



Jahresbericht 2001

Inhalt

Vorwort	1
Der IVM und seine Mitglieder	2
Interessenvertretung der Branche	2
Verbandsziele	3
Die Rolle der Branche in der Wirtschaft	4
Verbandsthemen 2001	5
Das neue Präsidium	6
Der IVM in Person	6
45 km/h-Regelung für Klasse M	7
Ministerium beschliesst Umweltuntersuchung	8
125er für Autofahrer	9
IVM und Bundestag auf Freundschaftstour	10
Internationale Aktivitäten	11
INTERMOT 2002	12
Reifenbindung in der Diskussion	13
Neue Richtlinie zur EG-Betriebserlaubnis	13
EU-Positionspapier zur Zweiradgeräusentwicklung	14
Neue Normen für Schutzbekleidung	15
Neue Abgasgrenzwerte ab 2003/2006	16
Die Branche in Zahlen	17
Neuzulassungen Motorräder	18
Neuzulassungen Motorroller	19
Marktsegmente, Marktanteile	20
Hubraum- und Leistungsklassen	22
Leichtkrafträder, Leichtkraftroller	24
Bestand	26
Frauen fahren vorne weg	28
Internationale Märkte	30

Die Zweiradbranche im Focus

Ein Bestand von mehr als 3,5 Mio. Motorrädern und Rollern über 50 cm³ in Deutschland bedeutet 2001 einen historischen Höchstwert. Im Vergleich zum Vorjahr konnte nochmals ein Plus von mehr als 4 % verzeichnet werden. Auch bei geringfügig rückläufigen Neuzulassungen sind diese Zahlen gleichbedeutend mit dem fest etablierten ersten Platz im Kanon der europäischen Staaten. Das Motorrad bleibt einmalige Synthese aus faszinierendem Erlebnis und Mobilitätsalternative. Zusammen mit den 50 cm³ Fahrzeugen sind es mehr als 5,1 Mio. Motorräder und Roller, die am bundesdeutschen Straßenverkehr teilnehmen.

Dass Motorradfahren mehr ist als eine beliebige Art der Fortbewegung, beweist nicht zuletzt ein Ereignis wie die Freundschaftsfahrt der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages. Wenn sich 130 begeisterte Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer aus dem Umfeld des Bundestages vom Spitzenpolitiker bis zum politischen Beamten und technischen Angestellten zusammenfinden, so ist dies ein klares Indiz für die Tatsache, dass das Motorrad funktionierendes Bindeglied aller Gesellschaftsgruppen ist.

Mit dem parallelen Anwachsen der Zahl der im Markt und im IVM vertretenen Unternehmen vergrößert sich die Verbandsbasis ebenso wie das politische Gewicht. Der IVM als Plattform für die Bün-

delung der Interessen der Motorrad- und Rollerbranche sorgt für einen effizienten und fairen Austausch mit politischen Entscheidungsträgern und Gremien.

Der vorliegende Jahresbericht gibt einen Einblick in das differenzierte Geflecht aktueller Entwicklungen auf nationaler und internationaler Basis und beleuchtet unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung die Situation des Roller- und Motorradmarktes und ist daher eine einzigartige Informationsquelle.

The 2001 number of more than 3.5 million motorcycles and scooters over 50cc in use in Germany signifies a historic record. Compared to the previous year this meant another plus of 4 per cent. Even with respect to the slightly decreasing trend in new registrations this number under-



Reiner Brendicke
Reiner Brendicke
Hauptgeschäftsführer



Marco v. Maltzan
Marco v. Maltzan
Präsident

lines Germany's solid first rank among the European states. Motorcycles continue to represent a unique synthesis of fascinating experience and an alternative to mobility requirements. More than 5.1 million motorcycles and scooters - including the 50cc vehicles - participate in German road traffic.

By the simultaneous rise of the number of businesses both on the market and those represented in the IVM, the association's basis as well as the political influence has gained importance. The IVM represents a platform for the grouping of the branch's interests and thus provides an efficient and fair exchange of ideas with political decision-makers and other relevant bodies.

This annual report provides an insight into the network of actual national and international developments and examines more closely the situation of the scooter and motorcycle market with respect to its economic significance and thus is a unique source of information.



Der IVM und seine Mitglieder

Interessenvertretung der Branche

Seit nunmehr elf Jahren ist der Industrie-Verband Motorrad die Interessenvertretung der Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland. Im Gründungsjahr 1990 zeigte sich, dass einer Interessenvertretung dieser stark boomenden Branche auch angesichts sich abzeichnender tiefer legislativer Einschnitte eine große Bedeutung zukommen würde. Acht Hersteller und Importeure gründeten daher im Dezember 1990 einen eigenständigen Industrieverband, um so eine starke Motorradlobby aufzubauen. Schon damals vertrat der IVM mit den ihm organisierten Herstellern und Importeuren über 90 Prozent des gesamten Marktes in Deutschland. Im Laufe der Zeit traten immer mehr Unternehmen dem IVM bei. Im Jahre 2001 werden 23 Marken durch den IVM vertreten. Der IVM ist damit der größte und bedeutendste Verband in dieser Branche und spricht für über 98 Prozent des gesamten Motorradmarktes in Deutschland.

Auch für die Hersteller und Importeure von Rollern, Mofas und Mofas öffnete sich der Industrie-Verband Motorrad immer mehr, da ein nicht unwesentlicher Teil der durch den IVM geleisteten Lobbyarbeit von Aktivitäten im Bereich der kleinmotorisierten Fahrzeuge geprägt ist.

Die Branchenaktivitäten des Motorradmarktes beschränken sich jedoch nicht nur auf die Unternehmen der zweiradproduzierenden Industrie. Der Bereich der Zubehöri-

ndustrie gewinnt eine immer größere Bedeutung in Deutschland. Der IVM hat sich mit seinem umfangreichen Leistungsspektrum auch als Interessenvertretung dieser Branche etabliert. So sind die größten und wichtigsten Hersteller und Lieferanten von Bekleidung und Helmen sowie von Fahrzeugzubehör im IVM organisiert. Daneben sind ebenfalls die Lieferanten von Schmiermitteln und alle marktführenden Reifenproduzenten im Industrie-Verband Motorrad vertreten. Die 40 Mitglieder der Zubehöriindustrie werden durch Fachleute aus den Bereichen Werkstattausstattung, Tankbau, Abgas-technik und Reiseausstattung komplettiert.

Since eleven years the IVM has been the body representing the interests of the motorcycle and scooter trade in Germany. In 1990, the year of the IVM's foundation, the importance of a body representing these interests became obvious, especially facing the anticipated turning point in legislation.

In the course of time, more and more enterprises joined the association, and today the IVM represents 23 motorcycle brands.

The most important helmet and motorcycle clothing manufacturers and suppliers as well as the accessory trade are organized in the IVM. In addition to that suppliers of lubricants, and all important tyre manufacturers on the market are represented in the IVM. Specialists from the fields of garage equipment, fuel tank construction, exhaust pipe technology and touring equipment complete the 40 members of the accessory trade.

Verbandsziele

Die Zweiradbranche in Deutschland hat sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt. Der Industrie-Verband Motorrad hat es sich zum Ziel gesetzt, die Interessen dieser Branche gegenüber Politik, Wirtschaft, Gesellschaft sowie anderen Verbänden und Vereinen zu vertreten. Auf diesem Weg verstärkt der IVM die Akzeptanz für das Thema „motorisiertes Zweirad“ in der Öffentlichkeit. Weit über fünf Millionen Fahrzeuge im Bestand sind ein klarer Beweis für den Erfolg der Arbeit des IVM und seiner Mitgliedsunternehmen.

Motorisierte Zweiräder haben in den vergangenen Jahren neben ihrer Funktion als Mittel zu einer aktiven und mobilen Freizeitgestaltung auch eine immer stärker werdende Bedeutung für den Individualverkehr bekommen. Angesichts der immer größer werdenden Verkehrsprobleme in den Innenstädten und Ballungszentren bieten Motorräder und Roller eine Alternative, die auch aus Umweltaspekten zu begrüßen ist.

Diesen Gesichtspunkten der Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik eine angemessene Berücksichtigung und Relevanz in der Politik, den Medien und der Gesellschaft zu verschaffen, ist die Aufgabe des IVM. Ein kontinuierlicher Informations- und Meinungsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene mit Entscheidern und Meinungsträgern, der Dialog mit Politikern und Vertretern der

Wirtschaft sowie eine systematische und effiziente Öffentlichkeitsarbeit sind die Instrumentarien, mit denen der IVM diese Aufgabe bewältigt.

Nach dem großen Erfolg der INTERMOT München 2000 arbeitete der IVM als ideeller Träger der INTERMOT im Jahr 2001 mit Hochdruck an der Vorbereitung der INTERMOT 2002. Mehr als 150.000 Besucher sahen 2000 die Produkte von rund 1.100 Ausstellern auf der weltgrößten Messe für motorisierte Zweiräder. Ziel ist es, diese beeindruckenden Zahlen im Jahr 2002 nochmals zu übertreffen. Daher wurde das Team des IVM mit der Position des Projektbeauftragten „INTERMOT“ verstärkt.

The motorcycle branch has developed into an important factor in the German economy. The IVM's aim is to represent the branch's interests towards politics, economy, and society as well as towards other relevant associations and societies. In doing so, the IVM strengthens the acceptance of motorized two-wheelers in the public. Far more than 5 million vehicles in use clearly prove the success of the IVM and its members.

The IVM's task is to enforce the dealing with these economical, road traffic and environmental aspects in politics, in the media and in society in general. The IVM accomplishes this task by a continuous exchange of information and views with decision-makers, and by dialogues with politicians and representatives of the economy, as well as by systematic and efficient public relations work.



Wirtschaftliche Bedeutung

Die Rolle der Branche in der Wirtschaft

Allein mit Vertrieb und Nutzung des motorisierten Zweirads wird in Deutschland ein Umsatzvolumen von ca. 7 Milliarden Euro erwirtschaftet. Die Steuereinnahmen für diesen Bereich belaufen sich auf geschätzte 2 Milliarden Euro.

Der Mittelstand ist hierbei die tragende Säule der deutschen Motorradindustrie und des Handels. Mit nahezu 30.000 Arbeitsplätzen leistet er einen bedeutenden Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Sein Erfolg wird entscheidend von der Flexibilität und der Kreativität der kleinen und mittleren Unternehmen geprägt.

Die Beschäftigungswirkung des Motorrads reicht aber noch wesentlich weiter. Unberücksichtigt bleiben bei der vorherigen Betrachtung wichtige Wirtschaftszweige wie die Fahrzeugentwicklung und -produktion, Reifen, Helme, Fahrerbekleidung, Umbauten, Touristik, Messen, Medien, Fahrerlehrgänge, Sicherheitstrainings, Fahrschulen und viele mehr. Darüber hinaus tragen natürlich Dienstleistungsbranchen wie Ingenieurbüros, Speditionen und Verkehrsbetriebe zur Entstehung eines Motorrads bei.

Die Bedeutung der Motorradindustrie als Kern dieses Wirtschaftsgeflechts erwächst somit nicht nur aus der

Fahrzeugproduktion und deren Vertrieb selbst, sondern darüber hinaus aus vor- und nachgelagerten Bereichen der Volkswirtschaft.

Weiterhin werden vom Nutzer des motorisierten Zweirades Dienstleistungen von Banken, Versicherungen oder von Behörden in Anspruch genommen, um nur einige zu nennen.

In Germany sales and utilization of ptws alone earn a volume of trade of app. 7 billion Euro. Inland revenues in this field amount to estimated 2 billion Euro.

In this context the middle classes represent the most important pillar of the German motorcycle industry and trade. With app. 30,000 places of employment, they contribute considerably to growth and employment in Germany. Their success is influenced by the flexibility and creativity of small and medium-sized businesses.

However, the motorcycle's influence on the national employment situation reaches even further in view of other important economy branches like vehicle research and development, vehicle production, tyres, helmet, riding gear, spare parts, tourism, trade fairs, media, training courses, driving schools and a lot more. Moreover, service industries like engineering offices, forwarding businesses and city transport also contribute to the "genesis" of a motorcycle.

Last not least, motorcycle riders need services from banks, insurance companies and public authorities, for one thing.



Verbandsthemen 2001



Bert Poensgen, Marco v. Maltzan, Erhard Just, Ullrich Holzhausen (v.l.n.r.)

Das neue Präsidium

Auf seiner Jahreshauptversammlung am 21. und 22. Juni 2001 hat der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM) ein neues Präsidium gewählt.

Im Amt bestätigt wurden der bisherige Präsident des Verbandes Marco v. Maltzan, Leiter BMW Motorrad, sowie die Vizepräsidenten Erhard Just (Peugeot Motocycles Deutschland) und Ullrich Holzhausen (JF Motorsport). Als neuer Vizepräsident gehört dem Spitzengremium des Verbandes nun Bert Poensgen (Suzuki Motor) an. Der 53jährige wurde Nachfolger von Manfred Weihe (Yamaha Motor Deutschland), der nach drei erfolgreichen Amtszeiten als Vizepräsident des IVM nicht mehr für eine Wiederwahl kandidiert hatte.

Bereits im Februar verabschiedeten die Mitglieder des IVM eine neue, überarbeitete

Vereinsatzung, die dem Verband eine noch effizientere Vertretung der Interessen der Zweiradbranche ermöglicht.

On the occasion of its annual general meeting on June 21st and 22nd, 2001 the IVM elected a new steering committee. The former president of the association, Marco v. Maltzan, head of BMW Motorcycles, as well as the vice presidents Erhard Just (Peugeot Motorcycle Germany) and Ullrich Holzhausen (JF Motorsport) were confirmed in office. The top committee enlarged by Bert Poensgen (Suzuki Motor), the new vice president. 53-year-old Mr. Poensgen succeeds Manfred Weihe (Yamaha Motor Germany) in the office who did not stand up for re-election after three successful years in office. On an earlier occasion in February already, the IVM members had passed new, revised statutes, enabling the association to perform a still more efficient representation of the motorcycle branch.

Der IVM in Person

Reiner Brendicke ist seit dem 1. Januar 2001 Hauptgeschäftsführer des IVM. Als Mitglied in zahlreichen Fachausschüssen und deutscher Repräsentant in den europäischen Gremien vermittelt er zwischen Industrie und Politik. **Petra Courvoisier** leitet das Ressort Mitgliederbetreuung seit 2001. Diese Schlüsselstelle beim IVM beinhaltet die finanzielle Basisarbeit des IVM und die Kommunikation zwischen den Mitgliedern des IVM und der Geschäftsstelle. Der 37-jährige Diplom-Ingenieur **Christoph Gatzweiler** leitet seit 1999 beim IVM das Ressort Technik. Eine der Aufgaben ist die Entwicklung und die Umsetzung der europäischen Betriebserlaubnis. Seit diesem Jahr hat das Ressort Technik die statistische Auswertung des Motorradmarktes übernommen. Seit Juli 2001 verstärkt **Martin Grein** das Team des IVM. Der 41jährige ist Projektbeauftragter für die INTERMOT, betreut aber auch andere Verbandsaktivitäten, wie z.B. die Sportgemeinschaft Deutscher Bundestag.

Reiner Brendicke (44) is the IVM's General Executive Officer since January 1st, 2001. Petra Courvoisier has been in charge of the department looking after the IVM members since 2001. Christoph Gatzweiler (37), has been responsible for the IVM's technical department since 1999. Martin Grein (41) has augmented the IVM team since July 2001 as INTERMOT project manager.

45 km/h-Regelung für Klasse M



Reiner Brendicke



Petra Courvoisier



Christoph Gatzweiler



Martin Grein

Nach dem 31. Dezember 2001 gelten in Deutschland die neuen europäischen Vorschriften zur Führerschein Klasse M. Mit dieser Fahrerlaubnis dürfen Kleinkraftmäder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h gefahren werden.

Zu erheblicher Verwirrung hat die gleichzeitige Anpassung der StVZO an europäisches Recht geführt. Im übrigen Europa sind neue Kleinkraftmäder nämlich nur 45 km/h schnell, wobei in Deutschland bis zum 31. Dezember 2001 neue Fahrzeuge mit nationalen Betriebserlaubnissen aber noch 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit haben durften. Bis Mitte 2003 hätte das deutsche Recht längstens seine Gültigkeit behalten. Das Verkehrsministerium hatte aber beschlossen, die neue Regelung deutlich früher einzuführen.

Der IVM hat sich dafür eingesetzt, das Straßenverkehrsrecht wenigstens dem Stichtag zur Änderung des Fahrerlaubnisrechts anzugleichen, um so eine einheitliche Frist zu schaffen und zusätzliche Verwirrungen zu vermeiden. Ab dem 01. Januar 2002 soll es deshalb nur noch „neue“ 45 km/h-Fahrzeuge zusammen mit dem neuen Klasse M Führerschein geben. Die „alten“ 50 km/h-Fahrzeuge werden nach der Fahrerlaubnisverordnung wie die „neuen“ 45 km/h-Kleinkraftmäder behandelt und dürfen mit dem europäischen Klasse M Führerschein auch gefahren werden. Der Gesetzgeber hat

hier eine unbefristete Übergangsbestimmung geschaffen, da es letztendlich nur eine Frage der Zeit ist, wann es keine 50 km/h-Fahrzeuge mehr auf dem Markt geben wird. Denn die „Gebrauchten“ werden auf natürliche Art und Weise den Kreislauf des Bestandes verlassen, „Neue“ 50 km/h-Kleinkraftmäder im Sinne der StVZO gibt es nach dem 31. Dezember 2001 nicht mehr.

There was considerable confusion caused by the simultaneous adjusting of the German road traffic regulations to European law. In Europe new mopeds are allowed a top speed of 45 km/h whereas vehicles of this size in Germany were allowed a top speed of 50 km/h until December 31st 2001.

German law could have been in force until midyear 2003. The Federal Ministry of Transport, however, decided to introduce the new regulation earlier.

The IVM supported the idea of adapting the road traffic regulations at least with respect to the reference date, in order to have a uniform time of completion and thus prevent additional confusion. This is why beginning on January 1st 2002 there are only "new" 45 km/h vehicles in connection with the new driving license class M.

The former 50-km/h vehicles will be treated according to regulations for the "new" 45km/h vehicles and can be used with the European license class M. An unlimited temporary arrangement was allowed, as the disappearance of 50 km/h vehicles from the market is only a question of time. Second-hand vehicles will disappear by and by.



Ministerium beschliesst Umweltuntersuchung

Eine der Maßnahmen zum Sofortprogramm der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbildung stellt die Umweltuntersuchung für Krafträder dar. Zur Erarbeitung der technischen Grundlagen für einen entsprechenden Richtlinienentwurf hat das Verkehrsministerium zwei Arbeitsgruppen eingesetzt. Der Industrie-Verband Motorrad hat sich in beiden Gremien aktiv engagiert, um auf-

grund seiner Branchenkompetenz eine zielführende und realistische Prüfmethode zu entwickeln. Nach Ansicht der Expertengruppen sollen von dieser zukünftigen Regelung alle zulassungspflichtigen Kraft- und Leichtkrafträder ab dem Erstzulassungsdatum 01. Januar 1990 betroffen sein. Die Abgasuntersuchung wird sich auf die Messung des Kohlenmonoxidgehalts im

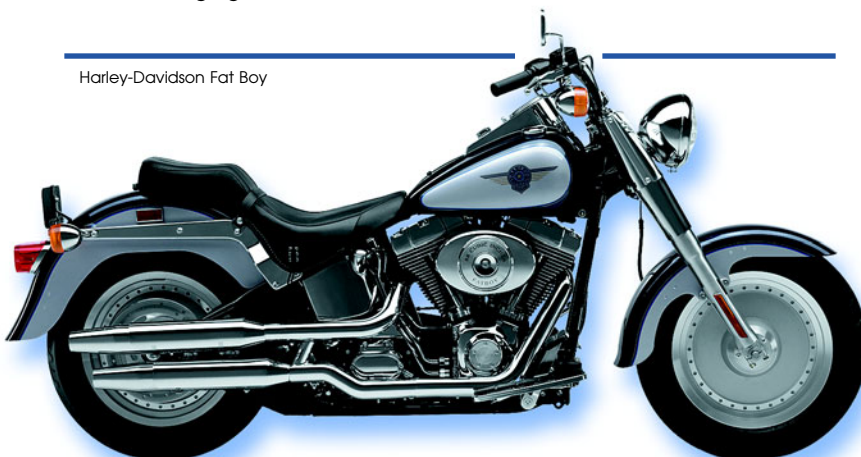
Abgasstrom konzentrieren. Vieles spricht für eine Kopplung der zweijährigen Hauptuntersuchung mit der neuen Prüfung.

Hinsichtlich einer zusätzlichen Geräuschuntersuchung teilt der IVM die Skepsis vieler Experten über die Wirksamkeit und die technische Durchführbarkeit einer Überprüfung des Standgeräusches im Rahmen dieser wiederkehrenden Prüfung. Dieser Teil der Untersuchung würde die Prüfindenieure vor Ort vor komplexe Schwierigkeiten stellen, die unter vertretbarem Zeitaufwand nicht zu lösen wären.

Das Verkehrsministerium hat nun die Aufgabe, den politischen Abstimmungsprozess zu koordinieren und einen ersten Richtlinienentwurf zu erstellen. Der IVM rechnet mit dem Entwurf noch für das Jahr 2002.

One of the immediate programmes of the German Government in order to decrease the formation of ozone is the pollution-control check-up for ptws. The Federal Ministry of Transport set in two work groups in order to develop the technical basis for a draught of guidelines. The IVM actively engaged in both committees in order to develop a target group-oriented and realistic testing procedure. According to experts' views all ptws and lightweight motorcycles with the registration date January 1st 1990 and later will be concerned. The emission check will concentrate on the measuring of carbon monoxide. A combination of the pollution-control checks up with the biennial technical inspection is very probable.

Harley-Davidson Fat Boy



125er für Autofahrer

Die seit der Einführung steigenden Bestandszahlen der 125er Leichtkrafträder können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Situation dieser Fahrzeugklasse gerade in Deutschland durch die spezifisch deutschen Restriktionen bestimmt wird. In Deutschland gilt nach wie vor die Stichtagsregelung, die nur den Autofahrern die Nutzung der 125er Leichtkrafträder erlaubt, die ihre Führerscheine der Klassen 2, 3 oder 4 vor dem 01.04.1980 erworben haben. Nur diese inzwischen mindestens vierzig Jahre alten Zweiradinteressenten können ohne zusätzliche Ausbildung und Fahrprüfung auf 125er mit maximal 11 kW steigen. Mit jedem weiteren Jahr wird die Gruppe der potentiellen Nutzer somit um einen Jahrgang dezimiert.

Eine unverständliche Situation, wenn man die Unfallentwicklung gerade der über 35jährigen 125er Fahrer betrachtet. Aktuelle Unfallanalysen der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Instituts für Zweiradsicherheit zeigen, dass das bestandsbezogene Risiko der „älteren“ Leichtkraftradnutzer nicht nur unter dem der jüngeren liegt, sondern von 1994 - 1999 für die 25 bis 30jährigen um fast 60 %, für die über 35jährigen um 73 % gesunken ist.

Vor diesem Hintergrund bleibt es nicht nachvollziehbar, dass die seit Jahren vom IVM geforderte Liberalisierung in Deutschland noch nicht in Angriff genommen wurde.

Eine Prognose des IVM zeigt die mögliche Folge dieser Führerscheinregelung für die Leichtkrafträder und Roller auf. Es ist zu erwarten, dass in einigen Jahren der Effekt der neuen Klasse verblasst. Auch das bisherige Festhalten an der praxisfremden 80 km/h Regelung für 16- und 17jährige Fahrer verringert die Attraktivität der Leichtkrafträder für diese Altersgruppe.

Hier sieht der IVM dringenden Handlungsbedarf – auch wenn die schon seit mehr als einem Jahr erwartete Novellierung der europäischen Führerscheinrichtlinie noch weiter auf sich warten lässt. Die in Österreich praktizierte und bereits im Vorjahr vom Bundesverkehrsministerium in Betracht gezogene Regelung mit 5 Jahren PKW-Führerscheinbesitz und 6 Übungsstunden ist nur eine der denkbaren Varianten, die die Zukunft einer ganzen Zweiradklasse in Deutschland sichern kann.

The rising numbers of 125cc light-weight motorcycles cannot hide the fact that the situation of this vehicle class in Germany is determined by very specific German restrictions. In contrast to for instance Italy and France Germany still has the “key-date” regulation.

A situation that is difficult to understand, facing the accident development of 125cc riders aged 35 and older. Recent accident analyses of the Federal Highway Research Institute (BAST) and the Institute for Motorcycle Safety (IfZ) prove that the accident risk of “older” riders of light weight motorcycles is not only lower compared to younger riders, but even decreased from 1994-1999 for riders aged 25-39 by nearly 60 % and for riders aged 35 and older by 73 %. In this field, the IVM faces an urgent call for action – even if the anticipated amending law in the European driving license guidelines still has to be waited for. The Austrian solution offers 5 years of car driving license with 6 additional training lessons and is only one of the possible variants, which could secure the future of a whole class of ptws in Germany.

Vespa ET 4 Leader



IVM und Bundestag auf Freundschaftstour



Spendenübergabe des IVM an ein polnisches Kinderheim

Eine zentrale Aufgabe des Industrie-Verbandes Motorrad ist es, das Ansehen der Motorradfahrer und der Zweiradindustrie positiv zu beeinflussen. Die Mitwirkung an gemeinnützigen Projekten und Aktionen ist ein wichtiger Aspekt dieser Aufgabe. Daher beteiligte sich der IVM auch im Jahr 2001 an der internationalen Freundschaftsfahrt der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages, bei der der Dialog zwischen dem Verband, seinen Mitgliedern und den Entscheidern aus Politik und Gesellschaft effizient vertieft werden konnte.

Der IVM bewältigte bei der Fahrt wieder eine echte logistische Herausforderung und stellte mit seinen Mitgliedsunternehmen 65 Motorräder und organisierte deren Transport für die Teilnehmer. Die Fahrt stand unter dem Motto „Mobilität überwindet Grenzen und verbindet Kulturen“ und führte über landschaftlich und fahrerisch ansprechende Strecken von

Berlin nach Warschau. Am Himmelfahrtsmorgen starteten rund 130 Motorradfahrer in einer hochkarätig besetzten Zusammensetzung zur Freundschaftstour. Wie auch bereits im Vorjahr ließen es sich passionierte Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen wie der Bundestagsvizepräsident Dr. Hermann Otto Solms (FDP), der SPD-Fraktionschef Dr. Peter Struck, der frühere sächsische Innenminister Heinz Eggert (CDU) sowie die parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Gila

Altmann (B90/Grüne) nicht nehmen, den Tross anzuführen.

Im polnischen Kalisch übergab IVM-Hauptgeschäftsführer Reiner Brendicke eine Spende des Industrie-Verbandes Motorrad an die Repräsentanten eines Kinderheims. Das Motto der Freundschaftsfahrt 2002 lautet „EUROPA erfahren durch MOBILITÄT ohne GRENZEN“, die Strecke wird von Berlin in Europas Hauptstadt Brüssel führen.

One of the most important tasks of the IVM is to influence the motorcycle riders' and the motorcycle industry's image in society in a positive way. This is why the IVM in 2001 again contributed to the international tour of friendship of the sports association of the German Bundestag, thus being able to intensify the association's dialogue with decision-makers in politics and society. On the occasion of the tour the IVM once more accomplished a true logistic challenge and, together with its members, made 65 motorcycles available to participants.

In the Polish city of Kalisch, the IVM's General Executive Manager, Reiner Brendicke, handed over a donation of the IVM to a children's home.



Auch im polnischen Kalisch wurden die Motorradfahrer herzlich empfangen



Internationale Aktivitäten

Der Countdown läuft: INTERMOT 2002

Die Aussage „nach der Messe ist vor der Messe“ hat in besonderem Maße Bedeutung für eine internationale Leitmesse wie die weltweit branchengrößte Motorradausstellung INTERMOT München.

Um die Erfolgsgeschichte der Veranstaltungen 1998 und 2000 auch im Jahr 2002 fortzuschreiben zu können, haben der IVM und seine Mitgliedsunternehmen als ideale Träger der Messe ebenso wie die Messengesellschaft München GmbH (MMG) gemeinsam die Weichen gestellt. Ziel ist es, die hervorragenden Kenngrößen des Jahres 2000 mit mehr als 1.000 Ausstellern und 150.000 Besuchern zu erreichen und möglichst noch zu übertreffen. In enger Abstimmung mit dem Messeausschuss sowie dem neuberufenen Messebeauftragten des IVM, Martin Grein, konzentriert sich der Verband unter anderem ge-

rade auf das weltweit einmalige und spektakuläre Aktionsprogramm sowie die 11.000 m² große Aktionshalle B6. Hier sollen den Messebesuchern 2002 Attraktionen, Sportveranstaltungen und Mitmachmöglichkeiten geboten werden, die den Begriff Superlativ mehr als rechtfertigen. Die Entwicklung neuer Konzepte unter Integration des Roller- und Motorradfachhandels sowie der Clubs stellen die Besucherwerbung der Veranstaltung auf eine noch breitere Basis und helfen mit, die INTERMOT München mit ihren zahlreichen Weltpremiere und Messeständen auf Topniveau zum Paradies für Roller- und Motorradbegeisterte werden zu lassen. Natürlich werden auch wieder vielfältige Angebote für Journalisten aus aller Welt ebenso vorbereitet wie die vierte internationale



Über 150.000 Besucher sahen die INTERMOT 2000

Motorradkonferenz des Instituts für Zweiradsicherheit, die in Kooperation mit der amerikanischen Motorcycle Safety Foundation durchgeführt wird.

Strictly speaking, the time after a trade fair always is pre-fair time, especially in case of the greatest and internationally leading motorcycle trade fair INTERMOT, Munich.

In order to continue the trade fair's story of success from the years 1998 and 2000, the IVM and its members as ideational supporters of the fair as well as the Messengesellschaft München GmbH (MMG) together set the course for next year's fair.

The aim is to reach, or better even to exceed, the outraging parameters of the year 2000 with over 1,000 exhibitors and more than 150,000 visitors.

The development of new concepts including both the integration of the scooter and motorcycle specialist trade and the clubs, put the visitors' acquisition on a still broader basis and, by numerous world premieres and stands on top level, cooperate to make the INTERMOT Munich a paradise for scooter and motorcycle fans.

Buell X1



Reifenbindung in der Diskussion

In Deutschland gilt im Gegensatz zum restlichen Europa die Reifenfabrikatsbindung. Sind in den Fahrzeugpapieren verschiedene Fabrikate in der genehmigten Reifendimension eingetragen, so ist ein Umrüsten auf eine andere Marke oder ein anderes Modell nur dann zulässig, wenn eine Freigabe des Fahrzeug- oder Reifenherstellers vorliegt. Gegen diese nach Ansicht des Industrie-Verbandes Motorrad sicherheitstechnisch sinnvolle Praxis ist eine Klage bei der europäischen Kommission anhängig. Im Herbst fand ein Hearing mit dem Verkehrsministerium und dem IVM bei der Direktion General DG Enterprise der Kommission statt. Die deutschen Vertreter aus Politik und Industrie erhielten die Möglichkeit, Argumente für die Beibehaltung der Fabrikatsbindung darzulegen. Für die Kommission waren die Sicherheitsaspekte durchaus nachvollziehbar, allerdings wiesen die juristischen Experten darauf hin, dass die Fabrikatsbindung nicht der Rechtsauslegung und dem Harmonisierungsgedanken der EU entspricht. Vermutlich wird deshalb der Klage stattgegeben werden, und Deutschland müsste somit analog zum Pkw-Bereich beim Kraft- rad die Bindung noch im Laufe des Jahres 2002 aufheben.

In contrast to the rest of Europe, Germany accepts the principle of commitment to tyre brands. In case that the vehicle documents contain a list of several makes, a tyre reset with another brand or

model is only allowed in case that a confirmation of the vehicle or tyre manufacturer is made available. A suit was filed against this reasonable procedure to the European Commission. Although the safety aspects presented by the IVM in favour of the maintenance of this regulation were seen and accepted by the Commission, juristic experts

pointed out that the commitment procedure is contrary to the interpretation of EU-law as well as to the harmonization idea of the EU. As a consequence it is probable that the suit will be accepted, and that Germany will have to lift the commitment regulation, similar to the same procedures in the fields of cars, in the course of the year 2002.

MV Agusta F4



Neue Richtlinie zur EG-Betriebserlaubnis

Die EG-Betriebserlaubnis hat nach dreijähriger Laufzeit ihre Bewährungsprobe bestanden. Preisstabilität sowie volle Kompatibilität von Fahrzeugteilen und Modellen innerhalb aller EU-Staaten brachten viele Vorteile für Verbraucher, Handel und Industrie. Heute lässt sich feststellen, das Harmonisierungsbestreben der Kommission war ein voller Erfolg.

Das europaweit einheitliche Typprüfungsverfahren ist das Ergebnis eines sechsjährigen Entwicklungsprozesses in der EU. Basis hierfür war die so genannte erste Rahmenrichtlinie aus dem Jahr 1992. Dieses Regelwerk bedurfte aufgrund der praktischen Erfahrung einer Anpassung und einer Konkretisierung. Insbesondere gab es immer wieder Schwierigkeiten bei der Zulass-

sung von Fahrzeugen mit dem europäischen CoC-Dokument (Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs mit der Typprüfung). Die neue Rahmenrichtlinie entstand unter Mitarbeit des europäischen Herstellerverbands ACEM und soll hier Abhilfe schaffen. Mit ihrer rechtlichen Umsetzung wird Mitte 2002 gerechnet.

After 3 years the EU Whole Vehicle Type Approval has stand the test. Price stability, as well as complete compatibility of vehicle parts and models within all EU states meant a lot of advantages for consumers, trade and the industry.

The result of 6 years of development is an Europe-wide standardized testing procedure. The basis for all this was the so-called basic directive dating back into the year 1992, which required adaptations and concretion. There were difficulties in particular with the registration of vehicles with a European CoC document. The new guidelines, which were developed in cooperation with the European Manufacturers' Association ACEM, are hoped to offer suitable remedial measures.

KTM 640 LC4 Adventure



EU-Positionspapier zur Zweiradgeräusentwicklung

Im Juni hat die europäische Kommission ein Positionspapier zur Thematik der Geräuschemissionen von motorisierten Zweirädern veröffentlicht. Der Bericht basiert auf einer umfangreichen Studie des britischen Prüfinstituts TRL. Ziel dieser Untersuchung war es, die Hauptursachen für die Emissionen zu identifizieren. Interessanterweise decken sich die Ergebnisse größtenteils mit den Statements des IVM zu diesem sehr emotional diskutierten Thema. Die Kommission stellt fest, dass der Großteil der empfundenen Belästigungen „single events“ sind, die sich durch ihre im Vergleich zu anderen Verkehrsgeräuschquellen deutlich unterschiedliche Charakteristik hervorheben. Darüber hinaus hat das Verhalten des Fahrzeuglenkers einen nicht unerheblichen Anteil an der

akustischen Wahrnehmung. Als das größte und dringlichste Problem wird von der Kommission die Verwendung der illegalen und manipulierten Auspuffanlagen angesehen.

Die Kommission erkennt weiterhin an, dass die mit den Grenzwerten für Pkw verglichenen höheren Geräuschgrenzwerte ihre Ursache auch in den komplexen technischen Randbedingungen des motorisierten Zweirades, wie beispielsweise den beschränkten Möglichkeiten zur Motorverkapselung, haben. Die Reduzierung der Grenzwerte stellt für die Kommission lediglich ein längerfristiges Ziel dar, da diese Maßnahme erhebliche Eingriffe in das konstruktive Konzept Zweirad zur Folge hätte.

In June, the European Commission published a draft position paper on the topic of noise emission of ptws. The basis for this report is a comprehensive study carried out by the British Institute for Testing, TRL. The aim of this study was to identify the main causes of noise emission. Interestingly, the results correspond to the IVM's statements on this rather emotionally discussed topic. The Commission states that annoyances in most cases are "single events", which have to be differentiated from other sources of road traffic noise. The biggest and most urgent problem as seen by the Commission is the use of illegal exhaust pipe constructions. For the Commission the reduction of limiting values is a long-term aim.

Neue Normen für Schutzbekleidung

Im Jahr 1989 beschloss das CEN (Europäisches Komitee für Normung) auf Antrag Großbritanniens, Normen für Mindeststandards für Motorradschutzbekleidung zu erstellen. Nach 12-jährigem Ringen um die Ausgestaltung der Normen konnte das zuständige Gremium die Entwürfe fertig stellen.

Grundsätzlich gilt für die Normungsarbeit: Normen werden nicht verordnet, sie sollen vielmehr von jenen gemacht werden, die sie benötigen. Im Fall der Normen zur Motorradschutzbekleidung waren sich allerdings Motorradfahrer und Industrie einig, dass diese nicht notwendig seien. Die Mehrheit der im CEN zusammengesetzten nationalen Normungsinstitute, insbesondere das britische, sahen dies allerdings anders. So blieb den Betroffenen letztlich nur die vom IVM intensiv genutzte Möglichkeit, an der inhaltlichen Ausgestaltung mitzuwirken.

In Deutschland befasst sich der entsprechende Normenausschuss zur persönlichen Schutzausrüstung des DIN (Deutsches Institut für Normung) mit der Thematik. IVM-Geschäftsführer Reiner Brendicke hat im Jahr 2001 den Vorsitz der Arbeitsgruppe übernommen. Dieses Gremium besteht aus Vertretern der Industrie, der Prüf- und Normungsinstitute, Unfallforschung und Fahrerverbänden. Eine Delegation hat die Aufgabe, die deutschen Interessen in den Ausschüssen des CEN zu vertreten.

Die Dauer dieser Arbeit von über 12 Jahren hat gezeigt, wie komplex die Anforderungen an Motorradschutzbekleidung eigentlich sind. Das Gesamtpaket umfasst schließlich sechs Einzelnormen mit einer Vielzahl von Querverweisen auf andere Vorschriften. Deshalb kamen vor allem aus Deutschland, Italien und Schweiz heftige Widerstände gegen dieses Normierungsvorhaben und gegen die technische Umsetzung. Insbesondere werden die unzureichend definierten

Schutzziele sowie die nicht verifizierten Prüfmethode kritisiert.

Letztendlich hat das zuständige technical committee TC 162 des CEN beschlossen, die Entwürfe mit dem Status Quo vom Herbst 2001 in die Schlussabstimmung, den „Formal Vote“ über die inhaltliche Akzeptanz zu geben. Eine Annahme der Normentwürfe ist nach Ansicht des IVM aufgrund des Mehrheitenverhältnisses innerhalb der CEN-Organisation sehr wahrscheinlich.



Aprilia Mille RSV

In 1989 the European Committee for standardization (CEN) decided upon a request by Great Britain to set up minimum standards for motorcyclists clothes. After 12 years of struggling with the elaboration of the standards, the committee was finally able to accomplish the draft. Although both motorcycle riders and the industry agreed on the fact that standards are not nec-

essary, the majority of national institutes incorporated in CEN, especially the British institute, were of different opinions. Thus the only way to intervene from the IVM' side was to cooperate in the workout of contents. Finally the responsible technical CEN committee TC 162 decided to hand the drafts on the basis of the autumn 2001 version, to a "formal vote" concerning contents.

Neue Abgasgrenzwerte ab 2003/2006

Nachdem seit Mitte 1999 mit der Einführung der europäischen Betriebserlaubnis erstmals einheitliche Abgasgrenzwerte für motorisierte Zweiräder in der EU festgeschrieben wurden, sollen nun zwei weitere Stufen zur Reduktion von Emissionswerten verbindlich werden. Das Jahr 2001 war gekennzeichnet durch das politische Tauziehen zwischen dem europäischen Parlament und dem Rat. Ein Kompromiss zum Gesamtpaket war bis Ende 2001 nicht in Sicht. Die Novelle wird vermutlich im Jahr 2002 in das Vermittlungsverfahren gehen. Lediglich hinsichtlich der Grenzwerte für die Stufen Euro-2 und Euro-3 bestand Einigkeit. Im ersten Schritt sollen ab 2003 die Schadstoffe bereits um 60 % gesenkt werden. Ab dem Januar 2006 folgt dann die Euro-3 mit einer weiteren Reduzierung um 60 %. Dies bedeutet im Klartext,

innerhalb von weniger als sechs Jahren seit der Einführung der europäischen Betriebserlaubnis wird die Industrie bei Neufahrzeugen die Schadstoffe um mehr als 75 % gesenkt haben. Eine weitere Verschärfung stellt die geplante Einführung eines neuen Fahrzyklusses für die Stufe Euro-3 dar. Diskutiert werden 2 Varianten, die vorzeitige Inkraftsetzung des noch nicht komplett fertig gestellten weltweiten Motorradzyklusses oder die Anwendung des Pkw-Zyklusses auch für Krafträder. Die Motorradhersteller unterstützen weiterhin den einheitlichen Weltstandard, sehen aber aufgrund der geringen Zeitspanne bis 2006 die Notwendigkeit, möglichst kurzfristig rechtlich verbindliche Prüfkriterien zu erhalten. Deshalb plädiert der IVM für die Anwendung eines an das Zweirad angepassten Pkw-Zyklusses für 2006.

Der Weg zu einer nachhaltigen Umweltverträglichkeit des motorisierten Zweirades wird damit eingeschlagen. Der IVM fordert allerdings von der Politik realistische Vorlaufzeiten, um so Planungssicherheit und in der Serienproduktion umsetzbare Emissionsgrenzwerte zu ermöglichen.

After the introduction of the European Whole Vehicle Type Approval in the middle of 1999, which prescribed standardized limiting values for motorcycles' exhaust gas within the EU, two further phases in order to reduce emission values shall now become obligatory.

The year 2001 was characterized by a political dispute between the European Parliament and the Council. A compromise in direction of a general acceptance was not in sight throughout the year. Probably, the amending law will pass into conciliation proceedings in 2002. Only regarding the limiting values for the levels Euro-2 and Euro-3 there was a consensus.

In a first step, pollutants will be reduced by 60% in the year 2003. Beginning in January 2006, the Euro-3 will follow with a further reduction by 60%. Strictly speaking, this means a reduction of pollutants in new vehicles by more than three quarters within less than 6 years since the introduction of the European Whole Vehicle Type Approval. With respect to the Euro-3 level variants of possible new cycled check-ups for ptws are being discussed at the moment.

Thus the way to a durable environmental sustainability of ptws is taken. However, the IVM requires a realistic starting time from politics.

Gilera Stalker



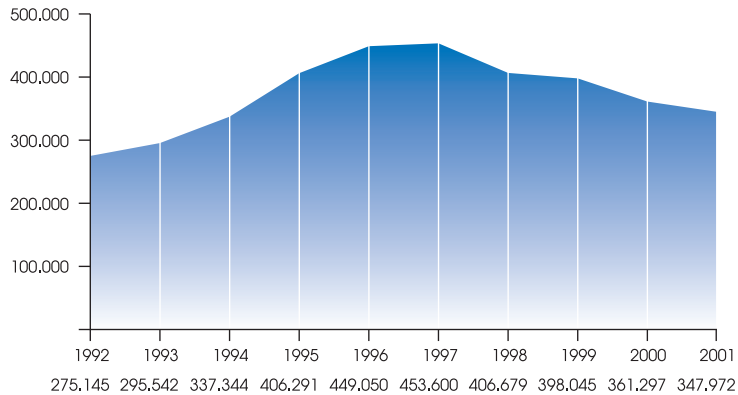


Triumph Tiger

Die Branche in Zahlen

Neuzulassungen 2001

**Knapp 350.000
neue Fahrzeuge
im Jahr 2001**



Gesamtmarkt motorisierter Zweiräder
(Neuzulassungen aller Fahrzeuge >50 cm³ und Verkäufe 50er)
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / ACEM

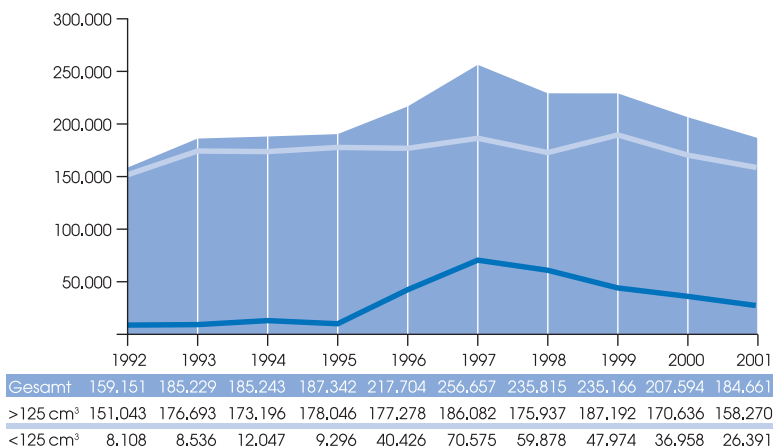
Die Statistik für das Jahr 2001 weist eine Zahl von insgesamt 347.972 neu in den Verkehr gebrachten motorisierten Zweirädern aus. In dieser Zahl sind 112.322 verkaufte Mofas, Mofaroller, Mopeds und Mofakicks enthalten. Damit konnte das Ergebnis aus dem Vorjahr nicht mehr erreicht werden, der Zweiradmarkt konsolidierte sich jedoch auf einem nach wie vor sehr hohen Niveau.

Sachs Roadster 800



158.270 Motorräder über 125 cm³ wurden bei den Straßenverkehrsämtern in Deutschland neu angemeldet. Dies macht zwar einen Rückgang um rund 7,2 % im Vergleich zum Jahr 2000 aus, der jedoch erklärbar ist. Das schlechte Wetter im Frühjahr des Jahres bremste den so wichtigen Saisonstart im Monat März. Nachdem der Februar noch mit einem positiven Trend aufwarten konnte, sorgte der Wintereinbruch im März bereits für einen Rückgang um 16,7 %. Die Verunsicherung der Verbraucher durch die Attentate auf die Vereinigten Staaten am 11. September und die Einführung des Euro zum 01.01.2002 ließen keine positivere Entwicklung des Zweiradmarktes zu.

**Zweiradmarkt
konsolidiert sich auf
hohem Niveau**



Neuzulassungen Motorräder (> 125 cm³) und Leichtkrafträder (< 125 cm³)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

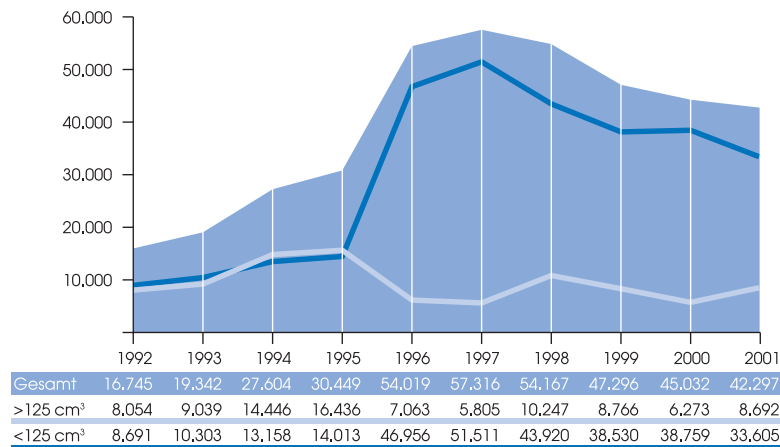
Bei den Leichtkrafträdern setzte sich ein Trend fort, der sich erstmals im Jahre 1998 abzeichnete. Mit 26.391 Neuzulassungen bei den Leichtkrafträdern bis 125 cm³ konnte eine negative Entwicklung auch im Jahre 2001 nicht aufgehoben werden. Rund 28,6 % macht der Rückgang bei diesen Motorrädern, die vor allem die Autofahrer als

Zweitfahrzeug begeistern, aus. Die Zahl der Autofahrer, die von der im April 1980 eingeführten Einschussregelung der Leichtkrafträder in PKW-Führerscheine profitieren, sinkt kontinuierlich.

Differenzierter ist die Entwicklung bei den Rollern zu betrachten. Mit 33.605 zugelassenen Fahrzeugen mussten die Leichtkrafträder nochmals ein Minus von 13,3 % verzeichnen. Auch hier spielt die Einschussregelung eine maßgebliche Rolle. Anders die Zulassungszahlen bei den großen Rollern über 125 cm³. In diesem Segment konnte die Erfolgsgeschichte des Jahres 2001 geschrieben werden. Knapp 39 % mehr Krafträder wurden zugelassen. Das große Angebot an neuen, großvolumigen Modellen der verschiedenen Hersteller und deren technische Perfektion begeisterten eine große Zahl neuer Zweiradinteressierten.

The statistics for the year 2001 reveal a total number of 347,972 new powered two wheelers in road traffic. This number contains 112,322 motor-assisted bicycles, light scooters, light mopeds and mopeds. Although the results of the previous year couldn't be reached, the motorcycle market was able to consolidate on a high level.

158,270 motorcycles of more than 125cc were registered as new vehicles by German Road Traffic Licensing Departments. In spite of a decrease by 7.2% compared to the previous year (2000), this drop can be explained. The rather bad weather in spring 2001 indeed slowed down the important start of the motorcycle season in March. Whereas February could reveal a positive trend, winter's return in



Große Roller liegen voll im Trend

Neuzulassungen Krafträder (>125 cm³) und Leichtkrafträder (<125 cm³)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

March meant a decrease by 16.7%. The consumers' uncertainty due to the terror acts on September 11 in the US as well as the introduction of the new currency EURO on January 1st 2002 didn't allow a more positive development, a trend that could be stated in other market branches as well.

With the lightweight motorcycle the trend of the year 1998 continued. With 26,391 new registrations of lightweight motorcycles up to 125cc, the negative development couldn't be stopped in 2001. The decrease amounts to about 28.6% in this category that is particularly popular among car

drivers as a second vehicle. The development in the scooter segment has to be considered more differentiated: with 33,605 registered vehicles the light weight scooters again reveal a minus of 13.3%, a fact that is also due to the inclusion regulations mentioned above. In the segment of big scooters of more than 125cc the success story of the year 2001 could be composed: About 39% more scooters were registered. The broad offer of new, high capacity models of several manufacturers and the vehicles' technical perfection enthused a large number of motorcycle fans.



Peugeot Speedfight 2

Suzuki Bandit 1200S



Ein Blick auf die Verteilung nach Marktsegmenten zeigt einen zweiten Gewinner des Jahres 2001, das klassische Motorrad. Mit einem Marktanteil von knapp über 22 % konnte hier ein Plus von etwas mehr als 6,6 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Bedenkt man dabei, dass die Verbraucher 2001 verstärkt auf Motorräder mit mehr als 73 kW gesetzt haben, so heißt der Trend 2001 „naked bikes“. Für viele Motorradfahrer stand also entspanntes Fahren mit großer Motor-Leistungsreserve bei ihrer Kaufentscheidung im Vordergrund. Auch die Sportler und Supersportler konnten

ihren Marktanteil noch einmal steigern und machen jetzt knapp 39,1 % aller Neuzulassungen aus. Die Enduros und Reise-Enduros sowie die Tourer und Luxus-Tourer weisen mit 17,4 beziehungsweise 9,2 % Marktanteil praktisch unveränderte Werte im Vergleich zum Vorjahr auf. Lediglich die Chopper sinken in der Gunst der Motorradfahrer und haben jetzt einen Marktanteil von knapp 12,3 %.

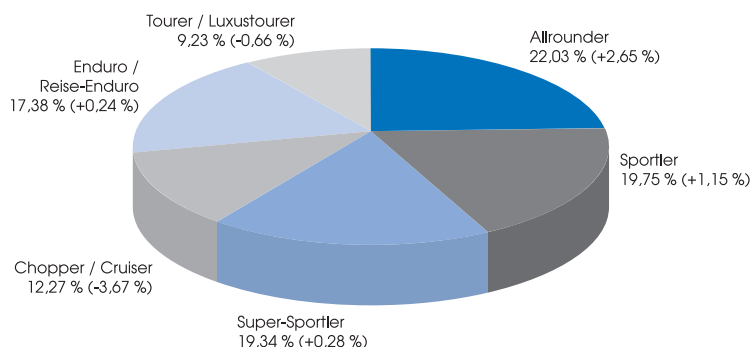
Unverändert zum Vorjahr sind die Top 3 bei den Kraftrad-Herstellern. Suzuki belegt bei den Marken weiterhin den ersten Platz und konnte seinen Marktanteil auf 21,7 %

ausbauen. Honda ist wieder auf dem zweiten Platz mit 16,8 % vor Yamaha mit 16,3 %. BMW konnte sich zum zweiten Mal in Folge vor Kawasaki auf dem vierten Platz behaupten. Der größte deutsche Hersteller von Motorrädern schob sich mit einem Marktanteil von 16 % hauchdünn an das japanische Spitzentrio heran. Neben Suzuki und BMW verzeichnen Moto-Guzzi (Italien), KTM (Österreich) sowie MZ eine positive Entwicklung ihrer Marktanteile.

Bei den prozentualen Marktzuwächsen verzeichnet der Hersteller Sachs den besten Wert. Mit einer kleinen aber feinen Produktpalette gelang es den Nürnbergern, 46,8 % im Vergleich zum Vorjahr zu gewinnen. Auf Platz zwei bei den Gewinnern Moto-Guzzi mit 8,5 %, gefolgt vom österreichischen Endurospezialisten KTM mit 7,8 % und BMW mit 6,6 % Marktzuwachs.

Der Preis für das beliebteste Motorrad geht in diesem Jahr bereits zum dritten Mal an den Hersteller BMW. Mit der R 1150 GS konnte die Marke mit dem weiß-blauen Logo auch im Jahr 2001 das Motorrad mit höchsten Stückzahl präsentieren. 6.807 der bayerischen Reise-Enduros wurden bei den Straßenverkehrsämtern in Deutschland neu zugelassen. Auf Platz zwei landete die GSF 1200 von Suzuki mit 4.961 Neuzulassungen, die ihre „kleine Schwester“, die GSF 600 (4.871) auf den dritten Platz verdrängte. Den beiden japanischen Maschinen dicht auf den Fersen folgt ein zweites Modell aus dem Hause BMW. Die F 650

Klassische Motorräder im Aufwind

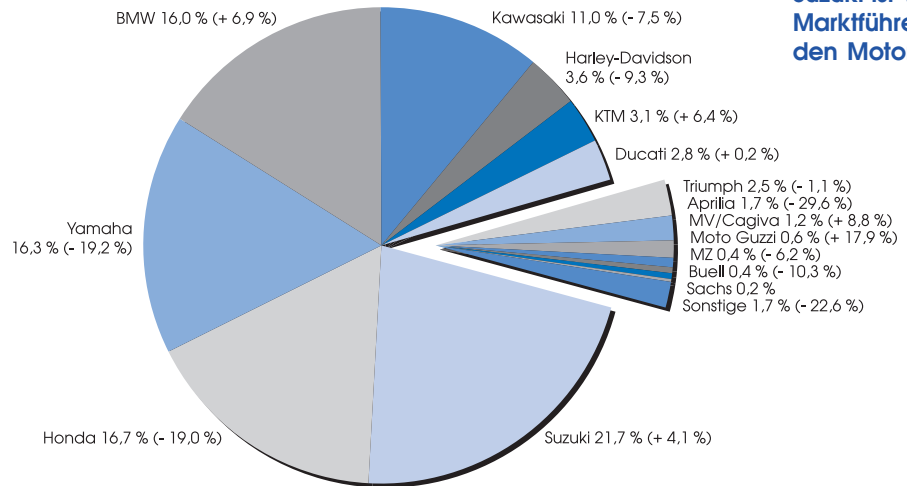


Motorrad-Neuzulassungen nach Marktsegmenten 2001 (nur IVM-Mitglieder).
Veränderung zu 2000 in Prozentpunkten
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM-Mitglieder

Neuzulassungen 2001

GS wurde 4.721 Mal neu zugelassen und platzierte sich so abermals auf dem vierten Platz vor einer weiteren Suzuki, der SV 650 (4.378 Neuzulassungen). Auf den Plätzen fünf bis zehn folgen dann in der Beliebtheitskala Allrounder, Tourer und Sportler der Hersteller Honda, Kawasaki und BMW.

A glance at the distribution of motorcycle brands according to market segments reveals another winner of the year 2001: the classic bike. With a market share of slightly more than 22 % there was a plus of app. 6.6 % compared to the previous year. Taking into consideration that the consumers in 2001 preferred motorcycles of more than 73 kW, the trend 2001 can be called "naked bikes". For a lot of motorcycle riders relaxed riding with large engine power reserves was the most important influence in buying a bike. Sportive and super sportive riders also were able to increase their market share and now amount to 39.1 % of all new registrations. The enduros and touring enduros as well as touring bikes and luxury tourers remained on the same level as in the previous year (17.4 % respectively 9.2 %). Only the choppers fell in the favour of motorcycle riders and thus have a market share of scarcely 12.3%. The 2001 award for the most popular motorcycle for the second time goes to BMW. With the R 1150 GS model, this brand with its blue-and-white logo presented the motorcycle with the highest quantity of sold units. 6,807 of the Bavarian enduro were registered by German Road Traffic Licensing Departments. On rank 2 we find the GSF 1200 model of Suzuki with 4,961 new registrations, a motorcycle that displaced her "little sister", the GSF 600 (4,871) on rank 3.

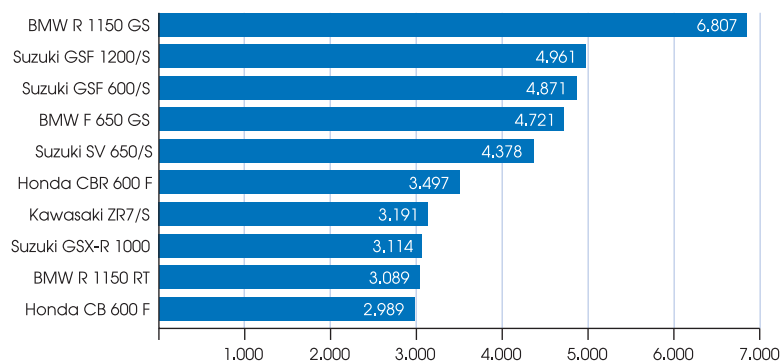


Suzuki ist wieder Marktführer bei den Motorrädern

Motorräder 2001: Marktanteile der Hersteller / Neuzulassungen Motorräder über 125 cm³
Veränderung zu 2000 in Prozent
Quellen: IVM / Kraffahrtbundesamt



BMW R1150 GS

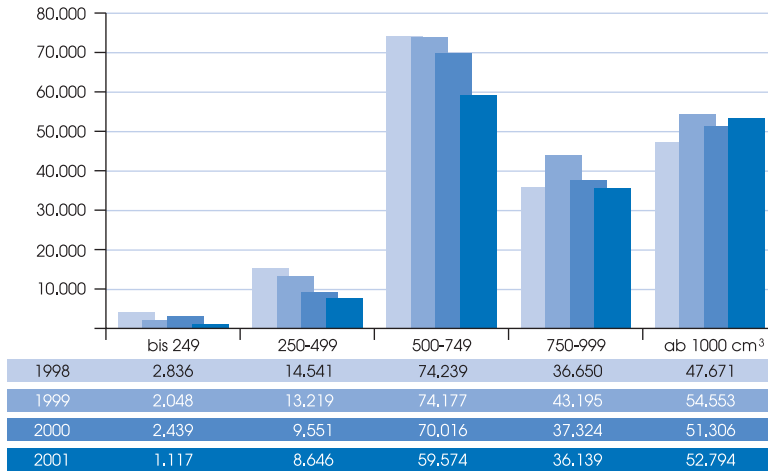


Die beliebtesten Bikes der Saison 2001

Neuzulassungen Motorräder 2001: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraffahrtbundesamt

Neuzulassungen 2001

**Beliebteste
Hubraumklasse:
500 - 750 cm³**



Motorrad-Neuzulassungen nach Hubraum
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Nach wie vor ist das Segment der Motorräder in der Hubraumklasse zwischen 500 und 750 cm³ das beliebteste in Deutschland. Circa 60.000 Zweiräder mit einem Hubraum zwischen 500 und 750 cm³ wurden in Deutschland neu zugelassen. Das ergibt einen Gesamtanteil von 37,6 % aller Neuzulassungen. In den Segmenten 250 bis 500 cm³ und 750 bis 1000 cm³ sind nur geringe und nicht signifikante Rückgänge zu verzeichnen.

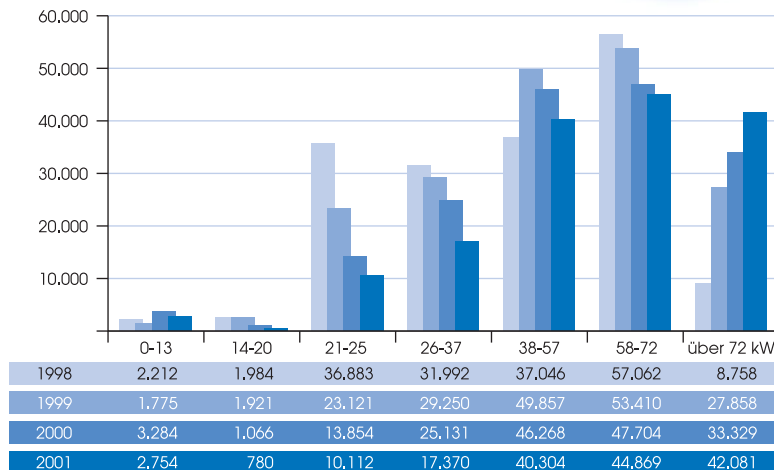
Yamaha YZF R1



Positiv dagegen entwickelten sich die Zahlen bei den großen Motoren über 1000 cm³. Als einziges Segment konnte hier mit über 36.000 zugelassenen Zweirädern ein Zuwachs in Höhe von knapp 3 % erreicht werden. Damit nähert man sich hier dem erfolgreichsten Segment der 500er bis 750er.

Der Erfolg der „naked Bikes“, also klassische Motorräder mit großem Hubraum, spiegelt sich auch in den Leistungsklassen wieder. Mit einem deutlichen Zuwachs von über 26 % Marktanteil entwickelte sich die Klasse der Motorräder ab 73 kW zum dritten Mal in Folge außerordentlich positiv. Ganz offensichtlich hat ein Trendwechsel hin zu großen Leistungsreserven stattgefunden, da sich parallel dazu alle anderen Leistungsklassen rückläufig zeigen.

**Motorräder ab
72 kW mit starkem
Zuwachs**



Motorrad-Neuzulassungen nach Leistung
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

In Nordrhein-Westfalen, dem Bundesland mit der größten Bevölkerungsdichte, wurden auch in diesem Jahr die meisten Zweiräder zugelassen. Mit 32.655 Einheiten konnte NRW abermals den ersten

Platz der Bundesländer erringen, gefolgt von den beiden südlichsten Bundesländern Bayern und Baden-Württemberg.

The segment of motorcycles of cubic capacities between 500cc and 750cc still is the most popular segment in Germany. About 60,000 vehicles of this category were registered anew in Germany, which means a total share of 37.6 % of all new registrations. In the segments of 250cc-500cc and 750cc-1000cc there are only slight and non-significant decreases. However, developments in the numbers of high capacity motorcycles over 1000cc were positive: in this segment an increase of nearly 3 % could be reached. This means an approach to the most successful segment of 500cc-750cc capacity bikes.

North Rhine-Westphalia, the federal state with the densest population, this year again recorded the highest number of motorcycles. With 32,655 bikes NRW was able to reach the top rank, followed by the two southern states Bavaria and Baden-Württemberg. Very remarkably, all new federal states can be found in the lower and lowest ranks among the city-states of Bremen, Hamburg and Berlin.



Kawasaki ZR 7



NRW führend bei Neuzulassungen

Neuzulassungen

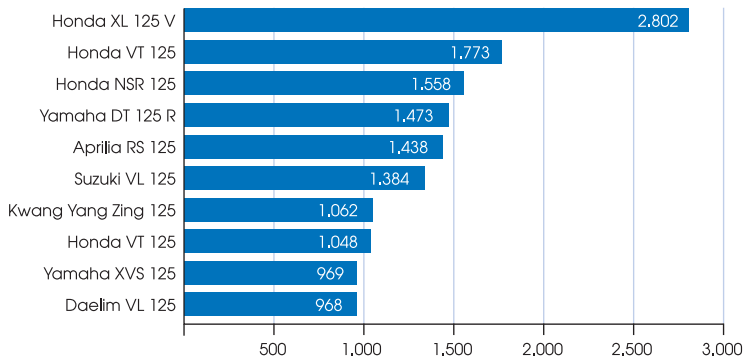
Nordrhein-Westfalen	32.655
Bayern	30.973
Baden-Württemberg	20.562
Hessen	16.215
Niedersachsen	14.828
Rheinland-Pfalz	7.985
Sachsen	5.846
Schleswig-Holstein	5.313
Berlin	4.430
Brandenburg	4.032
Thüringen	3.796
Sachsen-Anhalt	3.417
Mecklenburg-Vorpommern	2.502
Saarland	2.219
Hamburg	2.469
Bremen	929

< 5000 Fahrzeuge 5.000-15.000 Fahrzeuge 15.000-25.000 Fahrzeuge > 25.000 Fahrzeuge

Motorrad-Neuzulassungen 2001 nach Bundesländern (Motorräder über 125 cm³, ohne Kraftroller)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Neuzulassungen 2001

Die beliebtesten Leichtkrafträder



Neuzulassungen Leichtkrafträder 2001: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

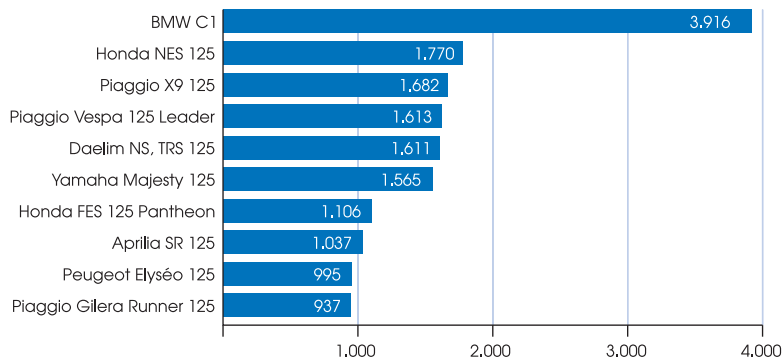
Die drei beliebtesten Leichtkrafträder des Jahres 2001 kommen alle aus dem Hause Honda. Als wahrer Shooting-Star erwies sich im ersten Jahr die XL 125 V, die kleine Schwester der großen Varadero. Mit ihrer täuschend ähnlichen Optik zur Reise-Enduro steht die 125er mit großem Abstand auf dem ersten Platz der Top Ten vor der VT 125 und der NSR 125. Mit 28,2 % Marktanteil ist Honda daher auch der erfolgreichste Hersteller in diesem Segment, gefolgt von Yamaha mit 18,6 %.



MZ RT 125

Bei den Leichtkraftrollern konnte der C1 von BMW mit 3.916 Neuzulassungen seinen Vorjahreserfolg nicht nur wiederholen, sondern das eigenwillige und gerade bei stressgeplagten Großstädtern beliebte Fahrzeugkonzept konnte die Zulassungszahlen aus dem Jahr 2000 abermals steigern. Ein beeindruckender Beweis für die große Akzeptanz eines ungewöhnlichen Konzepts bei den Käufern. Allein mit dem C1 schaffte es BMW auf den dritten Platz bei den Marktanteilen, fast gleichauf zu Yamaha. Unangefochtener Marktführer bei den Leichtkraftrollern ist Piaggio mit fast 24 %.

Die 125er Roller der Saison 2001



Neuzulassungen Leichtkraftroller 2001: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

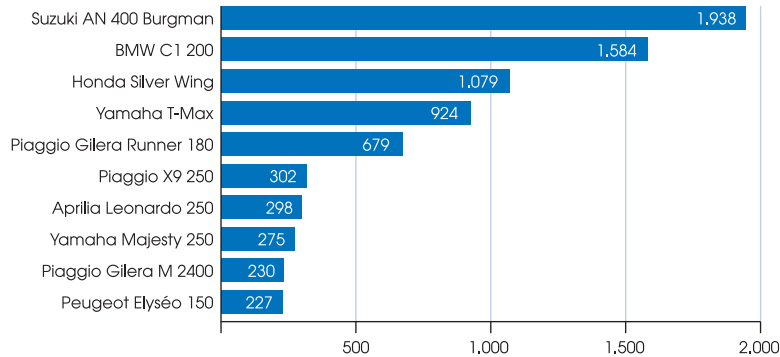
Der Boom des Jahres waren zweifellos die großen Roller. Das neue Angebot der unterschiedlichen Hersteller fand große Beachtung bei den Zweiradfahrern. Auf dem ersten Platz der Top Ten findet sich der Vorjahressieger und damit ein alter Bekannter, der Suzuki AN 400 (1.938 Neuzulassungen), aber bereits auf Platz zwei folgt ein "Neuer",

der C1 200 von BMW mit 1.584 zugelassenen Fahrzeugen. Der Silver Wing von Honda landete mit 1.079 Fahrzeugen auf Platz drei der Neuzulassungen. Mit neun Kraffrollern in den 30 besten schaffte Piaggio den zweitgrößten Marktanteil (18,7 %), noch vor BMW, die erstmals in diesem Segment angetreten sind und auf 18,2 % kamen. Neuer Marktführer mit 22,5 % bei den Kraffrollern wurde der Vorjahreszweite Suzuki. Nach zwei Jahren wieder positiv zeigen sich die Verkaufszahlen in der 50er-Klasse. 112.322 verkaufte Fahrzeuge bedeuten eine Verbesserung um 3,4 % im Vergleich zum Vorjahr.

The three most popular light weight motorcycles in the year 2001 all are manufactured by Honda. With 28.2 % market share Honda thus is the most successful manufacturer in this segment, followed by Yamaha with 18.6 %. Among the lightweight scooters the C1 BMW model that is very popular among stressed city slickers, which is a very impressive proof of the consumers' acceptance of an extraordinary concept. The unchallenged market leader among manufacturers of lightweight scooters is Piaggio with nearly 24 %.

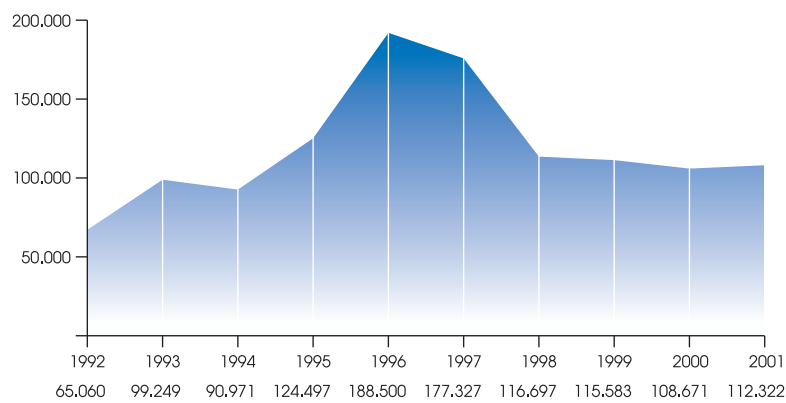
The boom of the year was the segment of big scooters. The new offer of several manufacturers found great interest. In the first rank in the Top Ten there is the previous year's winner: Suzuki AN 400. With 9 scooters among the first 30, Piaggio reached the second-largest market share (18.7%). The new market leader with 22.5 % among the powered scooters is Suzuki.

Sales numbers of the 50cc class are positive for the first time after two years.



Große Roller bilden neues Marktsegment

Neuzulassungen Kraffroller 2001: Rangliste der Modelle
Quelle: Krafffahrtbundesamt

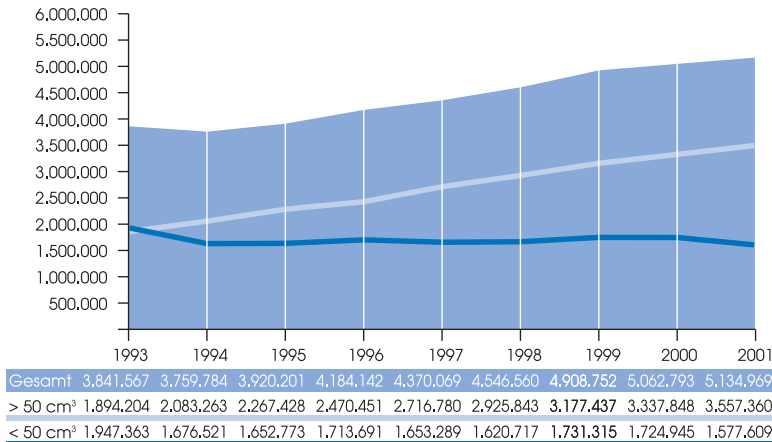


Mehr als 112.000 Kleinmotorisierte Zweiräder

Absatz zulassungsfreier Zweiräder bis 50 cm³
Quelle: ACEM

Bestand

Zweiradbestand auf historischem Höchststand



Motorrad- und Rollerbestand in Deutschland, zugelassene und vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge sowie Mofas, Mopeds und Mokicks mit Versicherungskennzeichen
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Der Bestand an motorisierten Zweirädern in Deutschland erreichte im Jahr 2001 einen historischen Höchststand. Nachdem im Jahr 2000 bereits die 5-Millionen-Marke überschritten wurde, konnten nun 5.134.969 Einheiten registriert werden. In dieser Zahl sind neben 3.557.360 Motorrädern und Rollern mit amtlichen Kennzeichen auch 1.577.609 Mokicks, Mopeds und Mofas enthalten.

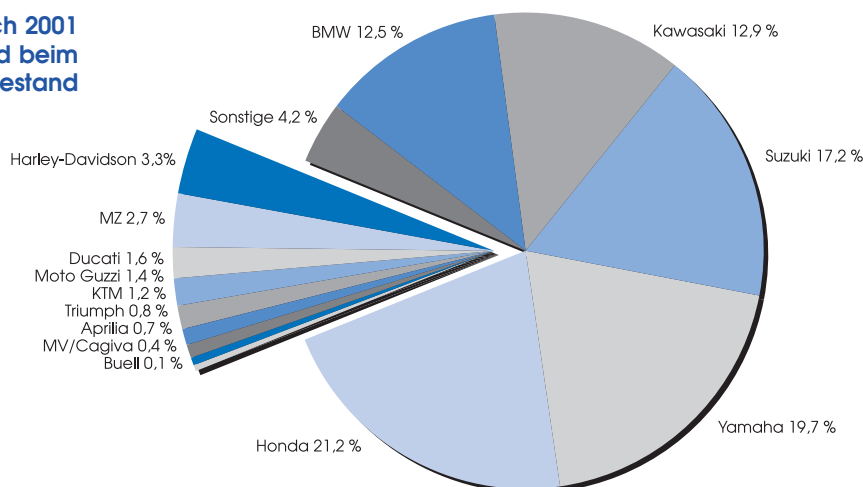
Die klassischen Straßenmotorräder machen nach wie vor den größten Anteil aller Zweiräder in Deutschland aus. Knapp 636.000 Modelle dieses Segments sind auf bundesdeutschen Straßen unterwegs. Positiv entwickelte sich auch der Bereich der Sportler und Supersportler. Der Anteil dieser Zweiräder stieg um einen Prozentpunkt auf 24,3 %.



Honda CBR 600 F

Fast unverändert im Vergleich zum Vorjahr zeigen sich die Zahlen bei den anderen Segmenten. Die Chopper liegen bei knapp 18 % Marktanteil am Bestand, ebenso die Enduros und Reiseenduros. Knapp 10 % aller Motorräder im Bestand fallen unter die Kategorie Tourer und Luxustourer.

Honda auch 2001 führend beim Fahrzeugbestand



Fahrzeugbestand 2001 nach Marken, inkl. Leichtkrafträder und Roller, ohne 50er
Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt

Honda führt weiterhin die Top-Liste der Hersteller an. Mit fast 583.000 Einheiten und einem Marktanteil von 21,2 % konnte Honda seine Führungsposition halten, auch wenn Yamaha auf Platz zwei die Lücke etwas schließen konnte (19,9 %). Die weiteren Platzierungen der Top 5: Suzuki (17,2 %), Kawasaki (12,9 %) und BMW (12,5 %).

Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner

Bayern	57,3	(+4,8 %)
Rheinland-Pfalz	51,1	(+4,1 %)
Baden-Württemberg	50,7	(+3,8 %)
Saarland	50,5	(+3,5 %)
Hessen	46,6	(+3,8 %)
Niedersachsen	45,6	(+4,0 %)
Schleswig-Holstein	45,2	(+4,2 %)
Nordrhein-Westfalen	43,5	(+3,3 %)
Brandenburg	29,8	(+8,1 %)
Bremen	29,3	(+2,1 %)
Thüringen	28,2	(+7,2 %)
Hamburg	26,2	(+5,2 %)
Berlin	26,2	(+3,9 %)
Mecklenburg-Vorp.	25,5	(+7,3 %)
Sachsen	24,6	(+7,4 %)
Sachsen-Anhalt	24,1	(+6,6 %)

**Süddeutschland
hat die größte
Motorradichte**



600 verschiedene Modelle weist die Liste der im Bestand vorhandenen Motorräder aus und die Nummer 1 ist die des Vorjahres. Mit knapp 51.800 Fahrzeugen vom Typ Yamaha XV 535 Virago steht der V-Twin besonders in der Gunst der Anfänger und Einsteiger ganz oben. Auch auf dem zweiten Platz gibt es keine Veränderungen zum Vorjahr. Mit 42.505 Einheiten konnte sich der Allrounder GS 500 aus dem Hause Suzuki platzieren. Die BMW-Modelle R 1100 GS und R 850 GS sind mit über 39.300 Einheiten in der Bestandsliste verzeichnet. Die bayerischen Motorräder konnten sich damit vom vierten auf den dritten Platz verbessern.

In Bayern herrscht auch nach wie vor die höchste Dichte an Motorrädern. Pro 1.000 Einwohner werden 57 Motorräder und Roller (ohne 50er) gemeldet. Das sind 3 Zweiräder mehr als im Vorjahr. Die Nähe zu den westeuropäischen Nachbarländern scheint ein Anreiz für Motorradfahrer zu sein, denn Rheinland-Pfalz (51), Baden-Württemberg (50) und das Saar-

< 25 Fahrzeuge 25 - 34 Fahrzeuge 35 - 50 Fahrzeuge > 50 Fahrzeuge

Motorrad- und Rollerbestand 2001 nach Bundesländern (ohne 50er) pro 1.000 Einwohner
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



Cagiva Raptor

land (50) folgen in der Top-Liste der Bundesländer nach Motorraddichte. Der Bundesdurchschnitt liegt bei 38 Zweirädern pro 1.000 Einwohner. Klar unter dieser Marke liegen trotz der größten Zuwächse die östlichen Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen sowie Sachsen-Anhalt.

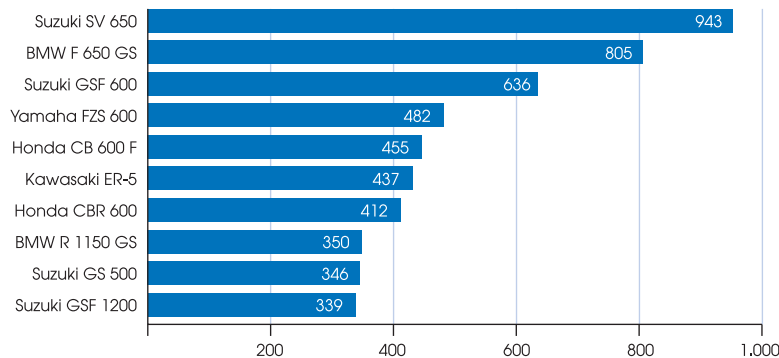
In the year 2001 the number of motorcycles in use in Germany reached a historic peak. The classic road bikes still form the largest share of all ptws in German road traffic. About 636,000 models of this segment can be found on German roads.

The development in the segment of sportive and super sportive bikes also was positive: their share increased to 24.3%. Honda still is the leader of the top list of manufacturers. With nearly 51,800 vehicles the Yamaha XV 535 Virago model is especially popular among beginner riders. With 42,505 vehicles the Suzuki allrounder GS 500 maintained rank 2. The BMW models R 1100 GS and R 850 GS are recorded with more than 39,300 vehicles in the list. In Bavaria we still find the highest density of motorcycles. In spite of the highest increases the eastern federal states like Mecklenburg-Vorpommern, Saxony and Saxony-Anhalt clearly are beneath the federal average.

Hyosung Aquila 250



Die beliebtesten Motorräder der Frauen



Die beliebtesten Motorräder bei Frauen 2001 (Anzahl der Neuzulassungen)
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Frauen fahren vorne weg

Immer mehr Motorräder in Deutschland werden von Frauen gefahren. Die Zahl der weiblichen Besitzer von Zweirädern stieg in den vergangenen Jahren kontinuierlich an und beträgt aktuell 498.924. Dies entspricht fast einer Vervielfachung seit 1990. 14 % aller Motorradfahrer sind damit jetzt weiblich (1990 11,1 %). Auch im Jahr 2001 zeigte sich dieser Trend ungebrochen. Knapp 23.300 der 230.000 in Deutschland neu zugelassenen Motorräder weisen einen weiblichen Halter aus.

Dabei unterscheidet sich der Weg auf das Motorrad nach einer Studie des Instituts für Zweiradsicherheit erheblich. Während die meisten Männer angeben, entweder selbst oder durch eine Gruppe das Motorrad als faszinierendes Fortbewegungsmittel für sich entdeckt zu haben, kommt die Mehrzahl der Motorradfahrerinnen offenbar über ihren Partner zum Zweirad. 56 % der Frauen gaben an, durch ihren Mann oder Freund den Zugang zum motorisierten Zweirad gefunden zu haben.

Frauen sammeln ihre ersten Erfahrungen auf zwei Rädern zunächst nicht am Lenker. Über 70 % aller Fahrerinnen saßen auf dem Sozius, bevor sie sich für ein eigenes Motorrad entschieden. Anders verhalten sich die Männer. Nur 35 % begannen ihre Motorradkarriere auf dem

Beifahrersitz, die Mehrzahl der Fahrer griff sofort selbst zum Lenker.

Hersteller, Importeure und die Zulieferer- und Zubehörindustrie haben auf die steigende Zahl der Motorradfahrerinnen mit entsprechenden Angeboten bei Modellen, Bekleidung und speziellen Frauen-Kursen in den Bereichen Fahrsicherheit und Technik reagiert.

Bei der Wahl ihres Bikes zeigten sich die Frauen im Jahr 2001 zunehmend emanzipiert und verbannten das typische „Frauenmotorrad“. Die technische Entwicklung moderner Zweiräder mit guter Handlichkeit bei geringem Gewicht führt dazu, dass Frauen sich auf allen Motorrädern wohlfühlen. So finden sich zwar in der Top Ten Neuzulassungen immer noch meist Bikes der Hubraumklasse 500 bis 650 cm³, doch ist hier bereits ein Trend festzustellen, der hin zu den sportlicheren Modellen führt. Auch große, hubraumstarke und fahrdynamische Motoren schrecken Frauen nicht ab, so sind zwei Motorräder jenseits der 1000 cm³ in den Top Ten vertreten, ein Tourer mit 1200 cm³ und eine Reiseenduro mit 1150 cm³.

During the last years, the number of female riders has continuously increased and actually amounts to 498,924. This number means quadruplicating since 1990. 14 % of all motorcycle riders thus are female (in 1990: 11.1 %). In the year 2001 this trend remained stable. Female riders made about 23,300 among 230,000 new registrations.

However, the access to motorcycle riding of male and female riders differs considerably according to a study of the IfZ.

Whereas most male riders state to

Ducati Monster



have discovered motorcycle riding either by themselves or by a group, female riders stated that they became interested in motorcycle riding through their partners or husbands (56 %).

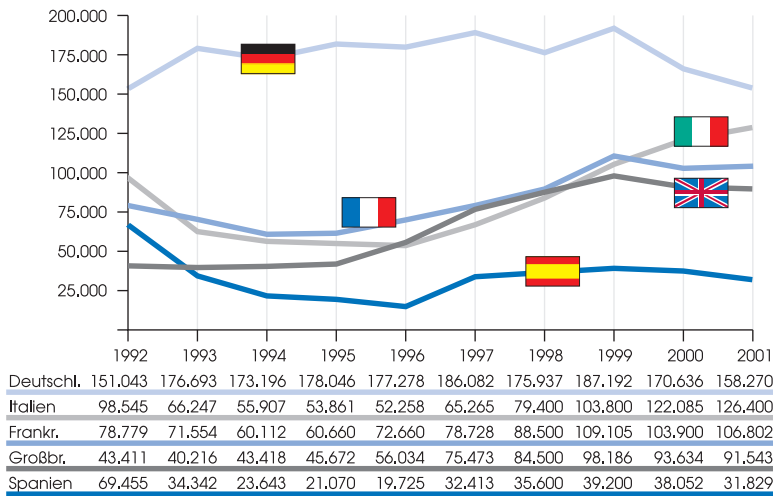
Manufacturers, importers and suppliers as well as the accessory industry have reacted to the increasing number of female riders with a corresponding and adequate offer of motorcycle models, riding gear and special training courses for female riders. The technical developments of modern two-wheelers with good

manageability and low weight have lead to the fact that women riders feel comfortable on all kinds of motorcycles. And although in the Top Ten of registration numbers there are still mostly bikes between 500cc and 650cc, there is a trend towards sportive models. Even big motorcycles with large cubic capacities do not discourage women; two motorcycles beyond 1000cc are represented outside the Top Ten, a touring bike of 1,200cc and a touring enduro of 1,150 cc.



Immer mehr Frauen in Deutschland greifen selbst zum Lenker

Deutschland weiterhin die Nr. 1 in Europa



Motorrad-Neuzulassungen in den Hauptmärkten der EU (nur Motorräder über 125 cm³)
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / ACEM

Auch im Jahr 2001 ist die Spitzenstellung des deutschen Motorradmarktes innerhalb Europas unangefochten. Der seit 1990 begonnene Höhenflug hält auch im elften Jahr weiter an. 158.270 Neuzulassungen bei den Motorrädern über 125 cm³ bedeuten erneut die führende Position in Europa für den deutschen Zweiradmarkt. Obwohl ein Rückgang von 7,2 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen ist, hat der deutsche Markt nach wie

vor einen deutlichen Vorsprung zum benachbarten Italien (126.400 Neuzulassungen, + 3,5 %). In Frankreich konnte eine Zunahme der Neuzulassungen von 2,7 % erreicht werden, während die Zahlen in Spanien (-16,4 %) und Großbritannien (-2,2 %) rückläufig sind. Neben Italien und Frankreich hat nur der relativ kleine und daher weniger bedeutende Markt in Schweden mit 15.672 Neuzulassungen ein plus von 3,2 % zu verzeichnen. Belgien und

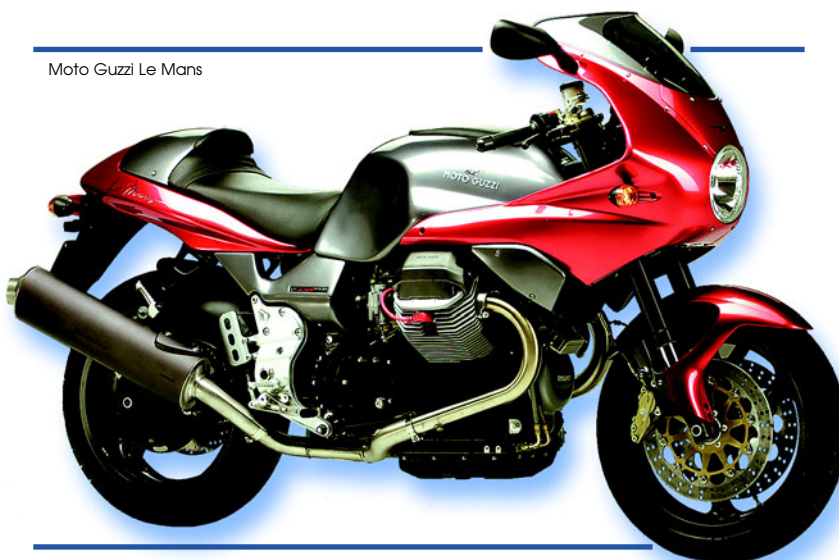
die Niederlande mussten mit 16,3 beziehungsweise 12,3 % erhebliche Rückgänge im Markt hinnehmen.

Italien ist nach wie vor die Hochburg der Leichtkrafträder und Leichtkraftroller unter 125 cm³. In keinem europäischen Land ist der Anteil der „Kleinen“ größer als hier. Über 260.000 Fahrzeuge in diesem Segment wurden neu zugelassen. Zieht man diese Fahrzeuge mit in die Betrachtung ein, heißt der europäische Spitzenreiter daher Italien mit knapp 419.000 neu in den Verkehr gebrachten Fahrzeugen vor Deutschland (227.000) und Frankreich mit 180.000 Einheiten. Es folgen dann England und Spanien mit 124.000 bzw. 63.700 Fahrzeugen.

The top position of the German motorcycle market remained unchallenged in the year 2001. 158,270 new registrations of motorcycles of more than 125cc signify anew a leading position for the German motorcycle market in Europe. Although there is a decrease of 7.2 % compared to the previous year, the German market still lies ahead compared to Italy (+ 3.5 %). In France an increase of new registrations by 2.7 % could be recorded, whereas numbers in Spain (-16.4 %) and Great Britain (-2.2 %) were declining.

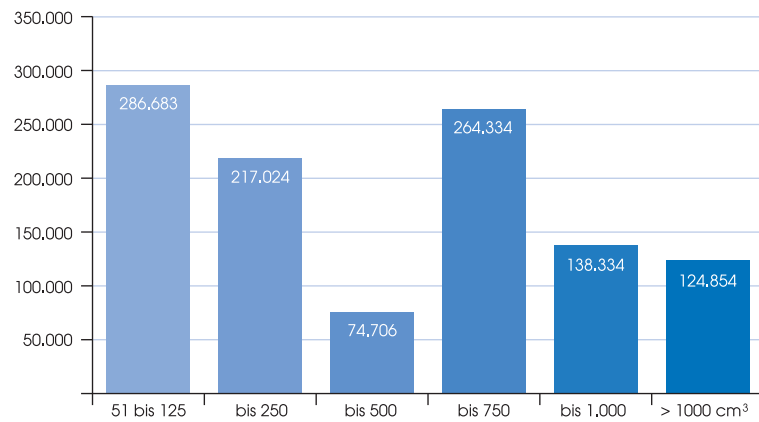
Italy still is the stronghold with respect to lightweight motorcycles and lightweight scooters up to 125cc. In no other European country the share of the "small ones" is that high. Taking these numbers into consideration as well, the European front-runner is Italy with about 419,000 new registrations, followed by Germany, France, GB and Spain.

Moto Guzzi Le Mans



In Europa wurden im Jahr 2001 nach den zur Drucklegung vorliegenden Zahlen insgesamt rund 1,18 Millionen Zweiräder über 50 cm³ neu zugelassen. Die in Deutschland relativ unbedeutende Klasse der motorisierten Zweiräder von 51 bis 250 cm³ ist mit über 500.000 Einheiten europaweit mit Abstand führend. Bricht man diese Zahl nochmals auf, wird deutlich, dass es die 125er sind, die das erfolgreichste Segment in Europa darstellen.

Im prozentualen Vergleich zwischen Deutschland und Europa zeigt sich die 125er Klasse noch bis auf die Stelle hinter dem Komma gleich. Erst im Segment der 250er wird der Unterschied klar, der Anteil der Fahrzeuge zwischen 125 und 250 cm³ ist in Europa rund neun mal höher als in Deutschland. Hierzulande sind hubraumstarke Motorräder gefragt. In allen Segmenten über 500 cm³ liegt Deutschland deutlich über dem europäischen Durchschnitt.



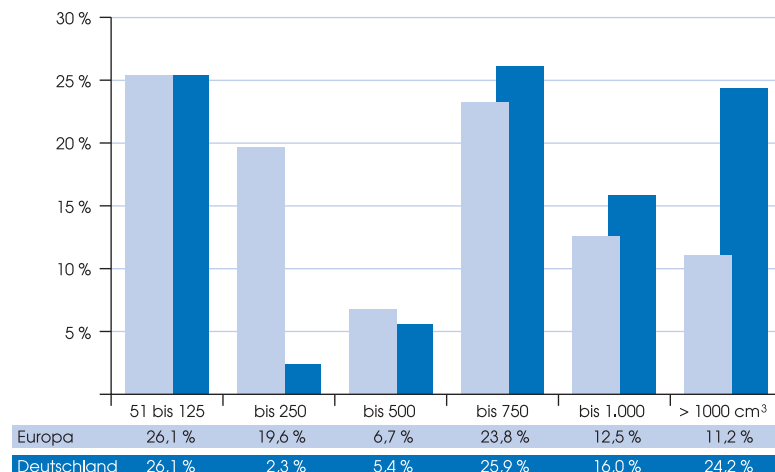
Fast die Hälfte aller EU-Neuzulassungen unter 250 cm³

Motorradneuzulassungen nach Hubraum in Europa
Quelle: IVM



Malaguti Firefox

According to the numbers available at the time of publication of this annual report there were about 1.8 million new registrations of two-wheelers in the year 2001 in Europe. The class of small motorcycles from 51cc to 250cc – a class that is rather unimportant on the German market – with more than 500,000 is in a leading position in Europe. A closer look shows that the 125cc motorcycles are the most successful segment in the European market. In Germany high cubic capacity motorcycles are more popular. In all segments exceeding 500cc Germany lies far above the European average.



Hubraum in Deutschland besonders gefragt

Neuzulassungen nach Hubraum, Vergleich Deutschland / Europa in Prozent
Quelle: IVM

Internationale Märkte

Mit rund einer viertel Million neuzugelassener Fahrzeuge ab 125 cm³ im Jahr 2001 ist Honda europaweit das erfolgreichste Unternehmen, vor Yamaha (210.831) und Suzuki (156.510). Auf dem vierten Platz folgt dann mit Piaggio ein Hersteller aus dem Segment Roller mit 113.000 Einheiten. Die Top 5 der in Europa erfolgreichsten Modelle ma-

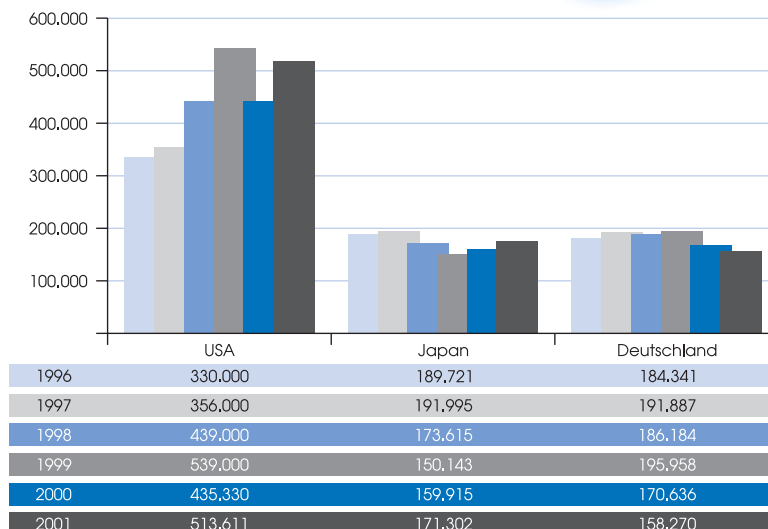
chen zwei Hersteller unter sich aus. Die Suzuki SV 650 konnte sich mit 24.738 Neuzulassungen knapp vor der Honda Hornet 600 (24.016) auf der Top Position platzieren. Auf Platz drei mit der CBR 600 F eine weitere Honda. Bereits auf dem vierten Platz landete mit dem Suzuki Burgmann 400 ein Kraffroller noch vor der GSF 600 Bandit ebenfalls aus dem Hause Suzuki.

Auch im weltweiten Vergleich spielt Deutschland nach wie vor eine maßgebliche Rolle. Der US-amerikanische Markt erholte sich nach einem Einbruch im Jahr 2000 wieder und steht auch im Jahr 2001 mit einem Zuwachs von 18 % auf der Nummer 1 bei den Neuzulassungen. Einen Zuwachs (+ 2 %) konnte auch der japanische Markt verzeichnen, der nun auf den zweiten Platz im weltweiten Vergleich gerückt ist. Damit erreichte man dort fast wieder das Niveau von 1998. Der Markt in Deutschland behauptet mit über 158.000 Neuzulassungen seine Position im weltweiten Spitzenrio.



MBK Nitro

Die führenden Motorradnationen 2001



Motorrad-Neuzulassungen USA, Japan und Deutschland (Motorräder und Roller über 125 cm³)
Quellen: MIC, JAMA, KBA / IVM

With a number of 250,000 new registered vehicles of 125cc and more Honda in Europe is the most successful manufacturer, followed by Yamaha (210,841) and Suzuki (156,510). In the fourth rank there is Piaggio, a scooter manufacturer with 113,000 units. Two manufacturers share rank 5 in the list of successful European models: The Suzuki SV 650 model could find its place with 24,738 new registrations slightly before the Honda Hornet 600 (24,016). In rank three the CBR 600F, another Honda model. On rank 4 the Suzuki Burgmann 400 can be found before the GSF 600 Bandit, another Suzuki model. In the international comparison Germany as well plays an important role. In the year 2001 the US-market recovered after a slump in the year 2000 and thus is in top position concerning new registrations with an increase of 18 %. Another increase (+ 2 %) could be recorded for the Japanese market, which thus advanced to the second international rank. The German market maintained its position within the top trio with 158,000 new registrations.

Impressum

IVM-Jahresbericht 2001

Herausgegeben vom:
Industrie-Verband Motorrad
Deutschland e.V. (IVM)

Verantwortlich:
Reiner Brendicke
Hauptgeschäftsführer

Redaktion:
Michael Kusmanov
Ressortleiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit

Gladbecker Straße 425
45329 Essen
Tel.: 0201 / 8 34 03 - 0
Fax: 0201 / 8 34 03 - 20
ivm-ev@ivm-ev.de
www.ivm-ev.de

Gestaltung, Lithographie
und Produktion:
SunWatch
Katenerberger Straße 107
45327 Essen

Fotos:
Mitgliedsunternehmen
Goggi Strauß (Seite 8)
Winfried Scheibe (Seite 10)
Roman Kasperski (Seite 29)

Druck:
Druck- und Verlagshaus
Bitter GmbH & Co
Wilhelm-Bitter-Platz 1
45659 Recklinghausen

