

Eine automobiler Legende tritt ab. Nach einer Bauzeit von 40 Jahren und knapp sieben Millionen Exemplaren läßt Citroën die „Ente“ sterben. In den dreißiger

Jahren als Auto für die französische Provinz entwickelt, machte die kleine Limousine mit dem riesigen Faltdach eine weltweite Karriere.



Auf dem Pariser Salon von 1948 wurde der 2 CV zum ersten Mal präsentiert. 1982 machte die „Ente“ ihren ersten Schwimmversuch auf der Alster.
Photos: dpa

Die Ente am Heiligen Abend

Von
Walther Wuttke

War das ein Abschluß eines einigermaßen verkorksten Jahres. Im Sommer noch als „Überraschungsabsteiger“ vom Lehrerkollegium zur Wiederholung der Unterprima eingeladen, den Führerschein mühsam im dritten Anlauf bestanden – und dann dieses Weihnachtsfest. Es gehörte damals zur Familientradition, daß jedes jugendliche Familienmitglied seinen Wunschzettel pünktlich am ersten Advent abliefern, und für den damals achtzehnjährigen gab es nur einen Wunsch: Endlich wollte er das zusammengesparte Geld, knapp zweitausend Mark, in einen gebrauchten Citroën 2 CV, auch „Ente“ genannt, investieren. Ein eigentlich bescheidener Wunsch, weil für die Eltern kostenneutral, wäre da nicht die Ehrenrunde in der Unterprima gewesen.

Dann kam die Bescherung am Heiligen Abend. Es war die letzte, der ich wie ein kleiner Junge entgegenfieberte. Nur mühsam konnte ich das Ende des traditionellen Karpfenessens erwarten, mit leicht zitternden Fingern wurde der Abwasch, assistiert vom älteren und abgeklärten Bruder, erledigt, und dann kam endlich der große Moment. Der verdächtig flache Umschlag konnte, nein mußte, einen Kraftfahrzeugbrief enthalten.

Es war in der Tat die amtliche Urkunde, die mich als Besitzer des ersehnten Vehikels auswies, doch, und das war nun die schwer faßbare Sensation des Abends, nicht etwa an zweiter oder dritter Stelle, mein Name stand ganz oben, und das bedeutete, daß ich nun statt ei-

ner gebrauchten eine nagelneue Ente besaß. Für die Differenz zum Neupreis (damals gut viertausend Mark) ging mein Erspartes drauf. Statt unter dem Weihnachtsbaum im Warmen zu sitzen, froh die Familie (die Heizung der „Ente“ war nie die beste) nun einen Teil des Abends in dem knallroten Auto während der ersten Probefahrten. Am liebsten hätte ich den Rest der Nacht im Wagen verbracht.

Damals wurde die „Ente“, wie die deutschen Liebhaber den kleinen Citroën nannten, bereits zwanzig Jahre lang gebaut. Wann und warum der 2 CV zur „Ente“ wurde, weiß niemand – die Franzosen jedenfalls, nannten den Wagen höchstens „Deuche“, als Abkürzung für Deux Chevaux, was lediglich die Steuerformel des Hubraums angab, oder seltener „Deux Vaches“ (zwei Kühe), was freilich dem Temperament des Autos nahe kam. Während der ersten zwanzig Jahre seiner Laufbahn hatte der 2 CV eine erstaunliche Leistungssteigerung erlebt. Als er 1949 auf den Markt rollte, brachte er es auf bescheidene neun PS, 1969 waren es immerhin schon 16 und nun, nach vierzig Jahren Bauzeit, tritt die „Ente“ mit 29 PS unter der rundlichen Haube von der automobilen Bühne ab.

Es wird ein stiller Abschied werden. Das Band in Portugal, wo die „Ente“ während der vergangenen zwei Jahre noch zusammengespart wurde, wird umgerüstet, um Citroëns Kleinsten, den AX, zu bauen. So still der Abschied, so laut war der erste Auftritt des Kleinwagens auf dem Pariser Autosalon 1948. So wie ich 1969, fieberte damals eine ganze Nation dem kleinen Citroën entgegen. Staatspräsident Vincent Auriol persönlich war anwesend, als Citroën-Chef Pierre-Jules

Boulanger den Wagen enthüllte. Monsieur le Président war, diplomatisch ausgedrückt, verblüfft, die Millionenschar der Besucher verwirrt, und einige Autofachjournalisten fragten spöttelnd, ob die Firma auch den Dosenöffner für das seltsame Modell mitliefere. Nicht wenige unter ihnen gaben dem runden Vehikel mit vier Türen nicht die geringste Chance, tatsächlich Käufer zu finden.

Doch das Publikum wollte den Kleinen. So stark war der Ansturm auf die Verkaufsbüros, daß sich Citroën gezwungen sah, eine Art Bezugsscheinsystem einzuführen. Sechzig Prozent waren von vornherein für den Export bestimmt, dreißig Prozent für bevorzugte Gruppen wie Landwirte, Ärzte, Sozialarbeiter oder Handelsvertreter reserviert, und nur zehn Prozent kamen in den freien Verkauf. Daß der Wagen eigentlich schon bei seinem Produktionsstart nicht mehr ganz taufriech war, störte niemanden. Denn die Entwicklungsgeschichte der „Ente“ reichte bis in die dreißiger Jahre zurück.

Damals hatte Citroën eine ausführliche Marktbefragung veranstaltet, um festzustellen, was vor allem die bis dahin dem Auto skeptisch gegenüberstehende Landbevölkerung von einer kleinen Limousine erwartete. Der Konstruktionsauftrag an die Ingenieure nach der Auswertung der Fragebögen war denkbar einfach: Sie sollten einen leichten und billigen Wagen bauen, in dem man „mit einem Korb voller Eier über ein Feld fahren konnte, ohne daß auch nur ein Ei zerbrach“. Außerdem sollte er vier Türen haben und so gebaut sein, daß man den Hut beim Einsteigen nicht verlor. Citroën-Chef Boulanger testete vor allem die letzte Eigenschaft. Fiel beim Einsteigen

in einen der Prototypen sein Hut, wanderte das Modell in die Schrottpresse.

Niemand hätte je gedacht, daß diese Landpomeranze aus der französischen Provinz zu einem weltweiten Erfolg werden sollte und sich wagemutige Weltreisende ausgerechnet dieses Vehikel als Transportmittel aussuchen würden. Doch die „Ente“ wühlte sich überall durch. Auch meine „Ente“. Meine Freunde nahmen meinen 2 CV so lange nicht ernst, bis er ihre wesentlich PS-stärkeren Autos aus den sandigen Fallen des Strand-Campings in der Carmargue herauschleppte.

Der Wagen war da schon längst zu einer Art Mythos geworden, um den sich die Legenden webten. Angeblich konnte man sich mit der „Ente“ nicht überschlagen. Daran glaubte auch ich so lange, bis ich mich eines Abends nach einer Rolle seitwärts auf dem Dach liegend im Straßengraben wiederfand. Wer es dennoch schaffte, daran glaubte ich ebenfalls, würde vom Werk eine neue bekommen – Pustekuchen. Für Sentimentalitäten war auch damals kein Platz in den Kalkulationen der Automobilindustrie. Dafür war der Nachfolger aber stärker geworden, um genau sieben Pferdestärken, lief nun mehr als 100 km/h und hatte sogar serienmäßig einen Aschenbecher, was als Zugeständnis an die bürgerliche Kundschaft gewertet wurde.

Das war natürlich Blödsinn. Dennoch, in jedem Fahrbericht über das Auto fehlte nicht der Hinweis auf den Studentenwagen und daß, wer sich progressiv geben wollte, nur dieses Auto fahren durfte. Dabei hatte der 2 CV ausgerechnet in den Jahren des radikalsten Studentenprotests seinen größten Absatzeinbruch.

Zwischen 1966 und 1969 hatten sich die Produktionszahlen mehr als halbiert, und schon damals schwebte das Produktionsende drohend über dem Modell. Schließlich gab es ja bereits einen Nachfolger, doch die „Dyane“ konnte die alten „Enten“-Freunde nicht überzeugen und verschwand nach einigen Jahren wieder von der Bildfläche.

War die „Ente“ wirklich ein Protest-Auto, mit dem man eine bestimmte politische Haltung zum Ausdruck bringen wollte? Wohl kaum, auch wenn vielleicht der eine oder andere Zeitgeist sie sich deshalb zugelegt haben mag. Doch in erster Linie war das mobile Flattervieh, das nun auf die Rote Liste der aussterbenden Arten geflogen ist, für die Millionen-schar ihrer Besitzer eher genau das, als das sie in den dreißiger Jahren entwickelt worden war: ein preiswertes Vehikel (wenn man von den saftigen Reparaturrechnungen absieht), um von A nach B zu gelangen. Und das in einem Auto, das bis auf Pferdestärken alles bot: vier Türen, ein riesiges Faltdach von Cabrio-Format, einen Kofferraum, einen für damalige Verhältnisse konkurrenzlos geringen Benzindurst, einen in dieser Klasse einmaligen Federungskomfort und schließlich trotz aller Schwächen einen Charme, dem sich nur hartgesottene PS-Fetischisten entziehen konnten.

Nach vierzig Jahren kommt in diesem Sommer also das endgültige Aus für das automobiler Fossil. Doch in Vergessenheit sollte die „Ente“ nicht geraten. Die Automobilkonstruktoren sollten sich je ein Exemplar des „Käfers“ von Volkswagen und der „Ente“ von Citroën ins Archiv stellen, um sich stets daran zu erinnern, was das Volk von einem Auto erwartet.