



JAHRESBERICHT

2021



2021

INHALT CONTENT

- 04 [Wir haben es in der Hand](#)
IT'S ON US
- 06 [B196 – die Mobilitätsformel](#)
B196 – THE FORMULA FOR MOBILITY
- 08 [Hofgespräche beim Minister](#)
COURTYARD MEETINGS WITH THE MINISTER
- 14 [Radar und Airbags für die Motorradsicherheit](#)
RADAR AND AIRBAGS IN SUPPORT OF MOTORCYCLE SAFETY
- 16 [Hören mit Kuck – Motorradsicherheit im Podcast](#)
LISTENING TO KUCK – MOTORCYCLE SAFETY IN A PODCAST
- 18 [Motorräder und Roller als Faktor für mehr Freizeitqualität](#)
MOTORCYCLES AND SCOOTERS AS FACTORS FOR MORE QUALITY IN LEISURE TIME
- 22 [Mobilität über 2030 hinaus – die Zukunft des motorisierten Zweirads](#)
MOBILITY BEYOND 2030 – THE FUTURE OF POWERED TWO-WHEELERS
- 24 [Europa auf zwei Rädern – die wirtschaftliche Bedeutung der europäischen Motorradbranche](#)
EUROPE ON TWO WHEELS – THE ECONOMIC SIGNIFICANCE OF THE EUROPEAN MOTORCYCLE BUSINESS
- 26 [Die Branche in Zahlen](#)
BUSINESS FIGURES




 Yamaha YZ125LC

Wir haben es in der Hand

Wir, das sind die Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland, das sind Millionen Menschen, die alte und neue Mobilitätsformen auf zwei Rädern nutzen. Die dem fast täglichen Verkehrsinfarkt und dem Virus entkommen. Und das mit der Leidenschaft und dem ökonomischen Nutzen, den nur Motorräder und Roller bieten.

Mobilität stand und steht – gerade auch in diesen Zeiten – für eine Gesellschaft, die auf Vorankommen, auf Beweglichkeit und Flexibilität stärker angewiesen ist, als je zuvor. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wie es unter der alten Bundesregierung hieß, hat insbesondere der motorisierten Zweiradmobilität sprichwörtlich neue Wege geöffnet: Der B196*, ein prüfungsloser Zweiradführerschein für Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen und leichte 125 cm³-Mobilität, bzw. ihr elektrisches Pendant. Und AM15*, mit dem endlich auch 15-Jährigen die individuelle Mobilität ermöglicht wird. 45 km/h auf dem eigenen Sattel können die Fahrt zur Schule, zur Ausbildung und die Treffen mit der Clique so viel einfacher machen.

Auf die Innovationskraft des neu benannten Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) und einen regen Austausch freuen wir uns umso mehr, da wir mit unserem

Projekt „Motorrad: Aber sicher!“ bereits seit sechs Jahren den Weg der Online-Motorradsicherheit als einzigartiges Erfolgsmodell gemeinsam bestreiten.

Auch über Europa ist zu reden in diesem IVM-Jahresbericht 2021. Der gesamte europäische Motorradmarkt – und keineswegs nur die traditionellen Hersteller-Nationen wie Deutschland, Italien, Frankreich, Österreich und Großbritannien – ist ein Markt der leidenschaftlichen Motorrad- und Rollerfahrer und -Fahrerinnen, ein Erfolgsmodell für Mobilität auf zwei Rädern in nahezu allen Ländern Europas – ob mit längerem oder kürzerem Winter. 2 Wheelers sell!

Umso mehr fühlen wir uns auf europäischer Ebene verpflichtet, über die Zukunft des Motorradfahrens über 2030 hinaus nachzudenken. Auch von diesen Gedanken, der Vision 2030+, berichtet die Ausgabe. Wir sind uns sicher: Die Leidenschaft für das Motorradfahren bleibt erhalten. Und wir bleiben die Mobilitätsbranche mit Herz und Verstand.

In diesem Sinne wünschen wir spannende Erkenntnisse beim Lesen des IVM-Jahresberichts 2021.

Bleiben Sie uns gewogen

🇬🇧 IT'S ON US

Us, this is the German motorcycle and scooter business. Us, this means millions of people who are using old and new forms of mobility on two wheels. Who escape the daily gridlock and the virus. And this with the passion and ecological benefit which are only possible by riding motorcycles and scooters.

Mobility has always been a symbol – and especially in these days – of a society which is relying on progress, mobility and flexibility more than ever. The Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, as it was called under the former government, opened new ways in the true sense of the word, in particular towards mobility on powered two-wheelers: B196*, a driving licence which provides mobility either on a light weight 125ccm or its electrically powered counterpart – and this without having to undergo a test. Plus AM15* which finally enabled 15-year-olds to enjoy individual mobility up to 45 km/h, thus making the ride to school, to the training company and meetings with friends a lot easier.

And so we are looking forward to lively exchanges with the renamed Federal Ministry for Digital and Transport, all the more so as our project “Motorrad: Aber sicher!”, which aims at online motorcycle safety, has been a cooperative and unique success story for six years.

This IVM annual report 2021 also has to deal with Europe. The European motorcycle market – and not only the traditional manufacturing nations such as Germany, Italy, France, Austria and Great Britain – is a market of passionate motorcycle and scooter riders, it is a success story of mobility on two wheels and this in almost all European countries – regardless of longer or shorter winters. 2 wheelers sell!



HENNING PUTZKE

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

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



📷 Triumph Speed Triple 1200 RS

All the more we feel committed at the European level to think about the future of motorcycle riding beyond 2030. So this report also includes our ideas, our vision 2030+. And we are absolutely sure: The passion for motorcycle riding will survive. And we will continue to be the mobility business with heart and mind.

With this in mind we hope you will enjoy reading the exciting insights presented in the IVM annual report 2021.

Stay favourable



REINER BRENDICKE

Hauptgeschäftsführer IVM
General Executive Manager IVM

* www.zweiradfuehrerschein.de

B196 – die Mobilitätsformel

„196“ war auch im letzten Jahr für sehr viele Menschen die willkommene Erweiterung ihres Pkw-Führerscheins „B“ in die Welt des motorisierten Zweirads mit 125 cm³. 77.823 Menschen haben bereits 2020, also im ersten Jahr dieses neuen Mobilitätsangebots, 13,5 Stunden Theorie und Praxis absolviert, um prüfungsfrei B196 zu erlangen. Die neue leichte Motorrad- und Rollermobilität mit 125 cm³ für Autofahrer darf als Erfolgsmodell bezeichnet werden.

Es handelt sich bei B196 um keinen neuen Führerschein, sondern um die Erweiterung der Klasse B (Pkw) für Fahrerinnen und Fahrer mit einem Mindestalter von 25 Jahren und 5 Jahren Fahrpraxis mit dem Auto.

Mit B196 dürfte auch der Anteil der Motorradfahrerinnen zunehmen, denn für Frauen erweist sich die Führerscheinerweiterung augenscheinlich als besonders interessant. Immerhin liegt der Anteil der weiblichen Absolventen des B196 mit 23 Prozent über dem stabilen Frauenanteil der 125 cm³-Neuzulassungen (20 Prozent).

Die große Anziehungskraft, die B196 im Markt freisetzte und den Fahrschulen teilweise Rekordbesuche bescherte, setzte auch bei den Neuzulassungen Zeichen: verglichen mit den Zulassungszahlen vor der Einführung des B196 (2019) stiegen die Neuzulassungen in 2021 um 64,30 Prozent bei den Leichtkraftträdern und 108,60 Prozent bei den Leichtkraftrollern und halten so das hohe Zulassungsniveau von 2020.



 Royal Enfield Meteor 350


 CF Moto 700CL-X

B196 – THE FORMULA FOR MOBILITY

In the previous year “196” continued to be a very welcome add-on to car driving licences for a great deal of people who that way could extend their drivers licences “B” to enter the world of 125ccm motorcycles. 77,823 riders had already benefitted from this new offer in 2020: they had attended 13.5 theoretical and practical training lessons in order to attain B196. The new and easy access to mobility on 125ccm motorcycles and scooters for car drivers can be called a true success story.

B196 is not a new driving licence but an upgrading of driving licences class B (automobiles) for licence holders of a minimum age of 25 and at least 5 years of driving experience.

With B196 the number of female riders is expected to increase, as obviously this add-on is particularly interesting for women. After all the number of female B196 holders has amounted to 23 per cent and thus lies above the already stable quota of women in 125ccm new registrations (20 per cent).

The great attraction which B196 means for the market and which resulted in record numbers of attendees in driving schools, also had an impact on new registrations: compared to registration numbers before the implementation of B196 (2019) the new registrations in 2021 increased by 64.3 per cent for light weight motorcycles and 108.6 per cent for light weight scooters and thus retain the high level of registration numbers from 2020.

 Hyosung GV 125 S


Hofgespräche beim Minister

In Deutschland sind über 6 Millionen Bundesbürger auf motorisierten Zweirädern unterwegs, rund 12 Millionen verfügen über den entsprechenden Führerschein. Die motorisierte Zweiradmobilität trägt ohne Zweifel zu einem Mobilitätsmix der Zukunft als vernünftige, umweltfreundliche und nachhaltige Möglichkeit für alltägliche Transport- und Mobilitätslösungen in den Innenstädten und im ländlichen Raum bei.



Matthias Haasper, Institut für Zweiradsicherheit (ifz) übergibt das BAGMO-Strategiepapier an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (© BMVI/BMDV)

 Moto Guzzi V85 TT


Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer* lud die deutsche Motorradbranche gleich zweimal zum Dialog ins Ministerium und am 6. Mai letzten Jahres dann drehte sich der politische Motorradgipfel in der Bundeshauptstadt um das von der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) entwickelte Strategiepapier „Motorradfahren in Deutschland: Die Zukunft gestalten – Konflikte vermeiden“.

Im wahrsten Sinne des Wortes waren es Hofgespräche, denn die Motorräder der eingeladenen Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollten Teil der Diskussion zwischen dem Minister und den angereisten Motorradverbänden und dem anschließenden Pressegespräch und Fototermin sein. IVM-Hauptgeschäftsführer Reiner Brendicke lud mehr als ein Dutzend BAGMO-Mitglieder zur Berlinreise auf Motorrädern ein. Kaum 48 Stunden nach der Einladung, am 6. Mai, 12.30 Uhr, rollte die Gruppe auf den Innenhof des Bundesministeriums.

An der regen Diskussion beteiligten sich neben Minister Andreas Scheuer, IVM-Hauptgeschäftsführer Reiner Brendicke und Rolf Frieling als Vorsitzender der Biker Union (BU) auch die Parlamentarier Alois Rainer (CSU, zu dem Zeitpunkt ordentliches Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages*) und Sören Bartol (SPD, zu dem Zeitpunkt stellvertretendes Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages*).

Zum Auftakt des Hofgesprächs sagte Reiner Brendicke: „Durch die enge und produktive Zusammenarbeit aller beteiligten Vertreter der Motorrad-Community haben wir heute die Möglichkeit, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer ein Papier zu überreichen, das sowohl die Bedürfnisse der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, als auch die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt. Wir sind zuversichtlich, dass das erarbeitete Strategiepapier zur Konfliktlösung beitragen kann und wird.“



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Gespräch mit Reiner Brendicke, IVM

„Freiheit, Vernunft
und Regeln – das ist
modernes Motorradfahren.
Die Initiative der Biker
ist genau richtig.
Es braucht mehr
Rücksicht, Verständnis
und Miteinander.“

Die ganz und gar pragmatische Vorstellung des Bundesverkehrsministers zur modernen Motorradmobilität gipfelte in dem Statement: „Freiheit, Vernunft und Regeln – das ist modernes Motorradfahren. Die Initiative der Biker ist genau richtig. Es braucht mehr Rücksicht, Verständnis und Miteinander. Fahrspaß und eine sichere und verantwortungsvolle Fahrweise und der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner müssen zusammen gehen. Deshalb hatte ich die Motorrad-Community bereits im Juli 2020 zu einem ersten Runden Tisch in mein Ministerium eingeladen. Es ist wichtig, dass wir im Austausch sind und gemeinsam Lösungen finden. Ich finde es gut, dass die Biker mit ihrem Strategiepapier ihren Beitrag zur Konfliktentschärfung leisten wollen.“

Obwohl nach Ansicht der BAGMO die Mehrheit aller Motorradfahrenden rücksichtsvoll fährt, erweckt ein geringer Anteil der Fahrerinnen und Fahrer durch ihre Fahrweise den Eindruck, dass Motorradfahren generell als Lärmfaktor zu behandeln sei. Im Strategiepapier zeigt die BAGMO

Lösungsvorschläge und einen Katalog an Handlungsoptionen auf, die zur Entschärfung der Konflikte beitragen sollen. Beispielsweise können so genannte „Dialog-Displays“ an den Strecken genutzt werden, um Motorradfahrende in ihrer Fahrweise zu sensibilisieren. Ebenso wichtig ist es, einen Interessenausgleich zwischen Anwohnern und Vertretern von Motorradfahrerorganisationen zu schaffen. Der Dialog statt Konfrontation soll hier im Mittelpunkt des Geschehens stehen.

Neben dem Thema Motorradlärm befasst sich das Strategiepapier auch mit der Rolle des Zweirads in zukünftigen Verkehrskonzepten einer modernen, zukunftssicheren Gesellschaft. Nicht nur in Zeiten von Corona bietet das Zweirad individuelle Mobilität und eine platzsparende Fortbewegungsmöglichkeit sowohl im ruhenden als auch im fahrenden Verkehr und hat sich auch Dank der Einführung der Führerscheinerweiterung B196 für viele zu einer attraktiven Alternative entwickelt.

* Am 8. Dezember 2021 hat Dr. Volker Wissing (FDP) das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) übernommen und umbenannt in Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Vorher wurde es geleitet von Andreas Scheuer (CSU).

*1 Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages wurde 2022 umbenannt in „Verkehrsausschuss des Bundestages“

COURTYARD MEETINGS WITH THE MINISTER

More than 6 million German citizens are on the road using motorized two-wheelers, about 12 million own a corresponding rider's licence. Thus mobility on two wheels without doubt contributes to a mix of mobility for future road traffic, being a reasonable, environmentally-friendly and sustainable way to solve daily transport and mobility issues both in inner cities and rural areas.

Federal Minister of Transport Andreas Scheuer* invited the German motorcycle business even twice for dialogues to the ministry. And on May 6 of the previous year the political motorcycle summit in Berlin dealt with the strategy paper "Motorradfahren in Deutschland: Die Zukunft gestalten – Konflikte vermeiden" (transl: Motorcycling in Germany: Designing the Future – Avoiding Conflicts), which was developed by Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) (national working group motorcycles).

The meetings took place in the courtyard of the Ministry and the participants' motorcycles were supposed to be part of the discussion between the minister and the motorcycle associations and of the press conference and photo shooting afterwards. IVM General Executive Manager, Reiner Brendicke, had invited more than a dozen of BAGMO-members to travel to Berlin by motorcycles. Hardly 48 hours after the invitation, on May 6, 12.30 p.m. the group arrived in the federal ministry's inner courtyard.



 Husqvarna Norden 901



 Vespa Spirit & GTS Racing Sixties

Apart from Minister Scheuer, IVM General Executive Manager Reiner Brendicke and Rolf Frieling, head of the Biker Union (BU), the members of parliament Alois Rainer (CSU, at that time full member of the Committee on Transport and Digital Infrastructure in the German Bundestag*) and Sören Bartol (SPD, at that time deputy member of the Committee on Transport and Digital Infrastructure*) joined the discussions.

At the start of the meeting Reiner Brendicke pointed out: "By this close and efficient cooperation of all involved representatives of the motorcycle community we will seize the opportunity today to hand over a paper which considers both the needs of motorcycle riders and residents. We are confident that this strategy paper will contribute to find a solution for the ongoing conflict."

The absolutely pragmatic vision of the Federal Minister about modern mobility on motorcycles culminated in the statement: "Freedom, reason and rules – this is modern motorcycle riding. The bikers' initiative is exactly right. We need more consideration, mutual understanding and coexistence. Riding fun, a safe and responsible way of riding plus protecting the residents have to come together. This is why I had invited the motorcycle community for a first round table talk to my ministry in July 2020. It is important that we exchange ideas and find common solutions. I like the fact that the bikers wish to contribute to defusing the conflict with their strategy paper."



📷 Kawasaki Ninja H2 SX

„Freedom, reason and rules – this is modern motorcycle riding. The bikers’ initiative is exactly right. We need more consideration, mutual understanding and coexistence.”

Although according to BAGMO the majority of all motorcycle riders ride their bikes in a considerate way, a small number of riders leave the impression that motorcycle riding in general is a big factor in noise emission. In the strategy paper BAGMO proposes solutions and a catalogue of options to take action that could contribute to defuse the conflict. Take for example the so called “dialogue displays” which can be set up along the road to raise awareness among riders as regards their own riding style. Achieving a reconciliation of interests between residents and representatives of motorcycle organizations is equally important. A dialogue instead of confrontation should be in the focus.

Apart from issues around motorcycle noise emission the strategy paper also deals with the role of two-wheelers in future road traffic concepts in a modern, future-proof society. It is not only in times of the pandemic that two-wheelers provide individual and space-saving mobility both in stationary and in moving traffic. In addition they have become an attractive alternative for a lot of road users due to the implementation of the driver’s licence extension B196.

* On December 8, 2021 Dr. Volker Wissing (FDP) took over the Federal Ministry for Transport and Digital Infrastructure and renamed it to ‘Federal Ministry for Digital and Transport’ (BMDV). Before, the ministry was lead by Andreas Scheuer (CSU).

*¹ In 2022 The Committee on Transport and Digital Infrastructure in the German Bundestag was renamed as Committee on Transport in the German Bundestag



📷 Piaggio MP3 400



📷 Sym R85

Radar und Airbags für die Motorradsicherheit

1886 entdeckte Heinrich Hertz, dass Radiowellen an metallischen Gegenständen reflektiert werden; nahezu zeitgleich mit der Erfindung des Automobils. Doch erst rund 100 Jahre später hält das Radar Einzug in die Automobiltechnik. Und seit 2021 kennen wir das serienmäßige Abstands-Radar bei Motorrädern.



Foto links: Jens Kuck erklärt für „Motorrad: Aber sicher!“ die gängigen Airbag-Systeme.

Die radarbasierte Abstandsregelung ist bei Lkw und Pkw bestens und bereits häufig im Einsatz. Seit dem vergangenen Jahr erobert ACC (Adaptive Cruise Control, anpassende Geschwindigkeits-Kontrolle) das motorisierte Zweirad. Allerdings unter völlig anderen Voraussetzungen bei Tempoverringerung und Bremsengriff.

BMW Motorrad, Ducati und KTM präsentierten im abgelaufenen Jahr ihre Premium-Modelle mit ACC, eines verfügt zusätzlich über einen radarbasierten Totwinkelassistenten. „Motorrad: Aber sicher!“ hat deshalb in bewährter Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (seit Dezember 2021 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, BMDV) einen weiteren Film für die Reihe „Präzise und unsichtbar – Assistenzsysteme für Motorradfahrer“ produziert. Neben den Hauptdarstellern BMW R1250 RT, Ducati Multistrada 1260 S und KTM 1290 Super Adventure S glänzte auch hier Jens Kuck als Moderator der Reihe.

AIRBAGSYSTEME ALS WESTEN SETZEN SICH DURCH

Als unangefochtener Vorreiter hat Honda in die GL 1800 „Gold Wing“ schon 2006 den Airbag eingebaut und in dem 6-Zylinder-Boxer-Luxustourer bis in die heutige Zeit weiterentwickelt. Damit hatte auch der Airbag, bereits 1951 erfunden und beginnend 1990 flächendeckend im Automobil eingeführt, das Motorrad erreicht.

Alle anderen Airbag-Systeme werden von den Fahrerinnen und Fahrern als Weste oder Jacke getragen, ausgelöst durch Reißleinen oder komplexe elektronische Auslösesysteme im Airbag selbst oder an der Maschine. Beim Moto-GP sind die am Körper getragenen Airbagsysteme mittlerweile Standard. Inzwischen steht die Airbagweste jetzt auch allen Motorradfahrerinnen und -fahrern zur Verfügung.



v.l.n.r.: Matthias Haasper (ifz), Jens Kuck und Christoph Gatzweiler (IVM) berichten über Airbag- und Radarsysteme



RADAR AND AIRBAGS IN SUPPORT OF MOTORCYCLE SAFETY

In 1886 Heinrich Hertz discovered that metal objects reflect radio waves; this was nearly at the same time as the automobile was invented. But it was not until 100 years later that radar started to be fitted in automotive technology. And since 2021 we have become acquainted with motorcycles that are equipped with serial radar sensors.

Radar sensors have been frequently and beneficially in use in trucks and automobiles. Since last year ACC (Adaptive Cruise Control) has conquered powered two-wheelers, though under completely different conditions as regards the speed reduction and the process of braking.

This year BMW Motorrad, Ducati and KTM have presented their premium models equipped with ACC, one additionally with blind-spot monitoring. This is why "Motorrad: Aber sicher!" produced a new film, once more in cooperation with the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (since December 2021 Ministry of Digital and Transport), within the series "Präzise und unsichtbar – Assistenzsysteme für Motorradfahrer" (Exact and invisible – assistance systems in motorcycles). Beside the leading 'actors' BMW R 1250 RT, Ducati Multistrada 1260 S and KTM 1290 Super Adventure S also Jens Kuck, the anchorman of the series, shone brightly in this format.

VESTS EQUIPPED WITH AIRBAG SYSTEMS PREVAIL

Honda, the unchallenged pioneer in airbag systems for motorcycles, had equipped its GL 1800 "Gold Wing" in 2006 already with an airbag and has since then contin-

uously enhanced the system for their six-cylinder luxury touring bike. Thus the airbag, which had been invented in 1951 already and has been mounted to all automobiles since 1990, eventually reached motorcycles.

Other airbag systems are designed like jackets or vests. They are activated by lanyards or via complex electronic release systems within the airbag itself or they are triggered via the vehicle. Meanwhile the airbag system in vests and jackets have become standard equipment in Moto-GP. And eventually airbag vests have become available commercially for all motorcycle riders.



 Harley-Davidson Pan America 1250



Hören mit Kuck – Motorradsicherheit im Podcast

Über das Motorradfahren lässt es sich vortrefflich und ganz ungezwungen plaudern – gerne bei einer Tasse Kaffee am Motorradtreff. „Motorrad: Aber sicher!“ – die Online-Motorradsicherheits-Kampagne von IVM und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat aus diesem sympathischen „Benzin plaudern“ am Treff einen erfolgreichen Podcast entwickelt.

Natürlich geht es um Motorradsicherheit, fachlich kompetent auf den Punkt gebracht vom Leiter des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz), Matthias Haasper, und locker präsentiert von Grip-Moderator und Motorradblogger Jens Kuck und IVM-Pressesprecher Achim Marten – allesamt erfahrene Motorradfahrer.

2021 produzierte das „Motorrad: Aber sicher! – Der Podcast“-Team nach drei vielgehörten Auftaktfolgen in 2020 nun gleich 12 neue Aufzeichnungen. Mit den ersten Sonnenstrahlen thematisieren Jens Kuck, Matthias Haasper und Achim Marten u.a. den Start in die Saison.

Auch für Anfänger und Anfängerinnen ist thematisch etwas dabei. Denn der Start in das Erlebnis, Motorrad oder Roller zu fahren, ist oft mit vielen Fragen verbunden – und die Antworten konnte „Motorrad: Aber sicher! – Der Podcast“ im lockeren Benzingespräch unter Motorradfahrern stets reichlich liefern.



v.l.n.r.: Matthias Haasper (ifz), Achim Marten (IVM) und Jens Kuck reden im Podcast „Motorrad: Aber sicher!“ über Erfahrungen und Gefahren beim Motorradfahren

Motorradsicherheit z.B. vom Smartphone auf die Ohren. Abrufbar auf allen gängigen Podcast-Portalen wie Apple und Spotify unter dem Titel „Motorrad: Aber sicher! – Der Podcast“.

LISTENING TO KUCK – MOTORCYCLE SAFETY IN A PODCAST

Having a chat about motorcycle riding, this is possible in a splendid and informal atmosphere – preferably with a cup of coffee – at a biker meeting. In cooperation with the Federal Ministry for Digital and Transport the IVM online campaign dealing with motorcycle safety and being called “Motorrad: Aber sicher!” came up with a successful podcast which evolved from this originally real-life event of talking motorcycles.

Needless to say that the main issue of this podcast is motorcycle safety, put straight with professional competence by the head of the Institute of Motorcycle Safety, Matthias Haasper, and being casually presented by Grip anchorman and motorcycle blogger Jens Kuck and IVM spokesman Achim Marten – all of them being experienced motorcycle riders.

After the initial three successful pilot episodes in 2020 the team around “Motorrad: Aber sicher! – Der Podcast” produced 12 new recordings in 2021. Along with the first sunbeams Jens Kuck, Matthias Haasper and Achim Marten discussed among other things the start of the season.

Beginner riders were also involved, as the start of the adventure of riding a motorcycle or a scooter often gets along with a lot of questions. The answers could be conveyed in plenty via talking motorcycles among motorcycle riders in the podcast “Motorrad: Aber sicher! – Der Podcast”.

Motorcycle safety comes for example from your smartphone to your ears. Retrievable from all known podcast portals like Apple and Spotify, look for “Motorrad: Aber sicher! – Der Podcast”.



Motorräder und Roller als Faktor für mehr Freizeitqualität

Motorrad, Caravaning, Wassersport und Fahrrad: mobile Freizeit! Mit diesem Themenquartett waren die vom IVM mitbegründeten Infotage „Mobilität & Freizeit“ zum ersten Mal unterwegs und gastierten vom Früh- bis Spätsommer an vier spannenden Freizeitstandorten in Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen.



Dort, im Herzen Westfalens, am Yachthafen Marina Alte Fahrt Fuestrup in Greven bei Münster, direkt am Dortmund-Ems-Kanal, waren allein über 150 Besucher, um interessante Gespräche zu ihren Hobbies zu führen. Die Straßenkapitäne mit ihren Wohnmobilen wollten genau wissen, welche Motorroller in die sogenannten Garagen ihrer rollenden Heime passen oder welche Anhängerlösungen es gibt für leichte bis schwere Motorräder. Die Freizeitkapitäne zu Wasser interessierten sich für leichte Fahrräder, möglichst mit E-Unterstützung und zusammenklappbar, passend für die Kajüte eines Bootes.

Wohnmobil und Motorrad? Das leuchtet ein! Boot und Klappfahrrad auch. Aber wem jetzt nicht sofort einfällt, wer darüber hinaus die Zielgruppe für diese überaus breite und nicht zwangsläufige Freizeitpalette sein könnte, dem stellten wir schon im letzten Jahr ein junges Paar aus Solingen vor, das Camping liebt. Und zwar so richtig mit Zelt, Gaskocher und Campingstühlen. Auch das Kanu war dabei, als die Beiden für ein Wochenende aus Solingen nach Greven Fuestrop reisten, wo sie am Yachthafen und Wohnmobil- und Campingplatz auf die Infotage „Mobilität & Freizeit“ trafen. „Aber wir sind auch Motorradfahrer.“, sagen die jungen Solinger, als sie die Motorräder als Bestandteil der Freizeit-Roadshow auf ihrem Campingplatz erblickten. Zelt und Boot transportieren sie in und auf dem Auto – jetzt suchen sie die beste Anhängeroption für ihre Motorräder. Und natürlich gibt es Lösungen, die der IVM gerne präsentierte.

Im „Forum Mobilität & Freizeit“ sind neben dem Caravaning Industrie Verband (CIVD) und dem Industrie-Verband Motorrad Deutschland (IVM) der Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW), der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) sowie der Deutsche Tourismusverband (DTV) und der ADAC aktiv. Sie alle eint die mobile Freizeitgestaltung. Das Ziel des Forums ist es, den potenziellen Kunden die Kombinationsmöglichkeiten der einzelnen Freizeitaktivitäten näher zu bringen.



 Peugeot Tweet GT


 KTM 1290 Super Duke

MOTORCYCLES AND SCOOTERS AS FACTORS FOR MORE QUALITY IN LEISURE TIME

Motorcycle, caravanning, water sports and bicycles: mobile free time! With this quartet of topics the information days “Mobilität & Freizeit” (mobility and leisure time), co-founded by IVM, were on the road for the first time and performed from early to late summer in four leisure locations in Baden-Wuerttemberg, Bavaria, Lower Saxony and North Rhine-Westphalia.

In the heart of Westphalia, at the marina Alte Fahrt Fuestrup in Greven near Munster, directly at Dortmund-Ems-Canal, 150 visitors were on site to have interesting talks about their hobbies. The road’s captains with their motorhomes wanted to know which scooters fit into the so-called garages of their rolling homes or which trailer coupling to choose for light or heavy motorcycles. The leisure time captains travelling by water were interested in light bicycles, preferably with electric drive and foldable, fitting in the boat’s cabin.

Mobile home and motorcycle? Yes, that’s plausible! Boat and foldable bicycles as well. And for those who cannot immediately relate more target groups to this wide-ranging offer, that is not restricted to leisure-time activities: Remember the young couple from Solingen who love camping, presented

last year. They love real camping, in a tent, with a gas cooker and camping chairs. They also brought their canoe, when they came from Solingen to Greven Fuestrop for a weekend last year, where they came upon the information days “Mobilität & Freizeit” (mobility and leisure time) in the marina and on the camping site. “But we too are motorcycle riders,” the two young people from Solingen said, when they became aware of all the motorcycles that were elements in the roadshow on the camping site. So far, they had transported their tent and canoe in and attached to their car. Now they were looking for the best trailer solution for their motorcycles. And no doubt about it – IVM loved to present these solutions.

In the “Forum Mobilität & Freizeit” the Caravanning Industrie Verband (CIVD – Caravanning Industry Association e.V.), Industrie-Verband Motorrad Deutschland (IVM – Motorcycle Industry Association e.V.), Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW), Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) as well as Deutscher Tourismusverband (DTV) and ADAC (German Automobile Club) are actively participating. Their common interest is providing mobility in leisure time. The aim of the forum is to make potential customers aware of the many ways of combining single leisure time activities.



INTERMOT

KÖLN, 04.–09.10.2022

OFFEN FÜR ALLE: 06.–09.10.2022

IT'S ALL RIDE

#INTERMOT2022

Mobilität über 2030 hinaus – Die Zukunft des motorisierten Zweirads

Der Stand der Technik erlaubt bereits heute das autonome Fahren, weitgehend beschränkt auf Zweispurfahrzeuge, sprich Pkw, Lkw, Busse und Bahnen. Die Machbarkeit der Vollautomatisation wurde auch bereits mit Motorrad-prototypen eindrucksvoll unter Beweis gestellt.



Dr. Markus Schramm, ACEM Vice-President und Leiter BMW Motorrad, auf der ACEM Vision 2030+ Conference

Im letzten Jahr präsentierte der europäische Motorrad-Verband 'European Association of Motorcycle Manufacturers' (ACEM) die Vision 2030+. In einer weltweit beachteten Online-Konferenz mit mehr als 900 Teilnehmern aus 40 Ländern skizzierte ACEM in Kooperation mit den Branchenführern der Industrie und den politischen Entscheidungsträgern des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission, der OECD und der WHO die Schlüsselthemen für 2030 und darüber hinaus.

Natürlich wird langfristig die Zukunft des Motorradfahrens von der fortschreitenden Dekarbonisierung der modernen Gesellschaft nicht unberührt bleiben. Alternativen wie

E-Fuels, Elektroantriebe, aber auch die zunehmende Konnektivität mit anderen Fahrzeugen und unterstützender Verkehrs-Infrastruktur und damit verbundenen Herausforderungen drängen nach vorne. Auch die Bemühungen zum Schutz der Umwelt durch Verringerung der Emissionen standen zur Diskussion – wie ebenfalls Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Motorrad- und Rollersicherheit.

ACEM Vice-President und Leiter BMW Motorrad, Dr. Markus Schramm, machte in seinem Eingangsstatement deutlich, dass die vorgestellte Vision 2030+ das Ergebnis langfristiger Überlegungen auf den höchsten Ebenen der europäischen Motorradindustrie sei. ACEM Generalsekretär Antonio Perlot betonte, dass die Motorradindustrie sich mit der Vision 2030+ darauf vorbereite, Teil des europäischen Verkehrssystems von morgen zu sein, „mit fortschrittlichen und zunehmend nachhaltigen Produkten, die unterschiedliche gesellschaftliche Bedürfnisse wie persönliche Mobilität, Freizeit und die Ansprüche „der letzten Meile“ erfüllen. Letztlich werden Anerkennung und Unterstützung durch politische Entscheidungsträger der Schlüssel sein, um sie in die Realität umzusetzen.“

Die weiteren Referenten rückten auch die Bedeutung von Standardisierung und branchenübergreifender Zusammenarbeit in Plattformen wie dem Connected Motorcycle Consortium und dem Swappable Batteries Consortium in den Mittelpunkt. Wichtige europäische Initiativen wie das Paket „Fit for 55“, die Verordnung über den Einsatz alternativer Kraftstoffe und das Paket zur urbanen Mobilität waren ebenfalls Teil der Diskussionen.

MOBILITY BEYOND 2030 – THE FUTURE OF POWERED TWO-WHEELERS

The latest state of technology today already includes autonomous driving, though mainly restricted to two-track vehicles, so to cars, trucks, busses and trams. Full automation in motorcycle prototypes has already turned out to be realistic and feasible.

Last year the European motorcycle association ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers) presented Vision 2030+. In a world renowned online conference hosting more than 900 attendees from 40 nations, ACEM drafted the core topics for 2030 and beyond in cooperation with industry leaders and policy-makers from the European Parliament, the European Commission, the OECD/ITF and WHO.

Without doubt the future of motorcycle riding will not remain unaffected as regards the advancing decarbonisation in modern societies. Alternatives such as e-fuels, electric propulsions, but also increasing automotive connectivity among vehicles and as regards road traffic infrastructure, and the corresponding challenges are pushing forward. Further points of discussion were the efforts to reduce emissions just as enhancing motorcycle and scooter safety.

ACEM Vice President and head of BMW Motorrad, Dr. Markus Schramm, in his opening statement pointed out that the presented Vision 2030+ was the result of long-term considerations at the highest levels of the European motorcycle industry. ACEM General Secretary Antonio Perlot emphasized that “through this Vision 2030+ the motorcycle industry was gearing up to become a part of tomorrow’s European transport system, with advanced and increasingly sustainable products meeting different societal needs, such as personal mobility, leisure and last mile deliveries. Recognition and support by policymakers will be key to turn it into reality”.

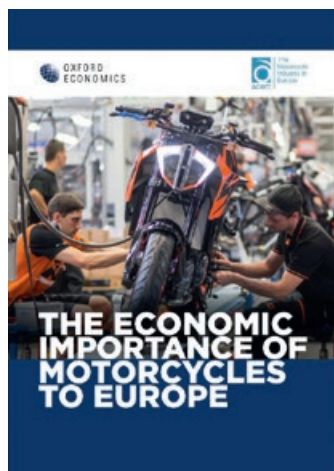
The following speakers focussed on the importance of standardisation and cross-industry cooperation in platforms such as the Connected Motorcycle Consortium and the Swappable Batteries Consortium. Additional discussions were on European initiatives such as the “Fit for 55” package, the strategy on the use and benefits of alternative fuels and the Urban Mobility package.



 Voge 500R Naked, 300R Naked, 300 AC Classic

Europa auf zwei Rädern – die wirtschaftliche Bedeutung der europäischen Motorradbranche

Mit einer neuen Wirtschaftsstudie hat ACEM im September letzten Jahres die herausragende Bedeutung der europäischen Motorrad- und Rollerbranche unterstrichen. Nach der Studie „Die Bedeutung der Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland“, die der IVM bereits 2016 veröffentlichte, existiert nun der eindrucksvolle Blick auf die europäischen Erfolgsindikatoren unserer Mobilitätsbranche.



3 89.000 Arbeitsplätze werden durch die Produktion von Fahrzeugen, Teilen und Zubehör sowie persönlicher Schutzausrüstung europaweit gesichert. Damit zeigt die Studie von Oxford Economics den wohl wichtigsten Human-Faktor für die Motorradbranche in der EU und Großbritannien. Die Studie hat weiter ergeben, dass die Motorradbranche allein im Jahr 2019 rund 21,4 Milliarden Euro zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Europa beigetragen hat. Alles in allem unterstützte jeder direkt von Motorradunternehmen erwirtschaftete Euro das BIP aufgrund verschiedener Folgewirkungen der Ausgaben um weitere 1,80 Euro in anderen Branchen.

Die Branche erwirtschaftete rund 16,6 Milliarden Euro Steuereinnahmen und ist ein wichtiger Beitragszahler der öffentlichen Finanzen - insbesondere in den großen Märkten wie Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und Großbritannien. Europäische Motorradunternehmen exportieren Waren für rund 2,1 Milliarden Euro pro Jahr. Zu den wichtigsten Exportmärkten zählten die USA, die Schweiz, Australien und Japan.

Über die wirtschaftlichen Kennzahlen hinaus untersuchte die Studie auch Faktoren, die Motorräder für ihre Benutzer und für die Umwelt bieten. So legt ein Szenario nahe, dass, wenn 5 Prozent



 **GASGAS Enduro EC 350F**



 **Honda CB500F**



📷 Aprilia Tuono 660

der Pkw-Pendler in Europa (5,3 Mio.) auf Motorräder oder Roller umsteigen würden, die kumulierte Zeitersparnis 21,2 Millionen Tage betragen würde.

Oxford Economics stellt auch fest, dass Motorräder aufgrund des geringeren Kraftstoffverbrauchs und der niedrigen Betriebskosten erhebliche Kosteneinsparungen bieten. Im Durchschnitt kostete der Kraftstoff für das Pendeln mit dem Motorrad (545 Euro) nur gut ein Drittel der Kosten für die Pkw-Nutzung (1.435 Euro) im Jahr.

Stefan Pierer, Präsident von ACEM und CEO der KTM AG, resümiert: „Die Forschung von Oxford Economics zeigt, dass der Motorradsektor einen wertvollen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beitrag zu Europas Wirtschaft und Mobilität leistet. Trotz jüngster Herausforderungen wie der Covid-19-Pandemie oder eines schwierigen internationalen Handelsumfelds bleibt unsere Branche stark. Die Motorradindustrie wird auch weiterhin eine positive Rolle in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen, das Wirtschaftswachstum und die urbane und die Freizeitmobilität spielen.“



EUROPE ON TWO WHEELS – THE ECONOMIC SIGNIFICANCE OF THE EUROPEAN MOTORCYCLE BUSINESS

With a new economic study published in September last year ACEM emphasized the outstanding importance of the European motorcycle and scooter business. Following the study “Die Bedeutung der Motorrad- und Rollerbranche in Deutschland“, published by IVM in 2016 already, ACEM now presents an impressive insight into the European success indicators for our mobility sector.

The production of vehicles, components and accessories as well as individual protective gear safeguard 389,000 employments. With these findings the Oxford Economics study shows the perhaps most important human factor in the European and British motorcycle business. The study also discloses that the motorcycle business in the year 2019 alone contributed by about 21.4 billion Euro to the European gross domestic product (GDP). All in all each Euro generated by the motorcycle business supports the GDP by further 1.80 Euro from other related businesses. The motorcycle business generated about 16.6 billion Euro tax revenue and is an important contributor to public finances – especially in countries with big markets such as Germany, France, Italy, Spain and Great Britain. European motorcycle manufacturers export goods amounting to approximately 2.1 billion Euro each year. The most important export markets are the USA, Switzerland, Australia and Japan.

Apart from the economic key figures the study also researched factors that provide benefits for riders and the environment. One scenario suggests that if only 5 per cent of car-driving commuters in Europe (5.3 million) changed to motorcycles or scooters, the time saving would amount to 21.2 million days.

Oxford Economics also stated that motorcycles could provide considerable cost savings due to lower petrol consumption and lower operating costs. On average the fuel costs of commuting with a motorcycle (545 Euro) amount to only one third of the average expenses for a car (1.435 Euro) per year.

Stefan Pierer, President of ACEM and CEO of KTM AG, summarises: “Oxford Economics’ research shows that the motorcycle branch makes a valuable economic and societal contribution to Europe’s economy and mobility. In spite of the latest challenges such as the Covid-19 pandemic or difficult international trading environments the business has remained strong. The motorcycle industry will continue to play a positive role in job creation, economic growth and in urban and leisure mobility.”

Neuzulassungen

Das Jahr 2021 endet mit insgesamt 197.540 (-9,71 Prozent) neu zugelassenen Fahrzeugen. Zwar bleiben die Zahlen damit hinter dem außergewöhnlich guten Zulassungsjahr 2020 mit mehr als 218.000 Fahrzeugen zurück, bekräftigen aber im Vergleich zu 2019 (165.311 Neuzulassungen) den insgesamt positiven Trend in der Motorradbranche.

Die Kategorie der Leichtkraftroller (Roller bis 125 cm³) sorgt mit 31.281 Neuzulassungen für ein leichtes Plus von 0,06 Prozent, bestätigt damit aber den Erfolg des 2020 eingeführten B196, bei dem Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen mit mindestens fünf Jahren Erfahrung und einem Mindestalter von 25 Jahren nach Ausbildung in der Fahrschule, allerdings ohne Prüfung, 125 cm³-Fahrzeuge fahren dürfen.

Die Kategorien der Krafträder (116.407/-11,90 Prozent) sowie der Kraftroller (15.874/-9,85 Prozent) fallen hingegen auf das Niveau des Jahres 2019 zurück. Die Zulassungszahlen der Leichtkrafträder (33.978/-10,07 Prozent) sinken zwar im Vergleich zum Erfolgsjahr 2020 ebenfalls, behalten dabei jedoch den positiven Trend der vergangenen Jahre mit einem stabilen Aufwärtstrend der Zulassungszahlen in dieser Kategorie bei.

Die weiblichen Fahrer machen von den insgesamt 197.540 Neuzulassungen mit 27.471 Fahrzeugen im Jahr 2021 etwa 13,9 Prozent der Zulassungen aus und bleiben damit auf dem Niveau des Vorjahres. Besonders in den Kategorien bis 125 cm³ haben Fahrerinnen – wie schon 2020 – mit insgesamt 20,95 Prozent (Leichtkrafträder 7.255 Fahrzeuge, 21,35 Prozent/Leichtkraftroller 6.415 Fahrzeuge, 20,51 Prozent) einen deutlichen Anteil an den Neuzulassungszahlen.



F.B. Mondial Flat Track 125i

NEW REGISTRATIONS

2021 came to an end with 197,540 new registrations in total (-9.71 per cent). And although the numbers stayed behind the registration numbers of the considerably profitable year 2020 (more than 218,000 vehicles), the broadly positive trend in the motorcycle business – compared to 2019 (165,311 new registrations) – has been confirmed.

31,281 new registrations in the category of light motor scooters (scooters up to 125ccm) meant a little plus of 0.06 per cent, still confirming the success of B196 implemented in 2020, which allows car drivers, who have got at least 5 years of driving experience and a minimum age of 25 years, to ride 125ccm motorcycles after having taken practical and theoretical driving lessons though without the necessity to undergo a test.

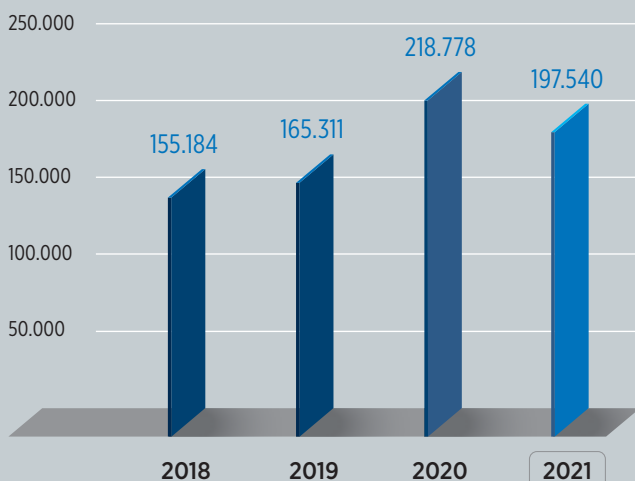
The categories of motorcycles (116,407/-11.90 per cent) as well as motor scooters (15,874/-9.85 per cent) dropped back to the numbers of 2019. Thus, the registration numbers of light weight motorcycles (33,978/-10.07 per cent) decreased compared to the previous very successful year 2020 yet kept their positive and stable upward trend of the previous years.

The total sum of 197,540 new registrations in 2021 include 27,471 motorcycles registered by female riders, which amounts to 13.9 per cent, and thus remains on the level of the previous year. It is especially in the categories of up to 125ccm that female riders – similar to 2020 – have a considerable share in new registrations of 20.95 per cent (light weight motorcycles 7,255/21.35 per cent; light weight scooters 6,415 / 20.51 per cent).

Gesamtmarkt

ZULASSUNGSPFLICHTIGE FAHRZEUGE*

-9,71% ▼

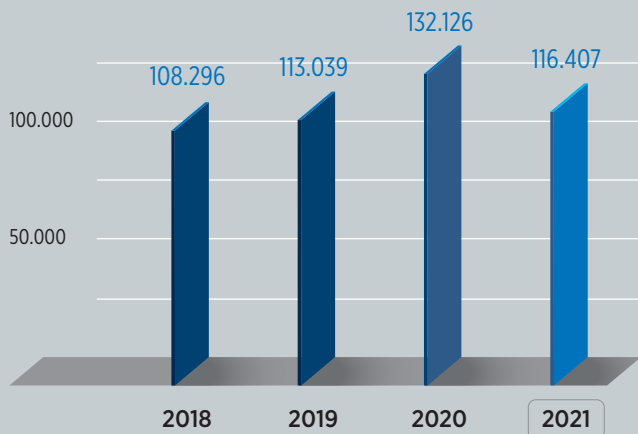


* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Aufsplittung nach Kategorien

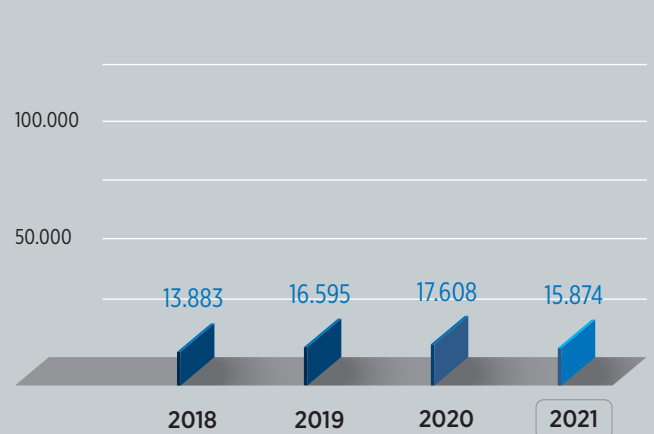
KRAFTRÄDER*

-11,90% ▼



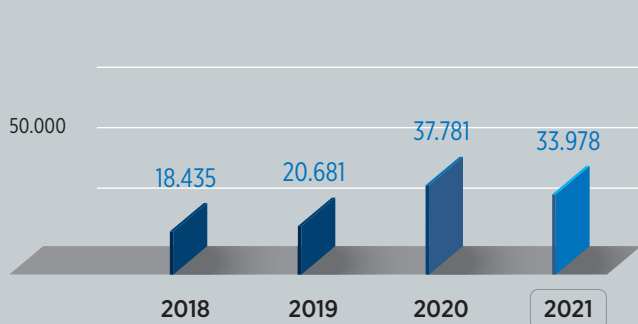
KRAFTROLLER*

-9,85% ▼



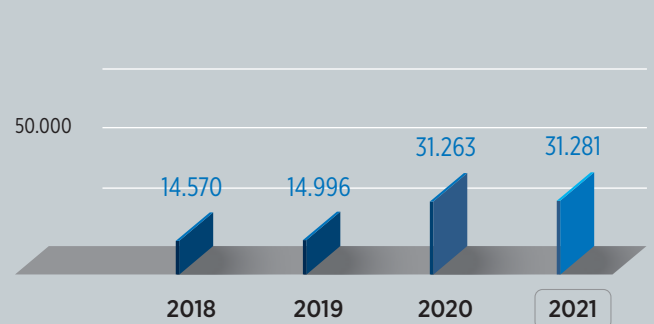
LEICHTKRAFTRÄDER*

-10,07% ▼



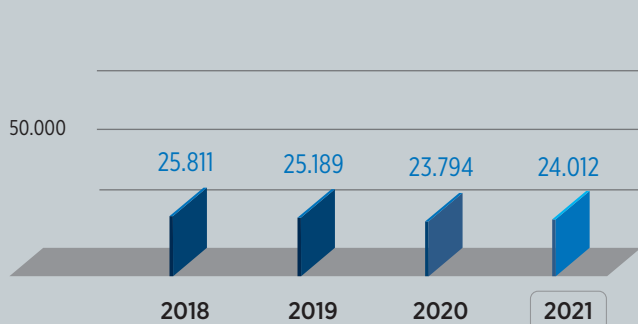
LEICHTKRAFTROLLER*

+0,06% ▲



VERKÄUFE 50 CM³*

+0,92% ▲



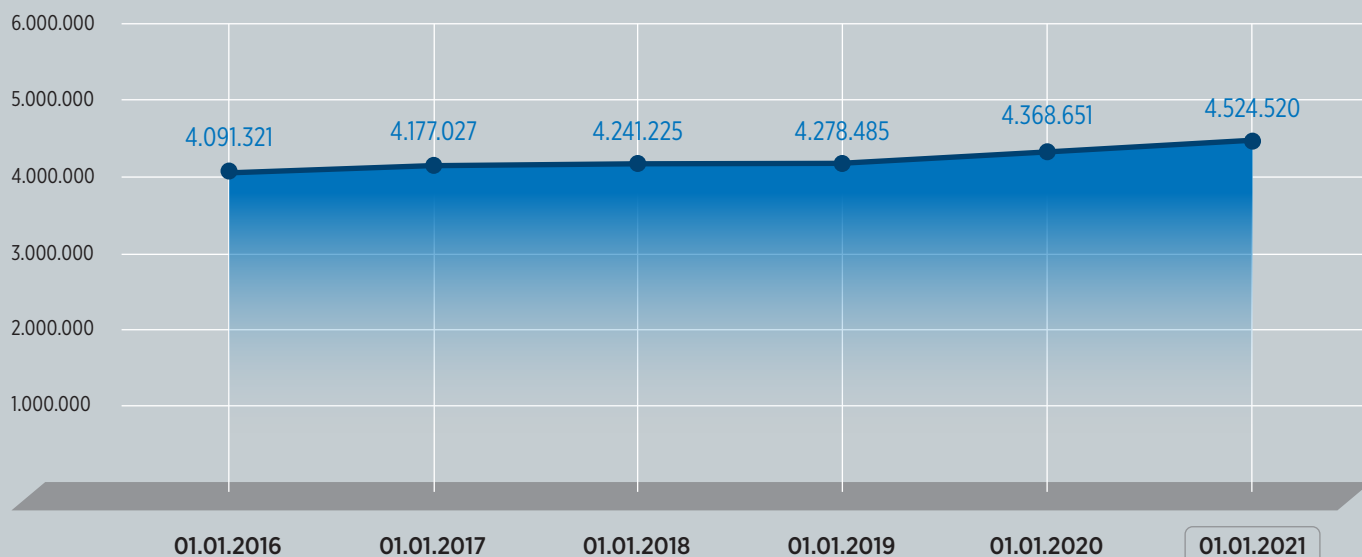
📷 HOREX VR6 Classic

Bestand

MOTORCYCLES AND SCOOTERS IN USE

Aufsplittung nach Kategorien

BESTAND >50 CM³*



 Quadri QV3



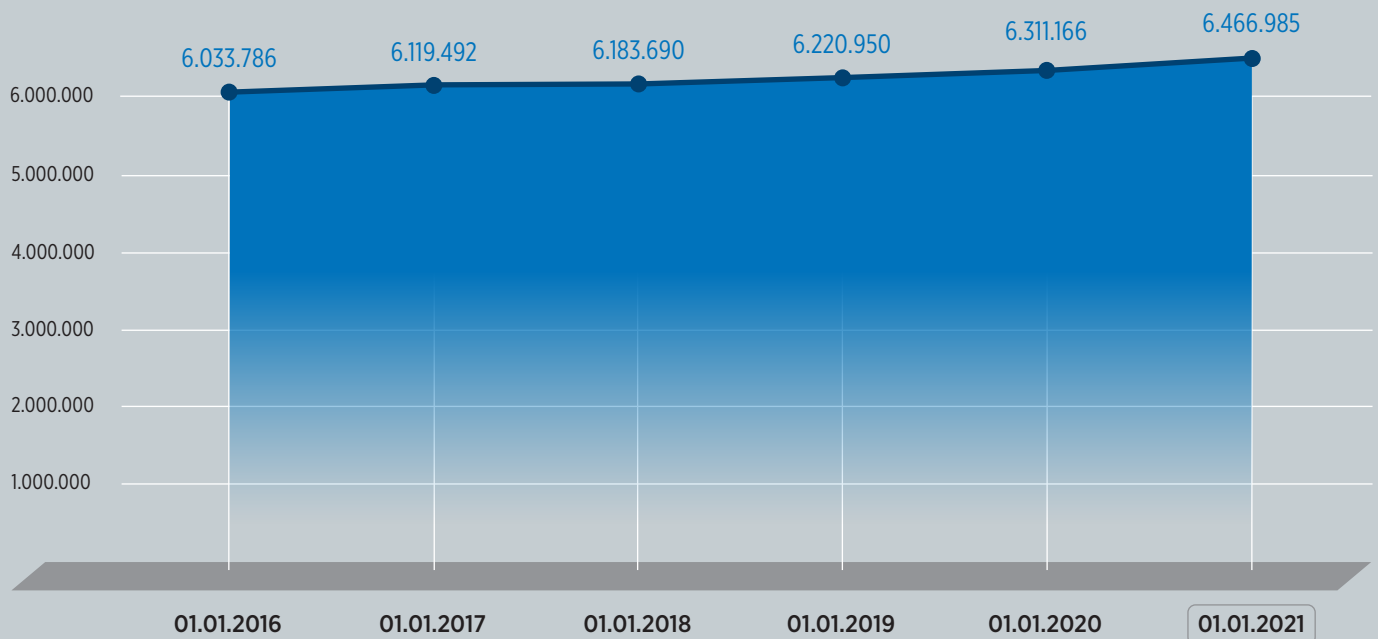
 Lambretta Shiny Grey

* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

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

Gesamtbestand

GESAMTBESTAND*



 KYMCO NEW People S 125i



 Motron X Nord 125, Ventura 125, Cubertino

Neuzulassungen

JE 1.000 EINWOHNER

Auch 2021 liegt Bayern mit 2,15 Neuzulassungen je 1.000 Einwohner und insgesamt 28.262 neu zugelassenen Krafträdern an der Spitze der Bundesländer. Auf dem zweiten Platz, jedoch mit einem deutlichen Abstand, reiht sich das Saarland mit 1,53 Neuzulassungen je 1.000 Einwohnern (1.506 Neuzulassungen) ein.

Platz drei ist im Jahr 2021 besetzt von Rheinland-Pfalz mit 1,48 Neuzulassungen je 1.000 Einwohnern (6.057 Neuzulassungen), dicht gefolgt von Baden-Württemberg (16.370 Neuzulassungen / 1,47 Neuzulassungen je 1.000 Einwohner) auf dem vierten Platz.

Brandenburg vervollständigt die TOP 5 mit 3.624 Neuzulassungen (1,43 Neuzulassungen je 1.000 Einwohner).

NEW REGISTRATIONS PER 1,000 INHABITANTS

Bavaria is again at the top of the federal states with 2.15 new registrations per 1,000 inhabitants and a total of 28,262 new registered powered two-wheelers. In second position, though by a clear margin, Saarland follows with 1.53 new registrations per 1,000 inhabitants (1,506 new registrations).

Rhineland Palatinate comes in third with 1.48 new registrations per 1,000 inhabitants (6,057 new registrations), closely followed by Baden-Wuerttemberg (16,370 new registrations / 1.47 new registrations per 1,000 inhabitants) in fourth place.

Brandenburg completes the Top Five with 3,624 new registrations (1.43 new registrations per 1,000 inhabitants).



 Brixton Cromwell 125



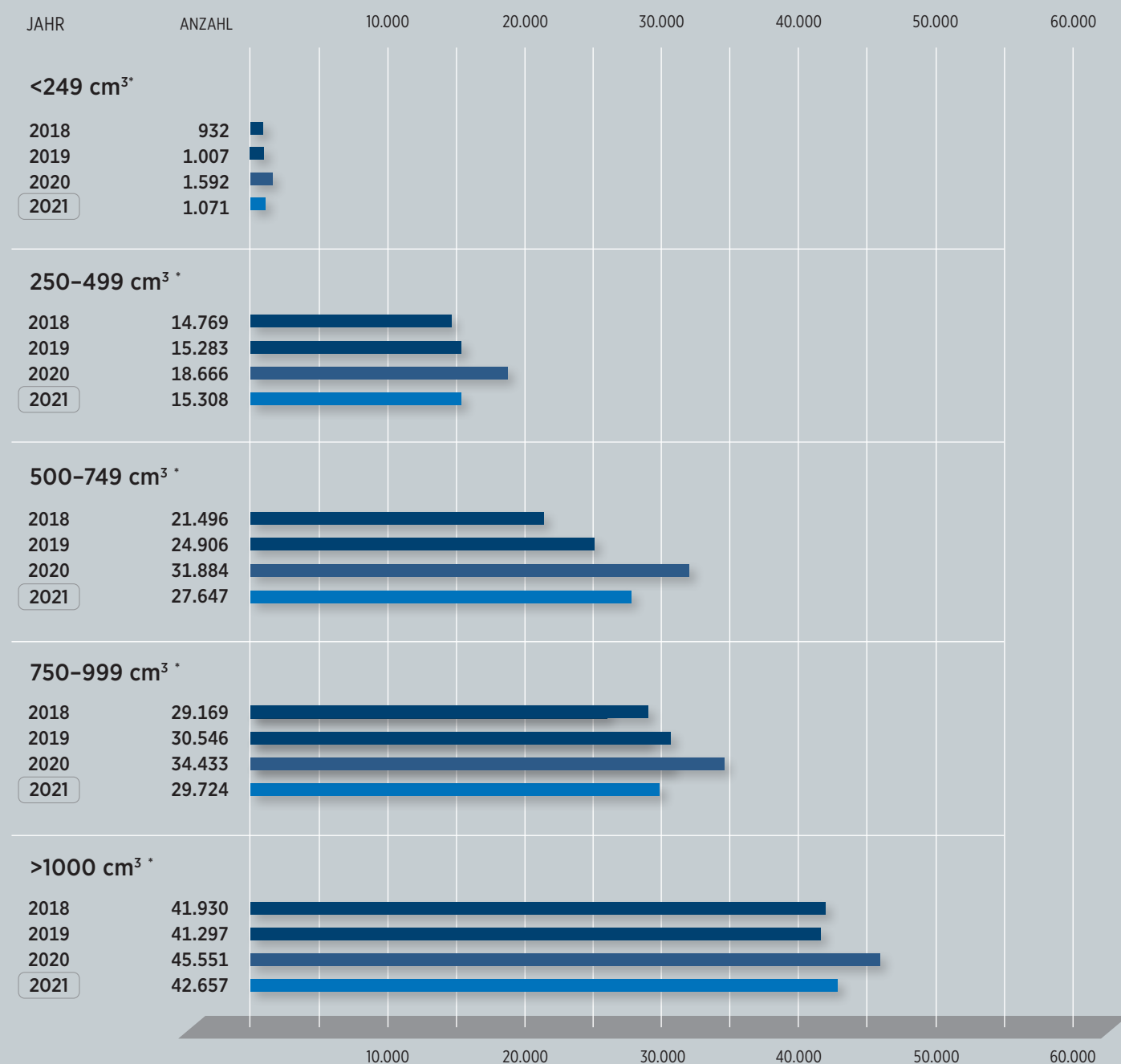
Neuzulassungen

NACH HUBRAUM UND LEISTUNG

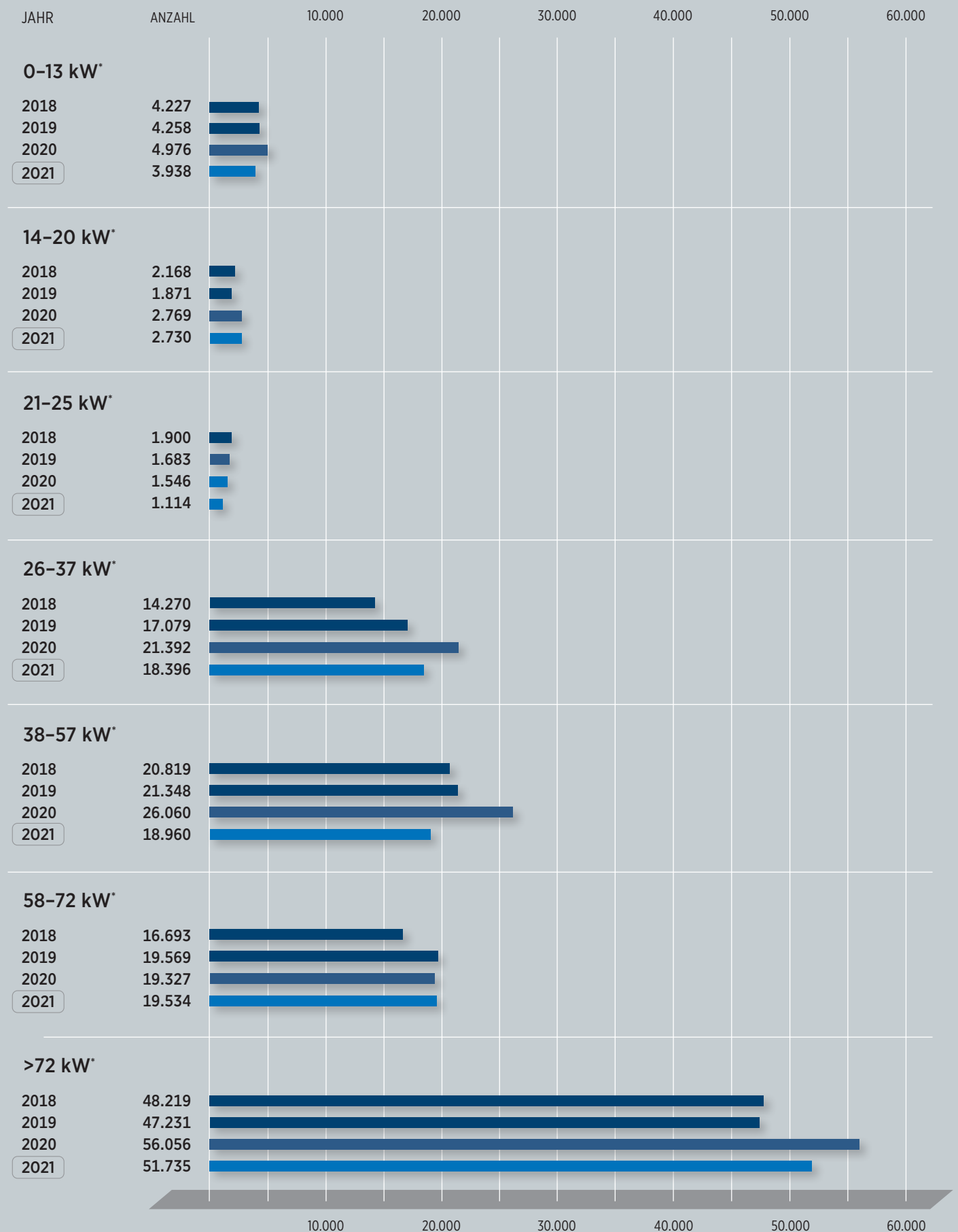
NEW REGISTRATIONS: CAPACITY AND POWER

Aufsplittung Motorrad nach Hubraum

NEUZULASSUNGEN >50 CM³*



Aufsplittung Motorrad nach Leistung



* Quelle: Kraftfahrtbundesamt / IVM

Marktanteile

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN (GESAMTMARKT)

BMW Motorrad setzt sich mit einem Marktanteil von 13,89 Prozent (27.439 Neuzulassungen) 2021 erneut an die Spitze, gefolgt von Honda mit 13,54 Prozent Marktanteil (26.740 Neuzulassungen) auf Platz zwei. Auch auf dem dritten Platz gibt es im Vergleich zu 2020 keine Veränderung, denn den besetzt 2021 wieder Piaggio mit 21.862 Neuzulassungen (11,07 Prozent Marktanteil). Mit einem Marktanteil von 9,00 Prozent folgt auf dem vierten Rang Yamaha (17.782 Neuzulassungen), die TOP 5 vervollständigt KTM mit einem Marktanteil von 8,46 Prozent und 16.707 Neuzulassungen.

Kawasaki liegt mit 14.292 Neuzulassungen (7,23 Prozent Marktanteil) auf Platz sechs, mit einem deutlichen Abstand zum siebten Platz, den Harley Davidson (7.889 Neuzulassungen / 3,99 Prozent Marktanteil) einnimmt. Auf den Plätzen acht, neun und zehn reihen sich mit geringen Abständen zueinander Ducati (6.076 Neuzulassungen / 3,08 Prozent Marktanteil), Triumph (6.074 Neuzulassungen / 3,07 Prozent Marktanteil) und Aprilia (5.875 Neuzulassungen / 2,97 Prozent Marktanteil) ein.

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN (KRAFTRÄDER)

Bei den Marktanteilen in der Kategorie Krafträder bietet sich ein ähnliches Bild wie im Gesamtmarkt. Mit einem Marktanteil von 22,94 Prozent (26.699 Neuzulassungen) steht auch hier BMW Motorrad an der Spitze, vor Honda mit 14.459 Neuzulassungen und 12,42 Prozent Marktanteil. Den dritten Platz belegt mit einem Marktanteil von 11,74 Prozent (13.664 Neuzulassungen) KTM. Die Plätze vier und fünf nehmen Kawasaki (12.191 Neuzulassungen / 10,47 Prozent Marktanteil) und Yamaha (8.730 Neuzulassungen / 7,50 Prozent Marktanteil) ein.

MARKTANTEILE DER SEGMENTE

Die Segmente Klassik und Enduro liefern sich im Jahr 2021 ein Kopf an Kopf-Rennen. Mit 27,76 Prozent Marktanteil (32.315 Neuzulassungen) setzt sich das „Klassik“-Motorrad knapp an die Spitze, die Endurofahrzeuge sind jedoch mit einem Marktanteil von 27,39 Prozent (31.889 Neuzulassungen) dicht dran. Auch Sport-Motorräder waren

2021 sehr gefragt und reihen sich mit 28.952 Neuzulassungen (24,87 Prozent Marktanteil) auf dem dritten Rang ein. Chopper (11.161 Neuzulassungen / 9,59 Prozent Marktanteil), Supersportler (6.415 Neuzulassungen / 5,51 Prozent) und Tourer (4.970 Neuzulassungen / 4,27 Prozent) folgen auf den Plätzen vier, fünf und sechs.



MARKET SHARES

TOTAL MARKET ACCORDING TO BRANDS

BMW Motorrad is at the top again with a market share of 13,89 percent (27,439 new registrations) in 2021, followed by Honda with a market share of 13,54 per cent (26,740 new registrations) in second place. In the following place nothing has changed compared to 2020: again, Piaggio is in place three with 21,862 new registrations (market share 11.07 per cent). Yamaha follows in place four with a market share of 9,00 percent (17,782 new registrations) and the Top Five is completed by KTM with a market share of 8,46 per cent and 16,707 new registrations.

Kawasaki comes in sixth with 14,292 new registrations (7.23 percent market share), far ahead of Harley Davidson in place seven (7,889 new registrations / 3.99 per cent market share) and in positions eight to ten and closely together there are Ducati (6,076 new registrations / 3.08 per cent market share), Triumph (6,074 new registrations / 3.07 per cent market share) and Aprilia (5,875 new registrations / 2.97 per cent market share).

MARKET SHARES ACCORDING TO BRANDS (MOTORCYCLES)

The picture for the market shares of brands in the category of motorcycles was similar to the total market: BMW Motorrad is at the top with a market share of 22.94 per cent (26,699 new registrations), ahead of Honda with 14,459 new registrations and 12.42 per cent market share. KTM comes in third with a market share of 11.74 percent and 13,664 new registrations. Kawasaki and Yamaha follow in places four and five with 12,191 new registrations and a 10,47 market share for Kawasaki and 8,730 new registrations, which means a market share of 7.50 per cent for Yamaha.

MARKET SHARES ACCORDING TO MARKET SEGMENTS

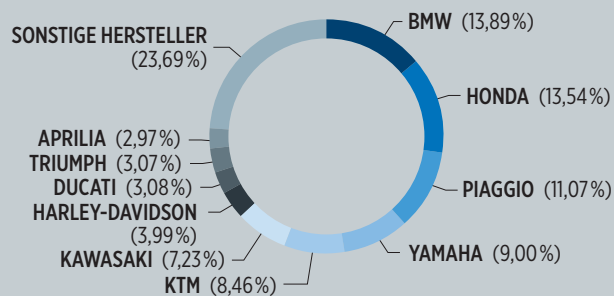
The market segments of classic bikes and dirt bikes competed head-to-head in 2021. With a market share of 27,76 (32.315 new registrations) the segment of classic motorcycles is slightly ahead of dirt bikes (market share of 27,39 per cent; 31,889 new registrations). Sport bikes were very popular as well in 2021 and come in third with 28,952 new registrations (24.87 per cent market share). Choppers (11,161 new registrations / 9.59 per cent market share), super sport bikes (6,415 new registrations / 5.51 per cent) and touring bikes (4,970 new registrations / 4.27 per cent) do follow in the places four to six.



Indian FTR Rally

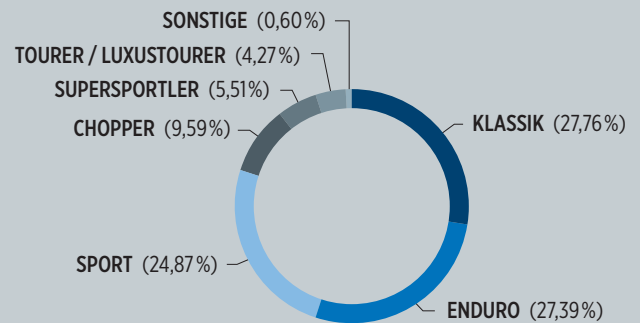
Gesamtmarkt

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



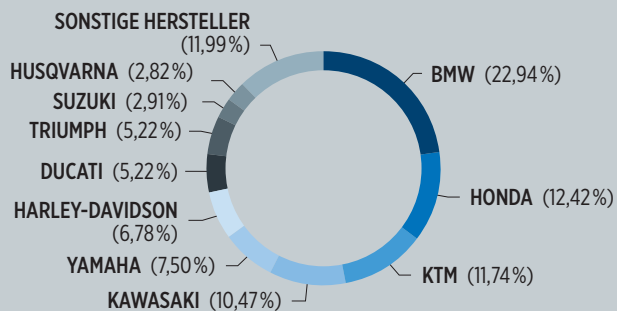
Gesamtmarkt

MARKTANTEILE DER SEGMENTE*



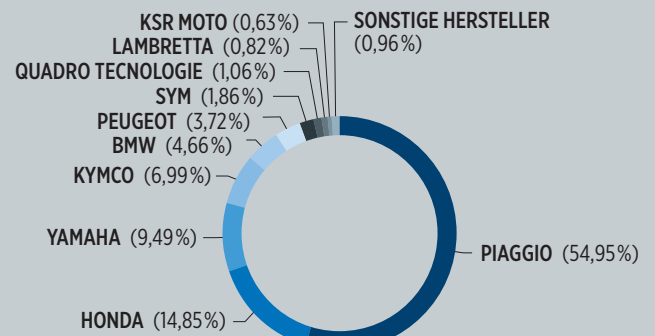
Krafträder

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



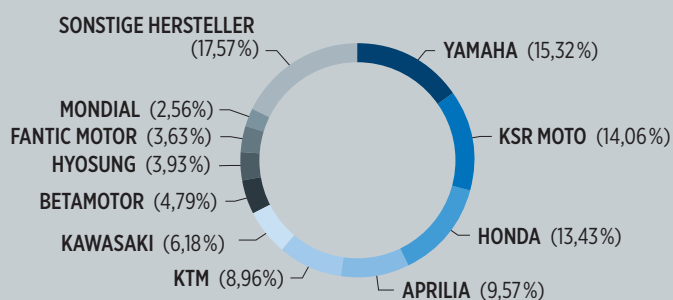
Kraftroller

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



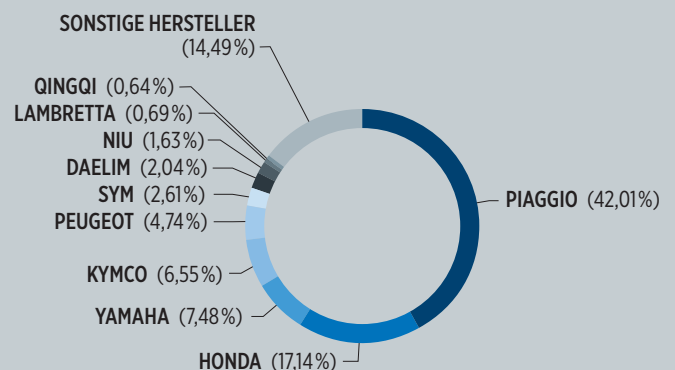
Leichtkrafträder

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



Leichtkraftroller

MARKTANTEILE DER UNTERNEHMEN*



Top Ten

Krafräder

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL		ANZAHL
1	BMW	R 1250 GS	9.377
2	Kawasaki	Z 900	3.989
3	Kawasaki	Z 650	2.779
4	Yamaha	MT-07	2.356
5	Honda	CRF 1100 AFRICA TWIN	2.349
6	Yamaha	Ténéré 700	1.888
7	Honda	CMX 500 REBEL	1.878
8	KTM	690 SMC	1.856
9	KTM	890 DUKE	1.855
10	BMW	F 900 R	1.843

Kraftroller

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL		ANZAHL
1	Piaggio	VESPA GTS-300 SUPER	6.604
2	Honda	SH 350	757
3	Yamaha	X-MAX 300	756
4	Honda	FORZA 350	747
5	Piaggio	MP3 -300 HPE	575
6	Honda	SH 150	565
7	Peugeot	METROPOLIS 400	513
8	Piaggio	BEVERLY 400 HPE	488
9	Yamaha	TRICITY 300	409
10	Piaggio	MP3 -500 HPE	343

Leichtkrafträder

NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL		ANZAHL
1	Yamaha	MT-125	3.154
2	KTM	DUKE-125	2.986
3	Honda	CB 125 R	2.829
4	KSR MOTO	BRIXTON BX 125	2.828
5	Aprilia	SX-125	1.700
6	Kawasaki	Z 125	1.608
7	Yamaha	YZF-R 125	1.448
8	Hyosung	AQUILA GV 125 S	1.292
9	Betamotor	RR 4T 125 LC	979
10	Honda	CB 125 F	806

Leichtkraftroller

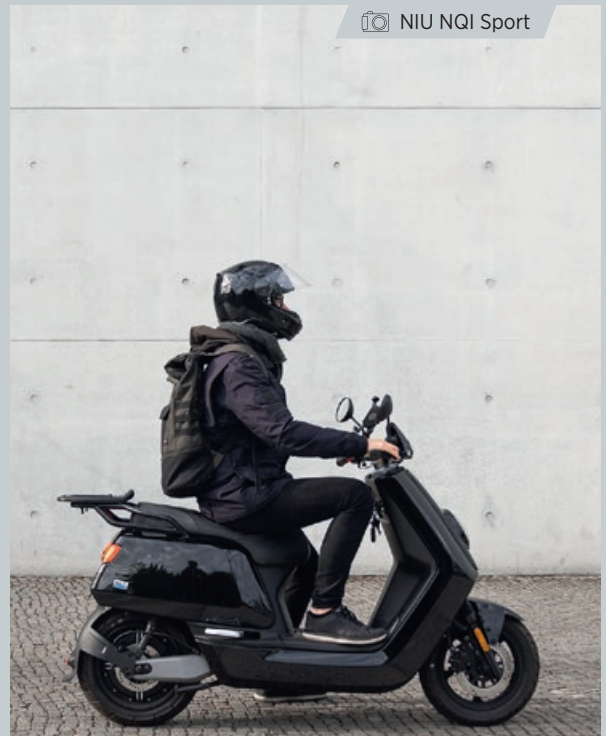
NEUZULASSUNGEN-RANGLISTE DER MODELLE*

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL		ANZAHL
1	Piaggio	VESPA GTS SUPER 125	5.409
2	Piaggio	VESPA PRIMAVERA	3.872
3	Piaggio	MEDLEY 125	1.989
4	Honda	FORZA 125	1.695
5	Yamaha	NMAX	1.472
6	Honda	SH 125	1.389
7	Honda	PCX 125	1.136
8	Piaggio	LIBERTY 125	1.016
9	Honda	SH 125	702
10	Piaggio	VESPA SPRINT 125	659

Krafträder

TOP TEN KRAFTRÄDER (WEIBLICHE HALTER)

PLATZ	HERSTELLER UND MODELL		ANZAHL
1	Kawasaki	Z 650	1.010
2	Honda	CMX 500 REBEL	696
3	Yamaha	MT-07	563
4	Kawasaki	Z 900	485
5	BMW	R 1250 GS	395
6	KTM	390 DUKE	393
7	Kawasaki	NINJA 650	352
8	Suzuki	SV 650	338
9	Honda	CB 500 F	291
10	Triumph	TRIDENT 660	263





IVM-JAHRESBERICHT 2021

Herausgegeben vom:

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

Verantwortlich:

Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer

Redaktion:

Achim Marten, Ressortleiter Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit

Jessica Heinen, Presseassistentin

Adresse:

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

 BMW R18 B First Edition**Fotos:**

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

Titelfoto:

 Zero SRF

Kreation:

nexum AG | Köln | www.nexum.de

Druck:

LD Medienhaus GmbH & Co. KG
Feldbachacker 16, 44149 Dortmund

