

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

Post by "Sechspunktneun" of Mar 3rd 2023, 10:32 am

Hallo zusammen,

ich wollte gerade 20 Radschrauben der Teilenummer A1084010070 in der Niederlassung bestellen. Vor ein paar Jahren haben die Schrauben da noch knapp 3 Euro/Stück gekostet. Jetzt wollen die 15 Euro irgendwas pro Stück(!)also über 300 Euro für einen Satz. 🙌👎🙌

Ich kauf jetzt im normalen Teilehandel für knapp 2 Euro/Stück von Febi, Meyle etc..

Post by "hoffy" of Mar 3rd 2023, 10:56 am

Hi, die ziehen sich aus den Ersatzteilen Geschäft zurück (W108/W109-30 Jahre Ersatzteil Garantie/ W123-20 Jahre Ersatzteil Garantie/ W124-10 Jahre Ersatzteil Garantie/ was danach kommt...kannste zufrieden sein Überhaupt was zu bekommen.....Meine persönliche Einschätzung) und regeln das über den Preis.

Ausserdem sollst du dir ein Elektroauto kaufen und nutzen/mieten und nicht den alten Schrott unterhalten und weiterbewegen !!!

*Gruß Hoffy !!!

Post by "Insulaner" of Mar 3rd 2023, 11:00 am

Hallo Wolfgang,

mich wundert dass überhaupt noch jemand bei Mercedes nach Ersatzteilen schaut...

Drittanbieter, Alteil instandsetzen. Andere Möglichkeit sehe ich nicht mehr. Über 1000% Profit gibts von mir nicht.

Viele Grüsse,

Hagen

Post by “volatile void” of Mar 3rd 2023, 11:52 am

Hallo Wolfgang,

MB-Ersatzteilpreise folgen generell keiner Logik, hab ich das Gefühl. Hab vor einiger Zeit neue Schrauben für die Riemenscheibe an meiner Lenkhelfpumpe gekauft, weil die alten komplett angefressen waren. [Schlanke 38,68 € pro Stück](#).

Hallo Hagen,

[Quote from Insulaner](#)

mich wundert dass überhaupt noch jemand bei Mercedes nach Ersatzteilen schaut

Glaub, ich bin genau das richtige Opfer für die, ich mag's nämlich gerne so original wie möglich (wohlwissend, dass das in vielen Fällen Quatsch ist). 😄 Wobei ich meine Schmerzgrenze inzwischen auch nach unten korrigiere.

Viele Grüße

Thomas

Post by "Insulaner" of Mar 3rd 2023, 8:53 pm

Hallo Thomas,

[Quote from volatile void](#)

Glaub, ich bin genau das richtige Opfer für die, ich mag's nämlich gerne so original wie möglich (wohlwissend, dass das in vielen Fällen Quatsch ist). 😄 Wobei ich meine Schmerzgrenze inzwischen auch nach unten korrigiere.

na ja, bei 38 Euro pro Schraube ist bei mir die Schmerzgrenze schon lange überschritten.

Die Schrauben fürs 126er Lenkgetriebe sollten vor 2 Jahren 36,30 Euro pro Stück kosten. In Amiland waren's \$12,60. Und gekauft habe ich sie bei BMW für 2,65 Euro. Würde mich mal interessieren ob du die vom Original unterscheiden kannst. Weder Mercedes noch BMW stellen Schrauben her, soweit ich weiss 😊

Viele Grüße,

Hagen

Post by "Insulaner" of Mar 3rd 2023, 8:56 pm

Hallo Wolfgang,

[Quote from Sechspunktneun](#)

Ich kauf jetzt im normalen Teilehandel für knapp 2 Euro/Stück von Febi, Meyle etc..

das machst du genau richtig. Merke: der Kunde macht die Preise, nicht der Verkäufer. Ich hoffe du hast dem Mercedes Teileonkel deutlich gesagt wohin er sich seine Abzockerschrauben stecken kann 😊

Viele Grüße,

Hagen

Post by “Sechspunktneun” of Mar 4th 2023, 6:47 am

Der Teileonkel kann nichts dafür, der arbeitet dort nur. Ich konnts mir nicht verkneifen seinen obersten Häuptling zu werten. Der Teileonkel hat es sich halt anhören müssen. Das, und auf die Kundenmeinung nicht einsteigen oder diese mir Gegenargumenten abzuwehren, gehört glaube ich zu seiner Stellenbeschreibung. Aber er war zwischen den Zeilen auf meiner Seite. Das konnte ich wahrnehmen. ☐☐

Post by “Insulaner” of Mar 4th 2023, 8:42 am

Hallo Wolfgang,

[Quote from Sechspunktneun](#)

Der Teileonkel kann nichts dafür, der arbeitet dort nur. Ich konnts mir nicht verkneifen seinen obersten Häuptling zu werten. Der Teileonkel hat es sich halt anhören müssen. Das, und auf die Kundenmeinung nicht einsteigen oder diese mir Gegenargumenten abzuwehren, gehört glaube ich zu seiner Stellenbeschreibung.

schon klar, er macht nicht die Preise. Von daher ist man höflich, aber bestimmt. Er ist aber letztendlich dein Ansprechpartner und sollte die Unmut der Kunden an die oberste Heeresleitung zurück melden.

Aber ich glaube Teile für alte Verbrennungsautos interessieren Oli nicht, der hat sich zu sehr von seiner Frau belabern lassen und baut nur noch Batterieautos im Luxussegment mit entsprechenden Preisen. Und die Teile die sie noch haben werden bis über die Schmerzgrenze hinaus bepreist, der riesige Wasserkopf will ja bezahlt sein.

Viele Grüsse,

Hagen

Post by "wegi89" of Mar 4th 2023, 11:22 am

Mir ist es schon einmal passiert, dass sich der Teileonkel für den überzogenen Preis entschuldigt hatte. Der war/ ist aber noch von der "alten Garde". Ein paar Sachen holt man halt doch noch dort, weil es schnell verfügbar sein kann. Leider werden sich so ein paar Storys von vor mehreren Jahren dnan nicht mehr wiederholen.

Kumpel kommt mit 190er zum Reifenwechsel, Beläge vorne sind durch. Samstag 10 Uhr, NDL angerufen, Beläge vorrätig 26€, 10 min Fahrzeit. Geholt, eingebaut, fertig.

Opas 202 nach Jahren wieder in Betrieb gesetzt, zum TÜV gefahren: Bremslichtschalter defekt (ging noch bei Abfahrt daheim) 300m weiter Benz Händler, rein, vorrätig, 8€, eingebaut, wieder hin. Verdutzer Prüfer, dass man nach 30 min wieder zur Nachprüfung da ist die am gleichen tag auch nichts kostet.

Sowas wird durch diese dämliche Preispolitik zerstört. Ich fahre meine Sterne nicht deswegen weil das Preisschild besonders hoch ist als Neuwagen, sondern weil zumindest die älteren Sterne durchdacht gebaut sind, die Teileversorgung über den freien Markt zum Glück noch stimmt. Und es sind keine hässlichen Fratzen wie die aktuellen Fahrzeuge. Nur die Rostvorsorge... naja, das sprechen wir jetzt nicht an.

Post by "RoterBaron" of Mar 4th 2023, 11:52 am

Ohne die Preise hier rechtfertigen zu wollen, heißt Din Teil nicht gleich Din Teil.

Ein PC der abei Aldi 600 € kosten, kostet als Rechenblech in einem CT Scanner, das 10 fache. Warum? Weil ein entsprechende QM-System gepflegt und aufrecht erhalten werden muss. Das ist im Automotivebereich nicht anders. Nur weil da 10.8 drauf steht heißt das nicht, dass die Originalteile Lieferanten den Allerweltspreis verlangen können, auch wenn es sich um ein DIN

Teil handelt. Auch die Lieferanten müssen hier mit entsprechenden Prüfberichten bestätigen dass die Teile den Anforderungen entsprechen. Egal was auf der Schraube steht. Das Risikomanagement muss gepflegt werden, siehe ISO 14971 und die Hersteller müssen ihre Prüfberichte

aufbewahren und eine Chargenverfolgung für Rückrufaktionen am Leben halten (Vigilanz). Tun sie das nicht, kann ihnen bei einem Q-Audit die Sperrung der Produktion blühen.

Wer die Schraube an sich kennt, kann sich da aus anderen Kanälen gut bedienen. Die Preise sind dann eben niedrig, weil das QM-System ein anderes ist.

Und am Ende ist es auch eine Haftungsfrage. Wer trägt die Kosten für gebrochene Radbolzen die Mao Tse-Tung in einer Hinterhofschmiede produziert hat und diese dann reißen. Das ist selbstverständlich überspitzt und kann auch mit Original-Teilen passieren. Und ob eine 10.8er Schraube aus einer Obi Schublade tatsächlich schlechter ist als eine Original 10.8er mag in Frage gestellt sein, aber das ist es eben was obigen Prozess auf die Kosten der Einzelschraube durchschlagen lässt.

Grüße

Post by “Insulaner” of Mar 4th 2023, 12:58 pm

Hallo Michael,

wenn du bei der letzten JHV gewesen wärst dann wüsstest du was mittlerweile von der Qualität der Mercedes Originalersatzteile zu halten ist und dann würdest du auch nicht so einen Senf schreiben.

Schönen Tag noch,

Hagen

Post by “T-Modell” of Mar 4th 2023, 1:04 pm

Und wenn Du den Konjunktiv gelernt wüden hättest, dann wärtst Du besser in der Schule gewäsen ... 👍

Post by “RoterBaron” of Mar 4th 2023, 1:06 pm

Oh vielen Dank für die Bewertung meines Beitrages.

Leider liegt hier ein massives Missverständnis vor.

Ich sprach mitnichten von der Qualität der Mercedes Originalteile, sondern über Qualitätsmanagementprozesse und was so ein Unternehmen aufrechterhalten muss und wie es sich auf die Kosten niederschlägt.

Qualitätsmanagementprozesse sind Kostenträger und sagen zunächst einmal gar nichts über die Qualität der produzierten Teile aus.

Post by “Insulaner” of Mar 4th 2023, 1:10 pm

[Quote from T-Modell](#)

Und wenn Du den Konjunktiv gelernt würdest hättest, dann wärest Du besser in der Schule gewesen ... 👍

sorry, Tippfehler. Habe mich nach einem Jahr immer noch nicht an diese doofe Tablettastatur gewöhnt... 🤔

Post by “Insulaner” of Mar 4th 2023, 1:13 pm

[Quote from RoterBaron](#)

Oh vielen Dank für die Bewertung meines Beitrages.

Leider liegt hier ein massives Missverständnis vor.

Ich sprach mitnichten von der Qualität der Mercedes Originalteile, sondern über Qualitätsmanagementprozesse und was so ein Unternehmen aufrechterhalten muss und wie es sich auf die Kosten niederschlägt.

Qualitätsmanagementprozesse sind Kostenträger und sagen zunächst einmal gar nichts über die Qualität der produzierten Teile aus.

Display More

die Kosten sind mit Sicherheit bei Mercedes da aber die Qualität ist leider trotzdem nicht mehr vorhanden.

Dann kaufe ich lieber die Mao-Tse-Tung Schraube, da habe ich wenigstens gute Chancen dass es gute Qualität ist.

Post by “ktc_” of Mar 4th 2023, 1:15 pm

Servus,

die Preiskalkulation wird sicherlich nicht durch eine ISO-Zertifizierung bestimmt, allenfalls als Gemeinkostenzuschlag.

Vielmehr sind das Chargenmenge, die ihrerseits von der Nachfrage abhängt, sowie Logistik- und dabei insbesondere Lagerkosten.

Dazu kommt natürlich ein ordentliches Aufgeld für die Marke, die sich für die Zukunft auf vornehmlich Luxus ausrichten möchte, und für den Verkauf als Originalteil.

Dabei sind mitunter identische Teile bei Drittanbietern verfügbar.

(Gesetzliche) Garantievoraussetzungen für z.B. eine WaPu sind für MB und Zubehörhandel gleich.

DIN-Norm ist natürlich gleich DIN-Norm, sonst wär die DIN-Norm ja für die Katz.

Gruß

thomas

Post by “RoterBaron” of Mar 4th 2023, 1:46 pm

Hallo Thomas,

DIN Norm ist zwar immer DIN Norm, allerdings gibt es auch hier Spielräume.

Bei der Abnahme einer Charge wird über die Annahme oder Abweisung einer Charge entschieden.

Hier gibt es Spielräume, die Auftraggeber und Auftragnehmer festlegen.

Die Annahme einer Charge wird dabei unter anderem definiert durch die Losgröße, die Anzahl der zu ziehenden Stichproben, die maximale Anzahl von außerhalb der Spezifikation liegenden angelieferten Teile.

Diese Parameter sind flexibel. Man kann demnach eine Los von 100.000 Stück annehmen, wenn man bei den Stichprobe 1000 außerhalb der Spezifikation liegenden Teile findet, oder nur 10.

Hier kann man also mit Kosten und Qualität trotz DIN spielen.
Und sicher ist das QM - System nur einer von vielen Faktoren.

Wie das im Automotive Bereich ist weiß ich nicht.

In der Medizintechnik werden Ersatzteile auf Halde produziert um für 10 Jahre Serviceleistungen anbieten zu können.

Wer hier nicht auf Halde produziert muss einen kompletten Zulassungszyklus erneut durchlaufen, wenn er Teile wegen nicht mehr Verfügbarkeit substituieren muss. Bei DIN Schrauben wohl eher ein untergeordnetes Thema. Ich wollte auch nicht auf den einen Fall hinaus, sondern darauf verweisen, dass im Automotive Bereich eben entsprechende Faktoren anfallen, egal um welches Teil es sich handelt.

Grüße

Post by “windy.inc” of Mar 6th 2023, 8:34 pm

Hallo Leute,

bin zufällig auf diese Diskussion gestossen und dachte: da kann ich meinen Senf auch dazugeben.

Zur Historie Ich habe 27 Jahre in der Entwicklung von Reinigungsmaschinen gearbeitet.

Heisst: viele Komponenten für die 12V-36V DC Batteriemaschinen kamen aus dem Umfeld der Automobilindustrie

Da wir Zielvorgaben zu den Kosten hatten , kannte ich praktisch alle Komponentenpreise.

Und natürlich gab es bei uns und als Vorschrift für Lieferanten Qualitätssicherungssysteme.

Unsere Stückzahlen waren nicht im Bereich der Automobilindustrie , aber im 4 bzw 5 stelligen Bereich.

Wenn ich dann die verlangten Preise bei MB sehe oder lese, muss ich immer zuerst würgen und mich beherrschen. (Weil der Mann hinter den Tresen nichts dafür kann)

Die verlangten Preise liegen i.d.R. Faktor 10 über den Einkaufspreisen. Schluck

Auch bei Elektronikteilen.

Unsere Steuerungen wurden maschinenspezifisch entwickelt und über die Produktion amortisiert. Trotz o.g. Stückzahlen hat selbst eine komplexe Steuelektronik mit x-Funktionen einen Bruchteil dessen gekostet, was eine kleine Elektronik (Fensterheber oder so) beim gnädigen Markenverhäufer kostet.

Dafür gibt es keinen rationalen Grund (ausser Profit)

Das QS System ist bei den Stückzahlen kostentechnisch komplett zu vernachlässigen. Logistik schlägt mit 10-12% auf die Einkaufspreise zu Buche, wenn man eine einfache Mischpreis Kalkulation macht...

Ich nehme aber an, dass MB -dank der Digitalisierung- über die Kosten für einzelne Lagerplätze kalkuliert:

Und das geht so: 1 Lagerplatz kostet (Annahme) durchschnittlich 6000 € pro Jahr

Ist der Umsatz für einen bestimmten Lagertplatz klein, werden die 6000€ auf die Zahl der erwarteten Verkaufsteile umgelegt. (zuzüglich Marge 250 - 500%)

Nur so kann ich mir die Mondpreise erklären, die MB verlangt. (und auch andere...)

Das Ganze nur mal so. Von jemandem, der sich viele Jahre mit Kostenkalkulationen rumgeschlagen hat....

viele Grüsse vom Bodensee

Post by “Fabian_M” of Mar 6th 2023, 10:06 pm

Hi zusammen,

bestimmt kann man irgendwelche rationalen Gründe für das Pricing finden - aber ist es nicht viel einfacher?

<https://www.spiegel.de/auto/ak...satzteilen-a-1210518.html>

Dort ist es halt mal aufgefliegen...

Gruß
Fabian

Post by “FrankKellewald” of Mar 6th 2023, 10:29 pm

Das ist genau das von mir gerne beschriebene Yieldmanagement.

Machen alle.
Kenne ich aus einer anderen Branche.
Funktioniert erstaunlich gut.

Post by “Insulaner” of Mar 7th 2023, 8:59 am

[Quote from FrankKellewald](#)

Das ist genau das von mir gerne beschriebene Yieldmanagement.

Machen alle.
Kenne ich aus einer anderen Branche.
Funktioniert erstaunlich gut.

klar funktioniert das solange es Leute gibt die 38 Euro für eine Schraube bezahlen die im Einkauf nicht mal einen Euro kostet...

Post by “bacigalupo” of Mar 7th 2023, 9:05 am

Eben. Man muß dem BWL-Voodoo ja nicht auf den Leim gehen. Manche Leute fühlen sich halt beim Teilekaufen im Glaspalast wohl, andere suchen lieber ein bißchen, bis sie das gleiche Teil woanders günstiger aufgetrieben haben. Warum soll man als Ersatzteilkunde dem Berater sein Gehalt mitfinanzieren?

Grüße

Post by “Porfirio Rubirosa” of Mar 7th 2023, 9:44 am

Mit jedem 'wirtschaftlichen Totalschaden' kann man eben auch ein neues Auto verkaufen, wenn Reparatur und Ersatzteile entsprechend teuer sind. Herr und Frau Normalverbraucher/in verlieren da schnell Geduld, Übersicht und Vernunft.

Gruß - Christoph

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 "Nachsprung", 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 Bremsscheiben 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.

Post by "winfried" of Mar 7th 2023, 3:45 pm

Ich würde mir sehr wünschen, dass es an Tankstellen wieder die gute alte Service Werkstätte gäbe. Sllerdings wird das ein Wunschtraum bleiben. Die Tankstellenpächter sind arme Knechte der Mineralölgesellschaften, senen alles, aber auch alles vorgeschrieben wird. Ausnahmen mag es geben. Anstelle der früher üblichen Werkstathallen rückten überteuerte Minisupermärkte. Pro qm ist mit einem Snickers-Regal deutlich mehr rauszuholen als mit einer Werkstatt.

Es waren gute Zeiten, es waren schöne Zeiten, aber auch das fiel schon vor Jahren unter eine Zeitenwende.

Post by "winfried" of Mar 7th 2023, 3:47 pm

Da fällt mir ein, wollte Hagen nicht mal eine Vergleichsliste mit Teilen, wie gerade Schrauben etc. anleiern?

Post by "Itte" of Mar 8th 2023, 7:47 am

[Quote from winfried](#)

Da fällt mir ein, wollte Hagen nicht mal eine Vergleichsliste mit Teilen, wie gerade Schrauben etc. anleiern?

Beim richten meines W123 habe ich gerne auf die MB Umschlüsselungsliste vom vdh zurückgegriffen. Hilft zumindest bei DIN und Normteilen. Leider ist mein Exemplar (#17) eigentlich "steinalt", für den W123 waren nicht alle Teile aufgeführt. Sowas in modern, das wäre schon genial...

Grüße

Christian