Tafel ❷ Gewerbesteuerberechnung (unverbindliche Musterberechnung)

Vorläufiger Gewerbeertrag	0,00 Euro
(voraus-) gezahlte Gewerbesteuer	0,00 Euro
Summe aller Leasingraten p. a.	50000,00 Euro
Pauschalierter Zinsanteil aus Leasing-Rate	10000,00 Euro
Summe anderer Dauerschuldzinsen	90000,01 Euro
Dauerschuldzinsen gesamt	100000,01 Euro
Andere Hinzurechnungen	0,00 Euro
Kürzungen	0,00 Euro
Hebesatz	400 Prozent
Summe vorläufiger Gewerbeertrag	100000,01 Euro
Abgerundeter Gewerbeertrag	100000,00 Euro
Gewerbesteuer	**14000,00 Euro**

Quelle: BMF

72 Monate abgeschrieben, d. h., dass nach der „klassischen" Laufzeit von 36 Monaten noch ein Buchwert von 50 % der Anschaffungskosten vorhanden ist. Gerade bei hohen Laufleistungen hat man bisher die degressive Abschreibungsmethode gewählt, die den tatsächlichen Werteverlauf von Pkw eher widerspiegelt. Das ist nun nicht mehr möglich, sodass beim Verkauf von Pkw nach drei Jahren regelmäßig mit Buchverlusten zu rechnen ist. Auch die Sofortabschreibung bei geringwertigen Wirtschaftsgütern wird eingeschränkt.

Nach der bisher geltenden Regelung konnten die Anschaffungs- und Herstellungskosten für Wirtschaftsgüter – wenn diese den Betrag von 410 Euro netto nicht übersteigen – im Jahr der Anschaffung oder Herstellung sofort als Betriebsausgabe geltend gemacht werden. Künftig gilt für alle Gewinneinkunftsarten ein Sofortabzugsgebot, wenn die Kosten hierfür 150 Euro netto nicht übersteigen. Das Gesetz sieht nun eine Poolbewertung vor, die für alle Gewinneinkunftsarten gilt. Danach sind alle geringwertigen Wirtschaftsgüter des Kalenderjahres mit Anschaffungs-/Herstellungskosten von mehr als 150 Euro netto bis zu 1000 Euro netto in einem jahresbezogenen Sammelposten zusammenzufassen. Lediglich der Zugang ist buchmäßig zu erfassen. Der Sammelposten ist einheitlich über fünf Jahre mit jeweils 20 % abzuschreiben. Die Abschreibung erfolgt unabhängig von Wertminderungen, Veräußerungen oder Entnahmen der Wirtschaftsgüter.

Nachträglich in Pkw eingebautes Zubehör hat in der Regel einen Wert zwischen 150 und 1000 Euro. Sofern das Zubehör nach den typischen 36 Monaten mit dem Fahrzeug verwertet wird, ist es meist bereits amortisiert.

Der steuerliche Aufwand folgt zu 40 % aber erst in den zwei Folgejahren, was für den Fiskus vorgezogene Steuereinnahmen mit sich bringt. Für Leasingnehmer ist es deshalb günstiger, nachträgliches Zubehör nicht selbst zu aktivieren, sondern in den Leasingvertrag einzubinden. Die neuen GWG-Regelungen gelten erstmals für Wirtschaftsgüter, die nach dem 31.12.2007 angeschafft, hergestellt oder in das Betriebsvermögen eingelegt werden.

Fazit

Nach Meinung von ALD bleibt das Kfz-Leasing auf derzeitigem Zinsniveau gewerbesteuerlich weiterhin interessant.

Im Vergleich zur Finanzierung (Tafel ❶) gibt es aber nur geringfügige Vorteile durch einen etwas höheren steuerlich absetzbaren Aufwand sowie eine etwas geringere Hinzurechnung als bei der Kreditfinanzierung.

Für kleine und mittlere Betriebe sind wesentliche steuerliche Entlastungen nicht erkennbar. Auch sollte die Entscheidung – Kauf, Finanzierung oder Leasing – prinzipiell nicht nur aus steuerlichen Erwägungen erfolgen, sondern die gesamte betriebswirtschaftliche Situation berücksichtigen.

C. Tenner

Übergroßer City-Flitzer oder kleiner Transporter?

Genau 47 cm ist der Maxi länger als der „normale" Caddy und füllt damit die Lücke zum Transporter T5. Nachdem die VW-Nutzfahrzeugsparte im Vorjahr bereits den Caddy Maxi Life als Siebensitzer vorgestellt hat, folgen nun der Maxi-Kastenwagen und der Maxi-Kombi auf der gleichen verlängerten Basis. Ihr Fassungsvermögen beträgt maximal 4,2 m³. Sie sind nun auch mit dem 2-Liter-Diesel-Motor und 140 PS zu haben.



❶

Eine Erfolgsgeschichte

Das Nutzfahrzeug Caddy gibt es schon seit 25 Jahren, zunächst als kleinen City-Laster – seit 2004 in der heutigen Form. Dabei war der „kleine" Caddy spät gegen die etablierte Konkurrenz gestartet und mit der Hypothek belastet, größer und womöglich auch teurer als der Wettbewerb zu sein. Doch der größere Stauraum kam wohl vielen Gewerbetreibenden gerade recht. Die Preise erwiesen sich als nicht überzogen, dank kostengünstiger Fertigung in Poznan. Die Verwandtschaft mit Golf und Touran kommt dem Caddy gerade hierzulande zugute. So avancierte er schnell zum deutschen Marktführer und zur Nummer drei in Europa. Inzwischen konnten vom Caddy bereits mehr als 470000 Fahrzeuge verkauft werden – Zeit für eine Erweiterung der Palette.

Der Caddy Maxi

Dabei orientiert sich VW zunächst nach oben und hat, ähnlich wie beim neuen Maxi-Modell des Transporters T5, den Aufbau beträchtlich verlängert. Der Caddy Maxi ist zu einem Grundpreis von 15070 Euro zu haben.

Außen robust und langlebig

Verlängerung – das klingt einfacher als es ist, denn Festigkeit und Lebensdauer erfordern einen zum Teil völlig neuen Aufbau. Das zeigt u. a. die Außenhaut, die beim Maxi-Kasten (Bild ❶) anstelle der glatten Karosserie-Flächen beim „Normal"-Caddy eingepresste Fenstersicken hat. Das bringt nicht nur Rationalisierungseffekte in der Fertigung, sondern auch deutlich steifere Außenwände. Insgesamt kann der Maxi als Kastenwagen bis zu 800 kg transportieren und hat genau einen Kubikmeter mehr Laderaum als der „kleine" Caddy.

Innen zweckgerecht und variabel

Zu den Besonderheiten des Maxi gehört die Vario-Trennwand. Sie lässt sich wegklappen, sodass man durchladen kann. Bei umgeklapptem Beifahrersitz verlängert sich die nutzbare Ladelänge dann von 2,25 auf 3,07 m. Eine 70 cm breite Schiebetür auf der rechten Seite gehört zum Serienumfang, die linke ist optional bestellbar. Den Zugang von hinten bieten asymmetrisch geteilte Hecktüren oder wahlweise eine nach oben öffnende Klappe (Bild ❷).

Auf Sonderwunsch erhält man für 112 Euro Aufpreis eine empfehlenswerte Gummimatte, auf der das Ladegut rutschsicherer unterzubringen ist.

Die Umrüstung des Caddy Maxi als Werkstattwagen bereitet der Ausrüster Sortimo zur Zeit noch (Bild ❷ a) vor.

Der Kombi auf Caddy-Maxi-Basis wird serienmäßig als Fünfsitzer angeboten, ist aber auch mit einer dritten Sitzreihe mit zwei zusätzlichen Sitzen bestellbar.
Als Fünfsitzer hat er – bis zur Sitzoberkante beladen – einen Kofferraum von immerhin 1650 l Größe (Bild ❸).

Funktionaler und sicherer Arbeitsplatz

Fahrer und Beifahrer finden eine bewährte Instrumententafel nach Art des Hauses vor, die mit strapazierfähigem, aber durchaus ansehnlichem Material bezogen ist. Das in der Höhe und Neigung verstellbare Lenkrad liegt gut zur Hand, der Schalthebel ebenso (Bild ❹). Der Fahrer-Airbag ist serienmäßig an Bord, der für den Beifahrer und die Seitenairbags sind optional bestellbar.
Die Basis-Ausführung hat Fensterkurbeln. Elektrische Fensterheber sind im Paket mit elektrisch beheizbaren Außenspiegeln und Funkfernbedienung zum Preis von 385 Euro zu erhalten. Der Caddy Maxi bietet wie sein kleinerer Bruder eine Dachgalerie, weitere Ablagen in der Mittelkonsole. Dort und in den Innenverkleidungen der vorderen Türen befinden sich Tassenhalter.



❷ a Foto: Sortimo

❷ 70 cm breite Schiebetür und asymmetrisch geteilte Hecktüren für bequemes Be- und Entladen



❸ auch der Kombi bietet beachtlich viel Stauraum



❹ Fahrkomfort wie im Pkw
Werkfotos

Empfehlenswert ist übrigens die Mutifunktions-Anzeige zum Aufpreis von 155 Euro, die u. a. auch den Kraftstoffverbrauch anzeigt.

Robustes Fahrwerk

Anders als die meisten City-Laster rollen die frontgetriebenen Caddy und Caddy Maxi auf einer starren Hinterachse. Der Hersteller begründet dies mit Überladesicherheit, niedriger Ladekante und großer Ladebreite. Die längs liegenden Blattfedern sind so abgestimmt, dass selbst bei leerem Fahrzeug keine Komforteinbußen festzustellen sind.
Der Caddy Maxi hat einen um 32 cm auf reichlich drei Meter gewachsenen Radstand und bestätigt den alten Kraftfahrerspruch: „Länge läuft!“. Im Geradeauslauf sehr stabil – lässt der Maxi auch auf kurviger Strecke kaum zu wünschen übrig. Auch die Maxi-Ausführung des Caddy hat ABS als Blockierverhinderer, ASR als Antriebsschlupfregelung und MSR als Schleppmomentregelung serien-

Gira Keyless In
Schlüsselloser Zugang in Räume und Gebäude

Als neue Funktion innerhalb des Gira Türkommunikations-Systems bietet Gira jetzt die Keyless In Produkte Codetastatur, Fingerprint und Transponder. Integriert in die Gira Türstationen sind sie eine komfortable und sichere Alternative für den Zugang ins Haus – ganz ohne Schlüssel, da die Technologie auf elektronischen oder biometrischen Systemen basiert. Gira Keyless In lässt sich in die handelsübliche 58er Unterputzdose montieren und passt außen wie innen in die Gira Schalterprogramme.
Mehr Informationen unter: Tel +49(0)21 95 - 602 - 0, Fax +49(0)21 95 - 602 - 339 oder www.gira.de/tuerkommunikation
Abbildung: Gira Türstation mit Keyless In Fingerprint, Schalterprogramm Gira TX_44, Farbe Alu

Neueste Hochfrequenz-Sensortechnologie
- Selbstlernendes System: der Sensor fügt einzeln erfasste Teilbereiche eines Fingerabdrucks zu einem Gesamtbild zusammen
- Erkennung von Fingern, die um max. 15° von der Nullachse abweichend aufgelegt werden
- Lebenderkennung
- Erkennung funktioniert auch bei leichter Hautverschmutzung, kleineren Verletzungen der Hautoberfläche oder altersbedingten Veränderungen
- LED-Beleuchtung zur besseren Orientierung bei Dunkelheit



Ergonomie
Die Auflagefläche für den Finger ist um rund 20° nach oben geneigt – ein bequemer Winkel für den Lese-Vorgang aus stehender Haltung.

Erhöhte Sicherheit
Bei unberechtigter Entnahme des Fingerprint-Aufsatzes wird ein akustischer Warnton oder in Verbindung mit dem Türkommunikations-System eine Sabotageschaltung ausgelöst.

GIRA

hgschmitz.de

mäßig an Bord. Die elektronische Schleuderbremse ESP ist aber extra zu bestellen und zu bezahlen – Aufpreis 355 Euro. Die Dachlast beträgt beim Caddy Maxi 100, die Anhängelast (gebremst) 1500 kg.

Starke Antriebspalette

Insgesamt drei Motoren bilden die wählbare Antriebspalette beim Maxi. Zugunsten ausreichender Zugkraft wurde der 1,4er Benziner im Vergleich zum „normalen“ Caddy gestrichen. Deshalb ist hier der 1,6er Benziner mit 102 PS der Einstiegsmotor.

Meistverlangter Antriebsmotor wird erwartungsgemäß der 1,9er Diesel mit 105 PS sein, der es auf Tempo 166 in der Spitze bringt – bei ausreichender Zugkraft. Serienmäßig wird er mit manuellem Fünfganggetriebe ausgestattet, ist auf Sonderwunsch aber mit der DSG-Automatik lieferbar, deren sechs Gänge auch manuell schaltbar sind. Zusätzlich ins Antriebsprogramm kommt der 140 PS starke 2.0 TDI mit Pumpe-Düse-Einspritzung (Bild ❶). Wie der kleinere verleugnet auch er sein Diesel-Verbrennungsverfahren keineswegs. Allerdings sind kräftige Geräusche aufs Beschleunigungen begrenzt. Dieser Diesel ist serienmäßig mit dem handgeschalteten Sechsganggetriebe ausgestattet.

Beide Diesel werden mit Partikelfilter ausgestattet, erfüllen die Euro 4-Abgasnorm und dürfen mit grüner Plakette auch innerstädtische Umweltzonen befahren.

Anfang März hat VW den Caddy Maxi auf dem Genfer Automobilsalon schon als Studie „EcoFuel“ mit 2-l-Erdgasmotor und 109 PS Leistung vorgestellt. Durch den längeren Radstand ist hier mehr Platz für den größeren Erdgasvorrat von insgesamt 37 kg. Er macht eine Reichweite von 570 km allein mit Erdgas möglich.

Bei einem Serienstart ist es geplant, den Caddy Maxi EcoFuel in zwei Ausstattungsversionen anzubieten: den Caddy Maxi Kombi mit einer Schiebetür und fünf Sitzplätzen sowie den Caddy Maxi Kasten.

Einen schnellen Überblick über den neuen Maxi kann man sich – einmal im Vergleich zu den am Markt befindlichen Transportern in Tafel ❶ und zum „kleinen“ Caddy in Tafel ❷ sowie zu den verschiedenen Antriebsvarianten in Tafel ❸ – verschaffen.

Tafel ❶ Mittelgroße Transporter (Kastenwagen) im Vergleich, geordnet nach Laderaum

Hersteller/Typ		Laderaum m^3	Zuladung kg	Motorleistung kW (PS)	Grundpreis Euro, netto)	Marktstart
Ford	Transit Connect	2,8–3,7	560–825	55–81 (75–110)	12550	–
Renault	Kangoo Rapid	3,0	582–745	50–78 (68–106)	12490	April 2008
VW	Caddy Economy	3,2	500–730	51–80 (69–109)	11620	–
VW	Caddy	3,2	534–730	51–103 (69–140)	12955	–
Fiat	Doblo Cargo	3,2–4,0	625–755	66–100 (90–136)	11230	–
Citroen Peugeot	Berlingo Partner	3,3–3,7	625–850	55–66 (75–90)	noch nicht bekannt	Mai 2008
VW	Caddy Maxi	4,2	642-800	75–103 (102–140)	15070	Februar 2008
Toyota	Hiace	4,5–5,4	860–1165	70–86 (95–117)	18700	–
Citroen Fiat Peugeot	Jumpy Scudo Expert	5,0–7,0	925–1125	66–103 (90–140)	18150	Anfang 2007
Hyundai	H-1	5,2	987–1111	125 (170)	20290	Februar 2008
VW	Transporter T5	5,8–9,3	720–1361	62–173 (84–235)	20820	–

Tafel ❷ Fahrzeugdaten des Caddy Maxi Kastenwagens im Vergleich zum bisherigen Caddy

Modell	Caddy Maxi	Caddy
Länge/Breite[1]**/Höhe** mm	4875/2062/1841	4405/2062/1833
Radstand mm	3002	2682
Wendekreis m	12,2	11,1
Laderaum-Länge mm **ohne/mit Variotrennwand**	2250/3070	1781/–
Laderaum-Breite mm **min./max.**	1210	1210
Laderaum-Höhe mm	1257	1116
Ladevolumen m^3	4,2	3,2
Seitliche Schiebetür, Breite/Höhe mm	700/1108	700/1108
Heckflügeltüren, Breite/Höhe mm	1181/1116	1181/1116
Zulässiges Gesamtgewicht kg	2245–2350	2092–2270
Zuladung kg	642–800 [2]	534–730 [2]
Zulässige Dachlast kg	100	100
Anhängelast gebremst/ungebremst kg	1500/710–750	1200–1500/670–750

[1] Breite einschließlich Spiegel
[2] je nach Leergewicht

Tafel ❸ Antriebsvarianten des Caddy Maxi

Motorart	1.6 (Benziner)	1.9 TDI	1.9 TDI	2.0 TDI
Nennleistung kW (PS)	75 (102)	77 (105)	77 (105)	103 (140)
Drehmoment Nm	148	250	250	320
Getriebe	5-Gang	5-Gang	DSG [1]	6-Gang
Partikelfilter	–	optional	Serie	Serie
ESP [2]	optional	optional	optional	optional
Kraftstoffverbrauch l/100 km	8,2	6,1/6,3 [3]	6,9	6,3
CO_2-Emission g/km	195	161/167 [3]	182	167
Beschleunigung 0-100 km/h in s	13,7	13,3	13,3	10,5
Höchstgeschwindigkeit km/h	164	166	166	186
Grundpreis Euro (netto)	15070	16655	18676	18765

[1] DSG automatisches Doppelkupplungsgetriebe
[2] ESP elektronisches Stabilisierungsprogramm
[3] ohne/mit Partikelfilter

Aussichten

Während andere Hersteller ihr Programm an City-Flitzern besonders in kleinere Segmente ausweiten, geht VW in die Lücke zwischen dem schon recht großen Caddy und dem richtig großen Transporter T5. Ob die Nutzfahrzeugsparte auch noch unter dem Caddy Maxi aktiv werden kann, wird sich wohl erst nach Serienanlauf der neuen Polo-Modelle und ihrer spanischen und tschechischen Schwestern entscheiden. *K. Böttcher, J. Sachse*