



INDICATA Market Watch

Gebrauchtwagen Insights

Europa vor großen Herausforderungen

Ausgabe 59 | Januar 2025



Zusammenfassung

- Ein Durchschnitt von knapp über 10% Hybriden und 6% BEVs an allen beobachteten Gebrauchtwagenverkäufen ist noch kein Spitzenwert.
- 16% (Hybrid) und 11% (BEV) Verkaufsmarktanteil selbst im jungen Gebrauchtwagensegment bis 2 Jahre sprechen eher für eine Evolution als für exponentielles Wachstum.
- Volkswagen als größte einzelne Gebrauchtwagenmarke hat einen deutlich unterdurchschnittlichen Hybrid-Verkaufsanteil von kaum wachsenden 3,0%.
- Ein durchschnittlicher Marktanteil an den Verkäufen von weniger als 6% für junge gebrauchte Transporter bis zu einem Alter von 2 Jahren zeigt, dass noch ein langer Weg vor uns liegt.
- Die durchschnittliche Marktfähigkeit auf den beobachteten Märkten hat sich zum Jahresende hin verändert.
- Leichte Verbesserungen bei BEVs und eine Verlangsamung bei Benzinmotoren deuten noch nicht auf eine Umkehrung der zuvor erzielten MDS-Verbesserungen hin.
- Die meisten Top-3-MDS-Modelle stammen aus dem B- oder C-Segment und einige aus älteren Fahrzeuggenerationen, wo die Marktfähigkeit tendenziell durch Preisattraktivität und Lebenszyklusrabatte gefördert wird.
- Tesla ist die einzige andere Marke unter den Top-3-Werten, die mit dem Model 3 einen abweichend starken niedrigen MDS-Durchschnittswert von 41,5 über alle Märkte hinweg erreicht.
- Die jüngeren Gebrauchtwagen unter 2 Jahren zeigen eine größere Abweichung von den elektrifizierten Modellen und damit eine größere Streuung bei den durchschnittlichen Marktfähigkeitswerten.
- Den Bestand zu minimieren und die Bilanz durch Preisanpassungen zu verbessern, ist bei Gebrauchtwagenverkäufern zum Jahresende üblich. Aber die Aussicht und die Erwartung, dass die Preise für Elektroautos bis 2025 weiter fallen werden, könnte einen frühen Preiskrieg auslösen.
- Entgegen den allgemeinen Erwartungen scheint der stärkste Preiswettbewerb im Benzinsektor zu herrschen.

- Der stabile Preisindex für Vollhybride ist vor allem auf deren zunehmende Beliebtheit zurückzuführen, da sie preissensiblere und eher Elektro ablehnende Käufer anziehen.
- Bei den ersten beobachteten Volumina von Gebrauchtwagen chinesischer Hersteller ist kein signifikanter Trend zu verstärktem Preisrückgang und -druck festzustellen.
- Leichte Nutzfahrzeuge und ihre Derivate machen zwar zahlenmäßig nur einen geringeren Anteil aus, zeichnen sich aber durch relative Preisstabilität und einen eher positiven Trend auf allen Märkten aus.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	77.8pp
Poland	-10.5pp
Spain	-7.9pp
Sweden	-8.0pp
Portugal	-10.5pp
The Netherlands	-8.7pp
Italy	-10.9pp
Belgium	-10.4pp
France	-10.2pp
Austria	-10.5pp
Germany	-9.6pp
United Kingdom	-12.1pp
Denmark	-16.5pp
Average	-3.4pp
EU Region	-10.1pp

Europäische Märkte - Verkaufstrends

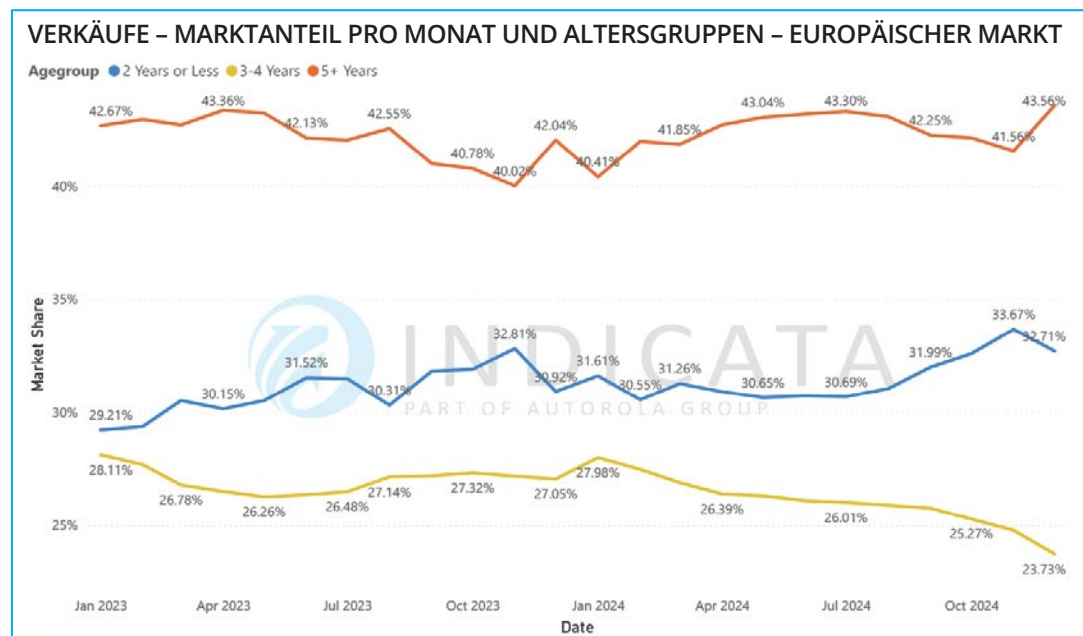
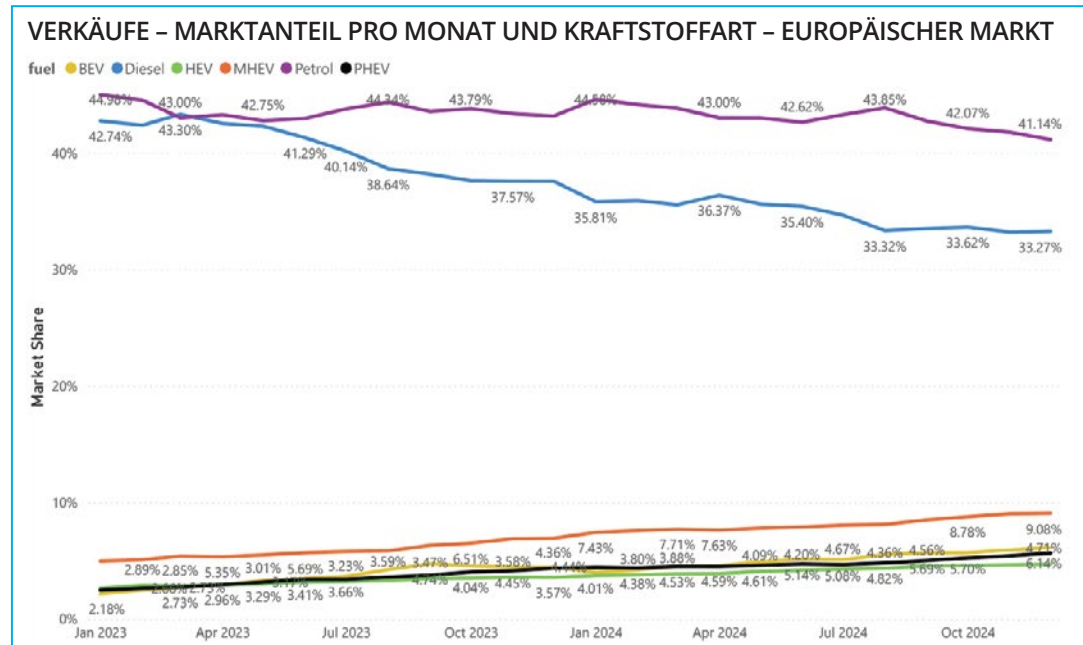
BEV geraten ins Stocken – Hybride ohne Stecker auf dem Vormarsch

Die Neuzulassungen in Europa haben auf ihrem Weg zur Elektrifizierung einen kleinen Dämpfer erhalten. Insbesondere die Schwäche bei vollelektrischen PKW im deutschen Markt ist im Dezember mit -38,6% und -27,4% aufs ganze Jahr gesehen eine der maßgeblichen Ursachen für den Rückgang von -5,9% innerhalb der EU. Rechnet man die bei BEVs erstarkenden Briten mit, reduziert sich das Gap der Gesamtsumme zum Vorjahr auf -1,3%. Der – vermutlich – temporäre Rückgang birgt für den Gebrauchtwagenmarkt die Chance auf eine Entlastung, wenn der schwächere Zulassungsjahrgang 2024 zur Wiedervermarktung auf den Höfen der Händler erscheint.

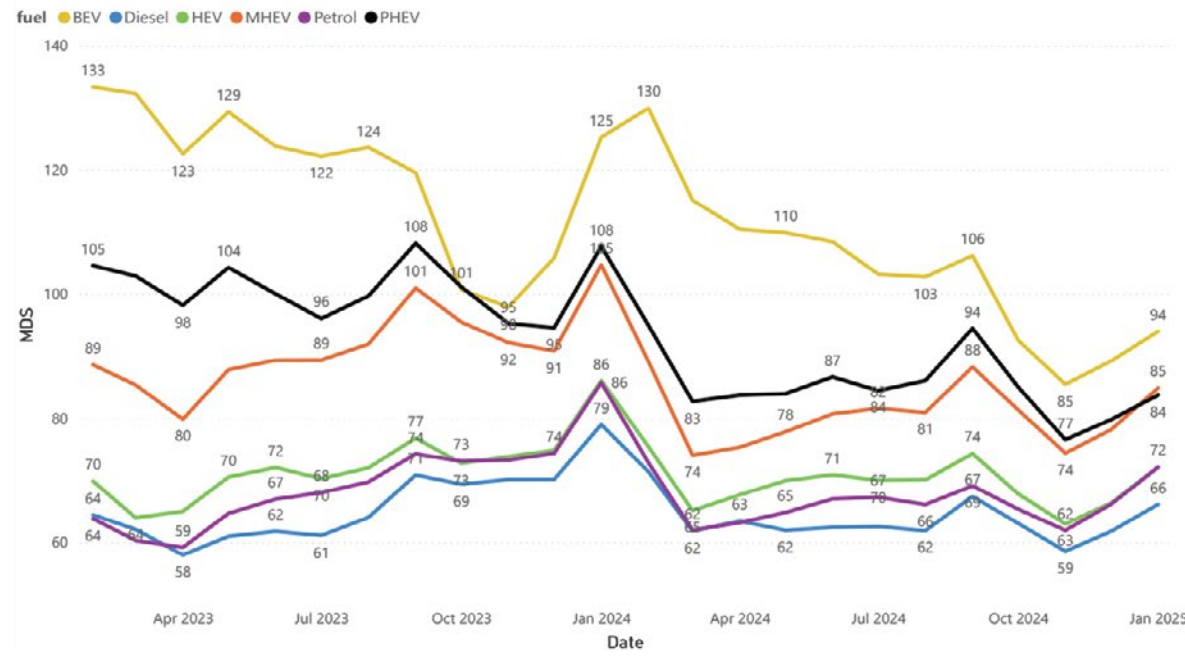
Aktuell setzt sich der Trend weiter fort, dass Diesel-PKW immer seltener werden und entweder durch ihre Mild-Hybrid-Pendants ersetzt werden oder wie bei Renault durch Vollhybride. Der Anteil von Dieseln an den verkauften Gebrauchtwagen insgesamt liegt noch bei knapp einem Drittel. Benziner halten sich bei einem durchschnittlichen Marktanteil von 41% und bleiben selbst bei den sehr jungen Gebrauchten mit einem Anteil von etwa 38% sehr präsent.

Bei der Altersverteilung der Verkäufe verliert das klassische Cluster der 3-4-jährigen seit Beginn des letzten Jahres fortgesetzt an Marktanteilen. Dafür wachsen die Anteile an sehr jungen Gebrauchten, da das Überwinden der Chipkrise zu mehr Produktionskapazität und damit auch wieder mehr Potenzial für taktische Zulassungen zulässt, die sich dann als ehemalige Vorführwagen, Werkstattdersatz- und Vermietfahrzeuge, etc. im jüngsten Alterssegment als Gebrauchtwagenangebot wiederfinden.

Zudem erhöht sich insbesondere bei Elektrofahrzeugen zunehmend der Anteil an Leasingverträgen, die nicht mehr über die im gewerblichen Bereich üblichere Standard-Leasingdauer von 36 Monaten laufen, sondern abweichende, oftmals kürzere Laufzeiten aufweisen.



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART- EUROPÄISCHER MARKT



Marktgängigkeit gibt saisonal nach – BEV rücken näher ans Feld

Mit den saisonal steigenden Standzeiten am Jahresende gaben die Marktgängigkeiten wieder etwas an Attraktivität auf, verzeichnen aber insgesamt immer noch eine durchschnittliche Verbesserung gegenüber dem vorigen Jahr. Die unterschiedlichen Treibstoffarten sind auch näher zusammengerückt, was ihren MDS-Wert anbetrifft.

Oft finden sich Vollhybride unter den Top 3, meist aufgrund geringer Stückzahlen bei gleichzeitig adäquater Nachfrage, manchmal aber auch weil im Markt eine generelle Affinität zur jeweiligen Antriebsart herrscht, wie beispielsweise bei Hybriden in Spanien. Es fällt zudem auf, dass unter den „Fast-Sellern“ mit dem BMW i3 nur ein einziges deutsches Modell vertreten ist und darüber hinaus konzeptionell auch noch ein recht betagtes.

In der Kategorie der meist verkauften BEVs steht wie zu erwarten der Tesla Model 3 auf dem Treppchen. Es wird aber nicht lange dauern, dann gesellt sich das Model Y dazu, da dessen Zulassungszahlen im vergangenen Jahr erheblich Fahrt aufgenommen haben und den Model 3 längst von den Neuwagen-Stückzahlen her überholt haben.

Vollhybride bleiben die Domäne von Toyota, aber insbesondere mit Renault tritt ein ambitionierter Hersteller in Konkurrenz, der mit den im Vergleich zu Dieselmotoren deutlich weniger CO2 emittierenden Hybriden.

Meistverkaufte Automodelle bis zu einem Alter von 4 Jahren nach Volumen

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	72.3	Volkswagen Golf	71.2	Toyota C-HR	64.9	Tesla Model 3	41.5
Peugeot 208	77.0	Volkswagen T-ROC	79.8	Toyota Yaris	59.6	Volkswagen ID.3	66.0
Peugeot 2008	77.0	Volkswagen Polo	64.1	Toyota Corolla	64.6	Fiat 500	96.3

Am schnellsten verkaufte Automodelle bis zu 4 Jahre alt nach angebotenen Markttagen (MDS)

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model Y	40.4	Opel/Vauxhall Corsa	47.3	Toyota Yaris Cross	50.5	Tesla Model Y	40.4
Tesla Model 3	41.5	Renault Twingo	50.3	Hyundai IONIQ	51.9	Tesla Model 3	41.5
Opel/Vauxhall Corsa	48.7	Dacia Duster	51.8	Toyota RAV 4	53.0	BMW i3	50.6

Preisgestaltung im Einzelhandel

Preise gönnen sich eine Verschnaufpause

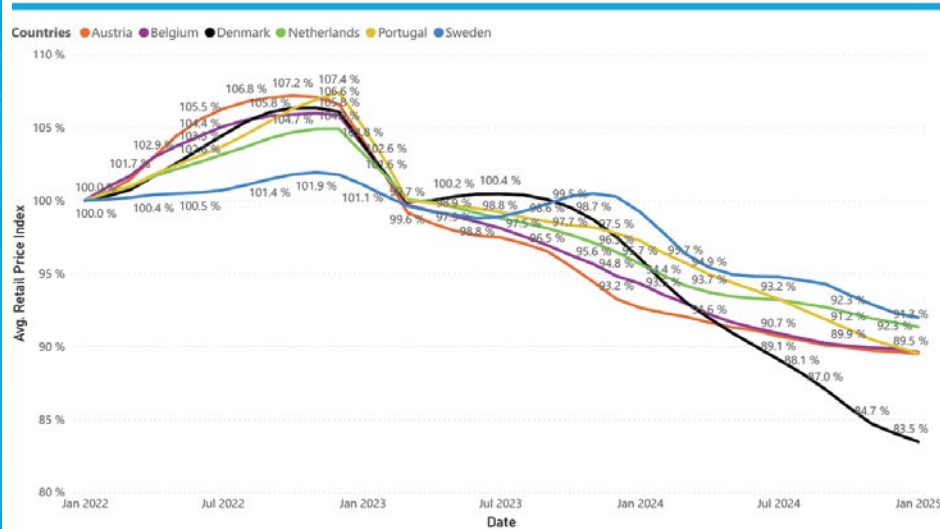
Die größeren Märkte erlebten in den vergangenen Monaten überwiegend Preisstabilisierungen die überwiegend aus den robusten Preisentwicklungen von Verbrennern resultieren. Solide Marktgängigkeiten und zügiges Abfließen ermöglichen den Anbietern solcher Fahrzeuge ihre Preisgestaltungsstrategie ohne erhöhten Druck aus einem ungünstigen Angebots-/Nachfrageverhältnis zu gestalten.

Die sinkenden Diesel-Marktanteile unterstützen diese Preishoheit in vielen Ländern. Auch Benziner-Indizes haben in der Regel in den vergangenen Monaten einen moderaten Verlauf.

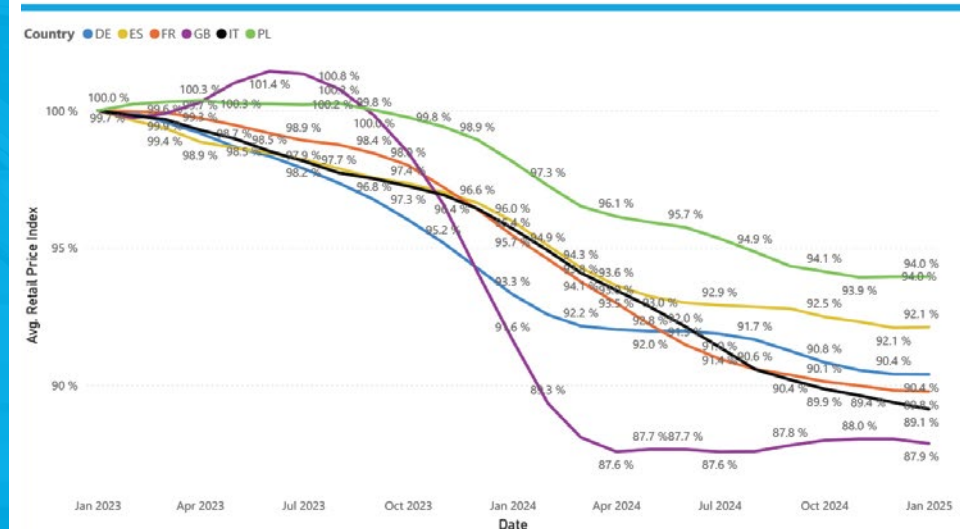
Für batterieelektrische Fahrzeuge ist das Preisverhalten in den meisten Ländern nahezu identisch. Eine unterentwickelte Nachfrage und eine oftmals schwierige realistische Risikoabschätzung führen oft dazu, dass bei BEVs aus Vorsicht und dem Wunsch heraus, das Fahrzeug schnell loszuwerden, vorzeitig Preisanpassungen vorgenommen werden.

Mit dem verfeinerten Preisindex werden nun auch die Veränderungen des Portfolios über die Zeit besser reflektiert und schaffen ein realistischeres Bild, mit verringertem Einfluss durch Modelllebenszyklen.

RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN - AT, BE, DK, NE, PT, SE



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN - FR, DE, IT, PL, ES, GB



Bitte beachten Sie, dass INDICATA derzeit den Market Watch Retail Price Index weiterentwickelt. Aus diesem Grund kann es zu Abweichungen im Vergleich zu den Versionen der Vormonate geben. Wir danken Ihnen für Ihr Verständnis, da wir uns bemühen, eine bessere Erfahrung zu liefern.

Stabile Preise mit leichter Schwäche bei der Marktgängigkeit

Während im vergangenen Jahr 2024 die Neuwagenzahlen von batterieelektrischen Fahrzeugen in Österreich wieder leicht um -6,3% abnahmen, ist im Gebrauchtwagensegment noch ein etwas positiveres Momentum zu beobachten. Hier wächst der Verkaufsanteil langsam und stetig seit knapp einem Jahr von etwa 5,9% auf 7,7% Ende 2024.

Zugleich ist der Bestandsanteil von BEV rückläufig von einem Hoch im Jahr 2024 bei ca. 11,5% zurück auf 10,2% im Dezember. Die Marktgängigkeit leidet dennoch und erreicht mit dem saisonal üblichen Anschwellen des MDS-Wertes zum Jahresende den schlechtesten Durchschnittswert der beobachteten Märkte mit 144,9. Im Vergleich zu den negativen Spitzenwerten von 2023 und 2024 ist dies aber immer noch als Verbesserung zu bewerten.

Insbesondere ältere Fahrzeuge im Alterscluster 5+ Jahre liegen bei der Marktattraktivität noch besser im europäischen Vergleichsfeld und stehen sich bei der Angebots-/Nachfrage-Betrachtung besser als gleichaltrige PHEVs im eigenen Land. Hinsichtlich der Preisentwicklung verglichen mit Anfang 2023 sind vollelektrische Fahrzeuge weiterhin unter Druck und werden von den Anbietern tendenziell auch weiter abgepreist. Im Vergleich mit den anderen kleineren Märkten in Europa liegen die Österreicher dabei eher am unteren Rand, allerdings auf vergleichbarem Niveau mit dem großen Nachbarn Deutschland.

Darüber hinaus ist die Angebotspreisgestaltung im Durchschnitt zum Ende letzten Jahres bei fast allen übrigen Treibstoffarten relativ stabil geblieben. Nur Vollhybride erfuhren noch Preiskorrekturen nach unten, führen allerdings immer noch das Feld an, wenn man den Vergleich zieht mit dem Preisniveau von Anfang 2023. Ein Bestandsanteil von 4,5% und Verkaufsanteil von 3,8% und damit die jeweils kleinste Fuel Type Gruppe ließen eigentlich ein gutes Angebots-/Nachfrageverhältnis erwarten. Aber der zweitschlechteste MDS-Wert insgesamt deutet darauf hin, dass das Preisniveau mit Resilienz der anbietenden Händler erreicht wird, d.h. Kaufinteressierte nicht mit schnellen Preisanpassungen gelockt, sondern längere Standzeiten in Kauf genommen werden.

Mit Erfolg, wie man sieht, zumindest was Preise und vermutlich auch die Marge angeht. Mit einem Neuzulassungsanteil von über 25% im Jahr 2024 stellen Voll- und Mild-Hybride in Österreich gemeinsam das zweitgrößte Treibstoffcluster nach den Benzinern und zeigten mit +26,6% auch das stärkste Volumenwachstum gegenüber 2023. Für zukünftigen Nachschub am Gebrauchtwagenmarkt ist also gesorgt. Bleibt die Hoffnung, dass sich die Nachfrage nach dieser Antriebsart entsprechend positiv weiterentwickelt. Dieselfahrzeuge nehmen im Bestand kontinuierlich weiter ab und machen mittlerweile nur noch etwas mehr als ein Drittel aus. Der Verkaufsanteil liegt aber immer noch stabil bei über 40% und erzeugt den nationalen Bestwert in puncto MDS und den zweitbesten Preisindex des Landes.

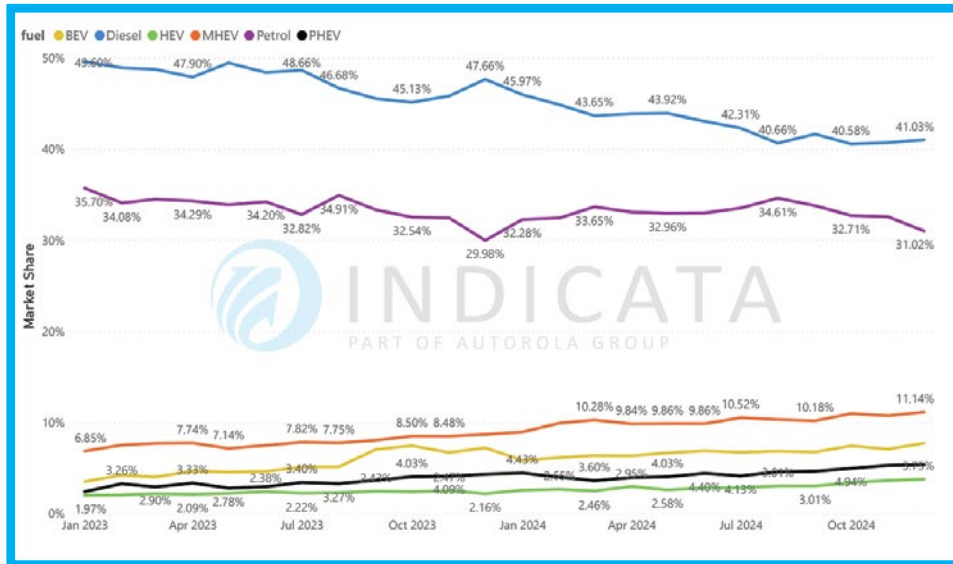
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	79.2
Volkswagen	Golf	85.7
Volkswagen	Passat	75.6

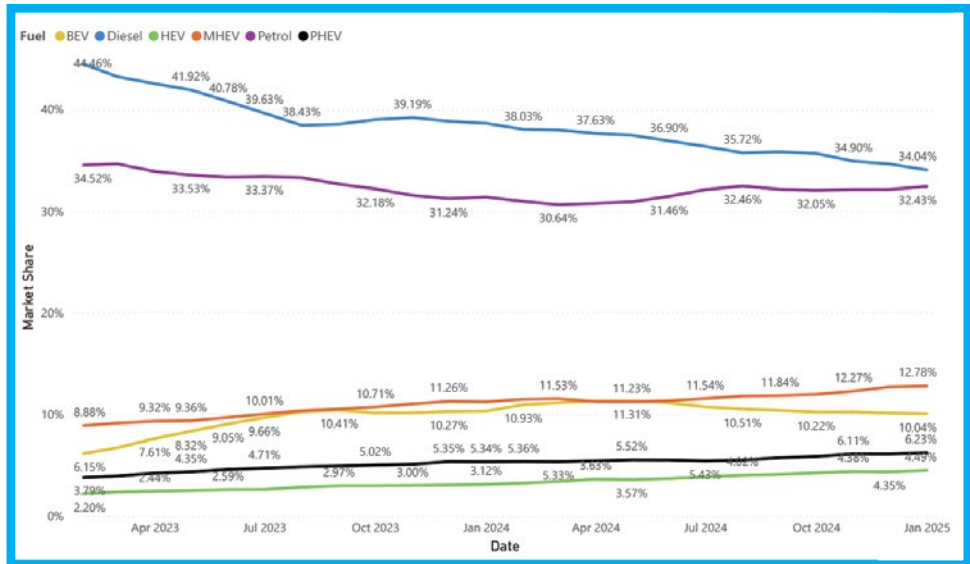
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	7x	52.0
Toyota	RAV 4	7x	52.2
Citroën	C3	6x	56.0

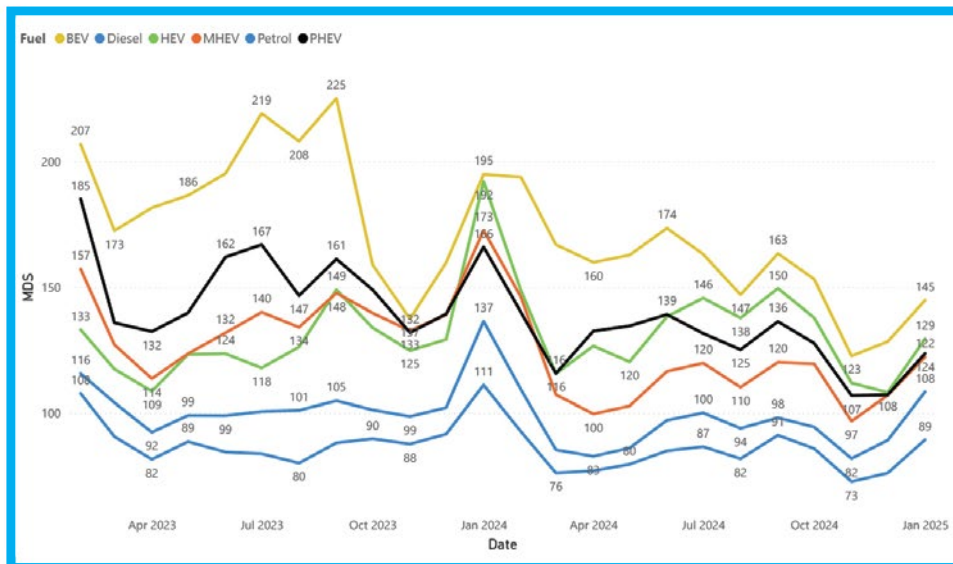
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



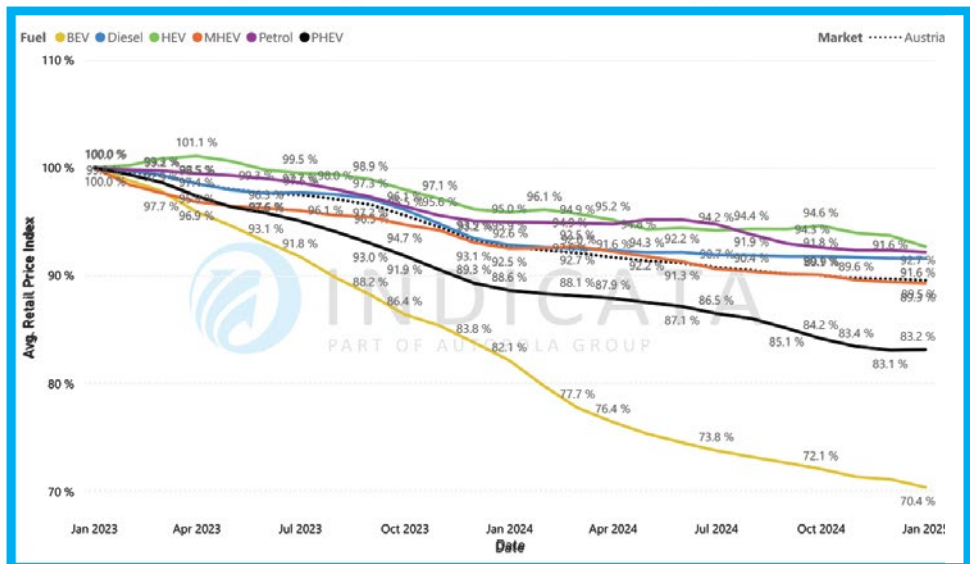
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Neuwagen zunehmend elektrisch, Gebrauchtwagen noch nicht

Mit einem weiteren Wachstumsschub von +37% sind die belgischen BEV-Neuzulassungen 2024 nun mengenmäßig an Norwegen vorbeigezogen und beanspruchen einen beeindruckenden PKW-Marktanteil von über 28%. Damit lagen sie in absoluten Zahlen an Rang 5 hinter UK, Deutschland, Frankreich und Nachbar Niederlande. Der belgische Gebrauchtwagenmarkt hinkt dahingehend nicht nur bezüglich des Bestandsmarktanteils hinterher, sondern auch was das eher moderate, generische Wachstum angeht.

Derzeit sind erst fast 8% der angebotenen Gebrauchtfahrzeuge vollelektrisch und haben sich seit Anfang 2023 ihren Bestandsanteil gerade mal von 4% aufbauen können. Selbst im Alterssegment der jungen, bis zu 2jährigen Gebrauchten liegt der Bestandsmarktanteil nur bei knapp 14% und ist derzeit sogar eher rückläufig bei stagnierendem Verkaufsanteil, was auf einen signifikanten Export hindeutet. Der nun zunehmend als Gebrauchtwagen zulaufende Neuzulassungsjahrgang 2023 birgt schon allein durch den Sprung bei Tesla von knapp 5.000 im Jahr 2022 auf 16.000 - oder der VW ID-Reihe von 2.600 im Jahr 2022 auf 11.000 Einheiten Potenzial für wachsenden Volumendruck auf den Höfen der Händler.

Der immer noch verhältnismäßig schwache durchschnittliche MDS-Wert von über 100 ist ein entsprechendes Symptom dafür und hat sich nur und vor

allem durch fortgesetzte Preisreduzierungen halten und verbessern können. Plug-In-Hybride tun sich in Belgien geringfügig leichter, bei vergleichbaren Marktanteilen im Bestand und weisen auch weiterhin eine moderatere Marktgängigkeit als bei ihren reinelektrischen Wettbewerbern auf. Der Preisverfall ist dennoch deutlich stärker als bei Verbrennern und Vollhybriden, allerdings schwächer ausgeprägt als bei BEV.

Zudem sind die Neuzulassungszahlen des Jahres 2024 für Plug-Ins zwar rückläufig, aber mit einem Marktanteil von gut 15% immer noch voluminös genug, um auch in den kommenden Jahren für Preisdruck zu sorgen. Vollhybride haben dagegen derzeit auch in Belgien ein gutes Setup. Überschaubare Mengen und gute Marktattraktivitätswerte bei den Gebrauchten, ermutigen die Anbieter offenbar sogar zu einem leicht wachsenden Angebotspreisniveau in den vergangenen Monaten.

Dieselmotore, die am belgischen Neuwagenmarkt in 2024 nicht einmal mehr 5% Marktanteil erreichten – Mildhybride nicht mitgerechnet, sind im Gebrauchtwagenangebot mittlerweile unter die 30%-Marke gerutscht. Bei den bis zu 2jährigen sind es gar nur ca. 16%. Auf das Preisverhalten hat das entsprechend stabilisierende Wirkung und erreicht vergleichbar den Benzinern die für Belgien aktuellen Durchschnitts-Bestwerte von ca. 67.

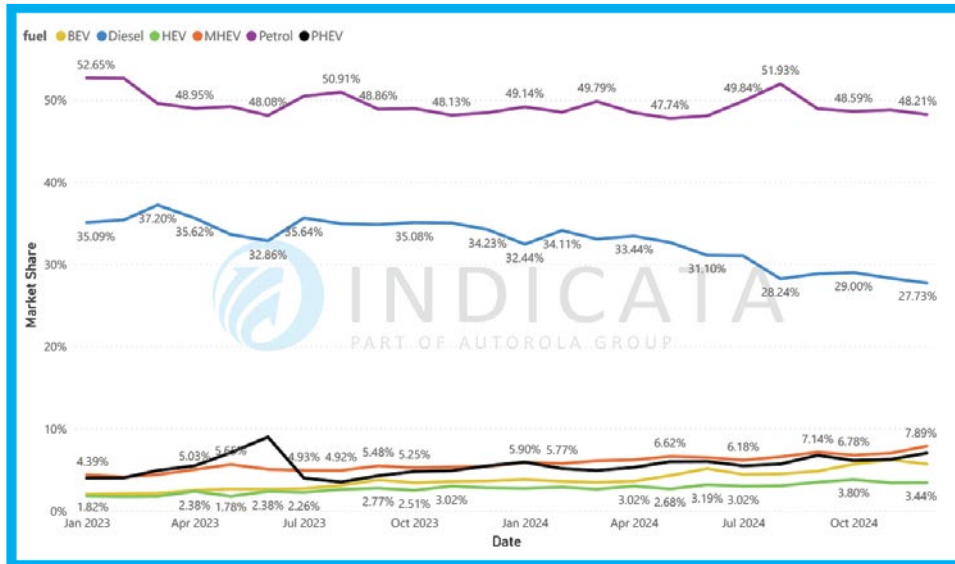
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	68.5
BMW	1 series	84.6
BMW	3 series	78.3

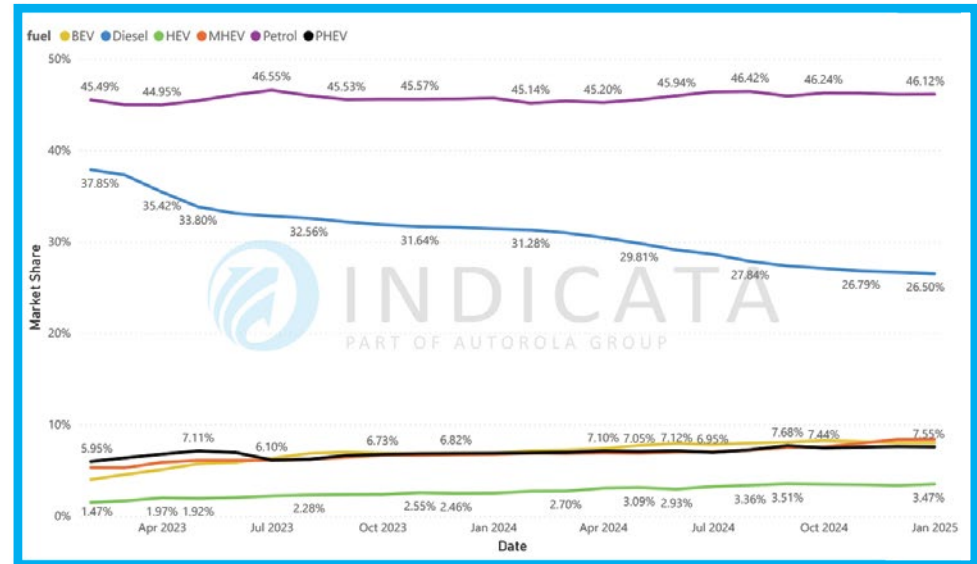
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	Tucson	10x	34.3
Dacia	Sandero	10x	35.4
Škoda	Kodiaq	10x	37.4

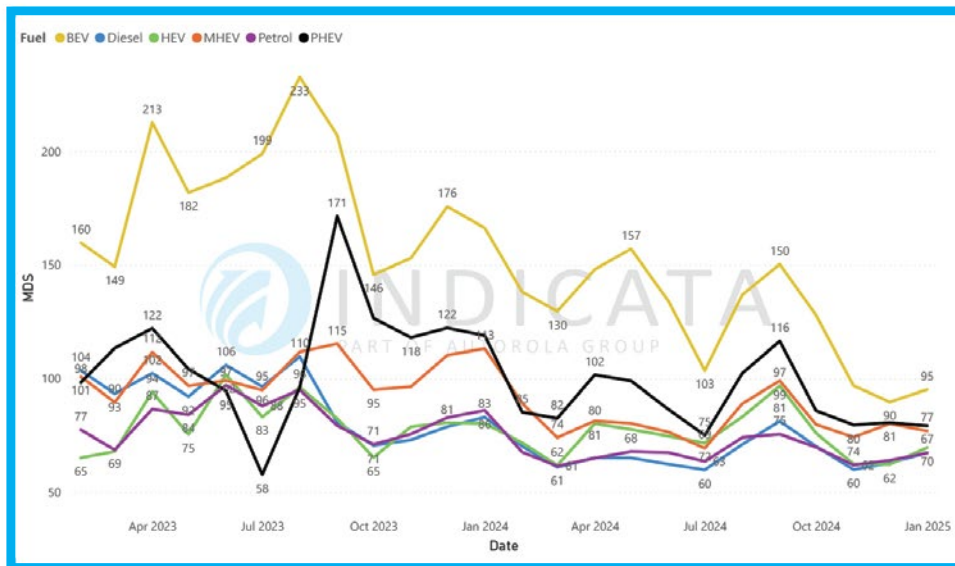
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



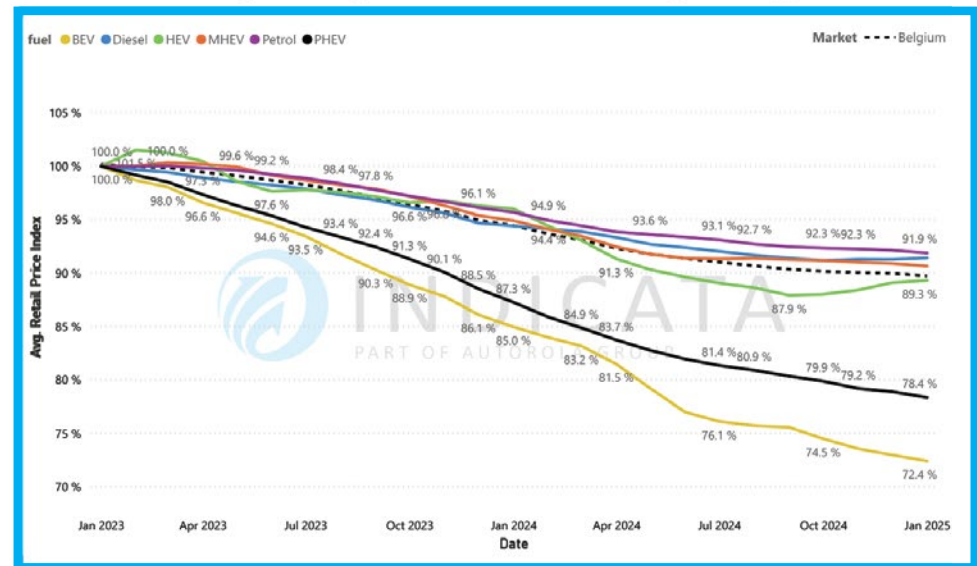
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Rapide Elektrifizierung

Dänemark schreitet bei der Elektrifizierung seines Neuwagenmarktes ähnlich wie Belgien weiter voran. Mehr als jeder zweite im Jahr 2024 neu zugelassene PKW (51%) war batterieelektrisch. PHEV und Diesel mit einem Neuzulassungsanteil von unter 5% im vergangenen Jahr sind dagegen von immer geringerer Relevanz. Eine Größenordnung auf die sich die Angebotsbestände der jungen Gebrauchten unter 2 Jahren Alters in den vergangenen Monaten mit zuletzt 9,9% (Diesel) bzw. 8,1% (PHEV) zielsicher hinbewegen.

BEV machen dagegen bereits über 60% der angebotenen Jungwagen in Dänemark aus. Im gesamten Angebotsbestand sind es im Gegensatz zu Belgien auch bereits ein Drittel aller Inserate, nicht zuletzt, weil aufgrund des absoluten Preisniveaus ein starker Exporttreiber fehlt. Die Verkäufe haben anteilig von knapp 12% zu Beginn 2023, auf zuletzt fast 40% im jüngsten Alterscluster zugenommen.

Die Marktgängigkeit gemessen in MDS liegt im Durchschnitt bei 68 und damit besser als alle anderen Treibstoffarten in Dänemark. Der sinkende Preisindex zeigt aber, dass über die Zeit die Attraktivität von gebrauchten E-Fahrzeugen vor allem durch günstiger werdende Preise stabilisiert wurde. So finden sich unter den Top3-Modellen zwei ausschließlich elektrisch angetriebene Modelle und der Renault Mégane, dessen hier in Betracht gezogenen Verkäufe zu fast

90% ebenfalls durch dessen BEV-Version erzielt wurden.

Diesel und Plug-Ins wiederum weisen nicht nur einen untereinander vergleichbaren Marktanteil auf, sondern zeigen auch eine ähnlich verlaufende negative Preistendenz. Nur bei der Marktattraktivität schaffen Plug-Ins es besser Kunden zu gewinnen und halten den aktuell zweitbesten nationalen MDS-Wert gleich nach den vollelektrischen Pendanten. Benzin- und Vollhybride konnten währenddessen seit 2023 ihre Preispositionierung weitestgehend behaupten.

Jedoch scheinen die Hybride ohne Stecker in der Angebots-/Nachfrage-Messung schwächer zu performen als die reinen Benzin-er. Dennoch hält auch der Preisindex von gebrauchten Benzinern weitestgehend sein Niveau verglichen mit 2023 und liegt damit gegenüber allen anderen Treibstoffarten an erster Stelle. Der Verkaufsanteil von Benzinern nimmt dabei zwar stetig ab, da aber zeitgleich die Bestandsmarktanteile in ähnlichem Maße zurückgehen, bewegt sich das Angebots-/Nachfrageverhältnis noch in vernünftigem Rahmen. Selbst unter den sehr jungen Gebrauchten unter 2 Jahren Alter liegt der MDS-Wert für Benzin-er noch im Mittelfeld, während junge Vollhybride erheblich an Attraktivität verloren zu haben scheinen.

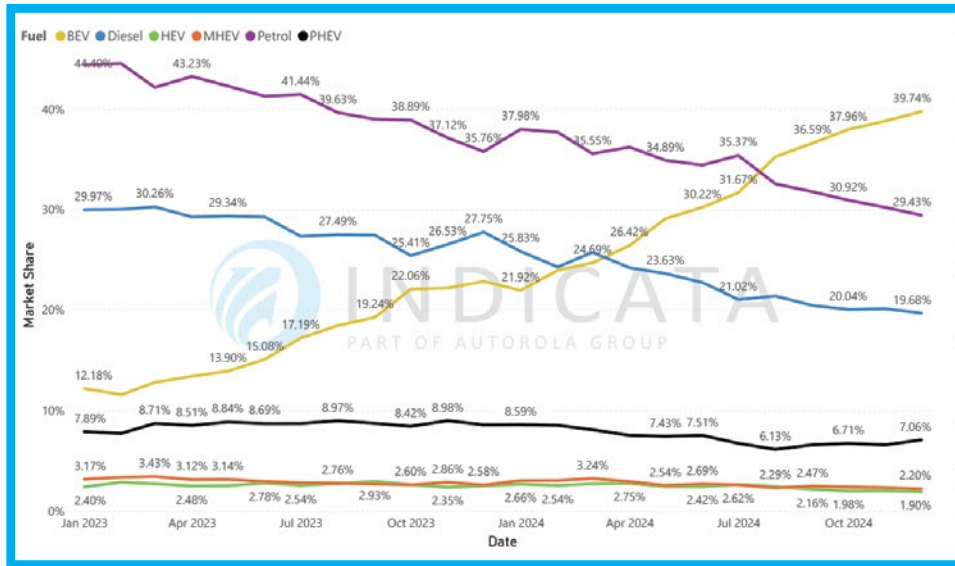
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	59.6
Volkswagen	ID.3	46.5
Škoda	Enyaq	63.3

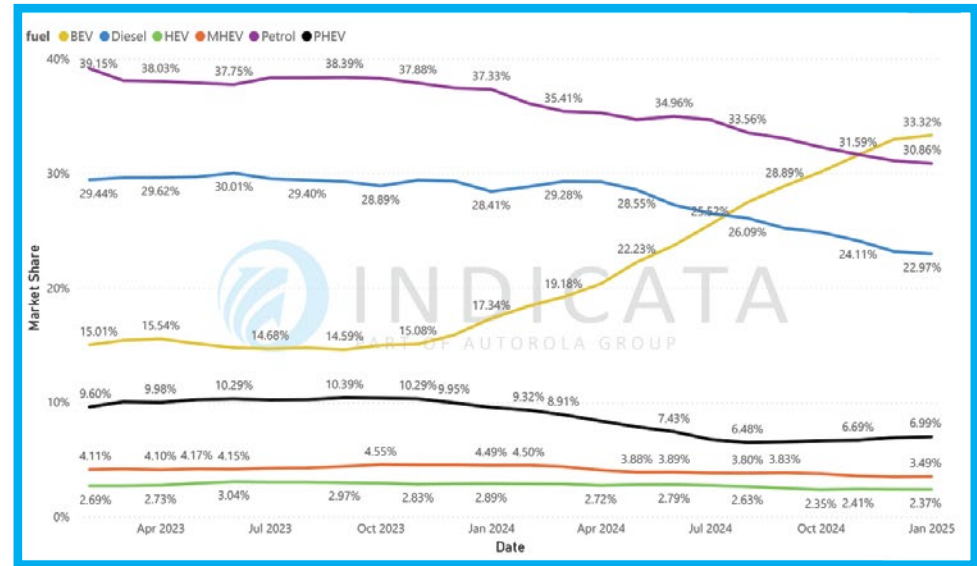
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	10x	36.2
Renault	Mégane	9x	39.7
MG	4	9x	40.3

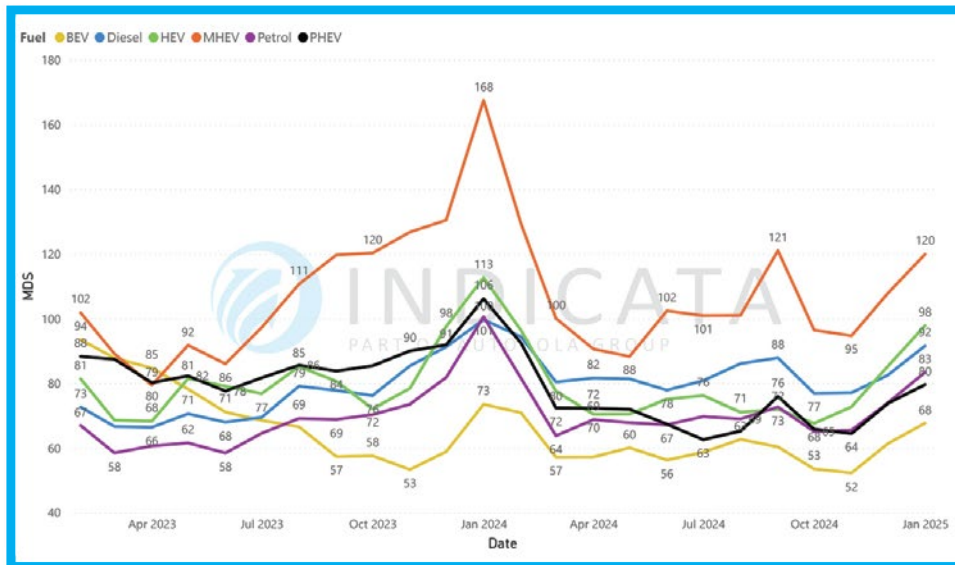
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



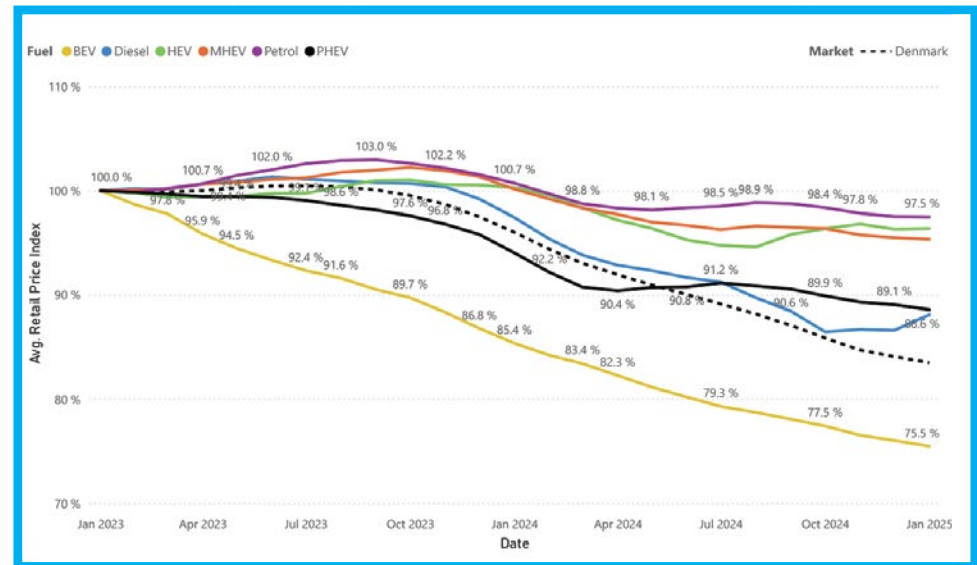
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Taktische Verkäufe steigen stark an

Während der Neuzulassungsmarkt in Frankreich 2024 in Summe um ca. 3% zurückging, hat sich die Zusammensetzung des Neuwagenmarktes kaum wesentlich verändert. Wenn man das Anwachsen von Mildhybriden eher als Substitution von Verbrennermotoren durch modernere Versionen ansieht.

Das war im Jahr zuvor noch deutlich anders aus und endete mit einem deutlichen Sprung bei BEV und PHEV. Beide Antriebsarten verzeichneten im vergangenen Jahr zwar bei Neufahrzeugen einen leichten Rückgang, liegen mit -2,6% bei Elektrofahrzeugen und -10,2% bei Plug-Ins in absoluten Zahlen aber immer noch über den Vorjahren. Für den Gebrauchtwagenbereich gilt ähnliches. In der Preisentwicklung ist allerdings bei diesen beiden Treibstoffarten weiterhin eine negative Tendenz zu erkennen. Alle übrigen Antriebe konnten Mitte letzten Jahres preislich in eine stabilere Phase eintreten und bis in den Dezember hinein ihren Status erhalten.

Die Marktattraktivität von BEV und PHEV hat sich dabei zwar grundsätzlich verbessert, nimmt aber im Vergleich zu Verbrennern und Vollhybriden die schlechteste Position ein. Dies gilt für alle Alterssegmente. Vollhybride zeigen wie in manch anderen beobachteten Märkten eine solide Entwicklung.

Nicht nur ist das Marktanteilswachstum stetig und moderat. Auch die Marktattraktivität verbesserte sich, sodass davon ausgegangen werden darf, dass die Bedarfsentwicklung mit den zulaufenden Mengen an gebrauchten HEV mithalten konnte. Insbesondere bei Renault liegt auf dem Heimatmarkt der beobachtete Angebots- und Verkaufsanteil der jungen Gebrauchten bei mittlerweile 25%, Tendenz steigend, während BEV dieser Marke nur um die 5% im Verkauf und 7% im Bestand ausmachen.

Benziner, die immer noch fast 40% des gesamten französischen Angebotsbestandes und mehr als ein Drittel der unter 2 Jahre alten Gebrauchten ausmachen, zeigen im Allgemeinen auch keine Anzeichen von zu großem Preisdruck. Der Angebotspreisindex konnte sich zum Jahresende sogar etwas erholen. Weiterhin ist im Bereich der gebrauchten leichten Nutzfahrzeuge die Elektrifizierung immer noch gering ausgeprägt. Zum Jahresende ist in den Angeboten der sehr jungen Fahrzeuge nicht einmal 9% vollelektrisch, von den jeweils unter 1% HEV und PHEV ganz zu schweigen. Dieser Markt wird also auch im Jahr 2025 von dieselangetriebenen Transportern bestimmt werden.

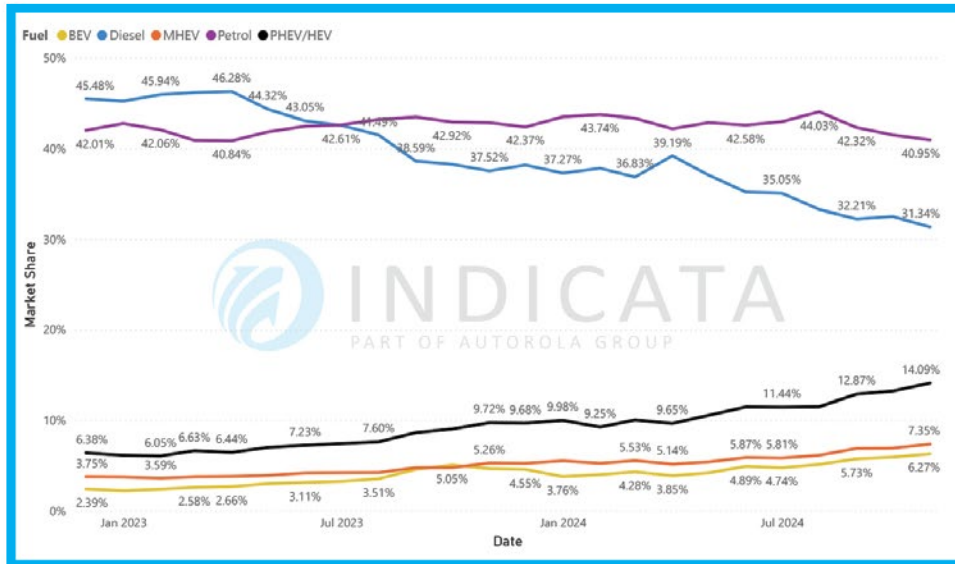
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	208	78.1
Renault	Clio	47.3
Peugeot	2008	75.8

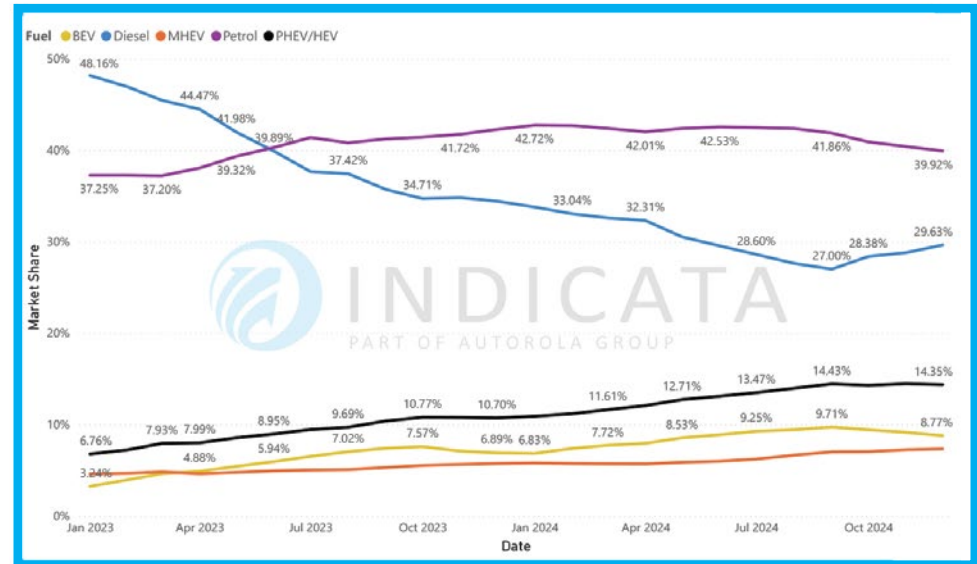
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	36.2
Dacia	Duster	10x	36.9
Tesla	Model Y	9x	39.7

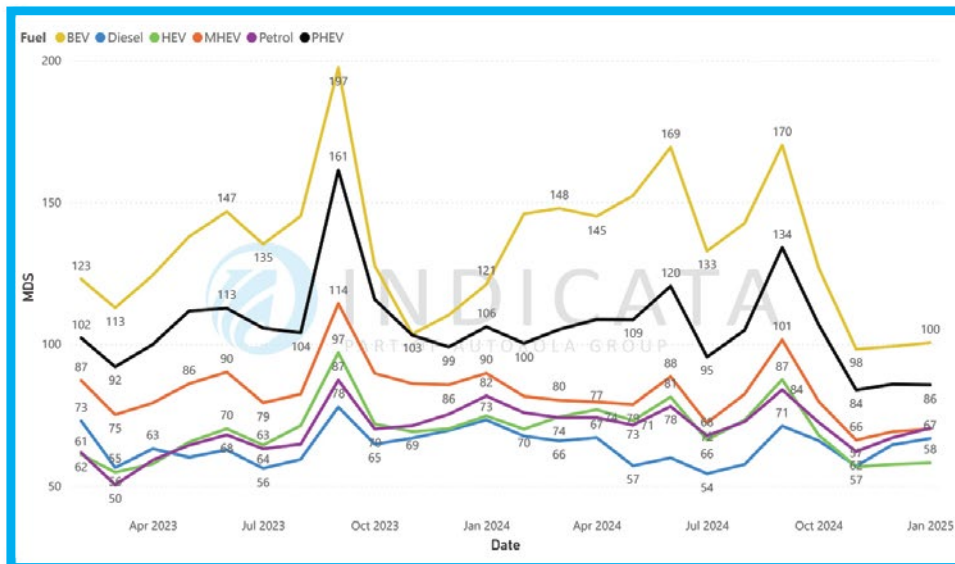
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



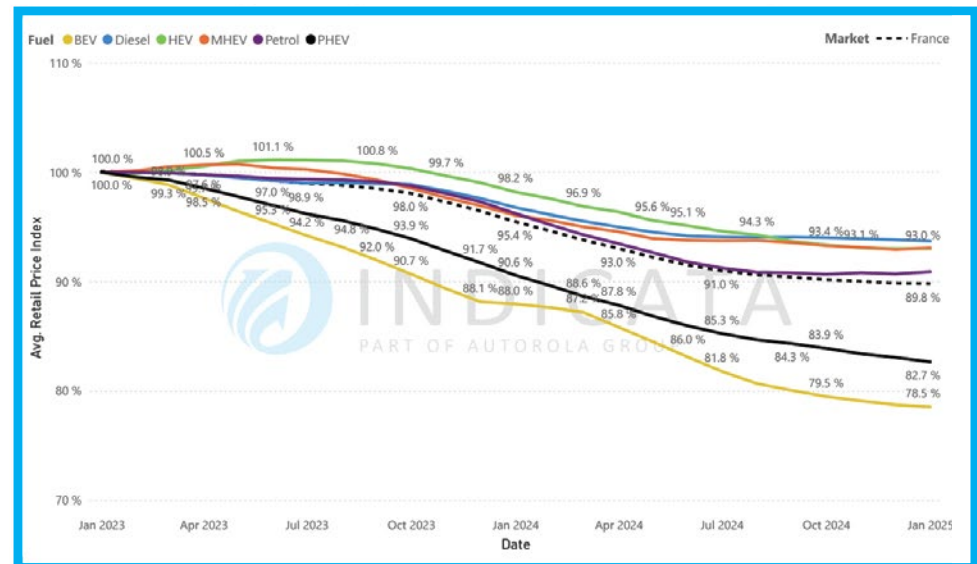
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Skepsis der Kunden vor E-mobilität festigt sich

Der Neuwagenmarkt 2024 in Deutschland hat nahezu auf dem Vorjahresniveau abgeschlossen und mit -1,0% Stabilität suggeriert. Allerdings gab es erhebliche Verschiebungen hinsichtlich der Antriebsarten. Vollelektrische Antriebe mussten einen herben Verlust von -27,4% verglichen mit dem Vorjahr hinnehmen und der Dezember machte dabei mit -38,6% keine Ausnahme.

Weitgehend ausgeglichen wurde der Verlust durch Zuwächse bei allen Arten von Hybriden sowie einem leichten Plus der Benziner. Mit diesem starken Rückgang nimmt Deutschland im Vergleich zu den übrigen großen europäischen Märkten eine Sonderstellung ein, die ansonsten bei BEV zwischen -2,6% (Frankreich) und +21,4% (UK) gegenüber Vorjahr abschlossen. Als bei weitem größter europäischer Einzelmarkt für PKW ist der Verlust von mehr als 140.000 vollelektrischen Neuwageneinheiten für die Hersteller sicher nicht zuletzt hinsichtlich ihrer CO₂-Ziele und -Strafen besorgniserregend.

Vor allem Tesla mit einem Rückgang um 26.000 Einheiten, aber auch Opel mit 20.000 Corsas und Mokka weniger, oder 15.000 weniger Fiat 500. VW und Porsche konnten ihre Gesamtverluste nur teilweise durch Zulauf von neuen Modellen – ID.7 und Macan - ausgleichen. Für den zukünftigen Gebrauchtwagenmarkt allerdings kann dieser Rückgang eine willkommene Entlastung bringen, die den Volumendruck bei BEVs mindert, wenn der

Zulassungsjahrgang 2024 die Gebrauchtwagenhöfe erreichen wird. Aktuell stagnieren die Marktanteile von BEV im Handel bei etwa 10% sowohl im Verkauf als auch Bestand der jungen Fahrzeuge unter 2 Jahren.

Der durchschnittliche MDS-Attraktivitätswert hat sich innerhalb des vergangenen Jahres deutlich verbessert, rangiert aber immer noch am negativen Rand des Vergleichsfeldes und wird nur durch Vollhybride getoppt. Die Verbesserung ist nicht zuletzt den starken Preisanpassungen geschuldet, die Elektrofahrzeuge zumindest wirtschaftlich gesehen etwas mehr ins Bewusstsein potenzieller Gebrauchtwagen-Käufer rückt, wenn sich auch wie saisonal üblich der Wert im Dezember wieder etwas verschlechtert hat. Ungewöhnlich auch im europäischen Vergleich ist die Attraktivitätsschwäche der Vollhybride, deren stabiles Preisniveau gegen das eher ungünstige Angebots-/Nachfrage-Verhältnis offenbar durchgesetzt wird.

Deren Marktanteile im Angebotsbestand wachsen aber aktuell kaum, sodass in der allernächsten Zeit auch nicht mit einer sprunghaften Verschlechterung zu rechnen ist. Angesichts eines sehr konservativen Marktes auf Käufer aber auch Verkäuferseite laufen Verbrenner in allen Dimensionen recht stabil. Insgesamt ausgeglichene Verhältnisse an Marktanteilen führen zu moderaten MDS-Werten und stabilen Preisen, auch zum Jahresende.

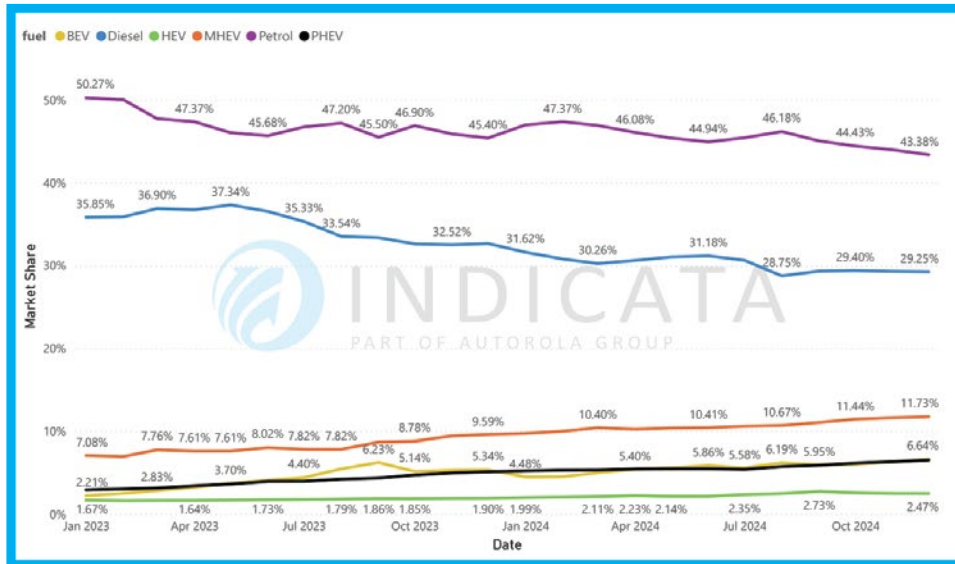
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	87.4
BMW	3 Series	65.4
Volkswagen	T-ROC	96.4

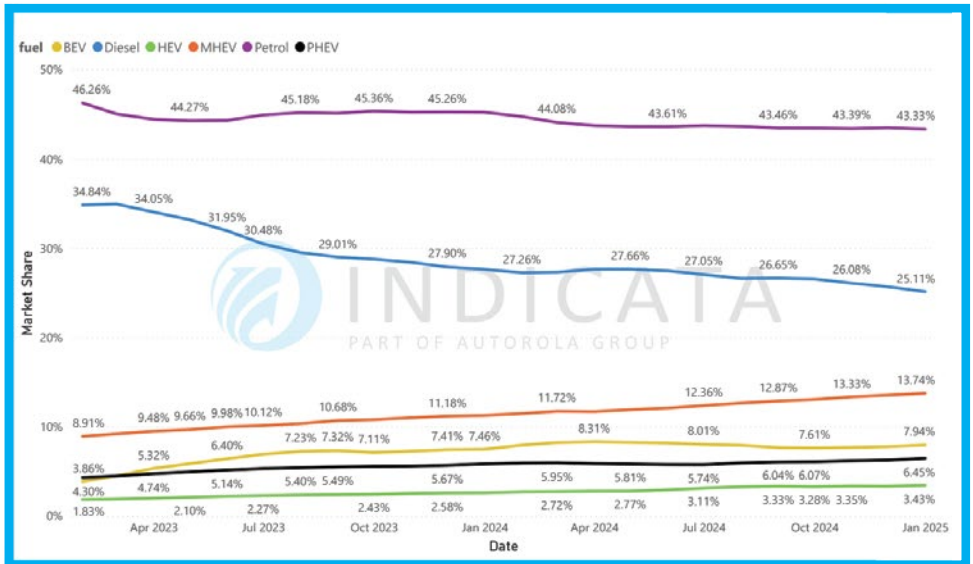
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	14x	26.4
Tesla	Model Y	11x	33.2
Tesla	Model 3	10x	34.4

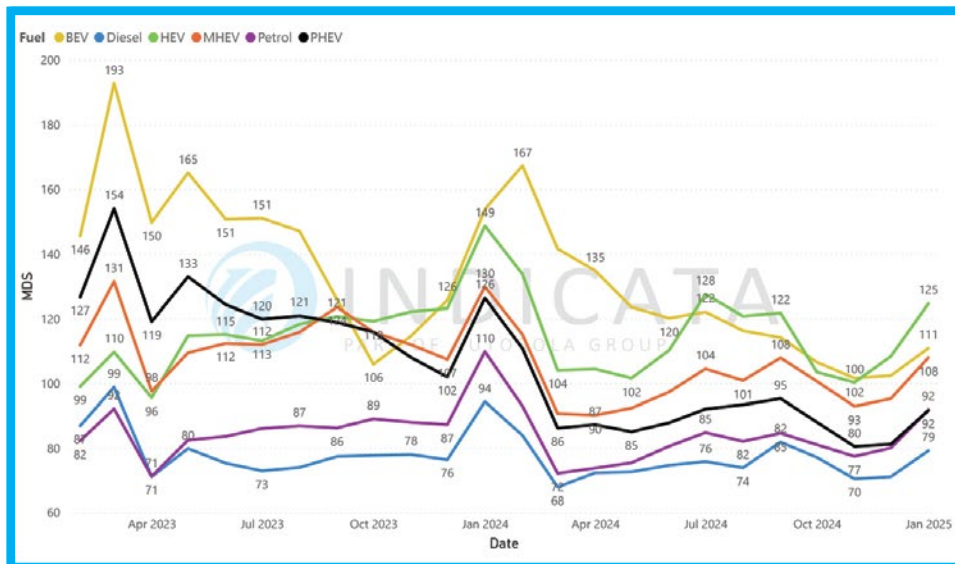
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



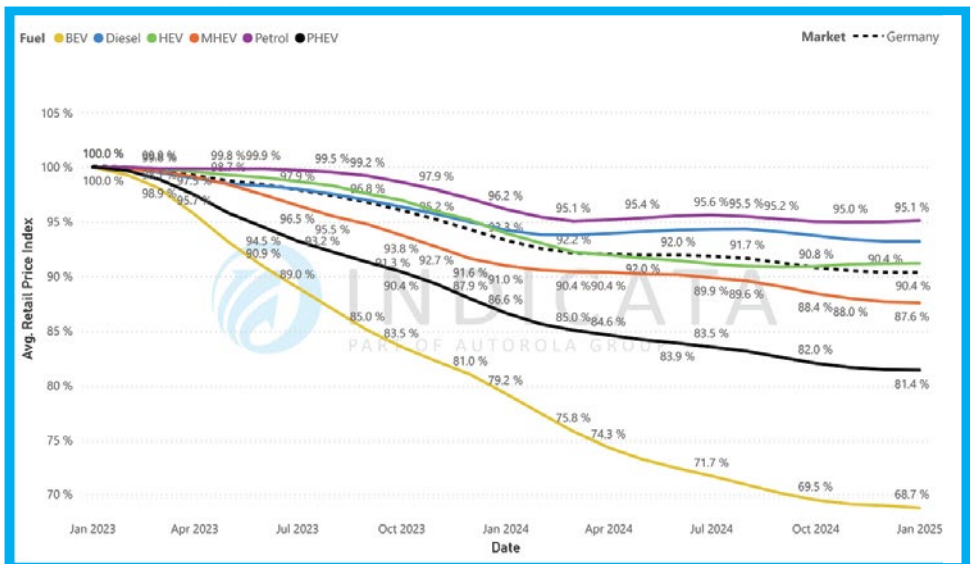
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Noch nicht bereit für EVs

Italiens Neuwagenmarkt hat mit einem etwas schwächeren Dezember das Jahr 2024 wie Deutschland auch, nahezu auf Vorjahresniveau abgeschlossen. Anders als bei dem großen nördlichen europäischen Nachbarn gilt dies allerdings auch für die batterieelektrischen Neuwagen, die jedoch bisher auch erst 4,2% des Marktes ausmachen. Entsprechend gering ist die Durchdringung des Gebrauchtwagenmarktes mit dieser Treibstoffart bei 3,2% bzw. 2,2% in Bestand und Verkauf.

Die gemessene Marktgängigkeit von 118 im Durchschnitt ist allerdings ein Zeichen, dass selbst diese relativ kleinen Mengen nicht ausreichend schnell Käufer finden und auch hier durch höhere Preise eine angemessene Umschlagshäufigkeit aufrechtzuerhalten. So verwundert es auch nicht, dass sich unter den Top3 Fast Sellern keine reinen Elektrofahrzeuge finden. Gleichermaßen attraktiv hinsichtlich des MDS-Wertes zeigen sich Verbrenner und Vollhybride.

Auch die Preisentwicklungen liegen eng beieinander. Der italienische Gebrauchtwagenmarkt der Fahrzeuge jünger als 2 Jahre hat dabei in den vergangenen Jahren aber eher einen Wechsel zwischen Diesel hin zu Benzinern vollzogen als die Elektrifizierung vorgebracht. Selbst die

nationalen Marken des Stellantis-Konzerns erreichen mit jungen Gebrauchten unter 2 Jahren nur knapp über 5% Markenanteil.

Vollhybride spielen darüber hinaus auch unter den sehr jungen Gebrauchten nur eine sehr untergeordnete Rolle. Lediglich 4% des Gesamtbestandes im Dezember waren HEV und selbst im jüngsten Alterscluster sind es mit 4,8% kaum mehr. Zu beachten ist allerdings, dass die in Italien stark vertretenen Fiat 500 und Panda Hybrid Modelle in der INDICATA Klassifizierung als Mildhybrid identifiziert sind, nicht als HEV. Der bisher zügige Abverkauf von Vollhybriden, erkennbar an guten MDS-Werten, hat dieser Treibstoffart entsprechende Preisstabilität beschert.

Allerdings ist aus den Zulassungsjahrgängen 2022 und 2023 mit einem Zuwachs vor allem an Toyota Yaris Cross Hybrid sowie weiterer Renault-Modelle zu rechnen. Letztere sind bereits mit einem GW-Bestandsanteil von fast 40% der jungen Gebrauchten unter 2 Jahren am Markt, während der Verkauf der Franzosen mit einem Markenanteil von knapp 15% im Dezember noch deutlich hinterherhinkt.

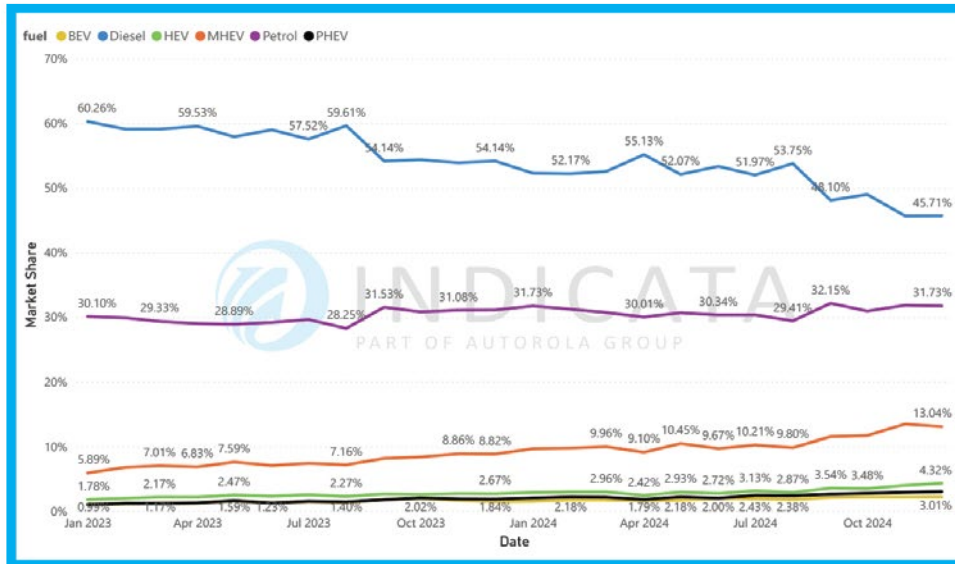
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	56.8
Fiat	500	72.7
Jeep	Renegade	78.6

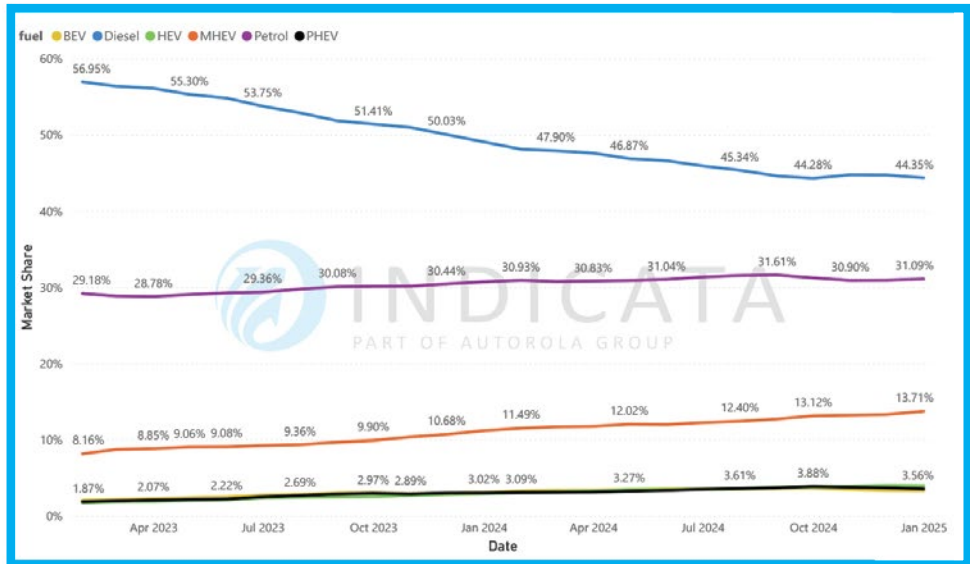
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	Countryman	11x	33.7
Mini	3-door / 5-door	10x	36.0
Hyundai	i10	8x	43.5

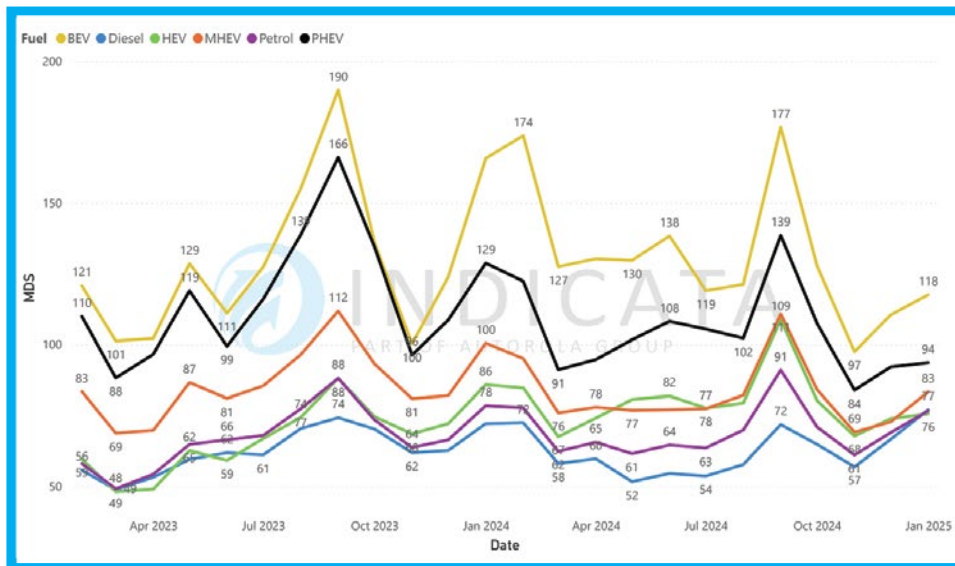
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



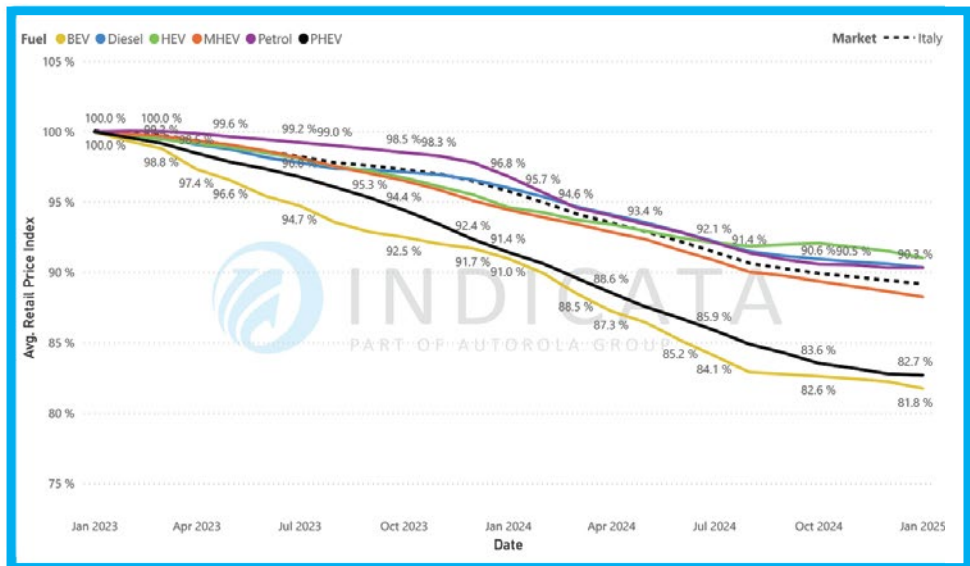
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Schneller Wechsel

Die Neuzulassungen in den Niederlanden konnten mit einem starken Dezember für BEV und PHEV die Transition und Elektrifizierung weiter vorantreiben. Fast 35% BEV-Marktanteil bei PKW zuzüglich fast 14% PHEVs im Jahr 2024 bedeuten, dass fast jeder zweite Neuwagen des letzten Jahres in den Niederlanden mit Stecker geladen werden kann oder muss.

Das exzellent ausgebaute öffentliche Ladenetz und vergleichbar kurze Fahrstrecken innerhalb des Landes bieten dafür gute Voraussetzungen. Am Gebrauchtwagenmarkt kommen diese Stückzahlen weiterhin erst zeitverzögert an, oder werden per Export absorbiert. So liegt der Bestandsanteil der batterieelektrischen Modelle unter allen beobachteten Gebrauchtwagenangeboten insgesamt bei zuletzt 10% und bei den sehr jungen Fahrzeugen von weniger als 2 Jahren Alter seit Beginn des letzten Jahres konstant bei ca. 19%. Die Verkaufsmengen und -anteile steigen allerdings im gleichen Zeitraum, insbesondere im jüngsten Alterscluster innerhalb der letzten Monate des vergangenen Jahres auf zuletzt fast 18% aller Verkäufe.

Die schnellen umgesetzten Volumina haben die Marktgängigkeit der jungen BEV erheblich verbessert, gehen aber einher mit einer Preisentwicklung, die trotz der wachsenden inländischen Nachfrage den Verkaufserfolg trübt. Es verwundert aber nicht, dass unter den Top 3 Fast Sellern neben günstig und

schnell abfließenden Tesla Model 3 und Y, mit dem Cupra Tavascan auch ein attraktiver Newcomer mit durchaus respektablen Stückzahlen recht früh in der Liste auftaucht. Ein mit BEVs vergleichbares Bild an KPIs ergibt sich für PHEV, die bei den Gebrauchten, anders als im aktuellen Neuwagenmarkt, aufgrund der Neuzulassungshistorie derzeit noch in ähnlichen und sogar teils größeren Stückzahlen gehandelt werden.

Der Preisverfall seit 2023 ist hier im Schnitt dennoch deutlich schwächer ausgeprägt als bei den vollelektrischen Modellen. Vollhybride konnten hauptsächlich aufgrund der mangelnden Förderung kaum Fuß fassen in den Niederlanden. Die geringen Marktanteile selbst in der jüngsten Altersgruppe unter 10% geben bei den relativ guten MDS-Werten die Möglichkeit zu einer robusten Preispolitik auf der Anbieterseite. Der seit einer Weile rückläufige Benziner-Absatz im Neuwagenbereich – zuletzt trotz starkem Dezember -25,7% 2024 versus 2023 – hat auch zu entsprechenden Reduzierungen in Angebot und Verkauf bei Gebrauchtwagen geführt.

Bei den bis zu 4jährigen Angeboten und Verkäufen sind im Dezember nur noch knapp ein Drittel von einem klassischen Benziner angetrieben gewesen. Das Verhältnis scheint aber bisher gut austariert, da die Marktattraktivität im mittleren Bereich liegt und sich die Preisentwicklung relativ unbelastet darstellt.

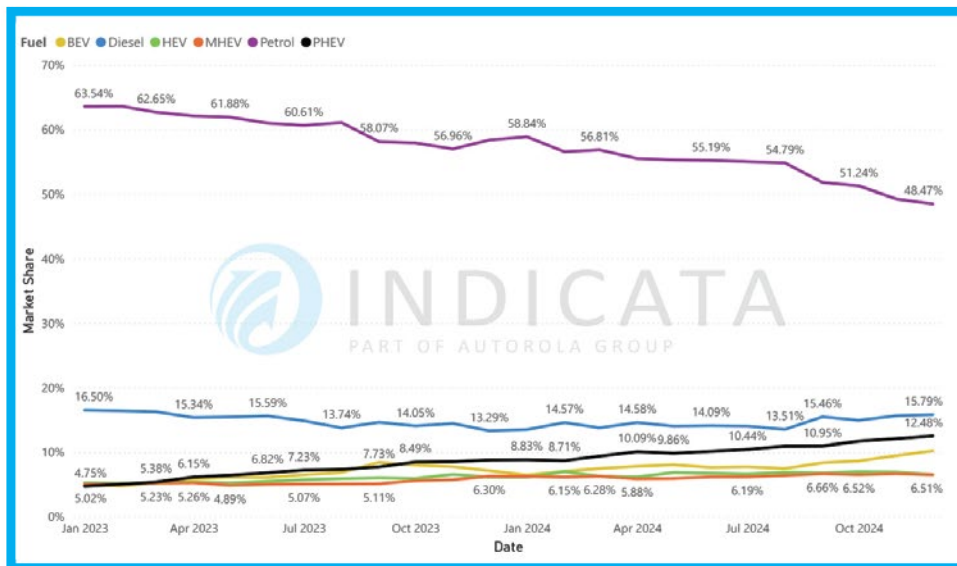
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	72.0
Lynk & Co	01	46.8
Volkswagen	Polo	65.4

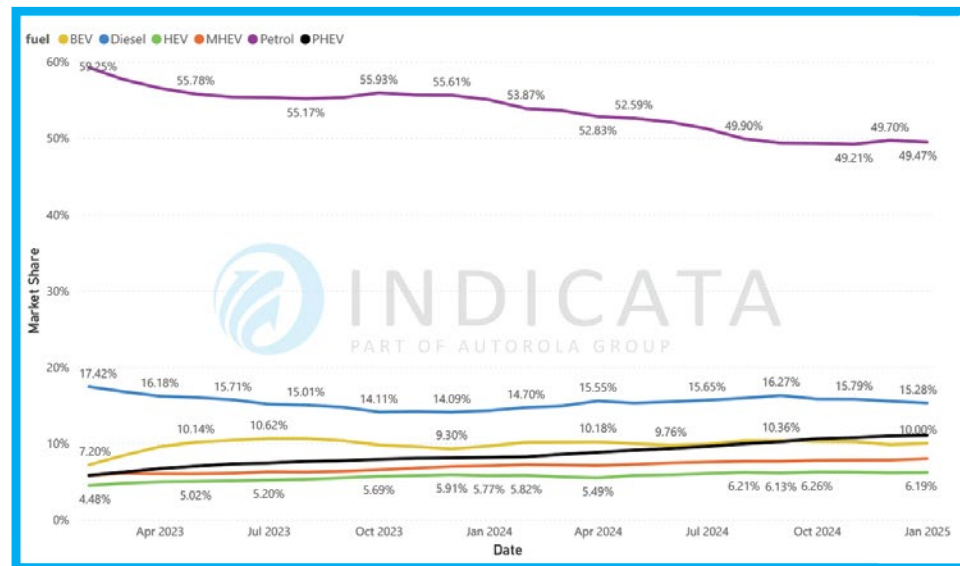
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Cupra	Tavascan	11x	31.9
Tesla	Model 3	11x	32.3
Tesla	Model Y	10x	35.5

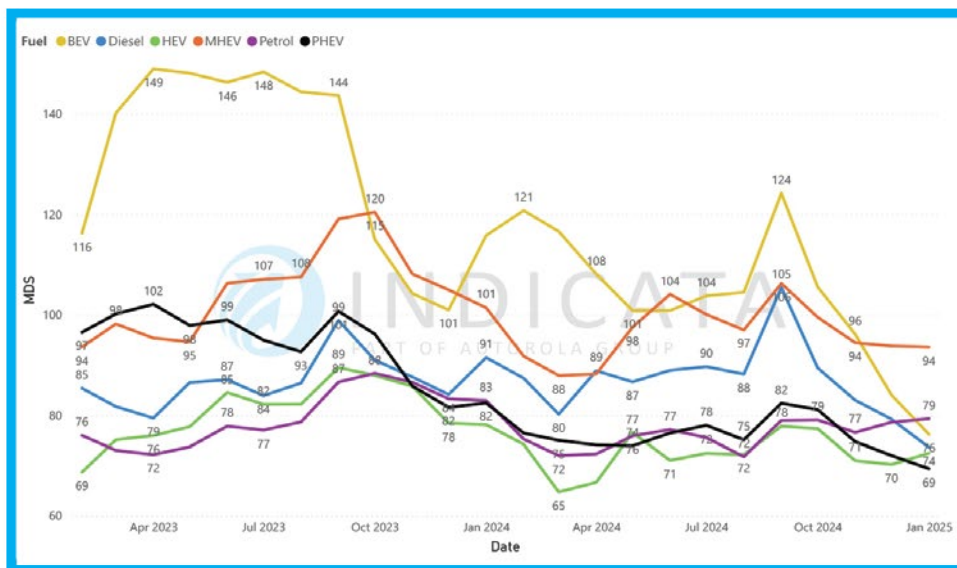
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



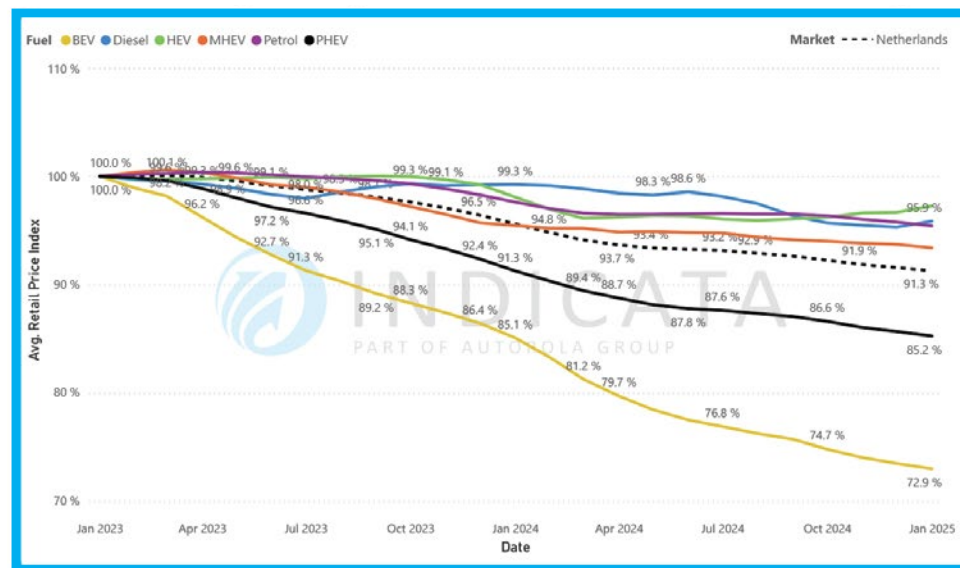
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Hybride als Übergangslösung

In Polen ist der Neuwagenmarkt hinsichtlich der Elektrifizierung noch deutlich unterentwickelt. Gerade einmal 3% der Neuzulassungen 2024 fielen auf vollelektrische PKW mit einer leicht rückläufigen Tendenz von -3% gegenüber dem Vorjahr. Damit wurden im vergangenen Jahr in Polen weniger BEV zugelassen als in Irland. Plug-In-Hybride liegen trotz Wachstum im Jahr 2024 noch knapp darunter. Einen starken Anteil erreichen hingegen Vollhybride und MHEV mittlerweile. Zusammengefasst über 45% Marktanteil und 30% Wachstum verzeichnen diese Antriebsarten.

Das Wachstum war unter anderem angetrieben von Vorzieheffekten hinsichtlich der sich verschärfenden CO₂-Ziele. Darüber hinaus werden in Polen etwa in der Größenordnung wie aktuell die vollelektrischen Modelle, Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten, überwiegend gasbetrieben neu zugelassen, die wir hier nicht separat analysieren. Am polnischen Gebrauchtwagenmarkt findet der Wechsel von Verbrennern zu Mild- und Vollhybridvarianten bereits im jüngsten Alterscluster unter 2 Jahren statt und erreichte im Dezember einen Bestandsanteil von zusammengerechnet fast 39%.

Die unterschiedlichen Verbrennerarten sowie Vollhybride weisen dabei auch moderate Marktgängigkeiten auf. Unter den Top 3 Fast Sellern bis zu 4 Jahren Alter finden sich folgerichtig mit Golf und Kodiaq zwei klassische

Verbrennermodelle, aber auch der Toyota RAV 4, der in der beobachteten Menge zu 70% mit Hybridantrieb gebraucht verkauft wurde. Etwas Optimismus hinsichtlich der Elektrofahrzeuge erlaubt die deutliche Verbesserung des MDS-Wertes von BEVs besonders bei den sehr jung angebotenen Fahrzeugen.

Dominiert wird der Gebrauchtwagenmarkt aber weiterhin von Benzinmodellen. Angebote jüngerer Benziner geraten allerdings zunehmend unter Druck, was sich in sich verschlechternden Attraktivitätswerten niederschlägt. Im Durchschnitt sind jedoch Benziner immer noch in einem guten Angebots-/Nachfrageverhältnis und liegen mit Dieseln gleichauf. Auch hinsichtlich einer stabilen Preisentwicklung erscheinen die unterschiedlichen Verbrennerarten robust.

Der Angebotsbestandsanteil von Dieselmotoren sank während der vergangenen Jahre sukzessiv und betrug im Dezember nur noch knapp über 30%. Bei den bis zu 4-jährigen Gebrauchten sind es nur noch 16% und die ganz jungen bestehen nur zu 10% aus Selbstzündern. Auch von der Neuwagenseite ist kein national generierter Nachschub zu erwarten bei einem Neuwagenmarktanteil im Jahr 2024 von unter 9% Diesel-PKW. Marktgängigkeit und Preisindex sind aber weiterhin solide und gesund und dürften durch zukünftige Rückläufer, egal ob national oder Import, dem polnischen Gebrauchtwagenmarkt keine allzu großen Probleme bereiten.

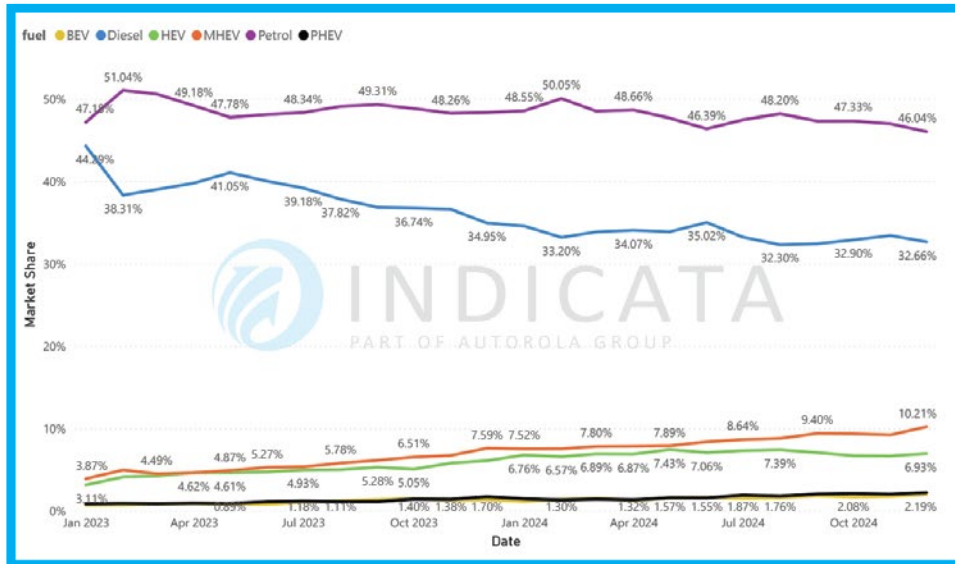
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	55.5
BMW	3 Series	69.7
Škoda	Octavia	59.7

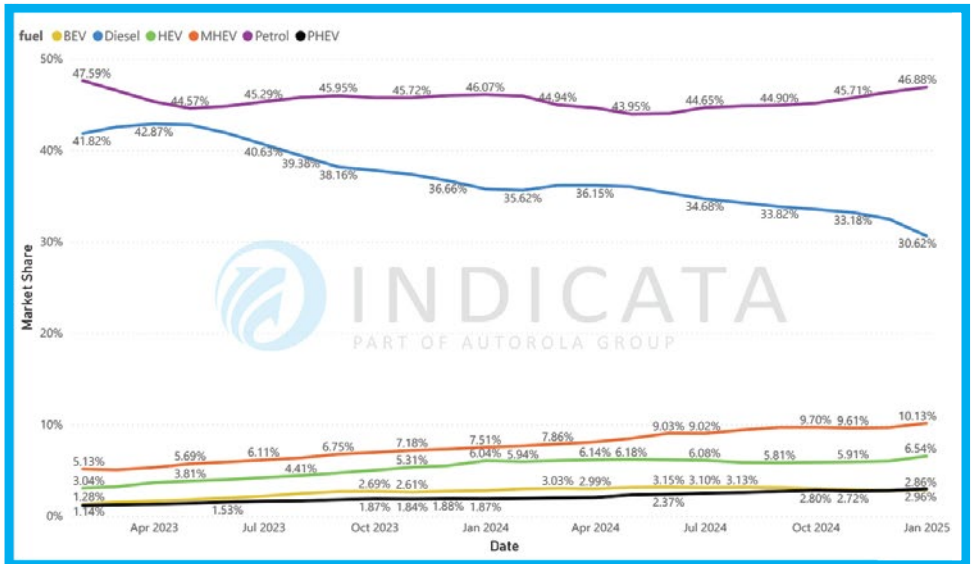
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	9x	41.4
Toyota	RAV4	8x	45.4
Volkswagen	Golf	8x	47.8

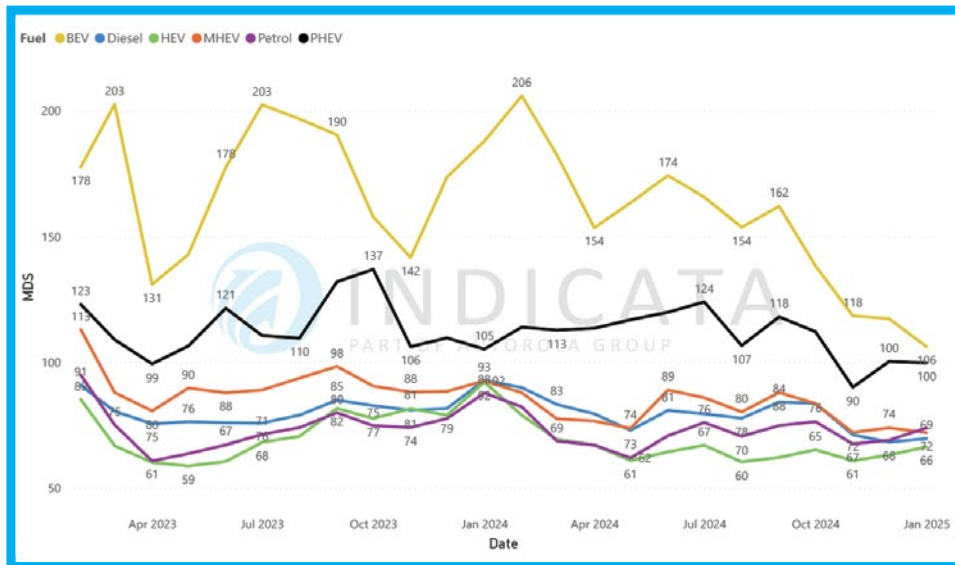
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



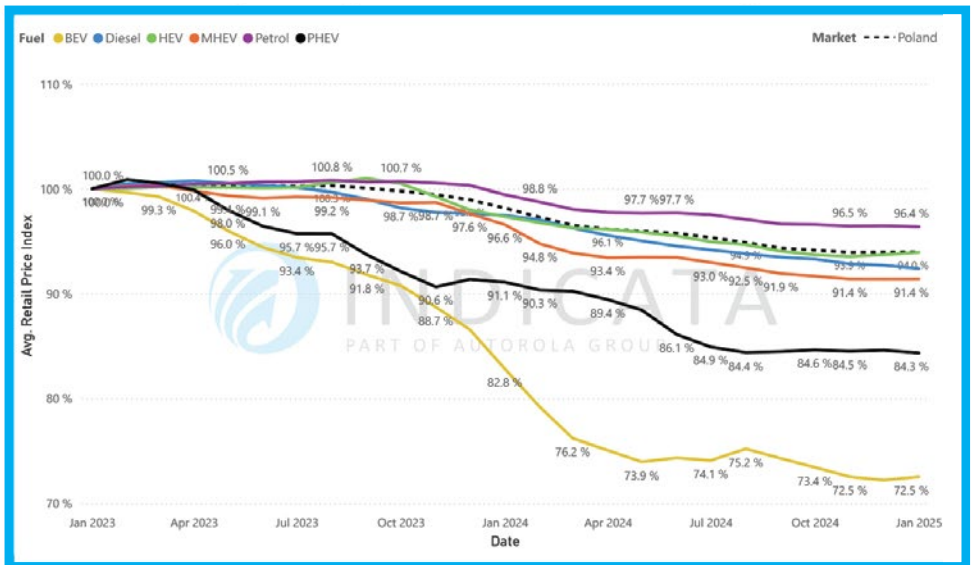
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Stärker als der Nachbar

Portugal macht am Neuwagenmarkt nicht zuletzt mit einem starken Dezember und einem Monatsplus von fast 30% sowie einem Jahresmarktanteil 2024 von fast 20% mit BEVs einen weiteren starken Schritt in Richtung Elektrifizierung. Mit 14% Marktanteil und einem Jahreswachstum von +4,4% kommen die PHEVs zwar nicht an diese Schlagzahl von +15% bei den batterieelektrischen Fahrzeugen heran, zeigen aber insbesondere im Vergleich zum großen spanischen Nachbarn eine deutlich ambitioniertere Entwicklung.

In den Gebrauchtwagenangebotsbeständen der sehr jungen Gebrauchten unter 2 Jahren haben BEVs im Dezember die Diesel-Modelle mengenmäßig überholt und stellen mehr als 14% der beobachteten Inserate. Dass die Verkäufe in diesem Alterscluster mit einem ähnlichen Marktanteil von fast 14% gut mithalten, hat der Marktgängigkeit und Attraktivität der batterieelektrischen Gebrauchten weiter gutgetan. Der Preis hierfür ist ein erheblich sinkendes Preisniveau, das sich erst zum Ende letzten Jahres auszubalancieren scheint.

Besonders betroffen von solchen Preisanpassungen sind allerdings eher VW- und Audi-Modelle als die erwarteten Teslas. In der Top 3 Liste der Fast Seller finden sich allerdings in Portugal nur Modelle, die überwiegend als Hybride verkauft werden, Toyota CH-R und Yaris sowie der DS7, der zu über 90% als

gebrauchter Plug-In-Hybrid einen Kunden fand. Bei der Marktgängigkeit zum Ende letzten Jahres stechen entsprechend Vollhybride positiv heraus. In allen Altersclustern haben sie die Nase vorn trotz stabilen Pricings. Die Stückzahlen pro Modell sind bei weniger als 2% Marktanteil im Angebotsbestand aber auch mehr als überschaubar.

Eine deutlich größere Bedeutung haben Dieselmodelle für den portugiesischen Gebrauchtwagenhandel. Der Anteil an der beobachteten Inserats Menge nimmt zwar seit langem kontinuierlich ab, lag aber im Dezember immer noch bei europaweit unüblichen 44%. Durch Verkäufe in ähnlicher Größenordnung kann sich die Marktgängigkeit zum Ende des Jahres sogar weiter verbessern, und hält den Preisindex auf einem ähnlich stabilen Niveau wie z.B. bei den erheblich selteneren Vollhybriden.

Plug-In-Hybride kommen mit 10% der sehr jungen Gebrauchten dem Neuwagenanteil schon recht nahe, finden aber zu den initial veranschlagten Preisen schwerer einen Kunden. Die Attraktivität wird wie so häufig durch ein aggressiveres Pricing erreicht. Zwar gingen deren Verkäufer bei der Preisstrategie offenbar weniger drastisch vor als bei den Vollelektrischen Modellen, aber der Abstand zu den Verbrennern und HEV ist auch hier sehr deutlich.

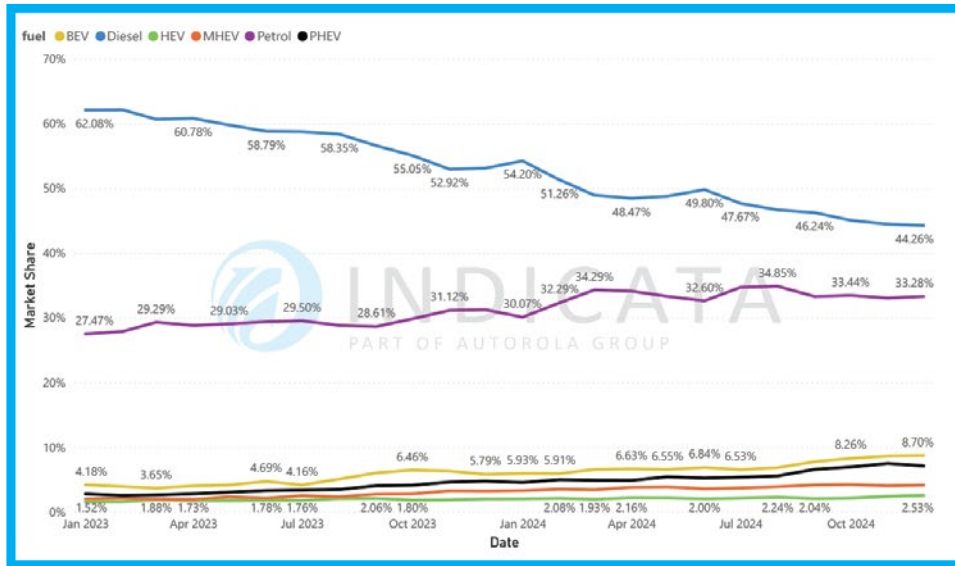
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	52.8
Peugeot	208	66.7
Renault	Clio	66.0

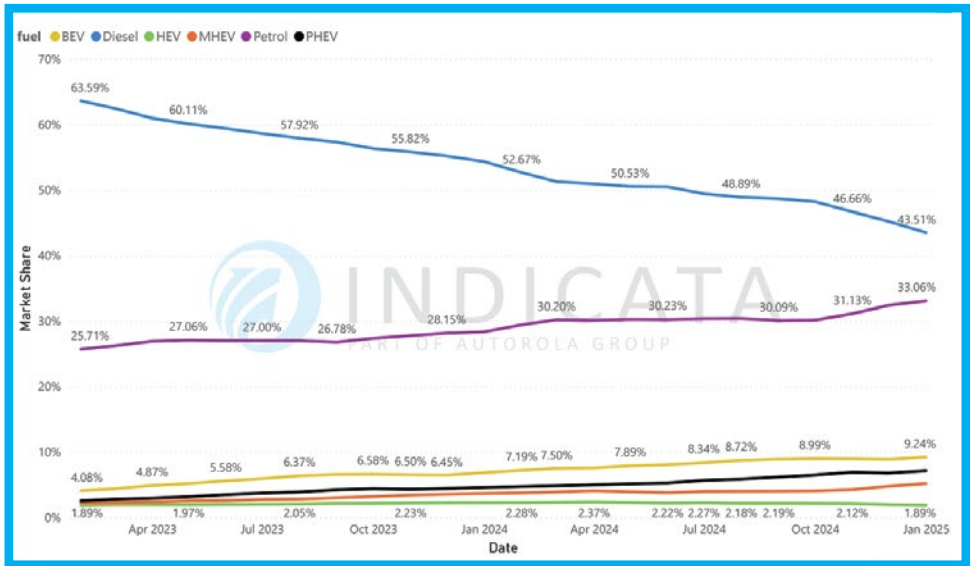
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
DS Automobiles	DS7/DS7 Crossback	11x	31.6
Toyota	CH-R	10x	35.5
Toyota	Yaris	10x	36.0

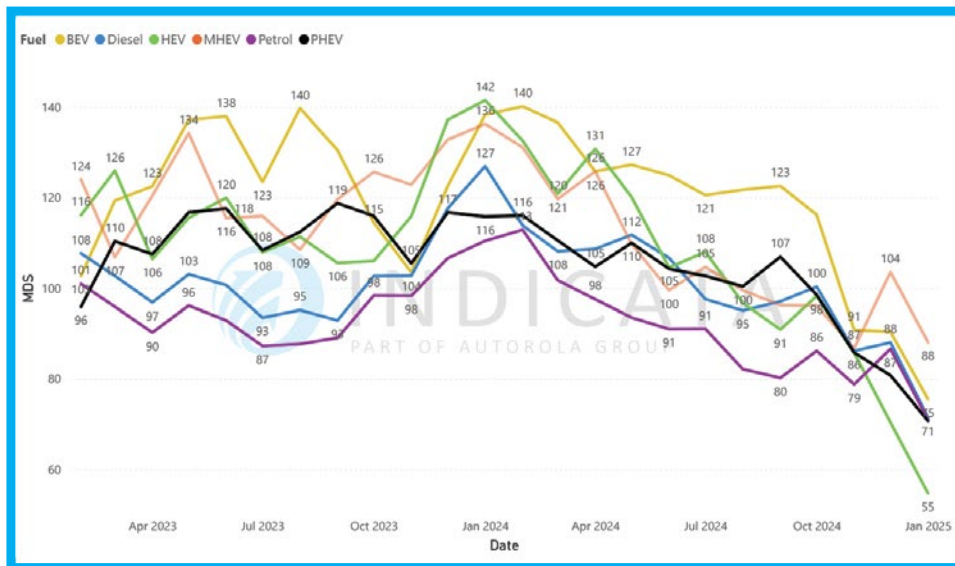
VERKÄUFE – MARKANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



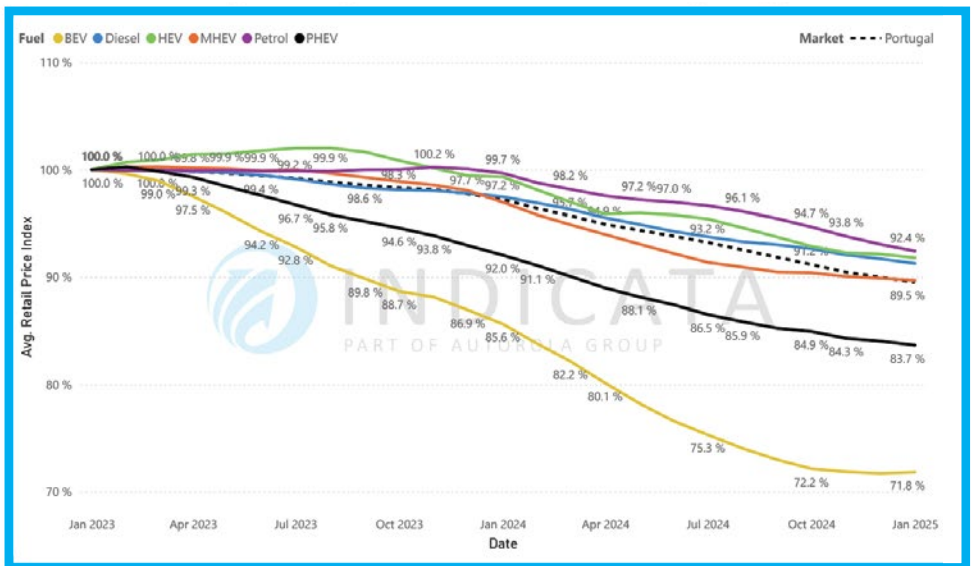
LAGER – MARKANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Hybride bevorzugt

Spanien hat es mit einem fast 30% zulassungsstärkeren Dezember 2024 wieder über die Schwelle von 1 Million Neuzulassungen geschafft. Zwar zeigen batterieelektrische PKW-Modelle leicht überdurchschnittliches Wachstum, aber aufgrund des immer noch niedrigen Gesamtmarktanteils von 5,6% der BEVs und einem geringfügig höheren von 5,8% bei PHEVs liegt auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt der Schwerpunkt noch auf absehbarer Zeit eher beim Ersetzen von Verbrennern mit Mild-Hybriden ergänzt um Vollhybride. Auf der Angebotsseite nehmen im jüngsten Alterscluster Mild-Hybride den Verbrennern längst Marktanteile ab und Vollhybride kämpfen sich langsam an die Stückzahlen von BEVs und PHEVs heran.

Die positive Entwicklung und der höhere Marktanteil in den Verkäufen von gebrauchten HEV sorgt nicht nur für deren dauerhaft hohe Marktattraktivität, sondern eine überdurchschnittliche Preisstabilität mit Aufwärtstendenz. So belegen in der Top 3 der Fast Seller unter den bis zu 4-jährigen Gebrauchten erneut drei Toyota-Modelle die Gewinnerplätze. Plug-In-Hybride entwickeln gerade in den Angebotsclustern jenseits von 3 Jahren Alter eine Marktgängigkeit, die nahe denen der Verbrenner ist.

Preislich folgten die PHEVs dem gemeinhin üblichen Trend und verloren in den letzten zwei Jahren durchschnittlich stärker an Wert als Verbrenner und die übrigen Hybride, aber weniger stark als batterieelektrische Gebrauchtfahrzeuge. Der Index zeigt dabei noch keine Anzeichen von Stabilisierung, weder bei Plug-Ins noch bei Elektromodellen. Bei BEVs kommt hinzu, dass der Neuzulassungsjahrgang 2023 einen Sprung von ca. 30.000 auf über 50.000 Einheiten erlebte und mit einem weiteren Anwachsen im Jahr 2024 auf über 57.000 PKW das Potenzial für eine fortgesetzte Belastung von Preisen und Marktgängigkeit für eine Weile birgt.

Sollte zwischenzeitlich zu wenig Nachfrage nach gebrauchten BEV entstehen oder generiert werden, ist an eine Erholung der Gebrauchtwagenpreise von ID, Tesla & Co. Nicht zu denken. Interessant wird es auch, wenn nun vom MG ZS vermehrt, der Zulassungsjahrgang 2023 als Gebrauchtwagen im Markt auftaucht. In diesem Jahr hat es das preisgünstige Modell nach einem Anlaufjahr spontan in die Top 5 der Neuzulassungen Spaniens geschafft.

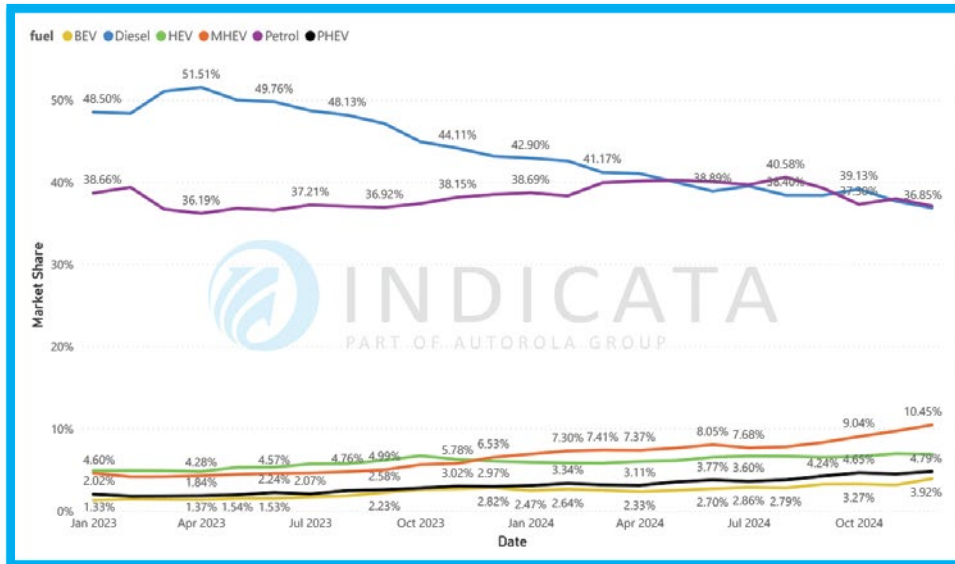
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	47.5
Nissan	Qashqai	81.6
Fiat	500	66.1

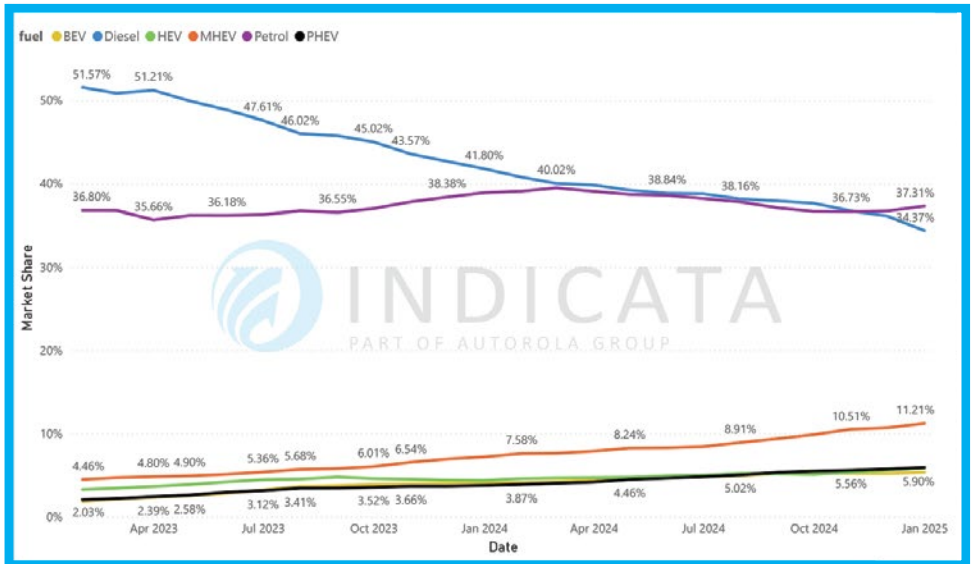
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	32.5
Toyota	RAV 4	11x	33.0
Toyota	Corolla	9x	39.3

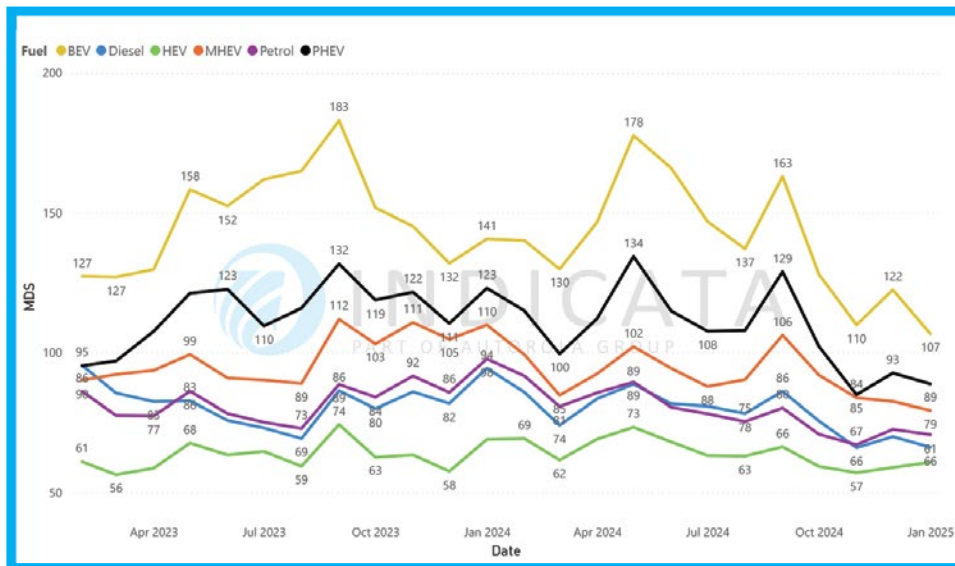
VERKÄUFE – MARKANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



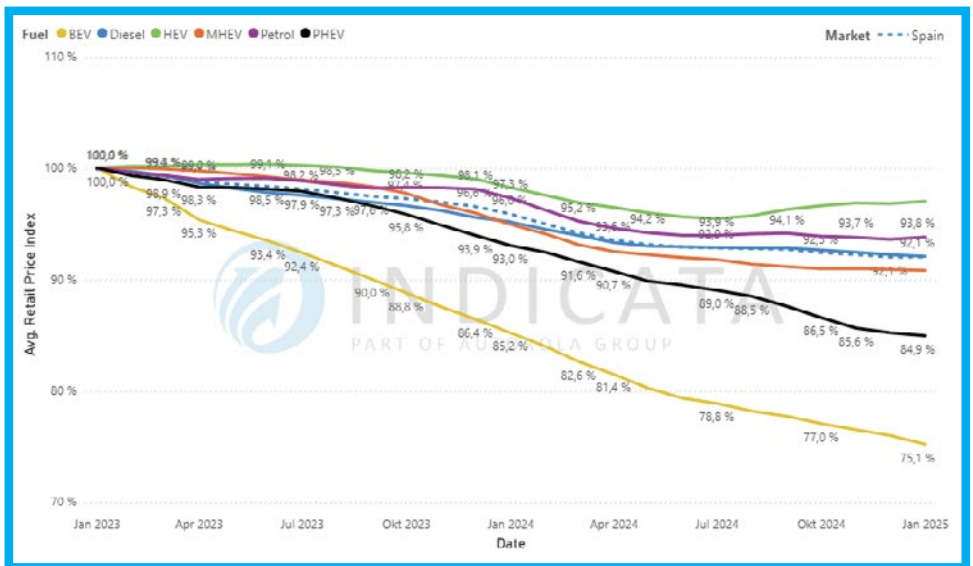
LAGER – MARKANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Die Transformation im Blick

Die Ende 2022 neu angetretene konservative Regierung Schwedens hat zwar die Förderung von neuen E-Autos beendet, aber die Schweden haben auch ohne diese den Weg der Elektrifizierung weiterverfolgt. So stellten vollelektrische PKW auch im Jahr 2024 den größten Anteil der schwedischen Neuzulassungen mit fast 35% Marktanteil. Hinzu kommen mehr als 24% Plug-In-Hybride, sodass in Summe fast 60% der neu auf die Straßen gekommenen PKW zu den emissionsarmen Fahrzeugen gehören und den CO2-Footprint der Hersteller in der EU verbessern. Allerdings mussten BEV im vergangenen Jahr nach einem starken Vorjahr 2023 einen überdurchschnittlichen Rückgang von fast -16% hinnehmen, während PHEV ihre Neuwagenzahlen um +3,4% leicht verbessern konnten.

Der kontinuierliche Erfolg von Elektrofahrzeugen in den vergangenen Jahren hat den Gebrauchtwagenmarkt entsprechend geprägt. Im Alterscluster der jungen Gebrauchten unter 2 Jahren Alters sind BEV im Dezember bereits mit ca. 30% vertreten, während Plug-In-Hybride fast 23% stellen. Aber auch bei den 3 bis 4jährigen ist der Anteil des Angebotsbestandes von etwa 10% zu Anfang des Jahres auf 25% am Ende des vergangenen Jahres hochgeschneit. Zwar haben die Verkäufe ebenfalls gut angezogen, lagen aber mit ca. 20% Anteil an allen Verkäufen noch etwas

zurück. Der verglichen mit allen anderen Treibstoffarten schlechtere Marktgängigkeitswert dürfte ein Symptom der rapiden Veränderungen sein. Im Preisindex tut sich zwischen den verschiedenen Motorarten eine noch größere Lücke auf, da insbesondere Verbrenner und Vollhybride derart schnell innerhalb der letzten zwei Jahre ihre Bestände abgebaut haben.

Die verbleibende Nachfrage gibt den Händlern mangels adäquater Verfügbarkeit dadurch eine Preishoheit, die sie momentan sehr vorteilhaft für sich zum Erhalt von stabilen und leicht wachsenden Angebotspreisen nutzen. So finden sich beispielsweise mit Kodiaq und Taigo auch zwei Verbrennermodelle unter den Top 3 Fast Sellern. Währenddessen folgen die Verkäufer von BEV dem Mantra des Überangebots und senken das Preisniveau kontinuierlich ab.

Jenseits von 4 Jahre Alter sieht der schwedische Gebrauchtwagenmarkt dagegen noch ganz klassisch verteilt aus mit über 50% Dieseln und 37% Benzinern. Dieses Alterssegment macht in Schweden über 40% des gesamten beobachteten Angebotsbestandes und 48% der Verkäufe aus und steht im starken Kontrast zum progressiveren Markt der Alterskategorien darunter.

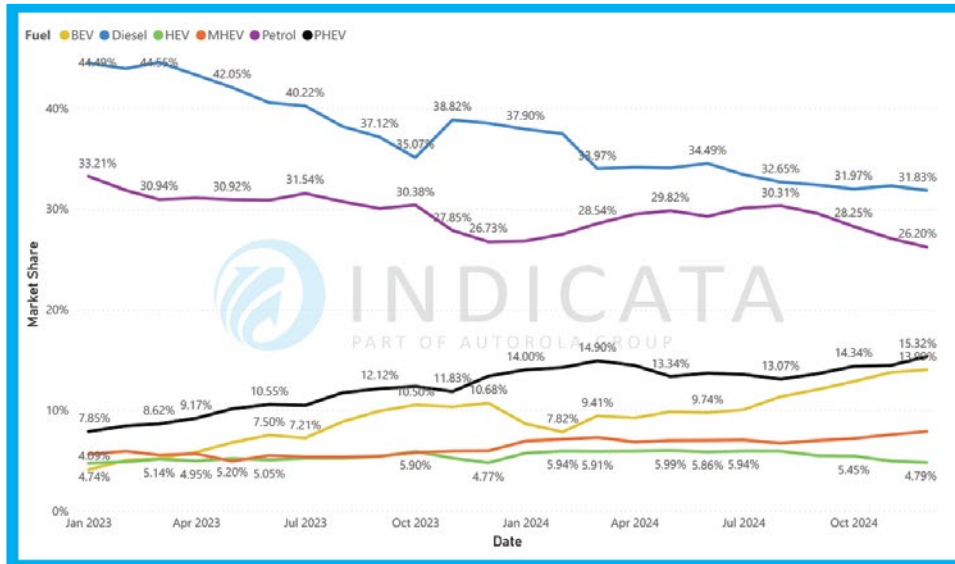
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volvo	V60	56.7
Volvo	XC60	60.1
Volvo	XC40	75.4

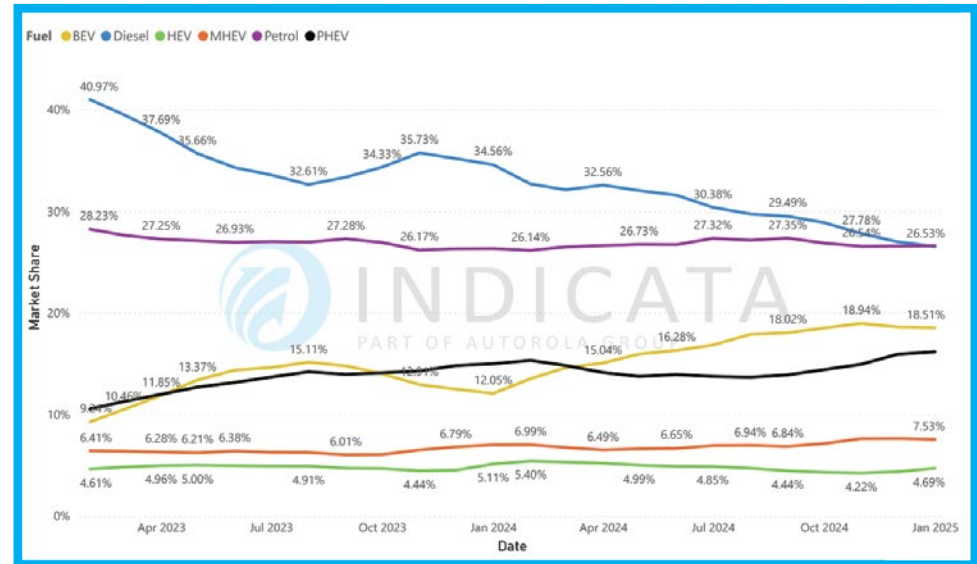
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Kodiaq	12x	29.1
Tesla	Model Y	11x	32.6
Volkswagen	Taigo	9x	39.5

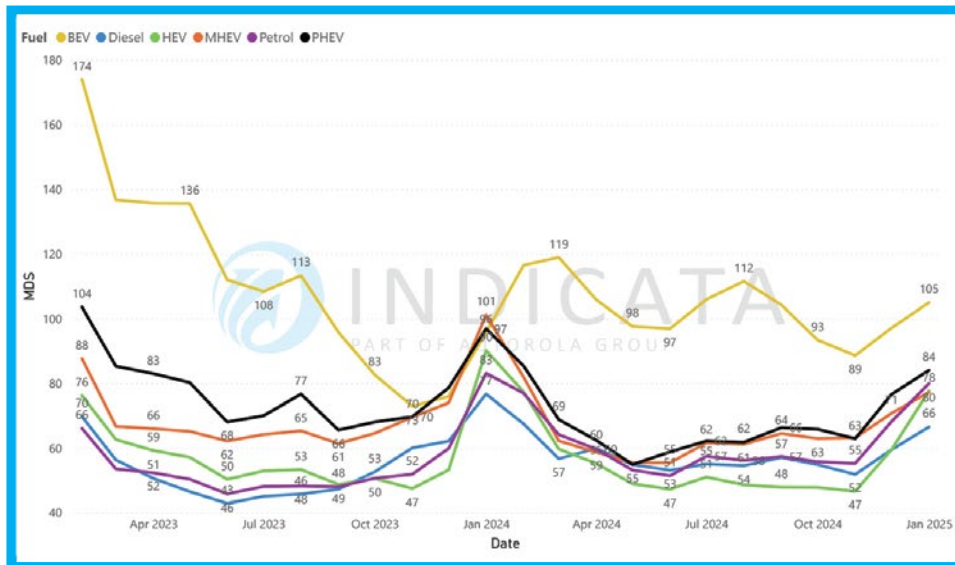
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



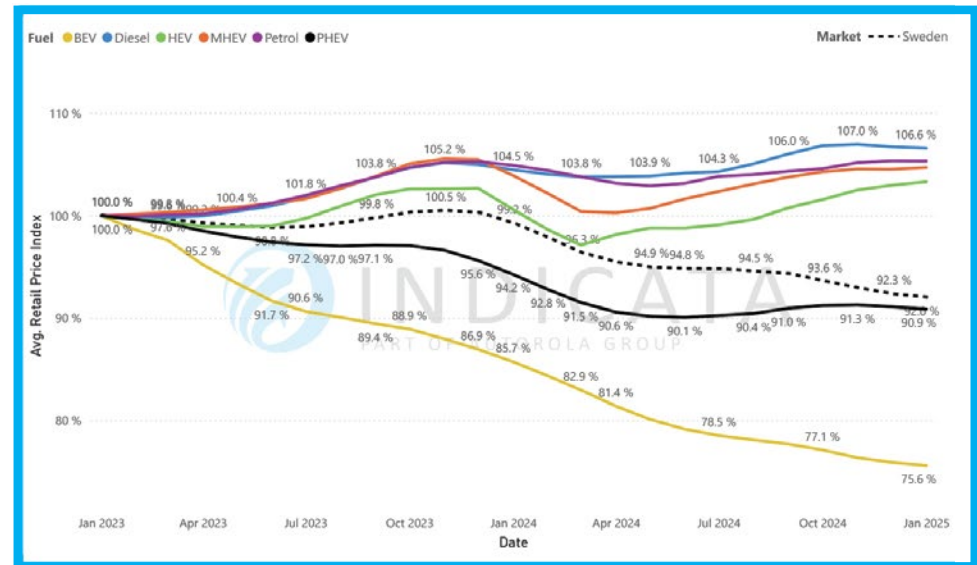
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Elektrifikation mit lokalem Flair

Trotz der bisherigen Schwierigkeiten mit Elektrofahrzeugen in der Türkei Fuß zu fassen, war das Neuzulassungsjahr 2024 dahingehend teilweise erfolgreich. +46% vollelektrische PKW mehr als noch im Jahr zuvor wurden zugelassen und erreichten damit einen Marktanteil von 10,7%. Einen großen Anteil hatte daran das erste Modell des einheimischen Autobauers Togg mit knapp über 30.000 Einheiten, also einem bemerkenswerten Elektro-Marktanteil von ca. 29%. Der Gebrauchtwagenmarkt folgt diesen Veränderungen langsam mit dem Rücklauf solcher Fahrzeuge in die Wiedervermarktung und weist beim Alterscluster der sehr jungen Fahrzeuge unter 2 Jahren bereits einen BEV-Anteil von 8,2% aus.

Der etwas nachlaufende Vertriebsanteil von 6,3% reicht dabei offenbar aus, um die Marktgängigkeit in diesem Alterssegment weiter zu verbessern. Der Preisindex von batterieelektrischen Modellen liegt zwar deutlich über 100, reicht aber angesichts immer noch hoher Inflationsraten zum Ausgleich des tatsächlichen Wertverlustes sicher nicht aus. Seit Mai 2024 geht allerdings die Inflation in kleinen Schritten zurück und liegt momentan bei 44,3%. Preislich am stärksten unter den Treibstoffarten entwickeln sich weiterhin die Vollhybride, stellen aber selbst in der Gruppe der sehr jungen Gebrauchtwagen zuletzt nur einen

Anteil am Angebotsbestand von unter 2% mit Verkaufsanteilen in vergleichbarem Umfang.

Das Angebots-/Nachfrageverhältnis scheint aber zu passen und beschert den HEV sehr gute Marktgängigkeitswerte auf dem Niveau der marktdominierenden Verbrenner. Die noch selteneren Plug-In-Hybride haben zwar einen Preisanstieg im Jahr 2023 erlebt, stagnieren aber seit letztem Jahr, sodass die Hyperinflation diese Preisanpassungen längst aufgezehrt hat. Sie erzielen darüber hinaus trotz kleiner Stückzahlen verhältnismäßig schlechte MDS-Werte.

In den Top 3 der Fast Seller finden sich dagegen Verbrennermodelle mit beeindruckenden Bestwerten zwischen 21 und 23 und einem Stock Turn von 16-17. Die Preisentwicklung von Dieseln und Benziner folgt dabei stärker der fortgesetzten Währungsentwertung, beeinträchtigt aber die hohe Attraktivität gebrauchter Verbrenner nicht. Insgesamt ist der türkische Gebrauchtwagenmarkt stärker auf ältere, teils importierte Fahrzeuge fokussiert. Zum Ende des letzten Jahres lag der Anteil der Fahrzeuge älter als 5 Jahre bei knapp über 60%, was im Vergleich zu den durchschnittlich 42% in den von uns beobachteten europäischen Märkten.

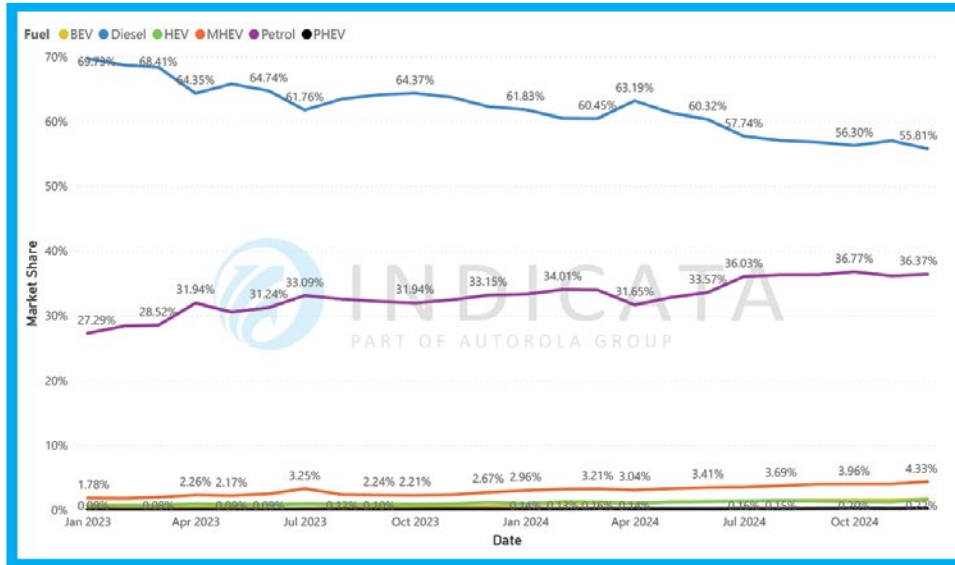
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.9
Renault	Clio	30.1
Renault	Mégane	33.9

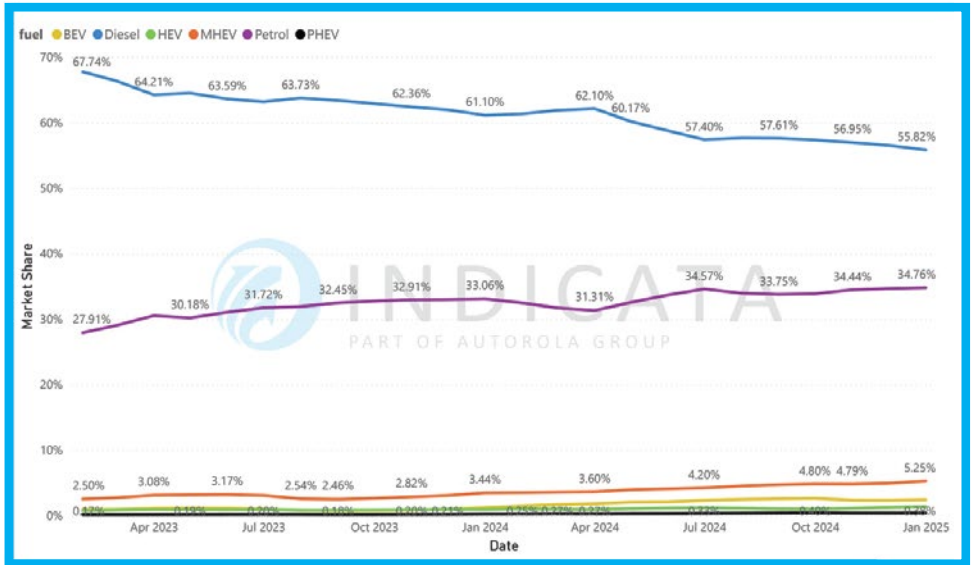
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Picanto	17x	21.3
MG	HS / EHS	16x	22.6
Škoda	Kamiq	15x	23.4

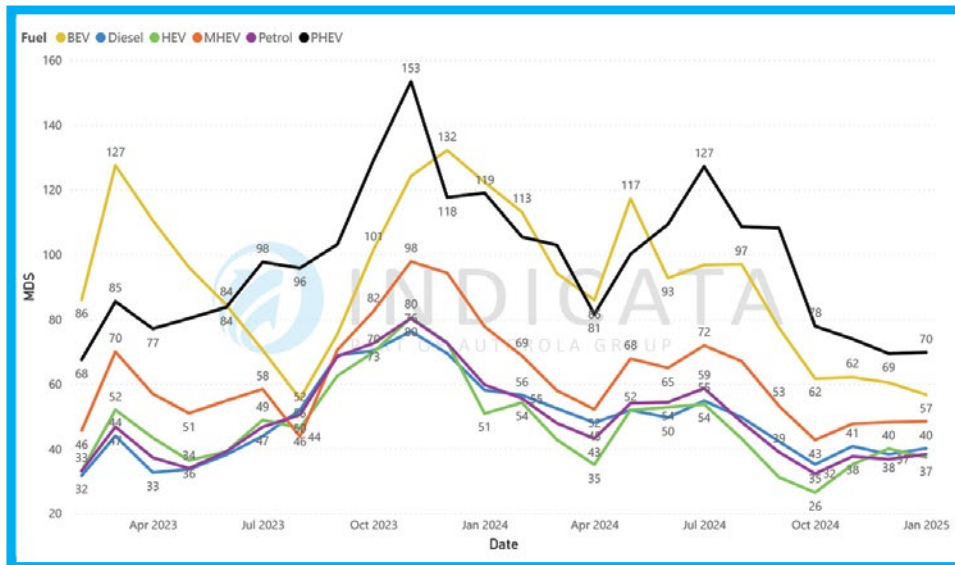
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



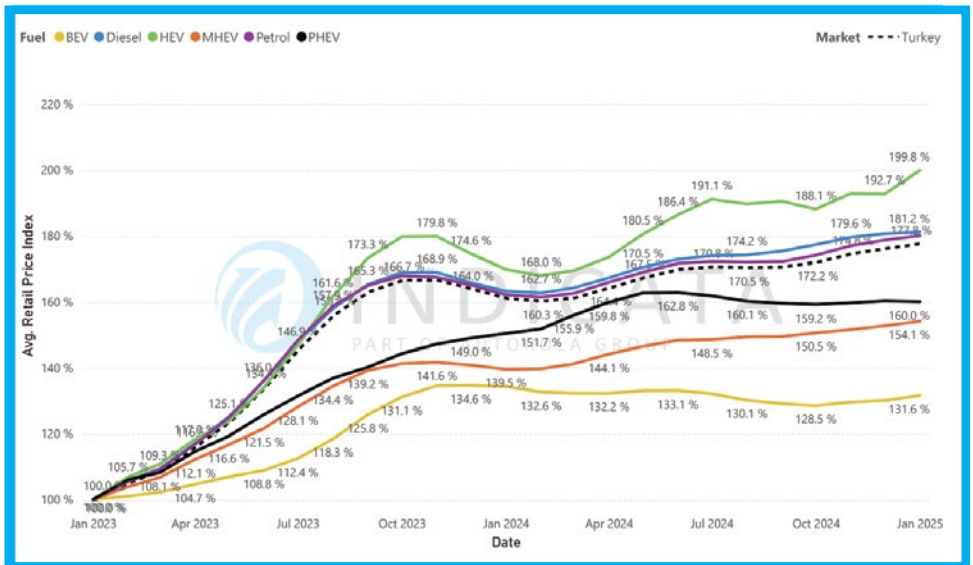
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Ziel verfehlt, aber doch gewonnen

Der britische Automobilmarkt ist durch mehrere Faktoren stark beeinflusst. Neben der Problematik fast ausschließlich Rechtslenker absetzen zu können, ist mit Wirkung zum Januar 2024 das sogenannte ZEV-Mandat eingeführt worden. Nach dem Brexit werden hier als Ersatz für „Fit for 55“/Green Deal verbindliche Flotten-Emissions-Ziele für Neuzulassungen in UK definiert. Dieses Mandat hat im und vor allem zum Ende des vergangenen Jahres zu starken Steigerungen von Zulassungen lokal emissionsfreier Elektrofahrzeuge, sprich BEVs geführt.

Der Dezember hat dann wie erwartet mit einem Plus von +57% gegenüber dem Vorjahr dem abgelaufenen Jahr einen starken Endspurt geliefert. Insgesamt sind verglichen mit 2023 die Neuzulassungen von batterieelektrischen PKW um +21,4% angestiegen. Aber da die Regulierung auch eine Reduzierung des Flottenausstoßes bei den anderen Treibstoffarten honoriert, waren auch Plug-In-Hybride mit +18,3% und Voll- sowie Mild-Hybride zusammen mit +14,8% erfolgreich.

Der Gesamtjahres-Marktanteil vollelektrischer Modelle lag damit abschließend bei 19,6%, was das Jahresziel von 22% BEVs zwar unterschreitet, aber durch die Anrechnung anderer CO2-Minderungen

dennoch als erfüllt wertet. Im Gebrauchtwagenmarkt sind diese anwachsenden Mengen jedoch noch nicht angekommen, sodass selbst bei den sehr jungen Gebrauchten im Angebotsbestand im Dezember nur 12% BEV-Marktanteil zu finden war. Der Verkaufsanteil lag mit ca. 10% noch darunter und erzeugt bereits ein stärkeres Anwachsen des MDS-Wertes, sprich eine Schwächung der Marktgängigkeit.

Preislich haben sich britische BEVs trotz Jahresende auf niedrigem Niveau stabilisiert und zeigen auch im Dezember weitere Zeichen von Erholung. Die in vielen Fällen erreichte Preisparität verschafft den Verkäufern offenbar genug Zuversicht, dass nicht weiter abgepreist werden muss. Die aktuelle Preissituation erzeugt aber vor allem Dynamik im Verkauf und so erscheint in den Top 3 der Fast Seller der Hyundai IONIQ, also die ältere Generation, die sich sowohl als BEV aber vor allem auch als HEV mit einem durchschnittlichen MDS-Wert von 38,5 derzeit gut gebraucht verkaufen lässt. Der Mitsubishi Outlander meist als PHEV unterwegs, und der allgegenwärtige vollelektrische Tesla Model 3, komplettieren nicht nur die Top 3, sondern auch die Auswahl an verschiedenen elektrischen Antriebsarten.

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

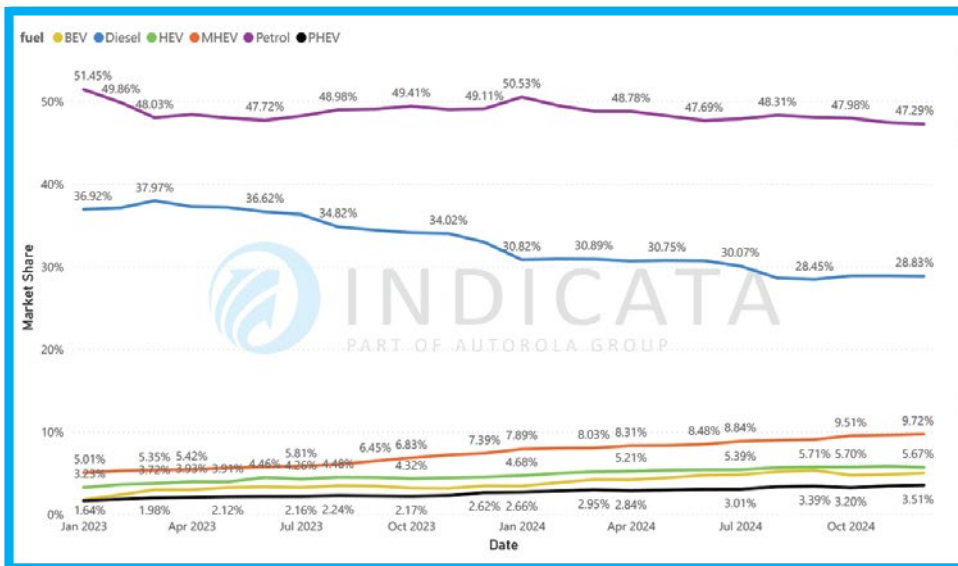
Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	48.7
Volkswagen	Golf	45.9
Mercedes-Benz	A-Class	49.2

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

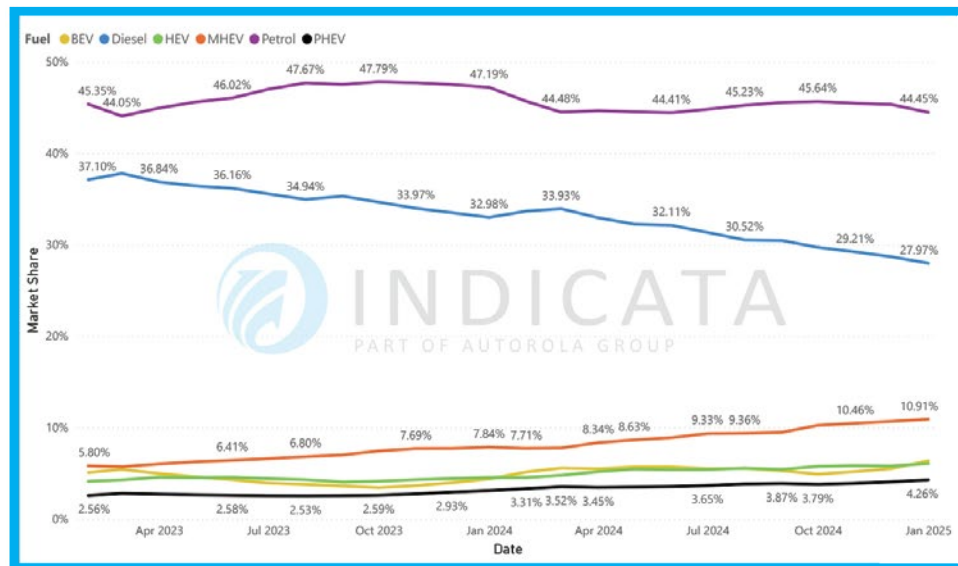
Make	Model	Stock turn	MDS
Hyundai	IONIQ	9x	38.5
Mitsubishi	Outlander	9x	40.6
Tesla	Model 3	8x	42.4



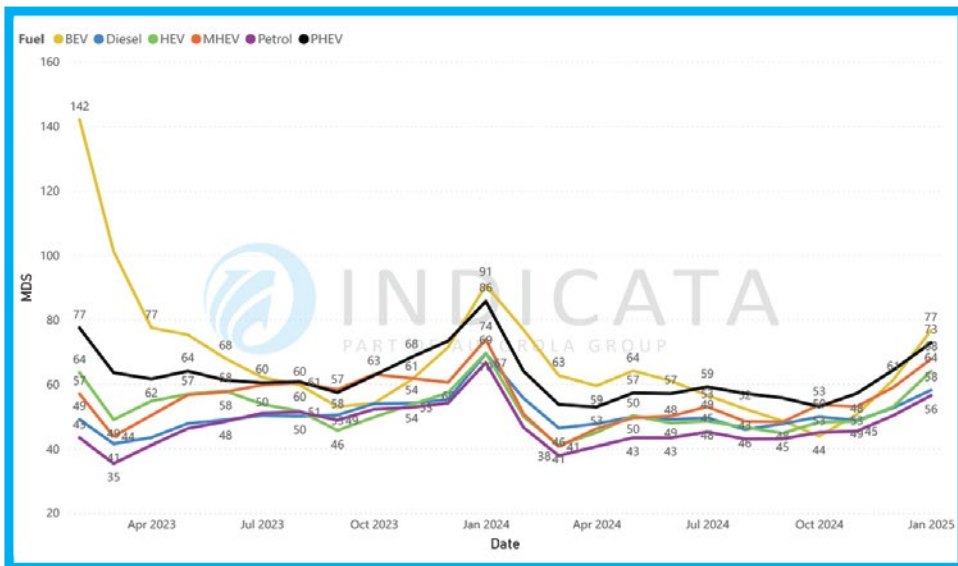
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



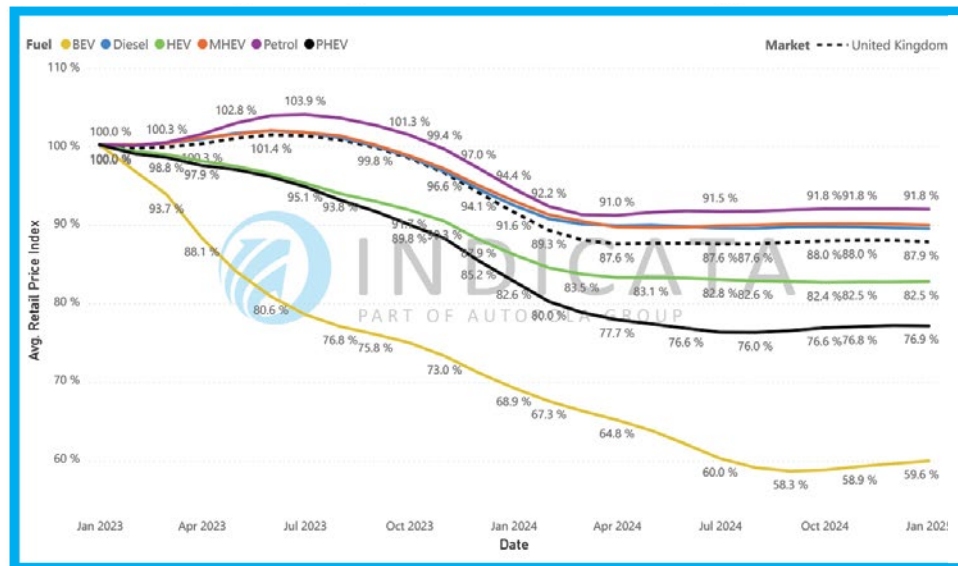
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JAN



Kontakte zu den INDICATA Ländern

Wenn Sie daran interessiert sind, mit INDICATA in Kontakt zu treten, sehen Sie bitte unten eine Liste der Länderkontakte oder registrieren Sie sich über [Indicata.com](https://indicata.com)

Dean Merritt – UK

Head of Sales ~ INDICATA
Mobile: +44 (0)7739 047706
Email: dm@autorola.co.uk

Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director
Email: jrt@autorola.fr

Juan Menor de Gaspar – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 609 230 236
Email: jmd@autorola.es

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & INDICATA Business
Unit Manager
Phone: +351 271 528 135
Mobile: +351 925 299 243
Email: sas@autorola.pt

Davide Ghedini – Italy

Key Account Manager INDICATA Italy
[Autorola.it](https://autorola.it)
Phone: +39 030 9990459
Mobile: +39 331 1343893
Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli – Italy

[Autorola.it](https://autorola.it)
Mobile: +39 3332495899
Email: psp@indicata.it

Andreas Steinbach – Austria

Autorola | Market Intelligence |
INDICATA
Office: +43 1 2700 211-90
Mobile: +43 664 411 5642
Email: ash@autorola.at

Jonas Maik – Germany

Senior Key Account Manager
Mobile: +49 151-402 660 18
Email: jmk@indicata.de

Filip Dobbeleir – Belgium

Senior Manager INDICATA
Mobile: +32 (0)475/40 40 47
Phone: +32 (0)3/887 19 00
Email: fdo@autorola.be

Jan Jaap Koops – The Netherlands

Head of INDICATA Netherlands
indicata.nl
Mobile: +31 (0)6 47 52 1686
Email: jjk@autorola.nl

Yngvar Paulsen – Sweden

[Autorola.se](https://autorola.se)
Email: ypn@autorola.se

Palle Elgaard

Head of INDICATA, Nordic
Mobile: +45 2927 0640
Email: pel@indicata.com

Krzysztof Stańczak – Poland

Indicata Business Development
Manager
Mobile: +48 505 029 381
Email: kst@indicata.pl

Aslı GÖKER - Turkey

Deputy General Manager, INDICATA
Phone: +90 212 290 35 30
Mobile: +90 533 157 86 05
Email: asl@indicata.com.tr

Hintergrund

Am 24th of März 2020 veröffentlichte INDICATA sein White Paper "**COVID-19 Inwieweit wird der Gebrauchtwagenmarkt betroffen sein (und wie kann man überleben)**".

Dieses Dokument untersuchte:

- **Erste Markttrends** - Die ersten Auswirkungen des Virus und die eingeleiteten Maßnahmen zur sozialen Distanzierung.
- **Marktszenarien** - Eine Reihe von Auswirkungen auf der Grundlage der Entwicklung der Infektionsrate und historischer Marktdaten.
- **Risikominderung** - Risikobewertung nach Sektoren in Verbindung mit potenziellen Abhilfemaßnahmen.

Wir sind bestrebt, den Markt mit Live-Daten zu aktualisieren und Informationen über Verkäufe, Bestände und Preise bereitzustellen, um Sie über das sich schnell verändernde Umfeld auf dem Laufenden zu halten.

Wir freuen uns, Ihnen unsere neueste Ausgabe der "**INDICATA Market Watch**" vorstellen zu können.

Was ist INDICATA Market Watch?

INDICATA Market Watch nimmt 2 Formen an:

1. Ein regelmäßiges PDF

Regelmäßige Marktübersichten, die für alle auf den Länderwebsites von INDICATA verfügbar sind (dieses Dokument)

2. Frei zugängliches, webbasiertes Berichtswesen

Verfügbar für Führungskräfte in allen wichtigen Leasing-, Vermietungs-, OEM- und Händlergruppen.

Wie erzeugen wir unsere Daten?

INDICATA analysiert täglich 14 Millionen Gebrauchtwagenanzeigen in ganz Europa, und unser System durchläuft umfangreiche Datenbereinigungsverfahren, um die Datenintegrität zu gewährleisten.

Die Verkäufe (Deinstallationsangaben) in diesem Bericht basieren auf Anzeigen anerkannter Kfz-Einzelhändler von echten Gebrauchtwagen. Als solche enthält er keine Daten im Zusammenhang mit privaten (P2P-)Anzeigen.

Wenn eine Anzeige aus dem Internet entfernt wird, wird sie als "Verkauf" eingestuft.



www.indicata.com