

History Tour 2008 – 40 ans de l'Opel GT

Textes et photos de *P.C.* poète Belge qui roule en GT bleu, intérieur crème et modèle USA



Pas facile en fait.

Bien sur que vous savez que la GT a 40 ans et que vous voudriez fêter cette incroyable naissance comme il se doit. Bien entendu que vous ne pouvez laisser passer un moment pareil sans marquer le coup. Evidemment que vous attendez que quelqu'un fasse quelque chose quelque part... Et puis ? Et puis tout à coup, vous apprenez qu'il va vraiment se passer quelque chose quelque part. Pas uniquement un autre rassemblement de GT, même si on les attend. Pas seulement une visite historique dans un endroit unique, même si c'est émouvant. Pas rien qu'un tour de circuit mythique, même si on en rêve. Non, pas exclusivement un de ces événements déjà magiques. Tout simplement « il » va se passer plusieurs de chacun de ces moments, et tous d'un coup ... Une overdose de rêves inavoués en quelque sorte, un amas de chimères enfouies soudain exposées, un tas de désirs clandestins subitement révélés. Alors que faire ? Laisser la raison l'emporter, comme d'habitude ? Ou se shooter une bonne fois à la GT, question de voir si on y survit ? J'en suis revenu, mais effectivement intoxiqué. Alors je vais vous raconter.

Tout démarre en janvier 2008, quand un article en allemand placé dans la revue du club belge attire l'attention. Je n'y comprends rien de très clair à ce sabir, mais il me semble saisir que quelque chose de différent va m'assaillir. A l'occasion des 40 ans de notre joujou d'occasion (je suis certain que peu l'ont acheté neuf), l'association européenne des clubs Opel GT, et plus particulièrement son président, nous invite à un happening particulier : 40 GT pourront circuler sur les traces de leurs ancêtres : bureaux où elle a été dessinée, usine où elle a été montée, circuits où elle a été testée, finalisée, poussée dans ses dernières limites... Tout ça sous l'œil bienveillant d'Opel Classic (et oui, ce département existe) qui va fournir mécanos et support technique. 1.500 kilomètres quand même à prévoir ...



Faudra donc faire passer à la quadragénaire une revue de détail et la faire très belle. Il y aura de la concurrence de l'autre côté de la Moselle, et sans doute pas beaucoup en dentelle. Le temps d'organiser les congés, de se renseigner et d'avoir l'accord de la famille et ... Saperlipopette et patins à roulettes! Trop tard !!! Les 40 places prévues sont déjà attribuées. Que dis-je, les 50 places, et bientôt les 68 places autorisées, en souvenir de 1968 et de l'année de sa naissance. Je serai finalement le dernier à être accepté, pistonné que j'étais par l'auteur du dernier bouquin sur les GT, mais aussi par le constructeur de la 4° Conrero originale. Le trésorier du club belge, lui aussi de la partie, accepte de partager sa chambre avec moi, car les hôtels sont eux aussi déjà complets. J'ai de la chance, car ça me permet aussi de me dédouaner vis-à-vis de Dominique, toute heureuse de participer à la rentrée scolaire plutôt qu'à ce marathon en youngtimer. Il y aura finalement 130 demandes de participation, mais rien à faire, même pour les amateurs de dentelle, le chiffre 69 ne sera jamais envisagé..

9 mois et 1 versement – ou plutôt un super investissement au vu de la chute ultérieure des cours de bourse et de banque – plus tard, nous sommes déjà le 1 septembre. C'est la rentrée pour la GT aussi. Si je vous dis qu'elle est en Hollande en train de monter sur un plateau accroché à mon Opel normale, devant un petit garage sympa, mais que son chauffeur - moi - râle un peu sec parce que le super beau pare-choc qu'il avait commandé en début de grossesse n'est jamais arrivé - et ne sera donc pas monté - vous comprendrez précisément chez qui je suis. Titine – c'est son p'tit nom à ELLE – devra donc se contenter de sourire de travers aux belles teutonnes. Nouveau pot par contre, vrrraaoummm, quel ronflement, nouveaux butoirs et nouveaux pneus à flancs blanc pour en faire un vraie GT ricaine, un investissement que nous n'allons pas regretter au vu du temps de cochon qui se prépare. On embarque quelques pièces pour dépanner les copains belges et français en panne de leur commande, et nous revenons Belgique. Nous sommes prêts, je crois ...

2 Septembre : 272 kms.

Départ pour Venlo, au sud de la Hollande, pour retrouver les 3 autres GT belges, de Maurice et de son beau-frère Perry, de Marnix et de Denise. Une jaune, une rouge, une orange et une bleue. Il nous semble que Maurice roule un peu vite et nous lui en faisons la remarque... 120 à l'heure, mais qu'est-ce qu'il croit ? Ce sont des ancêtres que nous conduisons ! Un commentaire dont on reparlera plus tard, après s'être frottés aux cousins germains!!! Arrivée à Bochum où nous attend un petit test technique. Question de voir si nous avons des feux qui flambent et des freins qui freinent.



Les autres GT commencent à arriver. Outre les belges, on voit des plaques allemandes bien entendu, mais aussi hollandaises, danoises, suisses, autrichiennes, luxembourgeoises et une plaque française pour une GT alsacienne.



On (re)fait connaissance avec Gil Wesson de www.opelgtsource.com , qui est arrivé de Californie SANS ses GT, Rouven Engbrocks, www.opelgt-boerse.de , qui a réorganisé son stock de pièces et nous amène son cabriolet gris, Gert Krause, www.atz-online.com , qui est venu montrer comment on modernise tout à fait une GT sans que rien n'apparaisse de l'extérieur ... La surprise du jour, c'est toutefois l'apparition de l'Aéro GT orange, qui, prêtée par Opel Classic, est sagement parquée devant l'hôtel et qui va parait-il faire tout le trajet avec nous.



Au volant Stefan Muller, auteur bien connu de livres sur la GT, dont un en collaboration avec le belge Etienne Henrion, et un autre avec un autre belge, notre Maurice Van Sevecotte. J'imaginai voir des tas de GT énoooooorrmes, dragsters fumants et coupés customisés comme pas possible ...et bien non, il y avait bien quelques GT modifiées à l'extérieur, mais très peu. 90% des voitures semblaient on ne peut plus classiques, vues de l'extérieur ... Maurice signe des autographes dans son bouquin, dont le club hollandais achète des caisses. Hé, je fais faire comment moi pour en amener en France le week-end suivant, si les hollandais embarquent tout le stock? Nous recevons un Polo aux couleurs de l'Historytour 2008 et quelques gadgets Opel avant de nous diriger vers le

premier briefing : quelle organisation ! Projecteur pour retracer le trajet pour tout le monde, traduction en anglais par Louis van Steen, avec un mot d'ordre : DI-SCI-PLI-NE. Vous avez dit Allemagne ?!? Un premier repas dans un hôtel bien propre, où l'on se rend compte qu'il y a moyen de communiquer avec ses voisins et tout le monde part au dodo, ou presque !

3 septembre : 301 kms.

Maurice n'a pas dormi ! On lui a dit la veille que Stéphane Muller était souffrant et qu'on cherchait un pilote pour la GT Aéro ! Sans se faire prier, il confie les clés de sa propre voiture à Gil Wesson et embarque dans l'Aéro super équipée.



Saviez-vous par exemple que la vitre arrière disparaît électriquement dans le coffre lorsqu'on enlève le toit ? Guidés par Perry qui fait office de guide pour le petit groupe de belges, nous partons en direction des usines Opel de Bochum, berceau de nos GT



Un énorme bâtiment, pas joli du tout, que nous oublierons au plus vite car le reste du trajet s'est révélé beaucoup plus charmant. Jolis villages, routes impeccables, traversée du Rhin à Linz sur un bac au moins aussi antique que nos voitures, arrêt photos entre les vignes où Maurice ne se sent plus de joie et danse sous son parapluie !



et finalement rendez-vous au ... Nurburgring sous une pluie diluvienne. Il fait froid et même la soupe ne nous permet pas de nous réchauffer. L'attente est longue dans un parking pas très sympathique, même si on peut voir passer Audi, Porsche et autres Mercedes bien plus taillées pour le circuit que nos minuscules GT.





Enfin, le départ est donné et nous suivons le responsable du département compétition d'Opel qui nous montre le chemin au volant de sa propre GT/J orange d'origine. 68 voitures empilées sur un accès latéral du circuit, ça fait un peu troupeau ... Mais quand le départ est donné, il ne faut pas longtemps pour que nous débouchions tous à la queue leu leu sur l'ancien circuit. Il pleut toujours. Pour ceux qui connaissent l'ancien ring, je n'apprendrai rien en disant qu'il est étroit, tortueux et bosselé. A se demander comment on peut dépasser sur des tronçons pareils ! Michel Vaillant, je te comprends mieux maintenant. Sans compter que ça ... glisse !



On se dit que c'était une bonne idée d'avoir fait monter des pneus neufs quand on voit un collègue hollandais le nez planté dans une bordure en béton. Pas trop grave pour lui heureusement : becquet cassé et jante pliée. En arrivant sur le nouveau circuit, on se prend à faire monter Titine dans des régimes inconnus jusqu'alors. Question d'essayer de suivre les allemands qui sont devant ... Mais qu'est-ce qu'ils ont sous le capot pour détailler ainsi ? Le 20 kms sont avalés en un temps record et il faut déjà quitter le circuit. Un coup d'œil en arrière : personne ! Pourtant je n'étais pas le dernier !!! Bon, je sors avant de me faire emboutir par un autre enragé ... Les suivants trouveront bien la voie d'accès pour quitter le circuit (en fait, ils ont raté la sortie, et sont repartis mine de rien pour un second tour ... des malins !). Retour au parking, on attend les retardataires et puis en route pour le Vulkaneifel, région touristique et volcanique qui est à l'Allemagne ce que l'Auvergne est à la France.



Réunion journalière d'explication de l'étape du lendemain avec une nouvelle consigne pour la journée : DI-SCI-PLI-NE. L'hôtel est extraordinaire et nous sommes logés dans des chalets énormes où chacun peut avoir sa chambre ; ce n'est pas cette nuit que je réveillerai Marnix avec mes ronflements de ligne d'échappement. Un dernier au revoir à Titine, bien surveillée par un service de sécurité que nous retrouverons à chaque étape, et au lit !



4 septembre : 255 kms.

Super nuit. On s'est levé un peu tard et il faut courir pour ne pas rater le démarrage de l'étape. Comme d'habitude, nous sommes lâchés un par un, c'est la loi, et les belges ... se retrouvent au premier virage. Pas très discipliné tout çà ! Il ne pleut plus et les routes sont très bucoliques.



Celui qui a préparé ce circuit est un poète. Avec un bémol toutefois car le poète nous propose un arrêt repas dans ... un tonneau. Super giga le tonneau. Toute l'équipe tient dedans, ou presque. On s'attend à tout moment à voir sortir des serveurs en culotte de cuir ou des frauleins armées de chopes d'un litre.



Maurice, qui a récupéré sa GT jaune, nous propose de partir rapidement afin de découvrir suffisamment tôt notre prochaine étape : le circuit d'Hockenheim !



Plus de routes romantiques cette fois ; c'est l'autobahn dans toute sa splendeur. Et des mauvaises habitudes qui se prennent ... 150 à l'heure ? Oui, de moyenne ... Oubliées les remarques à Maurice qui osait dépasser le 110 sur le trajet vers Bochum. Et tout ça sans pour autant parvenir à suivre les allemands. Mais qu'est ce qu'ils ont comme moulin sous leur capot ? On arrive beaucoup trop tôt derrière la tribune sud, ce qui nous donne tout le temps d'admirer le circuit très moderne ...



Nouvelle attente interminable avant qu'enfin la GT/J orange ne s'ébranle, en route pour le circuit.





Démarrage sur la grille de départ, mais à quatre de front. Nous sommes délibérément en queue de peloton, ça nous évitera de nous faire dépasser par les furieux ... 3 tours de prévus, ça nous évitera de nous faire rattraper par d'autres engrégés







Ca va chauffer car la piste est presque sèche. Premier tout prudent, deuxième tour plus agressif, troisième tour presque à fond les manettes. La zone rouge n'est pas loin, mais heureusement que les virages se succèdent pour nous éviter de monter trop haut. Les freins tiennent le coup, sans doute parce que, mine de rien, nous restons prudents...



Quand je pense que j'hésitais à dépasser les 3.500 tours il y a moins de trois jours !!! C'est déjà fini, pas le temps de chauffer : toute cette attente pour ces quelques minutes, mais qui resteront sans doute longtemps dans nos mémoires. Nous sortons du ring en rangs bien serrés, organisés, structurés ... vous m'avez compris.

En route pour Speyer, son musée technique impressionnant (il y a même un Boeing 747 suspendu) que nous aurons le temps de visiter, et son hôtel ... minimaliste.









5 Septembre : 226 kms.

Plus de circuits au menu cette fois. Tiens, en parlant de menu, il faudra quand même admettre que c'est manifestement le point faible de la région. Pas de circuits donc, mais une longue route touristique qui nous fait découvrir les châteaux qui gardent le Neckar. C'est joli l'Allemagne. Nous traversons d'interminables forêts sur des chemins impeccables, joliment tortueux et ... ensoleillés



Le casse-croûte qu'on nous a donné au départ se révèle un peu léger, si bien que nous décidons d'accélérer pour rejoindre le prochain rendez-vous et que, quand nous arrivons sur une route qui a servi et sert encore pour des courses de côte, nous n'hésitons pas à nous engager disons, franchement. Les GT balancent de gauche à droite dans une très longue ascension, sans aucun doute sinueuse, mais toutefois dénuée de méandres et autres lacets. Arrêt et dîner dans une auberge typique, avant de prendre la direction de Russelsheim, quartier général de la marque au blitz. Cette fois, nous sommes bien lâchés par le groupe. Pas à cause de l'autoroute mais en raison de la traversée de trop nombreux villages et carrefours qui nous coupent du groupe. A coup de fils, GPS et bonnes intuitions, nous nous retrouvons sur le parking du QG d'Opel.



C'est la fête à Russelsheim. Sous une tente, une des 2 GT du musée Opel, mais aussi la GT diesel des records et le prototype GT. Avec l'Aéro GT orange qui a fait tous les trajets avec nous, toute l'histoire de notre véhicule préféré est bien là pour nous accueillir. Nous parquons les voitures sous les yeux de curieux enthousiasmés et nous rendons en car jusqu'à l'hôtel situé quelques kilomètres plus loin. Des hollandais se font remarquer. DI-SCI-PLI-NE s'il vous plaît !



6 Septembre : 70 kms

Tout autoroute. C'est peut-être pas long, mais il va falloir s'accrocher si on veut suivre. On sait à quelle vitesse ça roule maintenant, une GT allemande même sans savoir ce qu'elles ont sous le capot. Et par la même occasion ce que ça peut consommer une GT, même pas allemande, quand on la laisse s'exprimer. En route pour Dudenhofen ... Mais oui, Dudenhofen, ni plus ni moins que le circuit d'essai d'Opel. A peine arrivés qu'on nous prévient : pas de photos ; DI-SCI-PLI-NE ! La nouvelle MÉRIVA est en test, et il n'est pas question de prendre le moindre risque pour le marketing d'Opel. Si quelqu'un est vu avec un appareil photo ou un GSM, nous sommes tous dehors aussi sec ! Et c'est pas pour rire. Nous sommes encadrés par plusieurs véhicules d'Opel conduits par des gars aux mines patibulaires. Pas envie de rigoler ... Nous partons en petits groupes, toujours sous la conduite du patron du service course Opel. Le circuit est comme on s'y attend, rempli de pièges de toutes sortes : on y trouve d'abord les pavés belges, les autoroutes belges, les routes belges et les rues belges. Si on y survit, on a droit à une petite route de montagne, à une côte très cotée et à sa descente très stressante ... Quelques commentaires entendus : « Je vais cogner le nez là au fond, c'est pas possible autrement » ... « En fait, j'aurais quand même aussi du faire vérifier les freins » ... « Ca commence comment encore le Notre Père ? » ... Les GT un poil surbaissées sont écartées de ce test et ne nous rejoignent que lorsque nous entrons sur l'anneau de vitesse. Un truc qui doit pas monter très loin de 90° dans sa partie supérieure. Difficile de croire qu'une voiture peut tenir là-dessus, jusqu'au moment où nous faisons doubler par une Vectra lancée à fond qui nous dépasse ... au-dessus de la tête. Bon, on accélère. Des portiques nous signalent quelle est la vitesse recommandée en fonction de la bande de roulement choisie. 90 pour un peu penché, 120 pour plus penché, 150 pour fort penché, 180 pour très penché ... La Vectra devait être au moins à 250 ! Tout bien pensé, je suis très content d'avoir pu tenir quelques centaines de mètres à « fort penché ».

Sur le parking, visite surprise de Erhard Schnell, le créateur de nos GT, qui distribue les autographes, dessine des blitz sur les programmes, les photos et même les carrosseries et discute dans toutes les langues avec ses admirateurs.





Erhard Schell en discussion avec Gil Wesson





Erhard Schnell dans la GT cabriolet de Rougen Engbrocks :



Nous le retrouverons le soir car nous sommes tous invités à un cocktail organisé par Opel dans le grand hall d'entrée du quartier général de la marque. Entre-temps retour plein tube vers Russelsheim où d'autres ancêtres sont sortis du musée pour nous accueillir.

Alors que nous recevons des consignes très claires quant à la manière de nous parquer – vous avez dit discipline ? – des old et youngtimers de la marque font crisser leurs pneus sur une zone du parking transformée en circuit. Ascona, Manta et Omega préparées se font concurrence, avant d'être remplacées par des Opel de rallye modernes : est-il encore possible de faire un tonneau avec ces bolides : ils collent littéralement au sol.



Retour vers l'hôtel en car, changement rapide et arrivée au cocktail organisé par Opel. L'Insignia est au centre d'un hall hyper moderne, les discours se suivent, les récompenses pleuvent, pour les organisateurs de l'Historytour, mais aussi pour les accompagnateurs d'Opel Classic qui ont mis les mains dans mains moteurs, pour Maurice, le travail qu'il a accompli sur la Conrero et la publication de son livre, pour Steinmetz lui-même qui nous a rejoint en chaise roulante et pour Ehrard Schnell qui aura l'humilité de dire pendant son discours : « J'ai vu tellement de GT aujourd'hui... En fait je ne savais pas qu'on en avait fabriqué autant ». Tonnerre d'applaudissements.





Pendant ce temps-là, nous éclasons les verres de OPELWEIN produits par la famille von Opel (si, si, ça existe) : www.schloss-westerhaus.de .

A quelle heure on est rentré ? Avec le dernier bus-hic ... je cr-hic ! Je crois.



7 Septembre : 360 kms



Heureusement, le départ vers nos voitures se fait en car et à 9 heures du matin. Retour vers le QG d'Opel où nos bijoux sont toujours parquées selon les instructions reçues. Il y a toujours de l'animation : une bourse de pièces de rechange (que je n'ai jamais trouvée !!!) et une autre de vente de miniatures. Nous prenons un bus qui va nous faire faire le tour d'Opel Russelsheim. Une charmante hôtesse nous décrit l'usage de chaque bâtiment avant de nous proposer de débarquer devant ce qui semble être un simple atelier ... A l'intérieur se trouve le centre névralgique d'Opel GT Classic.





Les dizaines de voitures qui ont fait l'histoire d'Opel sont serrées les unes contre les autres, plus impressionnantes les unes que les autres, plus rutilantes que les plus chromées des américaines,





Je ne vais pas vous les citer toutes, mais il y a la pour près de 100 ans d'histoire d'Opel qui dort. Une Gt jaune trône à l'entrée, posée là en notre honneur, sans aucun doute. Dans un coin du bâtiment, Olympia, Kadett et Commodore de plusieurs générations attendent semble-t-il une révision programmée.





Retour au car, passage devant quelques Insignia bien crachées et retour à la case départ et au parking du QG d'Opel. Déjà des voitures font le tour du petit circuit, passage obligé avant de repartir. C'est qu'il faut rentrer et que certains ont encore un paquet de kilomètres à parcourir. D'autres se sont inscrits pour le dernier repas à la villa Opel, qui a été transformée pour accueillir tout particulièrement les rallyes de vieilles voitures. On repart en convoi vers la Belgique, en abandonnant Maurice qui s'est inscrit pour ce dernier lunch.

Contents de rentrer, mais aussi de s'être flanqués une incroyable indigestion d'Opel GT. Vivement les 50 ans !

Pierre

septembre 2008

PS : ah ben zut, j'ai finalement oublié de vérifier ce qu'il y avait comme moteur dans toutes ces bombes allemandes ... A moins qu'une partie de la réponse ne se trouve tout simplement sur le site de ATZ ...www.atz-online.com. Il suffit de cliquer sur Opel GT, puis Opel GT 16V



... alles für den Opel

Davon können auch alle Opel GT-Fahrer profitieren, die sich mit weniger Leistung zufrieden geben, nicht aber auf die Sicherheit verzichten wollen.

Sportfahrwerk, die komplette Bremsanlage, aber auch unsere neue Sportauspuffanlage können Sie in ihr Fahrzeug einbauen.

Opel GT 16V

Die exklusive Verbindung von innovativer Motorentechnologie, klassischem Design und sicherem Fahrverhalten macht ihn zu einem Fahrzeug, das seine Kraft auf allen Strassen sportlich-souverän entfaltet und dabei alle Blicke auf sich zieht.

