

ZWEI RÄDER FÜR DIE UMWELT



Chef-
redakteur
Michael
Pfeiffer

STUTTGART, RUSHHOUR, DONNERSTAG-

MORGEN: Links neben mir pustet ein Porsche Cayenne Turbo Nebelschwaden in die Luft. Im Stand. Rechts vor mir klimatisiert ein älterer Herr in der S-Klasse den Innenraum seiner Luxuslimousine. Ich sitze auf einer kleinen Viertakt-125er und falle in den Abgaswolken fast vom Bike. Irgendwas läuft hier falsch.

Der Gesetzgeber ermöglicht durch das Firmenwagenprivileg Unternehmern, ihre Luxusschüsseln von der Steuer abzusetzen. Einschließlich Sprit. Bevor die Steuer zuschlägt, kaufen sich deshalb viele Selbständige einen dicken Schlitten. Umweltschutz, Ressourcen, CO₂, egal. Der Gesetzgeber verbeugt sich tief vor der Autolobby. So ist das eben in Deutschland.

Er könnte aber etwas für uns Motorradfahrer tun. Nämlich die Verbreitung umweltfreundlicher Zweiräder fördern. Sie subventionieren wie einst durch eine niedrigere Kfz-Steuer den Katalysator. Denn jeder, der mit seinem Bike in die Stadt fährt, verbraucht viel weniger Sprit, erzeugt viel weniger Schadstoffe und verursacht weniger Stau an den Ampeln.

1000 Euro beim Kauf eines neuen umweltfreundlichen Motorrads – das wäre doch mal eine richtig gute Entscheidung der Politiker. Und eine schöne Aufgabe für unsere Lobby, den Industrie-Verband Motorrad IVM, das durchzusetzen. Wenn es dann noch die Motorradindustrie versteht, die schon bestehenden Vorteile des Motorrads (siehe Verbrauchsreport Seite 16ff.) medienwirksam herauszustellen, könnte sich das Motorrad wieder neu erfinden. Vom hedonistischen Action-Gerät zum CO₂-optimierten Umweltfreund mit richtig Fahrspaß. Zwei Räder für die Umwelt. Auf geht's!

Herzlichst Ihr

Michael Pfeiffer

MOTORRÄDER IN DIESEM HEFT ///

36	Aprilia SMV 750 Dorsoduro
107	Aprilia RS 125
36	BMW R 1200 GS
42	BMW R 1200 R
42, 70	BMW F 650 GS
122	BMW S 1000 RR
12	Buell 1125 CR
12	Harley-Davidson V-Rod Muscle
12, 14	Harley-Davidson CVO Road King
14	Harley-Davidson Heritage Softail Classic
30	Honda CB 1000 R
36	Honda Transalp
42	Honda Fireblade
108	Honda CBR 125 R
42	Kawasaki 1400 GTR
30	KTM 990 Super Duke
30	Moto Morini Corsaro 1200 Veloce
109	MZ 125 SM/SX
30	Suzuki B-King
58	Suzuki Hayabusa LKM
112	Suzuki GSX-R 1000
15	Triumph Bonneville
15	Triumph Street Triple R
15, 50	Triumph Daytona 675
15	Triumph Thunderbird
36	Yamaha XT 660 Ténéré
62	Yamaha XT 660
110	Yamaha XV 125 Virago



**Spritkosten für
Motorradfahrer:
momentan noch
nicht das große
Thema. Motor-
räder brauchen
vergleichsweise
wenig Kraftstoff**

Motorräder sind bereits sparsamer im Verbrauch als Autos

Dauertest-Maschinen von MOTORRAD gegen Testwagen von „auto, motor und sport“
im Verbrauchs-Vergleich Zweirad gegen Pkw. Wer darf sich da als Sieger fühlen?



3,4 l

81 g CO₂/km

▼ Minimal 3,0 Liter
▲ Maximal 3,8 Liter

Vespa GTS 250 i.e.¹



■ 244 cm³ ■ 22 PS ■ 159 kg
■ 0 bis 100 km/h: 13,4 s
■ 125 km/h ■ 4999 Euro

Smart Fortwo Coupé



■ 999 cm³ ■ 71 PS ■ 801 kg
■ 0 bis 100 km/h: 14,9 s
■ 145 km/h ■ 10 150 Euro



6,6 l

156 g CO₂/km

▼ Minimal 4,7 Liter
▲ Maximal 7,9 Liter

City-Flitzer on Tour. Die enge Spanne von 3,0 Liter minimal bis 3,8 Liter maximal (im Schnitt: 3,4 Liter) über 25 000 Kilometer zeigt, dass die Vespa überwiegend im hohen Leistungsbereich bewegt wird. Obwohl 4,8 Liter Normverbrauch angegeben sind, genehmigt sich der Smart real gefahren fast doppelt so viel wie der Roller!



5,0 l

119 g CO₂/km

▼ Minimal 3,2 Liter
▲ Maximal 8,7 Liter

Kawasaki ER-6F²



■ 649 cm³ ■ 72 PS ■ 203 kg
■ 0 bis 100 km/h: 4,2 s
■ 210 km/h ■ 7175 Euro

VW Golf 1,4 TSI



■ 1390 cm³ ■ 122 PS ■ 1304 kg
■ 0 bis 100 km/h: 9,4 s
■ 197 km/h ■ 18 975 Euro



8,5 l

201 g CO₂/km

▼ Minimal 4,8 Liter
▲ Maximal 10,1 Liter

Wendig und kompakt. Für die Kawasaki ist es kein Problem, die von der EU anvisierten 120 Gramm Kohlendioxid je Kilometer zu unterbieten. Und das flott bewegt über 50 000 Kilometer. Da hat der kleine, 1,3 Tonnen schwere Kompressor-Golf deutlich größere Probleme. Sein Durchschnitts-Testverbrauch ist zu hoch.



6,5 l

154 g CO₂/km

▼ Minimal 4,8 Liter
▲ Maximal 9,0 Liter

Triumph Sprint ST1050³



■ 1050 cm³ ■ 125 PS ■ 263 kg
■ 0 bis 100 km/h: 3,5 s
■ 260 km/h ■ 12 790 Euro

Mercedes E 350



■ 3498 cm³ ■ 272 PS ■ 1746 kg
■ 0 bis 100 km/h: 6,9 s
■ 250 km/h ■ 50 040 Euro



12,4 l

294 g CO₂/km

▼ Minimal 7,8 Liter
▲ Maximal 14,5 Liter

Gediegen und stark. Die schwäbische Luxus-Limousine wiegt fast das Siebenfache, hat dreieinhalb mal so viel Hubraum, über die doppelte Leistung und kostet fast viermal so viel wie der englische Triple. Bei „nur“ doppeltem Verbrauch: Die Sprint ST ist leider nicht mehr so sparsam wie der Vorgänger mit 955 cm³ und 120 PS.



6,0 l

142 g CO₂/km

▼ Minimal 4,2 Liter
▲ Maximal 12,0 Liter

BMW R 1200 GS⁴



■ 1170 cm³ ■ 98 PS ■ 241 kg
■ 0 bis 100 km/h: 3,9 s
■ 205 km/h ■ 12 769 Euro

Audi Q7 3.0 TDI



■ 2967 cm³ ■ 233 PS ■ 2409 kg
■ 0 bis 100 km/h: 8,5 s
■ 210 km/h ■ 51 500 Euro



12,6 l

334 g CO₂/km

▼ Minimal 8,1 Liter
▲ Maximal 14,6 Liter

Man könnte, wenn man wollte... Eine GS sieht vermutlich häufiger Gelände als jeder „SUV“. Ihre sechs Liter Durchschnittsverbrauch auf 50 000 Kilometern kamen auch auf vielen langen Autobahnetappen mit Koffern zustande. Der bleischwere Audi Q7 ist nur wegen des Drei-Liter-Dieselmotors kein völliger Spritfresser.



5,9 l

140 g CO₂/km

▼ Minimal 4,6 Liter
▲ Maximal 10,7 Liter

Suzuki GSX-R 1000⁵



■ 999 cm³ ■ 178 PS ■ 200 kg
■ 0 bis 100 km/h: 3,1 s
■ 295 km/h ■ 13 635 Euro

Porsche 911 Turbo



■ 3600 cm³ ■ 480 PS ■ 1583 kg
■ 0 bis 100 km/h: 3,7 s
■ 310 km/h ■ 140 152 Euro



16,6 l

393 g CO₂/km

▼ Minimal 9,8 Liter
▲ Maximal 21,9 Liter

Ein (un)sportliches Duell. In der Fahrdynamik ist die 1000er-GSX-R dem Porsche 911 Turbo überlegen. Während sie beim Verbrauch mit einem guten Drittel auskommt. Respekt. Zumal es zehn 1000er zum Preis eines Porsche Turbo gibt. Wie wollen die Stuttgarter Sportwagenbauer bloß jemals die CO₂-Vorgaben schaffen?

1: Dauertest in MOTORRAD 5/2008; 2: Dauertest in MOTORRAD 7/2008; 3: Dauertest in MOTORRAD 3/2007, Preis vom aktuellen Modell; 4: Dauertest in MOTORRAD 21/2005, Preis vom aktuellen Modell; 5: Dauertest in MOTORRAD 23/2007, Preis vom aktuellen Modell