



# Jahresbericht 2003



---

# Inhalt

Vorwort .....	1
Der IVM und seine Mitglieder .....	2
Interessenvertretung der Branche .....	2
Verbandsziele .....	3
Die Rolle der Branche in der Wirtschaft .....	4
Verbandsthemen 2003 .....	5
IVM wählt neues Präsidium .....	6
Ride To Work Day .....	7
Europäischer Brückenschlag .....	8
Biker helfen Kindern .....	9
ABS: Zwangseinführung wird abgelehnt .....	10
Umweltuntersuchung kommt .....	11
Kraftradbestand in gutem technischen Zustand .....	12
Internationale Aktivitäten .....	13
INTERMOT München 2004 .....	14
Neue europäische Zulassungsdokumente .....	16
Führerschein-Novelle .....	17
Aktiv gegen Verkehrslärm .....	18
Neuer Abgas-Prüfzyklus .....	20
Die Branche in Zahlen .....	21
Neuzulassungen Motorräder .....	22
Neuzulassungen Motorroller .....	23
Marktsegmente, Marktanteile .....	24
Hubraum- und Leistungsklassen .....	26
Leichtkrafträder, Roller .....	28
Bestand .....	30
Internationale Märkte .....	32

## Motoren für die Konjunktur

„Ride to Work Day“ hieß das Motto unter dem am 16.07.2003 bei bundesweiten Aktionen Zweiradmobilität eindrucksvoll gelebt wurde. Dieser vom IVM erstmals in Deutschland realisierte Tag des Motorrades bedeutete ein klares Signal zum Aufbruch der Zweiradbranche. Wie schon im Vorjahr war auch das Jahr 2003 wirtschaftlich geprägt von Verunsicherung und Kaufzurückhaltung der Verbraucher.

Nach wie vor ist das Vertrauen der Bürger in das „Unternehmen Deutschland“ wenig ausgeprägt. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen ist es der Zweiradindustrie gelungen, den seit mehreren Jahren andauernden Trend zu sinkenden Absatzzahlen der Fahrzeuge deutlich zu bremsen.

Mit neuen Produktoffensiven und erfolgreichen Kampagnen konnte die Industrie den Inlandmarkt stabilisieren. Das motorisierte Zweirad erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit in Deutschland. Dies spiegelt sich in dem weiter wachsenden historischen Rekordbestand auf unseren Straßen von über 5,3 Millionen Fahrzeugen wieder. Im Vergleich zum Vorjahr konnte im Bestand bei den Motorrädern mit einem Hubraum über 750 cm<sup>3</sup> sogar ein Plus von 4,9% erreicht werden. Das Motorrad hat auch in wirtschaftlich unsicheren Zeiten nichts von seiner Faszination eingebüßt. Seit 1972 verzeichnet der Roller- und Motorradbestand

einen Siegeszug der Popularität. Aus dem einstmaligen reinen Fortbewegungsmittel ist eine Lebensphilosophie geworden, die sich in der mobilen Gesellschaft fest etabliert hat. Das Motorrad ist ein funktionierendes Bindeglied aller Gesellschaftsgruppen.

Darüber hinaus entdecken immer mehr Verkehrsteilnehmer den systembedingten Vorteil von Motorrädern und Rollern als intelligente Lösung der ständig zunehmenden Verkehrsprobleme.

Nach wie vor bleibt der ökonomische Erfolg der Motorradindustrie im besonderen Maße abhängig von dem gesetzlichen Umfeld. Der IVM bietet den politischen Entscheidungsträgern zum Nutzen aller Beteiligten eine offene, faire und partnerschaftliche Kooperation an.

*The nationwide campaign on July 16, 2003 was themed „Ride to Work Day“, a campaign that impressively demonstrated the mobility factor of two-wheelers. This campaign, induced by the IVM for the first time, meant a clear signal for the two-wheelers' trade. Motorized two-wheelers still are very popular in Germany. This was also proven by the again historic peak in registration numbers of more than 5.3 million two-wheelers on German roads. The once means of transport has developed into a philosophy of life and has firmly established in our mobile society. In addition to that, more and more road users discover the advantages of motorcycles and scooters as an intelligent solution for increasing road traffic problems. The economical success of the motorcycle industry, however, still depends on the legal framework. Thus the IVM offers an open and fair co-operation for political decision-makers on behalf of all involved parties.*



*Reiner Brendicke*  
Reiner Brendicke  
Hauptgeschäftsführer



*Bert Poensgen*  
Bert Poensgen  
Präsident



## Interessenvertretung der Branche

Eine starke Branche braucht eine starke Interessenvertretung. Dies erkannten 1990 acht Importeure und Hersteller von motorisierten Zweirädern. Der zu dieser Zeit beginnende Neuzulassungsboom bei den Motorrädern und Rollern war mit tiefen legislativen Einschnitten verbunden, die eine starke Lobby notwendig machten.

Der Industrie-Verband Motorrad wurde gegründet. Bereits zu seiner Gründung vertrat der IVM mit den in ihm organisierten Herstellern und Importeuren über 90 Prozent des gesamten Marktes.

Im Laufe der folgenden Jahre öffnete sich der IVM als Interessenvertretung zunächst auch für die Produzenten von Rollern, Mokicks und Mofas, da ein erheblicher Teil der durch den IVM geleisteten Lobbyarbeit die Belange dieser Bereiche berührt.

Inzwischen werden allein aus dem Bereich der Fahrzeughersteller und -importeure 16 Unternehmen mit 30 Marken durch den IVM politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich vertreten.

Die Aktivitäten der Motorradbranche beschränken sich jedoch nicht nur auf den motorradproduzierenden Zweig. So gewann das Segment der Zubehörindustrie in den vergangenen Jahren immer mehr an Bedeutung. Daher sind ebenfalls 30 Unternehmen aus diesem Bereich im IVM vertreten. Neben namhaften Herstellern und Lieferanten von Helmen, Bekleidung und Fahrzeugzubehör gehören mittlerweile

alle marktführenden Reifenfirmen dem IVM an. Auch die Produzenten von Zündkerzen und Schmiermittellieferanten profitieren vom umfangreichen Leistungsspektrum des IVM. Die deutschen Spezialisten für Reiseausstattung, Werkstattbedarf, Tankbau und Abgastechnik ergänzen die Palette des Zubehör- und Zulieferbereichs. Mit diesen Mitgliedern repräsentiert der IVM über 95 Prozent der Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland.

***A strong trade needs a strong representation of interests. Eight importers and manufacturers of motorized two-wheelers recognized this fact in 1990. The German Motorcycle Industry Association (IVM) was founded. Meanwhile the IVM represents 16 enterprises with 30 trademarks from the fields of vehicle production and import on a political, economical and social basis. Thus the accessory trade has gained more and more importance in recent years so that another 30 enterprises from this field are also represented by the IVM. Apart from well-known manufacturers and suppliers of helmets, riding gear and vehicle accessories, all leading tyre manufacturers have joined the IVM meanwhile. Producers of spark plugs and lubricants as well profit from the wide range of activities of the IVM. German specialists in the fields of travel equipment, garage equipment, fuel tank construction, and exhaust pipe technology complete the wide variety from the side of the accessory trade and suppliers. With these members the IVM represents more than 95% of the German motorcycle and scooter trade.***

### Verbandsziele

In einem geeinten Europa werden die politischen Weichen für eine mobile Gesellschaft auf gemeinsamer Ebene in Brüssel gestellt. Der IVM trägt Sorge dafür, dass die verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitische Bedeutung motorisierter Zweiräder sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene eine angemessene Berücksichtigung in Politik und Gesellschaft findet. Dazu bedient sich der IVM einer effektiven und wirkungsvollen Lobbyarbeit sowie einer zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit.

Neben der intensiven Kontaktpflege in Politik und Wirtschaft bringt der IVM das Know-how der Branche in zahlreichen Gremien und Arbeitsgruppen in Brüssel und auch in Berlin ein. Bei allen Diskussionen um europäische Regelungen für Fahrzeugpapiere, Führerscheintrichtlinien, Emissionsgrenzwerte und ähnlichen Themen tragen die Mitarbeiter des IVM ihre Kompetenz bei und vertreten die Interessen der Industrie. Auf nationaler Ebene hält der IVM den engen Kontakt mit den Meinungsträgern und Entscheidern sowie mit anderen Verbänden und Vereinen. Mit dieser konsequenten Lobbyarbeit optimiert der Industrie-Verband Motorrad die Akzeptanz des Themas "Motorisiertes Zweirad" in der Öffentlichkeit.

Im Innenfeld sorgt der Industrie-Verband Motorrad für eine optimale Nutzung von Synergieeffekten bei gleich-

zeitiger Schonung der Ressourcen seiner Mitglieder. Der IVM beliefert die in ihm organisierten Unternehmen regelmäßig mit wirtschaftlich und politisch relevanten Informationen, bereitet statistisches Material für eine optimale Umsetzung in den Unternehmen auf und analysiert die die Branche beeinflussenden Komponenten.

Als ideeller Träger der "INTERMOT München" engagiert sich der IVM stark bei der Umsetzung und Durchführung der Messe, die im Jahre 2004 zum vierten Mal stattfindet. Als Weltleitmesse für den Motorrad-, Roller- und Zubehörmarkt werden wieder internationale Maßstäbe gesetzt werden.

Auch die Konzeption und Durchführung von marktbelebenden Kampagnen gehört zum Leistungsspektrum des IVM. Auf Grund der soziodemografischen Daten in Deutschland wird hier ein besonderer Schwerpunkt im Bereich der Jugend gelegt.

*The IVM is responsible for seeing that the political and social relevance of motorcycles with respect to traffic, economy and environment is taken into appropriate consideration on an European and on a national basis. In order to do so, the IVM makes use of effective and efficient lobby work as well as of well-aimed public relations work. On a national basis the IVM stays in close contact to all involved parties and decision-makers as well as to organizations and clubs. With this consistent lobby work the IVM optimises the acceptance of motorized two-wheelers in the public.*



## Wirtschaftliche Bedeutung

### Die Rolle der Branche in der Wirtschaft

Nachdem die neuen Modelle auf der INTERMOT 2002 beim Publikum großes Interesse fanden, ging die Branche optimistisch in die Saison 2003. Doch die Diskussionen um eine Reform der Steuer-gesetzgebung, um die Zu-kunft der Rente sowie weitere Einschnitte im Gesundheits-wesen bei sinkender Kaufkraft verursachten eine dauerhaf-te Zurückhaltung bei den Interessenten.

So entwickelten sich die ers-ten beiden Quartale 2003, getragen durch die neu vor-gestellten Modelle, noch aus-gegliichen. Mit den anhalten-den politischen Diskussionen im weiteren Verlauf des Jah-res fiel die Zahl der Neu-zulassungen unter das Niveau des Vorjahres. Erst im Novem-ber konnte ein deutlicher Zuwachs verzeichnet werden, so dass das Jahr 2003 mit einem aus der wirtschaftli-chen Gesamtsituation resul-tierenden Minus von knapp fünf Prozent abgeschlossen werden konnte.

Die wirtschaftliche Bedeu-tung der Branche liegt des-sen ungeachtet auf einem hohen Niveau. Über 7 Milliar-den Euro Umsatzvolumen werden jährlich durch den direkten Vertrieb und durch die Nutzung von motorisierten Zweirädern erwirtschaftet. 2 Milliarden davon werden von den Unternehmen als Steuern abgeführt. Der Mittel-stand ist hierbei die tragende Säule der deutschen

Motorradindustrie und des Handels. Mit nahezu 30.000 Arbeitsplätzen leistet sie einen bedeutenden Beitrag zu Wachstum und Beschäfti-gung in Deutschland. Ihr Er-folg wird entscheidend von der Flexibilität und der Kreati-rität 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, Hel-me, Fahrerbekleidung, Um-bauten, Touristik, Messen, Medien, Fahrerlehrgänge, Sicherheitstrainings, Fahrschu-len und viele mehr.

*Due to the visitors' great interest in the new models displayed on the occasion of the INTERMOT 2002, the branch started optimistically into the motorcycle season 2003. But discussions about topics such as a reform of the German tax legislation, the future of old age pensions as well as further planned cuts in the health system with at the same time declining spending power among consumers caused a long-lasting re-served consumer behaviour among prospective buyers. Due this in the course of the year new registration numbers of motorcy-cles dropped below sales levels of the previous year. However, more than 7 billion Euro volume of trade are being earned annually by sales and utilization in the motorcycle sec-tor. An amount of about 2 billion of this sum is paid to the tax of-fice. The medium-sized trade in this context is a major pillar of the German motorcycle industry and trade. With nearly 30,000 jobs it contributes significantly to the economic increase and employ-ment situation in Germany.*



## Verbandsthemen 2003



Bert Poensgen



Peter Müller



Erhard Just



Ullrich Holzhausen

## IVM wählte neues Präsidium

Marco v. Maltzan gab zum 31. Januar sein Amt als Präsident des Industrie-Verbandes Motorrad auf, das er fast vier Jahre und zwei Amtsperioden lang erfolgreich bekleidete. Bereits zum 1. Februar wechselte der bisherige Geschäftsführer für den Bereich Motorrad der BMW AG zum Ludwigsburger Unternehmen Beru AG, dem Spezialisten für Zündung, Dieselmotoren und Automobilelektronik. Freiherr v. Maltzan übernahm zum 1. April 2003 in der Funktion des Vorstandsvorsitzenden die Geschäfte der Gesellschaft. Auf der Jahreshauptversamm-

lung am 26. Juni in Bensheim wählten die Mitglieder des Verbandes einstimmig Bert Poensgen, den 55jährigen Bereichsleiter für Marketing und Vertrieb beim japanischen Hersteller Suzuki, zum neuen Präsidenten des Industrie-Verbandes Motorrad. Seit 1979 ist der gelernte Kfz-Mechaniker, Einzelhandels- und Industriekaufmann für Suzuki tätig, zunächst als Gebietsverkaufsleiter für Motorräder in Bayern, später als Vertriebsleiter bei Suzuki Deutschland. Seit 1984 zeichnet Poensgen ebenfalls für den Bereich Marketing verantwortlich.

Zu seinem Nachfolger im Amt des ersten Vizepräsidenten wählten die IVM-Mitglieder einstimmig Peter Müller. Der 43jährige ist Leiter Vertrieb und Marketing bei BMW Motorrad. Ebenfalls einstimmig wurden Erhard Just von Peugeot Motorcycles Deutschland und Ullrich Holzhausen (JF Motorsport) von den IVM-Mitgliedern in ihrem Amt als weitere Vizepräsidenten bestätigt.

*On the occasion of their annual meeting on June 26<sup>th</sup> in Bensheim the IVM members unanimously elected Bert Poensgen, 55-year-old head of the marketing and sales department of the Japanese manufacturer Suzuki as their new president. Poensgen worked for Suzuki at first as area sales manager for motorcycles in Bavaria and later as sales manager on a national basis. As his successor in the office as Vice President the IVM members elected by common consent Peter Müller. 43-year-old Peter Müller is Sales and Marketing Manager for BMW motorcycles. Erhard Just of Peugeot Motorcycles Germany and Ullrich Holzhausen (JF Motorsport), too, were unanimously confirmed in office by the IVM members.*

MBK Nitro





# Ride To Work Day

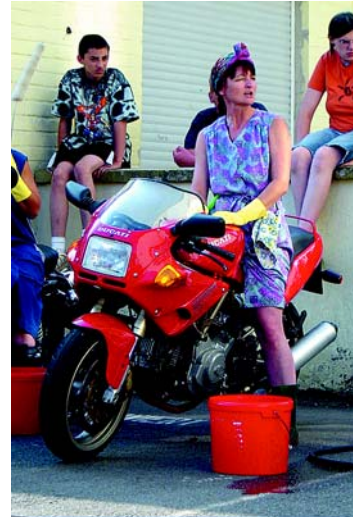
Mit dem "Ride To Work Day" initiierte der Industrie-Verband Motorrad den ersten bundesweiten Tag für Motorrad- und Rollerfahrer. Wie in den kooperierenden europäischen Nachbarländern und den USA fand der Tag am 16. Juli statt. Die weit über 5.000 Teilnehmer an dem vom IVM ausgeschriebenem Wettbewerb demonstrierten deutlich die Intention des Tages: Roller und Motorräder sind heute mehr als nur reines Freizeitvergnügen, sondern in Anbetracht von Parkplatzknappheit und täglichen Staus in den Innenstädten eine attraktive Alternative auf dem Weg zur Arbeit.

Das große Engagement der Teilnehmer und Organisatoren vor Ort machte den Erfolg dieses Tages aus. Die Aktivitäten reichten vom Bikerfrühstück bis zum Motorradkorso durch die Innenstädte. Damit verbunden wurden oft Forderungen nach eigenen Zweiradparkplätzen und Umkleemöglichkeiten für die Biker. Den ausgeschriebenem Wettbewerb für die beste Aktion gewann die Technische Universität in Kaiserslautern. Die Jugendpreise gingen an die Jacob-Muth-Schule in Kusel und an den Verein für psychosoziale Hilfen "die Brücke" in Bad Hersfeld.

Auch zahlreiche große Unternehmen aus dem Bereich der Mitglieder des IVM und anderen Wirtschaftszweigen wie REWE, Airbus Deutschland oder Bayer Leverkusen beteiligten sich an der Aktion. Der

überaus erfolgreiche Verlauf des "Ride To Work Days" zeigt den Wunsch der Roller- und Motorradfahrer nach einer Institutionalisierung dieses Events. Daher steht der Termin für 2004 bereits fest. Am 21. Juli findet die Aktion in Deutschland ihre Fortsetzung.

*With the „Ride to Work Day“ the IVM initiated the first national Motorcyclists and Scooter Riders Day. Just like in other cooperating countries in Europe and in the USA, this day was July 16<sup>th</sup>. The fact that more than 5,000 people participated in this activity clearly shows the day's intention: Riding scooters and motorcycles is more than only a leisure time activity; in view of the daily lack in parking lots and day-to-day inner-city traffic jams, two-wheelers are an attractive alternative for the daily way to work. Thanks to the participants' dedication the day was a great success. The activities ranged from a bikers' breakfast to a motorcycle parade through inner cities. On the occasion of this parade partici-*



Putzaktion an der „Jacob-Muth-Schule“ in Kusel

*pants pushed a claim for motorcycle parking lots and changing cubicles. A lot of other important enterprises from the IVM members and other trades like REWE, Airbus Germany or Bayer Leverkusen took part in the event. The extremely successful course of the „Ride to Work Day“ clearly shows the scooter riders and motorcyclists' interest for an institutionalization of this event. Thus the date for 2004 has already been fixed: on July 21 2004 the „Ride to Work Day“ will come to a continuation in Germany.*



Die TU Kaiserslautern beim Motorrad-Corso am Ride-To-Work-Day

# Europäischer Brückenschlag

Eine zentrale Aufgabe des Industrie-Verbandes Motorrad ist es, das Ansehen der Motorradfahrer und der Zweiradindustrie positiv zu beeinflussen. Daher beteiligte sich der IVM auch im Jahr 2003 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 im Vorfeld dieser Fahrt wieder eine echte logistische Herausforderung und stellte mit seinen Mitgliedsunternehmen 80 Motorräder und organisierte deren Transport für die Teilnehmer.

Die Motorradtour des Deutschen Bundestages stand unter dem Motto "BRÜCKEN

VERBINDEN EUROPA". Daher war die Schweden und Dänemark verbindende und damit Europas größte Brücke, die Oresundbrücke, ein zentraler Bestandteil der Tour.

Die Politiker, angeführt von Bundesverteidigungsminister Dr. Peter Struck, den Europa-Parlamentariern Dr. Karsten Knolle und Bernd Lange sowie Ute Vogt, Staatssekretärin im Innenministerium, wurden nach dem Start am Reichstagsgebäude zunächst in Waren empfangen, bevor die Gruppe in Rostock von Oberbürgermeister Arno Pöker auf eigenem Motorrad begrüßt wurde. Nach der gemeinsamen Fährüberfahrt nach Trelleborg, die von den Vertretern der Motorradbranche und den teilnehmenden Politikern zu einem intensiven Meinungsaustausch genutzt wurde, erfolgte der Empfang



Reiner Brendicke übergibt die Spende an das Kinderhilfswerk

im Folketing, dem dänischen Parlament. Der deutsch-dänische Freundschaftsabend in Kolding zählte zu den Höhepunkten der Fahrt und verinnerlichte den europäischen Gedanken der Freundschaftsfahrten.

Am Abschlusstag veranstaltete der IVM einen Abend auf dem Museumsschiff "Cap San Diego" im Hamburger Hafen. Hierzu hatten die Mitgliedsunternehmen des IVM eine Ausstellung von klassischen Motorrädern organisiert. IVM-Hauptgeschäftsführer Reiner Brendicke übergab bei dieser Gelegenheit einen Spendenscheck in Höhe von 4.000 Euro an das CCF-Kinderhilfswerk und gab damit den Startschuß für die Aktion "Biker helfen Kindern", die bis zur INTERMOT 2004 Geld für bedürftige Kinder in der ganzen Welt sammelt.



Die Politiker beim Empfang in Waren an der Müritz

*One of the most important tasks of the IVM is to influence the image of motorcycles and two-wheelers in general in a positive way. This is why in 2003 the IVM once more joined in the international Tour of Friendship of the sports association of the German*

*Bundestag in order to intensify the exchange of ideas between the IVM and its members with decision-makers from politics. Once again the IVM, in cooperation with its members, accomplished a genuine 'challenge' and – together with its members - provided 80 motorcycles and organized their transport for the participants.*

*The tour was themed "Bridges connect Europe" and thus Europe's longest bridge, the Oresund-Bridge connecting Sweden and Denmark, was a central place of the tour. The politicians under the lead of the Federal Minister of Defence, Dr. Peter Struck, the European parliamentarians Dr. Karsten Knolle and Bernd Lange as well as Ute Vogt, State Secretary in the Ministry of the Interior started at the Reichstag Berlin and were welcomed in Waren before the group was welcomed in Rostock by the Lord Mayor Arno Pöker, riding his own motorcycle. After a joint ferry crossing to Trelleborg, a journey that was intensively used for first exchanges of ideas, there was a reception in the Folketing, the Danish Parliament. The German-Danish "Meeting of Friends" in Kolding was one of the highlights and intensified the European idea of this tour.*

*The final event was an evening on the exhibition ship Cap San Diego in Hamburg Harbour, organized by the IVM. For this event the IVM members had organized an exhibition of classical motorcycles. On this occasion, Mr. Reiner Brendicke, General Manager of the IVM, assigend a cheque of 4,000 Euro to the CCF Children's Fund Organization and thus gave the starting signal for "Motorcyclists help Children"- a campaign lasting until September 2004 (INTERMOT 2004) that raises money for children in need all over the world.*



## Biker helfen Kindern

Unter diesem Motto hat der IVM eine bundesweite Spendenaktion für hilfsbedürftige Kinder in der ganzen Welt ins Leben gerufen. Zusammen mit dem CCF-Kinderhilfswerk haben die Motorrad- und Rollerfahrer in Deutschland bereits in der Vergangenheit Geld für die Kinderaktion gespendet. Nun sollen die Sammeldosen, die seit Juni 2003 in den Verkaufsräumen der Händler aller IVM-Mitgliedsunternehmen stehen, diese karitative Aktion bundesweit etablieren. Dass das Geld dabei direkt und ohne Umwege seinen Weg zu den hilfsbedürftigen Kindern findet, ist sichergestellt, denn das CCF-Kinderhilfswerk verfügt über intensive Erfahrung. Schon seit Jahren unterstützt das Kinderhilfswerk Projekte in Afrika, Amerika, Asien und Osteuropa und sorgt so dafür, dass die Not dieser Kinder ein wenig gelindert wird.

Auf der INTERMOT München im September 2004 wird das Resultat des Engagements von Bikern, Motorradindustrie und Händlern in Form eines Spendenschecks vom IVM an das Kinderhilfswerk übergeben.

*Motorcyclists help children - this is the motto of the nationwide fund-raising campaign initiated by the IVM for children who need help all over the world. In cooperation with the CCF - Children's Fund Organization German motorcycle and scooter riders had donated money for this children's campaign before. For years the CCF has been supporting projects in Africa, America, Asia and Eastern Europe and thus relieves the stress of children who need help. On the occasion of the INTERMOT Munich in September 2004 the result of this campaign carried out by motorcycle riders, the motorcycle industry and traders will be donated to the Children's Fund Organization in form of a cheque.*

Piaggio X8



## ABS: Zwangseinführung wird abgelehnt

Die zurzeit in Deutschland diskutierte Zwangseinführung von Antiblockiersystemen für Krafträder lehnt der IVM grundsätzlich ab. Die freiwillige technische Einführung des ABS beim Pkw beschränkte sich am Anfang auf wenige Hochpreismodelle und hat sich dann sukzessive innerhalb der Modellpalette ver-

breitet. Einen ähnlichen Trend erkennt der IVM schon jetzt bei den motorisierten Zweirädern. Es gibt bereits über 35 Modelle, die über ABS verfügen. Weitere Modelle verfügen über Kombibremssysteme. Dabei ist die Einführungsphase im Hochpreisbereich längst abgeschlossen, und es sind auch Ein-

stiegsmodelle verfügbar. Die positiven Erfahrungen über die Markteinführung aus dem Pkw-Bereich lassen sich sicherlich auf das motorisierte Zweirad übertragen. Denn schon heute kann jeder Kunde ein Fahrzeug zwar noch nicht von jedem Hersteller, aber definitiv aus jedem Fahrzeugsegment erwerben, das zumindest optional mit ABS oder Kombibremse ausgestattet werden kann. Der IVM sieht hierin eine Entwicklung analog zum Pkw-Bereich, für den es nie eine derartige restriktive Ausrüstungsverpflichtung gab. Ein Markt, in dem sich ABS-Systeme trotzdem durchgesetzt haben.

*In the present discussion on the compulsory implementation of Antilock Braking Systems the IVM definitely objects obligatory use. For automobiles the technical implementation of ABS at the beginning was restricted to some expensive models and then gradually spread within serial models. A similar trend can be stated for motorcycles right now already. There are more than 35 models equipped with ABS. Further models dispose of combined brake systems. The introduction phase thus has long been finished and even potential beginner motorcycles equipped with ABS are available.*

*It is quite certain that experience in the automobile field can be transferred to the field of motorized two-wheelers, since today already consumers can buy vehicles from any motorcycle segment that have the necessary devices to be equipped with ABS. For this fact the IVM states a development parallel to the automobile sector in which a compulsory equipment with ABS has never been applied.*



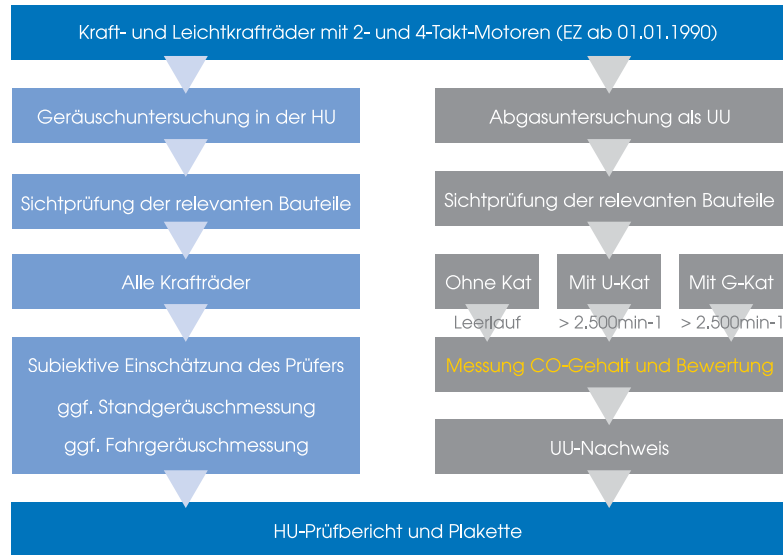
# Umweltuntersuchung kommt!

Als eine der Maßnahmen des Sofortprogramms der Bundesregierung zur Verminderung der Ozonbildung aus der letzten Legislaturperiode hat das Bundesumweltministerium die Einführung einer Umweltuntersuchung für Kraftfahrzeuge beschlossen. Die vom federführenden Verkehrsministerium eingesetzte Arbeitsgruppe zur Ausgestaltung dieser periodischen Untersuchung hat die Sacharbeit im Herbst abgeschlossen. Der IVM erwartet den ersten Richtlinienentwurf für das Frühjahr 2004.

Danach sollen alle zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuge ab dem Erstzulassungsdatum 1. Januar 1990 alle zwei Jahre im Rahmen der Hauptuntersuchung anlog dem Pkw-Bereich auch eine Abgasuntersuchung durchlaufen. Gemessen werden soll der Kohlenmonoxidgehalt im Leerlauf bzw. für Fahrzeuge mit Katalysator im erhöhten Leerlauf.

Die vom Bundesministerium für Umwelt geforderte obligatorische Messung des Standgeräusches wird vorerst nicht eingeführt. Der IVM hält die Standgeräuschemessung zur Überprüfung des Fahrzeugbestands während der Hauptuntersuchung für nicht zielführend.

Allerdings soll bei der Hauptuntersuchung ein besonderes Augenmerk auf die Geräusentwicklung des Fahrzeugs gelegt werden. Im Zweifelsfall wird dann eine Geräuschuntersuchung vorgenommen.



*As one step of the immediate-help programme of the Federal Government from the last legislative period, the Federal Environment Ministry decided upon the implementation of respective tests for motorcycles in order to reduce the formation of ozone. Subsequently all motorized two-wheelers registered after January 1990 have to pass through an emission test simultaneous to the two-year's test cycle, like cars*

*have been doing it for years. The test meters the amount of carbon dioxide in idle running and for vehicles with catalytic converters in high idle running. The IVM thinks that a test of standing noise emission during the test cycles will not lead to success. Nevertheless there should be special attention on noise emission of vehicles during regular test cycles. In cases of doubt a noise test still can be taken.*

Ducati Fila 999R





Kawasaki Z1000

geringsten Mängel aller Fahrzeugarten auf. Hierbei dominierten die Mängel an den lichttechnischen Einrichtungen, wogegen beim Pkw die Bremsanlagen am häufigsten bemängelt wurden. Aus diesem Grund plädiert der IVM bei der Frist für die Hauptuntersuchung von älteren Fahrzeugen für die Beibehaltung der zweijährigen Zeitspanne für Krafträder. Bei älteren Pkw wird zurzeit über eine Verkürzung der Zeiträume auf ein Jahr nachgedacht.

## Kraftradbestand in gutem technischen Zustand

Die Halter von Krafträdern und Leichtkrafträdern mit amtlichen Kennzeichen müssen ihre Fahrzeuge entsprechend dem § 29 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung StVZO regelmäßig untersuchen zu lassen. Wie bereits für die vorangegangenen Jahre, weist die offizielle Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts für das erste Halbjahr 2003 über die Ergebnisse der Haupt-

untersuchung Krafträder als die Fahrzeugkategorie mit den geringsten Mängeln aus. Nach Angabe des KBA führten die Überwachungs-institutionen im ersten Halbjahr rund 12,7 Mio. Untersuchungen von Kraftfahrzeugen und Anhängern auf deren Verkehrssicherheit und ordnungsgemäßen technischen Zustand durch. In allen Altersklassen wiesen Krafträder mit Abstand die

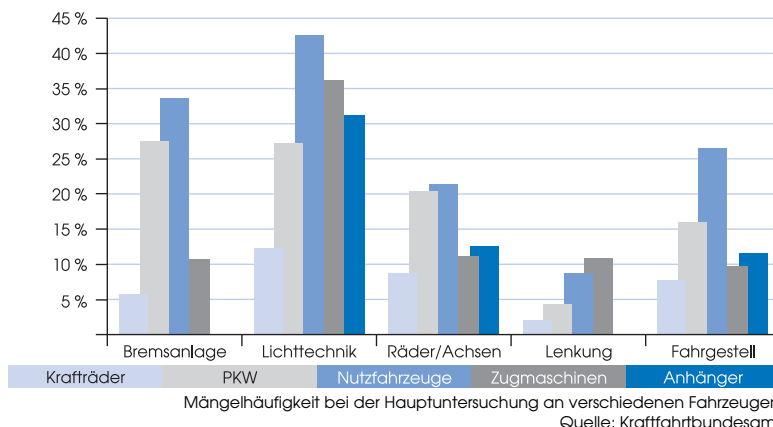
*Owners of powered two-wheelers and light-weight motorcycles have to subject their vehicles to tests carried out by the Technical Control Board for road traffic vehicles on a regular basis according to § 29 of the Federal Road Registration Regulations. Just like in previous years the official statistics on results of Technical Control Board Tests for the first 6 months of the year 2003 published by the KBA (Kraftfahrtbundesamt; Federal Authority dealing with road traffic and vehicles) identified the group of powered two-wheelers as the category having the fewest technical defects.*

*According to the KBA test institutes carried out 12.7 million tests on road safety and technical condition of vehicles and trailers in the first six months.*

*Regardless of their time in use motorcycles by far had the fewest defects. The highest number of slight defects was found in lighting systems whereas for automobiles this was the braking system.*

*For these reasons the IVM pleads for a continuation of test cycles every two years for older motorcycles. For older automobiles a shortening to obligatory tests once a year is being planned.*

### Motorräder schneiden gut ab





Internationale Aktivitäten

# INTERMOT München 2004



Sie ist die größte Messe für Motorräder, Roller und Zubehör. Die INTERMOT München ist der Treffpunkt für Endverbraucher und Fachpublikum, das belegen eindrucksvoll die Zahlen aus den vergangenen Jahren. Allein 2002 kamen rund 150.000 Besucher und über 1.000 Aussteller aus 38 Ländern auf das einzigartige Messegelände im Münchener Osten.

Zusätzlich zu den neun hochmodernen Ausstellungshallen mit über 100.000 m<sup>2</sup> Aus-

stellungsfläche werden auf dem riesigen Freigelände und in der Eventhalle B6 Showacts, Rennfeeling und Stuntshows präsentiert, die in dieser Konzentration wohl einmalig auf der Welt sind. Neben den Supermoto-Rennen mit den Top-Fahrern aus der Internationalen Deutschen Meisterschaft über Roller-, Minibike- und Pocketbikerennen vermitteln das Fahrerlager und die Demoläufe der Cup-Maschi-

nen die Faszination und einmalige Atmosphäre aus den unterschiedlichsten Zweirad-sportarten.

Eine besondere Anziehungskraft üben die aufwändigen und einmaligen Probefahr-möglichkeiten auf die Besucher aus, können dort doch auch die ersten Testmeter auf einem Motorrad oder Roller zurückgelegt werden. Dies übrigens nicht nur auf Straßenmaschinen, sondern auch im Gelände auf Enduros, mit Quads in leichtem Gelände und ebenfalls im Beiwagen von Gespannen. Erstmals wird es auf der INTERMOT 2004 auch für Interessenten, die noch keinen Führerschein besitzen, umfangreiche Test-fahrt-Angebote geben.

*The INTERMOT is the most important trade fair for motorcycles, scooters and motorcycle accessories. It is a platform for consumers and experts, a fact that was supported by the impressive visitors' numbers of the previous years. In 2002 alone about 150,000 visitors and more than 1,000 exhibitors from 38 countries came to the unique Trade Fair Centre east of Munich. In addition to the nine ultra-modern exhibition halls with more than 100,000 square metres of display area there will be acts, racings and stuntshows in the open-air sites and in the Events Hall B6, activities that are probably unique in these dimensions. A particular attraction for visitors are the unique test ride possibilities, as riders can try the first metres on a new motorcycle on the spot. And this is true not only for street bikes but also for off-road bikes, quads and sidecars.*

MV Agusta Brutale F4



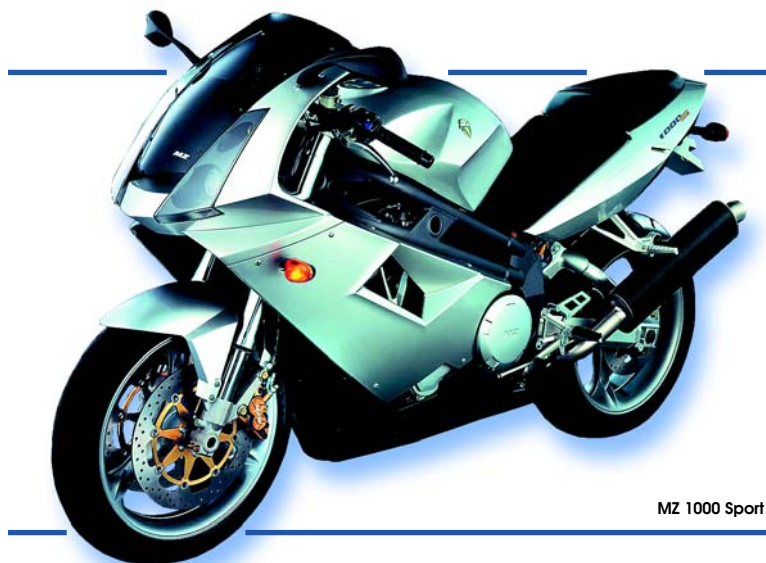


Ein Showprogramm der Extraklasse erwartet die Besucher in der Eventhalle B6: Dort gibt es Motorradartistik mit internationalen Stunt-Weltmeistern der Akrobaten auf zwei Rädern, im „Globe of Speed“, einer Stahlkugel von nur sechs Metern Durchmesser, fahren gleichzeitig sechs Motorradkünstler, und beim Freestyle Moto Cross werden atemberaubende Sprünge gezeigt, die sich unter dem hohen Hallendach abspielen.

Neben dem umfangreichen Show- und Sportprogramm liegen weitere Schwerpunkte der IVM-Aktivitäten bei den Themen „Touring“ und „Design“ mit umfangreichen Produktpräsentationen. Die gesamte Szene wartet gespannt auf die Ergebnisse aus dem internationalen Designwettbewerb, den erstmals die Messe München und der ideale Träger der INTERMOT München, der Industrie-Verband Motorrad, ausgeschrieben haben.

Wenn sich am 15. September die Hallen der INTERMOT München öffnen, stehen alle Neuigkeiten aus den Bereichen Zubehör, Bekleidung, Tuning, Customizing, Reisen sowie Werkstattausrüstung und natürlich die neuen Modelle der Hersteller in den Hallen auf dem Münchener Messegelände zur hautnahen Begutachtung bereit.

Alle weiteren Informationen zur INTERMOT München 2004 erhalten Sie im Internet unter [www.intermot-muenchen.de](http://www.intermot-muenchen.de)



MZ 1000 Sport

*For the first time this year there will be wide-ranging test ride offers for interested persons who are not yet in possession of a driving license for motorcycles. In the Events Hall B6 there will be an outstanding show programme: Motorcycle artistry with international stunt champions, the „Globe of Speed“ team whose members will drive as many as six bikes horizontally and vertically around in a 6-m diameter steel cage and free style motocross will present stunts that will take the visitors' breath away. Apart from the wide-ranging show and sports programme there are further focal points of IVM-activities in the topics „touring“ and „design“ that will*

*present their products. The whole motorcycle scene is looking forward to the results of the international design contest that was organized for the first time by the Messe München and the conceptual sponsor of the trade fair, the IVM.*

*When the halls open for the INTERMOT Munich on September 15 the latest developments in the fields of accessory trade, riding gear, tuning, customizing and travelling as well as garage equipment and of course the latest motorcycle and scooter models will be ready and waiting in the halls of the Trade Fair Centre Munich for close examination by the visitors. Further information offers a glimpse to: [www.intermot-muenchen.de](http://www.intermot-muenchen.de).*



## Neue europäische Zulassungsdokumente

Mit der Verabschiedung der Richtlinie 1999/37/EG hat die europäische Union die Vereinheitlichung der Zulassungsdokumente in Europa auf den Weg gebracht. Alle Mitgliedsstaaten verlangen schon heute, dass der Halter im Besitz einer Zulassungsbescheinigung sein muss, damit das Fahrzeug im nationalen Hoheitsgebiet betrieben werden darf.

Die Harmonisierung der Gestaltung und des Inhalts der neuen Dokumente soll das Verständnis und die Kontrolle der Bescheinigung vereinfachen und trägt auf diese Weise dazu bei, dass alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedsstaaten verkehren und auch veräußert werden können. Die erneute Zulassung der Fahrzeuge, die aus einem anderen Mitgliedsstaat stammen, soll somit erleichtert und

das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes gewährleistet werden. Die neuen Papiere bestehen aus zwei Teilen; dem neuen Teil I, ähnlich dem Fahrzeugschein, und dem Teil II, analog zum Fahrzeugbrief. Das deutsche Zulassungsverfahren bleibt somit gleich, nur die Dokumente ändern sich in Form und Inhalt. Bis zum 15. Januar 2005 muss die neue europäische Richtlinie ins nationale Recht übernommen werden sein.

Der Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sieht vor, dass die alten Papiere so lange gültig bleiben, bis es zu einer erneuten Befassung der Dokumente durch die Zulassungsstelle kommt. Dann müssen Fahrzeugbrief und -schein gegen die neuen Dokumente umgetauscht werden.



*With the implementation of the 1999/37/EG guideline the EU launched the harmonization of vehicle documents for Europe. Today already, all member states require from each vehicle driver and rider to be in possession of registration documents.*

*The standardization of design and contents of the new documents is supposed to simplify the understanding and control of documents and thus contributes to a free passage of territories and free sale of vehicles in all member states.*

*The up to then regulation for new registrations of vehicles from other member states thus will be easier done and thereby also is supposed to support the unobstructed working of the single European market.*

*The new documents consist of two parts: Part I, a paper similar to the former vehicle registration certificate (Fahrzeugschein) and Part II, similar to the former registration document (Fahrzeugbrief). The act of registration in Germany thus remains the same, with only a change in design and contents of vehicle documents. Until January 15 2005 this new European guideline has to be implemented into national legislation.*

*The draft of this regulation of the German Federal Ministry of Transport plans to allow old documents as long as the documents don't have to be taken to registration authorities; only in this case the old documents have to be exchanged.*

Harley-Davidson XL1200C



# Führerschein-Novelle

Im Spätherbst des Jahres hat die europäische Kommission den ersten Arbeitsentwurf für die Novellierung der Führerscheinrichtlinie vorgelegt. Europaweit soll nun eine Fahrerlaubnisklasse AM für Kleinkrafträder mit maximal 50 cm<sup>3</sup> Hubraum und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h eingeführt werden. Vorgesehen ist hierbei mindestens eine theoretische Prüfung.

Für die Leichtkrafträder (125 cm<sup>3</sup> und 11 kW) ist zusätzlich ein Leistungsgewicht von 0,1 kW/kg vorgesehen. Hieraus resultiert ein Mindestgewicht des Fahrzeugs von 110 kg. Die Klasse A1 soll nun auch verbindlich in allen EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden. Weitere Einschränkungen wären laut Entwurf nicht mehr zulässig. Dies würde für Deutschland bedeuten, dass die umstrittene Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für 16- und 17jährige spätestens zur Umsetzung der Novelle aufgehoben werden müsste.

Die Kommission möchte das Einstiegsfahrzeug für den Stufenführerschein A2 attraktiver machen. Die Höchstleistung würde dementsprechend auf 35 kW (ca. 48 PS) heraufgesetzt. Das Leistungsgewicht beträgt dann 0,2 kW/kg, so dass ein A2-Fahrzeug mindestens 175 kg wiegen müsste. Das Drosseln leistungsstarker Fahrzeuge würde nach dem Willen der Kommission nur noch eingeschränkt möglich sein. Die neue Regelung sieht vor, dass

bei Hubräumen über 300 cm<sup>3</sup> die A2-Variante nur noch 50 % der maximalen Leistung des ungedrosselten Fahrzeugs haben darf. Damit wären Krafträder über 70 kW (ca. 96 PS) von der Drosselung ausgeschlossen.

Um in die offene Klasse A aufzusteigen, sieht der Entwurf nach 3 Jahren auf einem A2-Fahrzeug eine Überprüfung der Fahrpraxis vor, gegen die sich der IVM klar ausspricht, da entsprechende Erfahrungen in Deutschland eindeutig gezeigt ha-

ben, dass eine solche Regelung keine Sicherheitsvorteile bringt. Alternativ ist der Direkt-einstieg in die Klasse A mit 24 Jahren vorgesehen.

Beim Einschluss des A1 in den Pkw-Führerschein sieht der Entwurf keine Änderung vor. Es bleibt bei der Möglichkeit der Einzelstaaten, diese Regelung zuzulassen.

Der IVM und seine Mitglieder setzen sich weiter intensiv für eine verbraucherfreundliche Liberalisierung der Einschlussregelung in Deutschland ein.

Hyosung Naked 125



*In late autumn 2003 the European Commission presented the first draft for an amendment of driving license regulations. The driving license class AM for small mcs up to 50 ccm and a maximum speed of 45 km/h is planned to be implemented Europe-wide. In this context arrangements for at least one theoretical test are intended.*

*For light-weight motorcycles another capacity weight of 0.1 kW/kg is envisaged. As a consequence the minimum weight of this vehicle type will be 110 kg. Class A1 is planned to be implemented bindingly in all European*

*member states. According to the draft further restrictions would not be acceptable. The Commission wants to make the beginner driving license A2 more attractive. Thus the maximum performance might be raised to 35 kW. The capacity weight then will amount to 0.2 kW/kg, so that vehicles operated with a A2 license would have to weigh at least 175 kg. The new regulation plans to allow vehicles of 300 ccm capacity and more only 50 % of the maximum performance of unthrottled vehicles for the A2 variant. By this regulation mcs of 70 kW would be excluded from throttling.*

# Aktiv gegen Verkehrslärm

Viele Menschen empfinden den Verkehrslärm als eine der Hauptursachen für ihre alltägliche akustische Belastung. Zwar haben in den vergangenen Jahren zahlreiche technische Verbesserungen zur Reduzierung des Geräuschniveaus im Straßenverkehr beigetragen, doch die im Detail erzielten Fortschritte werden in der Regel durch die permanente Zunahme des gesamten Verkehrsaufkommens zunichte gemacht. Dazu trägt die ständig größer werdende Zahl von Kraftfahrzeugen genauso bei wie der Ausbau des Straßen- und Schienennetzes, der stetig wachsende Luftverkehr und der kontinuierlich wachsende Güterverkehr. Auch wenn das motorisierte

Zweirad ein sehr ökonomisches Transportmittel ist, beträgt sein Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen in Westeuropa doch lediglich drei Prozent. Trotzdem sorgt seine Geräuschentwicklung immer wieder für Aufsehen und für emotional geführte Diskussionen. Ein Forschungsprojekt des europäischen Herstellerverbandes ACEM sollte Klarheit schaffen, ob sich die Empfindungen der Menschen mit Messwerten aus dem simulierten realen Straßenverkehr decken. Tatsächlich zeigte sich, dass Motorräder im Serienzustand und im normalen Gebrauch unauffällig sind. Das Vorurteil, Motorräder seien wegen identischer Grenzwerte genauso laut wie Lkw, konnte klar widerlegt werden.



*A lot of people feel offended by road traffic noise as one of the main causes of their day-to-day acoustic strain. Although in recent years there have been numerous technical improvements in noise reduction, the continual increase of traffic in general impedes real improvements. Further factors in this context are the steadily increasing number of road traffic vehicles, as well as the extension of roadways and railways, air traffic and freight traffic.*

*Although motorized two-wheelers are an economical means of transport, their share in the total West-European traffic is only 3 percent. And in spite of this rather small share, mc's noise emission again and again is the cause for rather emotional discussions. A research project of the European manufacturers' association ACEM wants to clarify the question if people's feelings really reflect test data obtained in tests under real-traffic conditions. Results in fact showed that series-produced motorcycles and those in normal use are unobtrusive. The prejudice that mcs are as noisy as lorries or vans because of identical limiting values was disproved. Even in case of very aggressive riding styles motorcycles are still considerably less noisy than vans.*

Aprilia Mille R



Selbst bei aggressivster Fahrweise bleiben Motorräder deutlich leiser als Lkw. Der direkte Vergleich mit dem Pkw zeigt, dass bei Geschwindigkeiten über 70 km/h die Abrollgeräusche der Pkw-Bereifung das Emissionsniveau von Motorrädern sogar überschreiten können. Akustisch betrachtet, verfügen Motorräder bauartbedingt über ein hohes Dynamik-Potenzial. Der Einfluss des Fahrers auf die Geräuschemission ist nicht unerheblich. Die Nutzer von Motorrädern müssen hierauf hingewiesen werden, damit sie ihr Verhalten an die Örtlichkeiten anpassen können.

Das wahre Problem sind allerdings die illegalen oder manipulierten Auspuffanlagen. Leider zeichnet sich in jüngster Zeit ein Trend zur Nutzung derartiger Anlagen ab. Eine weitere Absenkung der Grenzwerte für motorisierte Zweiräder könnte diesen Trend noch verstärken. Der Handel mit illegalen Aus-

puffanlagen wird zurzeit kaum gesetzlich behindert und im Straßenverkehr drohen wegen der wenigen Kontrollen kaum Sanktionen. Will die Politik die Straße wirklich leiser machen, so wird dies im Zweiradbereich nur durch die Bekämpfung der illegalen und manipulierten Auspuffanlagen erreichen.



Moto Guzzi V 750 Brevia

*A direct comparison with cars shows that - at a speed of 70 km/h - noise of car tyres even exceeds the noise level attained by motorcycles.*

*Due to their construction mcs provide a high dynamical potential with respect to acoustics. Thus the rider's influence on noise emission is high. The motorcycle users' attention has to be drawn to this fact so that they can adapt their riding behaviour to the public's demands.*

*The real problem in fact lies in illegal or manipulated exhaust pipe systems. Unfortunately, in recent times there has been a trend to use these systems. A further reduction of limiting values, however, might even intensify this trend.*

*Furthermore, there is hardly any prosecution of trading illegal exhaust pipes at present, and in road traffic there are only few controls and thus hardly any sanctions at all.*

*If politicians really want to make road traffic less noisy, in the field of powered two-wheelers this will only be attained by fighting illegal and manipulated exhaust pipes.*

Peugeot Jefforce



# Neuer Abgas-Prüfzyklus

Mit der Richtlinie 2002/51/EG zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen hat die Europäische Union erhebliche Verringerungen der Abgasgrenzwerte für Motorräder beschlossen.

Die europäische Kommission hat hierbei den Auftrag erhalten, zusammen mit der Industrie und allen anderen versierten Parteien einen einheitlichen motorradspezifischen Prüfzyklus zu entwickeln. Dieses neue Testverfahren soll als Alternative zum modifizierten Pkw-Zyklus ab 2006 für die Typprüfung von Krafträdern anwendbar sein.

Der WMTC (World-Wide Harmonised Test Cycle) besteht aus unterschiedlichen Teilen. Teil 1 simuliert den innerstädtischen Bereich, Teil 2 die Landstraße und Teil 3 die Überlandstraßen und

Autobahnanteile. Der Zyklus ist sehr anspruchsvoll, da er auf realen Fahrzuständen basiert. Somit darf der WMTC wohl als die weltweit anspruchsvollste Prüfung bezeichnet werden.

Die drei Teile weisen deutlich mehr dynamische Anteile auf als der bisherige Testzyklus. Mit dieser positiven Entwicklung wurde der erfolgreich eingeschlagene Weg zu einer nachhaltigen Umweltverträglichkeit weiter fortgesetzt. Mit der Einführung des WMTC darf sich das Kraftrad aus der umweltpolitischen Diskussion um realitätsnahe Prüfzyklen verabschieden. Die Mitwirkung der Motorradindustrie bei diesem Projekt zeigt klar, dass der Schutz der Umwelt im Zentrum der Anstrengungen bei der Planung, Entwicklung und Umsetzung von Produkten steht.

*With the 2002/51/EG guideline concerning the reduction of exhaust gas emission of two- and three-wheelers the European Union decided upon substantial exhaust gas limiting values for motorcycles.*

*In this context, the European Commission - in cooperation with industry and other expert parties - accepted the order to develop a standardized test cycle especially designed for motorcycles. This new test method intends to be an alternative to the modified automobile test cycle that will be applied to motorcycles from the year 2006 on.*

*The WMTC (World-Wide Harmonised Test Cycle) consists of several parts. Part one simulates inner city regions, part two country roads and part three refers to cross-country roads and highways. The cycle is very fastidious, as it is based on realistic riding situations. In this context the WMTC can be looked upon as the world's superior test in this field.*

*The three parts clearly are more dynamical than former test cycles. By this positive development the already successful work in direction of a long-lasting environmental compatibility will be continued. With the implementation of the WMTC motorcycles no longer have to undergo critical discussions whether test cycles meet reality or not.*

*The fact that the motorcycle industry co-operates in this project shows that environmental protection is one of the focal points in the planning, development and manufacturing of products.*



Triumph Speed Triple

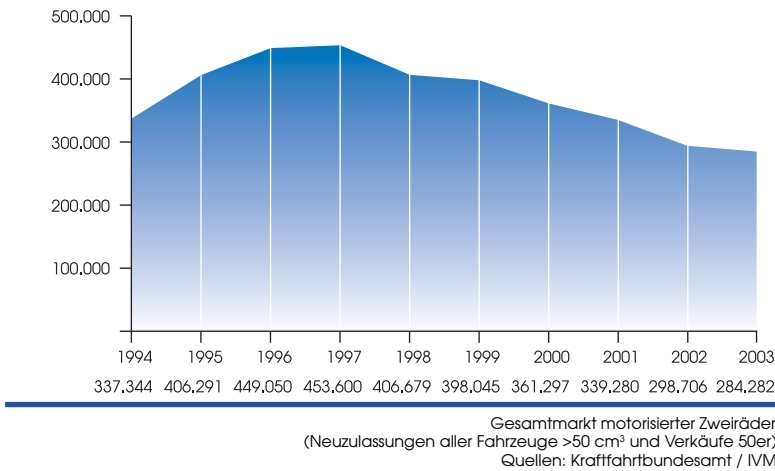
Suzuki V-Strom 650



## Die Branche in Zahlen

## Neuzulassungen 2003

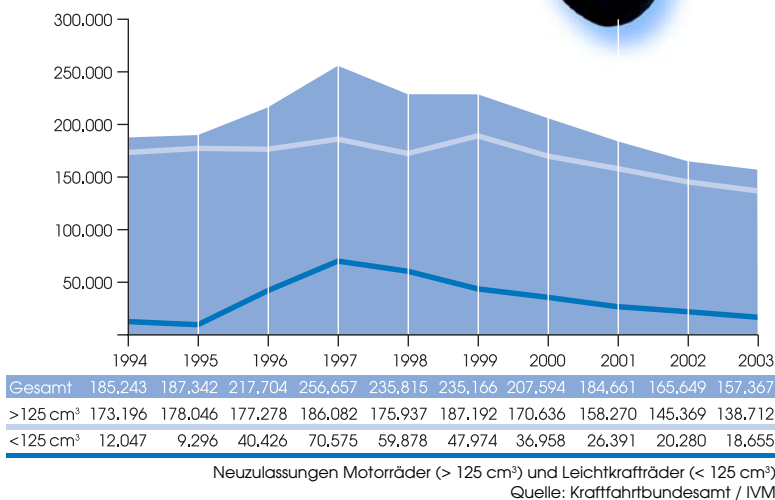
Über 280.000  
neue Fahrzeuge  
im Jahr 2003



KTM 950 Adventure S



Zweiradmarkt  
konsolidiert auf  
hohem Niveau



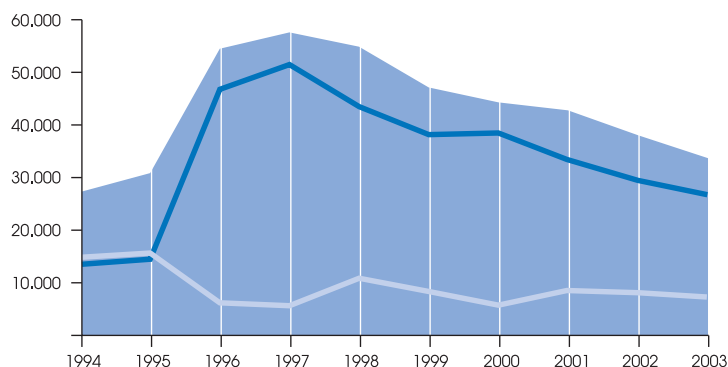
Das Wirtschaftsjahr 2003 in Deutschland war gekennzeichnet von zahlreichen Faktoren, die zu einer Fortdauer der Kaufzurückhaltung der Verbraucher beitrugen. So gaben in einer repräsentativen Umfrage der Gesellschaft für Politik- und Sozialforschung 54 Prozent der Deutschen an, im Jahr 2003 auf größere Anschaffungen zu verzichten. Dieses Misstrauen in die wirtschaftliche Situation konnten auch die optisch und technisch innovativen Modelle des Jahres 2003 der Importeure und Hersteller von motorisierten Zweirädern nicht völlig entkräften. Insgesamt wurden in Deutschland 284.282 neue motorisierte Fahrzeuge registriert, darunter 93.020 verkaufte Mofas, Mofaroller, Mokicks und Mopeds. Zwar bedeutet dies einen Rückgang bei den Neuzulassungen um 6,3 Prozent, jedoch konnte der negative Trend im Vergleich zum Vorjahr (-12,5 %) deutlich gebremst werden. Bereits im ersten Quartal des Jahres wurde deutlich, dass das selbst gesteckte Ziel der Industrie einer schwarzen Null nicht erreicht werden konnte. In dem für die Branche so wichtigen Frühjahr lagen die Zulassungszahlen knapp unter Vorjahresniveau. Erst in den Monaten April und Mai stiegen die Zahlen ins Plus. Bei den Motorrädern über 125 cm<sup>3</sup> weist die Statistik für das Jahr 2003 138.712 Neuzulassungen aus. Der zu konstatierende Rückgang von 4,6 Prozent bedeutet jedoch ebenfalls ein Abflachen des Vorjahrestrends (-8,2 %). Im Segment der Leichtkrafträder (bis 125 cm<sup>3</sup>) ver-



stärkt sich diese Entwicklung noch. Während im Jahre 2002 noch ein Rückgang von 23,2 Prozent notiert wurde, verringerte sich diese Zahl auf -8 Prozent. In absoluten Zahlen bedeutet dies 18.655 Neuzulassungen in diesem Bereich.

Das Segment der Leichtkraftroller bis 125 cm<sup>3</sup> ist besonders bei Autofahrern beliebt, die in den Genuss der Einschlussregelung in den PKW-Führerschein kommen. Da diese Autofahrerinnen und -fahrer inzwischen aber bereits 42 Jahre und älter sein müssen, um eine 125er bewegen zu dürfen, nimmt das Potenzial stetig weiter ab. Die anhaltende restriktive Gesetzgebung stellt keine Änderung bei dieser Einschlussregelung in Aussicht. Der nochmalige dramatische Rückgang in diesem Segment um 13,7 Prozent erscheint daher nur logisch. Insgesamt wurden im Jahr 2003 26.406 Leichtkraftroller bis 125 cm<sup>3</sup> in Deutschland als Neuzulassung registriert.

Die Entwicklung bei den Kraftrollern mit mehr als 125 cm<sup>3</sup> verläuft annähernd parallel zu den Motorrädern. Auch hier ist ein Rückgang zu verzeichnen, der mit 4,9 Prozent ebenfalls deutlich moderater ausfällt als im Vorjahr (-9,4 %). Dabei zu bedenken ist ebenfalls, dass dieses Segment noch relativ jung ist. Durch den Run auf diese Fahrzeuge vor zwei Jahren ist offenbar zunächst einmal eine Sättigung der Nachfrage eingetreten. Neue Modelle der Hersteller und Importeure werden das Interesse der Rollerfreunde aber wieder beleben.



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Gesamt	27.604	30.449	54.019	57.316	54.167	47.296	45.032	42.297	38.480	33.895
>125 cm <sup>3</sup>	14.446	16.436	7.063	5.805	10.247	8.766	6.273	8.692	7.873	7.489
<125 cm <sup>3</sup>	13.158	14.013	46.956	51.511	43.920	38.530	38.759	33.605	30.607	26.406

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

*The financial year 2003 in Germany was characterized by numerous factors that contributed to a continuation of consumers' reserved buying patterns. On the whole there were 284,282 new registrations of motorized two-wheelers in Germany. Although this means a drop of new registrations by 6.3 %, the negative trend of the previous year (a minus of 12.5 %) was considerably slowed down. For motorcycles of more than 125 cc statistics recorded 138,712 new registrations in 2003. The reduction by 4.6 %, however, also means a slowing down of the trend in 2002 (a minus of 8.2 %). In the market segment of lightweight motorcycles (up to 125 cc) this development was intensi-*

*fied: while in 2002 there was a reduction by 23.2 %, this number was reduced to minus 8 %. The market segment of lightweight scooters up to 125 cc is especially popular with car drivers who profit from the inclusion regulation of their car driving permission. Meanwhile these car drivers are aged 42 and older and thus their number is continuously decreasing. On the whole there were 26,406 new registrations of lightweight motorscooters in the class of up to 125 cc in 2003. The development in the field of motorized scooters of more than 125 cc is nearly the same: there is a reduction by 4.9 %, a number that has also considerably slowed down in comparison to last year's figures. Due to the run on this vehicle class two years ago, the market seemed to be satisfied.*

Malaguti F 15 Firefox





Honda CBR 600 RR

Sportler sind in der Saison 2003 absolut trendy. In diesem Segment konnte im vergangenen Jahr ein deutliches Plus von 8,4 Prozent verzeichnet werden. Insgesamt konnten die innovativen und technisch hoch entwickelten sportlichen Motorräder mit komfortabler Touren-tauglichkeit ihren Anteil am Gesamtmarkt auf 24,2 Prozent ausbauen. Diese Tendenz zum Sportler entwickelte sich bereits in den vergangenen Jahren und fand auch in 2003 ihre Fortführung. Der Retro-Trend hielt auch im Jahr 2003 an, daher konnte das Segment der klassischen Motorräder seinen

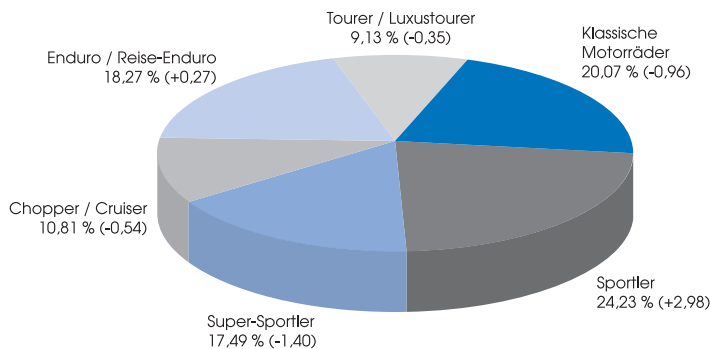
Platz mit einem Marktanteil von 20,1 Prozent behaupten. Stärker als im vergangenen Jahr entwickelte sich der Anteil der Enduros und Reise-Enduros. Mit 18,3 Prozent stiegen die Enduros in der Gunst der Motorradfahrerinnen und -fahrer und verdrängten damit die Super-Sportler (17,5 %) auf den vierten Platz. Bei den Fahrern von motorisierten Zweirädern steht also weiter stärker das Erleben und Genießen der Faszination Motorrad im Vordergrund. Das Segment der Chopper belegt weiterhin den fünften Platz mit einem relativ stabilen Marktanteil von knapp 11

Prozent, gefolgt von den Touren und Luxus-Touren mit 9,1 Prozent.

Mit seiner breit gefächerten Produktpalette hat sich der deutsche Hersteller BMW an die Spitze bei den Neuzulassungen der Motorräder über 125 cm<sup>3</sup> gesetzt. Knapp 27.000 neue Motorräder machen einen Marktanteil von 19,5 Prozent aus. Suzuki landete mit 26.600 neu zugelassenen Motorrädern und einem Marktanteil von 19,2 Prozent auf dem zweiten Platz. Yamaha schob sich mit 15,9 Prozent vor die beiden weiteren japanischen Hersteller Honda (15,5 %) und Kawasaki (10,6 %). Auch der österreichische Endurohersteller KTM konnte seinen Marktanteil nochmals erhöhen und festigt mit 4,4 Prozent den sechsten Platz. Neben KTM und BMW konnten Harley-Davidson im Jubiläumsjahr, Moto-Guzzi, Sachs und Triumph zum Teil deutlich ihren Marktanteil im Vergleich zum Vorjahr steigern.

Knapp 100.000 Motorräder mit dem Namenkürzel GS fahren zur Zeit auf Deutschlands Straßen, allein über 6.200 der BMW R 1150 GS wurden in diesem Jahr neu zugelassen. Bereits zum fünften Mal steht dieses Motorrad damit an der Spitze der beliebtesten Modelle. Auf Rang 2 gibt es keine Veränderung: Mit über 4.000 neu zugelassenen GSF 1200 kam die Suzuki abermals auf den zweiten Platz. Einen Rang hoch ging es für die BMW F 650 GS, gefolgt von einer weiteren Suzuki, der SV 650 auf Platz 4. Es folgten zwei 600er Modelle mit der

### Sportler legen weiter zu

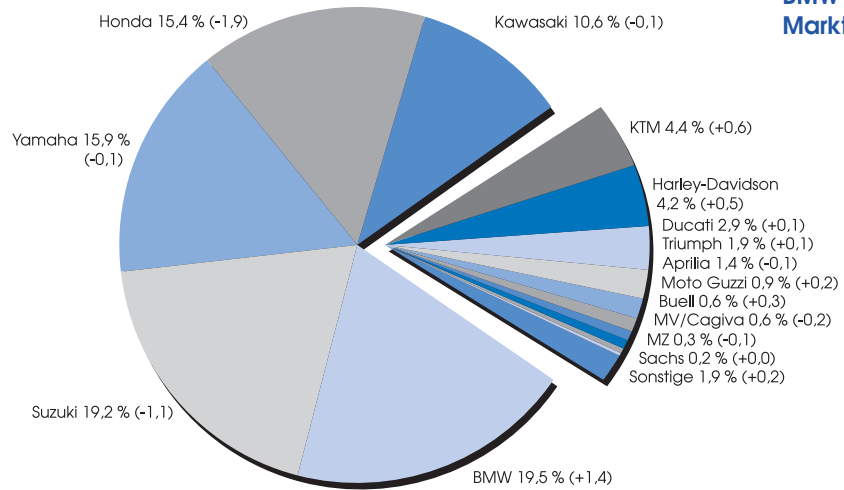


Motorrad-Neuzulassungen nach Marktsegmenten 2003  
Veränderung zu 2002 in Prozentpunkten  
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Yamaha FZS 600 (5) und der Suzuki GSF 600 (6). Auf dem siebten Rang platzierte sich mit der Suzuki GSX-R 1000 der erste reinrassige Super-Sportler. Innovative Technik im Retro-Look bescherte der Kawasaki Z 1000 gleich im Markteinführungsjahr den Platz 8 in der Top-Ten. Auf den Rängen 9 und 10 folgten dann mit den Modellen R 1150 RT und R 1150 R zwei weitere BMW-Produkte.

*In the segment of sportive motorcycles there was a clear plus in registration numbers by 8.4 % to a market share of 24.2 %. The segment of classic motorcycles could stabilize its market share of 20.1 %. The registration numbers of enduros and touring enduros even rose on a higher level to 18.3 %. The segment of choppers again is in the 5<sup>th</sup> rank with a relatively stable market share of about 11 %, followed by tourers and luxury tourers with 9.1 %. The German manufacturer BMW reached the top position of registration numbers of motorcycles of more than 125 cc. About 27,000 motorcycles meant a market share of 19.5 %. Suzuki with 26,600 new registrations and a market share of 19.2 % is in second position. Yamaha with 15.9 % has pushed forward, followed by the other two Japanese manufacturers Honda (15.5 %) and Kawasaki (10.6 %). 6,200 BMW R 1150 GS have been registered anew in 2003 alone. For the fifth time this motorcycle has become the top model. With more than 4,000 new registrations of the GSF 1200 Suzuki reached the second position again. The BMW F650 GS improved its position, followed by another Suzuki model in rank 4. The Z 1000 model with innovative technology in retro look brought position 8 of the Top Ten for Kawasaki in the year of its launching to the market.*

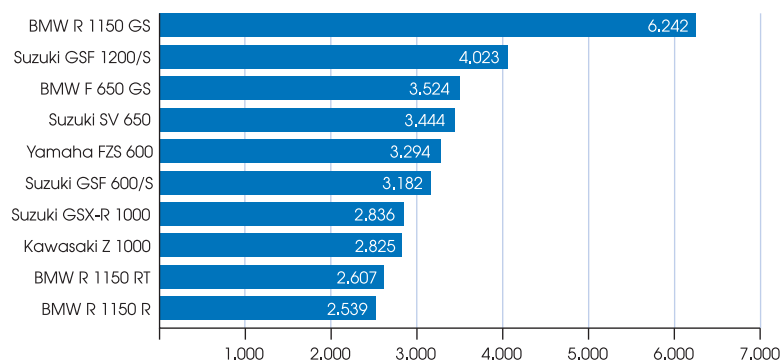
## BMW in 2003 Marktführer



Motorräder 2003: Marktanteile der Hersteller / Neuzulassungen Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>  
Veränderung zu 2002 in Prozentpunkten  
Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt



BMW R 1150 R Rockster

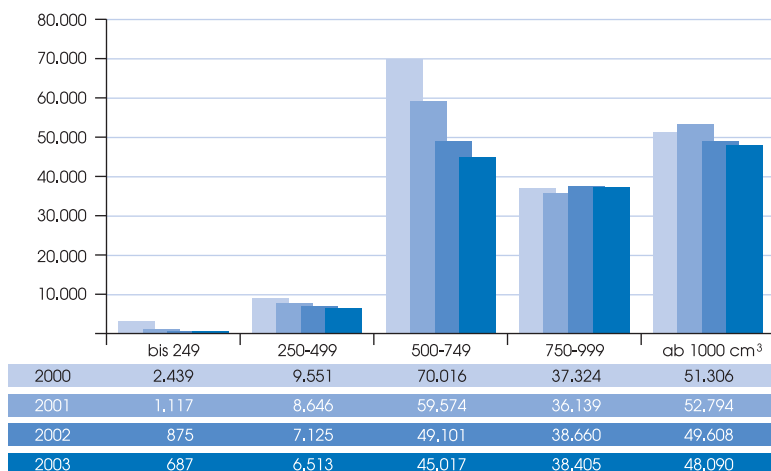


## Die Top-Ten in Deutschland

Neuzulassungen Motorräder 2003: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## Neuzulassungen 2003

Mehr als  
1000 cm<sup>3</sup>  
gefragt

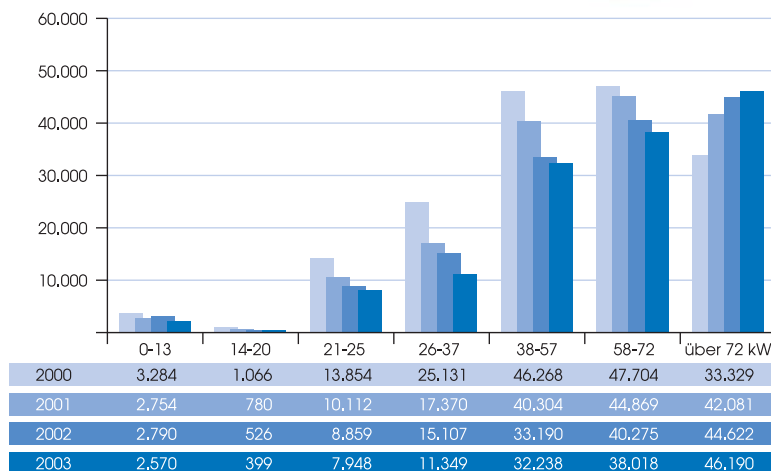


Motorrad-Neuzulassungen nach Hubraum  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Buell Firebolt XB 12 R



Beliebteste  
PS-Klasse:  
über 72 kW



Motorrad-Neuzulassungen nach Leistung  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Auch im Jahre 2003 waren große Motoren gefragt, und so macht die Klasse der Motorräder über 1.000 cm<sup>3</sup> mit knapp 48.100 neu zugelassenen Fahrzeugen und einem Marktanteil von 34,7 Prozent abermals das erfolgreichste Segment aus. Damit setzt sich der im vergangenen Jahr begonnene Trend fort. Obwohl das Segment der Fahrzeuge mit einem Hubraum zwischen 500 und 750 cm<sup>3</sup> einen Rückgang beim Marktanteil verzeichnen musste, ist dies nach den großen Motorrädern das beliebteste Segment in Deutschland. Nahezu stabil zeigte sich die Hubraumklasse der 750 bis 1.000er. 38.400 Maschinen in diesem Segment bedeuten einen Marktanteil von knapp 35 Prozent.

Die Motorräder mit einer Leistung ab 73 kW machen nun einen Anteil von über 33 % am Gesamtmarkt aus. Das bedeutet ein Plus von 3,5 Prozent. Nur in diesem Segment wurden mit 46.190 Neuzulassungen auch in absoluten Zahlen mehr Motorräder registriert als im Vorjahr.

NRW ist immer noch das Bundesland mit den meisten Neuzulassungen. Mit 28.700 neuen Maschinen führt es die Statistik an, dicht gefolgt von Bayern (28.300). Etwas abgeschlagen kam Baden-Württemberg mit 17.500 Motorrädern auf den dritten Platz. Eine Auswertung nach Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner ergibt jedoch ein völlig anderes Bild. Bayern führt mit 2,4 Fahrzeugen diese Auswertung vor Hessen (2,2) und dem Saarland (1,8) an. Nordrhein-Westfalen, das Bundes-

land mit der größten Bevölkerungsdichte, liegt im bundesdeutschen Durchschnitt und erreicht nur den achten Platz.

*In the year 2003 motorcycles of high cubic capacity were popular again, and this is why the class of motorcycles of more than 1,000 cc with about 48,100 new registrations is once more the most successful market segment in 2003 with 34.7 percent, continuing the trend that had started in the previous year. Although the segment of motorcycles with a capacity between 500 and 750 cc recorded a decrease it still remained in second rank concerning popularity in Germany.*

*Motorcycles with 73 kW and more formed a market share of 33 %. This meant a plus of 3.5 %. North Rhine-Westphalia remained the federal state with the highest number of new registrations, followed by Bavaria (28,300). The evaluation concerning the number of vehicles per 1,000 inhabitants, however, reveals a different picture: Bavaria is in the lead with 2.4 motorcycles, followed by Hesse (2.2) and the Saarland (1.8). North Rhine-Westphalia, the federal state with the highest population density lies in German average position and only reaches position 8.*



Cagiva V Raptor 1000



**Bayern führend bei Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner**

### Neuzulassungen pro 1.000 Einw.

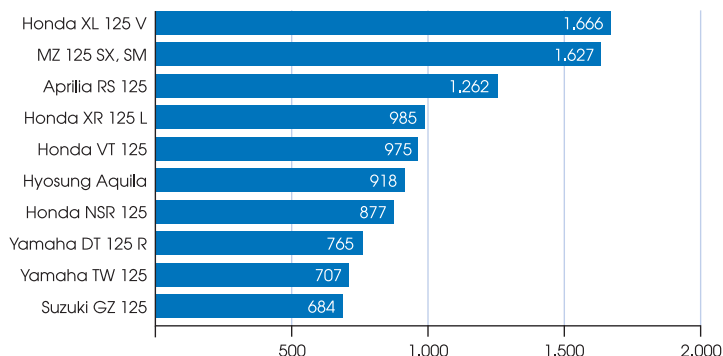
Bayern	2,36
Hessen	2,18
Saarland	1,82
Schleswig-Holstein	1,76
Rheinland-Pfalz	1,76
Baden-Württemberg	1,68
Niedersachsen	1,65
Nordrhein-Westfalen	1,61
Brandenburg	1,47
Thüringen	1,39
Hamburg	1,30
Bremen	1,20
Sachsen-Anhalt	1,18
Mecklenburg-Vorpommern	1,15
Sachsen	1,14
Berlin	1,05



Motorrad-Neuzulassungen 2003 nach Bundesländern (Motorräder über 125 cm³, ohne Kraftroller)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## Neuzulassungen 2003

### Die beliebtesten Leichtkrafträder



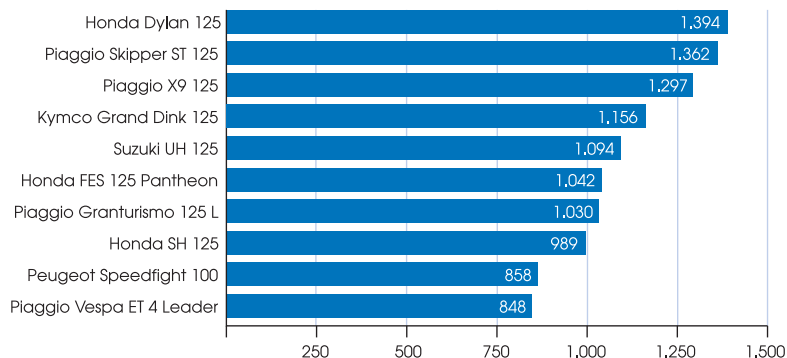
Neuzulassungen Leichtkrafträder 2003: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Vespa Granturismo GT



Mit der XL 125 V landete Honda einen Dauerbrenner bei den Leichtkrafträdern. Die kleine Varadero wurde mit 1.666 Neuzulassungen zum dritten Mal in Folge die beliebteste 125er, dicht gefolgt von 1.627 Exemplaren der MZ 125 SX, SM. Dies ist ein deutliches Signal für die Beliebtheit von Cross- und Super Moto-Maschinen bei den Jugendlichen. Auf Platz drei folgt mit der Aprilia RS 125 ein Vertreter der Rennmaschinen. Mit einem stabilen Marktanteil von 25,6 Prozent ist Honda abermals erfolgreichster Hersteller in diesem Segment. Durch den Produktionsauslauf des BMW C1 125 kam Bewegung in den Bereich der Leichtkraftroller. Der Honda Dylan 125 verbesserte sich mit 1.400 Maschinen von dem 4. auf den 1. Platz der Top Ten. Es folgen auf dem 2. und dem 3. Rang mit dem Skipper ST 125 und dem X 9 125 zwei Roller aus dem Hause Piaggio, die sich deutlich im Ranking verbessert haben. Zusammen mit zwei weiteren Modellen in den Top Ten erreicht Piaggio damit einen Marktanteil bei den Leichtkraftrollern von über 28 Prozent.

### Die 125er Roller der Saison 2003



Neuzulassungen Leichtkraftroller 2003: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Bereits im ersten Jahr seiner Einführung in den Markt der Kraftroller über 125 cm<sup>3</sup> gelang dem Piaggio Granturismo der Sprung an die Spitze der Top Ten. 1.147 mal wurde dieser Großroller neu zugelassen. Auf Platz zwei folgt der AN 650 von Suzuki mit 1.113 Exemplaren. 609 Käufer sicherten sich einen der letzten C1 200 und besicherten so BMW den dritten Platz in dieser Statistik.

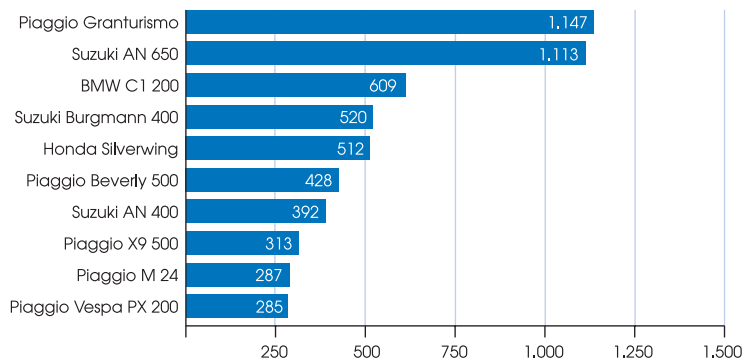
Deutlicher Marktführer im Segment der Kraffroller mit über 41 Prozent ist ebenfalls Piaggio. Gleich fünf unterschiedliche Modelle konnte der italienische Hersteller unter den besten Zehn platzieren.

Das Segment der kleinmotorisierten Zweiräder mit einem Hubraum bis 50 cm<sup>3</sup> mußte abermals einen Rückgang verzeichnen, der mit 1,6 Prozent jedoch deutlich niedriger ausfiel als im Jahr 2002 (15,8 %).

*With the XL 125 V model Honda launched a long-lasting favourite of lightweight motorcycles. The smaller Varadero model for the third time turned out to be the most popular 125cc model with 1,666 new registrations, closely followed by 1,627 vehicles of the MZ 125 SX, SM models. The Aprilia RS 125 model as a racing machine is in third position. With a stable market share of 25.6 % Honda is again the most successful manufacturer in this market segment.*

*The Honda Dylan 125 model improved with 1,400 vehicles from rank 4 to the top position, followed by the Skipper ST 125 and the X 9 125, two scooters from Piaggio, who reached a market share in this segment of more than 28 %.*

*The Piaggio Granturismo was successful in its leap to the top position with 1,147 new registrations. In the second position there is the AN 650 model of Suzuki with 1,113 sold vehicles. The clear market leader in the segment of scooters again is Piaggio with more than 41 %. The Italian manufacturer could place 5 different models in the Top Ten. The segment of smaller vehicles with a cubic capacity up to 50 cc had to record decreases again, however, the reduction (1.6 %) wasn't as high as in the previous year (2002: 15.8 %).*

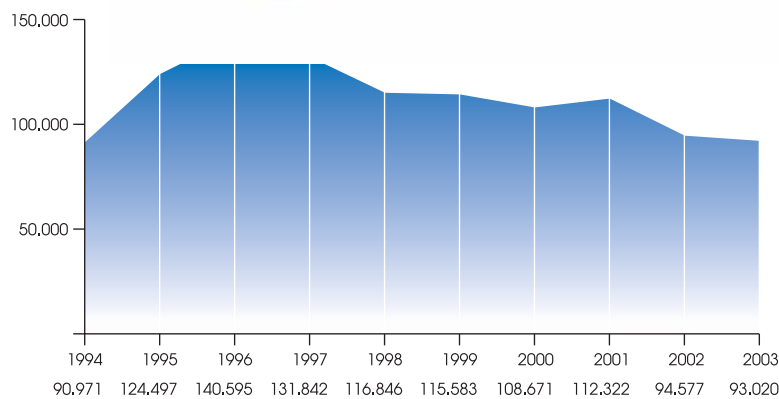


**Retro-Trend bei den großen Rollern**

Neuzulassungen Kraffroller 2003: Rangliste der Modelle  
Quelle: Krafffahrtbundesamt



Gilera Nexus 500

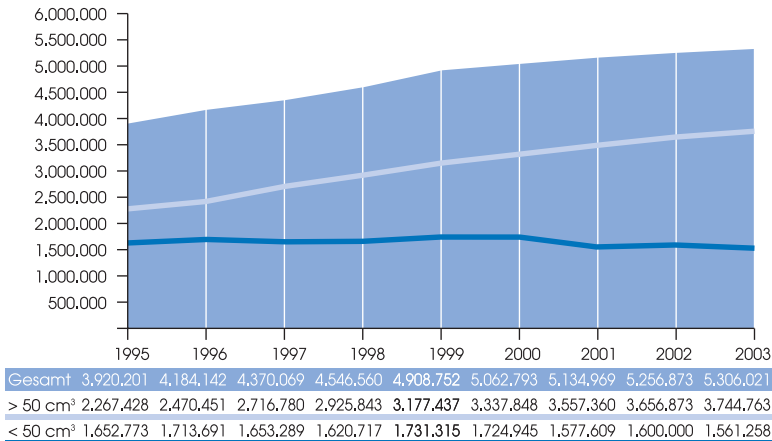


**Stabile Zahlen bei kleinmotorisierten Zweirädern**

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

## Bestand

### Neuer Rekord beim Bestand

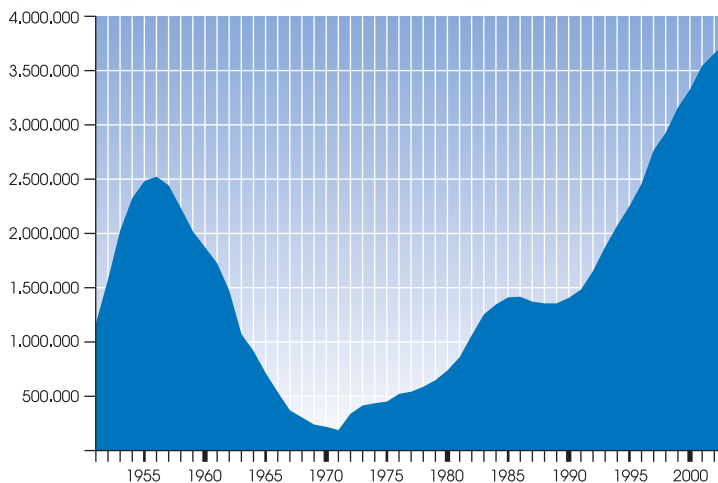


Motorrad- und Rollerbestand in Deutschland, zugelassene und vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge sowie Mofas, Mopeds und Mokicks mit Versicherungskennzeichen  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



Sachs XTC - 125

### Die Geschichte des Motorrades in den vergangenen 50 Jahren



Der Roller- und Motorradbestand im Langzeitvergleich  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Erstmals hat der Bestand an motorisierten Zweirädern in der Bundesrepublik die 5,3 Millionen Marke überschritten. Die exakte Zahl von 5.306.021 Fahrzeugen setzt sich zusammen aus 3.744.763 Motorrädern, Leichtkrafträdern und Rollern mit einem Hubraum von über 50 cm<sup>3</sup> sowie 1.561.258 Mopeds, Mokicks und Mofas bis 50 cm<sup>3</sup>. Auch im Jahr 2003 wurde mit dieser Marke ein historischer Höchststand erreicht.

Knapp 25 Prozent der motorisierten Zweiräder mit einem Hubraum von über 125 cm<sup>3</sup> im Bestand kommen aus der Klasse bis 499 cm<sup>3</sup>. Das Segment der Motorräder mit einem Hubraum zwischen 500 und 749 cm<sup>3</sup> macht einen Anteil von 36,6 Prozent im Bestand aus. Die meisten Motorräder in Deutschland haben 750 und mehr cm<sup>3</sup> Hubraum. Sie erreichen nun einen Anteil von 38,5 Prozent am Motorradbestand. Hier wurde mit einem Plus von 4,9 Prozent auch der größte Zuwachs verzeichnet.

Die Betrachtung der Langzeitanalyse des Roller- und Motorradbestands in Deutschland verdeutlicht eindrücklich den Siegeszug des motorisierten Zweirades seit 1972. Heute ist aus dem Fortbewegungsmittel "Motorrad" eine Lebenseinstellung geworden, die sich als fester Bestandteil in der mobilen Gesellschaft etabliert hat. Mit über 61 Motorrädern und Rollern pro 1.000 Einwohner hat Bayern seine führende Position als Bundesland mit der höchsten Dichte weiter ausgebaut. Auch in Rheinland-Pfalz (54 Fahrzeuge) und Baden-Württemberg (53 Fahr-



**Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner**

Bayern	61,4	(+5,6 %)
Rheinland-Pfalz	54,1	(+3,7 %)
Baden-Württemberg	53,4	(+4,1 %)
Saarland	51,6	(-0,9 %)
Hessen	49,4	(+3,7 %)
Schleswig-Holstein	49,0	(+6,2 %)
Niedersachsen	48,2	(+3,9 %)
Nordrhein-Westfalen	45,3	(+2,2 %)
Brandenburg	34,6	(+9,5 %)
Thüringen	30,5	(+1,1 %)
Bremen	28,3	(-5,1 %)
Hamburg	27,8	(+4,3 %)
Mecklenburg-Vorp.	27,7	(+1,8 %)
Berlin	26,5	(-1,6 %)
Sachsen	26,4	(+0,0 %)
Sachsen-Anhalt	26,1	(+0,2 %)

Die größte  
Motorraddichte  
herrscht in  
Süddeutschland

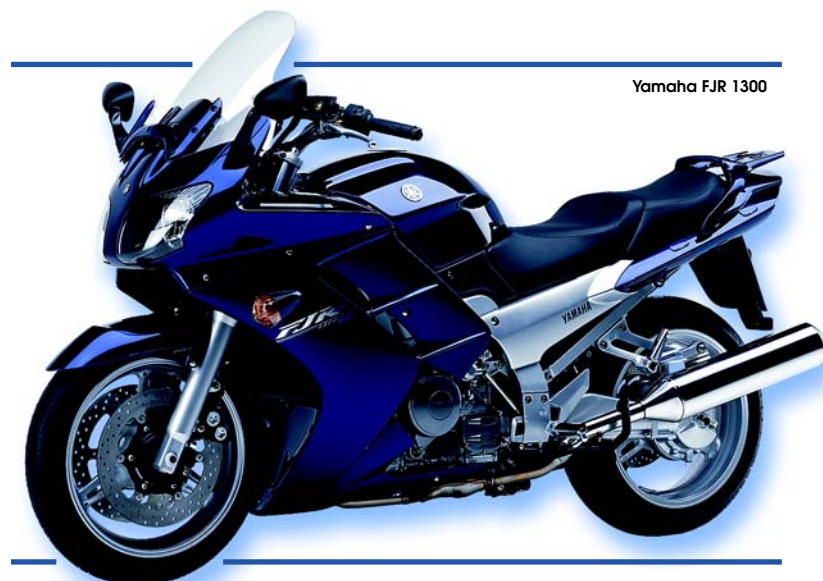


zeuge) ist die Motorraddichte weiter angestiegen. Ebenfalls in den neuen Bundesländern stieg die Anzahl der motorisierten Zweiräder pro 1.000 Einwohner leicht an.

*For the first time the number of motorized two-wheelers in use in Germany has exceeded the number of 5.3 million vehicles. The exact number of 5,306,021 is made up of 3,744,763 motorcycles, lightweight motorcycles and scooters with a cubic capacity of more than 50cc, and 1,561, 258 small-powered motorcycles, mopeds and power-assisted bicycles of up to 50cc. The segment of motorcycles with a capacity between 500cc and 749cc forms a share of 36.6 percent. Most motorcycles in Germany have a cubic capacity of 750cc and more. They now reach a share of 38.5 percent of the total number of motorcycles in use. The long-term analysis of the figures of scooters and motorcycles in use in Germany clearly reveals the triumphant progress of motorized two-wheelers since 1972. With more than 61 motorcycles and scooters per 1,000 inhabitants Bavaria has extended its leading position as regards motorcycle density per 1,000 inhabitants.*

< 30 Fahrzeuge	30 - 40 Fahrzeuge	40 - 50 Fahrzeuge	> 50 Fahrzeuge
----------------	-------------------	-------------------	----------------

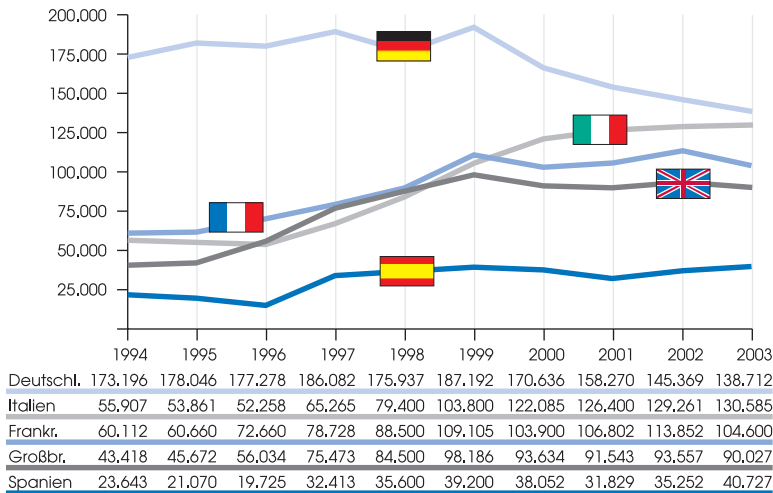
Motorrad- und Rollerbestand 2003 nach Bundesländern (ohne 50er) pro 1.000 Einwohner  
Quelle: Krafffahrtbundesamt



Yamaha FJR 1300

## Internationale Märkte

Deutschland führt bei den Neuzulassungen



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

Da sich der deutsche Motorradmarkt auch im Jahr 2003 auf hohem Niveau konsolidiert hat, ist Deutschland auch weiterhin führend im europäischen Vergleich. In den meisten europäischen Hauptmärkten ist eine dem deutschen Markt vergleichbare Kaufzurückhaltung bei den Verbrauchern festzustellen. Mit knapp 139.000 Motorrädern über 125 cm<sup>3</sup> wurde in Deutschland abermals die höchste Zahl an Neuzulassungen erreicht. Der italienische Markt konnte den Abstand zum führenden Deutschland weiter verringern und einen Zuwachs von über einem Prozent im Ver-

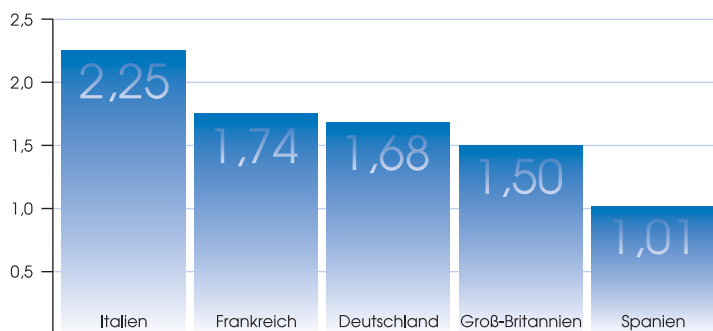
gleich zum Vorjahr verzeichnen. Mit einer Gesamtzahl von 130.585 zugelassenen Motorrädern festigte Italien seinen zweiten Platz im europäischen Ranking. Ein deutliches Minus musste im Jahr 2003 der französische Motorradmarkt hinnehmen. 104.600 Neuzulassungen in diesem Segment bedeuten - 8,1 Prozent. Dennoch reicht dies für den dritten Platz in Europa. Etwas geringer fiel der Rückgang in Großbritannien aus. Trotz einem Minus von 3,8 Prozent konnte sich der englische Markt noch knapp oberhalb der 90.000er Marke halten. Trendy sind Motorräder offenbar auf der

iberischen Halbinsel. Mit einem deutlichen Plus von 15,5 Prozent stieg dort die Quote der Neuzulassungen am stärksten in Europa. In Spanien konnte das hervorragende Ergebnis aus dem Jahr 1999 überboten und die Schwelle der 40.000 Neuzulassungen sogar noch übertroffen werden.

Die Motorraddichte pro 1.000 Einwohner ist mit 2,3 Fahrzeugen in Italien am höchsten, Frankreich und Deutschland folgen mit 1,74 bzw. 1,68 Fahrzeugen. Auf den Plätzen vier und fünf liegen Großbritannien (1,5) und Spanien (1).

*As the German motorcycle market stabilized in 2003 on a high level again, Germany still is in a leading position compared to other European countries. With about 139,000 registered motorcycles of more than 125cc Germany again reached the highest number of new registrations. With a total number of 130,585 registered motorcycles Italy confirmed its second position in the European ranking. A clear minus had to be recorded for the French motorcycle market in 2003: 104,600 new registrations in this segment meant a minus of 8.1 percent. In spite of a minus of 3.8 percent the British market was able to hold a quote of 90,000 vehicles. On the Iberian Peninsula motorcycles seem to be very popular. Thus the extraordinary good result of 1999 could be exceeded in Spain and even the threshold figure of 40,000 new registrations could be surpassed. The motorcycle density per 1,000 inhabitants is highest in Italy with 2.3 vehicles, followed by France and Germany with 1.74 respectively 1.68 vehicles. In position four and five Great Britain (1.5) and Spain (1) do follow.*

Begeisterung für Motorräder in Italien hält an



Motorrad-Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner im Europavergleich (nur Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>)  
Quellen: MIC, JAMA, ACEM und IVM



---

# Impressum

IVM-Jahresbericht 2003

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 und Produktion:  
SunWatch  
Katenerberger Straße 107  
45327 Essen

Fotos:  
Mitgliedsunternehmen,  
Achim Melde (Seite 8)  
MMG (Seite 14, 15)

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

