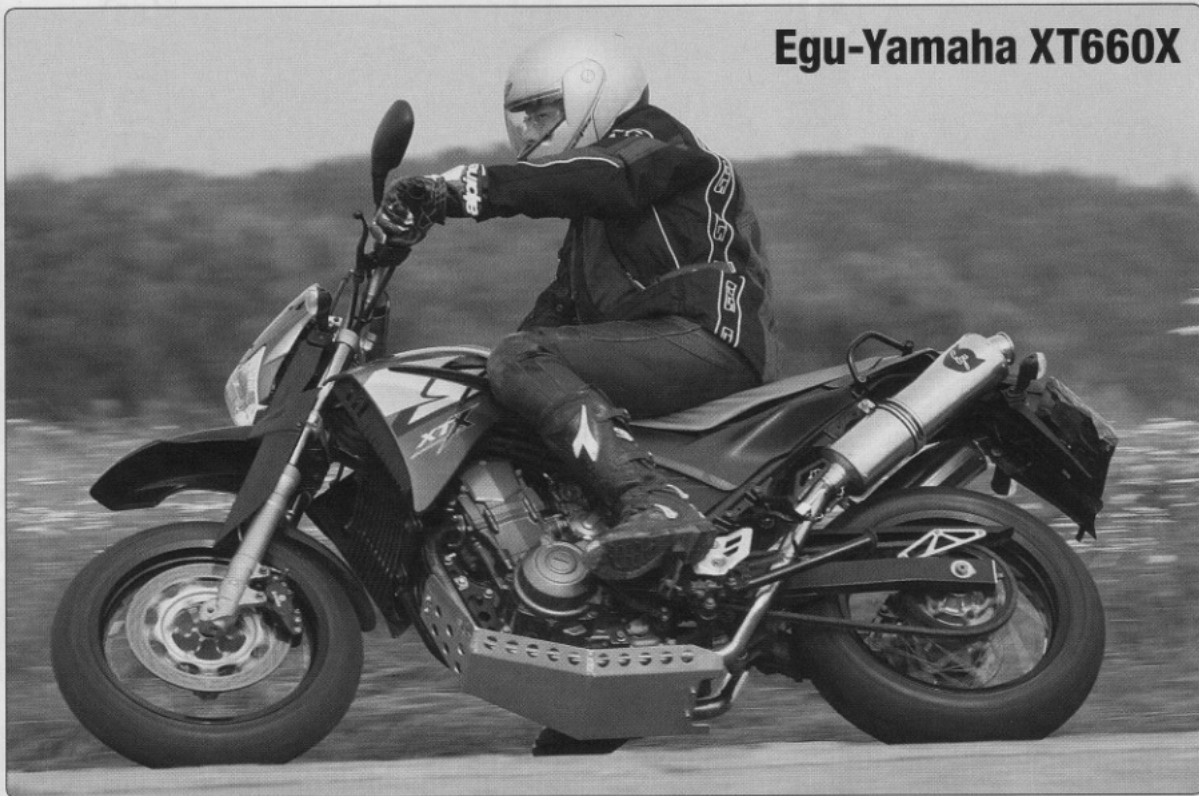




Soundmaschine

Mehr Leistung – mehr Sound: Mit wenig Aufwand lässt sich aus der zahmen X eine freche Supermoto machen.

Die einfachste Tuning-Möglichkeit ist immer noch die Auspuffanlage. Für den Schwaben Ulrich Egetemeir eine alte Weisheit. Seit über 25 Jahren beschäftigt sich der Fahrzeug-Mechanikermeister damit, den verschiedensten Motoren mehr Leistung zu entlocken. Einige Jahre Motocross, am Ende auf einer Wasp mit selbstgebastetem SR-500-Motor,

waren der Anfang seiner Tuner-Karriere. Die Hubraumerweiterungen für den Yamaha-Einzyylinder entwickelten sich zum Verkaufsschlager.

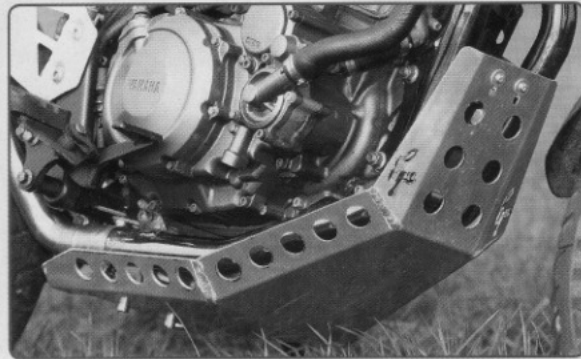
1982 übernahm Uli von seinem Vater, der sich schon in den 50er Jahren im Mercedes-Team mit Juan Manuel Fangio und Hans Hermann einen großen Namen gemacht hatte, den Betrieb und seitdem dreht sich

alles um Leistung. Bereits 1990 wurde die 80-PS-Marke mit dem Einzyylinder geknackt und in der Blütezeit des „Sound of Singles“ spielte die Waiblinger Firma ganz vorne mit. Wenn es keine Motorräder zu tunen gibt, werden in der schwäbischen Präzisionswerkstatt Motoren und Getriebe von Oldtimern überholt.

Aber die große Leidenschaft ist die Technik selbst: So sam-



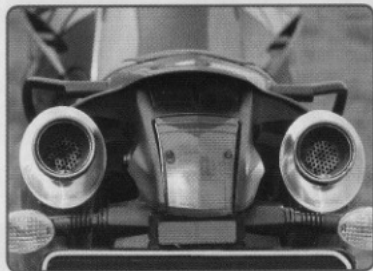
Moderner Einzylinder mit elektronischer Einspritzung und Egu-Leistungskrümmern



Sehr robuster Leichtmetall-Schutz für die Krümmer und den mittragenden Motor

melte Egetemeir Innovationspreise des Landes wie andere Briefmarken und schon in den 90ern stand das erste Motorrad mit regeltem Katalysator, wenig später eine umweltfreundliche Wankel-Raps-Motorradstudie auf dem Hof.

Alles selbstgemacht oder mindestens genau geprüft, eine der wichtigsten Regeln bei Egu. Die eigens gefertigten Tuning-Krümmen sind genau auf den Hubraum und den Schalldämpfer abgestimmt. Die Anschlüsse passen perfekt, mit strömungsgünstigen Übergängen.



Etwas schlankere Heckansicht mit den Egu-Schalldämpfern, Sieb für den Sportsitz herausnehmbar

Die Kompetenz in der Leichtmetall- und Edelstahl-Verarbeitung macht aber nicht vor Schalldämpfern und Krümmen Halt. Für die XT660 wurde noch ein großer Leichtmetall-Motorschutz für den harten Einsatz gebaut. Wer mit der Enduro oder Supermoto auf losem Untergrund unterwegs ist, schützt damit seine edlen Krümmen und das Motorgehäuse vor Steinschlägen.

Aber zurück zur Leistung. Beim Supermoto oder einfach zum Heizen auf der Straße kann ein Einzylinder wirklich nie genug Power haben. Mit Egu-

Zusätzliche Informationen und Katalog zum Download gibt's unter www.egu-motoren.de oder Telefon 07151-561818.

Krümmen und -Schalldämpfern liefert die 660er knapp über 50 PS an die Prüfstandsrolle – kein Hammerwert, aber zumindest einmal dem Hubraum angemessen. Viel interessanter für den gesteigerten Fahrspaß ist aber das um rund 15 Pro-

zent gestiegene Drehmoment. Von original 58 auf stramme 68 Newtonmeter – das läuft.

Der Motor blieb unangetastet. Haltbarkeit, Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit wurden nicht beeinträchtigt. Die Egu-Dämpfer haben sogar ein Prüfzeichen, aber dennoch einen tollen Sound. Einzylinder pur, die Yamaha klingt damit wie ein „richtiges“ Motorrad. Der flüssigkeitsgekühlte Single mit Einspritzung ist schon im Serienzustand eine Freude, jetzt ist er ein Fest. Beim Beschleunigen zieht die XT jetzt auch noch



Robust und langlebig – der Edelstahl-Schalldämpfer ist weniger empfindlich als das Original

im zweiten Gang aufs Hinterrad und die Getriebeanschlüsse passen noch besser als zuvor. Wie ein Katapult schießt sich die Yamaha in den unteren Gängen in den Drehzahlbegrenzer, besonders in bergigem Gelände macht sich der Drehmomentzuwachs bemerkbar. Hochschalten und Gas geben – sie zieht.

Auf der Autobahn ist keine Veränderung zu spüren. Bei 165 nach Tacho ist aufrecht sitzend Schluss, geduckt oder in leichtem Gefälle mogelt sich die Anzeige auf 170 Stundenkilometer.

Ein cooler Sound, etwas mehr Individualismus für ein Alltagsmotorrad, mehr Leistung, Drehmoment, Fahrspaß – rund **700 Euro** müssen für die Extraportion Edelstahl für die **Komplettanlage** auf den Tisch gelegt werden, die **Krümmen** gibt es auch separat für **200 Euro** und der adäquate **Motorschutz** kostet **99 Euro**. Und das ist nur ein kleiner Teil des Egu-Programms für die Yamaha, egal ob Enduro oder Supermoto.

Andreas Güldenfuß



Kurzdaten	Egu-Yamaha XT660X
Motor	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Ausgleichswelle, Elektrostarter
Bohrung/Hub	100mm/84mm
Hubraum	659cm³
Nennleistung*	36,9kW (50,2PS) bei 5730/min
Maximales Drehmoment*	68,6Nm bei 4740/min
Kraftstoffversorgung	Einspritzung
Fahrwerk	
Rahmen	Unten offener Stahlrohrrahmen, Motor mitttragend
Radaufhängung vorn	Paioli-Telegabel, Standrohr-Ø 43mm
Radaufhängung hinten	Rechteck-Stahlrohrschwinge mit Mono-cross-System und Kayaba-Federbein
Federweg vorn/hinten	200mm/191mm
Radstand	1485mm
Reifen vorn/hinten	120/70-17 / 160/60-17
Kraftstofftank	15l
Gewicht fahrfertig**	173kg
Preis	6.495 Euro inkl. Nebenkosten (Basispreis) plus 799 Euro (Egu-Umbauteile)

*gemessen, **Herstellerangabe