

# PRODUKTTEST

Nachrüstschalldämpfer für Suzuki Bandit 1250/S

# RÄUBER-BANDE



## SUZUKI BANDIT ORIGINALSCHALLDÄMPFER



**ANBIETER:** Suzuki International Europe, Telefon 062 51/5 70 00, [www.suzuki.de](http://www.suzuki.de)  
**MANTEL:** Edelstahl; **PREIS:** 648,12 Euro  
**VARIANTEN:** keine

### ↑ PLUS

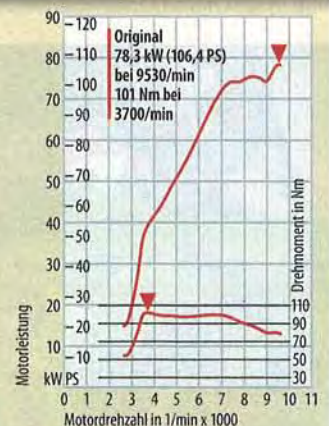
Sehr gut verarbeitet; angeschweißter Halter; absolut passgenau; einteilig, daher sehr schnell montiert; noch gute Spitzenleistung und Leistungsentfaltung; Fahrgeräusch-Grenzwert eingehalten; Standgeräusch klar innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Sehr schwer

### → FAZIT

Sehr voluminöser, schwerer Endtopf, der sauber verarbeitet ist, perfekt passt und die gesetzlichen Geräuschgrenzwerte locker einhält. Sound: sehr hochtönend, steril, etwas unangenehm, eher enttäuschend.



**MOTORRAD**  
**Urteil: gut**

## Für den mächtigen Endtopf der großen Bandit gibt's auf dem Zubehörmarkt jede Menge günstige Alternativen. MOTORRAD testete 13 Aluminium- und Edelstahltöpfe zum Nachrüsten.

Von Holger Hertneck; Fotos: Bilski, Gargolov, Hertneck

**H**ubraumstarke Motorräder bestehen die gesetzlichen Geräuschbestimmungen meist nur dann, wenn sie mit Schalldämpfern bestückt sind, die nach dem Reflexionsprinzip funktionieren und daher entsprechend voluminös ausfallen. Dieser Meinung scheinen zumindest die Fahrzeughersteller zu sein. Die Suzuki Bandit 1250/S ist dafür ein typisches Beispiel. Die Hersteller von Nachrüstanlagen vertrauen dagegen meist auf Absorptionsdämpfer, die bauartbedingt deutlich schlanker ausfallen können und daher als hübschere Alternative bei vielen Bandit-Besitzern beliebt sind. Ein weiterer Grund für den Umrüstwillen ist der dürrtige Sound der Serienanlage. Mächtige Motorräder dürfen nach Meinung ihrer Besitzer auch mächtig tönen – idealerweise im legalen Rahmen. Das soll die EG-Betriebserlaubnis (EG-BE) garantieren, die nur Schalldämpfer erhalten, deren Abgas- und Geräuschwerte gesetzeskonform sind. Dass Zubehörschalldämpfer zumeist deutlich leichter als der Originalauspuff ausfallen und häufig wesentlich weniger kosten, macht sie ebenfalls interessant.

MOTORRAD lud 13 günstige Nachrüstmodelle in den Varianten Aluminium und Edelstahl zu einem großen Vergleichstest. Sämtliche Kandidaten kommen ohne Katalysator aus, da dieser bei der Bandit im Sammler unter dem Motor steckt und vom Umbau nicht betroffen ist. Zu den Testkriterien zählen folgende Punkte:

**Verarbeitung (10 Punkte):** Unsaubere Schweißnähte, abstehende, scharfkantige Schellen oder nicht entgratete Endröhrchen sind Qualitätsmängel und werden mit Punktabzug geahndet.

**Passform/Montage (15 Punkte):** Wie unkompliziert lassen sich die Schalldämpfer montieren? Stimmt die Passgenauigkeit an den Rohübergängen und an den Halterungen? Sind viele Kleinteile zu montieren oder genügen wenige Handgriffe für den Anbau? Wie viel Werkzeug wird benötigt? Eine selbsterklärende Montageanleitung legen nur wenige Hersteller bei. Besonders schnell und einfach lässt sich der einteilige Shark-Conic-Endtopf montieren. Deutlich schwieriger ist das Ganze beim Ixil, bei dem für den mitgelieferten Hauptständeranschlag die untere Federbeinaufnahme demontiert werden muss.

**Gewicht (15 Punkte):** Jedes eingesparte Kilogramm verbessert das Leistungsge-  
wicht der Bandit. Zwar kommt es bei der 1250er nicht wirklich auf jedes Gramm an, doch ein leichter Endtopf hat noch keinem Motorrad geschadet. Alle getesteten Zubehör-Töpfe sind zwischen zwei und vier Kilogramm leichter als das 6,5-Kilogramm-Serientrumm.

**Spitzenleistung (30 Punkte):** Wie gut steht die Testanlage im Futter? Verliert der Zubehörtopf gar wertvolle PS gegenüber

der Serie? Leistungszuwächse von 20 PS wie bei den 1200er-Banditmodellen, die in den 1990er-Jahren noch über den Auspuff auf 98 PS gedrosselt waren, sind durch den Anbau eines Nachrüstdämpfers bei der Bandit 1250 nicht mehr möglich. Mit über sechs PS Mehrleistung gegenüber der Serienanlage liegt der Leovince-Endtopf in dieser Wertung vorn. Zu rund zehn PS Leistungsverlust führt der Anbau der Modelle von GPR und Ixil.

**Leistungsentfaltung (30 Punkte):** Eine harmonische, gleichmäßige Leistungs- und Drehmomententfaltung ohne gravierende Einbrüche über den gesamten Drehzahlbereich bringt Pluspunkte.

**Stand- und Fahrgeräusch:** In Zusammenarbeit mit den Spezialisten des Dekra-Technologie-Zentrums überprüfte MOTORRAD die Geräuschwerte (siehe Kasten auf Seite 101). Dabei zeigte sich, dass nur wenige der getesteten Zubehörschalldämpfer die rechtlich relevanten Fahrgeräusch-Grenzwerte einhalten. Darum erhalten beim vorliegenden Test nicht alle Kandidaten ein MOTORRAD-Urteil. Das bestätigt die Bandit-Entwickler, die der hubraumstarken Maschine einen sehr voluminösen Reflexions-Endtopf verpasst haben. Der sieht vielleicht nicht schön aus, hält dafür jedoch locker die geltenden Geräuschgrenzwerte ein.

[WWW.MOTORRADONLINE.DE](http://WWW.MOTORRADONLINE.DE)

Sound-Aufzeichnungen jeder Testanlage sowie weitere MOTORRAD-Auspufftests finden Sie unter [www.motorradonline.de/auspuff](http://www.motorradonline.de/auspuff)

## ARROW RACE TEC



\* Fahrgeräuschwert überschritten

**ANBIETER:** Alpha Technik, Telefon 0 80 36/30 07 20, [www.alphatechnik.de](http://www.alphatechnik.de)  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 488 Euro  
**VARIANTE:** Titan 618 Euro

### ↑ PLUS

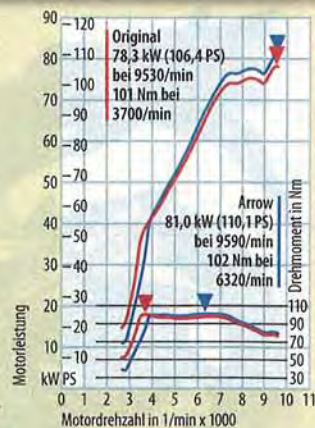
Noch gut verarbeitet; gute Passform; sehr leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung deutlich über Serienniveau; Standgeräusch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Keine Montageanleitung; fummelige Blechschelle am Dämpfer; Fahrgeräusch-Grenzwert überschritten

### → FAZIT

Der teuerste Nachrüstdämpfer im Vergleich bringt zwar einige Mehr-PS und spart etliche Kilogramm ein, ist aber offiziell zu laut. Sound: eher unauffällig, leicht aggressiver Unterton.



**MOTORRAD Urteil:** -\*

## BOS SLIP-ON OVAL 120



**ANBIETER:** Bos,  
Telefon 059 41/47 93, [www.bosauspuff.de](http://www.bosauspuff.de)  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 419 Euro  
**VARIANTEN:** Edelstahl 449 Euro, Karbon 529 Euro

### ↑ PLUS

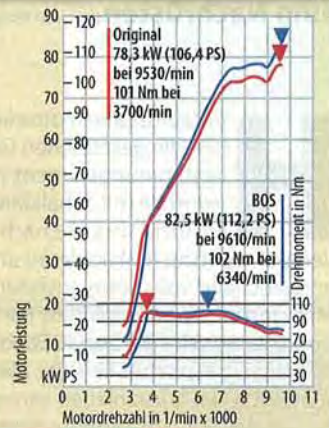
Sehr gut verarbeitet; geschraubter Halter; sehr gute Passform und Montageanleitung; sehr leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung sehr deutlich über Serienniveau; Standgeräusch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Fahrgeräusch-Grenzwert überschritten

### → FAZIT

Vergleichsweise langer Topf mit prima Leistungswerten und in gewohnt hoher Bos-Verarbeitungsqualität, aber etwas zu laut. Sound: brabbelig-bassig, volltönend und sehr erwachsen.



## MOTORRAD

Urteil: -\*

## GIANELLI IPERSPORT ALU



**ANBIETER:** M-A-S Motorradzubehör,  
Telefon 09 11/7 53 02 45, [www.mas-motorrad.com](http://www.mas-motorrad.com)  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 379 Euro  
**VARIANTEN:** Edelstahl 449 Euro, Titan 499 Euro

### ↑ PLUS

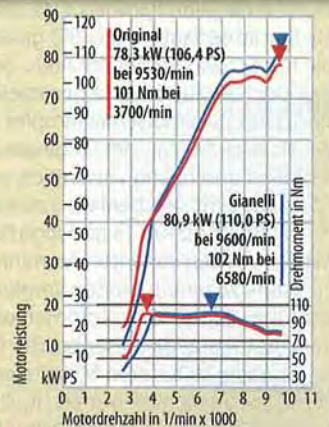
Gut verarbeitet; Montageanleitung; sehr leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung deutlich über Serienniveau; Standgeräusch gerade noch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Fummelige Blechschele am Dämpfer; Zwischenrohr/Dämpfer-Passung etwas eng; Fahrgeräusch-Grenzwert deutlich überschritten

### → FAZIT

Der Schalldämpfer mit rhombischem Querschnitt überzeugt durch sein geringes Gewicht und die guten Leistungswerte, für offizielle Ohren aber viel zu laut. Sound: etwas hell und hochtönend.



## MOTORRAD

Urteil: -\*

## GPR GRAND PRIX EVOLUTION



**ANBIETER:** THG Gross, Telefon 0 26 61/6 32 40,  
[www.gpr-deutschland.de](http://www.gpr-deutschland.de); **MANTEL:** Edelstahl  
**PREIS:** 429 Euro; **VARIANTEN:** Poppy (Edelstahl in Karbonlook mit Karbon-Endkappe) 465 Euro, Titan 510 Euro

### ↑ PLUS

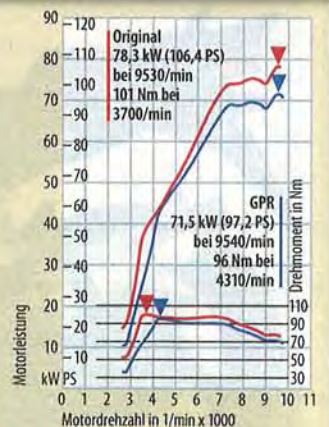
Sehr gut verarbeitet; gute Montageanleitung; sehr leicht; Standgeräusch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Konische Dämpferform erschwert Positionierung der Blechschele; Maximalleistung und Leistungsentfaltung sehr deutlich unter Serienniveau; Fahrgeräusch-Grenzwert deutlich überschritten

### → FAZIT

Eine von rund nach oval verlaufende Querschnittsform gehört zu den Besonderheiten des leichten GPR. Leistungseinbußen und zu hohe Geräuschwerte werfen ihn weit zurück. Sound: sehr aggressiv, krawallig.



## MOTORRAD

Urteil: -\*

\*Fahrgeräuschwert überschritten

# Leistungs- und Geräuschmessung

## Zahlen, Daten, Fakten



Fahrgeräuschmessung mit Radarüberwachung; Standgeräuschmessung mit Drehzahlkontrollgerät; Leistungsmessung auf dem Rollenprüfstand



**W**ie schon bei vergangenen Auspufftests erhielt die Redaktion MOTORRAD tatkräftige Unterstützung durch die Experten des Dekra-Technology-Centers in Klettwitz, das rund 50 Kilometer nördlich von Dresden direkt neben dem Lausitzring liegt. Dort finden sich nicht nur modernste Leistungs- und Motorenprüfstände, sondern auch ein weitläufiges Gelände für Testfahrten aller Art.

**Leistungsmessung:** Auf dem Dekra-Rollenprüfstand ließen alle Kandidaten ihre Muskeln spielen. Über den gesamten Drehzahlbereich wurden Motorleistung und Drehmoment aufgezeichnet. In der Tabelle unten rechts sind die jeweiligen Maximalwerte aufgelistet. Die ebenfalls in die Punktwertung einfließenden Kurvenverläufe sind in den zugehörigen Datenkästen zu finden.

**Standgeräuschmessung:** Für Überprüfungen bei Verkehrskontrollen durch die Polizei gelten als Toleranzgrenze bis zu 5 dB (A) mehr als in den Papieren eingetragen. Der Bandit-Papierwert beträgt 84 dB (A), die Toleranzgrenze somit 89 dB (A). Doch selbst bei geringeren Überschreitungen können die Ordnungshüter bei berechtigten Zweifeln das Fahrzeug zu einer alles entscheidenden Fahrgeräuschmessung einbehalten, denn erst die gilt vor dem Gesetz als maßgebend. Bei der Standgeräuschmessung wird das Mikrofon in Höhe der Auspuffmündung im Winkel von 45 Grad zur Fahrzeuglängsachse und im Abstand von 0,5 Metern positioniert. Die Messung erfolgt im Stand bei halber Nenndrehzahl – bei der Bandit, die ihre Maximalleistung bei 7500/min entwickelt, somit bei 3750/min. Als Ergebnis zählt der höchste von drei Messwerten, gerundet auf volle dB (A). Das Ergebnis ist erstaunlich: Einige der Zubehördämpfer schaffen nicht einmal die Toleranzgrenze.

**Fahrgeräuschmessung:** Sie findet auf einer großen Fläche mit Normasphalt statt. Im Umkreis von 50 Metern zur Messstrecke (siehe Foto oben) dürfen sich keine schallreflektierenden Gegenstände befinden. Bei der Aufzeichnung fährt das Motorrad im zweiten und dritten Gang mit konstant 50 km/h (plus/minus ein km/h Toleranz) an die Messstrecke heran und beschleunigt dann durch abruptes Gasaufziehen voll durch. In jeder der beiden Gangstufen werden zwei Vorbeifahrten von rechts und zwei von links aufgezeichnet. Die insgesamt acht Messwerte werden gerundet und dann 1 dB (A) Toleranz abgezogen. Der Mittelwert daraus ergibt den offiziellen Fahrgeräuschwert.

**Fahrzeugausstattungen:** Das Testmotorrad für Homologations- oder Nachmessungen von Zubehörschalldämpfern darf mit Serienanlage den in den Papieren eingetragenen Fahrgeräuschwert – bei der Bandit 1250 sind das 78 dB (A) – um maximal 3 dB (A) überschreiten, den gültigen Grenzwert von 80 dB (A) jedoch nur um 1 dB (A). Somit dürfte die Bandit maximal 81 dB (A) erreichen. MOTORRAD gesteht den Testanlagen diese großzügige Toleranzgrenze zu. Und dennoch liegt mehr als die Hälfte der Kandidaten teilweise deutlich darüber. Den Vogel schießt mit 88 dB (A) Fahrgeräusch der brüllend laute Hashiru-Topf ab.

### MESSWERTE

	max. Leistung in PS	max. Dreh- moment in Nm	Standgeräusch in dB (A)	Fahrgeräusch in dB (A)
Suzuki Original	106,4	101,0	86	78
Arrow	110,1	101,6	88	82
Bos	112,2	102,4	88	82
Gianelli	110,0	102,0	89	84
GPR	97,2	96,0	88	83
Hashiru	103,2	96,6	90	88
Holeshot	107,9	100,7	87	80
Hurric	108,1	101,2	90	80
Ixil	95,9	97,9	86	79
Laser	111,1	102,6	86	81
Leovince	112,7	103,9	89	83
Sebring	109,8	102,6	87	81
Shark	111,4	102,5	91	84
Streetfighter	105,4	100,7	90	84

## HASHIRU INOX



**ANBIETER:** Polo Expressversand,  
Telefon 0180/5 22 57 85, www.polo-motorrad.de  
**MANTEL:** Edelstahl; **PREIS:** 289 Euro  
**VARIANTEN:** keine

### ↑ PLUS

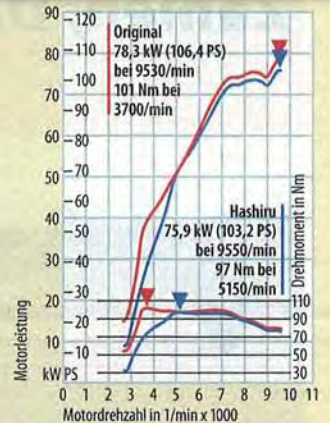
Gut verarbeitet; gute Passform und Montageanleitung; extrem leicht

### ↓ MINUS

Einfache Blechschele am Dämpfer; Maximalleistung und Leistungsentfaltung deutlich unter Serienniveau; Standgeräusch viel zu hoch; Fahrgeräusch-Grenzwert extrem überschritten

### → FAZIT

Der winzig kleine Hashiru ist leichtester und lautester Test-Teilnehmer. Bereits in der ersten Verkehrskontrolle droht das Fahrtende für den schwächelnden Endtopf. Sound: böse, krawallig, sehr aufdringlich.



## MOTORRAD

Urteil: -\*

## HOLESHOT MASTER



**ANBIETER:** Mizu,  
Telefon 077 31/9 06 70, www.mizu.de  
**MANTEL:** Edelstahl; **PREIS:** 368 Euro  
**VARIANTEN:** keine

### ↑ PLUS

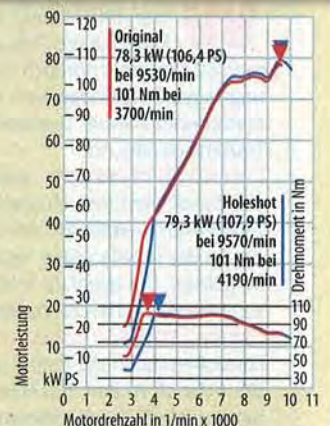
Sehr gut verarbeitet; Blechschele durch Klemmschraube dauerfixiert; gute Passform; leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung über Serienniveau; Standgeräusch innerhalb Toleranzbereich; Fahrgeräusch-Grenzwert eingehalten

### ↓ MINUS

Keine Montageanleitung; bei Erstmontage fummelige Blechschele am Dämpfer

### → FAZIT

Schnörkellos, klassisch runder Querschnitt und relativ voluminös. Besteht die Fahrgeräusch-Messung – als Ersatz für den Seriendämpfer somit eine gute und ganz legale Wahl. Sound: kräftig, solide, seriös.



## MOTORRAD

Urteil: sehr gut

## HURRIC RAC 1

### MOTORRAD kaufTipp



**ANBIETER:** Fechter Drive Motorsport,  
Telefon 070 23/9 52 30, www.fechter.de  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 269 Euro  
**VARIANTE:** Karbon 369 Euro

### ↑ PLUS

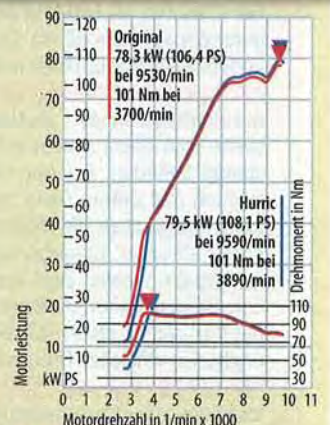
Sehr gut verarbeitet; geschraubter Halter; gute Passform; Montageanleitung; sehr leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung über Serienniveau; Fahrgeräusch-Grenzwert eingehalten

### ↓ MINUS

Standgeräusch viel zu hoch

### → FAZIT

Die günstigste Anlage passt prima an die Bandit, bringt im Vergleich zur Serie etwas mehr Leistung, besteht die Fahrgeräusch-Messung und erhält den KaufTipp. Sound: unauffällig, etwas aggressiver Unterton.



## MOTORRAD

Urteil: sehr gut

\* Fahrgeräuschwert überschritten

## IXIL CONICAL XTREM SHORTY



**ANBIETER:** Paaschburg & Wunderlich, Telefon 040/2 48 27 70, [www.pwhamburg.de](http://www.pwhamburg.de)  
**MANTEL:** Edelstahl; **PREIS:** 399 Euro  
**VARIANTE:** Aluminium (schwarz eloxiert) 399 Euro

### ↑ PLUS

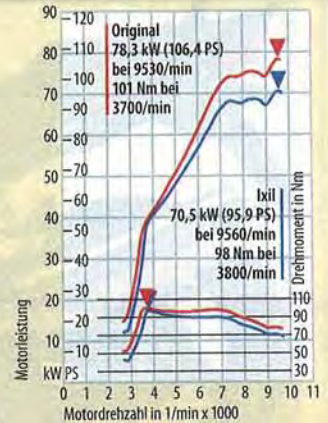
Sehr gut verarbeitet; gute Passform und Montageanleitung; sehr leicht; Standgeräusch klar innerhalb Toleranzbereich; Fahrergeräusch-Grenzwert eingehalten

### ↓ MINUS

Einfache Blechschelle am Dämpfer; Hauptständeranschlag aufwendig zu montieren (an untere Federbeinaufnahme); Maximalleistung sehr deutlich unter Serienniveau

### → FAZIT

Die einzige Bolt-on-Variante im Test (Endtopf an Zwischenrohr geschraubt) hat legale Fahrergeräusch-Werte, ist etwas aufwendig zu montieren und kostet Leistung. Sound: kernig, etwas krawallig und aufdringlich.



## MOTORRAD

**Urteil:** ausreichend

## LASER DUO-TECH

### MOTORRAD testieger



**ANBIETER:** IXS, Telefon 076 31/180 40, [www.ixs-technicaldivision.de](http://www.ixs-technicaldivision.de)  
**MANTEL:** Edelstahl; **PREIS:** 419 Euro  
**VARIANTEN:** Karbon 579 Euro, Titan 579 Euro

### ↑ PLUS

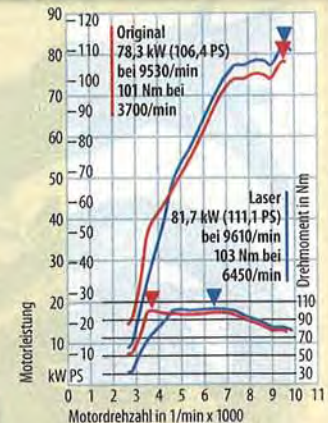
Sehr gut verarbeitet; geschraubter Halter; sehr passgenau und schnell montiert; gute Montageanleitung; leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung deutlich über Serienniveau, Standgeräusch klar innerhalb Toleranzbereich; Fahrergeräusch so eben noch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Keine Negativpunkte zu verzeichnen

### → FAZIT

Hier glänzen Verarbeitung, Passform, Leistungswerte und die Edelstahlhülle. Außerdem besteht der Testsieger die Geräuschmessungen - wenn auch äußerst knapp. Sound: gehaltvoll, kräftig, sehr sportlich.



## MOTORRAD

**Urteil:** sehr gut

## LEOVINCE EVO II OVAL



**ANBIETER:** MCA Service, Telefon 051 39/89 49 06, [www.leovince.de](http://www.leovince.de)  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 329 Euro  
**VARIANTEN:** Karbon 429 Euro, Titan 339 Euro

### ↑ PLUS

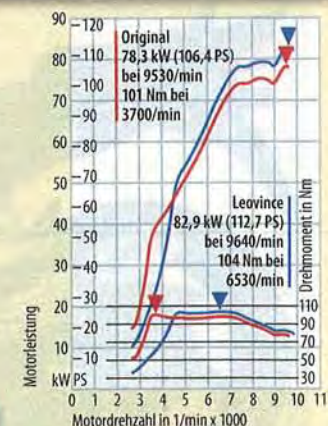
Hervorragend verarbeitet; passgenau und schnell montiert; Montageanleitung; sehr leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung sehr deutlich über Serienniveau; Standgeräusch gerade noch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Fummelige Blechschelle am Dämpfer; Fahrergeräusch-Grenzwert deutlich überschritten

### → FAZIT

Leistungsmäßig an der Spitze des Testfelds. Auch die exzellente Verarbeitung und prima Passform überzeugen, der zu hohe Fahrergeräuschwert dagegen nicht. Sound: sehr kräftig, füllig und bassig.



## MOTORRAD

**Urteil:** -\*

\* Fahrergeräuschwert überschritten

## SEBRING TWISTER



**ANBIETER:** Mizu, Telefon 0 77 31/9 06 70, [www.mizu.de](http://www.mizu.de)  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 362 Euro  
**VARIANTE:** Titan 457 Euro

### ↑ PLUS

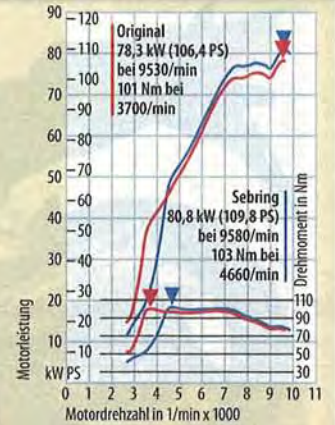
Hervorragend verarbeitet; geschraubter Halter; sehr gute Passform und Montageanleitung; leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung über Serienniveau; Standgeräusch innerhalb Toleranzbereich; Fahrgeräusch so eben noch innerhalb Toleranzbereich

### ↓ MINUS

Keine Negativpunkte zu verzeichnen

### → FAZIT

Am edel verarbeiteten und prima zu montierenden Twister gibt's nichts Nennenswertes auszusetzen – für den Testsieg reicht's zwar nicht ganz, doch immerhin zu Platz 2. Sound: unauffällig, etwas hochtönend.



## MOTORRAD

**Urteil:** sehr gut

## SHARK CONIC



**ANBIETER:** Fechter Drive Motorsport, Telefon 0 70 23/9 52 30, [www.fechter.de](http://www.fechter.de); **MANTEL:** Edelstahl  
**PREIS:** 379 Euro; **VARIANTE:** Black Edition (Edelstahl Schwarz-Matt) 529 Euro

### ↑ PLUS

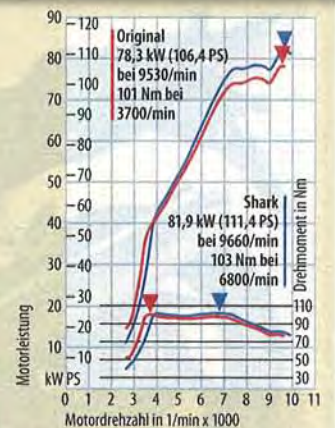
Hervorragend verarbeitet; angeschweißter Halter; äußerst passgenau; da einteilig, sehr schnell montiert; Montageanleitung; extrem leicht; Maximalleistung und Leistungsentfaltung deutlich über Serienniveau

### ↓ MINUS

Standgeräusch viel zu hoch; Fahrgeräusch-Grenzwert deutlich überschritten

### → FAZIT

Rank, schlank und leicht, dazu tolles Oberflächenfinish, prima Leistungswerte und einfachste Montage; bei den Stand- und Fahrgeräuschmessungen aber im roten Bereich. Sound: brabbelig-volltönend, kernig.



## MOTORRAD

**Urteil:** -\*

## STREETFIGHTER ALU-ENDSCHALLDÄMPFER



**ANBIETER:** Louis, Telefon 0 40/73 41 93 60, [www.louis.de](http://www.louis.de)  
**MANTEL:** Aluminium; **PREIS:** 269,95 Euro  
**VARIANTEN:** keine

### ↑ PLUS

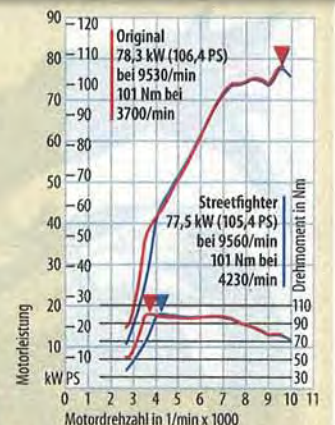
Gut verarbeitet; gute Passform; Blechschele durch Klemmschraube dauerfixiert; Montageanleitung; extrem leicht

### ↓ MINUS

Bei Erstmontage fummelige Blechschele am Dämpfer; Maximalleistung und Leistungsentfaltung unter Serienniveau; Standgeräusch viel zu hoch; Fahrgeräusch-Grenzwert deutlich überschritten

### → FAZIT

Ultraleicht, gehört mit dem Hurric zu den günstigsten Angeboten. Gute Passform und Verarbeitung, aber auch Leistungsverlust und viel zu hohe Geräuschwerte. Sound: aggressiv, leicht bassig, etwas kreischend.



## MOTORRAD

**Urteil:** -\*

\* Fahrgeräuschwert überschritten

# Beim Test



David und Goliath: Suzuki-Serien- und Hashiru-Dämpfer im Vergleich. Das Volumenverhältnis beträgt rund 3,5:1

Gut fixiert: Beim Streetfighter-Dämpfer verbleibt die geschraubte Halteschelle bei zukünftigen Montagearbeiten gut gesichert am Dämpferrohr



Einzigar Bolt-On-Dämpfer im Test: der Ixil mit geschraubtem Endtopf



Gut versteckt: Beim GPR sitzt die leicht entfernbare Flöte zwischen Verbindungsrohr und Dämpfer



Vorbildlich: Beim BOS-Topf sichert ein Schweißpunkt das geschraubte Endröhrchen – auch dB-Eater, Noise-Killer oder ähnlich genannt – vor unbefugtem Entfernen



Blickfang: extrem sauber und sehr gleichmäßig ausgeführte Schweißnähte am Spannfeder-Haken des Gianelli-Dämpfers

## ENDWERTUNG

	Verarbeitung	Passform/Montage	Gewicht	Spitzenleistung	Leistungsentfaltung	Standgeräusch innerhalb Toleranzbereich?	Fahrgeräusch innerhalb Toleranzbereich?	Gesamtergebnis	MOTORRAD-Urteil	Gewicht in Kilogramm	Preis in Euro
<b>MAX. PUNKTZAHL</b>	10	15	15	30	30	ja/nein	ja/nein	100			
<b>MOTORRAD test sieger</b> LASER	9	13	11	28	26	ja	ja	87	sehr gut	3,82	419,00
SEBRING	10	14	11	26	25	ja	ja	86	sehr gut	3,86	362,00
<b>MOTORRAD kauf tipp</b> HURRIC	9	11	12	25	25	nein	ja	82	sehr gut	3,20	269,00
HOLESHOT	9	12	10	24	26	ja	ja	81	sehr gut	4,14	368,00
SUZUKI ORIGINAL	9	15	4	23	24	ja	ja	75	gut	6,50	648,12
IXIL	9	8	12	12	18	ja	ja	59	ausreichend	3,42	399,00
LEOVINCE	10	14	13	29	27	ja	nein	93	<b>Keine Wertung*</b>	3,10	329,00
SHARK	10	15	14	28	26	nein	nein	93		2,56	379,00
BOS	9	14	12	29	27	ja	nein	91		3,36	419,00
GIANELLI	8	10	13	27	26	ja	nein	84		2,90	379,00
ARROW	7	11	12	27	26	ja	nein	83		3,24	488,00
STREETFIGHTER	8	11	14	22	23	nein	nein	78		2,48	269,95
HASHIRU	8	12	14	20	18	nein	nein	72		2,44	289,00
GPR	9	11	13	14	19	ja	nein	66		2,86	429,00

\*Fahrgeräuschwert überschritten; \*\*100 bis 95 Punkte = überragend; 94 bis 80 Punkte = sehr gut; 79 bis 70 Punkte = gut; 69 bis 60 Punkte = befriedigend; 59 bis 50 Punkte = ausreichend; 49 bis 40 Punkte = mangelhaft; 39 bis 0 Punkte = ungenügend

## FAZIT

Der Fahrgeräusch-Grenzwert bricht so manchem hoffnungsvollen Kandidaten das Genick. Wer mit einem dieser deutlich zu lauten Töpfe in eine Kontrolle gerät, darf sich nicht wundern, wenn sein Bike aus dem Verkehr gezogen wird – trotz EG-BE. Nur sechs Teilnehmer erhalten ein MOTORRAD-Urteil. Laser schnappt sich den Testsieg, der günstige Hurric erhält den Kauf Tipp. Selbst Holeshoot als Viertplatzierte erhält noch ein „sehr gut“, und für die übergewichtige Serienanlage reicht's für ein „gut“. Aufgrund vergleichsweise aufwendiger Montage und deutlicher Leistungseinbußen gibt's für den Ixil „ausreichend“.