

BMW S 1000 XR

Der erste Zubehör-Auspuff? Im Oktober? Ja, denn an der neuen Euro-4-Norm hatten die Zubehöranbieter anscheinend lange zu kauen. Inzwischen gibt es die ersten Endrohre für die 2017er XR. Mit BOS geht's los

Normalerweise dauert es nur einige Tage oder höchstens wenige Wochen, bis an einem Dauertestmotorrad der originale Auspuff abgeschraubt und mit dem ersten Zubehöerteil ersetzt wird. In diesem Fall hat es sieben Monate gedauert. 14 000 Kilometer ist die BMW S 1000 XR unverändert original gelaufen, lediglich einen neuen Satz Reifen gab's zwischendurch.

Zum starken halben Jahr hatten wir trotzdem einen ebenso starken Soundtrack, denn die XR ist – wie fast alle aktuellen BMW Motorräder – bereits ab Werk ziemlich laut. Aggressiv bellt sie gleich beim Kaltstart los, brabbelt, faucht und kreischt wie ein Superbike – was beim RR-Ursprung dieses Triebwerks kein Wunder ist. Mit Euro 4 hat sich damit kaum etwas geändert, es sind sogar ein paar PS hinzu gekommen. Während die BMW-Ingenieure sich mit der derzeit gültigen Emissionsnorm offenbar leicht getan haben, ist es für die Hersteller von Zubehör-Abgasanlagen anscheinend eine größere Herausforderung, allen strengen Bestimmungen zu entsprechen. Erst im September trudelten die ersten Euro-4-Testmuster für die XR bei uns ein.

Am schnellsten ist BOS in den Niederlanden gewesen. Schon an den kompakten Abmessungen der Verpackung haben wir gesehen, dass es sich hierbei um ein besonders kurzes Endrohr handelt. Schalldämpfung findet ohnehin hauptsächlich im Vorschalldämpfer mit integriertem Katalysator statt. Dennoch ist das komplett aus Edelstahl gefertigte BOS-Teil mit dunkel gefärbter und gemusterter Ummantelung im ange deuteten Carbon-Look zwei Kilogramm leichter als das im Vergleich klobig erscheinende, über vier Kilogramm schwere Originalteil. Schon vormontiert ist das kleine Fersen-Hitzeschild am Verbindungsrohr, und die nur leicht spannende Feder auf der Rückseite ist mühelos ein-



Fotos: Schwarz



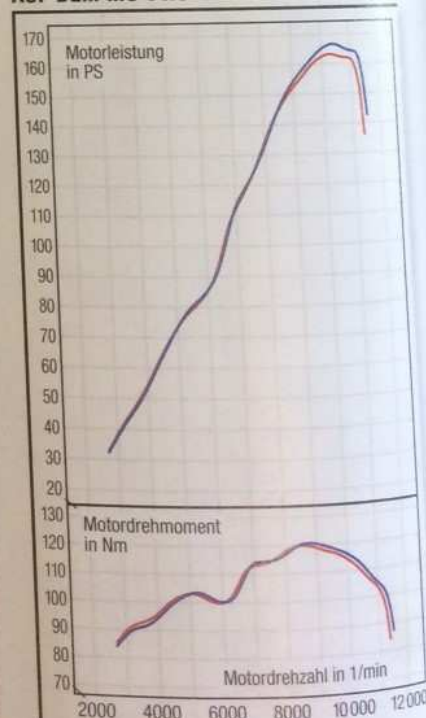
Erst nach sieben Monaten und 14 000 Kilometern: das erste verfügbare Zubehör-Endrohr für die Euro-4-XR



Komplett aus Edelstahl, mit edler dunkler Ummantelung und Sieb am Auslass: „SSEC RR Carbon Steel“ von BOS. Mit 2,2 Kilogramm zwei Kilo leichter als das klobige Originalteil

zuhängen. Zum gleichzeitigen Auf-schieben des dicken und des dünnen Verbindungsrohrs mussten wir allerdings den rechten Sozlarastenträger vorübergehend vom Rahmen abschrauben. Gesamtdauer für die Montage: zirka 15 Minuten. Klangresultat: ungefähr gleich laut wie original, aber dabei etwas dumpfer, basslastiger, angenehmer. Laut Prüfstand mit BOS bis 4000/min ein bisschen stärker und ab 9000/min ein bisschen schwächer – jeweils kaum spürbar. Preis: 549 Euro bei www.bos-auspuff.de. MS

AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW S 1000 XR (Euro 4) mit BOS-Endrohr:
 max. 163 PS (120 kW) bei 10 300/min
 max. 120 Nm bei 8500/min

BMW S 1000 XR (Euro 4) original:
 max. 167 PS (123 kW) bei 10 400/min
 max. 121 Nm bei 8800/min