



Jahresbericht 2005



Inhalt

Vorwort	1
Der IVM und seine Mitglieder	2
Interessenvertretung der Branche	2
Verbandsziele	2
Die Rolle der Branche in der Wirtschaft	4
Verbandsthemen 2005	5
Spirit-Tour: Der Berg kam zum Propheten	6
Der Preis-Explosion weggerollt	9
Ride To Work Day	10
6. Internationale Freundschaftsfahrt .	11
Nachruf für Michael Kusmanov	12
Internationale Aktivitäten	13
Cool! Hot! INTERMOT!	14
Europäische Zulassung stiftet Verwirrung	16
Führerschein-Novelle im Europäischen Rat gescheitert	17
IVM Designwettbewerb	18
Weltweit gültige Abgasregeln	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

INTERMOT is coming home

Das Jahr 2005 hatte 265.985 ganz persönliche Highlights; so viele Motorrad- und Rollerfahrer übernahmen im letzten Jahr ihre fabrikneuen Maschinen.

Sieben Hallen voller Highlights wird die Weltleitmesse für Motorräder und Roller in Köln bieten. Hunderttausende werden zur INTERMOT Köln 2006 pilgern und die Koelnmesse zum größten Bikertreffen der Welt machen.

INTERMOT is coming home, denn die Motorrad-Mega-Messe, die als IFMA in Köln begann, kehrt nun vom 11. bis 15. Oktober triumphal in die Domstadt zurück.

Quer durch alle gesellschaftlichen Schichten hat sich die Marke „Motorrad“ etabliert. Jugendliche werden mit einer auf drei Jahre angelegten Veranstaltungsreihe innerhalb erfolgreicher Rockfestivals mit dem Thema „Motorrad“ konfrontiert. Dort treffen sie auf die Spirit-Tour, ein Fest im Festival. Im Oktober, nach den großen Festivals Southside am Bodensee und Highfield bei Erfurt, gastiert die Spirit-Tour mit einem großen Abschlusskonzert auf der INTERMOT Köln 2006. Wie begeistert junge Leute ihre ganz persönlichen Erlebnisse während der Spirit-Tour 2005 zelebrierten, zeigt die große Bilderbox im Webauftritt der Spirit-Tour unter www.spirit-tour.de. Aber die Spirit-Tour mit der Hymne „Viva la Mopped“ ist keine Zweirad-Promotion, sondern Motorlifestyle dort, wo der Coolnessfaktor am größten ist.

Auch die Marke „Roller“ rollt mitten in die ganz junge Zielgruppe, für die der „Scooter“

weniger Rebellion, als vielmehr Style und Coolness als Lebenshaltung bedeutet.

Beide Nutzergruppen haben längst den systembedingten Vorteil ihrer motorisierten Zweiräder erkannt und lassen die Großstadtstaus hinter sich. Intelligente Verkehrskonzepte funktionieren auf dem Papier – auf zwei Rädern werden sie tagtäglich umgesetzt.

Auch Europa machte mobil beim vielleicht mobilsten Verkehrsmittel und harmonisierte bislang zerklüftete Regelgebirge; und die vereinten Nationen schaffen eine „Globale technische Regelung“ zur Begrenzung von Abgasemissionen bei Motorrädern.

Der Industrie-Verband Motorrad war 2005 im Sinne seiner Mitglieder in alle nationalen und internationalen Entscheidungsprozesse eingebunden.

2005 had 265,985 very personal highlights; just as many motorcycle and scooter riders got their brand-new bikes. Seven halls full of highlights will be offered by the world's International Trade Fair for Motorcycles and Scooters in Cologne. Hundreds of thousands of visitors are going to pilgrimize to the INTERMOT 2006 from October 11-15 in Cologne and thus will turn Koelnmesse into the world's biggest biker meeting ever.

Scooters as well roll right into the target group of the very young, the scooters symbolizing for them style and not rebellion, and coolness as a view of life.

Europe as well mobilized for maybe the most flexible motor vehicle and has harmonized the up to the present rugged heaps of rules and regulations; and the United Nations create a "Global Technical Regulation" on limit values for motorcycle emissions. In 2005 the IVM was involved in all national and international decision-making processes on behalf of its members.



Reiner Brendicke
Reiner Brendicke
Hauptgeschäftsführer



Bert Poensgen
Bert Poensgen
Präsident



CAGIVA
DUCATI



GILERA



HONDA

Kawasaki

KTM

Malaguti

MBK



PIAGGIO
SACHS
BIKES

SUZUKI

TRIUMPH



YAMAHA

Der IVM und seine Mitglieder

Interessenvertretung der Branche

Start your engines!

Denn die erste INTERMOT Köln wird zur Startlinie „gerollt“. Die 5. Internationale Motorrad- und Rollermesse wagt den Auf- und Durchbruch in neue Dimensionen für Aussteller, Marken und Emotionen. Die INTERMOT Köln 2006 wird richtungweisend.

COOL! HOT! INTERMOT - lautet das diesjährige Messemotto, das sich selbstbewusst auf eine der am besten organisiertesten Interessengemeinschaften der Industrie in Europa stützt.

So konnten sich die deutschen Motorrad- und Rollerhersteller, die Importeure und Ausstatter, die Zubehörindustrie, die Technik- und Reisezubehöranbieter auch 2005 als schlagkräftiger Verbund präsentieren – in allen wichtigen bundesdeutschen, europäischen und globalen Gremien vertreten durch den gemeinsamen Industrie-Verband Motorrad e. V., IVM.

15 Fahrzeughersteller und Importeure mit 24 Marken als Ordentliche Mitglieder und 34 Fördermitglieder aus Zubehör und Handel verfolgen unter dem Dach des IVM gemeinsame Ziele:

- Die starke Positionierung der Marken „Motorrad“ und „Roller“ in einem sich ständig weiter europäisierenden und globalisierenden Regelwerk.
- Die öffentliche Wahrnehmung als wichtiger und teilweise boomender Wirtschaftszweig in Deutschland und Europa.
- Und schließlich die beständige Entwicklung einer traditionellen Fahrzeugkultur zum kultigen Alltags- und Freizeitvergnügen.

Start your engines - since the first INTERMOT Cologne is going to open soon. The 5th International Motorcycle and Scooter Trade Fair dares a change and a departure to new dimensions for exhibitors, brands and emotions. The INTERMOT Cologne 2006 is going to set standards.

COOL! HOT! INTERMOT – as this year's motto puts it, relying on one of the best organized communities of interests of the European industry.

Thus the German motorcycle and scooter manufacturers, importers and exhibitors, the accessory trade and technology suppliers could present themselves as a powerful and efficient association – represented in all significant committees at a federal, European and international level by IVM, the German Motorcycle Industry Association.

15 businesses and importers representing 24 brand names as full members and 34 supporting members from the accessory trade and businesses pursue a joint goal:

- a strong positioning of motorcycles and scooters in a system of rules and regulations that is constantly being refined at a European and international level.
- the appreciation and public acceptance of motorized two-wheelers as an important and partly even booming business in Germany and Europe.
- and finally the constant refinement of traditional vehicle culture into a trendy and delightful every day and leisure time device.

Verbandsziele

Was den Industrie-Verband Motorrad mit Rockmusik und Popkultur verbindet? Beispielsweise eine seiner prominentesten Aufgaben, die positive Aufladung der Marken Motorrad und Roller mit

Rock'n' Roll und coolness, mit Streetcredibility.

Jugend und Musik sind untrennbar. „God is a DJ, life is a dancefloor“*, heisst der „Spirit“ der Generation-Pop. Es sind harte, treibende Beats und rebellische Texte, die das Leben zur Tanzfläche und die Musik zur Liebe erklären. Musik, die immer schon das Image von Motorrädern und Rollern beflügelt hat.

Die Spirit-Tour des Industrie-Verbandes Motorrad ist eine Jugendkampagne, die seit 2004 eine exakt definierte Zielgruppe erreicht: jung, überwiegend männlich, cool und musikverrückt. Auf Rockfestivals und in der „Clubszene Deutschland“: Dort, wo der DJ God und der dancefloor von Menschen unter 25 Jahren bevölkert ist.

Doch auch die weitere gesellschaftliche Anerkennung des motorisierten Zweirads als bequemes, sicheres und wirtschaftliches Verkehrsmittel ist eine der Kommunikationsaufgaben des Industrie-Verbandes Motorrad. So war die erfolgreich abgeschlossene internationale „Ride To Work Day“ - Kampagne für tausende Biker in Deutschland ein willkommener Anlass, mit dem Motorrad oder Roller zur Arbeit zu fahren und im Betrieb einen ganz neuen Spirit zu entdecken – den der Freiheit auf zwei Rädern.

Diese beiden Beispiele stehen für ein emotionales Lobbying des Industrie-Verbandes Motorrad. Darüber hinaus ist der IVM als kompetente Beratungs- und Verbandsinstitution in nationale, europäische und internationale Symposien eingebunden, wenn es um Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Zukunftsfähigkeit des motorisierten Zweirads geht.

What is the connection between the IVM, rock music and pop culture? Consider for example one of its most popular tasks: the positive connection of motorcycles and scooters with rock'n roll, coolness, and street credibility.

Youth and music, these two things belong together and can't be separated. "God is a DJ, life is a dancefloor" as the spirit of the generation pop puts it. This means hard beats, and rebellious texts, that turn life into a dancefloor and declare music being love. Music, which has always given wings to the image of motorcycles and scooters.

The Spirit Tour of the IVM is a campaign for the young and since 2004 has reached an exactly defined target group: young people, predominantly male, cool and crazy for music. At rock festivals and in the "German club scene". In places in which God is a DJ, and the dance floors are crowded by people younger than 25.

However, continual work dedicated to the acceptance of motorized two-wheelers as comfortable, safe and economical traffic vehicles by the society is one of the most important IVM tasks. Just like the successful international "Ride To Work Day", on the occasion of which thousands of German bikers seized the opportunity to go to work riding their motorcycles or scooters, thus discovering a completely new spirit – the freedom on two wheels.

Both examples stand for the emotional lobby work of the IVM. In addition to that, the IVM is a competent partner in national, European and international symposia whenever there is need to talk about safety, environment compatibility and future sustainability of motorized two-wheelers.



BIKER FASHION



* PINK "God is a DJ", Album CD "Pink - Try this", erschienen bei Sony BMG



Die Rolle der Branche in der Wirtschaft

Es sind durchweg Mittelständler, die in Deutschland jährlich über sieben Milliarden Euro durch den Vertrieb und die Nutzung von motorisierten Zweirädern erwirtschaften und damit rund 30.000 Arbeitsplätze sichern. Das Jahr 2005 hat für diesen in der Bundesrepublik so überaus wichtigen Mittelstand nach Jahren des Rückgangs und der Stagnation einen beginnenden Aufschwung im Motorrad- und Rollerabsatz eingefahren. Die Menschen sind positiv gestimmt, die Meinungsforschungsinstitute begründen das mehrheitlich gute Gefühl der Deutschen mit der als harmonisch empfundenen Regierungskoalition in Berlin. Das lässt auf eine gute Geschäftsentwicklung hoffen.

Denn Deutschland ist nach wie vor ein reiches Land. Aber von diesen vielfach als krisenhaft beschriebenen Zeiten profitieren auf wundersame Weise die Sparsbücher. Die Sparquote, das Verhältnis der Sparsumme zum verfügbaren Einkommen, stieg im Jahr 2004 von 10,4 Prozent auf 10,7 Prozent an, um 2005 auf 10,6 Prozent zu sinken - im Sparen sind wir Deutschen schon jetzt Weltmeister.

Die Hersteller und Importeure von motorisierten Zweirädern in Deutschland kommen dem prognostizierten Ende des „Sparsinns“ mit einer regelrechten Produktoffensive entgegen. Nie waren die so genannten Einsteigermodelle so attraktiv wie im Jahr Eins der INTERMOT Köln, nie wurde die

immer noch sprichwörtliche Kaufkraft der Deutschen durch eine spannendere Palette aufregender Modelle herausgefordert. Die mittelständischen Unternehmen der bundesdeutschen Motorrad- und Rollerbranche leisten damit ihren Beitrag zum Ende der Konsumflaute und damit zu Wachstum und Beschäftigung in Deutschland.

Without exception it is medium-sized businesses that earn more than 7 billion Euros by sales and use of motorized two-wheelers per year and thus ensure about 30,000 places of employment. After years of stagnation in sales numbers of motorcycles and scooters the medium-sized businesses in Germany in this field have finally recorded an incipient upswing.

The population looks on the bright side again, and polling institutes explain this trend by a good feeling among great parts of the population regarding the governing coalition in Berlin. This allows hope for more positive developments in business.

The German savings rate, which is the ratio of savings balance and available income, increased from 10.4 per cent to 10.7 per cent in 2004 and decreased again to 10.6 per cent in 2005 - so Germany is a world champion already: in saving money.

Manufacturers and importers of motorized two-wheelers in Germany face the predicted end of this economizing spirit by a downright product offensive. Never before so many so-called beginner models have been as attractive as in this year, the year ONE of the INTERMOT Cologne; never before the proverbial German purchasing power has been challenged by a more attractive range of motorcycles. By this the medium-sized businesses play their important role to end the period of cutting down spending, and as a consequence support economic growth and employment in Germany.



Verbandsthemen 2005

Spirit-Tour: Der Prophet kam zum Berg

„Was geht ab?“, heißt eine unter Jugendlichen gestellte Frage. Die schlüssige Antwort der Motorradindustrie lautete auch 2005: „Die Spirit-Tour!“

Die Spirit-Tour ist ein Ereignis im Ereignis. Sie holt die Jugendlichen dort ab, wo sie auf Gegenkurs zur Welt der Erwachsenen sind, wo sie abfeiern und unter sich sind, auf Rockfestivals und in angesagten

Clubs. Und sie hat Erfolg, weil sie als cool gilt. Künstliche Produktwelten wären in diesem authentischen, ursprünglichen Umfeld zum Scheitern verurteilt. Doch Motorräder und Roller faszinieren noch immer, schaffen mühelos den Spagat zwischen Prestigeobjekt und Freiheitssymbol, zwischen Kult und Kultur. Das Motorrad ist längst kein Fetisch des Anti-Establishments mehr, das Motorrad ist so eta-

“What’s up?” is a common question asked among young people. And the logical answer by the motorcycle industry in 2005 was: “The Spirit Tour!”

The Spirit Tour is an event within an event. It contacts young persons exactly where they are in opposite course to the adults’ world, having parties and being a class of their own, at rock festivals and in hip clubs. And the tour is successful because it is considered to be cool. A feigned world full of synthetic products would be doomed to failure in this authentic, earthy atmosphere. Motorcycles and



Die Spirit-Area auf den großen Musikfestivals in Deutschland

bliert wie die meisten früheren Freaks der 60er und 70er Jahre. Während die Älteren, Etablierten ihre Jugendlichkeit mit dem Motorrad konservieren, entdeckt die „Generation Rock“ das Motorrad als pure Ausdrucksform ihrer Individualität, ihrer Freiheit und ihrer Rebellion gegen alles Zwanghafte. Wenn Freiheit sich in einer der freiesten Gesellschaftsformen der Erde noch steigern lässt, dann durch das intensive Lebensgefühl, das Motorräder und Roller nicht nur Jugendlichen vermitteln können.

Deshalb ist die Spirit-Tour Rock'n'Roll und gibt nicht vor, mehr zu sein. Im Rahmen großer Rockfestivals kam die Spirit-Tour als zusätzliche Erlebnismöglichkeit allein 2005 zu mehr als 150.000 jugendlichen Zuschauern. Als Add-on wohl gemerkt. Ohne jeden Zwang, ein „must“ nur vom Erlebnischarakter her. Und 60.000 kamen auf die Spirit-Area, um die Welt der Bikes und Scooter zu erleben. Aus nächster Nähe. Ganz authentisch.

Fasziniert haben hunderte Festivalbesucher auf dem „Burn-out-Simulator“ Platz genommen und beherzt den Gasgriff aufgerissen, sind dem Schlachtruf „Viva la Mopped“ auf die Spirit-Area gefolgt und haben sich mitreißen lassen von der Welt der Bikes und Scooter. Haben Freestyle-Artisten genauso belagert wie ihre Rockstars auf den Festivalbühnen und sind der Einladung „Try out!“ gefolgt.

Motorradfahren hier und jetzt, ohne Führerschein, mit Hilfe erfahrener InstruktorInnen auf der Spirit-Area.



„Freestyler“ - begehrt wie die Rockstars auf der Bühne

scooters are still fascinating and manage without difficulty to hold the fine balance between being a prestigious symbol and a symbol of freedom, between cult and culture.

The motorcycle as a fetish of the anti-establishment? – That's long past; motorcycles are just as mainstream as most of the former freaks of the 1960s and 70s are. While the older, the established ones, use their motorcycles to keep young, the "Generation Rock" regards the motorcycle as a sheer expression of individuality,

freedom and rebellion against any form of constraint. If it is still possible to increase the feeling of freedom in one of the most free societies in the world, then this certainly can be done by the intensive awareness of life conveyed by motorcycles and scooters, something that does not only work with young persons.

This is the reason why the Spirit Tour is pure rock'n roll and does not pretend to be anything more. On the occasion of the great rock



Sachs X-Road 125

Aprilia Pegaso Strada 650



Die Prognose von Michael Kusmanov im Jahresbericht 2004, dass „wenn der Berg nicht zum Propheten kommt, der Prophet eben zum Berg muss“, ist aufgegangen.

Die Jugend fährt stärker auf motorisierte Zweiräder ab, als in den Jahren zuvor. Niemanden hätte dies glücklicher gemacht, als unseren im Mai 2005 tödlich verunglückten Freund und Kollegen Michael.



„Gib Gummi!“ - Der Burn-out-Simulator weckt Emotionen

festivals the Spirit-Tour was attended by more than 150,000 spectators in 2005 only. As an add-on, nota bene! Without any form of constraint, a 'must' only in the sense of attraction. And about 60,000 enjoyed the Spirit Area and experienced the world of motor-bikes and scooters. At very close range. Very genuine.

Hundreds of visitors took a seat on the burn-out-simulator and courageously used the throttle. They followed the war cry "Viva la Mopped" right up to the Spirit area and got swept along by the world of motorcycles and scooters. They besieged the freestyle artists just as they did their rock stars on stage and thus followed the invitation "Try out!"; motorcycle riding right here and right now, without driving license, under the guidance of experienced instructors within the premises of the Spirit Area.

Malaguti F15 AC



The prognosis of Michael Kusmanov in the annual report 2004 about "Mahomet that will come to the mountain if the mountain won't come to Mahomet", has become true.

Young persons more than ever are crazy about motorized two-wheelers. Nobody would have been happier about this trend than our friend and colleague Michael who died in an accident in May 2005.

Der Preis-Explosion weggerollt

Motorroller-Fahrer haben ein entspanntes Verhältnis zu den Benzinpreisen. Ihre Roller verbrauchen im Stadtverkehr drei bis vier Liter pro 100 Kilometer (125 Kubikzentimeter), schaffen es als 50er auch mit zwei Litern (45 km/h).

Angesichts der Benzinpreise in Deutschland informierte der Industrie-Verband Motorrad die Öffentlichkeit über das Vergnügen, in teuren Kraftstoff-Zeiten einen Scooter zu fahren. So wies der IVM in seiner breit gestreuten Presseaktion darauf hin, dass Nutzen und Spass zum Sparkurs und ohne weitere Fahrprüfung zu haben sind.

Auf große Resonanz stieß daher die Information, dass Motorroller bis 50 Kubikzentimeter Hubraum (Kleinkraftroller Klasse M) steuerfrei sind und mit einem Versicherungskennzeichen (ab ca. 80,- Euro pro Jahr) von Inhabern der Fahrerlizenz PKW-Klasse B (ehemals 3) gefahren werden können.

Und auch die Scooter und Motorräder mit 125 Kubikzentimetern Hubraum dürfen von allen PKW-Fahrern genutzt werden, die den damaligen Führerschein 3 vor dem 1. April 1980 erworben haben. Für neun Euro Steuern und ca. 70 Euro Versicherung erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von über 100 km/h.

Scooter riders have a relaxed relationship to fuel prices. Their scooters consume app. 3 - 4 litres per 100 km in inner city traffic (125cc), the 50cc version only needs about 2 litres (45 km/h).

Facing the fuel prices in Germany, the IVM informed the public about the fun of riding scooters in times of high expenditures (on fuel). In its wide-spread press campaign the IVM emphasised the fact that benefits and fun of scooters can be obtained in spite of times of belt-tightening and without any additional driving test – a fact that only few car drivers actually know.

Motorized scooters up to 50ccm cubic capacity (the class of small scooters M) are tax-free and can be operated in road traffic with an insurance plate (app. 80 Euro per year) by drivers with a car license class B (the former class 3).



Rollerfahrer sind entspannte Tankstellenkunden

The light-weight scooters and motorcycles of 125cc also can be operated by drivers with a license class 3 provided it was passed before April 1st in 1980. Pay 9 Euro for vehicle tax and app. 70 Euro for an insurance you can ride at a speed of more than 100 km/h on your scooter.



Peugeot Jefforce „Playboy“



Ride To Work Day

Tolle Aktionen, engagierte „Biker“. Eine fachkundige Jury prämierte die besten Ideen zur aktiven Gestaltung des „alternativen Verkehrstages“ und verteilte insgesamt 6.000 Euro Preisgelder an die Einsender.

Den ersten Preis in Höhe von 2.000 Euro holte die Belegschaft des St.-Josef-Hospitals in Bochum. Nach einem gemeinsamen „Start-up-Gottesdienst“ in der Krankenhauskapelle hatte es den ganzen Tag über in Zusammenarbeit mit Motorradclubs Show, Unterhaltung und Information zum The-

ma „Motorrad“ gegeben. Ihren Gewinn stellen die engagierten Schwestern, Pfleger, Ärztinnen und Ärzte dem Ausbau der „Brandstation“ für Kinder zur Verfügung. Der mit 2.000 Euro dotierte Jugendpreis des „Ride To Work Day 2005“ ging an die Schüler des Frankenwaldgymnasiums in Kronach. Gemeinsam mit Lehrkräften und Hausmeister hatten die jungen Zweiradpilotinnen und -piloten den Pausenhof kurzerhand in einen Übungs- und Versammlungsplatz für motorisierte Zweiradfahrer umfunktioniert.



IVM-Pressesprecher Achim Marten übergibt den Hauptgewinn.

Bundesweit hatte der Aufruf des Industrie-Verbandes Motorrad (IVM), beim „Ride To Work Day 2005“ den Weg zur Arbeit mit dem motorisierten Zweirad zurückzulegen, tausende Motorrad- und Rollerpiloten, aber auch große Firmen wie BMW Motorrad und Michelin auf die Straßen gerufen. Während so mancher an diesem Tag einfach das Auto gegen das Platz- und Treibstoff sparende Zweirad tauschte und so entspannt und ohne Parkplatznot die Arbeitsstelle erreichte, machten andere aus dem Tag ein echtes Happening.

Die dritte Auflage des „Ride To Work Day“ hat nach Einschätzung des IVM deutlich bewiesen, dass motorisierte Zweiräder angesichts verstopfter Innenstädte auf dem Weg zur Arbeit und in die Stadt eine echte Alternative zum Pkw darstellen.

Great campaigns, dedicated bikers. An expert jury rewarded the best ideas for activities on this alternative day of road traffic and awarded a total sum of 6,000 Euro to the competitors.

The first prize of 2,000 Euro was given to the staff members of the St.-Josef-Hospital in Bochum.

The Youth Prize of the Ride To Work Day, endowed with 2,000 Euro, was awarded to the students of the Frankenwald-Gymnasium in Kronach.

The appeal of the IVM to use of the Ride To Work Day to go to work by motorized two-wheelers reached thousands of motorcycle and scooter riders in Germany, as well as big firms like BMW Motorrad and Michelin.

According to the IVM this third run of the Ride To Work Day has clearly proven that motorized two-wheelers are a true alternative to automobiles for the daily way to work or downtown in the face of congested inner cities.

6. Internationale Freundschaftsfahrt

Bundestagspräsident Thierse verabschiedete die Motorrad fahrenden Abgeordneten zunächst in Richtung Bahnhof Berlin-Wannsee. Von dort ging es per Auto- und Motorradreisegzug in Richtung Lörrach.

Mehr als 200 Fahrerinnen und Fahrer nahmen bei herrlichem Wetter die Schwarzwaldkurven zum Motorradbekleidungs-Hersteller Hostettler/IXS unter die Räder. Eine Führung durch den deutschen Firmensitz des schweizerischen Mitglieds im Industrie-Verband Motorrad zeigte moderne Vertriebs- und Logistiktechnik und sichere Bikermode.

Doch die Karawane musste weiter. Richtung Europaparlament in Straßburg. In Niedereschbach besichtigte die Gruppe das Motorradtechnik-Unternehmen Touratech. Firmengründer Herbert Schwarz ließ keine Frage unbeantwortet und die Politikprominenz hörte gerne die Touratech-Erfolgsstory.

Schließlich empfingen Europa-Parlament Präsident Josep Borell, Vizepräsident Ingo Friedrich und MDEP Ingo Posselt das rollende Parlament. Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad, stellte im Plenum die Position der Motorradindustrie dar.

Danach ging es über die Schwarzwaldhochstrasse nach Pforzheim. Gastgeberin dort war die mitfahrende Parlamentarische Staatssekretärin im Innenministerium, Ute Vogt.

Gruppe 1 legte später einen spontanen Stopp im Technikmuseum Sinsheim ein.

Peter Struck, Motorrad fahrender Verteidigungsminister, besuchte mit seiner Gruppe die Sonderausstellung zum Thema "50 Jahre Bundeswehr". Die anwesenden Soldaten vermuteten eine Aktion der „Versteckten Kamera“.



Der „rollende Bundestag“ auf Europatour

The President of the German Bundestag waved goodbye to the delegates of the German Bundestag who were riding their motorcycles to Berlin Wannsee railway station. From here the journey started with the car-sleeper train in direction to Lörrach.

The weather was excellent and more than 200 male and female riders followed the winding roads of the Black Forest to the manufacturer of motorcycle riding gear Hostettler/IXS. A guided tour on the premises of the German headquarters of the Swiss IVM member displayed modern technology of

Nächste Etappen: durchs Taubertal nach Bad Mergentheim, durch Spessart und Thüringer Wald nach Eisenach – begleitet von der Parlamentarischen Staatssekretärin Iris Gleicke. Nach der Besichtigung der Wartburg fuhren die 26 Gruppen weiter in die Metropole Erfurt. Traditionell lud der Industrie-Verband Motorrad zum „Abend des Motorrades“ auf die Feste. Ihren offiziellen Abschluss fand die Tour dann mit einer Werksbesichtigung in der neuen Fertigungsstätte von Schubert-Helme in Magdeburg.

distribution and logistics and safe protective fashion for bikers. But the caravan had to go on heading for the European Parliament in Strasbourg. In Niedereschbach the group visited Touratech, the specialist in motorcycle technology. The General Manager, Herbert Schwarz, answered all their questions and the celebrities from politics enjoyed listening to the Touratech story of success.

Finally Josep Borell, President of the European Parliament, Vice President Ingo Friedrich and MDEP Ingo Posselt (Member of the European Parliament) welcomed the

“Rolling Parliament”. And Reiner Brendicke, General Manager of the IVM, presented the position of the motorcycle industry to the plenum.

Afterwards, the tour continued via the well-known Black Forest high mountain panorama road (Schwarzwaldhochstrasse) to Pforzheim. The hostess there was Ute Vogt, a motorcycle riding member of the group and at that time State Secretary of the Ministry of the Interior. Group 1 later had a spontaneous stop at the Technikmuseum Sinsheim. Peter Struck, also riding a motorcycle and at that time Minister of Defence, and his group visited the special exhibition on the topic “50 years of German Bundeswehr”. The soldiers on duty suspected a trick similar to “Candid Camera”. The next stage of the tour was back through the Tauber Valley to Bad Mergentheim, passing the Spessart and the Thuringian Forest to Eisenach – accompanied by the Parliamentary State Secretary Iris Gleicke. After a visit to the Wartburg all 26 groups headed for the metropolis of Erfurt. Following the tradition the IVM invited all participants to the “Evening of the Motorcycle”. The official tour completion was a factory tour around the new manufacturing premises of Schuberth-Helmets in Magdeburg.

Nachruf für Michael Kusmanov

Im Jahr 2005 musste der IVM den schmerzlichsten Verlust seit seinem Bestehen hinnehmen: Bei einem tragischen Unfall starb unser Freund und Kollege Michael Kusmanov, der seit 2002 das Ressort Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des IVM geleitet und verantwortet hat. Michael Kusmanov war Vollblutjournalist und mit Leib und Seele Motorradfahrer. Eine Kombination, wie sie besser für eine Arbeit im IVM nicht sein kann. Für Michael Kusmanov war sein Engagement für die Zweiradbranche nicht nur Beruf, sondern Berufung. Ob auf Stollenreifen durch die Sahara, mit der Straßenmaschine durch die Alpen oder mit dem Tourenbiker auf Dienstreise, für Michael Kusmanov waren zwei Räder stets die erste Wahl. Michael Kusmanov stand und



lebte für das, was er überzeugend vermittelte. Das gesamte IVM-Team hat einen Freund verloren, den wir nie vergessen werden, und in dessen Sinne wir auch weiterhin unsere Arbeit und Überzeugung leben werden.

In the year 2005, the IVM had to suffer the most painful loss since its existence: Our friend and colleague, Michael Kusmanov, since 2002 head of the IVM Public Relations Department, died in a tragic accident.

Michael Kusmanov was a journalist through and through and lived with heart, body and soul for motorcycle riding. A combination that could not have been better for the IVM work. Michael Kusmanov dedicated his work to motorcycle matters and this dedication was not only a profession but his vocation. Whether on mud and sand tyres through the Sahara desert, or on a street cruiser through the Alps, or with a touring bike on a business trip, for Michael Kusmanov the two wheels always meant a first class choice. Michael Kusmanov stood for and lived for what he very impressively conveyed.

The entire IVM team has lost a friend; a friend we will never forget and whose spirit is going to live on in our work and in our convictions.

Cagiva Raptor





www.intermot-koeln.de



COOL! HOT!

INTERMOT

KÖLN, 11.–15.10.2006

Internationale Motorrad-
und Rollermesse

Internationale Aktivitäten

Cool! Hot! INTERMOT!

Die Weltleitmesse kommt nach Nordrhein-Westfalen zurück. Ende 2004 hatte der Industrie-Verband Motorrad den Wechsel der INTERMOT von der Isar an den Rhein bekannt gegeben. Das gigantische Einzugs-potenzial Kölns mit der Nähe zum Ruhrgebiet, dem größten Ballungsraum Europas, die enorm hohe Motorraddichte, das internationale Flair und die hohe Mediendichte der Domstadt waren einige der Gründe für den Umzug. Die INTERMOT Köln 2006 findet vom 11. bis zum 15. Oktober 2006 statt. Die im Januar 2006 eingeweihten neuen Messehallen bieten für die nationalen und internationalen Aussteller optimale Voraussetzungen für eine perfekte Präsentation der neuen Motorrad- und Rollermodelle und des gesamten Zubehörsektors.

Die Entscheider der Motorrad- und Rollerbranche hatten während der Bauphase regelmäßig Gelegenheit, die Bauabschnitte zu begutachten und auf Entwicklungsprozesse Einfluss zu nehmen. Eine zentrale Fläche der Koelnmesse wird für die Nutzung als Supermoto-, Quad-, Scooter- und Minibike-Rennstrecke ausgelegt. Die nationalen Sportverbände wollen nicht nur zu INTERMOT-Messen diese attraktive Fläche im Herzen von Köln für Meisterschaftsläufe nutzen. Im Sommer 2005 feierten auch die Fans die Rückkehr der Motorräder nach Köln. In der Koelnarena gastierte erstmals die internationale Freestyle Moto Cross Show. Die Halle bebte. Nicht nur das Publikum hob regelrecht ab. Sprünge bis zur Hallendecke und unfassbare Luftakrobatik der tollkühnen

Fahrer auf ihren fliegenden Bikes brachten die Fans zum Toben und sorgen schon jetzt für Kartenanfragen. Denn im Oktober 2006 fliegen die Freestyler zur Moto-Cross Weltmeisterschaft während des INTERMOT-Wochenendes durch die Kölnarena. Nicht nur in der Kölnarena, sondern auch in den sieben belegten Hallen kommen Kenner und Könnler auf Ihre Kosten. Die Motorradwelt präsentiert sich der Weltöffentlichkeit mit unzähligen Produkt-Premie-



INTERMOT Köln 2006

The world's leading trade fair rides back to Northrhine Westphalia. At the end of 2004 the German Motorcycle Industry Association, IVM, had announced the return of the INTERMOT from the banks of the river Isar back to the river Rhine. The gigantic trading area around Cologne, located close to Europe's biggest conurbation - the Ruhr District (Ruhrgebiet), the high number of motorcycles around (mc density), the international flair and the media presence are just some of many reasons for the relocation.

The INTERMOT Cologne 2006 takes place from October 11th to 15th 2006. The new halls have been open to the public since January 2006, and offer optimal conditions for national and international exhibitors for perfect presentations of new motorcycle and scooter models and the whole accessory trade.

During the time of construction decision-makers of the motorcycle and scooter business had the opportunity to eye at construction sites and stages and influence



Kawasaki Ninja ZX-6 R

ren und Highlights. Fachbesucher aus der ganzen Welt haben den Termin bereits im Kalender angekreuzt. Für die Besucher der INTERMOT Köln 2006 wird sich eine neue Erlebniswelt öffnen. Neben den Messeständen laden über 200 Motorräder und Roller zum Probieren und Testen auf zahlreichen Parcours ein. Ob mit oder ohne Führerschein – jeder kann Motorradfeeling live und unter sachkundiger Anleitung erleben oder die Finalläufe der Deutschen Meisterschaften auf der längsten Messe-Rennstrecke der Welt genießen. Der Puls der Motorrad- und Rollerbranche beschleunigt schon jetzt. Cool! Hot! Eben INTERMOT.

developments. One of the central areas of Koelnmesse will be used as a racing track for supermotors, quads, scooters and minibikes. And the national sports associations plan to use this attractive area right in the heart of Cologne for contests and championships. The fans already celebrated the motorcycles' return to Cologne in summer 2005. The international Freestyle Moto Cross Show was performed in the Koelnarena for the first time. And it wasn't only the spectators that literally took off. Jumps right up to the hall's roof and inconceivable air acrobatics performed by the daredevil riders on their 'flying' bikes made the fans wild with enthusiasm. A feeling that resulted in early ticket reservations, as in October 2006 the free stylists are going to fly in the Kölnarena on the occasion of the Freestyle Championship at the INTERMOT weekend. But it is not only the Kölnarena that lures with attractions; in seven halls professionals and experts will get something worth being seen. The motorcycle world is going to present numerous premieres of



Honda FMX 650

products and further highlights to the public. Expert visitors from all over the world have already marked this date in their agendas. For the visitors of the INTERMOT Cologne 2006 a new world of experience is going to open the gates. Apart from the exhibition booths more than 200 motorcycle and scooter models invite the visitors to test rides on numerous tracks.

Whether with or without a driving license – everybody can experience live motorcycling under professional instruction or watch the finals of the German Championship on the worldwide longest race track within an exhibition area. The heartbeat of the motorcycle and scooter business is accelerating by now. Cool! Hot! - Simply the INTERMOT.



Großes Interesse am Thema Motorrad in der Kölnarena

Europäische Zulassung stiftet Verwirrung

Die europäische Union hat ihren Mitgliedsstaaten die Einführung einheitlicher Zulassungsdokumente auferlegt (Richtlinie 1999/37/EG). Zwar verlangten alle Mitgliedsstaaten, dass Fahrzeughalter im Besitz einer Zulassungsbescheinigung sein müssen, doch Gestaltung und Inhalt dieser Dokumente waren europaweit unterschiedlich.

Die Harmonisierung der Dokumente soll zu mehr Transparenz führen und dazu beitragen, dass alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge ungehindert im Hoheitsgebiet der einzelnen Mitgliedsstaaten verkehren und veräußert werden können. Seit dem 1. Oktober 2005 stellen die Zulassungsstellen statt Kfz-Schein und Brief nun die EU-Zulassungsdokumente Teil I und II aus.

Auf dem Teil II, der den deutschen Fahrzeugbrief ersetzt, finden nur noch zwei Halter Platz. Zwar ist die Anzahl der Vorbesitzer vermerkt, aber die Historie des Fahrzeugs geht verloren. Umbauten werden nur noch im Teil I vermerkt. Bei der Umschreibung sollte der Halter die Übertragung aller

Eintragungen in das neue Dokument genauestens kontrollieren, da diese ansonsten verloren gehen könnten. Eine Kopie von Fahrzeugschein und Brief kann hier hilfreich sein. Der Umtausch der Dokumente soll kostenlos sein und muss erst bei der nächsten An-, Ab- oder Ummeldung eines Fahrzeugs erfolgen. Der neue Teil I soll nicht mehr von den Zulassungsstellen bei der Abmeldung oder vorübergehenden Stilllegung eingezogen werden, sondern er verbleibt entwertet beim Halter und muss auch beim Verkauf oder bei der Wiederezulassung vorgelegt werden.

The European Union has imposed the implementation of standardized registration documents on the European member states (directive 1999/37/EG). It is true that all member states had prescriptions for national vehicle licences, the design and contents of these documents, however, differed considerably.

The standardization of the documents is supposed to lead to more transparency

BMW HP2



Karin Breuer (IVM) mit den neuen Zulassungsdokumenten

and to ease unhampered traffic and transfer of vehicles within the European member states.

Since October 1st, 2005, road traffic license departments have issued the EU registration documents part I and II instead of the former "German" motor vehicle registration certificates (the so-called "Kfz-Schein" and "Brief").

Part II, replacing the German "Fahrzeugbrief", lists only two former vehicle owners. And although the number of previous owners is also mentioned, the vehicle's complete "history" will be lost. Reconstructions on the vehicle will only be put down in the main registration document "Part I", the so-called "Zulassungsdokument Teil I". In case of re-registrations the IVM advises motorcycle riders to control carefully all entries in the new document, otherwise these might get lost.

The exchange of the documents will be free of charge and won't be necessary until a new registration, a re-registration or a change of address. In case of cancellation of the vehicle or a temporary lay-up the new motor vehicle license part I will not have to be deposited at the road traffic licence department. It will be made void, remains with the vehicle owner and has to be submitted in case of the vehicle's sale or new registration.

Führerschein-Novelle im Europäischen Rat gescheitert

„Vorerst abgelehnt“, lautet das europäische Votum aus Brüssel. Damit liegt die Novellierung des Führscheins weiterhin auf Eis. Der erste Arbeitsentwurf der europäischen Kommission für das Europa-Parlament reicht in den Spätherbst 2003 zurück. Eine kontrovers geführte parlamentarische Diskussion führte nach fast eineinhalb Jahren zu einem Kompromisspapier, das von der europäischen Motorrad-Industrie weitgehend abgelehnt wird, da es beispielsweise die Einführung einer Aufstiegsprüfung – also einer zweiten Führerscheinprüfung – in die offene Klasse A nach 2 Jahren Erfahrung auf einem 35 kW-A2-Fahrzeug vorsieht.

Gegen diese zweite Führerscheinprüfung spricht sich auch der Industrie-Verband Motorrad deutlich aus: „Unsere Erfahrungen in Deutschland haben gezeigt, dass eine derartige Regelung keine Sicherheitsgewinne im täglichen Straßenverkehr bringt. Aus gutem Grund hat Deutschland diese zusätzliche Hürde im Jahr 1993 wieder abgeschafft. Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen kommt sieben Jahre nach dem Wegfall erneut zu dem Schluss, dass durch die Aufhebung der Aufstiegsprüfung eine substanzielle Verschlechterung des Unfallgeschehens ausgeschlossen werden kann.“

Der Industrie-Verband Motorrad und seine Mitglieder setzen

sich daher weiter intensiv für eine verbraucherfreundliche Liberalisierung in Europa ein. Sicherheitsgedanken müssen hierbei begründet, Verbraucherinteressen gewahrt und günstige Mobilität nachhaltig sichergestellt sein.

Der Kompromiss weist aus Sicht des IVM zu viele Möglichkeiten der nationalen Abweichungen auf, z. B. die Erhöhungen der Altersgrenzen für die einzelnen Führerscheinklassen aus nationalen Einzelinteressen, was nach Meinung des IVM dem grundsätzlichen Harmonisierungsgedanken des europäischen Fahrerlaubnisrechts widerspricht.

Die Führerscheinnovelle wurde vom europäischen Verkehrsministerrat vorerst gestoppt. Die Annahme der Parlamentsentscheidung hätte neben der Aufstiegsprüfung für Deutschland weitere große Nachteile wie den Zwangsumtausch von über 30 Millionen „alter“ Führerscheine in das neue EU-Format mit sich gebracht.

The amendment of European driving licence regulations has been put on hold. The first draft for the European Parliament by the European Commission dates back to autumn 2003. After one and a half year of very controversial parliamentary discussions the result was a compromise that was to a large extent rejected by the European motorcycle industry. The reason for this rejection was for example the planned implementation of an additional test – meaning a second driving license test – to obtain

access to the open class A after two years of riding experience on a 35 kW-A2 vehicle.

The IVM clearly disapproves this second driving test: “Our experiences in Germany clearly prove that a similar regulation does not mean any safety benefits in daily road traffic. German authorities had good reasons to abolish this additional obstacle in the year 1993. And seven years after its abolishment the German Federal Highway Institute again comes to the conclusion that there have been no indications for a significant aggravation of accidents by giving up the second driving test.” This is why the IVM and its members continue their intensive work for a consumer-friendly liberalization in Europe. Safety aspects should be reasonable, consumer interests should be kept in mind and favourable mobility must be ensured in the long run.

From the IVM’s point of view the above mentioned compromise offers too many possibilities for national deviations, for example concerning the rise of age limits for each license class out of national interests; a fact that according to the IVM contradicts the basic idea of harmonizing European license regulations.

The license amendment was stopped by the European Council of Ministers of Transport for the time being.



Vespa GTS 250

IVM Designwettbewerb



Motorräder und Roller sind legendär und modern zugleich. Und sie vermitteln einen spannenden Blick in die mobile Zukunft - wenn junge Designer sie sehen. Deren Interpretationen zukünftiger Motorräder und Roller waren beim ersten IVM-INTERMOT Designpreis 2004 extravagante Haute Couture. So stellten Tobias Gabel und Harald Wenzelburger von der FH Pforzheim den Transformationsroller IGEL auf die Räder. Ein Prinzip aus der Natur. Der IGEL schützt sich im Ruhezustand durch seine eigene Außenhaut und wird durch Rotation seiner Baugruppen in den Fahrzustand versetzt. Sein Luftdruckmotor ist das visionäre Fortbewegungsprinzip für die Städte der Zukunft.

Torsten Gallitzdorfer, Alexander Schlesier und Peter Zeiner (HfKD Halle) ersannen den COCOON, ein Superbike, das mit Designelementen aus dem Segelsport - das Motor und Rahmen integrierende Hauptbauteil zwischen den Rädern ist wie ein Kiel geformt - „die Luft zerschneidet“. Mehr prêt-à-porter stellten die Nachwuchsdesigner im wahren Sinne des Wortes bei der Motorrad- und Roller-

bekleidung auf den Laufsteg. Karen Feiters Entwürfe (FH Pforzheim) Flape, Loop, Pleats und Utility gingen vom IVM/INTERMOT Laufsteg direkt in die Produktion bei einem namhaften deutschen Motorradbekleidungs-Hersteller. Das Modell Rolling von Ina Cierniak, Agnes Niczek und Felix Weber von der FH Trier macht das Club-Outfit einer stilorientierten Rollerfahrerin mit wenigen Handgriffen zur ernst zu nehmenden und gleichzeitig körperbetonenden Schutzbekleidung.

Fashion motorcycles, urban scooters and their modern surroundings

Auf der Suche nach der Formensprache für die Marken Motorrad und Roller und ihr „modern surrounding“ schreibt der Industrie-Verband Motorrad auch zur INTERMOT Köln 2006 den IVM/INTERMOT Designpreis aus. Die Ergebnisse des Wettbewerbs werden auf dem Gelände der Koelnmesse während der INTERMOT Köln vom 11. - 15. Oktober 2006 präsentiert. Der IVM/INTERMOT Designpreis bietet auf der weltgrößten Messe für Motorräder und Roller eine perfekte Präsentationsplattform für Nachwuchsgestalter mit Interesse an dieser faszinierenden Produktwelt. Der Preis wird auch die Wirtschaft auf besonders begabte Nachwuchskräfte aufmerksam machen und deren Start ins Berufsleben erleichtern.

Die beiden Partner IVM und Koelnmesse haben Design als bedeutendes Kaufargument der nachwachsenden

Motorcycles and scooters are legendary and modern at the same time. And they convey an exciting view at our mobile future - if seen through the eyes of young designers.

Their interpretations of future motorcycles and scooters meant extravagant Haute Couture in the first IVM INTERMOT Design Contest 2004. Tobias Gabel and Harald Wenzelburger of the University of Applied Sciences Pforzheim presented for example the “transformation scooter” IGEL. It follows a natural principle. In state of rest IGEL protects itself by its own shell and is set in motion by the rotation of its modules. Its engine on the basis of air pressure is the visionary principle of locomotion for future inner-cities.

Torsten Gallitzdorfer, Alexander Schlesier and Peter Zeiner (HfKD Halle) invented the COCOON, a superbike that “cuts the air” with design elements taken from sailing equipment - the main component, which integrates motor and frame between the wheels, is shaped like a keel.

More prêt-à-porter rider equipment was presented on the catwalk by young new generation designers. Flape, Loop, Pleats and Utility, designed by Karen Feiters (FH Pforzheim), directly went into the production of a renowned German manufacturer of rider equipment. With the model Rolling Ina Cierniak, Agnes Niczek and Felix Weber, Technical College Trier, presented rider equipment that quickly can be changed from a stylish club-outfit for female scooter riders into reasonable protective gear which simultaneously emphasises the body contours.

2006: Fashion motorcycles, urban scooters and their modern surroundings

In search of more stylistic featuring for motorcycles and scooters and their “modern surrounding”, the IVM again invites public competition in the IVM/INTERMOT Design

Kundengeneration in einer stark emotional geprägten Motorrad- und Rollerszene erkannt. Durch diesen Wettbewerb werden sie daher den immer wichtiger werdenden Stellenwert des Designs für dieses Produktfeld und den begleitenden Lifestyle unterstreichen und fördern.

Die veränderte Einstellung speziell von jüngeren Käufern und Nutzern steht daher auch bei der zweiten Auflage des Wettbewerbs im Mittelpunkt. Er richtet sich damit nicht nur an junge Studierende, Schüler und Auszubildende, sondern macht deren Erfahrungen und Wünsche selbst zum Thema für zukünftige Produkte.

Gesucht werden innovative Lösungen, die speziell die Lebenswelt junger Zweiradfahrer und Einsteiger reflektieren. Gängige Klischees vom Motorrad und der Motorradscene sollen dabei bewusst durchbrochen werden. Vielmehr sollen die Produkte und Konzepte die Welt der motorisierten Zweiräder sinnvoll bereichern. Sie sollen Schwellenängste abbauen und neue Zugänge zu einer gleichermaßen zweckmäßigen, umweltbewussten und lustvollen Art der individuellen Fortbewegung anbieten. Die eingereichten Arbeiten können Fahrzeugentwürfe, Bekleidung, Zubehör oder solche sein, die sich mit der modernen Infrastruktur dieser Verkehrsmittel befassen. Die Arbeiten sollen den industriellen Hintergrund der Produkte berücksichtigen.

Anmeldeformulare stehen zum Download als pdf-Datei im Internet unter www.intermot-designpreis.de zur Verfügung.

Award on the occasion of the INTERMOT Cologne 2006. The results of the contest will be presented on the premises of Koelnmesse during the INTERMOT Cologne from October 11th to 15th, 2006. On the occasion of the world's most famous trade fair for motorcycles and scooters the IVM/INTERMOT Design Award means a perfect platform for young designers who are interested in this fascinating field of products. The award is supposed to draw the economy's attention to talented young designers and thus ease their way into working life.

Both cooperating partners, IVM and Koelnmesse, have recognized the important influence of design on consumer decisions, as well as the role it plays in the highly emotional motorcycle and scooter scene. Thus the contest is going to emphasise the importance of design for these products and supports the accompanying lifestyle.

We are looking for innovative solutions that in particular reflect young people's and beginner riders' lifestyles. Common stereotypes of motorcycles and the bikers' scene are deliberately given up in this context.

In fact the products and designs are meant to enrich the world of powered two-wheelers in a reasonable way. They are meant to reduce reticence towards motorcycles and to open new ways to a functional, environmentally conscious and attractive concept of individual mobility.

Papers submitted could be on vehicle design, rider equipment, and accessories or may convey ideas of modern infrastructure for this special means of transport. Ideas should consider the industrial background of products.



Weltweit gültige Abgasregeln

Das der UN angegliederte „Weltforum zur Harmonisierung der Vorschriften für Kraftfahrzeuge“ beschloss in Genf die erste „Globale technische Regelung (GTR)“ zur Begrenzung von Abgasemissionen von Motorrädern.

Der IVM begrüßt die Annahme des ersten weltweit einheitlichen Abgastestzyklusses (WMTC) und sieht darin einen weiteren erfolgreichen Beitrag der Industrie zur Senkung der Schadstoffemissionen im Straßenverkehr.

Die hohen technischen Anforderungen für diesen neuen Prüfzyklus wurden unter der Federführung des deutschen Verkehrsministeriums in einer Arbeitsgruppe der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) erarbeitet. Das neue Prüfverfahren wird das reale Fahrverhalten von Motorrädern besser abbilden und somit kann eine praxisnahe Bewertung der Abgasmessung und des Kraftstoffverbrauchs erfolgen.

Der WMTC (worldwide-harmonized-motorcycle-testcycle) besteht aus drei unterschiedli-

chen Teilen. Teil 1 simuliert hierbei den innerstädtischen Bereich, Teil 2 die Landstraße und Teil 3 die Überland- und Autobahnanteile. Somit darf der WMTC wohl als weltweit anspruchsvollste Prüfung bezeichnet werden. Die europäische Kommission plant, diesen Zyklus in das Gesetzgebungsverfahren der EU einzubinden.

Darüber hinaus sorgen „Globale technische Regelungen“ für eine Anhebung und Angleichung des Umweltschutzniveaus auf ein weltweit gültiges Niveau. Die Industrie wird zusätzlich in die Lage versetzt, die Herstellungs- und Entwicklungskosten zu senken, da Fahrzeuge in Zukunft weltweit nach den gleichen Regeln konstruiert werden können. Die Mitwirkung der Industrie bei der Gestaltung dieser Regelung zeigt klar, dass der Schutz der Umwelt im Zentrum der Anstrengungen bei der Planung, Entwicklung und Umsetzung von Produkten steht.

The World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations, based at the United Nations, decided in Geneva on first „Global Technical Regulations (GTR)“ concerning emission limits for motorcycles. The IVM welcomes this first Worldwide Harmonized Motorcycle Emissions Certification Procedure (WMTC) and considers them to be a further successful contribution of the industry sector to the reduction of polluting emissions released in road traffic.

The high technical requirements of this new test procedure were developed under the auspices of the German Federal Ministry of Transport in a committee of the UNECE – the United Nations Economic Commission for Europe. The new test procedure is going to control realistic riding behaviour of motorcycles much better and thus allows a realistic evaluation of emission values and fuel consumption. The WMTC (worldwide-harmonized-motorcycle testcycle) consists of three distinct parts. Part I simulates motorcycle operation in inner-city areas, part II deals with country road operation and part III includes vehicle operation during interurban and highway rides. The WMTC can thus be considered to be the world's most superior test cycle. The European Commission plans to integrate this cycle into EU legislation procedures.

Furthermore, the „Global Technical Regulations“ induce the improvement and adjustment of environmental protection on a global basis. In addition to that, industry will be enabled to reduce costs for production and development, as future vehicles will be constructed according to the same prescriptions worldwide.

The co-operation of the industry sector in the development of this regulation clearly shows that environmental protection is in the focus of efforts in planning, development and the making of products.

Harley Davidson VR SCR Street Rod



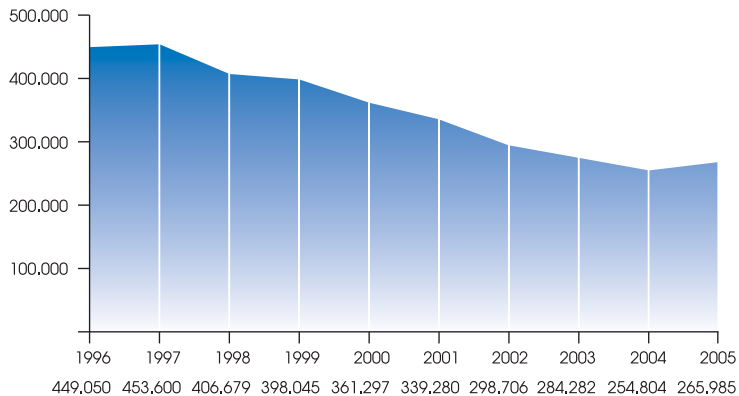


Ducati Paul Smart

Die Branche in Zahlen

Neuzulassungen 2005

Gesamtmarkt zeigt klare Erholungstendenz



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

265.985 neue motorisierte Zweiräder kamen 2005 neu auf den Markt der Bundesrepublik Deutschland; ein Zuwachs von 4,39 Prozent. Dagegen musste im Vorjahr noch ein Verlust von 10,37 Prozent hingenommen werden.

In diesem Segment enthalten ist der Absatz von 97.333 zulassungsfreien Mofas, Mofarollern, Mokicks und Mopeds bis 50 ccm, was in diesem Marktsegment einem Jahresplus von 19,75 Prozent entspricht.

168.652 zulassungspflichtige Roller und Motorräder wurden 2005 neu zugelassen. Das bedeutet einen Rückgang von 2,81 Prozent gegenüber dem Vorjahr, das noch ein Minus von 9,3 Prozent auswies.

Leichtkraftroller unter 125 ccm haben mit einem Plus von 7,24 Prozent nicht nur deutlich zugelegt, sondern auch den Vorjahresverlust von noch knapp 15 Prozent eindrucksvoll aufgefangen.

Insgesamt ist die wirtschaftlich angespannte Situation an der Roller- und Motorradbranche auch 2005 nicht spurlos vorübergegangen.

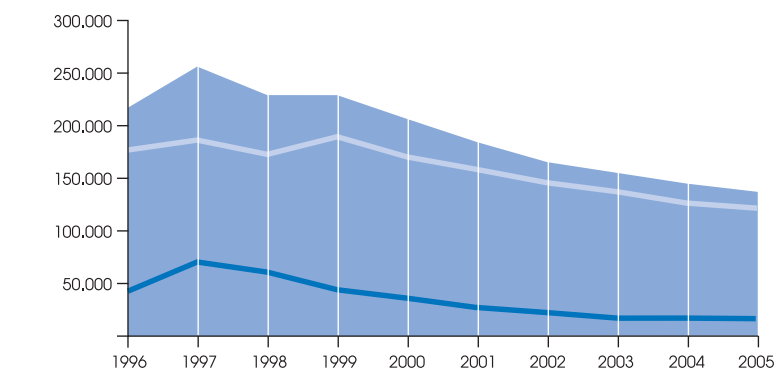
Das Pro-Kopf-Einkommen ist wiederum gesunken, die Zukunftsängste der Deutschen, insbesondere im Hinblick auf drohende Arbeitslosigkeit, haben sich manifestiert, denn die Kaufzurückhaltung im Bereich hochwertiger Konsumgüter existiert noch.

Gleichzeitig stieg die Sparquote, d. h. vorhandene Geldmittel wurden zurückgelegt, so dass die privaten Geldanlagen im Verhältnis zu den Ausgaben überproportional gestiegen sind.

Yamaha MT 01



Rückgang der Neuzulassungen gebremst



Gesamt 217,704 256,657 235,815 235,166 207,594 184,661 165,649 157,367 145,623 138,108
>125 cm³ 177,278 186,082 175,937 187,192 170,636 158,270 145,369 138,712 127,614 120,927
<125 cm³ 40,426 70,575 59,878 47,974 36,958 26,391 20,280 18,655 18,009 17,181

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

Die Zulassungszahlen für Motorräder ohne Leichtkrafträder, Leichtkraftrroller und Kraftrroller weisen auf ein untypisches Jahr hin. Zulassungszuwächse im Vergleich zum Vorjahr sind in den Monaten Januar, Juni, September, November und Dezember dokumentiert.

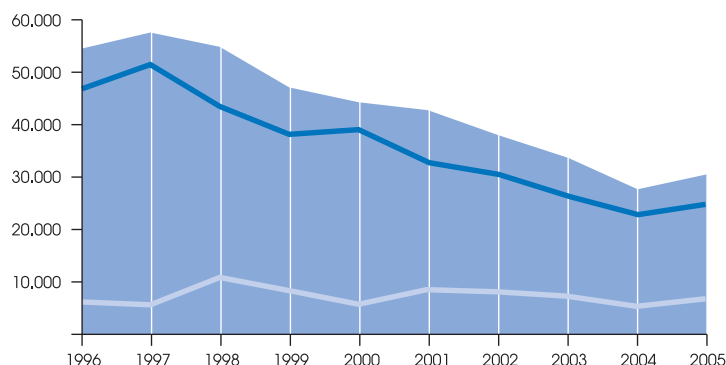
Im klassisch absatzstarken Frühling zeigt sich der Motorradmarkt wenig dynamisch und kann daher die Vorjahreszahlen nicht erreichen. Das Ergebnis der Anmeldezahlen lautet deshalb: Rückgang um 5,24 Prozent.

Bei 120.927 Maschinen* heißt das aber auch, dass die Negativtendenz der Vorjahre, zuletzt Rückgang des Segments um 8,0 Prozent 2004, beendet zu sein scheint. Dem Markt fehlten lediglich 6.687 Maschinen, um den Vorjahreslevel von 127.614 Zulassungen zu egalisieren.

Autofahrer, die ihren Führerschein vor dem 01.04.1980 erworben haben, dürfen mit dem normalen PKW-Führerschein Klasse 3 auch Leichtkrafträder und Leichtkraftrroller bis 125 ccm fahren. Das führte ab 1996 zu einem regelrechten Boom dieser Fahrzeugklasse mit in der Spitze 51.511 angemeldeten Rollern und 70.575 Motorrädern der Achttelliterklasse im Jahr 1997.

Interessant ist, dass die Leichtkraftrroller gegenüber dem Vorjahr 7,24 Prozent hinzugewonnen, während die Leichtkrafträder im gleichen Zeitraum 4,60 Prozent verloren haben.

Unabhängig von der Betrachtung der Sonderführerscheinregelung haben Motorroller –



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Gesamt	54,019	57,316	54,167	47,296	45,032	42,297	38,480	33,895	27,901	30,544
>125 cm³	7,063	5,805	10,247	8,766	6,273	8,692	7,873	7,489	5,425	6,440
<125 cm³	46,956	51,511	43,920	38,530	38,759	33,605	30,607	26,406	22,476	24,104

Neuzulassungen Kraftrroller (>125 cm³) und Leichtkraftrroller (<125 cm³)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Roller klar im Trend

The complete market of powered two-wheelers showed clear tendencies of recovery.

265,985 new powered two-wheelers came into the market of the Federal Republic of Germany in 2005 which means an increase of 4.39 per cent.

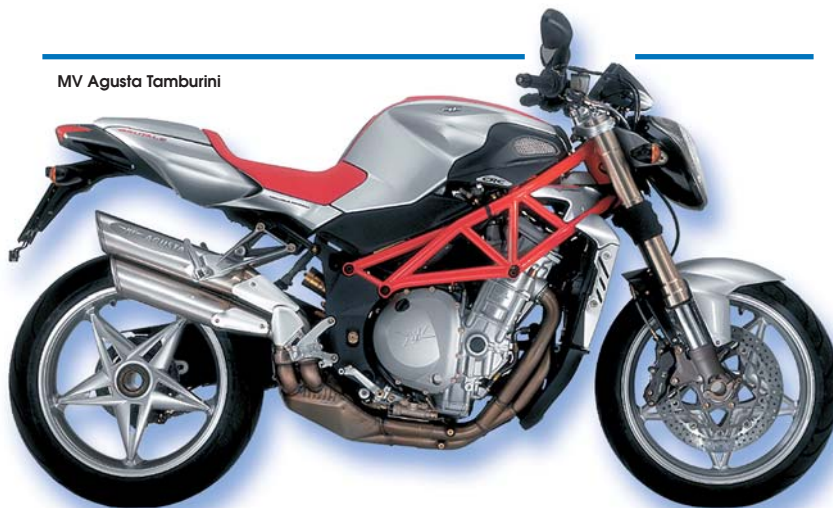
This market segment includes sales of 97,333 motor-assisted bicycles, small scooters, small motorcycles and mopeds up to 50cc, which do not have to be registered at local registration offices. Figures thus amount to a plus of 19.75 per cent.

168,652 scooters and motorcycles submitted to compulsory registration were registered in 2005. This meant a decline of 2.81 per cent compared to the previous year, which still suffered from a minus of 9.3 per cent.

Light weight scooters up to 125cc did not only increase sales with a plus of 7.24 per cent, but also impressively caught up the losses of the previous year which had amounted to 15 per cent.

The rather tense economic situation in the year 2005 has influenced the scooter and motorcycle business as a whole. The per-capita income has dropped again; worries about the future among German consumers have become manifest especially with respect to menacing unemployment, and the reservedness towards purchasing high-quality consumer goods still exists. Simultaneously, the savings rate has risen, which means the cash resources at hand have been put aside and saved, so that private investment in relation to expenses

MV Agusta Tamburini



* nur Motorräder ohne Leichtkrafträder, Kraftrroller und Leichtkraftrroller

Ducati Sport 1000



also das gesamte Segment von 50 ccm aufwärts - 2005 um 9,47 Prozent zugelegt, während Leichtkrafträder - ab 50 ccm bis 125 ccm - und Krafträder - über 125 ccm - 2005 ein Minus von 5,16 Prozent verzeichneten.

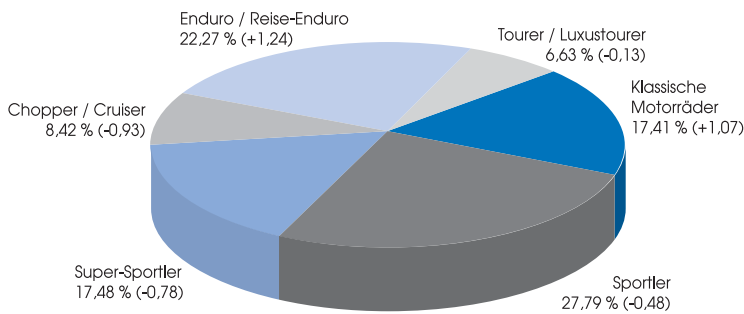
Mit 18,46 Prozent Marktanteil erkämpfte sich Honda Platz 1 unter den neu zugelassenen Motorrädern in Deutschland; dicht gefolgt von Suzuki mit 18,22 Prozent und BMW Motorrad mit 18,14 Prozent. Yamaha erreichte mit 14,14 Prozent Platz 4 im Ranking und Kawasaki kam mit 11,19 Prozent Marktanteil auf Platz 5.

Die BMW R 1200 GS ist nicht unschlagbar. Das bewies Honda mit der CBF 600, die 2004 die meisten Neuanmeldungen erreichte. Doch so erfolgreich die Honda CBF 600 S und Suzuki GSF 650 Bandit auch 2005 um die Gunst des Publikums warben, die BMW R 1200 GS eroberte 2005 Platz eins der Neuzulassungen zurück.

6.919 Käufer entschieden sich für die bayerische Reise-Enduro made in Berlin. Die Verfolger bleiben nah dran, denn die Honda CBF 600 S wurde 2005 stolze 5.138 mal und die Suzuki GSF 650 Bandit 4.120 mal neu angemeldet.

In der Gesamtauswertung erreichte die Yamaha FZ 6 Fazer Platz 4 der Neuzulassungen, gefolgt von den Big Bikes Suzuki GSX-R 1000 (Platz 5), Suzuki GSF 1200 Bandit (Platz 6), Honda CBR Fireblade (Platz 7), BMW K 1200 S (Platz 8), Kawasaki Z 750 (Platz 9) und BMW R 1200 RT (Platz 10). An der Spitze der „Frauen-Top-Ten“ stehen 886 neu angemel-

Enduros und klassische Motorräder gefragt



Motorrad-Neuzulassungen nach Marktsegmenten 2005
Veränderung zu 2004 in Prozentpunkten
Quellen: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Piaggio X8 250



have increased above average. Registration numbers for motorcycles excluding light weight motorcycles, light weight scooters and scooters reveal a special business year. Compared to the previous year, increases in registration numbers were recorded for the months of January, June, September, November and December. In springtime, the traditional season of high registration numbers, the motorcycle market presented itself less dynamic and for this reason couldn't reach last year's sales numbers.

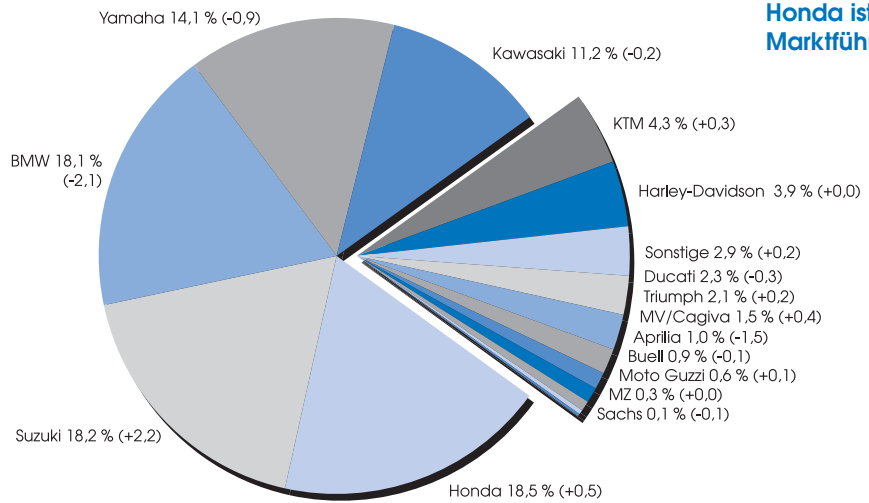
This is why the result of registration numbers presents a drop of 5.24 per cent. However, for 120,927 bikes* this also meant that the negative trend of the previous years, in 2004 the last drop in this segment by 8.0 per cent, seems to be stopped. Only 6,687 vehicles are missing in order to measure up to last year's level of 127,614 registrations.

Car drivers who have passed their driving license before April 1st 1980 are allowed to ride light weight motorcycles and light weight scooters up to 125cc with their driving license class 3. Since 1996 this lead to a real boom in this vehicle class with a peak of 51.511 registered scooters and 70,575 125cc motorcycles in the year 1997.

It is interesting in this context that light weight scooters have gained 7.24 per cent compared to the previous year, whereas light weight motorcycles in the same period of time have lost 4.60 per cent.

And independent from the inclusion regulation motorized scooters - meaning the whole segment of scooters from 50cc on - have increased by 9.47 per cent in 2005, whereas light weight motorcycles - from 50cc to 125cc - and motorcycles of more than 125cc have suffered a minus of 5.16 per cent.

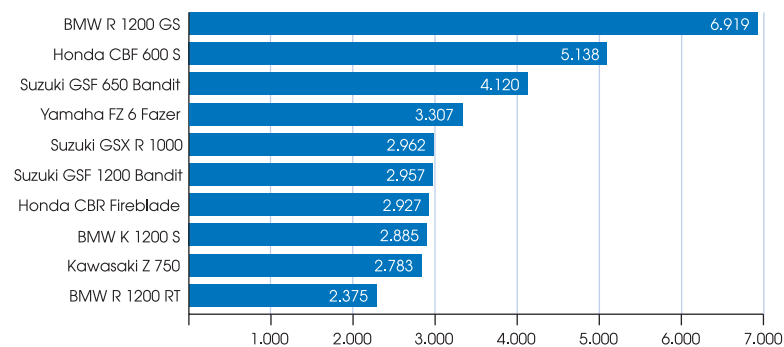
Honda ist Marktführer



Motorräder 2005: Marktanteile der Hersteller / Neuzulassungen Motorräder über 125 cm³ Veränderung zu 2004 in Prozentpunkten Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt



MZ 1000 ST

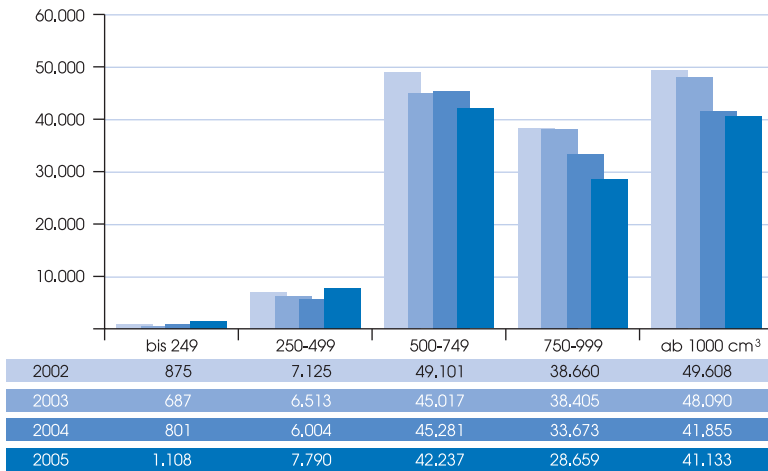


Die Top-Ten in Deutschland

Neuzulassungen Motorräder 2005: Rangliste der Modelle Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Neuzulassungen 2005

Kleinere Hubraumklassen im Aufwind

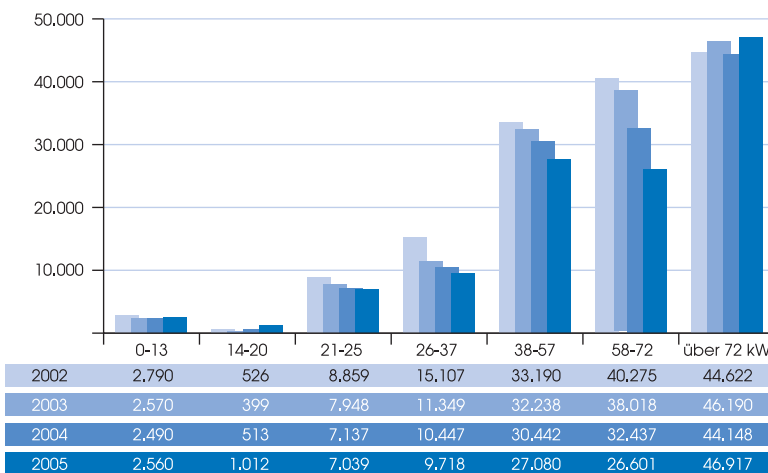


Motorrad-Neuzulassungen nach Hubraum
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Buell Lightning XB 12 S



Beliebteste Leistungsklasse über 72 kW



Motorrad-Neuzulassungen nach Leistung
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

dete Honda CBF 600 S. Gefolgt von der BMW R 1200 GS mit 418 Neuzulassungen. Platz 3 erreicht die Suzuki SV 650 mit 353 Zulassungen.

Es folgen Yamaha FZ 6 Fazer (349; Platz 4) und Kawasaki Z 750 (334; Platz 5). Ein Supersportler wie die Suzuki GSX-R 1000 fand 176 Käuferinnen und landete damit auf Platz 10 der weiblichen Kaufgunst.

120.927 Motorräder wurden 2005 neu zugelassen.

Es lebe der Klassiker! Ob als Retro- oder Naked-Bike, das so genannte klassische Motorrad hat 1,33 Prozent zugelegt und wurde im Vorjahr 20.641 mal neu angemeldet (2004: 20.370). Das Segment der Enduros und Reise-Enduros, in dem auch die Trend-Entdeckung Supermoto anzusiedeln ist, konnte von 26.223 (2004) um 0,69 Prozent auf 26.405 angemeldete Motorräder in 2005 zulegen.

Zugewinne von bis zu 58,6 Prozent verzeichneten die Neuzulassungen von Leichtkraft- und Kraftrollern. Der Suzuki AN 650 Burgman wurde 2005 bei einem Plus von 40,54 Prozent 1.085 mal zugelassen und die Vespa GTS 250 von Piaggio setzte sich gleich nach der Markteinführung im Mai 2005 mit 790 neu zugelassenen Modellen an Platz 2 in diesem Segment.

Sagenhafte 58,6 Prozent legte der Leichtkraftroller Honda SH 125 zu und verbesserte die Zahl der Neuzulassungen von 756 (2004) auf 1.199 in 2005.

Hessen ist das Motorrad-Bundesland 2005. Denn dort hat der Motorrad-Marktanteil um 27,16 Prozent zugelegt. Er stieg von 10,46 auf 14,04 Prozent; in

With 18.46 per cent of the market share Honda fought for a first position in the new registrations of motorcycles in Germany; closely followed by Suzuki with 18.22 per cent and BMW Motorrad with 18.14 per cent.

Yamaha with 14.14 per cent reached the fourth position and Kawasaki is in position 5 with 11.19 per cent of market shares. The BMW R 1200 GS is not unbeatable. This was proven by Honda with the CBF 600 that recorded the highest number of new registrations in 2004. But no matter how much the Honda CB 600 S (second place) and Suzuki GSF 650 Bandit (third place) courted the public's favour; the BMW R 1200 GS retained its first position.

6,919 riders decided for the Bavarian travel enduro made in Berlin. But the pursuers were close behind, since the HONDA CBF 600 S model is proud to record 5,138 sold vehicles and 4,120 purchasers decided for the Suzuki GSF 650 Bandit.

The overall ranking presents the Yamaha FZ 6 Fazer on place 4 in new registrations, followed by the Big Bikes Suzuki GSX-R 1000 (rank 5), Suzuki GSF 1200 Bandit (rank 6),

KTM 950 Super Moto



Hessen führt deutlich bei den Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner

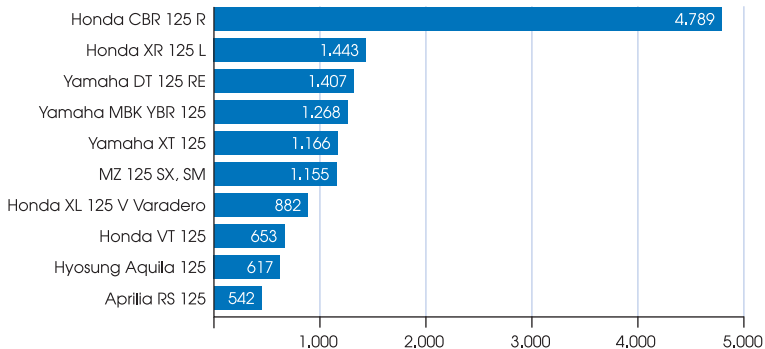
Neuzulassungen pro 1.000 Einw.

Hessen	2,78
Bayern	1,98
Saarland	1,44
Rheinland-Pfalz	1,35
Baden-Württemberg	1,41
Schleswig-Holstein	1,35
Niedersachsen	1,27
Nordrhein-Westfalen	1,27
Thüringen	1,24
Brandenburg	1,13
Bremen	1,08
Hamburg	1,07
Sachsen-Anhalt	1,07
Sachsen	1,02
Berlin	0,91
Mecklenburg-Vorpommern	0,89

Motorrad-Neuzulassungen 2005 nach Bundesländern (Motorräder über 125 cm³, ohne Kraftroller)
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Neuzulassungen 2005

Die beliebtesten Leichtkrafträder



Neuzulassungen Leichtkrafträder 2005: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Stückzahlen heißt das, von 13.346 neu zugelassenen Motorrädern auf 16.971.

Alle anderen Bundesländer haben Stückzahlen und Marktanteile verloren. Den stärksten Rückgang des Marktanteils verzeichnet Mecklenburg-Vorpommern mit – 18,47 Prozent, allerdings auf dem niedrigsten Niveau von 1,48 Prozent Marktanteil in 2004 auf 1,27 Prozent in 2005.

Mit 24.621 Motorrädern ist Bayern das Bundesland mit der höchsten Stückzahl neu zugelassener Modelle im letzten Jahr, dicht gefolgt von Nordrhein-Westfalen mit 22.999 Neuzulassungen.

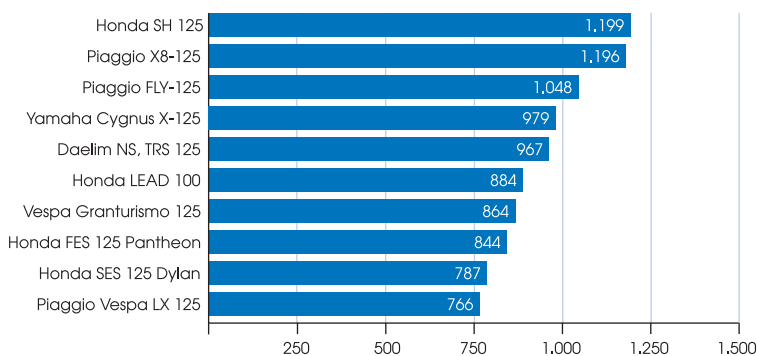
MBK Skyliner Platinum LTD



Honda CBR Fireblade (rank 7), BMW K 1200 S (rank 8), Kawasaki Z 750 (rank 9) and BMW R 1200 RT (rank 10).

On top of the Women's Top Ten are 886 sold models of the Honda CBF 600 S, followed by BMW 1200 GS with 418 new registrations. Position 3 is reached by the Suzuki model SV 650 with 353 registrations. Next come the Yamaha FZ 6 Fazer (349; rank 4), and the Kawasaki Z 750 (334; rank 5). A super sports model like the Suzuki GSX-R 1000 has found 176 female purchasers and thus is in place ten of the favourite models among female riders.

Die 125er Roller 2005



Neuzulassungen Leichtkrafroller 2005: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

A total of 120,927 motorcycles were sold in the year 2005. This means a decrease of 6,687 items compared to 2004 (127,614). Losses were recorded for the segments of sportive bikes (a minus of 6.55%), super sport bikes (minus 8.97), choppers (minus 14.35) and touring bikes/luxury tourers (minus 6.84).

And yet: long live the classic bikes! Whether as retro or naked bikes, the so-called classic motor-

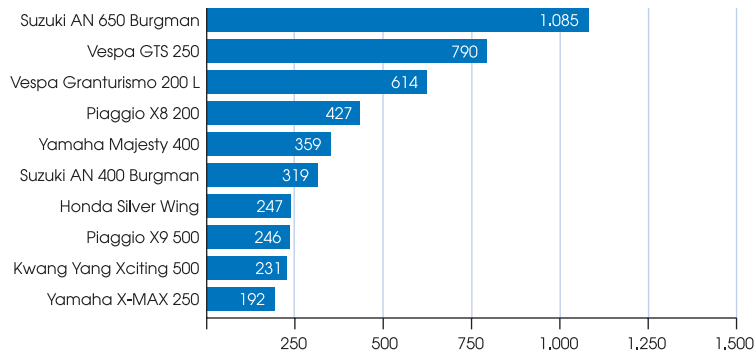
cycles have increased by 1.33 per cent and recorded 20,641 sold items in 2005 (2004: 20,370). And the segment of enduro and travel enduros, among them the trendy discovery of the year, the supermoto, could increase sales figures from 26,223 in 2004 by 0.69% to 26,405 sold bikes in 2005. Gains of up to 58.6 per cent were registered for the sales of light weight motorcycles and scooters. In 2005 the Suzuki AN 650 Burgman was sold at a plus of 40.54 per cent, which means 1,085 sold vehicles; Vespa GTS 20 by Piaggio set out for the second position among top-sellers in this segment immediately after getting onto the market.

An unbelievable increase of 58.6 per cent was obtained by the light weight scooter Honda SH 125. Sales figures increased from 756 in 2004 to 1,199 in 2005.

Hessia is the motorcycling federal state in 2005, since motorcycle density has increased by 27.16 per cent here. It rose from 10.46 to 14.04 per cent, in numbers of sold vehicles this means an increase from 13,346 new registrations in 2004 to 16,971 in 2005.

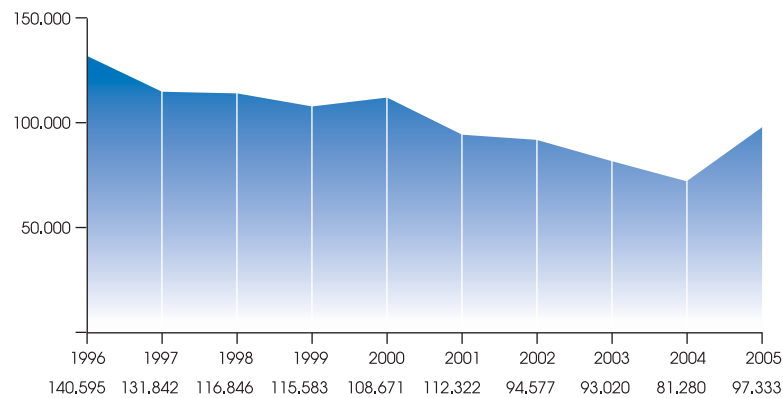
All the other federal states have suffered losses in sales figures and market shares. The strongest decline was recorded for Mecklenburg-Vorpommern with 18.47 per cent, in fact on the lowest level of 1.48 per cent market share in 2004 to 1.27 per cent in 2005.

With 24,621 motorcycles Bavaria is the federal state with the highest number of new registrations in the previous year, closely followed by North Rhine-Westphalia with 22,999 new registrations.



Die Top-Ten der großen Roller

Neuzulassungen Kraftroller 2005: Rangliste der Modelle
Quelle: Kraffahrtbundesamt

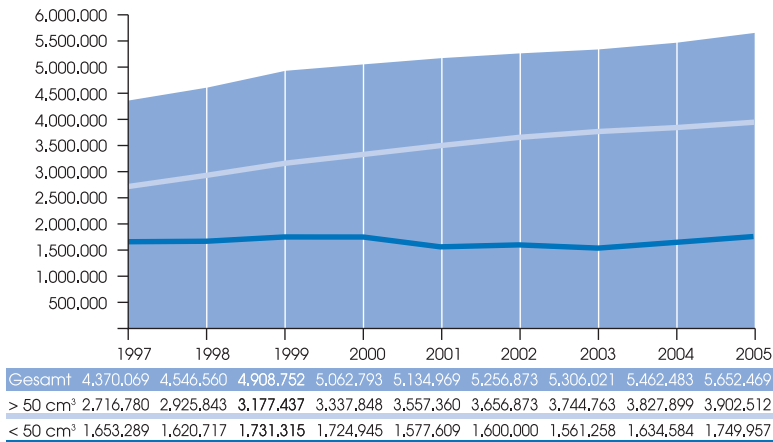


Sprunghafter Anstieg der kleinen Zweiräder

Absatz zulassungsfreier Zweiräder bis 50 cm³
Quelle: IVM

Bestand

Schwelle von 5,5 Millionen überschritten



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

2005 wurde die Rekordmarke von 5,5 Millionen motorisierter Zweiräder in der Bundesrepublik Deutschland zum ersten Mal überschritten.

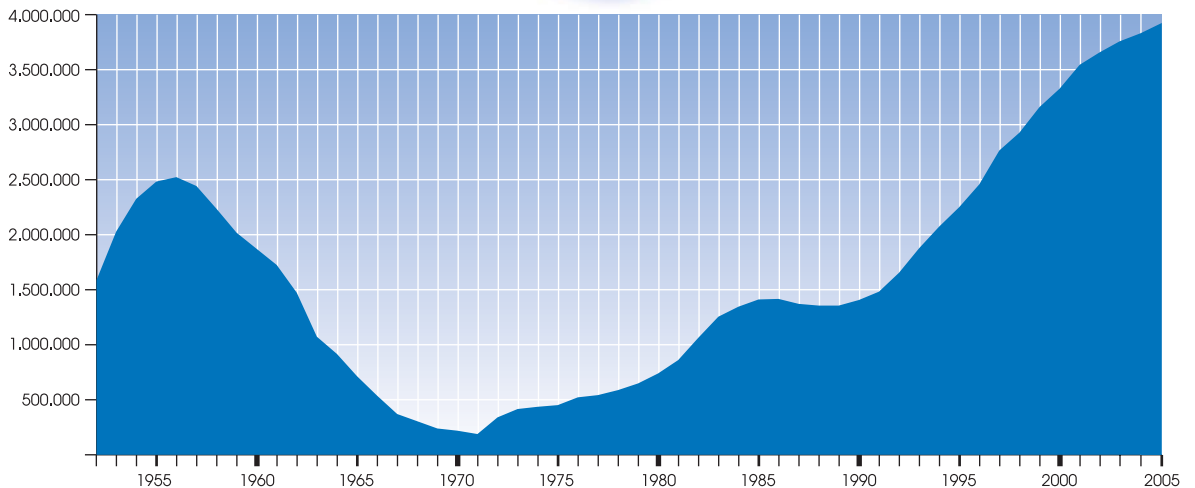
5.652.469 Fahrzeuge, darunter 3.902.512 Motorräder, Leichtkrafträder, Roller und Leichtkrafroller mit einem Hubraum von über 50 ccm und 1.749.957 Mopeds, Mokicks und Mofas bis 50 ccm machen den gewaltigen Gesamtbestand der aktuell im Verkehr befindlichen bzw. weniger als 18 Monate abgemeldeten motorisierten Zweiräder aus.



Triumph Sprint ST

Dieser immense Fahrzeugpark motorisierter Zweiräder verdeutlicht die wirtschaftliche Bedeutung der Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland. In Bayern rangiert das motorisierte Zweirad mit 62 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner auf Platz 1 der bundesland-spezifischen Fahrzeugdichte, gefolgt von je 55,5 Zweirädern im Saarland und 55,45 in Rheinland-Pfalz.

Bestandsentwicklung seit 1952



Der Roller- und Motorradbestand im Langzeitvergleich
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner

Bayern	62,3 (+2,13%)
Saarland	55,5 (+1,83%)
Rheinland-Pfalz	55,4 (+1,74%)
Baden-Württemberg	54,0 (+1,66%)
Hessen	51,2 (+2,81%)
Niedersachsen	48,4 (+1,12%)
Schleswig-Holstein	48,4 (+1,65%)
Nordrhein-Westfalen	45,7 (+0,84%)
Brandenburg	36,7 (+4,42%)
Thüringen	35,2 (+4,36%)
Mecklenburg-Vorp.	30,9 (+3,86%)
Sachsen	30,7 (+4,54%)
Sachsen-Anhalt	30,7 (+5,10%)
Bremen	30,5 (+1,07%)
Hamburg	28,1 (+1,44%)
Berlin	27,8 (+1,23%)



**Süddeutschland
weiter führend
im Bestand**

In 2005 the record number of 5.5 million powered two-wheelers on German roads was exceeded for the first time. 5,652,469 vehicles, among them 3,902,512 motorcycles, scooters and light weight scooters with a cubic capacity of more than 50cc, and 1,749,957 mopeds, small motorcycles and motor-assisted bikes up to 50cc built up the tremendous total number of motorcycles in use on German roads.

This immense number of powered two-wheeled vehicles in use shows the economic importance of the motorcycle and scooter business in Germany.

Concerning the federal motorcycle density, the Bavarian powered two-wheelers are in first position with 62 vehicles per 1,000 inhabitants, followed by the Saarland with 55.5 and Rhineland-Palatinate with 55.45 vehicles per 1,000 inhabitants.

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

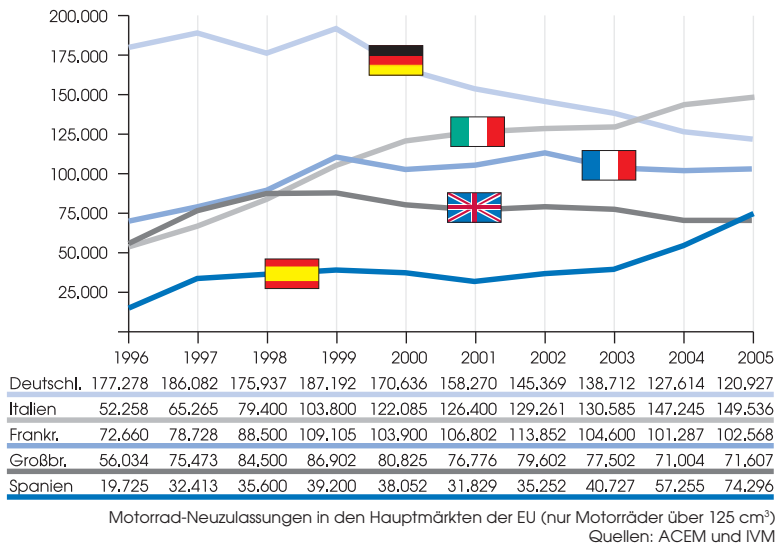
Motorrad- und Rollerbestand 2005 nach Bundesländern (ohne 50er) pro 1.000 Einwohner
Quelle: Kraftfahrtbundesamt



Moto Guzzi Brevia V1100ie

Internationale Märkte

Spanien weiterhin mit Vollgas



Der Motorradmarkt in Spanien boomt weiter. Ein Plus von knapp 30 Prozent zeigt auch weiterhin die deutlichste Erfolgsquote in den europäischen Hauptmärkten. Nach einer Flaute im Jahr 2001 explodiert der spanische Markt kontinuierlich mit jährlichen Zuwächsen von 20 – 30 Prozent.

Fast schon folgerichtig, dass auf der sonnenverwöhnten iberischen Halbinsel 2005 erstmals mehr Motorräder neu zugelassen wurden, als in Großbritannien und damit der spanische Motorradabsatz auf Platz 4 der europäischen Top Five steht. Während Großbritannien im Vorjahr noch einen deutlichen Verlust von 8,38 Prozent hinnehmen musste,

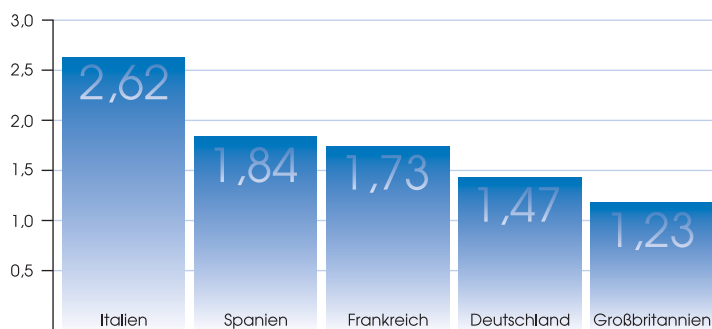
scheint sich der „Insel-Markt“ 2005 mit einem Zuwachs von 0,85 Prozent zu stabilisieren. Von spanischen Verhältnissen träumt inzwischen auch das Rossi verwöhnte Italien, in dem 2005 ein im Vergleich zum Vorjahr mageres Plus von 1,56 Prozent erzielt wird. Mit 149.536 neu zugelassenen Motorrädern über 125 Kubikzentimeter steht Italien 2005 bereits im zweiten Jahr an der europäischen Spitze vor der Bundesrepublik Deutschland.

Frankreich, das bei der Zahl der Neuzulassungen erstmals im Jahr 2000 von Italien überholt wurde, hält seitdem den dritten Platz im europäischen Ranking und erzielt nach den deutlichen Verlusten 2003 und 2004 wieder einen bescheide-

nen Aufwärtstrend von 1,26 Prozent. Mit 2,62 motorisierten Zweirädern pro 1.000 Einwohnern steht Italien weiterhin an der Spitze Europas. Doch Spanien, als kleinstes Land der fünf europäischen Hauptmärkte mit knapp über 40 Millionen Einwohnern, hat in der Motorradichte aufgeholt und verzeichnet statistisch 1,84 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner.

The motorcycle market in Spain keeps on booming. A plus of nearly 30 per cent meant a clear success rate among the European main markets. After a slack in 2001, the Spanish market has been continuously exploding with annual gains of 20 to 30 per cent. It is not amazing, though, that the sun-blessed Iberian Peninsula in 2005 for the first time recorded more new registrations of motorcycles than Great Britain. While Great Britain had to put up with a clear loss of 8.38 per cent in the previous year, the "island market" 2005 seemed to have stabilised with a gain of 0.85 per cent. Italy, spoilt by Rossi, meanwhile also is dreaming of Spanish ratios, as it only achieved a rather small plus of 1.56 per cent compared to the previous year. With 149,536 new registrations of motorcycles of more than 125ccm in 2005, Italy is again on the European Top followed by Germany. France, which had been overtaken by Italy in new registrations for the first time in the year 2000, since then had been holding a third position in the European ranking and has gained a slight upward trend of 1.26 per cent after having suffered losses in the years 2003 and 2004. With 2.62 powered two-wheelers per 1,000 inhabitants Italy is still on top of the European markets. But Spain, being the smallest country among the five European main markets, has caught up in motorcycle density and statistics now record 1.84 vehicles per 1,000 inhabitants.

Europäische Zulassungen nehmen zu



Motorrad-Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner im Europavergleich (nur Motorräder über 125 cm³)
Quellen: ACEM, ANCM, ANESDOR, IVM, MCI



Impressum

IVM-Jahresbericht 2005

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

Verantwortlich:
Reiner Brendicke
Hauptgeschäftsführer

Redaktion:
Achim Marten
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
Katernberger Straße 107
45327 Essen

Druck:
B.o.s.s. Druck und Medien GmbH
Geefacker 63
47516 Kleve

