



Media Information

11 avril 2018

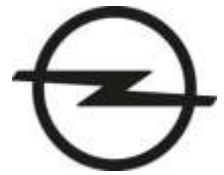
L'Opel GT a 50 ans : « Nur Fliegen ist schöner... »

- Une grande date : c'est en 1968 que sortait cette mythique voiture de sport
- Un succès : la demande en Europe et à l'export a dépassé toutes les espérances
- Une voiture marquante : il a suffi de cinq ans de production pour immortaliser l'Opel GT
- Pour célébrer l'anniversaire : l'Opel GT en vedette au « Bodensee-Klassik »

« Nur Ist Fliegen schöner... » – seul le vol procure plus de sensations. Le slogan en quatre mots ouvrant la porte à la passion et aux rêves a marqué l'époque. A l'image de sa publicité, la voiture est également devenue une grande classique : voilà exactement 50 ans que sortait des chaînes de production l'Opel GT. Cette sportive était et est restée une véritable voiture de rêve qui a marqué l'histoire de l'automobile. Les célébrations de l'anniversaire de la naissance de l'Opel GT vont commencer en mai au « Bodensee-Klassik », le grand salon des anciennes. Les admirateurs de cette icône auront l'occasion de la redécouvrir au cours de nombreux autres événements organisés tout au long de l'année.

Experimental GT : l'audace des designers Opel

Pour être précis, la carrière de l'Opel GT n'a pas commencé il y a 50 ans mais il y a 53 ans. C'est en effet en 1965, au Salon de l'automobile de Francfort, que le constructeur allemand fit une énorme sensation avec la présentation d'une voiture de sport biplace. Les lignes étaient très fluides, l'avant était bas et se dotait de projecteurs escamotables, tandis que les roues étaient abritées sous des arches de roues galbées et voluptueuses, tandis que l'arrière était taillé à la serpe : la voiture se démarquait de tout ce qui avait été proposé jusque-là par un constructeur automobile européen. La ligne tout en courbes fut bientôt surnommée en « forme de bouteille de Coke ». Pour cette présentation, Opel avait affirmé que cet « Experimental GT », premier concept car d'un constructeur allemand, n'était qu'une étude de style d'une voiture à hautes performances. Elle était signée du designer Erhard Schnell



et de toute son équipe, qui inauguraient ainsi le tout nouveau « Styling Studio » de Rüsselsheim – le premier centre de design d'un constructeur automobile européen.

Erhard Schnell se souvient que le développement de la GT avait été entouré d'un grand secret. « Au départ, il ne s'agissait que d'un travail sur le style. Mon patron n'en avait pas parlé à la direction. Mais lorsque le prototype a été quasiment terminé, il n'a pas pu faire autrement que de les informer. Nous avions vraiment le trac, parce que c'était la première fois que l'Experimental GT était vue par quelqu'un d'autre. Quand les applaudissements de la direction ont fusé pour saluer l'équipe, cela nous a soulagés. Nous étions sur un petit nuage ! »

Cette prise de risque leur a valu la reconnaissance du public et des médias, car l'accueil réservé à la GT au salon de Francfort fut d'un enthousiasme délirant. Personne ne s'attendait à voir ce type de sportive radicale chez Opel. A cause de cet engouement, le feu vert fut donné au projet. Six ans après la première esquisse et seulement trois ans après la présentation au salon, la GT passait du stade de prototype à celui de voiture de série.

S'affranchir de toutes les frontières

La première Opel GT sortit de chaîne en 1968, et fut la première illustration de la coopération franco-allemande. Ayant déjà travaillé sur des projets communs, le carrossier Chausson et Brissonneau & Lotz était un partenaire tout désigné pour Opel. Le carrossier fut donc chargé du travail d'emboutissage, d'assemblage, de peinture et de montage de l'intérieur de la GT. Puis les carrosseries étaient envoyées en Allemagne pour le montage final de la mécanique et des trains roulants.

Les acheteurs de GT se voyaient offrir le choix entre deux motorisations à quatre cylindres : un bloc de 1,1 litre et 60 ch issu de la Kadett et l'autre –1,9 litre et 90 ch – venant de la Rekord. Dès le départ, ce fut la GT 1900 qui rencontra le plus de succès. La vitesse maximale de 185 km/h et le zéro à 100 km/h en 11,5 secondes étaient conformes aux attentes des acheteurs. Les roues arrière étaient entraînées par une boîte manuelle à quatre vitesses. Les clients européens n'optaient presque jamais pour la boîte automatique trois vitesses proposée en option, mais de l'autre côté de l'Atlantique, ce type de transmission rencontra l'adhésion.



« C'était culotté... » : c'est ainsi que Friedhelm Engler, directeur du Design extérieur chez Opel, décrivait à l'époque l'approche de ses collègues. « C'était plutôt osé de proposer une voiture à moteur central en partant d'une Kadett B. Au lieu de monter simplement des pièces éprouvées issues de la grande série sous une belle carrosserie, ils ont eu le courage de donner naissance à une voiture beaucoup plus radicale – une véritable Grand Tourisme. On peut dire que la GT faisait preuve d'une audace en acier trempé ! »

Révolutionnaire : à l'intérieur et à l'extérieur

La carrosserie de la GT de série était assez différente du prototype, adoptant une silhouette encore plus sportive. La partie avant était plus large, le porte-à-faux plus court. Un bossage laissant la place au système d'admission avait permis d'abaisser le capot, et les phares rectangulaires escamotables de l'Expérimental GT avaient laissé la place à de séduisantes optiques rondes, qui ajoutaient encore à la personnalité de la voiture. Les lignes puissantes et élégantes favorisaient la pénétration dans l'air, sans toutefois trop décharger l'arrière pour continuer à bénéficier d'un appui nécessaire à la stabilité à haute vitesse sur l'autoroute. Toutefois, cette belle carrosserie généra un petit inconvénient, plutôt inattendu : selon le communiqué de presse de septembre 1968, les prototypes de la GT n'ont pu passer inaperçus de la presse, car la forme sexy de la voiture « empêchait tout camouflage ».

Comme le design extérieur, l'intérieur de la GT – sièges baquets, volant trois branches et instruments ronds – dégagait une ambiance qui continue encore à faire aujourd'hui rêver les amateurs. Mais s'ils avaient su toucher la fibre sportive, les designers de la GT avaient également accordé une attention particulière à la sécurité : ils avaient par exemple équipé leur œuvre de ceintures de sécurité trois points, d'une cage de sécurité, de protections latérales et d'une colonne de direction de sécurité.

Succès en course et voitures de record

Grâce à son centre de gravité placé bas, sa structure rigide et au dynamisme de son châssis, la GT était une voiture idéale pour le sport automobile. C'est ainsi par exemple que les GT Conrero ont enregistré de nombreuses victoires dans des épreuves d'endurance au début des années 1970. Puis en 1971, Georg von Opel, le petit-fils du fondateur de l'entreprise,



transforma la GT en voiture électrique. Avec elle, il atteignit la vitesse maximale de 189 km/h et établit plusieurs records du monde. En juin 1972, Opel déclina la GT en diesel, qui s'adjugeait deux records du monde et 18 records internationaux sur la piste d'essais Opel de Dudenhofen. Atteindre une vitesse maximale de 197 km/h sur plus de 1.000 mètres était à l'époque une performance pour les voitures diesel. Erhard Schnell, designer de la GT, se souvient de leur méthode pour que la GT diesel affiche une hauteur encore moindre : « nous n'avions pas beaucoup de moyens. Nous avons donc pris une voiture qui était censée devenir une décapotable et nous avons tout simplement fait sauter le pare-brise ! »

En 1969, les amateurs de conduite au plein pensaient avoir atteint le graal, puisqu'Opel présentait au salon de Francfort un cabriolet GT Aero avec vitre arrière rabattable électriquement et toit amovible. Hélas, la voiture devait ne rester qu'une étude de salon.

La GT de série resta malgré tout très prisée des clients jusqu'à la fin de sa carrière en 1973. Grâce à ses performances, sa ligne remarquable et ses prix attractifs, le succès de la GT dépassa les prévisions les plus optimistes. La production totale se monta à 103.463 exemplaires en seulement cinq ans. Elle ne séduisit pas seulement une clientèle européenne, mais aussi une clientèle nord-américaine qui adorait cette sportive radicale signée Opel. Elle conserve encore aujourd'hui de nombreux fans des deux côtés de l'Atlantique. La GT prouve également que les designers et les ingénieurs Opel de cette époque avaient déjà mis en pratique la « rencontre de l'art sculptural et de la précision allemande ». Ou comme le disait Ken Duken, acteur et pilote de GT : « c'était une publicité mensongère : quand on vole, ce n'est pas plus sympa ! »