

Vom Lieferwagen zum vollwertigen Transporter

Mit den neuen, baugleichen Brüdern Scudo, Expert und Jumpy stoßen Fiat, Peugeot und Citroën in die angestammten Gefilde des VW-Transporter T5 oder eines Mercedes Vito vor. Deutlich in allen Dimensionen gewachsen, bieten Scudo & Co für den Handwerker einige originelle Extras ab Werk. Ein Konkurrenzvergleich (Tafel ❶) zeigt, wo sich die Neuen positionieren.

Neues Konzept unter bekannten Namen

Nach wie vor heißen die „Kompakt-Transporter“ der PSA-Gruppe (Peugeot und Citroën) Jumpy und Expert und Fiat Scudo. Sie sind taufrische Neukonstruktionen und mächtig gewachsen. Erklärtes Ziel der kooperierenden Partner war es, einen neuen Konkurrenten für VW T5, Mercedes Vito und Renault Trafic zu schaffen. Auf den ersten Blick scheint dieses Vorhaben gelungen.

Länger und höher

Der neue Transporter ist deutlich größer als sein Vorgänger. Die zweite Generation von Scudo, Jumpy und Expert ist 28 cm länger und sechs cm als das Vorgängermodell, die Garagenhöhe von unter zwei Metern blieb erhalten. Damit steht deutlich mehr Laderaum zur Verfügung. Dieser beginnt da, wo der Vorgänger in seiner Version mit langem Radstand aufhörte. Das Basisvolumen beträgt jetzt sechs Kubikmeter (Vorgänger: 4 m³) und reicht bis sieben Kubikmeter beim langen Radstand mit Hochdach (Bild ❶). Das Längen- und Höhenkonzept weist neben zwei Radständen und zwei Dachhöhen eine Besonderheit auf: Mit dem um zwölf cm verlängerten Radstand ist stets auch ein um 20 cm verlängerter hinterer Überhang verbunden.

Mit diesen Grundmaßen liegt der neue Scudo sehr nah an den Eckdaten des Mercedes Vito. Er ist sogar mit 4,8 Metern Außenlänge um fünf Zentimeter länger als der Schwabe aus dem baskischen Vitoria. Und in der Grundversion ist der Laderaum des Franco-Italieners ebenfalls um vier Zentimeter länger (226 zu 222 cm). Berücksichtigt man die zusätzlichen 20 cm Ladelänge, die der Vito durch Ausnutzung des Raumes unter den Sitzen bietet, hat der Vito in Sachen Laderaumlänge freilich die Nase wieder vorn. In der Außenbreite teilt man sich das klassenübliche Maß von 190 cm.

Der neue Scudo ist aber deutlich höher im Innenraum als alle anderen Konkurrenten. Wer oft im Innenraum halb gebückt stehen muss und nach

Material sucht, wird diese Grundeigenschaft sehr schnell schätzen.

Ladelänge kontra Crashsicherheit

Vito und Scudo haben jedoch beide eine ähnlich lange Schnauze und weisen mit 47 % in der Basisversion das schlechteste Verhältnis von Ladelänge zur Gesamtlänge auf. Mindestens 50 % sind hier der Klassenstandard. Der VW T5 bietet sogar 52 %.

Dieses Maß ist im Handwerk wichtig. Schließlich will man mit möglichst wenig Verkehrsraum möglichst viel transportieren.

Dass dieses Verhältnis bei Neukonstruktionen wie dem Scudo immer mehr zu Lasten des Laderaums geht, liegt auch an den Forderungen nach größtmöglicher Crashsicherheit. Immer längere Verformungszonen im Frontbereich sind die Folge. Des Kunden Wunsch nach optimierten Laderaum-Verhältnissen tritt hier oft an die zweite Stelle.

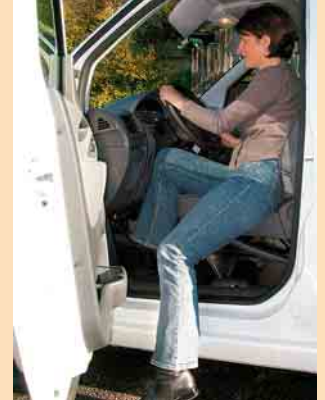
Sehr viel mehr Effizienz beim Laderaum zeichnet im direkten Vergleich den neuen Ford Transit aus. Der Klassiker gilt auch nach dem letzten „Facelift“ als zuverlässiger Transporter ohne Schnickschnack. Und – wichtig für Garagenparker: Es gibt den Transit jetzt auch mit dem längeren Radstand in der Variante mit niedrigerem Dach.

Verbesserter Komfort

Auch im Einstiegscomfort (Bild ❷) ähnelt der Scudo dem Vito. In beiden sitzt man für einen Transporter relativ tief, der Einstieg über die großen Türen fällt hier deutlich leichter als beim hochbeinigen Transit oder VW. Innen bietet sich ein vergleichbarer Komfort wie in einem Pkw (Bild ❸). An Ablagen für Papiere mangelt es nicht. Will man im Scudo die Mittagspause verbringen, wird's freilich eng. Die Klappe vor den Beifahrerknieen (Bild ❹) bietet dann zwei Becher-Stellplätze, die man während der Fahrt aber besser nicht benutzt. Praktisch ist die Dachablage, die man – und das ist keineswegs eine Selbstverständlichkeit – sogar vom Fahrerplatz aus prima erreicht.



❶ Mit Hochdach und langem Radstand sind max. 7 m³ Laderaum nutzbar



❷ Bequemer Einstieg, trotzdem erhöhte Sitzposition mit viel Übersicht



❸ Cockpit vermittelt PKW-Ambiente



❹ Getränkemulden in der Handschuhfachklappe, unpraktisch während der Fahrt ▶



❺ Sehr praktisch: Langgut-Ablage für Rohre oder Kabelschächte



❻ Bei Luftfederung
a) das Heck um bis zu 7 cm b) per Knopfdruck absenken

Fotos: Domina

Tafel 1 Der neue Scudo und seine Konkurrenten im Vergleich

Stand Januar 2007	Fiat Scudo	Ford Transit (Frontantrieb)	Mercedes-Benz Vito	Renault Trafic	VW Transporter T5
					
Baugleichheit mit	Citroen Jumpy Peugeot Expert			Opel Vivaro, Nissan Primastar	
Verfügbare Motorisierungen (Diesel) [Hubraum, Bauart, kW (PS)]	1,6 I R4 66(90) 2,0 I R4 88(120) 2,0 I R4 100(136)	2,2 I R4 63(85) 2,2 I R4 81(110) 2,2 I R4 96(130)	2,2 I R4 70(95) 2,2 I R4 85(116) 2,2 I R4 110(150)	2,0 I R4 66(90) 2,0 I R4 84(114) 2,5 I R4 107(146) 2,5 I R5 128(174)	1,9 I R4 62(84) 1,9 I R4 65(102) 2,5 I R5 96(130)
Ölwechselintervall alle [km]	30000	25000	30000	40000	40000
Version	kurz lang	kurz mittel lang	kurz lang ¹ extralang ²	kurz lang	kurz lang
Radstand [cm]	300 312	293 330 375	320 320 343	310 350	300 340
Wendekreis [m]	k.A.	10,8 11,9 13,3	11,8 11,8 12,5	11,8 13,2	11,9 k.A.
Außenlänge [cm]	481 514	486 523 568	475 499 522	478 518	489 529
Ladelänge [cm]	226 256	258 295 340	222 ³ 247 270	240 280	254 294
Anteil Ladelänge an der Gesamtlänge [%]	47 50	53 56 60	47 50 52	50 54	52 56
Laderaumvolumen [m ³] (Hochdach)	5 6 (7)	6,3 7,2 9,6 (7,7) (10,0) (11,6)	4,65 5,19 5,7 (6,5)	5 (7) 5,9 (8,3) (6,7)	5,8 7,8 (9,3)
Außenbreite [cm]	190	197	190	190	191
Außenhöhe [cm]	194 (228)	199 (240)	190 (HD ⁴ : 232)	196 (HD:250)	199 (MHD ⁵ : 217, HD 247)
Laderaumhöhe [cm]	145 (175)	143 (174)	135 (176)	138 (HD:191)	141 (MHD: 162, HD 194)
Laderaumbreite (zw. Radkästen) [cm]	166 (124)	176 (139)	165 (127)	166 (126)	168 (124)
Maße Schiebetür B x H [cm]	92 x 129	103(125)/125	98 x 126	100 x 128	102 x 128
Maße Hecktür B x H [cm]	123 x 127 (163)	154/124	139 x 126	139 x 133	128-148 x 130
Leergewicht [kg]	1722	1770	ca. 1 800	1752/1759	1800-2000
Zul. Gesamtgewicht [kg]	2774 – 2946	2800	2770-2970	2700/2900	2600/2800
Nutzlast [kg]	861 – 1017	1030	980-1170	948/1141	600-800/800-1000
Anhängelast gebr. [kg]	2000	2000	2000	2000	2000/2500
ESP verfügbar	ja	ja	Serie	ja	ja
Grundpreis (o.MwSt.) [Euro]	18300 19350	18475 19875 21275	21170 21820 22450	19650 20900	20220 21585
Bemerkungen	Erdgasversion geplant, Luftfederung gegen Aufpreis	Erdgasversionen nur mit Heckantrieb	Heckantrieb, Erdgas- versionen auf Anfrage auch mit 4-Stufen- Wandlerautomatik	Auch mit automati- siertem Quickshift- Getriebe ca. 1000 Euro Aufpreis	Pumpe-Düse Ein- spritzung, Partikel filter auf Wunsch für alle Diesel, auch mit Wandlerautomatik
Ausstattungsbeispiele [Euro]					
ESP	300	300	Serie	450	Serie
akust. Rückfahrwarner	180 (Bild 7)	465	620 (Parktronic)	310	290
Zentralverriegelung Funk	Serie	365	Serie	320	380
Kurzbewertung	+ günstiger Preis + gute Basisausstattung + schickes Design – schlechtes Verhältnis Nutz-/Gesamtlänge – Abrollgeräusche	+ sehr gutes Lade- raumangebot + einfache Technik + viele Ablagen – schwache Zurr- punkte – kurze Wartungs- intervalle	+ sehr guter Einstiegskomfort + erstklassiges Fahrwerk + guter Antriebsstrang – hohe Lärmeinstrahlung vom Motor – knappes Laderaum- angebot	+ gutes Preis-/ Leistungsverhältnis + leiser Motor + kubischer Laderaum – geringe Innenhöhe wegen Jumbodach – weiche Sitze	+ Laderaumangebot + sparsame Motoren + Qualität, Verarbeitung – enger Einstieg – hoher Preis

Werkfotos

1 hier: verlängerter hinterer Überhang 2 extralang – langer Radstand plus verlängertem hinteren Überhang 3 mit Trennwand und unterladefähigen Sitzen, jeweils plus 20 cm 4 HD – Hochdach 5 MHD – mittelhohes Dach

Ein echtes – und sogar derzeit noch einzigartiges Highlight – ist beim Peugeot Expert eine Langgut-Ablage für Rohre oder Kabelschächte (Bild 5). Weil sie genau in der Mitte des Laderaums unterm Dach sitzt, konnte man die Ablage durch die Laderaumtrennwand hindurch bis in die Kabine verlängern und so jeden Zentimeter Ladelänge nutzen.

Komplette, auf den Elektriker zugeschnittene Werkstatt-Einbauten für Scudo & Co. haben die einschlägigen Anbieter wie Sortimo, Bott oder Modul-System bereits im Angebot. Interessant, gerade für den Elektriker, ist auch das Angebot einer luftgefederten Hinterachse (Bild 6 a). Besonders bei hohen Ladungs-

schwerpunkten sorgt die Luftfederung für sehr wankstabiles Kurvenverhalten und ladungsschonende, sehr feinfühliges Federung. Dazu kommt, dass sich die Hinterachse per Knopfdruck (Bild 6 b) um bis zu sieben Zentimeter absenken lässt. Beim Be- und Entladen einer Waschmaschine lernt man diesen Vorteil rasch zu schätzen (Bild 6 a und b).

Leider kostet die Luftfederung 900 Euro Aufpreis.

Motorisierung

Das Motorenangebot umfasst vom Start weg drei Dieselmotoren mit 66, 88 und 100 kW (90, 120 und 136 PS). Der 140-PS-Benziner soll als Basis für eine künftige Erdgas-Variante dienen. Der Treibstoff Erd-



⑦ Praktisch und preisgünstig: Ultraschall-Rückfahrwarner in den Stoßstangen



Fotos: Domina

⑧ Mit unter einem Meter Breite eine recht schmal geratene Schiebetür

gas spart rund 25 % Treibstoffkosten im Vergleich zu einem Diesel, ist jedoch nur wirklich empfehlenswert, wenn entsprechende Jahreskilometer erreicht werden und eine Erdgastankstelle in unmittelbarer Nähe des Betriebes ist. Die Tankintervalle, beziehungsweise Reichweiten, sind nämlich erheblich kürzer als bei einem Diesel.

Fazit

Vergleicht man die nüchternen Daten, so wird schnell klar, dass Scudo & Co zwar in den äußeren Abmessungen die Dimensionen eines Drei-Tonnen-Transporters erreicht haben, die inneren Qualitäten hinken aber noch ein wenig hinterher. **Beispiel Renault Traffic:** Der Franzose ist außen sogar kürzer als der Scudo, bietet aber in der Basisversion schon 240 cm Laderaumlänge (Scudo: 226 cm). Der Vergleich zum Ford Transit fällt noch mehr zu Ungunsten des Scudo aus. Dazu kommt, dass die Türöffnungen des Neuen recht schmal ausfallen – da fehlen bei der Schiebetür fast zehn Zentimeter in der Breite im Vergleich zur Konkurrenz (Bild ⑧). In Sachen Fahrbarkeit sind Scudo & Co. völlig unproblematisch. Besonders empfehlenswert ist auch der sparsame 90-PS-Hdi-Diesel. Er ist kleiner und leichter als die beiden zwei Liter großen Diesel und zeigt sich frisch und agil in der Stadt und über Land. Mehr Leistung hätte man allenfalls gerne bei langen Autobahn-Etappen. Sehr interessant ist der neue Scudo auf jeden Fall im Preis: Mit 18300 Euro Einstandspreis liegt er deutlich unter der 20000-Euro-Grenze – und bietet dafür sogar noch ein unverwechselbares Design. R. Domina

Gehalt des GmbH-Geschäftsführers im Visier des Fiskus

Der Gesellschafter-Geschäftsführer wird versuchen, die Steuerlast seines Unternehmens zu senken, indem er sich ein vergleichsweise hohes Gehalt bewilligt. Das Finanzamt macht ihm meist einen Strich durch die Rechnung. Es deklariert den unangemessen hohen Gehaltsanteil als „verdeckte Gewinnausschüttung“. Diesem Ärger sollte vorgebaut werden.



Fiskus und Geschäftsführer im ständigen Widerstreit

Geschäftsführer. Der Inhaber einer GmbH – zugleich beherrschender Gesellschafter (Inhaber der Stimmrechtsmehrheit) und Geschäftsführer – ist schon aus steuerlicher Sicht bestrebt, das höchstmögliche Gehalt gegen das Finanzamt durchzusetzen. Da er gleichzeitig Angestellter der GmbH ist, können seine Bezüge als Betriebsausgaben Steuer mindernd geltend gemacht werden. Mit zunehmendem Gehalt wächst der Spareffekt bei der Körperschaftsteuer und insbesondere bei der Gewerbesteuer.

Finanzamt. Das ist bestrebt, diesen Spareffekt so gering wie möglich ausfallen zu lassen, indem es das Geschäftsführergehalt möglichst niedrig ansetzt. Den als unangemessen hoch deklarierten Gehaltsanteil über den von vergleichbaren Gehältern von GmbH-Geschäftsführern hinaus wertet es als „verdeckte Gewinnausschüttung“ und erkennt diesen Anteil nicht als abzugsfähige Betriebsausgabe an. Die GmbH hat Nachzahlungen bei der Körperschafts- und Gewerbesteuer zu leisten, was zu einer Steuerbelastung von etwa 40 % führt. Vor diesem Hintergrund ist es erklärlich, dass der Betriebsprüfer, der meist alle drei Jahre erscheint, den Einkünften des Chefs erhöhte Aufmerksamkeit widmet. Voraussetzung für die Anerkennung als Betriebsausgabe ist in jedem Fall ein wirksamer Anstellungsvertrag zwischen Gesellschaft und Geschäftsführer.

Wann die Vergütung angemessen ist

Der Gesellschafter-Geschäftsführer sollte schon aus eigenem Interesse Höhe und Zusammensetzung seines Gehalts so genau wie möglich ermitteln. Diese Gesamtvergütung ist Prüfungsgrundlage der Finanzverwaltung auf Üblichkeit und Angemessenheit. Gleichzeitig gibt sie beim externen Vergleich Aufschluss darüber, ob der Geschäftsführer „richtig liegt“.

Um festzustellen, inwieweit die Gesamtvergütung als angemessen gilt, untersucht das Finanzamt jeden einzelnen Vergütungsbestandteil (siehe Im Überblick). Wesentlicher Beurteilungsmaßstab ist dabei, ob der jeweilige Bestandteil dem Grunde und der Höhe nach durch das Gesellschaftsverhältnis veranlasst ist. Weitere Faktoren, um die Angemessenheit der Vergütung zu prüfen:

- Unternehmensgröße – gemessen am Umsatz, an der Bilanzsumme oder der Mitarbeiterzahl als wichtigste Größe – mit der Größe des Unternehmens steigt die Anforderung an den Geschäftsführer und damit seine Verantwortlichkeit
- Branche, in der die GmbH tätig ist. Branchen mit hohem technischem Standard und guten Ertragsaussichten zahlen tendenziell höhere Gehälter
- Ertragslage – eine überdurchschnittliche Ertragslage schlägt sich auch im Gehaltsanspruch des Geschäftsführers nieder
- gesellschaftsrechtliche Stellung des Geschäftsführers als Unter-

nehmer, der zugleich Besitzer des Unternehmens ist

- Faktoren, die in der Person des Geschäftsführers liegen, z. B. Ausbildung, Alter und Dauer der Geschäftsführertätigkeit.

Zum Vergleich von Geschäftsführergehältern wird in der Regel die Gesamtvergütung herangezogen. Das ist die geldwerte Summe aller dem Geschäftsführer vertraglich zugesicherten Leistungen. Wenn die Finanzverwaltung unüblich hohe Gesamtbezüge ermittelt und von einer verdeckten Gewinnausschüttung in Höhe des unangemessenen Teils ausgeht, trifft sie die Beweislast. Ist die Vergütung des Gesellschafter-Geschäftsführers vom Prüfer als angemessen eingestuft worden, so ist das kein Freibrief für die folgenden Jahre. Beim nächsten Besuch führt der Prüfer eine erneute Untersuchung durch. Er prüft, ob sich die dem Geschäftsführer-Vertrag zugrundeliegenden Verhältnisse gravierend verändert haben.

Das ist z. B. dann der Fall, wenn sich die Ertragslage der GmbH wesentlich verschlechtert oder ihre Leistungspalette an Attraktivität nachgelassen hat. In solchen Fällen hätte der Anstellungsvertrag des Geschäftsführers der geänderten Situation angepasst und hätten seine Bezüge neu festgesetzt werden müssen.

Vergütungsfaktoren unter der Lupe

Bei weiteren Tatbeständen hinsichtlich einzelner Vergütungsfaktoren erkennt die Finanzverwaltung auch eine verdeckte Gewinnausschüttung:

Festgehalt – wenn nicht schriftlich vereinbart, kein regelmäßiger Auszahlungsmodus, Höhe ohne Bezug auf andere Gehaltsbestandteile isoliert vereinbart ist, Gehaltserhöhung bei rückläufiger Ertragslage der GmbH, unterlassene Gehaltsanpassung nach unten bei dauerhaft ungünstiger Konjunktur der GmbH (z. B. Bauwirtschaft) vorliegt.

Pensionszusagen – wenn sie unangemessen hoch sind – 75 % der letzten aktiven Bezüge übersteigen.

Tantiemen – wenn sie insgesamt die Grenze von 50 % des Jahresüberschusses übersteigen bzw. mehr als 25 % der Gesamtvergütung ausmachen. Umsatztantiemen werden steuerlich begrenzt anerkannt. Besser ist es, eine am Gewinn orientierte Erfolgsbeteiligung zu vereinbaren.

Urlaubs- und Weihnachtsgeld – wenn nicht feste jährliche Einmalzahlungen im Voraus vereinbart wurden.