

Impressum Inhalt

Bildnachweis

Citroën Communication, Sven Larsson (Gazoline), Meike Bölts, Hans J. Schneider, DR; Der Verlag hat alles getan, um die Bildrechte zu klären. Sollte trotzdem ein Bildrechteinhaber nicht erwähnt werden, möge er sich bitte beim Verlag melden. Detaillierte Angaben s. Seite 166/167.

Copyright 2012 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1. Auflage
Der Inhalt der Seiten 6 bis 35 und 42 bis 127 basiert im wesentlichen auf einer Artikelserie des französischen Fachmagazins „Gazoline“, herausgegeben von Pixel Press Studio, Bailly (Ausgaben 177, 178, 179, 180 April bis Juli 2011).

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u. ä. verboten, vor allem auf Portalen wie Mygazines, Googlebooks u. ä.

Umschlaggestaltung

Valentin Schneider

Herstellung

Herausgeber, Gestaltung, Redaktion:
Hans-Jürgen Schneider
Scan, Produktion:
Valentin und Vincent Schneider
Übersetzung aus dem Französischen
für die Seiten 6 bis 35 und 42 bis 127
sowie Schlußredaktion:
Gabriele Schneider

Druck und Verarbeitung

Offizin Andersen Nexö, Leipzig,
Buchhersteller seit 1746

Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,
Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.
e-mail: info@schneider-text.com
website: www.schneider-text.com

ISBN D, A, CH: 978-3-7688-5803-8

Printed in Germany



Inhalt

- 5 **Vorwort: Warum die Ente so einzigartig und wertvoll ist**
- 6 **Identifizierung nach Bauperiode und Fabrikationsnummern**
- 20 **Identifizierung nach Details von Karosserie, Fahrwerk, Ausstattung, Antrieb**
- 36 **Entwicklung und Prototypen des 2 CV 1935 bis 1948**
- 42 **Modellpflege und Weiterentwicklung Jahr für Jahr 1948 bis 1960**
- 74 **Modellpflege und Weiterentwicklung Jahr für Jahr 1961-1974**
- 102 **Modellpflege und Weiterentwicklung Jahr für Jahr 1975 bis 1990**
- 128 **Kaufberatung und Praxistips Karosserie**
- 140 **Kaufberatung und Praxistips Rahmen und Fahrwerk**
- 148 **Kaufberatung und Praxistips Interieur und Elektrik**
- 154 **Kaufberatung und Praxistips Motor und Antrieb**
- 164 **Anhang: technische Daten (Auswahl), Literatur, Bildnachweis**

Dank

Der Verlag dankt allen, die sich an der Realisierung dieses Buchprojekts beteiligt haben: dem Pixel Press Studio, Bailly, mit Direktor Jean-Jacques Dupuis und Assistentin Anne-Laure Barrier, die das Basismaterial zur Identifizierung des 2 CV nach Modell und Jahrgang zur Verfügung gestellt haben; dem Hauptautor Jean-Patrick Baraillé; dem Fotografen Sven Larsson vom Magazin „Gazoline“; Citroën Communication France; Christophe und Véronique Rivard aus Giel-Courteilles für die Hilfe bei der Bearbeitung der Texte für die französische Ausgabe; ein Dankeschön auch den Organisatoren des französischen 2 CV-Treffens 2010 in Giel-Courteilles auf dem exzellent vorbereiteten Gelände des Lycée „Giel Don Bosco“; dies erlaubte es dem Herausgeber, viele Fotos zu machen, von denen sich einige in diesem Buch wiederfinden.

Besonderer Dank gilt der Fotografin und Co-Autorin Meike Bölts sowie dem Co-Autor Christian Willms (beide Solingen), die das Buch mit spezifischen Tips zur Kaufberatung und alltäglichen Praxis bereichert haben. Tonio Tavioni beteiligte sich mit zahlreichen Zusatztexten an dem Projekt. Dank an Gabriele Schneider für die Übertragung der Basistexte aus dem Französischen ins Deutsche, Vincent Schneider für die Übersetzung der deutschen Zusatztexte für die französische Ausgabe, Valentin Schneider für die Titelgestaltung. Ohne die engagierte Mithilfe aller Beteiligten wäre es nicht möglich gewesen, ein 168 Seiten starkes, reich illustriertes und in seiner Art neuartiges Buch über den Citroën 2 CV parallel in einer deutschen und französischen Version herauszubringen.

Vom Nutzen dieses Buchs

Nie war die Ente so wertvoll wie heute

Als der Citroën 2 CV erstmals auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 1948 der Weltöffentlichkeit präsentiert wurde, hätte niemand gedacht, daß sich dieses praktische, aber im Grunde genommen häßliche Auto einmal zum Kultmobil mausern würde. Selbst Jules-Pierre Boulanger, der damalige Citroën-Generaldirektor, war sich seiner Sache keineswegs hundertprozentig sicher. Doch dann lief der Verkauf an, und die Absatzzahlen steigerten sich von Jahr zu Jahr. Erst am 27. Juli 1990 war Schluß, rollte der letzte 2 CV vom Band, nach 6.990.880 in zahlreichen europäischen und außereuropäischen Fabriken produzierten Exemplaren.

Doch schon an jenem Tag fingen die zahllosen Freunde der „Ente“ oder des „Deudeuche“, wie das Auto in Frankreich genannt wird, den Verlust zu betrauern. Mit einem Schlag war man sich bewußt, daß ein Stück Automobilgeschichte zu Ende gegangen war. Wie der VW Käfer in Deutschland, der Fiat 500 in Italien und der Mini in England war der 2 CV für Millionen Menschen in aller Welt das erste Auto des Lebens gewesen oder einfach ein überaus nützlicher und genügsamer Begleiter im Alltag oder auf Reisen. Legendar sind die Weltumrundungen und Rallies, die schon in den 1950er Jahren zeigten, wie robust dieser kleine Wagen aus Paris war und immer noch ist.

Heute ist der 2 CV in all seinen Erscheinungsformen von der Limousine mit Rolldach bis zum Kastenwagen und den Sondermodellen Dolly oder Charleston Nostalgie pur. Spezialversionen wie der 1958 vorgestellte und von Februar 1961 bis September 1966 verkaufte 2 CV Sahara 4x4, der über zwei Motoren und vier angetriebene Räder verfügte, sind längst enorm teure Sammlerstücke.

Zu den Ersten, die erkannten, daß die Ente einmal ein gesuchter Oldtimer werden würde, gehörte der französische Automobil-Historiker Roger Brioult, der bereits 1974 seinen Citroën-Händler beauftragt hatte, ihm die letzte Ente zu liefern, die eines Tages in Frankreich produziert werden würde, um den Wagen dann zu konservieren. Bei Citroën hielt man den Mann für verrückt, doch er war ein Visionär. Erst am 18. Mai 1988, 14 Jahre später, verließ die letzte Ente die Fabrik in Levallois-Perret, ein 2 CV 6 Spécial in der Lackierung Gris cormoran. Brioult unterschrieb den Scheck und parkte die Ente in seiner Garage. Dort stand sie, unberührt und mit nur fünf km auf dem Tacho – bis Anfang März 2012.

Am 20. März bemerkte Brioult zu seinem Entsetzen, daß das kostbare Einzelstück gestohlen worden war. Es war beinahe Mord, denn es brach Brioult das Herz, der 90jährige starb vier Tage später. Verzweifelt wurde nach dem Wagen gesucht, der Liebhaberwert war unschätzbar. Anfang Mai fand man ihn, 40 km vom Wohnhaus



34 Jahre liegen zwischen dem ersten 2 CV A von 1949 (oben) und dem 2 CV6 Charleston von 1983 (unten). In den über 40 Jahren zwischen dem Pariser Präsentationsmodell von 1948 und dem letzten 2 CV aus dem Werk in Portugal von 1990 hat die Ente ihren unverwechselbaren Charakter und ihre unvergleichliche Technik bewahrt.



Brioult entfernt, auf einem Feldweg. Ausgebrannt. Weil der Diebstahl erheblichen Staub aufgewirbelt hatte und das Fahrzeug in Sammlerkreisen legal unverkäuflich war, hatten die Diebe es in Brand gesetzt. Ein Dokument der Zeitgeschichte war damit zerstört.

Die Geschichte ist tragisch, doch sie hat die Legende 2 CV um eine romaneske Variante bereichert. Es verwundert nicht, daß dieses in seiner Art einmalige Fahrzeug immer stärker im Wert steigt und in den letzten Jahren zu einem bevorzugten Sammler- und sogar Geldanlageobjekt geworden ist. Die Schrauber, die ihre Ente aus Jux, Geldmangel oder Liebe zum Exzentrischen am Leben halten, sind rar geworden. Heute sind es immer öfter gut situierte Leute in leicht vorgerücktem Alter, die sich an ihre Jugend erinnern und nun unbedingt in den Besitz einer Ente kommen wollen. Legal natürlich.

Für diese Leute, die keine 2 CV-Dokumentationen oder alte Prospekte besitzen, haben wir dieses Buch herausgebracht. Es ist im Aufbau neuartig und so gegliedert, daß sich anhand der Details genau feststellen läßt, ob die Ente, die in Augenschein genommen wird, nun original ist oder nicht. Die Basiskapitel auf den Seiten 6 bis 35 und von Seite 42 bis 127 haben wir in Kooperation mit der französischen Zeitschrift Gazoline erarbeitet. Integriert ist ein von Tonio Tavioni verfaßtes Kapitel über die Prototypenentwicklung vor dem Krieg. Die Seiten 128 bis 163 enthalten eine detaillierte, mit zahlreichen Praxistips angereicherte Kaufberatung, die von den deutschen 2 CV-Spezialisten Meike Bölts und Christian Willms erarbeitet wurde. Die französische Version der Kaufberatung in der Frankreich-Ausgabe dieses Buchs wurde vom Gazoline-Team auf die speziellen Ansprüche der französischen 2 CV-Szene angepaßt.

Der Verlag SCHNEIDER MEDIA ist beileibe nicht der erste, der ein 2 CV-Buch auf den Markt bringt. Andere vor uns haben in diesem Bereich bereits ganz hervorragende Publikationen realisiert (s.a. Literaturhinweise im Anhang). Aber das vorliegende Buch hat einen völlig anderen, sehr übersichtlichen und praxisnahen Charakter und wird daher vor allem jenen eine nützliche Hilfe sein, die plötzlich ihre Liebe zur Ente entdeckt oder wiederbelebt haben und sich ein gründliches Basiswissen verschaffen wollen, bevor sie ihr gutes Geld ausgeben. Wer dieses Buch gelesen oder bei der Kaufverhandlung dabei hat, kann sicher sein, daß er sein sauer verdientes, geerbtes oder geschäftlich erworbenes Kapital nicht aus dem Fenster wirft.

Viel Freude mit dem Buch und gute Nutzenanwendung!
Verleger Hans-Jürgen Schneider
Normandie, im Juli 2012

1956/57

Highlights

Citroën 2 CV A: Unverändert wie 1956, bis auf das Armaturenbrett; Stoßfänger, Scheinwerfer und Räder jetzt in Hellgrau (gris clair).

Citroën 2 CV AZ und 2 CV AZU: Identisch mit 2 CV A, nur die Kugel am Schalthebel ist grau.

Citroën 2 CV AZL: Neues, besser ausgestattetes Modell mit Rädern in Stahlgrau (gris acier) und Zierleisten auf der Motorhaube, an den Schwellern und an den hinteren Kotflügeln.

Markante Daten

Dezember 1956

2 CV AZL kommt auf den Markt, eine etwas besser ausgestattete Variante des AZ, mit polierten Aluminium-Leisten in der Motorhauben-Mitte, auf den Stoßfängern vorn und hinten, auf den Schwellern, an den Türen und an den hinteren Kotflügeln. Das größere Heckfenster (345 x 860 mm) ist weiterhin in das Verdeck integriert, das aber jetzt in verschiedenen Farben angeboten wird: gris, bordeaux, bleu foncé oder vert; die Sitzstoffe haben Streifenmuster, die zur Verdeckfarbe passen. Die Türverkleidungen sind mit Simili-Stoff bezogen. Armaturen und Kugel am Schalthebel sind hellgrau lackiert. Das Armaturenbrett des Modells AZ ist farblich auf die Innenausstattung abgestimmt. Schaltknopf und Bedienungshebel sind in gris clair AC 121 lackiert. Die Trägerplatte rechts und links der Armaturentafel verschwindet bei den Modellen AZ und AZL, der Blinkerhebel wandert auf das zentrale Armaturenbrett, der Parklichtschalter auf die Konsole. Die Stoßfänger sind nun gris clair (AC 132) wie die Scheinwerfer und die Räder. Alle 2 CV A und AZ erhalten Sitzbezüge mit Schottenmuster in bleu (blau), rouge (rot) oder or (goldfarben).

Januar 1957

Die neuen Rückleuchten kommen von Seima oder Axo und haben einen weniger ausgeprägten Mittelsteg.

Fahrgestellnummern

2 CV A: von 125.316 bis 125.372
 2 CV AZ und AZL: von 297.459 bis 395.334
 2 CV AZU: von 491.185 bis 519.822

Farbgebung

Karosserie und Räder gris clair AC 132.

Spezialfarben für Belgien: beige El Paso 246-158355, blanc champagne AC 134, bleu 246-33663, bleu acacia 246-101554, bleu académie 246-57015, Forest Grey 246-87853, Plaza Grey 246-81426, Cristal Green 246-122954, Femmist Green 246-122954, vert Nil 246-192255.

Preis Oktober 1956

2 CV A: 352.100 F, 4700 DM
 2 CV AZ: 373.600 F
 2 CV AZL: 399.500 F (Preis für Dezember)
 2 CV AZU: 392.900 F

Produktionszahlen

107.250 Limousinen, 31.431 Kastenwagen, davon insgesamt 87.507 in Frankreich zugelassen.

Seltenheitsindex: ****

Unten: Das neue, luxuriösere Modell AZL unterscheidet sich durch die Zierleiste auf der Motorhaube und die Farbgebung von den Basismodellen.



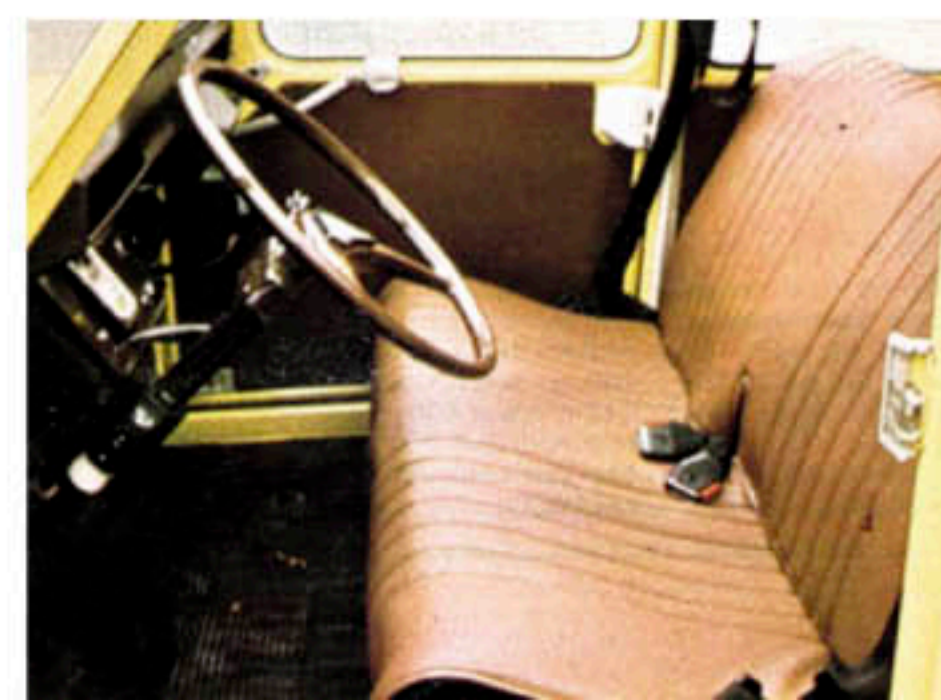
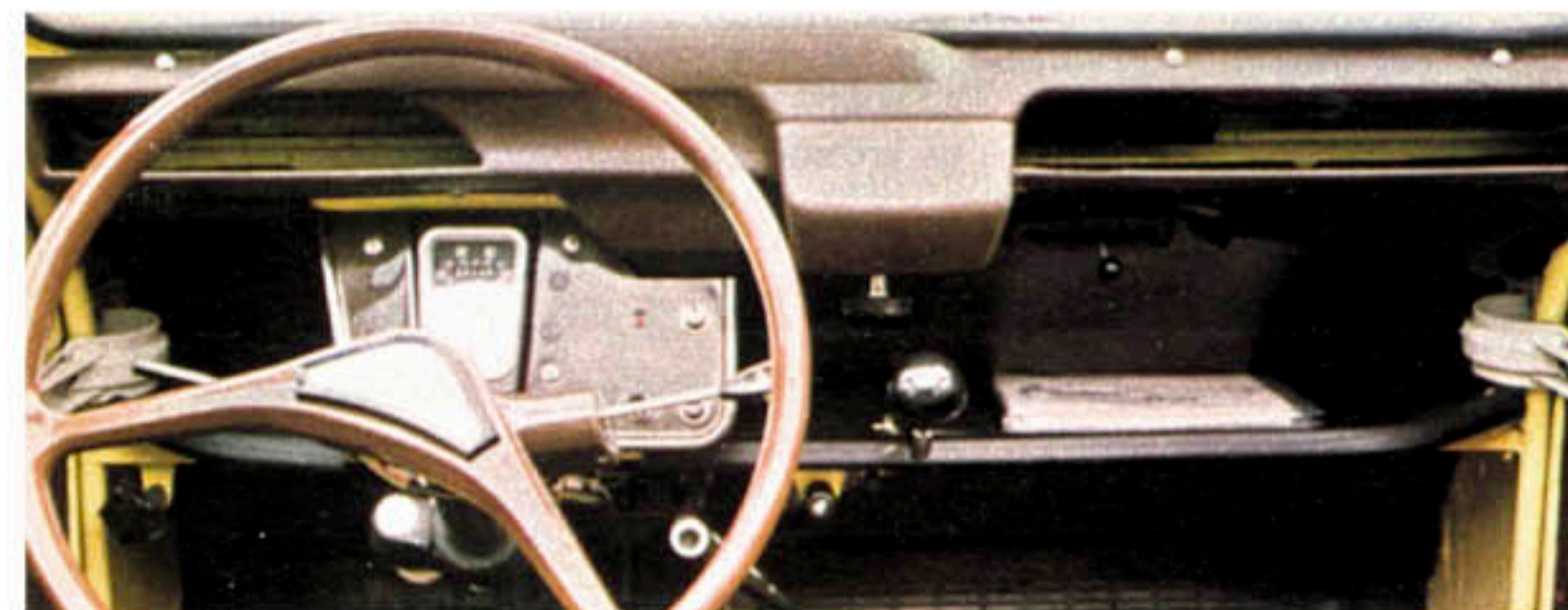
Oben links: Ab Winter 1956 verschwindet die Platine rechts und links der Armaturentafel wieder.

Rechts: Der Jahrgang 1956/57 unterscheidet sich von den früheren durch die neue Stoßstangenfarbe hellgrau AC 132.

Darunter: Der AZ profitiert von einigen Verbesserungen, die am AZL 1956/57 serienmäßig sind; es fehlen aber die Schmuckelemente und Zierleisten.

Unten: 2 CV A von 1955 neben leicht modifiziertem 2 CV Spezial bei der EuroCitro 2006.





Oben: Der 2 CV „Spot“ als erstes Modell der nun weiter folgenden Sonderserien. Unten links: Der 2 CV6 hat vorn Einzelsitze, die mit einem besseren Stoff bezogen sind als die im 2 CV Spezial (unten). Mitte rechts: Das Cockpit des 2 CV Spezial zeigt eine Kombination aus älteren Elementen und einer moderneren Platine.

1976/77

Highlights

Citroën 2 CV4, 2 CV6, 2 CV Spezial: Tandem-Hauptbremszylinder, neue Typenschilder aus Plastik.

Citroën 2 CV4: Verkleinerter Lenkraddurchmesser.

Citroën 2 CV AZU und AK 400: Dieselben Modifikationen wie beim 2 CV4.

Markante Daten

September 1976

Neuer Solex-Vergaser 34 PICS oder PICIS je nach Motorisierung, überarbeitete Zylinderköpfe für die Aufnahme identischer Ventilefedern für Ein- und Auslaß, Plastik-Typenschilder beim 2 CV4 und 2 CV6. Der 2 CV4 erhält ein Lenkrad mit verringertem Durchmesser.

April 1977

Kleines Lenkrad für den 2 CV Spezial.

Juli 1977

Automatik-Sicherheitsgurte.

Fahrgestellnummern

2 CV4 und 2 CV Spezial: ab Nummer 06.KB.3001

2 CV6: ab 38.KA.3001

2 CV AZU 250: ab 01.AP.3001

2 CV AK 400: ab 18.AK.3001

Farbgebung

Beige gazelle AC 079, bleu myosotis AC 645, jaune cédrat AC 331, rouge soleil AC 432, vert bambou AC 533

Preis Februar 1977

2 CV Spezial 12.940 F, 5890 DM

2 CV4 13.940 F, 6320 DM

2 CV6 14.800 F, 6590 DM

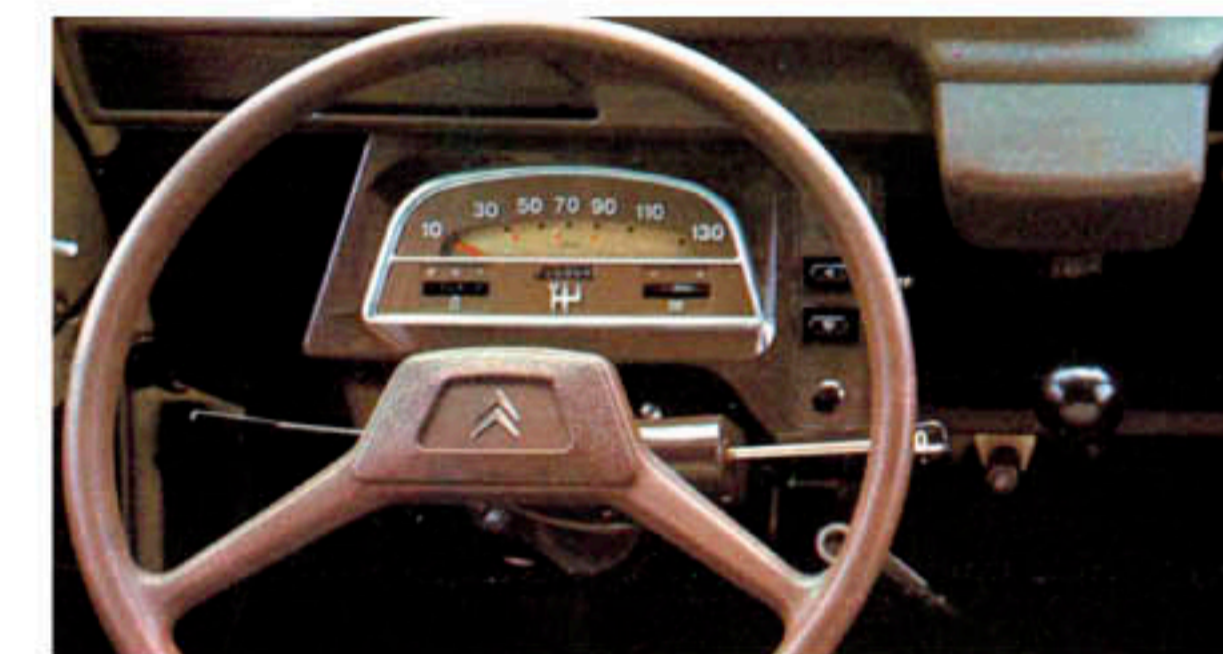
2 CV AZU 13.039 F

2 CV AKS 13.700 F

Produktionszahlen

132.458 Limousinen, 52.721 Kastenwagen

Seltenheitsindex: **



Oben: 2 CV4 von 1976 in einer Signalfarbe, wie sie für die 1970er Jahre typisch war.

Links: das neue Zweispeichenlenkrad, hier installiert im AK 400.

2 CV „Jeans“ und „Basket“

Im Herbst 1976 wird der 2 CV als Turnschuh verkleidet, als Ergebnis eines Studienprojekts von Schülern der Design-Schule Camondo. Das Konzept liefert Claire Pagniez, Studentin im dritten Ausbildungsjahr. Citroën stellt zwei Exemplare dieser Studie auf die Räder. Zwei andere Studenten, Loïc Le Sabazec und Stéphane Jean, zeichnen einen 2 CV zum Thema „Jeans“; hiervon wird ein Modell im Maßstab 1:1 gebaut. Aber keine der beiden Versionen kommt auf den Markt, die Fabrikation erweist sich als zu komplex.

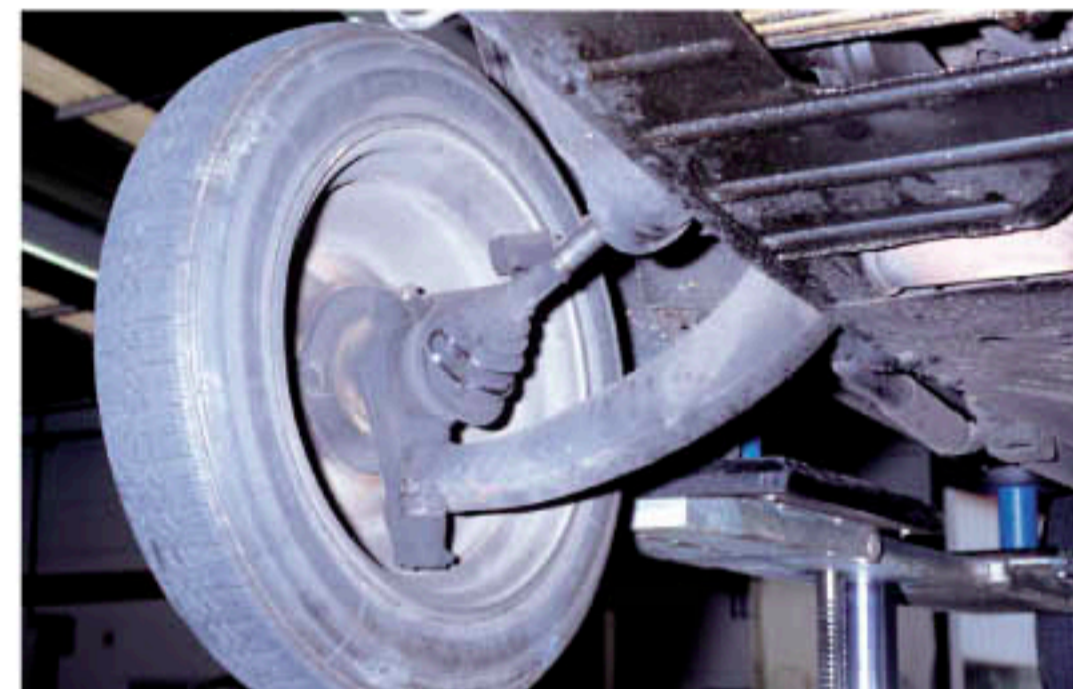




Oben links: gut gepflegter Unterboden mit edelstahlummanteltem Federtopf und neuen Stoßdämpfern. Darunter: Anheben des 2 CV zur Routinekontrolle mit Hydraulik-Wagenheber.



Rechts oben: Schwingarm und Antriebswelle eines 2 CV6 aus der Zeit Juli 1979 bis Juli 1987. Kleines Foto: Manchmal finden sich Spuren von Nagern in den Hohlräumen des Unterbodens.



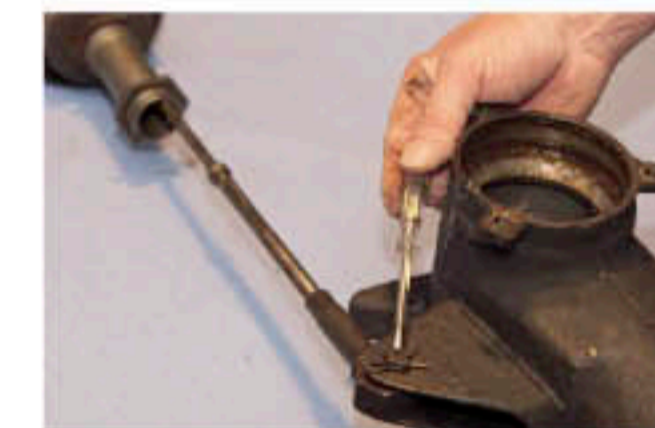
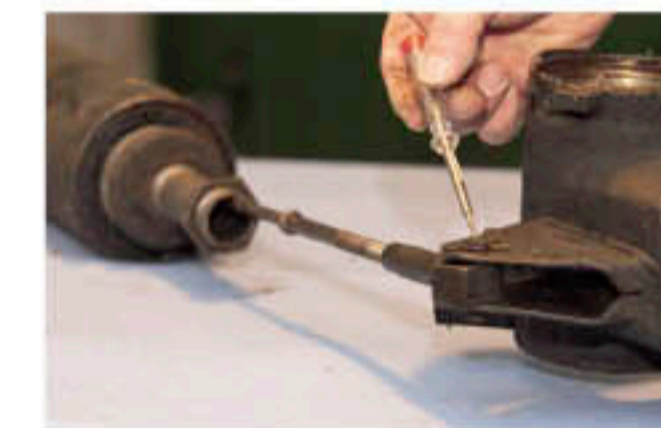
Drei untere Fotos: Kontrolle der Federtopfzugstrebe mittels Schiebellehre. Zusammenspiel von Kantenbolzen und Zugöse. Lebensgefährlich beschädigte Zugöse – Unfallgefahr!

Tips zum Rahmen-Check

Grundsätzlich vorsichtig sein sollten Sie, wenn die Unterseite des Rahmens mit übermäßig viel frischem Unterbodenschutz versehen ist. Dieser wird oft verwendet, um vorhandene Roststellen zu kaschieren. Ein besseres Zeichen ist ein unberührter Rahmen, an dem die ehrlichen Spuren des Alltags sichtbar sind. Hier können Sie direkt sehen, wo es Schwachstellen gibt und ob der Verkäufer mit offenen Karten spielt. Generell ist es empfehlenswert, zur Konservierung den Rahmen erst anzuschleifen, die Schweißnähte fachmännisch zu versiegeln, ein zweites Mal zu grundieren und anschließend zu lackieren. Der Abschluß einer guten Arbeit ist das Aufbringen einer transparenten Wachsschicht auf dem gesamten Rahmen; anschließend folgt eine penibel durchgeführte Hohlraumversiegelung.

Quietschgeräusche, die sich anhören, als kämen sie von einem altmodischen Metallbettgestell, sind die Federelemente in einem sehr schlechten Zustand. Gut gewartete und regelmäßig geschmierte Federtöpfe arbeiten völlig geräuschlos (s.a. Tip auf der übernächsten Seite).

Anschließend sollten die an beiden Seiten des Federtopfes sichtbaren Zugstreben auf Verschleiß überprüft werden. Zeigen diese deutlich ungleichmäßige Abnutzungserscheinungen, droht der völlige Verlust der Federwirkung; kommt es dadurch zum Abreißen der Zugstrebe, kann ein schwerer Unfall die Folge sein. Am Ende der Zugstrebe befindet sich ein Gewinde, auf dem eine Hülse mit massiver Metallöse aufgeschraubt ist, die mittels eines Kantenbolzens die Verbindung zum Schwingarm herstellt.



Über die Jahre hin arbeitet sich der Kantenbolzen in die Öse ein, was zu einer Schwächung der Konsistenz führen kann (s.a. Abschnitt „Ersatzteile/Gutachten“ am Ende des Kapitels „Motor und Antrieb“). Befindet sich an dieser Stelle sichtbar Schmierfett, kann das in der Regel als gutes Zeichen für den Zustand gewertet werden.

Stoßdämpfer

Die liegend montierten Stoßdämpfer müssen richtig angebracht sein, d.h. die Markierung (entweder Farbklecks, Beule oder Gravierung, top) muß zum Fahrzeugboden hinweisen. Ist dies nicht der Fall, sind sie wirkungslos. Testen läßt sich die Funktionsfähigkeit der Stoßdämpfer, indem man entweder vorne oder hinten kräftig und schwingvoll mehrfach das Auto nach unten drückt: Gut funktionierende Stoßdämpfer federn in der Regel höchstens nur dreimal nach. Bei mehrmaligem Nachfedern können Sie davon ausgehen, daß die Stoßdämpfer defekt sind. Prüfen Sie die Stoßdämpfer auch auf Löcher, die durch Korrosion im Außenmantel entstehen können: hier tritt dann Öl aus.



Großes Foto oben: Nach Abnahme der Karosserie nimmt Vincent erschrocken zur Kenntnis, wie verdreckt und verrostet der Rahmen des AZAM von 1966 ist. Immerhin läßt sich das Chassis hinten anheben.

Mitte von links: Verbindung vom Federtopf zum Schwingarm. Die Metallöse der Zugstrebe zeigt an der Auflagefläche des Kantenbolzens einen Riss. Unten von links: neu montierte und frisch gefettete Stoßdämpfer.

der Motorhaubenbefestigung, ferner eine Lenksäule, die nicht mittig in ihrer Karosseriedurchführung (Aussparung) sitzt. Ein Rahmenbruch kommt tatsächlich gar nicht so selten vor, und ein 2 CV ist damit sogar noch fahrbar, was viele Fernreisende bestätigen; aus sicherheitsrelevanten Gründen ist ein solches Fahrzeug im normalen Straßenverkehr natürlich nicht mehr verkehrstauglich. Mitunter ist es auch schon vorgekommen, das ein 2 CV mit angebrochenem Rahmen so weit zusammengesunken ist, daß am Boden schleifende Blechteile Funkenflug verursachen!

Fahrwerk: Federtöpfe und Schwingarme

Zur Begutachtung des Fahrwerks sollte man wissen, daß dieses aus zwei Achsrohren besteht, an denen jeweils zwei Schwingarme montiert sind. Die Verbindung der beiden Schwingarme bilden die zylinderförmigen Federtöpfe, die zusammen mit den Stoßdämpfern für die Dämpfung verantwortlich sind. Letztere erledigen dabei die Feinarbeit, während die Federtöpfe die grobe Arbeit machen.

Es ist wichtig, die Funktionsfähigkeit der Federtöpfe zu kontrollieren: Vorsichtig sollten Sie sein, wenn der 2 CV auf ebener Fläche extrem schief steht: Dies deutet auf eine gebrochene Federwindung hin. Der Federtopf muß dann unbedingt getauscht werden. Ein Austausch der Federtöpfe setzt allerdings viel Fachwissen voraus, da er kompliziert und sehr zeitaufwendig ist.

Des Weiteren sollten Sie beim Einsteigen auf Geräusche unterhalb der vorderen Sitze achten: Hören Sie dabei