



Keine Angst vor schwerem Gelände: Mit seiner Allrad-Ente gewann Christof Frisch schon etliche Trial-Pokale



Der Entenmann

Seit 25 Jahren repariert und restauriert Christof Frisch in seiner Werkstatt Citroën 2 CV. Okay, das tun andere auch. Aber Enten mit Allrad baut nur er

Ein Faible fürs Geländefahren hat Christof Frisch schon genauso lange wie seine Citroën-Werkstatt. Das Problem war nur – Citroën hatte nie einen Geländewagen im Programm. Abgesehen von der Sahara-Ente aus den 60er Jahren mit ihren zwei 16-PS-Motoren. Doch von der hält Christof Frisch nicht viel, wenn man sie als

Trial-Gerät im Wettbewerb einsetzen will: „Zu teuer, zu schwer, zu kompliziert, die Dinger machen einen Höllenlärm und im Sommer entwickeln die Motoren eine Riesenhitze.“

Da baute er sich lieber eine eigene Allradente. Das war vor 20 Jahren und das Auto, siehe Fotos, krabbelt heute noch so lässig durch

schwerstes Gelände wie damals. „Mitte der 80er Jahre war der Wagen unser ganz normales Familienauto“, erinnert sich der 50-jährige Firmenchef, „unter der Woche fuhren wir damit zum Einkaufen und am Wochenende zu Trial-Wettbewerben.“ Die Veranstalter des Hessen-Cups und der Deutschen Geländewagen-Meister- ▶

Fotos: Dirk Köster

schaft staunten anfangs nicht schlecht, als da plötzlich ein 2 CV vorfuhr und der Fahrer nach einer Starterlaubnis fragte. „Manche wollten uns erst gar nicht aufs Gelände lassen und erklärten, daß dies eine Geländesportveranstaltung nur für Allradfahrzeuge sei“, amüsiert sich Frisch heute noch. „Aber als wir dann in unserer Klasse gegen Suzuki SJ, Willys Jeep, VW Iltis und Lada Niva viele erste Plätze gemacht haben, lachte keiner mehr über die bunte Ente mit den abgeschnittenen Kotflügeln.“

Als Vorbild für seinen eigenen 4x4-Umbau diente dem hessischen Citroën-Spezialisten die Allradversion des französischen Kleinbetriebs Voisin. Dort verpaßte man in den 80er Jahren dem 2 CV, der Acadiane und dem Mehari einen zusätzlichen Hinterradantrieb und verkaufte die preiswerten 4x4-Autos an französische Behörden und Landwirte. Die Firma verschwand aber nach einigen Jahren wieder von der Bildfläche.

So genial wie das Auto selbst ist auch der Allradantrieb der Frisch-Ente konstruiert. Im Kofferraum werkelt ein zweites Getriebe, das weitgehend ausgebeint ist und nur noch das Differential und die Flansche für die Antriebswellen beherbergt. Zugeschaltet wird der Hinterradantrieb mit zwei Hebeln, die der Reihe nach den Antrieb im vorderen und hinteren Getriebegehäuse aktivieren. Die Kardanwelle nach hinten läuft durch den Innenraum – gekapselt in einem Ofenrohr!

Gut, damit läuft die Ente zwar auf allen vier. Aber braucht man zum Trialfahren nicht auch zwingend ein Untersetzungsgetriebe? Schließlich geht es bei dieser Sportart darum, möglichst langsam und exakt um

Torstangen zu zirkeln und das in aller Regel auch noch an recht steilen Hängen. Dieses Problem hat Christof Frisch mit einem Fünfgang-Getriebe gelöst: „Das wird in der Schweiz für Sportzwecke gebaut“, erklärt er, „es hat einen ultrakurzen ersten Gang, alle anderen Gänge sind knap-

genhaft langen Federwege, die ein 2 CV mit seiner eigenwilligen Fahrwerkskonstruktion von Haus aus mitbringt. Satte 45 Zentimeter läßt sich ein Rad anheben, ehe ein anderes Rad abhebt. Dagegen sehen die meisten richtigen Geländewagen alt aus.

„Vier komplette Allradanten und einen Bausatz habe ich in den letzten Jahren verkauft“, sagt Christof Frisch bescheiden und ehrlich, wie es so seine Art ist. Leben muß er von seinem Allradgeschäft nicht, das er stets als Liebhaberei betrachtete. Sein Geld verdient „Entenfrisch“ mit der Reparatur und vor allem Restaurierung von ganz normalen 2 CV und ihren skurrilen Artverwandten aus dem Hause Citroën. Fünf Angestellte arbeiten in dem blitzsauberen Betrieb in der hessischen Provinz, auf dem Hof stehen rund 100 alte Autos, die auf ihr zweites Leben warten.

Den kompletten 4x4-Umbausatz für Selbsterbauer verkauft Christof Frisch für 4900 Euro. Wer lieber bei ihm umbauen läßt, muß 2500 Euro für die Arbeitsleistung drauflegen. Wer noch keine Ente hat, bekommt ein gutes, restauriertes Fahrzeug für 14000 Euro. Das kann man aber auch noch verfeinern: Zum Beispiel mit einer verzinkten Karosserie, einer Vierscheiben-Bremsanlage oder einem 650er-Boxermotor aus dem Citroën Visa mit stolzen 36 PS.

„Das diesjährige Allradanten-Treffen ist übrigens an Ostern in Lyon“, sagt Christof Frisch dann noch zum Abschied. Der Offroad-Virus hat ihn auch nach 20 Jahren noch nicht losgelassen.

Kontakt: Christof Frisch, An der Pfarrwiese 10, 35428 Langgöns, Telefon 06403-72221, Internet: www.entenfrisch.de [Dirk Köster/bw]



TECHNISCHE DATEN

Citroën 2 CV 6 Allrad

2-Zylinder-Boxer-Benzinmotor, vorne längs
• 2 Ventile je Zylinder • geregelter Katalysator • Hubraum 602 cm³ • Leistung 21 kW (29 PS) bei 5750/min • max. Drehmoment 39 Nm bei 3500/min • Frontantrieb, Heckantrieb zuschaltbar • 5-Gang-Schaltgetriebe • Einzelaufhängung an längs liegenden Schraubenfedertöpfen vorne und hinten • Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen hinten • Reifen 125-380 X (wahlweise 155 R 15) • Länge/Breite/Höhe 3830/1480/1600 mm • Radstand 2400 mm • Leergewicht 680 kg • Tankinh. 20l • Zuladung 270 kg • Höchstg. 110 km/h

Preis 14000 Euro

per untersetzt, der fünfte Gang ist wie der serienmäßige vierte abgestuft.“

Heißt in der Praxis: Die Ente macht weiterhin ihre 110 Sachen bei Vollgas, kann aber im Gelände super langsam klettern. Da reichen sogar die mageren 39 Nm Drehmoment für jeden Steilhang. Na ja, für fast jeden. Über tiefe Gräben und gemeine Furchen helfen dem mit 680 Kilo konkurrenzlos leichten Citroën die sa-



Die Hinterräder treibt ein umgebautes Vorderachsgetriebe an, zum Zuschalten des Allradantriebs muß man beide Hebel betätigen. Die originale Krückstock-Schaltung rührt in einem Fünfgang-Getriebe



Die abenteuerliche Schräglage in Kurven verdankt der 2 CV seinen ellenlangen Federwegen. Und die sind auf grobem Terrain von großem Vorteil



Fotos: Dirk Köster