



Damit endlich „a Ruah is“

Die folgende (wahre) Geschichte erzähle ich gerne, wenn es um die Lautstärke von Motorrädern geht:

Auf der Motorräder Messe in Dortmund wurde ich vor einigen Jahren in der Nähe des BMW-Standes angesprochen. Offensichtlich Marktforschung im Auftrag von Ducati, da diverse Fragen zur Multistrada gestellt wurden. Ich erinnere mich im Detail nur noch an die letzte Frage, die mir gestellt wurde: Was gefiele mir denn am bes-

ten – und was am wenigsten an Ducati? Meine Antwort: am besten der Klang, am ewnigsten: die Lautstärke!

Am Gesichtsausdruck meines Gegenübers war abzulesen: das hatte er nicht verstanden. Ein guter Klang wird nicht besser, wenn er übermäßig laut ist – ganz im Gegenteil...

Nun spulen wir mal vor ins Frühjahr 2012. Ich fuhr damals eine rote BMW R1200GS, Baujahr 2004. Unser Präsi Bernd (Bernd Luchtenberg, Vorsitzender LVRR) hatte sich just eine neue R1200GS Rallye gekauft. Ein (in meinen Augen) bildschönes Moped, das mir sehr gefiel. Wenn da nicht die Lautstärke des Auspuffs wäre. Ich habe Bernd mehrfach damit aufgezo-gen, dass er ja nun wohl unter die Krawallbrüder gegangen wäre. Mir war die Maschine ehrlich gesagt zu laut.

Nun hatte BMW aber angekündigt, im Herbst den Wasserboxer auf den Markt zu bringen – und der gefiel mir nicht. Nach einigem Überlegen und längerem Zögern habe ich dann im Herbst 2012 meine rote GS gegen eine Rallye GS eingetauscht.



Der neue alte Auspuff. Nur Profis erkennen, dass es sich um den angepassten Endschalldämpfer des Vorgängermodells handelt. (Foto: Aufderheide)





Das BMW R 1200 GS-Gespann noch mit dem Original-Auspuff.

Ich erinnere mich noch genau, als ich die Maschinen beim Abholen nebeneinander gestellt hatte und die Motoren nacheinander gestartet hatte. Die neue Maschine war deutlich lauter. Nennt sich sowas technischer Fortschritt??

In einer der letzten Ballhupen hatte Olaf Biethan das Thema Lärm im Detail sehr gut erklärt. In Kurzform: nach den derzeit noch geltenden Bestimmungen wird das Fahrgeräusch nur in einem sehr engen Bereich gemessen (2. oder 3. Gang, Tempo 50, volle Beschleunigung auf einer Strecke von 20 Metern). Andersrum bedeutet das: in allen anderen Gängen und außerhalb

des Geschwindigkeitsbereichs von ca. 50 – 70 km/h kann die Maschine so laut sein, wie sie will!

Was vor vielen Jahren mit teuren Sportwagen begann, wird inzwischen auch in vielen Motorrädern verbaut: Klappensteuerungen im Auspuff. Das Prinzip ist sehr einfach. Man nehme einen eigentlich viel zu lauten Schalldämpfer und baue eine Klappe zwischen Vor- und Endschalldämpfer ein. Die Klappe wird – elektronisch gesteuert – genau im besagten Messbereich (2./3. Gang zw. 50 und 70) kurz geschlossen, so dass die Lärmgrenzwerte so eben eingehalten werden. Im restlichen Bereich ist die Klappe auf





und die Maschine somit – legal – viel zu laut. Die Motorradhersteller wollen uns dabei weiß machen, dass wir das ja so wollen. Sportlicher Sound. Freiheit. Abenteuer. Und der ganze sonstige Marketingquatsch. Fatal ist dabei, dass alle Käufer dazu verdonnert werden, mit dem lauten Auspuff zu leben. Denn die aufwändige Klappensteuerung ist Serienausstattung!

Ich bin also seit 2012 mit inzwischen zwei BMW R1200GS Rallye (Solo und Gespann) unterwegs und ärgere mich



Umstritten: Die Auspuffklappensteuerung.

regelmäßig über den Lärm. Fahre an neuralgischen Punkten besonders vorsichtig, um den immer zahlreicher werdenden Lärmgegnern nicht noch mehr Futter zu bieten.

Am 1. Mai diesen Jahres bin ich dann mit meinem Gespann in der Nähe von Bramsche (Osnabrück) unterwegs. Michael Wilczynski (Streckensperrungs-Referent des BVDM) hatte erfolgreich

gegen eine Streckensperrung für Motorräder geklagt und wir wollten uns an besagtem (nun wieder offenen) Streckenabschnitt selber ein Bild vom Lärmgeschehen machen. Offiziell war die Strecke wegen Unfällen gesperrt worden – inoffiziell werden sich wohl die nahen Anwohner über den Lärm beklagt haben.

Michael hat dazu unser geeichtes Lärmmessgerät mitgebracht und wir stellen es in ca. 7,5 Meter Entfernung von der Fahrbahn auf. Den Highscore von 120 dbA schafft ein Joghurtbecher ohne db-Eater. Dabei waren für uns die 120 dbA schon sehr unangenehm laut.

Anschließend bin ich mit dem Gespann am Messgerät vorbeigefahren. Zunächst im 6. Gang „rollen“ lassen. Ergebnis: 85 dbA. Dann bewusst auf Krawall mit viel Gas in den unteren Gängen. Ergebnis: 109 dbA – mit einer nicht modifizierten Serienauspuffanlage! Das geht ja gar nicht!

Die Messung hat mich dazu veranlasst, endlich zu handeln. Ich hatte schon vor einer Weile in diversen Foren im Internet gelesen, dass die Firma Hattech einen passenden Umbau für die GS anbietet. Dabei wird ein Schalldämpfer der Modelle vor 2010 (ab da hatte die GS die Klappensteuerung) so umgebaut, dass er an die Modelle ab 2010 passt. Gute gebrauchte Originalschalldämpfer sind z.B. in Internetauktionenhäusern günstig zu be-



kommen (ca. 100 – 150 Euro), der Umbau kostet rund 200 Euro. Eine Woche nach der Messung hatte ich mir den ersten Schalldämpfer geschossen und direkt zu Hattech schicken lassen. Ein paar Tage später kam der umgebaute Schalldämpfer bei mir an. Er sieht genauso aus, wie der serienmäßig verbauten Schalldämpfer und ist mit nur zwei Schrauben einfach zu befestigen. Das Ergebnis hat mich so überzeugt, dass ich wenige Tage später den zweiten umgebauten Schalldämpfer diesmal an meiner Solo-GS montieren konnte.

Um meinen subjektiven Eindruck mit Zahlen zu untermauern, habe ich meine Maschinen vor und nach der Umrüstung gemessen. Ich habe dazu sowohl bei Leerlaufdrehzahl gemessen, wie auch bei ca. halber Nenndrehzahl (das entspricht in etwa der offiziellen Standgeräuschemessung). Hier die Ergebnisse:

BMW R1200GS/Bj 2012/Serienauspuff: Standgas 85 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 95 dbA

BMW R1200GS Gespann/Bj 2012/Hattech Umbau: Standgas 75 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 87 dbA

Zum Vergleich noch ein paar Messwerte:

BMW G650GS/2012/Serienauspuff: Standgas 80 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 87 dbA

BMW R80GS/1991/Serienauspuff: Standgas 82 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 88

dbA

BMW R80 Gespann/1989/Keihan Edelstahl-Nachrüstschalldämpfer (keine Freeflow!): Standgas 82 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 88 dbA

BMW R50-Gespann/1961/Serienauspuff: Standgas 76 dbA, in etwa 1/2 Nenndrehzahl 90 dbA

Es macht mir inzwischen viel Spaß, leise unterwegs zu sein. Leistungseinbußen oder einen erhöhten Spritverbrauch habe ich nicht beobachten können. Und mal im Ernst: Selbst wenn die Maschine nun nur noch 108 statt 110 PS hätte, würde das nur ein Leistungsprüfstand feststellen können – ich sicher nicht.

Ich hoffe übrigens inständig, dass die neuen, ab 2016 geltenden Lärmgrenzwerte dem Klappenmurcks endlich ein Ende bereiten!

Ich möchte mit diesem Artikel aufzeigen, dass es Möglichkeiten gibt, aktiv etwas gegen den ungewollten Lärm zu unternehmen. Ja – eigentlich sollte das nicht meine Aufgabe sein müssen. Wenn uns die Hersteller aber so einen Murcks vorsetzen, dann bleibt einem nur, das Moped nicht zu kaufen oder eben etwas dran zu ändern.

Ich habe festgestellt, dass viele GS-Fahrer ihre Maschine zwar auch als zu laut empfinden, aber keine Möglichkeit kennen, wie man etwas dagegen tun kann. Man kann! Und somit lautet mein Fazit: A Ruah is! Endlich!

Peter Aufderheide

