

IVM Performance 2016-05



Geladene Stimmung

Nun ist die Elektromobilität wieder in aller Munde. Nicht, weil sie so überaus erfolgreich wäre, nicht, weil der ganz große Durchbruch bei der Batterieentwicklung gelungen wäre, sondern weil die Bundesregierung beschlossen hat, den Absatz von Elektroautos mit insgesamt 1,2 Mrd. Euro zu fördern, die zur Hälfte von der deutschen Automobilindustrie getragen werden.

Für reine Elektroautos zahlen Staat und Industrie 4.000 Euro, für Plug-In Hybride 3.000 Euro. Insgesamt stehen also Mittel zur Auszahlung von Kaufprämien für weit über 300.000 Elektro-PKW zur Verfügung. Damit käme die Bundesregierung ihrem Ziel, bis zum Jahr 2020 eine Million E-Autos im Straßen- und Stromnetz zu haben, ein großes Stück näher.

Doch natürlich gibt es auch innovative E-Mobilität auf zwei Rädern, E-Motorräder und –Roller. Dafür ist eine Förderung nicht vorgesehen. Sollen wir sie fordern? Obwohl auf Förderung Flaute folgen kann, wie man weiß, spätestens nach der Abwrackprämie 2009, die der Automobilindustrie eine Krise nach der Krise bescherte. Obwohl eine solche Kaufprämie natürlich geringer ausfallen müsste, als beim viel teureren Auto – gefördert werden dort Netto-Listenpreise bis 60.000 Euro.

In dieser Ausgabe möchten wir aufzeigen, warum eine gesunde Absatz-Performance von E-Bikes, die nicht auf Subventionen baut, möglicherweise nachhaltiger sein kann.

Ob Benzin oder Strom betrieben – wir wünschen Ihnen und Ihrem Bike einen sonnigen und sicheren Start in die Motorrad- und Rollersaison 2016.

Heiner Faust
IVM-Präsident

Reiner Brendicke
IVM-Hauptgeschäftsführer

IVM Performance 2016-05

Nachhaltiges Fördern statt Kaufprämie

Wer das Glück hatte, einen BMW C evolution, eine KTM-Freeride, einen Piaggio MP3 Hybriden, oder die E-Scooter von Kreidler, Peugeot und Yamaha zu fahren, ist tief beeindruckt von der faszinierenden Kraft, der Dynamik und Innovationskraft dieser E-Bikes. Dennoch finden sich diese beispielhaften Elektromotorräder und -roller nicht gerade auf den vorderen Plätzen der Zulassungsstatistik.



Der Kaufpreis wird dafür nicht die Hauptursache sein, denn einem unbedingten Kaufimpuls steht nur selten der Preis im Weg. Doch wird der Bewohner einer Stadtwohnung, der sein konventionelles Bike vor der Tür oder im Hof parkt und dann und wann eine Tankstelle anfährt, sehr pragmatisch über die Anschaffung eines E-Bikes nachdenken. Batterie ausbauen, mit in die Wohnung nehmen? Verlängerungskabel aus dem 4. Stock hängen? Eigenheim mit eigener Garagenzufahrt dazu kaufen?

Und wie wird ein potenzieller E-Bike Fahrer über die ganz realistischen Reichweiten eines E-Bikes denken? Ist er Pendler und muss am Arbeitsplatz nachladen? – was mit dem Start der Elektromobilitätsförderung kein zu versteuernder geldwerter Vorteil mehr ist. Muss die Hausstrecke abgekürzt werden und die CO2 freie Feierabendrunde im innovativen Segelmodus durchrollt werden?

Aus unserer Sicht steht am Anfang einer massenhaften Verbreitung der E-Mobilität eine flächendeckende Infrastruktur: Ladesäulen in Siedlungen, in den Innenstädten, in ländlichen Bereichen. Und vor allem: Batteriekapazitäten mit realistischen Reichweiten auch bei dynamischer Fahrweise.



Grundsätzlich wünschen wir uns natürlich auch eine politische gewollte Unterstützung unserer Branche. Doch allein die Preisunterschiede zwischen Elektroautos und Elektrozweirädern lassen vergleichbare Prämien, die darüber hinaus einen 50 Prozent-Anteil von der Industrie fordern, nicht realisieren. Selbst eine geringere Förderungssumme müsste in Relation zu Produktpreis, finanzieller Kalkulation und übrig bleibendem Kaufanreiz geprüft werden.

Das von der Automobilindustrie mit der Politik ausgehandelte Paket ist sicher vor dem Hintergrund der anspruchsvollen Ziele für die Erhöhung der Zahl der Elektro-Pkw zu sehen. Da offensichtlich der Markt zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Gegensatz zu den ambitionierten Zielen der Politik keinen wirklichen Ansturm auf Elektrofahrzeuge verzeichnet, sind hier offensichtlich zusätzliche Anreize notwendig. Es bleibt abzuwarten, ob 1, 2 Mrd. Euro und damit möglichen 300.000 Höchsthörförderungen von 4.000 Euro für reine Elektroautos bzw. 3.000 Euro für Plug-In Hybride ausreichen, um die Zahl der Interessenten an laut Netto-Listenpreis bis zu 60.000 Euro (Förderhöchstgrenze) teuren Elektro-Pkw deutlich zu steigern.

Der IVM beschäftigt sich schon seit langem mit dem Thema Elektromobilität und begrüßt die von der Politik geschaffene Möglichkeit, mit Elektrozweirädern und Elektro-Pkw Busspuren zu nutzen und so Mobilitätsvorteile zu gewinnen. Wir gehen davon aus, dass eben nicht nur die finanziellen Zuschüsse beim Kauf eines Fahrzeuges entscheidend für die intensivere Nutzung sind.

Nur eine optimierte Infrastruktur und ganz praktische Nutzervorteile für Motorräder und Roller, die im Bereich der innerstädtischen Mobilität ohnehin viele Vorzüge bieten, wären nachhaltig zielführend, eine breite Basis für Elektromobilität zu schaffen. Mehr Ladestationen und privilegierte weitere Zugangsmöglichkeiten in Innenstadtbereichen sind Beispiele. Wir gehen davon aus, dass konkrete Nutzervorteile beim Gebrauch eines Fahrzeuges dauerhaft überzeugender sein können, als eine einmalige und limitierte Prämie bei der Anschaffung eines Fahrzeuges.

Natürlich steht der IVM zum Thema Elektromobilitätsförderung im Dialog mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und wird nach der Diskussion auf seiner nächsten Mitgliederversammlung im Juni weitere Gespräche führen.

IVM Performance 2016-05

EU verklagt Deutschland wegen Detail im Motorrad-Führerscheinrecht

Der Stufenführerschein A2 ist nach Meinung vieler Experten ein vernünftiges Instrument bei der Hinführung junger Fahrerinnen und Fahrer zu großen Maschinen. Doch dieser Stufenführerschein erfordert natürlich auch die Anschaffung eines weiteren, größeren Motorrads nach Ablauf der zweijährigen Stufe – oder aber direkt den Kauf einer gedrosselten Variante.

Die EU-Vorgabe für Inhaber des Stufenführscheins A2 begrenzt die erlaubte Leistung der Motorräder dieser Fahrerlaubnisklasse auf 35 kW bzw. auf 48 PS, limitiert gleichzeitig aber auch das ungedrosselte Ausgangsfahrzeug für eine mögliche Leistungsreduktion, das demnach nicht mehr als 70 kW bzw. als 96 PS haben darf. Bisher verzichtete die Bundesregierung auf diese enge EU-Auslegung und erlaubte auch die Drosselung stärkerer Maschinen auf 48 PS für den A2-Führerschein.

Diesem liberalen Ansatz will die EU jetzt einen Riegel vorschieben und hat die Bundesrepublik Deutschland in einem Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) verklagt. Daher bereitet Deutschland eine EU-konforme Anpassung der deutschen Fahrerlaubnisverordnung vor, um einer erwarteten Zwangsanpassung zuvorzukommen.

Noch im Juli soll die erwartete Umsetzung der Forderungen aus Brüssel in das nationale Recht übernommen werden. Anders als sonst, gibt es aber aufgrund der anhängigen Vertragsverletzung in diesem Sonderfall keinen Bestandschutz. Das hieße, wer ab dem Sommer mit einem A2-Führerschein ein gedrosseltes Fahrzeug mit einer Ausgangsleistung von mehr als 70kW bewegt, würde streng genommen ohne eine gültige Fahrerlaubnis unterwegs sein. Ob von den Bundesländern eine entsprechende Ahndung derartiger Verstöße angeordnet wird, bleibt offen. Letztendlich war es ja auch der Bundesrat, der diese europäische Regel nicht umsetzen wollte.

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Neuzulassungen Krafträder - Top 50 - Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	BMW	R 1200 GS	3.498
2	Honda	CRF 1000 AFRICA TWIN	1.470
3	Yamaha	MT-07	1.368
4	Kawasaki	ER-6n	1.183
5	BMW	NINE T	1.101
6	BMW	S 1000 XR	1.042
7	BMW	R 1200 RS	851
8	Kawasaki	Z 800	842
9	BMW	R 1200 R	775
10	BMW	S 1000 R	737
11	KTM	1050 ADVENTURE	733
12	Ducati	SCRAMBLER	704
13	Honda	NC 750 X	692
14	Yamaha	TRACER	678
15	BMW	F 700 GS	666
16	BMW	S 1000 RR	596
17	KTM	690 SMC	589
18	KTM	390 DUKE	582
19	BMW	F 800 R	569
20	KTM	1290 SUPERDUKE R	547
21	BMW	F 800 GS	520
22	Ducati	MULTISTRADA 1200	511
23	Honda	NC 750 S	504
24	Kawasaki	VULCAN S	476
25	Yamaha	MT-09	475
26	Suzuki	GSX-S 1000	460
27	Harley-Davidson	XL 1200 X	449
28	Harley-Davidson	SOFTAIL SLIM	443
29	Harley-Davidson	BREAKOUT	430
30	BMW	R 1200 RT	418
31	Honda	CB 500 F	407
32	Suzuki	GSR-750	385
33	Kawasaki	Z 1000	383
34	Honda	CB 650 F	380

35	KTM	690 DUKE	347
36	Triumph	BONNEVILLE	334
37	Suzuki	DL 1000 V-STROM	330
38	Suzuki	DL 650 V-STROM	327
39	Harley-Davidson	FAT BOY SPEZIAL	318
40	Yamaha	YZF-R3	311
41	Triumph	TIGER 800	310
42	KTM	1190 ADVENTURE	303
43	Aprilia	TUONO V4 R	295
44	Kawasaki	Z 1000 SX	293
45	Ducati	MONSTER 1200	293
46	Kawasaki	VERSYS 1000	290
47	Triumph	TIGER EXPLORER	280
48	Kawasaki	VERSYS	277
49	Harley-Davidson	DYNA STREET BOB	277
50	Harley-Davidson	XL 883 IRON	274

Neuzulassungen Kraftroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA GTS-300 SUPER	1.228
2	Piaggio	MP3 -500 LT	357
3	Piaggio	BEVERLY 350 SPORT TOURING	206
4	Honda	SH 300A	185
5	BMW	C 650 GT	157
6	Yamaha	X-MAX 400	141
7	BMW	C 650 SPORT	121
8	Honda	SH 150	118
9	Peugeot	METROPOLIS 400	111
10	Kawasaki	J300	96

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Neuzulassungen Leichtkrafträder – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	KTM	DUKE-125	961
2	Yamaha	MT-125	699
3	Yamaha	WR 125	573
4	Honda	CBR 125 R	419
5	Yamaha	YZF-R 125	397
6	Honda	CBF 125 F	373
7	KTM	RC 125	366
8	Betamotor	RR 125	314
9	Sky Team (RC)	LEICHTKRAFTRAD UNBEKANNT	254
10	Qingqi	KREIDLER SUPERMOTO / ENDURO 125 DD	185

Neuzulassungen Leichtkraftrroller – Top 10 – Hitliste der Modelle

#	Hersteller	Modell	Stückzahl
1	Piaggio	VESPA PRIMAVERA	437
2	Yamaha	NMAX	277
3	Piaggio	VESPA GTS SUPER 125	258
4	Suzuki	ADRESS 110	227
5	Honda	SH 125	215
6	Kawasaki	J125	198
7	Generic Motor	KRS SOHO / ZION 125	197
8	Honda	NSS 125	162
9	Daelim	OTELLO-125	151
10	Benzhou	LEICHTKRAFTROLLER UNBEKANNT	145

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Neuzulassungen im Jahresvergleich – absolute Zahlen nach Fahrzeuggruppen

Marktsegment	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	61.799	100,00 %	62.558	100,00 %	1,23%
Krafträder	46.019	74,47%	47.055	75,22%	2,25%
Kraftroller	4.285	6,93%	4.014	6,42%	-6,32%
Leichtkrafträder	5.905	9,56%	5.997	9,59%	1,56%
Leichtkraftroller	5.590	9,05%	5.492	8,78%	-1,75%

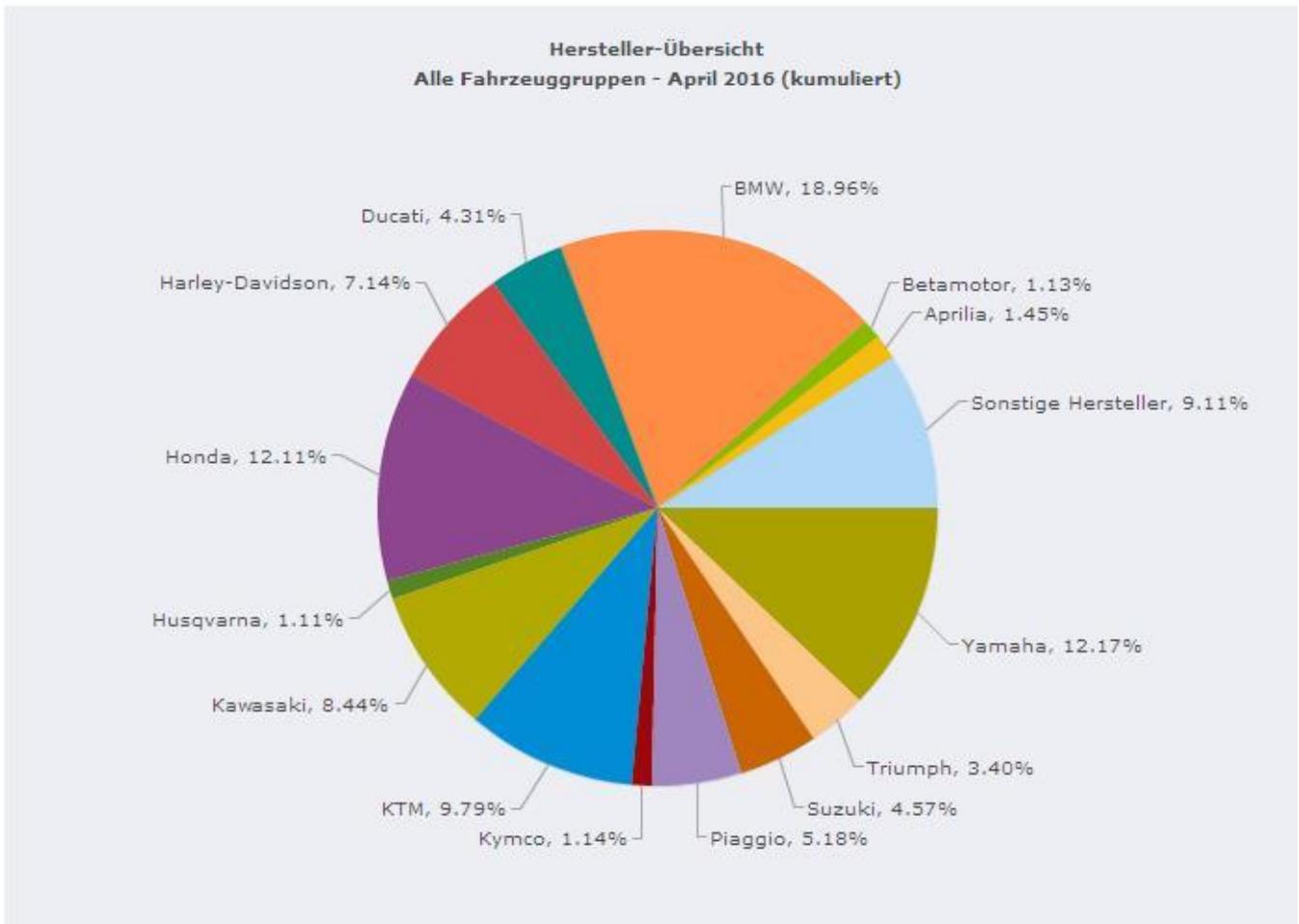
Marktanteile der Marktsegmente im Vorjahresvergleich – absolute Zahlen nach Marktsegmenten

Marktsegment	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	46.019	100,00 %	47.055	100,00 %	2,25%
Chopper	5.555	12,07%	5.494	11,68%	-1,10%
Enduro	11.339	24,64%	12.458	26,48%	9,87%
Klassik	9.706	21,09%	9.300	19,76%	-4,18%
Sonstige	484	1,05%	485	1,03%	0,21%
Sport	14.054	30,54%	14.262	30,31%	1,48%
Supersportler	2.760	6,00%	2.483	5,28%	-10,04%
Tourer/Luxustourer	2.121	4,61%	2.573	5,47%	21,31%

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen



IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Gesamtmarkt - Marktanteile Hersteller – alle Fahrzeuggruppen

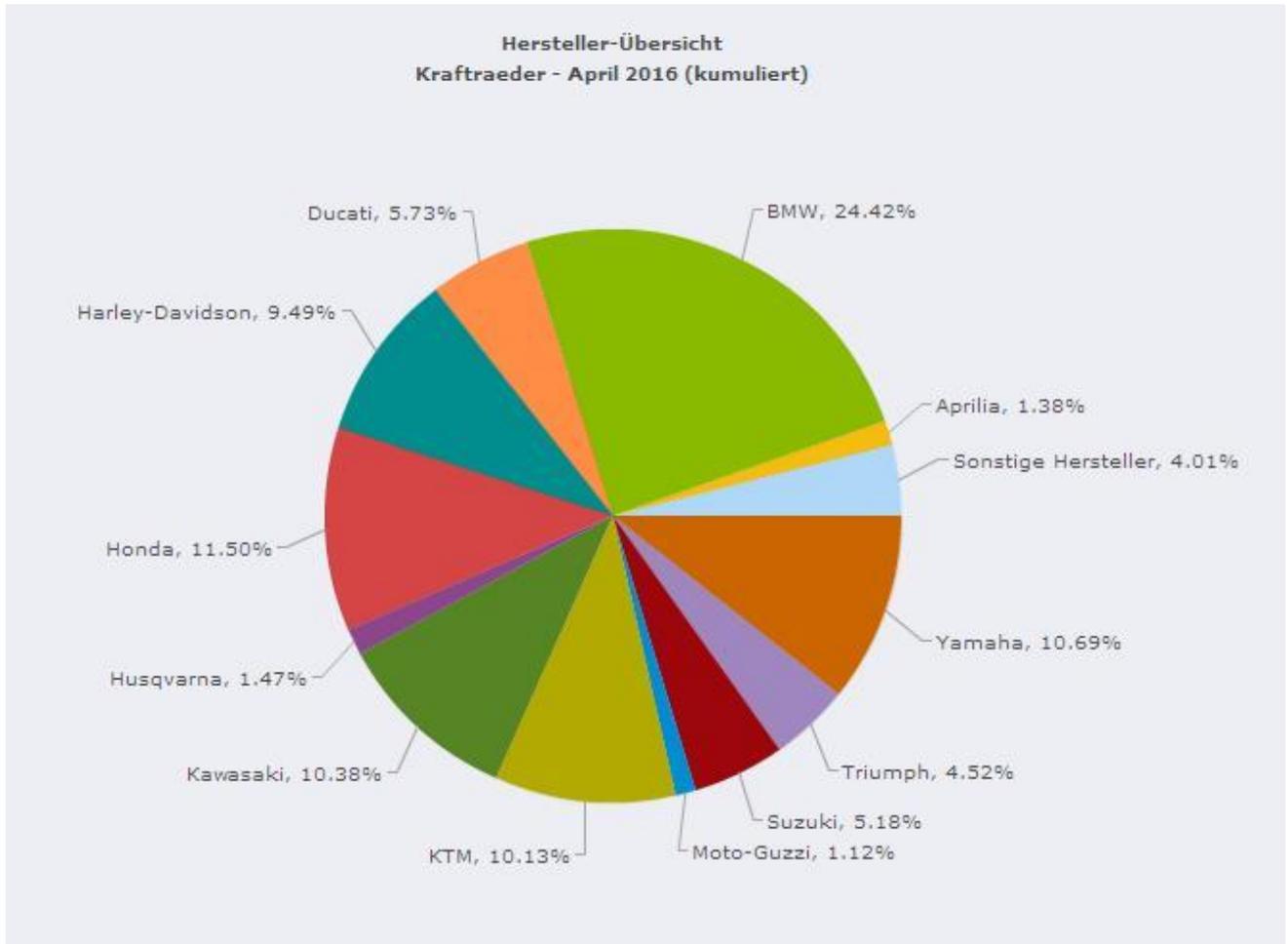
Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	61.799	100,00 %	62.558	100,00 %	1,23%
BMW	11.403	18,45%	11.859	18,96%	4,00%
Yamaha	7.807	12,63%	7.615	12,17%	-2,46%
Honda	6.933	11,22%	7.577	12,11%	9,29%
KTM	5.494	8,89%	6.127	9,79%	11,52%
Kawasaki	4.988	8,07%	5.281	8,44%	5,87%
Harley-Davidson	4.130	6,68%	4.464	7,14%	8,09%
Piaggio	3.199	5,18%	3.238	5,18%	1,22%
Suzuki	4.069	6,58%	2.859	4,57%	-29,74%
Ducati	2.394	3,87%	2.696	4,31%	12,61%
Triumph	2.573	4,16%	2.125	3,40%	-17,41%
Sonstige Hersteller	1.043	1,69%	975	1,56%	-6,52%
Aprilia	935	1,51%	907	1,45%	-2,99%
Kymco	1.042	1,69%	714	1,14%	-31,48%
Betamotor	653	1,06%	704	1,13%	7,81%
Husqvarna	504	0,82%	692	1,11%	37,30%
Peugeot	544	0,88%	600	0,96%	10,29%
Moto-Guzzi	520	0,84%	525	0,84%	0,96%
Daelim	391	0,63%	367	0,59%	-6,14%
MV Agusta	427	0,69%	337	0,54%	-21,08%
Indian Motorcycle	151	0,24%	260	0,42%	72,19%
Generic Motor	281	0,45%	260	0,42%	-7,47%
Sky Team (RC)	268	0,43%	259	0,41%	-3,36%
SYM	228	0,37%	245	0,39%	7,46%
Kreidler Europe	146	0,24%	216	0,35%	47,95%
Qingqi	120	0,19%	205	0,33%	70,83%
Enfield	103	0,17%	177	0,28%	71,84%
Victory	199	0,32%	170	0,27%	-14,57%
SFM	166	0,27%	154	0,25%	-7,23%
Benzhou	86	0,14%	145	0,23%	68,60%
Hyosung	178	0,29%	130	0,21%	-26,97%
RIEJU	69	0,11%	95	0,15%	37,68%
LML	135	0,22%	82	0,13%	-39,26%

Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Zero Motorcycles	46	0,07%	65	0,10%	41,30%
Quadro Technologie	99	0,16%	64	0,10%	-35,35%
Keeway	2	0,00%	52	0,08%	2.500,00%
SWM	0	0,00%	43	0,07%	0,00%
SHERCO (F)	0	0,00%	41	0,07%	0,00%
Ural	36	0,06%	27	0,04%	-25,00%
Benelli	8	0,01%	26	0,04%	225,00%
Taiwan Golden Bee	61	0,10%	26	0,04%	-57,38%
Husaberg	27	0,04%	23	0,04%	-14,81%
Gas Gas	127	0,21%	23	0,04%	-81,89%
SI-Zweirad	52	0,08%	19	0,03%	-63,46%
Jonway (RC)	37	0,06%	18	0,03%	-51,35%
Zhejiang Wangye Powe	25	0,04%	16	0,03%	-36,00%
CHONGQING SHINERAY (0	0,00%	12	0,02%	0,00%
Derbi / National	48	0,08%	12	0,02%	-75,00%
Aeon-Motor	13	0,02%	9	0,01%	-30,77%
Buell	5	0,01%	6	0,01%	20,00%
Horex	13	0,02%	4	0,01%	-69,23%
Boss Hoss	3	0,00%	3	0,00%	0,00%
C.P.I. Motor China	0	0,00%	3	0,00%	0,00%
Moto Morini	1	0,00%	1	0,00%	0,00%
Bimota	5	0,01%	1	0,00%	-80,00%
Cagiva	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Malaguti	3	0,00%	1	0,00%	-66,67%
MZ	3	0,00%	1	0,00%	-66,67%
Standard	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Lifan China	2	0,00%	0	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	1	0,00%	0	0,00%	0,00%
Motorhispania	3	0,00%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Krafträder - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Krafträder - Marktanteile Hersteller

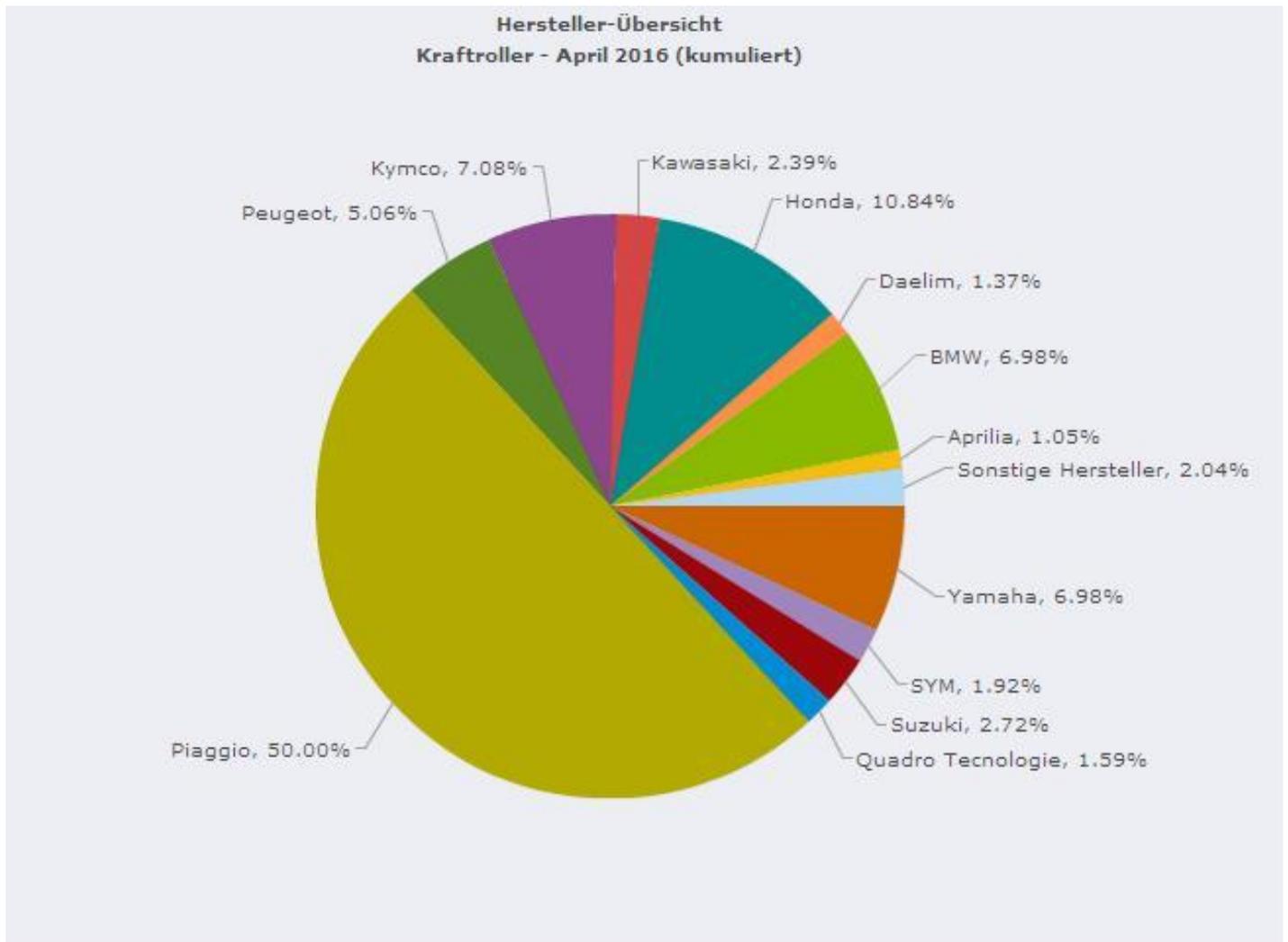
Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	46.019	100,00 %	47.055	100,00 %	2,25%
BMW	11.071	24,06%	11.492	24,42%	3,80%
Honda	4.523	9,83%	5.409	11,50%	19,59%
Yamaha	5.183	11,26%	5.028	10,69%	-2,99%
Kawasaki	4.862	10,57%	4.886	10,38%	0,49%
KTM	4.112	8,94%	4.769	10,13%	15,98%
Harley-Davidson	4.130	8,97%	4.464	9,49%	8,09%
Ducati	2.394	5,20%	2.696	5,73%	12,61%
Suzuki	3.646	7,92%	2.437	5,18%	-33,16%
Triumph	2.573	5,59%	2.125	4,52%	-17,41%
Husqvarna	496	1,08%	690	1,47%	39,11%
Aprilia	610	1,33%	649	1,38%	6,39%
Moto-Guzzi	520	1,13%	525	1,12%	0,96%
Betamotor	433	0,94%	390	0,83%	-9,93%
MV Agusta	426	0,93%	337	0,72%	-20,89%
Indian Motorcycle	151	0,33%	260	0,55%	72,19%
Sonstige Hersteller	203	0,44%	228	0,48%	12,32%
Enfield	103	0,22%	177	0,38%	71,84%
Victory	199	0,43%	170	0,36%	-14,57%
Zero Motorcycles	46	0,10%	65	0,14%	41,30%
Hyosung	102	0,22%	60	0,13%	-41,18%
SWM	0	0,00%	43	0,09%	0,00%
SHERCO (F)	0	0,00%	37	0,08%	0,00%
Ural	36	0,08%	27	0,06%	-25,00%
Benelli	8	0,02%	26	0,06%	225,00%
Gas Gas	123	0,27%	22	0,05%	-82,11%
CHONGQING SHINERAY (0	0,00%	12	0,03%	0,00%
Buell	5	0,01%	6	0,01%	20,00%
Sky Team (RC)	17	0,04%	5	0,01%	-70,59%
Horex	13	0,03%	4	0,01%	-69,23%
SYM	5	0,01%	3	0,01%	-40,00%

Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Boss Hoss	3	0,01%	3	0,01%	0,00%
Keeway	0	0,00%	3	0,01%	0,00%
Husaberg	18	0,04%	2	0,00%	-88,89%
Bimota	5	0,01%	1	0,00%	-80,00%
Cagiva	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
Moto Morini	1	0,00%	1	0,00%	0,00%
MZ	1	0,00%	1	0,00%	0,00%
Standard	0	0,00%	1	0,00%	0,00%
RIEJU	1	0,00%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Kraftroller - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Kraftroller - Marktanteile Hersteller

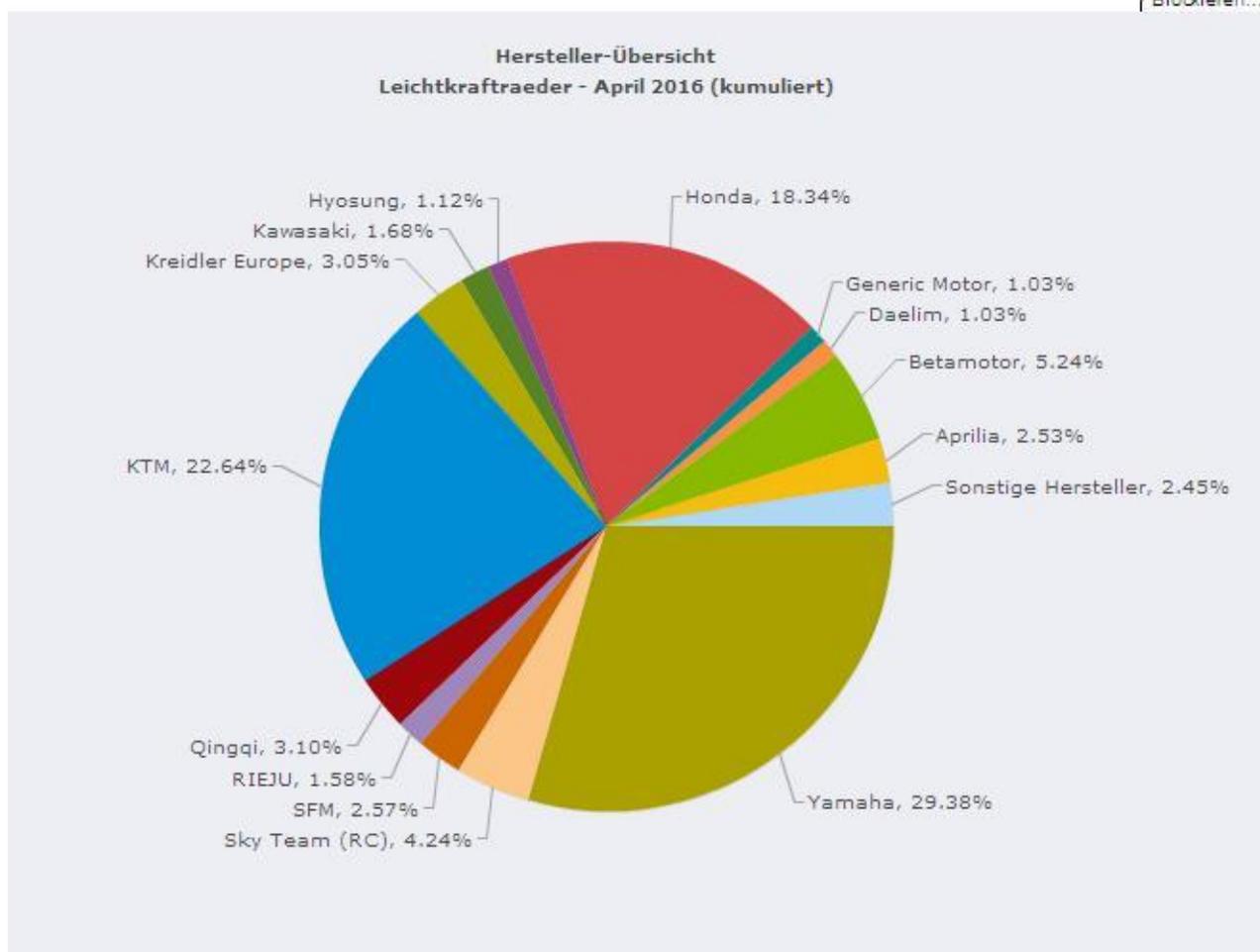
Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	4.285	100,00 %	4.014	100,00 %	-6,32%
Piaggio	1.896	44,25%	2.007	50,00%	5,85%
Honda	519	12,11%	435	10,84%	-16,18%
Kymco	444	10,36%	284	7,08%	-36,04%
Yamaha	259	6,04%	280	6,98%	8,11%
BMW	218	5,09%	280	6,98%	28,44%
Peugeot	194	4,53%	203	5,06%	4,64%
Suzuki	234	5,46%	109	2,72%	-53,42%
Kawasaki	78	1,82%	96	2,39%	23,08%
SYM	67	1,56%	77	1,92%	14,93%
Quadro Technologie	99	2,31%	64	1,59%	-35,35%
Daelim	64	1,49%	55	1,37%	-14,06%
Aprilia	73	1,70%	42	1,05%	-42,47%
Sonstige Hersteller	48	1,12%	29	0,72%	-39,58%
Taiwan Golden Bee	33	0,77%	16	0,40%	-51,52%
Qingqi	16	0,37%	12	0,30%	-25,00%
LML	25	0,58%	10	0,25%	-60,00%
Aeon-Motor	10	0,23%	7	0,17%	-30,00%
Kreidler Europe	4	0,09%	3	0,07%	-25,00%
Hyosung	0	0,00%	2	0,05%	0,00%
Keeway	0	0,00%	2	0,05%	0,00%
Malaguti	0	0,00%	1	0,02%	0,00%
Derbi / National	1	0,02%	0	0,00%	0,00%
Benzhou	2	0,05%	0	0,00%	0,00%
Lifan China	1	0,02%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

Drucken...



IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

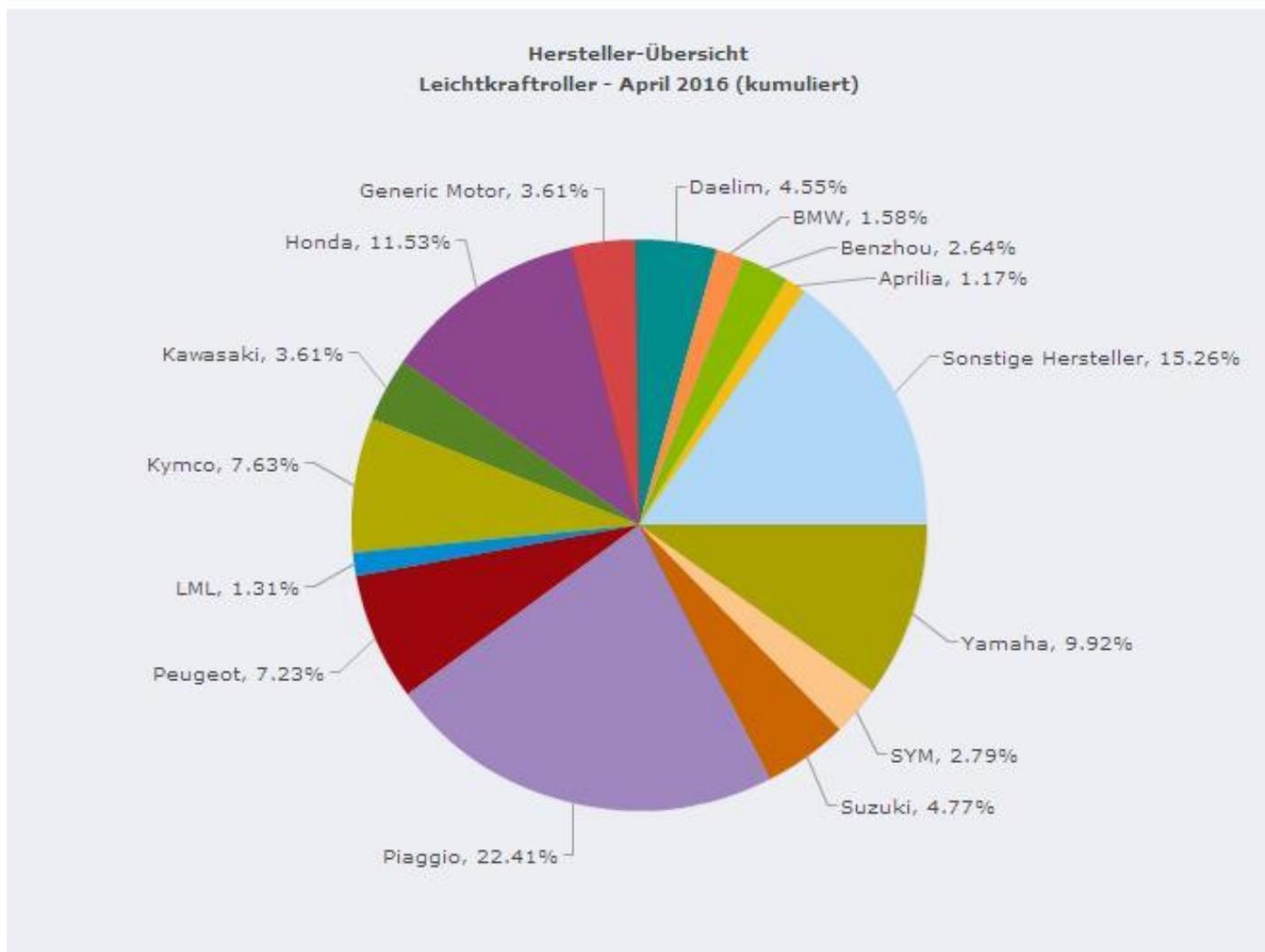
Leichtkrafträder - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	5.905	100,00 %	5.997	100,00 %	1,56%
Yamaha	1.816	30,75%	1.762	29,38%	-2,97%
KTM	1.382	23,40%	1.358	22,64%	-1,74%
Honda	1.207	20,44%	1.100	18,34%	-8,86%
Betamotor	220	3,73%	314	5,24%	42,73%
Sky Team (RC)	251	4,25%	254	4,24%	1,20%
Qingqi	100	1,69%	186	3,10%	86,00%
Kreidler Europe	118	2,00%	183	3,05%	55,08%
SFM	166	2,81%	154	2,57%	-7,23%
Aprilia	173	2,93%	152	2,53%	-12,14%
Kawasaki	48	0,81%	101	1,68%	110,42%
RIEJU	68	1,15%	95	1,58%	39,71%
Hyosung	76	1,29%	67	1,12%	-11,84%
Generic Motor	0	0,00%	62	1,03%	0,00%
Daelim	90	1,52%	62	1,03%	-31,11%
Suzuki	66	1,12%	51	0,85%	-22,73%
Sonstige Hersteller	15	0,25%	30	0,50%	100,00%
Husaberg	9	0,15%	21	0,35%	133,33%
SYM	25	0,42%	12	0,20%	-52,00%
Kymco	22	0,37%	11	0,18%	-50,00%
Keeway	0	0,00%	9	0,15%	0,00%
Derbi / National	34	0,58%	6	0,10%	-82,35%
SHERCO (F)	0	0,00%	4	0,07%	0,00%
Husqvarna	8	0,14%	2	0,03%	-75,00%
Gas Gas	4	0,07%	1	0,02%	-75,00%
Lifan China	1	0,02%	0	0,00%	0,00%
MV Agusta	1	0,02%	0	0,00%	0,00%
Motorhispania	3	0,05%	0	0,00%	0,00%
MZ	2	0,03%	0	0,00%	0,00%

IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller



IVM Performance 2016-05

Der Markt in Zahlen (April 2016, kumuliert)

Leichtkraftroller - Marktanteile Hersteller

Hersteller	2015		2016		Veränderung zum Vorjahr
	Stückzahlen	Marktanteile	Stückzahlen	Marktanteile	
Gesamt	5.590	100,00 %	5.492	100,00 %	-1,75%
Piaggio	1.303	23,31%	1.231	22,41%	-5,53%
Sonstige Hersteller	777	13,90%	688	12,53%	-11,45%
Honda	684	12,24%	633	11,53%	-7,46%
Yamaha	549	9,82%	545	9,92%	-0,73%
Kymco	576	10,30%	419	7,63%	-27,26%
Peugeot	350	6,26%	397	7,23%	13,43%
Suzuki	123	2,20%	262	4,77%	113,01%
Daelim	237	4,24%	250	4,55%	5,49%
Kawasaki	0	0,00%	198	3,61%	0,00%
Generic Motor	281	5,03%	198	3,61%	-29,54%
SYM	131	2,34%	153	2,79%	16,79%
Benzhou	84	1,50%	145	2,64%	72,62%
BMW	114	2,04%	87	1,58%	-23,68%
LML	110	1,97%	72	1,31%	-34,55%
Aprilia	79	1,41%	64	1,17%	-18,99%
Keeway	2	0,04%	38	0,69%	1.800,00%
Kreidler Europe	24	0,43%	30	0,55%	25,00%
SI-Zweirad	52	0,93%	19	0,35%	-63,46%
Jonway (RC)	37	0,66%	18	0,33%	-51,35%
Zhejiang Wangye Powe	25	0,45%	16	0,29%	-36,00%
Taiwan Golden Bee	28	0,50%	10	0,18%	-64,29%
Qingqi	4	0,07%	7	0,13%	75,00%
Derbi / National	13	0,23%	6	0,11%	-53,85%
C.P.I. Motor China	0	0,00%	3	0,05%	0,00%
Aeon-Motor	3	0,05%	2	0,04%	-33,33%
Hyosung	0	0,00%	1	0,02%	0,00%
Malaguti	3	0,05%	0	0,00%	0,00%
Guangzhou P. Huanan	1	0,02%	0	0,00%	0,00%