

# Soundverstärker

**Neu**

Sechs legale Nachrüst-Schalldämpferanlagen für Harley Twin Cam-Softails im Test

TEXT UND FOTOS VON HEINRICH CHRISTMANN



Jeder weiß es, alle hassen es – die originalen Auspuffanlagen von Harley in der homologierten Deutschland-Version klingen, entschuldigen sie den Vergleich, nicht viel besser als nasse Bierfürze. Ab 60 Sachen hört man selbst im Jethelm nur noch den Fahrtwind rauschen. Dieser Umstand schmälert das Fahrerlebnis in hohem Maße, denn wer sich eine dicke Harley kauft, tut das ja nicht ohne Grund. Um 60 PS auf einem Zweirad zu erleben, genügt auch ein 400er Japanerquiril mit Reihenvierzylinder. Aber nicht jeder findet halt Geschmack an dem Geräusch, das solch ein Literleistungswunder bei 14.500 Touren von sich gibt. Wer Harley fährt, will den dumpfen, bassigen Potato-Schlag seines 45°-Vauzwo bollern hören. Doch was die Serienanlage dem Besitzer in dieser Hinsicht bietet, ist mit einem Wort trefflich beschrieben: indiskutabel!

Aber das ist nicht der einzige Grund, warum über den Anbau von Töpfen aus dem Zubehörmarkt nachgedacht werden

kann. Bessere Optik, Gewichtsersparnis oder gar Leistungszuwachs sind neben dem in der Regel verbesserten Sound ebenso gewichtige Kaufgründe.

### Zulassungsfähige Auspuffe sind rar

Wir nahmen sechs Anlagen unter die Lupe – teils Kompletanlagen, teils Slip on-Austauschtöpfe an den Serienkrümmern. Alle Anlagen wurden gewogen und mußten nach dem Anbau ihr Können auf einem sehr präzise messenden Leistungsprüf-



Den geeichten Phon-Messer stellte uns dankenswerterweise Brüel & Kjaer/Nürnberg, den Leistungsprüfstand die Firma BHM, Bernd Helm/Hirschhorn zur Verfügung

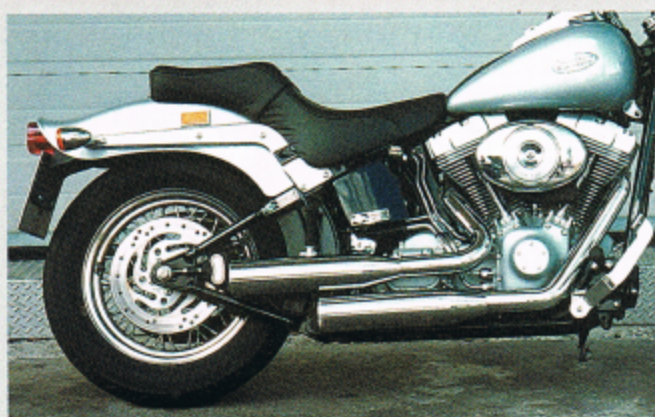


Bekam heiße Finger: Redaktions-Praktikant Pascal

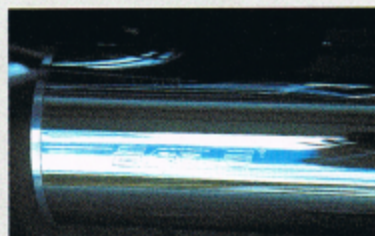
stand (Typ: Amerschlager P4) beweisen. Referenzmotorrad war eine Softtail Standard (Bj. 2002) mit 4000 Kilometern auf der Uhr. Die Vorgabe war, daß alle Nachrüst-Anlagen legal sein mußten, also sowohl mit mindestens einem ungeregeltem Kat ausgestattet waren als auch über ein TÜV-Gutachten (Eintrag in die Papiere) oder – noch besser – über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) verfügten. Es war gar nicht so leicht, überhaupt sechs zulassungsfähige Anlagen aufzutreiben. Nicht wenige der von uns angesprochenen Anbieter winkten ab, als wir von Phon- und Leistungsmessung sprachen. Andere, selbst sehr große Anbieter hatten schlichtweg nicht mal ein zulassungs-



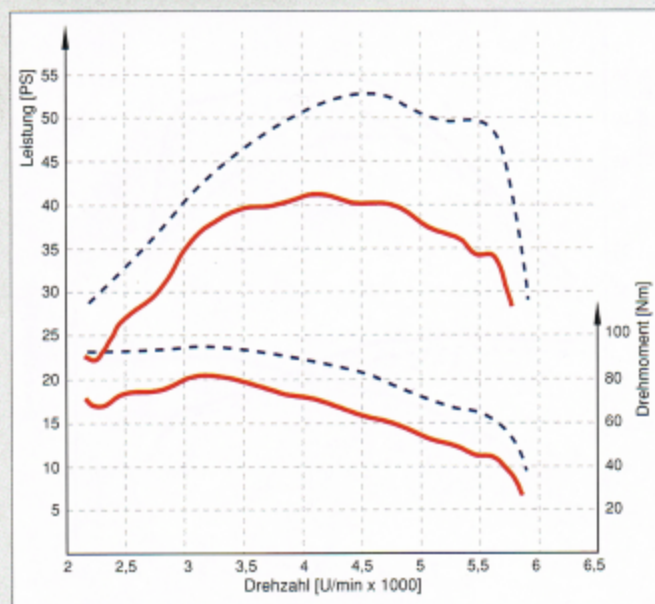
## Speed Pro



Die optisch recht knackige Speed Pro-Anlage verzichtet leider, wie die von Vance & Hines, komplett auf eine Volumenvergrößerung durch Interferenzrohr. Das rächt sich mit 12 PS Minderleistung bitterlich. Sobald der Motor mit den optisch völlig identischen Race-Dämpfern dann etwas freier ausatmen kann, stehen immerhin 7,3 PS mehr und reichlich 95,7 Nm zur Verfügung, aber dann halt illegal! Zur Serienleistung fehlen dann nur noch 4,7 PS.



**Anbaubarkeit:** gut bis befriedigend  
**Verarbeitung:** gut  
**Preis:**  
**Bezugsquelle:** FINE 3  
**Tel.:** 07031/233298



**Softail mit Speed Pro-Kompletanlage**  
 max. 41 PS bei 4123 U/min  
 max. 81,4 Nm bei 3203 U/min

**Softail mit H-D-Serienauspuff**  
 max. 53 PS bei 4578 U/min  
 max. 94,1 Nm bei 3040 U/min

**Standgeräusch:** 97 dB(A) bei 2650 U/min  
**Gewicht:** 9450 g (Serie 11600 g)  
**Sound (TÜV-Version):** verhalten, zugestopft, wenig bassig

**Fazit:** Die Anlage mit der schwächsten Motorleistung im Test. Wirkt total zugestopft. Die Optik ist knackig.

fähiges Produkt in ihrem Programm. Denn merke: Austauschdüse für Harleys gibt es wie Sand am Meer, aber mit deren Anbau erlischt nicht nur die Betriebserlaubnis, sondern auch der Versicherungsschutz.

Das kleinste Übel ist da noch, bei einer Verkehrskontrolle mit den „grünen Engeln“ Ärger zu bekommen. Ultraheftig kann es werden, wenn bei einem Unfall Menschen verletzt oder getötet werden und der Versi-

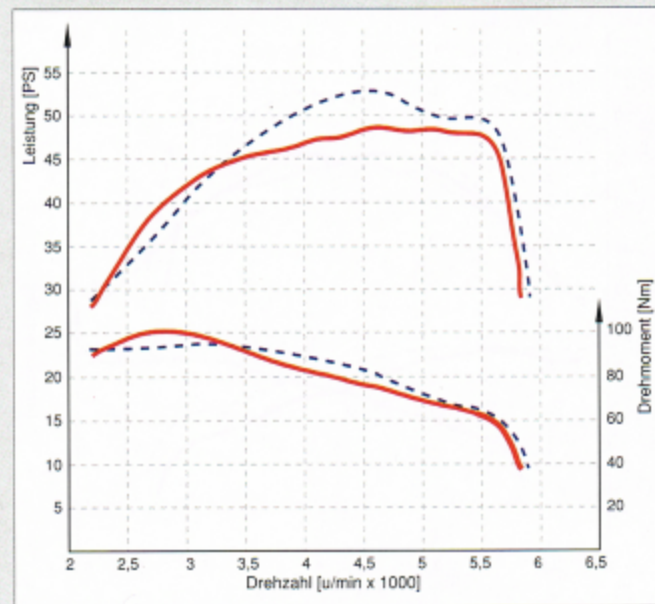
## Sinus



Auf die Sinus-Anlage waren wir unheimlich gespannt. Ihr eilte ein unglaublich positiver Ruf voraus. Den konnte die uns überlassene Anlage aus der Vorserie nur teilweise bestätigen. Das Standgeräusch war zu hoch, die Spitzenleistung nicht erwartungsgemäß. Die Messungen für die EG-BE wurden erst kürzlich abgeschlossen. Bis zur Drucklegung lag uns nichts vor. Dem Vernehmen des Herstellers nach hat die jetzt vom TÜV abgesegnete Anlage, die in Serie gehen wird, andere Charakteristika. Deshalb werden wir eine Nachmessung (gleicher Prüfstand, gleiche Referenzmaschine) mit einer solchen Anlage vornehmen und in einer der nächsten Ausgaben darüber berichten.



**Anbaubarkeit:** gut bis befriedigend  
**Verarbeitung:** Töpfe gut, Krümmer mangelhaft  
**Preis:**  
**Bezugsquelle:** Sinus  
**Tel.:** 0043/2852/543 4334



**Softail mit Sinus-Kompletanlage**  
 max. 48,7 PS bei 4619 U/min  
 max. 99,7 Nm bei 2785 U/min

**Softail mit H-D-Serienauspuff**  
 max. 53 PS bei 4578 U/min  
 max. 94,1 Nm bei 3040 U/min

**Standgeräusch:** 102 dB(A) bei 2650 U/min  
**Gewicht:** 11500 g (Serie 11600 g)  
**Sound (zurzeit noch ohne TÜV-Gutachten):** angenehmer dunkler Schlag, leicht bassig

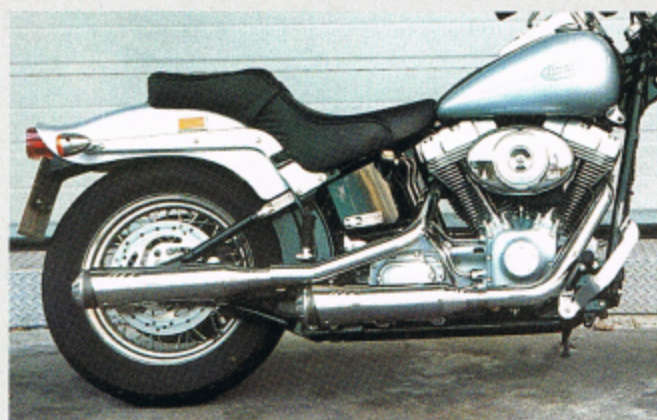
**Fazit:** Vorserien-Anlage: Der Drehmomentbulle im unteren Drehzahlbereich. Partiiell sehr schöne Optik, enttäuschend in der Leistung. Nachmessung der getünten Anlage erfolgt in Kürze

cherer mit Hinweis auf die illegale Anlage die Leistung verweigert. Da kann schnell die Existenz auf dem Spiel stehen.

Deshalb haben wir ausschließlich legale Anlagen getestet. Zwei davon kann



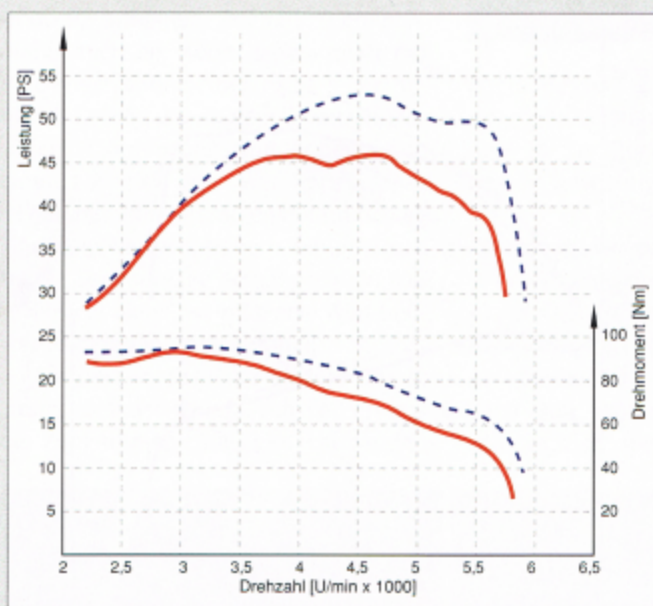
## KessTech



Die von Kess gebauten Dämpfer auf Supertrapp-Basis sind 100 Gramm schwerer als die Serientöpfe. Allerdings ist da das von Kess entwickelte Sound- und Leistungsverstellsystem schon drin. Mit gesetzeskonform geschlossenem System hat die immerhin 1440 ccm große Softail ihre Mühe. Da fällt das Atmen schwer. Sieben Pferde zur Serie fehlen dann. Ist der Fahrer ein Schlimmfinger – und nur solche werden das System schließlich kaufen – und dreht auf Durchzug, stehen sofort weitere 6 PS und kräftige 99,2 Nm an, allerdings dann mit 104 dB(A) zwar kernig im Sound, aber illegal!



**Anbaubarkeit:** gut bis befriedigend (viele Kleinteile)  
**Verarbeitung:** gut  
**Preis:**  
**Bezugsquelle:** KessTech  
**Tel.:** 09528/1507

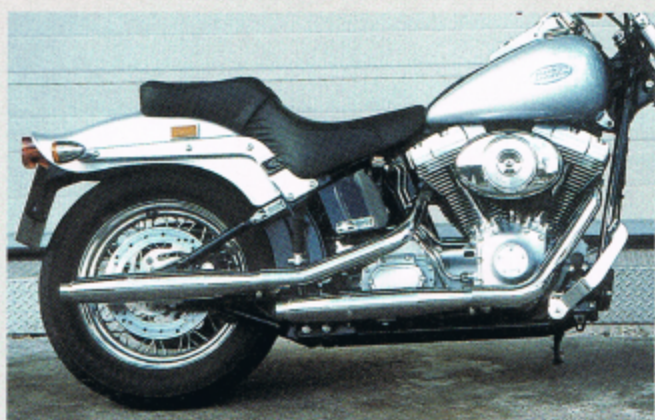


**Softail mit Speed Pro-Kompletanlage**  
 max. 45,8 PS bei 4674 U/min  
 max. 92,2 Nm bei 2988 U/min  
**Softail mit H-D-Serienauspuff**  
 max. 53 PS bei 4578 U/min  
 max. 94,1 Nm bei 3040 U/min

**Standgeräusch:** 93 dB(A) bei 2650 U/min  
**Gewicht:** 11800 g  
**Sound (TÜV-Version):** verhalten, wenig bassig

**Fazit:** Die schwerste im Test. Der knackigen Optik stehen sieben PS Leistungsverlust gegenüber. Drehmoment annähernd am Serienniveau

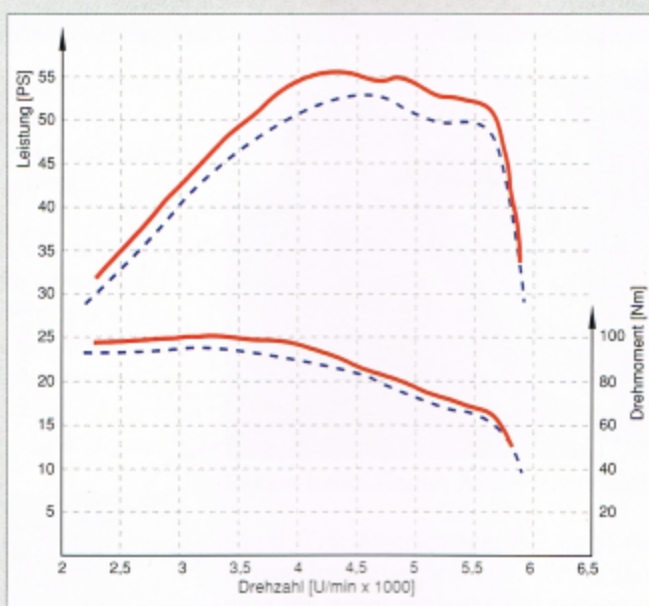
## AMC



Sie kam, sah und siegte. Die unscheinbare, elegante Dämpfereinheit von AMC (optisch am nächsten an der Serie) ist die Überfliegerin dieses Tests. Beste Leistung, bestes Drehmoment, bester legaler Sound. Die hier getesteten und abgebildeten Slip on-Dämpfer sind nicht verstellbar. AMC bietet aber optisch gleiche Dämpfer auch mit Soundverstellmechanismus an. Wer denkt, daß mit offenem Rohr und 101 dB(A) die Luze abgeht, liegt falsch. Mit geschlossenem Versteller ist die Anlage sogar um knapp 1 PS kräftiger. Laut ist also nicht grundsätzlich gleichbedeutend mit stark. Die Geschwindigkeit der Abgassäule muß mit Hubraum und Drehzahl harmonisieren.



**Anbaubarkeit:** gut  
**Verarbeitung:** gut  
**Preis:**  
**Bezugsquelle:** AMC  
**Tel.:** 07125/2148



**Softail mit AMC Slip on-Dämpfern**  
 max. 55,7 PS bei 4352 U/min  
 max. 100,1 Nm bei 3177 U/min  
**Softail mit H-D-Serienauspuff**  
 max. 53 PS bei 4578 U/min  
 max. 94,1 Nm bei 3040 U/min

**Standgeräusch:** 97 dB(A) bei 2650 U/min  
**Gewicht:** 9900 g  
**Sound (TÜV-Version):** dunkel, sonor, sehr bassig, typisch potato

**Fazit:** Die einzige Anlage mit mehr Leistung und deutlich mehr Drehmoment. Sehr gute Verarbeitung, elegante Optik

man übrigens innerhalb weniger Sekunden illegal und umgekehrt wieder legal machen. Sowohl AMC wie KessTech hat geTÜVte Endtöpfe im Programm, bei denen man mit einer viertel Umdrehung mit

einem Schraubenschlüssel den Durchlaß im Endtopf in Richtung „offener“ verändern kann. Dann ist man lauter, aber eben auch illegal unterwegs. Diese verstellbaren Töpfe sind übrigens erlaubt. Unein-

geschränkt manipulationssicher müssen nach der StVZO nur Endtöpfe für Motorräder unter 250 Kubikzentimeter sein.

*Bleibt festzustellen:* Alle Anlagen klingen etwas besser als die Serie. Manche



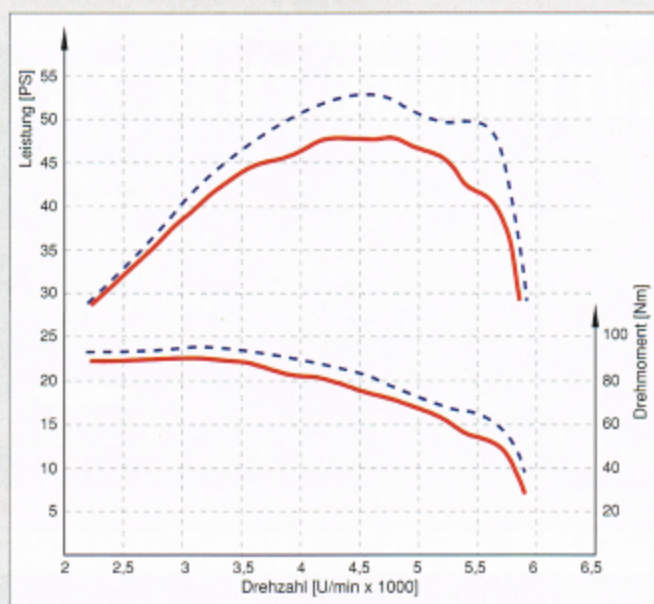
## Kodlin



Die Anlage von Custom-Guru Fred Kodlin gefällt durch ihre schnörkelfreie, prägnante Knackigkeit. Die Anlage wird bei Sebring gefertigt und kann in der hier getesteten Version, was die Verarbeitung angeht, wieder voll überzeugen. Das war ein Zeitlang nicht so, aber die Probleme sind überstanden. Fünf PS knabbert die zugestopfte Version an der Serienleistung ab. Böse Buben, die einmal einen Ritt auf der Kanonenkugel spüren wollen, schrauben gesetzeswidrig (!) die Dämpfer raus. Was dann bei 121 dB(A) soundmäßig abgeht, ist nur mit Worten wie „infernalisch“ oder „megageil“ zu beschreiben.



**Anbaubarkeit:** gut  
**Verarbeitung:** gut  
**Preis:**  
**Bezugsquelle:** Kodlin,  
**Tel.:** 05682-70710



**Softail mit Kodlin-Kompletanlage**  
 max. 47,9 PS bei 4310 U/min  
 max. 89,4 Nm bei 2933 U/min

**Softail mit H-D-Serienauspuff**  
 max. 53 PS bei 4578 U/min  
 max. 94,1 Nm bei 3040 U/min

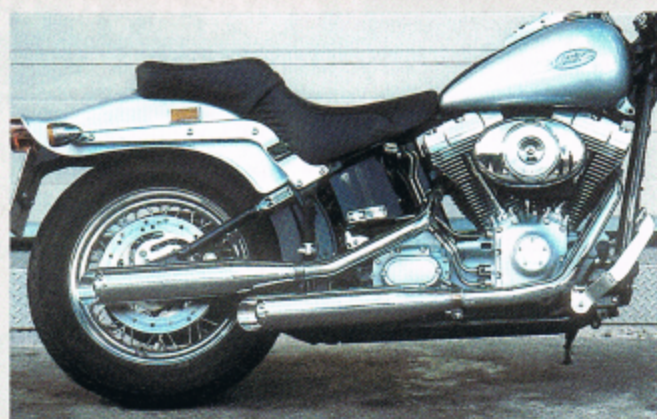
**Standgeräusch:** 94 dB(A) bei 2650 U/min

**Gewicht:** 7550 g (Serie 11600 g)

**Sound (TÜV-Version):** leicht sonor, wenig bassig, schnüffelnd

**Fazit:** Die mit Abstand leichteste Anlage im Test. Mächtig starke Optik, fünf Pferde bleiben aber auf der Strecke

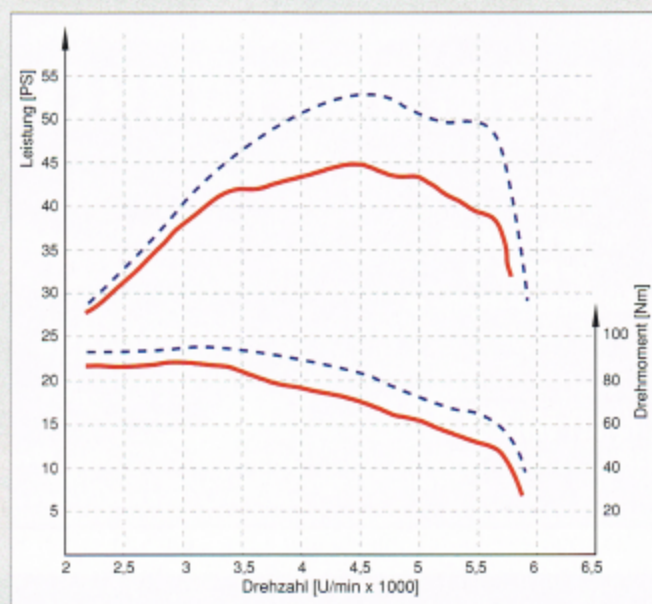
## Vance & Hince



Die Töpfe von Vance & Hines trifft das gleiche Schicksal wie die von Speed Pro. Sobald ab 4000 U/min der Gasaustausch immer schneller vonstatten gehen muß, fehlt durch den völligen Verzicht auf ein Interferenzrohr das dringend notwendige Topf-Volumen. Der Motor bekommt Atemnot und leidet quasi an seinen eigenen, nicht schnell genug wegtransportierbaren Abgasen. Über acht PS Leistungsverlust sind die Folge. Wen das nicht stört, erhält mit der Vance & Hines eine Anlage im Slash Cut-Design, die einen angenehm dumpfen Sound verbreitet.



**Anbaubarkeit:** gut  
**Verarbeitung:** gut bis befriedigend  
**Preis:**  
**Bezugsquelle:** Büsch  
 Motorcycle Products  
**Tel.:** 02835/440570



**Softail mit Vance & Hines-Anlage**  
 max. 44,6 PS bei 4415 U/min  
 max. 87,7 Nm bei 2965 U/min

**Softail mit H-D-Serienauspuff**  
 max. 53 PS bei 4578 U/min  
 max. 94,1 Nm bei 3040 U/min

**Standgeräusch:** 94 dB(A) bei 2650 U/min

**Gewicht:** 9250 g (Serie 11600 g)

**Sound (TÜV-Version):** dumpfer Schlag, leicht sonor, leicht bassig

**Fazit:** Zweitschwächste Anlage im Test. Einzige Anlage mit Slash Cut-Optik. Angenehmer Sound.

richtig viel besser, andere eher bemüht. Zum Thema Gewicht: Bis auf die Kesseltöpfe sparen alle Kandidaten Gewicht ein, im Schnitt zirka zwei, die Kodlin-Kompletanlage sogar vier Kilogramm. Die Beur-

teilung der Optik bleibt selbstredend Geschmacksache. Aber der Einfluß auf die Motorleistung war dann doch überraschend und ziemlich ernüchternd. Nur ein einziger Anbieter, die Firma AMC, bringt es fertig,

mit legalen Tüten Mehrleistung zu verwirklichen, optimalerweise über den gesamten Drehzahlbereich. Mit allen anderen Anlagen – legal betrieben – mußte die Softail leistungsmäßig Federn lassen. ■