

Geht's auch leiser?

BMW's R 1200 GS erfreut sich zwar größter Beliebtheit, steht aber auch in der Diskussion wegen lauter Auspuffgeräusche. Wir haben sieben Slip-on-Schalldämpfer aus dem Zubehör ausprobiert – kann ein Austausch den Bayern-Boxer leiser, leichter und vielleicht noch schicker machen?



Fotos: Andreas Berger

Wer die letzten Ausgaben des TOURENFAHRERS gelesen hat, wird immer wieder auf Artikel und Leserbrief zum Thema Lärm gestoßen sein. Als besonderer Stein des Anstoßes wurde oftmals das überlaute Geräusch des Klappen-Auspuffs der BMW R 1200 GS moniert. Da der Zubehörmarkt eine Menge Alternativen zum tönenden Serien-Auspuff anbietet, wollten wir wissen, wie sich der Anbau einer Nachrüst-Slip-on-Anlage auswirkt.

Tatsächlich schaffen es mit Zard und Akrapovič zwei Nachrüst-Anlagen, die Serien-Anlage beim Standgeräusch wie bei der halben Nenndrehzahl, mithin einem relevanten Fahrbereich, deutlich zu unterbieten. Auf der anderen Seite weist unser objektives Messgerät den Remus-Schalldämpfer und vor allem den Arrow-Endtopf als echte Krawalltüte aus. Dabei bedeuten moderatere

Lebensäußerungen nicht weniger Sound: Wer es bassiger mag, wird beim Schalldämpfer von Zard fündig, der Akrapovič tönt angenehm dumpf. Da diese Einschätzungen subjektivem Empfinden unterliegen, kann

Tatsächlich sind zwei Zubehöranlagen leiser als die Serie

sich jeder selbst einen akustischen Eindruck mithilfe unserer Audiobeispiele verschaffen (siehe QR-Code).

Im Zeitalter der strengen Euro-4-Geräusch- und -Emissionsvorschriften sind beachtliche Leistungszuwächse durch legale Austausch-Schalldämpfer nicht mehr zu erwarten. Und doch verzeichnen fast alle hier vorgestellten Testkandidaten leichte Leistungs- und Drehmoment-Zuwächse

besonders im mittleren und oberen Drehzahlbereich – allerdings ohne die Maximalwerte deutlich höherzuschrauben. Erfreulicherweise zeigen die leisen Anlagen, dass weniger Lärm keinesfalls auf Kosten von Leistungsentfaltung und Drehmoment geht.

Wer seine Fünfstufigen-Zentner-Fuhre leichter machen möchte, wird bei Arrow und Zard am besten bedient. Der erstgenannte ist sogar knapp zwei Kilogramm leichter als die Serie. Einzig der Akrapovič wiegt geringfügig mehr als der BMW-Schalldämpfer.

Wer nach einem Ausrutscher die ungewollte Möglichkeit zum Wechsel erhält, wird sich häufig nach einer preiswerteren Alternative zum – ziemlich teuren – Serientopf umschauen. Vergleichsweise günstig sind Arrow und Zard zu haben,

während Termignoni und Akrapovič noch mehr kosten als das Original.

Zubehör-Anlagen dienen aber auch der Individualisierung, damit die eigene GS nicht aussieht wie alle anderen. Hier liegt die Schönheit natürlich im Auge des Betrachters, außergewöhnlich gestylt ist aber auf jeden Fall der »Remus 8«.

Am meisten überzeugt hat uns der Zard als Gesamtpaket – er ist leise, leicht, bietet eine gleichmäßige Performance und ist dazu noch preisgünstig. AB

Bezugsnachweise

Die Hersteller-Adressen finden Sie online unter bit.ly/tflinks

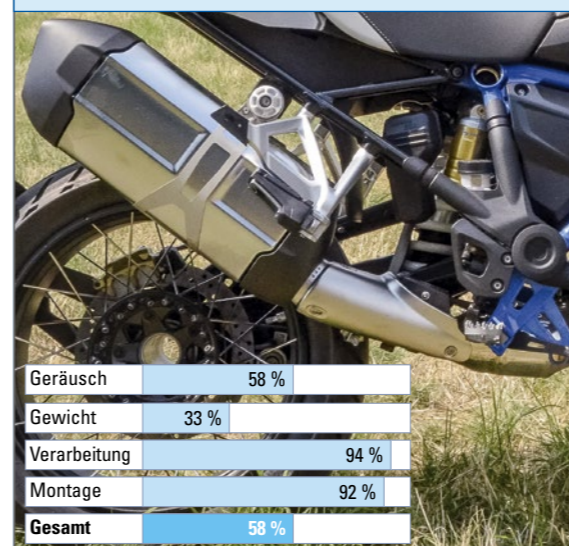


www.tourenfahrer.de

Audio-Beispiele unter bit.ly/tf-sound



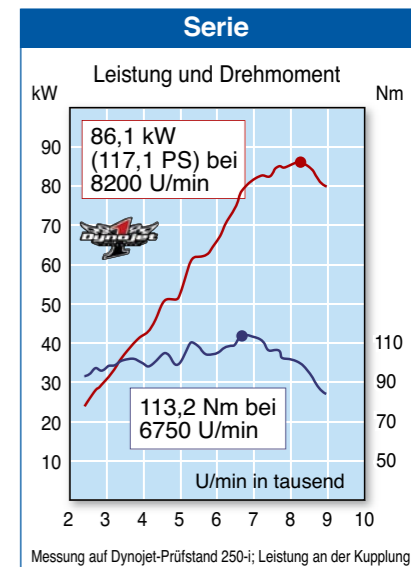
BMW Serie



Geräusch	58 %
Gewicht	33 %
Verarbeitung	94 %
Montage	92 %
Gesamt	58 %

Material: Edelstahl, Hitzeschutzblech
Typ: Absorption
Form: sechseckiges Gehäuse mit zweiflutiger Endkappe aus Kunststoff
Gewicht: 4,9 kg
Standgeräusch: 79,8 dB(A)
Geräusch 3875/min: 89,6 dB(A)
Preis: 1010 Euro
Bezug: BMW

Beurteilung: Der originale R-1200-GS-Auspuff punktet sowohl bei der Verarbeitung als auch bei der Passform. Bei den Geräusch-Messwerten liegt er im Mittelfeld des Tests. Die dünne Blechblende schützt den Krümmer vor Schmutz und die Schuhe vor zu starker Hitze. Mit 4,9 Kilo ist er der zweitschwerste Topf im Feld.



So haben wir getestet

Zunächst haben wir alle Probanden einer eingehenden optischen Begutachtung unterzogen, wobei wir unser Augenmerk unter anderem auf scharfe Kanten sowie die Qualität der Schweißnähte gelegt haben. Dann wurden die Slip-on-Anlagen der Reihe nach montiert. Dabei haben wir ihre Passgenauigkeit geprüft. Außerdem bewerteten wir, ob eine Anleitung beiliegt, wie gut diese ggf. zu verstehen ist und wie viel Zubehör der Hersteller den Anlagen beifügt.

Bei allen hier vorgestellten Zubehörtöpfen bleibt die Funktionalität der BMW-Systemkoffer ohne Einschränkung erhalten. Bei Koffersystemen von Drittanbietern kann dies eventuell anders aussehen.

Alle Anlagen haben wir auf derselben festgelegten Teststrecke im Stadtverkehr, auf der Landstraße und Autobahn gefahren. Die Lautstärke haben wir an einem windarmen Tag auf einem freien Feld mithilfe eines Sound-Level-Meters in einem Abstand von 0,5 m und in einem Winkel von 45 Grad auf Flüterhöhe in Anlehnung an § 29 StVZO, Richtlinie 97/24/EG gemessen (siehe Foto).

Dabei ermittelten wir die Werte bei Standgas sowie mit halber Nenndrehzahl bei 3875 Umdrehungen pro Minute, was einer realistischen Fahrsituation entspricht. Natürlich können unsere Messwerte nicht als absolute Werte verstanden werden, da sie nicht unter Laborbedingungen ermittelt wurden. Eine Vergleichbarkeit der Anlagen untereinander ist aber durchaus gegeben. Allerdings entspricht der subjektive Höreindruck nicht zwingend dem Messwert.

Um den Leistungs- und Drehmomentverlauf zu ermitteln, mussten im Anschluss alle Modelle auf dem Rollenprüfstand Farbe bekennen. In die Testwertung ging das Ergebnis auf dem Prüfstand allerdings nicht ein, da je nach Vorliebe der Punch in der Mitte oder die Spitzenleistung wichtiger ist.

Das von uns angegebene Gewicht bezieht sich auf den jeweiligen Schalldämpfer inklusive Anbaumaterial. Für die Bewertung des Gewichts wurde eine Abstufung innerhalb des Testfeldes vorgenommen: War die Anlage leichter als 3 kg, gab es volle Punktzahl. Die Abstufung erfolgte dann in

0,5-kg-Schritten. Wog ein Auspuff zwischen 3 und 3,5 kg, wurde ein Punkt abgezogen. Ab einem Gewicht von über 5 kg gab es nur noch ein Pünktchen.

Die Gesamtwertung setzt sich aus den Kategorien Geräusch, Gewicht, Verarbeitung und Montage zusammen, wobei Geräusch und Verarbeitung mit jeweils 35 Prozent, die Montage und das Gewicht mit je 15 Prozent in die Gesamtwertung eingingen. Da die Montage zumeist nur einmal erfolgt, wurde dieser Punkt mit nur 15 Prozent in der Gesamtwertung berücksichtigt.

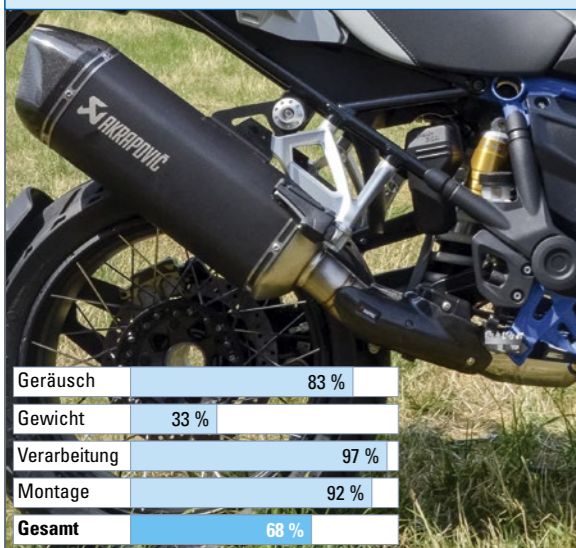


Die Messung der Lautstärke erfolgte mit einem Sound-Level-Meter im Abstand von 0,5 m und in einem Winkel von 45 Grad auf Flüterhöhe.



Auf dem Rollenprüfstand wurden Leistung und Drehmoment aller Slip-on-Anlagen ermittelt.

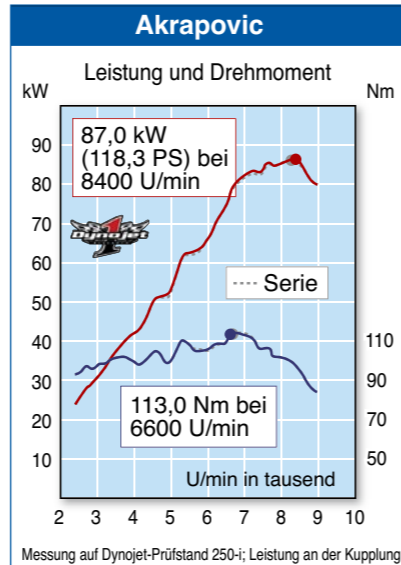
Akrapovic »BMW R 1200 GS Titan«



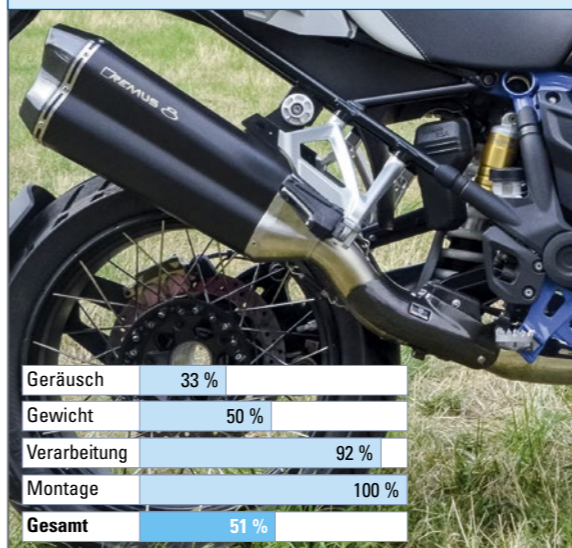
Geräusch	83 %
Gewicht	33 %
Verarbeitung	97 %
Montage	92 %
Gesamt	68 %

Material: Titan, Carbon-Hitzeschutz
Typ: Absorption
Form: sechseckiges Gehäuse mit zweiflutiger Endkappe aus Carbon
Gewicht: 5,0 kg
Standgeräusch: 78,0 dB(A)
Geräusch 3875/min: 89,1 dB(A)
Preis: 1194,79 Euro
Bezug: BMW-Original-Zubehör

Beurteilung: Der Akrapovic ist solide und passgenau verarbeitet und der zweitleiseste Testkandidat. Er weist keine scharfen Kanten oder Grate auf. Der Carbon-Hitzeschild verdeckt die Verbindungsschelle. Geringfügig schwerer als das Original. Leichte Leistungssteigerung im Verlauf und in der Spitze gegenüber der Serie.



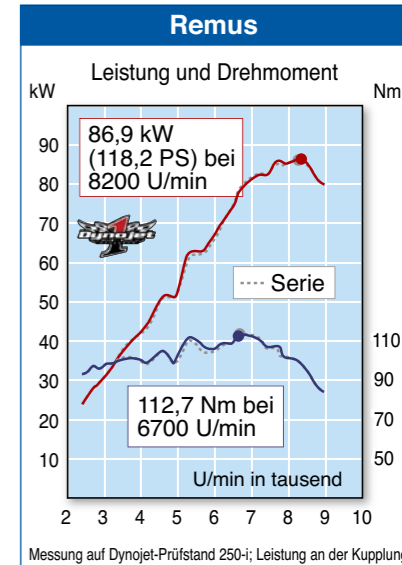
Remus »Remus 8«



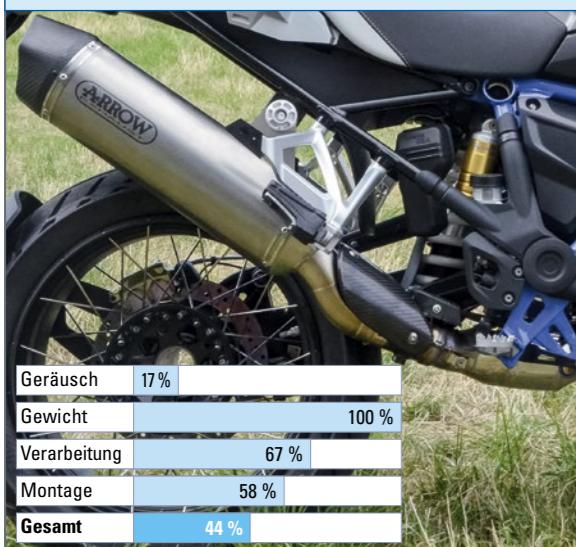
Geräusch	33 %
Gewicht	50 %
Verarbeitung	92 %
Montage	100 %
Gesamt	51 %

Material: Edelstahl, Carbon-Hitzeschutz
Typ: Absorption
Form: doppel-oktagonales Gehäuse mit zweiflutiger Endkappe aus Carbon
Gewicht: 4,3 kg
Standgeräusch: 80,4 dB(A)
Geräusch 3875/min: 91,1 dB(A)
Preis: 894 Euro
Bezug: Phoenix Motorrad-Tuning

Beurteilung: Dank des von zwei Federn gehaltenen Zwischenrohrs ist der »Remus 8« sehr passgenau zu montieren. Auch die Verarbeitung überzeugt. Die Geräusch-Messwerte liegen im oberen Drittel des Feldes. Die Leistung liegt über fast den gesamten Drehzahlbereich oberhalb der Serie.



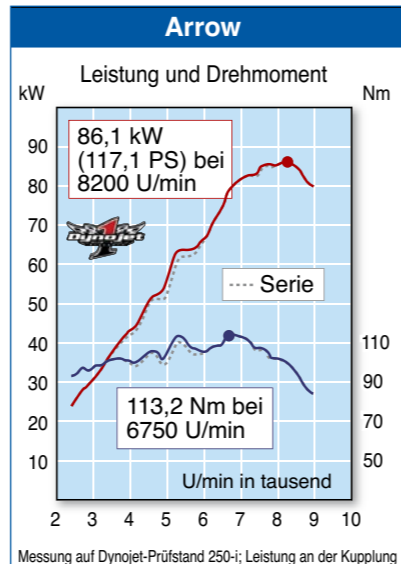
Arrow »Race-Tech R 1200 GS Titan«



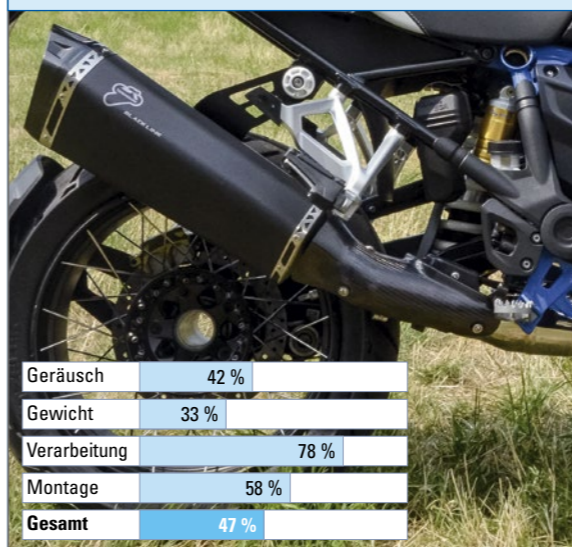
Geräusch	17 %
Gewicht	100 %
Verarbeitung	67 %
Montage	58 %
Gesamt	44 %

Material: Titan, Carbon-Hitzeschutz
Typ: Absorption
Form: sechseckiges Gehäuse mit einflutiger Endkappe aus Carbon
Gewicht: 3,0 kg
Standgeräusch: 81,2 dB(A)
Geräusch 3875/min: 92,4 dB(A)
Preis: 699 Euro
Bezug: alpha Technik

Beurteilung: Der Arrow ist aus Titan gefertigt und der leichteste Schalldämpfer im Testfeld, aber auch der lauteste. Er ist gut verarbeitet und passgenau. Die Schelle zur Befestigung am Heck ist an vier Punkten genietet. Die Zierblende und die Endkappe sind aus Carbon gefertigt. Er bietet im Vergleich zur Serie mehr Punch in der Drehzahlmitte.



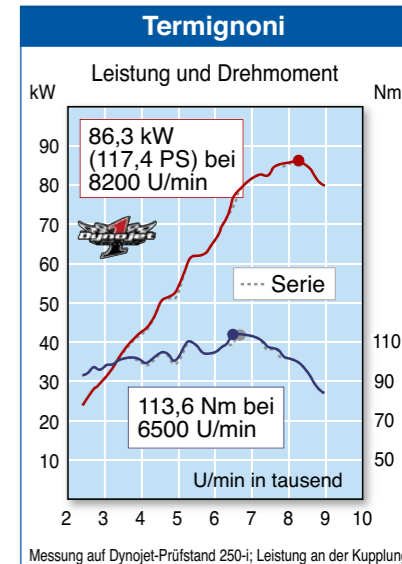
Termignoni »Black Edition«



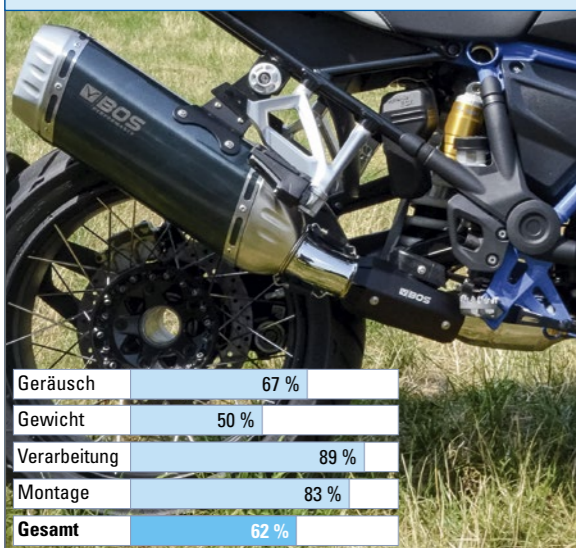
Geräusch	42 %
Gewicht	33 %
Verarbeitung	78 %
Montage	58 %
Gesamt	47 %

Material: Edelstahl, pulverbeschichtete Titanhülle, Carbon-Hitzeschutz
Typ: Absorption
Form: sechseckiges Gehäuse mit zweiflutiger Endkappe aus Carbon
Gewicht: 4,7 kg
Standgeräusch: 80,7 dB(A)
Geräusch 3875/min: 90,7 dB(A)
Preis: 1106,70 Euro
Bezug: Jamparts

Beurteilung: solide gearbeitet, die Heckhalterung wurde zu lang geliefert. Drittschwerstes Modell im Testfeld. Die Geräusch-Messwerte liegen im oberen Drittel des Feldes. Der Schalldämpfer bietet eine gute Leistungs-Charakteristik. Es finden sich keine scharfen Kanten oder Grate. Auffällige Optik.



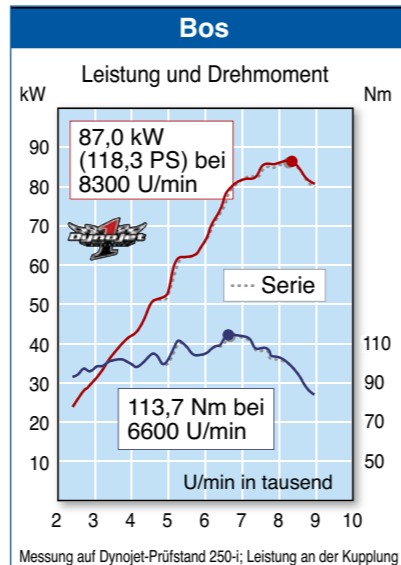
Bos »Black edition Desert Fox«



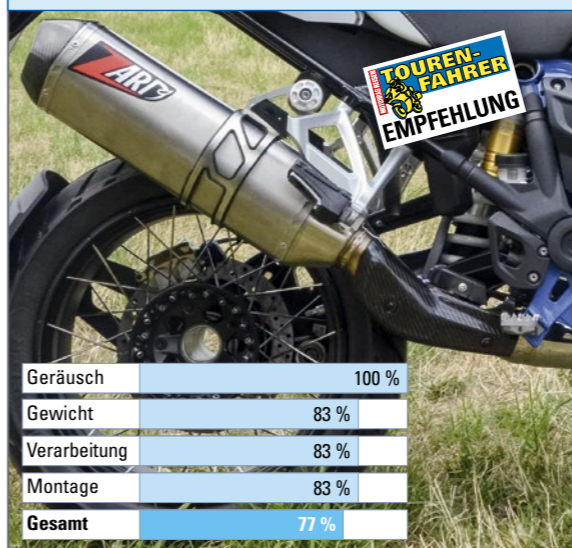
Geräusch	67 %
Gewicht	50 %
Verarbeitung	89 %
Montage	83 %
Gesamt	62 %

Material: Edelstahl / Carbon, Aluminium-Hitzeschutz
Typ: Absorption
Form: achteckiges Gehäuse mit zweiflutigem Edelstahl-Ende
Gewicht: 4,5 kg
Standgeräusch: 78,5 dB(A)
Geräusch 3875/min: 89,8 dB(A)
Preis: 879 Euro
Bezug: Bos Auspuff

Beurteilung: Der Bos ist solide gearbeitet und sehr passgenau, die Geräusch-Messwerte liegen im Test-Mittelfeld. Eine wertige Aluminiumblende verdeckt die untere Schelle, der Schalldämpfer klingt dumpf-bassig. Der »Wüstenfuchs« ist zusammen mit dem Akrapovic das zweitstärkste Modell im Testfeld.



Zard »R 1200 GS Penta Style Titan«



Geräusch	100 %
Gewicht	83 %
Verarbeitung	83 %
Montage	83 %
Gesamt	77 %

Material: Titan, Carbon-Hitzeschutz
Typ: Absorption
Form: viereckiges Gehäuse mit einflutiger Endkappe aus Carbon
Gewicht: 3,5 kg
Standgeräusch: 77,8 dB(A)
Geräusch 3875/min: 89,0 dB(A)
Preis: 849 Euro
Bezug: Bos Auspuff

Beurteilung: zweitleichtester Slip-on-Dämpfer im Test. Der Sound ist kernig, die Messwerte liegen dennoch deutlich unter denen des Originals. Er überzeugt mit guter, über das gesamte Drehzahlband gleichmäßiger Leistungsabgabe. Solide und passgenau gefertigt. Das ist uns eine Empfehlung wert.

