

# Unsere Serie Citroën und der Fortschritt

## Meilensteine der Automobilgeschichte

Von den ersten Meilensteinen, die Citroën in der Automobilgeschichte gesetzt hat, haben wir in den letzten Folgen berichtet. Begeben wir uns jetzt in die fünfziger Jahre.

Nachkriegsjahre mit Trümmern gingen über in die Wirtschaftswunderjahre. Es war noch die Zeit der leeren Straßen mit wenigen Autos, zumeist Vorkriegsfahrzeugen, Dreirädern, Lieferwagen.

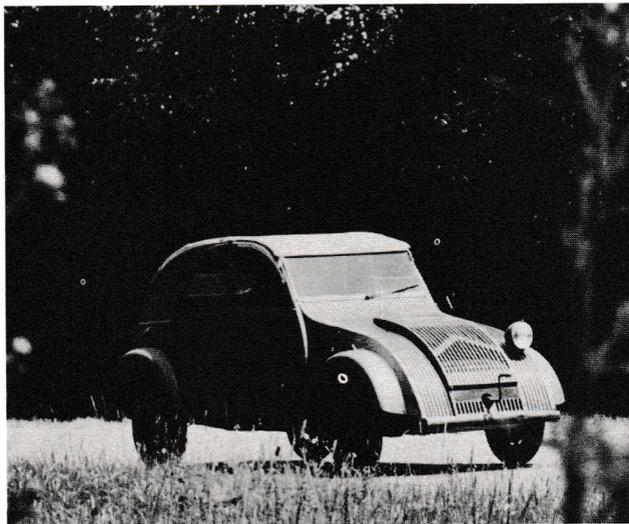
Es begann auch schon die Zeit der Traumwagen, der Pontonkarosserien und der flotten Kleinwagen – zumeist mit Heckmotor. Und es begann die Zeit der ersten Auslandsreisen. Aber auch die des Rock and Roll, der Petticoats, der Musikboxen, der Nierentische und all der vielen Dinge, die man heute unter dem Begriff Nostalgie sammelt. Eine Nostalgie von damals kann man aber auch heute noch neu erstehen:

## Die „Ente“

37 Jahre alt oder jung – wie soll man es sagen? Sie ist eines der beiden ältesten Automodelle, die heute noch – fast – in ihrer Urform gebaut werden. Und mit weit über drei Millionen Exemplaren ist der 2 CV, wie die eigentliche Modell-

bezeichnung dieses unverwechselbaren Autos lautet, eines der erfolgreichsten Automodelle überhaupt.

Zum erstenmal erblickte die Ente das Licht der Welt im Jahre 1939 – auf einem Auge blind und mit wassergekühltem Motor. Diese ersten 250 Prototypen sahen zum Fürchten aus: provisorisch



zusammengeschraubtes Wellblech, einäugig wie ein Pirat und Sitze wie Hängematten.

Den Anstoß gab 1936 Citroëns damaliger Präsident Pierre Boulanger. Er beauftragte seine Konstrukteure, „vier Räder unter einem Regenschirm“ zu entwickeln. Vier Personen sollte dieser Regenschirm bequemes Obdach gewähren und dabei 50 Kilometer pro Stunde laufen. Komfortabel sollte er auch sein: Vier Personen und ein Korb mit rohen Eiern sollten eine Fahrt in dem Gefährt unbeschädigt überstehen.

Als schließlich die erste Ur-Ente vor ihm stand und er sie begutachten sollte, wählte Pierre Boulanger eine etwas außergewöhnliche Test-Methode: Um die Alltagstauglichkeit der neuen Kreation zu prüfen, stieg er mit seinem Hut auf dem Kopf in den Wagen. Wäre dabei der Hut herabgefallen, wäre das Projekt durchgefallen...

Die Ereignisse der folgenden Jahre verhinderten eine Serienproduktion – von den Prototypen überlebte lediglich einer diese Jahre.

Aber nach dem Krieg schlug die Geburtsstunde für den 2 CV zum zweiten Mal. Auf dem Pariser Automobilsalon von 1948 wurde das Gefährt von den Massen wie eine Offenbarung aufgenommen. Und nicht nur die Franzosen registrierten staunend die unvergleichlichen Fahreigenschaften dieser „Gartenlaube“ aus Wellblech.

Aus nunmehr luftgekühlten 375 cm brachten acht PS den 2 CV auf eine Spitzengeschwindigkeit von immerhin 55 km/h. Schaute man genauer hin, um zu sehen, was dieses Auto ausmachte, konnte man getrost wieder weggucken, nachdem man die ursprünglichste Definition für ein Automobil abgehakt hatte:

Alles dran, was Fahrsicherheit, Fahrkomfort, Haltbarkeit und Verlässlichkeit ausmachen, aber keinerlei entbehrlicher Schnickschnack, der ja sowieso nur kaputtgehen konnte. Das war die Philosophie.

Nach und nach ist die Ausstattung gewachsen und die Qualität der Karosserie hat im Laufe der Jahre auch zugenommen. Heute ist der 2 CV das klassenlose Nostalgie-Auto schlechthin: Studenten und Fabrikanten, Hausfrauen und Künstler „leisten“ ihn sich.

Wie schrieb doch auto motor und sport in Heft 18/84 über den Enten-Eigner? „Er kann das Dach öffnen, um Sonne und Wind hineinzulassen, er schwebt über die Schlaglöcher dieser Welt und mit ihm dürfen drei weitere Passagiere ohne jede Enge schweben. Die Ente kann auf Berge klettern und Standuhren transportieren. Ein gutes Image führt sie als Serienausstattung stets mit sich. Von ihren Eignern erwartet jedermann, daß sie Abitur gemacht haben und gegen den Krieg sind.“ Was will man mehr?