

der Sozialkassen müssen bei einer Anmeldung zur Sozialversicherung zeitnah und verbindlich entscheiden, ob Versicherungspflicht besteht oder nicht. Durch dieses neue Verfahren, das 2005 eingeführt und 2008 auf Abkömmlinge erweitert wurde, soll eine rückwirkende Klärung über viele Jahre hinweg vermieden werden.

Immerhin ist für zurückliegende Fälle vor 2005 das Anfrageverfahren – § 7a Abs. 1 Satz 1 SGB IV – am 01.01.1999 eingeführt worden und zwar für objektive Zweifel am sozialrechtlichen Status eines Mitarbeiters. Das Anfrageverfahren ist nicht möglich, wenn bereits von der Einzugsstelle eine Entscheidung getroffen wurde. Immerhin ist jetzt generell eine Statusfeststellung über eine lange Zeit zurück möglich. Für zu Unrecht entrichtete Beiträge besteht nach § 26 Abs. 2 SGB IV ein Anspruch auf Erstattung. Allerdings verjährt dieser Anspruch vier Jahre nach Ablauf des Kalenderjahrs der Zahlung. In der Rentenversicherung allerdings wird die Vierjahresfrist gehemmt, wenn ein Beitrags- oder Rentenverfahren durchgeführt wird.

Klärung liegt im Interesse des Betroffenen

Die Gestaltungsmöglichkeiten familiärer Mitarbeit in einer GmbH lassen keineswegs immer gleich erkennen, ob für den jeweiligen Sozialversicherungspflicht besteht oder nicht. Die Bandbreite der Sozialgerichtsentscheidungen hierzu ist groß. Wie steht es z. B. hinsichtlich eines Ehemanns, der zwar gering an der GmbH beteiligt, aber sehr einflussreich ist oder hinsichtlich einer Ehefrau, die nur wenig mitarbeitet, aber in dem Handwerksbetrieb als Einzige die handwerksrechtlichen Voraussetzungen (Meisterprüfung) erfüllt? Wer sichergehen will, dass er zu Recht versichert oder etwa zu Unrecht nicht versichert ist, sollte seinen Status klären lassen, soweit nicht ohnehin bereits ein obligatorisches Feststellungsverfahren eingeleitet wurde. Unangenehme Überraschungen nach Jahren sollten weder im Interesse der Familienbetriebe noch der Sozialversicherungsträger liegen.

K. Linke

Neues aus der Welt der Kleintransporter

Die Anforderungen an moderne Transporter steigen. Einerseits sollen sie preiswert und wirtschaftlich sein, andererseits das bestmögliche Antriebskonzept haben. Während Dacia neue Kastenwagen und Pick-up zum Niedrigpreis anbietet, nimmt VW den Allradantrieb beim Caddy ins Programm.

Kleine Nutzfahrzeuge holen auf

Wie wichtig das Segment der kleinen Nutzfahrzeuge ist, zeigt ein neues europäisches Vorhaben: Nach dem Vorbild der Pkw will die EU auch für Transporter künftig Grenzwerte im CO₂-Ausstoß einführen und damit die Entwicklung sauberer, sparsamerer Transporter fördern. Für den Handwerksbetrieb steht aber nach wie vor die Wirtschaftlichkeit bei Neuananschaffungen im Vordergrund – vor allem der Anschaffungspreis und tägliche Verbrauch.

Preiswerte neue Modelle

In diesem Punkt können die zwei neuen, ab März angebotenen Dacia-Modelle, überzeugen. Sie liegen mit einem Einstiegspreis von 6990 Euro (ohne MwSt.) fast 2000 bis 3000 Euro unter dem jeweils günstigsten Angebot im Wettbewerb. Das Vorhaben von Renault, unter der rumänischen

Marke Dacia Fahrzeuge zu einem günstigen Preis anzubieten, trägt Früchte. Das gilt auch für das Konzept, die Fahrzeuge auf Basis bewährter Baugruppen und Aggregate von Renault zu bauen. Folgerichtig wendet sich der Hersteller nun mit zwei zusätzlichen Fahrzeugen (Tafel 1) dem gewerblichen Sektor zu. Beide sind vom Logan MCV abgeleitet, der sich bereits als Großraum-Kombi im Praxistest bewährt hat.

Als Kastenwagen – der Express

Raumwunder. Diesen großen Raum bietet nun auch der neue Kastenwagen Express (Bild 1), der wie üblich statt der Fenster mit geschlossenen Blechwänden ausgestattet ist. Anstelle der sonst üblichen einen Schiebetür verfügt der Express über zwei Klapptüren, je eine an jeder Seite, damit der Laderaum beidseitig zugänglich ist (Bild 2). Die Flügeltüren am Heck sind im Verhältnis 1:2 geteilt und lassen sich in drei Stellungen arretieren.

Der Laderaum ist genau 1,93 m lang, insgesamt 2,5 m³ groß und trägt eine Zuladung von 725 kg. Fahrer und Beifahrer werden von einem stabilen Profil vor verrutschender Ladung geschützt. Alternativ gibt es eine geschlossene Trennwand aus Kunststoff. **Motorisierung.** Als Antriebsspalette dienen die Benziner 1.4 MPI mit 75 PS und 1.6 MPI mit 87 PS, dazu der Diesel 1.5 dCi in zwei Leistungsstufen mit 68 und 87 PS.

Fahrwerk. Das Fahrwerk erhielt vorn einen verstärkten Querstabilisator und hinten größere Trommelbremsen. Der Express verfügt wie der Pick-up über das neue Bosch-ABS 8.1, das das Verzögerungspotential der Hinterräder besser nutzt. Die Schleuderbremse ESP ist nicht vorgesehen.

Mit Pritsche – der Pick-up

Robustes Outfit. Als robust und zuverlässig kündigt Dacia seinen Pick-up (Bild 3) an, der für den harten Alltagseinsatz ebenso geeignet sein soll wie für schlechte Straßen. Deshalb verfügt er über Steinschlagschutz, eine verzinkte Karosserie und Hohlraumkonservierung. Rammschutzleisten an den Türen und strapazierfähiges Material gehören ebenfalls dazu. **Ladung.** Die Ladefläche (Bild 3) ist 1,80 m lang, 1,37 breit und mit 14 Verzurösen ausgestattet. Der Pick-up kann auch 725 kg laden und bietet einen Stauraum von 300 l Größe in der Kabine.

Tafel 1 Technische Daten der drei neuen Transporter

Motor	Dacia Logan		VW Caddy 4Motion Kastenwagen
	Express 1.5 dCi	Pick-up 1.6 MPI	
Hubraum cm ³	1461	1598	1896
Nennleistung kW (PS)	50 (68)	64 (87)	77 (105)
Kraftstoffverbrauch l/100km	5,3	7,6	6,6
CO ₂ -Emission g/km	140	192	172
Höchstgeschwindigkeit km/h	150	163	164
Getriebe	5-Gang-Handschaltung	5-Gang	6-Gang (Allradantrieb)
Reifen	185/65 R15	185/65 R15	195/65 R15
Maße Länge/Breite/Höhe ¹⁾ mm	4450/1740/1636	4499/1735/1554	4405/1794/1866
Radstand/Bodenfreiheit mm	2905/155	2905/155	2682/150
Laderaum/-fläche L/B ²⁾ /H mm	1936/1024/940	1807/1024	1781/1170/1257
Laderaum m ³	2,5	0,3 ³⁾	3,2
Gewichte			
Leergewicht/zul. Gesamtg. kg	1265/1990	1165/1890	1560/2280
Nutzlast (einschl. Fahrer) kg	725	725	720
Dachlast kg	80	–	–
Anhängelast (gebremst) kg	1230	1250	1500
Preise (ohne MwSt.) Euro	ab 9490	ab 7590	ab 18415

¹⁾ Breite ohne Außenspiegel, Höhe ohne Dachreling

²⁾ Breite zwischen den Radkästen

³⁾ zusätzlich in der Kabine



① Einen Stauraum von 2,5 m³ und eine Nutzlast von 725 kg bietet der Dacia Logan Express



② Zwei seitliche Klapptüren und die Flügeltüren im Heck machen den Stauraum zugänglich



③ Mit der Bordwand lässt sich die Ladefläche des Pick-up verlängern
Fotos: Böttcher



④ Antriebsschema des VW Caddy 4Motion mit Kardanwelle



⑤ Der Caddy: sicher auf Eis und Schnee
Werkfotos

Motorisierung. Die Antriebspalette ist bis auf den hier nicht angebotenen 1,4er Basismotor gleich.

Fahreigenschaften

Beim ersten Aufgalopp zeigten sich die beiden neuen Dacia-Modelle als recht angenehm fahrbar und beeindruckten unter Zuladung mit sicherem Slalom- und Vollbremsverhalten.

Nutzfahrzeug-Palette mit Caddy 4Motion erweitert

Zunächst hatte VW den elektronisch geregelten Allradantrieb 4Motion für den Golf entwickelt. Jetzt wurde der Antrieb für die Nutzfahrzeugsparte an den Caddy angepasst. Damit erreicht der kleine VW-Transporter eine Alleinstellung im Segment, denn es gibt zwar City-Laster mit Sperrdifferenzial, doch den Antrieb (Bild ④) aller vier Räder bietet nun ausschließlich der VW Caddy. **Antrieb.** Kernstück dieses Antriebs ist die elektronisch gesteuerte Haldex-Kupplung. Hier handelt es sich um die neueste Generation mit leichter Vorspan-

nung, die durch die Verbindung mit den elektronischen Assistenten des Fahrzeugs, zum Beispiel ESP, nicht nur selbsttätig, sondern sogar proaktiv arbeitet. Sie stellt die Traktion bei glatter Fahrbahn und in leichtem Gelände her, stabilisiert die Kurvenfahrt und arbeitet völlig selbsttätig. Während der Vorderwagen vom Einbau der Allradtechnik unbeeinflusst bleibt, erfordern die im Ölbad laufende Haldex-Kupplung und die zweiteilige Kardanwelle (Bild ④) eine daran angepasste Abgasanlage, einen neuen Tank und Verstärkungen in der Karosserie.

Abmessungen. Der Caddy 4Motion ist mit diesen Änderungen 13 mm höher und 100 kg schwerer. Allerdings bleibt es bei der starren, an Blattfedern geführten Hinterachse.

Fahreigenschaften. Die robuste Konstruktion weist keine fahrtechnischen Nachteile auf. Beim ersten Test ließ sich der Caddy 4Motion sicher über eisglatte Alpenpass-Straßen (Bild ⑤) fahren. Auf normaler Straße ist der Allradantrieb kaum bemerkbar – es sei denn als Mittel zur Kurs-

stabilisierung bei nasser oder glatter Fahrbahn. Die Fähigkeiten im Gelände werden von der kaum veränderten Bodenfreiheit von 150 mm begrenzt. Die Anhängelast beträgt unverändert 1500 kg.



Motorisierung. Den Caddy 4Motion gibt es ausschließlich als 1.9 TDI mit 105 PS, wobei der

Pumpe-Düse-Diesel nicht zu laut läuft. Auch durch das neue Sechsganggetriebe ist er fast genauso schnell wie der Caddy mit Frontantrieb. In der Endgeschwindigkeit fehlen ihm nur zwei km/h, für den Spurt von Null auf Tempo 100 braucht er 0,6 s mehr – und der Mehrverbrauch bleibt mit 0,6 l pro 100 km in Grenzen.

Preis. Nominell ist der Wagen 2705 Euro (ohne MwSt.) teurer als der „normale“ Caddy. Der reale Aufpreis fällt aber geringer aus, da ESP, Dieselpartikelfilter, Berganfahrassistent sowie der 6. Getriebegang (Bild ⑥) hier serienmäßig an Bord sind (Tafel ①).

K. Böttcher

ep-Sonderhefte Fachwissen kompakt

**JETZT
NEU**



Weitere Informationen und
Bestellmöglichkeiten
unter www.elektropraktiker.de