

Den Vogel ab- geschossen

Nach 41 Jahren Produktionszeit und über fünf Millionen Exemplaren stellt Citroen den 2 CV ein – im Volk Ente genannt und die letzten zwei Jahre nur noch im portugiesischen Exil Mangualde gefertigt. Klaus Westrup kaufte noch einen und machte sich Abschiedsgedanken.



Kurz vor Weihnachten klingelte das rote Telefon, das ich vorsorglich zwischen Citroen/Deutschland und meinem Stuttgarter Büro eingerichtet hatte. „Es ist soweit“, sagte die Stimme Gunter von Bülow am anderen Ende der Leitung. Der Citroen-Sprecher bat darum, ich möge es nicht gleich in alle Welt hinausposaunen. Man wolle keinen spektakulären Abgang. Das Ende solle sanft und unauffällig erfolgen, ein leises Servus sozusagen.

Ich atmete tief durch in meinem drehbaren Bürostuhl. Als Mensch mit 2 CV-Image trug ich schließlich Verantwortung. Das mindeste, was jetzt zu tun war, blieb die Bestellung eines Neuwagens, denn es wurde ja nun wahr: Ab Juli dieses Jahres soll definitiv Schluß sein mit der Produktion des altertümlichen Automobils. Jahrzehntelang war dieser Schritt vom Citroen-Management immer wieder hinausgeschoben worden – so lange, bis an die Wahrchein-

lichkeit einer Realisierung niemand mehr ernsthaft glaubte.

Nun wurde es Ernst, nach genau 41 Jahren. Ich blieb ruhig; als Frühinformierter in einer solch wichtigen Angelegenheit spürte ich das wohlige Gefühl der Großen dieser Welt. Schriftlich gab ich meine Bestellung auf, in der souveränen Gewißheit, auch ganz gewiß noch bedient zu werden. Ein wenig unentschlossen wählte ich Weiß als Farbe, schied somit Blau und Rot aus.

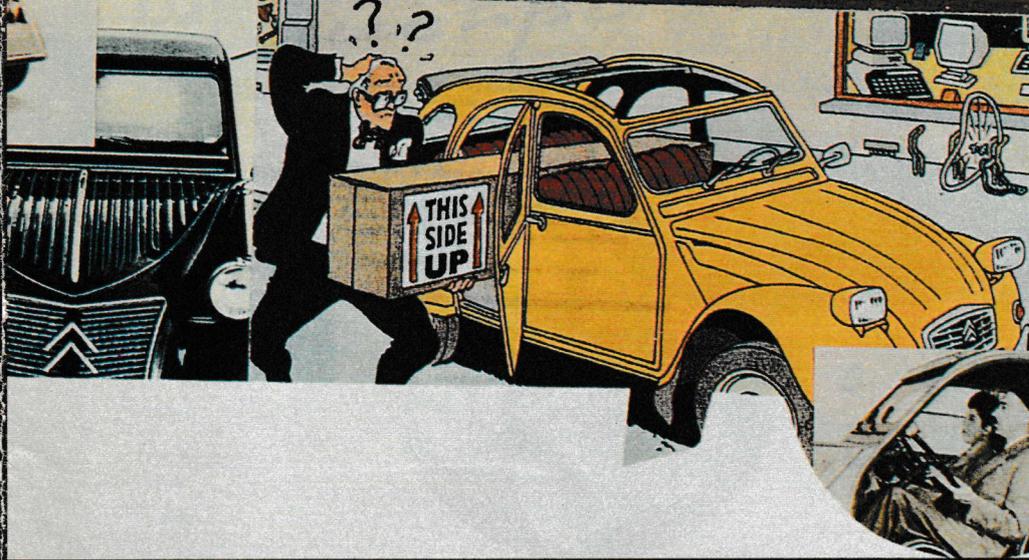
Zwecks Individualisierung wählte ich ein schwarzes Rolldach, um gleichzeitig auch die 2 CV-Logistik zu prüfen. „Ach ja“, meinte später eine Frau vom Verkauf, „das kriegen wir schon hin. Wir nehmen einfach aus dem Ersatzteillager das Dach vom Charleston.“

Wie fühlt man sich als 2 CV-Liebhaber im neuen 2 CV, einem der letzten? Ein bißchen, vermute ich, wie der Ferrari-Freund im Ferrari, oder der Mini-Fan im Mini. Vielleicht mit dem Unter-

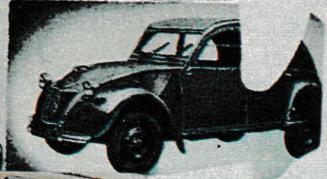
Illustrationen: Schendzielorz



2 CV-Prototyp von 1939



The Greatest Wonder in the Motor World



schied, daß diese Leidenschaft weniger Leiden schafft. Sie kostet nicht viel und rückt einen doch in die finanzielle Nähe zu dem einst ebenfalls 2 CV fahrenden François Michelin oder bringt die geistige Anbindung zu dem britischen Schriftsteller John Berger oder der Gräfin Dönhoff, die sich unlängst in dem Wochenblatt „Die Zeit“ zu einer 2000 Kilometer-Reise im 2 CV ihres Neffen bekannte.

Warum stirbt der 2 CV? Da das Automobilgeschäft keine

Sentimentalitäten kennt, gibt es eine Reihe von Gründen für seinen Abgang. Die Franzosen selbst haben ihrem Volkswagen schon lange den Rücken gekehrt; den vielzitierten Lebenskünstler und automobilen Genießer fand man schon immer selten im eigenen Land, wo der Prophet bekanntlich am wenigsten gilt. Sobald ein paar Franc mehr in der Tasche waren, wechselten die Gallier in den Simca oder Talbot und kehrten dem Provisorium endgültig den Rücken.

Zum Kultauto wurde der 2 CV ausgerechnet bei uns. Aber er wird nicht nur geliebt, sondern auch gehaßt. Für viele ist er trotz einer Gesamtstückzahl von über fünf Millionen Exemplaren kein richtiges Auto. Ihnen ist er trotz Verdreifachung der ursprünglich nur neun Pferdestärken betragenden Motorleistung immer noch zu langsam, zu laut, zu primitiv.

Als Liebhaber einer Sache ist man befangen, übersieht die Schwächen oder kehrt sie

gar in Vorzüge um. Die Langsamkeit des Döschewo scheint sogar, nicht nur wegen Sten Nadolnys Roman „Die Entdeckung der Langsamkeit“, ein wenig vor dem Trend zu liegen, seine Lautstärke vermittelt trotz bescheidenem Tempo das Gefühl von Vitalität, seine Primitivität gehört zum Charakter und entlarvt die Perfektionisten als langweilig.

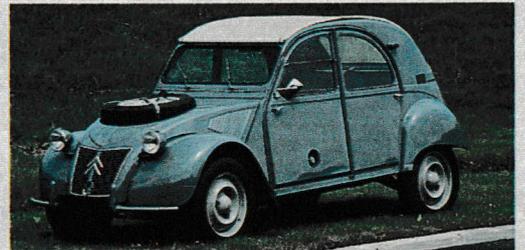
Er ist anders als die anderen mit seiner Krückstockschaltung und dem Rolldach



Debüt, Pariser Salon 1948



Mit nur neun PS bis 1954



Typ Sahara mit Heckmotor extra

einer echten Cabrio-Limousine, mit seinem Verzicht auf alles Entbehrliche – Zündverteiler, Zylinderkopfdichtung, Wasserkühler eingeschlossen. „Seine Persönlichkeit“, stellte der ehemalige Citroen-PR-Mann Jacques Wolgensinger einst fest, „erwächst aus den Attributen, die ihm fehlen: Leistung, Schnelligkeit, Luxus, Status, Aggressivität.“

Er ist kein Marketing-Auto, sondern das blechgewordene Ergebnis einer Idee, des maximalen Minimums. Aus gutem Grund wurde der 2 CV zum Veteranen vom Fließband, nicht ein NSU Prinz oder BMW 700.

Manche finden den 2 CV auch wegen seiner schlechten Beschleunigung fade. Sie vergessen, daß man auch bei geringen Geschwindigkeiten automobile Abenteuer bestehen kann – zum Beispiel den drohenden Absturz von einem Gebirgspfad in den Schweizer Alpen. Wir waren zu dritt in einem 14 PS-2 CV Anfang der sechziger Jahre, Charly, Helga und ich, der spätere Freak, als sich das Auto um Mitternacht in Richtung Abgrund bewegte. Helga schrie ganz zurecht, wie sich am nächsten Morgen bei der Ortsbesichtigung im Hellen herausstellte. An dieser Stelle ging es ungesichert ein paar hundert Meter abwärts.

Doch an schweren Unfällen scheint der 2 CV nur selten teilzunehmen. Meistens ist er noch gar nicht zur Stelle, wenn sie passieren. Ich bewege mich also immer noch mit einem befriedigenden Sicherheitsgefühl in dem dünnwandigen Gehäuse, das vorwiegend

Wetter-, nicht aber Kollisionschutz bietet.

War es vielleicht das, was ihn schlussendlich umbrachte, oder, wie kürzlich zu lesen war, das Abgas?

Ein wenig auch dies; zum regelten Katalysator fehlen alle wichtigen Zutaten. Doch auch dies gab nicht den Ausschlag. Es blieben selbst in den besten Importländern, nämlich England und Deutschland, die Käufer weg.

In guten Jahren verzeichnete die bundesdeutsche Zu-

lassungsstatistik noch rund 1000 Autos pro Monat. Zuletzt waren es nur noch um die 300 – seit der Schließung des Hauptwerkes in Levallois bei Paris 1988 ausschließlich aus der portugiesischen Produktionsstätte Mangualde stammend. Viel verdient wurde auch nicht am 2 CV. Die Produktion ist arbeitsintensiv und entzieht sich allem Raffinement moderner Anlagen.

Schließlich mochten ihn die Citroen-Manager selbst nicht mehr – zu altertümlich er-

schien das fossil wirkende Automobil, das einst sehr wohl zum positiven Image der Marke mit der symbolisierten Verzahnung im Emblem beigetragen hatte. Man hatte genug von ihm, zumal sich über die Jahre hinweg ein seltsames Phänomen herausstellte. Während nämlich normalerweise im Automobilgeschäft das preisgünstigste Modell die Einsteiger-Rolle übernimmt und eine erste, durchaus erwünschte Markenbindung erzeugt, ließ sich diese kaufmänn-

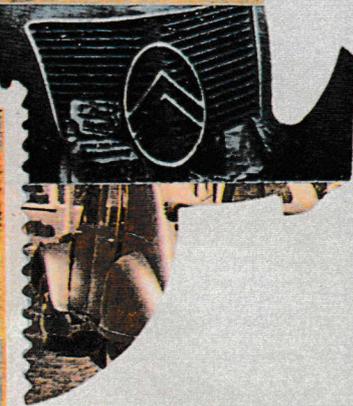
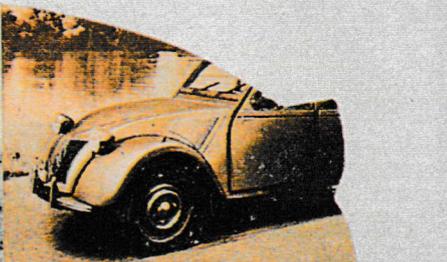
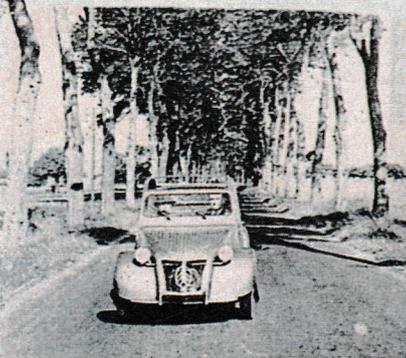
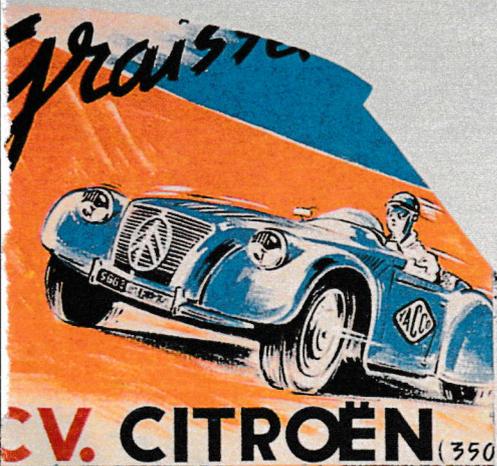


In den Sechzigern 14 und 16 PS



Wüsten-Ente noch vor Paris-Dakar

Verehrt oder verabscheut:
Am 2 CV schieden und
scheiden sich noch die Geister



nische Regel nicht auf den 2 CV übertragen.

Es mochte schon vorkommen, daß sich jemand von ihm aus zu teureren Citroën-Modellen hochdiente, aber dies blieb die Ausnahme. Die Eigenwilligkeit dieses Autos ließ meist, auch bei finanzieller Solvenz, einen Aufstieg gar nicht zu – genauso wenig, wie für die meisten anderen Automobilisten ein Abstieg in den 2 CV zum Bereich des Möglichen gehört hätte. Die fehlende Markenbindung mit nur geringem Auf-

steigerinteresse liefert auch die Erklärung dafür, daß das Produktionsende im Juli in aller Stille erfolgen wird. Es gibt keine Abschiedsparty, denn rein monetär betrachtet, hat Citroën wenig Veranlassung, die vielen Enten-Piloten zu umarmen. Sie sind nichts für den AX, der dann in Mangelde für den portugiesischen Markt entstehen wird, und sie taugen erst recht nicht für den XM.

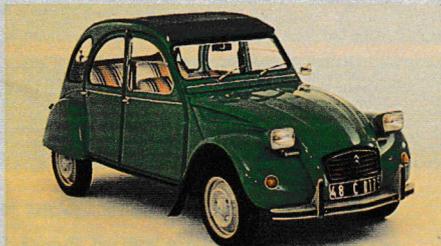
Was werden sie tun in ihrer bitteren Not, alleingelassen, ohne wahrhaftigen Nachfol-

ger? Den Neuwagenkäufern empfehle ich eine Hohlraumbehandlung des beim TÜV in Mißkredit stehenden 2 CV-Chassis. Den Feinden dieses charaktervollen Automobils prophezeihe ich langfristig bessere Zeiten und freiere Fahrt.

Nachdem die Produktion angehalten wird und auch – ganz im Gegensatz zum VW Käfer – nirgendwo sonst auf der Welt neue Exemplare entstehen, wird der Bestand über die Jahre schnell abnehmen.

Der 2 CV ist zwar mit genialen Zutaten versehen und von robuster Mechanik, aber beileibe nicht das, was man einen Qualitätswagen nennt.

Vielleicht ist sogar der Tag nicht mehr allzu fern, an dem der „Regenschirm auf Rädern“ (Citroën-Chef Pierre Boulanger einst über das Projekt 2 CV) nicht nur nicht mehr produziert wird, sondern ganz von Mutter Erde verschwunden ist. Was er hinterläßt, entsteht immer bei fortschreitender Korrosion: ein Loch. □



Rechteckige Lampen 1974



Modell Charleston Jahrgang 1981



Modell Dolly Jahrgang 1987

Wir über uns

- Warum ein Parkdeck gesperrt wird
- Ein Stück Le Mans-Tradition verschwindet
- Mit Doppelsinn: die letzte Ente

Die Parknot, ein geläufiger Entbehrungszustand in den gestreßten Zentren deutscher Städte, wird – natürlich – nicht zuletzt von auto motor und sport und allen seinen Mitarbeitern stets aufs neue beklagt. Kein Wunder, daß sich schlechtes Gewissen einstellt, wenn die Fotografen des Blattes dafür sorgen, daß alles noch ein ganz kleines bißchen schlimmer wird. Doch Fotoarbeiten für den Vergleichstest der Oberklasse-Limousinen in diesem Heft erforderten einen Ort mit Blick über die Dächer der Stuttgarter City. Die Hofdiener-Garage, in der zahlreiche Verlagsangehörige parken, sagte spontan die Reservierung des weniger benutzten oberen, im Freien liegenden Parkdecks zu: von Freitagnachmittag bis Montagabend, wegen wiederholten Regens 24 Stunden länger als geplant. Resultat der Absperraktion: siehe ab Seite 44.



Not im Parkhaus: reserviert für auto motor und sport

Wenn Sportredakteur Malte Jürgens eine historische Stätte des Motorsports besucht, wandelt sich die Dienstreise mitunter zum unwiederholbaren Erlebnis – die Anlage wird danach nicht selten weiträumig umgebaut. Einige Beispiele: Seinem ersten Besuch eines Avus-Rennens, 1967 noch als Schüler, folgte der Abbruch der alten, steilwandigen Nordkurve. Nach der ersten Testfahrt in einem Porsche 911 auf der Nordschleife ließ die Nürburgring-GmbH 1987 die alte Start- und Zieltribüne abtragen. Am 17. Juni dieses Jahres war es dann wieder einmal soweit: Die historische Boxenanlage von Le Mans, von Jürgens anlässlich des 24 Stunden-Rennens noch einmal ausgiebig frequentiert, soll noch in diesem Herbst dem Bagger zum Opfer fallen. Schade ist es darum nicht. In ihrer un-



Abbruchreif: Boxengang in Le Mans

gläublichen Enge bot sie jahrzehntelang die besten Voraussetzungen für einen Unfallschwerpunkt.

Die Übernahme eines neuen Autos verursacht den meisten Menschen Herzklopfen. Auch auto motor und sport-Autor Klaus Westrup, Verfasser des 2 CV-Abgesangs in dieser Ausgabe, ging es nicht anders, als er am 22. Mai bei Citroen/Deutschland in Köln seinen neuen 2 CV, einen der letzten, abholte. Das Protokoll der rund 300 Kilometer langen Überführungsfahrt liest sich zunächst undramatisch. 92 km/h wären auf Anhieb zu erreichen, und nachdem sich Kolbenringe und Zylinder ein bißchen besser aneinander gewöhnt hatten, stellten sich auch schon mal 100 km/h ein. Doch dann, zwei Tage später, mitten in der Audi-Stadt Neckarsulm, eine große Ölpfütze unter dem weißen Wagen, als wäre er wirklich ein 40-jähriger Veteran. Diagnose: Undichtigkeit am Ölkühler, die klassische Montage-Schlamperie. Kleine Ursache mit kleiner Wirkung: Schraube in der Werkstatt festgezogen, Öl nachgefüllt, und schon läuft der „leichte Sommerwagen“ (Westrup) wieder wie geschmiert.



Westrup, 2 CV: letzte Bestellung