

TECHNISCHE DATEN

Citroën 2 CV 6 Club

Zweizylinder-Boxermotor, vorn längs • zwei Ventile pro Zylinder • Hubraum 602 cm<sup>3</sup> • Leistung 21 kW (29 PS) bei 5750/min • max. Drehmoment 39 Nm bei 3750/min • Vorderradantrieb • Vierganggetriebe • Einzelradaufhängung v./h. • Horizontalfederung • vo. Scheiben-, hi. Trommelbremsen • Reifen 125 SR 15 • Länge/Breite/Höhe 3830/1480/1600 mm • Radstand 2400 mm • Leergewicht 600 kg • Tankinhalt 25 l • Zuladung 330 kg • Spitze 110 km/h • Verbrauch ca. 6,5 l/100 km • Neupreis 1989: 9990 Mark

# Der zweite Frühling

In der Ente verschmolz schon immer das Unmögliche: Komfort und Askese. Ihr Alter ist kein Thema: Sie wird heißer geliebt als je zuvor

## »»PLUS/MINUS »»MARKTLAGE

Nichts geht über die geniale Einfachheit einer Ente. Schrauben an ihr macht schon deswegen Freude, weil man überall frankophile Lösungen entdeckt, die es woanders nicht gibt – typisch Citroën, typisch Ente. Sehr eigen. Dabei bereitet die Technik wenig Sorgen. Allen Gerüchten zum Trotz: Mit einem Minimum an Wartung (Ölwechsel, Ventilspiel prüfen) laufen die Motoren ewig. Rost dagegen ist ein leidiges Thema. Vorsicht: Viele notgeschweißte Exemplare werden als restauriert angepriesen. Originalrahmen sind äußerst selten rostfrei, meist herrscht hoher Sanierungsbedarf. Als tückisch gilt das doppellagige Querblech hinter der Pedalerie, das aufwendig zu tauschen ist.

42 Jahre lang lief die Ente vom Band, am Ende waren es über fünf Millionen Stück gewesen. Doch nur wenige haben über die Jahre die nötige Pflege und Rostvorsorge genießen dürfen. Dazu ist die Nachfrage gewaltig gestiegen, die Preise sind explodiert. Im Wertzuwachs hat die Ente, prozentual gerechnet, manchen Ferrari überholt. Unter 5000 Euro ist es bereits schwierig, ein Exemplar im Zustand 2 zu finden. Mit neuem Chassis liegen Enten – je nach Qualität – sogar deutlich darüber.

## »»ERSATZTEILE

Die Versorgung lässt kaum Wünsche offen. Im Prinzip gibt es alles, selbst neue Rahmen. Sie sind besser ausgesteift und präziser gefertigt als das Original, dazu voll verzinkt (ab 850 Euro). Auch ein geregelter Kat ist lieferbar (730 Euro), er sichert die grüne Feinstaubplakette. Die Ersatzteilversorgung teilen sich freie Händler, zum Beispiel „Der Franzose“ ([www.franzose.de](http://www.franzose.de)) oder „Die Ente“ ([www.2cv.de](http://www.2cv.de)). Vieles wird inzwischen nachgefertigt.

### Alltagstauglichkeit

★★★★★

### Reparaturfreundlichkeit

★★★★★

### Ersatzteilversorgung

★★★★★

### Unterhaltskosten

★★★★★

### Verfügbarkeit

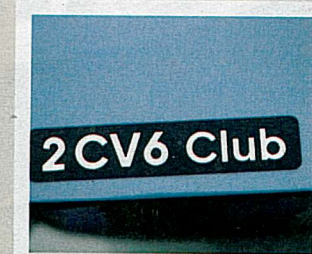
★★★★★

### Preisprognose

★★★★★

### Bewertungsschema

★★★★★ | mangelhaft | ★★★★★ | ausreichend | ★★★★★ | befriedigend | ★★★★★ | gut | ★★★★★ | sehr gut



Ein Club für Genießer: 2 CV 6

## »»EMPFEHLUNG

Für den Alltagseinsatz ist sich eine Ente nie zu schade. Gut jedoch, wenn sie vorn Scheibenbremsen besitzt (ab 1981). Bleibt das große Thema Rost. Wer es original mag, wird den verzinkten Nachbau-Rahmen nicht mögen. Doch bietet er, gemeinsam mit einer Hohlraumkonservierung, die beste Basis für dauerhaften Frieden. Das passende Teilegutachten darf allerdings nicht fehlen, auch muss das Chassis in die Papiere eingetragen sein.

## »»ADRESSEN

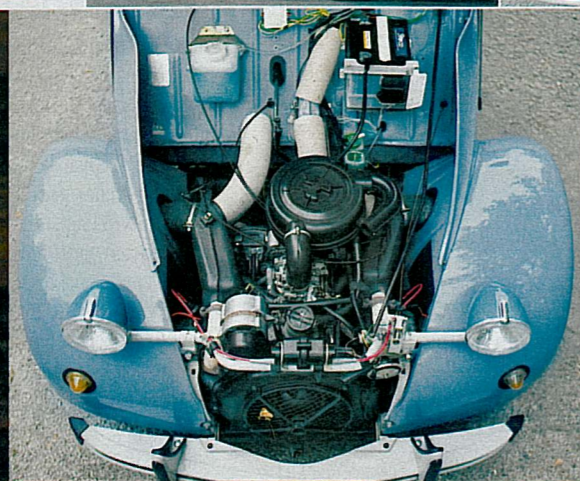
**Klub:** André Citroën Club, [www.andre-citroen-club.de](http://www.andre-citroen-club.de); viele regional aktive Klubs

**Literatur:** Der Entenschnabel, [www.der-entenschnabel.de](http://www.der-entenschnabel.de); Immo Mikloweit: „2 CV – Das Entenbuch“



So simpel, so anders, so genial: Nichts an einer Ente ist gewöhnlich. Geht irgendwas kaputt, lässt es sich ohne großen Aufwand reparieren – nur der Rost nervt seit jeher

Kein Problem, wenn Batterie oder Anlasser streiken, denn eine Kurbel lag jeder Ente bei. Sogar noch bei dieser späten Ente, einer 2 CV 6 Club von Oktober 1989



Alles so schön billig? Das war mal. Es gab eine Zeit, da kostete eine Ente ein paar Hundert Mark, Rest-TÜV inklusive. Ideal für schmale Studentenbudgets: Müslis fuhren regenbogenbunte Döschewos. Verdammst lang her. 1990 standen die letzten neuen Citroën 2 CV beim Händler. Die 9990 Mark klangen ein wenig nach Ausverkauf und Sonderangebot. Heute gibt es für diese Summe, in Euro umgerechnet, nur mit viel Glück ein Exemplar in Zustand 2. So ist's: Gute Enten sind teuer geworden. Teurer als viele Mercedes S-Klassen der W140-Baureihe.

Doch das ist nur der Kaufpreis. Für den Enten-Unterhalt genügt ein Taschengeld. Denn sie spart eine Menge, Tag für Tag: an der Tankstelle (6,5 Liter/100 km), auch in der Werkstatt (Satz Bremsklötze 22,75 Euro, zum Beispiel). Knauser dürfen wieder aufatmen.

Das alles sind nur nüchterne Fakten, das solide Fundament eines unbürgerlichen Lebensentwurfs. Ein 2 CV ist anders. Dabei funktioniert er ohne Nachdenken. Er nutzt Ressourcen, verschwendet nichts. Damit liegt die Ente plötzlich voll im Trend. Das wollte sie doch gar nicht.

Ihre Geschichte begann minimalistisch, als Vehikel für Bauern. Noch in den 30ern war das: furchige Feldwege als Lebensraum, keine Boulevards. Dennoch brachte sie einen Korb Eier ohne Bruch zum Markt, und Platz für ein Fässchen Wein war auch. Ach ja: Billig musste sie sein.

Von Savoir-vivre stand nichts im Lastenheft. Doch von Lebenskunst versteht sie eine Menge, allein schon, weil ihr nie eingefal-

len wäre, sich irgendeiner Mode zu unterwerfen. Eitel, überheblich? War sie nie, dafür völlig unabhängig. Das hielt ihr alle Neider vom Hals.

Die Ente sei der letzte Clochard unter den Automobilen, schrieb Fritz B. Busch schon 1960. Sie sei ein Philosoph. Dabei kommt man mit ihr überall hin, weil 39 Newtonmeter und 29 PS eben doch genügen. Sie ist robust. Nur auf Autobahnen, da fühlt sie sich schon lange nicht mehr wohl.

Auf allen anderen Straßen lebt sie lustvoll auf. Ein paar Meter genügen, schon schmeichelt der sanfte Boxer-Klang wie ein roter Landwein aus dem Languedoc. Die geniale Federung lässt jede Ente schweben, weich wie ein reifer Camembert. Nichts spannt oder zwick, alles wogt und schmeckt.

KOSTEN PRO JAHR	
Steuer	152,16 €
Versicherung	133,40 €
Benzin	523,25 €
<b>0,12 € pro Kilometer</b>	
Berechnungsgrundlagen: 7000 Kilometer im Jahr, Oldtimer-Versicherung, normale Zulassung	

Zwei Handgriffe, dann ist das Dach zurückgeklappt. 30 Sekunden später ist die Ente völlig offen, ein viertüriges Cabrio – ideal zum Autowandern.

Ja, das können andere Klassiker auch. Doch welcher ist nonchalant wie sie, völlig frei von allem Ballast? Und dazu ein Hauch von Anarchie. Auch das ist ihr geblieben. Thomas Wirth

KLASSIKER FÜR KNAUSER



**»»HISTORIE** 1936: Start der Entwicklungsarbeiten am T.P.V. (Toute Petite Voiture, deutsch: ganz kleines Auto). 1939: Die ersten T.P.V. entstehen. 1948: Citroën zeigt den 2 CV, die Weiterentwicklung des T.P.V., auf dem Pariser Salon. 1949: Die Serienfertigung läuft an. 1960: Die Wellblech-Motorhaube verschwindet. 1970: Als neue Modelle kommen der 2 CV 4 (435 cm<sup>3</sup>, 23 PS) und der 2 CV 6 (602 cm<sup>3</sup>, 29 PS). 1990: Produktionsende nach über fünf Millionen Einheiten.



Weniger fährt nicht: T.P.V. von 1939



Mit zwei Motoren: 2 CV 4x4 Sahara



Nostalgie-Ente: 2 CV Charleston