

Feder-Lesen

Der Citroën 2 CV gilt als der Inbegriff des Laissez-faire schlechthin. Es gibt einfach kein französischeres Auto. Das gilt leider auch für Verarbeitung und Korrosionsschutz. Dennoch – die Preise für die Ente ziehen an. Grund genug für uns, mal wieder zu fragen: Rost oder Beule?

Die Frage, was zuerst da war – Ente oder Ei – lässt sich im Fall des 2 CV einfach beantworten: das Ei. Zumindest die Forderung, einen Korb mit Eiern heil über ländliche Holperpfade zum nächsten Markt zu bringen – nebst vier Personen und einem Fässchen Wein. Ins Lastenheft diktiert hat Citroën-Chef Pierre Boulanger dies in den Dreißigern, entwickelt wurde daraufhin das „TPV“ (toute petite voiture = ganz kleines Auto), dann kam der Krieg. 1948 schließlich ging der 2 CV in Produktion – die Ente war geboren.

Pierre Boulanger gab einst die Order aus, einen Wagen zu entwickeln, mit dem die Bauern Obst und Gemüse über die Holperstrecken der französischen Provinz zum Markt karren können



Ende 1960 hatte die bisherige Wellblech-Motorhaube ausgedient, der Doppelwinkel im Kühlergrill hatte sein ihn umgebendes Oval schon 1953 eingebüßt, das lange Stoffrolldach mit kleiner Heckscheibe war einige Jahre später bei allen Versionen einem kunststoffbeschichteten Dach mit großem Rückfenster und festem Kofferddeckel gewichen. Technisch tat sich erst 1962 wieder etwas, als die Leistung auf 14, im Jahr darauf gar auf 16 PS stieg. Elektrische

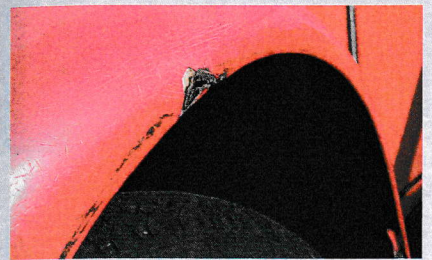
Das gallische Federvieh spielte bei uns erst ab 1958 eine Rolle – und wurde schon damals von der Werbung als „Sonderling“ angepriesen. In die Bundesrepublik gelangten anfangs vornehmlich Enten aus belgischer Produktion – die sich gegenüber französischen 2 CV durch eine höherwertige Ausstattung und bessere Verarbeitung auszeichneten. Der neun PS leistende Zweizylinder-Boxer mit 375 Kubikzentimeter Hubraum war bereits 1954 durch den 425-ccm-Motor ersetzt worden. Das stärkere Aggregat leistete zwölf PS, was für satte 80 km/h reichte. Dem französischen Markt blieb die kleinere Maschine aber noch eine Weile erhalten.

Scheibenwischer und ein neues Armaturenbrett hatte man der Ente schon ein halbes Jahr vor diesem Leistungsschub spendiert. Die Selbstmördertüren machten 1964 vorne angeschlagenen Portalen Platz. Im Jahr darauf gab es einen neuen Grill mit drei Lamellen, das dritte Seitenfenster – bislang bekannt von den belgischen Luxusversionen – wurde Standard, und mit dem 21 PS starken Motor aus dem AMI 6 durchbrach die Ente erstmals die 100-km/h-Marke – angeboten wurde er bei uns als 3 CV, allerdings nur bis 1967.

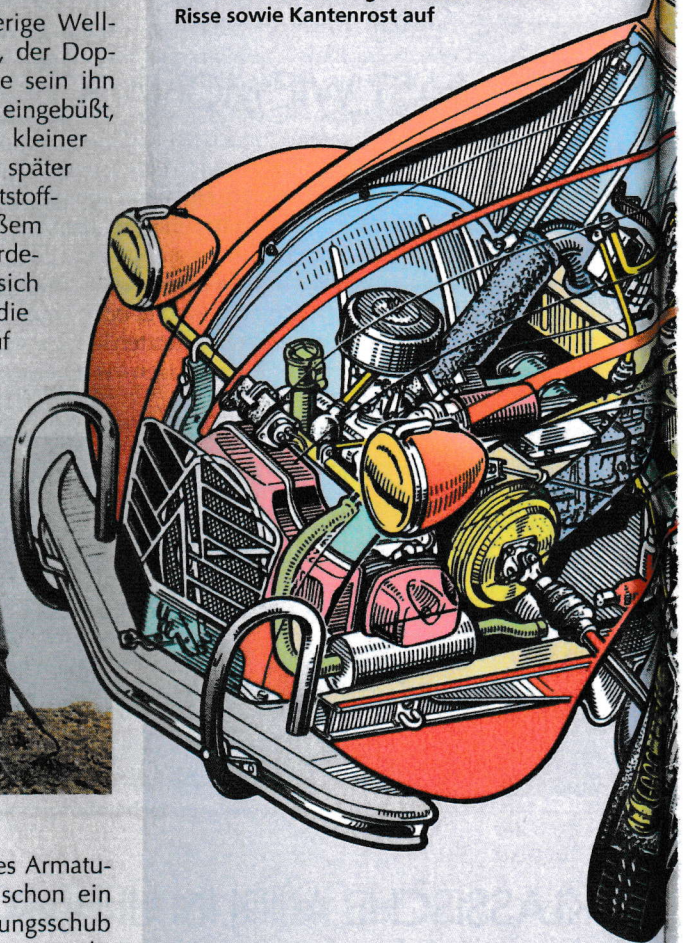
In jenem Jahr kam die Dyane – die große Entenfamilie schrumpfte bis auf die Grundversion zusammen. Doch am Ende



Enten-Hauptproblem ist der Rost. Hier blüht's an der Motorhauben-Unterseite



Die vorderen Kotflügel weisen oftmals Risse sowie Kantenrost auf



Die Stoßfänger beginnen in der Regel von der Innenseite durchzugammeln



Auch an der 2-CV-Dachnaht gammelt es mitunter munter



Rund um die Luftklappe und am Scheibenrahmen blüht's häufig



Einen prüfenden Blick sind die Einstiege allemal wert



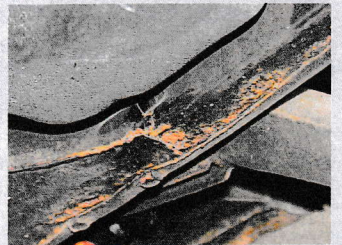
Ente süß: Hier sind C-Säule und Kasten unter der Rückbank okay



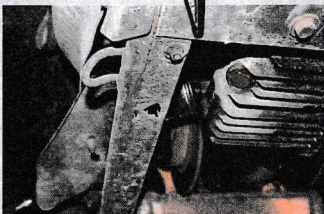
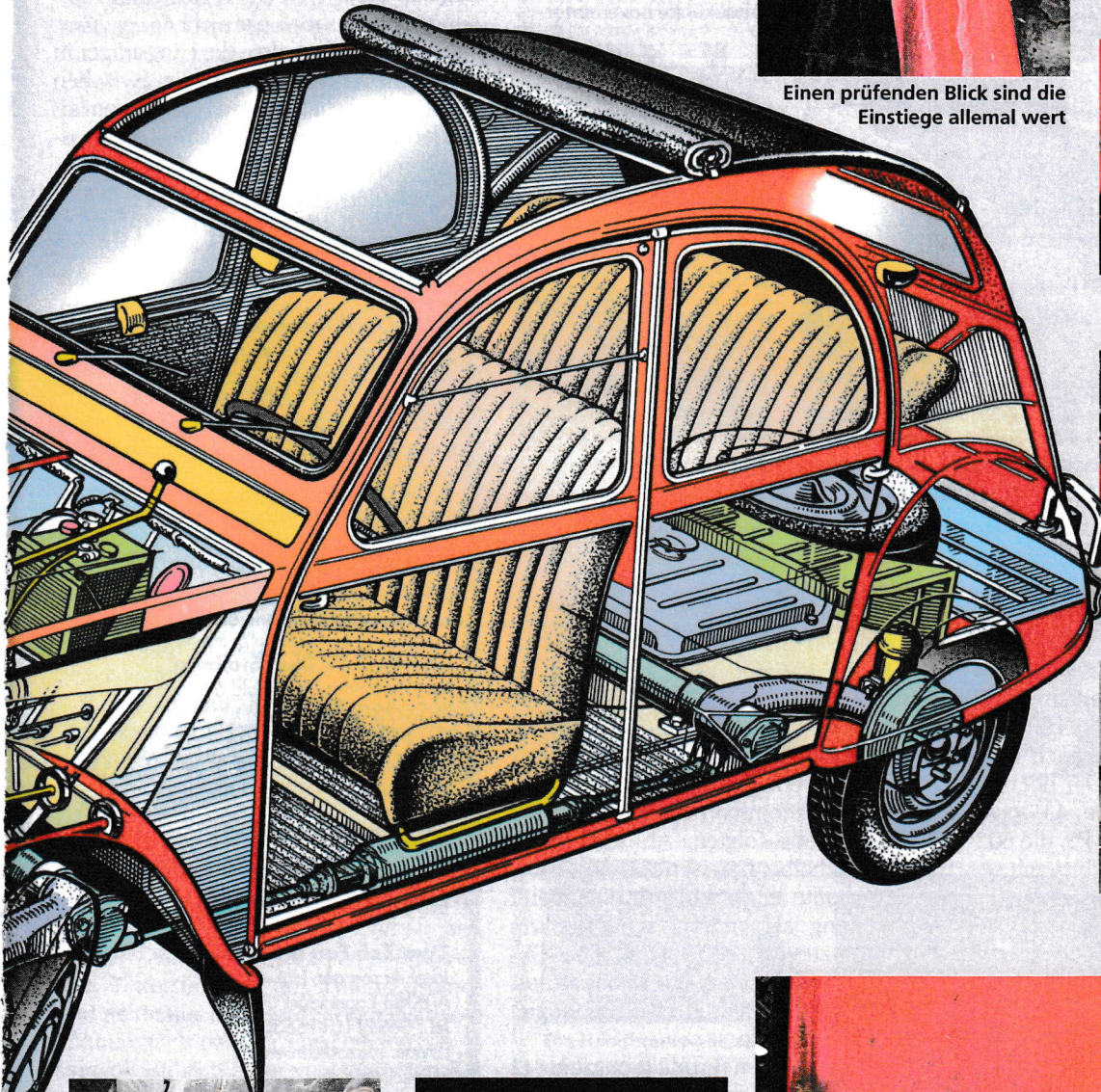
Ente sauer: Dieser C-Säulen/Kasten-Bereich hat es hinter sich



Am hinteren Kotflügelansatz versteckt sich oft übler Rost



Hier bricht sich die braune Pest am Rahmen in Tanknähe Bahn



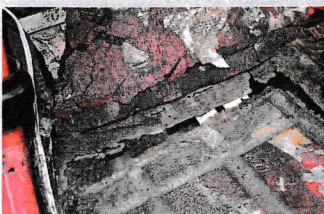
Leicht zu durchschauen: Rost im vorderen Rahmenlängsträger



Nicht immer so gut sichtbar: Blechflicken am Unterboden



Bodenlos: Diese Türunterkante hat schon bessere Tage gesehen – sie müssen aber schon ein wenig länger her sein...



So hässlich kann der Fußraum/Pedalboden eines Entleins sein



Auch um die Sitzschienen herum nistet sich der Gilb gerne ein

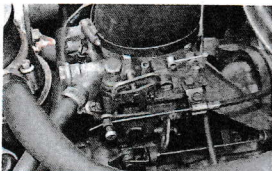
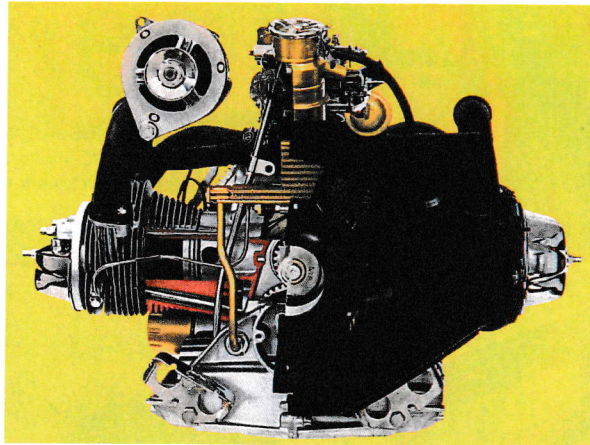


Hintere Radhäuser, die innen so aussehen, schreien nach Arbeit

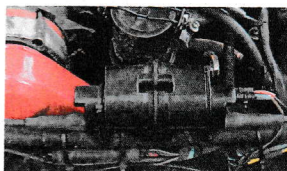


Das Blech neben und unter den Rückleuchten ist oft angefressen

Im Motorraum



Der oft verdeckte Vergaser macht kaum Probleme



Die Zündspule sorgt jedoch gelegentlich für Kummer



Überraschend zäh: der luftgekühlte Boxermotor



Die Gummibuchsen der Schaltung haben oft Spiel



Prüfungswert: Alter und Stand der Bremsflüssigkeit

vermochte der designierte Nachfolger die Ente nicht zu schlachten, sondern wurde von ihr noch überlebt...

Unterdessen war der Regenschirm auf Rädern in Studentenkreisen angekommen, 1970 startete das Federvieh nach einer Verjüngungskur neu durch. Der noch bis 1978 angebotene, sparsame 435-ccm-Motor kam im 2 CV 4 auf 23 PS, die 602-ccm-Maschine des 2 CV 6 führte mit seinen 28 PS die Tradition des 3 CV fort.

1974 wich der Alugrill einem Plastikteil und die Ente bekam eckige Scheinwerfer. 1976 gab's dann mit der kleinen Maschine für zwei Jahre den 2 CV Spécial, bei dem

die hinteren Seitenfenster wieder fehlten. Maßnahmen zur Abgasreduzierung beim größeren 2 CV 6 ließen die Leistung auf 25 PS sinken, zwei Jahre später stieg sie aber wieder um vier PS. Die limitierte Charleston-Ente von 1980 war so erfolgreich, dass sie kurz darauf ins Serienprogramm aufgenommen wurde – weitere Sondermodelle folgten. Ab 1981 gab's vordere Scheibenbremsen für den 2 CV, 1985 schaffte er es gar, mit niedrigerer Verdichtung als bedingt schadstoffarm eingestuft zu werden. 1988 lief die 2-CV-Produktion im Stammwerk Levallois aus, 1990 folgte das Enten-Ende im portugiesischen Mangualde.

In seiner langen Produktionszeit (42 Jahre) hat der 2 CV zahlreiche Änderungen erfahren. Wir richten unser Augenmerk hauptsächlich auf die späten Cabriolimousinen-Baujahre, „da die Modelle ab '84“, so 2-CV-Spezialist Ingo Meier, „eindeutig den deutschen Enten-Markt dominieren.“ Nützliche Tipps zu den einzelnen Döschwo-Versionen liefern *Der Entenschnabel* (www.der-entenschnabel.de) und *Citroënchen* (www.citroenchen.de) oder weitere Publikationen von Entenclubs. Ebenso hilfreich ist die gängige Enten-Literatur (zu finden etwa unter edition.garage2cv.de). Das als Standardwerk geltende Buch „Citroën 2 CV. Die Geschichte eines Autos namens Ente“ von OLDTIMER-MARKT-Mitarbeiter Ingo Meier ist derzeit zwar vergriffen, wird demnächst aber in erweiterter Fassung neu aufgelegt.

Karosserie/Rahmen

Eifrigster Enten-Jäger ist und bleibt der Rost. Knackpunkt im wahrsten Sinne des Wortes ist bei allen 2 CV der Rahmen. Enten-Kenner Meier dazu: „Ab 1983/84 tritt dieses Problem sogar deutlich massiver auf, da Citroën zwecks Kostenersparnis Abstriche bei der Materialqualität machte. Bei älteren Enten gibt's diese Sorgen in dem Ausmaß gar nicht.“

Zunächst gilt es also, die Längsträger in Augenschein zu nehmen, die zwischen Vorderachsaufnahme und Federtöpfen faltenfrei sein sollten und keine Durchros-

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

2 CV-Club Hannover „LaDeuche“

Thomas Fischer, Wiehbergstr. 56
D-30519 Hannover
Tel.: 0511/861294, Fax: /871728
E-Mail: fischer@ladeuche.de
www.ladeuche.de

2 CV Club Heilbronn

Harry Siegel, Am See 8
D-74363 Güglingen
Tel.: 07135/960350, Fax: /960351
E-Mail: siegel.harry@t-online.de
www.2cv-club-heilbronn.de

Citroën 2 CV Club Stolberg

Kurt Hermanns, Am Wald 6
D-52222 Stolberg
Tel.: 0171/4734812
E-Mail: kurt.hermanns@gmx.net
www.2.cv.ms

2 CV Club Hatzenorf

Heinz Neumann, Gniebing 19
A-8330 Feldbach
Tel.: 0664/3689132

Zwa Zeh Fau Club Graz

Josef Arzberger, Höf 46
A-8063 Eggersdorf
Tel.: 0699/10115530
E-Mail: jozzo@citroen.ac
www.citroen.ac

Döschwo-Freunde Schweiz

Albi Egli, Ghöchstr. 119
CH-8498 Gibswil-Ried
E-Mail: albi2cv@bluemail.ch

Darüberhinaus gibt es noch zahlreiche, regional aktive Enten-Clubs

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

tungen aufweisen dürfen. Mit den Fingern taste man zusätzlich auf der Oberseite der Längsträger auf Höhe der Hinterräder nach Löchern ab: „Die Rahmen der Achtziger-Jahre-Enten kriegen hier nach über 20 Jahren ein Problem“, weiß Markus

Ersatzteilpreise (2 CV 6)

Rahmen grundiert/verzinkt	749/839,90 €
Kurbelwelle	429 €
Kolben u. Zylinder	229 €
Kolbenringe ab '76	41,48 €
Auspuff	139,90 €
Kupplungssatz bis/ab '82	99,90/99,99 €
Satz Brems Scheiben (vorne)	51,90 €
Satz Bremsbacken (hinten)	26,90 €
Scheiben-/Handbremsklötze	23,50/14,99 €
RBZ vo. ab '70/hi. ab '73	23,99/26,99 €
Hauptbremszylinder ab '76	79,90 €
Rolldach, schwarz	169 €

Quelle: Der Franzose, Osloer Str. 9-11, 49377 Vechta, Tel.: 04441/910145, www.franzose.de. Außerdem sehr rührig: Die Ente, Messingweg 4, 48308 Senden, Tel.: 02597/939751, www.2cv.de, sowie Meisen, Silostr. 7-9, 41363 Jüchen, Tel.: 02165/5015, www.f-w-meisen.de.

Kestner, Inhaber der Werkstatt *Entenkult* in Mainz, aus eigener Praxis.

Unter der Fahrgastzelle wird der doppelte Boden zwischen den Längsträgern von stabilisierenden Stehblechen durchzogen, deren Verlauf sich an den Schweißpunkten im unteren Blech erkennen lassen sollte. An diesen Stellen treten wegen der aufeinanderliegenden Bleche naturgemäß gerne Durchrostungen auf. Oftmals hat aber irgendwer einfach ein großes Blech druntergesetzt, so dass besagter Schweißpunktverlauf nicht mehr zu erkennen ist. Die Folge: Innen rostet's munter weiter, bis der Rahmen am Ende durchbricht – egal, wie viele Monate die TÜV-Plakette noch ausweist. Auch eine schwergängige Lenkung deutet auf einen nachgiebigen 2-CV-Rahmen hin, der übrigens häufig schon vor Ablauf der Sechsjahres-Garantie gegen Durchrostung gegen einen neuen getauscht worden ist...

Neue Rahmen sind allerdings bei verschiedenen 2-CV-Spezialisten zu haben und kosten um die 750 Euro, mit Aufschlag sind sie auch vollverzinkt lieferbar. „Marode Chassis zu schweißen lohnt sich mittlerweile nicht mehr“, meint Entenkult-Inhaber Kestner. „Lediglich bei 2-CV-Oldies aus den Fünfzigern und Sechzigern kommt Schweißen aus Originalitätsgründen in Betracht“, ergänzt Alt-Enten-Spezialist Meier.

Ein prüfender Blick auf und unters Blechkleid ist also bei den meisten 2 CV angeraten, auch weil werksseitige Malaisen wie der immer nur hauchdünn aufgetragene Lack und die noch sparsamere Hohlraumkonservierung dem Gilb Vorschub leisten. Von Brat-Enten mit zahlreichen Blechflicken und jeder Menge Unterbodenschutz ist beim derzeit steigenden Marktwert eh abzuraten. Die weitere Untersuchung des Enten-Zustands und der Status einer raren Modellvariante können auch darüber entscheiden, ob es sinnvoll ist, sich einer vergammelten Karosserie noch einmal liebevoll anzunehmen. Den Grund nennt Markus Kestner: „Unter Freunden gibt's ab und zu eine Recycling-Karosserie – für rund 4500 Euro.“

Erster Untersuchungspunkt der verschraubten Karosserie ist der vordere Fußraum. Vor allem die Bodenbleche, besonders der Pedalboden, sollten in Ordnung sein. Weiterhin verdienen die Sitzschienenbefestigungen und die Kastenkonstruktion unter der hinteren Sitzbank Beachtung. Wichtig ist außerdem ein eingehender Check der Einstiege sowie der vorderen Seitenwände. Auch die unteren Bereiche der A- und C-Säulen sollten eines Blickes gewürdigt werden, da sich dort gerne Schmutz und Feuchtigkeit einnisten. Die C-Säulen liegen im Spritzwasserbereich der Hinterräder, so dass sich an den

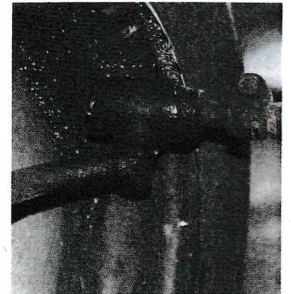
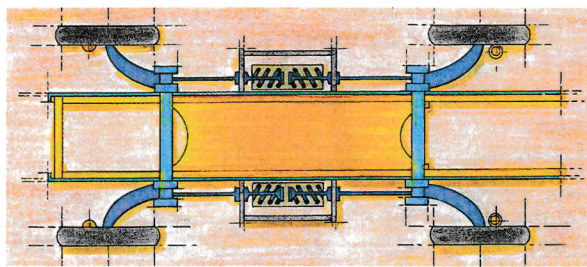
Der heutige Marktwert*



2 CV	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
2 CV A	1949-1955	16.000 €	9.000 €	6.000 €	1.900 €	600 €	4.700 DM
2 CV AZ	1955-1957	15.600 €	8.700 €	5.700 €	1.600 €	500 €	4.650 DM
2 CV AZL	1957-1960	15.100 €	8.500 €	5.400 €	1.400 €	500 €	4.750 DM
2 CV AZL	1961-1963	12.500 €	6.500 €	4.000 €	1.300 €	400 €	3.950 DM
2 CV AZA/AZAM	1963-1970	12.100 €	6.300 €	3.900 €	1.200 €	300 €	4.090 DM
3 CV AZAM 6	1965-1967	10.500 €	6.700 €	3.800 €	1.300 €	400 €	4.890 DM
2 CV 4	1970-1978	9.500 €	5.500 €	3.800 €	900 €	200 €	4.130 DM
2 CV 6	1970-1976	11.000 €	6.900 €	3.900 €	1.400 €	-	4.600 DM
2 CV 6	1977-1990	10.600 €	6.800 €	3.900 €	1.400 €	-	6.790 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Fahrwerk und Bremse



Nicht zu tolerieren: Spiel der Spurstangenköpfe



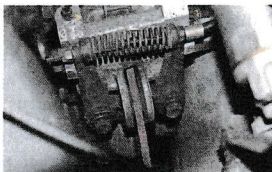
Die Achsschenkelbolzen sollten kein Spiel haben



Ein neueres Problem: Vorne durchgerostete Federtöpfe



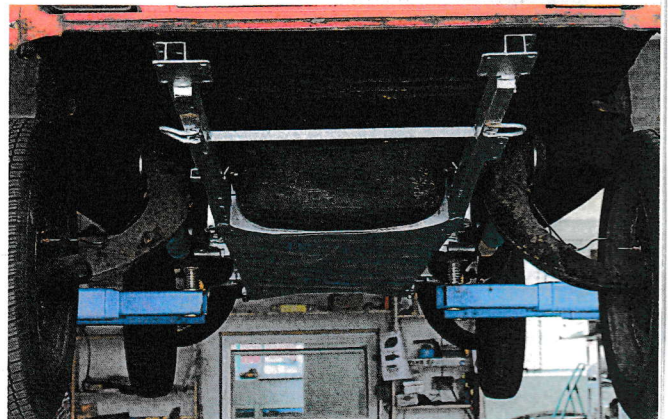
Enten-Schwinge können bisweilen auch durchrosten



Die Handbremsseile sollten noch genug Reserve haben



Ab 1981 trug der 2 CV vordere Scheibenbremsen

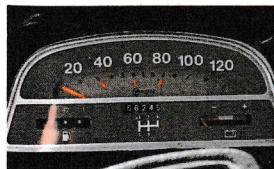


Nur für Demonstrationszwecke: ein neuer, vollverzinkter Rahmen unter einer Entenhaut im Endstadium

Kotflügelbefestigungen Dreck und Nässe sammeln – mit den bekannten Folgen. Richtig übel kann es auch in den hinteren Radkästen aussehen, hier sollten Sie deshalb besonders genau die Gegend um die Gummipuffer der Schwingarmanschläge kontrollieren.

Im oberen Bereich des Aufbaus sind Haubenscharniere, Lüfterklappe sowie Scheibenrahmen typische Enten-Schwachpunkte. Relativ neu ist, dass die Motorhauben an der Vorderkante gammeln und es auch über der Frontscheibe zu Durchrostungen des Rahmens kommen kann...

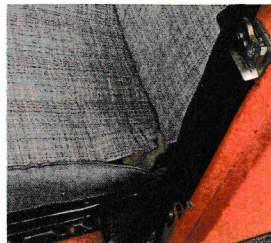
Interieur und Ausstattung



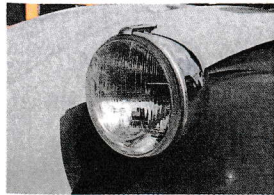
Das Kombiinstrument macht selten Ärger



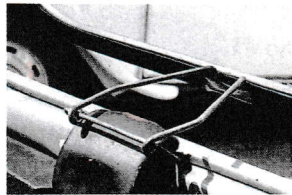
Sind zur Zeit Mangelware: Zündschlüssel für den 2 CV



Oft hin: die Sitze. Neue sind für junge 2 CV kein Problem



Diese Augen lügen nicht. Aber sie korrodieren oft



Beliebtes Enten-Zubehör: Aufsteller fürs Seitenfenster



Fürs Rolldach gibt's Ersatz in diversen Variationen

Im Wageninneren sind die hinteren Radkästen (Sicherheitsgurtaufnahmen/Rückbankhalterungen) ein guter Nährboden für Feuchtbiopten. Außerdem sind der Rand des Kofferraumbodens, die Gegend um die Rückleuchten sowie die Unterkante des Heckabschlussblechs, das aus vier Teilen besteht, stark rostgefährdete Zonen.

Immer einen Blick wert sind Türunterkanten und vordere Kotflügel. Letztere neigen zu Vibrationsrissen und Rost an den Radläufen, und derzeit macht sich Ersatz extrem rar. Alles in allem ist die Versorgung mit Reparaturblechen speziell für späte 2 CV aber besser als je zuvor. Bei vor 1970 gebauten Döschwo jedoch sollten Kotflügel und Türen original und intakt sein, denn gute Blechteile für Alt-Enten

sind auch in Frankreich längst nicht mehr an jeder Ecke aufzutreiben.

Technik

Der luftgekühlte Boxer des 2 CV sowie die übrigen Technikeile sind hart im Nehmen. Kolben und Laufbuchsen können zudem ausgewechselt werden. 100.000 Kilometer sind für einen 2 CV 4 ein guter Wert, ein 2 CV 6 erreicht in der Regel zwischen 150.000 und 200.000 Kilometer. Extrem hohe Laufleistungen offenbaren aber deutlich die Schwachpunkte. Bei den vor 1970 gebauten „Rundpedal“-Enten ist zudem auch in Sachen Mechanik jedes Teil anders als bei den späteren Modellen, was sich ebenfalls in der Verfügbarkeit mancher Technikeile niederschlägt.

Die Triebwerke reagieren allgemein allergisch auf Ölmangel und Störungen im Schmiersystem. Leckagen der Stoßelstangendichtungen gelten als normal. Ernstzunehmendere Zicken macht dafür gerne mal die Zündspule. Unproblematisch geben sich die Getriebe – mit einer Ausnahme: die Schaltboxen später schiebengebremster Enten. Ab Modelljahr 1984 war die Zahl der Körnerschläge zur Sicherung der Rückwärtsgang-Haltemutter von sechs auf drei halbiert worden, manches zu forsch angegangene rückwärtige Ausparkmanöver endete mit einem furchtbaren Durcheinander im Getriebe...

Ein recht junges Phänomen sind Federköpfe, die an ihrer Vorderseite durchrosten, wie 2-CV-Spezialist Kestner betont: „Das gab's vor einigen Jahren noch nicht“. Und an den Schwingarmen speziell der Hinterachse macht sich zuweilen starker Rostbefall bemerkbar.

Die kurzen Wartungsintervalle (Motorölwechsel alle 5000, Getriebeöl alle 20.000 Kilometer), insbesondere der re-

gelmäßige Abschmierdienst der Achsschenkel und der Antriebswellen sind aufgrund der Lebensphilosophie vieler Besitzer eher selten eingehalten worden. Nicht zu tolerierendes Spiel der Achsschenkelbolzen und der Spurstangenköpfe ist daher heute an der Tagesordnung. „Auch die Lenkritzel sind häufiger ausgeschlagen – ein Defekt, der bei Enten früher bei allgemein kürzerer Lebenszeit normalerweise nicht vorkam“, resümiert Kestner.

2 CV mit vorderen Trommelbremsen ziehen beim Verzögern oft schief, da das Wechseln der Bremsbeläge eine fummelige Angelegenheit ist, die möglichst lang hinauszögert wird. Zu achten ist auch auf die beiden Handbremsseile, deren Einstellmutter nicht zu weit reingedreht sein sollten. Die dünnen, korrosionsgefährdeten Bremsleitungen sind ein beständiger Quell des Ärgers, darüber hinaus rosten die hinteren Bremsen gerne mal fest. Enten mit 15-Zoll-Reifen (ab 1959, vorher 16 Zoll) sind derzeit gut versorgt. Die Preise beginnen bei 42 Euro für Standardpneus der Größe 135 R 15, die guten Michelins kosten 100 Euro das Stück.

Interieur/Zierrat/Elektrik

Die Inneneinrichtung des Döschwo hat gemeinhin nie viel Pflege erfahren. Zumindest bei spätgeborenen Enten ist das nicht ganz so tragisch, da Ersatz üblicherweise für kleines Geld problemlos zu bekommen ist – wenn auch nicht immer: „Hahnentritt“-Sitze der ersten Charleston-Sonderserie sind völlig verschwunden.

Düster sieht es vor 1974 aus, ganz finstern wird's schließlich bei „Rundpedal“-Enten von vor 1970. Ingo Meier dazu: „Bei ihnen sollte das Interieur komplett und original sein, alles andere rechtfertigt deutliche Abschläge. Es wird zwar einiges nachgefertigt, oft bleibt aber nur der Gang zum Sattler. Originalteile wie Stoßfängerbügel, Lenkräder, Türverkleidungen, Steinschlagecken oder Klapp-Heckbleche zu besorgen, kann Jahre dauern. Ebenso hintere Kotflügel aus den Jahren vor 1966, die schmaler sind als spätere Exemplare.“

In Sachen Elektrik ist die Ente unkompliziert – losgerüttelte Steckverbindungen und phantasievoll verdrahtete Kabelstrecken stellen meist die größten Probleme dar. Oder Engpässe, wie Entenkult-Inhaber Kestner weiß: „Zündschlüssel sind derzeit Mangelware, im Moment gibt's einfach keine.“ Alles in allem ist die Anzahl der elektrischen Verbraucher aber überschaubar, außerdem sind die Sechsvolt-Limas und Zugschlösser (vor 1970) problemlos zu überholen.

Fazit

Klar, aus Pierre Boulangers TPV wurde nie ein TGV. Aber darum ging es Döschwo-

Die Ahnengalerie



Oma Duck: Prototyp „TPV“ von 1939



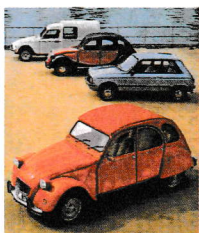
Ganz rar: frühe Wellblech-Ente



Links: Ab 1960 gab's die neue Haube



So gab sich der 2 CV Ende der Sechziger



1981: Brillen-Ente mitsamt Abarten

Besitzern nie, sondern um das alternative Lebensgefühl. Die Zeit der preiswerten Studenten-Ente ist aber endgültig vorbei. Ein 2 CV 6 in realistischem Dreier-Zustand kratzt locker an der 4000-Euro-Marke und ist damit fast so teuer wie vor 20 Jahren die letzten frisch geschlüpften Enten. Teile gibt es nach wie vor günstig bei den bewährten Anbietern (www.franzose.de, www.2cv.de, www.f-w-miesen.de), auch in Kleinanzeigenangeboten lässt sich gelegentlich noch

Der Enten-Spezialist



Markus Kestner

Der gelernte Diplom-Architekt (im Bild rechts) schraubt seit 25 Jahren am französischem Geflügel und hat schließlich sein Hobby zum Beruf gemacht. Dem Inhaber der Werkstatt *Entenkult* in Mainz-Mombach blieb der Wandel der 2-CV-Szene nicht verborgen: „Billige Enten für 300 bis 500 Euro gibt's so gut wie nicht mehr. Die Klientel verändert sich, Schüler und Studis können sich das Federvieh nicht mehr leisten. Stattdessen kommen mehr und mehr Leute, die schon vor 30 Jahren einen Döschwo ihr Eigen nannten und jetzt in ihren Jugenderinnerungen schwelgen wollen.“ Damit aus ihren Jugendträumen kein Alpdrücken wird, rät der 45-Jährige seiner Kundschaft zur Hohlraumkonservierung. „Die Investition von um die 600 Euro lohnt sich in jedem Fall.“ Die Adresse: Entenkult, Im Gewerbegebiet 2 c, 55120 Mainz, Telefon 06131/3800970, www.entenkult.de.

etwas finden. Bei Grill-Nachfertigungen ist aber oft die Passform unbefriedigend, die Qualität verchromter Radkappen nicht immer gut. Für Ingo Meier gleicht „die Teilesuche bei vor 1970 gebauten Enten häufig einem Glücksspiel: „Vor allem für Autos vor Baujahr 1954 und belgische Versionen sind einige Dinge oft weder für Geld noch gute Worte aufzutreiben.“

Dank der rührigen Enten-Szene ist aber kein Problem wirklich unlösbar. So sind etwa G-Kat-Nachrüstanlagen problemlos lieferbar, derzeit wird für die Katalysator-Ente eine Einspritzung entwickelt, um künftigen Emissionsbegrenzungen besser begegnen zu können – die Anlage wird

Technische Daten

Citroën 2 CV

Motor: Luftgekühlter Zweizylinderviertakt-Boxermotor (Leichtmetall) vorn; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kippehebel von zentraler Nockenwelle betätigt; ein Fallstromvergaser; zweifach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung; Sechs-, ab 1970 Zwölfvolt-Elektrik

Bohrung x Hub/Hubraum:

62 x 62 mm (375 ccm), 66 x 62 mm (425ccm), 68,5 x 59 mm (435 ccm), 74 x 70 mm (602 ccm)

Leistung: 375 ccm: 9 PS bei 3500 U/min, 425 ccm: 12 PS bei 3500 U/min (bis 1962), 14 PS bei 4200 U/min (1962 bis 1963), 16 PS bei 5000 U/min (ab 1963), 435 ccm: 23 PS bei 7000 U/min, 602 ccm: 21 PS bei 4500 U/min (1965 bis 1967), 28 PS bei 6750 U/min (1970 bis 1975), 25 PS bei 5500 U/min (1975 bis 1977), 29 PS bei 5750 U/min (1977 bis 1985), 27 PS bei 5750 U/min (ab 1985), einige Länder: 28 PS bei 5750 U/min

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Stockschaltung; Frontantrieb

Aufbau: Stahlblechkarosserie auf Plattformrahmen mit Längsträgern

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung an Längsschwingarmen; längsliegende Schraubenfedern (Verbundfederung); mecha-

nische Reibungs- und Trägheitsdämpfer, ab 1965 Teleskopstoßdämpfer

Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung an Längsschwingarmen; längsliegende Schraubenfedern (Verbundfederung); mechanische Reibungs- und Trägheitsdämpfer, ab 1965 Teleskopstoßdämpfer

Fußbremse: Vierradtrommelbremse, ab 1981 vorne Scheiben, Handbremse auf die Vorderräder wirkend

Radstand: 2400 mm

Länge x Breite x Höhe: 3780 (3 CV und 2 CV 6: 3830) x 1480 x 1600 mm
Leergewicht: 495 kg (bis 1954), 525 (2 CV 1954 bis 1970), 575 kg (2 CV 4 ab 1970), 620 kg (3 CV), 600 kg (2 CV 6 ab 1970)

Höchstgeschwindigkeit: 375 ccm: 65 km/h, 425 ccm: 80 bis 95 km/h, 435 ccm (2 CV 4): 100 km/h, 602 ccm: 104 (3 CV) bzw. 115 (2 CV 6) km/h

Verbrauch: ca. 6 bis 8 Liter/100 km

Bauzeit: 375 ccm: 1949 bis 1961, 425 ccm: 1954 bis 1970, 435 ccm (2 CV 4): 1970 bis 1978, 602 ccm (3 CV): 1965 bis 1967 bzw. (2 CV 6) 1970 bis 1990

Stückzahl: 3.867.932, mit Auslandsproduktion rund 5 Millionen

Kat-Nachrüstung: G-Kat bei „Der Franzose“ (Adresse siehe Ersatzteilkasten) 729,90 €, in Edelstahl 939 €

jedoch nicht vorm nächsten Jahr serienreif sein. Und in Frankreich und Benelux kümmern sich ebenfalls eine Menge Leute aktiv um den Erhalt des bejahrten Federviehs. Teilmärkte in diesen Ländern lohnen immer einen Besuch.

Denn: Billiger wird die Ente aller Voraussicht nach nicht mehr.

Text: Michael Hundt

Fotos: Daniel Bartetzko/Beyer/Archiv
m.hundt@oldtimer-markt.de

Ich möchte meinen Oldtimer verwöhnen / Deshalb versichere ich ihn mit vielen Extras.

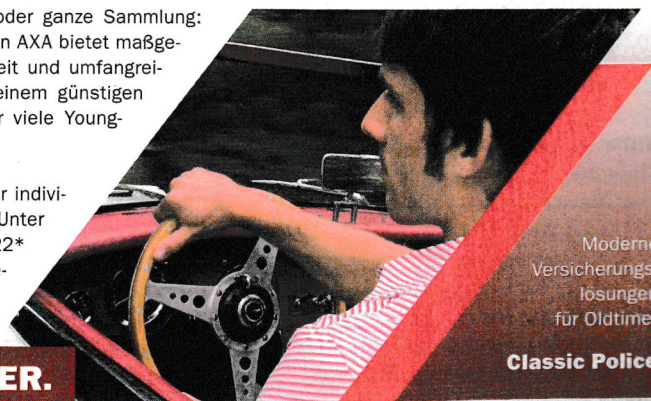
Ob Motorrad, Auto oder ganze Sammlung: Die Classic Police von AXA bietet maßgeschneiderte Sicherheit und umfangreichen Service – zu einem günstigen Preis. Jetzt auch für viele Youngtimer abschließbar.

Fordern Sie gleich Ihr individuelles Angebot an! Unter Tel. 0 180 3 - 55 66 22* oder direkt bei unserem Betreuer in Ihrer Nähe.

Besonders SICHER.
Der Oldtimer-Schutzbrief.

*9 Cent je angefangene Minute aus dem deutschen Festnetz, ggf. abw. Mobilfunktarif.

www.AXA.de



Moderne
Versicherungs-
lösungen
für Oldtimer

Classic Police

Maßstäbe / neu definiert

