



Da uns unsere letzte Leserumfrage verraten hat, dass noch immer viele von euch auf einem 125 ccm Zweitakter umher shredden, wollen wir unseren Screamer-Fans natürlich auch einen Auspufftest bieten. Hierzu haben wir den wohl beliebtesten Zweitakter der MX2-Klasse ausgewählt, um zu sehen, ob der potente Motor der KTM 125 SX durch unser „Dosenstechen“ nochmals verbessert werden kann. **Zisch!**

Text: Christian  
Fotos: Schäfer (Studio),  
Carsten Poch (Action)

## TEST: 6 AUSPUFFANLAGEN KTM 125 SX

# DOSENSTECHECHEN

**E**s ist nicht leicht, Gutes zu verbessern, und dies trifft insbesondere beim Motortuning der KTM 125 SX zu. Der erste Schritt in Richtung Motortuning ist der Austausch der Auspuffanlage, doch auch hier hat man in Mattighofen gut gearbeitet und ein fast optimal abgestimmtes Exhaust-System an die 125 SX gezaubert. Für die Anbieter der Zubehörauspuffanlagen ist es ein schwieriges Unterfangen, dieses Standardteil nochmals zu übertrumpfen. Dieser schweren Aufgabstellung waren sich die Hersteller anscheinend bewusst, nur so können wir uns die lange Abwesenheitsliste erklären: Letztendlich wollten in diesem Test nur fünf Produkte dem Standardauspuff die Stirn bieten! Schade, in Deutschland geht man auf Nummer sicher und meidet den direkten Vergleich! Umso größer sind natürlich unser Respekt und die Anerkennung gegenüber den Teilnehmern. Der neue von DOMA hergestellte 2006er-KTM-SXS-Auspuff war zum Testzeitpunkt leider nicht lieferbar.

Wie bei den Viertaktern gilt in Europa auch für die Zweitakter das vom Weltverband FIM festgelegte Geräusch-Limit von 96 Dezibel. So haben wir auch bei diesem Auspuffvergleichstest Wert auf die Phonmessung gelegt, die wir strikt nach FIM-Vorgaben durchgeführt haben. Da die Geräuschentwicklung hauptsächlich über den Auspuff geregelt wird, liegt es also an den Auspuffherstellern, eine Anlage zu produzieren, deren Lautstärke unterhalb der vorgeschriebenen 96 Dezibel liegt.

Auch wenn die Philosophien der Hersteller bezüglich ihrer Pipes oftmals für andere Bikes in die gleiche Richtung gehen, sind die Ergebnisse des nachfolgenden Tests natürlich nur für die KTM 125 SX '06 aussagekräftig und können nicht automatisch auf andere Motorräder übertragen werden. Die Bewertungen beziehen sich des Weiteren rein auf die gezeigte Performance beim Fahren, die Prüfstandswerte wurden hierbei nicht berücksichtigt. Den Punkt „Material/Qualität“

haben wir bei diesem Test außen vor gelassen, da sich die Anlagen in puncto Qualität nicht groß voneinander unterscheiden.

Besonders beim Zweitakter hat die Vergaserabstimmung einen nicht unerheblichen Einfluss darauf, ob der Motor seine maximale Leistung abgibt oder eben nicht. Deshalb ist bei der Montage einer Zubehörauspuffanlage stets darauf zu achten, dass der Vergaser richtig auf die Auspuffanlage eingestellt ist. Die richtige Abstimmung ist hauptsächlich abhängig von atmosphärischen Bedingungen wie Außentemperatur und Höhe (über Meeressniveau). Der Motor sollte nicht zu mager und nicht zu fett laufen! Nützliche Tipps hierzu könnt ihr in der Regel in eurem Handbuch nachlesen. Im Zweifel solltet ihr für die ideale VergaserEinstellung einen fachkundigen MX-Kollegen um Rat bitten, der gemeinsam mit euch die richtige Abstimmung findet.

# KTM STANDARD

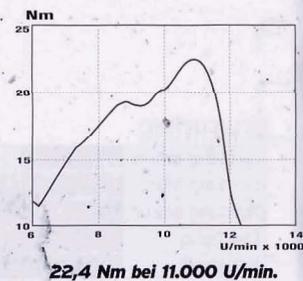
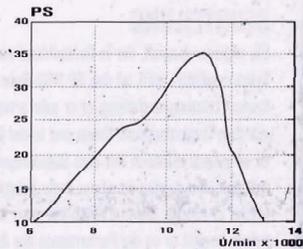


## BEURTEILUNG

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, bietet der Originalauspuff bereits ab Werk eine gute Basis. Der Schwerpunkt wurde auf satte Leistung ab dem mittleren Drehzahlbereich gesetzt. Nach oben heraus bietet er ebenfalls eine viel versprechende Performance. Auch wenn dies nicht unbedingt dem typischen 'Factory-Look' entspricht, macht die Vernickelung der Auspuffbirne durchaus Sinn, da sie den Auspuff effektiv vor hässlicher Korrosion schützt.

## BEWERTUNG

Leistung unten	■	■	■	■	■
Leistung Mitte	■	■	■	■	■
Leistung oben	■	■	■	■	■
Durchzug	■	■	■	■	■
Fahrspaß	■	■	■	■	■



# DEP

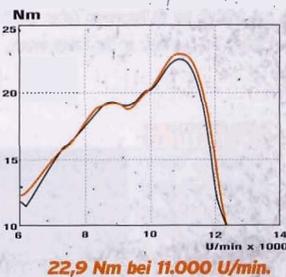
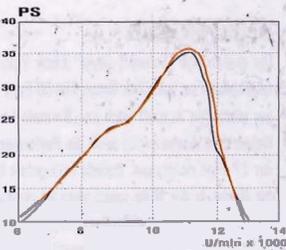


## BEURTEILUNG

Wie wir es von fast allen DEP-Produkten gewohnt sind, lässt sich auch diese Anlage schön fahren. Im unteren Drehzahlbereich ist sie etwas stärker als das Original, jedoch nicht so stark wie die Besten im Test. In der Mitte macht sich beim Fahren der Hauptunterschied bemerkbar, dort fühlt sich der Auspuff richtig stark an. Nach oben heraus dreht der Motor mit dieser Pipe schön und sauber, weiter, jedoch ist dort nicht mehr so vehement der Leistungszuwachs zu spüren wie zum Beispiel beim DOMA- oder beim SP-Produkt.

## BEWERTUNG

Leistung unten	■	■	■	■	■
Leistung Mitte	■	■	■	■	■
Leistung oben	■	■	■	■	■
Durchzug	■	■	■	■	■
Fahrspaß	■	■	■	■	■



# DOMA

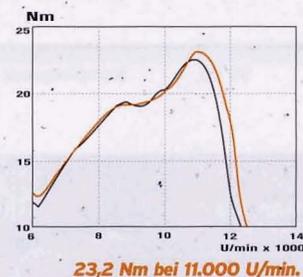
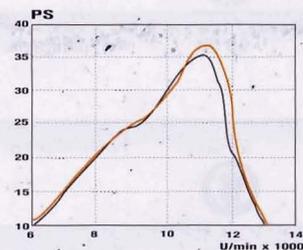


## BEURTEILUNG

Die DOMA-Pipe ist ein absolutes Spitzenprodukt. Ganz unten ist sie zwar kein Überflieger, dafür lässt sie aber im mittleren und oberen Bereich ihre Klasse aufblitzen und ist dort die Stärkste. Die Racer waren von ihr richtig überzeugt! Auf langsameren, verwinkelten Strecken jedoch, wo Druck aus dem Drehzahlkeller gefragt ist, muss sie dem SP-Produkt den Vortritt lassen. Aus diesem Grund stufen wir die DOMA- nicht uneingeschränkt besser ein als die SP-Pipe und teilen zwischen beiden Auspufflangen die Auszeichnung des Testsiegers!

## BEWERTUNG

Leistung unten	■	■	■	■	■
Leistung Mitte	■	■	■	■	■
Leistung oben	■	■	■	■	■
Durchzug	■	■	■	■	■
Fahrspaß	■	■	■	■	■



# SCAROV

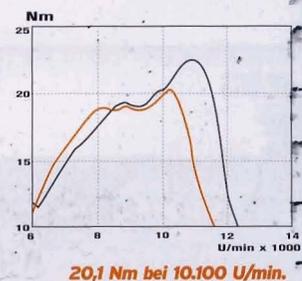
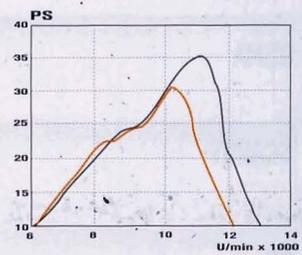


## BEURTEILUNG

Gegen den SP-Auspuff ist die Scarov-Pipe ein echtes Gürteltier, dessen Birne aus zahlreichen Einzelstücken zusammenschweißt ist. Trotzdem ist das aus Italien stammende Produkt in Sachen Spitzenleistung deutlich schwächer als das KTM-Original. Im Fahreinsatz lässt sich der Scarov im unteren und mittleren Drehzahlbereich schöner und besser fahren als das Standardrohr, im oberen Drehzahlbereich fehlt es dann aber spürbar an Leistung. Ein Auspuff also, der gut aussieht, vom Charakter aber eher etwas für den MX-Einsteiger ist.

## BEWERTUNG

Leistung unten	■	■	■	■	■
Leistung Mitte	■	■	■	■	■
Leistung oben	■	■	■	■	■
Durchzug	■	■	■	■	■
Fahrspaß	■	■	■	■	■

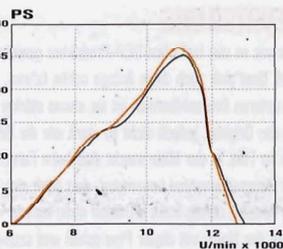


**SP****TESTSIEGER****BEURTEILUNG**

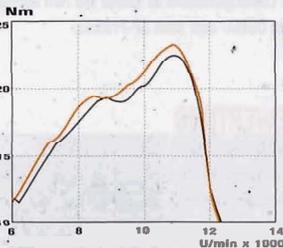
Der mehrteilige „Schweiß-Style“ dieser Pipe ist tatsächlich nur optischer Natur. Für 50 Euro weniger gibt's den Auspuff auch im „Normalo-Look“. Neben dem Aussehen ist auch die Performance der SP-Pipe richtig gut. Bereits früh geht's bei ihr zur Sache, in der Mitte sowie oben ist sie durchzugstärker als das Standardpendant, hier aber nicht so gut wie der DOMA-Auspuff. Auf engen Strecken ist die SP-Anlage sogar der Match-Winner, weshalb wir sie insgesamt neben das DOMA-Produkt auf den Platz an der Sonne setzen.

**BEWERTUNG**

Leistung unten	■	■	■	■
Leistung Mitte	■	■	■	■
Leistung oben	■	■	■	■
Durchzug	■	■	■	■
Fahrspaß	■	■	■	■



36,5 PS bei 11.000 U/min.



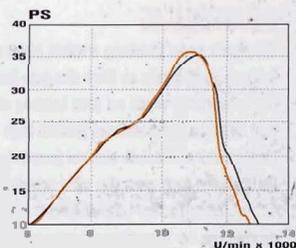
23,2 Nm bei 10.900 U/min.

**SP HGS****BEURTEILUNG**

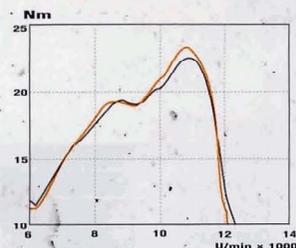
Ein weiterer Auspuff, der in Deutschland von Silent Sport importiert wird, ist das SP-HGS-Rohr. In Sachen Leistungsentfaltung ist er sehr artverwandt mit dem Originalauspuff. Unten und in der Mitte ist er nahezu identisch mit dem Standardprodukt, lediglich oben heraus ist etwas mehr Leistungszuwachs zu spüren. Unterm Strich ein guter Auspuff, jedoch kommt er an die Performance der Anlagen von DOMA und SP nicht heran.

**BEWERTUNG**

Leistung unten	■	■	■	■
Leistung Mitte	■	■	■	■
Leistung oben	■	■	■	■
Durchzug	■	■	■	■
Fahrspaß	■	■	■	■



36,0 PS bei 10.800 U/min.



23,1 Nm bei 10.800 U/min.

**TECHNISCHE DATEN**

GEWICHT

MATERIAL

LAUTSTÄRKE

PREIS

BEZUGSQUELLE

**KTM STANDARD**

2.738 g

Edelstahl (vernickelt)/Alu

96 db

Komplettpreis: 320,75 €

KTM-Händler  
[www.ktm.de](http://www.ktm.de)**DEP**

2.772 g

Edelstahl/Alu

97 db



Komplettpreis: 317,50 €

BRC Racing  
Tel. 02584-358  
[www.deppipes.com](http://www.deppipes.com)**DOMA**

2.450 g

Edelstahl/Alu

96 db

Komplettpreis: 333,47 €

Fa. Geländesport Scheen  
Tel. 02473-7695  
[www.doma.be](http://www.doma.be)**SCAROV**

2.340 g

Edelstahl/Alu

97 db



Komplettpreis: 338,- €

MX Shop Ihle  
Tel. 03725-709284  
[www.mxshop-ihle.de](http://www.mxshop-ihle.de)**SP**

2.576 g

Edelstahl/Alu

95 db

Komplettpreis: 368,- €

SP Schalldämmtechnologie  
Tel. 02153-719697  
[www.silentsport.de](http://www.silentsport.de)**SP HGS**

2.390 g

Edelstahl/Alu

96 db

Komplettpreis: 318,- €

SP Schalldämmtechnologie  
Tel. 02153-719697  
[www.silentsport.de](http://www.silentsport.de)**Erläuterungen:**

Bei allen sind die Auspuffbrille und Endschalldämpfer auch separat erhältlich. Bei Interesse an einem Einzelteil lohnt es, beim Anbieter nachzufragen. In der Addition der Einzelpunkte der Bewertungen liegt der SP-Auspuff einen halben Punkt vor der DOMA-Pipe. Trotzdem sehen wir beide Auspuffanlagen als Testsieger, da sich das DOMA-Produkt im oberen Drehzahlbereich einfach noch stärker anfühlt und bei einem 125-ccm-Bike die Leistung in diesem Bereich entscheidend sein kann.



Die mit diesem Symbol gekennzeichneten Auspuffanlagen befinden sich bei unserer Lautstärkenmessung über dem neuen FIM-Geräuschlimit von 96 Dezibel



1.



2.



3.



4.



5.



6.



7.



8.



9.



10.



11.



12.

## TECHNIK-TIPP: AUSPUFF STOPFEN

# VOLLES ROHR

Bei jedem ambitionierten Crosser wird es vorkommen, dass ein- oder sogar mehrmals im Jahr der Endschalldämpfer seines Bikes gestopft werden muss. Da dies kein besonderes Kunststück ist, wollen wir auch hier verraten, wie dies geht, damit ihr für diese Reparatur eure nicht unnötig verpulvert.

Text: Christof Schäfer, Fotos: Wolfgang Brandt





## MATERIAL UND WERKZEUG

Es ist wichtig, das richtige Material parat zu haben. Da manche Endschalldämpfer geschraubt, andere wiederum genietet sind, werden je nachdem ein entsprechender Schraubenschlüssel (geschraubt) oder eine Bohrmaschine, Dorn, Hammer, Nietzange und Nieten aus Edelstahl benötigt. Kriechöl und ein Gummihammer sollten neben etwas Dichtmasse und ausreichend Dämmwolle ebenfalls verfügbar sein. Bei der Dämmwolle gibt es Unterschiede in Sachen Haltbarkeit. Mit der Wolle von Silent Sport haben wir bislang die besten Erfahrungen gesammelt. Außerdem bietet Silent Sport auch „Re(v)Packs“ passend für die gängigsten Endschalldämpfer an. Falls herkömmliche Dämmwolle eingesetzt wird, benötigt man außerdem ein Maßband (oder Zollstock) und eine Waage zum Berechnen bzw. Abwiegen des benötigten Dämmmaterials.

## SCHALLDÄMPFER-VERSCHLUSSKAPPE UND ALTE DÄMMWOLLE ENTFERNEN

Bei verschraubten Ein- bzw. Ausgangskappen einfach die Schrauben mit dem Schraubenschlüssel aufdrehen. Falls die entsprechende Kappe genietet ist, die einzelnen Nieten mit einer Bohrmaschine gleichmäßig aufbohren (1.). Danach die Nieten jeweils mit einem passenden Dorn und einem Hammer vorsichtig heraus schlagen (2.). Sind die Nieten bzw. die Schrauben vollständig entfernt, kann die Verschlusskappe abgenommen werden. Es ist ratsam, etwas Kriechöl in den Spalt zwischen Gehäuse und Endkappe zu sprühen. Nachdem das Kriechöl eingewirkt ist, die Verschlusskappe entfernen. Um den festen Sitz der Endkappe zu lockern, hilft es, mit einem Gummihammer rundherum leicht auf das Gehäuse oder die Kappe zu schlagen (3.). Nun kann die alte Dämmwolle aus dem Schalldämpfergehäuse vollständig entfernt werden (4.). Es empfiehlt sich, vor dem Entfernen des Dämmmaterials das Siebrohr herauszunehmen. So gelangt man besser an die verschlissene Wolle, um diese zu entfernen (5.).

## AUSMESSEN DES FÜLLVOLUMENS

Je nach mathematischem Verständnis wird's jetzt vielleicht etwas kompliziert: Da das Füllvolumen errechnet und das Füllmaterial abgewogen werden muss, müssen hierzu die Maße wie in der Abbildung unten ermittelt werden (6.). Um den Füllraum zu errechnen, zieht ihr eigentlich nur das Volumen des inneren Siebrohrs vom Volumen des äußeren Schalldämpfergehäuses ab. Für Mathemuffel haben wir diese Rechnung unten in der Info-Box sicherheitshalber noch einmal aufgeführt.

## STOPFEN MIT NORMALER DÄMMWOLLE

Nachdem das Schalldämmmaterial abgewogen wurde, wird die Wolle in einzelne Stränge aufgeteilt (7.). Die gefertigten Stränge müssen jetzt gleichmäßig um das Siebrohr gelegt werden. Achtet darauf, dass dabei keine Hohlräume entstehen! (8.) Das Dämmmaterial muss anschließend mit einem geeigneten Werkzeug nachgeschoben werden. Hier darauf achten, dass das abgewogene Dämmmaterial gleichmäßig im Endschalldämpfer verteilt ist. (9.)

## STOPFEN MIT SILENT SPORT RE(V)PACK

Sehr viel unkomplizierter ist es, wenn man das Silent Sport „Re(v)Pack“ verwendet, das zum entsprechenden Auspuff passt. Dann hat man sich zum einen das Abmessen und Abwiegen gespart und auch die Montage ist wesentlich einfacher. Das Papprohr muss lediglich über das Siebrohr im Schalldämpfer geschoben werden (10.). Achtet darauf, dass der farbige Referenzfaden immer in Richtung Schalldämpferende zeigt. Anschließend wird einfach nur noch das Papprohr, das sich zum jetzigen Zeitpunkt zwischen Siebrohr und Dämmmaterial befindet, herausgezogen und ein eventuell leicht überstehendes Ende in den Schalldämpfer gedrückt (11.).

## VERSCHLUSSKAPPE VERSCHLIESSEN

So, nun ist die Hauptarbeit getan, jetzt muss die Verschlusskappe wieder eingesetzt werden. Es ist ratsam, zusätzlich etwas temperaturbeständige Dichtmasse zwischen die Verschlusskappe und die Schalldämpferwand aufzutragen. Danach muß die Endkappe entweder verschraubt oder angenietet werden. (12.) Beim genieteten Schalldämpfer sollten Edelstahlnieten verwendet werden, da Aluminiumnieten oft den Beanspruchungen im Fahreinsatz nicht standhalten und ausreißen.

## FÜLLMENGE BERECHNEN

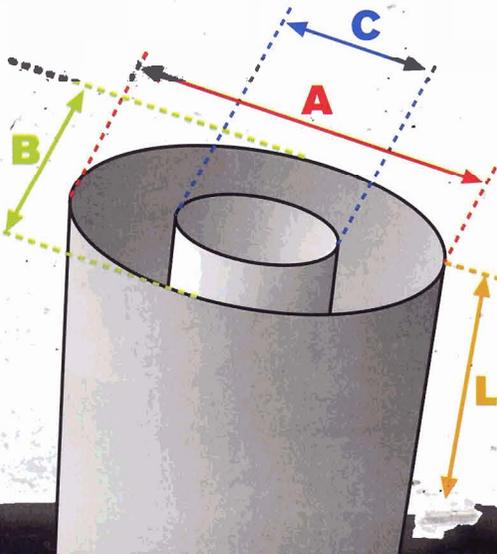
Eigentlich ist das Berechnen der Füllmenge gar nicht so schwer, wenn ihr euch an folgende Rechnung haltet:

1. Gehäuse:  $0,785 \times A \text{ cm} \times B \text{ cm} \times L \text{ cm} = X \text{ ccm}$
2. Siebrohr:  $0,785 \times C \text{ cm} \times C \text{ cm} \times L \text{ cm} = Y \text{ ccm}$
3. Ergebnis:  $X \text{ ccm} - Y \text{ ccm} = Z \text{ ccm}$
4. Jetzt das Ergebnis (Z) durch 1.000 teilen, um das Volumen (V) in Litern zu erhalten (z.B.  $4.200 \text{ ccm} = 4,2 \text{ l}$ ).
5. Füllmenge Viertakter:  $220 \text{ g/l} \times V = ? \text{ g (Gramm)}$
- 5b. Füllmenge Zweitakter:  $160 \text{ g/l} \times V = ? \text{ g (Gramm)}$

Die 220 bzw. 160 Gramm/Liter gelten für Silent-Sport-Dämmmaterial. Bei Füllmaterial von anderen Herstellern ist es ratsam, beim entsprechenden Lieferanten nachzufragen, welche Grammzahl des entsprechenden Dämmmaterials pro Liter genommen werden soll!

Nach dem Errechnen der Füllmenge kommt es sicher nicht auf fünf oder zehn Gramm an, doch als Richtwert sollte man das Ergebnis schon nehmen.

Bei einem konisch zulaufenden Siebrohr sollte als Wert C der Mittelwert zwischen dem Durchmesser der Eingangs- und der Ausgangsseite genommen werden.



ON TWO WHEELS EUROPE  
...all you need!

BEKLEIDUNG  
HELM  
TECHNIK  
TUNING  
ZUBEHÖR



#22 Chad Reed setzt auf Sicherheit mit Cyra!



## Startnummertafel SKULL

Diese Startnummertafel mit einem auffälligen Design spricht für sich. Im Lieferumfang ist eine Bremsschlauchführung enthalten.



## Handprotector STEALTH DX, Racerpak

Eine neue Innovation in Sachen Handschutz  
• einfache Montage an alle Lenker inkl. Haltersatz  
vertikal 2-fach verstellbar  
• Farbgebung wie Original-Plastik



## Klappbarer Bikeständer

Hergestellt aus hochwertigem Kunststoff und Aluminium  
• Die drehgelagerten Füße passen sich den Bodenverhältnisse an und sorgen somit für einen sicheren Halt  
• Justierbar in zwei unterschiedlichen Höhen  
• einsetzbar auch für Mini Bike's  
• leicht und platzsparend

Exklusiv Importeur



On Two Wheels Europe

Götz GmbH • Hinter Stöck 38 • D-72406 Bisingen

Telefon +49-(0) 7476-933-130 • Telefax +49-(0) 7476-933-  
contact@on2wheels.de • www.on2wheels.de  
www.thormx.de • www.cti2mx.de