



Clet et Chantal et une Hanomag



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAVY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Oktober 2020

Voiture de Clet « dans son jus »
en 2003 avant sa longue restauration



Caractéristiques

Moteur 4 cylindres soupapes lat.
Cylindrée : 1097 cc (63x88 mm)
Puissance : 23 chevaux
Équipement électrique : 6 Volts
Refroidissement par thermosiphon
Boîte 4 vitesses + AR
Freins hydrauliques à tambours
Essieux rigides
Suspension ressorts à lames elliptiques
avec graissage central
Réservoir : 25 litres
Vitesse : 80 km/h (vent dans le dos)
Longueur : 3 610 mm
Largeur : 1 625 mm
Hauteur : 1 750 mm
Empattement : 2 450 mm



*Merci à Clet pour l'aide précieuse
dans la rédaction de cette Gazette*

© Michel Pionneau

Une marque peu connue dans l'Hexagone

Il faut bien le reconnaître : la marque Hanomag n'est pas très connue. Certains lecteurs se souviennent peut-être des petits camions 4x4 qu'on voyait dans les pays de montagne. D'autres se rappellent sans doute les poids-lourds diffusés sous la marque « Hanomag-Henschel ».

En fait, la firme Hanomag a été fondée en 1835 à Hanovre. Constructeur de moteurs à vapeur et de machines agricoles, Hanomag s'est lancé ensuite dans la construction de locomotives avant de produire, à partir de 1905, des camions toujours à vapeur surtout à des fins militaires.

La première voiture apparut en 1924. C'était une 2 places 2/10 CV, appelée familièrement outre-Rhin "Kommissbrot", terme qu'on peut traduire par « voiturette pour faire les courses et acheter du pain ».

Sa conception était très originale, sa voie très étroite rendait inutile un différentiel et sa carrosserie unique de style "ponton" permettait cependant à 2 passagers de s'asseoir côte à côte.

Elle était motorisée par un monocylindre de 500 cm³, monté à l'arrière, à soupapes en tête, refroidi à l'eau, avec une boîte à 3 vitesses et une transmission secondaire par chaîne.

Elle fut suivie par une automobile classique 4 cyl., 3/16 CV, à soupapes latérales et par de nombreux autres modèles, dont la liste serait trop longue à reproduire.

Après-guerre, Hanomag s'est recentré sur la production de véhicules utilitaires pour finir, après bien des vicissitudes, dans le giron de Mercedes qui a fait disparaître la marque en 1974.

L'Hanomag de Clet et Chantal

La voiture que Clet conduit maintenant est une 4/23 PS type 11 produite de 1932 à 1934. Le certificat d'immatriculation de 1955 note une date de 1^{ère} mise en circulation en 1931 car la culasse est frappée de l'année 1931, date reprise sur les certificats d'immatriculation postérieurs. Il y a de grandes chances pour que cette date soit fautive. Le bloc est estampillé 1934 et certains accessoires témoignent de l'appartenance à un véhicule 4/23 type 11 de 1934. A moins qu'il s'agisse d'un véhicule 4/20 qui ait été réparé avec des pièces de 4/23, vu que les véhicules 4/20 et 4/23 ont les mêmes cylindrées, les mêmes moteurs et les mêmes empattements. Un peu tordu, non ?! On s'en tiendra donc à l'appellation 4/23 PS type 11, même s'il s'agit peut-être d'une 4/23 type 11/4.

Le tableau de bord comporte un tachymètre, avec un totalisateur kilométrique, un manomètre d'huile, et une tirette de starter. La carrosserie de cette Hanomag est à ossature bois. S'agissant d'un véhicule militaire léger, il n'a que deux places au lieu des quatre places du modèle civil correspondant.

L'armée allemande, dans les années 30, au début du réarmement du pays a commandé des châssis civils à Hanomag sur lesquels elle a fait installer des carrosseries spéciales fabriquées par des entreprises telles que Magirus ou les Ateliers Réunis pour la Construction de Carrosseries et Wagons.

Ce véhicule servait très probablement à mettre en place des installations téléphoniques de campagne comme en témoignent quelques traces et documents que Clet et Chantal ont pu se procurer.

Une longue et complexe restauration,

Avant d'arriver dans l'atelier de Clet, l'Hanomag a circulé dans la famille. Elle a été acquise en 1946 et provenait d'un surplus de matériel militaire laissé par l'Occupant. Son propriétaire était ingénieur des travaux publics et il a utilisé cette voiture à partir de 1946, pendant environ 10 ans pour visiter ses chantiers. Puis, ne s'en servant plus, il l'a mise à l'abri dans un garage avant de la donner à un couple de la famille pour qu'il la restaure. Couple qui a renoncé et l'a cédée à Clet pour qu'il finisse le travail.

Clet et Chantal ont fait des recherches en France et en Allemagne, ont appris un peu l'allemand etc.!

La restauration, avec l'aide d'un ami, aura duré 10 ans. Celui-ci a démonté le moteur, en a évalué l'état, a fait ressouder la culasse. Chemises et pistons ont aussi dû être changés, ainsi que les joints.



La fin de la restauration a été confiée à un mécanicien carrossier de la région qui s'est occupé du radiateur, de la direction, de l'électricité, de la carrosserie, des planchers et des peintures. Cette phase a duré 4 ans et la dernière année de restauration a été consacrée à la banquette et à la capote.

Puis est arrivée la phase tant attendue du roulage et de la fiabilisation du véhicule qui a encore cassé un joint de culasse! Et puis... il fallait bien la conduire cette voiture. Clet essaie, les vitesses craquent : il faut prendre des cours !!! Ah ce double pédalage....

Aujourd'hui, Clet maîtrise. Chantal, un peu moins ... Mais plus de soucis pour les sorties avec le club !