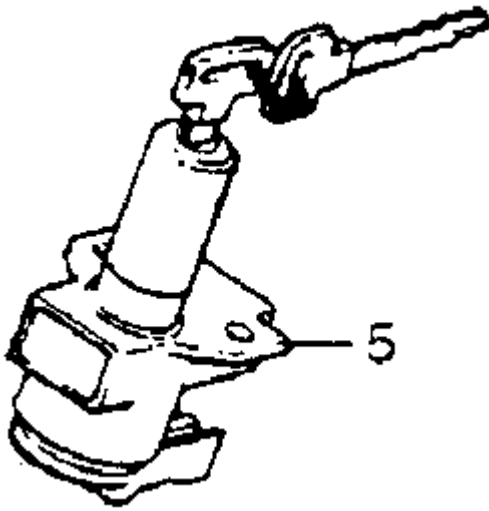


SCHLOSSBESICHTIGUNG ...

DIE ZÜNDSCHLÖSSER DER GÜLLEPUMPEN

Für die Güllepumpen gibt es etliche unterschiedliche Zündschlösser. Dieser Abschnitt des erweiterten Fahrerhandbuchs soll die unterschiedlichen Typen aufzählen und ihre Unterschiede darstellen. Den Abschluss bildet ein Beitrag von EO, in dem eigentlich das Wichtigste dargestellt ist: die Beschaltung.

CX 500, CX 500z, CX 500 Cz



Die Zündschlösser sind für die CDI-Zündung ausgelegt und haben die Ersatzteilnummern

35100-415-007

für CX 500 mit Regionalcodes CM, DK, DM, SA und U bis Seriennummer 2040506,

35100-415-017

für CX 500 ab Seriennummer 2040507, CX 500z und CX 500 Cz mit Regionalcodes DK, DM, SA und U,

35100-415-601

für CX 500 mit Regionalcodes E, ED, F, G(1), G2 und IT bis Seriennummer 2040506,

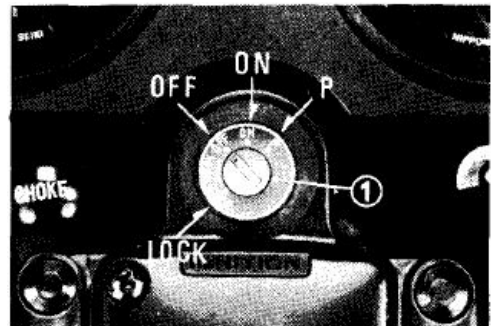
35100-415-602

für CX 500 mit Regionalcodes E, ED, F, G(1), G2 und IT ab Seriennummer 2040507,

Daraus kann man wohl auch schließen, dass innerhalb dieses Produktionszeitraumes keine CX 500 C in Deutschlандаusführung gefertigt wurden!

Die Zündschlösser mit den Endnummern -007 und -017 hatten bereits die LOCK-Stellung! Dafür gibt es vier Indizien:

- Für sie ist im Ersatzteilverzeichnis COMBINATION & LOCK bzw. COMBINATION & LOCK (HONDA LOCK) angegeben.
- Im US-Fahrerhandbuch für die CX von 1978 ist das Schloss mit der LOCK-Stellung abgebildet:
- Im mehrsprachigen Fahrerhandbuch für die CX von 1979 (gibt's bei Honda Australien zum Download!) ist das Schloss mit der LOCK-Stellung für alle Regionen außer E (=Vereinigtes Königreich), G (=Deutschland), F (=Frank-



(1) Ignition switch

reich), ED (sonstiges Europa) und Italien aufgeführt.

- Das mehrsprachige Fahrerhandbuch aus 1979 für die C weist das Schloss mit der LOCK-Stellung für U (=Australien / Down Under) aus.

Nach den Ausführungen im vorgenannten Fahrerhandbuch kann der Schlüssel **nur in** den Stellungen **LOCK und P abgezogen werden**.

Nach Ersatzteilverzeichnis waren die Zündschlösser mit den Endnummern -007 und -017 nicht in den Deutschlandausrüstungen verbaut! Daher können nur Maschinen vom „grauen Markt“, die in diesen Jahren (1978, 1979 und ggf. 1980) in DE zugelassen wurden, solche Schlösser haben.

Alle Schlösser haben 6 Kontakte. Die Schlösser mit den Endnummern -601 und -602 haben an Stelle des Verriegelungsbolzens einen Plastikstopfen. Bei diesen Schlössern kann der Schlüssel in den Stellungen OFF und P abgezogen werden.

CX 500_{A+B}, CX 500 C_{A+B}

Die Zündschlösser sind für die CDI-Zündung ausgelegt und haben die Ersatzteilnummern

35100-415-017

in der Ausführung SWITCH ASSY., COMBINATION für die CX 500_B und die CX 500 C_{A+B} für die Regionen CM (=Kanada), DK (=allgemeiner Export, Kilometertacho nur für CX 500_{A+B}), DM (=allgemeiner Export, Meilentacho nur für CX 500_{A+B}), SA (=Südafrika) und U (=Australien/Down **U**nder).

Für die CX 500_B und die CX 500 C_B wird das Schloss unter der gleichen E-Teil-Nr. aber in der Bezeichnung SWITCH ASSY., COMBINATION & LOCK **-also mit LOCK-Stellung-** für die Regionen E (=Vereinigtes Königreich), F (=Frankreich) und IT (=Italien) aufgeführt.

35100-415-602

wird unter der Bezeichnung SWITCH ASSY., COMBINATION für die CX 500_B und die CX 500 C_{A+B} für die Regionen DE (=Dänemark), ED (Europa Direktverkauf) und 1G, 2G (=Deutschland 50PS, 27PS) aufgeführt.

Unter der gleichen Teilenummer wird das Schloss mit der Bezeichnung SWITCH ASSY., COMBINATION (HONDA LOCK) für die CX 500 C_A für die Regionen E (=Vereinigtes Königreich), F (=Frankreich) und IT (=Italien) aufgeführt.

Das Fahrerhandbuch für die CX aus 1980 weist auf Seite 48 das Schloss mit der LOCK-Stellung für die Regionen E, F, IT, U, SA und D (=alles, was nicht mit Ländercode aufgeführt ist) aus. In diesem Falle bedeutet das aber, dass alle Regionen gemeint sind, die hier nicht aufgeführt sind und die auf Seite 60 des Fahrerhandbuchs (separates Lenkerschloss) nicht genannt sind.

Auf Seite 60 sind genannt: G (also Deutschland) und ED (=Europa Direktverkauf).

Das Fahrerhandbuch der C aus 1980 weist für das Schloss mit der LOCK-

Stellung nur Australien aus.

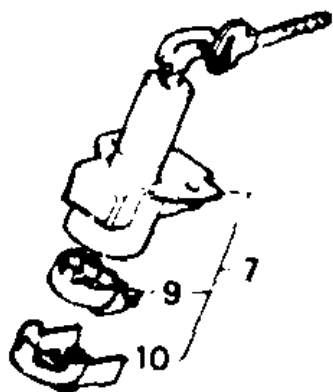
Falls es nicht aufgefallen ist: Im Ersatzteilverzeichnis ist erstaunlicherweise kein Schloss für die CX 500_A ausgewiesen!

Beim Schloss mit der LOCK-Stellung ist angegeben, dass der **Schlüssel in den Stellungen OFF, P und LOCK abgezogen werden kann.**

CX 500_C, CX 500 C_C

Leider wird hier die Datenlage etwas dünn! Ein Ersatzteilverzeichnis für die CX 500C ist mir nicht zugänglich, nur auf das der CX 500 CC kann ich zugreifen.

Das Fahrerhandbuch für die CX 500 aus 1981 bezieht sich, wenn man die Abbildungen als Indizien nimmt, auf die CX 500_C (trapezförmiger Sicherungskasten, Doppelkolbenbremse vorn, keine Erwähnung des man. Kettenspanners). Nur noch das Zündschloss mit der LOCK-Stellung findet Erwähnung. **Der Schlüssel kann in den Stellungen OFF, P und LOCK abgezogen werden.** Es spricht vieles dafür, dass es sich um das Schloss mit der E-Teil-Nr. **35100-422-017** handelt. Diese Vermutung wird durch die Angaben im Ersatzteilkatalog für die C gestärkt, bleibt aber trotzdem bei derzeitiger Datenlage nur eine Vermutung.



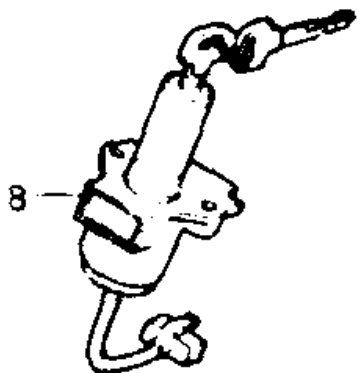
Das Ersatzteilverzeichnis für die CX 500 C_C weist 2 auch vom Aufbau her sehr unterschiedliche Schlösser aus:

35100-422-017

in der Ausführung SWITCH ASSY., COMBINATION & LOCK für die Regionen E, ED, F, IT, U und DE. Dieses Schloss kennen wir von der äußeren Form her bereits. Allerdings ist dieses Schloss für NEC-Zündung ausgelegt und hat daher nur 5 der 6 möglichen Kontakte belegt.

35100-431-037

in der Ausführung SWITCH ASSY., COMBINATION für die Region CW (also ohne LOCK-Stellung???)



Und dann gibt es noch das Schloss mit der Nummer

35100-449-871

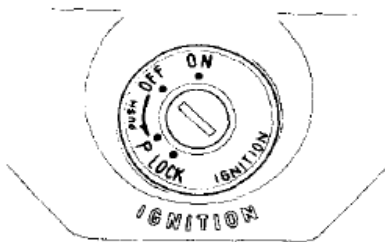
Aufgrund der Mittelnummer -449- ist klar zu erkennen, dass es sich um ein Ersatzteil für die C handelt, das nicht in der normalen CX verwendet wurde. Das interessanteste an diesem Schloss ist, dass der Stecker zu Kabelbaum sich nicht am Schloss direkt befindet, sondern an einem fest mit dem Schloss verbundenen Kabel. Das kannte ich bisher nur von der GL (hallo Olli!). Im Gegensatz zu den GL-Schlössern weist die Darstellung im

Handbuch allerdings für die dieses **C-Schloss keine ACC-Stellung** aus. Bemerkenswert ist auch, dass die Rastnase des Steckers oben liegt. Sollten die Kontakte hier auch um 180° gedreht sein? Liegt also der nicht besetzte mittlere Kontakt unten und nicht oben, wie bei dem anderen Schloss?

Diese Schloss wird in der Ausführung SWITCH ASSY., COMBINATION & LOCK für die Regionen ND (=Nordeuropa), 1G und 2G (Deutschland 50PS und 27PS) im E-Teil-Verz. aufgeführt.

CX 500 E und CX 650 E

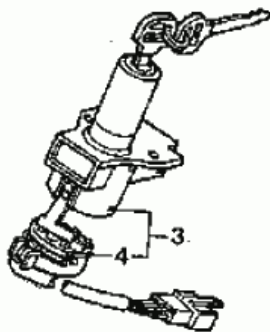
Im den Fahrerhandbüchern für die 500 E aus 1981 und 1982 findet sich folgender Eintrag:



Das Schloss hat also die LOCK-Stellung und es wird ausgeführt, dass der Schlüssel in den Positionen OFF, P und LOCK abgezogen werden kann.

Der Eintrag im Fahrerhandbuch für die 650 E ist gleichlautend.

Das Ersatzteilverzeichnis für die 500 E weist zwei Zündschlösser aus:



35100-MC5-007

für die Regionen E, ED, F, IT, SA und U und

35100-MC5-610

für die Regionen ND, 1G und 2G.

Beide Schlösser werden in der Ausführung SWITCH ASSY., COMBINATION & LOCK aufgeführt.

Der Ersatzteilkatalog für die 650 E führt die gleichen Schlösser auf. Hier ist der Umfang der Regionalcodes aber erheblich größer. -007 wird AR (=Österreich), B (=Belgien), CM, E, ED, F, IT, SA, SW (Schweiz) und U zugewiesen, -610 ist für G1, G2, ND und SD (Schweden) vorgesehen.

Das Schloss hat ebenfalls ein fest verbundenes Kabel und die Steckerraste befindet sich an der Oberseite des Steckers.

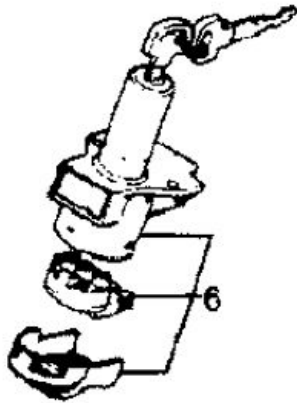
Da das Zündschloss (wie die NEC-Schlösser der CX 500 und der CX 500 C) nur über die Stellungen P, ON, OFF und LOCK verfügt, sind nur 5 Kontakte des 6-poligen Steckers belegt bzw. vorhanden.

GL 500 und GL 650

Leider stehen mir hier auch nur eingeschränkte Daten (US-Versionen) zur Verfügung und unser holländischer Freund bietet auch keine anderen Daten an. Für die GL und die Gli Baujahre 1981 und 1982 wird das Schloss mit der

Nummer

35100-431-047

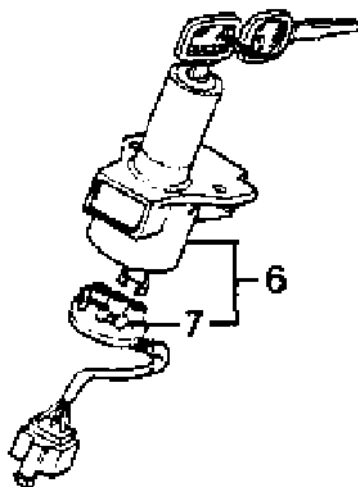


aufgeführt. Regionalcodes habe ich keine zur Verfügung.

Wie man sieht, handelt es sich um ein Schloss, bei dem sich der Stecker direkt am Schloss befindet.

Nach Fahrerhandbuch für die GL kann der Schlüssel in den Stellungen OFF, P und LOCK abgezogen werden.

Das Schloss hat neben den Stellungen P, ON, OFF und LOCK noch die Stellung ACC. In dieser Stellung wird die Stromversorgung eines mit 5A abgesicherten Steckers aufrechterhalten, an den externe Verbraucher (Navi, Kühlschrank od. Mikrowelle) angeschlossen werden können.



Bei der GL bzw. Gli 650 Baujahr 1983 findet sich dann das Schloss mit der Nr.

35100-ME2-007

das wieder ein fest mit dem Schloss verbundenes Kabel hat. An der Bedienung und den Schalterstellungen ändert sich gegenüber dem vorgenannten GL-Schloss nichts. Offensichtlich wurde das Schloss 35100-ME2-007 ab 1983 auch in den 500ern verbaut (stimmt das so, Olli?).

Nun, wie versprochen EOs Beitrag zur Beschaltung

der Schlösser mit kleinen redaktionellen Änderungen, damit er in das Format der Seiten passt:

ZÜNDSCHALTER FÜR CX/ GL 500/650 VON EO

Zündschalter für CX 500 mit CDI-Zündung



Steht das Zündschloß so vor uns (CX500 78er Model), sehen wir die 6 Kontakte. Wir nummerieren sie durch, obere Reihe von links nach rechts 1 bis 3, untere Reihe entsprechend 4 bis 6.

Die Belegung der Kontakte:

- 1) braun/weiß = TL1; 2) schwarz/weiß = IG2; 3) braun = TL2
4) schwarz = IG1 5) rot = Bat; 6) grün = E

Die Bedeutung der Kontaktbezeichnungen:

TL1 = Taillight 1 (Rücklicht1)

IG2 = Ignition 2, "Zündung 2/Zündstromunterbrecher" - Schaltet den Zündstrom aus der CDI gegen Masse und stoppt die Zündung im Motor.

TL2 = Taillight 2 (Rücklicht2)

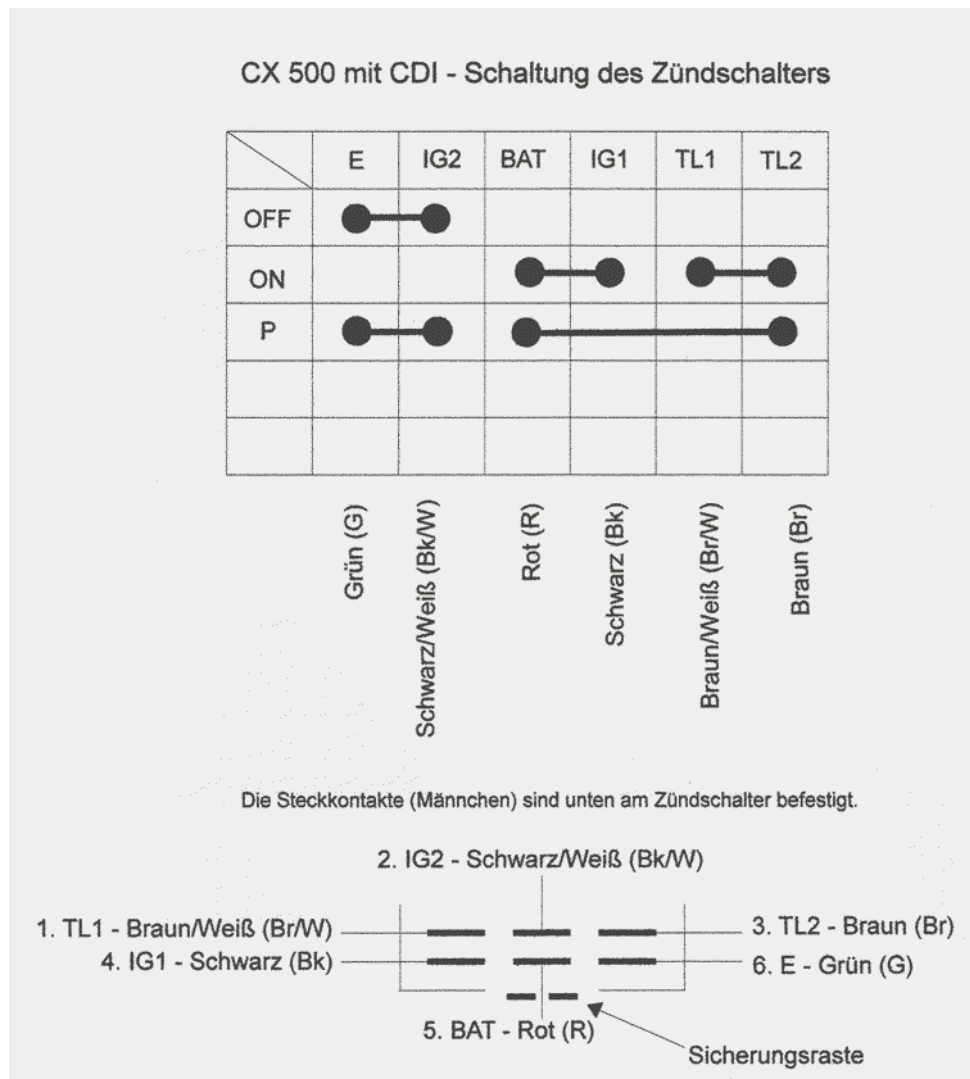
IG1 = Ignition 1, Schaltet den Strom im Kabelbaum ein

Bat = Batterie, liefert den Strom aus der Batterie ans Zündschloß.

E = Earth, Erde bzw. Masse

TL1 und TL2 sind ein zusätzlicher Lichtstromunterbrecher im Zündschloß. Dieser wird für die Parklichtschaltung benötigt und verhindert, dass der Kabelbaum in der Schaltung "Park" des Zündschlosses über die +12 V auf der Lichtleitung wieder unter Strom gesetzt wird.

Die Schaltung im Zündschloß wie es im Schaltplan dargestellt wird:



In **Schalterstellung "OFF"** werden die Kontakte 2 (IG1) und 6 (E) auf Durchgang geschaltet. Die CDI ist kurzgeschlossen und kann nicht zünden, der Motor steht. Alle anderen Kontakte haben keinen Durchgang, auch nicht auf das Gehäuse des Zündschlosses.

In **Schalterstellung "ON"** werden die Kontakte 5 (BAT) und 4 (IG1) auf Durchgang geschaltet. Hierdurch wird der Strom im Kabelbaum eingeschaltet, auf den schwarzen Kabeln liegt jetzt + 12 Volt an. Zusätzlich wird auch über die Kontakte 1 (TL1) und 3 (TL2) der Lichtstrom im Zündschalter durchgeschaltet.

In **Schalterstellung "P"** werden die Kontakte 2 (IG2) und 6 (E) auf Durchgang geschaltet, also die CDI geerdet und die Kontakte 5 (BAT) und 3 (TL2) geschaltet, also der Batteriestrom auf die Leitung zum Park- und Rücklicht gelegt.

Mal sehen, wie das in der rechten Griffarmatur aussieht.

Wir halten hier erst Mal fest:

Kabel rot liefert den Batteriestrom ans Zündschloß.

Kabel schwarz versorgt den Kabelbaum mit + 12 Volt, wenn der Zündschalter auf "On" steht.

Kabel grün ist Masse im Kabelbaum.

Kabel schwarz/weiß legt den Zündstrom aus der CDI auf Masse, und zwar wenn der Zündschalter auf "OFF" oder "P" steht und wenn der KILLSCHALTER auf "OFF" steht.

Kabel braun/weiß liefert +12 Volt vom Sicherungskasten zum Zündschloß.

Kabel braun führt den Strom vom Sicherungskasten zum Standlicht und Abblendlicht wenn der Zündschalter auf "ON" und der der Lichtschalter an der rechten Lenkerarmatur in Stellung "HL" oder "Park" steht. In der Stellung "Park" des Zündschalters wird direkt +12V vom Kabel rot und Kontakt Bat auf TL2 geschaltet und somit auf das Rücklicht und das Standlicht gelegt.

Der Unterschied zwischen dem Zündschalter für die CX 500 mit CDI-Zündung und dem Zündschalter für Nec-Zündung:

Die CDI bekommt den für die Zündung notwendigen Strom aus den separaten Zündspulen an der Lichtmaschine. Die Zündung wird unterbrochen, indem die Zündunterbrecherleitung aus der CDI, Kabel Schwarz/Weiß, auf Masse geschaltet wird. Dies passiert im Zündschloß, indem der Kontakt IG2 auf Masse geschaltet wird und im KILLSCHALTER in der Schalterstellung "OFF". In der Schalterstellung "ON" wird die Zündunterbrecherleitung kontaktlos geschaltet.

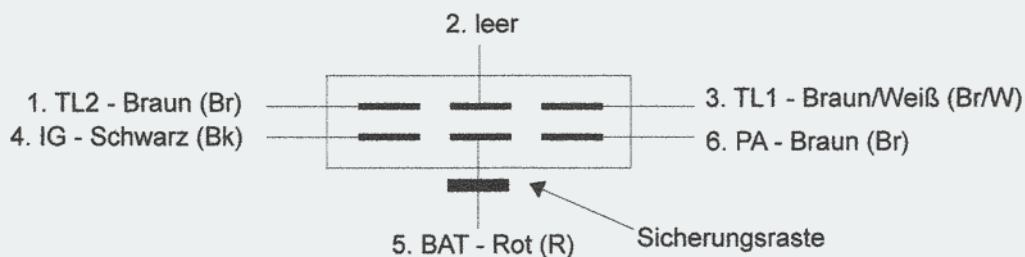
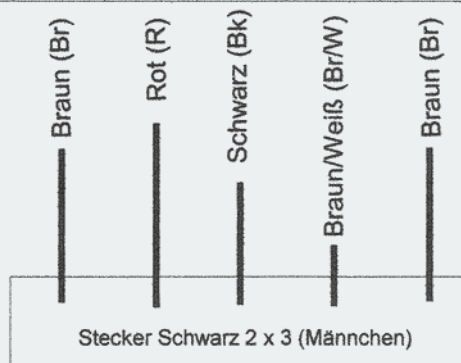
Bei Motoren mit Nec-Zündung bekommt die Zündanlage den Zündstrom aus der Batterie. Es gibt im Zündschalter nur einen Kontakt "IG" auf den die +12V aus der Batterie geschaltet wird, wodurch der ganze Kabelbaum unter Strom steht. Der Strom für die Zündung wird über den KILLSCHALTER in der rechten Lenkerarmatur geführt, der als 2. Einschalter in Reihe mit dem Zündschalter in der Schalterstellung "ON" den Strom für die Nec-Zündung einschaltet. Der Motor geht aus, wenn der Zündschalter oder der KILLSCHALTER in die Schaltstellung "OFF" gebracht werden.

Zündschalter für CX 500 mit Nec-Zündung

das gilt auch für die CX 500 / 650 E (Sport)

CX 500 mit Nec - Schaltung des Zündschalters

	PA	BAT	IG	TL1	TL2
OFF					
ON		●—●	●—●	●—●	
P+LOCK	●—●				
LOCK					



Die Kabel und ihre Funktion:

1. TL2 – Braun: Der Strom wird von Sicherung 1 über das Kabel Braun/Blau durch den Lichtschalter auf der rechten Lenkerarmatur bei der Stellung HL und P auf die Leitung Braun/Weiß zum Zündschalter geführt. Bei ON wird er über das Kabel Braun auf die Standlichtlampe im Hauptscheinwerfer und auf das Rücklicht geschaltet.
2. leer
3. TL1 – Braun/Weiß: Der Strom wird von Sicherung 1 über das Kabel Braun/Blau durch den Lichtschalter auf der rechten Lenkerarmatur bei der Stellung HL und P auf die Leitung Braun/Weiß zum Zündschalter geführt.
4. IG1 – Schwarz: Bei ON wird der Strom von 5. BAT – Rot auf dieses Kabel geschaltet. +12 steht für die Verbraucher zur Verfügung.
5. BAT - Rot: Strom von der Batterie
6. PA-Braun: Bei PARK wird dieses Kabel direkt von Kontakt 5, BAT – ROT versorgt und dadurch wird das Parklichtlämpchen und das Rücklicht mit Strom versorgt.

Der Unterschied zwischen dem Zündschalter für die CX 500 mit CDI-Zündung und dem Zündschalter für Nec-Zündung:

Die CDI bekommt den für die Zündung notwendigen Strom aus den separaten Zünderregerspulen an der Lichtmaschine. Die Zündung wird unterbrochen, indem die Zündunterbrecherleitung aus der CDI, Kabel Schwarz/Weiß, auf Masse geschaltet wird. Dies passiert im Zündschloss, indem der Kontakt IG2 auf Masse geschaltet wird und im Killschalter in der Schalterstellung "OFF". In der Schalterstellung "ON" wird die Zündunterbrecherleitung kontaktlos geschaltet.

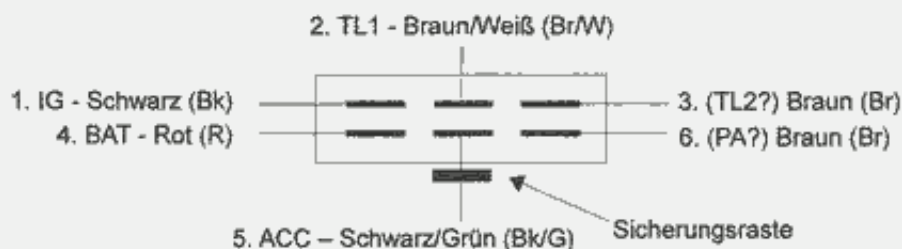
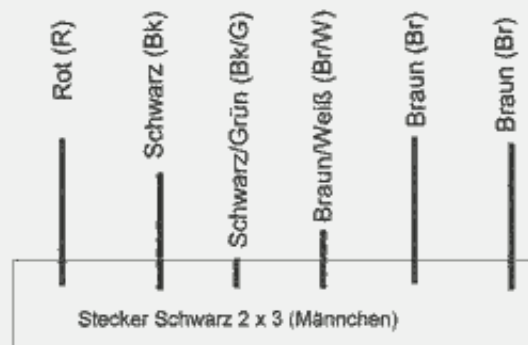
Bei Motoren mit Nec-Zündung bekommt die Zündanlage den Zündstrom aus der Batterie. Es gibt im Zündschalter nur einen Kontakt "IG" auf den die +12V aus der Batterie geschaltet wird, wodurch der ganze Kabelbaum unter Strom steht. Der Strom für die Zündung wird über den Killschalter in der rechten Lenkerarmatur geführt, der als 2. Einschalter in Reihe mit dem Zündschalter in der Schalterstellung "ON" den Strom für die Nec-Zündung einschaltet. Der Motor geht aus, wenn der Zündschalter oder der Killschalter in die Schaltstellung "OFF" gebracht werden.

Zündschalter für GL 500 / 650

Nur der Vollständigkeit halber und weil bis auf den Kontakt ACC für Radio oder Mikrowelle der Schalter genauso arbeitet wie der für die CX 500 mit Nec-Zündung habe ich auch diese Zeichnung erstellt:

GL 500 (mit Nec) - Schaltung des Zündschalters

	BAT	IG	ACC	TL1	TL2	PA
ACC	●		●			
ON	●	●	●	●	●	
PARK	●		●			●
OFF						



Die Kabel und ihre Funktion:

1. IG – Schwarz: Bei ON wird der Strom von 4. BAT – Rot auf dieses Kabel geschaltet. +12 steht für die Verbraucher zur Verfügung.
2. TL1 – Braun/Weiß: Der Strom wird von Sicherung 1 über das Kabel Braun/Blau durch den Lichtschalter auf der rechten Lenkerarmatur bei der Stellung HL und P auf die Leitung Braun/Weiß zum Zündschalter geführt.
3. TL2? – Braun: Der Strom wird von Sicherung 1 über das Kabel Braun/Blau durch den Lichtschalter auf der rechten Lenkerarmatur bei der Stellung HL und P auf die Leitung Braun/Weiß zum Zündschalter geführt. Bei ON wird er über das Kabel Braun auf die Standlichtlampe im Hauptscheinwerfer und auf das Rücklicht geschaltet.
4. BAT – Rot: Strom von der Batterie
5. ACC – Schwarz/Grün: Strom für zusätzliche Verbraucher wie Radio oder Mikrowelle. Wird bei ON, ACC und PARK mit Strom von 4. Bat – Rot versorgt.
6. PA? - Braun: Bei PARK wird dieses Kabel direkt von Kontakt 4, BAT – ROT versorgt und dadurch wird das Parklichtlämpchen und das Rücklicht mit Strom versorgt.

Ich habe kein GL 500 Schloss vorliegen. Daher kann ich für die beiden Kabel Braun die Kontaktbelegung im Stecker nicht angeben. Die Zuordnung ist aber beliebig, da beide Kabel im Kabelbaum verbunden werden.

WELCHES SCHLOSS KANN / MUSS ICH KAUFEN, WENN ICH ERSATZ BENÖTIGE?

Das ist sehr schwierig zu beantworten. Die Schwierigkeit wird dadurch noch größer, dass die üblichen Verdächtigen (CMSNL, David Silver usw.) gar keine Ersatzschlösser anbieten. Sie sind beim Holländer zudem mit Beträgen von weit über 100 € gelistet (aber trotzdem nicht lieferbar).

Es gibt in Österreich die Fa. X-MAS Motorcycle Electrics, Kleine Pfarrgasse 8, 1020 Wien - <http://www.xmas1.at/xneu/index.htm> - (frag mich jetzt keiner, was das mit Weihnachten zu tun hat!), die zu den angebotenen Schlössern auch die Belegungspläne ins Netz gestellt hat. Für die Honda-Schlösser sind die Belegungen auf der Seite http://www.xmas1.at/xneu/KATALOG/200_Katalog/030_Schalter/070_Z%FCndschl%F6sser/030_Z%FCndschl%F6sser%20Honda.pdf#search=%2205826%22 zu finden. Die Schösser sind zwar etwas teurer als das, was in der Bucht angeboten wird, aber mit Hilfe der Infos über die Belegung kann man sich vielleicht manches Hin- und Herschicken sparen.

Bei Polo gibt es ein passendes NEC-Schloss für die CX und die C (für die C wird dann aber ein Verlängerungskabel erforderlich) - <http://www.polo-motorrad.de/de/zundschloss-5-anschlusse-honda-cb-cx-cbx-gl.html> -.

Polo hatte auch mal ein passendes Schloss für CDI, allerdings mit LOCK-Stellung. Das ist/war aber problemlos, man muss die LOCK-Stellung ja nicht nutzen und der Schlüssel lies sich auch in der Stellung OFF abziehen. Da Polo die Schlösser von PAASCHBURG & WUNDERLICH bezieht, lohnt es sich vielleicht, sich auf deren Angebotsseiten - <http://www.brands4bikes.de/-umzusehen>.

Ansonsten gibt es eine Faustregel (OHNE GARANTIE!):

- CDI-Schlösser haben einen schwarzen Steckerkörper
- NEC-Schlösser haben einen weißen Steckerkörper

Im übrigen kann man mit den von EO erstellten Angaben zur Beschaltung recht einfach eine Prüfung eines erworbenen Schlosses durchführen. Danach ergibt sich, ob es passt, ob ohne Schwierigkeiten der Stecker des Kabelbaums angepasst werden kann oder ob es zurückgeschickt werden muss. Letzteres sollte kein großes Problem darstellen, wenn man per Internet bei einem Händler (ggf. über Ebay) gekauft hat. Als Grund kann fast immer gelten, dass der Artikel nicht mit der Beschreibung übereinstimmt! Die Angaben bei Ebay zu den Schlössern stimmen meiner Erfahrung nach fast nie.