



JAHRESBERICHT

2020



INHALT

2020

- 04 **(K)ein Jahr zum Vergessen**
(NOT) A WASTED YEAR
- 06 **Hörbar: Der „Motorrad: Aber sicher!“ Podcast**
AUDIBLE: THE PODCAST “MOTORRAD: ABER SICHER!”
- 10 **Berliner Runde – Das Recht, Motorrad und Roller zu fahren**
BERLIN GROUP – ABOUT THE RIGHT TO RIDE A MOTORCYCLE AND POWERED SCOOTER
- 14 **B196 – Die Mobilitätsalternative**
B196 – THE MOBILITY OPTION
- 16 **Wie wir fahren werden 2.0 – Ride to the future 2.0**
THE WAY WE’LL RIDE 2.0 – RIDE TO THE FUTURE 2.0
- 18 **Der IVM – 30 Jahre Branchenvertretung in Deutschland**
IVM – 30 YEARS OF REPRESENTATION OF INTERESTS FOR THE MOTORCYCLE INDUSTRY
- 22 **Der elektrische Reiter – Rollerkampagne auf Instagram**
THE ELECTRIC RIDER
- 23 **Dem Virus davonfahren**
SPEEDING OFF AND LEAVING THE VIRUS BEHIND
- 24 **Wispern, Flüstern, Weitersagen**
MURMURING, WHISPERING, SPREADING THE WORD
- 26 **Die Branche in Zahlen**
BUSINESS FIGURES



(K)ein Jahr zum Vergessen

Die Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland steht nach einem Jahr mit schwierigen Rahmenbedingungen glänzend da. Gegenseitiges Vertrauen zwischen Handel und Herstellern, ein starkes Wir-Gefühl und die Bündelung aller Kräfte haben dafür den Grundstein gelegt. So konnten wir gemeinsam die gestiegene Nachfrage nach Motorrädern und Rollern aller Leistungsklassen bedienen. Hier wurde und wird die Zukunft der Zweiradmobilität gesichert – und dafür gebührt allen unser Dank!

Die Entscheidung des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer, den Autoführerschein B nach fünfjähriger Fahrpraxis und einer theoretischen und praktischen Schulung, aber prüfungsfrei, auf das Führen von 125-er Motorrädern und Rollern zu erweitern, erwies sich für dieses sehr besondere Jahr 2020 als richtige Entscheidung. Nicht nur für viele Fahrschulen, für die die immense Nachfrage nach der B196-Ausbildung im Umfeld pandemiebedingter Schließungen genau richtig kam. Nicht nur für unsere Branche – manche Händler waren im 125-er Segment zeitweise ausverkauft – sondern in erster Linie auch für die vielen Menschen, die fürs tägliche Pendeln auf Bus und Bahn oder Fahrgemeinschaften angewiesen waren. Diese konnten

nun den effizienten, stau- und vor allem virenfreien Ritt durch die frische Luft genießen.

So lösungsorientiert, wie sich der Bundesverkehrsminister bei dieser mobilitätsfördernden Entscheidung gezeigt hatte, erwies er sich auch beim Thema Lärmvermeidung. Der Durchsetzung einer selektiven Verbotspolitik für eine Verkehrsteilnehmergruppe, wie vom Bundesrat per Gesetz teilweise gefordert, schloss sich der Bundesverkehrsminister mit seiner Entscheidung nicht an. In der sogenannten Berliner Runde konnten wir mit Bundesverkehrsminister Scheuer und den Delegierten von drei Motorradfahrer-Verbänden auf sachlicher Ebene diskutieren.

Wir alle mussten die Bedingungen des Jahres 2020 annehmen und wir alle haben die besonderen Herausforderungen gut gemeistert. So gut, dass sich der deutsche Markt bei motorisierten Zweirädern über 50 cm³ an die europäische Zulassungs-Spitze gesetzt hat. Auch deshalb schauen wir optimistisch und voller Tatendrang nach vorne und freuen uns auf den Frühling und nicht zuletzt auf eine unbeschwertere Motorrad- und Rollersaison.





Triumph Sreet Triple R

(NOT) A WASTED YEAR

The German motorcycle and scooter business is in an outstandingly stable and strong position – in spite of the challenging conditions we faced in 2020. The confidence among trade and manufacturers, their strong sense of unity plus their way of combining their strengths founded the basis for this good position. And thus we could cooperatively meet the increased demand for motorcycles and scooters of all cubic capacities. By this the future of mobility on two wheels has been safeguarded and we are especially grateful to all involved parties!

The decision of Federal Minister of Transport Andreas Scheuer to include 125ccm motorcycles and scooters for car drivers into the licence class B, provided that applicants had 5 years of practical driving and attended theoretical and practical training, though without an additional test, turned out to be the right choice, in particular for this very special year 2020. The decision was not only positive for a lot of driving schools as they experienced a run on the B196 training and this in spite of the shutdown due to the pandemic; and it was not only positive for our business – some dealers occasionally announced being sold out – but above all it was positive for the very many

commuters who were depending on public transport or car sharing. They were enabled to enjoy not only the fresh air but an efficient ride to work free from traffic jams and viruses.

The Federal Minister of Transport had supported in a solution-oriented approach not only this decision towards increased mobility, but also issues as regards noise prevention. In fact, he did not support the implementation of selective bans applied to one group of road users only, which was in parts demanded by the Federal Assembly (Bundesrat). The so-called Berlin Group offered a platform for unbiased discussions among IVM, Minister Scheuer and the representatives of three rider associations.

All of us had to accept the special conditions of the year 2020 and all of us coped with the particular challenges really well. Actually so well that German registration numbers of powered two-wheelers exceeding 50ccm reached the top of European registration numbers. Just another reason why we are full of beans and optimistic about the future and look forward to an easy-going, carefree motorcycle and scooter season next spring.



HENNING PUTZKE

Präsident IVM, BMW Motorrad Deutschland, Leiter Retail Geschäftsentwicklung und Kundenbetreuung

*IVM President,
BMW Motorrad Germany,
Head of Retail Business
Development and
Customer Care*



REINER BRENDICKE

Hauptgeschäftsführer IVM
General Executive Manager IVM



Hörbar: Der „Motorrad: Aber sicher!“ Podcast

Die Online-Motorradsicherheits-Kampagne „Motorrad: Aber sicher!“ mit Jens Kuck war bis Ende 2019 ein visuelles Format. Mit dem umfassendsten Film im Markt über Motorrad-Assistenzsysteme, der inzwischen zum Unterrichtsprogramm vieler Fahrschulen gehört, fing alles an. Doch 2020 wurde alles anders. Wir alle lernten den Begriff Lockdown kennen.

Dass der IVM in dieser Zeit keine Sicherheits-Filme drehen konnte, war schnell klar. Doch aufgeben war keine Option im Motorrad-Aber-sicher-Team um Jens Kuck. Denn immerhin setzen sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der IVM mit diesem Projekt seit 2015 für die Sicherheit von Motorradfahrerinnen und -fahrern ein. Und so kam es zur Motorradsicherheit für die Ohren, die erste Podcast-Reihe von IVM und BMVI wurde geboren.

Podcasts sind weit verbreitete Audio-Formate, die als meist frei abonnierbare Dateien über das Internet zur Verfügung gestellt werden. Die Bezeichnung entstand mit der Erfindung des tragbaren Apple-Players „iPod“ unter der Verwendung der zweiten Silbe des englischen Begriffs Broadcast (‘Sendung’). Die erste Podcast-Reihe „Motorrad: Aber sicher!“ wurde auf den großen Kanälen Apple, Deezer, Spotify u.a. zur Verfügung gestellt und erreichte auf Anhieb mehr als 6.000 Abonnenten. In der ersten Folge drehte sich alles um „Gefährliche Begegnungen“, abgeleitet von der gleichnamigen Broschüre des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz). Die zweite Folge von „Motorrad: Aber sicher! – der Podcast“ stellte „Moderne Schutzengel“ vor und Folge 3 hieß „Easy Rider ohne Prüfung“ und thematisierte das höchst erfolgreiche Angebot des Bundesverkehrsministeriums, Autofahrerinnen und -fahrern den Umstieg auf 125-er-Roller oder -Motorräder zu ermög-

lichen, eine spezifische Ausbildung in Theorie und Praxis vorausgesetzt – aber ohne Prüfung (ergänzend siehe auch S.14: B196 – Die Mobilitätsalternative).

Moderiert wurden die Folgen vom Motorradblogger und Gesicht aller Motorrad-Aber-sicher-Filme Jens Kuck und IVM-Pressesprecher Achim Marten. Gäste waren Matthias Haasper, Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) und Hennes Fischer, Yamaha, Sprecher Connected Motorcycle Consortium (CMC).

Während Matthias Haasper vom ifz wie kaum ein anderer den Stand der internationalen Motorrad-Sicherheitsforschung spannend und bildhaft auf den Punkt und vor allem auf die Straße brachte, konnte Hennes Fischer sogar in die Zukunft schauen, als er leidenschaftlich den hohen technischen Entwicklungsstand des autonomen Fahrens (bei PKW und LKW), Konnektivität, Assistenzsystemen an Motorrädern und daraus resultierenden Informationen für Biker kompetent und anschaulich erklärte.

Mit der ersten Podcast-Reihe zum Thema Motorradsicherheit hat der IVM ein weiteres digitales Kommunikationsfeld betreten, das sich hervorragend in die Online-Dachmarke VivaLaMopped einfügt.

 Aprilia RS 660


🇬🇧 AUDIBLE: THE PODCAST "MOTORRAD: ABER SICHER!"

The motorcycle safety campaign "Motorrad: Aber sicher!" hosted by Jens Kuck was a purely visual format until the end of 2019. It had started with an all-embracing film about advanced driving assistance systems for motorcycles, a film that has meanwhile become essential in training and teaching for many driving schools. But the year 2020 changed everything. All of us got to know the term "lockdown".

Very quickly, it became evident that IVM would not be able to shoot any films about safety matters. But giving up was no option at all for the team involved in the campaign "Motorrad-aber-sicher" around Jens Kuck. After all, the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI) had been advocating motorcycle safety matters since 2015 in cooperation with IVM. And thus the idea of audible motorcycle safety was born: the first series of podcasts of IVM and BMVI.

Podcasts are popular online audio formats available for free though on subscription. The term itself evolved along with the invention of the portable apple player "iPod" and by adding as a second syllable the English second part of the term "broadcast". So iPod + broadcast became podcast. The first series of the podcast "Motorrad: Aber sicher!" was made available by the big streaming services such as Apple, Deezer, Spotify and others and reached over 6,000 subscribers at the first go.

The first episode entitled "Gefährliche Begegnungen" dealt with dangerous encounters, and derived from a brochure

originally published by the Institute for Motorcycle Safety (ifz) under the same name. The second episode of the podcast presented modern guardian angels (title: "Moderne Schutzengel") and episode 3, entitled "Easy Rider ohne Prüfung", dealt with the very successful offer of the Federal Ministry of Transport that allows car drivers a changeover to 125ccm motorcycles or scooters. Although this requires a specific training in theory and practical riding but there will be no driving test at the end (supplementary details on page 14: B196 - Mobility options).



📷 Malaguti Monte Pro 125



📷 Quadro Qooder





All episodes were hosted by Jens Kuck, motorcycle blogger and well-known face in all of the films of the series "Motorrad: Aber sicher!", and the IVM press spokesperson Achim Marten. Special invited guests were Matthias Haasper, head of the Institute for Motorcycle Safety (ifz) and Hennes Fischer, Yamaha, spokesperson of Connected Motorcycle Consortium (CMC).

While Matthias Haasper from ifz vividly got to the heart of the present state of research in international motorcycle safety matters and brought these directly to the road,

Hennes Fischer was able to look ahead into the future by explaining the high development status as regards autonomous driving (in automobiles and trucks), connectivity technologies, advanced driving assistance systems for motorcycles and the resulting information for bikers and did all this in a passionate and competent way.

With the first podcast series on the topic of motorcycle safety IVM entered another digital field of communication which excellently goes together with the online umbrella brand VivaLaMopped.

📷 Harley Davidson Softail Standard



Berliner Runde – Das Recht, Motorrad und Roller zu fahren

Die Straßenverkehrsregeln sind voll von Geboten und Verboten. Sonst würde Massenmobilität nicht funktionieren und wäre schon gar nicht so sicher, wie sie heute ist. Doch wenn Gebote und Verbote einseitig für eine Fahrzeugart, in diesem Fall Motorräder, erlassen werden, fühlen sich viele Motorradfahrerinnen und -fahrer diskriminiert. Zu Recht?



Vertreter der Motorradfahrerverbände und des IVM bei Bundesverkehrsminister Scheuer (Copyright BMVI)


 Moto Guzzi V7 III Rough

Im Prinzip ging es um diese einfache Frage, als Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Hersteller- und Fahrerverbände zum Round Table nach Berlin einlud – wo sich am 21. Juli 2020 die Berliner Runde zum Thema Motorradlärm konstituierte. Nach diesem Termin in der Bundeshauptstadt konnten die 6,2 Millionen motorisierten Zweiradfahrerinnen und -fahrer in der Bundesrepublik Deutschland aufatmen: Fahrverbote, wie sie der Bundesrat der Bundesregierung empfahl, soll es mit diesem Minister nicht geben. Um die Lärmproblematik zu befrieden, müssen geltende Regeln herangezogen und Gespräche geführt werden.

Der Bundesverkehrsminister gab ein klares Bekenntnis zur individuellen Mobilität ab und bestimmte damit die Richtung der Diskussion. Für ihn stellen die Mobilitätsrechte der Bürger und vor allem die individuelle Mobilität ein besonders hohes Gut dar, das er keineswegs einschränken möchte. Mit dieser pragmatischen Position der Bundesregierung konnte die Berliner Runde, bestehend aus dem Industrie-Verband Motorrad (IVM) mit seinem Präsidenten Henning Putzke (BMW Motorrad) und Hauptgeschäftsführer Reiner Brendicke, die Biker Union (BU), der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) sowie die Initiative Schräglagenfreiheit, und als Gastgeber Bundesverkehrsminister Scheuer und sein Stab direkt in die sachbezogene Diskussion um die Lärmentwicklung bei Motorrädern einsteigen.

Demnach soll für Regionen, die stark von touristischen Motorradfahrten frequentiert werden, ein Interessenausgleich gefunden werden. Das kann bedeuten, dass nach Gesprächen zwischen Anwohnern und Motorradfahrer-Vertretern durchaus Möglichkeiten unterhalb von Streckensperrungen gefunden werden können. Hier sollen gemeinsame Strategien entwickelt werden und die Motorrad-Organisationen sagen zu, sich aktiv in diese Konfliktlösungsprozesse einzubringen.

Alle Beteiligten der „Berliner Runde“ verständigten sich auf die Entwicklung eines gemeinsamen Strategiepapieres, das den Interessenausgleich zwischen Bürgerinnen und Bürgern an hoch frequentierten Strecken und den Bedürfnissen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ebenso beinhalten soll, wie die Weiterentwicklung der zweirädrigen Mobilität. Diese stellt einen wichtigen Aspekt im Verkehrsmix einer modernen, zukunftssicheren Gesellschaft auch und gerade zu Zeiten der Corona-Situation dar.

Die Verabredung zu einem weiteren Treffen der Berliner Runde im Bundesverkehrsministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist für 2021 geplant.

🇬🇧 BERLIN GROUP – ABOUT THE RIGHT TO RIDE A MOTORCYCLE AND POWERED SCOOTER

Road traffic rules are replete with requirements and interdictions. Otherwise mass mobility would not work and would be far from being as safe as it is today. But if requirements and interdictions are being implemented in a one-sided way, in this case only affecting motorcycles, a lot of motorcycle riders will feel discriminated. Is this with justification, or not?

In principle this was the basic and simple question to be discussed during a round table talk in Berlin, to which the Federal Minister of Transport, Andreas Scheuer, had invited the manufacturers and rider associations, thus constituting the Berlin Group (Berliner Runde) on July 21, 2020. Subsequently 6.2 million motorcycle riders breathed a sigh of relief: riding bans as recommended by the Federal Assembly (Bundesrat) to the German government will not be implemented as long as this minister is in office. However, in order

to restore peace in the matter of noise reduction, rules in existence have to be applied and talked about.

The Federal Minister declared himself in favour of individual mobility and thus gave the discussion a clear direction. In his view the right to mobility of all citizens, in particular to individual mobility, is a valuable asset he does not plan to cut down in any way. On the basis of this pragmatic approach by the federal government the Berlin Group, consisting of IVM (German Motorcycle Industry Association) and its president Henning Putzke (BMW Motorrad) and general executive manager Reiner Brendicke, the Biker Union (BU), BVDM (a German association of motorcycle riders) as well as the action group “Schräglagenfreiheit” and the host, Federal Minister Scheuer, and his staff, could directly start the discussions about noise generation and emission of motorcycles.



📷 Kawasaki Ninja 1000SX



 Husqvarna 701 Enduro 2020

One outcome of this discussion was that a balance of interests should be found for those regions that are strongly frequented by motorcycle tourists. The aim is to find solutions other than seasonal road bans, solutions that are being developed in joint discussions with local residents and representatives of the motorcycle scene. The motorcycle organisations agreed to actively participate in the process of conflict resolution and to find joint solutions with the participation of all involved parties.

And in the Berlin Group, too, all involved parties agreed to work on both, a joint strategy paper that includes a balance

of interests between residents living near popular and highly frequented road sections and the demands of motorcycle riders, and on the consistent development of mobility on two wheels. The latter aspect has become an important part with respect to the mix of vehicles in road traffic in a modern society, safeguarding the future and in particular in times of the present situation coping with Covid-19.

A further meeting of the Berlin Group on the premises of the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure has been planned for 2021.



 Lambretta V-Special bi-color



 Hyosung GV 125 S Aquila



FINDE ALLE INFOS ZUM NEUEN FUEHRERSCHEIN A1 MIT B AUF:

B196 – Die Mobilitätsalternative

Sprichwörtlich auf der Ziellinie des Jahres 2019 – am Freitag, 27. Dezember – ist der Bundesrat einer Gesetzesinitiative des Bundesverkehrsministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefolgt und hat den Zugang zur 125-er Roller- und Motorradmobilität vereinfacht. Konkret wird dafür die Kennzahl 196 in den Führerschein B eingetragen, in der Öffentlichkeit oft auch A1 mit B genannt.

Das Mindestalter beträgt 25 Jahre, setzt 5 Jahre Führerschein B und prüfungslose 13,5 Stunden Fahrschul-Ausbildung in Theorie und Praxis voraus. Der vollwertige A1 Führerschein, der im Gegensatz zum B196 auch den Aufstieg in die Klasse A2 und den Auslands-einsatz ermöglicht, ist für 16-jährige der Start in die Freiheit – für erfahrene Autofahrer ist der B196-Eintrag eine sinnvolle Ergänzung der Mobilität.

Leichte Roller und Motorräder dieser Klasse gelten als starke Alternative in den Innenstädten, niedriger Verbrauch schont Umwelt und Haushaltskasse, Parkplätze sind fast überall auf Anhieb zu finden. Der 125-er Roller ist als Benziner und Stromer verfügbar: Leicht zu fahren und auch für Einkaufsbummel zu gebrauchen.

Mit 125 Kubikzentimeter Hubraum sind Roller sowie kleine Motorräder im Achtelliterbereich das Mobilitätsangebot der Stunde. Und viele Menschen in Deutschland – gewiss nicht erst seit Beginn der Corona-Pandemie – haben auf diesen Mobilitätsanreiz gewartet. Ein Anstieg von 93,53 Prozent für 2020 in diesem Leichtkraftradsegment dokumentiert deutlich, dass der Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer mit dieser Regelung die Interessen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes getroffen hat und der Wunsch nach zweirädriger Mobilität sich offensichtlich in immer breiteren Gesellschaftskreisen etabliert.

Weitere Informationen zum B196 finden Sie unter www.zweiradfuehrerschein.de

B196 – THE MOBILITY OPTION

In the full sense of the word right at the finishing line of the year 2019 – on Friday, December 27 – the Federal Assembly (Bundesrat) followed a legislative initiative of the Federal Ministry of Transport and simplified the access to more mobility on 125ccm scooters and motorcycles. Specifically this means the key indicator 196 will be included in the driving permission class B, often known in the public as “A1 included in B”.

The minimum age for this additional entry is 25 years, applicants must have been in possession of their class B driving permission for 5 years, plus have to provide evidence of 13.5 lessons of post-licence driving school theory and practical training. And while the full A1 driving licence is a big step into individual freedom for 16-year-olds enabling them later on to proceed to A2 and riding abroad, the key indicator 196 stands for a reasonable complement in terms of mobility for experienced car drivers.

Light weight scooters and motorcycles are rated as strong alternatives for inner city use, their low fuel consumption

protects the environment and saves housekeeping money, plus it is easy to find a parking space nearly everywhere. 125ccm scooters are available as fuel-driven and electric-driven versions: they are easy to operate and also adequate for your shopping tour.

With 125ccm in cubic capacity the scooters as well as the light motorcycles offer the best solution to mobility issues. And a lot of people in Germany – certainly not only since the beginning of the coronavirus pandemic – have waited for this incentive for enhanced mobility. Consequently a plus of 93.53 per cent in 2020 in this segment of light weight vehicles clearly revealed that the Federal Minister Andreas Scheuer hit the nail with this regulation which takes into consideration the interests and needs of the citizens of our country showing that the wish for mobility on two wheels has established throughout society.

For more information on B196:
www.zweiradfuehrerschein.de



Wie wir fahren werden 2.0 – Ride to the future 2.0

Sicherheit ist die Zukunft des motorisierten Zweirads. Die Europäische Union will die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten in den kommenden 10 Jahren drastisch senken. Mit diesem Prolog startete der europäische Herstellerverband ACEM letztes Jahr in eine neue europäische Sicherheits-Ära.



Antonio Perlot, Generalsekretär des Europäischen Verbandes der Motorradhersteller ACEM, und Matthew Baldwin, Europäischer Koordinator für Straßenverkehrssicherheit. (Copyright ACEM)

Die nächsten 10 Jahre sind nach Meinung der Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) entscheidend. Bis 2030 sollen nach der Vision der europäischen Motorradbranche entscheidende Bereiche wie Sicherheitsinfrastruktur und Konnektivität umgesetzt sein. Zudem soll die Qualität des freiwilligen Motorradtrainings nach der Führerscheinausbildung in Europa durch ein Europäisches Trainingsqualitätssiegel (ETQL; www.motorcycle-training-label.eu) verbessert werden, das auf ACEM-Initiative eingeführt wurde.

Die Motorradbranche unterstützt politische Entscheidungsträger bei der Einführung eines „Safe System“-Ansatzes für das Motorradfahren, wobei die Elemente Mensch, Fahrzeug und Straßeninfrastruktur gleichzeitig berücksichtigt werden.

Antonio Perlot, Generalsekretär von ACEM, sagte: „Europaweit werden mehr als 34 Millionen Motorräder, Roller und Kleinkrafträder genutzt. Dies hat erhebliche

Vorteile, unter anderem erschwingliche Mobilität, weniger Staus, Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Dienstleistungen sowie auch Freude durch Aktivitäten wie Freizeitmobilität, Sport und Reisen. Die Motorradindustrie fordert die nationalen, regionalen und lokalen politischen Entscheidungsträger auf, eine integrative Politik der Motorradmobilität und -sicherheit in ihr Programm aufzunehmen, da dies sowohl den Motorradnutzern als auch der übrigen Gesellschaft zugutekommt.“

Adina Vălean, EU-Kommissarin für Verkehr, lobt das ACEM-Engagement: „Das Europäische Qualitätssiegel für Motorradtraining wird von der Europäischen Kommission nachdrücklich unterstützt. Ein qualitativ hochwertiges Sicherheitstraining ist tatsächlich ein grundlegendes Element des „Safe System“-Ansatzes. Wir müssen weiterhin gemeinsam an einer besseren Verkehrssicherheit für alle, die auf Europas Straßen unterwegs sind, arbeiten.“

THE WAY WE'LL RIDE 2.0 – RIDE TO THE FUTURE 2.0

The future of motorized two-wheelers lies in the safety aspect. The European Union's plan is to radically reduce the number of traffic fatalities and persons severely injured in road accidents within the next 10 years. With this prologue the European association of manufacturers ACEM started into a new age of European safety last year.

The next 10 years will be decisive years according to ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles). The vision of the European motorcycle business comprises the implementation of a sound safety infrastructure and aspects of connectivity. In addition, the quality of post-licence motorcycle trainings in Europe should be enhanced by a European Training Quality Label (ETQL; www.motorcycle-training-label.eu), a step that was introduced on the initiative of ACEM.

The motorcycle business supports political decision-makers in implementing a “safe-system”-approach for motorcycle riding, taking into consideration the factors riders, vehicles and road infrastructure at the same time.

Antonio Perlot, secretary general with ACEM, said: “There are more than 34 million motorcycles, scooters and mopeds in use across Europe. These bring considerable benefits, such as affordable mobility, reduced traffic congestion levels, access to jobs and services, as well as enjoyment through activities such as leisure mobility, sports and tourism. The motorcycle industry calls upon national, regional and local

policymakers to embrace inclusive motorcycle mobility and safety policies, benefiting users as well as the rest of society.”

Adina Vălean, European Commissioner for transport, commended ACEM's commitment: “The European Motorcycle Training Quality Label has been strongly supported by the European Commission. Indeed, high-quality safety training is a fundamental element in the Safe System approach. We must continue working together towards better road safety for all on Europe's roads”.



Jahreshauptversammlung
zum 20. Jubiläum des
IVM in Berlin 2010



Der IVM – 30 Jahre Branchenvertretung in Deutschland

Der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. – kurz IVM – wurde 1990 gegründet. Es war das Jahr der deutschen Wiedervereinigung und der dritten Fußball-Weltmeisterschaft. Den Motorradsport dominierte Wayne Rainey als Weltmeister der 500 cm³-Klasse und Loris Capirossi gab sein Debüt als 125-er Champion.

Als der Motorradmarkt wieder anspringt und der Boom der Neunziger beginnt, wird in der Ruhrgebietsmetropole Essen 1990 der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. gegründet. Der IVM wird zur Interessenvertretung der deutschen Motorrad- und Rollerwirtschaft mit heute ca. 11,6 Milliarden Euro Umsatz im In- und Ausland und rund 130.000 Arbeitsplätzen.

INTERMOT – DAS MOTORRADFESTIVAL DER SUPERLATIVE

1998 gründete der IVM in München die reine Motorrad-Weltleitmesse INTERMOT, die ab 2006 dann am alten IFMA-Standort Köln neue Besucherrekorde erreicht. Siebenmal schreiben IVM und Koelnmesse die Erfolgsgeschichte weiter – bis die Corona-Pandemie für die erste Unterbrechung seit Bestehen der Weltleitmesse sorgte. Die INTERMOT 2020 musste aus Verantwortung gegenüber den Besuchern und Mitarbeitern aus dem Messekalender genommen werden.

REICHWEITE IST DIE NEUE EINSCHALTQUOTE

Auch digital tritt der IVM früh in Erscheinung. Etwa in der Zeit, als in den USA eine soziale Plattform namens Facebook „Freunde“ schafft und das Netz erobert, startet der IVM eine Internetplattform mit den Möglichkeiten des Web 2.0, auf der Musiker und Künstler in der Frühform des Selfies ihre Motorradleidenschaft selbst filmen und präsentieren: vivalamopped.com war mit der Aktion „Licence Camp“ geboren. Der nächste logische Schritt waren die sozialen Medien. Facebook.com/vivalamopped und instagram.com/vivalamopped gingen 2011 und 2018 an den Start. 300.000 Freunde auf beiden Kanälen und eine veritable Millionen-

reichweite geben dem IVM und seinen Mitgliedsunternehmen eine motorradaffine, diskussions- und meinungsfreudige Community in die Verantwortung.

MOBILITÄT SCHLIESST LEIDENSCHAFT NICHT AUS

Der IVM hat sich zur Aufgabe gemacht, die wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitische Bedeutung von Motorrädern, Rollern und Mopeds in Politik und Gesellschaft angemessen darzustellen. Daher ist der IVM in politische Gremien auf nationaler und internationaler Ebene eingebunden, er leistet aktive, systematische Öffentlichkeitsarbeit, treibt Forschungsarbeiten voran und stellt seinen Mitgliedsunternehmen statistisches und politisches Hintergrundmaterial zur Verfügung und trägt Sorge dafür, dass die verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitische Bedeutung motorisierter Zweiräder sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene eine angemessene Berücksichtigung in Politik und Gesellschaft findet.

LICHT AN FÜR DAS „ERLEBNIS, MOTORRAD UND ROLLER ZU FAHREN“

In alle Diskussionen um europäische Regelungen für die Fahrzeuggenehmigungen, Führerscheinrichtlinien, Emissionsgrenzwerte und ähnliche Themen bringen die Mitarbeiter des IVM ihre Kompetenz ein. Sie stehen auch auf nationaler Ebene in Kontakt mit den Meinungsträgern und Entscheidern sowie mit anderen Verbänden und Vereinen. Mit dieser konsequenten Arbeit auf vielen Ebenen und Kommunikationskanälen rückt der Industrie-Verband Motorrad seit dreißig Jahren das motorisierte Zweirad ins Licht der Öffentlichkeit.



Dreharbeiten zur Spot-Serie „Der goldene Reiter“ 2015



INTERMOT-Stand des Projekts „Motorrad: Aber sicher!“ 2016, v.l.n.r.: Kai Assing (BMVI), Sven Augstein (BMVI), Parlamentarischer Staatssekretär Norbert Barthle, Reiner Brendicke (IVM-Hauptgeschäftsführer)



Dreharbeiten zu „Motorrad: Aber sicher!“ 2018



Dreharbeiten zur Kampagne „Laut ist out“ 2019

📷 Royal Enfield Himalayan 102



IVM – 30 YEARS OF REPRESENTATION OF INTERESTS FOR THE MOTORCYCLE INDUSTRY

The German Motorcycle Industry Association (IVM) was founded in 1990, it was the year of the German reunification and the German soccer team won the World Cup Soccer tournament for the third time. The motorcycle sport was dominated by Wayne Rainey, being the class 500ccm world champion, and Loris Capirossi made his debut as 125ccm champion.

When the business re-booted and got the 1990s motorcycle boom started, IVM was founded in the metropolis of Essen, deep in the heart of the Ruhr district. IVM became the representative of the German motorcycle and scooter business, with a 11.6 billion turnover today, both at home and abroad, and providing about 130,000 jobs.

INTERMOT – THE FESTIVAL OF SUPERLATIVES IN MOTORCYCLE MATTERS

In 1998 IVM founded the world's leading motorcycle trade fair INTERMOT in Munich, which has listed record attendances in the former location of the IFMA in Cologne since 2006. And for seven times in a row this success story made by IVM and Koelnmesse kept going – until the Corona pandemic caused the first interruption of the trade fair's continuity since it came into existence. INTERMOT 2020 had to be cancelled from the fair calendar to assume responsibility of the visitors and staff members on the part of the business.

COVERAGE IS THE NEW AUDIENCE RATING

In the digital world IVM had an early appearance. About the time when in the USA a new social platform called Facebook created new "friends" and conquered the market, IVM started an online platform within the scope of Web 2.0: musicians and artists could film and present themselves in an early version of what we call 'selfies' today and showcased their passion for motorcycling. Thus vivalamopped.com was born along with the "Licence Camp"- campaign. The next logical step was to join the social media. Facebook.com/vivalamopped and instagram.com/vivalamopped started in 2011 and 2018.

And 300,000 friends on both networking services plus a coverage that goes into millions have made IVM and its member companies feel committed to a motorcycling community, which is deeply into debates and includes a wide range of different views.

MOBILITY DOES NOT EXCLUDE PASSION

The key aim of IVM is to represent the significance of motorcycles, scooters and mopeds in politics and society in terms of economy, road traffic and environmental aspects. This is why IVM plays an active part in political committees at national and international levels, provides active and systematic public relations work, promotes research and provides statistical and political background information for its members. By this, the importance of powered two-wheelers has called the attention of politicians and the society as regards road traffic, economic and environmental issues both, at a national and European level.

HEADLIGHTS ON FOR THE ADVENTURE TO RIDE A MOTORCYCLE OR SCOOTER

The IVM staff members show their competence in a variety of discussions about European rules and regulations about vehicle approval, licencing, emission limits and the like. At a national level as well, they are in contact with stakeholders and decision-makers just as with all the relevant associations and organizations. By consequently working in quite a number of different fields and by using a variety of communication channels the German Motorcycle Industry Association has attracted the public attention to motorcycle matters since 30 years.



Der elektrische Reiter – Rollerkampagne auf Instagram

Der E-Mobilität wird von allen Fachleuten aus Industrie und Politik eine glänzende Zukunft vorausgesagt. Umweltschonend, unabhängig und platzsparend sieht insbesondere für junge Menschen in Großstädten die Mobilität der Zukunft aus. Diese Zukunft hat bereits begonnen. E-Roller bieten genau diese Vorteile, wie unser für Instagram produzierter Clip mit einem Augenzwinkern zeigt.

„Kein Stau, kein Stress“ verspricht der 45-sekündige Clip, der den Protagonisten in Köln auf dem Weg zu einer Verabredung begleitet. Der junge Romeo ist spät dran für sein Date in der City. Und genau hier zeigt der Roller – ob elektrisch oder konventionell betrieben – seine Stärken: Zügig und sicher bringt er den Fahrer ans Ziel, auch in einer der verkehrsreichsten Städte des Landes.

In diesem Fall ist unser Held elektrisch und nicht nur umwelt-schonend unterwegs, sondern sogar mit Getränkeservice ... sehen Sie selbst: www.youtube.com/vivalamopped

Wenn es jetzt aufs Zweirad zieht, der findet alle Informationen auf www.zweiradfuehrerschein.de

THE ELECTRIC RIDER

E-mobility is supposed to have a splendid future according to all experts from industry and politics. And so the future mobility for mainly the young people in big cities is environmentally-friendly, independent and space-saving. And what is more: this future is now! E-Scooters offer exactly the benefits mentioned above, as our Instagram video clip shows you with tongue in cheek.

“Kein Stau, kein Stress”, which means ‘no traffic jam, no stress’ – this is what the 45-second video clip promises by accompanying the protagonist on the way to his date in Cologne. Young Romeo is running late for his date in the city. And exactly in a situation like this scooters – either electric or



fuel-driven – show their strengths: they take the riders safely and swiftly to their destinations, even in one of the busiest cities in our country.

In this case our hero is en route on an electric scooter and, what is more: he is environmentally-friendly and brings along the drinks ... see for yourself! www.youtube.com/vivalamopped

And here is our advice to all those who now feel an urgent desire to ride a motorbike or scooter: go to www.zweiradfuehrerschein.de

Dem Virus davonfahren

Wenn Produktion der Motor jeder Industriegesellschaft ist, dann ist Mobilität das Schmiermittel. Auf Mobilität kann keine Gesellschaft verzichten, besonders deutlich ist das während verschärfter Corona-Bedingungen zu spüren. Busse und Bahnen können nicht erste Wahl sein, wenn es um „virenfreie“ Verkehrsmittel geht, genauso wenig wie Fahrgemeinschaften im PKW. Roller und Motorräder schon.

Der belgische Motorradverband hat diese sehr besondere Situation, die nahezu auf der ganzen Welt Gültigkeit hat, in einem kurzen Videofilm zusammengefasst und in die sozialen Medien geschickt.

Wir alle wissen, dass die Kontaktvermeidung zwischen Menschen das beste Mittel zur Eindämmung der Pandemie darstellt. Doch eine neue deutsche Leichtigkeit in Sachen Mobilität hat den Film im letzten Jahr quasi überholt.

Deutschland hat den Motorroller entdeckt, um dem tagtäglichen Verkehrsinfarkt zu entgehen, um am Parkchaos vor dem Supermarkt vorbei zu rollen und schließlich, um kontaktfrei von A nach B zu kommen. Der Motorroller speziell in der 125er-Klasse erlebt einen Boom – und er hat ihn verdient.

www.facebook.com/vivalamopped

SPEEDING OFF AND LEAVING THE VIRUS BEHIND

If production is the motor of industrial societies, then mobility certainly is the lubricant. No society can do without mobility, this has become especially evident during the special circumstances due to Corona. Neither busses nor trains are first choice as regards finding a virus-free means of transport, neither does carpooling. Well, actually scooters and motorcycles do.

The Belgian motorcycle association shot a short video about this very special situation, which is supposed to be of relevance worldwide, and published it in the social media.



All of us are well aware of the fact that the avoidance of any social contact is the best thing to do in order to curb the harmful effects of the pandemic. But a new kind of German ease as regards mobility seems to have virtually surpassed this last-year's film.

Germany discovered motorized scooters to escape the daily traffic gridlock, to roll past the parking lot chaos near supermarkets and finally to have a contactless ride from A to B. So powered scooters, especially the class 125ccm ones, experience a boom – and well deserve it!

www.facebook.com/vivalamopped

Wispern, Flüstern, Weitersagen

Das ist die DNA der Facebook-Gruppen. Gruppen sind höchst beliebt in den sozialen Mediennetzwerken. Und Gruppen werden vom Algorithmus, der letztlich entscheidet, wer welche Informationen ausgespielt bekommt, bevorzugt. VivaLaMopped ist europaweit eine der größten Motorrad-Communities in den sozialen Medien – aber eben offen, mit einem „Like“ zu erreichen.

MOTORRADGEFLÜSTER

Deine VivaLaMopped Gruppe von Bikern für Biker



300.000 Nutzerinnen und Nutzer signalisieren auf Facebook und Instagram ihre VivaLaMopped-Zugehörigkeit. Das ist mehr als die Einwohnerzahl vieler kleiner Staaten und dementsprechend breitgefächert sind die Themen. Das wird nun spezieller. VivaLaMopped für Enthusiasten:

„Motorradgeflüster“¹ heißt das im letzten Jahr gestartete VivaLaMopped-Angebot und nur, wer sich anmeldet, wird

hier die Leitthemen des Tages mitbekommen oder sogar mitbestimmen. Hier werden Infos ausgetauscht oder Fragen zu Technik und Touren gestellt. Wer sucht Mitfahrer rund um die Welt oder den Westerwald, wer hat eine Schraube fest und bekommt sie nicht locker.

Und wenn die Mitglieder einmal über E-Mobilität oder Sinn und Unsinn zukünftiger Connectivity diskutieren, dann stehen Fachleute zu einem Live Q & A zur Verfügung.

MURMURING, WHISPERING, SPREADING THE WORD

This is the core of Facebook groups. In general, groups are extremely popular in social media networks. And algorithms de facto favour groups in the process of spreading information. In the social media VivaLaMopped is one of the biggest motorcycle communities throughout Europe – in fact, open and accessible by one “like”.

300,000 users have already submitted their sense of belonging to VivaLaMopped via Facebook and Instagram. This is more than the number of inhabitants in many a mini state and accordingly the topics being discussed there are manifold, but they will specialize soon: VivaLaMopped for enthusiasts:

“Motorradgeflüster“¹ (motorcycle whisper) is a format that was launched last year within VivaLaMopped and only those who subscribe will be informed about the important issues of the day and actually can participate. People exchange information or ask questions about technology matters and the best rides. Who is looking for a passenger for a trip around the world or to the Westerwald, who has problems to loosen a screw being stuck.

And if the members once have started to discuss e-mobility or the merits and risks of future connectivity, then experts can be addressed in a live Q & A session.

¹ www.facebook.com/groups/motorradgefluester



 CFMOTO 650NK



 Niu NQI sport

Neuzulassungen

Die erfreuliche Entwicklung der letzten Jahre bekommt in 2020 noch einmal erheblichen Aufwind. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Neuzulassungen deutlich um 32,34%. Mit insgesamt 218.778 Motorrädern und Rollern sind insgesamt 53.467 mehr Fahrzeuge neu zugelassen worden als 2019. Dabei wurde auch zum ersten Mal seit 2002 die Marke von 200.000 Neuzulassungen im Jahr überschritten.

Alle vier Fahrzeugkategorien beenden das Jahr mit einem Plus. Mit 31.263 Neuzulassungen (+108,48%) ist besonders bei den Leichtkraftrollern ein enormes Wachstum zu verzeichnen. Zusammen mit den Leichtkrafträdern (+82,68%) erreicht die 125er-Klasse damit eine Steigerung um 93,53% im Vergleich zum Vorjahr.

Die Fahrzeugklassen über 125 cm³ bestätigen mit plus 15,51% die Tendenz zur individuellen, motorisierten Mobilität. Insgesamt wurden 149.734 Fahrzeuge in 2020 neu zugelassen, davon 132.126 Motorräder (+16,89%) und 17.608 Roller (+6,10%).

Mit einer Steigerung von 46,60% tragen die weiblichen Fahrer einen großen Teil zu den guten Zulassungszahlen bei. Über alle Fahrzeugkategorien hinweg stellen sie etwa 14% der Fahrzeughalter. Auch hier zeigt sich der Trend zu den 125er-Klassen, denn mit 14.031 neu zugelassenen Fahrzeugen (+103,82%) machen Leichtkrafträder und -roller beinahe die Hälfte der auf weibliche Halter neu zugelassenen Fahrzeuge aus. Damit sind etwa 20% der Leichtkrafträder und -roller auf Frauen zugelassen.



Benelli 725 S

NEW REGISTRATIONS

The remarkable development of the recent years was given a further boost in the year 2020. Compared to the previous year the number of new registrations increased considerably by 32.34%. With a total of 218,778 motorcycles and motor scooters the number of new registrations recorded a plus of 53,467 compared to 2019 and thus exceeded for the first time since 2002 the benchmark of 200,000 new registrations.

In all four categories the year ended with a plus. With 31,263 new registrations (+ 108.48%) the strongest growth was achieved in particular for the category of light weight scooters. Together with the light weight motorcycles (+ 82,68%) the 125ccm class overall increased by 93.53% compared to the year before.

The vehicle classes exceeding 125ccm have confirmed the current trend towards individual powered mobility yielding a plus of 15.51%. In total, new registrations amounted to 149,734 vehicles in 2020, among these 132,126 motorcycles (+ 16,89%) and 17,608 motor scooters (+ 6.10%).

The group of female riders, with a 46.60% increase, certainly was one main factor for profitable registration numbers. They represent about 14% of vehicle owners across all vehicle categories. Here, too, the trend towards 125ccm motorcycles clearly shows, as with 14,031 new registrations (+ 103.82%) the light weight motorcycles and scooters represent nearly half of all new motorcycles registered by female riders, thus nearly 20% of the light-weight motorcycles and scooters are registered by women.

Gesamtmarkt

ZULASSUNGSPFLICHTIGE FAHRZEUGE* **+32,34%** ▲



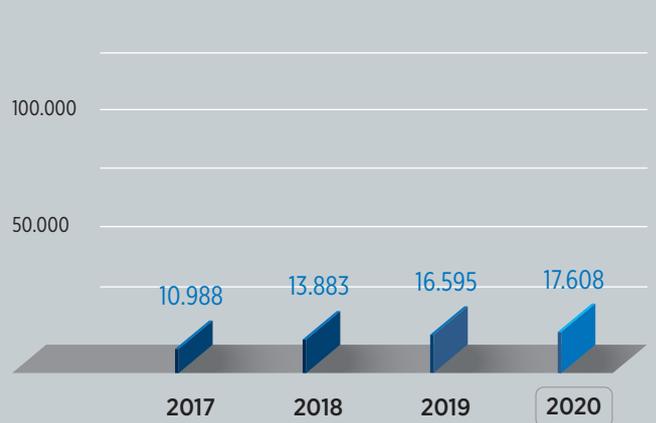
* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Aufspaltung nach Kategorien

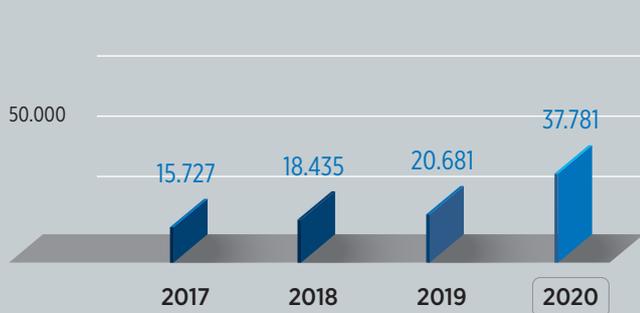
KRAFTRÄDER* **+16,89%** ▲



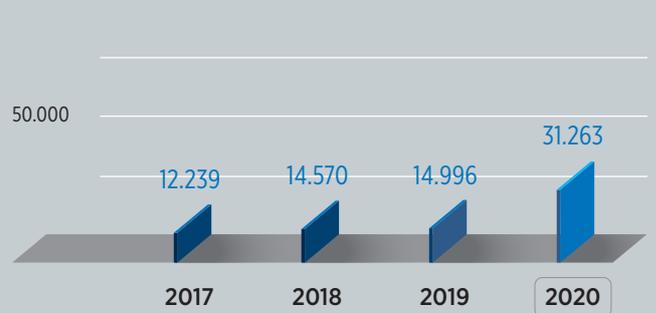
KRAFTROLLER* **+6,10%** ▲



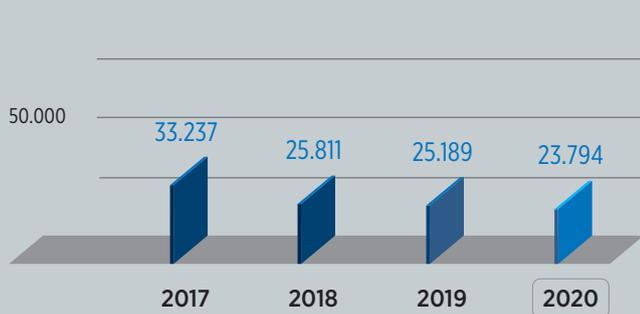
LEICHTKRAFTRÄDER* **+82,68%** ▲



LEICHTKRAFTROLLER* **+108,48%** ▲



VERKÄUFE 50 CM³* **-5,54%** ▼



F.B Mondial Flat Track 125i ABS

Bestand

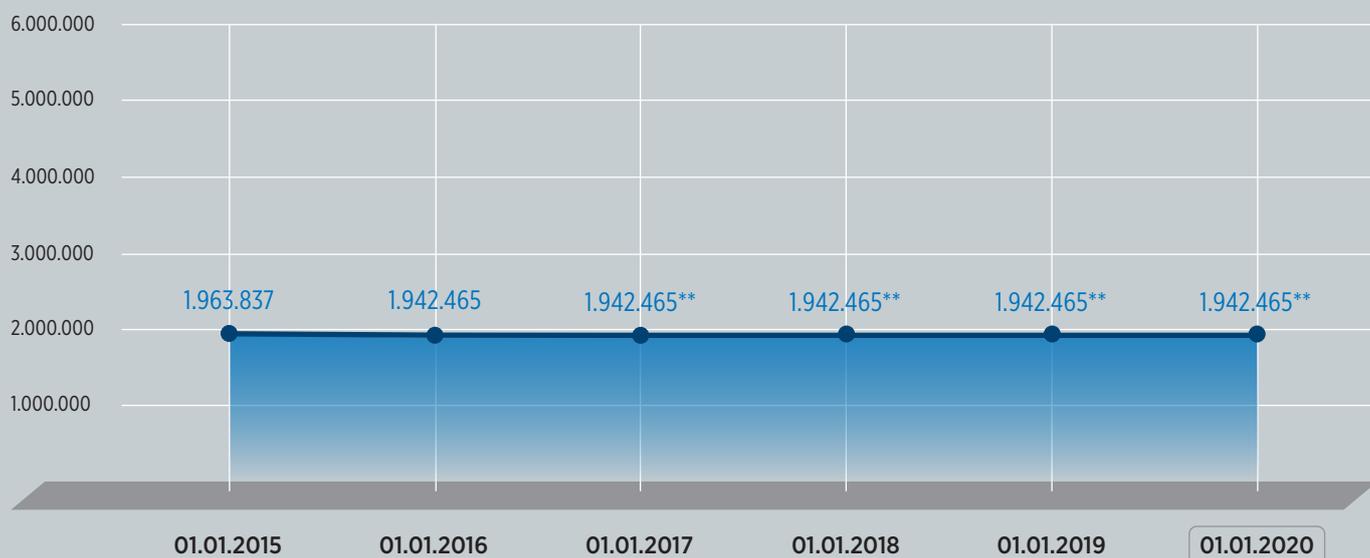
🇬🇧 MOTORCYCLES AND SCOOTERS IN USE

Aufspaltung nach Kategorien

BESTAND >50 CM³*



BESTAND <50 CM³*



* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

** aktuell werden vom KBA keine neuen Bestandszahlen für die Kategorie der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen veröffentlicht

Gesamtbestand

GESAMTBESTAND*



Peugeot Metropolis



Kymco Downtown 360 X ABS

Neuzulassungen

JE 1.000 EINWOHNER

Mit 2,4 Neuzulassungen je 1.000 Einwohner setzt sich Bayern erneut an die Spitze der Bundesländer. Insgesamt wurden hier 30.877 Fahrzeuge neu zugelassen. Platz zwei teilen sich mit je 1,7 Neuzulassungen je 1.000 Einwohner das Saarland (1.700 Neuzulassungen), Baden-Württemberg (18.841 Neuzulassungen) und Rheinland-Pfalz (6.887 Neuzulassungen).

Auch Platz drei ist in 2020 mehrfach belegt. Mit 4.031 Neuzulassungen in Brandenburg und 9.968 Neuzulassungen in Hessen kommen beide Bundesländer auf 1,6 Neuzulassungen je 1.000 Einwohner.

🇬🇧 NEW REGISTRATIONS PER 1,000 INHABITANTS

With 2.4 new registrations per 1,000 inhabitants Bavaria is again at the head of the federal states with a total of 30,877 new registrations. Saarland (1,700 new registrations), Baden-Wuerttemberg (18,841 new registrations) and Rhineland-Palatinate (6,887 new registrations) follow in second position with 1.7 new registrations per 1,000 inhabitants each.

Two states are placed third: Brandenburg (4,031 new registrations) and Hesse (9,968 new registration) both score 1.6 new registrations per 1,000 inhabitants.



📷 Horex VR6 Classic



* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

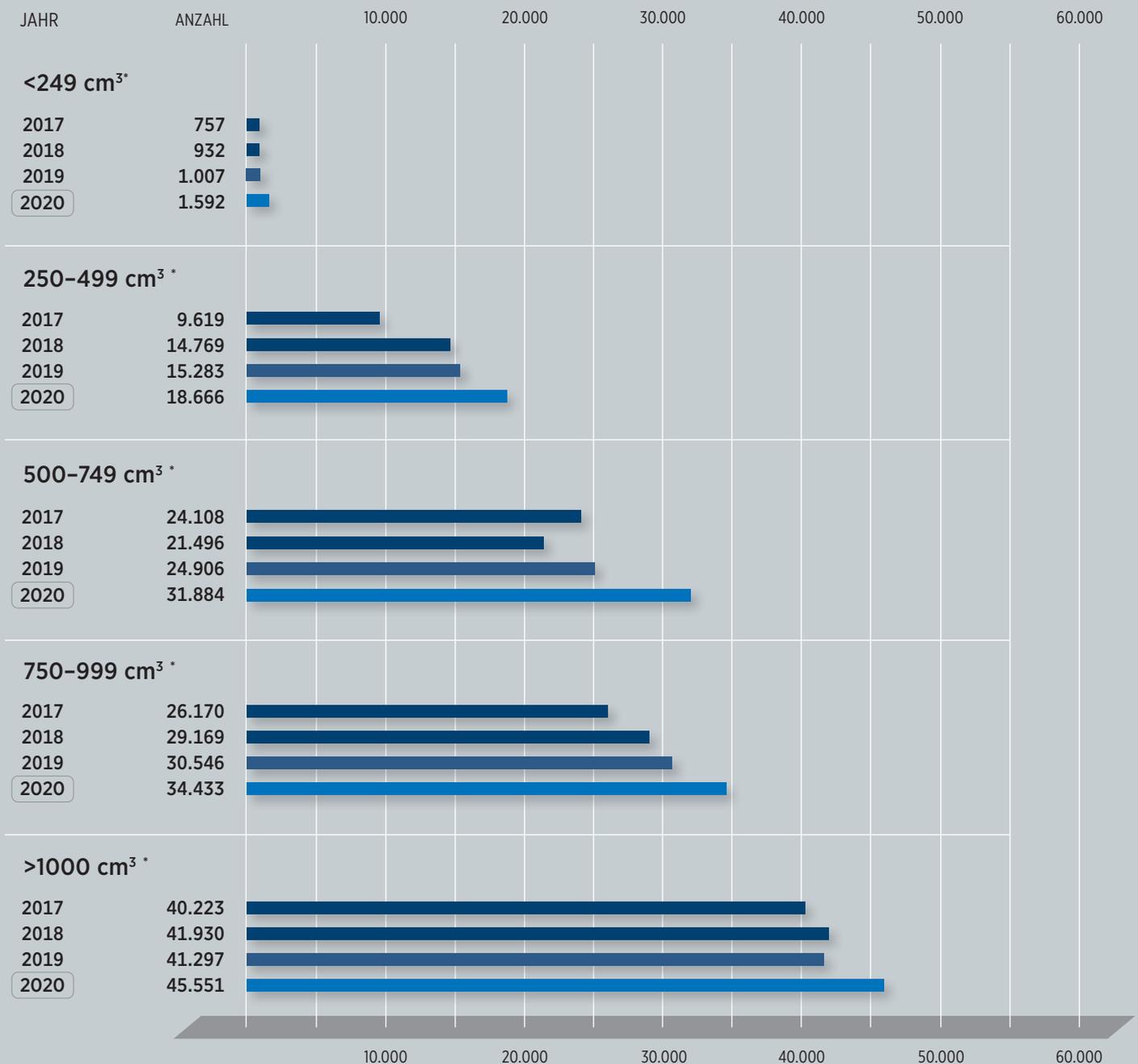
Neuzulassungen

NACH HUBRAUM UND LEISTUNG

 NEW REGISTRATIONS: CAPACITY AND POWER

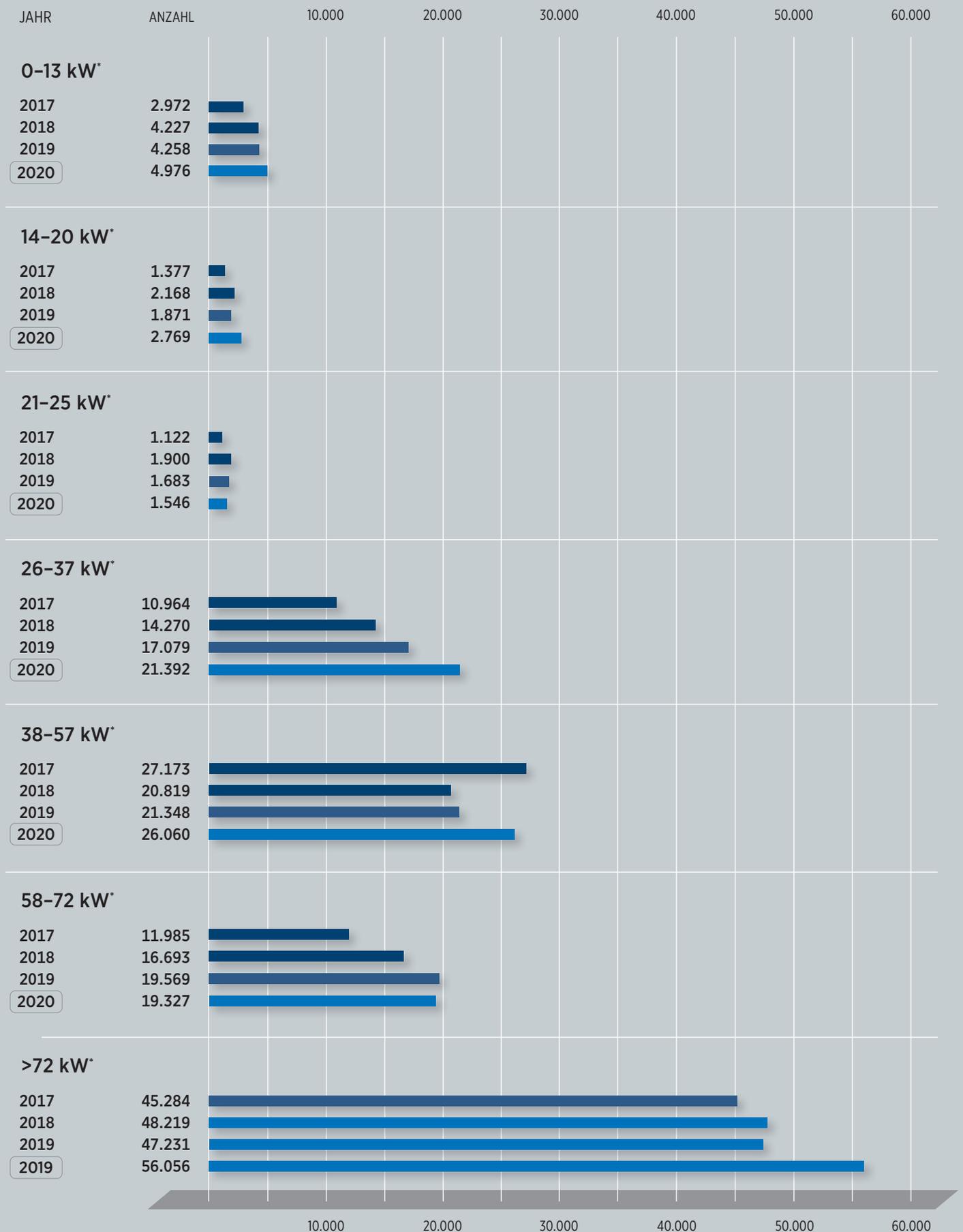
Aufspaltung Motorrad nach Hubraum

BESTAND >50 CM³*



* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Aufsplittung Motorrad nach Leistung



* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Marktanteile

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN (GESAMTMARKT)

Wie schon in den letzten Jahren, liegt auch 2020 BMW mit einem Marktanteil von 12,69% (27.761 Neuzulassungen) auf dem ersten Rang. Den zweiten Platz belegt Honda mit 24.336 Neuzulassungen (11,12%). Die TOP 3 vervollständigt mit einem Marktanteil von 10,66% Piaggio (23.329 Neuzulassungen), dicht gefolgt von KTM (22.606 Neuzulassungen / 10,33%). Platz fünf und sechs gehen an Yamaha (21.177 Neuzulassungen / 9,68%) und Kawasaki (17.774 Neuzulassungen / 8,12%). Wie schon im Vorjahr befindet sich Harley-Davidson auf dem siebten Rang (11.040 Neuzulassungen / 5,05%) und auch Suzuki (10.547 Neuzulassungen / 4,82%) belegt mit Rang 8 dieselbe Platzierung wie schon 2019. Die TOP 10 werden durch Triumph (6.068 Neuzulassungen / 2,77%) und Aprilia (5.622 Neuzulassungen / 2,57%) komplettiert.

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN (KRAFTRÄDER)

Wie schon im Vorjahr liegt BMW mit einem Marktanteil von 20,22% (26.712 Neuzulassungen) bei den Krafträdern auf dem ersten Platz. Mit 16.464 Neuzulassungen (12,46%) reiht sich KTM auf Rang zwei ein, gefolgt von Honda (15.379 Neuzulassungen / 11,64%) auf Rang drei. Die Plätze vier und fünf nehmen, wie schon 2019, Kawasaki (14.838 Neuzulassungen / 11,23%) und Yamaha (12.748 Neuzulassungen / 9,65%) ein.

MARKTANTEILE DER SEGMENTE

Auch 2020 belegt das Segment der „Klassik“-Motorräder mit 28,93% (38.226 Neuzulassungen) den ersten Rang. Die Endurofahrzeuge (35.479 Neuzulassungen / 26,85%) reißen sich das zweite Jahr in Folge auf dem zweiten Platz ein. Mit 24,97% (32.992 Neuzulassungen) sind auch die sportlichen Fahrzeuge auf Rang drei weiterhin gefragt. Auf den Rängen vier bis sechs reißen sich die Segmente „Chopper“ (11.212 Neuzulassungen / 8,49%), „Supersportler“ (6.950 Neuzulassungen / 5,26%) und „Tourer“ (6.066 Neuzulassungen / 4,59%) ein.



📷 Quadro QV3

🇬🇧 MARKET SHARES

TOTAL MARKET ACCORDING TO BRANDS

With a market share of 12.69% (27,761 new registrations) BMW has continued to be in top position in 2020 just like in recent years. Honda follows in second position with 24,336 new registrations (11.12 %) and the TOP 3 is completed by Piaggio with a market share of 10.66% (23,329 new registrations), closely followed by KTM (22,606 new registrations / 10.33%). Yamaha (21,177 new registrations / 9.68%) and Kawasaki (17,774 new registrations / 8.12%) are in the places five and six. And Harley Davidson – just as in the previous year – comes in place seven (11,040 new registrations / 5.05%). Suzuki, just like in 2019, is again in place eight (10,547 new registrations / 4.82%) and Triumph (6,068 new registrations / 2.77%) and Aprilia (5,622 new registrations / 2.57%) complete the TOP 10.

MARKET SHARES ACCORDING TO BRANDS (MOTORCYCLES)

Like in the previous year, BMW is in the lead with a market share of 20.22% (26,712 new registrations). KTM is in second position with 16,464 new registrations (12.46%), followed by Honda (15,379 new registrations / 11.64%) in place three. And just like in 2019, Kawasaki (14,838 new registrations / 11.23%) and Yamaha (12,748 new registrations / 9.65%) come in on places four and five.

MARKET SHARES ACCORDING TO MARKET SEGMENTS

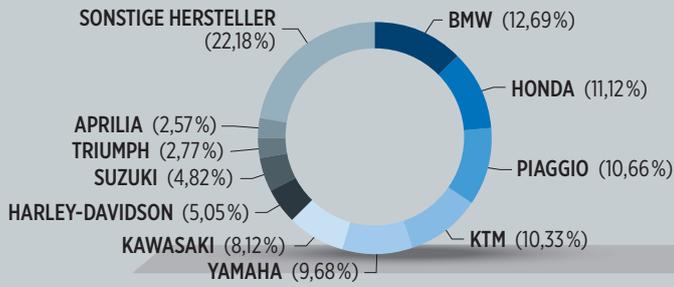
In 2020 the market segment of classic bikes continued to be in top position with 28.93% (38,226 new registrations). Dirt bikes (35,479 new registrations / 26,85%) come in second – for the second year in a row. And with 24.97 per cent (32,992 new registrations) sport bikes follow in the third position showing they are still in demand. In positions four to six choppers (11,212 new registrations / 8.49%), super sport bikes (6,950 new registrations / 5.26%) and touring bikes (6,066 new registrations / 4.59%) get in line.



📷 Piaggio MP3 300 Sport

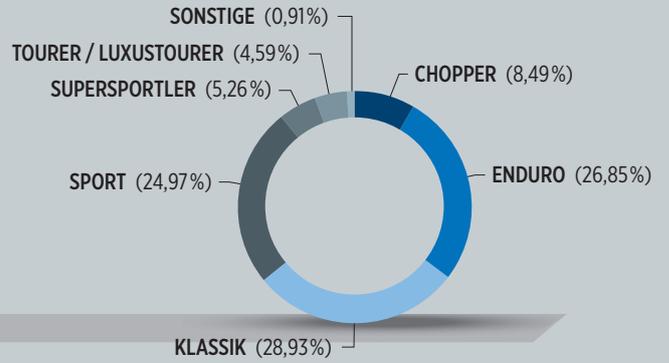
Gesamtmarkt

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



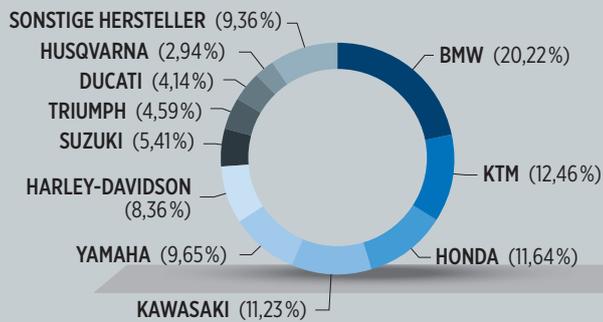
Gesamtmarkt

MARKTANTEILE DER SEGMENTE*



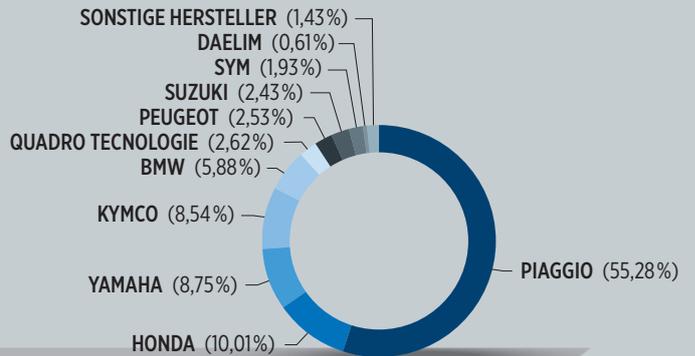
Krafräder

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



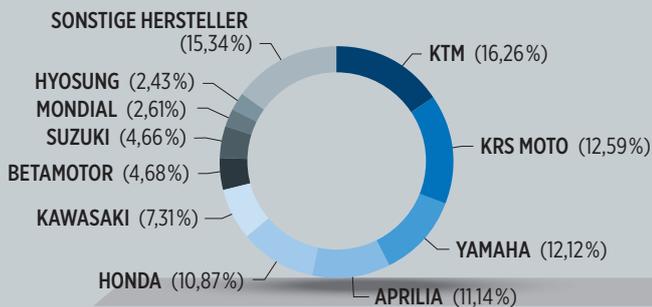
Kraffroller

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



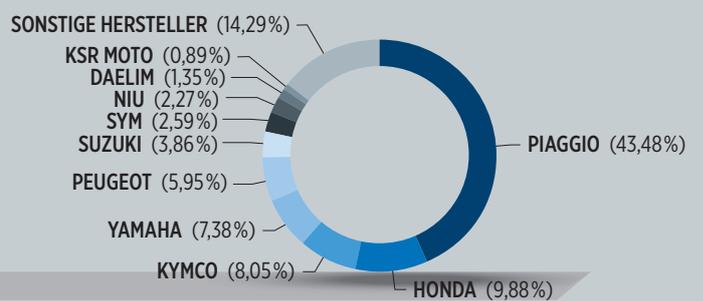
Leichtkrafträder

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



Leichtkrafroller

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Top Ten

Krafräder

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL	ANZAHL
1	BMW R 1250 GS	9.228
2	Kawasaki Z 900	3.853
3	Yamaha MT-07	3.228
4	Kawasaki Z 650	3.086
5	KTM 690 SMC	2.492
6	KTM 790 DUKE	2.417
7	Yamaha Ténéré 700	2.395
8	KTM 390 DUKE	2.276
9	Suzuki GSX-S 750	2.178
10	Honda CMX 500 REBEL	2.039

Kraffroller

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL	ANZAHL
1	Piaggio VESPA GTS-300 SUPER	7.367
2	Piaggio MP3 -500 LT	745
3	Yamaha X-MAX 300	745
4	Piaggio MP3 -300 LT	709
5	Honda SH 300A	569
6	Honda SH 150	563
7	Honda FORZA 300	554
8	Kymco XCITING 400	493
9	Piaggio BEVERLY 350 SPORT TOURING	453
10	Quadro Technologie QUADRO 3	424

Leichtkrafträder

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL	ANZAHL
1	KTM DUKE-125	5.367
2	Yamaha MT-125	2.448
3	Aprilia SX-125	2.271
4	KSR MOTO BRIXTON BX 125	2.224
5	Honda CB 125 R	2.036
6	Yamaha YZF-R 125	1.692
7	Kawasaki Z 125	1.576
8	Betamotor RR ENDURO 125 LC	1.545
9	Kawasaki NINJA 125	1.183
10	Suzuki GSX-S 125	1.174

Leichtkrafroller

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL	ANZAHL
1	Piaggio VESPA PRIMAVERA	4.148
2	Piaggio VESPA GTS SUPER 125	4.074
3	Piaggio MEDLEY 125	2.542
4	Piaggio LIBERTY 125	1.794
5	Yamaha NMAX	1.259
6	Honda SH 125	1.134
7	Suzuki ADRESS 110	1.014
8	Kymco AGILITY CITY+ 125	856
9	Piaggio VESPA SPRINT 125	820
10	Yamaha X-MAX 125	734

Krafräder / Kraffroller

TOP TEN KRAFTRÄDER/KRAFTROLLER (WEIBLICHE HALTER)

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL	ANZAHL
1	Piaggio VESPA PRIMAVERA	1.822
2	KTM DUKE-125	1.019
3	Piaggio VESPA GTS-300 SUPER	1.016
4	Kawasaki Z 650	994
5	Yamaha MT-07	832
6	Piaggio VESPA GTS SUPER 125	825
7	Honda CMX 500 REBEL	747
8	Aprilia SX-125	526
9	Yamaha MT-125	510
10	Piaggio LIBERTY 125	492



📷 Suzuki V-Strom 1050XT



📷 Vespa GTS Supertech 300



📷 VOGÉ 500 R



IVM-JAHRESBERICHT 2020

Herausgegeben vom:

Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM)

Verantwortlich:

Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer

Redaktion:

Achim Marten, Ressortleiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit

Jessica Heinen, Presseassistentin

Adresse:

Gladbecker Straße 425 | 45329 Essen
Telefon 0201 83403-0 | Fax 0201 83403-20
presseinfo@ivm-ev.de | www.ivm-ev.de



 BMW F 900 XR

Fotos:

IVM Mitgliedsunternehmen, IVM,
Achim Marten, nexum, ACEM, BMVI

Titelfoto:

 KTM Duke 125

Kreation:

nexum AG | Köln | www.nexum.de

Druck:

Lensing Druck GmbH & Co. KG
Feldbachacker 16, 44149 Dortmund



 Honda CBR1000R