



Ausgabe: **01/ 05**

CLUBZEITUNG



Citroën C6 - bald am Markt

Redaktion: Thomas Peroutka
Kontakt: hybsi01@aon.at Tel.: +43/ 676/ 423 04 64
Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: 02.05.05
Nächste Ausgabe: Mitte/ Ende Mai 2005
Für den Inhalt der Beiträge ist der jeweilige Autor verantwortlich.

Inhalt:

<i>EINLEITENDE WORTE</i>	2
<i>Meine Geschichte im Zeichen des Doppelwinkels</i>	3
<i>Internationales A.C.I. – Meeting in Paris</i>	4
<i>Clubinternas/ News und Splitter</i>	5
<i>Oldtimermesse Tulln 21. + 22.05.2005</i>	8
<i>Der gute Tipp ... vom richtigen Zündzeitpunkt</i>	8
<i>Freunde der Marke Citroën und ihre Autos – Serie</i>	12
<i>Citroën C6 – jetzt kommt die Oberklasse</i>	13
<i>Einladung zur Ausfahrt am 01.05.2005</i>	17
<i>Das war... der Clubabend am 25.02.2005</i>	18
<i>TERMINE & ALLFÄLLIGES</i>	19
<i>Guter Rat</i>	20

EINLEITENDE WORTE

Noch lässt uns der Winter nicht aus seiner eisigen Umklammerung entfliehen. Doch traut man dem hundertjährigen Kalender und diversen guten alten Bauernregeln hat dies auch was Gutes: ein sonniger und heißer Sommer steht uns bevor – wenn er doch nur schon endlich beginnen könnte ...

Die Auguren bestätigen zumindest einige „heiße“ Termine – wie zum Beispiel das Erscheinen des C6, welchem ein Teil dieser Ausgabe gewidmet ist. Das Licht der Welt wird er offiziell am Genfer Autosalon erblicken, die Markteinführung in Österreich ist im September angedacht.

Fast in einem Atemzug sind die Feierlichkeiten zum 50-Jahre Jubiläum der DS zu nennen. In Paris wird an einem großartigen Event gearbeitet, hoffentlich können wir dies auch in Österreich standesgemäß zelebrieren.

Nach dem anstrengenden Kartrennen geht es jetzt auch clubintern langsam aber sicher wieder zur Sache: als nächstes können wir uns auf die Ausfahrt am 01.05. freuen, welche Jozzo Arzberger mit seinem 2CV-Club Graz organisiert hat. Vielen Dank für die Mühe! Diese Ausfahrt ist immer gut besucht, einige Clubmitglieder können darüber berichten – eine nette Möglichkeit, Citroënisten aus dem Süden Österreichs kennen zulernen und neue Kontakte zu knüpfen. Weiters kann mit Jozzo auch ein Wörtchen über die aktuelle Situation am Ersatzteilmarkt geplaudert werden ...

Bald darauf steht uns die Oldtimermesse Tulln ins Haus, ein Pflichttermin für unseren Club.

Umso mehr fiebern wir dann Citroën l'amour toujours entgegen, einem Treffen welches bereits jetzt schon seine Schatten voraus wirft und einiges verspricht: internationale Teilnehmer, verschiedene Fabrikate, Oldies und Neuerscheinungen

Wann wird's bitte endlich warm?!

Thomas Peroutka

Meine Geschichte im Zeichen des Doppelwinkels

Teil 2

Der Führerschein kommt. Die Käfer auch. Dann ein Mini, ein Käfer, ein Datsun, ein Fiat 126! Das billigste Auto das ich je hatte. Niemand wollte mitfahren. (Foa ma liawa mit mein) So spart man jede Menge Benzin und kommt trotzdem überall hin. Dann kommt endlich das erste Motorrad.

Der Fiat wird mir abgeschossen. Naja, mit der KTM geht's im Winter auch. Irgendwann steht mir der Sinn nach einer großen Kiste. Comodore oder so. Eifrig wird der Bazar studiert. Irgendwann komm ich zufällig beim Reinstadler vorbei. Ah, eine DS ist auch groß und außerdem sieht sie besser aus als Opel und Co.

Auf dem Hof steht eine DS 23 Vergaser. Meister Trimmel fährt mit mir auf Probefahrt. Taugt mir schon. Um 15 000 Schilling gehört sie mir. Mein Vater sucht auch gerade nach einem neuen Auto. Ich nehm einen BX-Prospekt mit. Kurz darauf laufen also zwei Citroen in der Familie. Natürlich fall ich mit der DS auf. Wer fährt schon so etwas?

Das Frühjahr kommt und mit ihm die Yamaha FZ im Sonderangebot. Das kostet aber die KTM und die DS. Aber was soll's. So sitze ich auf einem der besten Motorräder der Zeit und wieder ein einem Käfer.

Sieben Jahre sollte es dauern bis der Doppelwinkel in Form eines BX Diesel Automatic unser fahrender Untersatz wird.

Mein Bruder hat eine Dyane. Ich frag mich warum er sich das antut. Dann kommen noch zwei Visa. Ich frag mich warum er sich das noch immer antut. Jetzt fährt er BX.

Dann nimmt das Leben seinen Lauf. Die Zwillinge Joris und Marieke werden geboren. Der BX wird mir zu klein.

In einem Fernsehkrimi erscheint ein CX. Die gibt es ja auch noch! Wenn schon größer, dann was Besonderes, denk ich mir. Nicht wissend.....

Nach einigem Suchen und Telefonieren findet sich ein scheinbar passendes Auto. Turbo Diesel II, 85 000 km mit Serviceheft und Seitenschaden links hinten. Tür gibt's dazu.

Um 13 000 Schilling darf ich ihn mitnehmen. Wenn ich das gewusst hätte..... Er hält jedenfalls einige Überraschungen für mich parat. Da das Auto jetzt bei Alex Fetty steht, lerne ich Thomas Peroutka kennen und komme so auch mit den Les Amis in Berührung. Seit damals bin ich also Mitglied in unserem Club.

Ein günstiger XM Break kommt mir in die Quere. Ich denk mir, wenn der CX fertig ist, wird einer wieder verkauft. Nun ja, er ist noch immer nicht fertig und gehört mir auch nicht mehr, dafür ein anderer. Inzwischen fahr ich den zweiten XM, da der erste einem Audi im Weg war.

Im Jahr 02 übersiedeln wir aus familiären Gründen nach Holland. Für den Fan das gelobte Land. Enten täglich zu sehen, DSen regelmäßig. Der CX-Club hat sage und schreibe 700 Mitglieder. Selbst HY sind noch zu sehen. Ich fand Arbeit im Chateau Deux Chevaux von Boudewijn Rikmenspoel. So gerne wie in dieser Zeit bin ich noch nie zur Arbeit gegangen. Doch sind wir nach acht Monaten wieder zurückgekehrt. Auch während des Exils blieb ich Mitglied in unserem Club.

Ein CX hatte einige Zeit die Ehre und ein BX Diesel Automat gehört auch wieder zum Fuhrpark.

Haben mich die luftgekühlten Citroens früher überhaupt nicht interessiert, so ist mein „Stehpark“ um einen GS Cmatic und einige Zweizylinder angewachsen. Nicht zuletzt durch meinen Job bei Boudewijn. Eine permanente Werkstatt wäre halt ein Hit. (Falls wer etwas weiß...)

So spannt sich der Doppelwinkel schon seit frühester Jugend über mein automobiles Leben.

Bonne Route, Johannes

Internationales A.C.I. – Meeting in Paris

- das Meeting hatte ein wenig von einer Generalversammlung; es wurde ein Jahresbericht über 2004 gelegt, sowohl in finanziellen Belangen als auch über die Aktivitäten; interessant: Citroen Paris stiftete 5.000,-- Euro, ICCCR 133,--, einige Clubs, vornehmlich aus D, NL, DK spendeten ebenso. Da die weitere Finanzierung vor allem durch Sponsoren noch im Aufbau begriffen ist bittet die ACI um Spenden der Clubs.
- für 2005 gilt: alle Ressourcen auf das 50 Jahre Jubiläum der DS bündeln.
- Anmeldungen für 06.-09.10. sollten so rasch als möglich erfolgen, da die Organisatoren die entsprechende Infrastruktur dimensionieren und aufbauen müssen (siehe auf Infos weiter unten!).
- Citroen Deutschland legt eine eigene Infobrochure anlässlich des Jubiläums auf
- die Präsentation des C6 ist „geistig“ mit dem Jubiläum verbunden
- die ACI- Delegierten erhielten einen Binder, in welchem alle Infos, Statuten, Berichte, etc. enthalten sind und welche laufend durch die Delegierten zu ergänzen sind.
- Alexander Fetty brachte für die Clubs folgendes mit:
 - 3x Brochure Programm 50. Geburtstag der DS 06.-09.10.2005, aufgelegt von DS Jubilee 2005; engl./ franz.
 - 2x Brochure 7e Rencontre Internationale Citroen Nogent-Le-Rotrou, 04.-05.06.2005; franz.
 - 1x DVD La Deesse de la route, 52 min. mit teilweise historischen Aufnahmen, franz.
 - 1x Brochure 50. Geburtstag der DS, limitierte Auflage von 5000Stk, aufgelegt von Citroen Paris; engl.; dieses nur zur EINSICHTNAHME!!!

Alexander Fetty

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 so rasch als möglich einzuzahlen! Danke!

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

Bankleitzahl: 14.200

Bank: easybank

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

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

▪ **2005 - 50 Jahre DS - Paris**

Vom österreichischen ACI-Delegierten Manfred Buchgeher war folgendes zu erfahren: Bei der ACI-Generalversammlung informierte Didier Parjadis, Vize der Amicale Citroen France und Ober-Organisierer: Die ersten 1000 Anmeldungen sind beim Korso auf den Champs-Elysees dabei, die Organisatoren erwarten aber mehr Teilnehmer und arbeiten daran, diese Zahl um ein paar hundert zu vergrößern. Die Kosten der Teilnahme am Treffen betragen 60 Euro (sofern VOR dem 30. Juni angemeldet wird). Als Teilnehmerfahrzeuge werden nur DS-Modelle zugelassen (natürlich auch ID's, Breaks, Cabrios etc., - was man halt so als "DS" bezeichnet). Als Zaungäste sind selbstverständlich sämtliche Citroen-Fahrzeuge willkommen. Die Organisatoren arbeiten gründlich, sie haben jetzt schon einen Betrag von 35.000 Euro von Sponsoren bekommen, - da hat aber Citroen noch keinen Cent beigesteuert!!! Die Aufmachung ist dementsprechend professionell. Daher: rechtzeitig anmelden! www.dsjubile2005.org

▪ **Diskussion über Baujahrslimit**

In der letzten Ausgabe wurde an dieser Stelle über die Anhebung des Baujahrslimits auf 30 Jahre berichtet. Im Zuge der Vorbereitungen der Typisierung meiner jüngsten Erwerbung (siehe letzte Ausgabe) musste ich ernüchert erkennen, dass die Errungenschaft des fortgeschrittenen Alters eines Fahrzeuges keinen deutlichen Vorteil in Österreich bringt. In finanziellen Belangen ist der Unterschied zwischen Oldtimer und Anmeldung als reguläres Fahrzeug minimal, da die KFZ-Steuer unverändert bleibt. Die Versicherung (die günstigsten Offerte bewegen sich um 100,-- Euro p.a.) ist im Vergleich zur Stufe 0 nur ein minimaler Bonus, liegt es doch im Verhandlungsgeschick des Versicherungsnehmers, bessere Tarife auszuhandeln. Bleibt die technische Seite – auch hier musste ich zur Kenntnis nehmen, dass der Gesetzgeber eine recht eigenartige Sichtweise hat im Verhältnis zu der verschwindend geringen Anzahl von Oldtimern in Österreich: z.B. muss jedes Fahrzeug hinten gelb blinken. Das heißt, dass selbst ein für ein KFZ biblisches Alter nicht davor schützt, dieses entsprechend auszustatten bzw. umzurüsten. (gilt auch für bestehende Anmeldungen [!], dh. für TA, DS, ...) Der Vergleich mit aktuellen Abgasnormen, Bremswerten, etc. ist mir ein weiteres Gräucl. „Wechselvignetten“ wie derzeit vom ÖAMTC gefordert sind auch noch Zukunftsmusik. Bei erhöhter Luftbelastung steht auch die schönste Oldtimerveranstaltung still (als

möglicher Hauptverursacher?). Katlose Gefährte werden überhaupt aus italienischen Städten verbannt (dort finden Oldtimerveranstaltungen nur mehr am Land statt), Tagesfahrlicht (EU-Verordnung) wird bald generell für alle gelten. Dafür aber bekommt man das Recht zugesprochen 120 Tage im Jahr sein 4rädiges Kulturgut bewegen zu dürfen. Lediglich im Schadensfall profitiert man vom Oldtimer-Status. Was bleibt also von der Errungenschaft, einen Oldtimer angemeldet zu haben? Finanziell ist der Vorteil bescheiden, technisch wird man gezwungen, laufend Adaptierungen vorzunehmen, welche der Originalität abträglich sind und deren sicherheitstechnischer als auch umweltrelevanter Vorteil bezweifelt werden muss, bewegt man doch einen Oldie ein wenig anders im Verkehr als die gute Alltagsgurke. Blickt man zu unseren EU-Nachbarn bietet sich ein gänzlich anderes Bild: in Holland wird jedes KFZ, welches die 30 Jahre überschritten hat, steuerbefreit. In Deutschland sind Oldtimer mit einem Steuersatz von knapp 200,- Euro pauschaliert, die technischen Restriktionen sind minimiert, geht man dort doch davon aus, dass die KFZ als Kulturgut möglichst unverändert, sprich im Originalzustand der Nachwelt erhalten bleiben sollten und weiters nur zu besonderen Anlässen zum Einsatz kommen. Außerdem scheint man erkannt zu haben, dass Oldtimer weder im Bereich der Steuereinnahmen, der Umweltgefährdung noch der Verkehrssicherheit eine nennenswerte Rolle spielen. Mein Fazit: in Österreich darf man sich 30 Jahre lang abmühen, investieren und umbauen, um dann als „Zuckerl“ gerade mal die Wertsicherung erreicht zu haben ...

Thomas Peroutka

▪ **10 KFZ registriert**

Noch rechtzeitig vor der Preiserhöhung durch den ÖMVV konnten 10 Fahrzeuge als historische KFZ registriert werden. Somit ist eine Wertsicherung gewährleistet. Für künftige Registrierungen betragen die Gebühren: 65,- Euro (bisher: 40,-).

▪ **Rennerfolg für Citroën**

Unser Clubmitglied, Christian Baier, konnte mit seiner 2CV Hoffmann Cabrio bei der Planai Classic 2005 den hervorragenden 19. Platz in einem Starterfeld von 49 Fahrzeugen erringen. Den Sieg holte sich Hr. Dr. Gerald Brandstetter auf Ford Escort RS2000. Herzliche Gratulation!

▪ **“Wechselvignette“**

Dem leidigen Problem – Wechselkennzeichen versus Jahresvignette für Autobahnen – hat sich nun wieder einmal der ÖMTC angenommen. Sowohl im Internet als auch in den Stützpunkten wird heftig um Unterstützung geworben. An sich eine gute Aktion – wären die Wechselkennzeichen prozentuell stärker vertreten. So aber besteht das latente Risiko, dass aufgrund der viel zu kleinen Lobby der Schuss nach hinten losgeht und eine Diskussion über die Wechselkennzeichen per se entbrennt

▪ **2005 - 50 Jahre DS - Österreich**

Wie schon erwähnt sind die Feiern zum Jubiläum der DS mit der Präsentation des C6 verbunden, welcher am Genfer Autosaloon erstmalig der breiten Öffentlichkeit präsentiert wird. Bis dato steht noch nicht fest, wann und in welcher Anzahl die ersten C6 nach Österreich kommen, bzw. wann der Verkaufsstart erfolgen soll. Erst wenn diese Fragen geklärt sind wird an der Planung der Feierlichkeiten weitergearbeitet. Citroen nannte den 31.März für einen Termin mit den Clubs.

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!!!



Oldtimermesse Tulln 21. + 22.05.2005

Liebe Clubkollegen,

auch heuer sind wir auf der Oldtimermesse in Tulln mit einem eigenen Stand vertreten. Wie in den vergangenen Jahren freuen wir uns über „helping hands“ beim Aufbau am 20. 5. und Abbau am 22. 5. unseres Standes, aber natürlich auch zur laufenden Standbetreuung. Wer also Zeit und Lust hat Ich freu mich über jeden Anruf.

Wir haben auch diesmal die Möglichkeit ermäßigte Eintrittskarten zu organisieren. Bitte reserviert diese bis zur Ausfahrt am 1. Mai.

Ich bin ganz schön oft unter 02622/ 65390 und immer unter 0650/ 666 0313 zu erreichen.

Euch erwarten interessante Fahrzeuge, gewohnt nettes Ambiente und natürlich ein kleine Stärkung!

Hannes

Der gute Tipp ... vom richtigen Zündzeitpunkt

Spiel in vier (T)Akten

In den Hauptrollen: Der Verteiler, kostümiert mit Kappe; der Unterbrecher, unruhig wie immer; der Finger alias Läufer, stets im Kreis unterwegs; der Schließwinkel, die oft unbekannte graue Eminenz.

Weitere Mitwirkende: Kondensator, Fliehkraftregler, Unterdruckdose, Zündspule, Kabel.

Der Verteiler

In modernen Autos nicht mehr anzutreffen, aber auf jeden Fall in unseren gehegten DS, HY, Tractions. (Was nicht zwangsläufig bedeutet, dass Ente und Co durch Abwesenheit eines Verteilers zu modernen Autos mutieren.)

Der Verteiler ist ein zylindrisches Teil, bestehend aus V-Kappe, V-Gehäuse, im Inneren die V-Welle mit Nocken und V-Finger oder Läufer. Ferner eine Mechanik, die mittels Fliehkraft oder Unterdruck den Zündzeitpunkt der Motordrehzahl anpaßt. Außen sitzt noch der Kondensator.

Der Verteiler ist immer vom Motor direkt angetrieben und hat die Aufgabe, die Zündspannung der Zündreihenfolge gemäß an die Zündkerzen zu leiten. Beim Viertakter

findet bei jeder zweiten Kurbelwellenumdrehung eine Zündung im Zylinder statt. Deshalb dreht sich die Verteilerwelle mit halber Kurbelwellendrehzahl.

Die Zündnocken auf der V-Welle bewirken ein ständiges Öffnen und Schließen des Unterbrecherkontaktes. Dadurch baut sich ein Magnetfeld in der Primärspule der Zündspule auf und bricht wieder zusammen. So entsteht in der Sekundärspule eine Hochspannung von bis zu 30 000 Volt.

Der hochgespannte Strom aus der Zündspule wird über ein Zündkabel zum mittleren Steckkontakt der Verteilerkappe geleitet. Der auf der Verteilerwelle sitzende Verteilerfinger gibt die Hochspannung nun über die einzelnen Zündkabel an die Kerzen weiter.

Das soll zu einem durch den Motorerzeuger genau bestimmten Zeitpunkt geschehen.

Der Zündzeitpunkt

Sein ganzes Streben ist ausgerichtet, die träge Verbrennung des Benzin-Luftgemisches im Zylinder zu überlisten. Was bedeutet das? Die Zündung erfolgt bei einer bestimmten Stellung des Kolbens, bevor er den oberen Totpunkt (OT) erreicht. Dadurch wird der höchste Verbrennungsdruck kurz nachdem der OT überschritten wurde erreicht. Da Motoren bei verschiedenen Drehzahlen arbeiten und an der Geschwindigkeit der Verbrennung bei einer gegebenen Motorkonstruktion nichts verändert werden kann, muss der Zündzeitpunkt permanent an die unterschiedlichen Drehzahlen angepaßt werden. Je höher die Drehzahl, desto früher muss die Zündung erfolgen. Dies geschieht durch die bereits erwähnten Fliehkraftregler oder durch Unterdruckregelung.

Der Kondensator

ist parallel zum Unterbrecherkontakt geschaltet um die schnelle Unterbrechung des Primärstromes zu unterstützen und das Kontaktfeuer zu unterdrücken. Somit wird der Abbrand an den Kontakten minimiert.

Der Schließwinkel

ist direkt vom Kontaktabstand abhängig. Er wird größer bei kleinem Kontaktabstand und vice versa.

Da sich der Zündzeitpunkt mit dem Kontaktabstand verändert, wird immer erst der Schließwinkel und dann der Zündzeitpunkt eingestellt.

Der Verschleiß

Durch Abrieb und Funkenerosion am Unterbrecher verändert sich die Einstellung von Kontaktabstand und Schließwinkel laufend. Daher kommt einem nach dessen Tausch und richtiger Justierung der Motor viel freier und „fröhlicher“ vor.

Wie sieht es nun aus, wenn der Verteiler aufgrund hoher Laufleistung verschleißt? Durch Spiel in den einzelnen Bauteilen des Verteilers lässt sich der Zündzeitpunkt nicht mehr mit der wünschenswerten Präzision einstellen. Mittels einer angeschlossenen Stroboskoplampe ist so ein Zustand sehr gut zu erkennen. Die Markierung an der Schwungscheibe hüpfert scheinbar hin und her, statt an der Gegenmarkierung ruhig zu stehen.

Ich hab schon Abweichungen von +/- 2° von der richtigen Einstellung gesehen. Das ist ganz schön viel, wenn man bedenkt, dass der Schließwinkel, je nach Modell, zwischen 8-12° vor OT liegt.

Das bedeutet beispielsweise, dass der Unterbrecher durch die Nocke der Verteilerwelle geöffnet wird, wenn die Kurbelwelle noch einen Weg von 8° zurückzulegen hat, bevor der jeweilige Kolben seinen oberen Totpunkt erreicht hat.

Da dieser Zustand schleichend eintritt, wird man den damit einhergehenden Leistungsverlust nicht bemerken. Der Benziverbrauch steigt ebenfalls langsam. Die Laufruhe verschlechtert sich, ebenso die Startwilligkeit. Irgendwann kratzt man sich am Kopf und denkt: da hat´s was.

Wenn alle anderen Verdächtigen, alte Zündkabel, ausgeschlagene Vergaserachsen und der Gleichen mehr aus dem Spiel sind, ist guter Rat teuer.

Was nun?

Eine Möglichkeit ist einen guten gebrauchten Verteiler zu suchen. Diese sind immer seltener zu finden. Meist wird es dann ein Teil das weniger schlecht ist als der eigene. Von gut, oder gar neuwertig allerdings weit entfernt.

Eine weitere Möglichkeit ist auf Ausstellungen, Oldtimermärkten, in Fachzeitschriften oder eBay zu suchen. Nicht unmöglich, man muss aber sicher einen längeren Zeitraum zur Beschaffung ins Auge fassen.

Eine weitere Möglichkeit ist dieser Verteiler.



Die Vorteile

Jederzeit erhältlich, alle verschleißanfälligen mechanischen Innereien sind durch elektronische Bauteile ersetzt. Der Impuls für die Zündung wird durch kleine Magnete ausgelöst. Diese sitzen an einer Scheibe auf der Verteilerwelle. Die Zündverstellkurve ist auf einem Chip gespeichert. Sie ist für verschiedene Motoren an der Gehäuseunterseite einstellbar. Also jederzeit in einem anderen Auto ob HY, Traction, oder DS/ID verwendbar. Für Einpritzmodelle ist allerdings ein anderes Modell mit vier Anschlußdrähten nötig. Finger und Kappe sind Massenprodukte die jederzeit von Bosch (für Einspritzer) oder Valeo zu beziehen sind.

Ein für mich persönlich wesentlicher Punkt: Das Aussehen ist auch für Puristen tragbar. Keine zusätzlichen Kasterln, die an Bestehendes hinzugefügt sind und mechanische Ungenauigkeiten doch nicht beseitigen können. Ein komplettes und ansehnliches System – auch für den Laien leicht und rasch zu montieren, wartungsfreie lange Lebensdauer ähnlich einem modernen PKW, kein laufendes Einstellen und Nachjustieren der Zündung, Verteilertauschen, ... und als angenehmer Nebeneffekt wird der Benzinverbrauch reduziert.

Das System kann in DS (Vergaser als auch Einspritzer), HY und Traction Avant eingebaut werden.

Einige Clubmitglieder können bereits positiv von diesem System berichten!

Nachteile? Natürlich! Ich kann mich nicht mehr mit der Ausrede zum Unterbrecherwechsel und Zündungseinstellen in die Garage verkümmeln wenn der Staubsauger drohend im Vorzimmer steht.

Wenn was ist kann ich mir nicht mehr helfen?! Oft gehört, aber die meisten von uns fahren im Alltag moderne Autos mit modernem Motormanagement. Egal ob Benzin oder Diesel. Und jeder traut sich damit weiter als bis zur Stadtgrenze.

Wie komme ich nun an dieses Wunderwerk der Technik?

Weiterführende Infos, Bezugsquellen, etc. erfährt Ihr bei mir...

Tel: 02622/ 65390 oder 0650/ 666 0 313

Text und Fotos: Johannes Haas



Freunde der Marke Citroën und ihre Autos – Serie

Ob der kalten Temperaturen sind den Citroënisten die Finger ein wenig klamm geworden, weshalb es an dieser Stelle diesmal nicht den gewohnten „Erfahrungsbericht“ zu lesen gibt. Deshalb wird hier ein Auszug aus der Citrophilien Weltliteratur, als auch ein Querschnitt der absoluten „Musts“ aus dem Filmgenre geboten, vielleicht als Anregung für eine eigene Geschichte...

- Krieg & Frieden (vom Umgang mit den Versicherern)
- Krieg der Welten (offene Diskussionsrunde beim Golf-GTI Club)
- Wem die Stunde schlägt (schon wieder zur Überprüfung?)
- Zwölf Uhr mittags (Termin zu dieser Vorladung)
- Spiel mir das Lied vom Tod (schlecht ausgegangen, die Überprüfung)
- Vom Winde verweht (wo ist der Zettel mit der Telefonnummer von dem garagierten Rentnerfahrzeug um 1.000,- €uro im Bestzustand???)
- Die Faust im Nacken (wie erkläre ich oben erwähntes Fahrzeug meiner Familie?)
- Schuld und Sühne (ich hab's ihnen erklärt)
- Denn sie wissen nicht was sie tun (Citroenisten im Allgemeinen)
- Einer flog über's Kuckucksnest (Neuzulassung eines importierten Fahrzeuges in Eigenregie)
- Der Glöckner von Notre Dame (zu lange in gebückter Haltung geschweift)
- Manche mögen's Heiss (so alt waren die Benzinschläuche wirklich noch nicht!)
- Der unsichtbare Dritte (verdammte - der Typ mit der Laserpistole war wirklich gut versteckt)
- Django (ich fahre auf den Parkplatz direkt vor dem Cafe – und der Wagen ist frisch poliert!)
- Ausser Atem (na kommt, schiebt endlich, gleich springt er an)
- Rendezvous mit einem Engel (ups – das war aber jetzt knapp...)

- Nosferatu (der Typ der mir mit seinem Einkaufswagen eine Delle gedrückt hat verschwindet gerade im Einkaufstempel, der lernt mich jetzt kennen!)
- Stirb an einem anderen Tag (hab ihn gefunden)
- Godzilla – die Rückkehr des Monsters (er ist uneinsichtig)
- Hängt ihn höher (er wollte nicht verstehen – wirklich!)
- Die oberen Zehntausend (D-Modell Cabrios und so)
- Die unteren Zehntausend (... noch Fragen?)
- Der elektrische Reiter (schon mal mit dem Schraubenzieher in der Hand Pluspol mit Masse verbunden?)
- Interview mit einem Vampir (wie erklär ich meinen Klassiker dem Finanzamt?)
- Die Vögel (immer nach der Waschstrasse)
- Das Leben ist schön (Anfang Mai, erste Frühlingssonne...)

Ausgewählt und zusammengestellt von: Lektor Eduard Kohl

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!!!!

Citroën C6 – jetzt kommt die Oberklasse ...

Citroën C6 Esprit im großen Stil

Eine Reverenz an die großen Citroën der Vergangenheit, eine Form, die dem Stil der Marke höchsten Ausdruck verleiht, ein großer Reisewagen mit höchstem technischen Anspruch: der neue Citroën C6 ist da, und er weckt Emotionen.

Mit dem Citroën C6 nimmt die Erneuerung der Marke in der Oberklasse Gestalt an. Eine Klasse, in der Citroën mit dem einzigartigen und zeitlosen Stil und der avantgardistischen Technik der großen Citroën eine allgemein anerkannte Legitimität erworben hat.

Der C6 verfügt über alle Attribute einer Oberklasse-Limousine – Eleganz, Raffinesse, Prestige – und verbindet sie mit den Grundwerten der Marke.

So sehr diese Werte auch in der Geschichte verankert sind, so sind sie doch in ständiger Entwicklung und finden ihren Ausdruck im Design ebenso wie in dem ständigen Streben nach mehr Komfort durch technischen Fortschritt.

Der C6 zeichnet sich durch seine klaren, fließenden Formen und das Wohlbefinden an Bord aus, das durch den Einsatz modernster Technologien erreicht wird: Head-up-Display, Alarm bei Fahrbahnabweichung per Infrarot-Linienerkennung (AFIL), Xenon-Kurvenlicht, hydraktive Federung mit variabler Dämpfung und der neue V6 HDi Motor mit 204 PS sind die hervorstechenden Elemente seiner innovativen Technik.

Citroën C6 Gewagtes Design weckt Emotionen

Die Form des Citroën C6 zieht den Betrachter in ihren Bann. Die Proportionen, die Linie des Dachs und die Rundungen der Kotflügel zeichnen eine typische Citroën-Silhouette, die schon auf den ersten Blick unverwechselbar ist.

Seine klaren Linien, die fließenden Formen und die Balance der Volumen mit weitem Überhang vorn und kurzem Heck verleihen ihm zugleich die stattliche Erscheinung einer Limousine und die Eleganz eines Coupés.

Der C6 verbindet mit seinem authentischen Design die Formensprache der Marke mit den typischen Attributen der Oberklasse.

Die Front des Citroën C6 unterstreicht seine Identität mit einer breiten Kühlermaske, deren Chromleisten das Emblem mit dem Doppelwinkel aufnehmen und bis zu den vertikal angeordneten Scheinwerfern durchgezogen sind. Die Scheinwerfer greifen aus bis auf die Kotflügel und die breite Kühlerhaube und betonen die flache, Entschlossenheit ausstrahlende Gestalt des Wagens.

Der Citroën C6 imponiert mit seinem langen Radstand und seinem gestreckten und aerodynamischen Profil, das seine Stabilität, Kraft und Geräumigkeit verrät.

Die Seitenscheiben passen sich harmonisch in den Bogen der Dachlinie ein, die mit schlank auslaufenden hinteren Streben und rahmenlosen Seitentüren subtile Anklänge an klassische Coupés zeigt.

Das Heck ist in jeder Hinsicht außergewöhnlich. Bei aller Originalität gehorcht seine Ästhetik aber einer harmonischen Logik.

Die Heckscheibe setzt mit ihrer konkaven Form einen Akzent, während die Kofferraumklappe die Wagensilhouette harmonisch abschließt. Ein verstellbarer Spoiler betont einen der Grundwerte der Marke – die Aerodynamik.

Die gewölbten, ungewöhnlich geformten Heckleuchten sitzen oben auf den Kotflügeln und reichen bis zum Rand des Stoßfängers herab. Dieser wird durch eine Chromleiste betont, die den unteren Rand des Wagenkörpers zielt.

Im geräumigen Interieur schaffen ein klar gegliedertes Armaturenbrett, großzügig dimensionierte, profilierte Sitze und hochwertige Materialien ein wohliges Ambiente, das alle Insassen zu einer unbesorgten Reise einlädt.

Über das Design hinaus wählt Citroën einen radikalen und erneuernden Ansatz, der Avantgarde-Technik, Dynamik und Komfort einbezieht.

Citroën C6 Spitzentechnik im Dienst des Wohlbefindens und der Sicherheit

Im Citroën C6 manifestiert sich die Kreativität einer Marke an der Spitze des technischen Fortschritts zu beispielhaftem Komfort und Sicherheit.

So ist der Fahrerplatz des Citroën C6 völlig neu konzipiert und verbindet ein übersichtliches Kombiinstrument für den Fahrer mit einem großen Bildschirm in der Mitte des Armaturenbretts und einem Head-up-Display. Letzteres blendet wichtige Fahrinformationen wie Geschwindigkeit und Navigationsanweisungen in das vom Fahrer wahrgenommene Bild der Straße ein und leistet damit einen erheblichen Beitrag zur aktiven Sicherheit.

Zusätzlich zu den bereits im C4 und im C5 angebotenen intelligenten Fahrhilfen wie dem AFIL-Spurassistenten (Alarm bei Fahrbahnabweichung per Infrarot-Linienerkennung), der vorderen und hinteren Einparkhilfe, den mitlenkenden Xenon-Scheinwerfern und dem Geschwindigkeitsregler und -begrenzer verfügt der Citroën C6 als Exklusivität im Citroën-Programm über eine elektrische Parkbremse.

Der Oberklassestatus des Citroën C6 kommt auch in seinen Triebwerken zum Ausdruck - zwei V6-Motoren (ein Benziner, ein Diesel) – die sich durch ihre Elastizität und ihren Fahrkomfort auszeichnen: der Dreiliter-Benziner entwickelt 155 kW (211 PS), während der neue 2,7-Liter HDi mit Partikelfilter 150 kW (204 PS) leistet. Beide werden in Verbindung mit einem Sechsgang-Automatikgetriebe angeboten.

Als Citroën-Spitzenmodell ist der C6 selbstverständlich mit einer neuen aktiven Federung mit variabler Dämpfung ausgerüstet, die eine neue Synthese von Komfort, Straßenlage und Dynamik bildet.

Der Citroën C6 bekennt sich eindeutig zur Tradition der großen Citroën – wie seine Vorläufer verbindet er außergewöhnliche Fahreigenschaften mit einem exklusiven Konzept der Lebenskunst an Bord.



Citroën C6 Oberklasse-Komfort

Jedes Element des Interieurs trägt zu seinem außergewöhnlich angenehmen Ambiente bei: mehrfach verstellbare Sitze, Geräuschisolierung, Klimakomfort und Fahrerplatz.

Letzterer ermöglicht mit seinem originellen Konzept und der Ergonomie des Armaturenbretts dem Fahrer volle Konzentration auf die Straße.

Die Konzentration wird auch durch die Verbundglas-Seitenscheiben gefördert, welche die Insassen gegen alle Lärmbelastungen von außen abschirmen.

Das Platzangebot im Inneren ist ausgesprochen großzügig. Die auf Wunsch elektrisch verschiebbaren Fondsitze sind so einstellbar, dass sich jeder optimal ausruhen und entspannen kann. Damit hat jeder Insasse die Möglichkeit, seine unmittelbare Umgebung individuell seinen Bedürfnissen anzupassen.

Die vom zeitgenössischen Möbeldesign inspirierten Ablagen in den Türpaneelen illustrieren das Konzept des rollenden Salons.

Und um das Wohlbefinden der Insassen immer weiter zu verbessern, ist der C6 mit einer Vierzonen-Klimaanlage (links/rechts – vorne/hinten) ausgestattet. Ein System sanfter Luftverteilung mit zahlreichen Ausströmern wurde speziell entwickelt, um eine homogene Luftschicht zu erzeugen, welche die Insassen auf den Vordersitzen umhüllt und für hohen Temperaturkomfort sorgt.

Ebenso klassisch wie außergewöhnlich, versteht es der Citroën C6, sich von den konventionellen Fahrzeugen seiner Größe klar zu unterscheiden, ohne zu vernachlässigen, was die Käufer eines Oberklassewagens erwarten: Eleganz, Raffinesse und ein imposantes Erscheinungsbild.

Als echter Citroën verbindet er emotionale Stärke mit technischer Avantgarde.

Presstext Citroën



Einladung zur Ausfahrt am 01.05.2005



1. Mai Ausfahrt



Treffpunkt: 1. Mai 2005, 10:30 Uhr

am Parkplatz des Unimarkt
in Ludersdorf (bei Gleisdorf) beim
Kreisverkehr

Zum Mittagessen geht's zum
einzigartigen Bulldogwirt nach Hof bei
Straden und danach ins Puch-
Motorradmuseum von Sepp
Legenstein in Jamm

Nähere Informationen auf

www.citroen.ac

Für die Konvoiroute ist keine Autobahnvignette erforderlich
Gästeklasse: Alle nicht mehr gebauten Citroen

Der Bulldogwirt www.bulldogwirt.at bietet ein lebendiges Museum - das ständig in Arbeit ist - an bauerlichem Handwerk, Geräten, Maschinen und Traktoren zur Besichtigung. Nun - das tun so manche, allerdings ist beim Bulldogwirt erstens das Meiste nicht in museumsreifen Zustand, zweitens hat er querebeet fast alles und drittens in einer unfassbaren Menge.

Sepp Legenstein hat seine Sammlung in seinem Privathaus eingerichtet - sie wurde nach und nach ein Museum. Wer hat schon bis auf ein Modell alle je gebauten Puch Motorräder? <http://www.st-anna.at/tourismus/museum.htm>

ACHTUNG! Diese Ausfahrt ersetzt heuer aufgrund des Termindruckes im Mai unsere Frühjahrsausfahrt und Osterausfahrt (siehe Generalversammlung)!

Das war... der Clubabend am 25.02.2005

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



Am 25.02.05, 19.30Uhr, war es wieder soweit: die Motoren dröhnten, Benzindunst lag in der Luft und einige wackere Citroënisten wollten den Vorjahressieger und Titelverteidiger, Andreas Brünner, auf die Ränge verweisen – fährt er doch im Privatleben Mercedes und trieb auf diese Weise im letzten Jahr einen schmerzenden Stachel in den Stolz der citrophilen Meute.

Das Starterfeld war hochgradig besetzt – entsprechend spannend, hart und anstrengend verlief das Rennen. Nach ermüdenden 30 Minuten stand der Sieger fest:

Michael Zottel (Citroën)

gefolgt von Andreas Brünner (Mercedes) und Mario Michal (Volvo/ Fiat/ Kia).

Die weiteren Platzierungen:

Rang 4: Günther Schiesser (BMW)

Rang 5: Thomas Peroutka (Citroën)

Rang 6: Walter Fila(Citroën)

Rang 7: Manfred Zekl (Peugeot)

Rang 8: Stefan Fila (Citroën)

Rang 9: Peter Möller(Citroën)

Somit ist für uns Citroënisten die Welt wieder in Ordnung. Um der Wahrheit aber genüge zu tun muss erwähnt werden, dass Michael Zottl Fahrer des Beck Motorsport Teams ist (www.beckmotorsport.net) ...

Daher ist die Leistung der weiteren platzierten Fahrer entsprechend aufzuwerten, und die fahren im Privatleben keinen Citroën!

Im Anschluss an das Rennen wurden Rundenzeiten, Rennverlauf, u.v.m. in der Kantine des Kartcenters diskutiert.

Wir gratulieren allen Fahrern zu ihrer Leistung, besonders natürlich dem Sieger!

Peter Möller, Kassier

TERMINE & ALLFÄLLIGES

25.-28.03.05 Ostertreffen derer, die Citronen Schützen; Info: www.oecc.org

30.04.-01.05. Parkplatztreffen in Vösendorf bei Wien; Info: www.oecc.org

01.05.05: **Ausfahrt des 2CV-Club Graz/ Les Amis de Citroën d'Autriche;**
www.citroen.ac

05.-07.05.05 3. Int. Bridgestone Pannonia-Carnuntum; Info: www.pannonia-carnuntum.at

15.-16.05.05 Veltliner Kellergassenfahrt; Info: www.oldtimerclub-poysdorf.at

21.-22.05.05. 17. Internationale Oldtimermesse Tulln

10.-12.06.05 8. Highlandtreffen auf der Klammhöhe; Info: www.oecc.org

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

12.-15.08.05 Nibelungentreffen Persenbeug a.d. Donau; Info: www.oecc.org

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

06.-09.10.05 50 Jahre DS, Frankreich; www.ds jubile2005.org

**Erdbewegung & Deichgräberei
Baggerarbeiten**

LKW Sand
Ladekran Schotter
**Wir bemühen
uns um Bewegung**
Bagger Humus
0676/719 22 66
Kleinbagger Bauschutt

brüner
TRANSPORTE

3490 Ebenfurth
Rennweg 4 03634/33889
0676/719 22 66

LKW
Ladekran
Bagger
Kleinbagger

**AUSHUB- und
ABBRUCHARBEITEN**

Sand
Schotter
Humus
Bauschutt

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

