

Gabelöl wechseln – Gabeldichtringe tauschen – Standrohre erneuern

Was man braucht:

Werkzeug:

- Wagenheber, z.B. Rangier- oder Scherenwagenheber. Notfalls kann man einen passenden Holzklötz usw. nehmen. Damit wird die CB unterhalb des Motorblocks so angehoben, dass sie anschließend mit freischwebendem Vorderrad auf Wagenheber, Hauptständer und Hinterrad sicher steht. Gummimatte o.ä. zwischenlegen!
- Schraubstock oder mobile Werkbank, z.B. Black & Decker Workmate
- Schraubenschlüssel in den Größen 8, 12, 14, 17, 19 mm
- Inbusschlüssel SW6, im Idealfall als 1/4“ Knarre mit Verlängerung
- Kreuzschraubendreher PH2
- Schlitzschraubendreher 5 mm
- Hammer
- Einwegspritze (z.B. 60 ml aus der Apotheke, ca. 3,- Euro)
- Fusselfreie Lappen

Material:

- Gabelöl, von Honda wird SAE10 empfohlen, 1 Liter
- Bremsenreiniger o.ä. zum Reinigen der Teile
- bei Bedarf Kupferdichtringe 8 mm für die unteren Inbusschrauben der Gabel (90544283000, alle Modelle) sowie Silikondichtmittel für die Gewindegänge
- bei Bedarf O-Ringe 30,2 x 2,4 mm für die Einfüllschrauben (91356MJ6741, alle Modelle)
- bei Bedarf Staubkappen (91254KAZ003, alle Modelle)
- bei Bedarf Gabeldichtringe 37 (Innendurchmesser) x 50 (Außendurchmesser) x 11 (Höhe) (Honda liefert die Dichtringe als Nummer 51490KAZ003 nur inklusive der Staubkappen!)
- bei Bedarf Standrohre (51410MY5611 bis Bj. 1997, 51410MY5G31 ab Bj. 1998)
- bei Bedarf obere Führungsbuchsen (51414MN4003, alle Modelle)

Explosionszeichnungen der Gabel finden sich auf

www.zsf-motorrad.de

oder

www.my-bikeshop.de

Hierzu bitte Fahrgestellnummer bereithalten, weil die Gabel der CB500 über die Jahre einige kleine Änderungen erfuhr.

Los geht es!

Achsmutter auf der rechten Seite abschrauben.



Achsklemmung auf der linken Seite lösen, Klemmschraube herausnehmen. Steckachse noch nicht herausziehen!



Vier Schrauben SW8 der Schutzblechbefestigung herausdrehen, Bremsschlauchhalter dahinter herausziehen.



Beide Schrauben des Bremssattels entfernen.
Bremssattel abnehmen und an geeigneter Stelle
festbinden -nicht am Bremschlauch baumeln
lassen.



Tachowelle am Antrieb abnehmen, dazu
Kreuzschraube herausdrehen.



Gabelklemmschrauben SW12 an der oberen Gabelbrücke lösen und ein paar Gewindegänge herausdrehen. Diese Schrauben müssen gelöst sein, *bevor* man die Verschlussstopfen löst!

Verschlussstopfen lösen, aber noch nicht herausdrehen.

Motorrad wie oben beschrieben anheben und auf sicheren Stand prüfen. Achtung, ab jetzt Vorsicht beim Lösen festsitzender Schrauben und bei allen Bewegungen am Motorrad!

Steckachse aus Vorderrad ziehen, das Rad kann nun nach vorn ausgebaut werden. Schutzblech nach unten herausnehmen.



Gabelklemmschrauben SW14 an der unteren Gabelbrücke ein paar Umdrehungen lösen. Beide Gabelholme können nun nach unten herausgezogen werden.



Verschlussstopfen nun ganz herausdrehen -Vorsicht bei den letzten Umdrehungen, es lastet noch leichter Federdruck darauf!

Die darunter liegenden Teile sind im Serienzustand eine Distanzhülse, darunter eine große Scheibe als Federsitz, und die Feder selbst. Diese Teile herausnehmen und mit Bremsenreiniger abspülen. Progressive Gabelfedern aus dem Zubehör werden oft ohne Distanzhülse eingebaut -nicht wundern, falls Distanzhülse und Scheibe fehlen.

Gabelholme nun umdrehen und in Auffangwanne entleeren. Ruhig einige Minuten ablaufen lassen -bei diesem unvollständigen Zerlegen der Gabel dauert es lange, bis das Öl aus den letzten Winkeln abläuft. Aussprühen mit Reiniger beschleunigt das Abfließen.



Der grau hinterlegte Teil kann übersprungen werden, wenn man nur das Gabelöl wechselt!

Nur zum Wechsel von Gabeldichtringen und/oder Standrohren:

Gabeltauchrohr umdrehen, an der abgeflachten Stelle zur Steckachsenaufnahme mit Lappen umwickeln und in Schraubstock spannen. Dann Inbusschraube SW 6 an der Unterseite herausschrauben. Hierzu möglichst kleine Knarre mit Verlängerung und Inbuseinsatz benutzen, weil ein einfacher Schlüssel abrutscht oder zu wenig Hebelarm bietet!



Damit ist die Verbindung zwischen Stand- und Tauchrohr gelöst. Aus dem Standrohr nun die Dämpferstange herausziehen. Staubkappen an der Oberseite der Tauchrohre abnehmen. Vorsichtig mit Fingernagel oder Schraubendreher hebeln, das Material des Tauchrohrs ist sehr weich.



Darunter sieht man einen Drahring, der den Dichtring fixiert. An den gebogenen Stellen mit Schraubendreher dahinter fassen und abnehmen. Stand- und Tauchrohr nun mit mehrfachem, kräftigen Ruck auseinanderziehen.



Tauchrohr mit Bremsenreiniger ausspülen. Im Standrohr sitzt unten eine Alubuchse. Durch diese wurde die Inbusschraube geschraubt. Das Gegenstück ist die Dämpferstange, die von innen durch das Standrohr gesteckt ist. Diese Teile abnehmen.

Außen auf dem Standrohr stecken noch der Dichtring, eine Unterlegscheibe, die obere Führungsbuchse und die untere Führungsbuchse. Diese Teile ebenfalls abnehmen und reinigen.



Führungsbuchsen auf Verschleiß prüfen. Die untere Buchse sitzt in einer Nut des Standrohres und ist außen grau beschichtet.



Die obere Buchse sitzt oben im Tauchrohr und ist innen grau beschichtet. Beide Beschichtungen sollten unbeschädigt sein, im Zweifelsfall Neuteile kaufen. Dichtringe in jedem Fall ersetzen. Standrohr auf Durchbiegung prüfen, z.B. mit einer Alu-Winkelleiste oder auf einer geraden Fläche, sowie Oberfläche auf Rostpickel und Ausbrüche untersuchen. Auch hier: im Zweifelsfall ersetzen.



Müssen die Standrohre ausgetauscht werden, gibt es im Zubehör zu Preisen um 100 Euro Ersatz. Erfahrungsgemäß haben diese Standrohre aber manchmal eine ungenaue Passung im Bereich der (mitgelieferten) unteren Buchsen. Drückt man die Buchsen auf dem Standrohr zusammen, darf der verbleibende Spalt (das „Stoßspiel“) nicht mehr als 1 mm betragen. Ich habe (wie in nebenstehendem Bild) schon 2 mm gemessen, wodurch das Teil viel zu schwer in das Tauchrohr passt. In diesem Fall reklamieren, Buchse innen mit rotierender Pinsel-Drahtbürste und Bohrmaschine vorsichtig etwas nacharbeiten oder, am Besten, Originalteile verwenden.



Es ist sehr wichtig für die Funktion der Gabel, dass dieses Spiel stimmt und das Standrohr gewaltfrei im Tauchrohr auf und ab gleitet.

So wie in diesem Bild sieht eine Buchse mit passendem Stoßspiel aus. Man erkennt aber auch deutlich die abgenutzte Beschichtung der Buchse -es schimmert schon die Kupferschicht durch.



Alubuchse von unten und Dämpferstange von oben in Standrohr einführen, so dass die Dämpferstange durch das Standrohr hindurch in die Alubuchse gesteckt wird. Untere Führungsbuchse aufstecken. Die Teile in dieser Kombination in das Tauchrohr stecken.

Zum Zusammenschrauben müssen wir einen Trick anwenden: Damit die Dämpferstange nicht wegrutscht, setzen wir vorübergehend die Gabelfeder, die Unterlegscheibe und das Distanzstück ein und drehen den Verschlussstopfen ein paar Gewindegänge in das Standrohr. Durch den Federdruck bleibt die Dämpferstange fest an ihrem Platz. Nun wieder das Tauchrohr an der abgeflachten Stelle mit Lappen umwickeln, einspannen und verschrauben. Dazu das Gewinde reinigen, neuen (!) Dichtring 8 mm aufsetzen, Gewinde dünn mit Dichtmittel bestreichen und eindrehen. Dann Stopfen, Distanzbuchse, Scheibe und Feder wieder entnehmen.



Die Obere Führungsbuchse nun über das Standrohr schieben, Unterlegscheibe darauflegen und rundum mit einem Hammer und einem Dorn unter leichten Schlägen in das Tauchrohr eintreiben, ohne die Buchse zu verkannten. Tipp: wenn man die Buchse erneuert hat, einfach auf die neue Buchse zum Einschlagen die alte als „Verlängerung“ setzen und erst dann die Scheibe. So erspart man sich den Dorn und rutscht garantiert nicht ab.

Ist die Buchse eingeschlagen, kommt erst die Unterlegscheibe und dann der neue (!) Dichtring. Vorsicht beim Aufsetzen auf das (eingelöte) Standrohr, damit die scharfe Kante nicht die Dichtlippe beschädigt! Auch hier können wir den Trick anwenden und einen der alten Dichtringe kopfüber auf den neuen legen -schon haben wir eine Schlagfläche, um den empfindlichen neuen Ring zu schonen. Zum Schluss Sicherungsring einsetzen und Staubkappe folgen lassen.

Gabelholme wieder umdrehen. Gabelfedern mit der enger gewickelten Seite nach unten einsetzen, gefolgt von Scheibe und Distanzhülse, wenn vorhanden. In jeden Holm die exakt gleiche Menge Gabelöl einfüllen.

Füllmengen pro Holm:

320 cm³ (CB500R -96)

309 cm³ (CB500T 97)

313 cm³ (CB500V und folgende 98-)

jeweils +/- 2,5 cm³



Verschlussstopfen eindrehen, aber noch nicht festziehen. Jetzt können die kompletten Gabelholme wieder in die Gabelbrücken eingeschoben werden -und zwar so weit, dass die Oberkante der Standrohre bündig mit der Oberfläche der oberen Gabelbrücke abschließt, die Verschlussstopfen aber überstehen. In dieser Position die Gabelklemmschrauben SW14 der unteren Gabelbrücke festziehen. Dann Verschlussstopfen festziehen und obere Klemmschrauben SW12 anziehen.



Bremssattel vom Motorrad losbinden, diesen erst am rechten Tauchrohr, dann den Halter des Bremsschlauches zusammen mit dem Schutzblech anschrauben. Zum Einsetzen des Vorderrads die Bremsbeläge vorsichtig etwas auseinander drücken, um Platz für die Bremsscheibe zu schaffen. Die Bremsscheibe selbst mit sauberem Lappen und Bremsenreiniger säubern, um Öl- und Festreste zu beseitigen.



Darauf achten, dass rechts im Vorderrad eine Distanzbuchse steckt und links der Tachoantrieb. Der Tachoantrieb muss so eingebaut werden, dass die „Nase“ am Tauchrohr zwischen den beiden Nasen des Tachoantriebs sitzt. Damit wird ein Mitdrehen verhindert. Vorderrad jetzt einsetzen. Die Steckachse von links einschieben und Mutter lose aufschrauben. Dann Tachowelle einsetzen und verschrauben.



Der Wagenheber kann nun entfernt werden. Motorrad abbocken, mehrmals durchfedern und wieder aufbocken. Nun zunächst die Klemmschraube der Achsaufnahme anziehen, dann die Achsmutter.

Den Bremshebel einige Male ziehen, bis die Beläge wieder an der Scheibe anliegen und ein Druckpunkt fühlbar ist.

Viel Erfolg beim Schrauben wünscht

Michael

(„Flyingbrick“)

Die Arbeiten wurden durchgeführt an einer 9/97er CB500 PC32, sollten aber am Modell 1996 und an der PC26 genauso funktionieren. Die PC26 besitzt, anders als die Modelle ab 1997, am unteren Ende der Tauchrohre Ablassschrauben. Theoretisch kann man so das Öl ohne Gabelausbau wechseln. Allerdings kann das Öl und vor allem der darin enthaltene Schmutz so nur unzureichend herauskommen. Wer die Zeit hat, dem sei der Wechsel wie beschrieben empfohlen. Möchte man dennoch die Ablassschrauben nutzen, ist es wichtig, die Gabel zum Ablassen mehrfach bei geöffneter Ablassschraube durchzufedern, damit auch das im Standrohr stehende Öl mit abfließt.