



INDICATA Market Watch

Gebrauchtwagen Insights

Beginnt die Nachfrage nach PHEV/HEVs zu schwinden?

50th AUSGABE

April 2024



Zusammenfassung

- Der Marktanteil der gebrauchten Benzinfahrzeuge sank im März auf 43,61%, während der Anteil der gebrauchten Dieselfahrzeuge mit 35,48% stabil blieb.
- Die BEV-Gebrauchtwagenverkäufe haben sich mit einem Anteil von 4,68 % am B2C-Online-Gebrauchtwagenmarkt leicht verbessert.
- Der Marktanteil der Hybridfahrzeuge stieg auf 16,23%. PHEV/HEV verbesserten sich auf 8,54%, und der MHEV-Verkaufsanteil stieg auf 7,69%.
- Bei den Gebrauchtwagenverkäufen im März entfielen 46,45 % der Verkäufe auf Benzinfahrzeuge, während der Anteil der unter vier Jahre alten Fahrzeuge auf 45,32 % sank.
- Der Anteil des Dieselmotors am Gebrauchtwagenmarkt ging leicht auf 31,38 % zurück und sank bei den unter vier Jahre alten Fahrzeugen auf 20,3 %.
- Die Verkaufsgeschwindigkeit hat sich für alle Antriebsarten einen zweiten Monat lang verbessert.
- Gebrauchte Dieselfahrzeuge waren mit 58 Tagen Market Days' Supply (MDS) an Pkw gleichauf mit Benzinern, aber mit 59 Tagen einen Tag langsamer als Benzinfahrzeuge mit 58 Tagen.
- Die durchschnittlichen Preise für BEV-Gebrauchtwagen brechen weiter ein und fallen auf 73,8 Punkte in unserem Index, mit einem MDS von 99 Tagen und einem Anteil des Bestands, der um 1,95% MoM auf 7,29% steigt.
- Bei den volumenmäßig meistverkauften Fahrzeugen unter vier Jahren im März hat der Clio den T-Roc auf den zweiten Platz verdrängt, während der Golf an der Spitze bleibt.
- Bei den nach Market Days' Supply am schnellsten verkauften Gebrauchtwagen unter vier Jahren hat sich der Opel/Vauxhall Mokka X um einen Platz verbessert und führt nun die Rangliste an, gefolgt von seinem Stallgefährten Grandland X und dem Toyota Prius+ auf Platz 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.
- Die durchschnittlichen Preise in der Türkei stiegen um 3,1 Prozentpunkte (MoM), d.h. sie sind jetzt 60,4 Prozentpunkte höher als Anfang 2023.
- Alle europäischen LHD-Märkte verzeichneten einen monatlichen Preisrückgang von durchschnittlich 0,6 Prozentpunkten, so dass sie nun 8,2 Prozentpunkte niedriger sind als zu Beginn des Jahres 2023.
- Im Vereinigten Königreich fielen die Preise im Monatsvergleich um 0,1 Prozentpunkte und lagen damit im Durchschnitt 15,3 Prozentpunkte niedriger als im Januar 2023.

Country	Latest used car price percentage point movement versus Jan 2023
Turkey	60.4pp
Sweden	-5.4pp
Poland	-5.6pp
The Netherlands	-7.4pp
Portugal	-8.1pp
Austria	-8.1pp
Spain	-8.5pp
Italy	-8.7pp
Belgium	-9.4pp
Denmark	-9.4pp
Germany	-9.8pp
France	-10.0pp
United Kingdom	-15.3pp
Average	-3.5pp
EU Region	-8.2pp

B2C-Online-Verkauf von gebrauchten Benzinfahrzeugen verliert Marktanteil

Der Krieg gegen den Diesel hat dazu geführt, dass der Marktanteil von Fahrzeugen mit Dieselantrieb auf dem Neu- und Gebrauchtwagenmarkt deutlich zurückgegangen ist, wovon vor allem Benziner profitiert haben. Es gibt jedoch eindeutige Anzeichen dafür, dass sich das Blatt gegen Benzin wendet.

Im März sank der Marktanteil von Benzinfahrzeugen auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt auf 43,61 %, was einem Rückgang von 5,4 % in den letzten zwei Jahren und einem Rückgang von 1,6 % gegenüber dem Vormonat entspricht.

Während BEVs im Monatsvergleich um 10,1% auf 4,68% stiegen, liegen sie immer noch hinter den Hybriden zurück, wobei MHEV weiterhin die Lücke zu PHEV/HEV schließt.

Während der Online-Markt für gebrauchte Nutzfahrzeuge im B2C-Bereich nach wie vor von Dieselfahrzeugen dominiert wird, die 94,24 % der März-Verkäufe ausmachen, ist es bemerkenswert, dass es einen engen Kampf um den zweiten Platz zwischen Benzinern mit einem Anteil von 2,87 % und BEVs gibt, auf die 2,12 % des Marktes entfallen.

Der gleiche langsame Abwärtstrend für Benzin ist auch auf dem Online-Markt für B2C-Gebrauchtwagen zu beobachten, wo der Anteil von Benzin in den letzten zwei Jahren um 5,1 % zurückgegangen ist.

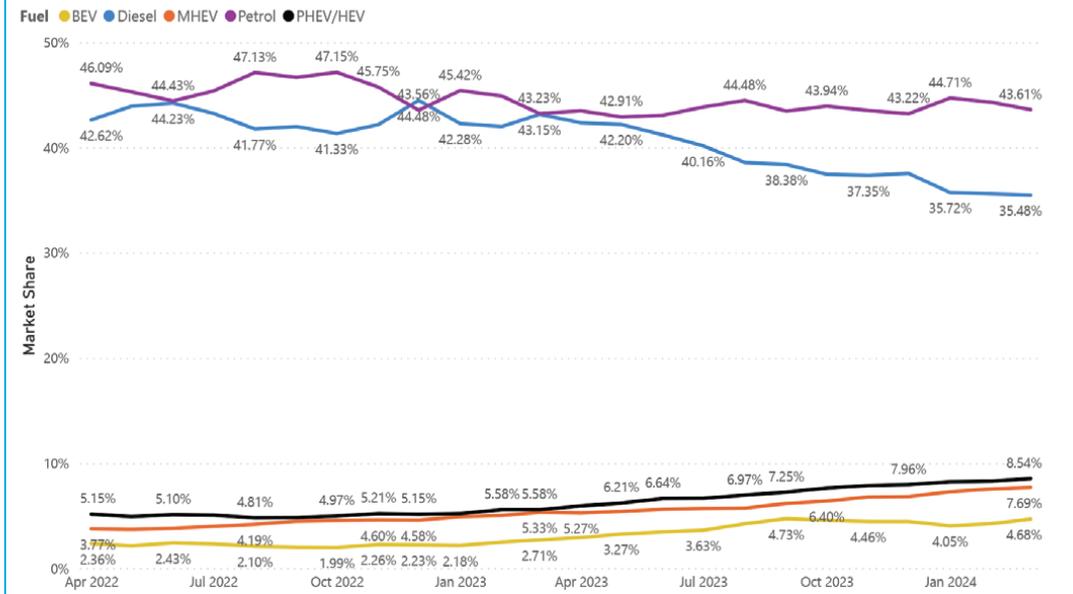
Während der Anteil der Dieselfahrzeuge auf 31,38 % sank, erfreuen sich Hybride mit einem Anteil von 17,3 % an den Verkäufen weiterhin wachsender Beliebtheit. PHEV/HEV haben einen Marktanteil von 9,12 %, und MHEV haben den Abstand auf nur 0,94 Prozentpunkte verringert.

Die Abkehr vom Benzin ist auf dem Markt für bis zu vier Jahre alte Gebrauchtwagen deutlicher spürbar, wo der Anteil des Benzins in zwei Jahren um 17,0 % auf 45,32 % gesunken ist. Der Rückgang des Diesels vollzieht sich in diesem Bereich ebenfalls schneller, denn er fiel im März auf 20,3 %, nur wenig höher als der Anteil von MHEV mit 13,42 % und PHEV/HEV mit 13,28 %.

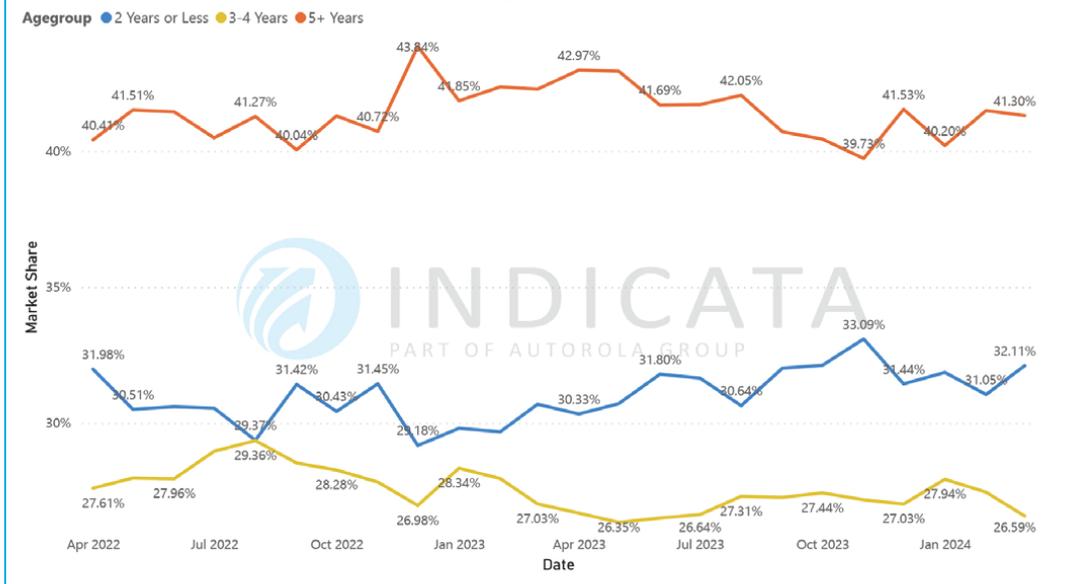
Bei den herstellergestützten taktischen Verkäufen stieg der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen, die bis zu einem Jahr alt sind, im Monatsvergleich um 8,78 % und im Vergleich zum Vorjahr um 12,87 %.

Der Anstieg der taktischen Verkäufe trägt zur Veränderung des Gebrauchtwagenmarktes bei, auf dem der Anteil des Diesels am Markt für bis zu zwei Jahre alte Gebrauchtwagen auf 13,71 % gesunken ist, womit er an vierter Stelle liegt und sich rasch in Richtung BEVs (9,93 %) bewegt. Der Niedergang des Diesels und die langsame Erosion des Benzins führt dazu, dass die Käufer von gebrauchten Pkw auf MHEV umsteigen, die im März 17,34 % des Marktes in dieser jungen Altersklasse einnahmen, während PHEV/HEV 14,72 % erreichten.

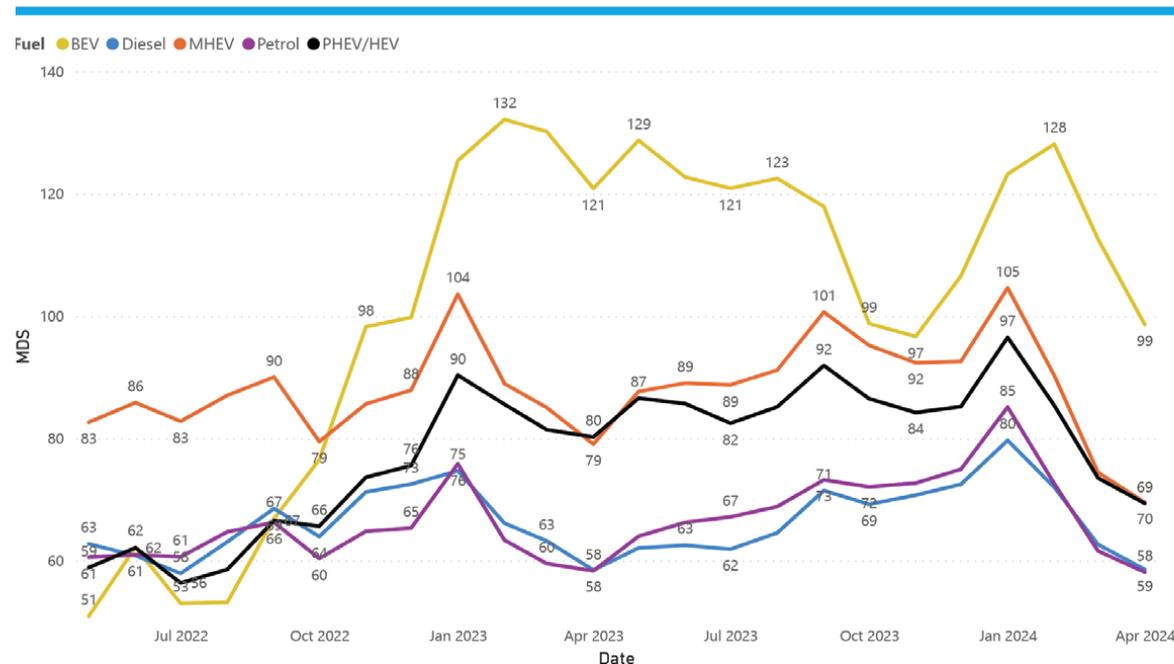
Sales Market Share by Month and Fuel Type - European Market



Sales Market Share by Month and Age Group - European Market



MDS BY FUEL TYPE - EUROPEAN MARKET



Das Überangebot an gebrauchten BEVs hält an

Auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt sind weiterhin drei verschiedene Gruppen zu beobachten, wenn es um das Verhältnis zwischen verfügbarem Bestand und Verkäufen geht - unsere Kennzahl Market Days' Supply.

Über alle Fahrzeuge und Altersklassen hinweg schneiden Benziner und Diesel mit einem MDS von 58 Tagen für Benziner und 59 Tagen für Diesel weiterhin besser ab als die anderen Antriebsarten. PHEV/HEV verzeichneten im März einen MDS von 69 Tagen und waren damit nur einen Tag besser als MHEV mit 70 Tagen, während BEV mit einem MDS von 99 Tagen weiterhin am schwächsten abschneiden.

Das größte Hindernis für den MDS für BEV ist das Volumen des verfügbaren Bestands. Konzentriert man sich auf den Markt für bis zu zwei Jahre alte Personenkraftwagen, so liegt der Marktanteil von BEV bei den Verkäufen nur knapp vier Prozentpunkte hinter dem von Dieselfahrzeugen zurück. Betrachtet man jedoch den Mix des B2C-Gebrauchtwagenbestands im Internet, so zeigt sich, dass der Anteil von BEV bei 13,56 % liegt, verglichen mit nur 12,94 % für Dieselfahrzeuge. Das bedeutet auch, dass sie nur 2,64 Prozentpunkte hinter dem Bestandsanteil von PHEV/HEV liegen.

Der B2C-Onlinemarkt für bis zu vier Jahre alte Personenkraftwagen zeigt einen ähnlichen Trend wie der Markt für alle Fahrzeuge jeden Alters. Benzin- und Dieselfahrzeuge weisen mit 61 Tagen die beste MDS auf, gefolgt von MHEV mit 70 Tagen und PHEV/HEV mit 71 Tagen sowie BEVs mit 97 Tagen.

Erst wenn man die jüngste Altersgruppe, der bis zu zwei Jahre alten Fahrzeuge betrachtet, ändert sich der Trend. In diesem jungen Altersbereich schneiden Benziner mit einem MDS von 70 Tagen nach wie vor am besten ab, während Diesel auf 73 Tage fallen und nur knapp vor MHEV mit 76 Tagen liegen. PHEV/HEV schneiden mit einem MDS von 82 Tagen nicht so gut ab wie ihre Hybrid-Stallgefährten, liegen aber mit 106 Tagen weiterhin deutlich vor BEV, was das Überangebot an BEV-Beständen gegenüber der Verkaufsnachfrage unterstreicht.

Top selling car models up to 4-years-old by volume

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Volkswagen Golf	61.0	Volkswagen Golf	61.2	Toyota Corolla	58.1	Tesla Model 3	42.3
Renault Clio	56.4	Volkswagen T-ROC	54.3	Toyota C-HR	58.5	Renault Zoe	95.1
Volkswagen T-ROC	54.3	Renault Clio	55.6	Ford Puma	63.9	Hyundai Kona	91.1

Fastest selling car models up to 4-years-old by Market Days Supply

All powertrains	MDS	ICE	MDS	Hybrid	MDS	BEV	MDS
Opel/Vauxhall Mokka X	27.7	Opel/Vauxhall Grandland X	27.1	Toyota Prius +	31.7	Opel/Vauxhall Mokka X	28.7
Opel/Vauxhall Grandland X	27.8	Opel/Vauxhall Mokka X	27.2	Opel/Vauxhall Grandland X	36.4	Tesla Model Y	34.7
Toyota Prius+	31.7	Opel/Vauxhall Corsa	30.7	Kia Optima	39.1	BYD ATTO 3	41.2

Preisgestaltung im Einzelhandel

Historische Gebrauchtwageninflation noch immer nicht auf Vor-Covid-Niveau zurückgegangen

Der Abbau der Gebrauchtwageninflation, die die Preise in den meisten Märkten bis Anfang 2023 in die Höhe getrieben hat, führt zu einem weiteren Preisrückgang. Auf den durchschnittlichen Märkten für Linkslenker (ohne Türkei) sanken die Gebrauchtwagenpreise im März um 0,6 Prozentpunkte.

Die einzige Ausnahme vom LHD-Trend bildete Österreich, wo die Preise im Vergleich zum Vormonat um 0,1 Prozentpunkte stiegen. Andere Märkte, die sich besser als der Durchschnitt entwickelten, waren Dänemark, wo die Preise im Berichtsmonat nur um 0,1 Prozentpunkte zurückgingen, und Schweden, wo ein Rückgang um 0,3 Prozentpunkte im Monatsvergleich zu verzeichnen war. Einige Märkte haben jedoch noch einen weiten Weg vor sich, bevor sich ihre Preise dem Niveau von vor der COVID-Krise annähern, weshalb in Ländern wie Polen und Portugal ein Rückgang von 1,0 Prozentpunkten im Monatsdurchschnitt zu verzeichnen war. Ein ähnliches Bild ergibt sich für Belgien, Italien und Spanien, wo die Preise im März um 0,7 Prozentpunkte fielen.

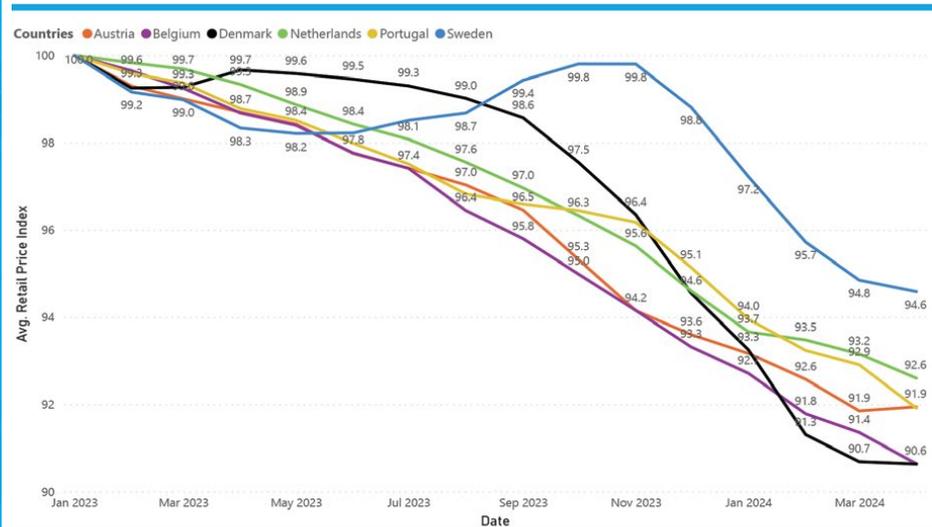
Die hohe allgemeine Inflation in der Türkei treibt die Gebrauchtwagenpreise weiter in die Höhe. Sie stiegen im Monatsvergleich um weitere 3,1 Prozentpunkte und liegen damit 60,4

Prozentpunkte höher als zu Beginn des Jahres 2023.

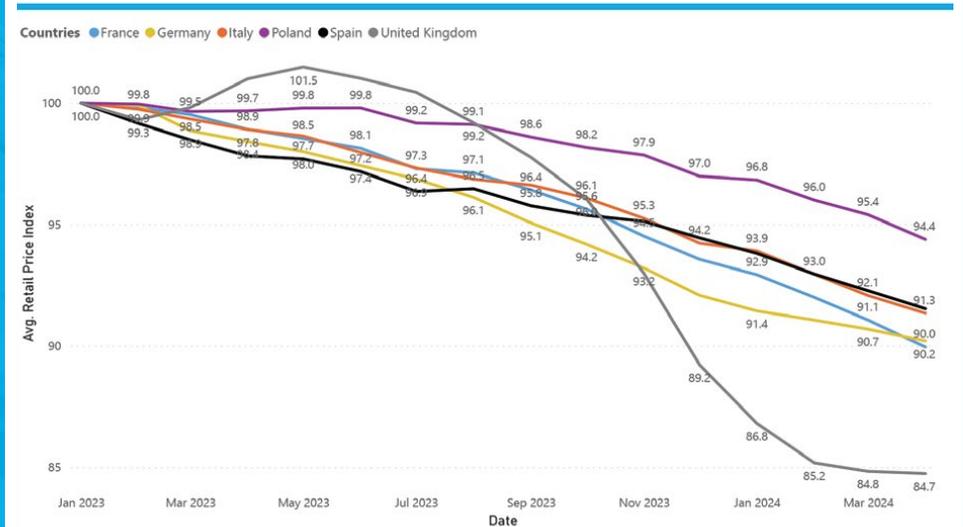
Abgesehen von einer kleinen Pause im Vereinigten Königreich während des ersten Quartals 2023 sind die Preise seither kontinuierlich und im Falle von BEVs sogar recht stark gefallen. Die letzten drei Monate deuten jedoch darauf hin, dass sich die Preise im Vereinigten Königreich für alle Antriebsarten mit Ausnahme von BEVs endlich stabilisieren könnten, wobei die Preise im Vereinigten Königreich im April nur um 0,1 Prozentpunkte niedriger lagen als zu Beginn des Vormonats.

Lässt man die durch die türkische Inflation verursachte Verzerrung außer Acht, sind die Durchschnittspreise für alle Antriebsarten im Vergleich zum Vormonat und zum Vorjahr gesunken, wobei vier Antriebsarten ähnliche Rückgangsraten aufweisen. Wenig überraschend ist der Anstieg, der dem Trend nicht folgt, das BEV, dessen Durchschnittspreise im April innerhalb eines Monats um 1,8 % fielen, da die Überbestände im Einzelhandel und die schleppende Nachfrage die Preise weiter nach unten trieben. Anfang April lagen die BEV-Preise in unserem Index bei 73,8 Punkten, verglichen mit 86,1 Punkten für PHEV/HEV, 88,3 für MHEV, 90,9 für Diesel und 91,1 für Benzin.

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



Online B2C Gebrauchte MHEV werden zum zweitbeliebtesten Antriebsstrang

Auf dem Online-Markt für B2C-Gebrauchtwagen verlor der Diesel im März weiter an Marktanteilen und erreichte mit 42,96 % den niedrigsten Stand seit langem. Benzinern und MHEV profitierten von diesem Rückgang und steigerten ihre Anteile auf 33,36 % bzw. 10,61 %.

Bei den herstellergestützten taktischen Verkäufen gab es im März eine gesunde Aktivität. Die Verkäufe von sehr jungen Gebrauchtwagen, die weniger als ein Jahr alt sind, waren im März 11,97% höher als im Februar und 9,87% höher als im März 2023.

Ähnlich verhält es sich auf dem Online-Markt für B2C-Gebrauchtwagen, wo der Anteil von Dieselfahrzeugen auf 40,55 % zurückging, gegenüber 34,86 % bei Benzinern und 11,14 % bei MHEV. Der Anteil der PHEV/HEV sank auf 6,81 % und lag damit nur noch knapp vor dem der BEV mit 6,65 %.

Betrachtet man den Verkauf von bis zu vier Jahre alten Autos, so festigte der Benzinmotor seinen ersten Platz mit einem Anteil von 35,97 % gegenüber 30,39 % für den Dieselmotor. MHEV haben sich in diesem Altersbereich mit einem Marktanteil von 15,61 % ebenfalls gut behauptet. Ein kurzer Blick auf den Markt für bis zu zwei Jahre alte Gebrauchtwagen bestätigt, dass die

Zeiten, in denen Diesel und Benzin die beiden Spitzenreiter waren, von Benzin und MHEV abgelöst werden, da der Anteil von Benzin im März auf 40,22 % gestiegen ist und MHEV den Diesel mit einem Anteil von 19,03 % gegenüber 19,01 % für Diesel auf den zweiten Platz verdrängt hat.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegen Januar 2023 indexiert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Im Gegensatz zu den anderen von uns untersuchten Ländern sind die Preise in Österreich im März gestiegen. Die durchschnittlichen Autopreise lagen Anfang April um 0,1 Prozentpunkte höher als zu Beginn des Vormonats, obwohl sie immer noch 8,1 Prozentpunkte niedriger sind als im Januar 2023.

Bei einem solch marginalen Anstieg verzeichneten einige Antriebsarten leichte Zuwächse, wie z. B. der Anstieg von 0,3 % bei BEVs, während andere geringfügige Rückgänge zu verzeichnen hatten. Es ist jedoch erwähnenswert, dass die Durchschnittspreise für MHEVs einen monatlichen Anstieg von 1,3 % verzeichneten.

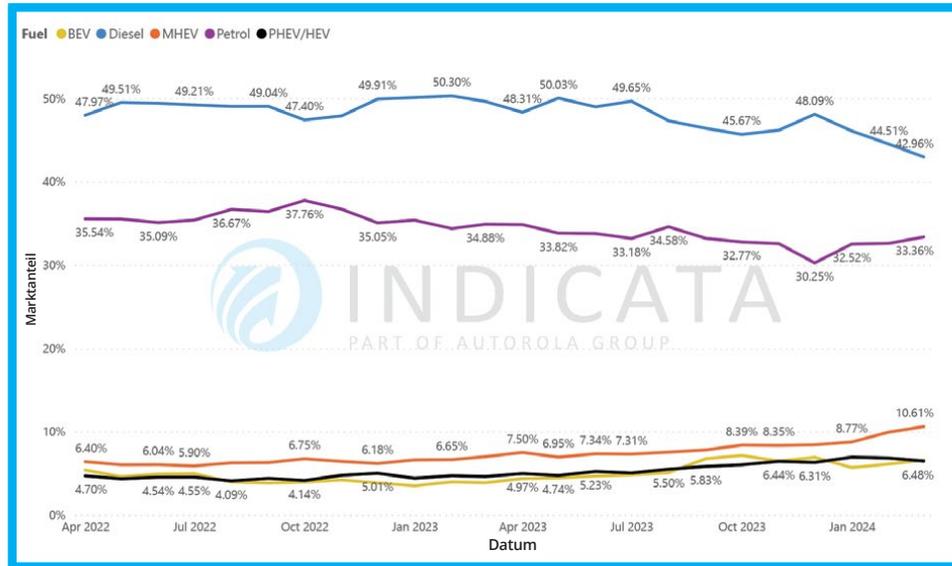
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	60.8
Škoda	Octavia	54.4
Volkswagen	Passat	53.7

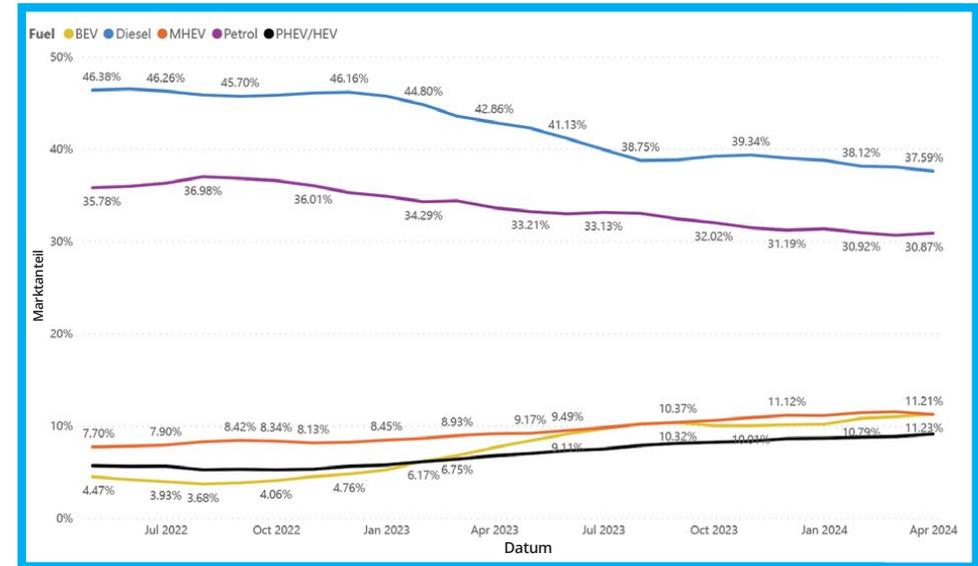
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	9x	39.5
Volkswagen	Touran	9x	41.4
Dacia	Duster	8x	47.0

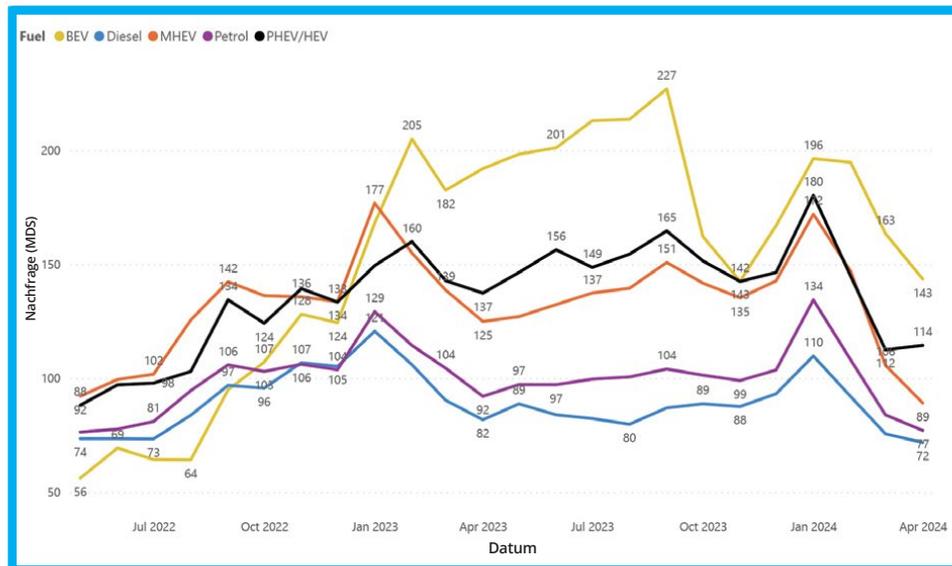
VERKÄUFE – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



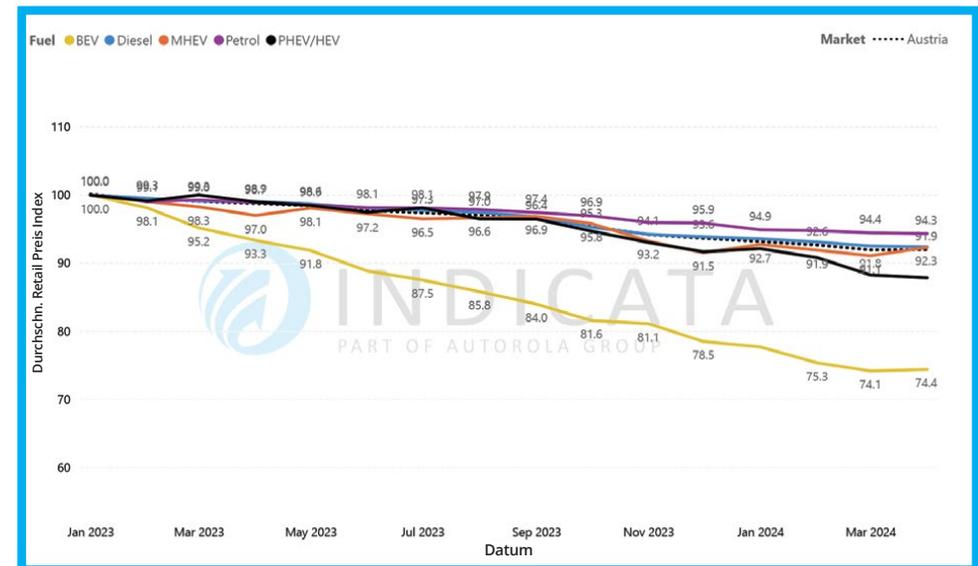
LAGER – MARKTANTEIL PRO MONAT UND KRAFTSTOFFART



NACHFRAGE IN TAGEN (MDS) PRO KRAFTSTOFFART



RETAIL PREIS (DURCHSCHNITT) INDEX 100 = JÄN



Fallen PHEV/HEV in Ungnade?

Auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt verlor der Diesel im März weiter an Marktanteilen und sank auf 32,59 %, während der Benziner mit 49,6 % der Verkäufe die Oberhand behielt.

Ohne Berücksichtigung des Nutzfahrzeugsektors konnte der Benziner seine Marktdominanz mit einem Anteil von 52,28 % gegenüber 28,87 % für den Diesel ausbauen. Die größere Überraschung ist jedoch das geringere Volumen der alternativen Antriebe, bei denen der Marktanteil von PHEV/HEV den zweiten Monat in Folge auf 8,21 % zurückging, was einem Rückgang von 10,2 % innerhalb von zwei Monaten entspricht.

Der Rückgang der PHEV/HEV ist in allen Altersklassen zu beobachten. Bei den bis zu vier Jahre alten Fahrzeugen sinkt der Anteil von 12,85 % im Januar auf 11,62 % im März, knapp vor den MHEV mit 10,89 %. Bei den bis zu zwei Jahre alten Fahrzeugen sank der Anteil von 16,43% im Januar auf 13,78% im März und wurde von MHEV mit 14,48% überholt.

Es gab Anzeichen für taktische Verkäufe seitens der Hersteller: Der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen, die weniger als ein Jahr alt sind, stieg im

Vergleich zum Vormonat um 17,77 %, was jedoch 23,01 % weniger war als im März 2023.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indiziert werden und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise lagen im April um 0,7 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Vormonats und damit um 9,4 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Jahres 2023.

Alle Antriebsarten folgten im Monatsvergleich einem ähnlichen Muster, aber da der Marktanteil von PHEV/HEV sinkt, sinken auch ihre Durchschnittspreise etwas schneller als die von Diesel, Benzin und MHEV.

Das offensichtlich nachlassende Interesse an gebrauchten PHEV/HEV lässt sich auch an unserer Kennzahl der Markttage ablesen, deren Rückgang auf 85 Tage deutlich höher ist als die Verschlechterung der Position der anderen Antriebsstränge.

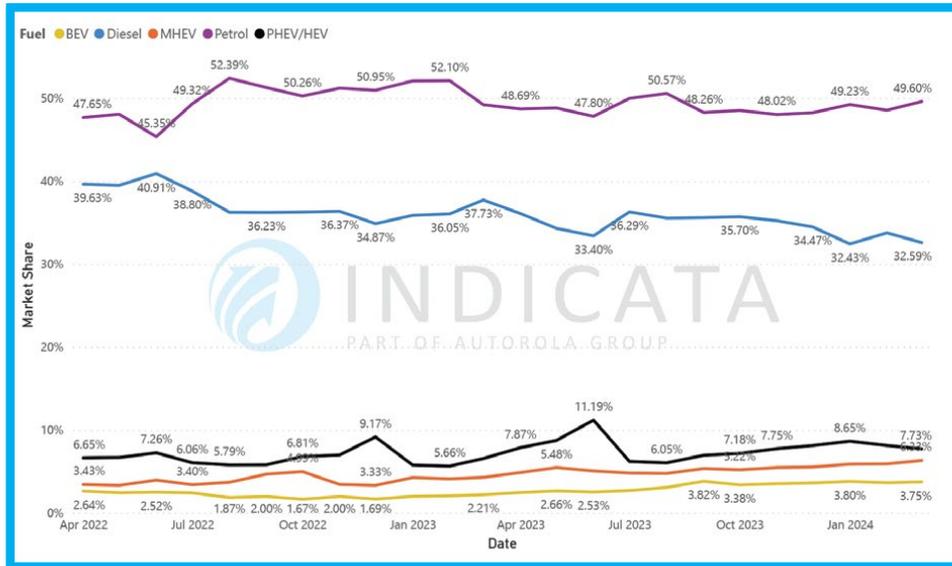
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	64.2
BMW	3 series	74.9
BMW	1 series	69.5

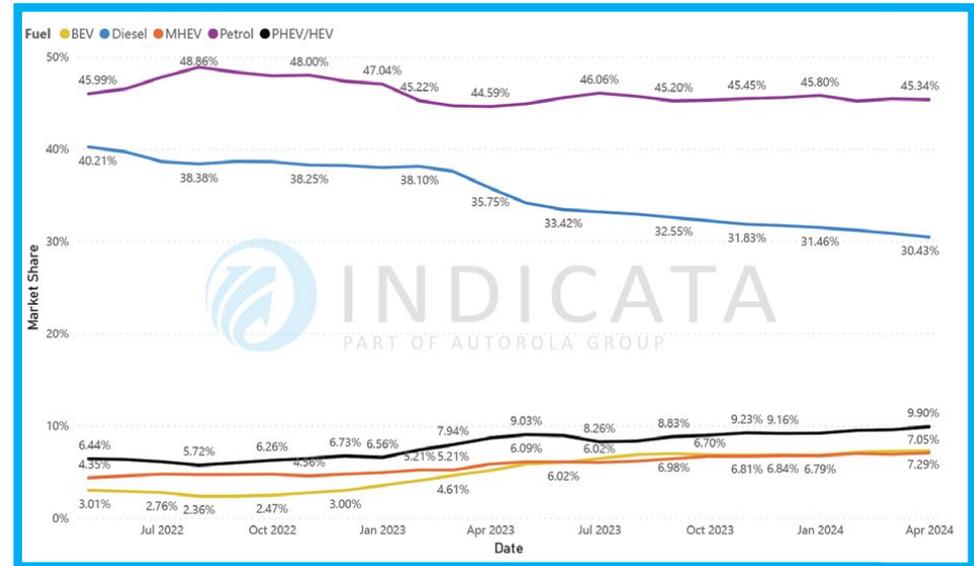
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Dacia	Sandero	10x	35.2
Citroën	C4 Cactus	10x	36.7
Volkswagen	Touran	9x	38.2

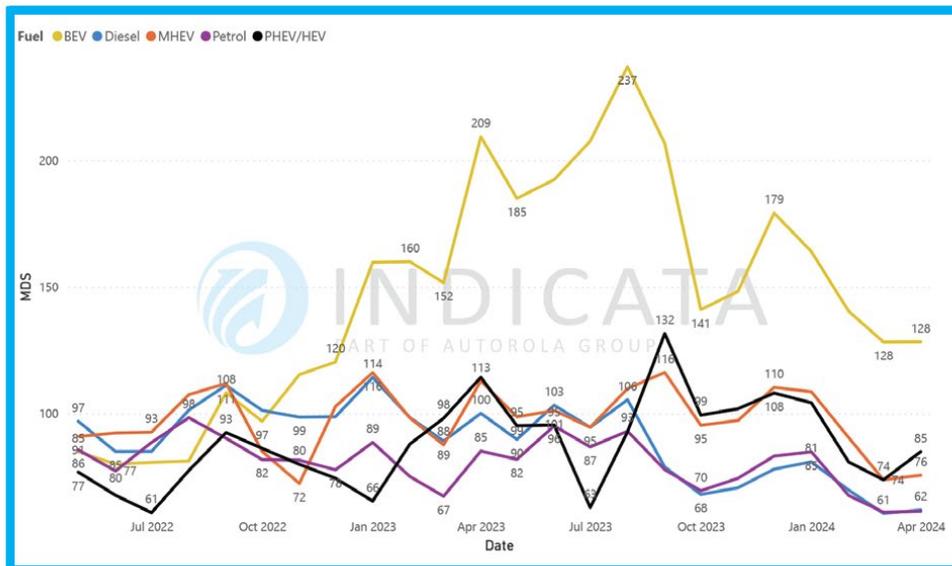
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - BELGIUM



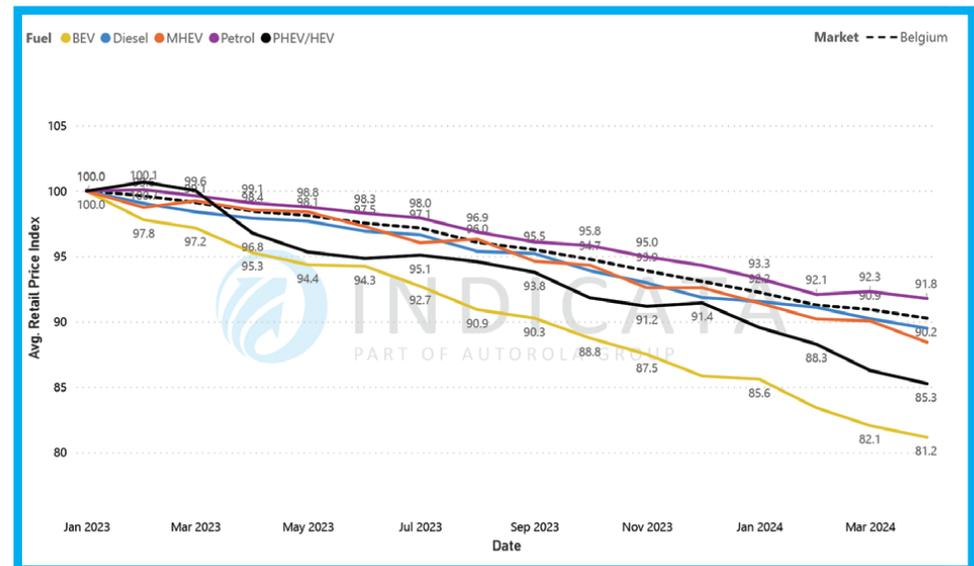
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - BELGIUM



MDS BY FUEL TYPE - BELGIUM



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



Gebrauchter Diesel verdrängt BEV auf den zweiten Platz

Auch wenn das Endergebnis unvermeidlich ist, kämpfen BEVs und Diesel derzeit um den zweiten Platz bei den beliebtesten Antriebsarten. Auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt im März lag der Anteil der Benzinler bei 34,81 %, was einem Rückgang von 22,0 % innerhalb von zwei Jahren entspricht. Nach dem zweiten Platz im Februar rutschten BEVs mit einem Anteil von 25,26 % auf den dritten Platz, verglichen mit 25,28 % für Diesel.

Die Leistung des Diesels wird jedoch durch das Nutzfahrzeugsegment geschmeichelt, wo er im März 82,61 % des Marktes ausmachte. Betrachtet man nur den B2C-Onlinemarkt für Pkw, so liegt der Anteil von Benzinern bei 37,38 %, der von BEVs bei 26,81 % und der von Dieselfahrzeugen bei 20,16 %.

Die Umstellung auf BEVs wird auf dem Markt für bis zu vier Jahre alte Gebrauchtwagen sehr deutlich. Auf BEV entfielen 44,04 % der Verkäufe in diesem Altersbereich gegenüber 24,62 % für Benzinler und 17,29 % für PHEV/HEV. Der Anteil von Dieselfahrzeugen ist auf 8,34 % gesunken und liegt nur knapp vor den 5,71 % für MHEV.

Am jüngsten Ende des Gebrauchtwagenmarktes, d. h. bei Fahrzeugen, die bis zu zwei Jahre alt sind, ist inzwischen mehr als jedes zweite verkaufte Fahrzeug ein BEV, das 56,84 % der März-Verkäufe ausmacht, während

Benziner mit 17,69 % gegen PHEV/HEV mit 16,97 % antreten, wobei beide Antriebsarten Marktanteile einbüßen.

Die Beliebtheit von BEVs auf dem dänischen Markt zeigt sich auch in unserer Kennzahl Market Days' Supply (MDS), die die Verkäufe bei aktueller Auslastung mit dem verfügbaren Bestand misst. BEVs übertreffen weiterhin die anderen Antriebsarten mit einer MDS von nur 54 Tagen, weit vor der zweitbesten Leistung von Benzinern mit 66 Tagen.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indexiert werden und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Die Durchschnittspreise waren Anfang April um 0,1 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Vormonats und liegen damit 9,4 Prozentpunkte unter dem Stand von Januar 2023.

Trotz der starken Verkaufszahlen sanken die Preise für BEVs im Monatsvergleich stärker als der übrige Markt: Sie gingen um 1,7 % zurück, da die Überbestände im Groß- und Einzelhandel auf den Märkten für Linklenker die Einzelhandelspreise weiterhin stark belasten.

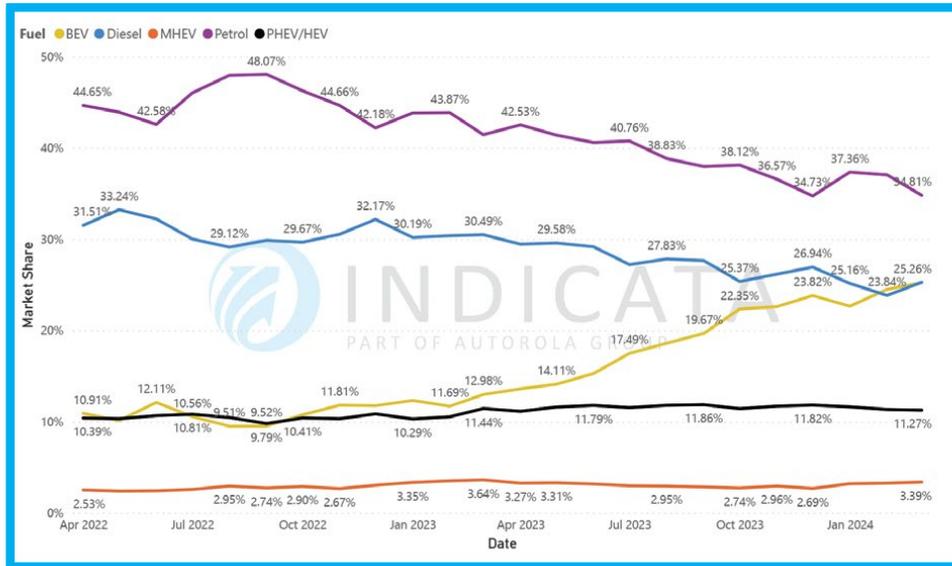
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	ID.4	45.2
Tesla	Model 3	29.4
Škoda	Enyaq	33.0

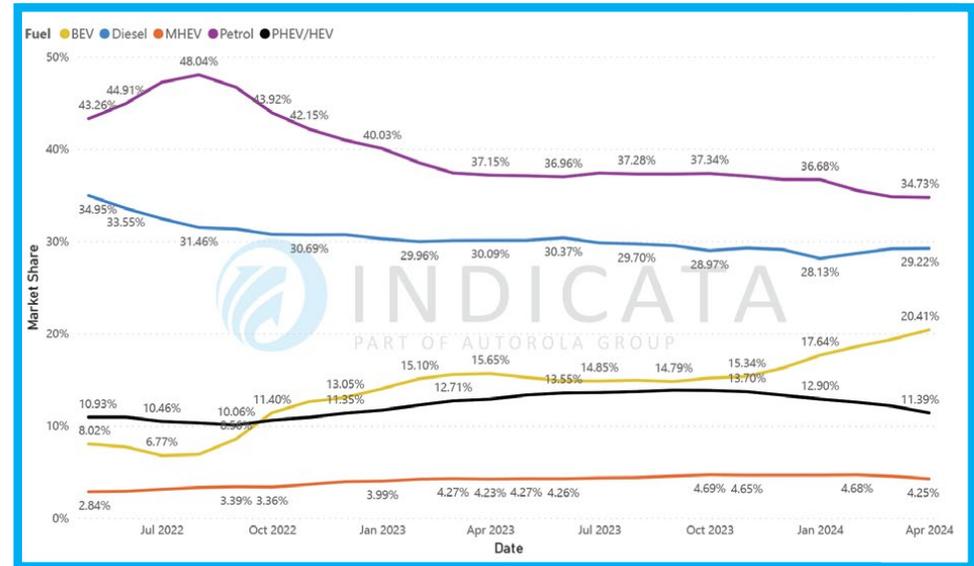
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Tesla	Model Y	35x	10.4
MG	ZS	14x	25.3
MG	EHS	13x	27.9

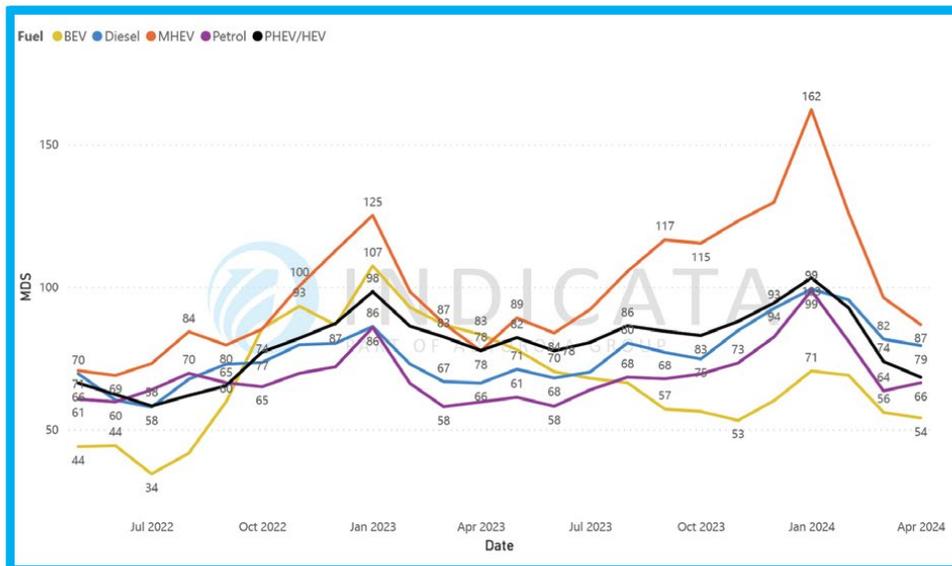
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



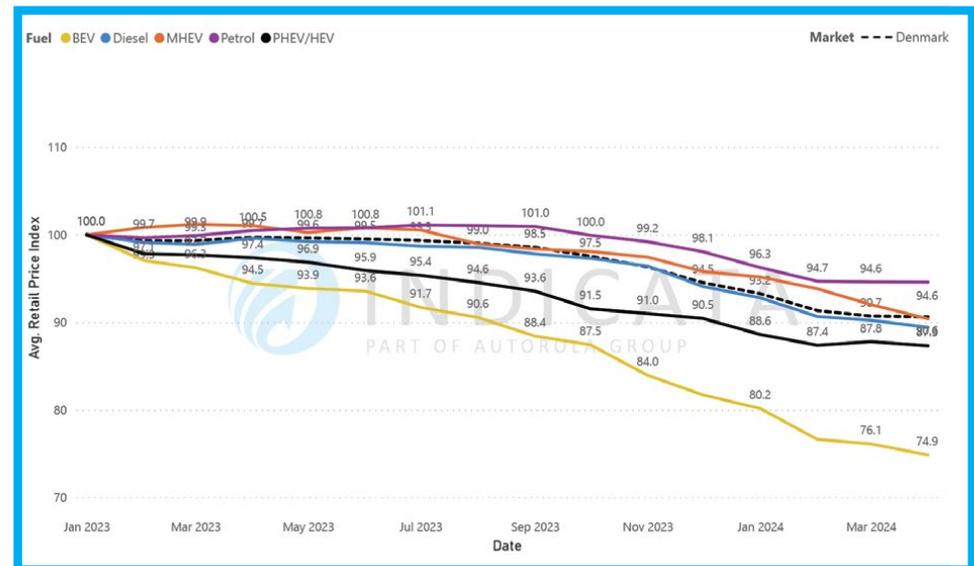
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - DENMARK



MDS BY FUEL TYPE - DENMARK



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



Goodbye Diesel

Die meiste Zeit dieses Jahrhunderts beherrschte der Diesel den Neu- und Gebrauchtwagenmarkt, aber diese Zeiten liegen hinter uns, denn im März konnte er nur 36,47 % des B2C-Online-Gebrauchtwagenmarktes für sich beanspruchen, weit hinter den 43,23 % des Benziners.

Lässt man den Nutzfahrzeugsektor, der zu 94,03 % aus Dieselkraftstoff besteht, unberücksichtigt, wird der Abstand noch größer: Benzin liegt bei 45,61 %, Dieselkraftstoff bei 33,0 %.

Die Abkehr vom Diesel wird deutlicher, wenn man sich das jüngere Ende des Gebrauchtwagenmarktes ansieht. Auf dem B2C-Onlinemarkt für bis zu vier Jahre alte Gebrauchtwagen sinkt der Dieselanteil auf 25,17 %.

Betrachtet man jedoch den Markt für bis zu zwei Jahre alte Fahrzeuge, so fällt der Dieselanteil nicht nur auf 19,79 %, sondern PHEV/HEV überholen ihn mit einem Anteil von 17,72 % fast.

Die Hersteller unterstützten im März taktischere Verkäufe, wobei der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr im Vergleich zum Vormonat um 0,41 % anstieg, was jedoch einem Anstieg von 14,48 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf

einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indexiert werden und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise lagen im April um 10,0 Prozentpunkte niedriger als Anfang 2023, nachdem sie im Vergleich zum Vormonat um 1,1 Prozentpunkte gesunken waren - der höchste monatliche Rückgang in allen von uns beobachteten Ländern.

Während die meisten Antriebsstränge demselben Abwärtstrend folgten und die monatlichen Rückgänge mit der Entwicklung der BEV-Preise übereinstimmten, sind die BEV-Preise seit der Neufestsetzung unseres Index im Januar 2023 jeden Monat stark gesunken, und es gibt derzeit keine Anzeichen für eine Verlangsamung dieses Rückgangs.

Die Preissenkungen schienen den Markt zu beleben, denn bei allen Antriebsarten verbesserte sich das Angebot in Markttagen. Bei dieser Kennzahl, die den verfügbaren Lagerbestand mit der Verkaufsrate vergleicht, schnitt der Diesel mit einer MDS von 61 Tagen weiterhin am besten ab. Die MDS der BEV hat sich zwar ebenfalls verbessert, aber die 125 Tage zeigen den Unterschied in der Nachfrage zwischen ihnen und den nächstschwächeren PHEV/HEV, die 82 Tage benötigen.

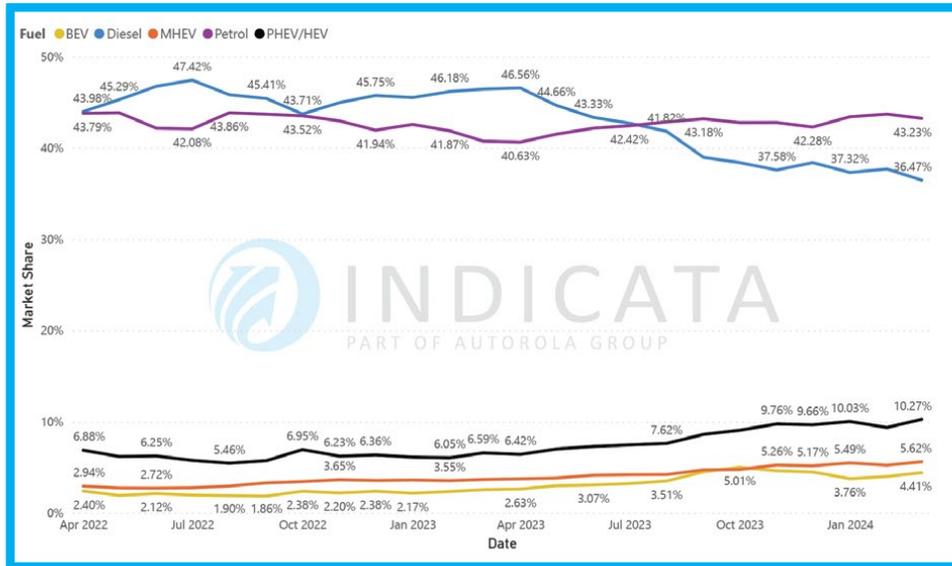
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Peugeot	208	78.2
Renault	Clio	64.2
Peugeot	2008	82.1

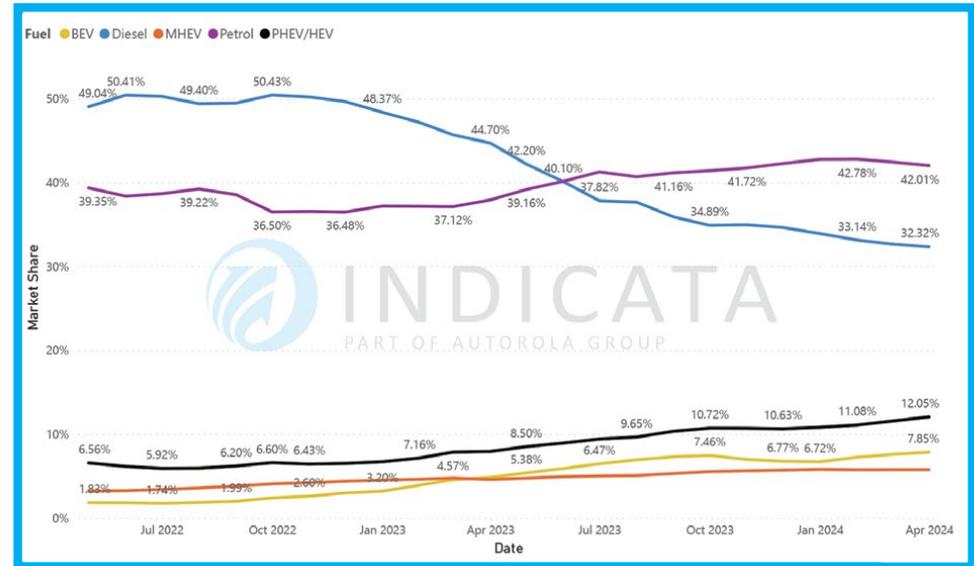
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	10x	37.3
Dacia	Duster	9x	39.1
Tesla	Model Y	9x	39.6

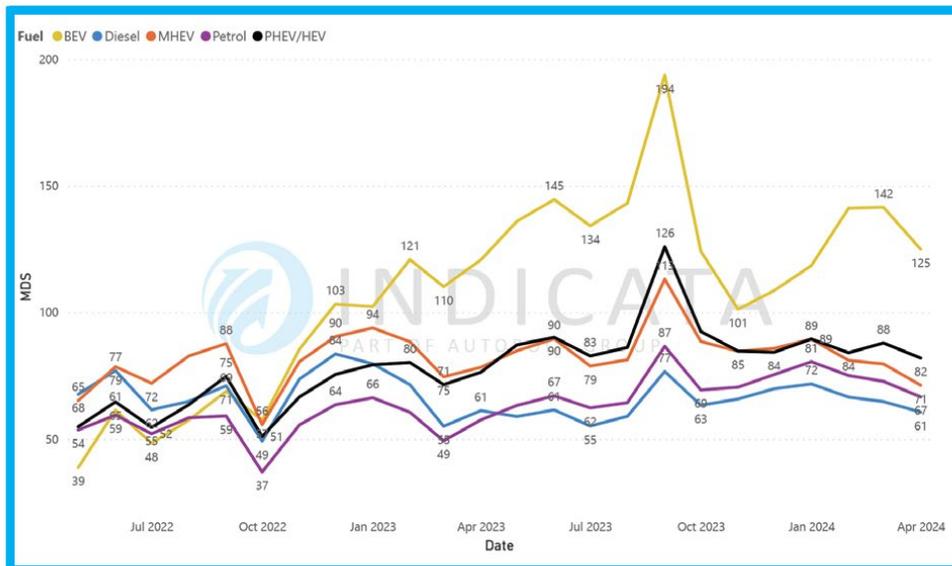
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - FRANCE



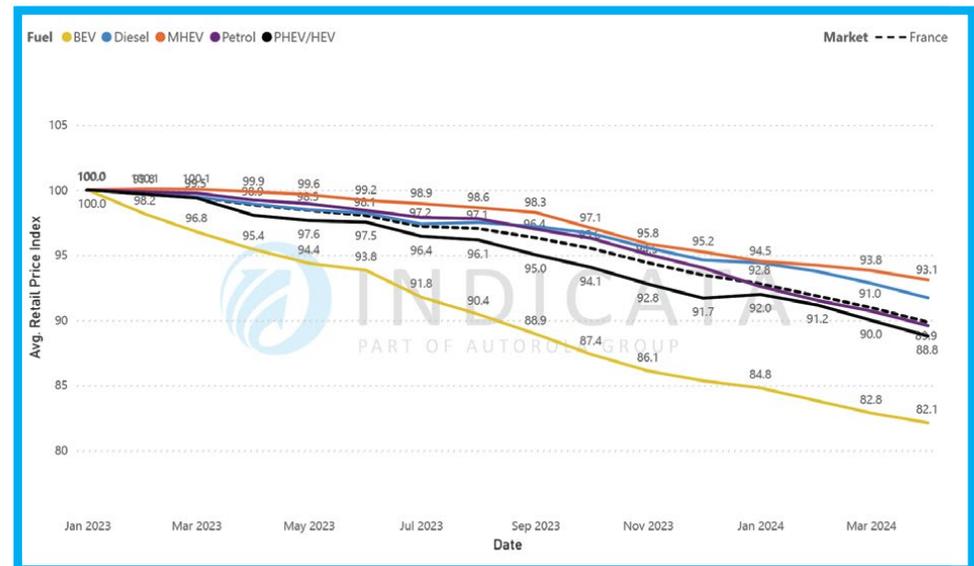
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - FRANCE



MDS BY FUEL TYPE - FRANCE



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



Sinkende Gebrauchtwagenpreise sind ungebremst

Im März verloren Benzin- und Dieselfahrzeuge auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt Marktanteile. Der Anteil von Benzinern sank auf 46,53 %, während der Anteil von Dieselfahrzeugen auf 30,0 % zurückging. Wenn man jedoch den von Dieselfahrzeugen dominierten Nutzfahrzeugsektor ausklammert, steigt der Anteil von Benzinern am Pkw-Markt auf 48,64 %, während der Anteil von Dieselfahrzeugen auf 26,96 % sinkt.

BEV konnten im März 5,4 % des B2C-Online-Gebrauchtwagenmarktes für sich verbuchen, liegen aber immer noch hinter PHEV/HEV mit 7,95 % und MHEV mit 11,04 % zurück.

Der Markt für bis zu vier Jahre alte Gebrauchtwagen zeigt, dass Benziner mit einem Anteil von 45,9 % an den Verkäufen nach wie vor der mit Abstand beliebteste Antrieb sind, was jedoch einen Rückgang von 12,2 % in dreizehn Monaten bedeutet. Der Anteil von Dieselfahrzeugen sank im März auf 21,12 %, während MHEVs mit 15,1 % aufholten, gefolgt von PHEV/HEV mit 10,58 % und BEVs mit 7,3 %.

Da die Neuwagenknappheit der Vergangenheit angehört, unterstützen die Hersteller wieder den taktischen Verkauf. Die Verkäufe von sehr jungen

Gebrauchtwagen unter einem Jahr waren im März um 13,84 % höher als im Februar; dies entspricht einem Anstieg von 14,78 % im Vergleich zum Vorjahr.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indexiert werden und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise setzten ihren langsamen, stetigen Abwärtstrend fort, wobei die Preise Anfang April im Vergleich zum Vormonat um 0,5 Prozentpunkte sanken und damit 9,8 Prozentpunkte niedriger lagen als Anfang 2023, da sich die durch die Halbleiterknappheit bedingte Gebrauchtwageninflation weiter abschwächt.

Das bedeutet, dass die Durchschnittspreise seit der Zurücksetzung unseres Index im Januar 2023 jeden Monat gefallen sind. Während die Preise für PHEV/HEV im Jahr 2023 schneller fielen als die der meisten anderen Antriebsarten, scheint dieser Trend gestoppt zu sein, und sie fallen jetzt mit einer ähnlichen Rate wie die anderen, mit Ausnahme der BEVs, bei denen ein Überangebot an Einzel- und Großhandelsbeständen die Preise weiter nach unten treibt.

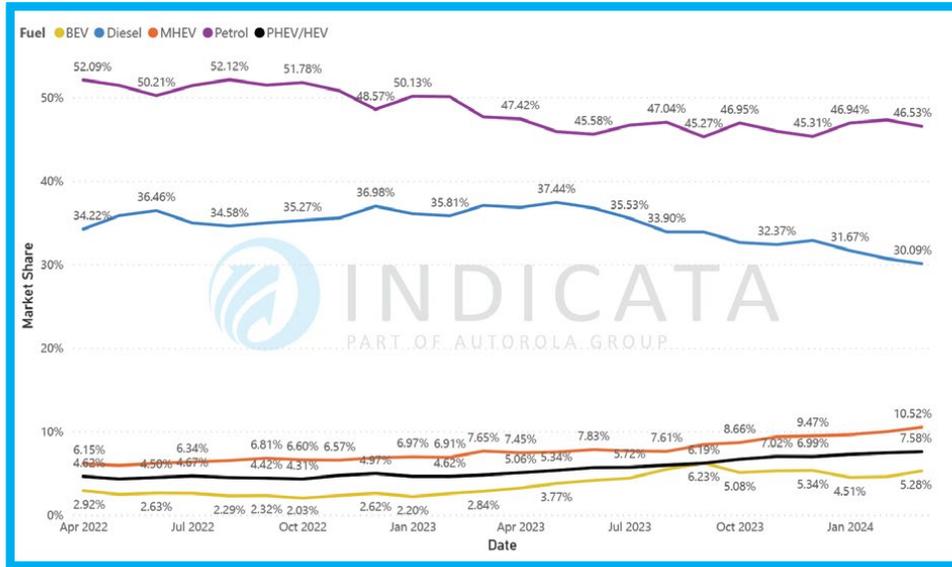
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	69.4
Volkswagen	T-ROC	55.4
Volkswagen	Tiguan	56.3

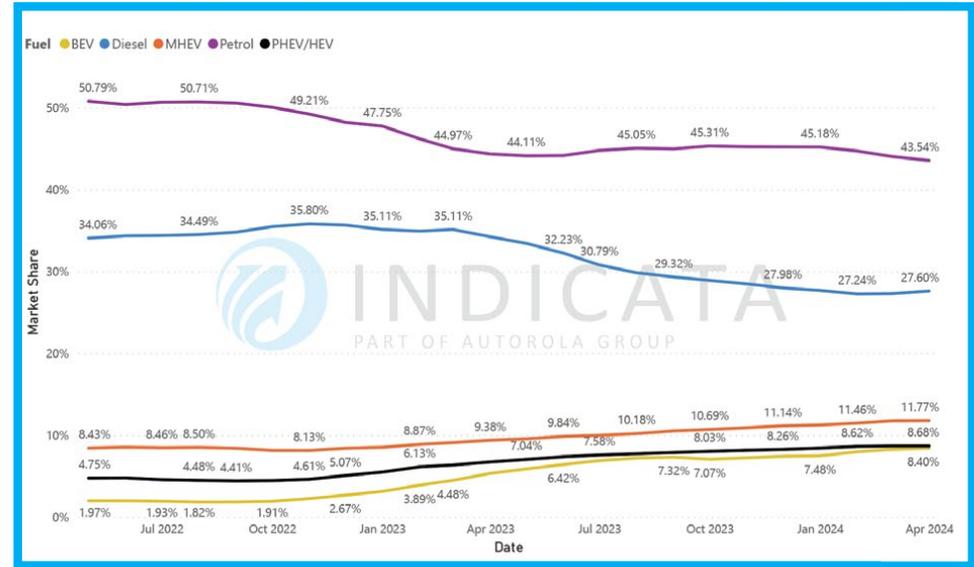
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
MG	EHS	11x	32.8
Dacia	Lodgy	9x	41.5
BMW	X3	8x	44.2

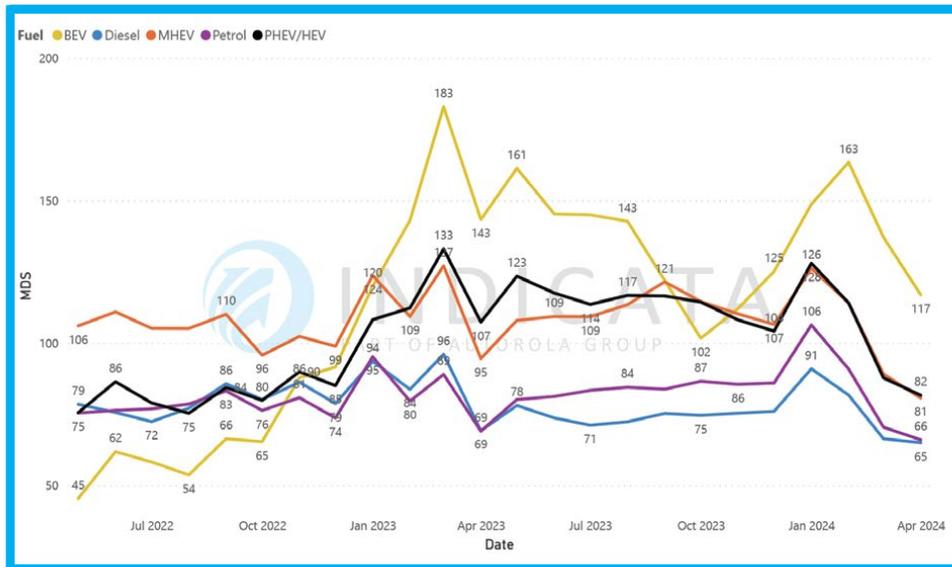
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - GERMANY



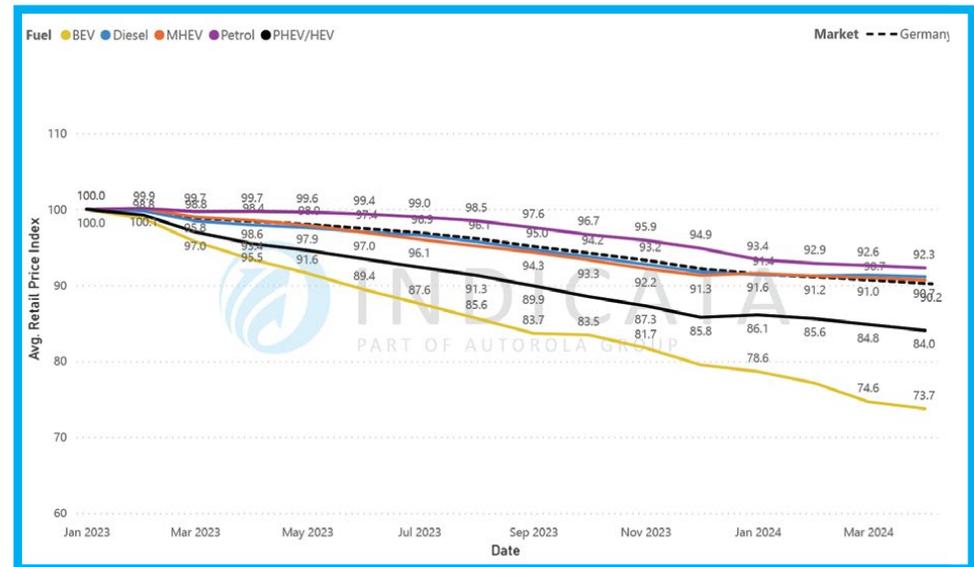
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - GERMANY



MDS BY FUEL TYPE - GERMANY



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



Diesel rutscht auf den zweiten Platz auf dem Gebrauchtwagenmarkt

Auf dem Online-Gebrauchtwagenmarkt für B2C-Fahrzeuge verlor der Diesel im März weiter an Marktanteilen und fiel auf 50,37 %, was einem Rückgang von 13,4 % in acht Monaten entspricht. Ohne Berücksichtigung des von Dieselfahrzeugen dominierten Nutzfahrzeugsektors sank der Anteil von Dieselfahrzeugen auf 48,96 %. Da der Anteil von Benzinern am Online-Markt für B2C-Gebrauchtwagen mit 32,63 % relativ konstant blieb, war es den Hybriden überlassen, den verlorenen Anteil wieder aufzuholen, da MHEV 10,79 % des März-Marktes einnahmen und PHEV/HEV 5,71 % ausmachten.

Wenn man den Markt für bis zu vier Jahre alte Autos genauer betrachtet, kann man feststellen, dass der Benzinern mit 35,63 % der März-Verkäufe gegenüber dem Diesel mit 34,8 % seinen Spitzenplatz vom letzten Monat verteidigt hat. Bei den Hybriden sind die MHEV eindeutig die bevorzugte Wahl der italienischen Gebrauchtwagenkäufer, da sie einen Anteil von 18,24 % gegenüber 8,2 % für PHEV/HEV haben.

Noch deutlicher wird die Vorliebe für MHEV auf dem B2C-Online-Markt für bis zu zwei Jahre alte Gebrauchtwagen, wo MHEV 27,07 % der Verkäufe ausmachten und damit den Diesel überholten, der nur 22,91 % erreichte. Benzin bleibt mit 37,13 % der Verkäufe der beliebteste Antriebsstrang, während PHEV/HEV mit 8,8 % und BEV mit 4,09 % offenbar stagnieren.

Im Gegensatz zu den meisten Ländern, die wir abdecken, haben sich die italienischen Gebrauchtwagenverkäufe im April verlangsamt, wie unser Maß für die aktuelle Verkaufsrate im Vergleich zum verfügbaren Bestand, der Market Days' Supply, zeigt. Mit Ausnahme von MHEVs, deren MDS sich von 80 Tagen im Februar auf 78 Tage im März verbesserte, und BEVs, die sich auf 123 Tage verbesserten, verschlechterte sich der MDS bei allen anderen Antriebsarten.

Ein Faktor, der das Verkaufstempo durch die Erhöhung der Lagerbestände verlangsamen könnte, sind die von den Herstellern unterstützten taktischen Verkäufe. Im März stieg der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr im Vergleich zum Vormonat um 2,71 %, was einem Anstieg von 18,65 % im Vergleich zum März 2023 entspricht.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indiziert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Anfang April lagen die Durchschnittspreise um 0,7 Prozentpunkte unter denen des Vormonats und damit um 8,7 Prozentpunkte unter denen von Anfang 2023.

Wie schon in den Vormonaten haben sich die Preise für alle Antriebsarten ähnlich entwickelt, mit Ausnahme der BEV, deren Preise im Berichtsmonat um 2,6 % gesunken sind.

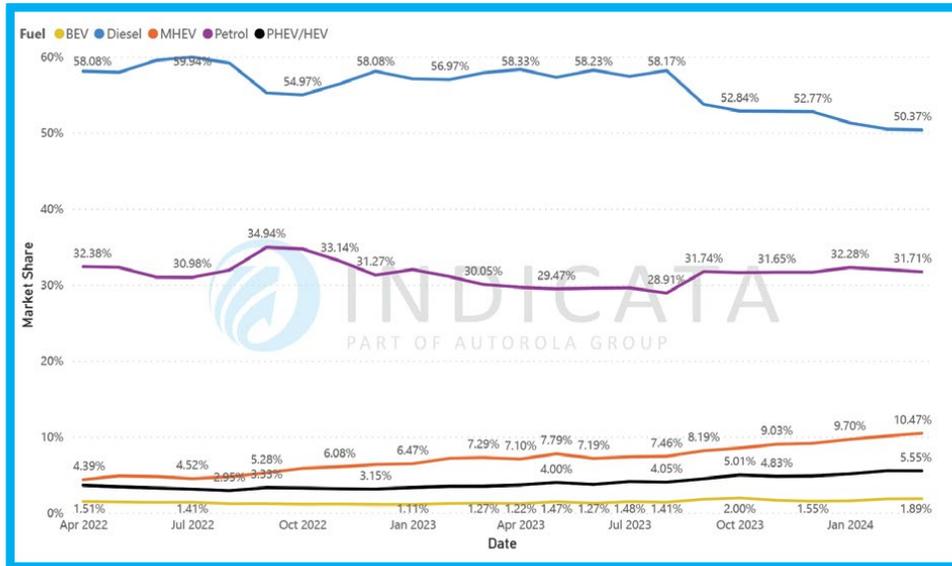
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	500	73.8
Fiat	Panda	66.2
Fiat	500X	79.5

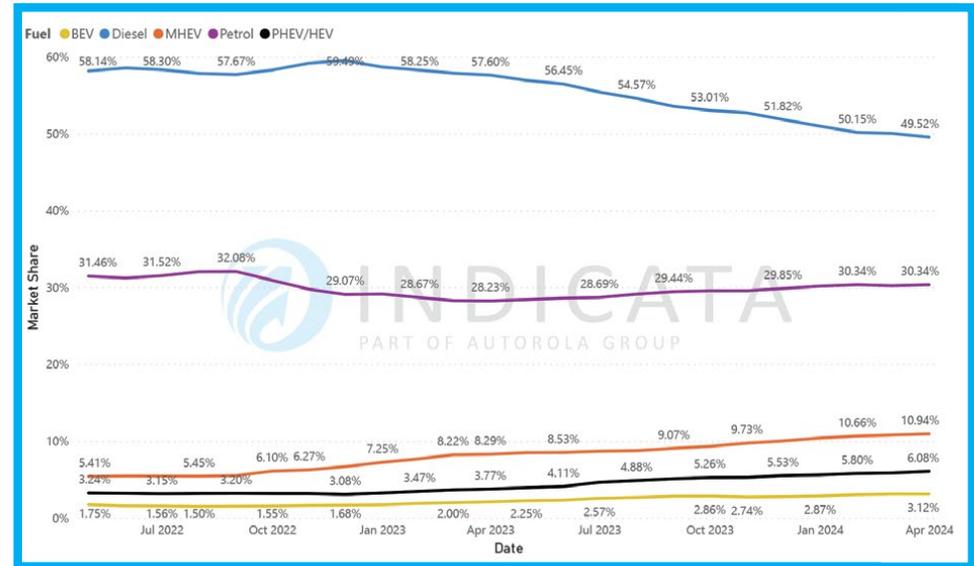
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Volkswagen	Touran	8x	46.7
Ford	Mondeo	8x	48.0
Renault	Austral	8x	48.1

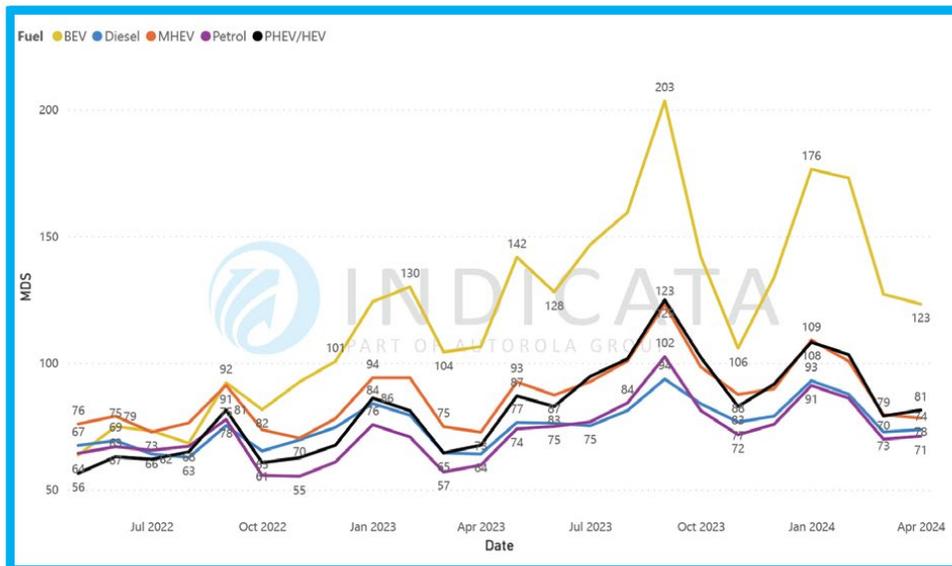
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - ITALY



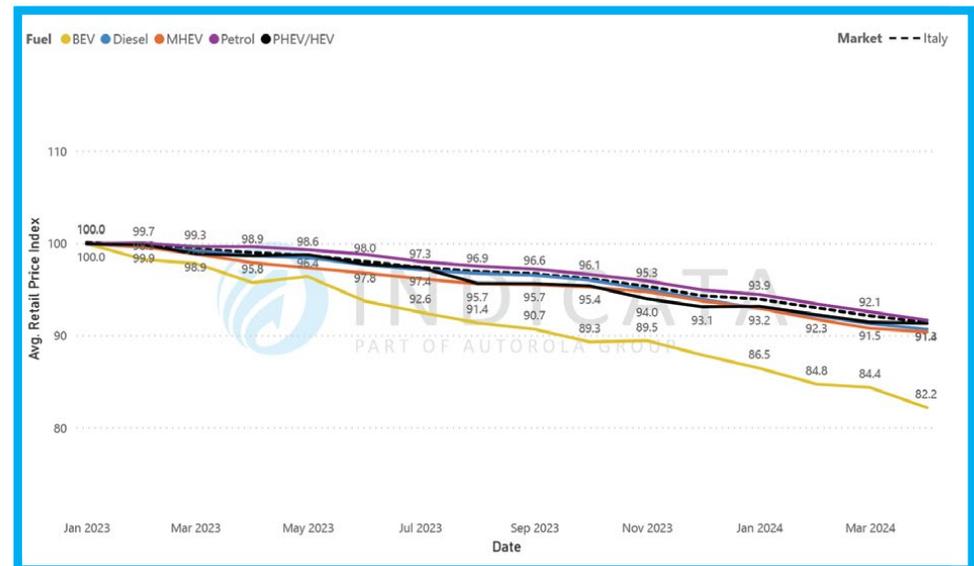
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - ITALY



MDS BY FUEL TYPE - ITALY



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



Marktanteil von Gebrauchtwagen mit Benzinmotor sinkt um 10,1%

Wir sind daran gewöhnt, dass der Diesel in den letzten Jahren Marktanteile verloren hat. Der März bildete da keine Ausnahme, denn sein Anteil am Online-Gebrauchtwagenmarkt für B2C-Fahrzeuge sank auf 13,74 %, womit er hinter den PHEV/HEV an dritter Stelle liegt, aber was Ihnen vielleicht entgangen ist, ist, dass auch der Benzinmotor Marktanteile verliert.

Ohne Berücksichtigung der Nutzfahrzeuge, bei denen Dieselfahrzeuge immer noch 91,4 % der Verkäufe ausmachen, entfällt auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt weiterhin mehr als jeder zweite verkaufte Gebrauchtwagen auf Benzinfahrzeuge. Im März sank der Anteil jedoch auf 62,54 %, was einem Rückgang von 10,1 % in den letzten zwei Jahren entspricht. Der Hauptnutznießer dieses verlorenen Marktanteils sind PHEV/HEV, die im März 17,49 % des Marktes für sich beanspruchten, während BEVs 7,86 % und MHEVs 6,92 % ausmachten.

Die dramatischste Veränderung findet jedoch am jüngeren Ende des Online-Gebrauchtwagenmarktes für bis zu zwei Jahre alte Fahrzeuge statt. In dieser Altersgruppe ist der Anteil der Benzinmotor auf 38,49 % gesunken, der Anteil der PHEV/HEV liegt bei 29,93 %. BEV liegen mit 15,72 % knapp vor MHEV mit 15,27 %, während der Anteil von Dieselfahrzeugen an den Verkäufen auf 0,59 % gesunken ist.

Bei der Entscheidung, welches die besten Fahrzeuge für den Einzelhandel sind, sind die Verkaufsgeschwindigkeit und der verfügbare Lagerbestand

wesentliche Faktoren, und der niederländische Markt ist derzeit in drei Gruppen unterteilt, die sich nach unserer Kennzahl der Markttage für das Angebot richten. Die Fahrzeuge, die am kürzesten auf Lager sind, sind gebrauchte PHEV/HEV mit einer MDS von 68 Tagen und Benzinmotor mit 70 Tagen. Die nächste Gruppe sind Dieselfahrzeuge mit 84 Tagen, MHEV mit 85 Tagen und BEVs mit 102 Tagen.

Es gab einige Anzeichen für herstellerbedingte taktische Zulassungen, da der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr im März um 11,93 % höher war als im gleichen Monat des Vorjahres und um 0,48 % höher als im Februar 2024.

Unser Online-Index für B2C-Gebrauchtwagenpreise basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indiziert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Die durchschnittlichen Gebrauchtwagenpreise lagen im April um 0,6 Prozentpunkte niedriger als im Vormonat und damit um 7,4 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Jahres 2023.

Trotz ihrer relativen Beliebtheit auf dem niederländischen Markt blieben die Preise für BEV weiterhin hinter dem übrigen Markt zurück, da sie im Vergleich zum Vormonat um 2,2 % sanken.

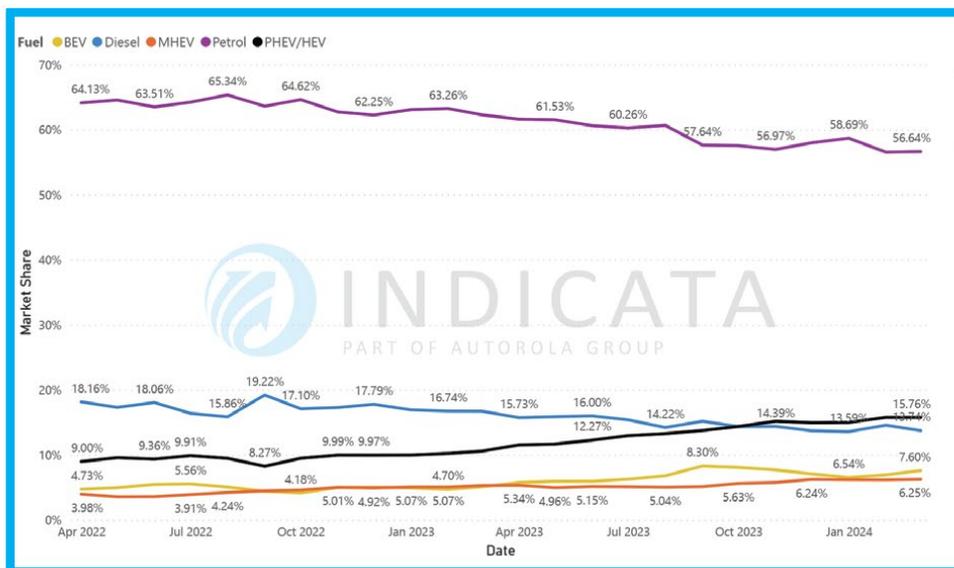
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volkswagen	Golf	73.7
Volkswagen	Polo	63.9
Renault	Captur	57.2

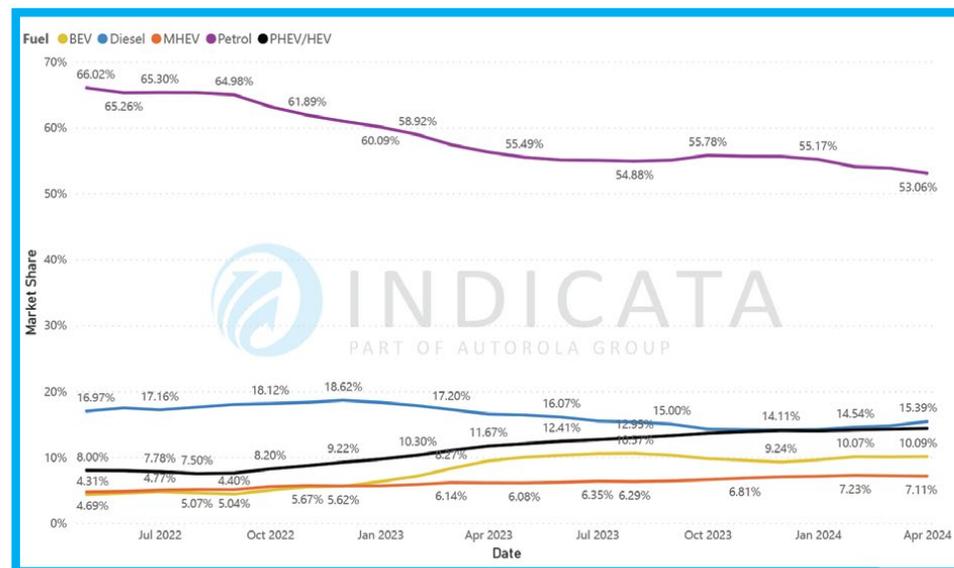
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Seat	Tarraco	9x	38.0
Tesla	Model Y	9x	41.1
Škoda	Kodiaq	9x	41.4

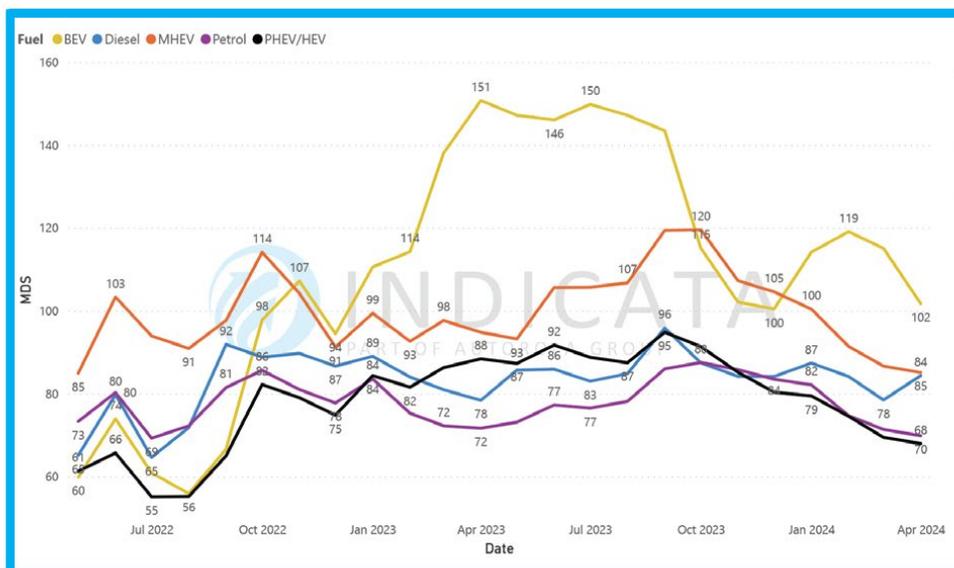
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - NETHERLANDS



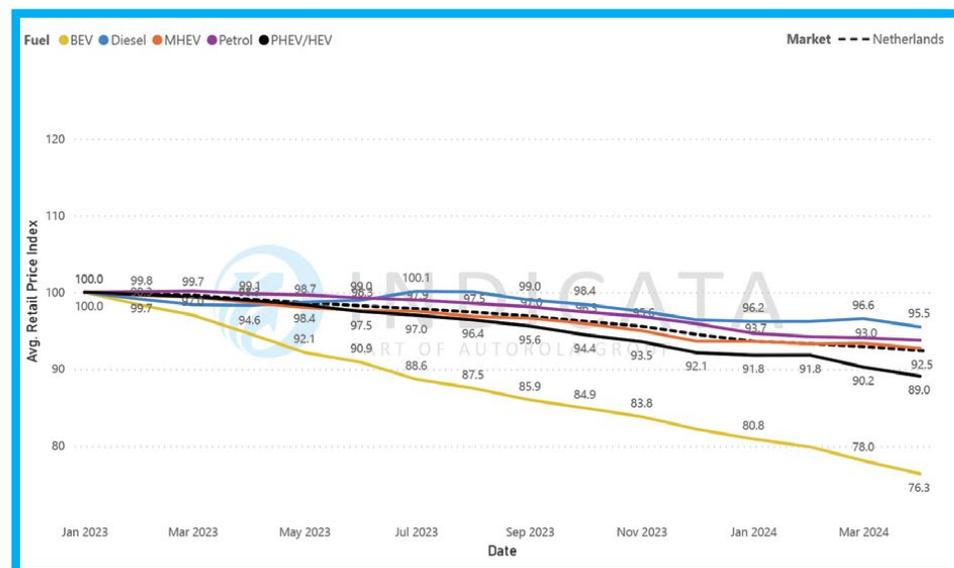
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - NETHERLANDS



MDS BY FUEL TYPE - NETHERLANDS



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



Hybride verdrängen Diesel auf dem Gebrauchtwagenmarkt

Auf dem Online-Gebrauchtwagenmarkt für B2C-Fahrzeuge haben sich Benzin und Diesel im März von ihrem langfristigen Trend abgekoppelt: Der Anteil von Benzin ist gesunken, während der Anteil von Diesel gestiegen ist, aber das sind nur kurzfristige Ausreißer, und der Marktanteil von Diesel wird definitiv wieder sinken.

Wenn man den Nutzfahrzeugsektor ausklammert, in dem Dieselfahrzeuge 94,0 % des B2C-Onlinemarktes für Nutzfahrzeuge ausmachten, lag der Anteil von Dieselfahrzeugen im März bei 32,5 %, verglichen mit 49,08 % für Benzinfahrzeuge und 16,59 % für Hybridfahrzeuge zusammen.

Hybride sind die Hauptnutznießer des Niedergangs des Diesels, was noch deutlicher wird, wenn man den Online-Gebrauchtwagenmarkt für bis zu vier Jahre alte Fahrzeuge betrachtet. In diesem Altersbereich dominiert weiterhin der Benziner mit 44,41 % der Verkäufe, aber der Diesel sinkt auf 19,38 %, knapp vor MHEV mit 16,04 % und PHEV/HEV mit 14,78 %.

BEVs bleiben eine Nische mit einem Anteil von nur 3,38 % bei den bis zu vier Jahre alten Autos, obwohl dieser Anteil bei den bis zu zwei Jahre alten Autos auf 5,3 % steigt, wo er sich dem Diesel mit 8,07 % annähert. In dieser

jüngsten Altersgruppe sind MHEV mit 22,75 % der Verkäufe die zweitbeliebteste Antriebsart, während PHEV/HEV 18,37 % der Verkäufe ausmachen, aber Benzin bleibt mit 45,52 % der Verkäufe die dominierende Antriebsart.

Der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr lag im März 5,43 % höher als im Vormonat und 28,12 % höher als im März 2023.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegen Januar 2023 indiziert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Die Durchschnittspreise waren Anfang April um 1,0 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Vormonats. Dies ist der zweithöchste monatliche Preisrückgang in den von uns untersuchten Regionen und entspricht dem monatlichen Rückgang in Portugal.

Alle Antriebsarten folgten einem ähnlichen Trend, obwohl die Preise für BEVs etwas stärker fielen, da die Verbraucher weiterhin nicht von der Antriebsart überzeugt waren.

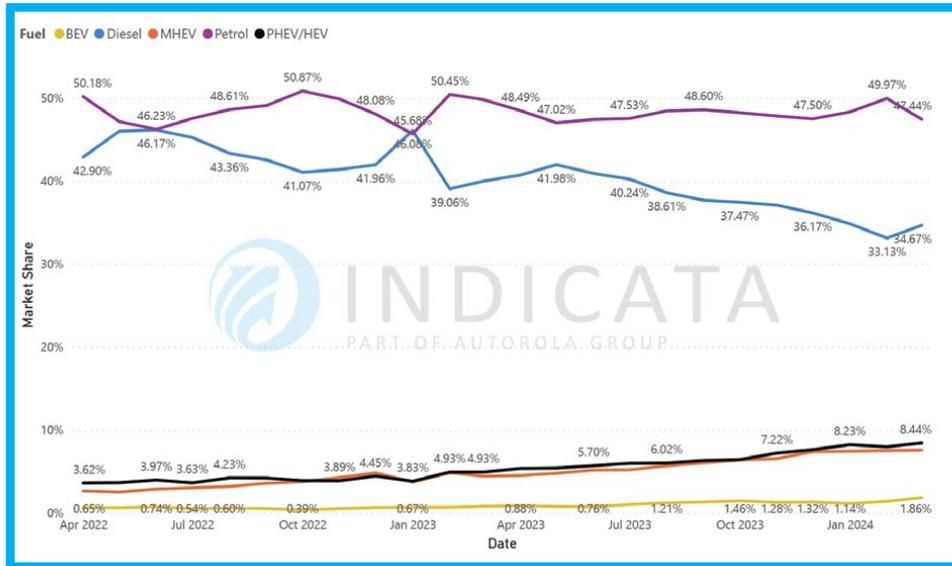
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Toyota	Corolla	46.9
Škoda	Octavia	46.6
Hyundai	i10	47.2

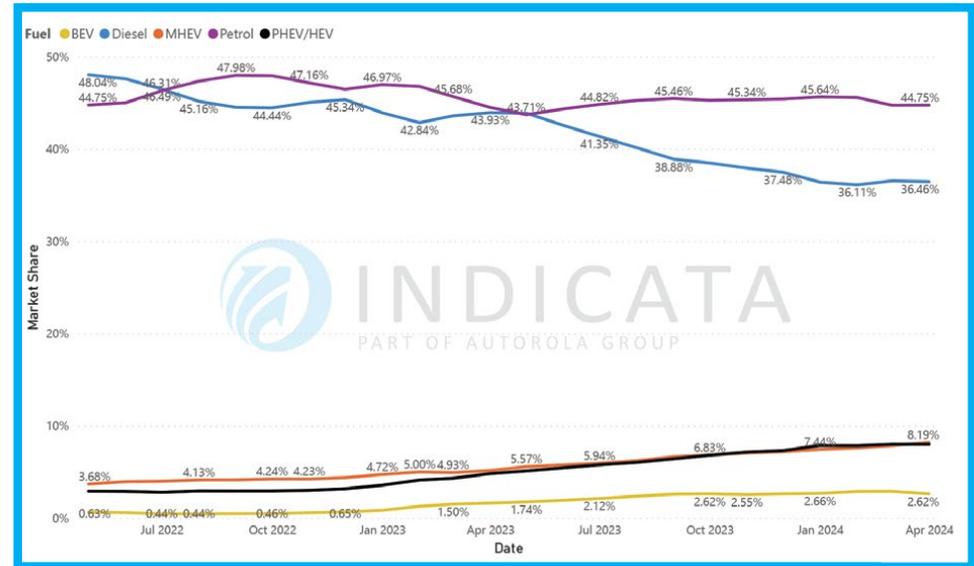
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Nissan	X-Trail	48x	7.6
Suzuki	Swift	14x	25.9
Mazda	CX-5	11x	32.1

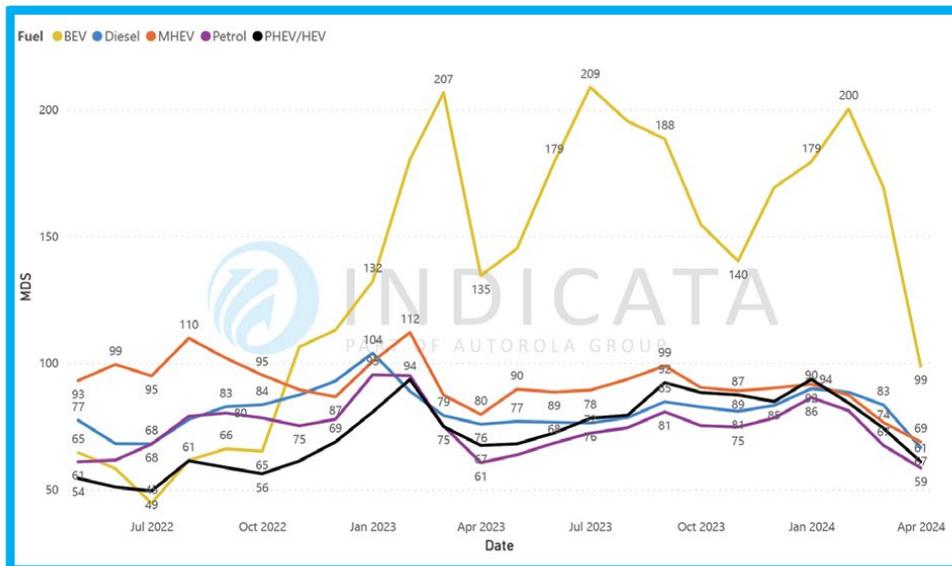
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - POLAND



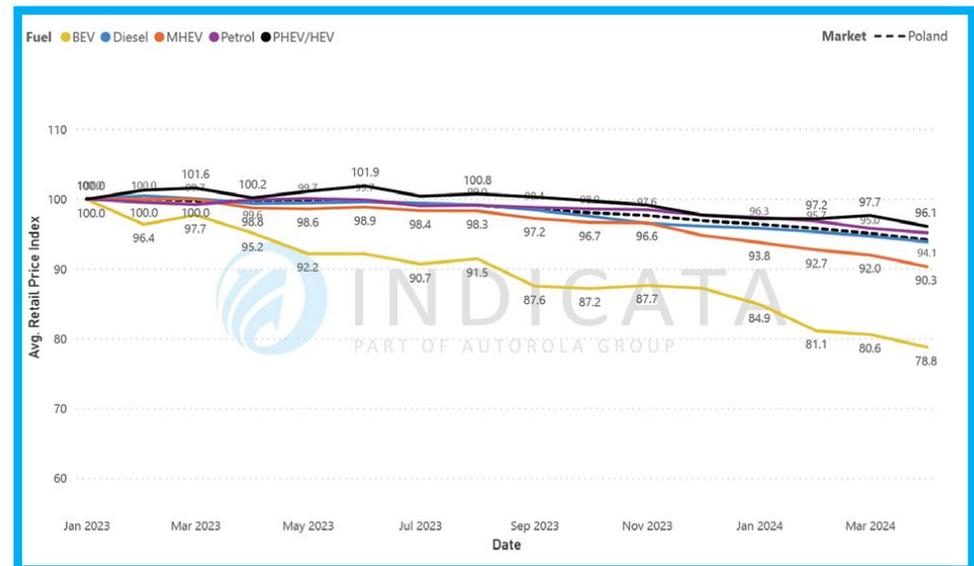
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - POLAND



MDS BY FUEL TYPE - POLAND



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



Benzin dominiert den jüngeren Gebrauchtwagenmarkt

Auf dem Online-Gebrauchtwagenmarkt für B2C-Fahrzeuge nähert sich Benzin weiterhin dem Diesel, dessen Anteil auf 49,79 % gesunken ist und damit zum ersten Mal seit langem unter 50 % liegt.

Auf dem Online-Markt für B2C-Gebrauchtwagen im März liegen die beiden traditionellen Antriebsarten sogar noch näher beieinander, wobei Diesel mit 47,15 % und Benziner mit 34,9 % zu Buche schlagen, was einem Anstieg von 9,7 % in zwei Monaten entspricht.

Lässt man jedoch den Einfluss der über fünf Jahre alten Fahrzeuge außer Acht, ergibt sich ein weitaus dynamischerer Markt. Bei den bis zu vier Jahre alten Fahrzeugen sind Benziner mit einem Anteil von 45,31 % gegenüber 24,32 % bei den Dieselfahrzeugen eindeutig der beliebteste Antriebsstrang. Im Gegensatz zu den meisten anderen europäischen Ländern sind BEVs mit einem Anteil von 12,09 % am März-Markt der drittbekannteste Antrieb, knapp vor PHEV/HEV mit 11,0 % und deutlich vor MHEV mit 7,28 %.

Noch überraschender ist ein Blick auf den B2C-Onlinemarkt für Fahrzeuge, die jünger als zwei Jahre sind. Ausgehend von den Trends in anderen Märkten würde man sehen, dass die neueren Antriebsarten einen noch höheren Marktanteil gewinnen, aber nicht in Portugal. Während der Anteil von Benzinern auf 53,51 % ansteigt und der von Dieselfahrzeugen auf 15,14

% sinkt, erreichen PHEV/HEV nur einen Anteil von 11,05 %, während der Anteil von BEV auf 10,75 % und der von MHEV auf 9,55 % fällt.

Es gab Anzeichen für mehr herstellergestützte taktische Verkäufe, da der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr im März um 25,42% höher war als im Februar, obwohl er um 31,19% niedriger war als im März 2023.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegen Januar 2023 indexiert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Anfang April sanken die Durchschnittspreise im Vergleich zum Vormonat um 1,0 Prozentpunkte und verzeichneten damit den zweithöchsten monatlichen Rückgang in der von Market Watch abgedeckten Region, gleichauf mit Polen. Damit liegen die Preise 8,1 Prozentpunkte niedriger als zu Beginn des Jahres 2023.

Die meisten Antriebsarten folgten einem ähnlichen Muster, obwohl der Durchschnittspreis von MHEVs mit einem Minus von 1,3 Prozentpunkten etwas stärker fiel, während BEVs in unserem Index um 3,1 Prozentpunkte auf 80,32 Punkte fielen.

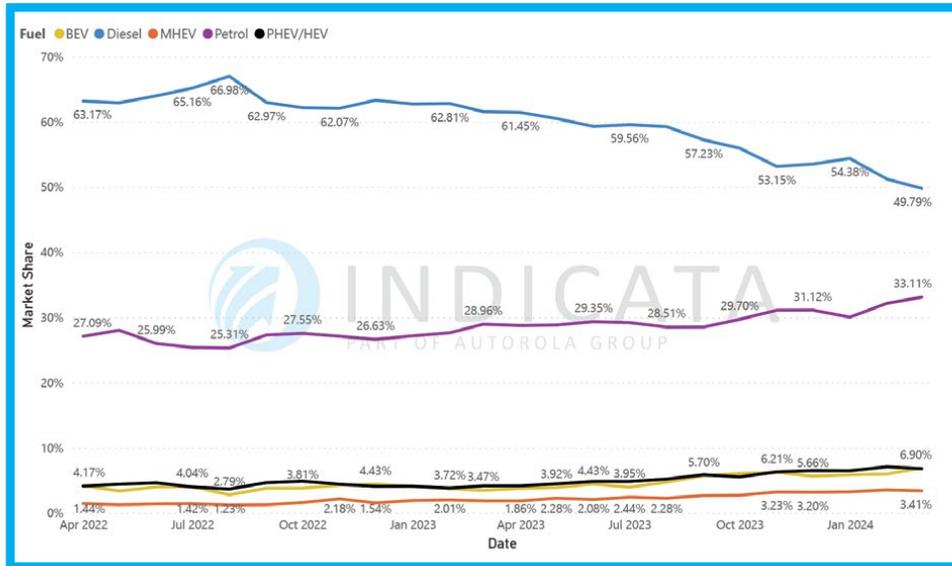
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Renault	Clio	88.6
Peugeot	2008	67.1
Peugeot	208	66.7

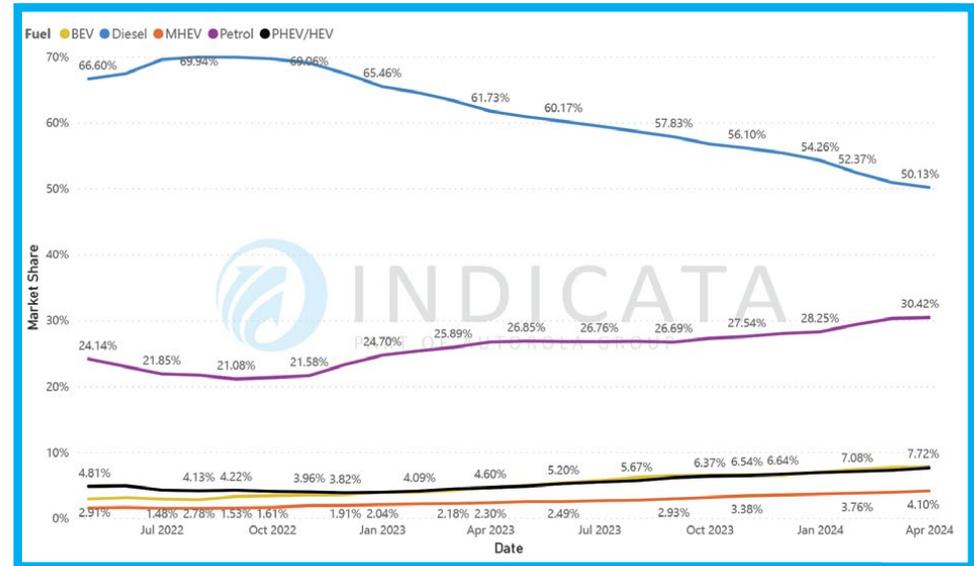
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Kia	Stonic	7x	49.2
Dacia	Duster	7x	49.2
Mercedes-Benz	GLB-Class	7x	53.5

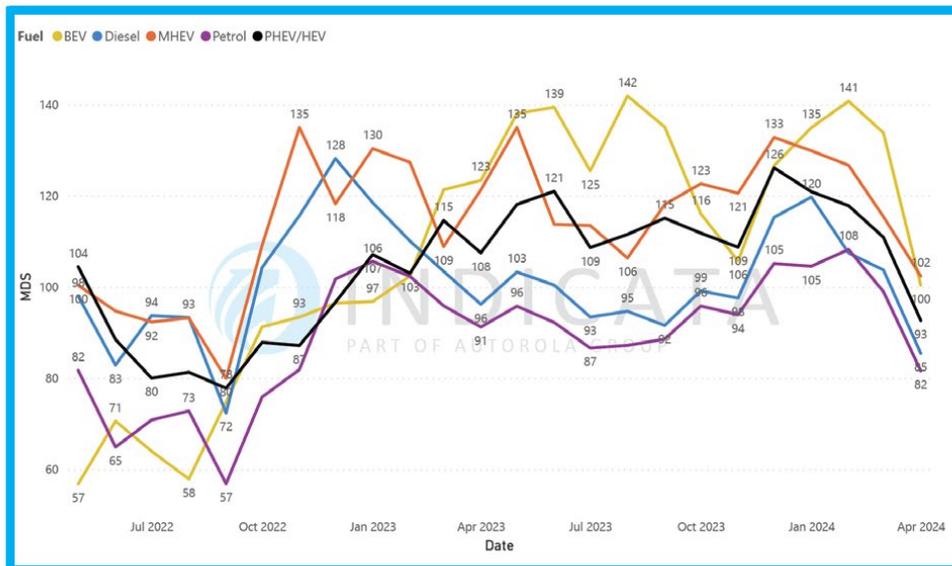
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - PORTUGAL



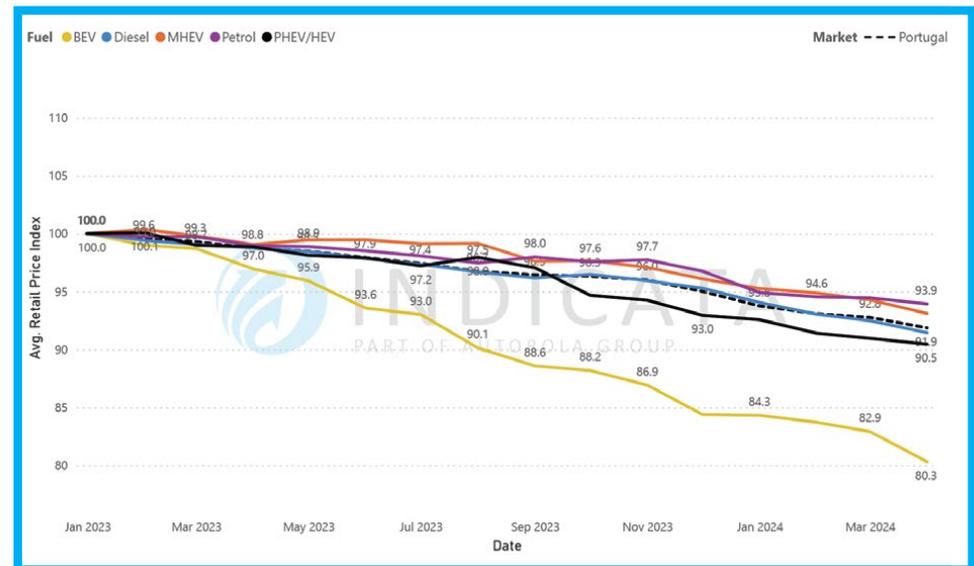
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - PORTUGAL



MDS BY FUEL TYPE - PORTUGAL



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



Die Leidenschaft des Landes für den Diesel lässt nach

Es gab einmal eine Zeit, da hätte Ihnen niemand geglaubt, wenn Sie das Ende der spanischen Liebe zum Diesel vorausgesagt hätten. Doch dieser Tag rückt näher, denn der Anteil des Diesels am B2C-Gebrauchtwagenmarkt im März sank auf 41,41 %, während der Anteil des Benzins mit 39,16 % der Verkäufe zurückging.

Dieser leichte Vorsprung des Diesels wird jedoch durch den von Dieselfahrzeugen dominierten Nutzfahrzeugsektor geschmälert. Ohne Nutzfahrzeuge ist Benzin der beliebteste Antrieb auf dem B2C-Gebrauchtwagenmarkt im Internet. 41,13 % der Verkäufe entfallen auf Benzin, 38,61 % auf Diesel.

Betrachtet man den Markt für bis zu vier Jahre alte Fahrzeuge, so liegt der Anteil der Benziner bei 43,9 % und damit deutlich vor dem Diesel mit 26,06 %. Selbst in dieser Altersklasse bleibt der Diesel fast hinter den kombinierten Hybridverkäufen zurück, die im März 25,93 % der Verkäufe ausmachten. Auf dem B2C-Onlinemarkt für bis zu zwei Jahre alte Fahrzeuge sinkt der Anteil des Diesels auf nur 19,99 %, während MHEV 16,45 % und PHEV/HEV 12,8 % ausmachen, was bedeutet, dass der Diesel bei den kombinierten Hybridverkäufen nur noch vor den BEV liegt, die 5,48 % der Verkäufe ausmachen.

Trotz rückläufiger Verkäufe bleibt die Nachfrage nach Dieselfahrzeugen stark und erreicht mit 78 Tagen den besten Market Days' Supply (MDS), verglichen mit 83 Tagen für Benzinfahrzeuge und PHEV/HEV und 91 Tagen für MHEV. Das Desinteresse an BEVs führt dazu, dass diese mit einer MDS von 135 Tagen weiterhin hinter den anderen Antriebsarten zurückbleiben.

Die herstellergestützten taktischen Verkäufe waren im März niedriger als im Februar, aber höher als im Vorjahr. Der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr war im März 8,47% niedriger als im Februar, aber 22,19% höher als im März 2023.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indexiert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Anfang April lagen die Durchschnittspreise um 0,7 Prozentpunkte niedriger als im Vormonat und damit um 8,5 Prozentpunkte niedriger als im Januar 2023. Alle Antriebsarten folgten demselben Abwärtstrend bei den Preisen, wobei ein Delta von etwa 10 Punkten zwischen den anderen Antriebsarten und den BEVs beibehalten wurde.

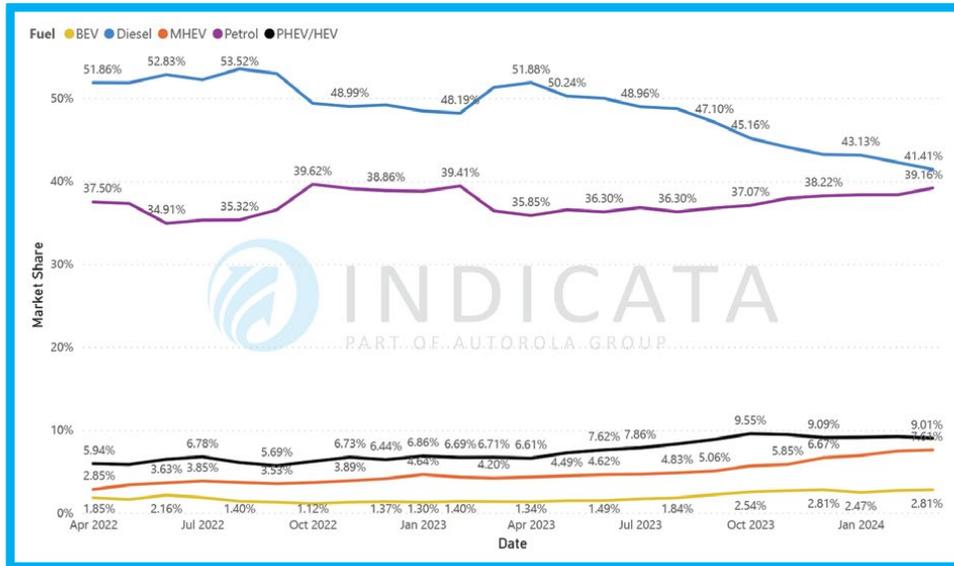
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Renault	Captur	64.1
Nissan	Qashqai	76.2
Mercedes-Benz	A-Class	81.3

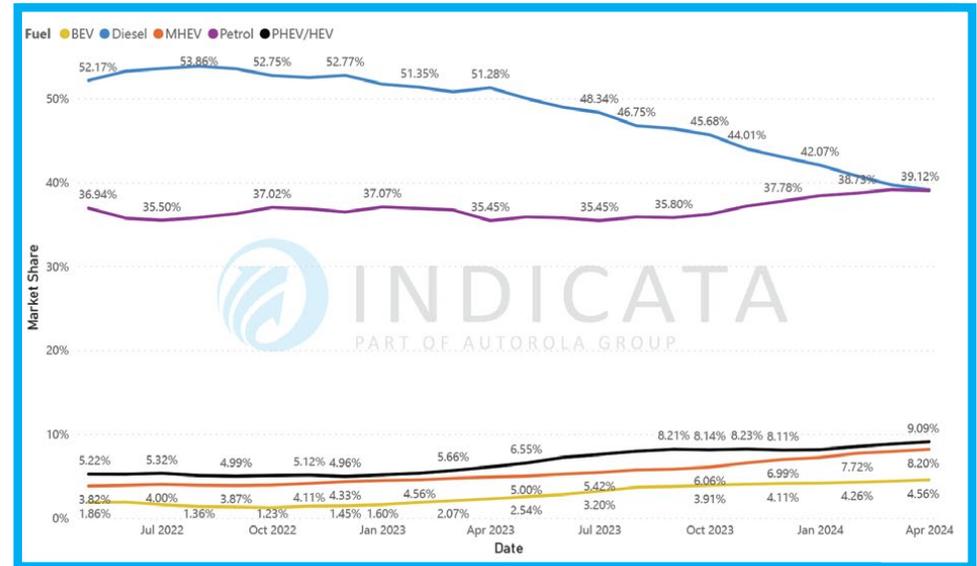
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Toyota	C-HR	9x	40.7
Citroën	C1	8x	43.0
Toyota	RAV 4	8x	46.5

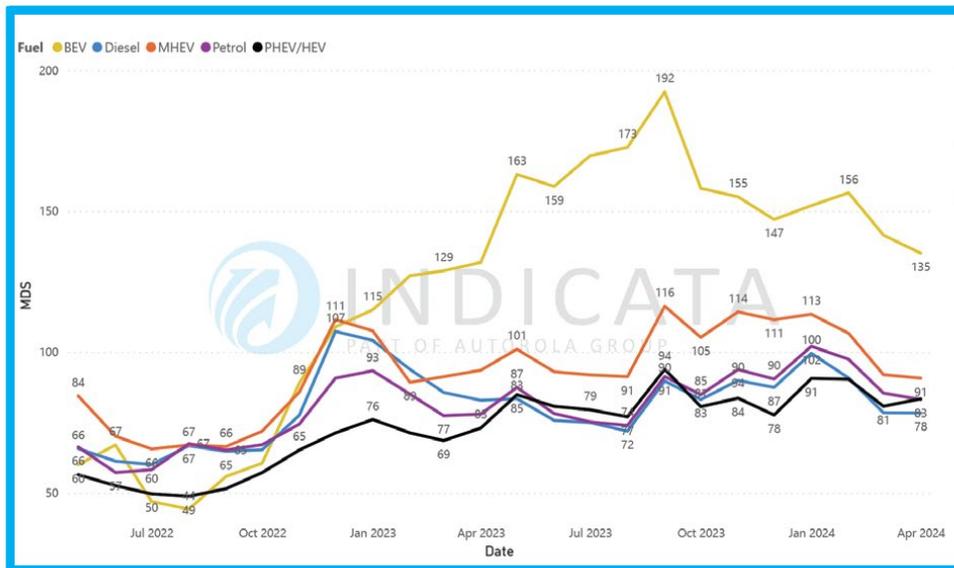
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SPAIN



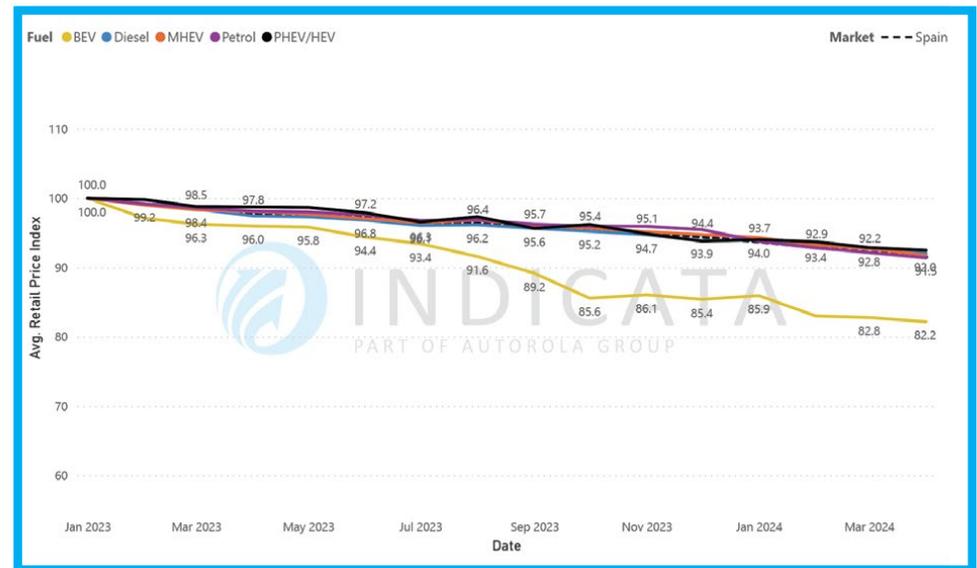
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SPAIN



MDS BY FUEL TYPE - SPAIN



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



Marktaufteilung nach bevorzugtem Antriebsstrang

In der gesamten Region, die von unserem Market Watch-Report abgedeckt wird, dominieren in der Regel ein oder zwei Antriebsarten, aber der B2C-Gebrauchtwagenmarkt in Schweden ist auf alle Antriebsarten verteilt. Dieselfahrzeuge sind mit 33,58 % der Verkäufe über alle Altersgruppen hinweg nach wie vor am beliebtesten, gefolgt von 28,7 % für Benzinfahrzeuge. PHEV/HEV sind jedoch mit einem Anteil von 21,08 % auf dem Vormarsch. Selbst BEVs und MHEVs erreichten respektable 9,7 % bzw. 6,94 %.

Bei den Personenkraftwagen ist der Kampf um den beliebtesten Antrieb noch enger: Benziner kommen auf 30,98 %, Diesel auf 28,4 % und PHEV/HEV auf 22,92 %.

Die durchschnittliche Verbrauchernachfrage ändert sich jedoch schnell, und ein Blick auf den Online-Gebrauchtwagenmarkt für bis zu vier Jahre alte Fahrzeuge zeigt, dass PHEV/HEV mit 33,62 % der Verkäufe gegenüber 27,39 % für Benziner am beliebtesten sind. An letzter Stelle steht der Diesel mit einem Marktanteil von nur 10,15 % gegenüber 12,59 % für MHEV und 16,25 % für BEV.

Da die Probleme bei der Versorgung mit Neuwagen nun der Vergangenheit angehören, haben die Hersteller im März wieder taktische Zulassungen

unterstützt. Der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen, die weniger als ein Jahr alt sind, stieg im Vergleich zum Vormonat um 15,96 %, was einem Anstieg von 9,14 % gegenüber März 2023 entspricht.

Die Nachfrage entsprach jedoch diesem taktischen Verkaufsschub der Hersteller, da sich die Markttage für alle Antriebsarten im März verbesserten. Mit Ausnahme der BEVs, die eine MDS von 96 Tagen aufweisen, profitieren alle anderen Antriebsarten davon, dass der verfügbare Bestand im Gleichgewicht mit der Nachfrage ist, was dazu führt, dass Diesel, MHEV und PHEV/HEV alle eine MDS von 56 Tagen und Benziner von 55 Tagen aufweisen.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegenüber Januar 2023 indexiert werden und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Anfang April waren die Durchschnittspreise im Monatsvergleich um 0,3 Prozentpunkte niedriger und damit um 5,4 Prozentpunkte niedriger als im Januar 2023.

Trotz des angemessenen Absatzniveaus sind BEVs der einzige Antrieb, dessen Preise weiterhin stark fallen, und zwar um 2,4 Prozentpunkte im Monatsvergleich.

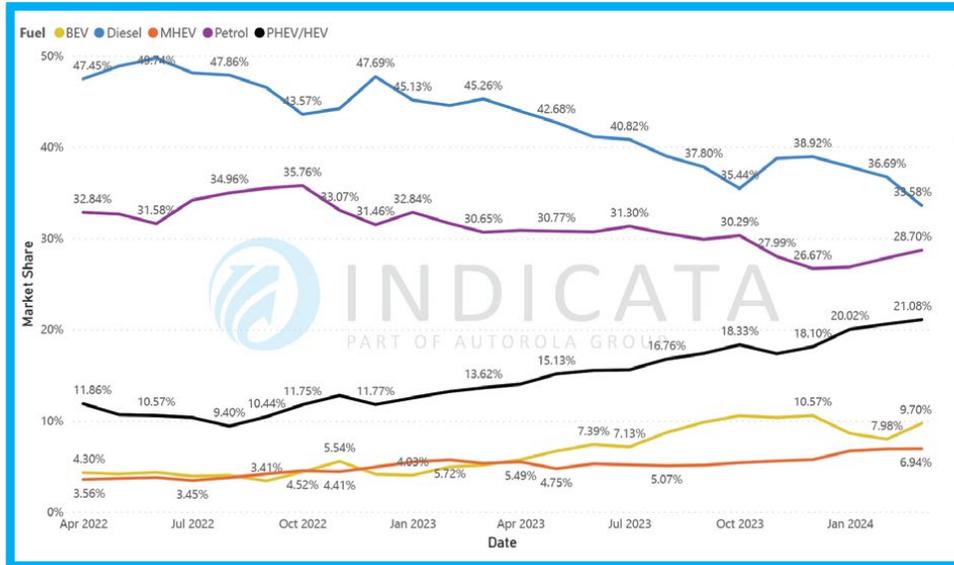
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Volvo	V60	36.0
Volvo	XC40	39.1
Volvo	XC60	36.6

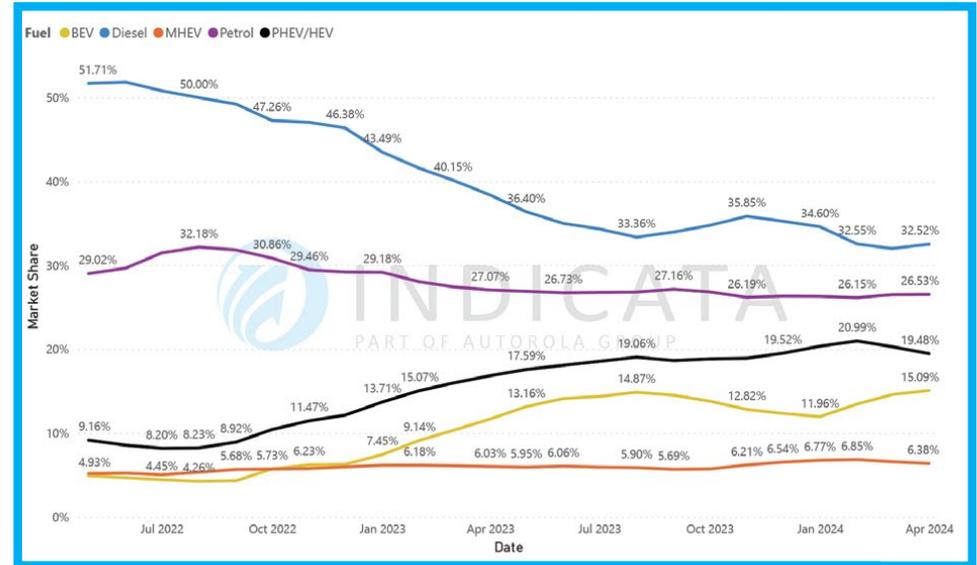
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
BYD	ATTO 3	37x	9.7
Toyota	Yaris Cross	17x	21.6
Toyota	Corolla Cross	13x	28.0

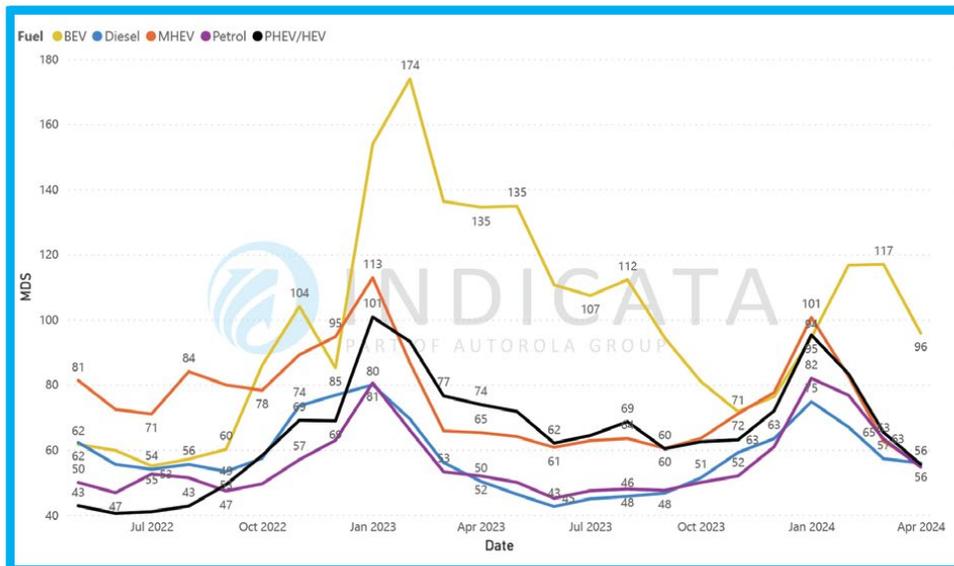
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - SWEDEN



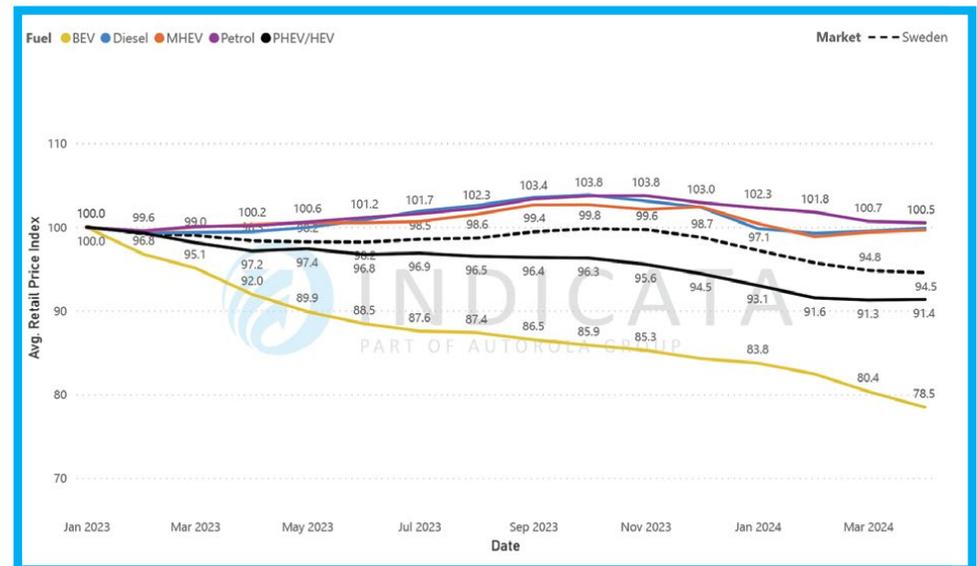
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - SWEDEN



MDS BY FUEL TYPE - SWEDEN



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



Verkauf von Diesel-Gebrauchtwagen sinkt in 18 Monaten um 35,5%

Die langsame Erosion des Marktanteils von gebrauchten Dieselfahrzeugen hat sich fortgesetzt: 61,2 % des B2C-Gebrauchtwagenmarktes im März entfielen auf Dieselfahrzeuge, 33,21 % auf Benziner, während die anderen Antriebsarten nur ein Nischenvolumen erreichten.

Der B2C-Gebrauchtwagenmarkt im März zeigt, dass der Rückgang des Dieselanteils viel schneller vonstatten geht. Der Anteil des Diesels am März-Markt ist auf 53,5 % gesunken, gefolgt von Benzinern mit 39,78 % und MHEV mit 3,82 %. Die Nachfrage nach Dieselfahrzeugen wird noch deutlicher, wenn man Fahrzeuge, die älter als fünf Jahre sind, nicht berücksichtigt. Bei den bis zu vier Jahre alten Fahrzeugen erreichte der Diesel nur noch einen Anteil von 31,64 % am B2C-Onlinemarkt, gegenüber 49,08 % im Oktober 2022, was einem Rückgang von 35,5 % in 18 Monaten entspricht.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegen Januar 2023 indiziert sind und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Im April stiegen die Durchschnittspreise im Vergleich zum Vormonat um 3,1 Prozentpunkte, was auf die steigende allgemeine Inflation zurückzuführen ist.

Nach einem ruhigen Jahresbeginn steigen die taktischen Verkäufe der Hersteller wieder an, wobei der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr im Vergleich zum Vormonat um 236,02 % zunahm, obwohl dies 67,23 % weniger war als im März 2023.

Während die Nachfrage nach den traditionellen Antrieben stark bleibt, bedeuten die niedrigen Lagerbestände, dass alle Antriebe mit Ausnahme der BEVs relativ schnell verkauft werden. BEVs haben derzeit ein Market Days' Supply von 66 Tagen, aber die anderen Motoren haben ein Delta von nur 10 Tagen, mit MHEV bei 43 Tagen, PHEV/HEV bei 33 Tagen, und Benzin und Diesel liegen dazwischen.

Die durchschnittlichen B2C-Gebrauchtwagenpreise im Internet sind jetzt um 60,4 Prozentpunkte höher als im Januar 2023 und steigen damit nicht ganz so schnell wie die allgemeine Inflation. Der Preisanstieg gilt auch nicht für alle Antriebsarten. Unser aktueller Preisindex sieht Benzin bei 163,15 Punkten und Diesel bei 159,98 Punkten, wobei PHEV/HEV den Index mit 163,71 Punkten anführen. MHEVs liegen jedoch nur bei 138,11 Punkten, was einem Anstieg von 1,1 % gegenüber dem Vormonat entspricht, und das völlige Desinteresse an gebrauchten BEVs bedeutet, dass die Preise um 1,5 % auf 116,95 Punkte gefallen sind.

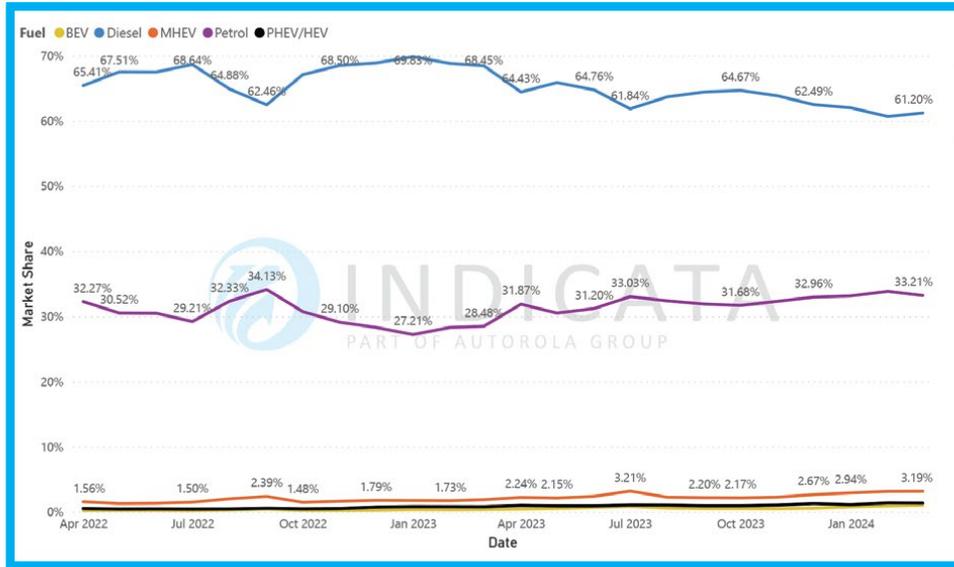
Top selling < 4-years-old by volume

Make	Model	MDS
Fiat	Tipo	30.0
Renault	Clio	26.7
Renault	Mégane	28.6

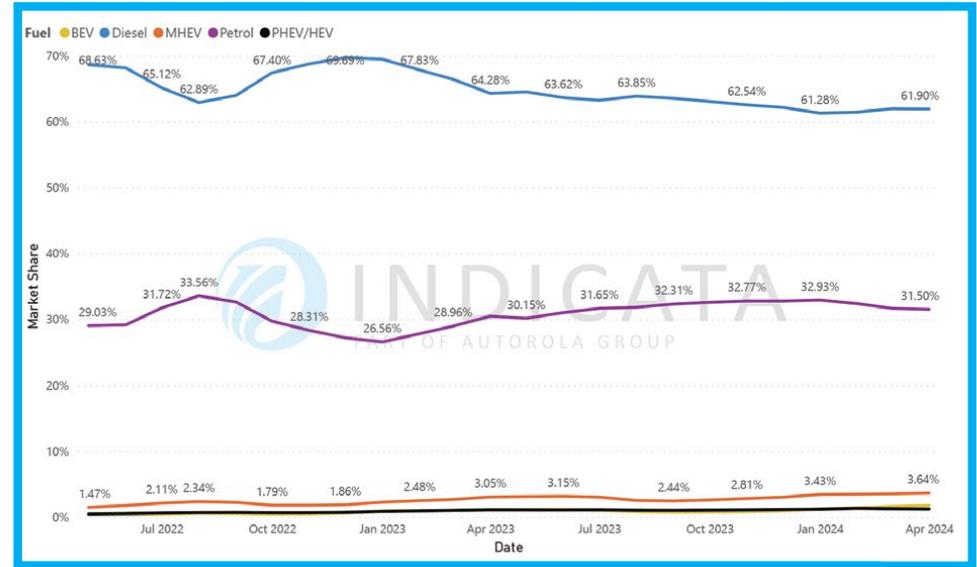
Fastest selling < 4-years-old by Market Days Supply

Make	Model	Stock turn	MDS
Citroën	C3 Aircross	21x	17.0
Kia	Stonic	19x	19.1
Škoda	Scala	17x	20.7

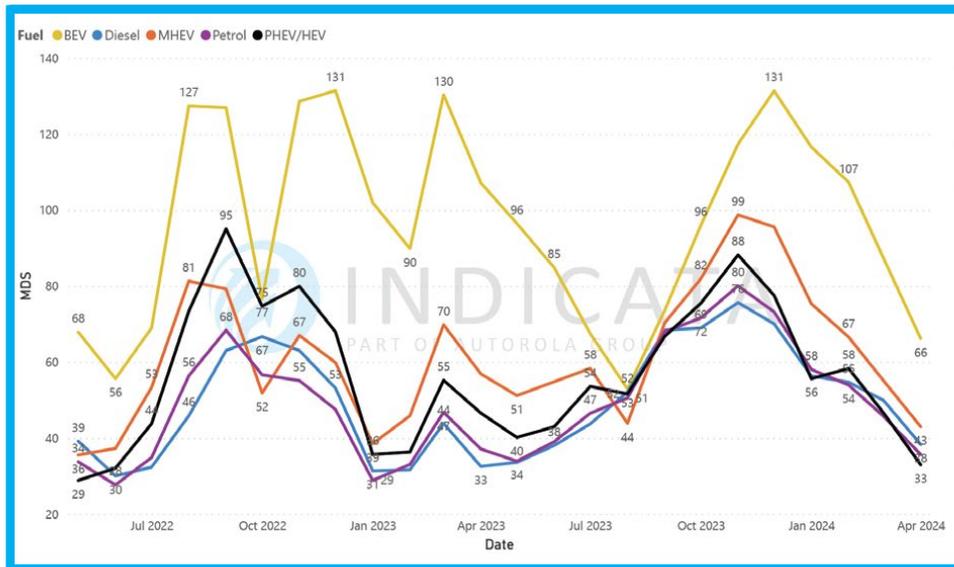
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - TURKEY



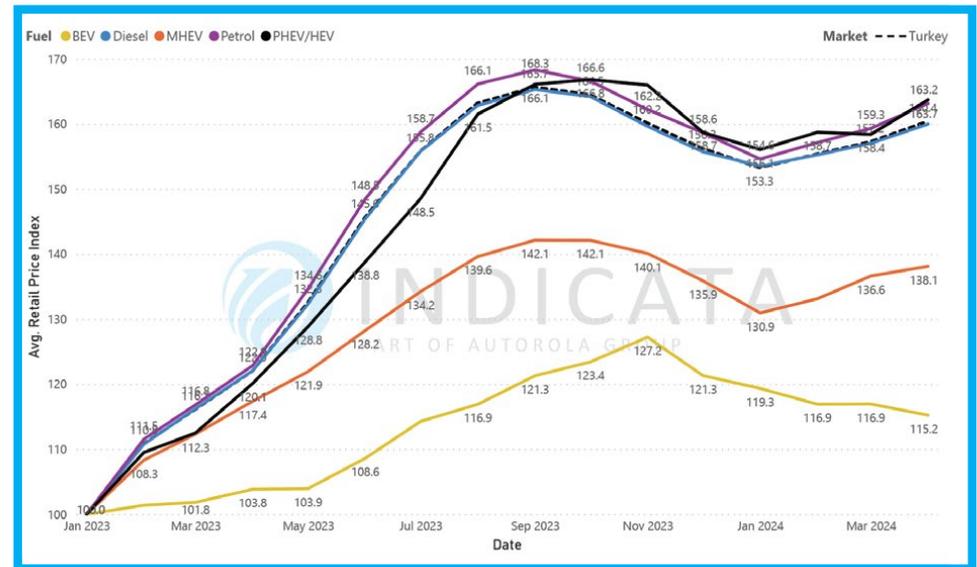
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - TURKEY



MDS BY FUEL TYPE - TURKEY



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



Marktanteil von Gebrauchtbenzin sinkt

Auf dem Online-Markt für B2C-Gebrauchtwagen hat der Benzinmotor im März den zweiten Monat in Folge Marktanteile verloren, während die anderen Antriebsarten zulegen konnten. Der Marktanteil von Benzinern sank im März auf 48,69 %, was einem Rückgang von 4,5 % in den letzten zwei Monaten entspricht, während der Anteil von Dieselfahrzeugen im gleichen Zeitraum um 1,5 % zunahm.

Der Online-Markt für gebrauchte Personenkraftwagen (B2C), mit Ausnahme des von Dieselfahrzeugen dominierten Nutzfahrzeugsektors, weist den gleichen Trend auf: sinkende Marktanteile für Benziner und steigende Anteile für die anderen Antriebsarten. Nachdem der Marktanteil der BEV-Gebrauchtwagen in der zweiten Hälfte des letzten Jahres stagnierte, gibt es Anzeichen für eine Verbesserung: Im März stieg ihr Marktanteil im Vergleich zum Vormonat um 9,8 %.

Obwohl der Verkauf von sehr jungen Gebrauchtwagen unter einem Jahr im März um 5,56 % niedriger war als im Februar, gab es immer noch viele taktische Verkäufe durch die Hersteller, wobei die Verkäufe im März 2024 in dieser Altersklasse um 33,95 % höher waren als im März 2023.

Trotz des Anstiegs der taktischen Verkäufe und des Bestands an gebrauchten BEV im Großhandel ist der Online-B2C-Einzelhandelsbestand an BEVs mit 5,9

% stabil geblieben. Dies könnte jedoch eher mit der Zurückhaltung der Einzelhändler zu tun haben, mehr gebrauchte Bestände zu übernehmen, als mit einem echten Ausgleich von Angebot und Nachfrage.

Diese von den Einzelhändlern geführte Kontrolle der Lagerbestände in Verbindung mit dem angemessenen Anstieg der Verkäufe hat dazu beigetragen, dass sich der Abstand zwischen den MDS von BEVs und den anderen Antriebsarten verringert hat. Betrachtet man nur die Personenkraftwagen und nicht alle Fahrzeuge in unseren Diagrammen, so sehen wir BEVs mit 54 Tagen im Vergleich zu PHEV/HEVs mit 43 Tagen, was der größte Abstand zwischen BEVs und anderen Antriebsarten seit November 2023 ist.

Unser Online-Preisindex für den B2C-Gebrauchtwagenhandel basiert auf einem konsistenten Pool von Fahrzeugen, die nun gegen Januar 2023 indexiert werden und bei denen typischerweise eine lebenszyklusbedingte Abwärtskurve der Durchschnittspreise zu beobachten ist. Während die durchschnittlichen B2C-Gebrauchtwagenpreise im April neun Monate in Folge gesunken sind, deutet die Tatsache, dass die Preise im Vergleich zum Vormonat nur um 0,1 Prozentpunkte gesunken sind, was auf einen Rückgang der Durchschnittspreise für Diesel, MHEV und BEV zurückzuführen ist, darauf hin, dass wir uns dem Ende weiterer großer Preisrückgänge in Großbritannien nähern könnten.

Top selling < 4-years-old by volume

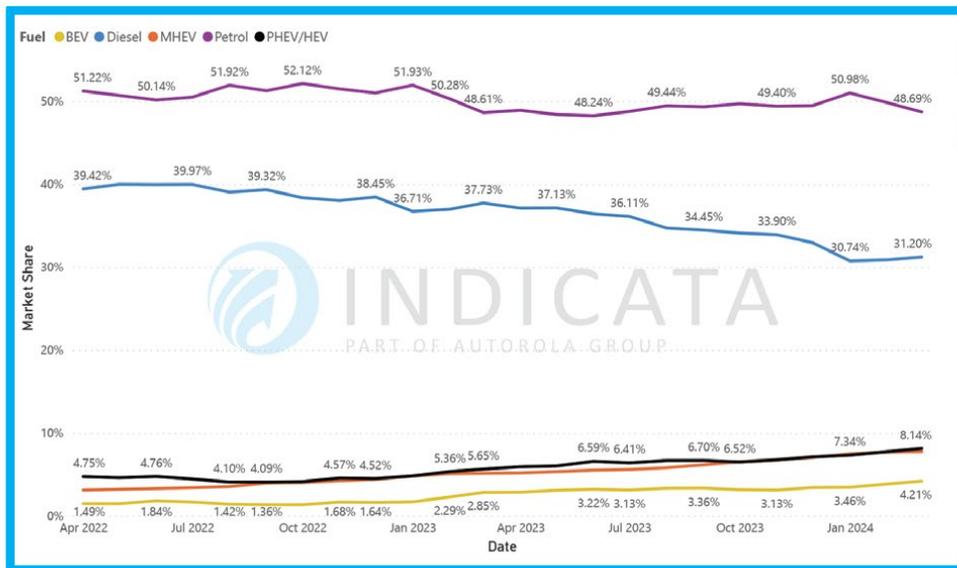
Make	Model	MDS
Vauxhall	Corsa	32.0
Volkswagen	Golf	37.2
Nissan	Qashqai	33.8

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

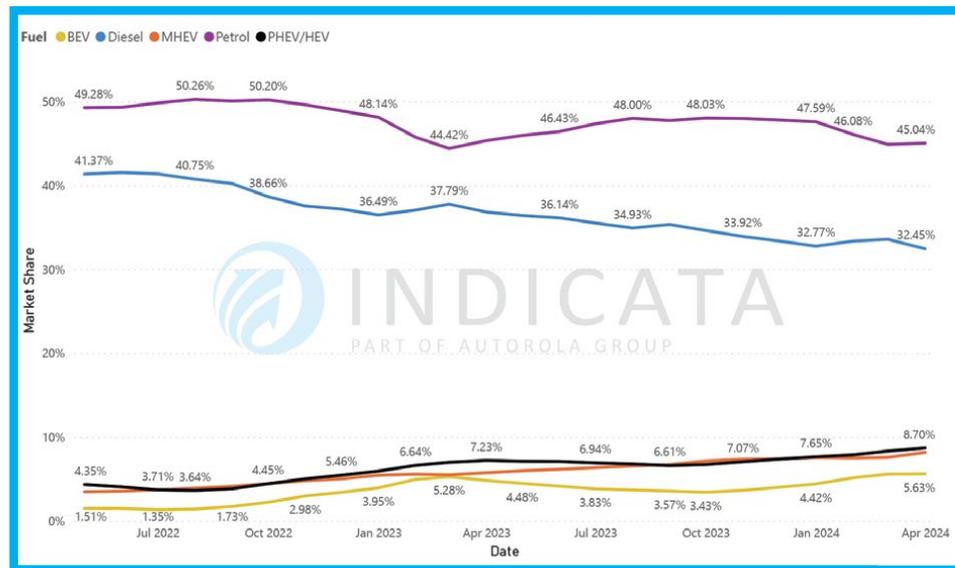
Make	Model	Stock turn	MDS
Mercedes-Benz	GLB-Class	23x	15.8
Renault	Kadjar	17x	21.1
Peugeot	5008	16x	22.7



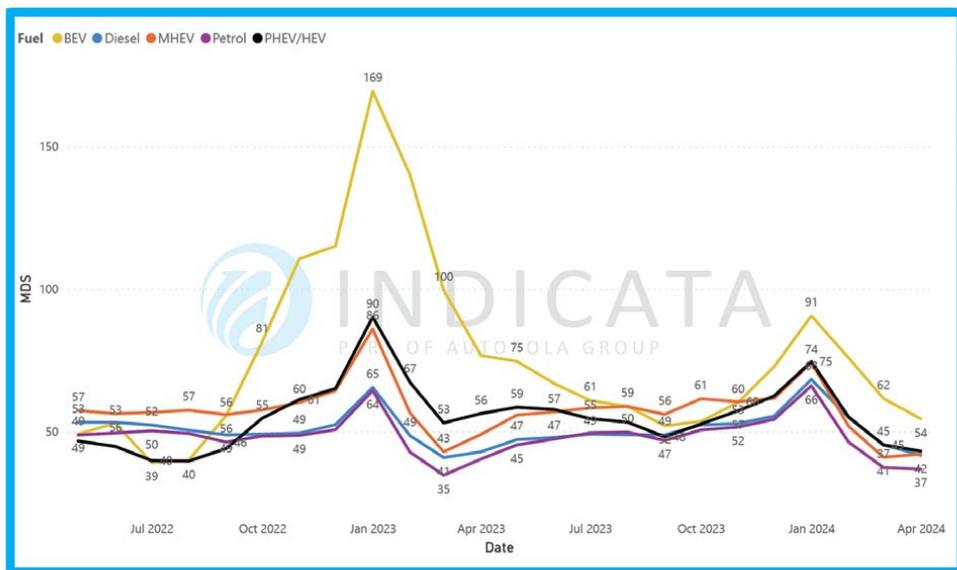
SALES MARKET SHARE BY MONTH AND FUEL TYPE - UK



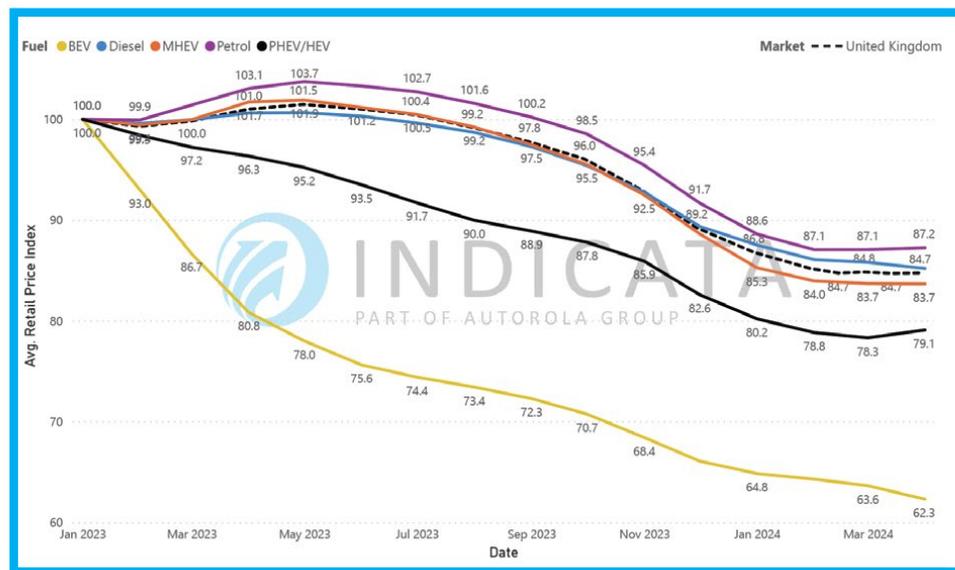
STOCK MARKET SHARE BY MONTH AND FUELTYPE - UK



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

Andrés Macarro – Spain

INDICATA Business Consultant
Phone: +34 91 781 85 05
Mobile: +34 638 11 50 22
Email: anm@autorola.es

Sandra Sequerra – Portugal

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

Davide Ghedini – Italy

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

Pietro Sportelli – Italy

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

Andreas Steinbach – Austria

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

Jonas Maik – Germany

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

Filip Dobbeleir – Belgium

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

Frodor Verweij – The Netherlands

Data Sales Manager INDICATA NL
indicata.nl
Mobile: +31-6-46703673
Email: fvj@autorola.nl

Yngvar Paulsen – Sweden

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

Steen Kristensen – Denmark

Head of Business Development, Nordics
Mobile: +45 21 41 80 78
Email: skr@indicata.com

Krzysztof Stańczak – Poland

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

Paweł Grabarczyk – Poland

Indicata Business Development
Manager
Mobile: +48 531 323 280
Email: pgr@indicata.pl

Aslı GÖKER - Turkey

Sales Director, 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.

Wenn Sie KOSTENLOS auf das webbasierte INDICATA Market Watch-Tool zugreifen möchten (und Senior Manager in der Autoindustrie sind), wenden Sie sich bitte an Ihr lokales INDICATA-Büro.

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