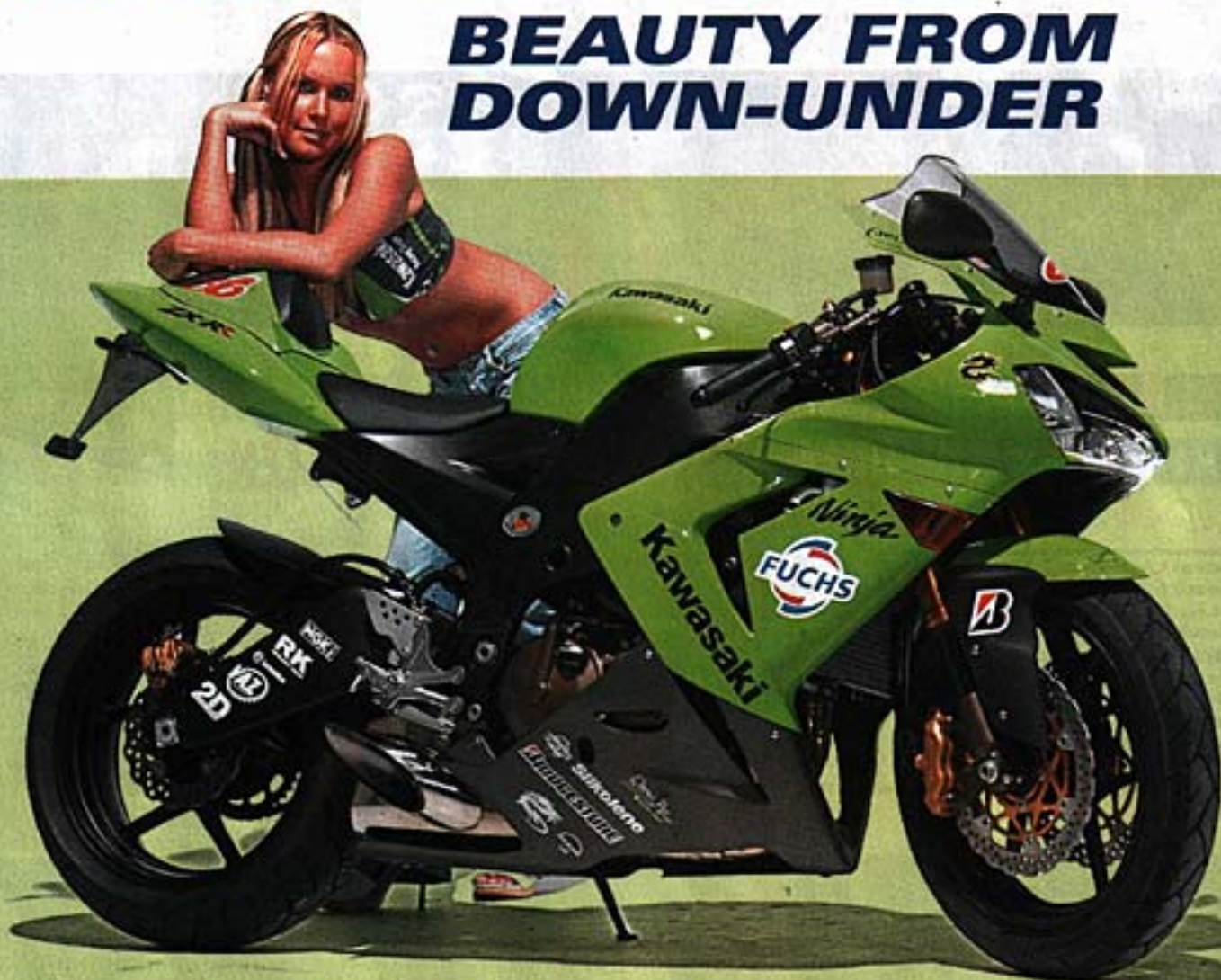


# BEAUTY FROM DOWN-UNDER



▶ In Zeiten von radikalem Leichtbau und ausgetüftelter Aerodynamik wirken die klassischen an der Seite platzierten und mitunter recht gewichtigen Endschalldämpfer fast wie Relikte aus grauer Vorzeit. Die Integration des Schalldämpfers in das Rahmenheck (als so genannter Under-Seat-Exhaust) war eine erste logische Konsequenz.

Doch jetzt gehen einige Hersteller einen Schritt weiter und verlagern das gesamte Schalldämpfersystem unter den Motor. Wer als Hauptvorteil dieser Anordnung einen möglichst tiefen Schwerpunkt vermutet, der irrt. Denn Experimente mit einzelnen Prototypen zeigten, dass ein allzu tiefer Fahrzeugschwerpunkt sogar kritisch ist und das Fahrverhalten negativ beeinflussen kann. Außerdem wird die nötige Schräglage beim Kurvenfahren um so größer, je tiefer der Schwerpunkt liegt – gleiche Geschwindigkeit und identischer Kurvenradius vorausgesetzt.

Under-Engine-Schalldämpfer bringen indes drei Verbesserungen. Zum einen wirkt sich die kompaktere Silhouette des Fahrzeugs positiv auf die gesamte Aerodynamik und damit auf

Die schwäbische Tuning-Schmiede Warm up (Warm up Zweiradtechnik GmbH; Tel. 0 73 61/ 4 63 77; [www.warm-up-zweiradtechnik.de](http://www.warm-up-zweiradtechnik.de)) wählte bei ihrem Nachrüst-Schalldämpfer für die Kawasaki ZX-10R eine relativ kurze freie Kümmerlänge und integriert die gesamte Einheit in die Verkleidung. Der ganz aus Edelstahl

gefertigte Schalldämpfer wird klassisch von vorn nach hinten durchströmt. Nach Passieren eines umfangreichen Kammer-Systems gelangen die Abgase seitlich ins Freie. Der Preis von 1290 Euro beinhaltet auch eine ABE. Der Aerodynamik-Vorteil ist offensichtlich, die aufgeräumte Optik der Heckpartie spricht ebenfalls für sich.

