

Ziehen die E-Restwerte an?

Ebenfalls in Spanien investiert ein weiterer europäischer Player auf dem Automarkt in eigene Batterie-Ressourcen: Stellantis. Was bedeutet das für die Kunden?



Foto: Opel

Stromer erhalten durch die Privat-Prämie neuen Schwung. Für die Restwerte der E-Autos bedeutet das was anderes.

Die Wertschöpfung im E-Auto läuft vor allem über die verbaute Batterie. Der Akkupack definiert den Preis maßgeblich und spielt folglich auch im Gebrauchtmarkt eine zentrale Rolle. Wir sprachen mit Stellantis und deren Leasingtochter (mit dem Joint-Venture-Partner Crédit Agricole Consumer Finance) Leasys über die Restwertprognosen und die Chance von gebrauchten E-Autos im zweiten B2B-Leben.

Die ersten Auto-Abo-Anbieter (etwa vibe moves you) bieten gebrauchte E-Fahrzeuge an. Wie sieht Leasys das Potenzial für gebrauchte E-Autos in den Fuhrparks?

Für Unternehmen und Selbstständige sind aus unserer Sicht die steuerlichen Anreize bei gebrauchten E-Autos noch nicht attraktiv genug. So ist für neu angeschaffte E-Autos beispielsweise eine arithmetisch-degres-

sive Abschreibung („Turbo-Abschreibung“) geplant, das heißt: 75 Prozent der Anschaffungskosten im ersten Jahr, gefolgt von 10 Prozent im zweiten, sowie 5 %, 5 %, 3 % und 2 % in den Folgejahren. Das ist für die gebrauchten E-Autos noch nicht der Fall.

Welchen Einfluss wird die neue E-Auto-Förderung für B2C-Kunden haben?

Ein positiver Effekt würde sich einstellen, wenn durch die E-Auto-Prämie für private Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen das Preisniveau für gebrauchte E-Fahrzeuge so unter Druck kommt, dass es preislich attraktiv werden kann, sich ein gebrauchtes statt ein neues E-Fahrzeug anzuschaffen.

Die Batterien werden seitens der Prüforganisationen als sicher und langlebig eingeschätzt. Was heißt das für die zu erwartenden Restwerte von E-Autos?

Tatsächlich hat man mittlerweile ausreichend Daten, um Kunden die Sorgen vor zu starkem Verfall der Batterien nehmen zu können. Es ist vielmehr ein Thema des Vertrauens oder des ‚Peace of Mind‘. Batteriezerifikate sind daher eine sehr gute Möglichkeit, den ‚State of Health‘ eines gebrauchten E-Fahrzeuges unabhängig bestätigen zu lassen. Restwerte für E-Fahrzeuge werden aber noch von vielen anderen Faktoren beeinflusst, die unterschiedliche Hintergründe haben können. Während die technologische Weiterentwicklung noch schneller und signifikanter ausfällt als bei Verbrenner-Motoren und deshalb Restwerte über die Zeit schneller sinken, gibt es andere The-

men wie Reichweitenangst oder Sorgen um die Ladeinfrastruktur, die in den meisten Fällen nicht mehr ausschlaggebend sein sollten.

Da sprechen Sie die Diskrepanz zwischen dem Lesen über Elektromobilität und dem tatsächlichen Fahren eines Stromers an. Hier ist sicherlich noch ein recht weiter Weg für wirklich alle Hersteller zu gehen. Wie werden sich die E-Auto-Restwerte generell in diesem Jahr entwickeln?

Menschen müssen die Elektromobilität oft erst kennenlernen und erleben, um Unsicherheiten abzubauen – und viele wollen dann nicht mehr zurück. Das erklärt auch die höheren Anteile von Leasing- oder Abo-Verträgen bei E-Fahrzeugen. Generell werden sich die Restwerte für E-Fahrzeuge in diesem Jahr durch die Prämie erneut verändern. Der Markt hatte sich nach Abschaffung der letzten Prämie Ende 2023 eingependelt und beruhigt, eine gute Ausgangslage für ein ausgeglichenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage, und die Etablierung eines zuverlässigen Gebrauchtwagenmarktes. Die aktuellen jungen Gebrauchten verlieren aufgrund der direkten Konkurrenz zu geförderten Neuwagen an Wert.

Blicken wir nun etwas genauer auf die E-Auto-Akkus. Den Wert der Batterie – und damit den teuersten Teil des Stromers – bestimmt der Mix an verwendeten Rohstoffen. Welchen Batterietyp setzt Stellantis hauptsächlich ein? Und welche Batterietypen sind für günstige E-Autos geeignet?

Stellantis verwendet derzeit vor allem zwei Batterie-Chemien in seinen BEVs: Nickel- und kobaltfreie LFP-Batterien (Lithium-Eisenphosphat) für Wirtschaftlichkeit und Langlebigkeit sowie NMC-Batterien (Nickel-Mangan-Kobalt) mit hoher Energiedichte für große Reichweiten. Gleichzeitig erforscht Stellantis gemeinsam mit Partnern verschiedene Batterietechnologien der nächsten Generation, darunter Festkörper-, Lithium-Schwefel- und Natriumionen-Technologien, um in künftigen Elektrofahrzeugen eine höhere Energiedichte, niedrigere Kosten und eine verbesserte Nachhaltigkeit zu erzielen.

Um die eigene Wertschöpfung beim Elektroauto hochzuhalten, sind eigene Batteriewerke nötig. Wie steht es aktuell um die geplante Batteriefabrik im spanischen Saragossa?

Die Grundsteinlegung für die Lithium-Eisenphosphat-Batterie-Gigafabrik (LFP) in Saragossa fand Ende November 2025 statt. Sie markierte den Baubeginn einer der modernsten Anlagen Europas. Die Gigafactory ist als CO₂-neutrale Anlage mit einer Kapazität von bis zu 50 GWh konzipiert und soll die Produktion Ende 2026 aufnehmen.

Sind eigentlich noch weitere eigene Fabriken in Europa geplant und gibt es weitere Joint-Ventures mit Batterieherstellern?

Opel/Stellantis betreiben über das Joint Venture ACC (Automotive Cells Company mit Total Energies und Mercedes Benz) bereits seit 2023 eine Gigafactory in Douvrin im Norden Frankreichs.

Vielen Dank für das Gespräch. *rs*

Kunden müssen keine Sorgen haben, dass E-Auto-Batterien zu stark in der Leistung nachlassen. Das zeigen die Erfahrungen aus gut fünf Jahren E-Mobilität in der Breite. Es geht weniger um den „State of Health“ der Akkus als um den „Peace of Mind“ der Nutzer.