

Spaßvogel

► **Titel Citroën 2 CV Charleston**

„Sie schnatterte aufgeregt mit dem Lüfterrad, dann stob sie in wilden Sprüngen davon, bevor sie abhob und schwebte...“ Fritz B. Busch hat der Ente, zehn Jahre nach Produktionsauslauf, in seinem Museum ein Denkmal gesetzt. Hier sein Bericht über das liebenswürdigste Modell, den Charleston.





*Nach oben hoffen: Bei schönem
Wetter bietet der 2 CV
Frischluftgefühle wie ein Cabriolet*

Fotos: Hartmann

Das is es doch! Vier Türen und ein Rolldach, als wär's eine Cabrio-Limousine, und kein Schlaglochgepolter mehr in unserem ewig halbfertigen Neubauviertel im Hamburger Umland.

„Als obste schwebst,“ sagte meine Tochter. „Is das'n Eigenbau?“ fragte mein Nachbar, der noch gar nichts fuhr, nur Rad. Später kaufte er sich ein Goggo-Coupé, zweifarbig. Die Kinder mussten immer zuhause bleiben, weil sie beide inzwischen größer als fünfzig Zentimeter waren. Das ist lange her, vor vierzig Jahren mag das gewesen sein, als ich in meinem Fahrbericht „Der letzte Clochard“ über die Ente schrieb:

„Der 2 CV ist ein Kleinwagen mit dem Innenraum einer Taxe, dem Federungskomfort eines Sechszylinders, der Robustheit eines Traktors und dem Benzinverbrauch einer Isetta. Aber die Leute lachen nun mal über Dinge, die sie nicht begreifen.“

Ich schlief im Geist mit ihr unter einer Brücke und blickte jedem Sechszylinder verächtlich nach. Sie war das T-Modell jener Jahre. Henry Ford hätte sie nicht besser machen können. Hatte er nicht im Jahr 1909 gesagt (man kann es nachlesen):

„Ich beabsichtige, ein Automobil für die Menge zu bauen. Es wird groß genug sein, um die Familie mitzunehmen, aber

klein genug, dass ein einzelner Mann es unterhalten kann.“ Das war das T-Modell. Aber die Ente hat Ford dann verschlafen. Als Ford wäre sie ein Welt-Auto geworden.

Damals hätten Abermillionen Menschen sie gebrauchen können, bis hinunter in den Senegal und rüber nach Chemnitz, und erst recht die Italiener. In ihr war Platz für drei Generationen. Also hat auch Giovanni Agnelli sie verschlafen und ein Mäuschen geboren. Und bei Licht betrachtet hat Ferdinand Porsche das Pferd beim Schwanz aufgezäumt und ganze zwei Türen und den Kofferraum glatt vergessen.

Ich hielt mir mehrere Enten hintereinander, stets als Zweitwagen, gewiss, aber nie spielten sie in unserem Haushalt die zweite Geige. Die letzte war schwarz und rot. Denn eines letzten Tages nannte man sie nach jenem trotzig-frechen Tanz, der so etwas wie der Abgesang der wilden Zwanziger gewesen war, Charleston! Cake-Walk, Ragtime, Jazz und Shimmy hatten als Freudenspender ausgedient, und der Slow-Fox geriet entschieden so brav. Da brachte der Charleston noch einmal Schwung in die Bude. Für die im Sinkflug befindliche Ente glich der Name einem letzten Aufwind.

Der Clochard als feiner Pinkel, so ganz wohl fühlte er sich wohl nicht in seiner Haut, weshalb er alles daran setzte, seine Herkunft nicht zu verleugnen. Er blieb sich treu in all seinen Eigenschaften, und was um ihn herum geschah, mag ihm nur ein müdes Lächeln abgerungen haben. Jenes, dass alle Entenfahrer auszeichnete. Sie ersetzten die fehlende Knautschzone durch jenen defensiven Fahrstil, zu dem sie die Ente wohlmeinend animierte. Sie würde ja sogar ihren eigenen Airbag aufgeschlitzt haben, hätte man sie gegen irgend etwas gesetzt.

Einmal, als ich wieder mit ihr unter einer Brücke schlief (im Geiste neigen Entenfahrer häufig dazu), raunte der Clochard mir ins Ohr: „Genug ist besser als zu viel, merk dir das!“ Diese Weisheit ist der Schlüssel zur Zufriedenheit, Freunde, merkt Euch das!

Als Ford wäre die Ente ein Weltauto geworden. Damals hätten Abermillionen sie gebraucht

Ich machte sie mir schnurstracks zu Eigen, stets auf der Suche nach Erleuchtung, wie ich nun mal bin, eilte nachhause und sagte zu meiner Frau: „Morgen fahren wir mit der Ente nach Italien. Auf Elba soll der September besonders schön sein.“

Sie stutzte nur einen Wimpernschlag lang, dann begann sie zu packen. Sie holte meine älteste Cordhose aus dem Schrank, etliche verfilzte Pull-over und amerikanische Holz-fällerhemden, dazu die ausge-

latschten Turnschuhe und den Gürtel, den ich aus der Kriegsgefangenschaft mitgebracht hatte. Sich selbst rüstete sie ähnlich aus, ohne verhindern zu können, dass sie noch immer blendend in diesen Klamotten aussah, und dann schlossen wir unseren Sechszylinder gemeinsam, dabei hinterhältig grinsend, in der Garage ein.

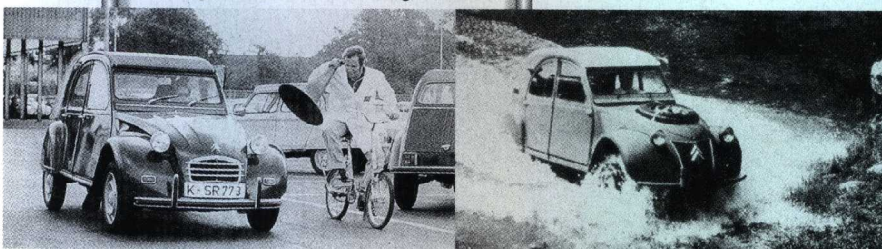
Einen Fehler machten wir dennoch. Am Tag vor der Abreise ließ ich ein Radio einbauen. Ich träumte vom offenen Rolldach, warmem Wind und italienischen Melodien. Das klappte auch. Wir fuhren heiteren Gemüts bis Santa Margharita und wurden dabei spürbar jünger. Dann rüber nach Elba, kleine Pension am Meer, alles paletti. Der Clochard schlief draußen unter einer Platane. Aber am nächsten Morgen war das Radio weg.

Das Radio war der Hauch zuviel gewesen, zumal es eines der besten war. Welch ein Stilbruch aber auch. Das hatte der Dieb ganz richtig erkannt und uns geraten, künftig selber zu singen. So wurde die Rückfahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis, denn wir genossen nun wirklich Ente pur und vermissten nichts, aber auch gar nichts. Wir fühlten uns so frei wie Rucksack-Touristen und schworen uns, ab sofort Ballast abzuwerfen, wann und wie immer es ginge. Aber wie schnell vergisst man solche guten Vorsätze...

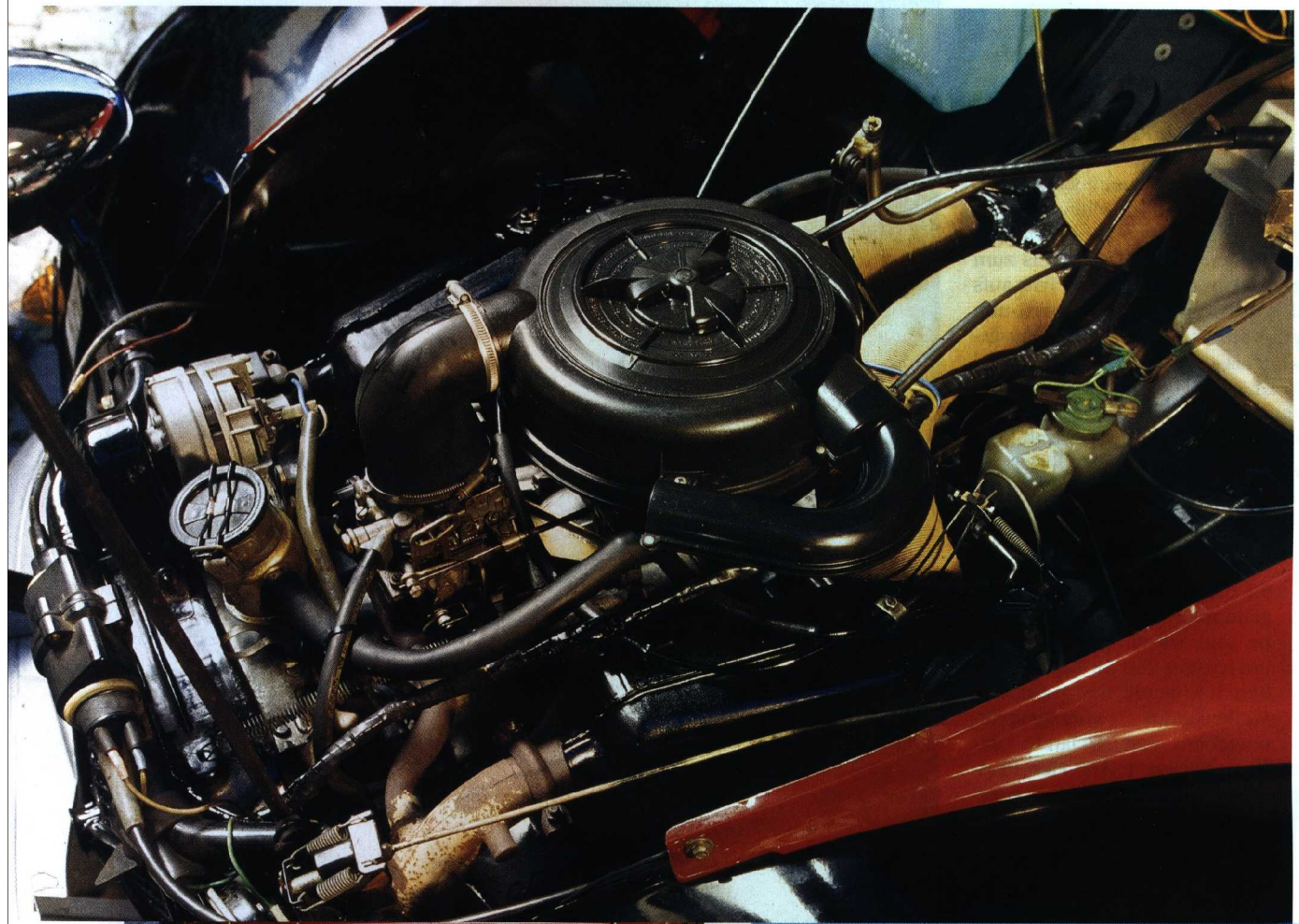
Die Werbung für Konsumartikel aller, auch der überflüssigsten Art, verleitet uns doch immer wieder zu den abwegigsten Verhaltensweisen. Ich will sie hier nicht aufzählen, zumal sie dem Leser bestens be-

Historie

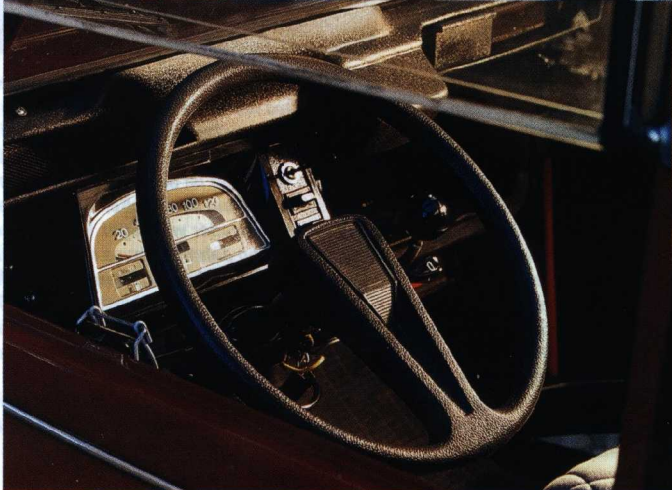
- 1948** Präsentation des Ur-Modells 2 CV A mit 9 PS und 375 cm³
- 1949** Beginn der Serienfertigung
- 1951** Fourgonette-Version, auch Kastenente genannt, wird vorgestellt
- 1954** AZ-Baureihe mit 425 cm³ und 12 PS ergänzt das Ur-Modell
- 1961** 2 CV A wird eingestellt
- 1970** 2 CV 4 und 6 ersetzen die AZ-Modelle, 435 cm³ und 23 PS oder 602 cm³, bis zu 29 PS
- 1981** Charleston-Ente in Zweifarblackierung erscheint
- 1988** Einstellung der Enten-Fertigung im Stammwerk Levallois
- 1990** Produktion in Mangualde/Portugal wird ebenfalls eingestellt



Mit einem Werbefoto (links) dokumentierte Citroën den dezenten Sound des Zweizylindermotors; deutlicher vernehmbar ging dagegen die Safari-Ente mit zwei Triebwerken zu Werke



Der 597 cm³ große Zweizylinder-Boxer leistet in der Charleston-Ente satte 29 PS. Trotz reichlichen 2400 Millimetern Radstand geht es in Kofferraum und Interieur des 2 CV ziemlich beengt zu



kannt sind. Dennoch habe ich zwischendurch immer wieder mit Enten gespielt, mit meinen eigenen, aber auch mit Testwagen, von denen einer gar zwei Motoren hatte. Vorne 13 PS und im Bürzel dasselbe noch mal, woraus erhellt, dass es vierzylindrige Enten zu kaufen gab.

„Die erste rote Kontrollleuchte erlischt, Frontmotor läuft. Also drehe ich auch den zweiten Zündschlüssel bis zum Anschlag – Heckmotor läuft! Ein Tritt auf Gaspedal, von vorne bis hinten wird nun angesaugt, verdichtet, gezündet, ausgepufft und gebläsegekühlt, geschnieft und geröchelt. Es ist, als befände man sich im Maschinenraum eines Frachtdampfers. Der Rückspiegel ersetzt den Drehzahlmesser. Im Augenblick vibriert er mit dreitausendfünfhundert. Drei, zwei, eins – los! Der Wagen macht einen Satz und beschleunigt lärmend wie eine Ju 52, die auf die Schallmauer losgaloppiert. Es muss eine Wonne sein, sie zu durchbrechen, um jenseits von ihr Ruhe zu haben. Ich werde wie auf einem Wellenkamm vorangespült, umgeben von Gelände der Kampfklasse 1. Auf vier Plattfüßen, ein jeder wie vorge-schrieben mit nur 0,7 atü gefüllt, bricht das feldgraue Gehäuse durchs Unterholz, latscht alles nieder, wühlt sich durch den Sand, klettert über

Von vorn bis hinten wird ausgepufft, gebläsegekühlt, geschnieft und geröchelt

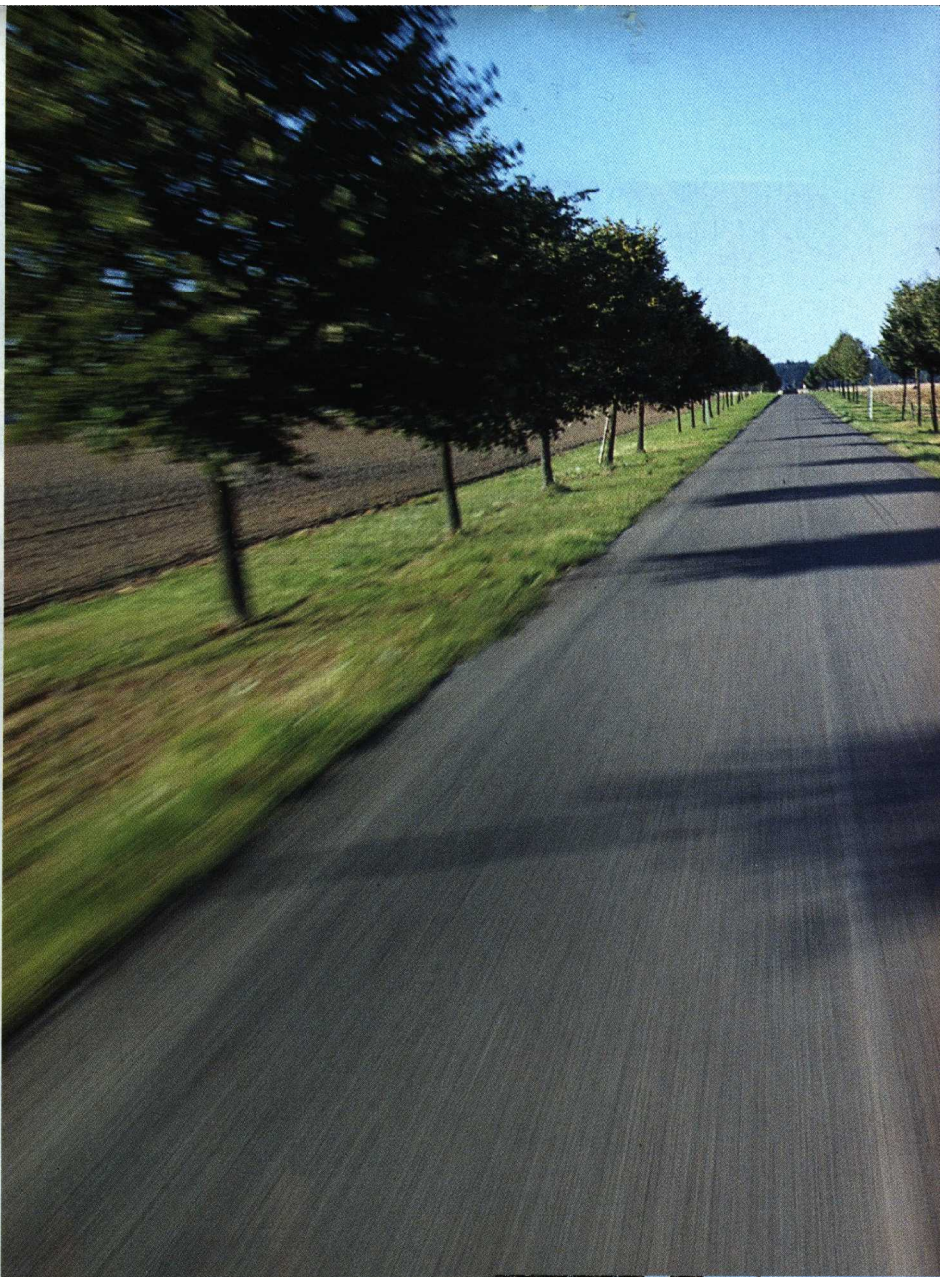
Geröll, ist nicht aufzuhalten. Nach wenigen Minuten ist Höhe 304 genommen. Anhalten, ungläubig staunend zurückblicken. Die Motoren kauen, nein käuen, brum-mend wieder. Die Flanken beben. Welches Tier reite ich, ein Kamel?”

So war das mit dem „Sahara“. Ich habe seine Heckklappe jüngst durch eine Plexiglasscheibe ersetzt, damit meine Museumsbesucher mir glauben. Das Ding hat tatsächlich zwei Motoren! Die wenigsten wissen das. Sahara, weshalb dieser Name? Nun, die Franzosen setzten sie bevorzugt

Ten years after

Klaus Westrup über seine Jahre mit dem 2 CV

Im Mai 1990 kaufte ich meinen letzten 2 CV, einen der letzten überhaupt. Gunter von Bülow, damals PR-Chef von Citroën in Deutschland, hatte zuvor telefonisch verkündet, es sei bald aus. Aus – das bedeutete Produktionsende nun auch im portugiesischen Mangualde, wo der Deux Chevaux in seinen beiden letzten Produktionsjahren noch entstand. Aus – das hieß für den Liebhaber natürlich auch, schnell noch zugreifen. Etwas unentschlossen wählte ich für den Technik-Oldie, der nun zu einem Zeit-Oldtimer heranreifen sollte, die Farbe weiß, kombiniert mit einem schwarzen Rolldach. Zehn Jahre sind seit der Überführungsfahrt an einem schwülen Mai-Nachmittag mit Einfahr-Tempo 90 auf der A 61 vergangen. Im August sprang die Kilometerrolle auf 30 000. Die Distanz setzt sich aus



Feste Beziehung: Klaus Westrup und sein Citroën 2 CV



vielen kleinen Häppchen zusammen, nicht aus einer Dreiviertel-Weltreise. Wir sind mit Tempo 70 schon auf der Schwarzwald-Hochstraße gesehen worden, auch im Elsass oder vor den Schwetzingen Straßencafés. 2 CV-Treffen meiden wir, suchen eher die Stille, sofern dies mit einem 2 CV überhaupt möglich ist. Nicht einmal ein Radio lenkt ab von der, wie der Sportjournalist Horst Vetten einmal treffend schrieb, „selbstgewählten Mönchszelle“. Er meinte das Automobil schlechthin, doch die wahre Mönchszelle ist nur er geblieben, der 2 CV. Es gibt nur das zum Fahren Unerlässliche. Entsprechend gering ist das Risiko, von Störungen heimgesucht zu werden. Der Öldruckschalter ging kaputt, ebenso der Schlauch zwischen Benzinpumpe und Vergaser. Dem Rostfraß wurde durch eine Hohlraumversiegelung vorgebeugt. Er ist ein Oldtimer ohne Standschäden, wie sich gezeigt hat, und seine Verlässlichkeit beruhigt. Kein Gedanke,

dass man nicht da ankommen wird, wo man hinhöchte. Das macht den Kopf frei für Beobachtungen. Die Gebrauchtpreise sind enorm gestiegen, für exzellente Exemplare werden bis 18 000 Mark verlangt. Und man ist nur noch ganz selten unter seinesgleichen auf der Straße, der Gruß per Handzeichen wird wieder wichtiger. Was wünscht man sich, nach zehn Jahren? Etwas mehr Sozial-Prestige würde nicht schaden. Wenn ein alter MG mit Tempo 80 unterwegs ist schmunzeln alle. Der 2 CV bleibt das rollende Ärgernis, der Fahrer ein armer Hund. Dass man ihn mit Vergnügen fährt, so wie mancher seinen Austin-Healey, das glaubt einem kein Mensch. Nicht verzagen. Wir starten ins nächste Jahrzehnt. Er wird sicher durchhalten, Standschäden zeigt nur der Besitzer.



Mit geöffnetem Rolldach verbreitet der 2 CV wahre Cabrio-Hochgefühle

Rückblick

Der Citroën 2 CV Charleston in *auto motor und sport*, Heft 21/1981: Der schlechte c_w -Wert hat natürlich auch sein Gutes. Denn hier hat man es noch mit einem Automobil zu tun, das groß und, ungeachtet seiner lächerlichen 597 Kubikzentimetern, selbstsicher auf der Straße steht und bei dem keine Gefahr besteht, daß man es mit einem anderen Fabrikat verwechselt. Die Bedienung des Roll-

dachs ist denkbar einfach, und praktischerweise gibt es zwei Stellungen: eine halb geöffnete und eine ganz offene, bei der die Plane dann wie eine dicke Wurst über dem winzigen Heckfenster liegt. Charleston fahren ist speziell in dieser Form besonders vergnüglich. Ein Automobil also wahrhaftig, in dem das *savoir vivre* der Franzosen immer noch seinen vierrädrigen Beitrag findet,

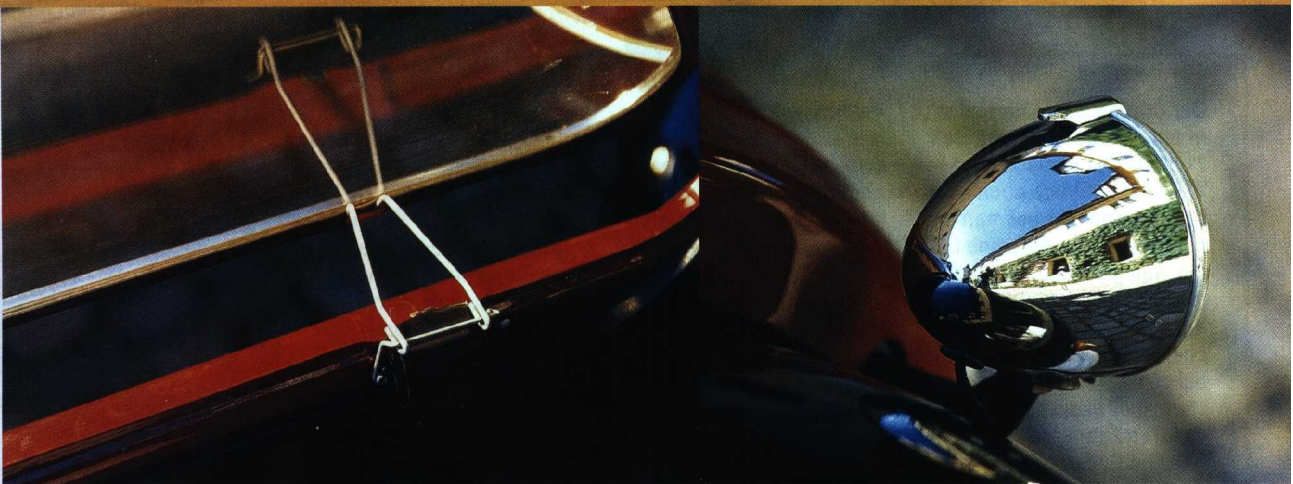
ungeachtet der Tatsache übrigens, daß natürlich auch die Charleston-Ente sachlich viele Nachteile hat. So bleibt nach 32jähriger Entenproduktion nur die bange Frage der Fans im Raume stehen, wann dieser Veteran vom Fließband denn nun wohl eingestellt wird. Die Antwort darauf ist zumindest nicht beunruhigend. Citroën weiß es

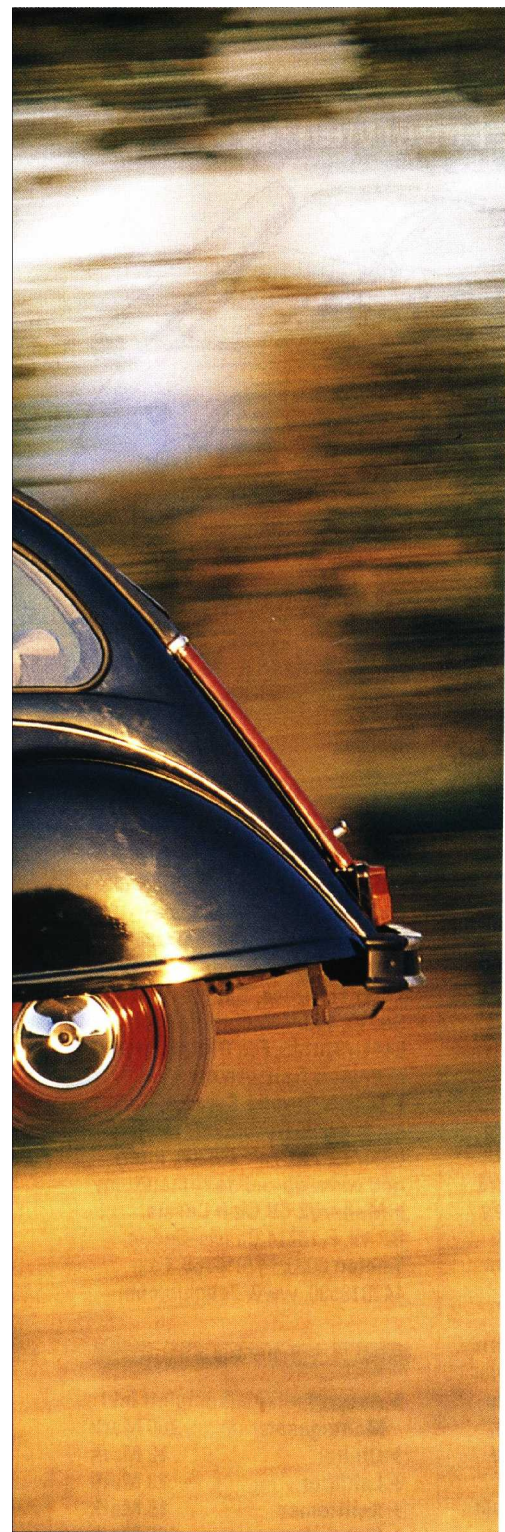
Die Charleston-Ente im *auto motor und sport*-Fahrbericht





Simpel-genial ist der Öffnungsmechanismus der Seitenfenster: Die untere Hälfte kann hochgeklappt (siehe oben) oder mit einem Abstandhalter ausgestellt werden. Ein weiteres liebevolles Detail ist der Scheinwerfer





Die Ente lehrt dich, worauf es im Leben wirklich ankommt: Genug ist immer besser als zuviel

in Gegenden wie in Algerien ein, wo sie letztlich auch beim Rückzug noch gut vorankommen wollten.

Und dann die Ente als Zugvogel. Für die „Motor Revue“ wagte ich dieses Abenteuer nach einer Idee von Enten-Anbeter Klaus Westrup. Da stand sie, eine stinknormale Serien-Ente (aber doch schon die mit 27 PS) mit Anhänger-Kupplung. Ich ergriff die Wohnwagendeichsel, und während meine Frau dem Vogel ganz vorne gut zuredete wie einem Pferd, das zum erstenmal beschlagen wird, ließ ich den Deichselkopf blitzschnell auf ihren Bürzel fallen.

Sie reagierte unverzüglich, indem sie sich erschrocken auf den Hintern setzte. Kein Wunder, denn im Caravan-Bug hatte ein ungenannt bleiben wollender Tierquälter zwei riesige Gasflaschen versteckt, die zusammen 45 Kilogramm wogen. So war eine Stützlast von 60 Kilogramm auf die Ente niedergefahren, als würde sie von einem Lämmergeier begattet. Nachdem sie raus waren, stand der Zugvogel wieder waagrecht, und wir konnten losfahren.

Ich legte den Gang ein und ließ die Kupplung kommen. Die Ente schnatterte aufgeregt mit dem Lüfterrad und allen ihr dafür zur Verfügung stehenden beweglichen Teilen, und dann stob sie in wilden Sprüngen, die jeweils von einem Schaltvorgang ausgelöst wurden, davon, bevor sie abhob und nur noch schwebte, schwebte, schwebte. Der viel zu große Caravan schwebte gutmütig mit, in der Ebene mit mühelosen 80 km/h – und dann im zweiten Gang, und kaum je im ersten, über Fernpass und Reschen bis hinunter nach Südtirol. Unseren Geländewagen mit Turbodiesel hatten wir zuhause in der Garage eingeschlossen wie

damals den Sechszylinder, als wir nach Elba fuhren. Er hätte den Caravan zwar auf den Haken genommen als wäre er ein Klappfahrrad, aber ich bin sicher, dass wir mit ihm nicht halb so viel Spaß gehabt hätten. So ist das mit den kleinen Freuden.

Merk dir das, hatte der Clochard gesagt, und echte Clochards sind Philosophen, von denen der Wohlstandsmensch eine Menge lernen könnte, wenn es dazu nicht längst zu spät wäre. Der Bestand seiner grauen Zellen verringert sich von Modelljahr zu Modelljahr.

Und ich beobachte seit Jahren, dass auch die Enten-Population auf unseren zu Renn- und Stautrecken mutierten Straßen im Aussterben begriffen ist. Das war abzusehen, und deshalb hortete ich in meiner „Spielkiste“ (lauter 1:1-Modelle) drei Enten: eine Charleston, eine 2 CV 6 und eben jene mit den zwei Motoren. Wie sonst sollte ich ruhig schlafen können? Erinnerungen sind schließlich das einzige Paradies, aus dem man uns nicht vertreiben kann.

Leider geriet völlig in Vergessenheit, mit welcher bescheidener Zahl an Zylindern, Kubikzentimetern und Pferdestärken man sich lustvoll fortbewegen kann. Vorausgesetzt, das Gesamtkonzept stimmt. Neulich sah ich noch einen zitronengelben 2 CV in einem formidablen Autobahn-Stau. Neben ihr, keinen Deut schneller stehend, ein schwarzer Porsche Carrera. Raten Sie mal, welcher Fahrer am fröhlichsten dreinblickte. Die richtige Antwort lautet: der Fahrer der Ente – außer mir natürlich. *Fritz B. Busch*

Kaufberatung Seite 18

Daten & Fakten



Motor: luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, Hubraum 597 cm³, Bohrung x Hub 74 x 70 mm, Leistung 29 PS bei 5750/min, max. Drehmoment 39 Nm bei 3500/min, Verdichtung 8,5:1, seitliche Nockenwelle, Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Solex-Registervergaser
Kraftübertragung: Vorderrad-antrieb, voll synchronisiertes Vierganggetriebe, mechanisch betätigte Einscheibenkupplung
Karosserie/Fahrwerk: Plattform-

rahmen mit verschraubter Karosserie, Einzelradaufhängung vorn und hinten an Horizontalfedern und Teleskopdämpfern, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen vorn, Trommeln hinten, Reifengröße 125 SR 15
Maße/Gewichte: Radstand/Länge 2400/3830 mm, Breite/Höhe 1480/1600 mm, Leergewicht 615 kg, Zuladung 280 kg
Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 117 km/h, 0-100 km/h 41,8 s, Testverbrauch

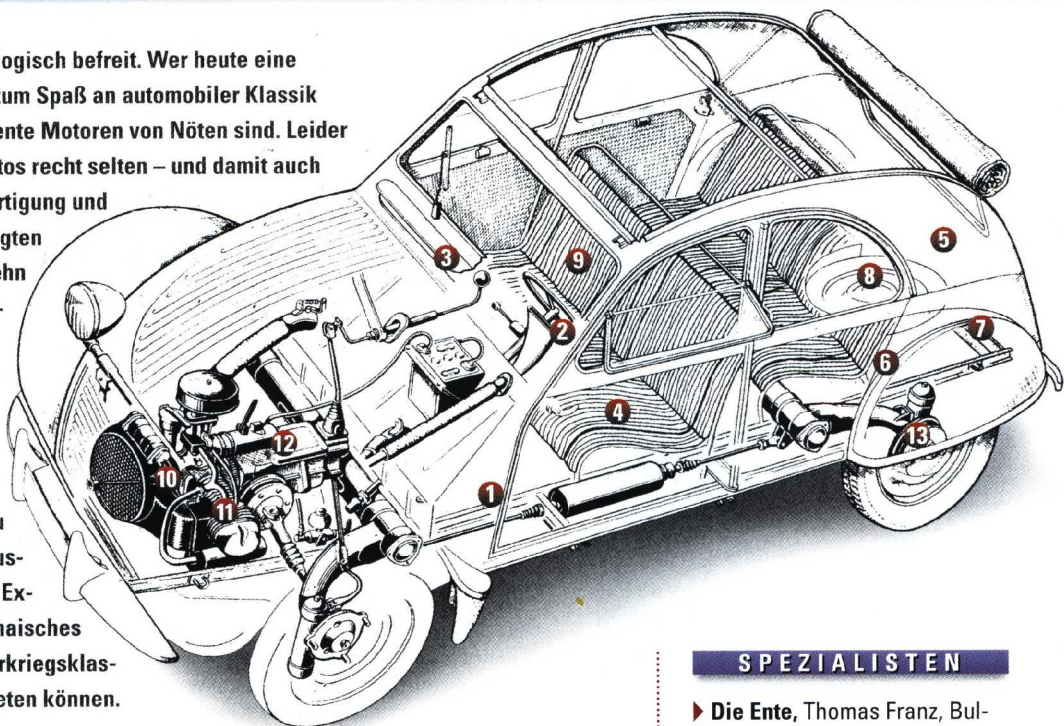
6,6 Liter Super/100 km (alle Werte auto motor und sport, Heft 21/1981)

Bauzeit/Stückzahl: 1949–1990, insgesamt ca. 4 Millionen Exemplare (alle Auführungen)

Literatur/Modelle: Reparaturanleitung Citroën 2 CV, Méhari, Dyane 6, Ami 8, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1996; Immo Mikloweit, Citroën 2 CV – Die Ente, Gestern-Heute-Morgen, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1999; Modelle siehe Seite 58

Kaufberatung Citroën 2 CV: Fragiles Federvieh?

Die Ente hat sich längst ideologisch befreit. Wer heute eine fährt, zeigt damit nur, dass zum Spaß an automobilier Klassik weder Speichenräder noch potente Motoren von Nöten sind. Leider sind die zweizylindrigen Kultautos recht selten – und damit auch teurer – geworden. Sorglose Fertigung und stiefmütterliche Entenhalter sorgten dafür, dass die Blechente nur zehn Jahre nach Produktionsende eigentlich auf die WWF-Liste der bedrohten Arten gehört. Nicht nur deshalb lohnt sich der Entenkauf. Sie ist eine grundehrliche Haut, die sich kaum bemüht, ihre Schwachstellen zu verbergen. Und ein sorgfältig ausgesuchtes und wohl gepflegtes Exemplar bietet ein befreites, archaisches Fahrgefühl, wie es sonst nur Vorkriegsklassiker für ungleich mehr Geld bieten können.



KAROSSERIE

- 1 Chassis
- 2 Scheibenrahmen vorn
- 3 Lüfterklappen
- 4 Türen
- 5 Dreiecksfenster hinten
- 6 Gurtaufnahmen hinten
- 7 Kotflügel hinten
- 8 Kofferraum
- 9 Innenausstattung

Der erste Blick bei der Entenbesichtigung gebührt dem **Chassis**. Entscheidend für die Tauglichkeit des Unterbaus sind die **versteifenden Stehbleche**. Wenn die durchgefaut sind, ist mit dem Rest des Rahmens auch nicht mehr viel anzufangen. Zudem sollte der Unterboden auf aufgeschweißte Bleche überprüft werden. Oft wurden bei Reparaturen einfache Bleche über Löcher und Risse gebraten. Darunter blüht dann der Rost um so schöner. Wichtig ist auch der Zustand des **Windschutzscheibenrahmens** und der Umgebung von **Lüfterklappe** und **Haubenscharnier**. Diese Stellen sind extrem schwer zu reparieren. Zudem rosten die Schweißnähte hinter den Regenrinnen immer weiter, auch nach einer Reparatur. Ebenso schwierig sind Arbeiten an den **hinternen Dreiecksfenstern**. Die **hinternen Radläufe** sind sehr anfällig. Der Rost frisst sich durch den Radlauf in den **Kofferraum** vor. Alle anderen Blechteile der Ente sind zwar kaum resistenter, sie lassen sich aber leichter austauschen. Nachfertigungen und Gebrauchteile sind verfügbar. Eine nicht unerhebliche Rolle soll wegen unterschiedlicher Dicke der Lackschicht die Farbe spielen: Rote Exemplare sollen deutlich weniger rostanfällig sein als weiße. Auch den grünen „Sauseenten“ wird eine bessere Lackierung nachgesagt.

TECHNIK

- 10 Wartung/Ölwechsel
- 11 Ventilspiel
- 12 Getriebe/Synchronisation
- 13 Bremsen hinten

Im Gegensatz zu Chassis und Karosserie bereitet die Technik dem Entenhalter nicht viel Kummer. Auch hier gilt, dass der größte Feind der Ente ihr Besitzer ist. **Mangelnde Wartung** ist es, die den mechanischen Komponenten am meisten zusetzt. Die **Ölwechselintervalle** werden von den wenigsten Besitzern ernst genommen. Oft ist die **Zündanlage** verstellt. Auch die **Kontrolle des Ventilspiels** wird gern vergessen. Dabei hat der 2 CV gerade mal vier davon. Zu großes Spiel tut die Ente mit aufgeregtem Schnattern kund, was unbedenklich ist. Besorgnis erregender ist, wenn man die Ventile gar nicht hört. Dann ist das Spiel zu klein und sollte schleunigst korrekt eingestellt werden. Aber selbst wenn der Zweizylinder-Boxer mal den Geist aufgibt, ist das kein Grund zur Notschlachtung, **gebrauchte Motoren** sind schon ab etwa 500 Mark zu haben. Die 2 CV ab Baujahr 1982 leiden mitunter an mysteriösen **Getriebschäden** – gebrauchte Austauschgetriebe gibt es ab 350 Mark. Nicht selten gehen die wenig beanspruchten **Bremszylinder hinten** fest. Die Bremsen vorn sind dagegen problemlos, zumindest wenn man ein Exemplar mit Scheibenbremsen hat. Bei den vor 1982 verbauten **innen liegenden Trommeln** ist der Belagwechsel sehr aufwändig. Verzichten kann man nach Auskunft des Entengurus Thomas Franz von „Die Ente“ (Adresse siehe „Spezialisten“) auf die mitunter angebotenen Umbausätze auf größere Ölfilter und mehr Hubraum. „Der Motor ist auch original vollgasfest, wenn er vernünftig gewartet wurde“, erklärt Franz.

SPEZIALISTEN

- **Die Ente**, Thomas Franz, Buldernweg 61, 48163 Münster, Telefon 0251/736036, Fax 736038, Internet: www.2cv.de
- **Der Franzose**, Robert-Bosch-Str. 10, 49377 Vechta, Telefon 04441/910145, Fax 910146, Internet: www.franzose.de
- **Tomy's Citroën Service**, Solmstr. 8, 44395 Dortmund, Telefon 0231/338258, Fax 338268, Internet: www.do-online/firmen/tomy
- **Mehari/2 CV Club Cassis**, BP 19, F-13714 Cassis-Cedex, Telefon 0033/442010768, Fax 442019580, www.2cvclub.com

ERSATZTEILE

- **Auspuffanlage (komplett inkl. Montagesatz)** 200 Mark
 - **Ölfilter** 12 Mark
 - **Luftfilter** 23 Mark
 - **Keilriemen** 15 Mark
 - **Kupplung** 165 Mark
 - **Bremsbeläge vorn** 45 Mark
 - **Satz Brems Scheiben** 95 Mark
 - **Rolldach** 320 Mark
 - **Satz Zündkerzen** 10 Mark
 - **Chromlampen H4 (Paar)** 300 Mark
 - **Bodenblech** 139 Mark
 - **Lüfterklappe** 120 Mark
 - **Austauschmotor** 1950 Mark
 - **Stoßstange** 75 Mark
 - **Stoßdämpfer (Paar)** 175 Mark
 - **Satz Achsschenkelbolzen** 75 Mark
 - **Chassis (verzinkt, inkl. Anbausatz)** 1790 Mark
 - **Kotflügel vorn** 349 Mark
 - **Kotflügel hinten** 220 Mark
- 2-CV-Fahrer genießen eine geradezu paradiesische Teilever-

sorgung. Zumindest für die spätgeborenen Enten der achtziger Jahre ist jedes Teil lieferbar. Was aber nicht ein Verdienst des Herstellers ist. Der PSA-Konzern, zu dem die Marke Citroën gehört, liefert längst nicht mehr alles, was zur Entenpflege notwendig ist. Zum Glück gibt es in Europa eine ausgesprochen rührige Entenszene, die für die Nachfertigung rarer Teile sorgt. Das Preisniveau ist recht niedrig, die Qualität teilweise besser als die der Originalteile. Bei älteren 2 CV sieht die Lage nicht mehr ganz so gut aus. Doch auch hier sorgen Clubs und Spezialisten für eine ausreichende Versorgung.

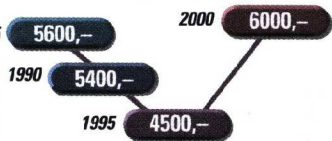
plare wechseln auch schon mal für fünfstelligen Beträge den Besitzer. Ähnlich hohe Preise werden auch für ältere Enten verlangt, besonders für die seltenen AZL-Modelle aus Belgien oder ganz frühe Autos der A-Serie vor 1951. Da kosten schon Restaurierungsobjekte deutlich mehr als 5000 Mark.

CLUB - ADRESSEN

- ▶ **Alte Enten IG**, Woldenmey 49, 44329 Dortmund.
- ▶ **André Citroën Club**, Ulrich Brenken, Rheingauer Str. 8, 55122 Mainz, www.andre-citroen-club.de
- ▶ **Einkorn Wildenten Schwäbisch Hall**, Ecki und Mona Aicher, Magdeburger Str. 3, 74405 Gaildorf, Telefon 07971/21112.
- ▶ **Happy Ents Saarbrücken**, happents@deuxchevaux.org
- ▶ **www.deuxchevaux.org**, 2 CV-Homepage mit vielen Infos und Links rund um die Ente.

PREISE

Neupreis bei Einführung	8590,-
Neupreis bei Produktionsende	10 590,-
Wert in gutem Zustand (Note 2) Citroën 2 CV Charleston	



Nicht all zu viele 2 CV haben den meist lieblosen Umgang, den man mit ihnen pflegte, überlebt. Entsprechend rar sind gute Exemplare geworden. Und da es so gut wie keine nicht restaurierten gibt, sind die Preise für taugliche Enten recht hoch. Am alltagstauglichsten sind die Fahrzeuge der letzten Baujahre. Besonders begehrt sind hier zu Lande die Charleston-Versionen, besonders die gelbschwarze Ausführung, und die Sondermodelle Dolly und Sauseente. Für überarbeitete Autos in wirklich gutem Zustand sind mehr als 5000 Mark fällig. Spitzenexem-

Motor Klassik WERTUNG

Alltagstauglichkeit	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Unterhaltungskosten	★★★★★
Verfügbarkeit	★★★★☆
Nachfrage	★★★☆☆

TIPP

Enten sind undicht, ein wenig Wasser läuft immer rein. Deswegen sollten die originalen Gummimatten entsorgt und durch atmungsaktive Teppiche ersetzt werden. Unter die Teppiche kommen dann ein paar Lagen Zeitungspapier, die möglichst nach jeder Regenfahrt auszutauschen sind. Generell gilt, dass jede Roststelle, und sei sie auch noch so klein, umgehend zu bekämpfen ist.

FAZIT



Motor Klassik-Redakteur Heinrich Lingner
Die Preise für gut erhaltene 2 CV ziehen deutlich an. Kein Wunder, Enten sind Gute-Laune-Autos, sie sind vergleichsweise billig in Anschaffung und Unterhalt, und sie werden immer seltener. Wer seine Ente so behandelt, wie es einem klassischen Automobil gebührt, wird feststellen, dass sie ein erstaunlich zuverlässiges und langlebiges Alltagsauto sein kann – aus welchem anderen Auto steigt man nach jeder Fahrt mit einem Grinsen aus?

Limitierte Sammler - Edition

Society-Liebling seit 40 Jahren

Sichern Sie sich das limitierte Sondermodell des Society-Lieblings der Sechziger, den Mini Cooper „Black and White“, und abonnieren Sie Motor Klassik mit 10% Ersparnis noch heute! Schuco hat die klassischen Kleinwagen in dieser Farbkombination in einer Auflage von nur 3.000 Exemplaren produziert.

Limited Edition 3.000 Exemplare

Gratis!



Kleinod für Ihre Sammlung:
Das Piccolo-Modell des Mini Cooper „Black & White“ ist genauso charmant wie das Original. Sie erhalten es gratis als Dankeschön für Ihr Interesse.

Schuco

Greifen Sie zu und sichern Sie sich diesen Klassiker. Nutzen Sie die einmalige Gelegenheit und bestellen Sie Motor Klassik im vorteilhaften Direktbezug: Sie verpassen keine Ausgabe, erhalten das Magazin frei Haus und sparen dabei ganze 10% gegenüber dem Einzelkauf. Als Dankeschön für Ihr Interesse erhalten Sie gratis das Piccolo-Modell des Mini Coopers!

Wichtig: Der Mini Cooper gehört Ihnen in jedem Fall, auch wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen. **Widerrufsrecht:** Dieser Auftrag kann schriftlich beim Aboservice, Postfach 10 34 55, 70029 Stuttgart innerhalb von 10 Tagen nach Eingang widerrufen werden. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Bestell-Coupon

Bitte einsenden an: Motor Klassik, Aboservice, Postfach 10 34 55, 70029 Stuttgart
 Ja, ich erhalte **Motor Klassik** ab der nächsterreichbaren Ausgabe im vorteilhaften Direktbezug frei Haus mit 10% Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf für DM 75,60 im Jahr. Als Dankeschön erhalte ich gratis den Piccolo Mini Cooper „Black & White“ **15.000**

Name	Vorname
Straße/Nr.	
PLZ	Ort
Telefon-Nr.	Geburtsdatum
Datum, Unterschrift	
Ich bezahle wie angekreuzt:	
<input type="checkbox"/> per Bankeinzug	<input type="checkbox"/> gegen Rechnung
<input type="checkbox"/> per Verrechnungsscheck im Umschlag	
Bankleitzahl	Konto-Nr.
Geldinstitut	
Widerrufsrecht: Dieser Auftrag kann schriftlich beim Aboservice, Postfach 10 34 55, 70029 Stuttgart innerhalb von 10 Tagen nach Eingang widerrufen werden. Rechtzeitiges Absenden genügt.	
Datum, Unterschrift	