

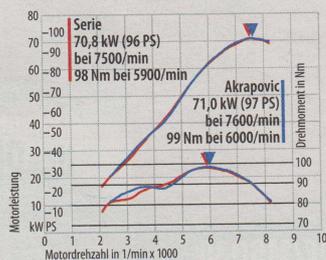
## Auspuff



### Akrapovic Titan

Die exzellente Fertigungsqualität des slowenischen Kult-Herstellers ist legendär. Auch das wertige Finish des Titan-Dämpfers gefällt. Dazu passend: die aus Karbon gefertigte Befestigungsschelle. Ganz unten im Drehzahlkeller sorgt der Akrapovic obendrein noch für einen etwas spritzigeren Antritt. Vor diesem Hintergrund lässt sich auch der stolze Preis von 739 Euro verschmerzen. Geschmacksache bleibt die Doppelrohr-Optik der Endkappe.

Gewicht: **3,2 kg**  
Leistung: **97 PS**  
Preis: **739 Euro**



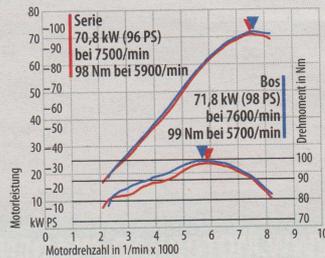
Sounddateien abzurufen unter [motorradonline.de/atauspuff](http://motorradonline.de/atauspuff)



### Bos

Mit bestem Finish überzeugt der Edelstahl-Schalldämpfer des niederländischen Herstellers auf Anhieb. Zwar fällt der Anbau etwas fummelig aus, doch letztlich lässt sich die Anlage spannungsfrei montieren. Gut verarbeitet ist auch der mitgelieferte Hitzeschutz im Fußrastenbereich. Zudem erfreulich: Im unteren Drehzahlbereich (bis 6000/min) sorgt der Auspuff für mehr Druck. Doch Qualität kostet. Mit 799 Euro ist der Bos der teuerste Schalldämpfer.

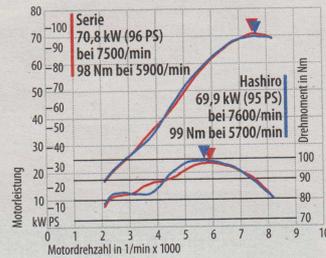
Gewicht: **4,9 kg**  
Leistung: **98 PS**  
Preis: **799 Euro**



### Hashiru

Mit dem Kampfpfeil von 249 Euro schickt Filialist Polo den Auspuff der Eigenmarke Hashiru ins Rennen. Der Edelstahl-Schalldämpfer ist zwar schmucklos, aber qualitativ gut gemacht. Dennoch gelingt der Anbau nicht spannungsfrei. In Sachen Leistung betont der Dämpfer den mittleren Drehzahlbereich, bleibt bis 4000/min aber unter dem Serienpendant. Auf das er mit seinen 2,6 Kilogramm rund 45 Prozent des Gewichts des Seriendämpfers (4,8 kg) einspart.

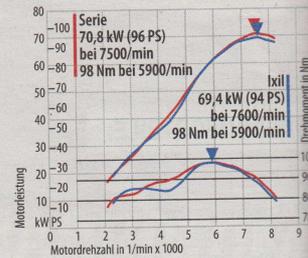
Gewicht: **2,6 kg**  
Leistung: **95 PS**  
Preis: **249 Euro**



### IXIL Hexoval Xtrem Evo

Unter der sperrigen Bezeichnung Hexoval Xtrem Evolution präsentiert der spanische Hersteller seine Edelstahl-Anlage. Der Dämpfer ist wertig verarbeitet und macht auch optisch etwas her. Allerdings gerät der Anbau mit zwei gummiunterlegten Schellen – wie beim Termignoni-Dämpfer – recht fummelig. Ein spannungsfreier Anbau gelingt nicht. Obendrein büßt die Honda mit dem IXIL im unteren Drehzahlbereich (3500 bis 5500/min) an Drehmoment ein.

Gewicht: **3,9 kg**  
Leistung: **94 PS**  
Preis: **379 Euro**



Stilleben: Die Momente der Ruhe und des Stillstands waren selten

Foto: Björn Gramm

## Dauertest Honda Africa Twin

sich der Starterknopf selbst als Übeltäter heraus. Seit die Schaltereinheit ausgewechselt wurde, ist das Thema vom Tisch. Allein ist das Test-Exemplar mit diesem Problem nicht. Sowohl die Lenkerschalter als auch die hinteren Radlager gelten als generelle Schwachpunkte dieses Modells.

Dass sich die Fehlersuche über ungewöhnlich viele Kilometer hinzog, hat einen simplen Grund: Außer zu den Inspektionsterminen stand die Twin nur selten in der Tiefgarage. Wer vom Redaktionsteam auf Tour geht, fragt meist zuerst nach der Honda. Mit ihrer unkomplizierten Art überzeugt sie alle – auch die internationale Jury beim Alpen-Masters 2016. Dort holte sie sich den Pokal gegen den kraftstrotzenden Powertourer von KTM, die 1290 Super Duke GT.