

heitsmaßnahmen vorhanden sein werden. Da liegen also spannende Jahre vor uns.

**Seit Jahren schwirrt der Import chinesischer Fahrzeuge um Denzel herum. Indes, bis dato ist nichts geschehen mit der Begründung, dass die Fahrzeuge aus dem Reich der Mitte nicht crasht usw. sind. Wie sieht da der weitere Fahrplan aus?**

Die Chinesen schwirren nicht um Denzel, sondern, um Ihr Wort aufzugreifen, um die EU herum. Sie sind faktisch rund um die EU präsent, da ist also schon viel passiert. Es geht nicht darum, dass die Chinesen nicht entsprechende Autos bauen können. Es geht darum, dass sie nicht nach Europa kommen wollen. Die EU verlangt Euro 6, was es sonst nirgends auf der Welt gibt und genau definierte Crashtests. Das sind in Wirklichkeit elegante Markt-Abschottungsmechanismen. Es ist nicht so, dass die Chinesen das nicht könnten. Man betrachte nur die jüngste Präsentation eines neuen Verkehrsflugzeuges. Sie brauchen die Präsenz

in Europa noch nicht. Sie haben riesige Absatzmärkte im Land selbst, in Asien, Afrika, Südamerika und Russland. Und dort gibt es auch keine Euro 6-Abgasnorm.

### ■ Es liegt an den Chinesen selbst, wann sie nach Österreich kommen

Wir verfolgen das Thema seit mehreren Jahren interessiert und sind heute wie 2006, als wir begonnen haben darüber nachzudenken, davon überzeugt, dass die Chinesen nach Europa kommen werden. Einen genauen Zeitpunkt zu nennen, wäre sicherlich verfrüht. Das hängt vornehmlich von den chinesischen Herstellern bzw. auch von der chinesischen Politik ab. Wenn diese einen Startschuss für eine Exportoffensive Richtung USA und Europa gibt, dann wird es losgehen. Es gibt schließlich 107 Autohersteller in China, der Großteil davon sind lokale, aber

eine Handvoll hat sicherlich das Potenzial, nach Europa zu gehen.

**Die Tageszulassungen, bei denen Hyundai Großmeister war, verfälschen das Bild des Automarktes. Was ist Ihre Meinung dazu bzw. wie definieren Sie den Flotten- bzw. Geschäftskundenmarkt und welche Bedeutung hat dieser für die Firma Denzel insgesamt?**

Der Firmenkundenmarkt ist nicht nur für uns ein sehr wichtiger. Nicht einfach und wild umkämpft, wo sicherlich keine Rekordmargen zu erzielen sind. Aber es ist deshalb ein wichtiger Markt, weil er konjunkturunabhängiger als der private ist. Und natürlich ist er für den After Sales-Bereich sehr wichtig.

### ■ Der Flottenmarkt ist für Denzel ein ganz wichtiger, da konstanter Bereich

Zu Hyundai, was die Tageszulassungen betrifft. Das ist ein Geschäft,

das man nicht verteufeln darf. Tageszulassungen sind ein Mittel zur Absatzförderung, das viele Hersteller anwenden. Sie gereichen auch vielfach zum Vorteil der Händlerschaft, die damit ihre Ziele und somit Volumensboni generieren kann. Das trägt letztlich zur Rentabilität vieler Autohäuser bei.

Aber noch eine Bemerkung zum Thema Firmenkunden. Wir haben den Bereich Denzel Care. Mit 14 Denzel eigenen und über 40 Partnerwerkstätten verfügt Denzel Care österreichweit über ein einzigartiges Servicenetz in höchster Qualität und einheitlichen Standards. Das hat für den Fuhrparkkunden den großen Vorteil, dass er sich, egal wo er das Auto gekauft hat, wo es im Einsatz ist oder wo es einen Unfall hat, an die Denzel Care Hotline wenden kann und dort sein Fahrzeug nach einheitlichen Vorgaben und Reparaturstandards betreut wird. Im Vordergrund steht die Sicherstellung der Mobilität der Dienstwagenlenker. Das wird von Flottenkunden, die ihre Autos landesweit laufen haben, sehr geschätzt.

## Rückblick auf ein ereignisreiches Jahr

Traditionell lud die Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) in der Vorweihnachtszeit zum Adventpunsch in ihre Büroräumlichkeiten in Wien-Landstraße. Viele Wegbegleiter und Entscheidungsträger aus dem Mobilitätssektor waren gekommen, um sich in angeregter Atmosphäre über

aktuelle Themen auszutauschen. Die GSV selbst blickt auf ein ereignisreiches Jahr zurück, mit zahlreichen gut besuchten Veranstaltungen (Symposium, Foren und Seminaren). Ein umfassender Überblick der Arbeit findet sich im GSV Jahrbuch Mobilität 2015, das online unter [www.gsv.co.at](http://www.gsv.co.at) zum Download bereitsteht.



(v.r.) GSV-Generalsekretär DI Mario Rohrachner mit Gattin Renate und Senator Walter J. Gerbautz



GSV-Präsident Dkfm. Hans Peter Halouska mit Elisabeth Burger, ehemals Bereichsleiterin Sekretariat ÖAMTC ...



... und mit NÖ Straßenbaudirektor DI Josef Decker



GSV-Generalsekretär DI Mario Rohrachner, flankiert von Ing. Wolfgang Zottl (v.), Leiter Forschung und Entwicklung ÖBB Infrastruktur AG, und GSV-Assistent Bernhard Weiner, BSc MA