

Egu-Honda FMX700 / KTM 640 SM LC4

Tuning gegen Serie

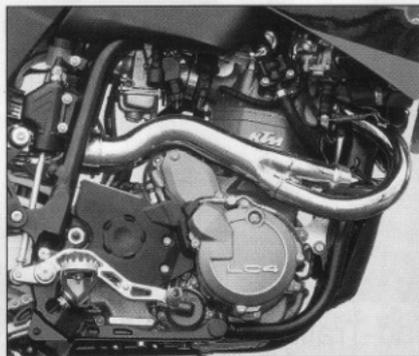


Egu-Honda FMX gegen KTM LC4 – steht das Opfer nicht schon jetzt fest?

Der luftgekühlte Dinosaurier aus längst vergangenen Tagen zeigt...



... dem modernen KTM-Motor, wo in 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 Kölbchen

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-Flaschchieber-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 Volllastspielereien 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

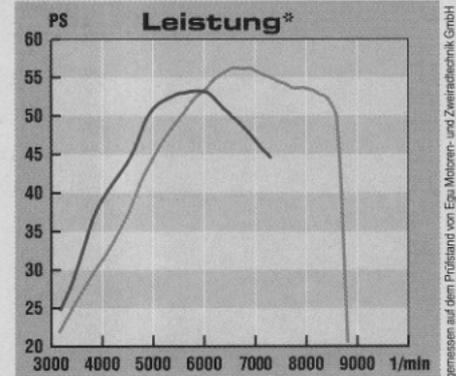


Technische Daten	Egu-Honda FMX700	KTM 640 SM LC4
Motor		
Bauart	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Ausgleichwelle, Elektrostarter	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit oben liegender Nockenwelle; vier Ventile, Ausgleichwelle, Elektro- und 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	Paioli-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

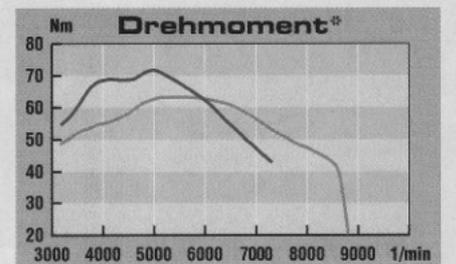
*gewogen, **Preise für Tuning im Kasten auf Seite 62

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

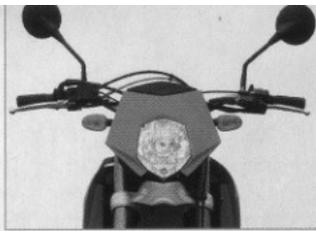
Abgase im Auspuff nachverbrennt. Immerhin wurde bei der ganzen Entwicklungsarbeit auch gleich die offene Leistung homologiert, so dass 640er Supermoto-Fahrer nun legal mit eingetragenen 54 PS operieren dürfen. Dass auf dem Prüfstand rund 56 PS anliegen, ist zu vernachlässigen, auch das Drehmoment streut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

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

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



Klassische Lampenverkleidung mit nettem Entenschnabel



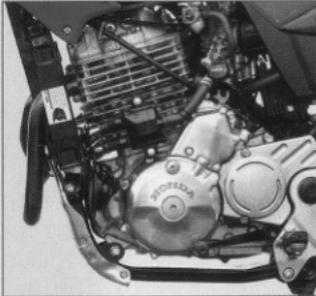
Neue Scheinwerfermaske im Look der Werksmaschinen



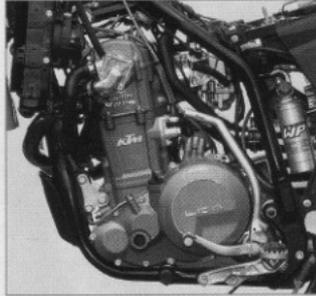
Sparprogramm: Tacho, Kilometerzähler und Kontrollleuchten



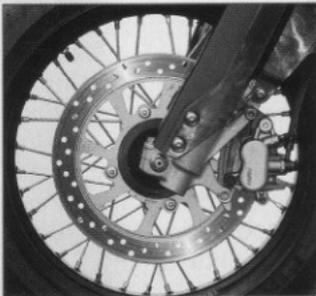
Modernes Digital-Cockpit mit vielen Zusatzfunktionen



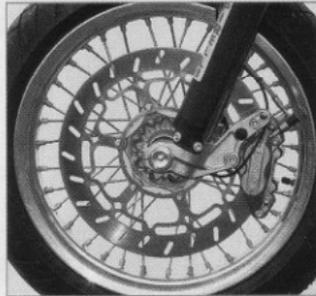
Luftgekühltes Power-Aggregat mit 696 Kubikzentimetern, laufruhig und zuverlässig



Ruppiger flüssigkeitsgekühlter LC4-Motor, mit starken Vibrationen trotz Ausgleichswelle



Starre Scheibe mit Nissin-Bremszange, absolut gut



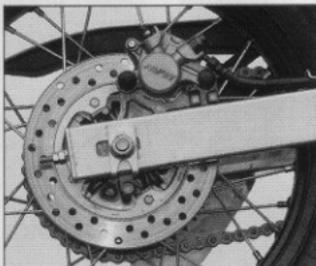
Ready to race, gut dosierbar mit geringer Handkraft



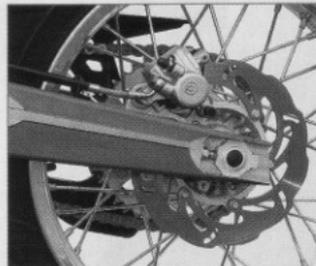
LED-Rückleuchte und Egu-Doppelrohr-Schalldämpfer



Neues Heckteil, Doppelrohr-Schalldämpfer mit Kats



Einfache Stahlschwinge, fein dosierbare Nissin-Bremse



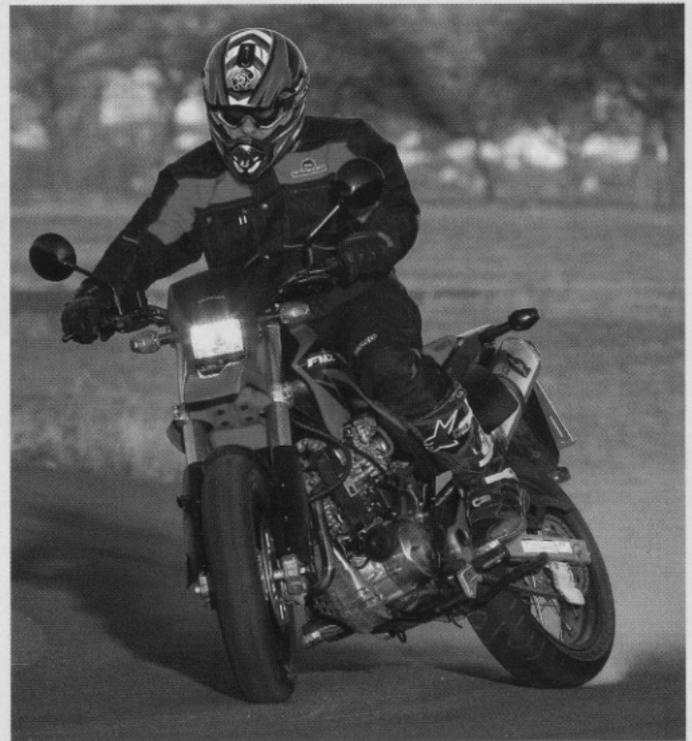
Schöne Leichtmetall-Schwinge, Bremse gut dosierbar



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 Großstadtdschungel 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.

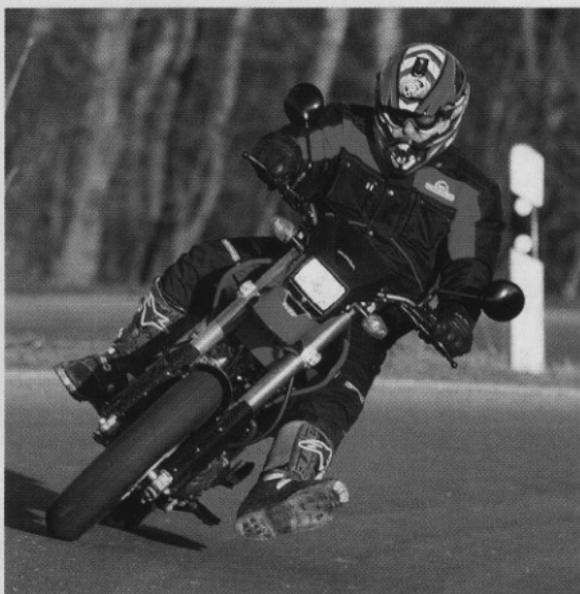
Das Fahrverhalten der KTM leidet unter der störrischen Gabel. Auf holprigem Untergrund neigt die Front zum Pendeln, dasselbe gilt auch bei Höchstgeschwindigkeit. Die Feder-elemente der „schwäbischen“ Japanerin sind zwar auch nicht perfekt, aber das harte Federbein geht eher auf Kosten des Komforts als 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 schmalere 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