



INDICATA Market Watch

Gebrauchtwagen Insights

Der europäische Markt für gebrauchte BEVs braucht
Widerstandsfähigkeit und andere Anreize als Preissenkungen!

Ausgabe 57 | November 2024



Zusammenfassung

- Der Anteil der Benziner am Online-Gebrauchtmarkt für B2C-Fahrzeuge sank im Oktober auf 41,9 %, der Anteil der gebrauchten Dieselfahrzeuge verbesserte sich geringfügig auf 33,6 %.
- Die Verkäufe gebrauchter BEV stiegen den zweiten Monat in Folge und erreichten 5,8 %.
- Der Marktanteil von Hybridfahrzeugen stieg auf 18,7%. Der Anteil von PHEV/HEV stieg auf 9,9 %, der Anteil von MHEV auf 8,9 %.
- Bei den B2C-Gebrauchtwagen-Onlineverkäufen im Oktober ging der Anteil der Benzinfahrzeuge im Laufe des Monats auf 44,9 % zurück und sank bei den unter vier Jahre alten Fahrzeugen auf 41,7 %.
- Der Anteil von Dieselfahrzeugen am Gebrauchtwagenmarkt blieb mit 28,9 % relativ stabil, während er bei Fahrzeugen, die jünger als vier Jahre sind, bei 17,5 % lag.
- Bei allen Antriebsarten hat sich der Market Days´ Supply (MDS) im Oktober weiter verbessert. Diesel- und Benzinfahrzeuge schneiden mit einer MDS von 56 bzw. 59 Tagen weiterhin am besten ab, während BEVs mit 81 Tagen am schlechtesten abschneiden.
- Die MDS von MHEV verbesserte sich auf 70 Tage, während die MDS von PHEV/HEV auf 67 Tage zurückging.
- Der Anteil der BEV an den Lagerbeständen liegt mit 7,6 % deutlich über ihrem Anteil von 5,8 % an den Verkäufen, was zu einem weiteren Rückgang unseres Index um 0,9 Prozentpunkte auf 67,3 Punkte im Berichtsmonat führte.
- Bei den meistverkauften Fahrzeugen unter vier Jahren im Oktober hat der Peugeot 208 erneut den Volkswagen T-ROC auf den zweiten Platz verdrängt, während der Volkswagen Golf an der Spitze bleibt.
- Der Tesla Model 3 ist nach wie vor der meistverkaufte Gebrauchtwagen unter vier Jahren, gefolgt von seinen ehemaligen und bereits bekannten Konkurrenten, dem Opel/Vauxhall Corsa und dem Grandland X auf den Plätzen zwei und drei.
- Unser Preisindex basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die gegen Januar 2023 reindexiert werden, was zu einer typischen lebenszyklusbedingten Abwärtskurve der Durchschnittspreise im Laufe des Jahres führen würde.
- Aufgrund der hohen allgemeinen Inflation in der Türkei stiegen die durchschnittlichen Preise um 3,6 Prozentpunkte im Monatsdurchschnitt und lagen damit 68,9 Prozentpunkte höher als Anfang 2023.
- Die Durchschnittspreise auf den europäischen LHD-Märkten fielen im Monatsvergleich um 0,2 Prozentpunkte und lagen damit um 6,6 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Jahres 2023. Alle diese Märkte verzeichneten einen monatlichen Rückgang der Durchschnittspreise.
- Im Vereinigten Königreich sanken die Preise im Monatsvergleich um 0,6 Prozentpunkte, so dass die Durchschnittspreise um 18,1 Prozentpunkte niedriger lagen als zu Beginn des Jahres 2023.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	68.9pp
Poland	-10.2pp
Spain	-10.7pp
Sweden	-11.8pp
Portugal	-12.6pp
The Netherlands	-12.8pp
Italy	-13.0pp
Belgium	-13.1pp
France	-14.1pp
Austria	-14.1pp
Germany	-14.8pp
United Kingdom	-18.1pp
Denmark	-20.5pp
Average	-7.5pp
EU Region	-13.8pp

Europäische Märkte - Verkaufstrends

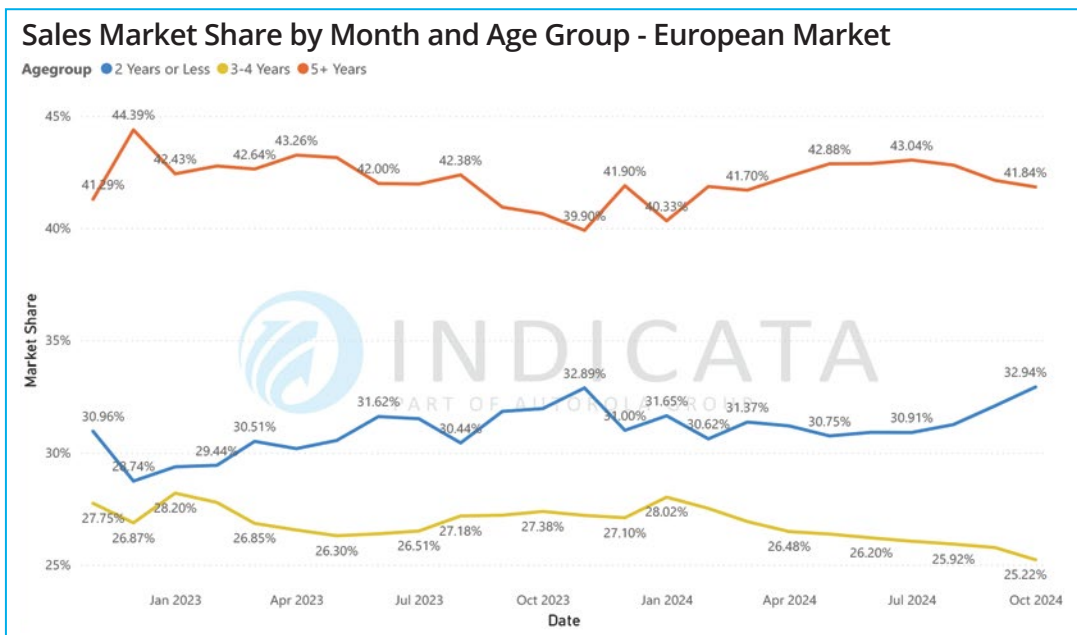
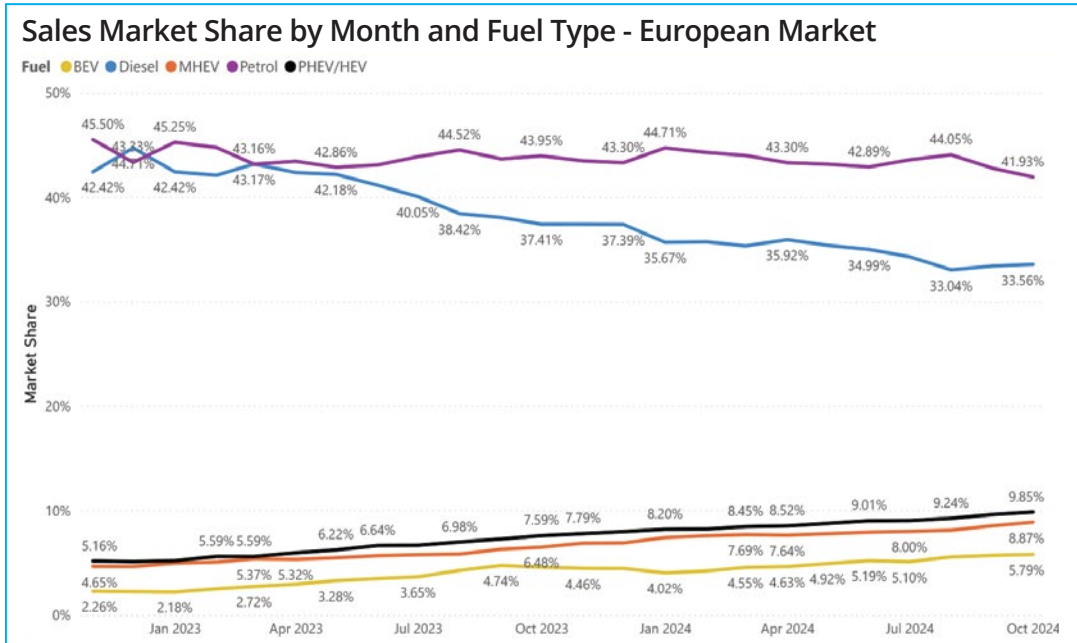
BEVs verbessern sich langsam, aber gebrauchte eLCVs brauchen endlich einen Schub

Der Trend zu Dieselmodellen auf dem Gebrauchtwagenmarkt ist in allen Ländern zum Stillstand gekommen. Den dritten Monat in Folge liegt der Marktanteil bei rund einem Drittel mit leicht positiver Tendenz. Anfang 2023 werden allerdings noch 42,4 % der Gebrauchtwagenverkäufe von Selbstzündern angetrieben. Der Dieselanteil der MHEVs ist hier nicht enthalten. Ein Blick auf junge Gebrauchtwagen bis zu 2 Jahren gibt einen Eindruck von der weiteren Entwicklung.

Der klassische Diesel macht hier nur noch 17,6 % der Verkäufe aus und wird tendenziell bald von PHEVs/HEVs überholt werden. Mit der beginnenden Erholung der Fahrzeugproduktion und dem Ende der Angebotskrise in den Jahren 2022 und 2023 gibt es nun auch einen zunehmenden Zustrom an gebrauchten Fahrzeugen, die jünger als 2 Jahre sind, was sich im Absatz niederschlägt. Ihr Anteil wuchs im MoM insgesamt um weitere 0,8pp auf nun fast ein Drittel. BEVs kommen nach wie vor nicht richtig in Schwung und liegen mit einem Anteil von 5,8% nur 0,1pp höher als im Vormonat. Selbst wenn man Fahrzeuge, die älter als 5 Jahre sind, ausschließt, entscheiden sich nur 9,2 % der Käufer für ein vollelektrisches Modell. Kombi-Modelle sind eine Spezialität mit Wachstumspotenzial. Aufgrund mangelnder Modellvielfalt sind bisher nur 2,1 % der Kombis vollelektrifiziert. Neue Modelle wie der ID.7, i5, MG5, Astra und 308 werden das Angebot an Gebrauchtwagen erweitern.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist die Situation noch schlechter als bei den Personenkraftwagen. Knapp 4% bei den unter 4-jährigen bzw. 5,8% bei den unter 2-jährigen sind Ausdruck eines kaum vorhandenen Marktes für gebrauchte E-LKW. Mit Ausnahme von Nissan haben die etablierten Nutzfahrzeughersteller selbst in der jüngsten Altersgruppe nur einstellige elektrische Verkaufsanteile.

Einzelne bekannte Modelle, vor allem CDVs und mittelgroße Transporter, weisen jedoch bereits Anteile von 10-20% BEV auf und lassen hoffen. Dies ist auch längst überfällig, um den Neuwagenabsatz durch Potenziale im zweiten Lebenszyklus anzukurbeln. Schließlich sollte nicht vergessen werden, dass eine verpflichtende und bestrafte CO2-Reduzierung von ca. 185 auf 153,9g/km ab 2025, 90,6g/km ab 2030 und Null-Emissionen ab 2035 auch für LCVs gilt.



Die Marktfähigkeit verbessert sich in allen Ländern

Zum zweiten Mal in Folge haben sich die MDS-Werte aller Kraftstoffarten und Altersklassen in den beobachteten Märkten nach einem saisonalen Ferienhoch im August deutlich verbessert.

Das Schlusslicht bilden jedoch weiterhin die BEVs mit 80,6. Rein methodisch gesehen ergeben sich Verbesserungen entweder durch einen geringeren Lagerbestand oder durch ein höheres Verkaufsvolumen in einem kürzeren Zeitraum... manchmal auch durch beides. Die Gründe dafür können vielfältig sein.

Die wachsende Nachfrage ist eine offensichtliche Tatsache, aber nur ein kleiner Teil der Wahrheit im Fall von BEVs. Die Nachfrage wird jedoch durch erhebliche Preissenkungen angekurbelt, die den Preisaufschlag von BEVs gegenüber Verbrennungsmotoren aufzehren, wofür Großbritannien ein gutes Beispiel ist. Es sollte auch nicht vergessen werden, dass der MDS von BEV je nach Markt, Altersgruppe und Modell oft noch weit über 100 liegt. Bei einigen Modellen ist das Gegenteil der Fall, wie man an den am schnellsten verkauften Modellen sehen kann. Die Spanne ist enorm.

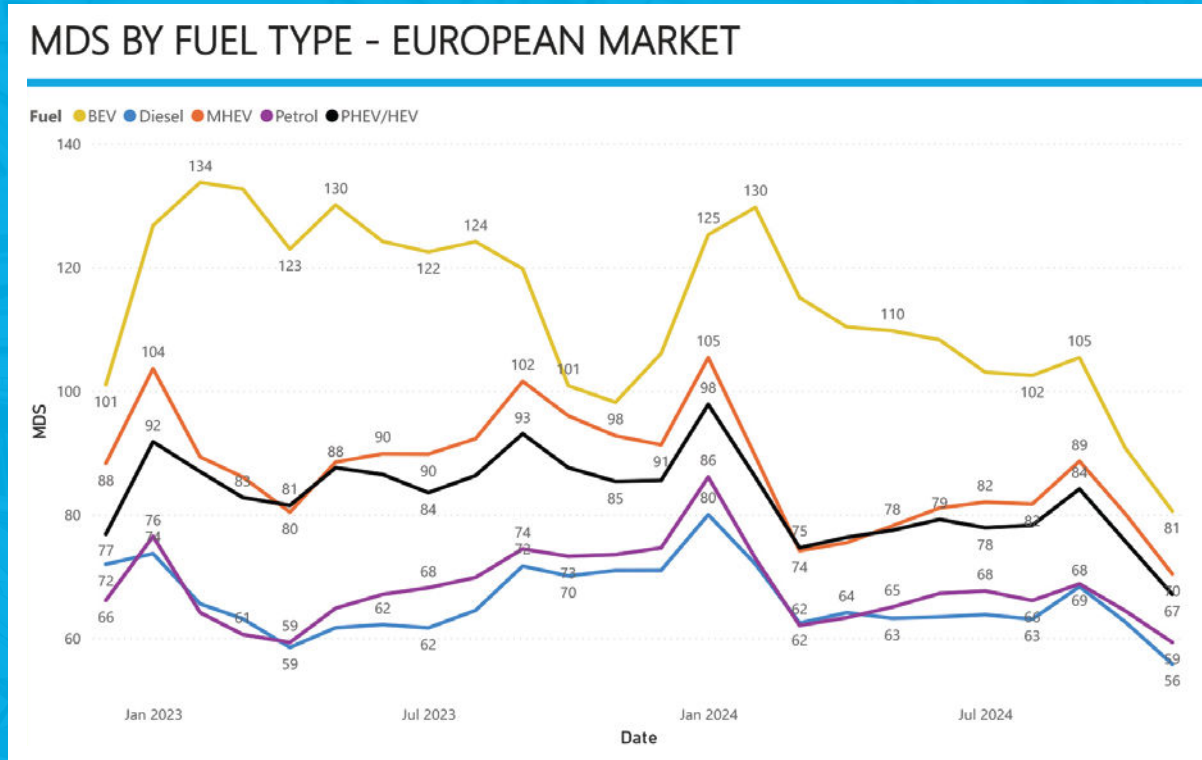
Hier zeigt sich auch, dass die älteren Zulassungsjahre, in denen der Preisunterschied zwischen BEVs und Verbrennungsmotoren geringer wird und die absoluten BEV-Volumina niedriger sind, einen besseren MDS-Wert aufweisen.

Bei den Dieselfahrzeugen hat der anhaltende Angebotsrückgang wesentlich zum aktuellen Spitzenwert von 55,8 beigetragen. Dies entspricht einer Verbesserung um 6,8 Punkte innerhalb eines Monats.

Benziner verbessern sich in ähnlichem Maße, werden aber von einem negativen, aber immer noch moderaten Preistrend und weiterhin hohen Marktanteilen begleitet. Die Kombination mit anderen Beobachtungen zeigt ein gesundes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage und ein ungestörtes generisches Wachstum.

PEHVs und HEVs hingegen haben aus verschiedenen Gründen ein erhebliches Mengenwachstum generiert. Dies setzt den MDS unter Druck und hält ihn auf einem schlechteren Niveau als Verbrennungsmotoren. Das niedrigschwellige Angebot an potenzielle Käufer, auf die Elektrifizierung umzusteigen, hat zu mehr Nachfrage geführt, wurde aber vor allem von einer breiteren Modellpalette begleitet. Ein Durchschnittswert von 67,1 über alle beobachteten Märkte ist jedoch kein alarmierendes Signal; die Verbesserung um 8,6 Punkte im letzten Monat ist eher ein positives Zeichen.

Quelle: INDICATA, basierend auf Daten von J.D. Power, August 2024



Top selling car models up to 4-years-old by volume							
All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	59.8	Volkswagen Golf	59.3	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9
Renault Clio	46.3	Volkswagen T-ROC	57.3	Fiat 500	51.9	Volkswagen ID.3	52.7
Volkswagen T-ROC	57.3	Renault Clio	45.2	Ford Puma	74.2	Renault Zoe	56.9

Fastest selling car models up to 4-years-old by Market Days Supply							
All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Tesla Model 3	35.9	Opel/Vauxhall Crossland X	36.7	Hyundai IONIQ	37.6	Opel/Vauxhall Corsa	30.7
Opel/Vauxhall Corsa	36.1	Opel/Vauxhall Corsa	36.9	Fiat Panda	39.5	Volkswagen Golf	35.7
Opel/Vauxhall Grandland X	36.7	Dacia Duster	38.9	Toyota Yaris	45.4	Tesla Model 3	35.9

Preisgestaltung im Einzelhandel

Die jüngsten Hoffnungen auf eine Stabilisierung der BEV-Preise waren verfrüht

Die Entwicklung der Verkaufspreise für Gebrauchtwagen ab Anfang 2023 entspricht der öffentlichen Meinung und der Skepsis gegenüber BEVs in Europa.

Der BEV-Index hat seither fast ein Drittel verloren, Hybride haben im gleichen Zeitraum rund ein Fünftel eingebüßt. Nach ersten Anzeichen einer Preisstabilität bei batterieelektrischen Fahrzeugen im September hat der Nachfrageerfolg, den die risikofreudigen Besitzer von gebrauchten BEVs durch die Preissenkungen erzielten, sie offenbar fälschlicherweise dazu motiviert, die Spirale fortzusetzen, und den Punkt verpasst, an dem sich die beiden stabilisieren, den "Gleichgewichtspreis".

Angesichts eines europäischen Anstiegs der Neuzulassungen von deutlich über +130.000 Einheiten allein für Tesla im Jahr 2023 gegenüber 2022 wächst ohne Nachfragebelebung das Risiko, dass sich ein Abwärtstrend fortsetzt oder verstärkt.

Eine BEV-ICE-Preisparität ähnlich wie im Vereinigten Königreich könnte dann in anderen Ländern auf einem ähnlich niedrigen Niveau erreicht werden. Der derzeitige durchschnittliche BEV-Index von 67,3 für alle beobachteten Märkte ist im Vergleich zum Vereinigten Königreich mit 56,7 leider noch ausbaufähig.

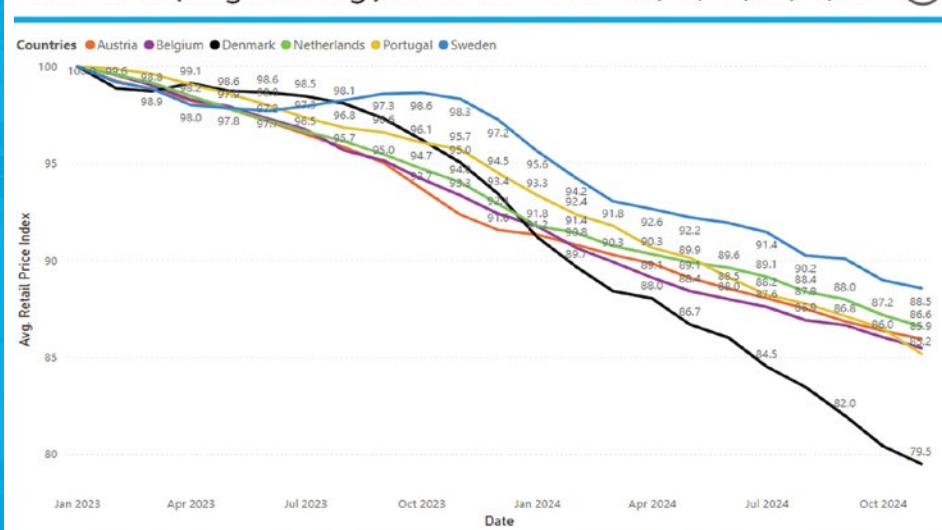
Wenn nicht in naher Zukunft zusätzliche nachfragefördernde

Regulierungsmaßnahmen zugunsten von BEV ergriffen werden, oder wenn diese nur auf den Neufahrzeugsektor abzielen, wird sich der MDS möglicherweise nicht stabilisieren und diesen Trend beibehalten, bis die Parität erreicht ist.

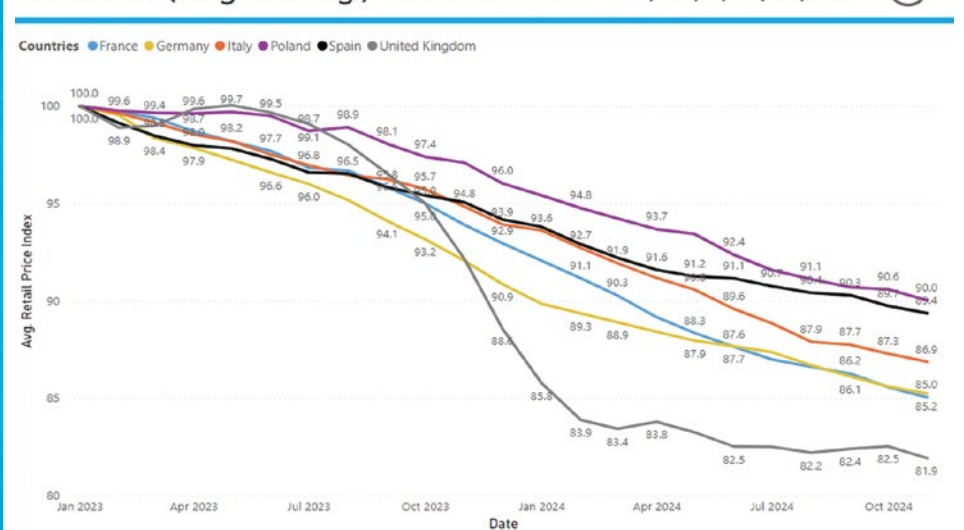
Gebrauchte Verbrennungsmotoren hingegen sind angesichts des verringerten Angebots aus den Zulassungsjahren der Krise noch weitgehend ausreichend nachgefragt, insbesondere Diesel. Allerdings mussten und müssen sie einen Teil des unnatürlichen Preiswachstums aus diesen Zeiten zugunsten einer vernünftigen und moderaten Korrektur aufgeben. Eben um die immer noch geschwächte Kaufkraft durch die gestiegene Inflation der letzten zwei Jahre auszugleichen. Alle Kategorien von Verbrennungsmotoren, einschließlich MHEVs, befinden sich derzeit auf einem soliden Preisindex von 87 oder mehr, bezogen auf Januar 2023, und sind noch nicht unter das Niveau vor der Pandemie bei Diesel- und Benzinfahrzeugen gefallen.

Hybride folgen dem allgemeinen Preistrend und liegen mit einem Index von 80,0 derzeit zwischen den anderen Antriebsarten. Die Gründe, nicht zu kaufen, sind hier weniger stark ausgeprägt als bei BEVs, aber der Aufpreis für "mehr Technik" pro Auto scheint einige Käufer abzuschrecken und motiviert die Verkäufer immer noch, eine aggressivere Preisstrategie zu verfolgen.

Retail Price (weighted. avg.) Index 100 = Jan - AT,BE,DK,NE,PT,SE ⓘ



Retail Price(weighted avg.) 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.

Ein relativ junger Markt, der noch mit BEVs zu kämpfen hat?

Österreich hat mit 47,1% den höchsten Anteil an jungen Gebrauchtwagen (<2 Jahre beim Verkauf) innerhalb der EU. Das heißt, fast jeder zweite verkaufte Gebrauchtwagen ist somit max. 2 Jahre alt und dementsprechend teuer. Der entsprechende Bestand, aus dem die Verkäufe generiert werden, macht sogar fast 60% des aktuellen Angebots aus! Allerdings machen die ganz jungen Fahrzeuge traditionell schon immer mehr als die Hälfte in diesem Markt aus, haben aber Mitte letzten Jahres noch einmal deutlich zugelegt.

Insgesamt leiden die Bestände noch unter Corona und den Auslieferungsjahren 2020 bis 2022, treffen aber auf ein nachlassendes Kaufinteresse. 119,8 ist der schlechteste MDS, d.h. das Verhältnis von Angebot und Nachfrage für BEVs in allen beobachteten Märkten. Schlechter noch als in Spanien und Polen, die nicht dafür bekannt sind, die Elektrifizierung zu begrüßen. Allerdings haben batterieelektrische Fahrzeuge in Österreich bereits schwierigere Zeiten hinter sich und sind inzwischen weit von Werten über 200 entfernt (zur Erinnerung: ein sehr

guter Wert liegt bei 45 - es gibt derzeit noch fast dreimal so viele Bestände in diesem Markt, wie unter den aktuellen Verkaufsbedingungen innerhalb von 45 Tagen abgeflossen wären, hauptsächlich getrieben von jungen BEV <2 Jahre alt.

Die Preisindizes gegenüber Jänner 2023 liegen für die meisten Kraftstoffarten im europäischen Vergleich im unteren Drittel, wobei Diesel und moderne Mild-Hybrid-Verbrennungsmotoren ihren Preisverfall der letzten eineinhalb Jahre in Österreich besser als im restlichen Europa stabilisieren konnten.

Da vor allem Dieselfahrzeuge in den vergangenen Jahren preislich relativ gut von der Versorgungskrise profitieren konnten, ist ihr aktuelles Preisniveau vielversprechend. Sie machen zwar immer noch etwas mehr als ein Drittel des Bestandes aus, befinden sich aber in einem Abwärtstrend, was sicherlich zur Preisstabilität und relativ guten Marktfähigkeit (MDS) von 70,9 beiträgt.

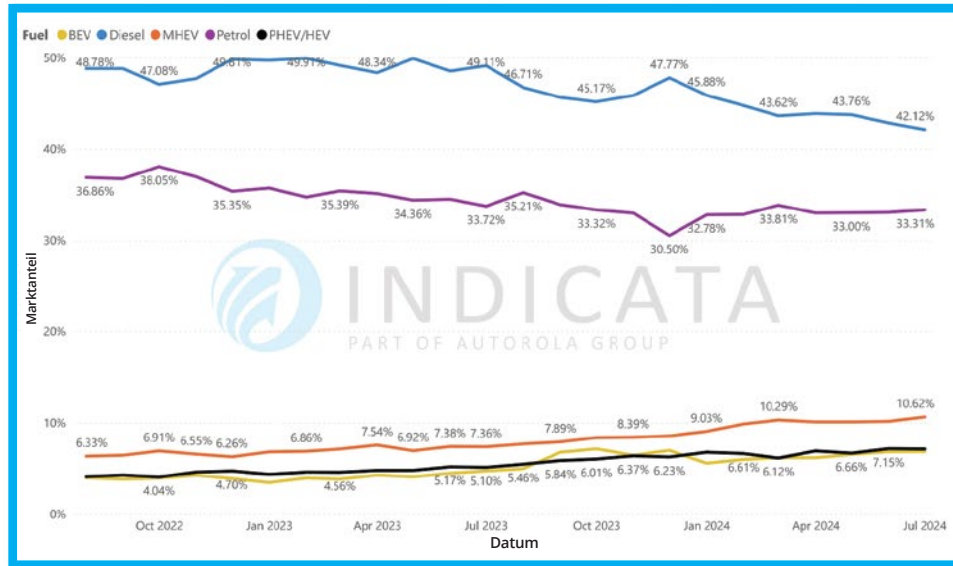
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.2
Škoda	Octavia	63.4
Volkswagen	Passat	61.8

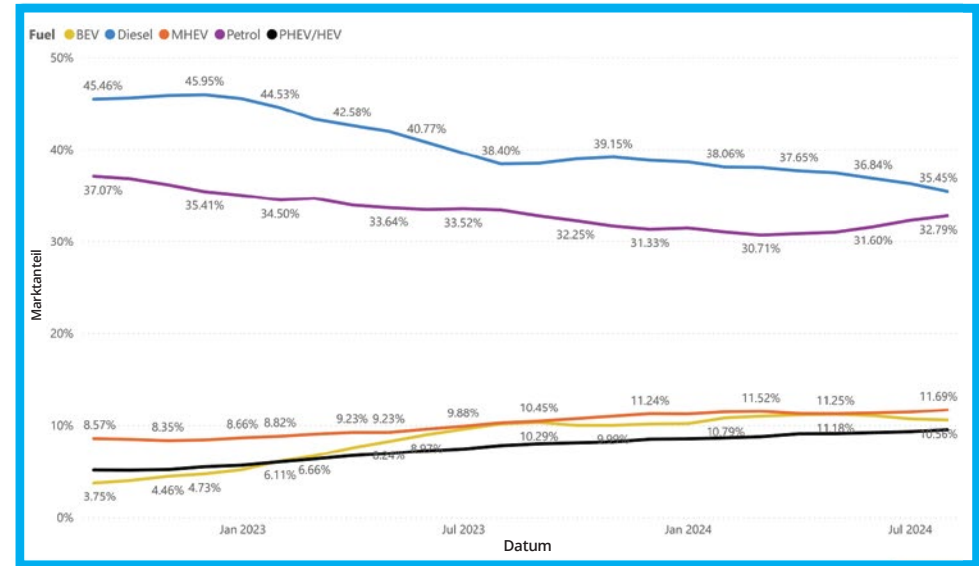
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Suzuki	Jimny	22x	16.4
Dacia	Duster	11x	33.3
Mercedes-Benz	EQS	8x	45.0

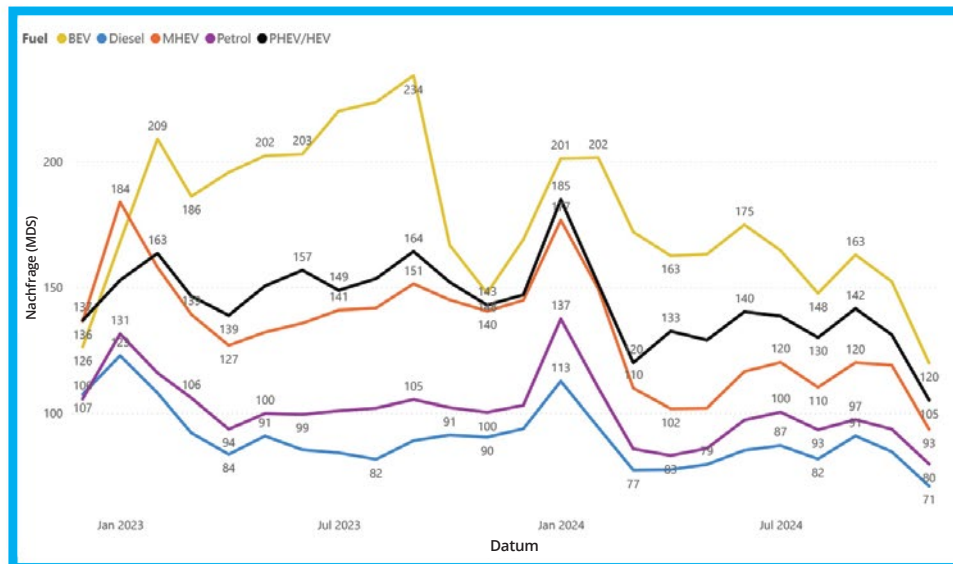
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



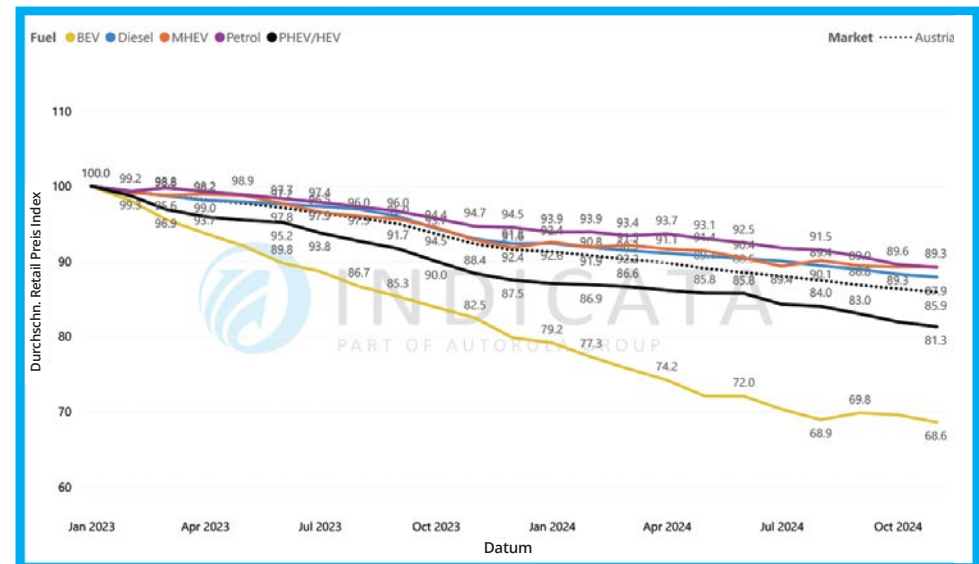
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JÄN



Stabilisierung der Preise für BEVs

Seit mehr als einem Jahr stagniert der Marktanteil der BEV beim Angebot junger Gebrauchtwagen <2 Jahre bei steigenden Verkaufsanteilen in Belgien (24. Oktober: 11,9 % gegenüber 8,1 % am 23. Oktober). Der Volumendruck (gemessen in MDS) liegt glücklicherweise unter 100, anders als in den Nachbarmärkten Frankreich, Deutschland und den Niederlanden.

Allerdings sind mehr als drei von vier verkauften jungen BEV weniger als 2 Jahre alt, was im europäischen Vergleich ein hoher Wert ist (beobachtete Märkte: 58,7%). Die 3-4-jährigen machen in Belgien nur 16,4% des gesamten BEV-Verkaufsvolumens aus. Dagegen sind die anderen beobachteten europäischen Märkte bereits breiter gestreut, wobei etwa ein Drittel auf die mittlere Altersgruppe entfällt. Der Absatz von reinen Elektromodellen hängt also immer noch stark von sehr jungen und teuren Fahrzeugen ab, um sich zu behaupten.

Insgesamt bleibt der Preisindex für BEVs (alle Altersklassen) mit 70.5 im Vergleich zum Januar 2023 jedoch einer der stabilsten im Vergleich zu den

kleineren europäischen Märkten. PHEV/HEV liegen dagegen mit 77.4 an letzter Stelle in dieser Vergleichsgruppe.

Die belgischen Verbrennungsfahrzeuge (einschließlich MHEVs) befinden sich mit einem Durchschnittswert von 87,9 im europäischen Mittelfeld, sind aber Schlusslicht in der Gruppe der vergleichbaren kleineren Märkte. Berücksichtigt man, dass belgische gebrauchte Verbrenner in den Krisenjahren 2020-2022 preislich nur wenig von der Angebotsverknappung profitieren konnten, ergibt sich eine relative Schwäche von Benzin- und Dieselfahrzeugen mit einer weiterhin negativen Preisentwicklung.

Gebrauchte Dieselmodelle verlieren allmählich Marktanteile im Angebot. Während Benziner in den letzten zwei Jahren mehr als 45% des verfügbaren Marktes ausmachten (aktuell 46,2%), fielen Diesel (ohne MHEV) von 38,1% im Januar 2023 auf zuletzt 26,8% und sind nun mit 13,5% die kleinste Angebotsgruppe unter den bis zu 2 Jahre alten Gebrauchtwagen.

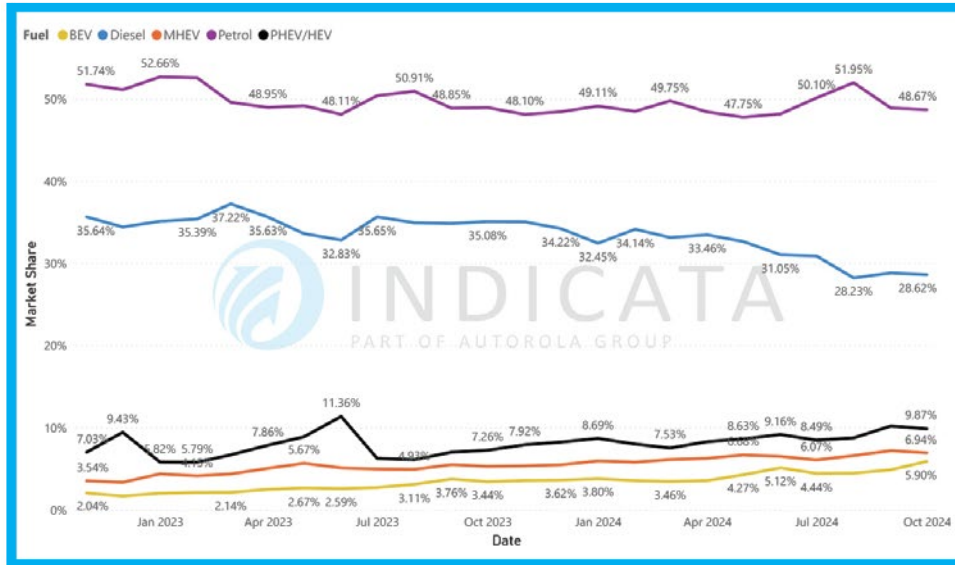
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	67.0
BMW	1 series	70.7
BMW	3 series	72.8

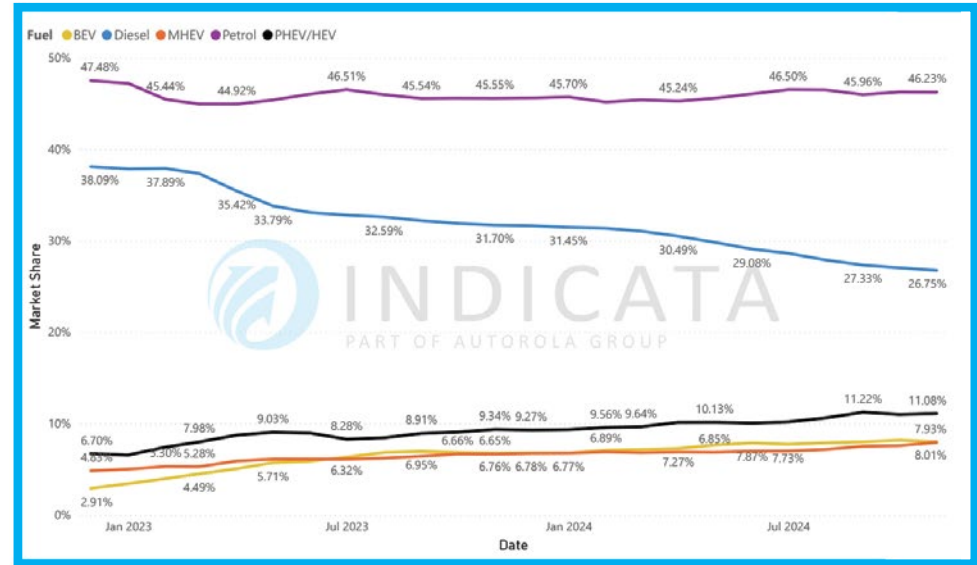
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo	12x	29.1
Dacia	Sandero	12x	30.2
Toyota	RAV 4	11x	33.1

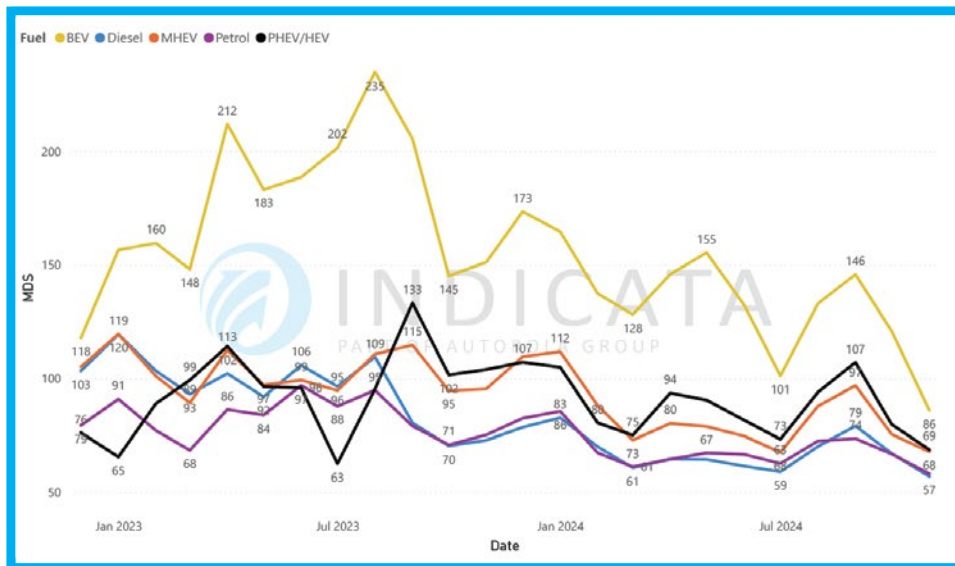
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



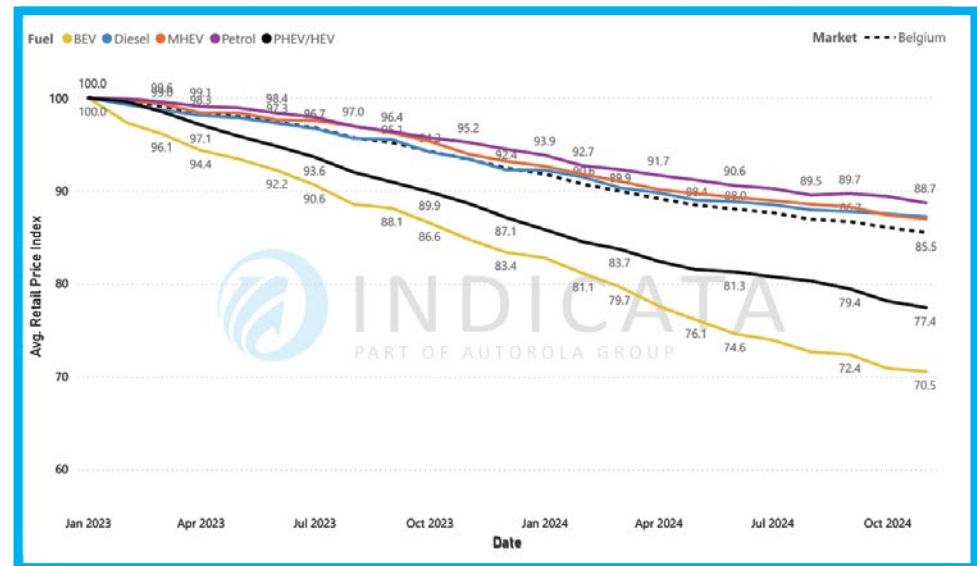
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - BELGIUM



Der Wandel ist in vollem Gange

Der nach Schweden zweitgrößte Neuwagenmarkt in den nordischen Ländern durchläuft derzeit auch im Gebrauchtwagensegment einen raschen Wandel. Im Oktober waren fast 70 % aller Verkäufe von bis zu zwei Jahre alten Autos vollelektrisch und im Segment der drei- bis vierjährigen Fahrzeuge war jedes zweite verkaufte Auto vollelektrisch. Sogar jeder zweite verkaufte gebrauchte Porsche war ein Taycan!

Auch bei den leichten Nutzfahrzeugen liegen die Dänen deutlich vor den kontinentaleuropäischen E-Märkten wie Belgien und den Niederlanden. Bei den verkauften Gebrauchtwagen liegen sie ebenfalls deutlich vor den Schweden. Entsprechende Zulassungssteuern leisten hier ihren Beitrag zur Mobilitätswende.

Im Gesamtbestand über alle Altersklassen hinweg liegen die vollelektrischen Gebrauchtwagen trotz starker Absatzzuwächse nach einem rasanten Zulauf im Jahr 2024 mengenmäßig sogar gleichauf mit den Benzinern, mussten aber wertmäßig angesichts eines Preisindex von

69,4 erhebliche Abstriche machen, um angesichts der massiven Konkurrenz nicht an Attraktivität zu verlieren.

Trotz des hohen Mengenanteils ist die in MDS gemessene Marktfähigkeit von BEVs in Dänemark somit der einzige der untersuchten Märkte, der im Vergleich zu den anderen Kraftstoffarten national führend bleibt. Mit einem Wert von 50,7 ist außer Großbritannien kein Markt näher am Idealwert von 45, und die Gruppe der 3-4-Jährigen liegt sogar noch darunter.

Dieselfahrzeuge hingegen haben zwar einen rückläufigen, aber immer noch relevanten Marktanteil am Gebrauchtwagenbestand und -absatz von 24,1 % bzw. 19,9 %, weisen aber mit einem Preisindex von 84,7 einen der stärksten Wertverluste der untersuchten Märkte auf. Sie können die Nachfrage im Verhältnis zum Angebot immer noch nicht ausreichend beeinflussen. Der MDS landet bei einem länderspezifisch schlechten Wert von 75 und die unter 2-Jährigen bilden mit deutlich über 100 das Schlusslicht im europäischen Vergleich.

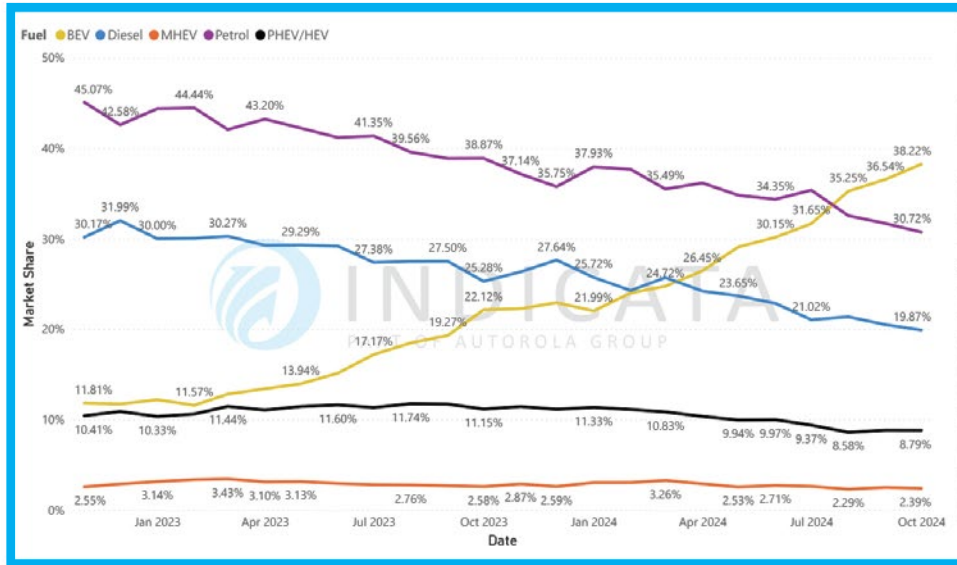
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.3	40.1
Volkswagen	ID.4	39.2
Škoda	Enyaq	47.5

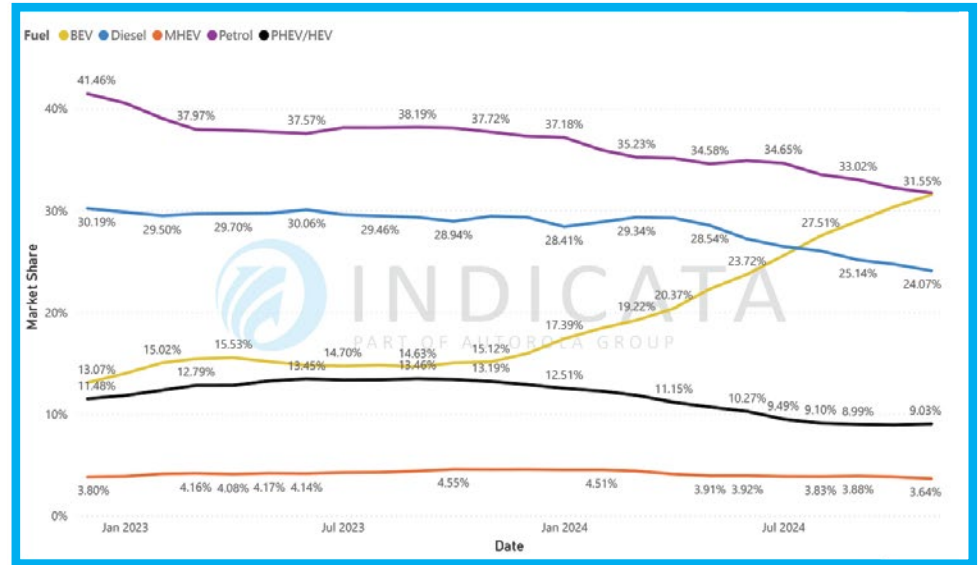
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	500	18x	20.2
Renault	Zoe	15x	23.8
BYD	Atto 3	12x	29.0

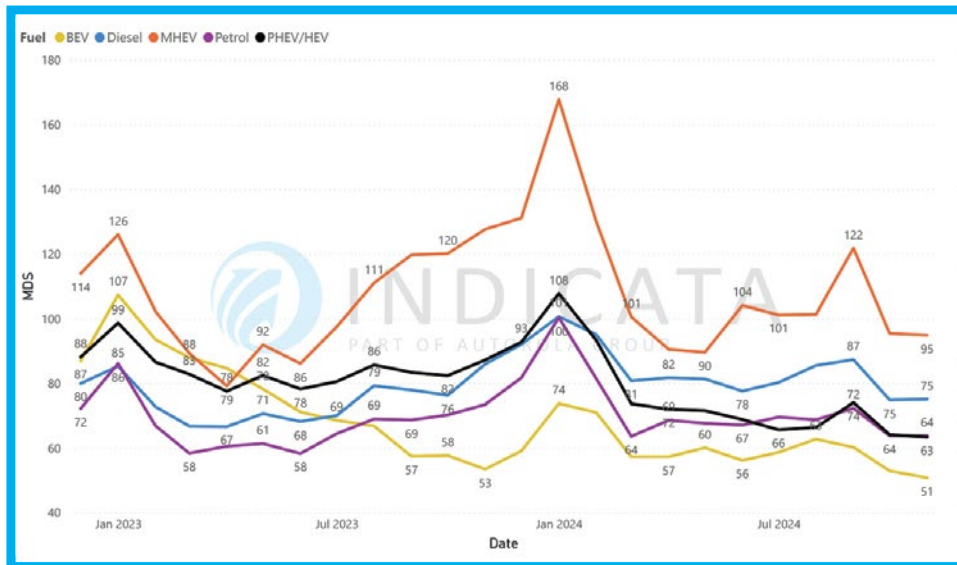
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



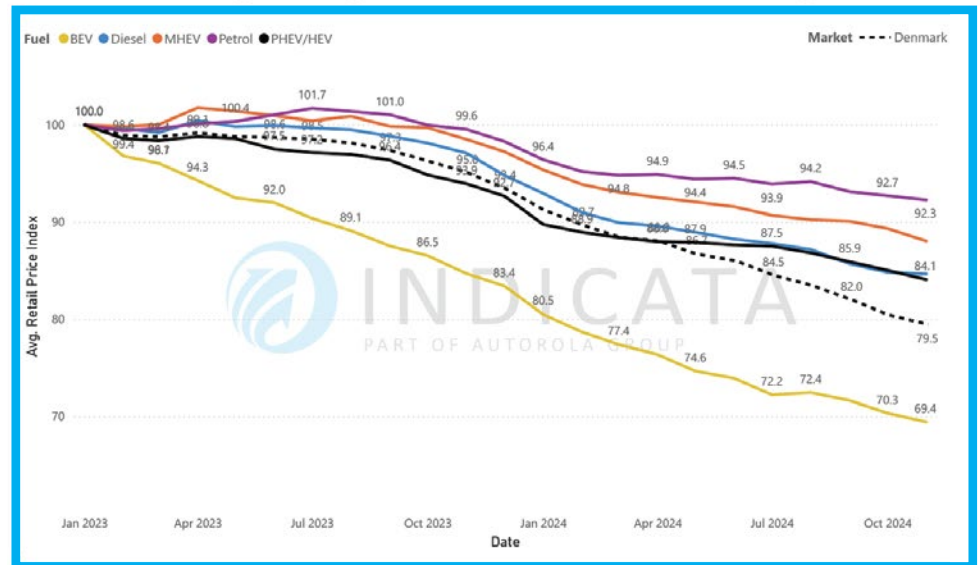
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - DENMARK



Eine kleine Diesel-Renaissance

In Frankreich überstieg der Anteil der gebrauchten PHEV/HEV-Fahrzeuge unter 2 Jahren im Oktober erstmals den Anteil der verkauften Dieselfahrzeuge. Letztere beinhalten zwar keine MHEVs, aber der Trend ist eindeutig und setzt sich auch in der Altersgruppe der 3 bis 4 Jahre fort. Das Angebot an sehr jungen PHEV/HEV ist bereits deutlich weiter und hat mit einem Anteil von über 20% Hybriden den Diesel um mehr als 7pp hinter sich gelassen.

Das Wachstum des Anteils ist sowohl auf Plug-Ins von Premiumherstellern als auch zunehmend auf Vollhybride, z. B. von Renault/Dacia, zurückzuführen. So ging die beste Angebots-/Nachfragesituation seit Mai 2023 von nur 56,8 MDS im Oktober mit einem im europäischen Vergleich eher moderaten Preisverfall bei gebrauchten Dieseln einher.

Dies bedeutet, dass kaum ein unnötiger Wettbewerbsdruck entstanden ist. Seit September kehren jedoch in einer Trendwende wieder mehr Dieselfahrzeuge aller Altersklassen auf den französischen Gebrauchtwagenmarkt zurück und drohen trotz des gestiegenen Absatzes vor allem sehr junger Diesel sowohl auf Angebot und Nachfrage als auch auf das Preisniveau zu drücken.

Benziner sind seit Anfang 2023 etwas stärker von der Preisfront betroffen, allerdings bei einer weniger günstigen Angebots-/Nachfragesituation (MDS von 61,3).

BEVs leiden wie in den meisten anderen großen Märkten unter einem Überangebot an Fahrzeugen, vor allem in der jungen Altersgruppe der unter 2-Jährigen, was sich in einem MDS von immer noch über 110 widerspiegelt.

Nicht unerwähnt bleiben sollte jedoch die positive Entwicklung bei älteren BEVs. Nach den Sommerferien haben Modelle, die älter als 3 Jahre sind und in den Gebrauchtwagenhandel kommen, mit einem MDS von 74,9 gegenüber ihren Verbrenner-Pendants stark aufgeholt und konnten sich auch im Preisindex gegenüber Anfang 2023 deutlich über 75 halten.

Auch die Bestände an BEVs unterschiedlichen Alters scheinen recht stabil zu bleiben, wobei vor allem ein stärkerer Abfluss älterer BEVs zur Regulierung des Angebots beiträgt.

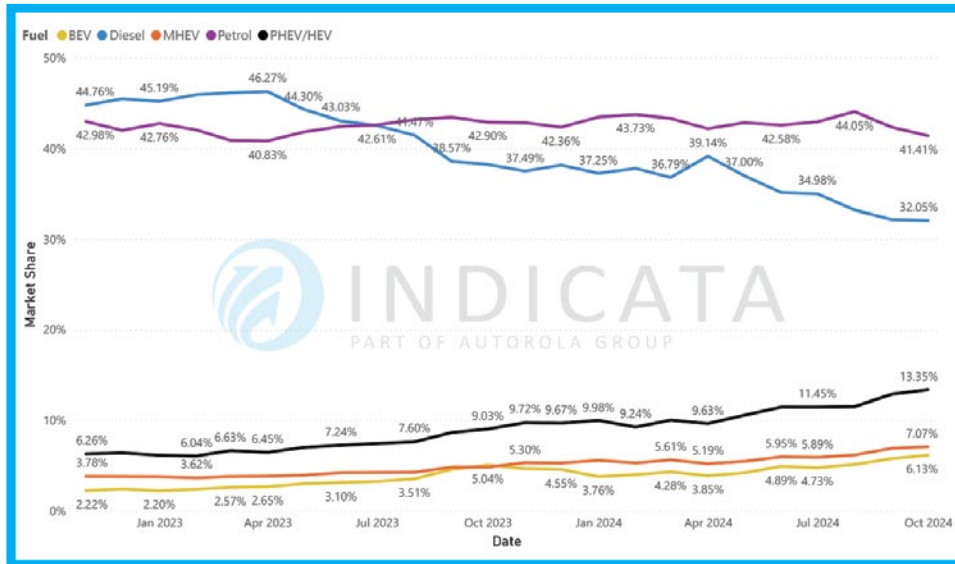
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	64.1
Renault	Clio	42.0
Peugeot	2008	68.4

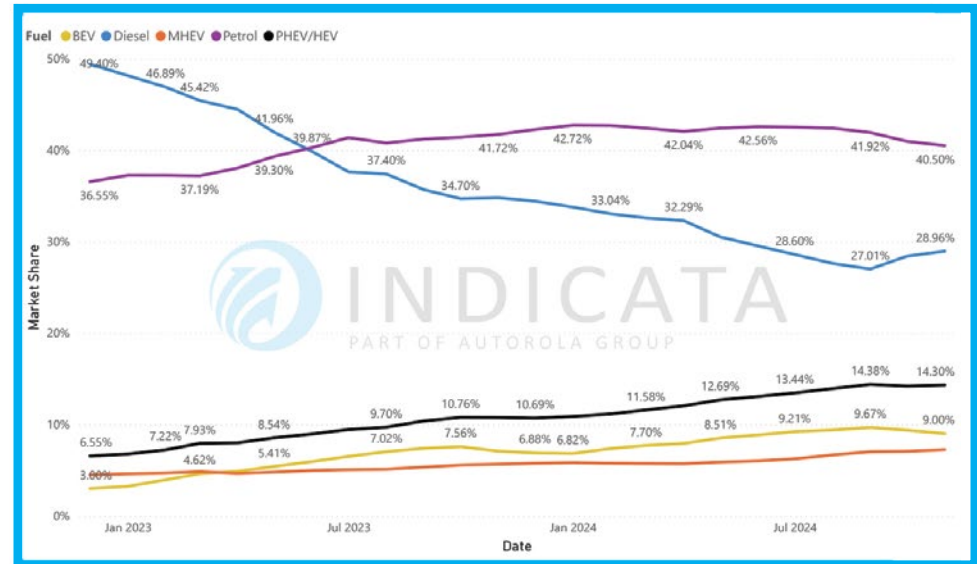
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Duster	11x	31.3
Kia	Rio	11x	33.7
Dacia	Sandero	11x	33.7

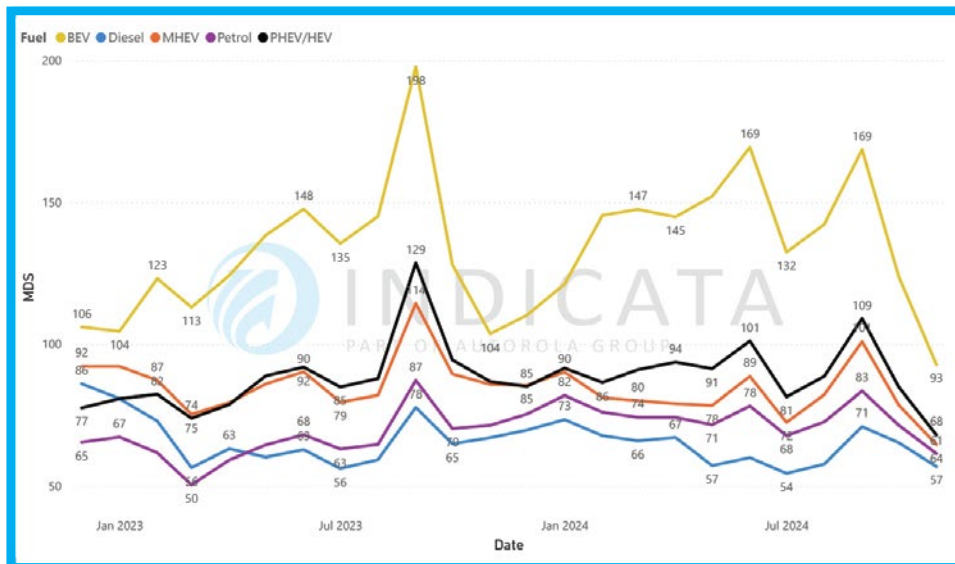
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



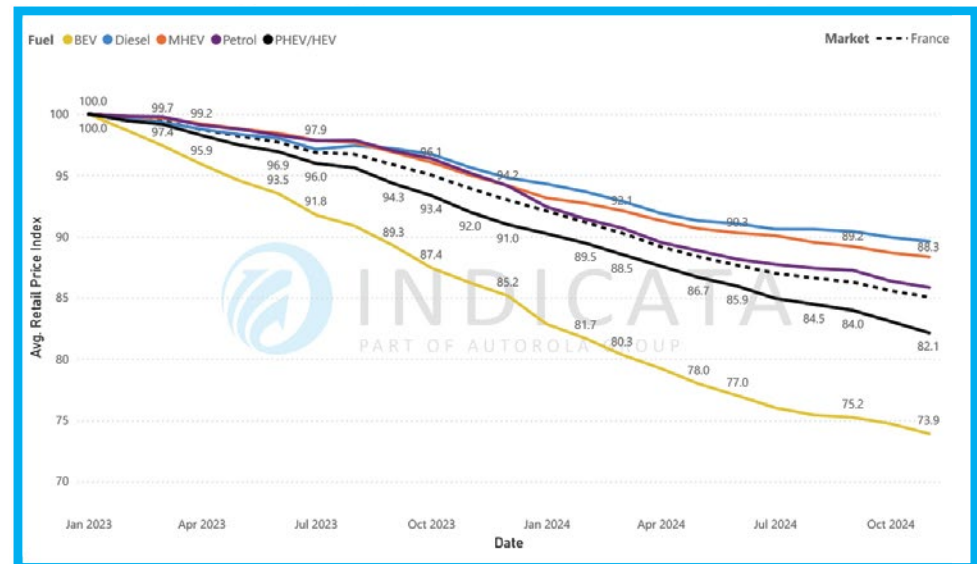
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - FRANCE



Hybride sind auf dem Vormarsch?

Während MHEVs die Verbrennungsmotoren bei den Verkäufen auf dem Gebrauchtwagenmarkt allmählich ergänzen und ersetzen, kommt der Verkauf von BEVs und PHEV/HEVs nur langsam in Schwung (6,1 % bzw. 8,7 % Marktanteil). Selbst in der Gruppe der bis zu 2-jährigen liegt der gemeinsame Marktanteil bei den Gebrauchtwagenverkäufen nur knapp über 20 %. Haupttreiber sind hier die batterieelektrischen Modelle, die ihren Marktanteil von 4,9 % im Januar 2023 auf 9,3 % fast verdoppelt haben.

Aber auch die jungen PHEV/HEV stagnieren aufgrund des Wegfalls der staatlichen Zulassungsprämie im Jahr 2023 bei knapp über 11% des Angebots. Die wichtige Gruppe der 3-4 Jahre alten Hybride ist von weniger als 2% Anfang 2023 auf 13,3% massiv angestiegen und macht zusammen mit 7,9% BEVs nun über 21% des Gesamtbestandes aus. Im Vergleich zum Januar 2023 bedeutet dies fast eine Verachtfachung des BEV-Marktanteils.

Die beginnende Angleichung von Angebot und Nachfrage in den jüngeren Altersgruppen bis 4 Jahre musste mit erheblichen negativen Preiskorrekturen bezahlt werden. Sie führten zu einem Preisindex von 77,7 (PHEV/HEV) und 66,0 (BEV) im Vergleich zum Januar 2023, vermitteln aber nun zumindest den zarten Eindruck einer Stabilisierung.

Dementsprechend hat sich die in MDS gemessene Marktfähigkeit insbesondere für die etwas älteren Jahrgänge zuletzt auf unter 100 verbessert, und auch die jüngeren Fahrzeuge nähern sich diesem Wert an (111,4 im Oktober 2024).

Die Tatsache, dass ältere PHEV/HEV ab einem Alter von 3 Jahren in Bezug auf ihren MDS nun mit den Dieselfahrzeugen gleichziehen und die MHEVs insgesamt sogar überholt haben, kann als bemerkenswerter Erfolg gewertet werden.

Dennoch ist der Preisverfall der beiden EV-Segmente, abgesehen von Großbritannien, im Vergleich zu den großen europäischen Märkten besonders ausgeprägt und ist sicherlich nicht zuletzt auf die zunehmende Verunsicherung und Ablehnung potenzieller Käufer infolge der negativen Berichterstattung zurückzuführen.

Aus einem ähnlichen Grund scheinen Benzinautos ihre Preise (Index 90,5) und ihre Marktattraktivität (MDS 73,8) im Vergleich zu den großen europäischen Märkten und trotz ihrer hohen Marktanteile halten zu können.

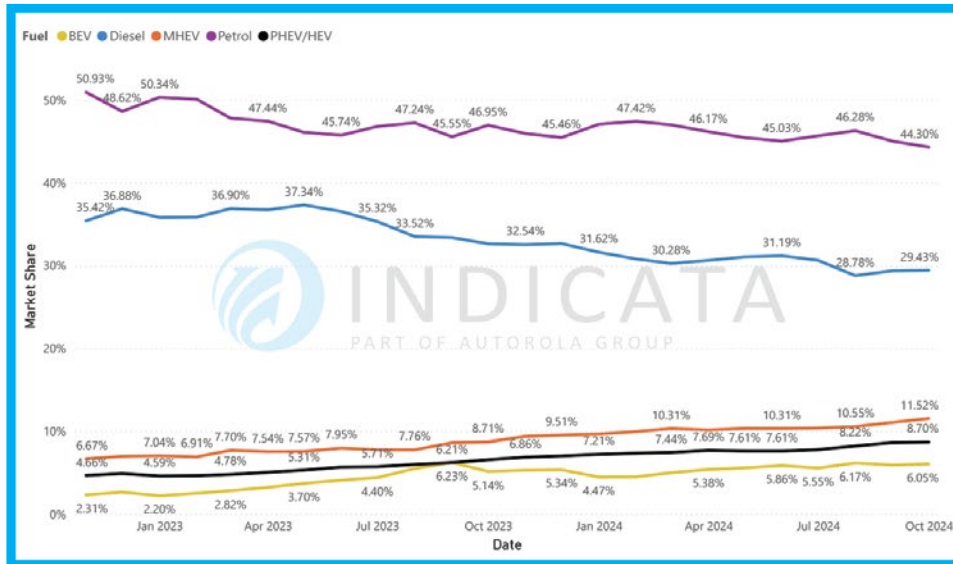
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.7
Volkswagen	T-ROC	66.1
Volkswagen	Tiguan	71.1

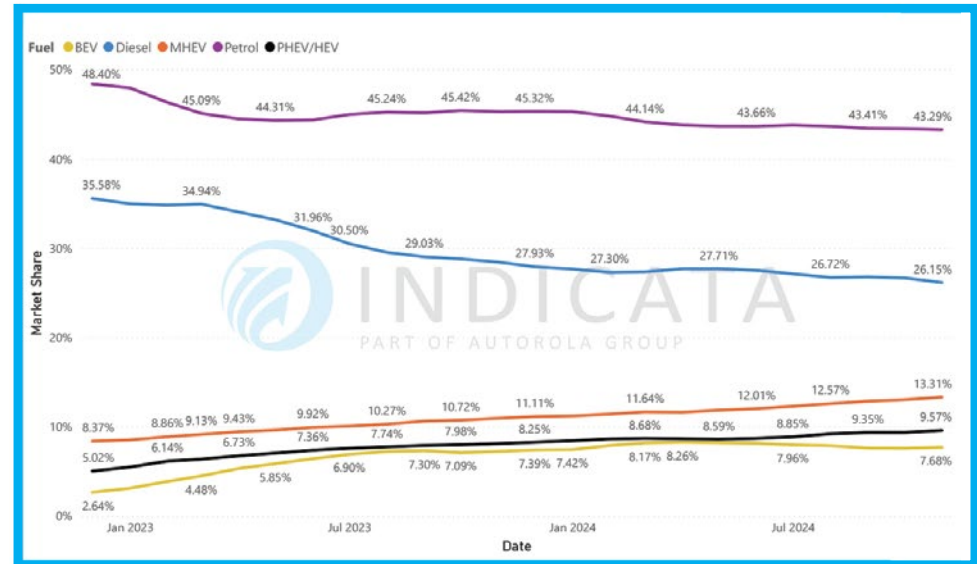
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.1
Tesla	Model Y	13x	26.8
Mercedes-Benz	EQC	13x	28.2

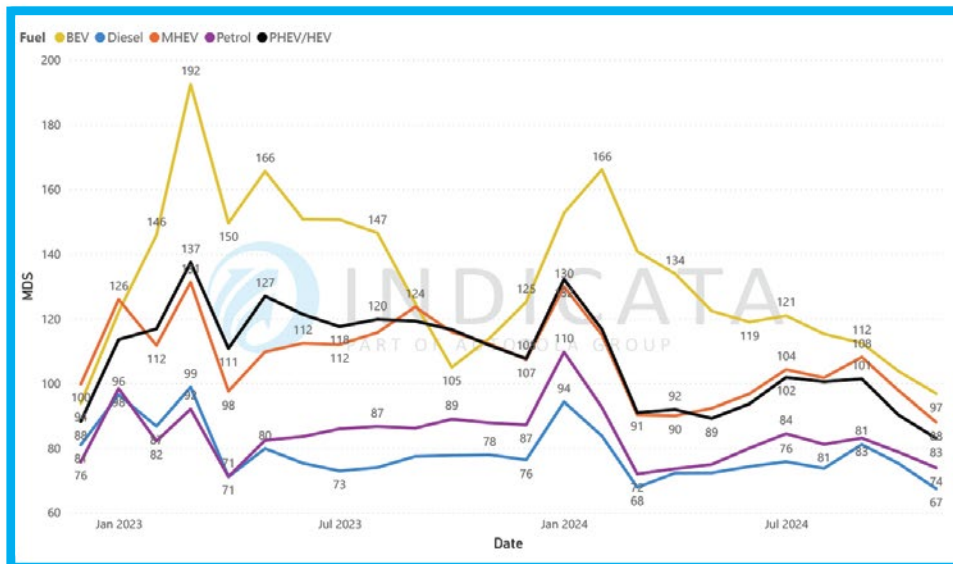
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



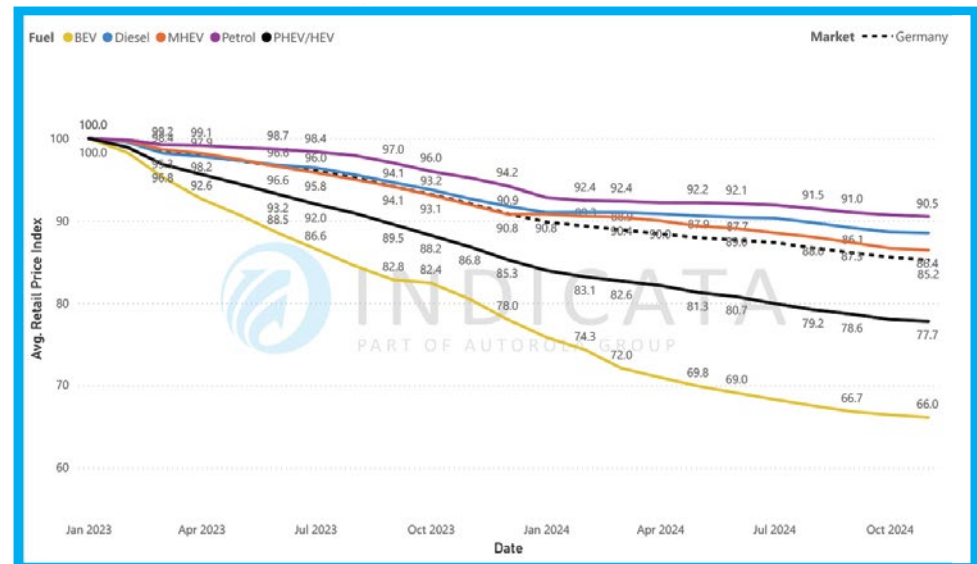
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - GERMANY



BEVs sind ein Hoffnungsschimmer

Italien ist einer der konservativsten Gebrauchtwagenmärkte in Europa und erzielt immer noch über 90 % seiner Verkäufe mit Modellen mit Verbrennungsmotor.

Der Anteil der BEVs betrug im Oktober nur 3,9 %, selbst in der Altersgruppe unter 2 Jahren, was auf dem Niveau von Polen und sogar unter dem der Türkei liegt.

Der Bestand altert, was zunächst einmal nicht bedeutet, dass die Marktfähigkeit, gemessen in MDS, schlecht ist, sondern dass der Anteil der Altersgruppe 5 Jahre und älter stetig zunimmt und inzwischen bei über 40% liegt. Darunter befinden sich immer noch 2 von 3 mit Dieselmotoren, d.h. 68,3% gegenüber 46,4% im Durchschnitt aller beobachteten Märkte.

In den anderen Altersgruppen bis zu 4 Jahren wird der Diesel häufig durch MHEV ersetzt, während der Marktanteil von Benzinern in den letzten Jahren immer bei etwa einem Drittel lag.

Der MHEV-Erfolg ist nicht zuletzt der nationalen Ikone Fiat 500 zu

verdanken, wo das ungewöhnliche Antriebskonzept des Mild-Hybrids mit eigener kurzer elektrischer Reichweite und inzwischen einziger Alternative zum BEV bereits mehr als die Hälfte aller angebotenen und verkauften 500er ausmacht. Bei den Gebrauchtwagen unter 2 Jahren machen sie mehr als drei Viertel aus.

Die volumenmäßige Dominanz auf dem Markt für gebrauchte Verbrennungsmotoren bleibt jedoch nicht ohne Folgen. Zwar haben sich ihre MDS-Werte nach der Sommerpause wieder auf ein gutes Angebots- und Nachfrageniveau eingependelt, aber die Preisentwicklung und der Index italienischer Diesel, Benzinern und Mild-Hybride sind weiter rückläufig und liegen auch im europäischen Vergleich leicht unter dem Durchschnitt.

Insbesondere BEVs weisen aufgrund der im Vergleich zu anderen großen europäischen Märkten geringen Stückzahlen eine recht solide Wertentwicklung auf. Mit einem Preisindex von 77,5 seit Januar 2023 und einem aktuellen MDS von 81,6 zeigen sie keine Anzeichen von Dramatik.

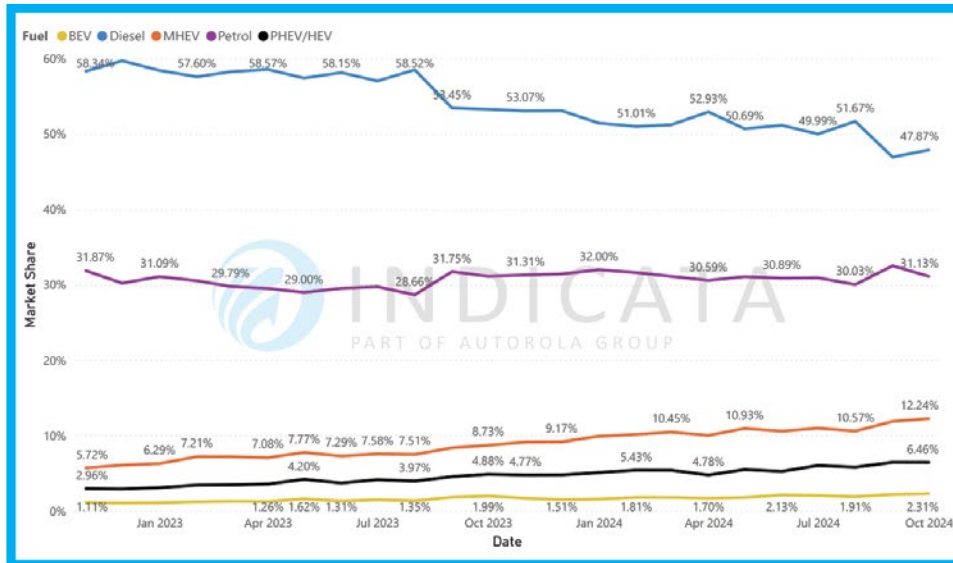
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Panda	30.2
Fiat	500	38.8
Jeep	Renegade	47.6

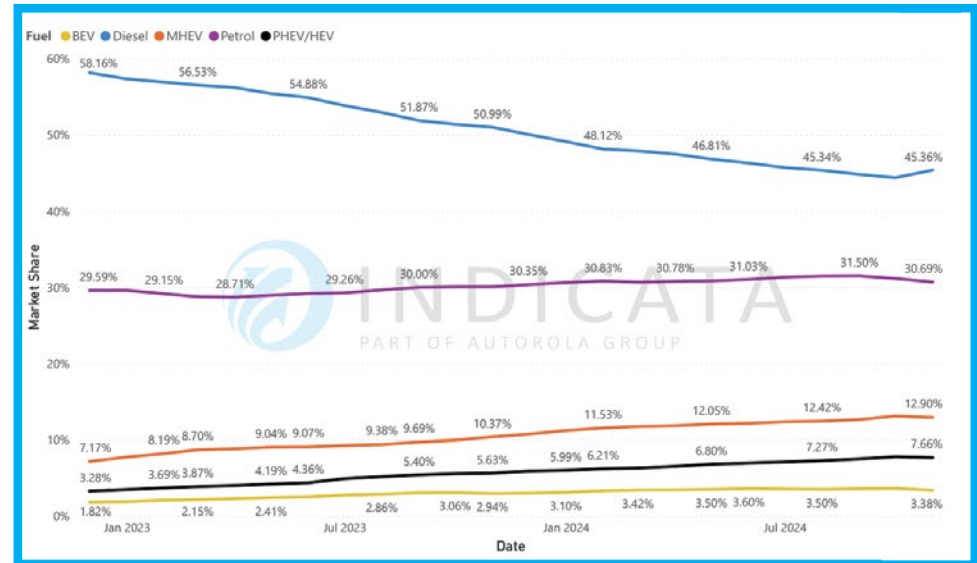
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Fiat	Panda	12x	30.2
Citroën	C3	10x	36.5
Tesla	Model 3	10x	37.3

SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



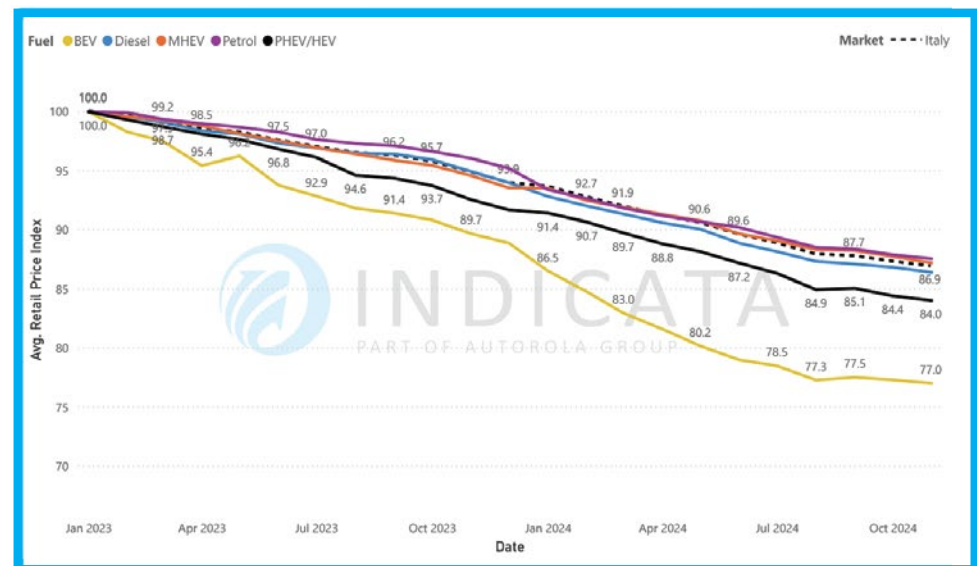
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



MDS BY FUEL TYPE - ITALY



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - ITALY



Hybride überholen zum ersten Mal die Benziner

Trotz eines Neuwagenanteils von vollelektrischen Fahrzeugen von über 30 % im Jahr 2023 wird der Gebrauchtwagenmarkt in den Niederlanden derzeit noch von PHEV/HEVs dominiert. Bei den Verkäufen von bis zu zwei Jahre alten Autos haben die Hybride mit 30,7 % zum ersten Mal die Benziner (28,3 %) überholt, während der Anteil der BEVs weiterhin bei rund 15 % liegt.

Im Oktober hatte jedes vierte Auto dieser Altersgruppe einen Hybridantrieb, während der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge seit Anfang des Jahres um die 19 %-Marke schwankt.

Damit nähern sich die Hybride mengenmäßig dem rückläufigen Anteil der jungen Benziner von 28,4 Prozent an. Aber auch junge Diesel erleben eine zaghafte Renaissance und machen wieder 13,4 Prozent des Bestandes an jungen Gebrauchtwagen aus, nachdem sie über viele Monate bei rund 10 Prozent stagnierten.

Schließlich ist mit einer durchschnittlichen Marktgängigkeit (MDS) von 94,9 bzw. 125,7 für junge gebrauchte Elektrofahrzeuge unter 2 Jahren ein Überangebot bereits sehr deutlich sichtbar und im Vergleich zu den unmittelbaren Nachbarländern eine stärkere Belastung.

Darüber hinaus stellt die bevorstehende Rückkehr großer BEV-Mengen ein erhöhtes Risiko dar. Mit Blick auf die MDS-Werte für 2023 - regelmäßig über 140 - hat sich das Niveau vorerst verbessert. Die Preisnachlässe für BEVs halten sich noch in Grenzen und bleiben im Rahmen des negativen Preistrends, der - leider - alltäglich geworden ist.

Der Oktober-Preisindex für batterieelektrische Modelle endete bei einem fast moderaten Wert von 73,0. PHEV/HEV, sind im MDS trotz starken Mengenwachstums im positiven Sinne lokal weit vorne, aber auch durch einen schwächelnden Preistrend gekennzeichnet, der in diesem Jahr nur eine Richtung kennt.

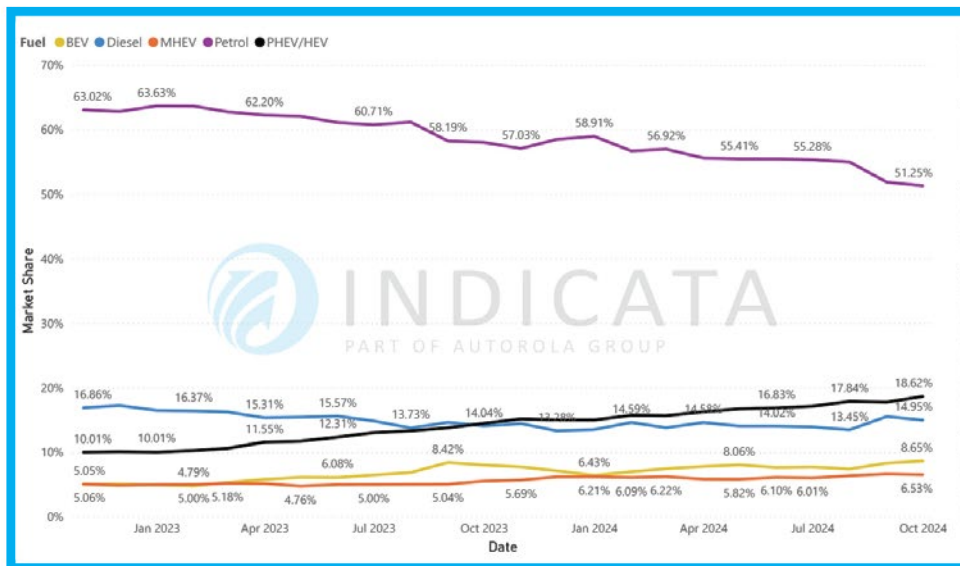
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	63.9
Volvo	XC40	47.8
VW	Polo	60.8

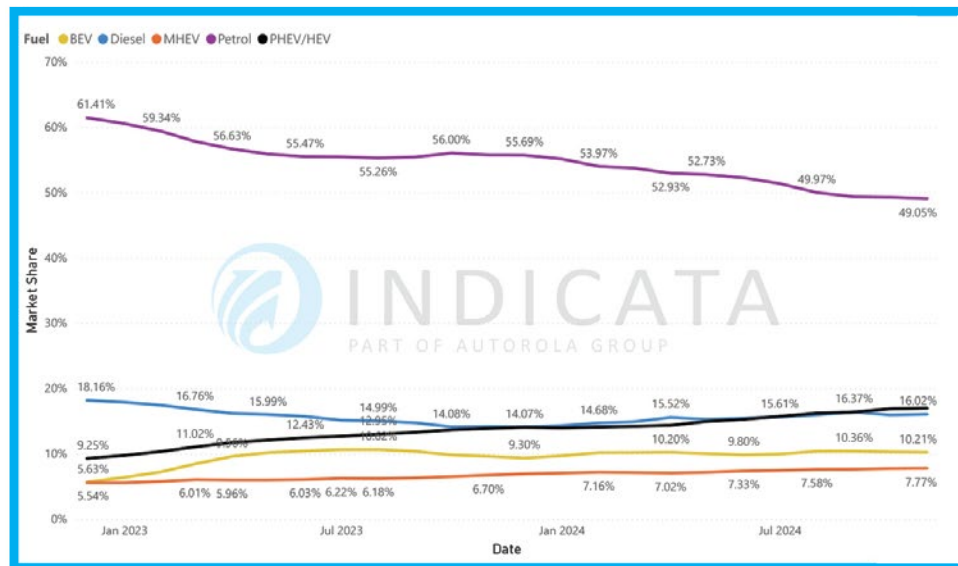
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model 3	11x	33.8
Tesla	Model Y	9x	40.0
Cupra	Born	8x	45.0

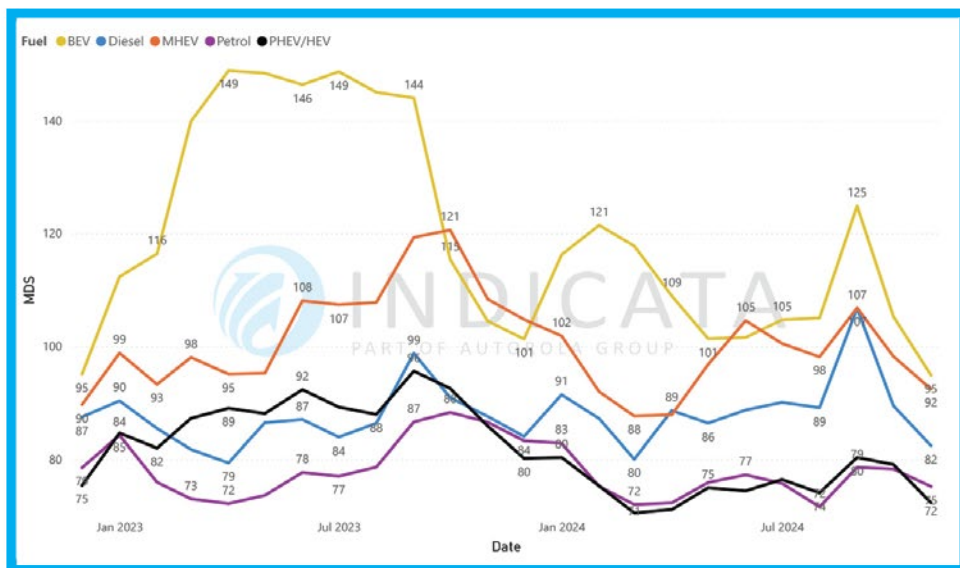
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



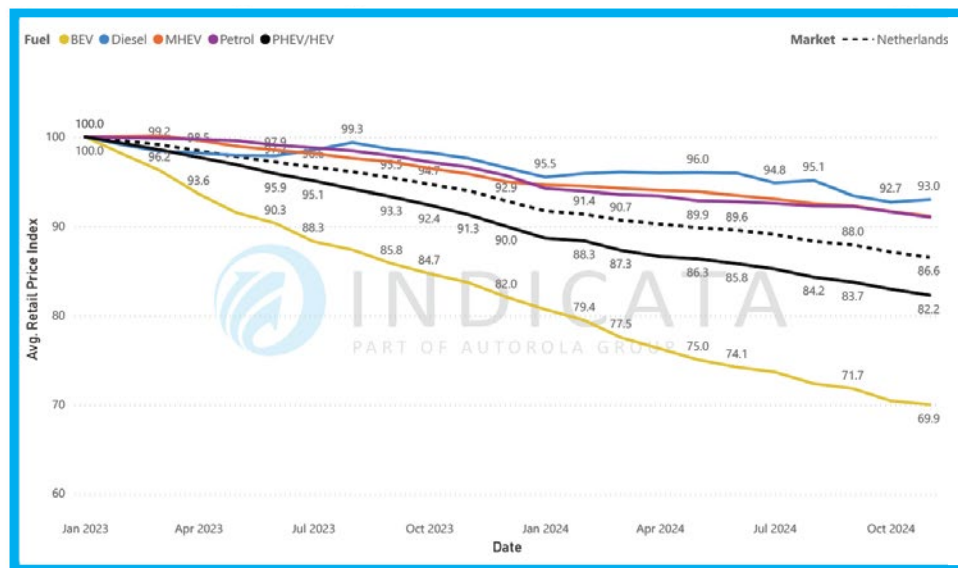
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - NETHERLANDS



ICE-Importe gewinnen wieder an Boden und lassen BEVs hinter sich

Polen ist zwar ein kleinerer europäischer Markt für Neuwagen - etwa so groß wie Belgien oder die Niederlande -, liegt aber im Gebrauchtwagenbereich mit erstaunlich über 2 Millionen Fahrzeugen im Jahr 2023 auf Augenhöhe mit Spanien.

Ähnlich wie in der Türkei führt die Stärke der Gebrauchtwagenimporte zu einem kontinuierlich hohen Anteil an Fahrzeugen auf Lager und Verkäufen, die älter als 5 Jahre sind.

Die Versorgungskrise, die das Importangebot aus den bisherigen Geberländern rapide reduzierte, trieb dort die Preise in ungeahnte Höhen und hinterließ auch in Polen ihre Spuren. Sie führte zu einem starken Rückgang des Gebrauchtwagenvolumens im Jahr 2022.

Seit 2023 stehen die Zeichen wieder auf Wachstum und die steigende Zahl der Neuzulassungen verspricht auch in den jüngeren Altersklassen

Zuwächse, so dass die bis zu 2 Jahre alten Gebrauchten die 3 bis 4-jährigen volumenmäßig einholen und einen Marktanteil von knapp über 22% erreichen.

Der stabile Anteil älterer Fahrzeuge - überwiegend mit Verbrennungsmotor - sorgt für relative Stabilität im Vergleich zu den anderen großen europäischen Märkten. Der Verlust von einem Indexpunkt für Diesel, Benziner und MHEV seit dem letzten Monat ist zwar keine Kleinigkeit, aber mit 90,2 im Vergleich zu Anfang 2023 gehört Polen zu den Spitzenreitern auf den volumenstarken Gebrauchtwagenmärkten!

BEVs hingegen, die derzeit einen Preisindex von nur 72,2 und einen MDS-Wert von 99,5 aufweisen, zeigen deutlich, dass selbst 2,9 % Marktanteil am Bestandsvolumen zu viel sein können und auf zu wenig Nachfrage treffen. Kein Wunder bei einer Ladesäulendichte im Land von nur 1,1 pro 100 Kilometer (vgl. Deutschland 51,4, Tschechien 2,2 und Slowakei 4,3).

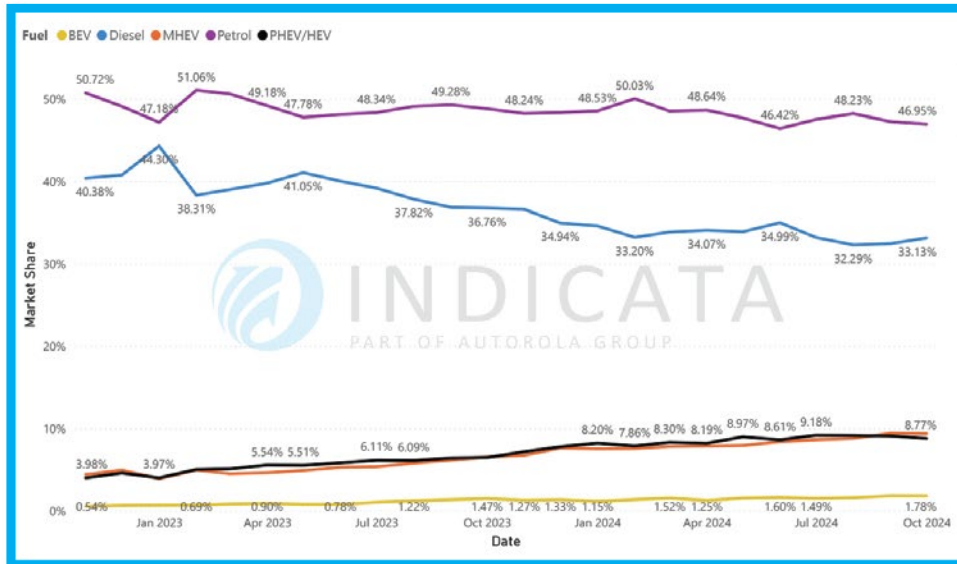
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	44.5
Škoda	Octavia	41.9
BMW	3 Series	53.6

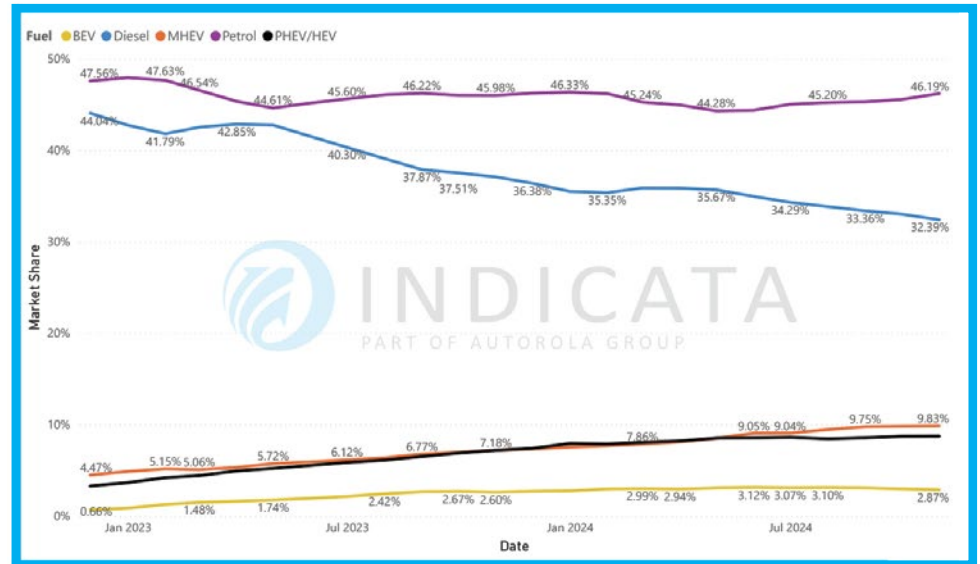
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Aygo X	12x	29.2
Citroën	C3	9x	38.5
Škoda	Octavia	9x	41.9

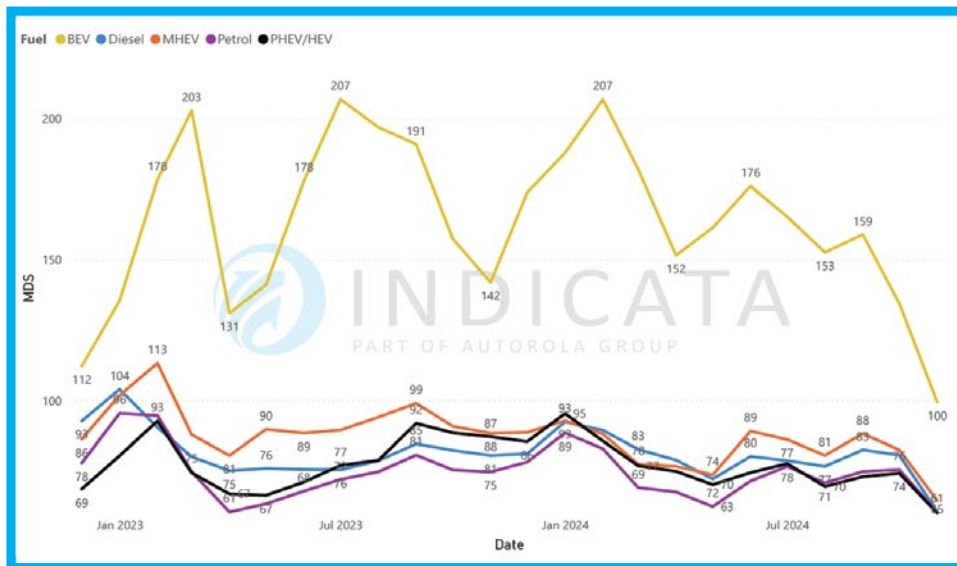
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



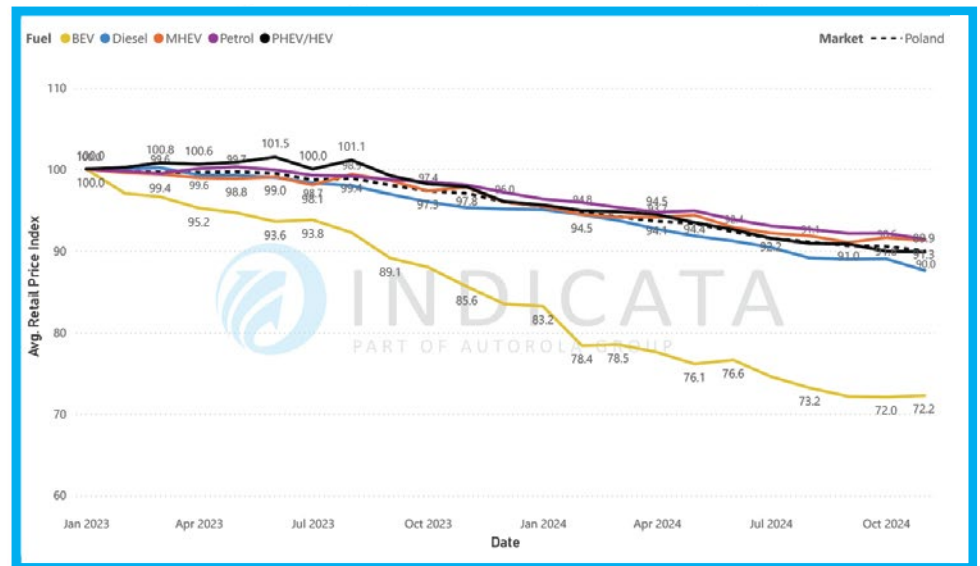
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



MDS BY FUEL TYPE - POLAND



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - POLAND



Gewinnung von BEV-Marktanteilen unter Inkaufnahme einer Preisdeflation

Der kleinste der in diesem Bericht betrachteten Automobilmärkte kann für sich in Anspruch nehmen, proportional mehr gebrauchte BEVs zu verkaufen (8,4 % im Oktober) als sein großer iberischer Nachbar.

Damit schneiden die Portugiesen auch besser ab als andere EU5-Länder wie Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Italien, trotz eines mehr als schlecht ausgebauten öffentlichen Ladenetzes.

In allen Altersgruppen sinkt der Dieselanteil sowohl im Fahrzeugbestand als auch bei den Verkäufen und ist seit Januar 2023 von 42,6 % auf 30,7 % zurückgegangen.

Leider ist der Markt auf der Angebotsseite durch die steigende Zahl von BEVs überfordert, was sich in der Vergangenheit in MDS-Werten von über

120 niedergeschlagen hat. Inzwischen haben die üblichen negativen Preisanpassungen zu einer Entlastung geführt und nähern sich mit einer Marktfähigkeit von 83,3 den anderen Kraftstoffarten an.

Die 3-4 Jahre alten BEVs mittleren Alters stechen aus der Masse heraus. Trotz des immer stärker werdenden Handels mit Benzinern scheint die Angebots- und Nachfragesituation in diesem Kraftstoffsegment nicht angespannter zu sein als bei den anderen Antriebsarten.

Vor allem in den jüngeren Altersgruppen liegt der Anteil der Benziner bei den unter 2-Jährigen bereits bei 44,0 % und BEVs sind bereits genauso häufig wie Dieselfahrzeuge. Angesichts ihres hohen Marktanteils ist die Preisentwicklung für Benziner mit einem durchschnittlichen Index von 90,4 im Vergleich zum Januar 2023 erstaunlich stabil.

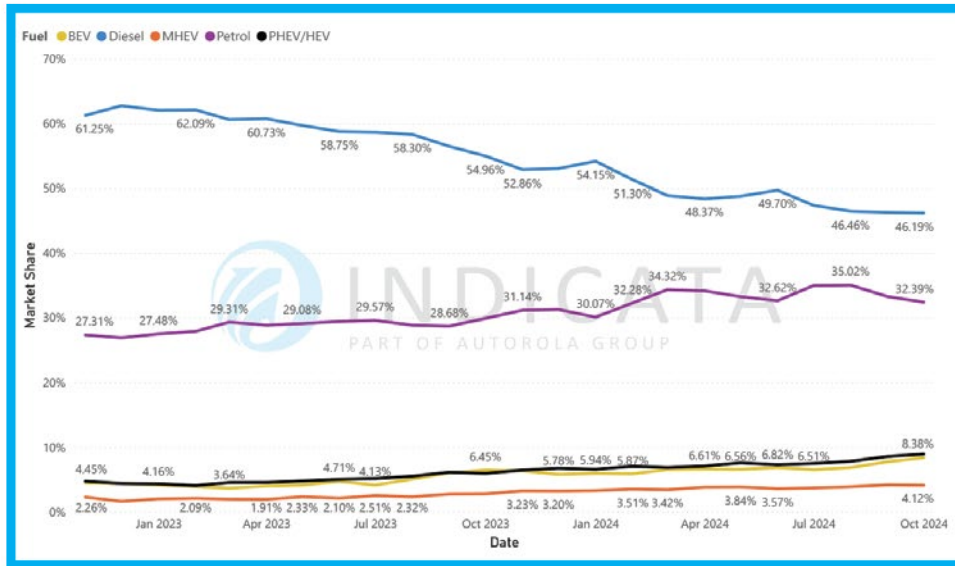
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	2008	57.8
Mercedes-Benz	A-Class	69.5
Renault	Clio	81.8

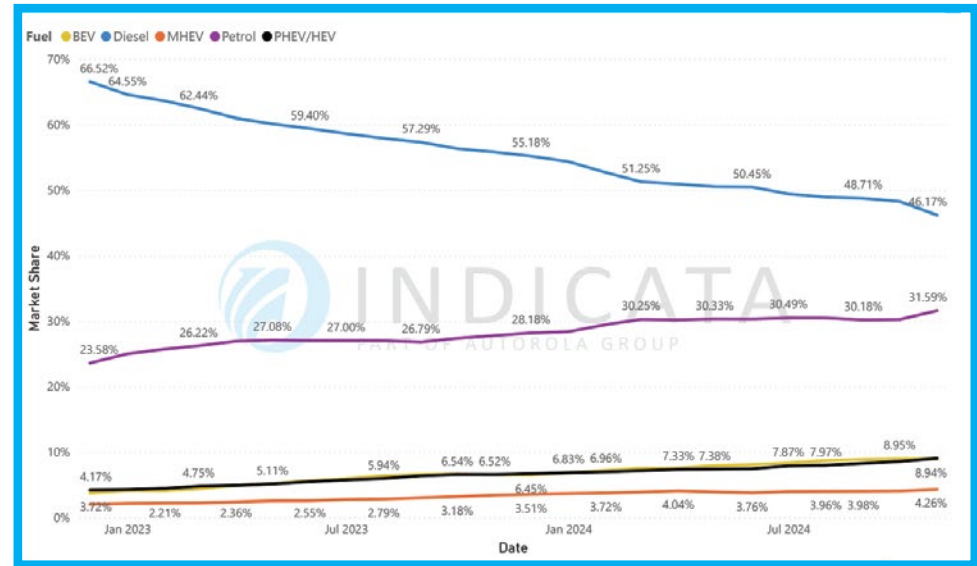
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	9x	41.3
Volkswagen	Taigo	9x	41.8
Mitsubishi	Space Star	9x	42.1

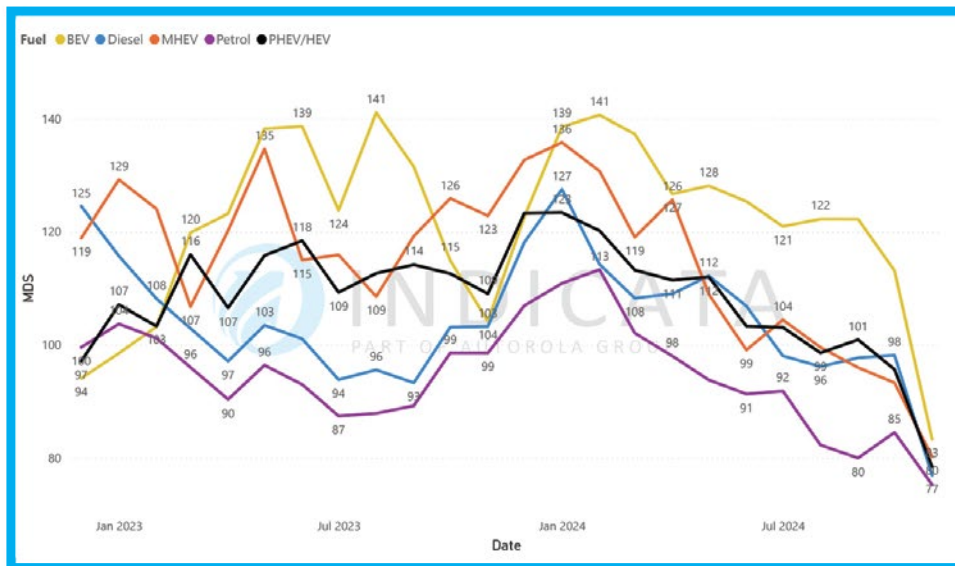
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



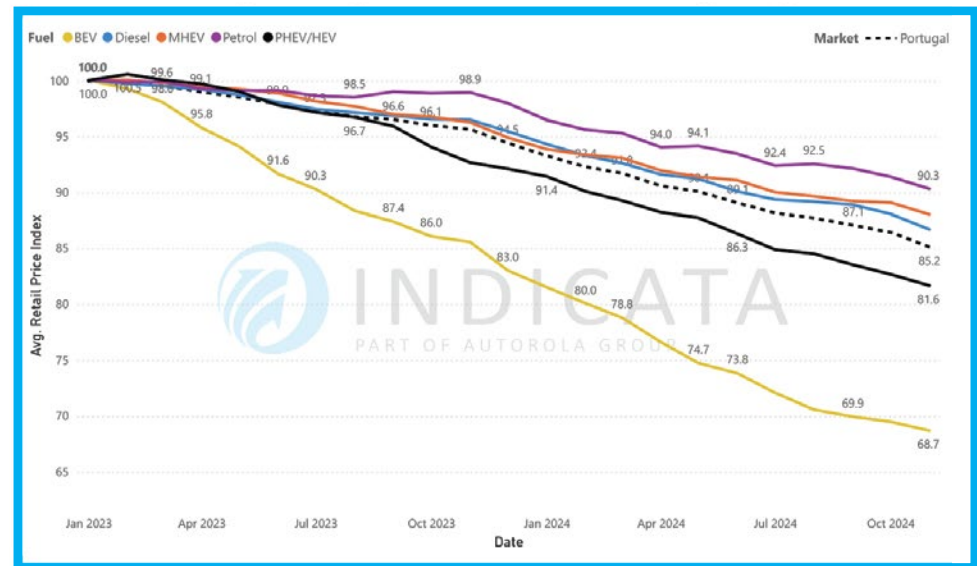
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - PORTUGAL



Eine humanitäre Tragödie, die den Gebrauchtwagenmarkt beschädigt hat

Mit knapp 2 Millionen Neuzulassungen ist der spanische Gebrauchtwagenmarkt der kleinste in der EU5. Polen hat Spanien in Bezug auf die Zahl der Neu- und Gebrauchtwagen im Jahr 2023 gerade überholt.

Die Unwetterkatastrophe im Süden des Landes in der Nähe von Valencia Ende Oktober hat nicht nur schreckliche menschliche Tragödien und Verluste verursacht, sondern auch rund 100.000 Totalschäden an Fahrzeugen und 500.000 beschädigte Fahrzeuge. Nicht eingerechnet sind dabei rund 18.000 nicht zugelassene Neuwagen und 500 leichte Nutzfahrzeuge auf den Höfen der betroffenen Neuwagenhändler.

Die Auswirkungen auf den spanischen Gebrauchtwagenmarkt lassen sich anhand der Oktoberdaten noch nicht abschätzen, werden aber sicherlich die kommenden Monate mit steigender Nachfrage und knappem Angebot beeinflussen.

Die spanischen Autokäufer tun sich mit der Elektrifizierung und dem damit verbundenen höheren Preisniveau schwer, auch ohne oder trotz Umweltkatastrophen.

Ein vergleichsweise hoher Anteil an Hybriden (11,1 % Verkauf und 10,9 %

Bestand) ergibt sich aus der Affinität zu Vollhybridmodellen ohne Stecker. Damit weist die Kategorie PHEV/HEV mit derzeit 56,3 den besten spanischen MDS-Wert, d.h. das Verhältnis von Angebot und Nachfrage, aller Kraftstoffarten für mehr als 3 Jahre alte Gebrauchtwagen auf.

Mit einem Durchschnittswert von 118,9 bzw. 91,3 treffen gebrauchte BEVs in der altersgerechten Vergleichsgruppe auf zu wenig Nachfrage. Kein Wunder bei einem der am schlechtesten ausgebauten Ladenetze in Europa (1,2 Ladepunkte pro 100 Kilometer Straße, vergleichbar z.B. mit Bulgarien), so der ADAC.

Bei der Preisentwicklung liegt Spanien mit BEVs überraschenderweise eher im europäischen Mittelfeld bei einem akzeptablen Indexwert von 73,5 im Vergleich zum Januar 2023, was für eine noch nicht kritische Masse an gebrauchten Elektrofahrzeugen spricht.

Es ist zu beobachten, dass der spanische Gebrauchtwagenmarkt durch die rasche Verlagerung weg vom Diesel hin zum Benziner den größten Wandel erfährt. In den meisten anderen EU5-Märkten und in Polen hat dies bereits stattgefunden. Nur Italien hält noch ein wenig hartnäckiger an seinen gebrauchten Selbstzündern fest.

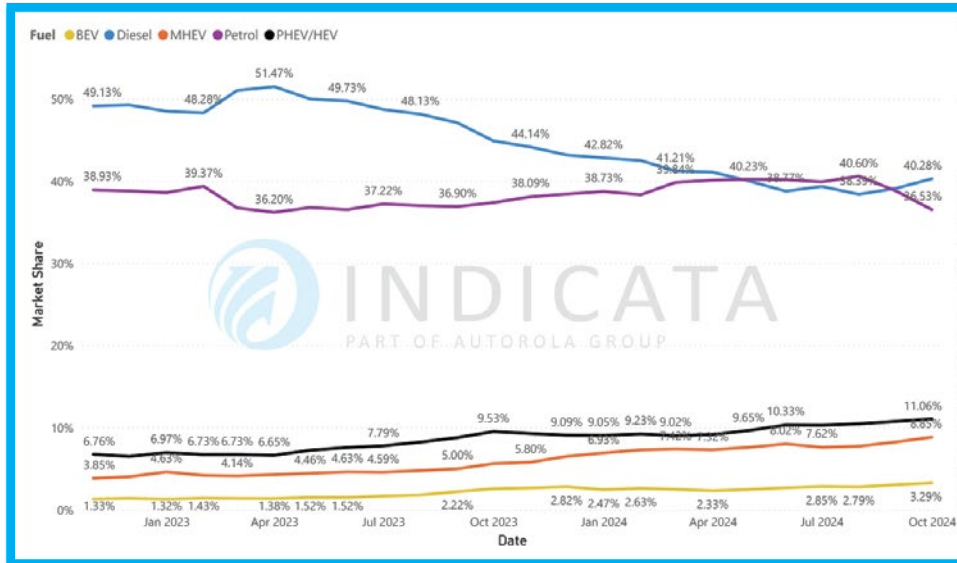
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Hyundai	Tucson	65.0
Toyota	CH-R	52.1
Fiat	500	72.8

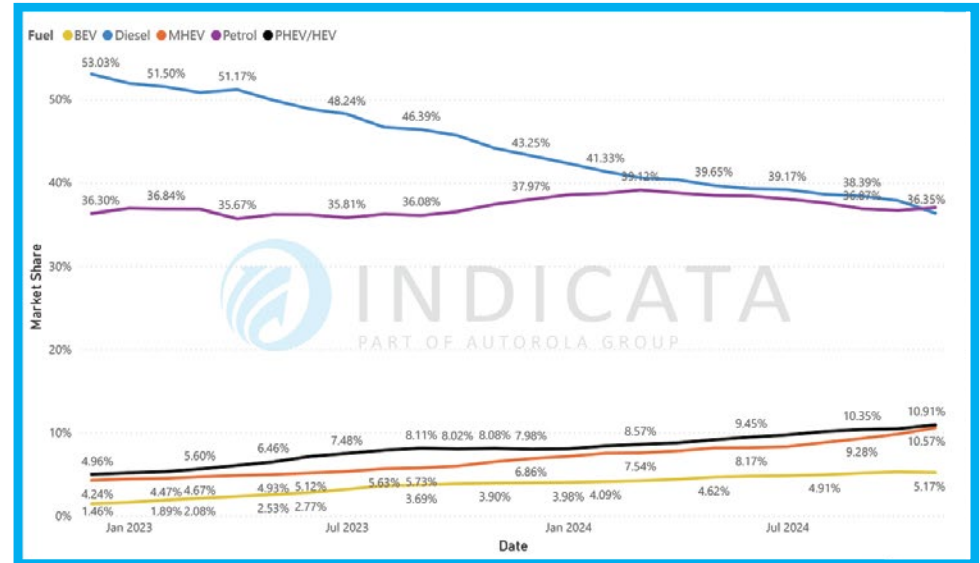
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	Yaris Cross	13x	28.7
BMW	X1	9x	38.5
Toyota	RAV 4	9x	39.0

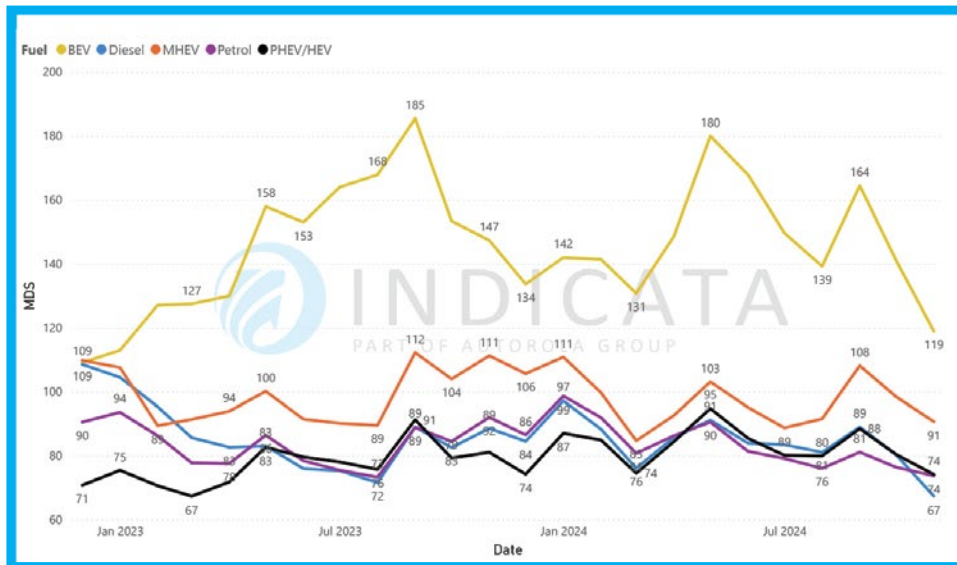
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



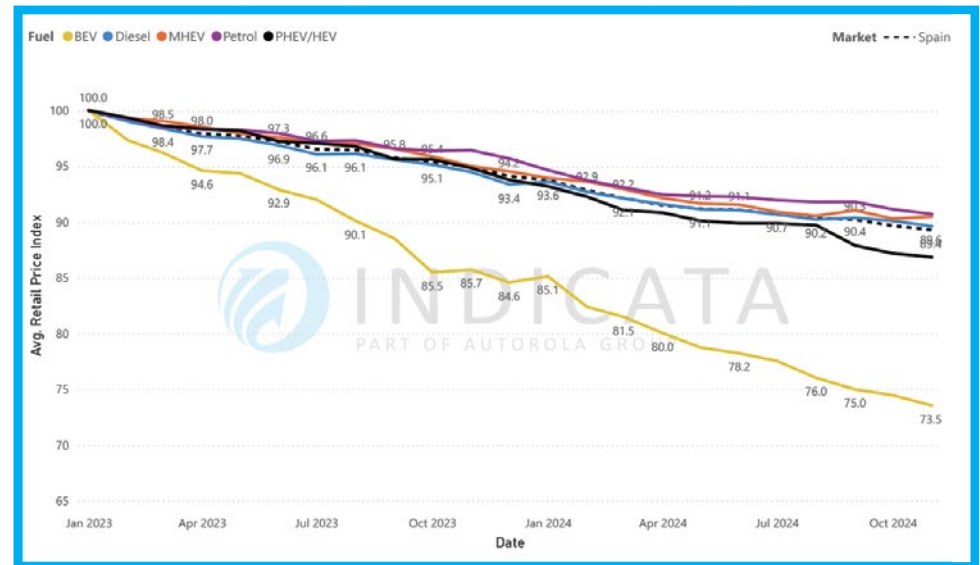
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SPAIN



In den Fußstapfen des norwegischen Automobilmarktes

Schweden ist nach Norwegen der zweitstärkste Markt für EV-Neuzulassungen in Europa. Fast 39 % BEV, 21 % PHEV und 8 % HEV im Jahr 2023 trotz einer Kürzung der Subventionen Ende 2022 stehen im Einklang mit der Mobilitätswende in Norwegen und Dänemark.

Die Transformation des Gebrauchtwagenmarktes wird aufgrund von Haltedauer und Streuung natürlich noch etwas länger dauern, zeigt aber deutliche Zeichen der Veränderung. Bei den bis zu 2 Jahre alten Gebrauchtwagen sind die Verkaufszahlen seit Anfang 2023 von 14,7% auf 26,3% gestiegen!

PHEV/HEV verzeichneten im gleichen Zeitraum einen leichten Zuwachs von 27,4 % auf 30,5 % und stellen damit nun die größte Gruppe im Absatz des jungen Altersclusters!

Nimmt man die 3 bis 4-jährigen hinzu, haben die BEVs die Benziner gerade überholt und machen zusammen mit den Hybriden jeden zweiten Verkauf aus. Nur in der Altersgruppe der über 5-jährigen machen Verbrennungsmotoren noch über 90 % der Verkaufsverträge aus. Ähnlich ist die Situation bei den Bestandsfahrzeugen. Mit einem Marktanteil von 9,4 % ist der Diesel bei den ganz jungen Gebrauchten nur ein Nischenmarkt.

Angesichts eines Angebots- und Nachfrage-MDS-Wertes von 82,2 ist es aber schwieriger, im direkten Vergleich eine ausreichende Nachfrage zu finden - trotz des geringen Volumens.

Im Gesamtmarkt weisen Dieselfahrzeuge einen MDS von 47,2 auf, was hervorragend ist.

BEVs mit einem Wert von 78,7 erreichen dies zwar nicht, aber angesichts der wachsenden Stückzahlen ist das ein sehr respektable Wert.

Preislich sind gebrauchte schwedische Verbrennungsmotoren mit einer ungewöhnlich stabilen Wertentwicklung gesegnet und liegen Anfang November im Durchschnitt sogar über dem Niveau vom Januar 2023!

Allerdings darf nicht vergessen werden, dass die Preise in Schweden von der Pandemie und der Versorgungskrise davor nicht so stark profitiert haben.

Trotz eines starken Preisrückgangs in den letzten Monaten ist die Elektrifizierung hier nicht aufzuhalten. Die Nähe und Durchlässigkeit zum am weitesten fortgeschrittenen E-Mobilitätsmarkt unseres Nachbarlandes wird ebenfalls dazu beitragen.

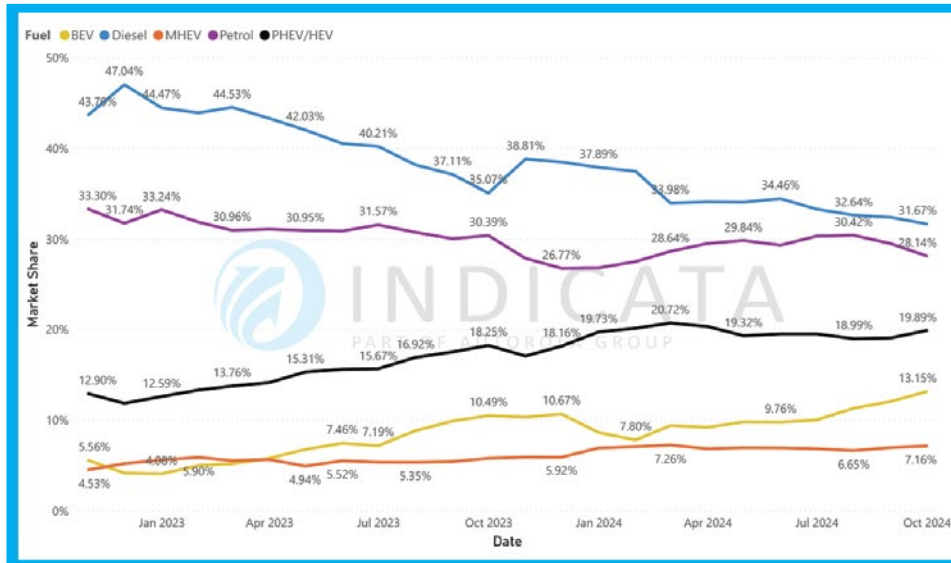
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	42.0
Volvo	XC60	37.7
Volvo	XC40	44.4

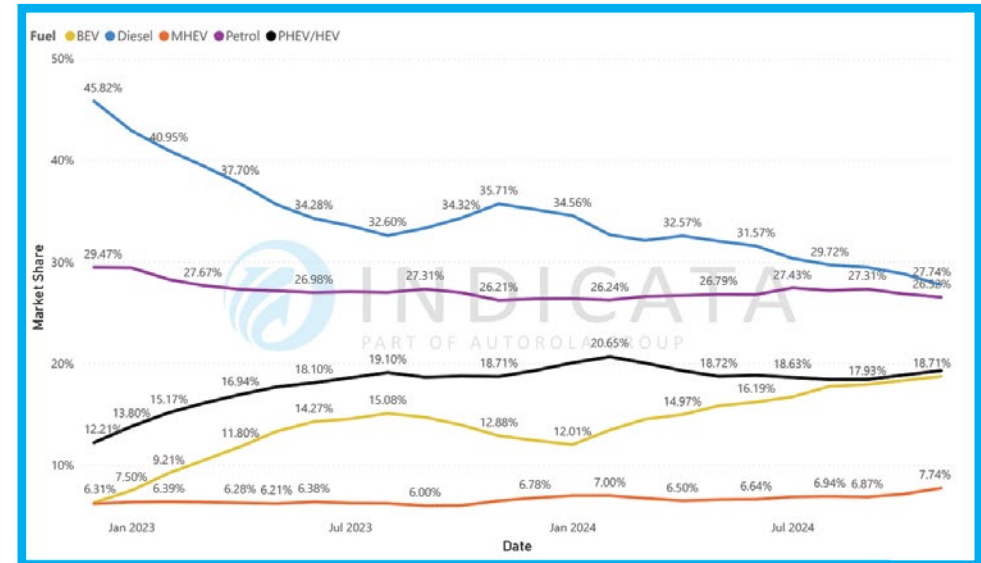
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volvo	EX30	15x	24.8
Lynk & Co	01	14x	26.2
Renault	Captur	13x	26.7

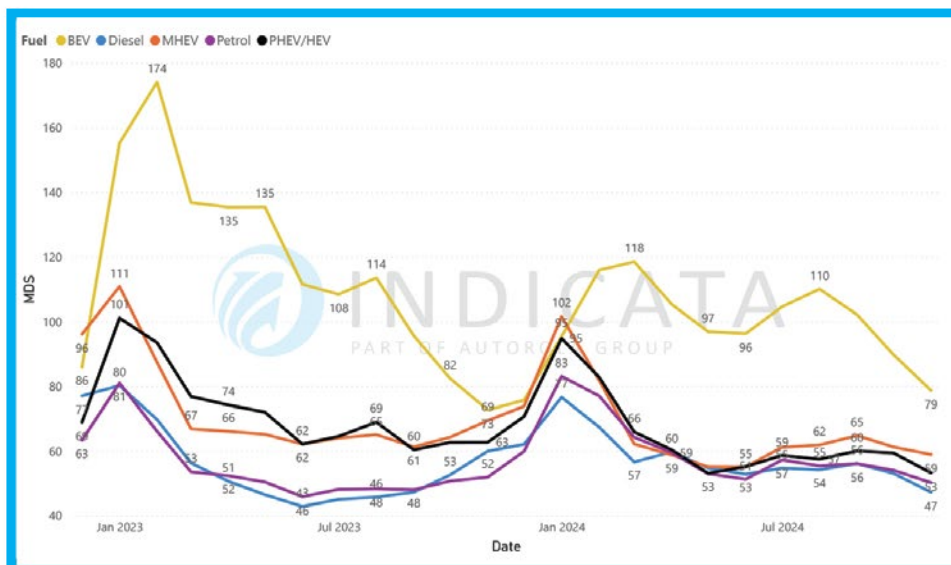
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



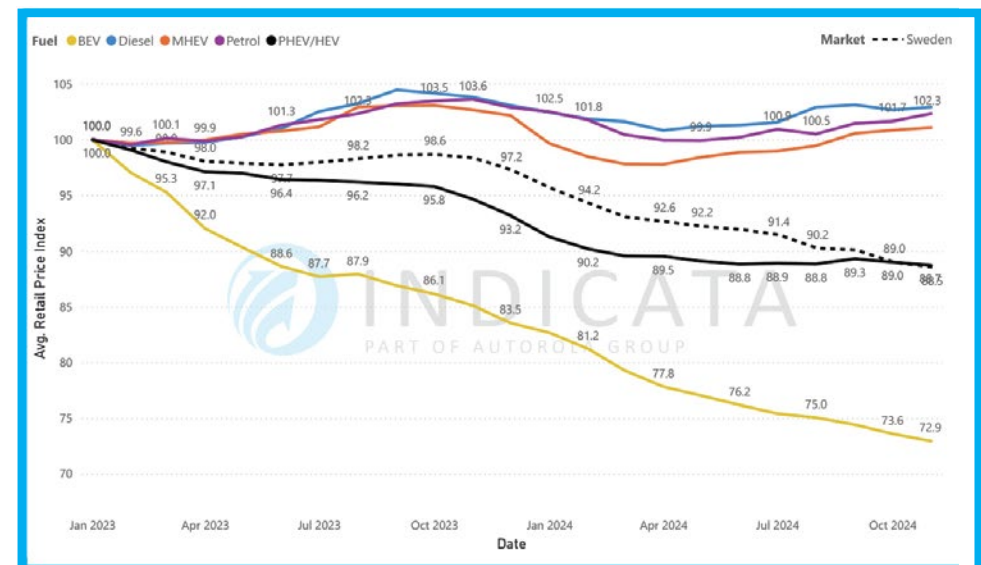
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - SWEDEN



Wann ist die Party vorbei? BEVs sind auf dem Vormarsch

Der türkische Neu- und Gebrauchtwagenmarkt hat von 2022 bis 2023 erstaunliche Sprünge gemacht. 967.000 Neuwagen - mehr als in Spanien - und fast 7 Millionen Gebrauchtwagen, womit die Türkei nach dem Vereinigten Königreich und vor Deutschland die Nummer 2 in Europa/Auslandsasien ist. Dieses Wachstum war kein Zufall oder eine allgemeine Entwicklung. Angesichts einer hohen Inflation von zeitweise über 70 % wurden Autos nicht nur zur Sicherung der Mobilität, sondern auch als Anlage- oder Spekulationsobjekt genutzt.

Die Luxussteuer der letzten Jahre hat dem Handel keinen Abbruch getan. Die Preisindizes entwickelten sich entsprechend stark. Selbst die hier noch als problematisch angesehenen BEVs erzielen Preissteigerungen im Verhältnis 1:1,24 bezogen auf Januar 2023.

Dennoch liegt ihr Anteil am Gesamtbestand und am Absatz derzeit nur bei 2,3 % bzw. 1,6 %. Die Elektrifizierung ist hier auf dem Vormarsch und

das Tesla Model Y schaffte es im September auf Platz 4 der gesamten Modellzulassungsstatistik. Der einheimische Hersteller Togg legte dann im Oktober einen starken Start hin und übernahm mit über 3.000 neuen Einheiten seines Elektromodells T10X auf türkischen Straßen die Führung.

Die Maßnahmen zur Eindämmung der Inflation, Leitzinserhöhungen und die seit Mitte letzten Jahres geltende Preisobergrenze für den Neupreis haben sich noch nicht durchschlagend auf die Preisentwicklung ausgewirkt.

Neben der anfänglichen Begeisterung der Türken ist eine weitreichende Veränderung noch im Gange. Der Marktanteil des Diesels im Angebot nimmt kaskadenartig über die Altersgruppen hinweg rapide ab.

Bei den über 5-Jährigen sind noch 70,9 % Diesel, bei den 3-4-Jährigen ist nur noch jedes zweite Modell ein Diesel und bei den unter 2-Jährigen ist nur noch in knapp einem Drittel der Motorräume ein Dieselmotor zu finden.

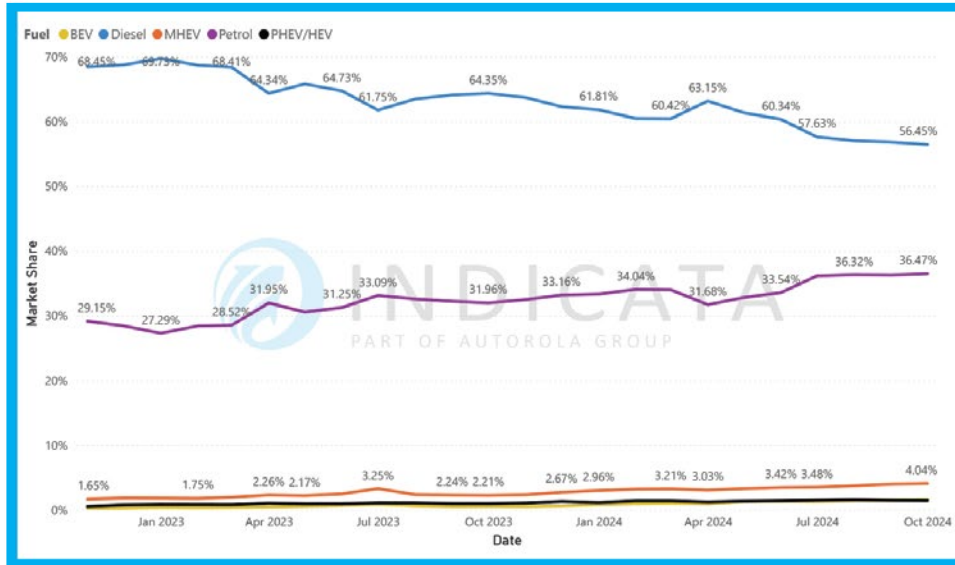
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	34.2
Renault	Clio	27.8
Renault	Mégane	29.9

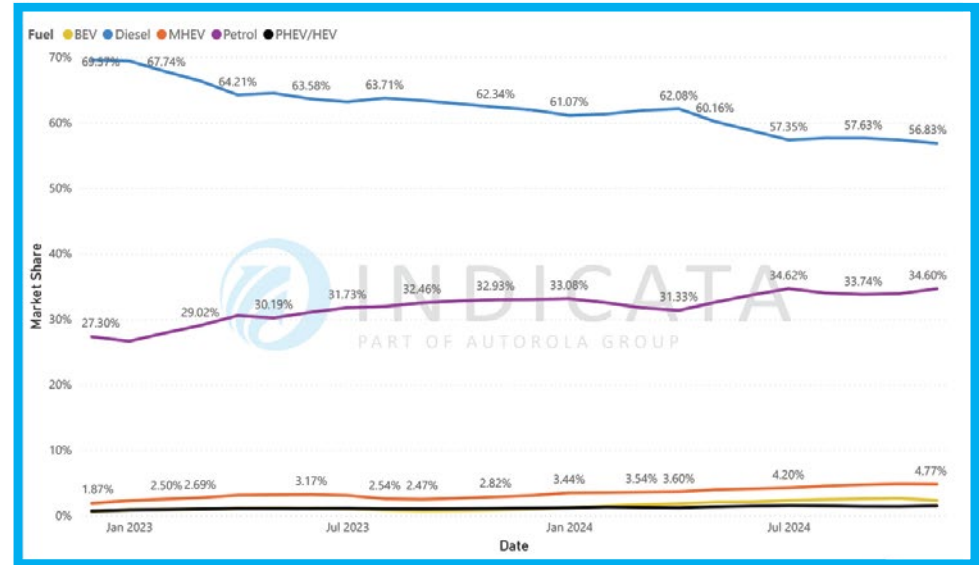
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Renault	Captur	16x	22.4
Kia	Stonic	15x	23.4
Honda	City	15x	24.5

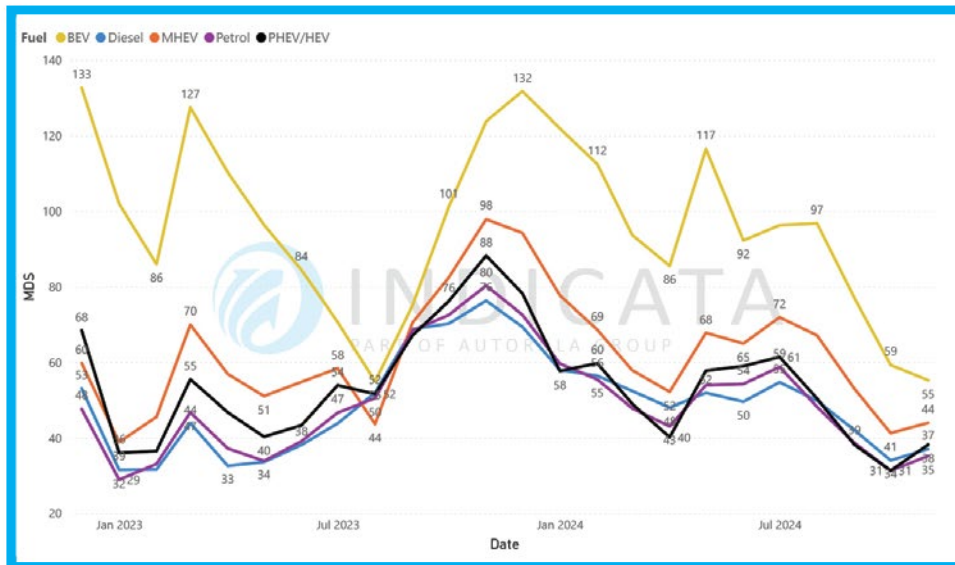
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



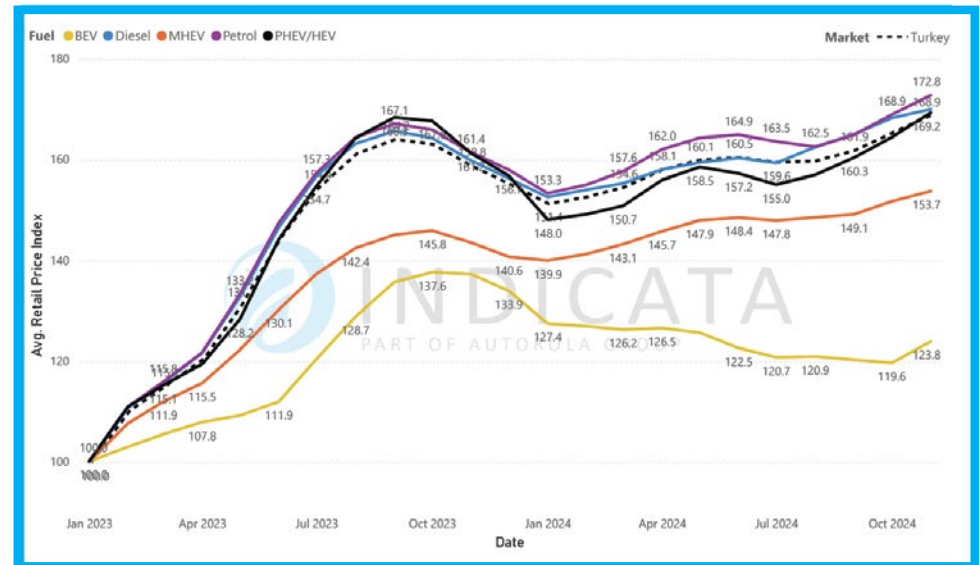
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - TURKEY



Eine Pause vom Preisverfall bei gebrauchten BEV

Im Oktober setzte sich der Markttrend des größten europäischen Gebrauchtwagenmarktes fort. Dieser war weiterhin durch außergewöhnlich gute MDS-Werte in allen Altersklassen und Antriebsarten gekennzeichnet. Sie deuten auf ein sehr ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage hin. Haupttreiber sind jedoch die starken Preisrückgänge bei gebrauchten BEVs von teilweise über 40% seit Anfang 2023. Allerdings haben sich die Indizes nun einige Monate in Folge stabilisiert, und die Nachfrage ist ebenso stabil. Es sieht also nach einer Verschnaufpause aus, und bei BEVs könnte sich die Preisentwicklung sogar leicht verbessern. Das ZEV-Mandat hat und wird auch in den nächsten 11 Jahren einen signifikanten Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt haben und durch stetig wachsende Neuwagenanteile auch BEVs massiv in den Gebrauchtwagenmarkt drängen.

Im Alterscluster der 3- bis 4-jährigen ist bereits ab 2023 zu beobachten, dass Verbrennungsmotoren immer weniger durch Folgeangebote ersetzt werden. An ihre Stelle treten dann zunehmend Hybride.

Und bei den noch jüngeren Bestandsfahrzeugen werden Dieselmotore mit einem verbleibenden Marktanteil von knapp über 10 % immer mehr zum Exoten.

Der Übergang zur Elektrifizierung ist hier ohnehin sehr langsam und kann mit den BEV-Marktanteilszielen des ZEV-Mandats für Neuzulassungen nicht mithalten. Vergessen Sie nicht: Im Jahr 2025 werden 28 % neue batteriebetriebene Elektroautos benötigt! Die Herausforderung wird nicht in der mangelnden Produktion liegen, sondern in den attraktiven Leasingraten. Diese wiederum müssen angesichts schwächelnder Restwerte stark subventioniert werden und werden das Preiskarussell erneut anheizen.

Der Export in aufnahmefähige Märkte zur Entlastung des Drucks ist leider auch für die RHD-Brexiters keine Option, so dass sich das Problem verschärfen wird, solange die Nachfrage nicht stimuliert wird.

Top selling < 4-years-old by volume

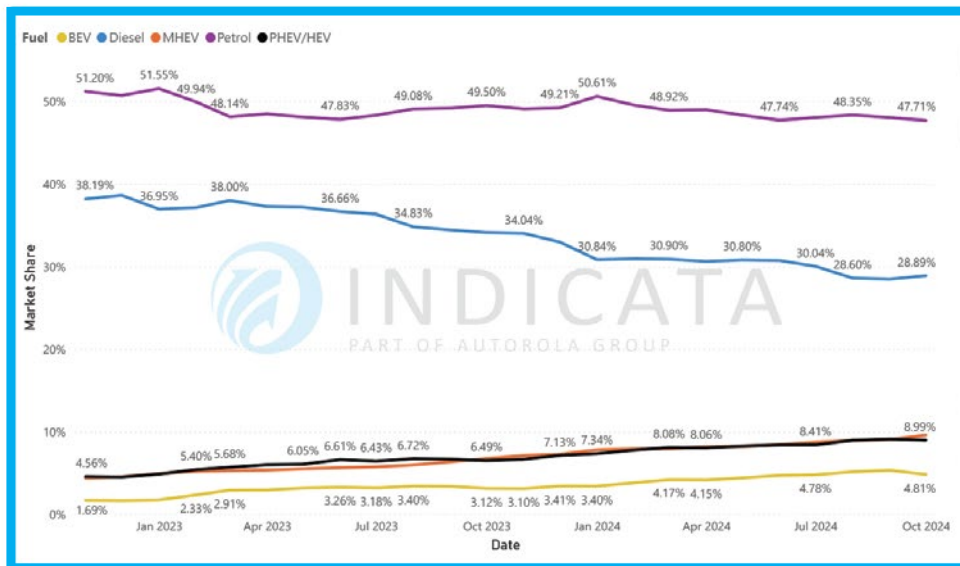
Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	36.1
Volkswagen	Golf	37.2
Mercedes-Benz	A-Class	36.5

Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

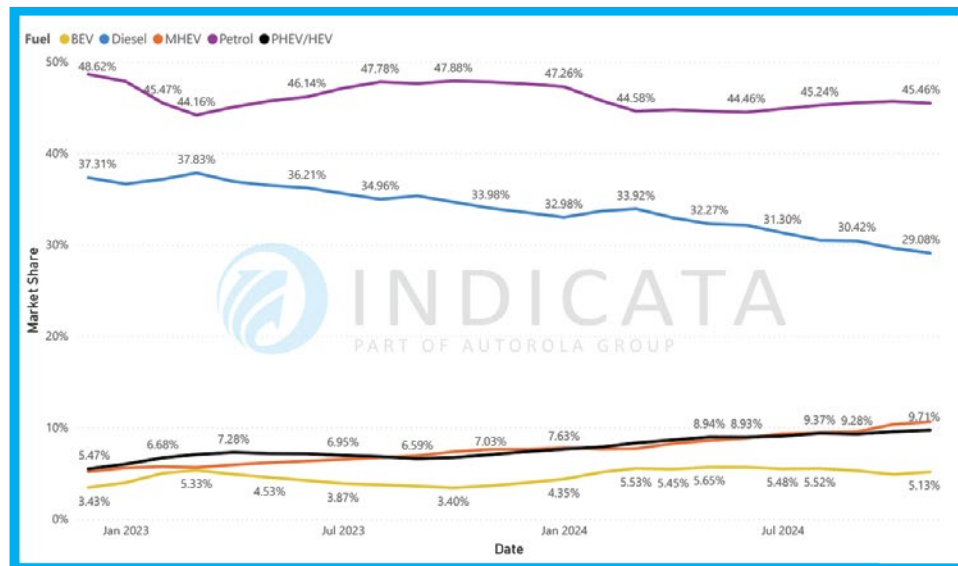
Make	Model	Stock turn	MDS
BMW	i3	15x	24.0
Renault	Zoe	13x	26.9
Hyundai	IONIQ	13x	26.9



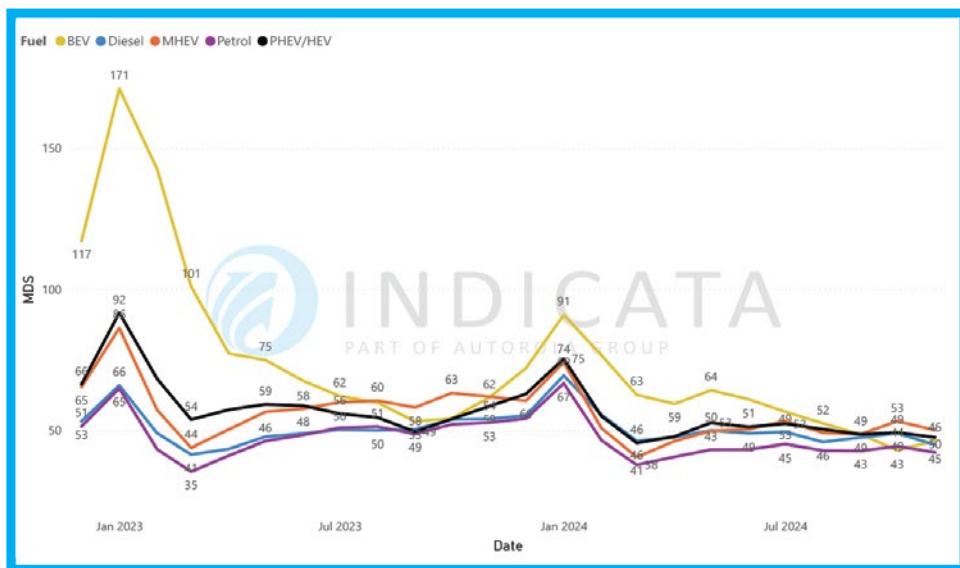
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



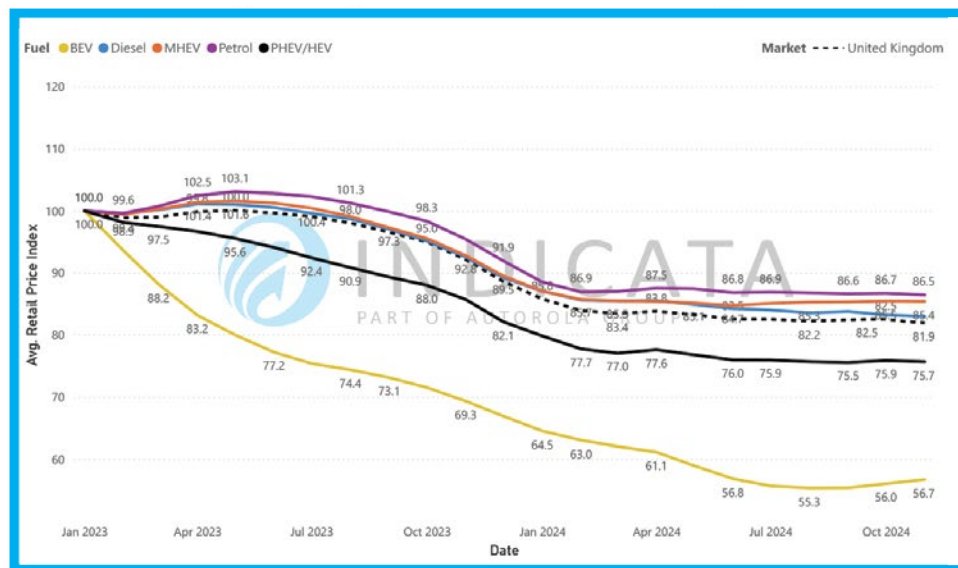
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



MDS BY FUEL TYPE - UK



RETAIL PRICE (WEIGHTED AVG.) INDEX 100 = JAN - UK



Kontakte zu den INDICATA Ländern

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

Jon Mitchell – UK

UK Sales Director
Mobile: +44 7714 398799
Email: jm@autorola.co.uk

Jean-Rémi Thomas – France

Sales Director
Email: jrt@autorola.fr

Customer Services – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 917811529

Sandra Sequerra – Portugal

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

Davide Ghedini – Italy

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

Pietro Sportelli – Italy

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

Andreas Steinbach – Austria

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

Jonas Maik – Germany

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

Filip Dobbeleir – Belgium

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

Jan Jaap Koops – The Netherlands

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

Yngvar Paulsen – Sweden

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

Palle Elgaard

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

Krzysztof Stańczak – Poland

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

Aslı GÖKER - Turkey

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

Hintergrund

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

Dieses Dokument untersuchte:

- **Frühe Markttrends** - Erste Auswirkungen des Virus und die umgesetzten Maßnahmen zur sozialen Distanzierung.
- **Marktszenarien** - Eine Reihe von Auswirkungen auf der Grundlage der Entwicklung der Infektionsrate und historischer Marktdaten.
- **Eindämmung** - Risikobewertung nach Sektoren in Verbindung mit möglichen Korrekturmaßnahmen.

Wir haben uns dazu verpflichtet, den Markt mit Live-Daten, Volumen und Preisen auf dem Laufenden zu halten, um mit dem sich schnell verändernden Umfeld Schritt zu halten.

Als solches freuen wir uns, "**INDICATA Market Watch**" anzukündigen.

Was ist INDICATA Market Watch?

INDICATA Market Watch nimmt 2 Formen an:

1. Ein regelmäßiges PDF

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

2. Frei zugängliches, webbasiertes Berichtswesen

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

Wie erstellen wir unsere Daten?

INDICATA analysiert täglich 9 Mio. Gebrauchtwagen-Anzeigen in ganz Europa. Um die Datenintegrität zu gewährleisten, durchläuft unser System umfangreiche Datenbereinigungsprozesse.

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

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



INDICATA
PART OF AUTOROLA GROUP

www.indicata.com