

Ole, Ole, Ole....Ola.....Ohjeeee! Aktuelle Teilepreise MB

Post by "aggiepack" of Mar 7th 2023, 11:33 am

Teilweise nimmt das momentan flächendeckend schon reichlich absurde Züge an. Selbst ehemals als "Billigheimer" angesehene Ketten wie ATU rufen heute im Schlepptau der Vertragswerkstätten Teilepreise und Stundenverrechnungssätze auf, die vor 10 Jahren undenkbar erschienen. Entgegen landläufiger Ansicht sind auch die markengebundenen Vertragswerkstätten an der Situation nicht unschuldig. Ein nicht unerheblicher Anteil der Betriebe packt auf die UPE des Herstellers / Importeurs noch einmal bis zu 20 % als Teilezuschlag obendrauf. Die Hersteller/Importeure selbst gewähren den Werkstätten massive Rabatte auf die regulären Einkaufspreise (nämlich bis zu 40%), wenn die Teile nicht per "Nachtsprung", sondern auf Wochen- oder Monatsorder geschrieben werden. Mit anderen Worten: schnelldrehende Teile ordern die Werkstätte auf Monatsorder mit entsprechenden Nachlässen und erhöhen somit die Marge gegenüber dem Endkunden. Der Griff ins Regal zum Ölfilter wird somit regelrecht vergoldet.

Keine Frage, die markengebundenen Händler und Werkstätten sind in den letzten 15 Jahren durch die Hersteller durch wahnwitzige CI-Vorgaben in eine Zwickmühle gebracht worden, die zumindest bis 2021 die Rentabilität des Neuwagenvertriebes bei vielen Unternehmen in Frage gestellt hat und vielfach lediglich über das Gebrauchtwagen- und Werkstättingeschäft ein Überleben überhaupt möglich war. Zeitgleich haben die Versicherungsgesellschaften das ehemals renditestarke Unfallgeschäft für sich selbst entdeckt und durch aggressives Schadensmanagement im Bereich der Haftpflichtschäden sowie durch entsprechende preisreduzierte Policen im Bereich der Kaskoversicherung eine neue Wettbewerbssituation geschaffen und ihren Regulierungsaufwand massiv gedrückt.

Daher versucht man sich am privaten Endkunden bzw. gewerblichen Kleinkunden schadlos zu halten.

Kleines Beispiel aus dem richtigen Leben: ein Audi A2 1,4 16V braucht einen Satz neue Bremssscheiben und Bremsbeläge vorne, also einer der klassischen Verschleißreparaturen schlechthin. Der örtliche VW/Audi/Seat/Skoda-Händler ruft für die Teile einen Tarif von fast 600 EUR auf. Das Auto ist nun sicherlich kein Millionenseller gewesen, die Bremsanlage vorne ist jedoch von Golf IV / Bora an bis 2019 quer durch den ganzen Baukasten verbaut worden. Die

Ware ist also mit Sicherheit kein Lagergold, sondern hat das Potential sich entsprechend schnell zu drehen. Bei daparto & Co. tut man sich schwer für das Paket von den üblichen "Premiumverdächtigen" und OEM-Lieferanten (Bosch / Brembo / ATE) über 80 EUR auszugeben. Auch bei allen anderen Teilen, die in dieses Fahrzeug geflossen sind, war es durchweg mindestens der Faktor 5, um jenen die Teile im VAG-Schächtelchen teurer gewesen wären. Das ist mit QM - Kosten und Kosten der Lagerhaltung nicht mehr zu erklären, denn auch bei den OEM -Teilen der freien Händler haben ja diverse Handelsstufen auch ihren Anteil gehabt.

Ob die Strategie der massiven Preiserhöhungen für Teile durch die Hersteller langfristig aufgeht, wird sich erst noch zeigen. Es ist momentan unverkennbar, daß man herstellerseitig versucht durch all-inclusive-Wartungsverträge die ET-Preise und Stundenverrechnungssätze gegenüber den Neuwagenkunden in den ersten Betriebsjahren zu verschleiern. VW hat in diesem Jahr in zwei Runden die Preise bereits um über 20 % erhöht und die Führungsriege freut sich über dicke Boni. Hierdurch steigt indessen der Anreiz für den Kleinkunden zukünftig auf andere Bezugsquellen auszuweichen. Wer sich bei den Teilepreisen für Gebrauchtwagen durch den Hersteller geprellt fühlt, wird dort kaum einen Neuwagen kaufen. Die zunehmende Popularität von Dacia & Co basiert ja nicht in erster Linie auf der technischen Überlegenheit der Produkte, sondern eher auf dem Frust mit dem bisherigen Mobilitätslieferanten.

Ich vermute, wir werden mittelfristig eine Wiederkehr der kleinen Tankstellenwerkstätten erleben, die sich einen nicht unerheblichen Anteil aus dem Wartungsgeschäft der über 4 jährigen Fahrzeuge sichern werden. Ebenso wird ein Teil der Betreiber von kleineren Flotten auch wieder dazu übergehen eine eigene Werkstatt vorzuhalten.