

Automobile

Tod im Exil

Ein Kult-Auto ist am Ende seines Weges angelangt: Citroëns 2 CV („die Ente“) wird nicht mehr gebaut.

Nein, das Udenkbare durfte nicht gedacht, das Unausprechliche nicht gesagt werden. Allen Zweiflern fuhr Konzern-Chef Jacques Calvet in die Parade: „Der 2 CV ist unsterblich.“

Die Zweifel waren aufgekommen, als Anfang 1988 im Pariser Vorort Levallois eine museumsreife Fabrik (Baujahr 1893) geschlossen wurde, in der 1090 Beschäftigte bis dahin jeden Tag 150 Exemplare eines im Jahre 1936 entworfenen, mithin längst musealen Autos gefertigt hatten. Es war die Heimstatt des Kultautos Citroën 2 CV, dem weltweit eine Anhängerschaft treu geblieben ist wie sonst nur dem Wolfsburger Käfer. Bedeutete die Werksschließung das – schon mehrfach vorhergesagte – Ende des ebenso putzigen wie obsoleten Autos?

Citroën beschwichtigte damals die erschreckten Verehrer: Der 2 CV, wegen seiner typischen, wackeligen Gangart von den Fans „Ente“ genannt, werde weiterhin gebaut, nur eben nicht mehr in Frankreich, sondern im Exil, in den Citroën-Werken Mangualde (Portugal) und Vigo (Spanien).

Nun aber, zwei Jahre danach, muß doch getrauert werden. Der Peugeot-Konzern, zu dem Citroën gehört, hat unwiderruflich das Ableben der Ente beschlossen. Irgendwann im letzten Juli-Drittel soll die Produktion des zuletzt nur noch in Portugal gefertigten (und auf einen Tagesausstoß von kaum 75 Stück abgesackten) Autos sang- und klanglos enden.

„Zu wenig, nicht mehr rentabel“, so die Begründung des Konzerns. 6 905 150 Citroën 2 CV, alle Varianten eingeschlossen, werden dann seit dem Produktionsbeginn (1949) gebaut worden sein. Wer sich noch eine der letzten Enten sichern will, eines der wenigen Autos des Marktes unter 10 000 Mark, müßte sich wohl beeilen.

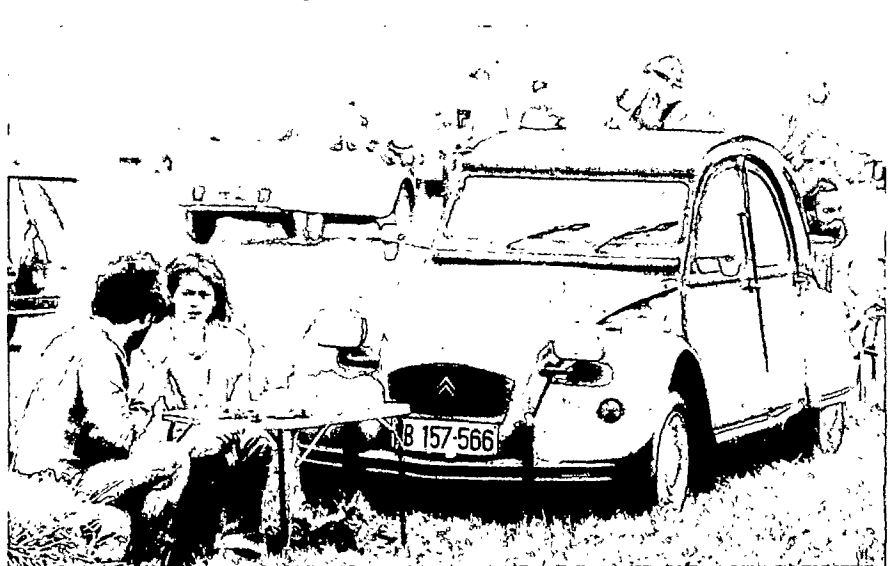
Seltsam trist und fern der Heimat endet das Dasein eines automobilistischen Originals, das in seinen vielen Rollen als Arbeitstier, Kultgefährt und Urtyp der Primitivautos wohl mehr zu Frankreichs Grandeur beigetragen hat als andere Autos.

Der 2 CV war, gleichrangig mit dem Käfer der Deutschen, Europas erstes vollwertiges Volksauto – und genau das hatte dem Citroën-Chef Pierre Boulanger damals vorgeschwebt: „ein Regen-

schirm mit Rädern“. Boulangers Formel für die Ingenieure regte ein viersitziges, viertüriges Auto an, das für möglichst wenig Geld eine möglichst hohe Nutzlast möglichst komfortabel, wirtschaftlich und weit befördern sollte.

Die Entstehungsgeschichte des Autos ist so abenteuerlich wie seine tief ausladende Kurvenlage. Als Boulanger am 6. Oktober 1948 auf dem Pariser Autosalon sein neues Modell enthüllte, standen die Ehrengäste starr – sie hatten eine Art blechernen Neandertaler erblickt, den Kritiker sogleich als „berärderten Clochard“ und als „Badewanne des Jahrhunderts“ verspotteten.

Insassen hockten auf eingehängtem Sitz-Leinen wie auf Gartenstühlen, über sich ein Rollverdeck, vor sich eine steile Frontscheibe und einen Tachometer, dessen Antriebswelle zugleich auch die Scheibenwischerarme bewegen mußte.



Kultauto Citroën 2 CV: Trauernde Erpel

Den Antrieb des Autos besorgte ein (wie beim Käfer luftgekühlter) Zweizylindermotor mit neun PS Leistung, der das Vehikel auf 65 km/h Geschwindigkeit beförderte – alles in allem, wie *Auto, Motor und Sport* mokant formulierte, eigentlich „gar kein richtiges Auto“.

Aber der Markt sah das anders. Das Auto wurde zum Verkaufsschlager. Besteller des 2 CV (so genannt nach den in Frankreich geltenden Steuer-PS) mußten Anfang der fünfziger Jahre bis zu fünf Jahren Lieferfrist hinnehmen.

Vom Arbeitstier (Einheitsfarbe grau) stieg das Auto auf zum Statussymbol besonderen Zuschnitts, mit dem Reifenkönig François Michelin ins Büro fuhr und die 68er-Generation zur Demo karrierte. „Seine Persönlichkeit“, so umschrieb vor Jahren Citroën-Direktor Jacques Wolgensinger den Zauber des 2 CV, erwache aus den Attributen, „die ihm fehlen: Leistung, Schnelligkeit, Status, Luxus, Aggressivität“. 1966 trieben die

Käufer das Werk zum Jahres-Produktionsrekord: 168 384 Enten.

Citroën entwickelte zusätzliche Versionen, erhöhte den Sitz- und Bedienungskomfort, verbesserte die Motorleistung (auf zuletzt 28 PS) und brachte sogar einen Vorläufer der 4 x 4-Mode auf den Markt. Er heißt Sahara und hat als Allrad-Antrieb zwei Motoren – für jede Achse einen.

Rätselhaft blieb bis heute, warum besonders die Deutschen dem Wägelchen seit Anfang der sechziger Jahre (Kaufpreis damals: 3650 Mark) so treu zugehört blieben, daß sie in den letzten Jahren sogar mehr 2 CV erwarben als die Franzosen. Vom „Erpel-Club“ in Menden und dem „Sauerländer Entenadel“ (Birlon-Scharfenberg) bis zu den „Geseker Gösseln“ und den Saarbrücker „Happy Ent's“ formierten sich im Bundesgebiet über hundert Fan-Klubs für die vielge-

liebte, häßliche Ente aus Paris, mehr als in jedem anderen Land.

Deutsche TÜV-Ingenieure aber legten auch gnadenlos bloß, wo es bei dem Museumsstück hapert: „Korrosion und sonstiger Verschleiß beginnen früh und setzen sich dann stetig fort.“

Aber es waren nicht nur technische Bedenken, nicht nur Rücksicht auf das anvisierte High-Tech-Image des Konzerns, die Citroën bewegen, seine Ente ins Museum zu lenken. Eine Zeitlang haben die Manager überlegt, ob nicht gerade ein preiswertes, robustes Primitivauto für die Motorisierung der mittel- und osteuropäischen Märkte das geeignete Einstiegsmodell wäre.

Aber dann verwarfen sie die Idee: In den Verkaufskolonnen, die seit kurzem durch die DDR fahren, ist kein 2 CV mehr zu sehen. „Die Leute da drüben“, erläuterte ein Verkaufsmanager des Konzerns, „haben mit Nostalgie nichts im Sinn, die wollen was herzeigen.“ ◀