

26.07.2011

Restwert-Index des VMF gestiegen

3,3 Prozent Plus im ersten Halbjahr

Die Preise bei Gebrauchtfahrzeugen sind weiter sehr volatil, scheinen sich aber langsam wieder zu stabilisieren. Das zeigt der VMF-Restwert-Indikator im ersten Halbjahr 2011. Der absolute Tiefpunkt des Indikators war im Januar 2010 mit 33,8 Prozent der unverbindlichen Preisempfehlung (UPE) der Hersteller erreicht worden. Nach einer überwiegend positiven Entwicklung im Laufe des Jahres 2010 auf 36,7 Prozent, folgte insbesondere durch den Jahreswechsel ein Absturz im Januar 2011 auf 34,58 Prozent. Seither zeigt der Indikator wieder ein Wachstum, hat bis Juni 2011 mehr als 3,3 Prozentpunkte gewonnen und fast die 38-Prozent-Marke wieder erreicht.

„Über 38 Prozent des Neuwagen-Listenpreises für einen Gebrauchten hatten wir zuletzt im April 2009. In den nächsten Monaten kann es durchaus noch zu leichten Korrekturen nach unten kommen“, sagt Michael Velte, der Vorstandsvorsitzende des VMF und Geschäftsführer der Deutschen Leasing Fleet. Im Trend für die nächsten zwölf Monate geht der VMF allerdings von einer weiteren Stabilisierung und auch einem leichten Anstieg bis Ende des Jahres aus.

Der VMF-Restwert-Indikator ist ein Langzeitvergleich des VMF und ein gutes Werkzeug zur Einschätzung der Marktlage. Aus einem regelmäßig (zuletzt im Oktober 2010) "eingefrorenen" Bündel von zirka 10.000 Fahrzeugen verschiedener Fabrikate, Modelle, Laufzeiten und Laufleistungen, also einem typischer Weise in einem gewerblichen Fuhrpark genutzten Mix, wird jeden Monat eine Bewertung nach Schwacke zu Händlereinkaufspreisen ermittelt. Durch diese monatliche Bewertung der theoretischen Vermarktung kann man den Werteverlauf des Gebrauchtwagenmarktes sehr gut verfolgen. Im Ergebnis erhält man den durchschnittlichen Wiederverkaufswert, also den zu erzielenden Restwert.

Bei einem durchschnittlichen Neuwagenpreis von 26.000 Euro hat ein gebrauchtes Fahrzeuge derzeit also einen Restwert von 9.854 Euro. Im Januar waren das noch 858 Euro weniger, denn jeder Prozentpunkt des Restwertindex macht eine mögliche Differenz von 260 Euro aus. „Bei großen Fuhrparks bei denen 100 Fahrzeuge oder mehr im Jahr ausgewechselt werden, entsteht schnell eine sechsstellige Differenz“, so Velte.

Der Marktpreis wird von Angebot und Nachfrage beeinflusst. Künstlich zu hoch kalkulierte Restwerte werden spätestens beim Wiederverkauf auf dem Gebrauchtwagenmarkt aufgedeckt. „Die früher teilweise gängige Praxis, über zu hoch angesetzte Restwerte niedrige Leasingraten auszuweisen, ist nahezu verschwunden“, sagt Velte. Die Marktteilnehmer haben ihre Verantwortung bei sich geänderten Rahmenbedingungen erkannt, aber auch die Kunden seien aufgeklärter und sensibler geworden, Kalkulationen würden eher durchschaut. Velte: „Allerdings gibt es weiterhin wenige Hersteller, die kräftig mit aus unserer Sicht unrealistischen Restwerten arbeiten“. Insbesondere die temporären Aktionen von Captives, die mit hohen Quersubventionen scheinbar besonders lukrative

Angebote machten, stießen bei Fuhrparkverantwortlichen auf immer weniger Gegenliebe, so Velte weiter.

Durch die oft nur kurzfristigen, modellspezifischen Aktionen entstehe so nämlich auch eine große Unruhe im eigenen Fuhrpark. So könne es bei einem Hersteller aktuell durchaus vorkommen, dass er sein Modell in der Mittelklasse mit einer günstigeren Leasingrate anbiete als sein Modell in der unteren Mittelklasse. Und schon sei der Streit bei Dienstwagennutzern programmiert. Außerdem führten diese Maßnahmen in der Regel ohnehin nur dazu, dass der Nutzer sich sein subventioniertes Fahrzeug über Gebühr ausstatten könne.

Denn eine Absenkung der Höchstleasingrate, um die Subvention wirklich fürs Unternehmen zur Kosteneinsparung zu nutzen, finde fast nie statt. Dafür stiegen die Prozesskosten, auch durch die permanenten Diskussionen, dass sich andere Dienstwagennutzer übervorteilt fühlen, wenn in deren Beschaffungsperiode gerade keine temporäre Sonderaktion zu bekommen war. „Quersubventionen, die nur zu Beginn der Leasinglaufzeit suggerieren, dass sie mit Kostensenkungen verbunden sind, machen unter dem Strich betriebswirtschaftlich für die Unternehmen keinen Sinn“, sagt Velte. „Hier lassen sich auch die meisten Fuhrparkleiter inzwischen nicht mehr täuschen“.

© 2011 Fuhrpark.de - Restwert-Index des VMF gestiegen, Der Markt