AUTOMOBILE

Lizenz zum Löten

Hat der Citroën 2CV Aussicht auf ein zweites Leben als E-Mobil? Oberbayerische Ingenieure wollen die legendäre „Ente“ in eine neue Epoche führen.

Der Entwicklungsauftrag erging im Herbst 1935; er war das Resultat eines unschätzbaren Reichtums an Erfahrungen: Die Weltwirtschaftskrise war überwunden, Europas Ökonomie glich einem neu zu bestellenden Acker, und Pierre-Jules Boulanger, Generaldirektor des französischen Autoherstellers Citroën, beauftragte seine Konstrukteure mit der Entwicklung des geeigneten Kraftfahrzeugs.

Boulanger wünschte „ein Auto für zwei Personen und einen Sack Kartoffeln, das bei einem Verbrauch von drei Liter je 100 Kilometer quer übers Feld fahren kann, wobei in dem Korb mit Eiern an Bord keines zerbricht.“ Dass es nicht gelang, all diese Postulate zu erfüllen, minderte später kaum den Ruhm des aus dem sagenhaften Lastenheft hervorgegangenen Produkts.

Im Oktober 1948 – sechs Jahre Weltkrieg hatten die Entwicklung verzögert – präsentierte Citroën das Modell 2CV, ein Minimalmobil, dessen blechern schnatternder Zweizylindermotor anfangs neun PS leistete und dessen Rolldach sich nach Art einer Sardinenbüchse öffnen ließ. Bei der Premiere kursierte die Frage, ob denn ein Dosenöffner mitgeliefert würde.

Von derlei Spott beflügelt, wurde das schwachbrüstige Vehikel – in Deutschland liebevoll „Ente“ genannt – zum Kultgefährt sanftmütiger Leistungsverweigerer des Straßenwesens. Die Produktion erreichte über fünf Millionen Exemplare. Genau genommen kam sie bis heute nicht völlig zum Erliegen.

Im oberbayerischen Hohenfurch betreiben zwei Karosseriebauer eine Recyclingstation für verrottete 2CV-Modelle, die einer Neuwagenproduktion nahekommt. Wolfgang Hoffmann, ein ehemaliger Citroën-Vertragshändler, und sein Sohn Felix fertigen dort komplette Enten-Rahmen neu, mit offizieller Billigung des Herstellers sowie der Freigabe durch den TÜV. Sie haben die amtliche Lizenz zum Löten.

Die Schrottmobile dienen als „Spender-Enten“ (Hoffmann senior); sie liefern vorwiegend Anbauteile und Innereien: Fenster, Armaturenbretter, Verkleidungen und Ähnliches. Die Karosserien werden zu großen Teilen aus Kunststoff neu gefertigt, wobei sich die Restauratoren Variationen erlauben. Im Programm sind Cabrios, Pritschenwagen und zu Stretch-Limousinen gedehnte Lang-Enten, die reichlich Raum für die Frage lassen, ob hier wirklich eine Wiederbelebung oder eher eine Störung fahrzeugtechnischer Totenruhe stattfindet.

Die Ente sei „absolut individualisierbar“, versichert Hoffmann junior und verweist auf die jüngste Kreation, die „als Werbeträger ideal“ sein werde. Es ist ein leuchtend gelber Pick-up-Prototyp, dessen hölzerne Ladepritsche die rurale Urformel des Entenbaus zitiert, während die Antriebsart sich Richtung Futur orientiert: Die jüngste Hoffmann-Ente fährt elektrisch.

Den Umbau erledigten Andreas Mück und Christian Kühnhauser, zwei Ingenieure aus dem nahe gelegenen Oberammergau. Sie sind zum Gelderwerb unter anderem in der Rüstung und der Luftfahrt tätig und begreifen die Verstromung des kultschwangeren Oldtimers als technologisches Passionsspiel.

Mück verfolgt mit der nostalgischen Hightech-Offensive durchaus eine Mission. Der Prototyp soll vor allem dokumentieren, dass ein gebrauchstüchtiges und bezahlbares Elektromobil möglich ist, wenn man den richtigen Ansatz wählt. „Die Ente“, sagt Mück, „ist das ideale Elektroauto, weil sie leicht ist.“

Nur knapp über 700 Kilogramm wiegt das Demonstrationsmobil mitsamt Batterie, was dem Konstrukteur die Möglichkeit gibt, mit kleinen Stromspeichern recht ordentliche Reichweiten zu erzielen. Das wiederum senkt die Kosten. Mück und Kühnhauser begnügten sich mit einem Päckchen Lithium-Akkus aus chinesischer Produktion, das bequem hinter dem Beifahrersitz Platz findet und knapp zehn Kilowattstunden speichert.

Damit soll die E-Ente etwa 100 Kilometer weit kommen, denn auch der Motor wurde mit 15 Kilowatt bescheiden ausgelegt. Der „alltagstaugliche Autoklassiker mit Elektroantrieb“ (Mück) ist ungefähr so lahm wie das Original, wäre aber in Großserienfertigung womöglich auch nicht viel teurer.

Die Rechnung scheint einfach, sie geht allerdings nur für den auf, der keinen besonderen Wert darauf legt, auch schwere Unfälle in seinem Fahrzeug zu überleben. Die passive Sicherheit der Ente, seit je kaum besser als die eines Motorrads, dürfte im Zuge der Elektrifizierung bestenfalls unverändert schlecht geblieben sein.

Die Crashfrage offenbart mithin ein Dilemma der Fahrzeugtechnik, das Ingenieure nicht nur in Oberammergau peinigt: Soll eine Karosserie sicher und günstig sein, wird sie schwer; soll sie sicher und leicht sein, wird sie teuer.

Die Ente ist leicht und billig. Der einzige Schutz, den sie ihren Insassen bieten kann, ist ihre Langsamkeit. „Die Leute“, sagt Wolfgang Hoffmann, „kapieren schon auch, dass ein Auto sicherer ist, wenn es nicht so schnell fährt.“

CHRISTIAN WÜST

BERNHARD RIEDMANN / DER SPIEGEL

Elektro-Ente von Hoffmann: *Störung der Totenruhe?*

Video: Redakteur Christian Wüst testet die Elektro-Ente
Für Smartphone-Benutzer: Bildcode scannen, etwa mit der App „Scanlife“.