

Indicata
Market Watch™
Gebrauchtwagen Insights



April 2025 | Ausgabe 62

Ohne Stimulation
wächst die
Gebrauchtwagennachfrage
nach E-Fahrzeugen
zu langsam

indicata
Part of Autorola



Im März sind in der Altersgruppe bis zu 2 Jahren in den beobachteten Märkten erstmals mehr BEV als Diesel verkauft worden.

Das Angebots-/Nachfrageverhältnis (MDS) hat sich im ersten Quartal nach dem saisonal üblichen Peak zum Jahreswechsel für alle Treibstoffarten auf Bestwerte verbessert.

Im Vereinigten Königreich kumulieren sich negative Tendenzen über mehrere Treibstoffarten hinweg zu einem Gesamttrend, mit einem durchschnittlichen Verlust von 2,4 Indexpunkten.

Die meisten kleineren Märkte haben u.a. aufgrund wachsender BEV-Anteile durchschnittlich zwischen 0,8 und 1,4 Indexpunkte seit Anfang des Jahres verloren.

Österreich: Vollhybride verloren innerhalb von wenigen Monaten mehr als 4 Indexpunkte, mehr sogar als BEV und PHEV.

Belgien: Marktattraktivität (MDS) gebrauchter PHEVs bei den jüngeren Modellen nah an Verbrennern, im mittleren Alterssegment von 3 bis 4 Jahren auf Augenhöhe mit Benzinern und Dieseln.

Dänemark: 3 bis 4 Jahre alte Plug-In Hybride mit exzellentem MDS-Wert von 42,2.

Frankreich: 14 % Angebotsanteil bei BEVs, gegenüber 9 % Verkaufsanteil. Marktattraktivität (MDS) von über 117 deutet auf unzureichende Nachfrage. Preisindex dennoch nur mit moderatem Verlust von etwas mehr als einem Indexpunkt seit Jahresbeginn.

Deutschland: Verkaufsanteile junger gebrauchter BEV unter 2 Jahren stagnieren im ersten Quartal zwischen 9 und 10 %.

Italien: Mildhybride stellen in der jüngsten Alterskategorie bereits fast 30 % des PKW-Gebrauchtwagenmarktes und büßten ca. 2,5 Preisindexpunkte im ersten Quartal ein.

Niederlande: Angebotsbestand BEV auf fast 19 % angewachsen bei Verschlechterung der Marktgängigkeit auf einen MDS-Wert knapp unter 100. Preisindex musste in Q1 einen Verlust von mehr als einem Indexpunkt hinnehmen.

Polen: Etwa 2,7 Indexpunkte haben BEVs seit Jahresbeginn bei den Angebotspreisen eingebüßt. Über zwei Punkte verloren Plug-In Hybride.

Portugal: BEV mittleren Alters zwischen 3 und 4 Jahren erhöhten Verkaufsanteil auf 17 %. Erfolg resultiert aus starken Preisanpassungen, Preisindex mit einem Verlust von zwei Punkten, aber MDS-Werte auf historischem Bestwert.

Spanien: Angebots-/Nachfrageverhältnis von BEV bei MDS-Wert von über 130. Preisindex dennoch mit einem Plus von 1,7 Indexpunkten seit Jahresbeginn.

Schweden: PHEV-Preise blieben im ersten Quartal stabil und besonders bei jungen Modellen unter 2 Jahren liegt die Marktgängigkeit (MDS) auf Verbrennerniveau

Türkei: Verkaufsanteil junger BEV im ersten Quartal bei 8,5 % und verbesserter Marktattraktivität. Preisentwicklung in Q1 vergleichbar mit Verbrennern, d.h. inflationsbedingte Preiserhöhungen.

Vereinigtes Königreich: Im Alterssegment bis zu 2 Jahren Verbesserung des MDS-Wertes von BEV im ersten Quartal um 50 Punkte, bei den Modellen von 3 bis 4 Jahren MDS auf Verbrennerniveau.

Land	Letzter Gebrauchtwagenpreis in Prozent Punktbewegung gegenüber Januar 2023
Türkei	81.6pp
Polen	-6.4pp
Spanien	-8.1pp
Schweden	-10.1pp
Portugal	-12.9pp
Niederlande	-10.1pp
Italien	-12.4pp
Belgien	-11.7pp
Frankreich	-11.9pp
Österreich	-11.1pp
Deutschland	-10.3pp
Vereinigtes Königreich	-15.7pp
Dänemark	-18.4pp
Durchschnitt	-4.4pp
EU Region	-11.6pp

Nachfrage nach jungen Dieseln lässt nach – Benziner und Mildhybride gleichen sich aus

Das Jahr 2024 erschien manchem konservativen EU-Europäer am Neuwagenmarkt fast schon wie eine Trendwende der Elektromobilität, war doch ein Rückgang bei BEV von fast 6 % im Vergleich zum Vorjahr zu vermeiden. Der Auftakt 2025 spricht allerdings eine andere Sprache. Über 28 % Plus per Februar in der EU und wenn man UK einrechnet, sogar über 30 % Zuwachs bei batterieelektrischen PKW gegenüber dem Vorjahreszeitraum, und dass trotz vielerorts eingestellter Kaufprämien, steigerten den Neuwagenmarktanteil auf mehr als 15 %.

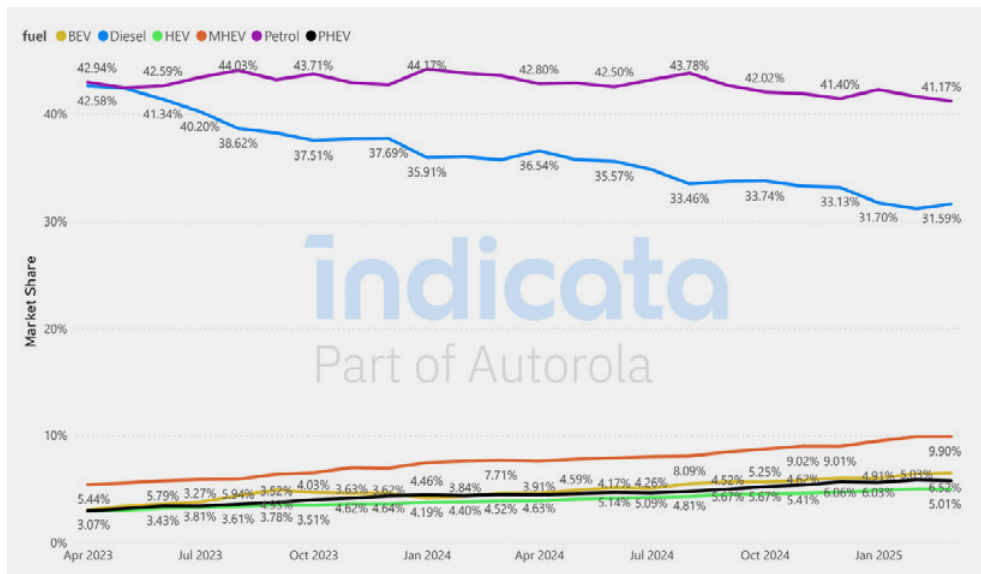
Die Durchdringung am beobachteten Gebrauchtwagenmarkt in der Gruppe der unter 2-jährigen hinkt dabei mit knapp über 11 % noch

hinterher und kann mit einem Wachstum in Q1 2025 von nur 0,5 Prozentpunkten kaum aufholen. Bei den 3 bis 4-jährigen ist der Verkaufsanteil gar nicht so weit entfernt davon und zieht mit über 10 Prozent bereits schneller nach. Bei den Verkaufsanteilen von Benzinern und Mildhybriden im ersten Alterscluster fällt auf, dass Letztere die Ersteren fast vollständig substituieren. In Summe repräsentieren sie am Ende des ersten Quartals gemeinsam immer noch über 61% der jüngsten Gebrauchten unter 2 Jahren.

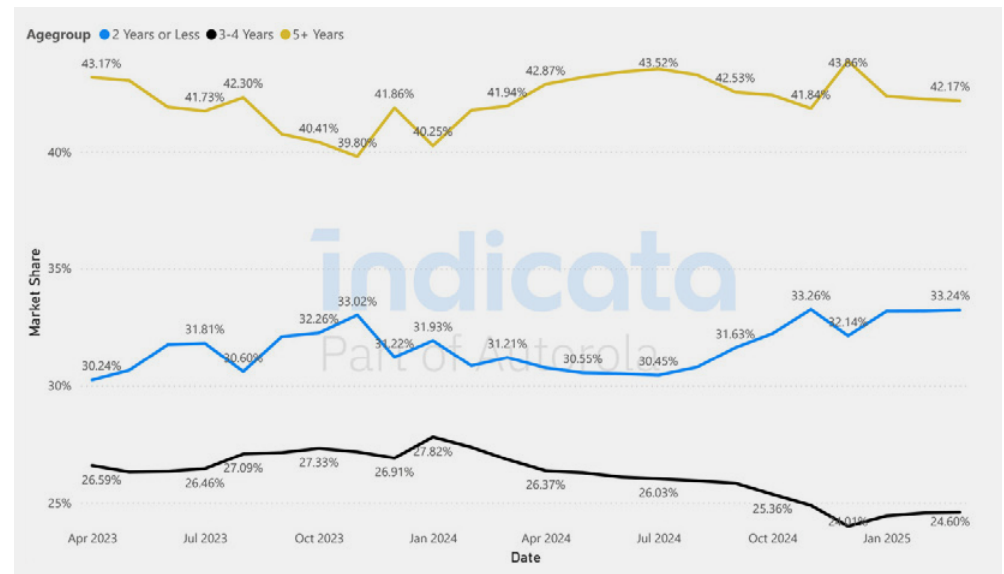
Junge Dieselmodelle streben dagegen ihrer Bedeutungslosigkeit zu. Im März sind in dieser Altersgruppe in den beobachteten Märkten

erstmalig mehr BEV als Diesel verkauft worden. Plug-In Hybride tauchen eher und häufiger als BEV in der mittleren Altersgruppe von 3 bis 4 Jahren in den Verkäufen auf, stagnieren aber in Q1 und werden sicher in den kommenden Monaten auch hier von vollelektrischen PKW mengenmäßig überrundet. Bei den leichten Nutzfahrzeugen haben die ersten drei Monate des Jahres keine signifikante Trendwende im Gebrauchtransporter-Sektor erkennen lassen. In den meisten Ländern fehlt es an wirksamer Stimulation für eine Elektrifizierung sowohl am Neu- als auch am Gebrauchtfahrzeugmarkt.

Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart – Europäischer Markt



Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Altersgruppe – Europäischer Markt



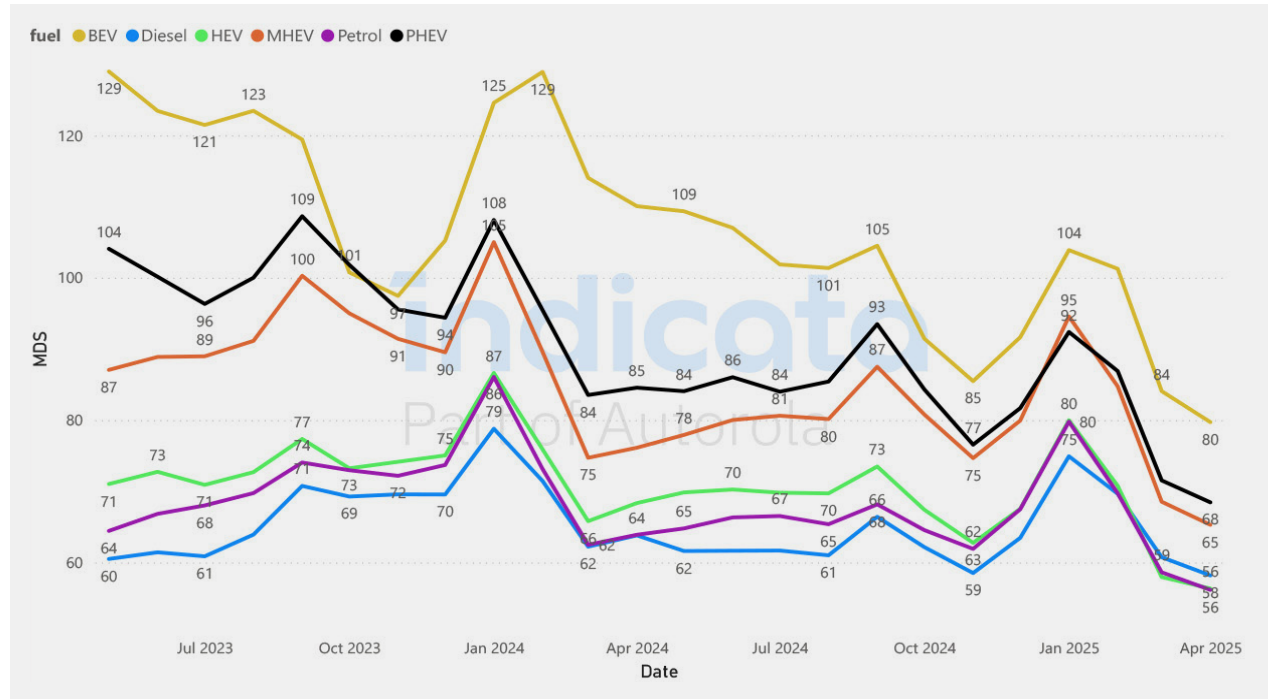
Schrägheck-Modelle immer noch stark – SUVs verkaufen sich oft schneller

Bemerkenswert an den Bestsellerlisten der beobachteten Märkte Europas ist, dass trotz aller gefühlter Dominanz der SUV-Bauformen, nur 4 der 12 Top 3-Platzierungen an diesen vermeintlich beliebtesten Karosserietyp gehen. VW T-ROC (2x), ID.4 und Toyota C-HR müssen sich meist den klassischen Hatchbacks aus dem B- und C-Segment geschlagen geben. Bei der Marktgängigkeit und Verkaufsgeschwindigkeit ist das Verhältnis etwas ausgewogener und 3 von 4 ersten Plätzen gehen sogar an SUVs. Das Angebots-/Nachfrageverhältnis gemessen in MDS hat sich im ersten Quartal nach dem saisonal üblichen Peak zum Jahresbeginn für alle Treibstoffarten auf Bestwerte verglichen mit den vergangenen 1,5 Jahren verbessert.

Besonders im jüngsten Alterscluster sind durchschnittliche BEV-MDS-Werte kontinuierlich unter 100 zwar noch kein Grund zum Jubeln, aber ein Grund zur Hoffnung, dass gebrauchte E-Fahrzeuge für den Handel kalkulierbarer werden. Lagen Diesel-PKW zum Anfang des Jahres in der Regel noch gleichauf mit den Marktgängigkeiten ihrer Benzin-Pendants zeigen sich insbesondere in den jüngeren Altersclustern zunehmend Differenzen, die trotz immer weiter zurückgehender Angebotsbestände auf ein abnehmendes Interesse an dieser Antriebsart hindeuten. Plug-In Hybride erzielen in vielen Märkten eine bessere Marktgängigkeit als ihre vollelektrischen Wettbewerber und halten ihren MDS-Vorsprung von durchschnittlich fast 10 Punkten.

Die stillen MDS-Helden bleiben Vollhybride. Verhältnismäßig kleine Angebotsmengen, die in nahezu allen Alterskategorien schnell umgesetzt werden, erzielen in der Altersgruppe 3 Jahre+ MDS-Werte von durchschnittlich 44, also somit Idealzustand. Bei den leichten Nutzfahrzeugen hat sich die bei weitem wichtigste Treibstoffart Diesel im ersten Quartal hinsichtlich des Angebots-/Nachfrageverhältnis marginal um 3,5 Punkte verbessern können, aber Elektrotransporter bleiben im Schnitt mit MDS-Werten von über 130 weiter kaum attraktiv und planbar für den Handel.

Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart– Europäischer Markt



Meistverkaufte Automodelle bis zu einem Alter von 4 Jahren nach Volumen

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	61.7	Volkswagen T-ROC	59.1	Toyota Yaris	47.5	Volkswagen ID.3	55.0
Volkswagen T-ROC	59.1	Volkswagen Golf	61.8	Toyota C-HR	52.3	Tesla Model 3	33.9
Peugeot 208	65.0	Peugeot 208	59.9	Toyota Corolla	50.6	Volkswagen ID.4	55.4

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

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Lynk & Co 01	29.9	MG HS	32.1	Lynk & Co 01	29.9	Tesla Model 3	33.9
Tesla Model 3	33.9	Volvo XC40	36.5	Toyota RAV 4	41.6	Polestar 2	40.9
MG HS / EHS	37.6	Renault Twingo	38.2	Hyundai IONIQ	42.9	Mercedes-Benz EQC	45.2

Verluste beim Preisindex sind nicht immer nur auf E-Modelle zurückzuführen

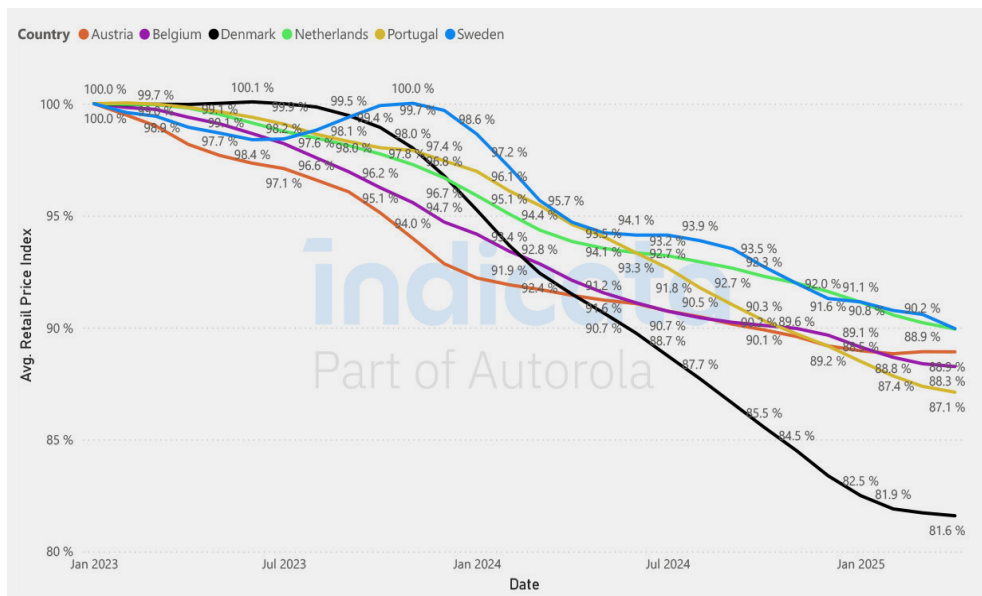
Angesichts mehr als 5 Millionen in der EU und UK neu zugelassener batterieelektrischer PKW innerhalb der vergangenen drei Jahre, von denen ein erheblicher Teil als Gebrauchtfahrzeug aus Leasingverträgen oder anderweitiger kurzzeitiger Nutzung innerhalb weniger Jahre vermarktet werden muss, ist die Stimulation der Nachfrage nach Fahrzeugen dieser Antriebsart ein Schlüssel zur Elektrifizierung. Besonders, da die Februarzahlen fortschreitendes Wachstum in Aussicht stellen. In fast allen beobachteten Märkten ist daher entweder das Verhältnis von Angebot und Nachfrage nach BEV nachteilig für die Preisentwicklung, oder die

negativen Preiskorrekturen sind selbst zum Treiber geworden und haben die Marktgängigkeit verbessert.

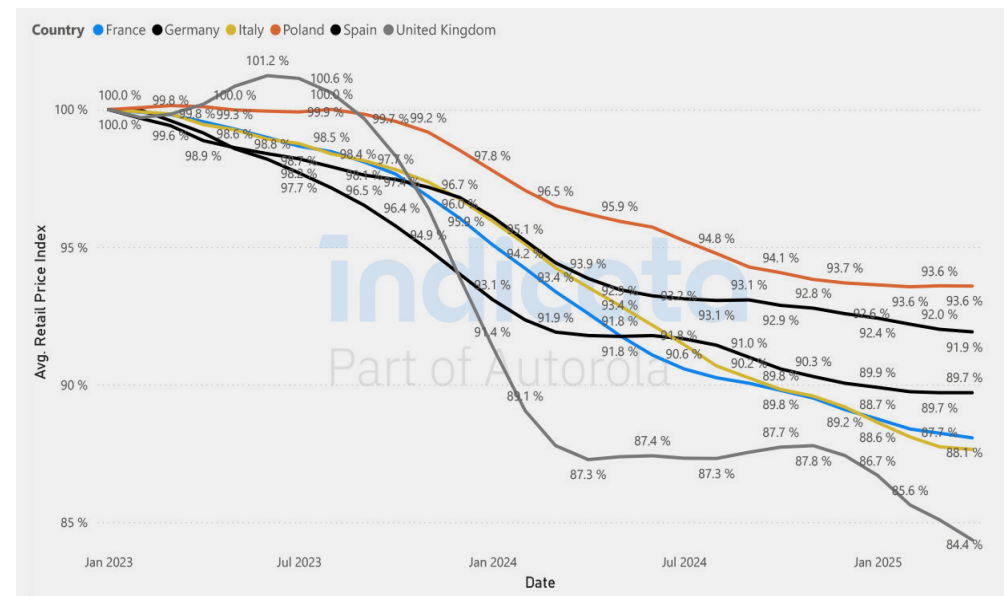
Eine Ausnahme bildete Spanien im ersten Quartal 2025, das bei einer Reihe von Marken Resilienz in der Angebotspreisgestaltung von gebrauchten E-Fahrzeugen zeigte. In Märkten wie UK z.B. kumulieren sich allerdings negative Tendenzen über mehrere Treibstoffarten hinweg zu einem Gesamttrend, der mit einem durchschnittlichen Verlust von 2,4 Indexpunkten eine ernste Entwicklung im Vergleich zu den übrigen großen Märkten zeigt.

Auch Italien hat mit einem Verlust von durchschnittlich fast einem Indexpunkt ein Problem, das sich nicht nur auf E-Fahrzeuge zurückführen lässt, sondern auch andere Treibstoffarten wie Mildhybride betrifft. Unter den kleineren europäischen Märkten konnte Dänemark trotz des hohen BEV-Anteils seinen Wertverlust etwas bremsen. Im ersten Quartal sank der gewichtete Gesamtpreisindex nur noch um 0,3 Indexpunkte und gehört damit nach den fast unveränderten Österreichern zu den stabilsten dieser Gruppe. Alle übrigen haben u.a. aufgrund wachsender BEV-Anteile zwischen 0,8 und 1,4 Indexpunkte seit Anfang des Jahres verloren.

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.

Benziner, Mild- und Vollhybride liegen im Trend

Am beobachteten österreichischen Gebrauchtwagenmarkt stellen nun auch insgesamt Benziner die Mehrheit der verkauften PKW. Die besonders in den älteren Segmenten noch starken Diesel-PKW sind mengenmäßig so weit zurückgegangen, dass Benziner mit über 35 % zuzüglich der entsprechenden Mildhybride nun vor den immer noch starken Dieselmotorisierungen liegen. Die Ottomotoren dominieren vor allem das jüngste Alterscluster bis zu 2 Jahren. Wieder ansteigende Verkaufsanteile von derzeit fast 40 % halten die Angebotsbestände stabil und sorgen für stetigen Abfluss.

Die Preise können ebenfalls davon profitieren und zeigen zuletzt sogar eine leicht positive Tendenz! Selbst bei der Marktattraktivität in MDS gemessen, haben junge Benziner mit einem Wert von 81,6 die Nase vorn vor den weiterhin beliebten Selbstzündern. Bei den Verkaufsanteilen der jungen Gebrauchten gewinnen derzeit tatsächlich nur Benziner, Mild- und Vollhybride, während BEV, Plug-Ins und Diesel Momentum verlieren, sicher nicht zuletzt aufgrund deren Rückgang in den Neuzulassungen 2024 versus 2023.

Von der Preisentwicklung bleiben beide Verbrennerarten aber weiter nahezu

gleichauf und behaupten sich als einzige mit überdurchschnittlich positiver Stabilität. Anders als in einigen anderen europäischen Märkten, mussten Vollhybride in Österreich eine stärkere Abwärtstendenz in der Preisentwicklung der vergangenen Monate hinnehmen. Sie verloren innerhalb von wenigen Monaten mehr als 4 Indexpunkte, mehr sogar als BEV und PHEV. Der Marktattraktivität hat das zwar geholfen und den MDS-Wert im Schnitt unter 100 Punkte gebracht, aber keine signifikante Entlastung in der Angebotsmenge herbeigeführt.

HEV-Anteile wachsen in Angebot und Verkauf zwar gering aber stetig und parallel. Bei leichten Nutzfahrzeugen sind wie zu erwarten, Diesel bei weitem die am häufigsten verkaufte Treibstoffart und BEV erreichen selbst beim jüngsten Alterssegment nur zwischen 5 und 7 % Marktanteil, also keine relevante Größe. Opel allerdings könnte mit einem hohen Anteil an vollelektrischen Combos und Vivaros in der Angebotsmenge ein Volumenproblem vor sich herschieben, das sich als potenzieller Preisdruck aufbaut. Jeder fünfte Opel-Transporter im Bestand ist ein BEV, während nur jeder sechzehnte verkaufte, elektrisch fährt.

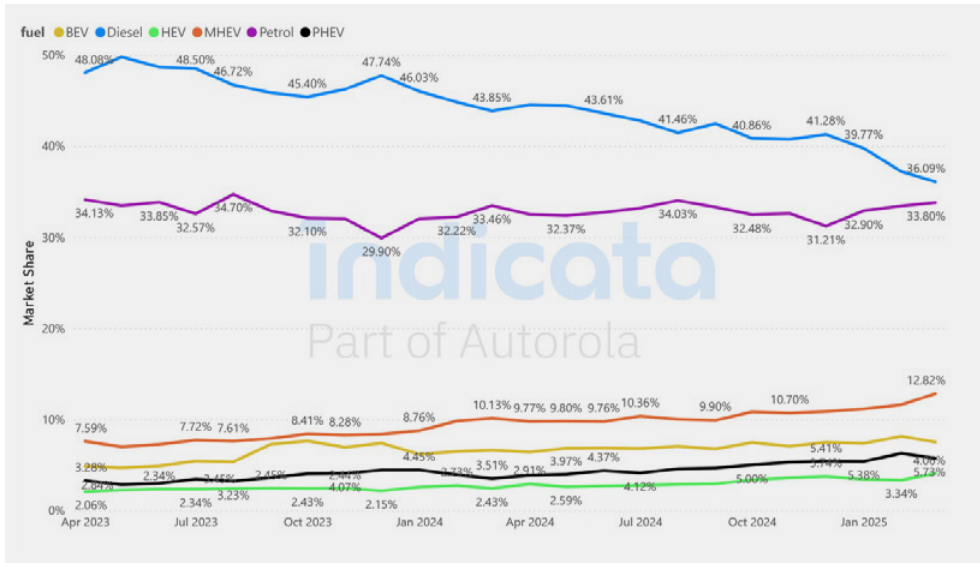
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	54.1
Volkswagen	Golf	66.7
Volkswagen	Passat	61.3

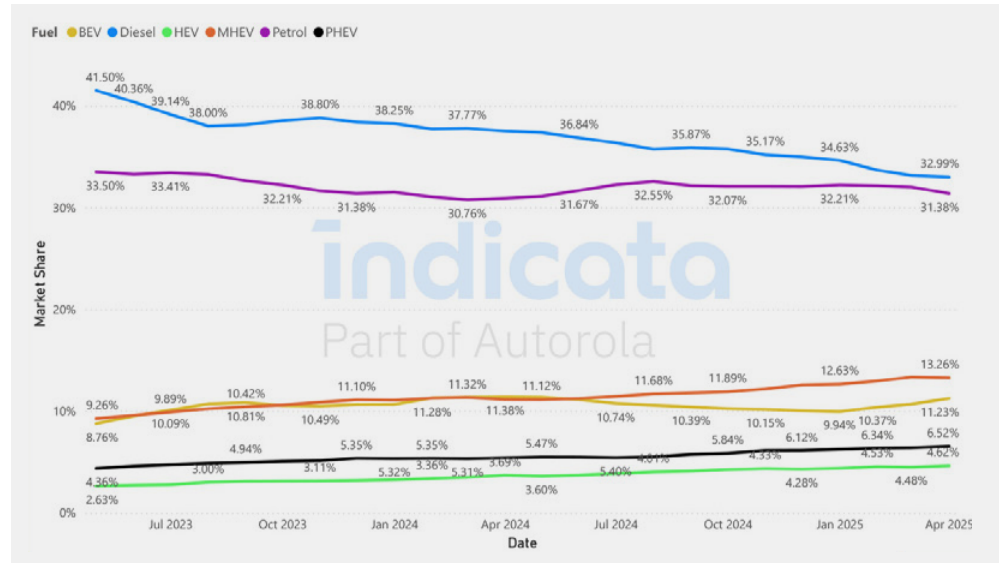
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	GLA-class	10x	37.0
BMW	X1	8x	44.2
Volkswagen	Touran	8x	47.0

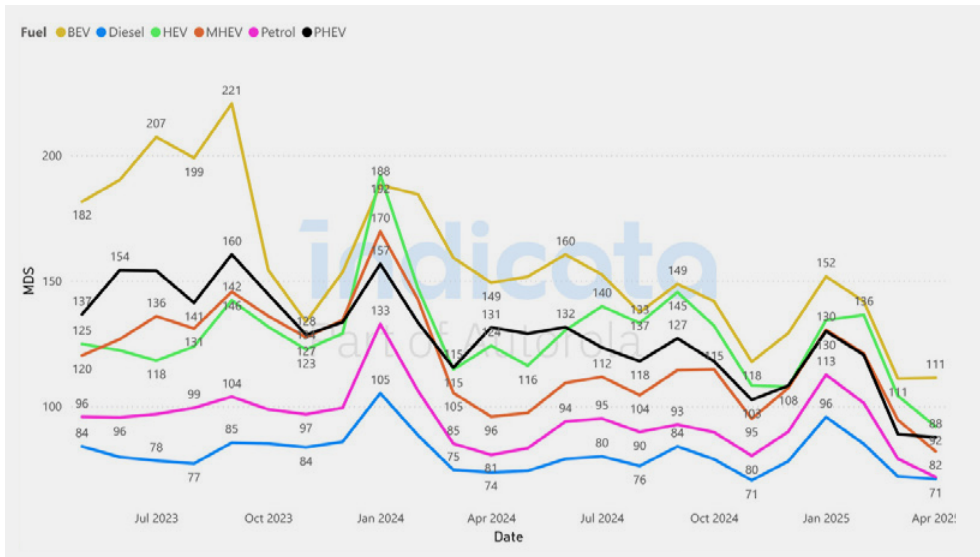
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



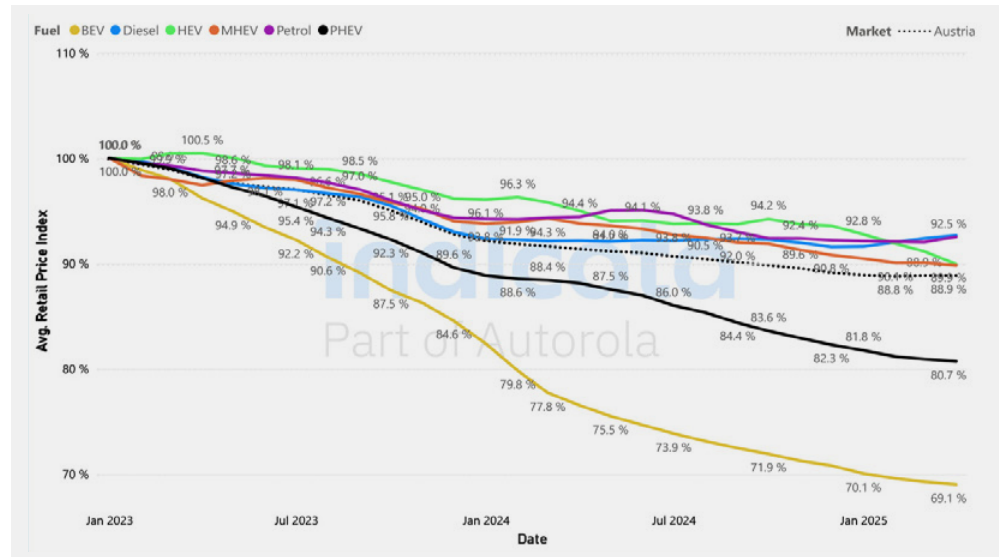
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Plug-Ins mit guter Marktgängigkeit

Während im Angebotsbestand der jüngsten gebrauchten PKW batterieelektrische Fahrzeuge in Belgien mit 16,5 % bereits auf Platz 2 liegen, läuft der Verkauf von bis zu 2 Jahre alten Modellen mit 11,5 % Marktanteil noch deutlich hinterher. Verglichen mit dem Marktanteil am Neuwagenmarkt im Jahr 2024 von über 28 % ist zudem noch eine große Lücke zu füllen, wenn dafür eine angemessene Nachfrage auf dem Heimatmarkt geschaffen werden soll.

Diejenigen Fahrzeuge, die im Land bleiben, erleben weiterhin einen Preisdruck durch Überangebot, der den Index weiter sinken lässt. Plug-In Hybride sind indes am Neuwagenmarkt deutlich weniger gefragt und haben das letzte Jahr mit einem Rückgang von ca. einem Drittel abgeschlossen. Das macht sich bereits in einer Stabilisierung der Angebotspreise bemerkbar und sich aktuell kaum verändernden Verhältnissen von Angebots- und Verkaufsmengen. So rangiert die Marktattraktivität (MDS) gebrauchter PHEVs bei den jüngeren Modellen näher an den Verbrennern und kann im mittleren Alterssegment von 3 bis 4 Jahren mit einem Wert von durchschnittlich 55,4 den Benzinern und Dieseln derzeit auf Augenhöhe begegnen.

Dass sich ein VW Touran an die Spitze der Top 3 der Marktattraktivität setzt, hängt mit einem relativ kurzfristigen Zulauf an gebrauchten Benzinern in den Markt zusammen und wurde bislang ohne große Preissenkungen, eher sogar mit einer positiven Preistendenz, begleitet. MG ZS und Dacia Sandero auf den anderen beiden Plätzen zeigen unabhängig von der Elektrifizierung des Automobilmarktes in Belgien, den fortgesetzt starken Bedarf nach kleinen und preiswerten Gebrauchtfahrzeugen.

Diesel-PKW spielen mit zuletzt unter 3 % Marktanteil am Neuwagenmarkt kaum noch eine Rolle. Ähnlich sieht es im jüngsten Alterscluster von unter 2 Jahren bei den Gebrauchten aus. Bei sinkendem Anteil bewegten sich die Werte in Angebot und Bestand noch knapp über 7 %, was dafürspricht, dass stetig etwa so viele Rückläufer eintreffen, wie Absatz erfolgt, allerdings mit zwangsläufig sinkender Menge. Anders als in manchen anderen Ländern also eher keine Sockelnachfrage, sondern eine ‚aussterbende‘ Treibstoffart.

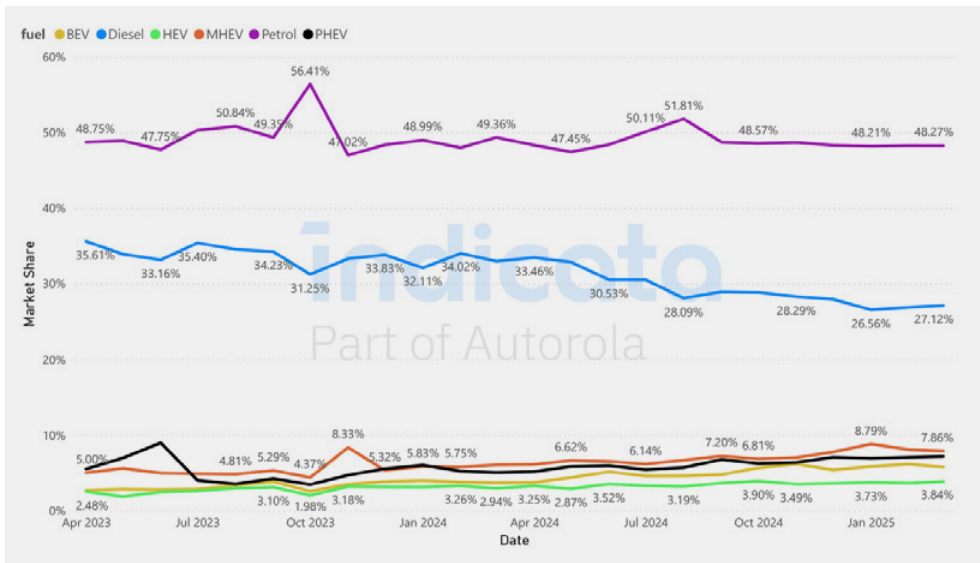
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
BMW	1 series	57.9
Volkswagen	Golf	58.3
BMW	3 series	62.1

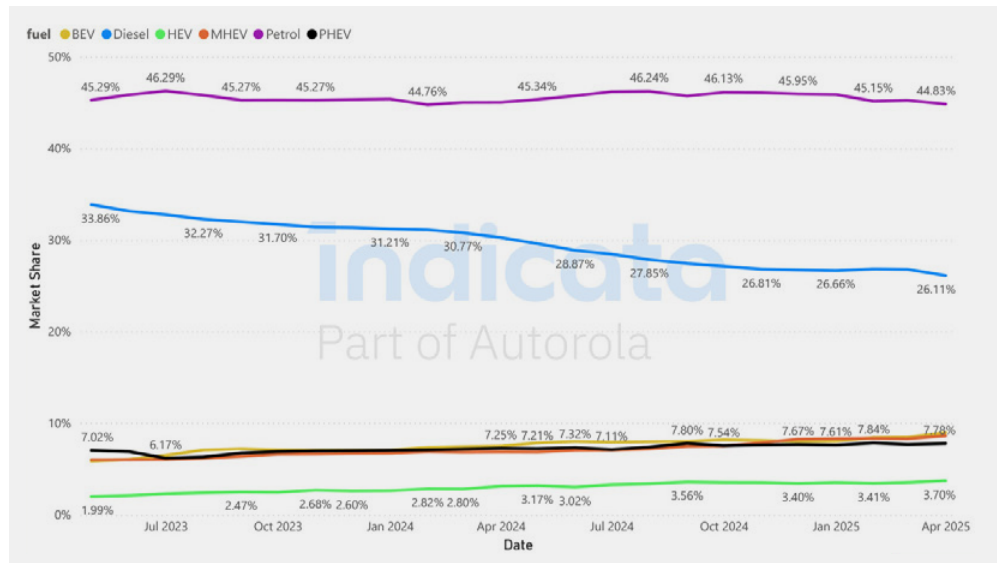
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	12x	30.6
MG	ZS	11x	31.5
Dacia	Sandero	11x	31.7

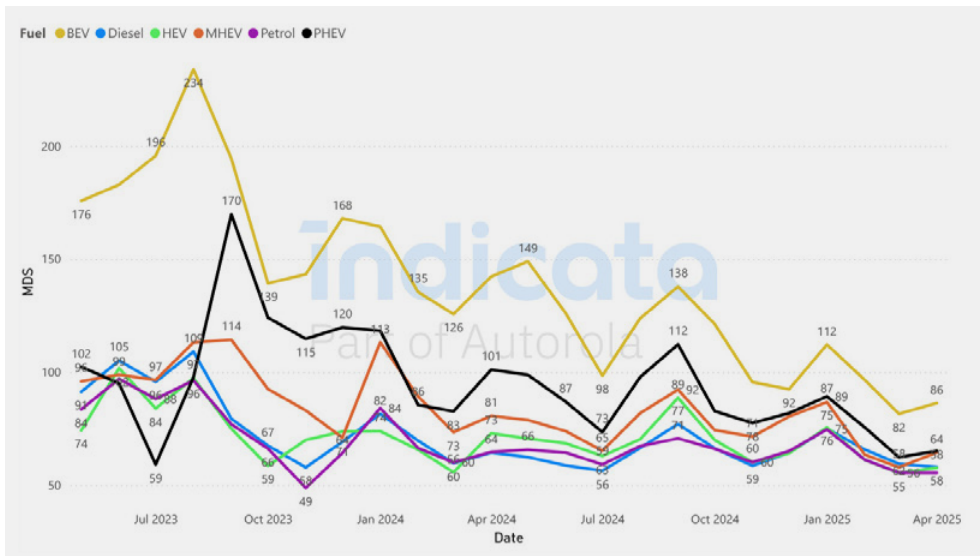
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



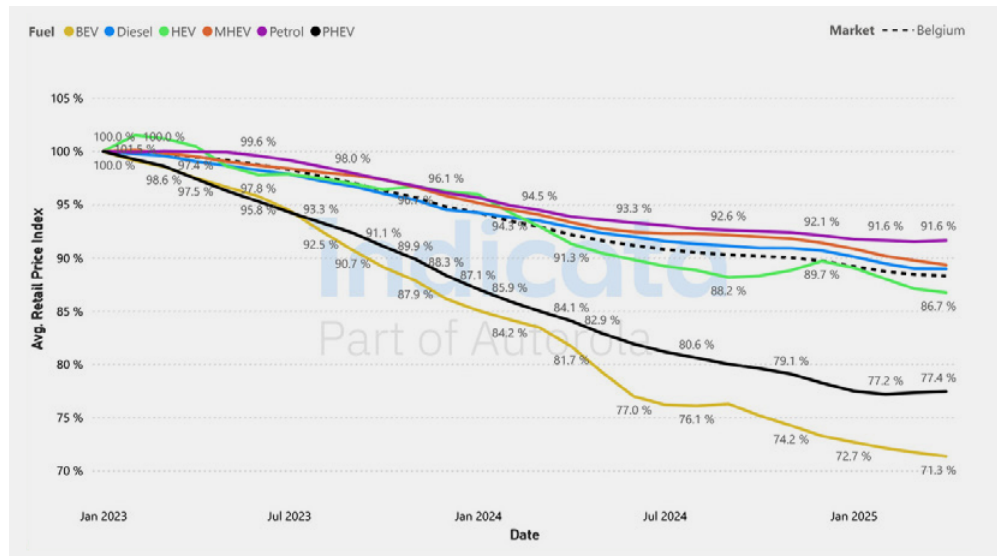
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Gebrauchte Diesel mit Exportpotenzial

Nicht einmal 600 Diesel-PKW wurden in Dänemark bis einschließlich Februar neu zugelassen. Das ergibt einen Marktanteil von unter 3 %, Tendenz sinkend. Bei den Gebrauchtwagenverkäufen jüngeren Alters sieht es mit weniger als 0,7 % bei bis zu 2-jährigen und unter 4 % zwischen 3 und 4 Jahren Alter, noch dramatischer aus und erzeugt trotz des geringen Angebots tatsächlich bereits ein Überangebot mit Preisdruck, wie ihn sonst nur Elektroantriebe kennen.

Fast 3 Prozentpunkte Verlust beim Preisindex seit Jahresbeginn und der zweitschlechteste Wert für Marktattraktivität bzw. Angebots- und Nachfrageverhältnis im Vergleich der Treibstoffarten sprechen eher für ein Exportpotenzial für Selbstzünder. Im mittleren Alterssegment von 3-4 Jahren verlieren auch Benziner rapide an Angebots- und Verkaufsanteilen. Sie liegen in beiden Betrachtungen derzeit etwa gleichauf mit PHEVs und sind hinsichtlich ihrer Marktattraktivität von letzteren übertroffen. 3 bis 4 Jahre alte Plug-In Hybride weisen aktuell einen exzellenten durchschnittlichen MDS-Wert von 42,2 aus.

Diese wird zudem unterstützt von nachlassendem Nachschub, der angesichts eines Neuzulassungsanteils per Februar von

ebenfalls unter 3 %, und damit weniger als 600 Einheiten, das Angebot wieder schrumpfen lassen wird. Mildhybride wiederum, also moderne Verbrenner mit 48V-E-Motor-Unterstützung, aber eben auch mit Technologieaufpreis gegenüber ihren Geschwistern der älteren Generation, tun sich in dieser Situation enorm schwer in Dänemark. Die mögliche Ersparnis durch geringeren Treibstoffverbrauch steht in keinem gesunden Verhältnis zu den noch höheren Fahrzeugkosten. Die Transformation des Marktes und die staatliche Steuerung haben das noch verbleibende technologische Weiterentwicklungspotenzial des Verbrennungsmotors eben längst überholt.

Nichtsdestotrotz besteht immer noch ein Drittel des gesamten aktuellen Angebotsbestandes an Gebrauchtwagen aus Benzinern und bei den über 5jährigen sind es stabil knapp 60 %. Außerdem sind mehr als 90 % der angebotenen Kleintransporter von Dieseln angetrieben. Eine Herausforderung, die, ohne weitere staatliche Eingriffe in einem Jahrzehnt trotz aller gesellschaftlicher Einigkeit immer noch schwer zu bewältigen sein dürfte. Darüber können auch die ausschließlich vollelektrische Top3 der meistverkauften Gebrauchten nicht hinwegtäuschen.

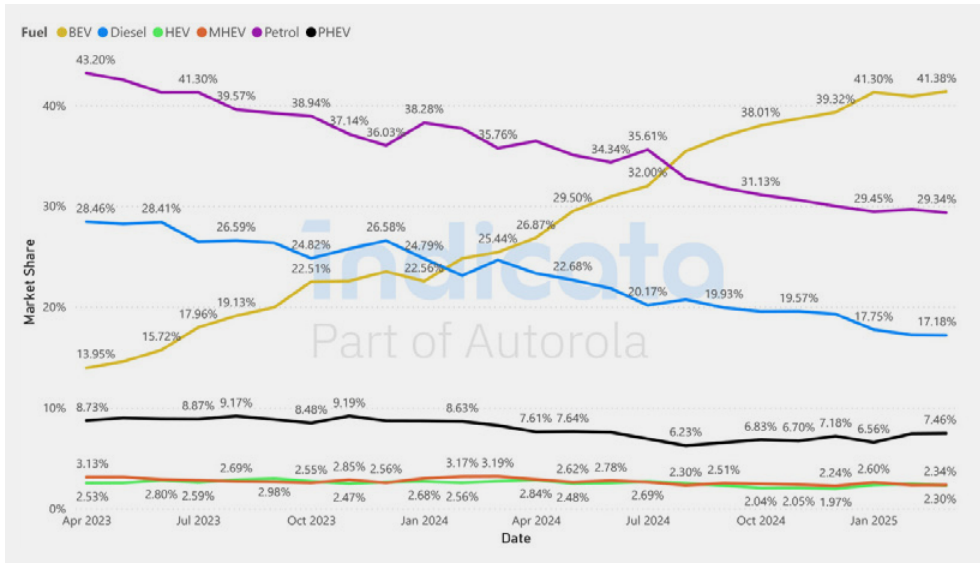
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	34.8
Volkswagen	ID.4	36.2
Škoda	Enyaq	40.7

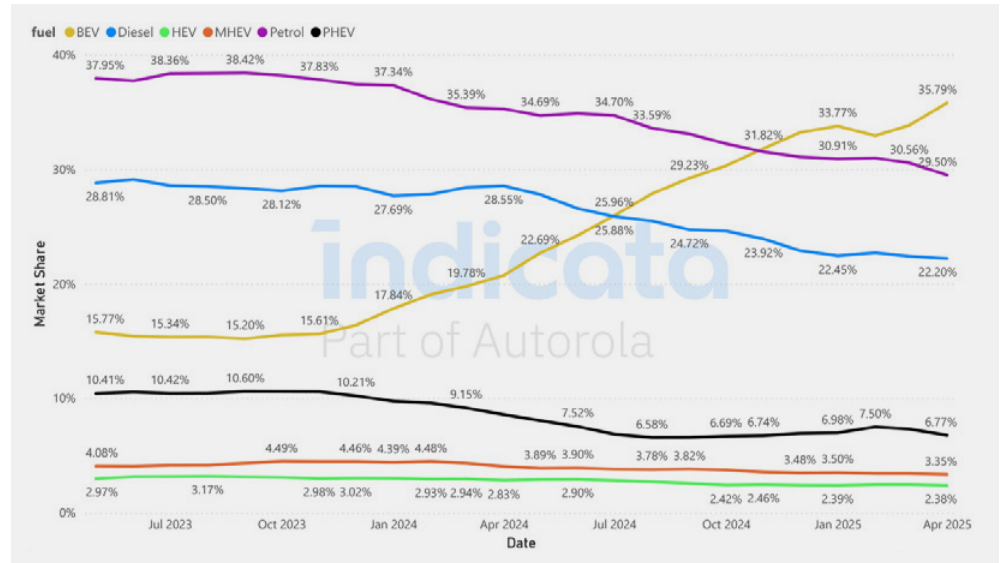
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	5	29x	12.6
BYD	ATTO 3	17x	21.1
MG	HS / EHS	26x	22.0

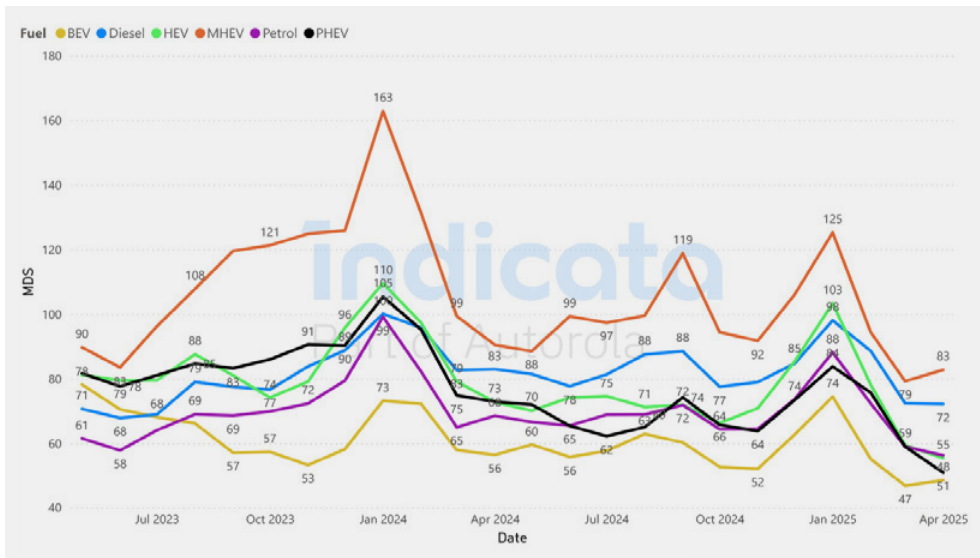
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



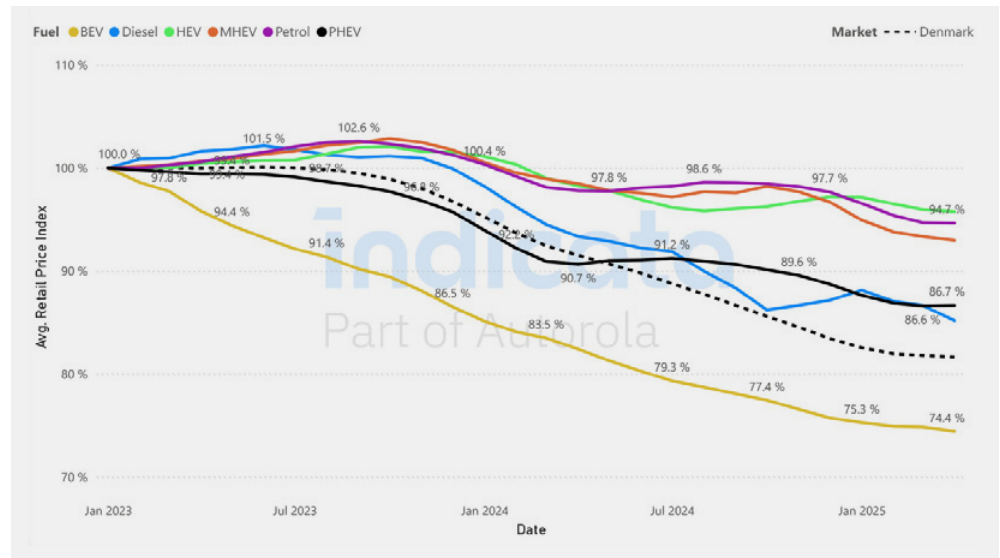
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Preisindex bei BEV im 1. Quartal noch moderat

Obwohl in Frankreich seit mehreren Jahren Neuzulassungen von Diesel-PKW deutlich rückläufig sind, und mit unter 5 % Neuwagenmarktanteil per Februar langsam in die Bedeutungslosigkeit verschwinden, erlebt der Gebrauchtwagenmarkt bei dieser Treibstoffart eine kleine Renaissance. Die Situation ist für den Handel für den Moment optimal. Die verfügbaren Mengen steigen an, parallel dazu die Verkäufe, in einem Maße, dass die Marktattraktivität, gemessen in MDS sich sogar verbessert. Mit dem Ergebnis eines sehr stabilen Preisindex. Und wer glaubt, das gelte nur für ältere Alterscluster, der irrt. Selbst im jüngsten Alterssegment unter 2 Jahren hat sich der Verkaufsanteil von einem Tiefstwert Ende letzten Jahres von unter 14 % wieder auf über 15 % leicht gedreht.

Dieser Preisentwicklung können allenfalls die Vollhybride in Frankreich das Wasser reichen. Deren Verkaufsanteil stagniert zwar, besonders im jüngsten Alterssegment, hält aber immer noch Spitzenwerte für das Angebots- und Nachfrageverhältnis in Frankreich, durchweg in allen Altersclustern. Stabile Preise erzielt dabei vor allem Renault als Herausforderer Toyotas und ersetzt sukzessive sein Diesel-Gebrauchtwagenportfolio. In der Transformation zum Elektroantrieb bleibt das erste Quartal weit hinter den Erwartungen zurück.

17,7 % Neuwagenmarktanteil bei BEV per Februar liegt zwar über dem europäischen Durchschnitt, aber mit zwei dahingehend ambitionierten nationalen Herstellern, ist das ‚Zero Emission‘ Ziel 2035 damit noch in weiter Entfernung. Knapp über 14 % Angebotsanteil am französischen PKW-Gebrauchtwagenmarkt zeigen, dass die Fahrzeuge überwiegend im Land bleiben, aber mit unter 9 % Verkaufsanteil und einer Marktattraktivität von über 117, gemessen in MDS, nicht genug Nachfrage vorfinden. Angesichts dessen ist der Preisindex mit einem Verlust von etwas mehr als einem Indexpunkt seit Jahresbeginn noch moderat ausgefallen.

Die ersten Quartale der vergangenen zwei Jahre wiesen allerdings alle einen eher stabilen Preisverlauf bei vollelektrischen Modellen auf. Weiter zäh entwickelt sich auch der Markt für gebrauchte Elektrotransporter. Von 9,6 % Ende letzten Jahres auf aktuell 10,2 % erhöhte sich der Anteil im Angebotsbestand und fließt mit 5,4 % Verkaufsanteil nicht zügig genug ab. Die berechnete Marktattraktivität liegt mit durchschnittlich über 150 ziemlich genau beim doppelten Wert der marktbeherrschenden Diesel-LCV und damit jenseits jeglicher Wirtschaftlichkeit für den Handel.

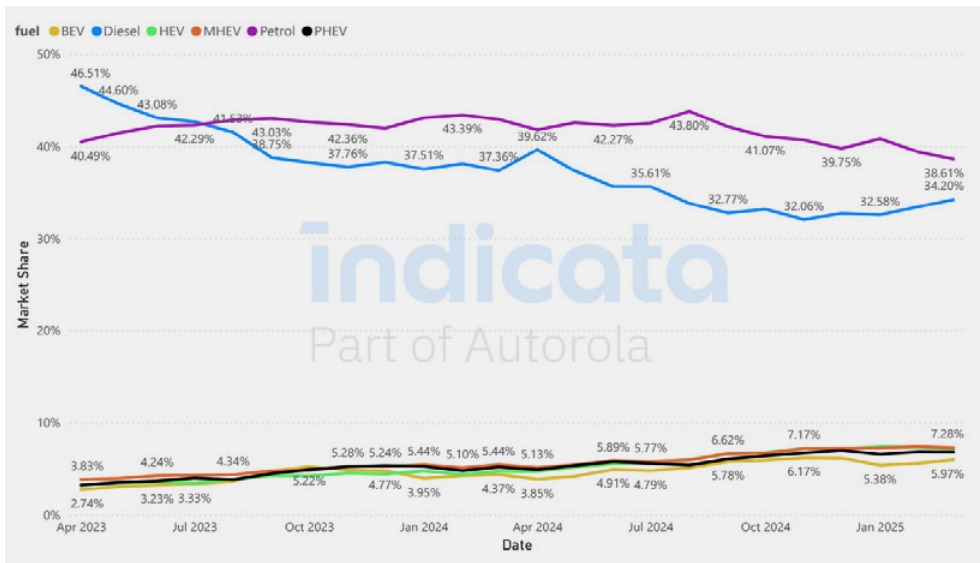
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	208	73.1
Renault	Clio	40.6
Peugeot	2008	70.1

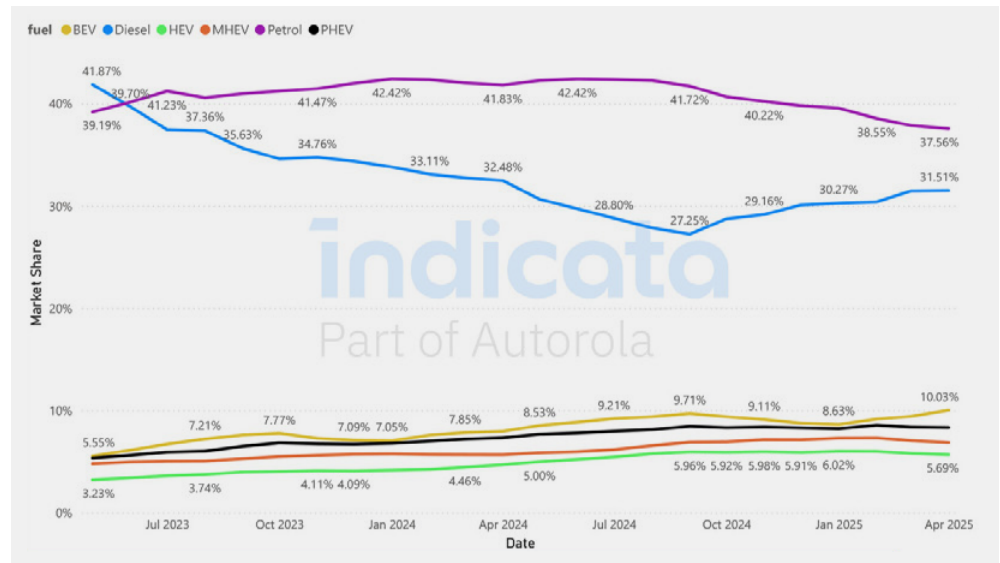
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Koleos	12x	30.6
Toyota	Yaris	11x	31.4
Toyota	RAV 4	11x	31.7

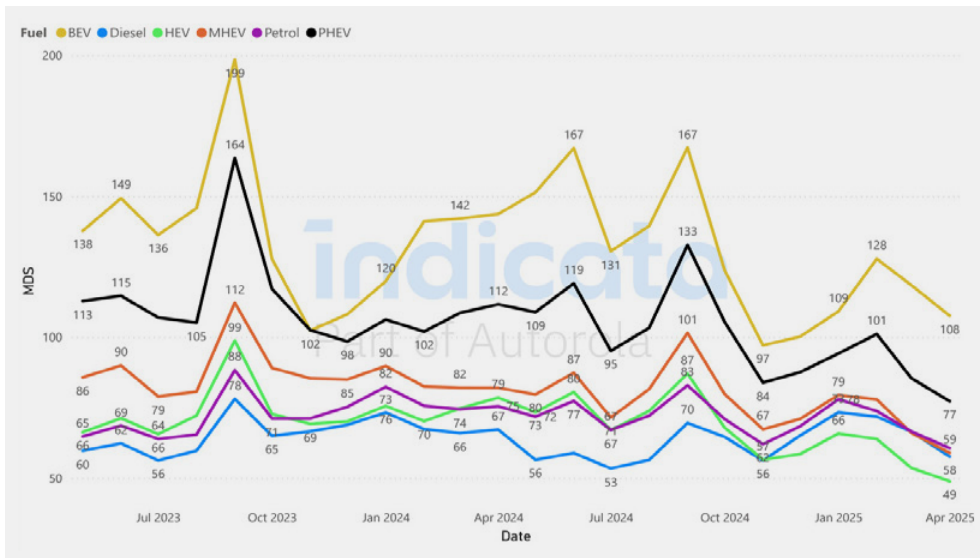
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



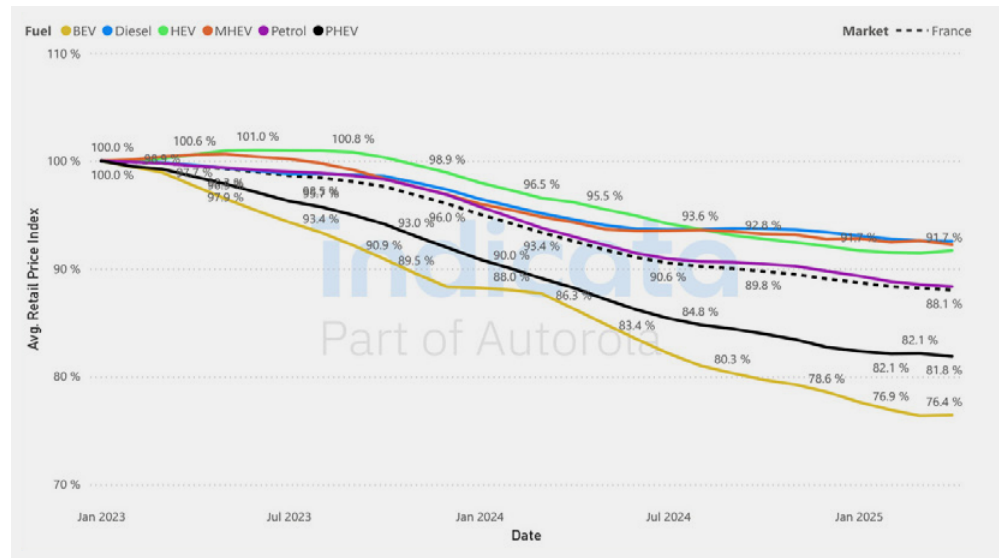
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Verkaufsanteil von gebrauchten E-Fahrzeugen stagniert

Nach einem Hoffnungsschimmer im letzten Jahr für junge Gebrauchte BEV unter 2 Jahren, stagniert das erste Quartal 2025 bei den Verkaufsanteilen weiter zwischen 9 und 10 %. Aufgrund von geringerem Zulauf konnten die Angebotsanteile im Vorjahr trotz zähem Verkauf leicht abgebaut werden und lagen zum Jahresende 2024 knapp über 10 %. Der Neuwagenmarkt war im Jahr 2024 für vollelektrische PKW in Deutschland um mehr als 27 % eingebrochen und hatte den Zulauf junger BEV deutlich reduziert. Seit Jahresbeginn steigt der Angebotsanteil allerdings im ersten Quartal wieder und hält die Preissetzung weiter unter Druck.

Nichtsdestotrotz hat sich das Angebots-/Nachfrageverhältnis von einem saisonal üblichen MDS-Höchstwert im ersten Quartal von über 100 auf unter 90 reduziert. Im jüngsten Alterscluster von unter 2 Jahren lagen BEV und Verbrenner zwischenzeitlich sogar recht nahe beieinander, aber das fortgesetzte Anwachsen der Angebotsbestände hat die Elektromodelle wieder stärker im negativen Sinne von den Verbrennern entfernt. Im mittleren Alterssegment zwischen 3 und 4 Jahren funktionieren BEVs tatsächlich momentan besser in Deutschland. Der Verkaufsanteil in diesem Alterscluster hat zum jüngeren Segment auf fast 10 % aufgeschlossen und der Angebotsbestand liegt auch im moderaten Bereich von etwa 12 %.

Wichtiger, aber noch ist der um mehr als 30 Zähler erheblich bessere MDS-Wert als bei den jüngeren BEV, was für ein gesünderes Angebots-/Nachfrageverhältnis spricht. Trotzdem ist die Preisentwicklung weiter belastet und hat im ersten Quartal durchschnittlich fast 3 Indexpunkte verloren. Deutsche Neu- und Gebrauchtwagenkäufer verhalten sich weiterhin eher konservativ und halten sich selbst bei Hybriden eher zurück. Fans von Vollhybriden kommen so nicht über 3 % Verkaufsanteil, erzielen aber stabile Preise und gerade im mittleren Alterssegment sehr gute Marktgängigkeiten. Aufgrund des begrenzten Rücklaufs aus den Neuzulassungen der vergangenen Jahre bauen sich derzeit aber auch keine starken Angebotsbestände auf, die den Preisdruck zusätzlich erhöhen könnten.

Diesel-PKW sind im ersten Quartal des Jahres um 1,5 Prozentpunkte seltener gebraucht angeboten worden, werden aber auch seltener nachgefragt und verkauft. Preise und Marktgängigkeit bleiben daher stabil und liegen in allen Alterssegmenten anteilig noch vor BEV, PHEV und HEV. Aufgrund der durch den Staat reduzierten Spritpreisteuer, kaum nachteiliger Kfz-Steuer und der geringen Verbräuche erfreuen sich Diesel-Fahrer in Deutschland verhältnismäßig niedriger Betriebskosten.

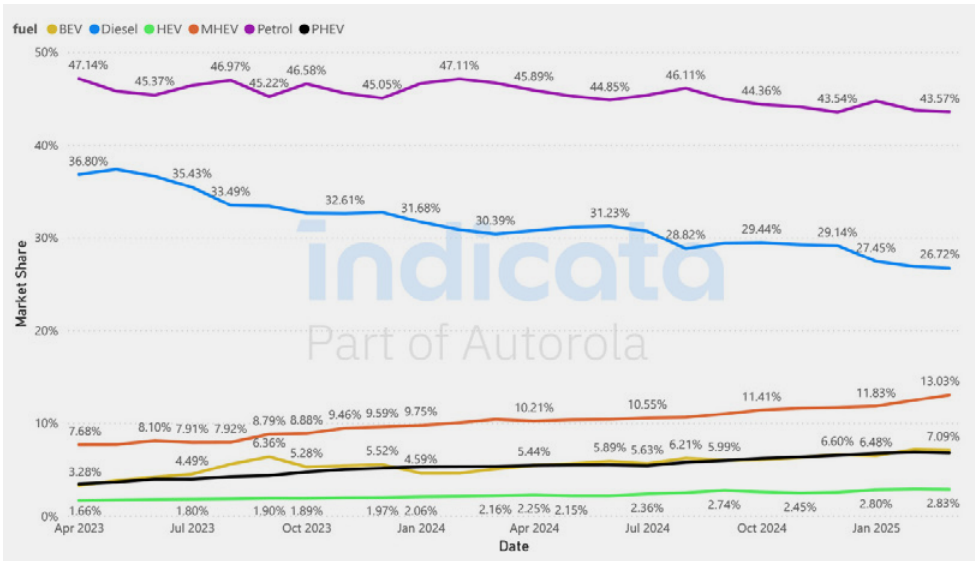
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.0
Volkswagen	T-ROC	70.2
Opel	Corsa	62.0

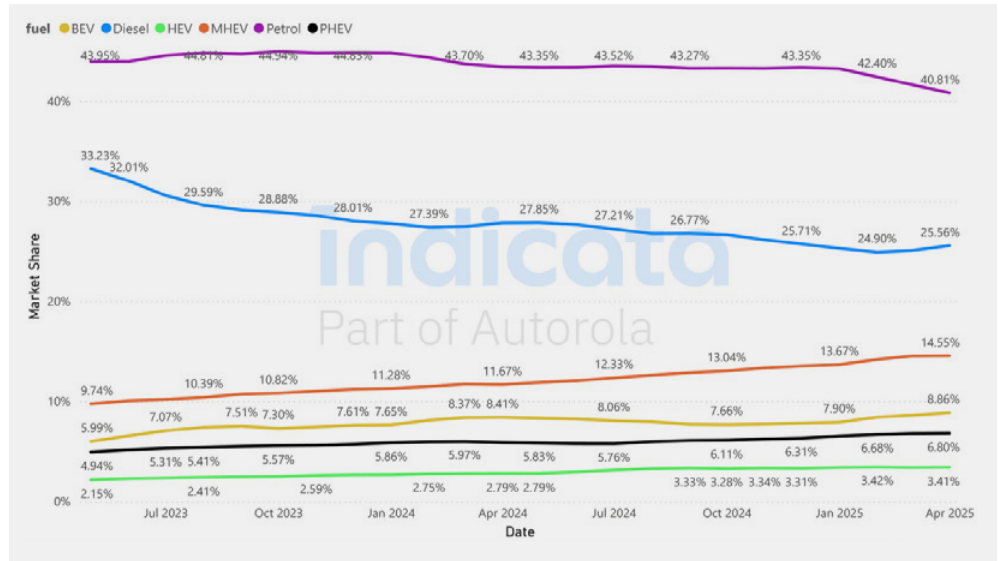
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	18x	20.5
Tesla	Model 3	15x	24.7
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.5

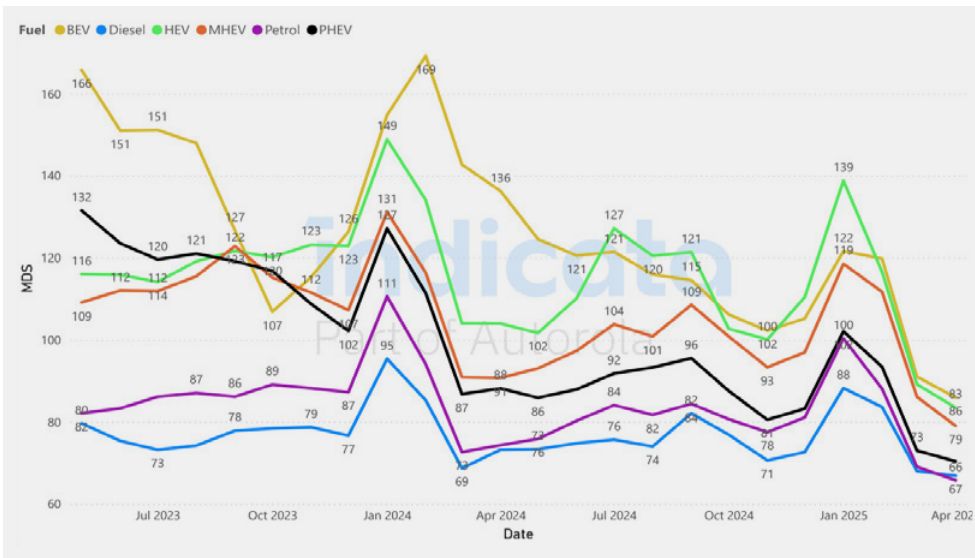
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



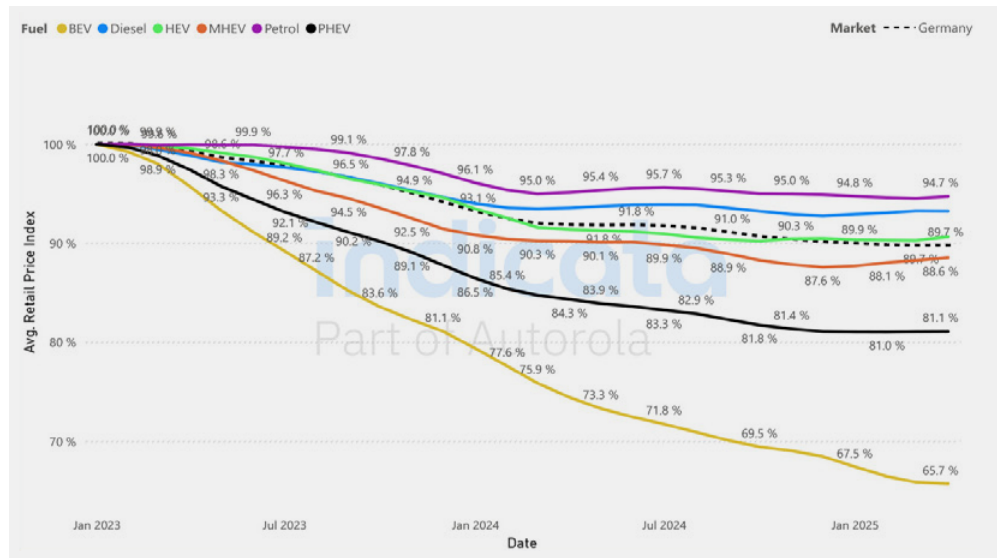
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Mildhybride mit überdurchschnittlichen Preiseinbußen

Italiens Gesamtzahl an BEV-Neuzulassungen per Februar liegt hinter der Dänemarks und Schwedens. Damit erreichen die Südeuropäer trotz 70 % Zuwachs im gleichen Zeitraum gegenüber Vorjahr gerade einen Marktanteil von 5 % bei PKW. Das Stimulationsprogramm der Regierung für Neuzulassungen mittels Incentives endete am 3. März und hat sicher zu Vorzieheffekten gesorgt, die sich in den kommenden Monaten mit den Vorteilen in der privaten Besteuerung der Nutzung vollelektrischer Firmenfahrzeuge verrechnen sollen.

Angesichts dessen ist nicht verwunderlich, dass in Italiens Gebrauchtwagenmarkt batterieelektrische PKW selbst im jüngsten Segment mit knapp über 5 % und rückläufiger Tendenz keine große Rolle spielen. Der Verkaufsanteil von regelmäßig unter 4 % hat zwar ausgereicht, um die rückkehrenden Mengen zu absorbieren, aber die Nachfrage nach jungen elektrischen Gebrauchtfahrzeugen wird ohne weitere Anreize mit den derzeit zugelassenen Volumina überfordert sein und Preisdruck erzeugen.

Die Marktgängigkeit von BEV unter 2 Jahren Alter hat sich allerdings im ersten Quartal 2025 erheblich verbessert, liegt jedoch mit einem MDS-Wert von knapp über 100 immer noch ca. 30 Zähler über den Verbrennern. Auch Plug-In Hybride scheinen für

italienische Kunden keine Alternative und kommen hinsichtlich der Marktattraktivität im jüngsten Alterscluster durchschnittlich auch nicht unter einen Wert von 100. Bei den Angebots- und Verkaufsanteilen bewegen sie sich in ähnlichen Größenordnungen und haben ebenso leicht rückläufige Tendenz.

Die Preisentwicklung verlief im ersten Quartal jedoch stabiler und hat nur geringfügig nachgegeben. Bei den Verbrennern laufen zunehmend Mildhybride – hier vor allem Fiat 500 – in den Markt. Sie nehmen in der jüngsten Alterskategorie bereits fast 30% des PKW-Gebrauchtwagenmarktes ein und büßen dadurch ca. 2,5 Preisindexpunkte im ersten Quartal 2025 ein. Während die Marktgängigkeit im jüngsten Alterssegment noch auf dem Niveau der Standard-Verbrenner liegt, verschlechtert sich das Verhältnis mit zunehmendem Alter der Fahrzeuge.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist weiterhin kaum Fortschritt in der Elektrifizierung am Gebrauchtwagenmarkt zu verzeichnen. Nur 3 % Verkaufsanteil, aber knapp über 7 % Angebotsmengenanteil sorgen bei eLCV für einen Marktgängigkeits-MDS-Wert von über 200 und bleiben damit fern jeglicher Relevanz für den Handel.

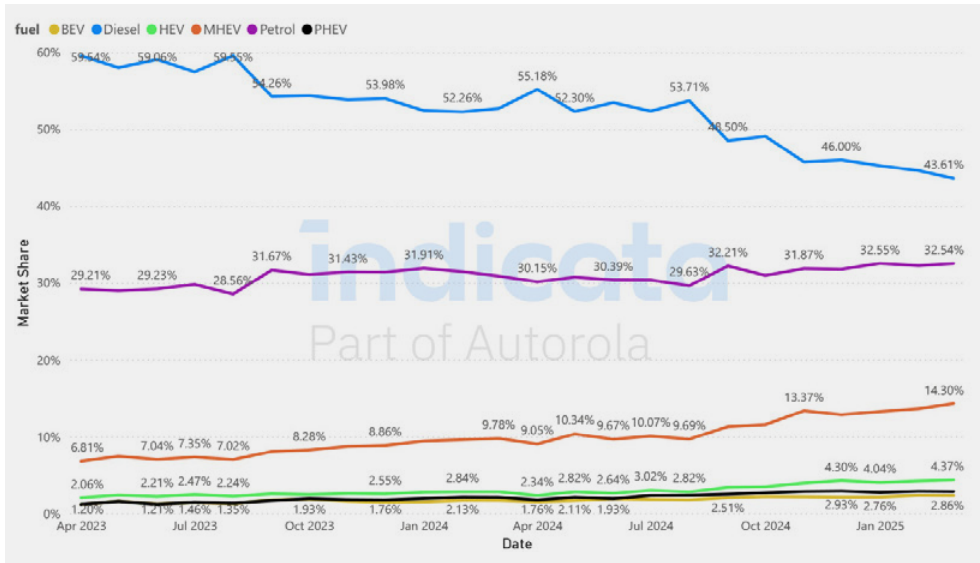
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	51.5
Fiat	500	63.7
Volkswagen	T-ROC	68.9

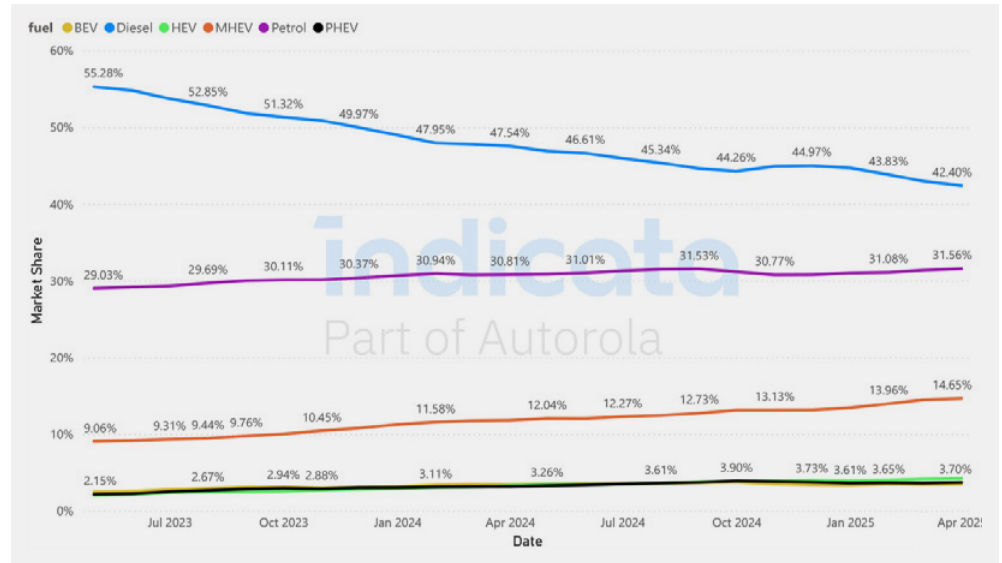
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV 4	9x	41.9
Dacia	Duster	8x	43.1
Toyota	Yaris Cross	8x	44.0

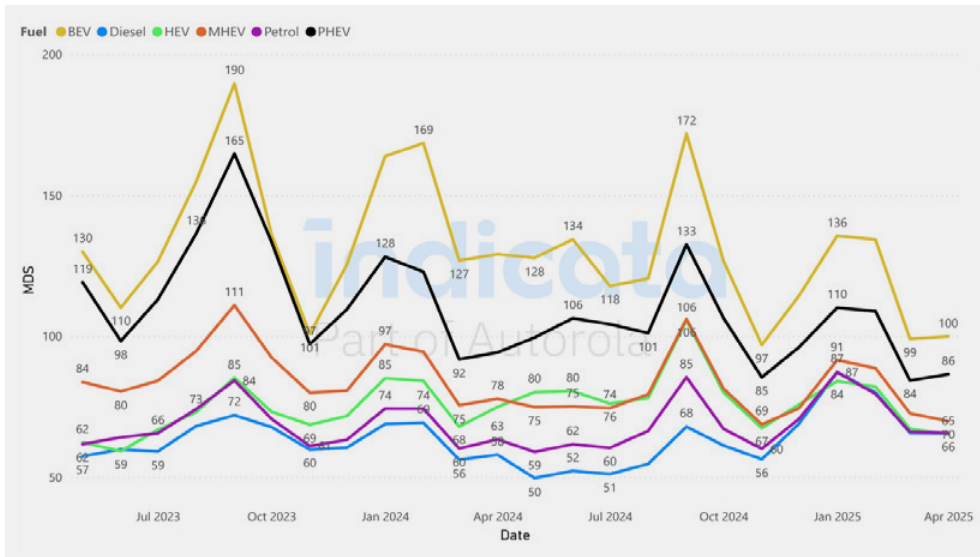
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



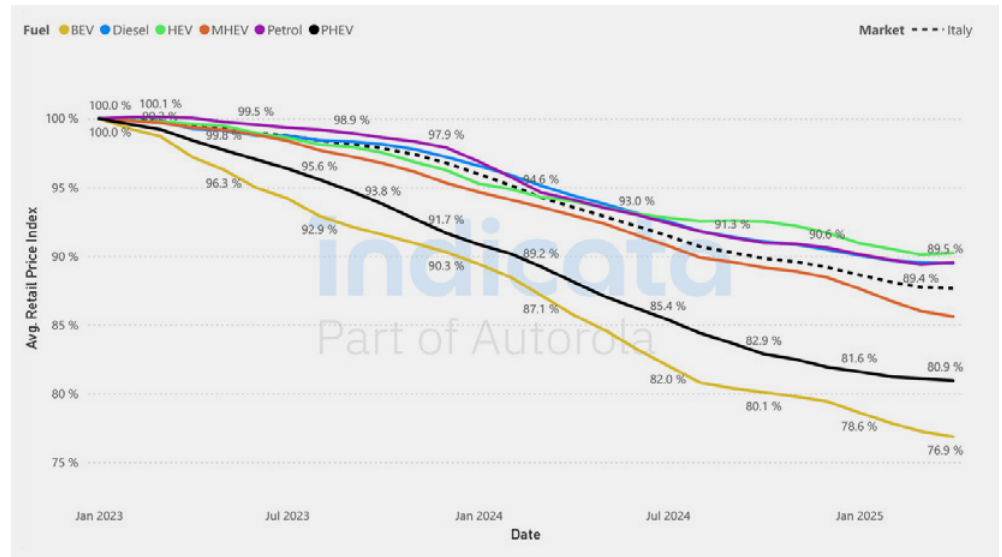
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



PHEVs gewinnen Momentum

Selbst im ältesten Gebrauchtwagensegment jenseits von 5 Jahren machen Diesel-PKW in den Niederlanden nur noch 7 bis 8 % in Angebotsmenge und Verkauf aus. Darüber hinaus deuten unter 1 % Neuwagenmarktanteil bzw. insgesamt weniger als 600 Einheiten per Februar darauf hin, dass auch keine signifikanten oder gar ansteigenden Mengen mehr nachfließen werden. Im jüngsten Alterscluster unter 2 Jahren sind die verkauften Mengen mittlerweile so klein, dass aufgrund einer mathematischen Verzerrung – kleiner Quotient! – der Marktgängigkeitswert im ersten Quartal auf über 160 springt.

In den jüngeren Segmenten bis zu 4 Jahren insgesamt haben dagegen PHEVs ihren verstärkten Auftritt und sind besonders im Verkaufsanteil mit über 24 % in den ersten drei Monaten des Jahres stark vertreten. Die Angebotsmenge wächst zwar mit, auf etwas über 21 %, überschießt aber nicht und erzeugt einen für die Niederlande überdurchschnittlich guten Marktgängigkeitswert (MDS) von unter 64 im März. Am Neuwagenmarkt sind die Plug-Ins aber bereits seit Jahren mengenmäßig, als auch von den Wachstumsraten her den batterieelektrischen Fahrzeugen deutlich

unterlegen. Ein erheblich größerer Teil der BEV wird mangels adäquater Nachfrage exportiert.

Die vollelektrischen Fahrzeuge dieses Altersclusters bis 4 Jahre, die dagegen in den Niederlanden vermarktet werden, sind nach einem Anwachsen zum Ende 2024 auf fast 16 %, im ersten Quartal dieses Jahres in den Verkaufsanteilen eher stagniert und auf ca. 14 % zurückgefallen. Angesichts weiter nachfließender Mengen ist damit der Angebotsbestand auf fast 19 % angewachsen und hat die Marktgängigkeit auf einen MDS-Wert knapp unter 100 verschlechtert. Der Preisindex musste im vergangenen Quartal entsprechend einen Verlust von mehr als einem Indexpunkt hinnehmen, ähnlich wie Plug-In Hybride.

Vollhybride leisten trotz der Affinität und dem Fokus auf die Vollelektrifizierung des Landes einen soliden Beitrag für das Gebrauchtwagengeschäft der Niederlande. 11 % der Verkäufe von unter 4-jährigen Gebrauch-PKW und knapp unter 10 % des Angebotsbestandes sorgen mit stabilem Verlauf und leicht positiver Tendenz für eine Verbesserung der Marktgängigkeit im ersten Quartal und einen nahezu identischen Preisindex verglichen mit Januar.

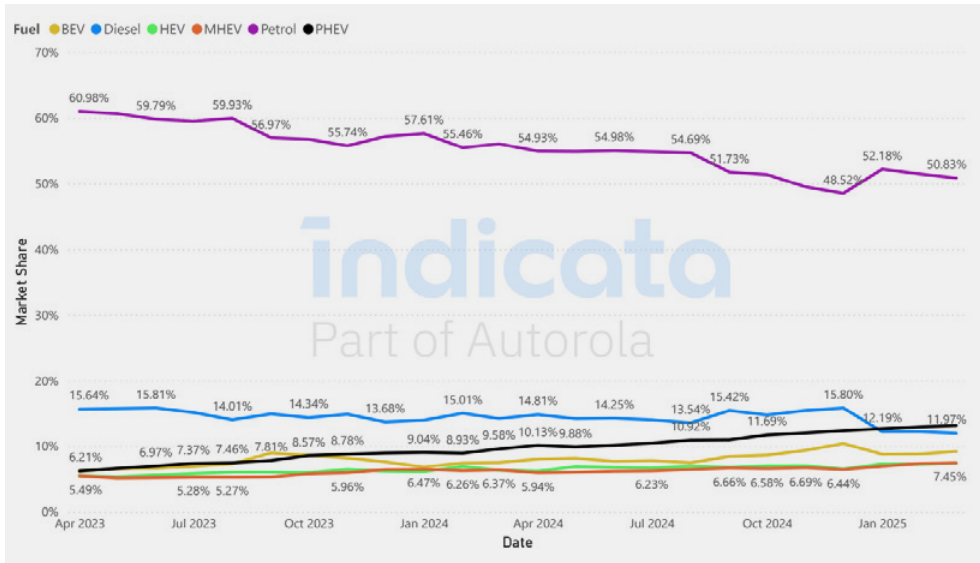
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.3
Volvo	XC40	47.3
Renault	Captur	52.2

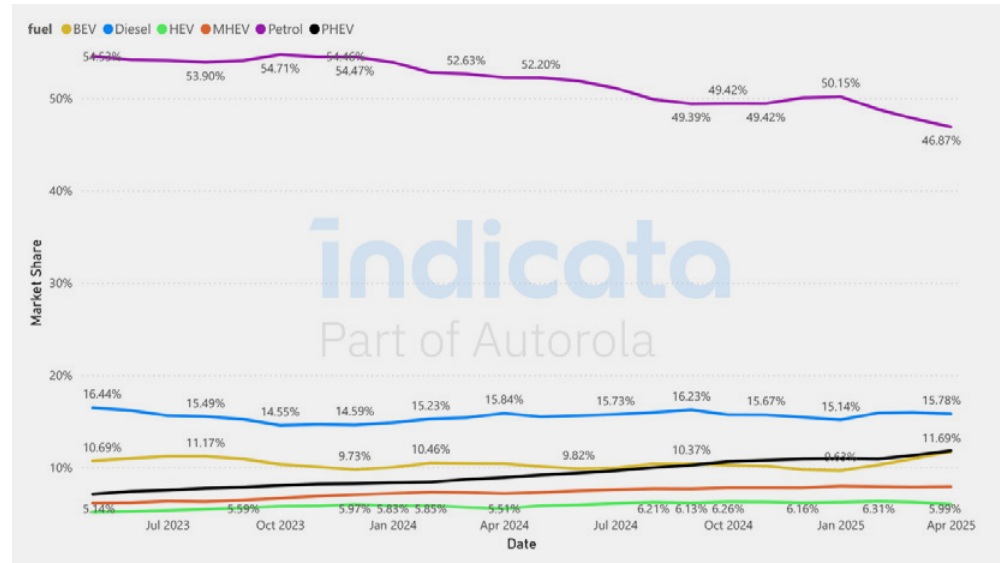
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Lynk & Co	01	15x	23.4
Cupra	Tavascan	14x	26.7
Cupra	Terramar	11x	33.8

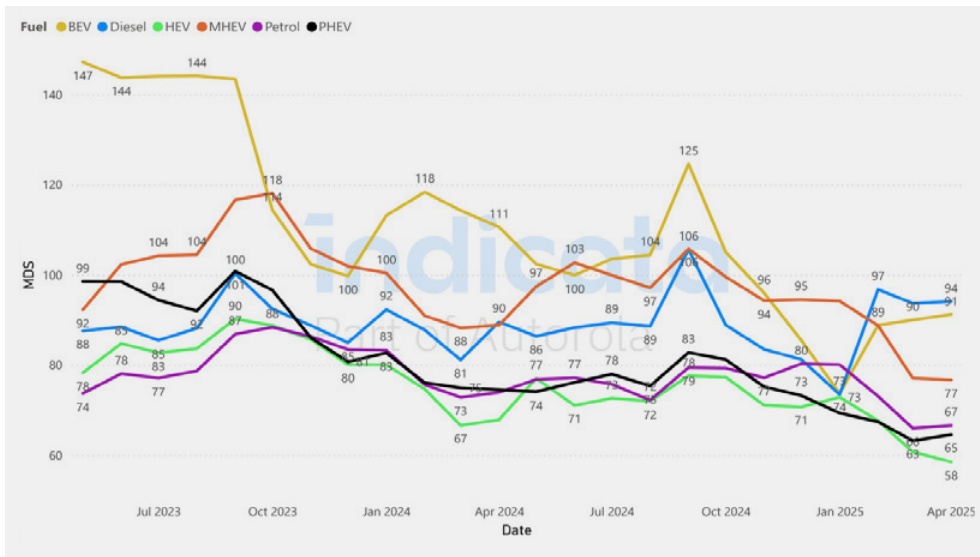
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



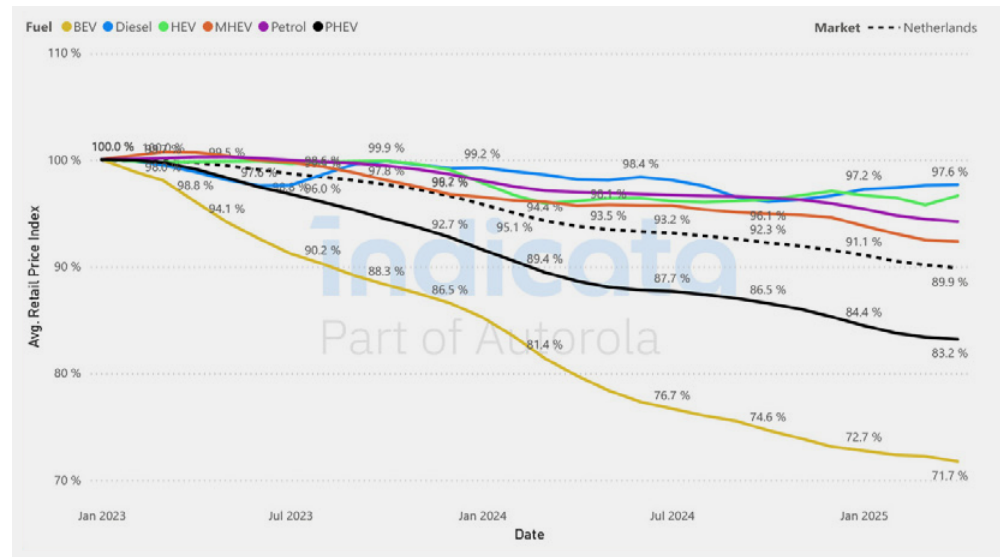
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Vollhybride im Trend dank Marktführer Toyota

Nachdem das im Jahr 2024 eingestellte polnische Incentive-Programm ‚Mój elektryczny samochód‘ („Mein E-Auto“) seit Februar 2025 durch das EU-finanzierte ‚NaszEauto‘ („OurEcar“) ersetzt wurde, ist zu erwarten, dass zumindest wieder mehr Gebrauchtwagen-Nachschub durch neue vollelektrische PKW erzeugt wird. Bei jungen Gebrauchten bewegte sich der Verkaufsanteil im ersten Quartal stagnierend um die 4 %, trägt aber dazu bei, dass der Bestandsanteil von etwa 7 % am Anfang des Jahres auf knapp über 6 % abgebaut und die Marktattraktivität auf einen Zweijahresbestwert von 130 reduziert wurde. Seinen Teil dazu beigetragen hat allerdings der weiterhin starke Preisverfall von BEV. Etwa 2,7 Indexpunkte haben Tesla & Co. seit Jahresbeginn bei den Angebotspreisen eingebüßt. Über zwei Punkte haben darüber hinaus auch Plug-In Hybride verloren.

Mengenmäßig bewegen sie sich in den jüngeren Altersclustern auf vergleichbarem Niveau, weisen dort aber ein um 30 Zähler besseres Angebots-/Nachfrageverhältnis (MDS) und eine weniger stark negative Preisentwicklung. Den Erfolg der Vollhybride in Polen hat der Gebrauchtwagenmarkt nicht zuletzt der generellen Beliebtheit der Marke Toyota zu

verdanken. Doppelt so hohe Verkaufs- und Angebotsanteile als im europäischen Durchschnitt bei dieser Treibstoffart balancieren sich gut aus und halten die Marktattraktivität auch im ersten Quartal auf einer Spitzenposition der Treibstoffarten in Polen. Die Preise konnten seit dem Ende des vorigen Jahres sogar mehr als 2 Indexpunkte wieder gut machen! Nur im jüngsten Alterscluster bis zu 2 Jahren gehen die Verkaufsanteile zurück und lassen die Angebotsmengen wachsen.

Ein schlechteres Angebots-/Nachfrageverhältnis ist die Folge mit MDS-Werten, die von Benzinern und Mildhybriden bereits unterboten werden. Die Benziner profitierten dabei von einer eigenen Preisentwicklung von ca. -1,5 Indexpunkten innerhalb des ersten Quartals, die den Verkaufsanteil um +4 Prozentpunkte nach oben brachten. Der Erfolg der Benziner- und Mildhybridvarianten des Hyundai Tucson haben auch dazu geführt, dass das Modell sich nun erstmalig auf Platz 3 der meistverkauften jüngeren Gebrauchtwagen bis 4 Jahren Alter hinter den Toyota-Modellen einreicht.

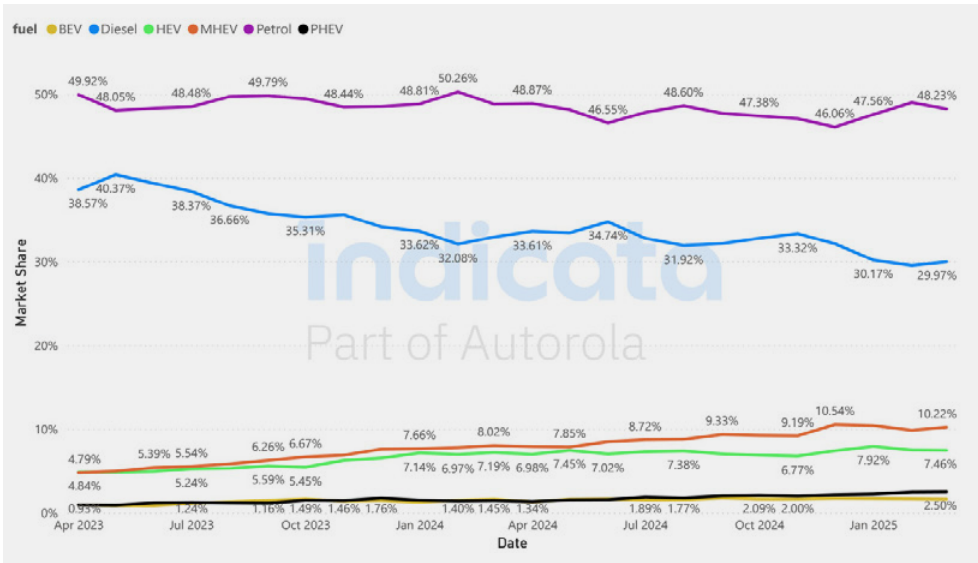
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	61.1
Toyota	Yaris	46.9
Hyundai	Tucson	48.2

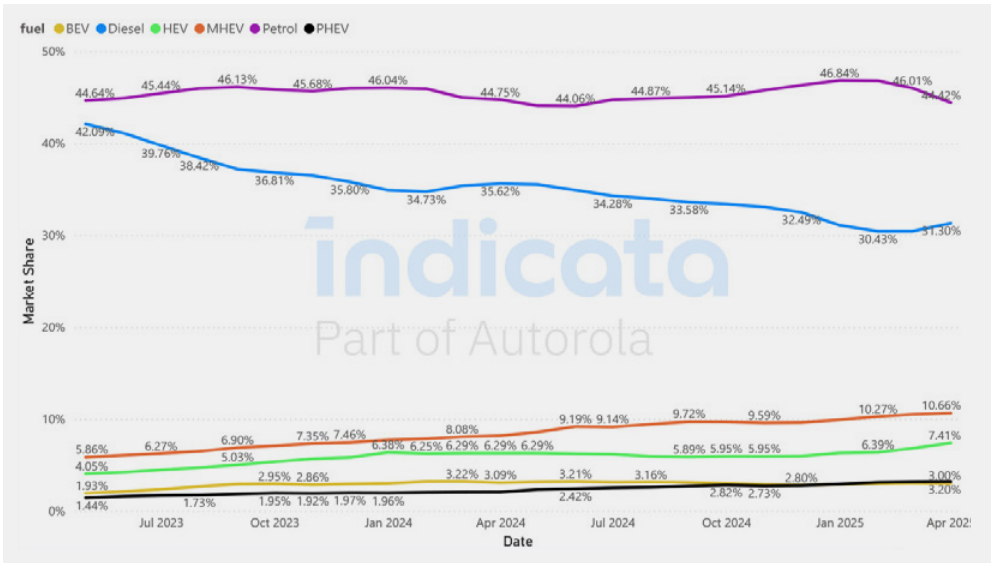
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Swift	10x	34.6
Seat	León	10x	36.6
Volkswagen	T-Cross	10x	37.9

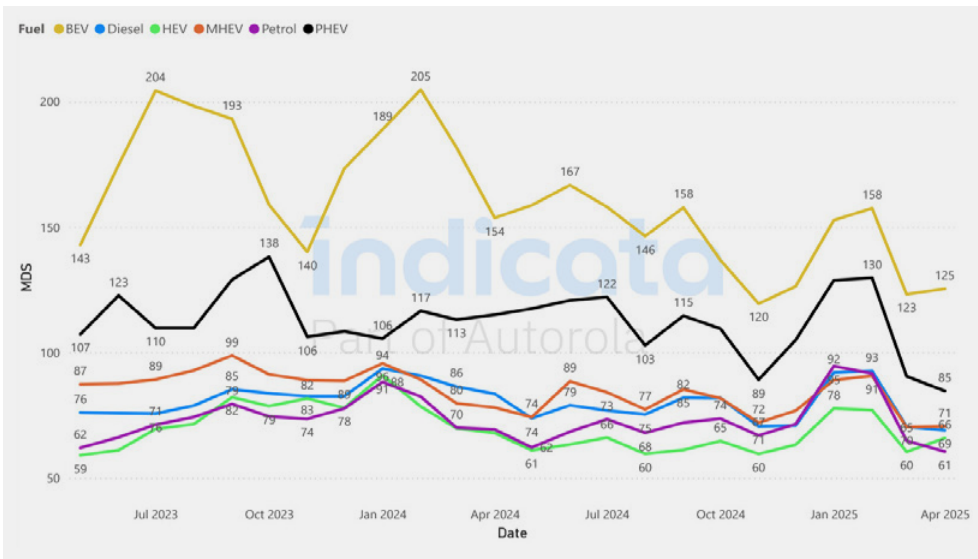
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



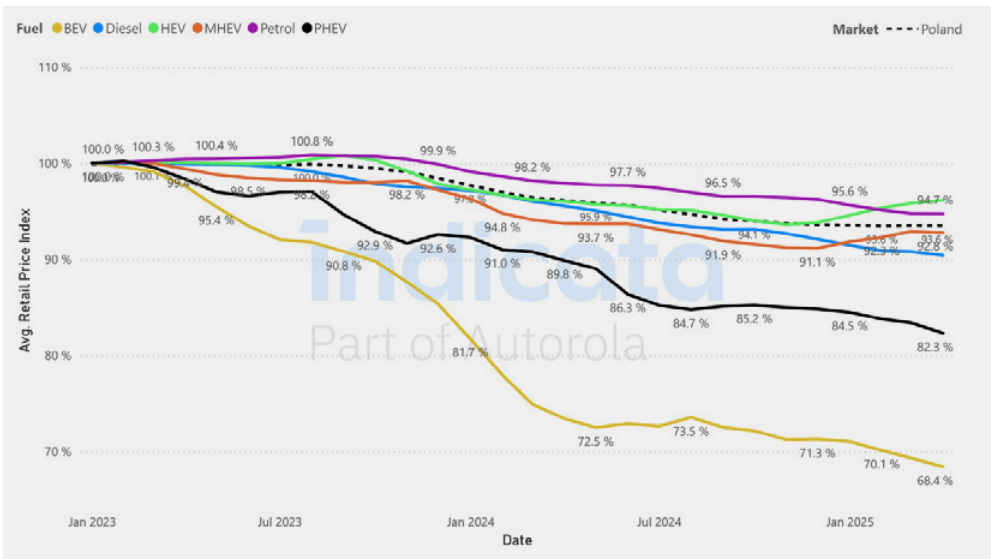
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



BEV im mittleren Alterssegment günstig und erfolgreich

Portugal legt weiter ein rasantes Tempo vor bei der Elektrifizierung seines Automobilmarktes. Jüngst hat die Regierung die Kaufprämien für Neuwagen auf 6- bis 9-Sitzer bis zu einem Preis von 55.000 € ausgeweitet und erzielte mit BEV einen Neuwagenmarktanteil von 21 % per Februar. Die Verkaufsanteile von sehr jungen gebrauchten BEV hinken zwar aktuell etwas hinterher und erzielen im ersten Quartal nur einen leicht rückläufigen Anteil von 13 %, aber vollelektrische Modelle mittleren Alters zwischen 3 und vier Jahren konnten ihren Anteil von etwa 14 % zum Jahreswechsel auf 17 % zum Ende des Quartals verbessern.

Einher geht dieser Erfolg aber mit starken Preisanpassungen, die sich im Preisindex mit einem Verlust von zwei Punkten niederschlugen. Dem Angebots-/Nachfrageverhältnis hat dieser Verkaufsschub gutgetan und bescheren den vollelektrischen Modellen im mittleren Alterssegment MDS-Bestwerte der vergangenen zwei Jahre. Ganz im Gegensatz zu den jüngeren Gebrauchten unter 2 Jahren. Dort erreichen die Stromer zwar auch Werte unter 100, aber am anderen Ende der Skala der Treibstoffarten. Nahezu identisch sind Angebots- und Verkaufs Anteile sowie die entsprechende

Marktattraktivität in MDS für PHEV zu beobachten. Die Neuzulassungen von Plug-In Hybriden und BEV der Jahre 2022/2023 lagen in Portugal tatsächlich auch noch näher beieinander und haben sich erst mit 2024 sehr viel stärker zugunsten vollelektrischer PKW entwickelt.

Die Preise von Plug-Ins konnten im Laufe des ersten Quartals ihr Niveau sogar in etwa halten. Ob die Gebrauchtwagennachfrage der zukünftigen Monate und Jahre für ein entsprechendes Anwachsen der Gebrauchtwagenmenge von BEV ausreicht, ist angesichts der bereits notwendigen Preiskorrekturen zweifelhaft, aber die nationale Regierung investiert weiter, um eines der klassischen Kaufhemmnisse – unzureichende Infrastruktur – zu minimieren. Mengenmäßig unauffällig, aber mit starker Preisstabilität entwickeln sich Vollhybride. Abgesehen von PHEVs sind HEVs die einzige Treibstoffart, die das Quartal ohne Punktverlust im Preisindex abschließen konnten. Die Marktattraktivität hat in den jüngeren Altersclustern im vergangenen Quartal allerdings darunter gelitten. Lediglich bei den Vollhybriden älter als 5 Jahren ist das Angebots-/Nachfrageverhältnis noch gut und erzielt Bestwerte.

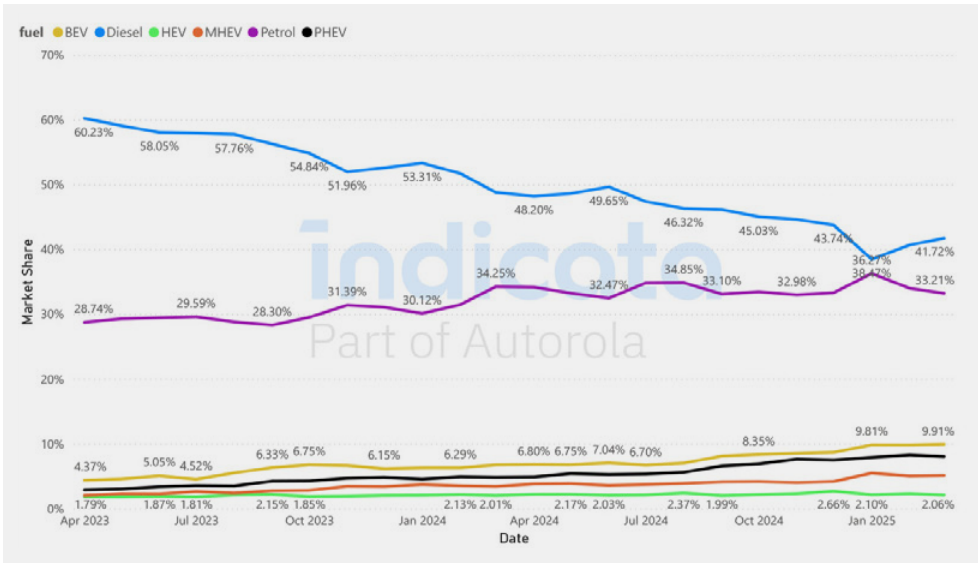
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	58.6
Mercedes-Benz	A-Class	67.3
Peugeot	208	60.7

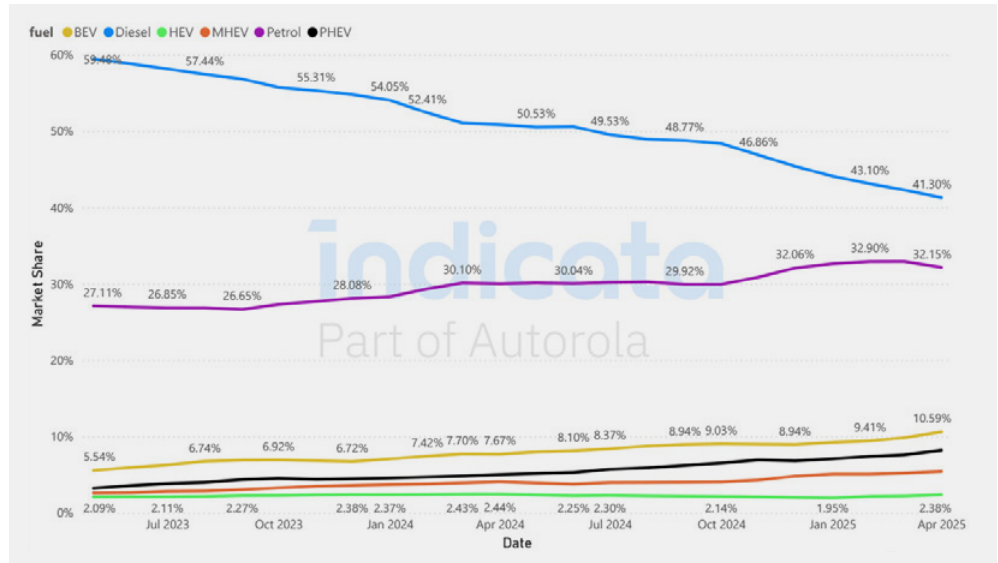
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Rio	11x	32.1
Dacia	Duster	9x	38.0
DS Automobiles	DS 4	9x	39.8

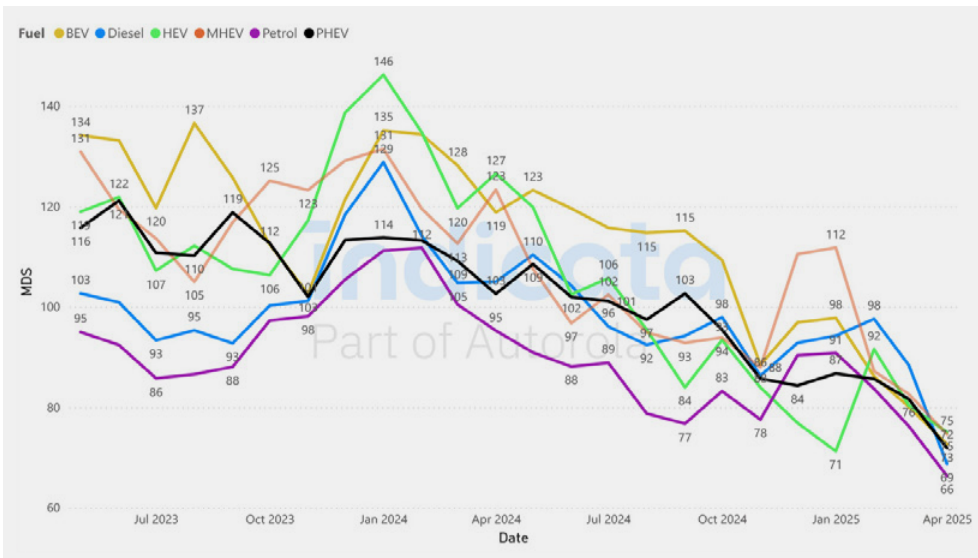
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



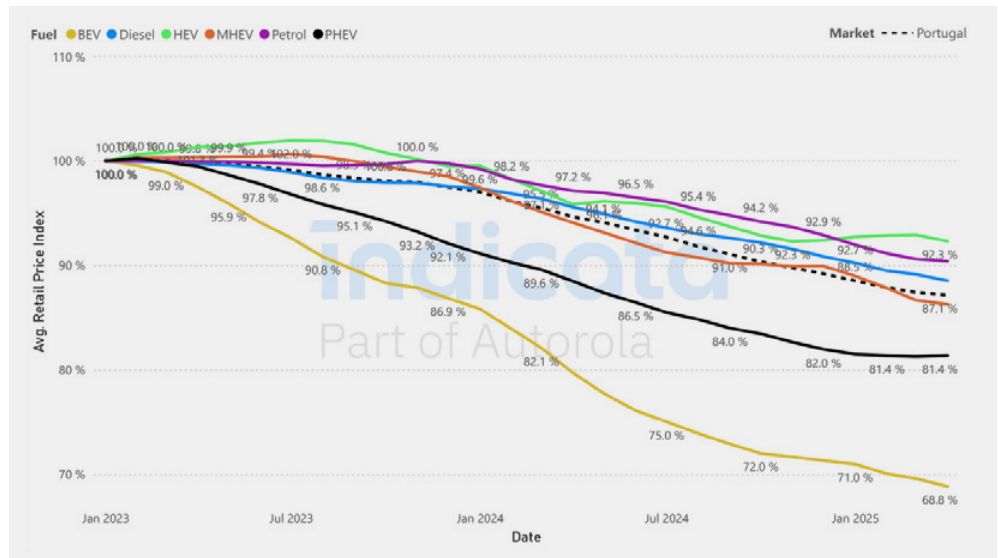
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Wenig Elektrofahrzeuge, aber deren Preisentwicklung gegen den Trend

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Nissan	Qashqai	83.4
Toyota	CH-R	48.0
Peugeot	2008	70.5

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	11x	33.0
Toyota	RAV 4	10x	36.0
Lexus	NX-series	10x	36.5

Seit Mitte letzten Jahres stand eine Neuauflage oder Verlängerung des MOVES III-Programms in Spanien zur Debatte. Eine Subventionierung von neuen BEV und PHEV schien angesichts der schwachen Akzeptanz von Elektrofahrzeugen der einzige Weg zur Stimulation der Nachfrage. Der politische Streit hat mit der Veröffentlichung der budgetären Verlängerung des existierenden Programms am 1. April inklusive einer rückwirkenden Bezuschussung nun geendet. Die Wirkung der bisherigen Programme auf den Neuwagenmarkt hielt sich aber bisher in Grenzen. Unter 6 % Marktanteil im letzten Jahr und fast 7 % per Februar 2025 sind für Spanien im europäischen Vergleich als einer der 5 großen Märkte ein eher schwaches Ergebnis.

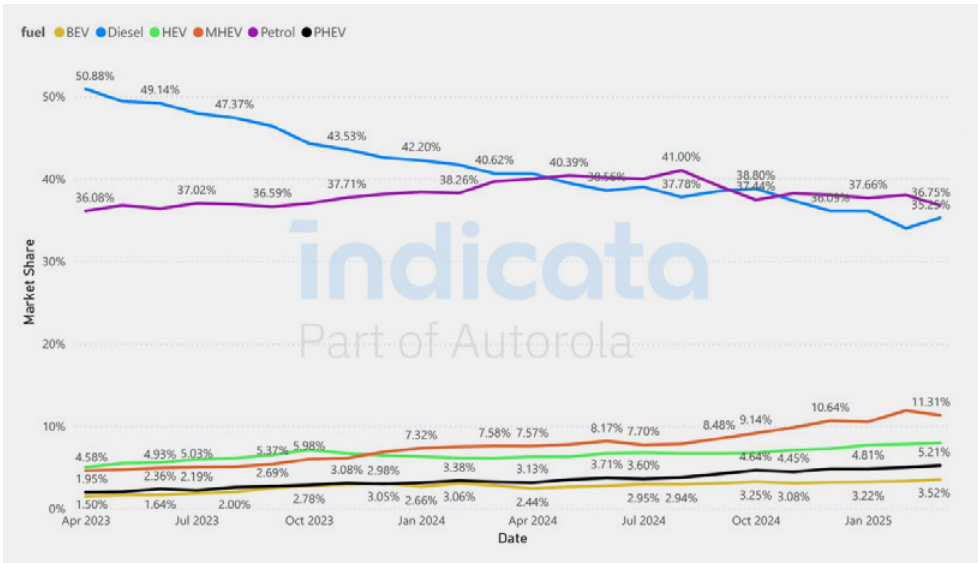
Mit einem Verkaufsanteil von aktuell 6,6 % bei sehr jungen PKW unter 2 Jahren kann der Gebrauchtwagenmarkt zwar einigermaßen mithalten, aber in den vergangenen Monaten haben sich die Angebotsbestände auf über 9 % Anteil aufgebaut und halten das Angebots-/Nachfrageverhältnis bei einem schlechten MDS-Wert von über 130. Umso erstaunlicher daher die Entwicklung des Preisindex, der seit Jahresbeginn fast 1,7 Indexpunkte gutmachen konnte. Etwas besser verkaufen sich Plug-In Hybride mit einem Anteil von derzeit fast 8 % der Gebrauchtwagen bis zu einem Alter von 2 Jahren gegenüber einem Angebotsbestand

von knapp über 9 % des Marktes. Die Marktgängigkeit für junge PHEVs erzielt im Durchschnitt somit einen um 30 Zähler besseren MDS-Wert als die vollelektrischen Varianten und büßt im ersten Quartal 2025 lediglich 0,6 Indexpunkte bei den Angebotspreisen ein.

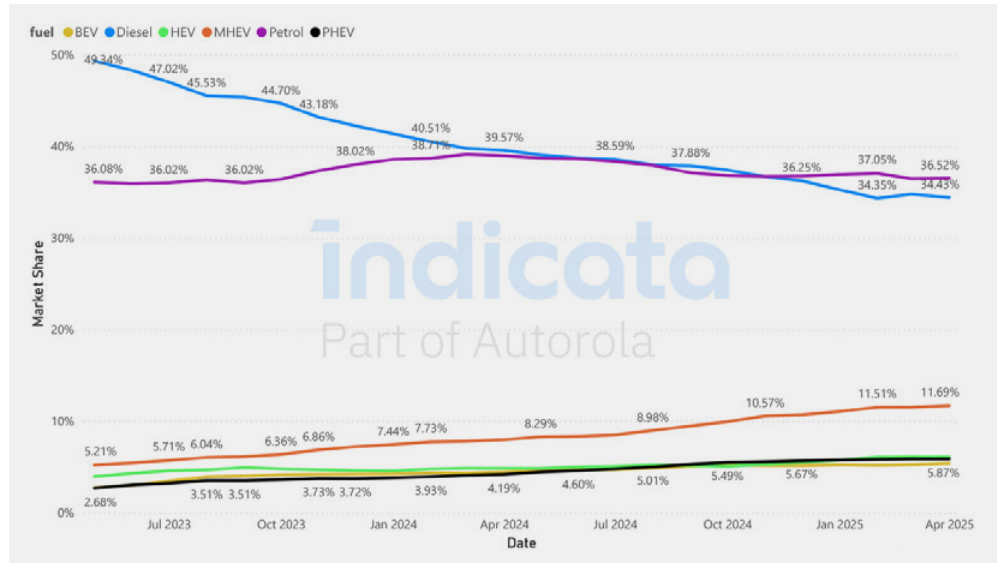
Vollhybride wiederum haben ihre gute Marktgängigkeit bei jungen Gebrauchten unter 4 Jahren zwar behaupten können und weisen in allen Altersclustern Bestwerte beim Market Day Supply auf, aber der überdurchschnittliche Preisindex musste auch hier durchschnittliche Preiskorrektur von -1,2 Indexpunkten hinnehmen. Einzig Diesel und Mildhybride durchschritten das erste Quartal mit nahezu unverändertem Preisniveau und scheinen mengenmäßig die rückläufigen Diesel-Mengen in Verkauf und Angebot durch Mildhybride zu ersetzen. Bei den leichten Nutzfahrzeugen war das Subventionsprogramm offenbar deutlich wirksamer und spült scheinbar kontinuierlich Rückläufer in die Angebotsbestände.

Immer noch mehr als 20 % der angebotenen Transporter unter 2 Jahren Alter sind, vollelektrisch angetrieben und konfrontiert mit einem schwachen Verkauf, der im ersten Quartal von fast 14 % auf einen Anteil von unter 10 % gefallen ist. Das Angebots-/Nachfrageverhältnis hat sich entsprechend bei einem inakzeptablen MDS-Wert von über 200 festgefahren.

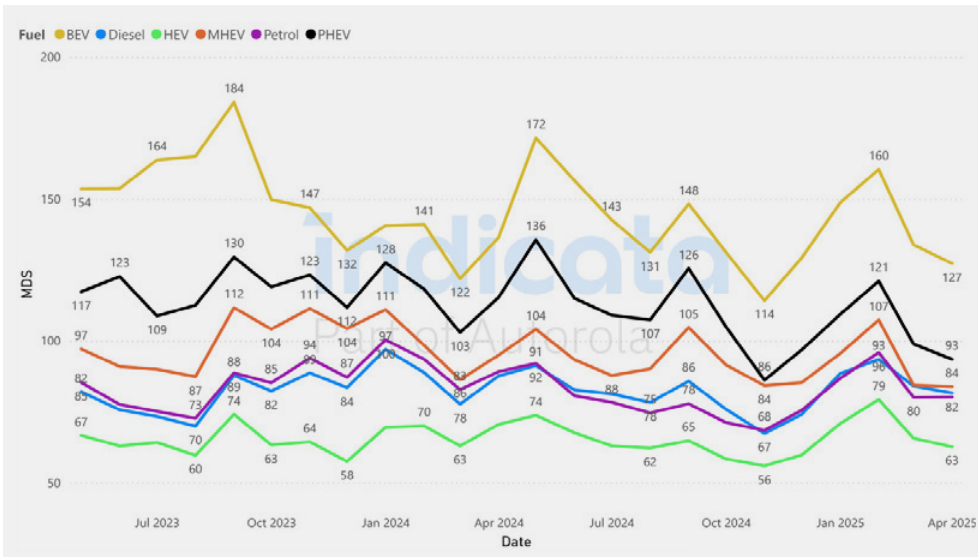
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



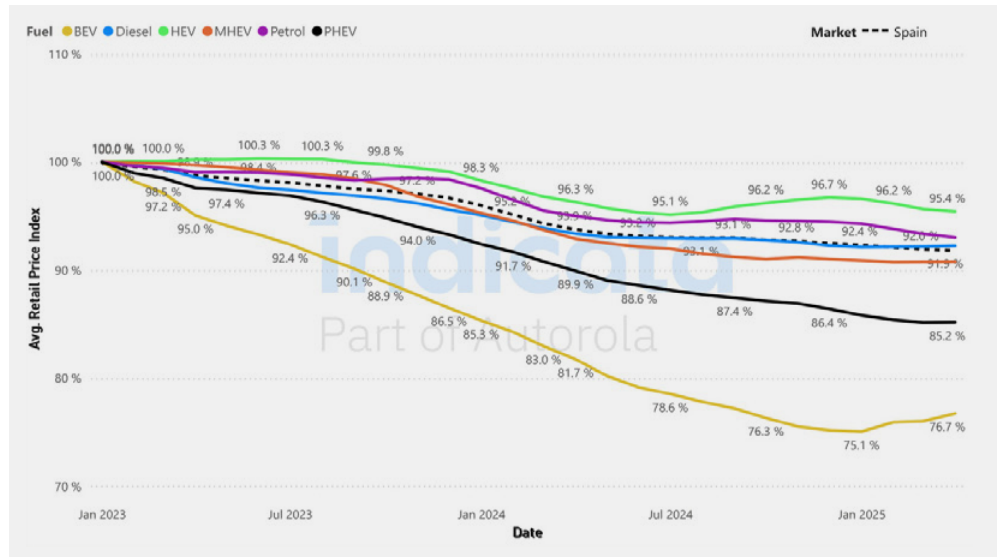
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Plug-In Hybride deutlich preisstabiler als BEV

Trotzdem in Schweden viele Anreize für den Kauf und Betrieb von BEV zurückgenommen wurden, und daraus zunächst ein Rückgang der Neuzulassungen resultierte, erzeugen vollelektrische PKW weiterhin mit 35 % unter den Treibstoffarten den größten Anteil an Neuwagen. Zusammengekommen mit den PHEV (26 %) und einem kleinen Anteil an Vollhybriden stellen elektrifizierte Antriebe damit 2 von 3 neuen PKW. Entsprechend stark haben sich BEV bereits in den jüngeren Gebrauchtwagenclustern etabliert. Konstant über 30 % des Angebotsvolumens und mehr als 26 % Verkaufsanteil junger Gebrauchter unter 2 Jahren und ein Anwachsen auf ähnliche Werte bei den 3 bis 4jährigen im ersten Quartal zeigen die Transformation des Marktes.

Zur Unterstützung wurde im April die bisher wenig wirksame Abwrackprämie auf 25.000 SKR mehr als verdoppelt. Hinzu kommt im Laufe des Jahres eine Verschärfung der Emissions-Reduktionsverpflichtungen für Kraftstofflieferanten, die unter anderem zu höheren Beimischungen von Biofuel und damit tendenziell höheren Benzinpreisen führen wird. Zusammen mit der Kfz-Steuer, die aufgrund des Entfalls des CO2-basierten Anteils vor allem BEV-Fahrer schont, bleibt es also finanziell attraktiv, ein Elektrofahrzeug in Schweden zu betreiben, was wiederum den

Gebrauchtwagenmarkt stimuliert. Die Nachfragesituation für vollelektrische Modelle hat sich im ersten Quartal wieder verbessert, bleibt aber angespannt und liefert besonders bei den jüngsten Gebrauchtwagen unter 2 Jahren Alter einen MDS-Wert nur knapp unter 100.

Stark fallen auch die Angebotspreiskorrekturen aus und verlieren im abgelaufenen Quartal über 3 Indexpunkte. Deutlich besser hinsichtlich Preisentwicklung und Marktattraktivität sieht es aktuell bei Plug-In Hybriden aus. Die Preise blieben im ersten Quartal im Durchschnitt stabil und besonders bei jungen Modellen unter 2 Jahren liegt die Marktgängigkeit auf dem Niveau von Verbrennungsmotoren. Im mittleren Alterssegment hingegen sind derzeit noch mehr PHEVs als BEVs im Angebotsbestand und die Nachfrage schafft es nicht ganz so gut, das Verhältnis in Waage zu halten.

Vollhybride genießen in Schweden zwar kaum Vorteile, sind aber am Gebrauchtwagenmarkt in begrenztem Maße beliebt. Zwischen 7 und 8 % Verkaufsanteil und knapp über 6 % Bestandsanteil bilden bei bis zu 4 Jahre alten Gebrauchten eine gute Basis für ein gesundes Angebots-/Nachfrageverhältnis und Angebotspreise, die im Vergleich zu 2023 auf nahezu identischem Niveau liegen, allerdings mit leicht negativer Tendenz.

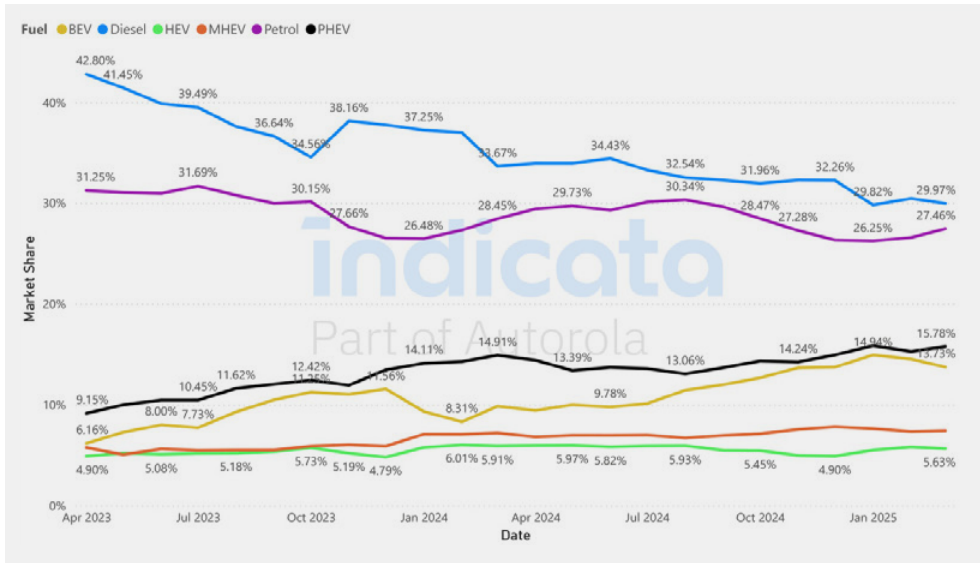
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volvo	V60	43.3
Volvo	XC40	40.7
Volvo	XC60	53.1

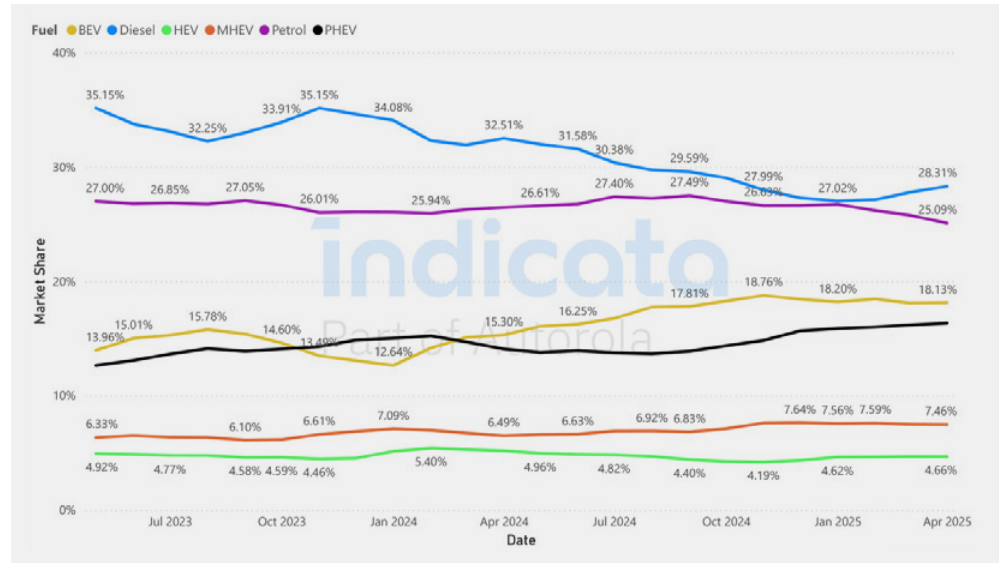
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Mini	3-door / 5-door Hatch	14x	25.7
BMW	i3	13x	28.7
Volkswagen	T-ROC	12x	29.2

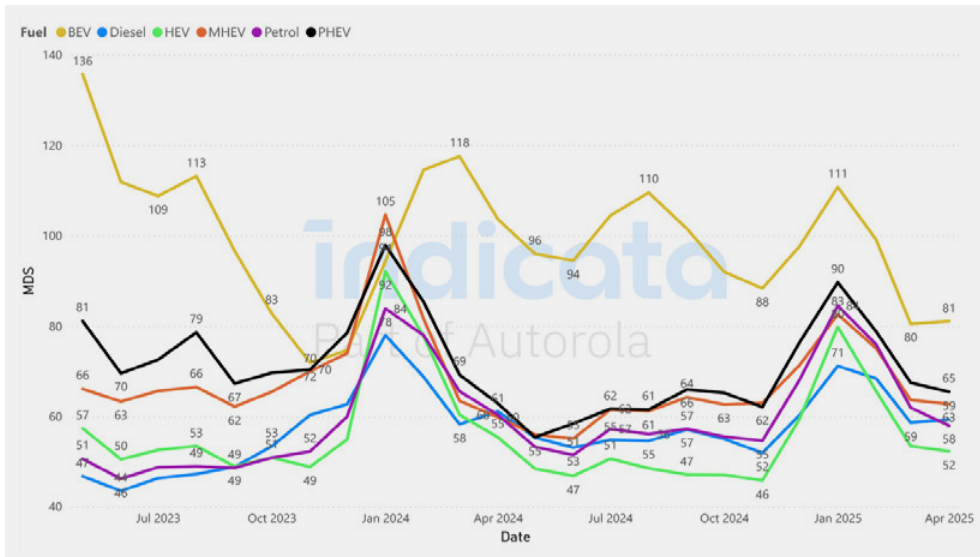
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



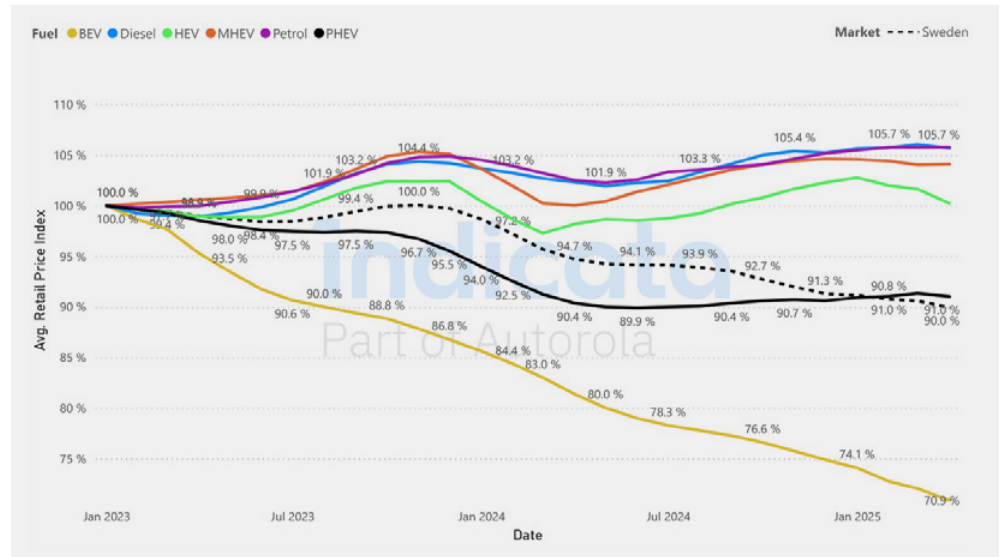
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Ambitionierter Weg zur Elektrifizierung

Auch in der Türkei nehmen batterieelektrische PKW Fahrt auf und erzielten laut TÜIK im Februar einen beachtlichen Neuwagenmarktanteil von fast 13 %. Verglichen mit dem Vorjahreszeitraum ein Zuwachs von 72 % und in absoluten Zahlen mehr als in den Niederlanden. Begleitet wird der Zuwachs durch den Ausbau des öffentlichen Ladenetzes, das nach staatlichen Angaben die Zahl von 11.000 Standorte mit 28.000 Ladepunkten im Februar überschritten hat.

Der Erfolg wird der vorteilhaften Verbrauchssteuer (OTV) zugeschrieben und sicher auch durch die einheimische Produktion der Marke Togg befördert.

BYD als weiterer wichtiger Player hat mit der türkischen Regierung umfangreiche Investitionen zum Bau eines Werkes vereinbart – nicht zuletzt zur Umgehung von EU-Importzöllen - und erreichte per Februar einen Marktanteil von 2,5 % bei Neuwagen. Bei den Verkäufen junger Gebrauchter stieg der Verkaufsanteil im ersten Quartal entsprechend weiter auf 8,5 % und konnte die Marktattraktivität gemessen in MDS um fast 9 Punkte verbessern. Die Preisentwicklung des Quartals liegt für BEVs auf einem

vergleichbaren Niveau mit Verbrennern und weist inflationsbedingt noch immer Preiskorrekturen nach oben auf.

Die allgemeine jährliche Teuerungsrate lag in der Türkei im Februar mit 39,1 % leicht unterhalb des erwarteten Wertes. Erheblich schwerer als ihre vollelektrischen Pendanten tun sich Plug-In Hybride auf dem türkischen Markt und spielen mengenmäßig weiterhin kaum eine Rolle. Selbst im jüngsten Alterscluster liegt diese Antriebsart unterhalb einem Prozent Marktanteil in Verkauf und etwas über 1 % in den Angebotsmengen. Als einziges Segment müssen Plug-Ins seit Beginn des Jahres trotz Inflation sogar negative Preiskorrekturen hinnehmen. Sie sammeln Standtage und erzielen einen um durchschnittlich 30 Punkte schlechteren MDS-Wert als z.B. die marktbeherrschenden Benziner und immer noch 15 Punkte mehr als BEVs.

Vollhybride erreichen, wie in vielen anderen Märkten auch, in der Türkei mit unter 3 % im jüngsten Alterssegment nur einen recht geringen Marktanteil, glänzen dafür aber mit einer sehr guten Marktgängigkeit und Preisentwicklung. Die nachfließenden Mengen werden zu stabilen Preisen zügig umgesetzt.

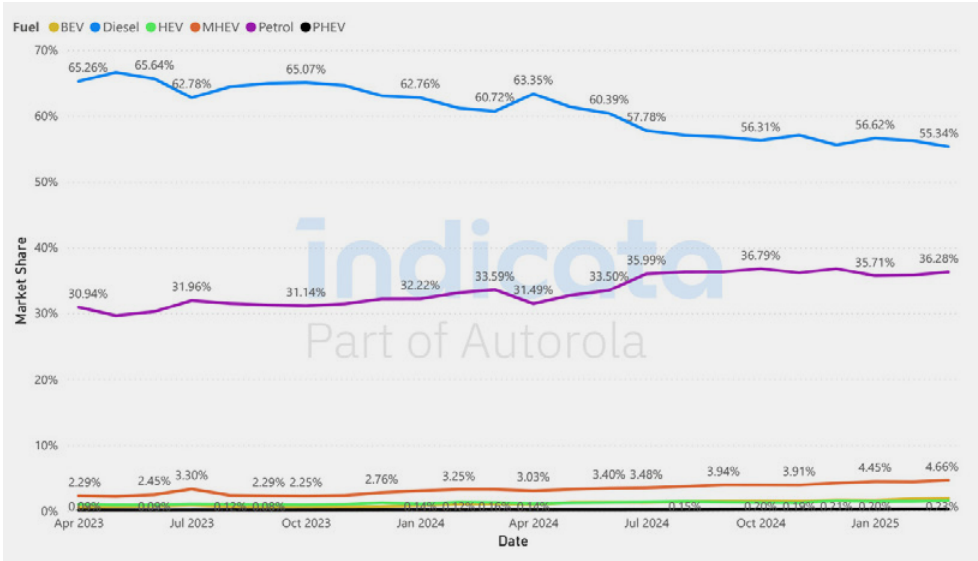
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	27.3
Renault	Clio	27.4
Renault	Mégane	32.1

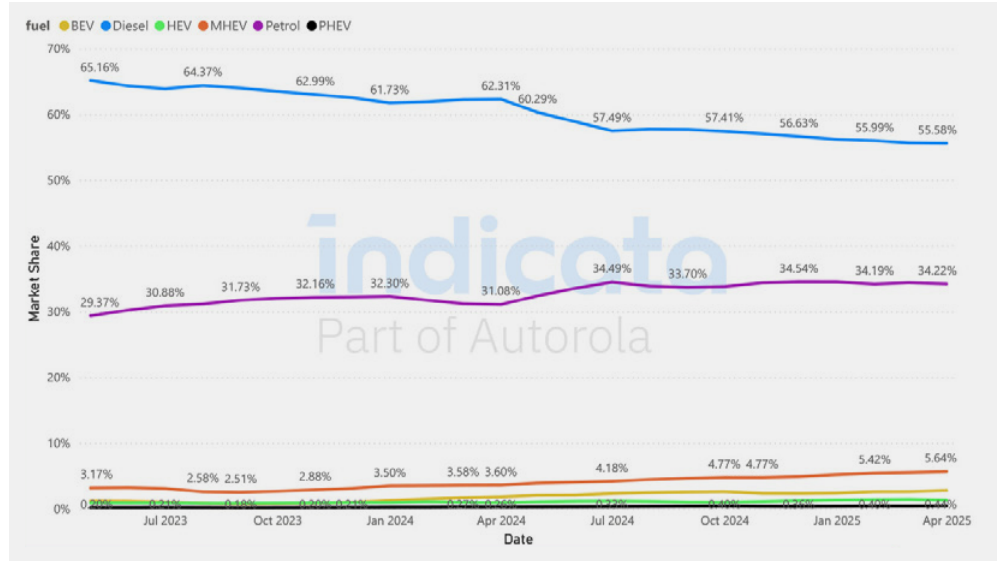
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Chery	Tiggo 7 Pro	17x	21.8
Citroën	C5 Aircross	16x	23.2
Citroën	C4 X	15x	24.0

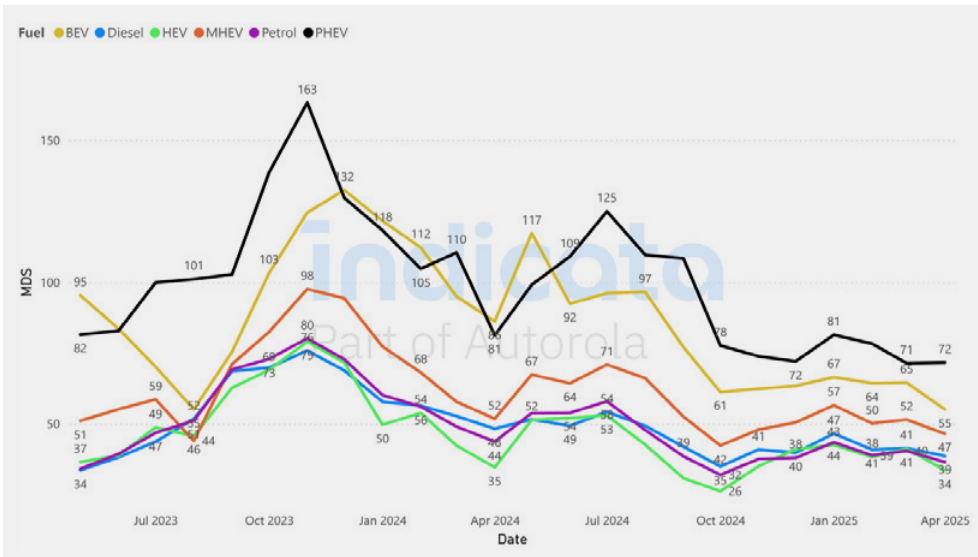
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



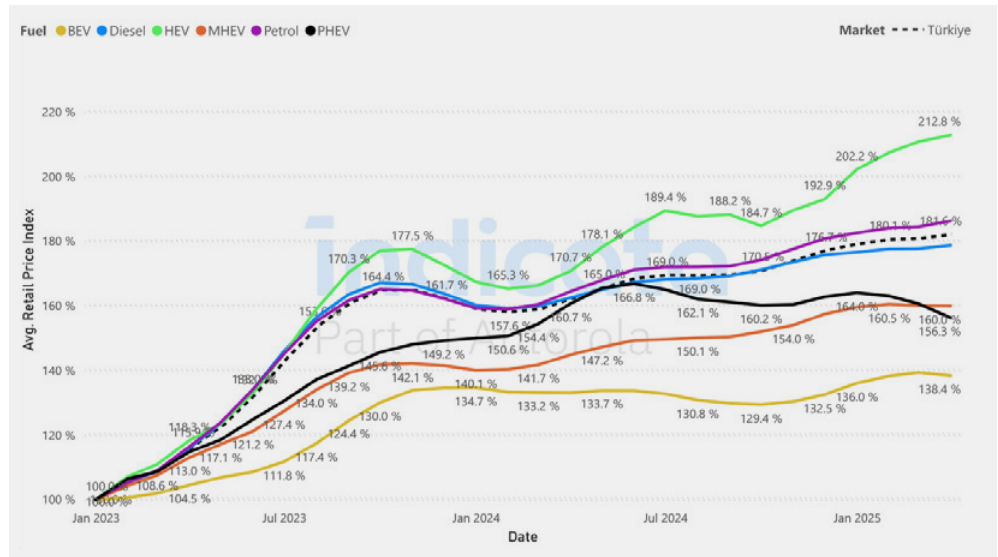
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Gelockertes Mandat, aber ambitioniertes Ziel weiter im Blick

Das Vereinigte Königreich hat im vergangenen Jahr aufgrund des staatlichen ZEV-Mandats einen aus europäischer Sicht deutlich überdurchschnittlichen PKW-Marktanteil an neuen BEV von fast 20 % erreicht. Im ersten Quartal hat sich dieser Anteil sogar bereits über die 20 %-Schwelle bewegt. Mit Wirkung zum April wurden allerdings Anpassungen der staatlichen Regelungen beschlossen, die noch bis 2035 Hybride als Neuzulassungen erlauben, auch wenn das Ende der Verbrennerzulassungen 2030 bestehen bleibt.

Im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge sind die Regeln ebenfalls etwas gelockert worden und erlauben bis 2035 sogar noch Verbrennermodelle bei Transporterneuzulassungen. Allerdings reduzieren sich trotz immer noch ambitionierter ZEV-Ziele für Hersteller die staatlichen Anreize für BEVs auf die Einfahrerlaubnis in ULEZs (Ultra Low Emission Zone), den Entfall der City-Maut (in London nur noch bis Ende 2025) und einer verringerten Firmenwagensteuer. Angesichts mangelnder Stimulation des Gebrauchtwagenmarktes und fehlender Möglichkeit Rechtslenker nach Kontinentaleuropa zu exportieren, resultiert aus dem stetigen Druck mehr Fahrzeuge neu zuzulassen, ein wachsendes Risiko eines Überangebots.

Im jüngsten Alterssegment bis zu 2 Jahren hat sich das Angebots-/Nachfrageverhältnis von BEV im ersten Quartal hingegen zunächst um 50 Punkte erheblich verbessert und bei den Modellen von 3 bis 4 Jahren es sogar auf Verbrennerniveau gebracht. Die Preisentwicklung für vollelektrische Gebrauchtwagen hat seit Anfang dieses Jahres dabei nur etwas mehr als einen Indexpunkt verloren. Der Angebotsmengenanteil legte aber um vier Prozentpunkte im Cluster der bis zu 2-jährigen auf über 16 % zu, während die Verkäufe es nur auf etwas über 12 % schafften.

Benziner, die weiterhin auch bei den jungen Gebrauchten bei Weitem die Mehrheit bilden, sind trotz stabiler Preise und rückläufiger Verkaufsanteile auch in dieser Altersgruppe zügig abgeflossen und erzielen Bestwerte bei der Marktattraktivität MDS. Nur noch etwas mehr als jeder Dritte Gebrauchte, der jünger als 2 Jahre ist und in den Portalen angeboten wird, wird von einem Benziner angetrieben. Aber fast 40 % der Verkäufe generieren sich daraus. So wundert es nicht, dass sich in den Top 3 der meist- und schnell verkauften Modelle im vergangenen Monat - abgesehen vom Tesla Model 3 - fast ausschließlich klassische Baureihen wie Vauxhall Corsa, Nissan Qashqai, Ford Puma und Volvo XC40 finden.

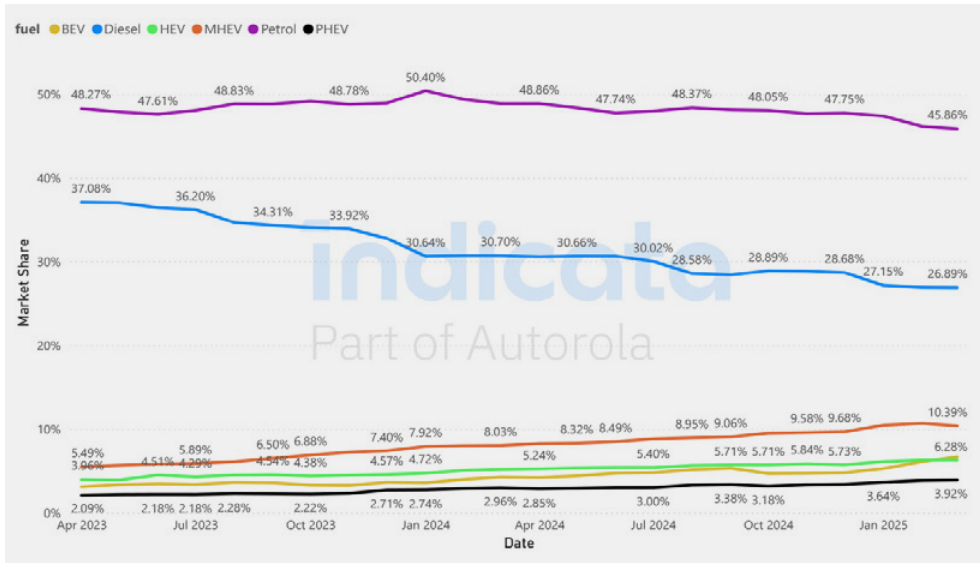
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	31.3
Nissan	Qashqai	25.1
Ford	Puma	36.9

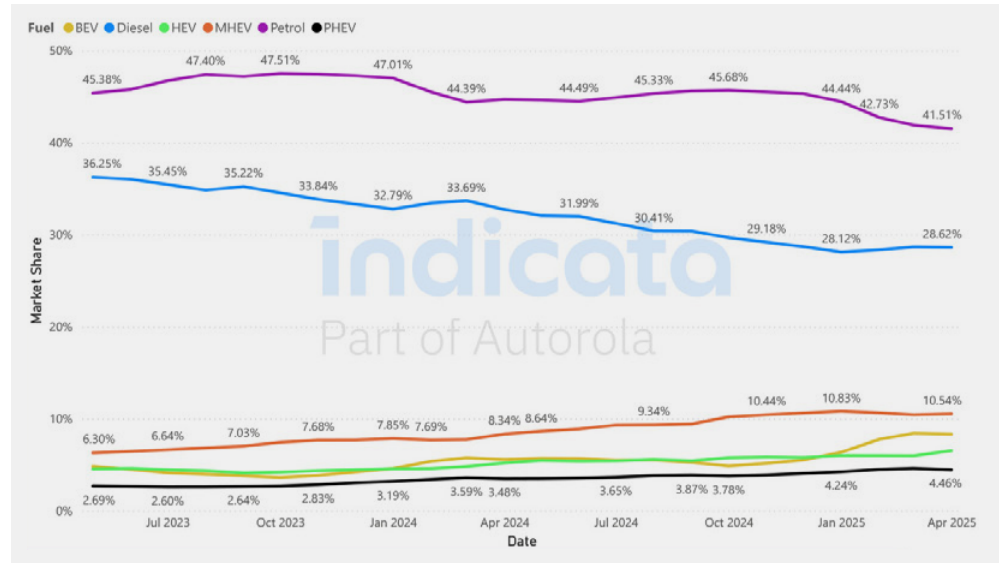
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	15x	23.8
Nissan	Qashqai	14x	25.1
Volvo	XC40	14x	26.1

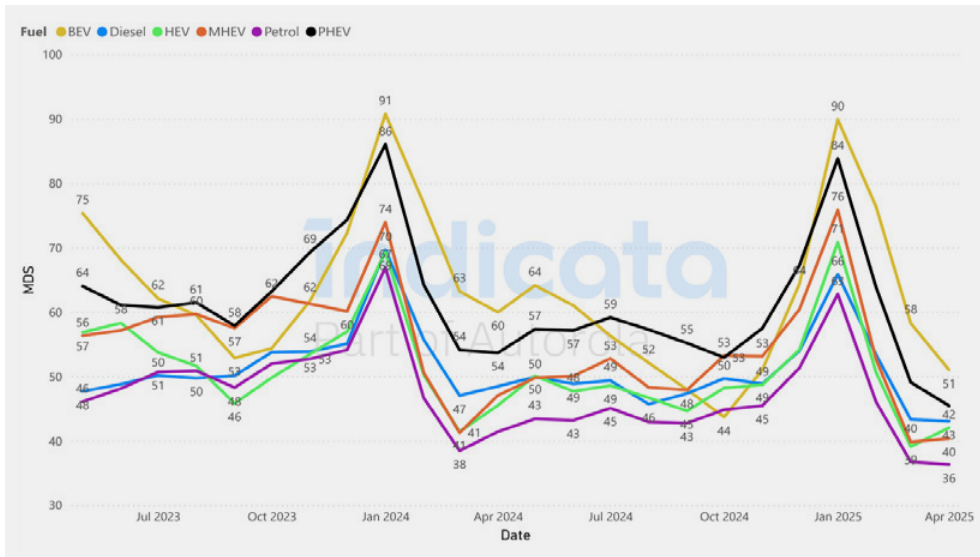
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



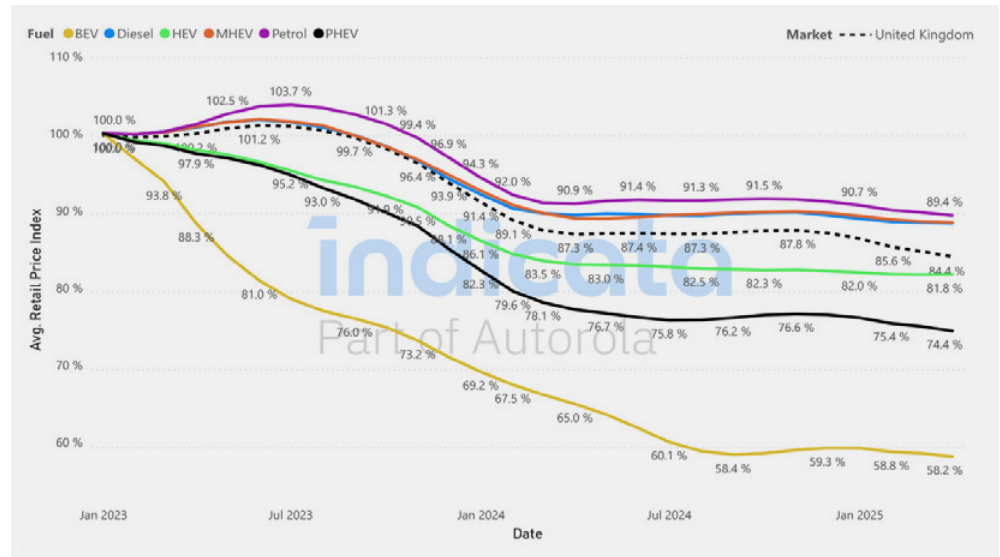
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Wenn Sie sich mit Indicata in Verbindung setzen möchten, finden Sie unten eine Liste der Länderkontakte oder registrieren Sie sich über [Indicata.com](https://indicata.com)

Austria

Andreas Steinbach

Autorola - Market Intelligence - Indicata

Office: +43 1 2700 211-90

Mobile: +43 664 411 5642

Email: ash@autorola.at

Belgium

Filip Dobbeleir

Senior Manager Indicata

Mobile: +32 (0)475/40 40 47

Phone: +32 (0)3/887 19 00

Email: fdo@autorola.be

Denmark

Palle Elgaard

Email: pel@indicata.com

France

Jean-Rémi Thomas

Sales Director

Email: jrt@autorola.fr

Germany

Jonas Maik

Senior Key Account Manager

Mobile: +49 151-402 660 18

Email: jmk@indicata.de

Italy

Davide Ghedini

Key Account Manager Indicata Italy
Autorola.it

Phone: +39 030 9990459

Mobile: +39 331 1343893

Email: dag@indicata.it

Pietro Sportelli

Autorola.it

Mobile: +39 3332495899

Email: psp@indicata.it

The Netherlands

Jan Jaap Koops

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 (0)6 47 52 1686

Email: jjk@autorola.nl

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Sandra Sequerra – Portugal

Solutions & Indicata Business
Unit Manager

Phone: +351 271 528 135

Mobile: +351 925 299 243

Email: sas@autorola.pt

Spain

Juan Menor de Gaspar

Indicata Business Consultant

Phone: +34 609 230 236

Email: jmd@autorola.es

Sweden

Yngvar Paulsen

Autorola.se

Email: yjn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Turkey

Aslı GÖKER

Deputy General Manager - Indicata

Phone: +90 212 290 35 30

Mobile: +90 533 157 86 05

Email: asl@indicata.com.tr

UK

Dean Merritt

Head of Sales - Indicata

Mobile: +44 (0)7739 047706

Email: dm@autorola.co.uk

Am 24. 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 haben den Markt stets im Blick. Der Indicata Market Watch, ein regelmäßiges PDF, das um den 20. des Monats erscheint, enthält Daten zu Lagerbeständen, Verkäufen und den Liefertrends des Markttages, aufgeschlüsselt nach Kraftstoffarten.

Es ist unser Bestreben, Ihnen aktuelle Marktdaten zu Verkäufen, Lagerbeständen und Preisen bereitzustellen, um Sie in diesem dynamischen Marktumfeld fortlaufend zu informieren.

Mit Freude präsentieren wir Ihnen die neueste Ausgabe unseres **“Indicata Market Watch”**, welche 13 europäische Länder analysiert. Wir bieten eine umfassende Analyse des Gebrauchtwagenmarktes mit Kommentaren für jedes Land für das erste, zweite, dritte und vierte Quartal, die jeweils im Januar, April, Juli und Oktober veröffentlicht werden. In den übrigen acht Monaten des Jahres erscheinen Lite-Versionen des Berichts, die eine gesamteuropäische Zusammenfassung sowie Ländergrafiken und -tabellen enthalten.

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 Verkaufsdaten (Deinstallationsdaten) in diesem Bericht basieren auf Anzeigen von anerkannten Automobilhändlern für tatsächliche Gebrauchtwagen. Er enthält daher keine Daten zu privaten (P2P-) Anzeigen.

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



Indicata
Market Watch™
Gebrauchtwagen Insights



Weitere Informationen
über B2B-Markttrends
finden Sie unter:

indicata.de/market-watch/

indicata
Part of Autorola