



# Rechenexempel

## Full-Service-Leasing über drei oder vier Jahre?

Der optimale Ersatzzeitpunkt für Leasingfahrzeuge ist immer wieder einmal Thema, das auch insbesondere vor dem Hintergrund eines jüngeren Trends zu längeren Garantiezeiten bei den Fahrzeugherstellern – maximal drei Jahre sind hier durchaus nicht mehr „Grundgesetz“ – nicht an Aktualität verliert. Ist in der Leasing-Laufzeit nach hinten heraus ein größerer technischer Defekt – beispielsweise Getriebe- oder Motorschaden – noch durch die Garantie abgedeckt, schont das auch die Total Cost of Ownership, wenn es wirklich Garantiefälle sind.

Um den optimalen Ersatzzeitpunkt treffsicherer beurteilen zu können, ist es zunächst einmal wichtig, sich einen Überblick über die verschiedenen Kostenverläufe im Full-Service-Leasing bei verschiedenen Laufzeiten zu verschaffen. Interessant oder relevant in der Betrachtung der Laufzeiten für Pkw sind die marktüblichen Leasing-Laufzeiten zwischen 36 und 48 Monaten. Im Transporterbereich kommen auch Laufzeiten von 60 Monaten oder mehr vor, hierbei spielen aber der optimale Ersatzzeitpunkt und der dann noch vorhandene, vergleichsweise recht niedrige Restwert eher untergeordnete Rollen.

Des Weiteren können in der Betrachtung der Kostenverläufe für Pkw die Kosten für Tankmanagement, Kfz-Steuer und GEZ-Gebühr als durchlaufende, feste und zeitunabhängige Posten außen vorgelassen werden. Relevant ist hingegen die Betrachtung der Raten für Finanzierung sowie Wartung und Verschleiß (oder Technik-Service).

Zu diesem Zweck hat Flottenmanagement in einem frei zugänglichen Leasing-Kalkulator beispielhaft sechs Mittelklasse-Diesel-Kombis mit unterschiedlichen Leasing-Laufzeiten kalkuliert.

Danach lässt sich zunächst in Summe festhalten, dass sich die Gesamtrate aus Finanz-Leasing und Service-Rate zwischen 36 und 48 Monaten nach hinten heraus stetig verringert, weil dann die Finanz-Rate stärker fällt als die Service-Rate ansteigt. Bei 30.000 Kilometer jährlicher Laufleistung und den zitierten Mittelklasse-Diesel-Kombis liegen diese Gesamtraten für 48 Monate zwischen rund 15 und 35 Euro niedriger als bei 36 Monaten. Für das vierte Jahr steigt die Service-Rate je nach Modell nur um rund 15 bis 20 Euro an, die Finanz-Raten fallen aber um rund 35 bis rund 50 Euro.

An dieser Stelle kommt aus Flottenbetreiberkreisen der nicht so abwegige Hinweis, dass ein grundsätzlicher Nachteil längerer Leasing-Laufzeiten auch darin bestünde, dass dann neueste Innovationen der Fahrzeughersteller auch erst ein Jahr später zum Zuge kommen könnten. Das würde insbesondere auch die Treibstoff-Verbräuche betreffen. Eine kürzere Leasing-Laufzeit über 36 Monate kann also gerade auch dann angesagt sein, wenn durch einen Modellwechsel beim Fahrzeughersteller eine Verbrauchsreduzierung zwischen 15 und 20 Prozent in Aussicht steht. Für die erwähnten Diesel-Kombis der Mittelklasse würde das beispielsweise auf eine Reduktion zwischen 0,6 und 0,8 Liter auf 100 Kilometer hinauslaufen oder – bei jährlicher Laufleistung von 30.000 Kilometer – auf eine monatliche Treibstoffkosten-

Ersparnis zwischen rund 22 und rund 29 Euro (durchschnittlicher Literpreis Diesel laut ADAC Ende November: 1,46 Euro). Dadurch würde der Full-Service-Leasing-Kostennachteil durch die kürzere Laufzeit in etwa wieder wettgemacht. Es bliebe aber noch außer Acht, dass der Neuwagen bei 36 Monaten zu einer höheren Finanz-Rate geleast werden müsste, die dann auch noch die Steigerungen beim Netto-Listenpreis der drei Jahre zuvor beinhalten würde. Und das in einer Zeit, in der die Restwerte gerade nicht steigen, sondern bestenfalls stabil bleiben.

Letztlich ist unter dem Strich aber noch eine andere Beobachtung wichtig. Es macht einen deutlicheren Unterschied aus, ob in der Gesamtrate aus Finanz-Rate und Service-Rate in einer Leasing-Laufzeit von 48 Monaten gegenüber 36 Monaten lediglich rund 15 oder rund 35 Euro monatlich erwirtschaftet werden. Im ersten Fall würden über die Gesamt-Laufzeit rund 720 Euro gewonnen, im letzteren aber rund 1.680 Euro. Und 720 Euro sind eben nicht gerade viel Reserve, wenn in einem vierten Jahr ein Reparatur-Fall eintritt, der nicht oder nicht mehr durch eine Garantie (oder etwa Kulanz) abgedeckt werden kann. Unter Umständen sind dann nicht einmal 1.680 Euro genug.

Aber selbst dann könnte es noch eine Überlegung wert sein, solche Reparaturkosten ins Verhältnis zu den Gesamtkosten des Fuhrparks zu setzen, in aller Regel trifft es bei weitem nicht jedes Fahrzeug eines Typs. Da spielt dann schließlich auch noch die Fuhrpark-Größe mit hinein. Bei kleinen Fuhrparks muss der Bleistift schon sehr spitz sein, mit dem gerechnet wird.