



▲ Le Type H est véritablement un véhicule pratique et malin : un espace de rangement sert aussi de tiroir-caisse et la roue de secours est intégrée dans un espace latéral facilement accessible pour ne pas empiéter sur le volume de chargement. À droite, la version châssis plateau qui pouvait accommoder d'une multitude de carrosseries.

Il s'agit d'un engin universel, qui fait désormais partie du patrimoine industriel. Apparu en 1947, le type H ne tirera en effet sa révérence qu'en décembre 1981 ! Une longévité extraordinaire qui n'a pas encore été égalée, du moins dans notre pays... L'aventure débute avant la guerre, avec l'étude d'un véhicule motorisé adapté à de multiples professions, essentiellement des commerçants ambulants, qui sont alors nombreux à se rendre dans les communes rurales

► Quand il arrive sur le marché des utilitaires, le Type H n'a pas d'équivalent : carrosserie monocoque tout acier, traction avant, porte latérale coulissante, etc. Il est vraiment le fourgon des temps modernes.



34

► Présenté fin 1947 mais réellement commercialisé à partir de l'été 1948, l'utilitaire de Citroën est d'abord proposé en versions de 850 et 1200 kg de charge utile. Au cours de sa longue carrière, il culminera jusqu'à 1600 kg.

LES CAMIONNETTES 850 ET 1200 KG Traction Avant CITROËN



De toutes les formes pour le meilleur utilisation



▲ Un Type H carrossé en fourgon profilé patien sur la base d'un châssis plateau destiné à la livraison de meubles.

dépourvues d'épicerie pour vendre pain, beurre, fromage, conserves, poisson ou viande. Les fourgonnettes classiques sont mal adaptées, car il faut sans cesse descendre du véhicule, ouvrir la porte arrière, présenter la marchandise (on tâte encore les fromages et les fruits, on vient remplir le poisson et la viande...). Ce qu'il faut, c'est un étal ambulancier ! Citroën va tout d'abord développer le TUB (Traction Utilitaire série B) ou Citroën type 7-T série B. Il s'agit d'un fourgon tout acier à cabine avancée, doté sur les côtés de rideaux en toile relevables et d'un hayon à ouverture horizontale pouvant éventuellement abriter les clients lorsqu'il pleut. La porte latérale droite, très haute, est coulissante et facilite grandement les montées et les descentes. Le plancher est plat, peu élevé et tout est prévu pour faciliter l'aménagement intérieur. Le TUB est un fourgon à traction avant. Animé par un moteur 4-cylindres de 34 ch, ce qui est un peu juste, il est incontestablement une réussite. Malheureusement, la guerre ralentit sa production, devenant néanmoins le TUC, avec une charge utile qui passe de 1020 à 1200 kg. Obsolète, le TUC est entièrement repensé pendant la

35



▲ Le Type HY pouvait aisément être rallongé, en témoigne cette version destinée à un confiseur ardennais.



Les catalogues publicitaires du Type H des années 1960 mettent en scène le fourgon dans des situations promotionnelles explicites. Une image vaut en effet parfois mieux qu'une longue filière technique pour montrer que le Citroën « porte plus qu'il ne pèse ».

36

Fiche technique

Citroën Type HY

TYPE : fourgon (Type H, HZ et HY), plateau (Type HP), plateau ou pour carrossier (Type HW), plateau frigorifique (Type HD)

MOTEUR : essence, 4-cylindres essence (31 CV) refroidi par eau, 2911 cm³, 35 ch SAE à 3 500 tr/min

TRANSMISSION : boîte de vitesses à 3 rapports, traction avant

SUSPENSIONS : avant, indépendante par bras triangulés et barres de torsion, quatre amortisseurs télescopiques ; arrière, indépendantes, à roues tirées avec barres de torsion et deux amortisseurs télescopiques

CHÂSSIS : châssis cadre et carrosserie monocoque

FREINAGE : tambours hydrauliques sur les quatre roues

POIDS À VIDE : 1100 kg

CHARGE UTILE : 1600 kg

POIDS TOTAL EN CHARGE : 2700 kg

VITESSE MAXI : 80 km/h



▲ Un Type HY immatriculé en 1955 aux couleurs du pain d'épice Gringoire, marque bien connue à l'époque, spécialisée aussi dans la confiserie, les gaufrettes et la biscuiterie. D'autre principale se trouvait à Pithiviers dans le Loiret.

Seconde Guerre mondiale par l'équipe de Pierre Franchiset, un ingénieur qui compte à son actif de nombreuses réalisations Citroën. Il doit relever un véritable défi : faire simple, léger, bon marché, tout en conservant les caractéristiques chère à la marque de Javel : structure monocoque (c'est-à-dire que le véhicule dispose d'une carrosserie directement fixée à un faux châssis, ce qui n'était pas le cas du TUB) et traction avant. La traction avant a en effet un avantage décisif : l'utilitaire n'ayant ni pont ni tunnel de transmission jusqu'aux roues arrière, le plancher est non seulement totalement plat mais aussi très bas. Cela abaisse la hauteur de chargement, ce qui est

toujours pratique lorsque l'on déplace des objets lourds et encombrants, mais aussi le centre de gravité. Plus bas, l'utilitaire tient mieux la route et risque moins de « verser » dans les virages.

De fait, Pierre Franchiset va reprendre de nombreux éléments déjà existants sur la berline Traction Avant : le moteur, l'essieu avant et une multitude d'accessoires. Mais là où le type H se distingue, c'est par son étonnante carrosserie en tôle nervurée. Ce procédé, qui fera les beaux jours des toitures en tout genre, est issu de l'aéronautique. En « nervurant » une plaque de métal mince, on la rigidifie. Le constructeur allemand d'avions Junkers l'avait compris des années auparavant, en produisant une lignée d'avions en duralumin nervuré (un alliage léger à base d'aluminium) et dont le plus fameux représentant reste le Junkers Ju-52,

37



Immuable, voici le Citroën HY de 1979.
Si l'on excepte la coupe de cheveux du peintre, la mise en scène pourrait dater des années 1950 !
Le HY est ici presque en fin de vie, épaulé dans la gamme par le C35 beaucoup plus moderne et conçu en partenariat avec Fiat.

Sur ce cliché de jour de marché, à droite, une ancienne Goélette « 1000 kg » observe avec intérêt la nouvelle Super Goélette type SG2 (à gauche). Les signes de modernité sautent aux yeux : le pare-brise galbé offre une visibilité bien meilleure que la glace plate du rustique 1000 kg, et le SG est plus vaste, plus grand, plus confortable...



Indubitablement, les Savium SG sont les utilitaires des années 1960 et 1970. Discrets, mais présents sur tous les fronts, ils ont marqué durablement les esprits avec leur robe « bleu Savium ». Cette couleur est un peu celle de la France automobile de l'époque. Le bleu des Matra de compétition, des Renault 8 Gordini et autres Alpine n'est pas si éloigné de la teinte des Savium !