



Ausgabe: **01/03**

CLUBZEITUNG



Redaktion: Thomas Freimuth
Kontakt: thomas.freimuth@amsbg.at Tel.: +43/664/4425579

Für den Inhalt der Beiträge ist der jeweilige Autor verantwortlich.

EINLEITENDE WORTE

Es wird doch besser oder - Ich meine mit dem Wetter. Wer macht sich nicht schon die ersten Gedanken, wie lange es wohl noch dauert um sein geliebtes Teil aus dem Winterschlaf zu holen. Ich würde mir wohl selbst auch diese Gedanken machen wenn ich so ein Teil hätte. Ich hoffe das ändert sich aber bald. Ihr habt doch hoffentlich alle den Winter gut überstanden. Leider passieren im Winter auch schlimme Sachen (siehe Bild).Also ich kann zwar nur für Wien reden, aber in den 5 Jahren in denen ich jetzt in Wien wohne habe ich noch nie soviel Schnee gesehen. In Kärnten, Ok da war ich es ja gewohnt aber hier. In dieser Ausgabe findet ihr wieder ein paar interessante Artikel. Ich bedanke mich bei allen die wieder mit gearbeitet haben, dass eine Clubzeitung zustande gekommen ist. Ich bitte auch euch mir zu helfen. Sollte jemand die Zeitung nicht bekommen haben, aus welchen Gründen auch immer, bitte bei mir melden. Ich werde mich dann umgehend darum kümmern dass die Zeitung zugesandt wird.

Thomas

Inhalt:

<u>EINLEITENDE WORTE.....</u>	<u>2</u>
<u>CLUBBEITRAG.....</u>	<u>3</u>
<u>Ihrer Kassier.....</u>	<u>3</u>
<u>DER GUTE TIP.....</u>	<u>4</u>
<u>Citroën Traction Avant.....</u>	<u>8</u>
<u>TERMINE & ALLFÄLLIGES.....</u>	<u>13</u>
<u>DIE FAST LETZTE SEITE.....</u>	<u>16</u>

CLUBABEND

Einladung zum Clubabend am

21.02.2003

FLIEGER & FLIEGER

19:00 UHR

CLUBBEITRAG

Werte Clubkollegen!

Um das Clubwesen aufrechterhalten zu können braucht auch unser Club Geld.

Der Mitgliedsbeitrag für 2003 lautet wie folgt:

Für ehemalige ACC Bezieher: 25 EURO

Für alle anderen/neuen Mitglieder: 45 EURO

Ich danke alljenen Mitgliedern die bereits Ihren Beitrag geleistet haben und bitte alle Mitglieder die noch nicht bezahlt haben, den Mitgliedsbeitrag bis 15.2.03 auf folgendes KONTO zu überweisen:

Les amis de Citroen d´Autriche, PSK 92 113 149 BLZ 60000

Gerald
Ihrer Kassier

DER GUTE TIP

§§§ Neues aus dem Paragraphendschungel §§§

Als Autofahrer sind wir ja mit einer Vielzahl von gesetzlichen Vorschriften konfrontiert, denn das „Autofahrergesetz“, welches das autofahrerische Leben regelt, gibt es ja bekanntlich nicht.

Es begann ja schon, als wir noch Kinder waren – da wurde uns seitens der STVO Vertrauensunwürdigkeit attestiert. Doch ein paar Jahre später, mit Erlangen des Führerscheins, lernten wir ja dann, wem wir vertrauen dürfen.

Nur, alleine der Besitz des rosa Scheins macht nicht froh, also sahen wir uns um einen geeigneten und leistbaren fahrbaren Untersatz um, womit wir in Kontakt mit dem KFG (Kraftfahrgesetz) kamen.

Jeder pflichtbewusste Verkehrsteilnehmer hält sich seit dem auch ständig über die Neuerungen, zusätzlichen Verordnungen und Erlässe der diversen Ministerien auf dem Laufenden, um ja Gewissheit zu erlangen, nicht Gefahr zu laufen, einen Regelverstoß zu begehen.

Viele von uns, der Citroënie heillos verfallen, nannten bald mehrere Fahrzeuge Ihr Eigen und begannen, diese an einem kuscheligen, wetterfesten Orte vor dem Unbill des Winters, der Salzstreuung oder vor dem Zorn der Exekutive, welche kennzeichenlose Fahrzeuge auf öffentlichem Grund gar nicht gern sieht, zu garagieren.

Dies geschah natürlich immer in Hinblick auf die jeweils geltende(n) Bauordnung, Brandschutzbestimmungen und Versicherungsauflagen.

Für diejenigen, welche zur Erhaltung der betriebsbereiten Vehikel andere Fahrzeuge sterben ließen und deren Überreste im eigenen Garten oder vor der genehmigten Garage lagern sei auch noch ergänzt, dass diverse Gemeinderatsbeschlüsse zur Erhaltung des Ortsbildes, etc., auch noch Beachtung finden sollten.

Wer nun glaubt, nach mehrwöchigem Paragraphenlesen ein guter Bürger zu sein hat weit gefehlt.

Mit 1.7.1990 trat das AWG (Abfallwirtschaftsgesetz) in Kraft, welches doch einen Teil unserer geliebten und mühsam zusammengetragenen Ersatzteile oder Restaurierungsobjekte gar als Abfall bezeichnet.

Um dies noch zu toppen, trat mit 06.11.02 die Altfahrzeugeverordnung in Kraft, womit Österreich die EU-Richtlinie EU-RL 2000/53/EG in nationales Recht umsetzte.

Sind wir somit nur mehr Besitzer von mobilen Abfallhaufen und ist unsere Citroënleidenschaft auf das neueste Modell beschränkt? Müssen wir unsere Ersatzteile dem Entsorger anvertrauen, und wie schafft es ein XM ein Oldtimer zu werden?

Im KFG ist der Begriff „historisches Fahrzeug“ definiert. Dies umfasst auch ein Mindestalter, welches mit 25 Jahren angegeben ist. Scheinbar ist alles so klar und deutlich formuliert, dass mit Erlaß des BMVIT GZ.: 190.500/2-II/a/5/98 eine Zusammenfassung und Erklärung der gesetzlichen Bestimmungen, die historische Kfz betreffen, abgegeben wurde.

Der Vollständigkeit halber seien auch noch folgende Erlässe erwähnt:

Erlaß des BMVIT GZ.: 190.500/12-II/B/501, behandelt:

- Eintragung des Passus „historisches Kfz“ in bestehende Dokumente
- Genehmigung ohne Nachweis der früheren Zulassung („Scheunenfund“)
- Nachträgliche Änderungen an historischen Kfz
- Lärmmessung
- Behandlung von Sonderfällen

Erlaß des BMF GZ.: 103004/1-IV/10/93, behandelt

- Berechnung der motorbezogenen Versicherungssteuer bei Leistungsangabe in SAE-PS

Erlaß des MBF GZ.: Ö 15/2-IV/98, behandelt

- Normverbrauchsabgabe (Entfall bei Kfz, welche älter als 30 Jahre sind)

Ab wann sind nun unsere vierrädrigen Lieblinge Abfall?

Diese Frage beantwortet das AWG: Abfälle sind bewegliche Sachen, deren sich der Eigentümer oder Inhaber entledigen will oder entledigt hat (subjektiver Abfallbegriff), oder deren Erfassung und Behandlung als Abfall im öffentlichen Interesse geboten ist (objektiver Abfallbegriff). Dies ist dann der Fall, wenn unter anderem

- die Umwelt über das unvermeidliche Ausmaß hinaus verunreinigt
- die öffentliche Ordnung und Sicherheit gestört
- das Orts- und Landschaftsbild erheblich beeinträchtigt werden kann
- die Sache nicht in einer nach allgemeiner Verkehrsauffassung für sie bestimmungsgemäßen Verwendung steht

Somit ist klar: Autowracks, Ersatzteile sind, sofern diese im Freien oder unsachgemäß gelagert werden, Abfall. Die unsachgemäße Lagerung umfasst auch z.B. Stadel, Schuppen, etc., wenn diese nicht als Garage (siehe wieder Bauordnung) gewidmet und ausgeführt sind.

Zur Diskussion stelle ich an dieser Stelle, ob das Aufheben von Fahrzeugen für die Nachwelt, sprich abgemeldet in einer genehmigten ... Garage, eine bestimmungsgemäße Verwendung darstellt. Sollte dem nämlich nicht so sein, gibt bereits das AWG allen zukünftigen Oldtimern den Todesstoß.

Und was bezweckt nun die Altfahrzeugeverordnung?

Diese regelt das „Autoleben“ – vom Erzeuger bis zum Verwerter, gilt für PKW (M1), leichte Nutzfahrzeuge (N1) sowie bestimmte dreirädrige Kfz, mit Hauptaugenmerk auf Altfahrzeuge. Diese sind solche, welche dem oben erwähnten und durch das AWG definierten Eigenschaften entsprechen und somit als Abfall gelten.

Ausgenommen sind folglich Motorräder, Wohnmobile (HY!), Kranken- und Leichenwagen (CX!), Feuerwehrfahrzeuge, etc. und Microcars.

Entspricht aber ein Kfz nicht mehr den Erfordernissen der Verkehrs- oder Betriebssicherheit so kann dies als ein Indiz gesehen werden, dass ein Altfahrzeug vorliegt.

Teilweise Entwarnung kommt hier, für diejenigen, denen nun ein wenig die Luft wegblieb:

Oldtimer, d.h. historische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Sammlerwert oder Fahrzeuge, die für Museen bestimmt sind, die in vernünftiger und umweltverträglicher Weise fahrbereit oder in Teile zerlegt aufbewahrt werden, und daher deren Sammlung, Lagerung, Beförderung und Behandlung als Abfall auch nicht im öffentlichen Interesse geboten ist, fallen nicht unter die Definition Abfall und sind daher auch nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung.

Interessantes Detail ist, dass in allen bisherigen Vorschriften immer vom „historischen Kfz“ die Rede war – in der Altfahrzeugverordnung wird erstmalig der Begriff „Oldtimer“ erwähnt. Und **Oldtimer** sind aus dieser Verordnung **ausgenommen**! Somit ist auch schon ein Lösungsweg aufgezeichnet: typisiert oder registriert Eure Fahrzeuge als Oldtimer, wenn irgend möglich! **Uli Wenko** ist Euch in diesen Fragen gerne behilflich!

Ein weiterer Schritt ist, den Sammlerwert zu dokumentieren. Zu diesem Zweck können Oldtimerklassifizierungen (Zustand 1 bis 5) mit entsprechendem Marktwert herangezogen werden. Diese werden z.B. einmal jährlich von der Zeitschrift „Der Markt“ veröffentlicht. Wenn es sich auszahlt, ist ein Schätzgutachten hilfreich. Als „Hinweis“ können aber auch Verkaufsanzeigen aus div. Zeitschriften dienen, in welchen das gleiche Fahrzeug in vergleichbarem Zustand angeboten wird. Dies gilt natürlich auch für Ersatzteile.

Schwieriger wird es bei dem Unterfangen, Fahrzeuge, denen man das Potential zum Oldie zuschreibt, hinüberzuretten. Als Beispiel sei hier der XM erwähnt – nach Eurotax ist der Wert von vielen Fahrzeugen gleich Null, Sammlerwert ist zur Zeit noch fraglich, und so manchen XM gibt's bereits gegen Selbstabholung. Museen werden höchst wahrscheinlich auch dankend ablehnen.

Als Lösungsansatz, einen schönen XM mit wenigen Kilometern aufzuheben, gäbe es aus meiner Sicht zwei Wege: jährliche §57a Überprüfung und zwischenzeitlich stilllegen, oder einfach gut verstecken und warten bis von Sammlern der Wert wieder in die Höhe getrieben wird.

Gelingt Euch das alles nicht und §57a ist auch schon abgelaufen – könnt Ihr den Hauch des Sennenmannes (sprich Schredder) schon im Nacken spüren.

Zu guter Letzt erwähne ich noch zwei alte Weisheiten, welche in diesem Zusammenhang gut überlegt werden sollten: „Nichts wird so heiß gegessen wie gekocht“ und „Der beste Mensch

kann in Frieden nicht leben wenn es sein Nachbar nicht will“, soll heißen: lagert Eure Autos und Ersatzteile ordnungsgemäß und ein Hauptangriffspunkt ist entschärft!

Liebe Grüße und viel Spaß beim Mülltrennen

Thomas Peroutka (da kein Jurist stellen diese Ausführungen keinen Anspruch auf Vollständigkeit und juristisch korrekte Auslegung)

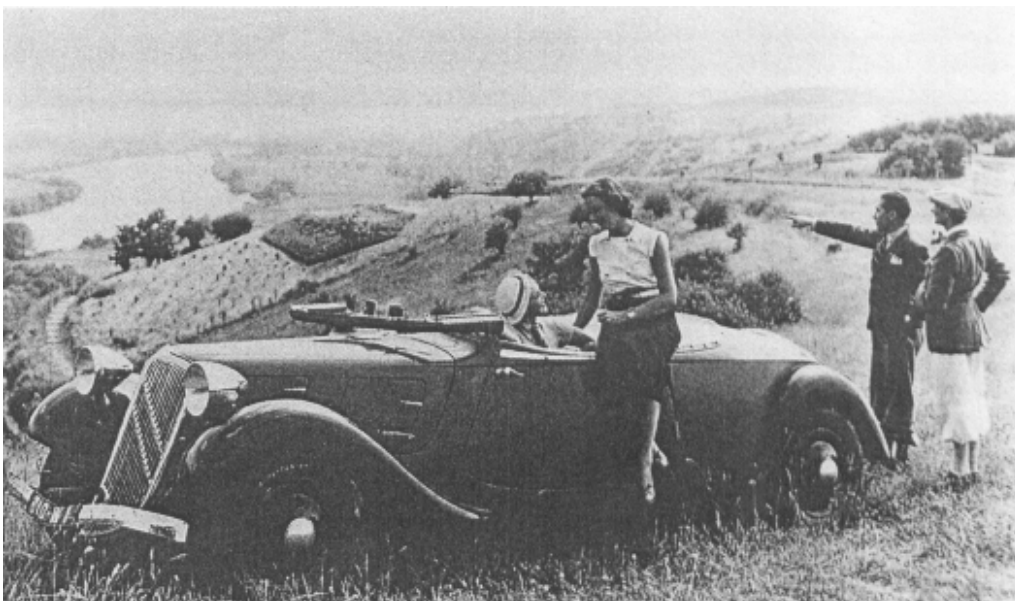
PS: die Gemeinheiten, welche sich so mancher Nachbar auf Basis dieser Gesetze ausdenken kann, möge sich jeder selbst ausmalen

Citroën Traction Avant

Daten und Fakten

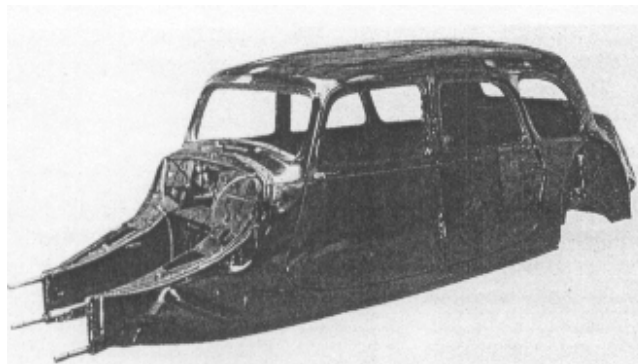
Kurzgeschichte

- 1934** Am 24. März Präsentation des 7 A für die Vertragshändler; die 7 war ein Hinweis auf die Steuer-PS-Klasse. Ab August wird der Wagen auch in Köln-Poll gebaut, bereits mit Verbesserungen wie Zahnstangen- statt Spindellenkung oder Karosserieverstärkungen im unteren Bereich der B-Säule (1934 - 35 wurden in Köln etwa 1000 7er und etwa 800 11er montiert). Zu den Versionen 7A, 7B, 7C und 7S kam im Jahre 1934 noch der 11A hinzu, der den Motor des 7S besaß.
- 1937** Einführung der Pilote-Räder, Modell 11B als komfortablere Version des A.
- 1938** Vorstellung des 15-six, eine Sechszylinderversion auf Basis des 11CV.
- 1939** Vorstellung des 11B und BL Performance, Motor nun mit 56 statt mit 46 PS.



Vor dem Zweiten Weltkrieg entstanden in geringer Stückzahl 11CV Cabriolets.

- 1946** Die seitlichen Lüftungsklappen (siehe Foto des Cabrios) an der Motorhaube werden durch Schlitze ersetzt.
- 1947** Alu-Blenden an den Kotflügelenden, Kurbelwelle des 15-six-Motors nun rechtsdrehend (15D, wobei D = Droite, vorher 15G, G = Gauche bedeutet).
- 1950** Zweispeichenlenkrad für den 11CV. Neues Armaturenbrett mit Zierleisten, Modell 15-six mit zwei zusätzlichen Lüftungsklappen in der Motorhaube.
- 1952** Zweispeichenlenkrad 4 für 15CV, ab Juli für alle Modelle innenliegendes Reserverad und großer Kofferraum, Scheibenwischer nicht mehr hängend angeordnet, breite Stoßstangen für 15CV, auch der 11CV erhält gerade durchgezogene Stoßstangen.
- 1954** Im Herbst gibt es eine hydropneumatische Federung für den 15CV.
- 1955** Im Sommer wird für den 11CV der D-Motor eingeführt, mit modifiziertem Zylinderkopf und auswechselbaren Pleuellagern.



Die Karosserie als eigenständige Einheit (hier ein Familiale mit sechs Seitenfenstern), vorne wird der Fahrschemel befestigt.

7CV

Motor:

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Gußmotor, dreifach

gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Duplexkette angetrieben, hängende Ventile, über Stößelstangen und Kipphebel betätigt, Wasserkühlung, Elektrik sechs Volt;

7 A: Bohrung x Hub 72 x 80 mm, Hubraum 1303 cm³, Verdichtung 5,7:1, Leistung 32 PS bei 3500/min, Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 30 FV oder 30 BFHD;

7 B: Bohrung x Hub 78 x 80 mm, Hubraum 1529 cm³, Verdichtung 5,7:1, Leistung 35 PS bei 3200/min, Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 30 BFHD;

7 C: Bohrung x Hub 72 x 100 mm, Hubraum 1628 cm³, Verdichtung 5,9 : 1, Leistung 36 PS bei 3800/ min, Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 30 THD;

7 S: Bohrung x Hub 78 x 100 mm, Hubraum 1911 cm³, Verdichtung 5,9 : 1, Leistung 46 PS bei 3800/ min, Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 30 BFHD.

Kraftübertragung:

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Dreiganggetriebe (erster Gang nicht synchronisiert), Übersetzungen: I. 3,83, II. 2,13, III. 1,28, R. 5,1, Achse 3,44, 3,875 oder 4,375.

Karosserie/ Fahrwerk:

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorne Einzelradaufhängung, oben Dreiecks,- unten Querlenker, längs angeordnete Drehstabfedern, hinten Starrachse mit Längslenkern, quer angeordnete Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer rundum (bis Mai 1935 Reibungsdämpfer), Trommelbremsen rundum, Zahnstangenlenkung (frühe Modelle Spindellenkung), Reifen 140 x 40. Modell 7S 150 x 40.

Maße:

Radstand/ Länge 2910/ 4450 mm, Breite/ Höhe 1670/ 1520 mm.

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit etwa 95 km/h (für 7B 100 km/h, 7S 110 km/h).

Bauzeit/ Stückzahlen:

7A: Mai 1934 bis Juni 1934/ 2000 Exemplare, 7B: Juni 1934 bis Oktober 1934/ 5000 Exemplare, 7C: Oktober 1934 bis Februar 1939/ 73000 Exemplare, 7S: Juni 1934 bis November 1934/ 1000 Exemplare.

Das sogenannte Koffermodell, produziert ab 1952, mit großem Gepäckraum, in dem auch das Reserverad Platz fand.

11 CV

Motor:

11A: Daten wie Modell 7S;

11B Performance: Bohrung x Hub 78 x 100 mm, Hubraum 1911 cm³, Verdichtung 6,2 : 1. Leistung 56 PS bei 3800/min. Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 35 FPAI, ab 1950 32 PBIC;

11D: Hubraum wie 11B, Verdichtung 6,8 : 1 . Leistung 60 PS bei 4000/min. Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 33 PBIC.

Kraftübertragung:

11A wie 7A, 11B und D wie 7B.

Maße:

Modell Legere wie 7 CV, Normale: Radstand/Länge 3090/ 4650 mm, Breite/Höhe 1790/ 1540 mm.

1938 bis 1941 und von 1954 bis 1957 wurde auf dem Radstand des Familiale der Commerciale mit großer Heckklappe gebaut.

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit zwischen 110 und 120 km/h.

Bauzeit/ Stückzahlen:

11A: September 1934 bis Januar 1937, 11B: Februar 1937 bis März

1939/ A und B zusammen 38700 Exemplare, 11 Legere AL: Oktober 1934 bis Januar 1937, 11BL: Februar 1937 bis März 1939/ AL und BL zusammen 75400 Exemplare, 11BL Perfo: März 1939 bis Mai 1955/ 230000 Exemplare, 11D: Mai 1955 bis Juli 1957/ 17600 plus 29000 Exemplare des Normale.

15 CV

Motor:

Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 78 x 100 mm, Hubraum 2867 cm³, Verdichtung 6,3:1, Leistung 77 PS bei 3800/min; vierfach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, hängende Ventile, über Stößelstangen und Kipphebel betätigt, Gemischaufbereitung durch Solex-Vergaser 30 PAAI.

Kraftübertragung:

Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung (bis Mitte 1950 Zweischeiben-Trockenkupplung), Dreiganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,43, II. 1,56, III. 1,0, R. 4,1, Achse 3,88.

Karosserie/ Fahrwerk:

wie 11CV, mit hydropneumatischer Federung für die letzten 3000 Exemplare, Reifen 185 x 400.

Maße:

Radstand/ Länge 3090/ 4760 mm, Breite/ Höhe 1790/ 1560 mm.

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit 135 km/h.

Bauzeit/ Stückzahl:

1938 bis 1940 und 1947 bis 1955. 2424 Vorkriegs- und 45247 Nachkriegsmodelle.

Ein Prototyp mit integrierten Frontscheinwerfern und Achtzylindermotor. Von einer Serienfertigung wurde Abstand genommen.

Zum Vergleich - Daten eines zeitgenössischen

Fahrzeugs

Adler Trumpf Junior Typ 1 E

Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 65 x 75 mm Hubraum 995 cm³, Verdichtung 6:1, Leistung 25 PS bei 4000/min, Bauzeit 1935 bis 1941, Stückzahl 102840 (Inklusive 1 G); Frontantriebswagen aus Deutschland, eine Klasse unter dem 7 CV angesiedelt.

TERMINE & ALLFÄLLIGES

OSTERAUSFAHRT

Werte Citroënisten,

auch heuer veranstalten wir wieder eine Ausfahrt zu Ostern als Auftakt in die Saison 2003. Mit ein bisschen Glück können wir auch miteinander die ersten Frühlingsboten begrüßen und die ersten warmen Sonnenstrahlen genießen, welche sich im über den Winter auf Hochglanz polierten Chrom brechen.

Hier gleich die Eckdaten:

Datum: Samstag, 12. April 2003
Treffpunkt: Restaurant Flieger & Flieger, Laxenburg, Niederösterreich
Uhrzeit: ab 09.00Uhr, Abfahrt: 09.30Uhr pünktlich

Heuer steht die Ausfahrt unter dem Motto: „EU-Osterweiterung – auf den Spuren der K&K - Monarchie“.

In diesem Sinne nehmen wir unseren Weg in Laxenburg auf und fahren über Ebreichsdorf, Pottendorf, Ebenfurth und Eisenstadt nach Sopron, Ungarn, wo wir zum Mittagessen halten werden (ca. 12.00Uhr). Auf dieser Strecke steht in fast jedem größeren Ort ein Schloß als Zeuge der einstigen Größe Österreichs.

An dieser Stelle sei erwähnt:

GÜLTIGEN REISEPASS nicht vergessen! Von der Verwendung „Blauer Kennzeichen“ ist diesmal abzuraten.

Für einen reibungslosen und raschen Grenzübertritt ist gesorgt.

Am Nachmittag (gegen 14.00Uhr) setzten wir unsere Fahrt in Richtung Osten fort und umrunden auf diese Weise die Südspitze des Neusiedler Sees. So gelangen wir nach FERTÖD, einem wunderschönen Esterhazy – Schloß.

Hier verweilen wir wieder ein wenig, die Zeit kann zur Besichtigung des Schlosses genützt werden.

Anschließend (gegen 17.00Uhr) fahren wir über Pamhagen wieder nach Österreich zurück, durchqueren den Nationalpark Lange Lacke und kehren bei einem Heurigen als Tagesabschluß ein. Von hier kann die Heimfahrt bequem über die Autobahn (A4) aufgenommen werden.

Wir freuen uns auf Eure zahlreiche Teilnahme, bis bald

Thomas Peroutka

FRÜHJAHRSAUSFAHRT

Die Frühjahrsausfahrt wird dankenswerterweise von Konstantin organisiert. Nähere Infos folgen noch.

Hallo Thomas!

Die Frühjahrsausfahrt 24.5.2003 würde ich organisieren. Hier im Waldviertel gibt es einige schöne Plätzchen.
mfg Konstantin.

Citroen Freunde Zwettl
Propstei 24
3910 Zwettl NÖ
0664 4929631
Homepage: www.members.a1.net/kzabakas

WE 31.05.03: Oldtimermesse Tulln; Motto: „Hochzeit“, Org. Wenko

WE 31.05.03: 2CV-Treffen Hatzendorf, OECC

WE 07.06.03: 2CV-Treffen „Hollarei“, OECC
**WE 05.07.03: Citroen Treffen Stubenbergsee, Org.: Peter Möller,
Alex Fetty**
WE 02.08.03: Internat. Treffen der 2CV-Freunde, Italien
Sa., 06.09.03: CX-Ausfahrt, Org. Wenko
WE 27.09.03: Herbstausfahrt, Org. Boulaxis
Sa., 13.12.03: Weihnachtsfeier Wer organisiert?

DIE FAST LETZTE SEITE

Vorstand

Obmann

Klaus Boulaxis
Alhaming 39
4511 Alhaming
email: Klaus.b.cx@telering.at

Schriftführer

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

Kassier

Gerald Steller

Fernreith 19
4623 Gunskirchen
email: gerald.steller@poettinger.at