



Oktober 2025 | Ausgabe 68

Europas Gebrauchtwagenmarkt findet seinen Rhythmus, aber nicht seine Komfortzone



Der europäische Gebrauchtwagenmarkt schwankt nicht mehr groß – er passt sich an. Der Oktober bestätigt eine Stabilisierung, die nun weniger wie eine Pause und mehr wie ein Übergang zu einem reifen, segmentierten Markt aussieht. Die Preise haben sich nach drei Jahren der Volatilität weitgehend eingependelt, und obwohl regionale Unterschiede bestehen bleiben, hat der Markt seinen Rhythmus gefunden.

Ein fragiles Gleichgewicht zwischen Fortschritt und Druck

Die Bestandsstrukturen stabilisieren sich, jedoch nicht überall gleichmäßig. Nordeuropa profitiert von einem gesünderen Umschlag und wiedergewonnenem Verbrauchervertrauen, während südliche Märkte weiterhin mit der Erschwinglichkeit kämpfen. MDS-Indikatoren zeigen, dass der Markt in eine Effizienzphase eingetreten ist: schnelle Rotation bei jungen Benzin- und Hybridfahrzeugen, langsamere Bewegung bei älteren Dieseln und Elektroautos.

Diesel hält sich, während Elektroautos ihre Zukunft hinterfragen

Diesel dominiert nicht mehr, weigert sich aber zu verschwinden. In Märkten mit hoher Laufleistung bleibt Diesel eine rationale Wahl und hält den Wert besser als erwartet. Das Elektrosegment steht hingegen vor einer Vertrauenskrise: hohe Preise, unsichere Batterieleistung und geringe Verbraucherbereitschaft führen zu langen Standzeiten. Was einst ein spekulativer Boom war, ist nun eine langsame, aber notwendige Marktkorrektur.

Leichte Nutzfahrzeuge spiegeln die wahren Grenzen des Wandels in Europa

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge ist ein unausgesprochener Spiegel der industriellen Realität Europas. Die Nachfrage nach Diesel-Transportern bleibt stabil, da professionelle Nutzer Autonomie und Zuverlässigkeit über Anreize stellen. Elektrifizierte Nutzfahrzeuge, trotz staatlicher Förderung, werden nur langsam angenommen: hohe Kosten, begrenzte Reichweite und unzureichende Ladeinfrastruktur bremsen die Entwicklung. Doch mit beschleunigter Flottenerneuerung und den bevorstehenden Euro-7-Vorschriften könnte dieses Segment zum nächsten Schauplatz pragmatischer Innovation werden.

Anpassung wird zur neuen Wachstumsstrategie

Kredite bleiben knapp, das Verbrauchervertrauen ist verhalten. Dennoch lernen Händler und Remarketing-Unternehmen, in dieser neuen Normalität zu bestehen: präzise Beschaffung, wettbewerbsfähige Preisgestaltung und flexible Finanzierungsmodelle ersetzen die frühere Wachstumslogik um jeden Preis. Der Gebrauchtwagenmarkt ist gereift – er ist nun Europas wahrer Spiegel der realen Nachfrage.

Resilienz, nicht Erholung, prägt den weiteren Weg

Europas Gebrauchtwagenmarkt wartet nicht mehr auf eine Erholung; er entwickelt sich durch Anpassung weiter. Während der Neuwagenmarkt das Labor politischer Ambitionen ist, ist der Gebrauchtwagenmarkt zum Barometer ihrer Folgen geworden. Die kommenden Monate werden zeigen, wie gut diese neue Reife politischen Veränderungen, strengeren Vorschriften und der langsamen, aber sicheren Elektrifizierung der Mobilität standhält.

Wir verpflichten uns, Sie mit aktuellen Daten zu Verkäufen, Lagerbeständen und Preisen auf dem europäischen Gebrauchtwagenmarkt zu versorgen, damit Sie stets über dieses sich schnell verändernde Umfeld informiert sind.

Unsere umfassende Gebrauchtwagenmarktanalyse und Länderkommentare für das erste, zweite, dritte und vierte Quartal werden wir weiterhin im Januar, April, Juli und Oktober veröffentlichen.

In den übrigen acht Monaten des Jahres werden in der Zwischenzeit Lite-Versionen des Berichts erscheinen, die eine gesamteuropäische Zusammenfassung sowie Ländergrafiken und -tabellen enthalten.

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Freude mit unserem Bericht.

Verkaufstrends, Angebot an Markttagen (Market Days Supply - MDS) und Top-Seller-Modelle

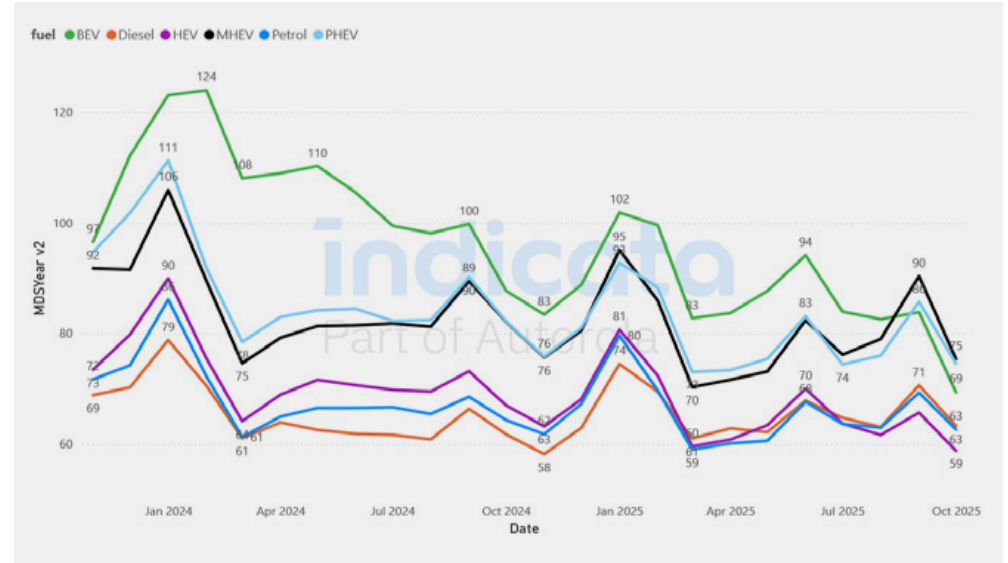
Meistverkaufte Automodelle bis zu einem Alter von 4 Jahren nach Volumen

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	72.4	Volkswagen Golf	67.9	Toyota Yaris	41.7	Volkswagen ID.4	50.8
Peugeot 208	64.9	Peugeot 208	59.1	Toyota C-HR	54.6	Volkswagen ID.3	46.4
Volkswagen T-ROC	65.3	Volkswagen T-ROC	64.6	Toyota Yaris Cross	43.5	Tesla Model 3	30.3

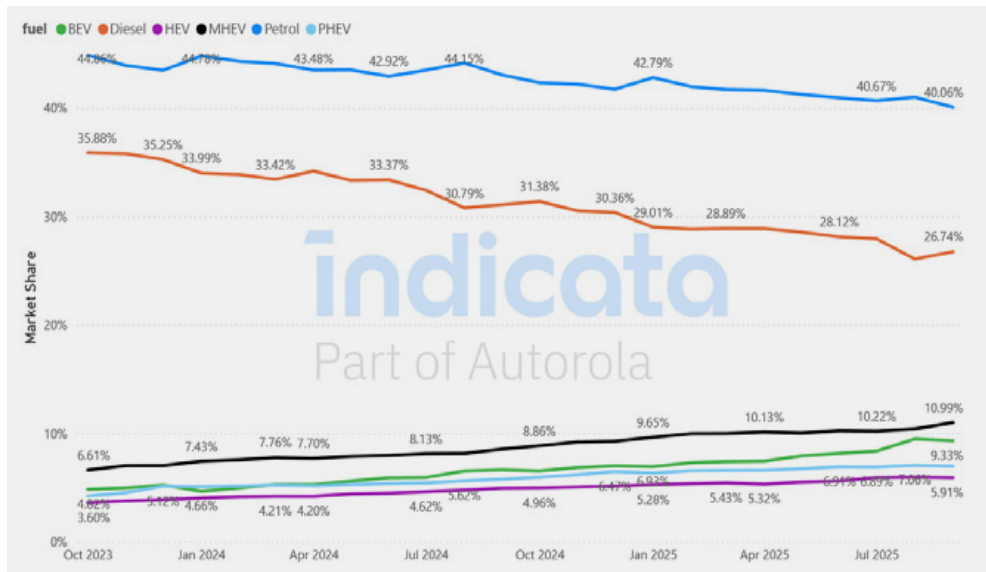
Am schnellsten verkaufte Automodelle bis zu 4 Jahre alt nach angebotenen Markttagen (MDS)

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	30.3	MG HS	36.4	Toyota Yaris	41.7	Tesla Model 3	30.3
Tesla Model Y	31.1	MG ZS	40.6	Toyota Yaris Cross	43.5	Tesla Model Y	31.1
MG 5	35.1	Renault Twingo	40.9	Hyundai IONIQ	47.2	MG 5	35.1

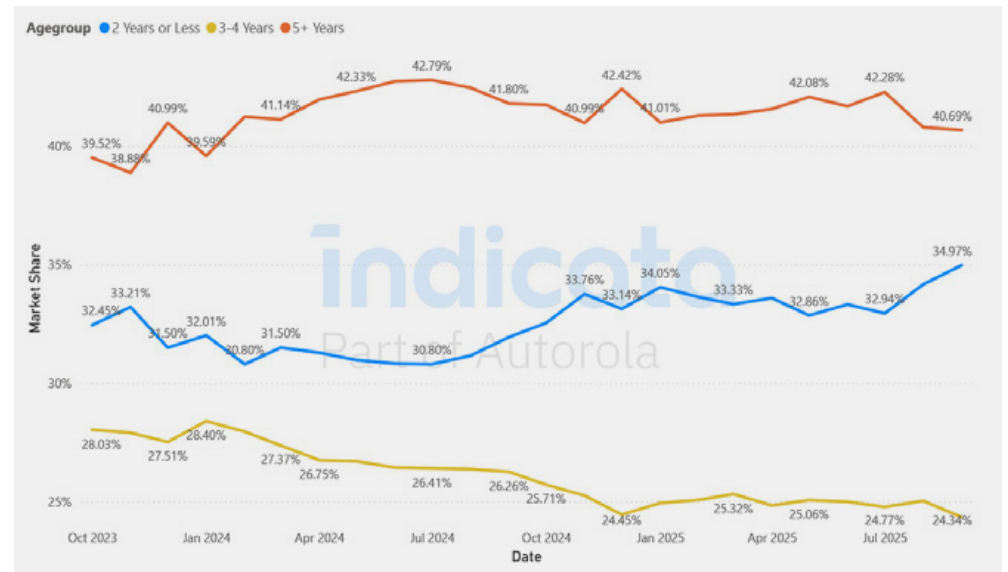
Nachfrage In Tagen (MDS) Pro



Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart – Europäischer



Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Altersgruppe – Europäischer



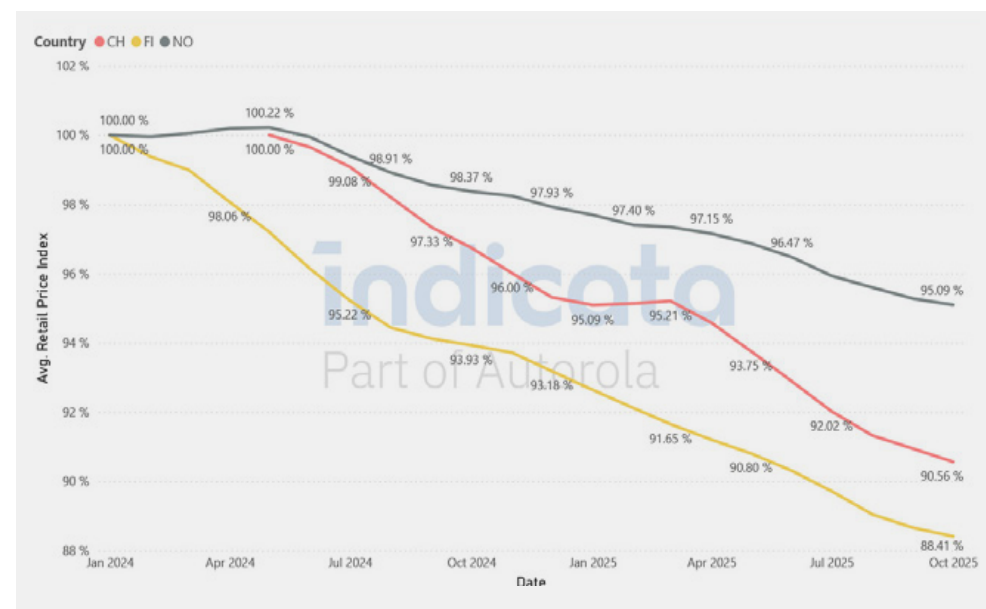
Einzelhandelspreise und monatliche Preisbewegungen nach Ländern

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.

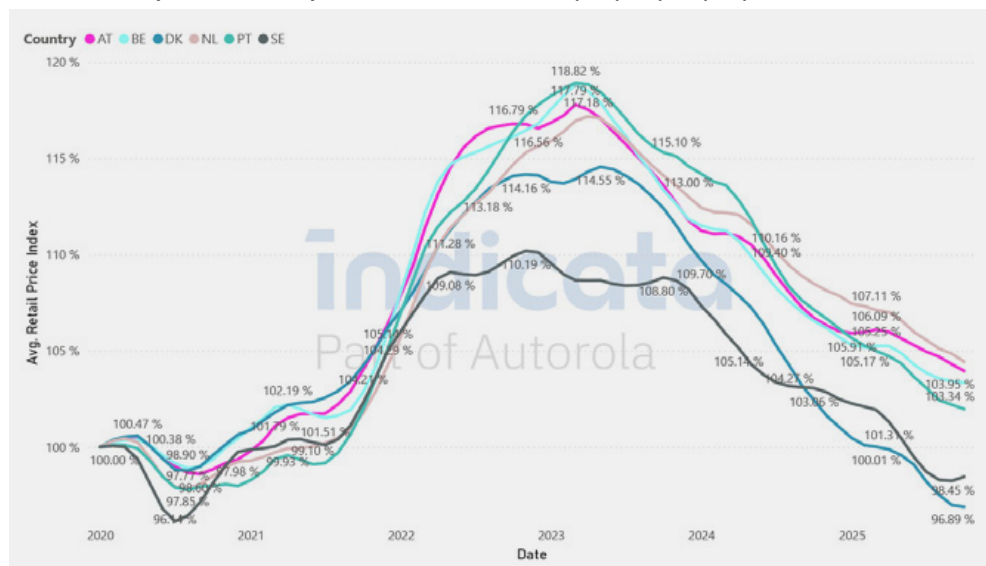
Land	Letzter Gebrauchtwagenpreis in Prozent Punktbewegung gegenüber Januar 2020
Türkei	311.8pp
Spanien	11.0pp
Polen	9.0pp
Italien	8.2pp
Deutschland	6.7pp
Niederlande	4.4pp
Österreich	4.0pp
Frankreich	3.3pp
Belgien	3.3pp
Vereinigtes Königreich	3.0pp
Portugal	2.0pp
Schweden	-1.6pp
Dänemark	-3.1pp
Durchschnitt ausgenommen Türkei	4.2pp
Norwegen*	-4.9pp
Schweiz*	-9.4pp
Finnland*	-11.6pp

*Finnland und Norwegen im Vergleich zu Januar 2024, Schweiz im Vergleich zu Mai 2024

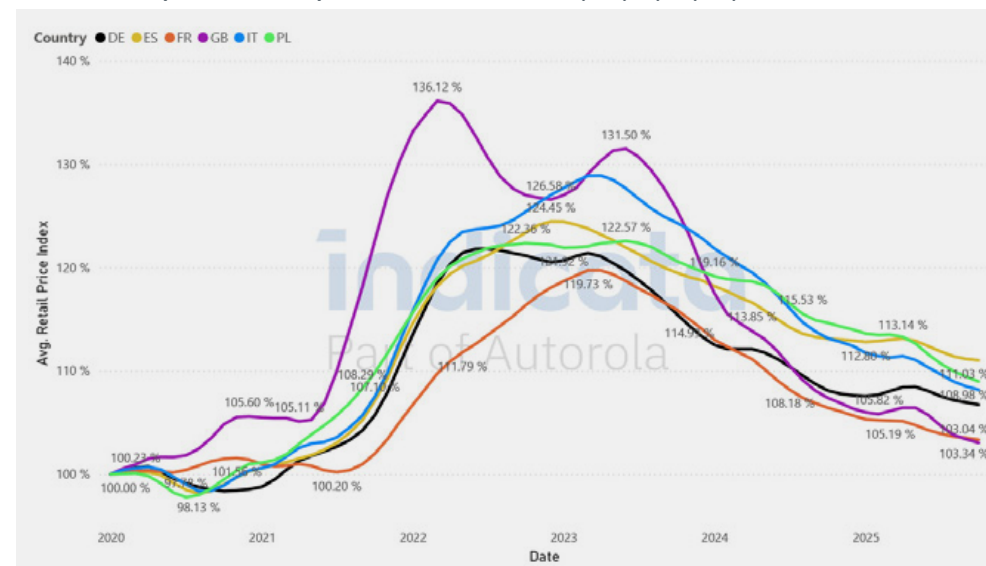
Retail Preis (durchschnitt) Index 100 = Jan - CH, FL, NO



Retail Preis (durchschnitt) Index 100 = Jan - AT, BE, DK, NL, PT, SE



Retail Preis (durchschnitt) Index 100 = Jan - FR, DE, IT, PL, ES, GB



Resilient, rational und bereit für eine Neuausrichtung – Ein Markt im empfindlichen Gleichgewicht

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Škoda	Octavia	68.0
Volkswagen	Golf	68.9
Hyundai	Tucson	67.2

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	12x	31.0
Dacia	Sandero	10x	36.2
Mini	3-door / 5-door Hatch	8x	46.1

Der österreichische Gebrauchtwagenmarkt bleibt einer der stabilsten in Mitteleuropa, doch diese Stabilität verbirgt eine tiefere Neuausrichtung. Nach einem ruhigen Sommer steigen die Transaktionen wieder leicht an, gestützt durch eine konstante Nachfrage nach Mittelklasse- und Familienfahrzeugen. Das Verbrauchervertrauen bleibt angesichts anhaltender Inflation und selektiver Kreditvergabe vorsichtig. Einmal mehr erweist sich der österreichische Markt als maßvoll, rational und weitgehend immun gegen kurzfristige Trends.

Preise halten, elektrifizierte Modelle unter Druck

Der Gesamtpreisindex zeigt nahezu Stabilität. Diesel- und Benzinwerte bleiben fest, während elektrifizierte Fahrzeuge moderate Korrekturen erfahren. Langsamere Rotation und Unsicherheit bezüglich der Gesamtkosten belasten deren Attraktivität. Wartungskosten und sinkende Restwerte bei Elektroautos (BEVs) verstärken die Zurückhaltung der Verbraucher. Die Preise halten – vorerst –, aber die Spannung ist spürbar.

4 bis 8 Jahre alte Fahrzeuge dominieren

Wie in ganz Europa bilden Fahrzeuge im Alter von vier bis acht Jahren das Rückgrat des österreichischen Gebrauchtwagenmarktes. Sie bieten ein ausgewogenes Verhältnis von Preis, Zuverlässigkeit und Technologie. Neuere Fahrzeuge unter vier Jahren sind selten und meist auf Flottenkanäle beschränkt. Ältere Fahrzeuge über zehn Jahre verlieren trotz niedriger Preise an Attraktivität, da Wartungs- und Reparaturkosten stark steigen.

Diesel weiterhin stark, E-Autos kommen langsam voran

Dieselaautos machen immer noch etwa 40 % der

Gebrauchtwagenverkäufe in Österreich aus. Die Fahrgewohnheiten und die Fahrzeugstruktur des Landes erhalten die Widerstandsfähigkeit des Diesels, besonders bei Vielfahrern. Die Nachfrage nach Benzin bleibt stabil, aber BEVs und Plug-in-Hybride (PHEVs) tun sich weiterhin schwer. Das Ladenetz verbessert sich langsam, und hohe Anschaffungspreise sowie unsichere Wiederverkaufswerte bremsen die Akzeptanz. Die Elektrifizierung bleibt eine vorsichtige Entwicklung, keine Revolution.

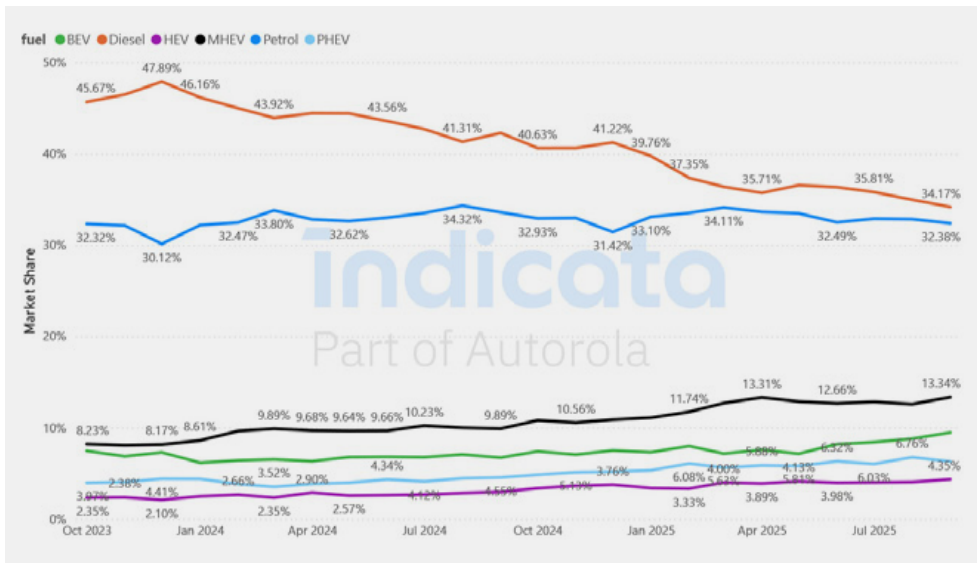
Leichte Nutzfahrzeuge zwischen Stabilität und Kostendruck

Leichte Nutzfahrzeuge spiegeln die Dynamik der Pkw wider. Die Nachfrage ist stark, aber der Umschlag hat sich verlangsamt. Diesel bleibt wegen Zuverlässigkeit und Reichweite dominant, während elektrische Varianten selten und wirtschaftlich herausfordernd sind. Öffentliche Flottenanreize reichen nicht aus, um die hohen Anschaffungskosten auszugleichen, weshalb viele KMU ihre Fahrzeuge länger nutzen.

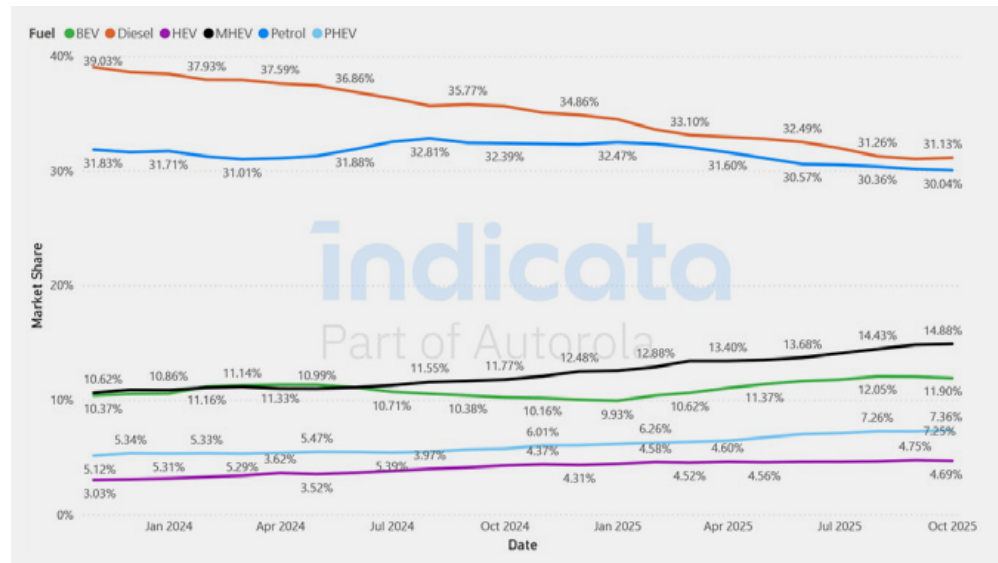
Rational, aber fragiler Ausblick

Der österreichische Gebrauchtwagenmarkt gilt als einer der diszipliniertesten Europas. Keine Preissprünge, begrenzte Korrekturen und vorsichtiges Kaufverhalten prägen den Trend. Eine leichte Erholung des Verbrauchervertrauens könnte die Verkäufe im vierten Quartal stützen, aber strukturelle Unterschiede zwischen den Antriebsarten werden sich vertiefen. Der Übergang zur Elektrifizierung wird schrittweise und von Erschwinglichkeit, Politik und Pragmatismus bestimmt. Österreich bleibt widerstandsfähig, aber realistisch.

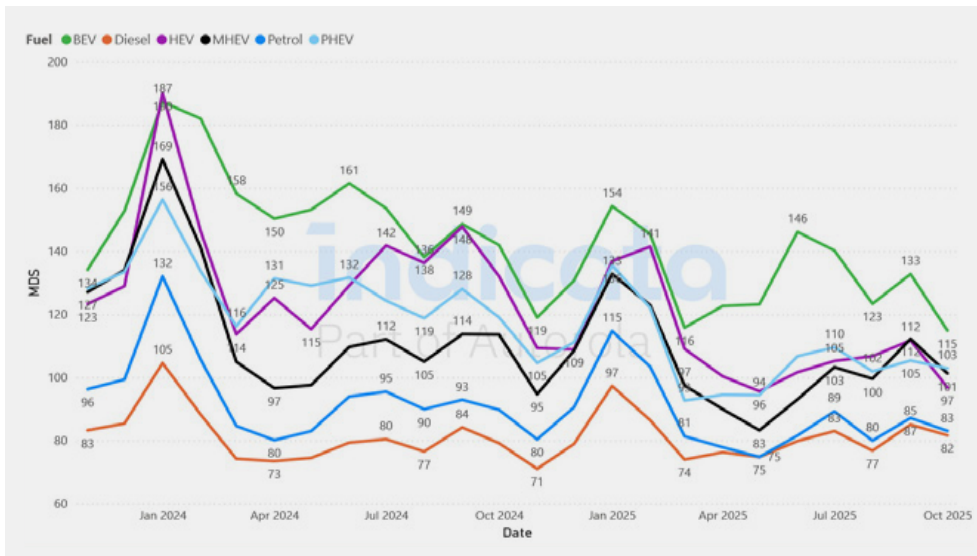
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



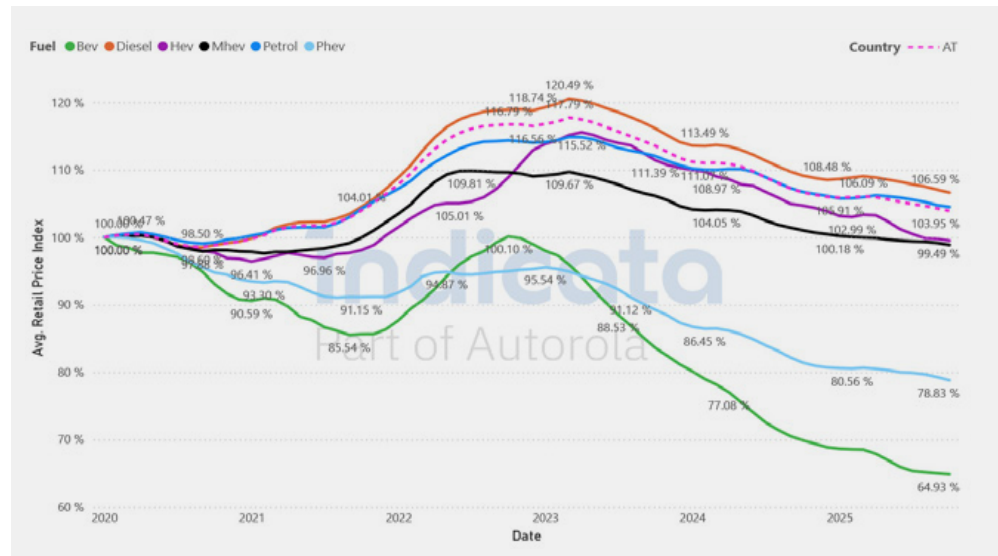
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Belgiens Gebrauchtwagenmarkt sucht neue Dynamik

Stabilität verbirgt tiefe Marktunterschiede

Der belgische Gebrauchtwagenmarkt zeigt Anzeichen der Stabilisierung, doch hinter dieser scheinbaren Ruhe verbergen sich starke Kontraste zwischen den Segmenten. Die Transaktionsvolumina bleiben auf einem ordentlichen Niveau, ohne echte Erholung. Nach mehreren Monaten der Anpassung bleibt die Nachfrage vorsichtig, da Haushalte die Gesamtkosten gegen das fragile Verbrauchervertrauen abwägen.

Preise kühlen ab, Margen unter Druck

Der Preisindex setzt seine langsame Normalisierung fort. Nach den starken Spannungen bis 2023 gleicht sich der Markt allmählich aus, unterstützt durch ein besseres Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage. Gängige Modelle, insbesondere kleine Benziner, verzeichnen leichte Preiskorrekturen. Das kommt Käufern zugute, drückt aber die Margen der Händler, die sich stärker auf schnellen Umschlag als auf Spekulation konzentrieren müssen.

Fahrzeuge von 4 bis 8 Jahren als Anker des Marktes

Fahrzeuge im Alter von vier bis acht Jahren bestätigen ihre zentrale Rolle im belgischen Gebrauchtwagenmarkt. Sie bieten einen idealen Kompromiss zwischen Zuverlässigkeit, Modernität und Erschwinglichkeit in Zeiten verschärfter Finanzierungsbedingungen. Ihr Umschlag bleibt reibungslos, im Gegensatz zu älteren Modellen, deren Verkäufe wegen steigender Wartungskosten und wachsender Umweltzonen in Städten zurückgehen. Neuere Fahrzeuge bleiben selten und oft unerschwinglich.

Benzin bleibt stark, Diesel passt sich an

Benzin dominiert weiterhin den belgischen Gebrauchtwagenmarkt, dank eines breiten Angebots und besserer Eignung für den Alltag. Diesel setzt seinen Rückgang fort, aber ohne Einbruch: Er bleibt bei Vielfahrern und in Grenzregionen stark, gestützt durch stabile Kraftstoffpreise. Diese Segmentierung

spiegelt einen von Pragmatismus statt Ideologie getriebenen Markt wider.

Elektrofahrzeuge mit Vertrauenslücke

Hybride (HEV, MHEV) setzen sich allmählich durch, gestützt durch stabile Restwerte und einen guten Ruf. Reine Elektrofahrzeuge tun sich jedoch weiterhin schwer. Die Hauptbarrieren sind nicht mehr technologisch, sondern praktisch und psychologisch: tatsächliche Betriebskosten, Reichweitenvariabilität, Batterielebensdauer und ein lückenhaftes Ladenetz, besonders außerhalb der Städte. Belgische Verbraucher bleiben vorsichtig. Hohe Rabatte auf neue E-Modelle stimulieren die Flottennachfrage, drücken aber die Restwerte und verstärken die Zurückhaltung privater Käufer. Eine breitere Akzeptanz hängt von besserer Preisbalance, stärkerer Infrastruktur und wiedergewonnenem Vertrauen ab.

Leichte Nutzfahrzeuge spiegeln die Realwirtschaft

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge bleibt ein Spiegelbild der belgischen Wirtschaft. Die Nachfrage ist stabil, getrieben durch lokalen Handel, Handwerker und Logistik. Diesel dominiert weiterhin, während Elektrovarianten wegen hoher Kosten und unzureichender Ladeinfrastruktur kaum durchdringen. Wachstumspotenzial besteht, hängt aber von klareren politischen Rahmenbedingungen und zugänglicheren Angeboten ab.

Ein vorsichtiger, aber widerstandsfähiger Markt

Der belgische Gebrauchtwagenmarkt tritt in eine Reifephase ein. Profis passen ihre Strategien an, setzen auf Daten, Rückkaufqualität und Bestandsoptimierung. Auch Verbraucher werden anspruchsvoller. Mit sich ändernder Besteuerung und wachsenden regionalen Unterschieden zwischen Flandern, Brüssel und Wallonien dürfte der Markt kurzfristig stabil bleiben, aber eine echte Erholung ist vor 2026 unwahrscheinlich.

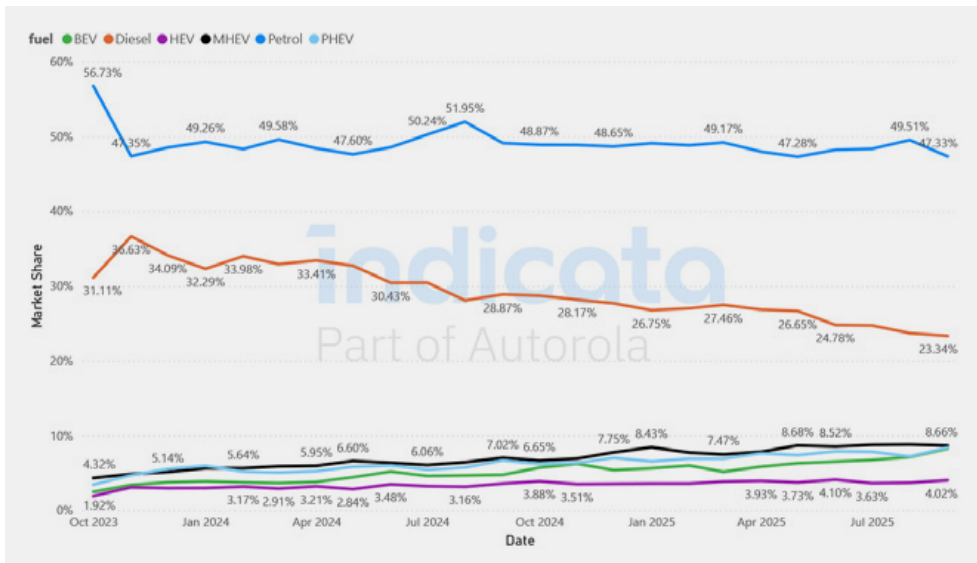
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	67.8
BMW	3 series	81.4
Citroën	C3	38.5

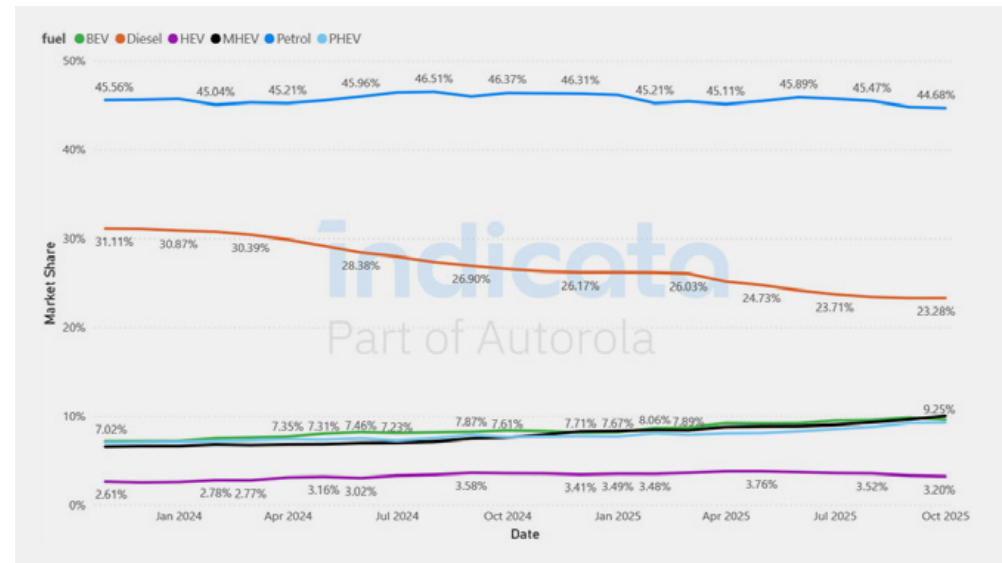
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	17x	21.1
Tesla	Model 3	14x	25.4
Dacia	Sandero	11x	31.9

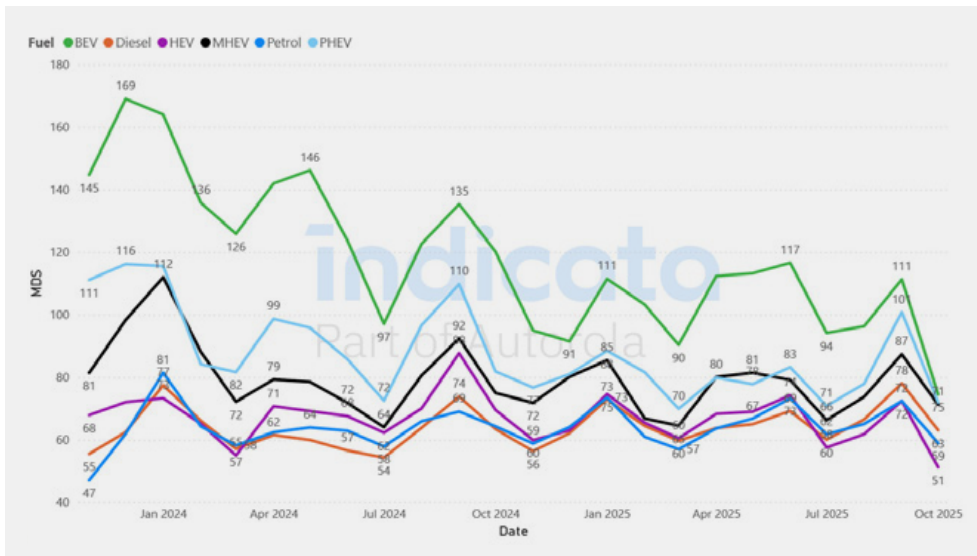
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



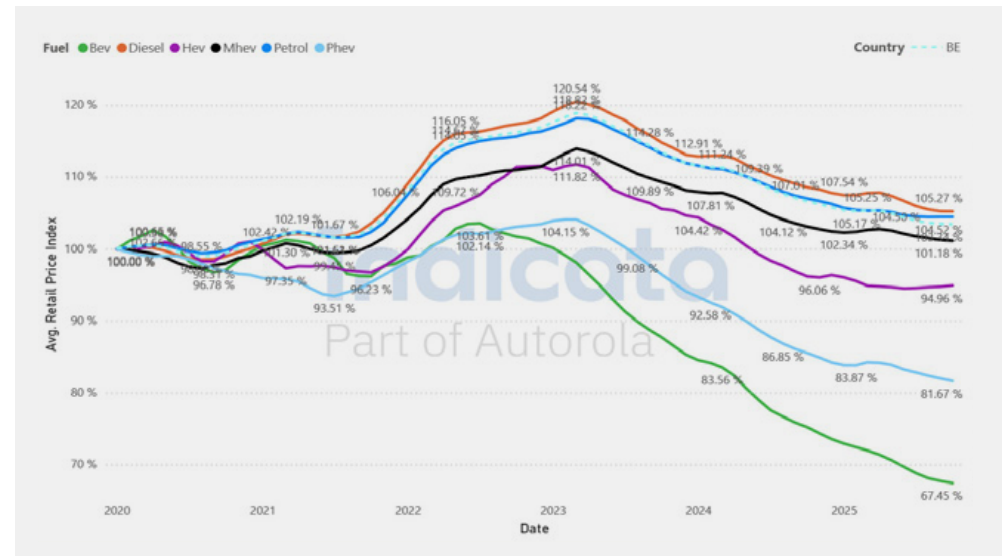
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Nach dem Elektro-Boom findet Dänemarks Gebrauchtwagenmarkt sein Gleichgewicht

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	43.4
Škoda	Enyaq	46.6
Volkswagen	ID.3	30.6

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	ATTO 3	35x	10.2
MG	5	32x	11.4
MG	4	16x	22.3

Ein Modell des Übergangs auf dem Weg zur Reife
Dänemarks Gebrauchtwagenmarkt verkörpert sowohl den Erfolg als auch die wachsenden Herausforderungen einer schnellen Elektrifizierung. Dank langjähriger Steuervorteile für Elektro- und Hybridfahrzeuge hat das Land einen der höchsten BEV-Anteile Europas erreicht. Doch dieser beschleunigte Wandel tritt nun in eine neue Phase: Die Nachfrage bleibt aktiv, aber Käufer achten zunehmend auf Preis, Reichweite, Batteriezustand und Gesamtkosten.

Preise beginnen sich nach zwei Jahren Druck zu normalisieren

Nach zwei Jahren nahezu kontinuierlichen Preiswachstums zeigt der Preisindex erste Anzeichen einer Abkühlung. Dies spiegelt eine Marktnormalisierung wider, keinen Abschwung: Das gestiegene Angebot an jungen Gebrauchtwagen – insbesondere ehemaligen Flotten-BEVs – hat die Knappheit der Jahre 2023 und 2024 beendet. Verkäufer stehen nun in einem wettbewerbsintensiveren Umfeld und müssen die Preise an eine informiertere und selektivere Kundschaft anpassen.

Junge Modelle führen weiterhin, aber das Tempo verlangsamt sich

Fahrzeuge unter vier Jahren treiben weiterhin den Markt an, gestützt durch Leasingrückläufer und Firmenwagen-Erneuerungen. Ihr Umschlag verlangsamt sich jedoch leicht, da das Angebot wächst. Fahrzeuge im Alter von 4 bis 8 Jahren gewinnen dank attraktiverer Preise und verbesserter Zuverlässigkeit wieder an Boden. Fahrzeuge über acht Jahre bleiben marginal, was strengen Umweltstandards und einer Kultur schneller Flottenerneuerung entspricht.

Elektrifizierte Fahrzeuge in einer Anpassungsphase
BEVs und PHEVs haben Dänemarks Gebrauchtwagenlandschaft verändert, doch das Tempo flacht nun ab. Die MDS-Werte steigen leicht, was darauf hindeutet, dass der Markt Mühe hat, den Zustrom elektrifizierter Modelle aufzunehmen. Niedrigere Neuwagenpreise haben die Restwerte gedrückt und zwingen zu Preisanpassungen im Gebrauchtssegment. Dennoch bleibt das Vertrauen in die Elektrotechnik stark: Das Ladenetz ist dicht, Strompreise sind stabil und die Politik bleibt konsistent. Mild- und Vollhybride (HEVs) haben eine treue Basis, aber ihr Wachstumspotenzial ist im Vergleich zur BEV-Dominanz begrenzt.

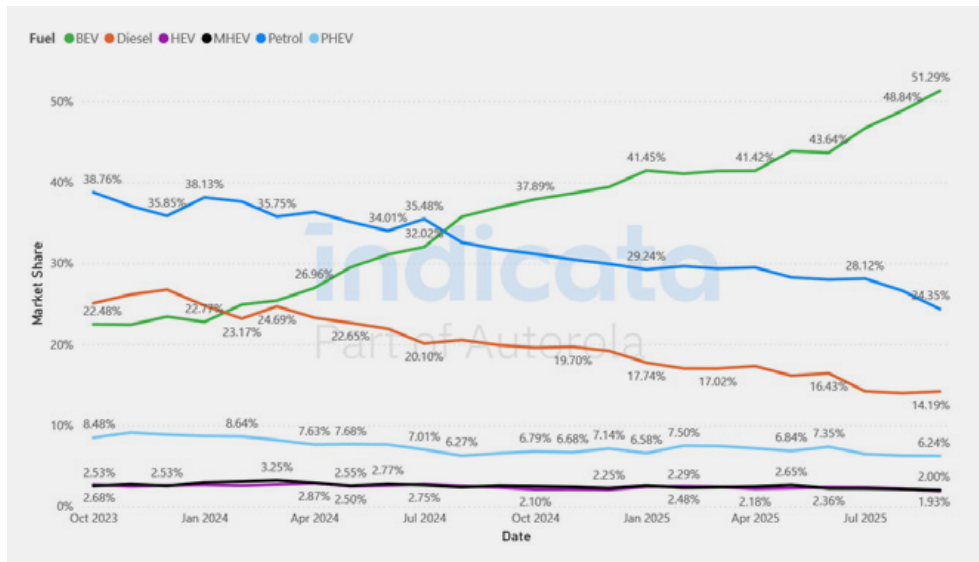
Leichte Nutzfahrzeuge und die Herausforderung der Elektrifizierung

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge bleibt überwiegend dieselbetrieben, auch wenn elektrische Varianten langsam Fortschritte machen. Dänische Unternehmen sind vorsichtig und setzen bei knappen Margen auf Kosteneffizienz statt Nachhaltigkeit. Hohe Anschaffungskosten und Reichweitenbeschränkungen behindern weiterhin die breite Einführung von E-Nutzfahrzeugen. Kommunale und unternehmerische Flotteninitiativen in Großstädten beginnen jedoch, den Wandel zu sauberem Transport voranzutreiben.

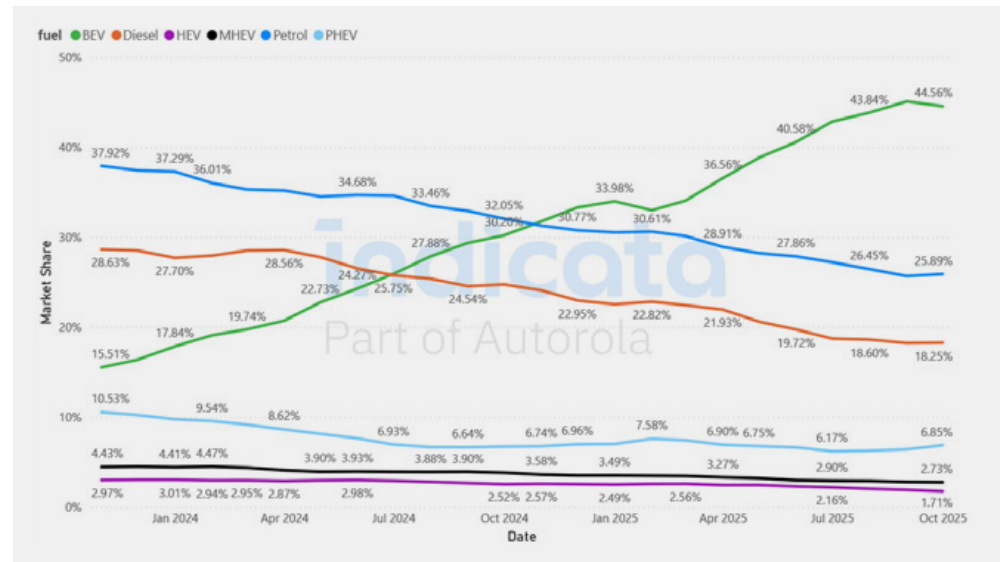
Ein reifer Markt in einem empfindlichen Gleichgewicht

Denmark's used-car market is entering a consolidation phase. Electric vehicles are now mainstream, but growth has plateaued. The coming months will be crucial to restore equilibrium – stabilizing BEV values, ensuring consumer confidence in battery longevity, and maintaining the competitiveness of electrified vehicles alongside efficient ICE models.

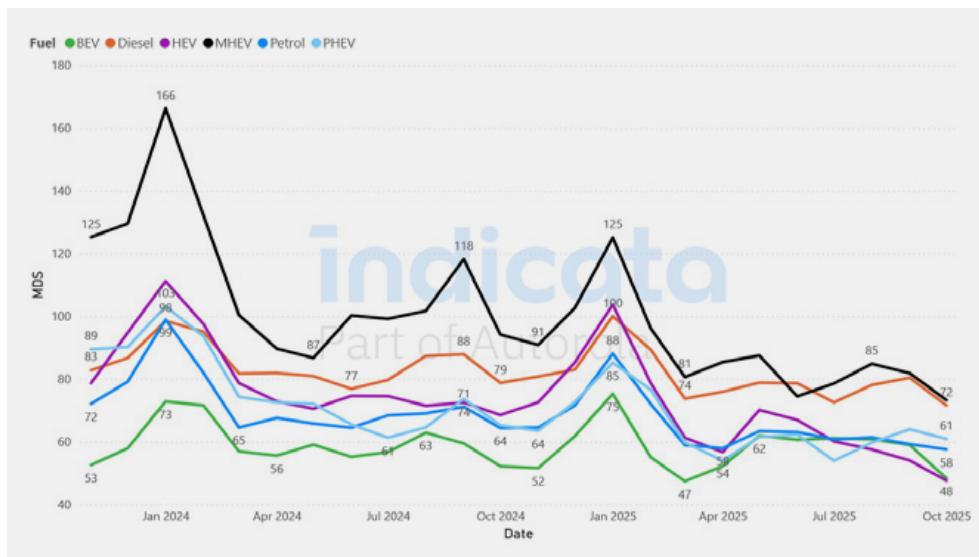
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



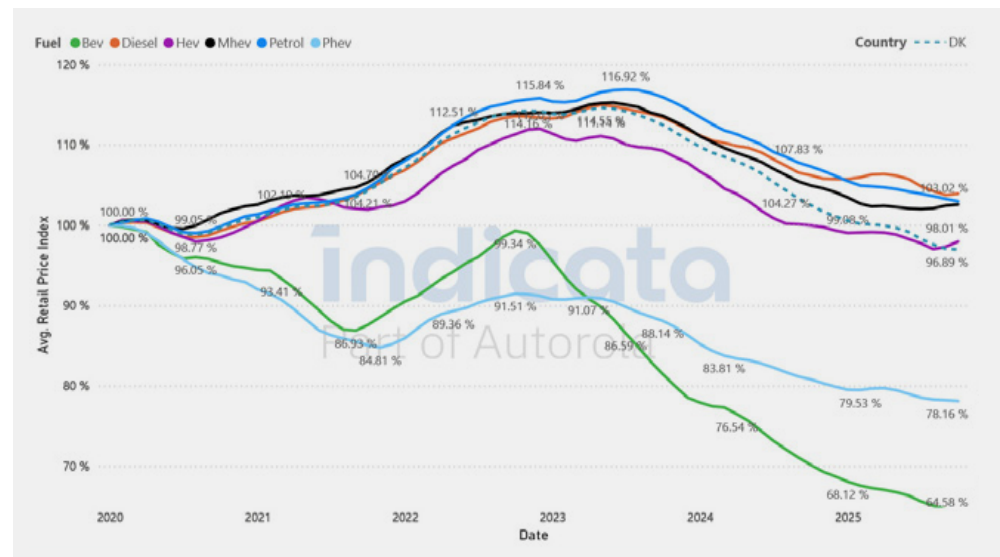
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Finnlands Gebrauchtwagenmarkt balanciert Elektrifizierung und Vorsicht

Ein stabiler, aber wachsender Markt

Finnlands Gebrauchtwagenmarkt bleibt trotz eines vorsichtigen wirtschaftlichen Umfelds und einer langsamen Erholung der Neuwagenverkäufe relativ ausgeglichen. Nach einem gemischten Jahr 2024 halten sich die Transaktionsvolumina stabil, gestützt durch ein vielfältiges Angebot und einen starken Zustrom importierter Fahrzeuge. Käufer sind jedoch wählerischer geworden und suchen nach einer Mischung aus moderner Technik, Zuverlässigkeit und Erschwinglichkeit.

Preisdruck in einem wettbewerbsintensiveren Umfeld

Der Preisindex zeigt einen leichten Abwärtstrend und signalisiert eine allmähliche Normalisierung nach Jahren stetigen Wachstums. Der zunehmende Wettbewerb unter den Verkäufern und ein gesünderes Angebotsniveau – insbesondere bei jungen Gebrauchtwagen – treiben diese Korrektur voran. Die Nachfrage nach Benzin- und Hybridmodellen bleibt solide, während Elektrofahrzeuge unter steigendem Preisdruck stehen. Hohe Rabatte auf neue BEVs und steigende Lagerbestände drücken die Restwerte.

Junge Modelle führen weiterhin den Markt an

Fahrzeuge unter vier Jahren dominieren weiterhin den finnischen Gebrauchtwagenmarkt, gestützt durch Flottenerneuerungen und Importe aus Nord- und Mitteleuropa. Ihr Umschlag bleibt ordentlich, auch wenn höhere Zinsen die Finanzierung verlangsamen. Fahrzeuge zwischen 4 und 8 Jahren werden zunehmend als sicherer Mittelweg gesehen, während ältere Fahrzeuge über 8 Jahre wegen Wartungskosten und höherem Verbrauch an Boden verlieren.

Elektrifizierte Fahrzeuge suchen nach Gleichgewicht

Finnland gehört zu den fortschrittlichsten Elektromärkten Europas, doch dieser Fortschritt stößt nun auf eine wachsende Herausforderung.

BEVs und PHEVs machen einen steigenden Anteil des Fuhrparks aus, doch ihre MDS verlängert sich, da das Angebot die Nachfrage übersteigt. Frühere Generationen mit kurzer Reichweite sind schwer zu verkaufen, während Käufer zu neueren, reichweitenstärkeren Modellen oder nicht aufladbaren Hybriden (HEVs) tendieren, die als praktikabler Kompromiss gelten. Die Politik bleibt unterstützend, aber die Konjunkturabschwächung und der Wegfall einiger Neuwagenprämien veranlassen Käufer, Käufe zu verschieben.

Leichte Nutzfahrzeuge weiterhin dieselgetrieben

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge bleibt robust, getrieben von der Nachfrage kleiner Unternehmen und der Logistik. Diesel dominiert weiterhin, während elektrische Transporter in städtischen Gebieten langsam, aber stetig Fortschritte machen. Harte Wetterbedingungen und hohe Anschaffungskosten bleiben zentrale Hürden für eine breite Elektrifizierung. Verbesserte Batterieleistung und lokale Steueranreize könnten die Einführung in den nächsten Jahren beschleunigen.

Ein widerstandsfähiger, aber anspruchsvoller Markt

Finnlands Gebrauchtwagensektor zeigt Widerstandsfähigkeit, aber auch zunehmende Selektivität. Händler stehen vor der Herausforderung, vielfältige Bestände zu managen, Preise anzupassen und das Vertrauen der Verbraucher in Elektrofahrzeuge zu stärken. Die Nachfrage konzentriert sich auf zuverlässige, sparsame und preiswerte Modelle, während andere stagnieren. Die kommenden Monate werden zeigen, ob der Markt BEV-Werte stabilisieren, die Finanzierungszugänglichkeit erhalten und den Energiewandel pragmatisch unterstützen kann.

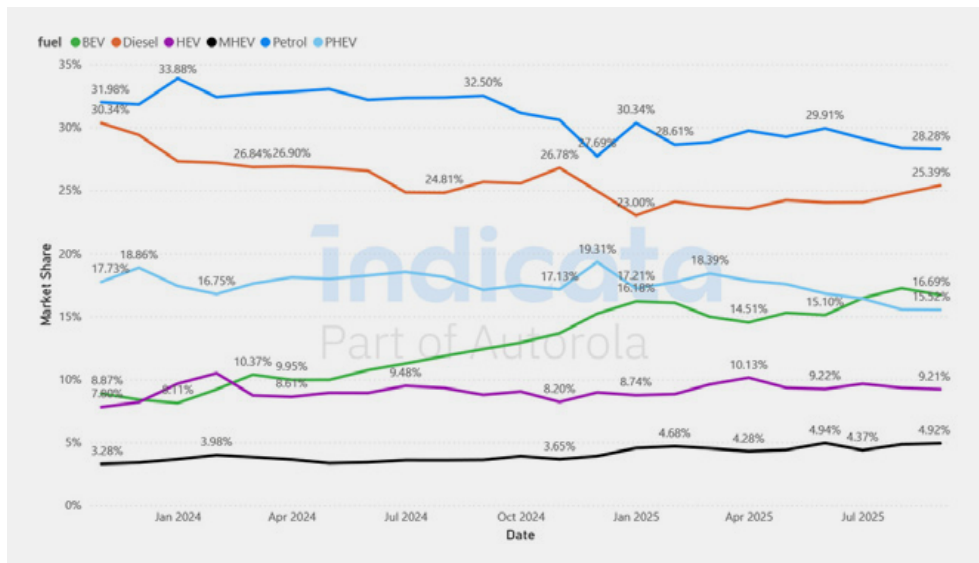
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	36.2
Polestar	2	36.6
Škoda	Enyaq	35.7

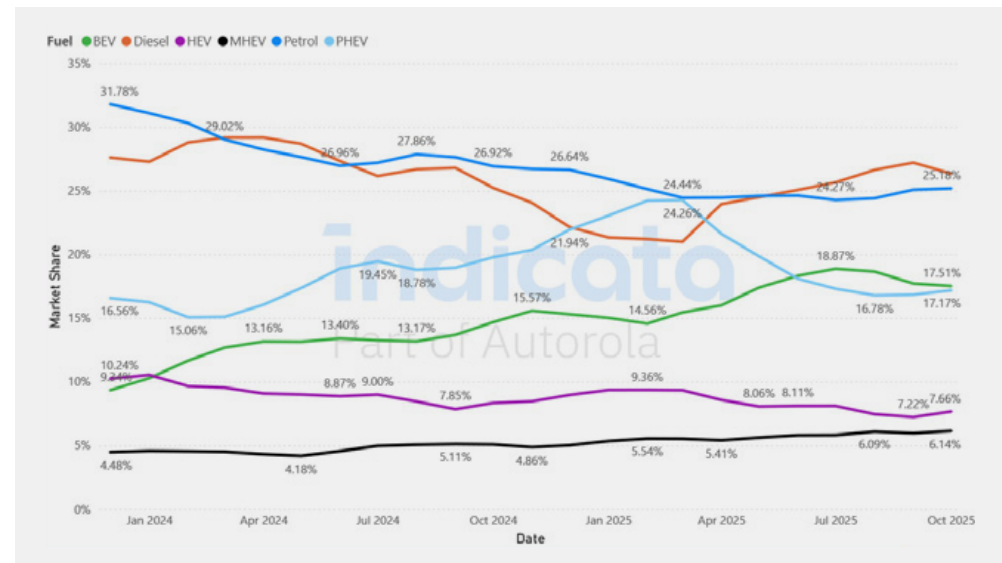
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Škoda	Karoq	15x	24.5
Audi	e-tron	14x	25.8
Tesla	Model 3	13x	27.3

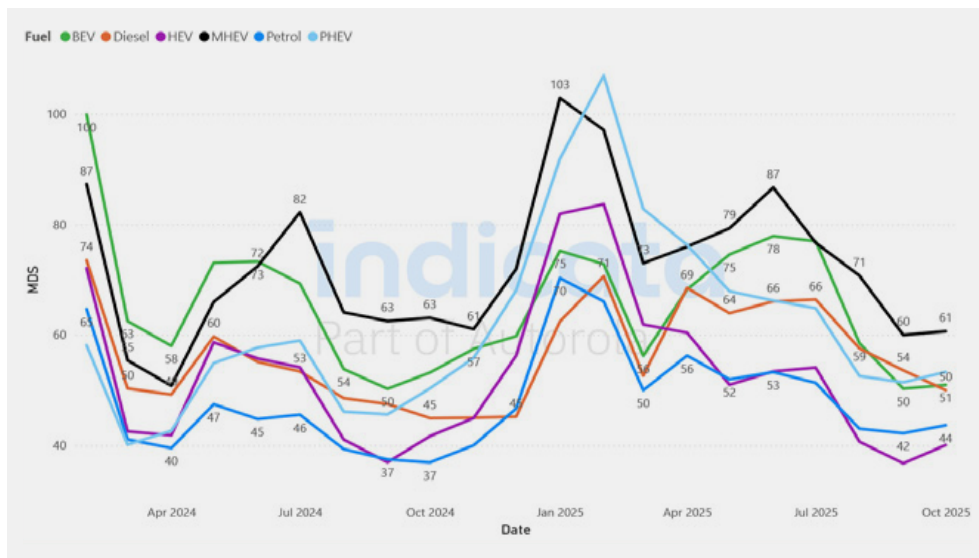
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



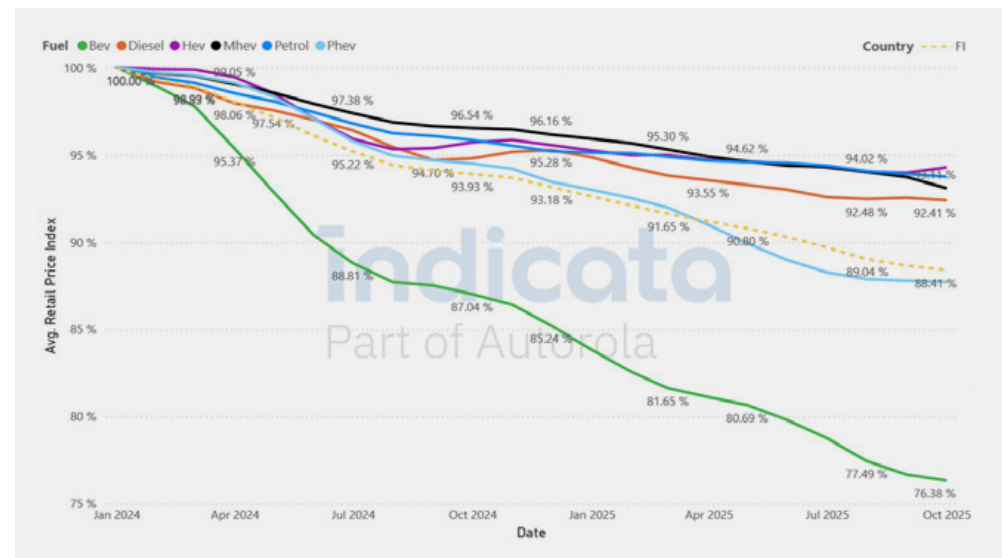
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Der französische Gebrauchtwagenmarkt sucht nachhaltiges Gleichgewicht

Stabilität hat Vorrang vor Erholung

Der September bestätigt die Stabilisierung des französischen Gebrauchtwagenmarktes. Nach einem Sommer mit starker Aktivität verlangsamt sich das Tempo leicht, ohne auf einen Abschwung hinzuweisen. Die Nachfrage bleibt solide, aber selektiver, da Haushalte auf zuverlässige, erschwingliche Fahrzeuge für den Alltag setzen.

Leichter Preisrückgang als Zeichen gesunder Anpassung

Der Preisindex für Gebrauchtwagen sinkt weiter langsam. Nach den kumulierten Anstiegen zwischen 2021 und 2023 markiert diese Korrektur eine allmähliche Rückkehr zur Normalität. Händler setzen nun auf Bestandsrotation statt auf hohe Margen und passen die Preise an die eingeschränkte Kaufkraft und strengere Kreditbedingungen an. Der Markt wird rationaler und weniger spekulativ.

Kernmarkt verschiebt sich auf 4 bis 8 Jahre alte Fahrzeuge

Fahrzeuge im Alter von vier bis acht Jahren bestätigen ihre Schlüsselrolle. Sie sprechen pragmatische Käufer an, die das beste Gleichgewicht zwischen Zuverlässigkeit, Betriebskosten und Verfügbarkeit suchen. Autos über zehn Jahre dominieren zwar weiterhin die Verkäufe, drehen sich aber langsamer, während neuere, teurere Modelle – oft aus taktischen Kanälen – trotz ihrer Seltenheit kaum Nachfrage finden.

Benzin bleibt stark, Diesel wird segmentiert

Benzin bleibt die sichere Wahl auf dem französischen Markt, mit stabilen Umschlagszeiten und starker Nachfrage in städtischen und vorstädtischen Gebieten. Diesel wird hingegen zunehmend segmentiert: weiterhin relevant für Vielfahrer und ländliche Regionen, aber weniger attraktiv anderswo. Die Unsicherheit rund um Umweltzonen (ZFE) beeinflusst

die Wahl, auch wenn die vorübergehende Aussetzung einiger Projekte kurzfristig für Beruhigung sorgt.

Hybride machen Fortschritte, E-Autos überzeugen kaum

Hybride haben sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt etabliert, getrieben von der Nachfrage nach Kraftstoffeffizienz und moderaten Betriebskosten. Reine Elektrofahrzeuge tun sich jedoch weiterhin schwer. Ihre Umschlagszeiten verlängern sich trotz Preissenkungen, denn das Hauptproblem ist nicht mehr technischer, sondern kultureller Natur: Es geht weniger darum, zögerliche Käufer zu beruhigen, als vielmehr darum, grundsätzlich skeptische Verbraucher zu überzeugen. Die Nachfrage bleibt niedrig, und für eine breite Akzeptanz ist ein tieferer Wandel im Bewusstsein nötig als bloße finanzielle Anreize.

Leichte Nutzfahrzeuge spiegeln die Realwirtschaft

Der LCV-Markt bleibt solide, getragen von lokalem Handel, Handwerkern und urbaner Logistik. Dieselmodelle dominieren weiterhin, während elektrische Varianten – oft durch Reichweite und Kosten limitiert – bei Flotten kaum Fuß fassen. Die schrittweise Modernisierung der Flotten könnte mittelfristig neue Chancen eröffnen, insbesondere mit wettbewerbsfähigeren Modellen.

Ein reifer Markt mit Gegenwind

Der französische Gebrauchtwagenmarkt hat ein neues Reifestadium erreicht: weniger spekulativ, selektiver und besser strukturiert. Händler passen sich an ein Umfeld mit steuerlichem Druck, vorsichtigen Verbrauchern und langsamer regulatorischer Klärung an. Die seit dem Sommer beobachtete Stabilität könnte anhalten, sofern sich die Kreditbedingungen nicht weiter verschärfen. Die Widerstandsfähigkeit des Marktes hängt davon ab, wie flexibel die Akteure auf eine weiterhin volatile Wirtschaft reagieren.

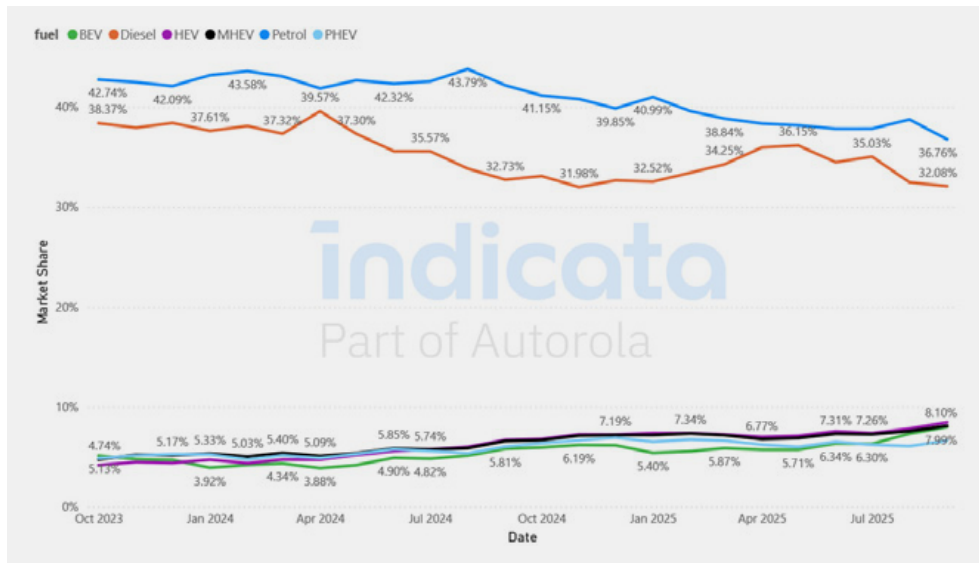
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	208	61.4
Renault	Clio	52.9
Peugeot	2008	67.6

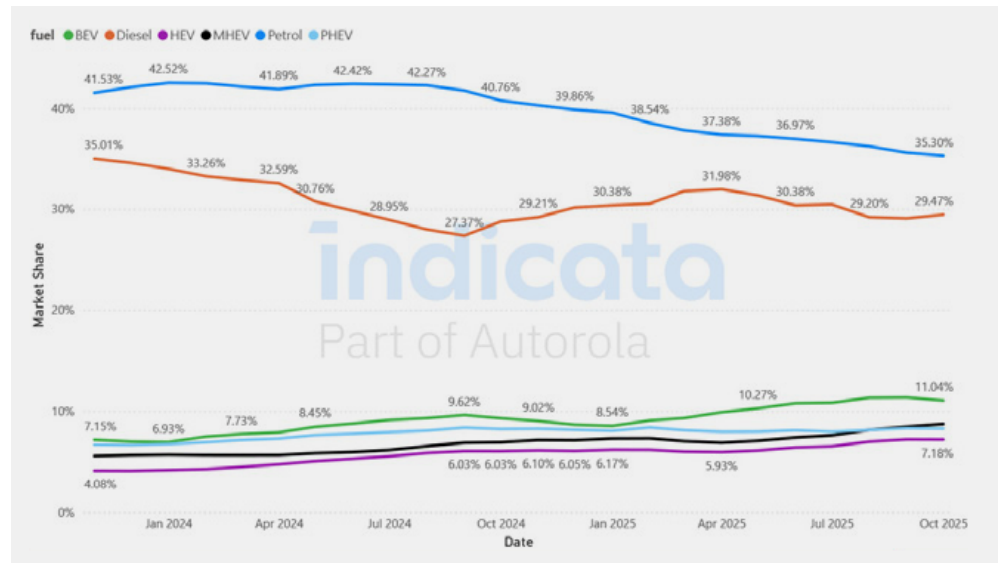
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Peugeot	108	11x	33.4
Toyota	Yaris	11x	33.8
Toyota	Yaris Cross	10x	36.1

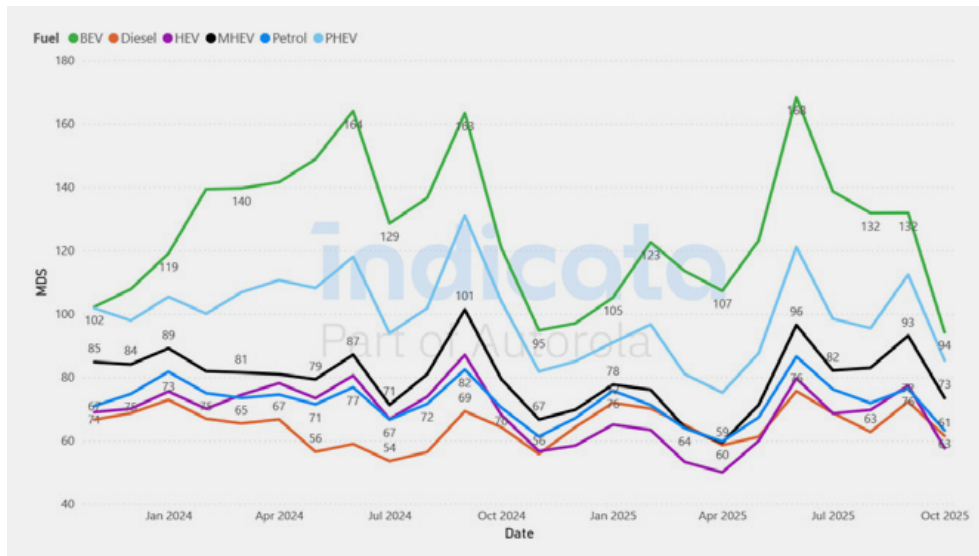
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



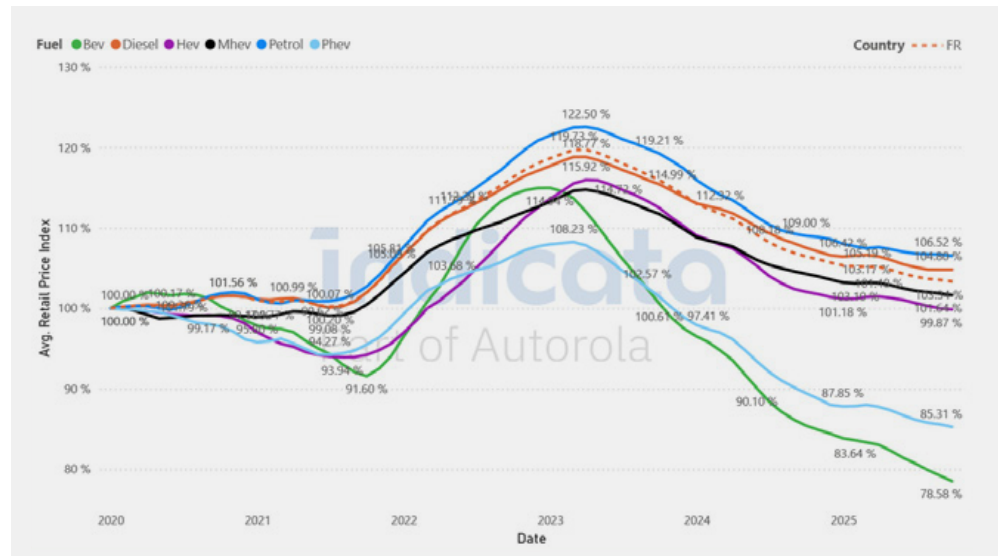
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Zwischen Stabilität und Ermüdung sucht Deutschlands Gebrauchtwagenmarkt neuen Schwung

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	79.4
Volkswagen	T-ROC	68.9
Opel	Corsa	76.9

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	19x	19.1
MG	5	12x	29.0
Tesla	Model Y	11x	32.2

Ein reifer Markt

Der deutsche Gebrauchtwagenmarkt bleibt volumenstark, zeigt aber zunehmende Ermüdungserscheinungen. Die nationale Wirtschaft steht weiterhin unter Druck, mit schwachem Wachstum und Unsicherheit bezüglich der Industriepolitik. Privatkäufer und Flotten verlängern die Ersatzzyklen, was die Gesamtaktivität begrenzt. Dennoch bleibt Deutschland Europas größter Gebrauchtwagenmarkt, gestützt durch ein dichtes Vertriebsnetz und ein stetiges Angebot junger Fahrzeuge aus Firmenflotten und Leasingrückläufern.

Preise unter Druck trotz scheinbarem Gleichgewicht

Der Preisindex erscheint insgesamt stabil, doch dahinter verbergen sich wachsende Unterschiede. Neuere Benzin- und Dieselmotoren bleiben widerstandsfähig, gestützt durch starke Inlandsnachfrage und rege Exporte nach Osteuropa. Im Gegensatz dazu erleben gebrauchte Elektroautos (BEVs) stärkere Preiskorrekturen. Die Lücke zwischen Angebotspreisen und tatsächlich erzielten Preisen wächst – ein Zeichen für einen Markt im Wandel, in dem sich Verkäufer auf eine deutlich selektivere Nachfrage einstellen müssen.

4 bis 8 Jahre alte Fahrzeuge als Rückgrat des Marktes

Fahrzeuge im Alter von 4 bis 8 Jahren bilden nun das Rückgrat des deutschen Gebrauchtwagenmarktes – der ideale Kompromiss zwischen Erschwinglichkeit und Zuverlässigkeit. Ältere Modelle, obwohl noch zahlreich, drehen sich dank gelockerter Umweltauflagen in mehreren Großstädten wieder schneller. Ihre Attraktivität bleibt jedoch durch höhere Wartungskosten und schwankende Zuverlässigkeitswahrnehmung begrenzt. Am anderen Ende sind Fahrzeuge unter vier Jahren weiterhin knapp und sehr gefragt, was den anhaltenden Mangel an Neuzulassungen seit der

Pandemie widerspiegelt.

Elektrifizierte Modelle kämpfen um ihren Platz

Batterieelektrische und Plug-in-Hybridfahrzeuge stehen auf dem Gebrauchtwagenmarkt weiterhin vor Herausforderungen. Hohe Rabatte auf Neuwagen haben die Restwerte gedrückt, und Käufer bleiben vorsichtig. Bedenken hinsichtlich der Batterie, Unsicherheit beim Wiederverkauf und hohe Versicherungskosten belasten die Nachfrage. Während staatliche und regionale Anreize die Elektrifizierung weiterhin unterstützen, bremsen der Abbau von Subventionen und höhere Strompreise die Dynamik. Nicht aufladbare Hybride (HEVs) haben sich für viele Käufer als beruhigender Kompromiss etabliert.

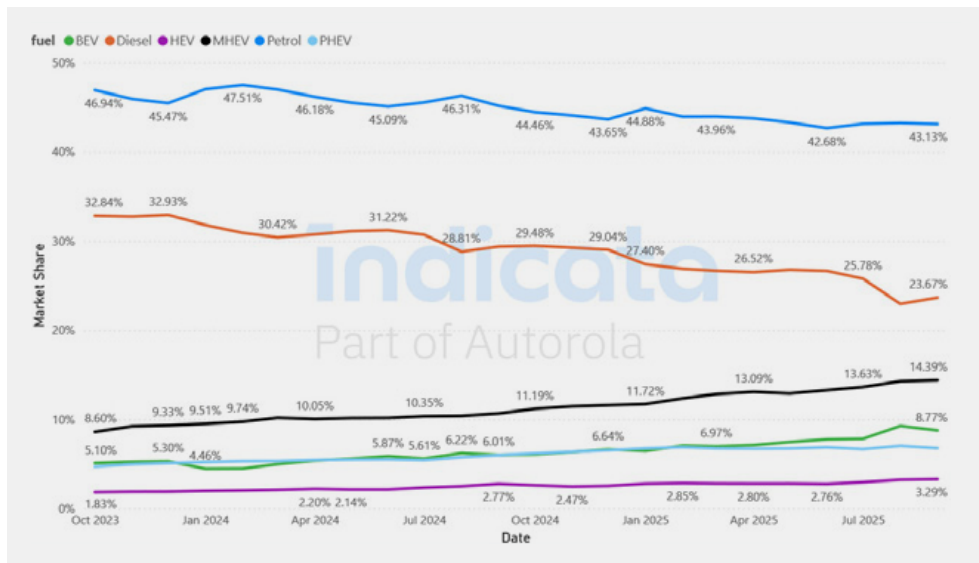
Leichte Nutzfahrzeuge bleiben Diesel-Hochburg

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge bleibt überwiegend dieselgetrieben – essenziell für Transport, Logistik und lokale Dienstleistungen. Die Nachfrage übersteigt weiterhin das Angebot, insbesondere bei neueren Modellen. Elektrische Transporter gewinnen langsam an Boden, unterstützt durch große urbane Flotten, doch Reichweiten- und Kosteneinschränkungen begrenzen die breite Einführung.

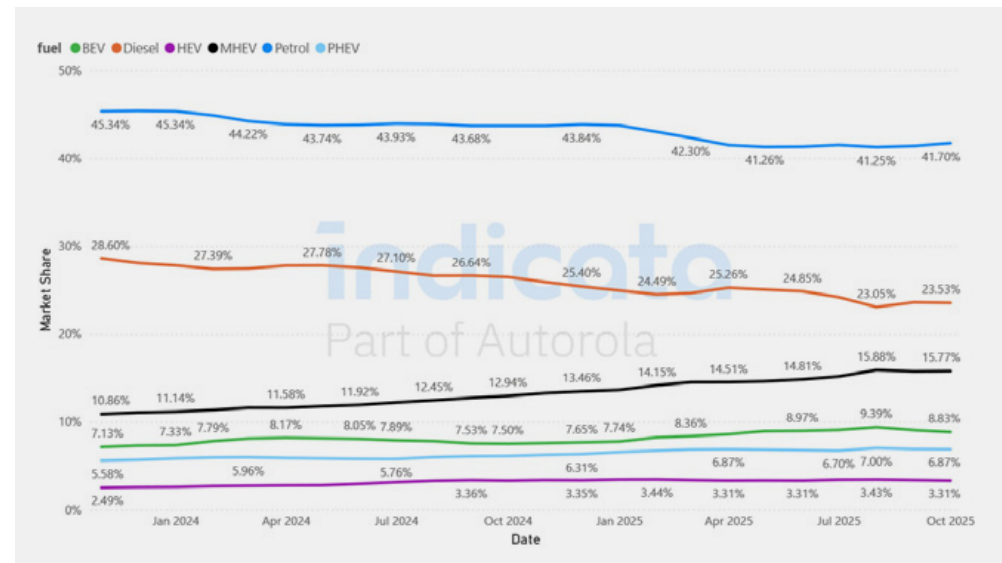
Eine Transformation mit zwei Geschwindigkeiten

Deutschlands Mobilitätswende verläuft zweigleisig: schnell im Neuwagenmarkt, zögerlich im Gebrauchtwagenmarkt. Die Verbraucher bleiben pragmatisch und setzen auf Langlebigkeit, einfache Nutzung und Gesamtkosten statt auf Neuheiten. Die kurzfristige Perspektive hängt davon ab, wie gut der Markt die Restwerte elektrifizierter Fahrzeuge stabilisieren und das Vertrauen der Käufer zurückgewinnen kann. Deutschland bleibt Europas Automotor – derzeit jedoch mit angezogener Handbremse.

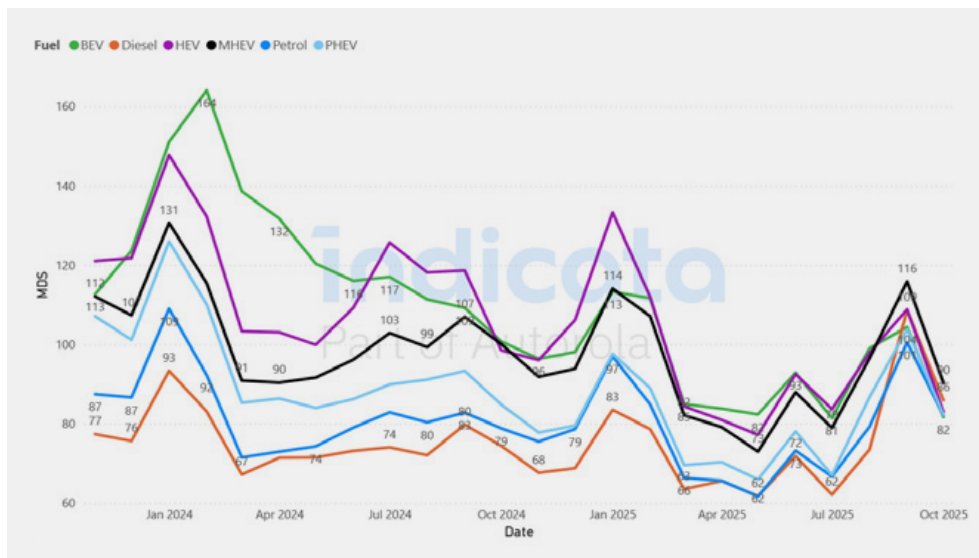
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



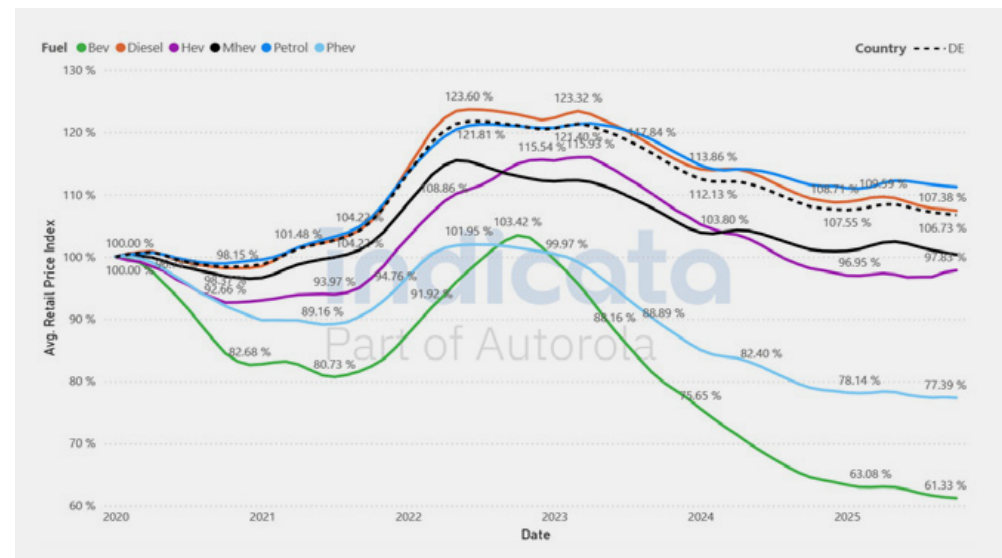
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Italiens Gebrauchtwagenmarkt sucht ein neues Gleichgewicht

Ruhe an der Oberfläche, aber tiefgreifende Veränderungen darunter

Im September zeigte sich Italiens Gebrauchtwagenmarkt stabil, doch unter der Oberfläche wandelt er sich leise – hin- und hergerissen zwischen robuster Nachfrage und langsamem Umschlag. Die Grundlagen bleiben typisch italienisch: ein alternder Fahrzeugbestand (durchschnittlich fast 13 Jahre), angespannte Haushaltsbudgets und eine Mobilitätslandschaft, die sich unter dem Ausbau der Umweltzonen (ZTL) verändert. Der Markt bewegt sich vorwärts, aber eher durch Anpassung als durch Schwung.

Preise halten noch – aber nicht mehr lange

Der Preisindex suggeriert Stabilität, doch die Realität ist weicher. Die Lagerumschlagsgeschwindigkeit verlangsamt sich, besonders bei neueren und elektrifizierten Modellen. Viele Händler zögern mit Preissenkungen und verlängern lieber die Standzeiten – eine riskante Strategie. Preisnachlässe sind nun unvermeidlich: Ohne schnelle Anpassungen werden die Margen schrumpfen, wenn sich die Lagerbestände anhäufen. Wie ein Händler aus Norditalien sagt: „Es ist nicht die Nachfrage, die einbricht – es sind die Preise, die noch nicht nachgezogen haben.“

Fahrzeuge von 4 bis 8 Jahren als Rückgrat des Marktes

Fahrzeuge im Alter von 4 bis 8 Jahren sind das wahre Rückgrat des italienischen Gebrauchtwagenmarktes. Modern genug, um Vertrauen zu schaffen, aber noch erschwinglich, bieten sie das beste Gleichgewicht zwischen Kosten und Nutzbarkeit. Autos über zehn Jahre dominieren zwar weiterhin die Volumina, drehen sich aber immer langsamer, während Fahrzeuge unter vier Jahren, selten und teuer, außerhalb professioneller Kanäle kaum Käufer finden. Der Markt dreht sich nun um dieses mittlere Alterssegment, getrieben von pragmatischer Nachfrage.

Hybride gewinnen an Boden, E-Autos unter Druck

Hybride (HEV/MHEV) gewinnen weiter an Bedeutung, geschätzt für ihre Einfachheit und Sparsamkeit. Im Gegensatz dazu stehen BEVs auf dem Gebrauchtwagenmarkt unter Druck: langsamer Umschlag, anhaltende Zweifel an der Batteriebensdauer und Wiederverkaufsrisiken. Italiens neues Förderprogramm 2025 könnte das Gleichgewicht verschieben. Die Regierung gewährt nun

bis zu 10.000 € für Privatkäufer und 20.000 € für Kleinstunternehmen, was bis zu 30 % des Listenpreises beim Verschrotten eines älteren Euro-5- oder früheren Fahrzeugs abdeckt. Diese Subventionen werden die Restwerte beeinflussen – niedrigere Neuwagenpreise drücken die aktuellen und künftigen Gebrauchtwagenwerte. Gleichzeitig sollte der Steuervorteil für Firmenwagen (nur 10 % für BEVs, 20 % für PHEVs gegenüber 50 % für Verbrenner) die Flottenerneuerung beschleunigen und ab 2026 mehr E-Fahrzeuge auf den Gebrauchtwagenmarkt bringen.

ZTL, Kredit, Steuern – ein Markt mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten

Die ZTL-Beschränkungen werden in Großstädten wie Mailand, Rom, Turin und Florenz weiter verschärft, während ländliche Regionen großzügiger bleiben. Das schafft eine Zweiklassengesellschaft: Dieselmodelle verkaufen sich in Provinzmärkten schnell, stagnieren aber in urbanen Gebieten. Gleichzeitig bleiben Autokredite trotz jüngster EZB-Lockerungen teuer, was den Zugang zu neueren Fahrzeugen einschränkt. Käufer wenden sich älteren, günstigeren Modellen zu – das 4 bis 8-Jahres-Segment bleibt unter Druck.

LCVs: Diesel dominiert, Elektro kommt langsam

Leichte Nutzfahrzeuge bleiben das Arbeitspferd der italienischen Wirtschaft. Diesel dominiert weiterhin dank Reichweite, Nutzlast und Betriebskosten. Die Elektrifizierung schreitet je nach Anwendungsfall voran, insbesondere durch öffentliche Ausschreibungen und städtische Lieferverträge. Das Potenzial ist da, aber Rentabilität und Ladeinfrastruktur bleiben große Hürden.

Ein Markt, den es genau zu beobachten gilt

Italien steht an einem fragilen Gleichgewichtspunkt. Der Gebrauchtwagenmarkt wird durch das knappe Neuwagenangebot und die starke Nachfrage gestützt, aber die aktuellen Preise spiegeln nicht immer die Marktrealität wider. Massive BEV-Förderungen verzerren die Wertstrukturen und deuten auf eine Umwälzung der Restwerte bis 2026 hin. Für Profis ist die Strategie klar: Preise schnell anpassen, Modell für Modell, 4 bis 8-Jährige sichern – das Herz von Marge und Volumen – und sich auf den „Elektroschock“ vorbereiten, denn die E-Volumina werden kommen – ob profitabel oder nicht.

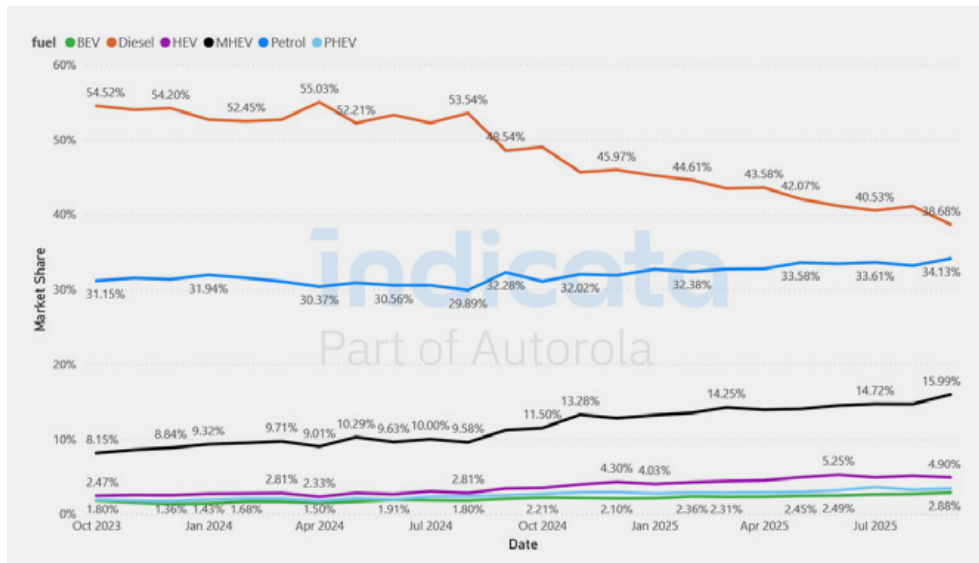
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	58.7
Fiat	500	63.7
Volkswagen	T-ROC	71.4

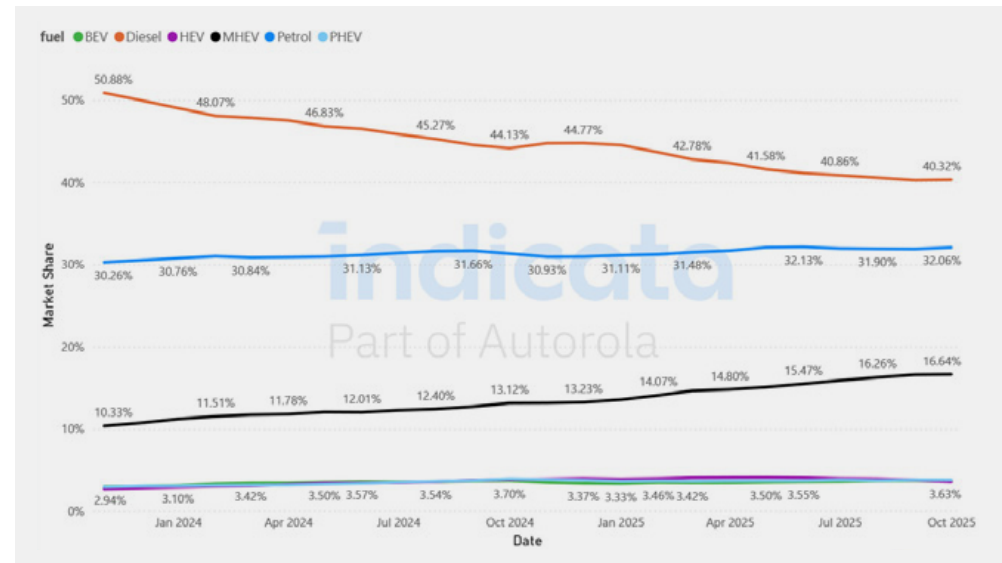
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV4	11x	34.1
Tesla	Model 3	11x	34.2
Toyota	Yaris Cross	10x	35.3

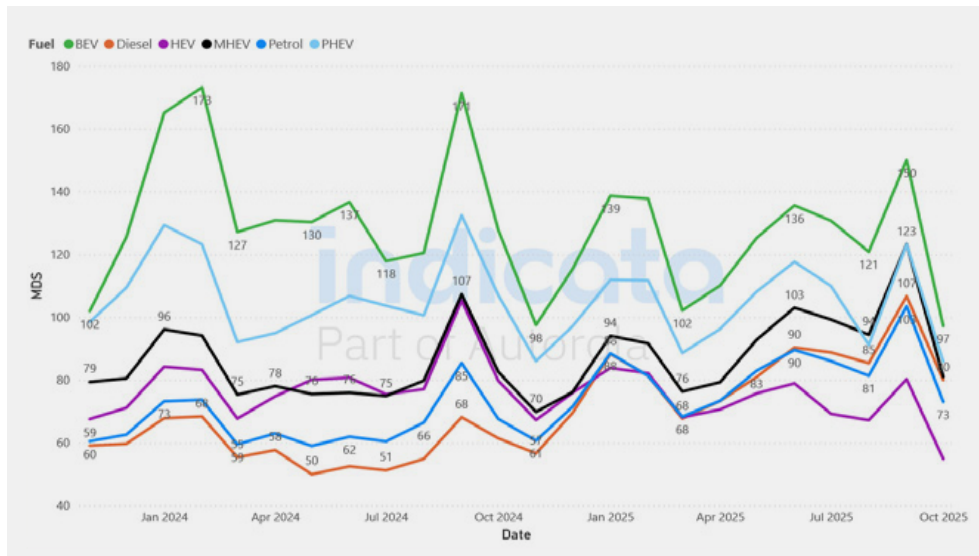
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



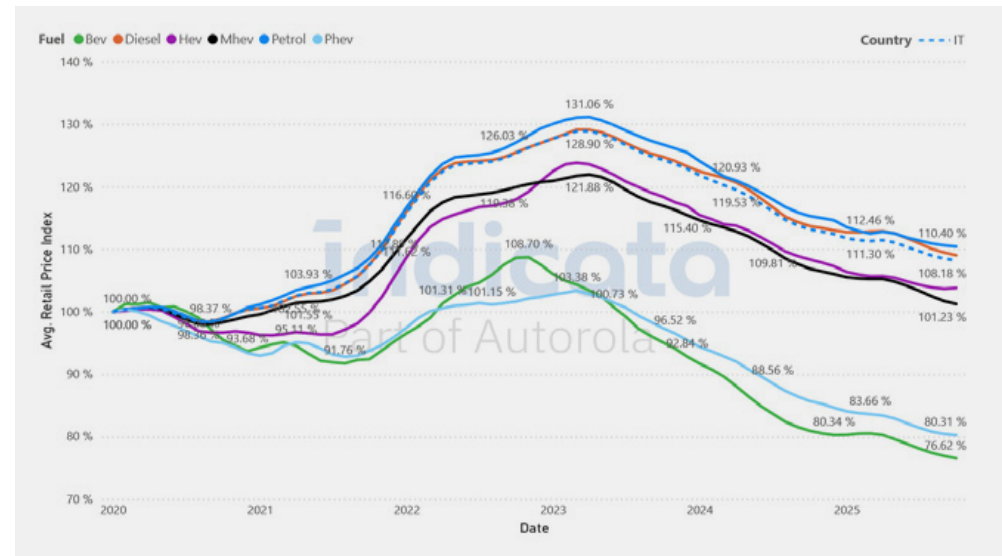
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Der niederländische Gebrauchtwagenmarkt verlangsamt sich nach dem Elektro-Boom

Ein strukturierter Markt auf der Suche nach neuer Dynamik

Der niederländische Gebrauchtwagenmarkt bleibt einer der am stärksten elektrifizierten und am besten organisierten Europas. Angetrieben von großzügigen Steueranreizen und Elektromobilitätspolitik tritt er nun in eine Anpassungsphase ein. Die Volumina bleiben solide, aber die Nachfrage schwächt sich ab – besonders bei BEVs –, da Käufer angesichts sich schnell ändernder Neuwagenmärkte vorsichtiger werden.

Preise unter Druck trotz solider Nachfrage

Nach mehreren Jahren stetigen Preiswachstums zeigt der Preisindex einen spürbaren, aber moderaten Rückgang. Dies spiegelt die Auswirkungen hoher Rabatte auf Neuwagen wider, insbesondere bei BEVs, die die Restwerte drücken. Die MDS-Werte sind leicht gestiegen, was auf längere Verkaufszeiten hindeutet. Der Markt bleibt aktiv, doch die Verbraucher achten stärker auf Gesamtkosten, Reichweite und Zuverlässigkeit. Händler stehen vor härterem Wettbewerb und engeren Margen.

Junge Fahrzeuge dominieren, ältere Modelle holen auf

Fahrzeuge unter vier Jahren bleiben das Rückgrat des niederländischen Gebrauchtwagenmarktes, hauptsächlich gespeist durch Flotten- und Leasingrückläufer. Die private Nachfrage verschiebt sich jedoch: Höhere Finanzierungskosten treiben viele Käufer zu 4 bis 8 Jahre alten Fahrzeugen, die ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bieten. Gleichzeitig gewinnen Fahrzeuge über acht Jahre, besonders in Sekundärmärkten, wieder an Attraktivität, auch wenn ihr Umschlag langsamer bleibt.

E-Autos zwischen Konsolidierung und Vorsicht

BEVs haben den niederländischen Markt geprägt,

aber ihr Wachstum stagniert. Kaufanreize wurden reduziert, steuerliche Vorteile neu definiert, und Käufer konzentrieren sich nun auf praktische, ausgewogene Modelle mit Reichweite, Erschwinglichkeit und Zuverlässigkeit. PHEVs erleben bei Flotten neue Beliebtheit, während HEVs dank einfacher Nutzung und Unabhängigkeit vom Ladenetz zulegen. Die Restwerte von BEVs bleiben unter Druck, besonders bei älteren Modellen mit begrenzter Reichweite oder veralteter Ladetechnik.

Elektrische Transporter machen Fortschritte, Diesel bleibt führend

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge bleibt von Diesel dominiert, essenziell für Logistik und Dienstleistungen. Elektrische Transporter machen Fortschritte, getrieben von städtischen Umweltzonen und Umweltverpflichtungen großer Städte wie Amsterdam und Rotterdam. Doch Reichweiten- und Ladebeschränkungen bremsen die breite Einführung außerhalb der Zentren. Zukünftiges Wachstum hängt von steuerlichen Anreizen und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur ab.

Ein Markt in der Normalisierungsphase

Die Niederlande treten in eine reifere Phase des automobilen Wandels ein. Der Gebrauchtwagenmarkt, lange getrieben von schneller Elektrifizierung und günstiger Steuerpolitik, muss nun ein nachhaltiges Gleichgewicht zwischen Innovation und Wert finden. Händler erwarten eine Phase der Stabilisierung, in der Hybride und effiziente Verbrenner eine Schlüsselrolle spielen. Die Herausforderung der kommenden Monate: das Vertrauen der Käufer zurückgewinnen und die langfristige wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit der elektrifizierten Mobilität sichern.

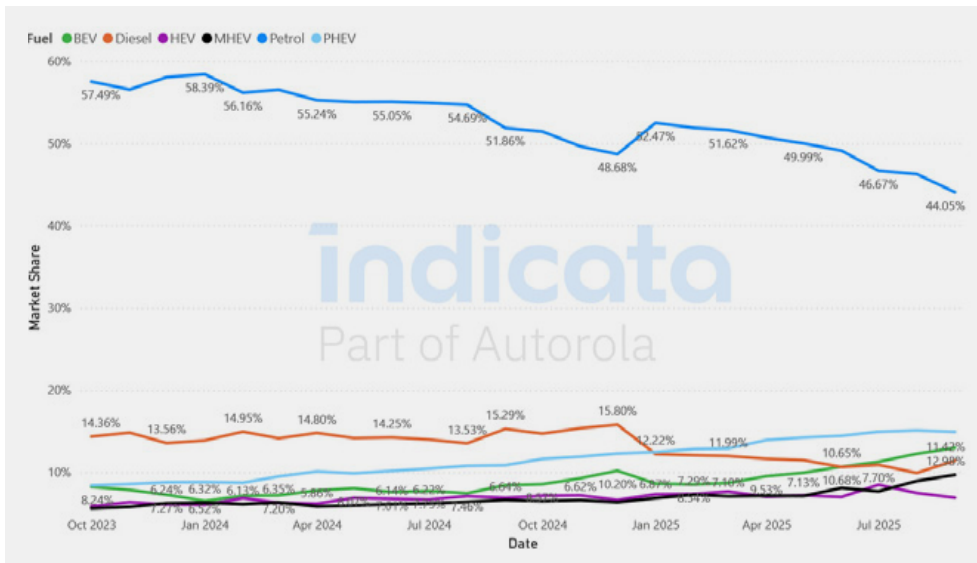
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Lynk & Co	01	39.8
Volkswagen	Golf	83.6
Volkswagen	Polo	73.3

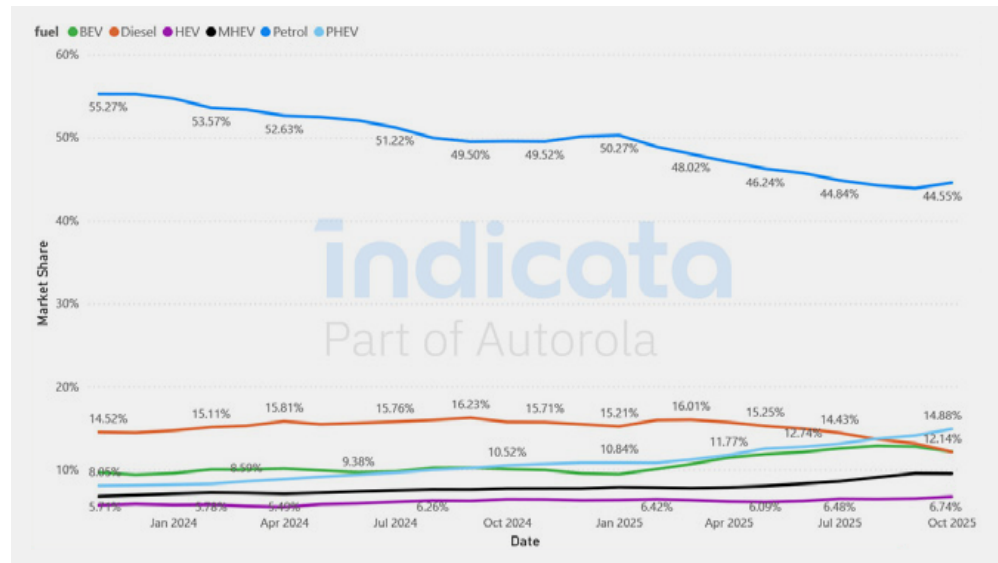
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Lancia	Ypsilon	19x	19.4
Cupra	Tavascan	15x	23.8
Tesla	Model 3	11x	33.3

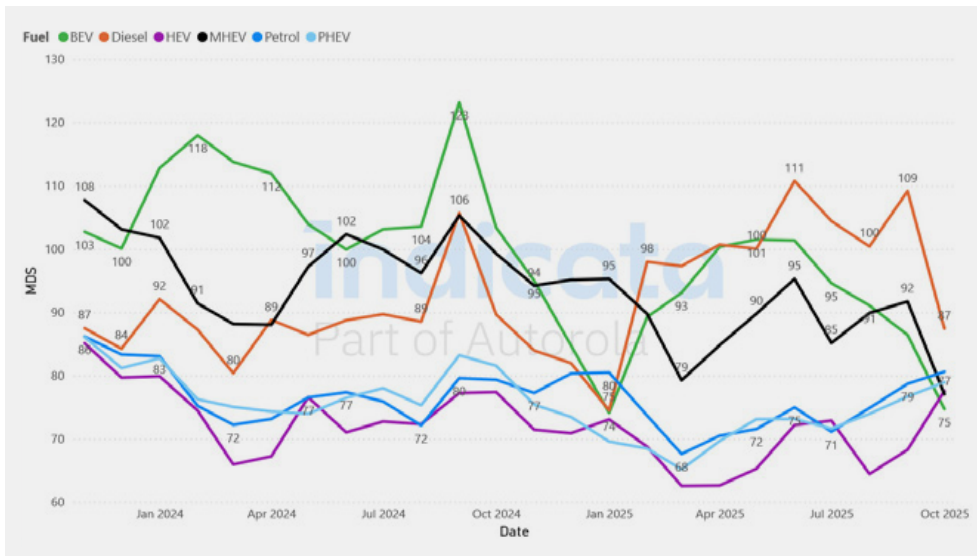
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



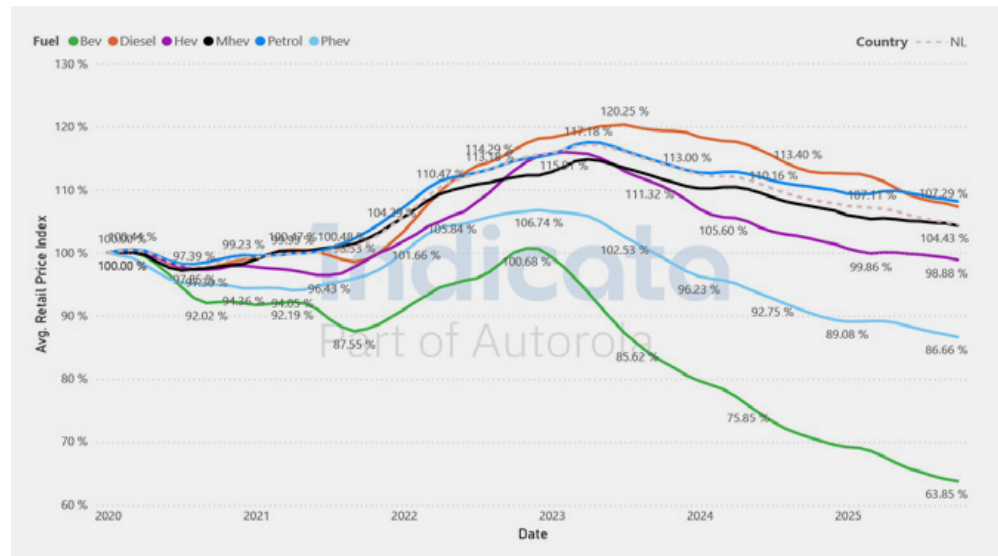
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Norwegens Gebrauchtwagenmarkt pausiert nach dem Elektro-Boom

Ein Pioniermarkt auf der Suche nach Stabilität

Norwegen bleibt Europas Maßstab für Elektromobilität. Mit mehr als vier von fünf Neuwagen als reine Elektrofahrzeuge ist der Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt enorm. Doch nach Jahren schnellen Wachstums zeigen sich Anzeichen der Normalisierung. Der Gebrauchtwagenmarkt bleibt aktiv, aber die Volumina stagnieren, die Nachfrage kühlt ab und die Preise beginnen sich anzupassen. Die Zeit des rasanten Wachstums ist vorbei – Norwegens Markt tritt in eine reifere, bedächtigere Phase ein.

Preise geben nach Jahren des Wachstums nach

Der Preisindex sinkt seit Jahresbeginn und markiert eine natürliche Korrektur nach den starken Anstiegen von 2021 bis 2023. Eine Flut junger BEVs aus Leasingrückläufern drückt die Restwerte. Käufer sind informierter und anspruchsvoller, vergleichen Modelle genau und verhandeln aggressiv. Gleichzeitig begrenzen langsames Wirtschaftswachstum und der schrittweise Abbau von Kaufanreizen für neue BEVs die Marktdynamik.

Junge Modelle dominieren einen elektrifizierten Markt

Fahrzeuge unter vier Jahren machen nun den Großteil der Gebrauchtwagenverkäufe aus, getrieben von Leasingrückläufern und schnellem Flottenumschlag. Dieses Überangebot an jungen E-Modellen drückt die Preise. Fahrzeuge von 4 bis 8 Jahren verkaufen sich weiterhin gut, besonders solche mit solider Reichweite und gut erhaltenen Batterien. Frühere BEV-Generationen mit begrenzter Reichweite und veralteter Ladetechnik drehen sich langsamer und verlängern die durchschnittlichen Verkaufszeiten.

E-Autos in der Anpassungsphase

Norwegens nahezu vollständige Elektrifizierung verändert die Marktdynamik. Die MDS-Werte für BEVs sind leicht gestiegen, da das Angebot die selektive Nachfrage übersteigt. PHEVs, einst von reinen E-Autos verdrängt, gewinnen bei Fahrern, die mehr Vielseitigkeit suchen, wieder an Beliebtheit. Nicht aufladbare Hybride bleiben dank Einfachheit und Zuverlässigkeit stark vertreten. Reine Verbrenner sind fast verschwunden, einige Diesel bleiben in ländlichen Regionen und für Langstrecken gefragt.

Leichte Nutzfahrzeuge im Wandel

Das Segment der leichten Nutzfahrzeuge verdeutlicht Norwegens Herausforderungen. Elektrische Transporter gewinnen Marktanteile, gestützt durch Steueranreize und strengere Emissionsvorgaben in Großstädten. Doch begrenzte Reichweite, hohe Anschaffungskosten und Nutzlastbeschränkungen bleiben Hürden. Viele Profis behalten ältere Dieselmotoren länger, in Erwartung günstigerer und leistungsfähigerer E-Alternativen. Das Wachstumspotenzial bleibt hoch, aber der zukünftige Erfolg wird davon abhängen, wie gut die OEMs Elektrotransporter an die Realitäten des anspruchsvollen professionellen Einsatzes unter nordischen Bedingungen anpassen können.

Ein reifer Markt auf der Suche nach neuer Dynamik

Nach Jahren als Vorreiter der Elektrifizierung tritt Norwegens Gebrauchtwagenmarkt in eine neue Phase ein. Stabilität ersetzt Beschleunigung. Die kommenden Monate werden zeigen, wie gut der Markt BEV-Preise ausbalancieren, wachsende Lagerbestände managen und das Vertrauen in die Batterielebensdauer erhalten kann. Norwegen bleibt Europas Elektrolabor – mit all seinen Vorteilen und Grenzen eines schnellen Wandels.

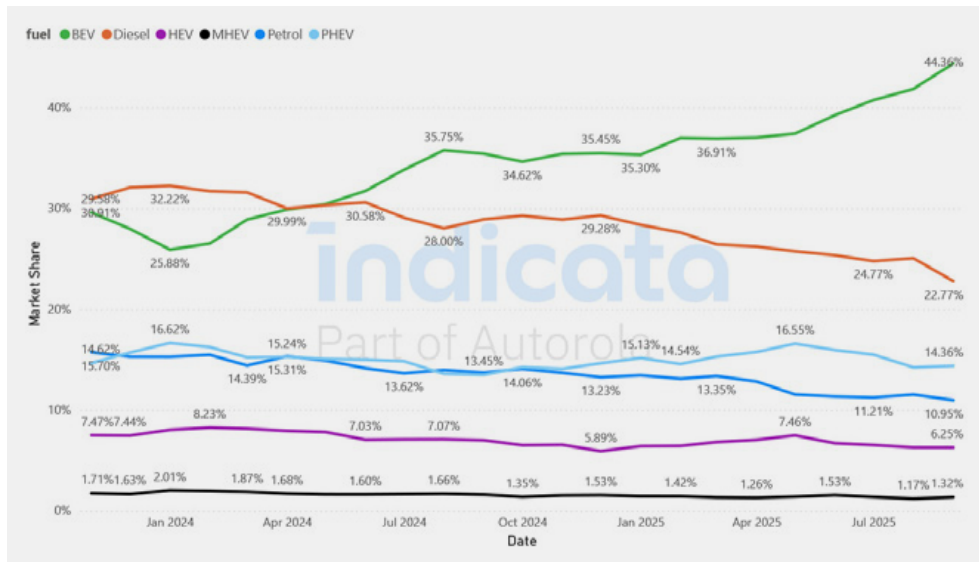
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	39.0
Tesla	Model Y	38.1
Tesla	Model 3	24.0

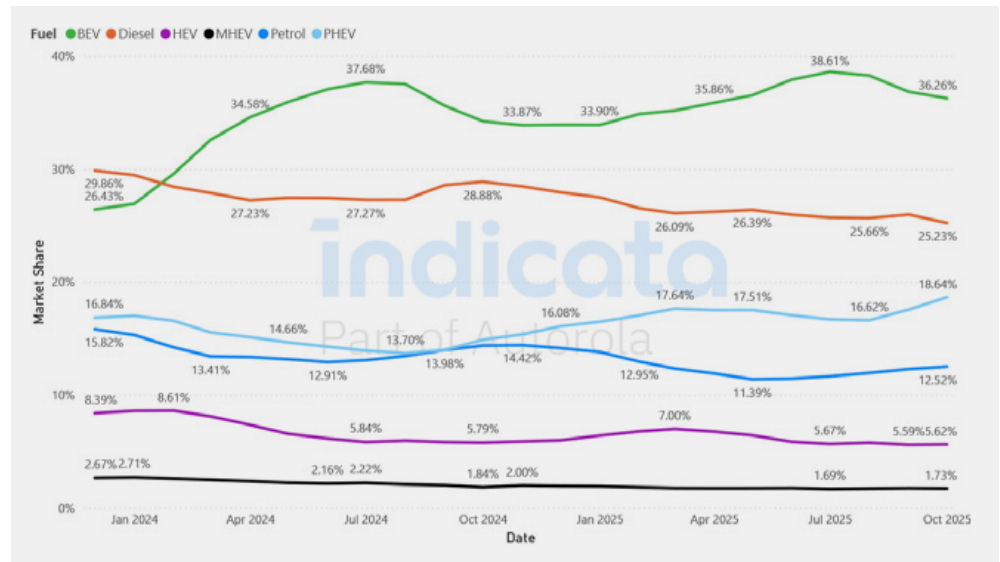
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Peugeot	208	18x	20.1
Tesla	Model 3	15x	24.0
Volkswagen	ID.3	14x	25.9

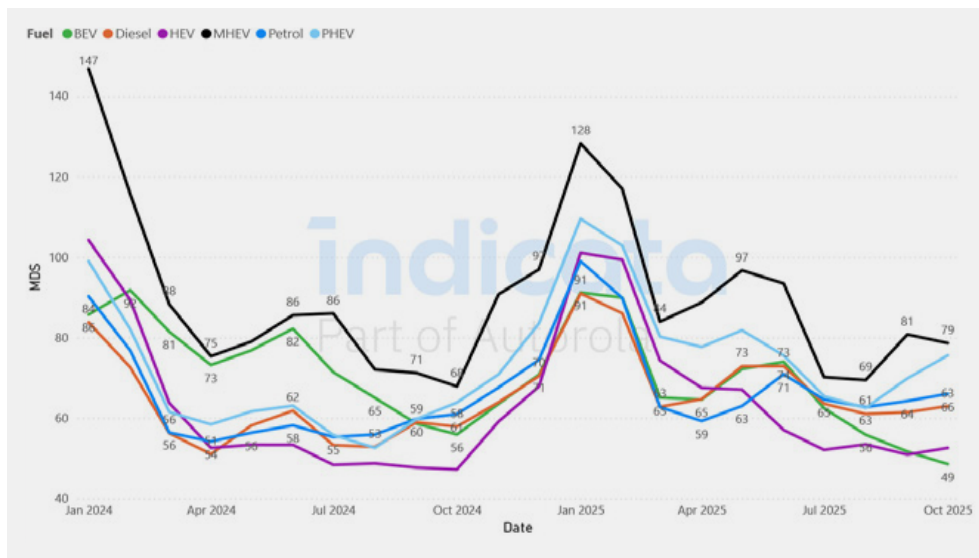
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



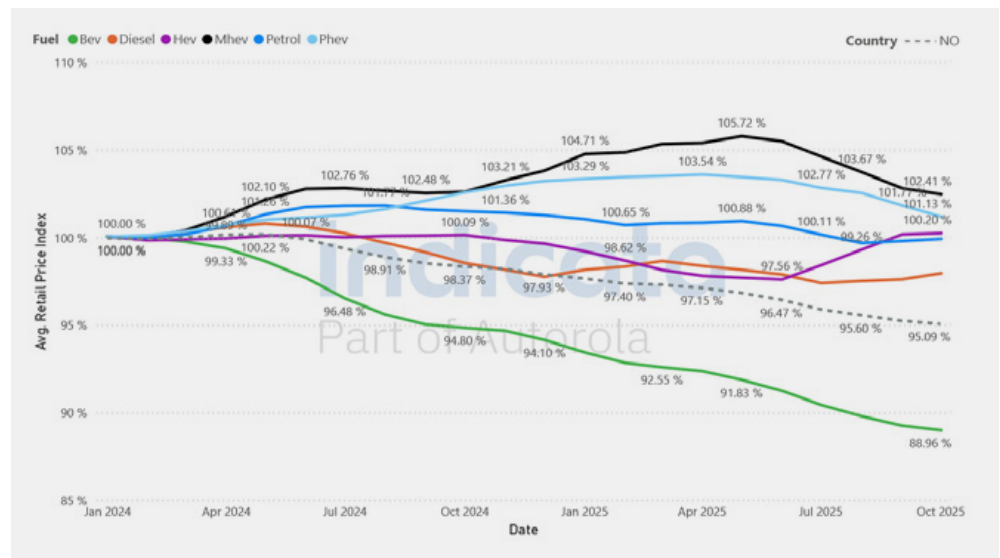
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Polens Gebrauchtwagenmarkt balanciert Widerstandsfähigkeit und langsame Modernisierung

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	52.5
Toyota	C-HR	51.2
Škoda	Octavia	57.3

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Audi	Q2	12x	29.2
Toyota	Aygo Aygo X	12x	30.7
Toyota	Yaris Cross	10x	35.0

Ein starker, aber ungleicher Markt

Polens Gebrauchtwagenmarkt bleibt trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Umfelds bemerkenswert widerstandsfähig. Die Nachfrage ist weiterhin stark, getrieben von Verbrauchern, die erschwingliche Mobilität suchen, in einem Land mit unterdurchschnittlicher Kaufkraft. Importe – hauptsächlich aus Deutschland und den Niederlanden – dominieren weiterhin, stützen das Marktvolumen, bremsen aber auch die Modernisierung. Diese Abhängigkeit von ausländischen Gebrauchtwagen vergrößert die Lücke zwischen Angebot und lokaler Nachfrage und hält das Durchschnittsalter der Fahrzeuge hoch.

Preise halten sich trotz wirtschaftlicher Belastungen

Trotz langsameren Wachstums und hoher Zinsen bleiben die Gebrauchtwagenpreise relativ stabil. Die begrenzte Verfügbarkeit neuerer Modelle und steigende Logistikkosten für Importe stützen das Preisniveau. Allmähliche Korrekturen zeigen sich vor allem bei älteren Dieseln mit hoher Laufleistung, wo sich die Verkaufszyklen verlängern. Fahrzeuge von 4 bis 8 Jahren bilden das Kernsegment des Marktes und bieten das beste Gleichgewicht aus Zuverlässigkeit, Erschwinglichkeit und Alltagstauglichkeit.

Junge Fahrzeuge tun sich schwer

Autos unter vier Jahren machen nur einen kleinen Anteil der Transaktionen aus, da die Neuzulassungen in den letzten Jahren begrenzt waren. Obwohl Nachfrage nach neueren Modellen besteht, schränken Finanzierungsschwierigkeiten und hohe Preise den Zugang für viele Käufer ein. Händler stehen unter wachsendem Druck, die Preise anzupassen oder längere Standzeiten in Kauf zu nehmen.

Verbrenner dominieren, Elektrifizierung hinkt hinterher

Verbrennungsmotoren dominieren weiterhin, Diesel ist für Langstrecken gefragt, Benziner für den Stadtverkehr. Hybride (HEV und MHEV) gewinnen langsam an Bedeutung, geschätzt für Zuverlässigkeit und Effizienz, während BEVs und PHEVs marginal bleiben. Schwache Ladeinfrastruktur, Unsicherheit über gebrauchte Batterien und hohe Anschaffungskosten begrenzen ihre Attraktivität. Das künftige Wachstum hängt von nationalen Anreizen und der Anpassung an EU-Dekarbonisierungsziele ab.

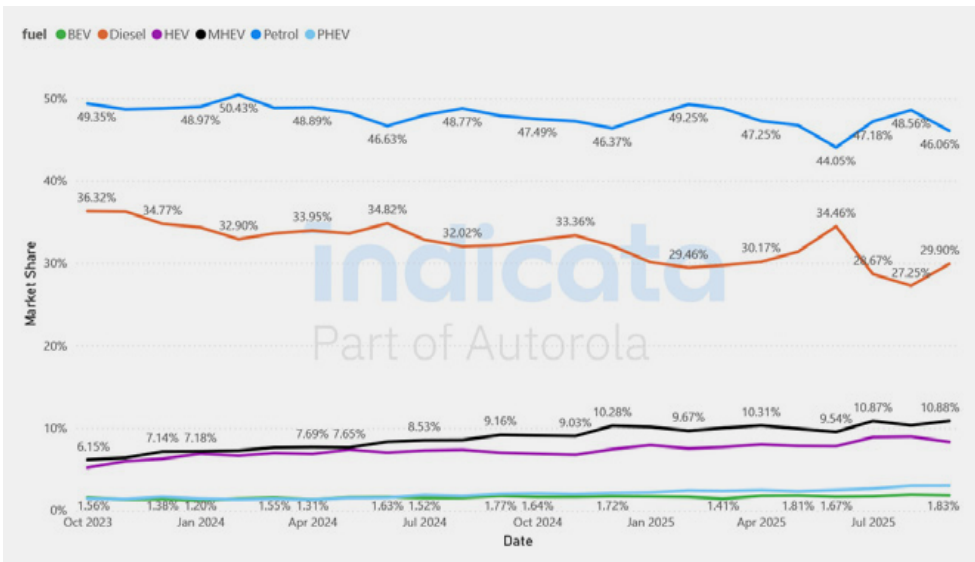
Leichte Nutzfahrzeuge: Ein vitales, aber übersehenes Segment

Leichte Nutzfahrzeuge sind ein Eckpfeiler der polnischen Automobilwirtschaft. Meist dieselbetrieben, sind sie für kleine Unternehmen, Handwerker und Lieferdienste unverzichtbar. Elektrische Transporter tauchen in Großstädten wie Warschau und Krakau auf, bleiben aber wegen Kosten, Reichweite und Infrastruktur marginal. Der Wandel zu elektrifizierten LCVs wird Zeit brauchen, könnte aber mit gezielten steuerlichen Anreizen an Fahrt gewinnen.

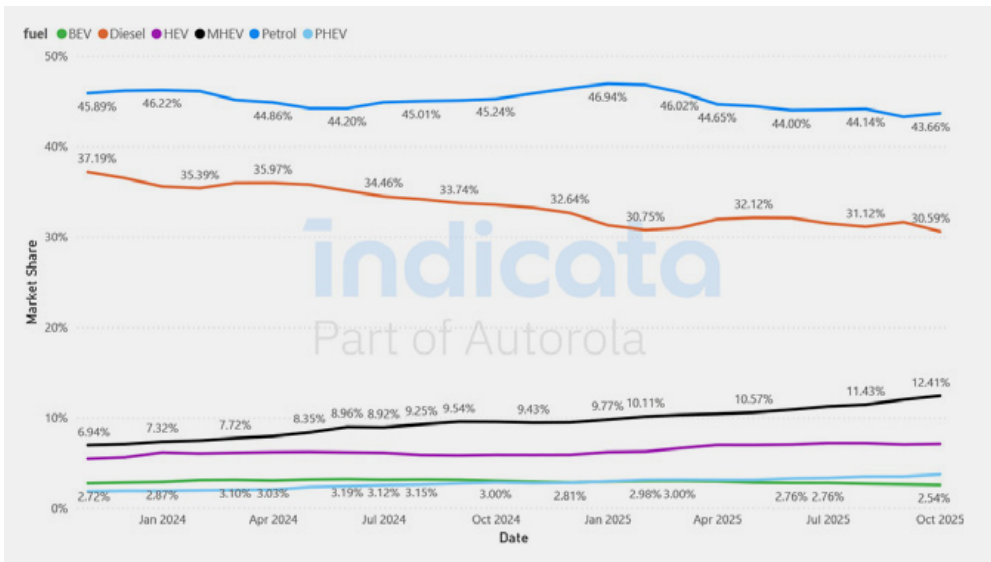
Ein langsamer, aber unvermeidlicher Wandel

Polen steht an einem Scheideweg. Der Markt bleibt dynamisch, muss sich aber einem alternden Fahrzeugbestand stellen – mehr als die Hälfte der Autos ist über zehn Jahre alt. Die Elektrifizierung schreitet langsam, aber unausweichlich voran. Händler stehen vor der doppelten Herausforderung, Verkaufsvolumen zu halten und sich gleichzeitig an neue Technologien und EU-Umweltvorgaben anzupassen. Fürs Erste steht Polens Markt für pragmatische Widerstandsfähigkeit – ein Balanceakt zwischen wirtschaftlichen Zwängen und dem langsamen Weg zur Modernisierung.

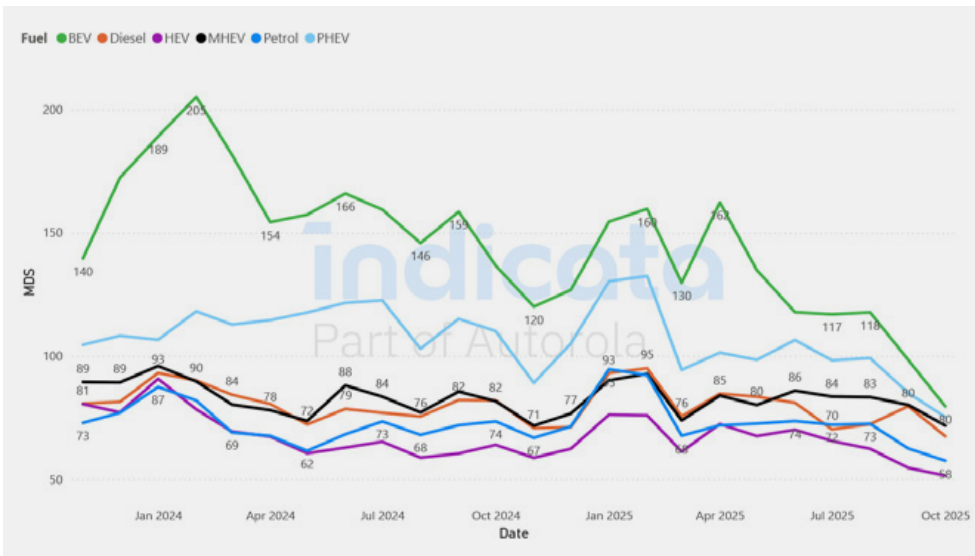
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



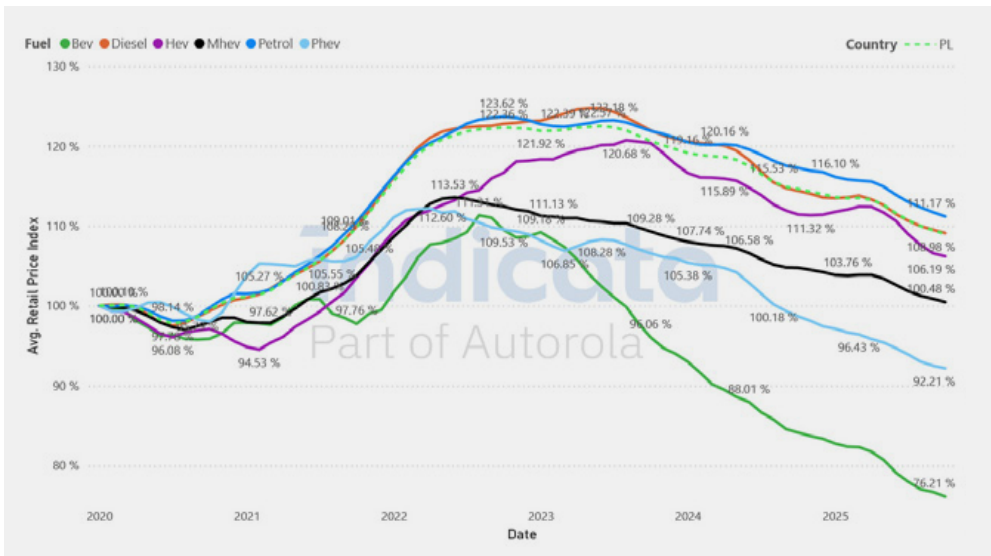
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Portugals Gebrauchtwagenmarkt steht vor einem allmählichen Neustart

Nachfrage bleibt solide, Käufer werden wählerischer
Im September blieb Portugals Gebrauchtwagenmarkt relativ stabil, auch wenn das Verkaufstempo nach mehreren robusten Monaten nachlässt. Käufer sind weiterhin aktiv, aber zunehmend preissensibel und achten verstärkt auf Zuverlässigkeit. Neuere Modelle, oft teurer, lassen sich schwerer verkaufen, während Fahrzeuge im Alter von 4 bis 8 Jahren zum Kern des Marktes geworden sind – sie bieten das beste Gleichgewicht zwischen Erschwinglichkeit, Technik und Betriebskosten.

Preise halten, aber der Druck steigt

Der Gesamtpreisindex liegt leicht über dem Niveau zu Jahresbeginn, doch der Trend kehrt sich: Frühere Anstiege weichen einer angespannten Stabilität. Die Market Days Supply (MDS) steigt allmählich, ein Zeichen dafür, dass sich die Lager schneller aufbauen als die Nachfrage wächst. Die meisten Händler halten ihre Preise noch, aber Rabatte dürften sich zum Jahresende beschleunigen – vor allem bei Elektro- und Premiummodellen, deren Umschlag stark nachgelassen hat.

Benzin führt, Diesel verliert steuerliche Vorteile

Benzin bleibt das Rückgrat des portugiesischen Gebrauchtwagenmarktes, mit stabilem Marktanteil und hoher Umschlagsgeschwindigkeit. Diesel, einst dominant, zieht sich langsam zurück, bleibt aber in ländlichen Gebieten und bei Vielfahrern relevant. Allerdings ist Diesel nun klar im steuerlichen Nachteil: Elektro- und Hybridfahrzeuge profitieren von erheblichen Steuerbefreiungen und Abzügen bei Mehrwertsteuer, Zulassungssteuer (ISV) und jährlicher Kfz-Steuer (IUC). Daher verlagern sich Firmen- und Flottenkäufe zunehmend auf BEVs und PHEVs, gefördert durch eines der pro-elektrischsten Steuersysteme Europas.

Elektrifizierte Fahrzeuge suchen noch nach Akzeptanz

Hybride machen langsam Fortschritte, bleiben aber eine Nische im Vergleich zu Nordeuropa. BEVs hingegen tun sich weiterhin schwer: geringe

Marktdurchdringung, längere Verkaufszeiten und eine begrenzte Ladeinfrastruktur außerhalb von Lissabon und Porto bremsen die Akzeptanz. Neue Kaufanreize für E-Neuwagen unterstützen den Wandel, haben aber einen Schereneffekt auf Gebrauchtpreise – die Restwerte fallen schneller als die Nachfrage wächst.

Ein strukturell geteiltes Marktbild

Der portugiesische Gebrauchtwagensektor zeigt eine wachsende Kluft zwischen Erschwinglichkeit und Verfügbarkeit. Neuere Fahrzeuge bleiben für viele Haushalte unerreichbar, während strengere Kreditvergabe die Nachfrage auf ältere Autos lenkt. Modelle über zehn Jahre machen weiterhin einen erheblichen Anteil der Verkäufe aus, drehen sich aber langsam, während das 4 bis 8-Jahres-Segment die eigentliche Marktdynamik bündelt.

LCVs: Diesel bleibt stark, Wandel im Hintergrund

Leichte Nutzfahrzeuge sind ein Eckpfeiler der portugiesischen Wirtschaft. Diesel dominiert weiterhin dank Reichweite, Nutzlast und Effizienz. Doch steuerliche Anreize und urbane Restriktionen bewegen Unternehmen dazu, elektrifizierte Alternativen zu prüfen. Elektrische Transporter sind noch selten, begrenzt durch Reichweite und Ladeinfrastruktur, aber der Aufstieg des E-Commerce und die Modernisierung öffentlicher Flotten könnten das Gleichgewicht in den kommenden Jahren langsam verschieben.

Auf dem Weg zu einer sanften Landung

Portugals Gebrauchtwagenmarkt tritt in eine kontrollierte Korrekturphase ein: Die Nachfrage hält, aber der strukturelle Druck wächst. Mit stagnierenden Preisen, steigenden Lagerbeständen und weiterhin fragilen elektrifizierten Fahrzeugen deutet der Ausblick auf eine allmähliche Normalisierung statt eines plötzlichen Abschwungs. Für Marktteilnehmer ist der Weg klar: Preise frühzeitig anpassen, Transparenz betonen und die Bestandsstrategie auf gängige, erschwingliche Verbrenner und Hybride ausrichten.

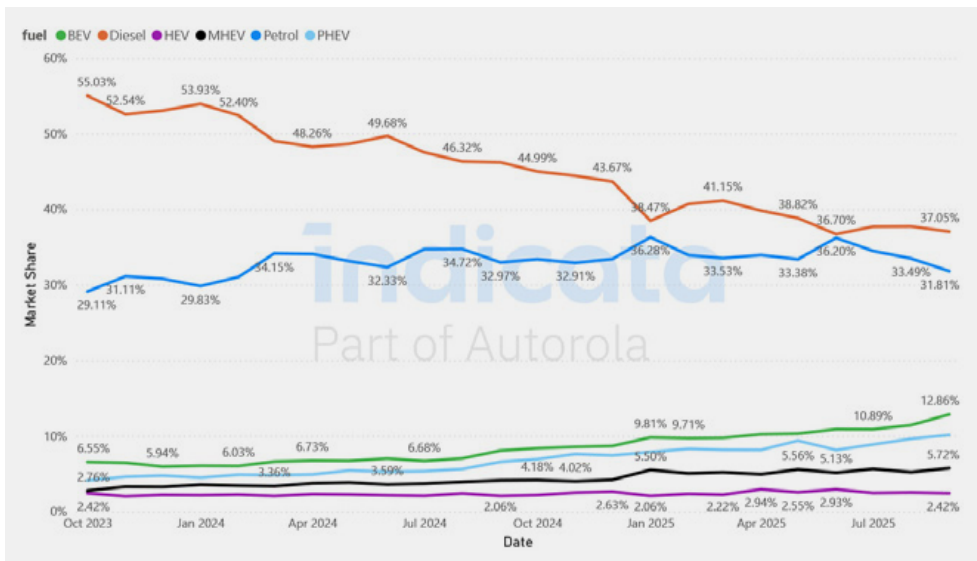
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	56.4
Renault	Captur	61.6
Peugeot	208	62.0

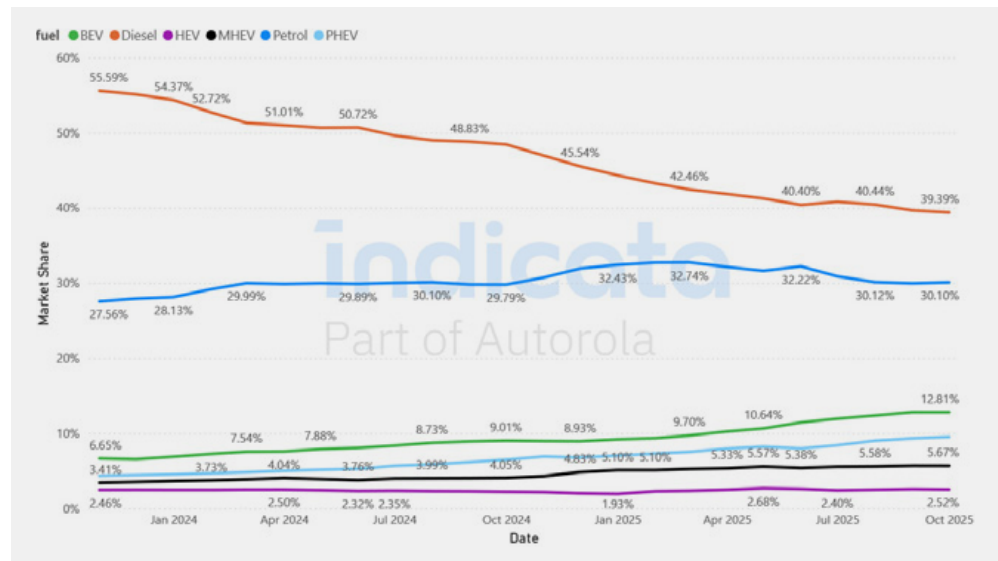
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	HS / EHS	13x	26.8
Audi	A1	11x	32.6
Toyota	Corolla	9x	40.6

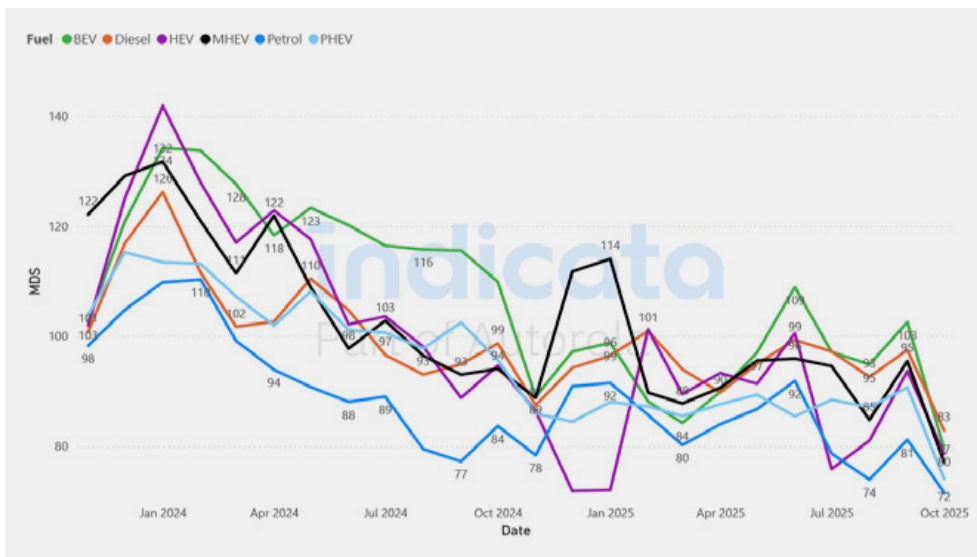
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



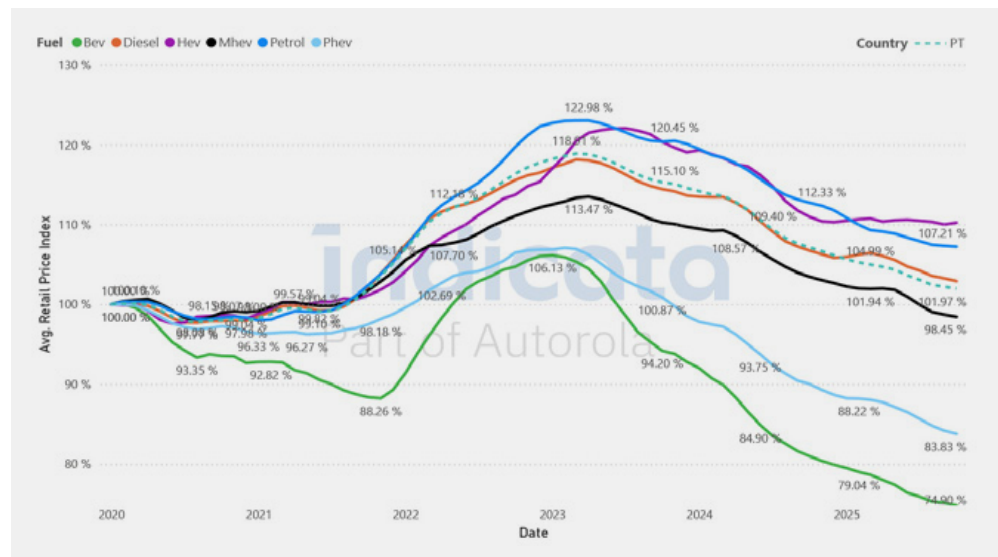
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Spaniens Gebrauchtwagenmarkt sucht sein neues Gleichgewicht

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Toyota	C-HR	51.9
Nissan	Qashqai	77.1
Volkswagen	T-ROC	69.2

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	RAV4	8x	43.7
Toyota	Yaris Cross	7x	49.2
Toyota	Corolla	7x	49.7

Unter der ruhigen Oberfläche bewegt sich der Markt weiter

Der September brachte scheinbare Ruhe auf den spanischen Gebrauchtwagenmarkt – doch unter der Oberfläche bleibt er in Bewegung. Die lokale Situation spricht Bände: ein alternder Fahrzeugbestand (über 14 Jahre im Schnitt), ungleichmäßige Einführung von Umweltzonen (ZBE) und das Ende des MOVES-III-Förderprogramms, das wegen ausgeschöpfter Mittel gestoppt wurde. Käufer sind nicht verschwunden, aber deutlich wählerischer und konzentrieren sich auf erschwingliche, zuverlässige und regulierungssichere Fahrzeuge. Der Markt entwickelt sich weiter – aber nicht für alle in die gleiche Richtung.

Preise halten, aber nicht mehr lange

Die offiziellen Preise wirken stabil, doch das ist trügerisch. Die Lagerbestände wachsen, Fahrzeuge stehen länger, und Händler passen sich stillschweigend an – durch Rabatte, strengere Inzahlungnahmen und überarbeitete Angebote. Mit langsameren Umschlägen und steigenden Standzeiten scheinen stärkere Preiskorrekturen unvermeidlich. Nach zwei Jahren Inflation fallen die Transaktionspreise schneller als die Angebotspreise – ein Zeichen, dass die Anpassung bereits im Gange ist.

Fahrzeuge von 4 bis 8 Jahren als Anker des Marktes

Das Sweet Spot des Marktes liegt klar bei 4 bis 8 Jahre alten Fahrzeugen – jung genug für Komfort und Technik, aber noch erschwinglich. Sie sind der sichere Hafen rationaler Käufer. Ältere Modelle (über 10 Jahre) sind zwar zahlreich, drehen sich aber langsam, belastet durch Wartungskosten und ZBE-Beschränkungen. Neuere Fahrzeuge (unter 4 Jahren) sind selten, und ihre hohen Preise erschweren den Verkauf ohne Anreize.

Hybride im Aufwind, E-Autos suchen Vertrauen

Der spanische Markt bleibt überwiegend thermisch, aber der Wandel hat begonnen. Hybride (HEV/MHEV) gewinnen stetig an Boden und bieten den richtigen Kompromiss zwischen

Wirtschaftlichkeit und Reichweite. BEVs und PHEVs hingegen kämpfen: Restwerte stehen unter Druck, Käufer bleiben vorsichtig, und die Ladeinfrastruktur außerhalb der Großstädte ist lückenhaft. Ohne Anreize und mit anhaltenden Zweifeln an Batterien und Wiederverkauf wird Vertrauen – nicht Technik – das Wachstum bestimmen.

ZBE: Regulierung spaltet die Märkte

Umweltzonen werden ausgeweitet, aber ungleichmäßig. Madrid und Barcelona setzen die Regeln schneller um, während andere Städte zögern oder sie abschwächen. Das Ergebnis ist eine Zweiklassengesellschaft: Ein Diesel verkauft sich in Valencia schnell, stagniert aber in Katalonien. Diese fragmentierte Einführung schafft Unsicherheit für Käufer und Händler, die ihre Bestände nun lokal und ZBE-spezifisch managen müssen.

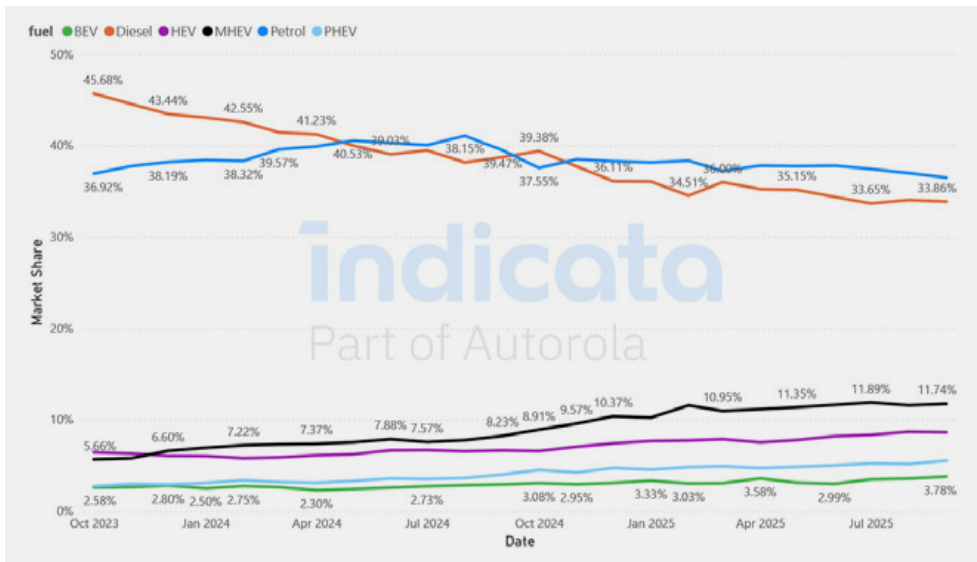
LCVs: Diesel bleibt König, Elektro noch in der Testphase

Leichte Nutzfahrzeuge bleiben das Rückgrat der Geschäftsmobilität. Diesel dominiert dank Reichweite und Nutzlast, während Elektro-Modelle vor allem durch öffentliche Ausschreibungen und städtische Lieferflotten vorankommen. Die Akteure testen vorsichtig, aber die Einführung bleibt langsam – begrenzte Infrastruktur und Ladezeiten bedeuten, dass elektrische LCVs Schritt für Schritt, nicht sprunghaft wachsen.

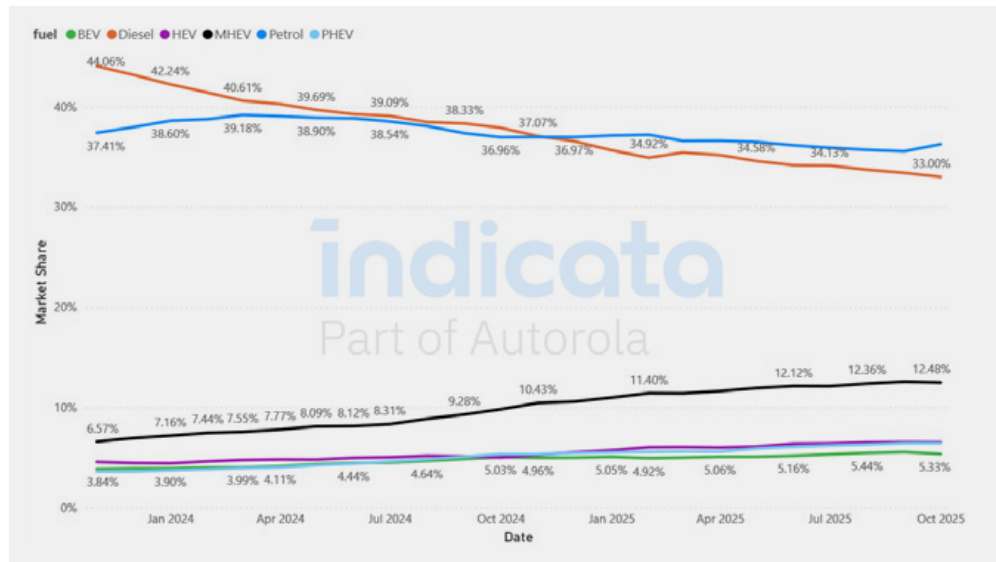
Vorsichtiger Optimismus und neue Marktlogik

Für Profis liegt der Erfolg nun in Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit. Bei 4 bis 8 Jahre alten Fahrzeugen gilt: Preise frühzeitig anpassen, um die Rotation hochzuhalten. Bei elektrifizierten Modellen zählt Vertrauen: Garantie, Batteriezustand, transparente Historie. Und vor allem: den Markt Stadt für Stadt und ZBE für ZBE lesen. Spaniens Gebrauchtwagenmarkt verlangsamt sich nicht – er definiert sich neu: rationaler, selektiver und stärker auf Gesamtnutzungskosten fokussiert als je zuvor.

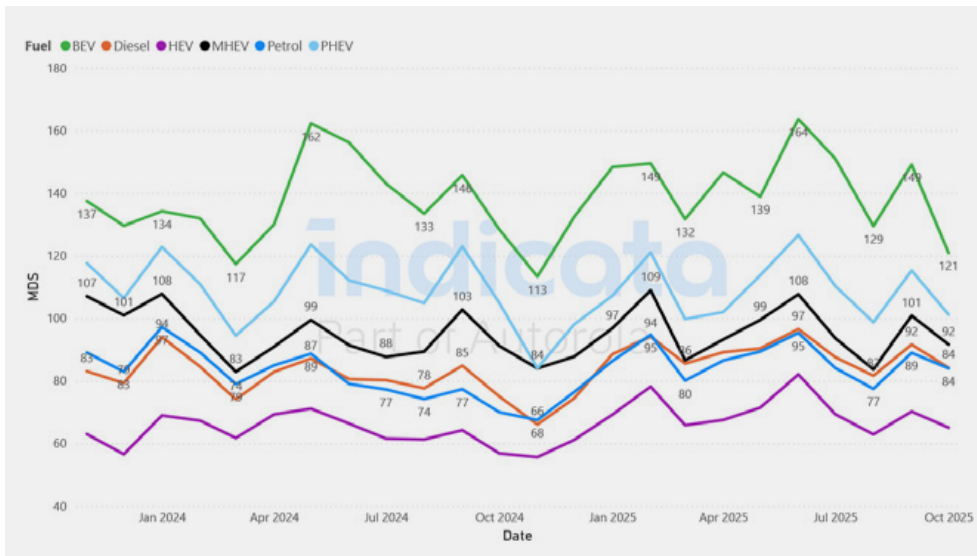
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



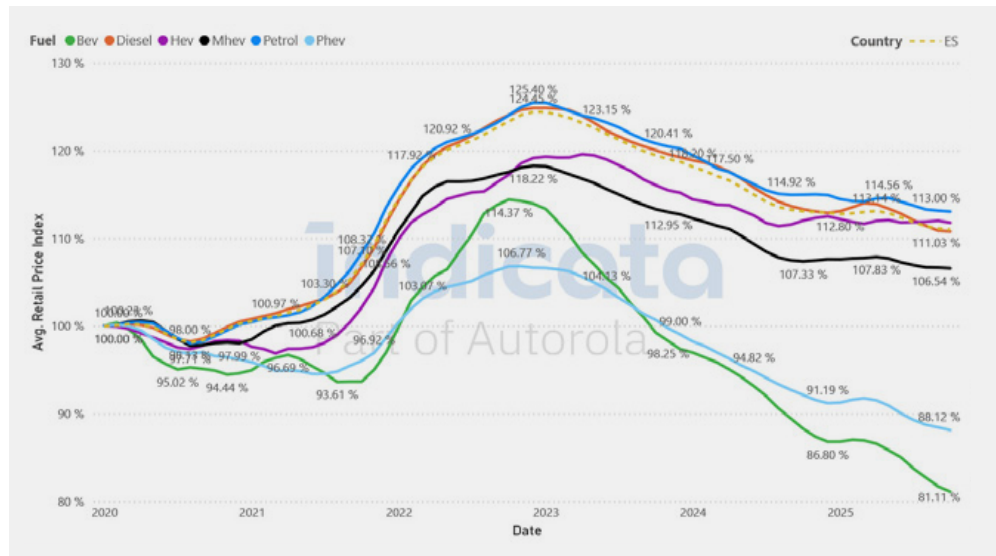
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Schwedens Gebrauchtwagenmarkt sucht nach dem Elektro-Boom neue Dynamik

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Volvo	XC60	32.2
Volvo	XC40	24.8
Volvo	V60	38.0

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Zoe	27x	13.2
Renault	Arkana	15x	23.4
Volvo	XC40	14x	24.8

Ein reifer Markt in einer neuen Phase

Nach Jahren starken Wachstums zeigt Schwedens Gebrauchtwagenmarkt Anzeichen der Normalisierung. Die Nachfrage bleibt solide, aber das Tempo verlangsamt sich – besonders bei Elektrofahrzeugen, die einst das Wachstum antrieben. Das Ende staatlicher Kaufanreize und höhere Finanzierungskosten haben die Kauflust abgekühlt, was zu selektiveren Käufen und schärferem Wettbewerb unter Händlern führt. Der Markt bewegt sich in eine stabilere, aber vorsichtigere Phase.

Preise unter Druck in einem ausbalancierten Markt

Der Preisindex sinkt weiter langsam, was ein wachsendes Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage widerspiegelt. Eine Welle von Elektro-Leasingrückläufern hat die Lagerbestände erhöht, während die private Nachfrage nachlässt. Dadurch geraten die Restwerte von BEVs unter Druck. Neuere Benzin- und Hybridmodelle halten sich besser, gestützt durch stabile Nachfrage in Vororten und ländlichen Regionen. Frühere BEV-Generationen erleben stärkere Preiskorrekturen wegen begrenzter Reichweite und veralteter Ladetechnik. Schwedische Käufer – pragmatisch und wertorientiert – setzen auf vielseitige, zuverlässige und energieeffiziente Modelle.

Junge Fahrzeuge verlieren an Schwung

Fahrzeuge unter vier Jahren, einst die treibende Kraft des Gebrauchtwagenmarktes, haben nun Schwierigkeiten, ihre Umschlaggeschwindigkeit zu halten. Der Zustrom fast neuer Elektroautos aus Flottenrückläufern hat die Verkaufszeiten verlängert. Fahrzeuge von 4 bis 8 Jahren dominieren zunehmend, bieten ein gutes Gleichgewicht aus Preis, Ausstattung und Zuverlässigkeit. Autos über acht Jahre bleiben eine kleinere Nische, eingeschränkt durch strengere Umweltauflagen und höhere Betriebskosten.

Elektroautos verdauen das Wachstum, Hybride gewinnen an Boden

Schweden bleibt Vorreiter bei der E-Mobilität, doch der Markt verarbeitet nun das schnelle Wachstum der letzten Jahre. BEVs zeigen längere MDS-Zeiten, ein Zeichen für vorsichtigere Nachfrage. Das Ende der Kaufanreize hat das Vertrauen der Käufer geschwächt, während Versicherungs- und Batteriekosten die Wiederverkaufsentscheidungen belasten. Plug-in-Hybride (PHEVs) gewinnen bei Flotten wieder an Beliebtheit, und nicht aufladbare Hybride (HEV und MHEV) wachsen dank Einfachheit und Zuverlässigkeit. Verbrenner spielen weiterhin eine Rolle, besonders in Regionen mit begrenzter Ladeinfrastruktur.

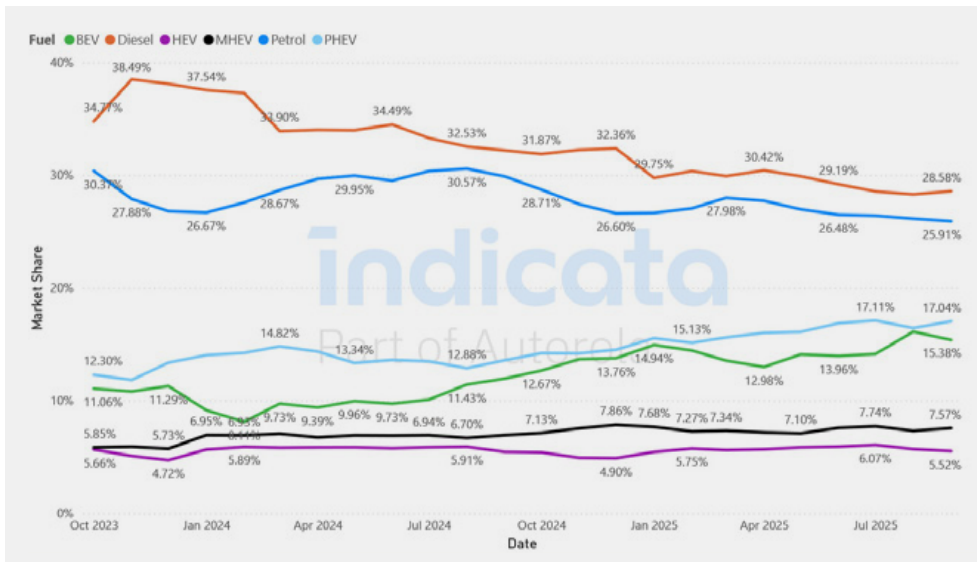
LCVs stehen vor dem Wandel

Leichte Nutzfahrzeuge sind für Schwedens Wirtschaft unverzichtbar – besonders im Bau, in der Logistik und im Handel. Elektrische Transporter gewinnen an Bedeutung, getrieben durch Nachhaltigkeitsziele und öffentliche Politik, doch ihre Verbreitung wird durch hohe Anschaffungskosten, reduzierte Winterreichweite und ungleichmäßige Ladeinfrastruktur gebremst. Diesel- und Hybridtransporter drehen sich schneller und bleiben für regionale Unternehmen essenziell. Zukünftiges Wachstum hängt von der Anpassungsfähigkeit der Hersteller und der Fortsetzung steuerlicher Anreize für Flotten ab.

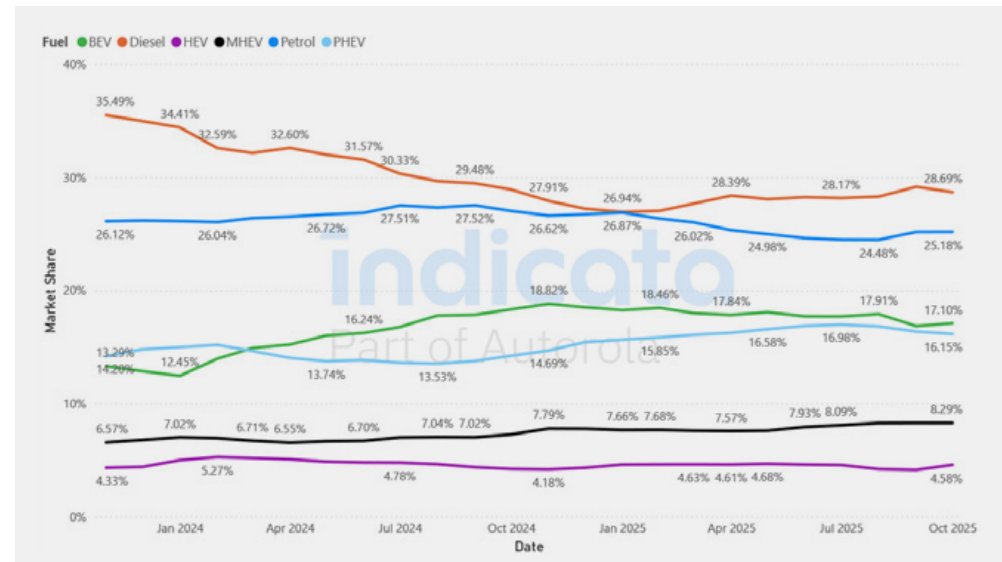
Ein Wandel auf der Suche nach Gleichgewicht

Schwedens Gebrauchtwagenmarkt bleibt einer der fortschrittlichsten Europas, aber die schnelle Elektrifizierung tritt in eine komplexere Phase ein. Die Branche muss nun Nachhaltigkeit mit wirtschaftlicher Realität in Einklang bringen. Preiskorrekturen, Käuferzurückhaltung und enge Margen deuten auf einen selektiveren Markt hin. Das Vertrauen der Verbraucher zu erhalten und ein tragfähiges Ökosystem für gebrauchte BEVs zu sichern, wird entscheidend sein, um Schwedens Vorreiterrolle bei nachhaltiger Mobilität zu bewahren.

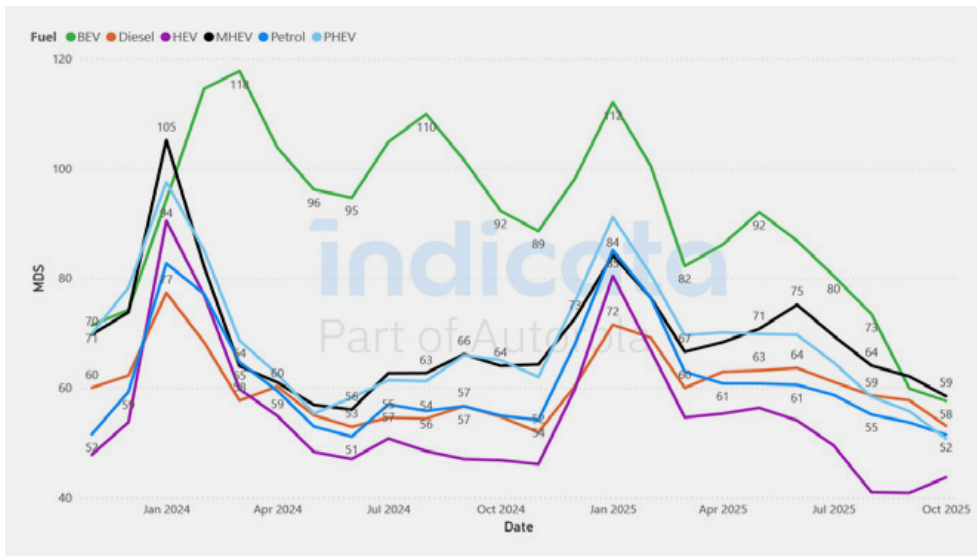
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



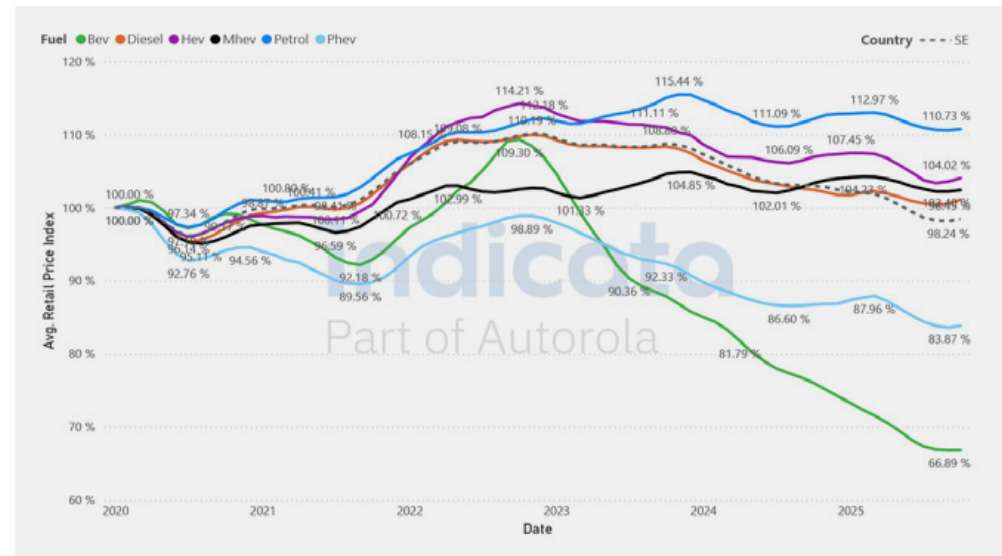
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Widerstandsfähig, aber selektiv – Der Schweizer Gebrauchtwagenmarkt findet seinen Rhythmus

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Mercedes-Benz	GLC-Class	98.5
Volkswagen	Golf	66.0
Volkswagen	Tiguan	79.2

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Seat	Alhambra	12x	29.0
Tesla	Model 3	8x	46.7
Tesla	Model Y	8x	47.7

Ein stabiler, rationaler und anspruchsvoller Markt

Der Schweizer Gebrauchtwagenmarkt zeichnet sich durch Stabilität und Raffinesse aus. Die Inflation bleibt gering, aber die Finanzierungskosten sind hoch, was zu vorsichtigem, aber selbstbewusstem Kaufverhalten führt. Das Neuwagensegment, weiterhin durch hohe Preise und lange Lieferzeiten eingeschränkt, sorgt für ein stetiges Angebot an jungen Gebrauchtwagen – das Gleichgewicht bleibt erhalten, ohne Überhitzung.

Preise stabil, aber unter Kontrolle

Der Preisindex bleibt bemerkenswert stabil. Nach Monaten der Anspannung wegen begrenztem Angebot fast neuer Fahrzeuge deuten leichte Anpassungen nun auf ein gesünderes Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage hin. Die Preise halten sich besser als in den meisten Nachbarländern, gestützt durch höhere Kaufkraft und den Fokus auf Qualität statt Volumen. Abwärtsdruck gibt es vor allem bei Elektrofahrzeugen, die sich langsamer drehen.

Junge Fahrzeuge treiben den Markt

Der Schweizer Markt ist geprägt von einem jungen Fahrzeugbestand und starker Nachfrage nach Autos unter acht Jahren. Modelle von 4 bis 8 Jahren bilden das Rückgrat der Verkäufe, bieten das perfekte Gleichgewicht aus Zuverlässigkeit, Image und Preis. Autos unter vier Jahren, meist Leasing- oder Flottenrückläufer, verkaufen sich gut, auch wenn Käufer preissensibel bleiben. Ältere Fahrzeuge verlieren wegen strengerer Sicherheits-, Emissions- und Wartungsstandards – besonders in Städten – an Attraktivität.

E-Autos gewinnen vorsichtig an Boden

Batterieelektrische und Plug-in-Hybridmodelle gewinnen Marktanteile, die durch die Dekarbonisierungspolitik und den Ausbau des Ladenetzes begünstigt werden. Doch das Tempo bleibt gemessen: BEVs zeigen höhere MDS-Werte, was die Lücke zwischen Angebot und selektiver Nachfrage widerspiegelt. Schweizer Käufer sind pragmatisch – sie lehnen E-Autos nicht ab, warten aber auf bewährte Zuverlässigkeit und langfristigen Wert. Nicht aufladbare Hybride (HEV) profitieren von dieser vorsichtigen Haltung und drehen sich schnell.

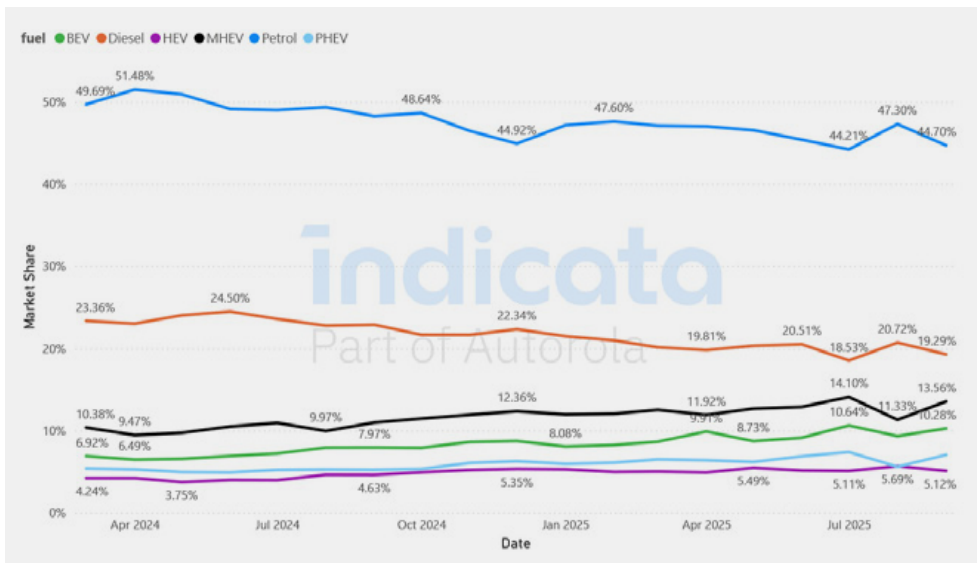
LCVs spiegeln das wirtschaftliche Rückgrat

Leichte Nutzfahrzeuge spielen eine wichtige Rolle in der Schweizer Stadt- und Alpenlogistik. Die Nachfrage bleibt robust, aber Kostendruck führt zu sorgfältigen Flottenentscheidungen. Diesel dominiert weiterhin wegen Reichweite und Haltbarkeit, während elektrische Transporter langsam vorankommen, vor allem bei Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen. Der Mangel an Ladeinfrastruktur für Profis bleibt ein zentrales Hindernis für die breite Einführung.

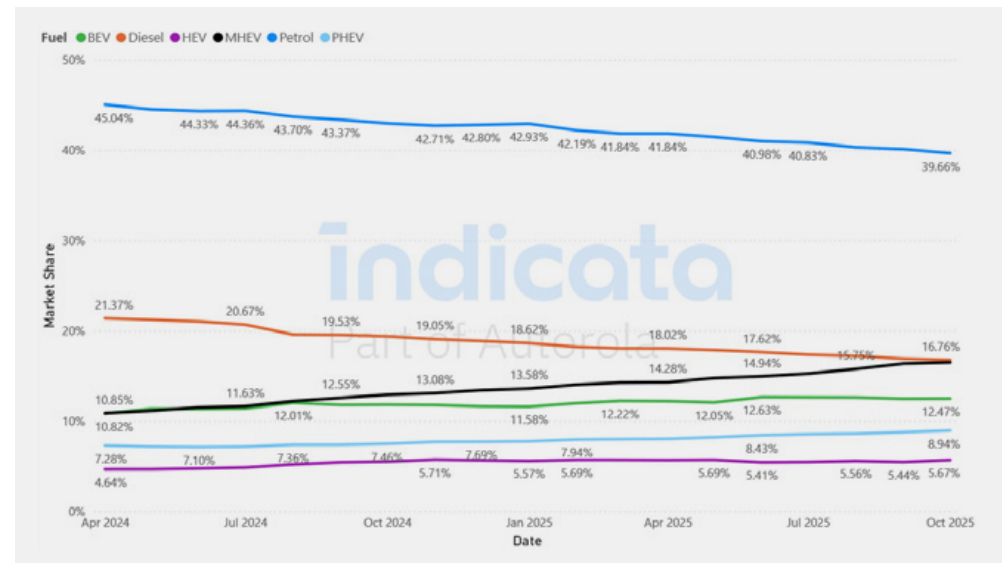
Ausblick

Das letzte Quartal sollte eine stabile Entwicklung bringen, gestützt durch Verbrauchervertrauen und diszipliniertes Kaufverhalten. Die Energiewende wird ohne Eile voranschreiten, im Einklang mit der pragmatischen Schweizer Mentalität. Die Herausforderung der kommenden Monate: Innovation, Kostenkontrolle und Zuverlässigkeit in Einklang bringen – die Grundpfeiler der Schweizer Automobil-DNA.

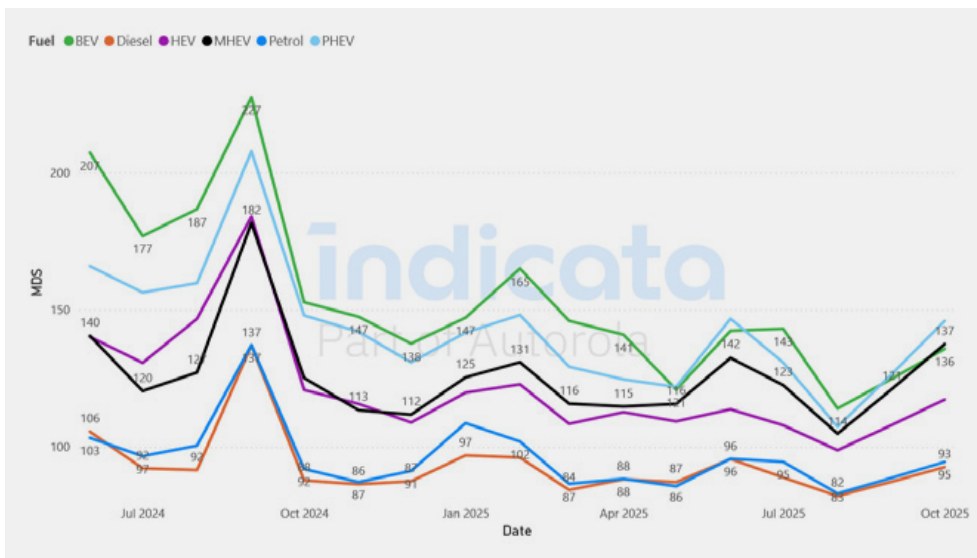
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



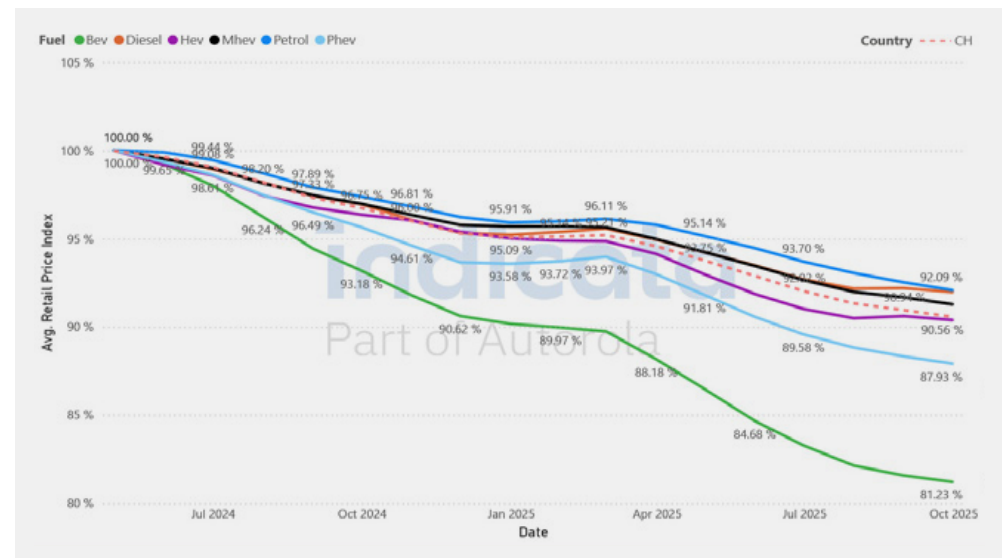
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Der türkische Gebrauchtwagenmarkt: ein Spiegel wirtschaftlicher Turbulenzen

Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Fiat	Egea	39.2
Renault	Clio	31.4
Renault	Mégane	37.5

Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	Seal U	19x	18.6
Toyota	Corolla Cross	17x	21.1
MG	ZS	16x	23.1

Wenn Gebrauchtwagen zum Zufluchtsort werden

In der Türkei erzählt der Automarkt die Geschichte des Landes besser als jede Statistik. Mit einer Inflation von über 65 % und Zinssätzen über 40 % ist der Neuwagenkauf zum Luxus geworden. Der Gebrauchtwagenmarkt ist für Millionen zur Lebensader geworden, bleibt aktiv, steht aber unter enormem Druck. Die Menschen wollen kaufen – aber nur wenige können es sich leisten, sodass jeder Kauf ein Balanceakt zwischen Notwendigkeit und finanziellem Überleben ist.

Preise schweben über der Realität

Nach einem rasanten Anstieg in der ersten Jahreshälfte sind die Preise seit dem Sommer leicht gesunken. Von einem Rückgang zu sprechen, wäre jedoch irreführend – es ist eher eine Pause im Sturm. Die Kaufkraft schwindet, Verkäufer halten an ihren Preisen fest, und die Abwertung der Lira befeuert die Spekulation. Autos sind zum sicheren Hafen geworden, um Werte vor der Inflation zu schützen. Die Preise bleiben von den Fundamentaldaten entkoppelt, der Umschlag hat sich verlangsamt, und die MDS steigt stetig.

Neuere Fahrzeuge unerreichbar

Autos unter vier Jahren sind selten und unerschwinglich, reserviert für Wohlhabende oder Firmenkunden. Der eigentliche Markt liegt nun bei 4 bis 8 Jahre alten Fahrzeugen, die als zuverlässig und noch erschwinglich gelten. Ältere Modelle über zehn Jahre gewinnen an Marktanteil, aber ihre Wartung wird immer schwieriger, da Ersatzteile und Reparaturen teurer werden.

Benzin dominiert, Diesel verliert an Bedeutung

Fast 70 % der Gebrauchtwagenverkäufe entfallen inzwischen auf Benziner. Diesel, einst dominant, zieht sich stetig zurück, belastet durch Steuern,

Wartungskosten und einen alternden Bestand. Hybride und E-Autos bleiben marginal: wenige Anreize, ein schwaches Ladenetz und hohe Preise. Trotz lokaler Initiativen bleibt die Elektrifizierung symbolisch in einem Land, in dem Mobilität vor allem eine Frage der Erschwinglichkeit ist.

LCVs zwischen Inflation und Notwendigkeit

Leichte Nutzfahrzeuge sind das Rückgrat der türkischen Kleinunternehmenswirtschaft. Meist dieselbetrieben, sehen sie sich steigenden Preisen und schrumpfendem Kreditangebot gegenüber. Viele Handwerker verlängern die Lebensdauer ihrer Fahrzeuge, statt sie zu ersetzen. Elektrische Alternativen sind selten – begrenzte Reichweite, hohe Kosten und fehlende Infrastruktur halten sie am Rand.

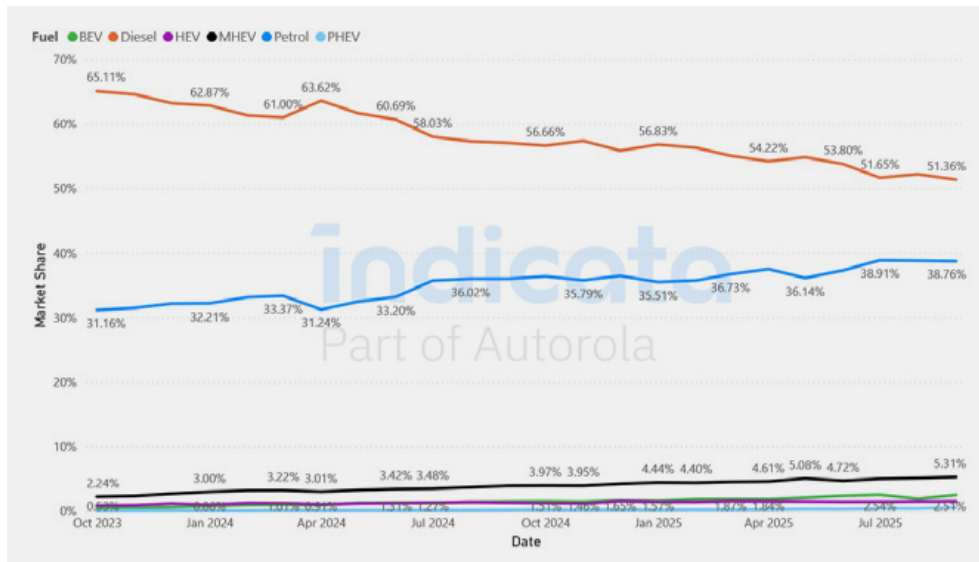
Ein Markt im Takt von Ankara

Der Markt folgt nun dem Rhythmus der politischen Entscheidungen. Jede Zins- oder Steueränderung schlägt sofort auf die Preise durch. Ambitionierte Pläne für lokale Produktion und Elektrifizierung bleiben unklar, das Verbrauchervertrauen ist fragil. Wie ein Händler aus Istanbul sagt: „Die Leute wollen kaufen, aber sie bekommen einfach keine Finanzierung.“

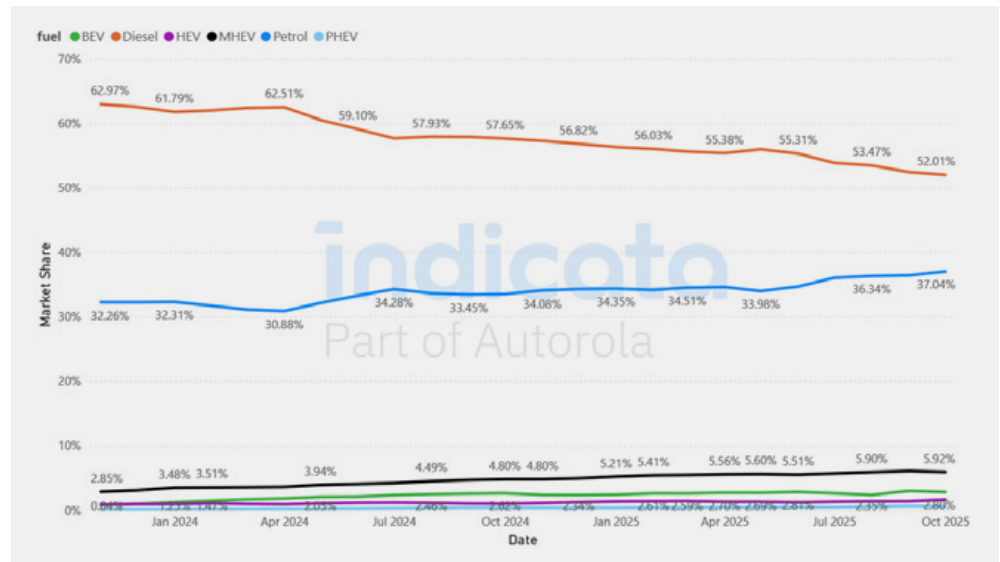
Fragile Stabilität

Der türkische Gebrauchtwagenmarkt zeigt beeindruckende Widerstandsfähigkeit, steht aber auf wackligem Grund. Hinter der scheinbaren Stabilität verbergen sich tiefe strukturelle Spannungen – Inflation, Kredit, Währung und Steuerdruck. Solange diese nicht gelöst sind, bleibt der Gebrauchtwagenmarkt der Spiegel einer kämpfenden Wirtschaft: widerstandsfähig, aber unsicher in Bezug auf die Zukunft.

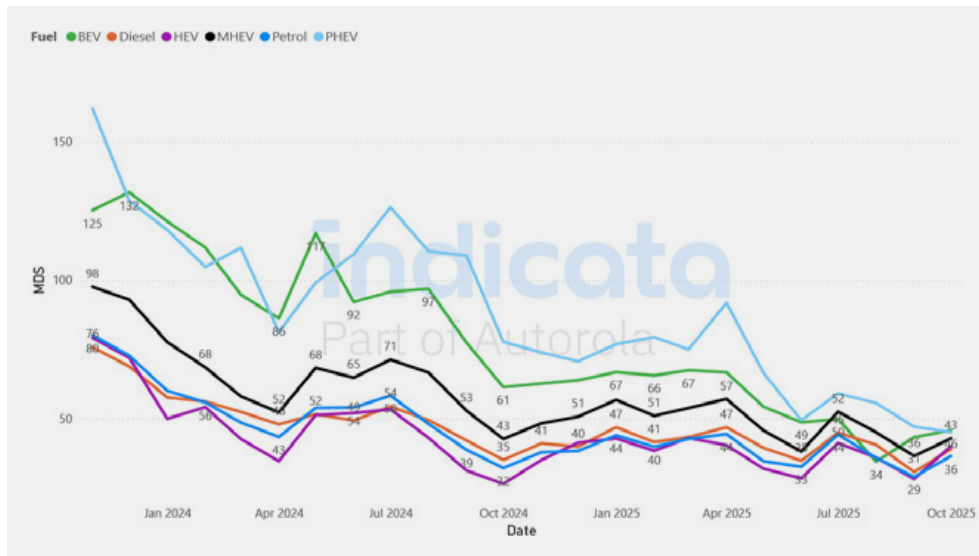
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



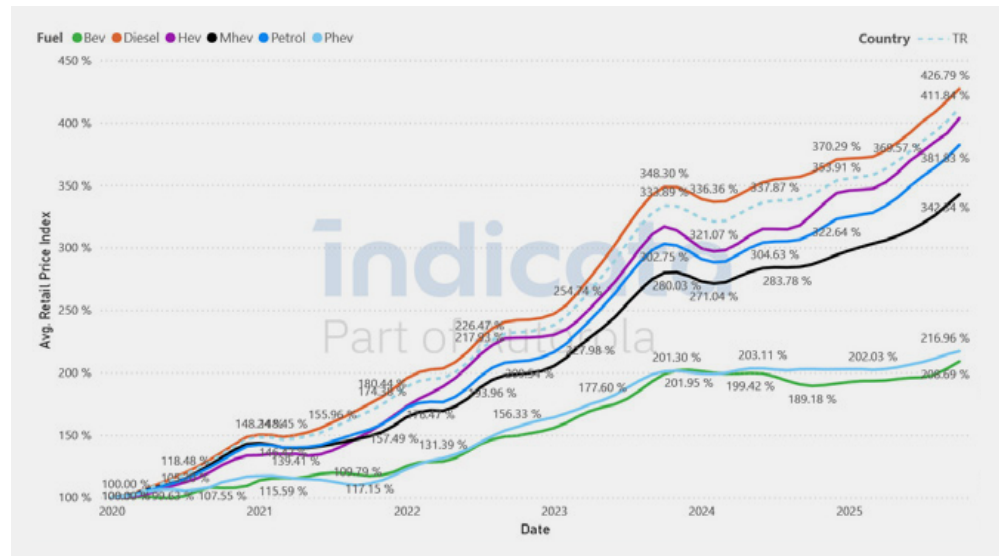
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



Der britische Gebrauchtwagenmarkt passt sich einer neuen wirtschaftlichen und steuerlichen Realität an

Ein starker Markt wird selektiver

Der britische Gebrauchtwagenmarkt bleibt einer der aktivsten Europas, doch das Momentum der letzten zwei Jahre lässt nach. Anhaltende Inflation, höhere Kreditkosten und sich ändernde Steuergesetze prägen das Käuferverhalten. Verbraucher setzen nun auf Zuverlässigkeit, Gesamtkosten und langfristigen Wert statt auf Neuheiten. Händler reagieren mit schärferen Preisstrategien und kürzeren Lagerzyklen, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Der Markt bleibt dynamisch, wird aber zunehmend segmentiert, mit wachsenden Unterschieden zwischen Antriebsarten und Fahrzeugaltersgruppen.

Preise unter Druck durch steuerliche Veränderungen

Die Gebrauchtwagenpreise passen sich nach mehreren Jahren auf Rekordniveau weiter an. Der Rückgang wird sowohl durch die Marktkorrektur nach COVID als auch durch steuerliche Änderungen getrieben. Ab 2025 unterliegen batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs) der regulären Kfz-Steuer, während die steuerlichen Anreize für elektrische Firmenwagen schrittweise reduziert wurden. Diese Maßnahmen verändern die Wertwahrnehmung und beschleunigen die Abschreibungen.

Restwerte, die einst durch Knappheit und großzügige Anreize gestützt wurden, stehen nun unter Druck. Preisbewusste Verbraucher treiben den Markt zu einem neuen Gleichgewicht – einem, das Transparenz, Flexibilität und effiziente Preisgestaltung stärker belohnt als zuvor.

Mittelalte Fahrzeuge dominieren, neuere Modelle verlieren an Schwung

Fahrzeuge im Alter von 4 bis 8 Jahren bilden nun das Rückgrat des britischen Gebrauchtwagenmarktes. Sie bieten eine gute Balance aus moderner Technik, Erschwinglichkeit und Alltagstauglichkeit. Im Gegensatz dazu verlieren Fahrzeuge unter vier Jahren an Marktanteil, was auf geringere Neuzulassungen zwischen 2020 und 2022 und höhere Finanzierungskosten zurückzuführen ist. Ältere Fahrzeuge, obwohl noch zahlreich, haben es in urbanen Gebieten mit den verschärften Ultra Low Emission Zone (ULEZ)-Regeln schwer und sind weniger liquide.

BEVs drehen sich schnell – aber auf Kosten des Wertes

Anders als in den meisten europäischen Märkten drehen sich BEVs im Vereinigten Königreich schneller

als jede andere Antriebsart. Das Land weist derzeit die niedrigste MDS für Elektrofahrzeuge in Europa auf – nicht wegen steigender Nachfrage, sondern wegen starker Preissenkungen, die in den letzten Monaten teils über 20 % betragen. Diese Preisanpassungen haben die Verkäufe beschleunigt, aber die Restwerte und die Händlerprofitabilität stark geschwächt.

Privatkunden nutzen die niedrigeren Preise, bleiben aber hinsichtlich der langfristigen Betriebskosten und Batteriedauer vorsichtig. Hybride (HEV und PHEV) wachsen weiterhin stetig und sprechen Fahrer an, die eine ausgewogene Mischung aus Leistung, Flexibilität und steuerlicher Stabilität suchen.

LCVs an einem strategischen Wendepunkt

Leichte Nutzfahrzeuge bleiben ein Eckpfeiler des britischen Automobilsektors. Dieselmodelle dominieren weiterhin, besonders bei KMU und Logistikunternehmen, während elektrische Varianten allmählich expandieren. Doch auch hier verändern steuerliche Anpassungen das Spiel: Ab 2025 fallen bestimmte Ausnahmen für elektrische Transporter weg, und höhere Betriebskosten in urbanen Zonen verändern die Flottenökonomie. Viele Betreiber verschieben die Elektrifizierung, bis Preis, Reichweite und Infrastruktur ausgereifter sind, während andere auf Hybride oder emissionsarme Diesel setzen, um Compliance und Kosteneffizienz auszubalancieren.

Ein Markt zwischen steuerlichem Druck und Käufervertrauen

Der britische Gebrauchtwagenmarkt tritt in eine entscheidende Phase ein. Preisanpassungen, steuerliche Veränderungen und Käuferzurückhaltung definieren das neue Gleichgewicht. Elektrofahrzeuge verkaufen sich schneller – aber zu niedrigeren Preisen –, während Hybride ihre Position als pragmatische Wahl stärken. Die kommenden Monate werden zeigen, wie gut der Markt diese Veränderungen absorbieren, das Vertrauen der Käufer zurückgewinnen und eine nachhaltige Wertstruktur für elektrifizierte Fahrzeuge etablieren kann. Großbritannien bleibt einer der anpassungsfähigsten Automobilmärkte Europas – fähig zur schnellen Umstellung, aber nun vor der Herausforderung, inmitten steuerlicher und technologischer Umbrüche dauerhafte Stabilität zu finden.

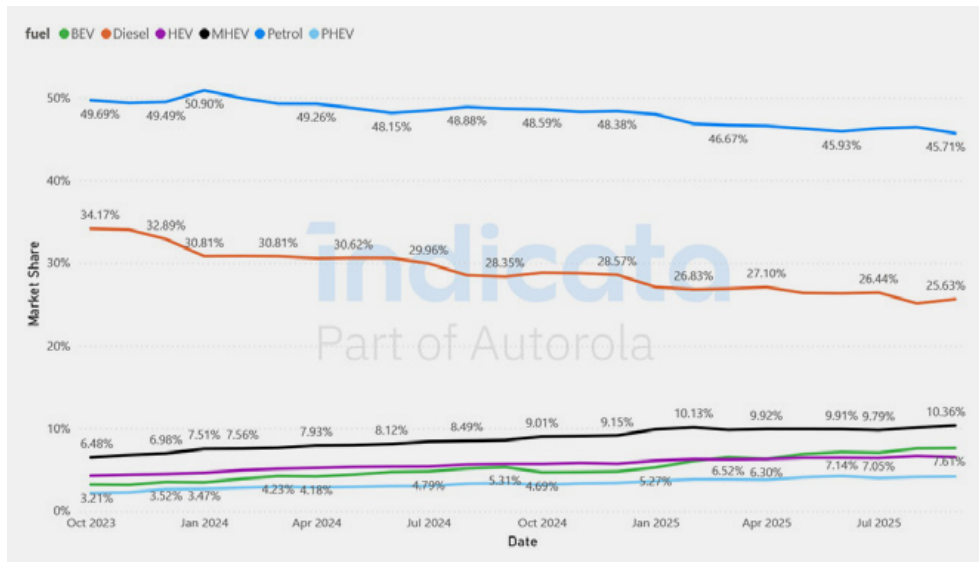
Top-Verkäufe unter 4 Jahren nach Volumen

Make	Model	MDS
Ford	Puma	41.9
Vauxhall	Corsa	36.4
Nissan	Qashqai	54.3

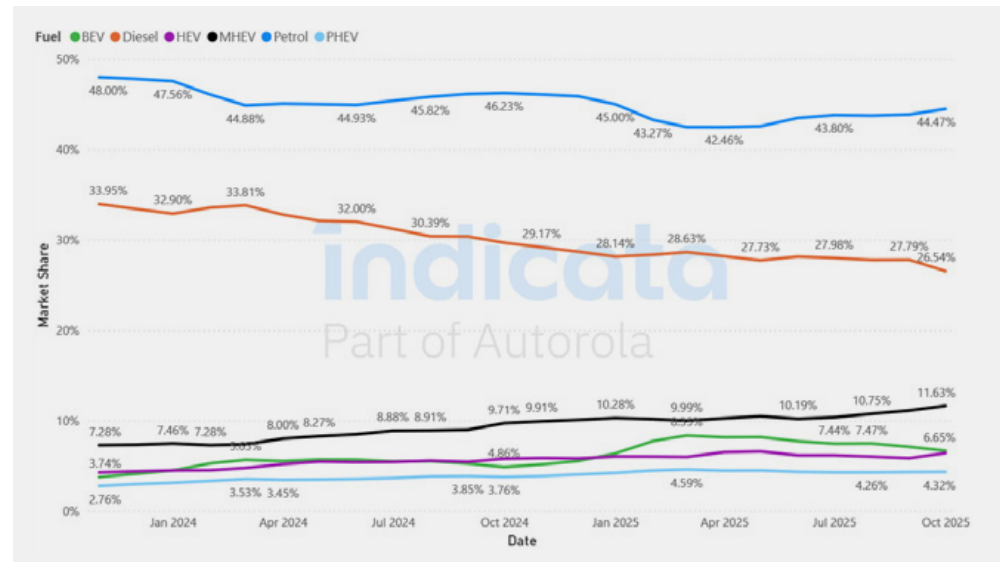
Schnellst verkaufte Autos unter 4 Jahren nach Market Day Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Nissan	Leaf	17x	21.1
Volkswagen	ID.3	17x	21.7
Tesla	Model Y	16x	22.3

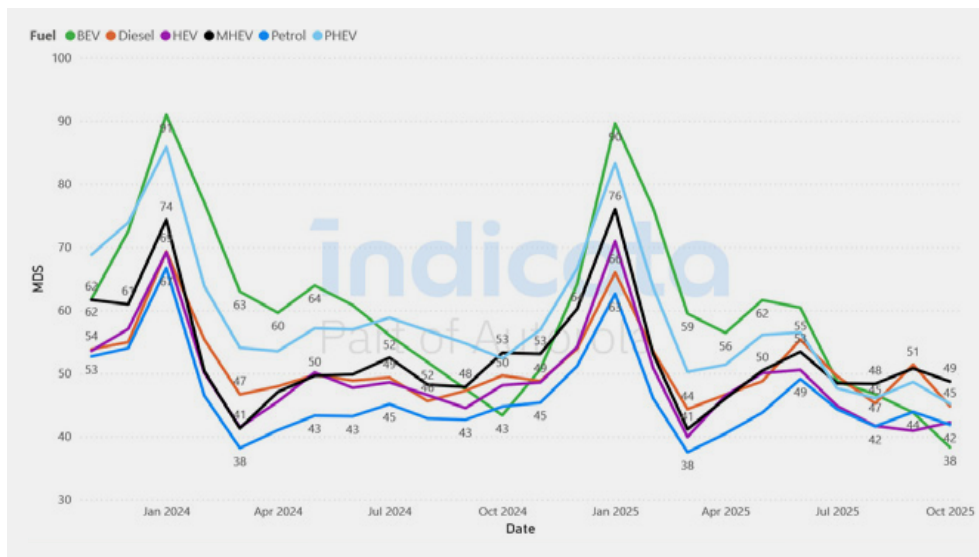
Verkäufe – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



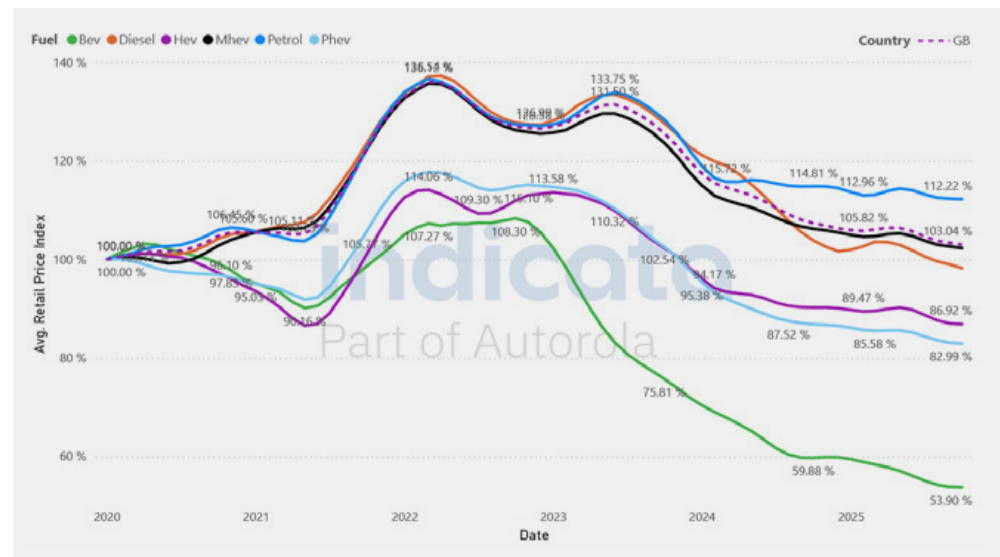
Lager – Marktanteil Pro Monat und Kraftstoffart



Nachfrage In Tagen (MDS) Pro Kraftstoffart



Retail Preis (Durchschnitt) Index 100 = Jan



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

Martijn Notten

Head of Indicata Netherlands
indicata.nl

Mobile: +31 6 83117867

Email: mn@autorola.nl

Norway

Rune Gjerstad

Email: rhg@autorola.no

Poland

Krzysztof Stańczak

Indicata Business Development
Manager

Mobile: +48 505 029 381

Email: kst@indicata.pl

Portugal

Miguel Vassalo

Country Manager

Phone: +351 271 528 130

Mobile: +351 938 553 744

Email: [mv@autorola.pt](mailto:m@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: ypn@autorola.se

Denmark / Nordic

Palle Elgaard

Head of Indicata, Nordic

Mobile: +45 2927 0640

Email: pel@indicata.com

Türkiye

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 16 europäische Länder und Brasilien 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 Datenbereinigungsprozesse, 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