



Die späten Charleston-Modelle waren vor allem auf dem deutschen Markt beliebt.



Weniger geht nicht, mehr ist unnötig: Das Innere des 2CV ist eine Hommage an die Askese.

# OMA DUCKS VERMÄCHTNIS

Sie setzte Benchmarks in Sachen einfacher Mobilität, klarer Produktpolitik und internationaler Fertigung. Ein Nachruf auf den **Citroën 2CV**, besser bekannt als die Ente. Text: Alex Mannschatz

» Schlag 15 Uhr ist es, als die Werkskapelle das Requiem anstimmt. Der Trauermarsch gilt Fahrgestellnummer VF7AZKA00KA376002. Langsam schiebt sich das Band nach vorn, ehe mit leichtem Ruck der letzte jemals gebaute Citroën 2CV abrollt. Menschen in blauen Overalls, weißen Kitteln und grauen Anzügen stehen Spalier. So geschehen in Mangualde, Portugal, am 27. Juli 1990. In Frankreich war zwei Jahre zuvor die Produktion aufgegeben worden. In Portugal aber liefen bis zuletzt tapfer noch Dutzende Enten am Tag vom Band, obwohl in vielen Länder die Zulassungsnormen für den schrägen Vogel nicht mehr zu erreichen waren. Zu schmutzig, nicht mehr sicher. Warum also dieses Tamtam um das Finale?

Weil die Werksangehörigen spürten, dass eine Epoche zu Ende ging. Die meisten waren beim Entenstart noch nicht mal geboren. Der »Toute Petite Voiture«, den Unternehmenschef Pierre Jules Boulanger in Auftrag gab, war eine Vorkriegsent-

wicklung. Sein Lastenheft gilt heute als legendär. »Ein günstiger fahrbarer Untersatz«, sollte es werden. Einer, der »vier Personen und 50 Kilo Kartoffeln oder ein kleines Fass mit Tempo 60« transportieren könne. Die tollste Ingenieursvorgabe in der Geschichte der Autoindustrie: Die Federung sollte es schaffen, einen Korb frischer Eier über eine Ackerwiese zu befördern, ohne dass auch nur eines kaputt ging. Eine derart geniale Erfindung wollte man den Nazis freilich vorenthalten, weshalb Boulanger und seine Getreuen ihre Prototypen zerlegten und die Teile kurz vorm Einmarsch der Deutschen versteckten.

## Fünf Millionen Enten in vier Jahrzehnten

Nach der Befreiung dauerte es mit der Präsentation mangels Geld und Material bis zum Pariser Salon 1948. Die Fachwelt machte Witze über das, was da aus Wellblech mit Stoffdach, mit einem neun PS-Motörchen, aber immerhin mit vier Rädern stand. Gelacht wurde nur, bis die

ersten Bestellungen eingingen. Erst ein paar, dann immer mehr, schließlich unzählige. Bis es so viele waren, dass die Lieferzeit noch zu Beginn der 50er gute sechs Jahre betrug. So lange überdauert heutzutage noch nicht mal eine ganze Baureihe. Mehr als fünf Millionen Exemplare in 42 Jahren sollten es werden. Die Leistung der kleinen Boxer wurde nach und nach auf atemberaubende 29 PS getunt, hier und da ein bisschen geschminkt, ein wenig an der Elektrik gefummelt. Das war's im Wesentlichen. Die letzte Ente sah im Grunde so aus wie die erste. Gebaut wurde das Jahrhundertauto außer in Frankreich und Portugal zum Beispiel noch in Belgien, Argentinien, an der Elfenbeinküste, im Iran, in Paraguay, Uruguay, Ecuador, Jugoslawien, Madagaskar, Benin, Zentralafrika, Chile, Kamerun, auf den Philippinen oder im Iran. Falls Sie sich das merken wollen, pauken Sie lieber die Länder, in denen keine Enten gebaut wurden. Das ist einfacher. ■