



## Citroën 2 CV - genial, komfortabel, praktisch und jenseits von Prestigedenken

10. November 2012

Text: Bruno von Rotz

Fotos: Bruno von Rotz (28) – Balz Schreier (16) – Simon Clay - Courtesy RM Auctions (1)  
– Josef Mayrhofer (1) – Archiv (60)



“Regenschirm auf Rädern”, “Schlachtröss” oder auch “hässliches Entlein”, der Citroën 2 CV erhielt während seiner langen Bauzeit viele Bezeichnungen. Zuerst war er das Vehikel von Bauern und Kleingewerblern, später der unkonventionelle Untersatz für erfolgreiche Frauen und schliesslich das günstige Fahrzeug von Studenten und Flower-Power-Anhängern, stets aber fiel er auf und sorgte für ein Schmunzeln bei Betrachtern.

Auch für Witze war der genügsame Wagen gut, zum Beispiel: “Welches ist der schnellste Personenwagen? Die Ente (2 CV), denn sie ist immer an der Spitze der Kolonne ...”.

Heute ist auch der 2 CV zum Klassiker geworden, an Versteigerungen werden beträchtliche fünfstellige Summen für das einstige Billigfahrzeug geboten und niemand schaut mehr auf einen Entenfahrer herab.

### Langdauernde Entwicklung

Bereits 1936 beginnen die ersten Entwicklungsarbeiten am neuen “**Arbeitspferd**” der französischen Automarke Citroën. Die Ansprüche sind hoch, soll doch ein weitgehend vollwertiges Auto entstehen, das aber kaum mehr als ein Motorrad kosten darf. **André Lefébvre, Marcel Chinon, Walter Becchia** und **Flaminio Bertoni** heissen die vier Männer hinter dem neuen Wagen, die in enger Zusammenarbeit mit Citroën-Generaldirektor **Pierre Boulanger** den Wagen auf die Beine, respektive die vier Räder stellen und dabei eine Vielzahl innovativer Ansätze verfolgen.

Manches (z.B. die Wasserkühlung für den Motor) muss aus Kostengründen verworfen werden, dafür verändert sich die Optik positiv, trotz grosser Einschränkungen darf Bertoni seine Handschrift hinterlassen.



### Präsentation ohne Motor im Jahr 1948

Am 6. Oktober 1948 wird der neue Wagen anlässlich des 50. Geburtstages des Pariser Salons präsentiert.

Die vor Ort anwesende Automobil Revue kommentiert:

“Ein Schrei der Entrüstung erklang in der ganzen Pariser Presse, und die ersten Besucher lachten laut heraus, als sie die kleinen, aluminiumgrau gespritzten Ausbünde der Hässlichkeit erblickten, die als ‘Citroën 2 CV’, was für Deux Chevaux, also zwei Pferde steht, angeschrieben waren. Man fühlte sich von Citroën an der Nase herumgeführt, und in der Tat scheint man sich am Quai de Javel um die öffentliche Meinung sowohl in der Presse wie auch beim Mann auf der Strasse, für den ja das neue Modell besonders bestimmt ist, wenig zu kümmern.”

Citroën jedoch nennt den vorgestellten Wagen schlichtwegs eine “Revolution”, eine neue Fahrzeugkategorie sei damit erfunden. Mit technischen Daten hält sich Citroën allerdings zurück, ein Motor ist nicht sichtbar und so spekuliert die ganze Presse darüber, wie schnell, schwer und ökonomisch denn der “träge, sparsame und billige Viersitzer” wohl sein werde. Immerhin wird ein Preis genannt, nämlich 185'000 französische Francs.



### Das fertige Serienmodell

Ein Jahr nach der ersten Vorstellung wird am Pariser Salon im Herbst 1949 das fertige Serienmodell gezeigt, jetzt mit Motor, der 375 cm<sup>3</sup> Hubraum hat und neun PS abgibt. Der Preis wird (inzwischen) mit 228'000 französischen Franc (umgerechnet 2'800 Schweizer Franken) festgesetzt, ein Preis, der nach der Meinung der berichtenden Automobil Revue noch sinken müsse, falls der Sinn des Fahrzeugs erreicht werden solle.

Generell zeigt sich die Schweizer Zeitung nicht begeistert:

“Der Citroën 2 CV ist kein Auto im herkömmlichen Sinn; er ist lahm am Berg, geht in der Kurve in die Knie und wird Durchschnitte von kaum mehr als 45 bis 50 km/h ermöglichen;



dabei aber wird er das billigste und anspruchsloseste Fahrzeug sein, das je vier Personen recht komfortabel vor den Unbilden der Witterung geschützt aufnehmen."

### Technologisch brillant

Die zuerst ablehnende Haltung vieler Fachleute weicht anfangs der Fünfzigerjahre langsam einer gewissen Bewunderung, nicht zuletzt auch deshalb, weil die Wartezeit für einen neuen 2 CV in Frankreich inzwischen auf fünf Jahre angewachsen ist.

Wiederum ist es die Automobil Revue, die bereits im Dezember 1952 dem "beispielhaften Volksautomobil" gleich zwei ganze Zeitungsseiten widmet und die Technik mit vielen anschaulichen Zeichnungen im Detail erklärt, ausgehend von der ursprünglichen Zielsetzung:

"Der 2 PS sollte an die Stelle der Ochsenbespanne der Bauern, der Pferdefuhrwerke der Marktfahrer, des Kleinmotorrades des Landpfarrers und des Fahrrades der Gemeindegewerbetreuer treten, ein Minimum an Unterhalt verlangen, gleich lang oder länger als ein normales Automobil halten und vier Personen und allerhand Gepäck, sperrige Güter und anderes transportieren können."

Um die anspruchsvollen Ziele zu erreichen, werden neue Wege beschritten. So ist der Viertakt-Motor eine moderne Konstruktion, die ihre Leistung aus zwei luftgekühlten Zylindern mit halbkugelförmigen Brennräumen schöpft, wie es damals auch Rennsportwagen tun. Im Sinne der Wirtschaftlichkeit und der Langlebigkeit wird aber die Maximalleistung auf neun PS gedrosselt. Kupplung und Getriebe sind einigermassen überdimensioniert, das Getriebe baut kurz, weist aber trotzdem vier Vorwärtsgänge auf, wovon der oberste als "Schnellgang" übersetzt ist. Die Stufen 2 bis 4 sind synchronisiert.

Die vorderen Trommelbremsen sind im Sinne geringer gefederter Massen beim Getriebe angebracht. Ganz unorthodoxe Wege beschreitet man bei der Konstruktion der Aufhängungen. Die Führung der einzeln aufgehängten Räder erfolgt über schwingende Längsarme, der Drehpunkt ist jeweils zur Wagenmitte orientiert. Damit ändert sich der Radstand beim Einfedern. Die beiden hintereinander liegenden Räder teilen sich je eine gemeinsame Schraubenfeder, ein Trägheitsschwingungsdämpfer reduziert ein Nachschwingen.

Der kompakt gebaute Wagen, dessen Design nicht darauf angelegt ist, Schönheitspreise zu gewinnen, strotzt von intelligenten Detaillösungen. Die Scheinwerfer können von innen in der Höhe verstellt werden, statt eines durchgehenden Armaturenbrettes gibt es eine breite Ablage. Unter der Windschutzscheibe ist eine einfache Lüftungsöffnung angeordnet und die Seitenscheiben können hälftig hochgeklappt werden, um für Frischluft zu sorgen. Die Sitze sind einfache Rohrgestelle, die mit dünnen matratzenartigen Bahnen über Gummibändern bespannt sind und zudem einfach umgeklappt oder herausgenommen werden können.

Die umfangreiche Vorstellung der AR endet mit den bewundernden Worten: "Von welcher Seite man den 2 PS auch betrachtet, wirkt er anregend neuartig und spornt zur Diskussion an. Er ist als eine beachtliche neue Idee im europäischen Automobilbau anzusehen und gereicht seinem Heimatland Frankreich und insbesondere seinen Schöpfern zur Ehre."

### Export ab 1952

Die Produktion kann nur langsam gesteigert werden, die Massenproduktion beginnt erst ab 1952 so richtig zu laufen.

Trotzdem entscheidet sich Citroën bereits im Jahr 1952, den kleinen 2 CV zu exportieren. Auf dem Genfer Automobilsalon wird er erstmals ausserhalb von Frankreich präsentiert und freundlich empfangen, "2 PS" nennt man den einfachen und billigsten Personenwagen, der zu jener Zeit in der Schweiz angeboten wird, in der Automobil Revue:

"Der Entschluss, diesen Wagen für den Export freizugeben, kommt überraschend. Der Erfolg des kleinen Citroëns wird zweifellos das Interesse vieler Kreise beanspruchen dürfen. Unverändert und in keiner Weise etwa verschönert, verkörpert er in unseren Augen das Ideal des Automobils als eine Art 'Haushaltungsgegenstand', der ohne jede Rücksicht auf Äusserlichkeiten und Linie auf Zweckmässigkeit entwickelt wurde. Seine «altmodischen» Kotflügel lassen sich in wenigen Minuten demontieren. Die fast wie Unterbetten aussehenden Sitze übertreffen an Komfort manche von teuren Wagen; das Schiebedach öffnet sich von der Windschutzscheibe bis zum hinteren Unterende der Karosserie. Unter der unschönen Höhe der hinteren Linie steckt ein Kofferraum, um den der Citroën 2 CV von manchem Spezialkarosserie beneidet werden kann. Wir werden noch Gelegenheit haben, auf dieses eigenartige Fahrzeug zurückzukommen.

Wenn der Verkaufspreis von Fr. 4380.- auch noch eine gewisse Distanz vom Motorradniveau entfernt ist, so zieht der 2 CV dennoch eine Käuferschar an, die sich mit einem Minimalaufwand an Betriebskosten ein viersitziges Vollautomobil zulegen will."

### Überzeugende Testergebnisse



Im Frühjahr 1953 unterzieht die Automobil Revue die 9-PS-Urversion einem Langstreckentest, der über 6'730 km führt und den Wagen Prüfungen aussetzt, "die er im praktischen Leben nie zu bestehen haben wird".

Ein "**unscheinbares Meisterwerk**" nennen die AR-Testfahrer den 499 kg schweren Wagen, sie erreichen 65 km/h Höchstgeschwindigkeit und Durchschnittsgeschwindigkeiten im Flachland, die nur geringfügig unter dem liegen, die bedeutend stärkere Fahrzeuge zu erreichen im Stande sind. Zurückzuführen sind die erstaunlichen Geschwindigkeitsschnitte von 45 bis 55 km/h auf die guten Fahreigenschaften und die überzeugenden Bremsen. Mit 4 bis 5 Liter zeigt sich die karg ausgestattete viersitzige Cabrio-Limousine vorbildlich sparsam.



### Leistungsexplosion

Im Jahr 1954 wird anstelle des 375 cm<sup>3</sup> grossen 9-PS-Motors eine erstarkte Version mit 425 cm<sup>3</sup> und 12 PS - für weniger leistungshungrige Entenfahrer wird die 9-PS-Variante parallel noch ein Weilchen weiterproduziert - angeboten, die Leistung steigt um ein Drittel! Dies erscheint den Machern der Automobil Revue derart bahnbrechend, dass sie eine weitere Langstreckenprüfung anordnen und erneut 6'000 km mit einem Modell "2 PS AZ", eine Luxusausführung aus belgischer Fertigung, zurücklegen. Der Verbrauch ist zwar leicht angestiegen und beträgt jetzt 4,5 bis 6 Liter pro 100 km, gleichzeitig hat aber auch die Höchstgeschwindigkeit mit nun 78 km/h profitiert und auch die Beschleunigung ist deutlich rasanter.

Dank der nun verbauten **Flichkraftkupplung** kann der 2 CV fast wie ein Automatikfahrzeug genutzt werden, einfach den zweiten Gang einlegen und ohne Kuppeln losfahren, bis Tempo 50 km/h muss nicht geschaltet werden.

Wiederum ist das Fazit der AR-Tester ausnehmend positiv, die Kollegen bei der ADAC Motorwelt sehen dies im Jahr 1959 hingegen ganz anders: "Diese Fahrmaschine hat in Deutschland keinen Markt und wird auch nicht ernsthaft angeboten, denn soviel mattgrau gelackte Hässlichkeit verkauft sich für etwa 4750 DM schlecht wenn überhaupt."

Selbst der komfortablen Federung können die Journalisten wenig positives abgewinnen: "Dazu eine Federung, die mehr eine Laune aufgeweckter Konstrukteure als praktische Notwendigkeit ist".

Ganz offensichtlich trifft die Standard-Ausführung des "hässlichen Entleins", denn nur diese ist mattgrau lackiert, nicht den Geschmack der Deutschen. Trotz Preissenkungen will der Absatz nicht steigen.

Doch über die Jahre entwickelt sich auch in Deutschland für die immer günstiger werdende "Ente" - die Standardausführung kostet 1960 nurmehr 3'650 Mark - ein Markt und spätestens in den Siebzigerjahren nehmen sich Flower-Power-Anhänger, Studenten und nicht auf Status-Symbole fokussierte Lehrer und Geschäftsfrauen dem französischen Nutzmobil an.



### Antistatus-Symbol

Inzwischen leistet der nun 2 CV 6 genannte Dauerrenner sage und schreibe 28.5 DIN-PS bei 6'750 U/Min, mehr als dreimal soviel wie bei ihrer Präsentation. Damit sind 126 km/h Spitzengeschwindigkeit möglich und eine Zeit von 33,4 Sekunden für den Sprint auf 100 km/h. Dabei hat der Wagen kaum etwas von seinen guten Eigenschaften verloren, die ihm seine Schöpfer auf den Weg gaben.

Ein bisschen schwerer ist er zwar geworden, aber auch ein bisschen besser und einfacher handhabbar in der Technik. Und der Verbrauch bleibt mit 5,6 Litern pro 100 km bescheiden. So wird die Ente dann noch bis 1990 weitergebaut. Insgesamt beträgt die Produktion über 3,8 Millionen Limousinen, dazu kommen noch einmal rund 1,2 Millionen Fourgonette-Modelle, also Enten mit Kastenaufbau.



### Entspanntes Reisen

Obschon manches Attribut des Citroën 2 CV - Zahnstangenlenkung, innenliegende Bremsen, tiefer Schwerpunkt, vier einzeln aufgehängte Räder - an Rennwagentechnik erinnert und die Fahrzeuge auch tatsächlich in diversen Motorsportbewerben antraten, motiviert eine in Ehren ergraute Ente eher zum Langsamfahren. Dann nämlich kommen ihre Tugenden am besten zur Geltung, der laut werdende Motor schnurrt sympathisch, die unglaublich feinfühlig agierende Federung glättet jede Unebenheit und durch das offene Dach erwärmt die Sonne den grosszügig belüfteten Innenraum.

Das Fahren entbehrt jeder Komplexität. Die Zündung wird per Schlüssel eingeschaltet, der Motor per Seilzug gestartet. Rechts vom grau lackierten Zweispeichen-Lenkrad findet die Hand den Schalthebel, der nur auf Zieh-/Stoss- und Drehbewegungen reagiert und dessen Bewegungen vorne im Motorraum in ein herkömmliches H-Schaltenschema umgesetzt werden.





### Das Gebot der Langsamkeit

12 PS sind wahrlich nicht viel, und heute noch weniger, das merkt man spätestens wenn die Strasse nicht mehr flach verläuft und man schneller als einem lieb ist, den nächstunteren Gang sucht, bis keiner mehr vorhanden ist. Selbst geringfügig erscheinende Steigungen wollen im ersten Gang bewältigt werden, hier kann "Steigfähigkeit" am eigenen Leib erfahren werden.

Dafür bremst das Minimalmobil zuverlässig und die Lenkung agiert mit 2,5 Drehungen von Anschlag zu Anschlag ausgesprochen direkt. Den kleinen Tachometer, dessen Saite auch noch die Scheibenwischer antreibt, muss man kaum beachten, denn die Gefahr, zu schnell zu sein, ist minimal.

Die erreichbaren Seitenneigungen bei schneller Kurvenfahrt sehen von aussen bedrohlicher aus, als sie im Innern wahrgenommen werden. Die primitiv konstruierten Sitze erweisen sich als erstaunlich bequem und viel Seitenhalt braucht man sowieso nicht, denn der Beifahrer sitzt nie weit weg.

Der Weg ist das Ziel, im 2 CV der Fünfzigerjahre ist dies keine leere Floskel.

### Steigende Preise

Spätestens seit an Auktionen erhebliche fünfstellige Preise - an der [Artcurial-Versteigerung im Februar 2012](#) wurden für eine neuwertige Limousine mit Jahrgang 1965 und 116 Meilen auf dem Tacho beeindruckende Euro 50'000, respektive über CHF 60'000 geboten - für einen Deux Chevaux im Topzustand bezahlt werden, hat der immer noch in erheblichen Stückzahlen auf unseren Strassen fahrende Franzose sein Billig-Image verloren. Manch einer stellt sich eine unverschandelte Ente mit überschaubarer Geschichte und wenig km auf dem Tacho in die Sammlung und hofft auf weitere Wertsteigerungen. Mechanisch sind die Fahrzeuge getreu den Motiven ihrer Macher anspruchslos, nur der Rost macht manchen Entenbesitzer Sorgen. Und natürlich sollte man das Abschmieren nicht vergessen.

Niemand mehr blickt heute auf den Fahrer eines 2 CV mehr hinab und dies nicht nur, weil das französische Autowunder mit 160 cm Höhe die meisten anderen Fahrzeuge problemlos überragt. Das zeitlose Design und die über die Jahrzehnte gepflegten Eigenschaften machen den Ritt in der Ente auch heute noch zum Erlebnis, nur mit Sparen hat das nichts mehr zu tun.

*Das für diesen Bericht portraitierte Fahrzeug, ein 2 CV AZL von 1958 wurde uns von der [Oldtimer Galerie Toffen](#) zur Verfügung gestellt. Wir danken.*

### Weitere Informationen

- [AR-Zeitung Nr. 44 / 1949 vom 12.Okt.1949 - Seite 15](#): Die Personenwagen am Pariser Salon - der kleine Citroën
- [AR-Zeitung Nr. 13 / 1952 vom 24.Mrz.1952 - Seite 5](#): Was uns Frankreich bietet (Bericht vom Genfer Automobilsalon)
- [AR-Zeitung Nr. 53 / 1952 vom 17.Dez.1952 - Seite 9](#): Der Citroën 2 PS - Zielsetzung und Aufbau eines beispielhaften Volksautomobil
- [AR-Zeitung Nr. 26 / 1953 vom 10.Jun.1953 - Seite 11](#): Langstreckenprüfung Citroën 2 PS
- [AR-Zeitung Nr. 9 / 1956 vom 29.Feb.1956 - Seite 29](#): Langstreckenprüfung Citroën 2 PS AZ
- [AR-Zeitung Nr. 47 / 1971 vom 04.Nov.1971 - Seite 17](#): Antistatus-Symbol - Kurztest Citroën 2 CV 4 und 2 CV 6
- [ADAC Motorwelt Nr. 2/1959, ab Seite 69](#): Citroën 2CV - das hässliche Entlein
- [ADAC Motorwelt Nr. 11/1971, ab Seite 60](#): Vierter Praxistest - Kleinwagen, u.a. 2 CV
- [Auto Motor und Sport Heft 19/1958](#): Französisches Schlachttross - Citroën 2 CV
- [Oldtimer Markt Heft Nr. 1/1989, ab Seite 6](#): Citroën 2 CV
- [Oldtimer Markt Heft Nr. 5/1998, ab Seite 8](#): 50 Jahre Citroën 2 CV
- [Motor Klassik Heft 5/1998, ab Seite 30](#): 50 Jahre Citroën 2 CV - die Entdeckung

Quelle:



Dieser Artikel mit **112 Fotos / Faksimiles** ist unter folgender URL zu finden:  
<http://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Citroen-2-CV-genial-komfortabel-praktisch-und-jenseits-von-Prestigedenken.html>



© Text und Fotos sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Rückfrage publiziert oder verbreitet werden.



