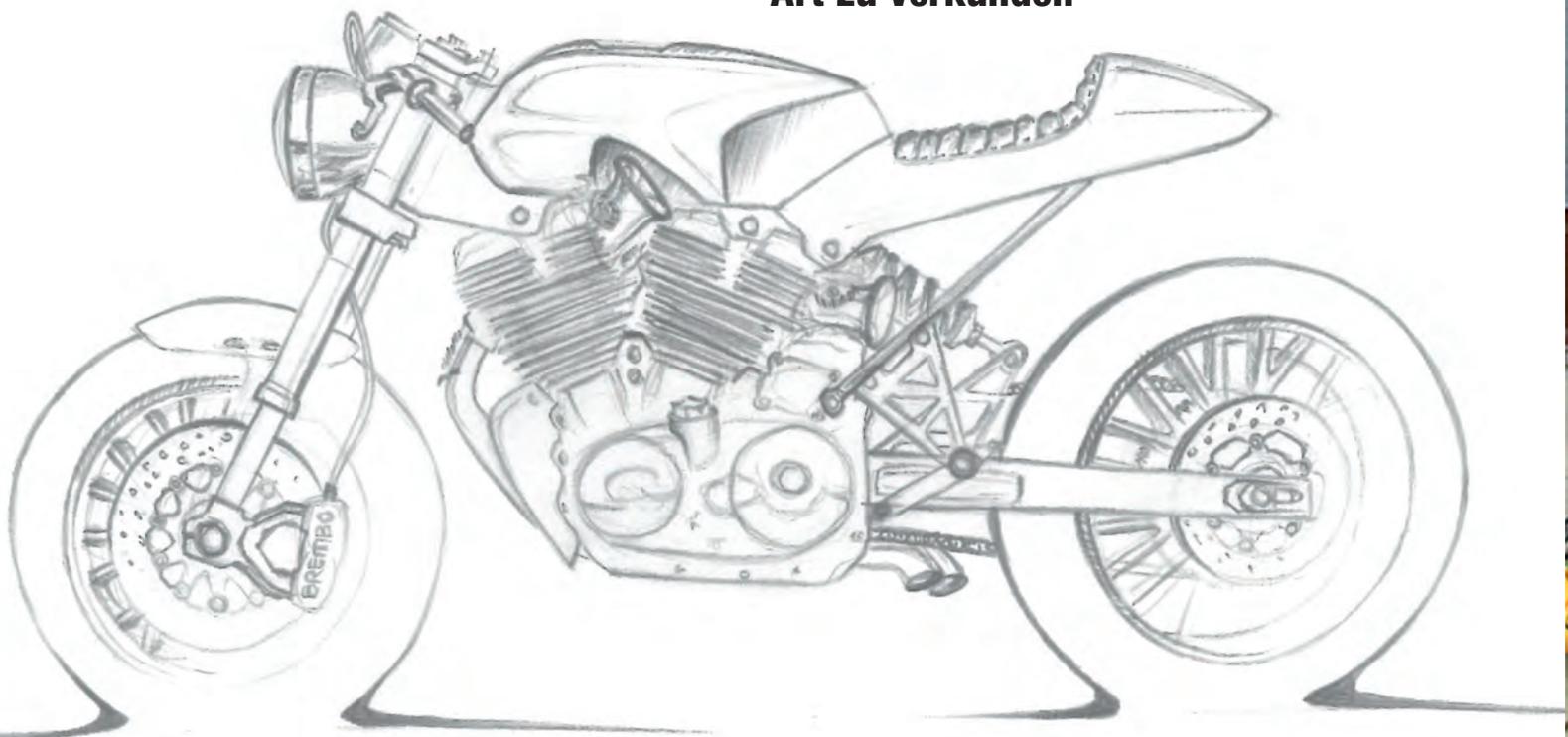


FAMILIEN SACHE

TEXT: JO SOPPA
FOTOS: SOPPA, J.M. LOSMA, WERK
ZEICHNUNG: D. ROTH

Großer Name, neues Gesicht. Und das gleich in doppelter Hinsicht. Es geht um das Duo **EGLI UND VINCENT. Zwei Namen, die nicht nur bei Klassik-Fans höchste Begehrlichkeiten wecken. Jetzt gibt es Neuigkeiten der besonderen Art zu verkünden**



Ein Straßen-Roadster der Egli-Vincent soll bald folgen. Erste Entwurfsskizzen von Suter-Designer David Roth existieren bereits

Es ist nicht immer einfach, wenn man der Junge vom Alten ist. In diesem Fall tragen Junior und Senior auch noch den gleichen Namen: Fritz W. Egli. Der weithin bekannte Fahrwerksentwickler und Tuner ist inzwischen 77 Jahre alt und seit über 50 Jahren

im Motorradgeschäft. Sein Sohn zählt auch schon 46 Lenze und hat sich seine Spuren in sicherer Entfernung zu Vaters Werkstatt verdient. Etwa in Entwicklungsabteilungen für Formel 1-Technik und zuletzt bei Suter Racing Technologies (SRT). Motorräder waren dabei immer

Lass das mal den
Papa machen. Fritz W. Egli
vollführte gemeinsam
mit seinem Sohn Fritz W. Egli
Junior den Premierenstart





Im Tübinger Boxenstop-Museum wurde die neue Egli-Vincent dem fachkundigen Publikum gezeigt

auch „sein Ding“. Angefangen in der legendären, elterlichen Werkstatt zu Bettwil bis hin zur beständig gepflegten Leidenschaft für italienische V-Twins aus Bologna.

Sein Ding hat Fritz W. Egli-Junior auch weiterhin im Visier. Wohl auch deshalb lässt er die Finger von Vaters Kult-Werkstatt, auch wenn sich Egli-Senior derzeit intensiv um eine Nachfolgeregelung bemüht. Aber der Sohnemann ahnt wohl, was dann auf ihn zukäme: „Mein Vater ist ein dominanter Charakter, und das bin ich auch. Da bleiben Reibereien nicht aus.“

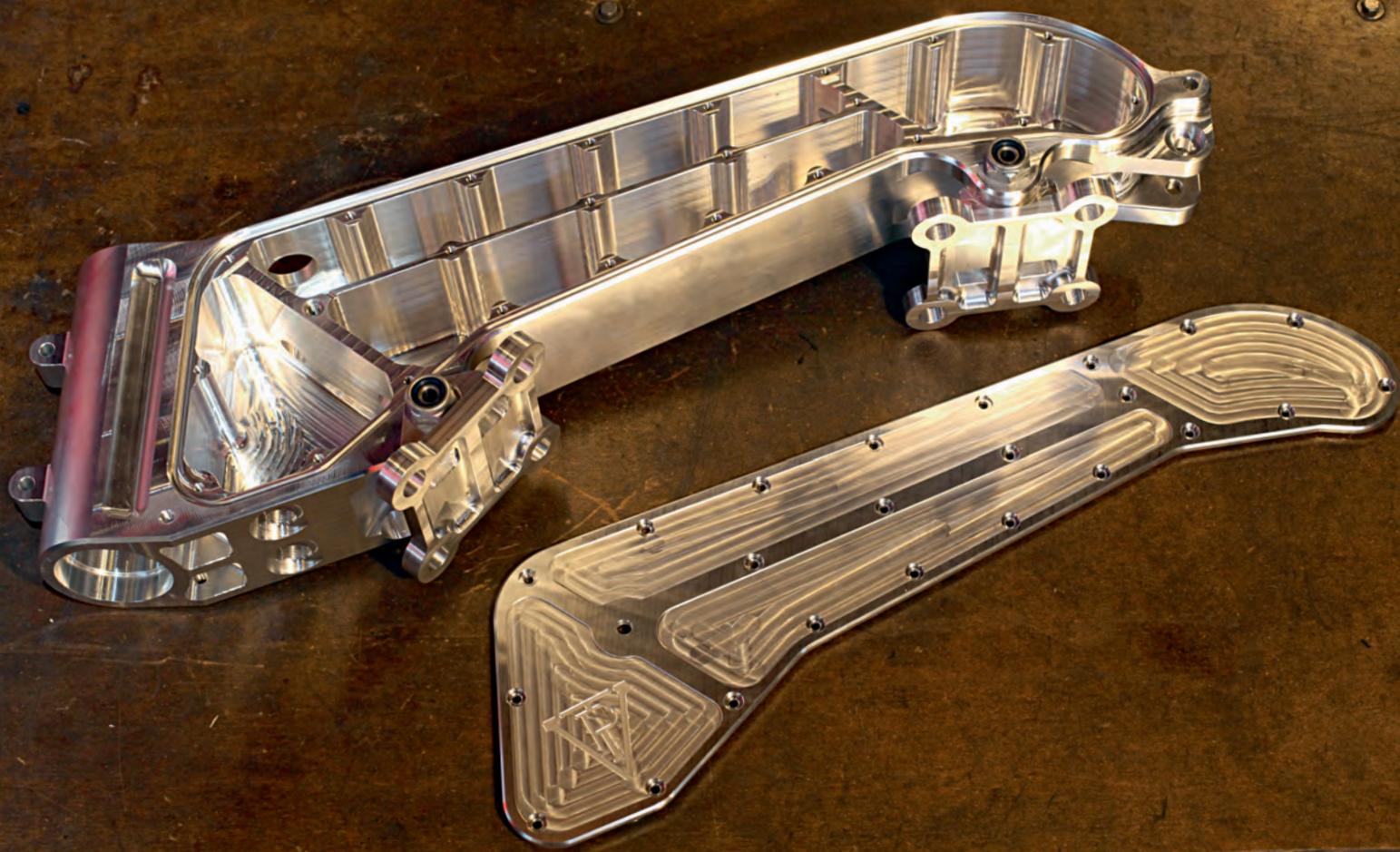
Umso erstaunlicher, wenn Egli-Junior jetzt mit einem Projekt von sich reden macht, das letztlich die Fortsetzung der Ur-Egli von 1968 darstellt. Damals erblickte Egli-Junior gerade das Licht der Welt und ein paar Türen weiter entstand jenes stilprägende und wegweisende Zentralrohr-Fahrgestell für den

englischen Vincent-Twin, das fortan den Namen Egli weltberühmt machen sollte. 1968 gewann Fritz Egli senior prompt die Schweizer Bergmeisterschaft mit seiner Kreation. Ein Erfolg, den später noch andere Fahrer wiederholen konnten, und der als eigentlicher Startpunkt seiner Tunerkarriere, die in einem umgebauten Kuhstall den Anfang nahm, erst die entscheidende Legitimation brachte. Auf die schon damals raren Vincent-Zweizylinder folgten rasch Fahrwerke für japanische Vierzylinder. Besonders beliebt waren Egli mit Honda CB- und Kawasaki-Vierzylindern der Typen Z 900 und Z 1000. Heute

allesamt gesuchte Sammler-Objekte und auf dem Gebrauchtmotorradmarkt praktisch nicht mehr anzutreffen.

In noch größerem Maße gilt das für alle Motorräder der englischen Marke Vincent. In den fünfziger und sechziger Jahren waren das geradezu mystisch verklärte Über-Motorräder für zahlungskräftige Liebhaber. Gewissermaßen die materialtechnisch höchsten Weihen für den anspruchsvollen Herrenfahrer jener Tage. Noch mehr und ganz besonders gilt dies für originale Egli-Vincent mit 1000er-V-Twin, von der zwischen 1968 und 1972 runde 200 Exemplare entstanden sind. In

Verschworene Fans rund um den Globus halten das Vincent-Erbe am Leben. Sehr pulsierend sogar



Motor voll tragend. Der zentrale Lenkkopfräger ist aus dem Vollen gefräst. Er dient zugleich als Öltank. Das eingravierte TPV-Logo steht für Terry Prince Vincent. Der Ex-Egli-Mitarbeiter ist der Initiator des ganzen Projekts

unseren Tagen nachgefertigte Egli-Vincent, etwa von JMR in England oder vom offiziell durch Fritz W. Egli autorisierten Patrick Godet in Frankreich, elektrisieren nach wie vor nicht nur die Klassik-Szene. An dieser Stelle knüpft nun Egli-Junior mit seinen verblüffenden Aktivitäten als Fahrwerks-Konstrukteur an.

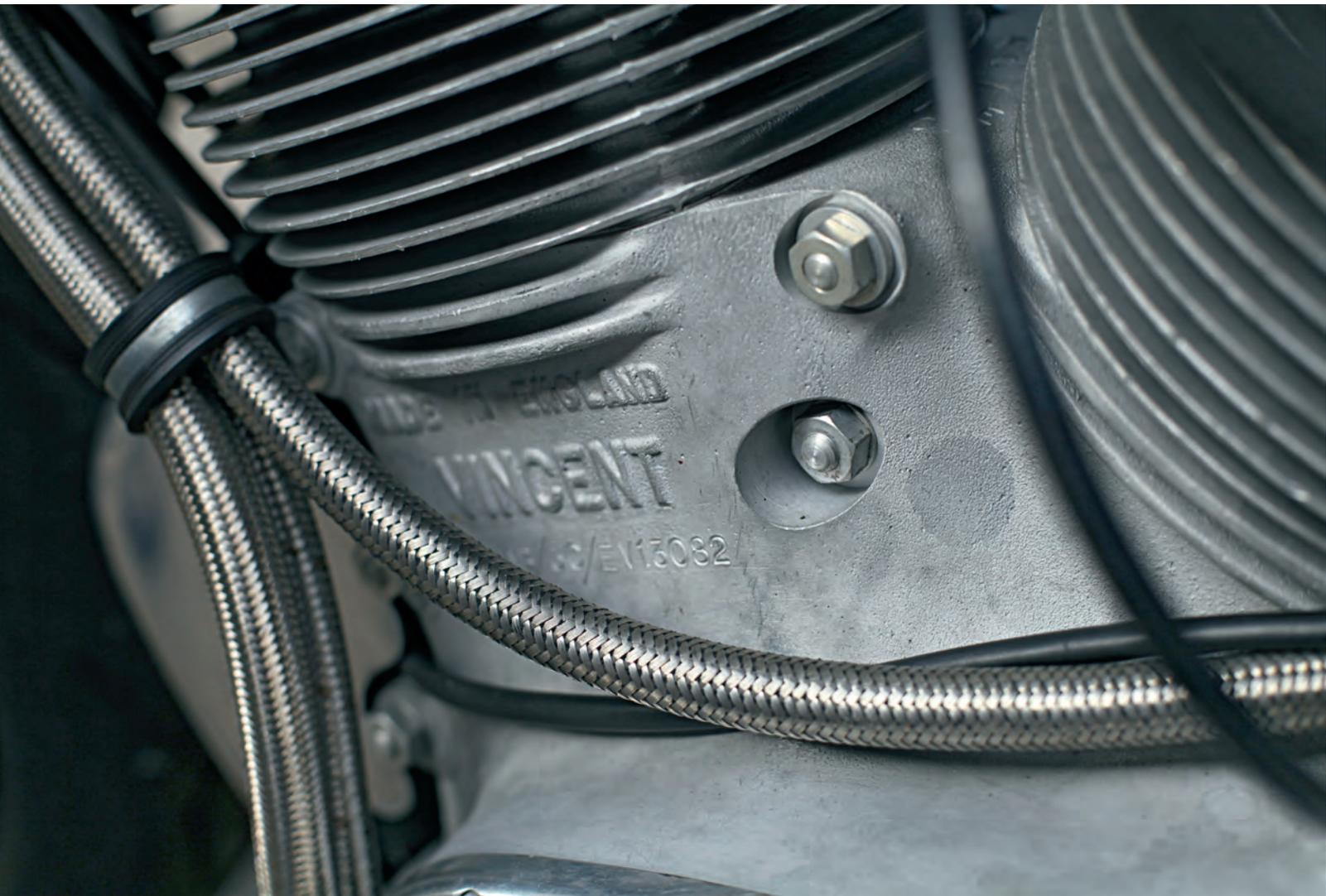
Initiiert hat das Projekt jedoch der australische Vincent-Experte Terry Prince, über den auch die Vermarktung der neuen Fahrwerks-Kreation läuft. Er ist ein intimer Kenner der Materie, arbeitete selbst von 1966 bis 1970 bei Egli in der Schweiz und war somit Geburtshelfer der ersten Zentralrohrrahmen-Fahrgestelle. Später hielt Prince als Egli-Importeur am anderen Ende der Welt die Schweizer Fahne hoch – bis heute. Und er kann seit seinem sechzehnten Lebensjahr von den britischen V-Twins nicht mehr lassen.

Bereits in den achtziger Jahren machte sich Prince Gedanken um zeitgemäß modernisierte Vincent-Motorräder, verpackte sie in sportliche Monocoques und glaubte immer fest an den Fortbestand der legendären britischen Kultmarke.

Die grundsätzliche Idee für die jetzt präsentierte, neue Egli-Vincent ist also so naheliegend wie einfach: Das Rad in Sachen Vincent-Fahrwerkstuning noch einmal zurückdrehen, getreu dem Motto: Wie würde heute ein Vincent-Chassis aussehen? Also eine zeitgemäße Interpretation des klassischen Vincent-Rückgrat-Rahmens.

Im Original ein verschweißtes Stahlblechteil, bietet sich heutzutage für das anvisierte Kleinstserien-Projekt ein Fräs-konstrukt aus Leichtmetall als idealer Lösungsweg an. Höchste Maßhaltigkeit, keinerlei Probleme mit Verzug und optimale Systemsteifigkeit stehen auf der





Motorenteile im klassischen Vincent-Stil werden wieder nachgefertigt, wenn auch nur in kleinsten Stückzahlen

Plusseite. Auf der Sollseite sind hohe Vorleistungen in Form eines ausgeklügelten CAD-Programms für die Bearbeitung und zwangsweise eine recht unökonomische Fertigung hinzunehmen. Denn vom zu bearbeitenden Ausgangsblock wird das meiste Material zu Spänen, sprich in Recycling-Schrott verwandelt.

Als bestmöglicher Partner für das anvisierte Miniserien-Projekt zeigte sich Suter Racing. Bei den Grand Prix-erfahrenen Suter-Brüdern finden sich nicht nur die erforderlichen Werkzeugmaschinen zur Bearbeitung des Leichtmetalls, sondern auch noch hoch verdichtete und damit höchst inspirierende Renntechnologie. So konnte Egli-Junior für den Aufbau seines Rennprototypen noch das eine oder andere erstklassige Ex-Grand Prix-Bauteil am klassischen Sporttwin adaptieren.

Man werfe etwa einen Blick auf die wundervolle Rastenanlage oder die mit exakt gleichen Rohrlängen aufgebaute Auspuffanlage. Auch das Endrohr zierte ehemals einen Grand Prix-Renner.

Leichtmetall als Rahmenmaterial hat im Falle der Vincent-Konstruktion einen weiteren Vorteil. Der knapp armlange Hauptrahmen ist ja nichts weiter als ein Lenkkopfträger, der mit den Stehbolzen der beiden Zylinder starr zu einer Motor-Fahrwerkseinheit verschraubt wird. Einer vergleichbaren Konstruktion vertraut auch Ducati bei der aktuellen

Panigale. Der enge 50-Grad-Zylinder-Winkel der Vincent ermöglicht ein sehr kompaktes Rahmen-Bauteil mit eng am Träger liegenden Befestigungsplatten. Die sind über Querbolzen drehbar montiert und können somit kleine Maßungenauigkeiten ausgleichen. Das Rückgrat ist als Hohlkörper mit gefrästen Versteifungsrippen ausgeführt. Eine zentrale Rippe zielt etwa zur optimalen Kräfteverteilung direkt vom Lenkkopfbereich auf den ersten Befestigungsflansch. Zugleich ist der per aufgeschraubter Deckelplatte verschlossene Kasten der Öltank

In seinen Grundzügen war das Vincent-Chassis schon immer eine hoch moderne Konzeption



Egli-Junior mit seiner Kreation bei ersten Tests (oben). Harter Renneinsatz ist das Ziel. Egli-Vincent im ursprünglichen Stil baut Patrick Godet in Frankreich. Egli-Senior zeigt sich vom neuen Fräs-Chassis sichtlich beeindruckt

für den gemäß Trockensumpf-Umlaufsystem geschmierten V-Twin. Der Ölinhalt beträgt 3,5 Liter. Der Rahmen besteht also nicht nur aus dem gleichen Material wie der Motorblock, er wird im Betrieb ebenfalls in gleichem Maße erwärmt. Wegen identischem Ausdehnungsverhalten werden eventuelle Materialverspannungen zwischen Motor und Fahrgestell egalisiert. Ein Umstand, der sich etwa unter Fahrbedingungen auf die Rundheit der Zylinder positiv auswirken dürfte, zumal es sich bei 102 Millimetern Hub und 90 Millimetern Bohrung um einen klassischen Langhuber handelt.

Die direkt am Motorblock gelagerte Hinterradschwinge ist gleichfalls aus einem vollen Leichtmetallblock herausgefräst. Sie ist zweiteilig ausgeführt. Der Anlenkhebel für das Monofederbein wird separat

gefräst und angeschraubt. Das erlaubt Freiheiten bei der Federbeinbestückung. Der Anlenkpunkt für das Federbein ist möglichst dicht an den Reifen herangeführt. Damit kann ein vorteilhaft langes Federbein eingebaut werden, zugleich bekommt der Hebel beim Einfedern eine leicht progressive Wirkung. Der obere Anlenkpunkt des Federbeins liegt am heruntergezogenen Endstück des Rückgratträgers.

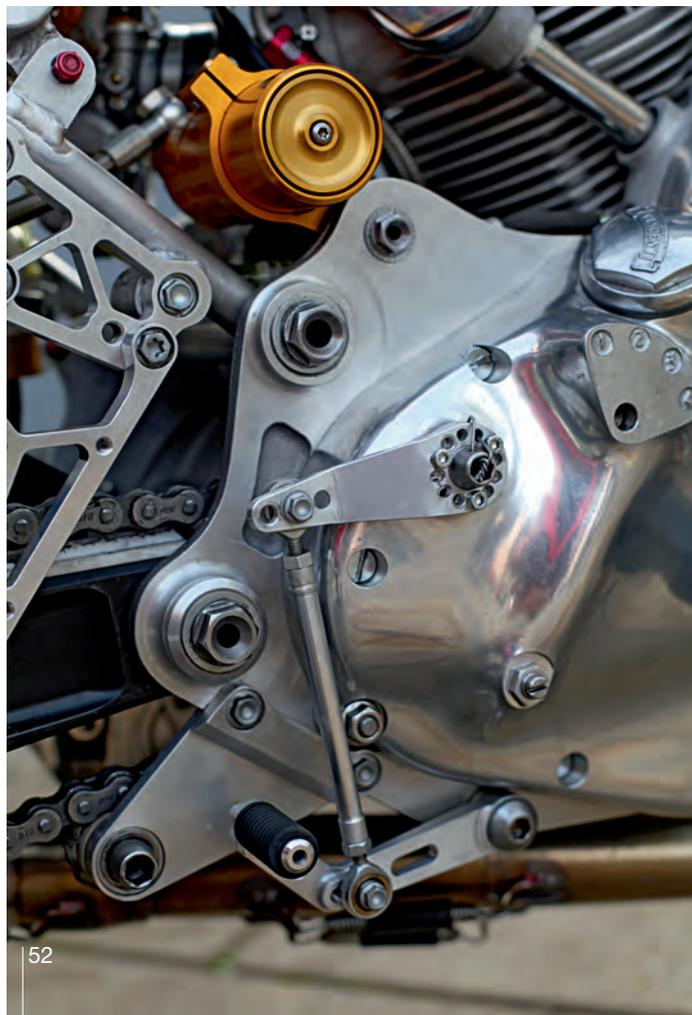
Fehlt noch ein leichtes Rahmenheckteil aus Leichtmetall-Rundrohren – und schon steht das neue Egli-Vincent-Fahrgestell in seinen Grundzügen.

Bis dato steckt das gesamte Projekt noch in seiner Anfangsphase. Für erste Fahrttests wurde das Motorrad deshalb mit einem funktionalen Leichtmetalltank und Verkleidungsteilen aus der Ducati-Kiste vervollständigt. Ein eigenständig





Das ist noch der roh gehauene Fahr-Prototyp. Die unübersehbaren Ducati-Anleihen sollen später eigenständiger Designarbeit weichen. Die hervorragende mechanische Ausarbeitung kann sich aber jetzt schon sehen lassen



ausgearbeitetes Design wird derzeit von Suter Racing-Designer David Roth ausgearbeitet. Geplant ist neben der reinen Racing-Version auch eine Roadster-Variante mit Straßenzulassung. Die wird jedoch Ländern vorbehalten bleiben, die eine liberalere Zulassungsordnung haben, als wir sie hierzulande kennen.

Schwieriger als das gestalterische Planen ist momentan noch die Motorfrage. Zwar werden Replika-Teile des Vincent-Twins produziert, aber die Stückzahlen sind minimal. Den Motor für seine TPV-Vincent bekam Egli-Junior vom französischen Vincent-Kenner Godet, zu dem man ein freundschaftliches Verhältnis pflegt. Geplant

ist deshalb zunächst, das Fahrwerk als Kit zum Nachrüsten für alle Vincent-Eigner anzubieten. Zunächst aber will Egli-Junior eine zweite Maschine aufbauen und die Konzeption im Rennsport weiter verfeinern. Fürs erste griff man auf bewährte Geometriewerte wie 65 Grad Lenkkopfwinkel und rund 100 Millimeter Nachlauf sowie 1430 Millimeter Radstand zurück. Nächstes Jahr will der Schweizer selbst bei diversen Twin-Rennen, etwa bei Art Motor, mit seiner Vincent antreten. Auf lange Sicht nimmt Fritz Egli Junior schon mal komplett neu entwickelten Twins im Vincent-Stil ins Visier. Also keine getreuen Nachbauten, sondern wie das Fahr-

In Sachen Fahrwerksgeometrie setzt Egli-Junior bei seinem Racer auf bewährte Abmessungen



Hinterradschwinge aus dem vollen Leichtmetallblock gefräst. Die Federbeinaufnahme ist von unten her angeschraubt. Egli-Senior zeigte sich bei der Präsentation mit dem Werk seines Sohnes sichtlich zufrieden

werk auch eine Übersetzung der traditionellen Linie ins Moderne. Das Ziel: schöne Motortechnik, mit Erkenntnissen der Neuzeit angewürzt. Damit könnten dann alle Fesseln, die in der betagten Grundkonstruktion noch zwangsweise stecken, ausgemerzt werden. Genügend Potenzial ist grundsätzlich vorhanden. In der einschlägigen Vincent-Szene sollen bis zu 180 PS starke Twins unterwegs sein. Geplant ist ferner, die klassische Vincent-Girdraulic-Vorderradgabel analog zum Fräsrahmen als modernes Längslenker-System zu reakt-

tivieren. Vorstellen kann man sich das Ganze wie das BMW-Duolever. Nur komplett gefräst.

So oder so. Das Kapitel Egli geht weiter. Bei der Präsentation der neuen Egli-Vincent im wundervollen Boxenstopp-Museum in Tübingen meinte denn auch der sichtlich bewegte Egli Senior: „Eine ganz hervorragende Konstruktion.“ Erste Fahrttests in Ledenon, Frankreich, bestätigen diese Einordnung von Mister Zentralrohrrahmen. Wer hätte anno 1968 gedacht, dass 46 Jahre später die Egli-Vincent eine Fortsetzung erfährt? □

TECHNISCHE DATEN: TPV-EGLI-VINCENT

Preis: Rahmenkit 11 000 Australische Dollar, zirka 7500 Euro plus Nebenkosten

Leistung: 110 PS (81 kW) bei 5600/min

Motor: Viertakt-Zweizylinder-V-Motor, Zylinderwinkel 50 Grad, luftgekühlt, ohv, Typ Vincent-Replica by Godet/Sporttouring. Bohrung x Hub 90 x 102 mm, Hubraum 1330 ccm. Zwei Mikuni-Rundschiebervergaser. Suter-Egli-Zwei-in-eins-Auspuffanlage. Elektronische Zündanlage. Fünfganggetriebe, Kettenlinien-Verbreiterung für breite Hinterradreifen. Endantrieb über Rollenkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Rückgratrahmen aus Frästeilen, mit integriertem Öltank. Gewicht 6,5 kg. Vorn Öhlins FGRT/S46-Gabel. Hinten aus dem Vollen gefräste Leichtmetallschwinge mit direkt betätigtem Öhlins-Monofederbein. PVM-Leichtmetallräder, vorn in 3.75x17, hinten in 6.00x17 Zoll. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17. Radstand 1430 mm, Nachlaufwinkel 65 Grad, Nachlauf 103 mm, Gewicht fahrbereit 166 kg

Kontakt: Fritz Egli Junior Rennsporttechnik, CH-8634 Hombrechtikon, www.tpv-vincent.de

