

Die „Ente“ ist mehr als nur ein Auto: Von Frankreich wird der 2 CV nun ins Exil nach Portugal geschickt

Vier Räder unter einem Regenschirm

Ein Wagen, der zu einem Stück Lebensanschauung wurde

Von Willi Mertens

Es ist schier unmöglich, sachlich über den Citroën 2 CV zu reden. Denn nüchtern betrachtet dürfte es so ein Auto längst nicht mehr geben. Die passive Sicherheit der Karosserie ist, an heutigen Normen gemessen, ähnlich wie die eines 110 Kilometer pro Stunde schnellen Geräteschuppens. Der Luftwiderstand, der Cw-Wert der Ente, entspricht etwa dem der Türme von Notre-Dame bei steifem Westwind. Und was der antike Zweizylinder-Motor mit seinen 28 PS an Kraft zuwenig hat, hat er an Stimmgewalt und Benzin-durst zuviel.

Philosophie und Legenden

Nicht einmal mehr sonderlich billig ist der gute alte „Döschwoh“. Der gegenwärtige Listenpreis liegt bei 9000 Mark, das nostalgisch aufgeputzte „Charleston“-Modell kostet gar 9750 Mark. Dennoch finden sich allein in Deutschland jedes Jahr noch mindestens 12 000 Neuwagenkäufer für das brabbelnde, klappernde gallische Urvieh. Und gebrauchte Enten gehen gar weg wie offene Croissants.

Nein, das ist kein Auto wie andere. Das ist ein Mythos auf Rädern, ein Stück Weltanschauung und Philosophie, mit dem man außerdem auch noch fahren kann. Legenden haben die Ente stets umwittert, in all den 39 Jahren, die sie im Stammwerk Levallois bei Paris vom Fließband watschelte.

Die jüngste Legende lautet: Die Produktion wurde eingestellt, die Ente beißt ins Gras. Tatsache aber ist, daß Citroën jetzt die Fertigung aller 2 CV von der Seine nach Portugal verlagert hat, in das dortige Zweigwerk Mangualde. Unwahr ist, daß der Oldie auf diese Weise ins Exil geschickt wurde, um diskret zu verenden - versichert wenigstens die Firma.

Fünf Millionen Exemplare

Soll der „Deux-chevaux“ also die 40 Lebensjahre packen, was für einen Autotyp der absolute Langlebigkeits-Rekord wäre?

Wenn die Kundschaft es will, sagt Citroën - „pourquoi pas?“, warum nicht? Immerhin wurden voriges Jahr noch insgesamt 57 000 Exemplare europaweit abgesetzt. Und um noch eine Imponierzahl nachzureichen: Seit ihrer Geburt anno 1948 ist die Ente gut fünf Millionen Mal gebaut und verkauft worden.

Die Geschichte des 2 CV reicht freilich noch länger zurück, nämlich ins Vorkriegsjahr 1936. Damals veranstaltete das Pariser Unternehmen eine Marktanalyse. Etwa 20 000 Testpersonen im Lande wurden befragt, und ihre Antwort war typisch für den Rationalismus der Franzosen: Sie wünschten sich ein Automobil, das extrem sparsam, extrem praktisch und extrem komfortabel gefedert sein sollte. Schönheit, Schnelligkeit, Eleganz und Prestige waren den Leuten „kif-kif“, was soviel heißt wie: piepegal.

Entsprechend gab Pierre Boulanger, in jenen Tagen der Generaldirektor von Citroën, seinen Konstrukteuren den Auftrag: „Entwickelt mir so was wie vier Räder unter 'nem Regenschirm!“ Und er präziserte seine Idee wie folgt: Der Parapluie mußte vier Personen bequemes Obdach bieten. Er mußte mindestens 50 Stundenkilometer schnell lau-

fen. Und der Bauer sollte einen Korb Eier hineinladen und transportieren können, ohne daß eins unterwegs kaputtgeht.

Drei Jahre später, 1939, waren 250 Prototypen fertig. Diese allerersten Enten sahen zum Fürchten aus: nonchalant zusammengeschnitztes Wellblech, einäugig wie ein Pirat dank nur einem Scheinwerfer, Sitze in Form von Hängematten. Wer die Fahrtrichtung anzeigen wollte, mußte den Arm ins Freie strecken. Auch der Scheibenwischer oblag dem reinen Handbetrieb.

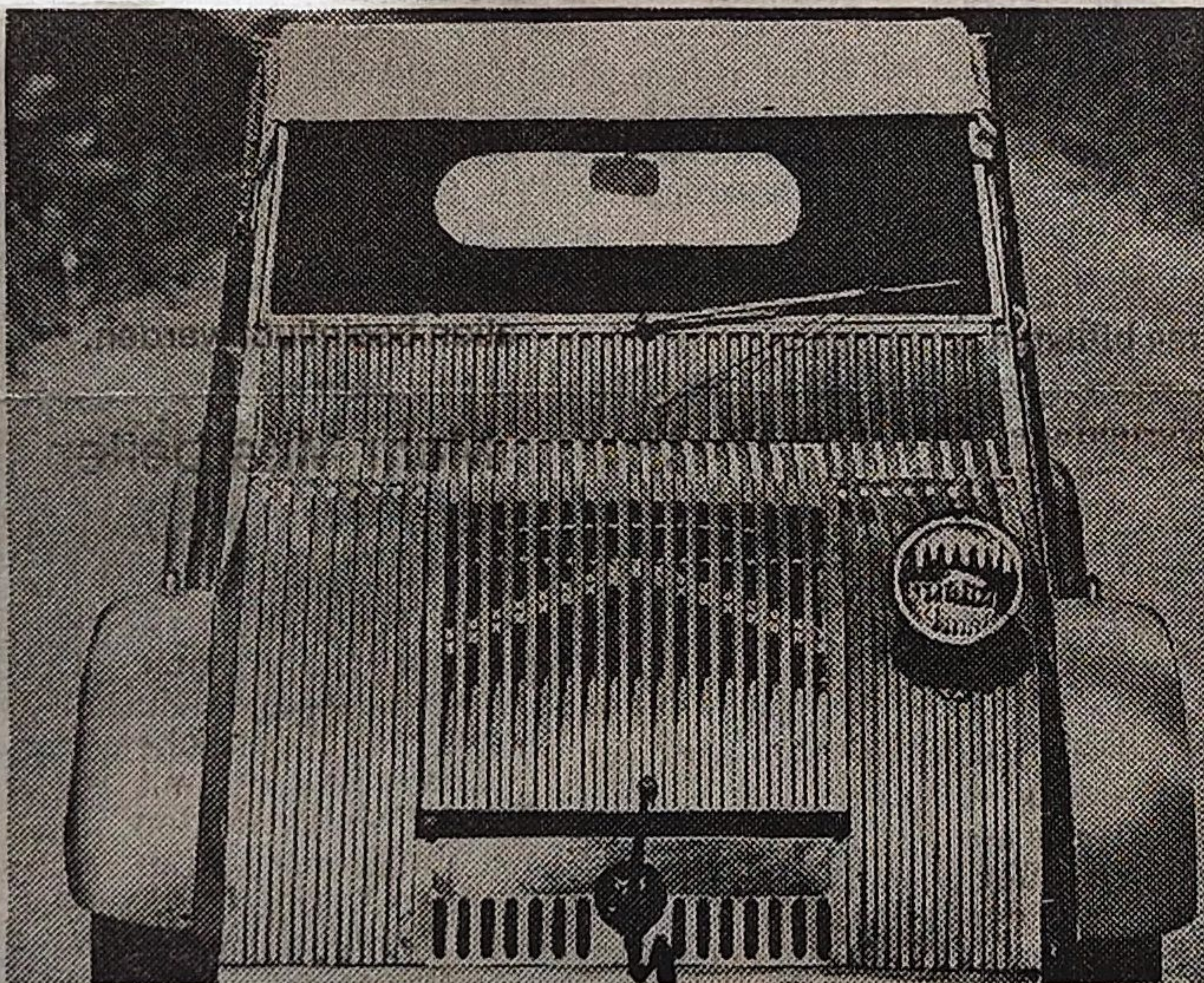
Unter der Haube saß ein wassergekühlter Zweizylinder-Boxer-Motor mit 375 ccm Hubraum. Die PS-Zahl ist nicht überliefert. Gestartet wurde er mit einer Reifleine à la Rasenmäher. Den Damen am Steuer zuliebe ersetzte man diese Leine dann durch eine Kurbel. Bis zum elektrischen Anlasser durfte die Galanterie aus Kostengründen nicht ausfern.

Hätte es im Herbst 1939 einen Pariser Automobilsalon gegeben, der 2 CV wäre heute noch zehn Jahre älter. Aber statt des Salons fand der Zweite Weltkrieg statt und begrub, unter anderem, auch das Projekt „Parapluie auf Rädern“.

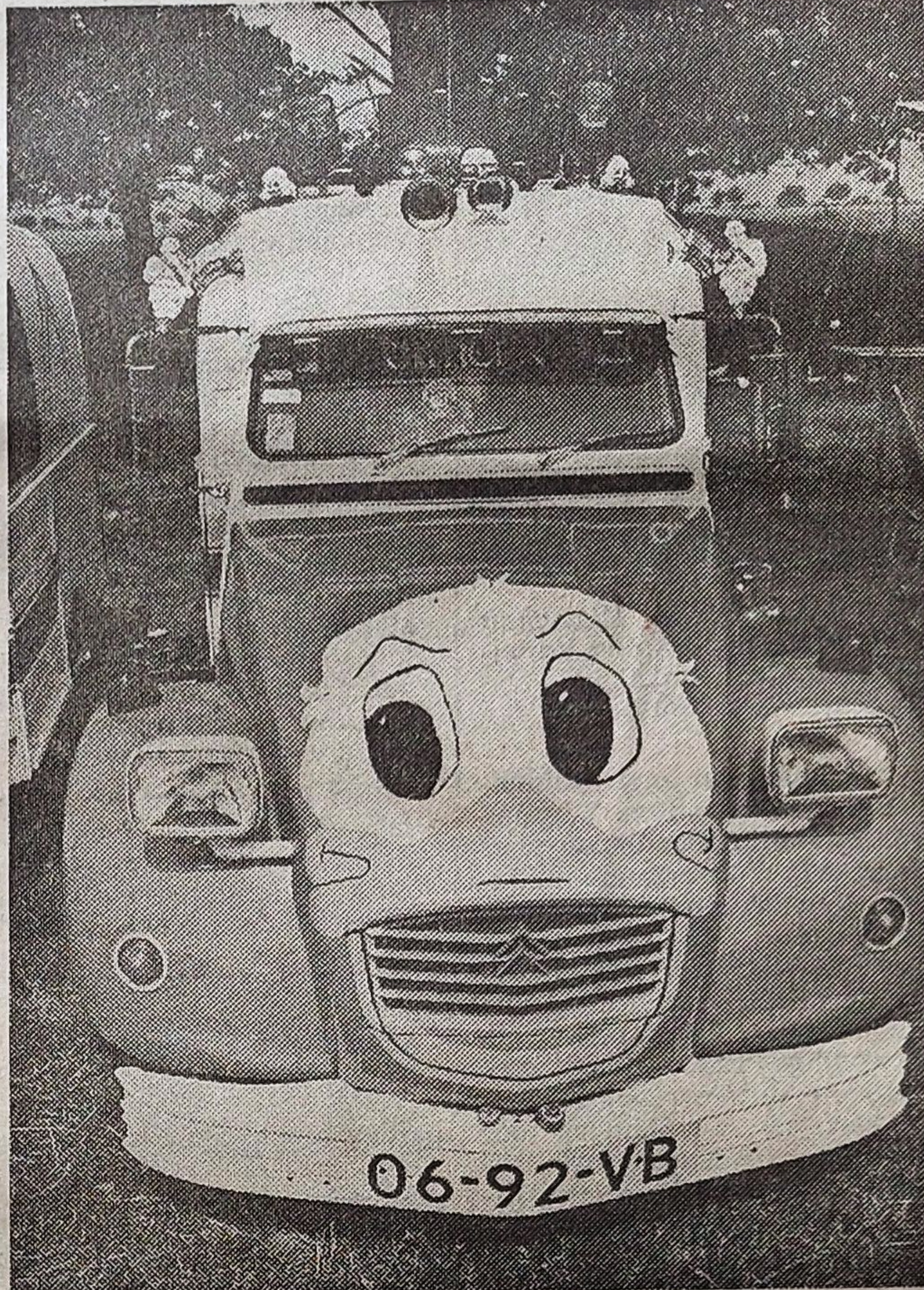
Erst 1948 tauchte die Ente wieder aus der Versenkung auf. Sie muß sich dort in aller Heimlichkeit weitergemausert haben, denn plötzlich boxte ihr Motor luftgekühlt, ihr Augenlicht war doppelt, ihr Starter elektrisch und ihre ganze Erscheinung viel reputierlicher. Es war, bis auf Details, eben schon das Auto, wie wir es heute kennen.

Das Publikum des Pariser Salons 1948 nahm die Neuheit so frenetisch begeistert auf wie weiland den Retter der Nation, Charles de Gaulle. Der französische Staatspräsident jener Tage hieß allerdings gerade Vincent Auriol und der Citroën-General immer noch Pierre Boulanger. Als er dem Herrn aus dem Elysée-Palast bei Eröffnung der Ausstellung den 2 CV vorführte, sagte Boulanger: „Ich steige jetzt ein, Exzellenz. Und behalte den Hut dabei auf. Fällt er mir runter, geht der Wagen nicht in Serie.“

Sekunden später saß er drin, und die Melone blieb oben. Das war der Startschuß für den Welterfolg des „Döschwoh“. Die Gallier kauften und kauften. Stauend registrierten sie, wie samtweich und dennoch sicher das hochbeinige Vehikel durch die Schlaglöcher schaukelte. Mit



ZUM FÜRCHTEN sah die allererste „Ente“ aus: nur ein Stück geformtes Wellblech und einäugig wie ein Pirat. Bild: Mertens



LIEBEVOLL BEMALT als Ente wurde von seinem Besitzer der 2 CV, der zu einem Mythos auf Rädern geworden ist. Bild: Krug

einiger Verspätung durften es dann auch die Kleinwagenkäufer in den Exportländern ausprobieren, nicht zuletzt in Deutschland.

A propos Straßenlage: Zu den Mythen gehört auch jene berühmte Wette, derzufolge Citroën jedem Fahrer 1000 Mark zahlen wollte, dem es gelänge, das Auto während der Fahrt zum Umkippen zu bringen. Das Angebot hat offiziell nie bestanden. Doch die Legende kam nicht von ungefähr; obwohl die Ente in Kurven eine himmel-schreiende Schräglage an den Tag legt, ist ihr Fahrverhalten äußerst gutmütig.

Auch der Spott mischt sich hin und wieder in den Sagenschatz. So soll der Sänger Gilbert Bécaud seine rostige Stimme bekommen haben, als er einmal unter dem Kotflügel eines 2 CV tief durchatmete.

Angeblich klappern schon die Heftklammern im Prospekt des „Döschwoh“. Und wegen der Regenwasser-Einbrüche in den Innenraum nennt man ihn gern das einzige Einspritz-Modell mit Vergasermotor auf dem Weltmarkt. „Wo ist der Dosenöffner zum Aufmachen?“, fragte bereits

1948, bei der Premiere, ein bissiger Kritiker.

Über die Mechanik jedoch, den technischen Kern der Ente, hat eigentlich noch nie jemand Witze gemacht. Das erklärte Bauprinzip lautete stets: Alles an Aufwand hineinstecken, was der Robustheit und Alltagstauglichkeit nutzt und frommt. Und alles weglassen, was zum Fahren nicht unbedingt nötig ist! Wozu nach französischer Auffassung eben auch gediegene Karosserie-Gestaltung zählt.

In diesem Punkt hat sich seit den Kükenjahren der Ente freilich vieles geändert. Selbst die Tradition, daß in einen 2 CV kein Aschenbecher gehört, all-dieweil der echte Zwei-Zeh-Vau'ler seine Gauloise prinzipiell durch das offene Klappfenster in den Wind schnippt, wurde den Ansprüchen einer modernen Zeit geopfert.

Längst sind die Sitze keine gar so spartanischen Hängematten im Rohrgestell mehr. Scheibenbremsen vorn gibt's seit 1982, ruckelfreie Antriebsgelenke schon seit 1965, Geräuschdämmung, Rostschutz und Lackqualität wurden laufend verbessert. Mit neun PS und Spitze 55

Stundenkilometer fing die Ente vor fast 40 Jahren an. Heute akern 28 Pferde in ihr, und wer sie per Gasfuß beharrlich krault, kommt auf Tempo 110 bis 115. Sie puffen sogar schadstoffarm (Gruppe C) und steuerbegünstigt aus, diese Pferdchen.

Auf Pferdestärken und die französische Steuerformel bezieht sich übrigens die Originalbezeichnung 2 CV, „deux chevaux“. Die Franzosen haben das Auto nie anders genannt, und sie lächeln ziemlich abfällig über den romantischen Kult, den zum Beispiel wir Deutschen mit Kosenamen, Aufklebersprüchen, Fan-Clubs und anderen Unsachlichkeiten um das Transportmittel Ente veranstalten.

Aber nicht nur wir Deutschen bringen Gefühle in den Citroën 2 CV ein. Die Amerikaner sagen „blue-jeans-car“ zu ihm, die Engländer „pussy-cat-car“. Die Jugoslawen taufen ihn „Spatscek“ (Straßenjunge). Im Kongo heißt er „Likelele“ und auf der Insel Madagaskar „Mafy-bé“, was soviel bedeuten soll wie Kraftprotz. Die Belgier fanden mit „Grenouille sage“ eine besonders treffende Form von verbaler Streicheleinheit. Denn das lautet auf Deutsch: Weiser Frosch.

Hoherhobenen Hauptes

Wie weise der 2 CV wirklich war, werden wir vielleicht erst wissen, wenn es ihn mal nicht mehr gibt. In welcher modern gedruckten Windkanal-Limousine können vier Erwachsene noch so hoch erhobenen Hauptes reisen? Und das Cabrio, das für ein Sündengeld gerade wieder allenthalben in Mode kommt, wird durch das Rolldach der Ente seit eh und je in preiswerter Perfektion geboten.

Die simple Krückstockschaltung greift so direkt und narrensicher in das Getriebe, wie es moderne Knüppel längst verlernt haben. Altmodisch große und schmale Räder machen die Ente praktisch immun gegen Aquaplaning und außerdem erstaunlich wintertüchtig. Weil die Fenster altmodisch klein und steil im Rahmen stehen, bleibt der Innenraum auch bei Sonnenschein altmodisch kühl. Der 2 CV ist das Gegenteil einer Bratöhre. Daß man das heute schon wieder lobend erwähnen muß - tja, das ist der Fortschritt.

Die Ente setzt diesen Fortschritt durch ihr bloßes Dasein in provozierend-skeptische Gänsefüßchen: Brauchen wir wirklich all das, was ihr an Errungenschaften der Neuzeit fehlt? - 12 000 Bundesbürger beantworten jährlich diese Frage, per Unterschrift unter den Kaufvertrag, mit einem Nein.

Über die Gründe darf gegrübelt werden.