



# Jahresbericht 2002

# Inhalt

Vorwort .....	1
Der IVM und seine Mitglieder .....	2
Interessenvertretung der Branche .....	2
Verbandsziele .....	3
Die Rolle der Branche in der Wirtschaft .....	4
Verbandsthemen 2002 .....	5
Erster Dialog mit dem neuen Minister .....	6
Woche der Umwelt .....	7
testride.net .....	8
Grenzenlose Mobilität .....	10
Perspektive für die 125er? .....	12
Internationale Aktivitäten .....	13
INTERMOT München 2002 .....	14
Neue Abgasgrenzwerte für 2003 und 2006 .....	18
Standards für Schutzkleidung .....	19
Geräusch-Symposium beim Umweltministerium .....	20
Reifenfabrikatsbindung bleibt .....	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

## Signal gegen den Trend

Wie auch viele andere Wirtschaftsbranchen, musste die Motorradindustrie im Jahr 2002 gegen die durch die Diskussion um den vermeintlichen „T€uro“ hervorgerufene Kaufzurückhaltung bei den Kunden arbeiten. Der Rückgang bei den Neuzulassungen wurde nach einem vielversprechenden Anfang der Saison bis zum März offensichtlich unmittelbar durch die Konsequenzen der Euro-Einführung zum Hauptverkaufszeitraum der motorisierten Zweiräder im Frühjahr verursacht.

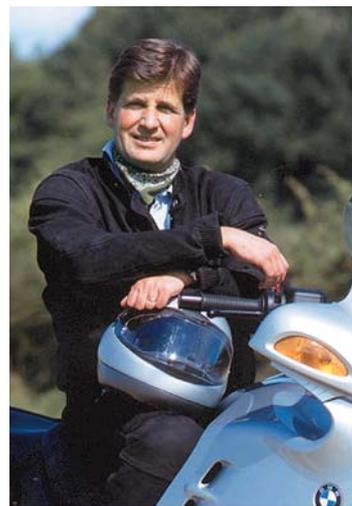
Im September 2002 setzte die Motorradindustrie jedoch ein klares Signal gegen den Trend mit der außergewöhnlich erfolgreichen INTERMOT in München. Die weltgrößte Motorradmesse meldete neue Rekorde mit deutlich über 1.000 Ausstellern aus 38 Ländern und einer Fläche von 120.000 qm. Das hohe Niveau der Präsentationen überzeugte ebenso wie das in dieser Art noch nie realisierte Action- und Mitmach-Programm auf dem Außengelände und in der 11.000 qm großen Aktionshalle. Mit 150.000 Besuchern und mehr als 2.200 Journalisten wurde die Messe erneut ihrem Anspruch als international führende Weltleitmesse der Motorradindustrie mehr als gerecht. Die im IVM zusammengeschlossene Motorradindustrie hat im Jahr 2002 erstmals bundesweit unter dem Titel „testride“ eine gemeinsame Aktion für das Motorrad gestartet. Mit über 65 auf ganz Deutschland verteilten Radio-

stationen wurden attraktiv gestaltete Beiträge zum faszinierenden Erlebnis Motorradfahren gesendet. Zweiradinteressenten konnten über die Website des IVM die Kontakte zu Probefahrten mit dem Traummotorrad oder -roller direkt vor Ort finden. Erst im direkten Kontakt zum Fahrzeug erschließt sich die volle Faszination, die aus einem Motorrad mehr macht als eine austauschbare Art der Verkehrsteilnahme. Deutschland ist und bleibt das Motorradland mit dem europaweit größten Motorradbestand von über 3,6 Millionen Motorrädern und Rollern über 50 cm<sup>3</sup>. In allen Motorradsegmenten setzen dabei die hubraumstarken Fahrzeuge eindeutig ihren seit einigen Jahren eingeschlagenen Erfolgskurs fort. Deutschland ist das Land der „Big-Bikes“.

*Just like in a lot of other economic sectors, the motorcycle industry had to work against the consumer reservedness due to the Euro in 2002. After a promising start of the season in March the decrease in new registrations was definitely caused by the consequences of the currency reform. In September 2002, however, the motorcycle industry placed a clear sign against this trend with the extraordinarily successful INTERMOT in Munich. With 150,000 visitors and more than 2,200 journalists, the trade fair again proved to be the internationally leading key event in this sector. In 2002 the motorcycle industry that is associated in the IVM for the first time started a joint activity for motorcycle riders being run under the slogan "testride". Germany was and still is the country with the largest number of motorcycles in use all over Europe: more than 3.6 million motorcycles and scooters over 50cc were registered. Germany – that's the country of "big bikes"!*



*Reiner Brendicke*  
Reiner Brendicke  
Hauptgeschäftsführer



*Marco v. Maltzan*  
Marco v. Maltzan  
Präsident



PIAGGIO



## Der IVM und seine Mitglieder

### Interessenvertretung der Branche

Ende der 80er Jahre erkannten acht Hersteller und Importeure von motorisierten Zweirädern angesichts einer boomenden Branche und den damit verbundenen tiefen legislativen Einschnitten die Notwendigkeit für eine starke und eigenständige Interessenvertretung. Daher wurde im Dezember 1990 der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. gegründet. Seit nunmehr 12 Jahren ist es die vorrangige Aufgabe des IVM, die inzwischen gut entwickelte und effektive Lobbyarbeit für die Hersteller und Importeure von motorisierten Zweirädern, die Unternehmen aus dem Zulieferer- und Zubehörbereich, aber auch für die Motorradfahrer fortzusetzen und weiter auszubauen.

Inzwischen sind im Industrie-Verband Motorrad 26 Marken als ordentliche Mitglieder und 36 Unternehmen aus dem Bereich der Zubehörindustrie als fördernde Mitglieder vertreten. Damit repräsentiert der IVM über 98 Prozent des gesamten Marktes der motorisierten Zweiräder in Deutschland.

Neben den Belangen der Motorradhersteller und Importeure hat sich der IVM in der Vergangenheit auch immer weiter für die Interessen der Produzenten und Importeure von Rollern, Mokicks und Mo-fas geöffnet, da ein nicht unwesentlicher Teil der durch den IVM geleisteten Lobbyarbeit von Aktivitäten im Bereich dieser Fahrzeuge geprägt ist.

Neben den Lieferanten von

Schmiermitteln und allen marktführenden Reifenproduzenten sind auch die Fachleute aus den Bereichen Werkstattausstattung, Tankbau, Abgastechnik und Reiseausstattung im Industrie-Verband Motorrad vertreten. Die Mitglieder der Zubehöri-ndustrie werden durch die größten und wichtigsten Hersteller und Lieferanten von Bekleidung und Helmen sowie von Fahrzeugzubehör komplettiert.

*For 12 years already the most important task of the IVM has been the continuation and further extension of the since well developed and efficient lobby work on behalf of manufacturers and importers of motorised two-wheelers, of enterprises from the fields of supply and accessories as well as of the motorcycle riders themselves.*

*The IVM represents more than 98 % of the whole German motorcycle market.*

*Apart from the concerns of motorcycle manufacturers and importers the IVM has opened more and more for the interests of producers and importers of scooters, light weight motorcycles and mopeds. The IVM also meets the concerns of the continuously increasing importance of the accessory trade. Apart from suppliers of lubricants and all important tyre manufacturers, specialists from the fields of garage equipment, fuel tank construction, exhaust pipe technology and touring equipment are represented in the association. The important producers and suppliers of motorcycle clothing and helmets as well as vehicle accessories in general complete the accessory trade members.*

### Verbandsziele

Auch in dem schwierigen und durch die Einführung des Euro geprägten Wirtschaftsjahr 2002 stellte die Zweiradbranche einen wichtigen wirtschaftlichen Faktor in der Bundesrepublik dar. Die Vertretung der Interessen dieser Branche gegenüber Politik, Wirtschaft, Gesellschaft sowie Verbänden und Vereinen betrachtet der Industrie-Verband Motorrad als seine vorrangige Aufgabe. Mit einer effizienten und kompetenten Lobbyarbeit optimiert der IVM die Akzeptanz des Themas „motorisiertes Zweirad“ in der Gesellschaft. Der intensive Dialog und kontinuierliche Meinungsaustausch mit nationalen und internationalen Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit des IVM.

Im Innenfeld sorgt der Industrie-Verband Motorrad für eine optimale Nutzung von Synergieeffekten bei gleichzeitiger Schonung der Ressourcen seiner Mitglieder. Der IVM beliefert die in ihm organisierten Unternehmen regelmäßig mit wirtschaftlich und politisch relevanten Informationen, bereitet statistisches Material für eine optimale Umsetzung in den Unternehmen auf und analysiert die die Branche beeinflussenden Komponenten und Einflüsse. Daneben engagiert sich der IVM als ideeller Träger stark bei der Umsetzung und Durchführung der internationalen Messe „INTERMOT München“, die auch im Jahr 2002 mit 150.000 Besuchern und 1.100 Ausstellern aus 38 Län-

dern ihrem Anspruch als Weltleitmesse für Roller, Motorräder und Zubehör gerecht werden konnte.

Unter dem Dach des IVM wird außerdem die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen koordiniert, die den Interessen seiner Mitglieder förderlich sind und optimale Voraussetzungen für Motorrad- und Rollerfahrer zum Ziel haben.

Die mit weit über 5 Millionen ständig steigende Anzahl von motorisierten Zweirädern in Deutschland belegt sowohl die wachsende wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung der Branche als auch die erfolgreiche Arbeit des Industrie-Verbandes Motorrad und seiner engagierten Mitglieder.

*Intensive dialogues and the continuous exchange of ideas with national and international decision-makers in politics and economy is an important part of the IVM's work.*

*The organization regularly provides economically and politically relevant information for all participating enterprises and edits statistical material.*

*Apart from this the IVM strongly engages as source of ideas in the realization of the international trade fair INTERMOT Munich.*

*Furthermore, the development and carrying out of campaigns supporting the members' interests are coordinated under the guidance of the IVM, aiming at optimal conditions for motorcycle riders and scooter riders.*

*The continuously increasing number of 5 million motorcycles in Germany documents both, the economic importance of the branch and its significance in road traffic, and the successful work carried out by the IVM and its members.*



KRANEHL

METZELER  
MOTORRADREIFEN

MICHELIN

MOTUL  
MOTOR OIL



Nolan  
Deutschland group

NOIAN

AVON  
TYRES

PIRELLI

GIVI

Schuberth  
Helme

Motorrad | Schüller



SHOEI

STADLER

FRANK THOMAS



TOURATECH

uvex

WBK  
Wir begeistern Kenner

ZS  
ZEUNA STARKER

## Wirtschaftliche Bedeutung

### Die Rolle der Branche in der Wirtschaft

In die Saison 2002 starteten die Unternehmen der Motorradindustrie wohl gerüstet. Mit einer Vielzahl von neuen und überarbeiteten Modellen präsentierten sich die Hersteller und Importeure den Verbrauchern. Die Preissteigerung fiel mit 1,6 Prozent im Jahresvergleich 2001/2002 bei den 50 in Deutschland beliebtesten Motorrädern sehr moderat aus. So konnte gleich im ersten Quartal des Jahres 2002 eine Steigerung bei den Neuzulassungen von 4,5 Prozent verzeichnet werden.

Erst die Verunsicherung der Verbraucher durch die Einführung des Euro zum April und die damit verbundene branchenübergreifende Kaufzurückhaltung der Bevölkerung bremsten den vielversprechenden Saisonstart und prägten den insgesamt verhaltenen Verlauf des Geschäftsjahres 2002.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Branche liegt dessen ungeachtet auf einem hohen Niveau. Über 7 Milliarden Euro Umsatzvolumen werden jährlich durch den direkten Vertrieb und durch die Nutzung von motorisierten Zweirädern erwirtschaftet. 2 Milliarden davon werden von den Unternehmen als Steuern abgeführt.

Bei dieser Betrachtung unbeachtet bleiben die weiteren wirtschaftlichen Effekte der Branche. Zusätzliche Umsätze werden erzielt durch Wirt-

schaftszweige wie Reifen, Helme, Bekleidung, Umbauten, Tuning, Touristik, Messen, Sicherheitstrainings, Fahrschulen sowie Fahrzeugentwicklung und -produktion. Dreh- und Angelpunkt der deutschen Motorradindustrie ist und bleibt jedoch der Mittelstand. 30.000 Arbeitsplätze werden durch die mittelständischen Unternehmen der Industrie und des Handels gesichert und bilden somit einen bedeutenden Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung in Deutschland.

*The enterprises of the motorcycle industry started well prepared into the motorcycle season 2002. Manufacturers and importers presented themselves with plenty of new and revised models. As a consequence an increase by 4.5 % of new registrations could be stated as early as in the first three months of 2002.*

*And it was only due to the consumers' and the market's uncertainty caused by the final implementation of the Euro in April that decelerated the in the first months promising start of the season and thus characterized on the whole the rather reserved consumer behaviour during the trading year 2002.*

*Nevertheless the significance of the mc trade for the economy is at a high level. Direct sales and the use of motorcycles in general earned a volume of trade exceeding 7 billion Euros per annum. The enterprises pay an estimated sum of 2 billion to the tax office.*

*The heart of the German motorcycle industry, however, still remains the middle classes. Middle class enterprises of the industry and trade have ensured about 30,000 employments and thus represent a significant contribution to economic growth and the employment situation in Germany.*



## Verbandsthemen 2002

## Erster Dialog mit dem neuen Minister

Zu einem ersten Meinungsaustausch mit Dr. Manfred Stolpe, dem neuen Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, kam es am 4. Dezember. Der Minister empfing Vertreter aus Wirtschaft und Verbänden in seinem Berliner Amtssitz. Dr. Manfred Stolpe fährt selbst seit vielen Jahren Motorrad, dabei bevorzugt der 67jährige nach eigenen Angaben „schwere Maschinen“. In einem ersten Gespräch mit dem Minister am Rande des Empfangs schilderte Reiner Brendicke, der Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad, die aktuelle Lage der Branche. Explizit wurde die zur Zeit in Deutschland geltende Führerscheinsituation angesprochen. Hier sieht der IVM nach wie vor dringenden Handlungs-

bedarf, da die schon seit mehr als zwei Jahren erwartete Novellierung der europäischen Führerscheinrichtlinie noch weiter auf sich warten lässt. Im Gegensatz zu beispielsweise Italien oder Frankreich gilt in Deutschland nach wie vor die Stichtagsregelung, die nur den Autofahrern die Nutzung der 125er Leichtkrafträder erlaubt, die ihren Führerschein der Klassen 2, 3 oder 4 vor dem 1. April 1980 erworben haben. Nur diese inzwischen mindestens vierzig Jahre alten Zweiradinteressenten können ohne zusätzliche Ausbildung und Fahrprüfung auf 125er mit maximal 11 kW (15 PS) steigen. Mit jedem weiteren Jahr wird die Gruppe der potentiellen Nutzer somit um einen Jahrgang dezimiert. Der Bundesverkehrsminister zeigte sich interessiert und

sagte weitere Gespräche zu diesem und zu anderen Themenkomplexen zu. Der IVM freut sich auf die Fortsetzung einer fruchtbaren und kooperativen Zusammenarbeit zwischen der Industrie und dem Bundesverkehrsministerium mit Dr. Manfred Stolpe an der Spitze.

*The first meeting and exchange of ideas with Dr. Manfred Stolpe, the new Federal Minister of Transportation, Housing and Urban Development took place on December 4<sup>th</sup>. The minister received representatives from the economy and related associations in Berlin.*

*Dr. Stolpe himself has been riding motorcycles for many years, by his own account he prefers "heavy machines".*

*In a first contact with the minister in passing of the reception Reiner Brendicke, the General Executive Manager of the IVM explained the present market situation. He explicitly mentioned the present driving permission regulation in Germany.*

*It is in this field that the IVM sees an urgent need for action, as the amendment of the European driving license guidelines still has to be waited for. In contrast to e.g. Italy or France, Germany still practices the "key date regulation". Each ongoing year thus reduces the number of potential users of this vehicle group by one age-group.*

*The Federal Minister took interest in this field and promised further talks on this and on other related topics. The IVM is looking forward to a continuation of this efficient cooperation of the industry and the Ministry of Transport, with Dr. Manfred Stolpe on top of it.*



Dr. Manfred Stolpe bevorzugt schwere Maschinen

## Woche der Umwelt

Spitzenleistungen der deutschen Umwelttechnik und -forschung wollten der Bundespräsident und die Deutsche Bundesstiftung Umwelt (DBU) anlässlich der Woche der Umwelt in Berlin präsentieren. Anfang Juni hatten sie über 8.000 Gäste ins Schloss Bellevue eingeladen.

Im Rahmen der Podiumsdiskussion „Verkehrslärm - die unerhörte Plage“ des Fachforums Mobilität, Klima und Energie konnte der IVM noch einmal klarstellen, dass ein vernünftig betriebenes modernes Motorrad im Straßenverkehr nicht auffällig ist. Vor allem bewusster Fahrstil in geräuschempfindlichen Lebensbereichen wie Wohn- und Naherholungsgebieten sowie der Verzicht auf illegale Umbauten helfen, die deutlich gestiegene Akzeptanz des Motorrads in der Bevölkerung noch zu erhöhen.

*The German President wanted to present highlights of German environment technologies in the context of the "Environment Week" in Berlin. On the occasion of a panel discussion "Traffic Noise – An Unheard and Outrageous Plague" the IVM was able to point out that modern motorcycles operated by sensible riders are not noticeable in road traffic. Above all a reasonable riding style in fields of life that are sensitive of noise, such as residential areas or local recreation areas, as well as riders who do without illegal technical reconstructions help to increase the already good acceptance of motorcycles in society.*



Malaguti Madison 400



Bundespräsident Johannes Rau eröffnet die Woche der Umwelt



Die Dachkampagne des IVM im Internet

# testride.net

Eines der Hauptziele des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland ist die Entwicklung und Durchführung von Kampagnen, die der Branche dienlich sind und die Thematik „Motorrad und Roller“ positiv in den Medien und damit im Bewusstsein der Verbraucher verankern.

Unter diesen Aspekten realisierte der IVM im Jahre 2002 pünktlich zum Start der Saison am 6. März die Aktion „testride.net“, eine Kampagne, unter der sich erstmals alle im Verband organisierten Hersteller und Importeure

Cagiva Navigator



präsentierten. Ziel dieser Aktion war die Ansprache von neuen Interessenten und sogenannten Wiedereinsteigern, die zwar über einen entsprechenden Führerschein, aber zur Zeit nicht über Motorrad oder Roller verfügen.

Zentrale Plattform dieser Aktion war die speziell eingerichtete und gestaltete Internetseite [www.testride.net](http://www.testride.net). Dort fand der Interessent die Online-Präsenzen aller Verbandsmitglieder und wurde ohne Umwege zu einer Anmelde-möglichkeit für eine Probefahrt mit dem Wunschfahrzeug geführt. Da der IVM 98 Prozent der Branche unter seinem Dach vereinigt, ergab sich hier eine einzigartige Informationsquelle für alle diejenigen, die sich erstmals oder wieder für ein Motorrad oder einen Roller interessieren.

Öffentlichkeitswirksam begleitet wurde der Internetauftritt „testride.net“ von einer Radiokampagne, die bundesweit in 65 Radiostationen ausgestrahlt wurde. Die Beiträge beschäftigten sich in einem Zeitraum von acht Wochen mit dem Thema Motorrad, wobei in jeder Woche ein anderes Schwerpunktthema auf dem Programm stand. Zentral ging es um die Faszination Motorrad und um das Mobilitätspotenzial des motorisierten Zweirades. Das Interesse der Hörer wurde durch wöchentliche Gewinnspiele weiter gesteigert. Mit dieser Radiokampagne wurde eine technische Gesamtreichweite von 198 Millionen Hörern erreicht. Gleichzeitig konnte der TV-Sender „DSF“ für die Kampa-

gne gewonnen werden. In der Sendung „Motobike“ wurde ausführlich in neun Ausstrahlungen über „testride.net“ berichtet. Zusammen mit der breiten Berichterstattung in der Fach- und Tagespresse sowie mit der Verlinkung von „testride.net“ auf zahlreiche motorradrelevante Internetseiten konnte ein ausgewogener und erfolgreicher Mediamix realisiert werden. Ihren Höhepunkt fand die Aktion mit dem Probefahrparcours auf der Weltleitmesse „INTERMOT München 2002“.

Alle Hersteller und Importeure im IVM beabsichtigen, auch in Zukunft Dachkampagnen mit vergleichbaren Zielsetzungen zu tragen und zu initiieren.

**One of the most important targets of the IVM is the development and the carrying out of campaigns that support the mc branch by firmly establishing topics like motorcycles and**



Vespa ET 4 Leader

**scooters positively in the media and in the consumers' awareness.**

**On March 6<sup>th</sup> 2002, the IVM initiated in consideration of the above-mentioned aspects, just in time of the season's start, a campaign in which for the first time all IVM-organized manufacturers and importers were presented. The campaign aimed at interested beginner riders and at those who wanted to re-start motorcycle riding, the latter be-**

**ing persons who presently dispose of a driving permission but do not have a motorcycle or scooter.**

**The central platform of this campaign was the especially designed website "testride.net". Interested persons found there access to all members of the organization and could follow links to a possible registration for a test ride on a bike of his / her own choice.**

**As the IVM covers 98 % of the branch this was a unique source of information for all those who were interested in motorcycles or scooters.**

**The online presence was accompanied by a radio campaign that was broadcasted by 65 radio stations covering the entire Federal Republic. For 8 weeks the mentioned radio broadcasts dealt with motorcycling as a topic, each week having a new main focus. At the same time the TV broadcast station "DSF" could be won for supporting the campaign. Thus the program "Motorbike" reported at length about "testride.net" in nine emissions. The campaign's heyday certainly was the test ride course on the occasion of the international trade fair INTERMOT Munich 2002. For the future all manufacturers and importers of the IVM will support and carry out campaigns with similar aims and goals.**



Vom Internet zur Probefahrt beim örtlichen Händler

# Grenzenlose Mobilität

Die Förderung des Dialogs zwischen den motorrad-fahrenden Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Verbänden sowie dem Industrie-Verband Motorrad und seinen Mitgliedern ist ein zentraler Auftrag des IVM. Ebenso wichtig ist es dem IVM, durch die Förderung von Projekten und Aktionen das Ansehen der Branche und der Motorradfahrer in der Gesellschaft auch europaweit positiv zu beeinflussen. Mit der Unterstützung der Aktivitäten der „Sportgemeinschaft Deutscher Bundestag e. V.“ nutzte der IVM auch im Jahr 2002 eine ideale Möglichkeit, um auf beiden Ebenen tätig zu werden. Die 3. Internationale Freundschaftsfahrt der Motorsportgruppe der Sportgemeinschaft stand unter dem Motto „EUROPA erfahren durch MOBILITÄT ohne GRENZEN“ und bot das ideale Forum für einen konstruktiven Meinungsaustausch rund um das Thema „Motorisiertes Zweirad“.

Die Tour führte vom 9. bis zum 12. Mai vom bundesdeutschen Regierungssitz über Oschersleben, Wernigerode, Kassel, Frankfurt, Wiesbaden, Koblenz, Schengen und Luxemburg bis in die europäische Hauptstadt Brüssel und transportierte so symbolisch den europäischen Gedanken auf zwei Rädern durch

Deutschland, Luxemburg und Belgien. Unter der Führung von Bernd Lange, dem „Chief-Biker“ des Europäischen Parlaments, dem damaligen Vorsitzenden der SPD-Bundestagsfraktion und jetzigen Verteidigungsminister, Dr. Peter Struck, und der ehemaligen parlamentarischen Staatssekretärin Gila Altmann



Empfang auf dem Marktplatz von Wernigerode

Suzuki GSX R 1000



*Supporting dialogues between motorcycle-riding decision-makers in politics and economy on one hand and the related associations and the IVM and its members on the other is one of the central missions of the IVM. It is just as important for the IVM, however, to influence the motorcycle riders' and the mc industry's image in the society in a positive way by supporting relevant projects and activities in this field.*

*By contributing to the activities of the sports association of the German Bundestag the IVM ben-*

(B90/Grüne) starteten über 180 Motorradfahrerinnen und -fahrer am Himmelfahrtsmorgen am Berliner Reichstag. Durch die zahlreichen Mitglieder des Bundestages und des Europäischen Parlaments zeichnete die Gruppe eine hochkarätige Zusammensetzung aus.

Der Höhepunkt der Tour war neben einem Treffen mit dem Bundesfinanzminister Hans Eichel in der Europäischen Zentralbank in Frankfurt der Empfang im belgischen Parlament. Dort übergab Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad, eine Spende an die „Responsible Young



Ducati ST 2

Drivers“ (RYD), eine belgische Initiative, die sich für die Sicherheit jugendlicher Fahrer im Straßenverkehr einsetzt. Die Mitglieder des Industrie-Verbandes Motorrad stellten für diese Tour abermals über 50 Motorräder zur Verfügung, der IVM übernahm Organisation und Transport der Maschinen.

Das Ziel der nächsten Freundschaftsfahrt vom 29. Mai bis 1. Juni 2003 unter dem Motto „Brücken verbinden Europa“ ist Kopenhagen.

*Benefited from this opportunity to become active at both levels. The 3<sup>rd</sup> international tour of friendship of the association's motor sport group was themed "Experiencing Europe by Mobility without Frontiers" and offered an ideal platform for the exchange of ideas around topics related to motorised two-wheelers. The tour took place from May 9 - 12 and went from the German seat of government in Berlin via Oschersleben, Werningerode, Kassel, Frankfurt, Wiesbaden, Koblenz, Schengen and Luxemburg to the European capital Brussels and thus symbolically transported the European idea on two wheels through Germany, Luxemburg and Belgium.*

*Apart from a meeting with the German Minister of Finance in the European Central Bank in Frankfurt the reception in the Belgium Parliament was the highlight of the tour. It was here that Reiner Brendicke, the General Executive Manager of the IVM handed over a donation to a Belgian initiative called „Responsible Young Drivers“ that engages in the field of safety for young drivers and riders in road traffic. Once more IVM members provided, organized and transported 50 motorcycles for the tour. Next year's destination will be Copenhagen, the tour will be themed "Bridges unite Europe".*



Spendenübergabe: Reiner Brendicke (IVM) und Antoine Bounameaux, Direktor der RYD



Finanzminister Hans Eichel begrüßt die Biker vor der EZB in Frankfurt

## Perspektive für die 125er?

Ein fast 50%iger Rückgang in den Neuzulassungszahlen seit 1999 dokumentiert mehr als deutlich, dass die derzeitige Situation im deutschen 125er Leichtkraftradmarkt problematisch ist. Die 1996 mit großen Erwartungen von Industrie und Verbrauchern gestartete Klasse leidet eindeutig unter einem seit Jahren bekannten und so auf Dauer nicht mehr tolerierbaren Problem: Der deutschen Ein-schlussregelung!

Nach wie vor darf nur derjenige PKW-Fahrer in den Sattel eines 125er Leichtkraftrades steigen, der seinen Führerschein vor dem 01.04.1980 erworben hat und damit mindestens 41 Jahre alt ist. Eine Restriktion, die in Frankreich (2 Jahre PKW-Führerscheinbesitz) oder Italien (sofortiger Einschluss in den PKW-Führerschein) ebenso wenig nachzuvollziehen wäre wie in Österreich (5 Jahre PKW-Führerscheinbesitz und 6 Übungsstunden).

Auch die seit Jahren sinkenden relativen Unfallzahlen

können als Argument für die Einführung einer Liberalisierung dienen.

Eine einheitliche Regelung wird die europäische Führerscheinnovellierung kaum bringen, auf die nicht nur deutsche Leichtkraftradinteressenten seit vielen Jahren warten.

Der IVM und seine Mitgliedsunternehmen werden ihre aktive Lobbyarbeit weiter intensivieren, um eine verbraucherfreundlichere Regelung in der Bundesrepublik zu erzielen. Hier ist die Zusammenarbeit mit Verbänden ebenso geplant wie der intensive Dialog mit den politischen Entscheidungsträgern.

Nach wie vor ist Deutschland auch das einzige Land, das nicht nur den Zugang zum Leichtkraftrad restriktiv handhabt, sondern gleichzeitig eine einzigartige Sonderregelung für 16- und 17jährige Fahrerinnen und Fahrer be-reithält: die praxisfremde

80 km/h Limitierung der Fahrzeuge. Auch hier wird der IVM sich aktiv für eine Änderung einsetzen.

Die Zukunft der gesamten Fahrzeugklasse Leichtkrafträder hängt eindeutig von den weiteren Entscheidungen im Bereich des Führerscheins ab. Hier ist die Politik gefordert, praxisnähere Lösungen im Interesse der Wirtschaft, aber auch und gerade der Verbraucher zu realisieren!

*A decrease of nearly 50 percent in new registrations since 1999 clearly shows that the present situation on the German 125cc lightweight motorcycle market is problematic. The class suffers not only from the consumer reservedness due to the implementation of the Euro in 2002 but rather from another problem, known for years and being hardly tolerable any longer: the German "inclusion regulation".*

*Still only those car drivers are allowed to ride 125cc lightweight motorcycles that passed their driving license before April 1980 and thus they are 41 years of age at least. A restriction that is far from being understood in France (2 years in possession of a driver license), Italy (immediate inclusion) or Austria, where at least after 5 years of holding a car driving permission and 6 additional training lessons the road opens for experiencing two-wheelers of 11kW and 125cc. The IVM and its member enterprises will intensify their active lobby work in order to attain a consumer-friendly regulation for the Federal Republic of Germany. In this field a cooperation of associations is planned just like intensive dialogues with political decision-makers.*

Hyosung RX 125





## Internationale Aktivitäten

# INTERMOT München 2002

Mit der INTERMOT München 2002 haben der Industrie-Verband Motorrad und die Messe Gesellschaft München eindrucksvoll bewiesen, dass sich der erfolgreiche Start der innovativen Motorrad- und Rollermesse im Jahre 1998 in einer Erfolgsgeschichte fortgesetzt hat. Mit einem deutlichen Ausstellerzuwachs und einer nochmals erweiterten Ausstellungsfläche bewies die dritte INTERMOT München nachdrücklich, dass sie zu Recht den Anspruch der international führenden Leitmesse für sich beanspruchen darf.

Wieder trafen sich rund 150.000 Besucher vom 18. bis zum 22. September in den 12 hochmodernen Hallen der Neuen Messe München auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Riem. 1.070 Aussteller aus 38 Ländern sorgten für die exzellente Präsentation einer eindrucksvollen Palette von Fahrzeugen, Fahrerausstattung, Fahrzeugteilen, Zubehör, Werkstattbedarf und Dienstleistungen.

Im Vergleich zu den beiden ersten INTERMOT-Veranstaltungen konnte der Anteil der Fachbesucher auf 40 % gesteigert werden, wobei knapp 30 % der Branchenexperten aus dem Ausland zu dem modernen Messegelände in München reisten. Beachtlich auch die Zahl von 2.255 akkreditierten Journalisten aus dem In- und Ausland, die über eine Messe der Superlative berichten konnten, die mit spektakulären Weltpremieren und einem attraktiven Rahmen- und Eventprogramm wiederum Maßstäbe setzte.

Die Ergebnisse der Besucher- und Ausstellerbefragung durch Infratest während der Messetage bestätigen die ausgesprochen positive Resonanz auf die Messe bei allen Besuchern. Bei der Gesamtbewertung durch die Besucher wurde das hervorragende Ergebnis des Jahres 2000 eindeutig bestätigt, da 92 % die Bestnoten „gut bis ausgezeichnet“ für die gerade er-



Stuntfahrer Christian Pfeiffer

lebte INTERMOT München 2002 vergaben. Mit vergleichbar starken Bewertungen wurden die Vollständigkeit und Breite des Angebotes, die Internationalität der Aus-

*With the INTERMOT Munich 2002, the IVM and the New Munich Trade Fair Centre have proved in an impressive way that the successful start of the innovative motorcycle and scooter trade fair in 1998 has continued its story of success. With a considerably higher number of exhibitors and with even more display area the third INTERMOT Munich consolidated once more its position as the sector's international key event and leading trade fair. From 18 to 22 September once again more than 150,000 visitors came to see the top modern exhibition halls of the New Munich Trade Fair Centre located on the former premises of the airport Riem. 1,070 participating companies from 38 countries provided an impressive selection of variety from vehicles via riders' equipment to vehicle parts, accesso-*

Harley Davidson V-Rod



steller und die Präsenz der Marktführer ebenso herausragend bewertet wie auch der Leitmessenscharakter der Veranstaltung.

Auch seitens der Aussteller erzielte die INTERMOT München 2002 wieder Bestnoten. 87 % beurteilten ihre Messebeteiligung positiv. Die wichtigsten Ziele der Aussteller, nämlich die Anbahnung neuer Geschäftsbeziehungen, die Pflege bestehender sowie die Vorbereitung von Folgegeschäften, wurden auch im Jahr 2002 wieder mit guten bis ausgezeichneten Ergebnissen erreicht. 84 % der Aussteller bescheinigten der INTERMOT den Leitmessecharakter, der auch durch die erhöhte Internationalität und gesteigerte Frequenz der Fachbesucher sowie die deutlich spürbare Präsenz der relevanten Entscheider (positive Nennungen jeweils zwischen 75 und 82 Prozent) nachweislich gestärkt wurde.

KTM SC 625



Wie bereits in den letzten beiden Jahren bot auch die INTERMOT 2002 wieder eine Plattform für den politischen Dialog mit Entscheidungsträgern aus Politik, Verbänden und relevanten Organisationen ebenso wie für den Meinungs- und Informationsaustausch von Experten aus aller Welt. Gemeinsam mit der amerikanischen Motorcycle Safety Foundation

(MSF) veranstaltete das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) seine 4. Internationale Motorradkonferenz zum Thema „Sicherheit, Umwelt, Zukunft“ im Rahmen der INTERMOT München 2002 mit 140 Experten aus 16 Nationen. Das Konzept, Fach- und Produktinformationen mit fesselnden Events zu verbinden, ist wieder erfolgreich



*ries, workshop equipment and all kinds of services.*

*Compared to the two previous INTERMOT fairs the share of specialist visitors increased to 40 %, among them about 30 % coming to Munich from abroad. The number of accredited national and international journalists also was impressive: 2,255 journalists reported about the high status trade fair of superlatives with spectacular world premiers and an attractive programme of accompanying events.*

*Results of a survey carried out during the trade fair among exhibitors and visitors by Infratest confirmed this very positive echo among visitors. Ratings matched the excellent results of the INTERMOT 2000.*

*84 % of the exhibitors confirmed INTERMOT 2002's character as a*

Triumph Daytona 955i



aufgegangen. So erfreute sich das vielfältige und faszinierende Rahmenprogramm bei allen Messebesuchern größter Beliebtheit. Mehr als zwei Drittel der Besucher waren begeistert von den Attraktionen in der Eventhalle und auf dem Freigelände. Besuchermagneten in der riesigen Eventhalle B6 waren die internationalen Motorrad-Artisten von „Globe of Speed“, die in einer Stahlgitterkugel mit lediglich sechs Metern Durchmesser mit bis zu sechs Motorrädern horizontal und vertikal ihre atemberaubenden Bahnen zogen. Die Artisten stellten auf der INTERMOT einen neuen Weltrekord auf und setzten damit, genau wie der erfolgreiche und weit über die Landesgrenzen bekannte, Motorradtrick- und Stuntartist Christian Pfeiffer mit seiner begeisterten Akrobatik bemerkenswerte Highlights. An allen Messtagen herrschte auch im riesigen Freigelände starker Besucherandrang. Das Finale der Deutschen Super-Moto Meister-

schaft lockte in Verbindung mit Roller- und Minibikerennen nicht nur Sportfans an die längste Messerennstrecke. Freestyle-Motocross, Stuntshows und

*leading international key event, a fact that was additionally proved by the increase in internationality and frequency of visitors as well as by the presence of trade visitors of relevance (positive ratings each between 75 % and 82 %).*

*Just like in the previous years the INTERMOT 2002 offered a platform for political dialogues with decision-makers from politics, associations and further relevant organisations as well as for an exchange of ideas and information among international experts.*

*On the occasion of the INTERMOT 2002 the IfZ (Institute for Motorcycle Safety) arranged the fourth International Motorcycle Conference themed “Safety – Environment – Future”.*

*There was a rush of visitors in the open grounds on all days. And not only sports fans were attracted to the final race of the German Super Moto-Champion-*





Das mitreissende Showprogramm in der Eventhalle

Demofahrten aller Marken-cups und der wichtigsten Motorsportklassen sorgten mit ihren optischen und akustischen Reizen für begeisterte Unterhaltung. Doch auch eigene Aktivität und Geschicklichkeit waren gefragt, da in einigen Fahrwettbewerben Erfolg und attraktive Sachpreise winkten.

Mehr als 3000 Fahrerinnen und Fahrer nutzten die Chance, auf diversen Probefahr-Parcours eine von mehr als 160 Maschinen aus dem aktuellen Angebot der IVM-Mitgliedsunternehmen zu „erfahren“. Hier wurde einmal mehr deutlich, dass auf der INTERMOT die Faszination motorisiertes Zweirad nicht nur bestaunt und begriffen werden konnte – die Faszination konnte auf 120.000 qm erlebt und sogar erfahren werden. Einmal mehr haben der IVM und die INTERMOT München ein positives Signal für die weitere Marktentwicklung gegeben.

Angesichts des sehr guten Verlaufs der INTERMOT 2002 ist es nicht verwunderlich, dass bereits mehr als vier Fünftel sowohl der Aussteller, als auch der Besucher ihre Teilnahme an der nächsten INTERMOT in München, die vom 15. - 19. September 2004 stattfinden wird, angekündigt haben.

*ship in connection with scooter and minibike races. Freestyle Motocross, stunt shows and acrobatic performances of the most important motorcycle sports classes provided best entertainment and set optical and acoustic highlights. Nevertheless, skilful riding and riders' activities were also requested, as in some ride competitions the successful winner could expect attractive prizes.*

*More than 3,000 riders took the opportunity of trying out one of the more than 160 machines from the present offer of IVM members on test tracks. In this context it became obvious that the fascination of motorcycle riding could not only be admired from afar - this fascination could be lived in hand-on experience on 120,000 square metres. So once more the IVM and the INTERMOT Munich gave a positive signal for the future market development. In view of the very good sales numbers subsequent to the INTERMOT 2002 it is not surprising that more than 80 % of exhibitors and visitors have already stated their intention to attend the next INTERMOT Munich, which takes place from 15 to 19 September 2004.*

Aprilia RS 250



## Neue Abgasgrenzwerte für 2003 und 2006

Am 19. März haben sich das Europäische Parlament und der Europäische Rat nach fast zweijährigem Tauziehen um zwei weiterführende Stufen zur Minderung der Abgaswerte von Kraft- und Leichtkrafträdern im Vermittlungsverfahren auf einen Kompromiss geeinigt.

Im ersten Schritt sollen ab April 2003 die Schadstoffe bereits um 60 % gesenkt wer-

den. Ab dem Januar 2006 folgt dann die Stufe Euro-3 mit einer nochmaligen Reduzierung um 60 %. Innerhalb von weniger als sechs Jahren seit der Einführung der europäischen Betriebserlaubnis wird die Industrie somit bei Neufahrzeugen die Schadstoffe um mehr als 75 % gesenkt haben. Auch bei den Messverfahren sind Änderungen vorgesehen. Im Falle der

Euro-2 wird die Warmlaufphase des Motors entfallen. Komplexer wird es bei der Euro-3, denn neben der Reduzierung der Grenzwerte soll auch der Prüfzyklus realistischeren Fahrzuständen angeglichen werden.

Festgeschrieben wurde zunächst ein an den Pkw angelehntes Messverfahren, das mehr Dynamik beim Beschleunigen und höhere Endgeschwindigkeiten enthält. Parallel hierzu hat die Kommission den Auftrag erhalten, einen eigenständigen Motorradzyklus zu entwickeln, der dann als Alternative in der Richtlinie verankert werden soll. Die Arbeiten hierzu sind bereits in vollem Gange. Der IVM begrüßt den gefundenen Kompromiss, denn so kann der WMTC (world-wide harmonised motorcycle test cycle) ohne schädlichen Zeitdruck fertig gestellt und in Kraft gesetzt werden. Die alternative Anwendung des modifizierten Pkw-Zyklus auf der europäischen Ebene schafft der Industrie darüber hinaus den dringend benötigten Zeitraum für Vorlauf- und Entwicklungsarbeiten und sorgt somit für mehr Planungssicherheit.

Der Weg zu einer nachhaltigen Umweltverträglichkeit des motorisierten Zweirades wurde mit der Einführung der europäischen Betriebserlaubnis erfolgreich eingeschlagen. Die Industrie stellt sich dieser Verantwortung; das motorisierte Zweirad wird weiterhin ein innovatives und zukunftsbezogenes Mobilitäts- und Freizeitgut bleiben.



Peugeot Elyséo 125

*After a two years' tug of war, the European Parliament and the European Council agreed on a compromise concerning two continuative stages in the reduction of exhaust gas values of motorcycles and lightweight motorcycles on March 19<sup>th</sup>. In a first step pollutants are to be reduced by 60 % from April 2003 on. From January 2006 on stage 3 (Euro-3) is going to follow with a further reduction by 60 %. The IVM welcomes this compromise as thus the WMTC (World-Wide Harmonised Motorcycle Test Cycle) can be accomplished and implemented without interfering pressure of time. Further-*

*more the alternative application of the modified car cycle at a European level leaves enough time for the industry to carry out the urgently needed first runnings and developmental work – time that provides sound planning reliability. The way to a sustainable environmental compatibility of motorized two-wheelers was successfully taken by the implementation of the European Whole Vehicle Type Approval. And industry faces up to the responsibility; motorised two-wheelers will remain the innovative leisure time and mobility commodity of the future.*



CE-geprüfte Protektoren sind die Grundlage für moderne Schutzkleidung

## Standards für Schutzkleidung

Mehr als 12 Jahre dauerte das Ringen um die Normen zur Motorradschutzkleidung. In diesem Frühjahr fanden die Abstimmungen zur Annahme der neuen Standards statt. Gegen die Stimmen aus Deutschland, Italien und der Schweiz wurde die Umsetzung der vorliegenden Entwürfe beschlossen. Grundsätzlich gilt für die Normungsarbeit: Normen werden nicht verordnet, sie sollen vielmehr von jenen gemacht werden, die sie benötigen. Im Fall der Normen zur Motorradschutzkleidung waren sich allerdings Motorradfahrer und Industrie einig, dass diese nicht notwendig seien. Die Mehrheit der im CEN zusammengesetzten nationalen Normungsinstitute, insbesondere das Britische, sahen dies allerdings anders. So blieb den Betroffenen letztlich nur die Möglichkeit, an der inhaltlichen Ausgestaltung mitzuwirken. Die Dauer dieser Arbeit von über 12 Jahren hat gezeigt, wie komplex die Anforderungen an Motorrad-

schutzkleidung eigentlich sind. Eine Beschränkung des Anwendungsgebietes auf den beruflichen Bereich konnte allerdings noch erzielt werden. Für die im Arbeitsschutz eingesetzten persönlichen Schutzausrüstungen hingegen bedeuten diese Normen einen Gewinn bei der Rechtssicherheit. In welchem Umfang es in Zukunft genormte Bekleidung am Markt geben wird, lässt sich zur Zeit noch nicht beurteilen, da erst noch grundlegende

Erfahrungen mit den völlig neuen Prüfapparaturen gesammelt werden müssen. Klar ist aber, gepanzerte EU-Ritterrüstungen soll es nicht geben. Hier können die interessierten Motorradfahrer auf die Kreativität der Bekleidungshersteller vertrauen.

*After 12 years of wrestling for riding gear standards the voting on the adoption of the new standards took place in spring 2002. Against the votes of Germany, Italy and Switzerland the implementation of the bill was passed.*

*It was possible to attain a restriction of the field of application to a professional area. For personal protective clothing in the field of occupational safety and health these standards mean a profit in the sense of legal security.*

*The future extent of standardised motorcycle clothing on the market cannot be estimated at present, as first of all basic tests and experience have to be made with totally new test equipment. But it is clear that there will never be steel-clad EU suits of armour for motorcycle riders. In this field the riders can rely on the creativity of the manufacturers of riding gear.*

Sachs B-805





### Geräusch-Symposium beim Umweltministerium

Am 6. September hatte das Bundesministerium für Umwelt in das Berliner Rote Rathaus zu einem Symposium mit dem Titel „Macht Lärm Motorradfahren erst schön?“ eingeladen.

Deutlich wurden hier die Interessenkonflikte von Politik, Fahrer- und Umweltverbänden, Herstellern und Lärmbetroffenen. Ob eine weitere Absenkung der Grenzwerte den gewünschten Effekt auf der Straße bringt, wird vom IVM bezweifelt.

Der IVM befürchtet in diesem Fall eine weitere Verbreitung von illegalen Nachrüstungen. Da diese aber schon heute der Hauptverursacher der Lärmbelastung sind, würden weitere Restriktionen bei der Fahrzeuggenehmigung nach Ansicht des IVM zu keiner realen Verbesserung führen.

*On September 6<sup>th</sup>, the Federal Ministry of Environment invited interested persons to the Berlin Red Town hall in order to participate in a symposium themed “Is it the noise that makes motorcycle riding interesting?”*

*The conflicts of interest of politicians, mc clubs, environmental associations, manufacturers and people suffering from the noise became very apparent. However, it remains questionable if a further reduction of limiting values will provide the requested effect on the roads.*

*The IVM worries in this case about a further spread of illegally manipulated exhaust pipe constructions. According to the IVM they are the main causers of noise pollution these days; so further restrictions in vehicle registration would certainly not lead to a real improvement of the situation.*

### Reifenfabrikatsbindung bleibt

Sind in Deutschland verschiedene Reifenfabrikate in der genehmigten Bereifungsdimension in den Fahrzeugpapieren eingetragen, so ist eine Umrüstung auf eine andere Marke grundsätzlich nur dann rechtlich zulässig, wenn eine entsprechende Freigabe des Fahrzeug- oder Reifenherstellers vorliegt.

Nach der Umsetzung der neuen Rahmenrichtlinie zur EG-Betriebserlaubnis geriet diese nach Meinung des IVM sinnvolle und bewährte Praxis erneut in die Diskussion. Letztendlich hat das Verkehrsministerium entschieden, aufgrund der nachvollziehbaren Sicherheitsaspekte für den Straßenverkehr so lange an

der Fabrikatsbindung festzuhalten, bis eine anders lautende Entscheidung aus Brüssel vorliegt.

*In case that the vehicle documents contain a list of several makes, a tyre reset with another brand or model is only allowed in case that a confirmation of the vehicle or tyre manufacturer is made available.*

*After the implementation of the new guidelines concerning the European Whole Vehicle Type Approval this reasonable and approved practice got into discussion again. The Federal Ministry eventually decided to keep to the commitment to brands because of the understandable safety aspects for road traffic, so long as new decisions will be reached in Brussels.*

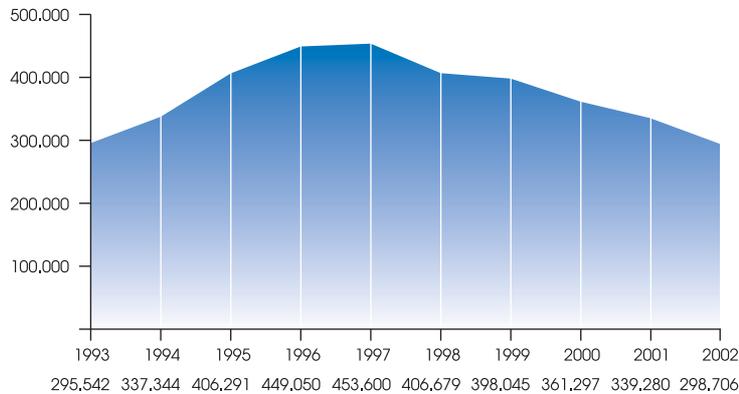


Buell X1

# Die Branche in Zahlen

## Neuzulassungen 2002

**Knapp 300.000  
neue Fahrzeuge  
im Jahr 2002**



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

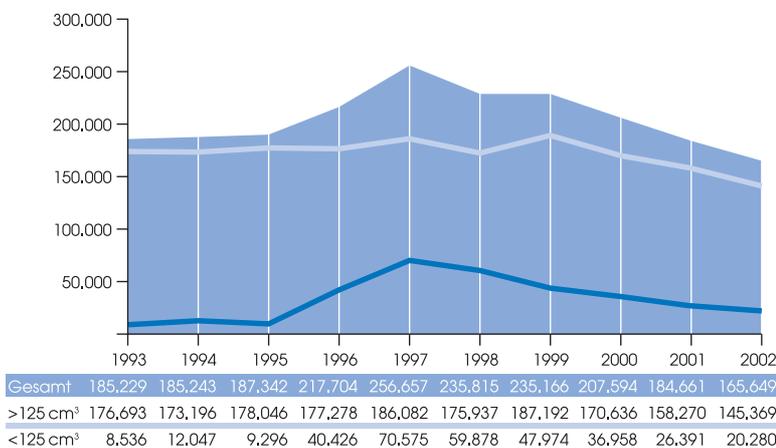
Ähnlich wie in anderen Branchen in Deutschland entwickelte sich das Wirtschaftsjahr 2002 auch für die Importeure und Hersteller von motorisierten Zweirädern schwierig. Auf Deutschlands Straßen wurden 298.706 neue motorisierte Zweiradfahrzeuge registriert. In dieser Zahl sind 94.577 verkaufte Mofas, Mofaroller, Mopeds und Mokicks enthalten. Mit einem Rückgang von insgesamt 12 Prozent konnte das Vorjahresergebnis nicht erreicht werden, jedoch konsolidierte der Zweiradmarkt abermals auf einem hohen Niveau.

MZ Baghira



Das erste Quartal des Jahres begann vielversprechend und positiv. Bei den Motorrädern mit einem Hubraum von über 125 cm<sup>3</sup> konnte sogar ein Zuwachs von fast 4,5 % erreicht werden. Die Währungsumstellung auf den Euro, die zum Teil sehr drastischen Preiserhöhungen vor allem im Sektor der Dienstleistungen und die damit verbundene Verunsicherung der Verbraucher führte jedoch zu einer deutlichen Kaufzurückhaltung bei langlebigen Gütern. Erst im September näherten sich die Zahlen wieder der Vorjahreskurve, im Dezember konnte sogar wieder ein deutlicher prozentualer Anstieg der Neuzulassungen erreicht werden. Insgesamt weist die Statistik für das Jahr 2002 145.369 Neuzulassungen bei den Motorrädern über 125 cm<sup>3</sup> aus. Dies entspricht einem Rückgang von 8 % zum Vorjahr.

**Zweiradmarkt  
konsolidiert auf  
hohem Niveau**



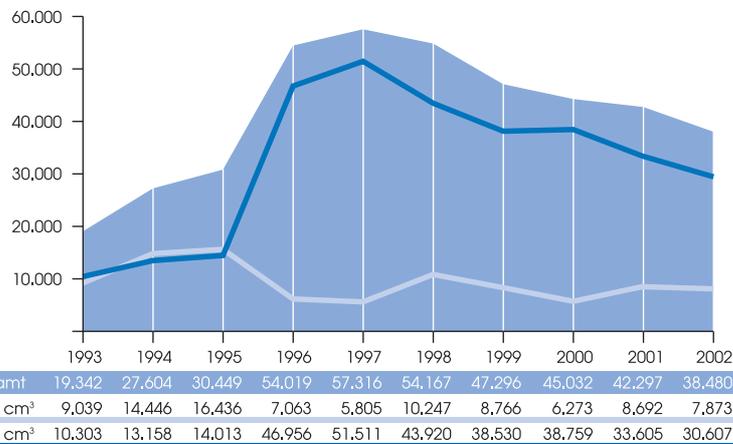
Neuzulassungen Motorräder (> 125 cm<sup>3</sup>) und Leichtkraftfräder (< 125 cm<sup>3</sup>)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Der „Teuro-Effekt“ machte sich ebenfalls bei den Leichtkraftfrädern bis 125 cm<sup>3</sup> bemerkbar. Zusammen mit der

nach wie vor restriktiven Einschussregelung der Leichtkrafträder in PKW-Führerscheine vor dem 1. April 1980 schlug sich der Währungswechsel durch einen Rückgang um 23,2 Prozent nieder. Insgesamt wurden 20.280 neuzugelassene Leichtkrafträder in Deutschland registriert. Der sich seit 1998 abzeichnende, rückläufige Trend hält damit weiter an.

Auch bei den Leichtkraftrollern bis 125 cm<sup>3</sup> macht sich die Einschussregelung bemerkbar. Diese Fahrzeuge sind besonders bei Autofahrern beliebt, die in den Genuss der Regelung kommen. Da diese Autofahrerinnen und -fahrer inzwischen aber bereits 41 Jahre und älter sein müssen, um eine 125er bewegen zu dürfen, nimmt das Potenzial stetig weiter ab. Im Jahre 2002 wurden 30.607 Leichtkraftroller neu zugelassen. Dies entspricht einem Rückgang von 8,9 Prozent.

Die Nachfrage nach Kraftrollern, die im Jahr 2001 noch einen großen Run verzeichneten, scheint erst einmal gedeckt zu sein. Viele Interessenten haben sich angesichts von neuen, großvolumigen Modellen der verschiedenen Hersteller und Importeure in 2001 ein neues Fahrzeug angeschafft. Im Jahre 2002 wurden 7.873 Neuzulassungen der sehr komfortablen und reisetauglichen Kraftroller registriert. Im Jahresvergleich ergibt dies mit -9,4 Prozent zwar einen negativen Trend, jedoch ist zu bedenken, dass ein Großteil der im Verkehr befindlichen Kraftroller jünger als zwei Jahre ist.



Roller sind leicht rückläufig

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

*The financial year 2002 was as difficult for motorcycle importers and manufacturers in Germany. 298,706 new motorised two-wheelers were registered on German roads, including 94,577 sales of power-assisted bicycles, small powered scooters, and mopeds. With a total decrease of 12 percent, previous sales figures could not be reached. On the whole, statistics reveal 145,369 new registrations in the field of motorcycles over 125cc, this means a decrease of 8 percent. In addition to very restrictive "inclusion regulations" for lightweight motorcycles referring to car driving licenses passed be-*

*fore April 1980, the currency reform resulted in a drop of 23.2 percent. All in all 20,280 lightweight motorcycles were registered anew on German roads. The problems due to the inclusion regulation can be observed in the sector of lightweight scooters up to 125cc as well. In 2002 30,607 lightweight scooters were registered anew. This corresponds to a decrease of 8.9 percent. In the year 2002, new registrations in the field of comfortable powered scooters suitable for touring amounted to 7,873 items. In comparison to the previous year this means a minus of 9.4 percent.*

Gilera Runner





Kawasaki ZX 6 R

Kaum eine Überraschung birgt der Vergleich der Marktsegmente im Jahr 2002, dort sind nur geringe Schwankungen zu verzeichnen. Auch das Segment der klassischen Motorräder, das noch im Vorjahr einen überraschend starken Zuwachs erreichen konnte, zeigt sich in 2002 stabil. Mit einem Zuwachs von 1,5 Prozent konnten die Sportler die besten Verkaufszahlen erzielen und stehen mit einem Marktanteil von 21,3 % auf Platz eins der Statistik. Von dort verdrängten sie das klassische Motorrad, das bei einem Marktanteil von über 21 % unangefochten auf Platz zwei in der Gunst der

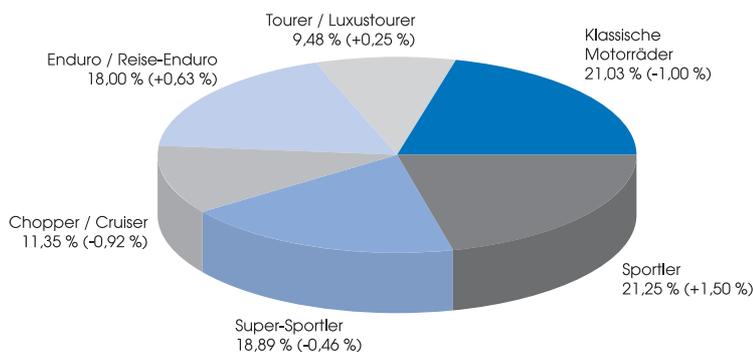
Motorradfahrer liegt. Nahezu unverändert (-0,5 %) zeigt sich der Anteil der Super-Sportler an allen Neuzulassungen, sie liegen nun auf Platz drei. Auch die Enduros und Reise-Enduros konnten den vierten Rang aus dem Vorjahr behaupten und ihren Marktanteil nochmals um 0,6 auf 18 Prozent steigern. Bei dem Segment der Chopper hielt auch im Jahr 2002 der rückläufige Trend an. Mit 11,4 Prozent landete es auf Platz 5. Positiv dagegen entwickelte sich der Markt bei den Tourern und Luxus-Tourern. Hier konnte eine Steigerung

von 0,3 auf 9,5 Prozent verzeichnet werden. Auch im Jahr 2002 ist der japanische Hersteller Suzuki Marktführer. Mit 20,3 Prozent verringerte sich allerdings der Abstand zum Zweitplatzierten, BMW. Der größte deutsche Hersteller von Motorrädern konnte seinen Anteil am Gesamtmarkt auf 18,1 Prozent ausbauen und verwies damit Honda mit 17,3 Prozent auf Platz drei der Hersteller und Importeure. Mit 16 Prozent findet sich Yamaha auf dem vierten Platz.

KTM wartet mit einer sehr positiven Bilanz für das Jahr 2002 auf. Um 12,9 Prozent konnten die Endurospezialisten aus Österreich ihren Anteil am deutschen Gesamtmarkt ausbauen. Sie belegen nun den sechsten Platz in der Statistik. Auch Moto-Guzzi (Italien) konnte abermals eine Steigerung des Marktanteils erreichen.

Der Erfolg von BMW lässt sich auch in der Top Ten der beliebtesten Motorräder ablesen, denn nunmehr zum vierten Mal geht der Titel an eine Maschine des weiß-blauen Herstellers. Insgesamt 6.891 Mal entschieden sich Motorradfahrer für eine Reise-Enduro vom Typ R 1150 GS. Auf den Plätzen zwei und drei folgen mit der GSF 1200 (4.386) und der SV 650 (3.974 Neuzulassungen) zwei Modelle aus dem Hause Suzuki. Die BMW F 650 GS konnte mit 3.899 verkauften Exemplaren abermals den vierten Platz in den Top Ten erreichen, die intensiv von BMW und Suzuki bestückt werden. Lediglich Yamaha mit 3.492 Maschinen vom Typ FZS 600 auf Platz 6

### Sportler legen zu



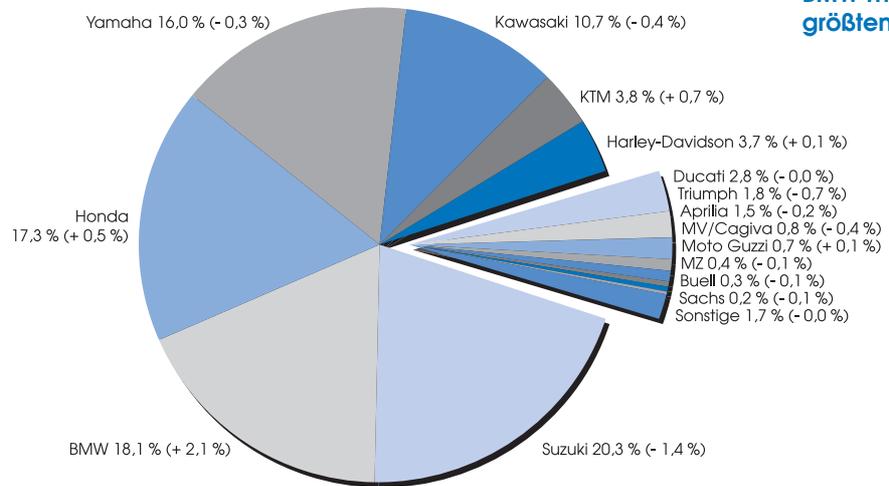
Motorrad-Neuzulassungen nach Marktsegmenten 2002  
Veränderung zu 2001 in Prozentpunkten  
Quellen: Krafftverband / IVM

und Honda mit der CBR 900 (3.089) konnten sich zusätzlich unter den 10 beliebtesten Motorrädern platzieren. Enduros, Sportler und Tourer machen den größten Teil der meist verkauften Motorräder aus. Reisequalitäten und große Leistungsreserven sind also nach wie vor die Kaufargumente in Deutschland.

*The segment of classic motorcycles revealing a surprising increase in the previous year remained stable in 2002. With an increase of 1.5 percent the sportive motorcycles could attain best sales figures and thus take number one in the statistics with a market share of 21.3 percent. It is from here that they displaced the classic bikes, a segment that revealed a decrease of exactly one percent, although, with more than 21 percent, ranking unchallenged in the second position in riders' popularity. The share of super sport bikes remained nearly unchanged (minus 0.5 percent) with respect to new registrations and ranks in third position now.*

*In 2002 again the Japanese manufacturer Suzuki is the market leader. However, with 20.3 percent, the distance to the second rank, held by BMW, has become smaller. The most important German motorcycle manufacturer expelled Honda with 17.3 percent on rank three among manufacturers and importers. The BMW success becomes also evident in the top ten of the most popular motorcycles, as for the fourth time this title goes to a motorcycle from the manufacturer with the blue-and-white logo. On the whole 6,891 motorcycle riders decided for the touring enduro model R 1150 GS. In position 2 and 3 two models from Suzuki do follow: the GSF 1200 (4,386) and the SV 650 (3,974 new registrations).*

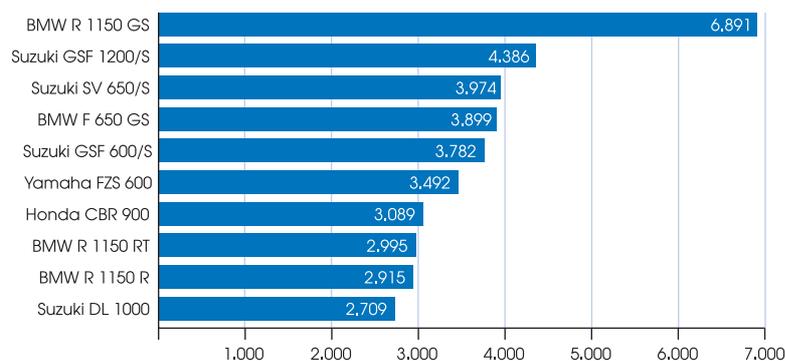
**BMW mit dem größten Zuwachs**



Motorräder 2002: Marktanteile der Hersteller / Neuzulassungen Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>  
Veränderung zu 2001 in Prozent Quellen: IVM / Kraftfahrtbundesamt



BMW R 1150 R

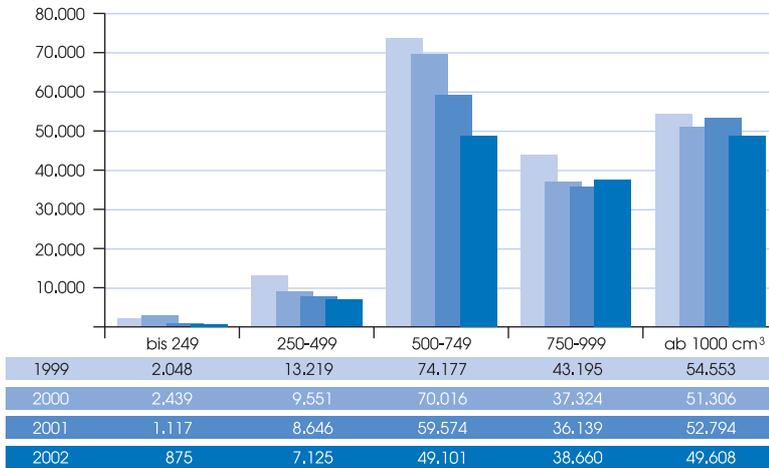


**Die beliebtesten Bikes der Saison 2002**

Neuzulassungen Motorräder 2002: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## Neuzulassungen 2002

**Beliebteste  
Hubraumklasse:  
1000er knapp  
vorne**



Motorrad-Neuzulassungen nach Hubraum  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

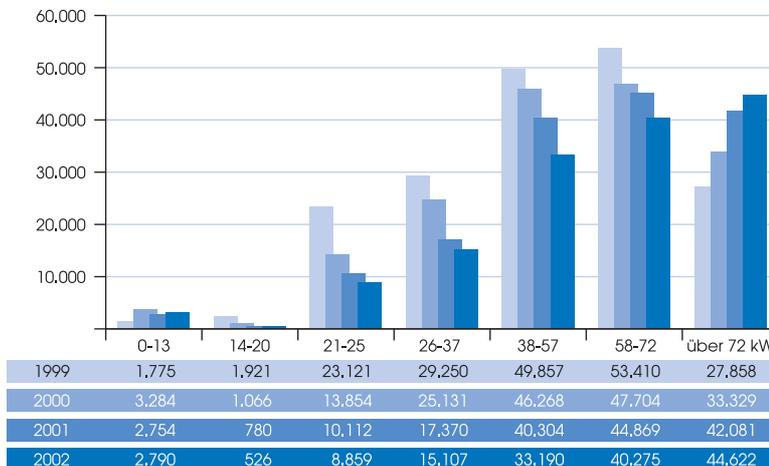
Ein Trend der Motorradsaison hieß „mehr Hubraum“, das findet sich nun auch im Vergleich der einzelnen Hubraumklassen wieder. Während in 2001 noch die Motorräder zwischen 500 und 750 cm<sup>3</sup> am beliebtesten waren, sind es nun die Bikes mit den großen Motoren ab 1.000 cm<sup>3</sup>. 49.608 Maschinen mit diesen leistungsstarken Aggregaten wurden neu zugelassen. Der Anteil am Gesamtmarkt macht über 34 Prozent aus. Sehr positiv entwickelten sich mit knapp 39.000 Neuzulassungen die Motorräder zwischen 750 und 1.000 cm<sup>3</sup>. Mit einem Plus von 7 Prozent konnte hier der größte Zuwachs im Vorjahresvergleich erreicht werden.



MV Agusta F4

Auch bei den Leistungsklassen setzte sich der Trend zu starken Motoren weiter fort. Die Motorräder mit einer Leistung ab 73 kW machen nun einen Anteil von 31 % am Gesamtmarkt aus. Das bedeutet ein Plus von über 6 Prozent. Nur in diesem Segment wurden mit 44.662 Neuzulassungen auch in absoluten Zahlen mehr Motorräder registriert als im Vorjahr. In NRW wurden auch im Jahre 2002 mit 30.448 die meisten Motorräder neu zugelassen. Auf den Plätzen 2 und 3 folgen wie im Vorjahr Bayern und Baden-Württemberg. Eine Auswertung nach Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner ergibt jedoch ein völlig anderes Bild. Bayern führt mit 2,3 Fahrzeugen diese Auswertung vor Hessen (2,3) und dem Saarland (2,1) an. Nordrhein-Westfalen, das Bundesland mit der größten Bevölkerungsdichte, liegt unterhalb

**Die meisten  
Motorräder haben  
mehr als 72 kW**



Motorrad-Neuzulassungen nach Leistung  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

des bundesdeutschen Durchschnitts und erreicht nur den achten Platz. Das Thema „Motorräder“ ist in den neuen Bundesländern noch unterdurchschnittlich repräsentiert.

*Whereas in 2001 motorcycles with a cubic capacity between 500cc and 750cc were most popular, it is now bikes with large engines from 1,000cc on. 49,608 motorcycles were registered anew in 2002, the share in the total market thus being higher than 34 percent. The numbers of motorcycles between 750cc and 1,000cc revealed positive numbers: about 39,000 new registrations could be recorded. Motorcycles with engines of 73kW and more form a market share of 31 percent. This means a plus of more than 6 percent. The evaluation of vehicles per 1,000 inhabitants reveals the following result: Bavaria is in the leading position with 2.3 vehicles, followed by Hessen (2.3) and the Saarland (2.1). North Rhine-Westphalia, the German federal state with the highest population density ranks below the federal average in position eight only. The subject matter "motorcycles" in the new federal states (East Germany) is still represented below average.*



Yamaha FJR 1300



**Bayern führend bei Neuzulassungen pro 1.000 Einwohner**

### Neuzulassungen pro 1.000 Einw.

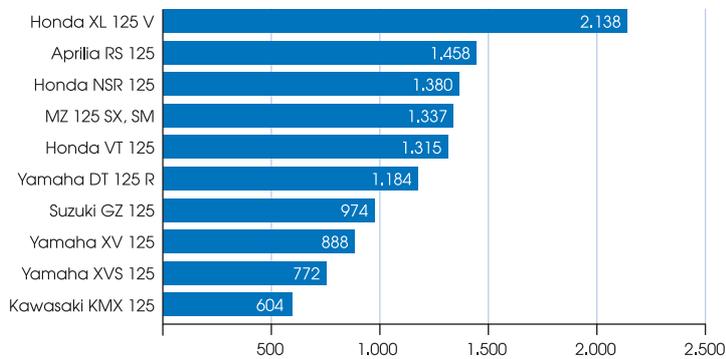
Bayern	2,34
Hessen	2,25
Saarland	2,05
Schleswig-Holstein	1,86
Rheinland-Pfalz	1,81
Niedersachsen	1,75
Baden-Württemberg	1,74
Nordrhein-Westfalen	1,69
Thüringen	1,45
Brandenburg	1,41
Mecklenburg-Vorpommern	1,33
Hamburg	1,32
Sachsen-Anhalt	1,28
Bremen	1,24
Sachsen	1,22
Berlin	1,19



Motorrad-Neuzulassungen 2002 nach Bundesländern (Motorräder über 125 cm<sup>3</sup>, ohne Kraftroller)  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

## Neuzulassungen 2002

### Die beliebtesten Leichtkrafträder

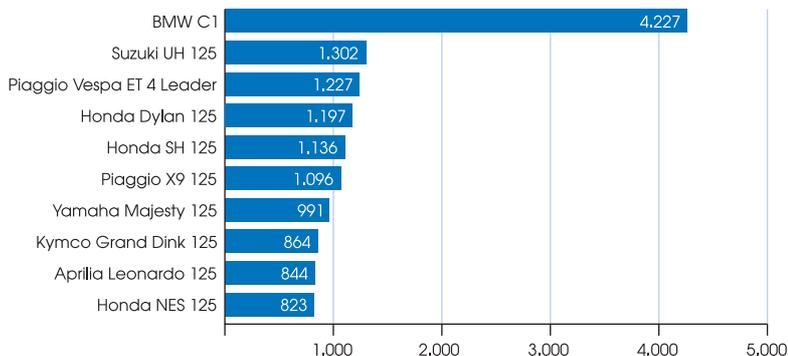


Neuzulassungen Leichtkrafträder 2002: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

MBK Nitro 50



### Die 125er Roller der Saison 2002



Neuzulassungen Leichtkrafroller 2002: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Die kleine Varadero ist zum zweiten Mal das beliebteste Leichtkraftrad geworden. Mit knapp 2.200 verkauften Exemplaren der XL 125 V konnte Honda den Vorjahreserfolg wiederholen. Auch Aprilia konnte sich erfolgreich in den Top Ten der 125er positionieren. Rund 1.450 Maschinen vom Typ RS 125 bedeuten Platz 2 in der Rangfolge. Hinter einer weiteren Honda, der NSR 125, konnte sich die MZ 125 SX, SM den vierten Platz sichern. Erfolgreichster Hersteller in diesem Segment ist weiterhin Honda mit über 25 Prozent Marktanteil.

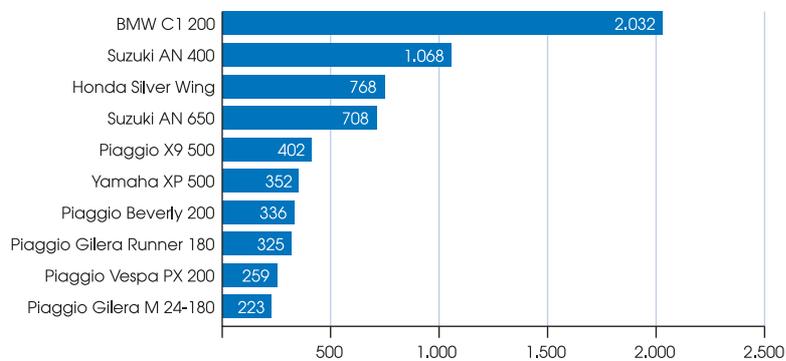
Auch bei den Leichtkraftrollern konnte sich die letztjährige Nummer 1 wieder durchsetzen. Mit über 4.200 Exemplaren des C1 konnte BMW die Verkaufszahlen von 2001 nochmals steigern. Der deutsche Hersteller überraschte die Rollergemeinde in diesem Jahr mit der Nachricht, das Projekt C1 in 2003 nicht weiter zu entwickeln. Suzuki schaffte mit dem UH 125 den Sprung auf Platz 2 in der Wertung der beliebtesten Leichtkrafroller und konnte so einen beachtlichen Erfolg verbuchen. Suzuki gelang es damit, den Marktanteil nahezu zu verdoppeln. Marktführer mit großem Abstand ist Piaggio mit über 20 %.

Nach dem Boom des vergangenen Jahres nach großen Rollern über 125 cm<sup>3</sup> hat sich die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen im Jahr 2002 reguliert. Der Hersteller BMW, der bereits das beliebteste Motorrad und den gefragtesten Leichtkrafroller verbuchen konnte, stellt auch in diesem Segment den ersten

Platz der Hitliste. Mit über 2000 Neuzulassungen des C1 200 übernahm BMW die Spitze vor dem AN 400 Burgman von Suzuki. Piaggio platzierte zusammen mit Vespa und Gilera gleich fünf verschiedene Modelle unter den Top Ten.

Auch der Markt der kleinmotorisierten Zweiräder bis 50 cm<sup>3</sup> hatte unter der schwierigen wirtschaftlichen Situation zu leiden und sank um 15,8 % erstmals seit 1994 wieder unter die Marke von 100.000 verkauften Fahrzeugen.

*For the second time already XL 125V Honda was the most popular lightweight motorcycle. About 1,450 sold motorcycles of the Aprilia RS125 meant rank 2. Following another Honda model, the NSR 125, the MZ 125 SX, SM was able to assure rank 4. The most successful manufacturer in this segment still is Honda with more than 25 percent market share. Last year's number 1 of the lightweight scooters was again able to hold its position. With more than 4,200 sold items, the C1 could once more increase BMW sales numbers. Suzuki successfully leapt into rank 2 of the most popular lightweight scooters with the UH 125 model. Suzuki thus successfully has doubled its market share. Market leader, by far, is Piaggio with more than 20 percent. The manufacturer BMW in this segment again is in first position. With more than 2,000 new registrations of the C1 200 model BMW took over the top position followed by the AN 400 Burgman of Suzuki. The market of small-powered two-wheelers up to 50cc also suffered from the difficult economic situation and dropped by 15.8 percent; this meant - for the first time since 1994 - a decrease fewer than 100,000 vehicles in this segment.*

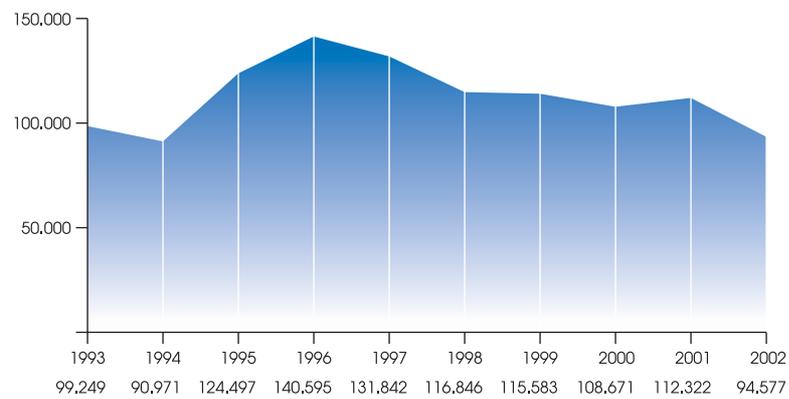


**Große Roller haben sich etabliert**

Neuzulassungen Kraftroller 2002: Rangliste der Modelle  
Quelle: Kraffahrtbundesamt



Piaggio X9

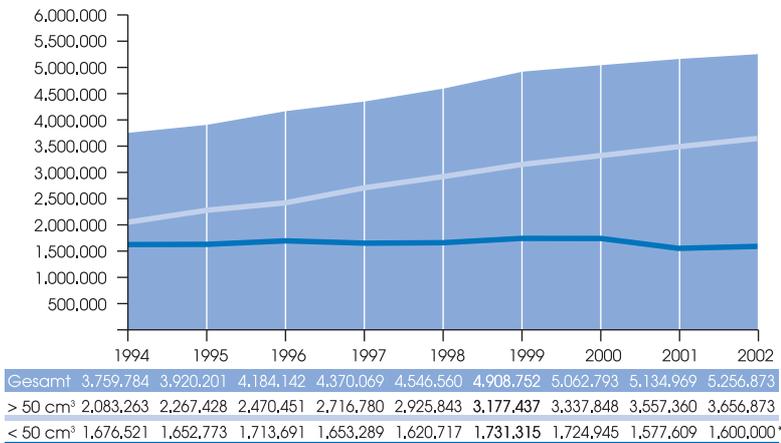


**Fast 100.000 Kleinmotorisierte Zweiräder**

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

## Bestand

Bestand steigt weiter auf Rekordhoch



Motorrad- und Rollerbestand in Deutschland, zugelassene und vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge sowie Mofas, Mopeds und Mokicks mit Versicherungskennzeichen  
\* Prognose des IVM / Quelle: Kraftfahrtbundesamt

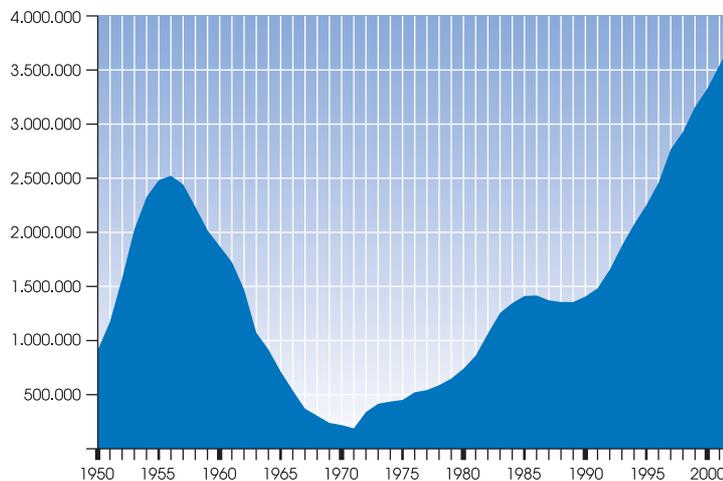
Mit ca. 5,25 Millionen Fahrzeugen im Bestand kann abermals ein historischer Höchststand verzeichnet werden. In dieser Zahl enthalten sind 3.656.873 Motorräder und Roller mit einem Hubraum von über 50 cm<sup>3</sup>. Die exakte Zahl der Mopeds, Mokicks und Mofas stand zur Drucklegung dieses Jahresberichts noch nicht fest. Nach einer Prognose des IVM wird die Zahl dieser Fahrzeuge bei rund 1.600.000 liegen.

Moto Guzzi Scura



Rund ein Drittel der Fahrzeuge über 125 cm<sup>3</sup> im Bestand kommen aus der Klasse bis 499 cm<sup>3</sup>. Ein weiteres, knappes Drittel machen die Fahrzeuge zwischen 500 und 749 cm<sup>3</sup> aus. Erstmals verzeichnete die Statistik den größten Anteil mit über 36 Prozent bei den Fahrzeugen ab 750 cm<sup>3</sup>. An einer Langzeitbetrachtung des Bestands der vergangenen 50 Jahre lassen sich die entscheidenden Entwicklungen der Motorradhistorie erkennen: der Boom der Nachkriegszeit und der Rückgang in der Blütezeit des Automobils während des Wirtschaftswunders in den späten 50er und den 60er Jahren. Mit Beginn der 70er Jahre und dem Kultfilm „Easy Rider“ setzte in Deutschland eine positive Entwicklung ein, die bis heute anhält. Heute ist aus dem Fortbewegungsmittel „Motorrad“ eine Lebenseinstellung geworden, die sich als fester Bestandteil in der mobilen Gesellschaft etabliert hat. Die höchste Motorrad-Dichte herrscht mit über 58 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner in Bayern, gefolgt von Rheinland-Pfalz und dem Saarland.

Die Geschichte des Motorrades in den vergangenen 50 Jahren



Der Roller- und Motorradbestand im Langzeitvergleich  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

**Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner**

Bayern	58,1 (+1,4 %)
Rheinland-Pfalz	52,2 (+2,2 %)
Saarland	52,1 (+3,1 %)
Baden-Württemberg	51,3 (+1,3 %)
Hessen	47,6 (+2,1 %)
Niedersachsen	46,4 (+1,7 %)
Schleswig-Holstein	46,1 (+2,0 %)
Nordrhein-Westfalen	44,3 (+1,8 %)
Brandenburg	31,6 (+6,2 %)
Thüringen	30,2 (+7,0 %)
Bremen	29,8 (+1,6 %)
Mecklenburg-Vorp.	27,2 (+6,7 %)
Berlin	26,9 (+2,7 %)
Hamburg	26,7 (+2,1 %)
Sachsen	26,4 (+7,2 %)
Sachsen-Anhalt	26,0 (+8,1 %)

Der Bundesdurchschnitt liegt bei 44,4 Motorrädern bzw. Rollern. Als besonders erfreulich bewertet der IVM den positiven Trend in den neuen Bundesländern.

*With about 5.25 million motorcycles in use again a historic peak could be reached. This number includes 3,656,873 motorcycles and scooters with a cubic capacity of more than 50cc. According to a prognosis of the IVM, the number of small-powered motorcycles will be around 1,600,000.*

*Considering the number of motorcycles in use on the long run (the past 50 years), significant developments in the history of motorcycles can easily be recognized: the boom of the post-war years and the decrease in numbers during the heyday of the automobile during the time of economic miracles in the late 50s and 60s. With the beginning of the 70s and the very popular film "Easy Rider" a development started in Germany that has remained valid until today. The highest density of motorcycles can be registered in Bavaria with 58 motorcycles per 1,000 inhabitants, the federal average number is about 44,4 motorcycles respectively scooters.*

**Die größte  
Motorraddichte  
herrscht in  
Süddeutschland**



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

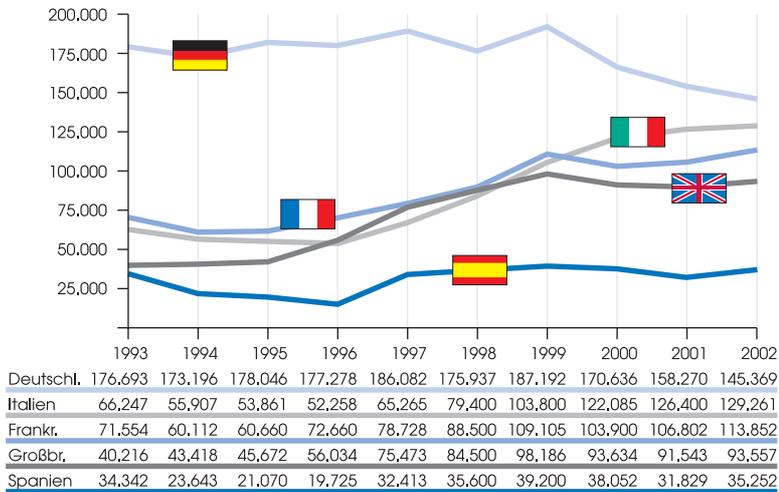
Motorrad- und Rollerbestand 2001 nach Bundesländern (ohne 50er) pro 1.000 Einwohner  
Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Honda Pan-Europaeen



## Internationale Märkte

Deutschland weiterhin die Nr. 1 in Europa



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

Der deutsche Markt der Zweiradbranche bildet auch im europäischen Vergleich die Spitze, obwohl die Auswirkungen der Umstellung auf den Euro bei den europäischen Nachbarn nicht so stark zu spüren waren. In Italien weist die Statistik 2,3 Prozent Motorräder über 125 cm<sup>3</sup> mehr als im Vorjahr aus. Auch in Frankreich konnte in diesem Segment eine Zunahme von 6,6 Prozent verzeichnet werden. Die Briten halten mit einem Plus von 2,2 Prozent souverän den vierten Platz. Den größten prozentualen Sprung machte Spanien. Obwohl die absolute Zahl von knapp über 35.000 Motorrä-

dern kaum dem Vergleich zu den anderen europäischen Hauptmärkten stand hält, sind die Hersteller und Importeure mit fast 11 Prozent Plus zufrieden.

Berücksichtigt man auch die „kleinen“ Fahrzeuge, ist Italien, das Heimatland der Roller und 50er, auch in diesem Jahr mit 392.000 Einheiten europaweit vor Deutschland (298.706) führend. Auf den weiteren Plätzen folgen Frankreich mit 169.000, Großbritannien mit 122.000 und Spanien mit 62.000 Zweirädern.

Der weltweite Vergleich zeigt eindrucksvoll, von welcher eminenten Wichtigkeit der

europäische Markt für die Produktion und den Vertrieb von motorisierten Zweirädern ist. Über 1,1 Millionen Motorräder, Roller, Leichtkrafträder und 50er sind allein im Jahr 2002 von den Zweirad-Fans in Europa erworben worden. Der nordamerikanische Markt ist im Jahr 2002 nochmals kräftig gewachsen. Die europäische Vormachtsstellung lässt sich auch relativ bestätigen. In den USA und Japan liegt die Motorradichte bei rund 2 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern. Auf 1.000 Europäer kommen dagegen fast 3 motorisierte Zweiräder. Durch seine Spitzenposition im europäischen Motorradmarkt konnte Deutschland auch im Jahr 2002 seine Bedeutung für den weltweiten Markt im Bereich der Motorräder und Roller behaupten.

*Although the currency reform was not that strongly noticeable in the European neighbour countries, Germany was able to consolidate its leading position among the most important European markets. Italy was able to catch up, in France as well, this segment increased. Britain holds a safe fourth rank and the Spanish market made the largest leap with 11 percent. The international comparison reveals in an impressive way the significance of the European market. The North American market has increased considerably. The motorcycle density in the USA and in Japan is about 2 vehicles per 1,000 inhabitants. In Europe, however, this number is 3 motorcycles per 1,000 inhabitants. By its top position on the European motorcycle market Germany was able to consolidate and enlarge its importance for the international motorcycle and scooter market.*

Europa ist der Welthauptmarkt



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



---

# Impressum

IVM-Jahresbericht 2002

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

Verantwortlich:  
Reiner Brendicke  
Hauptgeschäftsführer

Redaktion:  
Michael Kusmanov  
Ressortleiter Presse- und  
Öffentlichkeitsarbeit

Gladbecker Straße 425  
45329 Essen  
Tel.: 0201 / 8 34 03 - 0  
Fax: 0201 / 8 34 03 - 20  
ivm-ev@ivm-ev.de  
www.ivm-ev.de

Gestaltung und Produktion:  
SunWatch  
Katernberger Straße 107  
45327 Essen

Fotos:  
Mitgliedsunternehmen,  
dpa (Seite 6) / DBU (Seite 7)  
Knut Briel GmbH (Seite 9)  
Winfried Scheibe (Seite 11)  
MMG (Seite 14, 15, 16, 17)  
Thomas Schmieder (Seite 20)

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

