



## Media Information

1<sup>er</sup> septembre 2016

### Une grande date : Opel Bicycle fête son 130<sup>ème</sup> anniversaire

- Une idée née à Paris : Adam Opel, le fondateur, sort son premier grand-bi en 1886
- Production à la chaîne : Opel devient le plus grand fabricant de vélos du monde
- Changement de cap : en 1936 Opel cède son activité bicyclette à NSU
- Innovation pour demain : le prototype RAD e renoue avec la tradition

Grande date dans le monde du vélo : cette année, Opel célèbre le 130<sup>ème</sup> anniversaire du début de sa production de bicyclette, activité qui a joué un grand rôle dans l'essor de la marque aux premiers jours de la société. Après avoir construit son premier grand-bi au printemps 1886, Opel s'est développé jusqu'à devenir le plus grand fabricant de vélos du monde dans les années 1920. Même la crise économique de 1929 n'entama pas le succès de la production de bicyclettes. Néanmoins, Opel vendit en décembre 1936 cette branche à l'allemand NSU, qui construisait à cette époque à la fois des vélos et des voitures, pour pleinement se consacrer à la production d'automobiles.

Il fallut environ 75 ans à Opel pour revenir à ses racines – au moins un peu. Avec le RAD e, le constructeur de Rüsselsheim présentait en 2012 un prototype de vélo soucieux de respecter l'environnement qui faisait le pont entre passé et présent. Ce vélo à propulsion électrique était par la même occasion une vision de la bicyclette du futur. Car à l'époque de l'urbanisation et de la mobilité alternative, les vélos électriques vont jouer un rôle croissant dans les concepts futurs.

### Adam Opel a eu l'idée lors d'un voyage à Paris

Vingt-trois après la création de la société – jusque-là Opel produisait uniquement des machines à coudre – Adam Opel partit faire un voyage d'affaires à Paris en 1885. Avant ce voyage dans la capitale française, il considérait que les grands-bis était « un gadget à la mode ». Une mode qui va disparaître aussi vite qu'elle est venue ». Après son séjour à Paris, son opinion avait radicalement changé. Car là-bas, il avait vu que les grands-bis se



vendaient bien. Et influencé par le boom de la bicyclette en Angleterre, Adam Opel prit une décision : il décida d'importer des pièces d'Angleterre et à la grande joie de ses fils, de se mettre lui aussi à construire un grand-bi. En 1886, Opel vendait son premier vélo, et la société commençait la production de bicyclettes.

Un an plus tard, Opel lançait la production de tricycles et de bicyclettes à roues « normales », dites de sécurité. Son fils Karl avait ramené ce type de vélo de sécurité d'un voyage d'étude sur la production de bicyclettes qu'il avait fait à Sheffield, en Angleterre. La bicyclette de sécurité avait deux roues presque identiques en taille et était beaucoup plus facile à enfourcher qu'un grand-bi. En cas de problème, on tombait évidemment de moins haut... Karl avait en outre été fasciné par l'enthousiasme que suscitaient les courses de bicyclettes en Angleterre. A son retour, il se lança donc lui aussi dans l'aventure et s'engagea dans une course dans le Jardin des Palmiers de Francfort. Et il gagna.

### **A l'assaut de la place de numéro un**

Tout s'enchaina alors très rapidement. Avec sa première victoire à Francfort, Karl ramenait dans sa musette cinq bons de commande pour une bicyclette. Plus il gagnait, plus il engrangeait de nouvelles commandes. Sur la seule année 1889, il y eut 240 épreuves remportées, dont 13 championnats, sur des bicyclettes Opel. Le 20 juillet 1889 marqua une étape importante qui allait sceller la renommée des bicyclettes d'Opel. Ce jour-là, August Lehr, l'un des coureurs cycliste les plus talentueux de son époque, remportait le Championnat du monde à Londres sur un grand-bi Opel. Cette victoire allait réduire la suprématie exercée par les Anglais sur l'industrie du vélo et donner une forte impulsion aux bicyclettes Opel. L'originalité et l'esprit d'entreprise des frères Opel ont été immortalisés sur une photo de 1895 qui les représente tous les cinq sur un modèle spécial avec cinq sièges – la Quintuplette.

Les années suivantes furent également placées sous le signe du succès. En 1899, les enfants Opel – Adam, le père, était mort en 1895 – construisirent leur première automobile, mais ils continuèrent à développer l'activité de construction de bicyclettes. Jusqu'aux années 1920, ils engagèrent régulièrement les meilleurs coureurs cyclistes pour pédaler d'une victoire à l'autre sur des vélos Opel. Comme la demande pour les deux-roues ne cessait d'augmenter, Opel procéda à une refonte totale de sa méthode de production : en



1923, la firme fut la première entreprise allemande à introduire la production à la chaîne pour sa fabrication de bicyclette. Désormais, toutes les sept secondes, un vélo sortait des chaînes. La baisse des coûts de production permit de réduire le prix de vente aux clients, ce qui fit du vélo un moyen de transport très abordable et accessible à la majorité des gens. Ainsi, la porte était ouverte et Opel devint le plus grand fabricant de vélos du monde en 1925. Un an plus tard, la millionième bicyclette d'Opel sortait de chaîne.

### **Réorientation dans les années 1930 : Opel cède sa branche vélo à NSU**

Mais dans les années suivantes, la société qui avait le vent en poupe dut faire face à des revers. Après la mort de Karl et Heinrich Opel en 1927 et 1928, les frères Wilhelm et Fritz se trouvèrent confrontés à des difficultés financières en raison du double impôt sur les successions dont ils devaient s'acquitter. Comme ils n'avaient pas de quoi financer les travaux de rénovation de l'usine de production, qui avait toujours fonctionné à pleine capacité, Wilhelm et Fritz Opel se mirent en quête d'un repreneur. L'offre de General Motors, le plus grand constructeur d'automobiles du monde, tomba à pic. En septembre 1929, I.J. Reuter devenait le premier Américain à prendre la tête de l'entreprise Opel, tandis que les frères Wilhelm et Fritz Opel gardaient un siège au conseil d'administration.

Un mois plus tard, le 29 octobre 1929, il s'avérait que la décision de vendre avait été particulièrement judicieuse. Le krach de Wall Street, connu également sous le nom de Mardi Noir, menait d'innombrables sociétés à la faillite. Toutefois la crise économique de ces années de dépression n'a pu atteindre fortement la production florissante des bicyclettes Opel pour plusieurs raisons : tout d'abord, la filiale de GM aborda la crise dans de bonnes conditions ; deuxièmement, après la crise économique, la demande reprit encore plus fort pour les bicyclettes ; et troisièmement, le nombre de chômeurs baissa grâce aux mesures prises pour relancer l'emploi, ce qui fit que de plus en plus de gens purent se permettre d'acheter une bicyclette.

Malgré tout, Opel avait depuis longtemps déjà jeté son dévolu sur la production automobile. « Afin de pouvoir disposer du maximum d'ouvriers pour la motorisation, à laquelle nous voulons consacrer toute notre énergie, » la direction de l'entreprise et les conseils de surveillance d'Adam Opel AG décidèrent fin 1936 de céder l'activité de construction de bicyclettes à NSU. Le 15 février 1937 était produit le dernier vélo Opel,



mettant fin à une histoire de plus de 50 ans avec environ 2,6 millions de bicyclettes construites.

### **Relier tradition et innovation : le prototype écologique RAD e**

Presque exactement 75 ans plus tard, Opel revenait à ses racines. Le prototype écologique RAD e était présenté en première mondiale en mars 2012 au salon de l'automobile de Genève. Pour marquer le 150<sup>ème</sup> anniversaire de la marque, les ingénieurs s'inspiraient d'une Opel qui avait marqué son temps, la moto Opel Motoclub 500 de 1928. Comme la machine ancienne, dont les pneus rouges flamboyants avaient marqué les esprits, le cadre du RAD était réalisé en éléments d'acier embouti. On retrouve aussi dans le design de la bicyclette prototype les codes stylistiques adoptés dans les voitures Opel : le cadre en forme de boomerang est très similaire au dessin de l'avant de l'Ampera et du Zafira Tourer.

Pour aller du premier grand-bi jusqu'au prototype RAD e, l'activité deux-roues d'Opel a fait un long chemin depuis 1886. Tout au long de ces années, les moyens de transport, mais aussi les besoins de la société ont changé. Comme la majorité des gens vit aujourd'hui en ville, le fait d'avoir de multiples options de mobilité fait partie intégrante de l'avenir. C'est pourquoi un constructeur comme Opel est en permanence en évolution. Avec la communauté d'autopartage CarUnity, la plateforme de covoiturage flinc et la conduite autonome, Opel ne cesse de faire évoluer son offre pour se positionner comme un fournisseur de mobilité.

Karl-Thomas Neumann, le CEO d'Opel, est un véritable passionné de vélo. Il a rencontré récemment les journalistes du nouveau magazine allemand spécialisé vélo *Bike Bild* pour faire avec eux un reportage sympa. Ils ont roulé ensemble à Feldberg dans le massif du Taunus pour faire un reportage destiné à leur premier numéro. Le résultat est à lire dans le nouveau *Bike Bild* disponible depuis le 31 août en Allemagne.