



L'histoire des tracteurs Barreiros est liée à la figure du grand homme d'affaires Eduardo Barreiros, qui à partir d'une origine modeste a été en mesure de créer, en quelques années, l'un des plus grands complexes industriels dans le pays, produisant des équipements

variés tels que moteurs, camions, autobus, voitures et tracteurs.

Tout cela sans le soutien des autorités, est intervenu dans une Espagne, avec des pénuries de matières premières et dans une situation économique précaire.

En 1952, afin de développer une industrie nationale de tracteurs et d'améliorer la production agricole, le gouvernement a publié un appel d'offres dans le Journal officiel des "intérêts nationaux" et à accorder des autorisations pour les entreprises locales qui fabriquent des tracteurs. Cette année-là, nouvellement installé dans Villaverde (Madrid), Eduardo Barreiros vient revendiquer l'une des concessions possible. Il a un tracteur prototype qu'il a mis au point, et qui a été construit avec un moteur A-16 6-cylindres et 83 ch. Mais le temps passe trop vite et, en outre, il n'a pas de soutien officiel. Il essaye une deuxième fois en 1954, encore une fois sans succès. Et ce sera la troisième tentative en 1958, lorsque le ministère de l'Industrie accorde le droit de construire 3 000 tracteurs de 50 à 150 ch chaque année. Avec cette autorisation en poche, Eduardo Barreiros est cours immédiatement à la recherche d'un partenaire technologique qui se trouve en Allemagne. La société Rheinstahl - Hanomag sera choisie pour entreprendre cette aventure. À cette date, Hanomag était un important fabricant industrielle historique, dui produit des tracteurs, également des camions, des autobus et des fourgonnettes. Au début de l'année 1950 Hanomag fait un grand efforts financier et technologique en lançant sur le marché l'une des plus larges gammes de tracteurs en Europe, ce qui lui permet d'augmenter en 1955 avec la première position des ventes le marché allemand, qui coïncide avec une année record dans laquelle il est vendu près de 100 000 tracteurs. Eduardo Barreiros réalisés dans un court laps de temps accord de collaboration avec la société allemande, et à la fin de 1958, l'établissement de la société Rheinstahl Hanomag Barreiros avec un capital de 100 millions de pesetas, la famille Barreiros contribue à hauteur de 75% et Rheinstahl - Hanomag le reste. Une nouvelle usine va être construit à Villaverde, à côté de l'usine de moteurs. En un temps record les installations sont prêtes pour la production des nouveaux tracteurs qui seront baptisés du nom de Hanomag Barreiros.



L'assemblage du modèle R-545 commence à la fin de 1959 en intégrant dès le début le moteur apprécié Barreiros EBH-1 (B-14),

Quelques années plus tard, le moteur sera remplacé par BL 24 H001 (B-24) de plus grande cylindrée et de puissance. Ce tracteur phare sera maintenu dans la gamme comme une référence, avec peu de changements tout au long de l'histoire des tracteurs Barreiros.

En 1960, deux modèles seront fabriqués : R-335 et R-440, qui en

1961 seront rejoint par le R-438. Malgré les difficultés d'approvisionnement de la part de l'Allemagne, la bonne notoriété des moteurs Barreiros sera un gage de confiance pour les tracteurs de cette marque.

En 1962, deux nouveaux tracteurs, R-350-Vigneron et le R-438 spécial façonneront la gamme complète. En 1959, les frères Barreiros crée la société S.A.T.E. (Sociedad Anónima de Tractores Españoles) pour gérer la distribution des tracteurs Hanomag Barreiros. À la fin de cette année, le réseau commercial déjà dispose de 17 concessions et succursales et 250 ateliers qui offrent des services de vente et de réparation dans toutes les provinces. Nous sommes dans une période de grande activité, qui commence avec la mécanisation de l'agriculture espagnol, la naissance d'un marché émergent pour lequel Barreiros est en concurrence avec deux autres marques présentes depuis quelques années, Erbro et Lanz . Pour obtenir plus de part de marché auprès des agriculteurs, les tracteurs Barreiros seront présent dans un certain nombre d'expositions, de démonstrations et compétitions. En outre, afin d'informer directement sur leurs produits, la société a commencé en 1961, l'édition de la revue «rural» qui sera envoyé durant plusieurs années aux clients, aux concessionnaires et ateliers la marque.

Peu à peu, les tracteurs Hanomag Barreiros intègrent un plus grand nombre de composantes locales, de sorte que, en 1962 seulement quelques parties sont assemblés en Allemagne. En 1964, la famille Barreiros acquis les participations de Rheinstahl Hanomag, et en 1965, c'est le passage des tracteurs commercialisé sous la marque Barreiros. Cette même année, présente le modèle R-500. Afin d'utiliser les installations sur Villaverde pour la production de voitures, l'entreprise a décidé de passer à Saragosse en 1966 la fabrication des tracteurs. Le site choisi est l'ancienne usine de fabrication de camion Nazar, précédemment acquises par Barreiros Diesel.

Ce sera une parenthèse temporaire, puisque, quelques années plus tard, la production revient sur les installations de Madrid. Barreiros Diesel, qui depuis sa naissance avec peu de soutien public et ont toujours la face INI puissant, il passe en 1967 par des problèmes économiques et financiers très graves résultant de sa croissance rapide et des difficultés de commercialisation de certains de ses produits manufacturés, en particulier les voitures.

Les banques décident alors de réduire le crédit de la société et les institutions officielles indûment considéré que l'effort est nécessaire pour sauver l'entreprise. Par conséquent, la même année, les frères Barreiros vont décider de vendre une grande partie de la société à Chrysler, avec qui ils assurent des accords.

Au cours des années 60, le marché des tracteurs en Espagne ne cesse de croître, atteignant en 1968 un chiffre de 24 919 unités, dont 20,4% sont de la marque Barreiros. Cette année, l'entreprise a présenté le modèle 4000, qui remplace le tracteur R-335 S. Cette unité intègre la conception externe du modèle de 5500, présenté il y a deux ans, et la marque voie pour le renouvellement de la série, qui est consommée en 1969 avec les ajouts de 5000-modèle qui remplace le tracteur à semi-R-500 et le modèle 7000 est en cours sur le tracteur 5500.

Le modèle 7000 est un jalon dans l'histoire de Barreiros comme il s'agit d'un

tracteur coupe moderne qui comprend des éléments tels que la réduction de épicycloïdales à l'essieu arrière, une nouvelle boîte de vitesses plus souple, la prise de force proportionnelle à l'avancement, des freins à disque et une boîte hermétique inférieure poids / puissance. Ce tracteur est une évolution du modèle amélioré 5500, dont le développement a été menée dans le département de design et de la Recherche Produits de l'entreprise, qui a donné le ton pour l'introduction de la gamme. Dans sa conception, les chercheurs ont examiné la charge de travail de l'agriculteur espagnol, et sa configuration n'est pas lié à la ligne suivie par Hanomag dans les autres modèles.

Comme il est d'usage dans l'entreprise, tous les tracteurs vont continuer à intégrer le fameux moteurs Barreiros.

Mais 1969 apportera d'autres développements importants liés à l'entreprise. Les écarts en ce qui concerne la gestion de la société de la famille et Chrysler-Barreiros le nouvel actionnaire majoritaire de la société sont de plus en plus forte. Pour cette raison, cette année, les frères Barreiros décident de céder le reste des actions Barreiros Diesel qu'ils possèdent. C'est la fin de la présence de la famille Barreiros dans l'entreprise. En 1970, la société Barreiros Diesel sera rebaptisée Chrysler Espagne, bien que la volonté de maintenir les tracteurs de la marque Barreiros.

En 1971, le nombre total de tracteurs fabriqués par Barreiros dépasse 40 000 unités et sa pénétration du marché est à 16%. Les équipes sont très appréciés par la plupart des agriculteurs pour ses valeurs de robustesse, sa facilité d'entretien et de réparation. Toutefois, d'autres marques se vendent à un rythme supérieur, avec de nouvelles caractéristiques de confort, de design et de maniabilité, de sorte que progressivement, les tracteurs Barreiros commencent à éprouver des difficultés dans leur marketing. Pour faire face à la nouvelle situation, Chrysler va lancer une nouvelle ligne en 1974 avec une image plus moderne et de nouvelles couleurs. Avec une forte présence des médias, la nouvelle gamme sera affichée par les modèles configuré 40.45, 50.55, 70.70 et 4000V, en plus de l'éternel modèle R-545 dans sa configuration agricole et industriel. Il s'agit d'un maquillage esthétique courageux qui comprend un nouveau poste de pilotage, mais ce n'est pas intégrer les techniques les plus récentes et la demande du marché. Le scénario ne sera pas suffisant pour récupérer les ventes, même au printemps 1978, Barreiros présente à la FIMA de Zaragoza le nouveau tracteur vigneron 5000V, qui au début de l'année 1979, sera commercialisé en tant que 5000VR et 5000VL. Plus important encore, la direction de l'entreprise favorise également le rétablissement de la confiance des acheteurs et des tracteurs, à l'automne de 1978, Chrysler vend ses actifs en Espagne et ailleurs en Europe, à Peugeot. La nouvelle société sera appelée Talbot Espagne, mais elle ne montre pas plus d'intérêt dans le maintien de la production des tracteurs Barreiros. En 1980, le Département de Design Barreiros a très avancé dans le développement et l'expérimentation dans le domaine un tracteur plus puissant que le R-545 pour compléter la gamme. Il s'agit d'une unité qui, sur la base de ce modèle, incorpore des freins hydrauliques et une boîte de à 10 vitesses. Il n'y aura pas de temps pour introduire cette unité sur le marché, parce que, plus tôt cette année, le nouveau propriétaire a déjà pris la décision de fermer l'usine de tracteurs. Toutefois, un nouvel événement est sur le point de changer le destin

prévisible de l'usine de tracteurs Barreiros. Dans le cadre de son intérêt pour l'expansion en Europe, la multinationale International Harvester (IH) a récemment acquis un grand nombre d'actions de l'entreprise et a l'intention de stimuler l'Espagne dans la vente de ses produits, y compris les tracteurs. C'est la raison pour laquelle, au printemps de cette année atteint un accord d'intention avec Peugeot pour acheter la division des tracteurs Barreiros. Cet accord comprend la fabrication, dans la même année, un nombre important d'unités de l'4000V et 5000V modèles commercialisés sous le nom de marque IH, et avec laquelle la société prévoit de compléter sa gamme face à la concurrence, aussi, dans le segment du tracteurs spécialisés. Mais les finances de International Harvester ne sont pas au mieux, quelques mois plus tard, cette signature sera abandonné mettant fin à l'aventure... et son engagement en faveur de Peugeot. C'est la fin définitive des tracteurs Barreiros.

Il a été 21 années écoulées depuis l'introduction du premier tracteur Barreiros jusqu'à sa disparition. À ce moment, l'agriculture espagnole a mis au point un processus de profonde transformation pour devenir d'une manière efficace et concurrentielle du secteur. Et une partie importante de ce changement doit être attribué à la mécanisation de l'agriculture. Dans cette tâche, les tracteurs Barreiros, avec plus de 80 000 unités fabriquées et commercialisées en Espagne, a joué un rôle très important. Même aujourd'hui, beaucoup de ces fameux tracteurs continuent de travailler activement dans les travaux agricoles, et sont très appréciés par leurs propriétaires.