



KATALOG

— 2008 —

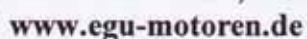
WWW.EGU-MOTOREN.DE



DER MOTOREN- UND AUSPUFFPROFI

YAMAHA- UND HONDA SPEZIALPROGRAMME – MOTOREN UND MOTORRADTEILE – TUNING

EGU Uli Eggenmeier Motoreninstandsetzung, Esenhalstr. 3, 71332 Waiblingen Tel. 07151 – 561818



auch zum Faxen

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

[illegible]

Gesamtpreis

Umtausch von reduzierter Ware und Elektronikteilen ist ausgeschlossen.

Erfüllungsort und Gerichtsstand: 71332 Waiblingen
Geschäftsführer
Ulrich Egetemeier
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 verloreng. 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-Schleiflappaste	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	Wiederaufbauarbeit 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 Curil 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 Motorspray 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-Kipphebel 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-Krümmen für SR 500/EGU SR 600, verchr.	95,50
0073VA	EGU-SR-Classic-Krümmen für SR 500/EGU SR 600, Edelst.	105,95
0074	EGU-Leistungskrümmen für XT 500/ EGU XT 600, verchr.	85,50
0074VA	EGU-Leistungskrümmen 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	Lampenschutzgitter rund für SR 500	21,50
0086	Lampenschutzgitter 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	Leistungskrümmen für XT 600 und Teneré, Edelstahl	125,00
0211TT	Leistungskrümmen für TT 600, Edelstahl	125,00
0212	EGU-Edelstahlauspuff für XT 600 und Teneré, Edelstahl, mit ABE	299,50
0213	EGU-Edelstahlauspuff (Twister) mit Zwischenkrümmen für TT 600, mit ABE	395,00
0214	EGU-Edelstahlauspuff 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/Teneré	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	Sportschutzblech Ceflar aus GfK für (z. B. für SR 500)	89,00
0231	Sportschutzblech aus GfK (z. B. für SRX 600)	69,00
0232	Sportschutzblech 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-Leistungskrümmen 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-Kompletanlage BMW F 650, Edelstahl, mit ABE	449,90
0249	EGU-Leistungskrümmen 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-Leistungskrümmen 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-Leistungskrümmer für XT 660 X, Edelstahl	199,50
0300	EGU-Leistungskrümmer für FMX 650/SLR 650/NX 650, Edelstahl	135,00
0301	EGU-Leistungskrümmer für DR 650, Edelstahl, in zwei verschiedenen Varianten, bitte Rücksprache	109,50
0302	EGU-Leistungskrümmer für Suzuki Freewind, Edelstahl	99,50
0303	EGU-Leistungskrümmer 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 Kolbensmidt	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 <u>poliert</u> 99,00 Nr. 0306 kugel- gestrahlt		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	449,90 Nr. 0248A Komplett- Anlage
	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 m. ABE	Nr. 0255
	NX 650 Dominator		139,00 Nr. 0245		299,50 m. ABE	Nr. 0243
	FMX 650 SLR 650 NX 650 EGU- Racing		135,00 Nr. 0300		598,00 Sonderpreis Doppelanlage Nr. 0259 m. ABE, 7 PS Mehrleistung	195,00 Nr. 0261 Topf einzeln
	XBR 500				625,00 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 Sport-Auspuff mit Zwi- schenkrümmer und ABE bis 5 PS Mehrleistung	Nr. 0214
	MZ 660 SM Baghira				499,00 Auspuffanlage mit ABE bis 6 PS Mehrleistung und ca. 10 Nm mehr Drehmoment	Nr. 0309
	MZ 660 Skorpion				499,00 Auspuffanlage mit ABE bis 6 PS Mehrleistung und ca. 8 Nm mehr Drehmoment	Nr. 0312
	MZ 500 Country				499,00 Auspuffanlage mit Zwi- schenkrümmer und ABE bis 6 PS Mehrleistung	Nr. 0323
	MZ 125 SM				399,00 Komplette Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 3 PS Mehrleistung und ca. 2 Nm mehr Drehmoment	Nr. 0310
	MZ 125 RT				299,00 Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 2 PS Mehrleistung und ca. 2 Nm mehr Drehmoment	Nr. 0320
SUZUKI	DR 650 Baujahr ab 1996		109,00 Nr. 0301 Achtung: in 2 verschied. Varianten lieferbar, bitt. Rücksprache		499,00 Komplette Auspuffanlage m. ABE, bringt bis 2 PS Mehrleistung und ca. 9 Nm mehr Drehmoment, Einzeltopfanlage	Nr. 0307
	Fortsetzung Seite 3					

SUZUKI	Typ	Krümmen Chrom	Krümmen 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- Motoren- & Zweiradtechnik GmbH

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

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 Ventilsfedern, je Satz	30,00
2	Kipphebel 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- Motoren- & Zweiradtechnik GmbH

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

EGU - Eisentalstraße 3 - 71332 Waiblingen



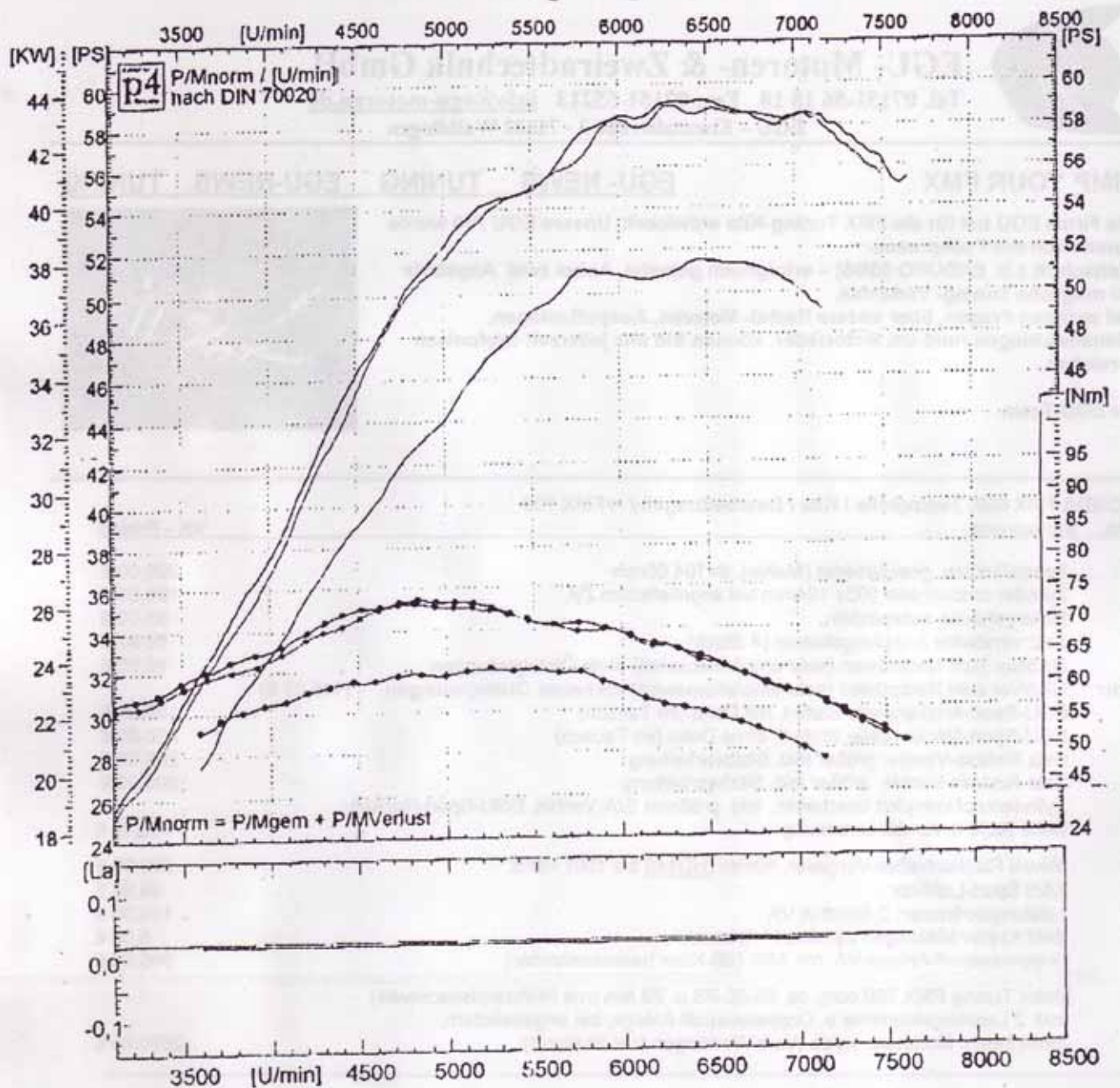
Yamaha SR/XT 500, Tuningteile / Kits / Bearbeitungen / EGU-SR/XT 660

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	Kanalarbeitung, Vergaser-Anschluss auf 40 mm Durchm. vergrößern	120,00
1	Verstärkte Ventildfedern, je Satz	30,00
2	Kipphebel 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 &
ZVOR-TECHNIK GMBH
EISENSTRASSE 71 32 WOLFSBURG
☎ 07151/561818 o. 52282
FAX 07151/55213

2 Topf-Anlage



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. Die bringt mehr Leistung - mehr Sound und macht aus der zahmen XT 660 X eine freche Supermoto. Besteht aus Krümmer, Zwischenkrümmer, Dichtung, Edelstahldämpfer und Befestigungsmaterial.

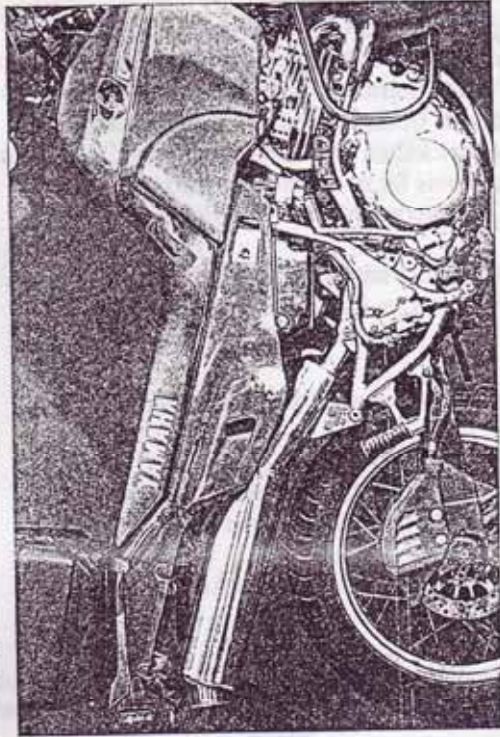
Dickes Rohr

Den Suzuki-Modellen DRZ 400 und DR 650 mehr Kraft einzuhauchen, verspricht Egu aus Waiblingen mit seinen Leistungskrümmern. Die im Hause entwickelten Bauteile sollen mit geweiteter Innendurchmesser und sauberer Verarbeitung für deutliche Widerstands-Verringerung und eine bessere Innenkühlung sorgen. Egu verspricht eine Leistungssteigerung im unteren Drehzahlbereich. Der Krümmer soll auf alle Serienendtopfe sowie als Ergänzung zum jeweiligen Egu-Sportendtopf passen.

Infos unter 07151/561818 oder www.egu-motoren.de.



Egu



Schall und Rauch

Besseren Drehmomentverlauf und angenehmen Musikgenuss stellt Egu mit dem V2A-Endtopf 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.

Leistungskrümmen für Yamaha TT 600

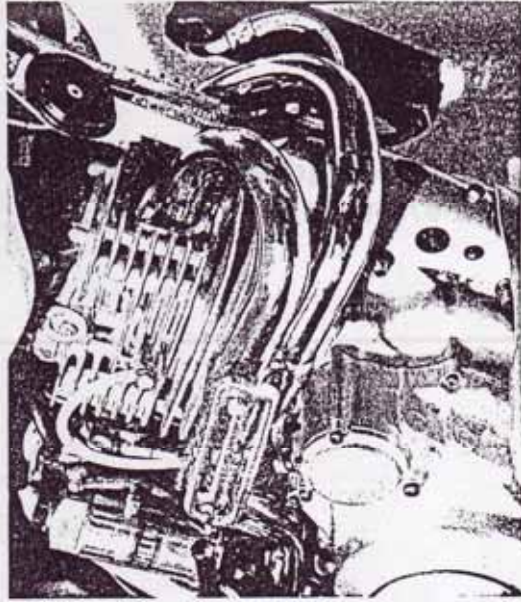
Noch krümmer

> Ein neues Rohrgelicht spendiert die EGU Motoren- und Zweiradtechnik Yamaha Stoppelhopper TT 600, die aktuell mit Elektrostarter auf dem Markt ist. Der Edelstahl-Leistungskrümmen 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 Endtopfseite (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



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 SLR 650 bietet Ulrich Egetmeier eine edle Auspuffanlage an. Sowohl die Krümmer als auch der Endschalldämpfer der Anlage sind, im Gegensatz zum Original-Abgasführung, aus Edelstahl

gefertigt. EGU verzichtet außerdem auf den zweiten linksseitig verlegten Endtopf. 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.



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 Motorenspezialist 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-Einzylinder-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.

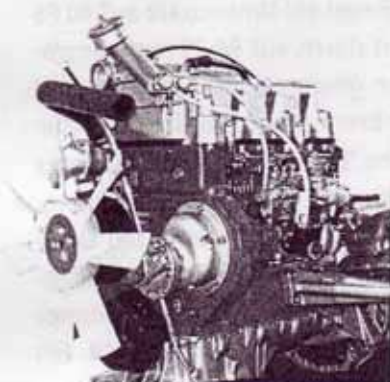
Im Motorradbau hat sich die Firma EGU als Spezialist für den Einzylinder etabliert. Tuning, Bearbeitung von Motorenteilen, EGU- Auspuffanlagen, Umbauten von Serien- Motorrädern in Funbiks und Supermoto-Maschinen, sowie Dienstleistungen rund um Motorräder.



MOTORENINSTANDSETZUNG
ULI EGETEMEIR



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.

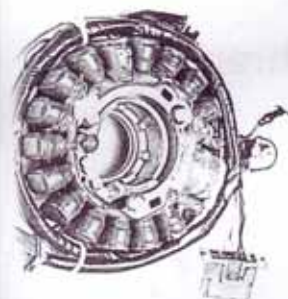
Motoreninstandsetzung Uli Egetemeir

Eisentalstr. 3, 71332 Waiblingen

Tel. 07151/561818, Fax. 07151/55213

www.egu-motoren.de

e-mail: info@egu-motoren.de



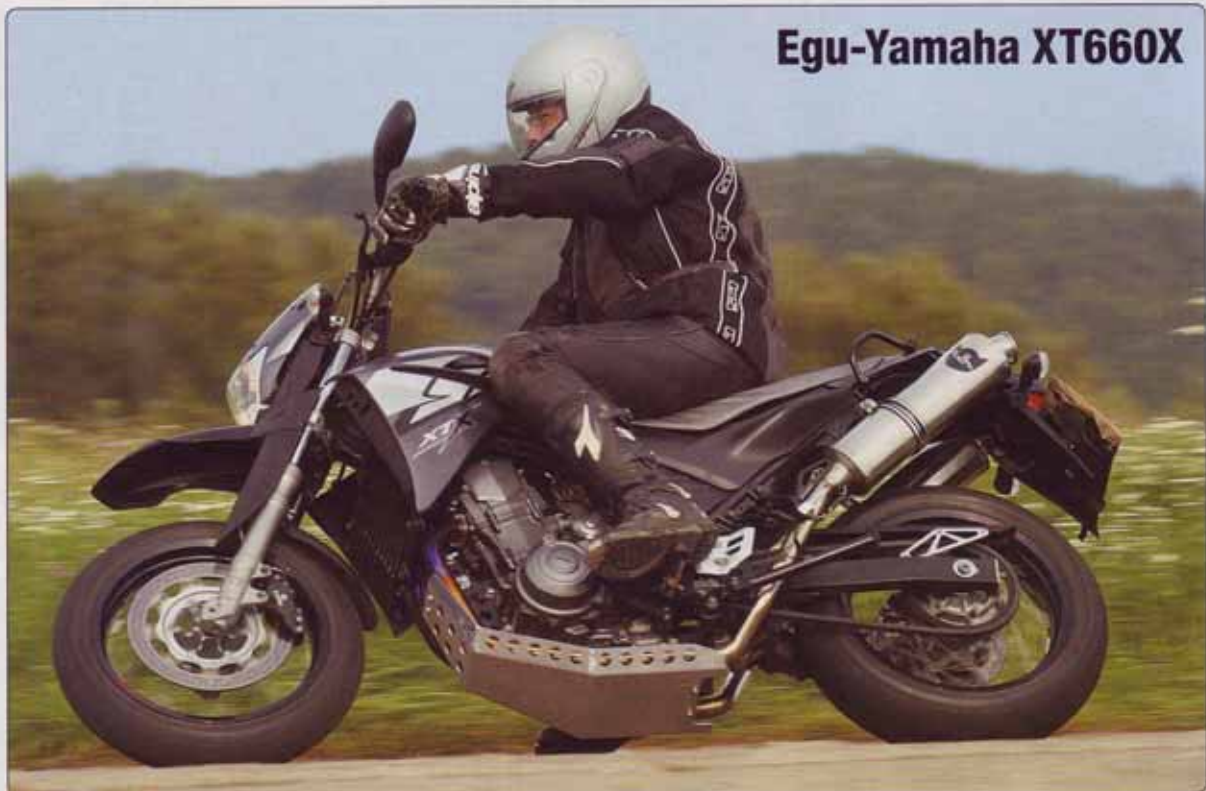
Die Firma Egu gibt es fast ebensolang wie die SR. Seit 1979 legt Uli Egetemair professionell Hand an den Yamaha-Single und hauchte ihm so gründlich die Leistung ein, daß zur Blütezeit der SoS-Rennserie immer Spitzenplätze drin waren. Das Hauptaugenmerk liegt in Waiblingen allerdings auf der Technik von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

gelenkkopf, einer zusätzlichen Ölsteigleitung zum Auslaßventil oder selbstgefertigten Nikasilzylindern, aber auch von ordentlichen Kraftzuwächsen. 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 aufgefrischte Gebrauchtteile.

Die SR kommt mit Tourentank, in Krümmer und Auspuff teilweise einigen PS auch im Programm: 38er Stoßdämpfer und Lichtmaschine mit 6er Wicklung.



Fotos: Egu Zweiradtechnik



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 geregelter Katalysator, wenig später eine umweltfreundliche Wankel-Raps-Motorradstudie auf dem Hof.

Alles selbstgemacht oder mindestens genau geprüft, eine der wichtigsten Regeln bei Egu. Die eigens gefertigten Tuning-Krümmern 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 Sporteinsatz 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 Krümmern 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 Extraportion Edelstahl für die **Komplettanlage** auf den Tisch gelegt werden, die **Krümmern** 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 Guldenuß



Kurzdaten	Egu-Yamaha XT660X
Motor	
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Ausgleichswelle, Elektrostarter
Bohrung/Hub	100mm/84mm
Hubraum	659cm³
Nennleistung*	36,9kW (50,2PS) bei 5730/min
Maximales Drehmoment*	68,6Nm bei 4740/min
Kraftstoffversorgung	Einspritzung
Fahrwerk	
Rahmen	Unten offener Stahlrohrrahmen, Motor mittragend
Radaufhängung vorn	Paioli-Telegabel, Standrohr-Ø 43mm
Radaufhängung hinten	Rechteck-Stahlrohrschwinge mit Monocross-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

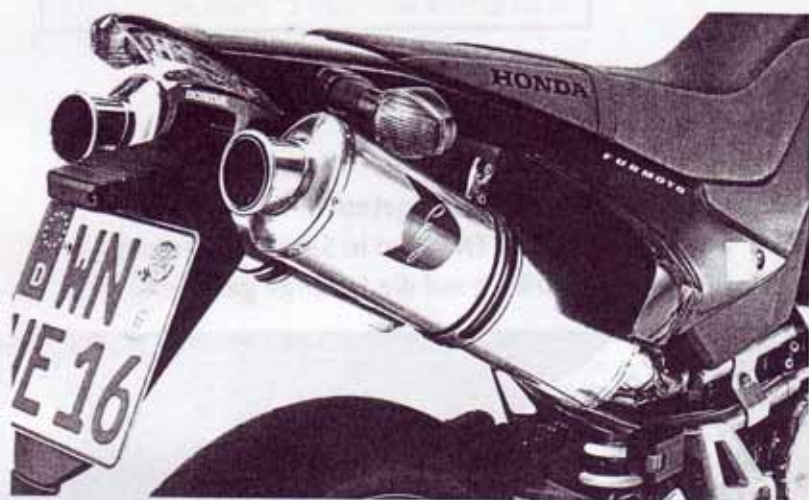
EGU^{IST}

Einzyylinder-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 mächtig 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

Doppelauspuff-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 trötet 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. Ulrich Egetemeir, nimmermüder Einzylinder-Tüftler und Innovationspreisträger aus dem

schwäbischen Waiblingen, hat sich der flinken Honda angenommen und ihr einen Nachbrenner eingebaut.

Inhalt dieses Tuning-Pakets ist eine komplette Überarbeitung der leistungsrelevanten Teile des Einzylinders. Ein geschmiedeter Kolben von Mahle erhöht durch einen Durchmesser von 104 Millimetern den Hubraum auf 696 Kubikzentimeter, gleichzeitig wird in Verbindung mit einer Zylinderkopf-bearbeitung die Verdichtung auf 11 : 1 aufgestockt. Größere Ventile und schärfere Nockenwellen sorgen dafür, dass der 40-Millimeter-Mikuni-Flachschiebervergaser ordentlich Sauerstoff aus dem abgeänderten Luftfilterkasten schnorcheln kann. Dicke Edelstahlkrümmer und eine Doppelauspuffanlage, ebenfalls nicht rostend, sorgen nicht nur für eine standesgemäße Klangkulisse, sie sind auch mitverantwortlich für das, was am Hinterrad 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.



Technische Daten EGU-FMX 700

Motor: Leistung ca. 40-44 kW (55-60 PS), max. Drehmoment ca. 70 Nm, luftgek. Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 698 cm³, Bohrung x Hub 104 x 82 mm, Verdichtung 11 : 1, vier Ventile, radial angeordnet, eine oben liegende Nockenwelle, Ausgleichswelle, Trockensumpfschmierung, 40-mm-Flachschieber-Vergaser, Transistorzündung, SLS, U-Kat, E-Starter, Lichtmaschine 12 V/210 W

Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, mech. betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, O-Ring-Kette

Fahrwerk: Einschleifenrahmen aus Stahl, vorn 45-mm-USD-Gabel, nicht einstellbar, hinten Stahlschwinge mit Zentralfederbein mit Hebelsystem, Federbasis einstellbar,

Federw. vorn/hinten 218/186 mm

Räder: Speichenräder, Alu-Felgen, v. 3.50 x 17, h. 4.00 x 17, Serienbereifung Pirelli Dragon MTR 01/02, v. 120/70-17, h. 150/60-17, v. 296-mm-Einzelsch. mit Doppelkolben-Schwimmsattel, h. 220-mm-Einzelsch. mit Einkolben-Schwimmsattel

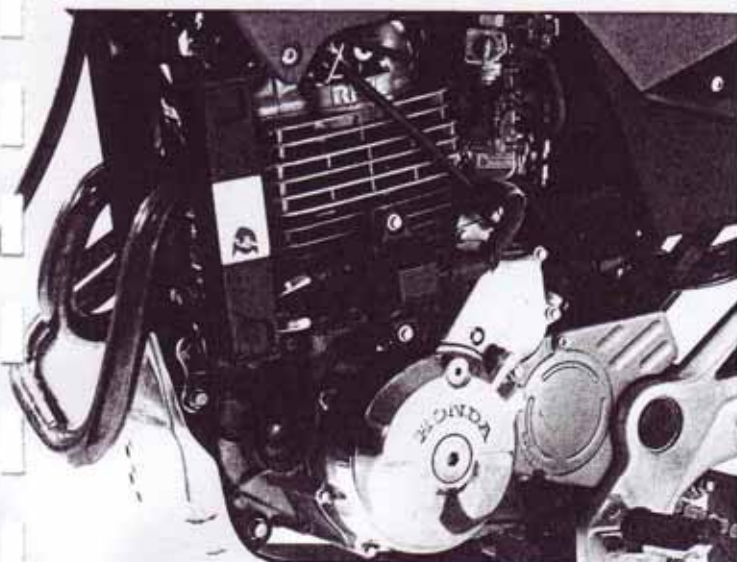
Gewicht: Trockengewicht 163 kg, Leergew. 173 kg, zulässiges Gesamtgew. 325 kg, Zuladung 152 kg

Füllmengen: Tankinhalt 11 l, Motoröl 2,5 l

Kosten: Preis 5790 Euro (plus Nk.), Motor-Tuning 2750,00 Euro (zzgl. Änderung der Fahrzeug-ABE)

Garantie/Wartung: Werksgarantie entfällt, Garantie und Kulanz auf Anfrage bei EGU

Kontakt: www.egu-motoren.de



Egeteimer eine ganze Menge von seinem Handwerk versteht.

Äußerlich erkennt man auf den ersten Blick nur eine andere Auspuffanlage, doch schon beim Druck auf den Startknopf verrät ein sich hörbar quälender

Anlasser die Anzeichen hoher Verdichtung. Was dann folgt ist im Prinzip bekanntes FMX-Fahren mit immer noch kultiviertem Motorlauf, sauber zu schaltendem Getriebe, handlichem Fahrwerk und wunderbar akti-

vem Fahrverhalten. Aber das Schönste ist: Jetzt hat die FMX richtig Qualm! Von Anfang an schiebt der neu erwachte Single spürbar kräftiger und will in den ersten zwei Gängen ständig das Vorderrad lupfen. Im mittleren Bereich, besonders im vierten und fünften Gang, ist die Leistungsspritze schön spürbar und lässt bis etwa 5500 Umdrehungen kaum nach.

Dabei kommt das Serienfahrwerk mit der Mehrleistung bestens zurecht: Mit ordentlich Punch aus den Ecken herausbeschleunigen, das Vorderrad heben, die nächste Kurve leicht quer anbremsen, und der Spaß geht von neuem los. Dabei kann man auch im letzten Gang gemütlich durch die Stadt zuckeln, bei Bedarf wird einfach

am Griff gedreht, und die Honda stapft nach vorn, bis zur Höchstgeschwindigkeit von 161 km/h.

Gut, eine kleine Investition ist für diese Metamorphose schon nötig. Bei angeliefertem Motorrad stellt EGU 2750 Euro für die Leistungskur in Rechnung. Nimmt man den Kaufpreis dazu, stellt sich die EGU-FMX in etwa auf ein Level mit einer KTM 640 SM, in deren Liga sie dann aber auch beinahe mitspielen kann. Wer sagt denn, dass gute Supermotos immer aus Österreich kommen müssen?

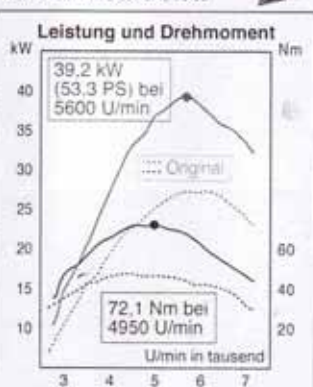
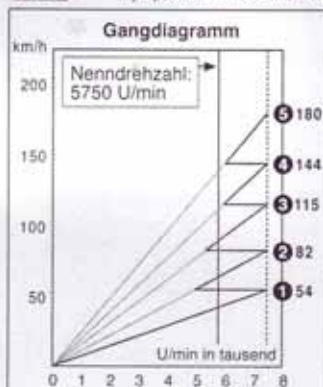
Text: Marcus Klass

Fotos: T. Kohlmeier, C. Gildenring

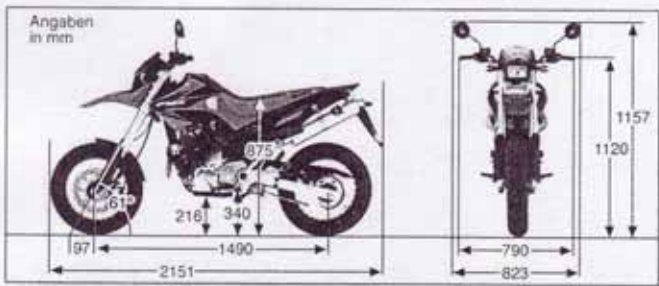
Messwerte EGU-FMX 700

2D

Alle Messungen mit 2D Data Recording. Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 250i der Fa. Wunderlich. Tel. 0 26 42 / 9 79 80



Höchstgeschwindigkeit solo:	161 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo:	5,5 sec
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang):	9,1 sec
Tachoabweichung:	2%
Testverbrauch:	5,9 l / 100 km (Super)
Reichweite:	186 km



Die FMX bleibt leistungsmäßig knapp unter der EGU-Angabe, dafür liegt das Drehmoment um zwei Nm über dem versprochenen Wert.

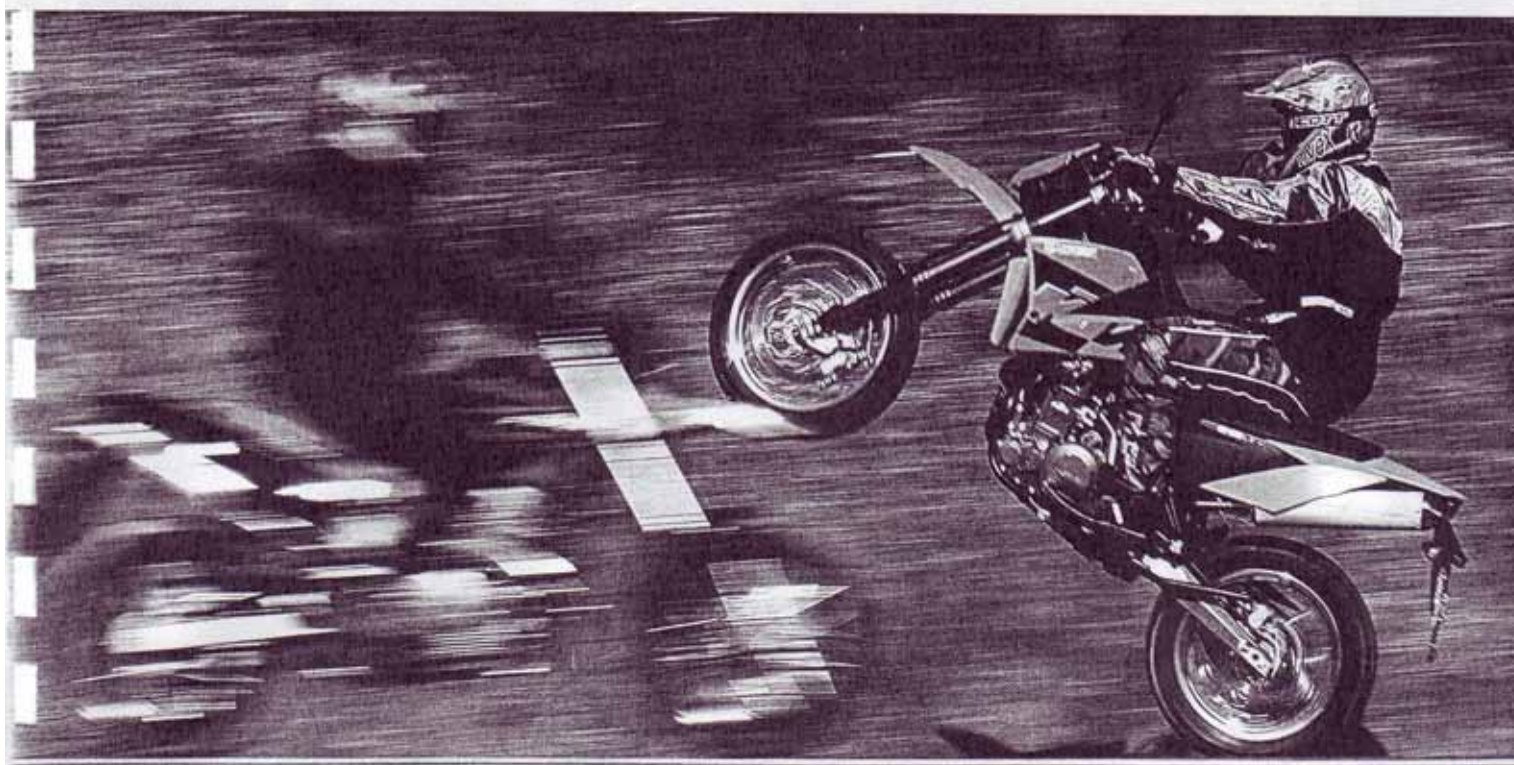
Fazit

Himmel, was für ein Ding! Mit dieser FMX kann man bestens leben. 53 PS und 72 Nm geben der Funmoto genau den Punch, den sie braucht. Und dass das Startprozedere wegen der hohen Verdichtung und des Flachschieber-Vergasers etwas heikel ist, hat man spätestens nach dem ersten Wheelie vergessen.



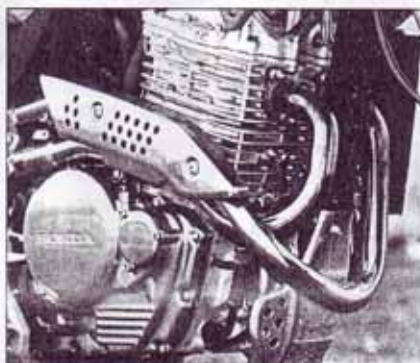
Egu-Honda FMX700 / KTM 640 SM LC4

Tuning gegen Serie

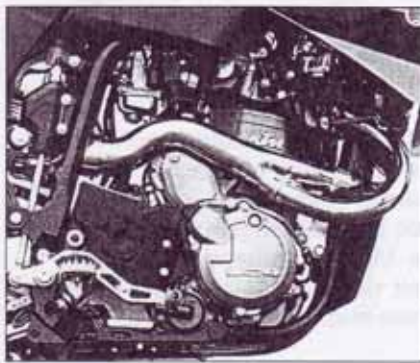


Egu-Honda FMX gegen KTM LC4 – steht das Opfer nicht schon jetzt fest?

Der luftgekühlte
Dinosaurier aus
längst vergange-
nen Tagen zeigt...



... dem modernen
KTM-Motor, wo in
punkto Laufkultur
und Charakteristik
der Hammer 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 K öl bchen

mit einer Verdichtung von 8,3 stampft im Egu-Einzylinder 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 Leistungskrümmern 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 Serpentina 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 Vollastspielereien 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 feingewuchtet und alles sorgfältigst 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

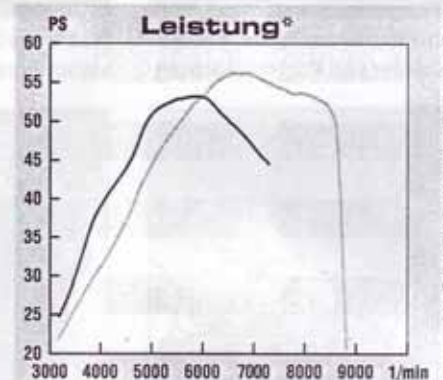


Technische Daten	Egu-Honda FMX700	KTM 640 SM LC4
Motor		
Bauart	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Ausgleichswelle, Elektrostarter	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Ausgleichswelle, Elektro- 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	Mehrscheibenkupplung im Ölbad	Mehrscheibenkupplung 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*		
Fahrfertig 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

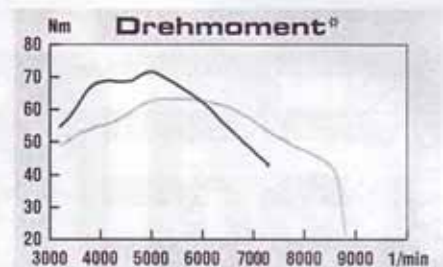
*gewogen, **Preise für Tuning im Kasten auf Seite 62

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 Supersmoto-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 Supersmoto 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



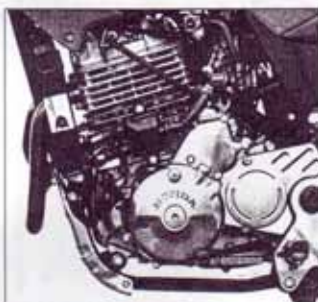
Neue Scheinwerfermaske im Look der Werksmaschinen



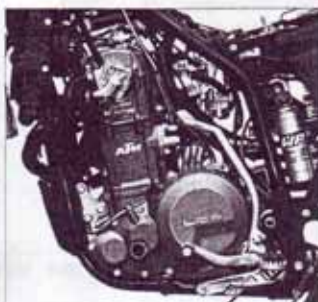
Sparprogramm: Tacho, Kilometerzähler und Kontrollleuchten



Modernes Digital-Cockpit mit vielen Zusatzfunktionen



Luftgekühltes Power-Aggregat mit 696 Kubikzentimetern, laufig und zuverlässig



Ruppiger flüssigkeitsgekühlter LC4-Motor, mit starken Vibrationen trotz Ausgleichswelle



Starre Scheibe mit Nissin-Bremszange, absolut gut



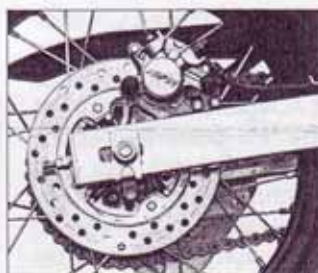
Ready to race, gut dosierbar mit geringer Handkraft



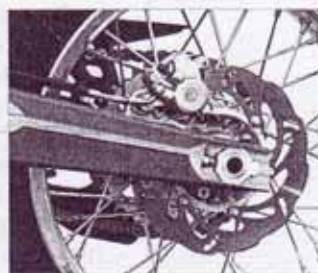
LED-Rückleuchte und Egu-Doppelrohr-Schalldämpfer



Neues Heckteil, Doppelrohr-Schalldämpfer mit Kats



Einfache Stahlschwinge, fein dosierbare Nissin-Bremse



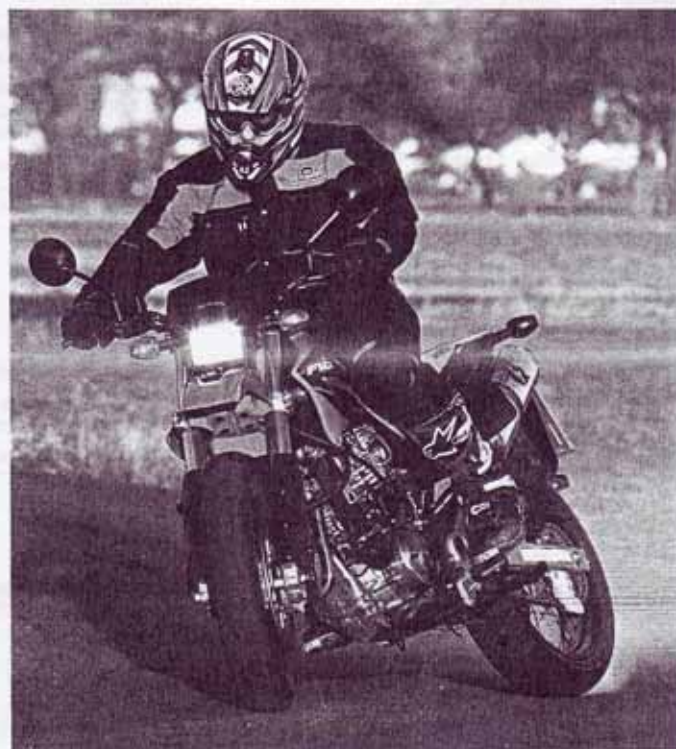
Schöne Leichtmetall-Schwinge, Bremse gut dosierbar



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 untertourigen 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 Großstadtschlingel auch schnell der große Wendekreis auf, der die Begeisterung 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 top-modern, 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.



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 Feder-elemente 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, Touren-tauglichkeit, einfach nur schön Motorrad fahren – da ist die 696er Egu-Honda das bessere Motorrad. Viel gemütlicher, viel entspannter, ohne lästige Vibrationen 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 Deckmäntelchen der Sportlichkeit ein Motorrad, das so vibriert dass einem der Hintern 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



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



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 Überarbeitungsstufen der Entwurf später verträgt.

Es geht um feste Werte. Jede Revision eines Kurbelwellenhauptlagers bedeutet einen Abtrag von 25/100-Millimeter Material. Oft sind drei Überarbeitungsstufen 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 Pleueifuß 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 Pleuellager 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 viertes oder fünftes Untermaß möglich.

Lagerschalen verwendet Egetemeir für die Pleuellager nicht: Weißmetall verspricht seit jeher beste Laufeigenschaften. 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.

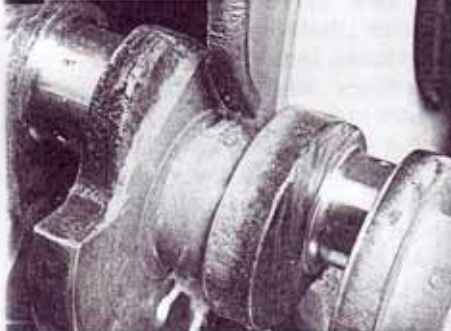
EGU überarbeitet eine defekte Pleuelstange ab 290 Euro, die Bearbeitung – also das Schleifen – eines Hubzapfens der Kurbelwelle kostet 58 Euro. Der Preis für die Sanierung – Aufspritzen und Endbearbeitung – der Kurbelwelle hängt von der Anzahl der Hauptlager ab: Sieben Lager kosten beispielsweise rund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

1



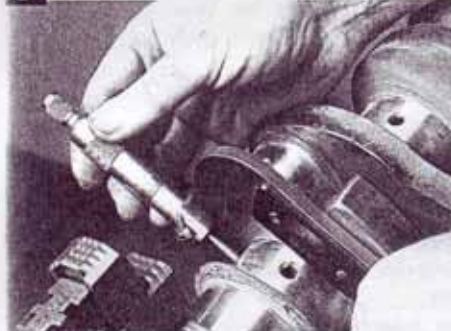
Bei Kurbelwellen, die ihr letztes Untermaß erreicht haben, bieten sich verschiedene Methoden des Materialauftrags an. Metallspritzen bietet eine interessante Alternative zum Aufschweißen oder zum Aufchromen: Der Materialauftrag gelingt gleichmäßiger, er ist dauerhafter, und der Hitzeeintrag bleibt gering

2



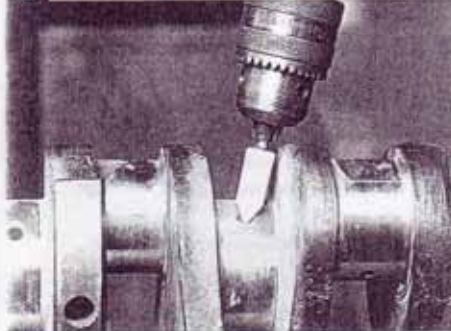
Eine spezielle Kurbelwellenschleifmaschine übernimmt die Bearbeitung der Lagerstellen. Sie werden mit einer großen Schleifscheibe in mehreren Schritten bearbeitet. Auch die nicht zentrisch liegenden Pleuelzapfen kann die Maschine nach der entsprechenden Einstellung auf Maß schleifen

3



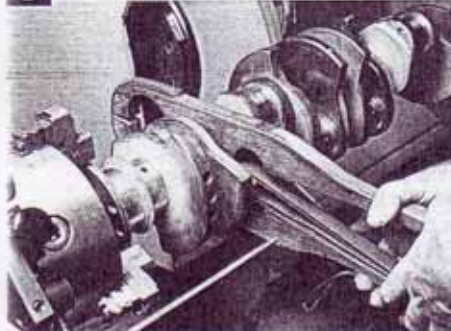
Jede Lagerstelle ist nach der Bearbeitung über Kreuz mit dem Mikrometer zu messen. Ein Messblatt dokumentiert die Ergebnisse für den Kunden. Eine Welle, die nicht rund läuft, macht sich auf der Kurbelwellenschleifmaschine bemerkbar. Das Feinwuchten folgt jedoch erst später

4



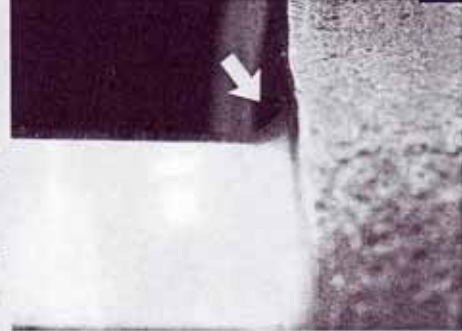
Das aufgespritzte Metall hat auch die Ölbohrungen verschlossen. Ein Schleifstein legt sie wieder frei, gleichzeitig entgratet er auch die Ränder und senkt die Bohrung an. So kann das Öl besser die Lagerstelle erreichen – eine kleine Arbeit mit weit reichenden Folgen, wenn sie unterlassen wird

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

6



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

7



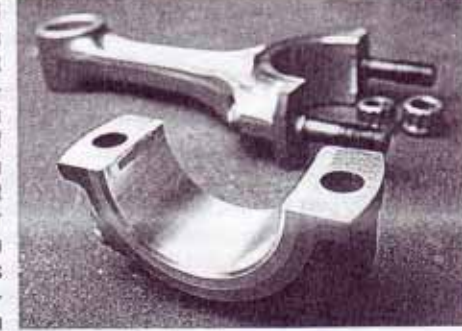
Ein verbrauchtes Pleuellager, nicht untypisch für viele Motoren: Die Lagerfläche zeigt tiefe Riefen. Ein weiteres Untermaß ist jedoch ausgeschlossen, weil es keine passenden Lagerschalen mehr gibt. So ist der Materialauftrag die einzige Lösung, diese Pleuellstange wieder einsatzfähig zu machen

8



Wie mit dickem Raureif überzogen präsentiert sich das Pleuellager nach dem Metallspritzen. Weil der Auftrag rotierend in Schichten erfolgt, gelingt es rundum gleichmäßig und geht eine feste Verbindung mit der Pleuellstange ein. Der Lagerdeckel ist dabei mit etwas Diszanz befestigt

9



Zwischen einem und vier Millimeter kann die Weißmetallschicht betragen. Das Pleuellager wird nach dem Aufspritzen auf speziellen Maschinen feinbearbeitet. So lässt sich der Durchmesser des Pleuellagers auch auf ein erhebliches Untermaß der Pleuellzapfen anpassen

10



Die einbaufertige Pleuellstange 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

KOPFSCHMERZEN

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

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

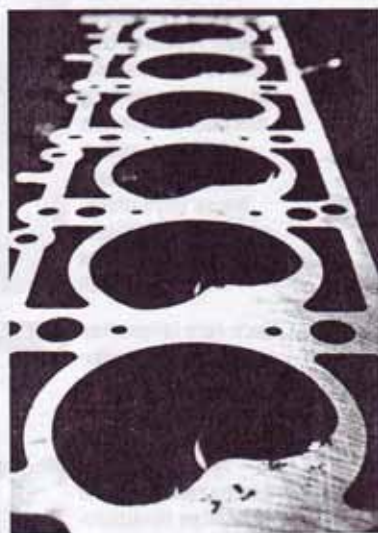
Es beginnt meist völlig harmlos. Fast immer spielt das Öl eine Rolle, vielleicht war es zu wenig oder von schlechter Qualität. Unmerklich läuft erst die Nockenwelle ein, der Kipphebel gewinnt in unzulässigem Maße Spiel und wird in der Bearbeitung des Ventils nachlässig. Ohne das rhythmische Stakkato 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 Ventil Sitzringe 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 Wasserkanäle.

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 Ventileführungen 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 Sternfels

TIPPS & ADRESSE

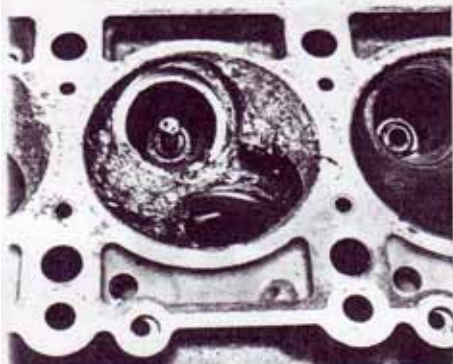
Ob es sich lohnt, einen kapitalen Schaden an einem Aluminium-Zylinderkopf reparieren zu lassen, lässt sich nur im Einzelfall entscheiden. Dazu ist eine **Demontage** des Teils unerlässlich: Erst so zeigt sich, wie tief der Schaden wirklich reicht.

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-

ren.com) rund 500 Euro, die Hälfte des Neupreises. Auf die Reparatur gibt es ein Jahr Garantie.

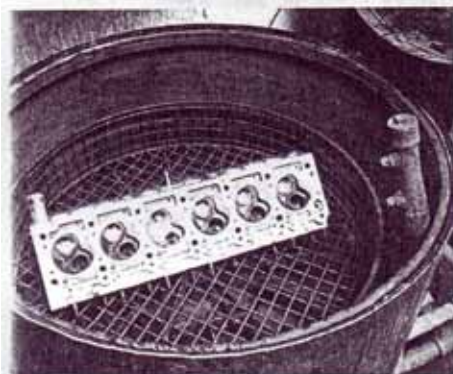
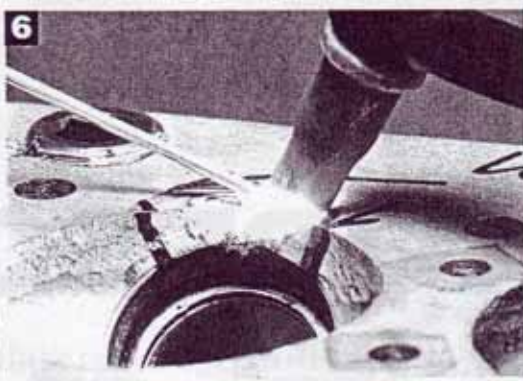
Auf jeden Fall sollte der ausführende Betrieb über ausreichend **Erfahrung mit dem Schweißen von Zylinderköpfen** verfügen und sorg-

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.



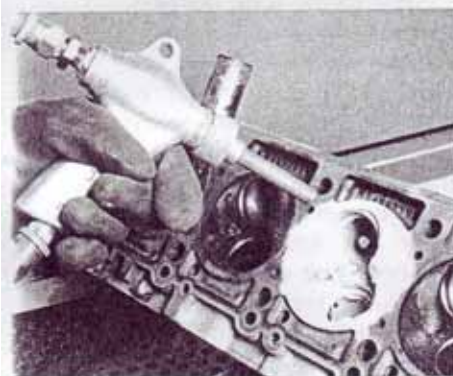
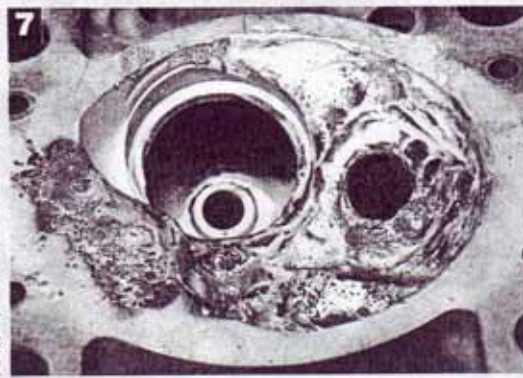
Nach der üblen Folter mit einem abgerissenen Ventil und zerbrochenen Sitzringen zeigt sich der weiche Aluminiumkopf sehr mitgenommen: Der halbkugelförmige Verbrennungsraum ist weit gehend zerstört. In der Führung steckt noch der Rest des gebrochenen Ventilschafts

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



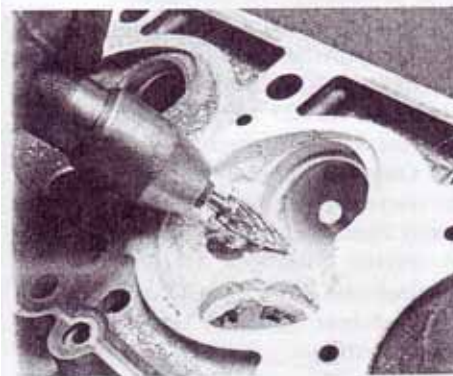
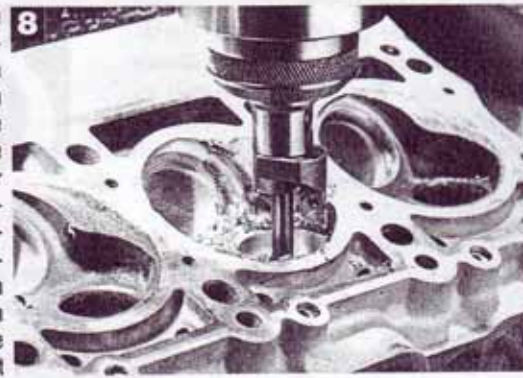
So sieht eine Motorenwaschmaschine aus: Der von Öl und Schmutz überzogene Kopf rotiert rund zehn Minuten lang auf einem Drehgitter. Dort wird er von einer heißen Mischung aus Wasser und speziellen Reinigungsmitteln bestrahlt. Das löst den Schmutz vom Aluminium

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



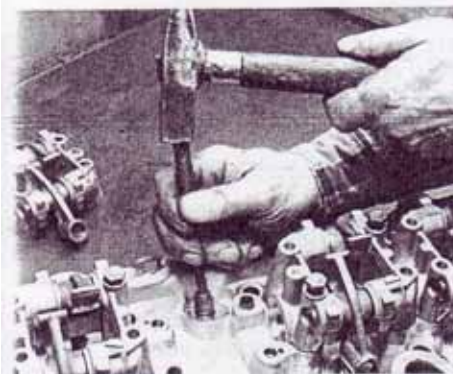
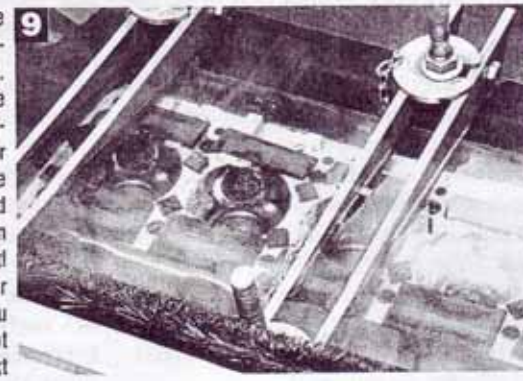
In einer Strahlkabine säubert Glasmehl den Brennraum von den letzten noch verbliebenen Ablagerungen. Die Schadstelle ist jetzt metallisch rein. Ohne vorherige Reinigung in der Motorenwaschmaschine würden die Ölreste das feine Glasmehl verklumpen und unbrauchbar machen

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



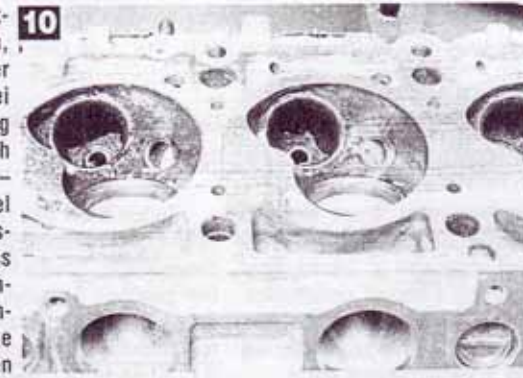
Anschließend wird der zerstörte Bereich „verputzt“, also von Graten befreit und die Oberfläche eingeebnet. Dafür gibt es spezielle Fräseinsätze für Leichtmetalllegierungen, die weniger Zähne haben und sich somit nicht so leicht mit dem weichen Werkstoff zusetzen können

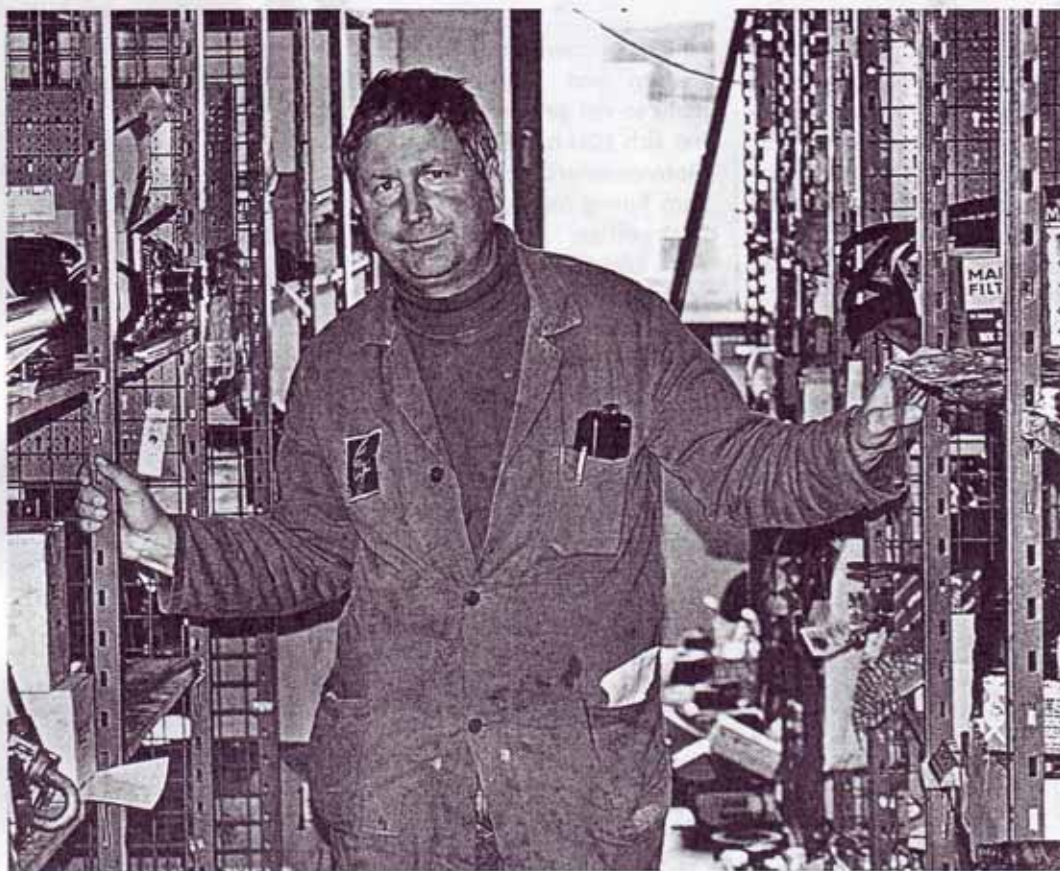
Abpressen heißt die Prüfung des Zylinderkopfs auf Dichtheit. Alle Wasserkanäle sind dabei mit Gummiplättchen und einer dicken Acrylglasplatte verschlossen und werden in ein Becken mit rund 70 Grad heißem Wasser getaucht. Bei bis zu vier bar Druck bleibt kein Leck unentdeckt



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

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 1988 auch die Entwicklung für die SR 600 durchgeführt. Die Hubraumvergrößerungen für SR- und XT-Motoren entwickelten sich bald zum Verkaufsschlager. 1986 gelang dann mit der SR 723 die Entwicklung des bis dahin stärksten und größten Einzylinders 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 beendet er 1976 seine Ausbildung zum Motorenschlosser. Von 1979 bis 1981 durchpflügte 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 Wankel-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 Ölsteigeleitungen

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

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

1990 kaufte EGU mit dem Ziel, ein umweltfreundliches, abgasarmes, leises 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

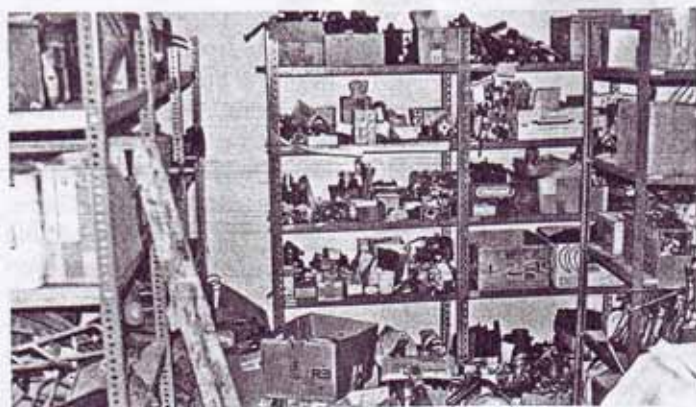
für die SR und XT oder den nikasilbeschichteten EGU-Zylindern, findet sich hier ein schier unerschöpflicher Fundus nahezu aller Teile, die je an einem japanischen Einzylinder verbaut wurden. »Ich bin ein Mensch, der nur schwer etwas wegwerfen kann«, sagt Egetemeir fast schon entschuldigend.

Durch die Entwicklung in der Motorradbranche hin zu immer leistungsstärkeren Maschinen wurde schon vor Jahren der Abgesang für den Einzylinder zumindest im Straßenbetrieb angestimmt. 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 fürs 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 Ölkühler für TT 600

EGU hat sich zunächst dem Leistungskrümmer von Yamahas TT 600 gewidmet: Durch den erweiterten 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.



Um der Vibrationen Herr zu werden, sitzt der Kühler auf Gummimanschetten

Der Ölkühler wird zwischen Öltank und Motorblock durch die Trägerschrauben der Kühlerkonsole 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 Kühler angeschlossen. Der neue Kühler reduziert die Öltemperatur von ca. 150 °C auf 110 bis 120 °C. Im Kühler-Kit enthalten sind: Kühler, 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

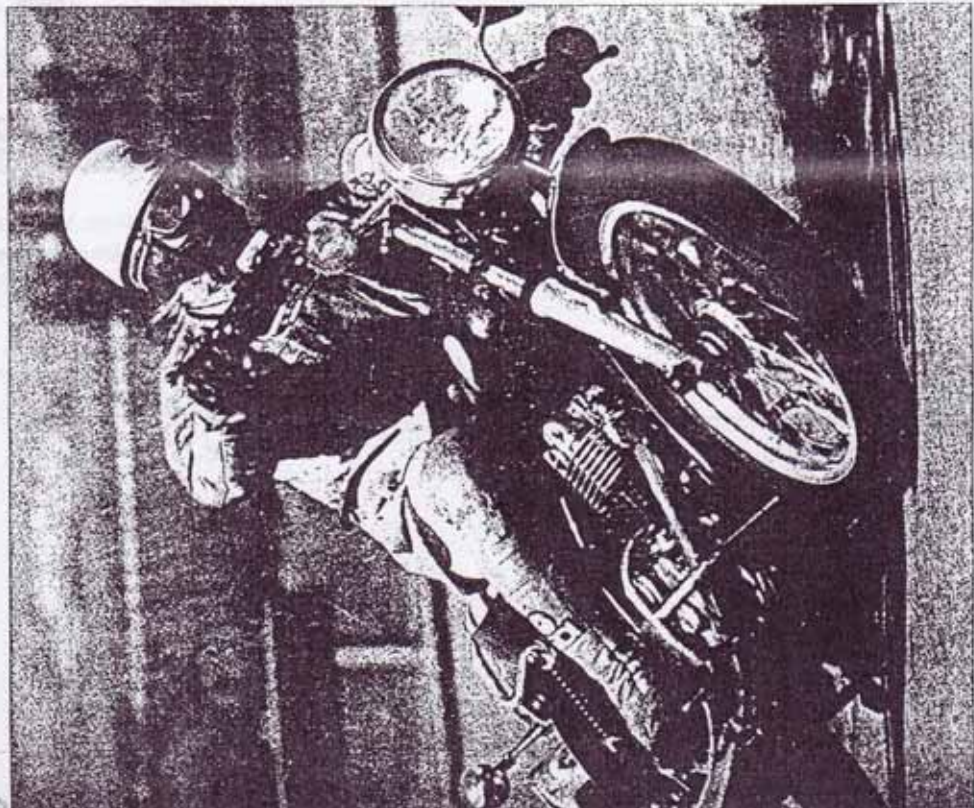


**Die neuen Krümmer ermöglichen
eine Leistungssteigerung von ca. vier PS**

Technik: Kur für die Yamaha SR /XT 500

Galopp für den Opa

Uli Egetemeir ist leidenschaftlicher Einzylinderfan. Der schwäbische Tüfeler hat dem Yamaha-Oldie einiges an Zubehör verpaßt. Wir probierten seine aufgebohrte SR 600 aus.



Uli Egetemeir, 28: Spezialist in Sachen Yamaha SR und XT

Dall die Schwaben Tüfeler und Erfinder sind, dürfte seit Gottlieb Daimlers erstem Motorrad wohl bekannt sein. Einen Steinwurf von Bad Cannstatt entfernt, jenem Ort, der für uns Motorradfahrer so wichtig war, tüftelt heute ein Schwabe an Motoren und Motorrädern herum.

Uli Egetemeir, 28, aus Walbingen beschäftigt sich seit Jahren intensiv mit dem Yamaha-Oldie. Der sich anhaltender Beliebtheit erfreuende Einzylinder zeigt sich bisweilen störrisch. Kommt er nämlich in die Jahre, so nervt er mit hohem Ölverbrauch und klapperndem Ventiltrieb. Egetemeir hat da ein gutes Parat, um Einzylinder-Fans aus der Patsche zu helfen und nebenbei sogar noch an Leistung zu gewinnen.

Die Testfahrt mit der von Egetemeir auf 600 cm³ aufgebohrten SR 500 samt seiner geänderten Kipphebel verlief völlig unproblematisch. Trotz des mit 94 mm um 7 mm dickers Kolbens tritt sich der Motor spielerisch an. Dank an die geringe Verdichtung von nur 8,5 Standgas, Kalllaufverhalten und Vibrationen unterscheiden sich nicht vom 27 PS-Grundmodell.

Die mechanischen Geräusche entsprechen denen einer fabrikneuen SR, eine Folge der anderen Kipphebel und des pudelneuen Mahlekolbens, der normalerweise im Porsche 911 S seinen Dienst tut. Die Leistungssteigerung von 17 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 ungesund. Denn der 600er-Ballermann zieht auch schon bei 2500/min kräftig 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 Egetemeir nicht am Kolbenverschleiß oder ausgedehnten Zylinderbüchsen, sondern vielmehr an den Original-Ringen, die mit steigender Kilometerleistung an Spannung verlieren. Bei den Modellen ab Baujahr '84 werden werkseitig schon verbesserte Teile verwendet.

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

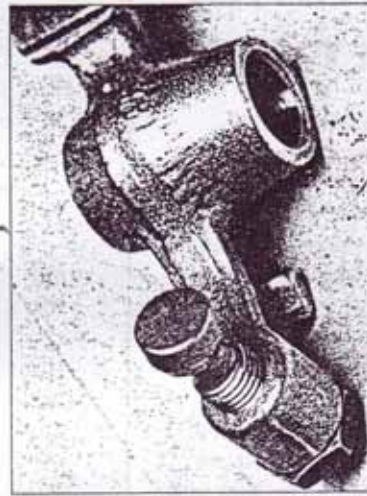
Wenn der halbe Liter Hubbluttschön – für 990 Mark wird der angefertigte Motor auf eben jene 600 cm³ aufgebohrt. Zur Verwendung kommt dabei neben dem geschmiedeten Mahle-Kolben auch eine neue, stärkere Laufbuchse, alle Dichtungen und neue Vergaserdüsen.

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

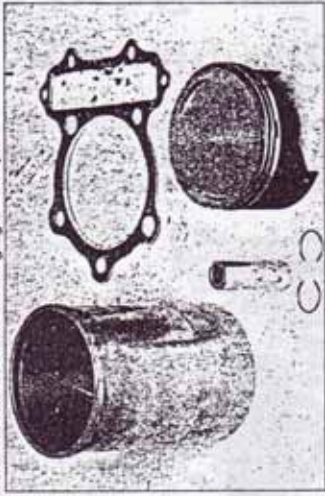
Der dazu passende Oldruckschalter mit roter Warnleuchte kostet 55 Mark: für Leute, die auf Langstrecke gehen, eine ganz nützliche Sache, um rechtzeitig signalisiert zu bekommen, wann Öl nachgefüllt werden muß.

Kipphebel mit verschleißarmen Kugelköpfen verbinden das Einlaufen der Ventilschäfte und halten das Ventilspiel über längere Zeit konstant. Yamaha-Piloten, die viel Autobahn fahren, wissen, wie schnell sich das Ventilspiel an der SR verändern kann. Für 110 Mark gibt's die Kipphebel mit Kugelkopf.

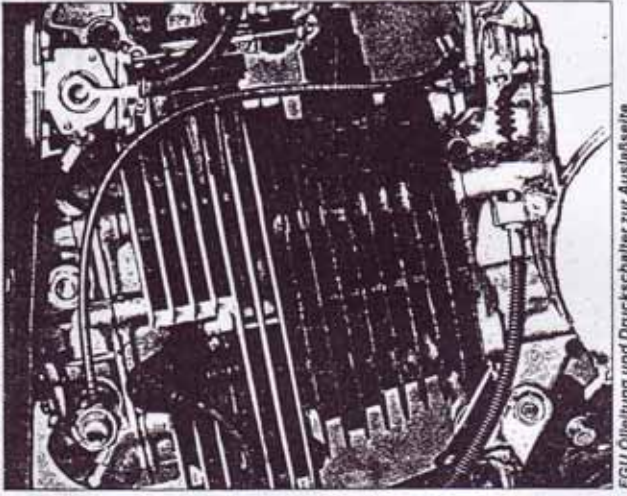
Auch an der Nockenwelle hat sich der Schwabe zu schaffend gemacht. Geänderte Steuerzei-



Ventileinstellschraube mit Kugelgelenkkopf



Der 600er Umbausatz mit Mahle Schmiedekolben



ten versprechen einen besseren Durchzug. Eine Oberflächenbehandlung an der Nocke soll ein frühzeitiges Einlaufen verhindern. Die Nockenwelle kostet im Tausch gegen das Serienteil 245 Mark.

Einen Drehmomentanstieg verspricht der EGU-Auspußkrümmer mit größerem Querschnitt. 185 Mark verlangt der Tüfeler für das Rohstück, das im Gegensatz zum Original einwandig ausgeführt ist und deshalb in kürzester Zeit sich in der schönsten Blaufärbung zeigt. Ganz wie sich das für einen klassischen Einzylinder gehört. Durch den größeren Gasdurchsatz soll auch die lebenswichtige Innenkühlung des Motors vergrößert werden.

Neben den verbesserten Motortoreilen vertriebt EGU auch noch Zubehör und Umbauteile, zugeschnitten auf die SR- und XT-Bedürfnisse.

Eine sinnvolle Anschaffung wären die rahmenfesten Soziusfußrasten für alle XT 500-Modelle. Sie schonen die Beinmuskulatur des Mitfahrers und geben auf holprigem Untergrund festen Halt. Für flotte Geländefahrten 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 Egetemeir, Eientalerstr. 3, 7050 Waiblingen.

Sicherlich, billig kommt ein Einzylinder-Eigener nicht weg, will er seinen Dampfhammer mit allem ausrüsten, was Egetemeir im Programm hat. Doch für Vielfahrer lohnt sich bestimmt der Einsatz einiger Mark, um wenigstens die kleinsten Unzulänglichkeiten des sonst so sympathischen Motorrades auszukurieren.

Wer oft mit viel Beladung unterwegs ist und nicht gerade jeden Pfennig umdrehen muß, für denjenigen kann der 600 Eintopf eine Menge Spaß bedeuten, denn der aufgebohrte Motor erlaubt eine viel schallere Fahrweise und beschleunigt die SR vor allem aus engen Kurven heraus doch ganz gewaltig. Da werden Erinnerungen an englische Dampfhammer wach. *Mini Koch*

Mühe los die ganz engen
Radien auszirkeln. Das ist die
Spezialität der EGU 560.
Selbst die kraftige 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

TEXT: JOSEF W. FOTUS: MIO

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 geregelterm 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 (14 980 Mark) Kat-Version, 6590 Euro (12 950 Mark) ohne Kat

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

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

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Gabel, Ø 40 mm, Federweg 120 mm. Hinten Einarmschwinge 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 vollverschalteten 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 verbleibt das Temperament aber spürbar. Ihren Auftritt erlebt das schlanke Rad naturgemäß 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 Vierkolben-sattel ist im Prinzip für Kopfstände in allen Lagen gut. Doch wenn die Reibpaarung nicht hinhaut, entwickelt sich auch gute Hardware zur Schicksalsbremse: Rein

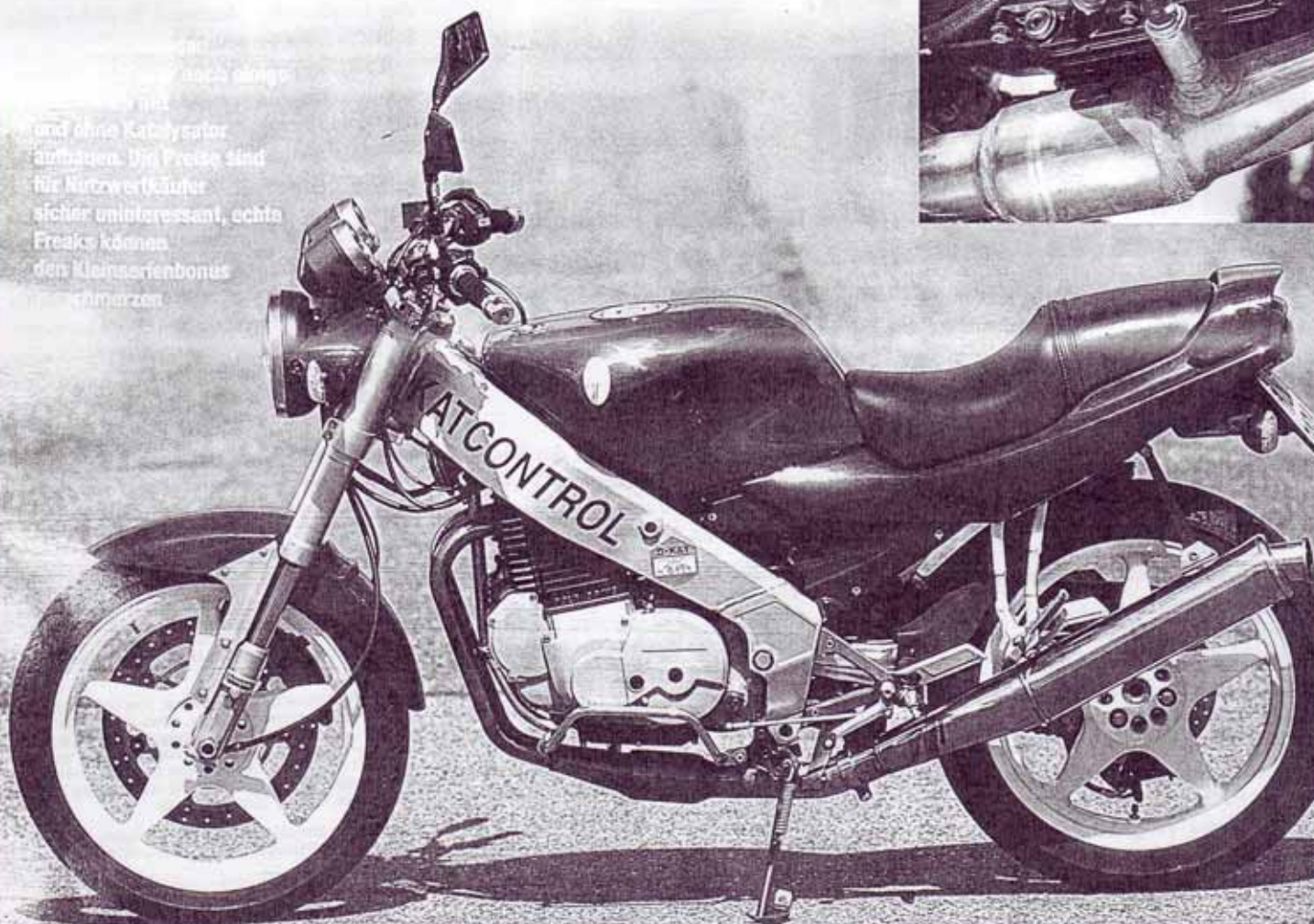
Das Konzept der EGU ist moderner denn je

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.

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-Einzyklern schon immer in einem leichteren Straßenchassis spazieren fahren wollten.

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
aufbauen. Die Preise sind
für Nutzwerkkäufer
sicher uninteressant, echte
Freaks können
den Kleinserienbonus
schmerzen

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.

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 Kampfmaschine, und die Mitbewerber hatten im Nu das Nachsehen. Doch auch Honda konnte sich nicht vor den immer schärferen Geschwindigkeitsgrenzen drücken, und so kam 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 Graumarkt zu uns.

Auch wenn die 500er kein schlechtes Motorrad ist, erfordern 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 Originalparts 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 ausgeleierte 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 buckeliger 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 Standrohrbohrkante 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 Einzylinder-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 ausgemerzt. Bleibt noch die Umrüstung auf stahlummantelte **Bremsleitungen** vorn, beispielsweise von Spiegel 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.

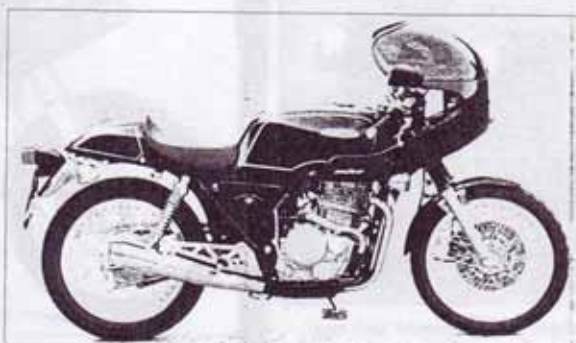
So bieten die Windschutzabteilungen von Hein Gericke, Polo oder Louis kleine **Verkleidungsscheiben**, die der Honda bereits einen sportlichen Touch verleihen. Klassische Halbschalen im Look der siebziger Jahre hat der traditionsreiche Hersteller MBV noch heute im Pro-



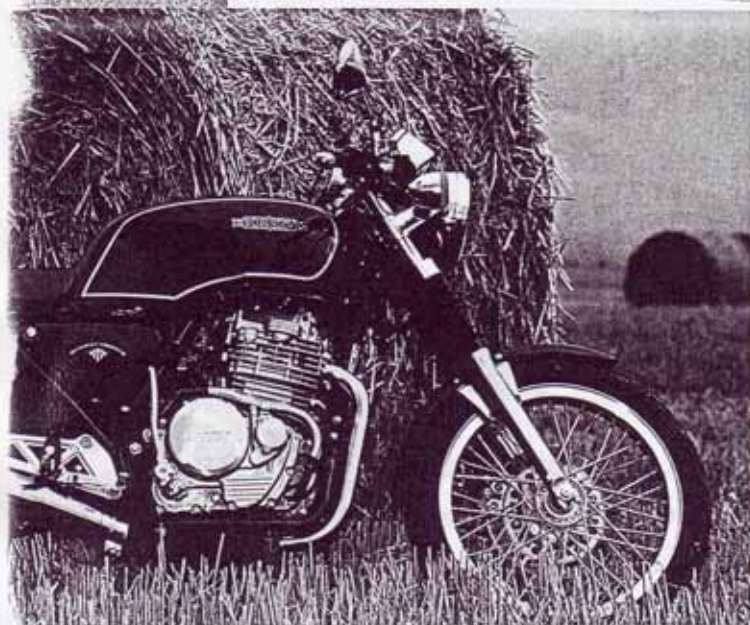
Umgedreht: Koni-Dämpfer gibt es heute unter dem Label Ikon



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 Segelstange 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.

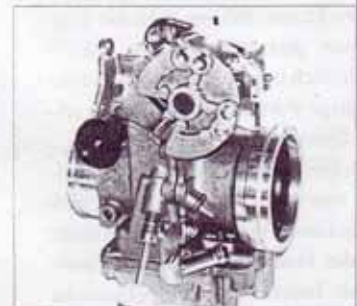
Um einsteigergerechte **Leistung** kümmert sich mal wieder Alpha Technik: XBR und GB lassen sich durch die Montage eines Drosselklappenanschlages auf versicherungsgünstige 34 PS herunterschrauben, ein Gutachten gehört zum Preis von 99 Euro mit zum Lieferumfang.

Etwas schwieriger wird die Sache,

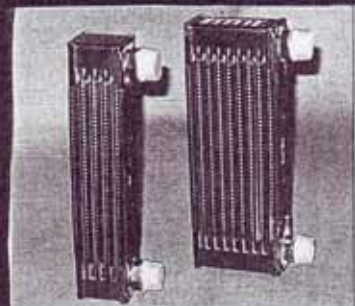
wenn der Honda auf legalem Wege mehr Leistung eingehaucht werden soll. MainJet bietet den Umbau auf 600 Kubik an, ein 40er Mikuni-Flachschiebervergaser besorgt die passende Beatmung. Eine derart aufgepeppte Clubman liegt dann bei 44 PS, viel eindrucksvoller ist jedoch der Drehmomentzuwachs: Über 48 Newtonmeter 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



Schnorchler: Den 40er Mikuni-Flachschieber hält MainJet bereit



Rippchen: Egu kümmert sich um einen gesunden Temperaturhaushalt

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
Eisentalstraße 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
Kimpfi 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

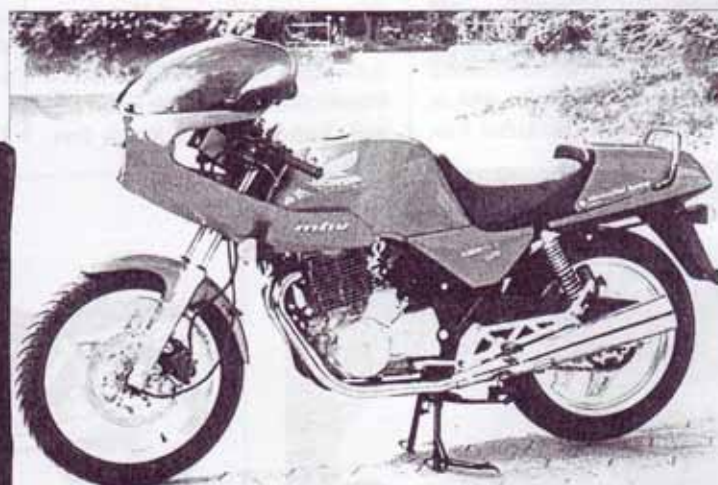
Levkojenweg 11
68305 Mannheim
0177/7841132
www.mainjet.de
mbv-Verkleidungen
Bebersche Straße 19
31848 Bad Münder
05043/2588
www.motorradverkleidungen.de
Polo Expressversand
Reisholzer Werftstr. 76
40589 Düsseldorf
0211/9796830
www.polo-motorrad.de
Emil Schwarz
Daimlerstr. 8
73660 Urbach
07181/995290
www.emil-schwarz.de
Wirth-Federn
Olaf E. Wirth
Osterdiecksfeld 23
21274 Undeloh
04189/811020
www.wirth-federn.de

Gebrauchteile zu ergattern. So bieten die zahlreichen Teilemärkte 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

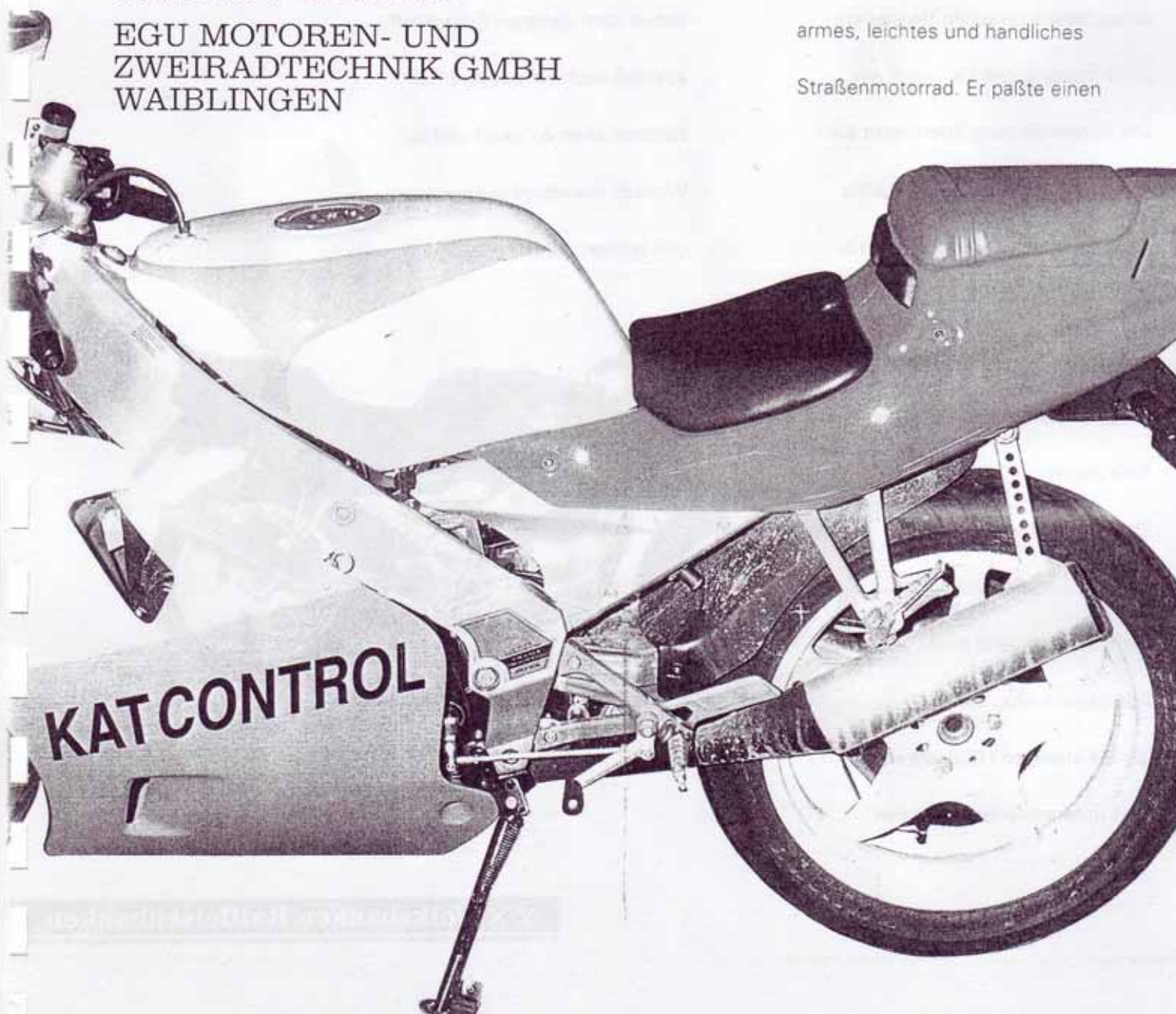
8

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-Einzyldermotor 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.

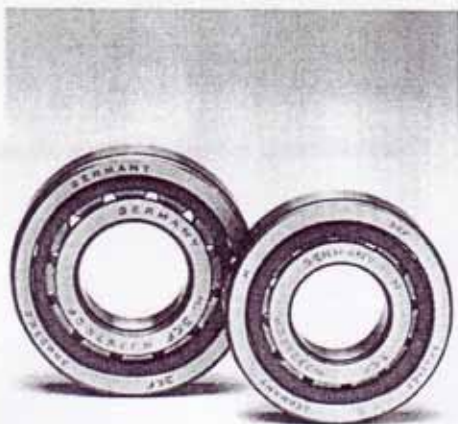
Der TÜV Südwest bestätigt dem so ausgerüsteten Triebwerk hervorragend niedrige Abgaswerte, die sogar die strengen US-Grenzwerte weit unterschreiten. Bis dahin

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.



Volksbanken Raiffeisenbanken

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.

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

Umbau eines gebrauchten Motors mit Verschleißteilen.

Umbau mit dem Original EGU Nikasilzylinder bei gebrauchtem Motor.

Umbauteile für Selbstbauer
SR 500

EGU Nikasilzylinder
94,75 mm

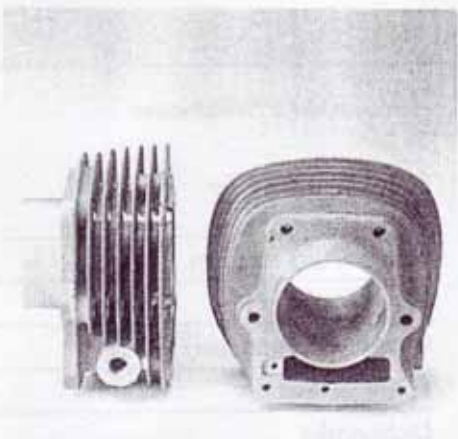
Kolben 64,67

Nockenwelle

Gehäuse ausspindeln

Kurbelwellenlager

Dichtungskit



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.

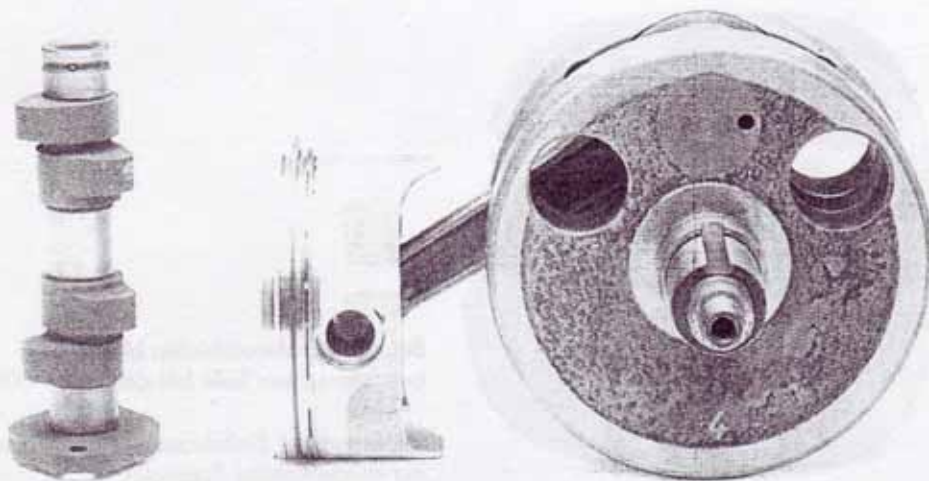
Aufbohren des Zylinders, Einziehen einer Spezialbüchse, Feinbohren und Honen auf 100 mm, bzw. Nikasilzylinder. Geschmiedeter Kolben made in Germany.

Auf Wunsch auch Übermaßkolben. Aufdrehen des Kurbelgehäuses.

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

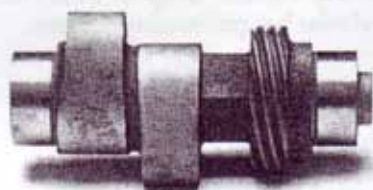
Komplettumbau bei Lieferung des fabrikneuen Yamaha-Motors.

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.



Umbauteile für Selbstbauer
SRX/XT/Ténéré

EGU Nikasilzylinder
100/102 mm

Kolben 100/102 mm

Nockenwelle

Gehäuse ausspindeln

Kurbelwelle

Kurbelwellenlager

Dichtungskit

Komplettumbau
bei Lieferung des fabrikneuen
Yamaha-Motors.

Komplettumbau mit gebrauchtem Motor.

Umbauteile für Selbstbauer
SR 500

EGU Nikasilzylinder
94,75 mm

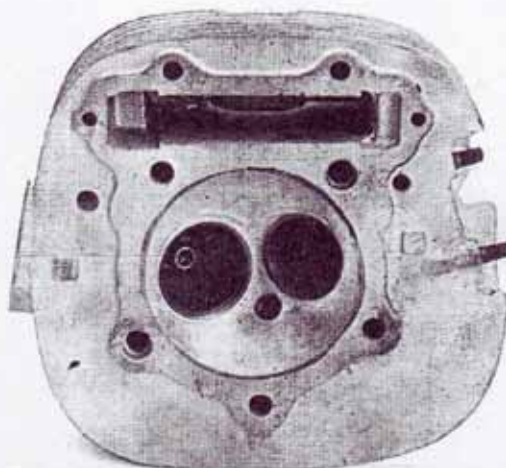
Kolben 100/102 mm

Nockenwelle

Gehäuse ausspindeln

Kurbelwellenlager

Dichtungskit



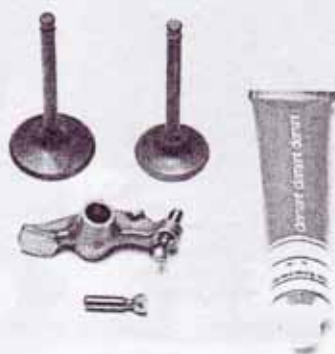
Bei allen Umbauarbeiten bleiben die ausgetauschten Teile bei der Firma EGU.

Während der Einfahrzeit verwenden wir nur ausgewähltes Spezialöl.



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-Spezialkipphebel

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. 0006
Bei Verwendung eines neuen Kolbens
und Honen des Zylinders inkl.
Top-Dichtungskit

Bei dieser Optimierung wird nicht nur
der Ölverbrauch reduziert, sondern auch
die Lebensdauer des Kolbens und der
Ringe wesentlich erhöht. Bringt auch
mehr Leistung. Test Motorrad und Enduro
„gut“.

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

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



Bestell-Nr. 0003
EGU-Ölschmierleitung aus transparen-
tem, 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. 0013
Verstärkte Kupplungsfedern für
sämtliche XT's und SR 500

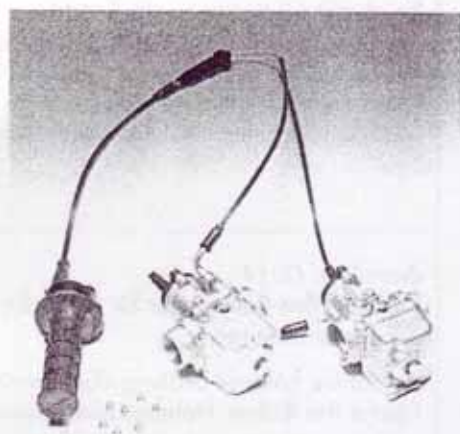


Bestell-Nr. 0012
EGU-Spezialpleuel
für XT/SR 500

Besonders hochwertiges Werkstück, mit
Lagerbüchse und Schmierbohrungen.

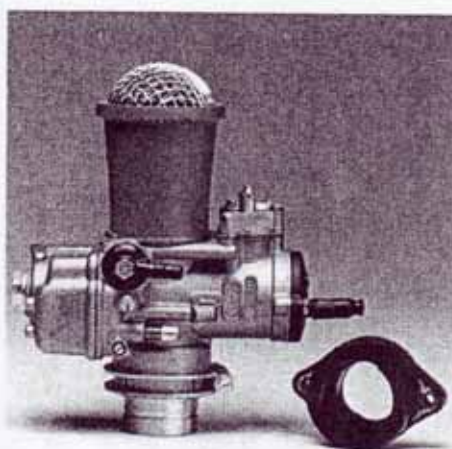
Dank relativ günstiger Preise die
Alternative zu amerikanischen Teilen.

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)

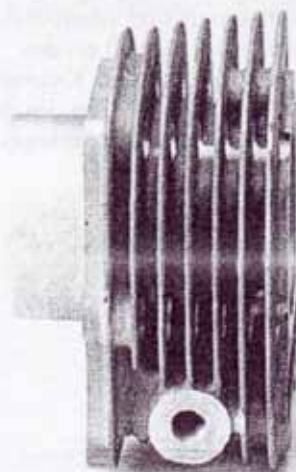
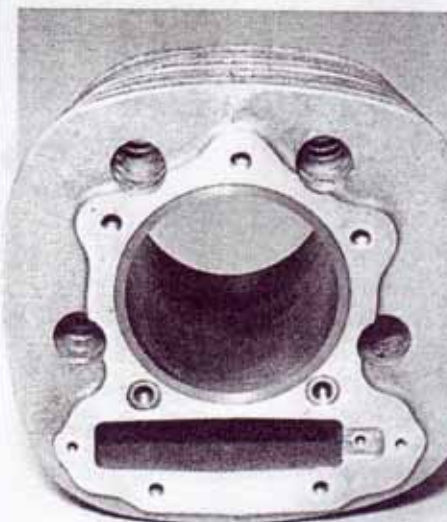


Bestell-Nr. 0016
Dell Orto Doppel-Vergaser für
Yamaha SR/XT 500. Gibt mehr Leistung
im gesamten Drehzahlbereich.

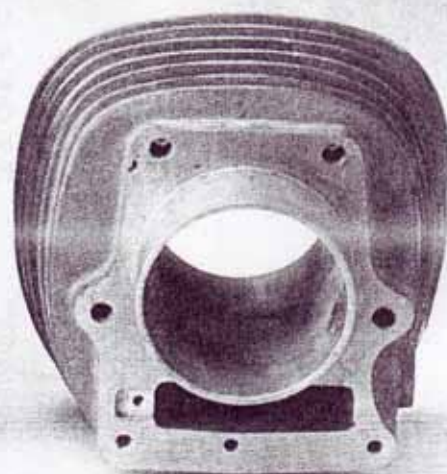
Bestell-Nr. 0017
Ansauggummi

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

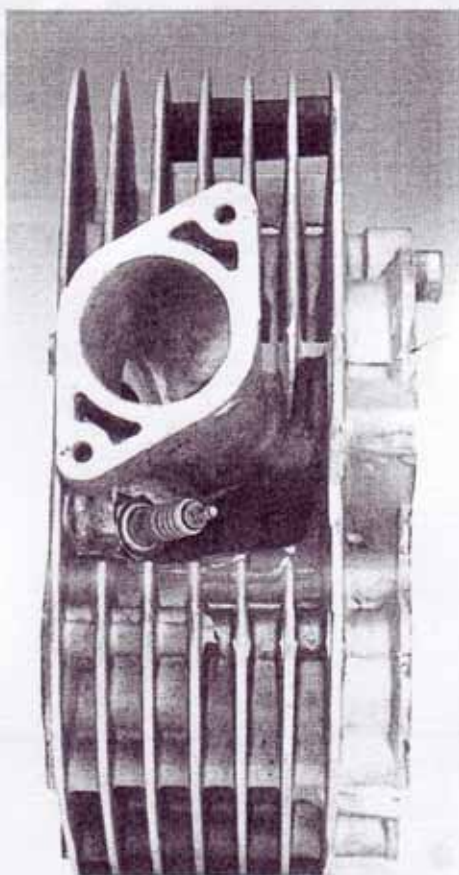
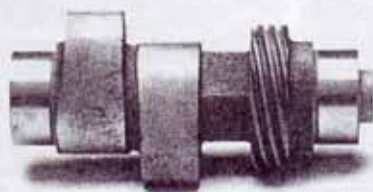


hohe Lebensdauer.
Für SR 500/600,
XT 500/600/Ténéré

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.



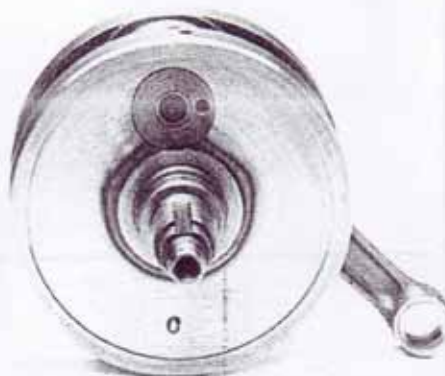
Bestell-Nr. 0022

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

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

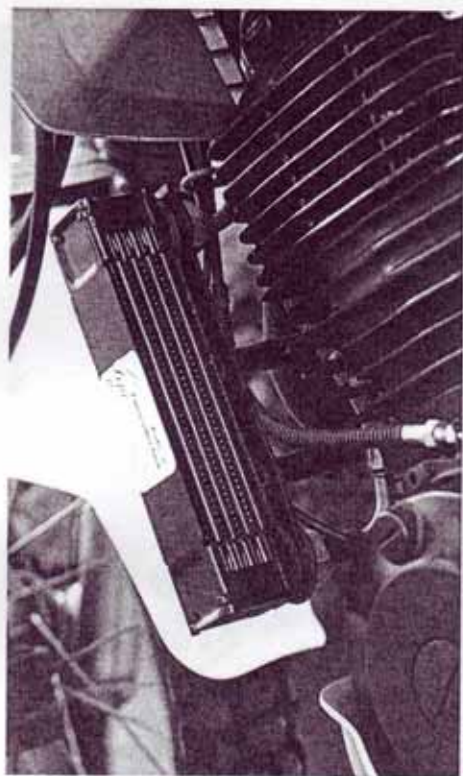
Bestell-Nr. 0028 SR/XT 600

Bestell-Nr. 0029

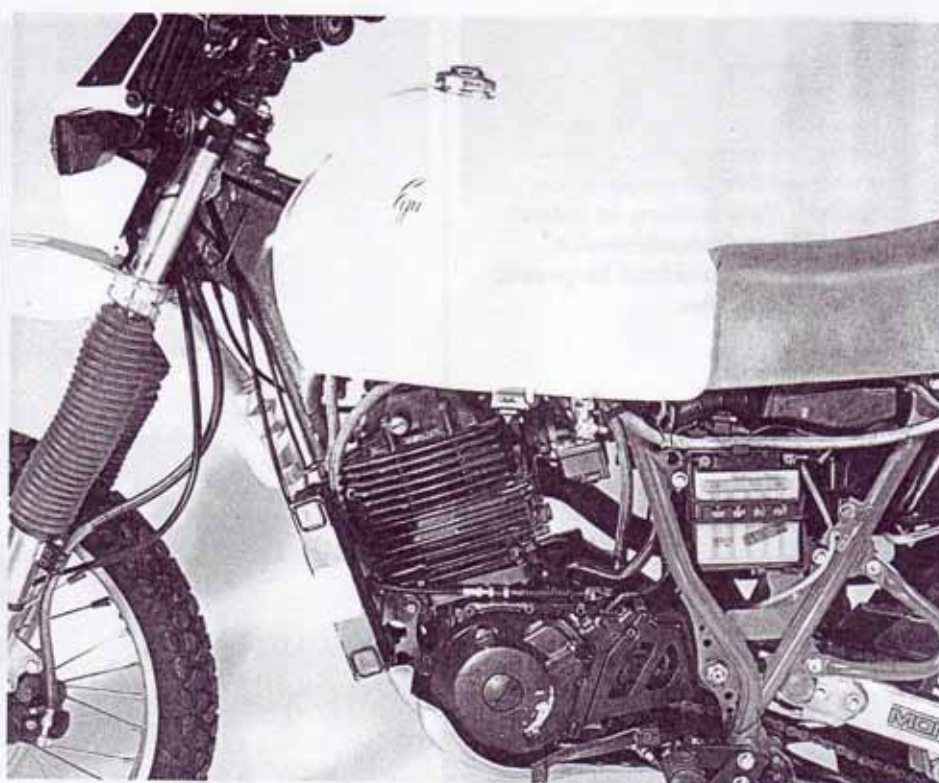
SRX/XT/Ténéré 600

Bestell-Nr. 0030

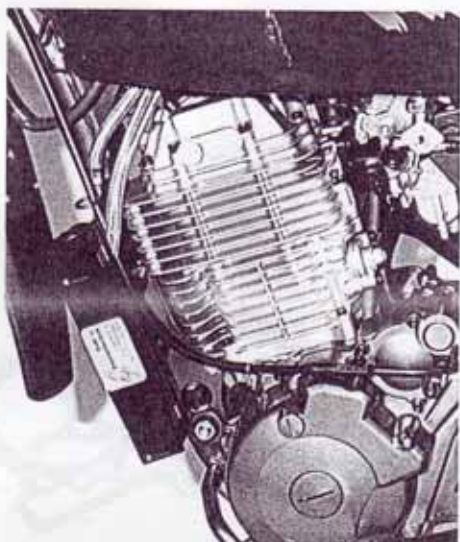
SRX/XT/Ténéré 660/723



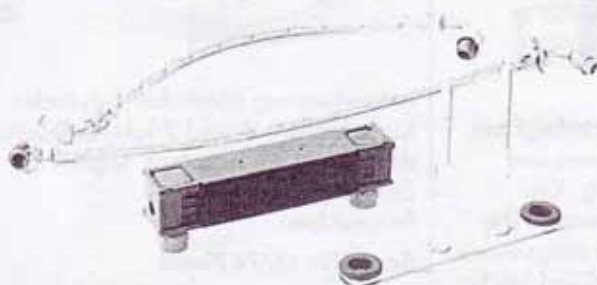
Bestell-Nr. 0162
Ölkühler montiert für 600.
 Bis zu 40°C Öltemperaturabsenkung
 durch EGU-Ölkühler



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



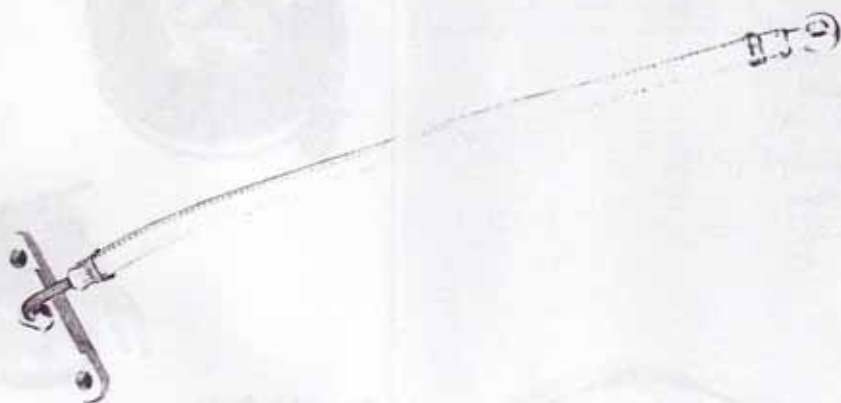
Bestell-Nr. 0166
EGU-Ölkühler umgebaut für XT 600
 Baujahr 1992 mit Anbauteilen.
 Bis zu 50°C Öltemperaturabsenkung.



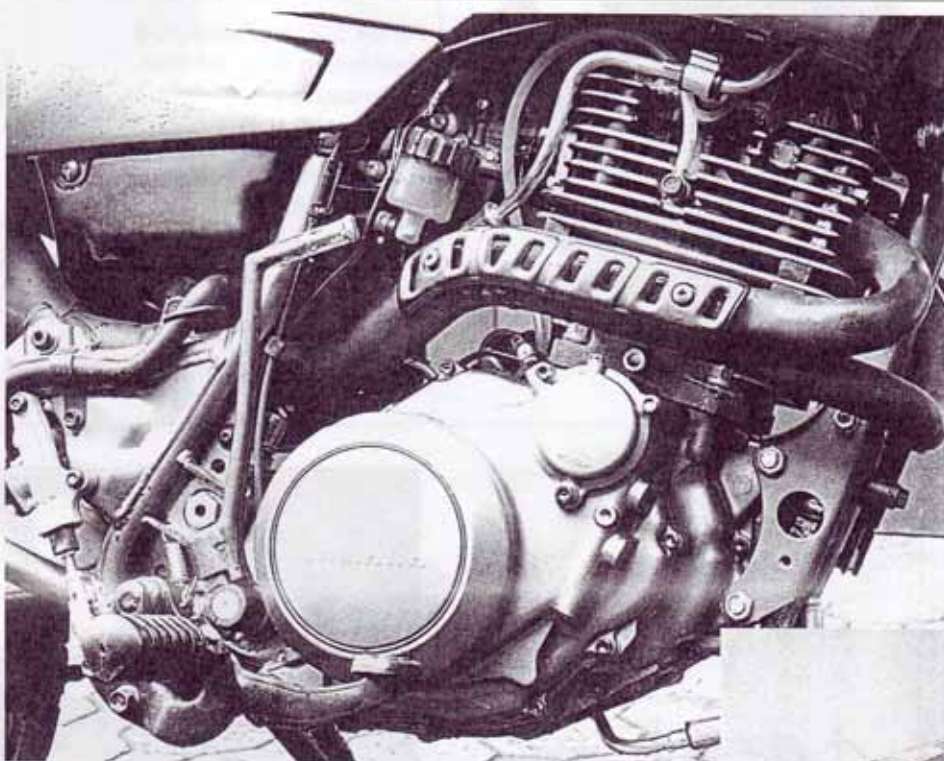
Bestell-Nr. 0168

EGU-Doppelschmierleitung

für XT/SR 500 mit allen Anbauteilen.



XT 500
100-Transistorzündung
mit 033
4,2 Volt
Vorsicht
Hochspannung Lebensgefahr



Bestell-Nr. 0169

EGU-Transistorzündanlage für XT 500
fördert den Zündfunken, bringt ihn exakter, kein Abbrennen des U-Kontakts, sparsamer im Spritverbrauch und mehr Leistung.

Bestell-Nr. 0170

EGU-Schmierleitungsumbaukit.

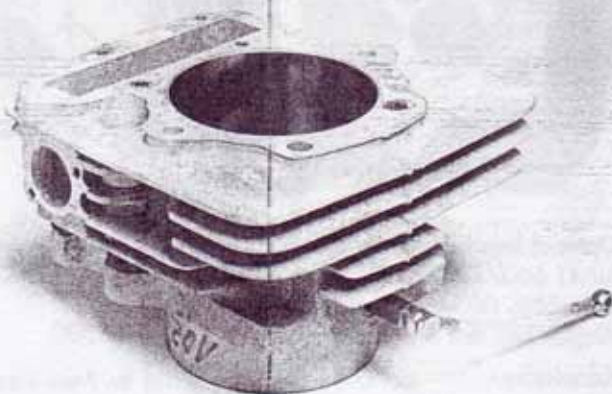
Transparent für sämtliche 4-Ventil
Yamaha XT 550 - 600 und Ténéré sowie SRX.

Bestell-Nr. 0019a

SRX/NT/TT/Ténéré 600/700

EGU-Nitratzylinder 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

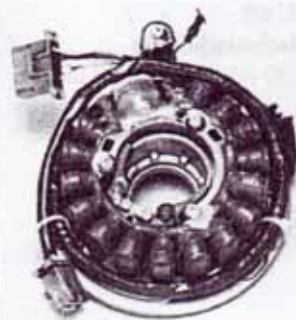
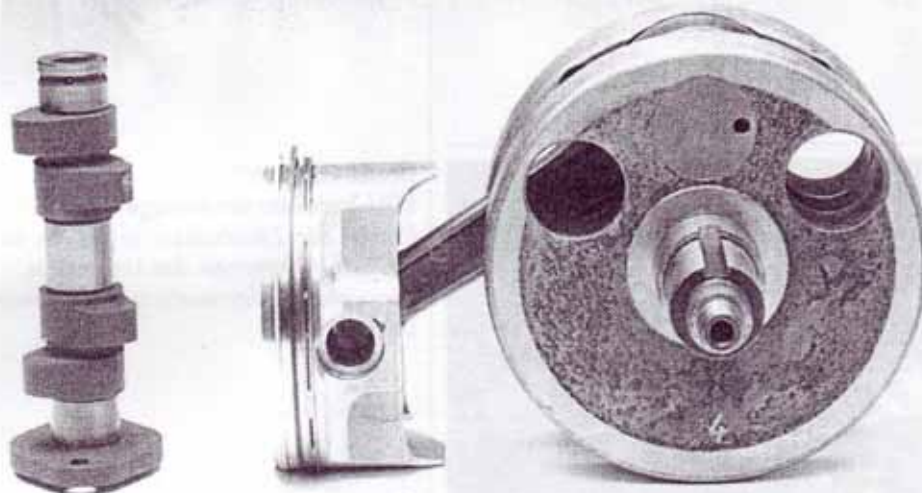
Kurbelwelle mit 92 mm Hub
für XT/
SRX 750

Bestell-Nr. 0033

**Spezial-
pleuel**
verstärkt

Bestell-Nr. 0033A

Kolben für
723/752 ccm

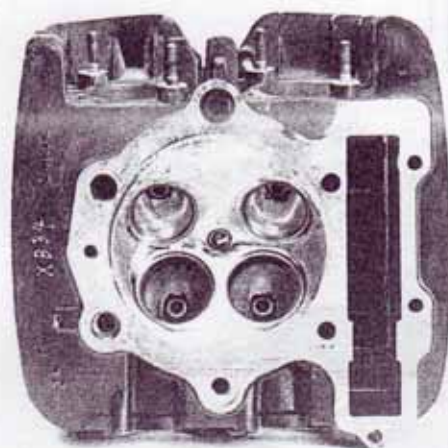


Bestell-Nr. 0036

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



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

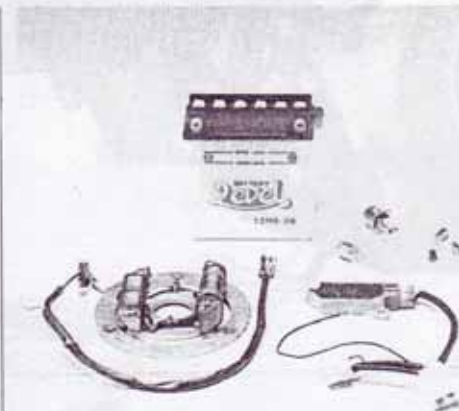
Bestell-Nr. 0034

Angleichen des Brennraums

Kanalarbeit

Bestell-Nr. 0034a

Doppelzündung



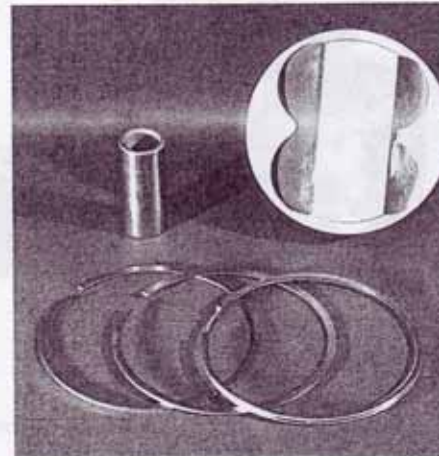
Bestell-Nr. 0035

EGU 12-V-Umbaukit

für

XT 500

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



Bestell-Nr. 0036A

Schwäbischer **Qualitätskolben** von Mahle. Für Tuning SRX/XT600 auf 98mm



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.

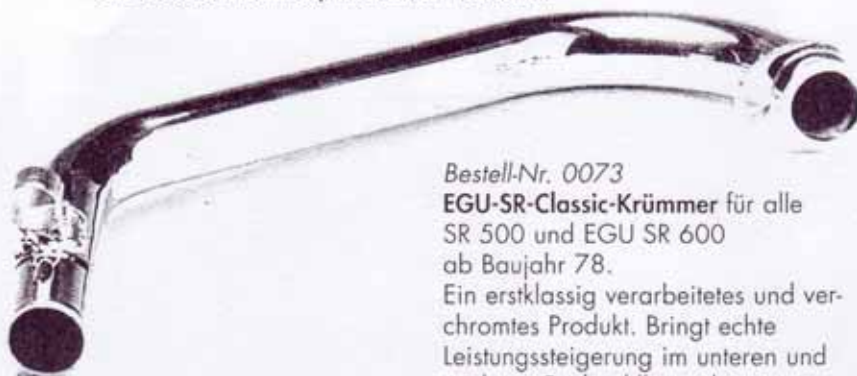


Bestell-Nr. 0075
Sozius-Rastenausleger
für Yamaha XT 500



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



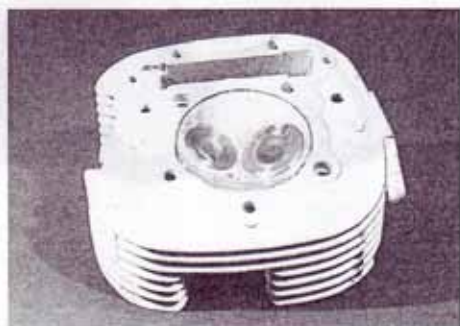
Bestell-Nr. 0073
EGU-SR-Classic-Krümmer für alle
SR 500 und EGU SR 600
ab Baujahr 78.
Ein erstklassig verarbeitetes und ver-
chromtes Produkt. Bringt echte
Leistungssteigerung im unteren und
mittleren Drehzahlbereich.



Bestell-Nr. 0083

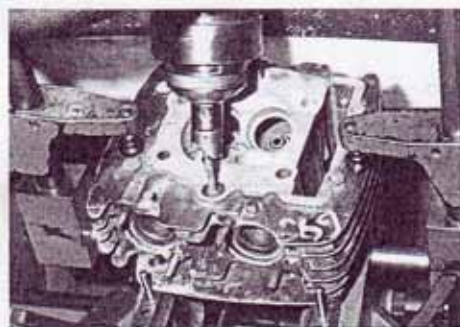
Hauptständer für alle Enduros. Damit können Sie problemlos Reifen wechseln und Ketten spannen, sowie auch andere Montagearbeiten ausführen.

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. 0089

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



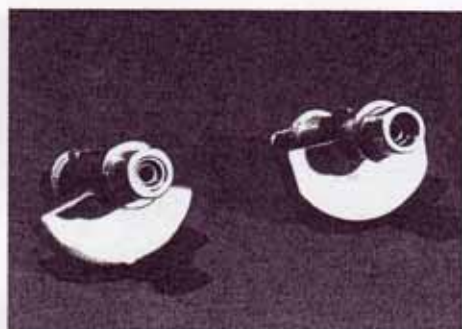
Bestell-Nr. 0090

Schalthebel für alle Enduros, klappbar

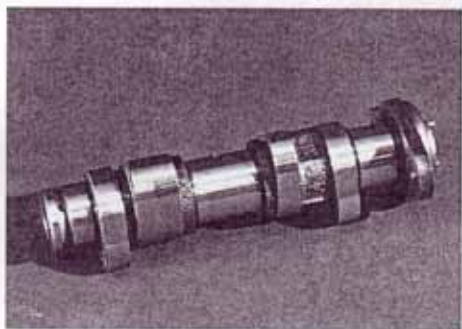


Bestell-Nr. 0091

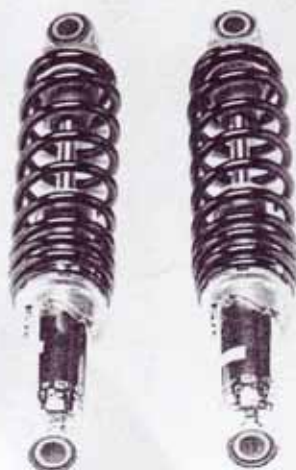
Bremsleitungen verschiedener Hersteller, mit Stahlmantel, für alle Motorräder. Mit TÜV-Gutachten. Kein Aufdehnen der Bremsinnenhaut mehr, teflonbeschichtet. Höhere Bremsicherheit, längere Lebensdauer.



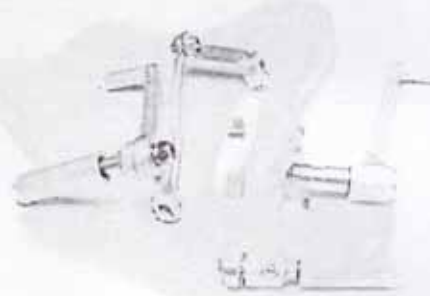
Bestell-Nr. 0252
erleichterte Ausgleichsgewichte
SRX/XT/TT Yamaha 600
macht den Motor drehfreudiger



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

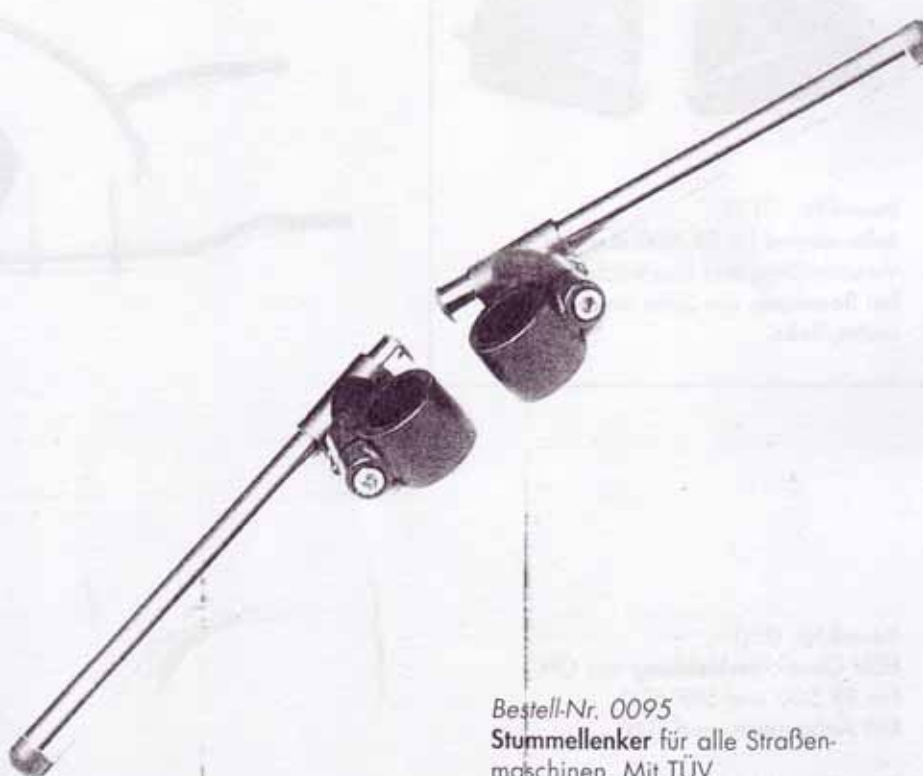


Bestell-Nr. 0096
Fußrastenanlage für alle Straßenmodell
Zurückverlegt, aus
Aluminium.
Mit TÜV

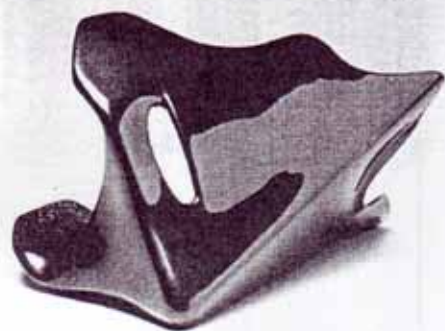
Bestell-Nr. 0097
Auf Wunsch erhalten Sie auch Sozias-
Rasten



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 Type
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.

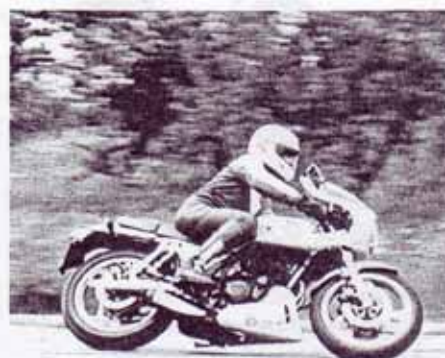
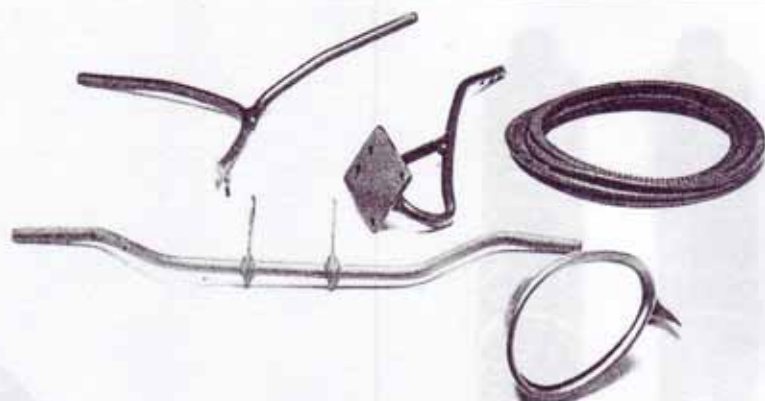
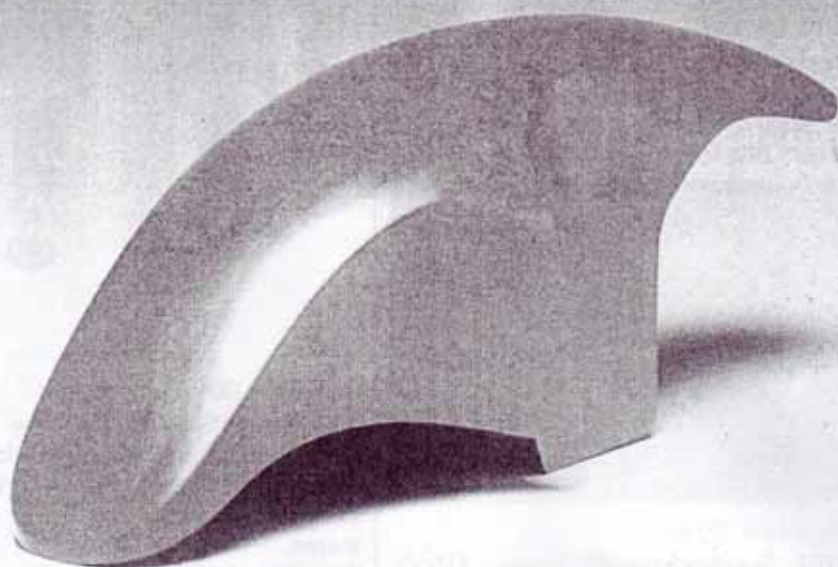
Bestell-Nr. 0108

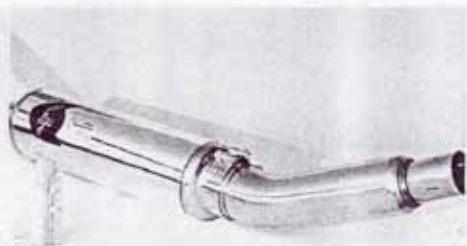
Auf Wunsch Außenspiegel rechts

Bestell-Nr. 0110

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

Lackierung





Bestell-Nr. 0207

SRX 600 Auspufftöpfe 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.

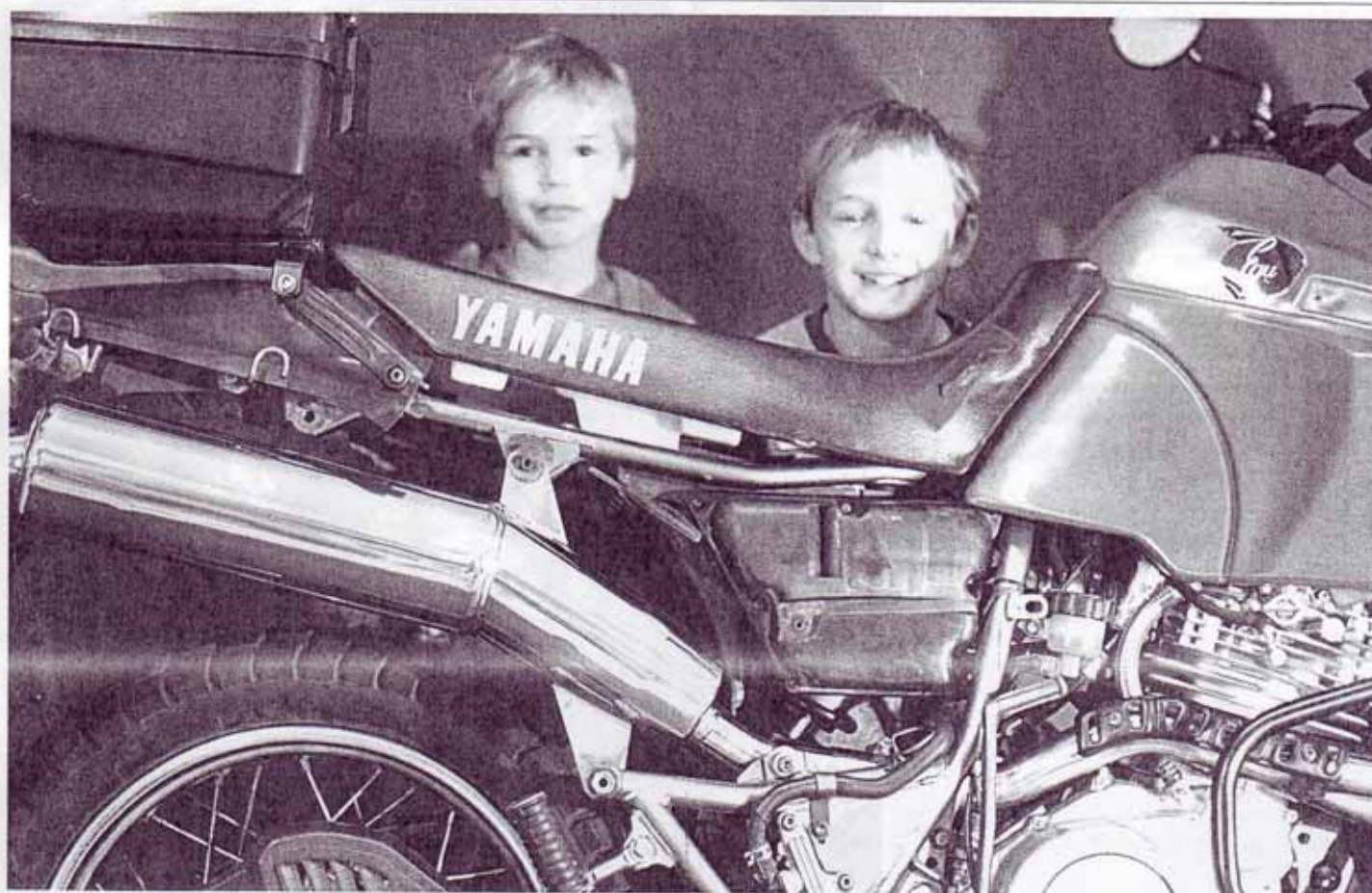
Bestell-Nr. 0209

Sporttöpfe je 2 Stück.



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

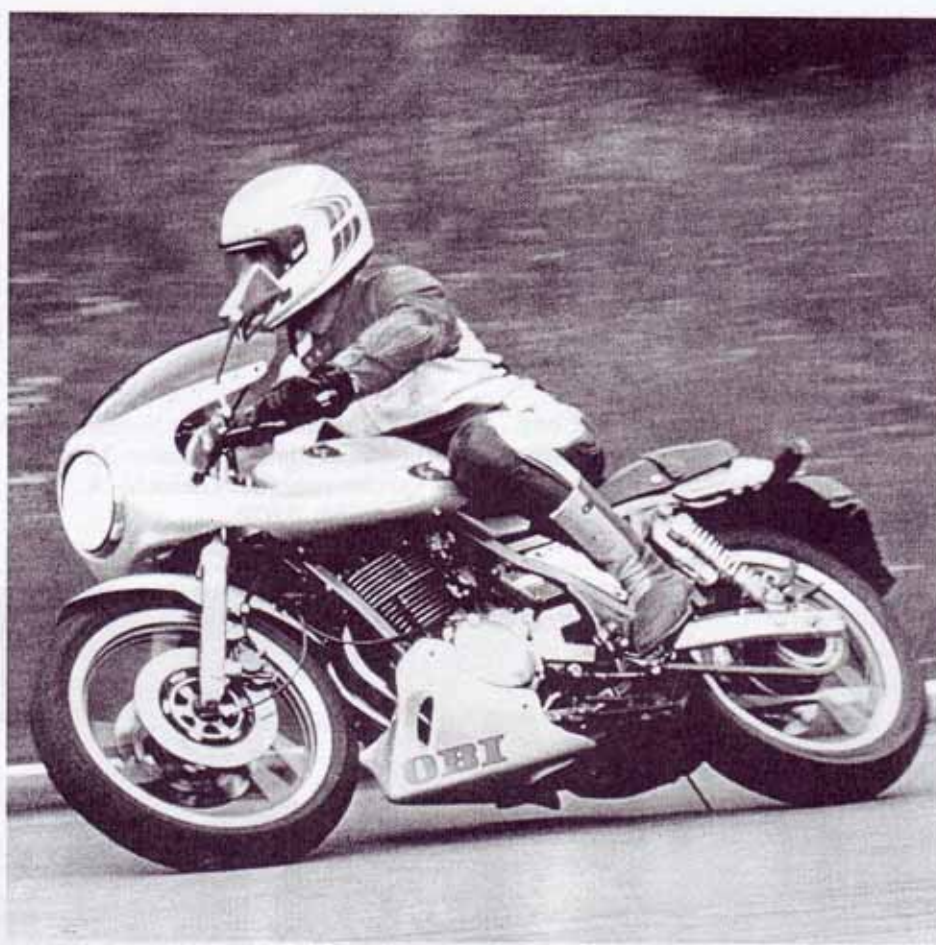
Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, ohc, Kipphebel, vier Ventile, Bohrung x Hub 100 x 92 mm, Hubraum 723 ccm, Nennleistung zirka 37 kW (50 PS), Batterie 12 V/5 Ah, Mehrscheiben-Ölbakplung, Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundärantrieb über O-Ring-Kette, Ölkühler

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 demontieren
- 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

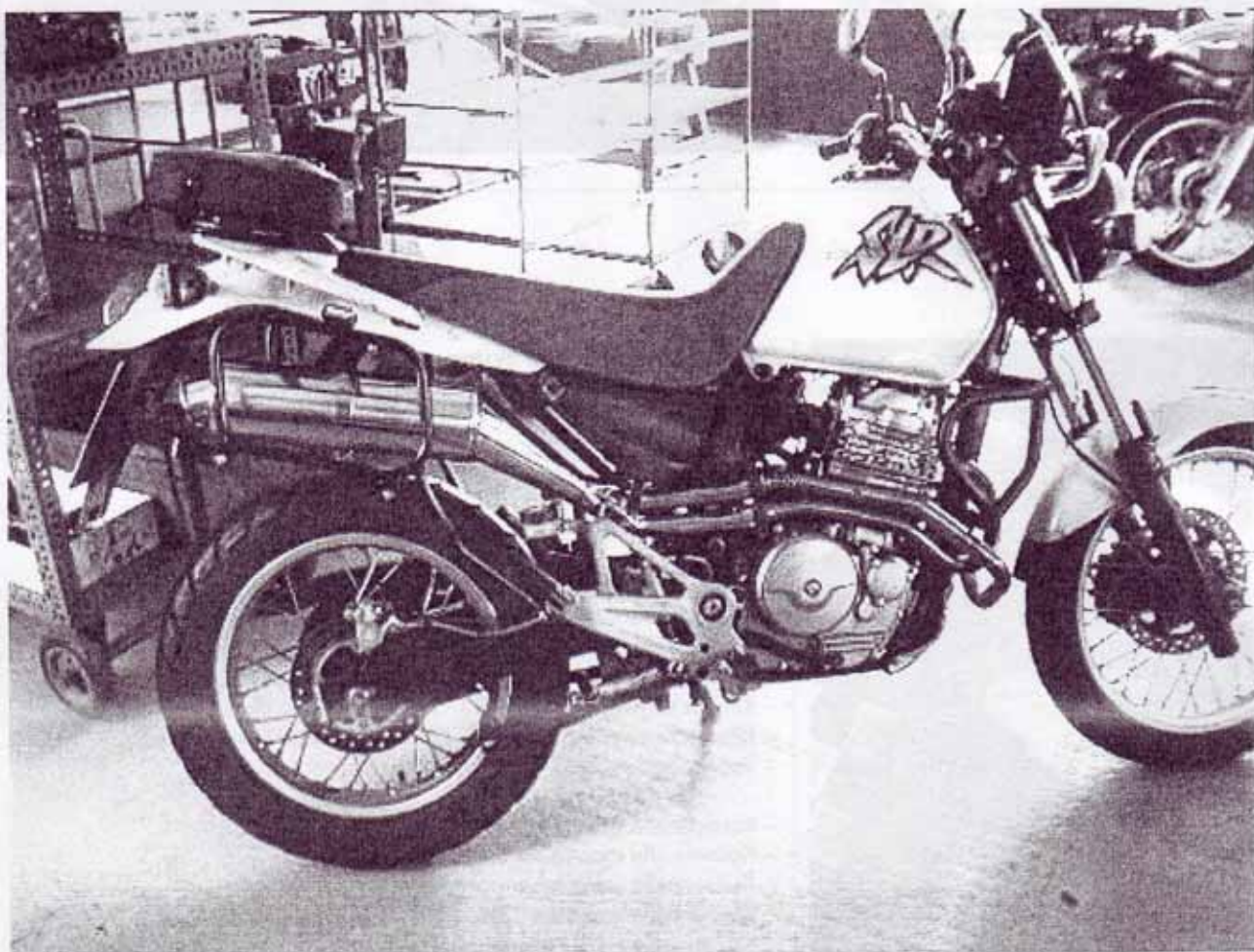
Honda SLR 650

EGU-Endtopf SLR 650
aus Edelstahl

Bestell-Nr. 0255

EGU-Leistungskrümmmer SLR 650
aus Edelstahl

Bestell-Nr. 0256

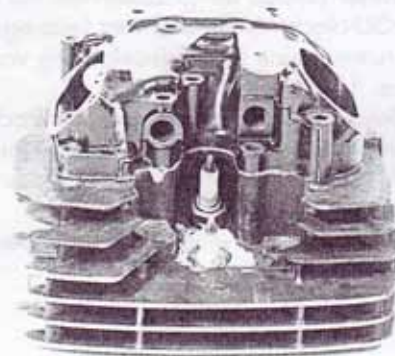


Nach umfangreichen Versuchen und Prüfungen im harten Alltag sowie auf Prüfständen, ist es uns gelungen, den Kraftstoffverbrauch und die Temperatur, durch Doppelzündung zu senken. Das Ansprechverhalten sowie die Leistung und das Drehmoment wird erhöht.

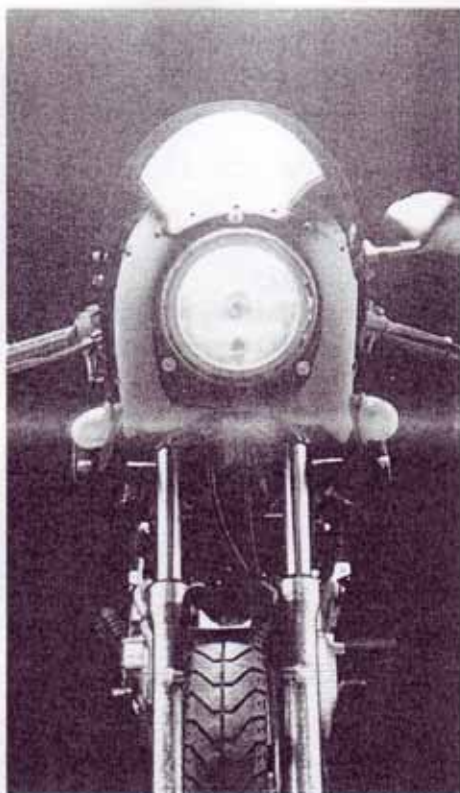
Bestell-Nr. 0219

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

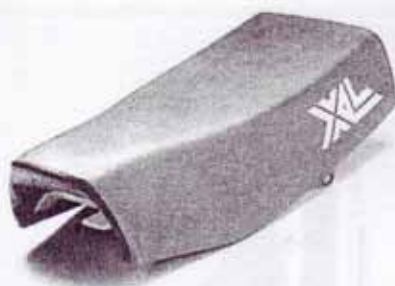
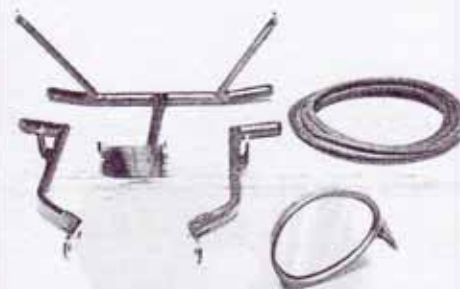
Lackierung

in verschiedenen Farben.

Bestell-Nr. 0138

Spiegel

rechts



Bestell-Nr. 0141

Austauschsitzebank

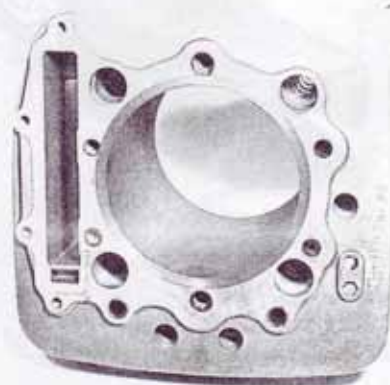
für sämtliche Enduros.

EGU-Dominator NX 700 Umbau

Dieser Umbau bringt zusammen mit der EGU-Nockenwelle und dem Leistungskrümmmer 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

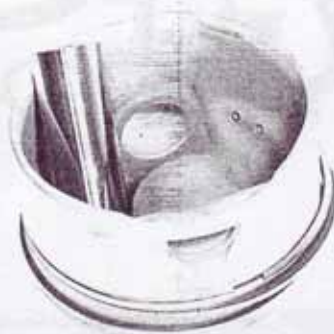
Zylinder mit neuer Büchse für den 104 mm Kolben. Originalzylinder muß eingeschickt werden.



Bestell-Nr. 0247

Zylinderkopfdichtung NX 700

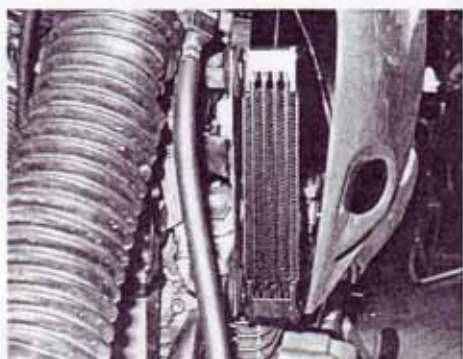
Zylinderkopfdichtung aus eigener Produktion für den NX 700 Umbau.



Bestell-Nr. 0254

Kolben NX 700

Geschmiedeter Kolben von Mahle mit 104 mm Durchmesser.



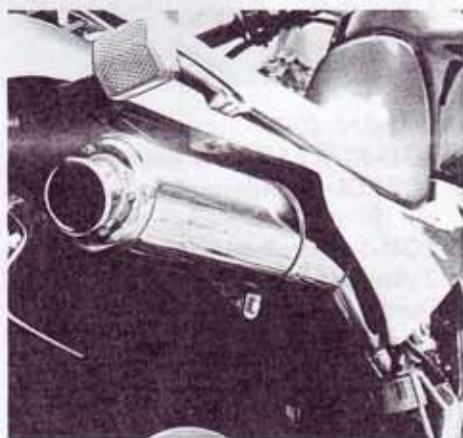
Bestell-Nr. 0242

EGU-Ölkühlerkit

EGU-Ölkühlerkit mit Halterungen und Stahlflexleitungen. Sehr zu empfehlen für die heiße Sommerzeit oder im Stau. Dieser Kühler verringert die Öltemperatur 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.

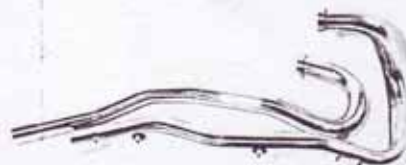
Ein sehr schöner Sound und sehr gute Haltbarkeit. Gewichtersparnis ca. 5 kg. Passend für die Original-Krümmer oder den EGU-Leistungskrümmer.



Bestell-Nr. 0244

EGU-Nockenwelle

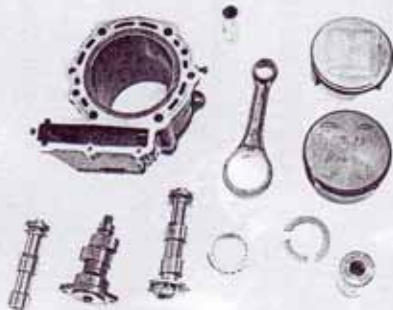
EGU-Nockenwelle im Tausch. Diese Nockenwelle bringt eine Leistungssteigerung um ca. 5 PS im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Lediglich durch die Original-Nockenwelle austauschen.



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.

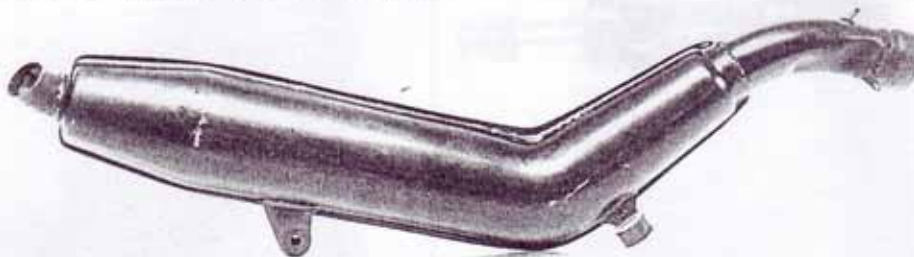
Kurbelwellenantriebsrad für Steuer-
 kette.

Sportnockenwelle für KLR 250
 im Tausch.

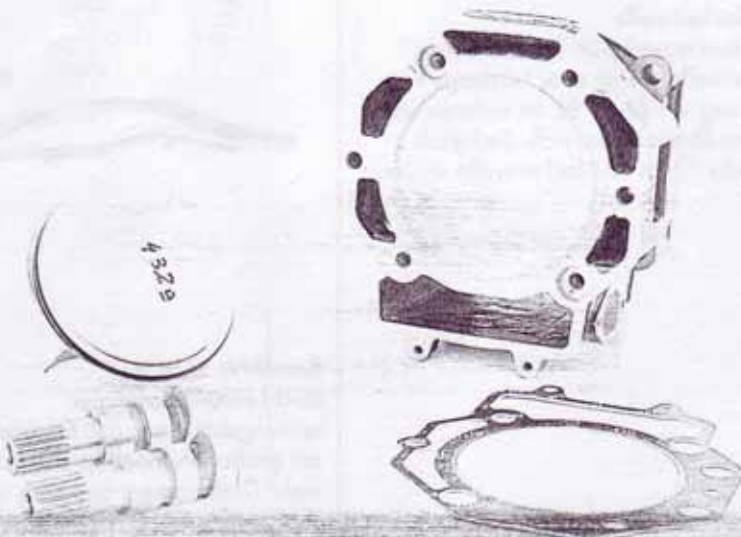
Bei einem Nockenwellenschaden durch
 Verschleiß, können wir die Laufbahnen
 sowie die Nockenwellen im Tausch
 aufarbeiten.

Sämtliche Motorenteile lieferbar.

Bestell-Nr. 0224
600 LC4-Sportauspuff mit TÜV.
 Steigert die Leistung sowie den Durchzug.



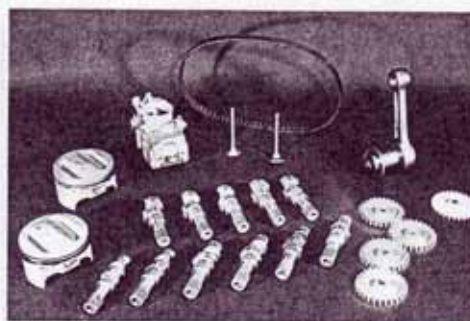
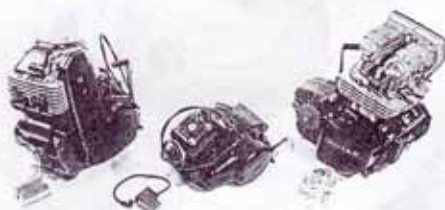
Bestell-Nr. 0225
EGU-KTM 650 LC-4 Tuningkit
600 LC4-Zylinderumbau
 auf 100 mm Durchmesser Nikasil.
EGU-Sportkolben geschmiedet.
Zylinderkopfdichtung für 100 mm
 Durchmesser.
Nockenwellen in 2 verschiedenen
 Ausführungen.
Tauschkurbelwelle.



Bestell-Nr. 0226

Sämtliche Ersatzteile für Motoren von Rotax lieferbar und auf Lager.

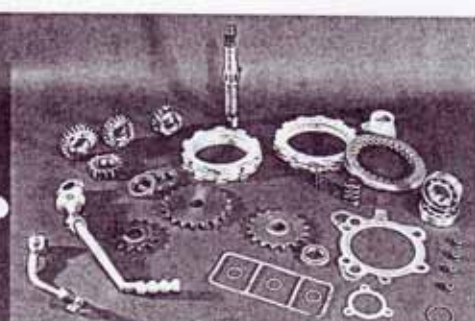
Motortuning und Umbau möglich für 2-Takt und 4-Takt.



EGU-Nikasilbuchsenumbau Typ

504 – 604 von 89 mm bis 102 mm Durchmesser.

Dazugehörige EGU-Kolben geschmiedet. 11 verschiedene Nockenwellen lieferbar.

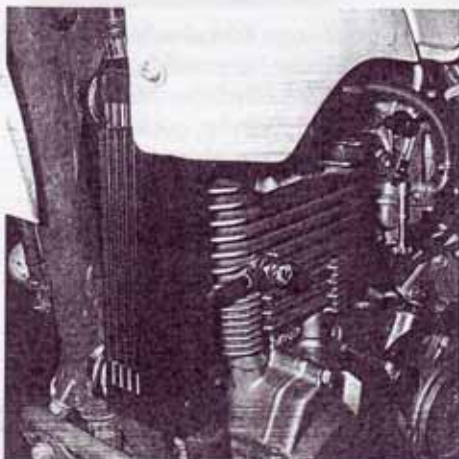


Somit kann jeder Wunsch in puncto Leistung und Drehmoment erfüllt werden. Ölpumpen, Alurad statt Kunststoff hat höhere Lebensdauer. Vergaser für größere Durchmesser.

SUZUKI

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.

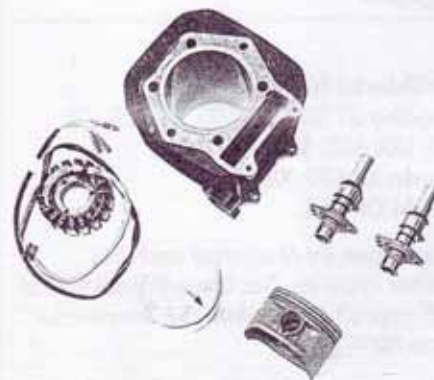
EGU-Kolben geschmiedet von 94 bis 112 mm Durchmesser.

Sportnockenwelle im Tausch DR 600 – DR Big.

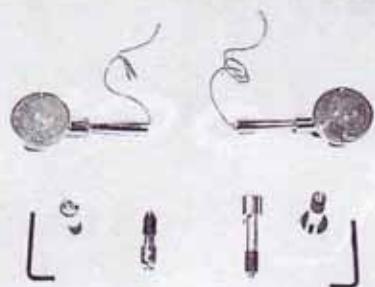
Tauschkurbelwelle mit Spezialpleuel und Buchse.

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

Sämtliche Motorenteile lieferbar.



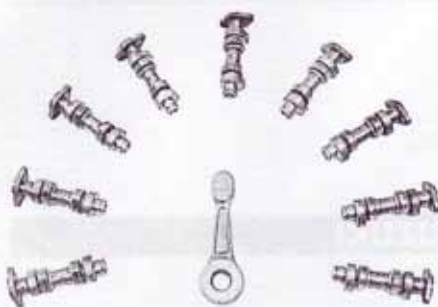
Laufbahninstandsetzung
Tauschlina DR 600, 800 usw.
Verstärkte Kupplungsfeder



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:

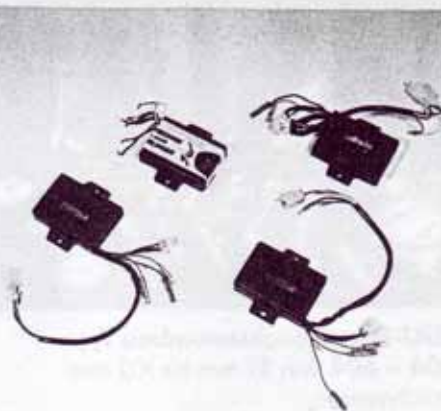
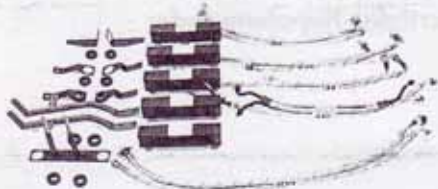
Yamaha XT 350, XT 500, XT 550, XT 600, SRX 600, SR 500.

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.



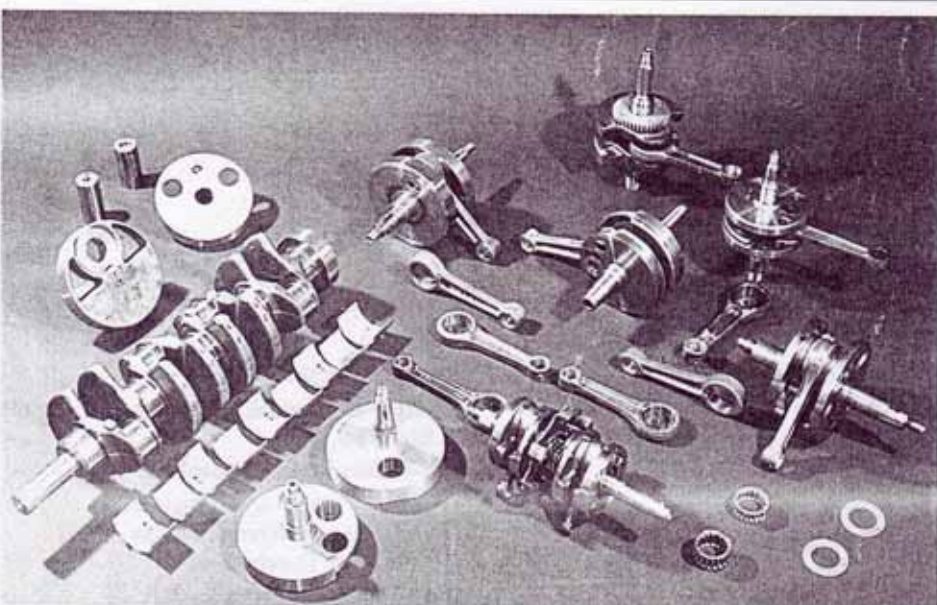
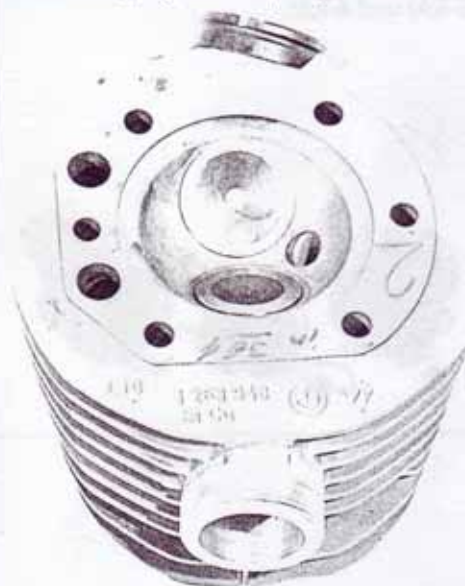
Bestell-Nr. 0237

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

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

Bestell-Nr. 0236

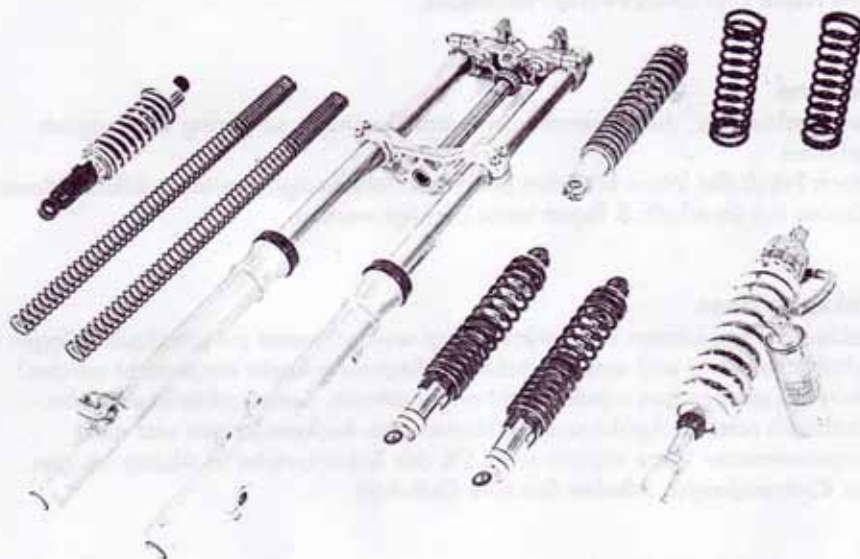
Umbau der BMW-Zylinderköpfe auf bleifrei Sitze.
Neuanfertigung des Auspuffgewindes.



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 belegten, 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. Marzocchi, Maico Gabeln, Bilstein Stoßdämpfer, Koni Stoßdämpfer, Olins 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

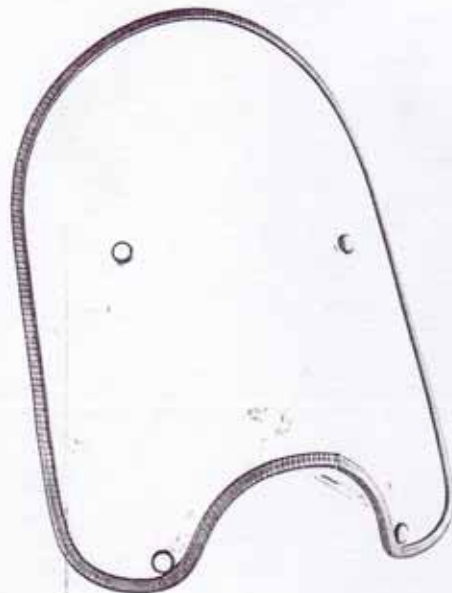
EGU-Aufkleber

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 Schlösser 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.

Ersatzteiltrücksendungen

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 Kulanzantrag 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.