



sur les chemins
du Monde

PRÉPARATION

CITROËN TYPE H

Géraldine et Yann partent, en septembre, pour un **tour du monde à bord d'un Type**



Hachille sur les chemins du Monde [1]

80.000 km autour

PRÉPARATION CITROËN TYPE H

H baptisé Hachille. Vingt mois de route et 80.000 km. Pari ambitieux qui a demandé **trois ans de préparation.**

En arrivant sur Zagora, dans le sud marocain, Hachille croise une caravane de dromadaires. On espère vivre de telles rencontres tout au long de nos 8.000 km.



de la planète bleue

PRÉPARATION CITROËN TYPE H

Et pourquoi pas un TUB Citroën ? A l'époque, Géraldine et moi sommes très peu informés sur la dénomination exacte de ce bel engin dont nous apprenons bien vite qu'il s'agit en fait d'un Citroën Type H... terme très technique, pour nous autres, novices en la matière. C'était un jour de novembre 2003. Nous revenions d'un mois de voyage en sac à dos en Bolivie et notre envie dévorante de voyage n'a fait qu'amplifier. Il est clair que nous voulons entreprendre un plus long voyage. Un voyage qui nous permettrait de découvrir la planète à notre rythme.

Je passe des soirées sur internet à la recherche de l'engin idéal tandis que Géraldine rencontre ses amis d'un club Volkswagen. Nous avons entendu parler d'un véhicule apte à de telles expéditions : le Combi... A cause de lui, nous avons bien failli ne pas avoir la joie d'être les heureux possesseurs d'un HY ! Finalement, le Combi VW s'avère vite peu adapté, trop petit, trop difficilement aménageable avec son moteur AR... Je poursuis ma recherche sur la toile et le Citroën Type H s'impose progressivement comme une évidence. Le véhicule est spacieux avec

son intérieur rectangulaire et son plancher plat. Détail très important, sa hauteur ne dépasse pas 2,58 m, taille maximum pour entrer dans un container maritime... Ce sera donc un Citroën Type H ! De plus, nous sommes fans de la marque aux chevrons, non que ses véhicules nous plaisent tous, mais plutôt par sa philosophie historique d'invention hors norme. Nous sommes aussi conquis par les récits des expéditions Citroën d'antan, la Croisière jaune, les expéditions africaines, alors pourquoi pas un HY autour du monde ? Reste à trouver le nôtre. C'est en Belgique que nous découvrons celui qui deviendra Hachille. Un HY de 1969, moteur essence, 50.000 km au compteur mais plus certainement 150.000 ou même 250.000. Peu importe, le moulin tourne rond, les freins fonctionnent et l'éclairage aussi. Nous avons une bonne base pour réaliser tous les travaux que nous voulons entreprendre afin de le rendre apte à parcourir 80.000 km autour de la planète.

Une équipe au travail

Avril 2004, notre HY est à l'abri. Nous commençons à établir des plans. Nous ne connaissons rien à la mécanique, presque honteux

Découpe des planchers du Type H. Nous le retôlerons par en dessous pour créer des coffres et une réserve d'essence supplémentaire.



L'isolation a été particulièrement soignée. N'oubliez pas que le Type H n'a ni chauffage ni clim' !

d'avouer notre méconnaissance du fonctionnement d'un moteur à explosion. Mais nous sommes avides d'apprendre. Nous commandons les revues techniques et étudions sérieusement les possibilités d'aménagement. Le célèbre livre *Je répare mon Type H*, que nous trouvons aux éditions du Palmier à Nîmes, nous est d'un grand secours. Le travail sera divisé en plusieurs équipes. Etienne, un ami, secondé par des amis car-

rossiers, mécanos, soudeurs... s'occupera de la mécanique, de l'adaptation du moteur, et des modifications de carrosserie. Jacques, un ami menuisier et aménageur de cuisine, gèrera l'aménagement intérieur. Pendant ce temps, je dessine les plans électriques, eau et gaz de la partie habitable. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux de chacun, je dois passer les gaines de câbles. Nous participons également

Tout l'intérieur a été aménagé pour offrir un maximum de confort et une autonomie complète,

Nous avons cependant une certaine appréhension à partir seulement avec notre sac à dos. La peur de perdre nos repères, de manquer d'un "chez soi". L'idée mûrit petit à petit, et finalement nous décidons d'emmener notre maison avec nous. Difficile de déplacer notre appartement, il nous faut donc trouver une autre solution. Le camping-car ou le 4x4 ? Oui, nous y avons déjà pensé mais nous n'avons pas envie de nous déplacer avec un engin flambant neuf qui attire les convoitises. De plus, comment réparer un véhicule HDI, turbo et tout le toutim dans des pays qui ne connaissent souvent que les vieilles mécaniques ? C'est décidé, ce sera un véhicule ancien !

Le confort, même à des milliers de kilomètres de chez nous. Avec un auvent pour trouver un peu d'ombre lorsqu'il en manque...



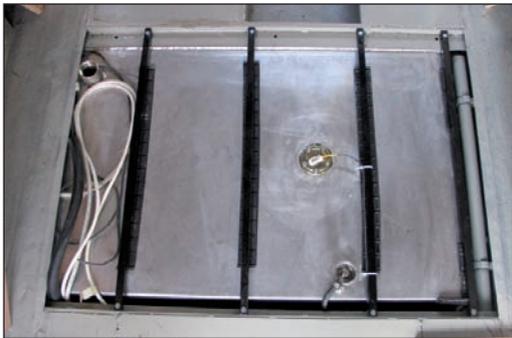
Jacques en plein travail. C'est lui qui s'est occupé de l'aménagement intérieur.



PRÉPARATION CITROËN TYPE H



Voilà ce que donne le plancher une fois terminé. De vastes espaces de rangements et un réservoir.



à la rénovation du moteur, il faut bien apprendre à le réparer pour parer à toute éventualité lorsque nous tomberons en panne au milieu de nulle part. Nous avons pris le parti, qui ne plaît pas à tous, nous en convenons, de faire quelques modifications tant sur la carrosserie que sur le moteur. S'engager dans un projet autour du monde avec un tel véhicule ne se fait pas à la légère. Nous préférons ter-

miner notre aventure avec un véhicule adapté à nos conditions de voyage plutôt que devoir renoncer en route avec un véhicule d'origine. Nous aimons vraiment notre camion et les décisions de modification sont minimales pour préserver au mieux son look. Côté moteur, nous installons un allumeur électronique pour éviter de sécher les vis platinées après chaque averse. Le modèle 123DS-R de

123ignition s'adapte parfaitement au moteur du H. Nous aurons besoin d'énergie pour équiper l'arrière du véhicule. Nous remplaçons donc la dynamo par un alternateur Valéo 12 V 110 A. La batterie d'origine de 45 Ah disparaît au profit d'une batterie de 100 Ah. Nous sommes obligés de la déplacer dans une cage soudée sous les pieds du passager. Le compartiment d'origine, entre les deux sièges, est trop exigü pour accueillir la grande taille de notre nouvelle réserve d'énergie. Le bloc moteur est démonté pour nettoyage, les bougies changées, la pompe à essence testée, le démarreur remis à neuf, les freins contrôlés. Pendant ce temps, Géraldine désassemble l'intérieur de la cabine, tableau de bord, sièges, essuie-glaces... Tout est poncé, passé à l'antirouille pour être repeint.

170 litres d'essence

Nous nous apercevons vite que le réservoir d'essence de 55 litres d'origine est insuffisant. Il nous faut une autonomie minimum de 1.000 km. Avec une consommation moyenne de 12-13 litres, nous devons absolument disposer d'au moins 100 litres de carburant. C'est là que les grands travaux commencent. Le plancher

pour remplacer la fenêtre fixe par une fenêtre baïonnette ouvrante. L'aménagement de notre lieu de vie peut alors commencer. Nous isolons les parois et le plafond du H avec des matériaux aluminium multicouches. Utilisé pour calfeutrer les véhicules grand raid, cet isolant garantit un maintien honnête des températures par temps froids ou par grosses chaleurs. Notre H n'est équipé ni de climatisation, ni de chauffage, mieux vaut donc prendre quelques précautions. Le tout est recouvert d'une feuille de contreplaqué souple. Nous tirons les fils électriques nécessaires pour alimenter les prises, éclairages et autres appareils. L'arrière du véhicule est séparé en deux "pièces". Une partie a demandé un gros travail de réflexion. Il s'agit du coin dînette avec table et banquette qui se transforme en lit pour la nuit. Pas évident de placer un lit de 140 cm dans un H en conservant un maximum de place ! Finalement, nous obtenons pour un lit de 130 cm de large et 190 cm de long après avoir avancé les sièges AV et basculé de petites tablettes de soutien. Des meubles hauts permettent, comme dans un camping-car, de bénéficier de rangements.

lution de notre planète. Nous utiliserons donc de la bouillie bordelaise contenant du sulfate de cuivre, produit naturel qui sert d'habitude à traiter la vigne contre les maladies. Encore plus efficace que ces maudits produits chimiques pour détruire les matières, il possède les avantages d'être peu coûteux et disponible partout dans le monde. C'est le début du système D ! De l'autre côté de cette "grande pièce", un frigo à compression de 80 litres est bien utile pour garder les aliments au frais. Il se trouve juste à côté du tableau électrique, le centre "énergétique" de notre camion. Notre but est d'avoir une autonomie totale en électricité en évitant au maximum de polluer. Nous avons installé un alternateur de forte puissance dans le moteur, qui, lorsque nous roulons, recharge la batterie du véhicule mais aussi deux batteries auxiliaires de 100 Ah, placées sous le frigo. Elles sont reliées entre elles par des coupleurs-séparateurs qui évitent de se trouver à plat au moment de démarrer le moteur. Dès que nous nous arrêtons, l'alimentation électrique bascule automatiquement sur ces batteries, mais ce n'est pas tout. Deux panneaux solaires de 140 W chacun, position-

aussi bien en eau qu'en électricité. Et toujours dans le souci de polluer le moins possible.



Pour nos besoins en électricité, nous avons monté un alternateur très puissant en lieu et place de la dynamo.



Grosse révision moteur pour notre périple marocain, avec Étienne à la manœuvre.

en tôle ondulé à l'arrière est entièrement découpé. Il ne reste plus que le châssis et ses longerons porteurs. Pour gagner de la place, nous le retôlons par dessous. Les compartiments entre les traverses nous servent de coffres et nous y installons un réservoir d'essence supplémentaire en inox, fabriqué sur mesure par un atelier spécialisé. Nos réserves d'essence montent alors à 130 litres en réservoir et 40 litres en jerrican sur le toit. Cent soixante-dix litres au total qui nous permettent ainsi d'avoir une autonomie de plus de 1.300 km. Idéal ! Côté carrosserie, à part le retôlage du châssis, nous condamnons le compartiment de roue de secours qui accueille à présent nos réserves d'eau. Les roues de rechange sont reléguées sur le toit. Pendant ce temps, le hayon AR est confié à un spécialiste des aménagements de camping-car, Narbonne Accessoires,

Préoccupations écologiques

Tout à l'arrière, séparé par une cloison et une porte, se trouvent la cuisine, la salle de bain, la douche, les WC... le tout dans moins de 2 m². Un évier avec pompe électrique de type Flojet à membrane permet d'avoir l'eau courante pompée dans deux jerricans de 40 litres. Le circuit d'eau est équipé de filtres divers. Ainsi, pas de problème avec la qualité de l'eau de cuisine et de toilette. Un réchaud trois feux nous permet de préparer des petits plats bien de chez nous ou de faire partager nos spécialités culinaires aux habitants du bout du monde. Sous un meuble, une porte s'ouvre et laisse sortir un WC chimique que nous avons transformé en WC écologique. Nous ne trouverons pas de produits pour le faire fonctionner autour du monde et encore moins de lieu de vidange. Il est hors de question que notre aventure soit synonyme de pol-

nés sur le toit, nous garantissons une alimentation en électricité même si nous ne roulons pas pendant plusieurs jours. Quelle que soit la météo, l'énergie fournie par ces deux panneaux suffit à faire tourner 24 heures sur 24 notre frigo, à nous éclairer la nuit venue et à alimenter tous les appareils de bord. Evidemment, nous pouvons aussi nous brancher sur n'importe quelle prise de courant 110 V ou 220 V suivant le pays traversé. Enfin, un petit groupe électrogène stabilisé EU101 Honda de 1.000 W vient relayer tout le système électrique en cas de défaillance. Ça y est, les meubles sont construits et le circuit électrique est terminé. Reste à donner un peu de couleur à cet intérieur qui nous servira de maison pendant 20 mois. Un joli mélange de rouge et blanc choisi par Géraldine égale le HY qui, ainsi redécouvert, semble avoir perdu 30 ans... Un vrai jeune homme !

Hachille est baptisé

Il faut encore construire la galerie. N'ayant pas trouvé de modèle alliant solidité, look sympa et capacité de chargement, c'est Christian qui s'y colle. Une galerie digne des modèles grand raid. Il faut bien cela pour accueillir deux malles Hardigg achetées aux Etats-Unis. Entièrement étanches, en matériau composite, elles contiennent des pièces de rechange et tout ce dont nous n'aurons pas besoin tous les jours. C'est sur ces malles que sont installés les panneaux solaires. La galerie supporte aussi quatre jerricans d'essence et d'eau ainsi que deux roues de secours. Enfin, nous nous faisons plaisir en ajoutant un store déroulant pour se tenir à l'ombre auprès de notre camion.

Il est presque prêt... mais il faudrait quand même lui trouver un nom ! Le H, le H, OK c'est bien mais ça peut prêter à confusion avec une certaine plante et c'est quand même relativement impersonnel pour un véhicule avec lequel nous allons passer tant de temps. Après mûre réflexion, nous le baptisons Hachille, avec un H s'il vous plaît !

Mais nous ne voulons pas partir faire le tour du monde sans avoir testé dans des conditions réelles notre nouvel engin. Nous ne savons pas comment il va réagir sur les routes de montagnes, sur les pistes

Hachille devant Aït-Ben-Haddou, classé au patrimoine de l'humanité par l'Unesco.



sent pousser des ailes. Plus de 2.000 km depuis le départ lorsque l'Andalousie pointe son nez. Et nous voici à Algeciras.

Arrivée au Maroc

Deux heures de traversée et nous roulons en direction de la douane marocaine. Les douaniers n'en croient pas leur yeux en voyant arriver celui qui a été, durant des années, le "panier à salade" marocain. Notre première étape marocaine doit nous conduire aux pieds de l'Atlas. Trajet sans encombre sur une autoroute

vitesse d'un Type H, il faut sortir tout le berceau moteur. Par manque de temps, la boîte n'a pas été démontée mais simplement vérifiée. Nous aurait-elle lâché si près du but ? Au camping, je démonte le plancher de la cabine pour accéder au moteur et aux commandes de boîte. La panique n'est finalement que de courte durée. L'humidité de l'orage a simplement détendu le câble reliant la pédale à l'embrayage et il a fini par céder. Par chance, cette pièce fait partie de notre panoplie de rechange. Nous sommes

Une première victoire

Hachille a vaincu l'Atlas et c'est avec une grande fierté que nous arrivons en soirée au camping de Ouarzazate après une étape de 200 km. Il fait sensation au milieu de tous ces camping-cars ultramodernes. Nos compatriotes ont tout de même un petit coup de nostalgie en voyant le HY. La plupart ont bien connu le véhicule. Pour l'un, il s'en servait comme bêtaillère, pour l'autre, c'était sa première voiture destinée à livrer des clients, ou encore le père en possédait un...

Sous le réfrigérateur, deux batteries pour satisfaire nos besoins électriques.



à une nouvelle épreuve. Nous rejoignons Erfoud, toujours plus au sud-est du Maroc. A partir de là, le mythique rejoint le réel. Nous arrivons enfin dans le désert, le vrai, le Grand, le Sahara, avec ses pistes et ses chaleurs légendaires. A la boussole, nous rejoignons Merzouga au pied des premières dunes. Quatre-vingts kilomètres de tôle ondulée, Hachille vibre de toute sa carcasse, les suspensions souffrent. Les pistes se croisent et se recroisent, difficile de ne pas se perdre. Nous faisons confiance aux indications données

Avant de débiter l'aventure proprement dite, une répétition générale de 8.000 km a été faite, ce



C'est nous, les grands malades, qui avons décidé de faire le tour du monde avec notre Hachille...

désertiques, par grande chaleur, etc. Le moteur va-t-il chauffer ? Comment va-t-il se comporter en côte ? Nous avons entendu beaucoup de bien des Type H mais nous voulons en avoir le cœur net.

Trente mars, après avoir passé une nuit entière à se battre contre un frein AV gauche récalcitrant qui vient de nous faire faire un tête-à-queue dans les rues de Nancy, nous voilà en direction du sud. C'est la première fois que nous prenons l'autoroute avec Hachille. Difficile de maintenir une vitesse suffisante pour ne pas se faire doubler par les camions. Peu importe, nous avons le temps, notre tour du monde ne sera pas un challenge de rapidité. Quatre-vingt-dix kilomètres par heure en pointe, la vitesse tombe vite à 50 km/h lorsqu'Hachille voit poindre les premières côtes. Nous approchons de la Côte d'Azur puis des Pyrénées et de la frontière espagnole. Hachille se

flambant neuve et déserte. Nous entrons dans Marrakech sous un soleil de plomb. Hachille, dont le calorstat a été démonté, ne chauffe pas. La sonde de température VDO que nous avons ajoutée sur le bloc moteur ne dépasse pas, pour le moment, les 80 °C. Notre halte à Marrakech nous permet de vérifier la mécanique d'Hachille. Niveau d'huile moteur, niveau d'huile de boîte de vitesses, tout est contrôlé car la prochaine étape risque d'être plus compliquée. Nous en profitons aussi pour faire le plein d'eau et de nourriture.

En soirée, la météo se dégrade et c'est sous des trombes d'eau que nous regagnons le camping. Les rues de Marrakech sont de véritables rivières. Hachille refuse soudain de changer de vitesse. La pédale d'embrayage s'enfoncé bien mais le levier de vitesses est bloqué. Nous sortons de la ville en deuxième en pensant déjà au pire. Pour réviser la boîte de

bercés toute la nuit par le tintamarre de l'orage sur la tôle d'Hachille.

Au petit matin du 6 avril, nous prenons la direction du col du Tichka pour traverser l'Atlas. Le test grandeur nature commence vraiment et la tension dans l'habitacle est perceptible. Les premiers kilomètres sont avalés sans encombre, mais bien vite, la pente devient de plus en plus raide. Nous qui pensions découvrir des paysages magnifiques, nous sommes escortés par une pluie battante, qui, avec l'altitude, se transforme en neige. Troisième, deuxième, c'est finalement en première qu'Hachille se hisse au sommet de ce col culminant à 2.260 m d'altitude. A 15 km/h, nous avons le temps d'analyser le ronronnement du moteur, qui se comporte à merveille. Géraldine devient une pro du changement de vitesses non synchronisées. Que de sueurs froides entre chaque passage de deuxième en première !

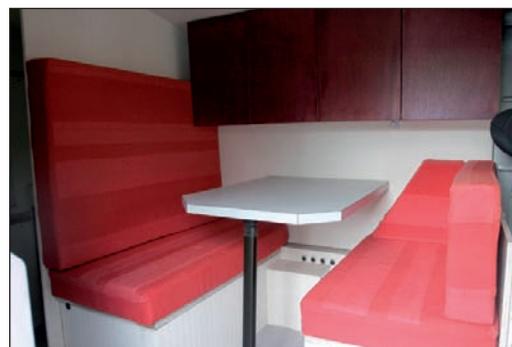
Mais quel est ce couple un peu fou pour oser rouler avec un engin « datant de la guerre » ? Les discussions se succèdent à un rythme effréné, et c'est non sans peine que nous répondons à leurs questions, contents toutefois de voir qu'Hachille a une bonne bouille et au-delà de ce critère, crée du lien ! Les jours suivants, nous passons pas mal de temps la tête dans le moteur pour vérifier qu'Hachille n'a pas souffert de son ascension.

Nous repartons toujours plus au sud. En longeant la vallée du Dadès, nous faisons des incursions dans les profondes gorges du Todra qui rougeoient de mille feux à la tombée du soleil. Nous installons notre campement dans l'immense palmeraie de Tineghir. A pied, nous parcourons cette tache verte au milieu du désert de pierre. Hachille se repose et se lie d'amitié avec un vieux Land Rover SIIA de 1965. Il doit bien se douter que nous allons le soumettre

par un vieil homme au bord de la route, suivant les restes des poteaux télégraphiques installés sous le protectorat français. Recouverts de sables, ils sont souvent invisibles. A tâtons, en nous aidant de la position du soleil, nous progressons doucement en essayant de ne pas nous enliser. Au loin, comme un mirage, le château d'eau de Merzouga apparaît enfin. Puis c'est au tour de la grande dune de se découper à l'horizon. Nous y sommes ! Hachille a vaincu la piste ! Nous savons que ses capacités de franchissement ne sont bien sûr pas celles d'un 4x4 mais il s'est comporté dignement sur les pistes cassantes du sud marocain.

Pas d'ennui mécanique

Plus de 4.000 km au compteur depuis le départ, Hachille a besoin d'une bonne révision. Ahmed, garagiste à Merzouga, nous accueille dans son petit atelier. La porte est trop petite pour laisser entrer



Le coin salon-salle à manger, chambre... Le tout en un !

PRÉPARATION CITROËN TYPE H



Tout a également été prévu pour pouvoir faire la popote.

Mieux qu'à la maison ! Nous avons réussi à caser un lit de 1,30 x 1,90 m !



Hachille, c'est donc sur le trottoir qu'Ahmed fait la vidange. J'en profite pour vérifier tous les niveaux, le jeu dans les rotules, la pression des pneus. Un petit coup de pompe à graisse sur tous les graisseurs et nous voilà prêts à poursuivre notre route jusqu'à Taouz, à quelques kilomètres de la frontière algérienne. Les Gnaoua, peuple descendant d'esclaves noirs, nous accueillent en musique. Tambours et guitares africaines nous bercent d'une musique lancinante arrosée d'un traditionnel thé à la menthe.

printemps, sur les routes et pistes de l'Atlas marocain. Résultat : Hachille est bon pour le service !

Un mois de voyage, plus de 8.000 km parcourus, et pas un moment de surchauffe moteur, pas un seul ennui mécanique si ce n'est le remplacement d'un câble d'embrayage et une crevaison. De retour en Lorraine, nous retrouvons Pascal, qui sera notre assistance mécanique "à distance" durant l'expédition. Il n'est pas peu fier de nous présenter celui qui sera le nouveau cœur d'Hachille pour nos 80.000 km autour de la planète. Il a bien travaillé pendant notre absence. Un moteur de H d'origine entièrement remis à neuf, monté sur un train AV que l'on dirait sorti d'une chaîne d'assemblage Citroën. Même la couleur rouge du bloc moteur est d'origine ! Avec toutes ces attentions, Hachille ne peut que nous aider à réussir notre périple.

Nous nous sentons prêts pour le grand départ. Il reste cependant une montagne de choses à organiser, préparer, penser... Fin septembre, ce sera le grand saut. La préparation de cette aventure, démarrée en 2004, nous réjouit un peu plus chaque jour. Nous y mettons tout notre cœur... et nos économies. Ce tour du monde, nous en rêvons depuis si longtemps ! En 2007, le Type H fête les 60 ans de sa première présentation au Salon de l'Auto de Paris 1947. N'est-ce pas le plus beau cadeau que l'on pouvait offrir à ce véhicule de légende ? ■

YANN FIGUET

Suivez les aventures d'Hachille sur <http://www.cheminsdumonde.net> et tous les mois dans Gazoline.



Avouez qu'il existe plus désagréable comme endroit pour s'arrêter et prendre le temps d'apprécier la vie qui s'écoule paisiblement dans une palmeraie.