

DA CX 500

Fährt einfach, ist nicht kleinzukriegen, herzenstreu. Die CX 500 hat ihren Ruf redlich erarbeitet. Der feine Dauerläufer wurde (und wird) des Öfteren böse verlacht, doch auch das steckt er so souverän weg wie sechsstellige Laufleistungen. Vom Arbeitstier der Achtziger zum Kultobjekt heute war es jedoch ein langer Weg.

Von Thorsten Dentges; Fotos: Uli Schwab



Für alle, die sich heute noch bei Filmen wie „Die unglaubliche Reise in einem verrückten Flugzeug“ schenkelklopfend amüsieren, abends zum gefühlten 11 753. Mal Monty Pythons Komödie „Life of Brian“ in den VHS-Rekorder schieben, Louis de Funès und Jerry Lewis brandwitzig finden – Achtung, hier kommt noch einer: Güllerpumpe! Na, wie war der? Har har, luschtig, oder? Äh, nicht verstanden? Güllerpumpe, hey, diese 500er-Honda, die der Rötger Feldmann in den Achtzigern im Comic „Werner – Eiskalt“ so richtig auf die Schippe genommen hat. Ihr wisst schon: Werner hilft Bauer Horst, eine kaputte Pumpe am Güllerefass instand zu setzen, indem er den Motor der CX umfunktioniert – und dann „beste Güllerpumpe auffe Welt“ sagt.

Hah, das waren noch Zeiten (hüstel, hüstel), aber okay, kommen wir nun für all diejenigen, die lieber im Hier und Jetzt leben, zu den Fakten. Die Honda CX 500 wurde von 1978 bis zum Baustopp 1987 rund 25 000-mal in Deutschland verkauft, als Softchopper CX 500 C (1980 bis 1987) noch mal mit rund 15 000 Stück. Und dann gab es noch die Turbo (gut 500 Exemplare) sowie das Modell Euro mit luftunterstützter Gabel und Prolink-Federbein (1982 bis 1985, knapp 4000 Verkäufe) und, nicht zu vergessen,

den Reise-Minidampfer Silver Wing (zirka 2500 Stück). Nach heutigen Maßstäben ein Wahnsinns-Bestseller. Das kam nicht von ungefähr, am besten mal Probe fahren: Der wassergekühlte V2 gibt die ordentlichen 50 PS durchzugstark, aber gutmütig frei. Der wartungsarme Kardan ist ohnehin zeitlos praktisch (war und ist in der Mittelklasse eine Seltenheit), und die Comstar-Stahlblech-Verbundräder mögen damals vielleicht noch als hässlich angesehen worden sein, nun sind sie eine Originalität der Eighties. Der seinerzeit technisch-nüchtern anmutende Motor mit den seitwärts herausstehenden und seltsam verdrehten Zylinderköpfen und nur andeutungsweise verrippten Ventildeckeln entpuppt sich als echter Hingucker. Bremsen? Na ja. Fahrdynamik bei forcierter Gangart? Oha. Nun gut, das Motorrad ist halt schon etwas betagter, aber eine Lachnummer ist die CX 500 schon lange nicht mehr. Damals sprach sich unter Tourenfreunden schnell der gute Fahrkomfort und die extreme Langlebigkeit des Motors herum. Verrückte Reisevögel umsegelten mit der auf den ersten Blick biedereren Straßenmaschine CX die ganze Welt, düsten mit der „Gülle“ durch sibirische Steppen, afrikanische Wüsten und südamerikanische Regenwälder, was sogar gestandene Enduro-Globetrotter schwer beeindruckte, weil die Honda offenbar nie und nimmer aufgab.

Nein, sie voreilig als Spießermoped abzutun, deutet auf mangelnde Kenntnis dieses Motorrads hin. Die CX 500 überzeugt nicht eben durch ihr Äußeres, sondern auf Tausenden und Aber-tausenden Tourenkilometern, die sie als super-relaxte Partnerin mitmacht. Das erzeugt Lächeln, kein Lachen.

www.motorradonline.de/honda

Softchopper-Modell CX 500 C mit hübschem Tropfentank (maximal zwölf Liter)

DATEN: Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, 496 cm³, 37 kW (50 PS) bei 9000/min, 42 Nm bei 7000/min, Fünfganggetriebe, Zentralrohrrahmen aus Stahl mit Blechpressteilen, Gewicht vollgetankt 221 kg, Reifen vorn 3.25 H 19, hinten 4.00 H 18, Tankinhalt 17 Liter, Höchstgeschwindigkeit 174 km/h, 0–100 km/h in 6,8 sek, Verbrauch 5,8 bis 7,3 Liter.

LITERATUR: MOTORRAD Gebrauchtbearbeitung 5/2003, Nachbestellungen unter Tel. 07 11/182-12 29; „Motorräder die Geschichte machten. Honda. Die CX 500/650-Reihe“ von Frank-Albert Illg, Motorbuch Verlag (nur noch antiquarisch).

SPEZIALISTEN: Bernt Muhl, Tel. 0 41 73/5 01 68 93, www.cx500-shop.de; Wentsch und Klink Honda-Motorradteile, Tel. 0 70 23/74 03 03, www.hondamotorradteile.de; Bike-Service Hans-Joachim Rost, Tel. 0 25 01/7 07 40.

MARKTSITUATION: Trotz über 15 000 aktuellen Zulassungen ist das Gebrauchtangebot klein. Im Originalzustand kostet die Honda selten unter 1000 Euro. Beliebter, weil klassischer angehaucht, ist die CX 500 C, gute Exemplare werden um 2000 Euro gehandelt. Die Turbo gilt als rares Sammlerstück und wird kaum unter 5000 Euro angeboten.

CLUB/IG/INTERNET: www.cx500-online.de, www.cx-freunde.de, www.guellepumpe.de

MOTORRAD Classic

Informationen über Youngtimer und Klassiker erhalten Sie in MOTORRAD Classic. Heftbestellung: Tel. 01 80/5 35 40 50-24 42



KULTBIKE

Honda CX 500

HON

