

Wenn eine Ente das Wasser scheut

Innigst geliebt und zutiefst gehaßt: Citroëns Automobil-Mythos 2CV wird in diesem Jahr 50 – Zwei Exbesitzer erinnern sich

Von unserer Redakteurin
Marianne Quoirin

Mögen mußte man das Entlein schon, um es gegen hämische Kommentare verteidigen zu können. „Wann wird es denn ein Auto?“ gehörte noch zu den netteren Fragen der Kollegen. Zugegeben: Ein schöner Schwan ist aus der kleinen Ente nie geworden. Sie behielt immer und ewig die schmutziggroße Farbe jenes Trenchcoats, der spätestens seit „Casablanca“ zum Outfit eines Agenten gehört. Vielleicht, weil die Ente so klein geblieben und im Laufe der Jahre häßlicher geworden ist, weckt sie heute sentimentale Erinnerungen. Sie hat den Platz erobert, den später kein Renault oder Golf, kein Audi oder Ford je einnehmen konnte.

Bei der Ente war alles anders. Mit ihr begann Mitte der 60er Jahre ein Abenteuer, das gemeinsam auf Landstraßen und Autobahnen im Windschatten der Laster zu

Handgriffen die Rückbank als Lümmelplatz im Freien diente. Wir fühlten uns sicher. Keiner würde die Ente klauen, geschweige denn für einen Banküberfall kapern. Autoknacker der simplen Art bevorzugten Ford-Fabrikate, Baader, Meinhof und Co die schnellen Typen von BMW. Das Rolldach, aufzuwickeln wie der Deckel einer Sardinenbüchse, ließ etwas vom Gefühl erahnen, das ein Cabrio verheißt. Einmal, als auf einer bayerischen Landstraße mitten in einem Maischauer ein Laster durch seinen Fahrtwind das Verdeck abriß, saßen wir im Freien – das Dach flatterte wie die Schleppe einer Windsbraut. Seither blieb die Ente übersät mit Wundmalen.

Dicke Klebestreifen sollten das Eindringen größerer Wassermengen von oben verhindern, doch auch schon früher hätten wir es nicht gewagt, den 2CV einer Waschanlage zu überantworten. Wie porös das Entchen bäuchlings war, erfuhren wir in Südfrank-

Die Freiheit, in den Süden zu schaukeln

bestehen war – oder gleich vor der Haustür. Wenn das Entchen, Neupreis 3999 Mark, nicht mit dem Schnabel abwärts an einer abschüssigen Straße die Nacht gebracht hatte und nicht beim zweiten Startversuch losstürzte, mußte man zur Kurbel greifen. Beileibe nicht, um jenes Wunderwerkzeug ernsthaft zu benutzen, denn dabei gerieten die Daumen in höchste Gefahr, sondern man mußte damit demonstrativ so winken, daß binnen Minuten Autofahrer aller Altersklassen aus purem Mitleid anhielten, um Entchen ans Hinterteil zu packen und anzuschieben. Dankeschreie aus dem hochgeklappten Seitenfenster verhallten ungehört. Aber für ein Vergeltsgott anzuhalten, das war zu riskant.

Dem Abenteuer, von Darmstadt an die Bergstraße (oder im Urlaub gar nach Italien) zu gelangen, stand dank der Kavaliere nichts mehr entgegen: Auf ebener Strecke und bei Windstille waren Rekorde von 90 Stundenkilometern möglich, bergab und mit Rückenwind ließ sich mit 100 sogar ein holländischer Transporter überholen. Und wenn keine Talfahrt einen Gewinn an Minuten brachte? Irgendwann, irgendwie kam auch die Ente ans Ziel. Am liebsten schaukelte man ohnehin nicht zwischen Lkws, sondern – geborgen wie in Mutters Schoß – über Landstraßen.

Allenfalls Fliegen war schöner. Oder die Rast, bei der nach zwei

reich, als es auf einer überfluteten Straße einfach stehen blieb und wir ein Fußbad nahmen. Wer den Knüppel nicht gefühlvoll bewegte, verwandelte die Ente ganz schnell in ein anderes Tier: Es hoppelte dann wie ein Hase über das Pflaster oder nahm wie ein Springböckchen die Kurve. Der Bibelspruch „Siehe, er kommt hüpfend über die Berge“, den Jerzy Andrzejewski als Titel für seinen Roman über Pablo Picasso wählte, fällt selbst einem Heiden ein, wenn er einen „Deux Chevaux“ bei der Fahrt über eine Paßstraße beobachtet. Wohlgermerkt: hoppelnd und schaukelnd – nicht kippend. Denn längst bevor der Elchtest Jahrzehnte später die Erbauer noblerer Karossen an den Rand des Wahnsinns trieb, hatte Citroën all jenen eine Belohnung versprochen, die das geflügelte Gefährt auf den Rücken oder auf die Seite zwängen.

Als der Rost nach fast 130 000 Kilometern nebst Karosserie auch die tragenden Teile zu zerfressen begann, als fast ein Fuß durch das Bodenbech paßte, als das rote Polster an das Kratzbrett des Katers erinnerte und die Beifahrtür nur noch mit einem Bindfaden zu schließen war, traten wir die letzte Fahrt an. Sentimental, aber nicht von Selbstmitleid überwältigt, als uns bewußt wurde, wovon wir damals Abschied genommen haben: von einem Lebensgefühl, von unserer Jugend.



Bilder: Stefan Worring / Illustration: Helge Eicken

Von unserem Redakteur
Wolfgang Brüser

Es muß 1973 gewesen sein, als der Käfer (Modell Standard, 1200 Kubik, simpel-blau) den letzten Weg allen Autoblechs gehen mußte. Die Heizbirne, beschied die Werkstatt, sei durchgerostet. Die Reparatur sei unbezahlbar, beschied das Konto. Die TÜV-Fälligkeit tat ein übriges. Damit war die Angelegenheit entschieden. Es traf sich gut, daß Semesterferien waren. Zeit, etwas Geld zu verdienen, denn an der Tankstelle in Gerlingen stand eine Ente zum Verkauf. Gebraucht, 2000 Mark teuer, silbergrau lackiert – „silver shadow“.

Natürlich hatte man mich gewarnt. Freunde fuhren VW, NSU-Prinz oder Opel-Kadett, solide Autos eben. Weiß der Himmel, weshalb es unbedingt der 2CV sein mußte, dem meine Ratgeber bestenfalls simple Technik attestierten. Simple Technik – das be-

soll nicht die Rede von Wolkenbrüchen sein, die die Elektrik verwirren. Simple Luftfeuchtigkeit, ja schon der Transport einer Flasche Wasser schienen geeignet. den 2CV vor unüberwindbare. Tage währende Startprobleme zu stellen. Dies hatte Folgen. Verabredungen wurden reichlich vage getroffen und in der Regel unter dem Vorbehalt: für den Fall, daß mein Auto...

Nun hatte die Sache auch etwas Gutes: Ich lernte diese Stadt als Fußgänger kennen. Daß Bekannte darin eine ökologische Attitude vermuteten, erfüllte mich aber nicht mit Stolz. Schließlich lag dem nicht eigener Antrieb zugrunde, sondern der fehlende des Döschewo. Doch das knappe Studenten-Portemonnaie sorgte dafür, daß einschneidende Reparaturversuche unterbleiben mußten. Ratsuchende Besuche – natürlich zu Fuß – bei einer Werkstatt führten schließlich zu dem Tip, es im Falle des Falles mit der Kurbel zu

Die Schmach, ein Hindernis zu sein

deutete in meinem Automobilverständnis: einfach aber haltbar. Das war ein Mißverständnis.

So zuckelte ich denn also mit meinem schnattemnden Entchen vom Tankstellen-Hof. Langsam, ganz langsam. Die Revolverschaltung lag prima in der Hand, die schaukelnden Fahrbewegungen empfand ich als komfortabel, und daß das geöffnete Klappfenster immer wieder aus der Arretierung fiel und gegen den Ellenbogen knallte, war halb so schlimm. So erreichte ich denn Köln.

Die Erfahrung, in dieser Stadt als Entenfahrer nicht allein zu sein, vermittelte Zuversicht. Besitzer eines „Döschewo“, das lernte ich hier, grüßen einander. Das „Victory“-Zeichen gab einerseits Zeugnis von gesundem Selbstvertrauen und andererseits von einer gewissen Vertrautheit, ja, von dieser Überlegenheit, die der Verzicht auf automobilen Komfort dokumentiert. Askese ist eben ein Wert an sich.

Askese kann man auch übertreiben. Mit dem Kauf meines „Silver-Shadow“ hatte ich eigentlich die Absicht verbunden, mir einen fahrbahnen Untersatz anzuschaffen. Doch offensichtlich hatte ich auf die falschen zwei Pferdchen gesetzt. Entefahren wurde zu einem eher seltenen und dann auch höchst zweifelhaften Vergnügen. Ente und Feuchtigkeit – da gab es eine gewisse Unverträglichkeit. Wohlgermerkt, hier

versuchen. So mühte ich mich besten Willens und am Ende völlig durchgedreht, dem Motor auf mechanischem Wege Leben einzuhauchen – was blieb, waren schmerzende Hände, Schweiß auf der Stirn und eine Maschine, die nicht einmal plop machte.

Daß die Zuneigung zu meinem „Silver-Shadow“ darunter litt, mag vollends verstehen, wer mit diesem Auto das Abenteuer einer Überlandfahrt wagte. Es soll nicht die Rede davon sein, daß es bei Regen eben auch hereinregnete, es soll nicht die Rede davon sein, daß der Ölverbrauch im Literbereich lag – alles nicht der Rede wert. Wirklich verletzend war der Umstand, schon bei leichtesten Steigungen ein Verkehrshindernis zu sein, bedrängt, ja überholt von schwer beladenen Lastwagen. Und es muß die Rede davon sein, daß – Ironie des Schicksals – bei einer rasanten Talfahrt das Rollverdeck mit lauten Knall wegflog. Das, das war der Moment, an dem ich diesem glubschäugigem Gefährt am liebsten in die Scheinwerfer getreten hätte.

Das Ende kam dann doch sehr plötzlich. Regen trommelte auf den Asphalt, es war stockdunkel, die Autobahn war leer, und es krachte, wie es nur krachen kann. Das Entlein hoppelte noch ein paar Meter. Das war's. Zündkerzen rausgeflogen.

Ich fahr' jetzt nur noch richtige Autos.