

60 Jahre Citroen 2CV

Gut, jetzt muss ich gestehen, dass wir auch einen Citroen 2CV besitzen, genau gesagt seit 1987, neu gekauft, fährt noch mit schwarzer Nummerntafel. Um die Sinnlosigkeit in der Familie gleichmäßig zu verteilen, gehört er meiner lieben Frau. Aber eigentlich ist er - so wie der Morgan - ein vollwertiges Familienmitglied.

1948 wurde der erste 2CV zum Schrecken der Fachwelt in Paris präsentiert, nachdem bereits vor dem Krieg einige Prototypen hergestellt wurden. Diese als Typ PTV (Plus Petit Vehicule, also „ganz kleines Fahrzeug“) getaufte Versuchsreihe hat nur in ein bis zwei Dachbodenfunden überlebt. Um 1987 war dann die Karriere der kleinen Ente am Ende oder, wie es Alfred Komarek einmal umschrieben hat, ich zitiere aus dem Gedächtnis sinngemäß: „Die Ente passte anscheinend nicht mehr in unsere Zeit; es bleibe dahingestellt, ob dies gegen die Ente oder gegen unsere Zeit spricht“.

Warum ich Euch das hier erzähle. Nun, erstaunlicherweise kenne ich einige Morganer, die einen derartigen Vogel haben oder schon einmal besessen haben. Alle sprechen nur mit Hochachtung und liebevoller Erinnerung von dem kleinen Clochard. Es gibt noch einige Gemeinsamkeiten zwischen einem Morgan und der Ente, die mir beim ersten Nachdenken einfallen:

- Die Besitzer sind irgendwie komische Leut´.
- Moggi und Ente tun im Fluß der Modeströmungen sozusagen „Wassertreten“. Nur der Moggi hat es bis heute geschafft, die Ente ist untergegangen.
- Bei beiden Fahrzeugen regnet oder schneit es auch bei geschlossenem Verdeck hinein.
- Heizung ist am Besten durch die beiden Endstufen „Klirrender Frost“ und „Wohlige Kälte“ zu definieren. Sonderfall Plus-8 einmal ausgenommen, wo beide Stellungen gleichzeitig aktivierbar sind.
- Beide, also Moggi 4/4 und 2 CV rittern um den Rekord des am längsten produzierten Autos, mittlerweile hat der Moggi mit der Type 4/4 den Sieg davongetragen, da die Ente 1987 aufgelassen wurde. (Der VW ist der Meistproduzierte, kommt aber an den Langzeit-Rekord der Ente und des Moggi nicht heran.)

Wenn ich auch nicht dem engeren Kreis der Ententreiber angehöre - ich mag nicht am wabernden Lagerfeuer sitzen, im Schlafsack übernachten und mich morgens am Bach nass rasieren, bin also ein sogenannter „Warmduscher“ – so schicke ich hiermit einen herzlichen Gruß sozusagen von Club zu Club. Haltet den geliebten Vogel am Laufen und Fliegen.

Martin Strubreiter von den Citronenfreunden hat mir seinen „Nachruf“ auf 60 Jahre Entenkost zum Nachdruck zur Verfügung gestellt. Hier ist er.

Ernst goes Spaß
Kindisch kann man ja immer noch werden, wenn man
nur alt genug ist dazu. (Gilt zumindest für Autos.)

Freilich lässt sich heute alles zurechtrütteln auf die Legende vom Korb mit den Eiern auf dem Feldweg, oder auf die fotogerechte Idylle der 68er, als der 2CV eigentlich schon abgelöst werden sollte nach den Regeln des Automarktes, also mit integrierten Scheinwerfern und gebügeltem Rolldach.

Aber Regeln waren diesem Auto sowieso immer wurscht, und der Anfang war reine Notwendigkeit. Wobei es sich Citroën auch leicht hätte machen können: Ein Kabinenroller wäre 1948 auch ein durchaus achtbares Automobil gewesen, mit 9 PS sogar recht flott, und über zwei Sitzplätze hätte man nur hintergründig gemurrt. Immerhin waren im Frankreich der ersten Nachkriegsjahre auch noch Cyclecars unterwegs, und sie waren genau das, wonach der Name klingt: Schwachbrüstig motorisierte, winzige Autos, und es gab sie auch ohne Motor, schon vor dem Krieg. Da musste dann in die Pedale getreten werden wie beim Fahrrad, es waren quasi die Gokarts für Erwachsene, ernsthaft in Dienst seriöser Mobilität. Führe man heute mit einem pedalbetriebenen Auto am Firmenparkplatz vor, dann gäbe das ein großes Hallo. Ganz zu schweigen von den Szenen am Weg dorthin, wenn die Leicht-KFZ, umgangssprachlich als Mopedautos punziert, im Rückspiegel groß werden.

Weil bei Citroën aber schon seit den 30er Jahren die Genies aneinanderprallen durften, bis sich die Gedanken zu ungehörigen Höhenflügen verdichteten, wurde kein Kabinenroller aus dem 2CV, sondern ein Auto. Das mögen manche Leute heute anders sehen, und sie sahen es auch seit 1948 bisweilen anders, aber andere sahen es nicht anders und bestellten, bis sie einen langen Atem brauchten. Aber auch beim Abwarten der Lieferfristen war man in den 50er Jahren irgendwie geduldiger, und wer seinen 2CV erwartet hatte, konnte später Trabant-Bestellern in der DDR Tipps geben, hätte er gekonnt.

Gespart wurde immerhin beim Namen: Mehr als die Steuer-PS war nicht drin, und sie blieben, als der 2CV eigentlich längst ein 3CV war.

Dergleichen schaffte eigentlich nur Renault mit dem 4CV, dafür durfte der (lange parallel gefertigte) Nachfolger Dauphine heißen, eine hübsche Parallele zur Dyane, da war auch schon genügend Brot für Namensfindung in der Firmenkasse.

Der 2CV aber wurde über lange Strecken seines Lebens verbessert, und die Weiterentwicklungen durften behutsam greifen. Man könnte hier die technische Entwicklung bis zum Produktionsende stricken, aber man kann sich auch mit der Anmerkung begnügen, dass keine Änderung der Ente die Persönlichkeit zerkratzen konnte. Alle Jahrgänge stehen heute als feine Sammlerstücke in der Automobilgeschichte, man kann aus der Distanz von 34 Jahren mittlerweile auch schon mit Plastik-Kühlergrill und eckigen Scheinwerfern Frieden schließen und sich ein bisserl darüber ärgern, dass man sie einst weggeworfen hat für Rundes und für Aluminium. Selbst die Rückleuchten, die der Ami 6 bei seiner Produktionseinstellung hinterlassen hatte, passten der Ente ab 1970 hervorragend. Vielleicht hat sie der Ami 6 auch nur im Vorhinein nachgeäfft.

Zum Glück ist Citroën nie der Idee verfallen, das Rolldach, diese längst unzeitgemäße Version des Blechsparens, durch Solides zu ersetzen. Nie hätten wir sonst die frühkindliche Prägung durch Rausstrecken des Kopfes aus dem geöffneten

Dach lüften können und die Haare in den Wind halten, als der Wind noch welche zum Spielen vorfand.

Irgendwann wurde der 2CV ernsthaft in seinem Unernst. Was bis dahin als graue Bewältigung kostengünstigen Autofahrens galt, war plötzlich eine Botschaft. Der Inhalt war irgendwie der gleiche geblieben, aber die anderen waren in ihrer Anbietderung an Geschwindigkeit und Moden so weit vorgeprescht, dass der im 2CV liebevoll gelebte Verzicht reifen konnte: Er wurde zum gar nicht stillen Protest und zu einer der größten Anschlagstafeln für Manifeste alternativer Lebensführung. Vielleicht war der 2CV zum Abwerfen des Nachkriegs-Miefs fast ebenso wichtig wie räudige Gitarren und lange Bärte, und im Paralleluniversum durfte er weiterhin Hausfrauen am Weg zum Einkauf begleiten.

Die, sagen wir, Leistungsexplosion zum Modelljahr 1970 nahm man dann gelassen hin, immerhin fuhr der 2CV auch mit 26, später 29 PS noch ein bisschen so, als lief er mit Baldrian. Da waren auch schon längst echte Farben im Programm – ein 74er Prospekt mit der orangen und der giftgrünen Ente lässt sich heute auch als Fototapete an die Wand applizieren, und das Design der Sitzstoffe damals ließ bisweilen die Frage aufkommen, ob die Designer nicht nur dem Rotwein gebrannt hatten, sondern bisweilen auch anderen, die, sagen wir, Farbskala erweiternden Substanzen.

Das Giftgrün zog Citroën, ein bisschen vom eigenen Mut überholt, schon 1975 wieder zurück, das als Ersatz gereichte Grasgrün war aber eh nicht schlecht und ein bisschen beharrlicher im Modellprogramm.

Damit war die Rolle des 2CV gefestigt. Als Charleston persiflierte er sich selbst, und es stand ihm gut, die weitere Modellpflege fand in den 80ern quasi nur mehr beim Lackieren statt. Es gab sowieso nichts mehr hinzuzufügen, nur mehr etwas wegzulassen, nämlich den 2CV selbst. Die Fans hätten gewiss weiterhin gekauft, sie mochten den 2CV vom Fleck weg, die restliche Welt hinterließ er ein bisschen ratlos. So haben nur rund 5,1 Millionen Menschen einen 2CV gekauft und rund 5 Milliarden und 255 Millionen nicht.

Wir gehören also zu einer feinen Minderheit, was wir gar nicht in die Welt hinausrufen möchten. Aber weiterhin still genießen.

