

Es ist nicht alles Gold,

was glänzt

Nur wenige Nachrüstschalldämpfer sind für Hondas CBF 1000 auf dem Markt zu finden.

Wir haben fünf Angebote getestet.

Die Honda CBF 1000 ist seit Markteinführung Anfang 2006 ein Topseller der Zulassungsstatistik. Dennoch fällt das Angebot an Zubehör auspuffanlagen im Ver-

gleich zum Sportmotorradsektor relativ bescheiden aus. Das liegt zum einen daran, dass die CBF ihrem Wesen nach ein echtes Vernunft-Motorrad darstellt. Ihre Käufer schätzen

schnörkellose wie solide Technik zum Kampfpfeis und zählen im Allgemeinen nicht zu typischen Klientel der Sportauspuff-Nachrüster. Außerdem dürfte die aufwendige Abgasreinigung der CBF ein weiterer Grund sein: Um die strenge Euro-3-Norm zu erfüllen, steckt neben dem geregelten Katalysator im Sammler noch jeweils eine unregelmäßige Kat-Patrone in den Zwischenrohren unmittelbar vor den Endtöpfen. Einzig die Remus-Anlage tat es dem originalen Auspuffsystem in dieser Hinsicht gleich. Alle anderen Hersteller verzichteten auf die zur Einhaltung der Euro-3-Norm unbedingt notwendigen Reinigungshilfen. Welche Konsequenzen das bei der seit dem letzten Jahr vorgeschriebenen AUK hat, lesen Sie unten im Info-Kasten.

Der Wegfall der Kat-Patronen führt noch nicht einmal zwangsläufig zu mehr Leistung und Drehmoment. Nur die An-

lagen von Laser und Louis können einen leichten Leistungsgewinn verzeichnen, der jedoch noch nicht mal ein PS ausmacht. Die Drehmomentwerte liegen durch die Bank sogar unter dem Serienniveau.

Einen bitteren Beigeschmack hinterlässt dieser Test schon: Alle Töpfe besitzen eine gültige EG-Betriebslaubnis für die CBF. Für den Kunden eine trügerische Sicherheit bis zur nächsten AUK.

Für die Alternativen vom Zubehörsektor spricht, dass Ersatz im Falle eines Falles bei der Originalanlage kostspieliger ausfällt. Außerdem lässt sich eine deutliche Gewichtsersparnis als Argument anführen, denn die Seriendämpfer sind mit zusammen annähernd zehn Kilogramm die schwersten Brocken in diesem Vergleich.

Text: Thomas Karsten

Fotos: Christina Guldrenring

Bezugsnachweis

Alphatechnik: Tel. 08036-300720, www.alphatechnik.de

Louis: Tel. 040-73419360, www.louis.de

Phoenix-Remus: Tel. 0241-5688222, www.phoenix-motorrad.de

SO-Products: Tel. 05924-78360, www.so-products.com



Arrow Race Tech Aluminium

Anbieter: Alphatechnik.

Anbau: einfache Klemmschellen mit fummeliger Gummiunterlegung. Recht passgenau. Anleitung nur englisch und italienisch, keine erläuternden Abbildungen. Zusätzliche Auspuffdichtungen.

Ausführung: Aluminium.

Gewicht: 5,46 kg.

Länge: 480 mm.

Form: oval.

Dimension: 110 / 130 mm.

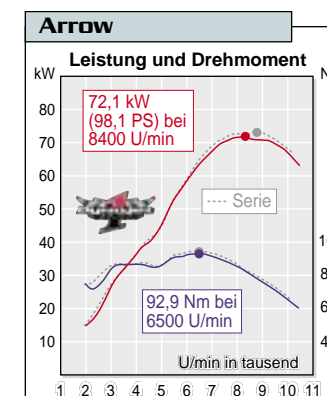
Standgeräusch / bei 4000/min: 78/88 db(A).

Katalysator: nein.

Preis: 639 Euro.

Fazit: fällt recht groß aus.

Eine feste Halterung am



Dämpfer würde die Montage erheblich erleichtern. Dezentere Klang ähnlich dem Original. Leider ohne Kat.

Laser Duotech

Anbieter: SO Products.

Anbau: sehr gute Passgenauigkeit. Hochwertige Verarbeitung bis ins Detail. Ausführliche Anbauanleitung mit vielen Abbildungen.

Ausführung: Edelstahl / Carbon.

Gewicht: 6,85 kg.

Länge: 555 mm.

Form: oval.

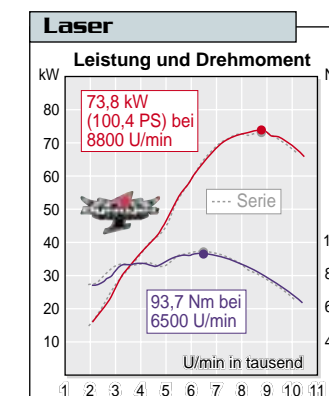
Dimension: 110 / 140 mm.

Standgeräusch / bei 4000/min: 80 / 89 db(A).

Katalysator: nein.

Preis: 849 Euro.

Fazit: In der hier getesteten Version mit legalem Einsatz etwas kernigerer Klang und kaum



lauter als das Originalsystem. Zusätzlicher Einsatz für Sportzwecke liegt bei. Leider ohne Kat.

Honda-Original

Anbieter: Honda.

Anbau: geht sehr schnell von der Hand. Einfache und solide Halterungen und Klemmen. Eben original.

Ausführung: Edelstahl.

Gewicht: 9,40 kg.

Länge: 460 mm.

Form: oval.

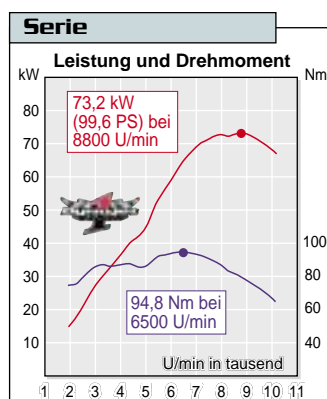
Dimension: 85 / 130 mm.

Standgeräusch / bei 4000/min: 78 / 88 db(A).

Katalysator: ja.

Preis: 1070,52 Euro.

Fazit: Das hohe Gewicht und der unspektakuläre Sound sind eher unattraktiv. Die ovale Form und



kompakte Abmessungen sprechen hingegen für die originalen Dämpfer. Verarbeitung auf hohem Niveau, passend zum Preis.

Euro-2-Fahrzeuge und EG-Betriebslaubnis

Motorräder, die vor dem 18.05.2006 eine EG-Betriebslaubnis erhalten haben und mit einem Katalysator ausgerüstet sind, der die Euro-2-Norm erfüllt, dürfen auch mit Nachrüstanlagen ohne Katalysator fahren. Was sich zunächst widersprüchlich anhört, hat einen einfachen Hintergrund: Übergangsregelungen und praktische Anwendung der AUK (Abgasuntersuchung Krafträder). Zwar müssen die Nachrüstanlagen

die Grenzwerte der originalen Anlage einhalten, bei Überschreitung wird aber lediglich ein Vermerk im Prüfbericht gemacht. Als Obergrenze werden dann ersatzweise 4,5 Vol.-% CO angenommen, was jedes halbwegs moderne Motorrad auch ohne Kat schafft. Zusätzlich wird der Zusatz »mit Kat« in den Fahrzeugpapieren gestrichen. Fertig ist die Abgasuntersuchung.



Euro-3-Fahrzeuge und EG-Betriebslaubnis

Die Honda CBF 1000 ist mit insgesamt drei Katalysatoren ausgerüstet: einer im Sammler mit Lambdasonde und jeweils ein unregelmäßiger in den Zwischenrohren vor dem eigentlichen Dämpfer. Für dieses Modell gibt es seltenerweise Auspuffanlagen, die mit gültigen Bescheinigungen ausgeliefert werden, obwohl

Bei einigen Herstellern liegt gar keine EG-Bescheinigung bei, das Prüfzeichen soll reichen.

sie gar keine Kats aufweisen. Eine Nachfrage bei einem Prüfinstitut ergab Überraschendes: Den Auspuffherstellern bot sich die Möglichkeit, bis zum 18.06.2006 Nachrüstanlagen ohne Katalysator zu homologieren. Damit ist der Auspuffhersteller rechtlich fein raus. Der Kunde – zumindest in Deutschland – mit seinem Euro-3-Gefährt bei der AUK aber noch lange nicht, denn der Grenzwert von 0,3 Vol.-% CO ist ohne die Katalysatoren gar nicht einzuhalten.

Wie lax teilweise in der Bran-

che mit der Problematik umgegangen wird, belegen einige Stellungnahmen. Da empfiehlt ein Importeur, vor der AUK einfach »die Original-Auspuffanlage zu montieren, was lediglich einen Zeitaufwand von 15 Minuten bedeutet«. Und die Aussage eines Herstellers, »wir haben die Katalysatoren in den Schalldämpfern gar nicht bemerkt...«, spricht nicht unbedingt für die nötige Fachkunde.

Die Gründe für die recht lasche Umgangsweise mit der Thematik liegt offensichtlich

einerseits an der besagten Schonfrist bis zum besagten 18.06.2006, zum anderen haben die wenigsten Hersteller momentan Euro-3-konforme Anlagen im Angebot, und im Ausland spielt das Thema keine besondere Rolle.

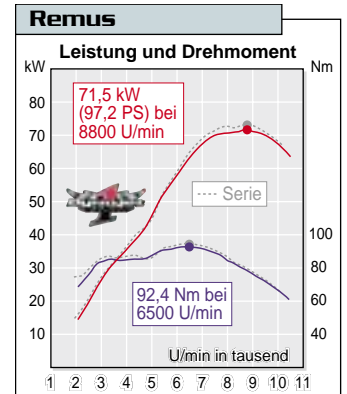
Bei uns muss aber nach zwei Jahren jeder zur Hauptuntersuchung. Der TÜV Rheinland macht hierzu eine klare Aussage: Wenn die Abgasgrenzwerte bei der AUK nicht eingehalten werden, wird die Plakette nicht erteilt. Schluss mit lustig.

EMPFEHLUNG
Motorrad-
fahrer



Remus Revolution GP

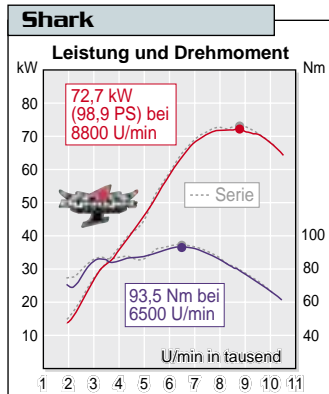
Anbieter: Phoenix-Remus.
Anbau: Sehr hohe Passgenauigkeit erleichtert die Montage. Hochwertige Materialien. Anbauanleitung mit Symbolfotos. Solider Gesamteindruck.
Ausführung: Edelstahl schwarz.
Gewicht: 6,18 kg.
Länge: 430 mm.
Form: oval.
Dimension: 90 / 120 mm.
Standgeräusch / bei 4000/min: 79 / 93 db(A).
Katalysator: ja.
Preis: 996 Euro.
Fazit: kompakte Abmessung des Dämpfers. Bis auf die etwas lieblose Anbauanleitung über-



zeugt die Anlage in jeder Hinsicht. Der Klang ist dumpf und etwas lauter als die Serie. Zwei weitere Varianten erhältlich.

Shark Conic

Anbieter: Louis.
Anbau: unproblematischer Anbau durch angeschweißte Halter und hohe Passgenauigkeit. Universelle Montageanleitung mit Skizzen.
Ausführung: Edelstahl.
Gewicht: 5,65 kg.
Länge: 500 mm.
Form: konisch, rund.
Dimension: ø von 60 auf 100 mm.
Standgeräusch / bei 4000/min: 88 / 96 db(A).
Katalysator: nein.
Preis: 798 Euro.
Fazit: wirkt aufgrund der konischen Form kompakt. Sehr laut wegen geringen

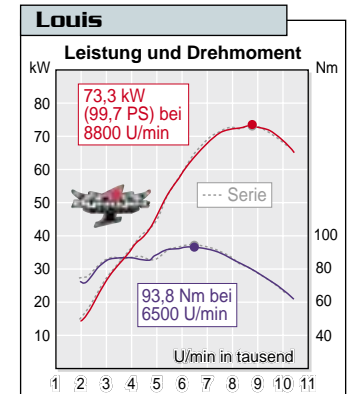


Dämpfervolumens. Piekfeine Verarbeitung. Leider ohne Kat.



Louis Streetfighter

Anbieter: Louis.
Anbau: einfache scharfkantige Klemmschellen mit fummeliger Gummiauferlegung. Kratzempfindlicher Alu-Mantel. Montageanleitung dürfte ausführlicher sein.
Ausführung: Aluminium.
Gewicht: 6,22 kg.
Länge: 500 mm.
Form: rund.
Dimension: ø 110 mm.
Standgeräusch / bei 4000/min: 88/96 db(A).
Katalysator: nein.
Preis: 479 Euro.
Fazit: Der konkurrenzlos günstige Preis fordert seinen Tribut bei Material und Verarbeitung.



Scharfkantige Schellen bergen Verletzungsgefahr. Mäßiger Gesamteindruck. Kein Kat.

