

Kein Leben lang

Schmierstoffe, die vom ersten bis zum letzten Kilometer eines Autolebens ihren Dienst verrichten? Das war zwar nie ein ernsthaftes Szenario, doch tatsächlich wurden die Ölwechselintervalle in den vergangenen Jahren kontinuierlich länger. Für die Kfz-Betriebe eine ernsthafte Bedrohung: Immerhin kann ein professionell betriebenes Schmierstoffgeschäft ein Drittel des gesamten Werkstattetrags abwerfen.

Mittlerweile ist der Trend vorüber. Der „konstruktive Endpunkt“ wurde erreicht, meinen Experten. Zwar lehrt die Erfahrung, dass solche Punkte nur selten wirklich endgültig sind, doch für eine Atempause wäre gesorgt – sofern die Branche nicht selbst dieses so wichtige Geschäftsfeld ruiniert.

Immer mehr Konzerne ziehen sich aus dem Werkstattgeschäft zurück, weil sie „upstream“ das letzte große Geld wittern, bevor eine generelle Abkehr von fossilen Kraftstoffen ihr Geschäftsmodell ins Wanken bringt. Zurück bleiben Großhändler, die keineswegs die gewohnten Serviceleistungen erbringen, sich aber einen erbitterten Preiskampf bis hinein in die Großfläche liefern. Gleichzeitig drücken Schnellserviceketten und Zubehörhändler Motoröle zu Dumpingpreisen in den Markt, begünstigt durch ungleiche Abgabepreise und das Desinteresse der Kunden an einem „unsichtbaren“ Produkt.



Philipp Hayder,
leitender Redakteur

Ansicht

Viele Märkte bekommen diese Entwicklung bereits zu spüren. Österreich ist weitgehend verschont geblieben. Der Grund: Ob Konzerntochter, nationaler Hersteller oder private Importgesellschaft – auf allen Seiten dominiert die Verantwortung. Anstatt eines vernichtenden Wettbewerbs befolgen erfolgreiche Schmierstofflieferanten noch immer den Grundsatz, dass langfristige Kundenbeziehungen die besten sind: Wer Betriebsinhabern nicht nur Prozenze gibt, sondern auch mit Rat, Tat und den richtigen Beziehungen zu Entscheidungsträgern innerhalb und außerhalb der Branche zur Seite steht, macht nach wie vor das Rennen.

Der Bestandsanteil der Elektroautos dürfte unterdessen auf zehn, fünfzehn Jahre hinaus gering bleiben. Darüber hinaus sind auch bei diesen Fahrzeugen gewisse Komponenten zu schmieren. Wird das „schwarze Gold“ also ungebrochen Geld in die Betriebskassen spülen? Vorsicht ist geboten: Allzu viel kann sich schon innerhalb eines Autolebens ändern.

Dafür sind wir der wirkliche Spezialist:

