

Ruf nach Hilfe

Auch wenn es mancher im Autohandel gerne verschweigen würde: Die Entscheidung, die das Oberlandesgericht Klagenfurt im Garantie- und Gewährleistungsprozess von Walter Benda gegen Ex-Importeur Syma getroffen hat, ist eindeutig. Die mit mangelhafter Vergütung begründete Klage wurde abgewiesen.

Für Benda selbst ist das nur noch von theoretischem Interesse, wurde doch einige Wochen zuvor ein Generalvergleich abgeschlossen. Damit ist auch eine – allenfalls von der Kärntner Rechtsansicht abweichende – Beurteilung durch den Obersten Gerichtshof ausgeschlossen. Das weithin als Musterprozess betrachtete Verfahren hat aber Signalwirkung: Sowohl das „Böhmendorfer-Gutachten“, das der Ex-Justizminister 2006 im Auftrag des Fahrzeughandels verfasst hat, als auch das „Praxishandbuch“ des prominenten Kartellrechtlers Dr. Norbert Gugerbauer wurden ignoriert.

Kein Einsatz für Mittelstand?

„Nur ein gänzlicher Ausschluss des Gewährleistungsregresses, der am Wuchertatbestand zu

Der juristische Kampf um die Garantievergütung scheint aussichtslos. Jetzt ist die Politik gefordert.

messen ist, wäre sittenwidrig. Die von uns beklagte Unterdeckung von 30 Prozent war für das Gericht nicht ausreichend“, fasst Rechtsanwalt Dr. Friedrich Knöbl zusammen. Er drängt auf politische Maßnahmen, zumal das Thema angesichts der in der EU diskutierten Gewährleistungsverlängerung immer brisanter werde. Bei der Wiener VW-Händlerin Leopoldine Schwandl läuft Knöbl offene Türen ein. Doch die Langzeitfunktionärin, bekannt für ihren Kampf um den Vollkostenersatz, ist enttäuscht: „10 Jahre lang haben wir uns in der Wirtschaftskammer um einen Ausgleich bemüht, aber es ist uns nicht gelungen. Solange sich kein Politiker ehrlich für die Klein- und Mittelbetriebe einsetzt, wird sich die Industrie weiterhin ihre eigenen Gesetze machen.“ ● (HAY)



Walter Benda



Leopoldine Schwandl

Chancen für Profis

Die Kleintransporter von Piaggio sind eine attraktive Alternative für den Autohandel.



Josef Faber und Gernot Katzgraber bauen das Piaggio-Netz auf

In Italien sind die vier-rädrigen Nutzfahrzeuge Porter und Quargo sowie der dreirädrige APE aus dem Straßenbild nicht wegzudenken, hierzulande haben sie noch Seltenheitswert. Doch das soll sich ändern: Das Wiener Unternehmen Faber, langjähriger Importeur der Zweiradmarken von Piaggio, baut seit Kurzem ein bundesweites Vertriebsnetz für die auf Kommunen und lokale Unternehmer zugeschnittenen Transporter auf. „Dabei sind Autohändler unsere Hauptzielgruppe“, sagt der neue Markenleiter Gernot Katzgraber. Er betont die „sehr geringen Investitionshürden“: Die Grundausstattung an CI-Elementen und Ersatz-

teilen koste 4.000 bis 5.000 Euro, für Lager- und Vorführfahrzeuge gewähre man eine Zahlungsfrist von 90 bis 120 Tagen.

Elektromotor schon heute

Katzgraber weiß, wovon er spricht: Bis vor Kurzem als Sales Director beim Fiat-Importeur tätig, kann er auf eine langjährige Erfahrung im Autohandel verweisen. Diese will er nützen, um rasch die Fundamente des auf 40 bis 50 Standorte ausgelegten Netzes schaffen: „5 neue Partner könnten zum Jahreswechsel starten. Insgesamt wollen wir 2010 auf rund 20 Händler kommen.“

Mit einem Piaggio-Vertrag, betonen Katzgraber und Importchef Josef Faber, entscheiden sich Händler für eine zukunftssichere Marke: So sind neben Benzin- und Dieselmotorisierungen nicht nur Erdgasversionen geplant, bereits jetzt sind alle Fahrzeugtypen mit Elektroantrieb erhältlich. „International hat Piaggio schon über 1.500 Elektrofahrzeuge verkauft“, berichtet Faber: Ein Innovationsvorsprung, den die Italiener vielen „großen“ Autobauern voraushaben. ● (HAY)