

BALLERMANN 6

TEXT: MAIK SCHWARZ FOTOS: SCHWARZ, WERK (1)

Seit den nuller Jahren sind BMW Motorrad bereits ab Werk erstaunlich klangstark. Trotzdem ist auch an dieser Stelle weiterhin Zubehör gefragt. Wir haben **SECHS SCHALLDÄMPFER FÜR DIE BMW R 1250 GS** ausprobiert



Das Original: der Standard-Schalldämpfer der BMW R 1250 GS. Solide Edelstahl-Qualität, insgesamt 5,4 Kilogramm schwer. Zwei übereinander angeordnete Mündungen symbolisieren den Zweizylinder-Boxer

Es soll Leute geben, denen ihre BMW R 1250 GS im Originalzustand, mit der vom Werk ziemlich frech eingestellten Klappensteuerung, zu laut ist. Tatsächlich hört es sich so an, als ob die Klappe nur in den für die Geräuschmessungen relevanten Bereichen zumacht. Also bei zirka 50 km/h im zweiten und dritten Gang sowie im Stand bei halber Nenndrehzahl. Ansonsten ist das Rohr frei, der Boxer ballert, und den meisten gefällt das. Manche möchten sogar noch mehr davon. Als weitere Gründe für die Anschaffung

eines anderen Schalldämpfers werden geringeres Gewicht und schönere Form genannt. Auch der Wunsch, sich mit individuell ausgewählten Accessoires von der Masse abzuheben, spielt eine Rolle – beim Topseller GS natürlich umso mehr.

Sechs Alternativen zum Standard-Auspuff der R 1250 GS haben wir ausprobiert. Sie alle dämpfen die Verbrennungsgeräusche weniger, fast alle wiegen weniger, und beim Design entscheidet – wie immer – der persönliche Geschmack. Alle Details ab Seite 52. ▷



Alles ganz legal: elektronisch gesteuerte Klappe im Verbindungsrohr zum Schalldämpfer. Sie steht meistens offen, mehr oder weniger. Oben: die e-Prüfnummer an einem Zubehör-Schalldämpfer



**Auch ohne
Ton eine klare Ansage:
HP-Schalldämpfer
aus dem Originalzubehör,
zugeliefert von Akrapovic.
Endstück mit Carbon-
kappe und zwei übereinander
angeordneten Auslass-
öffnungen**



Carbon und Titan – ziemlich viel Titan. Der HP-Schalldämpfer von Akrapovic ist kaum weniger voluminös als das Standardteil und auch nicht leichter, sogar 100 Gramm schwerer

AKRAPOVIC

Die feinen Auspuffwaren von Akrapovic aus Slowenien sind ohnehin populär, umso mehr, seit sie von BMW als Originalzubehör angeboten werden. Inzwischen können die meisten Modelle sogar gleich direkt ab Werk mit einem HP-Schalldämpfer von Akrapovic bestellt werden. Damit lassen sich einige hundert Euro sparen, zumal die aus Titan und Carbon gefertigten Teile nicht nur herausragend hochwertig, sondern auch herausragend teuer sind. In diesem Fall zeigt die Waage allerdings kurioserweise nicht weniger an als beim Standardteil, sondern sogar 100 Gramm mehr. Das ist die einzige kleine Enttäuschung. Ansonsten punktet Akrapovic voll, mit Qualität, Passgenauigkeit, einfachem Anbau, „cleanem“ Bass sowie vier Nm und drei PS mehr.



Angeschweißte Aufhängelasche, das erleichtert den Anbau. Auch an solchen Details ist qualitative Extraklasse zu erkennen

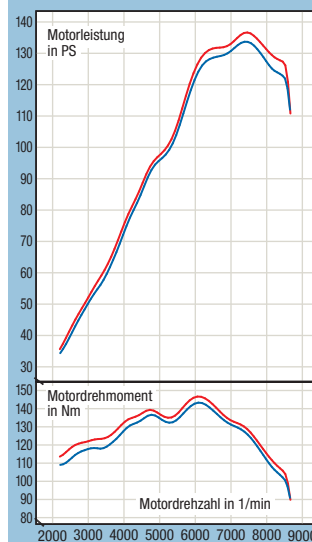


Titan-Doppelrohr am Verbindungsrohr, passgenaue Carbon-Abdeckung

AKRAPOVIC HP

Material: Titan/Carbon
Gesamtgewicht: 5,5 kg
Qualität: rundum perfekt
Anbauzeit: zirka 5 Minuten
Klang: bassbetont, sauber
Preis: 1090 Euro (865 Euro ab Werk)
Info/Shop: BMW Motorrad-Händler, www.bmw-motorrad.de

AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R 1250 GS mit Akrapovic HP:
 max. 137 PS (101 kW) bei 7500/min
 max. 147 Nm bei 6100/min

BMW R 1250 GS mit Standard-Schalldämpfer:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 143 Nm bei 6100/min



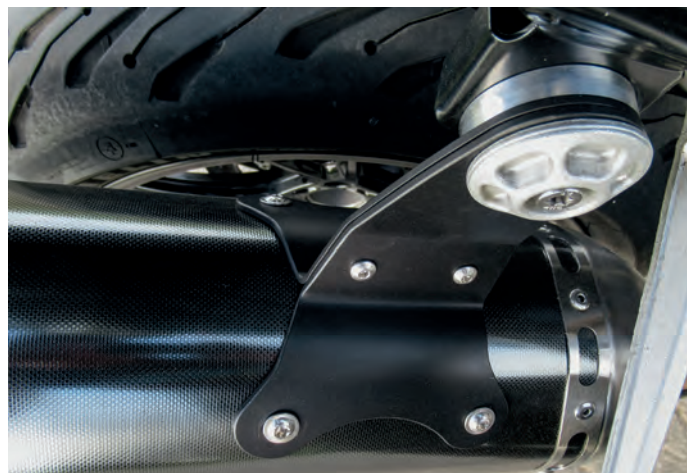
Auch der BOS Desert Fox endet mit zwei übereinander angeordneten runden Mündungen. „Carbon Steel“ ist Edelstahl im Carbon-Look

BOS

Gewohnt solide Qualität von BOS aus den Niederlanden: Das Modell Desert Fox – Wüstenfuchs – ist aus Edelstahl gefertigt, wobei die Hüllenoberfläche mit einem Muster versehen ist, das auf den ersten Blick wie Carbon aussieht. BOS nennt das „Carbon Steel“. Besonders leicht ist das natürlich nicht, mit insgesamt 4,7 Kilogramm aber immerhin 700 Gramm leichter als das Original. Trotz relativ vieler Verschraubungspunkte und Spannfedern gelingt der Anbau reibungslos und flott, da alle Teile vorbildlich passgenau sind. Der Klang ähnelt dem originalen, allerdings ist hier etwas mehr Schalldruck dahinter. Auffällig laut ist der Desert Fox jedoch nicht. Am Prüfstand legt er zwei PS Spitzenleistung oben drauf. Wahlweise ganz schwarz erhältlich.

BOS DESERT FOX

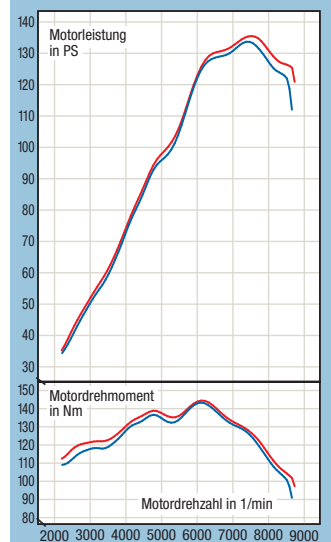
Material: Edelstahl
Gesamtgewicht: 4,7 kg
Qualität: solide bis in alle Details
Anbauzeit: zirka 10 Minuten
Klang: wie original, etwas lauter
Preis: ab 799 Euro
Info/Shop: Fachhandel oder www.bosauspuff.de



Saubere Konstruktion: zwei angeschraubte und miteinander verschraubte Haltetaschen aus Stahlblech, Distanzbuchse an der Aufhängung



AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R 1250 GS mit BOS Desert Fox:
 max. 136 PS (100 kW) bei 7500/min
 max. 145 Nm bei 6100/min

BMW R 1250 GS mit Standard-Schalldämpfer:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 143 Nm bei 6100/min

Dauerhaft robust:
Abdeckung am Verbindungsrohr ebenfalls aus Stahlblech. Zwei leicht einzuhängende Spannfedern



Edelstahl rustikal aus dem schwäbischen Ringingen. Das Hattech-Design erinnert an die 1990er Jahre. Angeschweißte Aufhängelasche, einfacher Anbau

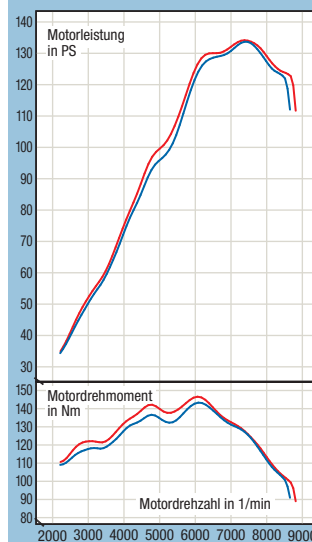
HATTECH

Hubert „Hatt“ Sommer hat sich mit seinem Team in Ringingen bei Ulm auf Abgasanlagen spezialisiert, auch komplette, auch Sonderanfertigungen. Für die 1250er GS bietet er das Modell SS12 an, SS bedeutet hier stainless steel, also Edelstahl. Die lange, schlanke, runde Form mit samt Auslassrüssel erinnert an das gängige Auspuffdesign der 1990er Jahre. Genau ein Kilogramm leichter als original. Dank angeschweißter Aufhängelasche geht der Anbau einfach und schnell. Hattech wirbt mit dumpfem Klang, und der wird auch geboten. Etwas lauter als original, aber durch die Basslastigkeit angenehm. Am Prüfstand gleiche Spitzenleistung wie original, aber mehr Drehmoment im oft genutzten mittleren Drehzahlbereich zwischen 4000 und 6000/min.



Klassischer Aufbau: lange, schlanke, runde Form, innen mit Lochblech und Dämmmaterial. So genannter „Dezilbel-Killer“ hinten angeschraubt

AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R1250 GS mit Hattech SS12:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 147 Nm bei 6100/min

BMW R1250 GS mit Standard-Schalldämpfer:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 143 Nm bei 6100/min

HATTECH SS12

Material: Edelstahl
Gesamtgewicht: 4,4 kg
Qualität: robust
Anbauzeit: zirka 10 Minuten
Klang: dumpf grollend
Preis: 748 Euro
Info/Shop: Fachhandel oder www.hattech.de



Nicht nur eine Abdeckung, sondern ein Protektor am Verbindungsrohr. Das Loch für die Schraube rechts unten werde korrigiert, sagt „Hatt“



Aus Italien, aber trotzdem kaum lauter als original: der Speed Edge von MIVV. Mit Carbonschelle und insgesamt 3,2 Kilogramm leicht

MIVV

Eigentlich ein Geheimtipp: Der Speed Edge von MIVV aus den italienischen Abruzzen bietet besseren Durchzug in der Drehzahlmitte und ein paar PS mehr Spitzenleistung. Dabei ist er kaum lauter als das Original, mit insgesamt 3,2 Kilogramm aber deutlich leichter – und schon ab zirka 600 Euro zu haben. Das Leichtgewicht besteht aus Edelstahl und Carbon. Allerdings müssen beim Anbau ein paar Hürden überwunden werden: Die extrem leichte Carbonschelle wird mit zahlreichen Kleinteilen und einer zusätzlichen Stahllasche aufgehängt, und die beiden Spannfedern sind so kurz geraten, dass sie nur mit enormer Muskelkraft eingehängt werden können. Immerhin liegt eine detaillierte Anleitung bei. Wahlweise ganz schwarz erhältlich.

MIVV SPEED EDGE

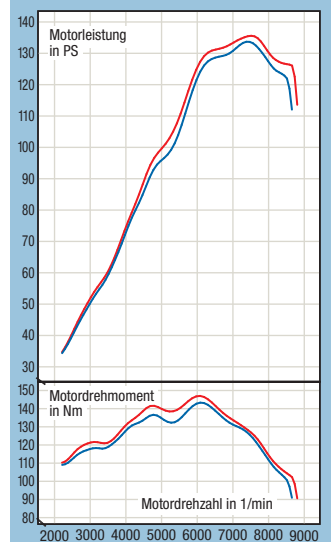
Material: Edelstahl/Carbon
Gesamtgewicht: 3,2 kg
Qualität: ordentlich
Anbauzeit: zirka 20 Minuten
Klang: wie original, kaum lauter
Preis: ab zirka 600 Euro
Info/Shop: Fachhandel oder www.mivv.com



Verbesserungsvorschläge von uns an MIVV: Bitte etwas längere Spannfedern beilegen, Form und Ausrichtung des Abdeckblechs überarbeiten



AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R 1250 GS mit MIVV Speed Edge:
 max. 136 PS (100 kW) bei 7500/min
 max. 147 Nm bei 6100/min

BMW R 1250 GS mit Standard-Schalldämpfer:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 143 Nm bei 6100/min

Vielteilige und damit umständliche Aufhängung. Carbon-Endkappe, „Dezibel-Killer“ verschraubt und punktverschweißt



Komplexe, neuartige Form auch in der Seitenansicht: Remus 8. Wahlweise in Silber (Edelstahl matt). Aufhängelasche mit zwei Schrauben hinten am Schalldämpfer befestigt

REMUS

Bei Remus in Österreich werden mehrere Schalldämpfertypen für die BMW R 1250 GS gefertigt. Die neueste Ausführung ist der Remus 8, dessen Bezeichnung auf die Form der Zahl acht anspielt – in der Heckansicht wird sofort klar, weshalb. Materialanmutung, Verarbeitungsqualität und Passgenauigkeit der Edelstahl-Carbon-Mischung sind sehr gut, sodass der Anbau einfach ist und obendrein Freude macht. Dabei wird mehr als ein Kilogramm Gewicht abgespeckt. Von den sechs getesteten Schalldämpfern ist der Remus 8 der lauteste, obendrein knattert er auffällig. Das Ergebnis vom Prüfstand ist nahezu deckungsgleich mit dem Original, die um zwei PS geringere Spitzenleistung ist nicht spürbar, zumal sie hier über 8000/min hinaus gehalten wird.



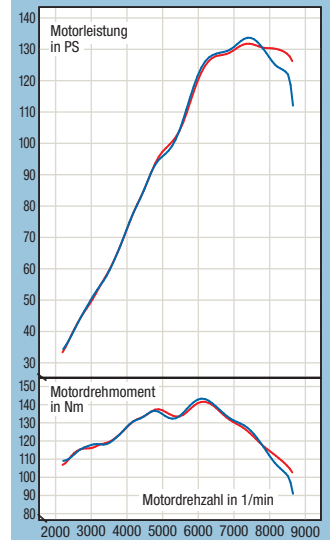
Die Form der Carbon-Endkappe erklärt die Bezeichnung „8“. Abdeckung am Verbindungsrohr ebenfalls aus Carbon



REMUS 8

Material: Edelstahl/Carbon
Gesamtgewicht: 4,2 kg
Qualität: sehr gut
Anbauzeit: zirka 15 Minuten
Klang: ziemlich laut und knatternd
Preis: ab 890 Euro
Info/Shop: Fachhandel oder remus-motorrad.de

AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R 1250 GS mit Standard-Schalldämpfer:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 143 Nm bei 6100/min

BMW R 1250 GS mit Remus 8:
 max. 132 PS (97 kW) bei 7400/min
 max. 142 Nm bei 6200/min

Hier lassen die Spannfedern sich leicht einhängen, alle Teile sind passgenau. Theoretisch macht der Remus 8 schneller, weil er die Spitzenleistung länger hält



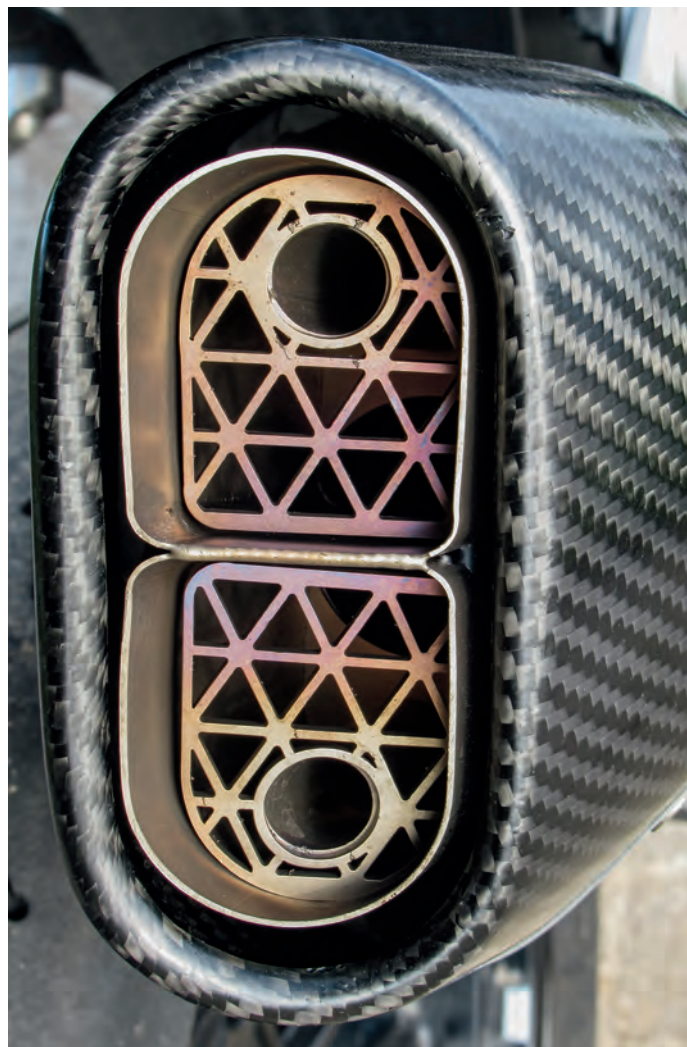
In der Seitenansicht zu erkennen: die schräge Carbon-Endkappe. Angeschraubte dicke Aufhängelasche. Carbon-Abdeckung am Verbindungsrohr mit umständlich verlegter Gewindeaufnahme, an der Klappensteuerung zu eng

ZARD

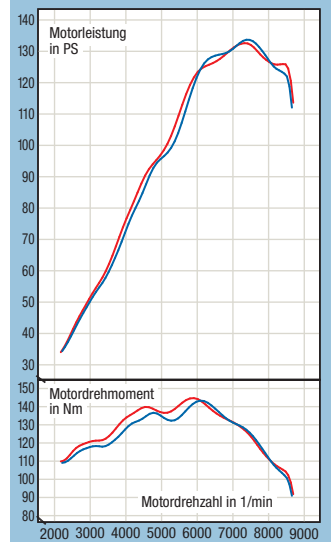
ZARD aus Italien liefert den leichtesten Schalldämpfer im Test. Nur 3,1 Kilogramm wiegt die Ausführung mit Titan und Carbon für 839 Euro. Edelstahl/Carbon kostet 739 Euro, Voll-Carbon 869 Euro. Auch beim Design setzt ZARD markante Zeichen: Die Carbon-Endkappe ist seitlich angeschragt, und die zwei Mündungen sind vergittert. Der Anbau ist einfach, lediglich die Carbon-Abdeckung am Verbindungsrohr liegt zu eng an der Klappensteuerung an. Typisch italienisch ballert der ZARD deutlich frecher als das Original, dabei erinnert der Klang an Geländeboxer im Rallye-Einsatz. Dazu passt gut der stärkere Drehmomentverlauf im wichtigen Drehzahlbereich zwischen 3500 und 6000/min. Minimal geringer, praktisch gleich wie original, fällt die Spitzenleistung aus.

ZARD SLIP ON

Material: Titan/Carbon
Gesamtgewicht: 3,1 kg
Qualität: gut
Anbauzeit: zirka 15 Minuten
Klang: lautes Ballern
Preis: ab 739 Euro
Info/Shop: Fachhandel oder www.zardauspuff.de



AUF DEM MO-PRÜFSTAND



BMW R 1250 GS mit Standard-Schalldämpfer:
 max. 134 PS (98,5 kW) bei 7400/min
 max. 143 Nm bei 6100/min

BMW R 1250 GS mit ZARD Slip on:
 max. 133 PS (97,5 kW) bei 7300/min
 max. 145 Nm bei 5900/min

Vergittert wie Kirchenfenster: die beiden Mündungen in der Carbon-Endkappe des ZARD-Schalldämpfers