

Recht unterschiedlich wahrgenommen wird das Dröhnen des Antriebsstrangs im Schiebetrieb. Während sich manche GS-Besitzer in der MOTORRAD-Umfrage darüber mokierten, bleibt die Kritik im Redaktionskreis verhalten. Das mahrende Geräusch tritt bei etwa 4000/min sowohl im Solo- als auch im Passagierbetrieb auf. Insofern dürfen die Erklärungsversuche von BMW nur

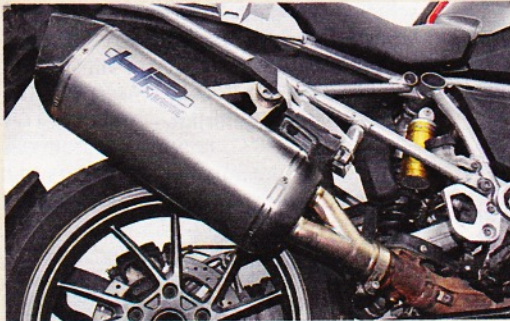
zum Teil zutreffen. Als Ursache wollen die Bayern eine im Soloeinsatz versehentlich belassene Zweipersonen-Abstimmung des ESA ausgemacht haben. Das in diesem Modus angehobene Heck verursacht in der Tat einen stärkeren Knickwinkel der Kreuzgelenke des Kardans und sorgt für einen lauten Lauf der Antriebswelle. Da das relativ unaufdringliche Dröhnen die GS aber auch

bei korrekter Einstellung begleitet, dürfte dessen Ursache woanders liegen. Wahrscheinlich handelt es sich um Resonanzschwingungen im Antriebsstrang.

Die Auflistung der Unpässlichkeiten der neuen GS soll jedoch nicht deren grundsätzliche Qualitäten infrage stellen. Denn eines steht fest: Mit der Neuausrichtung

Auspuff-Empfehlung

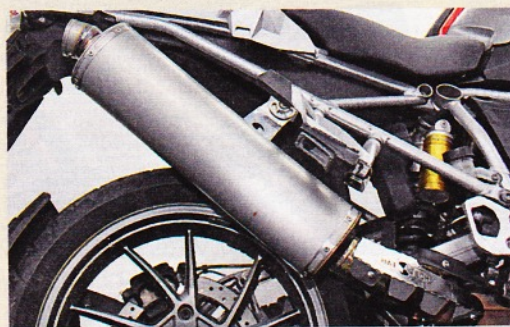
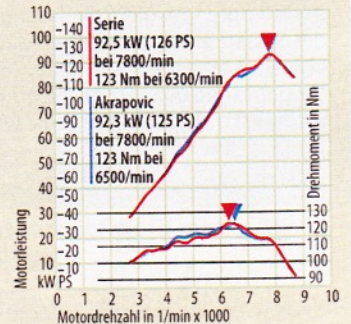
Höhere Leistung als die Serienversion (126 PS, 4,9 kg) ist bei Nachrüstanlagen kaum noch ein Thema. Was zählt? Besserer Sound, weniger Gewicht und mehr Drehmoment.



HP-Sportschalldämpfer

Der von Akrapovic für die High Performance-Zubehörlinie von BMW gefertigte Schalldämpfer gefällt bereits beim Anbau mit erstklassiger Passgenauigkeit. Auch das edle Finish des 3,6 Kilo schweren Teils aus Titan überzeugt. Die Prüfstandsdaten auch. Zwischen 4000/min und 6000/min liegt das Drehmoment deutlich über dem Niveau des Seriendämpfers.

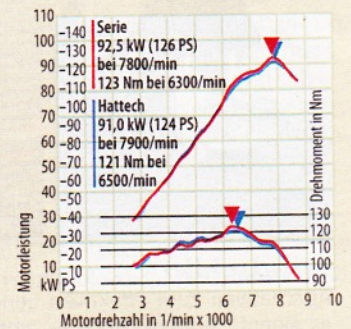
Gewicht: **minus 27 %**; Leistung: **minus 0,4 %**; Preis: **930 Euro**; Sound: **fett, bassig**



Hattech-Titan-Oval

Im Rahmen des Schalldämpfer-Vergleichstests von MOTORRAD für das Vorgängermodell der aktuellen R 1200 GS (Heft 18/2013) erhielt der Hattech bereits einen Kauf Tipp. Auch die 2,8 Kilogramm schwere Titananlage für das aktuelle Modell gefällt mit kräftigerem Drehmoment im praxisrelevanten Bereich bei Drehzahlmitte – und einem günstigen Preis.

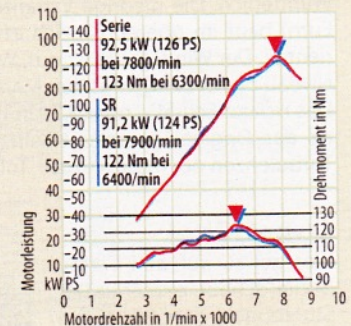
Gewicht: **minus 43 %**; Leistung: **minus 1,7 %**; Preis: **648 Euro**; Sound: **tief, brummig**



SR-Racing

Der Auspuffanlagen-Manufaktur aus dem bayerischen Schrobenhausen eilt ein guter Ruf voraus, den auch die 3,2 Kilo schwere Edelstahlanlage für die 2013er-GS bestätigt. Das Drehmomentplus im mittleren Drehzahlbereich ist spür- und messbar und überwiegt die minimale Einbuße bei der Spitzenleistung bei Weitem. Auch die Passgenauigkeit überzeugt.

Gewicht: **minus 35 %**; Leistung: **minus 1,6 %**; Preis: **692 Euro**; Sound: **satt, ausgewogen**



Termignoni-Slip-on 13-14

Auch wenn der Hersteller im Rennsport ein gutes Renommee genießt, klafft beim Schalldämpfer für die GS eine Lücke zur Konkurrenz. Sowohl Drehmoment als auch Spitzenleistung liegen unter Serienniveau, der Preis ist höher als bei zweien der drei Mitbewerber. Dieses Manko bügelt auch das mit 2,3 Kilo leichteste Gewicht des Karbondämpfers nicht aus.

Gewicht: **minus 53 %**; Leistung: **minus 5,4 %**; Preis: **755 Euro**; Sound: **aggressiv, laut**

