



Ausgabe: **05/ 04**

CLUBZEITUNG



Citroën C15 - wieder am Markt

Redaktion: Thomas Peroutka
Kontakt: hybsi01@aon.at Tel.: +43/ 676/ 423 04 64
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: 05.02.05
Nächste Ausgabe: Mitte Februar 2005
Für den Inhalt der Beiträge ist der jeweilige Autor verantwortlich.

Inhalt:

<i>EINLEITENDE WORTE</i>	2
<i>CLUBINTERNAS/ GENERALVERSAMMLUNG</i>	3
<i>Meine Geschichte im Zeichen des Doppelwinkels</i>	4
<i>A.C.I. - die ersten Schritte in Österreich</i>	5
<i>Clubinternas/ News und Splitter</i>	7
<i>Citroen l'amour toujours 2005</i>	9
<i>Das war die... Weihnachtsfeier 2004</i>	10
<i>Freunde der Marke Citroën und ihre Autos – Serie</i>	11
<i>Der Gute Tipp ... wie "lagere" ich mein KFZ richtig?</i>	14
<i>Einladung zum Clubabend 25.02.2005</i>	16
<i>TERMINE & ALLFÄLLIGES</i>	16
<i>Gesucht & Gefunden</i>	17
<i>Guter Rat</i>	18

EINLEITENDE WORTE

Geschafft! Oder doch nicht? Fehlen noch Geschenke, wurde jemand übersehen? Schiurlaub gebucht? Autos eingewintert, Ersatzteile besorgt, Kennzeichen hinterlegt, Termine vorgemerkt, Kunden besucht, Christbaum organisiert, am Adventmarkt geholfen, Firmenweihnachtsfeier besucht, Verwandtschaft für die Feiertage eingeteilt ... ?

Die ruhige und besinnliche Weihnachtszeit ist ins Land gezogen und beschert uns wie jedes Jahr ein paar Tage der Entspannung, Einkehr und des genüsslichen Mußeganges.

Unsere Weihnachtsfeier am 03.12. schenkte uns ein paar echter Mußestunden, nämlich solche des netten Beisammenseins, des „Blech-und-Öl-Redens, des Frönens lukullischer Genüsse, einfach dessen, weshalb wir solche Abende lieben

Nebstbei wurden wir über die neuesten Entwicklungen informiert: eine in Österreich aktive und erstarkende A.C.I., über ein bedeutendes Meeting im Hause Citroën zum Thema 50 Jahre DS, über unser Treffen Citroën l'amour toujours 2005,

So wissen wir auch schon wieder, was nach den Tagen des besinnlichen Feierns auf uns wartet: Engagement, Einsatz, Organisation,, damit das Erstellen von Listen, Vereinbaren von Terminen, etc. – aber wir tuns gerne. Schließlich ist doch auch einiger Spaß dabei und die Möglichkeit, auch mal seinen eigenen 4rädriigen Liebling bestaunt und bewundert zu wissen. Freut uns das nicht so ganz heimlich, haben wir nicht dafür Tage, Wochen oder mehr unserer Freizeit investiert?

Ich persönlich freue mich schon auf die kommende Saison und kann das Herannahen des Frühlings nicht mehr erwarten. Bis dahin wünsche ich Euch aber ein Frohes Weihnachtsfest und einen guten und knitterfreien Rutsch ins Neue Jahr!

Thomas Peroutka

CLUBINTERNAS/ GENERALVERSAMMLUNG

Werte Mitglieder,

am Freitag, 15. Oktober 2004, hielten wir unsere jährliche Generalversammlung ab. Hier eine kurze Zusammenfassung:

- Der „alte“ Vorstand wurde im Amt wie folgt bestätigt:
Obmann: Hr. Klaus Boulaxis
Kassier: Hr. Peter Möller
Schriftführer: Hr. Thomas Peroutka
- Als Kassaprüfer fungieren Hr. Erich Schüsterl und Hr. Walter Dormeier; unsere bisherigen Kassaprüfer, Hr. Konstantin Zabakas und Hr. Haas werden in Zukunft gemeinsam mit Hr. Boulaxis unsere homepage betreuen.
- Hr. Alexander Fetty wurde als A.C.I. Delegierter bestätigt.
- Der Kassabericht fiel erfreulich positiv aus.
- Der Clubbeitrag wurde mit Euro 25,- festgesetzt ist somit seit bereits 3 Saisonen unverändert.
- Mitglieder, welche unter Setzen einer angemessenen Nachfrist und Zahlungsaufforderung per eingeschriebener Mahnung ihre offenen Mitgliedsbeiträge nicht bezahlen werden aus der Mitgliederdatei gestrichen.
- Die Les Amis verlängern ihre Clubmitgliedschaft beim ÖMVV um ein weiteres Jahr, Registrierungsbevollmächtigte sind Hr. Fetty und Hr. Boulaxis.
- Unser Club wird auch 2005 mit einem eigenen Stand auf der Oldtimermesse Tulln vertreten sein. Organisator und Ansprechpartner: Hr. Johannes Haas.
- Als weitere Aktivitäten wurden beschlossen: Ausfahrt gemeinsam mit 2CV-Club Graz (Ansprechpartner: Hr. Roland Horvath), Citroen l'amour toujours 2005 (Hr. Karl Prochazka), Herbstausfahrt (Hr. Boulaxis), Mitbeteiligung an 50 Jahre DS.
- Mitglieder, welche in anderen Citroenclubs leitende Funktionen bekleiden, werden für die Dauer ihrer Amtszeit als fördernde Mitglieder eingestuft. Sie verlieren ihr Stimmrecht, werden jedoch von der Bezahlung des Mitgliedsbeitrages nicht entbunden.

Der letzte Antrag war Mittelpunkt einer heißen Diskussion, schließlich wollte niemand einem Clubkollegen zu nahe treten bzw. ausgrenzen. Nötig wurde dies jedoch, da nun nach langen Jahren Foren in Österreich aktiv wurden (siehe A.C.I., Meetings im Hause Citroën), in welchen man guten Gewissens die Standpunkte der Clubs vertreten und diskutieren soll – ohne Gefahr zulaufen, den einen oder anderen Club zu bevorzugen und ohne dass ein Club Übergewicht bekommt. Auf diese Weise dürften nun die Les Amis ihren Beitrag zu einem kooperativen Gesprächsklima geleistet haben.

Für besondere Vereinfachungen: das offizielle Protokoll liegt beim Vorstand zur Einsichtnahme auf.

Für den Vorstand: Thomas Peroutka

Meine Geschichte im Zeichen des Doppelwinkels

Wer mich noch nicht kennt, mein Name ist Johannes Haas. Mitglied seit 2000.

Obwohl aus einer VW Familie kommend, seit ich denken konnte war unser Auto ein VW Bus Bj. 1960. Später hab ich selbst eine Reihe von Käfern besessen. Wie kommt es dann zur Richtungsänderung?

Es beginnt in der Sommerfrische irgendwo in der Steiermark 1966 oder 67. In unserer Pension weilte auch ein deutsches Urlauberehepaar mit einem weißen Auto, das mir vorher noch nie bewußt aufgefallen war. Arge Stromlinienform und wenn es geparkt war lag es fast auf dem Boden! Na klar, fanden mein jüngerer Bruder und ich, was so daliegt heißt Miniauto! Aber wenn es gestartet wurde stand des auf! Pfau, welch ein außerirdisches Auto. Mich faszinierte es unheimlich. Eines Tages durften wir sogar mitfahren zum Schwammerlsuchen. Es bewegt sich ganz anders als unser VW-Bus, schaukelt sanft, die roten, weichen Sitze, die verwirrend vielen Chromknöpfe und schau, das Lenkrad hat nur eine Speiche. Na ein Wunder, daß das noch nicht abgebrochen ist. Es wurde jedenfalls ein unvergesslicher Tag.

Einige Jahre später in der Hauptschule. Der Direktor fährt einen beigen Käfer. Der Physik und Chemielehrer einen grauen. Unsre Deutschlehrer fährt eine rote Ente, dann kurz eine, meiner Erinnerung nach graue DS. Dann wieder eine Ente. Mit der durfte ich manchmal zu Volkssporttagen mitfahren. Meist im Winter. Die Schi unter der Bank durchgeschoben. Das kann der Käfer nicht. Der Wind beutelte die Ente wie wild, Schnee wehte von der Seite durch das nicht wirklich dichte Dach. Also Drinnen zugleich Draußen sitzen. Das kann der Käfer auch nicht. Naja auch eine Erfahrung. Aber Entenfahrer grüßen einander. Auch das kann der Käfer nicht.

1973/74: Die Chemieprofessorin an der HTL, Pipsi gerufen wenn sie nicht dabei war. Eine seltsame alterslose Erscheinung mit rassistischer Beinbehaarung, immer in eine distanzierende Zitronenwasserwolke gehüllt und im Besitz einer Python. Diese Professorin also, war auch in einer grauen Ente unterwegs. Von uns Schülern mit kopfschüttelndem Unverständnis quittiert. Einen der letzten Schultage überstehen sie auch ohne mich. Meine Noten stehen ohnehin schon mehr als ein halbes Jahr festgeschrieben in den Vorurteilen einiger HTL-Professoren. Diesen „schülerautonomen“ Tag, verbringe ich mit einem Freund, der schon arbeitet. Eine Lehrstelle hab ich noch keine. Er schlägt mir vor bei seiner Firma zu fragen. Heute unvorstellbar, dass man einfach im Juni wo hineinschneit um zu fragen, ob sie nicht einen Lehrling nehmen. In einem Monat würde ich dann beginnen. Ferien will ich ja noch haben. Wir gehen also zu der Schlosserei. Ja, so mein Freund, da haben sie auch eine Autowerkstatt. Die Marke fällt ihm nicht um die Burg ein. Bis er eine Dyane sieht. Solcherne machen's da. Ah ja, jetzt weiß ich's Citroen. Das ist die Werkstatt vom Bruder des Schlossereichefs. Um es kurz zu machen, ich bekam die Lehrstelle.

Für diverse Erledigungen mußte ich oft durch die Spenglerei und die Mechanikerwerkstatt gehen. In der Spenglerei steht auch ein 11er. Die Lehrlinge knotzen in der Mittagspause drin rum.

Ich kann mich auch noch erinnern wie der erste CX auf den Hof rollte. In Gold. Der erste GS Pallas Silbergrau metallic mit Vinyl Dach. Der Chef fand die breiten Seitenleisten eine ästhetische Zumutung! Heute gesucht. Wie sich die Zeiten ändern! SM in der Werkstatt war eine Selbstverständlichkeit. Natürlich mit leerem Motorraum. In der Spenglerei wurden aus zwei demolierten, ein ganzer GS zusammengeschweißt. Wieder ein neues Auto für den Spengler. Auf Montage wurde mit AK 400, Ami 6, 8, und Super gefahren. Die Fiat Pritsche war uns aber im Winter lieber. Der Heizung wegen. Die Gesellen bevorzugten die AK. Der Michelins wegen.

Die Schlosserei schlitterte in den Konkurs und ich schloß in einem anderen Betrieb meine Lehre ab. Aus den Augen, aus dem Sinn. Citroens waren in der neuen Umgebung nicht zu sehen. Viele Käfer, einige Peugeot 404. Die Japaner wurden mehr. Ein verbreiteter Ford Escort. Hat mir damals auch besser gefallen als die unsportlichen Citroen. Nicht einmal ein ordentlicher Drift war möglich. Somit war das Kapitel Citroen abgeschlossen. Keine Sorge geneigte Leserinnen und Leser, die Geschichte geht gut aus. Doch darüber in unserer nächsten Clubzeitung.

Bonne Route, Johannes

A.C.I. - die ersten Schritte in Österreich

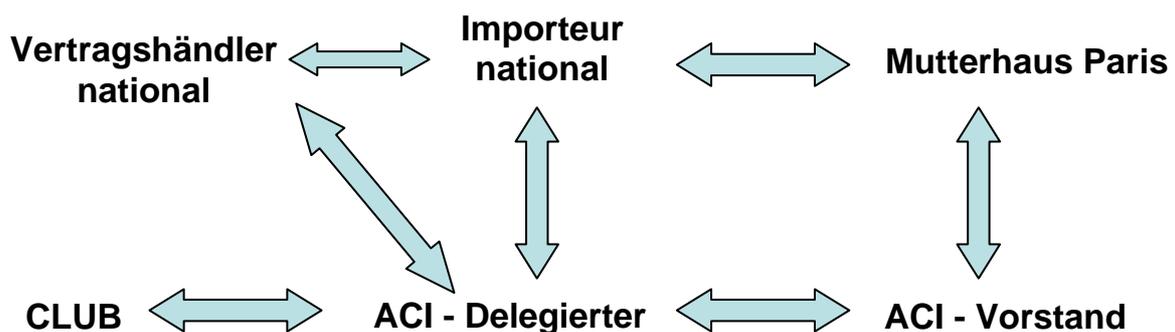
Kooperation schlägt Konkurrenz

Am 08.10.2004 folgten einige Clubs dem Aufruf der A.C.I. Delegierten, Hr. Fetty und Hr. Buchgeher, nach St. Pölten zum 1. Österreichischen A.C.I.-Meeting.

Nach abendfüllenden durchaus produktiven Diskussionen konnte ich folgendes Fazit ziehen:

- Die österreichische aber auch internationale Citroënszene ist eine vielfältige, in welcher sich die meisten Clubs positioniert haben, entweder über die Typen (DS, 2CV, TA, ...) oder über ihre Aktivitäten. Dies führte dazu, dass nun die Clubs Nischen bezogen haben, in welchen sie das entsprechende Publikum bedienen.
- Die Vielfältigkeit der Clubs ist ein Ausdruck für das gesteigerte Individualitätsstreben des eingefleischten Citroënfahrers. Auf diese Weise kann fast jeder Citroënist sich einem Club anschließen und sich dort auch wohlfühlen, ohne seine Eigenheiten aufgeben zu müssen – bzw. findet er einen Rahmen, um diese erst ausleben zu können.
- Aus diesem Wechselspiel zwischen egozentrisch veranlagtem Citroënist und größtem gemeinsamen Vielfachen, sprich dem Club, ergibt sich, dass jeder Club ein eigenes Flair aufbaute und folglich ein eigenes Klientel bedient.
- Die A.C.I. will weder als der übergreifende Dachverband verstanden sein, noch zur großen Verbrüderung der Clubs aufrufen – gewachsene und funktionierende Strukturen sollen weiterhin in bewährter Weise arbeiten, aber die A.C.I. als Forum zum Austausch, eventuell gemeinsamen Vorgehen in manchen Angelegenheiten, Terminabsprachen, etc., einfach zur Kooperation nutzen.

- Ein wichtiges Anliegen der A.C.I. ist aber, dass diverse Geplänkel, Eifersüchteleien, etc., sprich falsch verstandene Konkurrenz, der Vergangenheit angehören. Jeder Club hat seine Ecke, keiner muss sich nun einem anderen unterordnen oder diesem anschließen. Fehlt es einem Club an Profil, guten Aktivitäten, etc. kann dies auch nicht durch die A.C.I. gelöst werden.
- Die A.C.I. ist Bindeglied zwischen den Clubs und dem nationalen Importeur, sprich Citroën Österreich. Hat nun ein Club ein Anliegen, Wunsch, etc. an/ von Citroën, kann sich dieser an einen der beiden A.C.I.- Delegierten als Kooperations- und Informationsdrehkreise wenden, welche wiederum im regelmäßigen Kontakt zu den jeweiligen Personen im Mutterhaus stehen.
- Die A.C.I. tritt nicht als Veranstalter auf, jedoch ist es einer ihrer Aufgaben, übergreifende Aktivitäten, bzw. von Citroën gewünschte Events, etc. auf Clubebene zu koordinieren. Somit kann jeder Club wie gewohnt seinen Aktivitäten fröhnen. Sollte es sich jedoch um eine recht bedeutende, sprich werbe- und marketingtechnisch relevante oder eben von Citroën gewünschte Aktivität handeln, so ist die A.C.I. gefordert, die Clubs auf nationaler Ebene anzusprechen und wenn möglich auf ein gemeinsames, clubübergreifendes Vorgehen einzustellen.
- Im Falle von „50 Jahre DS“ konnte dies erstmalig auch in Österreich angewandt werden: die Clubs einigten sich auf 2 Szenarien, wie dieses Fest begangen werden kann (2tägiges Treffen bzw. 1tägiger Event) und legten über die A.C.I.- Vertreter Citroën Österreich ein Konzept zur Realisierung vor.
- Die A.C.I. ist zwar eine selbstständige Lobby, jedoch ist der Druck von Citroën Paris hier etwas zu bewegen, eindeutig spürbar. Die Clubs sollten daher die A.C.I. nach Möglichkeit unterstützen und auch darauf achten, dass die neuen Spielregeln lt. Organigramm eingehalten werden:
- Die Verantwortung für die interne Umsetzung trägt die jeweilige Clubführung.
- Es sind noch viele Punkte offen, an welchen die A.C.I. national wie international zu arbeiten hat, jedoch scheint der richtige Weg eingeschlagen worden zu sein.



Ich konnte also trotz einiger „wenn“ und „aber“ ein ganz positives Resümee dieses Meetings ziehen, es war auch eine gewisse Bereitschaft zu spüren, nun in eine neue Ära der Kooperation aufzubrechen um gleichzeitig die der Konkurrenz hinter sich zu lassen.

Zu denken gab mir lediglich Hr. Buchgehers Doppelfunktion, war er doch als OECC Vertreter und A.C.I. Delegierter erschienen. In ersterer Funktion versuchte er vehement, sich aus zweiterer wegzudiskutieren. Aber auch solche kleine organisatorische Mängel werden sich in Zukunft beheben lassen, in dem der OECC einen separaten Vertreter entsendet – wie beim Meeting im Hause Citroën am 30.11. geschehen.

Interessant war zu beobachten, dass wenige Tage nach dem A.C.I. Meeting ein unwissender oder gänzlich uninformatierter Jaguar-Fahrer in die Citroënszene stolperte mit dem Ansinnen, hier mal kräftig umzurühren. Scheinbar haben die englischen Katzen an Reiz verloren oder ist das dortige Clubleben englisch unterkühlt. Als neuer Spielball wurde das 50 Jahre DS Jubiläum entdeckt und ungeachtet aller Regeln, sowohl der der A.C.I. als auch der von Citroën, herumgeführt, mit dem Ergebnis: die A.C.I. musste den betreffenden Citroënclub, unter dessen Einfluss dieser anglofranzösische Fauxpas passierte, maßregeln, die umliegende Oldtimerszene ist irritiert

Es liegt also im Interesse aller, möglichst die A.C.I. zu unterstützen, zu respektieren und zu fördern – und darüber den Clubmitgliedern zu berichten.

Thomas Peroutka

Clubinternas/ News und Splitter ...

▪ **Clubbeitrag**

Auf der Generalversammlung wurde der Clubbeitrag für die Saison 2004/ 2005 festgesetzt mit:

EURO 25,--

Wir bitten Euch, diesen Betrag bis spätestens 31.01.2005 einzuzahlen! Danke!

Konto Nummer: 200 102 622 76 **ACHTUNG! NEUE KONTONUMMER!!!!**

Bankleitzahl: 14.200

Bank: easybank

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

BITTE ALS ZAHLUNGSZWECK ANGEBEN: MGB 2004/ 2005!!!!

▪ **2005 - 50 Jahre DS**

Dienstag, 30.11.2004, 15.30Uhr: Vertreter der österreichischen Citroënclubs und die A.C.I. Delegierten werden von Hr. Dir. Biehler, Fr. Petz und Hrn. Bascha in den Räumlichkeiten von Citroën Österreich in der Perfektastrasse empfangen. Thema des Nachmittags sind die Feierlichkeiten anlässlich des 50jährigen Jubiläums der DS. In angenehmer konstruktiver Atmosphäre findet ein lockeres Brainstorming und Ausloten der Möglichkeiten und Ressourcen statt. Fakt ist, dass ein geschichtlicher Bogen vom Damals zum Heute geschlagen werden soll – in Form der gleichzeitig stattfindenden Präsentation des C6. Terminmäßig wird September 2005 ins Auge gefasst. Angedacht ist eine einwöchige Präsentation ähnlich eines Museums an einer Location an der Ringstraße. Am anschließenden Wochenende bildet ein großes Event an einem der Wiener Innenstadtplätze den krönenden Abschluss, begleitet von einem Concours Citroën über die Wiener Ringstraße. Die Stützpunkthändler in den Bundesländern könnten in Form einer Roadshow, sprich einer Art Wanderausstellung bedient werden. Es werden viele interessante Ideen vorgebracht, auch beim anschließenden Ausklang beim Karl Wirt kennt die Fantasie keine Grenzen. Dieses Meeting kann durchaus als historisch eingestuft werden – da einerseits der Grundstein für eine aktive Kooperation mit Citroën Österreich

gelegt wurde und andererseits die Clubs erstmals geeint und übergreifend an einem Projekt zusammenarbeiten werden, auch ein kleiner Erfolg der A.C.I.

▪ AMV - News

Diskussion über Baujahrslimit – Der Beirat für historische Kraftfahrzeuge im Verkehrsministerium hat sich in seiner letzten Sitzung am 1. Dez.2004 für eine Altersgrenze von mindestens 30 Jahren für „Historische Kraftfahrzeuge“ ausgesprochen. Bisher galten 25 Jahre als Limit. Die große Anzahl der ins Lager der „Historischen“ drängenden 80er-Baujahre war wohl das stärkste Motiv. Auch der laufende Missbrauch des Status zur Minderung der Versicherungsprämien für noch im Alltagsbetrieb stehenden Altfahrzeuge spielte bei der Beurteilung eine Rolle. Es sollte ein echter und allgemein erkennbarer Unterschied zwischen Veteran, Liebhaber.- und Sammlerfahrzeug und bloßem alten Gebrauchtwagen bestehen. Die Regelung orientiert sich auch an dem bisher angewandten Vorgehen bei Finanz und Zoll in Österreich sowie der EU-Richtlinie, die die Ausnahmebestimmungen und Anerkennung für unsere Fahrzeuge als Sammler.- und Kulturgut erst möglich machte.

Durch Einfrieren des Baujahres 1980 auf fünf Jahre wird die Herabsetzung des Alters von 25 auf 30 langsam und ohne Schock erreicht. Im Jahre 2010 gilt dann generell das neue „Soll“. Ausnahmen sind weiter möglich und der Beschlussfassung des Beirates im Ministerium vorbehalten. Ebenso wie die Pflege und Adaptation der „Liste historischer Kraftfahrzeuge“ nach den jeweiligen Bedürfnissen und Notwendigkeiten. Diese bleibt auch weiter die gesetzliche Grundlage zur Feststellung des jeweils anerkannten Fahrzeugstatus. Auch werden nunmehr alle bisherigen Untergruppen von Motorfahrzeugen (wie z.B. LKW, ehem. Militärfahrzeuge, einspurige KFZ, Traktoren) bei der Altersgrenze gleich behandelt, was eine wesentlich klarere Position bei der Beurteilung dieser Klassen ergibt.

Besorgnis erregte die Nachricht, dass mittlerweile in einigen Städten Italiens, namentlich Rom, Florenz, Mailand, Turin und Neapel das Fahren mit benzinbetriebenen Fahrzeugen ohne Katalysator per Verordnung verboten ist. Diese eng ausgelegte Bestimmung nimmt historische Fahrzeuge nicht aus. Wenn das weiter Schule macht, ist uns kaum mehr zu helfen. Eine geeinte Szene inklusive eines zielorientiertem Lobbyings scheint hier notwendiger denn je, denn auch weitere neue gesetzliche Bestimmungen, die uns unweigerlich ins Hause stehen, werden den Betrieb historischer Fahrzeuge und da besonders die Ältesten in betriebliche Not bringen. Man denke nur an die demnächst in ganz Europa kommende Richtlinie die uns Tagesfahrlicht auf unseren Kraftfahrzeugen vorschreiben wird. Nicht ganz einfach für brustschwache Lichtmaschinen oder noch delikater für Fahrzeuge, die keinerlei Stromversorgung bzw. elektrische Einrichtungen im Originalzustand vorgesehen haben. Eine Expertenrunde wurde aufgefordert hier vorbauende Kompromissvorschläge zu unterbreiten, die sowohl kommenden gesetzlichen Vorschriften als auch der Originalität möglichst weit Rechnung tragen. Der unabhängige Dachverband AMV (www.austria-motor-veterans.at) ist darin vertreten. Das Wichtigste scheint hier zeitgerecht zu reagieren um nicht eines Tages vor vollendete Tatsachen gestellt zu sein.

Karl Prochazka

EINLADUNG ZUR Citroën l'amour toujours 2005



A / CZ



vom 08.07.05 bis 10.07.05

„Liechtensteinschlösser“



Fr. 08.07.05

Come Together - Anreisemöglichkeit, der Tag steht für Eigenaktivitäten zur freien Verfügung

bis ~18.00Uhr: Zimmervergabe Hotel Centro*** in Hustopece/ Auspitz

bis ~19.00Uhr: Zimmerbezug, Einrichten am Campingplatz, etc.

ab 19.00Uhr: Abendessen, Open End

Sa. 09.07.05

ab 09.00Uhr: Treffpunkt Hauptplatz zur Ausfahrt

09.30Uhr: *Ausfahrt zu den Schlössern Valtice (Feldsberg) und Lednice (Eisgrub) mit Besichtigung und anschließender Weinverkostung*
zwischendurch: Bademöglichkeit im Naturpark „Garten Europas“

ab 19.00Uhr: Versammlung der Teilnehmer am Treffpunkt

19.00Uhr: Abendgala mit Weinverkostung

So. 10.07.05

ab 9:00Uhr: Treffpunkt Hauptplatz zur Ausfahrt

09.30Uhr: **Ausfahrt zum Technikmuseum Brünn**
Mittagessen

ab 15.00Uhr: Schloss Wilfersdorf, gemütlicher Ausklang mit Open End

Unterkunft: Hotel Centro***, Hustopece, ca. 25,-- Euro/ P, NF

Eintritt: derzeit noch in Berechnung

Ansprechpartner:

Hr. Karl Prochazka Tel.: +43/699/19529872

Fax: +43/ 1/ 9529872

email: velosolex@chello.at



Bitte um verbindliche Anmeldung!!!

Das war die... Weihnachtsfeier 2004

Freitag, 03.12.2004, im Restaurant Maximilian am Gießhübl; gediegenes Ambiente, rundum in gemütliche Holztäfelungen eingefasst, nette Tischkärtchen, die uns begrüßen und zum kulinarischen Vergnügen verführen. Schön gewandete und somit - da ungewohnt - feierlich gekleidete Clubkollegen finden sich ein. Ruhig und besinnlich verläuft anfänglich der Abend, zumindest solange man sich noch den Gaumenfreuden hingibt um dann alsbald mit Enthusiasmus Blech und Öl zu reden, Anekdoten wiederzugeben und die vergangene Saison nochmals in Wort und Gedanken zu durchleben. Die lang ersehnten Club-T-Shirts sind auch eingetroffen, das Christkind hat Aufkleber für unsere 4rädriigen Lieblinge und Schlüsselanhänger vorbeigebracht. Als Draufgabe berichtet Alexander Fetty top aktuell vom Meeting am 30.11., und Karl Prochazka wartet mit Infomaterial für Citroen l'amour toujours 2005 auf. Die angedeuteten geschichtlichen Exkurse verlangen nach einer Vertiefung während des Treffens, welcher Karl gerne nachkommen wird. Die Stunden verfliegen und die Nimmermüden brechen gegen Mitternacht auf, um den gelungenen Abend in Perchtoldsdorf ausklingen zu lassen und den nahen Morgen zu begrüßen.



Klaus:

Ich möchte noch ein paar Worte in eigener Sache an Euch richten.

Wie Euch bestimmt schon aufgefallen ist, überarbeiten wir gerade unsere Homepage (www.lesamis.co.at). Ich bitte Euch, dabei mitzumachen. Anregungen, Photos, Wünsche, Artikel, Ideen, einfach alles, was Euch wichtig ist und am Herzen liegt, wird gebraucht. Das Selbe gilt bitte auch für die Clubzeitung. Jedermann kann einen Artikel verfassen und einbringen. Wir freuen uns über jede Hilfe.

Auch möchte ich Euch bitten, die Beiträge fürs nächste Jahr, nicht zu vergessen. Nur wenn die Kassa voll ist, kann unser Kassier fürs nächste Jahr planen. Und da haben wir uns ja einiges vorgenommen, wie z.B. Citroen l'amour toujours. Bitte meldet Euch bald an. Noch ist es möglich, auf individuelle Wünsche einzugehen.

Wir wünschen ein Frohes Fest, ruhige und besinnliche Feiertage, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und dass wir einander bei bester Gesundheit 2005 wieder sehen!

Klaus Boulaxis, Thomas Peroutka

Freunde der Marke Citroën und ihre Autos – Serie

Prolog

Im November 2003 flogen 3 Kollegen und ich nach Belgien zur mehrtägigen Eröffnungsfeier des europäischen Werkes unseres Zulieferers, welcher seine Hauptproduktion bis dahin ausschließlich in den USA hatte.

Ein Nachmittag war diversen Freizeitaktivitäten gewidmet, ich entschied mich am Kartrennen teilzunehmen und schaffte es sogar ins A-Finale. Nach 15 Minuten erbittertem Kampf um den Sieg blieb ich zweiter, ohne zu wissen, mit wem ich mich da eigentlich Runde um Runde abkämpfte. Als wir die Helme abnahmen wusste ich es, ich wurde vom obersten Boss des Werkes in den USA, Marc, geschlagen.

Beim anschließenden Erfrischungsbeer fanden wir bald unsere Gemeinsamkeit heraus, nämlich die Liebe zu alten Autos. Im Zuge dieses Gespräches erwähnte ich beiläufig Citroën nur in einem Fall untreu zu werden: sollte ich die Möglichkeit haben, einen alten benzinvernichtenden AMI-Schlitten ergattern zu können. Marc meinte scherzhaft, sollte ich mich wirklich mit dem Gedanken spielen, ein derartiges Monster aus den USA zu holen, würde er mich gerne dabei unterstützen.

3 Wochen später flatterte unvermutet ein amerikanischer Autokatalog für Oldies in der Stärke einer Bazar-Jahresausgabe in unser Unternehmen...

1. Akt

Nun saß ich da mit einem Katalog in Händen und begann viele Zugfahrten lang mich in die Materie einzulesen um erstmal herauszufinden, welches Auto mir überhaupt gefallen würde – ein Pontiac, Oldsmobil oder Chevy? Im Jänner 2004 wußte ich es: wenn dann käme nur ein Cadillac aus den Jahren 1959 oder 1960 in Frage. Halbherzig prüfte ich daraufhin im www die Marktsituation: gibt es Möglichkeiten in Europa, was kostets hier und in den USA, macht ein Direktimport überhaupt Sinn, wie verhält es sich mit dem Marktwert hier und drüben

Im April 2004 besuchte uns Marc in Wien anlässlich eines Firmenmeetings. Seine Begrüßung war die schlichte Frage: „Wie siehts aus mit dem Caddy?“ – somit erfuhr auch meine liebe Gattin, welche daneben stand, von dem „Projekt“. Marc erkannte die Situation sofort und versicherte nochmals, uns jede Hilfe zuteil werden zu lassen. Somit war der vorzeitige Tod des Vorhabens verhindert.

2 Wochen später war es dann soweit: ich fand 2 Cadillac Sedan deVille, beide Baujahr 1960, beide an der Ostküste, beide laut Beschreibung in gutem Zustand, 1.000 Dollar Preisunterschied. Ich schickte die Anzeigen an Marc, der mich sofort anrief um mir mitzuteilen, dass er den beiden Autos gemeinsam mit einem Freund, einem Sammler alter amerikanischer Vehikel (dzt. 30 Fahrzeuge in der Garage) auf den Zahn fühlen werde.

Tage der Anspannung vergingen bis der Anruf kam mit der Empfehlung, den teureren zu kaufen. Also, was tun wir? Kaufen.

Im Mai 2004 war ich stolzer Besitzer eines Cadillac, den ich nur auf Fotos gesehen hatte und von dem ich nur wusste, dass er irgendwo im Staat New York steht.

2. Akt

Tage des eifrigen Emailierens folgten – wann, wie, wo, wer und überhaupt ... bis sich die Logistikabteilung unseres Zulieferers einschaltete. Im Groben: meine amerikanischen Kollegen übernehmen die Transportabwicklung bis nach Antwerpen, ab dann sollte ich mich darum kümmern. Vorab werden alle Kosten von unserem Zulieferer getragen (inklusive Ankauf des Autos!) – wir würden uns schon irgendwie arrangieren.

Es vergingen wieder Tage, Wochen ohne greifbarer Weiterentwicklung bis ich den Grund erfuhr: der Typenschein („title“) fehlte, welcher für die Ausfuhr aus den USA Grundbedingung war. Also musste eine Kopie von den Behörden angefordert werden. Bis diese letztendlich vorlag dauerte es drei (3!) Monate.

Im September 2004 war alles für den Transport bereit, nur hatte unser Zulieferer zwischenzeitlich den Überseespediteur gewechselt. Daher musste alles wieder neu verhandelt werden. Ich übte mich in der Kunst des Entspannens und Meditierens.

Endlich war es soweit: am 07.10.04. erreichte mich ein Foto, welches zeigte, wie der Cadillac auf einen LKW verladen wurde – die Reise nach Europa hatte begonnen. Am 25.10. traf das Schiff in Antwerpen ein, tags darauf war die Entladung abgeschlossen.

Mittwoch, 27.10.: ich frage erwartungsvoll bei meiner Spedition an, welche den Wagen von Antwerpen nach Wiener Neustadt hätte bringen sollen. Mir wurde lakonisch mitgeteilt, dass der Wagen wirklich 6 Meter lang ist (welche Überraschung, habe ich doch die Daten des Fahrzeuges erst im Juni weitergegeben) und nicht so einfach verladen werden kann, vielleicht mit einem Stapler? Nach Sekunden der Sprachlosigkeit übte ich mich in Beherrschung und Freundlichkeit, redete der Spedition diese Wahnwitzigkeit aus und bemühte mich selbst eine Lösung zu suchen. Keine andere Spedition aufzutreiben, Autoreisezug auch nicht möglich (maximale Spurweite 1.85m, Cadillac: 1.90m) ... Ich wandte mich an Alexander Fetty, der aber selbst unter Hochspannung stand, also stürzte ich mich am Donnerstag Abend, 28.10., ins Abenteuer: mit dem Zug nach Wels, wo Klaus Boulaxis, der sich spontan zum Mitmachen bereit erklärte, auf mich wartete. Im CX Prestige gings über Passau, Nürnberg bis nach Düsseldorf – wo wir uns in Ermangelung aussagekräftiger Hinweistafeln an einem der 27 Autobahnkreuze ein wenig verfahren und fast an der Nordsee landeten. Nach diesem unbedeutenden Umweg von 400km erreichten wir am Freitag Vormittag Antwerpen. Die Übernahme des Fahrzeuges dauerte ca. 1,5 Stunden, dann wagten wir es, den Cadillac auf eigener Achse Richtung Österreich zu bewegen. Für alle Nachahmer sei erwähnt, dass blaue Kennzeichen in Deutschland verboten sind.

Am Samstag, 29.10., 02.00Uhr nach 29 Stunden ununterbrochenen Autobahnfahrens traf der Cadillac in Ebenfurth ein – ohne gröbere Probleme.

Epilog

Da stand ich nun mit diesem Schlachtschiff, welches nicht einmal noch offiziell in die EU importiert war. Trotzdem musste ich damit am Dienstag, 02.11., in unserer Firma vorstellig werden. Am Mittwoch, 03.11., trat ich den nächsten Kanossa-Gang an und wagte es, untertänigst um die Verzollung zu bitten. Nach Stunden des Wartens bei einer Spedition, welche wirklich bemüht war, die in flämisch gehaltenen Papiere zu deuten, folgten nur mehr einige Diskussionen mit dem Zöllner, aber dann hatte ich es geschafft: ein Jahr nach dem ersten wagen Gedanken hatte ich einen Cadillac importiert. Jetzt fehlt nur mehr die Typisierung, aber ich entschied mich, vorerst meine Nerven zu regenerieren und dies erst im Frühjahr 2005 in Angriff zu nehmen. Schließlich müssen ja noch ein paar Kleinigkeiten geändert werden (gelbe Blinker hinten, Scheinwerfer vorne, ...).

Somit bleibt mir nur mehr, Euch ganz offiziell Marge vorstellen zu dürfen:

Cadillac Sedan deVille Series 62, 6 windows, Baujahr 1960, 8 Zylinder, 330 PS, 390ci; 12 Volt, Länge: knapp 6m, Breite: 2,05m, Eigengewicht: ca. 2,1t, 2 Vorbesitzer.

Features: Klima, elektrische Fensterheber rundum, vordere Sitzbank elektrisch verstellbar, Power-Brakes, getönte Scheiben, „keine“ B-Säule, Servolenkung, 3Gang Automatik, Radio mit elektrischer Antenne; 4 Zigarettenanzünder (!) und wahrscheinlich noch mehr, worauf ich noch nicht drauf gekommen bin ...



Thomas Peroutka

Anmerkung der Redaktion: damit eine Serie ihrem Namen gerecht wird sollten noch einige Artikel folgen!
Wer also über sein Auto per se oder Erlebnisse mit diesem berichten will – hier habt Ihr ausreichend Platz und Gelegenheit dazu!!!!

Der Gute Tipp ... wie "lagere" ich mein KFZ richtig?

Auf mehrfache Anregung und aufgrund der Diskussionen im www versuche ich, hier ein paar grundlegende Informationen zur sach- und fachgerechten, als auch gesetzeskonformen Lagerung von KFZ wiederzugeben. Wie in der Altfahrzeugeverordnung niedergeschrieben ist ein Hauptaugenmerk auf das „vernünftige und umweltverträgliche“ Aufbewahren zu legen. Die folgenden Zeilen mögen Euch als Information bzw. kleiner Ratgeber dienen.

Primär muss unterschieden werden, wo das KFZ abgestellt wird, öffentlich oder auf Privatgrund.

1. Öffentliches Abstellen

Als Voraussetzung gilt:

- Pickerl (§57) muss gültig, bzw. im Rahmen der Überziehungsfrist sein
- Das KFZ hat verkehrs- und betriebssicher zu sein. Spezielles Augenmerk ist daher auf Punkte zu richten, welche bei einem Rundgang ums KFZ den Eindruck erwecken könnten, dass trotz gültigem Pickerl dieses nicht gewährleistet ist: Profiltiefe der Reifen, beschädigte Scheinwerfer oder Cellone, scharfkantige Teile (gebrochene Kunststoffteile wie Kühlergrill, gesplitterte Scheinwerfer, Metallkanten, ...)
- Das KFZ muss versperrt sein (Verleitung zum Diebstahl).
- Allgemeine Regeln des Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) sind zu beachten (sprich Parkordnung, ausreichend beleuchtet, ...)
- Kein Verlust von Betriebsflüssigkeiten (Gefährdung der Umwelt).

Konsequenzen bei Nichteinhaltung: polizeiliche Anzeige (Geldstrafe) oder Anzeige bei Umweltbehörden, Vorladung zur Zwangsüberprüfung, Abnahme des Kennzeichens. In den letzteren Fällen droht bei älteren KFZ, welche noch nicht den Status des Oldtimers oder des Fahrzeuges mit Sammlerwert aufweisen, dass diese als Altfahrzeuge und folglich als Abfall gewertet werden. Somit droht sogar die kostenpflichtige Entsorgung. Nicht zu vergessen sind auch die versicherungsrelevanten Auswirkungen, denn die oben genannten Punkte enthaften die Versicherungen bzw. berechtigen diese, sich im Schadensfall am Fahrzeughalter im Regress schad- und klaglos zu halten, da es sich um eindeutige Versäumnisse dessen handelt. An dieser Stelle muss mit einem weiteren Vorurteil aufgeräumt werden: jedes KFZ, welches als PKW oder LKW typisiert ist, kann zur Zwangsüberprüfung vorgeladen werden, egal wie alt dieses bzw. ob es als Oldtimer registriert oder versichert ist. Einzige Ausnahme: wenn es als Oldtimer typisiert ist.

2. Privatgrund

Prinzipiell gelten oben angeführte Punkte, um auf der sicheren Seite zu sein. Bei den ersten vier Punkten hat die Exekutive natürlich kaum Zugriff, dafür birgt der letzte umso mehr Gefahren in sich. Da die Realität manchmal aber doch anders ist, hier einige Hinweise:

2.1. Abstellen im Freien

- Ist das KFZ zugelassen, sind die oben erwähnten Punkte erfüllt: kein Problem
- Ist das KFZ zugelassen, obige Punkte nur teilweise erfüllt: solange kein Problem, als dass sich das KFZ nicht vom Privatgrund wegbewegt.
- Ist das KFZ nicht zugelassen: absolutes NoNo!
- Risiko: Verlust von Betriebsflüssigkeiten, da latente Gefahr für die Umwelt
- Autowaschen, Reparaturen, etc. sind im Freien, auch auf Privatgrund, verboten.
- Ratschlag 1, sofern durchführbar: Standplatz befestigen (entsprechende Ausführung der Standfläche, Überdachung, wie carport, etc.); ist gut fürs KFZ und vermindert erheblich das Risiko; unter diesen Umständen lässt sich auch ein nicht zugelassenes KFZ abstellen, jedoch mit erhöhtem Argumentationsaufwand (siehe den Passus: „vernünftig Abstellen“ ...)
- Ratschlag 2: Minimalmaßnahme ist das Unterstellen eines dichten Auffanggefäßes (Blechwanne)

Konsequenzen bei Nichteinhaltung: es kann aus verschiedenen Titeln auf ein KFZ auf Privatgrund zugegriffen werden: primär ist hier natürlich die Umweltgefährdung zu nennen („Gefahr in Verzug“), welche auch im Öffentlichen Interesse (Grundwasser) ist. So eine Geschichte kann empfindlich teuer werden: Einsatz der Feuerwehr, Exekutive, Bodenentsorgung, Autoentsorgung ... Im Öffentlichen Interesse liegt natürlich auch die Ortsbildgestaltung, d.h. auch die Gemeinde kann entsprechende Bestimmungen erlassen und sogar aktiv gegen privat gelagerte KFZ vorgehen. Die allfällige Argumentationslinie, dass es sich um einen Oldtimer handle, steht hier im Gegensatz zur vernünftigen Lagerungsweise.

2.2. Abstellen in der Garage

- Absolute Voraussetzung: die Garage ist entsprechend der Bauordnung (in jedem Bundesland unterschiedlich!) ausgeführt und genehmigt; dann kann bald alles und jedes dort gelagert werden, außer es handelt sich um brennbare Flüssigkeiten, Öle, etc., welche nur in „Haushaltsmengen“ vorrätig sein dürfen.
- Versicherungsschutz? Bei gemieteten Garagen: Verträge überprüfen bzw. vertraglich festhalten (bringt meist eine Mieterhöhung mit sich)!
- Abklemmen der Batterie (Brandgefahr)

Konsequenzen bei Nichteinhaltung: prinzipiell wie oben. Zusätzliches Risiko besteht in der Gefahr des „zufälligen Verlustes“, sprich bei Feuer, Diebstahl, etc. Ist die Garage nicht genehmigt gibt es keine Versicherungsleistung, d.h. man steht im schlimmsten Falle mit gar nichts mehr da!

Fazit

Ist das KFZ zugelassen und in entsprechendem technischen und optischen Zustand ist man frei von Problemen. Sonst sollte man sich im allgemeinen unauffällig verhalten, gutes Einvernehmen mit Nachbarn, Gemeinde, etc. herstellen und nach bestem Wissen und Gewissen die umwelttechnischen Anforderungen umsetzen.

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

Einladung zum Clubabend 25.02.2005

Wir laden Euch wieder recht herzlich zu einem Clubabend der besonderen Art ein:



2nd Kart Championship der Les Amis de Citroën d`Autriche 2005 Wer ist die/ der schnellste Citroënfahrer/ in?

Wann: 25.02.05, ab 19.00Uhr; Start: 19.30Uhr
Wo: Monza – Kartcenter, 1230 Wien, Hochwassergasse 12 (via Laxenburgerstr.)
Kosten: ca. 35,-- Euro/ Teilnehmer; maximal 15 Karts
Ablauf: Warm Up (10min), Qualifying (10min), Race (10min)

Rennanzüge und Helme werden bereitgestellt, jedoch können natürlich private Helme auch mitgenommen werden.

Verbindliche Anmeldungen fürs Rennen bitte an: Hrn. Peter Möller, cojote@chello.at, oder Tel.: 0664/3222613.

Alle Nicht-Rennfahrer sind recht herzlich eingeladen, Ihren Favoriten stimmkräftig zu unterstützen! (Also kommt recht zahlreich!!!!)

Im Anschluß an das Rennen können Rundenzeiten, Rennverlauf, u.v.m. in der Kantine des Kartcenters diskutiert werden.

Peter Möller, Kassier

TERMINE & ALLFÄLLIGES

05.-07.05.05 3. Int. Bridgestone Pannonia-Carnuntum; Info: www.pannonia-carnuntum.at
21.-22.05.05. 17. Internationale Oldtimermesse Tulln

08.-10.07.05 Citroën l`amour toujours 2005, Liechtensteinschlösser

25.-28.07.05 [*16th International Meeting of 2CV Friends in Kelso, Schottland, Near Edinburgh*](#) Info: 2CVGB Club, Tel. +44 (0) 7770228602

03.+04.09.05 Herbstaufahrt der Les Amis de Citroën d`Autriche

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

Kassier

Peter Möller
Patrizig. 9/12
1210 Wien
email: cojote@chello.at

Schriftführer

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



D a s U l t i m a t i v e
M a g n e t s p i e l