



Citroën 2CV

Kaufberatung

[garage2cv.de](http://garage2cv.de)



## Kaufberatung Citroën 2CV Übersicht

Fahren Sie einmal sonntags und bei gutem Wetter ein paar Kilometer an Bord einer Ente. Spätestens die zweite Gruppe Spaziergänger wird sich nach dem Schnattern des Boxermotors umdrehen, um dann anerkennend in Ihre Richtung zu zeigen. Vor allem die vielleicht anwesenden Kinder wird der Anblick des 2CV in Aufregung versetzen, denn solch sympatische Autoformen finden sich heute allenfalls noch in einschlägigen Comic-Heften.

Ein ganz untrügliches Zeichen dafür, dass der Citroën 2CV mehr und mehr dem Status eines alltäglichen Fahrzeuges entwächst.

Kult war der blecherne Vogel schon immer. Jetzt wird er auch zur raren Erscheinung auf unseren Straßen. Damit auch Ihre Fahrten an Bord der Ente zum Langstreckenflug geraten, zeigt Ihnen **garage2cv.de** worauf Sie beim Kauf unbedingt achten sollten.

Unsere Kaufberatung stellt dabei die bei allen Baujahren ähnlichen Schwachpunkte dar und gliedert sich in drei Teile:

**Karosserie**

**Technik**

sowie

**Preise und Verfügbarkeit**



## Kaufberatung Citroën 2CV

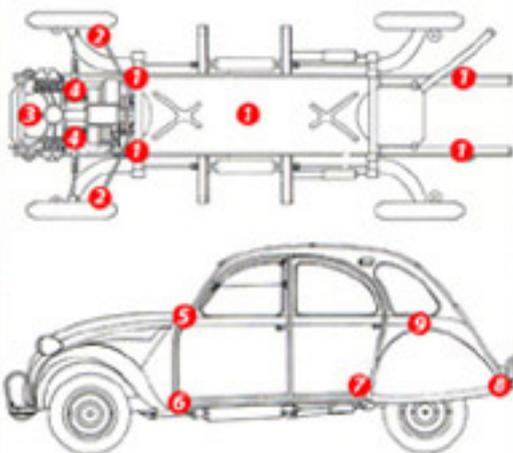
### Karosserie

Als die Ente noch in größeren Stückzahlen auf Deutschlands Straßen zu finden war, holte sie mit regelmäßiger Zuverlässigkeit die rote Laterne alljährlicher TÜV-Statistik.

Was Generationen von Entenfahrern quasi als offiziellen Beweis des Aussenseiterstatus ihres Gefährtes verstanden, hatte jedoch wenig mit einem versteckten Akt staatlicher Repression zu tun, sondern vielmehr mit den relativ leicht erkenn- und damit prüfbareren Mängeln der Ente. Wenn bei den turnusmäßigen Untersuchungen einmal keinerlei Korrosion feststellbar war, soll mancher Prüfer gerne mit beherzten Schlägen nachgeholfen haben ...

Tatsächlich kann man der von 1958 bis 1990 hierzulande offiziell verkauften Ente einen starken Hang zum Rost nicht absprechen. Dass dabei aber vor allem die einer mangelnden Pflege wenig zugeneigte Mentalität ihrer Besitzer Hauptursache gewesen sein soll, stimmt nur bedingt und gehört eher zur gern kolportierten Legendenbildung in Sachen Citroën 2CV. Vielmehr läßt sich die im Vergleich zu heutigen Fahrzeugen schon fast haarsträubende Rostanfälligkeit der Ente mit einer laxen und nicht effizienten Rostvorsorge ab Werk erklären. So ließ das überaus einfache Konstruktionsprinzip des 2CV verbunden mit einer schlechten Qualitätssicherung in den französischen Werken der "braunen Pest" freie Hand beim Angriff auf das ohnehin dünne Blech des Federviehs. Schon das offizielle Reparaturhandbuch des Herstellers bietet im Jahre 1967 auf ganzen 24 Seiten gut gemeinte Vorschläge zur Abdichtung gegen das an allen Stellen der Karosse eindringende Wasser. Und damals stammte ein Großteil der in Deutschland verkauften Entenpopulation noch aus dem für seine vergleichsweise gute Fertigungsqualität bekannten Montagewerk im belgischen Forest...

#### Die üblichen Schwachstellen des 2CV.



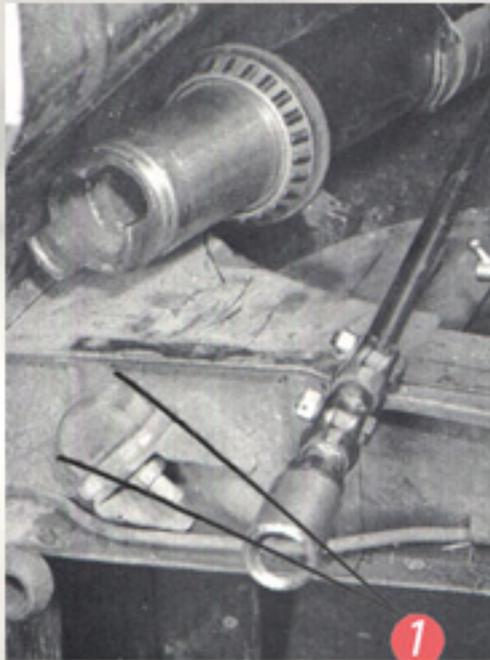
- ❶ Korrosion am Fahrzeugrahmen
- ❷ Achsschenkelbolzen
- ❸ Ölundichtigkeiten Motor/Getriebe
- ❹ Bremse/Handbremse
- ❺ Korrosion im Bereich Windschutzscheibe
- ❻ Korrosion im Bereich Schweller/A-Säule
- ❼ Korrosion an den Unterkanten der Türen
- ❽ Korrosion am Karosserieabschluß
- ❾ Korrosion im Bereich Kofferraum/  
hintere Seitenscheiben

## Kaufberatung Citroën 2CV

### Karosserie

Oberflächlich betrachtet sollten bei Ihrer Neuerwerbung zwei Baugruppen besonders in Augenschein genommen werden.

Tragendes Fundament der Ente ist der Plattformrahmen, der vereinfacht ein leiterähnliches Bauteil mit beidseitig aufgeschweissten Blechen - und damit ein einziger Hohlraum - ist. Vor allem in seinem vorderen und mittleren Bereich neigt er zu sicherheitsrelevanten Durchrostungen, die im Extremfall zu einem Bruch des Chassis führen. Überprüfen Sie deshalb idealerweise auf einer Hebebühne (vielleicht an der Tankstelle um die Ecke) den Bereich um Vorderachsaufnahme und Federtöpfe. Hier sollte schon äußerlich keinerlei Anzeichen von Rost vorhanden sein. Braunfärbungen jedweder Art an den Schweißpunkten des Rahmens oder gar aufquellende Börtelkanten sind ein sicheres Zeichen für fortgeschrittenen Rostbefall.



Im Bereich der Vorderachsaufhängung befindet sich die Achilles-Ferse des 2CV-Chassis. Fortgeschrittener Rostbefall führt hier zum Rahmenbruch.

Weiterer sichtbarer Indikator für die Beschaffenheit des tragenden Bauteils ist die Bodenplatte. Kondenswasser, das sich an den im Rahmen vorhandenen Stehblechen sammelt, frißt sich gerne durch sie hindurch. Mancher Enteneigner ließ hier eine im Handel erhältliche Bodenplatte aufschweißen, oder versuchte mit kleinen Blechen eine Reparatur. Solche Kosmetik ist jedoch in aller Regel kurzlebig und sollte nicht akzeptiert werden. Stammt die zu begutachtende Ente aus Frankreich können sich an den neuralgischen Punkten gar aufgenietete Bleche befinden, da dort das Reparaturschweißen am Rahmen nicht zulässig ist. Eine weitere kritische Stelle befindet sich quasi im Ver-

## Kaufberatung Citroën 2CV

### Karosserie

borgenen. Unterhalb der Pedalerie liegt die Karosse auf dem Chassis auf. Ist nach Anheben der Fußmatte am Übergang zwischen Rahmen und Pedalbodenblech Rost zu sehen (oder gar eine Blechplatte über die gesamte Fahrzeugbreite eingesetzt) sollten Sie getrost mit dem Schlimmsten rechnen.

Für dauerhafte Abhilfe sollte immer mittels eines neuen Rahmens gesorgt werden. Ist das zu begutachtende Fahrzeug etwa mit einem neuen (und gut konservierten) Originalrahmen ausgestattet, oder findet sich gar ein verzinkter Austauschrahmen, kann hier Entwarnung gegeben werden.

Auch die lediglich mit dem Rahmen verschraubte Karosserie bietet dem Rost eine Anzahl von Angriffspunkten. Im Vergleich zum Chassis sind sie jedoch relativ einfach zu lokalisieren. Ständig in Gefahr ist der Bereich um die Windschutzscheibe und die Lüfterklappe. Hier sollten Sie den unteren Teil der Windschutzscheibendichtung prüfen: Fahren Sie mit den Fingern einmal unter leichtem Druck von links nach rechts. Fühlen Sie dabei Unregelmäßigkeiten, seien Sie sicher: Stehendes Wasser hat sich bereits tief ins Blech gefressen. Ob und mit welchem Aufwand reparabel, erschließt sich dann erst nach Ausbau der Windschutzscheibe. Die Lüfterklappe ist ein weiteres Standardproblem. Häufig dichtet sie nicht richtig ab, und läßt schon bei mäßigem Regen Wasser in den Innenraum strömen. Gleiches gilt



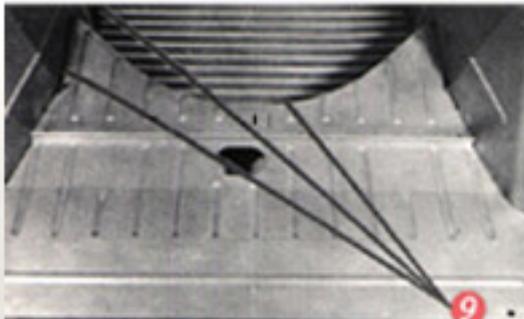
Rostgefährdet hoch drei: Schäden am Scheibenrahmen und Haubenscharnier ziehen umfangreiche Reparaturen nach sich, während die Lüfterklappe leicht zu wechseln, dann aber meist undicht ist.

## Kaufberatung Citroën 2CV

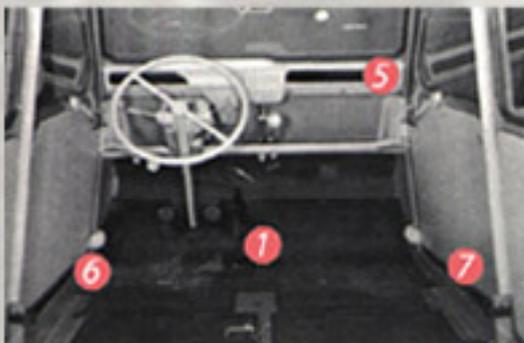
### Karosserie



Neben den beiden Schwellern sind im hinteren Teil der Karosserie vor allem der Bereich um die Seitenfenster und die Endspitzen rostgefährdet.



Im Kofferraum sind idealerweise die Befestigungen der Rückbank rostfrei.



Nach Anheben der Fußmatten offenbart das Entenhaus seine innersten Werte.

für die Abdichtungen der Scheibenwischer, die mit der Zeit gerne undicht werden. Ebenfalls in Augenschein genommen werden sollte das Scharnier der Motorhaube. Hier versprödet gerne die Dichtungsmasse in Richtung Karosserie und führt so zu Durchrostungen in den Innenraum.

Weitere von außen zu prüfende Bereiche sind die unteren Bereiche der hinteren Seitenfenster sowie das Blech zwischen ihnen und den hinteren Kotflügeln. Sind hier schon Ansätze von Unterrostungen zu sehen - oder bei schlechteren Fahrzeugen gar Durchrostungen - stehen umfangreiche Blecharbeiten an.

Vor allem bei den Fahrzeugen der achtziger Jahre und insbesondere bei den aus Portugal stammenden Exemplaren lohnt auch ein Blick auf die Endspitzen der Karosserie und den Bereich unterhalb der Rückleuchteinheiten.

Öffnen Sie nun den Kofferraum. Links und rechts sehen Sie an den Seitenwänden die Befestigungen der Rückbank. Finden Sie hier Rostblasen? Dann hat sich das Spritzwasser an den Gummipuffern der Innenkotflügel vorbei bereits einen Weg nach Innen gebahnt.

Einen weiteren intensiven Blick sollten Sie in Sachen Rost nun nochmals in den Innenraum werfen: Nehmen Sie die beiden Fußmatten heraus und prüfen Sie den Zustand von Bodenblechen und beider Schweller. Eindringendes Wasser sammelt sich mit Vorliebe unter der vorderen Gummimatte und sorgt dort für ein wahres Feuchtbiotop.

Achten Sie bei dieser Gelegenheit auch gleich auf den Zustand der vier Türen: Gerne sind sie vor allem auf der Beifahrerseite in den unteren Bereichen durchgerostet, was die Freude am Fahrzeug nachhaltig stören kann: Reparaturen sind hier kaum möglich und neuer Ersatz nur noch mit viel Glück erhältlich.

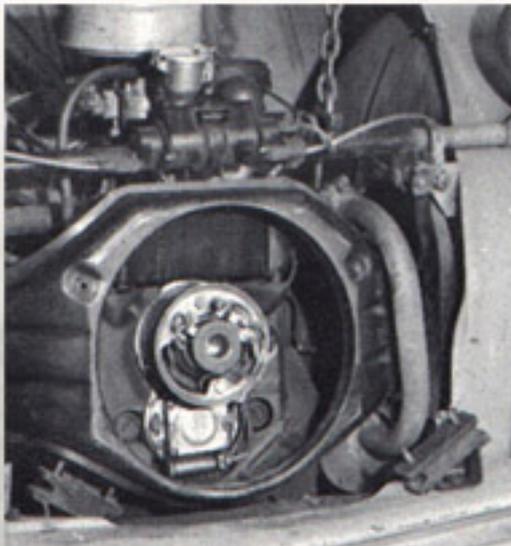
## Kaufberatung Citroën 2CV

Technik



Experimente mit falschen Drehmomenten quillt der Motorblock mit überdrehten Gewinden, die Ventildeckel mit Undichtigkeit.

"Ente gut, alles gut". Dieser Werbespruch aus der Endzeit des 2CV bewahrheitet sich vor allem in Sachen Mechanik. Im Gegensatz zum eher auf den Einsatz im sonnigen Süden prädestinierten Blechkleid ist die Mechanik grundsolide. Natürlich immer vorausgesetzt, dass das Auto einer regelmäßigen Wartung unterzogen wurde. Gemäß den Vorschriften des Herstellers sollten Öl- und Zündkerzenwechselintervalle eingehalten worden sein. Da es sich bei dem bereits Anfang der vierziger Jahre entwickelten Motor der Ente um einen Leichtmetallblock handelt, sind überdrehte und damit defekte Kerzengewinde an der Tagesordnung. Scheut man dann einen Wechsel des Zylinderkopfes, können zur Reparatur dann Gewindeeinsätze verwendet werden.



Schaukelt sich die Maschine während der Fahrt ungewöhnlich auf, haben sich die Gummis der beiden Motorhalter verabschiedet.

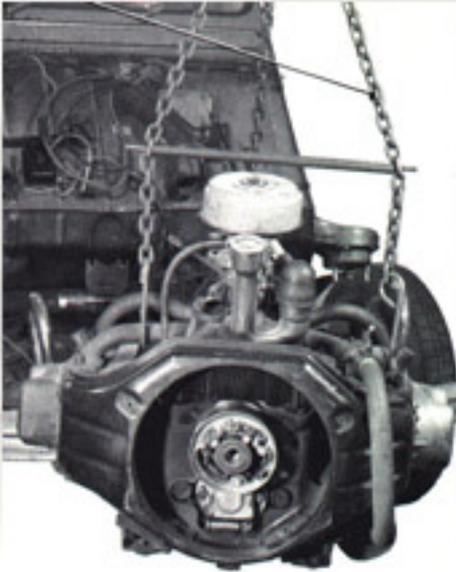
Zu den gängigen Problemen in Sachen Motor gehören Ölundichtigkeiten an den schlecht einsehbaren Stoßelstangendichtungen oder dem vorderen Simmering. Ursächlich hierfür ist zumeist eine defekte Motorentlüftung. Sie befindet sich im Öleinfüllstutzen und erfordert den Austausch des Bauteils, das nur mit originalem Ersatz getauscht werden sollte.

Manchmal - aber selten und dann aufgrund unsachgemäßer Reparaturversuche - treten auch Leckagen an den Rohren des Ölkreislaufes zwischen Ölkühler und Motorblock auf. Mit Vorsicht zu genießen sind außerdem die Öldruckschalter, deren Plastikummantelung gerne zerbröselt und dann dem Öl freien Lauf auf die Straße garantiert. Hier schadet es nicht, einen recht preiswerten Ersatz vorzuhalten. Gleiches gilt für die jedoch seltener defekt werdenden Benzinpumpen.

Grundsätzlich sind die Maschinen bei guter Pflege mit Laufleistungen von weit über 150000 Kilometern standfest. Eine Ausnahme bilden vielleicht die heute kaum noch zu findenden 2CV4 Motoren sowie die ersten 600er Aggregate aus den sechziger Jahren.

## Kaufberatung Citroën 2CV

Technik



Bei Lagerschäden muß die Maschine ausgebaut werden. Wechselbare Laufbuchsen und Zylinder erleichtern dann die Arbeit.



Ölundichtigkeiten sind an Motor und Getriebe meist unproblematisch.

Eine Probefahrt mit gespitzten Ohren und hoffentlich ohne verdächtiges Klopfen bei kaltem Motor (Kurbelwellenlager) oder Klackern in warmen Zustand (Pleuellager) bietet Gewißheit, einen intakten Motor vorgefunden zu haben.

Nutzen Sie die Gelegenheit nun auch, um auf verdächtige Geräusche aus Richtung Vorderachse oder ein mögliches Lenkspiel zu achten. Nicht nur allzu rabiante Begegnungen mit Bordsteinen, sondern auch eine mangelnde Versorgung der Schmiernippel mit Fett quittieren Spurstangenköpfe und Achsschenkelbolzen gerne mit Ausschlag.

Recht freundlich gestaltet sich der Umgang mit den Getrieben der Ente. Zwar neigen auch sie zu (relativ harmlosen) Ölundichtigkeiten, machen ansonsten aber höchstens durch ihre anachronistische Synchronisation auf sich aufmerksam. Probleme tauchen jedoch bei den Getrieben der letzten Baujahre auf: Durch einen Produktionsfehler kann es bei Rückwärtsfahrten unvermittelt seine Arbeit einstellen und blockieren. Versierte Schrauber können den Defekt - das entsprechende Wissen und Werkzeug vorausgesetzt - vor Ort beheben, allen anderen bleibt nur das Abschleppen des nicht mehr rollfähigen Autos in die nächste Entenwerkstatt.

Dafür entschädigen die seit 1982 eingebauten Getriebe durch ihre im Vergleich zu den alten Trommelbremsgetrieben sagenhaft wartungsfreundlichen Scheibenbremsen. Waren bis dato vor allem kaum gewartete Bremsanlagen ewiges Ärgernis, macht die Scheibenbremse keine Probleme. Geachtet werden sollte hier aber auf eine mögliche Unwucht der Scheiben, die sich beim Bremsen durch ein "rubbelndes" Bremspedal bemerkbar macht. Ein Wechsel der Scheiben erfordert neben einer

## Kaufberatung Citroën 2CV

### Technik



Hängende Radbremszylinder der Hinterachse machen sich durch entsprechende Geräusche regelmäßig bemerkbar.

Demontage der Kotflügel auch den Ausbau der Antriebswellen und wird - die einzige Analogie zu den Trommelbremsen - gerne über Gebühr verschleppt. In der direkten Peripherie der Bremsscheiben befinden sich die relativ schlecht zugänglichen Belüftungsbleche, die - vor allem wenn sie falsch eingebaut wurden - gerne zu Spannungsrissen an den entsprechenden Befestigungen neigen und dann an den Bremsscheiben schleifen. Keinesfalls sollten sie einfach weggelassen werden!

Im Bereich der hinteren Bremse kommt es häufig zu hängenden Radbremszylindern, was durch ein entsprechendes Geräusch beim Bremsen offensichtlich wird.

Die elektrische Anlage der Ente besteht aufgrund ihrer Simplizität durch weitgehende Störungsfreiheit. Lediglich korrodierende oder schlecht sitzende Stecker können zu Funktionsausfällen führen. Manchmal ist etwa eine nur einseitig funktionierende Frontbeleuchtung auf durchgescheuerte Kabel im Bereich unterhalb des Luftfilters zurückzuführen. Einzige Schwachpunkte im Bereich der Elektrik sind defekte Zündkabel und korrodierende Scheinwerfer. Handelt es sich bei der Ente um ein Modell der fünfziger oder sechziger Jahre, kann Ersatz für die Reflektoren schwierig zu beschaffen sein.

Verschlissene Zündkontakte führen zum Funktionsausfall des Motors, weshalb kontaktlose Zündanlagen mittlerweile sehr weit verbreitet sind.

Erwähnenswert im Zusammenhang mit der Elektrik auch der regelmäßig einen Hitzetod sterbende Kombischalter für Licht und Hupe. Damit er besser mit den Strömen fertig wird, sollte ein Relais vorgeschaltet werden.

## Kaufberatung Citroën 2CV

### Preise und Verfügbarkeit



Kein Grund zur Panik: Vor allem für Enten neuerer Baujahre ist die Ersatzteilversorgung gesichert.



Während sich Citroën aus dem Vertrieb von 2CV-Ersatzteilen zurückzieht, haben freie Händler das Feld übernommen.

Ob Ihre Neuanschaffung im Betrieb zum häßlichen Entlein wird, hängt entscheidend von der Ersatzteilversorgung ab.

Zur Zeit müssen sich Entenfahrer jedenfalls (noch) keine Sorgen um die Ersatzteilbeschaffung machen. Jedenfalls dann nicht, wenn Sie sich für ein spätes Modell der letzten Baujahre interessieren und bereit sind, die teilweise enormen Preissprünge für Neuteile mitzumachen. Doch keine Angst: Im Vergleich zu anderen Klassikern und Fahrzeugen neuerer Bauart ist das Preisniveau noch immer preiswert. Dabei waren vor allem bei Citroën selbst die Preise für 2CV-Zubehör kontinuierlich gestiegen. Vierzehn Jahre nach Einstellung der Produktion zieht sich der einstige Entenhersteller nun mehr und mehr aus der Ersatzteilversorgung für den 2CV zurück und überläßt unzähligen freien Händlern das Feld. Was für ein Großunternehmen nicht mehr lukrativ ist, läßt unter den kleinen Anbietern dank guter Nachfrage trotzdem einen scharfen Wettbewerb entstehen, der für stabile Preise sorgt. Überdies verbessert sich so auch die Versorgung durch neu aufgelegte Ersatzteile.

Vor allem für die Typen der achtziger Jahre sind mittlerweile fast alle - zwischenzeitlich raren - Technik- und Blechteile wieder erhältlich. Und das in häufig besserer Ausführung als einst im Original. Zwei Beispiele: Beim Rahmen hat man heute die Wahl zwischen dem (auf Wunsch verzinkten) originalen und den zwei für den Einbau in Deutschland zulässigen, verzinkten Nachbauten. Und sollte - was nicht selten ist - das Stoffdach einen



## Kaufberatung Citroën 2CV

### Preise und Verfügbarkeit

Wechsel erfordern, kann man sich als Alternative zu denjenigen in Originalqualität sogar handgearbeitete Dächer aus strapazierfähiger Lkw-Plane maßschneidern lassen.

Ebenfalls verfügbar sind fast sämtliche Blechteile der Karosserie (teilweise auch als Reparaturbleche), die Kotflügel und alle Anbauteile wie Stoßstangen in jedweder Ausführung. Schwierig wird es jedoch langsam bei Motorhauben und Heckklappen. Zur Zeit nur noch mit Glück aus alten Lagerbeständen zu beschaffen sind die vorderen und hinteren Türen.

Bei spezifischen Zubehörteilen der achtziger Jahre wie die häufig verschlissenen Polsterstoffe der Sitze oder aber die Aufkleber für die Sonderserien Transat, Dolly, Charleston oder Ente Grün haben Nachfertigungen für gesicherten Nachschub gesorgt. Selbst die originalen Pedalgummis mit Doppelwinkel gibt es für kleines Geld bei den meisten Händlern.

Auch bei der Beschaffung von Technikteilen ergeben sich keine Schwierigkeiten. Vieles ist in guter oder gar in Originalqualität lieferbar. Falls Sie selber Hand anlegen wollen, und die Reparatur nicht lieber einer Werkstatt überlassen, erkundigen Sie sich jedoch im Vorfeld einer Beschaffung nach den verschiedenen Qualitäten der Teile. Sie können sich so eine Menge Ärger sparen.

Mit Blick auf die Baujahre vor 1970 muß jedoch ein deutlicher Warnhinweis ausgesprochen werden.



Nachfertigungsaktionen erlauben auch den Austausch von Aufklebern der einstigen Sondermodelle.

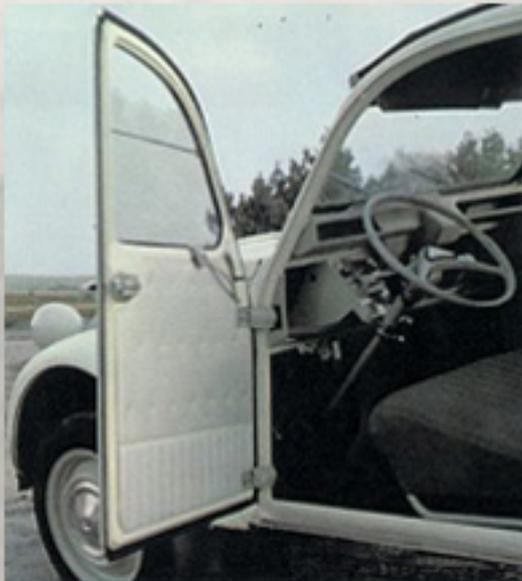
## Kaufberatung Citroën 2CV

Preise und Verfügbarkeit



Bei den im Detail stark von französischen Enten abweichenden Modellen aus Brüssel gestaltet sich die Teilesuche mehr als problematisch.

Funktioniert die Versorgung mit Technik- und Blechteilen noch leidlich, kann die Suche nach spezifischen Teilen- beispielsweise der Innenausstattung - zur sprichwörtlichen Suche nach der Nadel im Heuhaufen geraten. Können konspirative "Szenekontakte" nicht weiterhelfen, bleibt nur die Suche auf vorzugsweise französischen, niederländischen oder belgischen Teilmärkten. Ganz besonders heikel steht es um die in den fünfziger und sechziger Jahren für den deutschen Markt in Belgien gefertigten Versionen. Da kaum eines der Fahrzeuge - und sei es als hoffnungslose Ruine und damit als Ersatzteilsspender - überlebt hat, besteht kaum Aussicht, die im Detail stark variierenden und deshalb nicht von anderen Modellen verwendbaren Teile zu ergattern.



Spezifische Ausstattungsgegenstände für die "Rundpedalenten" sind auch gebraucht kaum noch zu finden.



Lediglich bei den 16PS-Enten aus neuerer belgischer Produktion bestehen keine größeren Schwierigkeiten: Zu groß waren die ab 1968 verkauften Stückzahlen.



Der Weg zum Citroën-Händler taugt nicht mehr zur Entensuche.

Kein Mangel besteht an Fahrzeugen der achtziger Jahre mit ablaufenden Untersuchungsfristen oder erheblichen Schweißbedarf. Auch Restaurationsobjekte der Baujahre ab 1968 tauchen häufig auf. Wirklich rar sind jedoch auch als Teileträger die in Belgien gefertigten Enten der fünfziger und frühen sechziger Jahre.

## Kaufberatung Citroën 2CV

### Preise und Verfügbarkeit

Vorbei sind die Zeiten, als gebrauchter Entennachschub beim Citroën-Händler zu finden war. Heutzutage geraten potentielle Käufer zumeist über das Internet an ihre Occassion, denn auch die Anzeigenteile der Tageszeitungen fördern angesichts einer rapide abnehmenden Entenpopulation nur noch in Ausnahmefällen Angebote zu Tage. Kein Wunder bei einem in Deutschland auf gute 20000 Exemplare geschmolzenen Bestand an zugelassenen Fahrzeugen.

Ein Blick auf das aktuelle Angebot macht deutlich: Es wird immer schwerer, gut erhaltene Fahrzeuge zum regulären Gebrauchtwagenpreis zu finden. Für wirklich solide Enten mit zwei Jahren TÜV muß schon heute ein "Klassikeraufschlag" einkalkuliert werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um eines der Sondermodelle, oder aber um eine Serienente in Clubausführung handelt. Preisbestimmend ist immer der gute restaurierte oder - besser - der Originalzustand. Unter rund 2000 EURO ist das Angebot entsprechend dürftig. Allenfalls Fahrzeuge mit anstehender Hauptuntersuchung oder baldige Restaurationsobjekte lassen sich in diesem Preissegment noch finden.

Ein eindeutiger Trend geht in letzter Zeit zu neu aufgebauten Enten. So bieten in Deutschland gut ein Dutzend spezialisierte Werkstätten restaurierte Fahrzeuge schlüsselfertig an. Die Preise für eine

## Kaufberatung Citroën 2CV Preise und Verfügbarkeit

solche Ente beginnen bei rund 5000 EURO. Die obere Grenze wird dabei einzig durch individuelle Ausstattungswünsche markiert. So werden zu entsprechenden Preisen auch Autos mit vollverzinkten Karosserien und Rahmen angeboten. Wer also über die notwendigen Mittel verfügt, der kann sich problemlos eine Ente nach Wunsch aufbauen lassen. Lassen Sie sich aber in einem solchen Fall Arbeitsproben der Werkstatt zeigen. Das kann Ihnen eine Menge Ärger ersparen.

Legt man den Maßstab an heutige Autopreise, so ist die Ente noch immer ein preiswert zu beschaffendes Fortbewegungsmittel. Dennoch wandelt sich der Status des Autos unaufhaltsam. Die Preisentwicklung läßt daran keinen Zweifel.

Doch keine Angst: Noch können auch Sie Ihre Traumente finden!

Als Citroën die Produktion des 2CV einstellte, war die Ente nach über vierzigjähriger Bauzeit natürlich schon ein erhaltenswerter Klassiker. Deshalb wurden etliche Enten als Spekulationsobjekte eingelagert. Manchmal tauchen solche "Neuwagen" heute zu Preisen ab rund 10000 EURO wieder auf.



Text: Jan Eggemann  
Bilder: Archiv Garage2cv, Citroën