

Der Hyundai Ioniq 5 war eines der ersten E-Autos mit 800-Volt-Bordnetz für schnelles Laden



Schlüsselfaktor Restwerte

Hyundai und DAT gaben Einblicke in die komplexe Berechnung der Restwerte von Automobilen – und erklärten, warum gerade die Koreaner hier auf dem Vormarsch sind.

Im Konferenzraum steht ein neuer Hyundai Ioniq 6. Seine Restwertprognose: 64 Prozent. Ein guter Wert, und ein Stück weit auch „Vorschusslorbeeren“, meint Deutschland-Geschäftsführer Jürgen Keller, der den Workshop in der neu gebauten Hyundai Training Academy in Hösbach eröffnete.

Die Gründe für die vergleichsweise hohe Prognose sind vielschichtig. Zunächst gilt der Restwert eines Fahrzeugs als der größte Faktor bei der Berechnung von Finanzierungs- und Leasingraten. Ein niedriger Wertverlust bedeutet auch gleichzeitig einen höheren Wiederverkaufswert: Der Kunde erzielt beim Verkauf einen höheren Preis. Das senkt die Kapitalkosten über die Laufzeit und damit die monatli-

chen Unterhaltskosten. Für Handel und Hersteller bedeutet ein hoher Restwert, dass über niedrige Finanzierungs- oder Leasingraten attraktivere Angebote für Kunden erstellt werden können – ohne dies mit zusätzlichen Nachlässen zu flankieren.

„Ein hoher Restwert eines Fahrzeugs bedeutet gleichermaßen massive Vorteile für Kunden, Handel, Finanzdienstleister und Hersteller. Er minimiert finanzielle Risiken, schafft Planungssicherheit und reduziert die Kosten über die Haltedauer“, ordnet Martin Weiss, Leiter Gebrauchtfahrzeugwerte bei der Deutschen Automobil Treuhand (DAT), die Thematik ein, bevor er die vier von den DAT-Experten ermittelten

ausschlaggebenden Faktoren für die Restwertentwicklung aufzählt.

Darauf kommt es an

Während wirtschaftliche Faktoren wie Inflation, Trends und Verfügbarkeit nicht groß beeinflusst werden können, verfügen die Autohersteller insbesondere bei den Punkten Produkt und Strategie über ein vergleichsweise hohes Steuerungspotenzial – und gerade da lässt Hyundai derzeit die Muskeln spielen. Ein gutes Beispiel hierfür: der Ioniq 5.

Zum Marktstart war der vollelektrische Hyundai einer der wenigen Stromer, der mit einem 800-Volt-Ladesystem ausgestat-



erklärt Jan Rasmussen, Team Leader Used Car Management bei Hyundai Motor Deutschland. Und genau das macht das Modell eben auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt attraktiv, wie DAT-Statistiken zeigen. Schließlich, so die Argumentation des Restwert-Experten, liebäugeln Gebrauchtwagenkäufer trotz ihres beschränkten Budgets mit moderner Technik. Kein Wunder also, dass der Restwert des Ioniq 5 vergleichsweise hoch ausfällt.

Privatkunden und kleine Flotten

Ebenso entscheidend für die Restwerte: Der Gebrauchtwagenmarkt ist quasi ein reiner Privatkundenmarkt – mit entsprechenden Präferenzen. Entsprechend sind hier Fahrzeuge beliebt, deren Ausstattung im Vorfeld von Privatkunden und nicht von großen Fuhrparkunternehmen konfiguriert wurde. Ein Umstand, der den bei den privaten Fahrzeugzulassungen traditionell starken Koreanern in die Hände spielt. Eine Ausnahme bilden hier kleine Flotten mit weniger als neun Fahrzeugen. Hier ist es der Fall, dass diese Fahrzeuge von den künftigen Besitzern selbst konfiguriert werden und folglich eine ähnliche Ausstattung priorisiert wird wie bei Privatwagen. Klein, wie es der Name suggeriert, ist dieser Bereich dabei keinesfalls: 58 Prozent der Fahrzeugflotten lassen sich in dieser Kategorie verorten.

Stefan Schmid

tet war. Zum gleichen Zeitpunkt war diese Technik ausschließlich doppelt so teuren Wettbewerbern wie dem Porsche Taycan

vorbehalten. Die Vorteile der Technologie liegen auf der Hand und „sie wird auch noch in einigen Jahren *State of the Art* sein“,

Fotos: Michael Blumenstein (2) | Stefan Schmid (1)



2021: Mit dem Ioniq 5 unterwegs in Italien



Martin Weiss von der DAT (l.) und Jan Rasmussen, Hyundai