

# ALLGAIER R22

## « BOUILLOTÉ » : HISTOIRE D'EAU

Dès l'immédiat après-guerre, la société allemande Allgaier produit le R18, premier tracteur à refroidissement par évaporation à la forme si caractéristique qu'elle lui vaudra son surnom de « bouillotte ». Ce modèle ouvre la marche à deux autres versions plus puissantes, le R22 et le A22, qui connaîtront une formidable carrière commerciale. Albert Caugan et Gérard Corvest, collectionneurs passionnés, nous en dévoilent tous les secrets.



# /A22

## GALOP D'ESSAI

- Texte : Guillaume Waegemackes
- Photos : Jocelyn Lerocq
- Archives : Collection CR





*Rigoureusement entretenu, l'Allgaier qui illustre nos pages ne demande qu'à s'élancer sur les vicinaux alentours. Cet angle met parfaitement en valeur la barre de coupe Stoch et Schmitt qui a subi une restauration aussi minutieuse que celle du tracteur.*

Homme de terrain, intéressé par les travaux fermiers, Georg Allgaier se lance dans la construction d'outils agricoles dès 1906. Le savoir-faire de son atelier d'Uninghen, en Souabe, ne tarde pas à acquérir une importante notoriété au sein du monde rural. Mais cet industriel convaincant a plus d'une corde à son arc, et il développe rapidement les activités de son entreprise à travers la fabrication d'outillage et de presses d'emboutissage pour les constructeurs automobiles. Il est épaulé dans ses activités par son fils Erwin, qui lui succédera aux commandes de l'entreprise à la fin des années 1930. En 1939, Erwin épouse Elsbeth Kaelble, qui n'est autre que la fille de Carl Kaelble, le célèbre motoriste et constructeur de poids lourds. Lorsque la Seconde Guerre mondiale touche à sa fin, l'Allemagne a soif de tracteurs. La firme Allgaier a le privilège de faire partie des rares entreprises à être autorisées par les Alliés à reprendre ses productions, particulièrement en vue de rééquiper les usines automobiles en pleine reconstruction. Visionnaire, Erwin Allgaier souhaite mettre également sur le marché international un nouveau tracteur agricole qui sera à la fois robuste, maniable, et économique à l'usage comme à l'entretien. Son beau-père, Carl Kaelble, l'encourage vivement dans sa démarche et lui apporte un soutien logistique de poids. C'est ainsi que Paul Strohaecker, l'un des principaux ingénieurs de la célèbre firme, rejoint quel-

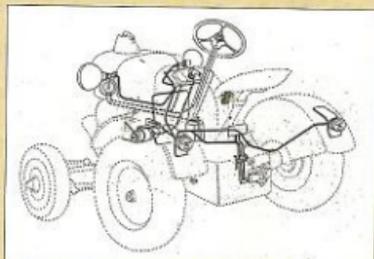


■ *L'insigne Allgaier en aluminium coulé, fixé sur la célèbre bouillotte qui permet de refroidir la mécanique par évaporation.*

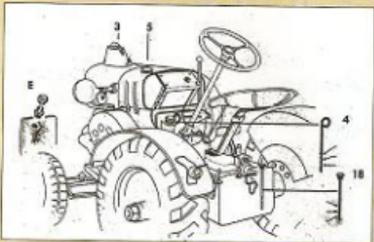
que temps le bureau d'études des établissements Allgaier.

## Mono story

Cette analyse débouche sur la construction d'un premier prototype, dont les travaux s'achèvent en mai 1946. Ce nouveau modèle traduit parfaitement l'esprit avant-gardiste de Paul Strohaecker. De conception originale, le tracteur est équipé d'un monocylindre diesel 4 temps, avec chambre de pré-combustion dont le carter en fonte d'acier fait corps avec une réserve d'eau d'une capacité de 53 litres, alors nécessaire à son refroidissement. C'est ce principe de fonctionnement qui vaudra aux Allgaier le surnom de « bouillotte ». Le vilebrequin tourne sur des roulements à rouleaux coniques largement dimensionnés. Les coussinets de bielle sont en métal rose. L'étanchéité du piston, en alliage léger, est assurée par six segments, dont deux racliers d'huile. La chemise interchangeable permet de remplacer le piston sans démonter le moteur. Le graissage sous pression du bloc est effectué par une pompe, entraînée par une bague excentrée et fixée sur le côté gauche du vilebrequin. Cette pompe à piston aspire l'huile du carter moteur à travers un filtre et l'envoie sous pression dans l'embellage. La chemise et le piston sont graissés par balayage. L'arbre à cames est quant à lui monté sur roulements à billes. Il est entraîné par des pignons à denture hélicoïdale depuis le vilebrequin. Ce tracteur

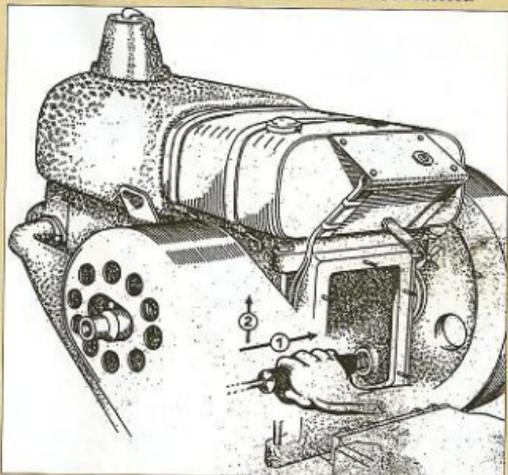


Cette vue fantôme, issue de la notice d'entretien du R22 éditée par le constructeur, dévoile l'installation électrique de ce modèle de première génération.



Cette vue d'arrière vous fait partager la rusticité du R22. Les chiffres indiquent les points de contrôle journaliers avant la mise en marche. Au chiffre 3 correspond le niveau d'eau, au chiffre 5 le niveau de carburant, alors que les points 4 et 18 représentent les jauges à huile du moteur et du pont. Cette dernière sera d'ailleurs supprimée sur les derniers modèles et les A22.

Le croquis ci-dessous précise en détail le démontage du filtre à huile, situé derrière le couvercle arrière du bloc-moteur. Cette pièce doit être nettoyée toutes les 500 heures de travail. Le carénage alvéolé renferme l'une des poulies d'entraînement des courroies trapézoïdales assurant la transmission de la puissance du moteur sur la boîte de vitesses.



révolutionnaire recevra l'appellation de R18. R pour «Robust», 18 pour le nombre de chevaux obtenus à la barre. Les ambitions de la marque sont claires! Ce modèle entrera en production début 1947. Il sera en fait produit à un peu plus d'un millier d'exemplaires. Très apprécié des agriculteurs, le R18 souffre cependant d'un certain manque de puissance. Le bureau d'études planche sur un nouveau modèle, le R22. Les premiers exemplaires sont commercialisés à partir de 1949. Construit selon la même méthodologie, le nouveau 22 CV reçoit tour à tour une robe grise, verte ou orange, selon les marchés et les époques. Paul Strohäcker a aussi étudié une version «vigneron», qui sera commercialisée sous l'appellation R22 S. Les R22 distribués dans l'Hexagone sont souvent orange, mais nous avons trace de quelques exemplaires de couleur verte. La qualité de construction des tracteurs Algaier fait l'unanimité et ne tarde pas à intéresser d'autres constructeurs, notamment la célèbre firme Porsche. Courant 1949, les deux sociétés passent d'ailleurs un accord afin de fabriquer un modèle commun aux deux gammes : l'AP17. Le diminutif AP signifiant Algaier Porsche. Une telle opération permettra aux deux sociétés de produire en



Sur ce cliché, datant du début des années 1950, le A22 est doté de son capot moteur, mais également équipé d'un train chenillé. Un dispositif principalement utilisé par les forestiers ou quelques fermes en haute montagne.

conséquence leur premier tracteur commun (9000 exemplaires) face aux importantes demandes du moment et ainsi de sceller une solide collaboration.

## Vous avez dit A22 ?

En 1950, Algaier présente une nouvelle variante du R22, le A22. Se voulant plus

coquet, le A22 peut être équipé d'un capot moteur. Cette petite touche cosmétique permet de mettre le modèle au goût du jour, sans investissement coûteux pour la firme. Parmi ces exemplaires «carrossés», nous avons répertorié au moins deux variantes. La première série bénéficiait d'une ouverture circulaire au-



La planche de bord : le bouton situé à gauche commande les clignotants. Sur la droite, le bouton de commande du système d'éclairage, un témoin de charge et un ampèremètre de marque OS.



dessus de son capot, favorisant ainsi l'accès à la goulotte de remplissage de la bouillotte. Les modèles de la seconde génération étaient munis d'un volet supérieur amovible masquant cette goulotte. En option, le A22 pouvait également être équipé d'un démarreur électrique et recevoir un train arrière chenillé, cette dernière version étant particulièrement utilisée en zone forestière et/ou fortement montagneuse. Dans la pure lignée de son prédécesseur, le A22 est disponible en version étroite, pour le travail des vignes. Il prend alors la dénomination A22 S.

## Version française

Cependant, les A22 exportés vers la France représentent un cas à part. Pour mieux nous imprégner de l'aventure hexagonale des R22/A22, parcourons ensemble cet extrait du numéro spécial Salon de l'Agriculture 1952, de la revue *Le Marchand réparateur de machines agricoles* :

« Le R22 est le premier des tracteurs exposés par les ateliers Ph. Goetzmann. Nous constaterons que ce tracteur est identique à ceux présentés les années précédentes et que le nombre d'utilisateurs ne cesse de croître. Sa conception monocylindre permet de faire l'économie d'un grand nombre d'éléments, tout en adoptant des dimensions plus grandes pour ceux qui sont indispensables. D'où réparations moins fréquentes et moins onéreuses, durée de service plus longue. Tracteur rustique d'un entretien facile et sans exigences, d'une ligne pas tout à fait parfaite – surtout sans calendrier –, il convient à toutes les exploitations et à tous les travaux, soit dans les champs, soit dans la forêt... »

Comme l'atteste le document d'époque (cf. p. 59), les A22 furent commercialisés dans l'Hexagone sous l'appellation R22. Ces modèles bénéficient d'une plaque constructeur A22, tout en conservant le certificat d'homologation et d'immatriculation des R22. La majorité de ces R22/A22 étaient alors dépourvus de capot moteur. Allons donc, mais pourquoi faire compliqué ?

## Restauration à quatre mains

Le modèle qui illustre ces pages appartient d'ailleurs à cette génération d'A22. Sa superbe livrée orange soulignée de rouge lui confère de l'éclat et un charme désuet qui fait toute sa personnalité. Comme tous modèles de cette génération, il bénéficie, d'origine, d'un imposant filtre à air de marque Man, disposé à l'avant. Rutillant comme aux premiers jours, notre Allgaier profite d'un bain de soleil en nous attendant. Ancien concessionnaire Hanomag,



Cette vue arrière du bloc-moteur permet d'observer la plaque amovible de celui-ci. Le bouchon de remplissage situé sur sa gauche est dédié au remplissage de l'huile moteur. En haut, vous reconnaitrez aisément le réservoir de carburant, surmonté ici d'un petit support métallique, destiné à installer une caisse à outils. Ce type d'ajouts était répandu à l'époque.



L'inscription Kaeuble le long de la fameuse bouillotte rappelle le soutien logistique qu'a reçu Erwin Allgaier de la part du constructeur Carl Kaeuble.

## VOUS AVEZ DIT BOUILLOTTE ?

Comme nous, vous vous interrogez certainement depuis longtemps sur le système de refroidissement spécifique à ce modèle, dit « bouillotte » ? Démuni de radiateur, ce type d'Allgaier est doté d'un réservoir d'eau en fonte d'acier, faisant corps avec le bloc-moteur. Stocké en amont, le liquide refroidit ainsi l'ensemble du bloc, et donc la mécanique, par évaporation. L'eau tient un rôle de régulation dans la dilatation de l'acier lorsque le moteur monte en température. Lors de l'utilisation d'un R22 ou d'un A22, il va de soi qu'une vérification régulière du niveau d'eau dans la fameuse bouillotte s'impose ! Ceux qui ont eu la chance d'utiliser un tel modèle à l'époque vous confieront que pas moins de 70 litres d'eau étaient en moyenne nécessaires par journée de travail.

Albert Caugant a sauvé ce tracteur de son triste sort voici 3 ans. Perfectionniste, il a tenu à effectuer une restauration dans les règles de l'art. Cette mission a été confiée à Gérard Corvest, un homme de confiance qui accompagne Albert dans son activité depuis de nombreuses années. Pour la mise en marche, Albert a convié Gérard à nous rejoindre. « Il connaît ce tracteur comme personne ! » Gérard Corvest nous confie : « Propriétaire d'une Peugeot 203 et d'une Fiat 500, je me passionne depuis toujours pour le patrimoine agricole. Après avoir redonné vie à deux Hanomag, Albert m'a chargé de restaurer cet Allgaier. Ayant été fort longtemps exposé aux intempéries, ce tracteur n'était pas beau à voir à son arrivée ici !

Non sans plaisir, je l'ai restauré à mes heures perdues, sur une période de trois mois. Mécanique, direction, trains roulants, absolument tout a été démonté et remis en état, jusqu'au moindre boulon ! »

**« Mécanique, direction, trains roulants, absolument tout a été démonté et remis en état. »** Gérard Corvest

Lorsqu'Albert a récupéré ce tracteur, il était équipé d'une faucheuse latérale Stoch et Schmitt qui avait été montée à l'époque par son premier propriétaire. Comme il nous l'explique : « Elle était alors

passablement usagée, mais, par chance, j'avais encore des pièces neuves dans le stock de mon père, ce qui en a grandement facilité la restauration. Refaite avec les mêmes exigences que le tracteur, celle-ci apporte une touche d'efficacité supplémentaire à l'engin. »

## En avant, marche !

La mise en route de ce modèle hors norme a tout de la séquence émotion. Après s'être assuré du niveau d'eau dans la bouillotte, grâce à une jauge métallique, Gérard ouvre le robinet d'alimentation du carburant, actionne vers l'avant la manette d'accélérateur, puis oriente le repère de l'énorme volant latéral vers le haut. Il pompe le carburant à plusieurs reprises à l'aide du petit

levier prévu à cet effet. La température ambiante n'étant pas des plus clémentes, notre chef « machiniste » facilite le démarrage en mettant en incandescence une mèche, qui, bloquée dans son support, 

## MISE EN MARCHÉ D'UN ALLGAIER EN 6 ACTES !



**Acte 1 :** La première étape consiste à ouvrir le robinet de carburant situé à droite, face au siège.



**Acte 2 :** Il faut ensuite positionner la commande des gaz au maximum.



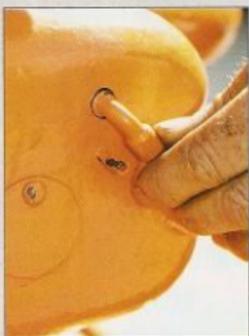
**Acte 3 :** Amorcer le carburant à l'aide du levier situé à proximité du volant latéral s'avère indispensable.



**Acte 4 :** Le porte-mèche doit être dévissé pour recevoir sa mèche de départ...



... La mèche est portée à incandescence avant d'être replacée dans son logement.



**Acte 5 :** La manette de décompression doit être positionnée sur la droite.



**Acte 6 :** Après le lancement du moteur à la manivelle, la manette de décompression doit être tournée en sens inverse.



« Gérard Corvest, qui a mis tout son cœur à restaurer cet exemplaire, nous fait une démonstration de la barre de coupe Stoch et Schmitt qui équipe ce superbe exemplaire.

puis directement insérée dans la chambre de précombustion, va permettre le préchauffage du carburant. Les rites de la mise en route se poursuivent avec le positionnement de la manivelle de décompression vers la droite. « Il ne reste plus qu'à lancer le

main constitue un réel obstacle pour le genou gauche, au moment de s'installer aux commandes. La très forte inclinaison de la colonne de direction rapproche fortement le volant du siège monté sur ressort, ce qui interdit tout embonpoint

sur la colonne de direction. Un montage plus courant qu'il n'y paraît en France, majoritairement réalisé par les concessionnaires ou mécaniciens agricoles à la demande des utilisateurs de l'époque. Ainsi repositionnée, cette dernière facilite

## « Il ne reste plus qu'à lancer le moteur à la manivelle, ce qui n'est pas toujours une mince affaire ! » Gérard Corvest

moteur à la manivelle, ce qui n'est pas toujours une mince affaire!», s'exclame Gérard. Après une bonne minute de musculation, le monocylindre s'éveille dans un épais nuage de fumée grise. Le pot d'échappement émaillé souffle alors de tout son coffre, imprégnant nos vêtements d'une savoureuse odeur de gaz brûlés.

Maintenant que le moteur s'exprime, Albert m'invite à prendre place aux commandes. L'accès au poste de conduite se fait par l'arrière. Après s'être aidé de la barre d'attelage pour se hisser à hauteur, on se faufile sur le côté droit du tracteur, entre l'aile et le siège. Planté verticalement, lorsqu'il est verrouillé, le frein à

superflu! L'assise s'avère toutefois confortable et se situe parfaitement dans l'axe des commandes, ce qui n'est pas si fréquent sur un modèle de cette époque. Très fortement inclinés eux aussi, les leviers de frein et d'embrayage réclament une certaine accoutumance pour être utilisés avec dextérité. Le volant à trois branches, en acier et cerclage bakélite, dispose d'un moyeu en aluminium coulé dont le couvercle fait office de commande pour le klaxon.

Originellement située en aval du poste de conduite, au «cul» du réservoir, la minuscule planche de bord en tôle d'acier, alors réduite à sa plus simple expression, est ici placée

## ALLGAIER Tracteurs Diesel

Une gamme complète

TYPES : A 12 - 12 CV,  
AP 17 - 18 CV,  
R 22 - 22 CV,  
A 40 - 40 CV.



ARRACHEUSES DE POMMES DE TERRE  
TRIEURS DE TUBERCULES  
TRIEUSES DE FRUITS  
"HARDER"

TOUS INSTRUMENTS DE MOTOCULTURE  
CHARRUES EN TOUS GENRES "VENTZKI"

Houe rotative

Type 1600

**AGRIA**

Outil universel se transforme en :

Moteur  
Charrue  
Pulvérisateur  
Tondeuse  
Pneu tracteur  
Charrue  
Semoir et lignes  
Pompe  
Fusiloteuse  
Baleuse  
Désherpeur de paille  
Gouffeur  
Fendeur d'engrais  
Moteur silencieux, etc.



ATELIERS PH. GOETZMANN S.R.L.

8-10, r. du Château, UNG-OLSHEIM-STRASSBOURG - TEL. 207.35.32

## De prime abord, le tracteur surprend, car très peu de vibrations sont transmises au conducteur



L'un des signes marquant des modèles A22, concerne la position du filtre à air à l'avant du moteur, qui pouvait être sur le côté droit sur les R22 d'origine.



La remise à niveau en huile moteur se fait par l'arrière du bloc. À droite de la goulotte de remplissage, on distingue la tête de la jauge à huile, et en amont le robinet de carburant.



La prise de force et le système de relevage, actionné en décalant la manette supérieure vers la droite, puis en la poussant vers l'avant.

grandement l'accès à l'instrumentation. Situé sur la gauche, le bouton à «basculé» fait fonctionner les clignotants. À quelques centimètres du Neiman, qui permet de mettre le tracteur sous tension, un commutateur commande l'allumage et le passage en codes, phares ou veilleuses. Situé à l'extrémité droite, l'ampèremètre est le seul cadran du tableau de bord.

### Génie au passé simple

De prime abord, le tracteur surprend, car très peu de vibrations sont transmises au conducteur de par le fonctionnement du monocylindre. Les études de Paul Strohaefer y sont certainement pour beaucoup ! Relativement souple grâce son système de transmission par trois courroies trapézoïdales, l'embrayage permet d'enclencher la première (située à droite au milieu de la grille) avec une facilité déconcertante. Toutefois, cette dernière –

comme la seconde – sert surtout aux champs. Après avoir déverrouillé le frein à main en le poussant vers l'avant, puis après avoir actionné la commande des gaz, je lance l'engin ! Les premières manœuvres permettent d'apprécier une

direction précise et la maniabilité du petit tracteur d'Unigthen. Les fortes dénivelations du chemin boisé choisi pour le premier épisode de notre essai sont «avalées» sans difficulté. L'agilité du train avant, articulé autour d'un simple axe, témoigne que rien n'est infranchissable

et autorise les figures de style les plus audacieuses. À l'orée du bois, une petite route enrobée permet d'enclencher la seconde, située en haut à gauche, puis la 3<sup>e</sup>, placée en haut à droite, et la 4<sup>e</sup>, localisée face à la première. Les irrégularités du bitume vous bercent et vous balancent sur ce siège amorti par l'imposant ressort à lame servant également de pied de maintien à celui-ci, ce qui n'est pas sans amuser les quelques promeneurs croisés sur notre chemin !!! En 4<sup>e</sup>, le robuste orangé gravit les montées les plus abruptes avec une aisance enfantine.



Le robinet de vidange de la bouillotte. Pour éviter les dégâts du gel, il est recommandé de vider cette dernière de toute son eau.

Très vif, le tracteur surprend ici par sa nervosité à haut régime. Insensible au vent latéral (ou plutôt nettement moins sensible que son conducteur du jour !), l'imperturbable Allgaier poursuit sa marche pétaradante, comme sur des rails. Seuls les virages serrés peuvent surprendre

## FICHE TECHNIQUE ALLGAIER R22/A22

### MOTEUR

**Moteur :** monocylindre diesel 4 temps horizontal, avec chambre de précombustion.  
**Cylindrée :** 1840 cm<sup>3</sup> développant 22 ch.  
**Alésage/Course :** 125 x 150 mm

### TRANSMISSION

**Type/nombre de rapports :** 4 AV et un 1 AR. La transmission de la puissance moteur vers la boîte de transfert est assurée par 3 courroies trapézoïdales, et par un embrayage à disque unique à sec.

### FREINS

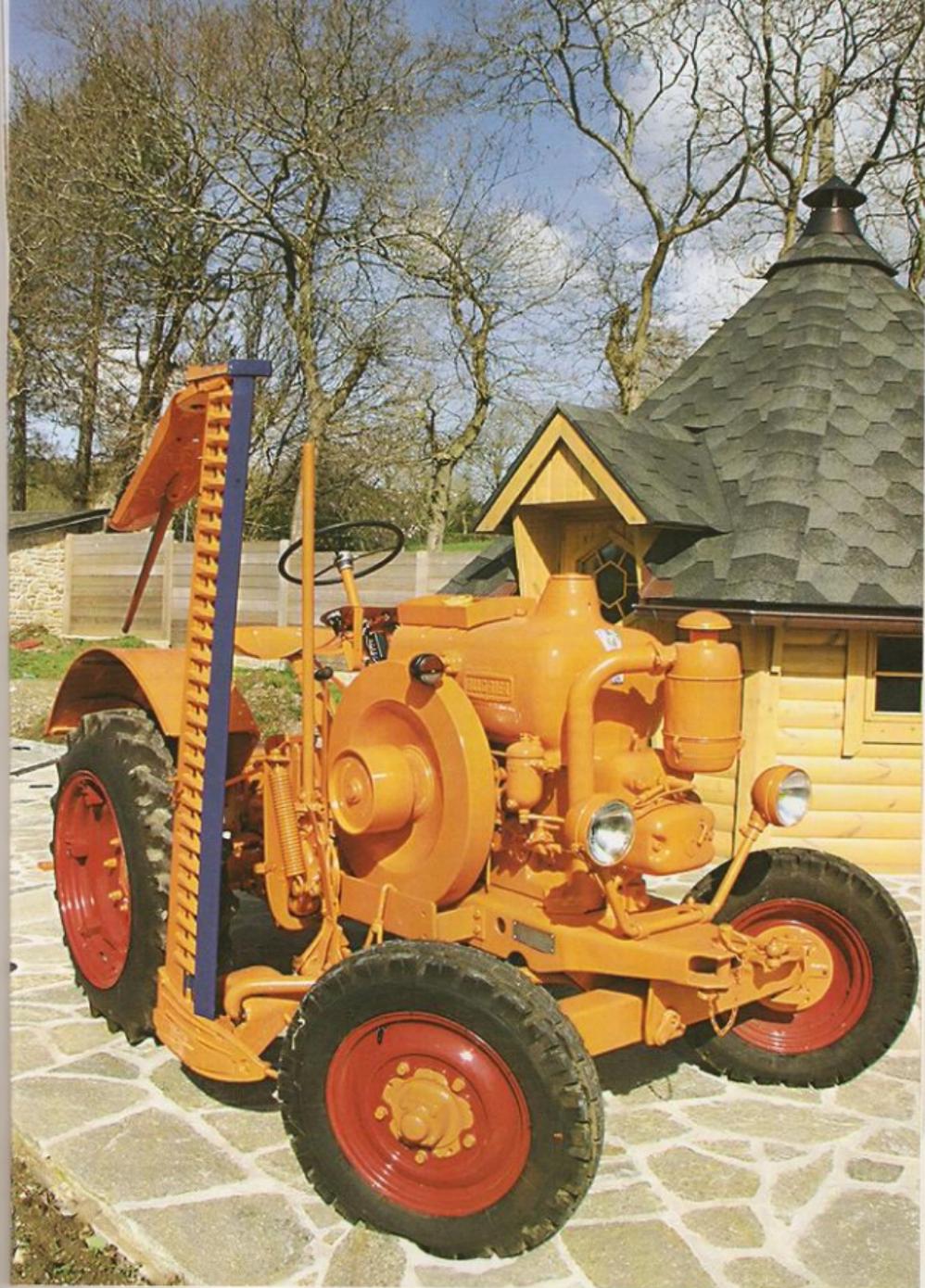
À tambours indépendants à mâchoires intérieures. Frein à main agissant sous forme de frein extérieur sur l'arbre intermédiaire du pont arrière.

### DIMENSIONS et particularités

**Démarrage :** manuel  
**Électricité :** 6 V  
**Longueur (hors tout) :** 2,00 m  
**Longueur (hors tout) :** 1,52 m  
**Hauteur :** 1,57 m (R22), 1,53 m (A22)  
**Poids :** 1700 kg (R22), 1475 kg (A22)  
**Pneumatiques :** 5,50 x 16 AV et 9,50 x 24 AR (R22) et 5,50 x 16 AV et 9 x 24 AR (A22).

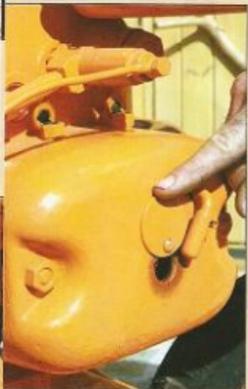
### PERFORMANCES

**Vitesses maximales**  
1<sup>re</sup> : 3,2 km/h, 2<sup>e</sup> : 5,8 km/h, 3<sup>e</sup> : 10 km/h, 4<sup>e</sup> : 20 km/h. Marche arrière : 3,2 km/h.

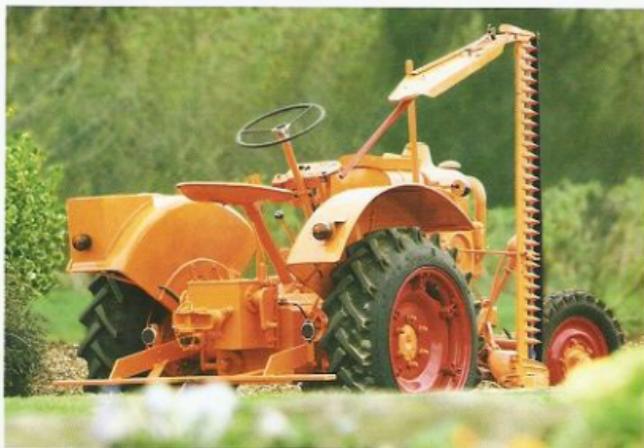




Cette vue détaillée permet d'apprécier le système d'articulation très soigné de notre barre de coupe et embase Raaspe et faucheuse Stoch et Schmitt.



Cette rondelle en acier montée sur un axe pivotant permet d'accéder au graisseur du culbuteur.



## La majorité des propriétaires d'un « bouillotte » ne s'en sépareraient pour rien au monde

un peu et nécessitent un ralentissement sérieux du rythme de croisière. Précis et efficace, le freinage agissant sur les tambours des roues arrière n'a aucun mal à ralentir la bête. Sur une route dégagée, notre modèle accroche les 20 km/h sans broncher. De retour vers le garage d'Albert, l'Allgaier attire tous les regards. Avouons qu'à 56 ans passés, sa personnalité n'a pas pris une ride!

Véritable icône de simplicité et d'une endurance à toute épreuve, l'Allgaier « bouillotte » mérite bel et bien une place de choix dans votre collection. Sa ligne « batracienne » et sa conception atypique en font un modèle attachant, qui traversera les décennies comme un riche témoignage du temps passé. La majorité des propriétaires d'un « bouillotte » vous confieront qu'ils ne s'en sépareraient pour rien au

### BIEN ACHETER UN R22

Avec leur bouille sympathique et quelque peu désuète, ainsi que leurs couleurs clinquantes, les R22/A22 séduisent. Avant de vous engager dans un achat coup de cœur, Albert Caugant et Gérard Corvest tiennent à vous faire partager leur expérience en nous livrant quelques conseils pour bien acheter R22 et A22.

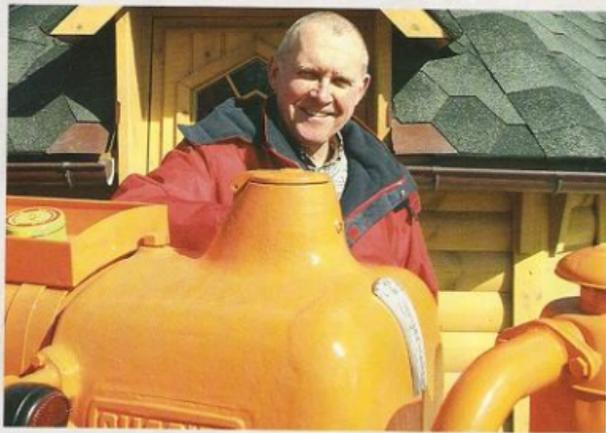
« Privilégiez un exemplaire le plus complet possible, car la chasse aux pièces détachées spécifiques s'avère relativement difficile! Très robustes, ces tracteurs ont été durement sollicités durant leur carrière professionnelle. En découle généralement un état d'usure avancée de la mécanique, notamment au niveau de l'embielage et du pont. Lors de l'inspection du modèle, assurez-



vous que l'ensemble bloc-moteur/boue à eau n'a pas subi les assauts du gel. L'aspect extérieur du tracteur importe peu, car les éléments de carrosserie, de conception relativement simple, peuvent être aisément réparés ou reconstruits par un tôlier formeur digne de ce nom. Comme pour de nombreux modèles de cette époque, favorisez un tracteur tournant et dans son jus à un

exemplaire maladroitement « retapé ». Aujourd'hui encore, de nombreux Allgaier proposés à la vente n'ont reçu qu'un voile de peinture clinquante, sans intervention sérieuse d'un point de vue mécanique. En revanche, si votre vendeur dispose d'un dossier de restauration complet, attestant d'une remise en état intégrale, vous pouvez vous laisser tenter.»

## ALBERT CAUGANT ET SES TRACTEURS : LA PASSION D'UNE VIE...



Fils de concessionnaire Hanomag, Albert a été bercé par les tracteurs dès son plus jeune âge. « Mon père s'est installé dans la région de Brest en 1947, et c'est à cette époque qu'il a monté un atelier de rectification mécanique, puis une concession Hanomag. D'une fiabilité exemplaire, ces tracteurs connurent un immense succès dans la région. Comme pour tous les modèles d'importation à l'époque, la vente des Hanomag était contingentée, si bien que la demande était supérieure à l'offre! Nous rayonnions sur toute la pointe nord finistérienne, dans

un rayon d'une cinquantaine de kilomètres autour de Brest. J'ai accompagné mon père dans son entreprise durant de nombreuses années, avant de reprendre le flambeau au début des années 1980. En 1984, nous avons commencé à distribuer les tractopelles JCB, marque que nous représentons toujours aujourd'hui. Nous avons cessé la commercialisation des tracteurs agricoles à l'arrêt de l'activité Hanomag, en 1971. Le temps a passé et je suis devenu collectionneur de voitures anciennes. Nous avons conservé précieusement dans nos

entrepôts quelques reprises en tracteurs Hanomag, qui n'avaient pas trouvé preneur à l'époque. Fort de l'expérience de la restauration de quelques anciennes, j'ai souhaité redonner une vie à ces engins. Passionné, Gérard Corvest, l'un de mes compagnons de travail, a souhaité s'investir dans cette tâche. C'est ainsi qu'ont été restaurés successivement un 845 et un R24. Puis la passion m'a amené à acquérir quelques modèles d'autres marques tel un SPV 302, un Landini, quelques Lanz, et bien sûr notre Algier R22/A22. Acheté à l'état d'épave

il y a trois ans, il a subi une cure de jeunesse dans notre atelier dès son arrivée. Absolument tout a été révisé, sans exception.

Nous avons changé toutes les bagues du train avant, remplacé l'ensemble chemise-piston-segmentation. Les pièces manquantes, comme l'axe de relevage ou la manivelle de démarrage, ont été reconstruites à l'identique par Gérard. Toute la préparation carrosserie a été faite ici, avant de rejoindre l'atelier d'un carrossier professionnel pour recevoir une peinture au plus proche de l'origine. La conduite de ce petit tracteur attachant, représente un véritable dépaysement!

La passion dévorante d'Albert pour ses engins fait qu'il y a toujours quelques modèles en chantier dans son atelier.

Actuellement, trois Hanomag sont en cours de restauration : un Granit 500, un Robust 900 et un R24. « De nombreux modèles de la fameuse marque allemande manquent encore à ma collection. Parmi les modèles qui me tiennent à cœur, j'aimerais notamment acquérir un R12, un R27, un R35, un R45, un R218, un R228, un 440 Perfekt... La liste est longue, mais je ne désespère pas...! » Une chose est sûre : le temple Hanomag est bien gardé dans la région brestoise

monde, et on les comprend! Débutée en 1946, la saga des tracteurs monocylindre à bouillotte de la firme d'Uninghen s'achève en 1954 avec l'arrêt de la production du A22, et ce, au terme de près de 15000 exemplaires produits. Une parenthèse se ferme... Ces tracteurs laisseront leur place aux nouveaux modèles refroidis par air étudiés par Ferdinand Porsche, dont leurs dignes successeurs développant 22 chevaux, les A12 et AP22. Cette série ouvrira d'ailleurs la voie à une nouvelle gamme de tracteurs, aux capots ronds. Une marque de fabrication chère à Monsieur Ferdinand et des lignes avant-gardistes qui deviendront caractéristiques des futurs tracteurs de la firme de Stuttgart. Mais ceci est une tout autre histoire...



Albert Caugant, le propriétaire, et Gérard Corvest, qui a pris en charge la restauration, posent ici aux côtés du R22/A22.

Un grand merci à Albert Caugant et à Gérard Corvest pour leur disponibilité et leur passion communicative.