



■ *Témoignant d'une certaine recherche stylistique et aérodynamique, les lignes du Cockshutt 30 ne sont pas sans évoquer les formes des plus belles voitures américaines de la fin des années 1930.*

En 1877, James G. Cockshutt s'était fixé pour objectif de produire les charrues et les outils les plus modernes du Canada. Basée à Brantford dans l'Ontario, sa nouvelle entreprise ne cesse de prospérer au fil des ans. Particulièrement apprécié des agriculteurs, le matériel Cockshutt brille par sa légèreté et ses performances. D'un esprit très novateur, James G. Cockshutt ne cesse de donner des ailes à ses projets. Les variantes de charrues se multiplient et deviennent rapidement des matériels de référence. Désireux de conserver ses acquis et ses avancées technologiques, l'homme songe à déposer différents brevets en rapport avec ces matériels d'avant-garde, mais il n'en aura pas le temps, car il décède brutalement. Son frère W.F. Cockshutt prend alors les rênes de l'entreprise. Il est assisté par leur père, Ignatius, qui a toujours soutenu financièrement la société. La famille Cockshutt ne cessera alors de faire progresser la firme tant au niveau logistique que sur le plan de l'avancée technologique. La demande des clients est telle que la société ne peut pas assurer la totalité des commandes qui lui sont passées, et ce, malgré le développement de l'usine et de son outil de production. En 1888, W.F. Cockshutt se dirige vers d'autres activités et passe le flambeau à son frère cadet, Frank.

Les tracteurs des autres

Une nouvelle unité de production est inaugurée en 1903. Spacieuse et techniquement très avancée, elle représente alors l'usine la plus moderne d'Amérique du Nord en matière de construction de charrues. L'activité principale de l'entreprise réside dans la construction de modèles «balance» utilisés de concert avec les locomotives routières à vapeur, très en vogue à l'époque. Quelques années plus tard, c'est Harry Cockshutt, le plus jeune frère de James, qui prend les rênes de la société. Harry veille à renforcer la présence de l'entreprise sur le marché international. Un partenariat avec la Société des charrettes et

chariots Adams et l'entreprise Frost and Wood Co permettent de développer la vente du matériel Cockshutt à l'exportation. Les charrues de la marque sont maintenant distribuées en Australie, en Afrique du Sud et au Royaume-Uni. À cette époque, les concessionnaires se plaignent de ne pouvoir compter aucun tracteur agricole au sein de la gamme Cockshutt. Si les clients achètent les outils avec une confiance aveugle, ils sont contraints d'acquiescer leur tracteur auprès de la concurrence, ce qui est plutôt regrettable. Ne pouvant investir immédiatement dans l'étude d'un nouveau modèle, Harry décide de commercialiser



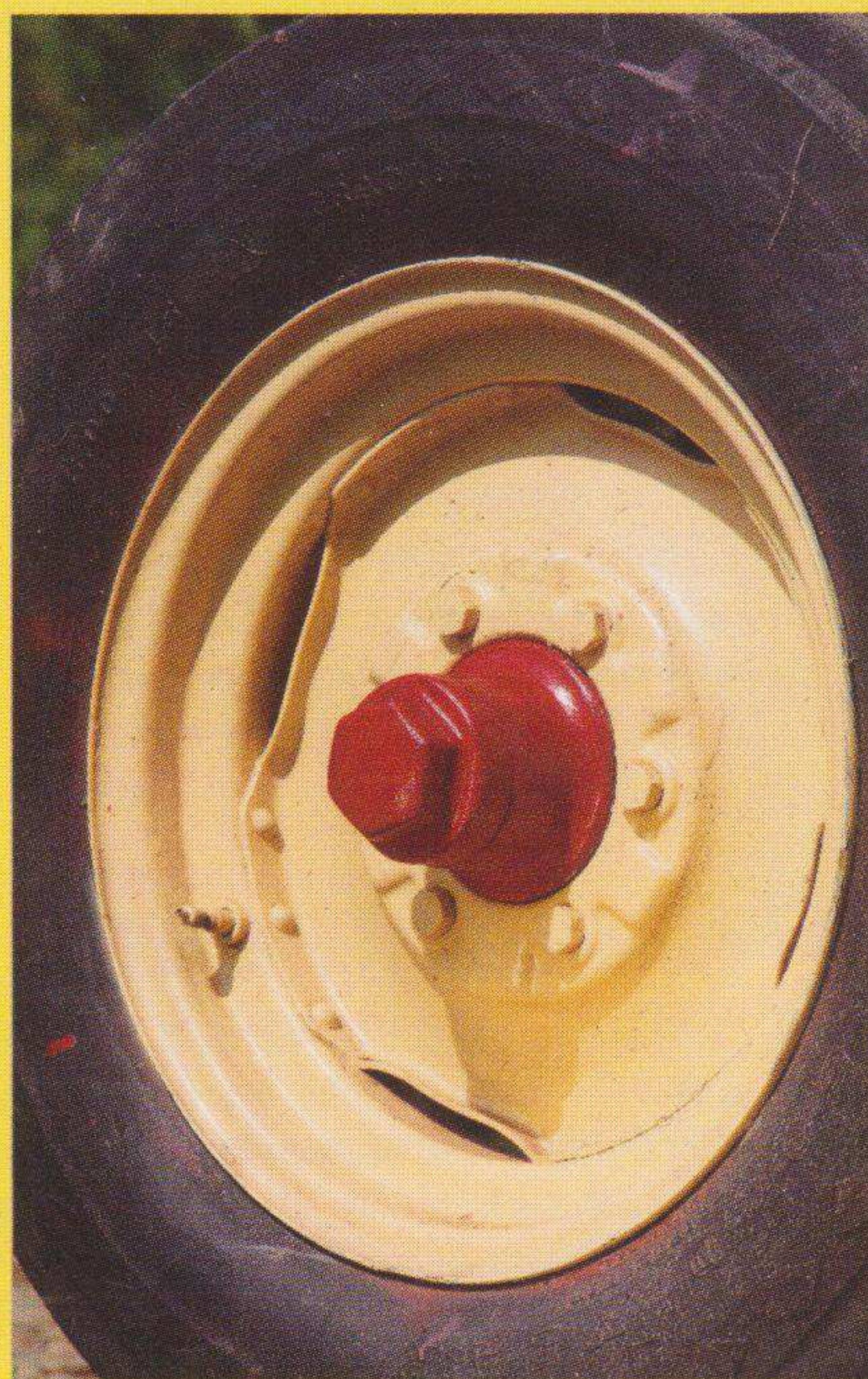
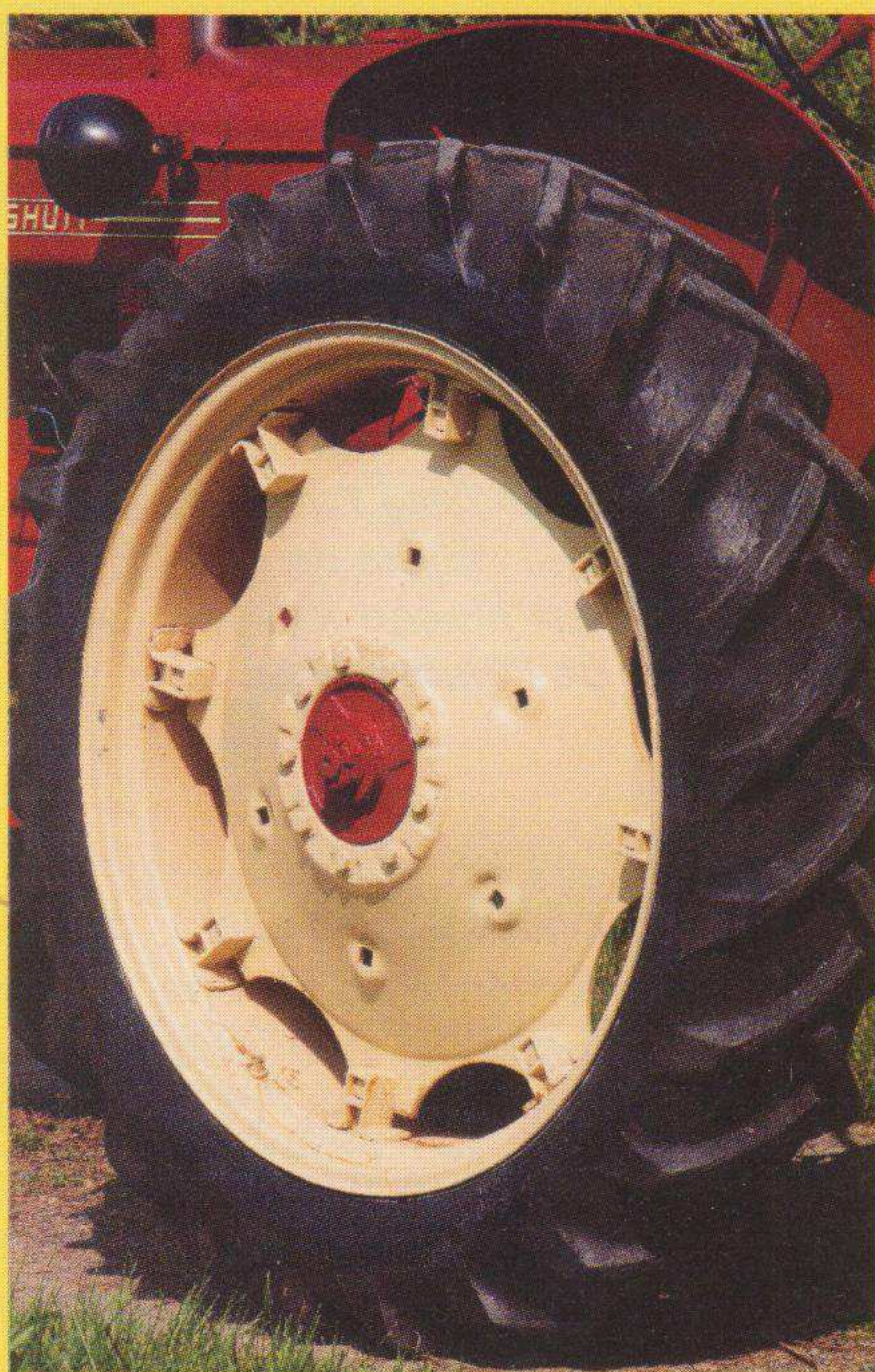
■ *Tout aussi esthétiques que le tracteur lui-même, les logos sérigraphiés de flancs de capot rappellent sans fioritures la marque et le type. Refabriqués à l'identique, ils sont disponibles aujourd'hui auprès de quelques spécialistes.*



■ *Tout en courbes, la face avant du tracteur reflète un certain esprit avant-gardiste. La calandre est agrémentée de fines barres horizontales du plus bel effet, accentuant largement le passage de l'air pour un meilleur refroidissement du radiateur et du compartiment moteur. Monté sur balancier, l'essieu avant est réalisé en fonte d'acier. À noter: ni les voies avant, ni les voies arrière ne sont réglables sur ce tracteur de type standard.*



■ *Les optiques de phares circulaires sont fixés de part et d'autre et en arrière du capot moteur.*



■ *Revêtues d'une peinture ivoire brillante, les jantes donnent un certain relief au type 30. Seuls les modèles arrière bénéficient de voiles démontables. À l'avant, le tracteur se voit équipé de pneumatiques 5.50x16 alors qu'il adopte à l'arrière une monte de dimensions 11x38.*



■ *Ce décalcomanie rappelle bien la nationalité du tracteur, et par là même, celle de la marque. Le modèle 30 fit partie des engins agricoles et des véhicules à roues les plus emblématiques de l'histoire du Canada.*

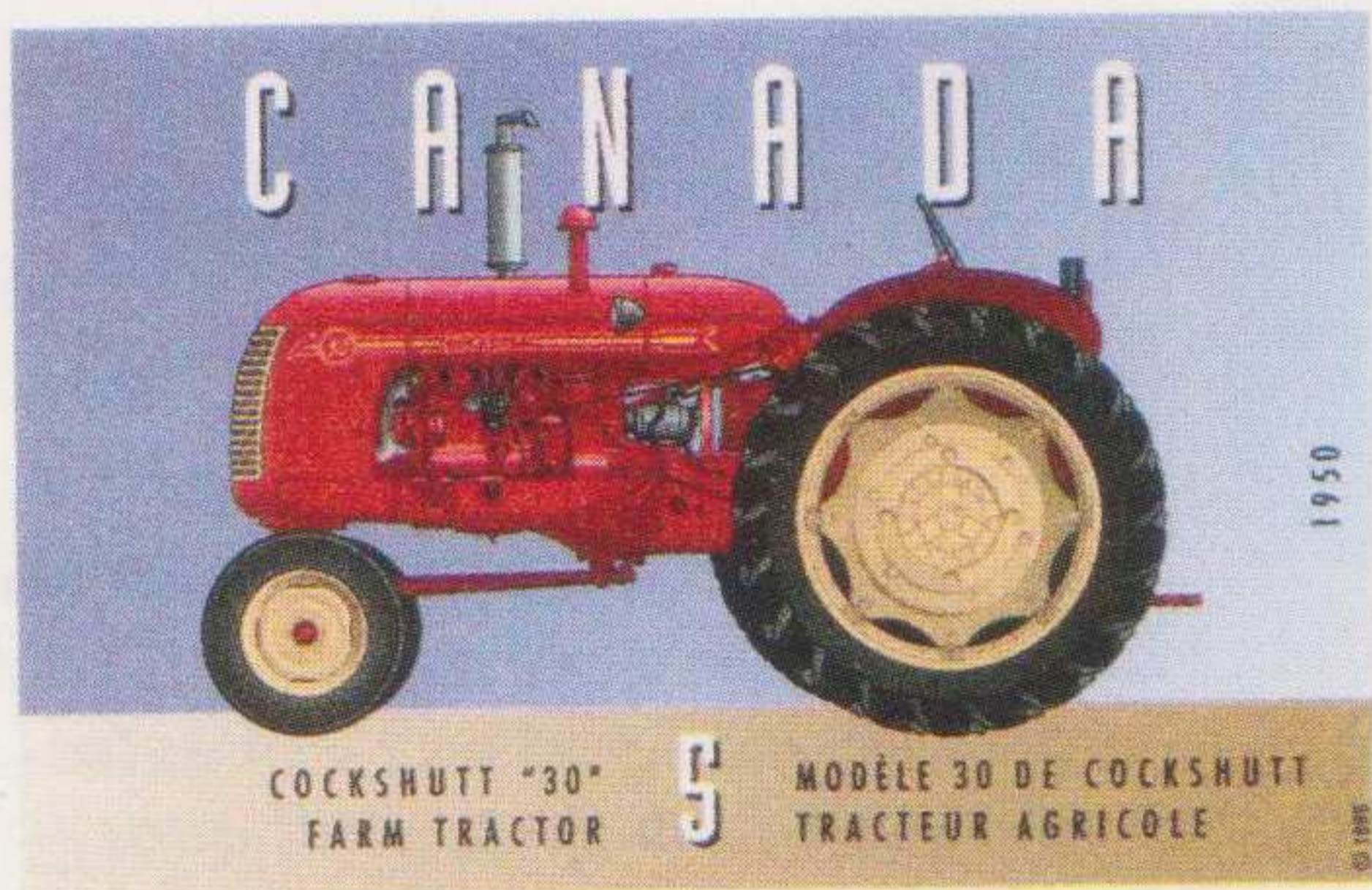
des modèles d'autres marques sous le nom sa firme. Un accord passé avec

sion tout en minimisant les risques. Harry Cockshutt ne cesse alors d'aller

ments liés aux véhicules militaires canadiens. Dans ce cadre, Cockshutt réalise

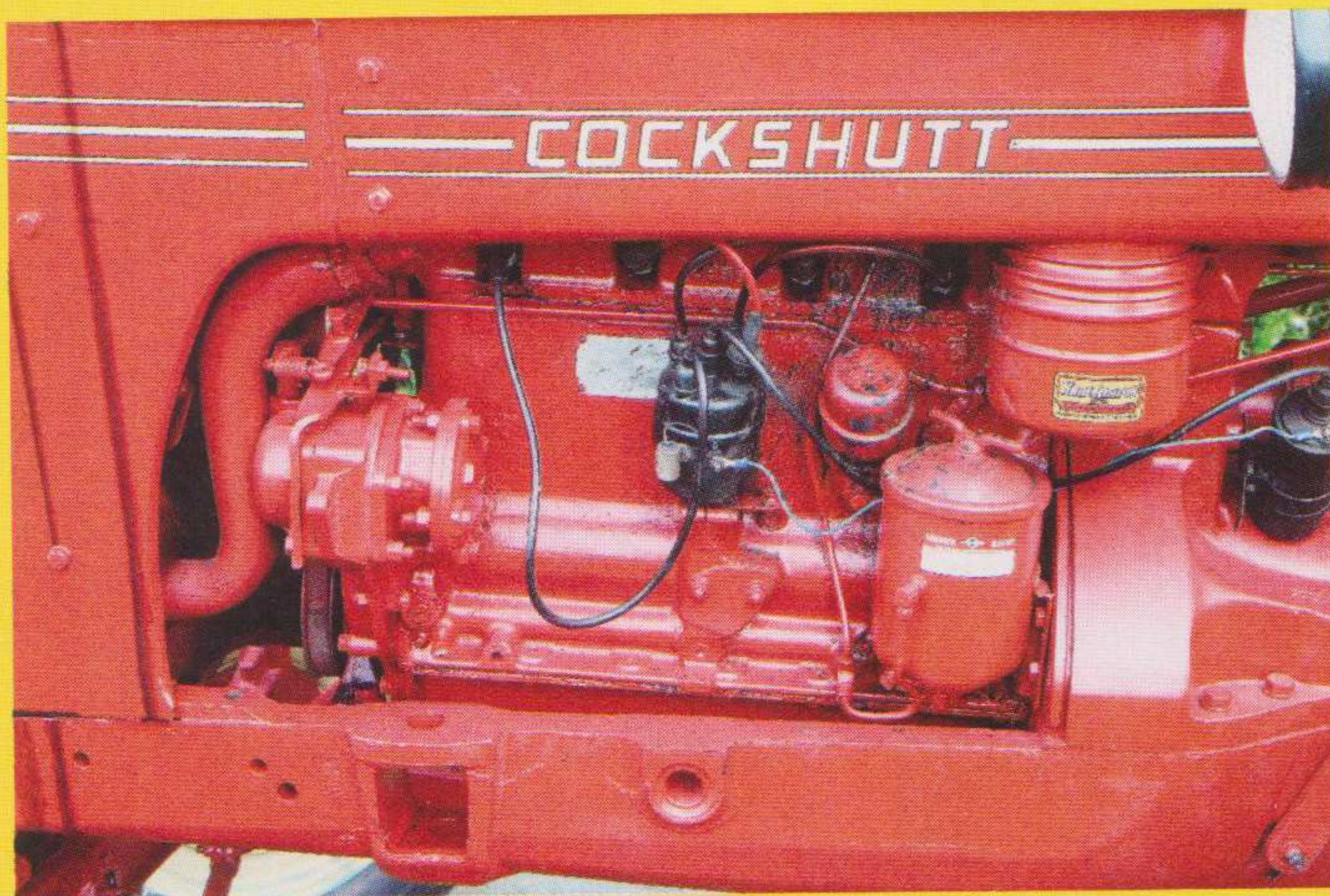
100 % canadien

La guerre terminée en Europe, de nouvelles perspectives agricoles s'ouvrent pour le constructeur canadien. Cette fois, les gens de chez Cockshutt sont bien déterminés à mettre en œuvre la production de leur propre tracteur, afin de se positionner au plus vite sur ce marché en pleine expansion. Fort de ses acquis dans la commercialisation et l'assurance du service après-vente des Hart-Parr, Allis-Chalmers et Oliver, le bureau d'études ne se lance pas dans l'inconnu. Les essais du prototype initial s'effectuent au cours du dernier trimestre 1945. Attestant d'une puissance de 30 ch, ce tout nouveau tracteur possède un potentiel exceptionnel. Sa commercialisation est effective dès le début de l'année 1946. Bénéficiant d'une mécanique 4 cylindres Buda de 2,5 litres de cylindrée, le type 30 est en effet novateur en bien des



Symbole d'une grande époque et d'une industrie agricole canadienne florissante, mais aussi fierté pour le pays à la feuille d'érable, le Cockshutt 30 a même fait l'objet d'un timbre. En effet, de 1993 à 1996, la Société des Postes Canadiennes lança sur le marché deux planches philatéliques commémorant 130 ans de véhicules dans le pays. Celles-ci présentaient

en tout une série de 25 timbres qui, comme l'indiquait la plaquette explicative de l'époque, «... rend hommage à l'ingéniosité des inventeurs et fabricants canadiens qui ont conçu des produits en fonction des réalités géographiques du pays et des exigences des marchés internationaux ». Chacun de ces timbres mettait donc à l'honneur un constructeur et un modèle de véhicule différent. Sur ces deux planches, automobiles, poids lourds, autocars, utilitaires légers, véhicules d'incendie et militaires, auto et motoneiges, ou encore engins de travaux publics (cylindre à vapeur Waterous, niveleuse Champion, souffleuse à neige Sicard...) côtoyaient le Cockshutt 30 et un autre matériel agricole tout aussi emblématique et symbolique du développement de la motorisation agricole : la révolutionnaire moissonneuse-batteuse automotrice Massey-Harris 21 !



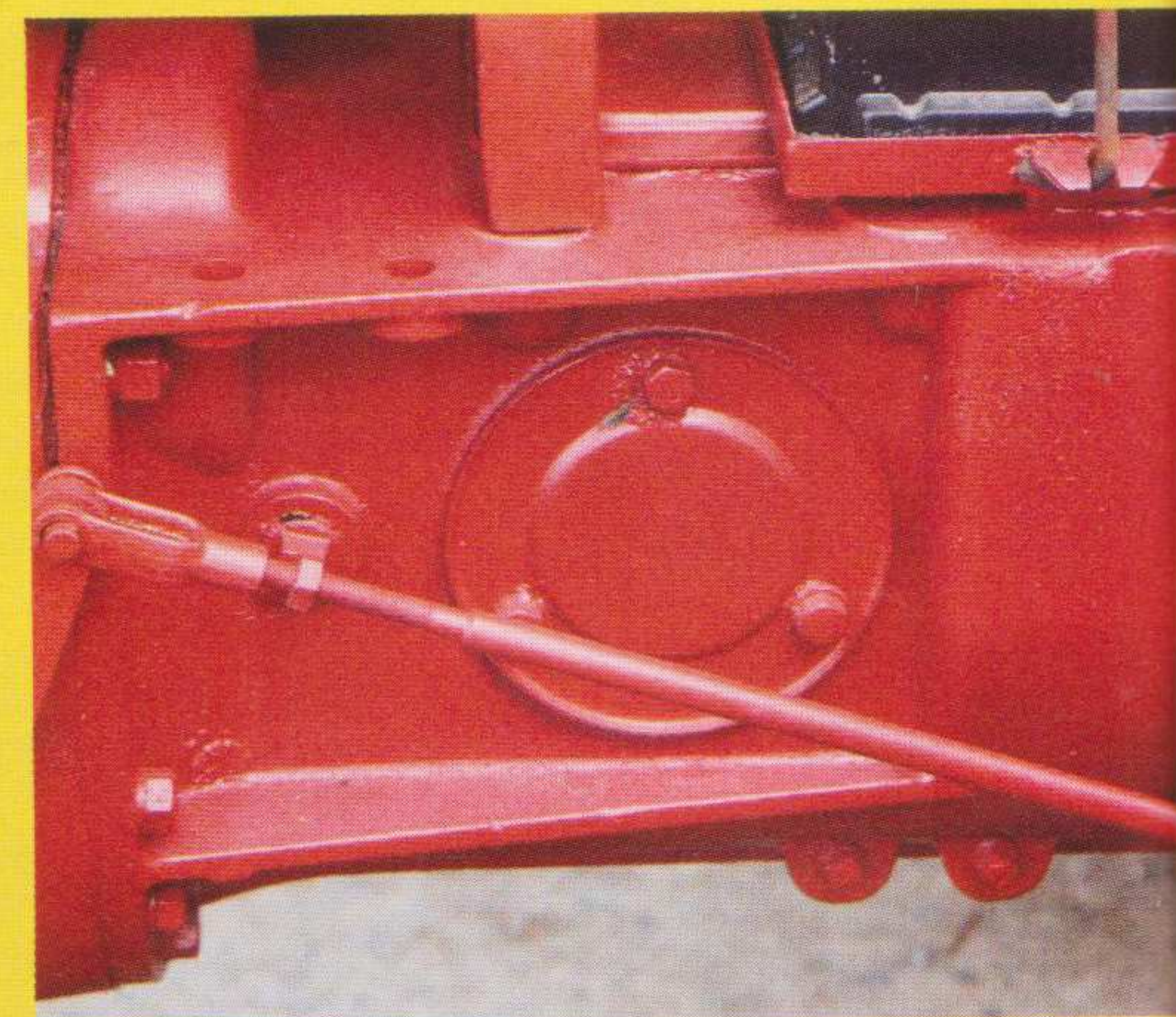
■ Premier tracteur canadien à avoir fait l'objet de tests à l'université du Nebraska, le Cockshutt 30 bénéficie d'un moteur 4 cylindres essence Buda de 2 500 cm³. À partir de 1949, ce tracteur sera aussi disponible en version diesel (avec une cylindrée de 2,5 litres), ce moteur étant également fabriqué chez Buda.



■ Disposés verticalement, l'échappement et la cheminée d'aspiration du filtre à air traversent tous deux la partie supérieure du capot moteur.



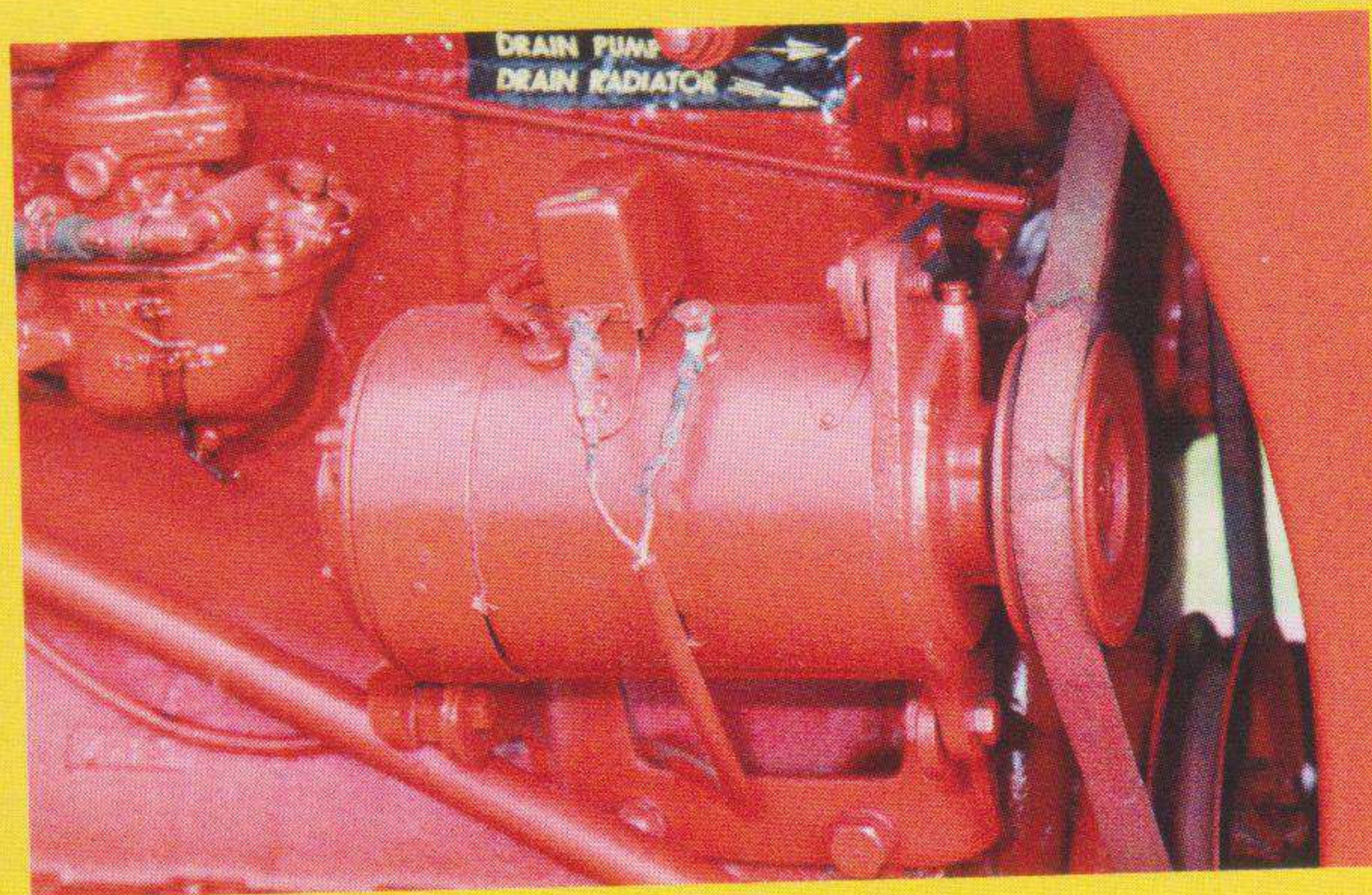
■ Réalisée en aluminium, la plaque constructeur est fixée en quatre points sur le côté gauche du bloc-moteur, à proximité de l'allumeur.



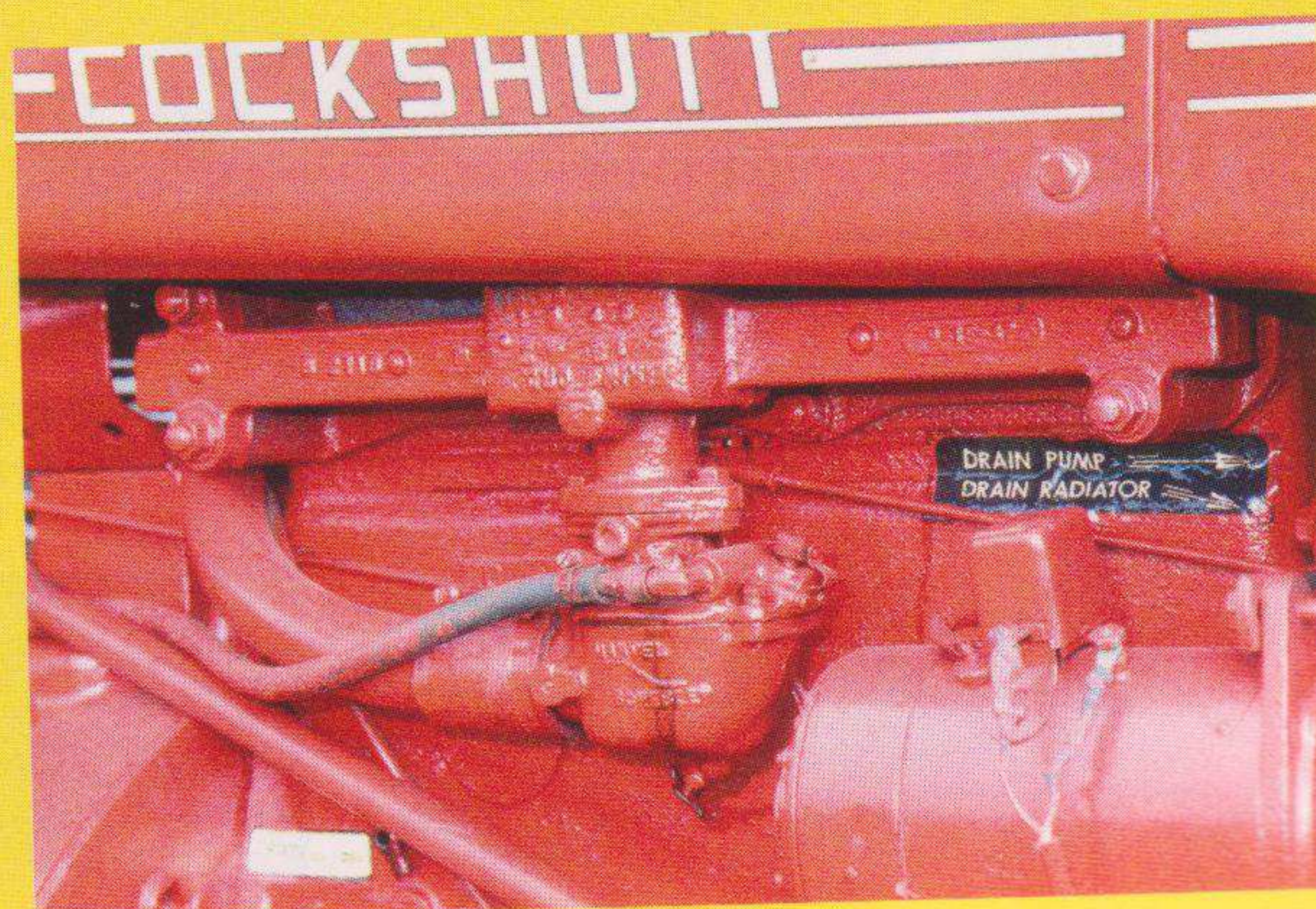
■ Très soignée, la conception du tracteur favorise l'aspect pratique. Une trappe de visite circulaire est placée à droite du carter de l'embrayage.



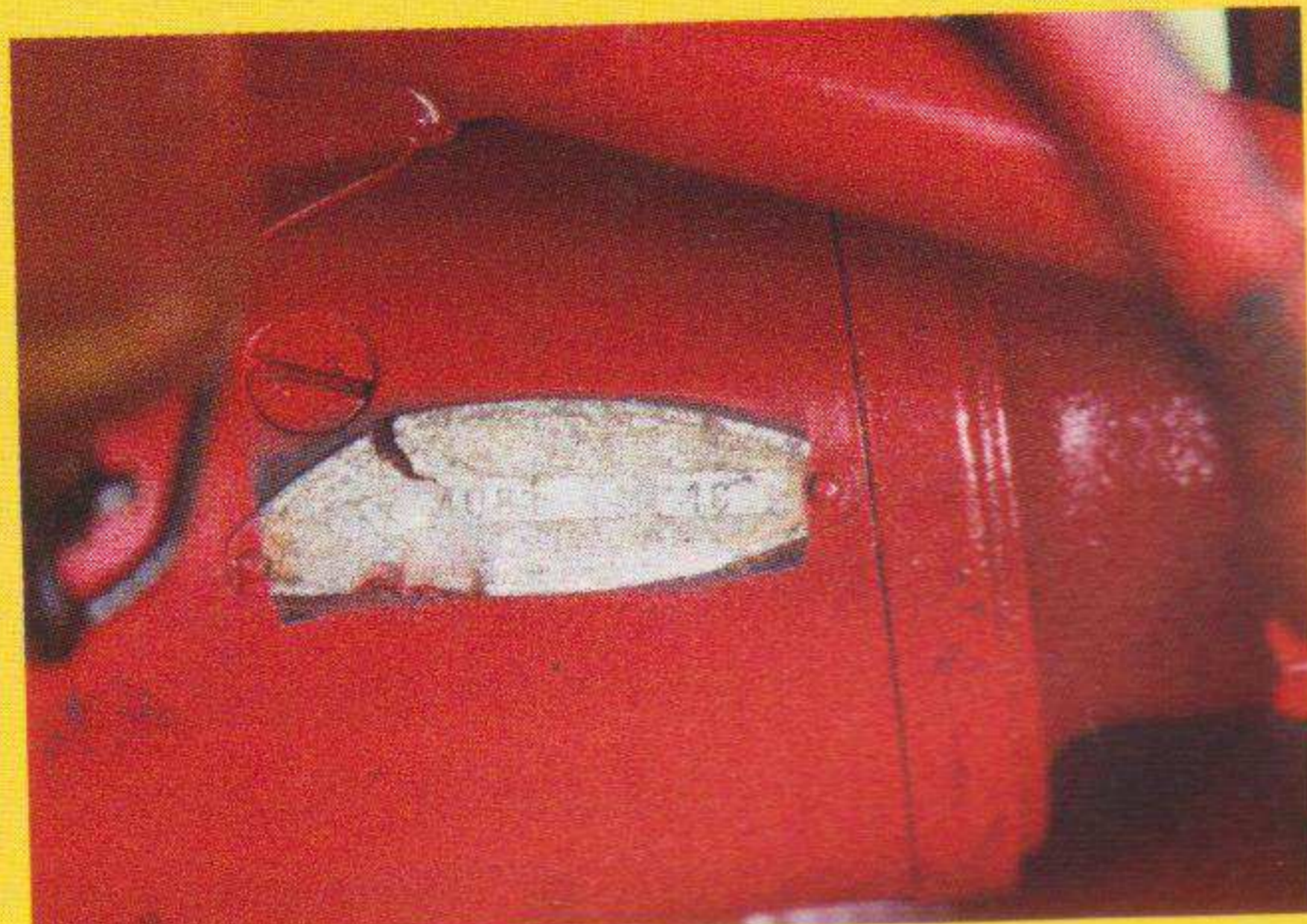
■ Zoom sur les différents accessoires figurant à l'arrière gauche du 4 cylindres. Disposé verticalement, l'allumeur est situé à gauche de la goulotte de remplissage en huile moteur. Disposant d'un système à peigne, le filtre à huile est fabriqué par Donaldson. Il est placé en contrebas du filtre à air à bain d'huile issu de la gamme spécialisée Kralinator.



■ À l'image du démarreur, la dynamo (à l'avant droit du bloc-moteur) provient de chez l'accessoiriste Autolit.



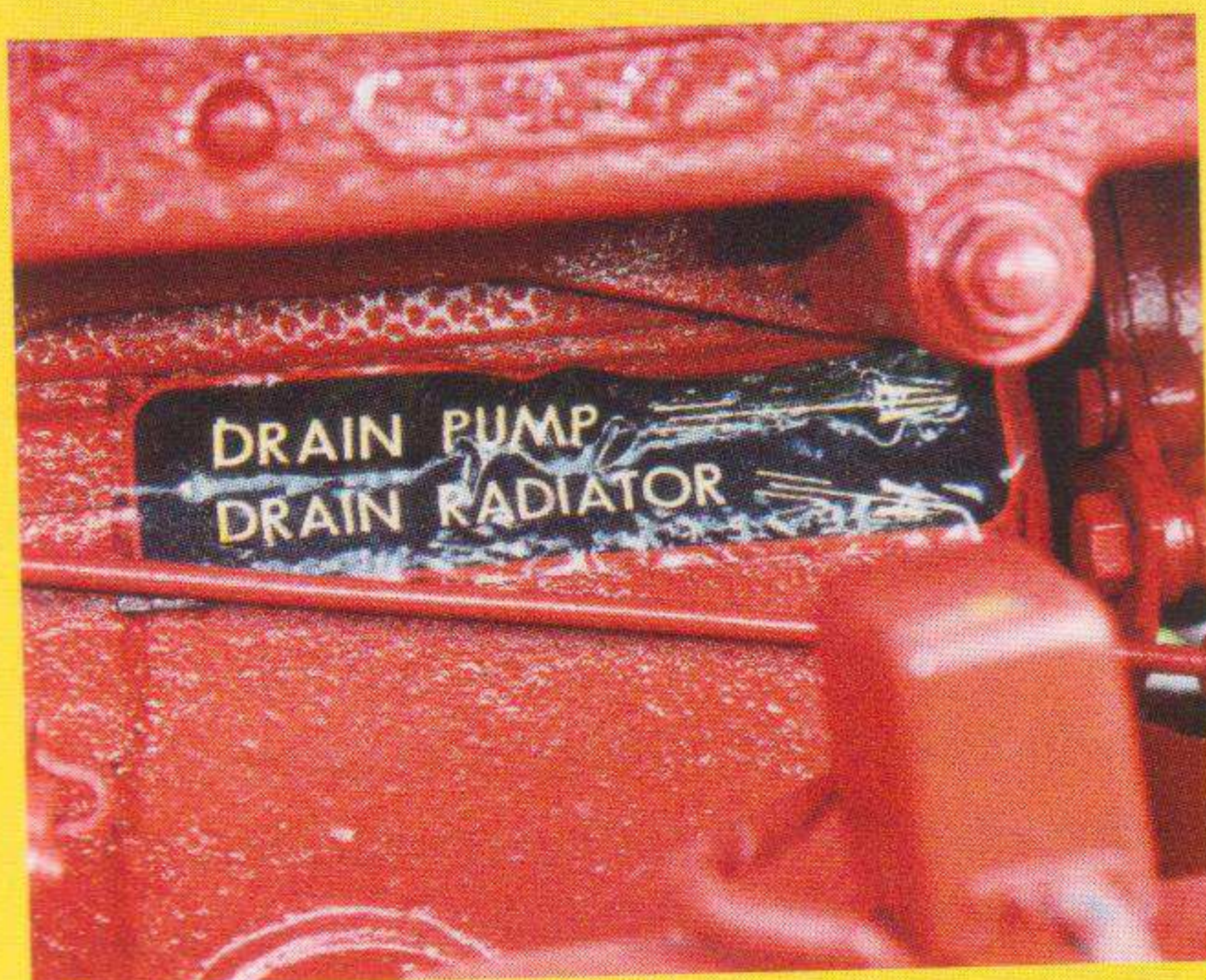
■ Sous la rampe du collecteur, le carburateur simple corps est fabriqué par l'un des plus grands spécialistes de l'époque : Marvel.



■ Notre tracteur disposait déjà à l'époque d'un démarreur électrique, placé à l'arrière du bloc-moteur, sous le réservoir de carburant. De marque Autolit, cet accessoire est estampillé d'une petite plaque ovale en aluminium rappelant sa marque et son type.



■ Le réservoir dispose sur sa partie inférieure d'un robinet d'alimentation en laiton et d'un filtre décanteur muni d'un bocal en verre, comme nombre de tracteurs nord-américains de l'époque.



■ L'utilisateur d'un Cockshutt était régulièrement guidé par différents adhésifs positionnés à quelques points stratégiques. Placé à l'avant du bloc-moteur, celui-ci indique les points de purge respectifs de la pompe à eau et du radiateur.



■ L'aspect de la sécurité était primordial pour le constructeur. Disposé à droite, sur le flanc du réservoir de carburant, cet autocollant stipule que les pédales de frein se doivent d'être jumelées lorsque le tracteur évolue à une vitesse supérieure à 6 miles à l'heure (9,66 km/h).



■ La vis de purge du bloc-moteur se situe à l'arrière droit de ce dernier, à proximité de la colonne de direction. L'emplacement de cette vis est rappelé par un autocollant rectangulaire à dominante ivoire.





■ Gainé de bakélite, le volant à trois branches en acier offre une agréable prise en mains. Adossée à la partie basse du réservoir de carburant, la planche de bord est agrémentée des cadrans de pression d'huile et d'ampèremètre. La tirette de mise sous tension se situe en bas, à l'extrême droite de la console. Le bouton-poussoir de mise en marche est placé en haut à gauche, alors que la tirette de starter se positionne sur le même axe, à droite. Au centre, on remarque la veilleuse servant d'éclairage à cette planche de bord.



■ Le levier de vitesses est courbé à 45 degrés, ce qui en facilite la prise en mains. En relief, la grille de sélection est située à sa base : première en bas à droite, seconde en haut à droite, troisième en haut à gauche, quatrième en bas à gauche et marche arrière dans le prolongement de cette dernière.



■ La commande d'accélérateur est manuelle sur le Cockshutt 30. Elle est représentée par ce simple levier en acier, situé à droite de la console de bord.



**ou latéraux, afin de travailler sur des cultures
surtout utilisés sur les versions row-cro**

lignes témoignent d'un grand avant-gardisme, que l'on ne retrouvait majoritairement à l'époque que dans le domaine automobile ou sur certains tracteurs *made in USA*. Chaque élément de cet engin semble avoir été minutieusement étudié en vue d'optimiser le confort de travail et l'accessibilité mécanique. Pour un premier coup d'essai, les ingénieurs de Cockshutt signent alors un véritable coup de maître ! Comme la majorité des tracteurs produits en Amérique du Nord à l'époque, l'accès au poste de conduite s'opère par l'arrière. Le siège coquille en tôle d'acier emboutie est suspendu par une longue lame. Cet ensemble domine la caisse à outils rectangulaire fixée au-dessus du bloc de prise de force. Une fois au volant, j'apprécie immé-

diatement et particulièrement la vue pa-

planche (eh oui, même certaines automobiles étaient dépourvues de cet équipement à l'époque), le cadran de l'ampèremètre et le bouton de mise sous tension. Idéalement placé entre les jambes, le levier de vitesses est lui aussi positionné sur un plan incliné, ce qui en facilite grandement l'utilisation. Disposée en H, la grille de vitesses est plutôt basique et les rapports sont du type à «l'anglaise»: première en bas à droite, seconde en haut à droite, troisième en bas à gauche et quatrième en haut à gauche, la marche arrière se plaçant en haut, à l'extrémité gauche de la grille à côté de la quatrième. Cette boîte dispose d'un levier long et coudé, offrant non seulement une bonne prise en mains, mais évitant ainsi par son design de venir taper dans votre cuisse.



**ouvait être équipé d'une poulie
de battage, qui se positionnait sur
le côté droit du tracteur, en avant
du poste de conduite.**

actionne le bouton-poussoir de mise en
marche. Le 4 cylindres s'éveille instincti-
vement dans un bruit rauque qui témoi-
gne dès les premières secondes du poten-
ciel de l'engin. C'est clair, les chevaux
sont là et ils se font entendre. Face à moi,
sur le côté droit du réservoir de carburant,
la commande d'accélérateur est repré-

45 degrés, le volant de direction à trois
branches en acier (enveloppé de bakélite
au niveau de sa jante) procure une très
bonne prise en mains. Également disposée
sur un plan incliné, au dos du réservoir de
carburant, la planche de bord en tôle
d'acier rassemble, de haut en bas et de
gauche à droite, le bouton-poussoir de
mise en marche, le cadran de pression
d'huile, une petite molette permettant d'al

FICHE TECHNIQUE COCKSHUTT 30

Moteur : 4 cylindres Buda, essence ou diesel de 2 500 cm³ et refroidissement par eau.

Puissance à la barre : 21 chevaux.

Puissance à la poulie : 30 chevaux.

Boîte de vitesses : 4 rapports avant et une marche arrière

Électricité : 6 volts

Prise de force : indépendante (en option).

Relevage hydraulique : disponible en option.

Poulie de battage : disponible en option.

Longueur : 3,35 m

Hauteur : 1,52 m

Poids : 1 642 kg (2 507 kg avec masses)

Pneus AV : 5.50-16

Pneus AR : 11-38

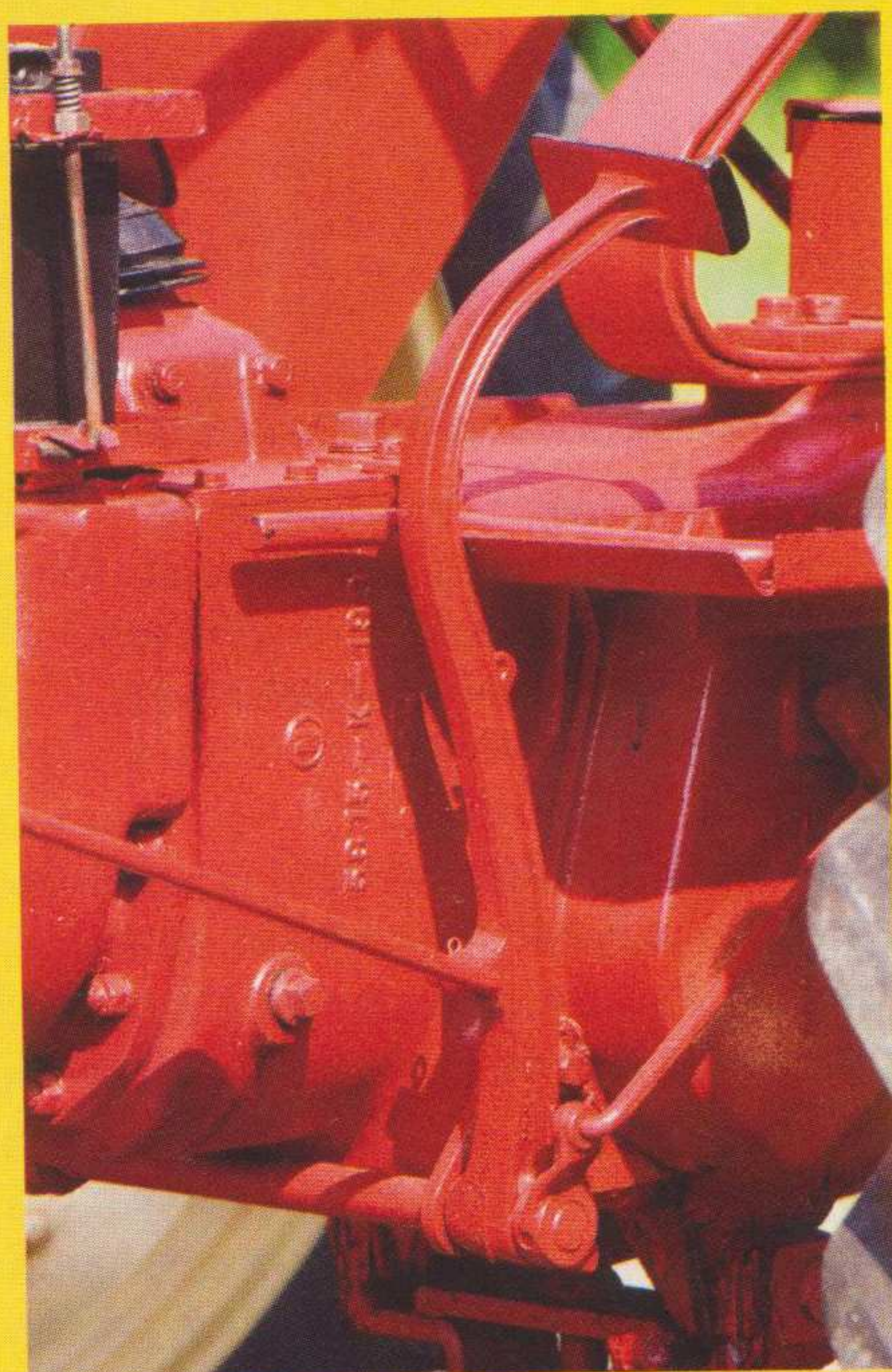
alors atteindre les 2500 kg. De retour sur la route, j'enclenche la quatrième en exploitant au maximum les qualités routières du tracteur. Exempt de toute secousse et vibration, l'engin semble guidé comme sur un rail. Anticipant les virages, et en tenant compte des limites du freinage, je ralentis donc la cadence en ramenant progressivement la commande d'accélérateur vers le

shutt capable de retourner les terres les plus compactes. Très à son aise sur le chemin emprunté, le 30 se révèle à la fois stable et sécurisant. Seul le freinage reste un peu limité dans ses capacités, m'incitant à modérer mon ardeur. Il faut dire que son poids (1 650 kg) joue en sa défaveur, et encore le tracteur n'est pas doté de ses chapes

douceur et sa précision. La direction se révèle en revanche très lourde à l'usage et marque alors un léger handicap. Très vives, les accélérations sont nettes. Le Cockshutt 30 est un tracteur qui a du punch et il me le fait savoir ! Ce modèle reflète d'ailleurs parfaitement la ligne de conduite de la firme qui construisait des outils redoutables



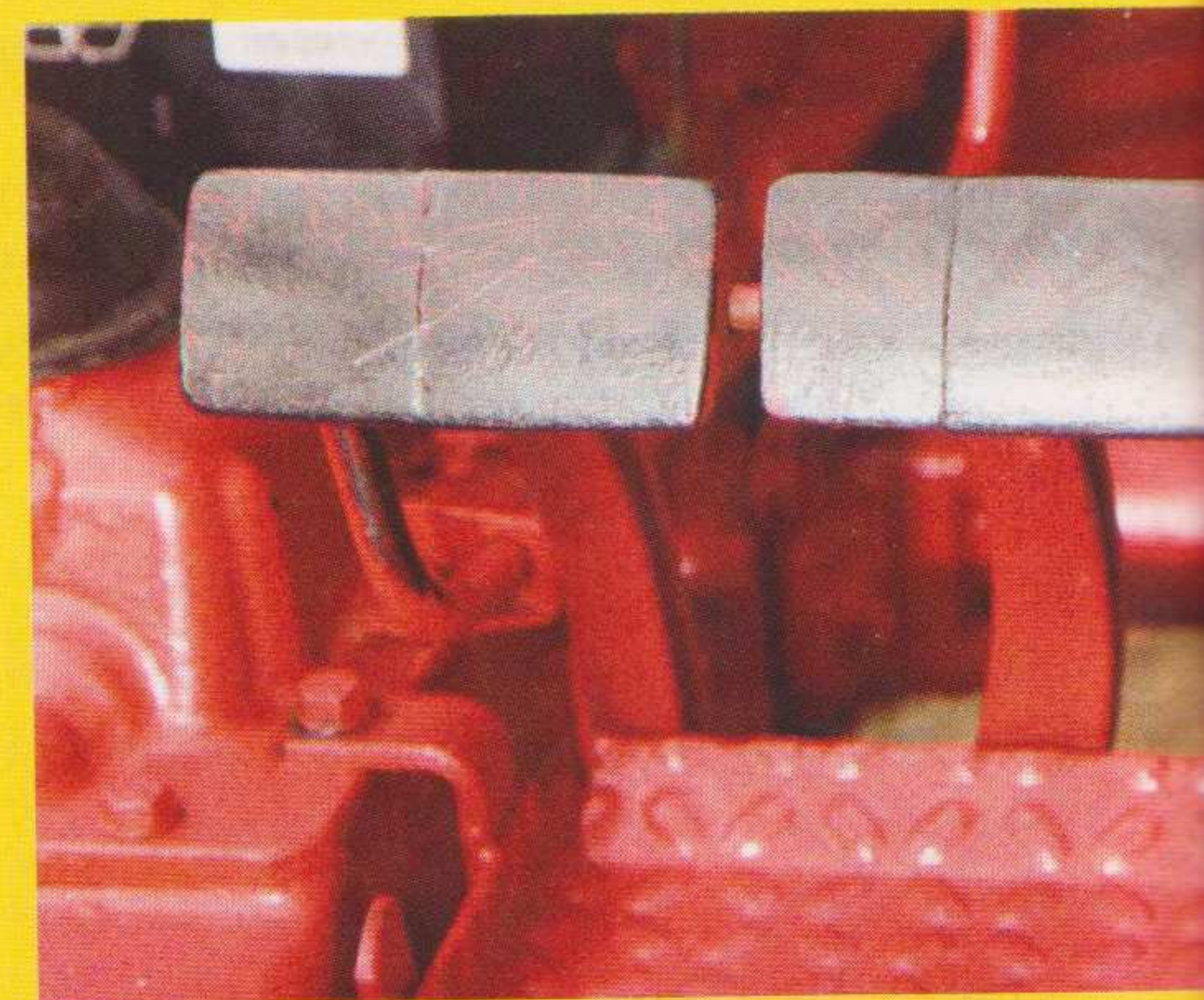
■ Peu importe le régime auquel il est mené, le Cockshutt 30 dispose d'un couple assez impressionnant. Seules deux ombres viennent noircir le tableau de ce modèle avant-gardiste et efficace : son manque de maniabilité et un freinage que l'on peut juger « léger ».



■ Fabriquée en fonte d'acier, la pédale d'embrayage à longue garde dispose d'une barrette cale-pied à son extrémité gauche. Un petit plus très apprécié pour éviter toute « glissade ».



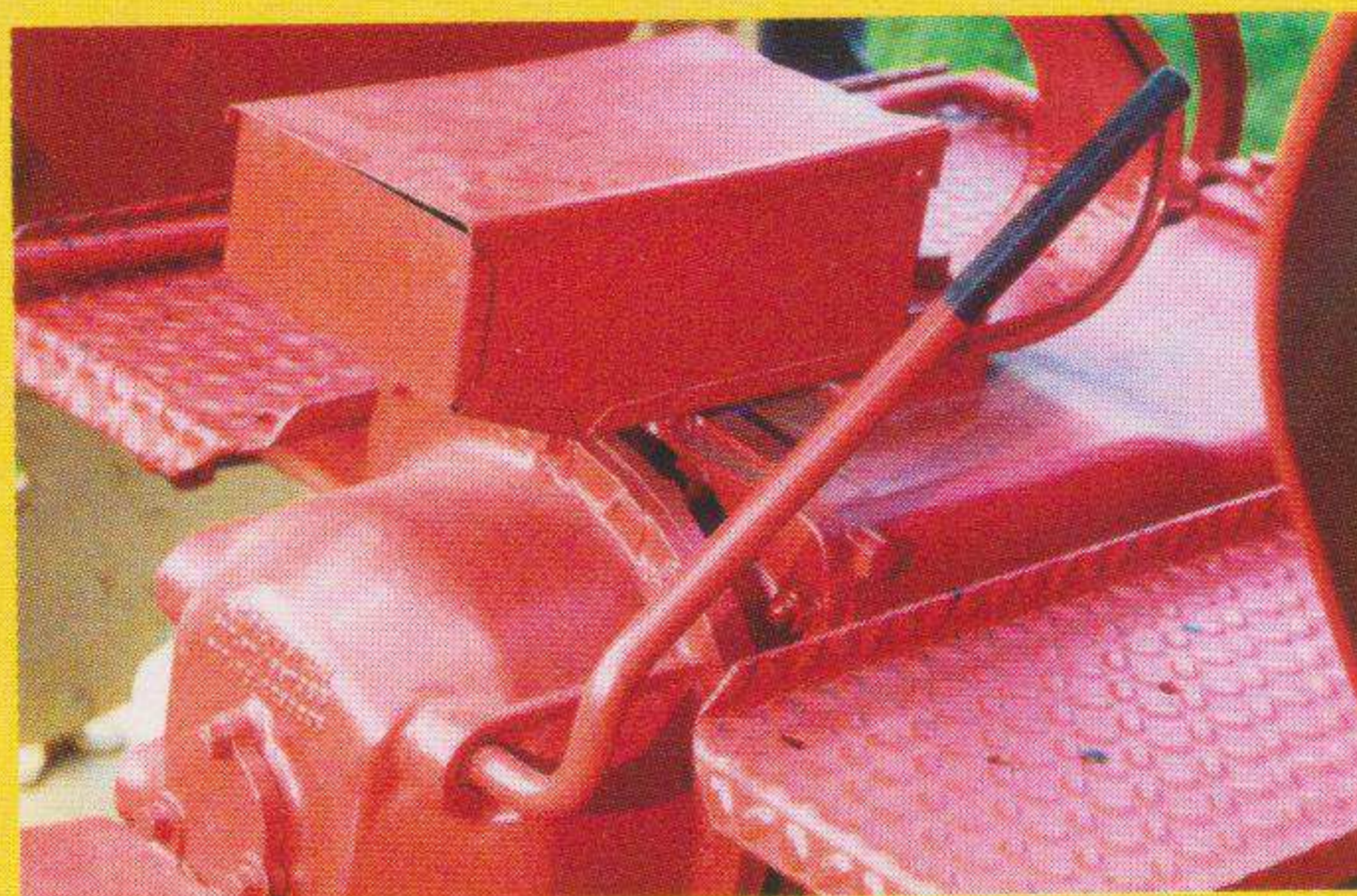
■ Usinées en fonte d'acier, les trompettes de pont disposent de points de fixation aidant à l'attelage d'outils portés et semi-portés arrière et sous châssis.



■ Placées côte à côte, les pédales de frein droite et gauche peuvent être jumelées par l'intermédiaire d'un loquet amovible. Si elles ne sont pas agrémentées d'un motif antidérapant sur leur partie supérieure, la pédale de droite dispose néanmoins d'une barrette cale-pied à son extrémité droite.



■ *Le Cockshutt 30 est le premier tracteur agricole de série à avoir bénéficié d'une prise de force indépendante. Notez que l'arbre à 6 cannelures dispose d'un carénage supérieur en tôle d'acier favorisant l'utilisation de cet accessoire en toute sécurité.*



■ *La caisse à outils rectangulaire du tracteur se trouve à l'aplomb du siège conducteur. Réalisé en acier, le levier d'enclenchement de la prise de force indépendante est positionné à sa droite.*

moins du monde déstabilisé. En de telles circonstances, la direction demeure extrêmement précise, même si l'on peut lui reprocher son éternelle pointe de dureté. À l'époque où il est entré en production, le type 30 tranchait radicalement avec ses concurrents. Alliant robustesse, avant-gardisme et performances, l'engin reflète tout le savoir-faire d'un constructeur perpétuellement tourné vers l'avenir. Avec

Plus dure sera la chute

En 1958, la marque crée la surprise avec l'arrivée d'une nouvelle lignée de tracteurs : la série 500. Dessinés par le célèbre styliste Raymond Loewy – à qui l'on doit les lignes légendaires des Farmall (du type A au M, ainsi que celles des gros Deering WC ou WD et chenillards IH produits dès la fin des années 1930) –, les modèles 540, 550, 560 et 570 reflètent parfaitement l'esprit créatif

fois de plus avec le constructeur américain qu'il a laissé tomber à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Cockshutt se tourne alors vers les motoristes Continental, Hercules et Perkins. La production de cette nouvelle vague de tracteurs ne sera que très éphémère et marquera l'issue de cette fabuleuse épopée tracée depuis 1877. Rencontrant de graves problèmes financiers, l'entreprise sera revendue en 1961 à la White Motor Company, un giron dans lequel est aussi intégrée la marque Oliver. L'âme qui a fait toute la notoriété de l'entreprise n'y est plus et Cockshutt sert, dès 1962, uniquement de prête-nom à la distribution de tracteurs Fiat et Oliver sur les territoires canadien et américain, le groupe White profitant du réseau de concessionnaires canadiens pour vendre ses tracteurs qui, hormis le nom, arborent la livrée blanc cassé et rouge adoptée depuis 1957 (ces couleurs sont apparues avec le modèle Golden Eagle et les tracteurs tests Golden Arrow préfigurant le modèle 550). Cette nouvelle aventure durera tout de même jusqu'en 1975, année qui verra malheureusement l'arrêt de la marque. Une fin qui sera difficile à admettre pour de nombreux agriculteurs canadiens et même américains, dont les exploitations vivaient à l'heure Cockshutt depuis parfois la fin du XIX^e siècle. Disparu certes mais pas mort, Cockshutt demeure aujourd'hui un constructeur vénéré au même titre que ses tracteurs,



■ *L'élégance et l'aspect pratique prédominent sur ce modèle, quel que soit l'angle sous lequel on l'observe. La barre d'attelage à trous reste des plus simples. Elle peut être orientée en fonction de l'outil attelé.*