

Service

Tune-up Suzuki GSX-R 1000 (Teil 1)



TUNE-UP
SCHNELLER-HÄRTER-LAUTER

POWER



Die Suzuki GSX-R 1000 K5 eroberte die Herzen der Powerfreaks mit purer Leistung. Jetzt tritt sie zum größten PS-Auspufftest aller Zeiten an: 20 ABE-Endtöpfe in 40 Leistungsvarianten im knallharten Vergleich – hier spielt die Musik.

-FACTORY

■ **TEXT:** SASCHA ZDRAHAL ■ **FOTOS:** KÜNSTLE (1), ZDRAHAL (22), ARCHIV (1)

SCHALLDÄMPFER: AKRAPOVIC BIS LASER



SUZUKI SERIE

Kontakt: Suzuki-Vertragshändler
www.suzuki.de

Gewicht: inkl. Stellmotor, mit Kat 5,0 kg

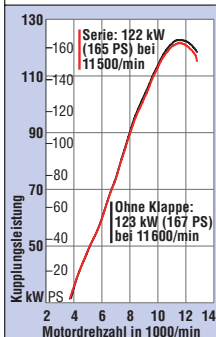
Preis: inkl. ABE 1371 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 97/97 dB

Performance ABE: ★★★★★☆☆

Performance Racing: ★★★★★☆☆

Montage: ★★★★★☆☆



★TUNE-UP★

Durch Demontage der Auspuffklappe samt Welle lässt sich die gute Performance noch etwas steigern, ohne dass der Dämpfer zu laut wird. Die Demontage erfordert jedoch Fräswerkzeug und ist nicht ohne Weiteres reversibel. Der eigenwillig geformte Topf ist leider der schwerste und teuerste dieses Vergleichs.



AKRAPOVIC SLIPON

Kontakt: Jam Parts, 71282 Hemmingen
Tel. 0 71 50/97 05 65, www.akrapovic.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 2,1 kg

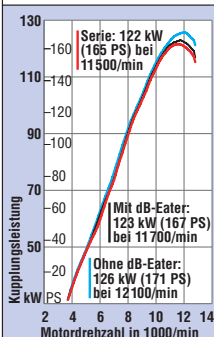
Preis: Carbon-Version inkl. ABE 673 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 95/103 dB

Performance ABE: ★★★★★☆☆

Performance Racing: ★★★★★☆☆

Montage: ★★★★★☆☆



★TUNE-UP★

Das Leichtgewicht bietet schon in der ABE-Version ein Leistungsplus und setzt ohne dB-Eater noch eins drauf. Dabei ist es piekfein verarbeitet, und mit der edlen Carbon-Schelle ist die Montage ein Kinderspiel. Die legale Version ist im Stand sogar leiser als der Serienschalldämpfer – prima.



ARROW RACETECH

Kontakt: Alpha Technik, 83071 Stephanskirchen
Tel. 0 80 36/3 00 70, www.alphatechnik.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,5 kg

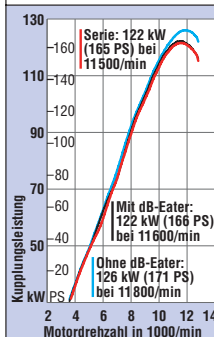
Preis: Alu-Version inkl. ABE 398 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 96/101 dB

Performance ABE: ★★★★★☆☆

Performance Racing: ★★★★★☆☆

Montage: ★★★★★☆☆



★TUNE-UP★

Die Performance des relativ leisen und sauber verarbeiteten Arrow-Topfs liegt mit dB-Eater auf dem guten Niveau der Serie. Im Race-Trim legt er sich mächtig ins Zeug, ohne dabei übermäßig viel Lärm zu produzieren. Leider ist der Anbau durch die gummiunterlegte Metallschelle unnötig fummelig.



BOS HOCHGELEGT

Kontakt: BOS Auspuff GmbH, 49828 Neuenhaus
Tel. 0 59 41/47 93, www.bos-auspuff.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 4,0 kg

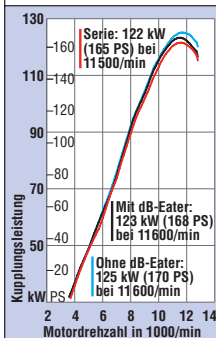
Preis: Titan-Version inkl. ABE 699 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 102/107 dB

Performance ABE: ★★★★★☆☆

Performance Racing: ★★★★★☆☆

Montage: ★☆☆☆☆☆☆



★TUNE-UP★

Gäbe es eine Show-Wertung, dieser hochgelegte Dämpfer hätte sie locker gewonnen. Und dabei stimmt auch noch die Performance. Wegen der aufwendigen Montage, die fundierte Schraubkenntnisse erfordert, gab es Punktabzug, obwohl der sauber verarbeitete, aber leider recht laute Dämpfer sehr gut passte.



DEVIL MAGNUM

Kontakt: Bike Side, 76448 Durmersheim
Tel. 0 72 45/10 88 23, www.bikeside.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,5 kg

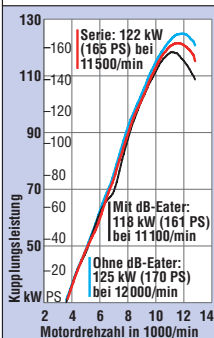
Preis: Edelstahl-Version inkl. ABE 439 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 97/100 dB

Performance ABE: ★☆☆☆☆☆☆

Performance Racing: ★★★★★☆☆

Montage: ★☆☆☆☆☆☆



★TUNE-UP★

Im ABE-Trim verschenkt der Edelstahl-dämpfer satte 4 PS. Auch beim Anbau konnte die nicht vorgebogene Blechschele nicht überzeugen. Nur mit viel Geduld ließ sich die Schelle mitsamt der nötigen Gummianteilage montieren. Darüber tröstet die gute Race-Performance kaum hinweg – schade.



GIANELLI IPERSPORT

Kontakt: Götz GmbH, 72406 Bisingen
Tel. 0 74 76/9 33-130

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 2,3 kg

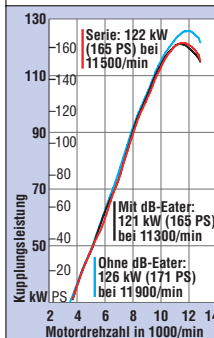
Preis: Carbon-Version inkl. ABE 469 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 102/107 dB

Performance ABE: ★★★★★☆☆

Performance Racing: ★★★★★☆☆

Montage: ★★★★★☆☆



★TUNE-UP★

Der kecke Carbon-Topf punktet vor allem mit seinem niedrigen Gewicht und der Top-Performance im offenen Race-Trim. Mit dB-Eater liegt er etwa auf Serien-Niveau, ist aber schon im Neuzustand mit 102 dB ein Schreihals. Durch die gummiunterlegte Schelle der Anbau etwas fummelig. Die Passform ist aber okay.



PS
Teststieger

BODIS OVAL

Kontakt: Speer Racing GmbH, 72770 Reutlingen
Tel. 71 21/95 93 50, www.speer-racing.com

Gewicht: inkl. Anbauteile, mit Kat 2,7 kg

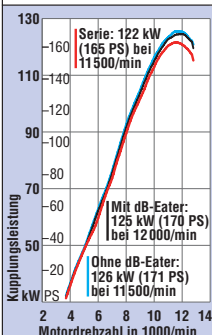
Preis: Titan-Version inkl. ABE 495 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 99/106 dB

Performance ABE: ★★★★★

Performance Racing: ★★★★★

Montage: ★★★★★



★TUNE-UP★

So sieht ein Teststieger aus: Top-Performance im ABE-Trimm, die ohne dB-Eater noch einmal gesteigert wird – und das Ganze mit serienmäßigem Kat! Nur beim Geräusch ist der Bodis offen am Limit, was mit zunehmenden Verschleiß ein Problem sein könnte. Trotz gummiunterlegter Schelle ist der Anbau einfach.



BOS OVAL

Kontakt: BOS Auspuff GmbH, 49828 Neuenhaus
Tel. 0 59 41/47 93, www.bos-auspuff.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,1 kg

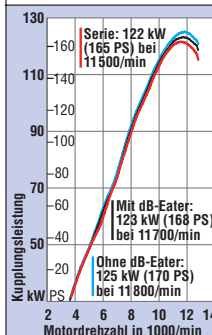
Preis: Alu-Version inkl. ABE 379 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 96/98 dB

Performance ABE: ★★★★★

Performance Racing: ★★★★★

Montage: ★★★★★



★TUNE-UP★

Dieser BOS-Dämpfer legt in der legalen Straßenversion schon 3 PS zu, um offen noch einmal 2 weitere draufzupacken. Das alles ohne großes Gebrüll – prima. Mit seinem Gewicht liegt er im Mittelfeld. Leider erforderte die Montage Geduld, und eine Distanzhülse verlangte etwas Nacharbeit.



PS
Preis-Hit

HURRIC RAC 1

Kontakt: Fechter Drive Motorsport GmbH, 73231 Weilheim/Teck, Tel. 0 70 23/95 23-0, www.fechter.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,7 kg

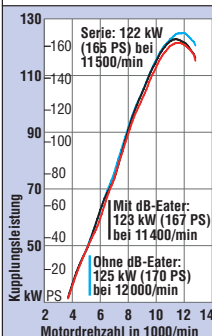
Preis: Alu-Version inkl. ABE 269 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 98/103 dB

Performance ABE: ★★★★★

Performance Racing: ★★★★★

Montage: ★★★★★



★TUNE-UP★

Der sehr günstige Hurric RAC 1 liefert ordentliche (ABE) bis sehr gute (Race) Leistungswerte. Leider ließ er sich nicht ganz spannungsfrei montieren, und der dB-Eater löste sich nur widerwillig aus seinem Sitz. Wer darauf verzichten kann, bekommt viel Power fürs Geld – der Tipp für Preisfische.



LASER DUO TECH

Kontakt: SO Products GmbH, 48455 Bad Bentheim
Tel. 0 59 24/7 83 60, www.so-products.com

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 4,0 kg

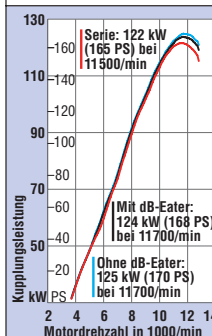
Preis: Edelstahl-Version inkl. ABE 393 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 95/102 dB

Performance ABE: ★★★★★

Performance Racing: ★★★★★

Montage: ★★★★★



★TUNE-UP★

In der Straßenversion bietet der Duo Tech gute Leistungswerte und ein niedriges Standgeräusch. Ohne dB-Eater legt der Laser-Dämpfer noch mal etwas nach – in beiden Punkten. Durch die relativ vielen Einzelteile ist die Montage jedoch nicht so easy wie bei der Konkurrenz, der Sitz jedoch ohne Tadel.

Eine infernalische Szene: Mit 12 900 Umdrehungen pro Minute hechtet der Kilo-Gixxer mit voller Wucht in die Seile des Drehzahlbegrenzers. Tacho 299 im Stand – die Erde bebt. Immer und immer wieder sprintet der Vierzylinder auf dem Prüfstand mit Vollgas durch das Drehzahlband. Ohne Gnade. Tagelang. Unglaubliche 171 Prüfstandsäufe muss die Suzuki GSX-R 1000 des Modelljahrs 2005 (K5) erdulden. Dann steht definitiv fest, wo bei den Zubehörschalldämpfern der Hammer hängt.

Dabei sprengt nicht allein die schiere Anzahl der Schalldämpfer alle bisherigen Grenzen. Um für Hobby-Racer das gewisse Extra zu bieten, testete PS sämtliche Töpfe nicht nur im ABE-Trimm – alle Schalldämpfer besitzen eine EG-Betriebs-erlaubnis (EG-BE) – sondern entfernte zusätzlich die so genannten dB-Eater. Ohne diese im Endstück des Dämpfers montierten Reduziereinsätze entwickeln vereinzelt Exemplare eine Portion Extra-Power. Allerdings geht das auch mit einer entsprechenden Geräuschkulisie einher. Für ein gelegentliches Training auf der Rennstrecke lässt sich so das Bike ganz easy pimpen – ohne Kosten und mit geringem Aufwand. Zusätzlich schaute sich PS den Serienschalldämpfer an: Siehe da, durch Demontage der Auspuffklappe lässt sich auch hier ein Quäntchen Extra-Pep aus dem Motor kitzeln. Leider ist der Ausbau recht kompliziert, und die einmal entfernte Klappe samt ihrer Welle lässt sich nicht ohne Weiteres wieder im Do-it-yourself-Verfahren einsetzen. Sie ist nämlich im Eingangsbereich des Schalldämpfers mit Schweißpunkten fixiert, die sich nur mit einem Fräser auf einer biegsamen Welle entfernen lassen. Deshalb sollte man sich vor dem Umbau gut überlegen, ob man nicht lieber zum Zubehör-Teil greift.

Des Weiteren ermittelte PS bei allen Schalldämpfern das Standgeräusch mit und ohne dB-Eater. Zur Zeit gilt für dafür im Straßenverkehr eine Toleranz von 5 dB auf den im Fahrzeugschein eingetragenen Wert (GSX-R 1000 K5: 98 dB). Demnach darf eine Zubeinrichtung mit EG-BE bei 5500/min maximal 103 dB emittieren. Die Werte der PS-Messung stehen im Test-Brief der jeweiligen Schalldämpfer. Überraschend: Einige Tüten sind ohne dB-Eater selbst für viele Race-Veranstaltungen zu laut. Deshalb sollte man vor dem Kauf genau darauf achten, welche Grenzwerte



SCHALLDÄMPFER: LASER BIS LEOVINCE



LASER HOTCAM

Kontakt: SO Products GmbH, 48455 Bad Bentheim
Tel. 0 59 24/7 83 60, www.so-products.com

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,5 kg

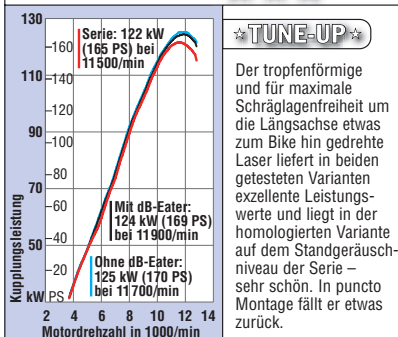
Preis: Carbon-Version inkl. ABE 532 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 97/103 dB

Performance ABE: ★★★★★☆

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★☆



LEOVINCE EVOLUTION 2

Kontakt: Hipp & Partner MCA, 30938 Burgwedel
Tel. 0 51 39/89 49 06, www.leovince.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,4 kg

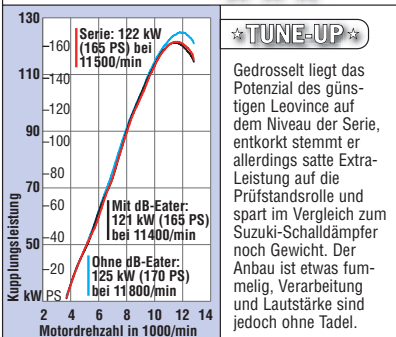
Preis: Alu-Version inkl. ABE 299 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 98/103 dB

Performance ABE: ★★★★★☆

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★☆



LEOVINCE FACTORY EVO 2

Kontakt: Hipp & Partner MCA, 30938 Burgwedel
Tel. 0 51 39/89 49 06, www.leovince.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 2,5 kg

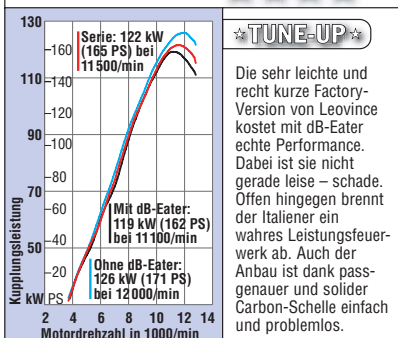
Preis: Carbon-Version inkl. ABE 559 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 100/104 dB

Performance ABE: ★★★★★☆

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★☆



LEOVINCE FACT. HOCHGELEGT

Kontakt: Hipp & Partner MCA, 30938 Burgwedel
Tel. 0 51 39/89 49 06, www.leovince.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,0 kg

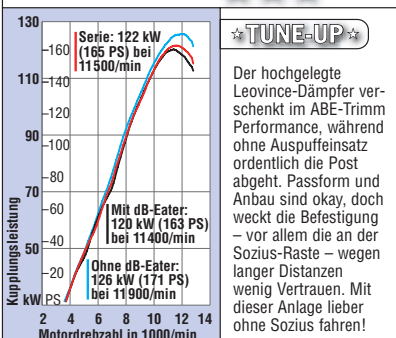
Preis: Carbon-Version inkl. ABE 669 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 100/104 dB

Performance ABE: ★★★★★☆

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★☆



für den geplanten Einsatz gelten. Hier gibt es je nach Veranstalter und Rennstrecke erhebliche Unterschiede. Darüber hinaus ist anzumerken, dass sämtliche Auspuffanlagen dieses Vergleichs als so genannte Absorptionsdämpfer aufgebaut sind. Hier nimmt mineralische Dämmwolle die Schallenergie auf und wandelt sie in Wärme um. Die Wolle verschleißt dabei im Laufe der Zeit. In der Folge werden die Schalldämpfer mit Gebrauch immer lauter, bis schließlich ein Profi die Dämmwolle austauschen muss. Auch der Serienschalldämpfer wird übrigens mit zunehmender Laufleistung merklich lauter.

Bei der Beurteilung der Testkandidaten lag das Hauptaugenmerk natürlich auf der Bewertung der gebotenen Leistung. Da es im Vergleich zur Serie Abweichungen nach oben und leider auch nach unten gab, legte PS die Standard-Performance von 122 kW als Ausgangswert fest; sie erhielt drei Sterne. 117 und 118 kW sind einen Stern wert, 119 und 120 zwei. Ab 123 kW gibt es vier Sterne, und für die volle Sternleiste mussten die Kombattanten 125 kW oder mehr drücken.

Nahezu alle Schalldämpfer werden in verschiedenen Materialien angeboten, was auf die Leistungscharakteristik jedoch keinen Einfluss hat. In der Regel wird lediglich die Außenhülle gewechselt, in seltenen Fällen auch das Material des Innenrohrs. Da nicht alle Modelle in Aluminium verfügbar waren, verzichtete PS auf eine Bewertung des Gewichts und testete die jeweils günstigste Version. Das Material, das durch Wiegen ermittelte Gewicht und der Preis stehen im Datenkasten.

Darüber hinaus bewertete PS den Anbau sowie die Demontage und das Wiedereinsetzen des dB-Eaters. Hierzu wurden alle Schalldämpfer zweimal montiert, der dB-Eater ebenfalls zweimal herausgenommen und wieder eingesetzt. Dabei gab es erhebliche Unterschiede: So reicht die Spanne beim Anbau von 5 Sternen für den Shark Konic mit einer passgenau angeschweißten Haltetasche über eine perfekt vorgeformte Carbon-Schelle am Akrapovic-Topf bis hin zu simplen, nicht vorgeformten Blechstreifen beim Devil-Dämpfer. Letzterer ließ sich nur mit viel Mühe inklusive der beigelegten Gummiunterlage montieren. Außerdem erforderte der BOS Oval-Dämpfer etwas Nacharbeit an einer Distanzbüchse, und die zwischen Dämpferrohr und Blechschelle sitzenden Gummiunter-



SCHALLDÄMPFER: MICRON BIS YOSHIMURA



MICRON DELTA OVAL

Kontakt: Micron Systems GmbH, 90765 Fürth-Sack
Tel. 09 11/93 67 40, www.micronsystems.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,0 kg

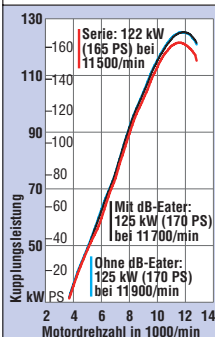
Preis: Edelstahl-Version inkl. ABE 329 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 97/99 dB

Performance ABE: ★★★★★★

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★★



TUNE-UP

Power satt – in allem Lebenslagen. Die etwas voluminöse Micron-Anlage bietet mit und ohne dB-Eater immer deutlich mehr Leistung als die Serie. Und dabei bleibt das Standgeräusch in zivilen Grenzen – gute Arbeit. Für eine Edelstahl-Version dieser Größe ist sie auch noch überraschend leicht.



NIKKO SUPERSPORT NX

Kontakt: Team Metisse GmbH, 71549 Auenwald-Hohnweiler, Tel. 07 91/30 20 30, www.metisse.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 3,8 kg

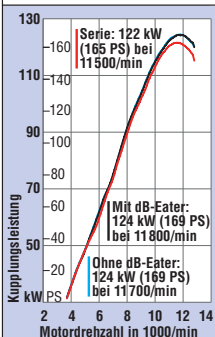
Preis: Alu-Version inkl. ABE 442 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 98/101 dB

Performance ABE: ★★★★★★

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★★



TUNE-UP

Ein nahezu identisches Leistungsplus mit und ohne dB-Eater bei akzeptablen Geräuschwerten zeugt von einer guten Abstimmung. Der für den Race-Einsatz schlecht zu demontierende Dämpfereinsatz und die etwas fummelige Montage kosten Punkte. Eine Kat-Version ist für 100 Euro Aufpreis ebenfalls lieferbar.



SHARK CONIC

Kontakt: Fechter Drive Motorsport GmbH, 73231 Weilheim/Teck, Tel. 07 20 23/95 23-0, www.fechter.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 2,4 kg

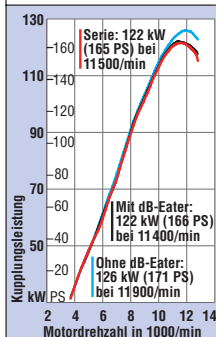
Preis: Edelstahl-Version inkl. ABE 399 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 108/110 dB

Performance ABE: ★★★★★★

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★★



TUNE-UP

Zu laut! Der Shark Conic liegt schon mit dB-Eater jenseits der Toleranzgrenze von 103 dB und legt ohne ihn noch zu. Dabei ist seine Performance mit Einsatz gerade mal auf Serienniveau. Bestnote gab es hingegen für die problemlose Montage mittels angeschweißter Lasche – einfacher geht's nicht.



SHARK R & D SHORT

Kontakt: Fechter Drive Motorsport GmbH, 73231 Weilheim/Teck, Tel. 07 20 23/95 23-0, www.fechter.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 2,6 kg

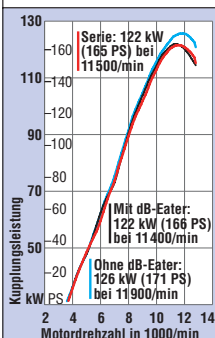
Preis: Carbon-Version inkl. ABE 429 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 102/106 dB

Performance ABE: ★★★★★★

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★★



TUNE-UP

Serien-Performance mit und Spitzenwerte ohne dB-Eater liefert der kompakte Shark-Dämpfer. Außerdem zählt er zu den leichtesten Kandidaten im Testfeld. Aber er ist recht laut und liegt schon neu nahe der zulässigen Toleranz. In der Serie ersetzt ein Schraubhalter die Schelle, was die Montage erleichtern wird.



SCORPION SUZUKI SILENCER

Kontakt: Motorcycle Stuff, 55543 Bad Kreuznach
Tel. 06 71/7 94 97 90, www.motorcyclestuff.de

Gewicht: inkl. Anbauteile, ohne Kat 2,7 kg

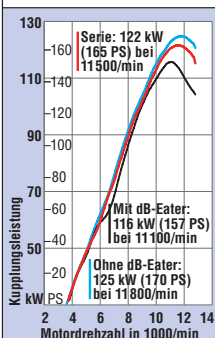
Preis: Titan-Version inkl. ABE 580 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 95/104 dB

Performance ABE: ★★★★★★

Performance Racing: ★★★★★★

Montage: ★★★★★★



TUNE-UP

Mit edlen Schweißnähten vermittelt der kompakte Scorpion-Schalldämpfer einen Hauch von Werksmaterial. Leider wird seine Performance mit dB-Eater diesem Anspruch überhaupt nicht gerecht. Hier belegt er den letzten Platz. Es tröstet wenig, dass er sich offen mächtig ins Zeug legt und gute Werte liefert.



SUZUKI/YOSHIMURA

Kontakt: Suzuki-Vertragshändler
www.suzuki.de

Gewicht: inkl. Anbauteile und Klappe, ohne Kat 2,1 kg

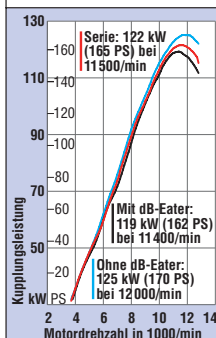
Preis: Titan-Version inkl. ABE 699 Euro

Standgeräusch ABE/Racing: 98/105 dB

Performance ABE: ★★★★★★

Performance Racing: ★★★★★★


Montage: ★★★★★★



TUNE-UP

Im ABE-Trimm fällt der kesse Topf etwas unter Serien-Niveau – schade. Dafür legt er offen kräftig zu, auch beim Standgeräusch. Mit seiner kompakten Bauform ist er trotz Auspuffklappe (wie Serie; durch den Stellmotor etwas erhöhter Montageaufwand) einer der beiden leichtesten Dämpfer im Test.

lagen ließen sich oft nur mit Geduld sauber platzieren.

Eine Sonderstellung im Testfeld nimmt die in das Fahrzeugheck integrierte Anlage von BOS ein. Bei der Montage erfordert dieser Hingucker umfangreiche Modifikationen am Spritzschutz unter der Sitzbank sowie am Batteriekasten. Außerdem entfällt das Werkzeugfach unter der Sitzbank. Da man zum Anbauen dieses Dämpfers Stücke aus dem Heck der Suzuki heraus-sägen muss, entstehen bei einem Rückbau zusätzliche Kosten in Höhe von 143 Euro für Original-Ersatzteile. 

FAZIT: In puncto ABE- und Racing-Performance gab es unter den Bewerbern drei heiße Anwärter auf den Testsieg: Die Schalldämpfer von Bodis und Micron sowie – knapp dahinter – der Laser Hotcam bieten auf der Straße mit und auf der Rennstrecke ohne dB-Eater ein schönes Leistungsplus – gute Arbeit. Außerdem sparen alle drei etwas Gewicht im Vergleich zur Serie. Unterschiede gab es lediglich bei der Montage, so dass der Bodis diesen Vergleich letztendlich für sich entscheiden konnte. Und ganz nebenbei produziert er seine stramme Leistung mit eingebautem Katalysator – das ist die Zukunft.



Nie zuvor traten so viele Dämpfervarianten gegeneinander an – ein Prüfstandsmarathon.



Im Laufe der Zeit werden alle Schalldämpfer lauter, Grenzwerte sind aber verbindlich.

TUNING-WELT IM WANDEL

■ Früher war vieles einfacher. Da guckte man sich einen Schalldämpfer mit EG-BE aus, montierte ihn anstelle des Serientopfs, und gut war's – Feuer frei. Doch die Zeiten ändern sich, vor allem in Bereichen, die Umwelt- und Verkehrsbelange betreffen. Wenn sie dieses PS-Heft frisch in den Händen halten, dürfen sie den mit einem Katalysator bestückten Serienauspuff der Suzuki GSX-R 1000 gegen einen nach europäischem Recht homologierten, also mit ECE-Prüfzeichen der Economic Commission for Europe (= Europäische Wirtschaftskommission) gekennzeichneten Zubehörschalldämpfer ohne Katalysator austauschen und fahren. Denn für die

europäische Homologation werden derzeit nur das Leistungsverhalten (maximal 5 % Mehrleistung zulässig) und die Geräuschemission (Fahr- und Standgeräusch) kontrolliert. So erhält der Zubehörtopf den amtlichen Segen, obwohl er mangels Kat das Abgasverhalten verschlechtert.

In Deutschland erhält ein Zubehörschalldämpfer bereits heute nur dann eine Betriebserlaubnis, wenn er auch das Abgasverhalten des Fahrzeugs nicht beeinträchtigt. Besitzt der Serienschalldämpfer einen Kat, so bekommt ein Zubehörschalldämpfer das ECE-Prüfzeichen (e1 für Deutschland, e2 für Frankreich usw.) nur nach bestandenerm Ab-

gastest. Diese Regelung nach EG-Richtlinie 2005/30EG vom 22. April 2005 wird in Kürze europaweit greifen. Ein in Italien (e3), Polen (e20) oder Estland (e29) zu homologierender Nachrüstschalldämpfer wird die gleichen Abgaswerte liefern müssen wie der Serienschalldämpfer. Ohne Kat ist dann die Homologation nicht mehr zu schaffen, bereits homologierte Exemplare ohne Kat dürfen jedoch weiterhin genutzt werden.

Eine weitere Neuerung ist die in Kürze obligatorische Abgasuntersuchung für Motorräder im Rahmen der alle zwei Jahre fälligen Hauptuntersuchung (TÜV). Insider erwarten diese bereits zum 1. April 2006. Dann müssen alle nach dem 1. Januar 1989 erstmals zugelassenen Motorräder im Rahmen der TÜV-Prüfung einen Abgastest bei erhöhter Leerlaufdrehzahl bestehen. Überschreitet das Abgas dann die Volumen-Grenzwerte von 4,5 Prozent Kohlenmonoxid (CO) für Motorräder ohne und 0,3 % für Bikes mit geregelter Katalysator (z. B. die GSX-R 1000 K5), gibt es keine neue TÜV-Plakette.

Wurde anstelle des Kat-bestückten Originals ein Kat-loser Zubehörschalldämpfer montiert, sind diese Limits erfahrungsgemäß nicht zu schaffen. Aus PS-Sicht machen deshalb im Straßeneinsatz mittelfristig nur Nachrüstschalldämpfer mit Katalysator Sinn, auch wenn nach dem TÜV-Termin der Tausch des Serienschalldämpfers gegen einen Kat-losen Topf legal bleibt.

