



Ausgabe: **01/ 06**

# CLUBZEITUNG



dem Winter zum Trotz ...

Foto: [www.bestmoments.at](http://www.bestmoments.at)

Redaktion: Thomas Peroutka  
Kontakt: [hybsi01@aon.at](mailto:hybsi01@aon.at) Tel.: +43/ 676/ 423 04 64  
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: 18.04.06  
Nächste Ausgabe: Mitte/ Ende April 2006  
Für den Inhalt der Beiträge ist der jeweilige Autor verantwortlich.

# ***Inhalt:***

<b><i>EINLEITENDE WORTE</i></b> .....	<b>2</b>
<b><i>Interview mit Hrn. Folz</i></b> .....	<b>3</b>
<b><i>Das war... die Weihnachtsfeier 2005</i></b> .....	<b>7</b>
<b><i>Clubinterna/ News und Splitter</i></b> ... ..	<b>8</b>
<b><i>Einladung zur 1. Mai-Ausfahrt</i></b> .....	<b>10</b>
<b><i>Einladung zur Herbstaufahrt 26.+27.08.06</i></b> .....	<b>10</b>
<b><i>Oldtimer - was die Zukunft bringt</i></b> .....	<b>12</b>
<b><i>50 Jahre DS in Wien – internationale Presse</i></b> .....	<b>14</b>
<b><i>Einladung zum Clubabend am 17.03.2006</i></b> .....	<b>15</b>
<b><i>Olympische Winterspiele 2006 und Citroën</i></b> .....	<b>15</b>
<b><i>1,2,3 – Neues aus Citroënland</i></b> .....	<b>16</b>
<b><i>Ein kleiner Blick zu den anderen Marken</i></b> .....	<b>18</b>
<b><i>TERMINE &amp; ALLFÄLLIGES</i></b> .....	<b>19</b>
<b><i>Guter Rat</i></b> ... ..	<b>20</b>

## ***EINLEITENDE WORTE***

Nostradamus

Also bitte, nur weil ich in der letzten Ausgabe ein wenig über „Warm anziehen“ schrieb kann man mich nicht für den Besuch der sibirischen Kälte in Österreich verantwortlich machen. Ich verwehre mich auch strikt gegen hinter der Hand geäußerte Vorwürfe ich hätte den klammen Gruß von Väterchen Frost herbeigeunkt.

Und da ich schon mal beim rigorosen Aufräumen mit hartnäckigen Gerüchten bin: mit der lachhaften Grotoske um das 50km/h Limit in Wien hab ich bitte schön auch nichts zu tun, auch wenn ich an dieser Stelle dahin gehende Vermutungen äußerte. Deshalb traue ich mich auch nicht zu behaupten, dass diese eigenwilligen Anwandlungen überambitionierter Stadtväter nur ein misslungener Versuch eines groß angelegten Maßnahmenpaketes war.

Man muss aber kein Wahrsager sein um sich auszumalen, welche tief greifenden Auswirkungen der elektronische Typenschein mit sich bringen wird. „Orwells gläsernes Automobil“ wird nun endgültig Realität. Karl Prochazka schilderte im Rahmen der Weihnachtsfeier eindrucksvoll, welche Vorteile, vor allem aber welche Nachteile bei Nichtbeachten uns Oldtimer-Liebhabern erwachsen können. Mehr darüber im Artikel „Oldtimer“ in der vorliegenden Ausgabe unserer Zeitung.

Wenn ich schon wieder beim Blick in die Glaskugel bin lacht mir schon jetzt das Herz, sehe ich doch schon die neue Saison mit riesigen Schritten auf uns zueilen. Nach unserem Clubabend am 16.03.2006 naht als viel versprechender Auftakt die 1.Mai-Ausfahrt bald gefolgt von der Oldtimermesse Tulln, auf welcher wir wieder mit einem eigenen Stand vertreten sein werden.

Die Vorbereitungen für das große Citroentreffen vom 14. bis 16.07. in Illmitz laufen bereits auf Hochtouren, Ihr könnt Euch ab sofort bei Organisator Karl Prochazka anmelden.

Bitte vergesst nicht, Euch die vorgezogene Herbstausfahrt in Euren Kalender einzutragen. Hoffentlich ist zu diesem Zeitpunkt der Wettergott auf unserer Seite und gönnt uns ein sonniges und warmes Wochenende.

Ihr seht also, an Gelegenheiten zum öffentlichen Ausleben und allgemeinen Zelebrieren der Citroënphilie sollte es Euch nicht mangeln.

Ich freu mich schon Euch bald wieder gesund und munter zu sehen, vielleicht schon am Clubabend...

Thomas Peroutka

## *Interview mit Hrn. Folz*

### **"Fusionen sind nicht interessant"**

**Jean-Martin Folz, Vorstandschef von Peugeot Citroën, über die Unruhen in Frankreich, neue Antriebsarten und den Sinn und Unsinn von Zusammenschlüssen in der Autoindustrie**

**DIE WELT:** Herr Folz, Frankreich scheint derzeit aus den Fugen geraten. Wie beurteilen Sie als Unternehmer die Unruhen?

**Jean-Martin Folz:** Die Bilder, die um die Welt gehen, sind alles andere als gut für unser Image. Die französischen Unternehmer wünschen, dass die Ordnung sobald wie möglich zurückkehrt. Selbstverständlich stellen sich Fragen, die auch die Unternehmen treffen. Etwa danach, inwieweit die Industrie durch Einstellungen ihren Beitrag leisten kann.

**DIE WELT:** Und wie wollen Sie das machen?

**Folz:** Unser Konzern legt Wert darauf, in Problemvierteln einzustellen. Wir haben als erster Konzern in Frankreich mit unseren Gewerkschaften ein Abkommen über die Vielfältigkeit der Angestellten getroffen. Dieses Jahr haben wir bereits 700 Ingenieure eingestellt, davon gehören zehn Prozent den so genannten sichtbaren Minderheiten an. Was die Arbeiter betrifft, haben wir im Großraum Paris ein Werk in Aulnay-sous-Bois, einem Vorort, in dem es jetzt auch zu Unruhen kam. Dort sind viele Ortskräfte beschäftigt.

**DIE WELT:** Zum Autogeschäft. In den vergangenen Jahren haben asiatische Hersteller immer mehr Marktanteile gewonnen. Sind Europas Hersteller auf der Verliererstraße?

**Folz:** Ich habe nicht den Eindruck, dass die europäischen Hersteller so schlecht dran sind. Aus Sicht von Peugeot Citroën kann ich nur sagen, dass wir dieses Jahr das zehnte Mal in Folge mehr Autos verkaufen werden.

**DIE WELT:** Dennoch: Japans und Südkoreas Automobilhersteller legen ein hohes Tempo vor.

**Folz:** Es ist wahr, dass die asiatischen Konkurrenten in den vergangenen drei bis vier Jahren in Europa Marktanteilspunkte hinzugewonnen haben. Aber es war kein Erdbeben.

**DIE WELT:** Peugeot Citroën hat Marktanteile in Europa verloren.

**Folz:** Weltweit wachsen wir, aber in Europa bewegten sich unsere Marktanteile in den vergangenen zwei Jahren tatsächlich leicht rückwärts. Unser Höchststand war bei 15,5 Prozent, aktuell sind wir bei 14,4 Prozent. Man darf jedoch nicht vergessen, dass unser Marktanteil vor sechs Jahren unter zwölf Prozent lag. Die aktuelle Entwicklung ist auf unseren Produktzyklus zurückzuführen. Das Durchschnittsalter unserer Modellpalette beträgt derzeit 4,5 Jahre. Im Rahmen der Modelloffensive, die seit Mitte 2004 läuft, ist 2005 das schwierigste Jahr. 2008 wird das Durchschnittsalter auf 3,3 Jahre gesunken sein. Innerhalb von zwei Jahren hat Peugeot dann durch die Modelloffensive zwei Drittel seiner Produktpalette mit einem Volumen von zwei Millionen Fahrzeugen erneuert.

**DIE WELT:** Steigt dann auch wieder der Marktanteil in Europa?

**Folz:** Ziel ist es, den Rekordmarktanteil von 2002 in Höhe von 15,5 Prozent zu übertreffen. Wir haben die Mittel dafür und die Absicht, es auch zu schaffen.

**DIE WELT:** Und das soll gelingen, obwohl die Japaner und Koreaner ihre Präsenz in Europa ausbauen und künftig auch noch chinesische Anbieter mitmischen?

**Folz:** Ja. Bei den japanischen Herstellern lässt sich feststellen, dass ihre Marktanteilsentwicklung in Europa sehr stark mit der Wechselkursentwicklung Euro/Yen zusammenhängt. Die Japaner haben eine konstante Produktion in Europa. Dazu kommen Importfahrzeuge, deren Anzahl stark von der Höhe der Wechselkursentwicklung abhängt. Bei den Chinesen unterschätze ich die Entwicklung keineswegs, aber die Fahrzeuge, die auf der IAA zu sehen waren, waren nicht europatauglich.

**DIE WELT:** Viele Autobauer reagieren auf die Gefahren durch den Wettbewerb mit Fusionen, Übernahmen oder Kapitalbeteiligungen. Bleibt Peugeot Citroën bei seiner Strategie punktueller Kooperationen?

**Folz:** Peugeot Citroën wird nicht von seiner Strategie abweichen. Fusionen in der Automobilindustrie sind nicht interessant. Betrachtet man die Zusammenschlüsse, liegt der Hauptvorteil im gemeinsamen Bau von Motoren und Plattformen. Das machen wir ohne Fusionen und ohne unsere Unabhängigkeit aufs Spiel zu setzen. Bei Motoren arbeiten wir mit BMW und Ford zusammen, wir haben gemeinsame Plattformen mit Fiat, Mitsubishi und Toyota.

**DIE WELT:** Ihr Selbstbewusstsein beziehen Sie aber vor allem aus der Sicherheit, die Ihnen die Familie Peugeot als Großaktionär bietet.

**Folz:** Der Anteilsbesitz der Familie Peugeot, die fast 30 Prozent des Kapitals und 45 Prozent der Stimmrechte in der Vollversammlung hält, ist eine echte Stärke. Die Familie hat oft betont, dass ihr Engagement langfristig ist. Das wissen wir auch innerhalb des Konzerns zu schätzen.

**DIE WELT:** Ist es also von Vorteil, einen langfristigen Aktionär zu haben und nicht quartalsweise handeln zu müssen?

**Folz:** Natürlich kümmern wir uns auch um die Aktienmärkte. Aber wir haben einen anspruchsvollen Hauptaktionär, der langfristig an Wachstum, Ertragsstärke und Profitabilität interessiert ist. Wir müssen also nicht immer ständig die Ergebnisse des nächsten Monats betrachten.

**DIE WELT:** Die Umwelt betrachten Sie offenbar weniger. Trotz steigender Spritpreise kündigen Sie für 2007 einen sportlichen Geländewagen mit Allradantrieb an.

**Folz:** Der Kunde entscheidet, welche Autos gebaut werden, nicht der Hersteller. Außerdem kommen wir unserer Verantwortung nach sinkenden Schadstoffemissionen bereits seit langem nach. Bei Fahrzeugen, die weniger als 120 Gramm pro Kilometer ausstoßen, haben wir in Europa 2004 einen Marktanteil von 30 Prozent gehabt. Bei Fahrzeugen, die weniger als 110 Gramm Kohlendioxid ausstoßen, haben wir einen Marktanteil von 60 Prozent.

**DIE WELT:** Glauben Sie, dass der Trend trotz SUV-Boom doch zu umweltfreundlicheren Autos geht?

**Folz:** Verbrauchsärmere Autos werden sich durchsetzen. Ganz sicher. Dabei muss man aber zwischen Lösungen für heute, für morgen und die weitere Zukunft trennen. Für die Gegenwart gibt es zwei Lösungen: Den Dieselmotor, der 20 Prozent weniger verbraucht als ein Benzinmotor und durch den Partikelfilter umweltfreundlicher ist. Die zweite aktuelle Lösung sind die Biokraftstoffe. Für beides gibt es Autos, Vertriebschienen und Tankstellen. Für die Lösungen von Morgen gibt es aus unserer Sicht Erdgas und für Übermorgen den Diesel-Hybrid.

**DIE WELT:** Bisher ist der technische Stand der Dinge der Benzin-Hybrid à la Toyota.

**Folz:** Ich glaube nicht, dass der Toyota-Hybrid einen Platz in Europa hat. Er ist sicher brillant. Aber ein Benzin-Hybrid spart 20 Prozent gegenüber herkömmlichen Motoren ein. Das entspricht exakt dem Einsparvolumen durch den Einsatz von europäischen Selbstzündern gegenüber Benzinern. Der Benzin-Hybrid ist allerdings teurer als ein Dieselmotor. In Dieselregionen macht der Benzin-Hybrid - anders als in Kalifornien oder Japan, wo es keine Diesel gibt - also keinen Sinn.

**DIE WELT:** Was ist mit der Brennstoffzelle?

**Folz:** Deren Einsatz liegt noch sehr weit in der Zukunft. Erstens ist der Preis sehr hoch, zweitens fehlt die Infrastruktur zur Wasserstoffversorgung und -lagerung. Ich gehe davon aus, daß Autos noch für Jahrzehnte mit flüssigen Kraftstoffen fahren werden.

**DIE WELT:** Ebenfalls in der Zukunft scheint auch die Rückkehr von Peugeot Citroën in die USA zu liegen.

**Folz:** Bis 1991 waren wir in den Vereinigten Staaten präsent. Wir wissen, dass wir den Markt nicht links liegenlassen können und Peugeot Citroën will auch in die USA zurückzukehren. Aber für den US-Markt brauchen wir entsprechende Modelle und einen funktionierenden Vertrieb. Zudem muss man in der Lage sein, in den USA zu produzieren. Das ist eine schwerwiegende Entscheidung. Ich weiß nicht, wann wir sie treffen. Aber ich weiß, dass wir sie treffen - je früher, desto besser.

**DIE WELT:** Vielleicht durch die Hintertür? Immerhin gewinnt der Diesel in den USA allmählich an Bedeutung und Peugeot Citroën ist Experte bei Dieselmotoren. Ist es denkbar, dass die PSA-Gruppe zum Motorenlieferant der großen Hersteller wird, die dieses Wissen nicht haben?

**Folz:** Wir werden kein Motorenhersteller. Wenn Peugeot Citroën nach Amerika zurückkehrt, dann mit eigenen Motoren in eigenen Autos.

**DIE WELT:** Peugeot Citroën gilt in der Branche nicht nur als Meister der Kooperationen und als Dieselspezialist, sondern auch als Perfektionist bei der Plattformstrategie, also dem Bau verschiedener Modelle auf einer Montagelinie.

**Folz:** Wir werden künftig alle unsere Modelle auf drei Plattformen bauen. Hinzu kommen weitere drei Plattformen, die wir mit unseren Kooperationspartnern - Toyota beim C1 und 107, Fiat bei den leichten Nutzfahrzeugen und die Großraumlimousinen - teilen. Auf den drei eigenen Plattformen werden wir im Jahr 2007 rund drei Millionen Fahrzeuge bauen.

**DIE WELT:** Ist das eine Größe, die das Überleben von Peugeot Citroën als unabhängiger Hersteller garantiert?

**Folz:** Ich kann Ihnen versichern, dass unser Konzern bestehen bleibt und langfristig eine Rolle spielen wird. Man stirbt, wie das Beispiel Rover zeigt, sehr langsam in unserer Industrie.

**DIE WELT:** Glauben Sie, dass die Lage der Branche schwieriger ist als in der Vergangenheit?

**Folz:** Die Segmentierung der Autos wächst zusehends. Es gibt immer mehr, immer unterschiedlichere Modelle. Auf diesem Markt muss man in der Lage sein, Gewinne mit kürzeren Serien als in der Vergangenheit einzufahren. Dabei kommt einem eben die Plattformstrategie entgegen, bei der die Fahrzeuge viele gemeinsame Teile haben, sich aber in der Form deutlich voneinander unterscheiden.

**DIE WELT:** Verlierer der Entwicklung scheinen die Beschäftigten in der Automobilindustrie zu sein, die zu Tausenden abgebaut werden.

**Folz:** Für Peugeot Citroën gilt das nicht. Wir haben in den vergangenen fünf Jahren in Frankreich knapp 50 000 unbefristete Mitarbeiter neu eingestellt haben. Davon 10 000 echte, neue Arbeitsplätze. In diesem Jahr werden wir in Frankreich 5000 neue Beschäftigte einstellen, weltweit werden es wenigstens 13 000 neue Mitarbeiter sein, um unser Wachstum zu begleiten.

**DIE WELT:** Also sollten sich die Beschäftigten, die bei VW, Opel, Ford oder Mercedes ihre Arbeit verlieren, bei Peugeot Citroën melden?

**Folz:** Sie wären vielleicht enttäuscht, was unsere Löhne und die Arbeitsauslastung betrifft.

*Das Gespräch führten Marco Dalan und Gesche Wüpper.*

Artikel erschienen am Di, 15. November 2005, DIE WELT

# *Das war... die Weihnachtsfeier 2005*

Am Abend des 09.12.2005 versammelten sich viele Citroënisten im ehrwürdigen Schloss Kottlingbrunn zur gemeinsamen Weihnachtsfeier.

Im Schlosshof lud ein romantischer Weihnachtsmarkt zu wärmenden Speisen, vor allem aber zu duftendem wohligen Glühwein oder Punsch. Der Winter schickte seine frühen Boten – man nahm daher das Angebot gerne an.



Im feierlich geschmückten Saal wurde es bald eng, durften wir doch wirklich viele Besucher begrüßen. Nachdem man sich an den köstlichen Speisen gelabt hatte erhob Karl Prochazka die Stimme, um uns die brand aktuellen Neuigkeiten von der jüngsten Beiratssitzung im Ministerium zu berichten.



Nach diesen ausführlichen Erklärungen wurde noch getratscht, in seltenen Prospekten geblättert, Pläne für das kommende Jahr gewälzt - und im Nu war Mitternacht vorbei ...

Text: Thomas Peroutka  
Fotos: Hans Kern

# *Clubinterna/ News und Splitter ...*

## ▪ **Clubbeitrag**

Auf der Generalversammlung wurde der Clubbeitrag für die Saison **2005/ 2006** festgesetzt mit:

**EURO 25,--**

Wir bitten, diesen Betrag so rasch als möglich auf unser Clubkonto einzuzahlen.

Konto Nummer: 200 102 622 76

Bankleitzahl: 14.200

Bank: easybank

Lautend auf: Peter Möller, Les Amis de Citroen d` Autriche

BITTE ALS ZAHLUNGSZWECK ANGEBEN: MGB 2005/ 2006!!!!!!

## ▪ **14.-16.07.2006: Österreichisches Citroentreffen**

Karl Prochazka organisiert emsig das große club- und typenübergreifende Treffen. Mit der Gemeinde Illmitz konnte ein attraktiver Austragungsort gewonnen werden. Wie ihr der Einladung (s.u.) entnehmen könnt stehen Hotels, Gästezimmer aber auch ein wunderschöner Treffensplatz zur Verfügung. Letzteres ist etwas ganz Besonderes, schließlich liegt Illmitz im Naturschutzgebiet. An dieser Stelle schon vorab herzlichen Dank an die Gemeindeväter und an den Tourismusverband, dass sie dies ermöglichten. Der Treffensplatz bietet Duschen, WCs, direkten Seezugang... Alles Weitere entnehmt bitte der Einladung, verbindliche Anmeldungen können ab sofort bei Karl Prochazka erfolgen: [velosolex@chello.at](mailto:velosolex@chello.at) oder: 0699/195 29 872 **ACHTUNG!** Die Zimmerpreise liegen bei ca. 25,-- bis 60,-- Euro/ Person NF. Es empfiehlt sich daher so rasch als möglich verbindlich zu buchen, sollte man auf die günstigen Zimmer reflektieren!

## ▪ **Tagfahrlicht**

Mit Erlass GZ.BMVIT-179.340/0008/ST4/2005 vom 27.12.2005 gilt: historische Kraftfahrzeuge also solche die „normales elektrisches Licht“ an Bord haben, müssen auch mit Tagfahrlicht in Österreich nunmehr unterwegs sein, dh. in der Praxis Abblendlicht verwenden. Sollten jedoch eigene Tagfahrleuchten verwendet werden so genügen solche die „in etwa Wirkung“ (wörtlicher Erlasstext) der jeweiligen ECE Regelung erfüllen. Ein Prüfzeichen ist für solche Leuchten nicht erforderlich!

Dies ermöglicht z.B. auch die Verwendung von Leuchtdioden (LED) als Leuchtmittel, was die technisch beste (sanfteste) Lösung darstellt, die sowohl historisches Erscheinungsbild als auch historische Elektrotechnik nicht gefährdet.

## ▪ **Oldtimermesse Tulln 20.+21.05.06**

Wir sind natürlich auch heuer wieder auf der Oldtimermesse in Tulln mit einem eigenen Stand vertreten. Johannes Haas nimmt die schwere Last der Organisation auf seine breiten Schulter, freut sich aber bestimmt über jeden Mithelfer!!! Auch für vergünstigte Eintrittskarten wendet Euch bitte vertrauensvoll an Johannes: [janni@aon.at](mailto:janni@aon.at).

- **Verwirrung um Autobahnvignette**

Derzeit kursieren irreführende Mails, wonach das Aufkleben der Vignette nur mehr auf der "linken oberen oder unteren Ecke der Windschutzscheibe" eines PKW erlaubt sein soll. "Diese einschränkende Beklebungsweise entspricht nicht der derzeit gültigen Mautordnung", sagt Marc Zimmermann, Sprecher der ASFINAG in einer Aussendung. Fakt ist, dass "die Vignette - nach Ablösen von der Trägerfolie - unbeschädigt und direkt so auf die Innenseite der Windschutzscheibe anzukleben ist, dass sie von außen gut sichtbar und kontrollierbar ist" so die derzeit gültige und in Punkt 7 unveränderte Mautordnung, nachzulesen unter [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at).

Die irreführenden Mails beziehen sich anscheinend auf ein Piktogramm auf der Rückseite der derzeitigen Vignette, welches bloß eine Empfehlung der ASFINAG für die Anbringung der Vignette darstellt. Das Befolgen dieser Empfehlung bewirkt eine vereinfachte und schneller Kontrollmöglichkeit durch die ASFINAG Mautaufsicht und der Polizei, und bei Nichtbefolgung keine Ersatzmautzahlung. Zimmermann: "Demnach ist es auch nach wie vor möglich, seine Vignette hinter dem Rückspiegel anzubringen."

ASFINAG, Mag. Marc Zimmermann

- **LHM-Einkauf**

Im Rahmen der Weihnachtsfeier kam die Frage auf, ob wir nicht wieder LHM zu absolut günstigen Preisen beschaffen können. Nun, es liegt an Euch: je mehr Interessenten sich melden, um so günstiger ist es zu beschaffen. 2004 lag der Preis so um die Euro 3,-- inkl. MwSt per Liter. Anfragen bitte an: Thomas Peroutka, [thp@prosynth.at](mailto:thp@prosynth.at) oder 0676/423 04 64.

- **Vignettenpflicht in Ungarn**

Ab 1.1.2006 gilt die Vignettenpflicht auf der Autobahn in Ungarn ab der Grenze. Die billigste Vignette kostet ca. 5 Euro und ist für 4 Tage gültig. Die Strafe bei Anhaltung ohne Vignette beträgt 700,-- Euro!

- **Photos auf [www.lesamis.co.at](http://www.lesamis.co.at)**

Auf unserer Homepage sind seit mehreren Tagen Fotos der DS-Events (50Jahre-Feiern in Wien und Paris) zu bewundern. Ein Besuch unserer Page zahlt sich aus, seht mal wieder rein! [www.lesamis.co.at](http://www.lesamis.co.at);

- **Gurtpflicht**

Nun steht es definitiv und ausnahmslos fest: Bei der Beförderung von Kindern im KFZ bis zum 3. Lebensjahr sind Gurte und entsprechende Kindersitze zu verwenden. Dies gilt auch für Oldtimer. Hat Euer Oldie keine Gurte, so lasst bitte die lieben Kleinen (schon allein im Interesse deren Sicherheit) zu Haus!

# *Einladung zur 1. Mai-Ausfahrt*



**1. Mai 2006**

**Treffpunkt: 10.30Uhr, Schwarzl Freizeit-zentrum/  
Unterpremstätten bei Graz**

Anfahrt: A9 (Phyrnautobahn) Ausfahrt Schachenwald

Programm:

- Konvoifahrt zum gemeinsamen Mittagessen
- Mittagessen
- Fahrt zum Automuseum „Nostalgie auf Rädern“ in Großklein <http://www.nostalgie-auf-raedern.at/>

LG

Josef Arzberger

# *Einladung zur Herbstausfahrt 26.+27.08.06*

Ich darf Euch wieder zu einer spannenden, oder dieses Mal besser gesagt, zu einer schmeckenden Herbstausfahrt einladen.

Das diesjährige Thema ist unsere schöne Wachau mit ihren guten Weinen. Natürlich gibt es auch wieder genug Interessantes für die Kinder zu entdecken.

Am Samstag, 26.08.2006, 8.30 Uhr, treffen wir einander auf der ersten Tankstelle auf der S33, wenn Ihr von der A1 kommend (bei St Pölten) in Richtung Krems abbiegt. Um 9 Uhr sollte die Abfahrt sein. Für Euer leibliches Wohl wird gesorgt sein.

Von dort geht es nach Langenlois ins LOISIUM.

Dort steigen wir um 10 Uhr hinab in die mystische Kellerwelt und gehen auf die Reise von alt überlieferten bis hin zu modernen Herstellungsverfahren und lernen eine komplett neue Wahrnehmung der edlen Tropfen mit allen Sinnen kennen.

Danach stärken wir uns mit einem guten Mittagessen. Ist der größte Hunger gestillt, brechen wir zu einem Verdauungsspaziergang durch die romantische Altstadt auf.

Nach einer schönen Konvoifahrt nach Spitz erleben wir eine Schiffsfahrt mit der MS Austria, vorbei an Burgen und Klöstern und den terrassenförmigen Weingärten des Weltkulturerbes Wachau.

An Bord gibt es natürlich auch eine Weinverkostung.

Am Abend stehen dann noch das Einchecken und ein gemütlicher Abend beim Heurigen am Plan.

Nach einem guten Frühstück geht es am Sonntag, 27.08., im Konvoi auf die Schallaburg. Es ist eines der schönsten Renaissanceschlösser nördlich der Alpen. Dort sehen wir neben einer Führung durch das Schloss auch noch die Ausstellung „Dschingis Khan und seine Erben - das Weltreich der Mongolen“.

Nach dem Mittagessen und einem netten Beisammensitzen geht es dann wieder in Richtung Heimat.

Ich hoffe, dass wieder etwas für Jedermann dabei ist und hoffe auf rege Teilnahme!

Photos zu den Veranstaltungen und der Unterkunft+ Preise findet Ihr in Kürze auf unserer Homepage.

Ich freue mich schon auf Euch, Euer Klaus

# Österreichisches Citroëntreffen

in ILLMITZ/ Neusiedlersee

vom 14.07. bis 16.07.06

## Das Treffen für Citroënisten, Freunde der Marke Citroën und Oldtimerliebhaber

### Fr. 14. Juli 2006

Come together - Anreisemöglichkeit, der Tag steht für  
Eigenaktivitäten zur freien Verfügung  
ab 19.00 Uhr: Abendessen, Open End

### Sa. 15. Juli 2006

ab 9.00 Uhr: Treffpunkt Hauptplatz Illmitz zur Ausfahrt  
9.30 Uhr: Fahrt um den Neusiedlersee nach  
Eisenstadt  
13.00 Uhr: Mittagsrast bei Citroën Tusztich, Eisenstadt  
19.00 Uhr: Abendgala in der Pußtascheune  
(denkmalgeschützte schilfgedekte  
Kreuzscheune)



### So. 16. Juli 2006

ab 9:00 Uhr: Treffpunkt Hauptplatz Illmitz zur Ausfahrt  
9.30 Uhr: Abfahrt nach SOPRON (H)  
Fahrzeugpräsentation im Zentrum,  
gemütlicher Ausklang

**Unterkunft:** [www.illmitz.co.at](http://www.illmitz.co.at) verfügt über ein ausreichendes Angebot an Gästebetten  
aller Kategorien. Campingmöglichkeit am Parkplatz des Strandbades mit  
kostenloser Benützung. Boule (Pétanque) - Platz im Strandbad

### Ansprechpartner:

Karl Prochazka  
Tel.: +43/699/19529872  
Fax: +43/ 1/ 9529872  
email: [velosolex@chello.at](mailto:velosolex@chello.at)



DS-Club Linz, Hydraulischer Stammtisch, XM-IG

# *Oldtimer - was die Zukunft bringt*

Sollte diese Überschrift Erinnerungen wecken ist es nicht verwunderlich – erschien doch bereits ein ähnlicher Artikel in unserer Ausgabe 03/ 03 am 08.08.2003.

In den letzten Wochen des Jahres 2005 wurde ein legislativer Prozess angestoßen, der eine grundlegende Überarbeitung des alten Artikels notwendig machte. Karl Prochazka erläuterte ausführlich auf der Weihnachtsfeier der Les Amis de Citroën d'Autriche die Novitäten, welche in naher Zukunft uns Oldtimerfahrer direkt betreffen. Hier sei nun das Wichtigste zusammengefasst.

Da wie gesagt ein Prozess angelaufen ist, dessen Ende mit 2007 spätestens aber mit 2008 zu erwarten ist, kann hier lediglich ein Status Quo bzw. ein Ausblick auf Basis der derzeitigen Rechtslage gegeben werden, Änderungen können jederzeit erfolgen. Die Tendenzen und Absichten sind aber klar erkennbar und seitens der einschlägigen Gremien definiert.

Von Oldtimern wird gar viel und oft gesprochen, doch meistens wird der Begriff „Oldtimer“ falsch eingesetzt, man redet aneinander vorbei oder sieht seine lieb gewonnene alte Rostlaube nostalgieverbrämt durch die rosarote Brille als wertvollen Oldie.

2003 unterschieden wir noch zwischen dem „echten“, dem „versicherungstechnischen“ und dem „registrierten“ Oldtimer. Dies wird in Zukunft alles anders, und zwar hängt das mit dem Implementieren der Zentraldatenbank für KFZ zusammen, auf welche in Folge näher eingegangen wird.

## 1. Die Zentraldatenbank - Allgemeines

Ein in Deutschland und anderen EU-Staaten bereits laufendes System wird nun auch in Österreich langsam aber sicher Einzug halten. Die Fertigstellung ist für Mitte 2007 anberaumt. Man kann die Zentraldatenbank durchaus auch als die e-card für KFZ bezeichnen, denn die gespeicherten Daten, die Vielzahl der Verknüpfungen und Zugriffsmöglichkeiten sind ähnlich.

Ziel ist es, alle KFZ- relevanten Daten länderübergreifend elektronisch zu erfassen. Um die Datenmengen nicht explodieren zu lassen erfolgt dies mit Einschränkungen. Primär sind für jede Type alle betreffenden technischen Daten, Anforderungen, gesetzlich geforderte Mindest- oder Höchstwerte (Bremswerte, Abgasausstoß, etc.) hinterlegt.

In weiterer Folge werden die individuellen KFZ-Daten gespeichert, wie z.B. Anzahl der Vorbesitzer, die Namen der letzten beiden Vorbesitzer, Pickerlprüfberichte, weitere Spezifika, etc.

Unter „Spezifika“ fällt natürlich auch, ob ein KFZ als Oldtimer gilt. Nach jetziger Sachlage ist schon das Wort „Oldtimer“ falsch, denn laut Kraftfahrzeuggesetz 1967 i.d.g.F (KFG) gibt es nur „Historische Kraftfahrzeuge“. Mit der Novelle des KFG 2005 fiel das Wort „Kraft-“, sodass wir von historischen Fahrzeugen sprechen. Somit können auch Anhänger, etc. historisch sein.

Im Sinne des KFG gilt als historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug,

a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste der historischen Fahrzeuge (eurotax rot) eingetragen ist (siehe 30 Jahre-Regel, Baujahrslimit 1980 eingefroren bis 2010).

Entspricht das Fahrzeug dieser Definition kann es als „Historisches FZ“ typisiert werden und ist somit kein PKW oder LKW mehr, ähnlich den Sonderkraftfahrzeugen (z.B. einzelgenehmigte Wohnmobile, etc.), mit all den bekannten Vorteilen (2 Jahre Pickerl, etc.).

Auf die Datenbank zugegriffen wird natürlich von der Exekutive, aber auch von den Versicherungsanstalten, Werkstätten welche nach §57a,ff überprüfen, Landesregierungen, Bezirkshauptmannschaften, etc. Da das System EU-weit funktionieren soll haben natürlich auch die Behörden anderer EU-Länder Zugriff auf die Datenbank. Auf diesem Wege soll dem Autoschieben, Verwenden falscher Papiere, usw. der Riegel vorgeschoben werden. Das gläserne Fahrzeug ist somit Realität.

## 2. Die Zentraldatenbank - Auswirkungen

Aus der obigen Beschreibung der Datenbank und den Erfahrungen aus Deutschland z.B. lassen sich folgende Auswirkungen ableiten:

- a.) Der Typenschein wie wir ihn bis dato kennen gehört der Geschichte an. Bei Ummelden, Neuanmeldungen, etc. wird der alte Typenschein durch Lochen entwertet, man bekommt dann lediglich eine umfangreichere Zulassungsbescheinigung ausgehändigt. Da nur die Anzahl aller Vorbesitzer und die Daten der letzten beiden expressis verbis gespeichert werden geht die Historie des KFZ verloren (z.B. ein interessanter Erstbesitzer ...).
- b.) Wie beschrieben werden die technischen Daten hinterlegt. Das bedeutet, dass bei einigen §57a Prüfungen Sollwerte mit einer definierten Abweichung entsprechend den jeweils gültigen gesetzlichen Regelwerken vorgeschrieben sind. Ausnahmen werden nur für typisierte Oldtimer gelten. Das heißt, wird beispielsweise ein KFZ BJ 1960, welches als „normaler“ PKW typisiert ist, überprüft, hat es den aktuellen Normen und Vorschriften in vollem Umfang zu entsprechen. Ist es jedoch als Oldtimer typisiert können manche Eingabefelder (z.B. Abgas- und Bremswerte) ganz übersprungen werden oder manuell überschrieben werden, auch wenn der gemessene Wert außerhalb der aktuellen Norm für moderne KFZ liegt.
- c.) Die §57a Überprüfungen werden in der Datenbank gespeichert und sind folglich auch von allen „Mitlesern“ einsehbar.
- d.) Den versicherungstechnischen Oldtimer wird es wahrscheinlich nicht mehr geben, ebenso wie den registrierten, da die Register ab dann nur mehr den Charakter einer privat geführten Liste haben.
- e.) Alle Ausnahmeregelungen, wie bei Tagfahrlicht, Abgaswerten, Lärmemissionen, Fahrbeschränkungen bei Feinstaubbelastung, usw. beziehen sich ausnahmslos auf typisierte Oldtimer. Somit wird das Leben für diese Fahrzeuge in Zukunft leichter.
- f.) Die „Möchtegern“-Oldtimer werden langsam aber sicher aus dem Verkehr gezogen, alleine schon durch die immer schärfer werdenden technischen Anforderungen.

### 3. Ableitbare Ratschläge

Als prinzipieller und grundsätzlicher Rat gilt: alle KFZ, welche der erwähnten Definition eines historischen Fahrzeuges entsprechen, sollten bis Mitte 2007 umtypisiert werden. In der kommenden Zeitschrift wird ein diesbezüglicher Ratgeber/ Checkliste enthalten sein. Die für die Typisierung anfallenden Kosten von ca. Euro 150,- werden durch die enorme Anzahl an Vorteilen bei weitem aufgewogen. Alleine der Umstand, dass man sein KFZ ab 2007 oder 2008 nicht mehr durch die §57a Überprüfung bekommen könnte, da die alte Technik den modernen Vorschriften einfach nicht mehr entspricht, sollte Anstoß genug sein.

Praktisches Beispiel Licht:

- a) Gelbes Licht ist lt. KFG nicht zulässig. Sämtliche anderslautenden Gerüchte gehören in die Küche. Bei als historisch genehmigten Fahrzeugen ist es möglich.
- b) Lt. KFG dürfen an Kraftfahrzeugen nur Beleuchtungseinrichtungen mit Prüfzeichen montiert werden. Bei historischen ist das keine zwingende Bestimmung. Es muss nur „in etwa die Wirkung“ erzielt werden. Originale Beleuchtungen für Oldtimer haben selten aktuell gültige E-Prüfzeichen.
- c) Tagfahrlicht – es gilt gleiches wie unter b).

Erinnert sei dass es für genehmigte Tagfahrleuchten wie sie von div. bekannten Herstellern angeboten werden, eine eigene Prüfnorm gibt. Zu bedenken ist, dass Abblendlicht ersatzweise verwendet werden kann, jedoch an sich (nur) die Wirkung einer 21 W-Glühbirne gefordert ist. Bei historischen KFZ muss „in etwa die Wirkung“ – also auch mittels LED zum Beispiel – erzielt werden. Diese Lösung geht bei „normalen“ KFZ nur mit geprüften Leuchten, was sich meist in deren Preis niederschlägt. Im Übrigen ist tagsüber keine weitere Beleuchtung vorne oder hinten erforderlich.

Darüber hinaus wäre es ratsam, das KFZ anzumelden, da bis zur endgültigen Implementierung der Datenbank der Typenschein noch seine Gültigkeit behält. Wem dies nicht möglich ist, der sollte den Typenschein kopieren, solange er noch nicht gelocht ist.

Thomas Peroutka/ Karl Prochazka

## *50 Jahre DS in Wien – internationale Presse*



Quelle: Citroexpert, Jrg. 10, Nr. 4

## ***Einladung zum Clubabend am 17.03.2006***

Wir laden Euch recht herzlich zu einem gemütlichen, entspannenden, lustigen, gesprächsreichen, informativen, ... Clubabend ein:

**Strandcafe an der Alten Donau, Florian-Berndl-Gasse 20,  
1220 Wien, ab 19.00Uhr**

Zur Generalversammlung hatten noch so manche ihre liebe Not dieses Lokal zu finden – nun dürfte es ja nicht mehr so schwer sein. Wir hoffen Euch recht zahlreich begrüßen zu dürfen und freuen uns schon auf ein Wiedersehen!

Für den Vorstand  
Thomas Peroutka

## ***Olympische Winterspiele 2006 und Citroën***



Quelle: Kurier, Nr. 44, 13.02.2006

Gefunden von Thomas Peroutka

## *1,2,3 – Neues aus Citroënland*

Geehrte Clubkolleginnen und Kollegen, Ihr könnt Euch sicher noch an unsere Clubzeitung Nummer 2/ 2005 erinnern. In einem Bericht über die elektronischen 123-Zündungen und ihren Entwickler, Albert de Gier, war auch über seine Hybridente zu lesen. Bei meinem Besuch im Vorjahr war der Antrieb zu Testzwecken noch ausschließlich elektrisch. Doch das Ziel ist erreicht.

Im Heft 2/05 der niederländischen Zeitschrift CITROExpert erschien ein Fahrbericht von diesem besonderen Vogel ohne Federn.

Was ist was? Eine kurze Übersicht zu den verschiedenen Arten des E-Antriebes

Ausschließlich elektrisch:

Akkus, Elektromotor, Getriebe. Aktionsradius begrenzt nach Anzahl der Akkus.

Hybride Serie:

Akkus, Elektromotor, Getriebe, Verbrennungsmotor. Der Verbrennungsmotor sorgt für den Strom zu Fortbewegung. Überkapazitäten werden zur Akkuladung verwendet.

Diese Technik passt gut zu schweren Fahrzeugen die oft stoppen und wieder anfahren.

Hybride parallel:

Diese Technik wird beispielsweise im Toyota Prius angewandt. Der Verbrennungsmotor und der Elektromotor sind beide an das Getriebe gekoppelt. Sie können getrennt oder auch gleichzeitig verwendet werden.

Vorteile: unbegrenzter Aktionsradius, da immer auf Benzin gefahren werden kann, Rückgewinnung von Bremsenergie und bei Benzinbetrieb werden ebenfalls die Akkus geladen.

Electric flexi-fuel Ente:

Im Kofferraum der Ente ist ein Akkupaket von 72 Volt, mit einer Tiefentladungskapazität von 100 Ah untergebracht. Natürlich gut belüftet und fest mit dem Fahrgestell verbunden. Damit wurde die Ente um 150 kg schwerer.

Mit einer Akkuladung kann man bei 50 km/h eine Stunde fahren. Bei höheren Tempi wirkt sich der schlechte CW-Wert der Ente entsprechend aus.



## Fahren mit dem hybriden 2CV

Das Wetter ist schön und lädt ein offen zu fahren. Als wir einsteigen wird der Elektromotor eingeschaltet. Kontakt an, Getriebe in Leerlauf und „Gas geben“. Sie setzt sich in Bewegung. Ein eigentümliches Gefühl, da ja der Motor nicht läuft. Ein leichtes Summen und das Rollgeräusch der Reifen. Man kann also einfach ein Gespräch führen, ohne sich gegenseitig anschreien zu müssen. Sogar ein Radio ist hier eine lohnende Investition. Der kleine Elektromotor erweist sich als bärenstark!

Es ist eigentlich die Idee, so Albert, den E-Motor im verbauten Gebiet zu nutzen und auf der Landstraße den Benzinmotor zu starten. Auf diese Art erreicht man die höchste Rentabilität und Aktionsradius. Umgeschaltet kann übrigens während der Fahrt werden.

Zündung an, Kupplung treten, der Geschwindigkeit entsprechenden Gang wählen, Kupplung kommen lassen und Schluss mit der Stille.

Die „elektrische“ Höchstgeschwindigkeit beträgt zumindest 80 km/h. Dieser Betriebszustand ist aber nicht das Ziel. Durch den beträchtlichen Luftwiderstand steigt der Energiebedarf nicht zum Quadrat, sondern hoch drei! Kurz danach ist Albert mit 75 km/h unterwegs.... ein Verkehrshindernis ist man also nicht.



## 123/ DAKAR

Im Betrieb mit Verbrennungsmotor sind die 150 Kilo Mehrgewicht nicht wirklich zu bemerken. Dieser ist mit dem neuesten Produkt von Albertronic, der 123/ DAKAR Zündung ausgerüstet. Der Name wurde gewählt, da diese Zündung in der zweimotorigen DAKAR-Ente eingesetzt wurde.

An dieser Zündung kann die Frühzündungskurve nach den persönlichen Bedürfnissen eingestellt werden. Selbst eine Leistungssteigerung ist dadurch möglich.

Wenn gewünscht, kann die Zündkurve auch auf den Betrieb mit LPG (Autogas) oder Ethanol angepasst werden. Eine weitere Option ist die Wahlmöglichkeit zwischen „Normal“ oder „Multispark“, anders gesagt, ein Zündfunke oder drei pro Zündungstakt. Vorteil: besseres Startverhalten, bessere Verbrennung und größere Wirtschaftlichkeit.

Überraschte Blicke von Spaziergängern und Radfahrern die wir beinahe lautlos passieren. Viele dieser Blicke später, bei einem Fotostop, kommen die unvermeidlichen Fragen der verwunderten Passanten. „Ach so, da wurde einfach ein Elektromotor eingebaut.“ „Ja sicher, einfach an einem freien Nachmittag das Ding reingeschraubt“, liegt mir schon auf der Zunge. Albert hingegen nimmt sich doch geduldig die Zeit alles zu erklären und verschweigt auch nicht den großen Aufwand, um dieses Resultat zu erreichen.

Nach einigen Fotos fahren wir zurück zur Werkstatt. Welch eine Ruhe und Stille. Es bleibt ein seltsames Gefühl. Als ich kurz darauf wieder in meinem AZU mit 2CV4 Motor heimwärts fahre, fällt mir auf, welchen Lärm er macht und dass es ein bisschen stinkt...und ein bisschen raucht... Vielleicht doch nicht so verkehrt, so eine rote, grüne Ente...

**Auszüge aus einer Reportage von Martijn van Well, mit freundlicher Genehmigung von CITROExpert.**

Übersetzung aus dem Niederländischen von Johannes Haas; Foto: Johannes Haas

# *Ein kleiner Blick zu den anderen Marken*

Auch die Betreiber anderer Automarken haben so ihre kleinen Probleme, wie ein (nicht so ernst gemeinter) Streifzug durch die Foren zeigt:

**Lamborghini Forum:**

*Windgeräusche bei 330 km/h, ich weiß nicht weiter!*

**Fiat Forum:**

*Hallo? Bin ich der einzige hier?*

*Gibt es ein Leben außerhalb der Werkstatt?*

**Mercedes C-Klasse Forum:**

*Mein Mercedes ist Sonntag beim Brötchenholen nass geworden - was tun?*

**MX-5 Forum:**

*So ein Hinterwäldler-Assi in einem VW Touareg ist mir übers Auto gefahren.*

**VW Touareg Forum:**

*Mir klemmt ein MX-5 unterm Chassis. Wie kriege ich den wieder raus?*

**Renault-Forum:**

*Verkaufe Monatskarte - Auto früher als erwartet aus Werkstatt zurück.*

**Bentley Forum:**

*Ich habe heute den Aschenbecher benutzt. Wie ersetze ich ihn?*

**Porsche-Cayenne-Forum:**

*Verbrauch unter 40l/100km - Motorschaden?*

**Smart Forum:**

*Motorradmotor eingebaut: Endlich mehr Leistung!*

**Mustang Forum:**

*So ein Schwachkopf im Civic hat heute versucht, mich zu überholen.*

**Mazda MX-5 Forum:**

*Darf ich als Mann ein Frauenauto fahren?*

**Viper-Forum:**

*Smart im Ansaugtrakt! Wie kriege ich den da wieder raus?*

**Ford Fiesta-Forum:**

*Hilfe - ich habe eine Nähmaschine unter der Haube!*

**Seat Marbella Forum:**

*Konnte heute mit einem LKW mithalten!*

**Hummer Forum:**

*Hab' mir heute die Stoßstange verbogen. 24 Verletzte, 10 Tote. Muss ich den schwarzen Lack unbedingt beim Händler kaufen?? Er sitzt 25 Kilometer entfernt. Das macht 35 Euro Spritkosten!*

**Porsche Forum:**

*Ich hab' einen Platten - kommt Inzahlungnahme günstiger oder soll ich den Wagen lieber selbst verkaufen?*

**BMW 7er-Forum:**

*Hilfe ich hab mich verprogrammiert, wie ging der Aschenbecher noch mal zu....?*

# ***TERMINE & ALLFÄLLIGES***

**17.03.2006:** Clubabend der Les Amis de Citroën d`Autriche

**01.05.2006:** 1. Mai-Ausfahrt, in Kooperation mit 2CV-Club Graz

**20.+21.05.06:** Oldtimermesse Tulln

**14.-16.07.06:** 1. Österreichisches Citroëntreffen, Citroën Tusztich

**26.+27.08.06:** Herbstausfahrt der Les Amis de Citroën d`Autriche

***Gehst Du noch  
oder heelst Du  
schon?***



[www.heelys-austria.at](http://www.heelys-austria.at);

# Guter Rat ...

muß weder teuer sein noch lange auf sich warten. Professionelle Unterstützung bei verkehrsrechtlichen Belangen, zivilrechtlichen Auseinandersetzungen oder gar bei strafrechtlicher Verfolgung ist oft durch nichts zu ersetzen.

Mehrere unserer Clubkollegen können bereits von einer erfolgreichen Zusammenarbeit berichten – in versicherungstechnischen Angelegenheiten, arbeitsrechtlichen Meinungsverschiedenheiten oder um die Verschuldensfrage nach einem Verkehrsunfall zu klären.

Selbst als Gewerbetreibender fühlt man sich immer gut und professionell betreut!

Sollte es mal notwendig sein – wendet Euch vertrauensvoll an:

**RECHTSANWALT**  
**MAG. NIKOLAUS BAUER**  
VERTEIDIGER IN STRAFSACHEN

1010 WIEN • ROTENTURMSTRASSE 19/STIEGE 2/36  
Telefon +43 1 532 65 65-0 • Telefax +43 1 532 65 65-11

lg  
Thomas  
(redaktioneller Beitrag)

## Vorstand

### Obmann

Klaus Boulaxis  
Alhaming 39  
4511 Alhaming  
email: [Klaus.b.cx@telering.at](mailto:Klaus.b.cx@telering.at)

### Kassier

Adrian Altmann  
Südtiroler Str. 51/3  
5500 Bischofshofen  
email: [citroenxm@a1.net](mailto:citroenxm@a1.net)

### Schriftführer

Thomas Peroutka  
Landeggerstrasse 11  
2490 Ebenfurth  
email: [hybsi01@aon.at](mailto:hybsi01@aon.at)