

## IVM Performance 2019-07



### Laut & leise

**Laut wurde es, nachdem der Vorschlag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur öffentlich wurde, den Leichtkraftrad-Führerschein A1 unter bestimmten Auflagen mit in den Auto-Führerschein B aufzunehmen.**

Der Referentenentwurf beinhaltet eine 5-jährige Fahrpraxis im PKW, einige Stunden Fahrschulung auf dem Leichtkraftroller oder –rad sowie Theorieunterricht und ein Mindestalter von 25 Jahren. Für Fachleute ein sehr erfreulicher und keineswegs unrealistischer Vorschlag zur sofort machbaren Mobilitätswende, da der A1-Führerschein ohnehin schon in jede PKW-Fahrerlaubnis, die vor dem 1. April 1980 erteilt wurde, integriert ist.

Doch die Kritik daran war massiv. Viele legten ihr mediales Veto ein und manche Meinungen und Kommentare verließen den Weg seriöser Berichterstattung. Zudem wurde mit Zahlen und Fakten jongliert, von denen einige prompt von der Website [www.unstatistik.de](http://www.unstatistik.de) des renommierten Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung zur [Unstatistik des Monats](#) gekürt. Der IVM legt in dieser Performance Ausgabe seine Meinung zu „A1 in B“ ausführlich dar und hält sich an Fakten.

Leise Töne gibt es z.B. in der Rockmusik. Die leisen Balladen der Rockgiganten gehören oft zu den erfolgreichsten Hits. Leise zu sein, ist auch Motorradfahrern und –fahrerinnen möglich, alles eine Frage der (Gas) Einstellung. Der IVM vereinigt jetzt diese beiden Erlebnisse `Motorrad´ und `Rockmusik´ in einem neu arrangierten und exklusiven leisen „Rockkracher“ für einen Film, der – ohne jedes Oberlehrergehabe – an unseren Verstand und Gashand appelliert: Guter Sound ist keine Frage der Lautstärke!

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen gute Sounds mit und ohne Motorrad und allen PKW-Fahrerinnen und -Fahrern Ü-25 die Option, demnächst mit dem 125-Roller staufrei in die City rollern zu können.

Henning Putzke  
IVM-Präsident

Reiner Brendicke  
IVM-Hauptgeschäftsführer

## **IVM Performance 2019-07**

### **A1 in B – Signal zur Mobilitätswende**

**Er ist eine starke Alternative zum Auto in den Innenstädten, sein niedriger Verbrauch schont Umwelt und Haushaltskasse, er findet überall einen Parkplatz, er ist als Benzin- und Stromer verfügbar: Der Motorroller. Leicht zu fahren und auch für Einkaufsbummel zu gebrauchen. Mit 125 Kubikzentimeter Hubraum sind Roller sowie kleine Motorräder im Achtelliterbereich das Mobilitätsangebot der Stunde.**

Dennoch hat der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Motorradführerschein A1 (bis 125 Kubikzentimeter, maximal 15 PS) unter Auflagen in den Autoführerschein B zu integrieren, zu enormen Eruptionen in der veröffentlichten Meinung geführt. Die durchweg laute Kritik interessiert es nicht, dass jeder, der seinen Autoführerschein vor dem 1. April 1980 gemacht hat, schon lange ein motorisiertes Zweirad mit 125 Kubik bewegen kann und zwar ohne jede Anleitung oder Prüfung.

#### **A1 ist für 16-jährige der Start in die Freiheit – für erfahrene Autofahrer eine sinnvolle Ergänzung der Mobilität**

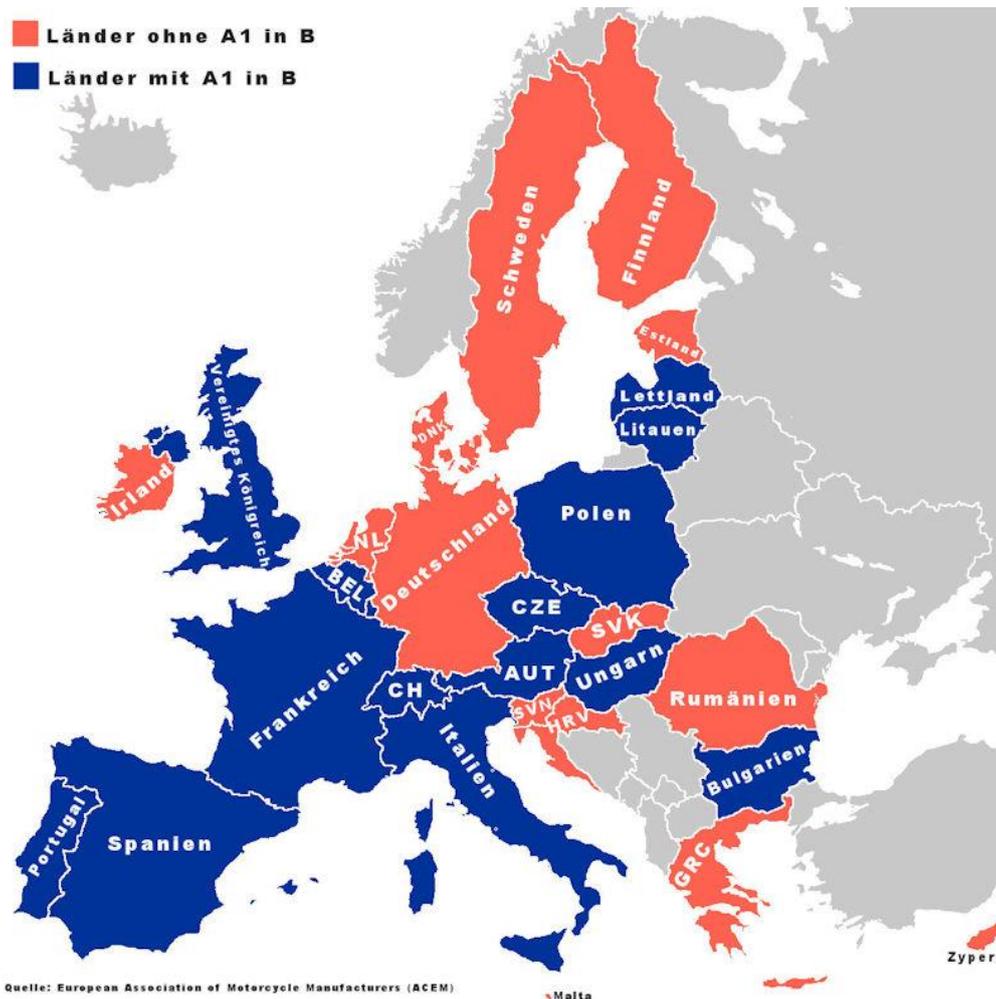
Die Fahrerlaubnis der Klasse A1 gilt als Einstieg junger Menschen ab 16 Jahren in den Straßenverkehr. Ein Großteil der Ausbildung wird daher auf die erstmalige Bewegung eines Kraftfahrzeuges im realen Straßenverkehr fokussiert - die zweiradspezifische Schulung kann hier nur ein Teilaspekt der Ausbildung sein. Deswegen ist es für Inhaber der Fahrerlaubnis der Klasse B mit 5 Jahren Erfahrung im täglichen Straßenverkehr und einem Mindestalter von 25 Jahren nur angemessen, das Ausbildungsniveau in Theorie und Praxis der eigentlichen Klasse A1 auf Aspekte des Umgangs mit dem leistungsreduzierten Zweirad zu beschränken – wie im Entwurf des Ministeriums geplant. Dieser sieht sechs Unterrichtseinheiten á 90 Minuten zur Theorie- und Praxis-Ausbildung vor.

#### **Die Prüfung ist der Stein des Anstoßes**

Der Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) fordert zur angedachten Integration des Führerscheins A1 in B, dass die Fahrkompetenz auch in Zukunft von unabhängiger Stelle überprüft werden sollte. Doch angesichts der Faktenlage muss es erlaubt sein, zu fragen, ob tatsächlich jede Führerschein-erweiterung erneut geprüft werden muss, denn die amtliche Statistik zur Erteilung von Fahrerlaubnissen ergibt ein anderes Bild: Der Besitz der Fahrerlaubnis B senkt die Durchfallquote bei der praktischen Prüfung für eine andere Klasse und insbesondere für die Zweiradklassen, was den Verzicht auf die Prüfung nach der Ausbildung gemäß Rahmenentwurf nahelegt.

#### **Europa ist auch ein Mobilitäts-Ideal - Deutschland isoliert sich**

In 13 Staaten um Deutschland herum haben Autofahrer die Möglichkeit, z.B. mit dem Motorroller dem Stau ein Schnippchen zu schlagen. Das sind keineswegs ein paar südeuropäische Staaten, wie der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) postuliert – es handelt sich um Kerneuropa, wie die Übersichtskarte dokumentiert! Deutschland ist das einzige bevölkerungsreiche Land, das seinen Bürgern den Einschluss von A1 in B bislang verwehrt. Selbst die für ihre restriktive Verkehrspolitik bekannte Schweiz ermöglicht ihren Bürgern seit dem letzten Jahr diese Option.



## Unfreiwillig hält Österreich für die „Unstatistik des Monats“ her

Auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und der Deutsche Verkehrsrat e.V. (DVR) kritisieren den Vorstoß des Bundesverkehrsministeriums. Dabei wird die angeblich verheerende Wirkung des „A1 in B-Einschlusses“ in Österreich als Gegenargument angeführt. Das renommierte RWI-Leibnitz-Institut für Wirtschaftsforschung hat diese Auslegung der Unfalldaten aus Österreich durch BASt und DVR im Juni zur „[Unstatistik des Monats](#)“ gekürt. Auch das österreichische Kuratorium für Verkehrssicherheit hat seine pessimistische Haltung aus dem Einführungsjahr 1997 mittlerweile relativiert.

Die Einbindung des A1 Führerscheins in die PKW-Fahrerlaubnis ist unter den genannten Bedingungen ein machbarer, pragmatischer Weg zur Entlastung des Gesamtverkehrs ohne Verzicht auf Individualverkehr und damit ein Ansatz zur Mobilitätswende.

## IVM Performance 2019-07

### Born to be loud?

**Was einige Menschen als guten Sound empfinden, definieren andere als Krach und Lärmbelästigung. Das ist beim individuellen Musikerlebnis so, erst Recht aber bei der Wahrnehmung von Motorrädern: Für die einen „Sound of Freedom“, für die anderen gänzlich überflüssiger Verkehrslärm.**

Was also macht guten Sound aus? Wir Motorradfahrer pflegen dazu unsere ganz eigene Meinung. Ein sonor gedämpftes Soundbild, das auf 1, 2, 3, 4 oder gar 6-Zylinder hinweist und für jeden Motorradtyp individuell abgestimmt und designed ist, empfinden wir sicher nicht als Krach. Wir genießen das Brabbeln, Grollen, Rasseln oder Knurren – alles Begriffe, mit denen Motorradsound beschrieben wird - und blicken auf eine Welt, in der uns Bürgerinitiativen, Landratsämter, Stadt- oder Gemeinderäte die Durchfahrt durch Ihre Dorf- oder Vorstadtidyllen gern verbieten würden.

Jetzt möchte der Industrie-Verband Motorrad (IVM) mit seinem neuen Film der „Laut ist out“ – Reihe für das Thema „Sound“ versus „Lärm“ sensibilisieren. Der nahezu ewige Biker-Gassenhauer „Born to be wild“, eng verbunden mit dem 1969-er Blockbuster „Easy Rider“, spielt darin so etwas wie die heimliche Hauptrolle.



Arrangiert und interpretiert wurde der gute alte Rocksong von Iva Buric Zalac, einer kroatischen Sängerin, Songwriterin und Schauspielerin, die neben Achim Hagemann - alias Pawel Popolski - als Dorota Popolski in der Band Der Familie Popolski auftritt.

Der Film ist ab sofort online auf [www.facebook.com/vivalamopped](https://www.facebook.com/vivalamopped).

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Neuzulassungen Krafträder - Top 50 - Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	BMW	R 1250 GS	7.035
2	Yamaha	MT-07	2.349
3	Kawasaki	Z 900	2.052
4	Kawasaki	Z 650	1.820
5	Honda	CRF 1000 AFRICA TWIN	1.409
6	KTM	790 DUKE	1.361
7	Honda	CMX 500 REBEL	1.232
8	Yamaha	MT-09	1.136
9	KTM	390 DUKE	1.130
10	BMW	F 750 GS	1.051
11	Yamaha	MT-09 TRACER	1.031
12	Suzuki	GSX-S 750	987
13	KTM	690 SMC	974
14	Suzuki	SV 650	966
15	Honda	CB 650 R	914
16	KTM	1290 SUPERDUKE R	909
17	Honda	CB 500 F	857
18	Kawasaki	Z 900 RS	799
19	BMW	S 1000 XR	796
20	Kawasaki	VULCAN S	726
21	Harley-Davidson	STREET BOB	716
22	BMW	S 1000 R	705
23	Suzuki	DL 650 V-STROM	686
24	BMW	F 850 GS	684
25	KTM	1290 SUPER ADVENTURE	675
26	Husqvarna	701 SUPERMOTO	654
27	KTM	790 ADVENTURE	651
28	BMW	R 1250 RT	643
29	Kawasaki	NINJA 650	642
30	BMW	S 1000 RR	636

31	BMW	R 1250 R	633
32	Harley-Davidson	SPORT GLIDE	607
33	Honda	NC 750 X	572
34	BMW	R 1200 GS	559
35	Honda	CBR 500 R	546
36	BMW	R NINE T SCRAMBLER	544
37	Kawasaki	VERSYS 1000	517
38	KTM	1290 SUPERDUKE GT	511
39	Ducati	SCRAMBLER	506
40	BMW	R NINE T URBAN GS	490
41	Harley-Davidson	BREAKOUT 114	478
42	Harley-Davidson	XL 1200 X	472
43	Suzuki	DL 1000 V-STROM	472
44	KTM	300 EXC	470
45	Ducati	MULTISTRADA 1260	469
46	Honda	CB 1000 R NEO SPORTS CAFE	461
47	Ducati	HYPERMOTARD 950	457
48	Triumph	Scrambler 1200 XE	457
49	BMW	NINE T	456
50	Triumph	SPEED TWIN	435

### Neuzulassungen Kraftroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA GTS-300 SUPER	3.951
2	Piaggio	MP3 -500 LT	514
3	Yamaha	X-MAX 300	504
4	Honda	SH 300A	409
5	Kymco	XCITING 400	395
6	Piaggio	BEVERLY 350 SPORT TOURING	343
7	Honda	FORZA 300	320
8	BMW	C 400 GT	317
9	BMW	C 400 X	298
10	Peugeot	METROPOLIS 400	258

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Neuzulassungen Leichtkrafträder – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	KTM	DUKE-125	1.724
2	Honda	CB 125 R	846
3	Kawasaki	Z 125	725
4	Yamaha	MT-125	722
5	Betamotor	RR ENDURO 125 LC	643
6	Yamaha	YZF-R 125	621
7	Aprilia	SX-125	608
8	Honda	MONKEY	550
9	Suzuki	GSX-S 125	432
10	Kawasaki	NINJA 125	271

#### Neuzulassungen Leichtkraftrroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA PRIMAVERA	1.029
2	NIU	ELECTRO ROLLER	596
3	Piaggio	VESPA GTS SUPER 125	418
4	Piaggio	LIBERTY 125	379
5	Yamaha	NMAX	362
6	Piaggio	MEDLEY 125	343
7	Honda	SH 125	303
8	Suzuki	ADRESS 110	281
9	Peugeot	SPEEDFIGHT 125	261
10	Honda	NSS 125	261

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Neuzulassungen im Jahresvergleich – absolute Zahlen nach Fahrzeuggruppen

Marktsegment	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteil	Stückzahlen	Marktanteil	
<b>Gesamtmarkt</b>	97.072	100,00 %	105.080	100,00 %	8,25%
Krafträder	71.539	73,70%	75.237	71,60%	5,17%
Kraftroller	7.897	8,14%	10.061	9,57%	27,40%
Leichtkrafträder	9.612	9,90%	11.013	10,48%	14,58%
Leichtkraftroller	8.024	8,27%	8.769	8,35%	9,28%

#### Marktanteile der Marktsegmente im Vorjahresvergleich – absolute Zahlen nach Marktsegmenten

Marktsegment	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteil	Stückzahlen	Marktanteil	
<b>Gesamtmarkt</b>	71.539	100,00 %	75.237	100,00 %	5,17%
Chopper	7.614	10,64%	6.652	8,84%	-12,63%
Enduro	16.191	22,63%	20.939	27,83%	29,32%
Klassik	19.791	27,66%	21.862	29,06%	10,46%
Sonstige	491	0,69%	399	0,53%	-18,74%
Sport	20.505	28,66%	18.902	25,12%	-7,82%
Supersportler	3.485	4,87%	2.973	3,95%	-14,69%
Tourer/Luxustourer	3.462	4,84%	3.508	4,66%	1,33%
unbekannt	0	0,00%	2	0,00%	0,00%

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteil	Stückzahlen	Marktanteil	
<b>Gesamtmarkt</b>	97.072	100,00 %	105.080	100,00 %	8,25%
BMW	16.042	16,53%	18.735	17,83%	16,79%
Honda	12.374	12,75%	12.786	12,17%	3,33%
KTM	9.384	9,67%	10.354	9,85%	10,34%
Yamaha	9.909	10,21%	10.349	9,85%	4,44%
Kawasaki	9.138	9,41%	9.805	9,33%	7,30%
Piaggio	6.620	6,82%	7.594	7,23%	14,71%
Harley-Davidson	7.198	7,42%	6.533	6,22%	-9,24%
Suzuki	5.151	5,31%	5.003	4,76%	-2,87%
Ducati	3.616	3,73%	3.454	3,29%	-4,48%
Triumph	3.238	3,34%	3.433	3,27%	6,02%
Aprilia	1.689	1,74%	2.348	2,23%	39,02%
Husqvarna	1.984	2,04%	1.863	1,77%	-6,10%
Kymco	1.269	1,31%	1.561	1,49%	23,01%
Sonstige Hersteller	1.159	1,19%	1.403	1,34%	21,05%
Betamotor	1.304	1,34%	1.349	1,28%	3,45%
Peugeot	1.101	1,13%	1.026	0,98%	-6,81%
KSR MOTO	688	0,71%	902	0,86%	31,10%
Royal Enfield	555	0,57%	880	0,84%	58,56%
Moto-Guzzi	532	0,55%	828	0,79%	55,64%
Indian Motorcycle	661	0,68%	658	0,63%	-0,45%
NIU	0	0,00%	596	0,57%	0,00%
SYM	316	0,33%	460	0,44%	45,57%
Mondial	420	0,43%	412	0,39%	-1,90%
Benelli	327	0,34%	399	0,38%	22,02%
Daelim	407	0,42%	375	0,36%	-7,86%
Sky Team (RC)	189	0,19%	280	0,27%	48,15%
SWM	335	0,35%	269	0,26%	-19,70%
Quadro Technologie	134	0,14%	208	0,20%	55,22%

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteil	Stückzahlen	Marktanteil	
FANTIC MOTOR	109	0,11%	201	0,19%	84,40%
Qingqi	311	0,32%	175	0,17%	-43,73%
Zündapp	124	0,13%	130	0,12%	4,84%
MV Agusta	116	0,12%	128	0,12%	10,34%
Zero Motorcycles	109	0,11%	89	0,08%	-18,35%
Torrot	86	0,09%	83	0,08%	-3,49%
SHINERAY (RC)	68	0,07%	75	0,07%	10,29%
SHERCO (F)	59	0,06%	69	0,07%	16,95%
Ural	78	0,08%	69	0,07%	-11,54%
Keeway	61	0,06%	68	0,06%	11,48%
RIEJU	71	0,07%	58	0,06%	-18,31%
Kreidler Europe	22	0,02%	12	0,01%	-45,45%
Zhejiang Wangye Powe	0	0,00%	12	0,01%	0,00%
MZ	5	0,01%	9	0,01%	80,00%
Horex	0	0,00%	8	0,01%	0,00%
Bajaj	0	0,00%	5	0,00%	0,00%
Generic Motor	25	0,03%	5	0,00%	-80,00%
Benzhou	2	0,00%	3	0,00%	50,00%
Asiawing	13	0,01%	3	0,00%	-76,92%
Moto Morini	2	0,00%	2	0,00%	0,00%
SFM	20	0,02%	2	0,00%	-90,00%
Simson	6	0,01%	2	0,00%	-66,67%
Husaberg	4	0,00%	2	0,00%	-50,00%
Hyosung	7	0,01%	2	0,00%	-71,43%
Victory	13	0,01%	1	0,00%	-92,31%
LML	12	0,01%	1	0,00%	-91,67%
Gas Gas	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Jonway (RC)	4	0,00%	1	0,00%	-75,00%
Italjet	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Boss Hoss	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Buell	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Derbi / National	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Malaguti	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
SI-Zweirad	1	0,00%	0	0,00%	0,00%

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Krafträder - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
<b>Gesamtmarkt</b>	71.539	100,00 %	75.237	100,00 %	5,17%
BMW	15.612	21,82%	17.820	23,69%	14,14%
Kawasaki	8.927	12,48%	8.738	11,61%	-2,12%
Honda	8.495	11,87%	8.531	11,34%	0,42%
KTM	7.392	10,33%	8.346	11,09%	12,91%
Yamaha	7.134	9,97%	7.347	9,77%	2,99%
Harley-Davidson	7.198	10,06%	6.533	8,68%	-9,24%
Suzuki	3.603	5,04%	3.830	5,09%	6,30%
Ducati	3.616	5,05%	3.454	4,59%	-4,48%
Triumph	3.238	4,53%	3.433	4,56%	6,02%
Husqvarna	1.984	2,77%	1.863	2,48%	-6,10%
Aprilia	971	1,36%	1.057	1,40%	8,86%
Royal Enfield	555	0,78%	880	1,17%	58,56%
Moto-Guzzi	532	0,74%	828	1,10%	55,64%
Indian Motorcycle	661	0,92%	658	0,87%	-0,45%
Betamotor	558	0,78%	618	0,82%	10,75%
Benelli	232	0,32%	264	0,35%	13,79%
SWM	117	0,16%	156	0,21%	33,33%
MV Agusta	116	0,16%	128	0,17%	10,34%
Mondial	0	0,00%	106	0,14%	0,00%
Sonstige Hersteller	178	0,25%	100	0,13%	-43,82%
FANTIC MOTOR	4	0,01%	95	0,13%	2.275,00%
Zero Motorcycles	97	0,14%	89	0,12%	-8,25%
Torrot	79	0,11%	76	0,10%	-3,80%
SHINERAY (RC)	67	0,09%	75	0,10%	11,94%
Ural	78	0,11%	69	0,09%	-11,54%
SHERCO (F)	52	0,07%	65	0,09%	25,00%
KSR MOTO	0	0,00%	23	0,03%	0,00%
Qingqi	0	0,00%	22	0,03%	0,00%

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Horex	0	0,00%	8	0,01%	0,00%
SYM	0	0,00%	7	0,01%	0,00%
Bajaj	0	0,00%	5	0,01%	0,00%
MZ	5	0,01%	4	0,01%	-20,00%
Asiawing	13	0,02%	3	0,00%	-76,92%
Moto Morini	2	0,00%	2	0,00%	0,00%
Husaberg	3	0,00%	2	0,00%	-33,33%
Victory	13	0,02%	1	0,00%	-92,31%
Gas Gas	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Hyosung	3	0,00%	0	0,00%	0,00%
Sky Team (RC)	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Buell	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Keeway	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Boss Hoss	1	0,00%	0	0,00%	0,00%

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
<b>Gesamt</b>	9.612	100,00 %	11.013	100,00 %	14,58%
KTM	1.992	20,72%	2.008	18,23%	0,80%
Honda	1.835	19,09%	1.944	17,65%	5,94%
Yamaha	1.449	15,07%	1.488	13,51%	2,69%
Aprilia	683	7,11%	1.223	11,11%	79,06%
Kawasaki	1	0,01%	996	9,04%	99.500,00%
Betamotor	746	7,76%	731	6,64%	-2,01%
Suzuki	1.034	10,76%	607	5,51%	-41,30%
KSR MOTO	115	1,20%	566	5,14%	392,17%
Mondial	420	4,37%	306	2,78%	-27,14%
Sky Team (RC)	188	1,96%	280	2,54%	48,94%
Qingqi	275	2,86%	148	1,34%	-46,18%
Benelli	94	0,98%	135	1,23%	43,62%
Zündapp	124	1,29%	130	1,18%	4,84%
SWM	218	2,27%	113	1,03%	-48,17%
FANTIC MOTOR	105	1,09%	106	0,96%	0,95%
RIEJU	71	0,74%	58	0,53%	-18,31%
Sonstige Hersteller	54	0,56%	52	0,47%	-3,70%
Daelim	59	0,61%	43	0,39%	-27,12%
Kymco	45	0,47%	27	0,25%	-40,00%
SYM	0	0,00%	14	0,13%	0,00%
Keeway	8	0,08%	8	0,07%	0,00%
Kreidler Europe	20	0,21%	8	0,07%	-60,00%
Torrot	7	0,07%	7	0,06%	0,00%
MZ	0	0,00%	5	0,05%	0,00%
SHERCO (F)	7	0,07%	4	0,04%	-42,86%
Generic Motor	16	0,17%	2	0,02%	-87,50%
SFM	20	0,21%	2	0,02%	-90,00%
Hyosung	4	0,04%	2	0,02%	-50,00%
Zero Motorcycles	12	0,12%	0	0,00%	0,00%

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Malaguti	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Derbi / National	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Husaberg	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
SHINERAY (RC)	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Simson	6	0,06%	0	0,00%	0,00%

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Kraftroller - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
<b>Gesamt</b>	7.897	100,00 %	10.061	100,00 %	27,40%
Piaggio	4.292	54,35%	5.238	52,06%	22,04%
Honda	877	11,11%	1.036	10,30%	18,13%
BMW	409	5,18%	900	8,95%	120,05%
Kymco	641	8,12%	896	8,91%	39,78%
Yamaha	668	8,46%	788	7,83%	17,96%
Peugeot	334	4,23%	357	3,55%	6,89%
Suzuki	272	3,44%	260	2,58%	-4,41%
Quadro Technologie	134	1,70%	208	2,07%	55,22%
SYM	92	1,16%	159	1,58%	72,83%
Daelim	45	0,57%	81	0,81%	80,00%
Kawasaki	86	1,09%	56	0,56%	-34,88%
Sonstige Hersteller	14	0,18%	52	0,52%	271,43%
KSR MOTO	0	0,00%	27	0,27%	0,00%
Qingqi	32	0,41%	2	0,02%	-93,75%
Keeway	0	0,00%	1	0,01%	0,00%
LML	1	0,01%	0	0,00%	0,00%

## IVM Performance 2019-07

### Der Markt in Zahlen (Juni 2019, kumuliert)

#### Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2018		2019		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
<b>Gesamt</b>	8.024	100,00 %	8.769	100,00 %	9,28%
Piaggio	2.328	29,01%	2.356	26,87%	1,20%
Honda	1.167	14,54%	1.275	14,54%	9,25%
Sonstige Hersteller	913	11,38%	1.199	13,67%	31,33%
Yamaha	658	8,20%	726	8,28%	10,33%
Peugeot	767	9,56%	669	7,63%	-12,78%
Kymco	583	7,27%	638	7,28%	9,43%
NIU	0	0,00%	596	6,80%	0,00%
Suzuki	242	3,02%	306	3,49%	26,45%
KSR MOTO	573	7,14%	286	3,26%	-50,09%
SYM	224	2,79%	280	3,19%	25,00%
Daelim	303	3,78%	251	2,86%	-17,16%
Aprilia	35	0,44%	68	0,78%	94,29%
Keeway	52	0,65%	59	0,67%	13,46%
BMW	21	0,26%	15	0,17%	-28,57%
Kawasaki	124	1,55%	15	0,17%	-87,90%
Zhejiang Wangye Powe	0	0,00%	12	0,14%	0,00%
Kreidler Europe	2	0,02%	4	0,05%	100,00%
Benzhou	2	0,02%	3	0,03%	50,00%
Qingqi	4	0,05%	3	0,03%	-25,00%
Generic Motor	9	0,11%	3	0,03%	-66,67%
Simson	0	0,00%	2	0,02%	0,00%
Jonway (RC)	4	0,05%	1	0,01%	-75,00%
LML	11	0,14%	1	0,01%	-90,91%
Italjet	0	0,00%	1	0,01%	0,00%
SI-Zweirad	1	0,01%	0	0,00%	0,00%
Benelli	1	0,01%	0	0,00%	0,00%