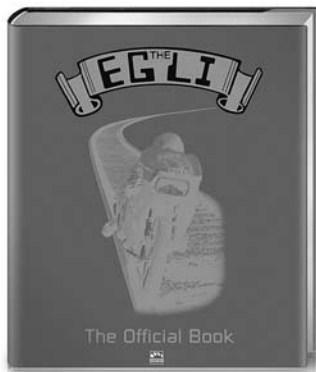


Bereits 1970 entstand der Egli Rahmen für die Honda CB 750. Typisch war der Ölschleusen für das im Zentralkörper angelegte Ölreservoir (ein Trockenschwingschmierung).  
The first frame for Honda CB 750 engine was ready in 1970. The big top tube was used as an oil tank for the dry sump lubrication system.

## Fritz W. Egli legenda ze švýcarského Betwillu



**Egli-Honda je pojem, pod kterým si celý svět představí inovaci, výkon a kvalitu. Zastoupení firem Sachs, Enfield, VMax, Chang Jiang, Sherco a MZ nestačí charakterizovat výjimečnou kariéru a osobnost švýcarského mechanika Fritze Egliho ve věcech motocyklových. Další jména, jako jsou Vincent, Honda a Kawasaki, se kterými je Egli spjat již téměř půl století, jen doplňují ódu na jeho jedinečnost.**

Když konečně vyšla monografie The Egli s podtitulkem Official Book, bylo jasné, že se bude jednat o výjimečnou knihu. Očekávání nezklamala. Samozřejmě je vázána v červených deskách, Egliho firemní barvě, a je chráněna tuhým krytem, jakého se používá při vydávání bibliofilů.

Přes velké množství Egliho aktivit, jako závodění, zlepšování, ladění, výrobu a prodej, se autorovi knihy Jürgenu Gasseb-



Aukční sň Barons prodala 18. března na aukci v Sandown Park závodní vůz Chevron B19 za 100 575 liber. Vůz byl v roce 1971 dodán švýcarskému jezdeckému esu Jo Siffertovi. Ten nebyl jen závodníkem, ale také zástupcem značky Chevron. Vůz poté prošel několika majiteli a v loňském roce vyhrál závody historických automobilů v Le Mans.

nerovi podařilo sepsat poutavou četbu a ne pouze nekonečný výčet úspěchů skromného a pilného Švýcara. Kniha The Egli začíná – jak jinak – Fritzovým díkem všem svým bývalým a současným zaměstnancům, přátelům a rodině. Nevynechal ani žádného ze svých učňů.

Čtivý text, rozhodně nepůsobící lapidárně, doprovázejí stovky kvalitních, vesměs celostránkových barevných fotografií. Informace v knize jistě ocení nejen fanoušci, ale i odborníci na celém světě. Legenda je paralelně vyhotovena v angličtině a němčině.

Červená Egliho kronika začíná prvními pokusy s motocyklem Vincent, na kterém Fritz poprvé uplatnil jeden ze svých patentů – centrální nosnou rouru s hlavou řízení. Stroj nesl označení EV-1 a Egli se s ním prosadil jako závodník a potažmo i jako vyhledávaný mechanik. Závodnickou kariéru zakončil v roce 1968 v Chatel St. Denis vítězstvím a zároveň přinesl svému pilotovi titul mistra Švýcarska ve třídě do 1000 ccm.

Egliho rámy s „centrální nosnou rourou“ se záhy montovaly na zakázku téměř do všech motorek, které opustily brány betwillské dílny. Lehká a extrémně tuhá konstrukce byla oblíbena zvláště u závod-



níků. Označení Egli Racing se stalo pojmem a je jím dodnes.

U Egliho se učili a pracovali pozdější specialisté, mezi nimi i Wenger, Niemann a Australan Terry Prince, který pokračuje ve výrobě rámu podle Egliho vzoru ve své vlasti. Několik variant Egliho rámu s centrální nosnou rourou, jako např. typ „cantilever“, umožnilo svou převislou konstrukcí jejich aplikaci na téměř všechny typy silných motorek, kde se požaduje tuhost a věrnost motocyklu ve stopě.

Kniha pojednává i o devadesátých letech, během nichž se proslavila Egliho rychlá Kawasaki MRD 1. Její původně 180koňový motor vyhnal Egli dmychadlem až na 300 koní a dosáhl s ní rychlosti 297 km/h. O deset let později se nechal vidět například s BMW K 1100. Potom se věnoval V-Maxu od Yamahy a Ducati. Do Chang Jiang si vestavěl litrový diesellový agregát a vozil v jeho sajdkce dcerku a své pejsky po Alpách.

Autor Jürgen Gassebner se okrajově zabývá i Egliho vztahem k automobilovému sportu na příkladu závodní Corvetty nebo zastoupením luxusní značky Tiffany. Egli žije a dodnes pracuje ve své továrně v malebné krajině nad hallwilským jezerem. Jeho produkce již dávno přesáhla 3000 vyrobených a přepracovaných motorek. Kvůli neustálé poptávce obnovil výrobu rámu pro Ducati s „oblým“ motorem (round engine) jako v sedmdesátých letech. Fritz Egli se dodnes věnuje nejen své práci a hojněji rodině než dříve, ale stará se kromě návštěvníků z celého světa také o větší počet psů a koček.

Text: Dr. Jiří W. Pollak, sc  
Foto: Elementbuch-Verlag