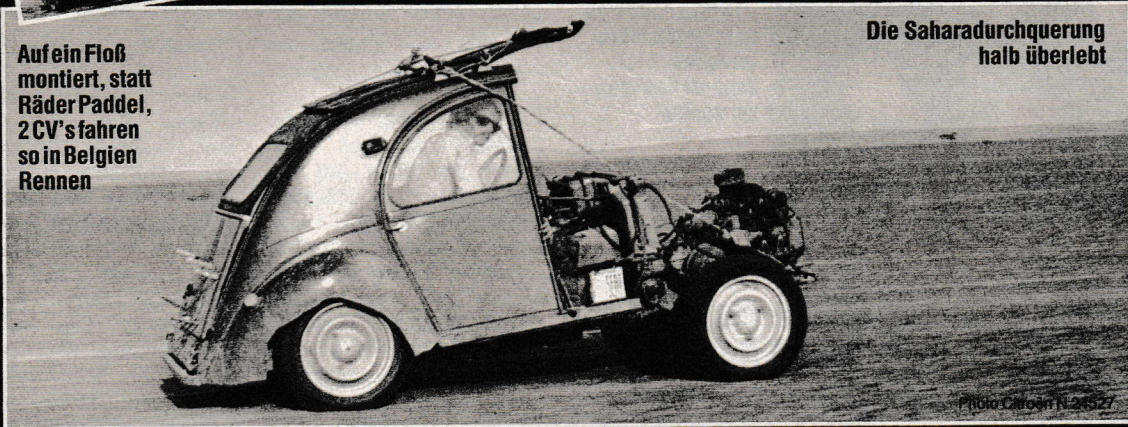


Auf ein Floß montiert, statt Räder Paddel, 2 CV's fahren so in Belgien Rennen

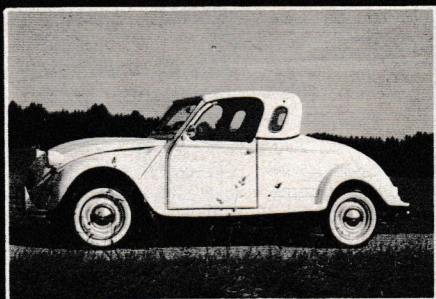
Sie war die einzige Chance, fabrikneu einen Oldtimer kaufen zu können. Sie war zeit lebens hoffnungslos veraltet, aber originell und heißgeliebt. Jetzt wird nach 41 Jahren der Ente, dem Citroën 2 CV, der Hals abgedreht

Entgegen landläufiger Meinung hat sie einen Motor. Sie hat ein Bodenblech, weil es bei aufgerolltem Dach sonst Durchzug gäbe. Sie hat ein aerodynamisches Heck, denn sie nutzt voll die Kraft des Rückenwindes. Sie gilt als langsamstes „Einspritzmodell“, denn sie war nie so recht wasserfest. Gilbert Be-caud zum Beispiel verdankt ihr seine berühmte Reibeisenstimme, war er doch als jahrelanger Enten-Fahrer ständig erkältet. Fast 42 Jahre lang hat sich der Citroën 2 CV hartnäckig und erfolgreich gegen technischen Fortschritt gewehrt. Das – und weil er bis zum Schluß nie über 10000 Mark gekostet hat (entscheiden Sie sich schnell, noch gibt es neue für 9900 Mark) – hat ihn so beliebt gemacht, wurden 7 Millionen Enten ausgebrütet.

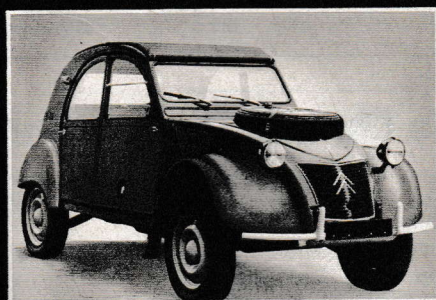


Die Saharadurchquerung halb überlebt

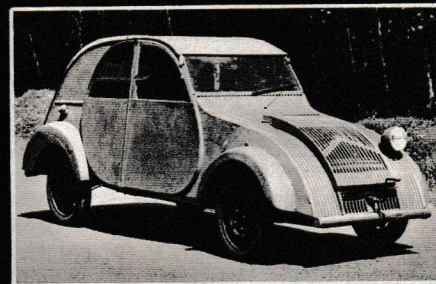
Photo Citroën N° 24527



Roadster-Ente: Wird in Deutschland gebaut



Modell 1957, Version für Wald und Flur



Ur-Ente: Einäugig, mit Wellblechschnauze

# Das Ende der Ente

Gleich ist ihm nur der VW-Käfer. Wie der sollte er der Massenmotorisierung dienen: 1935 war es, als dem Citroën-Chef Pierre-Jules Boulanger auf einem Jahrmarkt in einem Dorf in der Auvergne auffiel, daß die Arbeit noch mit Pferden erledigt wurde. Sofort gab er im Werk den Auftrag, ein Fahrzeug zu entwickeln, das ein Ehepaar mit zwei Kindern oder einen Fahrer mit einem Zentner Kartoffeln und einem Korb Eier transportieren konnte und wo beim Einsteigen die Baskenmütze nicht vom Kopf gestoßen wurde. 1939 standen 250 Prototypen, die aber bei Kriegsausbruch zerstört wurden – das Geheimnis des „Französischen Minimal-Autos“ sollte nicht preisgegeben werden.

1948 wurde der 2 CV dann auf dem Pariser Autosalon einem leicht verwirrten Publikum präsentiert; der 375-cm<sup>3</sup>-Motor hatte 9 PS, den hatte man einfach einem Motorrad entnommen, der 500er BMW. Alles an dem Vehikel, das schnell den Beinamen häßliches Entchen weg hatte, war simpel genial. Wie etwa die Fenster zum Hochklappen, somit konnte man Winker und Blinker ersparen – man gab Handzeichen beim Abbiegen.

Die Ente hat wie bei uns der Käfer die Franzosen mobil gemacht. Außer daß sie heute heiße 28 Pferde vorge-spannt hat, wurde sie kaum verändert, war stets technisch überholt. Sie war das mit Abstand billigste Cabrio. □