

FÜR MÄNNER DIE PFEIFE RAUCHEN

Der Citroen 2 CV, jetzt „monpti“ geheißen, gehört nach Meinung der Redaktion wegen seiner geringen Motorleistung nicht gerade zu den Wagen, die in größerer Anzahl dazu geeignet wären, unsere Verkehrsverhältnisse flüssiger und angenehmer zu gestalten. Daß man dennoch mit diesem Auto Freundschaft schließen kann, ist unbezweifelnd, und darum setzen wir mit diesem Wagen unsere Pfeifenraucher-Serie fort. Den Anfang machte der NSU Prinz 30 in Heft 26.

DER LETZTE CLOCHARD



Ich weiß nicht, ob es Ihnen manchmal auch so geht: Ich möchte eine alte Manchesterhose und ein verwaschenes Hemd anziehen, mir ein buntes Tuch um den Hals winden und in ein abenteuerliches Auto klettern, um mit diesem irgendwohin zu fahren.

Irgendwohin – das ist Kleinasien, Indien oder die Sahara . . .

Ein abenteuerliches Auto – das ist, ja, das ist etwas, das es nicht mehr gibt. Und deshalb liegt die alte Manchesterhose mitsamt dem verwaschenen blauen Hemd ganz weit unten in einer Schublade. Einmal im Jahr befasse ich mich mit diesen Kleidungsstücken, weil ich sie dann hartnäckig vor dem Lumpensammler verteidigen muß.

Wir haben schöne und schnelle, repräsentative und sparsame, irrsinnig gekonnte und aufgeblasen bunte Autos, aber die abenteuerlichen sind ebenso selten wie ein Gary Cooper oder eine Anna Magnani.

Haben Sie je ein abenteuerliches Auto besessen?

Andernfalls haben Sie viel versäumt, so viel wie einer, der noch niemals ein Mädchen liebte, das barfuß geht und das nichts von einem Büstenhalter weiß . . .

Man kann sie beide in einer alten Manchesterhose, einem verwaschenen Hemd und einem ausgefransten Tuch um den Hals lieben, ohne sich vorher rasieren zu müssen – und deshalb vergißt man sie nicht.

Aber, heutzutage traut man sich ohne korrekte Bügelfalte kaum mehr in sein Auto hinein. Und wenn man nicht rasiert ist, wirft es einem aus den Bilux-Winkeln einen vernichtenden Blick zu, denn es hat nicht den mindesten Sinn für Humor.

Vielleicht deshalb, weil wir ihn auch nicht haben?

Das alles ist nicht sehr ermutigend, aber seit kurzem hoffe ich wieder. Ja, ich weiß sicherer denn je, daß ich die alten Kleidungsstücke bald hervorholen werde, um mit ihnen in einem abenteuerlichen Auto auf und davon zu fahren.

Ich bin einem Auto begegnet, dem es nicht das mindeste ausmacht, wenn man „verdammte Kiste“ oder „lahme Klamotte“ zu ihm sagt.

Einem Auto, das höhnisch zu grinsen scheint, wenn man es mit frisch gebügelter Hose und korrekt gebundener Krawatte besteigt, einer tollen Schaukel, auf die man zuschreitet, wie auf den Esel im Hippodrom, für den es zehn Mark gibt, wenn es einem gelingt, fünf Minuten oben zu bleiben.

Dieses Auto gibt es natürlich nicht bei uns.

Wir haben unsere Romy Schneider, unseren silbernen Förster und unseren Kleinwagen mit Panoramascheibe.

Die Franzosen aber haben ihren 2 CV.

Die Franzosen, das sind jene Leute, deren Mobiliar aus nicht viel mehr als einer eisernen Bettstelle besteht, mit einer Drahtmatratze darauf, auf der sie schlafen, wenn sie nicht gerade – nun, man sagt ihnen diesseits des Rheins die unmöglichsten Dinge nach.

Auf jeden Fall haben sie einen ausgeprägten Sinn für glückliche Stunden. Dazu brauchen sie weder ein Fernsehgerät noch eine Waschmaschine. Sie bringen es sogar fertig, an warmen Abenden auf den Treppenstufen vor ihrem Hause zu sitzen.

Machen Sie das mal in der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Und sie fahren die abenteuerlichsten und

ältesten Autos von ganz Europa. Wir sagen, weil sie kein Geld haben. Ich glaube das nicht. Weil ihnen die ganz alten Jahrgänge unter den Händen wegzusterben drohten, legten sie im Jahre 1948 geistesgegenwärtig ein neues, altes Auto aufs Band.

Denn, es war ihnen völlig klar, daß sie auch weiterhin ein solches brauchen würden.

Sie entwarfen es so, wie wir es niemals gemacht hätten. Sie schielten dabei weder nach Detroit noch nach Turin, nicht einmal nach Dingolfing. Sie kopierten ganz einfach ihre eiserne Bettstelle mit der Drahtmatratze darauf, weil sie die Absicht hatten, auch in ihrem Auto glücklich zu sein.

So entstand der 2 CV.

Als sich der erste aus Versehen über die Grenze verirrt und in einer deutschen Straße stand, stiegen Herr Pimsbichler und Herr Spitzfindig laut wiehernd um ihn herum. Sie waren überzeugt, einen abartigen Eigenbau vor sich zu sehen – das Ding hatte nicht mal eine Chromleiste!

Dann gingen sie zu ihren Automobilschaufenstern und beteten vor einem Champion oder einem Gutbrod still in sich hinein, daß es ihnen gelingen möge, das erste Viertel des Kaufpreises bald zusammenzubekommen.

Es gelang ihnen natürlich, denn wir waren damals noch ein besonders fleißiges Volk, und als sie dann den Gutbrod oder den Champion hatten, machten sie eine entsetzliche Entdeckung. Es gingen nicht alle rein, die zur Familie gehörten.

Plötzlich bereuten sie es, sich ungeachtet ihres künftigen Automobils so emsig fortgepflanzt zu haben.

Man mußte einen Plan aufstellen, nach dem die Kinder umschichtig mitfahren durften, auch die Oma, die das Objekt mit finanziert hatte. Später blieb man oft geschlossen zu Hause, weil eine Halbachse gebrochen, schon wieder ein Lager ausgelaufen oder sonst etwas Schreckliches passiert war, das man dem so sorgfältig lackierten und verchromten Auto nicht im geringsten angesehen hatte.

Zu diesem Zeitpunkt fuhren längst auch die kinderreichen Familien in Frankreich mit ihrem abartigen 2 CV durch die Gegend.

Das tun sie noch heute, während wir beim Anblick so manchen deutschen Nachkriegskleinwagens die Hände falten, um für seinen Besitzer zu beten.

Nun ist es 'raus, daß wir versagt haben. Es gelang uns nicht, ein durchschlagendes, zweckmäßiges, robustes, geräumiges volkstümliches Kleinautomobil auf die Räder zu stellen.

Wenn ich nur zwei Versager erwähne, so hat das mit Einfallslosigkeit weniger gemein als mit der Erkenntnis, daß man erhebliche Anwaltskosten spart, wenn man sich auf verblichene Namen beschränkt.

Der 2 CV ist ein Kleinwagen mit dem Innenraum einer Taxe, dem Federungskomfort eines Sechszylinders, der Robustheit eines Traktors und dem Benzinverbrauch einer Isetta.

Ich weiß wahrhaftig kein deutsches Pendant für dieses Auto. Wir schufen verlogene Straßenkreuzer-Imitationen ohne Platz für den sonntäglichen Familienausflug (mit Hund, Sportkarre, Klappmöbeln und Schwiegermutter) und ohne Platz für den werktäglichen Kartoffelsack, den Transport der Kommode von Tante Frieda zu Onkel Emil und so weiter. Wir sind eben keine Lebenskünstler, ganz gewiß nicht. Das schließt nicht aus, daß wir über diese lachen.

In Erkenntnis unserer Mentalität hat man, um ihn auch bei uns verkaufen zu können, den 2 CV „Monpti“ genannt.

Das ist das einzige, was mir an ihm nicht gefällt. Es hört sich an, als ob man aus Versehen mit der bloßen Hand in ein Pfund Honig greift.

Für mich ist der 2 CV kein süßer Kleiner, sondern ein Clochard, der Clochard unter den Automobilen, der letzte vielleicht. Einer, der unbekümmert in seinem schlichten Kleid und schlecht rasiert seinen Weg durch die bunte, klebrige Vielfalt der heutigen Welt geht. Einer, der weiter nichts sein möchte als er selbst. Kein verkleinerter Straßenkreuzer, kein nachgemachter Fiat, kein Fast-so-wie-ein-Opel-Rekord.

Er ist der Philosoph unter den Automodellen, und deshalb ist er das Auto für Philosophen, auch, wenn diese nicht im geringsten ahnen, daß sie solche sind.

„Philosophie ist, wenn man sich nichts draus macht!“ soll Roland Fegesack gesagt haben, als er in einem braunen und einem schwarzen Schuh zur Entgegennahme des Hermsdorfer Kreuzes erschien.

Ich bin den Clochard gefahren, und ich weiß, wie einem zumute sein könnte, wenn man kein kleiner Fegesack wäre.

So, wie die Leute ihre Automobilzeitschrift abbestellen, wenn diese etwas Nachteiliges über ihre momentane Hausmarke sagt (weil die, die nichts Nachteiliges sagen, so hohe Auflagen haben), so lachen sie über ein Auto, das sie nicht begreifen. . . . Es ist erstaunlich, mit welchem Schneid man hierzu-lande seine mangelnde Reife zur Schau trägt. Schließlich ist noch lange nicht alles richtig, was alle tun. Henry Ford wußte das auch.

Er sagt in Kapitel IV, Vers 2: „Ich beabsichtige, ein Automobil für die Menge zu bauen. Es wird groß genug sein, um die Familie mitzunehmen, aber klein genug, daß ein einzelner Mann es versorgen kann. . . .“

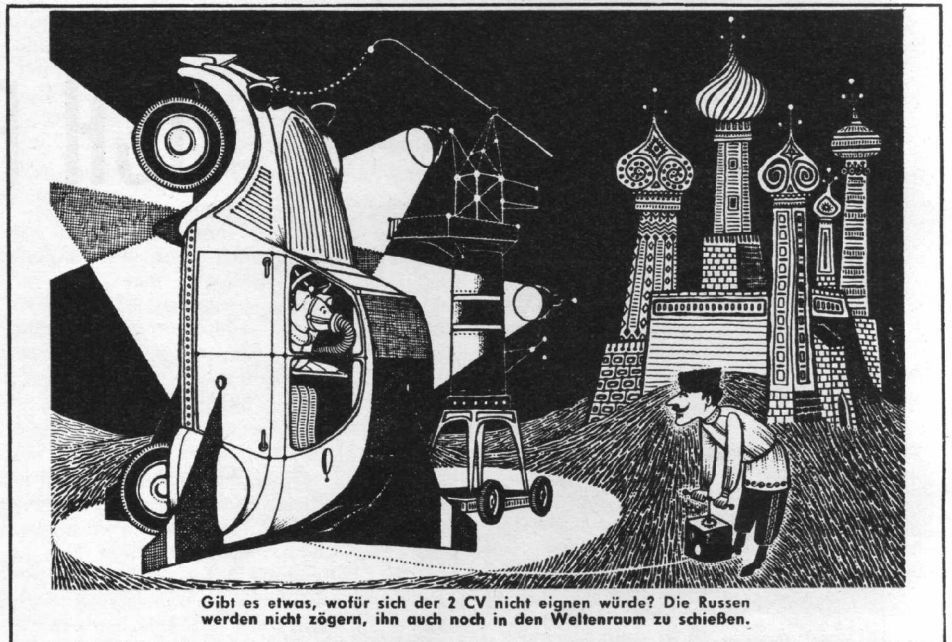
Damit sprach er im Jahre 1909 (!) etwas sehr Ungewöhnliches aus. Es hatte zur Folge, daß man ihm von der Ost- bis zur Westküste die Pleite prophezeite.

Im Laufe der folgenden Jahre stellte sich dann heraus, daß er zwar etwas Ungewöhnliches getan hatte, daß es jedoch etwas sehr Erfolgreiches gewesen war. Er hatte in einer Zeit, als dies absurder war, als wir es heute zu begreifen vermögen, das T-Modell gebaut.

Nun wundert es mich schon lange, daß unsere deutschen Automobilhersteller so wenig bibelfest sind. Denn Kapitel IV, Vers 2, hätte ihnen vor Jahren den Weg des Heils weisen können.

Hätten wir zu Beginn der Motorisierungswelle ein solches Auto auf irgendein prominentes Band gelegt, dann wäre der Geschmack unserer Brüder und Schwestern nicht verdorben worden. Dann wäre ihnen der Sinn für sinnvolle Zweckmäßigkeit erhalten geblieben. Heute würden sie ihren blecheren Philosophen wie ein Nationalheiligtum verteidigen, siehe VW, von dem manche reden, als ob er ein Glaubensbekenntnis sei. Jedoch, die Industrie wies uns die falsche Fahrte.

Es liegt aber nicht an der Industrie als anonymer Masse, es liegt an der großen, außergewöhnlichen Persönlichkeit, die nicht da war. Man machte das, was alle machten, ja, nicht einmal das, denn die ganz Kleinen mußten kommen, ihre Bänder auf Wald und Wiese



legen, um darauf die kleinen Autos zu produzieren, nach denen die Menge hungerte. Die ganz Großen glaubten nicht an die kleinen Autos.

Und nun ist die Masse der Verbraucher enttäuscht und verdorben. So verdorben, daß sie

nur 13 PS unter der Haube hat, macht einen stutzig. Daß er nicht hundert fährt, belächelt man. Daß er bis fünfzig respektabel beschleunigt, weiß man nicht.

Aber ich glaube, das wird sich ändern. Denn der 2 CV kommt uns entgegen. Er heißt schon

Motor:
Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 66 x 62 mm, Hubraum 425 ccm, Verdichtung 7:1, Leistung 12,5 PS bei 4200 U/min, maximales Drehmoment 2,4 mkg bei 2500 U/min, hängende Ventile (Stößstangen und Kipphebel), zentrale Nockenwelle (Antrieb durch Zahnräder), Gebläse Kühlung, Druckumlaufschmierung, Fallstromvergaser, mechanische Kraftstoffpumpe, 20 Liter-Tank im Heck.

Kraftübertragung:
Froniantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung mit Fliehkraftregulierung, kraftschlüssig bei 1000 U/min, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Übersetzungen: I. 6,71, II. 3,24, III. 1,93, IV. 1,47, R. 7,24, Hinterachse 3,88.

Fahrwerk:
Plattformrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Längsschwingarmen, jeweils eine längs liegende, gekapselte Schraubenfeder für eine Seite, Trägheits- und Reibungsstoßdämpfer, Reifen 125 x 400, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Handbremse mechanisch auf Vorderräder.

Allgemeine Zahlen:
Radstand 2400 mm, Spur vorn und hinten 1260 mm,

Außenmaße 3780 x 1480 x ca. 1600 mm, Bodenfreiheit 135-160 mm, Wendekreis 11 m, Gewicht vollgetankt 530 kg, zulässiges Gesamtgewicht 810 kg.

Fahrleistungen:
Höchstgeschwindigkeit 80 km/st, Beschleunigung: von 0 auf 40 km/st in 9 sec, von 0 auf 60 km/st in 22 sec, Durchschnittsverbrauch 5-5,5 Liter.

Preise:
Rolldach-Limousine Standard viertürig DM 3650.-
Fliehkraftkupplung DM 300.-
Luxus-Ausführung viertürig DM 3950.-

Der Citroën 2 CV erschien im Jahre 1948, nachdem schon 1938 300 Prototypen gebaut wurden. Zunächst mit 375 ccm und 9 PS, ab 1954 mit 425 ccm und 12,5 PS. Eine Spezialausführung, genannt „4 x 4 Sahara“, hat zwei 425 ccm-Motoren mit zusammen 25 PS und Allradantrieb. Der 2 CV wird in Europa in Belgien und in der Schweiz montiert. In Deutschland wird hauptsächlich die belgische Luxusausführung verkauft, doch kann man auch die billigere Originalausführung haben. Derzeitige Tagesproduktion: ca. 800 Wagen, Gesamtproduktionszahl seit 1948: ca. 900 000.

laut loslacht, wenn das richtige Auto daherkommt. Wir haben jetzt unsere Panorama-Kleinwagen. In der Dreigroschenoper würde man singen: „Und von vorne ein kleiner Rekord – und hinten kann keiner sitzen. . . .“

Und es hieße mich mißverstehen, wenn man dabei nur an Süddeutschland dächte.

Hat der Clochard keine Fehler? Natürlich hat er welche, einen ganzen Sack voll. Aber, es sind Fehler, die nichts kosten. Nicht solche, die erst hinterher auftreten und durch teure Reparaturrechnungen bezahlt werden müssen. Es sind offenerzige Fehler, die jeder sehen und in Kauf nehmen kann oder nicht.

Was das ehrlich „Volkstümliche“ betrifft, so enttäuscht der Clochard jedenfalls nicht. Vom Anschaffungspreis angefangen (VW-Standard-Preis), über die Steuer- und Versicherungskosten, den Benzinverbrauch, die Lebensdauer und die Reparaturkosten enttäuscht er nicht. Er ist ein Volksautomobil.

Daß er dabei nicht vortäuscht, ein kleiner Luxuswagen zu sein, nimmt man ihm übel. Daß er dabei ein bißchen harmlos klappert (harmlos bedeutet: nur mit Blech, nicht mit dem Fahrgestell), sieht man ihm nach. Daß er

„monpti“, und er kostet den VW-Standard-Preis. Er steht heute schon so häufig in unseren Straßen herum, daß wir beginnen, uns an seinen Anblick zu gewöhnen.

Ich sehe im Citroën 2 CV ein ehrliches, tüchtiges Auto, das nach ein bißchen nach der Benzin-Romantik verflüssener Jahrzehnte riecht, die nämlich nicht die schlechtesten waren. Mit dem 2 CV und mit keinem anderen möchte ich wieder einmal, wie einst, über den Balkan stolpern, heiteren, unbeschwerten Sinnes; wie einer, der auf einem anspruchslosen Maulesel über staubige Straßen reitet und dabei trotzdem, und gerade deswegen, ein munteres Liedchen vor sich hinpfeift.

Es ist bestimmt kein Zufall, daß die Lebenskünstler jenseits des Rheins ihren 2 CV haben.

B. Busch

