Mehr Sound? Mehr Leistung? Euro 4-Schalldämpfer kämpfen mit beschränkten Möglichkeiten. Wir haben sieben Rohre für die Kawasaki Z 900 auf dem Dynojet nachgemessen.

TONTÖPFE

von **Moritz Schwertner** (Text & Fotos)

Super Motor, klasse Fahrwerk, bissige Bremse und eine saubere Verarbeitung – Kawasakis Z 900 ist mit allen Wassern gewaschen. Doch wie so oft ist der üppige Endtopf ein Dorn im Auge vieler Zett-Fahrer. Wer nach Austauschware sucht, findet auf dem Zubehörmarkt 40 verschiedene, allesamt legale Endtöpfe in allen Formen und Farben. Zum Test geladen haben wir dann Modelle, die sich besonders elegant ans Kawa-Heck schmiegen.

Messbar ist der Gewichtsvorteil: Zubehörtöpfe sparen gegenüber der Serie bis zu 2,9 Kilo

Typisch für Slip-On-Tüten funktioniert der Anbau grandios einfach. Im Normalfall ist der Auspufftausch in zehn Minuten erledigt,

Nur zu Testzwecken: Beim Serienprodukt ist der dB-Eater festgeschweißt

die Passform geht bei allen Röhrchen in Ordnung. Doch bringt der Wechsel auch messbare Ergebnisse?

Auf jeden Fall weniger Gewicht. Zwischen 30 und 70 Prozent lassen sich zum Original sparen. Das entspricht immerhin 1,3 bis 2,9 Kilo. Andererseits: Einen Monat die Hälfte futtern – und die Pfunde sind beim Fahrer sinnvoller eingespart.

Und soundtechnisch? Hier tut sich erstaunlich wenig. Etwas mehr Bass während der Fahrt und minimal grummeliger im Stand geben sich die Tröten. Der unter dem Motor montierte Vorschalldämpfer ist hier klar der limitierende Faktor und nimmt dem Endtopf die meiste Arbeit ab. Fast alle Exemplare sind sogar leiser als das Original. Wie sie

So testet NEWS

Auf dem Leistungsprüfstand zündeten wir alle Anlage auf der gleichen, mit rund 500 Kilometern frisch eingefahrenen Kawasaki Z900. In fünf Läufen ermittelten wir Leistungssteigerungen oder -einbußen. Anschließend haben wir das Standgeräusch gemessen.

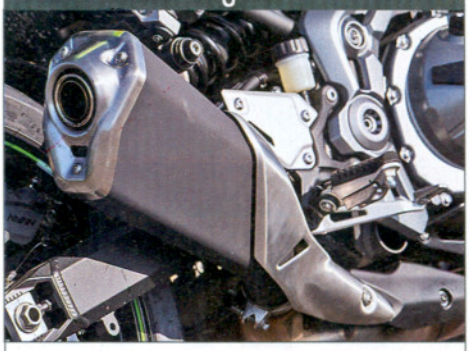
Hier könnt ihr die Anlagen im Soundcheck hören

klingen, könnt ihr mit dem eingescannten QR-Code auf unserem YouTube-Kanal den Soundcheck anhören.

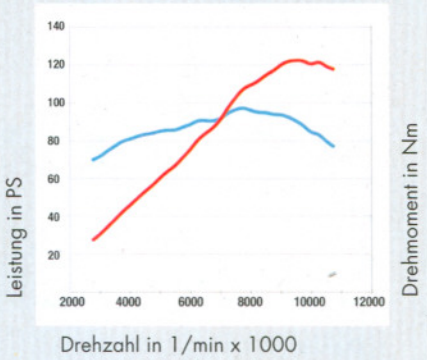
Die Leistung unterscheidet sich kaum: Drei der sieben Zubehörschalldämpfer schaffen ein klitzekleines Plus zur Standardware. Scorpion, Ixrace und Shark hingegen sind minimal schwächer als das Original. Dabei sind die Unterschiede aber so gering, dass sie praktisch nicht spürbar sind.

Einen kleinen Ausreißer liefert der zweiflutige Endtopf von Hurric. Er kostet etwas Leistung, was laut Fechter daran liegt, dass ein falscher db-Eater mitgeliefert wurde. Wir hoffen, dem Phänomen mit einem zweiten Hurric-Topf in der nächsten NEWS auf den Grund gehen zu können. M

Kawasaki Original



Leistung / Drehmoment



89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: 816,27 Euro
Varianten: –
Im Test: –
Gewicht: 4150 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 91,0 dB
Anbau: –
dB-Killer: nicht entnehmbar

Mustergültige Prüfstandsergebnisse, eine saubere Verarbeitung und Passform gepaart mit einem akzeptablen Gewicht – ernstzunehmende Gründe, einen heilen Originalpott gegen ein anderes Fabrikat zu tauschen, liefert Kawasaki nicht. Top!

MOTORRAD NEWS WERTUNG

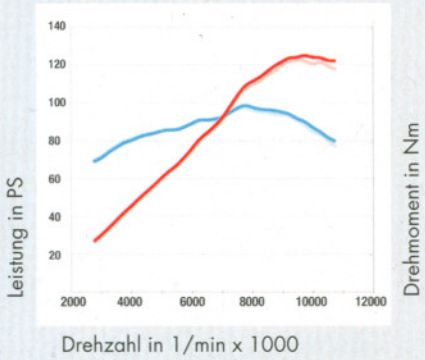
Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■■
Preis/Leistung:	■■■□□

GESAMTSUMME: 18 Punkte

Bezug: Kawasaki-Händler

Akrapovic S-K9S03

Leistung / Drehmoment



91,7 kW (124,8 PS) bei 9750 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

98,4 Nm bei 7750 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: 825,38 Euro
Varianten: –
Im Test: –
Gewicht: 1806 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 84,4 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: nicht entnehmbar

Der Edel-Slowene liefert ein gewohnt gutes Bild: Super saubere Verarbeitung, passgenaue Montage und eine gute Anleitung. Das hat aber auch seinen Preis, nur der Scorpion ist noch teurer. Auf dem Prüfstand mehr oder weniger gleichauf mit dem Original. Der Klang ist tiefer und leiser.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■■
Preis/Leistung:	■■■□□

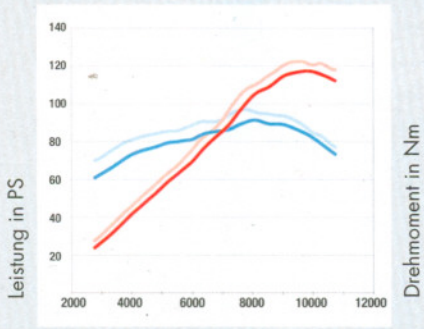
GESAMTSUMME: 18 Punkte

Bezug: Kawasaki-Händler, GP-Products, www.gpproducts.eu

Sieben Zubehörendtöpfe für Kawasakis Z900 auf dem Prüfstand

Hurric Pro 2

Leistung / Drehmoment



86,1 kW (117,2 PS) bei 9750 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

91,3 Nm bei 8000 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: ab 349,95 Euro
Varianten: Edelstahl natur oder Schwarz
Im Test: –
Gewicht: 1946 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 88,6 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: entnehmbar

Der zweiflutige „Pro 2" ist flott drangeschraubt, wirkt edel und passt schön ins Kawa-Heck. Auch hier ist der Sound minimal sportlicher und einen Hauch leiser. Dazu ist der Preis sehr attraktiv. Der Hurric schluckt ein wenig Leistung, fünf PS sind es in der Spitze. Was laut Hersteller an einem technischen Problem liegen könnte – wir hoffen, bald nachmessen zu können.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

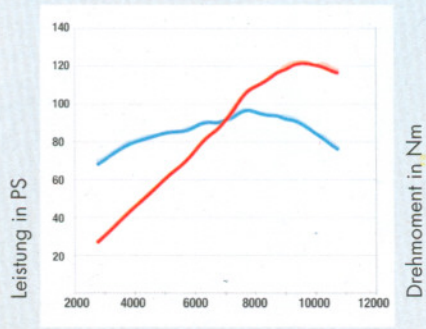
Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■□□□
Preis/Leistung:	■■■■□

GESAMTSUMME: 16 Punkte

Bezug: Fechter Drive, www.fechter.de

Ixrace M9

Leistung / Drehmoment



89,2 kW (121,3 PS) bei 9500 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

96,5 Nm bei 7750 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: ab 449 Euro
Varianten: –
Im Test: –
Gewicht: 2794 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 84,4 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: nicht entnehmbar

Am Ixrace gibt's in den Bereichen Passform und Prüfstand nichts zu kritteln. Der „M9" hat zwar das höchste Gewicht im Testfeld, ist aber sauber verarbeitet und schön anzuschauen. Verwundert waren wir über das im Vergleich sehr schwere Hitzeschild. Preislich liegt der Topf im guten Mittelfeld.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

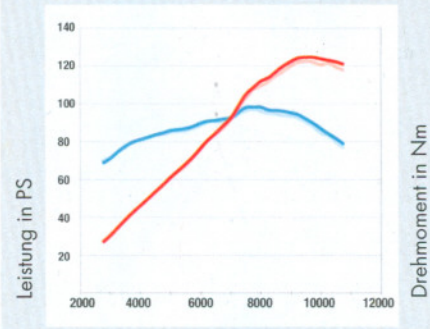
Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■□
Preis/Leistung:	■■■■■

GESAMTSUMME: 19 Punkte

Bezug: Paaschburg & Wunderlich, www.brands4bikes.de

Mivv Suono

Leistung / Drehmoment



91,5 kW (124,4 PS) bei 9500 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

98,2 Nm bei 7750 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: ab 570 Euro
Varianten: Edelstahl natur, Schwarz
Im Test: Edelstahl schwarz
Gewicht: 2666 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 92,4 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: nicht entnehmbar

Den Klassiker unter den Zubehörtöpfen gibt es auch für viele andere Modelle. Der Mivv ist flott drangeschraubt, an Passform und Verarbeitung gibt es nichts zu kritteln. Cool: Sehr wertig wirkende Schelle aus Carbon. Klingt im Vergleich minimal bassiger als das Original. Spart 1,5 Kilo und entfesselt etwa zwei Prozent mehr Spitzenleistung.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

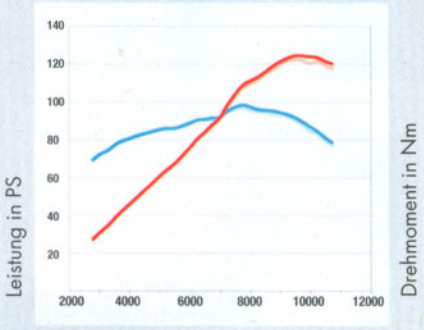
Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■■
Preis/Leistung:	■■■■■

GESAMTSUMME: 20 Punkte

Bezug: M-A-S GmbH, www.mas-motorrad.com

SC Project S1

Leistung / Drehmoment



91,3 kW (124,2 PS) bei 9500 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

98,2 Nm bei 7750 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: 470 Euro
Varianten: –
Im Test: –
Gewicht: 1515 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 86,1 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: entnehmbar

Extrem kurz, schön schlank, sehr sauber verarbeitet und wertig: Der vom MotoGP-Ausstatter stammende S1 gefällt sofort. Der Prüfstandslauf ist in allen Belangen mustergültig, der dB-Eater soll anders als bei unserem Tester in der Serie fest verschweißt sein. Wir haben ihn spaßeshalber entkorkt: Offen klingt der SC-Project nur unwesentlich frecher.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

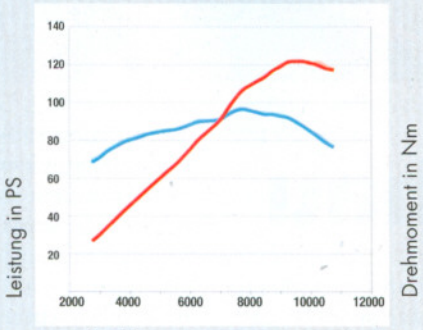
Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■■
Preis/Leistung:	■■■■■

GESAMTSUMME: 20 Punkte

Bezug: SC-Project, www.sc-project.com

Scorpion RP1 GP

Leistung / Drehmoment



89,5 kW (121,7 PS) bei 9500 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

96,5 Nm bei 7750 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: ab 829 Euro
Varianten: Ummantelung in Carbon oder Titan
Im Test: Titan
Gewicht: 1261 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 83,6 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: entnehmbar

Unproblematischer Anbau, tolle Verarbeitung. Die Schweißnähte sind nicht ganz so perfekt wie beim SC-Project-Topf, zudem ist der Scorpion teuer. Unser Testmuster kam noch mit herausnehmbarem dB-Killer, der aber in der Serienproduktion verschweißt sein soll. Ist im Vergleich zum Original bassiger. Leiser und unbedeutend schwächer als die Erstausrüstung.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

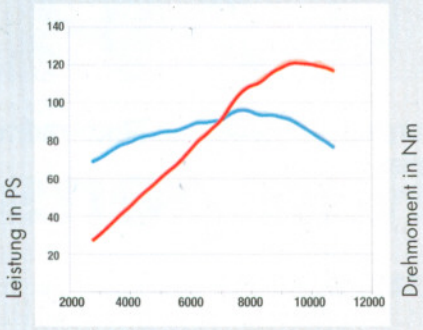
Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■□
Preis/Leistung:	■■■□□

GESAMTSUMME: 17 Punkte

Bezug: Scorpion Exhausts, www.scorpionexhausts.de

Shark Factory

Leistung / Drehmoment



88,8 kW (120,8 PS) bei 9500 min⁻¹
Orig: 89,8 kW (122,2 PS) bei 9500 min⁻¹

96,0 Nm bei 7750 min⁻¹
Orig: 97,0 Nm bei 7750 min⁻¹

Preis: ab 349,95 Euro
Varianten: Schwarz oder Carbonummantelung
Im Test: –
Gewicht: 1906 g
Standgeräusch bei halber Nenndrehzahl: 85,1 dB
Anbau: etwa 10 Minuten
dB-Killer: nicht entnehmbar

Selbsterklärende Montage, die allgemein gehaltene Anleitung kann man getrost in der Packung lassen. Der Shark ist für sage und schreibe 25 verschiedene Modelle homologiert. Sound ist im Vergleich minimal bissiger. Der Endtopf steht relativ steil ab, je nach Schuhgröße und -stellung kann's zum Kontakt mit dem Rohr kommen. Gutes Prüfstandsergebnis – und sehr günstig.

MOTORRAD NEWS WERTUNG

Verarbeitung:	■■■■■
Passform:	■■■■■
Prüfstand:	■■■■□
Preis/Leistung:	■■■■■

GESAMTSUMME: 19 Punkte

Bezug: Fechter Drive, www.fechter.de