
In Rückspiegel: Citroën H – ein Transporter für alle Fälle

Von Walther Wuttke, cen

Er gehört(e) zu Frankreich wie Baguette, Croissant und Vin rouge – klingt stark nach abgedroschenem Klischee, doch beim Blick auf die Märkte in der französischen Provinz nahm der Citroën H eine im wahrsten Wortsinn marktbeherrschende Rolle ein. Bäcker verkauften mit ihre frischen Backwaren, Winzer ihren Wein und Metzger ihre Paté. Der vor 75 Jahren auf dem Pariser Salon zum ersten Mal gezeigte Transporter entwickelte sich in Frankreich schnell zu einem der beliebtesten Modelle seiner Gattung. Seine charakteristische Wellblech-Karosserie, mit der seine Entwickler die großen Karosseriefächen versteiften, machten den Typ H bald zu einer unverwechselbaren Erscheinung.

Bei der Entwicklung verfolgten die Citroën-Entwickler eine Strategie, die sie später auch beim 2 CV praktizierten. Eine einfache Technik, verpackt in eine auf das Wesentliche reduzierte Karosserie brachten den Erfolg. Der „H“ war Nachfolger des während der Kriegsjahre in geringen Stückzahlen gebauten TUB, der ebenfalls mit Frontantrieb auf den Markt kam. Die Kundschaft erkannte schnell die Vorteile des neuen Transporters, der weitgehend unverändert bis 1981 gebaut werden sollte. Der abgesenkte Laderaum ließ sich einfach beladen und die Händler hatten keine Probleme auf der Ladefläche zu stehen und ihre Waren zu verkaufen. Auch Polizei, Post und Feuerwehr und andere Dienstleister erkannten die Werte des Transporters und setzten den H ein. Prominentester Flic war dann Louis de Funès, der den H bei der Jagd auf Nudisten als Gendarm von Saint Tropez einsetzte.

Das Nachfolgemodell C 25 machte dann eine internationale Karriere und wurde auch als Peugeot J 5 und Fiat Ducato gebaut. Der H blieb seiner Heimat treu – nur wenige Exemplare gingen in den Export. Daher auch die überschaubare Stückzahl: Insgesamt wurden 475.000 Exemplare gebaut.

Beim Antrieb griffen die Entwickler ins Regal und transplantierten den bewährten Vierzylinder aus dem Traction Avant vor die Vorderachse. Später kamen auch DS-Antriebe zum Einsatz, und außerdem Diesel-Motoren, die dem Wellblech-Transporter allerdings das Temperament einer Wanderdüne verliehen. Auch die Benzin-Varianten gehörten nicht zu den wirklich schwungvollen Antrieben. Die maximal 48 PS starken Motoren hatten schließlich viel zu schleppen, und die Menschen hinter dem Lenkrad viel Zeit.

Dafür genossen die Insassen dank der Drehstabfederung einen für dieses Segment überraschenden Komfort. Und so schaukelten Handwerker und Händler in aller Gemütsruhe zu ihren Kunden oder Märkten. Noch heute gehört der H auf französischen Wochenmärkten zu einem vertrauten Anblick, und außerdem ist er inzwischen eine gesuchte Rarität bei Oldtimerfreunden.

Dank der Kreativität der Karosseriebauer vor allem in Frankreich kam der H in allen erdenklichen Formen – auch als Reisemobil – auf den Markt. Die Ladekapazität lag dabei zwischen 7,3 und 16,4 Kubikmetern. Der niederländische Karosseriebauer Akkermans schuf eine Variante mit der hydropneumatisch gefederten Hinterachse aus dem DS, die als Krankenwagen eingesetzt wurden.

Im Innenraum setzte sich die bewusste Reduktion auf das Wesentliche fort. Nacktes Blech, eine überschaubare Instrumentensammlung mit der Konzentration auf das absolut notwendige und zwei Sitze (später gab es auch eine Version mit Doppelkabine), und fertig war der Raum für Fahrer und Passagier. In der ersten Nachkriegszeit war dies vollkommen ausreichend, und später hatten sich die Kunden offensichtlich an die spartanische Ausstattung gewöhnt.

War das Design des H schon gewöhnungsbedürftig, so ahnte damals noch niemand, das Citroën noch eine weitere stilistische Überraschung auf Lager hatte. Zwei Jahre später feierte der 2 CV auf dem Pariser Salon seine Premiere.

Citroën und der italienische Karosseriebauer Caselani haben für beide Markenkönige einen Umbaukit entwickelt: Mit ihnen mutieren der Jumper zum Typ Hund der Berlingo zum 2 CV Fourgonnette. (Walther Wuttke/cen)

Bilder zum Artikel



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1969).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1963).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1961).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën Typ H (1947–1981).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis
