

Kaufberatung Honda N360/400/600/Z600



Hier habe ich eine kleine Kaufberatung für den Honda N Modelle erstellt.

Karosserie:

Die Honda N Modelle haben die normalen Roststellen, wie jede selbsttragende Karosserie. Die da wären Schweller innen und außen, der Übergang zum Bodenblech, dann die Radläufe und Endspitzen, A-Säulen, Stehwände, Front- und Heckblech und natürlich die vorderen Kotflügel.

Dann noch die vorderen Radhäuser im unteren Bereich und die hinteren Blattfederaufnahmen.

Wenn die hinteren Blattfederaufnahmen mit den Längsträgerenden und die A-Säulen im Bereich über den oberen Scharnieren durchgerostet sind, sollte man die Finger vom Auto lassen oder ihn als Teileträger nutzen (Die Reparatur ist sehr aufwendig und lohnt meist nicht).

Die Türen rosten an der Oberkante unter den Türschachtleisten, am Bodenbereich und an der Türhaut im unteren Bereich.

Die Motorhaube rostet gern an den Seiten über den Kotflügeln und an dem hinteren Bereich vor dem Windlauf.



Federaufnahme, Querträger, Längsträger hinten



Innenschweller, Schwellerende von unten



A-Säule Radhauskante vorne links und vorne rechts.



Endspitzen hinten links und rechts.



Aussenschweller



Radhaus vorne Unterkante zum Bodenblech



Türunterkante, Türboden



Kotflügel vordere und hintere Kante



Motorhaubenkante



Stehwände A-Säule im Knick oberhalb des Scharniers



Kofferaumboden in den Ecken hinter den Radhäusern

Das sind die gravierendsten Roststellen die man prüfen sollte.
Das gleiche gilt so auch für den Z600 der ähnlich aufgebaut ist, aber auch korrosionsanfälliger ist.
Die Bilder sind allerdings alle vom N600.
Das soll aber nicht bedeuten, das alle Fahrzeuge so „vergammelt“ sind wie die hier Gezeigten.

Technik und Antrieb:

Motor:



N600 Motor



N600 Motor



Z600 Motor

Die Motoren sind recht robust gebaut und können Laufleistungen jenseits der 100.000 km erreichen.

Die N und Z600 Motoren sind im Prinzip gleich aufgebaut.

Äußerlich sind die 600er Motoren an der Separaten Lima mit Anlasser und 11 Kühlrippen am Zylinderblock zu erkennen.

Der Unterschied besteht nur darin, dass der Z600 Motor einen geänderten Zylinderkopf hat mit grade nach vorne geführten Auspuffabgängen und einen flacheren Ventildeckel.

Die N360/400 Motoren sind auch gleich aufgebaut und sind am Dynastart (Lima und Anlasser in einem) und an 9 Kühlrippen am Zylinderblock zu erkennen.

Der N400 Motor hat nur einen anderen Zylinderblock mit größerer Bohrung.

Man kann aber keinen 360er Zylinderblock auf 400cc aufbohren, dafür reicht die Wandstärke nicht aus.

Zwischen den 360 und dem 600er Motoren sind nur die Kupplung, das Getriebe/Differenzial, Ölpumpe, der Ventildeckel und Teile des Ventiltriebs austauschbar.

Die Schwachstellen wären Ölverlust an der Zylinderkopf- und Fußdichtung, am Steuergehäuse und an diversen Dichtringen.

Hin und wieder treten auch Pleuellagerschäden auf, diese entstehen, weil die Rollen in den Nadellagern an den Alu-Käfigen anlaufen und diese mit den Jahren durchschleifen.

Dieses kann man prüfen, in dem man an der Riemenscheibe hin und her dreht, wenn man ein Klacken hört, ist mit Sicherheit ein beginnender Lagerschaden vorhanden.

Die eigentlichen Probleme dieser Motoren wurden erst mit der Drosselung auf 250cc für den alten Führerschein der Klasse 4 eingebaut.

Drosselung 360/400 Motor:

Bei diesen Motoren wurden meist nur kleinere Zylinderbuchsen mit kleinen Kolben verbaut, was recht einfach wieder zurück zu rüsten ist.

Drosselung 600er Motor:

Hier gab es mehrere Versionen.

1. Wie beim 360er Motor wurden kleinere Zylinderbuchsen mit Kolben vom N360 verwendet, was zwar rechnerisch etwa 420ccm ergibt, aber was soll`s.

Papier war wohl zu der Zeit sehr geduldig!

Um die Verdichtung zu erhöhen, wurde der Zylinderkopf um ca.2mm abgeplant und

zwischen Kopf und Steuergehäuse eine dicke Dichtung verbaut, damit die Steuerkette wieder passt.

In diesem Fall ist der Zylinderkopf nicht wiederverwendbar.

Man kann aber auch durch das Zündkerzenloch mit einem Schweißdraht tasten, ob man eine Kante spürt, wenn ja ist der Motor wahrscheinlich gedrosselt (Abstand Zylinderwand Kerzengewinde Anfang 80mm, gedrosselt 76mm).

Und der Primärtrieb wurde geändert, mit einem kleineren Kettenrad vorne und anderen Ketten.



Kurbelgehäuse mit nur einem Pleuel



Zylinderbuchse mit Kolben



Zylinderkopf Einzyl.-version mit eingefräster Kante linker Brennraum im Bild

2. Ein Zylinder wurde stillgelegt.

Bei der schöneren Art wurde das in Fahrtrichtung rechte Pleuel von der Kurbelwelle genommen.

Bei der brutalen Art wurde nur der Zylinderblock hochgenommen und das Pleuel abgebrannt (bei dieser Methode haben die Motoren nicht lange überlebt).

In dem verbleibenden Zylinder blieb dann der Original Kolben, oder es wurde auch eine Buchse eingezogen und ein kleinerer Kolben verwendet.

Um die Buchse zu befestigen, wurde aus dem Zylinderkopf etwas rausgefräst, was ihn dann auch zu Schrott degradiert.

Primärtrieb wurde auch geändert siehe 1.



Primärtrieb Kettenräder links Original rechts gedrosselt



Zylinderblöcke oben 600cc unten gedrosselt kleinere Bohrungen

3. Der Hub wurde gekürzt.

In dem die Hubzapfen versetzt wurden und die Pleuel gestaucht.

Danach passt dann der 360er Zylinderblock und Zylinderkopf auf den 600er Block.

Bei dieser Konstruktion wurde gleich ständiger Ölverlust mit eingebaut und die umgebaute Kurbelwelle hat auch keine hohe Lebenserwartung.

Auspuff:

Neu ist so gut wie nichts mehr zu bekommen, nur noch mit viel Glück!
Gebrauchteile sind aber noch verfügbar, oder man muss aus Fremdteilen was bauen.
Der Endschalldämpfer rostet gern durch, wie auch der Vorschalldämpfer, oder die Krümmerrohre brechen, durch verspannten Einbau, gern ab.

Bremse:

Die vordere Scheibenbremse (N600/Z600) macht eher wenig Probleme und ist durch Zerlegen und Reinigen meistens wieder gangbar zu machen.
Dichtungen und Staubmanschetten kann man mit Glück noch neu bekommen, sowie auch die Bremskolben, wenn sie zu stark angerostet sein sollten.

Vordere Trommelbremse (N600 alt N400):
Bremsbacken sind noch gut zu bekommen, wie Radzylinder mit Glück auch.

Vordere Trommelbremse (N360):
Wie schon geschrieben, Radzylinder sind auch mit Glück zu bekommen.
Schlechter sieht es da mit den Backen aus, die zur Zeit, meines Wissens, nur noch gut gebraucht aufzutreiben sind.

Trommelbremse hinten (N360/400/600):
Für die Backen gilt das gleiche, wie für den N360 vorn, weil baugleich.
Dichtmanschetten für die Radzylinder sind aber zu bekommen.

Hauptbremszylinder:
Dichtmanschetten sind zu bekommen, auch überholte HBZ.
Wenn man den HBZ zerlegt, sollte man auf Korrosion im Inneren achten (Gehäuse, Alu, Kolben Stahl).

Handbremse:
Macht wenig Probleme, man sollte aber auf das Seil an der Achse achten, weil es manchmal stark korrodiert ist.

Fahrwerk:
Die Kugelköpfe der Dreieckslenker sind manchmal ausgeschlagen, aber noch zu bekommen.
Die Stoßdämpfer werden manchmal undicht.
Bei den vorderen Stoßdämpfern rosten manchmal die Hebel, an denen die Lenkung angeschlagen ist, durch. (siehe Bild unten)



Elektrik:

Macht eigentlich keine Probleme.

Karosserie Dichtungen:

Bei den Front- und Heckscheibendichtungen ist so gut wie nichts mehr zu bekommen, höchstens in gut gebraucht.

Die Tür und die Dichtungen für die hinteren Seitenscheiben bekommt man in ähnlicher Form bei der Fa. Döpfer als Meterware.

Innenausstattung, Zierteile, Embleme usw.:

Bekommt man meistens in gut gebraucht nach etwas suchen.

Preise:**N600**

Schlachtfahrzeuge bekommt man ab ca. 100,-€.

Restaurierbare Fahrzeuge, die halbwegs fahrbereit, aber nicht besonders schön sind, liegen um ca. 700 - 800,-€

Ganz gute Fahrzeuge mit TÜV liegen bei 2.000 - 2.500,-€.

Z600

Der Z600 liegt um einiges höher, weil er seltener ist.

Die Ersatzteilversorgung ist nicht ganz einfach, aber im Prinzip ist fast alles zu bekommen, außer neue Blechteile.