

2025 King Air market report from a buyer's rep perspective

Chip McClure - King Air Magazine - march 3, 2025

Reporte do mercado King Air 2025 sob a perspectiva de um representante de compradores

Chip McClure - Revista King Air - 03/03/2025

I must admit, it was tempting to pull out the article on the King Air market I wrote last year about this time, change the dates and submit!

The reality is that not much has changed in the past year. We've seen some softness in the King Air 350 market, but other than that, if you're in the market to buy a King Air, it's still tough to find a nice airplane at a price that makes sense. It may be tempting to pay a premium and settle for a below-average airplane. The problem is these purchases often come back to haunt you in the future.

Devo admitir, foi tentador pegar o artigo sobre o mercado de *King Air* que escrevi no ano passado (2024) por esta época, mudar as datas e publicar!

A realidade é que pouca coisa mudou no último ano (2025). Observamos uma certa desaceleração no mercado de *King Air* 350, mas, fora isso, se você está pensando em comprar um *King Air*, ainda é difícil encontrar uma aeronave em boas condições a um preço razoável. Pode ser tentador pagar um preço mais alto e se contentar com uma aeronave abaixo da média. O problema é que essas compras costumam trazer problemas no futuro.

The lack of inventory may sound like good news for sellers, but the reality is that even with the market being incredibly tight, we're currently seeing downward price pressure. While nice examples of our beloved King Airs are hard to come by, there are other airplanes that may suit a buyer's needs and are more obtainable. In the past year, we've had acquisition clients who decided to purchase Socata TBMs, Cessna Citation M2/CJ2+/CJ3 models and Pilatus PC-12 aircraft instead of King Airs, simply because it was too difficult to find a King Air that met their requirements.

The strength of the King Air market has always been the vast number of airframes produced. However, most of the King Air fleet was produced prior to the year 2000, and a stunning fact I just discovered is that the year 2000 was 25 YEARS AGO!

The glory days of Beechcraft production were the late 70s and early 80s. Beech was building more than 100 King Airs every year in the early 1980s! Production numbers have declined since. In fact, the company delivered fewer than 2,800 King Airs of all models in the past two and a half decades. During that same time frame, nearly 4,000 turboprops that are direct competitors to the Beechcraft King Air have been manufactured – and that number doesn't count the thousands of jets produced during the same period.

A falta de estoque pode parecer uma boa notícia para os vendedores, mas a realidade é que, mesmo com o mercado extremamente aquecido, estamos vendo uma pressão de baixa nos preços. Embora seja difícil encontrar bons exemplares dos nossos queridos *King Air*, existem outras aeronaves que podem atender às necessidades de um comprador e são mais acessíveis. No último ano, tivemos clientes que optaram por comprar Socata TBM, Pilatus PC-12 e Cessna *Citation* M2/CJ2+/CJ3 em vez de *King Air*, simplesmente porque era muito difícil encontrar um *King Air* que atendesse as suas exigências.

O ponto forte do mercado de *King Air* sempre foi o grande número de aeronaves produzidas. No entanto, a maior parte da frota de *King Air* foi produzida antes do ano 2000, e um fato impressionante que acabei de descobrir é que o ano 2000 foi há 25 anos!

Os tempos áureos da produção da Beechcraft foram o final da década de 70 e o início da década de 80. A Beech fabricava mais de 100 aviões *King Air* por ano no início da década de 80! Os números de produção diminuíram desde então. Na verdade, a fabricante entregou menos de 2.800 *King Air* de todos os modelos nas últimas duas décadas e meia. Durante esse mesmo período, quase 4.000 turboélices, concorrentes diretos do Beechcraft *King Air*, foram fabricados – e esse número não inclui os milhares de jatos produzidos no mesmo período.



Why doesn't everyone buy a TBM 850 or M2 instead of a C90B? Or why not a Pilatus or CJ2+/CJ3 instead of a King Air B200/250?

Because there's just nothing like a King Air!

When you crunch all the numbers, consider all the factors and weigh all the pros and cons, it's hard to beat the venerable King Air.

Here is how the King Air market looks by model. Feel free to give me a call if you wish to discuss specific details; there are too many models and options to cover everything in a single article.

Por que nem todos compram um TBM 850 ou M2 em vez de um C90B? Ou por que não um Pilatus ou CJ2+/CJ3 em vez de um *King Air* B200/250? Porque simplesmente não há nada como um *King Air*!

Quando você analisa todos os números, considera todos os fatores e pondera todos os prós e contras, é difícil superar o venerável *King Air*.

Veja como o mercado de *King Air* se apresenta por modelo. Sinta-se à vontade para me ligar se desejar discutir detalhes específicos; existem muitos modelos e opções para abordar tudo em um único artigo.

King Air 90 Series

The King Air 90 series encompasses several models, primarily divided by age roughly around the C90A/B model break. The market for legacy 90 series units is tight, but there are a lot of airframes. It's tough to find a pedigree airplane with Blackhawk engines and an upgraded Garmin panel. If you're less picky, the legacy 90 series airplanes can represent a good value. I've always been fond of the F90; it's a lot of airplane for the money.

The King Air 350/360 offers the double-club seating configuration, a distinguishing feature among aircraft of its size.

The later model King Air C90B/GT/GTi/GTx did represent a good value compared to the B200/250, but the scarcity of these airframes has leveled the playing field. Late model 90s are bringing a premium. Since they don't make them anymore, the fleet will continue to shrink.

King Air série 90

A série *King Air* 90 abrange vários modelos, divididos principalmente por idade, aproximadamente na transição entre os modelos C90A e C90B. O mercado de unidades da série 90 mais antigas/legadas é restrito, mas há muitas células disponíveis. É difícil encontrar uma aeronave com "pedigree", motores *Blackhawk* e um painel Garmin atualizado. Se você for menos exigente, as aeronaves da série 90 mais antigas /legadas podem representar um bom negócio. Sempre gostei do F90; é muita aeronave pelo preço.

Os modelos mais recentes de *King Air* C90B/GT/GTi/GTx representavam um bom negócio em comparação com o B200/250, mas a escassez dessas células equilibrou a situação. Os modelos 90

mais recentes estão alcançando preços *premium*. Como não são mais fabricados, a frota continuará a diminuir.

A disponibilidade de aeronaves concorrentes é um dos fatores que exercem pressão para baixo nos preços de *King Air*. Isso inclui o Socata TBM 910 mostrado aqui.



King Air 200 Series

The 200/B200/B200GT/250/260 make up the King Air 200 series, representing most of the King Airs flying. Each model has its nuances and to some extent its own market. The center of the King Air universe is undisputably the King Air B200! The King Air 200 was introduced in 1974, and with the addition of several upgrades including -42 engines, the B200 made its debut in 1981. The King Air B200 would be in continuous production from mid-1981 until the last B200 was delivered to the Royal Flying Doctor Service in 2014, making it one of the longest production runs of any aircraft model. The B200 became such a staple that operators continued to order it for years after the model was replaced in 2008 by the B200GT, featuring -52 engines!

Availability of competitor aircraft is one factor creating downward price pressure in the King Air market. This includes the Socata TBM 910 shown here.

The length of the production run combined with the massive number of options and upgrades make the B200 market the single most complex market we follow. As time goes by, that complexity continues to increase. There has been a shift in what is considered legacy and what is considered late model. I think the break seems to fall at the 1999/2000 year mark.

As mentioned above, the later model B200s were produced in much smaller numbers, and many new B200GTs were exported because the market stateside was soft (recall what the U.S. economy was doing in the 2008-2009 time frame). The coveted 2000 or newer, U.S. pedigree, Blackhawk B200 with G1000NXi is a rare bird indeed! It is very difficult to determine fair market values of these late-model King Air B200s because we regularly see these aircraft sell at prices well above what we consider normal market pricing. When we do our sold comparable research, we often hear, "It brought a premium because there's nothing else out there."

My advice to potential purchasers of B200s is to proceed with caution, do your homework and understand the market very well. It is easy to overinvest hundreds of thousands of dollars if the buyer is not careful.

King Air série 200

Os modelos 200/B200/B200GT/250/260 compõem a série *King Air 200*, representando a maioria dos *King Air* em operação. Cada modelo possui suas nuances e, em certa medida, seu próprio mercado.

O centro do universo *King Air* é, indiscutivelmente, o *King Air B200*!

O *King Air 200* foi lançado em 1974 e, com a adição de diversas atualizações, incluindo os motores PT6A-42, o B200 fez sua estréia em 1981. O *King Air B200* permaneceu em produção contínua de meados de 1981 até a entrega do último B200 á [operadora australiana aeromédica] *Royal Flying Doctor Service* (RFDS) em 2014, tornando-se um dos modelos de aeronave com a produção mais longa de

todos os tempos. O B200 tornou-se tão essencial que empresas aéreas continuaram a encomendá-lo por anos após sua substituição, em 2008, pelo B200GT, equipado com motores “-52”!

A longa duração da produção, combinada com o enorme número de opções e atualizações, torna o mercado do B200 o mais complexo que acompanhamos. Com o passar do tempo, essa complexidade continua a aumentar. Houve uma mudança no que é considerado modelo antigo e no que é considerado modelo recente. Acredito que a divisão ocorreu por volta de 1999/2000.

Como mencionado acima, os modelos B200 mais recentes foram produzidos em números muito menores, e muitos B200GT novos foram exportados porque o mercado americano estava fraco (lembre-se da situação da economia do EUA entre 2008 e 2009). O cobiçado *Blackhawk* B200 de 2000 ou mais novo, com “pedigree” americano e G1000NXi, é realmente uma raridade! É muito difícil determinar o valor justo de mercado desses King Air B200 mais recentes, porque vemos essas aeronaves sendo vendidas regularmente por preços bem acima do que consideramos preços normais de mercado. Ao analisarmos as vendas comparáveis, ouvimos frequentemente: “Conseguimos um preço acima da média porque não há nada igual no mercado”.

Meu conselho para potenciais compradores de B200 é que procedam com cautela, pesquisem bastante e compreendam muito bem o mercado. É fácil investir centenas de milhares de Dólares a mais se o comprador não for cuidadoso.

King Air 300 Series

The King Air 300/350/350i/360 make up the 300 series, and like the 200 series, each one is related but in a separate market. For the sake of time, we'll cover the core of the market: the King Air 350. The 350 was introduced in 1990, replacing the King Air 300. It's longer than the 200/300 airframes, and its most notable difference is the full double-club seating arrangement. This makes the King Air 350/360 unique among aircraft of its size. You'll have to step up to a fairly large and expensive jet to find true double-club seating for eight adults!

If you are reading this as a King Air 350 seller, I don't have great news for you: It's the only King Air market that has slowed down in the past year, mainly due to the fear that King Air 350s operated by Wheels Up are hitting the market and will eventually drive prices down. If you're a buyer, it is the only King Air market that seems promising right now, but that is subject to change quickly. We anticipate the new U.S. administration will reinstate 100% bonus depreciation, creating another buying frenzy, driving inventory down and prices back up.

King Air série 300

Os modelos *King Air* 300/350/350i/360 compõe a série 300 e, assim como a série 200, cada um está relacionado, mas em um mercado diferente. Para sermos breves, vamos abordar o núcleo do mercado: o King Air 350.

O 350 foi lançado em 1990, substituindo o King Air 300. Ele é mais longo que as aeronaves das séries 200/300 e sua diferença mais notável é a configuração completa de assentos em formato de “*double club*” (com dois assentos em formato de clube). Isso torna o *King Air* 350/360 único entre aeronaves de seu porte. Você precisará optar por um jato consideravelmente maior e mais caro para encontrar assentos em formato de “*double club*” para oito adultos!

King Air 350/360 oferece a configuração de assentos “*double-club*”, uma característica distintiva entre aeronaves de seu porte.



Se você está lendo isto como vendedor de um *King Air 350*, não tenho boas notícias: este é o único mercado de *King Air* que apresentou desaceleração no último ano, principalmente devido ao receio de que aeronaves *King Air 350* operadas pela *Wheels Up* [operadora PART-135, no EUA] estejam entrando no mercado e, eventualmente, façam os preços caírem. Se você é comprador, este é o único mercado de *King Air* que parece promissor no momento, mas isso pode mudar rapidamente. Prevemos que o novo governo do EUA restabelecerá a depreciação acelerada de 100%, criando uma nova onda de compras, reduzindo os estoques e elevando os preços novamente.

New King Airs

We've recently helped clients purchase a factory-new King Air 260 and King Air 360 and even order a Beechcraft Denali, Textron Aviation's single-engine turboprop expected to earn FAA certification this year. The market for new King Airs is red-hot with prices for "new flips" that are high enough to require supplemental oxygen.

This is based on high demand and relatively low production numbers that have plagued all manufacturers since the pandemic. The bad news is availability is only going to get worse. The King Air is not only popular with owner pilots, businesses and charter operators, it's also very popular with our military, and they have placed orders (see box on this page) that will consume a good portion of new King Air production.

King Air novos

Recentemente, ajudamos clientes a comprar um *King Air 260* e um *King Air 360* novos de fábrica e até mesmo encomendamos um Beechcraft *Denali*, o turboélice monomotor da *Textron Aviation* que deve obter a certificação da FAA neste ano.

O mercado de *King Air* novos está aquecido, com preços tão altos que chegam a exigir oxigênio suplementar. Isso se deve à alta demanda e aos números de produção relativamente baixos que têm afetado todos os fabricantes desde o início da pandemia.

A má notícia é que a disponibilidade só tende a piorar. O *King Air* não é popular apenas entre pilotos proprietários, empresas e operadores de táxi aéreo, mas também é muito popular entre as forças armadas, que fizeram encomendas (veja o quadro nesta página) que consumirão uma boa parte da produção de novos *King Air*.

What does this all mean?

In summary, if you own a King Air, you've likely made a very good investment. If you don't own one yet but wish to, you have two options: Dig deep to find one or consider an alternative.

Want to order a new King Air? You should place your order as soon as possible. Or call me and we'll talk about the Denali; its streamlined design and ease of manufacture may make it the Beechcraft that you can actually get.

Did I just commit blasphemy? It is a Beechcraft – not a Cessna as originally planned – but it's not a King Air ... or is it?

Stay tuned for more. There's an article in the works for King Air magazine that will compare the Denali with the King Air. Will King Air loyalists accept it? We'll all find out together.

Until then, happy buying and happy flying!

O que tudo isso significa?

Em resumo, se você possui um *King Air*, provavelmente fez um ótimo investimento. Se você ainda não possui um, mas deseja ter, você tem duas opções: pesquisar bastante para encontrar um ou considerar uma alternativa.

Quer encomendar um *King Air* novo? Você deve fazer seu pedido o mais rápido possível. Ou me ligue e conversaremos sobre o *Denali*; seu design aerodinâmico e facilidade de fabricação podem torná-lo o Beechcraft que você realmente pode adquirir.

Acabei de cometer uma blasfêmia? É um Beechcraft – não um Cessna como planejado originalmente – mas não é um *King Air* ... ou será que é?

Fique atento para mais novidades. Há um artigo em produção para a revista *King Air* que comparará o *Denali* com o *King Air*. Será que os fãs do *King Air* aceitarão? Descobriremos juntos.

Até lá, boas compras e bons vôos!

Chip McClure

Profissional na indústria da aviação há mais de 20 anos

Com sua esposa (Amy), fundou em 2015 a *Jet Acquisitions* - firma (de Franklin, no Estado do Tennessee, no EUA) representante exclusivamente de compradores de aeronaves à turbina, especializada em Beechcraft *King Air* e todos modelos turbohélices e jatos em produção