



Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

Jahresbericht 2004

Inhalt

| | |
|---|----|
| Vorwort | 1 |
| Der IVM und seine Mitglieder | 2 |
| Interessenvertretung der Branche | 2 |
| Verbandsziele | 3 |
| Die Rolle der Branche in der Wirtschaft | 4 |
| Verbandsthemen 2004 | 5 |
| Spirit-Tour: Rückkehr der Rebellion | 6 |
| Ride To Work Day | 9 |
| Europa grenzenlos erfahren | 10 |
| Biker helfen Kindern | 11 |
| Experten für die Aufhebung der 80 km/h Regelung | 12 |
| Internationale Aktivitäten | 13 |
| INTERMOT München 2004 | 14 |
| Young bikes, young scooters, and their modern surroundings | 16 |
| Ab 2006: INTERMOT Köln | 17 |
| MAIDS: Meilensteine der Motorradsicherheit | 19 |
| Führerschein-Richtlinie in der Diskussion | 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 |

Rückkehr der Rebellion

Der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. und seine Mitgliedsunternehmen stehen für Produkte, die sehr viel mehr als andere Lebensphilosophie, Dynamik und Emotion verkörpern. Die Erlebnisdimension des Motorrad- und Rollerfahrens war von je her ein Aspekt, der gerade für junge Menschen die motorisierten Zweiräder zu mehr als Fortbewegungsmitteln machten.

Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat klar gezeigt, dass der zuvor noch geradezu automatische Zugang junger Menschen zum motorisierten Zweirad nicht mehr selbstverständlich ist.

In einer Konjunktur, die positive Signale braucht, setzt der IVM mit seiner „Spirit-Tour“ ein Zeichen für die Zukunft der Branche. Die „Spirit-Tour“ führt zusammen, was zusammen gehört: Rock'n'Roll und Motorrad/Roller!

Ein faszinierender Dreiklang aus Musik, Motoren und jungen Menschen vermittelte auf den großen Festivals in Deutschland mit atemberaubenden Stunts, ehrlicher Musik und gelebter Zweiradphilosophie eine ebenso einzigartige wie überzeugende Symbiose.

2004 war auch das Jahr der letzten INTERMOT in München. Mit einer überzeugenden Veranstaltung wechselt die Weltleitmesse für Motorräder und Roller INTERMOT ab 2006 in ihre frühere Heimat Köln. Neue Hallen, die Vernetzung mit der Medienlandschaft, innovative Konzepte und ein wirtschaftlich und

bevölkerungsmäßiges Umfeld, das seinesgleichen sucht, waren entscheidende Voraussetzungen für den Wechsel.

Neben diesen Offensiven der im IVM zusammengeschlossenen Motorradbranche sind jedoch auch positive Signale aus dem politischen Umfeld Grundvoraussetzung für eine funktionierende Zukunftsperspektive. Diese beziehen sich gegenwärtig auf die Neugestaltung der europäischen Führerscheinrichtlinie.

Konzepte, die ebenso sicherheits- wie verbraucher- und industrieorientiert die Nutzung motorisierter Zweiräder fördern, helfen allen Gesellschaftsgruppen. Der IVM ist international und national intensiv in die Entscheidungsprozesse eingebunden und wird die Interessen der Mitgliedsunternehmen zielorientiert vertreten.

Developments of recent years have clearly shown that the formerly automatic access of young people to motorcycles is no longer a matter of course.

In a difficult economic situation that needs positive signals, the IVM set the pace for the trade's future with the "Spirit Tour". On the occasion of the greatest German festivals this tour brings together what has always belonged together: Rock'n'Roll and motorcycles / scooters!

The year 2004 was also the year of the last INTERMOT in Munich. The world's leading trade fair for motorcycles and scooters moved back to its former home Cologne. New exhibition halls, a networking with the media, innovative concepts and an interesting area with respect to economy and population, were the important prerequisites that supported the change of location to Cologne. Apart from these steps of IVM and the joint motorcycles industry there are also positive signals needed from politics at a European level.



Reiner Brendicke
Reiner Brendicke
Hauptgeschäftsführer



Bert Poensgen
Bert Poensgen
Präsident



PIAGGIO



Der IVM und seine Mitglieder

Interessenvertretung der Branche

Bereits seit 14 Jahren vertritt der Industrie-Verband Motorrad nun die Interessen der Roller- und Motorradbranche sowie der Hersteller und Importeure der Zubehörindustrie. Während sich der Markt im Gründungsjahr 1990 noch in einer stark wachsenden Phase befand, sehen sich der Verband und seine Mitglieder heute durch eine stagnierende Marktsituation mit anders gelagerten Aufgabenstellungen konfrontiert. Deutlich ist zu erkennen, dass sich diese Aufgaben nur durch eine starke Interessenvertretung bewältigen lassen. Als Ende der achtziger Jahre acht Importeure und Hersteller von Rollern und Motorrädern den Entschluss fassten, den IVM ins Leben zu rufen, sah sich die Branche auf Grund eines boomenden Marktes der Ankündigung von tiefen legislativen Einschnitten gegenüber. Hier konnte der Industrie-Verband Motorrad durch eine gut strukturierte und funktionierende Lobbyarbeit auf nationaler und internationaler Ebene gegensteuern. Inzwischen sind 15 Unternehmen mit insgesamt 24 Marken unter dem Dach des IVM vereint. Damit deckt der IVM rund 90 Prozent der Branche der motorisierten Zweiräder in Deutschland ab. Dabei fungiert der Verband auch als Interessenvertretung für die Produzenten von Rollern, Mofas und Mokicks, da ein nicht unwesentlicher Teil der durch den IVM geleisteten Lobbyarbeit von Aktivitäten in diesem Bereich geprägt ist.

Das Segment der Zubehörindustrie vertraut seine Vertretung ebenfalls in zunehmendem Maße dem IVM an. So sind inzwischen 33 Unternehmen aus diesem Bereich Mitglieder im Verband. Dabei handelt es sich um die namhaften Produzenten und Lieferanten von Helmen, Bekleidung und Fahrzeugzubehör sowie von Schmiermitteln und Zündkerzen.

Die deutschen Spezialisten für Abgastechnik, Werkstattbedarf und Reiseausstattung ergänzen die Palette des Zubehör- und Zulieferbereichs.

For 14 years already the IVM has been representing the interests of the motorcycle and scooter trade as well as of manufacturers and importers of the accessories trade. When eight importers and manufacturers of motorcycles and scooters decided to found the IVM in the late 1980s, the trade faced considerable changes in legislation for motorcycle riders due to a booming market. In this field the IVM successfully carried out well-organized lobby work on a national and international basis. Until today the IVM has joined 15 enterprises and 24 trademarks and thus represents about 90 per cent of the German motorcycle industry. Moreover, the association works as body of representation for the manufacturers of scooters, motor-assisted bicycles, and small motorcycles as lobby work in this field has become a considerable part of the IVM work. Firms from the accessory trade by and by have also joined the IVM. Meanwhile 33 firms from this area of business are organized in the IVM.

Verbandsziele

Der durch die anhaltend schwierige wirtschaftliche Situation stagnierende Markt stellt eine neue Herausforderung für die Arbeit des Industrie-Verbandes Motorrad dar. Neben einer intensiven und wirkungsvollen Lobbyarbeit auf nationaler und europäischer Ebene sowie einer zielgerichteten und effektiven Öffentlichkeitsarbeit legte der IVM im Jahr 2004 besondere Schwerpunkte auf Aktionen und Kampagnen, die das Thema „motorisiertes Zweirad“ wieder in den Fokus der Wiedereinsteiger und erstmals in das Bewusstsein der Jugend rücken.

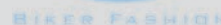
Mit dem „Ride To Work Day“ veranstaltete der IVM bereits zum zweiten Mal einen bundesweiten Tag der Roller- und Motorradfahrer, die durch zahlreiche Aktionen in den Unternehmen und Betrieben die Vorzüge des motorisierten Zweirades als Alternative im alltäglichen Berufsverkehr eindrucksvoll verdeutlichten. Völlig neue Wege beschritt der IVM mit der Jugendkampagne „Spirit-Tour“, bei der wieder zusammengeführt wurde, was zusammen gehört: Musik und Motorräder, Rock'n'Roll und Roller. Auf drei der größten Musikfestivals Deutschlands präsentierten die Hersteller und Importeure dem jugendlichen Publikum mit Fahrzeugen zum Anfassen, Probefahrten und Stuntshows die ganze Faszination, die von den Fahrzeugen ausgeht. Komplettiert wurde die Kampagne mit über 30 Aktionen in den

angesagtesten Rock'n'Roll Clubs in den Metropolen Deutschlands.

Mit der Entscheidung, die INTERMOT ab 2006 in Köln zu veranstalten, stellten der IVM und seine Mitglieder eine zusätzliche Weiche zur Stärkung der Branche. Durch ein höchst interessantes Einzugsgebiet und das neue Messengelände mit den hochmodernen Hallen bietet Köln alle Optionen, die zur Realisierung der Weltleitmesse für Roller und Motorräder notwendig sind.

With the "Ride To Work Day" the IVM organized for the second time a national day for scooter and motorcycle riders, a day that showed and supported the considerable advantages of powered two-wheelers in everyday commuter traffic by numerous events and campaigns in enterprises and firms.

A new idea was the youth campaign "Spirit Tour" that brought together what always has belonged together: music and motorcycles, Rock'n'Roll and scooters. On the occasion of three of the most popular German music festivals motorcycle manufacturers and importers presented vehicles ready for test rides and stunt shows, in short everything that constitutes the fascination of motorcycles and scooters. The campaign was completed by more than 30 events in the most popular music clubs in Germany. With the IVM decision to organize the INTERMOT from 2006 on in Cologne, the IVM initiated a further incentive for a revitalization of the motorcycle trade. Cologne offers every opportunity for a successful leading trade fair in the motorcycle and scooter world by a highly interesting trading area, as well as by the new trade centres with top modern halls.





FRANK THOMAS



Wirtschaftliche Bedeutung

Die Rolle der Branche in der Wirtschaft

Die Situation der bundesdeutschen Verbraucher hat sich im Jahr 2004 nicht wesentlich verbessert. Im europäischen Vergleich des verfügbaren Pro-Kopf-Einkommens liegt Deutschland nach einer Studie der GfK AG hinter Ländern wie zum Beispiel Österreich, Großbritannien, Italien und Belgien nur noch auf dem zehnten Platz. Gleichzeitig konnte festgestellt werden, dass die Bundesbürger mehr Geld zurückgelegt haben. Die Sparquote, das Verhältnis der Sparsumme zum verfügbaren Einkommen, stieg im Jahr 2004 von 10,5 Prozent auf 10,7 Prozent. Als Auswirkung dieser neuen Sparsamkeit, die von den Verbrauchern mit einer ständig wachsenden Sorge um die Altersversorgung begründet wird, konnte gerade im Bereich der hochwertigen Konsumgüter eine deutliche Kaufzurückhaltung - auch in anderen Branchenzweigen - konstatiert werden. So schloss die Roller- und Motorradindustrie das Jahr mit einem Minus von knapp unter 10 Prozent. Die wirtschaftliche Bedeutung der Branche liegt dessen ungeachtet auf einem hohen Niveau. Über 7 Milliarden 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. Zusätzliche Umsätze werden erzielt durch Wirtschaftszweige wie Reifen, Helme, Bekleidung, Umbauten, Tuning, Touristik, Messen, Sicherheitstrainings, Fahrschulen sowie Fahrzeugentwicklung und -produktion. Dreh- und Angelpunkt der deutschen Motorradindustrie ist und bleibt jedoch der Mittelstand. 30.000 Arbeitsplätze werden durch die mittelständischen Unternehmen der Industrie und des Handels gesichert und bilden somit einen bedeutenden Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung in Deutschland.

With respect to the available per capita income Germany ranks in position 10 behind Austria, Great Britain, Italy and Belgium in comparison with other European countries. At the same time the Germans put aside more money. The savings rate rose from 10.5 to 10.7 per cent in 2004. One impact of this new thriftiness, whose reason is said to be growing concern about old-age benefits, could be felt as a decreased disposition to buy high-class consumer goods. For this reason the scooter and motorcycle industry registered a minus of nearly 10 per cent in their annual accounts. The economic importance of the motorcycle trade, however, still is on a high level. A sales volume of more than 7 billion Euro is earned by direct sales and distribution and the general use of motorized two-wheelers. 2 billion from this sum are paid over to the tax authorities. The crucial point of the German motorcycle industry has been and will remain the medium-sized businesses. They provide 30,000 jobs in industry and trade and thus considerably contribute to the economic growth and employment situation in Germany.



Verbandsthemen 2004

Spirit-Tour: Rückkehr der Rebellion

Die Statistik weist für den durchschnittlichen bundesdeutschen Motorradfahrer ein stetig ansteigendes Alter auf. Deutlich festzustellen ist, dass das jugendliche Klientel im Alter zwischen 15 und 25 Jahren nicht mehr automatisch den Weg zu Rollern und Motorrädern findet. Das Konzept, mit dem der IVM und seine Mitglieder dieser Entwicklung im Jahr 2004 erstmals begegneten, beschreitet einen völlig neuen Weg und heißt „Spirit-Tour“.

Die im Vorfeld zu klärende Frage lautete: „Warum wollen Jugendliche nicht mehr in dem Maße Motorrad oder Roller fahren?“ Finanzielle Erwägungen spielen hier sicherlich eine Rolle, sind aber nicht der einzig ausschlaggebende Faktor. Die Antwort ist klar, wenn man zugrunde legt, was Jugendliche grundsätzlich immer schon wollten und heute immer noch wollen: „anders sein“, anders als die Erwachsenen! Demnach hat das Motorrad

Statistics reveal more and more “older“ motorcycle riders. It is obvious that young riders between 15 and 24 do not automatically find their way to scooters and motorcycles. The new IVM concept to face this development was carried out for the first time in 2004 and is called “Spirit-Tour“.

The question that had to be dealt with before was „Why do young people not feel inclined to ride motorcycles and scooters like youngsters did in the past?“ The answer is quite simple considering the fact that young people above all want to be different from the grown-ups!

According to this explanation motorcycles have lost not only their potential to show differences



Die Spirit-Area auf den großen Musikfestivals in Deutschland

sein Differenzierungspotenzial, seine eigene Jugendlichkeit verloren. Es ist vom Symbol des Anti-Establishments in den 50er, 60er und 70er Jahren zum Prestigeobjekt und Statussymbol des Establishments geworden. Erwachsene dokumentieren mit dem motorisierten Zweirad ihre Jugendlichkeit, während die Jugendlichen andere Beschäftigungen, Instrumente und Strukturen finden, um ihre Rebellion auszudrücken. Der IVM arbeitete seit mehreren Jahren intensiv daran, Jugendlichen weiter das Interesse am Motorradfahren und somit am Führerschein zu vermitteln. Gemeinsam mit der titus communications GmbH in Münster gelang es, mit der „Spirit-Tour“ ein Konzept zu erstellen, das erfolgversprechend dieses Problem angeht.

Der Grundgedanke dieser Konzeption ist die simple Annahme, dass „wenn der Berg nicht zum Propheten kommt, der Prophet eben zum Berg muss“! Die Industrie wurde aktiv und bewegte sich. Dorthin, wo Jugendliche sind, dorthin, wo ihr angestammtes Terrain der Differenzierung und Rebellion ist. Dorthin, wo im wahrsten Sinn des Wortes „die Musik spielt“! Und das ist der Schlüssel, der Zugang zu Jugendlichen, denn seine grundsätzliche Ausdruckskraft für Jugendliche hat das Motorrad nicht verloren. Die ursprünglichen Werte des Motorrades und Rollers müssen den jungen Menschen wieder zugänglich gemacht werden. Denn wenn jugendliche Meinungsmacher zurzeit wirklich etwas bedeutend empfinden, dann



Roller und Motorräder zum Anfassen und Ausprobieren

and but also its own image related to youthfulness. Motorcycles have developed from a symbol of anti-establishment in the 50s, 60s and 70s to a prestige and status symbol of the establishment. Adults demonstrate their youthfulness with their powered two-wheelers whereas young people look for other activities, devices and structures to express their rebellion. For years the IVM has been working intensively on drawing the attention and interest of young people back to motorcycle riding again. In cooperation with the titus communications GmbH in

Münster a new promising concept, the „Spirit-Tour“, has been developed. The industry has become active in this field and moved to places where young people can be met, where they define themselves, where they experience being different and where they are rebellious, where music is the real thing in the true sense of the word. And this is the key to young people, as the basic attraction of motorcycles for youngsters has not been lost. The original values of motorcycles and scooters have to be made available for them anew. So, if young spin-

Aprilia RSV Mille Factory





Gefragt: Autogramme der Stuntfahrer Basti Wolter und Oliver Ronzheimer

ist es „THE REAL THING“. Das Echte und Ursprüngliche, mit Kraft und Historie, mit einer Existenzberechtigung. Hier zählen keine Marketingtricks und Reklame, sondern das Authentische! Diese Attribute gelten durchaus für Roller und Motorräder und können adäquat ohne Rückgriff auf hergebrachte Klischees belegt werden.

Den Big Bang der „Spirit-Tour“ bildeten drei große Open Air Festivals in Deutschland, bei denen von den 110.000 Besuchern rund 50.000 kontaktiert werden konnten. Dort wurde

medial eindrucksvoll der Grundstein für das Konzept gelegt. Unmittelbar und zum Anfassen präsentierte sich die Faszination „Roller und Motorrad“. Mit Shows, Stunts und Spektakel. Mit Filmen, Infos und Promotions. Mit Rockstars und Rock'n'Roll. Aber ohne Klamauk, ohne Zirkus. Nur „cool“! Im Herbst rundete die „Spirit-Club-Tour“ durch ca. 30 Konzerte mit angesagten Live-Acts in ganz Deutschland die Kampagne ab. Da eine derartig konzipierte Kampagne auf einem Langzeiteffekt basiert, be-

schlossen die Mitglieder des IVM eine Fortsetzung der „Spirit-Tour“ im Jahr 2005. Ein erstes Fazit beweist schon jetzt die Schlüssigkeit der Kampagne: Sechs Prozent der auf den Festivals befragten Jugendlichen wollen im kommenden Jahr einen Roller oder ein Motorrad erwerben. Damit rangieren die motorisierten Zweiräder hinter Auto und Digitalkamera auf Platz 3 der Wunschliste.

doctors think something important, this is "THE REAL THING". Gimmicks and advertisements do not count but genuineness. These attributes are also true for scooters and motorcycles and thus can adequately be associated without reviving old-fashioned stereotypes.

The big bang of the "Spirit-Tour" were three open air festivals in Germany on the occasion of which 50,000 from a total of 110,000 visitors could be contacted. Here the headstone for the concept was impressively built: Direct and 'ready-to-touch' motorcycle fascination was presented in shows, stunts and events, with films, information and promotion, with rock stars and rock'n'roll. In autumn the "Spirit-Club-Tour" was completed with 30 hip live act concerts all over Germany.

As such a concept has to be long lasting, the IVM members decided a sequel of the Spirit Tour for 2005. A first result already proves the campaign's success: Six per cent of the youngsters that were questioned on the occasion of the festival stated to have the intention to buy a motorcycle or scooter in the following year. With this number motorized two-wheelers range in third position following cars and digital cameras in young people's list of wishes.



Sachs MadAss

Ride To Work Day

Motorräder und Roller sind weit mehr als nur eine reine Freizeitbeschäftigung. Vielmehr gewinnt das motorisierte Zweirad eine immer größere Bedeutung als Alternative zum PKW auf dem Weg zur Arbeit. Besonders in den bundesdeutschen Ballungszentren können so Parkplatzknappheit und die täglichen Staus in den Innenstädten vermieden werden.

Unter dem Motto „Ride To Work Day“ rief der IVM am 21. Juli bereits zum zweiten Mal zum bundesweiten Tag der Roller- und Motorradfahrer auf. Das Engagement der Fahrerinnen und Fahrer in zahlreichen Firmen und Betrieben in ganz Deutschland bescherte auch der zweiten Auflage des „Ride To Work Day“ einen großen Erfolg. Die dabei initiierten Aktivitäten reichten vom Bikerfrühstück bis zum Motorradkorso durch die Innenstädte. Damit verbunden wurden oft Forderungen nach eigenen Zweiradparkplätzen, Umkleemöglichkeiten für die Biker sowie die Forderung nach einer Legalisierung des Vorbeifahrens an Kolonnen. Neben vielen Unternehmen aus den Reihen des IVM wie BMW, Michelin, Dunlop und anderen, beteiligten sich zahlreiche Unternehmen und Institutionen wie zum Beispiel die Technische Universität Kaiserslautern und die US-Army Bad Kreuznach an der Aktion. Der Gedanke dieser Aktion, der in Europa vom IVM und vom englischen Verband MCI umgesetzt wird,

hat länderübergreifend Früchte getragen. So ist für die kommenden Jahre eine europäische Kampagne in Planung. Der nächste „Ride To Work Day“ in Deutschland wird am 20. Juli 2005 stattfinden.

Motorcycles and scooters are by far more than only devices for leisure time activities. More and more the powered two-wheelers gain importance as a true alternative to cars on the daily way to work.

Under the motto “Ride To Work Day” the IVM initiated for the second time this national scooter and motorcycle riders’ day. The dedication of riders coming from numerous firms and enterprises all over Germany meant a big success for the second run of this event. Activities ranged from bikers’ breakfasts to motorcycle parades through inner cities. Moreover, requests for special parking space for motorcycles, changing cubicles as well as the



legalization of passing queues of cars in congestions were stated. Apart from many enterprises associated in the IVM such as BMW, Michelin, Dunlop and others, numerous institutions like for example the University Kaiserslautern and US Army Bad Kreuznach took part. The idea of this campaign, which was carried out in Germany by the IVM and the British MCI, has been internationally successful. For the years to come a European campaign is planned. The next RTWD in Germany will take place on July 20, 2005.



Viele IVM-Mitglieder beteiligten sich am Ride To Work Day 2004

Europa grenzenlos erfahren

Eine zentrale Aufgabe des Industrie-Verbandes Motorrad ist es, das Ansehen der Motorradfahrer und der Zweiradindustrie positiv zu beeinflussen. Die Mitwirkung an gemeinnützigen Projekten und Aktionen ist ein wichtiger Aspekt dieser Aufgabe. Daher beteiligte sich der IVM auch im Jahr 2004 an der internationalen Freundschaftsfahrt der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages, bei der der Dialog zwischen dem Verband, seinen Mitgliedern und den Entscheidern aus Politik und Gesellschaft effizient vertieft werden konnte. Der IVM bewältigte bei der Fahrt wieder eine echte logistische Herausforderung und stellte mit seinen Mitgliedsunternehmen rund 80 Motorräder und organisierte deren Transport für die Teilnehmer. Unter dem Motto „Europa grenzenlos erfahren“ führte die Tour von Berlin nach

Tschechien, dem jüngsten Mitglied der Europäischen Union. Angeführt von Hermann Otto Solms, Vizepräsident des deutschen Bundestages, Ute Vogt, Staatssekretärin im Innenministerium, Hans-Günther Bruckmann, Mitglied des Ausschusses für Verkehr im Deutschen Bundestag sowie von Dr. Karsten Knolle, seinerzeit Mitglied des europäischen Parlaments, trugen 200 Parlamentarier und Wirtschaftvertreter den europäischen Gedanken nach Prag. Der Weg vorbei am Senftenberger See, durch die sächsische Schweiz und den Zinnwald in Richtung Prag bot den Teilnehmern der Tour einen reizvollen Streckenverlauf. Höhepunkt der Fahrt war der Empfang auf dem Balkon der Deutschen Botschaft in Prag, von dem aus der damalige Außenminister Genscher den fast 4.000 DDR-

Bürgern die Ausreiseerlaubnis genehmigte, die im Herbst 1989 auf das Botschaftsgelände geflüchtet waren. Über Karlsbad und Bayreuth, wo der IVM einen gemeinsamen Abend zum Meinungsaustausch organisierte, führen die Teilnehmer ins thüringische Suhl. Dort wurden die Biker von der parlamentarischen Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, Ines Gleicke empfangen. Den Schlusspunkt der Tour bildete ein Meinungsaustausch mit Wolfgang Böhmer, dem Ministerpräsidenten des Landes Sachsen-Anhalt in der Lutherstadt Wittenberg. Die Tour 2005 steht unter dem Motto „Von Parlament zu Parlament“ und führt von Straßburg nach Berlin.

It is one crucial task of the IVM to influence the motorcyclists' and the motorcycle industry's image in the public in a positive way. Thus the participation in non-profit projects and activities is an important element of IVM work. As a consequence, in 2004 the IVM again took part in the international tour of friends of the sports association of the German Bundestag, which offered a platform for discussions between the IVM and IVM members and decision-makers from politics and society. Again the IVM successfully managed this logistic challenge and – in cooperation with its members – made available for the tour participants about 80 motorcycles and organized their transport. Under the motto “Experiencing Europe Without Frontiers” the tour led from Berlin to the Czech Republic, the youngest EU member.



Die Tourteilnehmer an historischer Stätte, der Deutschen Botschaft in Prag

Under the leadership of Hermann Otto Solms, Vice President of the German Bundestag, Ute Vogt, State Secretary in the Ministry of the Interior, Hans-Günther Bruckmann, member of the Association for Road Traffic in the German Bundestag as well as Dr Karsten Knolle, former member of the European Parliament, about 200 members of Parliament and economic experts brought the European idea to Prague. The group passed Lake Senftenberg, the Saxonian Swiss and the Zinnwald in direction to Prague and thus offered an attractive course of the journey. The highlight was the riders' reception on the balcony of the German Embassy in Prague; the same balcony from which the at that time Foreign Minister Genscher announced travel permits for the about 4,000 GDR citizens who had fled to the embassy grounds in autumn 1989.

Via Karlsbad and Bayreuth, where the IVM had organized a joint evening programme for discussions, the group arrived in Thuringian Suhl where the State Secretary of the Federal Ministry of Transport and Communications, Ines Gleicke, welcomed the motorcyclists. The last point of the tour was an exchange of ideas with Wolfgang Böhmer, minister-president of the federal state of Saxony-Anhalt in Luther's city Wittenberg.

The Tour of Friends 2005 "From Parliament to Parliament" is planned from Strasbourg to Berlin.



Die Sportgemeinschaft und der IVM übergeben Spenden an das CCF - Kinderhilfswerk



Piaggio NRG Power

Biker helfen Kindern

Der IVM unterstützt bereits seit mehreren Jahren die Aktion „Biker helfen Kindern“ des CCF-Kinderhilfswerks. In enger Kooperation mit dem Motorradfachhandel initiierte der IVM im Jahr 2004 eine bundesweite Spendendossensammelaktion, so dass anlässlich der INTERMOT 2004 ein Spendenscheck in Höhe von 10.000 Euro an Thea Schermer vom CCF-Kinderhilfswerk übergeben werden konnte. Darüber hinaus stellen die Unternehmen des IVM zahlreiche Sachpreise zur Verfügung, die bei Europas größtem Internet-Auktionshaus vom 9. bis zum 19. September versteigert wurden. Großen Anteil am Erfolg der IVM-Aktivitäten hatten die Teilnehmer der Freundschaftsfahrt der Sportgemeinschaft des Deutschen Bundestages. Die Leihgebühren für die vom IVM zur Verfügung gestellten Motorräder wurden ebenfalls dem CCF-Kinderhilfswerk übergeben. Mit diesen Mit-

teilen wurden Not leidende Kinder in der Ukraine mit Medikamenten und Lebensmitteln unterstützt. Insgesamt leistet CCF dringend benötigte Hilfe in 31 Kinderheimen in 22 Städten in der Ukraine.

For years the IVM has been supporting the campaign „Bikers help Children“, initiated by the CCF (Christian Children's Fund). In close co-operation with the motorcycle specialist trade the IVM organized a nationwide collection campaign in 2004. On the occasion of the INTERMOT 2004 a cheque of 10,000 € was presented to Thea Schermer, the CCF's representative. Participants of the „Tour of Friends“, the sports association of the German Bundestag, also contributed their share to the success of IVM activities. The sum of the rental fees for the vehicles made available by the IVM was also given to the CCF. The raised money helps Ukrainian children in need. The CCF provides urgently needed help and assistance in 22 cities in the Ukraine.

Experten für die Aufhebung der 80 km/h-Regelung für Leichtkrafträder

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag ist ein anerkannter Kongress von Verkehrsrechts- und Sicherheitsexperten, der traditionell alljährlich in der letzten Januar-Woche stattfindet. Er wird von der Deutschen Akademie für Verkehrswissenschaft ausgerichtet und fand 2004 zum 43. Mal statt.

In Goslar haben sich die Verkehrs-Fachleute aus allen Bereichen der Verkehrswissenschaft mit großer Mehrheit für die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h für jugendliche Leichtkraftradfahrer ausgesprochen. Dieser nationale Alleingang habe sich nach Meinung der Delegierten nicht bewährt und sollte umgehend aufgehoben werden.

Denn nach wie vor ist Deutschland das einzige Land, das eine derartige praxisfremde Restriktion für 16- und 17jährige A1-Führerscheininhaber vorschreibt. Die Ausbildung für den Führerschein dagegen wird von den Jugendlichen auf Leichtkrafträdern absolviert, die entsprechend der deutschen Gesetzgebung zum Fahrerlaubnisrecht mindestens 100 km/h schnell sein müssen. Sobald sie aber den Führerschein erfolgreich absolviert haben, sind sie verpflichtet, auf gedrosselte Fahrzeuge umzusteigen. Der IVM fordert die Politik auf, im Interesse der Verbraucher und der Verkehrssicherheit, diese überholte Beschränkung aufzuheben.



MBK Nitro



Reiner Brendicke, IVM-Hauptgeschäftsführer beim Verkehrsgerichtstag in Goslar

On the occasion of the German Traffic Court Day, that traditionally takes place in the last week of January, experts in road traffic and legislation meet to discuss road traffic matters. The German Academy for Road Traffic and Transportation organized the 43rd meeting in Goslar.

Here the experts supported with a vast majority the abolishment of the still valid 80 km/h speed limit for young riders of light-weight motorcycles. This national solo attempt in Germany has not been successful and thus should be cancelled immediately. Germany still is the only country that prescribes such unrealistic restrictions for 16- and 17-year-old holders of an A1 driving permit. Driving school training for the young riders, on the other hand, has to be done on light-weight motorcycles that run at least as fast as 100 km/h according to German laws. As soon as the applicants will have successfully passed their driving tests, they have to change to speed reduced bikes.

On behalf of consumers and their road traffic safety the IVM calls on politicians to cancel this obsolete restriction.



Internationale Aktivitäten

INTERMOT München 2004



Die INTERMOT München 2004 lockte 156.000 Besucher in die Messehallen

Vom 15. – 19. September war München zum vierten Mal das Mekka der Zweiradbranche, und ein neuer Besucherrekord sorgte dafür, dass die gesamte Branche in den modernen Hallen vor den Toren der Isar-Metropole vielen Fachbesuchern, aber auch den Fans aus dem In- und Ausland bereits zum Jahresende die Höhepunkte der kommenden Saison zeigen konnte. Dass die INTERMOT nicht nur den Deutschen und angren-

zenden Europäischen Markt bedient, wurde durch den spürbar gesteigerten Fachbesucheranteil deutlich. Unternehmen und Mitarbeiter haben weltweit erkannt, dass die INTERMOT in den geraden Jahren den internationalen Treffpunkt einer pulsierenden Branche beherbergt. Das zukunftsweisende Konzept der INTERMOT sieht den Nutzer der Produkte immer im Focus aller Aktivitäten. Dieser Intention folgend, konnten

zahlreiche Motorräder auch in Aktion (mehr als 200 Probefahrmaschinen in einem Dutzend Parcours) erlebt werden. Dadurch konnten mehr als 10.000 erfolgreiche Probefahrten durchgeführt werden. Durch die aktive Auseinandersetzung mit faszinierenden Produkten auf dem Außen Gelände wurden zahlreiche Kaufimpulse gesetzt. Das Rahmenprogramm wird weltweit von keiner Messe in dieser Form umgesetzt. Atemberaubende Supermoto-Rennen in verschiedenen Klassen, Roller- und Minibike-

From September 15 - 19 Munich's modern halls were again the centre of interest of the motorcycle industry, and a new record in visitors' numbers provided for the presentation of highlights 2005 to expert visitors as well as to national and international motorcycle and scooter fans.

The considerable increase in international expert visitors showed that the INTERMOT is important for the German and the neighbouring European market. Enterprises all over the world have realized that the INTERMOT is an international meeting place for a pulsating area of business. For the INTERMOT concept the actual users of motorcycle related products are in the focus of all activities. Following this intention, numerous motorcycles could be experienced "in action" (more than 200 test ride machines on a dozen of courses) in more than 10,000 successful test rides. By the direct contact with the industry's fascinating products in the open-air sites strong purchasing stimulations could be set.

Harley-Davidson V-Rod



Rennen sowie Demonstrationen aller Marken-Cups unterhielten die Zuschauer auf den großzügigen Tribünen um die 1200 Meter lange Rennstrecke. Die Top-Artisten der Stuntszene sorgten dafür, dass sich die Aufmerksamkeit der Besucher auf die Faszination Zweirad richtete.

In der Eventhalle fand man Supersport- und Langstrecken-Weltmeister, alte und neue Deutsche Meister, Cup-Sieger, Cross- und Enduro-Champions. Die zahlreichen Fans konnten sowohl die Trucks, als auch die Wettbewerbsmotorräder in Augenschein nehmen. Zusätzlich gab es jede Menge kompetente Beratung von Aktiven und den Sportverantwortlichen. Die zentrale Stuntfläche sorgte für Begeisterung bei den Besuchern. Christian Pfeiffer, Globe of Speed und die atemberaubenden Freestyle Moto Cross Vorführungen der Mad Flyers sorgten für perfekte Eventstimmung in der 11.000 qm großen Halle. Die wichtigsten Sport- und Rennmotorräder der letzten 30 Jahre fanden sich in einer Sonderausstellung. Der IVM realisierte eine umfassende Touring-Show, in der alle Touren- und Reisemotorräder markenübergreifend ausprobiert werden konnten. 12 Hallen, 180.000 qm, fast 1.200 Aussteller und 156.000 Besucher – die INTERMOT hat sich spätestens mit der vierten Auflage als die Weltfachmesse etabliert, und bei allen Besuchern war eine echte Begeisterung für das Produkt spürbar.

Honda CBF 600 S



The show programme was outstanding in every respect. Breathtaking supermoto races in different classes, scooter and mini-bike races as well as demonstrations of all one brand races entertained the spectators in the wide strands of the 1,200 metre long racing track. Top artists from the stunt scene draw the visitors' attention to the fascinating two-wheelers.

In the Event's Hall super sport and long-distance champions, old and new champions, cup champions, cross and off-road champions could be admired. In addition to that activists and experts from the fields of sport provided competent counselling. The central stunt area caused enthusiasm

among visitors. Christian Pfeiffer, Globe of Speed and a breathtaking freestyle motocross show of the Mad Flyers brought a perfect final atmosphere to the 11,000 sqm hall. The most important sports and racing motorcycles of the last 30 years were presented in an extra show. The IVM carried out a comprehensive touring show on the occasion of which all touring and travel motorcycles could be experienced.

12 halls, 180,000 square metres, nearly 1,200 exhibitors and 156,000 visitors, with its fourth edition the INTERMOT has established as the world's leading trade fair and the true fascination for the trade's products was clearly noticeable.



Supermoto-Meisterschaftsläufe waren Teil des Rahmenprogramms



Jung-Designer präsentierten ihre Studien zum Thema Motorrad und Roller

Young bikes, young scooters and their modern surroundings

Unter diesem Motto schrieb der IVM erstmals einen internationalen Designpreis aus. Design stellt für die nachwachsende Kundengeneration ein bedeutendes Kaufargument in einer stark emotional geprägten Motorrad- und Rollerszene dar. Konsequenterweise suchte der Wettbewerb deshalb die aktuellen Zweirad-Visionen einer jugendlichen Zielgruppe und richtete sich zum einen an Studierende entsprechender

Fachbereiche sowie in der offenen Kategorie an alle Designinteressierten bis zum Alter von 25 Jahren. Es nahmen fast 200 Studenten von mehr als 100 Hochschulen auf allen fünf Kontinenten an dem Wettbewerb teil. Während die Arbeiten zu den Fahrzeugsegmenten Roller und Motorrad recht ausgeglichen gewichtet waren, gab es unerwartet viele, qualitativ hochwertige Arbeiten zum

KTM 990 Super Duke



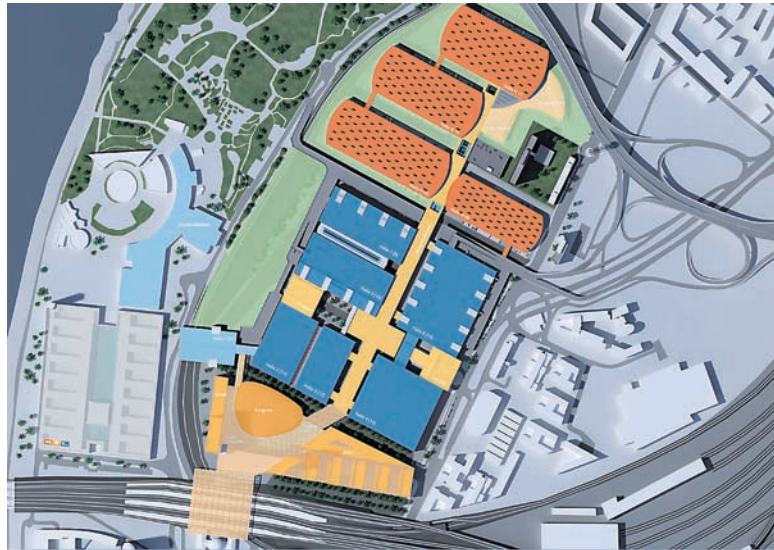
Thema Bekleidung. Zwei Wettbewerbsbeiträge fanden im Lauf der INTERMOT sogar den Weg in die aktuelle 2005er Kollektion eines Herstellers. Die Fahrzeug-Modelle waren deutlich visionärer. Doch auch dort zeigte sich, dass die engagierte Teilnahme für einige Studenten zum Entree in das Berufsleben wurde. Das große Interesse der Industrie wurde nicht nur durch die hochkarätig besetzte Jury (inklusive eines aus Japan angereisten Chefdesigners) zum Ausdruck gebracht. Im Sommer 2005 werden die Daten des 2. Designpreises vorgestellt. Mehr unter www.intermot-designpreis.de

This was the motto of the IVM's first international design contest. Design plays an important role for the next consumer generation. As a consequence the competition was looking for present motorcycle visions of a juvenile target group and addressed university students of the corresponding faculties as well as in the so-called open category any person who was interested in design and not older than 25 years. Almost 200 students from more than 100 universities and colleges from all five continents entered the contest. While the ideas for scooters and motorcycles were rather well-balanced, there were a lot of high-quality pieces of work concerning riding gear. Some of the very dedicated students thus could prepare their way to professional life by their participation in this contest. A top class jury emphasized the great importance for and interest of the industry in the creative youth. In summer 2005 the basic conditions for the participation in the 2nd Design Contest will be published. For more information click www.intermot-designpreis.de.

Ab 2006: INTERMOT Köln

In diesem Jahresbericht wurde die INTERMOT München als die erfolgreiche Weltleitmesse für die internationale Roller- und Motorradszene vorgestellt. Auf einem neu angelegten Messegelände gab es seit der Erstveranstaltung 1998 regelmäßig Steigerungen bei Flächenbelegung, Aussteller- und Besucherzahlen.

Mit dem Ziel, den Erfolg der INTERMOT auf eine noch breitere Basis zu stellen, entschied die Mitgliederversammlung des IVM, die Messe ab 2006 wieder in Köln durchzuführen. Der Vertrag zwischen dem Industrie-Verband und der MMG lief nach der Veranstal-



Das neue Messegelände für die INTERMOT 2006 in Köln

Präsentation ebenfalls für eine Rückkehr an den Rhein. Die erste „INTERMOT Köln“ wird vom 11. bis zum 15. Oktober 2006 stattfinden.

Bis zu diesem Termin wird sich das Messegelände mit völlig neuer Infrastruktur darstellen. Die bis dahin fertig gestellten neuen Messehallen bieten für die nationalen und internationalen Aussteller optimale Voraussetzungen für eine perfekte Präsentation der neuen Motorrad- und Rollermodelle sowie des umfangreichen Angebots aus dem Zubehörsektor. Zusammen mit den bereits existierenden Messehallen, die vollständig renoviert werden, bietet das Messegelände alle Optionen, die zur Realisierung der Weltleitmesse für Roller und Motorräder notwendig sind. Für die Besucher der „INTERMOT Köln“ wird sich im Jahr 2006 eine völlig neue Erlebniswelt öffnen. Mit der optima-

The annual report on hand has already dealt with the INTERMOT Munich as the successful world leading trade fair for the international scooter and motorcycle scene. Since the initial event in 1998 there have been continual increases in occupancy, numbers of exhibitors and visitors. In order to even improve the success of the INTERMOT the IVM General Assembly decided to organize the INTERMOT again in Cologne from 2006 on. The contract between the IVM and the MMG expired and the leading German trade fair sites applied for the INTERMOT. In a neck-to-neck racing the city of the Dome succeeded against the metropolis on the river Isar. The vast resources area and the fact that Europe's leading broadcasting company, RTL, will be close by (RTL will have its own station on the fair's premises) alongside with an absorbing and attractive presentation – all this spoke in favour of a return to the river Rhine. The first INTERMOT Köln will take place from October 11 – 15, 2006. Until then the exhibition sites will



tion aus, und die führenden deutschen Messestandorte bewarben sich um die Durchführung der INTERMOT. In einem Kopf-an-Kopf Rennen setzte sich die Dom-Stadt dann gegen die Isar-Metropole durch. Das große Einzugs Potenzial Kölns und die Nähe zu Europas größtem Fernsehsender RTL (der seinen Standort auf dem Messegelände beziehen wird) sprachen nach einer packenden

MZ 1000 SF



len Erreichbarkeit des Messegeländes durch die direkte Autobahnanbindung, dem nahe liegenden Flughafen Köln/Bonn und dem ICE-Bahnhof, der direkt unter den Messehallen errichtet wird, sind schnelle und kurze Anfahrtswege nicht nur für die 1,5 Millionen Motorradfahrer im Umkreis von 250 Kilometern um Köln sichergestellt.

„Bei dem umfangreichen Eventprogramm wird auf Basis bewährter Komponenten ein Feuerwerk von neuen

Aktivitäten Akzente setzen“, verspricht Reiner Brendicke den Besuchern aus aller Welt. Doch nicht nur die Endverbraucher werden auf Ihre Kosten kommen. Ein wesentlicher Faktor ist sicherlich die intensive Belegung der gesamten Branche, die die Koelnmesse bereits bei anderen Konsumgütermessen erfolgreich umsetzt und die fester Bestandteil der Messeaktivitäten ist. Zehn Jahre nach der IFMA werden damit die motorisierten Zweiräder wieder zurückkommen und

Moto Guzzi V11 Coppa Italia



mit dem weiterentwickelten Ausstellungskonzept dafür sorgen, dass der Puls der Motorrad- und Rollerbranche am Rhein schlägt.

present themselves with a completely renewed and outstanding infrastructure. National and international exhibitors will be offered optimal conditions for perfect presentations of their new motorcycle and scooter models and for their corresponding accessory trade in the up to then completed exhibition halls. Along with the already existing halls, which are being newly constructed as well, the exhibition sites offer any necessary opportunity for a successful realization of the international Scooter and Motorcycle Trade Fair.

For visitors the “INTERMOT Köln” will open a completely new world of adventure in 2006. The direct link to the highway means optimal accessibility, as well as the nearby airport Köln/Bonn and the ICE-station directly beneath the halls. All this means quick and short access routes to and from the halls not only for 1.5 million motorcycle riders living in a radius of about 250 km of Cologne. “With an extensive programme of events on the basis of well-known elements there will be a firework of new activities and shows”, as Reiner Brendicke promises to visitors from all over the world. But not only end consumers will profit from the new site. One important factor is the intensive stimulation of the whole trade, a stimulation that already works with other consumer goods trade fairs in Cologne and which is an integral part of the trade fair activities in Cologne. So, 10 years after leaving the IFMA the motorized two-wheelers will come back and – along with a refined exhibition concept – is going to arrange for a new pulsating life of the motorcycle and scooter industry on the river Rhine.

MAIDS: Meilenstein der Motorradsicherheit

Am 24. November 2004 stellte der europäische Motorradindustrieverband ACEM in Brüssel das in Kooperation mit der europäischen Kommission durchgeführte internationale Forschungsprojekt MAIDS vor.

Diese einzigartige Motorradunfallstudie mit interdisziplinärer Datenerhebung von 921 Fällen und detaillierter Auswertung wird für die Zukunft die Basis der internationalen Zweiradsicherheitsforschung sein. Neben einer Fülle von Forschungsergebnissen verdeutlichten die Auswertungen, dass die überwiegende Mehrheit der Unfälle motorisierter Zweiradfahrer aufgrund menschlicher Fehler geschieht. Hierbei dominieren Fehleinschätzungen der PKW-Nutzer, die zu gefährlichen Begegnungen mit Zweiradfahrern führen. Die Geschwindigkeiten der in Unfälle verwickelten Fahrzeuge waren durchschnittlich unter 50 km/h angesiedelt, die Unfälle ereigneten sich zudem meist im innerstädtischen Bereich.

Die MAIDS-Studie konnte auch die Gefahr durch Schutzplankenpfosten für gestürzte Motorradfahrer erneut dokumentieren. Auf Basis der MAIDS Ergebnisse entwickelte die Industrie einen Aktionsplan. Die Unternehmen und Verbände werden intensiv an der weiteren Verbesserung der Zweiradsicherheit arbeiten. Felder, in

denen aktuelle Forschungsarbeit positive Entwicklungen verspricht, sind z. B. qualifizierte Fahrertrainings ebenso wie die Industrieforschung zum Thema Sichtbarkeit von Motorrädern. Die Motorrad- und Rollerhersteller werden auf internationaler Ebene proaktiv die Verbindung aus sicherem Zweiradspaß und effizienter Mobilität intensiv vorantreiben.

On November 24, 2004, the European Motorcycle Industry Association ACEM presented MAIDS, the international research project that was carried out in cooperation with the European Commission, to the public in Brussels.

This unparalleled research in motorcycle accidents on the basis of multidisciplinary data gathering of 921 cases and evaluation in detail will probably be the basis for any future international research in motorcycles safety. Apart from plenty of single research results the study clearly

reveals that the vast majority of two-wheelers' accidents is caused by human failure. The dominating collision accident cause is a false estimation of traffic situations by road traffic participants resulting in dangerous encounters with two-wheelers. The average accident speed of the vehicles involved in accidents was less than 50 km/h and accidents in most cases happened in inner city regions.

The MAIDS study also documented once more the significant danger of crash barrier posts for motorcyclists in case of an accident. On the basis of the MAIDS results the industry developed a plan for action. Enterprises and associations involved in motorcycle matters will intensify their work improving motorcycle safety. Present research work looks especially promising in fields such as qualified rider training as well as research carried out by the industry in the field of perceptibility of motorcycles. On an international basis the motorcycle and scooter manufacturers are going to intensify and refine the connection of safe motorcycle fun and efficient mobility.

Ducati Monster S2R



Führerschein-Richtlinie in der Diskussion

Im Herbst 2003 hat die europäische Kommission den ersten Richtlinienentwurf für einheitliche und für alle Staaten der Europäischen Union verbindliche Fahrerlaubnisklassen und -modalitäten vorgelegt. Dieser Vorschlag weist zahlreiche Parallelen mit der gemeinsamen Position der europäischen Industrie (ACEM) und der Endverbraucherverbände FEMA (Fédération of European Motorcyclists Associations) und FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) auf. Die Koalition spricht sich jedoch klar gegen die diskutierte Aufstiegsprüfung zur offenen Motorradklasse A aus. Die Bundesanstalt für Straßenwesen kommt sieben Jahre nach Aufhebung einer derartigen Aufstiegsprüfung in Deutschland zu dem Schluss, dass durch den Wegfall eine substantielle Verschlechterung

des Unfallgeschehens ausgeschlossen werden kann. Der Einschluss der Klasse A1 in den Pkw-Führerschein soll wie bisher den Mitgliedsstaaten überlassen werden. Nach den Neuwahlen des Europäischen Parlaments hat der Ausschuss für Transport und Touristik unter der Führung des Belgiers Mathieu Grosch eine Parlamentsposition zum Kommissionsvorschlag erarbeitet. Dieses Papier weist aus Perspektive der „Motorradkoalition“ zu viele Möglichkeiten der nationalen Abweichung gerade unter dem Aspekt der möglichen Erhöhung der Altersgrenzen auf. Hier muss im Zuge der weiteren Beratung ein Lösungsweg gefunden werden, der die zum Teil deutlich dividierenden Positionen im Interesse einer Balance zwischen Sicherheit, Verbraucherinteressen und Industrie-Position zusammenführt.

In autumn 2003 the European Commission submitted the first draft for standardized driving permission categories and modalities binding for all member states of the European Union. The draft shows numerous parallels to the agreed position of the European Industry (ACEM) and the end consumer associations (FEMA – Federation of European Motorcyclists Associations) and FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

This group, however, definitely disagrees with planned tests for an access to class A licenses, a point which is in discussion at present. A study carried out by the Federal Highway Research Institute shows that seven years after the abolishment of equivalent tests in Germany a significant aggravation of the accident situation of motorcycles could be denied.

The decision about an inclusion of the class A1 permission in driving licenses for cars could be left to each member state.

Following the re-elections in the European Parliament, the Association for Transport and Tourism under the leadership of Mathieu Grosch from Belgium worked out the Parliament's position on the above-mentioned suggestion by the European Commission. According to this paper, there are too many national differences, in particular with respect to the potential raise of age limits. It is urgent for the European Committees to find a solution that joins the considerably diverging positions in the sense of a balance of safety, consumers' interests and the position of the motorcycle industry.

MV Agusta F4 1000 Tamburini



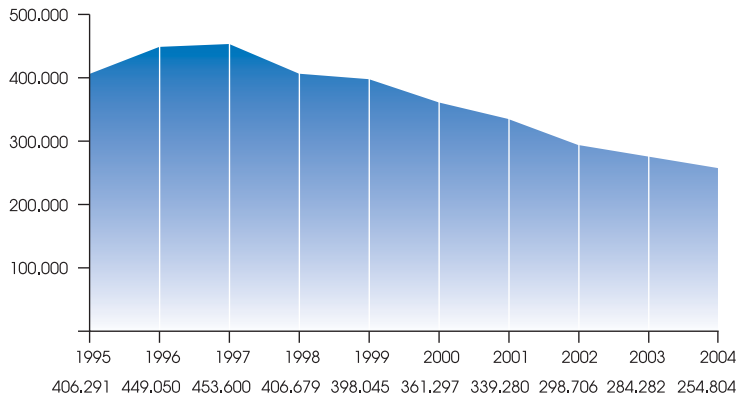
Yamaha YZF R1



Die Branche in Zahlen

Neuzulassungen 2004

Über 250.000
neue Fahrzeuge
im Jahr 2004

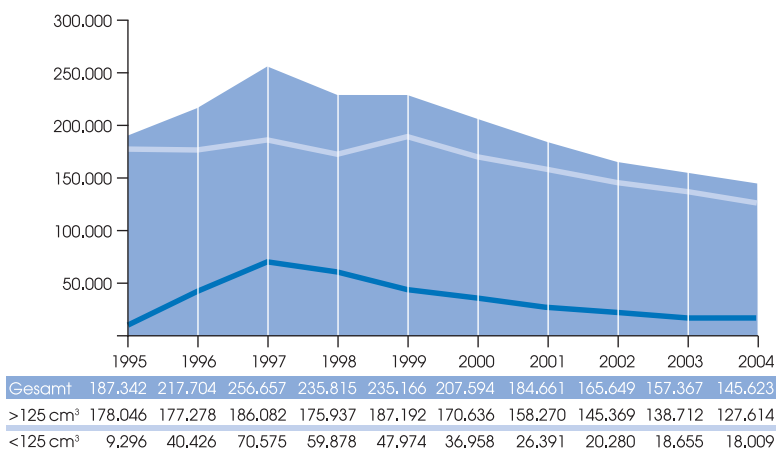


Gesamtmarkt motorisierter Zweiräder
(Neuzulassungen aller Fahrzeuge >50 cm³ und Verkäufe 50er)
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Buell Lightning City XB 9 SX



Erneuter
Rückgang der
Neuzulassungen



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

Ähnlich wie in den Vorjahren ließ die schwierige wirtschaftliche Situation keinen positiven Abschluss des Geschäftsjahres 2004 in der Roller- und Motorradbranche zu. Das weiter gesunkene verfügbare Pro-Kopf-Einkommen der Bundesbürger (im europäischen Vergleich liegt Deutschland nur noch auf Platz 10) und die durch Zukunftsängste geprägte und gestiegene Sparquote verstärkten die Kaufzurückhaltung besonders im Bereich der hochwertigen Konsumgüter.

Für den Markt 2004 weist die Statistik 254.804 neue motorisierte Zweiräder aus. In dieser Zahl enthalten sind 81.280 Mofas, Mofaroller, Mokicks und Mopeds. Im Segment der zulassungspflichtigen Roller und Motorräder ergibt sich daraus eine Summe von 173.524 Fahrzeugen. Mit einem Rückgang von 9,3 Prozent wurde das Vorjahresergebnis (-6,3 %) nur knapp verfehlt.

Bereits das Frühjahr, in dem der größte Teil der Absätze des Jahres realisiert wird, konnte das Niveau des Jahres 2003 nicht erreichen. Lediglich die Monate Juni, September und Oktober weisen ein zum Teil deutliches Plus auf, das allerdings die Verluste des ersten Quartals nicht egalisieren konnte. In der Saison 2004 wurden insgesamt 127.614 Motorräder über 125 cm³ neu zugelassen. Hier musste der Markt ein Minus von 8 Prozent hinnehmen, das deutlich über dem Vorjahresniveau (- 4,6 %) liegt.

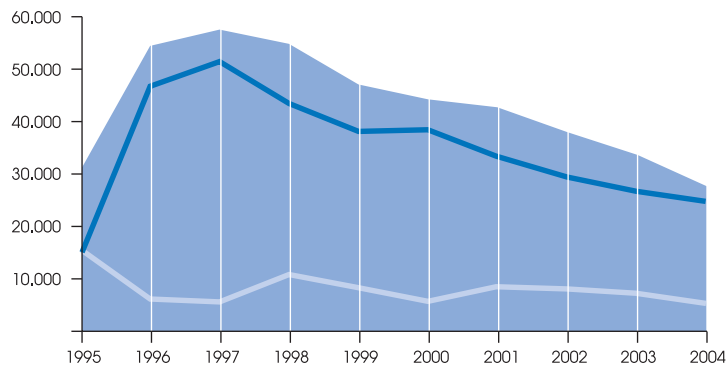
Positiver entwickelte sich das Segment der Leichtkrafträder

bis 125 cm³. Nachdem bereits in den vergangenen Jahren ein deutliches Abflachen der der Negativentwicklung verzeichnet werden konnte, verstärkte sich dieser Trend im Jahr 2004 nochmals. Mit 18.009 Neuzulassungen weist die Statistik einen leichten Rückgang von 3,5 Prozent aus. Dies bedeutet eine Halbierung der Entwicklung des Vorjahres.

Das Segment der Leichtkraftroller bis 125 cm³ ist besonders bei Autofahrern beliebt, die in den Genuss der Einschlussregelung in den PKW-Führerschein kommen. Da diese Autofahrerinnen und -fahrer inzwischen aber bereits 43 Jahre und älter sein müssen, um eine 125er bewegen zu dürfen, nimmt das Potenzial stetig ab. Die anhaltende restriktive Gesetzgebung hat bisher keine Änderung bei dieser Einschlussregelung ermöglicht. Der nochmalige dramatische Rückgang in diesem Segment um 14,8 Prozent erscheint daher nur logisch. Insgesamt wurden im Jahr 2004 22.476 Neuzulassungen von Leichtkraftrollern bis 125 cm³ in Deutschland registriert.

Bei den Kraftrollern mit mehr als 125 cm³ ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. 5.425 Neuzulassungen bedeuten einen Einbruch von 27,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der noch vor drei Jahren herrschende Run auf diese Fahrzeuge ist offenbar abgeklungen.

For the market in 2004 statistics registered 254,804 new motorized two-wheelers, including 81,280 motor-assisted bicycles and scooters, small motorcycles and



| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Gesamt | 30,449 | 54,019 | 57,316 | 54,167 | 47,296 | 45,032 | 42,297 | 38,480 | 33,895 | 27,901 |
| >125 cm ³ | 16,436 | 7,063 | 5,805 | 10,247 | 8,766 | 6,273 | 8,692 | 7,873 | 7,489 | 5,425 |
| <125 cm ³ | 14,013 | 46,956 | 51,511 | 43,920 | 38,530 | 38,759 | 33,605 | 30,607 | 26,406 | 22,476 |

Neuzulassungen Kraftroller (>125 cm³) und Leichtkraftroller (<125 cm³)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

**Restriktive
Einschlussregelung
bremst Rollermarkt**

mopeds. Concerning the registration of scooters and motorcycles this means a total of 173,524 vehicles. With a decrease by 9.3 per cent the result of the previous year (minus 6.3 per cent) was only slightly missed.

In the 2004 season a total of 127,614 motorcycles of more than 125 cc were registered as new vehicles. This meant a minus of 8 per cent, being clearly higher than that of the previous year (minus 4.6 per cent).

Registration numbers of light-weight motorcycles, though, developed more positively. With 18,009 new registrations statistics show a slight decrease by 3.5 per cent only, which means a division in half of the previous year's percentage.

Light-weight scooters up to 125 cc are especially popular among car drivers who profit from the inclusion regulation of their licenses. As these drivers meanwhile are aged 43 years and older, their number is constantly decreasing. The again dramatic drop in this segment by 14.8 per cent only seems to be a logical consequence. A total of 22,476 new registrations of light-weight scooters were recorded in Germany in 2004.

For scooters of more than 125 cc an obvious drop had to be recorded. 5,425 new registrations meant a slump of 27.6 per cent compared to the previous year. The run on this vehicle category in recent years seems to have receded.



BMW K 1200 S

Suzuki GSX-R 1000



Mit einem Marktanteil von über 28 Prozent bilden die Sportler immer noch das beherrschende Marktsegment in Deutschland und konnten ihren Vorsprung weiter ausbauen. Über 35.000 Motorräder dieser Kategorie wurden im Jahr 2004 neu zugelassen. Die Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland haben nach wie vor eine hohe Affinität zu diesen innovativen und technisch anspruchsvollen Sportmotorrädern mit ausgeprägter Tourentauglichkeit. Positiv im Jahr 2004 entwickelten sich auch die Enduros. Dieses Segment konnte seinen Marktanteil um knapp 3 Prozentpunkte auf über 21 Pro-

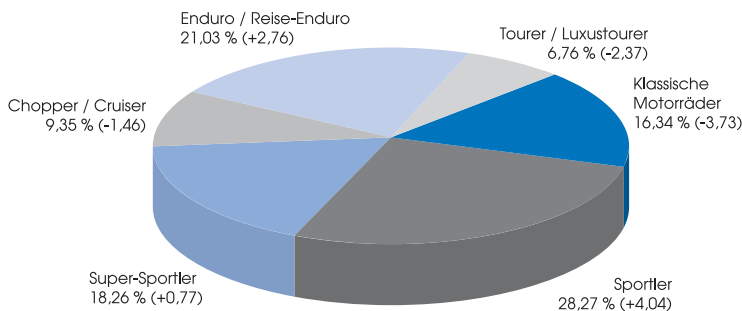
zent vergrößern. Dies bedeutet nun den zweiten Platz in der Statistik. Der Trend hin zu weniger Gewicht bei extremer Reisequalität begeistert immer mehr Motorradfans in Deutschland. Die wachsende Präsenz des Motorradrennsports im deutschen Fernsehen bleibt offenbar nicht ohne Wirkung, da das Segment der Super-Sportler mit einem Marktanteil von 18,3 Prozent den Platz unter den Top 3 festigen konnte.

Relevante Einbußen dagegen mussten die klassischen Motorräder (-3,7 %), die Tourer und Luxustourer (-2,4 %) sowie das Segment der

Cruiser und Chopper (-1,5 %) verzeichnen. Auch im Jahr 2004 kommt der Marktführer aus Deutschland. Insgesamt 25.720 der neu zugelassenen Motorräder tragen das BMW-Logo. Dies entspricht 20,2 Prozent des Gesamtmarktes der Fahrzeuge über 125 cm³. Die neuen Modelle fanden offenbar großen Anklang bei den Fahrerinnen und Fahrern in Deutschland. Ein Topseller katapultierte Honda von dem vierten auf den zweiten Platz der Topliste. Knapp 23.000 Fahrzeuge bedeuten 18 Prozent Marktanteil in diesem Segment, gefolgt von Suzuki mit 20.435 Motorrädern und 16 Prozent Anteil am Markt. Die Top 5 werden durch Yamaha (15 %) und Kawasaki (11,4 %) komplettiert. Die Exklusivmarken Buell und MV Agusta sowie das Tochterunternehmen Cagiva konnten ihren Marktanteil sehr deutlich steigern und gehören ebenfalls zu den Gewinnern des Jahres 2004.

Zwei Newcomer lieferten sich ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen um den Titel des erfolgreichsten Motorrads des Jahres. Am Ende hatte die Honda CBF 600 S mit 6.132 neu zugelassenen Modellen knapp die Nase vorn. Die hohe Flexibilität dieses Motorrads machte es zu einem bei den unterschiedlichsten Fahrern beliebten Allrounder. Mit 5.918 Fahrzeugen nur um Haaresbreite geschlagen, landete die BMW R 1200 GS auf dem zweiten Platz. Als jüngster Spross der GS-Linie scheint ihre Erfolgsgeschichte bereits vorge-schrieben. Mit der Yamaha FZ

Sportler mit größtem Zuwachs



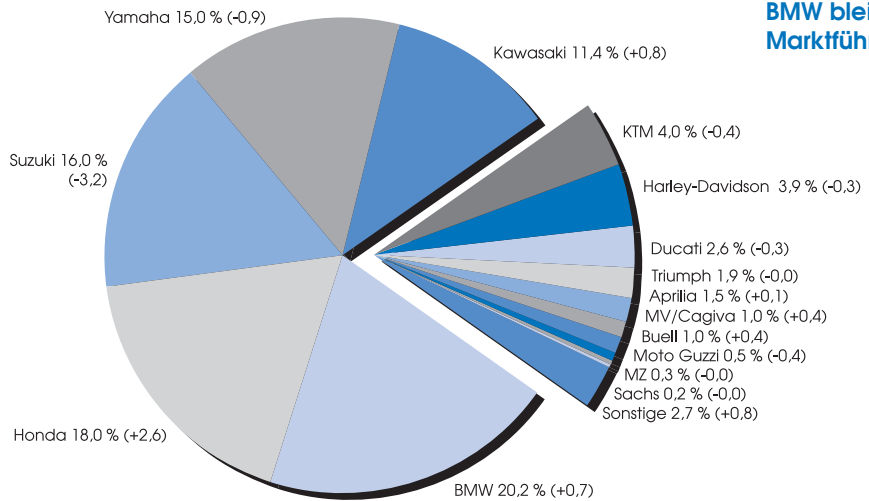
Motorrad-Neuzulassungen nach Marktsegmenten 2004
Veränderung zu 2003 in Prozentpunkten
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM

6 Fazer folgt ein sportlich orientiertes Motorrad auf dem dritten Platz. Mit der BMW F 650 GS und der Yamaha YZF-R1 vervollständigen eine Enduro und ein reinrassiger Supersportler die Top 5.

With a market share of more than 28 per cent and 35,000 new registrations the sportive motorcycles are still predominant in the German market and could fatherly enlarge their position ahead. The segment of the enduros could increase its market share to over 21 per cent. This meant the 2nd position in the statistics. The segment of super sport bikes could establish a position among the Top Three with a market share of 18.3 per cent. Considerable decreases, however, had to be recorded for classic bikes (-3.7 per cent), touring bikes and luxury bikes (-2.4 per cent) as well as for the chopper segment (-1.5 per cent).

In 2004 the market leader is again from Germany. A total of 25,720 of the new registrations bear the BMW logo. This means 20.2 per cent of the market of motorcycles of more than 125 cc. A top seller catapulted Honda from position 4 into 2nd of the top list. Nearly 23,000 motorcycles meant 18 per cent in this market share, followed by Suzuki with 20,435 motorcycles and 16 per cent.

Two newcomers had a thrilling neck-to-neck-racing for the title of the most popular motorcycle 2004. The Honda CBF 600 S model was slightly better after all with 6,132 new registrations. With 5,918 vehicles the BMW R 1200 GS model landed in second position. With the Yamaha FZ 6 Fazer a sports bike is in 3rd position. With the BMW F 650 GS and the Yamaha YZF-R1 model an enduro and a pure super sport bike complete the Top Five.

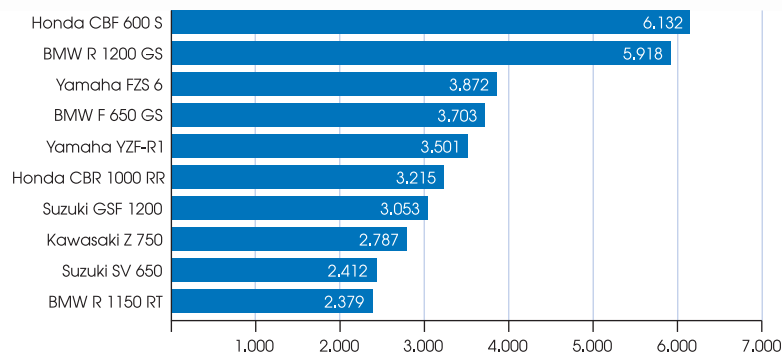


BMW bleibt Marktführer

Motorräder 2004: Marktanteile der Hersteller / Neuzulassungen Motorräder über 125 cm³ Veränderung zu 2003 in Prozentpunkten
Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt



Triumph Daytona 955i

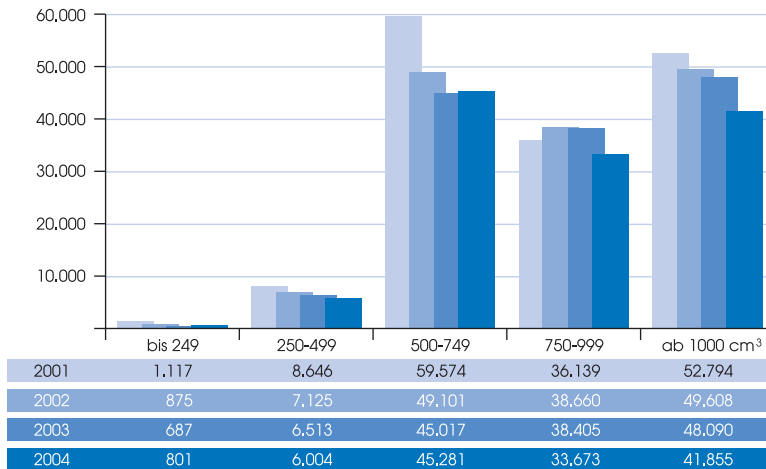


Die Top-Ten in Deutschland

Neuzulassungen Motorräder 2004: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Neuzulassungen 2004

500 - 750 cm³
sind im Trend

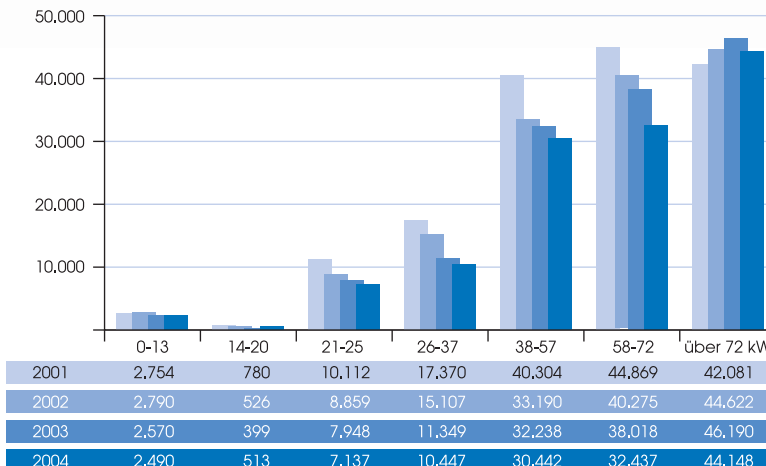


Motorrad-Neuzulassungen nach Hubraum
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



Kawasaki ZX-10 R

Beliebteste
Leistungsklasse:
über 72 kW



Motorrad-Neuzulassungen nach Leistung
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Im Jahr 2004 sah Deutschland eine kleine Trendwende im Bereich der Motorräder. Waren 2003 noch große Motoren die beliebteste Klasse, erlebte das Segment der Hubraumklasse von 500 bis 749 cm³ eine deutliche Belebung. Mit fünf Fahrzeugen in der Top Ten der erfolgreichsten Motorräder katapultierte sich das Segment dieser leichten, wendigen und spritzigen Motorräder an die Skalenspitze. 35,5 Prozent Marktanteil und 45.300 Fahrzeuge aus diesem Segment bedeuten einen leichten Anstieg.

Die leistungsstarken Motorräder mit über 1.000 cm³ Hubraum und die Klasse von 750 bis 999 cm³ sanken in der Gunst der Fahrer und haben nun einen Marktanteil von 32,8 bzw. 26,4 Prozent. Bei den Leistungsklassen haben auch im Jahr 2004 die Motorräder ab 73 kW mit einem Marktanteil von 34,6 Prozent die Nase vorn. Erst deutlich dahinter folgen die Klassen mit 58 bis 72 kW (25,4 %) und 38 bis 57 kW (23,8 %).

Hessen hat im Jahr 2004 den Sprung nach vorne geschafft. Mit 2,19 Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner führt dieses Bundesland die Hitliste an, gefolgt von Bayern (2,17) und dem Saarland (1,72). Nordrhein-Westfalen, das Bundesland mit der größten Bevölkerungsdichte liegt mit 1,39 Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner im bundesdeutschen Durchschnitt. In Bayern (27.000) und NRW (25.000) wurden die meisten neuen Motorräder registriert, mit großem Abstand folgt Baden-Württemberg (16.500).

In the year 2004 the German motorcycle market experienced a slight upward trend. While in 2003 big engines were most popular, the segment of motorcycles with a cubic capacity between 500 and 749 showed a clear revival. With five models in the Top Ten of the most popular motorcycles these light, flexible and lively motorcycles leaped to the top. A 35.5 % market share and 45,300 registered vehicles in this category meant a slight upward trend. High-capacity motorcycles with more than 1,000 cc and the category between 750 cc and 999 cc, though, now hold a market share of 32.8 % and 26.4 %. Motorcycles of 73 kW and more were ahead with a market share of 34.6 %. The categories of 58-72 kW (25.4 %) and 38-57 kW (23.8 %) do follow far behind only. With 2.19 new registrations per 1,000 inhabitants Hesse managed to leap to the top in 2004, followed by Bavaria (2.17) and the Saarland (1.72). North Rhine-Westphalia recorded 1.39 new registrations per 1,000 inhabitants and thus lies on federal average. The highest numbers of new registrations were recorded in Bavaria (27,000) and NRW (25,000), followed by Baden-Wuerttemberg (16,500) at a considerable distance.



Peugeot Jet Force



Hessen führend bei den Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner

Neuzulassungen pro 1.000 Einw.

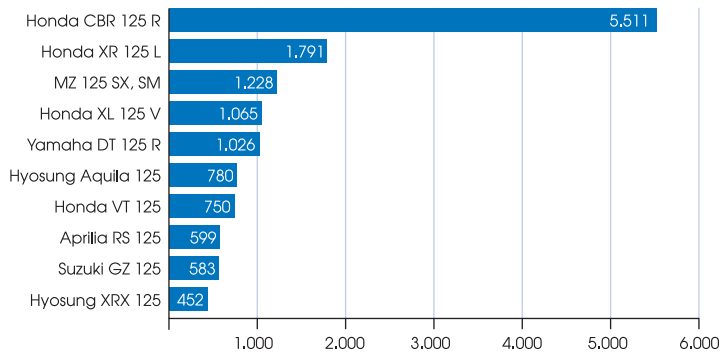
| | |
|-----------------|------|
| Hessen | 2,19 |
| Bayern | 2,17 |
| Saarland | 1,72 |
| Rheinl.-Pfalz | 1,57 |
| Baden-Württemb. | 1,54 |
| Schl.-Holstein | 1,51 |
| Niedersachsen | 1,42 |
| NRW | 1,39 |
| Thüringen | 1,31 |
| Brandenburg | 1,20 |
| Hamburg | 1,18 |
| Bremen | 1,17 |
| Sachsen | 1,15 |
| Sachsen-Anhalt | 1,12 |
| Mecklenb.-Vorp. | 1,09 |
| Berlin | 0,96 |



Motorrad-Neuzulassungen 2004 nach Bundesländern (Motorräder über 125 cm³, ohne Kraftroller)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Neuzulassungen 2004

Die beliebtesten Leichtkrafträder



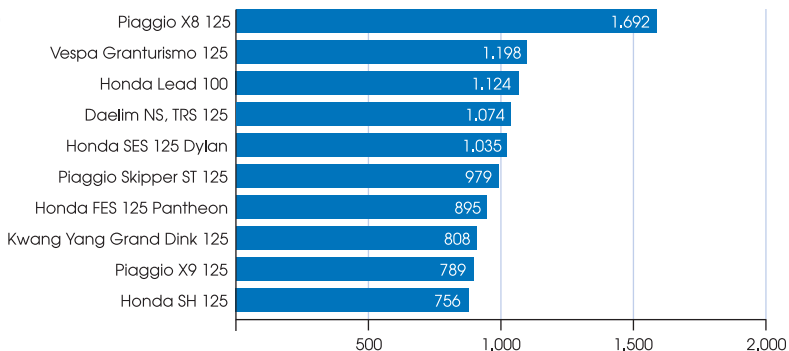
Neuzulassungen Leichtkrafträder 2004; Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Ein Newcomer schoss von 0 auf Platz 1 in der Hitliste der Leichtkrafträder. Über 5.500 Mal eroberte die Honda CBR 125 R mit ihrem sportlichen Design die Herzen der jungen Fahrer. Auch auf dem zweiten Platz folgt eine Honda, der Dauerbrenner Honda XR 125 L, der kleinen Schwester der Varadero, aus dem Segment der Enduros, das auch mit der MZ 125 SX, SM, der Honda XL 125 Varadero und der Yamaha DT 125 RE die Top 5 der 125er Klasse komplettiert. Durch den Erfolg der CBR 125 R konnte Honda seinen Marktanteil auf über 51 Prozent verdoppeln.



Auch bei den Leichtkraftrollern bis 125 cm³ konnte sich ein Newcomer an die Spitze der Beliebtheitsskala setzen. Fast 1.700 Piaggio X8 125, Nachfolger des Hexagon, fanden 2004 ihre Fans in Deutschland. Auf den Plätzen zwei und drei folgen die Vespa Granturismo 125 und der Honda Lead 100. Mit 4 Modellen unter den Top 10 konnte Piaggio seinen Marktanteil in diesem Segment auf über 30 Prozent ausbauen.

Die 125er Roller der Saison 2004



Neuzulassungen Leichtkraftroller 2004; Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Ebenfalls wie im Vorjahr behauptete sich in 2004 die Vespa Granturismo 200 an der Spitze im Segment der Kraftroller über 125 cm³. Mit über 1.200 Fahrzeugen konnte die absolute Zahl der Neuzulassungen dieses Groß-Rollers sogar noch gesteigert werden. Auch der Suzuki AN 650 Burgman blieb nach der Modellpflege auf seinem zweiten Platz, während sich auf dem dritten Platz der X8 200 aus dem Hause Piaggio findet. Auch hier konnte

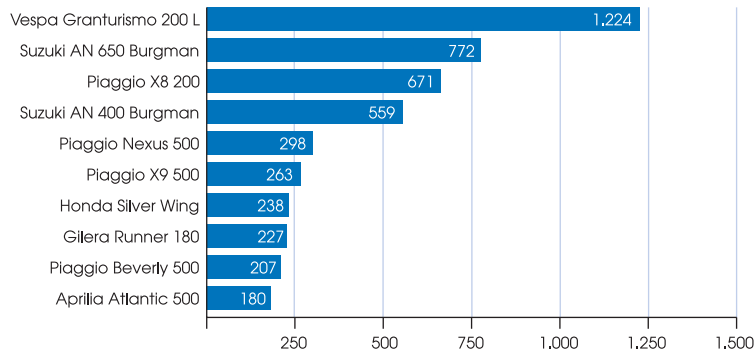
Piaggio seinen Marktanteil auf 59 Prozent ausbauen. Die kleinstmotorisierten Zweiräder bis 50 cm³, die mit einem Versicherungskennzeichen betrieben werden, mussten einen Rückgang verzeichnen, der mit 12,6 Prozent recht deutlich ausfiel.

A newcomer shot right to the top of light-weight motorcycles. More than 5,500 times the Honda CBR 125 R model with its sportive design won the hearts of young riders. In second position another Honda model followed, the long-term top seller among the enduros, the Honda XR 125 L model. MZ 125 SX, SM, Honda XL 125 Varadero and Yamaha DT 125 RE models complete this Top Five among the 125 cc motorcycles. Honda could double its market share to over 51 per cent with the successful CBR 125 R model.

Among light scooters up to 125 cc another newcomer reached the top: Nearly 1,700 Piaggio X8 125, succession model of the Hexagon, made fans in Germany. In the second and third position the Vespa Granturismo 125 and the Honda Lead 100 do follow. With 4 models among the Top Ten Piaggio could enlarge its market share in this vehicle group to over 30 per cent.

Similar to the previous year the Vespa Granturismo 200 model remained on top of the segment of scooters of more than 125 cc. With more than 1,200 vehicles the absolute number of new registrations even increased. The Suzuki AN 650 Burgman remained in second position whereas the X8 200, another Piaggio model is on the third place. In this market segment as well, Piaggio could enlarge its market share (59 per cent).

The small powered two-wheelers up to 50 cc had to record a decrease with 12.6 percent.

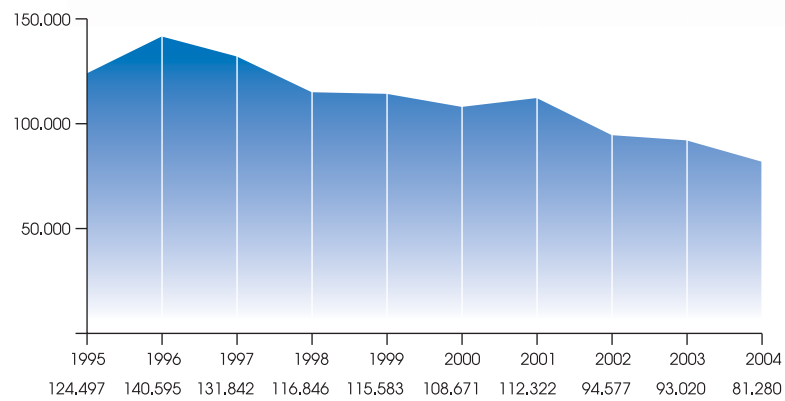


Die Top-Ten der großen Roller

Neuzulassungen Kraftroller 2004: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



Vespa Granturismo

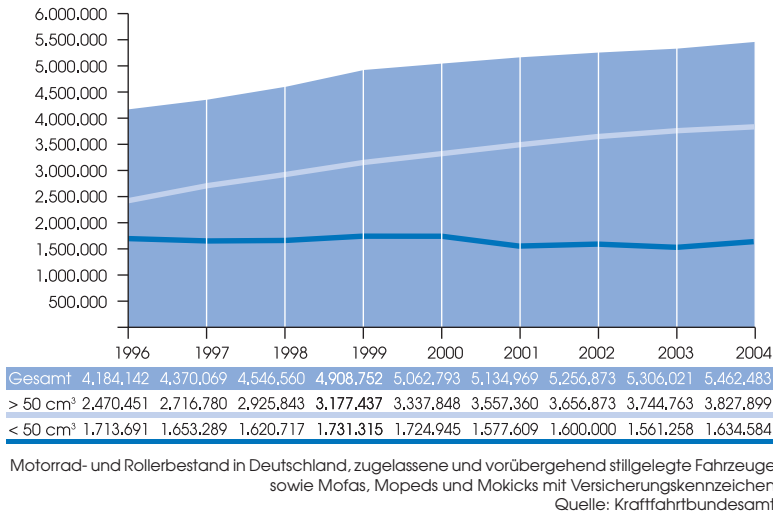


Leichter Rückgang bei den kleinen Zweirädern

Absatz zulassungsfreier Zweiräder bis 50 cm³
Quelle: IVM

Bestand

Fast 5,5 Millionen
Fahrzeuge
im Bestand

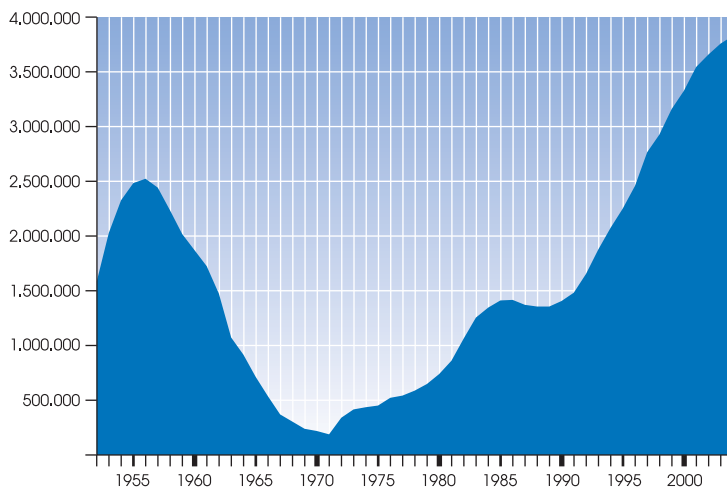


Der Bestand an motorisierten Zweirädern in Deutschland hat auch im Jahr 2004 ein Rekordniveau erreicht und nähert sich der Marke von 5,5 Millionen. In der exakten Zahl von 5.462.483 Fahrzeugen sind 3.827.899 Motorräder, Leichtkrafträder, Roller und Leichtkraftroller mit einem Hubraum von über 50 cm³ enthalten. 1.634.584 Mopeds, Mokicks und Mofas bis 50 cm³ Hubraum, die mit einem Versicherungskennzeichen versehen sind, vervollständigen den Gesamtbestand der aktuell im Verkehr befindlichen bzw. weniger als 18 Monate abgemeldeten motorisierten Zweiräder. Dieses hohe und stetig wachsende Niveau der Fahrzeugparks in Deutschland zeigt den Stellenwert und die wirtschaftliche Bedeutung der Motorräder und Roller in Deutschland.

Cagiva Navigator 1000



Die Geschichte
des Motorrades in
den vergangenen
50 Jahren



Der Roller- und Motorradbestand im Langzeitvergleich
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

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. Während sich Bayern und Rheinland-Pfalz mit 61 bzw. 54,5 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern im Ranking der Fahrzeugdichte stabilisieren konnten, gelang dem Saarland der Sprung auf Platz 3. Besonders erfreulich ist die Entwicklung in Teilen der neuen Bundesländer, bei denen die Statistik bis zu zweistellige Zuwächse verzeichnet.

Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner

| | | |
|-----------------|------|-----------|
| Bayern | 61,0 | (-0,6 %) |
| Rheinl.-Pfalz | 54,5 | (+0,8 %) |
| Saarland | 54,5 | (+5,6 %) |
| Baden-Württemb. | 53,1 | (-0,6 %) |
| Hessen | 49,8 | (+0,8 %) |
| Niedersachsen | 47,9 | (-0,7 %) |
| Schl.-Holstein | 47,6 | (-2,8 %) |
| NRW | 45,3 | (-0,0 %) |
| Brandenburg | 35,2 | (+1,9 %) |
| Thüringen | 33,7 | (+10,5 %) |
| Bremen | 30,2 | (+6,6 %) |
| Mecklenb.-Vorp. | 29,8 | (+7,7 %) |
| Sachsen | 29,4 | (+11,3 %) |
| Sachsen-Anhalt | 29,2 | (+11,8 %) |
| Hamburg | 27,7 | (-0,3 %) |
| Berlin | 27,5 | (+3,7 %) |

Neue
Bundesländer
ziehen an



Registration numbers of motorized two-wheelers in Germany again reached a record peak in 2004 and approached the 5.5 million landmark. The exact number of 5,462,483 vehicles comprises 3,827,899 motorcycles, lightweight motorcycles, scooters and light scooters with a cubic capacity of more than 50 cc. 1,634,584 mopeds, small motorcycles and motor-assisted bicycles up to 50 cc equipped with official licence numbers, do complete the total number of registered motorcycles in German road traffic at present.

The long-term analysis of motorcycle and scooter registration numbers clearly reveals the great progress of motorized two-wheelers since 1972. Today, the formerly means of transport has become a way of life, being firmly established in our society, in which mobility is of great importance.

Concerning vehicle density Bavaria and Rhineland-Palatinate could stabilize their position with 61 (Bavaria) and 54.5 (Rhineland-Palatinate) vehicles per 1,000 inhabitants. The Saarland leaped into the third position. The development of registrations numbers in the new federal states is pleasant and encouraging at the same time, as statistics here show two-figure increases.

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

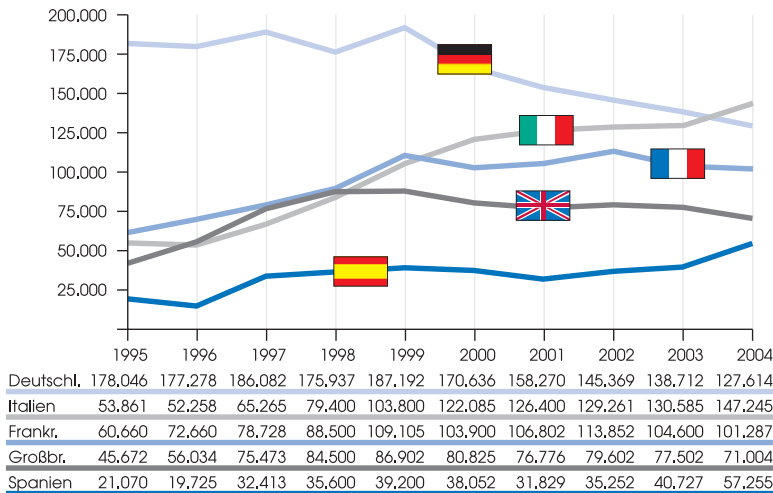
Motorrad- und Rollerbestand 2004 nach Bundesländern (ohne 50er) pro 1.000 Einwohner
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



Gilera Nexus

Internationale Märkte

Italien erstmals führend in Europa



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

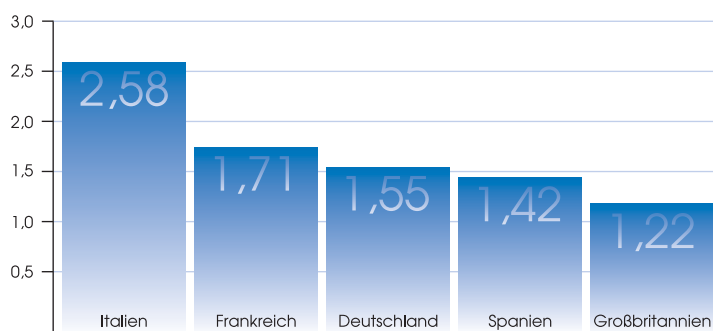
Der Gewinner im Vergleich der europäischen Hauptmärkte ist Spanien, wo geradezu ein Boom zu verzeichnen ist. Nachdem der Markt bereits im Jahr 2003 ein Plus von über 16 Prozent erreichte, stieg die Zahl der Neuzulassungen der Motorräder über 125 cm³ im vergangenen Jahr nochmals um 40,5 Prozent. Über 57.000 Motorräder bedeuten ein historisches Hoch für die Iberische Halbinsel. Im internationalen Vergleich hält Spanien den fünften Rang. Erstmals übernimmt Italien die Spitze im Ranking der europäischen Hauptmärkte. Beflügelt durch den „Rossi-Effekt“ stieg die

Zahl der Neuzulassungen bei den Motorrädern über 125 cm³ im Vergleich zum Vorjahr um 12,7 Prozent auf 147.245. Für den deutschen Markt ergibt dies nun den 2. Platz im europäischen Vergleich. 127.614 Neuzulassungen im Segment der Motorräder bedeuten einen Rückgang um rund 8 Prozent. Auch Frankreich musste Einbußen bei den Neuzulassungen hinnehmen. Auch wenn sich das Minus nur auf 3,2 Prozent beläuft, bedeuten 101.287 neu zugelassene Motorräder über 125 cm³ bereits einen deutlichen Abstand zu den beiden führenden Nationen. Mit 8,8 Prozent musste Großbritannien

den deutlichsten Rückgang verzeichnen, rund 71.000 Neuzulassungen ergeben Rang 4. Die Motorradichte pro 1.000 Einwohner in Italien stieg nochmals an und liegt jetzt mit 2,58 Fahrzeugen am höchsten in Europa, Frankreich und Deutschland folgen mit 1,71 bzw. 1,55 Fahrzeugen. Auf Platz vier liegt Großbritannien. In Spanien bewirkte der starke Markt einen Anstieg der Motorradichte von 1,01 auf 1,42 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner.

The winner of the European chief markets is Spain where there is a real motorcycle boom. After having reached a plus of 16 per cent in the previous year, registration numbers of new motorcycles of more than 125 cc rose again by 40.5 percent. In an international comparison Spain is in fifth position. For the first time Italy went to the top of the European chief markets. Driven by the "Rossi-Effect", registration numbers of motorcycles of more than 125 cc rose by 12.7 per cent to 147,245 vehicles compared to the previous year. In the European comparison this meant the second place for the German market with a total of 127,614 new registrations meant a decrease by about 8 per cent. France, too, had to register decreasing registration numbers, the minus amounts to 3.2 per cent. However, this decrease results in a clear distance to the leading nations. With 71,000 new registrations GB had to record the most significant decline. Motorcycle density per 1,000 inhabitants has increased in Italy and now is the highest in Europe, followed by France and Germany. In rank 4 there is Great Britain, and due to the strong market Spain shows a strong increase of motorcycle density.

Größter Zuwachs in Spanien



Motorrad-Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner im Europavergleich (nur Motorräder über 125 cm³)
Quellen: MIC, JAMA, ACEM und IVM

Impressum

IVM-Jahresbericht 2004

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:
IVM, Mitgliedsunternehmen,
Frank Ratering (Seite 14, 15)
Alex Schelbert (Seite 16)
Koelnmesse GmbH (Seite 17)

Druck:
Rehrmann LGG
Hiberniastraße 8
45879 Gelsenkirchen

