



Hans Peter Seufert

75 Jahre auto motor und sport Bel ami

Im nicht mehr gar so jugendlichen Alter von 32 Jahren findet der 2CV als Charleston zu besonderer stilistischer Farbenfröhlichkeit. Der von Klaus Westrup verfasste Artikel erschien in Heft 21/1981.

19.01.2021

Der hat sein Gehalt verdient", sagte der schwäbische Fabrikant, als er die bei auto motor und sport laufende Charleston-Ente betrachtete. Das Lob galt einem imaginären Citroën-Designer, der sich um die Farbzusammenstellung bei dieser Modellvariante gekümmert hatte und damit offensichtlich einen kommerziellen Volltreffer landen konnte. Denn die erste Auflage des ungewöhnlich lackierten Auto-Unikums, genau 1.500 Exemplare umfassend, war "im Handumdrehen vergriffen", wie eine Mitarbeiterin von Citroën Deutschland in Köln vergnügt bekannte.

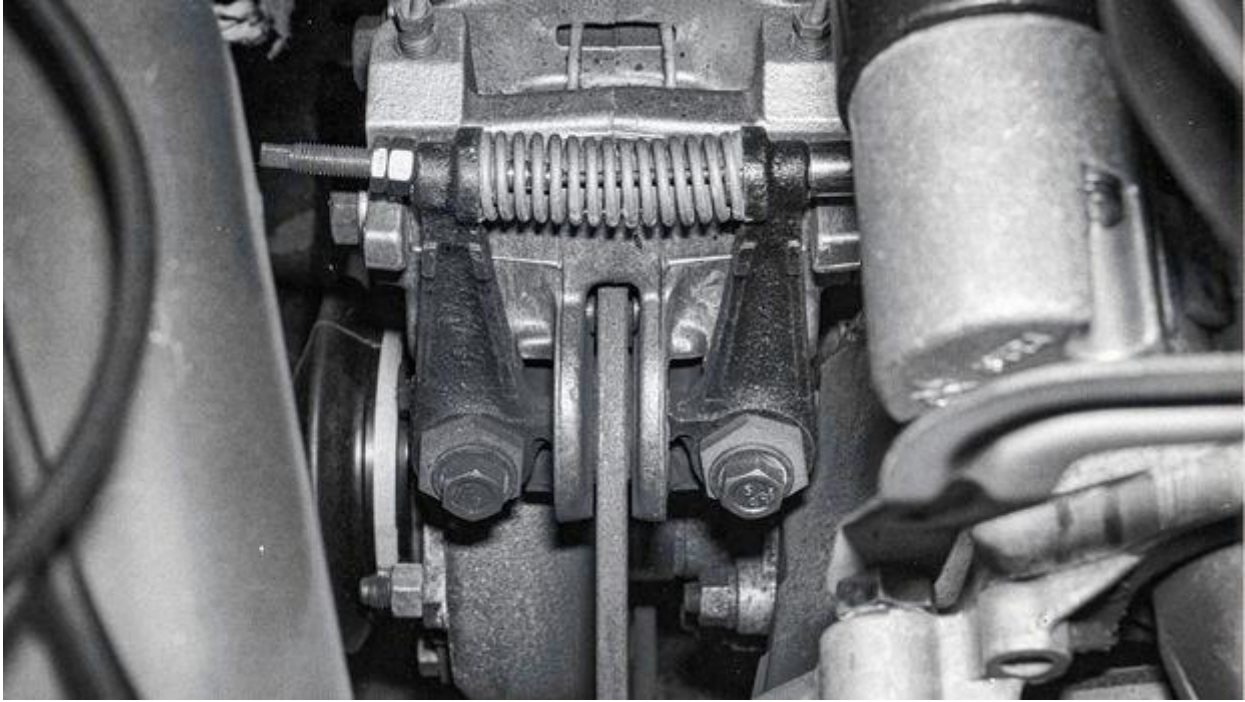
Und dies, obwohl Citroën das in nostalgischem Rot-Schwarz auftretende Automobil mit einem erheblichen Mehrpreis gegenüber dem regulären 2CV Club bedacht hat. 8.590 Mark kostet Charleston – 595 Mark mehr immerhin als das Basismodell, aber dennoch preislich so günstig, dass aus der einstigen Sonderserie inzwischen eine ganz normale Produktion wurde. Die Charleston-Ente steht nun einfach in der Preisliste und gehört zum Programm.



Hans Peter Seufert
Schwungvoll: Linienführung bei der Charleston-Ente.

Die Schritte zu solchem Selbstverständnis, allesamt kosmetischer Natur, sind zumindest für 2CV-Freunde von immenser Bedeutung, denn sie zeigen, dass auch ein Sondermodell evolutionsfähig ist. Zur Erinnerung: Die Charleston-Ente erschien im Oktober 1980, präsentiert sich im schon erwähnten rot-schwarzen Kleid und hat runde Scheinwerfer – die klassischen sozusagen. Im Interieur unterscheidet sie sich von der Serie durch Pepita-Sitzbezüge.

Im September 1981 wird das Nostalgie-Auto nochmals feiner: Die Scheinwerfer erstrahlen unübersehbar in Chrom-Glanz, gleichzeitig werden andere Sitzbezüge angekündigt, die kurz nach den neuen Scheinwerfern in Serie gehen. Ihre Farbe ist so grau wie einst in den berühmten Citroën-Gangsterwagen, und gesteppt sind sie auch noch. Vorläufiger Höhepunkt der Charleston-Entwicklung: eine gelb-schwarze Lackierung.

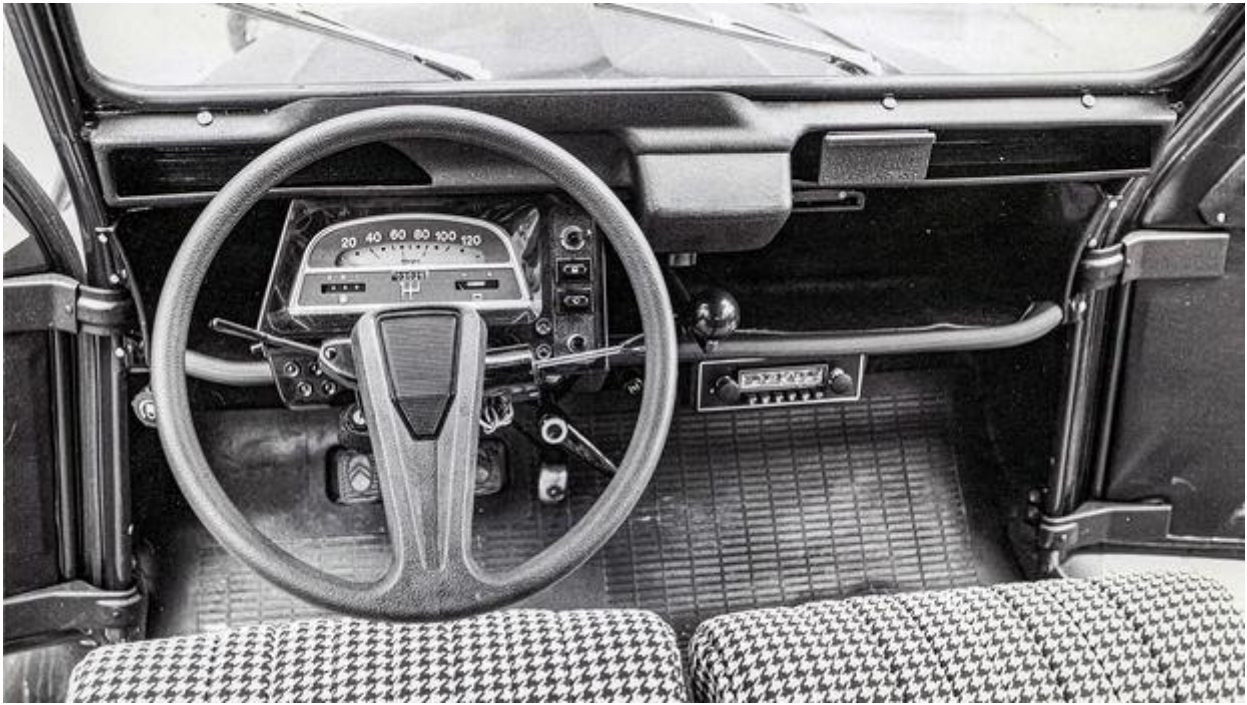


Hans Peter Seufert
Keine Service-Probleme mehr: Scheibenbremse im 2CV.

Trommelwirbel für Scheiben

Der Testwagen war, wie gesagt, noch schwarz und rot und machte damit nicht nur bei schwäbischen Fabrikanten Laune. Wo immer der schwungvoll bemalte 2CV auftauchte, zogen sich die Mundwinkel der Betrachter leicht in die Höhe. Und manche mochten gar nicht glauben, dass dieses feine Farbenspiel Resultat schnöder Serienproduktion war. "Wie lange haben Sie denn daran gearbeitet?", wurde denn auch der Tester nicht nur einmal gefragt, und jedes Mal fühlte er sich, im Umgang mit Pinseln wirklich ungeübt, besonders geehrt.

Nach einem anderen Detail der Charleston-Ente, das beim 2CV nun generell Standard ist, wurde dagegen nicht gefragt – nach den Scheibenbremsen nämlich. Dabei sind sie zweifellos die bedeutsamere und auch habhaftere Änderung; denn die neue Bremsanlage, übernommen von der Dyane beziehungsweise vom LNA, modernisierte den seit 1949 prinzipiell unverändert gebauten Veteranen in geradezu revolutionärer Weise.



Hans Peter Seufert

Mit charakteristischem Einspeichen-Lenkrad.

Ein Bremsproblem in dem Sinne, dass man sich bessere Wirksamkeit wünschte, gab es freilich während all der Jahre nicht. Aber es gab ein anderes Bremsproblem, und zwar eines, das vorwiegend den Geldbeutel des 2CV-Kunden tangierte. Um die 300 Mark kostet nämlich das Belegen der vorderen Trommelbremsen, wobei meist die Radbremszylinder mit abgedichtet werden müssen. Bei der scheibengebremsten Ausführung kommt der Belagwechsel nur auf rund 70 Mark.

Der Grund für die nicht unerhebliche Differenz: Das Arbeiten an den in Getriebe­nähe liegenden Trommelbremsen ist besonders zeitintensiv, woraus dann zusammen mit den hohen Stundenlöhnen ein Gesamtbetrag resultiert, der zu einem 2CV eigentlich überhaupt nicht passt. Aber damit sind die Vorteile der neuen Bremsen nicht erschöpft; das Bremsgefühl ist besser, schließlich kann das mitunter penetrante Quietschen der alten Ausführung mit Sicherheit nicht mehr auftreten, und eine größere Standfestigkeit mit geringerer Fading-Neigung bei hoher Beanspruchung gilt es ebenfalls zu vermerken.

Dennoch: Viel zu bremsen gibt es nach wie vor nicht am 2CV, dafür liegt das Geschwindigkeitsniveau selbst bei der aktuellen 29-PS-Ausführung zu niedrig. Soll man von Tempo in diesem Zusammenhang überhaupt reden? Vielleicht nur so viel und auf die Gefahr hin, dass Freunde dieses Autos es als kleinbürgerlich abtun: Der Testwagen lief genau 117 km/h und beschleunigte auch ein bisschen.



Hans Peter Seufert

Zuerst Pepita-Polster, später folgen graue Sitzbezüge.

Nun ist das Fahren im 2CV ohnehin ganz anders als in anderen Autos, und fraglos liegt genau darin auch der Reiz, den dieses Auto ausübt – oder auch die Ablehnung. Man kann es nach wie vor nur seinen Gönnern empfehlen (die diese Empfehlung meistens gar nicht brauchen), nicht aber einem sozusagen normalen Automobilisten, der einfach einen sparsamen Viertürer sucht. Er könnte womöglich nur am Konsumverhalten Freude empfinden – 6,6 Liter Super pro 100 km im Testmittel sind absolut gesehen ein wirklich günstiger Wert.

Gleichwohl ist es nötig, den 2CV-Verbrauch in der heutigen Zeit kritischer zu sehen als vor ein paar Jahren. Denn andere Autos, die von Döh-schewoh-Feinden als "richtige" Autos bezeichnet werden würden, sind von solchen Ziffern nicht nur nicht weit entfernt, sondern unterbieten sie gar oder ziehen zumindest gleich. Das französische Volksauto täte also gut daran, in Zukunft noch abstinenter zu werden, um den alten Abstand nach Möglichkeit wiederherzustellen – ungeachtet der für Windkanal-Kenner bestürzenden Tatsache, dass dieses Auto einen miserablen Luftwiderstandsbeiwert von fast 0,50 hat.



Hans Peter Seufert
Knapper Knieraum, aber viel Kopffreiheit im Heckabteil.

Noch Zeit bis zum Happy Ent

Aber der schlechte cw-Wert hat natürlich auch sein Gutes. Denn hier hat man es noch mit einem Automobil zu tun, das groß und, ungeachtet seiner lächerlichen 597 Kubikzentimeter, selbstsicher auf der Straße steht und bei dem keine Gefahr besteht, dass man es mit einem anderen Fabrikat verwechselt. Vollends verwechslungssicher wird die Charleston-Ente, wenn man – den cw-Wert wie zum Trotz abermals verschlechternd – das Rolldach öffnet und Licht, Luft und wohl auch etwas Abgas hereinlässt. Über herkömmliche Schiebedächer kann der Enten-Fahrer dann nur milde lächeln, denn was er hat, ist inzwischen einzigartig im Automobilbau: die Cabrio-Limousine.

Die Bedienung des Rolldachs ist denkbar einfach, und praktischerweise gibt es zwei Stellungen: eine halb geöffnete und eine ganz offene, bei der die Plane dann wie eine dicke Wurst über dem winzigen Heckfenster liegt.

Bel ami
 Test Citroën 2 CV Charleston
 Zweifarbige Version mit Scheibenbremse.

Der hat sein Cabrio ver-
 loren", sagt der schwe-
 dische Fährmann, als er die
 bei mir mehr und spart bei-
 nehmte Charleston fahre
 werden.

Das Loh geht einem Inge-
 nieur Citroën-Designs, der nicht
 die Fachmannsmeinung
 hat diese Modell-Verän-
 derung getrieben hat und die
 auf einwandlos eine hant-
 schliche Vollmaße laufen
 lassen. Denn die neue Aus-
 le der Fröhlich und geht
 zum Programm.

Diebstahl zu verhindern. Selbst-
 verbleibende, können konzent-
 rierter Motor, und verbindet
 die 2 CV-Fremde von in-
 nen. Diebstahl, dass die
 zeigen, das auch ein Sonder-
 modell vorzuziehen ist. Die
 Konstruktion: Die Charlesto-
 ren ändern im Oktober
 1981, präsentiert sich im
 schon erweiterte an-schran-
 ken Koffi und hat, rende



Scheibenbremse. Leistungssteigerung bei der Charleston-Fahrer

Immer das ungewöhnlich händ-
 liche Auto-Gesamte, gehen
 1700 Exemplare vorzubereiten,
 wie ein Sondermodell her-
 stellen", wie eine Mitarbeiterin
 von Citroën Deutschland
 in Köln verspricht bekannt.

Und dies, obwohl Citroën die
 in vorangegangenen Jahren
 aufbauende Automaten, mit
 einem erheblichen Maßstab
 gegenüber dem regulären 2
 CV Club besteht hat. 1000
 Mark kostet Charleston --
 200 Mark mehr innerhalb
 der Basis-Modelle, aber
 nicht möglich ist gleich, die
 von der ständigen Sondermaße
 zwischen einer ganz normale
 Produktion wurde. Die Char-
 lesto-Fahrer nicht zum ver-
 schenken

Scheibenbremse -- die Motor-
 schen vorzuziehen im Inter-
 räumlicher ist sich von der
 Seite durch Pop-In-Funktion.

Im September 1981 wird der
 Prototypen-Auto innerhalb
 der Diebstahlvermeidung
 im unterbreiten in Char-
 lesto, gleichzeitig werden an-
 dere Änderungen angebracht,
 die kein nach dem neuen
 Sondermodell in Serie gehen.
 Das Fazit ist so ganz wie
 einst in den beliebten Ci-
 troën-Designs, und ge-
 stützt sind sie auch noch. Vor-
 zuziehen

Auto-Prototypen mit einem
 Veteranen vom Bande
 Charleston nehmen an die
 ersten zweiwöchigen Adre-



21/1981

Test & Technik 83

Hans Peter Seufert
 Auto-Nostalgie mit einem Veteranen vom Bande: Charleston erinnert an die wilden 20er-
 Jahre. In Heft 21/1981 testen wir den 2CV bis in die Puppen.

Charleston fahren ist speziell in dieser Form bei schönem Wetter besonders vergnüglich,
 zumal sich zumindest die Frontpassagiere kaum über unangenehme Zugluft zu beklagen
 haben und dieserart eine fast angenehmere Art der Befächelung erfahren als in einem
 richtigen Cabrio.

Ein Automobil also wahrhaftig, in dem das Savoir-vivre der Franzosen immer noch seinen
 vierrädrigen Beitrag findet, ungeachtet der Tatsache übrigens, dass natürlich auch die
 Charleston-Ente sachlich viele Nachteile hat, nämlich laut und langsam ist, mit großer
 Seitenneigung durch Kurven wabert und im Winter längst nicht so gut heizt wie die
 abgeschliffenen Kollegen aus dem Windkanal.

So bleibt, nach 32-jähriger Enten-Produktion mit dem vorläufigen Modell-Glanzpunkt
 Charleston, nur die bange Frage der Fans im Raume stehen, wann dieser Veteran vom
 Fließband denn nun wohl eingestellt wird. Die Antwort darauf ist zumindest nicht
 beunruhigend. Citroën weiß es nämlich selbst nicht.