

Der Herzensbrecher aus Frankreich

AUTOMOBIL Liebhabern kommen noch heute die Tränen: Vor 25 Jahren wurde die Produktion des 2CV eingestellt. Doch die Legende lebt weiter.

STEFAN BRÄNDLE, PARIS
wirtschaft@luzernerzeitung.ch

Dass Frankreich den «Train à Grande Vitesse», kurz TGV, erfunden hat, wissen heute alle. Weniger bekannt ist, dass die Grande Nation auch einen TPV geschaffen hat – die «Toute Petite Voiture», zu Deutsch: «Ganz kleines Fahrzeug.»

Und in Wahrheit ist der TPV noch bekannter als der TGV. Es ist der 2CV, frei übersetzt «Döschwo». Richtig, der mit den zwei Pferdestärken. Sein Erfinder Pierre Boulanger war kein Hippie und kein Bonvivant, sondern schlicht der Vorsteher der Automarke Citroën. Per Fragebogen liess er Landbewohner in ganz Frankreich fragen, wie sie sich gerne fortbewegen würden. Aufgrund der Antworten erstellte er seinen Ingenieuren nach dem Krieg, als die Gürtel noch eng geschnallt waren, ein Pflichtenheft: «Ein Wagen, der zwei Personen und einen Zentner Kartoffeln mit 60 Stundenkilometern befördern kann, der nicht mehr als drei Liter auf hundert Kilometer verbraucht und der von Anfängern gefahren werden kann.»

Ein Scheinwerfer musste genügen

So sollte es sein, und so wurde es. 1948 begann die Produktion. Boulanger (zu Deutsch: Bäcker) wählte jenes Rohmodell aus, in dem ihm der Strohhut nicht vom Kopf fiel, wenn er sich ans Steuer setzte. Mehr Komfort lag nicht drin. Eine Handkurbel setzte die zwei Pferde (deux chevaux) in Bewegung. Ein Scheinwerfer auf dem linken Kotflügel musste genügen. Der Vierräder hatte immerhin drei Gänge, doch das schien einem Landwirt in Verdun so extravagant (oder er wusste nicht, was eine Gangschaltung war), dass er sein Leben lang im ersten fuhr. Der robuste 400-Kubik-Motor überlebte es. Und den Landwirt. Stossdämpfer? Unnötig – über die Kartoffeläcker geht der Bauer schliesslich auch nicht mit Federn, n'est-ce pas?

Wie aus einem Guss

Die einzigartige, dem Bauhaus-Design nachempfundene Form der Ente – diese Bezeichnung setzte sich eher im deutschsprachigen Raum durch – überdauerte Zeiten und Moden. Der «Deuche», wie man in Frankreich lieber sagt, war ein wenig wie die Marseillaise: in kürzester Zeit entworfen und wie aus einem Guss. Da gab es nichts daran zu rütteln. Praktisch war es nämlich auch, das 500 Kilo leichte Gefährt, das im Ernstfall bis zu 115 km/h auf den Tacho brachte. Ganze Familien profitierten später bei der Fahrt



In den Filmen des Franzosen Louis de Funès durfte der 2CV nicht fehlen – hier ein Ausschnitt aus «Balduin, der Schrecken von Saint-Tropez» aus dem Jahre 1970.

Keystone



2CV-Erfinder Pierre Boulanger fuhr stets im ersten Gang.

PD

ins Grüne davon, dass sie die beiden Sitzbänke problemlos ums Picknicktuch gruppieren konnten.

Eine Prise Weltanschauung

Die Individualisten profitieren ihrerseits von dem Döschwo-Feeling, diesem Lebensgefühl auf Rädern, das auch eine Prise Weltanschauung enthielt. Die seitlichen Klappfenster, die einst dazu gedient hatten, mit gespreizter Hand das Abzweigen auf den Feldweg anzuzeigen, wurden später hochgeklappt, um den Studentenarm lässig durch die Öffnung zu schieben und zu verfolgen, wie die anderen Wagenlenker – die gestressten – überholten. Und dann war da noch die Gummifederung, die verhindern sollten, dass die rohen Eier auf der Hinterbank selbst bei einem frenetischen Ackerritt in die Brüche gingen. Ganzen Generationen vermittelte sie ein Gefühl, das man sonst nur vom Jahrmarkt auf der Berg- und Talbahn kennt. Oder vom Joint-Rauchen. Das französi-

sche Landgefährt des Monsieur Boulanger wurde in den sechziger Jahren zum Anti-Statussymbol der Woodstock-Generation. 2CV bedeutete so viel wie Mai 68. In England verwendete ihn aber auch die Royal Navy, wenn alle anderen Vehikel versagten. Die UNO setzte ihn in den Anden ein, die französische Armee in den Sahara-Kolonien. Und was tat Laurent Fabius, der heutige Aussenminister Frankreichs, als er 1985 für die Sozialisten Premierminister wurde, aber von Journalisten im Ferrari 400 ertappt wurde? Zur Imagekorrektur fuhr er nonchalant im «Deuche» am Regierungssitz vor.

Selbst James Bond fuhr ihn

Damals, in den achtziger Jahren, als der 2CV auf der Leinwand nicht mehr nur von Louis de Funès, sondern auch von James Bond gefahren wurde, hatte er seinen Zenit bereits überschritten. Von den 5 Millionen Exemplaren waren die meisten abgesetzt, die früher mo-

natelangen Wartelisten verkürzt sich. Grund war nicht einmal die abnehmende Nachfrage, sondern die Entwicklung der Sicherheitsbestimmungen. Damit hielt die Ente nicht mehr Schritt. 1988 stellten die Citroën-Werke in Frankreich die Produktion ihres originellsten Modells ein. Am 27. Juli 1990 war ganz Schluss, als das letzte 2CV-Fliessband in Portugal gestoppt wurde. Zuviel hätte Citroën ändern müssen, um die Sicherheitsnormen zu erfüllen.

Air Condition – purer Verrat!

Anfangs hatte es noch viel Spott abgesetzt: Beim Pariser Autosalon von 1948 fragte einer, wo der Dosenöffner zum Einsteigen sei. 1990 herrschte umso mehr Trauer über das Stück Frankreich, das Stück Freiheit, das Stück Anderssein, das die Welt verlor. Heute hoffen die Fans nur noch, dass Citroën nie die schlechte Idee hat, einen neuen Döschwo mit Air Condition und Bordcomputer zu lancieren. Es wäre purer Verrat.