



Ausgabe: **01/ 07**

ZVR:402358261

CLUBZEITUNG



Citroën C5 Airscape

Redaktion: Thomas Peroutka
Kontakt: hybsi01@aon.at Tel.: +43/ 676/ 423 04 64
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: 31.12.07
Nächste Ausgabe: Ende Jänner 2008
Für den Inhalt der Beiträge ist der jeweilige Autor verantwortlich.

Inhalt:

<i>EINLEITENDE WORTE</i>	2
<i>Citroën C5 Airscape</i>	3
<i>CLUBINTERNA/ GENERALVERSAMMLUNG</i>	7
<i>Das war... Oldtimermesse Tulln 2007</i>	8
<i>Clubinterna/ News und Splitter</i>	9
<i>Einladung zum Clubabend</i>	12
<i>Citroën C-Cactus</i>	12
<i>Einladung zur Weihnachtsfeier</i>	19
<i>Traurige Mitteilung</i>	20
<i>TERMINE & ALLFÄLLIGES</i>	21

EINLEITENDE WORTE

Nun liegt nach langer Zeit wieder eine Clubzeitung vor Euch. Die vergangenen Wochen und Monate waren voll von Einsichten, an manchen möchte ich Euch teilhaben lassen.

Da ist zu aller erst meine persönliche Geschichte, welche sich ja mittlerweile herumgesprochen hat. Meine liebe Gattin Renate ist im November 2006 schwer erkrankt, womit sich meine private Situation schlagartig veränderte und es zu einer gravierenden Prioritätsverschiebung kam: meine Clubaktivitäten (Zeitung, Treffenorganisation, -besuche, etc.) schraubte ich daher auf fast Null zurück Nun, da es Renate wieder besser geht und das familiäre Leben langsam zur Normalität zurückkehrt, konnte ich auch wieder die Muße finden, eine Zeitung zu erstellen. Aus meiner Geschichte lernte ich:

- Reduce to the max – ein Leben auf der Überholspur muss nicht die beste Wahl sein
- Wir können wieder mehr „leben“, carpe diem
- Der Club hat auch ohne meine ständige Präsenz überlebt, ja sogar die laufenden Aktivitäten, wie die Tullner Messe, ein Treffen, etc. fortgeführt.
- Autos, Haus, etc. leben trotzdem noch
- Ich freue mich, Euch bald wieder zu sehen

Leider ereigneten sich weitere, teils tragische Geschichten im näheren Umfeld, auch in der Citroënszene, wie z. B. schwere Erkrankungen bis hin zum plötzlichen Sterbefall. Auch daraus zog ich meine Schlüsse:

- Wir werden alle älter und sind daher mit neuen Lebensaufgaben und -situationen konfrontiert (wo bleibt der Clubnachwuchs?)
- Wir verzetteln uns mit Schrauben, Beschaffen von Ersatzteilen, nichtigen Aufregungen in der Szene, etc. und übersehen dabei Essentielles: unsere Gemeinsamkeit, Geselligkeit, sprich unser Zusammensein. Die Liebe zur Marke und zu deren Modellen hat uns zueinander geführt, aber Autos sind nicht das alleinige Glückmachende. Das Clubverständnis geht doch weit darüber hinaus – bis hin zur tiefen Freundschaft.

Dies und so manches mehr hat mich zur Einsicht gelangen lassen, ab nun mal die eine oder andere selbst auferlegte Pflicht einfach sein zu lassen um mich dem zu widmen, worum es eigentlich wirklich geht: das Leben im Kreise der Familie und der Freunde zu genießen.

Ich bitte Euch daher um Verständnis, dass einiges, welches wir uns in der Generalversammlung 2006 zum Ziel setzten, nicht realisiert wurde (z.B. Mitgliedsausweise). Es wird die Zeit kommen, dass wir mit tatkräftiger Unterstützung des einen oder anderen Mitglieds auch diese noch offenen Punkte abarbeiten. Mehr aber liegt mir am Herzen vermehrt Zusammenkünfte in Form von Clubabenden, lockeren Ausfahrten, etc. anzuregen.

In diesem Sinne freue ich mich Euch schon bald wieder hoffentlich gesund und munter zu sehen, z.B. im Rahmen unserer Generalversammlung am 25.10.2007!

Thomas Peroutka ☺

Citroën C5 Airscape *Ein Traum von Cabriolet*

Auf der IAA 2007 in Frankfurt stellt Citroën als Weltpremiere den C5 Airscape vor, eine neue Interpretation des Themas „großes Cabriolet“, dem Traumwagen schlechthin.

Durch die Kombination einer kraftvollen, dynamischen Silhouette mit einer anspruchsvollen, hochwertigen Innenausstattung bietet dieses erlesene Concept Car dem Fahrer und seinen drei Passagieren ein Höchstmaß an Fahrvergnügen. Der besondere Touch ist das raffinierte Klappdach mit einer völlig neu konzipierten Mechanik.

Nicht nur das Design des C5 Airscape ist unwiderstehlich; auch seine Dynamik kann sich sehen lassen. Mit der Snow Motion Antischlupfregelung der jüngsten Generation erzielt er eine optimale Traktion. Hinzu kommen die Vorzüge des UrbanHybrid Systems, mit dem das Concept Car bei abgestelltem Verbrennungsmotor völlig geräusch- und vibrationsfrei ist und dessen Boost-Effekt das Drehmoment des Motors bei Bedarf kurzzeitig steigern kann. Zugleich zeichnet sich dieses Cabriolet durch seine ungewöhnlich günstige Umweltbilanz aus.

Kraftvolle Eleganz

Alles am C5 Airscape erweckt Bewunderung. Die schwungvollen Proportionen und die rassige Linie der Karosserie vermitteln einen Eindruck von kraftvoller Dynamik. Das raffinierte Klappdach lädt dazu ein, sich einfach ans Steuer zu setzen und los zu fahren. Und das mit auserlesenen Materialien gestaltete Interieur bietet dem Fahrer und seinen Passagieren Komfort von höchstem Niveau.



Dynamik und Raffinesse

Die schwungvolle Silhouette des C5 Airscape gibt ihm ein kraftvolles Erscheinungsbild, dessen Raffinesse im klaren Styling seiner im oberen Bereich gerippten Flanken zum Ausdruck kommt. Den imposanten Auftritt der Karosserie betont das Dunkelgrau der Effektlackierung. Diese Farbe, deren Reflexionsverhalten sich mit zunehmender Helligkeit intensiviert, verleiht dem C5 Airscape eine gediegene Eleganz, die den gehobenen Status des Wagens unterstreicht.

Die Dynamik des C5 Airscape kommt in den großen Lufteinlässen seiner markanten Kühlermaske und der eklatanten Form der weit nach oben gezogenen Scheinwerfer zum Ausdruck, die bis auf die Kühlerhaube reichen. Auf dieser sitzen zwei kräftige Sicken, die den Blick von beiden Seiten auf den breiten verchromten Doppelwinkel lenken, der die Markenidentität dieses Cabriolets eindeutig belegt.

Das Profil des C5 Airscape wird von der Aerodynamik bestimmt. Die Dachlinie, die ausgesprochen große Glasfläche und die lang gezogenen verchromten Türgriffe betonen die Windschnittigkeit der Silhouette, während die hohe Karosseriegürtellinie, die großvolumigen Radkästen und die 19-Zoll-Felgen die Zugehörigkeit des C5 Airscape zur Welt der hochklassigen Autos hervorheben.

Die ausdrucksstark gestylte Heckpartie betont die stabile Straßenlage des C5 Airscape, während die in Verlängerung der Gürtellinie weit oben angeordneten Heckleuchten seine Dynamik optimieren. Der verchromte Zwillingsauspuff verstärkt den Eindruck von Luxus, ebenso wie die nach innen gewölbte Form der Heckscheibe, die den Anspruch des C5 Airscape auf einen Platz unter den großen Limousinen der Marke bekräftigt.

Die technische Raffinesse des C5 Airscape kommt auch in seinem völlig neu konzipierten Klappdach zum Ausdruck, dessen verglastes Oberteil die Insassen in den Genuss eines lichtdurchfluteten Interieurs bringt. Das völlig aus Carbon-Faserverbund bestehende Dach hat den Vorteil, dass es sich auf sehr einfache Weise aus- oder einfahren lässt, ohne die Ästhetik des Concept Cars zu beeinträchtigen. Das Einklappen erfolgt vollautomatisch, ohne besondere

Handgriffe und ohne dass dazu das Oberteil des Staufachs im Kofferraum geöffnet werden muss.

Mit dem metallisch glänzenden Textilbezug seines Dachs spielt der C5 Airscape bewusst auf das emblematische Stoffverdeck klassischer großer Cabriolets an und macht sich damit zum Erben einer langen Tradition des Automobilbaus.

Raffiniertes Ambiente und High-Tech Ausstattung

Das ganz mit dunkelbraunem Leder ausgekleidete Interieur des C5 Airscape besticht durch sein raffiniertes Ambiente.

Die hochwertige Verarbeitung der Sitze ist Ausdruck von Luxus und Präzision. Die Mittelfläche der Sitze ähnelt den Gliedern eines Uhrenarmbands, während die Sitzränder mit Steppnähten versehen sind, die das gespannte, muskulöse Aussehen des Ganzen betonen.

Zur hochklassigen Anmutung der Ausstattung passt der mit Leder und Chrom besetzte Schaltknauf. Sein Look wird auch in der Zierleiste aufgegriffen, die der Mittelkonsole und den Bedienelementen für die Klimaanlage einen augenfälligen Akzent verleiht.

Das Fahrvergnügen war auch das Leitmotiv bei der Gestaltung des Fahrerplatzes des C5 Airscape. Seine hohe Wertanmutung wird insbesondere durch die spezifische Auslegung der Instrumentierung und ihre Anordnung verstärkt.

Vor sich hat der Fahrer ein Lenkrad mit feststehender Nabe, auf der griffgerecht die Bedienelemente für die wichtigsten Komfortfunktionen und Fahrhilfen zusammengefasst sind: Navigation, Radio, Geschwindigkeitsregler und -begrenzer sowie Bordcomputer. Die Bedientaster sind mit einem neuartigen Material bezogen, dessen Textur der Oberflächenstruktur der Haut ähnelt, und bilden so eine reaktive sensorielle Schnittstelle zwischen dem Auto und seinem Fahrer.

Die ausgefeilte Auslegung des Kombiinstruments des C5 Airscape bietet eine optimale Ergonomie und ermöglicht eine perfekt lesbare Darstellung der Informationen. Den High-Tech-Anspruch des Concept Cars veranschaulichen die ringförmigen Zeiger der drei Rundinstrumente, die nicht mehr über die Mitte des Ziffernblatts wandern, sondern sich um seinen äußeren Rand drehen. Eine Augenweide, die das Ablesen ausgesprochen angenehm macht.

Die Luftausströmer sind neben den Rundinstrumenten im Oberteil des Kombiinstruments angeordnet. Es ist geformt wie der Lufteinlass eines Rennwagens und rückt so ein Symbol automobiler Kraft in das Blickfeld des Fahrers. Trotz dieses Formenreichtums ist das ganze Ensemble nüchtern skulpturiert und symbolisiert in seinen geraden Linien Präzision und in seinen sanften Kurven die Dynamik des Konzepts.

Dieses Cockpit gibt dem Fahrer perfekte Kontrolle über seine Umgebung und bemerkenswerten Fahrkomfort.

Umweltfreundliches Fahrvergnügen

Nicht nur das Styling des C5 Airscape ist eine Augenweide, auch seine Technik kann sich sehen lassen. Das Concept Car ist mit einem V6 HDi-Motor mit Partikelfilter ausgerüstet, der auch mit Biodiesel fahren kann. Hinzu kommt die innovative Snow Motion Schlupfregelung, die seine Traktion fast auf Allradniveau bringt, und das UrbanHybrid Antriebssystem, das seinen Kraftstoffverbrauch und seine CO₂-Emissionen deutlich reduziert.

Dank dieser Kombination von fortschrittlichen technischen Lösungen zeichnet sich der C5 Airscape nicht nur durch souveräne Fahrleistungen, sondern zugleich durch eine hervorragende Umweltbilanz aus.

Technologie im Dienst der Umwelt

Der C5 Airscape zeigt, dass Citroën Dynamik und Umweltschutz miteinander in Einklang bringen kann: mit der Kombination aus einem leistungsstarken Dieselmotor mit Partikelfilter und dem UrbanHybrid Aggregat.

Das UrbanHybrid System besteht aus einem umkehrbaren Starter-Generator und mehreren Superkondensatoren, in denen kurzfristig große Energiemengen gespeichert werden können. Es zeichnet sich aus durch seine klaren Vorteile in punkto Umweltschutz und Fahrkomfort sowie durch seinen geräusch- und vibrationsarmen Betrieb.

Im Drive Betrieb wird, wenn die Geschwindigkeit des Wagens unter 6 km/h sinkt und der Fahrer den Fuß auf dem Bremspedal hält, der Motor abgeschaltet. Für optimalen Fahrkomfort wird der Motor jedoch sofort automatisch wieder gestartet, sobald der Fahrer den Fuß von der Bremse nimmt. Bei abgeschaltetem Motor wird kein Kraftstoff verbraucht: Die CO₂-Emissionen werden so im Gesamtverbrauch um runde 24 g/km reduziert.

Außerdem wird das gesamte Bordnetz (Radio, Klimaanlage usw.) mit Energie gespeist, die im Schubbetrieb und beim Bremsen des Wagens zurück gewonnen wurde. Dadurch wird der Kraftstoffverbrauch weiter gesenkt und zusätzliche Schadstoffemissionen vermieden. Und schließlich ermöglicht eine zusätzliche Boost-Funktion die kurzfristige Erhöhung des Drehmoments des Motors, z. B. beim Überholen, und macht das Cabriolet damit durchzugsstärker beim Beschleunigen und spritziger beim Anfahren.

Bei stehendem Wagen vermeidet der UrbanHybrid völlig jedes Motorgeräusch, jede Vibration und jedes Abgas – was gerade im offenen Cabrio ein echter Segen für die Insassen ist und auch den Passanten zugute kommt.

Fahrkomfort und hohe Leistung in jeder Situation

Der hohe automobiler Anspruch des C5 Airscape wird durch seinen 2,7 V6 HDi Motor mit FAP unterstrichen.

Dieser Motor, der hohe Leistung mit niedrigem Verbrauch kombiniert, leistet 150 kW bei 4.000/min und entwickelt ein Drehmoment von 440 Nm bei 1.900/min. Schon im unteren Drehzahlbereich ist er durchzugsstark und elastisch und macht das Fahren ausgesprochen angenehm. Für zusätzlichen Fahrkomfort sorgt die Sechsstufen-Automatik.

Um die hohe Leistung bei optimaler aktiver Sicherheit auf die Straße zu bringen, besitzt der C5 Airscape die innovative Antischlupfregelung Snow Motion mit erweitertem Funktionsumfang. Das Traktions- und Anfahrverhalten des Wagens auf Bodenbelägen mit verminderter Haftung, z. B. bei Schnee, ist bemerkenswert. Der Zugewinn, der schon mit normalen Reifen beachtlich ist, wird besonders deutlich, wenn das Concept Car mit Winterreifen fährt: Dann kommen die Leistungen des C5 Airscape beim Anfahren auf rutschigem Untergrund denen eines Wagens mit Allradantrieb nahe.

Mit dem C5 Airscape ist das Reisevergnügen am Steuer vollkommen und immer an Bord – und der Ausbruch aus dem Alltag ist stets in greifbarer Nähe.

Quelle: www.citroen-presse.de

CLUBINTERNA/ GENERALVERSAMMLUNG

Werte Mitglieder,

wie in unseren Statuten verankert sind wir verpflichtet, eine jährliche Generalversammlung abzuhalten. Hier gleich die Eckdaten zur diesjährigen:

Donnerstag, 25. Oktober 2007, 19.00Uhr pctl.

**Cafe-Restaurant Luzija
im Extrazimmer (!)**

**Wr. Neustädter Straße 20 (bei Bahnhof)
2490 Ebenfurth**

Leitung: Obmann Klaus Boulaxis

Seht diesen Termin bitte nicht als lästige Pflicht, sondern als offenes Forum, in dem Ihr wertneutral Eure Meinung und Vorschläge einbringen könnt.

Wir wollen den offiziellen Part der Generalversammlung eher kurz und zielstrebig abhandeln, um anschließend den Abend in Form eines gemütlichen Clubabends ausklingen zu lassen. Es ist daher wichtig, das folgende Programm einzuhalten:

- 18.00Uhr: Come Together
- 19.30Uhr: Begrüßung durch den Obmann
- 19.35Uhr: Rückblick auf die abgelaufene Saison, präsentiert vom Schriftführer
- 20.00Uhr: Offenlegung des durch die Rechnungsprüfer geprüften Kassaberichtes und Präsentation des neuen Budgets durch den Kassier
- 20.15Uhr: Entlastung des Vorstandes
- 20.20Uhr: Neuwahl des Vorstandes (Wahlleiter: Hr. Walter Dormaier)
- 20.40Uhr: Abhandeln der eingegangenen Anträge
- 21.00Uhr: Allfälliges
- 21.30Uhr: Ende

Anträge und Wahlvorschläge können laut neuem Vereinsgesetz **ausschließlich schriftlich** gestellt werden. Dies ist möglich via email: hybsi01@aon.at, Fax: 01/ 545 16 53/ 75 oder per Post an die Clubadresse.

Gewählt werden können folgende Ämter (die Wahlen erfolgen offen durch Handzeichen):

- Obfrau/ -mann
- Kassier/ in
- Schriftführer/ in
- 2x Rechnungsprüfer/ innen

Abgabefrist für Wahlvorschläge, Anträge und sonstige Belange, welche die Generalversammlung betreffen, ist der 11.10.07. Es gilt das Datum des Einlangens. Dies gilt ebenso für den Kassabericht (die Rechnungsprüfer haben mit dem Kassier einen Kassaabschluß unter Einbeziehung aller offenen Forderungen und Verbindlichkeiten zu erstellen und diesen unterschrieben vorzulegen.).

Eure Anwesenheit ist uns ein sehr wichtiges Anliegen, da sich einerseits der Vorstand für seine Tätigkeit vor Euch verantworten muss, andererseits Ihr Euer demokratisches Recht zur Wahl und damit zur Mitbestimmung wahrnehmen könnt.

Wir laden Euch daher herzlich ein, zahlreich der diesjährigen Generalversammlung beizuwohnen und mit uns einen gemütlichen Abend zu verbringen!

Für den Vorstand: Thomas Peroutka

Das war... Oldtimermesse Tulln 2007

Drittes Wochenende im Mai, Oldtimermesse in Tulln! Bereits im Vorfeld die übliche Betriebsamkeit derer, die immer dran sind. Diesmal dachten wir die Dinge bestens organisiert zu haben. Die Beleuchtung, bisher ein Mangel unserer Messestände, konnte diesmal verwirklicht werden. Und auch, hurra! einen Teppich konnte Walter auch auftreiben. Ohne seinen Lastwagen und die Möglichkeit zur freien Zeiteinteilung wäre alles viel schwieriger, wenn nicht gar unmöglich gewesen. Eine, von Walter gebaute neue Koje topt alles noch. Es läuft wie am berühmten Schnürchen.

Dann beginnt's: Eines der Wunschautos steht durch einen überraschenden Verkauf nicht mehr zur Verfügung. Was nun? Damit steht und fällt das ganze Thema „Familienautos aus dem Haus Citroen aus einem halben Jahrhundert“. Also alles was mehr als fünf Sitze hat. Im letzten Moment bekamen wir Hilfe in Form eines CX Familiale, den dankenswerter Weise Joachim Palden vom DS-Club zur Verfügung stellte. Über Vermittlung von Autohaus Tusztich, Eisenstadt sollte auch noch der neue Grand Picasso auf unserem Stand zu sehen sein. Daß es nur der Fünfsitzer war, fiel mir vor lauter Begeisterung erst unterwegs nach Tulln auf..... .

Der Aufbau von Koje und Beleuchtungsturm mit den zwei Pulten war Dank vieler hilfreicher Hände schnell erledigt. Jetzt noch der Teppich. Wunderbar. Wo sind die restlichen Rollen? Welche Rollen? Mehr sind's nicht. Also improvisieren! Darin schon geübt erreichen wir doch noch ein brauchbares Ergebnis.

Viel Arbeit wenig Brot. So kann das Ergebnis zusammengefasst werden. Nicht nur für uns, auch einige Standler mit denen ich schon am Freitag ins Gespräch gekommen bin und am Sonntag vor Schluss noch einmal besuchte klagten über einen „schlechten“ Sonntag. Der Samstag bekam ein Gut bis Mäßig. Eigentlich war ja perfektes Messewetter. Sonne und nicht zu warm. Viele Besucher genossen die Schau, die Geldkatze blieb aber dicht.

Zum Schluss möchte ich allen danken, die mit geholfen haben, unseren Stand zu organisieren, aufzubauen und auch während der Messe zu betreuen!

Hannes (Anmerkung der Redaktion: Fotos folgen!)

Clubinterna/ News und Splitter ...

▪ Clubbeitrag

Auf der Generalversammlung wurde der Clubbeitrag für die Saison **2006/ 2007** festgesetzt mit:

EURO 25,-- bis 31.12.2006

(Euro 30,-- bis 01.05.2007)

(Euro 35,-- bis GV 2007)

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

Konto Nummer: 81.327.867

Bankleitzahl: 60.000

Bank: PSK

Lautend auf: Adrian Altmann, Les Amis de Citroen d`Autriche

BITTE ALS ZAHLUNGSZWECK ANGEBEN: MGB 2006/ 2007!!!!!!

LETZTE CHANCE VOR DER GENERALVERSAMMLUNG!

▪ Ennstal Classic 2007

Mit ihrem Jaguar E-Type lagen Christian und Margot Baier nach dem zweiten Tag der Ennstal Classic Rallye in Führung. Auch im letzten Jahr nahmen die beiden ca. zu diesem Zeitpunkt der Rallye den Platz an der Sonne ein, mussten sich allerdings nach dem Nachtprolog wieder hinten anstellen. Diesen Fehler wollten die beiden in diesem Jahr vermeiden und den Sieg nicht mehr aus der Hand geben, was ihnen auch gut gelungen ist. Vor 12 Jahren saßen Christian und Margot Baier noch als Zuschauer auf der Tribüne. Michael Münzenmaier und Anja Schiemann (Jaguar XK 140 OTS) sicherten sich Platz 2. Der 3. Rang ging an Ernst Graf Harrach und Wolfgang Artacker (Ferrari 246 GT Dino).



▪ 75 Stunden für 75 Jahre Traction Avant – event of the year 2009

Im Jahre 2009 feiert die Traction ihren 75. Geburtstag... Ein dreiviertel Jahrhundert soll würdig gefeiert werden. Dieser Gedanke steckt hinter "75 Stunden für 75 Jahre", ein Treffen dass vom 10. bis einschl. 13. Juli 2009 in Arras, Pas de Calais, Frankreich, stattfinden wird. Weiter Infos unter: www.75heurespour75ans.com/accueil_d.htm

▪ **Ausnahme für Oldtimer von Fahrverboten**

Deutschland. Der DeuVet hat es geschafft! (Freitag, 21. September 2007). Das Ziel ist erreicht - die jahrelangen Bemühungen des DEUVET um Ausnahmen von Feinstaub-Fahrverboten für Oldtimer waren erfolgreich. Dem Antrag Hessens in der heutigen Sitzung des Bundesrates hinsichtlich Ausnahmen für Oldtimer von Fahrverboten in Umweltzonen wurde statt gegeben. Oldtimer mit Rotem 07-Kennzeichen und H-Kennzeichen sind von Fahrverboten nicht betroffen! Bereits seit den ersten Gedanken an eine Plakettenverordnung Anfang 2005, setzt sich der DEUVET umfassend auf Länder- und Bundesebene für die besonderen Bedürfnisse der Oldtimerfahrer ein.

Oldtimer können zu einem erheblichen Teil nicht mit Partikelminderungssystemen und Katalysatoren nachgerüstet werden. Zu dem werden sie nicht im Alltagsverkehr eingesetzt, sondern dienen der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes.

Auch ist ihre Jahresfahrleistung so gering, dass sie kaum zur Schadstoffbelastung beitragen. Diese und viele weitere Argumente haben wir in den letzten zweieinhalb Jahren immer und immer wieder an die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung herangetragen.

Unterstützt wurde unsere Argumentation durch vielfältiges statistisches Material, welches wir eigens zu diesem Zweck erhoben, berechnet und zusammengestellt haben. Hierbei sind neben umfangreichen Zahlen zur Zulassung von Oldtimern vor allem auch detaillierte Zahlen zum Oldtimer als Wirtschaftsfaktor hervorzuheben.

Lange Zeit sah es für eine generelle Ausnahme für Oldtimer schlecht aus. Der Grund lag nicht darin, dass man sich unserem Anliegen gegenüber verschloss, sondern vielmehr an den vielen negativen Erfahrungen, die man mit den zahlreichen Ausnahmen bei der Smog-Verordnung in der Vergangenheit gemacht hatte.

Ein erster Erfolg gelang dem DEUVET mit der Zusage NRW's grundsätzliche Ausnahmen für Oldtimer im eigenen Bundesland zu machen. Damit bröckelte die Mauer.

Über zweieinhalb Jahre intensive Arbeit der Interessenvertretung der Oldtimerszene - des DEUVET - haben Früchte getragen. Quelle: CVC-Newsletter Nr. 39.

▪ **Bericht vom internationalen ACI-Meeting Paris**

Am 17. Februar 2007 fand in Paris die alljährliche Jahreshauptversammlung der ACI statt, diesmal wieder mit österreichischer Beteiligung (Alexander Fetty und meine Wenigkeit). Ich möchte Euch in einer kurzen Aufzählung von den wichtigsten Tagesordnungspunkten berichten.

Voriges Jahr nahm ich an dieser GV nicht teil, und ich war überrascht, was sich in den vergangenen zwei Jahren geändert hat. Vorerst wurden einmal in einer einstündigen "außerordentlichen GV" die Statuten geändert; einerseits musste dem französischen Vereinsrecht genüge getan werden, außerdem sollte diese Änderung die ACI stärker in das Citroen-Gefüge einbinden. Gleichzeitig soll dem Cit-Vorstand klar gemacht werden, dass in der ACI wirklich die gesamte weltweite Clubwelt vertreten ist, ihre Akzeptanz muss weiter erhöht werden. Einer der wichtigsten Faktoren ist aber, ständig am Informationstropf zu hängen (im positiven Sinn), da die Globalisierung keine langfristigen Zukunftsprognosen zulässt und niemand voraussagen kann, in welche Richtung sich Citroen und der PSA-Konzern entwickeln werden. Dann ging's um die ACI selbst:

1. Punkt: die Finanzen. Sie bekommt von Citroen jährlich €15.000. Dieser Betrag geht vorwiegend auf für den internet – Auftritt, Sicherheitsmaßnahmen für die homepage, Durchführung der GV und die vierteljährlich stattfindenden Vorstandssitzungen (7 Vorstandsmitglieder aus NL, DK, B, D, F, CH und CAN). Im

2. Punkt ging's dann kurz um die Zusammenarbeit mit Citroen. Hier wurde einerseits der Chef des conservatoire neu besetzt, zu dritt wird hier an der Geschichtsaufarbeitung gewerkt

(klar, zu wenig, aber mal ein Anfang). Erstaunlich auch die Werbekampagne des C 6 in Frankreich; DS und C6 auf einem Plakat, - ein erstes kleines Bekenntnis zu seiner eigenen Geschichte. Der

3. Punkt behandelte eine Statistik, zu deren Zustandekommen die Delegierten einige Fragen per e-mail zu beantworten hatten. Die Rücklaufquote betrug 68%, eines der Resultate: Die ACI umfasst weltweit ca. 41.000 Mitglieder in 409 Clubs.

4. Punkt: die Oldtimerei. Hier hörte ich Bekanntes: Den Delegierten wurde empfohlen, ihre Landesclubs zu einem Beitritt zur FIVA schmackhaft zu machen, nur diese könne in Brüssel lobbying betreiben und die Interessen der Oldtimer wirkungsvoll vertreten. Außerdem wurde uns empfohlen, nationale ACI – ähnliche Dachverbände zu gründen. Der

5. Punkt dauerte dann etwas länger. Dabei ging's um das sog. "event of the year". Vor 2 Jahren erkannte ich noch keinen Sinn darin, jetzt ist er mir schon klarer. Jeder Organisator kann sich bei der ACI-GV bewerben, dass seine Veranstaltung das "event of the year" wird. Heuer ist dies das 2cv-Welttreffen in Schweden, voriges Jahr war es die EuroCitro in Le Mans. Die Franzosen erhielten von Citroen einen Betrag von €35.000 als Unterstützung; kein Kredit, reines sponsoring. Nächstes Jahr wird die 14. ICCCR in Rom das "event of the year" sein (siehe dazu: www.icccr2008.it), für 2009 sahen wir drei Bewerbungen.

Erste Bewerbung, das Treffen "75 Jahre Traction Avant", 11.-13.Juli 09 in Arras / Nordfrankreich, veranstaltet von den TA-Clubs in GB, F, B und NL (insges. 2500 Mitglieder) unter dem Motto "75 Stunden für 75 Jahre". Siehe dazu www.75heurespour75ans.com

Zweite Bewerbung, die EuroCitro, 14.-16.Aug. 09 in Les Mans, u.a. auf dem Gelände des "Bugatti racing circuit", siehe dazu www.eurocitro.org

Dritte Bewerbung, 2cv-Welttreffen in Tschechien, Siehe dazu www.wm2cv2009.cz

Zwischendurch erfuhren wir, dass die 15. ICCCR 2012 in Yorkshire / GB stattfinden wird und dass Frankreich beabsichtigt, sich heuer für das 2cv-Welttreffen 2011 zu bewerben (Abstimmung in Schweden).

Abschließend wurden wir ersucht, doch nach neuen Vorstandsmitgliedern zu suchen; solltest DU Interesse haben, melde dich bitte. Und schließlich informierte uns Stephan Joest, das deutsche Vorstandsmitglied, von zwei interessanten internet-Adressen:

www.citdoks.de (Dokumente, Reparatur-Anleitungen, etc.)

www.citai.de (sollte Cit-aid bedeuten und soll eine internationale Pannenhelferliste für Cit-Fahrer werden)

Die Beteiligung war beeindruckend: Wir waren ca. 40 Leute, die u.a. aus Japan, Südafrika, USA, Israel und Kanada angereist waren, die meisten europäischen Länder waren sowieso vertreten; von England bis Ungarn, von Norwegen bis Spanien.

Vielleicht sollte ich auch am Rande noch erwähnen, dass es vorher, also als Frühstück Kaffee, croissants, pains au chocolat, Fruchtsaft, Tee etc. gegeben hat und nach der GV kleine, delikate Brötchen, leckere Desserts (so kleines süßes Zeugs) und natürlich Getränke. Schließlich begann die Generalversammlung um 10 und endete kurz vor 15 Uhr. – So war auch das Baucherl zufrieden und der Körper – zumindest vordergründig – gestärkt.

Ach ja, und die Retromobile war natürlich auch wieder, und "zufällig" zur selben Zeit. Natürlich hat mich die Cit-Ecke am meisten interessiert, da gab's u.a. die De-Gaulle-DS, das SM-Cabrio (weiß nicht mehr, für welchen Präsi das gemacht wurde), ein Rally-SM, ein wunderhübscher AMI 6, wie aus der Auslage, mit schlappen 30.000 km am Tacho und verkäuflich! Leider hatte ich keine 12.000 Euro eingesteckt, ich hätte ihn mir glatt einpacken lassen. Usw, usw.

Manfred Buchgeher

Einladung zum Clubabend

Wir laden Euch recht herzlich zu unserem Clubabend ein!

**Samstag, 17. November 2007
ab 18.00Uhr**

Cafe-Restaurant Luzija
im Extrazimmer (!)
Wr. Neustädter Straße 20 (bei Bahnhof)
2490 Ebenfurth

Wir freuen uns, Euch recht zahlreich begrüßen und mit Euch einen vergnüglichen Abend verbringen zu dürfen!

Für den Vorstand: Klaus Boulaxis

Citroën C-Cactus

EINE NEUE, UMWELTBEWUSSTE UND ATTRAKTIVE VISION FÜR DAS AUTO FÜR ALLE

Mit dem Concept-Car C-Cactus, das auf der IAA 2007 Weltpremiere hat, entwickelt Citroën eine neue Sicht auf das Auto, die sich auf die wesentlichen Werte konzentriert und das ehrgeizige Ziel verfolgt, ein umweltfreundliches Auto mit witzigem, schicken Design und Hybrid-HDi-Technik zum Preis einer Citroën C4 –Einstiegsversion darzustellen.

Zur Lösung dieser komplexen Aufgabe erforscht die Marke neue Wege in der Autoentwicklung und verzichtet bewusst auf alle Ausstattungen, die nicht wesentlich für das Wohlbefinden des Insassen sind, zugunsten einer Technik, einer Gestaltung und einer Ausstattung, die mit dem Umweltbewusstsein und der Konsequenz aufgeklärter Fahrzeugnutzer im Einklang sind.



Sparsam, schlau und schonend

Der C-Cactus ist ein umweltbewusstes Auto. Er verwendet einen hohen Anteil recycelter oder recycelbarer Werkstoffe, und er verbraucht wenig, ganz wie die Pflanzengattung, deren Namen es trägt. Dank eines Diesel-Hybrid-Antriebsstranges und eines geringen Gesamtgewichts von nur 1.306 kg beträgt sein Norm-Gesamtverbrauch nur 3,4 l/100 km und die CO₂-Emission nur 78 g/km.

Dabei ist der C-Cactus nicht teurer als ein Familienwagen der Kompaktklasse. Die moderaten Herstellungskosten resultieren aus der Verwendung neuartiger Materialien und einer auf Rationalisierung abzielenden Konstruktion, mit der die Zahl der Bauteile verringert wurde. So besteht der Innenraum des C-Cactus aus kaum mehr als 200 Einzelteilen – ungefähr halb so viele wie für ein gewöhnliches Auto dieser Klasse üblich.

Schick und modern

Der C-Cactus beschränkt sich auf das Wesentliche, aber sein Design ist witzig und seine Leistungen sind ansprechend. Seine Rundungen machen Spaß und wecken Sympathie, aber er hat auch Ecken und Kanten, die seinen Auftritt dynamisch machen. Seinen Insassen bietet er auf einer Gesamtlänge von 4,2 Metern bei einer Breite von 1,8 Metern einen geräumigen und bequemen Innenraum, in dem Komfortausstattungen wie eine automatisch geregelte Klimaanlage, eine hochwertige Audioanlage, ein verglastes Panoramadach oder ein Geschwindigkeitsregler und -begrenzer nicht fehlen.

Sparsam, schlau und schonend

Mit auf Sparsamkeit bedachten kreativen Lösungen wurde der C-Cactus so preiswert in der Herstellung, dass er mit einem HDi-Hybrid-Antriebsstrang ausgestattet werden kann, ohne deshalb teurer zu werden als ein C4 in der Einstiegsversion. Um dieses Ergebnis zu erreichen, konzentriert sich die Ausstattung des C-Cactus auf das für das Wohlbefinden der Insassen Wesentliche und beschreitet neue Wege der Konzeption, damit Sparsamkeit und Umweltschonung ohne Einbußen an Komfort möglich werden.

Neue Ansätze

Der C-Cactus ist das Ergebnis intelligenter Konstruktion, die aus neuen Ansätzen und Zielen entstand. Eine Konstruktion, die mit neuen Gestaltungsweisen und neuen technischen Lösungen die Zahl der für den Bau des Fahrzeuges verwendeten Einzelteile drastisch reduziert hat.

Um ihr Ziel zu erreichen, haben die Citroën-Ingenieure:

- bestimmte Mechanismen und Einzelteile extrem vereinfacht,
- mehrere Funktionen in ein einziges Bauteil integriert,
- alle Teile eingespart, die für die Funktion des Fahrzeuges oder den Komfort der Insassen verzichtbar waren.

So entfiel zum Beispiel das Armaturenbrett: alle dort untergebrachten Funktionen wurden auf der Mittelkonsole und der feststehenden Lenkradnabe zusammengefasst. Die Mittelkonsole nimmt die Aktivlautsprecher der Audioanlage, den Getriebewählhebel und einen Touchscreen auf, mit dem der Bordcomputer, das Navigationssystem und die Klimaanlage bedient werden. Die Schalter für Blinker, Scheinwerfer, Scheibenwischer, Hupe und Geschwindigkeitsregler und -begrenzer befinden sich hingegen auf der feststehenden Lenkradnabe, ebenso wie der Tacho und die Kontroll- und Warnleuchten.

Ein weiteres Beispiel für vereinfachende Konstruktion ist die Verwendung des gleichen Bauteils für die Kühlermaske vorn (mit Scheinwerfern und Doppelwinkel) und den unteren Teil der Heckklappe. Es verleiht dem C-Cactus nicht nur Charakter, sondern macht auch die Herstellung über Skaleneffekte preisgünstiger.

Einfachheit bestimmt auch die Gestaltung des Vorderwagens, dessen Außenhaut nur aus einer feststehenden Motorhaube mit integrierten Kotflügeln und einer Wartungsklappe besteht, durch die Ölstand, Scheibenwaschwasser etc. kontrolliert und aufgefüllt werden können.

Ähnlich der Ansatz zur Gestaltung der Seitenfenster: mit der vollautomatischen Klimaanlage sind versenkbare Fenster fast verzichtbar. Also gibt es nur ein einfaches Schiebefenster, das für den verbleibenden Bedarf ausreicht. Aufwändige Mechanismen und Fensterführungen können entfallen.

Schließlich führt der Weg zu weniger Bauteilen auch über die Konstruktion von Block-Elementen, die in einem Bauteil zusammenfassen, wozu sonst viele Einzelteile verbaut werden.

Beispielsweise bestehen die Türverkleidungen im C-Cactus aus zwei Teilen, wo in einer traditionellen Limousine zwölf eingebaut werden.

Die Sitze wiederum werden aus nur zwei verschiedenen Teilen zusammgebaut: einem Formschaumpolster mit eingefärbter Haut, das einen hohen Sitzkomfort bietet, und einer festen Schale, die das Schaumpolster hält und die Befestigung des Sitzes in Schienen am Wagenboden ermöglicht. Die Ergonomie ist ausgezeichnet, trotz einer sehr reduzierten Zahl an Teilen.

Umweltschonung im Detail – und durch große Verbreitung

Für Citroën steht stets im Vordergrund, dass die umweltschonende Technik und die Fahrzeuge, in denen sie zum Einsatz kommt, für eine größtmögliche Zahl von Kunden erschwinglich sein müssen, damit der Einsatz sich für die Umwelt auch auswirkt. Das ehrgeizige Ziel des C-Cactus ist die konsequente Verfolgung dieses Ansatzes, denn er soll die energieeffizienteste Antriebstechnik des Hybrid-HDi so erschwinglich machen, dass das fertige Produkt zum Einstiegspreis einer normalen Kompaktlimousine verkauft werden könnte.

Dank seines Antriebsstranges mit einem HDi-Diesel mit 70 DIN-PS (natürlich mit Partikelfilter) und einem Elektromotor mit weiteren 30 PS **erzielt der C-Cactus Normverbrauchswerte und CO₂-Emissionen von nur 3,4 l/100 km und 78 g/km im EU-Gesamtzyklus**. Im Stadtverkehr ist ein ZEV-Modus (Zero Emission Vehicle) möglich, der einem reinen Elektroantrieb ohne Abgase und fast ohne Geräusch entspricht. Auf Stadtstrecken mit ihrem häufigen Wechsel zwischen Beschleunigung und Abbremsen spielt der Hybrid seinen Vorteil der Rückgewinnung der Bewegungsenergie ohnehin perfekt aus.

Aber auch weitere Punkte zeigen, wie sehr der C-Cactus die Schonung der Ressourcen in den Mittelpunkt stellt.

Die neuen konstruktiven Lösungen des C-Cactus sparen nicht nur Fertigungskosten, sie senken auch den Energie- und Materialverbrauch: die Verringerung der Einzelteile wirkt sich in einer Gewichtsreduktion von 15% gegenüber dem C4 Hybride HDi aus, das Gesamtgewicht beträgt nur 1.306 kg. Die Reifengröße des C-Cactus ist mit 205/45 R21 in der Breite moderat ausgefallen und zielt auf die Verringerung von Rollwiderstand und Stirnfläche ab.

Die verringerte Zahl an Bauteilen und die geringere Gesamtmasse bedeuten einen geringeren Einsatz an Primärenergie in der Produktion und natürlich auch an Werkstoffen. Bei diesen wurden mit Bedacht entweder recycelfähige oder bereits recycelte Werkstoffe ausgewählt. Einiges davon ist klassisch und gewöhnlich: das Glas der Scheiben und die Reifen sind recycelbar, und das Blech der Türen ist es ohnehin. Letztere sind im Übrigen aus unlackiertem, aber korrosionsgeschütztem Stahlblech. Andere Materialien sind ungewöhnlich: die Bodenverkleidung besteht aus recyceltem Leder, für das Lederreste verwendet wurden, die von gewöhnlichen Gerbereien nicht genutzt werden können. Zahlreiche Teile sind aus Kork, der Filz der Türverkleidungen und der Ablagen im Armaturenbrett ist aus nicht chemisch behandeltem und vor allem völlig recycelfähiger und biologisch abbaubarer Wolle.

Zu guter Letzt ist die Höchstgeschwindigkeit des C-Cactus mit Bedacht auf 150 km/h begrenzt. Diese Entscheidung trägt zur Umweltverträglichkeit des Wagens bei, vor allem aber zeigt sie den Willen von Citroën zu einem neuen Denken in Sachen Autofahren, in dem der Autofahrer in Harmonie mit seiner Umgebung, der Umwelt und anderen Verkehrsteilnehmern unterwegs ist.

Ein modernes und anziehendes Auto

Mit seinen kühnen Ansätzen zur Rationalisierung der Konstruktion und der eingesetzten Werkstoffe ist der C-Cactus eine auf das Wesentliche gerichtete automobilen Vision, in deren Mittelpunkt folgende Aspekte stehen:

- ein neues Gleichgewicht der Prioritäten, bei der die Konzentration auf das Wesentliche nicht mit Verzicht gleichzusetzen ist,
- ein Design, bei dem Umweltschutz und Sparsamkeit nicht Genussfeindlichkeit und Banalität hervorrufen, sondern Expressivität und Vergnügen.

Für seine Vision des sparsamen, umweltbewussten Autos wollte Citroën also ein sympathisches und individuelles Design, das Originalität und Intelligenz beweist und den Insassen alles bietet, was für ihr Wohlbefinden wirklich wichtig ist.

Die Suche nach Einfachheit: ein Design mit Witz und Verstand

Der C-Cactus hat seine ganz eigene Ausstrahlung: er ist sympathisch, modern und zugleich sehr individuell mit seinen einfachen Formen und seiner Kombination aus runden und straffen Formen. Seine Originalität ergibt sich aus bewusst unorthodoxen Entscheidungen. Die Suche nach Einfachheit während der Entwicklung des Fahrzeuges führte zu schlaun Lösungen, die den Stil des C-Cactus geprägt haben.

Die Front des Wagens wird von den runden, leicht schräg stehenden Scheinwerfern geprägt, die dem C-Cactus einen sympathischen Blick verleihen. Sie werden von zwei zylindrisch in den Stoßfänger eingeschnittenen Lufteinlässen betont. Darunter befindet sich der Kühlergrill, dessen Motiv sich zwar in die runden Formen des Wagens einpasst, aber mit seiner Spannung für einen Schuss Dynamik sorgt, ebenso wie die zwei Lufteinlässe in der hoch angesetzten Motorhaube.

Die abgerundeten Linien des Fahrzeuges finden sich auch in der Seitenansicht, die von der nach vorn fliehenden Dachlinie und von den asymmetrischen Türen aus korrosionsgeschütztem, nacktem Stahlblech dynamisch geprägt wird.

Der Schnitt dieser Türen ist ungewöhnlich und wurde erst durch die Entscheidung für feststehende Fensterscheiben möglich, denn dadurch entfallen viele konstruktive Zwänge.

Diese Türen verleihen dem C-Cactus ein muskulöses Aussehen, ihre Form ermöglicht aber besonders einen komfortablen Einstieg. Die ungewöhnliche Oberflächengestaltung aus rostgeschütztem nacktem Stahl ist aber sicherlich der stärkste Designausdruck des Ansatzes zur Vereinfachung der Fertigung im Dienst der Umwelt und damit der Kraft und Modernität des Konzepts.

Die hohe Gürtellinie und die Felgen mit 21 Zoll Durchmesser verstärken den Eindruck von Temperament und Lebendigkeit des C-Cactus.

Auf den Rädern lag der Entwicklung besonderes Augenmerk. Große Felgen mit Niederquerschnittreifen sind ein unumgänglicher Trend im modernen Design und symbolisieren Modernität – die des C-Cactus soll sich aber darin ausdrücken, solche ästhetischen Bedürfnisse mit Kosten- und Energieeffizienz zu verbinden.

Citroën hat daher gemeinsam mit Michelin Niederquerschnittreifen mit großem Durchmesser, aber geringer Breite entwickelt. Die geringe Aufstandsfläche senkt den Rollwiderstand und damit den Verbrauch, der Kautschukeinsatz in der Produktion ist begrenzt und senkt damit auch die Herstellungskosten.

Um die Neuartigkeit und Originalität zu betonen, sind diese speziellen Reifen mit grünen Motiven auf weißem Grund verziert, die auf eine breite Rille der gesamten Lauffläche gedruckt sind.

Am Heck des C-Cactus setzt sich die Formensprache aus rundlichen und gespannten Motiven fort, die in ihrer Mischung den dynamischen und sympathischen Charakter des ganzen Autos bestimmen. Die Doppelwinkel weisen den Wagen klar als Citroën aus, während der Name Cactus im Relief auf der unteren Heckklappe in einer jungen, modernen und sanft gerundeten Schrift erscheint.

Die Heckleuchten wiederholen die Form der vorderen Scheinwerfer und weisen einen weiteren Trick auf: ihr Innenleben ist so ausgeschnitten, dass der Fahrer durch sie hindurch sehen kann. Dieser einmalige Kunstgriff erlaubt bessere Sichtverhältnisse, die besonders beim Rangieren nützlich sind.



Aussparen, um anzureichern: ein intelligentes und angenehmes Designer-Interieur

Auch der Innenraum des C-Cactus beweist Originalität und Einfallsreichtum. Die Ornamente, die sich aus Aussparungen im Werkstück ergeben, die Wahl der Materialien, die Muster und Farben verbinden sich zu einem Innenraum mit einer schicken, minimalistischen und luftigen Atmosphäre.

Bei der Werkstoffauswahl wurden oft ungewöhnliche, neuartige Materialien gewählt, die eine hohe Oberflächenqualität aufweisen und über ihren ästhetischen Reiz hinaus zugleich umweltfreundlich und preiswert sind. So findet sich Kork an vielen Zerteilen sowie an den Luftdüsen und auf dem Bedienfeld der Klimaanlage. Das Bodenblech ist mit Motiven aus recyceltem Leder geschmückt. Der weiße Lack einiger Teile und die Textur der Materialien wirken gleichzeitig originell und sorgen für eine hochwertige Anmutung.

Ein weiterer Leitgedanke zum individuellen Stil des C-Cactus ist die Reduzierung der Teile und der Werkstoffmenge, die für die Ausstaffierung des Innenraumes aufgewandt werden. Was nicht Unverzichtbar ist, wird weggelassen, wie zum Beispiel das Armaturenbrett; was sonst versteckt ist, wird in die Innenraumgestaltung einbezogen. Beispielsweise sind die Lenksäule, die Luftkanäle der Klimaanlage und die Längsverstellung der Vordersitze völlig sichtbar. Der Anblick dieser Bauteile verleiht dem Innenraum einen originellen und modernen Touch. Selbst die Duftpatrone des Innenraumduftspenders ist zu sehen und trägt zum Look bei – nebenbei kann der Fahrer auch leicht sehen, wie viel Parfum noch in der Patrone ist.

Schmuckornamente sind nicht hinzugefügt, sondern entstehen im Gegenteil durch das Weglassen von Werkstoff. Diese Idee der „Dekoration mit Löchern“ findet sich in den Ornamenten auf den Türverkleidungen und in den Sitzschalen. Die Ornamente in den Türverkleidungen lassen einen grünen Wollfilz auftauchen: dessen Hauptfunktion ist die Schallisolierung zwischen Außenhaut und Innenverkleidung, aber durch die Ausschnitte und durch seine Farbe wird er auch zu einem Schmuck.

Die gleichen Blumen-, Pflanzen- und Schmetterlingsmotive, die natürlich allegorisch auf die Umwelt, die Reinheit und das Wohlbefinden verweisen sollen, finden sich an mehreren Stellen des Innenraumes. Sie sind auch in den weißlackierten Schalen der Sitze als Aussparungen zu sehen, hinter denen der farbige Polsterschaum auftaucht, der so ebenfalls eine ästhetische Nebenfunktion erhält.

Konsequente Entscheidungen: leichtes und angenehmes Leben an Bord

Der C-Cactus bietet eine gute Ausstattung, gute Platzverhältnisse und einen wandelbaren Innenraum und bleibt gleichzeitig erschwinglich. Die Insassen finden alles vor, was für ihr Wohlbefinden wirklich wichtig ist.

Der „Zündschlüssel“ des C-Cactus ist ein tragbarer MP3-Player mit Touchscreen: auf der feststehenden Lenkradnabe eingesteckt, wird er vom Fahrzeug erkannt, das sich dann starten lässt.

Im Lenkrad mit feststehender Nabe sind zahlreiche Funktionen integriert. Neben den üblichen Schaltern enthält die Nabe auch den Tacho, der besonders originell gestaltet ist: die Ziffern der Skala erscheinen als Relief auf der Nabe. Es ist die Skala, die sich entsprechend der Geschwindigkeit dreht: der Zeiger, an dem die Geschwindigkeit abgelesen wird, ist eine feststehende Markierung.

Ein weiterer Touchscreen neben dem des MP3-Players findet sich auf der Mittelkonsole und bedient sowohl das Navigationssystem als auch den Bordcomputer. Dieser Ausstattungsteil ist zwar ein hochwertiges High-Tech-Bauteil, aber er erlaubt dennoch Einsparungen durch die Zusammenfassung zahlreicher Funktionen in einem Element.

Die Mittelkonsole enthält auch zwei hochwertige Aktiv-Lautsprecher, deren Leistung und Qualität dem C-Cactus zu besten Unterhaltungsmöglichkeiten verhelfen. Ihre geschickte Unterbringung erlaubt eine einfache Verkabelung und einen sehr kostengünstigen Einbau.

Für den Komfort der Insassen sorgt das großzügige Raumangebot, welches die Abmessungen des C-Cactus (4,2 Meter lang und 1,8 Meter breit) ebenso zulassen wie einen großen, variablen Kofferraum (von 500 bis 1.100 Liter). Die Rückbank lässt sich nämlich auf einer Schiene in Längsrichtung verschieben und an die Vordersitze drücken. Die Bodenverkleidung ist starr mit der Rückbank verbunden und gleitet mit nach vorn, darunter liegt ein weiterer Boden. So entsteht eine fast ebene Ladefläche zum Transport sperriger Gegenstände.

Am Beifahrerplatz findet sich eine weitere Designer-Idee: eine Tasche kann dort eingeklipst werden, die einerseits das Handschuhfach ersetzt und andererseits außerhalb des Wagens als Tragetasche genutzt werden kann

Zu guter Letzt ist der Innenraum des C-Cactus außergewöhnlich hell und freundlich durch den Einbau eines verglasten Panoramadaches.

TECHNISCHE DATEN

Abmessungen

Länge: 4.200 mm

Breite: 1.800 mm

Höhe: 1.490 mm

Radstand: 2.800 mm

Zulässiges Gesamtgewicht: 1.306 kg (inklusive Batterien)

Fahrleistungen und Verbräuche

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Gesamtverbrauch: 3,4 l/100 km

CO₂-Emissionen: 78 g/km

Diesel-Hybrid-Antriebsstrang

HDi-Dieselmotor 70 PS mit FAP, 5-Stufen-Automatik, Elektromotor 30 PS, im Kupplungsgehäuse integriert, ZEV-Modus (reiner Elektrobetrieb) möglich

Aerodynamik

C_w: 0,35; C_w x A: 0,8 m²

Fahrwerk

Plattform des C4

Wesentliche Ausstattungsmerkmale

Navigationssystem mit Touchscreen

Tragbarer MP3-Player mit Touchscreen, dient zugleich als Zündschlüssel

Automatische Klimaanlage

Hochwertiges Audiosystem

Geschwindigkeitsregler und -begrenzer

Elektrische Feststellbremse

Quelle: www.citroen-presse.de

Einladung zur Weihnachtsfeier

Werte Clubmitglieder, liebe Freunde,

das Jahr neigt sich dem Ende zu, eine erfolgreiche Saison liegt hinter uns. Wir laden Euch daher recht herzlich zu unserer Weihnachtsfeier zum gemütlichen Beisammensein ein:

Samstag, 01.12.07, ab 18.00Uhr
Wasserschloss Kottlingbrunn
Schloss 4
2542 Kottlingbrunn
(im Steinsaal!)

<http://www.schlosskaffee-rest.at/>



Ich freue mich auf eine schöne, besinnliche Feier

liebe Grüße

Klaus Boulaxis, Obmann



Traurige Mitteilung

*Das einzig Wichtige im Leben
sind die Spuren von Liebe,
die wir hinterlassen, wenn wir weggehen.*

*In tiefer Trauer geben wir Nachricht, dass mein geliebter
Mann, unser Vater, Sohn, Bruder, Onkel, Cousin, Herr*

Ing. Ferdinand Mayer

*am Donnerstag, den 6. September 2007, plötzlich und unerwartet,
im 46. Lebensjahr gestorben ist.*

*Der liebe Verstorbene wird auf dem Wiener Zentralfriedhof,
Eingang 2. Tor, Halle 1, aufgebahrt und am*

*Freitag, den 14. September 2007, um 13 Uhr
nach feierlicher Einsegnung im Familiengrab zur letzten Ruhe
gebettet.*

*Wir beten für unseren Verstorbenen am Donnerstag, den
13. September 2007, um 18.30 Uhr in der Wohnparkkirche Alt-
erlaa.*

*Gabriela
Lebensgefährtin*

*Katharina, Elisabeth, Judith
Kinder*

*Erika
Mutter*

*Stefan und Helene
Geschwister*

im Namen aller Verwandten

*Wir bitten anstelle von Blumen und Kränzen einen Beitrag zur Ausbildung der Kinder
zu geben. PSK 1.297.104, Danke.*

*Bestattung: Lang, Gramatneusiedl, Tel. 0 22 34 / 73 3 24
Druck: Probst GmbH, Ebreichsdorf, Tel. 0 22 54 / 72 2 78*

Die Les Amis de Citroën d'Autriche trauern um einen großartigen Menschen, beherzten Citroënisten, Unterstützer unseres Clubs und lieben Freund.

TERMINE & ALLFÄLLIGES

- 25.10.2007:** **Ordentliche Generalversammlung der Les Amis de Citroën d`Autriche**
- 17.11.2007:** **Clubabend der Les Amis**
- 01.12.2007:** **Weihnachtsfeier der Les Amis**
-
- 15.-17.08 2008:** **14. ICCCR in Italien** im Autodromo di Vallelunga bei Rom
- 10.-13.07.2009:** **75heures pour 75 ans**, Arras, Frankreich

Weitere Termine unter: www.lesamis.co.at

Vorstand

Obmann

Klaus Boulaxis
Alhaming 39
4511 Alhaming
email: klaus.cx@a1.net

Kassier

Adrian Altmann
Südtiroler Str. 51/3
5500 Bischofshofen
email: citroenxm@a1.net

Schriftführer

Thomas Peroutka
Landeggerstrasse 11
2490 Ebenfurth
email: hybsi01@aon.at