IVM
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

IVM Performance 2026-11



Was wir aus der EICMA für uns ableiten können

Die neuerliche Ausgabe der EICMA Anfang November war ein rekordverdächtiges Großereignis für Aussteller und Messebesucher. An sechs Tagen wurde Mailand zum Mekka der globalen Motorradindustrie, da sich alle im europäischen Kontext auf diese Motorradmesse als zentraler Punkt geeinigt haben. Warum soll uns das für den deutschen Markt mit vereinten Kräften nicht auch gelingen?

Die EICMA 2026 meldet über 600.000 Besucher an allen sechs Öffnungstagen, über 750 Aussteller aus 52 Ländern... Diese Messe ist DIE Motorradmesse schlechthin – zumindest in Europa. Es gab wieder viele Neuheiten zu sehen, neue Motorradmodelle, Zubehör und mehr. Vieles davon stammt von längst etablierten, starken Marken. Aber auch viele neue Player präsentierten sich in Mailand. Alles in allem ein klares Zeichen, dass eine funktionierende Messe unerlässlich für den Kontakt mit den Kunden, deren Wahrnehmung und damit für die Identität der Marke ist. Als international ausgerichtete Messe zahlt das wenig auf die Kundenansprache hierzulande und den deutschen Markt generell ein, der mit einem Jahresumsatz allein aus Produktion, Wartung und Handel von gut sieben Milliarden Euro im Jahr hinter Italien damit der zweitgrößte in Europa ist. Das unterstreicht, wie wichtig es ist, in Deutschland ebenfalls eine funktionierende Leitmesse zu haben, um die Kunden direkt zu erreichen und die geballte Power der nationalen Zweiradwelt an einem Ort zusammenzubringen. Die Fahrzeug-Hersteller im Schulterschluss mit dem europäischen Verband ACEM nutzten die EICMA aber auch, um im Rahmenprogramm auf die wirtschaftliche Bedeutung der Industrie sowohl beim Steueraufkommen, den Arbeitsplätzen aber auch bei der Gestaltung der Mobilität der Zukunft aufmerksam zu machen. Denn zur EICMA kam nicht nur die italienische Ministerpräsidentin Georgia Meloni höchstselbst, sondern zahlreiche weitere italienische und europäische Politiker, die von Wirtschaft bis Verkehr Verantwortung tragen. Die Botschaften der Branche waren entsprechend stark in Mailand, siehe unseren Artikel zur Studie von Oxford Economics in diesem Newsletter. Wir alle gemeinsam im IVM müssen analog zur EICMA als internationale Messe dafür sorgen, dass wir unsere starken Botschaften heruntergebrochen auf Deutschland ebenfalls dort platzieren, wo die Rahmenbedingungen für unsere Branche gemacht werden – in der Bundes- und Landespolitik. Unsere Einladungen an Bundesverkehrsminister Steffen Bilger und seine Kolleginnen und Kollegen für den 19. Februar 2027 in Köln sind raus. Auf der ersten INTERMOT nach der Neupositionierung wird sich zeigen, ob unser Gewicht als Industrie auch hierzulande endlich verstanden wird. Um dies zu erreichen, sind wir alle so in Köln gefragt, wie die Marken, die in Mailand Relevanz demonstriert haben.

Michael Sommer — IVM-Präsident

Uwe Seitz — IVM-Hauptgeschäftsführer

IVM Performance 2026-11

Städte und Gemeinden im Blick

Am 16. November trafen sich die Städte und Gemeinden des Landes Rheinland-Pfalz in Mutterstadt bei der Tagung des Gemeinde- und Städtebundes (GStB). Für den IVM ein guter Anknüpfungspunkt, kommunalen Vertretern die Vorteile motorisierter Zweiräder einmal als Verkehrsmittel in ihren Städten generell und als Option für den eigenen Fuhrpark vorzuführen.

Dem GStB gehören über 2400 Kommunen an. Die meisten wurden in Mutterstadt direkt durch ihre Bürgermeister vertreten, mit denen IVM-Hauptgeschäftsführer Uwe Seitz über urbane Mobilität von Morgen am IVM-Stand sprechen konnte. Unterstützt wurde er vor Ort durch Ralf Czaplinski, Head of Importer Markets & Business Development bei Zero. Das IVM-Mitglied sorgte mit einem Behördenfahrzeug in Polizei-Ornat für entsprechende Aufmerksamkeit.

Der ehemalige GStB-Hauptgeschäftsführer und leidenschaftliche Motorradfahrer Dr. Gerd Landsberg begleitete den IVM-Auftritt und verfasste begleitend zur Veranstaltung einen Artikel in der Verbandszeitung, in dem das IVM-Anliegen noch einmal ausführlich thematisiert wird.

Für den IVM war Mutterstadt der Probelauf für das Bundestreffen der deutschen Städte und Gemeinden (DStGB) im kommenden Jahr.



Ralf Czaplinski und Dr. Gerd Landsberg im Gespräch mit Bürgermeistern des GStB.

IVM Performance 2026-11

Ein Teil der Lösung

Während der EICMA in Mailand stellte der Europäische Motorradindustrieverband ACEM seine Studie „The Economic Importance of Motorcycles to Europe“ zur europäischen Motorradbranche vor. Die darin enthaltenen Daten und Fakten zeigen dabei eindrucksvoll, was die Motorradbranche in der EU und in UK zur europäischen Wirtschaft beiträgt.

Vorgestellt wurden die Ergebnisse der Studie durch ACEM-Generalsekretär Antonio Perlot auf der gemeinsamen Konferenz „MOTONOMICS: Industrial Realities and Policy Horizons“ von ACEM und der Confindustria ANCMA. Die Studie zeigt, dass Motorräder und Roller im Jahr 2024 35,1 Milliarden Euro zum europäischen Bruttoinlandsprodukt (BIP) beisteuerten. Zudem sicherte die Motorradbranche 481.600 Arbeitsplätze und generierte Steuereinnahmen in Höhe von 20,6 Milliarden Euro.

Der Kernbereich der Branche, also die Herstellung, der Verkauf und die Reparatur von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, machte mit 26,7 Milliarden Euro etwa drei Viertel des erwirtschafteten BIP aus. Helme, Motorradbekleidung und Schutzausrüstung trugen weitere 5,7 Milliarden Euro bei. Den größten Anteil am Gesamtbeitrag erbrachten dabei Deutschland und Italien mit jeweils rund 23 Prozent.

Auch den Nutzen für Umwelt und Mobilität verdeutlicht die Studie eindrucksvoll. Unter anderem die Möglichkeit, Staus zu umfahren, und der geringere Zeitaufwand bei der Parkplatzsuche führen dazu, dass sich der Pendelweg von Motorradfahrern gegenüber Autofahrern um ein Drittel verringert. Dadurch spart jeder Motorradfahrer jährlich rund 580 € und vermeidet dabei rund 2,4 Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr.

Die Studie zeigt zudem, was passieren würde, wenn nur 5 % der Auto-Pendler auf ein Motorrad umsteigen würden. So könnten jährlich 28 Millionen Tage Fahrzeit eingespart werden, was einem Wert von 8,6 Milliarden Euro entspricht, sowie 3,9 Milliarden Euro an Betriebskosten. Europa würde 2,6 Millionen Tonnen CO_2 einsparen und in den Städten würden 124 km² Parkfläche frei werden, die dazu genutzt werden könnten, Städte lebenswerter zu gestalten.

Damit macht die Studie deutlich: Motorräder und Roller sind ein Teil der Lösung für die Probleme bei der (urbanen) Mobilität und der sinnvolleren Nutzung der knappen (Park)Flächen in Städten und leisten gleichzeitig einen entscheidenden Beitrag zum Umweltschutz.



ACEM-Generalsekretär Antonio Perlot (3. von rechts) sprach nach der Vorstellung der Studie mit Markus Flasch (CEO von BMW Motorrad und ACEM-Präsident, 2. von links), Claudio Domenicali (CEO von Ducati und ACEM-Vizepräsident, 2. von rechts), Mariano Roman (Präsident der Confindustria ANCMA, rechts) und Antonio Erario (italienisches Ministerium für Infrastruktur und Verkehr, 3. von links) über Themen wie Wettbewerbsfähigkeit, Handel und die Zukunft der Branche.

IVM Performance 2026-11



Gatzes Marktruf

Der Oktober: Stabil und golden, aber auch nur Durchschnitt!

Die Durchschnittstemperatur in Deutschland lag im Oktober bei 10,6 °C und damit 1,2 Grad über dem Wert der aktuellen Referenzperiode von 1991 bis 2020. Beste Voraussetzungen, zumindest für einen späten Motorradausflug.

Bei den Neuzulassungen beginnt die Vergleichsperiode für den Oktober erst mit dem Jahr 2020. Hintergrund ist die Einführung der Schlüsselzahl B196, die dem Gesamtmarkt einen kräftigen Schub verliehen hat. Ein Direktvergleich mit den Jahren davor ist somit recht schwierig und nur bedingt aussagkräftig. Mit 11.849 Neuzulassungen liegt der aktuelle Oktober ziemlich genau im Durchschnitt der letzten 7 Jahre.

Auch in diesem Monat zeigt sich weiter, dass die 125er ein wesentlicher Wachstums- und Stabilitätsfaktor sind. Ihr Anteil am Gesamtmarkt liegt mittlerweile bei rund 33 Prozent. Anders ausgedrückt: Jedes dritte neu zugelassene Fahrzeug gehört inzwischen zu dieser Klasse. Bislang fanden 60.266 Leichtkrafträder und -roller eine neue Besitzerin oder einen neuen Besitzer. Mit einem Plus von 38,4 Prozent liegt dieses Segment weit über den Erwartungen und trägt maßgeblich dazu bei, dass die für dieses Jahr angepeilte Marke von 190.000 Neuzulassungen zum Jahresende noch überschritten wird. Damit würde der Gesamtmarkt nach 2025 wieder ein echtes Wachstum verzeichnen. Mit insgesamt 184.986 Neuzulassungen (+24,2 Prozent) bis Ende Oktober rückt dieses Ziel in greifbare Nähe.

Auf der diesjährigen EICMA wurden zahlreiche neue 125er-Modelle vorgestellt. Dennoch dürfte es schwer werden, den beiden Klassenprimussen Vespa GTS 125 und Primavera 125 im kommenden Jahr den Rang abzulaufen. Gleichzeitig verschieben die 125er-Roller die traditionelle Hackordnung zwischen den leichten Motorrädern und Rollern wieder zu ihren Gunsten. Bislang entfielen 53 Prozent der Neuzulassungen auf Roller. Das unterstreicht ihre Bedeutung als kostengünstige und flexible Form der Mobilität.

Auch das Angebot wächst: Konzepte aus den Segmenten Gran Turismo und Adventure, die bislang vor allem den Großrollern vorbehalten waren, finden zunehmend ihren Weg in die kleinere 125er-Klasse. Damit sprechen die Hersteller neue Zielgruppen an, die Komfort, Vielseitigkeit und Tourentauglichkeit schätzen – vielleicht sogar mit Lust auf einen kleinen Abstecher ins Gelände.

Zwischen den Welten: Roller oder Motorrad?

Apropos Gelände: Bei den Kraftrollern über 125 cm³ wächst das Angebot im kommenden Jahr insbesondere im Bereich der Adventure-Scooter. Hier scheint sich ein eigenständiges Segment zu entwickeln, in dem die Grenzen zwischen Roller und Motorrad zunehmend verschwimmen.
In der Homologation und in den europäischen Vorschriften gibt es den Begriff „Scooter“ schon lange nicht mehr. Die Fahrzeugklasse L steht in Brüssel ganz allgemein für leichte Kraftfahrzeuge. Möchte man in der statistischen Analyse dennoch an der traditionellen Aufteilung zwischen Motorrad und Roller festhalten, stellt sich zwangsläufig die Frage nach der richtigen Zuordnung. Falls es diese für derartige Konzepte überhaupt gibt ...

Honda bezeichnet beispielsweise seine Adventure-Ikone X-ADV 750 als eine Mischung aus Adventure-Allrounder und Roller. Bei der neuen Yamaha-Baureihe RW 700 zeigt sich ein ähnlicher Ansatz. Dieses Fahrzeugkonzept vereint eben die Vorzüge aus beiden Welten.

Bei Modellen mit größerem Hubraum sieht der IVM hier zumindest eine leichte Tendenz zur Kategorie Motorrad. Für eine Abkehr von der traditionellen Einteilung und für die Einführung einer zusätzlichen Fahrzeugkategorie ist es aus unserer Sicht allerdings noch etwas früh. Die weltweit hohe Nachfrage zeigt jedoch, dass diese neuen, klassenübergreifenden Fahrzeugkonzepte offenbar auch Motorradfahrer ansprechen, die dem klassischen Roller bislang eher distanziert gegenüberstanden.

Dass auch die Kraftroller über 125 cm³ auf Wachstumskurs sind, belegen die aktuellen Zahlen: Bislang wurden 17.507 Fahrzeuge neu zugelassen – ein Plus von 31,4 Prozent. Interessant ist dabei die Altersstruktur der privaten Käufer: 62 Prozent sind bereits über 55 Jahre alt. Das lässt vermuten, dass sich zunehmend auch erfahrene Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer beim Kauf eines Neu- oder Zweitfahrzeugs für einen großvolumigen Roller entscheiden. Ob die älter werdende Kerngruppe der Motorradkäufer tatsächlich vor dem Ende ihrer Motorradkarriere noch einmal auf einen großen Roller umsteigt, wird sich in naher Zukunft zeigen.

Neue Wettbewerber verändern den Markt

Mit 107.213 Neuzulassungen (+16,5 Prozent) zeigt sich der Motorradmarkt über 125 cm³ weiterhin stabil. Dennoch werden die Verschiebungen im Wettbewerb auch in Deutschland zunehmend sichtbar. Spätestens auf der EICMA wurde deutlich, mit welchem Nachdruck insbesondere chinesische Hersteller europäische Marktanteile erobern wollen.

Marken wie CFMoto, Voge oder Benda stehen exemplarisch für die wachsende Internationalisierung. Besonders im Einstiegs- und Mittelklassesegment überzeugen sie mit umfangreich ausgestatteten Motorrädern und attraktiven Preisen. Unterschiedliche Produktionsbedingungen und Kostenstrukturen in den Herkunftsländern können dabei natürlich zusätzliche Wettbewerbsvorteile ermöglichen, die sich auch in der Preispositionierung und den Händlerkonditionen widerspiegeln. Interessante Margen, vergleichsweise geringe Anforderungen an die Markenpräsentation und flexible Vertriebskonzepte machen die neuen Anbieter derzeit für viele Händler attraktiv.

Die Kräfteverhältnisse im Motorradmarkt verschieben sich somit entlang der gesamten Vertriebskette. Die positive Entwicklung des Gesamtmarktes darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Marktpositionen einzelner Hersteller unterschiedlich entwickeln. Auch etablierte Marken müssen sich zunehmend auf veränderte Wettbewerbsbedingungen einstellen – und das inzwischen selbst im traditionell starken Big-Bike-Land Deutschland.

Ausblick 2027: Mehr Vielfalt, mehr Wettbewerb und neue Chancen

Für 2027 deutet vieles auf ein anspruchsvolles Motorradjahr hin. Zwar setzen die Hersteller auf eine breite Modellpalette, doch insbesondere im Naked- und Adventure-Segment zeichnet sich inzwischen eine gewisse Angebotsfülle mit teils sehr ähnlichen Produkten ab. Die große Auswahl der Marken und Brands könnte dazu führen, dass sich die Nachfrage auf eine wachsende Zahl von Modellen verteilt und sich einzelne Baureihen entsprechend schwerer tun, größere Stückzahlen zu erreichen.

Gleichzeitig dürfte sich der internationale Wettbewerb weiter intensivieren. Insbesondere chinesische Hersteller werden ihre Modellpaletten und Vertriebsstrukturen in Europa weiter ausbauen. Die etablierten Marken müssen ihre Positionierung schärfen und sowohl technisch als auch preislich wettbewerbsfähig bleiben. Die wachsende Markenvielfalt eröffnet dem Handel zusätzliche Perspektiven, macht aber auch eine sorgfältige Auswahl bei der Zusammenstellung des eigenen Markenportfolios erforderlich.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland bleiben weiter ein Unsicherheitsfaktor. Wie sich der Markt entwickelt, hängt nicht zuletzt von Kaufkraft, Finanzierungskosten und der

allgemeinen wirtschaftlichen Lage ab. Ein Selbstläufer wird 2027 für die Motorradbranche sicherlich nicht.

Christoph Gatzweiler ist seit mehr als 25 Jahren Ressortleiter Technik beim IVM und unter anderem zuständig für die Fahrzeugzulassungen und die Statistik.

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Elektro-(Leicht-)Krafträder – Top 5 – Hitliste der Hersteller

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
1	Stark Future	1.655	38.78%	0	0%	---
2	Zero Motorcycles	234	5.48%	274	12.48%	- 14.6%
3	Vmoto	211	4.94%	101	4.60%	+ 108.9%
4	Honda	176	4.12%	1	0.05%	+17500.0%
5	Kawasaki	135	3.16%	64	2.92%	+ 110.9%
	Gesamtmarkt	**4.268**	**100.00%**	**2.195**	**100.00%**	**+ 94.4%**

Neuzulassungen Elektro-(Leicht-)Kraftroller – Top 5 – Hitliste der Hersteller

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
1	NIU	2.249	41.52%	969	27.45%	+ 132.1%
2	Zero Motorcycles	309	5.70%	0	0%	---
3	Horwin	178	3.29%	131	3.71%	+ 35.9%
4	Honda	129	2.38%	23	0.65%	+ 460.9%
5	SEAT	120	2.22%	225	6.37%	- 46.7%
	Gesamtmarkt	**5.417**	**100.00%**	**3.530**	**100.00%**	**+ 53.5%**

IVM
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Krafträder gesamt – Top 10 – Hitliste der Hersteller

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
1	BMW	19.431	18.12%	19.791	21.50%	- 1.8%
2	Honda	16.662	15.54%	18.500	20.10%	- 9.9%
3	Kawasaki	14.829	13.83%	13.658	14.84%	+ 8.6%
4	Yamaha	8.197	7.65%	6.708	7.29%	+ 22.2%
5	CF Moto	7.274	6.78%	1.368	1.49%	+ 431.7%
6	KTM	6.179	5.76%	2.386	2.59%	+ 159.0%
7	Triumph	5.597	5.22%	5.888	6.40%	- 4.9%
8	Ducati	4.653	4.34%	4.990	5.42%	- 6.8%
9	Harley-Davidson	3.915	3.65%	3.437	3.73%	+ 13.9%
10	Suzuki	3.601	3.36%	2.993	3.25%	+ 20.3%
	Gesamtmarkt	**107.213**	**100.00%**	**92.041**	**100.00%**	**+ 16.5%**

Neuzulassungen Kraftroller gesamt – Top 10 – Hitliste der Hersteller

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
1	Vespa	6.421	36.68%	4.965	37.28%	+ 29.3%
2	Honda	2.844	16.24%	2.877	21.60%	- 1.1%
3	Yamaha	1.382	7.89%	735	5.52%	+ 88.0%
4	Piaggio	1.349	7.71%	1.340	10.06%	+ 0.7%
5	BMW	1.020	5.83%	744	5.59%	+ 37.1%
6	Aprilia	895	5.11%	289	2.17%	+ 209.7%
7	Zontes	788	4.50%	432	3.24%	+ 82.4%
8	KYMCO	722	4.12%	433	3.25%	+ 66.7%
9	SYM	621	3.55%	464	3.48%	+ 33.8%
10	Voge	511	2.92%	317	2.38%	+ 61.2%
	Gesamtmarkt	**17.507**	**100.00%**	**13.319**	**100.00%**	**+ 31.4%**

IVM
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Leichtkrafträder gesamt – Top 10 – Hitliste der Hersteller

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
1	Yamaha	4.751	16.61%	3.942	19.80%	+ 20.5%
2	Honda	3.404	11.90%	3.701	18.59%	- 8.0%
3	Aprilia	1.979	6.92%	1.833	9.21%	+ 8.0%
4	Betamotor	1.840	6.43%	1.550	7.78%	+ 18.7%
5	KTM	1.739	6.08%	1.201	6.03%	+ 44.8%
6	Benda Motor	1.707	5.97%	0	0%	---
7	Stark Future	1.655	5.79%	0	0%	---
8	QJ Motor	1.363	4.77%	470	2.36%	+ 190.0%
9	Zontes	1.146	4.01%	450	2.26%	+ 154.7%
10	Kawasaki	1.140	3.99%	162	0.81%	+ 603.7%
	Gesamtmarkt	**28.600**	**100.00%**	**19.913**	**100.00%**	**+ 43.6%**

Neuzulassungen Leichtkraftroller gesamt – Top 10 – Hitliste der Hersteller

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
1	Vespa	9.134	28.84%	6.862	29.05%	+ 33.1%
2	Honda	4.052	12.80%	4.353	18.43%	- 6.9%
3	Piaggio	2.384	7.53%	1.830	7.75%	+ 30.3%
4	NIU	2.249	7.10%	969	4.10%	+ 132.1%
5	Yamaha	1.982	6.26%	1.571	6.65%	+ 26.2%
6	SYM	1.675	5.29%	870	3.68%	+ 92.5%
7	Aprilia	1.506	4.76%	709	3.00%	+ 112.4%
8	KYMCO	1.010	3.19%	1.024	4.34%	- 1.4%
9	Peugeot	835	2.64%	412	1.74%	+ 102.7%
10	Suzuki	427	1.35%	116	0.49%	+ 268.1%
	Gesamtmarkt	**31.666**	**100.00%**	**23.620**	**100.00%**	**+ 34.1%**

IVM
Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V.

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Fahrzeugklassen mit Vorjahresvergleich

Es werden nur die (Leicht-)Motorräder, (Leicht-)Motorroller des jeweils aktuellen Jahres erfasst. Sonderformen wie dreirädrige Motorräder bleiben unberücksichtigt. Die Gesamtzahl umfasst weitere nicht genannte Fahrzeugklassen.

Motorrad-Typ	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
Kraftrad	107.213	57.09%	92.041	60.83%	+ 16.5%
Leichtkraftroller	31.666	16.86%	23.620	15.61%	+ 34.1%
Leichtkraftrad	28.600	15.23%	19.913	13.16%	+ 43.6%
Kraftroller	17.507	9.32%	13.319	8.80%	+ 31.4%
Vierrädriges Kfz	1.864	0.99%	1.638	1.08%	+ 13.8%
Dreirädriges Kfz	957	0.51%	766	0.51%	+ 24.9%
Gesamt	**187.807**	**100.00%**	**151.297**	**100.00%**	**+ 24.1%**

Marktsegmente mit Vorjahresvergleich

Es werden nur die Zulassungszahlen für die (Leicht-)Motorräder, (Leicht-)Motorroller des jeweils aktuellen Jahres erfasst. Sonderformen wie dreirädrige Motorräder bleiben unberücksichtigt. Die Gesamtzahl umfasst weitere nicht genannte Segmente.

Marktsegment	10.2026	Marktanteil 2026	10.2025	Marktanteil Vorjahr	Änd. in % zum Vorjahr
Naked-Bike	47.883	25.88%	46.610	31.30%	+ 2.7%
Adventure	29.772	16.09%	25.643	17.22%	+ 16.1%
SBK / SSP / Sport	20.872	11.28%	15.521	10.42%	+ 34.5%
City-Classic	16.880	9.13%	12.542	8.42%	+ 34.6%
Enduro / Supermoto	13.488	7.29%	6.797	4.57%	+ 98.4%
Grand Tourismo	11.255	6.08%	8.814	5.92%	+ 27.7%
Chopper	11.090	6.00%	8.462	5.68%	+ 31.1%
Elektro-Roller	5.420	2.93%	3.537	2.38%	+ 53.2%
Großrad-Roller	5.001	2.70%	4.970	3.34%	+ 0.6%
Allrounder	4.593	2.48%	3.559	2.39%	+ 29.1%
City-Allround	4.417	2.39%	3.091	2.08%	+ 42.9%
Elektro-Motorrad	4.149	2.24%	2.150	1.44%	+ 93.0%
Sport Roller	2.922	1.58%	1.369	0.92%	+ 113.4%
Tourer	2.382	1.29%	2.072	1.39%	+ 15.0%
3Rad-Roller	1.638	0.89%	1.247	0.84%	+ 31.4%
Gesamt	**184.986**	**100.00%**	**148.893**	**100.00%**	**+ 24.2%**

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen (Leicht-)Krafträder mit alternativen Antrieben – Top 7 – Hitliste der Modelle

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik des aktuellen Jahres berücksichtigt nur die Motorräder mit Elektro-Antrieb, mit Hybridantrieb und anderen alternativen Antrieben.

#	Hersteller	Modell	10.2026	Marktanteil 2026
1	Stark Future	EX/EM	870	20.38%
2	Stark Future	SM	785	18.39%
3	Vmoto	TC MAX	210	4.92%
4	Honda	WN7	164	3.84%
5	NIU	RQI SPORT	100	2.34%
6	Kawasaki	Z7 HYBRID	70	1.64%
7	Zero Motorcycles	S (11kW)	57	1.34%
	Gesamt		**4.268**	**100.00%**

Neuzulassungen (Leicht-)Kraftroller mit alternativen Antrieben – Top 7 – Hitliste der Modelle

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik des aktuellen Jahres berücksichtigt nur die Motorroller mit Elektro-Antrieb, mit Hybridantrieb und anderen alternativen Antrieben.

#	Hersteller	Modell	10.2026	Marktanteil 2026
1	NIU	NQIX 500	1.468	27.10%
2	NIU	MQI GT	376	6.94%
3	Zero Motorcycles	LS1	309	5.70%
4	Horwin	SK3	133	2.46%
5	Honda	CUV e	125	2.31%
6	NIU	NQIX 300	118	2.18%
7	NIU	FQI 500	113	2.09%
	Gesamt		**5.417**	**100.00%**

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Krafträder gesamt – Top 50 – Hitliste der Modelle

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	Modell	10.2026	Marktanteil 2026
1	BMW	R 1300 GS	6.056	5.65%
2	Kawasaki	Z 900	4.020	3.75%
3	Honda	CBR 650 R	2.269	2.12%
4	CF Moto	675 SR-R	2.217	2.07%
5	Kawasaki	Z 650	2.025	1.89%
6	Yamaha	MT-07	1.847	1.72%
7	Honda	CB 750 HORNET	1.816	1.69%
8	Yamaha	TÉNÉRÉ 700	1.647	1.54%
9	BMW	F 900 R	1.541	1.44%
10	Yamaha	MT-09	1.528	1.43%
11	CF Moto	450 MT	1.468	1.37%
12	Honda	CRF 1100 AFRICA TWIN	1.362	1.27%
13	CF Moto	675 NK	1.258	1.17%
14	Kawasaki	NINJA 650	1.241	1.16%
15	Honda	XL 750 TRANSALP	1.196	1.12%
16	BMW	S 1000 RR	1.189	1.11%
17	BMW	F 800 GS	1.112	1.04%
18	Aprilia	RS 660	1.057	0.99%
19	BMW	F 900 GS	1.004	0.94%
20	Honda	NC 750 X	933	0.87%
21	Kawasaki	Z 1100	927	0.86%
22	BMW	F 900 XR	885	0.83%
23	Kawasaki	Z 900 RS	881	0.82%
24	CF Moto	1000 MT-X	871	0.81%
25	Honda	CB 650 R	861	0.80%
26	BMW	R 12 GS	856	0.80%
27	BMW	F 450 GS	833	0.78%
28	BMW	S 1000 R	826	0.77%
29	Honda	CMX 500 REBEL	805	0.75%
30	Yamaha	R7	796	0.74%
31	Kawasaki	NINJA ZX-6R	785	0.73%
32	KTM	690 SMC	765	0.71%
33	BMW	R 1300 RS	763	0.71%
34	BMW	R 1300 R	753	0.70%

35	Honda	CBR 600 RR	747	0.70%
36	Honda	GB 350 S	741	0.69%
37	Voge	DS 900 X	719	0.67%
38	Honda	CBR 500 R	705	0.66%
39	BMW	S 1000 XR	688	0.64%
40	KTM	790 DUKE	687	0.64%
41	Suzuki	GSX-8R	656	0.61%
42	Honda	X-ADV 750	645	0.60%
43	Honda	CMX 1100 REBEL	642	0.60%
44	Honda	CB 500 F	623	0.58%
45	Yamaha	TRACER 700	618	0.58%
46	Honda	CB 1000 HORNET	609	0.57%
47	CF Moto	800 MT	607	0.57%
48	Aprilia	RS 457	606	0.57%
49	KTM	390 ADVENTURE	605	0.56%
50	Yamaha	TRACER 900	598	0.56%
	Gesamt		**107.213**	**100.00%**

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Kraftroller gesamt – Top 50 – Hitliste der Modelle

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	Modell	10.2026	Marktanteil 2026
1	Vespa	GTS 310 SUPER	6.217	35.51%
2	Honda	FORZA 350	790	4.51%
3	Zontes	ADV 368 G/E/K	703	4.02%
4	Honda	ADV 350	690	3.94%
5	BMW	C 400 GT	643	3.67%
6	Yamaha	X-MAX 300	622	3.55%
7	Honda	SH 150	614	3.51%
8	Piaggio	MP3 310 HPE	481	2.75%
9	Honda	SH 350	457	2.61%
10	Aprilia	SR GT 400	455	2.60%
11	Aprilia	SR GT 200	439	2.51%
12	Yamaha	TRICITY 300	336	1.92%
13	BMW	C 400 X	323	1.84%
14	Voge	SR4 MAX 350	309	1.77%
15	KYMCO	CV3	305	1.74%
16	Honda	FORZA 750	293	1.67%
17	Piaggio	BEVERLY 400	274	1.57%
18	Piaggio	MP3 530 HPE	262	1.50%
19	SYM	JOYRIDE 300	243	1.39%
20	Yamaha	NMAX 155	237	1.35%
21	Piaggio	MEDLEY 200	199	1.14%
22	Yamaha	TMAX-560	187	1.07%
23	Peugeot	METROPOLIS 400	181	1.03%
24	Vespa	GTS 300 SUPER	157	0.90%
25	Voge	SR 450 X	132	0.75%
26	SYM	ADX 300	122	0.70%
27	Lambretta	G 350 SPECIAL	118	0.67%
28	KYMCO	X-TOWN ST 250	104	0.59%
29	Peugeot	XP 400 GT	96	0.55%
30	KYMCO	AK 575	89	0.51%
31	KYMCO	DOWNTOWN GT 350 TCS	87	0.50%
32	Lambretta	X 300	87	0.50%
33	Zontes	368 D	73	0.42%
34	Voge	SR3 250	70	0.40%

35	SYM	JOYMAX Z 300	65	0.37%
36	Suzuki	AN 400 BURGMAN	64	0.37%
37	KYMCO	XCITING 400	63	0.36%
38	SYM	ADX TG 400	62	0.35%
39	Italjet	DRAGSTER 700	55	0.31%
40	Piaggio	MP3 400 HPE	48	0.27%
41	BMW	CE 04 (15kW)	42	0.24%
42	SYM	MAXSYM TL	42	0.24%
43	Piaggio	BEVERLY 310	40	0.23%
44	Vespa	PRIMAVERA 150	38	0.22%
45	Italjet	DRAGSTER 300	33	0.19%
46	KYMCO	DT X360	31	0.18%
47	QJ Motor	FORT 4.0	27	0.15%
48	SYM	MAXSYM GT 400	22	0.13%
49	Piaggio	LIBERTY 150	19	0.11%
50	SYM	CRUISYM 300	19	0.11%
	Gesamt		**17.507**	**100.00%**

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Leichtkrafträder gesamt – Top 50 – Hitliste der Modelle

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	Modell	10.2026	Marktanteil 2026
1	Yamaha	YZF-R 125	2.020	7.06%
2	Betamotor	RR 125	1.837	6.42%
3	Honda	CB 125 R	1.711	5.98%
4	Yamaha	MT-125	1.507	5.27%
5	Aprilia	SX 125	977	3.42%
6	Stark Future	EX/EM	870	3.04%
7	KTM	125 DUKE	824	2.88%
8	Voge	R 125	820	2.87%
9	Stark Future	SM	785	2.74%
10	Benda Motor	NAPOLEON BOB 125	747	2.61%
11	Benda Motor	ROCK 125	739	2.58%
12	Suzuki	GSX-S 125	683	2.39%
13	Kawasaki	NINJA 125	682	2.38%
14	Honda	CB 125 F	652	2.28%
15	Yamaha	XSR 125	625	2.19%
16	Zontes	125 G1/U/Z2	618	2.16%
17	Fantic Motor	Gruppe unbekannter Modelle	597	2.09%
18	Yamaha	WR 125	593	2.07%
19	KTM	125 SMC	561	1.96%
20	Zontes	125 C2	519	1.81%
21	Aprilia	RS 125	508	1.78%
22	Suzuki	GSX-R 125	451	1.58%
23	Kawasaki	Z 125	438	1.53%
24	CF Moto	125 NK	432	1.51%
25	Hyosung	GV 125 S AQUILA	428	1.50%
26	Honda	MSX 125	410	1.43%
27	Honda	MONKEY Z 125	392	1.37%
28	QJ Motor	SRV 12	339	1.19%
29	QJ Motor	SRV 125	324	1.13%
30	QJ Motor	SRK 125 S	318	1.11%
31	KTM	125 ENDURO	307	1.07%
32	Brixton	BX 125	267	0.93%
33	QJ Motor	SRK 125 R	258	0.90%
34	Aprilia	RX 125	252	0.88%

35	Aprilia	TUONO 125	234	0.82%
36	Honda	DAX 125	221	0.77%
37	Benda Motor	CHINCHILLA 125	220	0.77%
38	Vmoto	TC MAX	210	0.73%
39	Benelli	BKX 125	188	0.66%
40	Sky Team	Gruppe unbekannter Modelle	179	0.63%
41	SYM	NH R 125	150	0.52%
42	Benelli	BN 125	124	0.43%
43	Shineray	Gruppe unbekannter Modelle	105	0.37%
44	QJ Motor	COV 125 X/SM	102	0.36%
45	Fantic Motor	CABALLERO FLAT TRACK 125	101	0.35%
46	NIU	RQI SPORT	100	0.35%
47	Sky Team	SKY MAX 125	88	0.31%
48	SYM	NH X 125	71	0.25%
49	Husqvarna	SVARTPILEN 125	66	0.23%
50	Rieju	Gruppe unbekannter Modelle	66	0.23%
	Gesamt		**28.600**	**100.00%**

IVM Performance 2026-11

Der Markt in Zahlen (Oktober 2026, kumuliert)

Neuzulassungen Leichtkraftroller gesamt – Top 50 – Hitliste der Modelle

Die Gesamtzahl berücksichtigt auch die Hersteller, die in der Statistik nicht genannt werden. Die Statistik umfasst jeweils das aktuelle Jahr.

#	Hersteller	Modell	10.2026	Marktanteil 2026
1	Vespa	GTS 125 SUPER	4.643	14.66%
2	Vespa	PRIMAVERA 125	4.012	12.67%
3	Honda	FORZA 125	1.532	4.84%
4	Aprilia	SR GT 125	1.502	4.74%
5	NIU	NQIX 500	1.468	4.64%
6	Piaggio	MEDLEY 125	1.392	4.40%
7	Yamaha	NMAX 125	1.028	3.25%
8	Honda	SH 125	948	2.99%
9	Piaggio	LIBERTY 125	938	2.96%
10	Honda	PCX WW 125	638	2.01%
11	Yamaha	X-MAX 125	617	1.95%
12	Peugeot	PULSION 125	509	1.61%
13	Honda	SH 125 MODE	493	1.56%
14	SYM	ECHS 125	471	1.49%
15	KYMCO	SKY TOWN 125	444	1.40%
16	SYM	JET 14	391	1.23%
17	NIU	MQI GT	376	1.19%
18	Vespa	SPRINT 125	338	1.07%
19	Yamaha	RAYZR 125	311	0.98%
20	Honda	VISION 110	310	0.98%
21	Zero Motorcycles	LS1	309	0.98%
22	Voge	SR1 125	247	0.78%
23	SYM	SYMPHONY 125	240	0.76%
24	Suzuki	BURGMAN STREET 125 EX	195	0.62%
25	KYMCO	LIKE II 125	193	0.61%
26	Peugeot	DJANGO 125	174	0.55%
27	SYM	FIDDLE 125	170	0.54%
28	SYM	ADX 125	164	0.52%
29	Lambretta	V 125 SPECIAL	160	0.51%
30	KYMCO	AGILITY S 125	155	0.49%
31	Zontes	125 D	151	0.48%
32	Horwin	SK3	133	0.42%
33	Suzuki	ADDRESS 125	128	0.40%
34	Lambretta	X 125	127	0.40%

35	Honda	CUV e	125	0.39%
36	NIU	NQIX 300	118	0.37%
37	NIU	FQI 500	113	0.36%
38	QJ Motor	MTX 125	109	0.34%
39	Zhongneng Motor	Gruppe unbekannter Modelle	108	0.34%
40	SYM	FUGUE 125	108	0.34%
41	SEAT	MO	105	0.33%
42	Lambretta	J 125	105	0.33%
43	Mash	CITY CRUISE 125	104	0.33%
44	Suzuki	AVENIS 125	103	0.33%
45	Zontes	125 X	95	0.30%
46	Peugeot	TWEET 125	89	0.28%
47	Vespa	946-125	85	0.27%
48	Voge	SR16 125	76	0.24%
49	Segway	E 300 SE	73	0.23%
50	Longjia	Gruppe unbekannter Modelle	72	0.23%
	Gesamt		**31.666**	**100.00%**