

Ist das wirklich das Ende des Diesels?



Jordan PAGEOT

Manager für Restwert- und Finanzprodukte

Auf dem Weg zu mehr Stabilität?

Die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebrauchtwagenmarkt in Europa zeigen Anzeichen verbesserter Stabilität, insbesondere wenn wir die erste Hälfte des Jahres 2025 mit den Jahren 2023 und 2024 vergleichen: Die beobachteten Abschreibungsraten gehen zurück und nähern sich nun den Raten vor der Pandemie, zumindest für einige Kraftstoffarten.

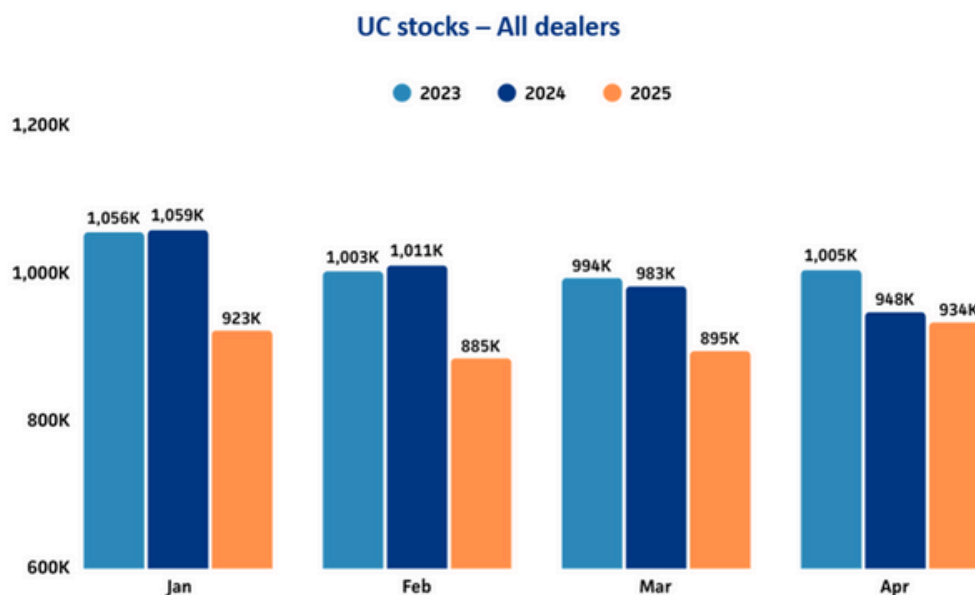
Neue Dynamik

Hinter dieser scheinbaren Stabilität verbergen sich **neue Dynamiken bei der Preisgestaltung und dem Bestandsmanagement**. Während der Gebrauchtwagenmarkt in den vergangenen Jahren eher stabil war, entwickelt er sich jetzt ständig weiter und es gibt viele Preiseinflüsse, die berücksichtigt werden müssen. In diesem Zusammenhang halten wir **eine genaue Beobachtung für absolut notwendig**.

Ein Mangel an GW-Kernprodukten

In Europa haben wir im ersten Quartal 2025 **einen Rückgang des Volumens traditioneller Leasingfahrzeuge** beobachtet, die zwischen 24 und 60 Monate alt sind. Dies ist eine direkte Auswirkung der **globalen Chip-Knappheit, die die Neuwagenproduktion zwischen 2020 und 2023 beeinträchtigt hat**.

Nicht nur die Volumina sind niedriger als in den Vorjahren, sondern auch der Bestandsmix ist anders: **mehr elektrifizierte Fahrzeuge**, insbesondere BEV-Autos, machen jetzt **10 % des Bestandsaus, gegenüber 7 % im Jahr 2023**.



Quelle: autobiz, nur professionelle Verkäufer, Fahrzeuge 24-60 Monate, <200.000km, Europa

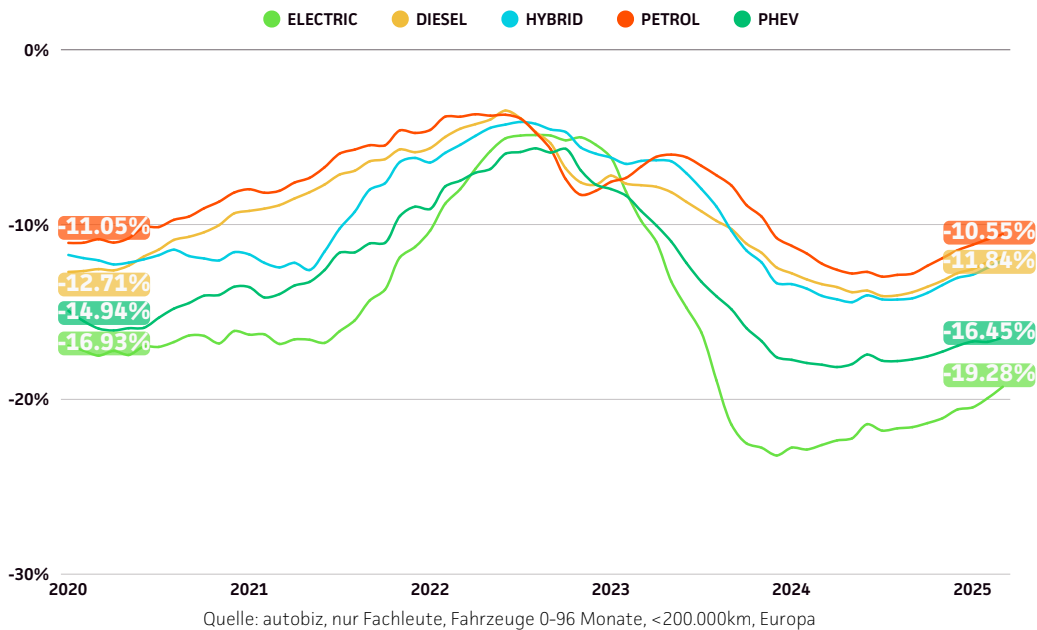
Das BEV-Dilemma

Während die OEMs BEVs stark fördern, haben gebrauchte BEVs vor dem Hintergrund der verschärften CAFE-Vorgaben und der in den meisten EU-Ländern immer noch sehr hohen staatlichen Anreize Schwierigkeiten, neue Besitzer zu finden.

Die von autobiz ermittelten jährlichen Abschreibungsraten zeigen, dass wir uns außer bei PHEV- und BEV-Fahrzeugen wieder auf vor Pandemieniveau befinden.

Auch wenn BEV-Autos besser dastehen als im letzten Jahr, sind die **Abschreibungsraten** immer noch viel **höher als bei ICE-Autos, abgesehen von Zulassungen in nordischen Ländern.**

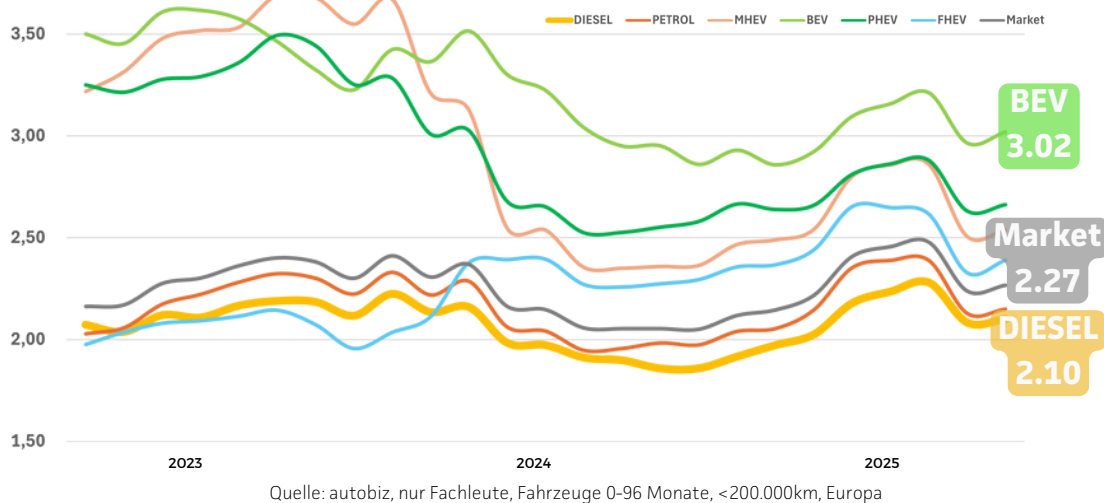
In einigen Ländern wie Frankreich oder Italien ist die Situation der PHEVs ebenfalls besorgniserregend, da die Abschreibungsraten denen der BEV-Autos sehr ähnlich sind.



Ist der Diesel wieder sexy?

Trotz der strengen Regierungspolitik und des Diesel-Bashings seit dem VW-Dieselmotorskandal im Jahr 2015 **bleibt dieser Kraftstofftyp resilient** und weist **mit nur 2,1 Monaten durchschnittlichem Lagerbestand die geringste Liquidität in Europa** auf.

In den nordischen Ländern ist die durchschnittliche Lagerdauer von Fahrzeugen etwas länger, etwa 3 Monate im April, verglichen mit einem Durchschnitt von 2,1 Monaten. Insgesamt bleibt sie jedoch relativ kurz.



Es gibt einige Unterschiede zwischen den Ländern. In Frankreich und Großbritannien sind Dieselfahrzeuge zum Beispiel attraktiver als in Spanien oder Deutschland.

Wie navigiert man diese Dynamik am besten?

Seit Anfang 2022 haben wir einen stetigen Anstieg der Preissetzungs- und Anpassungsaktivitäten auf dem Markt beobachtet, die im April 2025 bis zu doppelt so hoch waren wie im Januar 2022.

Die Preise ändern sich häufiger, aber in geringeren Abständen. Im Jahr 2023 wurde ein durchschnittlicher Preisrückgang von 500 Euro beobachtet, im Gegensatz zu einem jüngsten Durchschnitt von unter 100 Euro pro Fahrzeug.

In Anbetracht dieser neuen Parameter **müssen Fachleute den Markt genau beobachten und über die richtigen Tools und Daten verfügen, um die genauesten, aktuellsten Preise anbieten zu können um ihre Rentabilität zu optimieren.**

Möchten Sie mehr wissen?

Jordan PAGEOT

Manager für Restwert- und Finanzprodukte

