

kleinwagen | test
Nr. 177 kw

Citroën

2 CV

BELGE

Auf kaum einen anderen Test haben wir ein derart starkes Leser-Echo registriert wie auf den des Citroën 2 CV, der vor etwa zwei Jahren in dieser Zeitschrift erschienen ist. Wir wurden mit Anfragen, mit neugierigen und zustimmenden, geradezu überschüttet, eine beträchtliche Anzahl von Lesern hat sich auf den Test hin mit dem 2 CV näher befaßt, ihn sogar gekauft, und wir bekommen allmonatlich von irgendwoher Berichte, wie gut das Auto ist, wie sehr man damit zufrieden ist, ja man dankt uns geradezu dafür, daß wir für den 2 CV eine Lanze gebrochen haben, wozu damals in Deutschland noch beinahe so etwas wie Mut gehörte.

Eine Kritik am 2 CV haben wir nicht zu hören bekommen! Und das will etwas heißen!

Weil wir selbst an diesem eigenwilligen Auto so viel Spaß hatten und weil in der Zwischenzeit ein paar kleine Verbesserungen daran vorgenommen wurden, vor allem aber, weil der sagenhafte „3 CV“, auf den schon so viele warten, noch immer nicht in Sicht ist — angeblich soll er auch zum Pariser Salon im Herbst noch nicht erscheinen —, haben wir uns im Juni aus Köln wieder ein Fahrzeug dieses Typs geholt, diesmal die belgische Lizenz-Version, die sich von dem französischen Original-Citroën im wesentlichen durch das dritte Seitenfenster, darüber hinaus aber auch durch farbenfrohe Lackierungen, die dem Wagen sehr gut stehen, unterscheidet. Auf Grund eines Preisausschreibens, in dem für den „2 CV“ ein Name gesucht wurde, hatte man ihn „Monpti“ getauft. Wir fanden diesen Namen in jeder Hinsicht treffend und bedauern, daß er auf Wunsch der französischen Mutterfirma wieder ad acta gelegt werden mußte.

Beschreiben wir den 2 CV noch einmal so, als ob wir ihn ganz neu kennengelernt hätten, um all den Lesern ein Bild dieses Wagens zu vermitteln, die erst in den letzten zwei Jahren zu uns gestoßen sind. Der kleine Citroën ist ein viertüriger Viersitzer, er bietet einen Innenraum, wie man ihn anderswo erst in der 1,5-Liter-und-darüber-Klasse wieder findet. Das etwas spartanisch anmutende Äußere steht in krassem Gegensatz zu dem ungewöhnlichen Fahr- und Sitzkomfort. Die Sitze, die lediglich aus sehr leichten Stahlrohrbügeln bestehen, zwischen die stoffüberzogene Gummischmüre gespannt sind, sind anatomisch vollkommen richtig gestaltet, passen sich den Körperformen wie angegossen an und erlauben es, selbst längste Fahrten ohne die geringsten Sitzbeschwerden zu absolvieren. Mit wenigen Handgriffen lassen sich die Sitze überdies herausnehmen und als Camping-Sessel verwenden. Der 2 CV verfügt über einen vorn liegenden luftgekühlten Boxermotor (Zweizylinder) von 425 cm Hubraum und nur 12,5 PS Leistung (zweifelslos die Achilles-Ferse dieses Wagens!). Die Vorderräder sind zugleich die Antriebsräder, was den Fortfall jeglichen Mitteltunnels mit sich bringt. Im Heck befindet sich ein Kofferraum, der bei den neusten 2 CV-Modellen, dem franzö-

sischen wie dem belgischen, nicht mehr durch ein Segeltuch-Rollverdeck, sondern durch eine verschließbare Blechklappe abgedeckt wird. Der Kofferraum reicht aus, um auch reichliches Gepäck für vier Insassen mitzunehmen.

Das dominierende Merkmal des kleinen Citroën ist die einmalig weiche und langhubige Federung. Jedes Rad sitzt an einer Kurbelachse und verfügt über fast 40 cm Federweg. Die Federung erfolgt über zwei Federzylinder an beiden Seiten des Wagens, die durch Zugstangen mit den vorderen und hinteren Kurbelachsen verbunden sind. Diesem System verdankt es der 2 CV, daß er auf gleichmäßige Belastung völlig anders reagiert als auf plötzliche, nur ein Rad treffende Stöße. Beim Einsteigen schon einer Person geht er so weich in die Knie, daß man zunächst befürchtet, die Federung müsse beim nächsten Stoß durchschlagen. Dies kommt jedoch in der Praxis so gut wie nie vor. Völlig unkonventionell sind auch die Stoßdämpfer. Man sucht vergebens nach Teleskop-Federbeinen oder ähnlichem und findet nur an jeder Achse eine vertikal stehende Stahlblechtrommel, in deren Innerem ein Bleigewicht, von zwei Schraubenfedern gehalten, auf und ab schwingt und durch seine gegenläufige Bewegung die Schwingungen der Räder „abtötet“. Es liegt in der Natur der Sache, daß diese Stoß- oder besser gesagt: Schwingungsdämpfer nicht so prompt reagieren wie Stoßdämpfer gewöhnlicher Bauart, vielmehr schwingt der 2 CV immer etwas nach. Da die Räder weit genug ausfedern können und immer noch Bodenhaftung behalten, wirkt sich das jedoch auf die Fahrsicherheit keineswegs aus, man kann nur mit rohester Gewalt ein Rad dazu bringen, vom Boden abzuheben. Im normalen Fahrbetrieb scheint dies völlig ausgeschlossen zu sein. Mit den langen Federwegen und der weichen Federkennung hängt die starke Kurvenneigung des 2 CV zusammen, die ja nachgerade berühmt ist, die sich aber eigenartigerweise im Inneren des Wagens nur halb so abenteuerlich anfühlt, wie sie sich von außen ansieht.

Ein kritischer Punkt des Fahrwerks ist die Lenkung, um die man sich angesichts der nicht sehr hohen Spitzengeschwindigkeit sichtlich nicht allzuviel Kopfzerbrechen gemacht hat. Wenn man von Lenk-Geometrie spricht, so muß man beim 2 CV hier schlicht sagen: „Fehlanzeige!“ Schlägt man im Stand die Lenkung ein, so geht die Frontpartie in die Knie, die Räder stehen nicht mehr vertikal, sondern irgendwie schräg, beim Geradeauslenken muß man mit dem Lenkrad den ganzen Wagen quasi hochkurbeln. Überhaupt verlangt die Lenkung einige Kraft, man muß den 2 CV in die Kurve und wieder in die Gerade zwingen, vor allem, wenn man Gas dabei gibt. Es

Immer wieder hat uns dieses Manöver Spaß gemacht — die Zuschauer-Reaktion reichte vom Finger an der Stirn bis zum schallenden Gelächter.

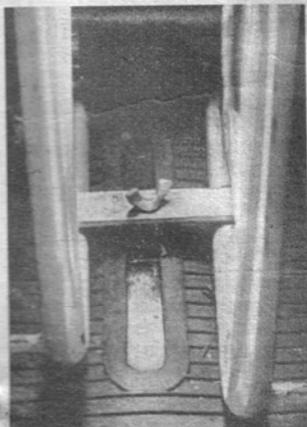
Foto: Kleinwagen (Schwab)

zerzt dann schon gewaltig im Lenkrad, das wohl aus diesem Grunde das Format eines Lastwagen-Lenkrades hat. Mit eingeschlagenen Vorderrädern zu starten, ohne daß das ganze Auto schüttelt und ruckt, scheint ein Ding der Unmöglichkeit zu sein.

Das ganze Auto ist auf Zweckmäßigkeit in jeglicher Hinsicht konstruiert. Die Formgebung der Karosserie hatte sich danach zu richten, welche Teile am billigsten und am einfachsten herzustellen sind, und alles ist so miteinander verschraubt, daß man bei Beschädigungen Teil um Teil auswechseln kann, beinahe ohne eine Werkstatt bemühen zu müssen. In gewissem Sinne erinnert der 2 CV immer etwas an einen Kübelwagen, in der grauen Standardfarbe, die es früher allein gab, noch mehr als jetzt. Aber man stellt immer wieder erstaunt fest, daß die scheinbare Primitivität dieses Wagens genialische Züge hat! Alles ist so konstruiert, daß es eine möglichst lange Lebensdauer hat und einfach zu bedienen ist. Die Seitenfenster werden nach oben geklappt und rasten mit einem Dorn in einer Gummitülle ein. Bei Zuschlagen der Tür klappen sie (meist) von selbst herunter und rasten im geschlossenen Zustand in einer Klinke ein. Die Belüftung des Innenraumes geschieht durch eine über die ganze Wagenbreite reichende Klappe unterhalb der Windschutzscheibe, die mit einer großen Rändelgriff-Schraube geöffnet oder verschlossen wird. Der gleichen Schraube begegnen wir noch zweimal: Einmal bei der Scheinwerfer-Verstellung, die — leider Gottes — in Deutschland auf behördliche Anweisung stark beschränkt wurde, so daß man sich nicht immer, wie beim französischen Original-Wagen, den richtigen Scheinwerfer-Kegel bei jedem Belastungsgrad selbst einstellen kann. Unsere Behörden halten die Autofahrer anscheinend nach wie vor für eine Mischung zwischen Voll-Trottel und Halb-Verbrechern, denen man nicht zutrauen kann, daß sie freiwillig ihre Scheinwerfer so einstellen, daß ihre Entgegenkommer nicht geblendet werden! Auch die Türschlösser sind denkbar primitiv, die linke Vordertür kann von außen verschlossen werden, die anderen drei Türen werden von innen verriegelt.

Geradezu ein Gedicht ist die leichtgängige Schaltung. Der Schalthebel ragt in Form einer gekröpften Stange mit Kugelkopf aus der Mitte des Armaturenbrettes heraus. Das Schaltschema ist leicht zu kapiern und die Gänge rutschen butterweich und lautlos herein und heraus. Daß man dazu kuppeln muß, ist klar. Beim Anfahren braucht man das Kupplungspedal jedoch nicht zu treten, denn der 2 CV verfügt serienmäßig über eine Fliehkraftkupplung. Man kann diesen Wagen also auch nicht abwürgen, eine Erleichterung, an die man sich auch als gewiegter Fahrer so gerne gewöhnt, daß man geradezu Komplexe bekommt, wenn man vom 2 CV wieder auf ein anderes Auto umsteigen muß. Der Wagen verfügt über vier Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang.

Das Armaturenbrett hat sich unserem letzten Testwagen gegenüber nur wenig verändert. Der Anlasser wird durch einen Zugschalter betätigt. Ein Zündkontrolllicht gibt es nicht, dafür aber einen Ampèremeter. Licht und Hupe werden durch einen langarmigen Tipp- und Drehschalter unterhalb des Lenkrades rechts bedient, die Blinker neuerdings durch einen Tippschalter unter dem Lenkrad links. Die früher übliche nette Lösung, bei der man durch die Betätigung des Blinkerschalters ein Uhrwerk aufzog, nach dessen Ablauf das Blinken von selbst aufhörte, ist

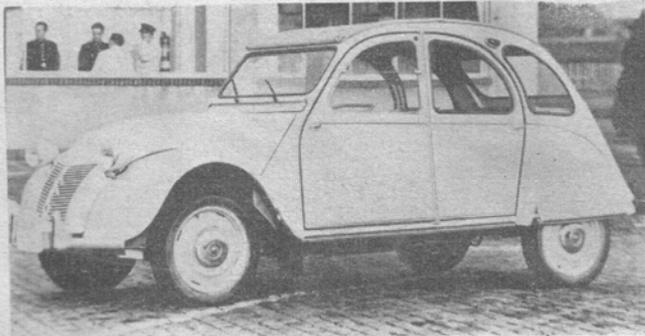


So primitiv-einfach wie die Befestigung der „Gartenstühle“ und deren Verstellbarkeit auch aussieht, so gut und stabil ist sie! Zwar kann man die Sitze nicht während der Fahrt verstellen, weil die Flügelmutter doch ein bißchen weit weg sitzt — da der 2 CV aber auch sonst ein gemütliches Auto ist, nimmt man einen kleinen Stop gerne mit in Kauf. Einmal richtig eingestellt, erübrigt sich diese Tätigkeit während der Fahrt vollkommen, denn die Sitze sind so bequem, daß man auch nach langer Fahrt darin nicht „rücken“ muß.

Foto: Kleinwagen (Schwab)

Citroën 2 CV belge

DM 3890,—



425 ccm 12,5 PS 80 km/h 5 l/100 km

Charakteristik: Belgischer Lizenzbau des Citroën 2 CV. Charakteristisch das halbmondförmige Fenster hinter dem Türfenster, wird auch für den deutschen Markt geliefert.

Motor:

Vierlakt, 2 Zyl. Boxer, 12,5 PS/4200 U/min, max. Drehmoment 2,4 mkg/2500 U/min, Hub 62 mm, Bohrung 66 mm, Inhalt 425 ccm, Verdichtung: 7 : 1, Zündkerzen Beru 225/14, Bosch W 225, Champion H 9, Fallstrom-Vergaser Solex 26 BCI, Schmierung Druckumlauf, Luftkühlung ohne Thermostat, elektr. Anlage 6 Volt.

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung mit Fliehkraft-Einrückung, Getriebe 4/1 Gänge, 1.—4. synchronisiert.

Untersetzungen:

1. Gang 6,71 : 1 2. Gang 3,24 : 1
3. Gang 1,93 : 1 4. Gang 1,47 : 1
R-Gang 7,24 : 1

Antrieb vorn, Achsuntersetzung 3,88 : 1, Schalthebel am Armaturenbrett.

Fahrwerk:

Radführung vorn und hinten Längsschwingarme, Schraubenfedern in längsliegenden Federzylindern, Plattform-Rahmen, 4 Schüttel-Stoßdämpfer, Bremsen: hydraulisch, System Lockheed.

Maße und Gewichte:

Radstand 2400 mm, Spurweite vorn und hinten 1260 mm, Länge 3780 mm, Breite 1480 mm, Höhe 1600 mm, Reifengröße 125×400, Gesamtbremsfläche 448 qcm, Leergewicht 490 kg.

Füllmengen:

Motoröl 2 l, Tank 25 l.

Preis DM 3890,— Normalausführung
DM 4190,— Luxus-Ausführung mit driftem Seitenfenster und Einzelsitzen vorn.

Hersteller: S. A. Citroën, Paris XV

Generalvertretung für Deutschland: Citroën Automobil AG, Köln

Eigene Messungen

Höchstgeschwindigkeit:

Mittel aus 79 Messungen 82,95 km/h
Schnellste Messung 90,0 km/h

Beschleunigung beim Durchschalten (Mittel aus zehn Messungen in beiden

Fahrrichtungen — Tacho-Werte):

0—30 km/h	5,1 sec	0—60 km/h	17,9 sec
0—40 km/h	7,9 sec	0—70 km/h	27,2 sec
0—50 km/h	12,1 sec	0—80 km/h	50,1 sec

1 Kilometer mit stehendem Start: 70,8 sec = 50,8 km/h

Schaltpausen: 25 — 50 — 70 km/h (Werksangabe: 20 — 35 — 55 km/h)

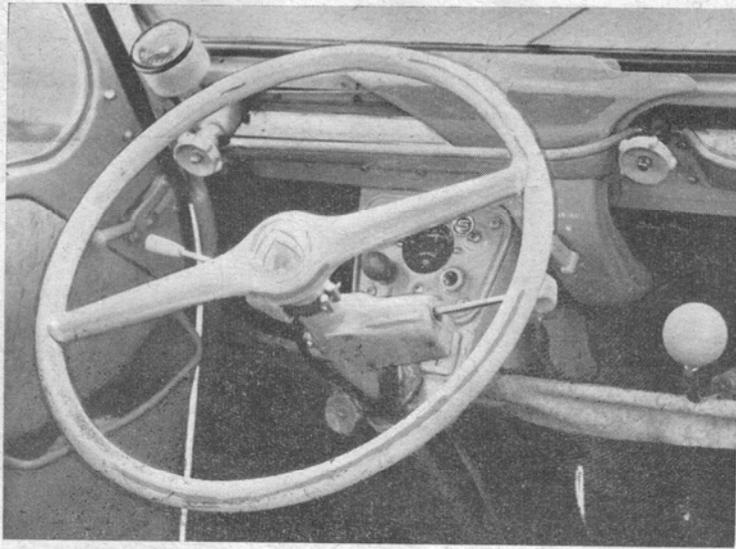
Beschleunigung im Überholbereich:

40—70 km/h im dritten Gang: 29,3 sec
60—80 km/h im dritten/vierten Gang: 32,6 sec

Tacho-Vergleich:

Tacho-Geschwindigkeit	Gestoppte Geschwindigkeit
40 km/h	36,4 km/h
50 km/h	46,3 km/h
60 km/h	56,3 km/h
70 km/h	66,6 km/h
80 km/h	72,0 km/h
90 km/h	82,0 km/h

leider weggefallen. Jetzt muß man die Blinker mit der Hand zurückstellen. Nach wie vor eine Sache mit Pfiff ist hingegen die Scheibenwischer-Betätigung. Die Scheibenwischer werden nämlich von der ... Tachometerwelle aus angetrieben! Das ist recht sinnvoll. Je schneller man fährt, um so schneller dreht sich die Tachowelle, um so schneller wischen die Wischer. Was will man mehr? Damit man auch im Stand die Scheibe reinigen kann oder wenn die Tachowelle einmal abgerissen sein sollte — was auch bei ganz anderen Autos als dem 2 CV gelegentlich vorzukommen pflegt —, lassen sich die Wischer mit Hilfe des oben erwähnten Handrades auch manuell betätigen. Die Wischer sind von der primitivsten Sorte, aber wir müssen anerkennen, daß sie besser als manche hochfein gefederten und verchromten ihren Dienst getan haben! Beim 2 CV Belge neu ist eine serienmäßig eingebaute Scheibenwaschanlage. Am Armaturenbrett findet sich ein kleines Gummibällchen,



Das Armaturenbrett ist nicht modisch, sondern zweckmäßig-schön. Das Weglassen von Verzierungen und Verkleidungen bringt nicht nur Übersicht, sondern gleichzeitig auch ein riesengroßes „Handschuhfach“ mit sich. In der linken oberen Ecke des Bildes ist der kombinierte Tachometer-Scheibenwischerantrieb mit dem großen Rändelknopf zur wahlweisen Handbetätigung der Scheibenwischer zu sehen. Auf dem eigentlichen Armaturenbrett das Amperemeter statt der üblichen Zündkontrolle der kleine Gummiball der Scheibenwasch-Anlage, der als Saugpumpe dient, und an der Lenksäule rechts der lange Hebel, der sämtliche Lichtfunktionen und die Betätigung der Hupe in sich vereinigt. Im Bilde rechts erkennt man den im Text beschriebenen Schalt-hebel und darüber die Rändelschraube für die Belüftungs-kappen, unterhalb der Windschutzscheibe, die gerade geöffnet sind und einen Blick ins Freie durch's Mückengitter gewähren.

Foto: Kleinwagen (Schwab)

durch dessen eifriges Betätigen man nach einiger Zeit aus einer ganz links sitzenden Düse einen Wasserstrahl über die ganze Scheibe schleudert. Auch über eine Heizung, und gar keine schlechte, verfügt der 2 CV. Man schaltet sie mit Hilfe zweier Zugknöpfe unter dem Armaturenbrett ein, auf dem Armaturenbrett selbst sitzt ein Verteilerhebel für „Heizung“ oder „Entfroston“ und an der Defrosterdüse liegt noch ein Wählhebel, mit dessen Hilfe man den Warmluftstrahl entweder auf die Fahrerscheibe oder auf die ganze Scheibenbreite verteilt. Die Wirksamkeit im Winter auszuprobieren, war uns jahreszeitlich nicht möglich, in sehr kühlen Sommernächten haben wir die Temperatur jedoch von angenehm bis sehr warm empfunden.

Einer der großen Vorzüge des 2 CV ist das serienmäßige Rolldach, das den Wagen der genauen Typenbezeichnung nach in die Gruppe der „Cabrio-Limousinen“ einreihet. Das Dach kann bis zur Höhe der Vordersitzlehnen oder bis über die Rücksitze aufgerollt werden und wird einfach mit einem Gummizug in zwei Haken eingehängt, während es in geschlossener Stellung durch zwei Flaschen-Schnellverschlüsse gehalten wird. Öffnen oder Schließen ist Sache einer halben Minute. Zu bemerken wäre lediglich, daß die Rolle bei voller Öffnung so dick wird, daß die Haken nicht mehr sicher halten, hier wäre eine kleine Abänderung am Platz.

Daß der Motor bei der geringen Leistung und dem verhältnismäßig hohen Gewicht des Wagens kein überschäumendes Temperament entwickelt, ist klar. Wenn man sich jedoch mehr PS wünscht, so erhebt sich die Frage, ob die ganze Konzeption dieses Wagens höheren Geschwindigkeiten bis etwa 100 km/h überhaupt gewachsen wäre. Wir glauben das, vor allem im Hinblick auf die Mängel in der Lenkung, nicht ohne weiteres. Der 2 CV ist alles andere als eine Rakete, vor allem am Berg muß man schon sehr frühzeitig zurückschalten. Etwas temperamentvoller, als die Markierung der einzelnen Gänge auf der Tacho-Skala es uns weis machen will, ist er aber doch. Der zweite Gang reicht bis etwa 40 km/h, der dritte bis 70 km/h, der vierte schließt daran knapp an. Auf Autobahnsteigungen benötigt man immer den dritten, wenn es über 7 % sind, auch den zweiten Gang. Damit lassen sich Steigungen bis etwa 12 % bezwingen, mit dem ersten zieht der 2 CV dann noch bis zu 25 % hinauf, darüber hinaus ist Feierabend. Bergab zeigt der Motor sich nicht übermäßig drehfreudig, auf langen Autobahn-Gefällen haben wir die Tachonadel knapp auf 100 km/h gebracht, das war alles. Dennoch ist der 2 CV auch wiederum nicht so lahm, wie manche Leute behaupten. Auf ebener Strecke hält er recht brav sein Tempo durch und selbst das Überholen von Lastwagen ist kein Problem, so man genügend freie Strecke vor sich hat. Der Wagen reizt aber auch nicht unbedingt zum Schnellfahren, man fühlt sich bei den 78 bis 83 km/h, die er auf gerader Straße als Spitze erreicht, relativ wohl und zufrieden. Wir sind hier bestimmt schnellere Autos gewohnt und lieben sie auch, aber ich müßte lügen, wenn ich behaupten wollte, daß auch nur einem von uns der 2 CV seines Tempos wegen auf die

Nerven gegangen sei. Im Gegenteil wäre man fast geneigt zu sagen, daß die Behäbigkeit und Gleichmut dieses Wagens sich auf seinen Fahrer überträgt. Er reizt ausgeprochen zum Schmunzeln und zu guter Laune. Durch kleine Lenkradbewegungen bringt man den 2 CV auf gerader Straße zu einem völlig ungefährlichen, jedoch wild aussehenden vernünftigen Schaukeln, mit dem man seinen erstaunten Mitmenschen eine billige Freude bereiten kann.

Der Motor liegt fast vollkommen offen im Bug des Wagens und ist damit naturgemäß Staub und Schmutz in hohem Grade preisgegeben, was ihm jedoch nicht allzuviel auszumachen scheint. Störungen haben wir jedenfalls absolut nicht erlebt, und die Franzosen fahren erfahrungsgemäß bis zu 200 000 Kilometer und mehr damit vollkommen reparaturfrei. Sollte es der Anlasser einmal nicht tun oder die Batterie leer sein, so hat man eine Handkurbel zum Andrehen zur Verfügung. Der Tank sitzt übrigens im Heck des Wagens, der Einfüllstutzen im rechten Hinterkotflügel. Darin befindet sich ein meterlanger Peilstab, an dem man jederzeit ablesen kann, wieviel Sprit man noch im Tank hat. Es wird meist mehr sein, als man vermutet, denn der 2 CV ist bei normalem Betrieb mit 4,5-5,2 Ltr./100 km zufrieden. Über 5,7 Ltr./100 km sind wir auch bei andauernder Vollgasjagd oder im härtesten Stadtverkehr nicht gekommen. Der Ölverbrauch hielt sich mit ca. 0,5 Ltr./1000 km ebenfalls in Grenzen. Fast ist es müßig zu sagen, daß wir auf mehr als 4000 Kilometern Fahrtstrecke außer einer Reifenpanne keinen, auch nicht den geringfügigsten Defekt erlebten. Und was die Reifenpanne anbelangt, so sind wir einige Kilometer gefahren, bevor wir den Platten (links vorn!) überhaupt bemerkten, weil die weiche Federung keinerlei Stöße verspüren ließ und nur ein sanftes Ziehen in der Lenkung uns darauf aufmerksam machte, daß irgendetwas nicht im Lot ist. Ganz zum Schluß noch die Bremsen: Fußbremse (Öldruck) und Handbremse (Stock-Griff unter dem Armaturenbrett) wären weitaus höheren Beanspruchungen gewachsen gewesen, als der 2 CV verlangt. Allerdings waren die Trommeln nicht wasserdicht, was sich weniger durch Nachlassen der Bremswirkung, als vielmehr durch ein martialisches Rubbeln bemerkbar machte, wenn man eine Pflütze durchfahren hatte.

Es wird viele Leute geben, die die Idee, sich einen 2 CV zu kaufen, allein der Form dieses Wagens wegen weit von sich weisen. Wer aber Sinn fürs Exclusive hat, kann sich an den technisch-genialen Lösungen, mit denen dieses Fahrzeug aufwartet, und an dem ungeahnten Fahrkomfort begeistern. Unsere Leserschriften, wie auch die Erfahrungen von Citroën-Köln zeigen, daß die Käuferschicht sich überwiegend aus „Intellektuellen“ zusammensetzt, vom Studenten angefangen über den Arzt bis zum Künstler oder Hochschulprofessor. Das reicht immerhin aus, um dem 2 CV auch in unserem Wirtschaftswunderland Lieferzeiten bis zu vier Monaten aufzuzwingen. Das ist aber noch gar nichts, denn in Frankreich dauert es trotz der Tagesproduktion von fast 1000 Stück noch immer 18 Monate, bis man einen 2 CV heimführen kann!

Robert Poensgen

Ein Jahr - auf Heller und Pfennig

Citroën 2 CV - AZL, serienmäßige Luxusausführung DM 3 950,—
 Überführung + Kfz.-Brief DM 73,50
 DM 4 023,50

425 ccm, 12,5 PS, Fliehkraftkupplung, Scheibenwascher usw., in knapp 12 Monaten 25 400 Kilometer zurückgelegt, dabei 1 375 Liter Benzin und 34,5 Liter Öl verbraucht, ergibt Benzinverbrauch von 5,4 Liter je 100 Kilometer. Ölwechsel durchschnittlich nach 2 500 Kilometer je ca. 2,4 Liter, im Verlauf der 2 500 km noch durchschnittlich 1 Liter Öl nachgefüllt, während der Einfahrzeit und in den Wintermonaten etwas mehr, in der übrigen Zeit ca. 0,3 Liter nach 1000 Kilometer.

Benzin wurde sehr viel in der Schweiz (Liter 45 Pfennig), in Österreich (Liter 50 Pfennig) und in der DDR (Liter 40 Pfennig) getankt, dadurch ergibt sich ein Literpreis von ca. 51 Pfennig im Schnitt; der Ölpreis pro Liter ergibt sich mit 3,25 DM. Die Gesamtkosten im Verlauf der beinahe zwölf Monate:

Benzin (kein Super, nur Normalbenzin) DM 705,75
 Öl DM 112,45
 Sonstige Ausgaben für Lenkradschloß, Scheibenwischer mit größerem Wischerfeld, Strafzettel, einen neuen Reifen, Unfallreparatur nach einem Unfall mit Selbstverschulden, Zündkerzen, neue verbesserte Heizung, Fettpresse, Autowachs, Werkzeug, Anmeldung, Autonummer, Abholung u. a. DM 546,05
 Garage DM 384,—
 Versicherung (mit Unfallvers.) DM 214,60
 DM 1962,85

Bei einer zurückgelegten Strecke von 25 400 Kilometern errechnet sich hieraus ein Kilometerpreis von 7,72 Pfennig. Rechnet man einmal nur Benzin und Öl, so braucht man gar nur 3,22 Pfennig auf den Kilometer. Zählt man nun noch die Abschreibung und Verzinsung hinzu, die sich aus dem Kaufpreis errechnen, so kommt man auf eine Jahresausgabe von **DM 2845,85**, was bei der genannten Jahresleistung einen Kilometerpreis von **DM 0,11** ergibt.

Die letztere Rechnung macht freilich im allgemeinen nur der Geschäftsmann, der seinen Wagen von der Steuer absetzt. Aber auch dieser fährt mit einem wohl einmalig billigen Kilometerpreis, wenn man als Gegenleistung den vierfüßigen, unerhört geräumigen Wagen betrachtet, mit dem zudem zerbrechliche Waren ohne jede Spezialverpackung transportiert werden können.

Natürlich kann sich nun jemand die Garage und die Unfallversicherung ersparen, ebenso den Unfall, der rund 142,— DM kostete, so daß sich die 546,05 DM erheblich senken würden, was dann einen noch niederen Kilometerpreis zur Folge hätte. Allerdings kommt dann die Steuer mit jährlich 75,— DM hinzu, die ich meiner Kriegsbeschädigung wegen nicht bezahlen muß.

Zu dem Benzinverbrauch wäre noch zu erwähnen, daß dieser durch eine unsachgemäße Einstellung der Ventile einige Monate lang stark erhöht war, ebenfalls der Ölverbrauch. Die Ventile kann jeder selbst leicht überprüfen (ca. alle 6000 bis 8000 km). Nur muß es in der vom Werk vorgeschriebenen Weise geschehen, das Auslassventil muß bei voll geöffnetem Einlassventil derselben Zylinders auf sein Spiel von 0,20 mm einreguliert werden. Ebenso muß das Einlassventil bei voll geöffnetem Auslass reguliert werden. Mit dem zweiten Zylinder verfährt man genau so. Beim Auslass stelle man so, daß die Lehre leicht hindurch gleitet; das Einlassventil kann etwas strammer gestellt werden, aber immer nur mit der Lehre 0,20 mm. So steht es auch in der ausgezeichneten Reparaturanweisung des Verlages A. Bucheli, Zug, Schweiz. Man muß aber darauf achten, daß man die Reparaturanleitung Nr. 29a erhält, die Nr. 29 ist veraltet und gilt für frühere Modelle. Dies für die Bastler. Im übrigen kann man auch den sonstigen Unterhalt ohne große Kenntnisse leicht selber besorgen, im ganzen sind nur vier Schmierstellen vorhanden, die man alle 1500 Kilometer mit einer Fettpresse abschmiert. Nur den ersten Kundendienst bei 500 Kilometer sollte man in einer guten Citroën-Werkstatt ausführen lassen, eventuell auch noch den Dienst nach 2000 km, da hierbei z. B. die Zylinderkopfschrauben und ähnliches mit einem Drehmomentschlüssel nachgezogen werden müssen, den zu kaufen sich nicht lohnt, wegen der zwei Mal, die man ihn gebraucht. Der „stark erhöhte“ Benzinverbrauch betrug übrigens 5,6 bis 5,8 Liter (sehr viel Stadtfahrten und in den Wintermonaten, zu welcher Zeit der Verbrauch sowieso etwas ansteigt). Immerhin bewegte sich der Verbrauch im Sommer teilweise unter 5 Liter auf 100 km; so wurden verschiedentlich bei Autobahnfahrten Verbrauche von 4,7 und 4,8 Litern exakt gemessen. Die Strecke Stuttgart-Frankfurt wurde ab Stadtausfahrt Stuttgart bis Autobahnabfahrt Nord in Frankfurt — das sind genau 210 Kilometer — mit 2 Stunden und 45 Minuten zurückgelegt, also mit einem Schnitt von rund 70 Kilometern. Auf der Strecke Karlsruhe-Frankfurt pendelte das Tacho dabei zwischen 85 und 95 km/h. Auch auf Landstraßen erzielt man überraschend hohe Schnitte, wenn man den Schwung des Wagens bei Steigungen ausnutzt und jeweils rechtzeitig zurückschaltet.

Ganz zu schweigen von dem Fahrgefluß, den dieser „Klein“-wagen bietet, von der unvergleichlichen Federung, von dem Platz für die Beine auch für Zeitgenossen über 1,80 m und von dem sehr geräumigen Kofferraum. Wer sich dafür interessiert, kann sich leicht den Kilometerpreis bei einer Jahresleistung von 10 000 bis 20 000 km ausrechnen, der bei den von mir errechneten relativ hohen Festkosten zwischen 8,2 und 11,2 Pfg. schwankt. Diese Kosten können, wie gesagt, bei großer Sparsamkeit und vorsichtiger Fahrweise noch ansehnlich gesenkt werden.

Beim Transport von Möbelstücken, sperrigen Gütern bis zu 2,50 Meter Länge übertrifft der 2 CV alle Personenwagen bis hinauf zum Rekord oder 17 M, denn im Nu sind die Hintereisbank und der rechte Vordersitz herausgenommen, wodurch man einen Kombiwagen von ungeahntem Fassungsvermögen erhält. Reicht die Höhe der weggenommenen Kofferklappe (mit einem Griff) nicht aus, so kann man nach Lösen von zwei Schrauben noch die Rückscheibe hochklappen und kann Kommoden, Kälber, Tische und ähnliches in den Wagen füllen.

Aber das wollte ich gar nicht erzählen, sondern von meiner 75jährigen Schwiegermutter, oder vielmehr davon, daß diese ehrenwerte Dame plötzlich und ohne jede Überredungskunst zur Campeuse wurde. Ja, Sie haben richtig gelesen, denn schon bei der ersten größeren Fahrt, die in die Vogesen führte, war meine Schwiegermutter mit von der Partie. Aber auch noch eine komfortable Zeltausrüstung war dabei mit zwei Zelten, zwei Überzelten, zwei Tischen und dummerweise auch noch mit Zelstühlen. Diese liebten wir nämlich auf der nächstfolgenden Tour zu Hause, da im 2 CV vier wundervolle Campingsühle sind, die an Sitzbequemlichkeit jeden eigens dafür hergestellten Stuhl übertreffen. Die Schwiegermutter schlief

Schluß auf Seite 61

*Immer wieder
 serienmäßig eingebaut:*

Sicherheitsglas

aus

Kristall-Spiegelglas*)

SEKURIT - GLAS UNION G·M·B·H, KÖLN

*) beiderseits geschliffen und poliert