

AUTOS

die man nicht vergißt

Citroën 2 CV

Geliebt, gejagt, verflucht, vergöttert – Citroëns 2 CV, der berühmten Ente, geht es im 42sten Lebensjahr ans Gefieder. Die Kosten sind daran schuld, daß die Legende stirbt



Pierre Jules Boulanger befahl seinen Mannen: „Entwerfen Sie einen Wagen, der zwei Personen und einen Zentner Kartoffeln mit 60 km/h transportieren kann und nicht mehr als drei Liter Benzin verbraucht!“ Lastenheft anno 1935...

Der Citroën-Generaldirektor lag voll im Trend. Das damals noch blutjunge Medium Marktforschung verriet ihm die Bedürfnisse der Kunden. So war dem einfachen Franzosen ein Automobil schlichtweg zu teuer, die Frauen hatten Probleme mit der Handhabung, und die Bauern wollten vor allem ein geländetaugliches, aber komfortables Auto. Boulanger bestand deshalb darauf, es müsse möglich sein, „in diesem Wagen mit einem Korb Eier über ein Feld zu fahren, ohne auch nur ein Ei zu zerbrechen“.

So einfach war die Entstehungsgeschichte des häßlichen Entleins. Ein Manager hatte dem Volk aufs Maul geschaut.

Nach dem 39er Prototyp sollte es aber zehn Jahre bis zur Serienreife dauern. Der unsägliche Krieg bremste auch die Ente-Entwicklung. In die keineswegs rosige Nachkriegszeit paßte der 2 CV dann aber wie weiland der Käfer.

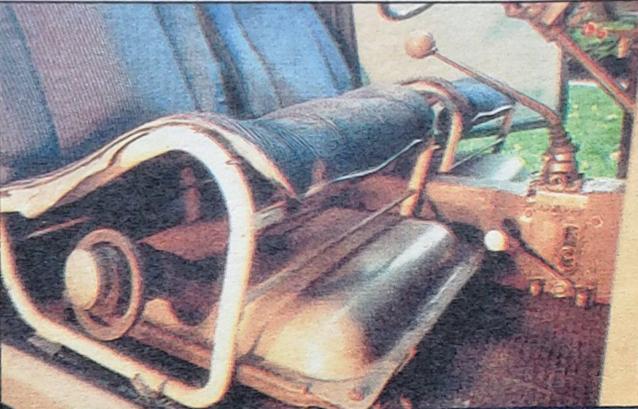
Ab September 1949 rollte die Ente vom Band, schlafe sieben PS reichten aus, um das Auto mobil zu machen. In kurzer Zeit stieg die Tagesproduktion auf 1000 Stück, die Lieferzeit betrug 1950 sechs Jahre.

Ende Juli wird in Portugal die letzte 28-PS-Version zum endgültigen Abschluß freigegeben. Die Kosten seien zu hoch, stöhnen die Manager. 3,868 Millionen Enten sind dann in den verschiedensten europäischen Brutstätten seit 1949 ausgeschlüpft.

Neu ist sie nun nicht mehr zu kriegen, nur noch gebraucht. Wer sich dafür interessiert: Voilà, bitte blättern Sie um.



Ur-Typ: Der erste Enten-Entwurf von 1939



Tank-Stelle: Beim Allrad-Sahara unterm Sitz



Flug-Ente: Der Klassiker in der Luft



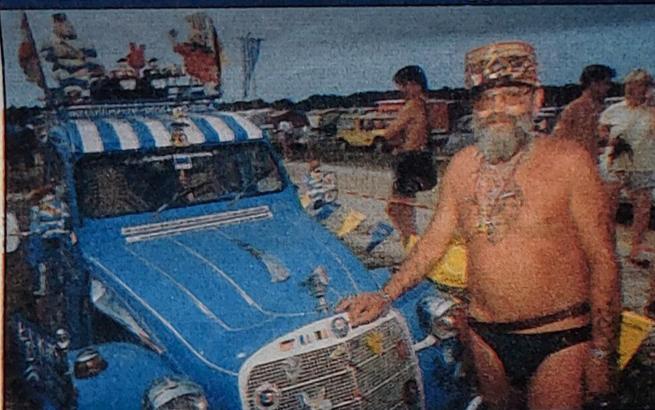
Schwimm-Ente: Der Vogel in seinem Element



Renn-Kombi: Schon im Stand sehr aggressiv



Gelände-Wagen: Mit Vollgas über Stock und Stein



Etiketten-Schwindel: Kühler von der Konkurrenz



Paris-Premiere: Die Ente auf dem Autosalon 1948



Allrad-Ente: Der „Sahara“ mit extra Heckmotor



Aus-Flug: Eine Wildente geht auf Reisen

DAS ENDE DER ENTE



Große Klappe: Komplettes Picknick-Set im Heck



Frische Luft: Offen-Ente im eleganten Wellen-Design



Tolle Optik: Enten-Lack komplett in Airbrush-Technik



Beschirmt: Offen-Ente im frankophilen Bistro-Look



Zusammengeschweißt: Anhänger aus zwei Hälften



Gestreckt: Ein 2 CV als schwarze Diplomaten-Sänfte



Zu Lande: Mit dieser Ente geht es ins Gelände



Zu Wasser: Die Ente fährt auch mal richtig Wasserski



Zur Schau: Künstler-Ente mit fetten Sidepipes



Schleppwagen: Zweitüriger Vogel mit kleinem Anhänger



Schauwagen: Aggressiver Dragster mit Sehschlitz



Lastwagen: Total überladene Enten-Kutsche



Zum Angeln: Die Ente ersetzt den Hafenstein



Zum Schauen: Alte Ente als luftiger 2+2-Sitzer



Zum Schlafen: Auch 2-Meter-Riesen haben Platz



Enten-Teil: Halber Vogel, ideal als Vorzelt-Träger



Enten-Flott: Der 2 CV als rassic-roter Kübelwagen



Enten-Heck: Die Karte kündigt vom Fahrer-Fernweh

Fotos: Ernoult Features, H. J. Schneider, Sipa Press, Studio X

AUTOS

die man nicht vergißt

Citroën 2 CV

Pickel: Rost an Kotflügelkanten ist bei Alt-Enten nicht ungewöhnlich. Heckleuchten immer auf Dichtigkeit prüfen



Türholm oben: Wo Blech miteinander verschweißt ist, hier im Bereich der B-Säule, droht die braune Pest



Die Ente ist eine Weltanschauung, und die testet man eigentlich nicht. Wir machen trotzdem den Schnabel auf, damit Gebraucht-käufer nicht gerupft werden

Bohrung: Die Nässe macht das Belüftungsloch im Auspuff größer, als es ist. Hier soll Kondenswasser abfließen



Korrosion: Bei alten Modellen gibt es am Falz des Heckrahmens schon mal größere Rostprobleme



Bremse hinten: Die Beläge halten bis zu 80 000 km. Hier tritt bereits Bremsflüssigkeit aus – ab in die Werkstatt



Türscharnier unten: Wenn nicht rechtzeitig fachmännisch vorgebeugt wird, nagt hier schnell der Rostteufel



Scharniere Motorhaube: Bei mangelhafter Pflege sind sie rostgefährdet. Die Batterie ist sehr gut erreichbar

Gebrauchte Enten: Rost

Minimalauto, Studentenuk, Kultobjekt: Der 2 CV von Citroën hat seit seiner Premiere auf dem Pariser Salon 1948 ganze Generationen von Nonkonformisten begeistert.

Von Hans J. Schneider

Echte Liebhaber lästern nicht über die Schwächen des „häßlichen Entleins“, sondern machen sie allenfalls zum Gegenstand philosophischer Betrachtungen. Macken nimmt man in einschlägig interessierten Kreisen nicht übel, sondern ignoriert oder erträgt sie mit französischer Nonchalance. Streikt die Ente, wird unter Freunden zuerst diskutiert, dann gemeinsam repariert – wenn's sein muß, auf der grünen

Wiese mit Hammer und Schraubendreher.

Die Gebrauchtpreise orientieren sich demnach nicht nur am Erhaltungszustand, sondern auch am hohen Ansehen und speziellen Image der sonderlichen Cabrio-Limousine aus Frankreich. So müssen für drei Jahre alte Exemplare noch stolze

55 Prozent des Neupreises von zuletzt 9990 DM (Modell Club) auf den Tisch gelegt werden.

Was die Rostanfälligkeit des Straßenflug-Apparates betrifft, hat sich in jüngerer Zeit das Gefieder geglättet: Trug früher die Ente schwer am Ruf, eine Rostlaube zu sein, zeigt sich bei Fahrzeugen ab 1982 deutlich we-

niger Korrosion. Verantwortlich dafür ist die sorgfältigere Konservierung zumindest all der 2 CV, die von der Kölner Citroën Automobil AG importiert wurden. Bei Modellen, die von Grauimporteuren oder auf eigene Faust aus Frankreich oder Belgien ins Land geholt worden sind, wütet der Rostteufel fast wie früher.

Wenn alte Enten rosten, dann vor allem an den Türscharnieren, Kotflügeldecken, Scheinwerferträgern, Reflektoren und Stoßstangen und am Frontscheibenrahmen. Lüfterklappe und zugehöriges Scharnier gehören ebenfalls dazu.

Bei Fahrzeugen, die älter als acht Jahre sind, kann unter

Aktuelle Gebrauchtwagenpreise Citroën 2 CV

Typ	Tür.	PS	Neuprs.	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
2 CV Club	4	28	(8 440)	-	-	-	-	4 050	3 550	3 000	2 450	1 950	1 450
2 CV 6 Club	4	27	9 990	7 450	6 600	5 550	4 900	4 300	-	-	-	-	-
2 CV Charleston	4	28	(9 160)	-	-	-	-	4 450	3 850	3 150	2 700	2 100	-
2 CV 6 Charleston	4	27	(10 590)	7 900	7 000	6 100	5 350	4 650	-	-	-	-	-

Quelle: Schwacke-Marktbeobachtung; ehemaliger Neupreis in Klammern



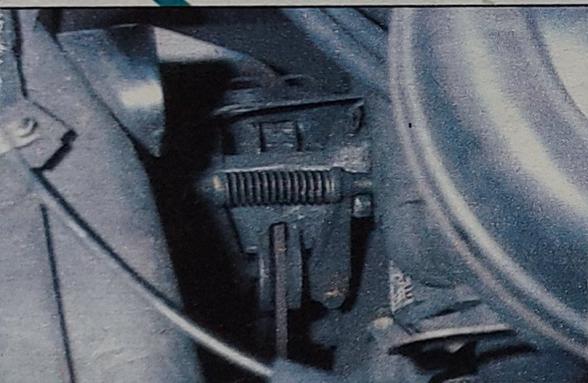
Rolldach: Auch hier auf Rost achten. Flecken innen verraten undichte Stellen. Eine neue PVC-Haut kostet 299 Mark



Praktische Lüftungsklappe: Sie ist dann rostgefährdet, wenn sie zu stark angezogen und dabei verbeult wird



Ölwanne: Ölnebel an der Trennfuge des Motors sind normal, Tropfenbildung aber macht bald eine Abdichtung nötig



Scheibenbremsen: Erneuern der vorderen Beläge ist einfach und kostet inklusive Material 75 Mark

im Gefieder

Umständen das Bodenblech Löcher bekommen, die einen ungehinderten Ausblick auf den Asphalt gewähren. Ist die Mechanik noch in Ordnung, lohnt sich eine fachmännische Teil- oder Vollreparatur durchaus. Citroën berechnet für ein komplett neues Chassis 997 und für die entsprechenden Arbeiten 1056 Mark.

Die luftgekühlten Zweizylindermotoren mit der erstaunlichen Leistung von zuletzt 28 DIN-PS halten ewig, wenn sie regelmäßig gewartet werden: Ventile einstellen, Kontakte und Kerzen erneuern, Öl mit Filter wechseln. Seit Juli 1985 verträgt die Ente bleifreies Benzin, ab sofort gibt es in allen Citroën-Werkstätten einen ungeordneten Katalysator zum Nachrüsten (siehe Seite 41).

Ins Gerede kam die Ente zeitweise durch defekte Lenkanlagen. Gutachter haben inzwischen festgestellt, daß stets unsachgemäße Bastelei die Ursache war.

Beim Gebrauchtkauf deshalb unbedingt in der Citroën-Werkstatt die Einstellung der Lenksäule prüfen lassen. Verbeulte Felgen deuten auf harte Bordsteinberührung hin; dabei können die langarmigen, sehr empfindlichen Länglenker beschädigt worden sein. **Gesamturteil: wenig empfehlenswert**

Nächsten Montag in Auto Bild: Die Knallerbsen Uno turbo, Corsa GSi, 205 GTi

Lesen Sie weiter auf Seite 40

Nie wieder Durst im Stau!



autoCool:
Die kühle Wohltat

Neu! autoCool RC 1020 von Electrolux, 12 Volt-Autokühlschrank

an heißen Tagen unterwegs.

Der neue autoCool RC 1020 ist der kompakte Kühlschrank für Ihr Auto. Von Electrolux. Zwischen den Sitzen fest eingebaut, sorgt er zuverlässig für kühle Erfrischungen, auch bei hohen Außentemperaturen. Mit ausgereifter Technik und fortschrittlichem Bedienungs-Komfort. Im Autozubehörhandel, bei massa, Augros, Stahlgruber, den Bosch-Diensten und vielen anderen Spezialisten mehr.

Electrolux
autoCool
Kühl-Komfort an Bord

Bitte den Coupon einsenden an:
Electrolux Vertriebs-GmbH,
Postfach 10 10 01, 5900 Siegen 1.
Bitte Briefmarke nicht vergessen!
Danke.

Ja senden Sie mir unverbindlich den Farbprospekt

AB Name: _____ Anschrift: _____

Bild
am Sonntag

Kommt sonntags wie gerufen

ANRUF GENÜGT. ZUM NULLTARIF.

0130 / 5054

BILD Ganz
SONNTAGS-SERVICE

Zum Kioskpreis direkt ins Haus!

ODER COUPON EINSCHICKEN.



Ja, ich möchte BILD am SONNTAG zum Kiosk-Preis direkt ins Haus

NAME/VORNAME

STRASSE/NR.

PLZ/ORT/TELEFON

Coupon ausfüllen und abschicken an: BILD am SONNTAG-Leserdienst, Axel-Springer-Platz 1, 2000 Hamburg 36

Ich bin **Auto Bild** Tester

Das Leserzeugnis für den Citroën 2 CV

Verblüffend, was die *Auto Bild*-Leser-Tester vom Citroën 2 CV halten: 68 Prozent sind zufrieden, dennoch würden bloß 46 Prozent ihn noch einmal kaufen wollen. Solch ein schlechtes Ergebnis gab es noch nie bei einem *Auto Bild*-Lesertest. Es scheint, als ob die Entenfahrer eine ganz besonders emotionale Bindung zu ihrem Vogel haben. Direkt befragt, sind alle begeistert (siehe unten), und im stillen Kämmerlein wird dann doch das Messer gewetzt. Denn die Verarbeitung ist miserabel, meinen 51 Prozent, 46 Prozent klagen über Rost. All das sind neue Rekorde, die hier noch nie zu finden waren. Ein Viertel (27%) mault über die Bremsen, 16 Prozent klagen über die Werkstätten. Beruhigend: Die kleine Maschine ist wohl nicht kaputtzukriegen (nur 8% Klagen).

ten), und im stillen Kämmerlein wird dann doch das Messer gewetzt. Denn die Verarbeitung ist miserabel, meinen 51 Prozent, 46 Prozent klagen über Rost. All das sind neue Rekorde, die hier noch nie zu finden waren. Ein Viertel (27%) mault über die Bremsen, 16 Prozent klagen über die Werkstätten. Beruhigend: Die kleine Maschine ist wohl nicht kaputtzukriegen (nur 8% Klagen).



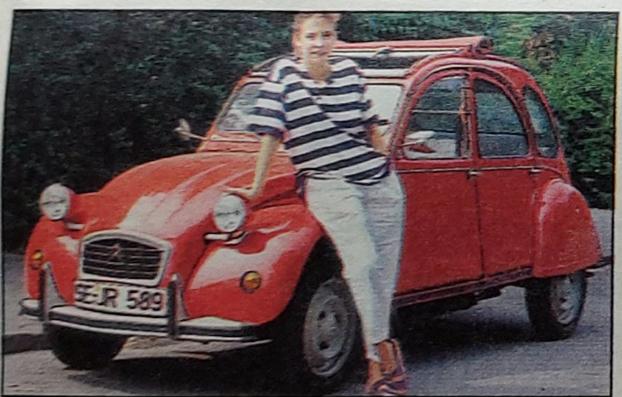
Der 2 CV 6 (Baujahr 9/80, 21 kW/28 PS) von Andrea Roock (22) hat 91 000 Kilometer auf dem Tacho. Verbrauch: ca. sieben Liter

„Optisch finde ich die Ente sehr ansprechend, sie hat Charme und ist sehr jugendlich. Leider hat sie viel Rost an den Kotflügeln, und die Radlager sind anfällig. Unzufrieden bin ich mit den Trommelbremsen. Dennoch würde ich mir jederzeit wieder eine Ente kaufen, sie macht halt Spaß.“



Wolf Spittler (38) fährt einen 2 CV 4 von 12/81. Die 21-kW/28-PS-Ente hat 83 000 km gelaufen und verbraucht sieben Liter

„Dies ist mittlerweile meine dritte Ente, ich würde mir wieder eine kaufen. Trotz des Ärgers. So wurde schon der Unterboden geschweißt, auch tritt Wasser an der Frontscheibe ein. Ersatzteile kann man günstig in Enten-Läden kaufen, so etwa einen Anlasser für nur 20 Mark.“



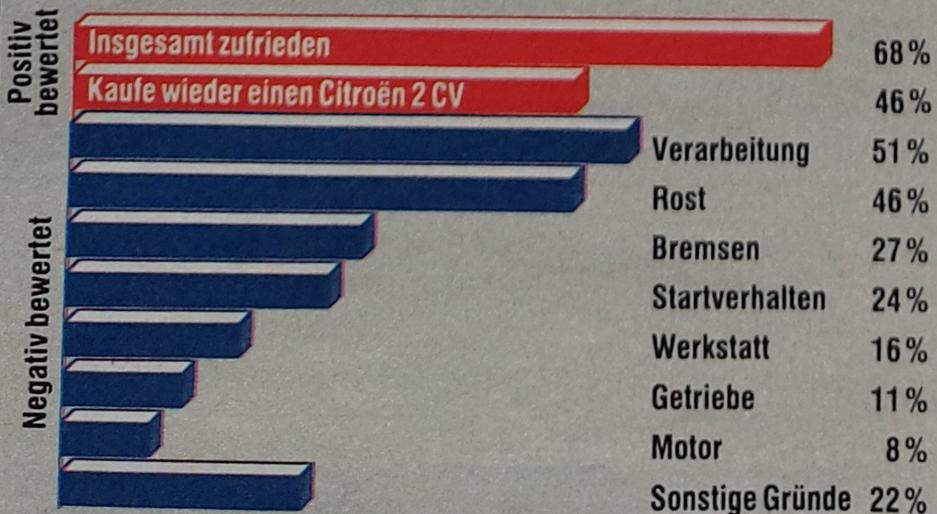
Kirsten Lindemann (23) fährt einen 88er 2 CV Club mit 21 kW/28 PS und 20 000 km auf dem Tacho. Verbrauch: ca. 7,5 Liter

„Mein Wagen ist sehr praktisch: Dach auf, und schon habe ich ein Cabriolet. Tacho 120 Spitze langt mir völlig. Bisher hatte ich keine Probleme. Die Ente ist ein originelles Auto mit großem Kofferraum. Ich würde mir wieder eine kaufen, doch leider gibt's sie ja nun bald nicht mehr.“



Der 2 CV 6 (20 kW/27 PS) von Holger Baar (32) stammt von 1979, hat 50 000 Kilometer gelaufen und verbraucht sechs bis sieben Liter

„Als Bistro-Besitzer schätze ich das Auto als originellen Werbeträger. Leider ist das Blech sehr dünn, und der Unterboden mußte schon geschweißt werden. Der Auspuff ist alljährlich fällig, die Revolverschaltung sehr gewöhnungsbedürftig. Dennoch mag ich die Ente.“



„Moment mal! 550 Mark für kurzes Nachdenken? Für meine geliebte alte Ente gibt es einen Katalysator, der auch noch von Bonn gefördert wird? — Nichts wie hin in die nächste Werkstatt!“



Tatsächlich, beim Fachhändler gibt es das Kat-Paket inklusive Montage für rund 800 Mark (Auskunft über HJS, Dieselweg 12, 5750 Menden, Telefon 0 23 73/8 08 70)



Und das gehört dazu: der Schalldämpfer mit zwei 3-Wege-Katalysatoren, ein Montagesatz mit allen Befestigungsteilen, das Verengungsstück für den Einfüllstutzen. Der Antrag fürs Finanzamt liegt gleich dabei



Die ASU-Werkstatt braucht für den Einbau etwa eine Stunde. Dann ist die Ente endlich stubenrein. Der Werkstattmeister bescheinigt den ordnungsgemäßen Einbau. Fertig



Ab geht die Post, hin zur Zulassungsstelle. Dort Fahrzeugpapiere und Werkstatt-Bescheinigung vorlegen. Nun ist die Ente offiziell „schadstoffarm“ nach der Euro-norm, wichtig für das Finanzamt

