort „Sports“. Leider, denn es kann zu dem falschen Schluß verleiten, die Euro sei ein Sportmotorrad geworden. Spätestens in der ersten holprigen Kurve wird der Euro-Fahrer eines Besseren belehrt. Bodenwellen lassen die Euro vorn und hinten nachwippen. Das bleibt zwar harmlos und gut zu beherrschen, sportliche Fahrwerke müssen jedoch anders reagieren, nämlich mit einem einmaligen harten Ein- und Ausfedern.

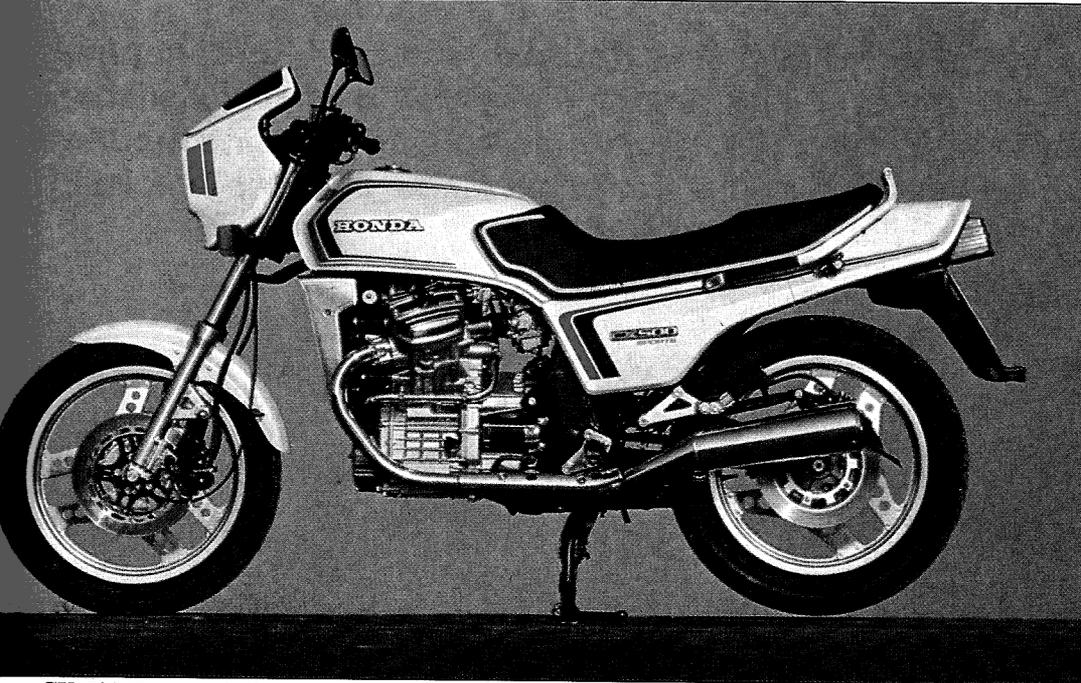
### **Die Euro ist die bessere CX 500**

Also nix Sport, dafür taugt die CX Euro besser für Touren. Dazu paßt auch die großflächige Sitzbank, auf der zwei Fahrende gut und bequem Platz finden. Praktisch sind die Haltegriffe für den Beifahrer. Wie es mit der Gepäckträger-Montage aussieht, konnten wir leider noch nicht ausprobieren.

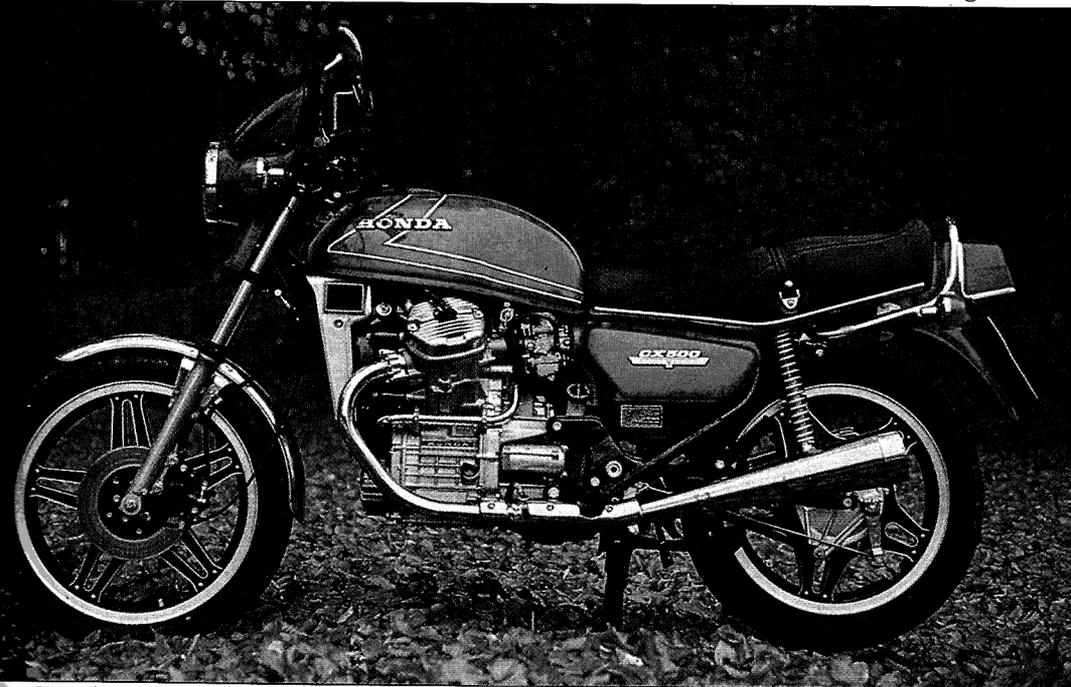
Insgesamt bietet Honda heute neun Versionen des V-Zweizylinders an: Die altbewährte CX 500 mit 27 und 50 PS, dasselbe nochmal in Chopperversion. Dazu kommen die Silver Wing und die Euro mit den gleichen Motor-Varianten. Und schließlich die CX als Turbo. Die CX 500 kostet jeweils 6617 Mark, die Euro 7363 Mark.

Fazit: Lohnt sich die Mehrausgabe für die CX Euro? PS meint ja, denn der Euro-Fahrer bekommt ein Fahrwerk, das um eine Klasse besser ist als das der CX. Dazu kommen zahllose Detailverbesserungen vom neuen Cockpit bis zum Heckbügel. Die CX Euro ist zeitgemäß modernisiert; da wird die CX nicht lange überleben.

*Wolfgang Bernhardt*



**CX 500 Euro: mit Pro Link-Fahrwerk, neuer Telegabel und vielen Detailverbesserungen**



**CX 500: gleicher Motor, aber Fahrwerk nicht so gut wie bei der neuen CX Euro**