

IVM Performance 2015-01



Kraftstoff

Wenn der Blick aus dem Fenster auf Schneematsch, Glatteis oder in die frühe Dunkelheit fällt, brauchen Motorrad-enthusiasten auch ohne aktives Fahren einen Kraftstoff, der die Begeisterungsakkus fürs Bike auflädt.

Winterflüchtlinge zieht es in den Süden, wo man Streusalzberge gegen Dünensand nur zu gerne eintauscht. Ein Rezept, dem auch die zwei IVM-ler folgen, die in der vorliegenden Performance-Ausgabe von ihren Erfahrungen berichten.

Viele bereiten aber auch die neue Saison hinter verschlossenen Werkstatt- und Garagentüren vor, wenn endlich Zeit ist, die schon so lange gewünschten neuen Lenker, die Karbonteile oder die High-End-Fahrwerkskomponenten ans eigene Bike zu bauen. Strahlende Gesichter haben im Moment auch die IVM-Mitarbeiter, die in der Garage nach Feierabend genau das tun und das Ergebnis der Arbeiten kann sich wirklich sehen lassen und brennt geradezu darauf, in die neue Saison zu starten.

Und für die, die weder Zeit für den Süden, noch für die Bike-Optimierung haben, bleibt in jedem Fall das Internet, um mit Gleichgesinnten Pläne zu schmieden, Erfahrungen der letzten Saison auszutauschen und virtuelles Benzin zu reden. Die mehr als 100.000 Fans von VivaLaMopped tun das so intensiv, dass keine echte Langeweile aufkommen kann und die Seite täglich neue spannende Impulse von den Fans bekommt.

Kraftstoffquellen genug also, um den Vorstart 2015 mit dem Schwung des letzten Jahres und den auch im Dezember ausgezeichneten Zulassungszahlen mitzunehmen in die neue Saison, deren Start wir uns wohl alle am liebsten schon gestern wünschen würden.

Alles Gute für ein erfolgreiches 2015!

Heiner Faust
IVM-Präsident

Reiner Brendicke
IVM-Hauptgeschäftsführer

IVM Performance 2015-01

Zweitwohnung mit Hebebühne

Für viele Motorradschrauber wird die Werkstatt in den Wintermonaten nicht selten zum Zweitwohnsitz. So zumindest empfinden Familienangehörige, wenn die Zweiradenthusiasten entweder in der eigenen Garage oder der Händlerwerkstatt mehr Zeit verbringen, als auf dem heimischen Sofa.

Der aktuelle und starke Trend hin zum individualisierten und puristisch gestylten Motorrad bedeutet für viele dabei nicht nur reduzieren auf das Wesentliche, sondern auch zum Beispiel Optimierung und Gewichtserleichterung durch feine hochfeste aber leichte Komponenten.

Ob das nun der Lenker, Armaturen oder Karbonteile sind, richtet sich nach dem Geschmack des enthusiastischen Besitzers.

Die durch das vorweihnachtlich gigantische Paketaufkommen gestressten Boten auf jeden Fall begrüßten den Trend zum Leichtbau, denn die vom IVM bestellten Karbonteile wogen oft weniger als die restliche Verpackung. Aus einer bei Reifentests sturzbeschädigten Ducati Hypermotard wurde so in akribischer Feierabendarbeit ein schmuckes Einzelstück mit zahlreichen feinen Komponenten der IVM-Fördermitglieder.

Dass IVM Technik-Ressortleiter Christoph Gatzweiler und Reifentestkoordinator auch ein äußerst akribischer Schrauber ist, zeigt das Ergebnis, eine blitzsauber wieder aufgebaute weiße italienische Schönheit, die nur darauf wartet, bei offenem Wetter die ersten Dienstreisen anzutreten.

Auf die vielen Schrauberstunden nach Feierabend angesprochen, antwortet Christoph Gatzweiler mit einem Grinsen: „Nach über 800 Seiten Studium der Whole Vehicle Type Approval ist das Schrauben eine echte Entspannung!“ Das glauben wir gerne...



IVM Performance 2015-01

Wie man im Winter die Kurve(n) kriegt

Das höchste Dorf Spaniens liegt näher bei Marrakesch, als bei Madrid und heißt Vilaflors de Tenerife, sehr frei übersetzt: Vom höchsten Glück im Winter Motorrad zu fahren. Wer das doppelte Glück hat, von Willi van Bebber, dem örtlichen Chef von Tenerife-on-Bike in kleiner Gruppe von Adeje im Süden der Insel via Grenadilla auf die Hochebene des Teide geführt zu werden, kapiert frühestens bei der ersten Pause auf der Terrasse dieser einfachen Bar mit ihrem rotem Plastikgestühl gleich am Orteingang von Vilaflors, dass die morgendliche 60-Kilometer-Kurvenorgie bei 20 Grad im Dezember Wirklichkeit ist.



Kurvenkönig

Der knurrige Wirt bringt süß-herben Leche Leche an unseren Tisch direkt neben der Dorfeingangskurve, ein dreistöckiger Corta mit zwei Sorten Milch und bärenstarkem Espresso im 0,1-er Glas. Willi kramt grinsend die Karte raus und serviert das nächste perfekte Serpentina-Paket, das uns direkt auf die zweieinhalb tausend Meter hoch gelegene Ebene rund um den Teide bringt, dessen imposante 3.700 Meter ihn als höchsten Berg Spaniens krönen. Trotz feinsten Straßenbaukunst mit vermutlich handgerührter Asphaltmischung ist die Motorradichte überraschend gering. Tenerife liegt im Atlantik gut 250 Kilometer vor der Westsahara und die Anfahrt mit dem eigenen Motorrad ist wahrlich kein Pappentier – allein die Fährverbindung Huelva – Santa Cruz verschlingt 30 Stunden, für sieben Tage Motorradvergnügen im ewigen Frühling kaum realisierbar. Und Motorradvermieter sind immer noch rar gesät. Mit unserer Mietbasis in Adeje, gerade einmal 20 Kilometer vom Aeropuerto Reina Sofia (Süd) entfernt, haben wir einen 4-Sterne-Griff getan, neuwertige Maschinen, bestens gepflegt, der Chef ein Motorradenthusiast, der seit 20 Jahren auf der Insel verwurzelt ist und kleine Gruppen gegen ein mehr als faires Entgelt die zahlreichen Paradiese der Insel erfahren lässt – nicht zuletzt auch in gastronomischer Hinsicht.

Mehr Kurven als Autos

Erfreulicherweise sind die vielen tausend Mietwagen mit den oftmals heillos überforderten Touristen am Steuer kein Problem, denn sie bevorzugen die Autobahnen TF-5 im Norden und TF-1 im Süden, die in direkter Anbindung zu einigen Landstraßenabschnitten die etwa 80 km lange und 50 km breite Insel erschließen. Die alten Inselstraßen dagegen, die sich hoch über dem Atlantik vorbei an Felsflanken, über Schluchten und Wasserläufe hinweg von einem Dorf zum nächsten schlängeln, werden von PKW, LKW und Bussen gemieden und sind nahezu verkehrsfrei und der Geheimtipp für einen Urlaub im Kurvenrausch.

Über den Wolken

Als wir die Hochebene des Teide über den Pass am Observatorio del Teide auf 2.700 Meter verlassen, fasziniert uns die dichte Wolkendecke – denn sie liegt rund eintausend Meter unter uns. Eine weite, gleißend weiße Wolkenlandschaft mit dem einzigartigen Naturschauspiel der „Wolkenwasserfälle“ rahmt das schwarze Pistenband ein, das auf einem schmalen Grad zwischen West- und Ostküste abwärts führt. Einige 270-Grad-Kurvenkarussells gingen auch als Kunstausstellung in Sachen Straßenbau durch. Aber es bleibt eine Talstraße und wir müssen durch die Wolkenschicht.

Zunächst Nebel und etwas tiefer dann feiner Sprühregen fordern unsere sommerlichen Fahrerausstattungen - doch ein paar hundert Höhenmeter weiter ist es trocken, sonnig und warm.



Download auf Gomera

Es ist früh am Morgen, wir sind die Ersten auf dem Fred. Olsen-Express im Fährhafen Los Christianos und nach einer Stunde in moderater Atlantikwelle bereits auf La Gomera, der Nachbarinsel. Die Tanks wollen Sprit, unsere Mägen Frühstück. Doch die furiose Passstraße hoch auf diesen Berg der eine Insel ist, lässt uns beides vergessen, bis wir mit den letzten Tropfen an der spektakulär gelegenen Bar DeGollada ankommen und es uns gut gehen lassen. Nur Sprit gibt's hier nicht, aber, no problema seniores, in Santiago kaum 20 Kilometer weiter, gäbe es eine Tankstelle. Für eins der Bikes sind das ungefähr 19,8 Kilometer zu viel, aber die 200 Meter Differenz reichen ziemlich genau, um bis zum Abknick nach Santiago de la Gomera zu kommen. Und dann geht's bergab. 20 Kilometer. Null Sprit. Null Motor. Null Verkehr. Download sozusagen. Ab und zu den Motor im dritten oder vierten Gang sanft bremsen lassen und vor der einen oder anderen Spitzkehre mal etwas vehementer eingegriffen. Selbst im Städtchen geht's beständig abwärts bis an die Zapfsäulen einer liebevoll restaurierten 50-er Jahre Tankstelle. Danach belohnen wir uns mit der Krönung des europäischen Straßenbaus, denn Geraden sind hier die denkbar kürzesten Verbindungen zwischen genialen Kurven, ausgeführt im verlässlichen Auf und Ab und allen nur denk- und undenkbar Radien. Gefühlt unendliche Kurven, die in 360 Grad-und-mehr-Ausführung Bergkuppen umzirkeln, von denen es hier Dutzende gibt. Jeder eingerichtete Aussichtspunkt ist einen Stopp wert – aber alle 50 Meter? Auch Kreislauf- und Gleichgewichtszentrale im Körper sind dankbar für jede Pause, denn knackige Höhenunterschiede und rasante Schräglagenwechsel fordern ihren Tribut.

Zurück auf Teneriffa geht es da etwas gesetzter zu. Zehn, zwölf knackige Kurven in Serie, dann aber mal wieder 300 Meter einfach geradeaus zum Durchschnaufen und für die Abende Dutzende kleiner, feiner, schicker Bars und Restaurants zum draußen sitzen, Strand bummeln und grandiose Tage Revue passieren lassen: Der Traum der gepflegten und fordernder Schräglage heißt Gomera, das Paradies zwischen Cruise- und Sportmodus und vor allem für die Zeit auch nach dem frühen Sonnenuntergang ist Teneriffa.

IVM Performance 2015-01

Winterfluchten ... bis der Arzt kommt

Es gibt Zeiten, da möchte man alles hinschmeißen: Wenn beim Umzug in die neue Wohnung diese mit einer Überflutung durch einen undichten Heizkörper überrascht, die neue Küchenarbeitsplatte genau in dieser Pfütze steht – wie auch einige Möbel und der größte Teil des Umzugsgutes. Wenn dann noch vor der Tür das Wetter mit Böen, Regen und Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt jede Lust auf Outdoor verleidet und wie gesagt die neue Wohnung zum Trockenraum wurde. Wenn also die Laune auf dem Tiefpunkt angelangt ist, kommt die Einladung eines Kumpels zum 50. Geburtstag mehr als richtig: Geburtstagsparty am Stand von Calafat. Vorher Silvester-Party mit Doktor Scholl. Davor mehrtägiges Rennttraining auf der Rennstrecke von Calafat. Ebenfalls unter „ärztlicher Aufsicht“. Und wenn dann auch noch die Einsatzmaschine vollgetankt vor Ort bereit steht – (danke an den Sportfreund aus Kassel, der im letzten Moment absagte!) gibt es doch keine Alternative.



Verkürzte Weihnachten im Kreis der Familie. Die Kombi und den Rest der Ausrüstung noch schnell gefettet und Deutschland verlassen, bevor der Winter einzieht. Mit gewaltiger Vorfreude geht es also über Frankreich in Richtung Mittelmeer. Südfrankreich überrascht mit einem orkanartigen Wind, der auch fast dafür gesorgt hätte, dass die Anreise durch einen verwehten Kühlschrank auf der Autobahn unterbrochen wurde. Der Besitzer stand dann einen Kilometer weiter mit leerem Anhänger auf der rechten Spur. Die Schrecken dieser Nacht gehen noch weiter: 50 Kilometer hinter Barcelona, also 100 vor dem Ziel, zeigt die Temperaturanzeige um Mitternacht lausige Null Grad! Warum bin ich jetzt mehr als 1000 Kilometer gefahren?

Doch der erste Morgen in Calafat entschädigt mit perfektem Sonnenschein und idealen Bedingungen zum Motorradfahren. Jetzt zur Anmeldung, wo Imke schnell die passende Gruppe für einen Winterflüchtigen mit eingerosteten Knochen gefunden hat. Mit Instruktor Fritz und einer bunt gemischten Gruppe geht es dann zum ersten 20 Minuten Turn auf die 3250 Meter lange Strecke.

Die eingesetzte Classic-Blade kann zwar gut mit den moderneren Maschinen mithalten, doch die 22 Kurven des Rundkurses entpuppen sich als schwierig zu lernen. Besonders der Linksknick am Ende der 650 Meter langen Geraden überrascht mich bei jeder Ankunft. Während der heftige Wind schon beim Anbremsen für Schräglage sorgt, verschätze ich mich bei der Anfahrt zur folgenden Links jedes Mal und verschenke dort viele Meter. Doch gemeinsam mit der Gruppe steigere ich mich bei jedem Einsatz und mit jeder Runde wächst die Freude am Rennstreckenfahren. Und wenn ich dann beim Warten auf den nächsten Einsatz an den Wasserschaden und den „Trockenraum“ im neuen Zuhause denke, kommt tiefe Zufriedenheit auf.

Diese verspürt auch der 19 jährigen Rico aus Vaihingen, der mit seiner Kawasaki 600 in viel größeren Schritten Lernerfolge verbuchen kann und schon jetzt von der Weltmeisterschaft träumt. Ansonsten zeichnen sich die Renntrainings von Doktor Scholl („Do it with the Doc“) durch eine sehr familiäre Atmosphäre aus, die auch bei dem Vierstundenrennen an Silvester nicht verdrängt wird. Jeder greift entweder selbst zum Lenker oder fiebert mit den Piloten mit, die man in den letzten Tagen kennengelernt hat. Wer gewonnen hat, oder welche Ausrede für das gezeigte Formtief erhalten muss ist dann abends bei der legendären Fahrerlager-Silvesterparty nur noch Nebensache. „Feiern bis der Arzt kommt“ wäre hier eher das angesagte Motto. Für einige Fußgänger soll es in den frühen Morgenstunden schwierig gewesen sein, auf dem Weg in die Appartement-Anlage den passenden Tunnel zu finden. Den passenden Weg mit einer Enduro in Spanien zu finden kann ebenfalls schwierig sein. Geburtstags-Gast Rio war dann bei seiner Enduro-Tour froh, als ihm Jesus erschien. Der Einheimische mit dem biblischen Namen bewegte wie sein Mitfahrer Xavier etwas antiquierte Enduros, kannte aber scheinbar jeden Stein im unendlichen Endurogelände von Tarragona. „Das war der größte Spaß den ich je auf zwei Rädern hatte“, lobt dann auch Rio seine Enduro-Guides. Und Mitfahrer Hubbie aus Aschaffenburg ist ebenfalls massiv begeistert: „Traumhaft. Verständlich, dass eine Finca mit großer Garage die Basis für einen Traum sein kann!“

Diesen Traum können einige Rennveranstalter, Reiseanbieter oder Fahrzeughersteller an der spanischen Mittelmeerküste gerne umsetzen. Cartagena, Catalunya, Aragon, Valencia, Jerez und Almeria sind dabei nur die bekanntesten, die sich alle durch ein sehr motorradfreundliches Hinterland hervortun. Eine Sonderstellung genießt dabei eindeutig Almeria, wo es in den letzten Jahren gelungen ist, ein wahres Motorradparadies entstehen zu lassen. Zahlreiche Hersteller nützen dabei nicht nur die Rennstrecke für perfekte Winterfluchten.

Was wäre es schön mit dem Motorrad weitere Regionen zu erkunden, doch zu Hause warten ja noch einige Umzugskartons und der Trockenraum. Aber nächsten Winter...



IVM Performance 2015-01

Neue Leidenschaft am Kiosk

Die neue Motorrad-Leidenschaft heißt Individualisierung. Nein, die gibt's nicht am Kiosk, aber mehr und mehr in den Markenstores der Motorradhändler. Coole Bikes im Basislook, leicht retrogewandet, aber technisch up to date. Wie gemacht für An- und Umbauten in der eigenen Garage, beim Customizer oder aus dem Zubehörcatalog des Herstellers. Und damit wären wir bei der Leidenschaft am Kiosk:

In einer Zeit, in der Zeitschriften dem immer stärker werdenden Kostendruck nicht mehr standhalten und vom Markt verschwinden, machen zwei unterschiedliche Verlage ganz neuen Druck und schicken ihre wunderschönen Erstausgaben ins Rennen um den großen Trend zur Individualisierung und damit um eine emotionale, leidenschaftliche und unfassbar coole Leserschaft, die ihre Bikes selbst veredeln oder beim Edeldesigner in Auftrag geben. FUEL heißt das Magazin für Motorrad und Leidenschaft, von Rolf Henniges konzipiertes und weitgehend selbst, auf jeden Fall immer edel geschriebenes Heft der Motorpresse Stuttgart, dem Chefredakteur Michael Pfeiffer bescheinigt, „wir hätten es auch Rolf nennen können, dann stünde drauf, was drin und drauf ist.“ Denn Edelfeder Rolf Henniges hat sich als Redakteur von MOTORRAD aus dem gleichen Verlag schon einen gewissen Kultstatus erschrieben und gibt auch gleich den Titelboy. ROLF hat sein Versprechen gehalten und einen dieser im Ruhrgebiet so herrlich verregneten Weihnachtstage ein bisschen heller gemacht.

ROADSTER, der zweite große Wurf in der Vorweihnachtszeit, könnte dem schönen Pfeiffer'schen Bonmot folgend Guido heißen, denn auch bei der ambitionierten Neuerscheinung aus dem Huber-Verlag steht ein Mann im Wortsinn federführend für das Projekt: Guido Kupper, der dieses Segment der herrlichen coolen Käuze, der Ton ups, der Wheels and Waves, der Urbans und ihrer nackten und manchmal beknackten Custombikes noch als Testchef der Zeitschrift MO mitbefeuert und quasi salonfähig gemacht hat und dafür jetzt auf vielen Fotos im Konkurrenzprodukt ROADSTER zu bewundern ist. ROADSTER spielt den Coolness-Faktor vielleicht nicht ganz so konsequent wie FUEL, bleibt ein „normales“ Magazin, punktet aber mit starkem redaktionellen Inhalt und ebenso großem Lesevergnügen. Inhaltlich steht „FUEL“ mit der irrwitzigen Motorrad-Reportage „Flamme – schreibt man bekifft bessere Texte?“ und der herrlichen 7-seitigen Textstrecke „4 Helme“ in Sachen Originalität unangefochten und mutig ganz vorn. Aber ROADSTER liefert klasse Testreportagen, eine tolle 10-Seiten-Strecke über das Wheels & Waves Festival in Biarritz, ein famoses „Ausweichmanöver“ in die Cevennen, radelt die Revolution-E ab und spürt u.a. dem „Vier-Gefühl“ zweier japanischer Vierzylinder-Generationen nach.

Aber auch die Mitbewerber haben weiterhin jeden Trend im Blick, wie es sich für gute Redaktionen gehört: MO ist seit langem Trendsetter, TOURENFAHRER und MOTORRADFAHRER aus dem Nitschke-Verlag titeln diesmal Nacktes, ebenso wie MOTORRAD-NEWS. Und zum guten Schluss sind wir wieder beim Kiosk. Der Konsument entscheidet!

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Neuzulassungen Krafträder - Top 50 - Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	BMW	R 1200 GS	8.284
2	Kawasaki	ER-6n	2.778
3	Yamaha	MT-07	2.647
4	Yamaha	MT-09	2.238
5	Kawasaki	Z 800	1.945
6	BMW	S 1000 R	1.667
7	KTM	1190 ADVENTURE	1.537
8	BMW	F 800 GS	1.528
9	BMW	NINE T	1.510
10	Honda	NC 750 X	1.500
11	KTM	390 DUKE	1.482
12	BMW	F 700 GS	1.405
13	BMW	R 1200 RT	1.375
14	Kawasaki	Z 1000	1.352
15	Honda	NC 750 S	1.341
16	KTM	1290 SUPERDUKE R	1.328
17	Suzuki	GSR-750	1.280
18	BMW	F 800 R	1.250
19	Suzuki	DL 1000 V-STROM	1.220
20	Harley-Davidson	XL 1200 X	1.214
21	KTM	690 SMC	1.190
22	Suzuki	SFV 650 GLADIUS	1.128
23	Triumph	STREET TRIPLE 675	1.073
24	BMW	S 1000 RR	1.046
25	Honda	CB 500 F	1.046
26	Harley-Davidson	BREAKOUT	1.026
27	Suzuki	DL 650 V-STROM	951
28	Harley-Davidson	XL 883 IRON	913
29	Triumph	TIGER 800	853
30	BMW	R 1200 R	852
31	BMW	F 800 GT	832
32	Harley-Davidson	DYNA STREET BOB	815
33	KTM	690 DUKE	802
34	Ducati	MONSTER 1200	781

35 Harley-Davidson	SPORTSTER 1200 CUSTOM	775
36 KTM	350 EXC-F	753
37 Kawasaki	Z 1000 SX	747
38 Triumph	TIGER EXPLORER	743
39 Yamaha	XJ6	725
40 Yamaha	FZ8	716
41 Ducati	MULTISTRADA 1200	695
42 Honda	CB 1000 R	685
43 Yamaha	XV 950	670
44 Honda	CBR 500 R	595
45 Triumph	BONNEVILLE	580
46 Ducati	HYPERMOTARD 821	578
47 BMW	G 650 GS	565
48 Harley-Davidson	DYNA FAT BOB	561
49 Suzuki	GSF 1250 BANDIT	555
50 Honda	CROSSTOURER	540

Neuzulassungen Kraftroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA GTS-300 SUPER	3.028
2	Honda	SH 300	582
3	Piaggio	BEVERLY 350 SPORT TOURING	521
4	Piaggio	MP3 -500 BUSINESS/SPORT	510
5	Piaggio	MP3 -500 LT	502
6	Peugeot	METROPOLIS 400	410
7	Yamaha	X-MAX 400	356
8	Honda	SH 150	355
9	Suzuki	AN 650 BURGMAN	305
10	Kymco	XCITING 400	292

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Neuzulassungen Leichtkrafträder – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	KTM	DUKE-125	2.737
2	Yamaha	YZF-R 125	1.947
3	Yamaha	WR 125	1.634
4	Honda	CBR 125 R	1.239
5	Honda	CBF 125 M	874
6	Sky Team (RC)	LEICHTKRAFTRAD UNBEKANNT	762
7	Honda	MSX-125	669
8	Aprilia	RS4-125	643
9	Betamotor	RR 125	582
10	Honda	WAVE 110	473

Neuzulassungen Leichtkraftrroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA PRIMAVERA	1.359
2	Piaggio	VESPA GTS SUPER 125	767
3	Honda	ANC 125	764
4	Honda	SH 125	742
5	Generic Motor	LEICHTKRAFTROLLER UNBEKANNT	446
6	Daelim	OTELLO-125	440
7	Piaggio	FLY-125 3V	431
8	SI-Zweirad	REX RS 1000	426
9	Honda	PCX-WW 125	356
10	Piaggio	VESPA LX 125	337

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Neuzulassungen im Jahresvergleich – absolute Zahlen nach Fahrzeuggruppen

Marktsegment	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	129.357	100,00 %	140.609	100,00 %	8,70%
Krafträder	87.423	67,58%	96.823	68,86%	10,75%
Kraftroller	11.478	8,87%	11.682	8,31%	1,78%
Leichtkrafträder	14.041	10,85%	15.515	11,03%	10,50%
Leichtkraftroller	16.415	12,69%	16.589	11,80%	1,06%

Marktanteile der Marktsegmente im Vorjahresvergleich – absolute Zahlen nach Marktsegmenten

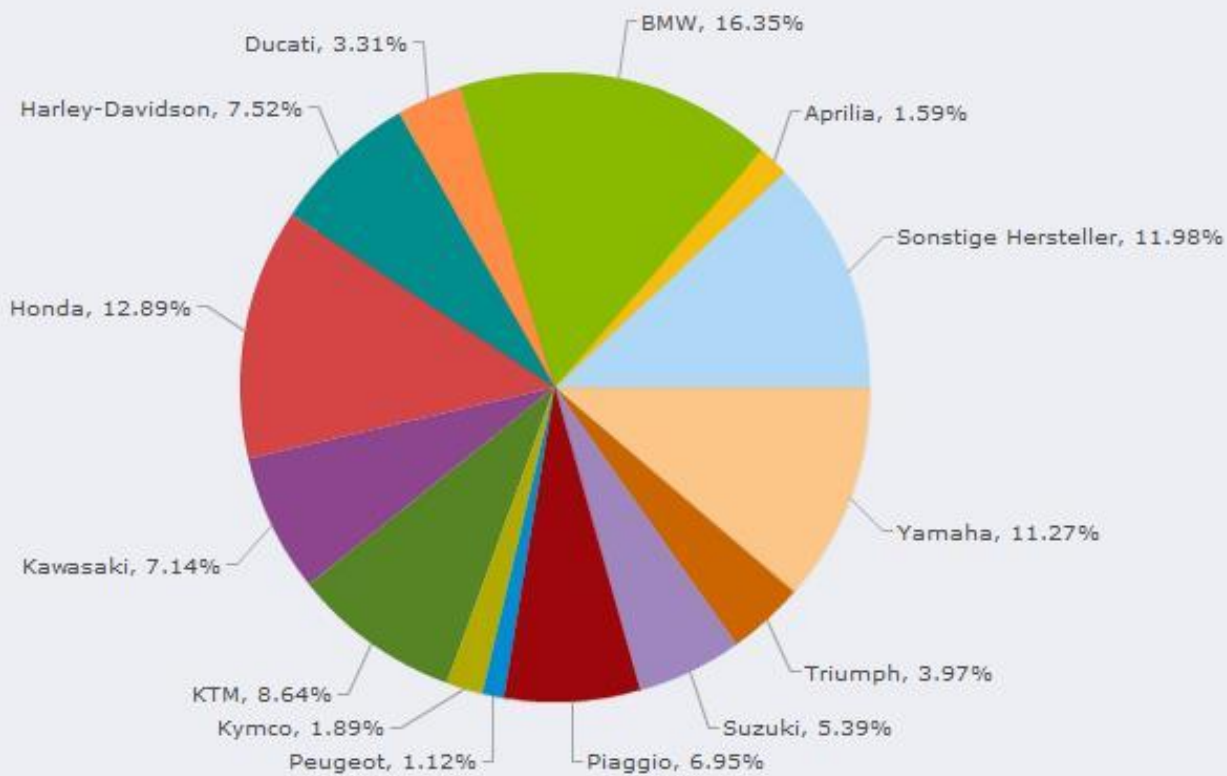
Marktsegment	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	87.423	100,00 %	96.823	100,00 %	10,75%
Chopper	10.939	12,51%	12.184	12,58%	11,38%
Enduro	23.788	27,21%	25.372	26,20%	6,66%
Klassik	9.253	10,58%	17.466	18,04%	88,76%
Sonstige	1.002	1,15%	1.035	1,07%	3,29%
Sport	31.324	35,83%	30.696	31,70%	-2,00%
Supersportler	5.968	6,83%	4.747	4,90%	-20,46%
Tourer/Luxus-tourer	5.149	5,89%	5.323	5,50%	3,38%

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen

Hersteller-Übersicht
Alle Fahrzeuggruppen - Dezember 2014 (kumuliert)



IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen

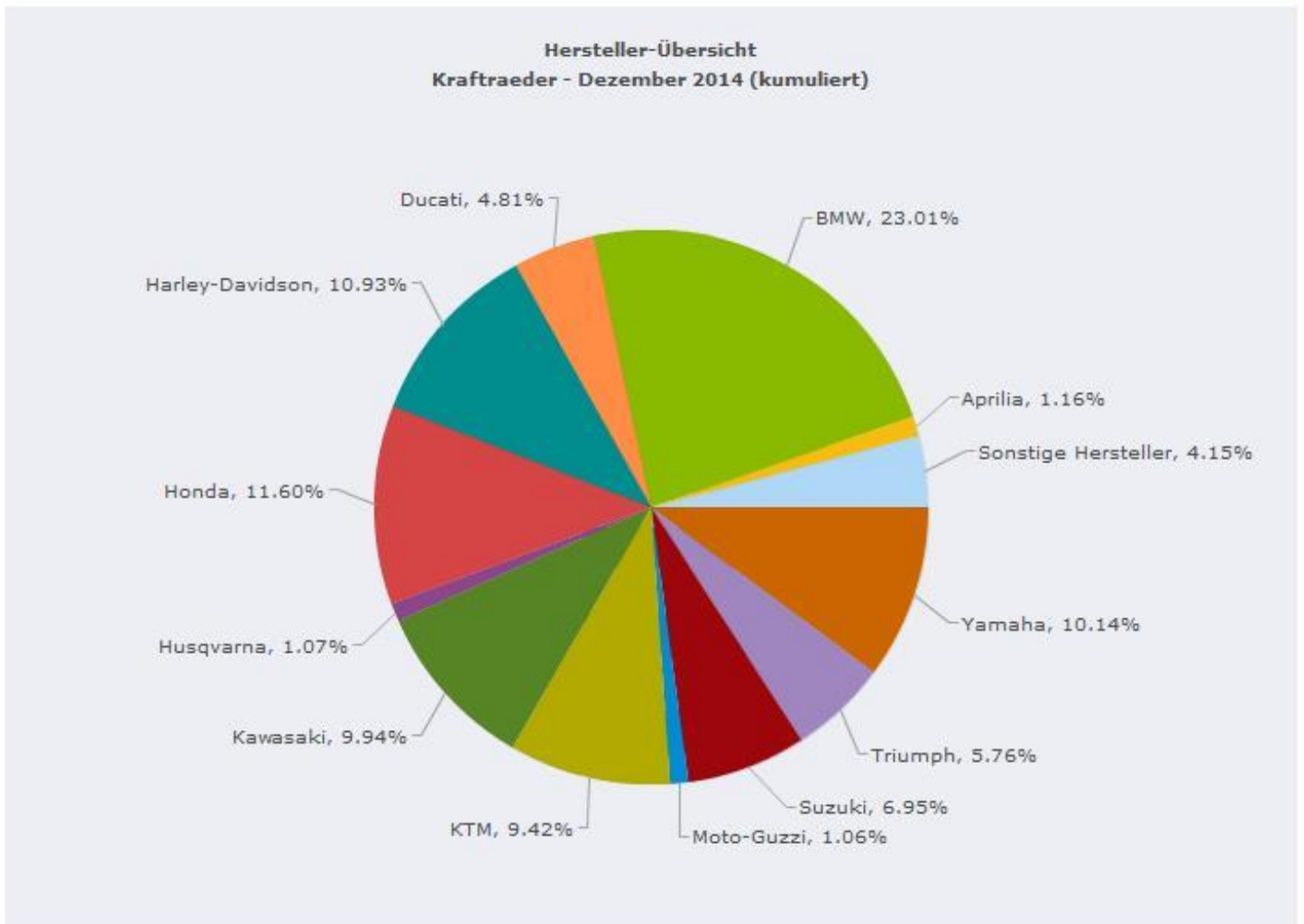
Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	129.357	100,00 %	140.609	100,00 %	8,70%
BMW	20.802	16,08%	22.994	16,35%	10,54%
Honda	18.003	13,92%	18.128	12,89%	0,69%
Yamaha	11.365	8,79%	15.840	11,27%	39,38%
KTM	9.433	7,29%	12.142	8,64%	28,72%
Harley-Davidson	9.927	7,67%	10.579	7,52%	6,57%
Kawasaki	9.535	7,37%	10.038	7,14%	5,28%
Piaggio	10.458	8,08%	9.770	6,95%	-6,58%
Suzuki	7.119	5,50%	7.582	5,39%	6,50%
Triumph	5.666	4,38%	5.576	3,97%	-1,59%
Ducati	4.728	3,66%	4.655	3,31%	-1,54%
Sonstige Hersteller	3.687	2,85%	3.626	2,58%	-1,65%
Kymco	2.578	1,99%	2.655	1,89%	2,99%
Aprilia	2.542	1,97%	2.230	1,59%	-12,27%
Peugeot	1.288	1,00%	1.579	1,12%	22,59%
Betamotor	946	0,73%	1.288	0,92%	36,15%
Husqvarna	1.478	1,14%	1.181	0,84%	-20,09%
Daelim	1.165	0,90%	1.127	0,80%	-3,26%
Moto-Guzzi	1.002	0,77%	1.022	0,73%	2,00%
MV Agusta	845	0,65%	877	0,62%	3,79%
Sky Team (RC)	745	0,58%	809	0,58%	8,59%
SYM	684	0,53%	774	0,55%	13,16%
Hyosung	652	0,50%	709	0,50%	8,74%
Kreidler Europe	502	0,39%	568	0,40%	13,15%
SI-Zweirad	422	0,33%	546	0,39%	29,38%
Generic Motor	230	0,18%	446	0,32%	93,91%
Victory	365	0,28%	358	0,25%	-1,92%
SFM	287	0,22%	353	0,25%	23,00%
Benzhou	288	0,22%	333	0,24%	15,63%
LML	172	0,13%	329	0,23%	91,28%
Gas Gas	233	0,18%	302	0,21%	29,61%
Quadro Technologie	160	0,12%	295	0,21%	84,38%
Qingqi	259	0,20%	263	0,19%	1,54%

Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Derbi / National	272	0,21%	234	0,17%	-13,97%
Indian Motorcycle	5	0,00%	231	0,16%	4.520,00%
Jonway (RC)	273	0,21%	230	0,16%	-15,75%
Taiwan Golden Bee	273	0,21%	201	0,14%	-26,37%
RIEJU	69	0,05%	142	0,10%	105,80%
Husaberg	403	0,31%	131	0,09%	-67,49%
Zero Motorcycles	8	0,01%	90	0,06%	1.025,00%
Horex	87	0,07%	76	0,05%	-12,64%
Ural	73	0,06%	70	0,05%	-4,11%
Zhejiang Wangye Powe	70	0,05%	56	0,04%	-20,00%
Buell	47	0,04%	29	0,02%	-38,30%
Aeon-Motor	52	0,04%	26	0,02%	-50,00%
Benelli	16	0,01%	18	0,01%	12,50%
Motorhispania	4	0,00%	18	0,01%	350,00%
eROCKIT	9	0,01%	17	0,01%	88,89%
Lifan China	19	0,01%	16	0,01%	-15,79%
Bimota	7	0,01%	11	0,01%	57,14%
Keeway	20	0,02%	11	0,01%	-45,00%
Boss Hoss	17	0,01%	10	0,01%	-41,18%
MZ	12	0,01%	7	0,00%	-41,67%
Malaguti	15	0,01%	5	0,00%	-66,67%
Moto Morini	21	0,02%	2	0,00%	-90,48%
Open Concepts	1	0,00%	2	0,00%	100,00%
Italjet	1	0,00%	1	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	10	0,01%	1	0,00%	-90,00%
Simson	3	0,00%	0	0,00%	0,00%
MBK	2	0,00%	0	0,00%	0,00%
Standard	2	0,00%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Krafträder - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Krafträder - Marktanteile Hersteller

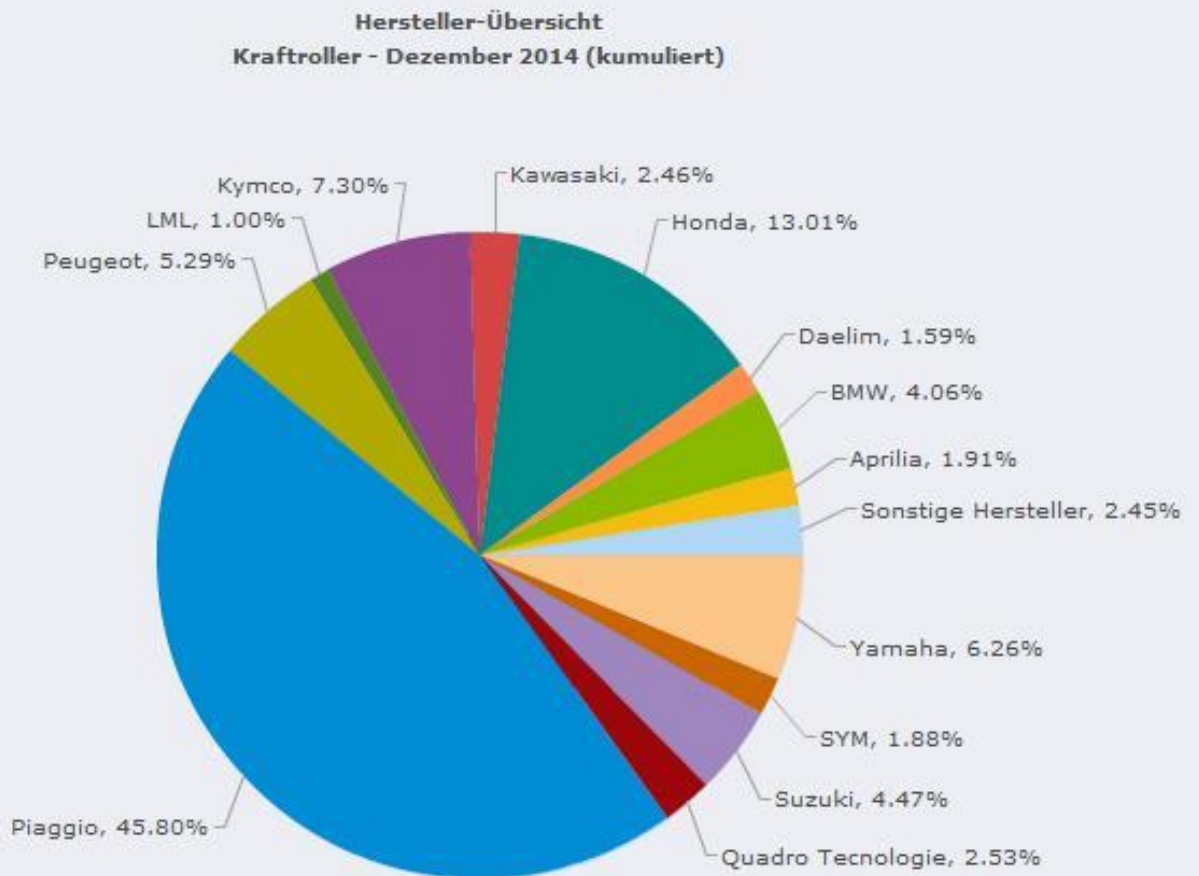
Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	87.423	100,00 %	96.823	100,00 %	10,75%
BMW	19.980	22,85%	22.281	23,01%	11,52%
Honda	12.028	13,76%	11.228	11,60%	-6,65%
Harley-Davidson	9.927	11,36%	10.579	10,93%	6,57%
Yamaha	5.434	6,22%	9.815	10,14%	80,62%
Kawasaki	9.418	10,77%	9.626	9,94%	2,21%
KTM	6.925	7,92%	9.121	9,42%	31,71%
Suzuki	6.219	7,11%	6.734	6,95%	8,28%
Triumph	5.666	6,48%	5.576	5,76%	-1,59%
Ducati	4.728	5,41%	4.655	4,81%	-1,54%
Aprilia	1.347	1,54%	1.127	1,16%	-16,33%
Husqvarna	939	1,07%	1.040	1,07%	10,76%
Moto-Guzzi	1.002	1,15%	1.022	1,06%	2,00%
MV Agusta	843	0,96%	875	0,90%	3,80%
Sonstige Hersteller	639	0,73%	779	0,80%	21,91%
Betamotor	647	0,74%	698	0,72%	7,88%
Victory	365	0,42%	358	0,37%	-1,92%
Hyosung	373	0,43%	319	0,33%	-14,48%
Gas Gas	207	0,24%	270	0,28%	30,43%
Indian Motorcycle	5	0,01%	231	0,24%	4.520,00%
Husaberg	385	0,44%	117	0,12%	-69,61%
Zero Motorcycles	8	0,01%	90	0,09%	1.025,00%
Horex	87	0,10%	76	0,08%	-12,64%
Ural	73	0,08%	70	0,07%	-4,11%
Sky Team (RC)	44	0,05%	47	0,05%	6,82%
Buell	47	0,05%	29	0,03%	-38,30%
Benelli	16	0,02%	15	0,02%	-6,25%
SYM	8	0,01%	11	0,01%	37,50%
Bimota	7	0,01%	11	0,01%	57,14%
Boss Hoss	17	0,02%	10	0,01%	-41,18%

Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Derbi / National	3	0,00%	4	0,00%	33,33%
Lifan China	3	0,00%	3	0,00%	0,00%
RIEJU	6	0,01%	3	0,00%	-50,00%
Moto Morini	21	0,02%	2	0,00%	-90,48%
MZ	5	0,01%	1	0,00%	-80,00%
Standard	1	0,00%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Kraftroller - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Kraftroller - Marktanteile Hersteller

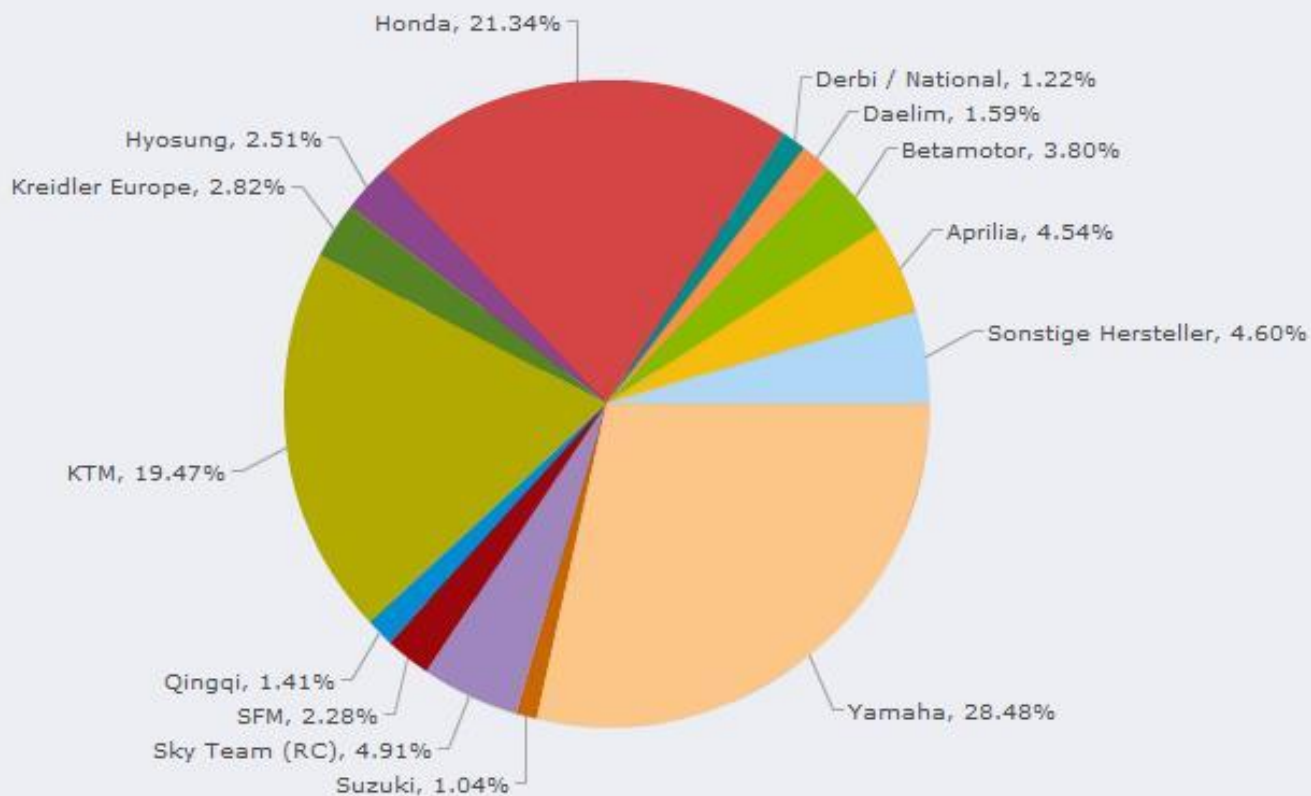
Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	11.478	100,00 %	11.682	100,00 %	1,78%
Piaggio	6.105	53,19%	5.350	45,80%	-12,37%
Honda	1.061	9,24%	1.520	13,01%	43,26%
Kymco	697	6,07%	853	7,30%	22,38%
Yamaha	664	5,78%	731	6,26%	10,09%
Peugeot	357	3,11%	618	5,29%	73,11%
Suzuki	539	4,70%	522	4,47%	-3,15%
BMW	778	6,78%	474	4,06%	-39,07%
Quadro Technologie	160	1,39%	295	2,53%	84,38%
Kawasaki	0	0,00%	287	2,46%	0,00%
Aprilia	333	2,90%	223	1,91%	-33,03%
SYM	142	1,24%	220	1,88%	54,93%
Daelim	127	1,11%	186	1,59%	46,46%
Sonstige Hersteller	142	1,24%	128	1,10%	-9,86%
LML	112	0,98%	117	1,00%	4,46%
Taiwan Golden Bee	159	1,39%	96	0,82%	-39,62%
Qingqi	36	0,31%	28	0,24%	-22,22%
Aeon-Motor	35	0,30%	17	0,15%	-51,43%
Kreidler Europe	18	0,16%	9	0,08%	-50,00%
Derbi / National	2	0,02%	3	0,03%	50,00%
Benzhou	3	0,03%	3	0,03%	0,00%
Lifan China	0	0,00%	2	0,02%	0,00%
Zhejiang Wangye Powe	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	3	0,03%	0	0,00%	0,00%
Italjet	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Malaguti	3	0,03%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

**Hersteller-Übersicht
Leichtkraftraeder - Dezember 2014 (kumuliert)**



IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

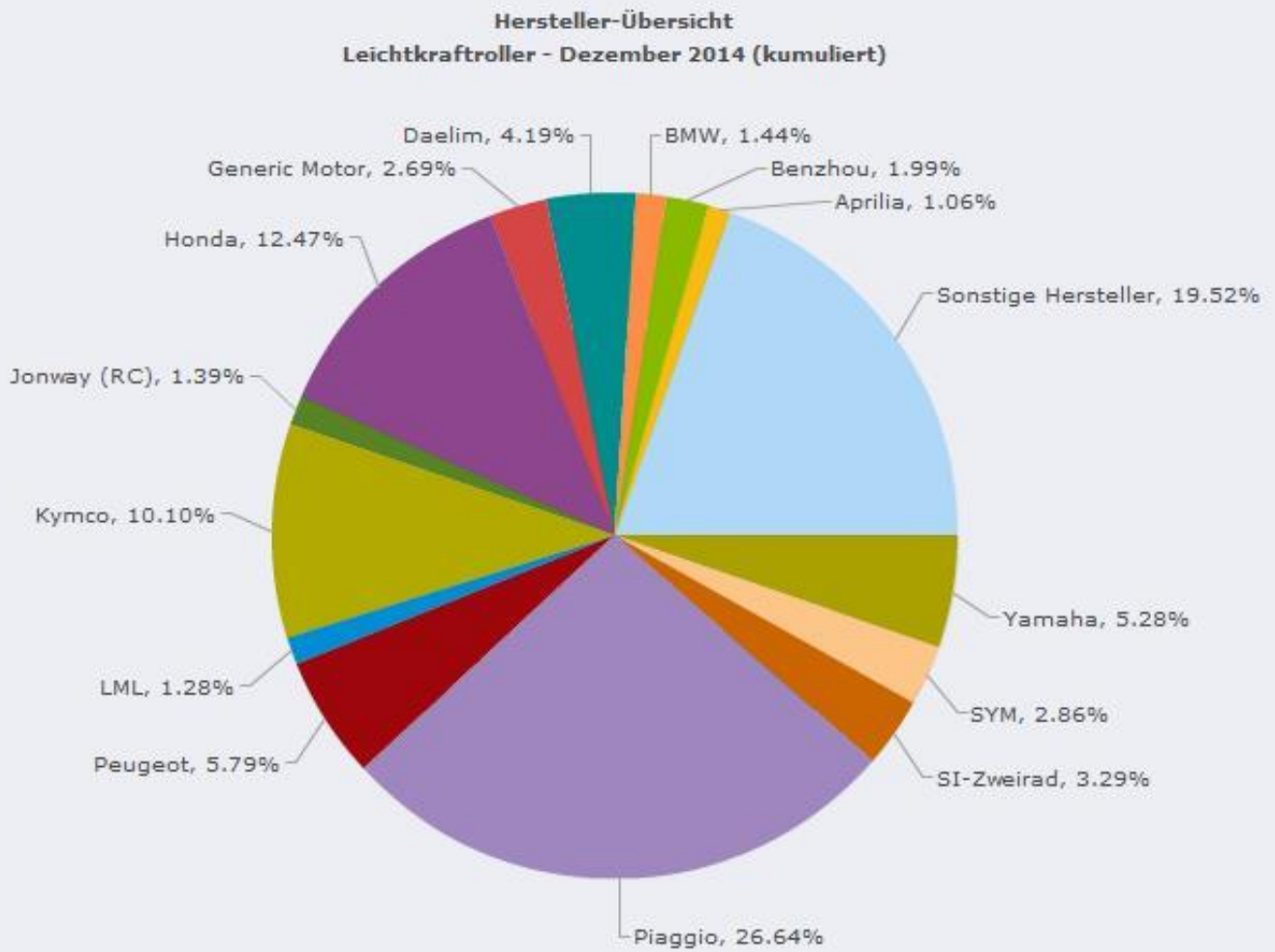
Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	14.041	100,00 %	15.515	100,00 %	10,50%
Yamaha	4.773	33,99%	4.418	28,48%	-7,44%
Honda	2.468	17,58%	3.311	21,34%	34,16%
KTM	2.508	17,86%	3.021	19,47%	20,45%
Sky Team (RC)	701	4,99%	762	4,91%	8,70%
Aprilia	615	4,38%	704	4,54%	14,47%
Betamotor	299	2,13%	590	3,80%	97,32%
Kreidler Europe	359	2,56%	438	2,82%	22,01%
Hyosung	279	1,99%	389	2,51%	39,43%
SFM	271	1,93%	353	2,28%	30,26%
Daelim	227	1,62%	246	1,59%	8,37%
Qingqi	196	1,40%	219	1,41%	11,73%
Derbi / National	180	1,28%	189	1,22%	5,00%
Suzuki	132	0,94%	162	1,04%	22,73%
Husqvarna	539	3,84%	141	0,91%	-73,84%
RIEJU	63	0,45%	139	0,90%	120,63%
Kymco	156	1,11%	127	0,82%	-18,59%
Kawasaki	117	0,83%	125	0,81%	6,84%
SYM	43	0,31%	68	0,44%	58,14%
Gas Gas	26	0,19%	32	0,21%	23,08%
Motorhispania	4	0,03%	18	0,12%	350,00%
eROCKIT	9	0,06%	17	0,11%	88,89%
Sonstige Hersteller	34	0,24%	17	0,11%	-50,00%
Husaberg	18	0,13%	14	0,09%	-22,22%
Lifan China	12	0,09%	8	0,05%	-33,33%
MZ	7	0,05%	5	0,03%	-28,57%
MV Agusta	2	0,01%	2	0,01%	0,00%
Simson	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Standard	1	0,01%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2015-01

Der Markt in Zahlen (Dezember 2014, kumuliert)

Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	16.415	100,00 %	16.589	100,00 %	1,06%
Piaggio	4.353	26,52%	4.420	26,64%	1,54%
Sonstige Hersteller	2.872	17,50%	2.702	16,29%	-5,92%
Honda	2.446	14,90%	2.069	12,47%	-15,41%
Kymco	1.725	10,51%	1.675	10,10%	-2,90%
Peugeot	931	5,67%	961	5,79%	3,22%
Yamaha	494	3,01%	876	5,28%	77,33%
Daelim	811	4,94%	695	4,19%	-14,30%
SI-Zweirad	422	2,57%	546	3,29%	29,38%
SYM	491	2,99%	475	2,86%	-3,26%
Generic Motor	230	1,40%	446	2,69%	93,91%
Benzhou	285	1,74%	330	1,99%	15,79%
BMW	44	0,27%	239	1,44%	443,18%
Jonway (RC)	273	1,66%	230	1,39%	-15,75%
LML	60	0,37%	212	1,28%	253,33%
Aprilia	247	1,50%	176	1,06%	-28,74%
Suzuki	229	1,40%	164	0,99%	-28,38%
Kreidler Europe	125	0,76%	121	0,73%	-3,20%
Taiwan Golden Bee	114	0,69%	105	0,63%	-7,89%
Zhejiang Wangye Powe	69	0,42%	56	0,34%	-18,84%
Derbi / National	87	0,53%	38	0,23%	-56,32%
Qingqi	27	0,16%	16	0,10%	-40,74%
Keeway	20	0,12%	11	0,07%	-45,00%
Aeon-Motor	17	0,10%	9	0,05%	-47,06%
Malaguti	12	0,07%	5	0,03%	-58,33%
Lifan China	4	0,02%	3	0,02%	-25,00%
Benelli	0	0,00%	3	0,02%	0,00%
Open Concepts	1	0,01%	2	0,01%	100,00%
Italjet	0	0,00%	1	0,01%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	6	0,04%	1	0,01%	-83,33%

Hersteller	2013		2014		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
MZ	0	0,00%	1	0,01%	0,00%
Hyosung	0	0,00%	1	0,01%	0,00%
MBK	2	0,01%	0	0,00%	0,00%
Simson	2	0,01%	0	0,00%	0,00%
SFM	16	0,10%	0	0,00%	0,00%