Lachen da etwa die Hühner ?

«Wehe gosch vom Gas ewägg, wenn d gseesch, dass es jetz denn grad ufwärts got», war Väterchens Lieblingssatz, wenn er in den Siebzigerjahren mit seinem von 76 PS beflügelten Peugeot 404 wieder einmal hinter einem «Entefüdli» herziehen musste. Für ihn gab es kaum Schlimmeres, als «eines dieser Gestelle» so dicht vor sich herfahren zu sehen, das ihm die rasante Reise und damit sämtliche Weg-Zeit-Vorstellungen kaum korrigierbar durcheinander brachte. So ein Ignorant!

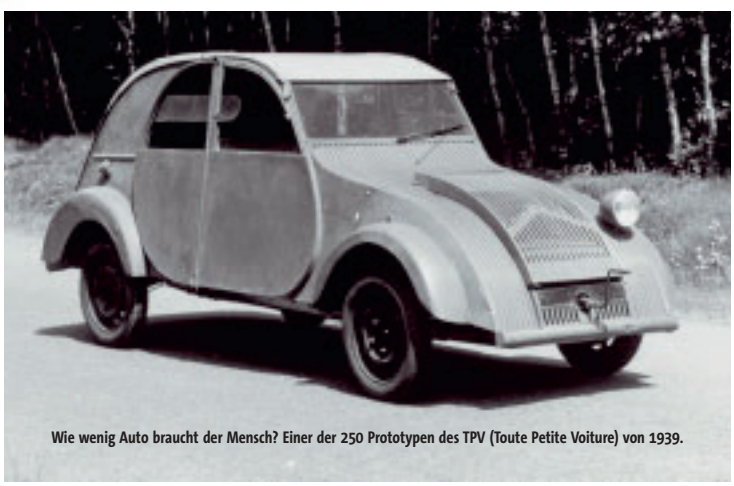
Text: Heinz Ammann

Gross war natürlich immer dann die Freude bei den Mitreisenden, wenn der Döschwo bereits nach der ersten Kurve wieder eingeholt werden musste, damit das Spiel und die Flucherei wieder von vorne beginnen konnten. Der Citroëniste wusste natürlich genau, was passierte, wenn er – oder sie, selbstverständlich – die Kurve ein bisschen zu schnell kratzte: nichts! Ausser vielleicht, dass der Bedarf an Strassenbreite nach dem Bogen ein bisschen grösser sein würde als davor. Aber was spielte das damals schon für eine Rolle...

Als Legende geboren

Der Citroën 2CV passt in kein Schema, ist unnachahmlich und praktisch alters- und klassenlos. Lösungen im Detail sind genauso eigenständig wie das ganze Automobil selber: Einfach genial und genial einfach – heute noch!

Am 6. Oktober 1948 am 35. Pariser Automobilsalon, damals noch in den heiligen Hallen des Grand Palais, enthüllt Generaldirektor Pierre Boulanger in Anwesenheit von Vincent Auriol, seines Zeichens Präsident der Republik, und Robert Lacoste, Minister für Verkehr und Industrie, den nagelneuen Citroën 2CV. 2CV steht tatsächlich für 2 Pferdestärken (Chevaux Vapeur); allerdings geht es dabei um die in Frankreich relevanten steuerlichen PS, die sich unter anderem aus der Anzahl der Gänge, der Getriebeübersetzung und der Reifengrösse errechnen lässt. Niemand hatte das Auto vorher gesehen; selbst der Transport in die Messehallen geschah am Tage der Eröffnung auf abenteuerlichste Weise und (beinahe...) unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Der Anblick des neuen, in dezent metallisiertem Grau präsentierten Automobils löste – so ists glaubhaft überliefert – bei den einen Besuchern Staunen, bei den anderen eher Irritation, Heiterkeit oder sogar Gelächter aus: Hatte die Welt schon einmal ein solches Automobil gesehen? Eines, das an Schlichtheit kaum mehr zu überbieten war? Boulanger selber soll Ästhetik oder gar Luxus bei einem Auto für überflüssigen Kram gehalten haben. Als er den Anwesenden seinen «Vogelkäfig auf Rädern» als Revolution im Automobilbau zu verkaufen versuchte, erntete er nicht überall Verständnis und musste wohl von «Ooh» bis «Öööh» alles hören und entgegennehmen.



Wie wenig Auto braucht der Mensch? Einer der 250 Prototypen des TPV (Toute Petite Voiture) von 1939.

André Citroën, ein genialer Mann mit unkonventionellen Ansichten und Ideen – nicht zuletzt auch in der Werbung, wo er 1925 beispielsweise seinen Namen mit 250 000 Glühbirnen auf den Eiffelturm schreiben liess – war leider kaufmännisch weniger gut beschlagen als kreativ, und so kam damals alles, wie es kommen musste. 1905 hatte er eine kleine Zahnradfabrik zur Herstellung von Winkelzahnrädern gegründet, die ab 1915 für den Bau von Granaten – der Erste Weltkrieg stand vor der Türe – umgerüstet wurde. Das lieferte ihm das nötige Kleingeld, um ab 1919 als erster Europäer Automobile «vom Band» rollen zu lassen, so wie er das anlässlich eines Besuches bei Henry Ford gesehen hatte. Auf der wirtschaftlichen Seite den Realitäten manchmal etwas entrückt, soll Monsieur Citroën, der andererseits kein Kostverächter gewesen sein soll, das Geld nicht nur in seine Firma, sondern auch in andere, vergnüglichere Unternehmungen gesteckt und dabei Schiffbruch erlitten haben.
Der Name Citroën stammt übrigens aus den Niederlanden: André war das fünfte Kind von Levie Citroën, einem Juwelier aus Amsterdam, und Masza Amalia Kleinmann, ursprünglich aus Warschau. Trotz erfolgreichen Wirkens als Juwelenhändler in Paris nahm sich der vermutlich schwermütige Vater das Leben, als der kleine André gerade sechs Jahre alt war.

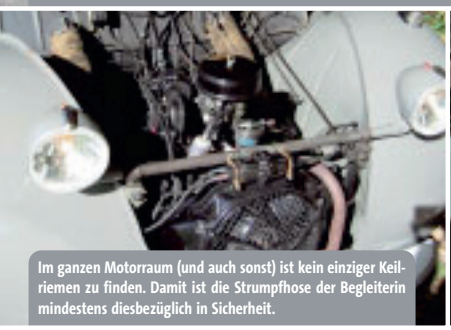
Na; wer errät, woher die Idee zum Doppelwinkel im Citroën-Logo kommt?

Unverkennbar Döschwo: Beim hier auf diesen Seiten abgebildeten Modell handelt es sich um den Citroën 2CV von 1959 mit der Fahrgestellnummer 235 783 3, 425 ccm Hubraum und einem Gesamtgewicht von 825 kg. Die Nutzlast beträgt 320 kg, also gerade richtig für zwei Bauern mit Hut, einen Sack Kartoffeln und einen schönen Korb voll Eier auf der Rückbank...
An dieser Stelle herzlichen Dank an Joe De Boni, aus Wettswil, der sein umfangreiches Wissen und sein wunderschönes Fahrzeug für Fotoaufnahmen zur Verfügung gestellt hat.

Blick zum Himmel – unverkennbarer, geliebter Döschwo.

Der echte Profi braucht diesen Ausstellfensterhalter nie; wozu hat man denn Ellenbogen?

Kurven - nichts als Kurven!



Im ganzen Motorraum (und auch sonst) ist kein einziger Keilriemen zu finden. Damit ist die Strumpfhose der Begleiterin mindestens diesbezüglich in Sicherheit.

Höhenverstellbare Scheinwerfer aus dem Jahr 1959: Einfach am Rädli drehen, und schon leuchtets gen Himmel.

Die Fortsetzung der Krückstockschaltung vorne im Motorraum.

Klappe offen heisst Warmluft rein, Klappe geschlossen eben nicht.

So unterscheidet sich der Sommer vom Winter.

Dieser Zauberstab aus dem Benzintank weiss exakt, wie lange der Sprit noch reicht und wie viele Liter sich noch im 20 Liter grossen Tank befinden. Nämlich bei der Markierung, wos noch nass ist. Ein Supersystem, das allerdings Kontrollen während der Fahrt etwas kompliziert werden lässt.

Ein Bild für Götter – auch heute noch: Der Döschwo (Bild: Roland Philipona).

1958 gab es den 2 CV Sahara. Er wurde für die französische Armee entwickelt und verfügte im Heck über eine zusätzliche Motor-Getriebe-Einheit und damit über Allradantrieb. Die beiden 12 PS starken Triebwerkchen liessen sich mit zwei Zündschlössern getrennt starten (und übrigens auch einzeln betreiben), die Getriebe wurden aber über eine Stockschaltung zwischen den Vordersitzen gemeinsam geschaltet. Für die beiden Motoren waren getrennte Benzintanks unter den Vordersitzen montiert.

Während des ganzen Salons blieben bei den Exponaten übrigens die Wellblechhauben geschlossen. Darunter gähnte nämlich noch die grosse Leere, weil man sich intern nicht für einen Motor hatte entscheiden können. Erst ein Jahr später, am Salon 1949, wurde das Geheimnis gelüftet und der Motor gezeigt.

Traurige Vorgeschichte

Die Geschichte dieses anfänglich skurril anmutenden Automobils hatte bereits 14 Jahre zuvor begonnen; was niemand wusste – und vor allem nicht wissen konnte. Im Herbst 1935 nämlich hatte Pierre Boulanger das Briefing für die Konstruktion seines TPV (Toute Petite Voiture) abgegeben: Es sollte schlicht, unkompliziert und sowohl für Männer als auch – und das war damals eine eher ungewöhnliche Anforderung – für Frauen leicht bedienbar und dazu günstig im Unterhalt sein. Boulanger hatte anscheinend auf einem Markplatz realisiert, wie wenig motorisierte Fahrzeuge dort anzutreffen waren. So kam ihm die spontane Idee, einen Lastesel für Bauern, Händler und Gewerbler in das Citroën-Programm aufzunehmen, der ausschliesslich im Hinblick auf seinen Nutzwert hin konstruiert werden sollte. Monsieur le Directeurs Eckdaten für seinen «Regenschirm auf vier Rädern» hiessen also «mindestens atemberaubende 50 km/h schnell, zwei Bauern in groben Stiefeln mit einem prall gefüllten Sack voller Kartoffeln komfortabel ans Ziel bringen, auf 100 km maximal 3 Liter Benzin konsumieren und so gefedert sein, dass eben besagte Bauern auch dann mit Vollgas über ihre Äcker brettern können, wenn Sie auf dem Rücksitz Eier (rohe – Anm. der Redaktion) in einem Korb transportieren. Abgesehen davon würde er gerne seinen Hut beim Ein- und Aussteigen aufbehalten.»

Die Konstrukteure und Entwickler um André Lefèbvre waren von diesem Anforderungsprofil sicher begeistert, zumal André Citroën, der am 3. Juli 1935 57-jährig an Krebs gestorben war, das Unternehmen nicht gerade auf Rosen gebettet zurückgelassen hatte. Die Produktion und vor allem der Verkauf des heute ebenfalls legendären Traction Avant hatte sich leider anfänglich nicht so entwickelt wie angenommen, und so musste Citroën am 21. Dezember 1934 nach einer formellen Bankrott-Erklärung das Ruder auf Ersuchen der französischen Regierung dem Hauptgläubiger Michelin in die Hand geben. Dieser hatte abgesehen davon auch sämtliche Verbindlichkeiten von Citroën übernommen. Die neuen Direktoren hiessen Pierre Michelin und Pierre Jules Boulanger.

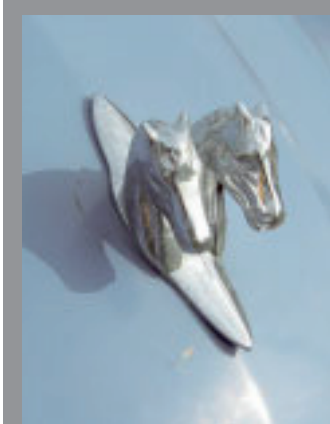
Die Anfänge eines Entenlebens

So stand also bereits 1937 der erste Döschwo-Prototyp auf seinen schmalen Rädchen. Er hatte eine mit Segeltuch bespannte Carrosserie und wurde von einem 500-ccm-Motorradmotor befeuert. 1939 wurde eine Vorserie von 250 Fahrzeugen gebaut, die dann aber, nachdem der Zweite Weltkrieg ausgebrochen und Paris von den Deutschen besetzt worden war, bis auf wenige (die übrigens erst 1994 auf dem Dachboden einer Scheune auf dem ehemaligen Citroën-Testgelände zum Vorschein kamen) zerstört. Sie sollten nicht in falsche Hände fallen.

Irgendwie muss das schlichte Automobil den damals noch jungen Bildhauer (!) Flaminio Bertoni ungefragt zum Weiter-

Eckdaten zum 2CV

1935	Auftrag für die Konstruktion des TPV
1939	Bau von 250 Prototypen TPV (mit einem Scheinwerfer)
1948	Präsentation am Pariser Automobilsalon, Produktionsbeginn
1954	neu 425 ccm (zusätzlich zum 375 ccm)
1957	Blech-Kofferdeckel für die Version AZLP
1958	Präsentation 2CV 4x4 Sahara (bis 1971 total 694 Fahrzeuge)
1959	Angebot Radioën (Autoradio)
1960	Neue Motorhaube mit breitem Kühler
1962	Neues Armaturenbrett, elektrischer Scheibenwischer
1963	Version AZAM aus belgischer Produktion, mit Sitzbänken anstelle der Rohrgestellsitze und Chromschmuck
1964	Türen vorne angeschlagen
1966	Drittes Seitenfenster für alle Modelle (vorher nur für Luxe-Ausführung aus belgischer Montage)
1970	Modellreihen 2CV4 und 2CV6; 12V für alle Modelle
1974	Eckige Scheinwerfer, serienmässiger Aschenbecher
1979	Öldruckwarnanlage für alle Modelle
1981	Scheibenbremsen vorne
1988	Produktionsschluss Werk Levallois
1990	Produktionsschluss Werk Mangualde (Portugal)



Deux Chevaux; im wahrsten Sinne des Wortes.

So sah es die Werbung: Die Polstergruppe immer auf Mann für ein Picknick vom Feinsten. Hier ein 2CV AZAM von 1963.

Bitte einsteigen – bequemer reisen geht nicht; ehrlich!

Ideen umsetzten ohne Rücksicht auf mögliche – und niemals eingetretene – Verluste: Hier die Sitzverstellung.

Okay – es sieht nicht so aus, als ob es halten würde. Tuts aber; und zwar über Jahre!

Belüftung? Klar doch – wirkungsvoll, direkt und mitten ins Gesicht.

Es gibt beim Automobil nur ein einziges wirklich wichtiges Anzeigeinstrument: das Ampèremeter.

Der Blinker wird – man glaubt es nicht – von einem Uhrwerk angetrieben: Den Hebel auf die richtige Seite gedreht – ticticticticticticticti – und abbiegen.

Dieser Tacho ist nicht etwa die Bastelarbeit eines genialen Tüftlers, sondern Serie! Ob mans glaubt oder nicht; seine Saite treibt so nebenbei auch den Scheibenwischer an. Das heisst, dass letzterer gemäss Geschwindigkeit des Fahrzeugs wischt: Fährt das Auto schnell gehts blitzartig hin und her, steht es still, passiert auf der Scheibe nichts. Genial, nicht?

Türverriegelung: ...und ob die hält!

Einfach ziehen, und los gehts. Wenn nicht, heissts vorne kurbeln.

machen verführt haben, und es entstanden während den Kriegswirren – angeblich ohne Wissen der Geschäftsführung – Pläne für eine gefälligere Variante der ersten Prototypen. So kam es, dass mit den 1948 am Salon präsentierten Exponaten im Vergleich zum TPV komplett überarbeitete Modelle daherkamen.

Das neue Auto war dank seines günstigen Preises bei der ländlichen Bevölkerung sofort sehr beliebt, was schnell zu langen Wartefristen führte – man spricht sogar von bis zu sechs Jahren! Das Problem war nämlich, dass nach dem Krieg, der für einen grossen Teil der französischen Automobilindustrie katastrophale Folgen hatte, zuerst Produktionsstätten geschaffen werden mussten. Viele Hersteller blieben auf der Strecke, und berühmte Vorkriegsmarken erwachten erst gar nicht mehr wieder zum Leben. Dazu kam, dass nach dem «Plan Pons», der für alle Automobilhersteller exakt definierte Produktionsvorgaben bis auf die Modellebene beinhaltete, die raren Rohstoffe klar zugeteilt wurden. Dass dabei die staatseigene Régie (Renault) nicht zuletzt bedacht wurde, ist wahrscheinlich nicht nur ein Gerücht. Wer also einen Citroën 2 CV haben wollte, musste sich erst einmal durch einen Formularberg wühlen und regelrecht um die Zuteilung seines Vehikels kämpfen. Zuerst wurden – wenn überhaupt – Landwirte und Gewerbetreibende bedient und dann erst der Rest der kaufwilligen Gesellschaft. Der Döschwo entwickelte sich schnell weiter, und schon 1950 stand mit dem AU die erste Lieferwagenvariante in den Ausstellungshallen der Vertreter. Ab 1954 kamen anstelle der 375-ccm-Motoren solche mit 425 ccm und brachialen 12 PS zum Einsatz; damit konnte man es jedem Hügel so richtig besorgen. 1957 erhielt die Ausführung AZLP einen richtigen Kofferraumdeckel aus Blech; das Rollverdeck des Kofferraumes wurde mit den Varianten AZL noch bis 1964 angeboten, aber kaum mehr bestellt. Die neue Motorhaube kam 1960. Ab 1964 verschwanden die Selbstmördertüren, und zwei Jahre später gabs dank den dritten Seitenfenstern bei allen Ausführungen auch ganz hinten im Auto feines Tageslicht. Dann änderte sich die Optik nur noch wenig, dafür stieg die Leistung stetig – über 16 und 25 PS auf bis zu 29 PS aus 602 ccm Hubraum.

Später, der 2CV war inzwischen nicht nur in ländlichen Gegenden längst etabliert, wurde er in Paris von den Studenten entdeckt. Der radikale Verzicht auf jeglichen Luxus und die vehemente Verdammung aller bourgeoisen Lebensformen liess sich mit diesem Fahrzeug wunderbar demonstrieren. Gammler, Lehrer und Philosophen fuhren in aggressiv knatternden 2CV durch Städte, über Land und um die Welt. Friede, Freude, Eierkuchen und abgesehen davon konnte man in Sekundenschnelle und werkzeuglos das gesamte Gestühl aus dem Auto nehmen und ins Gelände stellen. Das ging bei Papas Ariane natürlich nicht.

Niemand sagte einfach «2CV»

Warum der Citroën 2CV im deutschsprachigen Raum – vor allem in Deutschland – ausgerechnet Ente genannt wird, ist nicht ganz klar. Die einen behaupten, es hätte mit der runden Carrosserieform zu tun, die anderen nennen das in hohen Drehzahlbereichen (die sind auch nötig, um das Fahrzeug bei Laune zu halten) kräftig brüllenden Motorengeräusch als Grund, Dritte wiederum sehen darin eine Verbindung zu Hans-Christian Andersens Märchen «Das hässliche Entlein». Wie dem auch sei: In Frankreich hat das Ding unzählige Namen wie etwa Deuche, Deux-Pattes oder gar Dodoche. Wir sagen einfach Döschwo, was selbstverständlich am korrektesten ist.

Triebwerk, Aufbau, Federung & Co.

Um es gleich vorwegzunehmen: Ja. Es ist wahr, dass der Citroën 2CV (ausser auf echt kurvenreichen Strassen) nie zu den stärksten und schnellsten Automobilen gehört hat. Das war aber auch nie Sinn oder gar Ziel des Konzepts. Die über das ganze Entenleben hinaus eingesetzten Motoren waren immer luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotoren. Der Antrieb erfolgte über zweiteilige Gelenkwellen auf die Vorderräder. Das mechanische Zahnradschubgetriebe sass hinter dem Motor, die vier vom 2. bis 4. Gang synchronisierten Vorwärtsgänge und den Rückwärtsgang bediente man im Döschwo über die superbequeme Krückstockschaltung in der Mitte des «Armaturenbrettes». Übrigens soll er wegen des Renault 4 ein Vierganggetriebe erhalten haben. Der vierte Gang war so aufgesetzt, dass man ihn nur über den dritten Gang direkt erreichen konnte und nicht über die neutrale Stellung. Der Verbrauch lag in der Regel unter 7 Litern Benzin auf 100 Kilometer (über den Einsatz von Dieselmotoren ist nichts bekannt), und als Höchstgeschwindigkeit spricht man von anfänglich etwa 70 km/h bis am Schluss zu beinahe 120 km/h. Interessant zu erwähnen ist vielleicht noch die Fliehkraftkupplung, die mit der Einführung

Der Döschwo und die Nonnen

Kein Auto auf der ganzen Welt wird so spontan mit den ehrwürdigen Vertreterinnen der katholischen Kirche in Verbindung gebracht wie der 2CV. Klar; das Bild wurde uns schliesslich in tausendundeinem französischen Film vorgespielt und suggeriert. So erstaunt es auch nicht, dass entsprechende Anekdoten zu diesem (un?)gleichen Paar nicht fehlen – hier ein Beispiel aus dem wunderbaren Buch «Riss mir e Bein erüs» vom Elsässer Pfarrer Gerhard Schildberg:

«Schwester Sophie tat ein Leben lang in beispielhaftem Aufopferungsgeist ihren nicht leichten Dienst in einem Vorort Strassburgs. Vom alten Schlag, trieb ihr Konservatismus seltene Blüten, und so war sie bitter gegen alles ‹moderne Dengs›. Wer sie jemals dazu überreden konnte, weiss ich heute noch nicht, aber es kam soweit: Sie liess sich dazu verleiten, einen kleinen Citroën 2 CV zu kaufen, um ihre Besuche zu machen. Das war aber auch die letzte Konzession, die an den Modernismus zu machen sie bereit war.

Die mechanischen Schwierigkeiten blieben natürlich nicht aus, besonders die Pannen jeglicher Art nicht. Ja, die Benzinpannen... doch Schwester Sophie wusste sich zu helfen. Sie nahm einfach ihren ‹Nachthafe› mit auf die Reise, und wenn dann einmal das Benzin, mehr oder weniger versehentlich, ausging, wanderte man mit dem Potschamber zur nächsten Tankstelle und füllte nach. Das war wieder mal passiert, Schwester Sophie hatte ihren beschwerlichen Marsch zur Zapfsäule bereits hinter sich und schickte sich an, mit ihrem Gerät nachzufüllen. Ein vorbeifahrender Fernfahrer staunte Klötzchen, hielt an und meinte kopfschüttelnd: ‹Mensch Schweschder, eijre Glauwe wodd ich han!›.»

Der 2CV-Lieferwagen hat ganze Berufsgattungen mobilisiert; hier die Fourgonnette von 1975.

Sonderserie 2CV Spot, 1976.

Den 2CV 6 Spéciale gab es von 1979 bis 1990 zu kaufen.

des Modells AZ (425 ccm) ab 1954 lieferbar war. Da gab es beim Stoppschild nichts zu kuppeln, sondern erst wieder beim nächsten Gangwechsel. So wie beim Töffli.

Zum Lieferumfang gehörte auch die Handkurbel, ein äusserst wichtiges Werkzeug, sollte einmal der Anlasser seinen Dienst versagen. Man konnte damit aber auch die Radmuttern lösen, den Wagenheber bedienen und gleich noch die vorderen Kotflügel demontieren, wenn man zum Beispiel bei Modellen vor 1981 das Ventilspiel einzustellen oder die vorderen Bremsbeläge zu wechseln hatte.

Der viertürige Stahlaufbau des Döschwo ist auf ein Chassis aufgeschraubt und somit heute leicht zu restaurieren. Dasselbe gilt für praktisch alle Anbauteile. Anstelle eines festen Daches wurde immer ein aufrollbares Stoffverdeck verbaut, das aus dem Auto eine so genannte Cabriolimousine machte. Der Hauptgrund dafür dürfte aber beim Spargedanken betreffend Gewicht, Ressourcen und Kosten zu suchen sein. Bei der ganzen Carrosserie waren Themen wie Schönheit oder Windschnittigkeit wohl nie in Erwägung gezogen worden. So lag der cw-Wert mit 0,508 auch entsprechend hoch. Genauso wenig war eine gescheite Rostvorsorge geplant, und viele Aufbauten verabschiedeten sich lange vor der Technik und lösten sich in Nichts auf. Zum Glück gibt es heute ganze Völkerstämme, die in Clubs organisiert oder auch nicht die übriggebliebenen Fahrzeuge in Stand halten oder wenigstens Teile dazu zu meist moderaten Preisen anbieten.

Die legendäre, superelastische Federung kam von der genialen Einzelradaufhängung. Sie bestand aus zwei quer auf dem Fahrgestell verschraubten Querträgern mit über Kegelrollenlager montierten Schwingen, von denen die vorderen geschoben, die hinteren gezogen wurden. In die Spitzen der vorderen Schwingen waren Buchsen eingepresst, die mit Gleitlagern die Achsschenkel führten. An jeder Schwinge war eine der Zugstreben, über welche die Schwinge auf einen Federteller und eine Feder wirkte. Spätere Modelle wurden mit hydraulischen Stossdämpfern ausgerüstet, die parallel zu den Zugstreben der Federung montiert waren. Längs beider Fahrgestellseiten war ein zylindrisches Gehäuse mit Schraubendruckfedern, Federteller und Zugstreben montiert. Dank der fehlenden Stabilisatoren und schmalen Reifen ergab sich eine einmalige Geländetauglichkeit. Der flach eingebaute Boxermotor sorgte für einen tiefen Schwerpunkt, was sich wiederum positiv auf das Kurvenverhalten auswirkt. Dass Citroën demjenigen, der einen Döschwo auf die Seite oder gar aufs Dach legt, einen neuen schenkt, dürfte aber trotzdem ins Reich der modernen Märchen gehören.

Nachdem anfänglich alle 2CV rundum mit Trommelbremsen ausgerüstet gewesen waren, gabs ab 1981 vorne moderne Scheibenbremsen. Sie waren ebenfalls nicht am Rad, sondern am Getriebe angeflanscht, was sich nicht besonders positiv auf ihre Kühlung auswirkte. Auch waren die Gelenkwellen dadurch stärker belastet, und bei einem Bruch derselben war dann auch nicht mehr ans Bremsen zu denken.

Ersatzteile sind heute nicht schwer zu finden; Börsen und Clubs gibt es unzählige über die ganze Welt verstreut.

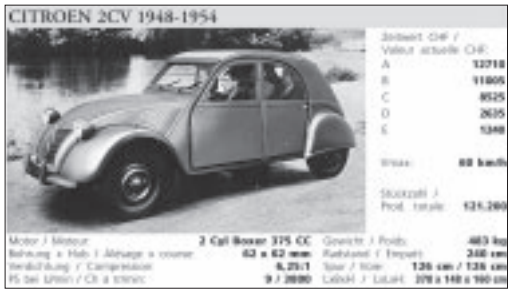
Nachfolger in Sicht?

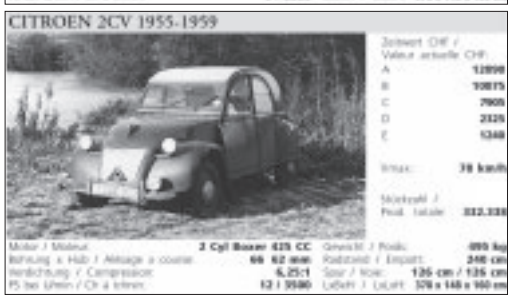
Es gab seitens Citroën immer wieder Versuche, den 2CV loszuwerden; mit der Dyane im Jahre 1967 zum Beispiel, oder mit dem Visa oder LN glaubte man jeweils den richtigen Nachfolger gefunden zu haben. Kurioserweise hat der Döschwo sie alle überlebt. Höchstens vielleicht Details sind in einzelnen Versionen hängen geblieben. Erst der Citroën AX konnte 1986 den Job des Einsteigermodells übernehmen, obwohl der Ente erst ein paar Jahre später der Garaus gemacht wurde. 1988 wurde im französischen Citroën-Werk Levallois die Produktion eingestellt; am 27. Juli 1990 verliess der allerallerletzte Döschwo, ein grauer 2CV6 Charleston mit der Fahrgestellnummer VF7AZKA00KA376002, das portugiesische Citroën-Werk in Mangualde.

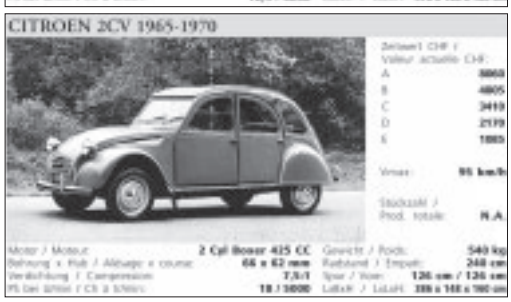
Damit ist das Thema Citroën 2CV nicht wirklich aufgearbeitet. Im Gegenteil: Man kann sich darin echt verlieren, was wohl auch der Grund dafür ist, dass es mehrere Zeitschriften – von Büchern ganz zu schweigen – gibt, die sich in sehr regelmässigen Abständen nur diesem einen Automobil widmen. Irgendwie hat der Döschwo halt mehr zu bieten! Man kann ihn hassen oder lieben; niemals aber ignorieren. Und sowohl seine Fans als auch die Gegner waren sich schon immer einig: Der Citroën 2CV ist nicht einfach ein Auto, sondern eine Lebensart – da schnattern ja die Enten!

INFOBLATT: CITROËN 2CV – «DÖSCHWO»

Auszug aus dem aktuellen SwissClassics Jahrbuch







Diese und weitere Modelle finden Sie im SwissClasscs Jahrbuch 2006.
www.swissclassics.com

Citroën 2 CV – Produktionszahlen

Zwischen 1948 und 1990 wurden insgesamt produziert:

Citroën 2CV	3 898 631
Citroën 2CV Camionnette	1 246 335
Total	5 144 966

Citroën 2 CV – Motoren

1949-61	**1954-70**	**1970-79**	**1963-90**
375 ccm	425 ccm	435 ccm	602 ccm
9 PS	12–13,5 PS 12–21 PS	26 PS	22–33 PS
60–70 km/h	70 km/h 70–95 km/h	85–102 km/h	85–110 km/h

Citroën 2 CV – Varianten

Die Variantenvielfalt scheint beim 2CV kaum beschreiblich und auf den ersten Blick unübersichtlich. Wenn man aber bedenkt, dass es da um eine 42 Jahre dauernde Produktionszeit geht, relativiert sich das Ganze doch ungemein.

Modellvarianten Limousine

2CV A	(1948–1959)	Die spartanisch ausgestattete Urversion mit 375-ccm-Motor.
2CV AZ	(1954–1960)	Stärkerer Motor (425 ccm), Höchstgeschwindigkeit 70 km/h; auch mit Fliehkraftkupplung erhältlich.
2CV AZL	(1956–1966)	Besser ausgestattet, mit Zierleisten und Windschutzscheibenentfroster.
2CV AZLP	(1957–1963)	Heckklappe (P steht für «porte de malle»)
2CV AW	(1958–1971)	2CV 4x4 Sahara (später «2CV bimoteur») mit zusätzlicher, im Heck umgekehrt montierter Motor/Getriebe-Einheit und zuschaltbarem Allradantrieb.
2CV AZAM	(1963–1966)	Luxuriöse Variante.
2CV AZKA/B	(1970–1979)	Zwei Modellreihen mit 435 ccm (2CV 4) oder 602 ccm (2CV 6). Drittes Seitenfenster serienmässig.

Ab 1975 kamen dann zahlreiche Versionen und Sondermodelle wie Spécial, Club, Spot und Charleston.

Modellvarianten Lieferwagen
2CV AU (1951–1954); **2CV AZU, AZU 250, AZU 350** (1954–1978);
2CV AK 250, AK 400 (1963–1970); **2CV AKS 400** (1971–1978)

Bücher

Über kaum ein Automobil wurde so viel geschrieben wie über den Citroën 2CV, und immer wieder erscheinen neue Bücher auf den Märkten der Welt – hier ein paar wenige Empfehlungen, alle in französischer Sprache:

La guide de la 2CV
von Fabien Sabatès, Verlag ETAI,
ISBN 2-72688-295-1

40 ans d'amour – la 2CV
von Fabien Sabatès, Verlag Ch. Massin, ETAI,
ISBN 2-7072-0135-9

La Citroën 2CV de mon pére
von Antoine Demetz, Verlag ETAI,
ISBN 2-7268-8310-9

Modelle

Den Citroën 2CV gabs und gibts heute noch in allen Varianten und Grössen zu kaufen – hier ein paar Beispiele im Massstab 1:43.

Clubs

Einige der Schweizer Döschwo-Clubs sind auf der Webseite des Importeurs **www.citroen.ch** unter **«Leidenschaft»** aufgelistet.

Haftungsausschluss: Alle aufgeführten Tipps und Kontakte dienen als Empfehlung der SwissClassics Redaktoren. Wir übernehmen daher keine Verantwortung für Leistungen von Garagisten und Veranstaltern sowie Inhalte von aufgeführten Webseiten.