

Ente, Ente und

Eine Legende wird 40.

Etepetisten lächeln mitleidig, wenn in einem zünftigen Autogespräch ihr Name fällt. So, als wäre das Wort "Auto" ein Prädikat, das man sich erst durch Leistung, Fahrverhalten und Komfort verdienen müsse. "Badewanne", "Franzosenchaukel" sind denn auch nur die vornehmsten Formulierungen aus der breiten Palette seiner wüsten Beschimpfungen. Aber damit kann die Ente recht gut leben, schließlich gibt es ja auch noch die Menschen auf der anderen Seite des automobilen Spektrums, für die sie ebenfalls kein Auto ist, sondern ein Stück Lebensart mit Frontantrieb, ihr geliebter "Döschewo", ihr "Clochard", ihre "rasende Mikrobe", ihr "hässliches Entlein" oder – ganz kurz – ihre "Ente".



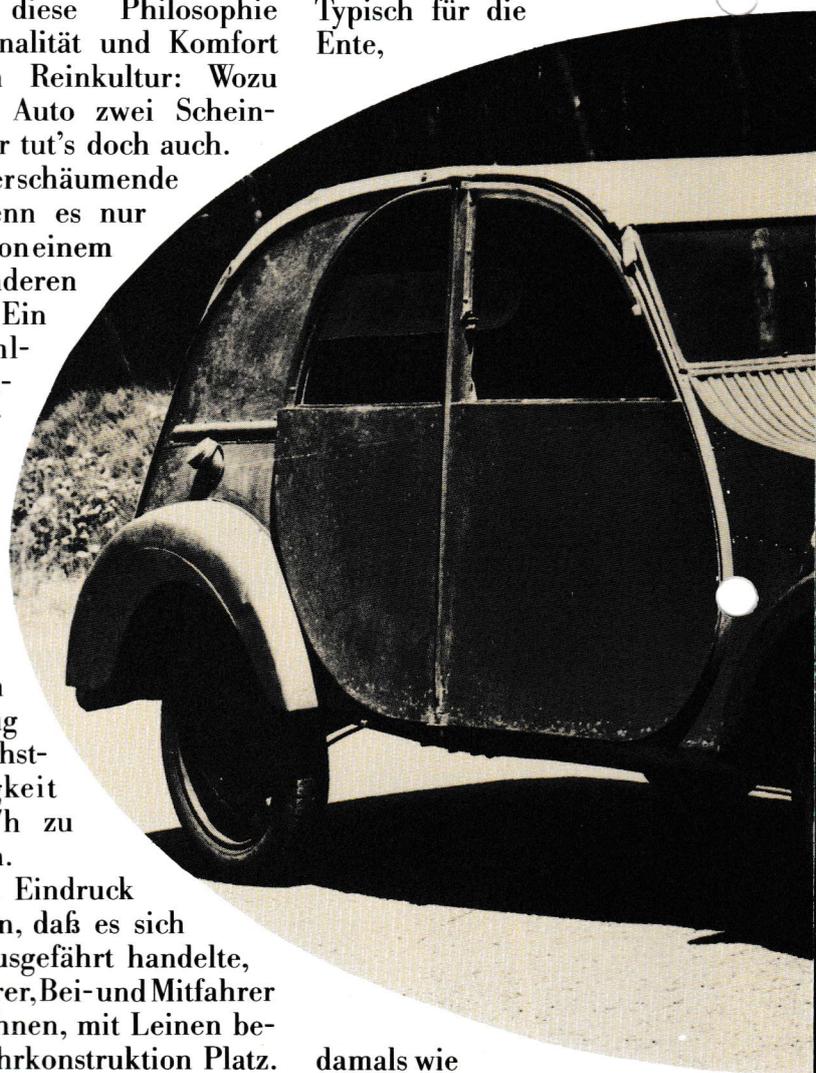
1948: Die erste Serien-Ente hatte einen 375-ccm-Motor, der 9 PS bei 3.500 U/min. leistete. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 65 km/h.

Ein schlichtes und einfaches Auto für die Landbevölkerung zu konstruieren, das in der Lage ist, eine Kiste Eier unbeschädigt von A nach B zu transportieren – dies

war erklärte Absicht des "Enten-Vaters" Pierre Boulanger, Generaldirektor von Citroën in den 30er Jahren. Die "Ur-Ente" von 1939 verkörpert diese Philosophie von Funktionalität und Komfort praktisch in Reinkultur: Wozu braucht ein Auto zwei Scheinwerfer? Einer tut's doch auch. Wozu überschäumende Leistung, wenn es nur darum geht, von einem Fleck zum anderen zu kommen? Ein wassergekühlter 375-ccm-Motor brachte 9 PS auf die staubigen Feldwege, nicht überliefert ist, wieviele Minuten er brauchte, um das Fahrzeug auf seine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h zu katapultieren.

Um jeden Eindruck zu vermeiden, daß es sich um ein Luxusgefährt handelte, nahmen Fahrer, Bei- und Mitfahrer auf einer kühnen, mit Leinen bespannten Rohrkonstruktion Platz. Die "Ur-Ente" war mit einem unsynchronisierten 3-Gang-Getriebe ausgestattet. Wahrscheinlich, um Energie zu sparen, wurden die

Scheibenwischer direkt per Hand betätigt. Der Anlasser befand sich außerhalb des Fahrzeugs: in Form einer fest installierten Handkurbel. Typisch für die Ente,



damals wie heute: das Rolldach. Nur 250 "Ur-Enten" wurden vor dem Kriege gebaut, quasi als Prototypen. Bis zur Welt-Premiere auf

nd kein Ende

”Die Ente ist ein Felsen in der Brandung des automobilen Einerleis: Die Wogen des technologischen Fortschritts und des modisch-gefälligen Designs sind an ihr abgeprallt. Sie ist so häßlich und heiß geliebt wie am ersten Tag, so veraltet und doch so zeitlos wie bei ihrer Geburt. Autos werden mit dem Kopf gekauft, aber Enten mit dem Herzen.”

dem Pariser Automobilsalon im Jahre 1948 legten Techniker und Designer noch mal kräftig Hand an: Man spendierte ihr einen zweiten Scheinwerfer, einen elektri-



schon Starter, einen luftgekühlten Motor – aus der ”Ur-Ente” war die Ente geworden! Pierre Boulanger enthüllte den 2 CV vor einer über-

raschten und leicht irritierten Öffentlichkeit. Augenzeuge dieses historischen Moments war kein geringerer als Vincent Auriol, Ministerpräsident der französischen Republik. Über seine Reaktion ist nichts bekannt, die Presse jedoch war entsetzt über die ”Badewanne des Jahrhunderts” und prophezeite dem Hause Citroën einen grandiosen Mißerfolg. Aber die Herren mit dem spitzen Griffel hatten ihre Rechnung ohne das Publikum gemacht – und das war auf Anhieb begeistert: Der Startschuß zu einem Höhenflug ohnegleichen war gefallen, der Grundstein für einen Welterfolg gelegt. Nur: Eine Ente zu kaufen, erwies sich zunächst als überaus langwierige Angelegenheit. Bis zu 6 Jahre mußte man Geduld haben, so lange betrug nämlich die Lieferzeit.

In den Jahren seit 1948 hat sich die Welt grundlegend gewandelt, gesellschaftlich wie kulturell, wirtschaftlich wie politisch. Der Ente

war’s schnurz – von Kleinigkeiten mal abgesehen, ist sie nach wie vor ”ganz die alte”. Okay, hier mal ein – zwei PS mehr, da mal eine kleine Änderung an der Karosserie oder im Innenraum ... das war’s dann schon. Ihr unverwechselbarer



1988: Die Charleston-Ente im Nostalgie-Look-Lack. Der schadstoffarme Enten-Motor ist inzwischen 597 ccm groß und leistet 28 PS bei 5.750 U/min.

Charme, ihr eigenständiges, von keinem Windkanal getrübt. Äußeres hat sich nicht verändert. Genauso wenig wie die Leute, die sie damals fuhren und heute noch mit Leidenschaft fahren: Ein Häuflein Unentwegte, eine kleine automobiler Minderheit, die so gar nichts um PS gibt. Menschen, die einfach ein schadstoffarmes Auto fahren möchten, mit einem eigenen, unverwechselbaren Charakter.

Die Ente jetzt schon vom Band nehmen? Das Ende einer Legende einläuten? Schon jetzt – 40 Jahre nach der Weltpremiere?

Nein: Das können wir Ihnen und den jährlich 10.000 Entenkäufern doch nicht antun ...