



Die lange Karriere eines Charakterkopfes: Der Citroën Type H wurde von 1948 bis 1981 gebaut. Und seine Beliebtheit hält bis heute an.

HY Der Charakterkopf: Jean Gabin auf Rädern

Ein unverwechselbarer Charakterkopf mit einer einprägsamen Mimik; ein unermüdliches Engagement in vielseitigen Rollen; eine ehrliche Zuverlässigkeit; ein Ruf als „charmanter Rüpel“; und eine über dreißig Jahre währende, erfolgreiche Karriere. Das sind die Eckdaten und Kennzeichen jenes Franzosen par excellence, den ein Fachjournalist seiner Zeit als „Jean Gabin auf Rädern“ bezeichnet hat - in Anlehnung an den ebenfalls charakterstarken und mit rauhem Charme agierenden Schauspieler. Damit hat er den Citroën "Type H" gemeint, der vielen Frankophilen - einheimischen wie ausländischen - noch heute als typischer automobilber Repräsentant seiner Nation in der gaullistischen Ära des wirtschaftlichen Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg gilt. Und dessen Beliebtheit bis heute - genau 20 Jahre nach dem Produktionsende - ungebrochen ist, wovon zahlreiche Fanclubs in seiner Heimat wie im Ausland zeugen.

Es gibt Typen, die muss man einfach gern haben. Auch wenn sie auf den ersten Blick eher uncharmant wirken und sich beim ersten Kontakt ein wenig ruppig präsentieren. Man muss und wird sie mögen, weil sie Ecken und Kanten haben, einen starken, unverwechselbaren, sehr individuellen Charakter. Jean Gabin, der große französische Schauspieler gehörte zu diesen Typen. Und sein automobiles Pendant, der Citroën „Type H“ ebenso. Gabin war bereits 43 Jahre alt und ein gefeierter Kinostar, als Citroën 1947 seinen „Camionnette à Traction Avant 1200 kgs“ präsentierte. Mit einem markentypisch revolutionären Konzept, klar zugeschnitten auf die Bedürfnisse des Transportwesens im noch immer gebeutelten Nachkriegs-Frankreich. Der Frontmotor und -antrieb von der legendären Limousine "Traction Avant", eine selbsttragende Wellblech-Karosserie (leicht und dennoch verwindungssteif) sowie eine platzsparende Einzelradaufhängung mit Drehstabfedern vorne wie hinten machten die Raumökonomie, sprich: einen nur 35 Zentimetern hohen, 2,44 m langen, ebenen Laderaum erst möglich. Die Vorgaben dazu hatte der Type H, wie er dann zum Serienanlauf am 1. Juni 1948 offiziell genannt wurde (den oft fälschlich gebrauchten Zusatz „Y“ bekam er später), von seinem 1938 vorgestellten Ahnen „TUB“ ("Traction Utilitaire Basse" 850 kg Nutzlast) geerbt: Viel Raum auf geringer Verkehrsfläche, leicht zugänglich über eine Schiebetüre auf der rechten Seite sowie eine dreiteilige Kombination aus Hecktüren und -klappe. Neben dem so konzipierten, standardmäßig 4,26 m kurzen Kastenwagen gab's ab Werk noch eine Variante mit Pritsche sowie ein offenes Fahrerhaus mit nacktem Chassis für die zahlreichen Spezial-Karosserie-Betriebe. Und die hatten vor allem in den Fünfziger- und Sechzigerjahren alle Hände voll zu tun, die individuellen Bedürfnisse der Kleinspediteure, Handwerker und Kommunen zu erfüllen. So entstanden unzählige Versionen: vom Kombi über Minibus, Verkaufswagen, Werbemobil oder Einsatzfahrzeug für Gendarmerie, Feuerwehr oder Krankentransport; letztere gar mit Lastenausgleich schaffender Hydropneumatik hinten. Das Werk unterstützte den Trend zur nützlichen Individualisierung in Form von Chassis-Varianten mit längerem Überhang und um bis zu 1,40 Meter



Falten prägen das Charaktergesicht: Früher Type H

HY FANS!

Zu seinen Lebzeiten (1948 bis 1981, 473.289 Stück gebaut, unter anderem auch in Portugal und Holland) war er eine legendäre Rarität in Deutschland. Erst heute begeistern sich hierzu Lande immer mehr Frankophile für den rauhen Charme des Type H, der vor allem in der Nutzlastausführung „HY“ Kult geworden ist. Die Fans und Besitzer der wenigen rollenden Modelle dürfen sich unter das Dach des André Citroën Club (Tel. 06131/41818, www.andre-citroen-club.de) kuscheln, daneben gibt es die Landesbezirke des Citroën-Veteranen-Club-Deutschland e.V. (Infos unter www.cvc-club.de). Speziell an die H-Fans wendet sich die Interessengemeinschaft „HY“ mit rund 30 Mitgliedern in Deutschland und der Schweiz (Kontaktadresse: Beatrice und Dölf Reichen, Weiherhofstr. 49, CH-4415 Lausen, Tel. 0041/61/9215713).
~~Wekides auflandische camächting~~
 ist klickt au



gestreckten, unterschiedlichen Radständen, vielfältigen Nutzlasten (HZ: 850-1000 kg; H: 1200 kg; HY: 1500-1600 kg) sowie verhältnismäßig ökonomischen Benzin- und Dieselmotoren (von 1,6 über 1,9 bis zu 2,0 Liter, 42 bis 58 PS) hinter der kantig-markanten Motorhaube. Technischer Standard über die 34 Jahre Produktion hinweg nur leicht modifiziert blieb das teilsynchronisierte Dreigang-Schaltgetriebe. Dass die Type H-Baureihe auch im hohen Alter noch immer aktuell wirkte, lag wohl an der behutsamen Modellkosmetik, die Citroën betrieb: Äußerlich gravierend war eigentlich nur der Wechsel von der geteilten zur durchgehenden Frontscheibe anno 1964. Die Zeichnung mit der Neugestaltung des Charaktergesichts, die unter anderem eine breitere Kühlermaske und rechteckige, integrierte Scheinwerfer vorsah, blieb dagegen in der Schublade. Ein Jean Gabin mit komplett neuem, gar glattem Gesicht? Niemals!