

Utilitaires

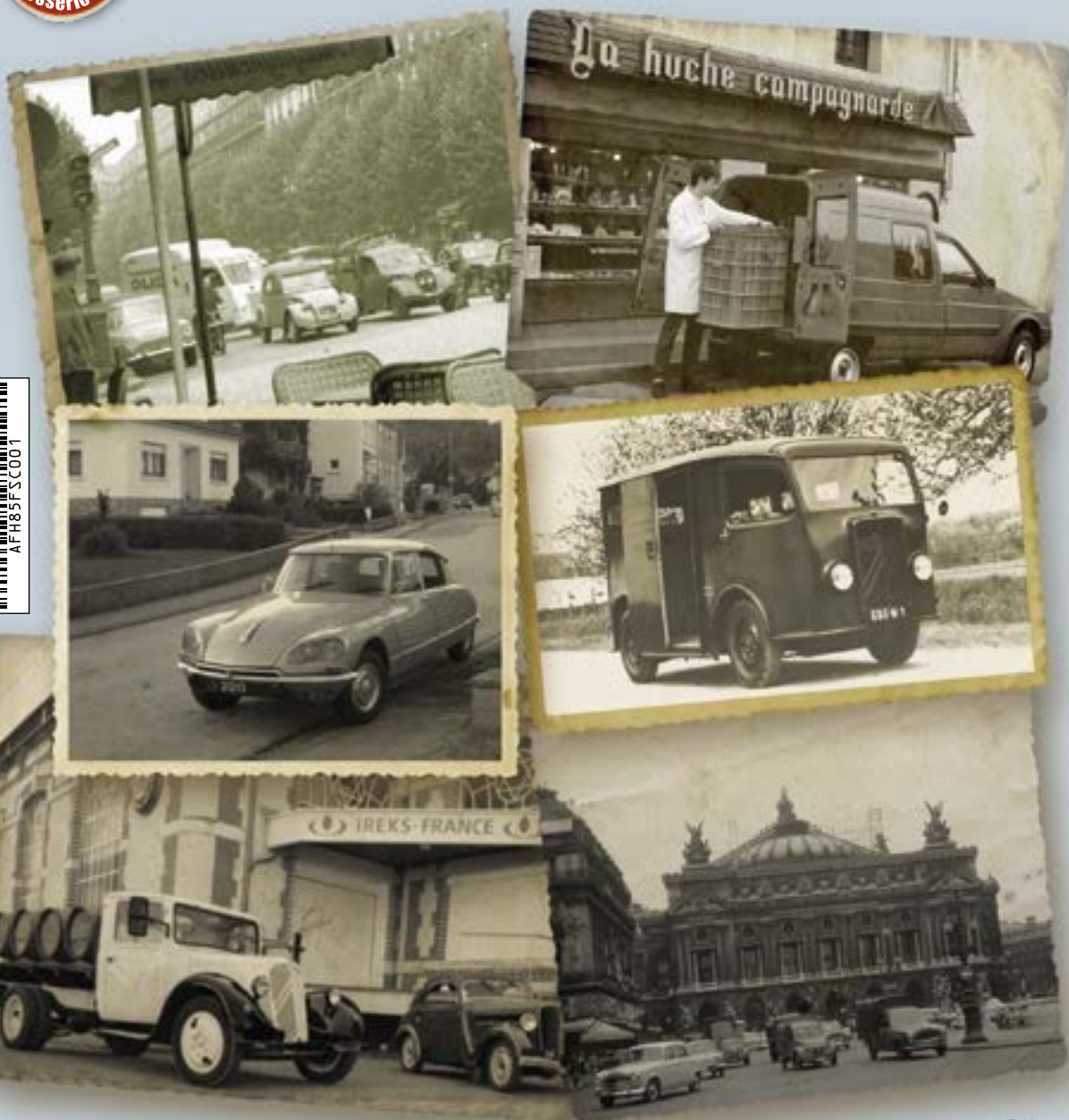
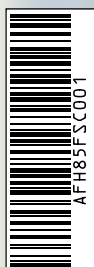
CITROËN



ÉCHELLE
1/43
carrosserie en métal

Citroën Type H 1950

1





Utilitaires CITROËN

Société éditrice
Groupe Planeta DeAgostini, S.L.
Président : Carlos Fernández

Editorial Planeta DeAgostini S.A.U.
Avda. Diagonal, 662-664
08034 Barcelone, Espagne
Registre du commerce de Barcelone
Feuille 80.461, Tome 6776,
Livre 6055, 1re inscription

Président : Carlos Fernández
Directeur général : Xavier Girbau
Chef de projet édition : Teresa Sánchez Pinedo

ÉDITION
Centro Editor PDA, S.L.
© 2025, Editorial Planeta DeAgostini, S.A.U.
Tous droits réservés

Crédits photographiques : p. 1 - 3 Archives de Terre Blanche,
Citroën Communication ; p. 4 - 5 Yuri Eliseev

Imprimé en Espagne - Printed in Spain

ISBN oeuvre complète : 978-84-1058-169-2
Dépôt légal en Espagne : B 16320-2024
Dépôt légal en France : à parution

DIFFUSION EN KIOSQUE
Service des ventes France :
Mercuri Press (réservé aux dépositaires
de presse)
Pour la Belgique :
AMP 1, rue de la Petite-Île – 1070 Bruxelles
Pour la Suisse :
NAVILLE 38-42, avenue Vibert – CH 1227
Carouge – GE
Tél. : (022) 308 04 44



CONDITIONS GÉNÉRALES DE VENTE

Le Client a la responsabilité de conserver une copie des informations contractuelles (bon de commande et CGV) liées à sa commande.

1. Seules les personnes majeures, capables et résidant en France métropolitaine sont autorisées à commander. 2. La durée de validité de l'offre est précisée sur le bon de commande. L'offre est valable dans la limite des stocks disponibles. L'Éditeur se réserve le droit d'interrompre la collection à tout moment en cas de mévente. Les cadeaux prévus dans l'offre sont susceptibles d'être remplacés par des cadeaux de nature et de valeur équivalente en cas de rupture de stock. 3. Les délais de livraison des produits sont précisés sur le bon de commande. 4. Dans le cas où certains articles dans l'offre seraient en rupture de stock, le reste des produits commandés sera livré au Client dans les délais prévus mais sans les articles manquants, et cela afin que le Client ne subisse pas de retard dans sa collection. Les articles manquants seront livrés ultérieurement, soit lors de l'envoi d'un colis suivant, soit de façon séparée, si le Client a entre-temps interrompu sa collection. 5. Conformément aux articles L121-21 et suivants du Code de la consommation, le Client dispose d'un délai de 14 jours francs à compter de la réception du produit pour exercer son droit de rétractation sans avoir à justifier de motifs ni à payer de pénalités. En cas de rétractation, le Client doit renvoyer, à ses frais, l'ensemble des éléments du colis dans un délai maximal de 14 jours suivant la communication de sa décision de rétractation. 6. Dans le cas où un colis serait retourné sans que le Client ait demandé l'interruption de sa collection, le Service Client procédera à la suspension de la collection et en informera le Client. 7. Sauf disposition contraire mentionnée dans l'offre concernée pour certains articles, aucun paiement n'est effectué par le Client lors de sa commande. Le Client ne paye qu'à réception de ses produits et dans un délai maximum de 20 jours pour le 1er colis et dans un délai de 30 jours pour les colis suivants à compter de la date de réception. Le Client

SERVICE CLIENT :
Utilitaires Citroën
Planeta Service Clientèle
TSA 32129
27934 Gragny Cedex
Tél. : 01 76 54 09 34 (prix d'un appel national
à partir d'un poste fixe en France métropolitaine
hors surcoût éventuel de votre opérateur, du lundi
au vendredi de 9 h à 19 h).

Le prix de ce numéro comprend le prix du fascicule et des éléments joints au présent fascicule.

À NOS LECTEURS
En achetant votre numéro chez votre marchand de journaux, vous facilitez la précision de la distribution et serez ainsi certains d'être servis. L'Éditeur se réserve le droit de modifier la structure des composants de la collection, leur ordre de parution et leur nombre pour des raisons techniques et commerciales. L'Éditeur se réserve le droit d'interrompre la collection en cas de mévente. Produits destinés aux adultes. Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans. Contient de petites pièces/accessoires susceptibles d'être avalés. Conserver l'ensemble des documents pour référence ultérieure. Visuels non contractuels.

Avertissement
Toute reproduction, même partielle, du contenu du fascicule est interdite sans l'autorisation de l'Éditeur. Les éléments de la maquette et le fascicule qui les accompagne sont destinés à un usage strictement privé, et dans le cercle familial, conformément à l'article L122-5 1° du Code de la propriété intellectuelle. Toute reproduction autre que celle prévue à l'article L122-5 2° du Code de la propriété intellectuelle est interdite. Le fascicule et/ou les éléments de la collection ne peuvent être diffusés, prêtés, revendus, loués ou exploités à des fins commerciales. Tous droits réservés.



peut régler sa commande par chèque (en euros uniquement sur une banque française) ou par prélèvement automatique. 8. Le Client n'a aucune obligation d'achat d'un nombre minimum de numéros et est libre d'interrompre sa collection à tout moment sans avoir à se justifier, sur simple demande adressée au Service Client (courrier, e-mail ou téléphone) en précisant ses coordonnées, son n° de Client et la collection concernée. L'interruption de la collection du Client sera effective dès l'enregistrement de sa demande par le Service Client. Le Client devra régler les produits déjà livrés à la date de l'interruption et qu'il souhaite conserver. Si un nouveau colis était envoyé alors que le Client a fait valoir sa volonté d'interrompre sa collection, il a la possibilité soit de le conserver et dans ce cas il devra procéder à son règlement, soit de le retourner à l'adresse suivante : ADS Normandie c/o Altaya 27096 Evreux Cedex 9, et dans ce cas uniquement les frais de retour de colis seront remboursés sur simple demande effectuée auprès du Service Client, sur justificatif et après enregistrement du colis retourné. 9. Le Client est informé que les délais d'acheminement et d'enregistrement des colis refusés peuvent être longs : ainsi, entre le moment où le Client retourne/refuse son colis et le moment où ledit colis est enregistré par le Service Client, il se peut qu'une relance de paiement soit adressée au Client. Dans ce cas, le Client est invité à contacter le Service Client afin de l'informer qu'un retour de colis est en cours. 10. Le Client doit impérativement respecter les conditions d'utilisation du produit prévues et sera seul responsable de tous dommages directs ou indirects, de quelque nature qu'ils soient, pouvant découler d'une utilisation non conforme aux prescriptions de l'Éditeur. 11. L'Éditeur est responsable de la conformité des produits. En cas de non-conformité, seul le remplacement du produit défectueux sera proposé au Client. Celui-ci est invité à contacter le Service Client pour connaître la procédure à suivre. Si un tel remplacement s'avérait impossible, le remboursement du paiement du produit défectueux sera effectué.



Citroën Type H | 1950

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'Europe est en pleine reconstruction, avec une économie et des productions adaptées. En France, finies les voitures de luxe, il faut désormais de l'utilitaire, simple, robuste et bon marché. C'est dans cet esprit-là qu'est pensé et construit le Citroën Type H, présenté au Salon de l'Automobile de Paris en 1947. Sa carrière s'achèvera en 1981, après quasiment un demi-million d'exemplaires. Un record difficile à battre !

Pour comprendre la genèse du Citroën Type H, il faut remonter au milieu des années 1930. À cette époque-là, les commerçants ambulants et autres marâchers sont légion, mais aucun véhicule n'est vraiment adapté à ces professions. Et c'est la firme aux chevrons qui va répondre à leurs attentes en construisant le fameux TUB,

pour « Traction Utilitaire série B ». Le nouveau venu emprunte en effet son moteur 4-cylindres essence de 1 628 cm³ et 34 ch à la fameuse Traction 7 sortie en 1934. Pour ce qui est de la carrosserie, il se distingue de la concurrence par sa praticité sans égale : passage intérieur entre le poste de pilotage et la cellule arrière, caisse

NAISSANCE D'UNE ICÔNE
Reconnaissable à son « nez de cochon » et sa carrosserie en tôle ondulée, le Type H offre un gros volume de chargement. Dès son lancement en 1948, il reçoit un accueil très favorable auprès des professionnels.



RÉPONSE AUX ATTENTES

Citroën répond aux attentes des commerçants et des maraîchers en construisant le TUB : avec sa cabine avancée et sa porte latérale coulissante, c'est un utilitaire maniable et fonctionnel.

type « marchande » munie de rideaux latéraux, hayon arrière relevable avec planchette rabattable servant de comptoir, porte latérale droite coulissante... Bien né, le TUB va néanmoins connaître une très courte carrière et sombrer dans les tiroirs oubliés de l'Histoire. Et pour cause, puisqu'il est réceptionné au service des Mines le 12 mai 1939, quelques mois à peine avant le début de la Seconde Guerre mondiale. En 1941, le TUB, produit au compte-gouttes, est néanmoins modifié, notamment au niveau de la charge utile, qui passe de 1 020 kg à 1 200 kg, et devient le TUC. Modèle que l'on retrouvera sur le stand Citroën du Salon de l'Automobile de Paris 1946. Son remplaçant le Type H est déjà dans les tuyaux, mais il n'est

pas encore prêt, et il faut bien occuper l'espace... Le TUB aura été construit à environ 2 000 exemplaires, dont on ne connaît qu'une dizaine de survivants aujourd'hui !

LA NAISSANCE DU TYPE H

Pour le nouveau venu, tout a commencé en 1941, dans la région de Niort, préfecture des Deux-Sèvres, où le bureau d'études Citroën s'est exilé, et planche à l'après-guerre aux véhicules du futur, malgré l'interdiction de l'occupant nazi d'étudier tout nouveau modèle. Pour l'utilitaire censé remplacer le TUB, le cahier des charges édicté par le directeur Pierre-Jules Boulanger (par ailleurs « père » de la 2 CV), et qui va guider la petite équipe d'ingénieurs trois ans durant, se résume à quelques lignes : caisse monocoque, traction avant, bonne suspension arrière, tout en piochant les éléments mécaniques dans la gamme existante. Le moteur (cubant désormais 1 911 cm³ et offrant 35 ch) et la boîte de vitesses sont empruntés à la Traction Avant 11 CV ; l'essieu avant – avec voie élargie – est dérivé de celui de la 15-Six ; le volant, le compteur de vitesse, les rétroviseur extérieur et les essuie-glaces sont encore ceux de la Traction ; tandis que les poignées de portes, phares et commande de clignotants sont prélevés sur la 2 CV. Quant à la suspension, on opte pour des barres de torsion, une technique relativement « sophistiquée » que l'on retrouve sur la Volkswagen



UN FOURGON ADAPTABLE

En octobre 1947, le Type H est présenté au Salon de Paris avec des panneaux arrière latéraux en toile permettant des chargements volumineux.

VERSION BÉTAILLÈRE

Le Type H était particulièrement apprécié des éleveurs grâce à sa version bétailière et à sa porte arrière faisant office de rampe d'accès.

Coccinelle ou la Renault 4L, et qui lui confère une bonne capacité de charge et une tenue de route au dessus du standard habituel d'un utilitaire... et notamment du TUB ! Toute les pièces spécifiques sont par ailleurs étudiées afin de réduire au maximum les coûts : les panneaux latéraux sont en toile, Pierre-Jules Boulanger opte pour les plus petits phares possibles, la retenue du capot se fait au moyen d'un câble, et le pare-brise est en deux parties pour éviter de le remplacer en totalité en cas d'impact ! Il faut aussi faire en sorte de ne pas reproduire le défaut du TUB, qui avait tendance à lever les roues arrière au freinage, en raison d'un manque de poids lorsqu'il n'était pas chargé...

Après la planche à dessin et les calculs, le premier prototype – il n'y en aura que deux ! – roule à l'été 1946. Et même en interne, sa caisse en tôle nervurée, dessinée par Pierre Fransinet, le chef du projet, et peinte en gris métal, surprend. Mais ce n'est pas qu'une question de look : le principe du nervurage des tôles, développé en aviation, pour l'aluminium, dès la fin des années 1910, et concrétisé sur le légendaire Junkers JU 52 de 1930, permet en effet une plus grande solidité. Une qualité qui fera le succès du petit utilitaire Citroën, devenu « Tube » dans le langage courant. Pourtant, pour son nom officiel, on ne s'est pas trop questionné : il s'agissait du 8^e projet, chacun ayant hérité d'une lettre de l'alphabet ; la 8^e lettre, c'est H ! Et si le Type H est le premier à utiliser le nervurage en grande série, n'oublions pas que la 2 CV lui emboîtera le pas dès 1948, jusqu'à la fin des années 1950, avec les fameux modèles « à capot ondulé ». Autre atout du Type H : son accessibilité mécanique. Si le capot avant ne donne

accès qu'au radiateur, à la dynamo ou à la pompe à eau, l'accès au moteur est remarquable depuis l'intérieur de la cabine, en ôtant le capot moteur situé entre les sièges avant, et les planchers sont intégralement démontables en moins d'une minute (grâce à des fixations façon aviation que l'on peut dégager avec une simple pièce de monnaie en guise de tournevis).

UN SUCCÈS FULGURANT

La présentation officielle a lieu au Salon de Paris, au mois d'octobre 1947, avec un Type H qui se caractérise par des panneaux arrière latéraux en toile, comme sur le TUB. Mais il faut attendre 1948, une année décidément chargée chez Citroën, avec la présentation de la 2 CV, pour que le fameux « Tube » entre en production. Cette même année, la gamme s'élargit avec le Type HZ, dont la charge utile est ramenée à 850 kg (contre 1 200 kg pour le Type H). L'année suivante, un nouveau modèle, offrant cette fois-ci une charge utile de 1 500 kg est proposée au catalogue : le fameux Type HY. En janvier 1953, exit les panneaux arrière en toile : ils seront désormais en tôle plane. En 1955, grande nouveauté au catalogue, puisqu'on peut désormais commander son Type H en version plateau à ridelles ou plateau cabine, à destination des carrossiers indépendants, qui vont s'en donner à cœur-joie ; il faudra attendre 1957 pour disposer de la fameuse version bétailière (signée Heuliez), avec hayon servant de rampe de chargement ! Les années 1960 commencent pour leur part avec un nouveau moteur, un Diesel Perkins (1 621 cm³ et 41,5 ch), et la possibilité de faire rallonger son Type H par un carrossier agréé Citroën. Grosse évolution dans le style à partir de 1964 avec un pare-brise désormais en une seule pièce, une grande lunette arrière au niveau du hayon et trois nouvelles teintes « publiques » (on dénombre quatorze teintes en tout, mais la plupart sont réservées à des administrations bien spécifiques) en plus de l'éternel gris métal : bleu Névé, blanc Paros ou jaune Pastis. Pour ses trois dernières années de production, retour au gris métal de série, mais avec trois teintes désormais optionnelles : blanc Paros, rouge Massena ou bleu Week-End. C'est ce dessin, quasiment figé, qui perdurera jusqu'au 14 décembre 1980, jour où le 473 289^e Citroën Type H sort des chaînes, après plus de 30 années de production. ■

« Les carrossiers s'en donnent à cœur joie : il faudra attendre 1957 pour disposer de la version bétailière signée Heuliez. »



Les atouts du Type H sont nombreux : sa tenue de route, sa robustesse, son prix d'achat ou encore son accessibilité mécanique en auront séduit plus d'un. Durant sa longue carrière, l'appellation commerciale du Citroën Type H change en fonction de sa charge et de sa carrosserie. Par exemple, le « H » désigne la version disposant de 1 200 kg de charge utile, tandis que le « HY » caractérise celle dont la charge utile est égale à 1 500 kg et à 1 600 kg. Une carrosserie plateau est quant à elle reconnaissable grâce à l'appellation « HP », alors qu'une carrosserie frigorifique est désignée par les lettres « HX ».



Citroën Type H (1950)

Fiche technique

Moteur	4-cylindres en ligne en porte-à-faux longitudinal avant
Cylindrée	1 911 cm ³
Alésage x course	78 x 100 mm
Puissance maximale	35 ch SAE à 3 500 tr/min
Transmission	Roues avant motrices, par cardans
Boîte de vitesses	3 rapports + marche arrière
Châssis – carrosserie	Monocoque acier, panneaux en tôle emboutie
Longueur	4,26 m
Largeur	1,99 m
Largeur	2,30 m
Empattement	2,515 m
Voies AV/AR	1,62/1,65 m
Volume de chargement	7,3 m ³
Poids à vide	1 500 kg
Poids total en charge	2 700 kg
Charge utile	1 200 kg
Vitesse maximale	78 km/h

« Le 14 décembre 1980 et plus de 30 ans après son lancement, le Type H sort des chaînes de production. »

Utilitaires
CITROËN