



Stromlinie

Die Diskussion über stromangetriebene Mobilität zieht sich schon seit Jahren wie eine rote Linie durch die politische und gesellschaftliche Diskussion in Europa und Deutschland. Dem an vielen Stellen vorhandenen Förderungswillen stehen Herausforderungen auf Seiten der Infrastrukturentwicklung, Fahrzeug-konstruktion und nicht zuletzt Endverbraucherakzeptanz gegenüber.

Die durchaus hochgesteckten politischen Ziele im Bereich der Pkw-Flotte wurden bisher nicht erreicht und teilweise sind infrastrukturelle Voraussetzungen für eine größere Fahrzeugflotte vorhanden, als sie real auf unseren Straßen genutzt werden.

Mit dem Rückenwind der neuen Bundesgesetzgebung, die die Nutzung von Elektrofahrzeugen auch in Sonderspur-bereichen ermöglicht, ergeben sich zusätzliche Chancen nicht zuletzt gerade für elektrisch motorisierte Zweiradfahrer.

Elektroroller und Motorräder sind ohnehin eine exzellente Alternative für die innerstädtische Mobilität, brauchen sie doch nicht nur im fließenden, sondern auch im ruhenden Verkehr deutlich weniger vom oft knappen Parkraum.

Auch wenn in Deutschland und Europa das Anwachsen dieses Marktes für Elektrozweiräder nicht das rasante Tempo der chinesischen Metropolen aufnehmen wird, so ist doch zu erwarten, dass die Zweiräder bei der Elektromobilität schneller Fahrt aufnehmen.

Ein wichtiger Zukunftszweig für unsere Branche, die eben gerade durch ihre Vielseitigkeit überzeugt, wenn Mobilität und Fahrspaß gleichermaßen ihre Heimat auf zwei Rädern finden.

Gleichgültig ob mit Elektro- oder effizientem Verbrennungsmotor: Das Motto in diesen Tagen für alle Motorrad- und Rollerfahrer heißt ganz sicher „Start2Ride“!

Heiner Faust
IVM-Präsident

Reiner Brendicke
IVM-Hauptgeschäftsführer

IVM Performance 2015-04

Kennzeichen E

Ein Gesetzentwurf zur Vorfahrt für Elektromobilität

Subjektiv betrachtet haben Motorräder und Roller schon immer klare Vorteile im Verkehr. Ob beim Halten, Parken, beim Vorankommen im zähfließenden Verkehr oder gar im Stau. Und möglicherweise wird ein wesentliches Merkmal dieser Mobilitätskompetenz unserer Einspurfahrzeuge zukünftig legalisiert: Die Online-Petition „Staudurchfahrt für Motorräder“ kann ab 120.000 registrierter Unterstützer mit Wohnsitz in Deutschland vom Parlament aufgenommen und diskutiert werden. Stand 15. April fehlen hierfür noch knapp 4.800 digitale Unterschriften, die bis zum 7. Mai 2015 eingereicht werden können. Legale Bevorrechtigungen im Straßenverkehr können also ein Anreiz sein, solange sie nur einer verhältnismäßig überschaubaren Gruppe zur Verfügung stehen, wie z.B. uns Motorradfahrern auf den Bundesautobahnen.

Um Bevorrechtigungen dieser Art geht es im neuen Elektromobilitätsgesetz EmoG zur „Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge“. Ob Vierrad oder Zweirad mit E-Antrieb, der Elektromobilist wird in der großstädtischen Rush-Hour zukünftig vorrangig behandelt. Diese neue Freundlichkeit beginnt mit privilegiertem Parken an Ladestationen und der Ausweisung weiterer hochattraktiver Parkflächen in Innenstädten und auf Einkaufsstraßen bzw. Gebührenbefreiung auch außerhalb der Ladeinfrastruktur. Die Freigabe von Sonderfahrspuren für Busse oder andere z.B. aus Lärmschutzgründen gesperrter Durchfahrten ist ein weiterer attraktiver Schritt in Richtung „Elektrifizierung“ des Innenstadt-Verkehrs.

Zusätzlich dürfen „elektrische Reiter“ und Fahrer von elektrisch betriebenen Autos sich auf weitere Ausnahmen von Zufahrts- oder Durchfahrtsbeschränkungen freuen, z.B. in Luftkurorten, Erholungsorten und Landschaftsschutzgebieten und sogar bei kulturellen Veranstaltungen, wenn die Durchfahrtsmöglichkeit z.B. aus Lärmschutzgründen untersagt ist.

Der höhere Sinn ist es natürlich, die überschaubare Anzahl von 24.000 zugelassenen Elektrofahrzeugen in der Bundesrepublik Deutschland signifikant zu erhöhen, Anreize für den Erwerb eines E-Mobils auf zwei-, drei oder vier Rädern zu schaffen. Damit eng verbunden ist die Einführung eines E-Kennzeichens, die eine Bevorrechtigung für die Fahrerinnen und Fahrer von E-Fahrzeugen erst möglich macht. Denn schließlich resümiert der Gesetzentwurf im letzten Kapitel seiner 42 Seiten, dass Bevorrechtigungen nur Sinn ergeben, „wenn sie einer verhältnismäßig kleinen Gruppe gewährt werden. Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Anzahl von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Deutschland zunehmend erhöhen wird. Insofern ist die Befristung der Regel erforderlich.“ So werden diejenigen, die früh aufs E-Bike oder E-Auto und eingeschränkt auf hybridbetriebene Fahrzeuge setzen, ab dem 1. Januar 2016 zu den privilegierten Vorreitern der Elektromobilität zählen.

*<https://www.openpetition.de/petition/online/staudurchfahrt-fuer-motorraeder>

IVM Performance 2015-04

Das computergesteuerte Auto versus Motorrad?

Höhere Grade der Automatisierung stärken die Elektromobilität als Systemlösung und verbessern die Reichweite von Elektrofahrzeugen“, so Michael Meurer, BMW AG, Sprecher des eNova Strategiekreises Elektromobilität auf dem Forum Elektromobilität e.V. am 10. März in Berlin. Das heißt, ein Elektrofahrzeug auf dem Stand der Technik ist bereits heute befähigt, hochautomatisiert zu funktionieren. Und wer einmal in einem normal motorisierten Auto der oberen Mittelklasse, ausgerüstet mit automatisch bremsendem und beschleunigendem Abstandsradar, dynamischer Geschwindigkeitsregelung und Spurhalteassistent unterwegs war, kann sich sehr gut vorstellen, wie nah die Entwicklung dem vollautomatischen Reisen auf Bundesautobahnen gekommen ist.

Schlafen auf der Bundesautobahn

Wir Motorradfahrer haben immer mal wieder den Drang, die Autofahrer vor uns aufzuwecken. Was bisher als Witzelei daherkam, wird sehr bald Realität – sie werden wirklich schlafen oder lesen oder einen Kaffee zubereiten.

Die Roadmaps der Europäischen Technologieplattformen European Road Transport Research Advisory Council ERTRAC und European Technology Platform on Smart Systems Integration EpoSS propagieren die Einführung automatisierten Fahrens auf der Autobahn bis 2020 und des vollautomatisierten Fahrens bis 2030.

Wenn die am 10. März auf dem Berliner Kongress des Forums Elektromobilität dargestellte Dynamik des Elektromobilitätsmarktes konstant bleibt, ist dies ein realistisches Szenario, denn elektrische Antriebe bedingen rechnergestützte Steuerungen und ermöglichen das hochautomatisierte Fahren (mit beobachtendem Fahrer) und das vollautomatisierte Reisen (ohne oder mit schlafendem Fahrer).

Bike connected

Der Industrie-Verband Motorrad beobachtet die Entwicklung, die sich in der hohen Komplexität des hoch- oder gar vollautomatisierten Fahrens in erster Linie mit dem E-Auto befasst. Für das elektrisch betriebene Zweirad wird es keine fahrerlose Stufe 5 und wohl keine Stufe 3 und 4 (mit Nebentätigkeiten befasster oder schlafender Fahrer) geben. Das heißt aber, dass sich in 5 Jahren zwischen hochautomatisiert dahingleitenden Automobilen analog gesteuerte Motorräder befinden werden. Unsere Bikes werden dann allerdings mit anderen Fahrzeugen kommunizieren müssen – und nicht nur das, sie werden regelrechte Unterhaltungen führen, denn zu unserer Sicherheit werden sie „connected“ sein.

Hilfe, mein Motorrad redet über mich

Und genau das wird uns Motorradfahrern in einer immer komplexeren Mobilitäts-Struktur zu Gute kommen. 2009 wurde das BMW Motorradkonzept ‚ConnectedRide‘ bekannt. Damit tauschen Motorräder Informationen über Geschwindigkeit, Ort und Fahrtrichtung mit anderen Verkehrsteilnehmern aus, um vor potenziellen Gefahrensituationen zu warnen. In der Realität kann das heißen, dass wir Motorradfahrer die unliebsamen Überraschungen aus Seitenstraßen, Feld- und Forstwegen früh genug erkennen werden. Dass wir vor Straßenschäden und der unausrottbaren Bitumenseuche gewarnt werden. Vielleicht wird Big Brother hier zu Mr. Nice Guy, der einfach einen guten Job macht.

Der nächste Schritt hieße „Car-to-X“. Damit können Autos und Motorräder mit X kommunizieren – und zwar nicht nur mit anderen Autos oder Motorrädern, sondern mit der kompletten Verkehrsinfrastruktur wie Ampeln, Fußgängerüberwegen und Verkehrsmanagementsystemen, die z.B. aus städtischen Verkehrsüberwachungen resultieren. Für den schnellen Kommunikationsaustausch müssen keine neuen Übertragungswege mehr erfunden werden, denn die Datenübermittlung greift auf lokale Netzwerke (W-LAN) und Mobilfunk-Netze zurück. Einzige Voraussetzung für die notwendige Echtzeitkommunikation ist die mobile Telekommunikation mit den immer schneller werdenden Breitband-Übertragungen, die diesen hochwertigen Dienst ermöglicht. Wer den „Turbo“ in der Entwicklung der Breitband-Übertragungen der letzten fünf Jahre verfolgt hat, wird an einer flächendeckenden Bereitstellung bis 2020 bzw. 2030 keinerlei Zweifel hegen. Trotz aller Big-Brother-Projektionen, die mit automatisch kommunizierenden Systemen in einer nahezu vollständig vernetzten Welt nun einmal einhergehen, wird eine ganz und gar analoge Ausrede (meist uns Motorradfahrern gegenüber) auf der Strecke bleiben: „Entschuldigung, ich habe Sie nicht gesehen.“



IVM Performance 2015-04

Lange Leitung

120 Jahre Elektromotorrad-Entwicklung

1895 wurde in den USA das erste Patent für einen elektrifizierten Motorradantrieb eingereicht. Bis 1897 kam es zu einer ersten kleinen Blütezeit der Elektromotorräder in Europa – die vornehmlich als Schrittmacher-Kräder bei den sehr populären Bahn-Radrennen eingesetzt wurden. Ein Jahr später wurde der Strom abgedreht. Die Elektromotorräder verschwanden vom Markt, weil der stärkere Benzinmotor nicht aufzuhalten war. Doch kaum 30 Jahre später war es schon wieder hip, mit der in Lyon erbauten Elektrocyclette zwischen Automobilen, Krafträdern und Pferdefuhrwerken rumzudüsen, immerhin mit einer Reichweite von bis zu 30 Kilometern. Anfang der 40-er entstand in Belgien der Socovel Scooter, der mit drei 6-Volt Batterien 30 km/h Höchstgeschwindigkeit und bis zu 50 Kilometer Reichweite erreichte; etwa 500 Exemplare des 75 kg wiegenden Elektromotorrads sollen verkauft worden sein. Danach wird es recht lange still ums E-Bike.

Es hatte also durchaus Historie, als auf der INTERMOT Köln 2008 Elektromotorräder von Zero Motorcycles, eRockit und Quantya ihre Weltpremieren feierten. Während Fahrräder mit Elektroantrieb und Elektromotorroller bereits millionenfach gebaut werden, liegt das Haupthindernis für die Konstruktion von leistungsstarken Zweirädern mit Elektromotor im Problem der Reichweite der Lithium-Ionen-Batterien, die zwischen 40 und 150 Kilometer beträgt.

IVM Performance 2015-04

Was auf Deutschlands Straßen stromert

BMW Motorrad überraschte im Herbst 2012 das INTERMOT-Publikum mit einer Kleinserie des Elektromotorrollers BMW C evolution, der auf dem Probefahrparcours innerhalb der High-Tech-Ausstellung eMotion ausgiebig von Besuchern getestet werden konnte. Pilotiert von Stunt-Weltmeister Chris Pfeffer gewann der BMW C evolution souverän den von der Light Electric Vehicle Association (LEVA) ausgetragenen INTERMOT-Weltmeisterschaftslauf. 2014 startete BMW Motorrad die Serienproduktion des C evolution-Rollers.



Pionier mit einer Art Multivorteilsroller war Piaggio bereits 2009: Dreirad, Verbrennungsmotor, E-Antrieb inkl. Rückwärtsgang, kurz MP3 Hybrid. Der Hybrid-Antrieb kombiniert die Vorteile des Verbrennungsmotors mit denen des Elektroantriebs. Mehr Leistung, mehr Drehmoment, weniger Benzinverbrauch und reduzierte Emissionen. Die Italiener schufen auf der Basis ihrer seit 2006 erfolgreichen MP3-Roller einen 125er mit zusätzlichem 3,5-PS-Elektromotor und intelligenter Steuerelektronik.



E-asy Rider

KTM Power Sports aus Mattighofen/Österreich hat 2012 seine Freerider-Serie im Mountainbike-Look angekündigt und Wort gehalten. Das E-Geländemotorrad steht seit 2014 voll im Saft und in diesem Frühjahr in den „Elektroabteilungen“ der KTM-Händler bereit. Alle Freeride E-Typen SM, SX und XC verfügen über Elektromotoren mit einer Nennleistung von 11 kW (15 PS), der die 106 kg leichten „Freerider“ zu einem echten

Gelände-E-ntertainer macht, die SM ist straßenzulassungsfähig. Die Sitzhöhe beträgt typenübliche 91 cm, die Ladezeit beträgt 50 bis 80 Minuten.



Projekte

Plötzlich war der Aprilscherz mit der Elektro-Harley uralt. Denn die Traditions- und Lifestyle-Spezialisten aus Milwaukee sind aufs Ladekabel gekommen. Und wie! „Project LiveWire“ hat Harley-Davidson das mächtige Strombiker aus Milwaukee genannt. „LiveWire“ ist noch nicht in Serie gegossen, sondern in Erprobung und auf Experience-Tour.

http://projectlivewire.harley-davidson.com/de_DE

Big E-Motions

Seit 2011 ist in Deutschland die amerikanische Brammo Enertia aus Ashland/Oregon erhältlich. Die Enertia ist ein 13 kW starkes Elektromotorrad mit einem gekapselten, bürstenlosen Permanentmagnet-Wechselstrommotor. Der Lithium-Eisen-Phosphat-

Akkumulator der Firma Valence Technology aus dem texanischen Austin speichert bei 76,8 Volt Spannung eine Ladung von 3,1 kWh und gewährleistet damit eine Reichweite von etwa 70 Kilometern – immerhin 20 Kilometer mehr, als der 75 Jahre zuvor entstandene Socovel Roller. Seit 2012 wird das weitgehend baugleiche Modell Enertia Plus angeboten, das bei doppelter Akku-Kapazität Reichweiten von bis zu 130 Kilometern erzielt.

Die Brammo Empulse ist ein direkter Ableger des Brammo Enertia TTR Race Bike, mit dem Brammo am ersten Elektromotorradrennen 2009 auf der Isle of Man teilnahm. Die Leistung von 40 kW (55 PS) und ein Drehmoment von 63 Nm ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, die Reichweite der Lithium-Ionen-Batterie liegt bei 160 Kilometer – bei einem Leergewicht von 190 kg.

2014 stellte CRP Technology das erste elektrische Superbike vor. Der Synchronmotor der italienischen Energica EGO erreicht eine Leistung von 100 kW bei 4.900 bis 10.500 min. Die EGO wird von einer 11,7 kWh-Batterie versorgt, ihre Höchstgeschwindigkeit (abgeregelt) liegt bei 240 km/h.

Bereits 2009 brachte der kalifornische Hersteller Zero Motorcycles die Supermoto Zero S ins Spiel. Sie verfügte über eine Leistung von 23 kW (31 PS) und ein Drehmoment von 84,6 Nm mit einer Reichweite bis zu 100 Kilometer und dem von Zero entwickelten Lithium-Ionen-Akku. Seit 2011 ist ein neues Modell mit der Bezeichnung „2011 Zero S“ in Deutschland verfügbar, dessen optionale Schnelladeeinrichtung die Ladezeit bis „90 Prozent voll“ auf 2 Stunden reduzieren kann. Der Preis für das Straßenmotorrad beträgt rund 13.000 Euro.

Stadtstromer

Yamaha bietet seit 2012 das 56 Kilo Leichtgewicht EC-03 als Mokick- (40km/h) und Mofa-Version (25 km/h) an. Der Einsitzer-Roller mit Gleichstrom-Synchron-Nabenmotor leistet 1,4 Kilowatt/1,9 PS und kostet 2.500,- Euro. Die Reichweite des EC-03 beträgt 30 – 50 km. Seine 50 Volt Lithium-Ionen-Batterie kann an jeder Steckdose aufgeladen werden.



Unter dem Namen E-Florett sind zwei 45 km/h-Elektro-Scooter der Marke Kreidler erhältlich. Die Version 1.0 besitzt einen 3000 Watt starken Elektromotor und einen herausnehmbaren Blei-Silicon-Akkupack. Bei der Version 3.0 ist ein 4000 Watt starker Motor verbaut. Auch hier ist das Akkupack austauschbar, allerdings handelt es sich um Lithium-Eisenphosphat-Akkus. Darüber hinaus bietet die E-Florett 3.0 weitere Features wie einen Leistungswahlschalter und eine Vierkolben-Radialbremsanlage vorn.



Piaggio präsentiert ein mit vielen zukunftsweisenden Features ausgestattetes Pedelec. Das Electric Bike Project soll u.a. mit hydraulischen Scheibenbremsen, Zahnriemenantrieb und 250 bzw. 350 Watt Mittelmotor einen Meilenstein im Zweirad-Segment setzen.

Im münsterländischen Velen wird seit 2013 das Spaß- und Leichtkraftrad eRockit in einer Kleinserie hergestellt. Die Hersteller rühmen sich der schnellsten Pedelecs der Welt.

Äußerlich von ganz anderem Kaliber erblickte 2014 der Johammer J1 2014 das Licht der Welt und die Welt blickte erstaunt zurück auf diese Mischung aus dem verspieltem Design eines Rollcontainers und dem technischen Know-How der Johammer e-mobility aus Bad Leonfelden/Österreich. Die Reichweite der Akkus liegt wahlweise bei 150 oder 200 Kilometer.

IVM Performance 2015-04

ACEM Spring Congress 2015

Der europäische Motorrad-Industrieverband ACEM lud seine Mitgliedsunternehmen sowie die in diesem Verband organisierten nationalen Industrieverbände zu seiner Generalversammlung am 26. März ein, die vom Haus Piaggio in Pontedera ausgerichtet wurde.

In der Sitzung, an der für den IVM Hauptgeschäftsführer Reiner Brendicke und Ressortleiter Technik Christoph Gatzweiler teilnahmen, wurde der bisherige ACEM-Präsident, Stefan Schaller (BMW Motorrad), bis zum März 2017 wieder gewählt. Auch das gesamte Präsidium mit den Mitgliedern Stefan Pierer (CEO KTM-Sportmotorcycle AG) und Leo Francesco Mercanti (Executive Vice President Piaggio) wurde im Amt bestätigt. Die Unternehmens- und Verbandsvertreter nutzten die Veranstaltung zum internationalen Austausch der Entwicklungen in den europäischen Mitgliedsländern.

ACEM repräsentiert gegenwärtig die 15 führenden Unternehmen der Motorradindustrie sowie 18 nationale Verbände.

Das gastgebende Unternehmen Piaggio nutzte die Gelegenheit, die Delegierten bei einer beeindruckenden Werksführung mit den Produktionsprozessen gerade der Vespa-Scooter vertraut zu machen.

Unmittelbar neben dem Produktionsstandort befindet sich auch das Vespa-Museum, das die lange und erfolgreiche Geschichte des Kultrollers von den ersten Anfängen bis zum heutigen Tag eindrucksvoll beschreibt.



IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Neuzulassungen Krafträder - Top 50 - Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	BMW	R 1200 GS	2.476
2	Yamaha	MT-09	1.030
3	Yamaha	MT-07	960
4	BMW	NINE T	830
5	BMW	S 1000 R	799
6	Kawasaki	ER-6n	654
7	BMW	R 1200 R	585
8	Kawasaki	Z 800	525
9	BMW	S 1000 RR	517
10	BMW	F 700 GS	471
11	Suzuki	GSR-750	469
12	Triumph	TIGER 800	377
13	Suzuki	SFV 650 GLADIUS	377
14	Honda	NC 750 X	376
15	KTM	390 DUKE	364
16	KTM	1290 SUPERDUKE R	360
17	Suzuki	DL 650 V-STROM	360
18	BMW	F 800 GS	356
19	BMW	R 1200 RT	341
20	Kawasaki	Z 1000	334
21	BMW	F 800 R	333
22	KTM	690 SMC	323
23	Suzuki	DL 1000 V-STROM	323
24	Honda	CB 650 F	301
25	Kawasaki	VULCAN S	281
26	Triumph	STREET TRIPLE 675	278
27	Ducati	SCRAMBLER	277
28	Honda	NC 750 S	274
29	Kawasaki	VERSYS	271
30	Harley-Davidson	XL 1200 X	268
31	KTM	690 DUKE	259
32	KTM	350 EXC-F	250
33	Kawasaki	Z 1000 SX	240
34	Harley-Davidson	BREAKOUT	240
35	Yamaha	XV 950	231
36	Kawasaki	VERSYS 1000	227

# Hersteller	Modell	Stückzahl
37 Honda	CB 500 F	223
38 Honda	CROSSTOURER	217
39 Suzuki	GSF 1250 BANDIT	216
40 Harley-Davidson	DYNA STREET BOB	210
41 KTM	1190 ADVENTURE	205
42 Triumph	TIGER EXPLORER	205
43 Honda	CB 1000 R	194
44 Triumph	BONNEVILLE	192
45 BMW	F 800 GT	191
46 Honda	CROSSRUNNER	188
47 Ducati	MONSTER 821	187
48 Harley-Davidson	STREET GLIDE SPECIAL	184
49 Ducati	MONSTER 1200	168
50 Suzuki	VL 1500 INTRUDER	168

Neuzulassungen Kraftroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

# Hersteller	Modell	Stückzahl
1 Piaggio	VESPA GTS-300 SUPER	676
2 Piaggio	MP3 -500 LT	197
3 Honda	SH 300	195
4 Piaggio	BEVERLY 350 SPORT TOURING	119
5 Kymco	DOWNTOWN 300	110
6 BMW	C 650 GT	98
7 Suzuki	AN 650 BURGMAN	97
8 Yamaha	X-MAX 400	83
9 Kymco	XCITING 400	82
10 BMW	C 600 SPORT	74

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Neuzulassungen Leichtkrafträder – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	KTM	DUKE-125	713
2	Yamaha	MT-125	471
3	Honda	CBR 125 R	269
4	Yamaha	WR 125	251
5	Yamaha	YZF-R 125	216
6	KTM	RC 125	198
7	Sky Team (RC)	LEICHTKRAFTRAD UNBEKANNT	152
8	Betamotor	RR 125	146
9	Honda	CBF 125 F	142
10	Honda	MSX-125	128

Neuzulassungen Leichtkraftrroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA PRIMAVERA	231
2	Piaggio	VESPA GTS SUPER 125	180
3	Generic Motor	LEICHTKRAFTROLLER UNBEKANNT	171
4	Honda	SH 125	139
5	Yamaha	MAJESTY S 125	127
6	Honda	PCX-WW 125	101
7	Daelim	OTELLO-125	85
8	BMW	C-Evolution	79
9	Yamaha	MW 125 TRICITY	79
10	Piaggio	NEW TYPHOON-125	71

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Neuzulassungen im Jahresvergleich – absolute Zahlen nach Fahrzeuggruppen

Marktsegment	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	38.375	100,00 %	39.820	100,00 %	3,77%
Krafträder	28.560	74,42%	30.219	75,89%	5,81%
Kraftroller	3.074	8,01%	2.684	6,74%	-12,69%
Leichtkrafträder	2.858	7,45%	3.525	8,85%	23,34%
Leichtkraftroller	3.883	10,12%	3.392	8,52%	-12,64%

Marktanteile der Marktsegmente im Vorjahresvergleich – absolute Zahlen nach Marktsegmenten

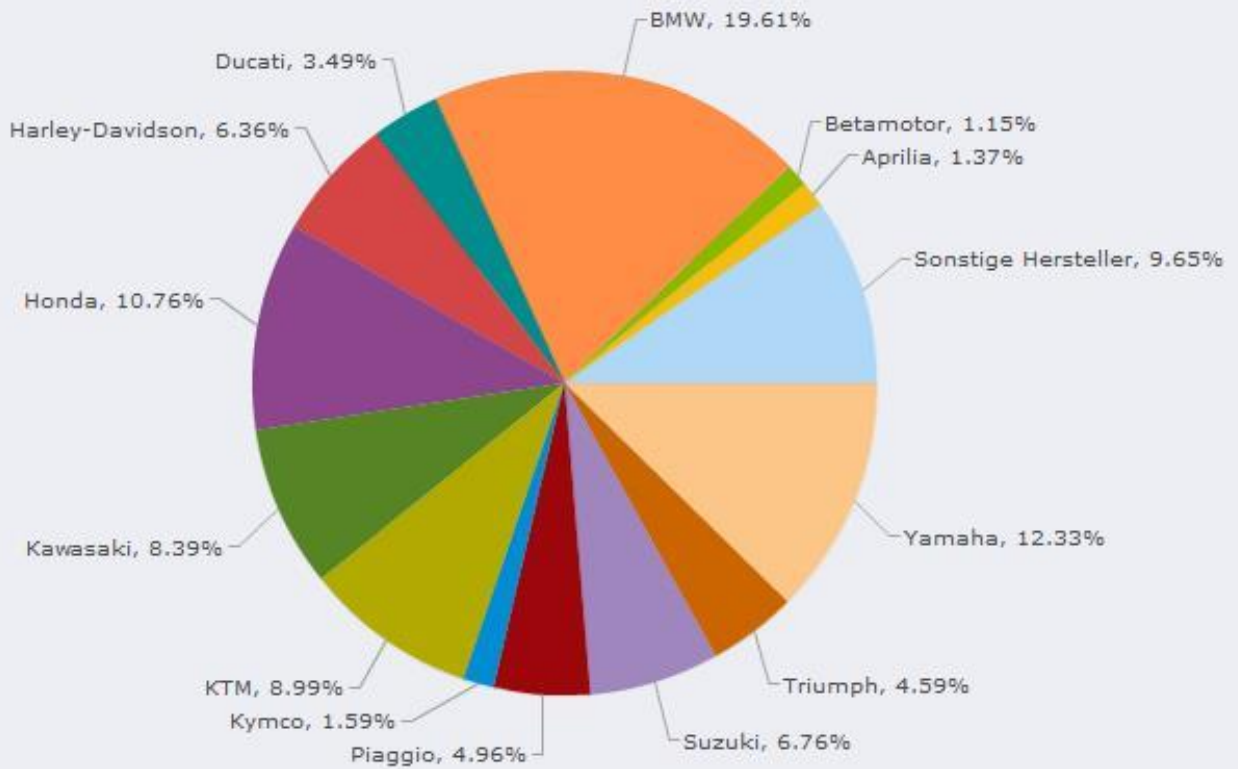
Marktsegment	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	28.560	100,00 %	30.219	100,00 %	5,81%
Chopper	3.366	11,79%	3.561	11,78%	5,79%
Enduro	8.128	28,46%	7.771	25,72%	-4,39%
Klassik	4.549	15,93%	6.254	20,70%	37,48%
Sonstige	232	0,81%	333	1,10%	43,53%
Sport	8.793	30,79%	8.955	29,63%	1,84%
Supersportler	1.609	5,63%	1.850	6,12%	14,98%
Tourer/Luxustourer	1.883	6,59%	1.495	4,95%	-20,61%

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen

**Hersteller-Übersicht
Alle Fahrzeuggruppen - März 2015 (kumuliert)**



IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen

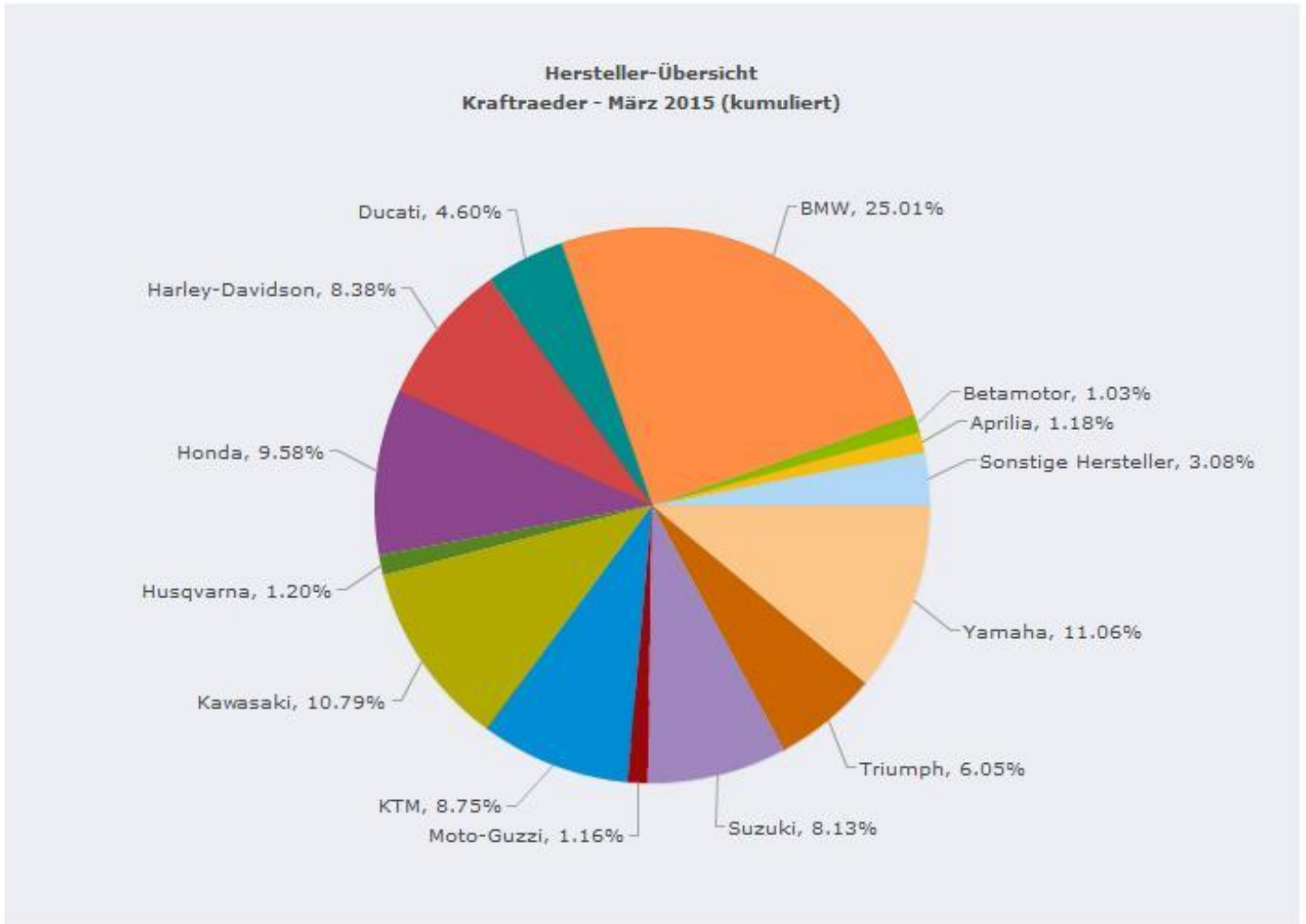
Hersteller	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	38.375	100,00 %	39.820	100,00 %	3,77%
BMW	7.146	18,62%	7.809	19,61%	9,28%
Yamaha	3.629	9,46%	4.911	12,33%	35,33%
Honda	5.005	13,04%	4.284	10,76%	-14,41%
KTM	2.719	7,09%	3.578	8,99%	31,59%
Kawasaki	3.213	8,37%	3.341	8,39%	3,98%
Suzuki	2.653	6,91%	2.690	6,76%	1,39%
Harley-Davidson	2.802	7,30%	2.533	6,36%	-9,60%
Piaggio	2.424	6,32%	1.974	4,96%	-18,56%
Triumph	1.747	4,55%	1.829	4,59%	4,69%
Ducati	1.305	3,40%	1.389	3,49%	6,44%
Sonstige Hersteller	785	2,05%	669	1,68%	-14,78%
Kymco	577	1,50%	633	1,59%	9,71%
Aprilia	745	1,94%	547	1,37%	-26,58%
Betamotor	331	0,86%	458	1,15%	38,37%
Husqvarna	368	0,96%	368	0,92%	0,00%
Moto-Guzzi	376	0,98%	350	0,88%	-6,91%
Peugeot	382	1,00%	335	0,84%	-12,30%
MV Agusta	276	0,72%	285	0,72%	3,26%
Daelim	249	0,65%	236	0,59%	-5,22%
Generic Motor	92	0,24%	171	0,43%	85,87%
Sky Team (RC)	176	0,46%	166	0,42%	-5,68%
SYM	130	0,34%	135	0,34%	3,85%
Victory	112	0,29%	110	0,28%	-1,79%
Hyosung	181	0,47%	101	0,25%	-44,20%
Indian Motorcycle	67	0,17%	99	0,25%	47,76%
Gas Gas	93	0,24%	88	0,22%	-5,38%
SFM	63	0,16%	83	0,21%	31,75%
Kreidler Europe	131	0,34%	80	0,20%	-38,93%
LML	34	0,09%	70	0,18%	105,88%
Qingqi	45	0,12%	66	0,17%	46,67%
Benzhou	78	0,20%	62	0,16%	-20,51%
Quadro Technologie	49	0,13%	53	0,13%	8,16%
Zero Motorcycles	11	0,03%	40	0,10%	263,64%

Hersteller	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
RIEJU	11	0,03%	39	0,10%	254,55%
Taiwan Golden Bee	39	0,10%	38	0,10%	-2,56%
SI-Zweirad	71	0,19%	34	0,09%	-52,11%
Derbi / National	35	0,09%	32	0,08%	-8,57%
Ural	10	0,03%	29	0,07%	190,00%
Jonway (RC)	58	0,15%	27	0,07%	-53,45%
Husaberg	63	0,16%	21	0,05%	-66,67%
Zhejiang Wangye Powe	9	0,02%	14	0,04%	55,56%
Aeon-Motor	7	0,02%	9	0,02%	28,57%
Horex	28	0,07%	9	0,02%	-67,86%
Benelli	5	0,01%	6	0,02%	20,00%
Buell	4	0,01%	5	0,01%	25,00%
Boss Hoss	3	0,01%	3	0,01%	0,00%
Malaguti	2	0,01%	3	0,01%	50,00%
Keeway	4	0,01%	2	0,01%	-50,00%
Bimota	4	0,01%	2	0,01%	-50,00%
Lifan China	5	0,01%	1	0,00%	-80,00%
MZ	2	0,01%	1	0,00%	-50,00%
Moto Morini	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Motorhispania	9	0,02%	1	0,00%	-88,89%
eROCKIT	11	0,03%	0	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	1	0,00%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Krafträder - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Krafträder - Marktanteile Hersteller

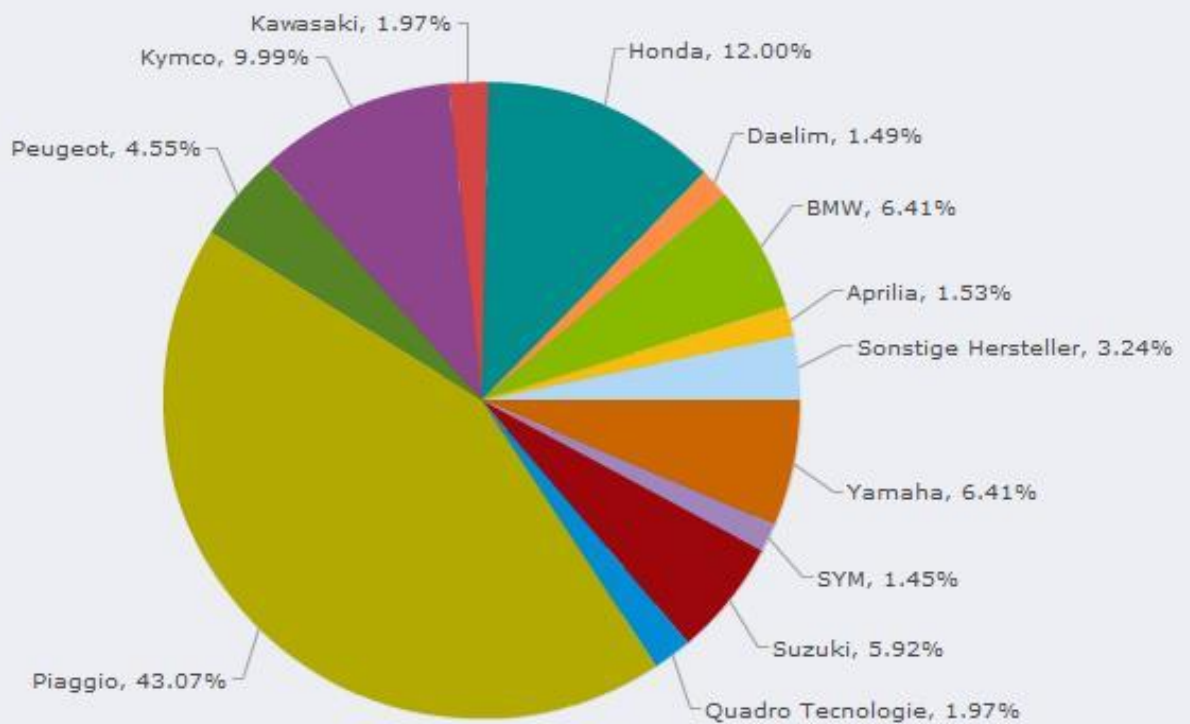
Hersteller	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	28.560	100,00 %	30.219	100,00 %	5,81%
BMW	6.963	24,38%	7.558	25,01%	8,55%
Yamaha	2.429	8,50%	3.343	11,06%	37,63%
Kawasaki	3.088	10,81%	3.262	10,79%	5,63%
Honda	3.151	11,03%	2.894	9,58%	-8,16%
KTM	2.327	8,15%	2.643	8,75%	13,58%
Harley-Davidson	2.802	9,81%	2.533	8,38%	-9,60%
Suzuki	2.408	8,43%	2.456	8,13%	1,99%
Triumph	1.747	6,12%	1.829	6,05%	4,69%
Ducati	1.305	4,57%	1.389	4,60%	6,44%
Husqvarna	304	1,06%	363	1,20%	19,41%
Aprilia	483	1,69%	356	1,18%	-26,29%
Moto-Guzzi	376	1,32%	350	1,16%	-6,91%
Betamotor	229	0,80%	312	1,03%	36,24%
MV Agusta	275	0,96%	285	0,94%	3,64%
Sonstige Hersteller	185	0,65%	169	0,56%	-8,65%
Victory	112	0,39%	110	0,36%	-1,79%
Indian Motorcycle	67	0,23%	99	0,33%	47,76%
Gas Gas	86	0,30%	86	0,28%	0,00%
Hyosung	80	0,28%	55	0,18%	-31,25%
Zero Motorcycles	11	0,04%	40	0,13%	263,64%
Ural	10	0,04%	29	0,10%	190,00%
Sky Team (RC)	15	0,05%	14	0,05%	-6,67%
Husaberg	58	0,20%	14	0,05%	-75,86%
Horex	28	0,10%	9	0,03%	-67,86%
Benelli	4	0,01%	6	0,02%	50,00%
Buell	4	0,01%	5	0,02%	25,00%
Boss Hoss	3	0,01%	3	0,01%	0,00%
SYM	4	0,01%	3	0,01%	-25,00%
Bimota	4	0,01%	2	0,01%	-50,00%
RIEJU	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Moto Morini	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Derbi / National	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Lifan China	1	0,00%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Kraftroller - Marktanteile Hersteller

**Hersteller-Übersicht
Kraftroller - März 2015 (kumuliert)**



IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Krafroller - Marktanteile Hersteller

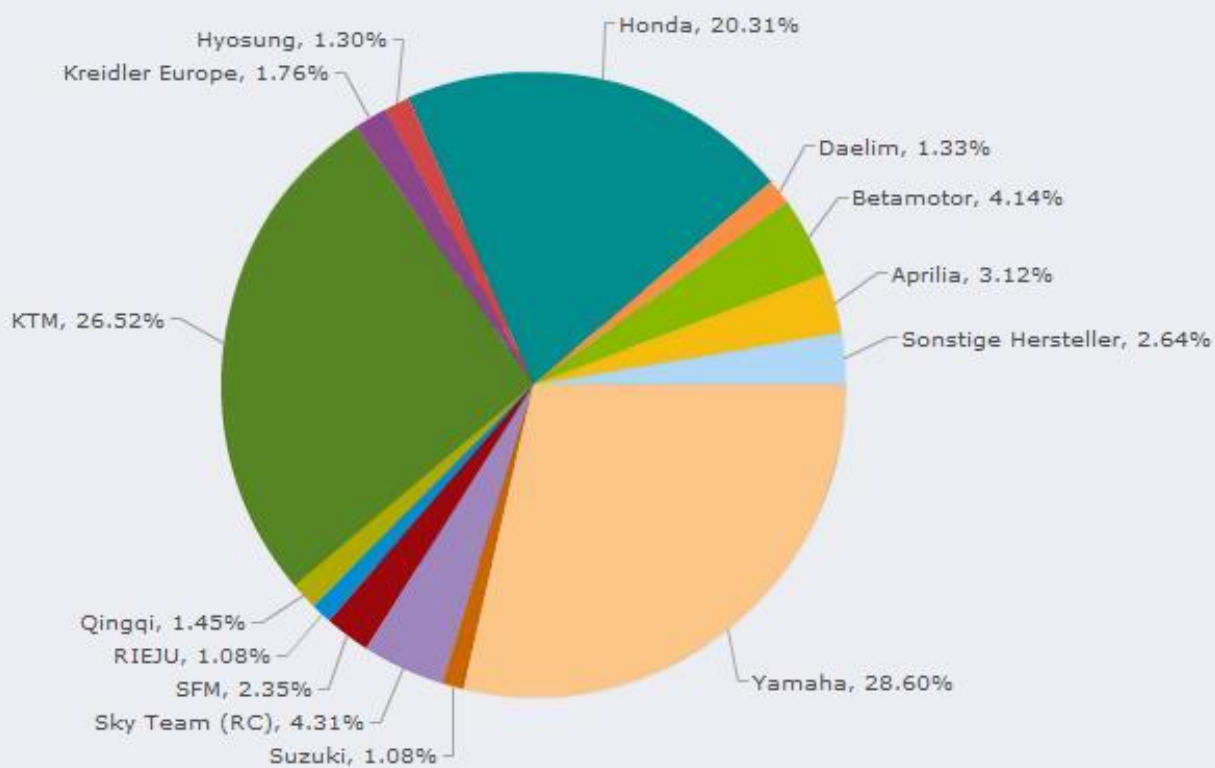
Hersteller	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
	3.074	100,00 %	2.684	100,00 %	-12,69%
Piaggio	1.342	43,66%	1.156	43,07%	-13,86%
Honda	546	17,76%	322	12,00%	-41,03%
Kymco	158	5,14%	268	9,99%	69,62%
BMW	143	4,65%	172	6,41%	20,28%
Yamaha	196	6,38%	172	6,41%	-12,24%
Suzuki	144	4,68%	159	5,92%	10,42%
Peugeot	160	5,20%	122	4,55%	-23,75%
Quadro Technologie	49	1,59%	53	1,97%	8,16%
Kawasaki	93	3,03%	53	1,97%	-43,01%
Aprilia	73	2,37%	41	1,53%	-43,84%
Daelim	49	1,59%	40	1,49%	-18,37%
SYM	33	1,07%	39	1,45%	18,18%
Sonstige Hersteller	31	1,01%	32	1,19%	3,23%
Taiwan Golden Bee	20	0,65%	19	0,71%	-5,00%
LML	20	0,65%	13	0,48%	-35,00%
Qingqi	10	0,33%	11	0,41%	10,00%
Aeon-Motor	5	0,16%	7	0,26%	40,00%
Kreidler Europe	2	0,07%	3	0,11%	50,00%
Lifan China	0	0,00%	1	0,04%	0,00%
Benzhou	0	0,00%	1	0,04%	0,00%

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

Hersteller-Übersicht
Leichtkraftraeder - März 2015 (kumuliert)



IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

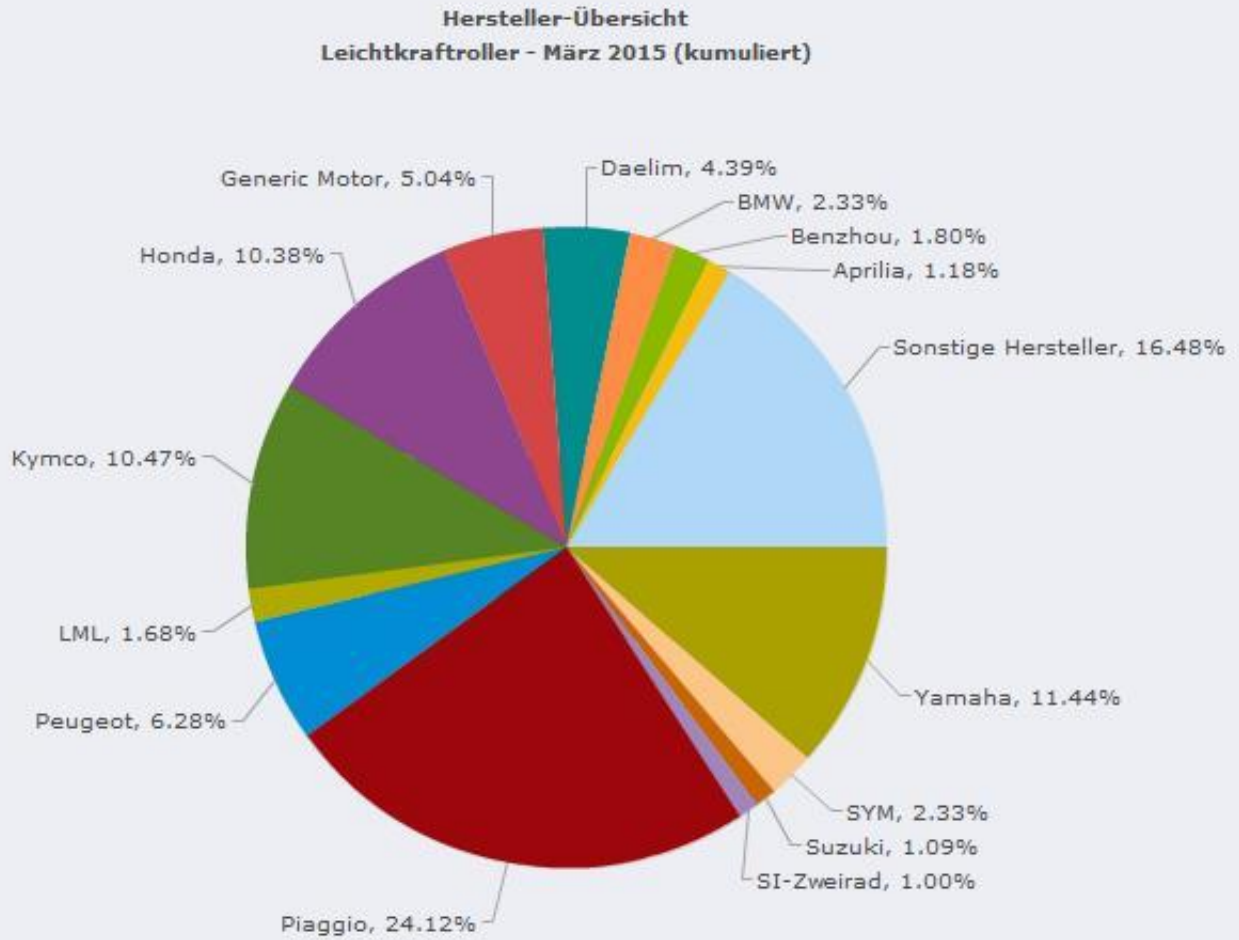
Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
	2.858	100,00 %	3.525	100,00 %	23,34%
Yamaha	793	27,75%	1.008	28,60%	27,11%
KTM	392	13,72%	935	26,52%	138,52%
Honda	659	23,06%	716	20,31%	8,65%
Sky Team (RC)	161	5,63%	152	4,31%	-5,59%
Betamotor	102	3,57%	146	4,14%	43,14%
Aprilia	152	5,32%	110	3,12%	-27,63%
SFM	63	2,20%	83	2,35%	31,75%
Kreidler Europe	76	2,66%	62	1,76%	-18,42%
Qingqi	29	1,01%	51	1,45%	75,86%
Daelim	53	1,85%	47	1,33%	-11,32%
Hyosung	101	3,53%	46	1,30%	-54,46%
RIEJU	11	0,38%	38	1,08%	245,45%
Suzuki	40	1,40%	38	1,08%	-5,00%
Kawasaki	32	1,12%	26	0,74%	-18,75%
Derbi / National	31	1,08%	21	0,60%	-32,26%
SYM	13	0,45%	14	0,40%	7,69%
Kymco	43	1,50%	10	0,28%	-76,74%
Husaberg	5	0,17%	7	0,20%	40,00%
Sonstige Hersteller	6	0,21%	6	0,17%	0,00%
Husqvarna	64	2,24%	5	0,14%	-92,19%
Gas Gas	7	0,24%	2	0,06%	-71,43%
Motorhispania	9	0,31%	1	0,03%	-88,89%
MZ	2	0,07%	1	0,03%	-50,00%
eROCKIT	11	0,38%	0	0,00%	0,00%
MV Agusta	1	0,03%	0	0,00%	0,00%
Lifan China	2	0,07%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2015-04

Der Markt in Zahlen (März 2015, kumuliert)

Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2014		2015		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
	3.883	100,00 %	3.392	100,00 %	-12,64%
Piaggio	1.082	27,87%	818	24,12%	-24,40%
Sonstige Hersteller	563	14,50%	462	13,62%	-17,94%
Yamaha	211	5,43%	388	11,44%	83,89%
Kymco	376	9,68%	355	10,47%	-5,59%
Honda	649	16,71%	352	10,38%	-45,76%
Peugeot	222	5,72%	213	6,28%	-4,05%
Generic Motor	92	2,37%	171	5,04%	85,87%
Daelim	147	3,79%	149	4,39%	1,36%
SYM	80	2,06%	79	2,33%	-1,25%
BMW	40	1,03%	79	2,33%	97,50%
Benzhou	78	2,01%	61	1,80%	-21,79%
LML	14	0,36%	57	1,68%	307,14%
Aprilia	37	0,95%	40	1,18%	8,11%
Suzuki	61	1,57%	37	1,09%	-39,34%
SI-Zweirad	71	1,83%	34	1,00%	-52,11%
Jonway (RC)	58	1,49%	27	0,80%	-53,45%
Taiwan Golden Bee	19	0,49%	19	0,56%	0,00%
Kreidler Europe	53	1,36%	15	0,44%	-71,70%
Zhejiang Wangye Powe	9	0,23%	14	0,41%	55,56%
Derbi / National	3	0,08%	11	0,32%	266,67%
Qingqi	6	0,15%	4	0,12%	-33,33%
Malaguti	2	0,05%	3	0,09%	50,00%
Aeon-Motor	2	0,05%	2	0,06%	0,00%
Keeway	4	0,10%	2	0,06%	-50,00%
Benelli	1	0,03%	0	0,00%	0,00%
Lifan China	2	0,05%	0	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	1	0,03%	0	0,00%	0,00%