



# Jahresbericht 2000

# Inhalt

Vorwort .....	1
Der IVM und seine Mitglieder .....	2
Interessenvertretung der Branche .....	2
Verbandsziele .....	3
Leistungsspektrum für Mitglieder .....	3
Verbandsorganisation .....	4
Verbandsthemen 2000 .....	5
Der IVM im politischen Dialog .....	6
Das IVM-Präsidium beim Bundesverkehrsminister .....	6
Einschluss von 125ern in den Pkw-Führerschein .....	7
Entsorgungskonzept für Werkstätten .....	8
Umweltuntersuchung für Motorräder .....	8
Internationale Aktivitäten .....	9
INTERMOT München 2000 .....	10
Verbandsarbeit in Europa .....	12
Europäische Abgasgrenzwerte .....	13
Neue Prüfnorm für Helme .....	14
Normierung von Fahrerbekleidung .....	14
Die Branche in Zahlen .....	15
Neuzulassungen Motorräder .....	16
Neuzulassungen Motorroller .....	17
Marktsegmente, Marktanteile .....	18
Hubraum- und Leistungsklassen .....	20
Leichtkrafträder, Leichtkraftroller .....	22
Motorroller, Mofas, Mopeds, Mokicks .....	23
Bestand .....	24
Verbraucherstruktur .....	26
Internationale Märkte .....	27
10 Jahre IVM .....	30

## Vorwort des Präsidenten

Das Jahr 2000 stand im Zeichen der zweiten INTERMOT, mit der es der Messegesellschaft München und dem IVM gelungen ist, die international führende Leitmesse zum Thema Motorrad fest zu etablieren. Die von Ausstellern, Fachbesuchern und Endverbrauchern gleichermaßen hervorragend angenommene Veranstaltung bewies mit ihrer Mischung aus erheblich gesteigerter Ausstellungsfläche, Industrie-Präsentationen auf höchstem Niveau und attraktivem Event-Programm, dass sie auch für die Zukunft ein Erfolgsgarant sein wird.

Eine Zahl, die im Jahr 2000 die Bedeutung des motorisierten Zweirades als Synthese aus Freizeitvergnügen und echter Mobilitätsalternative im besonderen Maße widerspiegelt, ist der erstmals auf über 5 Millionen gestiegene Fahrzeugbestand. Dass aber auch in unserer Branche das Wachstum nicht unbegrenzt sein kann, zeigte sich daran, dass die ständig steigenden Rekordergebnisse der letzten Jahre nicht erreicht wurden. Der Markt konsolidiert sich auf hohem Niveau.

Nicht zufrieden ist die Branche mit der Entwicklung der 125er-Klasse. Hier wirkt sich die schon seit Jahren vom IVM kritisierte Führerscheinselbstbesitz negativ aus. Im Gegensatz zu wesentlich liberaleren Regelungen in europäischen Nachbarländern steigt in Deutschland das mögliche Einstandsalter für Pkw-Führerscheinbesitzer in die Leicht-

kraftklasse mit jedem Jahr weiter an. Inzwischen muss man mindestens 39 Jahre alt sein, während z. B. in Frankreich der zweijährige Pkw-Führerscheinbesitz ausreicht. Hier ist politischer Handlungsbedarf gegeben, um gerade die Klasse, die erheblich zur Entlastung des Innenstadtverkehrs beitragen kann, auch bei Autofahrern weiter zu etablieren.

Das Jahr 2000 als 10. Jahr des Bestehens des IVM stand auch verbandsintern unter besonderen Vorzeichen.

Dr. Hubert Koch, der zum Jahresende den Verband verlassen hat, lenkte über fast zehn Jahre hinweg die operativen Geschicke und Belange des Verbandes und trug als verantwortlicher Hauptgeschäftsführer wesentlich dazu bei, den IVM als eine anerkannte Interessenvertretung zu etablieren. Sein Nachfolger Reiner Brendicke wird diesen Weg konsequent fortsetzen.

Heute vertritt der IVM mehr als 90 % des Motorrad- und Zubehörmarktes und stellt damit im Kanon der politischen Lobbyisten eine etablierte Größe dar. Mein herzlicher Dank gilt den Mitgliedsunternehmen und Mitarbeitern der IVM-Geschäftsstelle für eine immer konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit. Gleichzeitig möchte ich versichern, dass der Verband auch die nächsten zehn Jahre mit ungebrochenem Engagement zum Wohle der Motorradbranche in Angriff nehmen wird.



*M. Maltzan*

Marco v. Maltzan

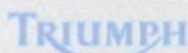
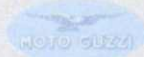

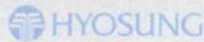
*The year 2000 was preoccupied with the second INTERMOT, the internationally leading trade fair for all motorcycle matters.*

*An important figure in the motorcycle world of the previous year is the number of registered motorcycles which surmounted 5 million vehicles.*

*But in spite of the fact that the market consolidated on a rather high level, the branch is not satisfied with the development in the field of the 125cc motorcycles. This is probably a result of the rather strict German rules and regulations, compared to those of other European countries. This situation requires further activities, especially as this motorcycle class considerably relieves inner city road traffic.*

*In the year of the IVM's 10<sup>th</sup> anniversary Dr. Hubert Koch, who successfully directed the organization during the past 10 years, left the IVM at the end of the year. With his successor Reiner Brendicke the IVM, which today represents more than 90 % of the motorcycle and accessory market, will continue this successful work.*





## Der IVM und seine Mitglieder

### Interessenvertretung der Branche

Der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. kann als Interessenvertretung der Motorrad- und Rollerbranche in den zehn Jahren seines Bestehens auf eine eindrucksvolle Leistungsbilanz zurückblicken. Bereits kurz nach der Gründung des Verbandes konnte der IVM mit den umsatzstärksten Motorradherstellern und -importeuren des Landes mehr als 90 % des gesamten Motorradmarktes vertreten.

In den Folgejahren wuchs der IVM kontinuierlich weiter. Zu den acht Gründungsmitgliedern traten bis zum Jahreswechsel 2000/2001 weitere 15 namhafte Motorrad- und Rollermarken dem Verband bei. Mit der Aufnahme von Cagiva und MV Agusta zum 1. Januar 2001 wird der Motorradmarkt in Deutschland nun zu über 98 % durch den IVM repräsentiert. Seine intensiven Aktivitäten im Bereich der kleinmotorisierten Fahrzeuge haben den Verband im Laufe der letzten Jahre immer weiter für Hersteller und Importeure von Mofas, Mokicks und Rollern geöffnet.

Eine ebenso dynamische Entwicklung hat der IVM im Zulieferer- und Zubehörbereich genommen. Auch hier konnte sich der Verband als die umfassende Interessenvertretung der Branche profilieren. Neben vielen namhaften Herstellern und Lieferanten von Helmen, Bekleidung und Fahrzeugzubehör gehören dem IVM mittlerweile alle

marktführenden Reifenproduzenten an. Ebenso wie die Hersteller von Zündkerzen sind auch die Schmiermittellieferanten prominent im Industrie-Verband Motorrad vertreten. Spezialisten für Reise-Ausstattung, Werkstattbedarf, Tankbau und Abgastechnik ergänzen die Palette des Zubehör- und Zuliefererbereichs, den der IVM heute mit 42 Mitgliedsunternehmen repräsentiert.

*The IVM as basis representation of the motorcycle and scooter branch looks back upon ten years of successful work. Shortly after its foundation the association already represented more than 90 % of the motorcycle manufacturers and importers. Until 2001 further 15 important motorcycle and scooter manufacturers joined the 8 founder members. And when Cagiva and MV Agusta joined January 1<sup>st</sup> 2001 this number rose to 98 %. By intensive activities in the field of small-powered mc's the association also opened up for manufactures and importers of motorized bikes and light weight mc's and scooters. The same dynamic can be stated in the fields of the accessory and spare part trade. In addition to renowned manufacturers and suppliers of helmets, riding gear and accessories, all market-leading tyre manufacturers joined the IVM. Producers of spark plugs and lubricant suppliers, the specialist trade for travel equipment, garage equipment, tank construction and emission technology complete the range of today's 42 IVM supporting members.*

Cagiva und MV Agusta:  
Mitglieder seit 1. Januar 2001

### Verbandsziele

Als sein vordringliches Ziel sieht es der IVM an, die gesellschaftliche und politische Akzeptanz des motorisierten Zweirads weiter zu erhöhen. Die Motorradbranche hat sich in den letzten Jahren zu einem bedeutenden wirtschaftlichen Faktor entwickelt, der allein in Deutschland einen jährlichen Umsatz von rund 15 Milliarden Mark garantiert und Tausende von Arbeitsplätzen sichert.

Darüber hinaus bieten Motorräder ebenso wie Roller neben ihrer traditionellen Funktion als Mittel einer aktiven Freizeitgestaltung in zunehmendem Maße Mobilitätsalternativen angesichts der drängenden innerstädtischen Verkehrsprobleme. Und nicht zuletzt ist sich auch die Motorradindustrie ihrer Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft bewusst.

Der IVM trägt Sorge dafür, dass diese wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung motorisierter Zweiräder eine angemessene Berücksichtigung durch Politik und Gesellschaft findet. Dieses Ziel verfolgt der Verband durch eine systematische Öffentlichkeitsarbeit sowie durch einen aktiven Dialog und einen kontinuierlichen Informationsaustausch mit den politischen Entscheidungsträgern auf nationaler und internationaler Ebene.

*The association's main target is to improve the social and political acceptance of motorcycles. During the last years the branch*

*has developed into an important economic factor, providing a turnover of appr. 15 billion DM in Germany alone and thus granting thousands of places of work. Furthermore mc's and scooters offer both: a means of leisure time activity and a true solution for the increasing inner city road traffic problems.*

*By public relations work and the exchange of information with all relevant decision makers the IVM pursues the acceptance of the motorcycle in society and politics with respect to aspects of economy, traffic and environment.*

### Leistungsspektrum des IVM

Die Grundlage aller Verbandsleistungen ist es, Synergiepotenziale zu nutzen und Ressourcen auf Seiten der Mitglieder zu schonen. Neben der politischen Einflussnahme und der aktiven Öffentlichkeitsarbeit gehören zum Tätigkeitsfeld des IVM die Initiierung und Unterstützung relevanter Forschungsprojekte. Ebenso engagiert sich der Verband bei der Entwicklung und Umsetzung von Kampagnen, die den Interessen seiner Mitglieder förderlich sind und bestmögliche Bedingungen für das Motorradfahren zum Ziel haben, wie etwa die Aktion „Laut ist out“, die freiwilligen Richtlinien gegen aggressive Motorradwerbung oder der Jugend-Sicherheitswettbewerb „A1 Trophy“.

Seine Mitglieder beliefert der IVM regelmäßig mit wirtschaftlich wie politisch relevanten Fakten und Hintergrundinformationen. Zu kom-



INDUSTRY



Alte Herren





## Verbandsstruktur

plexen Themen bietet der Verband seinen Mitgliedern kompakte Analysen und Umsetzungsempfehlungen. Die 1996 gegründete „IVM. Industrie-Verband Motorrad Deutschland GmbH & Co. Dienstleistungs KG“ bietet den Mitgliedern weiteren Service wie etwa die Koordination gemeinsamer Aktivitäten in den Bereichen Marktforschung und Statistik sowie die umfangreichen Messeaktivitäten des Verbandes.

*The basis of the association's work is to make use of existing synergetic potentials and to care for the members' resources. In addition to political and public relations work, the initiation and support of research projects as well as the development and realization of campaigns belong to the IVM's work.*

*For its members the IVM provides regular background information on all relevant economic and political aspects. The IVM GmbH & Co KG, founded in 1996, offers additional services to the members, for example the co-ordination of joint activities in the fields of market research and statistics as well as the many trade fair activities of the association.*

## Die Verbandsorganisation

Den Strukturen der Branche entsprechend sind die Fahrzeughersteller und -importeure als „Ordentliche Mitglieder“ im Verband organisiert. Die Unternehmen der Zubehör- und Zuliefererindustrie gehören dem IVM als „För-

dernde Mitglieder“ an. Der Verband wird von einem Präsidium geführt, das sich aus dem Präsidenten und zwei Vizepräsidenten aus den Reihen der ordentlichen Mitglieder sowie einem Vizepräsidenten seitens der fördernden Mitglieder zusammensetzt. Oberstes Organ des IVM ist die Mitgliederversammlung im Rahmen der Jahreshauptversammlung. Die Tagesgeschäfte des Verbandes koordiniert die Geschäftsstelle in Essen, die der Hauptgeschäftsführer leitet.

Zur Berücksichtigung spezifischer Interessen und zur tieferen Behandlung der Themen bestehen Fachausschüsse und Arbeitskreise, die von der Geschäftsstelle betreut werden. Gegenwärtig sind folgende Ausschüsse und Arbeitskreise tätig: Bekleidung & Helme, Reifen & Fahrzeugzubehör, Messe, Technik, Statistik, Umweltschutzcontrolling, Marktforschung und Marketing, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

*Reflecting the market structure, mc manufacturers and importers are the IVM's "ordinary" members. The so-called supporting members are suppliers from the accessory and spare part trade. The association's head is a managing committee, consisting of the president and two vice-presidents elected out of the group of ordinary members, as well as one vice-president from the supporting members. The most important body of the association is the annual general assembly. The office in Essen organizes the IVM's daily work under the leadership of the General Executive Manager.*



## Verbandsthemen 2000



## IVM im politischen Dialog

Kernaufgabe des IVM ist die politische Vertretung der Hersteller und Importeure motorisierter Zweiräder sowie der Zubehörbranche auf allen für seine Mitglieder relevanten Ebenen. Dabei versteht sich der Verband als Berater, der sein Know-how und die Branchenkompetenz für einen zielführenden Informationsaustausch einsetzt.

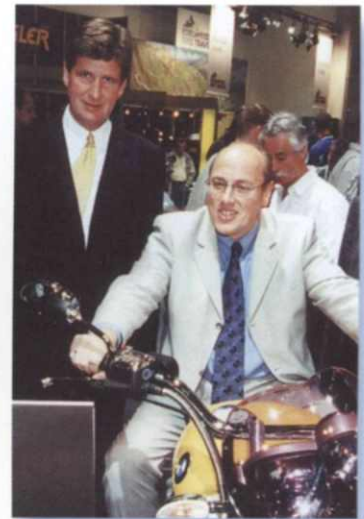
Regelmäßige und intensive Kontakte auf den Arbeitsebenen der entsprechenden Bundesministerien, der Informationsaustausch mit Politikern und Entscheidungsträgern sowie die Mitarbeit in Ausschüssen und Expertengremien sind elementare Bestandteile der IVM-Aktivitäten im Interesse einer motorradfreundlichen Politik.

Ende Juli 2000 traf sich das IVM-Präsidium mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt zu einem

intensiven Meinungsaustausch. Im Mittelpunkt des Gesprächs standen die Diskussion einer möglichen Erweiterung des 125er-Einschlusses in den Autoführerschein (siehe auch nebenstehenden Beitrag) sowie Chancen und Möglichkeiten der Mobilität durch eine Förderung von motorisierten Zweirädern in urbanen Ballungsräumen.

Unmittelbar vor dem Wechsel an der Spitze des Verkehrsministeriums nutzte der IVM den Rahmen der INTERMOT, um mit Klimmts Amtsnachfolger Kurt Bodewig den Dialog fortzusetzen. Dabei zeigte der frühere aktive Motorradfahrer Verständnis für die Belange der Branche und ein hohes Maß an Sachkenntnis.

Auf Einladung des Bundesumweltministeriums nahmen der IVM und Vertreter von IVM-Mitgliedsunternehmen im



Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (r) mit IVM-Präsident Marco v. Maltzan auf der INTERMOT

September an einem Symposium zum Thema Motorrad und Umwelt in Berlin teil. Die prominent besetzte Veranstaltung war Auftakt für die Vorarbeiten zur Umweltuntersuchung für Motorräder und zur emissionsabhängigen Besteuerung motorisierter Zweiräder.

*The main task of the IVM is the political representation of motorcycle manufacturers, importers and the accessory trade on all relevant levels. To the association's work belong regular contacts to all concerned federal ministries, the exchange of information with politicians and decision-makers, and the participation in committees and expert working groups.*

*At the end of July 2000 the IVM's presidency met the Federal Minister of Transport for an intensive exchange of views on a possible extension of the 125cc inclusion, and mobility improvements in inner city conurbations by the support of powered two-wheelers. On the occasion of the INTERMOT the IVM continued the dialogue with the new federal minister.*



Das IVM-Präsidium zu Gast beim Bundesverkehrsminister: Marco v. Maltzan, Manfred Weihe, Reinhard Klimmt, Ullrich Holzhausen (v.l.n.r.)



## 125er für Autofahrer öffnen

Zwar hatte Deutschland nicht zuletzt dank des IVM-Engagements die 125er sehr früh eingeführt, dennoch stellte sich sowohl auf Seiten der Industrie als auch bei den Verbrauchern keine vollständige Zufriedenheit ein. So sind in Deutschland die 125er für 16- und 17jährige auf 80 km/h gedrosselt und für Autofahrer nur dann zugänglich, wenn diese ihre Pkw-Fahrerlaubnis vor dem 1. April 1980 erworben haben.

Beide Regelungen hält der IVM für kontraproduktiv. Untersuchungen beweisen, dass gedrosselte Leichtkrafträder außerorts gefährliche Überholmanöver von Autofahrern provozieren, weil sie kaum Chancen haben, im Verkehrsfluss mitzuschwimmen. Außerdem ergaben Messungen des Umweltbundesamtes, dass die Fahrzeuge im Abregelbereich hoch emittieren.

Auch bei der Einschlussregelung der 125er in den Pkw-Führerschein sieht der IVM dringenden Korrekturbedarf. Unfallanalysen in Deutschland attestieren den Pkw-erfahrenen 125er-Fahrern eine deutlich niedrigere Unfallhäufigkeit als dem Durchschnitt. Während Deutschland den Zugang zu Leichtkraftködern nur Autofahrern gestattet, die mittlerweile mindestens 39 Jahre alt sein müssen, wird der Zugang in anderen EU-Ländern wesentlich liberaler gehandhabt. Mitte 2001 stehen nun die einzelstaatlichen Regelungen auf dem EU-Prüfstand mit der

Zielsetzung, sie zu vereinheitlichen. Nach Einschätzung des IVM hat aber eine europäische Regelung derzeit nur geringe Chancen. Aus diesem Grund hat der Verband bereits vor geraumer Zeit den Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium über eine liberalisierte Regelung für die Klasse A1 aufgenommen.

Während eines Arbeitsgesprächs des IVM-Präsidiums mit dem damaligen Verkehrs-

*In Germany motorcycles of 125cc are slowed down to a speed-limit of 80 km/h for riders aged 16 and 17, and motorcycles of 125cc are only included in car driving licenses that date back to 1980.*

*According to the IVM both regulations are obstructive, research in this field revealed that the slow down does not imply any safety advantages.*

*A correction of the regulation on the inclusion of 125cc mc's into the car driving licenses is also necessary. Research studies prove that the accident risk is reduced by the riders' traffic experience.*



Piaggio Skipper

minister Reinhard Klimmt im Juli 2000 hieß es aus dem Ministerium: Sollte es keine europaweite Lösung geben, könne sich Deutschland eine Regelung wie in Österreich (5 Jahre Pkw-Führerschein, 6 Übungsstunden) vorstellen. Klimmts Nachfolger Kurt Bodewig bekräftigte während seiner Eröffnungsansprache zur INTERMOT, dass bei einer positiven Unfallbilanz eine solche Regelung in Deutschland durchaus denkbar wäre.

*In the middle of 2001 sovereign state regulations will be examined aiming at the establishment of general standards. The IVM's opinion, however, is that a standardized European regulation is rather improbable at present.*

*On the occasion of a working meeting the Federal Minister of Transport said that if a European-wide solution was not possible, Germany might follow Austria's example (5 years holding a driving license, 6 training lessons).*

### Entsorgungskonzept für Werkstätten

Ein maßgeblicher Beitrag der Motorradindustrie zum Umweltschutz und zur Schonung von Ressourcen ist mit dem Entsorgungskonzept für Motorradwerkstätten realisiert worden. Der Arbeitskreis Umweltschutzcontrolling im IVM hat gemeinsam mit Zentek, einem bundesweit tätigen Kooperationsunternehmen namhafter mittelständischer Entsorger, eine Abfall-Branchenlösung für den Motorradfachhandel und Motorradwerkstätten entwickelt, die allen Vertragshändlern der IVM-Mitglieder zur Verfügung steht. Das Konzept setzt nicht nur die gesetzlichen Vorgaben des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, der Verpackungs- und der Batterieverordnung um, sondern bietet den angeschlossenen Betrieben weitere, darüber hinausgehende Entsorgungsdienste an. Damit hat die Motorradindustrie

einen vorbildlichen und weit über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgehenden Rückführungskreislauf für Handel und Werkstätten ins Leben gerufen.

*An important contribution to the protection of the environment on the part of the motorcycle industry was realized by the development of a concept of waste disposal for motorcycle garages in co-operation with a federal-wide working enterprise. The concept offers disposal services following the legal prescriptions on recycling, packaging and battery disposal. Furthermore it goes beyond the minimum requirements of existing regulations.*

### Umweltuntersuchung für Motorräder

Als eine der Maßnahmen des Sofortprogramms der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbelastung hat das Bundesumweltministerium erste Vorbereitungen zu einer so genannten Umweltunter-

suchung für Motorräder getroffen. Alle von der künftigen Regelung betroffenen Kreise sind im November zu einem ersten Arbeitstreffen eingeladen worden, auf dem Staatssekretärin Gila Altmann die Pläne der Bundesregierung zur Einführung einer turnusmäßigen Umweltuntersuchung vorstellte.

Danach soll neben der Abgasuntersuchung auch eine Überprüfung des Standgeräusches an den Motorrädern vorgenommen werden. Für beide Untersuchungsbereiche sind nun Arbeitsgruppen eingerichtet worden, die an der Ausarbeitung der Prüfvorschriften mitwirken. Der IVM beteiligt sich aktiv an diesen Arbeitskreisen, um auf der Grundlage seiner Branchenkompetenz eine zielführende, realistische Prüfmethode für Abgase zu gewährleisten. Hinsichtlich der Geräuschmessungen teilt der IVM die Skepsis vieler anderer Experten gegenüber der Wirksamkeit einer solchen Untersuchung.

*As one of the measures of the immediate-aid programme on the reduction of ozone the Federal Ministry of Environment took first steps in direction of an environment check-up for motorcycles. All branches concerned with these future regulations were invited in November for a first meeting. On this occasion the Federal Secretary presented the government's plans on the implementation of a regularly recurring environment check-up. The IVM actively co-operates in the working groups developing these guidelines in order to grant efficient and realistic test methods.*

Ducati Monster 900







## Internationale Aktivitäten



## INTERMOT München 2000

Mit der INTERMOT München 2000 haben der IVM und die Messengesellschaft München eindrucksvoll bewiesen, dass der erfolgreiche Start der innovativen Motorrad- und Rollermesse im Jahre 1998 kein einmaliger Glücksfall war. Mit einem Ausstellerzuwachs von mehr als 23 % und einer um 40 % erweiterten Ausstellungsfläche führte die zweite INTERMOT München den klaren Nachweis, dass sie zu Recht den Anspruch einer international führenden Leitmesse für sich reklamieren darf.

Mehr als 150.000 Besucher trafen sich vom 13. bis zum 17. September trotz widriger Witterungsbedingungen in den zehn hochmodernen Hallen der Neuen Messe München auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Riem. 1.033 Aussteller und 56 zusätzlich vertretene Firmen aus 35 Ländern sorgten für

die exzellente Präsentation einer eindrucksvollen Palette von Fahrzeugen, Fahrerausstattung, Fahrzeugteilen, Zubehör, Werkstattbedarf und Dienstleistungen.

Wie schon bei der INTERMOT-Premiere lag der Fachbesucheranteil bei ca. 35 %, wobei mehr als ein Fünftel der Branchenexperten aus dem Ausland kam. 2.000 akkreditierte Journalisten aus dem In- und Ausland berichteten über eine Messe der Superlative, die mit spektakulären Weltpremierer und einem attraktiven Rahmen- und Eventprogramm wiederum Maßstäbe setzte.

Die Ergebnisse der Besucher- und Ausstellerbefragung durch Infratest Burke während der Messetage bestätigten die ausgesprochen positive Resonanz der Medien. In der Gesamtbewertung der Besucher mit den Bestnoten



Industrie-Präsentation auf höchstem Niveau in modernen Hallen



„gut bis ausgezeichnet“ machte die INTERMOT München 2000 im Vergleich zur Vorgängerveranstaltung einen Sprung von 5 % auf insgesamt 93 %. Dabei wurden die Vollständigkeit und Breite des Angebotes (94 %), die Internationalität der Aussteller und die Präsenz der Marktführer (jeweils 93 %) ebenso herausragend bewertet wie auch der Leitmessenscharakter der Veranstaltung (92 %).

Auch seitens der Aussteller erzielte die INTERMOT München 2000 Bestnoten. 97 % beurteilten ihre Messebeteiligung positiv. Die wichtigsten Ziele der Aussteller, nämlich die Anbahnung neuer Geschäftsbeziehungen, die Pflege bestehender sowie die Vorbereitung von Folgegeschäften, wurden zu 84 % mit guten bis ausgezeichneten Ergebnissen erreicht.



88 % der Aussteller bescheinigten der INTERMOT einen Leitmessecharakter, der auch durch die Internationalität und Frequenz der Besucher sowie die Präsenz der relevanten Entscheider (positive Nennungen jeweils zwischen 80 und 82 %) gestärkt wurde.

Wie bereits zur Premierveranstaltung 1998 bot auch die zweite INTERMOT wieder eine Plattform für den politischen Dialog mit Entscheidungsträgern aus Politik, Verbänden und relevanten Organisationen ebenso wie für den Meinungs- und Informationsaustausch von Experten aus aller Welt. So veranstaltete das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) gemeinsam mit der amerikanischen Motorcycle Safety Foundation (MSF) seine 3. Internationale Motorradkonferenz zum Thema „Sicherheit, Umwelt, Zukunft“ im Rahmen der INTERMOT München 2000 mit 150 Experten aus 17 Nationen.



Action auf dem Außengelände

*With the INTERMOT Munich 2000 the IVM and the Trade Fair Munich proved that the successful start of the innovative motorcycle and scooter trade fair in 1998 was not only a stroke of luck. The second INTERMOT recorded an increase of exhibitors (by 23 %) and of display area (by 40 %) and thus again stressed its position as the internationally leading trade fair in motorcycle matters.*

*More than 150,000 visitors attended the fair from September 13 - 17. 1,033 exhibitors and 56 in addition represented firms from*

*positive response of the media. 93 % of the visitors valued the fair to be "good/excellent", taking into account the quality of offers, the international background of the exhibitors and the presence of market leaders.*

*On the part of the exhibitors the INTERMOT also received top marks: 97 % of them valued their participation positively. Their main targets - the getting in touch with new business partners, the care for existing relations and the preparation of sequel businesses - in 84 % obtained good and excellent marks.*



Attraktive Shows und ein unterhaltsames Rahmenprogramm

*35 countries presented a wide and excellent range of vehicles, riding gear, spare parts, accessories, and service.*

*The number of expert visitors was appr. 35 %, more than 1/5 of them coming from abroad. About 2,000 German and international journalists reported about this trade fair of superlatives that set again new standards with spectacular world premiers and an attractive programme of events.*

*The results of a survey among visitors and exhibitors carried out by Infratest Burke confirmed the*

*And just like the premiere in 1998 the second INTERMOT also offered a common basis for political dialogues with decision-makers from politics, associations and all relevant motorcycle organisations, as well as for an exchange of views and information among experts from all over the world.*

*In co-operation with the American Motorcycle Safety Foundation (MSF), the Institute for Motorcycle Safety (IfZ) organized the third International Motorcycle Conference on the topics "Safety - Environment - Future" with 150 experts from 17 nations.*



Triumph Sprint ST



*On the other hand the IVM is representing national interests in Brussels and Strasbourg by an active co-operation in several committees and by personal contacts. The association's activities range from safety, environment and mobility aspects, via market strategies and technology to riding gear and helmets. Furthermore, since its foundation, the IVM has been an active member of IMMA, the International Motorcycle Manufacturers Association, and takes part in international research projects on accident and safety aspects.*

## Verbandsarbeit in Europa

Eine Vielzahl von Entscheidungsprozessen und die Entwicklung weit reichender legislativer Rahmenbedingungen haben sich in den vergangenen Jahren von der nationalen Ebene auf die europäische verlagert. Der IVM partizipiert im Interesse seiner Mitglieder frühzeitig und effektiv an den europäischen Prozessen. Dies geschieht zum einen durch die intensive, oft federführende Mitarbeit in den verschiedenen Gremien, Ausschüssen und Arbeitsgruppen des Dachverbandes der europäischen Motorradindustrie ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles).

Zum anderen ist der IVM direkt in Brüssel und Straßburg aktiv, um durch die Mitarbeit in verschiedenen Gremien sowie über persönliche Kontakte nationale Interessen zu vertreten. Die Bandbreite der Verbandsaktivitäten deckt dabei ein weites Spektrum

von Sicherheit, Umwelt und Mobilität über Marktpolitik und Technik bis zu Bekleidung und Helmen ab. Darüber hinaus ist der IVM seit seiner Gründung aktives Mitglied des Weltverbandes der Motorradindustrie IMMA (International Motorcycle Manufacturers Association) und beteiligt sich an globalen Projekten der Unfall- und Sicherheitsforschung.

*Recently a large number of important and far-reaching decisions and developments of legislative conditions have been shifted from a national to a European level. In the interest of its members the IVM has been participating efficiently since an early stage in the European processes and developments. This is done on one hand by intensive and responsible co-operation in various committees, associations and working groups under the European Motorcycle Industry Organization ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles).*

## Schutzkleidungsnormierung

Im Jahr 1989 beschloss das CEN (Europäisches Komitee für Normung) auf Antrag Großbritanniens, Normen für die Mindeststandards für Motorradschutzkleidung zu erstellen. Nach jahrelangem, intensivem Engagement einer vom IVM geführten Koalition aus Industrie- und Fahrerverbänden ist es gelungen, die Europäische Kommission davon zu überzeugen, dass Motorradbekleidung nicht grundsätzlich den Vorschriften zur persönlichen Schutzausrüstung (PSA) unterliegt. Dieses bedeutet, dass Fahrerbekleidung nur dann in den Anwendungsbereich des sog. Gerätesicherheitsgesetzes fällt und dementsprechend zertifiziert werden muss, wenn sie über Protektoren hinausgehende, explizite Sicherheitsfeatures enthält oder mit solchen geworben wird. Die Zertifizierung von Motorradbekleidung wird also zu-



künftig im freien Ermessensspielraum eines jeden Herstellers liegen. Sollten sich im Herbst 2001 die CEN-Mitgliedsstaaten im abschließenden Annahmeverfahren für eine Umsetzung der Normen entscheiden, werden für den beruflichen Einsatz (professional use) einheitliche Mindeststandards zur Verfügung stehen.

*To grant a request by Great Britain, the European Committee for Standardization (CEN) decided to set up a minimum standard for riding gear in 1989. After intensive work over years a group of industry and rider associations was successful in convincing the European Commission not to include motorcycle riding gear into the prescriptions for personal protective equipment (PPE). This means that motorcycle riding gear only has to be certified in case that it is equipped with safety features that go beyond protectors. From now on the certification of riding gear lies completely in the discretion of the manufacturers. So if in autumn 2001 the CEN member-states will accept the standardization, a minimum standard for the professional use of motorcycle clothing will be available.*

### Neue ECE-Prüfnorm für Helme

Ein weiterer Schritt zur Beseitigung von Handelshemmnissen innerhalb der EU ist mit der Verabschiedung der Schutzhelm-Norm ECE 22.05 gemacht worden. Bereits seit

dem 1. Juli 2000 können die Bauartprüfungen für Motorradhelme auf freiwilliger Basis nach der Änderungsserie 05 vorgenommen werden, die erstmals auch in Großbritannien anerkannt wird. Ab dem 1. Januar 2002 löst dann die neue Norm die seit 1995 geltende ECE 22.04 verbindlich ab, sofern ein Helmhersteller seine Produkte mit einer ECE-Bauartprüfung zertifizieren möchte.

Die neue Norm schließt den von Großbritannien geforderten „oblique impact test“ sowie einen obligatorischen Kinnaufpralltest mit ein. Darüber hinaus wurden weitere Prüfverfahren vereinheitlicht. Positiv für viele Verbraucher ist die Tatsache, dass die neue Prüfnorm nun auch Features wie getönte Visiere oder Anti-beschlag-Beschichtungen umfasst.

Entwickelt wurde die neue Bauartprüfung von einer internationalen Arbeitsgruppe der

UN-ECE-Transport Division, an der sich der IVM als deutsches Mitglied engagiert beteiligt hatte.

*A further step in order to remove trade obstacles within the EU was made by the passing of the ECE 22.05 standard for motorcycle helmets. Since July 2000 this test of motorcycle helmets can be carried out on a voluntary basis following the 05 series, which from now on is recognized in UK as well. Starting with January 1<sup>st</sup> 2002 this new standard is going to replace the ECE 22.04 standard which has been in force since 1995 – provided that the helmet manufacturer wants to certify his products according to this test standard.*

*The new standard includes the oblique impact test required by UK as well an obligatory chin impact test. Furthermore the other test methods were harmonized. A clear positive aspect for the consumers is the fact that the new standard also comprises sun visors and anti-fog.*

*The new standard was developed by an international working group of the UN-ECE-Transport Division in which the IVM participates as German representative.*



MBK Ovetto

## Neue Abgasgrenzwerte ab 2003

Nachdem seit Mitte 1999 erstmals einheitliche Abgasgrenzwerte für motorisierte Zweiräder in der EU festgeschrieben wurden, soll mit der zweiten Stufe gemäß der EU-Gesamtbetriebserlaubnis nun eine weitere erhebliche Reduktion der Emissionswerte zum 1. Januar 2003 verbindlich werden.

Die Europäische Kommission hat in der MVEG (motor vehicle emission group) unter Beteiligung aller interessierten Kreise einen Vorschlag für die so genannte Euro 2 entwickelt. Danach sollen die derzeit geltenden Grenzwerte für Kohlenmonoxid und für Kohlenwasserstoffe um weitere 60 % reduziert werden.

Auch beim Messverfahren sind Änderungen vorgesehen. Solange noch mit dem

derzeitigen Prüfzyklus gemessen wird, soll bei diesem die 40sekündige Warmlaufphase entfallen. Nach den Vorstellungen der Kommission soll aber baldmöglichst ein weltweit einheitlicher Testzyklus (WMTC: world-wide harmonized motorcycle test cycle) definiert und für die weitere geplante Stufe Euro 3 angewandt werden.

Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat am 30. Oktober 2000 unter Federführung von MEP Bernd Lange die erste Stellungnahme zum Kommissionsvorschlag verfasst und schlägt dem Parlament vor, die Grenzwerte aus dem Kommissionspapier zu übernehmen. Der IVM begrüßt diese Vorgehensweise und fordert von der Politik Planungs-

sicherheit, realistische Vorlaufzeiten und in der Serienproduktion umsetzbare Emissionsgrenzwerte.

*After standardized emission limits for motorized two-wheelers have been determined in the EU since the middle of 1999, the second stage according to the EU Whole Vehicle Type Approval is supposed to become compulsory on January 1<sup>st</sup> 2003.*

*The Motor Vehicle Emission Group, in co-operation with all concerned parties, developed a first rough draft for the so-called Euro 2. According to this regulation the actual emission limit values for carbon monoxide and hydrocarbon are to be reduced by another 60 %.*

*Further changes are planned for testing methods. As long as the actual testing cycle is still valid and in use, the 40 seconds of engine warming-up should be dropped. Following the Commission's idea, however, the WMTC (world-wide harmonized motorcycle test cycle) shall be determined as soon as possible and shall be applied on the next stage "Euro 3".*

*Under the leadership of Bernd Lange, member of the European Parliament, the Commission for Environment Aspects of the European Parliament presented the first report on the commission's suggestions on October 30<sup>th</sup>, 2000 and proposed to adopt the limit values. The IVM welcomes this proposal and requires planning reliability and an adequate period for the development of new engines and purification techniques.*

Kawasaki ZX 12 R





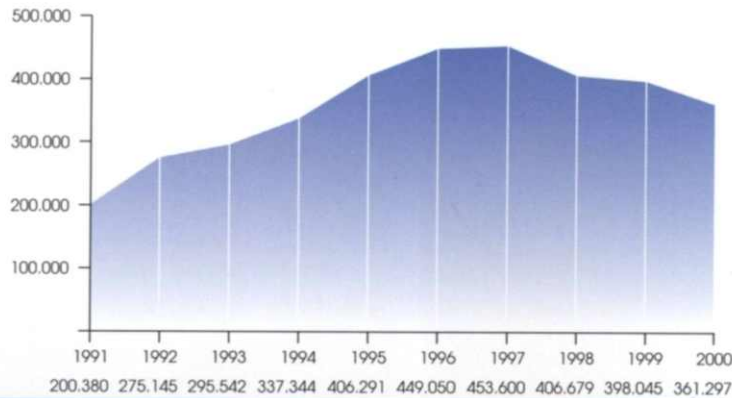


BMW R 1150 GS

## Die Branche in Zahlen

## Neuzulassungen 2000

Über 360.000  
neue Fahrzeuge  
im Jahr 2000

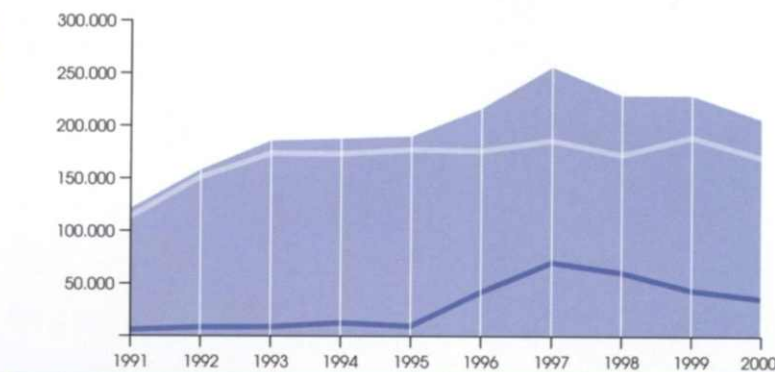


Gesamtmarkt motorisierter Zweiräder  
(Neuzulassungen aller Fahrzeuge >50cm<sup>3</sup> und Verkäufe 50er)  
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / ACEM



Honda X-11

Motorräder seit  
acht Jahren auf  
höchstem Niveau



Neuzulassungen Motorräder (> 125 cm<sup>3</sup>) und Leichtkraftmäder (< 125 cm<sup>3</sup>)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Auch im Jahr 2000 hat sich der Konsolidierungsprozess des Motorrad- und Rollermarktes fortgesetzt. Insgesamt wurden 361.297 motorisierte Zweiräder neu in den Verkehr gebracht, darunter 108.671 Mofas, Mofaroller, Mopeds und Mokicks. Gegenüber dem Vorjahr entspricht die Gesamtzahl aller Neuzulassungen und Verkäufe einem Rückgang von 9,2 %, eine Größenordnung, die sich sogar noch positiver darstellt als die Entwicklung des Pkw-Marktes im selben Zeitraum (-11,1 %). Sehr gut behauptet sich die Motorradbranche auch im Vergleich zu anderen Freizeitindustrien – und dieser Vergleich ist durchaus naheliegend, denn viele Motorradfahrer nutzen ihr Gefährt überwiegend zur aktiven Freizeitgestaltung, für sportliche, touristische, kommunikative oder technische Aktivitäten.

Mit 170.636 Neuzulassungen, die einem Minus von 8,8 % gegenüber dem Vorjahr entsprechen, bleibt der Markt der Motorräder über 125 cm<sup>3</sup> auf einem seit 1993 gleichbleibend hohen und in Europa einzigartigen Niveau. Bedauerlicherweise setzt sich der seit 1998 zu beobachtende rückläufige Trend im Bereich der Leichtkraftmäder auch in der zurückliegenden Saison mit einem Minus von 23,0 % gegenüber dem Vorjahr fort. Mit der Einführung der 125er-Klasse im Jahr 1996 und dem Einschluss der Leichtkraftmäder in Pkw-Führerscheine, die vor April 1980 ausgestellt wurden, begeistern diese Motorräder vor allem aber Autofahrer.

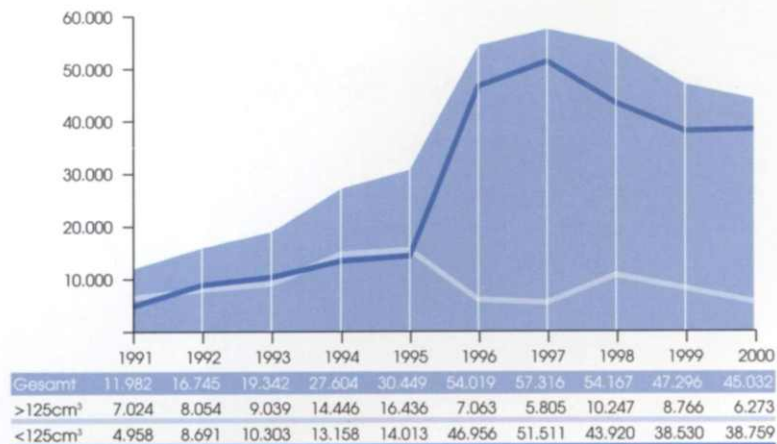


Da die Zahl der Nutznießer dieser Einschlussregelung von Jahr zu Jahr kleiner wird, ist dieses Marktsegment nun überproportional rückläufig.

Anders stellt sich die Marktentwicklung der Motorroller im vergangenen Jahr dar. Die Leichtkraftroller bis 125 cm<sup>3</sup> sind zwar auch von der nur in Deutschland existierenden Führerscheinregelung betroffen, haben aber gegenüber dem Vorjahr sogar geringfügig zugelegt (+0,6%). Grund für diese positive Entwicklung ist sicherlich die Tatsache, dass sich Leichtkraftroller vor allem bei jungen Leuten einer sehr großen Beliebtheit erfreuen und vielen Jugendlichen erstmals eine individuelle Mobilität ermöglichen. Sie sprechen primär also eine Zielgruppe an, die von der Pkw-Einschlussregelung aktuell nicht betroffen ist. Die Zurückhaltung der Interessenten bei den Rollern über 125 cm<sup>3</sup> (-28,4%) ist sicherlich auf die frühe Ankündigung großer und starker Roller für die nächste Saison zurückzuführen.

*The consolidation of the motorcycle and scooter market continued in the year 2000 with 361,297 newly registered motorcycles, among them mopeds, light scooters, mopeds and mokicks. And in spite of a slight decrease of 9.2% in the number of new registrations and sales the motorcycle trade affirmed its strong position compared to other leisure time industries.*

*The number of new registrations of motorcycles with more than 125cc remains on a high level in spite of a slight reduction of 8.8%*



125er Roller legen gegenüber Vorjahr leicht zu

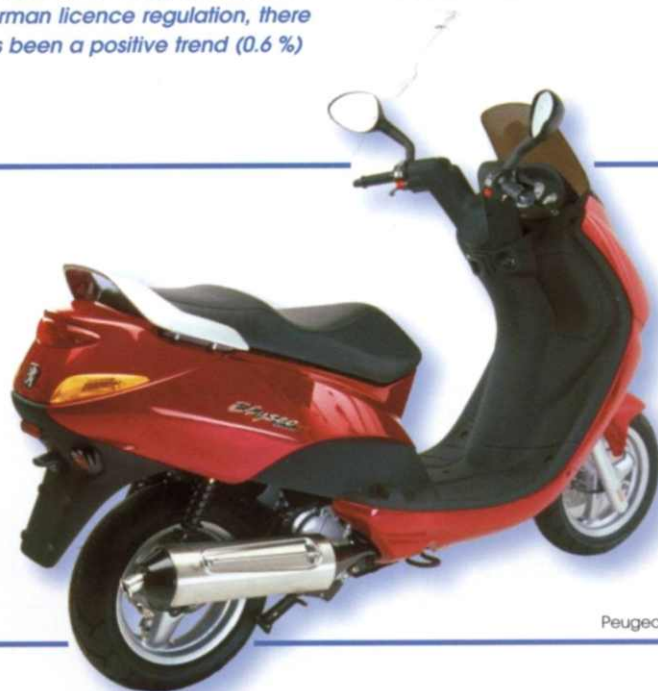
Neuzulassungen Kraftroller (>125 cm<sup>3</sup>) und Leichtkraftroller (<125 cm<sup>3</sup>)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

*compared to the previous year. The declining trend of the 125cc class is the result of the inclusion of light weight motorcycles only into car driving licences that date back to 1980 and earlier. As a consequence, since the number of people belonging to this group is steadily decreasing, the figures in this market segment are equally declining.*

*However, there is a difference in the market development of light weight scooters. Although these are also affected by this special German licence regulation, there has been a positive trend (0.6%)*

*in the previous year as a result from the fact that this category is especially popular among young riders, offering them for the first time individual mobility. Thus the motor scooter segment addresses to riders who are presently not affected by the inclusion regulation.*

*The reservedness of riders with respect to scooters of more than 125cc (-28.4%) is certainly due to the early announcement foreboding more powerful scooters in the next season.*



Peugeot Elyséo



Suzuki GSX 1300 R Hayabusa

Der Blick auf die Marktsegmente zeigt die klaren Trends 2000: Die Motorradfahrer lieben es sportlich und touristisch. So hat das Segment der Supersportler um 2,1 Prozentpunkte zugelegt und behauptet mit den sportlichen Bikes einen Marktanteil von zusammen 37,7 %. Ebenfalls dazugewonnen haben die Tourer und Luxustourer. Mit einem Plus von 1,4 Prozentpunkten erzielten die Reise-

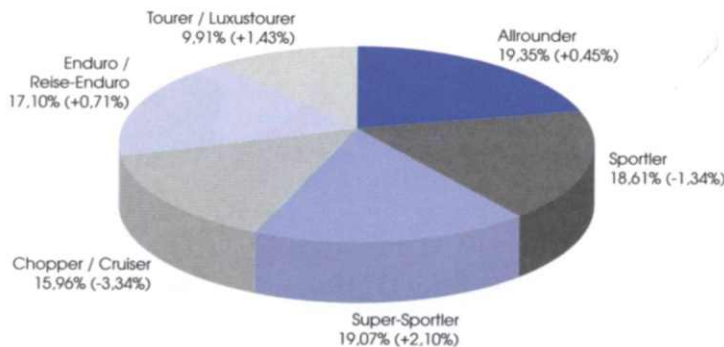
motorräder einen Marktanteil von 9,9 %. Auch das Segment der Enduros und Reise-Enduros erfreut sich bei touristisch interessierten Motorradfahrern zunehmender Beliebtheit und hat seinen Marktanteil auf beachtliche 17,1 % ausgebaut. Der Marktanteil der Chopper und Cruiser ging im gesamten Bundesgebiet von 19,3 % auf 16 % zurück. Lediglich in den fünf östlichen Bun-

desländern ist das Cruisen nach wie vor sehr populär. Mit einem Marktanteil von 21,1 % liegen die Chopper hier nur knapp hinter den Supersportlern (22,4 %).

Bei den Marktanteilen der Hersteller hat das Jahr 2000 erhebliche Veränderungen gebracht. Unter dem ungünstigen Wechselkurs des Yen hatten alle japanischen Hersteller zu leiden. Die europäischen Hersteller profitierten von den kontinuierlichen Entwicklungen der vergangenen Jahre und der Erweiterung ihrer Modellpaletten.

Das Spitzentrio der Hersteller wechselte im Vergleich zu 1999 die Plätze: Marktführer 2000 ist Suzuki mit einem Marktanteil von 19,3 % und einem hauchdünnen Vorsprung auf den zweitplatzierten Hersteller Honda (Marktanteil: 19,2 %). Mit 18,7 % belegt Yamaha den dritten Rang. In die jahrelange japanische Marktdominanz eingebrochen ist BMW. Der größte deutsche Hersteller verdrängt mit einem Marktanteil von 13,9 % Kawasaki vom angestammten vierten Platz. Zweistellige Zuwächse verzeichnen neben dem amerikanischen Hersteller Harley-Davidson die europäischen Marken Aprilia und Cagiva (Italien), KTM (Österreich) sowie Triumph (Großbritannien).

## Reisemotorräder erweitern ihren Marktanteil



Motorrad-Neuzulassungen nach Marktsegmenten 2000 (nur IVM-Mitglieder).  
Veränderung zu 1999 in Prozentpunkten.  
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM-Mitglieder

Der nochmals verbesserte und erweiterte IVM-Statistikservice segmentiert inzwischen 96 % aller neu zugelassenen Motorräder, das sind 10 % mehr als in den Vorjahren. Bitte berücksichtigen Sie, dass dadurch die aktuellen Prozentwerte der Marktsegmente nur bedingt mit denen in älteren Jahresberichten des IVM vergleichbar sind.

Das beliebteste Motorrad war auch im Jahr 2000 wieder eine BMW. Mit 6.050 Neuzulassungen positionierte sich die neu vorgestellte Reise-Enduro R 1150 GS auf Platz 1, dicht gefolgt von Suzukis Allroundern GSF 600 (5.952 Neuzulas-

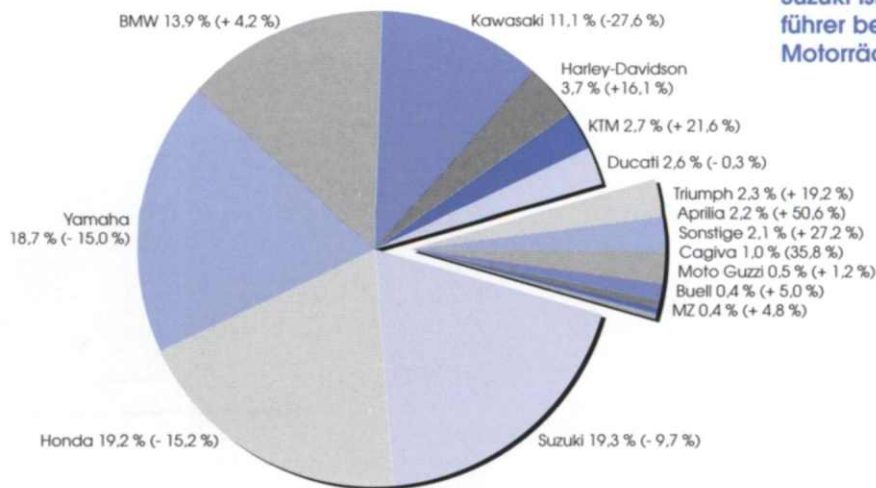


sungen) und SV 650 (5.043 Neuzulassungen). Auch die zweite BMW-Neuvorstellung, die kleine Enduro F 650 GS, konnte sich auf Anhieb unter den Meistverkauften platzieren. In dem dicht gestaffelten Feld ab Platz 5 finden sich drei Allrounder und drei sportliche Fahrzeuge.

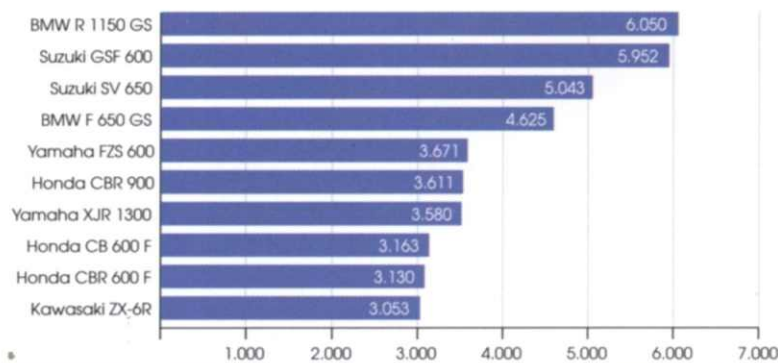
*A look at the market segments shows the trends 2000: Motorcycle riders enjoy sportive and touristic riding. Thus the number of "super-sport bikes" increased by 2.1 % and, together with the sportive bikes, consolidated a market share of 37.7 %. Increases can also be stated for touring bikes with a plus of 1.4 % to a market share of about 9.9 %. The market share of choppers and cruisers decreased from 19.3 % to 16 % in the federal territory. Regarding the market shares of different manufacturers, the last year brought considerable changes, and, due to the unfavourable exchange rate of the Yen, all Japanese producers suffered considerable losses. As a consequence, the European manufacturers profited from their continuous development of the past years and the enlargements of their model ranges.*

*2000 brought a change among the top three: the leader of the market 2000 is Suzuki with a market share of 19.3 %, closely followed by Honda (19.2 %). With 18.7 % Yamaha is in the third rank, and BMW (13.9 %) broke the long-standing Japanese leadership in the market. The largest German manufacturer pushed Kawasaki to rank five. The most popular motorcycle in 2000 was again a BMW: 6.050 new registrations of the R 1150 GS meant number one, closely followed by Suzuki's GSF 600 and SV 650.*

**Suzuki ist Marktführer bei den Motorrädern**



Motorräder 2000: Marktanteile der Hersteller / Neuzulassungen Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>  
Veränderung zu 1999 in Prozent  
Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt

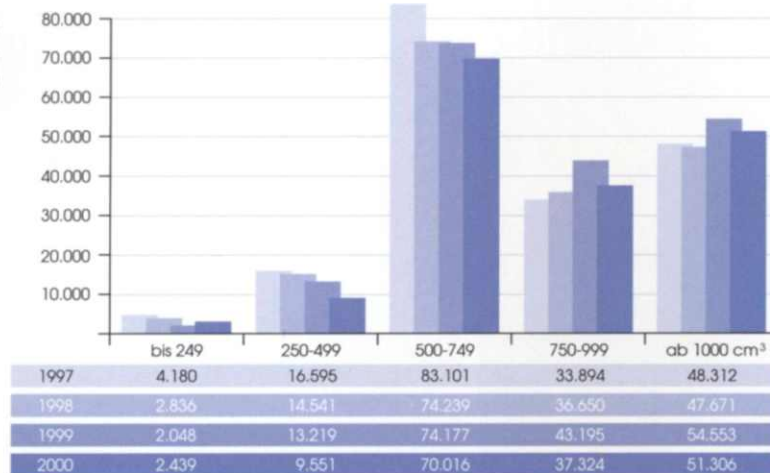


**Die beliebtesten Bikes der Saison 2000**

Neuzulassungen Motorräder 2000: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## Neuzulassungen 2000

Beliebteste  
Hubraumklasse:  
500 - 750 cm<sup>3</sup>

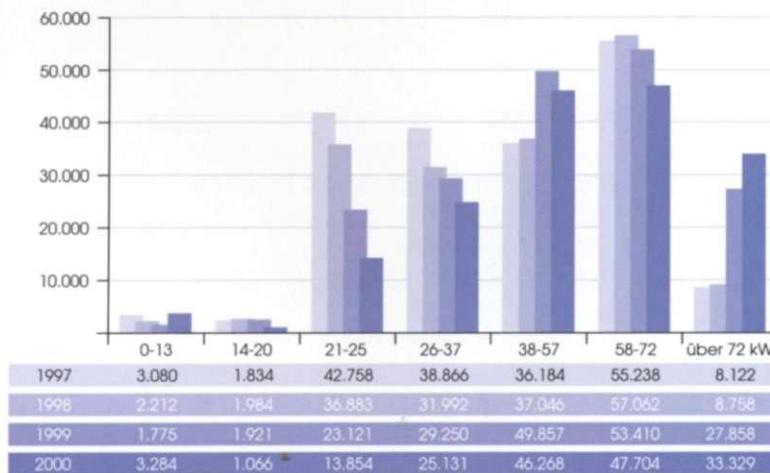


Motorrad-Neuzulassungen nach Hubraum  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Harley-Davidson Softtail Deuce



Starke Motorräder  
festigen ihren  
Marktanteil



Motorrad-Neuzulassungen nach Leistung  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Lässt man das relativ unbedeutende Segment bis 250 cm<sup>3</sup> einmal außer Betracht, sind alle Hubraumklassen von den allgemeinen Rückgängen im gesamten Motorradbereich betroffen. Die geringsten Einbußen verzeichnet die seit Jahren populärste Klasse von 500 bis 750 cm<sup>3</sup> (-5,6%). Auch bei den großen Motoren über 1.000 cm<sup>3</sup> liegen die Rückgänge im moderaten Rahmen. Lediglich in der Klasse von 250 bis 500 cm<sup>3</sup> ist die Marktentwicklung mit einem Minus von 27,7% signifikant. Die Leistungsentwicklung spiegelt den technologischen Fortschritt im Motorbau wider: Immer mehr Motorräder mit einem Hubraum von 500 bis 750 cm<sup>3</sup> haben ausreichende Leistungsreserven. Die geringsten Verluste verzeichnen Motorräder mit einer Leistung zwischen 38 und 72 kW (51 bis 98 PS). Klar zulegen konnte die Leistungsklasse über 72 kW (98 PS) mit einem Plus von 19,6%.

Die beiden südlichen, zum Motorradfahren par excellence geeigneten Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg sowie das bevölkerungsreichste Land Nordrhein-Westfalen sind auch 2000 Spitzenreiter bei den Neuzulassungen. Da die Branche in NRW einen überdurchschnittlichen Marktrückgang verzeichnete, ist der Vorsprung auf Bayern und Rheinland-Pfalz geschrumpft. Als einziges Bundesland mit Zuwächsen hat Hessen (+2,4%) nun Niedersachsen vom 4. Rang der Neuzulassungen verdrängt. Merkwürdig abgeschwächt zeigt sich der Markt

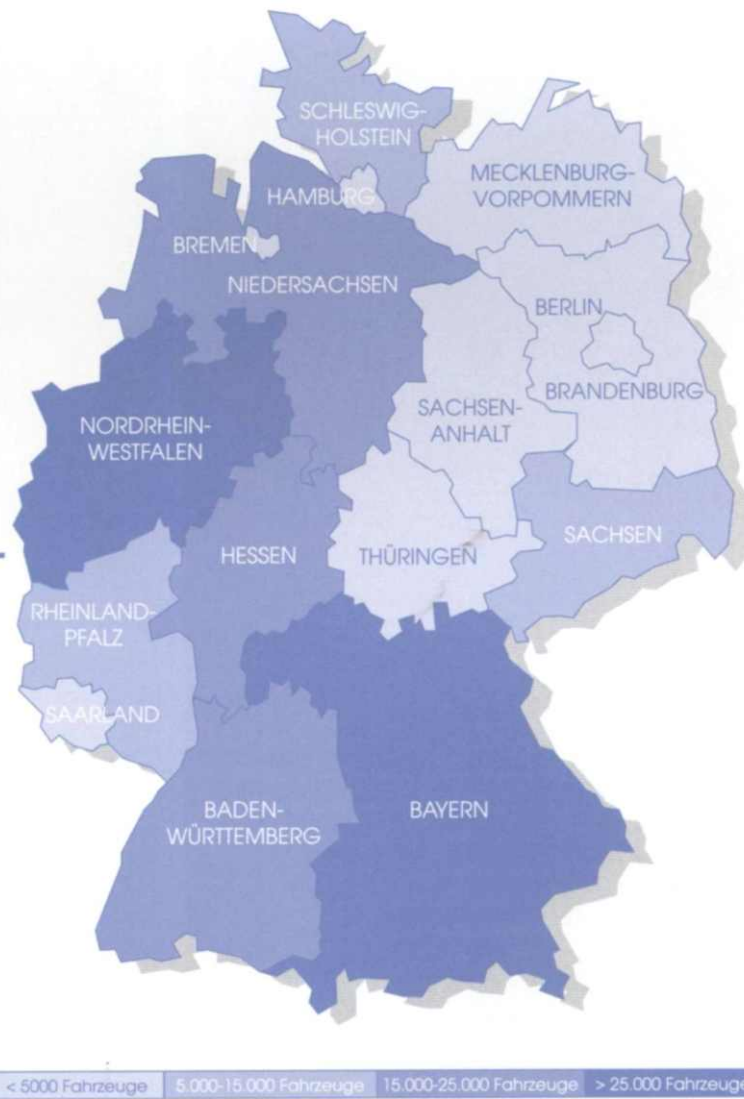


auch in Ostdeutschland. Mecklenburg-Vorpommern wird dabei am wenigsten vom allgemeinen Trend beeinflusst, während Sachsen trotz durchschnittlicher Marktrückgänge weiter das Motorradland Nr. 1 im Osten bleibt.

*All motorcycle classes were affected by the general decrease in the motorcycle market. For years the least losses have been recorded in the class of the 500-750cc mc's (-5.6 %). Losses in the smaller class (250-500 cc), however, were significant with a minus of 27.7 %. The development in engine performance reflects the technological progress in motor construction: more and more mc's of 500-750cc are equipped with sufficient reserves. In 2000 again, both southern countries, Bavaria and Baden-Württemberg, as well as the most populated country of North-Rhine Westphalia are the top three in Germany concerning new registrations. As the NRW market suffered decreases, its advantage compared to the other two regions declined. Only Hessen recorded an increase (+ 2,4 %).*



Aprilia RSV Mille



NRW und Bayern mit den meisten Neuzulassungen

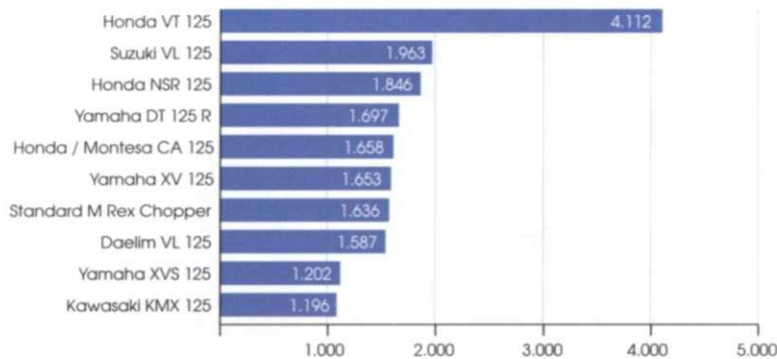
## Neuzulassungen

Nordrhein-Westfalen	36.632
Bayern	31.832
Baden-Württemberg	22.235
Hessen	16.602
Niedersachsen	16.119
Rheinland-Pfalz	8.781
Sachsen	6.325
Schleswig-Holstein	5.814
Berlin	4.905
Brandenburg	4.658
Thüringen	4.339
Sachsen-Anhalt	3.887
Mecklenburg-Vorp.	2.830
Hamburg	2.462
Saarland	2.188
Bremen	1.026

Motorrad-Neuzulassungen 2000 nach Bundesländern (Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## Neuzulassungen 2000

### Die beliebtesten Leichtkrafträder



Neuzulassungen Leichtkrafträder 2000: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



MZ RT 125

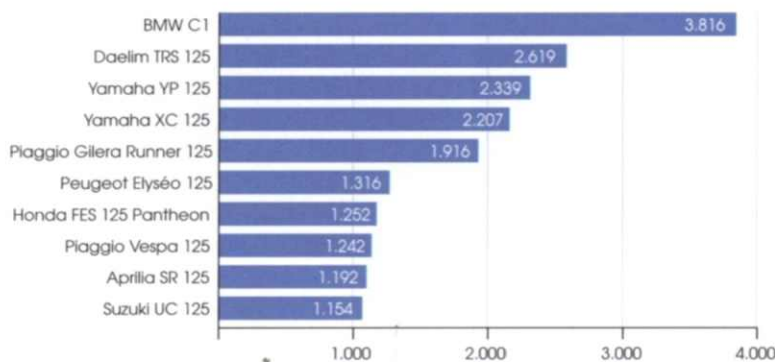
Noch ein Erfolg für die Honda VT 125 C. Bereits im Vorjahr als Neuerscheinung auf Platz 1 der Leichtkrafträder baute der kleine Chopper in der letzten Saison seinen Vorsprung noch aus. Mit 4.112 Neuzulassungen könnte die Honda im Kreis der „großen“ Motorräder über 125 cm<sup>3</sup> sogar einen respektablen fünften Platz erzielen. In der Top Ten der Leichtkrafträder dominieren die Chopper. Mit den vor allem bei jungen Leuten populären Modellen Yamaha DT und Kawasaki KMX finden sich zwei Enduros unter den ersten 10, Honda stellt mit der NSR den einzigen Sportler.

Bei den Leichtkraftrollern sorgte der BMW C1 für eine Überraschung. Obwohl mit Dach, Sicherheitszone und Anschlapppflicht ein eigenständiges und eigenwilliges Fahrzeugkonzept im oberen Preissegment, belegt der C1 im Jahr seiner Premiere den ersten Platz. 3.816 Neuzulassungen würden im Konzert der „großen“ Motorräder für einen sechsten Rang reichen.

Bei den Kraftrollern über 125 cm<sup>3</sup> bleibt Suzukis AN 400 Burgman auch im zweiten Jahr unangefochten an der Spitze. Das weitere Feld der Roller bietet wenig Überraschungen, lediglich die Neuerscheinungen Yamaha YP 250 Majesty und Piaggio X9 250 haben sich unter die Bestverkauften geschoben.

Im Bereich der Leichtkraftroller und Kraftroller bleibt Piaggio mit einem Gesamtanteil von 25,6 % nach wie vor Marktführer, gefolgt von Yamaha (13,8 %) und Aprilia (9,3 %).

### Die 125er Roller der Saison 2000

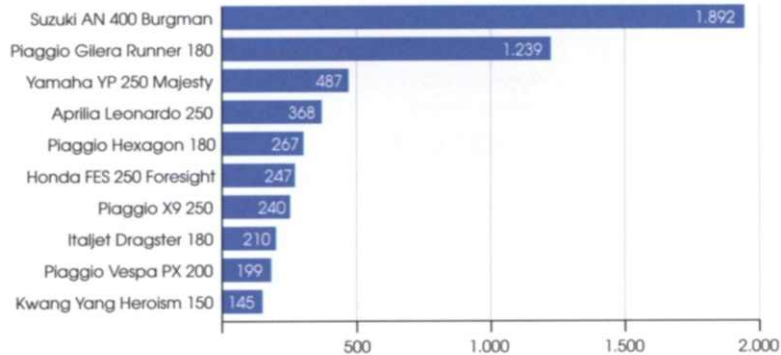


Neuzulassungen Leichtkraftroller 2000: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



BMW reichte ein einziges Modell, um als Neuling im Bereich Leichtkraftroller gleich den vierten Rang zu erobern.

Die Verkäufe in der 50er-Klasse sind im Vergleich zum Vorjahr um 6,0 % auf 108.671 Einheiten zurückgegangen. Damit hat sich die Nachfrage nach Mofas, Mofarollern, Mopeds, Mokicks und Mokickrollern etwas stabiler gezeigt als bei anderen Fahrzeugkategorien.



Auch bei Rollern ist Hubraum gefragt

Neuzulassungen Kraftroller 2000: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

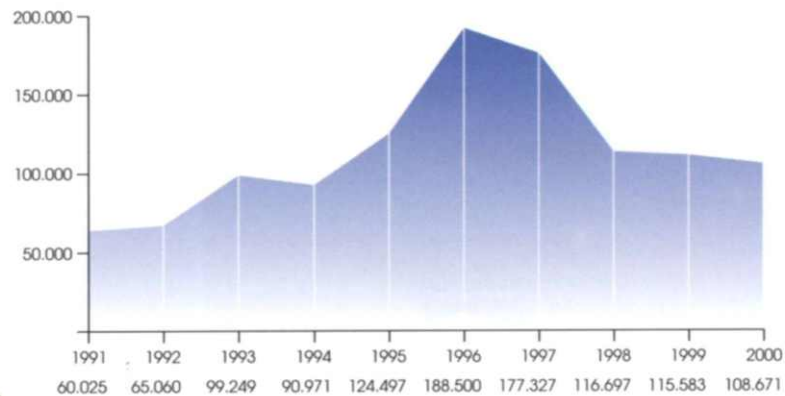
*With 4.112 new registrations the Honda VT 125C model enjoyed a further success and would be able to reach a respectable 5th place among the "big" bikes. In the top ten of light weight motorcycles choppers dominated, apart from the sportive Honda NSR an the two enduros Yamaha DT and Kawasaki KMX models which are very popular with young people.*

*Among the light weight scooters the BMW C1 meant a great surprise: in spite of its rather individual style, it would rank in place 6 among the "big" bikes. Among the scooters of more than 125cc, Suzuki AN 400 Burgman remains unchallengeably at the top. In the field of scooters Piaggio remains the market leader with 25.6 %, followed by Yamaha (13.8 %) and Aprilia (9,3 %). And BMW was satisfied with their one single new model reaching rank 4.*

*Sales of 50cc mc's have decreased by 6.0 % to 108,671 vehicles compared to the previous year, which means that the demand for mofas, light scooters and mopeds has turned out to be a little bit more stable than other vehicle categories.*



Vespa ET 4

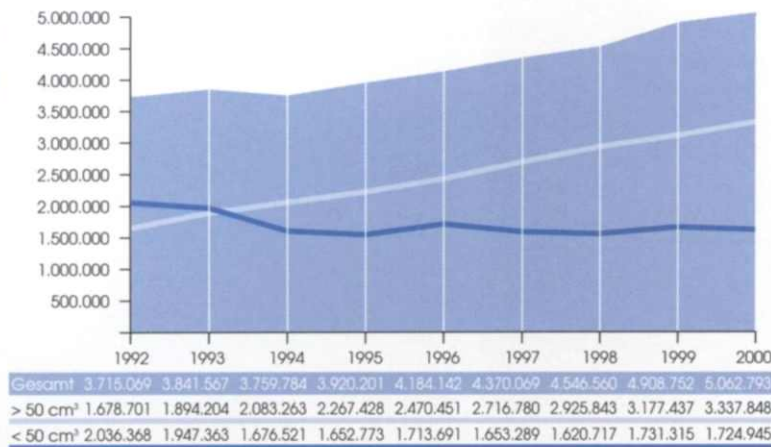


Mehr als 108.000 kleinmotorisierte Zweiräder

Absatz zulassungsfreier Zweiräder bis 50 cm<sup>3</sup>  
Quelle: ACEM

## Bestand

Über 5 Millionen  
motorisierte Zweiräder  
in Deutschland

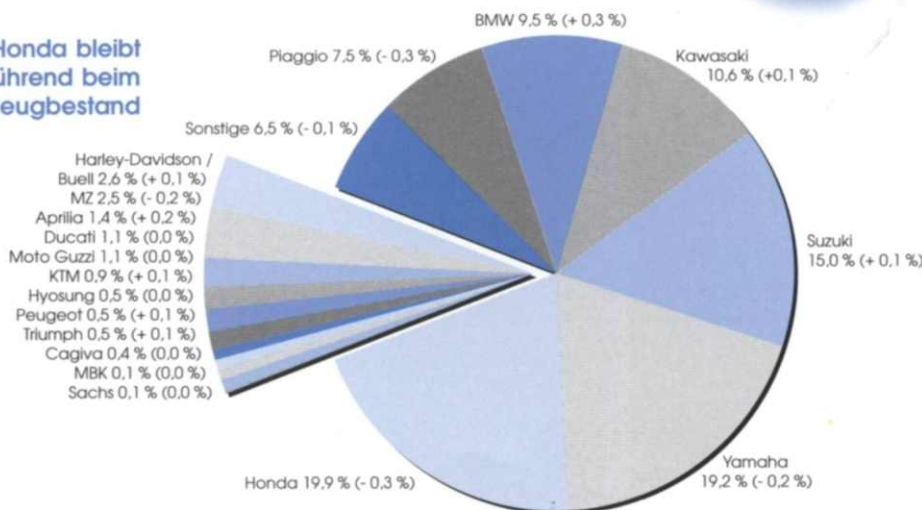


Motorrad- und Rollerbestand in Deutschland, zugelassene und vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge  
> 50 cm³: Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen, Bestand zum 1.7.2000  
< 50 cm³: Mofas, Mopeds und Mokicks, Anzahl der Versicherungskennzeichen zum 28.2.2000  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Moto Guzzi Jackal



Honda bleibt  
führend beim  
Fahrzeugbestand



Fahrzeugbestand 2000 nach Marken, inkl. Leichtkrafträder und Roller, ohne 50er  
(Veränderungen zu 1999 in Prozentpunkten) Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt

Im Jahr 2000 überstieg der Bestand an motorisierten Zweirädern in Deutschland erstmals die 5-Millionen-Marke. 3.337.848 Motorräder und Roller mit amtlichem Kennzeichen sowie 1.724.945 Mofas, Mopeds und Mokicks markierten zur Jahresmitte 2000 einen historischen Höchststand. Zum 1. Januar 2001 hat das Kraftfahrtbundesamt einen Bestand von 3.405.532 motorisierten Zweirädern mit amtlichem Kennzeichen ermittelt.

Trotz des Chopper- und Sportler-Booms der vergangenen Jahre sind mehr als 30 % aller in Deutschland zugelassenen Motorräder typische Allrounder. Die Segmente Sportler und Supersportler machen zusammen knapp 23 % aus, während die Chopper ebenso wie die Enduros mit jeweils gut 18 % vertreten sind. Spitzenreiter im Zweiradbestand bleibt wie im Vorjahr Honda mit 19,9 %, dicht gefolgt von Yamaha mit 19,2 %.

Das häufigste Motorrad auf Deutschlands Straßen ist die Yamaha XV 535 Virago. Zum Jahresende 2000 waren von dem beliebten Chopper 51.248 Exemplare zugelassen. Auf dem 2. Platz folgt Suzukis Allrounder GS 500 E mit 40.603 Einheiten vor der sportlichen Honda CBR 600 F (31.293).

Setzt man den Motorradbestand in Bezug zur Einwohnerzahl, ist Bayern mit 54 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner das Bundesland mit der höchsten Motorradichte. Auch in den anderen südlichen Bundesländern begeistern sich überproportional viele Einwohner fürs Motor-



**Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner**

Bayern	54	(+4,7 %)
Rheinland-Pfalz	49	(+5,0 %)
Baden-Württemberg	48	(+4,0 %)
Saarland	47	(+3,9 %)
Hessen	44	(+5,0 %)
Niedersachsen	43	(+5,3 %)
Nordrhein-Westfalen	42	(+4,4 %)
Schleswig-Holstein	42	(+5,6 %)
Bremen	27	(+2,8 %)
Brandenburg	26	(+11,5 %)
Thüringen	25	(+9,7 %)
Berlin	24	(+4,5 %)
Hamburg	24	(+3,0 %)
Mecklenburg-Vorp.	23	(+10,5 %)
Sachsen	22	(+7,8 %)
Sachsen-Anhalt	21	(+9,0 %)

Im Süden ist das Motorradfahren am populärsten



radfahren, während die Länder im Osten unter dem Bundesdurchschnitt liegen. Hier allerdings sind die Bestandszuwächse mit Abstand am höchsten.

*In the year 2000 the number of mc's in use in Germany for the first time exceeded the 5-million margin and thus reached a historic peak: 3,337,848 officially registered motorcycles and motor scooters plus 1,724,945 mopas, mopeds and mokicks. Just as in the previous year the top rider of ptw's in use is Honda (19.9%), closely followed by Yamaha (19.2%).*

*The rate of motorcycles in use seen in relation to the size of the population shows that Bavaria is the federal country with the most dense "motorcycle population" – 54 vehicles per 1,000 inhabitants. There is a similar tendency in other southern regions.*

*In contrast to this the federal countries in East Germany range below the average although here the highest increases of ptw's in use can be recorded.*

< 25 Fahrzeuge    25 - 34 Fahrzeuge    35 - 45 Fahrzeuge    > 45 Fahrzeuge

Motorrad- und Rollerbestand 2000 nach Bundesländern (ohne 50er)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Sachs Roadster 125



Die Ergebnisse einer Studie, die im Auftrag der IVM-Mitglieder von dem Hamburger Meinungsforschungsinstitut Meinecke & Rosengarten unter 1.723 Motorradfahrern durchgeführt wurde, geben Aufschluss über die Nutzungsgewohnheiten: 79 % der Befragten unternehmen mit ihrem Motorrad gerne Wochenendausflüge, jeweils 44 % gaben an, ihr Fahrzeug auch für den Weg zur Arbeit sowie für Kurzstrecken in der Stadt zu nutzen. 47 % haben mit ihrem Motorrad bereits

Urlaubstouren gemacht. Im statistischen Durchschnitt kommen auf diese Weise 6.966 Kilometer pro Jahr zusammen.

Mit einem Haushalts-Nettoeinkommen zwischen 4.000 und 5.000 Mark liegen Motorradfahrer ebenso über dem Bundesdurchschnitt wie mit ihren Kommunikations- und Informationsbedürfnissen: Mehr als die Hälfte der Befragten nutzt regelmäßig das Internet.

Zur Jahresmitte 2000 zählte das Kraftfahrtbundesamt 470.118

Motorräder und Roller, die auf Frauen zugelassen sind. Die Zahl der Motorrad fahrenden Frauen ist allerdings noch höher, da nicht selten die Fahrzeuge auf den Namen von Partnern zugelassen sind. Nach IVM-Recherchen liegt der Anteil der Fahrerinnen von kleinmotorisierten Zweirädern bei knapp einem Drittel, so dass in Deutschland etwa eine Million kleine und große Bikes von Frauenhand gelenkt werden dürfte.

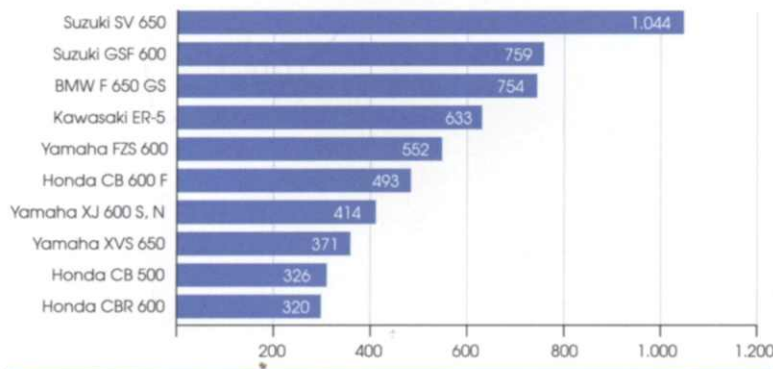
Die Vorlieben der Frauen bei der Wahl ihrer Motorräder unterscheiden sich deutlich von denen der Männer. So stammen die zehn beliebtesten Bikes der Frauen ausnahmslos aus der Klasse von 500 bis 650 cm<sup>3</sup>. Dominierten noch vor wenigen Jahren Chopper und Allrounder, rücken zunehmend Fahrdynamik und tourensportliche Eigenschaften in den Blickpunkt.



Mehr als 1 Mio. Frauen in Deutschland fahren motorisierte Zweiräder

*The results of an IVM-survey among 1.723 motorcycle riders provide information about consumer habits: 79 % like to go on weekend trips with their bikes, 44 % use their motorcycle for their way to work and for short inner city distances, 47 % used their motorcycles for holiday tours, and the average annual kilometers amount to 6,966.*

### Die beliebtesten Motorräder der Frauen



Die beliebtesten Motorräder bei Frauen 2000 (Anzahl der Neuzulassungen)  
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM

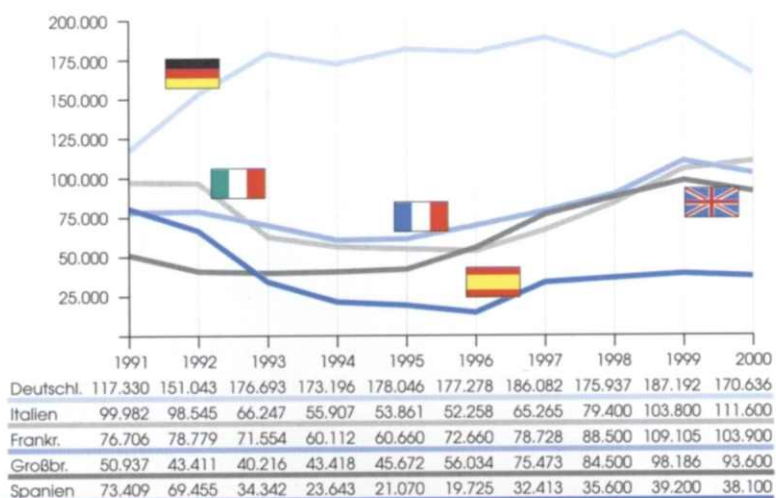
*470,118 motorcycles and scooters were registered by women in 2000. According to IVM-surveys the share of female riders is about 1/3 with the small-powered mc's, so that on the whole appr. 1,000,000 bikes belong to lady riders. Concerning the choice of motorcycles the preferences of male and female riders are different: the top ten of femal riders are mc's between 500cc and 650cc.*



Seit mittlerweile zehn Jahren spielt der deutsche Motorradmarkt in Europa eine herausragende Rolle. Lagen 1990 die Neuzulassungen von Motorrädern über 125 cm<sup>3</sup> in den relevanten europäischen Ländern auf einem vergleichbaren Niveau, setzte bereits im Folgejahr der deutsche Markt zu einem beispiellosen Höhenflug an. Länder wie Italien, Frankreich, Großbritannien oder Spanien verzeichneten zu diesem Zeitpunkt deutliche Rückgänge.

Ab Mitte der 90er Jahre zeigten dann auch die Märkte in diesen Ländern wieder stetige Erholungstendenzen. Trotz der Einbußen im Jahr 2000 liegt der Motorradmarkt in Deutschland immer noch mit klarem Abstand an der Spitze aller europäischen Länder. Ebenfalls von einem Marktrückgang betroffen sind Frankreich (-4,8 % gegenüber dem Vorjahr), Großbritannien (-4,7 %) und Spanien (-2,8 %). Lediglich Italien kann mit 7,5 % zulegen und bei den Motorrädern seinen zweiten Rang hinter Deutschland weiter festigen.

Bezieht man Motorroller, Leichtkrafträder und Leichtkraftroller in die Betrachtung mit ein, ist der italienische Markt mit Abstand der größte in Europa: 519.590 motorisierte Zweiräder sind in Italien neu in den Verkehr gekommen, während Deutschland mit 252.626 Einheiten im Gesamtvergleich den zweiten Platz belegen kann. Frankreich (179.552), Großbritannien (93.841) und Spanien (68.854) folgen mit klaren Abständen.



Motorrad-Neuzulassungen in den Hauptmärkten der EU (nur Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>)  
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / ACEM

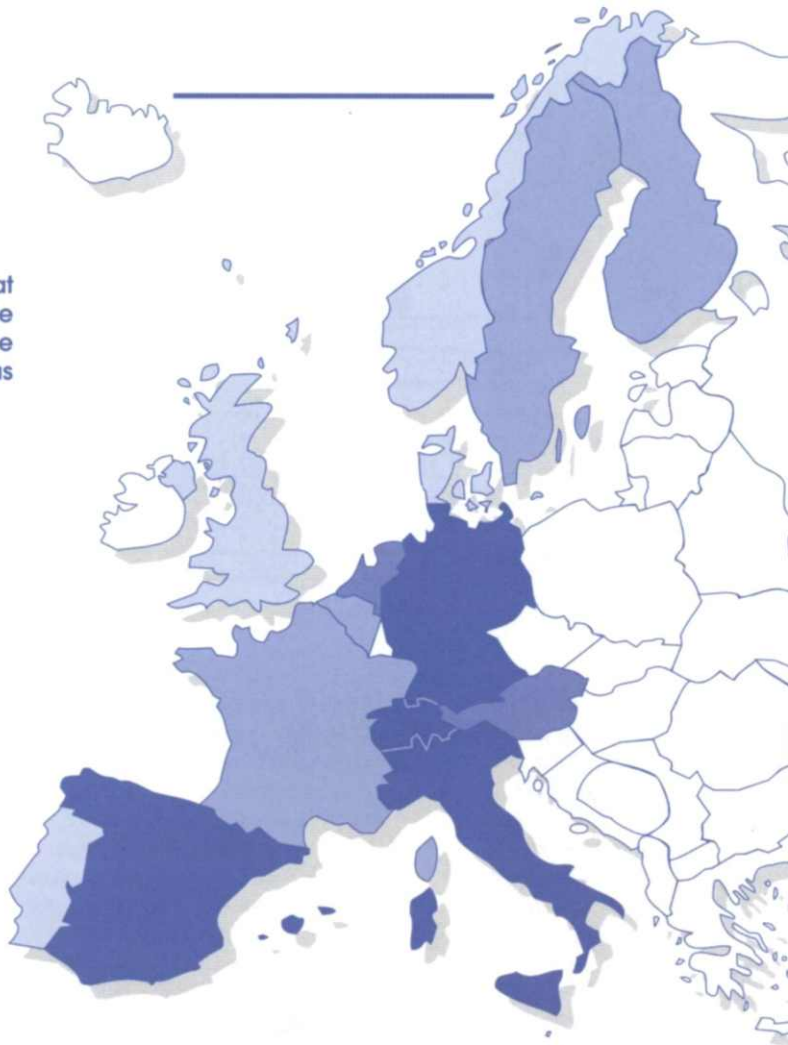
*For 10 years already the German motorcycle market has played an outstanding role in the Europe. In 1990 new registrations of motorcycles over 125cc were on a still comparable level with other European countries, but in the following year already the German market registered an outstanding record whereas Italy, France, UK and Spain recorded considerable decreases. In spite of market drops in the year 2000 the German market still is in top position among all European countries. Market drops are recorded in France (-4.8 %),*

*UK (-4.7 %) and Spain (-2.8 %). Only Italy was able to increase registration numbers (7.5 %) and thus ensured a second place behind Germany. Taking motor scooters and light weight motorcycles and scooters into account, the Italian market is by far the largest in Europe: 519,590 motorized two-wheelers were registered anew whereas Germany ranks in the second position with 252,626 units. France (179,552), UK (93,841) and Spain (68,854) follow at a considerable distance.*



Buell M2 Cyclone

Die Schweiz hat die höchste Motorrad-Dichte Europas



< 15 Fahrzeuge    15 - 24 Fahrzeuge    25 - 34 Fahrzeuge    > 35 Fahrzeuge

Motorrad- und Rollerbestand 1999 in Europa, Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner (ohne 50er)  
Quelle: ACEM

### Fahrzeuge pro 1.000 Einw.

Schweiz*	60
Italien	54
Deutschland	39
Spanien	35
Österreich	32
Niederlande	26
Belgien*	24
Schweden	17
Frankreich	16
Finnland	15
Großbritannien*	14
Norwegen*	14
Dänemark	12
Portugal*	12

\*Bestand 1998

Für Griechenland, Irland und Luxemburg sind keine Bestandszahlen verfügbar

In Europa findet man die meisten motorisierten Zweiräder über 50 cm<sup>3</sup> auf deutschen Straßen: Im Vergleich der Bestandszahlen von 1999 führt Deutschland mit 3.177.437 zugelassenen Fahrzeugen knapp vor Italien (3.084.950), das allerdings unter Einbeziehung der kleinmotorisierten Zweiräder der Spitzenreiter in Europa ist. Mit 1.361.155 zugelassenen Motorrädern und Rollern belegt Spanien den dritten Platz vor Frankreich (912.000) und Großbritannien (835.100).

Hyosung Avanti 50



Die Motorradbegeisterung allerdings ist in der Schweiz am höchsten: Setzt man die zugelassenen Motorräder und Roller in Bezug zur Einwohnerzahl, stehen die Eidgenossen mit 60 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner einsam an der europäischen Spitze. Nach Italien mit 54 Motorrädern und Rollern auf 1.000 Einwohner folgen Deutschland (39 pro 1.000 Einwohner), Spanien (35) und Österreich (32) mit deutlichem Abstand.



Wie bereits beim Vergleich der deutschen Bundesländer (s. Seite 25) zeigt sich auch europaweit, dass die günstigen klimatischen Verhältnisse und landschaftlich reizvollen Motorradreviere der südlichen Länder entscheidenden Einfluss auf die Motorrad-dichte haben. Eine Ausnahme bildet hier allerdings Portugal, wo motorisierte Zweiräder keine ausgeprägte Popularität genießen.

Im Vergleich der drei weltweit führenden Nationen konnten zur Drucklegung dieses Berichtes nur die Motorrad-Neuzulassungen von 1999 berücksichtigt werden. Während die USA mit einem anhaltend starken Wachstum (+22,8 % gegenüber dem Vorjahr) bei Motorrädern und Rollern über 125 cm<sup>3</sup> unangefochten die Nr. 1 blieben, war der Markt in Japan (-13,5 %) weiter rückläufig. Deutschland festigte den 1998 eroberten zweiten Platz, den es ersten Berechnungen zufolge auch 2000 wieder verteidigt hat.

*The largest number of pw's of more than 50cc in Europe can be found on German roads: Comparing the 1999 figures Germany is in top position with 3,177.437 motorcycles in use, closely followed by Italy (3,084.950), which is the top European leader with respect to small powered two-wheelers. Spain can be found in place 3 (1,361,155 registered mc's and scooters), followed by France (912,000) and UK (835,100).*

*The Swiss riders, however, are the most enthusiastic ones: with 60 registered motorcycles per 1,000 inhabitants the Swiss are lone-some at the top. Italy with 54*

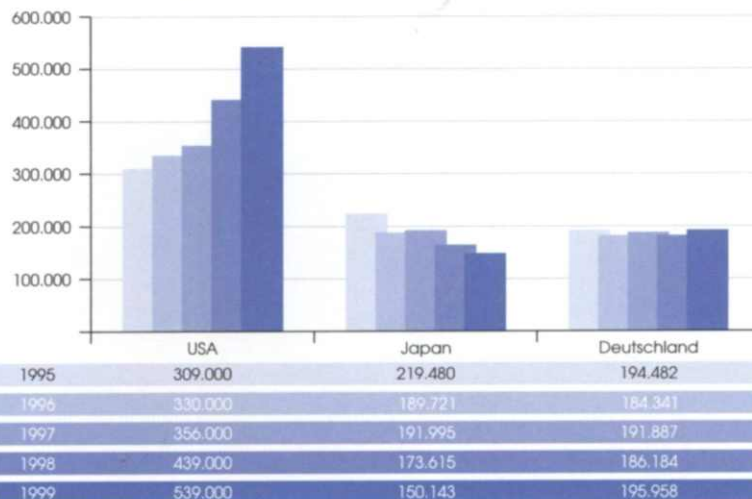
*mc's per 1,000 inhabitants is followed by Germany (39), Spain (35) and Austria (32). It is evident that good weather conditions and the attractive landscape of the South European countries considerably influence the number of registrations. But no rule without exception: in Portugal powered two-wheelers are not that popular.*

*Unfortunately actual numbers are not yet available, but a 1999 comparison of the three inter-*

*nationally leading nations reveals that the USA remained in a leading position with respect to new registrations of motorcycles and scooters of more than 125cc - an increase of 22,8 % compared to the previous year - whereas the Japanese market was still decreasing (-13,5 %).*

*Germany consolidated its second place, a tendency which seemed to have continued for the year 2000 as well.*

Gilera DNA 125



Deutscher Motorradmarkt ist weltweit die Nr. 2

Motorrad-Neuzulassungen USA, Japan und Deutschland (Motorräder und Roller über 125 cm<sup>3</sup>)  
Quellen: MIC, JAMA, KBA / IVM

# 10 Jahre IVM

Im April 1991 gründete sich der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. In den nur zehn Jahren seines Bestehens kann der IVM auf eine beispiellose Branchenentwicklung, ein stetes Verbandswachstum und eine Vielzahl politischer Erfolge zurückblicken.

## 1990

Mit dem Aufwärtstrend des Motorrad- und Rollermarktes Ende der achtziger Jahre wurde deutlich, dass eine effektive Interessenvertretung gemeinsam mit den Fahrradherstellern immer schwieriger würde, zumal die sich abzeichnenden, tiefen legislativen Einschnitte eine starke Motorradlobby erforderten.

Die Firmen a&g (Aprilia, Moto Guzzi), BMW, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Suzuki, Triumph und Yamaha entschließen sich im Dezember 1990 zur Gründung eines eigenständigen Industrieverbandes.

## 1991

Im April heben die Gründungsmitglieder den Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM) offiziell aus der Taufe. Im November werden die Büroräume im Essener Servicepark an der Gladbecker Straße bezogen. Dr. Hubert Koch, vormals Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit (IfZ), wird Hauptgeschäftsführer des IVM.

Auf Initiative des IVM gründet sich die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO), in der alle relevanten Organisationen, Verbände und Medien zusammenarbeiten. Erste Kooperationsgespräche mit anderen Verbänden und Institutionen sind Erfolg versprechend, direkte Kontakte zu Bundesregierung und EU-Kommission werden aufgenommen.

Der IVM wird ordentliches Mitglied der International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA).

## 1992

Mit einer Pressekonferenz startet der IVM gleich zu Anfang des Jahres eine offensive Öffentlichkeitsarbeit. Zum engen Meinungsaustausch mit den Chefredakteuren der Fachpresse ruft das IVM-Präsidium die „Kamingespräche“ ins Leben.

Der IVM vereinbart Kooperationspartnerschaften mit zahlreichen Verbänden und Organisationen. Beim Deutschen Bundestag ist der IVM in die offizielle Liste der Interessenvertretungen eingetragen, die Arbeitskontakte zu den ver-

schiedensten Bundesministerien werden ausgebaut. Nach dem Dialog mit dem Bundesverkehrsminister folgen Gespräche mit weiteren Spitzenpolitikern.

Der IVM kann seine Position zur EU-Führerscheinrichtlinie erfolgreich in Bonn und Brüssel einbringen: Direkteinstieg mit 21 Jahren, keine Aufstiegsprüfung beim Stufenführerschein, Leichtkrafträder mit 125 cm<sup>3</sup>.

An der IFMA 1992 beteiligen sich der IVM und seine Mitglieder als offizielle Partner mit Sitz im Beirat. Die Öffnung des IVM für Unternehmen der Zubehörindustrie führt zu den Mitgliedschaften von DiFi, Hein Gericke, GoTo Helmstudio, IXS, JF Motorsport, Polo, Schuberth, Schuh und Uvex.

## 1993

Der IVM setzt seine Lobbyarbeit für die 125er-Klasse in Deutschland fort. Zielsetzung ist der Verzicht auf eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h.

Für seine Mitglieder entwickelt der IVM einen umfangreichen monatlichen Statistik-Service. Sechs Fachausschüsse arbeiten inzwischen unter dem Dach des Verbandes. Mit der Kampagne „Laut ist out“ gelingt dem IVM und seinen Partnern eine Aktion, die für eine Verminderung unzulässigen Lärms und für eine Imageverbesserung der Motorradfahrer sorgt. Weitere Kampagnen des Verbandes: Nachwuchsarbeit für Zweiradmechaniker und für den Motorradhandel.

In Brüssel wirkt der IVM an den Vorbereitungen zur Gründung von ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles) mit und engagiert sich im Interesse der Hersteller und Motorradfahrer gegen eine Normierung von Fahrerbekleidung.

## 1994

Bei Gründung und Aufbau des europäischen Dachverbandes ACEM übernimmt der IVM tragende bzw. leitende Funktionen in Gremien und Arbeitsgruppen. Auf nationaler Ebene wird mit der Gewinnung weiterer Kooperationspartner die Lobbyarbeit gegen eine Höchstgeschwindigkeit von Leichtkrafträdern von 80 km/h fortgesetzt.



Malaguti Warrior



Der IVM schließt Kooperationsverträge mit den relevanten Frühjahrmessen.

Unter Federführung des IVM wird das Entschuldigendhandbuch für Motorradhändler sowie das Konzept einer Händlerakademie entwickelt. Der Verband veröffentlicht die Studie „Neues motorisiertes Zweirad“. KTM erweitert den Kreis der ordentlichen Mitglieder.

## 1995

Das Bundesimmissionsschutzgesetz schreibt seit dem Sommer ein generelles Fahrverbot für alle motorisierten Zweiräder bei Ozonalarm vor. Ausnahmeregelungen werden von den Bundesländern sehr unterschiedlich gehandhabt. Der IVM fordert einheitliche Regelungen. In Brüssel drängt der IVM weiterhin auf die Harmonisierung des Zulassungsrechtes mit europaweiten Geräusch- und Abgasgrenzwerten sowie einheitlichen Anti-Manipulationsregelungen.

Eine vom IVM geführte Koalition aller namhaften Verbände kann die EU-Kommission davon überzeugen, dass Motorradfahrerbekleidung nicht unter die Bestimmungen der Arbeitsschutzausrüstung fallen kann. Konstruktiv wirkt der Verband an der Definition einer CE-Norm für Protektoren mit.

Die IVM-Händlerakademie stellt dem Fachhandel ein markenübergreifendes Qualifizierungsangebot zur Verfügung.

## 1996

Der Bestand an motorisierten Zweirädern in Deutschland überschreitet die 4-Millionen-Grenze. Erstmals werden in diesem Jahr über eine Viertelmillion Motorräder und Roller neu zugelassen.

Erheblichen Anteil an diesem Erfolg hat die neue 125er-Klasse, die im Februar die alten 80 cm<sup>3</sup>-Maschinen ablöst. Dank der IVM-Initiativen ist auf ein generelles Tempolimit verzichtet worden. Als einziges EU-Land drosselt Deutschland jedoch die Leichtkraftfräder für 16- und 17-jährige auf 80 km/h.

Der IVM kann die meisten Bundesländer davon überzeugen, schadstoffarme Motorräder bei Ozonalarm vom Fahrverbot auszunehmen.

Die IFMA in Köln, bisher die traditionelle Messe der Zweiradindustrie,



Yamaha YZF R6

kann der wachsenden Bedeutung motorisierter Zweiräder nur ungenügend Rechnung tragen. Die verbandsinterne Kritik an den unzureichenden Ausstellungsbedingungen für die Motorradbranche wird immer lauter.

Der Verband begrüßt MZ und Hyosung als neue Mitglieder.

## 1997

Die IVM-Mitglieder beschließen die Abkehr von der IFMA und eine eigene, reine Motorrad- und Rollermesse. Die Vorbereitungen für die INTERMOT auf dem neuen Messegelände in München laufen an. Mit 127.891 Neuzulassungen übertrifft die Leichtkraftklasse selbst optimistische Erwartungen. Mehr als 300.000 Neuzulassungen von Motorrädern und Rollern aller Klassen bescheren der Branche einen neuerlichen Rekord.

Der Bundestag beschließt, dass die Halter von Leichtkraftfrädern Steuern zahlen sollen. Der IVM interveniert mit Erfolg: Im folgenden Jahr wird die Besteuerung der 125er wieder zurückgenommen. Im Juni werden die Vorschriften zur EU-Betriebserlaubnis veröffentlicht, im Herbst beginnen auf Initiative des IVM in Deutschland die Arbeiten zur Umsetzung der europäischen Vorgaben in nationales Recht mit dem Ergebnis, dass Deutschland die EU-Betriebserlaubnis als erster Mitgliedsstaat umsetzt.

Der IVM veröffentlicht die ACEM-Mobilitätsstudie „Smart Wheels for

City Streets“ in Deutschland und stellt die Vorschläge zur Lösung der urbanen Verkehrsprobleme in den Mittelpunkt seiner Lobbyarbeit. Mit der Aufnahme von Sachs repräsentiert der Verband nun 14 Motorrad- und Rollermarken.

## 1998

Der Bundesrat beschließt den Direkteinstieg für Bewerber ab 25 Jahren. In langjähriger Lobbyarbeit und mit Hilfe von empirischen Studien hat der IVM den Gesetzgeber davon überzeugt, dass die Unfallrisiken primär vom Alter des Fahrers und nicht von der Leistung des Motorrades bestimmt werden.

Die Studien überzeugen auch die EU-Kommission: Ein Leistungslimit wird nicht zum Bestandteil der EU-Betriebserlaubnis. Daraufhin heben die IVM-Mitglieder ihr seit über 20 Jahren in Deutschland bestehendes Gentlemen's Agreement zur Leistungsbegrenzung auf 100 PS bzw. 74 kW auf.

Im September feiert die INTERMOT München 1998 mit über 900 Ausstellern und mehr als 150.000 Besuchern eine glanzvolle Premiere. Nach dem Vorbild der IVM-Werberichtlinien verabschiedet ACEM seine „Guidelines on motorcycle advertising“, mit denen sich die Hersteller verpflichten, auf aggressive Werbeaussagen in Wort und Bild zu verzichten.

Durch die INTERMOT, die Vielzahl der politischen Erfolge und die umfassenden Dienstleistungen des Verbandes schnellt die Mitglieder



zahl in die Höhe: Mit Ducati, Gilera, Malaguti, MBK, Peugeot, Piaggio und Vespa sind nun 21 Motorrad- und Rollermarken im Verband vertreten, die Zahl der Fördermitglieder ist auf 33 angewachsen.

### 1999

Die neue Website des Verbandes, [www.ivm-ev.de](http://www.ivm-ev.de), wird besonders von der Presse, Entscheidern und Verbänden aus dem In- und Ausland intensiv genutzt.

Der IVM startet zusammen mit der Deutschen Verkehrswacht und dem TÜV die „A1-Trophy“ – einen bundesweiten Sicherheitswettbewerb für Jugendliche.

Nachdem der IVM zusammen mit einer Vielzahl anderer Organisationen wegen erheblicher inhaltlicher Kritik die vom Bundesumweltministerium initiierte Arbeitsgruppe „Motorrad und Umwelt“ verlassen hat, fassen die Ausgetretenen unter Federführung des IVM ihre Positionen zusammen, die zum eigenständigen Bestandteil des Schlussberichtes werden.

In Europa gelten ab Mitte des Jahres die Grenzwerte Euro 1 für Motorräder. Die nun ebenfalls verbindliche EU-Betriebserlaubnis beseitigt europäische Markthemmnisse.

Nach dem außergewöhnlichen Erfolg der Leichtkraftfräcker bei Pkw-Fahrern verstärkt der Verband seine Kampagne zum generellen Einschluss der 125er in den Autoführerschein nach dem Vorbild anderer europäischer Staaten.

### 2000

Auf der INTERMOT München 2000 präsentieren mehr als 1.000 Aussteller auf 110.000 Quadratmetern alles rund um Motorräder und Roller. Die Resonanz ist überwältigend.

Der Bestand an motorisierten Zweirädern überschreitet erstmals die 5-Millionen-Marke. Der Motorradmarkt in Deutschland bleibt die Nummer 1 in Europa.

Nach zehn Jahren an der Spitze des IVM verlässt Dr. Hubert Koch zum Jahresende den Verband, um sich neuen Herausforderungen zu stellen. Als seinen Nachfolger wählen die Mitglieder Reiner Brendicke, den bisherigen Leiter des IfZ.

Durch den Beitritt von Cagiva und MV Agusta zum Jahresende vertritt der IVM nun 98 % des Motorradmarktes in Deutschland.

### 1990

*In 1990 the difficulties of effective pressure group work together with the bicycle manufacturers become obvious. a&g (Aprilia, Moto Guzzi), BMW, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Suzuki, Triumph and Yamaha decide to found an independent industry association.*

### 1991

*In April the founder members officially initiate the IVM with Dr. Hubert Koch as the General Executive Manager. At the IVM's instigation the BAGMO is founded, in which all relevant German mc organizations co-operate. Furthermore, direct contacts to the Federal Government and EU-commissions are initiated. The IVM becomes a regular member of the International Motorcycle Manufacturers' Association (IMMA).*

### 1992

*The IVM arranges co-operation with numerous associations in motorcycle matters, and extends contacts to relevant federal ministries. The association is successful in submitting the IVM's position towards the EU driving license regulations in Bonn and in Brussels. On the occasion of the IFMA, the IVM and its members participate as official partners in the advisory board.*

### 1993

*The IVM continues supporting the 125cc class in Germany and aims at the abandonment of a general speed limit (80km/h). With the campaign "loud is out" the IVM and its partners are successful in improving the image of motorcycle riders in the society. In Brussels the IVM co-operates in the preparational work for the Foundation of ACEM and engages against a standardisation of riding gear.*

### 1994

*In the foundation and initiation of ACEM the IVM takes on a supporting and leading role in diverse committees and working groups. Under the IVM's handling a guidebook for motorcycle traders on the disposal of motorcycles and accessories is developed as well as a concept for a traders' academy. KTM enlarges the number of IVM members.*

### 1995

*In Brussels the IVM continues its work on the harmonization of European vehicle type approval regulations with standardized noise and emission limits. Under the IVM's leadership a group of all important mc associations convinces the EU-Commission that riding gear should not fall under the regulations for professional protective clothing.*

*The IVM traders' academy offers comprehensive advanced training for specialist traders.*

### 1996

*For the first time more than 250,000 new motorcycles and motor scooters are registered. A success which is certainly due to the new 125cc class. However, Germany is the only European country that restricts light weight motorcycles for 16- and 17-year-old riders to 80 km/h. IFMA, the traditional fair for two-wheelers is not able to keep the pace with the increasing importance of motorized two-wheelers. The IVM welcomes MZ and Hyosung as new members.*

### 1997

*IVM members decide to turn away from the IFMA and to found a motorcycle and motor scooter trade fair on their own. The preparational work for the INTERMOT Munich starts. More than 300,000 registrations of new motorcycle and motor scooters of all classes means a new record for the branch. With Sachs joining the IVM represents now 14 motorcycle and scooter brands.*

### 1998

*The German Bundesrat decides the direct access for applicants aged 25 and older. In September the INTERMOT Munich 1998 celebrates a brilliant premiere with more than 900 exhibitors and visitors' numbers that exceed 150.000. Following the IVM's example, ACEM lifts its "Guidelines on motorcycle advertising", in which the manufacturers felt obliged to renounce to aggressive advertisement. With Ducati, Gilera, Malaguti, MBK, Peugeot, Piaggio and Vespa, the IVM represents 21 motorcycle and scooter brands.*

### 1999

*The IVM starts "A1-trophy", a federal safety contest for young riders in co-operation with Deutsche Verkehrswacht and the TÜV. After the great success of light weight mc's among car drivers, the IVM supports the campaign for a general inclusion of 125cc mc's into the car drivers license.*

### 2000

*On more than 110,000 square metres of display area more than 1,000 exhibitors are represented in Munich at the INTERMOT 2000 with an overwhelming echo. The number of motorcycles in use exceeds for the first time the 5-million margin. At the end of the year Dr. Hubert Koch leaves the IVM. His successor is Reiner Brendicke. With Cagiva and MV Agusta as new members, the IVM represents 98 % of the German motorcycle market.*



# Impressum

IVM-Jahresbericht 2000

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

Verantwortlich:  
Reiner Brendicke  
Hauptgeschäftsführer

Redaktion:  
Wolfgang Berke  
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:  
Extro Service GmbH  
Haedenkampstraße 5  
45143 Essen

Fotos:  
Hersteller  
Paul-Gerhard Loske (Seite 10, 11)  
Roman Kasperski (Seite 26)

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

