

Type H

Oder auch HY, H-Van, Schweinenase usw. genannt.

Er wurde aus dem berühmten TUB von 1938 weiter entwickelt, der praktisch nur für militärische Zwecke reserviert war. Ein Team um Ingenieur Pierre Franchiset und Konstrukteur André Lefèbvre entwarfen eine zukunftsweisende Konstruktion, deren Grundzüge noch heute in den Transportern aus dem Hause PSA wiederzufinden ist.



Am 15. Dezember 1981 lief der letzte H-Type in Aulnay-sur-Bois vom Band.



Seit seiner Einführung 1947 wurden insgesamt 473.289 Stück in Frankreich (Quai

de Javel / Aulnay-Sous-Bois), Belgien (Forest, 5.343 Fahrzeuge) und den Niederlanden (circa 10.000 Fahrzeuge) gebaut.

Er ist der Vorläufer einer Vielzahl erfolgreicher Nachfolger wie z.B. C25, C35, Jumper etc. Sie alle folgen der Philosophie: Alle Technik vorne, hinten nur Laderaum mit niedrigem Ladeboden und die Hinterachse. Dadurch bietet sich eine bequeme Ladehöhe mit niedrigem Schwerpunkt und viele Gestaltungsmöglichkeiten für individuelle Aufbauten. Das Urmodell des HY hatte eine Besonderheit, die alle seine Nachfolger nicht mehr erreichen. Seine Zuladung entsprach seinem Leergewicht. Damit war er in der Lage einen anderen HY gewichtsmäßig zu transportieren.

Geliefert wurde ein HY von Citroën serienmäßig immer in der Standardlänge von 4278 mm und Standardhöhe von 2340 mm. Die Innenhöhe bot für normalgroße Menschen Stehhöhe. Längere und höhere Ausführungen waren möglich. Dazu wurde das Fahrzeug in einer Karosseriewerkstatt entsprechend umgebaut. Im Werkstatt-Handbuch sind z.B. alle Schweiß-



punkte bezeichnet, die ausgebohrt werden müssen, um die Originalkarosserie fachgerecht zu trennen. Für die Höhenvergrößerung gab es 2 Varianten: +30 cm oder +50 cm. Für Längenänderungen standen zur Verfügung: +60 cm nach der Hinterachse oder bis zu 120 cm (60/100/120 cm) vor der Hinterachse. So konnte ein HY bis

zu 180 cm länger sein als das Standardmodell. Die Standardabmessungen sind Länge 4278 mm, Breite 1998 mm ohne Spiegel und Höhe 2340 mm. Um den HY wurden viele Karosserien gebaut, das Originalfahrzeug konnte oft nur noch an den Felgen und der Nabenkappe oder durch einen Blick unter den Wagen erkannt werden.

Das Fahrwerk ist sowohl an der Vorderachse, als auch an der Hinterachse drehstabgefedert. Dabei liegen die Drehstäbe der Hinterachse quer zur Fahrzeuglängsachse voreinander in einem Achsrohr und die Drehstäbe der Vorderachse parallel zur Fahrzeuglängsachse rechts und links neben dem Motor. Durch die voreinander liegende Anordnung der Drehstäbe der Hinterachse ist der Radstand rechts um einige Zentimeter größer als links. Durch die Drehstabfederung verfügt der Citroën Typ H neben der guten Straßenlage auch im unbeladenen Zustand über einen hohen Federungskomfort und eine gute Straßenlage.

Für z.B. Ambulanzen gab es eine hydropneumatische Hinterachse, ähnlich der des Traction mit hydropneumatischer Hinterachse.



(Foto: Citroën Origins)

Gebremst wird der HY mit einer hydraulischen Bremse an allen vier Rädern. Der Bremsstrommeldurchmesser beträgt 307 mm max.. Vorne sind selbstverstärkende Duplex-Bremsen eingebaut. D. h. jede Bremsbacke wird von einem eigenen Bremszylinder betätigt. Dadurch ist jede Bremsbacke als auflaufende und somit selbstverstärkende Backe anzusehen. Die Hinterachse ist mit Simplexbremsen ausgestattet. Der Durchmesser der Trommeln beträgt ebenfalls 307 mm. Um die Bremswirkung der Hinterachsbremse an einem unbeladenen Wagen, der hinten sehr leicht ist, zu regulieren, gibt es einen Bremskraftregler. Es gibt Fahrzeuge mit Einkreisbremsanlage und mit Zweikreisbremsanlage (vorne/hinten). Im Zweikreisssystem gibt es einen „Schiebeschalter“, der bei Ausfall eines der beiden Kreise einen elektr. Kontakt schließt, eine Warnlampe im Armaturenbrett leuchtet auf. Fällt der vordere Kreis aus, wird der hintere Kreis, am Bremskraftbegrenzer vorbei, mit dem kompletten Bremsdruck beaufschlagt. Die Einstellung, Entlüftung und der Wechsel der vorderen Beläge ist eine Spezialität, die Sonderwerkzeug erfordert.

Motor, Getriebe und Lenkung sind auf einem Fahrschemel montiert, der mittels 4 starken, langen Bolzen mit der Karosserie verschraubt ist. Diese Einheit kann nach Lösen von Bremsleitungen, einigen elektrischen Verbindungen, Kraftstoffleitungen etc. im Ganzen demontiert werden.

Die Handbremse wirkt auf die Vorderräder und wird durch einen massiven Gusseisenhebel betätigt.

Die Lenkung ist eine Zahnstangenlenkung. Sie besitzt 2 Umlenkgetriebe mit Kegelhädern, da die Zahnstange der Lenkung praktisch quer unter den vorderen Sitzen liegt. Im Stand sind hohe Lenkkräfte zu überwinden, während der Fahrt hingegen geht die Lenkung vergleichsweise leicht.

Der HY erfordert aber im Gegensatz zu heutigen Transportern einen Kraftfahrer, denn weder Bremse noch Lenkung sind in irgendeiner Weise servounterstützt!

Die Motorenausstattung ist übersichtlich. Anfangs waren es „umgekehrte“ Motoren aus dem 11CV (11CV Motor hinter dem Getriebe, H-Modelle Motor vor dem Getriebe) mit einer Leistung von 35 SAE PS, SAE bei 1500 1/min. Energiequelle war Benzin. Es folgten „umgekehrte“ Motore der DS mit einer Leistung von 50 PS.

Motoren Typ H.72: Bohrung x Hub 72 x 100 mm, 1,628 l Hubraum, Leistung 45 PS bei 4200 1/min

Motoren Typ H.78: Bohrung x Hub 78 x 100 mm, 1,911 l Hubraum, Leistung 48 PS bei 3650 1/min

Die Ausstattung mit Dieselmotoren stammt von den Herstellern Perkins und Indenor (XDP 4x85 und XDP 4x88).

Motoren Typ XDP 4x85: Bohrung x Hub 85 x 80 mm, 1,816 l Hubraum, Leistung 50 PS bei 4000 1/min.

Motoren Typ 4x88: Bohrung x Hub 88 x 80 mm, 1,946 l Hubraum, Leistung 57 PS bei 4000 1/min

(Die Motordaten stammen aus dem Original Reparaturhandbuch, Edition 1980)

Die Dieselmotoren weisen einen niedrigeren Verbrauch auf, sind aber wegen der höheren Lärmentwicklung weniger komfortabel. Die Motorleistungen gingen regulär bis 50 PS

Im Bild ist ein Indenor Diesel-Motor mit angeflanschem Getriebe zu sehen.



Das Getriebe, das die Motorleistung auf die Räder überträgt, befindet sich in einem massiven Graugußgehäuse, verfügt über 3 Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang.

Der 1. Gang wird eigentlich nur zum Anfahren benötigt und ist unsynchronisiert, ebenso wie der Rückwärtsgang.

Die beiden anderen Vorwärtsgänge (2. u. 3. Gang) besitzen eine Synchronisierung. Für die verschiedenen Motorvarianten (Benzin/Diesel) sowie für verschiedene Ausführungs- bzw. Anwendungsvarianten gibt es Getriebe mit verschiedenen Übersetzungen. Der Ölinhalt des Getriebes beträgt 3 l.

Die Reifengrößen blieben über die Produktionszeit gleich. Es begann 1948 mit einer Größe 19 x 400. gefolgt von 17 x 400 und 17 x 400X bzw. C und wahlweise 19 x 400X bzw. C. Hersteller dieser Original-Reifen war Michelin. Diese Reifengrößen sind heute nur noch als Oldtimerreifen, wenn überhaupt, zu erhalten und sind entsprechend teuer. Vredestein produziert noch die Reifengröße 17R400 103/102M TT. Eine Alternative ist die Verwendung von 16“ Reifen, die aber vom TÜV eingetragen werden müssen!

Fahrzeugwartung: Zur Schmierung und Wartung gibt es an der Vorderachse 8 bzw. 10 Schmiernippel an Radaufhängung, Antriebswellen und Lenkung. Sie wollen zusammen mit dem Motorölwechsel alle 5.000 km mit Fett aus einer Fettpresse versorgt werden. Die Hinterachse ist praktisch wartungsfrei. Dort gibt es keine Schmierstellen, die regelmäßig versorgt werden müssen. Es empfiehlt sich Pedallager, Gas- und Bremsgestänge, Schiebetürführung, Türscharniere und weitere beweglich Teile regelmäßig zu fetten oder zu ölen, um sie gängig zu halten.

Rost ist ein großes Problem der Karosserie. Die Karosserie ist aus Blechteilen zusammengeschweißt. An den Verbindungen der Teile sind mitunter 3 - 4 Bleche übereinander zusammengeschweißt. Bei Eindringen von Feuchtigkeit beginnt hier die Korrosion, zumal die Rostvorsorge zu den Fertigungszeiten vor 40 Jahren nicht auf der Höhe von heute war. Hier hilft es nur rechtzeitig etwas zu unternehmen bzw. unternommen zu haben: Rostumwandler plus Konservierung. Wenn es nicht schon zu spät ist. Dann hilft nur noch Austauschen. Viele Bleche sind wieder erhältlich, als Blech- oder Gfk-Teil. Selbst Rahmenteile sind zu bekommen. Hat man einmal eine sorgfältige Konservierung durchgeführt, hält sich der weitere Aufwand in Grenzen.

„Scherzhaft hat es geheißen, dass beim HY schon die Klammern des Katalogs rosten.“

Die Ersatzteilversorgung ist einigermaßen leicht. Es gibt eine Reihe spezialisierter Händler, die z.T. umfangreiche Ersatzteilsortimente für HY führen. Bei Teilen für Indenor-Motore kann man sich auch bei Teilehändlern für Volvo-Penta oder auch Mahindra-Vertretungen umtun.

Durch seine Wandelbarkeit auf Grund seiner Konstruktion ist HY unter anderem als Planwagen (auch mit Doppelkabine), Autotransporter, Verkaufswagen, Bus, Kühlwagen, Wohnmobil, Tiertransporter, Bestattungswagen oder auch als rollendes Labor eingesetzt worden. Große Verbreitung fand der Citroën Typ H im öffentlichen Dienst, bei Feuerwehr, Polizei oder Post. Zudem wurde in einigen Varianten die hydropneumatische Federung der DS an der Hinterachse eingebaut, insbesondere bei Krankenwagen.

Bereits seit vielen Jahren ist der Typ H selbst in Frankreich aus dem Straßenbild verschwunden. Bei uns war das Fahrzeug nie so häufig zu sehen. Deshalb war und ist das Fahrzeug immer ein Hingucker. Daran muss man sich gewöhnen. □