



# Prasečí nos

Citroën letos slaví 100 let od svého založení a v historii ho vedle osobních aut proslavily i užitkové vozy. Asi nejslavnější z nich byl Type H, který podle své charakteristické masky chladiče dostal řadu i nelichotivých přezdivek. Francouzi ho však milovali.

**P**rvní klasickou dodávkou Citroën, tak jak ji vnímáme v současnosti, byl model TUB – Traction Utilitaire Basse (TUB/TUC/TAMH). Tento užitkový automobil, který Citroën veřejnosti poprvé představil v roce 1939, přinesl v té době inovativní posuvné zadní dveře. Při délce 4,04 m nabízel nákladový prostor až 7 m<sup>3</sup> a uvezl od 500 do 1020 kg všemožného zboží. Přitom samotné auto nevážilo více než 1,4 tuny. Při vykládání však ztrácelo stabilitu tak, že se jeho záď zvedala. Do roku 1942 bylo prodáno 1750 vozidel. Už TUB se setkávalo s odmítavými reakcemi publika kvůli svému vzhledu. A co teprve jeho nástupce...

Už v roce 1942 během války začal Citroën v naprostém utajení vyvíjet nástupce, který dostal označení Type H. A proč zrovna toto označení? Tým lidí, ve kterém byl André Lefebvre, Pierre Fran-

## Krásně šeredný

Už v roce 1942 během války začal Citroën v naprostém utajení vyvíjet nástupce, který dostal označení Type H. A proč zrovna toto označení? Tým lidí, ve kterém byl André Lefebvre, Pierre Fran-

chiset (vedoucí vývoje), Peirre Boss (vývoj podvozku), Jean Cadiou (šéf vývoje) či Pierre Ingueneau (šéf výroby), totiž postupně pracoval na osmi projektech a až ten poslední, osmý byl prý úspěšný. A jako osmé je v abecedě písmeno H, navíc ve francouzštině se řekne huitieme.

Pro model H je charakteristická a nezaměnitelná vystupující maska chladiče, kvůli které dostal několik přezdívek jako Prasečí rypák či nos, tub podle názvu předchůdce či dokonce Belmondo mezi auty. Faktem je, že design vozu byl nezaměnitelný a s žádným jiným konkurentem jste si ho nemohli splést. A to i díky profilovanému „vlnitému“ plechu, který byl výrobně jednoduchý, a přitom zajišťoval dostatečnou tuhost samonosné karoserie při zachování nízké hmotnosti. V tomto případě se tvůrci nechali inspirovat německými letadly Junkers.

## Praktické detaily

Do segmentu dodávek typ H přinesl opět novinku v podobě bočních posuvných dveří vysokých 1,80 m. Zadní dveře byly třídílné – horní polovina se vyklápěla nahoru, spodní dvoudílné do stran. U základní a nejoblíbenější verze dlouhé 4,26 m měl nákladový prostor furgonu objem 7,3 m<sup>3</sup>. Konstrukce ale umožňovala nepřeberné množství rozvorů a délek, takže nákladový prostor postupně narostl až na 17,8 m<sup>3</sup>. Vůz měl také plochou podlahu ve výšce pouhých 35 cm nad zemí, takže se dobře nakládal.

## První s předním pohonem

Type H přinesl celou řadu unikátních konstrukčních řešení. V prvé řadě šlo o první masově vyráběnou dodávku s pohonem předních kol, protože technicky vycházel z legendárního modelu Traction Avant 11 CV. V „čumáku“ byl zpočátku ukryt benzínový čtyřválec OHV 1911 cm<sup>3</sup> o výkonu 52 k s třístupňovou převodovkou. Nabídka motorů se postupně rozrůstala, v roce 1961 přibyl dokonce i diesel Perkins 1621 cm<sup>3</sup> o výkonu 42 k, který v únoru 1964 nahradil motor Indenor 1964 cm<sup>3</sup> s 57 k.

## Pohodlný

Type H byl pověstný i svým komfortem, vpředu měl dvojité lichoběžníky, vzadu kyvná ramena. Odpružení zajišťovaly vpředu podélné a vzadu příčné zkrutné tyče a dvojité i jednoduché kapalinové tlumiče (obojí vpředu/vzadu). Ke komfortu přispívala i skutečnost, že rozvor náprav základního provedení byl různý – na levé straně 2,53 m, vpravo 2,5 m. Toto řešení zvyšovalo komfort při přejezdění příčných nerovností. Řízení bylo na svou dobu hodně moderní hřebenové.

## 33 let

Citroën Type H se bez nějakých zásadních technických změn vyráběl od roku 1948 až do roku 1981, kdy ho vystřídal model C25. Za neuvěřitelných třicet tři let vzniklo 473 289 kusů v různých specifikacích nejen jako furgony, ale také jako valník (HP) nebo šasi pro další nástavby jako autobusy, sanitky nebo pojiždné obchody.

**Text: Michal Štengl, foto: Citroën**

