

EGU

KATALOG

— 2008 —

WWW.EGU-MOTOREN.DE

DER MOTOREN- UND AUSPUFFPROFI

YAMAHA- UND HONDA-SPEZIALPROGRAMME - MOTOREN UND MOTORRADTEILE - TUNING

EGU OHG Eggersmeier Motorenhandelsgesellschaft, Ehrenstr. 3, 71132 Waiblingen Tel. 07151 - 561818



EGU- Motoren- & Zweiradtechnik GmbH
Tel. 07151/56 18 18, Fax. 07151/55213, Eisentalstr. 3, 71332 Waiblingen
www.egu-motoren.de

Bestellschein

auch zum Faxen

Hiermit bestelle ich die eingetragenen Artikel zu den mir bekannten Geschäftsbedingungen per Nachnahme

Vorname, Name

10. *What is the best way to increase the number of people who use a particular service?*

Strasse, Hausnummer

1. *What is the primary purpose of the study?*

Plz/ Wohnort

11. *What is the best way to increase the number of people who use a particular service?*

Telefon/Fax

1. *What is the primary purpose of the study?*

Datum **Unterschrift**

Umtausch von reduzierter Ware und Elektronikteilen ist ausgeschlossen.

Bankverbindung
Fellbacher Bank
Kto.-Nr. 82 020 000
Blz 602 613 29

Erfüllungsort und Gerichtsstand: 71332 Waiblingen
Geschäftsführer
Ulrich Egetemeir
HRB 2189

EGU-Preisliste, gültig ab 12.02.2008

| Best.-Nr. | Bezeichnung | Preis in € |
|-----------|--|-------------|
| 0001 | Gradscheibe zur Kontrolle der Steuerzeiten | 5,95 |
| 0002 | Kralle zum Auffinden von verlorengeg. Teile im Motor | 4,90 |
| 0003 | EGU-Ölschmierleitung für SR/XT 500 | 29,50 |
| 0004 | Ölkontrollleuchte für SR/XT 500 | 48,50 |
| 0005 | EGU-Ölverbrauchskit für sämtl. 1- und 2-Zylind. 4-Takt | 149,50 |
| 0006 | Optimierung des Motors bei Verwendung eines neuen Kolbens, inkl. Topdichtungskit, nachgearbeiteten Kolben, Spezialkolbenringen | 195,00 |
| 0007 | EGU-Schleiffläppaste | 24,95 |
| 0008 | EGU-Einstellschrauben, Satz | 25,95 |
| 0009 | EGU-Kipphebel (im Tausch, beschichtet) | 42,90 |
| 0010 | EGU-Spezialventile (Satz) | 58,75 |
| 0011 | Kurbelwellen-Rollenlager f. sämtl. 1-Zylinder Motoren | 99,90 |
| 0012 | EGU-Spezialpleuel für XT/SR 500 | 175,00 |
| 0013 | Verstärkte Kupplungsfedern für sämtl. XT's u. SR 500 | 29,50 |
| 0014 | Dell Orto Doppelvergaser für SRX/XT und Téneré | 325,00 |
| 0015 | Vergaserdüse für Doppelvergaser, 30 mm Durchmes. (bitte Größe angeben) | 5,90 |
| 0016 | Dell Orto Vergaser für Yamaha SR/XT 500 | 198,50 |
| 0017 | Ansauggummi für Dell Orto Vergaser | 23,90 |
| 0018 | Vergaserdüse für Dell Orto Vergaser, 38 mm Durchmesser | 5,90 |
| 0019 | EGU-Nikasilzylinder für SR 500/600, XT 500/600 u. Téneré, Durchm. 95 mm | 429,00 |
| 0020 | EGU-Nikasilzylinder für SRX 600/660 und XT 600/660, Durchmes. 100 mm | 429,00 |
| 0020A | Zylinder im Tausch für sämtliche 1-Zylindermotoren | 99,50 |
| 0020B | Wiederaufbauarbeite der Nikasillaufbahn | 195,00 |
| 0021 | EGU-Nockenwelle für SR und XT 500/600 im Tausch | 139,00 |
| 0021A | EGU-Nockenwelle für SR /XT 500/600 ohne Tausch | 219,00 |
| 0022 | EGU-Zylinderkopf mit Doppelzündung für SR und XT 500/600 | 195,00 |
| 0022A | Zündspule für Doppelzündung | 99,50 |
| 0023 | Spezialgetrieberäder für XT/SRX/Téneré 600 aus hochvergütetem Stahl | Paar 179,50 |
| 0024 | Pleuel | 95,50 |
| 0025 | Hubzapfen | 49,75 |
| 0026 | Lagerring | 44,40 |
| 0027 | Zylinderkopfdichtung SR/XT 530 | 49,95 |
| 0028 | Zylinderkopfdichtung SR/XT 600 | 49,50 |
| 0029 | Zylinderkopfdichtung SRX/XT/Téneré 600 | 49,50 |
| 0030 | Zylinderkopfdichtung SRX/XT/Téneré 660/723 | 49,50 |
| 0031 | Nockenwelle im Tausch für XT/SRX 723/752 ccm | 159,95 |
| 0031A | Nockenwelle ohne Tausch für XT/SRX 723/752 ccm | 199,50 |
| 0032 | Kurbelwelle mit 92,00 mm Hub für SRX/XT 750 | 749,75 |
| 0033 | Spezialpleuel verstärkt | 175,00 |
| 0033A | Kolben für SRX/XT 723/752 ccm | 299,90 |
| 0034 | Optimal bearbeiteter Zylinderkopf f. SRX/XT 600/723/752 | 69,90 |
| 0034A | Kanalarbeit | 125,00 |
| 0035 | EGU 12-V-Umbaukit für XT 500 (Lima muss eingeschickt werden) | 249,50 |
| 0035A | EGU 12-V-Umbausatz für XT 500 ohne Zubehör | 149,75 |
| 0036 | Instandsetzung von Lichtmaschine und Anlasser für alle Motorräder, je nach Zustand 179,00 bis 250,00 € | ab 179,00 |
| 0036A | Qualitätskolben von Mahle | 195,00 |
| 0037 | Ölkühler für alle 4-Takt-Motorräder ohne Anbau | 69,50 |
| 0038 | Ölkühler für alle 4-Takt-Motorräder mit Anbau | 149,00 |
| 0038A | Ölkühler für alle 4-Takt-Motorräder mit Anbau bei angelieferten gebrauchten Ölleitungen | 99,00 |
| 0039 | Ölkühler für SRX 600 ohne Anbau | 69,50 |
| 0040 | Ölkühler für SRX 600 mit Anbau | 149,00 |
| 0041 | Ölkühler für SR/XT 500 ohne Anbau | 69,50 |
| 0042 | Ölkühler für SR/XT 500 mit Anbau | 149,00 |
| 0043 | Öltemperatur-Set für alle Motorräder | 97,50 |

EGU-Preisliste, gültig ab 12.02.2008

| Best.-Nr. | Bezeichnung | Preis in € |
|-----------|--|------------|
| 0044 | Magnetölablassschraube | 9,50 |
| 0045 | Öltemperaturmesser z. direkten Verschrauben an Rahmen | 49,75 |
| 0046 | Dirko-Hochtemperaturmasse z. Abdichten des Motors, 125 ml | 12,00 |
| 0047 | Castrol 10W-60, 1 Liter | 15,90 |
| 0048 | Dirko Curiel K1, elastisch bleibende Dichtmasse, 125 ml | 12,00 |
| 0049 | Castrol Synthetik 2-Takt-Öl für Mischung 1:100, 1 Liter | 19,50 |
| 0050 | Protectol Total, zähfließender Überzug für die Kette | 12,95 |
| 0051 | Hycote, Auspuff- und Motorenspray in versch. Farben, 400ml | 19,75 |
| 0052 | Steuerkopflager für XT/SR 500 | 45,50 |
| 0053 | Schmiernippel für Schwinge SR 500 | 5,90 |
| 0054 | Motorschutz für XT 660 X aus Leichtmetall | 99,00 |
| 0055 | Zylinder-Fußdichtung für SR/XT 600 | 5,95 |
| 0056 | EGU-Sportnocke aus der Formel-1-Technik | 295,00 |
| 0057 | EGU-Kipphobel aus der Formel-1-Technik | 59,00 |
| 0060 | Überholter Zylinderkopf mit Ventile für sämtl. 1-Zylindermotoren von Yamaha, im Tausch | 269,00 |
| 0061 | Gebrauchter Zylinderkopf nackt für sämtl. 1-Zylindermotoren von Yamaha | 195,00 |
| 0062 | Überholte Kurbelwelle für sämtl. 1-Zylindermotoren von Honda, im Tausch | 195,00 |
| 0063 | Gebrauchte Kurbelwelle für sämtl. 1-Zylindermotoren von Honda | 145,00 |
| 0064 | Überholter Zylinderkopf mit Ventile für sämtl. 1-Zylindermotoren von Honda, im Tausch | 269,00 |
| 0065 | Gebrauchter Zylinderkopf nackt für sämtl. 1-Zylindermotoren von Honda | 195,00 |
| 0066 | Überholte Kurbelwelle für sämtl. 1-Zylindermotoren von Suzuki, im Tausch | 195,00 |
| 0067 | Gebrauchte Kurbelwelle für sämtl 1-Zylindermotoren von Suzuki | 145,00 |
| 0068 | Überholter Zylinderkopf mit Ventile für sämtl. 1-Zylindermotoren Von Suzuki, im Tausch | 269,00 |
| 0069 | Gebrauchter Zylinderkopf nackt für sämtl. 1-Zylindermotoren von Suzuki | 195,00 |
| 0071 | Classic-Auspuff für SR 500 und EGU SR 600, verchromt mit TÜV | 179,00 |
| 0071VA | Classic-Auspuff für SR 500 und EGU SR 600, Edelstahl mit TÜV | 259,00 |
| 0071D | Dichtung für Classic-Auspuff | 17,95 |
| 0073 | EGU-SR-Classic-Krümmer für SR 500/EGU SR 600, verchr. | 95,50 |
| 0073VA | EGU-SR-Classic-Krümmer für SR 500/EGU SR 600, Edelst. | 105,95 |
| 0074 | EGU-Leistungskrümmer für XT 500/ EGU XT 600, verchr. | 85,50 |
| 0074VA | EGU-Leistungskrümmer für XT 500/ EGU XT 600, Edelstahl | 105,50 |
| 0074ST | Stahlkrümmer für XT 500/EGU XT 600 unlackiert | 64,00 |
| 0075 | Sozius-Rastenausleger für Yamaha XT 500 | 49,00 |
| 0076 | Gelochte Bremsscheibe für SR 500 im Tausch und m. TÜV | 52,90 |
| 0077 | EGU-Sturzbügel für SR 500 | 69,50 |
| 0080 | Gepäckträger für sämtliche Enduros | ab 155,95 |
| 0081 | Stahlgepäckträger für sämtliche Straßenmaschinen | 159,90 |
| 0082 | Aluminiumgepäckträger für alle Motorräder | 169,95 |
| 0083 | Hauptständer für sämtliche Enduros | 75,00 |
| 0084 | Lampenschutzgitter aus verchromtem Stahl für alle Motorräder | 21,50 |
| 0085 | Lampenschutzgitte rund für SR 500 | 21,50 |
| 0086 | Lampenschutzgitte für XT 600 | 21,50 |
| 0087 | Gabelstabilisator für nahezu jede Enduro | ab 106,95 |
| 0088 | Gabelstabilisator für alle Straßenmaschinen | ab 106,90 |
| 0089 | Druckluft-Gabelverbinder für alle Motorräder | 21,50 |
| 0090 | Schalthebel für alle Enduros, klappbar | 31,95 |
| 0091 | Bremsleitungen mit Stahlmantel für alle Motorräder | ab 74,50 |
| 0092 | Zentralfederbein f. sämtliche Enduros u. Cross-Maschinen | 420,00 |
| 0098 | Tankdeckel abschließbar | 75,00 |
| 0099 | Überholte Kurbelwelle für sämtl. 1-Zylindermotoren von Kawasaki, im Tausch | 195,00 |
| 0100 | Gebrauchte Kurbelwelle für sämtl. 1-Zylindermotoren von Kawasaki | 145,00 |
| 0101 | Überholter Zylinderkopf mit Ventile für sämtl. 1-Zylindermotoren Von Kawasaki, im Tausch | 269,00 |

| EGU-Preisliste, gültig ab 12.02.2008 | | |
|--------------------------------------|--|------------|
| Best.-Nr. | Bezeichnung | Preis in € |
| 0102 | Gebrauchter Zylinderkopf nackt für sämtl. 1-Zylindermotoren von Kawasaki | 195,00 |
| 0103 | Sitzbank im Austausch | 159,00 |
| 0104 | Sitzbank für SR 500 | 195,00 |
| 0105 | Scheibe extra, passend für Artikel 0107 | 106,95 |
| 0106 | Benzinhahn neu | 52,90 |
| 0107 | EGU Classic-Verkleidung aus GfK für SR 500 u. SRX 600 | 376,95 |
| 0108 | Außenspiegel rechts, passend für Artikel 0107 | 32,25 |
| 0109 | Motorspoiler aus GfK für SRX 600/700 | 139,95 |
| 0111 | Seitendeckel für SR 500 aus GfK, je Deckel | 42,95 |
| 0112 | Seitendeckel für SR 500 aus Alu, je Satz | 99,00 |
| 0116 | EGU Tauschkurbelwelle | 210,00 |
| 0117 | Geschmiedetes EGU Pleuel | 159,95 |
| 0118 | EGU Spezialpleuel für XL 500/600 und XBR 500/600 | 159,95 |
| 0119 | Kurbelwellenlager für XL 500/580 S und R, XL 600/630 und XBR 500/600 | 106,50 |
| 0120 | Zylinderkopfüberholung für XL 500/600 und XBR 500 | 210,00 |
| 0121 | Ventile überarbeiten und Sitze fräsen | ab 63,00 |
| 0122 | Kupplungsfedern verstärkt für XL 500/580 S und R | 31,75 |
| 0123 | Zylinderkopfdichtungen für XL 580 | 48,50 |
| 0124 | Lichtmaschine für XL 500 S im Tausch | 159,95 |
| 0124A | Lichtmaschine für XL 600 im Tausch | 169,95 |
| 0127 | Öltemperaturmesser für XL 500 S und R | 63,90 |
| 0128 | Kettenkit für XL 500 | 129,50 |
| 0129 | Kettenkit für XL 600 | 129,50 |
| 0130 | Kettenkit für XBR 500 | 129,50 |
| 0130A | Kettenkit für XBR 500 mit O-Ring | 139,50 |
| 0131 | Kettenrad vorne für sämtliche Motorräder | 21,50 |
| 0132 | Kettenrad hinten für sämtliche Motorräder | 31,95 |
| 0133 | Kette O-Ring für sämtliche Motorräder | 73,95 |
| 0134 | Rastenausleger für XL 500 R | 63,95 |
| 0135 | EGU GfK-Lampenschutz für XL 500 R | 31,50 |
| 0136 | Sportverkleidung mit Anbauteilen und TÜV für XBR 500 | 319,95 |
| 0138 | Spiegel rechts oder links für XBR 500, verchromtes Gehäuse | 39,95 |
| 0139 | EGU-Ölkühler f. XL 600/630 u. XBR 500/630 ohne Anschl. | 69,50 |
| 0140 | EGU-Ölkühler f. XL 600/630 u. XBR 500/630 mit Anschl. | 149,00 |
| 0141 | Austauschsitzbank für sämtliche Enduro | 102,95 |
| 0161 | Sebring-Auspuff für XL 500 R und XL 600 R | 249,50 |
| 0162 | Ölkühler montiert für XL 600 | 149,00 |
| 0166 | EGU-Ölkühler umgebaut für XT 600 | 179,00 |
| 0168 | EGU-Doppelschmierleitung für XT/SR 500 | 42,95 |
| 0169 | EGU-Transistorzündanlage für XT 500 | 134,50 |
| 0170 | EGU-Schmierleitungsumbaukit für SR/XT 500 | 31,50 |
| 0171 | EGU-Nikasilzylinder für XT/SR 500 87 – 95 mm Durchmes. | 419,95 |
| 0172 | Yamaha Zylinder umgebaut auf Nikasilzylinder | 315,95 |
| 0173 | Geschmiedeter Mahle-Kolben | 199,95 |
| 0174 | EGU-Spezialpleuel mit Buchse | 159,90 |
| 0175 | EGU-Nockenwelle im Tausch | 139,50 |
| 0176 | EGU-Nockenwelle ohne Tausch | 189,95 |
| 0177 | EGU-Kurbelwelle 92 mm Hub | 640,00 |
| 0178 | EGU-Kurbelwelle 80 mm Hub | 640,00 |
| 0201 | SRX-Höcker | 245,00 |
| 0202 | SRX-Kotflügel vorn | 63,90 |
| 0203 | SRX-Spoiler vorn | 95,95 |
| 0204 | SRX-Lenker | 99,90 |
| 0206 | Gepäckträger von Givi | 127,95 |
| 0208 | EGU-Sportkrümmer für Yamaha SRX 600, Edelstahl | 127,95 |
| 0209 | Sportauspufftöpfe für Doppelauspuffanlage SRX 600, Edelstahl, je Topf | 195,00 |

| EGU-Preisliste, gültig ab 12.02.2008 | | |
|--------------------------------------|---|-------------|
| Best.-Nr. | Bezeichnung | Preis in € |
| 0210 | EGU-Classic-Auspuff für Yamaha XT 500/600, Edelstahl, mit ABE | 249,00 |
| 0211 | Leistungskrümmer für XT 600 und Téneré, Edelstahl | 125,00 |
| 0211TT | Leistungskrümmer für TT 600, Edelstahl | 125,00 |
| 0212 | EGU-Edelstahlaußpuff für XT 600 und Téneré, Edelstahl, mit ABE | 299,50 |
| 0213 | EGU-Edelstahlaußpuff (Twister) mit Zwischenkrümmer für TT 600, mit ABE | 395,00 |
| 0214 | EGU-Edelstahlaußpuff mit Zwischenkrüm., MZ 500 Saxon Voyager, m. ABE | 349,00 |
| 0216 | EGU-Einmann-Sportsitz für SR 500 | 245,00 |
| 0217 | Sportsitzbank für SRX 600 | 245,00 |
| 0218 | Sitzbank für XT 600/Téneré | 149,00 |
| 0219 | Doppelzündung für XL 500 R/S | 169,95 |
| 0220 | Umbau auf Nikasilbuchse für FT/XL 500 S/R | 299,90 |
| 0221 | Leistungsumbau XL 600 – 650 XBR 500 - 650 | 855,00 |
| 0222 | EGU-Racing Doppel-Auspuffanlage SRX 600 bis 7 PS Mehrleist., mit ABE | 695,00 |
| 0223 | Zubehör Kawasaki KLR 600 - 670 | 959,00 |
| 0224 | Sportauspuff für KTM 650 LC4 | 268,00 |
| 0225 | EGU-KTM 650 LC4 Tuningkit (Zylinderumbau KTM 600 LC4) | 589,00 |
| 0226 | Sämtliche Ersatzteile für Rotax-Motoren auf Lager | |
| 0227 | EGU-Ölkühlerkit für Suzuki DR 350 | 149,00 |
| 0228 | Zubehör für Suzuki DR 600 und DR Big 850 | 699,00 |
| 0229 | Kurbenwellenrohlinge für sämtliche 1-Zylinder-Motoren | 195,00 |
| 0230 | Sportschutzbblech Ceflar aus GfK für (z. B. für SR 500) | 89,00 |
| 0231 | Sportschutzbblech aus GfK (z. B. für SRX 600) | 69,00 |
| 0232 | Sportschutzbblech aus GfK | 52,90 |
| 0233 | Sitzbanküberzug aus gutem Kunstleder | 39,00 |
| 0234 | Hepko-Becker Koffer | 199,00 |
| 0235 | Hintere Blinker speziell für SR 500 bis Bj. 1985 | 39,00 |
| 0236 | Umbau der BMW-Zylinderköpfe auf bleifreie Sitze, je Sitz | ab 50,00 |
| 0236A | Neuanfertigung des Auspuffgewindes | 89,75 |
| 0237 | Instandsetzung sämtlichen Steuerboxen/Blackboxen | ab 169,00 |
| 0238 | EGU-Aufkleber je nach Ausführung | 0,50 – 5,00 |
| 0239 | EGU-Ölkühlerkit für FMX 650 | 149,00 |
| 0240 | Verschiedene Tourenscheiben | ab 99,95 |
| 0241 | Verschiedene Trelock Schlösser | 49,90 |
| 0242 | EGU-Ölkühlerkit für NX 650 Dominator, Bj. u. Fahrg.-Nr. angeben | 149,00 |
| 0243 | EGU-Endtopf für NX 650 Dominator, Edelstahl | 299,50 |
| 0244 | EGU-Nockenwelle für NX 650 Dominator | 279,00 |
| 0245 | EGU-Leistungskrümmer NX 650 Dominator, Edelstahl | 139,00 |
| 0246 | EGU-Zylinder NX 700 /Umbüchsen, inkl. Laufbuchse und Honen | 295,00 |
| 0247 | Zylinderkopfdichtung NX 700 | 49,95 |
| 0248 | EGU-Auspufftopf für BMW F 650, Edelstahl, mit ABE | 299,95 |
| 0248A | EGU-Auspuff-Komplettanlage BMW F 650, Edelstahl, mit ABE | 449,90 |
| 0249 | EGU-Leistungskrümmer BMW F 650, Edelstahl | 169,00 |
| 0250 | Ventilvergrößerung Yamaha SR und XT 500, je Ventil | 119,00 |
| 0251 | Zylinderkopfumbau auf Bleifrei je Sitz | 50,00 |
| 0252 | Erleichterte Ausgleichsgewichte für SRX/XT/TT | 59,00 |
| 0253 | EGU-Sportnockenwelle für XT 660 und MUZ 660 | 279,50 |
| 0254 | Kolben für NX 700 | 329,90 |
| 0255 | EGU-Endtopf für SLR 650, Edelstahl, mit ABE | 299,50 |
| 0256 | EGU-Leistungskrümmer für SLR 650, Edelstahl | 139,00 |
| 0257 | EGU-Racing Auspuffanlage f. SR 500, Edelstahl, bis 7 PS Mehrleist., mit ABE | 595,50 |
| 0258 | EGU-Racing Auspuffanlage f. BMW F650 Einspritzer, Edelstahl, bis 7 PS Mehrleistung, mit ABE | 599,00 |
| 0259 | EGU-Racing Doppelauspuffanlage für FMX/NX/SLR 650, Edelstahl, bis 7 PS Mehrleistung mit ABE | 598,00 |
| 0260 | EGU-Racing Doppelauspuffanlage f. XT 660 X, Edelstahl, bis 7 PS Mehrleist. mit ABE | 699,00 |

| EGU-Preisliste, gültig ab 12.02.2008 | | |
|---|---|------------|
| Best.-Nr. | Bezeichnung | Preis in € |
| 0261 | EGU-Racing Einzeltopf für Doppelauspuffanlage FMX 650/SLR 650/NX 650, Edelstahl, mit ABE | 195,00 |
| 0265VA | EGU-Leistungs krümmer für XT 660 X, Edelstahl | 199,50 |
| 0300 | EGU-Leistungs krümmer für FMX 650/SLR 650/NX 650, Edelstahl | 135,00 |
| 0301 | EGU-Leistungs krümmer für DR 650, Edelstahl, in zwei verschiedenen Varianten, bitte Rücksprache | 109,50 |
| 0302 | EGU-Leistungs krümmer für Suzuki Freewind, Edelstahl | 99,50 |
| 0303 | EGU-Leistungs krümmer für DRZ 400 S, Edelstahl | 109,50 |
| 0304 | Ölkühlerkit für MZ 500 Saxon Voyager Rotax mit Anbau | 175,00 |
| 0305 | Kolben für XT/SRX 600 Durchmesser 98 mm, Original Kolbenschmidt | 149,00 |
| 0306 | EGU-Sportkrümmer für Yamaha SRX 600, Edelstahl, kugelgestrahlt | 99,00 |
| 0307 | EGU-Auspuff-Komplettanlage DR 650 ab Baujahr 1996, mit ABE, Edelstahl | 499,00 |
| 0308 | EGU-Auspuff-Komplettanlage DRZ 400S, mit ABE, Edelstahl | 499,00 |
| 0309 | EGU-Edelstahlauspuff mit Zwischenkrüm. MZ 660 SM Bagihra, mit ABE, Edelstahl | 499,00 |
| 0310 | EGU-Auspuff-Komplettanlage MZ 125 SM, mit ABE, Edelstahl | 399,00 |
| 0311 | EGU-Edelstahlauspuff mit Zwischenkrüm. BMW G 650 Challenge, mit ABE | 499,00 |
| 0312 | EGU-Edelstahlauspuff mit Zwischenkrüm. MZ 660 Skorpion, mit ABE, Edelstahl | 499,00 |
| 0313 | EGU-Stahlflexölschmierleitung für SR/XT 500 | 39,90 |
| 0314 | EGU-Ölfilterkit mit Ölleitungen und Befestigungsmaterial für Honda XL 500 R | 195,00 |
| 0315 | Tuningkit 700 ccm für Yamaha SRX6 / XT 600 | 843,75 |
| 0316 | Tuningkit 150 ccm für MZ 125 | 549,75 |
| 0317 | Anti-Ruckel-System für BMW F650 | 349,00 |
| 0318 | EGU-Doppelauspuffanlage für DR 650 Baujahr 1991 – 1995, mit ABE | 598,00 |
| 0319 | EGU-Auspuff-Komplettanlage XT 600, mit ABE, Edelstahl (Twister) | 519,00 |
| 0320 | EGU-Auspuffanlage MZ 125 RT, mit ABE, Edelstahl | 299,00 |
| 0321 | EGU-Doppelauspuff-Komplettanlage, Clubman GB 500, mit ABE, Edelstahl | 625,00 |
| 0322 | EGU-Doppelauspuff-Komplettanlage, XBR 500, mit ABE, Edelstahl | 625,00 |
| 0323 | Endtopf mit Zwischenkrümmer MZ 500 Country, mit ABE, Edelstahl | 499,00 |
| 0400 | Honda FMX 650 Tuningkit 700ccm (55 - 60PS und 70 Nm) | 2650,00 |
| 0401 | Honda FMX 650 Tuningkit mit mindestens 20% Leistungssteigerung | 975,00 |
| 0402 | Yamaha SR/XT 500 Tuningkit 600 ccm, 48 PS inkl. EGU-Racing komplette Auspuffanlage, bei angeliefertem, fehlerfreiem Motorrad ab Werk Waiblingen | 3902,00 |
| 0403 | Yamaha SR/XT 500 Tuningkit 660 ccm, 55 PS inkl. EGU-Racing komplette Auspuffanlage, bei angeliefertem, fehlerfreiem Motorrad ab Werk Waiblingen | 4662,00 |

Alle Preise inklusive 19% MwSt.

Sämtliche vorherigen Preislisten sind hiermit ungültig. Änderungen vorbehalten.

Für Druckfehler und Irrtümer übernehmen wir keine Haftung.

| Übersicht für lieferbare Auspufftöpfe und Krümmer, ab 01.04.2008 | | | | | |
|--|--|--------------------------|--------------------------------------|--|--|
| Fabrikat | Typ | Krümmer Chrom | Krümmer Edelstahl | Auspuff Chrom | Auspuff Edelstahl |
| YAMAHA | SR 500 ab Bj. 78 EGU 600 | 95,50 Nr. 0073 | 105,95 Nr.0073VA | 179,00 Nr. 0071 Classic m. TÜV | 259,00 Nr. 0071VA Classic m. TÜV |
| | SR 500 EGU- Racing | | | | 595,50 Nr. 0257 Komplettanlage m. ABE, bis 7 PS Mehrleistung |
| | XT 500 EGU XT 600 | 85,50 Nr. 0074 | 105,50 Nr. 0074VA | 64,00 Stahlkrümmer unlackiert Nr. 0074ST | 249,00 Nr. 0210 m. ABE |
| | XT 660 X EGU- Racing | | 199,50 0265VA | Für Anschluss von Lambdasonde 75,00 € Aufpreis | 699,00 Nr. 0260 Doppelanlage m. ABE bis 7 PS Mehrleistung |
| | SRX 600 | | 127,95 Nr. 0208 poliert | | 695,00 Nr. 0222 Doppelanlage m. ABE bis 7 PS Mehrleistung 195,00 Nr.0209 je Endtopf |
| | XT 600 Tenere | | 125,00 Nr. 0211 | | 299,50 Nr. 0212 m. ABE |
| | | | | | 519,00 Nr. 0319 Komplett-Anlage m. ABE Twister-Endtopf bis 5 PS Mehrleistung |
| | TT 600 | | 125,00 Nr. 0211TT | | 395,00 Nr. 0213 mit Zwis.krümmer, ABE Twister-Endtopf bis 5 PS Mehrleistung |
| BMW | F 650 Vergaser | | 169,00 Nr. 0249 | | 299,95 Nr. 0248 Endtopf m. ABE |
| | G 650 Challenge | | | | 499,00 Nr. 0311 mit Zwischenkrümmer und ABE bis 3 PS Mehrleistung |
| | F 650 Einspritzer EGU- Racing | | | | 599,00 Nr. 0258 Komplett-Anlage m. ABE bis 7 PS Mehrleistung |

| Fabrikat | Typ | Krümmer Chrom | Krümmer Edelstahl | Auspuff Chrom | Auspuff Edelstahl |
|------------|--|------------------|--|------------------|---|
| HONDA | SLR 650 | | 139,00 Nr. 0256 | | 299,50 Nr. 0255 m. ABE |
| | NX 650 Dominator | | 139,00 Nr. 0245 | | 299,50 Nr. 0243 m. ABE |
| | FMX 650 SLR 650 NX 650 EGU- Racing | | 135,00 Nr. 0300 | | 598,00 Sonderpreis Doppelanlage Nr. 0259 m. ABE, 7 PS Mehrleistung |
| | XBR 500 | | | | 195,00 Komplette Doppelaus- puffanlage Nr. 0322 m. ABE ca. 5 PS Mehrleist. |
| | GB 500 Clubman | | | | 625,00 Komplette Doppelaus- puffanlage Nr. 0321 m. ABE ca. 5 PS Mehrleist. |
| MZ / Rotax | MZ 500 Saxon Voyager | | | | 349,00 Nr. 0214 Sport-Auspuff mit Zwi- schenkrümmer und ABE bis 5 PS Mehrleistung |
| | MZ 660 SM Baghira | | | | 499,00 Nr. 0309 Auspuffanlage mit ABE bis 6 PS Mehrleistung und ca. 10 Nm mehr Drehmoment |
| | MZ 660 Skorpion | | | | 499,00 Nr. 0312 Auspuffanlage mit ABE bis 6 PS Mehrleistung und ca. 8 Nm mehr Drehmoment |
| | MZ 500 Country | | | | 499,00 Nr. 0323 Auspuffanlage mit Zwi- schenkrümmer und ABE bis 6 PS Mehrleistung |
| | MZ 125 SM | | | | 399,00 Nr. 0310 Komplette Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 3 PS Mehrleistung und ca. 2 Nm mehr Drehmoment |
| | MZ 125 RT | | | | 299,00 Nr. 0320 Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 2 PS Mehrleistung und ca. 2 Nm mehr Drehmoment |
| SUZUKI | DR 650 Baujahr ab 1996 | | 109,00 Nr. 0301 Achtung: in 2 verschied. Varianten lieferbar, bitt. Rücksprache | | 499,00 Nr. 0307 Komplette Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 2 PS Mehrleistung und ca. 9 Nm mehr Drehmoment, Einzeltopfanlage |
| | Fortsetzung Seite 3 | | | | |

| SUZUKI | Typ | Krümmer Chrom | Krümmer Edelstahl | Auspuff Chrom | Auspuff Edelstahl |
|--------|--|------------------|--|------------------|---|
| | DR 650 Baujahr ab 1991 bis 1995 | | 109,00 Nr. 0301 Achtung: in 2 verschied. Varianten lieferbar, bitt. Rücksprache | | 598,00 Nr. 0318 Komplette Doppelauspuff- anlage m. ABE, bringt bis 3 PS Mehrleistung und ca. 5 Nm mehr Drehmoment |
| | Freewind | | 99,50 Nr. 0302 | | |
| | DRZ 400S | | 109,00 Nr. 0303 | | 499,00 Nr. 0308 Komplette Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 2 PS Mehrleistung und ca. 5 Nm mehr Drehmoment |

Wir erweitern ständig unser Angebot, bitte fragen Sie nach. Alle Sebring-Auspufftöpfe und Krümmer sind über uns beziehbar.

Sämtliche vorherigen Preislisten sind hiermit ungültig. Änderungen vorbehalten. Für Druckfehler und Irrtümer übernehmen wir keine Haftung. Alle Preise in Euro incl. 19 % MwSt.



EGU - Eisentalstraße 3 - 71332 Waiblingen



Yamaha SR/XT 500, Tuningteile / Kits / Bearbeitungen / EGU-SR/XT 600

Tuningsliste für Yamaha SR/XT 500 mit Hubraumvergrößerung auf 600 ccm

| Anz. | Bezeichnung | Preis |
|------|---|---------|
| 1 | Verstärkte Kupplungsfedern, je Satz | 20,00 |
| 1 | Kurbelwelle feinwuchten und zentrieren | 200,00 |
| 2 | Rollenlager für die Kurbelwelle, je 40,- € | 80,00 |
| 1 | Pleuel mit neuer Buchse | 60,00 |
| 1 | EGU-Nikasilzylinder, Durchmesser 95 mm, 600 ccm | 390,00 |
| 1 | Ölpumpe verstärkt | 110,00 |
| 1 | Mahle-Kolben, Durchmesser 95 mm | 200,00 |
| 1 | Steuerkette | 40,00 |
| 2 | Größere Ein- und Auslassventile, je 35,- € | 70,00 |
| 1 | Kanalbearbeitung, Vergaser-Anschluss auf 40 mm Durchm. vergrößern | 120,00 |
| 1 | Verstärkte Ventilfedern, je Satz | 30,00 |
| 2 | Kipphobel mit Hartblock, je Stück 45,- € | 90,00 |
| 1 | EGU-Sportnockenwelle | 180,00 |
| 1 | Mikuni Flachschieber-Vergaser, 40 mm, + 3 PS | 279,00 |
| 1 | Ölkühler zum Nachrüsten | 149,00 |
| 1 | EGU-Racing Auspuffanlage VA, mit ABE, bringt bis 7 PS mehr | 495,00 |
| 1 | Ritzel 17 Zähne | 30,00 |
| 1 | K & N Sport-Luftfilter | 59,00 |
| 1 | Motor-Tuning SR/XT 500 auf 600 ccm, ca. 48 PS, mit Eingangs- und Ausgangsleistungsmessung inkl. EGU-Racing Auspuffanlage im Edelstahl, bei angeliefertem, fehlerfreiem Motorrad, ab Werk Waiblingen (bei Stuttgart) | 3902,00 |

Alle Preise inkl. ges. Mwst, ab Werk Waiblingen



EGU - Eisentalstraße 3 - 71332 Waiblingen



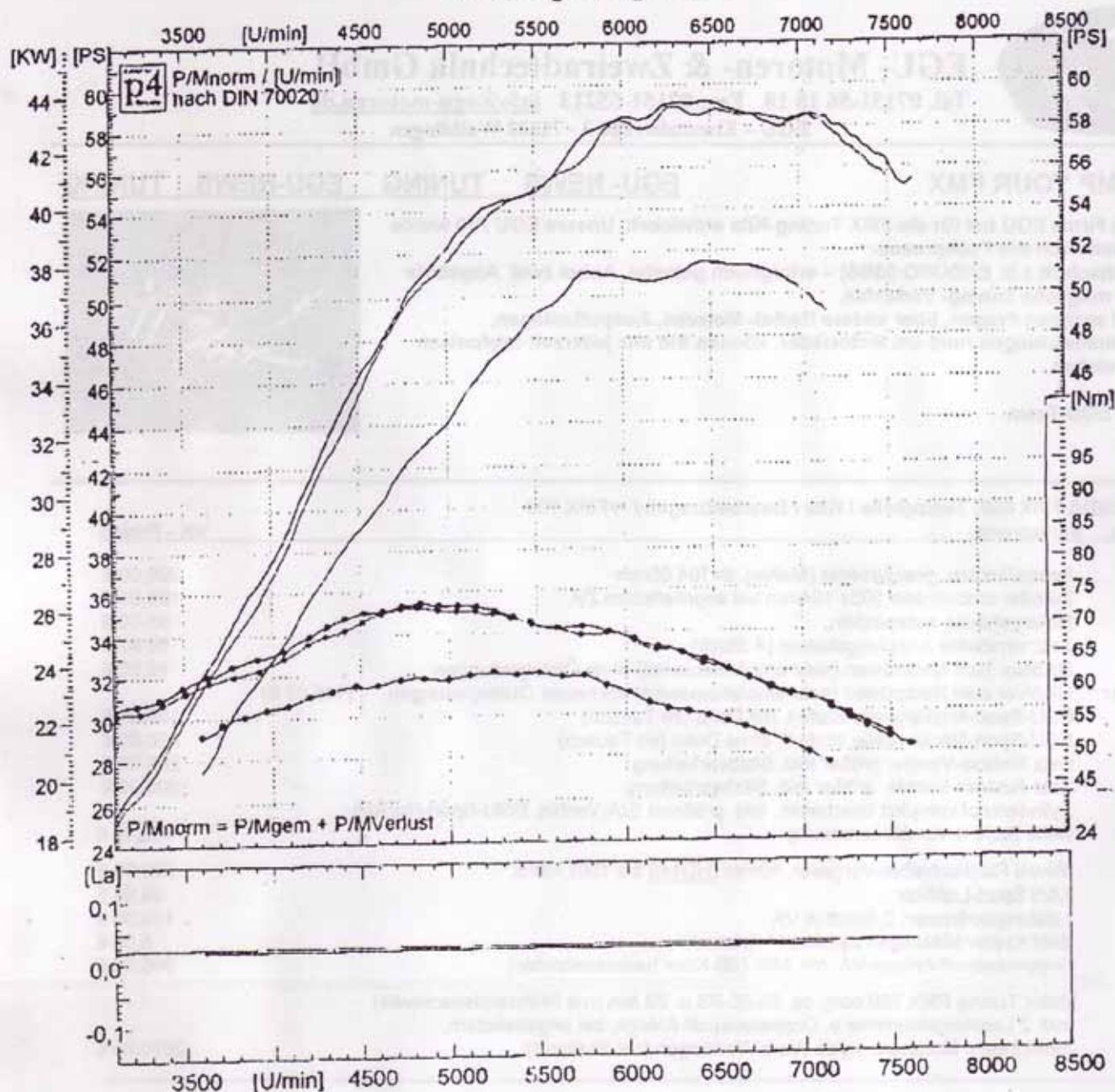
Yamaha SR/XT 500, Tuningteile / Kits / Bearbeitungen / EGU-SR/XT 660

Tuningsliste für Yamaha SR/XT 500 mit Hubraumvergrößerung auf 660 ccm

| Anz. | Bezeichnung | Preis |
|------|---|---------|
| 1 | Motorgehäuse aufschweißen | 100,00 |
| 1 | Motorgehäuse und Zylinder auf Passung fertigen | 50,00 |
| 1 | Zylinderkopfraum auf 100 mm Durchmesser abstimmen | 80,00 |
| 1 | Verstärkte Kupplungsfedern, je Satz | 20,00 |
| 1 | Kurbelwelle feinwuchten und zentrieren | 200,00 |
| 2 | Rollenlager für die Kurbelwelle, je 40,- € | 80,00 |
| 1 | Spezialpleuel | 300,00 |
| 1 | EGU-Nikasilzylinder, Durchmesser 100 mm, 660 ccm | 440,00 |
| 1 | Ölpumpe verstärkt | 110,00 |
| 1 | Mahle-Kolben, Durchmesser 100 mm | 330,00 |
| 1 | Steuerkette | 40,00 |
| 1 | Bearbeitung des Zylinders (ausdrehen) | 50,00 |
| 2 | Größere Ein- und Auslassventile, je 35,- € | 70,00 |
| 1 | Kanalbearbeitung, Vergaser-Anschluss auf 40 mm Durchm. vergrößern | 120,00 |
| 1 | Verstärkte Ventilfedern, je Satz | 30,00 |
| 2 | Kipphobel mit Hartblock, je Stück 45,- € | 90,00 |
| 1 | EGU-Renn-Nockenwelle | 200,00 |
| 1 | Mikuni Flachschieber-Vergaser, 40 mm, + 3 PS | 279,00 |
| 1 | Ölkühler zum Nachrüsten | 149,00 |
| 1 | EGU-Racing Auspuffanlage VA, mit ABE, bringt bis 7 PS mehr | 495,00 |
| 1 | Ritzel 17 Zähne | 30,00 |
| 1 | K & N Sport-Luftfilter | 59,00 |
| 1 | Motor-Tuning SR/XT 500 auf 660 ccm, ca. 55 PS, mit Eingangs- und Ausgangsleistungsmessung inkl. EGU-Racing Auspuffanlage im Edelstahl, bei angeliefertem, fehlerfreiem Motorrad, ab Werk Waiblingen (bei Stuttgart) | 4662,00 |

Alle Preise inkl. ges. Mwst, ab Werk Waiblingen

Leistungsdiagramm



HO NX 650 001
10.11.2004 14:47

HO NX 650
37.9 KW/6465 1/min | 51.5 PS/6465 1/min | 62.8 Nm/5253 1/min | vmax: 164.7 km/h
k=1,023 (10°C/51%/973mbar)
EGU Dominator Serie

Leistungsdiagramm

HO NX 650 003
16.11.2004 15:08

HO NX 650
43.5 KW/6452 1/min | 59.2 PS/6452 1/min | 73.7 Nm/4843 1/min | vmax: 175.8 km/h
k=1,014 (15°C/41%/990mbar)
EGU NX650 Rohr SR-Racing
Dämpfer Wettbewerb 2108 Db 36

HO NX 650 004
16.11.2004 15:11

HO NX 650
43.4 KW/6313 1/min | 59.0 PS/6313 1/min | 73.1 Nm/4780 1/min | vmax: 172.6 km/h
k=1,014 (15°C/39%/990mbar)
EGU NX650 Rohr SR-Racing
Dämpfer Wettbewerb 2108 Db 36

EGU-MOTOREN &
TECHNIK GMBH
EISENTHALER 71-73 WÜLLENGEN

07151/5618486, 52282
FAX 07151/55213



EGU- Motoren- & Zweiradtechnik GmbH

Tel. 07151-56 18 18 Fax. 07151-55213 info@egu-motoren.de

EGU - Eisentalstraße 3 - 71332 Waiblingen



Honda FMX Doppelauspuffanlage

Bestell- Nr. 0259

EGU- Leistungskrümmer

Bestell- Nr. 0300

Endtopf einzeln

Bestell- Nr. 0261



EGU- Racing Doppel-Auspuffanlage FMX 650

Komplett aus Edelstahl, poliert und mit ABE. Ein sehr guter Sound und sehr gute Haltbarkeit. Bringt gut 7 PS Mehrleistung.

Besteht aus Krümmer, Zwischenkrümmer, Dichtung, Edelstahldämpfer und Befestigungsmaterial.



Yamaha XT 660 X Doppelauspuffanlage

Bestell- Nr. 0260

EGU- Leistungskrümmer

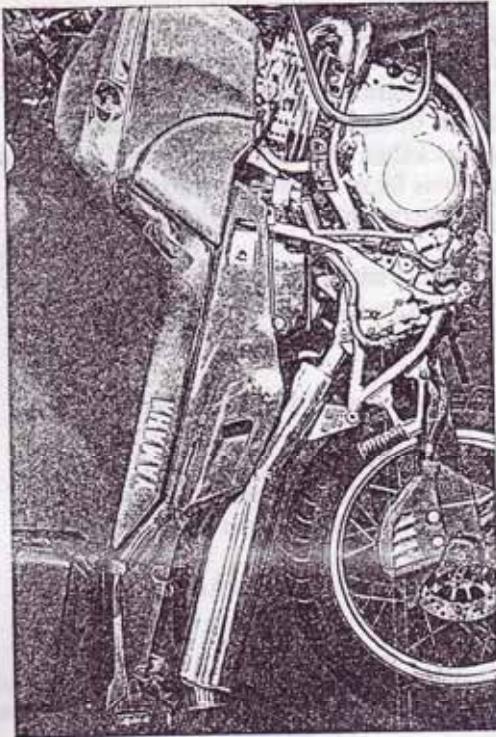
Bestell- Nr. 0261 VA



Die EGU- Racing Doppel-Auspuffanlage ist die einfachste Tuning-Möglichkeit. Sie bringt mehr Leistung - mehr Sound und macht aus der zahmen XT 660 X eine freche Supermoto. Besteht aus Krümmer, Zwischenkrümmer, Dichtung, Edelstahldämpfer und Befestigungsmaterial.

Dickes Rohr

Den Suzuki-Modellen DRZ 400 und DR 650 mehr Kraft einzuhauchen, verspricht Egu aus Waiblingen mit seinem Leistungskrümmer. Die im Hause entwickelten Bauteile sollen mit geweittem Innendurchmesser und sauberer Verarbeitung für deutliche Widerstands-Verringierung und eine bessere Innenkühlung sorgen. Egu verspricht eine Leistungssteigerung im unteren Drehzahlbereich. Der Krümmer soll auf alle Serienendtöpfe sowie als Ergänzung zum jeweiligen Egu-Sportendtopf passen. Infos unter 07151/561818 oder www.egu-motoren.de.



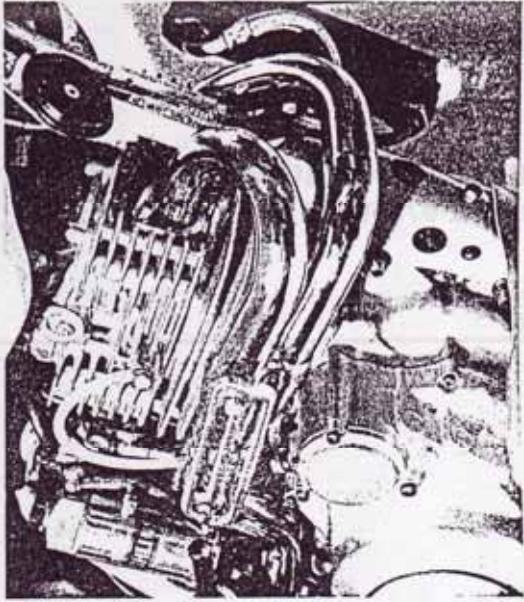
Infos unter 07151/561818.



Schall und Rauch

Besseren Drehmomentverlauf und angenehmen Musikgenuss stellt Egu mit dem V2A-Endtöpf für die Yamaha XT 600 in Aussicht. Das

Rohr für Schall und Rauch gibt es mit ABE für die Typen 3TB, 3UW und 3UX ab Baujahr '90. Weitere Modelle unter 07151/561818.



Noch krümmer

> Ein neues Rohrgeflecht spendiert die EGU Motoren- und Zweiradtechnik Yamaha Stoppehopser TT 600, die aktuell mit Elektrostart auf dem Markt ist. Der Edelstahl-Leistungskrümmer passt an alle TT-Modelle und soll durch den motorseitig auf 40 Millimeter vergrößerten Innendurchmesser rund vier PS zusätzlich freisetzen. Durch die Dimensionierung auf der Endtöpfseite (35 Millimeter außen, 33 Millimeter innen) kann beim Einbau auf eine zusätzliche Dichtung verzichtet werden. Zudem verspricht EGU dank des Querschnittes eine bessere Innenkühlung des Motors.

der dem "Wettbewerb" vorbehaltene Krümmer.
www.egu-motoren.de
07151/561818

Ein Herz für Singles

gesertigt. EGU verzichtet außerdem auf den zweiten linksseitig verlegten Endtöpf. Das schafft Platz für einen tiefen Gepäckkoffer. Außerdem fällt die Anlage mit 5,4 Kilogramm Gewicht exakt halb so schwer wie das Original aus.

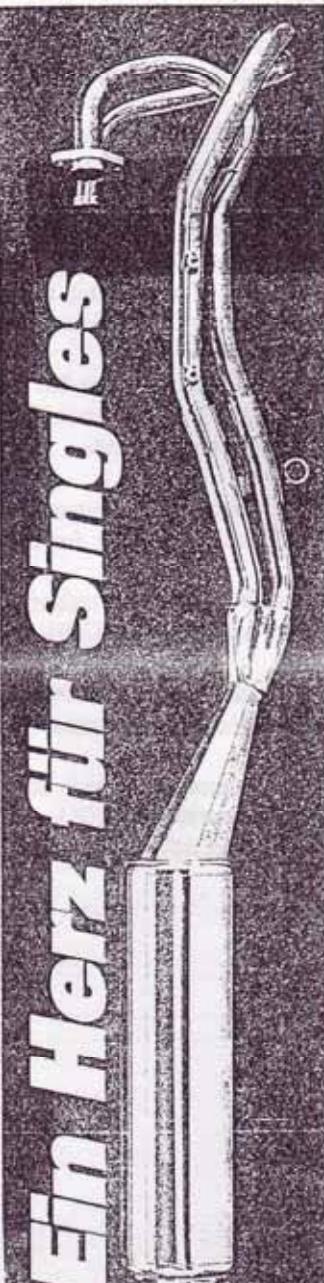
Infos: www.egu-motoren.de oder Tel. 07151/561818 und 07151/52282. CS

Leistungs Krümmer für Yamaha TT 600

EGU



Die EGU-Motoren & Zweiradtechnik GmbH, Top-Adresse in Sachen Motoren-Instandsetzung und Einzylinder-Optimierung, hält den Singles im On- und Offroad-Bereich weiterhin die Treue. Für die Honda ST 650 bietet Ulrich Egelmeyer eine doppelseitige Auspuffanlage an. Sowohl die Krümmer als auch der Endschalldämpfer der Anlage sind, im Gegensatz zur Original-Abgasführung, aus Edelstahl





EGU- Motoren- & Zweiradtechnik GmbH
Tel. 07151/56 18 18, Fax. 07151/55213,

EGU - Eisentalstraße 3 - 71332 Waiblingen

Geschichte

Im Team von Juan Manuel Fangio fing alles an

50 Jahre EGU Motorentechnik

Das schwäbische Familienunternehmen EGU feierte im Jahr 2002 seinen 50. Geburtstag.

Ende Februar 1952 wurde es bei Daimler-Benz in Sachen Motorsport wieder Ernst. Rennleiter Alfred Neubauer stellte seine Mannschaft zusammen: mit dabei war Josef Egetemeir, der bereits 1939 nach Untertürkheim kam, und schnell zum Motorenpezialist avancierte. Von 1952 bis 1955 betreute er das erfolgreiche Mercedes-Team mit Juan Manuel Fangio und Hans Herrmann weltweit. Und war Egetemeir schließlich einmal zu Hause, verfeinerte er Motoren in seiner kleinen privaten Werkstatt.

Die Nachfrage überstieg zu dieser Zeit bei weitem die Möglichkeiten des 1920 geborenen Schwaben. Abhilfe kam erst 1982, als sein Sohn Uli Egetemeir nach seiner KFZ-Schlosser-Lehre bei Mercedes-Benz seine Meisterprüfung abgelegt hatte und das Geschäft des Vaters übernahm. Neben dem Motorenbau kam als zweiter Schwerpunkt die Zweiradtechnik hinzu. Stets tüftelte Uli Egetemeir an neuen Lösungen, stellte sein technisches und fahrerisches Können auf selbstentwickelten Maschinen bei Moto-Cross-Rennen unter Beweis und erhielt im Jahr 1987 den ersten Innovationspreis für ölverbrauchsarme Motoren. 1994 und 1995 wurde er erneut ausgezeichnet, zuletzt von Ministerpräsident Erwin Teufel.

Innovationskraft zeigte Uli Egetemeir bereits Anfang der 90er Jahre mit der EGU-Einzyylinder-Maschine mit 560 Kubikzentimeter Hubraum und Katalysator. In der Folge kam die Entwicklung eines Zweirads mit Wankelmotor hinzu.

Zur Feier des 50. Geburtstages haben Vater und Sohn Egetemeir zusammen das Triebwerk eines Mercedes 300 SL aus den fünfziger Jahren überholt.

Verstärkt zum Motorradunternehmen stellt die Firma Egetemeir ihre Erfahrung und Kompetenz in der Motoren- und Getriebeinstandsetzung – besonders auch bei Oldtimern – unter Beweis.

So wurde im Oktober 2002 von der Firma Egetemeir das erste Oldtimertreffen, mit Ausfahrt, in der Waiblinger Altstadt initiiert.

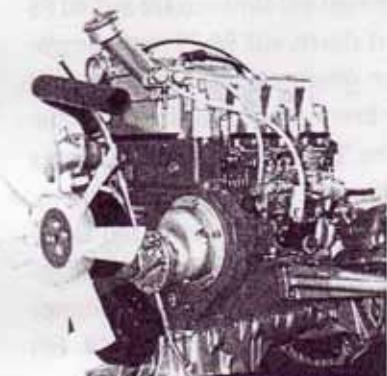
Im Motorradbau hat sich die Firma EGU als Spezialist für den Einzyylinder etabliert. Tuning, Bearbeitung von Motorenteilen, EGU- Auspuffanlagen, Umbauten von Serien- Motorrädern in Funbikes und Supermotor-Maschinen, sowie Dienstleistungen rund um Motorräder.



MOTORENINSTANDSETZUNG
ULI EGTEMEIR



WERTE ERHALTEN DURCH INSTANDSETZEN



Unter anderem können Sie folgendes bei uns durchführen
lassen:

Ventilsitzreparatur:

schleifen, ersetzen, Umbau auf bleifrei und vergrößern

Ventile:

prüfen, sandstrahlen und Ventilsitz schleifen

Zylinderkopfreparatur:

auf Dichtheit prüfen (abpressen), schweißen, planen, Ventilführungen erneuern usw.

Kurbelwellenreparatur:

Kurbelwellen schleifen und härten, Übermaßlagerbeschaffung

Guß- und Aluminiumschweißarbeiten:

z. B. gerissene Auspuffkrümmer oder Zylinderköpfe

Bohren und Honen:

Bohren und Honen von Zylindern und neue Laufbüchsen montieren

Überholung von Motoren (Preise auf Anfrage)

Wartung und Instandhaltung von Oldtimern

Flüssiggasumbau

für alle PKW – Motoren mit Benzineinspritzung

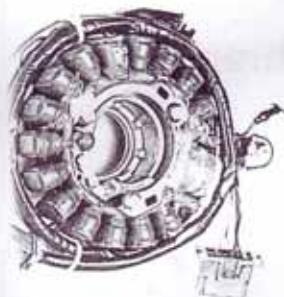
Weitere Informationen über Motoren und Teile erhalten Sie gerne auf Anfrage.

Motoreninstandsetzung Uli Egetemeir

Eisentalstr. 3, 71332 Waiblingen

Tel. 07151/561818, Fax. 07151/55213

www.egu-motoren.de e-mail: info@egu-motoren.de



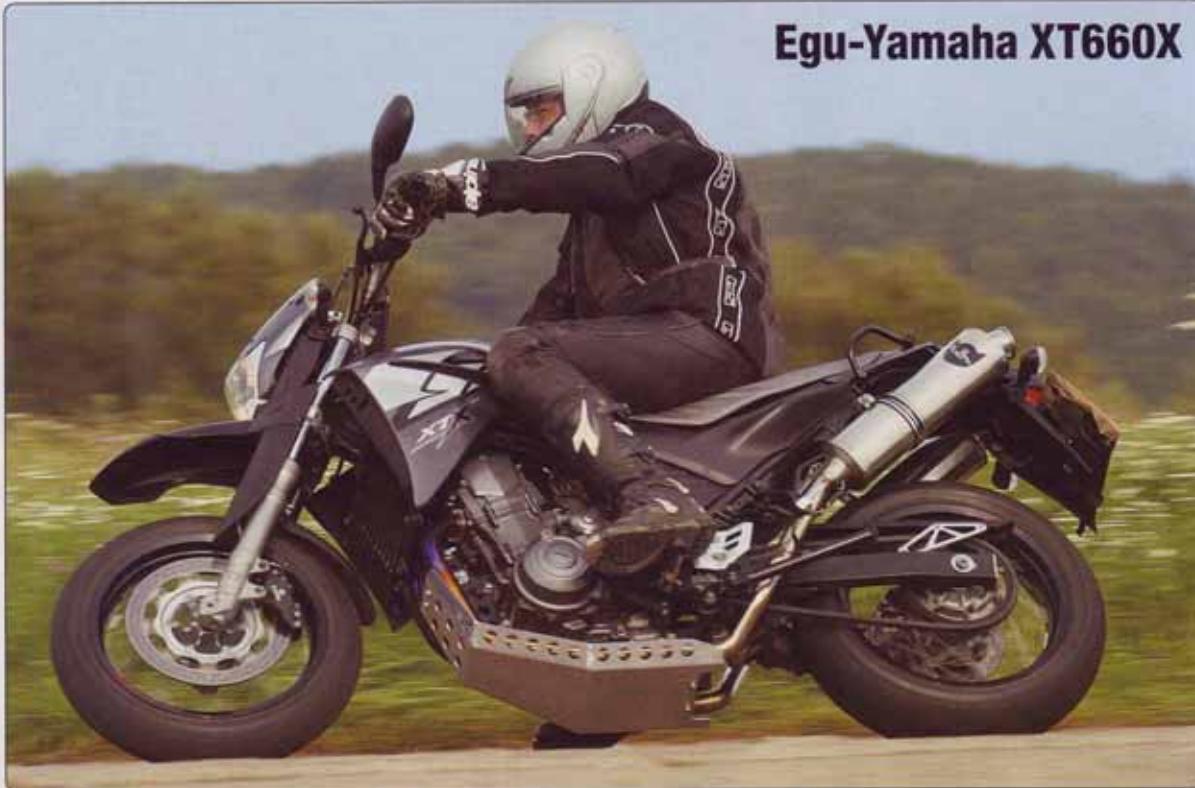
Die Firma Egu gibt es fast ebensolange wie die SR. Seit 1979 legt Uli Egetemair professionell Hand an den Yamaha-Single und hauchte ihm so gründlich die Leistung ein, daß zur Blütezeit der SoS-Rennserie immer Spitzenplätze drin waren. Das Hauptaugenmerk liegt in Waiblingen allerdings auf der Technik von Straßenmotorrädern. Die profitieren bei Bedarf von Details wie Ventileinstellschrauben mit Kugel-

gelenkkopf, einer zusätzlichen Ölsteigleitung zum Auslaßventil oder selbstgefertigten Nikasilzylindern, aber auch von ordentlichen Kraftzuwachsen. Für die sorgt in aller Regel ein Umbausatz auf 40 PS aus 600 ccm, realisiert durch auf 94,75 mm vergrößerte Bohrung, einen geschmiedeten Kolben und Feinbearbeitung von Brennraum und Nockenwelle. Das Single-spezifische Lieferprogramm erstreckt sich weiter über Zylinderköpfe mit Doppelzündung, eigene Nockenwellen, Umbaukits auf Dell'Orto-Vergaser, speziell vergütete Pleuel und einen selbstentwickelten Auspuff mit einwandigem Krümmer und verchromtem Endtopf – speziell für die SR. Ein größerer Tank, Fußrastenanlage, gelochte Bremscheiben, Höckerbank und Halbschale sind die wichtigsten Bauteile des umfangreichen Zubehörprogramms. Einen hohen Stellenwert nimmt bei Egu auch der handwerkliche Bereich ein. In der hauseigenen Werkstatt werden Motoren und Fahrwerke repariert, überholt und verfeinert. Und wer keinen Wert auf Neuteile legt, bekommt auch aufgefrochene Gebrauchtteile.

SR kommt mit Tourentank, Krümmer und Auspuff, zhlweise einigen PS auch im Programm: 38er o und Lichtmaschine mit dter Wicklung.



Fotos: Egu Zweiradtechnik



Egu-Yamaha XT660X

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 selbstgetuntem 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 Einzyylinder 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 geregeltem Katalysator, wenig später eine umweltfreundliche Winkel-Raps-Motorradstudie auf dem Hof.

Alles selbstgemacht oder mindestens genau geprüft, eine der wichtigsten Regeln bei Egu. Die eigens gefertigten Tuning-Krümmer 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 Sportheinsatz herausnehmbar

Die Kompetenz in der Leichtmetall- und Edelstahl-Verarbeitung macht aber nicht vor Schalldämpfern und Krümmern 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 Krümmer 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.

Krümmern 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 Extrapolation Edelstahl für die **Komplettanlage** auf den Tisch gelegt werden, die **Krümmer** 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 | 659cm ³ |
| Nennleistung* | 36,9kW (50,2PS) bei 5730/min |
| Maximales Drehmoment* | 68,6Nm bei 4740/min |
| Kraftstoffversorgung | Einspritzung |
| Fahrwerk | |
| Rahmen | Unten offener Stahlrohrrahmen, Motor mittragend |
| 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

TEST

EGU-HONDA FMX 700

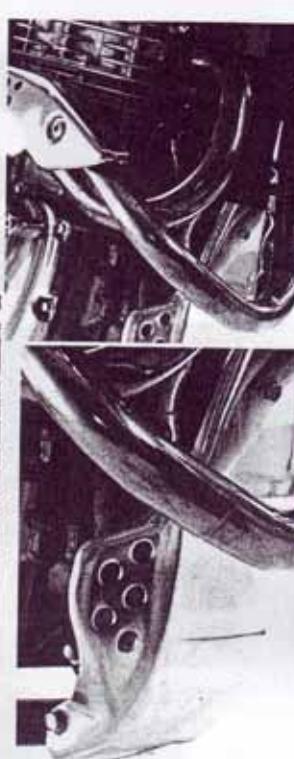
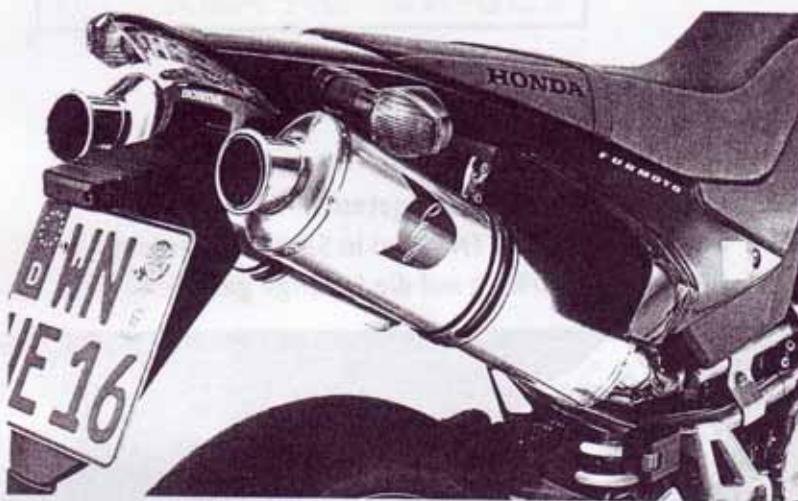
EGUST

Einzylinder-Guru Ulrich Egetemeir hat Hondas Einsteiger-Funbike FMX 650 in Sachen Hubraum und Leistung kräftig auf die Sprünge geholfen.



Funbike, Supermoto, Funmoto – egal, wie man sie auch immer nennen mag: Worum es wirklich geht, ist schließlich die Idee, die dahinter steckt. Eine Enduro mit 17-Zoll-Straßenreifen, breitem Lenker und einem großen Eintopf mit mächtigem Dampf im Kessel. Bingo.

Die Honda FMX erfüllt die meisten dieser Grundvoraussetzungen schon ab Werk. Sie ist ein sehr gelungener Mix aus Straßenmotorrad und Enduro, ist ordentlich verarbeitet, sieht schnittig aus und – das ist auch nicht ganz unwichtig – kostet mit 5790 Euro nun wirklich kein Vermögen. Allerdings hat man bei der Sache mit dem Dampf



EGU-Umbauteile & Kosten

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Doppelaustritt-Anlage | 695,00 Euro |
| Leistungskrümmer | 139,00 Euro |
| Mikuni-Flachschiebervergaser | 279,00 Euro |
| Öhlkühler | 99,00 Euro |
| Verstärkte Kupplungsfedern | 19,90 Euro |
| Sport-Nockenwelle Stufe 1 | 195,00 Euro |
| Sport-Nockenwelle Stufe 2 | 250,00 Euro |
| Motor-Tuning 700 cm³ komplett | 2750,00 Euro |

Wer will, kann die Leistungsteile auch einzeln bei EGU ordern. Die Doppelrohr-Anlage trotzt mit sehr kernigem Klang am Limit (oben).

im Kessel etwas vergessen. Um den günstigen Einstiegspreis zu realisieren und die FMX für Anfänger attraktiv zu machen, wurde zur Motorisierung der robuste, aber technisch schon etwas in die Jahre gekommene Einzylinder der Honda Dominator verwendet, und dieser ba-

siert letztendlich auf dem Single der XL 500 R, anno 1983. Im Laufe der Jahre und besonders aufgrund der sinkenden Grenzwerte für Abgas- und Geräuschemissionen hat der 644 Kubik große Eintopf in Sachen Leistung und Drehmoment einiges an Federn lassen

müssen. Übrig geblieben sind 38 PS, die dem Anfänger und Wiedereinsteiger sicherlich zunächst reichen. Der richtige Funmoto-Kick, den die FMX optisch verspricht, kommt so aber nicht hundertprozentig auf.

Doch es gibt Abhilfe, und die hat einen Namen: EGU-FMX. Uli- rich Egetemeir, nimmermüder Einzylinder-Tüftler und Innovationspreisträger aus dem

schwäbischen Waiblingen, hat sich der flinken Honda ange- nommen und ihr einen Nach- brenner eingebaut.

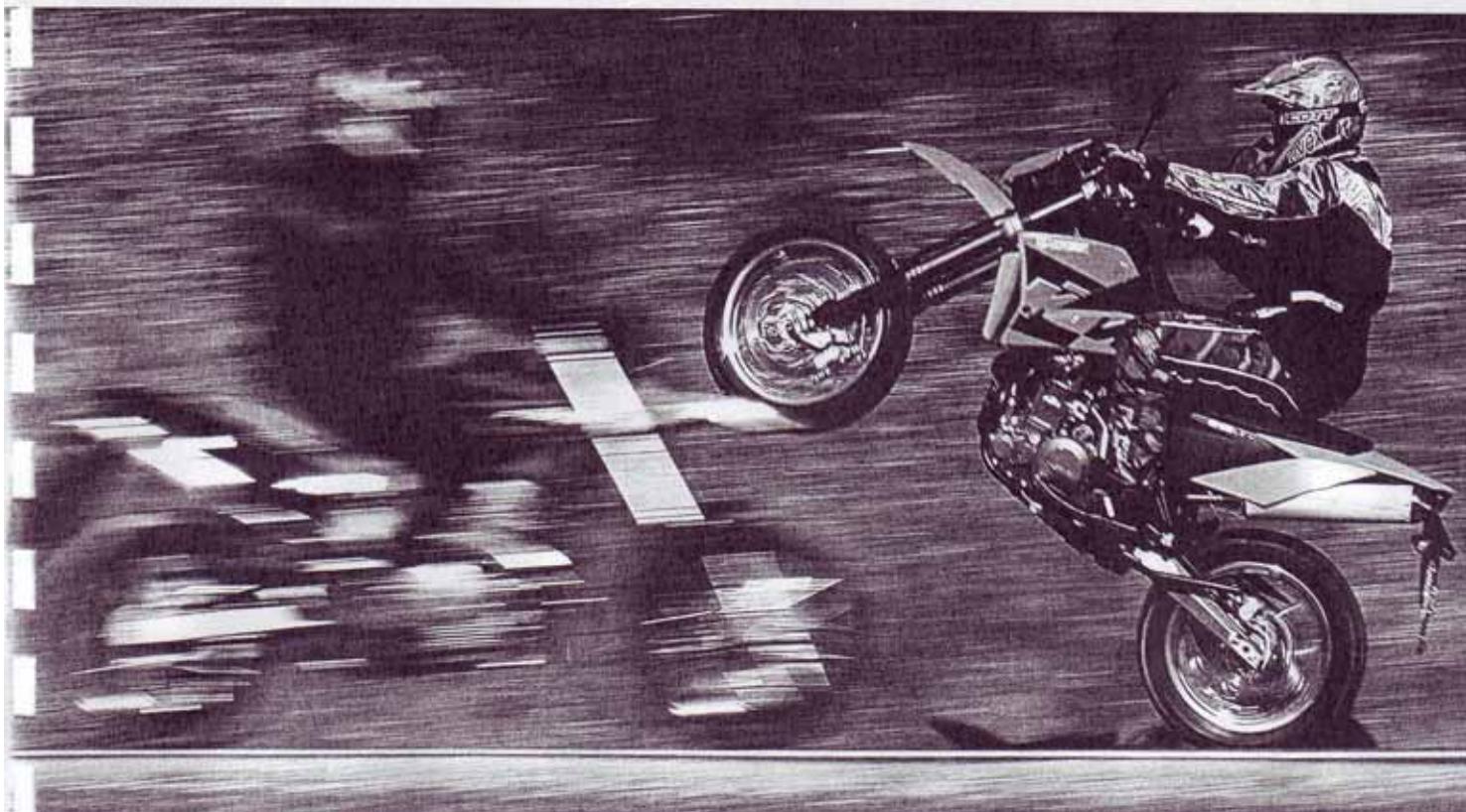
Inhalt dieses Tuning-Pakets ist eine komplette Überarbeitung der leistungsrelevanten Teile des Einzylinders. Ein geschmiedeter Kolben von Mahle erhöht durch einen Durchmes- ser von 104 Millimetern den Hubraum auf 696 Kubikzentimeter, gleichzeitig wird in Ver- bindung mit einer Zylinder- körperförderung die Verdich- tung auf 11 : 1 aufgestockt. Größere Ventile und schärfere Nockenwellen sorgen dafür, dass der 40-Millimeter-Mikuni- Flachschiebervergaser ordent- lich Sauerstoff aus dem ab- geänderten Luftfilterkasten schnorcheln kann. Dicke Edel- stahlkrümmen und eine Doppelaustrittsanlage, ebenfalls nicht rostend, sorgen nicht nur für eine standesgemäße Klang- kulisse, sie sind auch mitverant- wortlich für das, was am Hinter- rad ankommt. Gemessene 53,3 PS bei 5000 Umdrehungen und gut 70 Newtonmeter bei 5200 Touren zeigen, dass der Herr



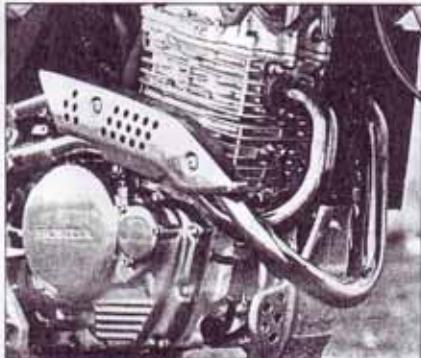
Bei 53 PS macht das schräge Leben mit der FMX erst richtig Spaß.

Egu-Honda FMX700 / KTM 640 SM LC4

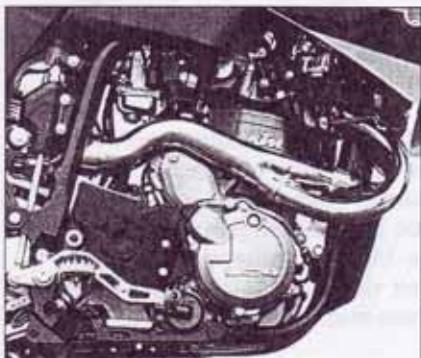
Tuning gegen Serie



Egu-Honda FMX gegen KTM LC4 – steht das Opfer nicht schon jetzt fest?



Der luftgekühlte Dinosaurier aus längst vergangenen Tagen zeigt...



... dem modernen KTM-Motor, wo in puncto Laufkultur und Charakteristik der Hamster hängt

Von außen betrachtet ist an der Honda nichts Besonderes. Nichts Respekt Einflößendes, was diesen Vergleich in jeglicher Form rechtfertigen würde. Okay, sie ist ein tolles Motorrad, preiswert, zuverlässig, eine richtige Spaßmaschine eben. Die KTM ist dagegen schon fast eine Waffe. Der LC4-Motor hat Druck in allen Lagen, das White-Power-Fahrwerk hat fast schon Wettbewerbscharakter und die Ausstattung ist vom Feinsten.

Aber hallo, spätestens beim Druck auf den Starterknopf der Honda werden Kenner skeptisch. Entweder ist die Batterie leer oder etwas stimmt mit dem Motor nicht. Der Anlassermotor muss richtig arbeiten, um gegen die Kompression anzukommen. Gut, lüften wir das Geheimnis: Anstatt ein 100er Kölbchen

mit einer Verdichtung von 8,3 stampft im Egu-Einzyylinder des schwäbischen Tuners ein 104-Millimeter Schmiedekolben und die Verdichtung wurde auf 11 erhöht.

Satte 696 Kubikzentimeter – 52 mehr als in Serie und 71 mehr als bei der KTM. Die KTM hat mit der 101er Bohrung und Verdichtung 11,7 zwar auch einiges zu bewegen, aber ihr Anlasser ist schon von Haus aus kräftiger. Aber zurück zur Honda. Allzu viele Startversuche bleiben also nicht, bevor die Batterie schlapp macht. Drei, vier Mal mit dem Mikuni-Flachschieber-Vergaser einspritzen, wohldosierter Chokeeinsatz und der große Single beginnt zu stampfen.

Ein herrlich dumpfer Sound entweicht den großvolumigen Schalldämpfern der FMX. Die

Edelstahl-Doppelrohr-Anlage mit herausnehmbarem db-Killer wurde komplett mit Leistungskrümmer auf dem Prüfstand verwirklicht und das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Danach geht's zwar immer noch flott voran, aber den richtigen Bums hat der Motor von unten.

Bis in den dritten Gang hebt die FMX beim bloßen Beschleunigen das Vorderrad in die Luft.

zur Klage. Bis zu 170 km/h verträgt das Fahrwerk locker und das Schönste dabei – selbst bei dem Tempo läuft das Motorrad sauber geradeaus und vibriert nicht.



Aber die Honda hat einen dicken Trumpf im Ärmel versteckt.

Die strömungsgünstigen Übergänge der Querschnitte zeugen von sorgfältiger Arbeit und Gewicht spart das Tuningteil mit Prüfzeichen auch noch.

Einmal in Bewegung hält die Egu-Honda nichts mehr auf. Schon bei 3500/min liegen 60 Newtonmeter Drehmoment an. Kein Wunder, dass die 696er mit verstärkten Kupplungsfedern ausgerüstet werden musste. Nach ein paar gemütlichen Minuten im unteren Drehzahlbereich gibt das praktische Ölthermometer den Befehl zum Angriff und über 53 Pferde stürmen los. Hier kommt die Kavallerie – aber richtig. Mit einer ordentlichen Portion Hafer zieht die Honda wie ein Strich aus dem tiefsten Drehzahlkeller. Lochfrei dreht der Motor bis in die höchsten Regionen, der richtige Schub hält aber nur bis 5000/min an.

Es dauert ein paar Kehren, bis man sich daran gewöhnt hat, schon einen Gang höher in die Kurve zu fahren, um am Kurvenausgang ohne zu schalten richtig beschleunigen zu können. Mit dem handlichen Serienfahrwerk macht es richtig Spaß, die Honda durch die Serpentinen zu jagen. Die Sitzposition ist herrlich entspannt, Motor und Getriebe arbeiten vorbildlich.

Bei Ortsdurchfahrten läuft die Honda ohne zu mucken im fünften Gang mit 50 Stundenkilometern den Autos hinterher, um am Ortsschild wieder voll aufzudrehen. Die Schwungmasse der Kurbelwelle blieb absichtlich unverändert. Die 696er fährt einfach schön, bequem und vibrationsfrei. Sogar auf schnellen Etappen jenseits der Höchstgeschwindigkeit der Serien-FMX gibt es keinen Grund

Dank Ölkühler bleibt die Motortemperatur auch bei solchen Vollastspielen im grünen Bereich. Rechnerisch bedeutet die Geschwindigkeit rund 7500 Kurbelwellenumdrehungen pro Minute. Damit dies das Triebwerk nicht übel nimmt, wurden besondere Vorkehrungen getroffen: Das Motorgehäuse wurde ausgespindelt, die Kurbelwelle feingewichtet und alles sorgfältig montiert. Damit das Pleuel der höheren Belastung standhält, wurde das Auge ausgedreht und mit einer Buchse aus Gleitmetall versehen.

Man kann sich darauf verlassen, dass der Motor nach der Leistungskur immer noch genauso zuverlässig ist wie zuvor. Schließlich bietet EGU diese Motorenbehandlung schon seit den 80er Jahren an – damals noch in der Honda XL, oh-

Wo Sportlichkeit gefragt ist, hat die KTM die Nase vorn

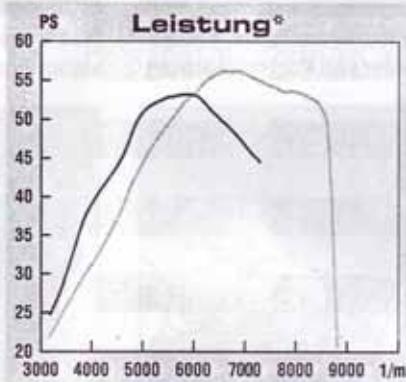


| Technische Daten | Egu-Honda FMX700 | KTM 640 SM LC4 |
|--|---|---|
| Motor | | |
| Bauart | Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle, vier Ventile, Ausgleichswelle, Elektrostarter | Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegendem Nockenwelle, vier Ventile, Ausgleichswelle, Elektro- und Kickstarter |
| Bohrung/Hub | 104mm/82mm | 101mm/78mm |
| Hubraum | 696cm ³ | 625cm ³ |
| Nennleistung | 39,2kW/53,2PS bei 5913/min | 41,4kW/56,2PS bei 6696/min |
| Maximales Drehmoment | 71,4Nm bei 4926/min | 63,1Nm bei 5667/min |
| Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl | 16,2m/s | 17,4m/s |
| Vergaser | Keihin FCR-Flachschieber Ø 40mm | Mikuni Gleichdruckvergaser Ø 40mm |
| Elektrik | | |
| Zündung | Transistor | CDI |
| Lichtmaschine | 12V/210W | 12V/200W |
| Batterie | 12V/8Ah | 12V/8,6Ah |
| Kraftübertragung | | |
| Primärtrieb | Gerade verzahnte Räder 2,03 | Gerade verzahnte Räder 2,55 |
| Kupplung | Mehrscheibenkopplung im Ölbad | Mehrscheibenkopplung im Ölbad |
| Getriebe | Fünfgang, Stufung 2,67; 1,75; 1,25; 1,00; 0,80 | Fünfgang, Stufung 2,5; 1,6; 1,17; 0,95; 0,81 |
| Sekundärtrieb | Offen laufende Kette 3,0 (Z42/14) | Offen laufende Kette 2,47 (Z42/17) |
| Fahrwerk | | |
| Rahmen | Geschlossener Stahlrohrrahmen aus Rechteck-Profilen mit doppeltem Unterzug | Geschlossener Stahlrohrrahmen mit doppeltem Unterzug und angeschraubtem Heck |
| Radaufhängung vorn | Paloli-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 45mm | White-Power-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 48mm, Dämpferdruck- und Zugstufe einstellbar |
| Radaufhängung hinten | Stahlrohrschwinge mit Pro-Link-Umlenkung und Federbein | Leichtmetall-Schwinge mit White-Power-Federbein und Pro-Lever-Umlenkung, Dämpferdruck- und Zugstufe einstellbar |
| Federweg vorn/hinten | 218mm/186mm | 275mm/260mm |
| Radstand | 1490mm | 1510mm |
| Nachlaufwinkel | 61 Grad | 63 Grad |
| Nachlauf | 97mm | 99mm |
| Räder | Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen | Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen |
| Bremse vorn/hinten | Nissin-Doppelkolben-/Einkolben-Scheibenbremse | Brembo-Vierkolben-/Einkolben-Scheibenbremse |
| Reifen vorn/hinten | 120/70-17 / 150/60-17 | 120/70-17 / 160/60-17 |
| Füllmengen | | |
| Motor | 2,6l | 2,1l |
| Gabel (pro Holm) | Nicht angegeben | 595cm ³ |
| Kraftstofftank | 11l, davon 3,8 Reserve | 11,2l, davon 2,5l Reserve |
| Gewicht* | | |
| Fahrerfertig aufgetankt* | 172kg | 160kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 355kg | 350kg |
| Zuladung | 183kg | 190kg |
| Importeur | Honda Europe GmbH, 63069 Offenbach | KTM-Sportmotorcycles, 92289 Ursensollen |
| Preis | 5.790 Euro plus Nebenkosten (Serie)** | 8.298 Euro plus Nebenkosten |

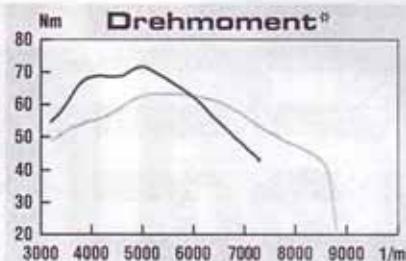
*gewogen, **Preise für Tuning im Kasten auf Seite 62

ne Kat und Sekundärluftsystem. Das Sekundärluftsystem ist auch am getunten Motorrad erhalten geblieben, somit gibt es auch bei den zukünftigen Abgasuntersuchungen keine Schwierigkeiten.

Auch die Österreicher haben einiges getan, um die gültigen Emissionsvorschriften einzuhalten. Für „Euro 2“ hat man der 640er ein Sekundärluft-System verpasst, das die



Egu-Honda FMX700 53,2PS bei 5913/min
KTM 640 SM LC4 56,2PS bei 6696/min



Egu-Honda FMX700 71,4Nm bei 4926/min
KTM 640 SM LC4 63,1Nm bei 5667/min

Abgase im Auspuff nachverbrennt. Immerhin wurde bei der ganzen Entwicklungsarbeit auch gleich die offene Leistung homologiert, so dass 640er Supermoto-Fahrer nun legal mit eingetragenen 54 PS operieren dürfen. Dass auf dem Prüfstand rund 56 PS anliegen, ist zu vernachlässigen, auch das Drehmoment streut mit 63 Newtonmeter eher nach oben.

Eigentlich fühlt sich die LC4 eher wie eine hochgezüchtete Supermoto an. Der Motor geht viel ruppiger zur Sache, trotz Ausgleichswelle vibriert der Einzylinder im gesamten Drehzahlbereich. Der Sound, der aus den beiden Schalldämpfern mit integrierten Katalysatoren kommt, ist nicht so schön dumpf wie bei der EGU-Honda.

Das Fahrverhalten ist aber ganz anders als das der FMX. Schönes gemütliches Cruisen wie mit der



Klassische Lampenverkleidung mit nettem Entenschnabel



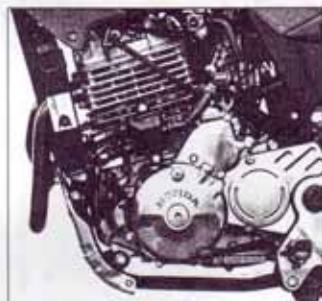
Neue Scheinwerfermaske im Look der Werksmaschinen



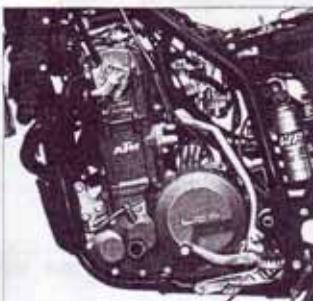
Sparprogramm: Tacho, Kilometerzähler und Kontrollleuchten



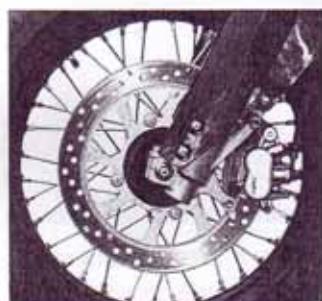
Modernes Digital-Cockpit mit vielen Zusatzfunktionen



Luftgekühltes Power-Aggregat mit 696 Kubikzentimetern, laufruhig und zuverlässig



Ruppiger flüssigkeitsgekühlter LC4-Motor, mit starken Vibrat- ionen trotz Ausgleichwelle



Starre Scheibe mit Nissin- Bremszange, absolut gut



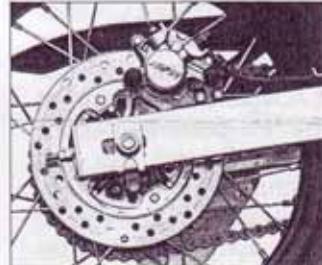
Ready to race, gut dosierbar mit geringer Handkraft



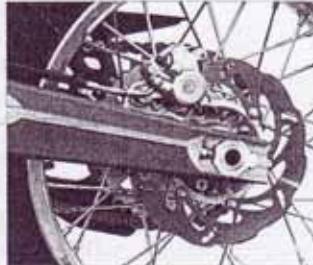
LED-Rückleuchte und Egu- Doppelrohr-Schalldämpfer



Neues Heckteil, Doppelrohr- Schalldämpfer mit Kats.



Einfache Stahlschwinge, fein dosierbare Nissin-Bremse



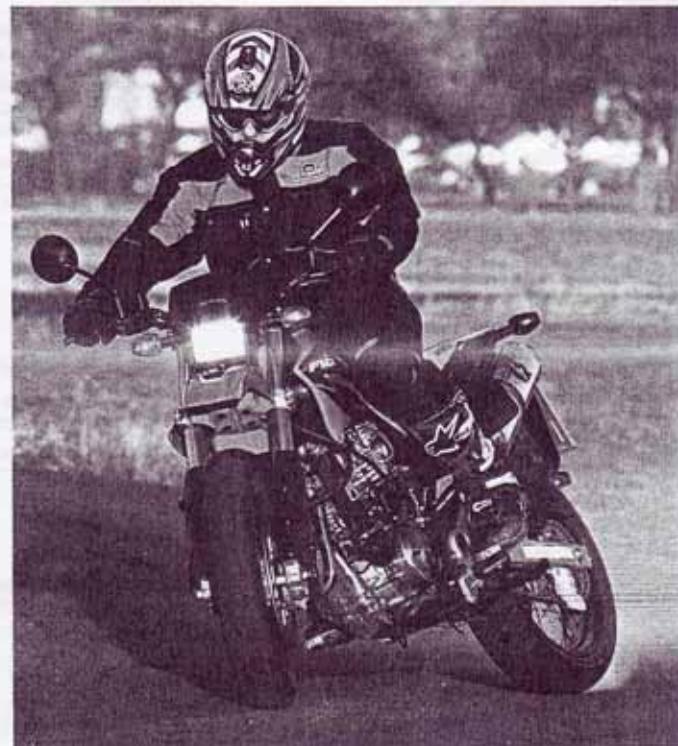
Schöne Leichtmetall-Schwinge, Bremse gut dosierbar



Dank 320er Scheibe und Brembo-Vierkolben-Bremszange genügen zwei Finger, um die KTM zum Stoppie zu bitten

Honda macht mit der KTM keinen Spaß. Im untertou- rigen Bereich beginnt der Motor sofort zu hacken und die Maschine wehrt sich förmlich gegen das langsame Tempo. Im Stadtverkehr kommt nicht so richtig Freude auf, außer das Ziel ist es, im Wheely von einer Ampel zur nächsten zu fahren. Außerdem fällt im Großstadtdschungel auch schnell der große Wendekreis auf, der die Be- geisterung weiter trübt.

Auf freier Wildbahn sieht es schon anders aus: Ob auf abgesperrtem Parkplatz oder kurvigen Landstraßen – hier kann die LC4 ihre Leistung ausspielen. Mit serien-



Zu schnell angegangene Kurven meistert die Honda auch im Bremsdrift, das Fahrverhalten bleibt dabei stets kalkulierbar

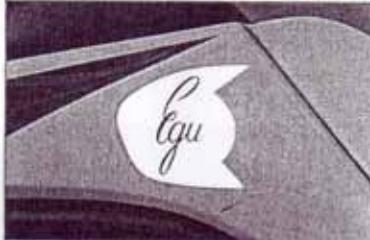
Tuning oder Serie?

8.298 Euro will KTM für eine 640 LC4 SM haben. Eine Honda FMX650 gibt es schon für 5.790 Euro. Der flüssigkeitsgekühlte KTM-Motor ist immer noch topmodern, der luftgekühlte Honda-Motor gehört für heutige Begriffe schon lange zum alten Eisen.

Dennoch ist es genau das alte Eisen, das begeistert. Die Laufruhe und das Drehmoment des 696er Motors lassen der 625er keine Chance. Aufsitzen, losfahren, entspannt ankommen – die Honda ist das perfekte Alltagsmotorrad.

Das absolute Rundum-Sorglospaket bietet Egu für 2750 Euro an, Mikuni-Vergaser für 279 Euro und die komplette Auspuffanlage für 695 Euro. Für die 2500 Euro Preisdifferenz zwischen der KTM und der Honda gibt es also sicher Verwendung. Und wenn das Geld nicht in den Motor gesteckt werden soll, dann vielleicht in ein besseres Federbein.

Weitere Infos über die Egu-Erfolgsgeschichte und alle Preise gibt's unter www.egu-motoren.de oder Telefon 07151-52282.



Auch mit beengten Platzverhältnissen auf der Honda lässt sich die Japanerin sportlich bewegen

mäßiger 5-Zoll-Hinterradfelge und 160er Reifen bietet die KTM genügend Reserven für wilde Schräglagen. Auch im Supermoto-Stil kommt der Pilot nicht dem Lenker in die Quere, die Proportionen passen für Fahrer um die einsachtzig Körpergröße perfekt.

Die Leistungsabgabe des Einzylinders ist klasse: Kraftvoll und konstant bis rund 6500/min lässt sich die 640er schön durch die Kurven ziehen. Erst darüber flacht das Drehmoment ab und der vehemente Vortrieb reißt ab. Mit dieser Leistungscharakteristik lassen sich natürlich auch die schönsten Wheelies fahren. Um der Honda davon zu fahren, ist aber ganz schön Einsatz gefragt.

Das Fahrverhalten der KTM leidet unter der störrischen Gabel. Auf holprigem Untergrund neigt die Front zum Pendeln, dasselbe gilt auch bei Höchstgeschwindigkeit. Die Federelemente der „schwäbischen“ Japanerin sind zwar auch nicht perfekt, aber das harte Federbein geht eher auf Kosten des Komforts als der Fahrstabilität. Auch beim Handling geht der Punkt ganz klar an die **Honda**. Mit **87 Zentimeter Sitzhöhe** liegt der Gesamtschwerpunkt tiefer als bei der KTM. Entsprechend einfach fällt die Honda in die Kurven, wobei der schmälere 150er Reifen auch eine Rolle spielt.

Die KTM will es auf die harte Tour, zum Gondeln ist sie nicht gemacht. Auf der vergleichsweise harten und schmalen Sitzbank muss die 640er in bester Supermoto-Manier in die Kurve gedrückt werden – erst dann macht das Fahren richtig Spaß.

Klarer Fall und hartes Ergebnis: Alltagstauglichkeit, Tourentauglichkeit, einfach nur schön Motorrad fahren – da ist die 696er Egu-Honda das bessere Motorrad. Viel gemütlicher, viel entspannter, ohne lästige Vibratoren und mit einem Motor, der im unteren wie im oberen Drehzahlbereich alles kann.

Die KTM ist aber doch viel moderner, viel sportlicher und die Entwicklung ist auf dem neuesten Stand. Eben darum – aber wünscht man sich unter dem Deckmantelchen der Sportlichkeit ein Motorrad, das so vibriert dass einem der Hinteren einschläft? Im KTM-Prospekt ist in fast jedem Satz von der Rennstrecke die Rede. Da gehört die 640er Supermoto auch hin, **auf der Straße hat man mit der Honda mehr Freude**. Und der Champ im Straßencafé ist letztendlich nicht der, der auf der vermeintlich besseren Maschine ankommt – sondern der, der seinen Kaffee halten kann, ohne ihn zu verschütten.

Andreas Güldenfuß



Das Metier der KTM: Wheelies sind mit dem breiten nutzbaren Leistungsband ein Kinderspiel



Auf Spritztour

Restaurierungslexikon (135): Lager spritzen

Neu ist Metallspritzen nicht. Doch die weiterentwickelte Technologie bietet inzwischen interessante Lösungen nicht nur für Kurbelwellenhauptlager, sondern auch für Pleuelstangen.

Autor: Thomas Wirth, Fotograf: Götz von Sternenfels

Nichts hält ewig, und das ist kein Zufall. Schon bei der Planung eines Motors haben die Ingenieure überlegt und berechnet, wie viele Überarbeitungstufen der Entwurf später verträgt.

Es geht um feste Werte. Jede Revision eines Kurbelwellenhauptlagers bedeutet einen Abtrag von 25/100-Millimeter Material. Oft sind drei Überarbeitungstufen einkalkuliert: 0,25 mm, 0,5 mm und 0,75 mm. Für diese Maße gibt es passende Lagerschalen. Doch dann ist Schluss, zumindest aus Sicht der Hersteller und ihrer Teilekataloge, die für weitere Dimensionen keine Lagerschalen mehr anbieten – eine neue Kurbelwelle wird fällig. Und wenn es die nicht mehr gibt? Oder sie enorm teuer ist?

Schon früh probierten Motoreninstandsetzer verschiedene Lösungen. Aufschweißen und Aufchromen sind zwei gängige Verfahren, Kurbelwellen auf ein zweites Leben vorzubereiten. Beide funktionieren. Doch sie bergen auch Risiken.

Beim Aufschweißen erhalten die Lagerstellen einen Auftrag aus dem Material, aus dem auch die Kurbelwelle besteht. Doch

um tatsächlich ein homogenes Materialgefüge herzustellen, braucht es viel Erfahrung – sprich Vertrauen des Kunden in den Betrieb, der die Reparatur durchführt. Denn das Aufschweißen erhitzt die Kurbelwelle enorm. Und die Spannungen, die dadurch entstehen, lassen sich nur schwer verhindern. Auch Haarrisse kann es geben.

Die Probleme beim Aufchromen liegen dagegen in den oft sehr unterschiedlichen Stärken der aufgetragenen Metallschicht. Zudem sind die Schleifarbeiten bei Chrom aufwendig. Und es besteht die Gefahr, dass eine zu dünne Chromschicht durchgeschliffen wird – dann beginnt der arbeitsintensive und teure Aufchromprozess wieder von vorn. Auch Abplatzungen und feine Risse treten mitunter auf.

Als Alternative zu den beiden Verfahren bietet sich das Metallspritzen an. Heißes Metall wird unter Druck auf die erwärmten, rotierenden Lagerstellen gespritzt. Dabei gelingt der Auftrag des neuen Metalls gleichmäßiger und sicherer als beim Aufschweißen oder Aufchromen. Bis zu 70 verschiedene Werkstoffe lassen sich

dabei verarbeiten: Eine spezielle Mischung aus Nickel, Chrom und Molybdän eignet sich beispielsweise für die Hauptlager der Kurbelwelle.

Besonders interessant ist dieses Verfahren auch für die Bauteile im Motor, die an ihren Lagerstellen ebenfalls unter erheblichem Verschleiß leiden: die Pleuelstangen. Statt bei Untermass Material auf die Pleuelzapfen der Kurbelwelle aufzutragen, wird Weißmetall in den Pleuelfuß gespritzt. Das Verfahren funktioniert bestens, verspricht der Motoreninstandsetzer Uli Egetemeir aus Waiblingen in der Nähe von Stuttgart, der diese Methode seit rund zwei Jahren anbietet: „Probleme sind uns bislang keine bekannt. Dafür können wir bei einem Pleuel Lager mit mindestens zwei Übermaßstufen mehr rechnen.“

Laut seiner Aussage kann er das Weißmetall bis zu vier Millimeter stark auftragen. Selbst stark eingelaufene Pleuellager lassen sich so retten. Auch ein mögliches Untermass der Pleuelzapfen auf der Kurbelwelle spielt keine ausschlaggebende Rolle dabei, denn Egetemeir kann den neuen Durchmesser der Pleuellagerbohrung entsprechend anpassen – hat die Kurbelwelle genügend Reserven, ist an den Pleuelzapfen auch noch ein vierter oder fünftes Untermass möglich.

Lagerschalen verwendet Egetemeir für die Pleuellager nicht: Weißmetall verspricht seit jeher beste Laufegenschaften. In die Lagerflächen arbeitet er Öltaschen ein, exakt definierte, flache Vertiefungen, die immer etwas Öl sammeln und so die Schmierung der Lagergleitfläche dauerhaft verbessern.

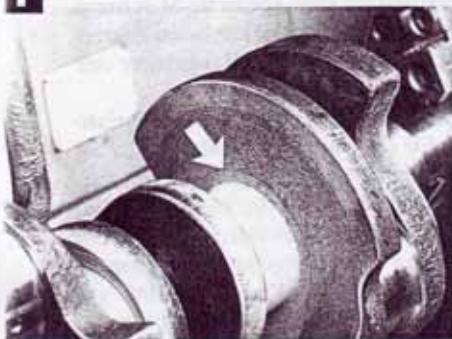
Daraus folgt ein weiterer Vorteil des Metallspritzens, der besonders für Besitzer von Vorkriegsfahrzeugen interessant sein kann: Aufgespritzte Lager können ein guter Ersatz für aufwendig herzustellende Schleudergusslager sein. Ein Umbau auf nicht zeitgenössische Lagerschalen ist damit weniger attraktiv. Zudem lassen sich – relativ risikofrei – auch stark abgenutzte Motorenteile möglicherweise retten.

TIPPS & ADRESSE

Probleme mit Zweiradtriebwerken brachten Uli Egetemeir auf die Idee, das Verfahren des Metallspritzens als Lösung für Probleme bei Motoreninstandsetzungen weiterzuentwickeln. Seine Firma EGU in Waiblingen (Telefon 0 71 51/56 18 18, Fax 5 52 13, www.egu-motoren.com) gibt ein Jahr Gewährleistung, wenn der Kunde den kompletten Block anliefert und Egetemeir die Kurbelwelle und Pleuelstangen in seiner Werkstatt montieren kann.

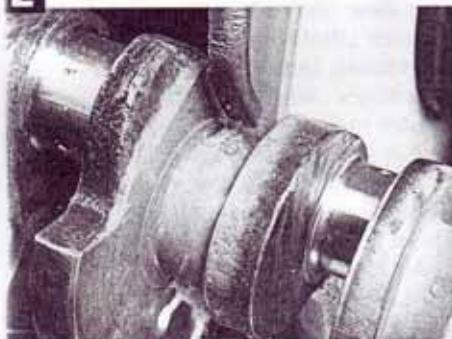
EGU überarbeitet eine defekte Pleuelstange ab 290 Euro, die Bearbeitung – also das Schleifen – eines Hubzapfens der Kurbelwelle kostet 58 Euro. Der Preis für die Sanierung – Aufspritzen und Endbearbeitung – der Kurbelwelle hängt von der Anzahl der Hauptlager ab: Sieben Lager kosten beispielsweise rund 1750 Euro.

1



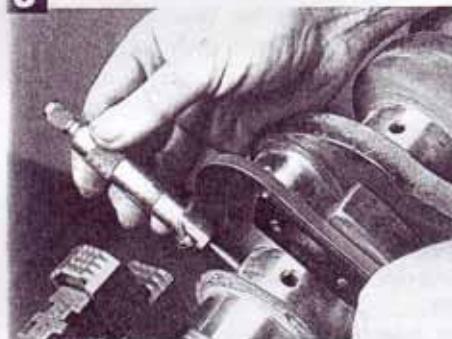
Bei Kurbelwellen, die ihr letztes Untermaß erreicht haben, bieten sich verschiedene Methoden des Materialauftrags an. Metallspritzen bietet eine interessante Alternative zum Aufschweißen oder zum Aufchromen: Der Materialauftrag gelingt gleichmäßiger, er ist dauerhafter, und der Hitzeeintrag bleibt gering

2



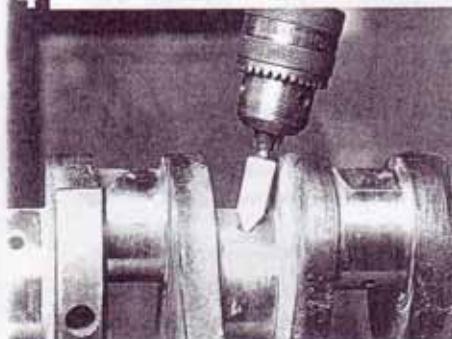
Eine spezielle Kurbelwellenschleifmaschine übernimmt die Bearbeitung der Lagerstellen. Sie werden mit einer großen Schleifscheibe in mehreren Schritten bearbeitet. Auch die nicht zentrisch liegenden Pleuelzapfen kann die Maschine nach der entsprechenden Einstellung auf Maß schleifen

3



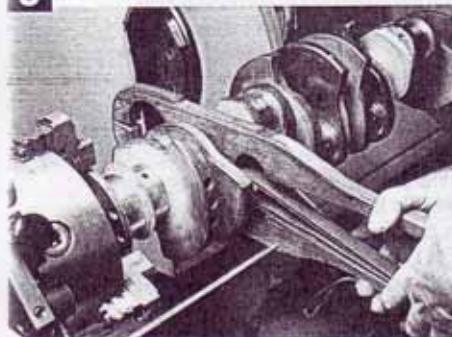
Jede Lagerstelle ist nach der Bearbeitung über Kreuz mit dem Mikrometer zu messen. Ein Messblatt dokumentiert die Ergebnisse für den Kunden. Eine Welle, die nicht rund läuft, macht sich auf der Kurbelwellenschleifmaschine bemerkbar. Das Feinwuchten folgt jedoch erst später

4



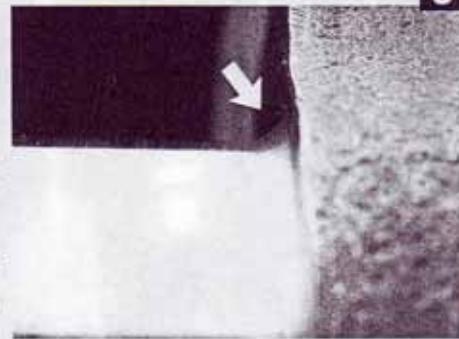
Das aufgespritzte Metall hat auch die Ölbohrungen verschlossen. Ein Schleifstein legt sie wieder frei, gleichzeitig entgratet er auch die Ränder und senkt die Bohrung an. So kann das Öl besser die Lagerstelle erreichen – eine kleine Arbeit mit weit reichen- den Folgen, wenn sie unterlassen wird

5



Ein Werkzeug aus Holz, das einem überdimensionierten Nussknacker ähnelt, glättet die bearbeiteten Lagerstellen. Ein Schleifband mit 400er-Körnung bricht dabei die Oberflächenschärfe; der Durchmesser ändert sich dadurch nicht mehr. Moderne Maschinen besitzen hierfür eine Automatik

Dieser kleine eingeschliffene Radius ist enorm wichtig: Er befindet sich am Übergang der Lagerfläche zur Wange der Kurbelwelle. Fehlt dieser – im Übrigen in seinem Maß genau vorgeschriebene – Radius, verfügt die Welle an dieser Stelle über eine Sollbruchstelle



6

Ein verbrauchtes Pleuel- lager, nicht untypisch für viele Motoren: Die Lagerfläche zeigt tiefe Riefen. Ein weiteres Untermaß ist jedoch ausgeschlossen, weil es keine passenden Lagerschalen mehr gibt. So ist der Materialauftrag die einzige Lösung, diese Pleuelstange wieder einsatzfähig zu machen



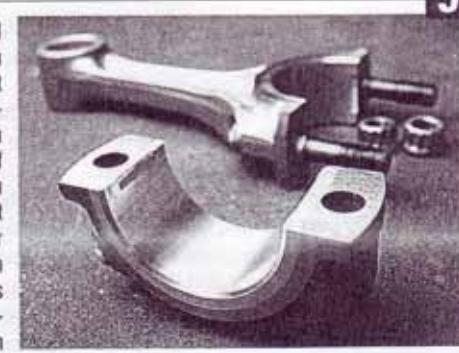
7

Wie mit dickem Reifen überzogen präsentiert sich das Pleuel- lager nach dem Metallspritzen. Weil der Auftrag rotierend in Schichten erfolgt, gelingt er rundum gleichmäßig und geht eine feste Verbin- dung mit der Pleuel- stange ein. Der Lager- deckel ist dabei mit etwas Distanz befestigt



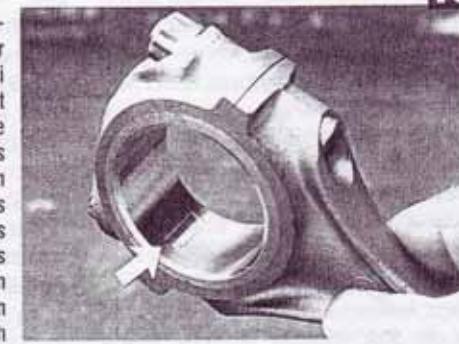
8

Zwischen einem und vier Millimeter kann die Weißmetallschicht betragen. Das Pleuel- lager wird nach dem Aufsprühen auf speziellen Maschinen feinbearbeitet. So lässt sich der Durchmesser des Pleuelagers auch auf ein erhebliches Untermaß der Pleuel- zapfen anpassen



9

Die einbaufertige Pleuel- stange besitzt in der Lagerfläche zwei Öltaschen. Hier sammelt sich stets etwas Öl, die Schmierung des Lagers wird so optimiert. Zudem ist die Einhaltung des vorgeschriebenen Spiels äußerst wichtig. Falls irgendwann nötig, ist ein weiteres Überholen problemlos möglich



10

KOPFSCHMERZEN

Wenn man es hört, ist es zu spät: Ein abgerissenes Ventil hinterlässt in einem Alu-Zylinderkopf hässliche Spuren. Verloren ist er dagegen noch nicht.

IRGENDWANN IST ES zu viel. Die Kettenreaktion ist nicht mehr aufzuhalten, und die Zerstörung nimmt ihren Lauf.

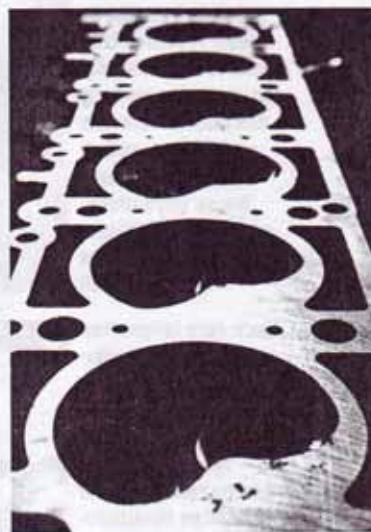
Es beginnt meist völlig harmlos. Fast immer spielt das Öl eine Rolle, vielleicht war es zu wenig oder von schlechter Qualität. Unmerklich läuft erst die Nockenwelle ein, der Kipphebel gewinnt in unzulässigem Maße Spiel und wird in der Bearbeitung des Ventils nachlässig. Ohne das rhythmische Stakkato jedoch kommt dieses aus dem Takt. Was passiert, wenn es ein Eigenleben entwickelt? Es könnte sein, dass es sich einem unerbittlich aufwärts strebenden Kolben in den Weg stellt.

Der schlägt dann zu, ein erstes Mal – wie ein taumelnder Boxer nimmt das Ventil den nächsten Schlag. Und weitere folgen. Es wird krumm, bis es schließlich bricht.

Die Einzelteile sind dem Kolben im Weg. Er zerbröselt sie, und die Fragmente lassen selbst die harten Ventilsitzringe brechen. Dann geht das Inferno richtig los – und nicht nur im betroffenen Zylinder: via Ansaugtrakt können sich die Metalleile ihren Weg in andere Zylinder bahnen.

Nach der Demontage sehen viele dieser Fälle hoffnungslos aus. Ausgewiesene Motorenprofis wissen jedoch oft einen Weg, die Zerstörungen durch Aufschweißen und eine Neubearbeitung wieder zu sanieren.

Für eine dauerhafte Reparatur sind verschiedene Punkte zu beachten. Vor



Beginn der Arbeiten wird der Kopf gereinigt und gestrahlt, anschließend egalisiert eine Fräse alle Grate. Besonders wichtig ist das langsame Erhitzen des Metalls in einem Ofen auf rund 180 Grad. Speziell Aluminiumlegierungen reagieren empfindlich auf Temperaturdifferenzen, wie sie beim Schweißen auftreten.

Das Schweißen selbst erfolgt in zwei Schritten. Zunächst wird die beschädigte Fläche verschmolzen. Ältere Aluminiumlegierungen, die über einen geringeren Siliziumanteil als neuzeitliche Köpfe verfügen, bereiten dabei mehr Probleme. Schweißer ohne Erfahrung verzweifeln schnell: Ständiger Druck und Hitze haben Öl und Verbrennungsrückstände über Jahre in das Gussmaterial eingebrannt. Beim

Schweißen spült es sie wieder an die Oberfläche – teilweise schäumen die Zylinderköpfe dabei sogar.

Vor dem Auftrag des neuen Aluminiums wird die verschmolzene Fläche gründlich mit einer Stahlbürste von den Ablagerungen gereinigt. Schicht für Schicht wächst dann die Schadstelle wieder in die Höhe.

Eine weitere Herausforderung beim Schweißen ist die Wahl der richtigen Temperatur, die über die Stromstärke bestimmt wird. Sie hängt von der Legierung ab. Wird das Metall zu heiß, schmilzt die Struktur zusammen und zerstört so unter Umständen die Wasserkäne.

Ebenso wichtig wie das langsame Aufheizen ist das kontrollierte Abkühlen des Kopfs. Erst dann kann die Weiterverarbeitung folgen: Eine spezielle Maschine fräst die Aufnahmen für die Ventilsitzringe, die Brennräume werden neu modelliert. Neue Ventilsitze und Ventilführungen bereiten den Kopf auf seine Arbeit vor.

Das Abpressen des reparierten Kopfs in heißem Wasser zeigt, ob es noch versteckte Undichtigkeiten gibt – bei altem Guss ist das nicht selten. Dann muss nachgeschweißt werden.

Nach dem Planen der Dichtfläche bleibt ein letzter wichtiger Arbeitsgang: die gründliche Reinigung. Ohne sie wäre der nächste Schaden schon jetzt programmiert.

TEXT Thomas Wirth

FOTOS Götz von Sternenfels

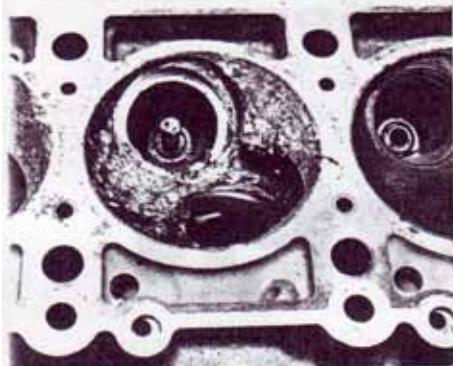
TIPPS & ADRESSE

Ob es sich lohnt, einen kapitalen Schaden an einem Aluminium-Zylinderkopf reparieren zu lassen, lässt sich nur im Einzelfall entscheiden. Dazu ist eine **Demontage** des Teils unerlässlich: Erst so zeigt sich, wie tief der Schaden wirklich reicht.

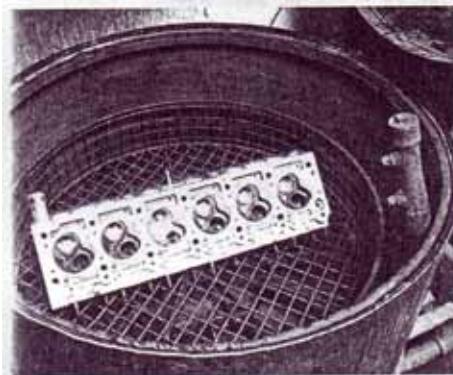
Zudem stellt sich die Frage, ob noch Ersatz verfügbar ist – und was dieser kostet. Für die Reparatur des hier gezeigten Sechszylinder-Mercedes-Zylinderkopfs verlangt **EGU Motorentechnik** in Waiblingen (Telefon 0 71 51/56 18 18, www.egu-moto.com) rund 500 Euro, die Hälfte des Neupreises. Auf die Reparatur gibt es ein Jahr Garantie.

Auf jeden Fall sollte der ausführende Betrieb über ausreichend **Erfahrung mit dem Schweißen von Zylinderköpfen** verfügen und sorg-

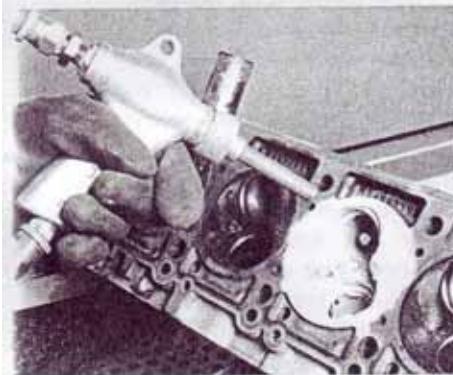
fältig arbeiten: Schnell ist das angelieferte – und vielleicht extrem rare – Teil unrettbar zerstört. Besondere Probleme sollen BMW-Köpfe aus Leichtmetall bereiten. Sie fordern außergewöhnlich geduldige und erfahrene Schweißer.



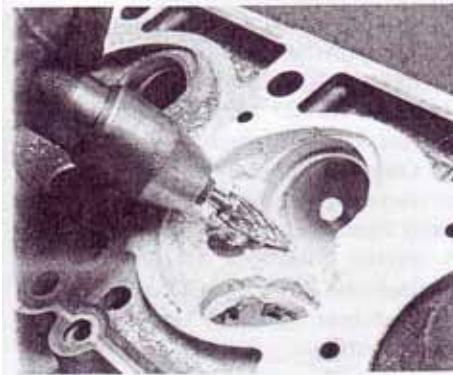
Nach der übeln Folter mit einem abgerissenen Ventil und zerbrochenen Sitzringen zeigt sich der weiche Aluminiumkopf sehr mitgenommen: Der halbkugelförmige Verbrennungsraum ist weitgehend zerstört. In der Führung steckt noch der Rest des gebrochenen Ventilschafts



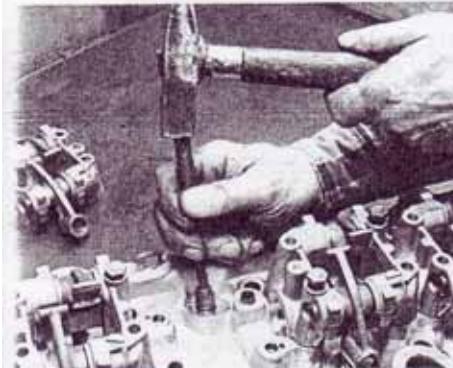
So sieht eine Motorenwaschmaschine aus: Der von Öl und Schmutz überzogene Kopf rotiert rund zehn Minuten lang auf einem Drehgitter. Dort wird er von einer heißen Mischung aus Wasser und speziellen Reinigungsmitteln bestrahlt. Das löst den Schmutz vom Aluminium



In einer Strahlkabine säubert Glasmehl den Brennraum von den letzten noch verbliebenen Ablagerungen. Die Schadstelle ist jetzt metallisch rein. Ohne vorherige Reinigung in der Motorenwaschmaschine würden die Öreste das feine Glasmehl verklumpen und unbrauchbar machen



Anschließend wird der zerstörte Bereich „verputzt“, also von Graten befreit und die Oberfläche eingeebnet. Dafür gibt es spezielle Fräseinsätze für Leichtmetalllegierungen, die weniger Zähne haben und sich somit nicht so leicht mit dem weichen Werkstoff zusetzen können



Ein paar leichte Schläge genügen meist, um den Rest des Ventilschafts aus der Führung zu treiben. Auch nur leicht gekrümmte Ventile haben immer ihre Spuren in den Führungen hinterlassen. Deren Austausch ist somit bei einer Zylinderkopfüberholung unumgänglich

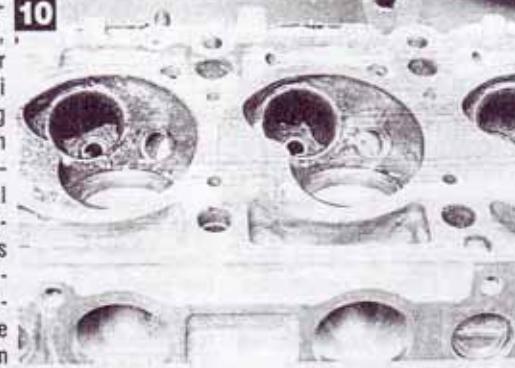
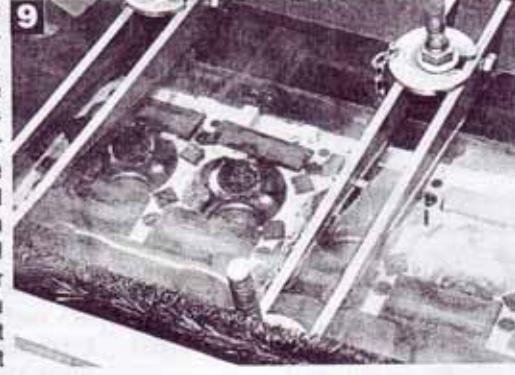
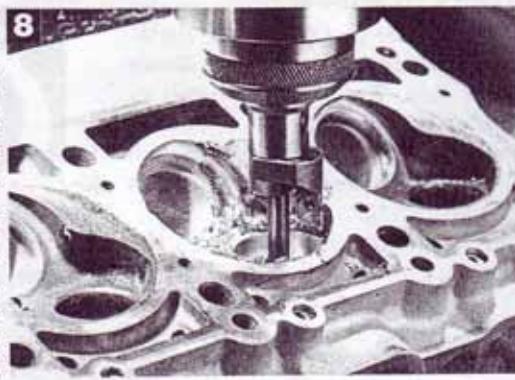
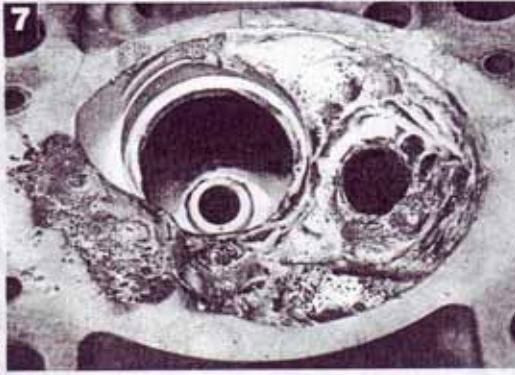
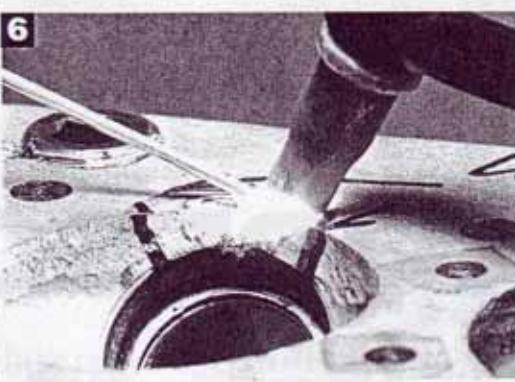
Das Schweißen ist die hohe Kunst bei der Reparatur von Alu-Zylinderköpfen. Besonders wichtig: Der Kopf muss zuvor in einem Ofen langsam auf Temperatur gebracht werden. Neuere Legierungen mit höherem Siliziumanteil lassen sich leichter schweißen als alte Werkstoffe

Bevor der eigentliche Materialaufbau erfolgt, muss die gesamte schadhafe Stelle verschmolzen werden. Kanten würden eine gute Haftung des neuen Materials verhindern, zudem werden auf diese Weise Oxydationsstoffe und Ölablagerungen aus dem Guss herausgespült

Nach dem langsamen Abkühlen – idealerweise über Nacht in einem erkaltenden Ofen – lässt sich die reparierte Stelle bearbeiten. Auf einer speziellen Ventilfräsbank werden die Aufnahmen für die Sitzringe gefräst. Dann wird der Brennraum mit einer Handfräse bearbeitet

Abpressen heißt die Prüfung des Zylinderkopfs auf Dichtheit. Alle Wasserkanäle sind dabei mit Gummiplättchen und einer dicken Acrylglasplatte verschlossen und werden in ein Becken mit rund 70 Grad heißem Wasser getaucht. Bei bis zu vier bar Druck bleibt kein Leck unentdeckt

Hat der Kopf die Leckprüfung bestanden, erfolgt das Planen der Dichtfläche. Dabei sollte so wenig Material wie möglich abgetragen werden – mit jedem Zehntel steigt die Kompression. Zum Schluss erfolgen das Nachschneiden der Gewinde und das sorgfältige Spülen und Reinigen





Zwischen seinen Teilen findet sich Ulrich Egetemeir blind zurecht.

niker-Meister 1983 folgte der Umzug nach Waiblingen. Seit den 80er-Jahren übernahm EGU den Vertrieb für Teile von Kolbenschmidt und Mahle. Und zusammen mit Mahle wurde 1984 auch die Entwicklung für die SR 600 durchgeführt. Die Hubraumerweiterungen für SR- und XT-Motoren entwickelten sich bald zum Verkaufsschlager. 1986 gelang dann mit der SRX 723 die Entwicklung des bis dahin stärksten und größten Einzylinder für die Straße. »Aus ganz Europa wurden wir mit Anfragen überschüttet«, erinnert sich Egetemeir. So musste bald nicht nur zusätzliches Personal eingestellt werden, auch eine Erweiterung der Firmenräume war unumgänglich. Seither gliedert sich das Unternehmen in zwei Abteilungen, die EGU Motoren & Zweiradtechnik GmbH und die Ulrich Egetemeir Automobile und Motoreninstandsetzung, die sich mit der Überholung maroder Pkw- und Lkw-Motoren befasst.

Im Frühjahr 1990 gründeten Mitglieder des Crailsheimer Motorsport-Clubs und Ulrich Egetemeir ein eigenes »SOS«-Team

der tausend Teile

Er hat sein Leben dem Optimieren und Instandsetzen von Motoren verschrieben. Und neben viel Erfahrung hat er in über 20 Jahren das wohl größte Teilelager für japanische Einzylinder zusammengetragen.

Es mag ein Vorurteil sein, dass die Schwaben gemeinhin als Tüftler gelten, aber auf Ulrich Egetemeir, Gründer und Chef von EGU Motoren- und Zweiradtechnik, trifft es ganz sicher zu. Geboren 1957, war er schon früh von der Fortbewegung auf zwei Rädern begeistert. Mit 13 Jahren kaufte er für 20 Mark eine NSU Quickly, sein erstes Moped. Und schnell war ihm klar, dass ihm das Schrauben an der Maschine mindestens eben so viel Spaß macht wie das Fahren. »Der NSU folgten eine Sachs, eine Cavalino, eine Kreidler, und von einer

250er-Maico stieg ich schließlich als 19-Jähriger auf eine 490er-Maico um, mit der ich nicht nur im Cross-Sport, sondern auch in der Werkstatt reichlich Erfahrungen sammelte«, erzählt Egetemeir. Da er also die meiste Zeit ohnehin schon mit Schrauben, Tunen und Basteln verbrachte, lag es nahe, aus dem Hobby einen Beruf zu machen. Bei Mercedes in Stuttgart beendete er 1976 seine Ausbildung zum Motorenenschlosser. Von 1979 bis 1981 durchflog er mit einer Wasp den Boden etlicher Motocross-Strecken. Der Motor der Wasp entstammte einer Ya-

maha SR 500. Eine fast schicksalhafte Begegnung, möchte man sagen, denn seither ließ Egetemeir die Faszination für diesen Eintopf nicht mehr los und wurde zum Ausgangspunkt seines Erfolges. »Dem Motor mehr Leistung zu entlocken und ihn gleichzeitig standhafter zu machen, war das Ziel«, sagt er. So entstand 1979 in einem Schuppen in Fellbach-Oettingen die Firma EGU. Ein Jahr nach der Weiterbildung zum Kfz-Mecha-

Auf dem firmeneigenen Prüfstand werden alle Teile und Motoren vor der Auslieferung intensiv getestet.



um in der Klasse der »Sound of Singles« mitzumischen, in der nur Einzylinder-Viertakt-Straßen-Rennmaschinen mit einem Hubraum bis 1000 Kubik teilnehmen dürfen.

»Mit Hans-Peter Mayer als Fahrer belegten wir auf einer EGU-Yamaha mit einem 660er-Motor meist die ganz vorderen Plätze. Am Ende des »SOS«-Engagements entlockten

Umwelt-Innovationspreis«, erinnert sich Egetemeir. »Und 1995 erstellten wir eine Winkel-Raps-Motorradstudie, welche ebenfalls den Umwelt-Innovationspreis erhielt.« Ein Jahr später musste dann das Betriebsgebäude um zwei Stockwerke erhöht werden, um Platz für das Lager zu schaffen, das mittlerweile Tausende von Teilen umfasst. Neben kompletten Austauschmotoren und vielen Eigenentwicklungen, wie verbesserten Ölsteigleitungen

Jahren immer zuverlässiger wurden und zugleich nicht mehr so viel gefahren wurden, hat sich EGU heute neben der Motoreninstandsetzung und dem Tuning mit der Fertigung hochwertiger Auspuffanlagen aus Edelstahl ein weiteres Standbein geschaffen. Auf dem firmeneigenen Prüfstand werden alle Eigenentwicklungen, Reparaturen, Tuning-Maßnahmen und Umbauten auf Herz und Nieren geprüft. Mit dem Sachverstand aus der Erfahrung vieler Jahre, mit schwäbischer Gründlichkeit und viel Begeiste-

Nahezu alle Teile, die je an einem japanischen Einzylinder verbaut wurden

wirdem Motor über 80 PS«, sagt Egetemeir nicht ohne Stolz.

1990 kaufte EGU mit dem Ziel, ein umweltfreundliches, abgasarmes, leises, leichtes und handliches Straßenmotorrad zu bauen, in Italien ein Fahrwerk. Als Basis diente ein 350er-Viertakt-Einzylinder von Rotax. Nachdem das österreichische Triebwerk in den Rahmen eingepasst worden war, ging es an die Entwicklung eines geräuscharmen Luftfilterkastens. Die größte Herausforderung stellte jedoch die Auspuffanlage mit einem geregelten Katalysator dar. Was bei Einspritzmotoren schon kompliziert ist, wird beim Vergasermotor zum Abenteuer. Die Steuerung der Abgase übernehmen schließlich Elektronik und Unterdrucksysteme. Damit erreichte man hervorragende Abgaswerte, wie der TÜV Südwest bescheinigte.

»Dafür bekamen wir 1994 den Baden-Württembergischen

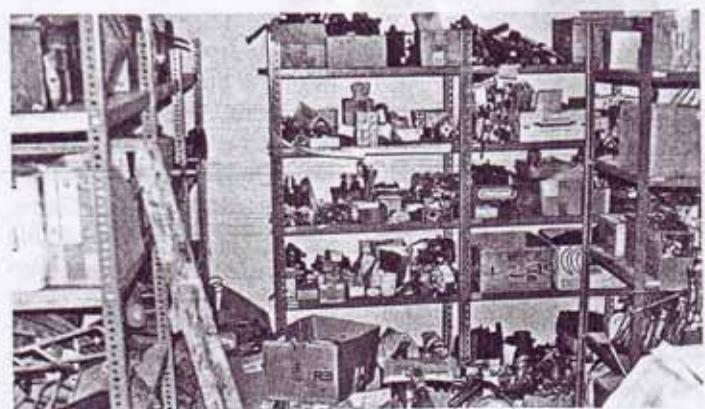
für die SR und XT oder den nikasielbeschichteten EGU-Zylindern, findet sich hier ein schier unerschöpflicher Fundus nahezu aller Teile, die je an einem japanischen Einzylinder verbaut wurden. »Ich bin ein Mensch, der nur schwer etwas wegwerfen kann«, sagt Egetemeir fast schon entschuldigend.

Durch die Entwicklung in der Motorradbranche hin zu immer leistungsstärkeren Maschinen wurde schon vor Jahren der Abgesang für den Einzylinder zumindest im Straßenbetrieb angesetzt. Doch Ulrich Egetemeir ist überzeugt, dass der Einzylinder nicht aussterben wird. »Viele sehnen sich heute wieder nach einem leichten und handlichen Motorrad mit beherrschbarer Technik. Die Leute wollen wieder erleben, was das Motorradfahren wirklich ausmacht, und das kann man mit einem klassischen Einzylinder eben am besten«, ist er sich sicher. Da die Motoren in den vergangenen

Jahren für Tüfteln und die Technik werden bei EGU alle Aufgaben angegangen. »Vom Aufarbeiten defekter Zylinderköpfe bis zur Umrüstung auf Doppelzündung, dem Einbau von Katalysatoren oder umfangreichen Tuning-Maßnahmen wird bei uns alles professionell erledigt«, sagt Ulrich Egetemeir und fügt hinzu, »aber standhaft«. Und so lautet auch das Motto von EGU. Denn dass seine Entwicklungen zuverlässig und dauerhaft haltbar sind, dafür ist Ulrich Egetemeir nicht nur bekannt, sondern das ist ihm auch persönlich am wichtigsten.

Text und Fotos: Sven Degenhardt

Das riesige Lager von EGU ist ein nahezu unerschöpflicher Fundus.



Leistungskrümmer und Ölkippler für TT 600

EGU hat sich zunächst dem Leistungskrümmer von Yamahas TT 600 gewidmet: Durch den geweiteten Innendurchmesser der Krümmerrohre sowie die sauberen Schweißverarbeitungen kommt es im Motorspiel zu

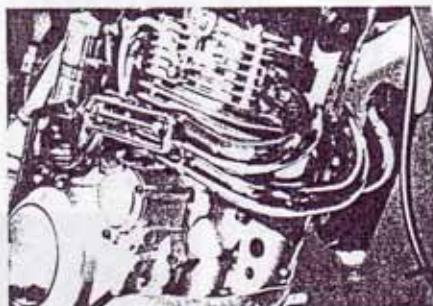
einem besseren und schnelleren Gaswechsel. Daraus erfolgt neben der Leistungssteigerung auch eine Steigerung des Drehmoments. Durch die schnellere Gasabfuhr im Zylinder wird eine günstige Innenkühlung des Motors erreicht.

Der Leistungskrümmer wird wie der Serienkrümmer an den Motorblock geschraubt. Auf der Endtopfseite wird keine Dichtung mehr benötigt. Durch einen EGU-Sportauspuff wird das System nochmals optimiert.



Der Ölkippler wird zwischen Öltank und Motorblock durch die Trägerschrauben der Kühlerrahmen befestigt. Diese Trägerschrauben ersetzen im Fahrzeugrahmen die Schrauben der Motoraufhängung vorne. Somit müssen für den Anbau keine Löcher gebohrt oder sonstige Veränderungen vorgenommen werden. Die Ölleitungen werden abgelängt und am Kühlkörper angeschlossen. Der neue Kühlkörper reduziert die Ölttemperatur von ca. 150 °C auf 110 bis 120 °C. Im Kühlkörper enthalten sind: Kühlkörper, Anbaukonsole, Gummipuffer und je nach Bestellung die Ölleitungen.

EGU Motoren- und Zweiradtechnik GmbH
Eisentalstraße 3 • 71332 Waiblingen
Telefon: +49 71 51 56 18 18
Fax: +49 7 15 15 52 13
www.egu-motoren.de



**Die neuen Krümmer ermöglichen
eine Leistungssteigerung von ca. vier PS**

Technik: Kur für die Yamaha SR / XT 500

Galopp für den Opa

Uli Egetemel ist leidenschaftlicher Einzylinderfan. Der schwäbische Tüftler hat dem Yamaha-Oldie einiges am Zubehör verpasst. Wir probieren seine aufgebohrte SR 600 aus.



Uli Egetemel, 28: Spezialist in Sachen Yamaha SR und XT.

Dall die Schwaben Tüftler und Erfinder sind, Daimlers erstem Motorrad wohl bekannt sein. Einen Steinwurf von Bad Cannstatt entfernt, jenem Ort, der für uns Motorradfahrer so wichtig war, riefte er ein Schwabe in Motorrad und Motorräden herum.

Uli Egetemel, 28, aus Wallingen beschäftigt sich seit Jahren intensiv mit dem Yamaha-Oldie. Der sich anhaltender Beliebtheit erfreuende Einzylinder zeigt sich bisweilen störisch. Kommt er nämlich in die Jahre, so nervt er mit hohem Ölverbrauch und klapperndem Ventiltrieb. Egetemel hat da einiges parat, um Einzylinder-Fans aus der Päsche zu helfen und nebenbei sogar noch an Leistung zu gewinnen.

Die Testfahrt mit der von Egetemel auf 600 cm³ aufgebohrten SR 500 sah seiner geänderten Kipphobel verletzt völlig unzufrieden aus. Trotz des 94 mm um 7 mm dickeren Kolbens tritt sich der Motor spielerisch an. Dank an die geringe Verdichtung von nur 8.5:1 Standgas-, Katalyseverhalten und Vibratoren unterscheiden sich nicht vom 27 PS-Grundmodell.

Die mechanischen Geräusche entsprechen denen einer frischen neuen SR, eine Folge der alten Kipphobel und des aufgebohrten Kolbens, der normalerweise im Porsche 911 Seiten-Dienst tut. Die Leistungserhöhung von 27 PS fällt zunächst gar nicht auf, denn sie verteilt sich über das

Über 7000/min zeigt der aufgebohrte SR-Motor eine Widerwilligkeit, mehr mag er nicht gedreht werden. Mehr ist aber auch nicht nötig und zudem ungern. Denn der 600er-Ballentrempf zeigt auch schon bei 2500/min kraftig genug. Im Vergleich zum normalen Motor wirkt sich der Umbau mit mehr Kraft vor allem im unteren und mittleren Drehzahlbereich aus. Gegen den hohen Ölverbrauch gibt's schon ab 99 Mark Abhilfe in Form von besseren Kolbenringen. Denn das Problem liegt laut Egetemel nicht am Kolbenverbleib oder ausgelaufenen Zylinderbuchsen, sondern vielmehr an den Originallringen, die mit steigender Kilometerleistung an Spannung verlieren. Bei den Modellen ab Baujahr '84 werden werkseitig schon verbesserte Teile verwendet.

Egetemel bearbeitet seine Kolbenringe selbst und passt sie genauestens in die Ringaußenränder ein. 0,1 bis 0,3 Liter Öl/1000 km verbraucht ein von ihm präparierter SR-Motor.

Wenn der halbe Liter Hubraum nicht ausreicht und wer genügend Geld gespart hat — bitte schon — für 990 Mark wird der angeleitete Motor auf eben jene 600 cm³ aufgebohrt. Zur Verwendung kommt dabei neben dem geschmiedeten Mahle-Kolben auch eine neue, starke Laufbuche, alle Dichtungen und neue Vergaserdüsen.

Eine Ölsteigleitung zum Auslass-Kipphobel, wie sie die neuen SR/XT-Motoren besitzen, gibt es für 40 Mark.

Der dazu passende Öldruckschalter mit roter Warnleuchte kostet 55 Mark; für Leute, die auf Langstrecke gehen, eine ganz nützliche Sache, um rechtzeitig signalisiert zu bekommen, wann Öl nachgefüllt werden muss.

Min. Koch

ten versprechen einen besseren Durchzug. Eine Oberflächenbearbeitung an der Nocke soll ein fröhliches Einlaufen verhindern. Die Nockenwelle kostet im Tausch gegen das Serienstück 245 Mark.

Einen Drehmomentantrieb verspricht der EGU-Auspuffkammer mit größerem Querschnitt, 185 Mark verlangt der Tüftler für das Rohrstück, das im Gegensatz zum Original einwandfrei ausgeführt ist und deshalb in kürzester Zeit sich in der schönsten Blaufarbung zeigt. Ganz wie sich das für einen klassischen Einzylinder gehört.

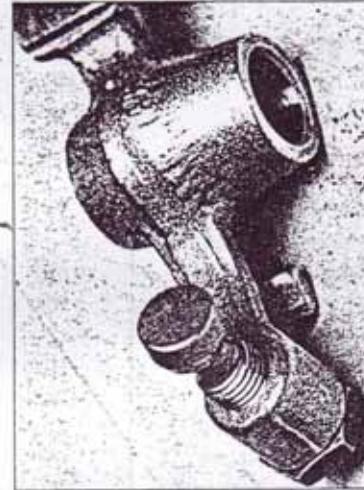
Durch den größeren Gasdurchlass soll auch die lebenswichtige Innentemperatur des Motors vergrößert werden. Neben den verbesserten Motorlizenzen vertritt EGU auch noch Zubehör und Umbau teile, zugeschalten auf die SR- und XT-Bedarfslinie.

Eine sinnvolle Anschaffung

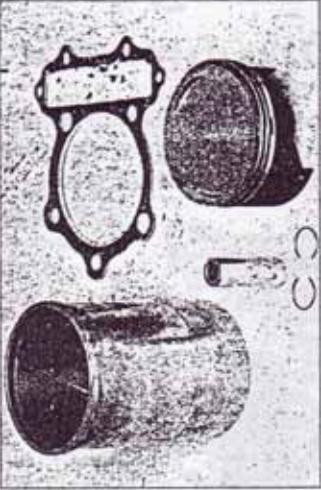
wären die rahmenfesten Soziusfußrasten für alle XT 500-Modelle. Sie schonen die Beinmaske des Mitfahrs und geben auf holprigem Untergrund festen Halt. Für flotte Gelände fahrten eignen sich auch die normalen Federbeine nur bedingt. Wer 325 Mark übrig hat, bekommt dafür einen Satz Koni-Federbeine, die in Qualität und Lebensdauer weit über den Yamaha-Teilen liegen. Zu beziehen sind die Teile direkt bei Uli Egetemel, Eisenstr. 3, 7050 Waiblingen.

Sicherlich, billig kommt ein Einzylinder-Eigner nicht weg, will er seinen Dampfhammer mit allem ausarbeiten, was Ejetemel im Programm hat. Doch für Vielfahrer lohnt sich bestimmt der Einsatz einiger Mark, um wenigstens die kleinen Unzulänglichkeiten des sonst so sympathischen Motorrads auszukarrieren.

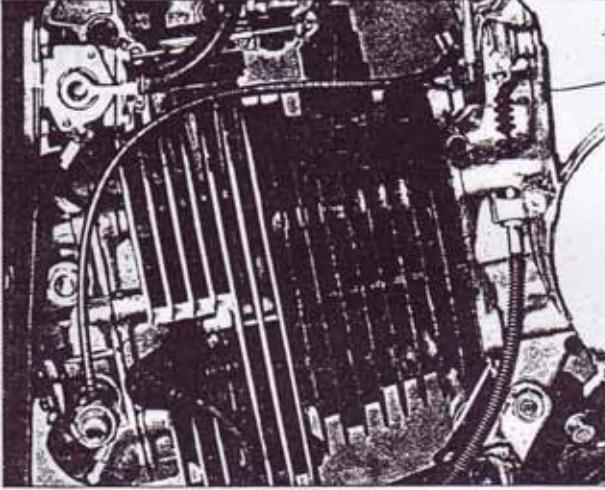
Wer oft mit viel Beladung unterwegs ist und nicht gerade jeden Pfennig undreihen muss, für denjenigen kann der 600-Einsatz eine Menge Spaß bedeuten, denn der aufgebohrte Motor erlaubt eine viel schallärmere Fahrweise und beschleunigt die SR vor allem aus engen Kurven heraus doch ganz gewaltig. Da werden Ejetemel'sungen an englische Dampfhammer wasch.



Ventileinstellschraube mit Kugelgelenkkopf



Der 600er-Umbausatz mit Mahle Schmiedekolben



EGU: Öffnung und Druckschalter zur Auslassseite

Mühelos die ganz engen
Radien auszirkeln. Das ist die
Spezialität der EGU 560.
Selbst die urige Dunlop-Bereifung
spielt dann noch prima mit



VERGASER-SINGLE MIT G-KAT

EGU 560

Dies ist ein Motorrad von vorgestern, als den Fortschritt noch niemand haben wollte. Nach Jahren im dunklen Keller schlossen wir die Tür für einen Testritt noch einmal auf

TEST: JOSEPH FÖLDES, MO

Urich Egetemeir entstammt einer alten, schwäbischen Mechanikerdynastie. Schon der Vater „schaffte beim Daimler“, betreute die legendären Königswellen-Silberpfeile von Fangio und Co. Der mit reichlich Benzin infizierte Filius machte sich schließlich mit eigenem Meisterbetrieb für Motorinstandsetzungen und Einzylinder-Tuning selbstständig.

Hubraumvergrößerungen für Yamaha XT 500, SR 500 und XT 600 machten den Namen EGU in der Single-Szene Mitte der achtziger Jahre populär. Bis zum heutigen Tag ist dieses Programm neben Aufrüstungen für die Honda XL-Singles gefragt.

Inzwischen hat man bei EGU das Single-Sortiment um Zubehör für die Vergaser bestückte BMW F 650 erweitert. Egetemeir ist also seiner alten Einzylinder-Liebe treu geblieben.

Das gilt besonders für die hier vorgestellte EGU 560. Anfang der neunziger Jahre entwickelte Egetemeir zusammen mit dem auf Nachrüst-Katalysatoren spezialisierten Paul Wurm dieses Einzylinder-Motorrad mit geregeltem Abgaskatalysator. Damals, so wurde dem Motorenmann aus Kreisen der Politik signalisiert, sollte eine rasche Angleichung der Motorräder an den Abgasstandard der Autos erfolgen. Also legte sich das EGU-Team ins Zeug, um

den Großen der Motorrad-Branche einen Schritt voraus zu sein.

Das Ergebnis konnte bereits 1993 in der Juli-Ausgabe von MO seine Qualitäten beweisen. Egetemeir implantierte den bekannt robusten 350er Viertakt-Einnocker aus dem Hause Rotax in das sportliche Chassis der Aprilia AF 1 125. Mit 27 PS Maximalleistung waren damit 150 km/h Topspeed möglich, bei einem Testverbrauch von 3,7 Litern und einem Minimalverbrauch von lediglich 2,8 Litern pro 100 Kilometer. Mit 9500 Mark fiel das umweltbewusste Angebot nicht einmal aus dem Preisrahmen. Überflüssig zu sagen,

Technische Daten

Preis: 7623 Euro (14.960 Mark) Kat-Version, 6590 Euro (12.950 Mark) ohne Kat

Leistung: 25 kW (34 PS) bei 7000/min

Motor: Viertakt-Einzylindermotor, luftgekühlt. Vier Ventile, ohc. Bohrung x Hub 94 x 81 mm, Hubraum 562 ccm, Verdichtung 10,5. Dell'Orto-Schiebervergaser mit elektronisch geregelter Nebenluftregelung System Wurm. G-Kat, Kontaktlose Zündung, Elektrostarter, Fünfganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Gabel, Ø 49 mm, Federweg 120 mm. Hinten Einzahnschwinge aus Stahlblech mit über Hebel betätigtem Monofederbein, Federweg 120 mm. Bereifung vorn 100/80-17 52S, hinten 130/70-17 52S. Dunlop Sportmax. Vorn Scheibenbremse, Ø 320 mm, hinten Scheibenbremse Ø 240 mm. Radstand 1370 mm, Sitzhöhe 780 mm, Tankinhalt 16 Liter

Kontakt: EGU Motoren und Zweiradtechnik GmbH, Eisentalstraße 3, 71322 Waiblingen, Telefon (07151) 561818

dass die Geschichte damals samt und sonders floppte. Egetemeir packte das Projekt gefrustet in die Ecke. Erst knapp zehn Jahre später hat sich das politische Klima pro Katalysator-Motorrad dergestalt gewandelt, dass dem EGU-Projekt frischer Wind unter die Flügel bläst.

Die Technik der EGU ist seit 1993 unverändert geblieben. Statt der vollverschalten AF 1 kommt diesmal die nackte Version zum Einsatz, im Leichtmetallrahmen steckt anstelle des 350er Singles die vom Konzept her identische Version mit 560 ccm Hubraum. Was den Aufbau angeht, entspricht die immerhin zehn Jahre alte Fahrwerksgrundlage nach wie vor modernen Gepflogenheiten. Voluminöser Leichtmetallrahmen, Einarmschwinge und Upside down-Gabel machen auch anno 2002 eine gute Figur. Überaus modern ist die EGU 560 in Sachen Gewicht. Mit vollgetankt 157 Kilogramm Masse steht sie konkurrenzlos sehnig im Einzylinderlager.

Das macht die EGU 560 selbst in der 34 PS-Version zum flinken Stuhl. Rasch stehen 140 km/h auf der Uhr, dann verbittet das Temperament aber spürbar. Ihren Auftritt erlebt das schlanke Rad natürgemäß auf winkligen Nebenstrecken. Hier definiert das Motorrad den Begriff „Handlichkeit“ neu. Nachdem die zehn Jahre alten Dunlop-Reifen behutsam angefahren waren, durfte die EGU wieder

richtig fliegen. Dann allerdings limitieren die lasch gedämpften Federelemente den Fahrspaß.

Auch an den Bremsbelägen ging der Zahn der Zeit nicht spurlos vorüber. Die an sich erstklassige Kombination aus 320er Grauguss-Scheibe vorn und Vierkolbensattel ist im Prinzip für Kopfstände in allen Lagen gut. Doch wenn die Reibpaarung nicht hinhaut, entwickelt sich auch gute Hardware zur Schicksalsbremse: Rein

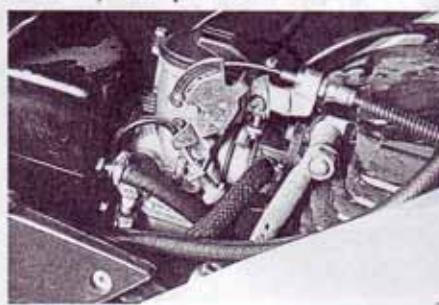
Fazit: Die EGU 560 ist ein spezielles Angebot für Liebhaber leichtgewichtiger Einzylinder. Als typisches Kleinserienprodukt zeigt sie manches Detail, das schön gemacht werden kann. Die Maschine ist mit oder ohne Katalysator auch in einer 50 PS Version erhältlich. Angesprochen werden hier in erster Linie Einzylinder-Fans, die den technisch interessanten Rotax-Einzylinder schon immer in einem leichten Straßenchassis spazieren fahren wollten.

Das Konzept der EGU ist moderner denn je

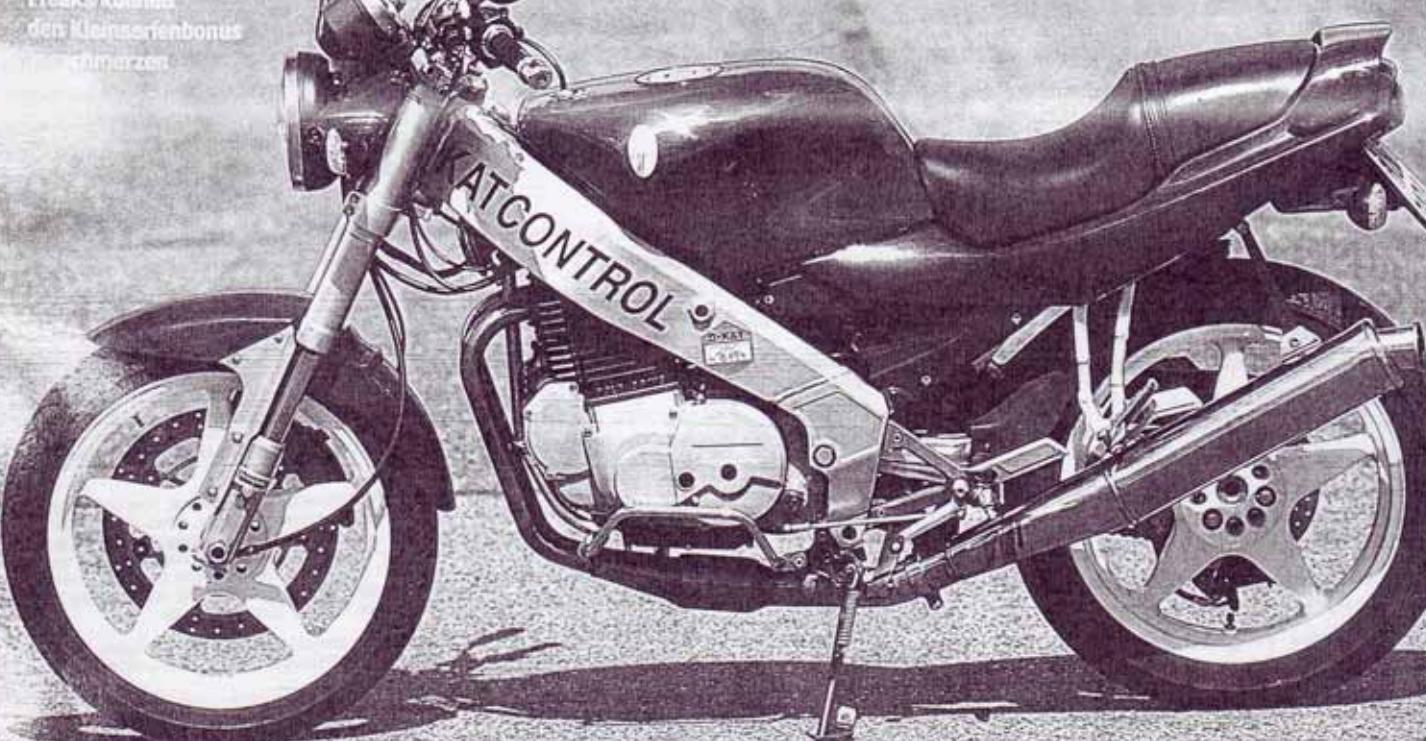
langen und die Dinge auf sich zukommen lassen.

Dagegen hält der Motor mit seinem sympathisch rauen Charme nicht hinterm Berg. Die Lambdaregelung des Einzylindermotors erfolgt über kontrolliert zugegebene Nebenluft in den Ansaugkanal. Das funktioniert so gut, dass die erzielten Abgaswerte zur Erteilung der seinerzeit gefragten Ozonplakette locker reichten. Die Lambdaregelung ist systembedingt etwas träge, was den sportlichen Einzylinder mit seiner vergleichsweise geringen Schwungmasse zu auffällig haspelndem Rundlauf unter Teillast veranlasst. Aber hier sind selbst aktuelle Kreationen wie die BMW F 650 CS nicht grundsätzlich besser aufgelegt. Die Gesetze der Physik gelten für alle Motoren gleich.

Geregelter Abgaskatalysator nach dem System von Paul Wurm. Die Lambdasonde (unten) misst den Restsauerstoffanteil im Abgas und gibt der Steuerbox für die Nebenluftzufuhr (oben) das Regelsignal. Testverbrauch im Schnitt 5,4 Liter pro 100 Kilometer



und ohne Katalysator
funktionieren. Die Preise sind
für Kurzverkäufer
sicher uninteressant, echte
Freaks können
den Kleinserienbonus
geniessen.



Honda XBR/GB 500 optimiert

SINGLE-CLUB

Kinder, wie die Zeit vergeht: 13 Jahre sind verstrichen, seit Honda den Einzylinder XBR 500 aus der Modellpalette verabschiedete. Die Clubman durfte nur kurz bleiben, um den Fans den Abschied zu versüßen. Höchste Eisenbahn, sich mit Rehabilitationsmaßnahmen für das doppelte Lottchen zu beschäftigen.



Am Anfang der 80er Jahre musste Honda dem Erfolg der Yamaha SR 500 etwas entgegensetzen: Die FT 500 floppete jedoch und verschwand bereits nach zwei Jahren wieder vom Markt. 1985 eroberte dann die XBR die Herzen der Einzylinder-Freaks. Mit 44 PS und über 170 km/h galt sie als harte Kampfansage, und die Mitbewerber hatten im Nu das Nachsehen. Doch auch Honda konnte sich nicht vor den immer schärferen Geschwindigkeitswerten drücken, und so im 1990 das Aus für die XBR. Auch die GB 500 Clubman konnte (auf Grund ihrer kleinen Stückzahlen und geringerer Leistung) nicht die Wünsche der Einzylinder-Liebhaber

befriedigen, die meisten Exemplare kamen als Grauimport zu uns.

Auch wenn die 500er kein schlechtes Motorrad ist, erfordert ab Werk mitgelieferte Schwachpunkte seit jeher einige Modifikationen. Doch der Umstand, dass die Einzylinder inzwischen mindestens zehn Jahre auf dem Buckel haben, lässt an vielen Stellen kleine, aber feine Verbesserungen zu, die dem Eintopf-Treiber eine gute Extra-Portion an Fahrfreude bereiten.

So beginnt die Liste der empfehlenswerten Austausch- oder Zubehörteile mit frischen **Lagern für Lenkkopf und Schwinge**. Die Originalteile zeigen sich bauartbedingt unpräzise und nicht zuletzt dadurch pflegebedürftig, haben somit bereits nach wenigen Jahren und Kilometern ausgedient. Emil Schwarz hat wie für viele andere Klassiker der Neuzeit Ersatz für die ausgeleierten Originalteile parat.

Für die Umrüstung der Hinterradführung von Gleit- auf Nadellager muss allerdings die komplette Schwinge eingeschickt werden, da Meister Schwarz die Teile selbst einbaut. Vorher misst der Kunde Rah-

men und Schwingenaufnahme aus, dadurch lässt sich die exakte Position für die neuen Lager ermitteln. Nur so ist eine exakte Hinterradführung zu erreichen, und der Unterschied zur Werksausrüstung dürfte spätestens nach der ersten Probefahrt ein breites Grinsen auslösen: Eine 100 000-Kilometer-Garantie auf die Spielfreiheit der Lagerung sind schon ein Wort. Die Montage der Schwarz-Kegelrollenlager in den Lenkkopf kann in Eigenregie erfolgen, damit ist die Honda auf Jahre gegen Fahrwerksunruhen und ungenaues Lenkverhalten gewappnet.

Holprige Straßen lassen sich durch diese Umbauten aber immer noch nicht ebnen, da hilft erst der Griff ins Regal der Zubehöranbieter. Bei härteren Belastungen wie Zweimann-Betrieb oder scharfer Fahrweise kommt man um **Austauschfedern** von Wirth oder Wilbers nicht herum. Durch die progressive Auslegung sprechen sie immer noch feinfühlig an, halten aber mehr Reserven bei harten Bremsmanövern auf buckriger Piste bereit.

Zuvor muss schon penibel auf den Ölstand in den beiden **Gabelholmen**

geachtet werden: Bei ausgebauten Gabelfedern und komplett eingetauchter Forke sollte der Ölstand 140 Millimeter unter der Standrohrkante liegen – Honda spricht von 190 Millimetern, doch dieser Füllstand hat sich in der Praxis als zu gering erwiesen.

Auch am Heck besteht Handlungsbedarf: Wo die **Federbeine** den Solo-Betrieb noch klaglos verkraften, versagen sie spätestens bei voll beladener Maschine den Dienst. Clubman-Reiter genießen den Vorteil ihrer Ein-Personen-Zulassung, doch die XBR freut sich über stärkere Federbeine, beispielsweise von Hagon oder Ikon. Die verchromten Klassiker werden auf den originalen Fertigungsanlagen der holländischen Marke Koni hergestellt, nur kommen die Dämpfer heute aus Down Under und gelangen über den Importeur Kimphi in Aachen zu uns – zweijährige Garantie inklusive.

Damit wären die hauptsächlichen Schwachpunkte eigentlich ausgeräumt. Bleibt noch die Umrüstung auf stahlummantelte **Bremsleitungen** vorn, beispielsweise von Spiegler oder Lucas. War's das? Nein, bei vielen Honda-Piloten geht die Umbauwut jetzt erst richtig los – schließlich trägt der Einzylinder eine gehörige Portion Café Racer in seinen Genen.

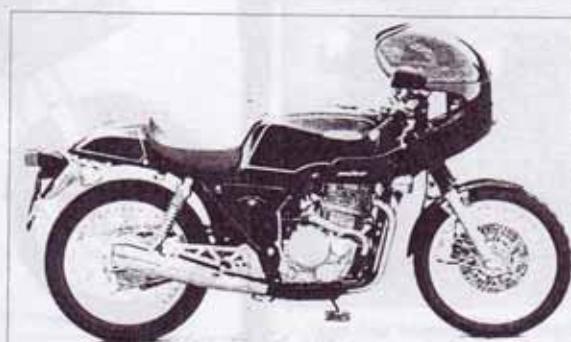
So bieten die Windschutzabteilungen von Hein Gericke, Polo oder Louis kleine **Verkleidungsscheiben**, die der Honda bereits einen sportlichen Touch verleihen. Klassische Halbschalen im Look der siebziger Jahre hat der traditionsreiche Hersteller MBV noch heute im Pro-



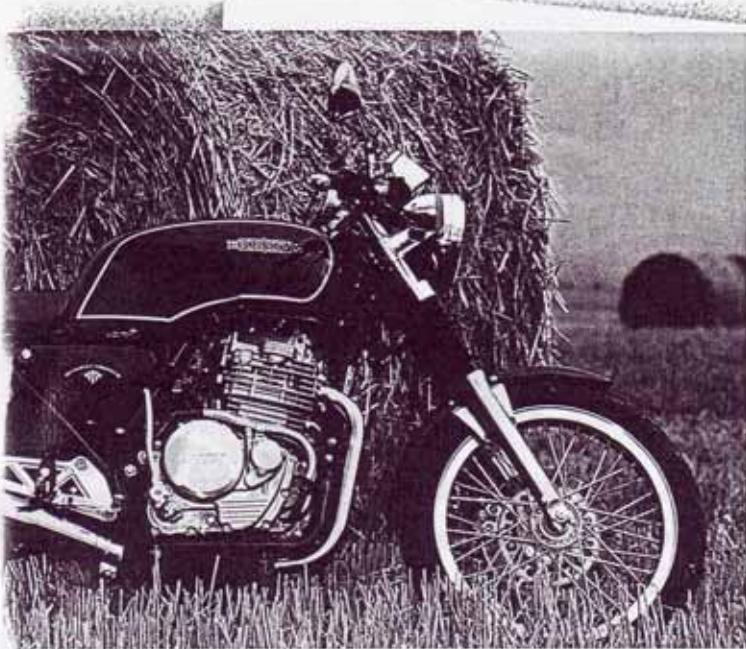
Umgedreht: Koni-Dämpfer gibt es heute unter dem Label Ikon



Wie es euch gefällt: SB-Lenkerkit von LSL



Back in Black: Die Clubman geht als Café Racer durch



gramm. Tatsächlich ist die bis unter den Tank verlaufende Verkleidung eine Neuauflage der von 1970 bis '75 angebotenen Sportschale, die sich mit rundem Scheinwerfer und weichen Linien schön ins Gesamtbild einfügt.

Wem der Sinn nach aufrechter Sitzhaltung und mehr Frischluft steht, kann bei ABM oder LSL obere Gabelbrücken ordern, die die Aufnahme eines Rohrlenkers ermöglichen. Allerdings sollte man es mit der Lenkerbreite nicht übertreiben, wie LSL-Chef Jochen Schmitz-Linkweiler bemerkt: Bei einer flachen Sesselstange mit 74 Zentimetern gibt es noch keine Probleme; höhere und breitere Lenker erfordern dagegen Handlungsbedarf beim Strippenziehen, weil die Kabelbäume der Schalterarmaturen recht kurz gehalten sind – sie müssen verlängert werden.

Um einsteigergerechte Leistung kümmert sich mal wieder Alpha Technik: XBR und GB lassen sich durch die Montage eines Drosselklappenanschlags auf versicherungsgünstige 34 PS herunterschrauben, ein Gutachten gehört zum Preis von 99 Euro mit zum Lieferumfang.

Etwas schwieriger wird die Sache,

wenn der Honda auf legalem Wege mehr Leistung eingehaucht werden soll. MainJet bietet den Umbau auf 600 Kubik an, ein 40er Mikuni-Flachschiebervergaser besorgt die passende Beatmung. Eine derart aufgepeppete Clubman liegt dann bei 44 PS, viel eindrucksvoller ist jedoch der Drehmomentzuwachs: Über 48 Newtonmeter ab 3000 Umdrehungen stehen dem Serienwert von 44 Nm bei 6000 U/min gegenüber. Die Eintragung gestaltet sich allerdings als Verhandlungssache mit dem TÜV-Prüfer des Vertrauens.

Egu Motoren geht noch einen Schritt weiter und pumpt den Eintopf auf 700 Kubik auf, mit dem Serienauspuff kommen so muntere 60 Pferde zusammen. Ein Gutachten ist allerdings auch in diesem Fall Fehlanzeige.

Schlecht sieht es momentan mit dem Angebot an zugelassenen **Auspuffanlagen** aus: MainJet hat Jama-Schalldämpfer im Angebot, die etwas kürzer ausfallen als das Original und wieder per Einzelabnahme über den TÜV gebracht werden müssen. Die früher erhältlichen Micron-Anlagen sind heute bestenfalls noch als

KONTAKT

ABM

Im Gelbstein 25a
79206 Breisach
07667/94460
www.ab-m.de
Alpha Technik GmbH
Äußere Salzburger
Straße 201
83071 Stephanskirchen
08036/300720
www.alphatechnik.de
Braking Deutschland
Mühlenweg 1
24796 Bredenbek
04334/187610

EGU Motoren- und
Zweiradtechnik GmbH
Essentalstraße 3
71332 Waiblingen
07151/561818
www.egu-motoren.de

Reisholzer Werftstr. 19
40589 Düsseldorf
0180/5229522
www.heingericke.de

ISS Sales GmbH

(Wilbers, Hagon)
Albert Einstein Weg 8
48607 Ochtrup
02553/7209511

www.bikers-warehouse.de
Kimphi Kraftfahrzeug-
teile GmbH
Tempelhoferstraße 16
52068 Aachen
0241/1823296

www.ikonshocks.com
Louis Motorradvertriebs
GmbH
Rungedamm 35
21035 Hamburg
040/73419360

www.louis.de
LSL Motorradtechnik
GmbH
J. Schmitz-Linkweiler

Heinrich-Malina-Str. 107
47809 Krefeld-Oppum
02151/5559-0
www.lsl-motorradtechnik.de

MainJet

Levkjenweg 11
68305 Mannheim
0177/7841132
www.mainjet.de
mbv-Verkleidungen
Bebersche Straße 19
31848 Bad Münder
05043/2588

www.motorradverkleidungen.de
Polo Expressversand
Reisholzer Werftstr. 76
40589 Düsseldorf
0211/9796830

www.polo-motorrad.de
Emil Schwarz
Daimlerstr. 8
73660 Urboch

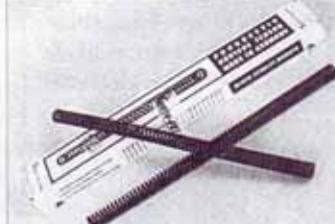
07181/995290
www.emilschwarz.de
Wirth-Federn
Olof E. Wirth

Osterdieckfeld 23
21274 Undeloh
04189/811020

www.wirth-federn.de

Gebrauchteile zu ergattern. So bieten die zahlreichen Teilemarkte Gelegenheit, sich nach Umbauteilen jeglicher Art umzuschauen: Auch die ab Ende 1987 angebotenen Speichenräder der „S“-Ausführung zählen inzwischen zu den begehrten Parts, die den Eintopf noch klassischer machen.

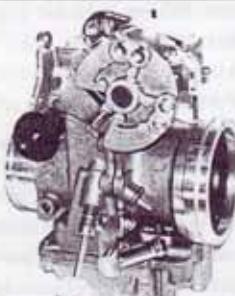
Jörg Wachsmann



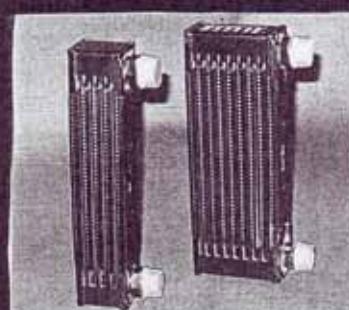
Das Wirth: Progressive Gabelfedern verbessern die Straßenlage



Wie früher: MBV setzt auf die schlanke Linie der siebziger Jahre



Schnorchler: Den 40er Mikuni-Flachschieber hält MainJet bereit



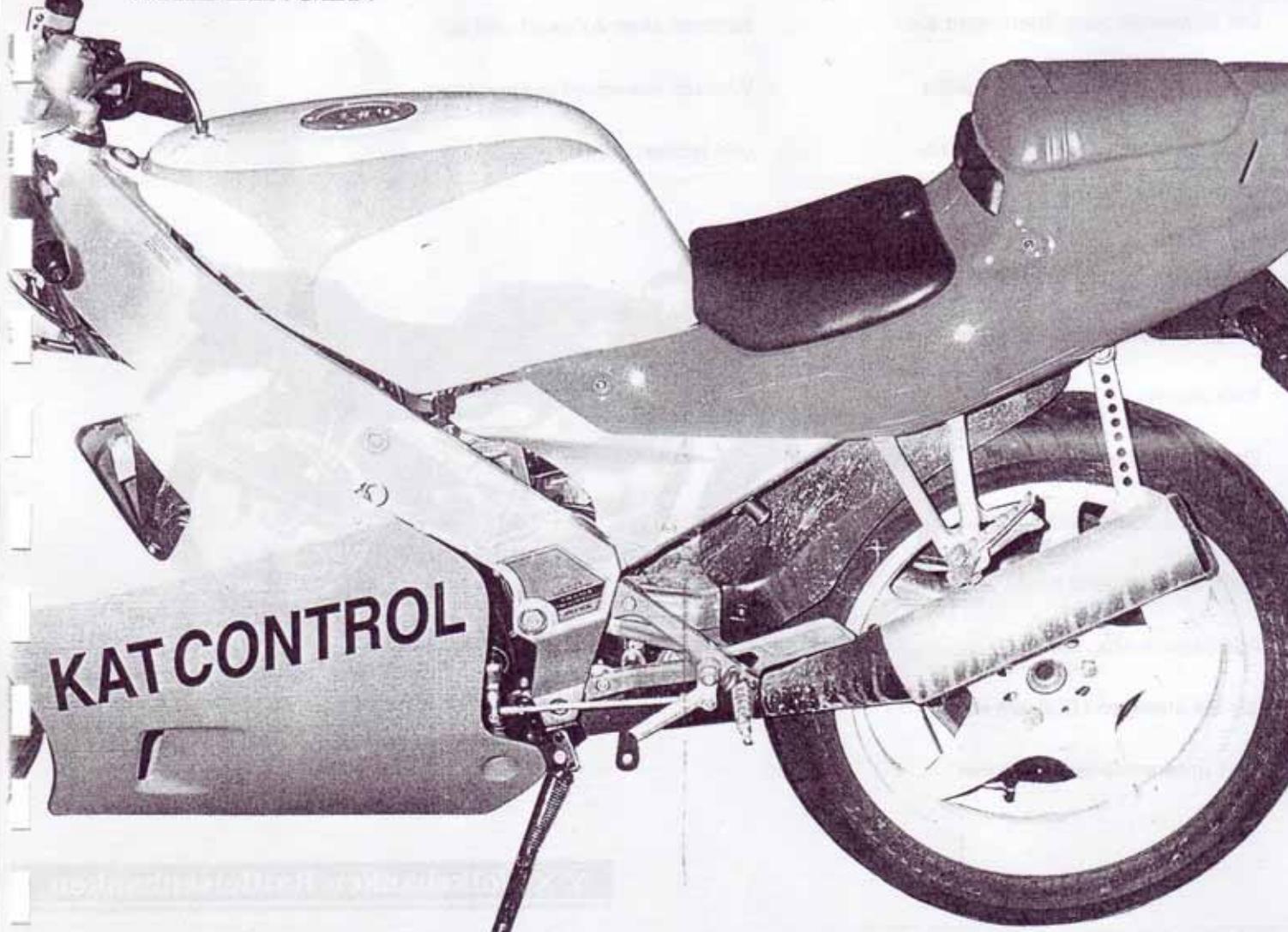
Rippchen: EGU kümmert sich um einen gesunden Temperaturhaushalt

8

ANERKENNUNGS-
URKUNDE UMWELT

EGU MOTOREN- UND
ZWEIRADTECHNIK GMBH
WAIBLINGEN

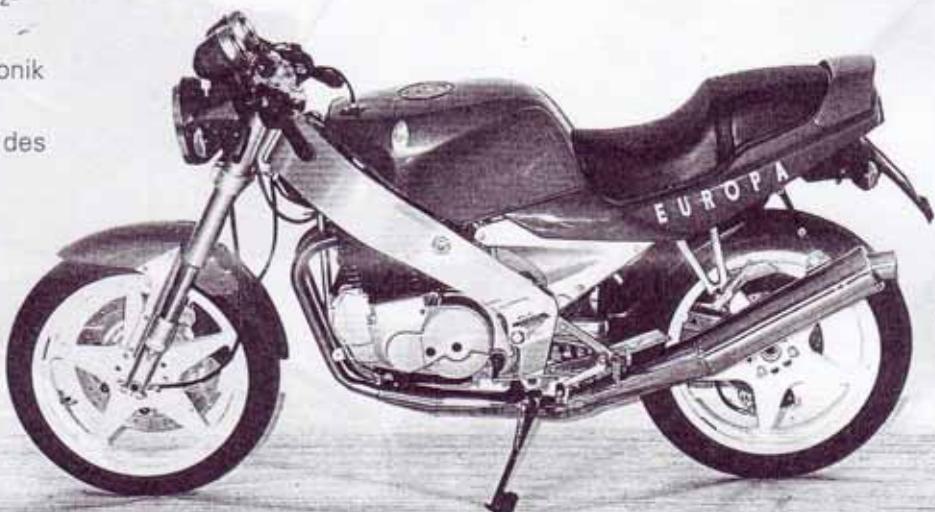
Ein geregelter Katalysator,
eingebaut in einem Motorrad mit
350 cm³ Hubraum, diese Alternative
bietet die Firma EGU in Waiblingen
umweltbewußten Zweiradfahrern
seit März 1993 an.
Ulrich Egetemeir entwickelte inner-
halb von drei Jahren ein abgas-
armes, leichtes und handliches
Straßenmotorrad. Er paßte einen



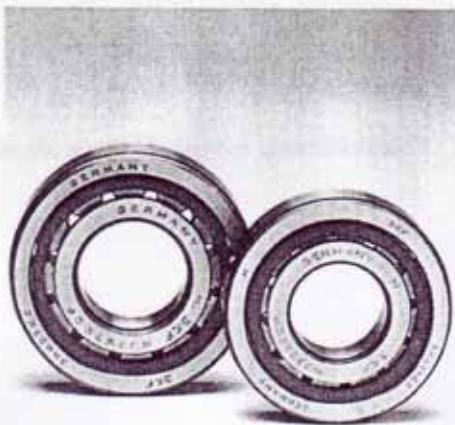


robusten Vier-Takt-Einzylindermotor eines österreichischen Herstellers in ein italienisches Fahrwerk ein. Die Abgasreinigung übernimmt ein mittels Lambda-Sonde geregelter Katalysator des Katalysatorspezialisten Wurm. Eine unter der Sitzbank angebrachte Steuerelektronik sorgt für die optimale Funktion des Katalysators. Der TÜV Südwest bestätigt dem so ausgerüsteten Triebwerk hervorragend niedrige Abgaswerte, die sogar die strengen US-Grenzwerte weit unterschreiten. Bis dahin

waren aber umfangreiche Entwicklungs- und Abstimmungsarbeiten notwendig. Das hat sich gelohnt, denn herausgekommen ist ein außergewöhnliches Motorrad, das neben dem geringen Schadstoffausstoß auch ein ausgereiftes Fahrverhalten aufweist und auf Wunsch individuell ausgestattet und lackiert wird.



Motorumbauten Yamaha

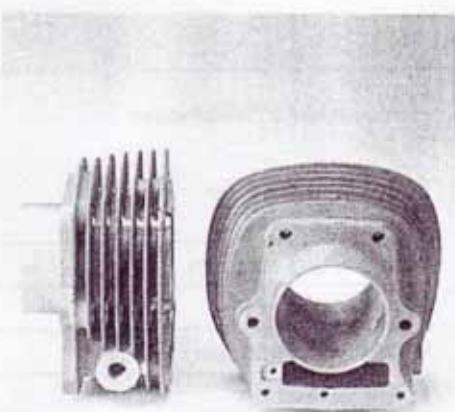


EGU SR/XT 600 - 40 PS

Die aufgeführten Umbauarbeiten werden sorgfältig und fachlich von geschultem Personal durchgeführt: Aufbohren des Zylinders, Einziehen einer Spezialbüchse, Feinbohren und Honen auf 94,75 mm, bzw. Nikasilzylinder. Geschmiedeter Kolben made in Germany. Auf Wunsch auch Übermaßkolben. Aufdrehen des Kurbelgehäuses. Bearbeiten des Brennraums und der Nockenwelle. Einbau von Spezialeinstellschrauben für Ventile, Spezialölleitung, Dichtungen, größere Hauptdüse.

Dieser Umbau wurde im mo Heft 9/85 mit „gut“ bewertet. Auch dies ein Beweis für die Qualität von EGU.

Komplettumbau mit TÜV bei Lieferung des fabrikneuen Yamaha-Motors.



EGU SRX 660 - 50-60 PS

Motorumbausatz mit 45 PS, für Yamaha Ténéré, XT 600 und TT. Auch hier gilt: sorgfältige Umbauarbeiten nach EGU-Grundsätzen. Qualität aus Schwaben. Aufbohren des Zylinders, Einziehen einer Spezialbüchse, Feinbohren und Honen auf 100 mm, bzw. Nikasilzylinder. Geschmiedeter Kolben made in Germany. Auf Wunsch auch Übermaßkolben. Aufdrehen des Kurbelgehäuses.

Komplettumbau mit Nikasilzylinder, bei Lieferung des neuen Motors. Mit TÜV.

Umbau eines gebrauchten Motors mit Verschleißteilen.

Umbau mit dem Original EGU Nikasil-Zylinder bei gebrauchtem Motor.

Umbauteile für Selbstbauer SR 500

EGU Nikasilzylinder 94,75 mm

Kolben 64,67

Nockenwelle

Gehäuse ausspindeln

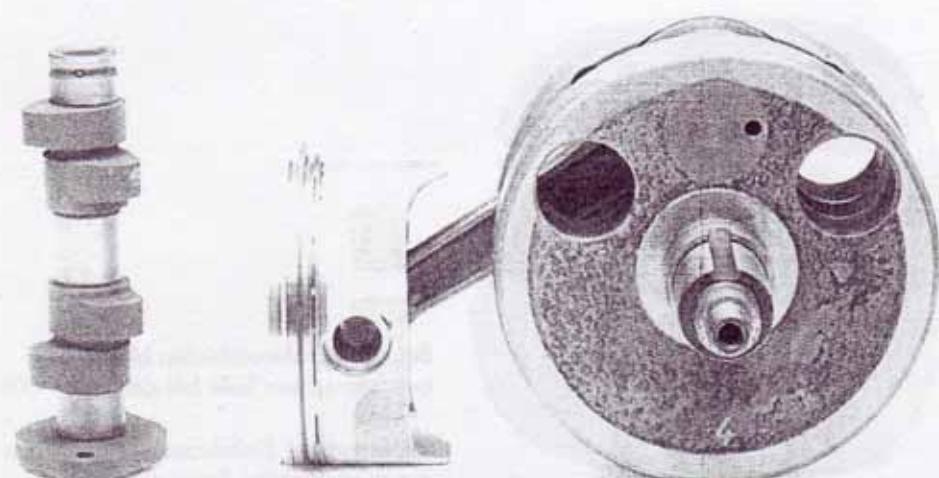
Kurbelwellenlager

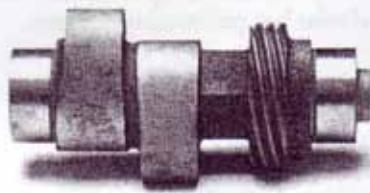
Dichtungskit

Bearbeiten des Brennraums und der Nockenwelle. Spezialdichtungen und größere Hauptdüse.

Komplettumbau bei Lieferung des fabrikneuen Yamaha-Motors.

Komplettumbau mit dem Original EGU Nikasil-Zylinder.



**EGU SRX/XT/Ténéré – 50-70 PS**

Umbau zur größten zugelassenen Seriensingle der Welt. Nur bei EGU möglich und wie bei allen Umbauten: beste Qualität. Einbau des Original EGU Nikasil-Zylinders mit 100 oder 102 mm Bohrung. Geschmiedeter Kolben made in Germany. Auf Wunsch auch Übermaßkolben. Aufdrehen des Kurbelgehäuses. Bearbeiten des Brennraums und der Nockenwelle. Original EGU-Kurbelwelle, Kurbelwellen-Rollenlager, größere Dichtungen und Hauptdüse.

Komplettumbau bei Lieferung des fabrikneuen Yamaha-Motors.

Komplettumbau mit gebrauchtem Motor.

Umbauteile für Selbstbauer SRX/XT/Ténéré

EGU Nikasilzylinder 100/102 mm

Kolben 100/102 mm

Nockenwelle

Gehäuse ausspindeln

Kurbelwelle

Kurbelwellenlager

Dichtungskit

Umbauteile für Selbstbauer SR 500

EGU Nikasilzylinder 94,75 mm

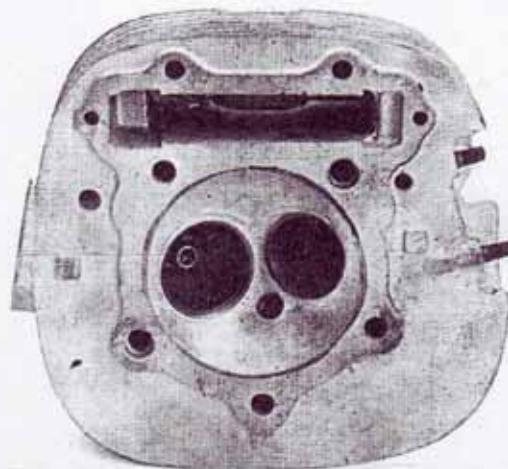
Kolben 100/102 mm

Nockenwelle

Gehäuse ausspindeln

Kurbelwellenlager

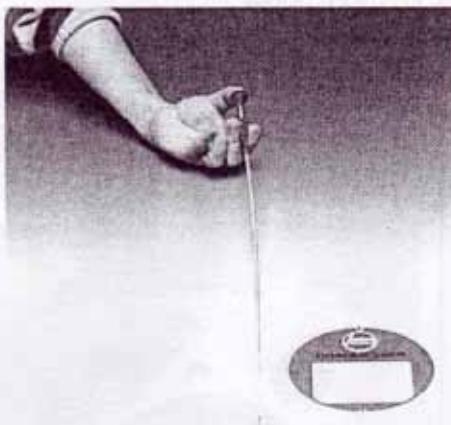
Dichtungskit



Bei allen Umbauarbeiten bleiben die ausgetauschten Teile bei der Firma EGU.

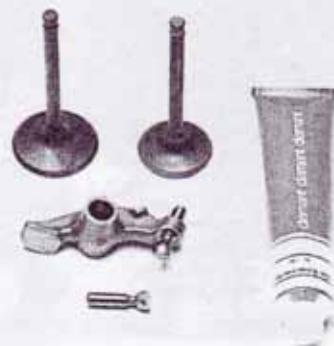
Während der Einfahrzeit verwenden wir nur ausgewähltes Spezialöl.

MOTORENOPTIMIERUNG



Bestell-Nr. 0001
Gradscheibe zur
Kontrolle der
Steuerzeiten

Bestell-Nr. 0002
Kralle zum Auffinden verloren-
gegangener
Teile im Motor



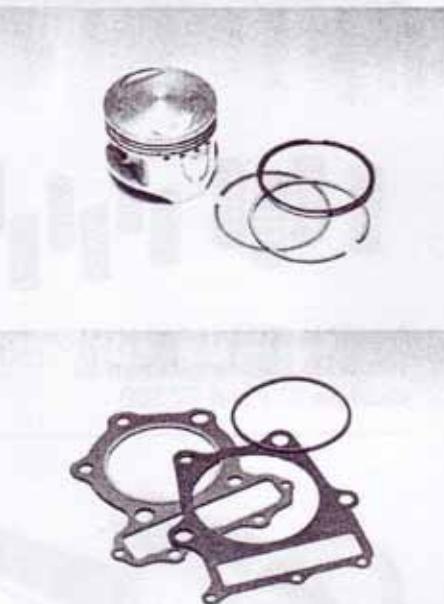
Bestell-Nr. 0007
EGU Schleiffläppaste

Bestell-Nr. 0008
EGU-Einstellschrauben

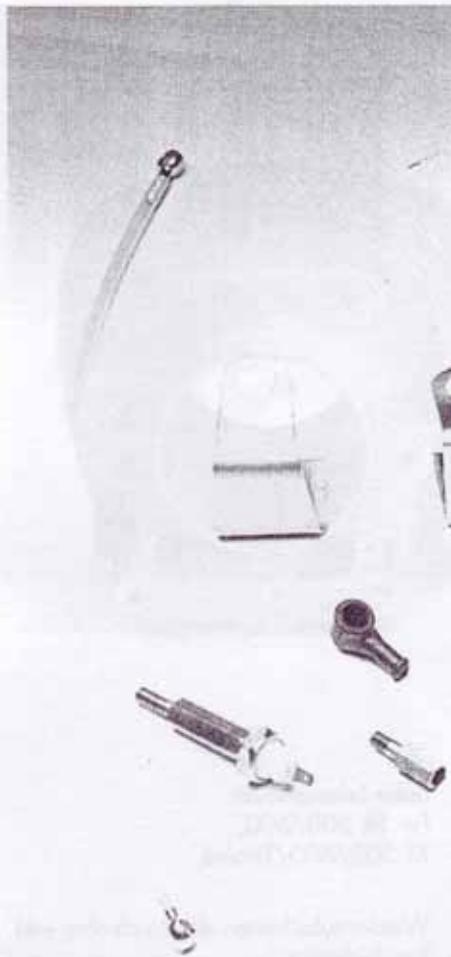
Bestell-Nr. 0009
EGU-Spezialkipphobel

Bestell-Nr. 0010
EGU-Spezialventile

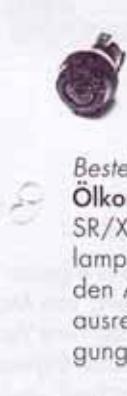
Test mo und Enduro „gut“



Bestell-Nr. 0005
EGU-Ölverbrauchskit für sämtliche Ein-
und 2-Zylindermotoren 4-Takt. Bis zu
75% Ölreduzierung, auch für alle Über-
größen. Top-Dichtungskit und Feinhonen
des Zylinders, im Tausch, z.B. für
SR/XT 500



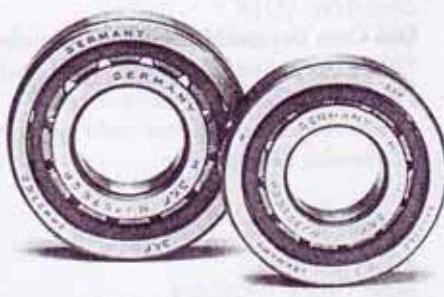
Bestell-Nr. 0003
EGU-Ölschmierleitung aus transparentem, temperatur- und vibrationsfestem
Material, mit Anschluß an das
Motorgehäuse und dem Kipphebel-
wellen-Auslaß. So können Sie die
Ölversorgung des Zylinderkopfs sicht-
bar verfolgen.
Für SR/XT 500

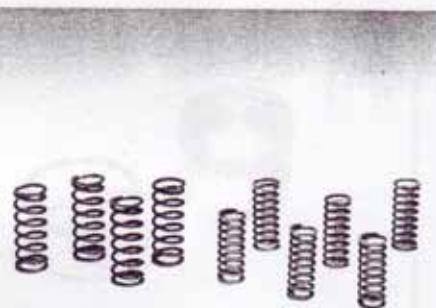


Bestell-Nr. 0004
Ölkontrolleuchte für
SR/XT 500. Eine Warn-
lampe, die zwischen
den Armaturen sitzt und
ausreichende Ölversor-
gung signalisiert.

Bestell-Nr. 0011
Kurbelwellen-Rollenlager für sämtliche
1-Zylinder-Motoren

Aufnahme höherer Leistung durch mehr
Fläche der Rollen. Höhere Lebensdauer.





Bestell-Nr. 0013
Verstärkte Kupplungsfedern für sämtliche XT's und SR 500

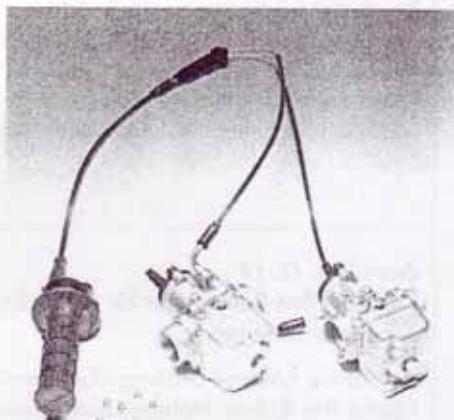


Bestell-Nr. 0012
EGU-Spezialpleuel
für XT/SR 500

Besonders hochwertiges Werkstück, mit Lagerbüchse und Schmierbohrungen.

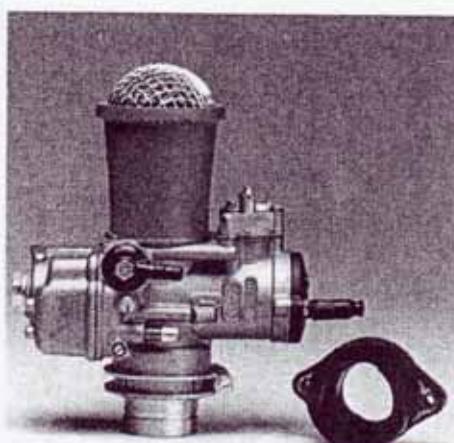
Dank relativ günstiger Preise die Alternative zu amerikanischen Teilen.

Test Motorrad und Enduro „gut“



Bestell-Nr. 0014
Dell Orto Doppel-Vergaser für Yamaha SRX, XT und Ténéré. Mit Gasgriff und Zügen für mehr Drehmoment.
Keine Vergaserprobleme mehr aufgrund quellender Membranen.

Bestell-Nr. 0015
Vergaserdüse
(Bitte Größe angeben)



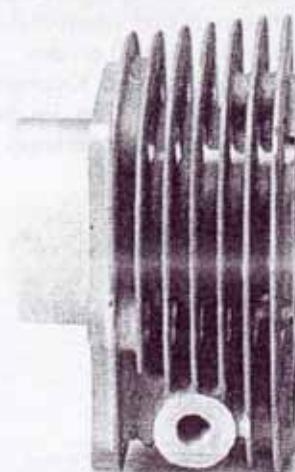
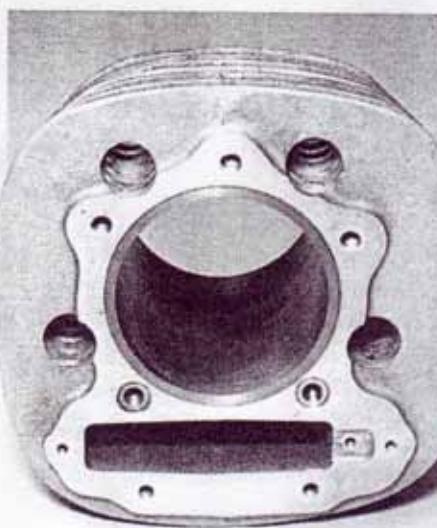
Bestell-Nr. 0016
Dell Orto Doppel-Vergaser für Yamaha SR/XT 500. Gibt mehr Leistung im gesamten Drehzahlbereich.

Bestell-Nr. 0017
Ansauggummi

Bestell-Nr. 0018
Düse
(Bitte Größe angeben)

Bestell-Nr. 0020
Fertig bearbeiteter
EGU-Yamaha SR/XT 500/600
Zylinder
mit Gußbüchse

Exklusiv bei EGU



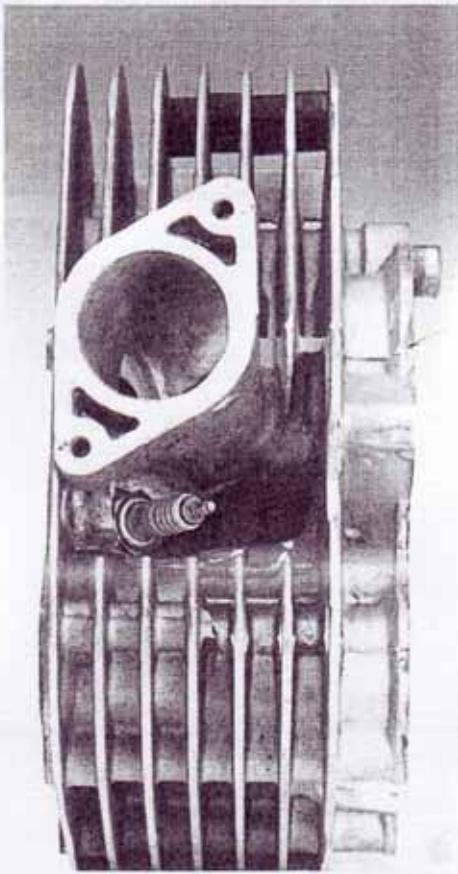
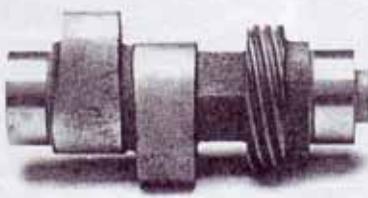
Bestell-Nr. 0019
Leise und umweltfreundlich!
EGU-Nikasilzylinder aus eigener Produktion. Beschichtung von Mahle. Bewährter Sandguß, stärkere Verrippung ergibt günstige thermische Eigenschaften, dadurch geringer Verschleiß und

hohe Lebensdauer.
Für SR 500/600,
XT 500/600/Ténéré

Wiederaufarbeiten der Laufbahn, inkl.
Beschichtung

Bestell-Nr. 0021

EGU-Nockenwelle für SR/XT 500/600. Durch verbesserte Oberflächenbehandlung und Einlaufschicht erhöhte Lebensdauer der Nocken. Mehr Leistung im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Rohlinge in Deutschland hergestellt, bei uns geschliffen.

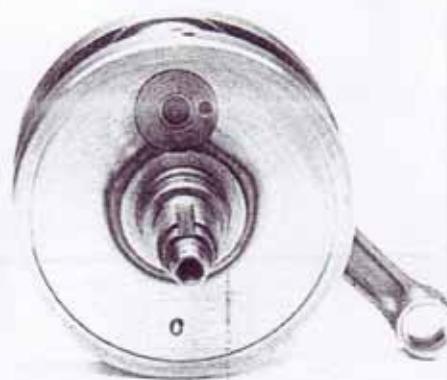


Bestell-Nr. 0022

EGU SR/XT500/600 Zylinderkopf mit Doppelzündung. Ergibt bessere und gleichmäßige Verbrennung. Kein Klingeln. Auch für Normalbenzin. Der Zylinderkopf besteht aus Kerzengewinde, Zündkerze, Zündspule, Kabel und Stecker. Doppelzündungskit

Bestell-Nr. 0023

Spezialgetrieberäder für SR/XT 500 und XT/SRX/Ténéré 600. Eine hochwertige Speziallegierung und die gute Verarbeitung ergeben höhere Belastbarkeit und längere Lebensdauer. Keine Pittingbildung.

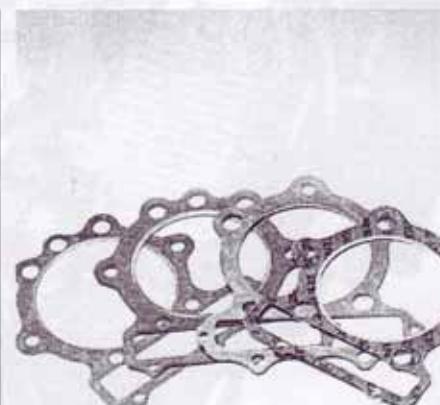


Instandsetzung sämtlicher 1-Zylinder Kurbelwellen, 4- und 2-Takt. Erneuerung des Pleuels, Hubzapfens, Lagerrings. Zentrieren und Feinwuchten.

Bestell-Nr. 0024 Pleuel

Bestell-Nr. 0025 Hubzapfen

Bestell-Nr. 0026 Lagerring



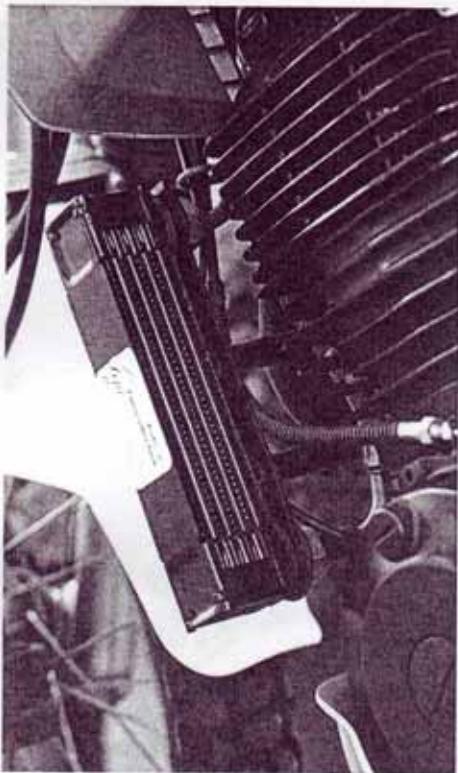
Zylinderkopfdichtungen aus eigener Produktion

Bestell-Nr. 0027 SR/XT 530

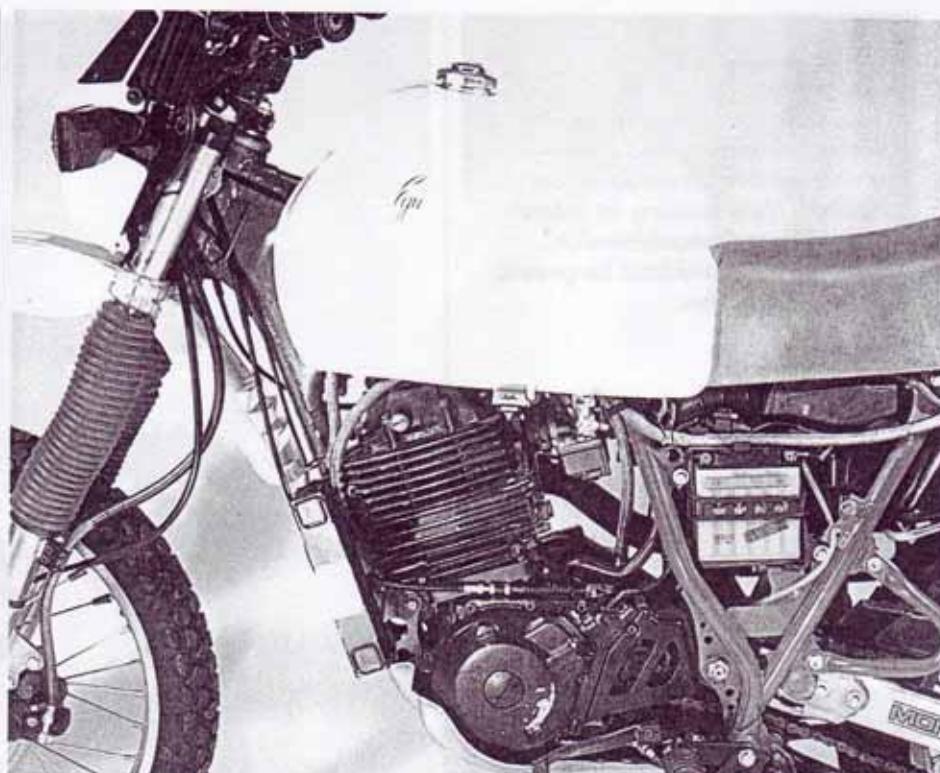
Bestell-Nr. 0028 SR/XT 600

Bestell-Nr. 0029
SRX/XT/Ténéré 600

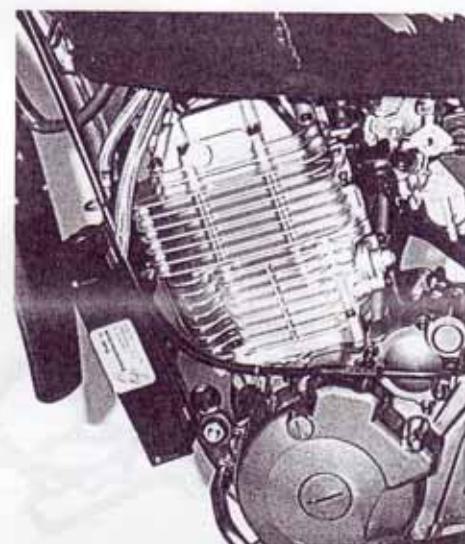
Bestell-Nr. 0030
SRX/XT/Ténéré 660/723



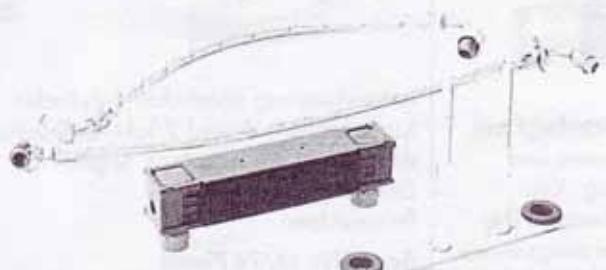
Bestell-Nr. 0162
Ölkühler montiert für 600.
 Bis zu 40°C Öltemperaturabsenkung
 durch EGU-Ölkühler



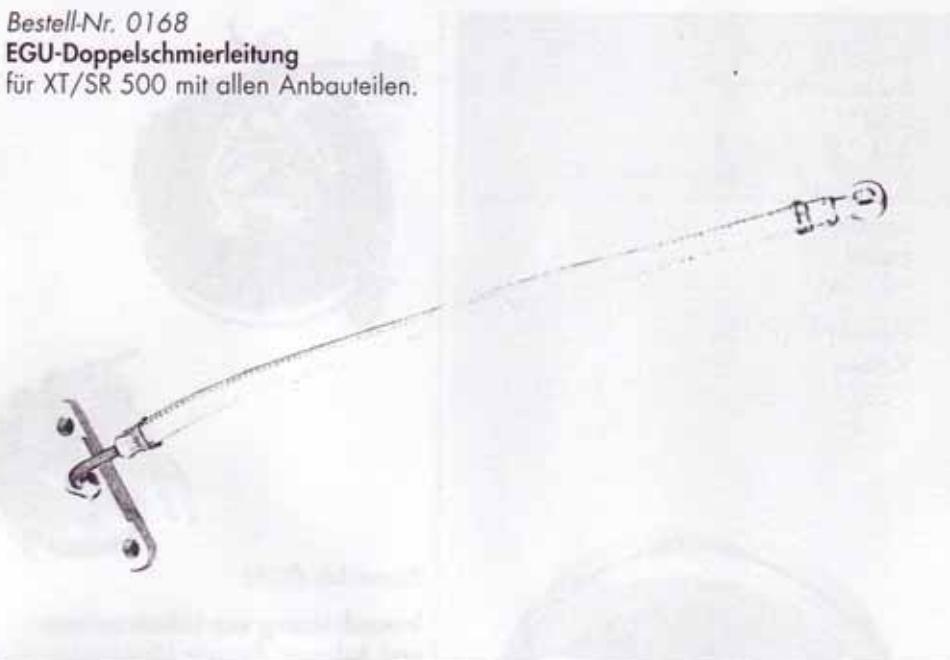
NEU!
 Glas- und Edelstahlperlen verschiedener Motorenteile, Oberfläche anschließend
 besser, wie neu. Motorenteile oder Motor ohne Innenleben anliefern.
 Preis nach Aufwand.



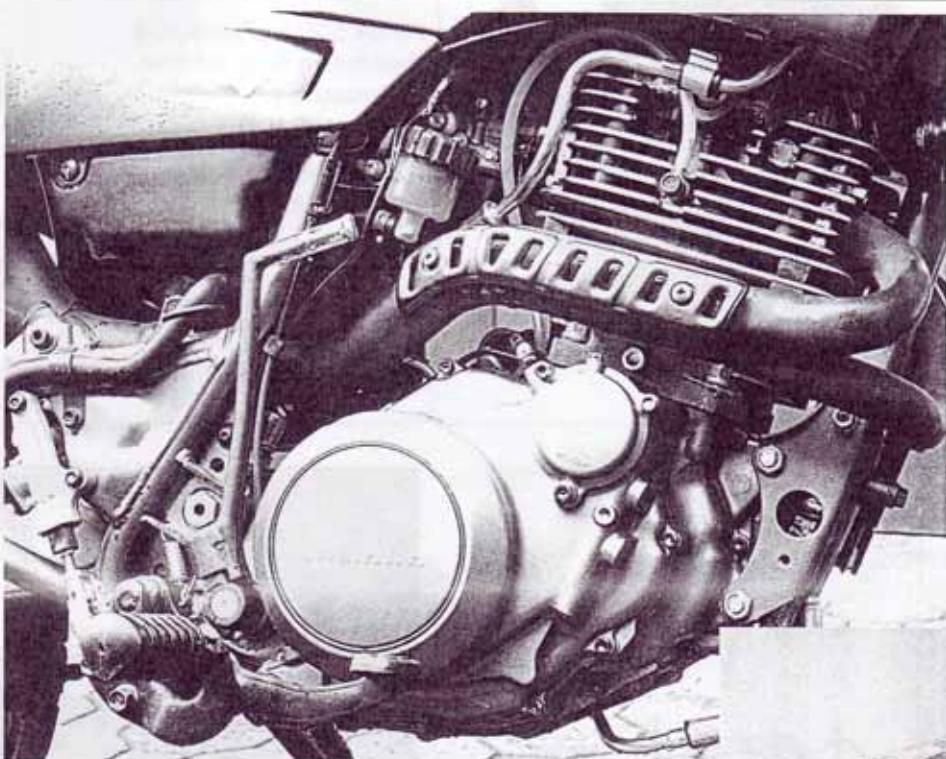
Bestell-Nr. 0166
EGU-Ölkühler umgebaut für XT 600
 Baujahr 1992 mit Anbauteilen.
 Bis zu 50°C Öltemperaturabsenkung.



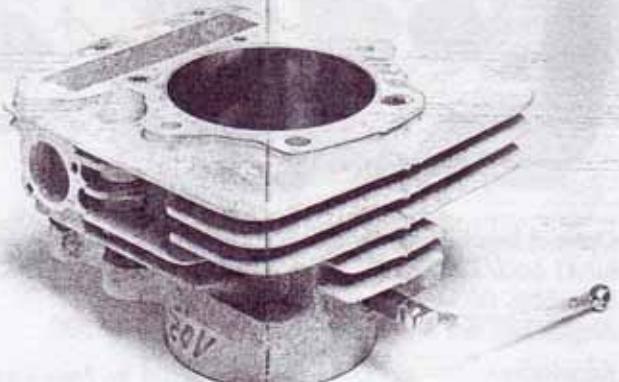
Bestell-Nr. 0168
EGU-Doppelschmierleitung
für XT/SR 500 mit allen Anbauteilen.



XT 500
Motorschmierleitung
Nr. 033
4-7 Volts
Vorsicht
Hochspannung Leistungsfähig



Bestell-Nr. 0170
EGU-Schmierleitungsumbaukit.
Transparent für sämtliche 4-Ventil
Yamaha XT 550 – 600 und Ténéré sowie SRX.



Bestell-Nr. 0019a
SRX/NT/TT/Ténéré 600/700
EGU-Nitratzyylinder aus eigener Produktion.
Beschichtung von Mahle. Bewährter Sandguß, stärkere
Vernippung ergibt günstigere thermische Eigenschaften,
dadurch geringerer Verschleiß und hohe Lebensdauer
Wiederaufarbeitung der Laufbahn, inkl. Beschichtung.

EGU-Nockenwelle im Tausch.

Gibt im unteren und mittleren Drehzahlbereich mehr Drehmoment und Leistung.

Ein hochwertiges Produkt, das Sie exklusiv bei uns erhalten.

Bestell-Nr. 0031

Nockenwelle ohne Tausch.

für 723/

752 ccm

Bestell-Nr. 0032

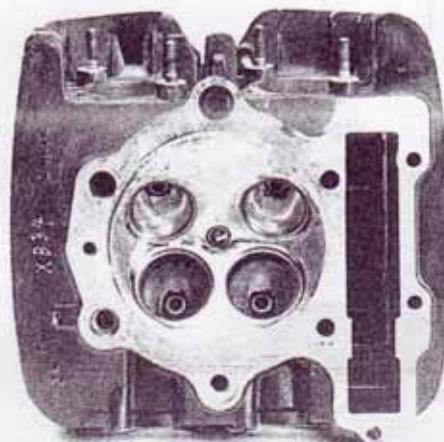
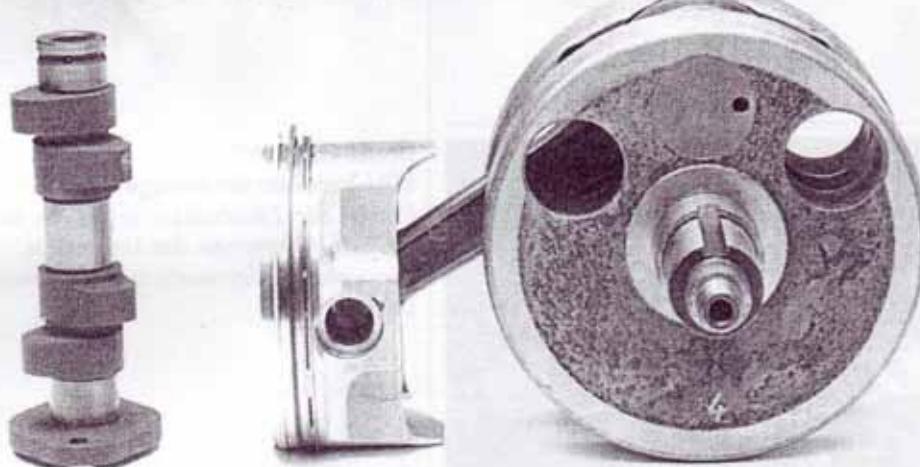
Kurbelwelle mit 92 mm Hub
für XT/
SRX 750

Bestell-Nr. 0033

Spezial-
pleuel
verstärkt

Bestell-Nr. 0033A

Kolben für
723/752 ccm



Optimal bearbeiteter Zylinderkopf
für XT 660/723/752/Ténéré und SRX.

Bestell-Nr. 0034

Angleichen des Brennraums

Kanalarbeit

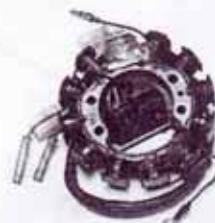
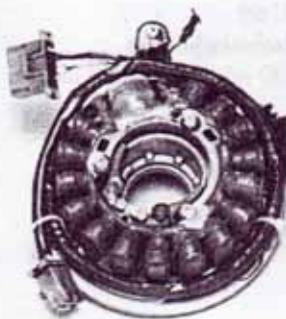
Bestell-Nr. 0034a

Doppelzündung

Bestell-Nr. 0035

EGU 12-V-Umbaukit
für
XT 500

Im Preis inbegriffen ist die 12V-Batterie,
12V-Regler, verschiedene Glühlampen,
Abänderung verschiedener Anschlüsse.

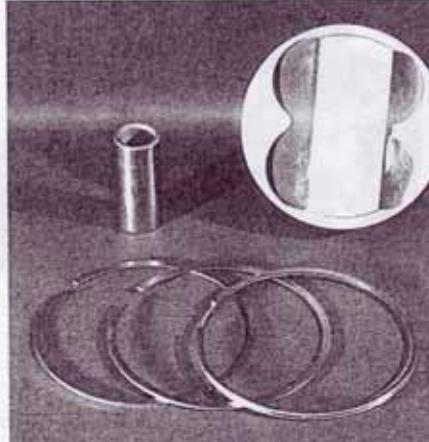
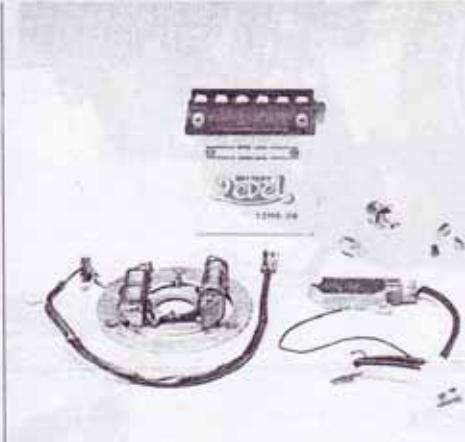


Bestell-Nr. 0036

Instandsetzung von Lichtmaschinen und Anlasser. Für alle Motorräder.

Für SR 500 im Tausch, d.h.
Anlieferung Ihrer defekten
Lichtmaschine

Für XT 600/Ténéré/SRX im Tausch,
d.h. Anlieferung Ihrer defekten
Lichtmaschine



Bestell-Nr. 0036A

Schwäbischer **Qualitätskolben** von
Mahle. Für Tuning SRX/XT600 auf 980



Bitte
Baujahr und
Typ angeben!
Wichtig: Dichtung
mitbestellen!

Bestell-Nr. 0071

Für alle Modelle ab Baujahr 78. Mit das Beste, was EGU zu bieten hat. Verchromt sowie in Edelstahl. Produktion im eigenen Haus. Bietet echte Mehrleistung um unteren und mittleren Drehzahlbereich. Eine Augenweide für jede SR 500 und EGU SR 600. Mit TÜV.



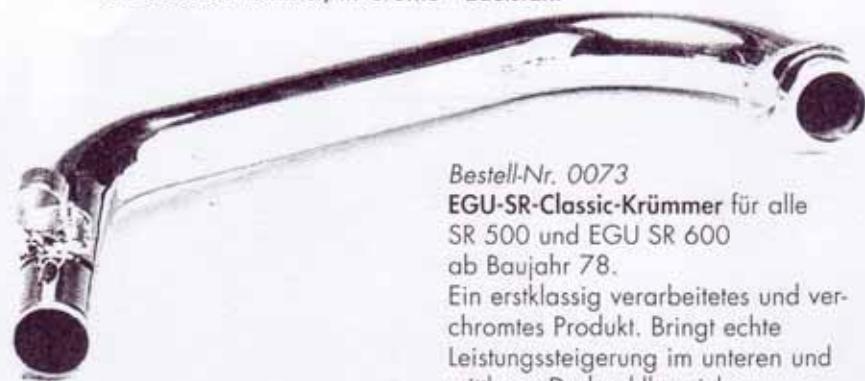
Bestell-Nr. 0075
Sozius-Rastenausleger
für Yamaha XT 500



Bestell-Nr. 0074

EGU - XT500 Krümmer - verchromt, schwarz verchromt und in Edelstahl. Bringt echte Leistungssteigerung im unteren und mittleren Drehzahlbereich

Und dazu noch den
SR-Classic-Krümmer, in Cromo - Edelstahl



Bestell-Nr. 0073
EGU-SR-Classic-Krümmer für alle SR 500 und EGU SR 600 ab Baujahr 78. Ein erstklassig verarbeitetes und verchromtes Produkt. Bringt echte Leistungssteigerung im unteren und mittleren Drehzahlbereich.

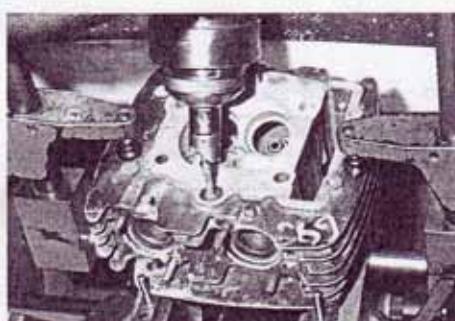
**Bestell-Nr. 0083**

Hauptständer für alle Enduros. Damit können Sie problemlos Reifen wechseln und Ketten spannen, sowie auch andere Montagearbeiten ausführen.

Instandsetzen des Hauptständers. Preis nach Aufwand.

**Bestell-Nr. 0250**

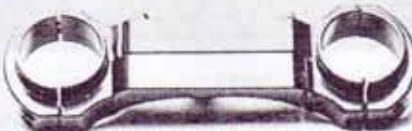
Ventilvergrößerung an SR und XT500 Yamaha und an vielen anderen Zylinderköpfen möglich

**Bestell-Nr. 0251**

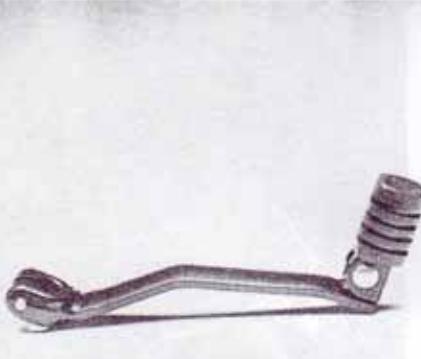
Zylinderkopfumbau auf bleifrei für alle Motorräder möglich.

**Bestell-Nr. 0087**

Telefix-Gabelstabilisator für verschiedene Modelle. Ausgezeichnete Eigenschaften beim Bremsen und in Kurven. Z.B. XT 600

**Bestell-Nr. 0088**

Gabelstabilisator für alle Straßenmaschinen. Aus Aluminium. Schwarz, kunststoffbeschichtet. In Kurven und beim Bremsen zeigt dieser Stabilisator seine echten Qualitäten. Mit TÜV.

**Bestell-Nr. 0090**

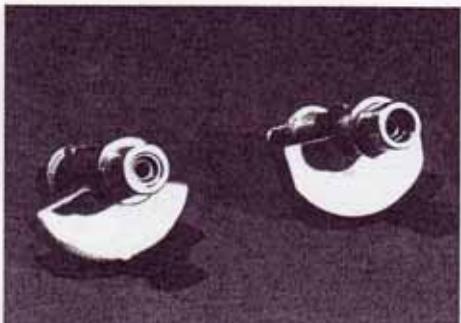
Schalthebel für alle Enduros, klappbar

**Bestell-Nr. 0091**

Bremsleitungen verschiedener Hersteller, mit Stahlmantel, für alle Motorräder. Mit TÜV-Gutachten. Kein Aufdehnen der Bremsinnenhaut mehr, teflonbeschichtet. Höhere Bremssicherheit, längere Lebensdauer.

Bestell-Nr. 0089

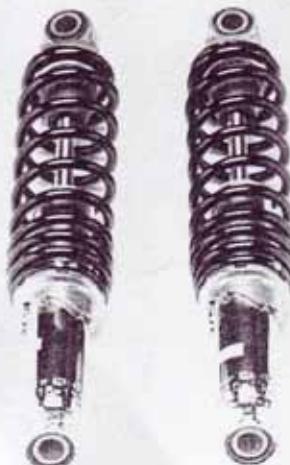
Druckluft-Gabelverbinder für luftunterstützte Gabeln, wie sie häufig im Geländesektor verwendet werden. Für alle Motorräder. Spürbarer Vorteil durch gleichen Arbeitsdruck beider Gabelstandrohre



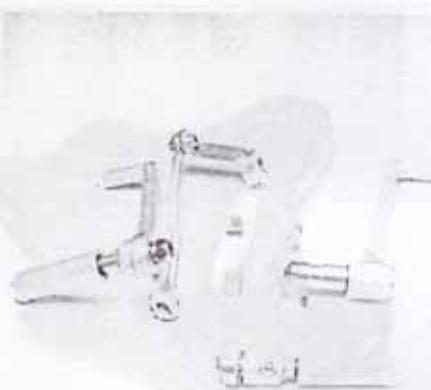
Bestell-Nr. 0252
erleichterte Ausgleichsgewichte
 SRX/XT/TT Yamaha 600
 macht den Motor drehfreudiger



Bestell-Nr. 0253
EGU - Sportnockenwelle Yamaha XT660 und MUZ660
 Bringt gut 5 PS mehr Leistung.

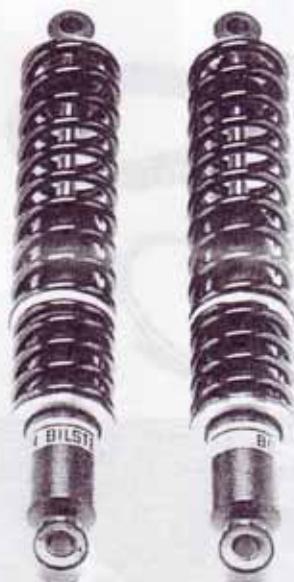


Bestell-Nr. 0094
Koni-Stoßdämpfer für sämtliche
 Straßenmaschinen. Mit TÜV-Gutachten.
 Zug- und Druckstufe einstellbar. Damit
 lässt sich bequem
 touren.
 Bestell-Nr. 0094 A
Bilstein-Stoßdämpfer

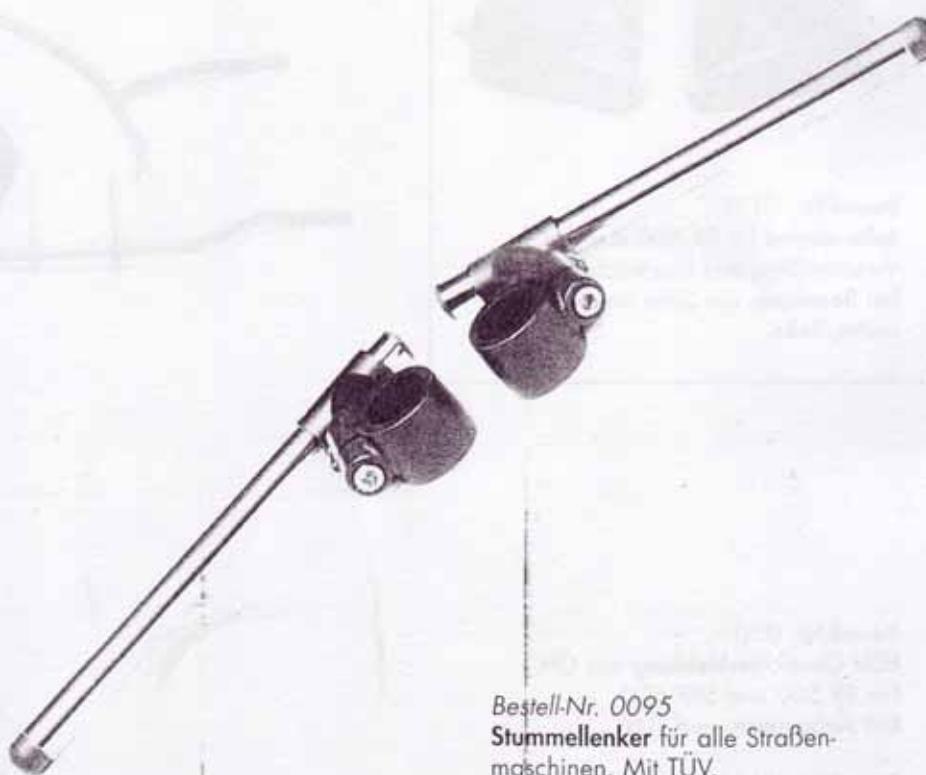


Bestell-Nr. 0096
Fußrastenanlage für alle Straßenmodelle
 Zurückverlegt, aus
 Aluminium.
 Mit TÜV

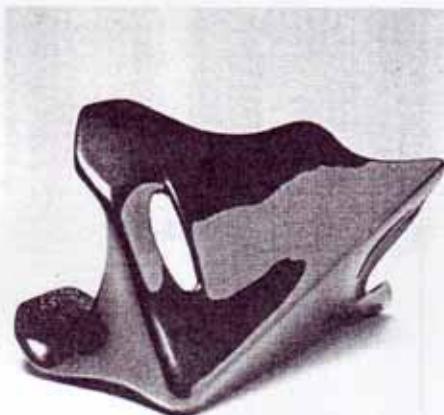
Bestell-Nr. 0097
 Auf Wunsch erhalten Sie auch Sozius-
 Rasten



Bestell-Nr. 0093
Bilstein-Stoßdämpfer für alle Enduros.
 Optimales Abstimmen der Maschine
 durch verschiedene Federstärken.
 Ein Markenprodukt, das im
 Rennsport
 gereift ist.



Bestell-Nr. 0095
Stummellenker für alle Straßen-
 maschinen. Mit TÜV.
 Darüber hinaus sind noch weitere Typen
 verschiedenster Hersteller im Programm



Bestell-Nr. 0109

Motorspoiler aus GfK für SRX 600/700. Formschönes Teil, das die Aerodynamik verbessert. Lackierung in verschiedenen Farben möglich.



Bestell-Nr. 0111

Seitendeckel für SR 500 aus GfK. Verschleißfest und bruchsicher. Bei Bestellung die Seite angeben, rechts/links.

Bestell-Nr. 0107

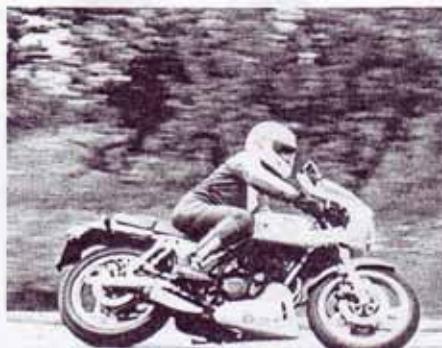
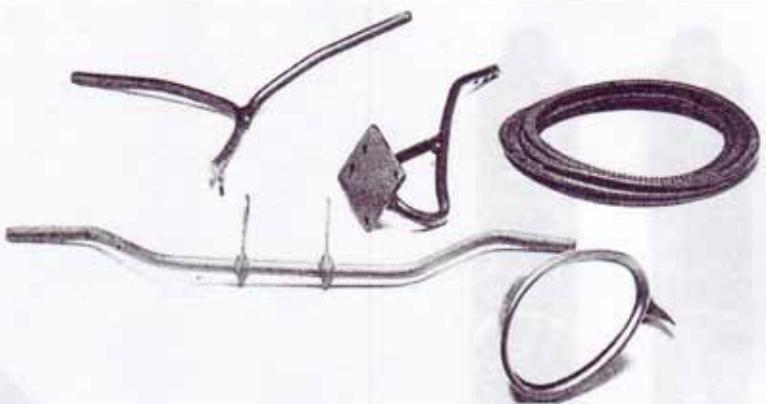
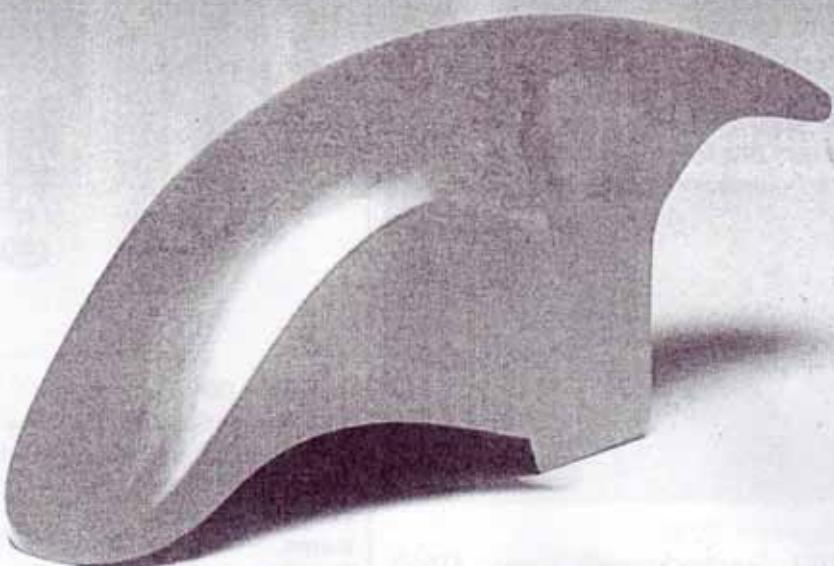
EGU Classic-Verkleidung aus GfK. Für SR 500 und SRX 600. Mit Anbauteilen und TÜV.

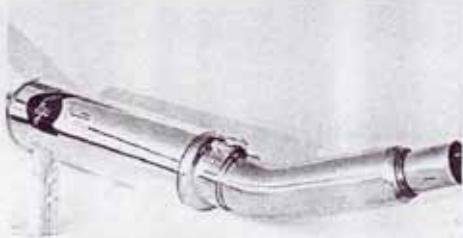
Bestell-Nr. 0108

Auf Wunsch Außenspiegel rechts

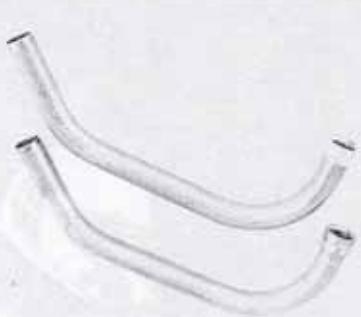
Bestell-Nr. 0110
Exklusiv bei EGU. Sportschutzblech aus GfK. Passend für alle Sport- und Straßenmaschinen.

Lackierung





Bestell-Nr. 0207
SRX 600 Auspuffköpfe mit ABE bez.
Europa Norm für sämtliche gängige
Superbikes. Edelstahl.
Z.B. Exap 1000 Yamaha.



Bestell-Nr. 0208
EGU-Sportkrümmer für Yamaha SRX 600
und SOS-Yamaha Motoren 35 mm
Durchmesser, aus Edelstahl.
Bestell-Nr. 0209
Sportköpfe je 2 Stück.

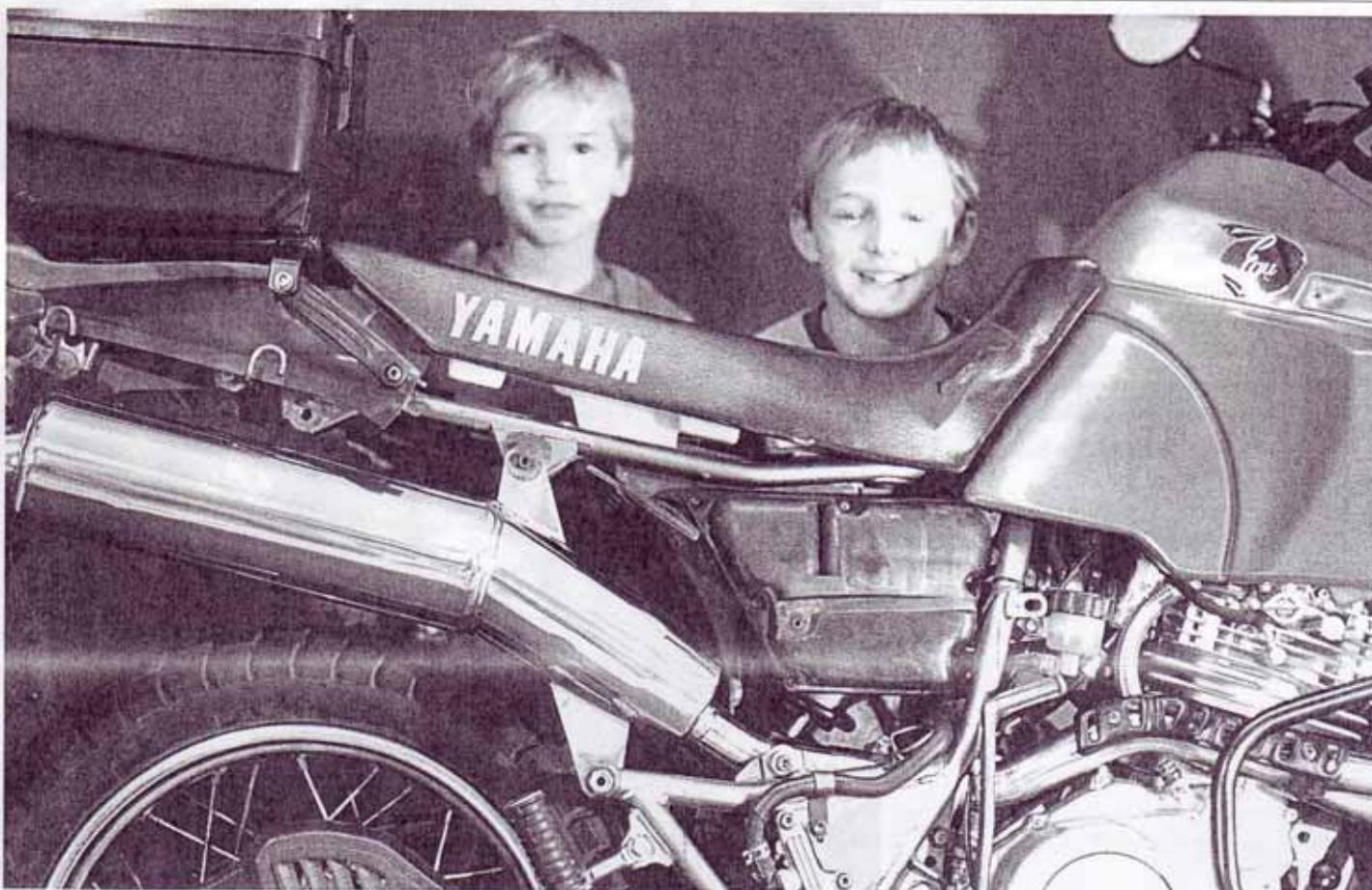
SOVYAC 702, abweich. 1003

www.egu.de

schalt

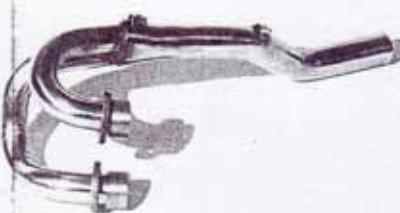


Bestell-Nr. 0210
EGU-Classic Auspuff für Yamaha XT
500, in Edelstahl mit ABE.



Bestell-Nr. 0212
EGU-Edelstahlauspuff für Yamaha XT
600 und Ténéré TT 600 von Baujahr
1983 bis 2001, mit ABE.
Im Sound und in der Leistung besser als
Originalauspuff.

Bestell-Nr. 0211
Leistungskrümmer aus Edelstahl für
Yamaha XT 600 und Ténéré TT 600.
Größerer Durchmesser, baut Hitze bes-
ser ab und hat mehr Drehmoment.



Unser stärkstes Stück – EGU Yamaha SRX

EGU Yamaha SRX 723/752

Technische Daten

Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, Kipphebel, vier Ventile, Bohrung x Hub 100 x 92 mm, Hubraum 723 ccm, Nennleistung zirka 37 kW (50 PS), Batterie 12 V/5 Ah, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundärartrieb über O-Ring-Kette, Ölkühler

Fahrwerk

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 36 mm, Federweg 140 mm, zwei Federbeine hinten, Federweg 100 mm, Radstand 1385 mm, Lenkkopfwinkel 64 Grad, Nachlauf 108 mm, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 270 mm, Scheibenbremse hinten, Ø 245 mm, Betätigung vorn/hinten hydraulisch, Bereifung vorn 100/80-18 S, hinten 120/80-18 S.

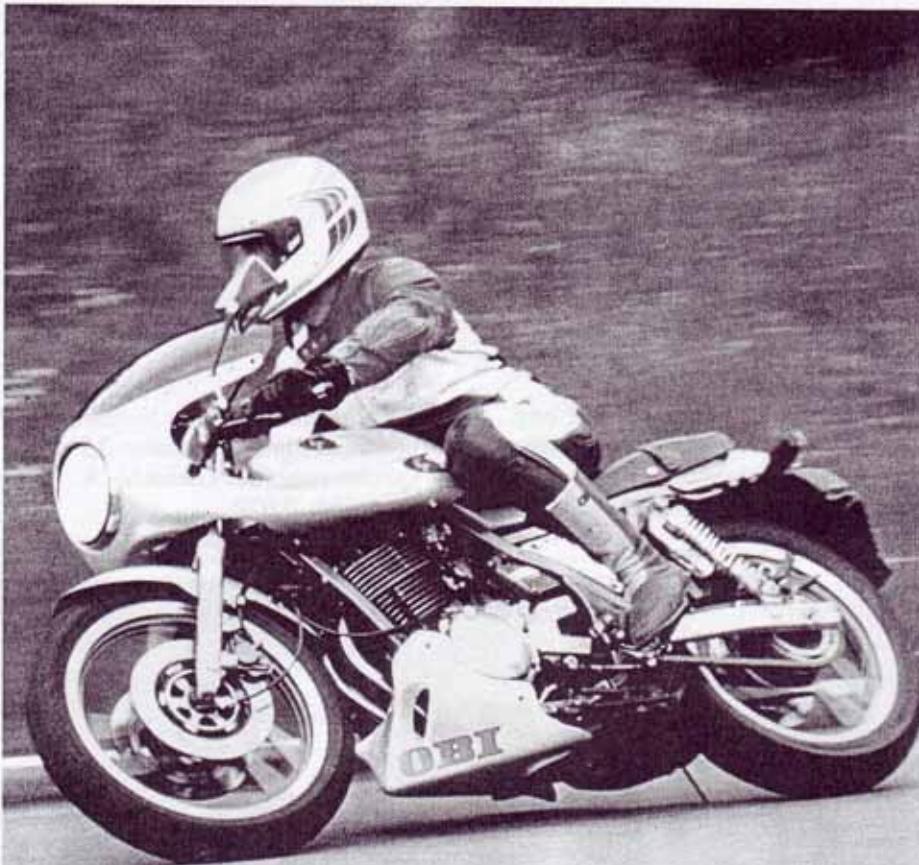
Maße und Gewichte

Länge 2100 mm, Sitzhöhe 780 mm, nutzbare Sitzbanklänge 580 mm, Gewicht vollgetankt zirka 180 kg, Tankinhalt 15 Liter, davon 3 Liter Reserve.

1.000 UMBAUTEN

Unser 1.000ster SR-600 Umbau im Mai '92.

Motorrad von Herrn Gramm. Aus diesem Anlaß gab es einen Integralhelm als Dreingabe.



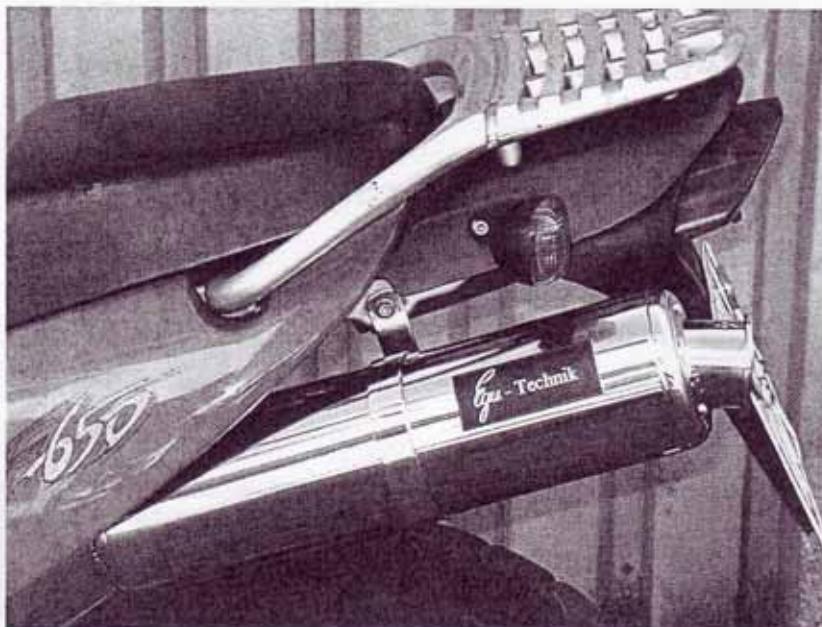
Bestell-Nr. 0248

Auspuffanlage für die BMW F650.

Komplett aus Edelstahl mit ABE.
 Der Leistungskrümmer bringt mehr
 Drehmoment aus dem unteren
 Drehzahlbereich und passt auch auf den
 Original-Schalldämpfer.



Bestell-Nr. 0249
Leistungskrümmer



TUNING LISTE

**BMW F650 Anti-Ruckel-System**

entfernt unangenehmes Teillastruckeln im unteren Drehzahlbereich
 Bestell-Nr. 0255

- Sportnockenwellensatz für Serienmotor 272 Grad, 10,5 mm Hub
- Satz Nockenwellenräder montiert, eingestellt und verstiftet
- Rennnockenwelle HG 1 - 276 Grad - 10,9mm Hub
- Rennnockenwelle HG 2 - 282 Grad - 11,2mm Hub
- Rennnockenwelle ST 3 - 284 Grad - 11,8mm Hub
- Rennnockenwelle ST 4 - 290 Grad - 12,4mm Hub
- Rennnockenwelle ST - gewichtserleichtert
- Kurbelwelle demonstrieren
- Kurbelwelle montieren und zentrieren
- Kurbelwelle erleichtern - Standard
- Kurbelwelle wuchten - Standard
- Kurbelwelle wuchten - Spezial
- original Pleuel
- Carillo Pleuel, 146mm lang, incl. Lagerschalen
- Carillo Pleuel, 148mm lang, incl. Lagerschalen
- Titanpleuel, div. Ausführungen
- Hubzapfen, Serie
- Hubzapfen, verstärkt - Rennausführung
- Hubzapfen exzentrisch, für Hub 80mm bzw. 86mm
- Hubzapfen Hub 87mm
- Lagerschale Pleuelfuß
- Kurbelwelle mit 80mm bzw 86mm
- Rennkurbelwelle, 80mm Hub mit Carillo Pleuel, erleichtert

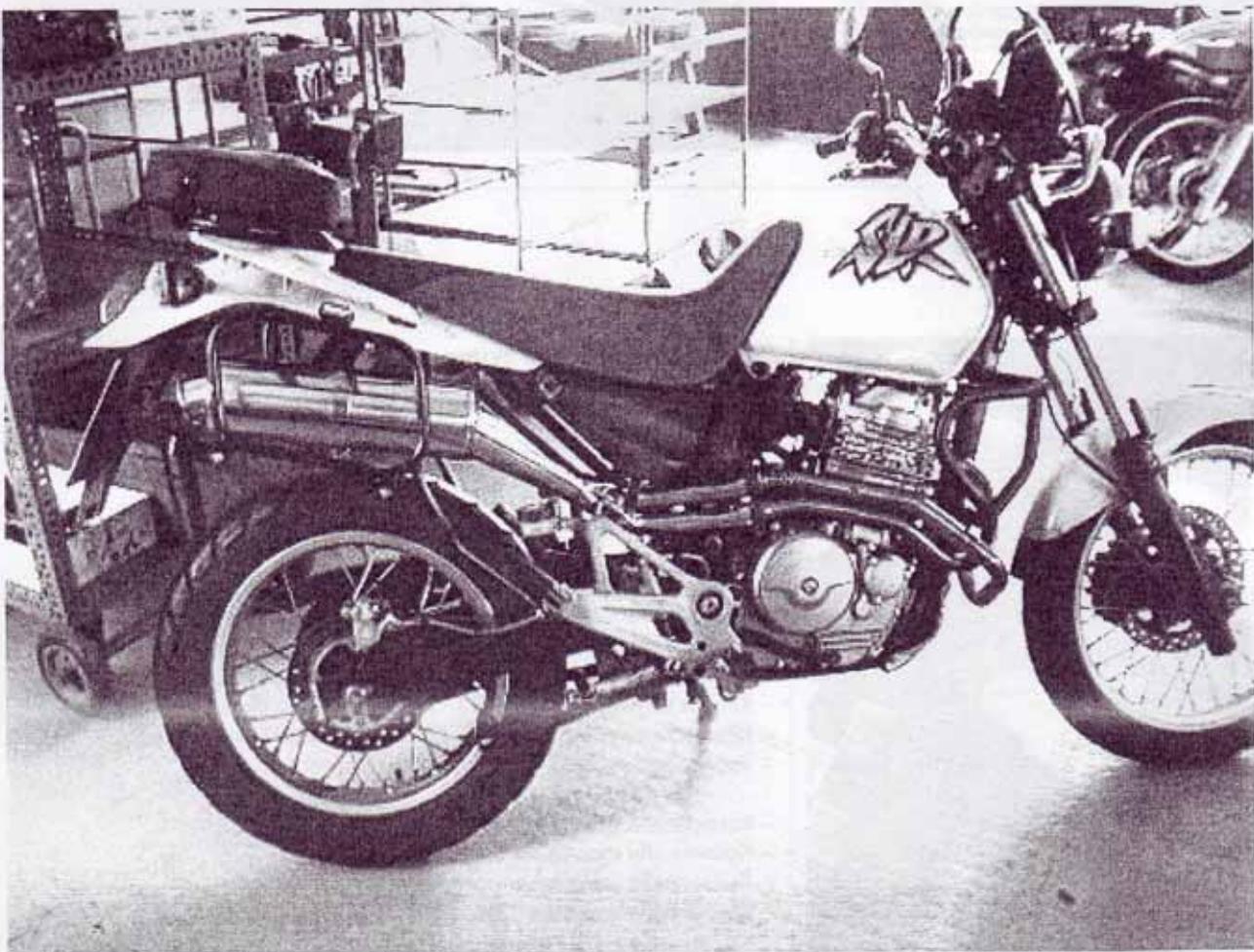
Honda SLR 650

**EGU-Endtopf SLR 650
aus Edelstahl**

Bestell-Nr. 0255

**EGU-Leistungskrümmer SLR 650
aus Edelstahl**

Bestell-Nr. 0256

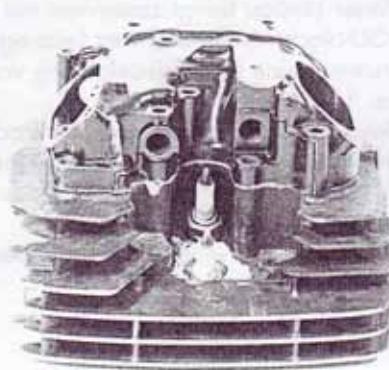
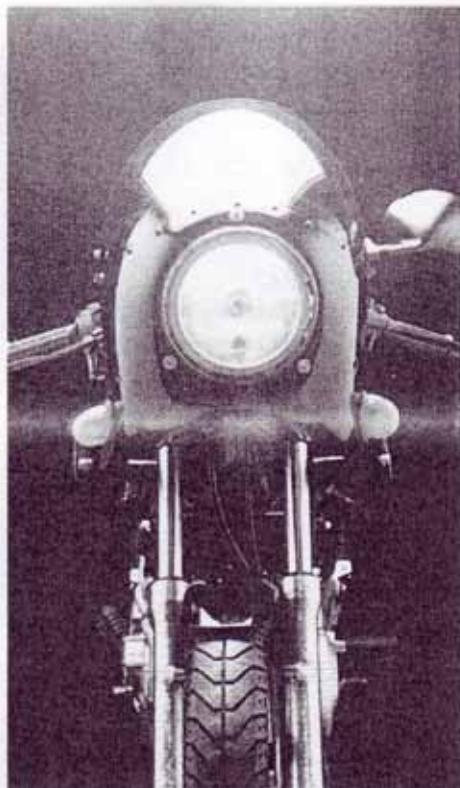


Nach umfangreichen Versuchen und Prüfungen im harten Alltag sowie auf Prüfständen, ist es uns gelungen, den Kraftstoffverbrauch und die Temperatur, durch Doppelzündung zu senken. Das Ansprechverhalten sowie die Leistung und das Drehmoment wird erhöht.

Bestell-Nr. 0219

Doppelzündung XL 500 R/S

beinhaltet: Doppelzündspule,
2 Zündkerzen, Stecker und Kabel,
Kleinteile.

**ZUBEHÖR**

Bestell-Nr. 0136

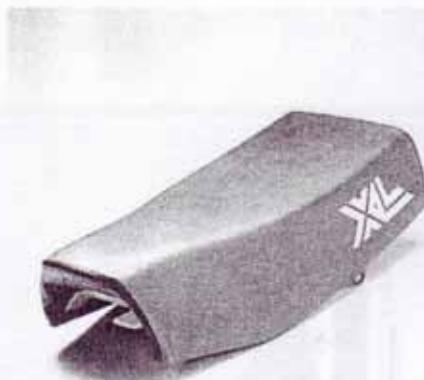
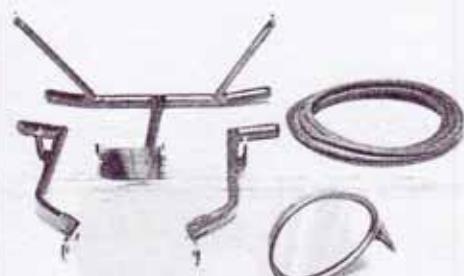
XBR 500 Sportverkleidung
mit Anbauteilen und TÜV.

Bestell-Nr. 0137

Lackierung
in verschiedenen Farben.

Bestell-Nr. 0138

Spiegel
rechts



Bestell-Nr. 0141

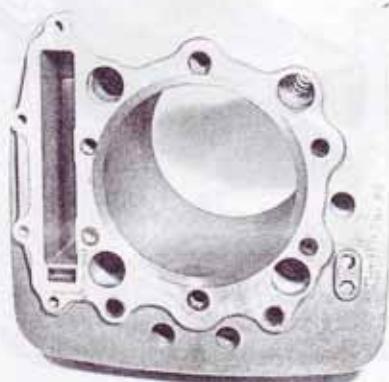
Austauschsitzbank
für sämtliche Enduros.

EGU-Dominator NX 700 Umbau

Dieser Umbau bringt zusammen mit der EGU-Nockenwelle und dem Leistungs-krümmer eine Leistungssteigerung von ca. 15 PS.

Durch die Verwendung von sehr hochwertigen Materialien und unserer langjährigen Erfahrung ist dieser Umbau ein echter Genuss.

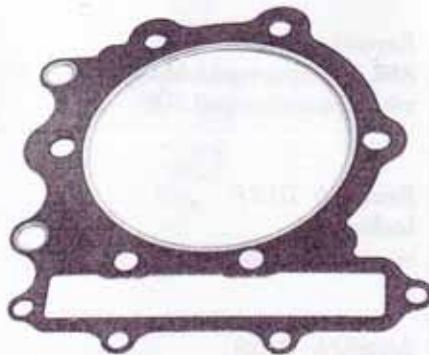
Der Leistungsgewinn und die Haltbarkeit werden sie begeistern.



Bestell-Nr. 0246

EGU-Zylinder NX 700

Zylinder mit neuer Büchse für den 104 mm Kolben. Originalzylinder muß eingeschickt werden.



Bestell-Nr. 0247

Zylinderkopfdichtung NX 700

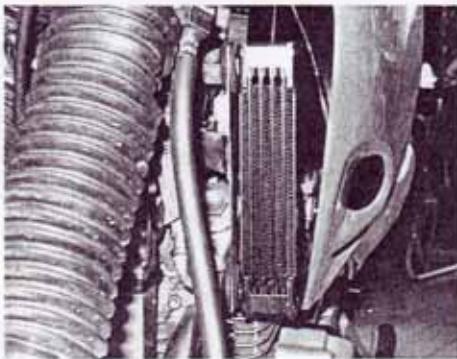
Zylinderkopfdichtung aus eigener Produktion für den NX 700 Umbau.



Bestell-Nr. 0254

Kolben NX 700

Geschmiedeter Kolben von Mahle mit 104 mm Durchmesser.



Bestell-Nr. 0242
EGU-Ölkühlerkit
EGU-Ölkühlerkit mit Halterungen und Stahlflexleitungen. Sehr zu empfehlen für die heiße Sommerzeit oder im Stau. Dieser Kühler verringert die Ölttemperatur und erhöht damit die Lebensdauer ihres Motors.
Gleichzeitig wird die Ölmenge um ca. 0,5 Liter erhöht.
Ölleitung anliefern



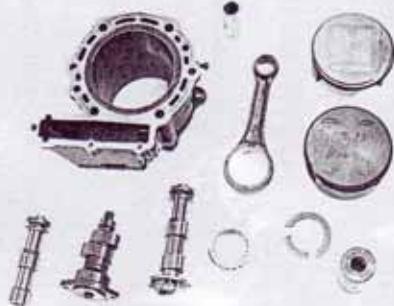
Bestell-Nr. 0243
EGU-Endtopf
EGU-Endtopf (zwei in eins) auf der rechten Seite komplett aus Edelstahl, poliert mit ABE.
Ein sehr schöner Sound und sehr gute Haltbarkeit. Gewichtsersparnis ca. 5 kg.
Passend für die Original-Krümmer oder den EGU-Leistungskrümmer.



Bestell-Nr. 0244
EGU-Nockenwelle
EGU-Nockenwelle im Tausch. Diese Nockenwelle bringt eine Leistungssteigerung um ca. 5 PS im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Lediglich durch die Original-Nockenwelle austauschen.



Bestell-Nr. 0245
EGU-Leistungskrümmer
Leistungskrümmer aus Edelstahl poliert mit größerem Innendurchmesser für mehr Drehmoment aus dem unteren Drehzahlbereich. Passend für die Originalauspuffanlage oder den EGU-Endtopf.

**Bestell-Nr. 0223****Zubehör Kawasaki KLR 600 – 670****EGU- Nikasilbuchsenumbau**

von 95 – 102 mm Durchmesser.

EGU-Kolben geschmiedet

von 95 – 102 mm Durchmesser.

Sportnockenwellensatz

2 Stück im Tausch.

Tauschkurbelwelle mit Spezialpleuel

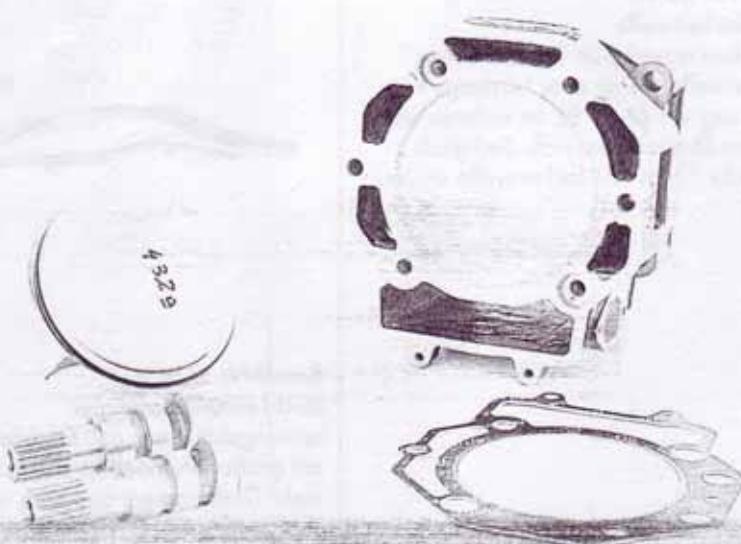
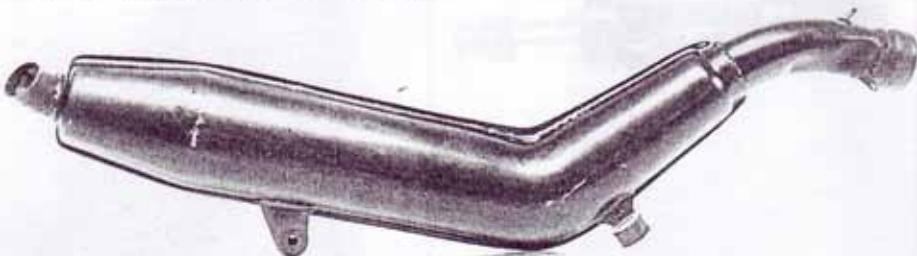
und Buchse.

Kurbelwellenantriebsrad für Steuerkette.**Sportnockenwelle für KLR 250**

im Tausch.

Bei einem Nockenwellenschaden durch Verschleiß, können wir die Laufbahnen sowie die Nockenwellen im Tausch aufarbeiten.

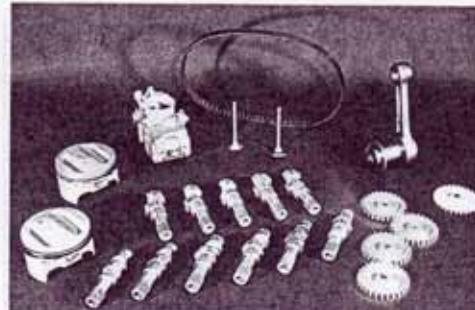
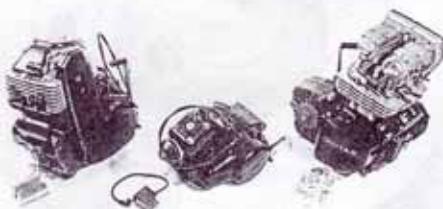
Sämtliche Motorenteile lieferbar.

Bestell-Nr. 0224
600 LC4-Sportauspuff mit TÜV.
Steigert die Leistung sowie den Durchzug.**Bestell-Nr. 0225**
EGU-KTM 650 LC-4 Tuningkit
600 LC4-Zylinderumbau
auf 100 mm Durchmesser Nikasil.
EGU-Sportkolben geschmiedet.
Zylinderkopfdichtung für 100 mm
Durchmesser.
Nockenwellen in 2 verschiedenen
Ausführungen.
Tauschkurbelwelle.

Bestell-Nr. 0226

Sämtliche Ersatzteile für Motoren von Rotax lieferbar und auf Lager.

Motortuning und Umbau möglich für 2-Takt und 4-Takt.

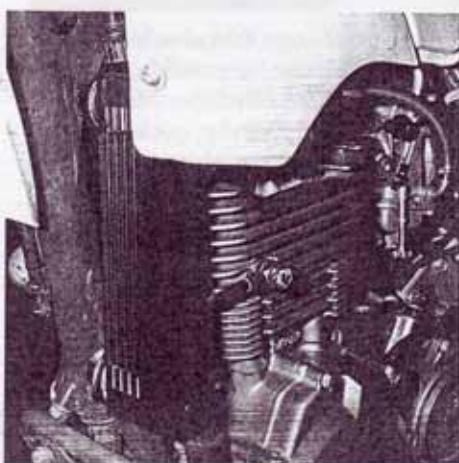


EGU-Nikasilbuchsenumbau Typ 504 – 604 von 89 mm bis 102 mm Durchmesser.
Dazugehörige EGU-Kolben geschmiedet.
11 verschiedene Nockenwellen lieferbar.

Somit kann jeder Wunsch in punkto Leistung und Drehmoment erfüllt werden.
Ölpumpen, Alurad statt Kunststoff hat höhere Lebensdauer.
Vergaser für größere Durchmesser.

Bestell-Nr. 0227

EGU-Ölkühlerkit für Suzuki DR 350 mit Anbauteile. Bis zu 50°C mehr Kühlung.

**Bestell-Nr. 0228**

Zubehör für Suzuki DR 600 – DR Big 850.

EGU-Nikasilbuchsenumbau von 94 bis 112 mm Durchmesser.

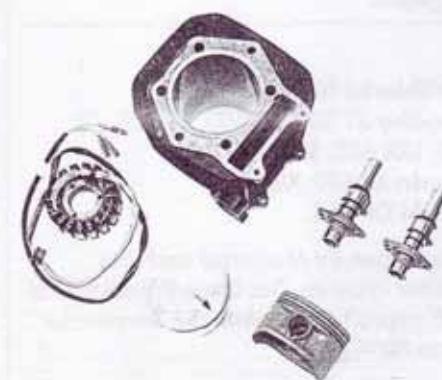
EGU-Kolben geschmiedet von 94 bis 112 mm Durchmesser.

Sportnockenwelle im Tausch DR 600 – DR Big.

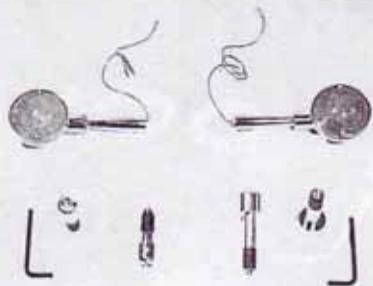
Tauschkurbelwelle mit Spezialpleuel und Buchse.

Bei einem Nockenwellenschaden durch Verschleiß, können wir die Laufbahnen sowie die Nockenwellen im Tausch aufarbeiten.

Sämtliche Motorenteile lieferbar.



Laufbahninstandsetzung
Tauschlima DR 600, 800 usw.
Verstärkte Kupplungsfeder



Bestell-Nr. 0235

Hintere Blinker speziell für Yamaha SR 500 bis Baujahr 1985.

Lenkungsberuhiger in 2 verschiedenen Ausführungen (kurz oder lang).



Herstellung von 1-Zylinder 4-Takt

Motorenrohlinge: z. B. Pleuel, Nockenwellen XT 600, Kurbelwellen, Zylinder SR 500, XT 600.

Erfahrungen aus dem Sport des SOS-Bereichs kommen unseren Kunden entgegen.

Ölkühlerkit für:

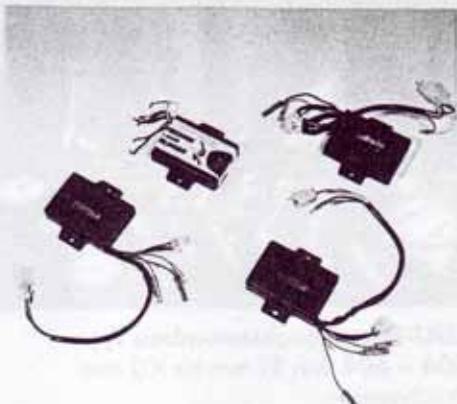
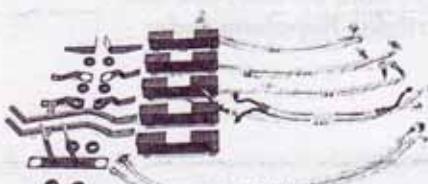
Yamaha XT 350, XT 500, XT 550, XT 600, SRX 600, SR 500.

Honda XL 600, XBR 500.

Suzuki DR 350.

Bringt Ihnen Ihr Motorrad auch bei größter Hitze ins Ziel. Diese Produkte sind SOS geprüft und senken die Temperatur bis zu 50°C.

Im Motorrad und Enduro vorgestellt und als sehr gut befunden.



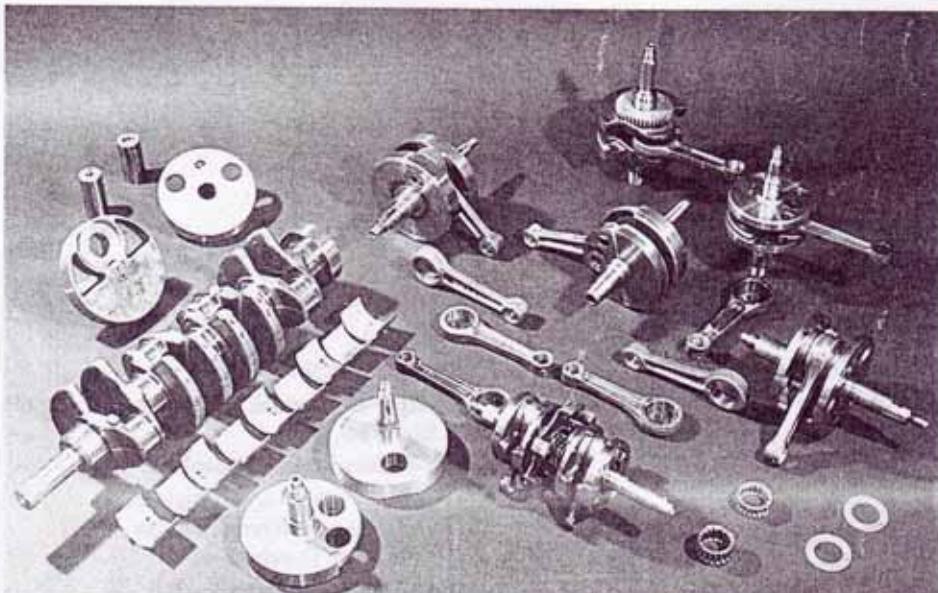
Bestell-Nr. 0237

Instandsetzung sämtlicher Steuerboxen, Blackboxen usw., z. B. Yamaha XT 600 mit 6 Monaten Garantie.

Austauschkipphebel für Honda XL 500 R/S; Suzuki DR 600/650. Besser wie neu.

Bestell-Nr. 0236

Umbau der BMW-Zylinderköpfe auf bleifrei Sitze. Neuanfertigung des Auspuffgewindes.



Instandsetzung sämtlicher Kurbelwellen und Pleuel.

Ob 2-Takter oder 4-Takter, ob 1-Zylinder oder 6-Zylinder. Nachdem mehrere namhafte Firmen die Produktion und Instandsetzung von Motorrad-Kurbelwellen aufgegeben haben, können wir Ihnen helfen.

Wir, die Firma EGU, die aus dem 1-Zylinder 4-Takt Rennsport, auch SOS genannt, beste Erfahrungen haben und international vordere Plätze belegt haben, setzen wir unsere Eigenentwicklungen für Sie um.

Wir sind in der Lage Kurbelwellen und Pleuel für 1 Zylinder herzustellen.

Die Instandsetzung sämtlicher Motorradkurbelwellen ob 1-Zylinder, auch 2-Takter ist für uns kein Problem, ebenso die Beschaffung von Lagern und Ersatzteile für alle Marken.



Instandsetzung sämtlicher Telegabeln und Stoßdämpfer auf Wunsch abstimmen für Sportfahrer z. B. Marzocci, Maico Gabeln, Bilstein Stoßdämpfer, Koni Stoßdämpfer, Ollins Stoßdämpfer und Gabeln, Withe-Power Gabeln und Stoßdämpfer. Umbau auf stärkere Federn usw.

Reparaturhandbücher von fast allen Motorrädern. Steht alles drin was der Do-it-yourself Mann braucht.

Bestell-Nr. 0238

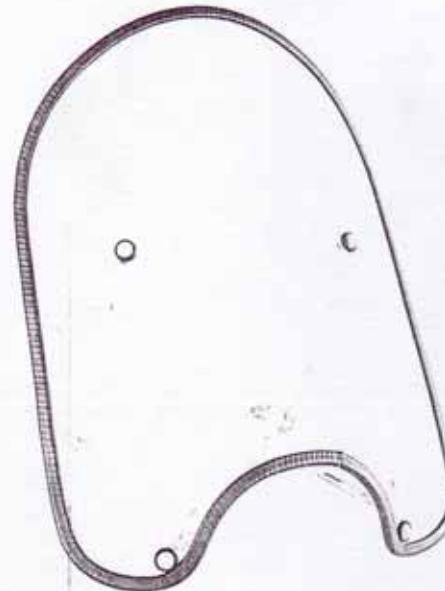
EGU-Aufkleber

EGU-Single Racing Team
EGU-Aufkleber gold, silber, schwarz, z. B. für Tanks. Kleinere Aufkleber, EGU-Mütze, EGU-T-Shirt.



Bestell-Nr. 0239

Sonderwerkzeuge für alle Rotax-, KTM-, Maico-, Honda- und Yamaha-Motoren.

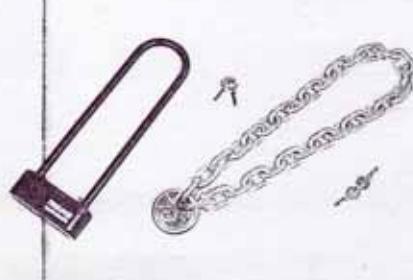


Bestell-Nr. 0240

Verschiedene Tourenscheiben sämtlicher Motorräder mit Anbausatz.

Bestell-Nr. 0241

Verschiedene Trelock Schlosser für die Sicherheit Ihres Fahrzeuges.



Für unsere Kunden

Lieferbedingungen

Alle Preise sind inklusive Mehrwertsteuer.

Versand

Per Nachnahme, die Versandkosten werden von uns so gering wie möglich gehalten.

Nach Erhalt der Ware bitte den Inhalt auf Vollständigkeit prüfen. Reklamationen können nur innerhalb **8 Tagen** berücksichtigt werden.

Reklamationen

Reklamationen können nur berücksichtigt werden, wenn sie innerhalb 8 Tagen in schriftlicher Form und unter Angabe der Rechnungskopie eingereicht werden. Unfreie Zusendungen werden nicht angenommen. Gebrauchtteile sind vom Umtausch oder Rückgabe ausgeschlossen. Bei Rücksendungen und nicht angenommener Ware müssen wir 15% des Teilrückwertes in Abzug bringen. Für Rücksendungen erhalten Sie eine Gutschrift.

Ersatzteilrücksendungen

Bei der Rücksendung von Ersatzteilen, wegen Umtausch oder Rückgabe, und bei der Einsendung von Reklamationssendungen an uns, ist es notwendig, daß Sie die Pakete „frei“ einschließlich Zustellgebühr versenden. Uns ist es nicht mehr möglich für die Pakete die Postkosten zu übernehmen, da wir zum Zeitpunkt der Anlieferung durch die Post die Rücksendeursache nicht sofort feststellen können.

Bei der Einsendung von berechtigten Reklamationsteilen erhalten Sie natürlich eine Rückvergütung der Postgebühren, welche Sie bitte im Kulanzentrag getrennt von den Ersatzteilen als „Postversandgebühren“ aufführen sollten.

Bei Geldrückerstattungen müssen 15% für Bearbeitung berechnet werden. Unfreie Paketsendungen werden wir nicht mehr annehmen und diese an den Absender zurückgehen lassen.

Zahlung

Grundsätzlich per Nachnahme.

Noch eine wichtige Bitte

In den Spitzen der Saison kann es schon einmal vorkommen, daß Sie ein paar Tage auf Ihre Bestellung warten müssen. Darum bitten wir Sie, von unnötigen Telefonanrufen abzusehen, damit in dieser Zeit Ihre Bestellung schnellstens bearbeitet werden kann.

Wir danken für Ihr Verständnis.