

70 Jahre Ente – der Citroën 2CV feiert Geburtstag

In diesen Tagen feierte der Citroën 2CV seinen 70. Geburtstag. Am 7. Oktober 1948 erstmals auf dem Pariser Automobilsalon präsentiert, verblüffte die „Ente“ unter anderem mit ihrem ungewöhnlichen Aussehen, ihrer raffinierten Konstruktion, einer extremen Wirtschaftlichkeit und Vielseitigkeit. Neben der außergewöhnlichen Silhouette überzeugte sie die Kunden mit zahlreichen pfiffigen Technologien wie einem Frontantrieb, einer weichen Federung mit langem Federweg und einem luftgekühlten Zweizylinder-Motor. Der hohe Bestelleingang gab den visionären Entwicklern Recht – der volksnahe Citroën 2CV wurde zum festen Bestandteil der Gesellschaft und blickt auf eine 42 Jahre lange Karriere zurück.



Bauern, Arbeiter, Geistliche, Familienväter, Handwerker: Der Citroën 2CV war insbesondere für die arbeitende Klasse konzipiert, in einer Zeit als das Automobil noch ein Luxusobjekt war. Der Erfolg gab den Konstrukteuren recht. Bis 1990 wurden mehr als 5,1 Millionen Citroën 2CV (inklusive Kastenwagen) verkauft. 2018, zum 70. Geburtstag der „Ente“, zählt der 2CV zu den Ikonen der Automobilgeschichte und ist weltweit ein begehrtes Sammlerobjekt.

Der Prototyp TPV „Toute petite voiture“



Bereits Mitte der 1930er Jahre begann Citroën das Projekt eines preiswerten Volksautos, dem künftigen Citroën 2CV. Ein radikal minimalistischer Kleinwagen sollte entwickelt werden. „Entwerfen Sie ein Auto, das Platz für zwei Bauern in Stiefeln und einen Zentner Kartoffeln oder ein Fässchen Wein bietet, mindestens 60 km/h schnell ist und dabei nur drei Liter auf 100 km verbraucht. Es muss ausgesprochen gut gefedert sein, sodass ein Korb voll mit Eiern eine Fahrt über holprige Feldwege unbeschadet übersteht“, sollen die Anforderungen an den Konstrukteur André Lefèbvre gela-

tet haben. Der Kriegsbeginn verhinderte die Vorstellung des neuen Kleinwagens, von dem 250 Prototypen gebaut wurden.

Der Citroën 2CV – Symbol der Freiheit

Am 7. Oktober 1948 wurde der Citroën 2CV, ein im Vergleich zum TPV komplett überarbeitetes Modell, schließlich auf dem Pariser Salon präsentiert. Beim Anblick der 2CV-Karosserie bezeichnete ein niederländischer Journalist das neue Modell als „hässliches Entlein“ und begründete mit dieser Aussage den insbesondere im deutschsprachigen Raum üblichen Spitznamen und den Kult des Citroën 2CV. „Eine Konservendose, Modell freies Campen für vier Sardinen“, urteilte die satirische Wochenzeitung „Le Canard enchaîné“. Der Citroën 2CV bot ausreichend Platz, war unprätentiös, sympathisch, sparsam und eroberte so das Publikum. Er war Ausdruck einer neuen Philosophie des Individualverkehrs – ein Fahrzeug für die „kleinen Leute“ – und wurde schnell zu einem Symbol der Freiheit.



Aufgrund der knappen Rohstoffe konnte Citroën anfangs nur eine geringe Stückzahl der „Ente“ produzieren. So entstanden kurzzeitig Wartelisten von bis zu sechs Jahren. Der Kaufpreis für den Citroën 2CV war sehr niedrig, ebenso die Unterhaltskosten auf Grund der einfachen Technik. Und der kleine Hubraum schlug sich in einer günstigen Steuerklasse nieder. Dies trug früh dazu bei, dass die „Ente“

später vor allem im deutschsprachigen Raum zum typischen Studentenauto avancierte und Ausdruck einer nonkonformistischen und konsumkritischen Lebenshaltung wurde.

Karosserie und Fahrwerk

Der viertürige Stahlaufbau des Citroën 2CV war nicht selbsttragend konstruiert und wie die meisten Anbauteile mit dem Fahrgestell, einem Kastenrahmen, verschraubt. Statt eines festen Fahrzeugdachs aus Stahl war das Fahrzeug mit einem aufrollbaren Verdeck aus Vinyl ausgestattet, um eben Stahlbleche zu sparen und das Fahrzeug leichter zu machen. Die Einfachheit der gesamten Karosserie ermöglichte eine kostengünstige Produktion.

Eine gute Geländegängigkeit und auch eine erhebliche Seitenneigung bei Kurvenfahrten zeichneten das Fahrverhalten des Citroën 2CV aus. Aufgrund der leichten Karosserie, des tiefliegenden Boxermotors sowie des tiefliegenden Tanks ergab sich ein günstiger Schwerpunkt, sodass ein Umkippen fast unmöglich war. Anfangs waren alle Fahrzeuge rundum mit Trommelbremsen ausgerüstet. Ab 1981 wurden vorne Scheibenbremsen eingebaut.

Motorisierung



Der neu entwickelte, luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor mit einem Hubraum von anfangs 375 cm³ leistete 6,6 kW (9 PS) und war erstmals serienmäßig mit einem Viergang-Getriebe ausgerüstet. Es folgten zahlreiche weitere Entwicklungsstufen. Dabei hatte der ab 1970 in den Citroën 2CV6 eingebaute 602 cm³-Motor zunächst 21 kW (28 PS). Bei allen Citroën 2CV war es möglich, den Motor mit Hilfe der Wagenhebelkurbel zu starten.

Die erste Ausführung des Citroën 2CV mit 9 PS erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von rund 70 km/h. Die letzten Typen mit 29 PS Leistung schafften Spitzengeschwindigkeiten von 113 km/h. Die „Ente“ ist eines der wenigen Fahrzeuge, deren Leistung der Basismotorisierung sich im Laufe der Entwicklungsstufen deutlich mehr als verdreifachte.

Die „Kastenente“

Der im Frühjahr 1951 eingeführte Lieferwagen auf 2CV-Basis unterschied sich von der Limousine ab der B-Säule durch einen kastenartigen geräumigen Laderaum. Die Beladung der „Kastenente“ erfolgte über zwei Flügeltüren am Heck. Zum Einsatz kam der 2CV Lieferwagen häufig im öffentlichen Dienst – beispielsweise beim französischen Straßenrettungsdienst oder als Postfahrzeug in Belgien.



Die „Ente“ wird zum Kultobjekt

Nachdem der letzte 2CV am 27. Juli 1990 das Citroën Werk in Mangualde (Portugal) verlassen hatte, entwickelte sich die „Ente“ zum Kultfahrzeug. Wie kein anderes Modell steht es heute für Freiheit, französischen Charme, Nonkonformismus und Abenteuer. Für viele Besitzer spiegelt sie darüber hinaus das Lebensgefühl gleich mehrerer Generationen wider. Den 70. Geburtstag nehmen Entenbesitzer und Oldtimerfans auf der ganzen Welt zum Anlass, um in vergangenen Zeiten zu schwelgen und bei gemeinsamen Treffen Erfahrungen auszutauschen.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 10.10.2018

Bilder ID: 201863, © VOZ-Archiv