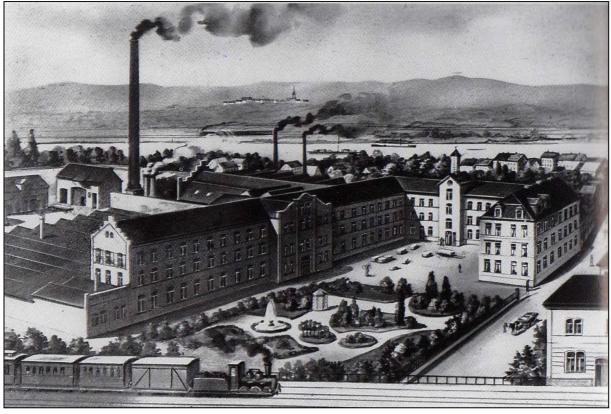
OPEL

LA NAISSANCE D'UN EMPIRE



Usine Adam OPEL à Rüsselsheim 1896

Au début des années **1600**, une coterie de paysans répondant au nom de « OPPEL », « OBBEL » ou bien encore « OPEL », apparaît dans les chroniques du canton de Dachsenhausen, dans le Taunus. Elle serait probablement originaire des environs de Bingen, dans le Soonwald. Le clan OPEL tirerait son patronyme d'une montagne (ou plutôt d'une colline) de la région. Quoiqu'il en soit, les « OPPELS » gagnèrent par la suite la rive opposée du Rhin où ils s'installèrent pour cultiver la terre. A l'issue de la guerre de 30 ans (en 1648), Dachsenhausen n'était plus que ruines et décombres ; les habitants entreprirent donc de rebâtir étables, fermes et maisons. L'un des membres du clan, Thönges OPEL, décida alors que son fils aîné devienne forgeron (rompant ainsi avec la tradition familiale et apprenant un métier mieux considéré). C'est ainsi qu'apparut une nouvelle lignée « OPEL » forgerons de père en fils.

L'étape suivante fut franchie en **1803** par Philipp Wilhelm OPEL, né à Gräfenhausen, près de Darmstadt. Après son apprentissage de ferronnier, métier pour lequel il se révéla fort adroit, le jeune compagnon se vit octroyer à l'automne **1835** le droit de s'installer dans la bourgade de Rüsselsheim située à 25 km de Francfort. Les premières commandes ne se firent guère attendre, Philipp Wilhelm OPEL réparait et fabriquait gouttières, paratonnerres, serrures et grilles en fer forgé. Son commerce devint rapidement très prospère et décida de fonder une famille. Au printemps **1836**, il épousa Anna Katharina Diehl dont il eut 3 enfants : Adam (né le 09 mai **1837**) suivi 1 an plus tard de Georg (né le 18 novembre **1838**), et enfin Wilhelm (né le 27 avril **1846**) le dernier né de la famille. Le 04 mai **1849**, Anna Katharina meurt subitement à l'âge de 37 ans.

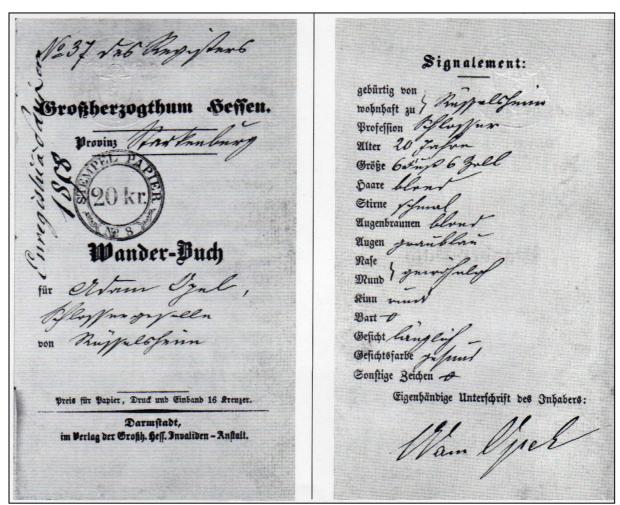
A cette époque, l'Allemagne était en proie à de profonds bouleversements, conséquences de la révolution industrielle qui devait métamorphoser ce pays traditionnellement agricole. Quelques temps auparavant, Robert Stephenson conçut la première locomotive à vapeur à grande vitesse (1829). En 1835 fut inaugurée la première ligne de chemin de fer Allemande, reliant Nuremberg à Fürth. Le réseau ferroviaire s'étendit bientôt à l'ensemble du pays. Quelques années plus tard, la ligne de Francfort – Höchst fut inaugurée, inutile de préciser que les fils OPEL ne perdaient pas une occasion de se rendre le long de la voie ferrée pour observer les locomotives qui passaient en sifflant et grinçant avant de disparaître dans un nuage de fumée. A la sortie de l'école, les deux garçons devaient aider leur père à l'atelier. Leur apprentissage terminé, Adam et Georg ne rêvaient que de voyages et évasions au grand dam de leur père désormais veuf qui avait espéré voir ses fils le seconder dans sa petite entreprise. Mais les 2 frères n'aspiraient qu'à quitter l'univers familier de Rüsselsheim.

Adam OPEL nourrissait une passion secrète pour Paris, il voulait à tout prix découvrir cette cité de rêve dont les journaux parlaient tant et notamment l'Exposition Universelle de **1855** où étaient présentées toutes les nouveautés qui allaient, disait-on, révolutionner la vie sur le vieux continent. Le jeune homme ne désirait plus qu'une chose : quitter l'univers étriqué de Rüsselsheim, il supplia donc son père de le laisser partir pour Paris. Eprouvé par la mort de sa femme, ce dernier refusa d'accorder son autorisation et Adam dû attendre plus de deux ans avant que son père de mauvaise grâce, ne changea d'avis.

Le 10 juin 1857, Adam OPEL âgé alors de 20 ans recevait enfin le « Wanderbuch » (livret de compagnonnage photo page suivante) tant escompté, limité cependant à un an, Adam n'étant pas dégagé des obligations militaires. A cette époque, l'armée ne pouvait accueillir tous les jeunes gens en âge de faire leur service militaire et il était donc nécessaire d'avoir recours à un tirage au sort. Adam OPEL tira néanmoins un numéro si élevé qu'il avait fort peu de chance d'être un jour appelé sous les drapeaux. Impressionné par ce grand jeune homme blond, l'officier recruteur l'incita à s'engager dans le corps des volontaires. Adam resta fidèle à son premier amour : Paris! Le jeune s'embarqua alors pour



Cologne, puis se rendit en diligence à Liège où il se familiarisa avec l'emploi de la machine à vapeur et du métier à tisser mécanique.

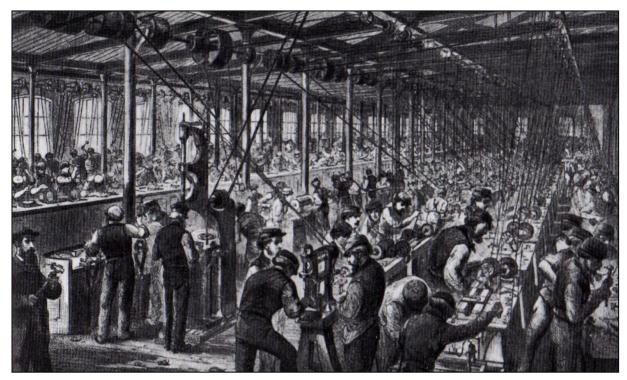


Livret de compagnonnage remis le 10 juin 1857 à Adam OPEL

Le 31 mars **1858** il apprit avec joie qu'il était exempté du service militaire et pouvait donc poursuivre son périple tout à loisir. Il mit le cap sur Londres, via Bruxelles. Très rapidement, Adam s'aperçut cependant qu'à ses yeux la capitale anglaise ne pouvait rivaliser avec sa « ville d'élection », il regagna donc Douvres d'où il prit le bateau pour la France.

L'été 1858, le rêve d'Adam était enfin devenu réalité : il était à Paris. La vie dans la métropole qui comptait déjà plus d'un million d'habitants allait néanmoins se révéler bien plus rude qu'il ne se l'était imaginé. Paris, plaque tournante du commerce européen, Paris, théâtre de brillantes expositions, Paris, capitale culturelle incontestée, se moquait bien de la présence du jeune Allemand de 21 ans. Adam accepta donc avec reconnaissance l'offre d'un boulanger qui l'employa comme apprenti en échange du gîte et du couvert. Durant de longues heures nocturnes passées dans le fournil, Adam réfléchissait à son avenir, se demandant dans quelle voie il allait s'engager. Et un soir, il s'imposa à lui le choix qui allait faire sa fortune : il produirait des machines à coudre.

Adam avait eu connaissance de la machine à coudre inventée par Barthélemy THIMONNIER et dont plusieurs modèles furent présentés lors de l'exposition universelle à Paris. Il rechercha donc un poste d'apprenti dans l'une des plus importantes fabriques de machines à coudre et entra chez « F. JOURNAUX & LEBLOND », numéro un mondial dans la fabrique de machines à coudre, c'était le 18 août 1858. Durant 2 ans et demi, Adam travailla sans relâche et fut rejoint très vite par son frère Georg aussi impatient que son aîné de quitter Rüsselsheim pour tenter sa chance à Paris. Les deux frères acquirent rapidement les connaissances techniques nécessaires à la production de machines à coudre ; leur faculté de discernement leur permit en outre de découvrir les défauts des machines qu'ils montaient jour après jour. Adam et Georg se retrouvaient le soir pour peaufiner leur projet et le 05 février 1862, Adam quittait « F. JOURNAUX & LEBLOND » pour offrir ses services à la concurrence un mois plus tard. L'ambitieux jeune homme entendait bien apprendre toutes les ficelles du métier chez « HUGUENIN & REIMAN», deuxième producteur mondial de machines à coudre.



Fabrique de machines à coudre de « F. JOURNAUX & LEBLOND »

Gagné par une certaine lassitude et souffrant probablement du mal du pays, Adam démissionna le 14 août **1862**, pour reprendre le chemin de sa ville natale. Ces années passées à l'étranger l'avaient transformé : il avait découvert des horizons nouveaux et appris d'autres langues. Le jeune garçon qui, jadis, brûlait de quitter le nid familial, s'était métamorphosé en un homme solide, aguerri, disposant d'une excellente formation et fermement déterminé à se lancer dans la fabrication de machines à coudre. Il voyait là un énorme potentiel pour l'armée Allemande qui pouvait voir sa fabrication d'uniformes militaire optimisée.

Son père, néanmoins, restait inflexible et jugeait d'un mauvais œil l'évolution de son fils aîné : Adam avait estimé utile de voir du pays plusieurs années durant, soit, il était maintenant de son devoir de reprendre l'affaire familiale ou tout du moins de mettre ses connaissances au service de celle-ci. Mais Adam n'avait pas dit son denier mot. Obstiné, il passait ses nuits à façonner pièce par pièce « sa » machine à coudre. Il ne disposait souvent que de matériaux de piètre qualité et devait retravailler chaque élément si minutieusement que son père, toujours très hostile à son projet, se demandait s'il n'était pas en proie à quelque chimère. Face aux disfonctionnements de la machine, il n'obtint pas les droits d'exécution pour la vente. Son frère Georg, toujours chez « F.JOURNAUX & LEBLOND » à Paris, lui procura les bons matériaux et Adam mit plus de 6 mois à rectifier sa machine en conséquence. Il réussit enfin à la mettre au point et la vendit au tailleur HUMMEL de Rüsselsheim. Ce dernier n'eut jamais à regretter son choix, la machine conçue par Adam OPEL allait fonctionner plus de quarante ans sans jamais lui causer le moindre problème.

Si Adam OPEL élabora sa deuxième machine à coudre en moins de six semaines, de nouvelles difficultés surgirent au moment où il s'y attendait le moins : à peine avait-il débarqué à Flörsheim où il devait livrer son véritable « petit bijou », qu'il fut accueilli par des jets de pierres. Les compagnons tailleurs en colère craignaient en effet que cette nouvelle machine à coudre ne leur fasse perdre leur gagne-pain. Adam, lui ne savait plus à quel saint se vouer : cette machine, il l'avait conçue pour leur faciliter le travail. En outre, il semblait évident qu'une amélioration de la rentabilité s'accompagnerait forcément d'une augmentation de salaire. Quoi qu'il en soit, la violence des ouvriers réduisit ses arguments à néant et le bac transportant la machine dut rebrousser chemin. Adam prouva une nouvelle fois sa force de caractère en produisant 3 nouvelles machines qui, elles, parvinrent sans encombres à leur destinataires.

Cependant, l'expansion de l'entreprise se heurta rapidement à un problème de place aggravé encore par l'inflexibilité de son père qui continuait de juger insensée l'activité de son fils. Ce dernier était à la recherche de nouveaux locaux lorsqu'il reçut le soutient inespéré de l'un de ses oncles. Le frère de sa

4

mère mit gracieusement à sa disposition une étable désaffectée. Il lui prêta de surcroît une somme d'argent qui lui permit d'acquérir l'équipement de base et les matières premières nécessaires à la production de ses machines à coudre. Georg resté à Paris, s'avéra également d'une aide précieuse. Il livra l'acier requis pour ce type de fabrication, alors introuvable à Francfort.

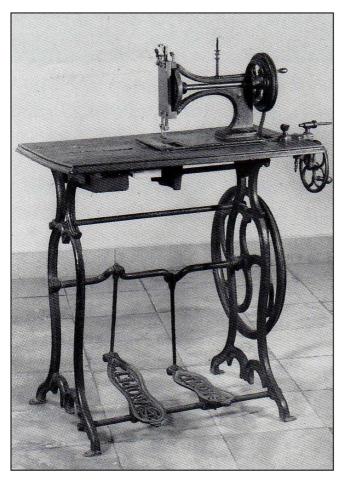


La « fameuse » étable dans laquelle Adam aménagea son premier atelier de machines à coudre.

En mars **1863**, six mois à peine s'étaient écoulés depuis la livraison de la première machine, l'atelier était prêt. Le 10 avril 1863, le journal local publiait la toute première annonce publicitaire OPEL.



[«] Adam Opel, mécanicien à Rüsselsheim propose toute une gamme de machines à coudre fabriquées selon les procédés les plus modernes, disponibles à des prix fixes, défiant toute concurrence. »



Sur la photo ci-contre, la toute première machine à coudre OPEL livrée au tailleur Hummel, elle fonctionna sans le moindre accroc durant plus de quarante ans. On notera les talents de forgeron d'Adam Opel pour la confection des pédales de la machine sur lesquelles étaient forgés « A.OPEL ».

Cette machine fit beaucoup parler d'elle car comparée à celles produites par « Plaz & Rexroth » Cie à Paris, on ne distinguait pas énormément de différence. Le journal de la compagnie déclarait que la machine à coudre A.OPEL était une pâle copie de la Plaz & Reroth. Cependant, cette rumeur n'eut jamais pu être confirmée bien que ces deux machines soient passées au crible par des experts indépendants. La compagnie étaya cette rumeur sur le fait qu' Adam OPEL n'aurait jamais pu construire cette machine avec les ressources qu'il possédait sans les matériaux adéquats, si ce n'est que reprendre une machine Plaz & Rexroth. Ce que personne ne savait c'est que les matériaux en question lui étaient fournis par son frère Georg depuis Paris et que bien évidemment, tous n'étaient pas déclarés puisqu'il lui fallait un brevet pour l'importation de matériaux. Brevet qu'Adam OPEL ne possédait pas encore.

Octobre **1863** fut marqué par le retour de Georg à Rüsselsheim, accompagné de Peter Schäfer, premier ouvrier de la maison Opel. Les trois hommes étaient loin d'imaginer que la petite fabrique qu'il venait de fonder compterait un jour parmi les plus puissantes d'Allemagne. A partir de cette époque, les machines furent désormais fabriquées avec un emblème, le tout premier logotype Adam OPEL dont les initiales sont entrelacées dans un style néo-classique. Les ventes décollèrent et les trois fabricants eurent du mal à fournir les machines commandées. Ils fabriquèrent en tout et pour tout dix machines.



En **1865** Adam OPEL engagea son premier apprenti **Georg Adam Klingelhöfer**. Tous les 4 travaillèrent plus de 16 heures par jour. L'atelier fut bientôt équipé de nouvelles machines dont la force motrice était fournie au moyen d'une roue actionnée à la main.

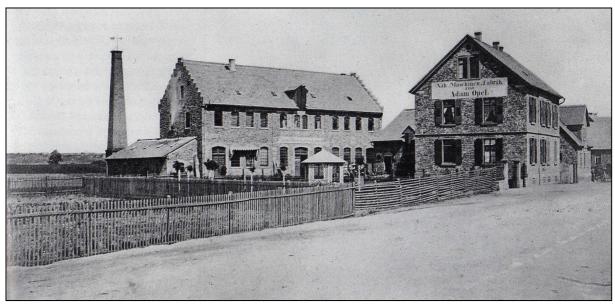
En **1866**, lorsque la Prusse entra en conflit avec l'Autriche, les demandes en uniforme prirent de telles proportions que la petite entreprise de Rüsselsheim fut rapidement débordée. Adam décidé néanmoins de ne pas laisser passer une telle aubaine et développa une stratégie raffinée : il racheta à des producteurs français des machines à coudre qu'il revendit avec profil. Grâce au bénéfice réalisé, il put agrandir considérablement sa propre entreprise.

En **1867**, Philipp Wilhelm Opel ne devait jamais connaître la brillante réussite de son fils, il mourut en effet le 09 avril. Le vieil homme, dernier descendant du clan de Thönges OPEL du canton de Dachsenhausen, n'aurait jamais imaginé que ces machines à coudre, dont il aimait tant à se moquer , feraient, un jour la fortune de la famille.

Adam OPEL, qui avait toujours une longueur d'avance sur ses projets, était persuadé de l'énorme potentiel que pouvait lui procurer l'industrie du chemin de fer. Ainsi l'idée d'allier sa production et la mise en vente de ses machines par voie de transport ferroviaire était pour lui incontournable.

C'est ainsi qu'en Juillet **1867** il acquit pour la somme de 144 florins un immense terrain de 1500 m² en bordure de voie ferrée sur la ligne Francfort – Mayence. Destiné à la construction de sa première fabrique, l'usine OPEL allait donc s'ouvrir sur de nouveaux horizons.

Au printemps **1868**, une deuxième usine fut mise en chantier ; elle comprenait un hall de production construit sur deux étages, une maison d'habitation, des bureaux et une chaufferie pour l'indispensable machine à vapeur. Cette année là, Adam OPEL employa 25 ouvriers et créa la firme <u>ADAM OPEL</u>.



La firme Adam OPEL en 1868

Un an auparavant Adam fit la rencontre d'une jeune femme : **Sophie-Marie SCHELLER** née le 13 février 1840, ils se fréquentèrent par intermittence durant l'année de la construction de l'usine.

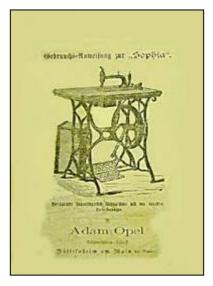
Le 17 novembre **1868**, les jeunes tourtereaux finirent par se marier. Issue d'une famille aisée, la jeune femme se révéla être une épouse modèle.



Portrait du jeune couple le 17 novembre 1868

Sophie-Marie SCHELLER apportait en outre dans sa corbeille de mariée une dot fort confortable qui permit à l'ambitieux jeune homme d'acheter une machine à vapeur capable d'usiner les pièces en fonte. Le voyage de noces conduisit les jeunes mariés – comment pouvait-il en être autrement – à Paris. Paris à laquelle Adam vouerait toute sa vie une véritable passion. La jeune femme, qui parlait couramment français, s'avéra une aide précieuse lors des négociations entreprises avec les hommes d'affaire que le jeune couple ne manqua pas de rencontrer dans la capitale française.

En 1870, Adam rendit hommage à son épouse dévouée en baptisant son dernier modèle « Sophia », un exemplaire unique fabriqué sur un châssis Singer. Sophie OPEL devait en réalité incarner l'âme de l'entreprise, tenant la comptabilité, payant les salaires, veillant au bon maintient de l'ordre et faisant régner une discipline toute prussienne.



Modèle Sophia 1870

L'entreprise était menée de main de maître par les époux OPEL. Les petits ruisseaux faisaient les grandes rivières, Adam OPEL réinvestissait le moindre bénéfice dans son entreprise. Il racheta alors à l'un de ses fournisseurs français la majorité de ses parts pour les revendre ensuite, lorsque les entreprises allemandes concurrentes furent en mesure de produire un matériau de qualité comparable.

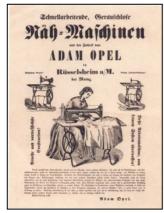
Dans le courant de l'année 1870, Adam prouva une nouvelle fois son sens des affaires en créant une machine pour le bouchage et le cachetage des bouteilles qui allait considérablement simplifier le travail de l'importante communauté viticole de la région.

A la veille de la guerre de **1870**, Opel fabriqua des machines à confectionner les uniformes militaires. Persuadé de la réussite de sa production, Adam, avec son frère **Wilhelm**, installa la première succursale dans la métropole économique de Francfort. Les exportations vers l'ouest démarrèrent, principalement en France puis la Russie, l'Inde et les Etats-Unis. Il finit toutefois par céder à deux de ses ouvriers, Wilhelm BLOCHER et Georg LORENZ, les outils, le matériel et le droit de distribution relatif à son invention.

Le conflit qui opposait la France à l'Allemagne provoqua une demande accrue en uniformes militaires. La firme OPEL augmenta considérablement son chiffre d'affaire en élaborant une nouvelle machine spécialement conçue pour ce type de production. Les effectifs de l'usine se montaient désormais à plus de 100 employés et la famille OPEL se voyait de plus en plus sollicitée par les banques de Francfort qui suggéraient de transformer l'entreprise familiale en société anonyme. Mais Sophie et Adam n'avaient nullement l'intention d'ouvrir leur entreprise à des capitaux étrangers.

La gamme OPEL, qui comprenait alors cinq types de produits différents, s'étendait du simple modèle familial à la lourde machine à coudre de cordonnier. Tandis que la firme remportait tous les premiers prix décernés dans les grandes expositions, le petit frère d'Adam, Wilhelm, entreprit de mettre en place un important réseau de distribution à partir de la succursale de Francfort. Lorsque la trust « SINGER & Cie » commença à pénétrer le marché allemand, les frères OPEL eurent l'idée de génie de se lancer dans la vente par correspondance. Non contents de leur succès et régnant désormais sur un véritable empire, ils se tournèrent ensuite vers l'exportation. Bientôt les machines OPEL se vendirent dans le monde entier, en Europe bien sûr, mais également aux Etats-Unis et en Inde. A la grande joie des frères OPEL la France qu'ils considéraient comme leur deuxième patrie battait des records de vente.

Petit à petit, la production en grande série arrive grâce à des procédés de fabrication très mécanisés. Cette même année, Adam OPEL est le 1^{er} inscrit dans le registre des machines à coudre de Rüsselsheim, ses produits apparaissent dans bon nombre de journaux et documents publics à l'initiative également de son frère Wilhelm. Désormais sur les annonces figurent les initiales W & A pour Wilhelm & Adam OPEL.







janvier 1869

janvier 1869

avril 1870





mars 1870

mai 1870

19) Herbe, Defen, Baugegenstände sowie mein reichhaltiges Gußlager bringe in empsehlende Erinnerung. Rüsselsheim a. Mt.

Wilhelm Opel.

braves Mädchen, welches alsbald eintreten kann, wird gesucht.

août 1870

44) Unterzeichneter beingt biermit sein Lager von Guswaaren in Erinnerung und empsiehlt seine neuft angesommene Kochsen, von innen und außen beigdar, sowie Kochbeerde in verschiedener Größe, Fleischebige, Amghasen in allen Aummern und find bieselben auch emailirt zu baben, Dachsenfter, Dachläden, Kesselbürgestelle mit einsachen und boppelten Thuren oder Schiene ober nicht noch für holz und Steinsoblen in verschiedener Auswahl, alle Arten Kohlensaften mit und ohne Deckel, Kohlensaften, Stocherer, feine und ordinare Ofenrobre u. s. w. zu äußerst billigen Preisen.

Ferner empfehle ich Didwurzmublen in verschiedener Große und bemerfe, bag es mir burch Bortbeile von guten Arbeitswerfzeugmaschinen möglich ift, eine gute folit gearbeitete Maichine billia abuiegen.

Beneigten Auftragen febe entgegen und empfeble mich

Ruffelebeim, ben 23. October 1870.

Sociatingevol Wilhelm Opel.

octobre 1870



mars 1871



janvier 1872



janvier 1872



février 1872



juillet 1872



janvier 1873



mars 1873



Juillet 1873



avril 1872



janvier 1873



février 1873



avril 1873



janvier 1874



juillet 1874

Les toutes premières machines à coudre étaient livrées sans marque. C'est à partir de 1863, qu'est apparut le logo A & O forgé dans le châssis. A partir des modèles « Sophia » et « Fortuna », en 1870, les machines étaient badgées par des écussons frappés dans la fonte puis fixés plus tard sur les châssis.



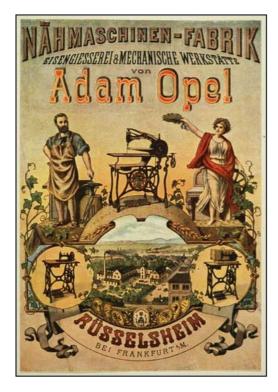








Photo de famille devant les ateliers de montage des machines à coudre OPEL en 1875



En **1876**, la firme avait déjà vendu 68900 machines avec un cadencement annuel 12000 machines par an en 1875 et 1876. Elle avait développé des contrats de ventes avec plus de 110 collaborateurs en Europe. L'offre et la demande se multiplia d'années en années et OPEL dû embaucher pas moins de 150 salariés sur les 4 années qui suivirent. Elle était devenue le 1^{er} producteur européen de machines à coudre.

En **1877**, à l'occasion du 15^{ème} anniversaire de la fabrique de Rüsselsheim, OPEL présenta une allégorie qui fut placardée dans bon nombre de journaux locaux.



La publicité quant à elle continua à promouvoir la vente de machines à coudre présentées comme une révolution en matière de condition de travail pour la femme. Pour sa 100.000ème machine à coudre produite, la firme OPEL se voit décernée le titre de « Fournisseur Royal » par le **Grand Duché de ESSE**.

Entre 1869 et 1880, Adam et Sophie eurent 5 enfants ; Georg-Adolf-Carl en **1869**, Albert-Wilhelm en **1871**, Heinrich-Adam en **1873**, Friedrich-Franz (Fritz) en **1875** et Ludwig en **1880**.

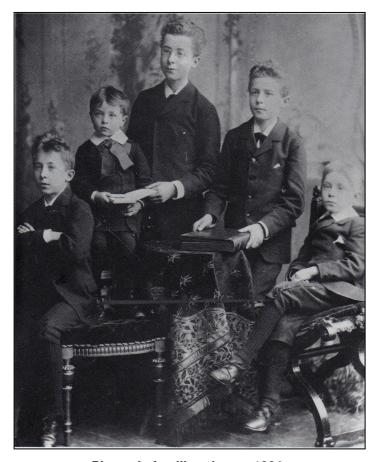


Photo de famille prise en 1884

Les cinq frères qui étaient prédestinés à reprendre plus tard la firme OPEL furent envoyés dans les meilleures écoles, notamment les deux aînés Georg et Albert pour y apprendre la comptabilité et l'économie industrielle.

En **1884**, l'usine subit un agrandissement majeur et un moteur à vapeur de 40 cv fut installé. Cette année, la firme compte 240 salariés et la production annuelle atteint les 15000 machines. Alors qu'OPEL réalisait un chiffre d'affaire de 600000 marks, Karl BENZ, à Mannheim mettait au point le premier moteur à deux temps. Lorsque deux ans plus tard, Karl BENZ et Gottlieb DAIMLER présentèrent leur première automobile à un public plutôt sceptique, OPEL employait 300 ouvriers et produisait 18000 machines à coudre par an.

...L'insolite bicyclette

De temps à autre, Sophie et Adam OPEL se rendaient à Paris. Ces séjours leur permettaient non seulement d'entretenir leurs relations d'affaires et de créer de nouveaux contacts, mais aussi de s'imprégner de l'atmosphère parisienne et d'admirer les toutes dernières nouveautés. Le rayonnement de la capitale s'étendait alors au monde entier. Le couple OPEL espérait rapporter de ces voyages quelque idée neuve, quelque procédé encore inédit dans la petite ville provinciale de Rüsselsheim. C'est en 1884 qu'ils découvrirent les premières bicyclettes dans les rues de Paris. Si celles-ci n'avaient plus rien de commun avec la draisienne du célèbre baron de DRAIS, leur siège placé très haut et leur impressionnante roue avant exigeait encore certains talents sportifs de la part de l'utilisateur. Adam OPEL ne pouvait guère s'expliquer la fascination qu'il éprouvait pour cet engin que les anglais n'avaient pas hésité à baptiser « bonebreaker » (casse-queule). Poussé par la curiosité, il commanda l'une de ces machines en Angleterre où se trouvaient alors la plupart des fabricants de cycles. Adam monta alors lui-même le vélocipède livré en pièces détachées et l'enfourcha sous les yeux ébahis de sa nombreuse progéniture. S'il sortit indemne de sa chute dans le fossé, Adam était désormais persuadé que cet engin méritait bien son surnom de « bonebreaker » et ne pouvait rien lui en apporter de bon. Aussi sa femme ne fut-elle gère surprise lorsqu'il décida de revendre immédiatement cette invention du diable. Les cinq fils OPEL qui s'étaient tant réjouis à l'idée de rouler à bicyclette, n'en eurent guère le loisir. S'ils durent se plier à la décision paternelle, ils n'en étaient pas moins bien déterminés à posséder un jour leur propre bicyclette. Le bénéfice réalisé par la vente de l'engin surprit agréablement Adam OPEL qui considéra soudain la bicyclette d'un œil beaucoup plus favorable ; certains étaient prêts à dépenser autant d'argent pour acquérir l'un de ces véhicules...Pourquoi donc ne pas exploiter ce nouveau filon? Le souvenir de son propre père qui n'avait jamais partagé son enthousiasme pour les machines à coudre lui revint sans doute à l'esprit. Se pouvait-il qu'à leur tour, ses fils aient pressenti dans la bicyclette le véhicule de l'avenir et que seule sa propre obstination le rendît aveugle aux qualités de cette nouvelle invention?

En 1886, Adam OPEL qui avait suivi de près les activités de la « Conventry Sewing Machine Compagny » (société anglaise de machines à coudre et qui deviendra la société ROVER), rachète le brevet de la « bicyclette de sécurité » de John K. STARLEY. Bien plus stable que le grand bi, anglais, la bicyclette de sécurité avait la particularité d'avoir les roues de la même taille, un cadre surbaissé et une transmission par chaîne permettant au conducteur d'être positionné sur l'arrière rendant impossible la chute vers l'avant.

Le jour de Noël **1886**, les cinq garçons eurent la joie de découvrir devant la cheminée les bicyclettes dont ils rêvaient depuis si longtemps. Quelques mois auparavant, un lot de bicyclette en pièces détachées, provenant d'Angleterre, avait été livré à Rüsselsheim et soumis à l'examen attentif des meilleurs techniciens OPEL. Ceux-ci furent chargés de perfectionner le modèle et de développer un prototype productible en série et dont la fiabilité ne remette pas en cause de renon de la maison. Au printemps 1886, trois mois avant que Karl BENZ ne se risque au volant de son nouveau véhicule à trois roues, le premier bicycle sortait des ateliers de Rüsselsheim. Dès lors, le nom OPEL fut également associé à la production de bicyclettes.

Si les premiers stocks ne s'écoulèrent que lentement, le séjour de Carl OPEL (l'aîné des cinq garçon) à Sheffield allait se révéler très fructueux pour l'entreprise. Au cours de ce voyage au printemps 1887, le jeune homme visita les ateliers de plusieurs fabricants de cycles dont il rapporta 25 modèles différents à Rüsselsheim. Carl venait en outre de faire une observation des plus intéressantes : non seulement la bicyclette était en passe de devenir le moyen de transport populaire

outre-Atlantique mais les britanniques organisaient de véritables courses cyclistes qui attiraient une foule de spectateurs. A son retour, le conseil de famille autorisa Carl à participer aux compétitions cyclistes qui allait se dérouler en Allemagne. Il défendrait alors les couleurs de la maison OPEL et profiterait de la popularité croissante dont jouissaient ces manifestations sportives pour faire connaître le nouveau secteur d'activité de l'entreprise.

Les nombreuses victoires remportées par Carl se traduisirent aussitôt par une augmentation des commandes et Adam OPEL dû agrandir son entreprise une nouvelle fois. La production devait en outre se diversifier au fil des années et Adam OPEL ne manquait pas de vanter les bienfaits de la bicyclette :

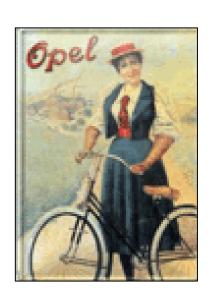
« Le plaisir de rouler à bicyclette est à la portée des personnes de tout âge et de toute condition ; notre tricycle permet même aux dames et aux messieurs d'un certain âge de se livrer en toute sécurité à une activité physique saine et relaxante. La pratique de la bicyclette exerce à la fois une action stimulante et fortifiante sur le corps et l'esprit. Rüsselsheim décembre 1887, Adam OPEL. »

Pendant ce temps en 1888, un vétérinaire écossais répondant au nom de John Boyd DUNLOP eut la brillante idée d'affubler les roues en bois du bicycle de son petit-fils d'une bande de caoutchouc et d'insuffler de l'air en dessous. Cette innovation rendait le transport plus confortable et permettait également de dépenser moins d'énergie pour avancer. Wilhelm OPEL se rendit immédiatement en Ecosse pour rencontrer John DUNLOP, il pressentait que cette invention géniale allait augmenter considérablement le confort de la bicyclette. Cependant André et Edouard MICHELIN qui avaient déjà signé un contrat avec John DUNLOP proposèrent un marché à Wilhelm OPEL. Les frères MICHELIN, en rachetant le brevet, avaient considérablement amélioré la tenue et la robustesse du pneumatique Dunlop. Wilhelm OPEL intéressé par ce nouveau procédé de pneumatique démontable et réparable s'engagea à assurer la vente exclusive de ces produits sur l'ensemble du territoire allemand. Ce marché passé avec OPEL allait considérablement bouleverser le marché du pneumatique français, l'imposante activité OPEL lancée depuis des décennies allait promouvoir l'émergence des petites industries naissantes telles que MICHELIN et DUNLOP.

Grâce aux campagnes publicitaires menées avec intelligence par l'entreprise, les modèles « OPEL BLITZ » et « VICTORIA BLITZ » s'imposèrent rapidement sur le marché. Ainsi l'emblème ovale de la maison ornait-il non seulement les cadres de bicyclette mais apparaissaient également en grosses lettres sur les tricots des coureurs les plus prestigieux qui, juchés sur les cycles OPEL volaient de victoire en victoire. Le logo de ces bicyclettes arborait la déesse Victoria, portant une couronne de lauriers à la main, planant au dessus des cyclistes qui pédalaient vers d'inévitables victoires.







L'équipe formée par les cinq frères constituait indéniablement le meilleur support publicitaire. Sur la photo ci-dessous, les fils OPEL présentent le fameux et unique « Quintuplet » OPEL dont ils héritèrent du brevet. Cette photo entrée dans la légende rappelle cette perpétuelle fascination qu'avaient les frères OPEL de vouloir toujours optimiser, améliorer, rendre plus performants tous ce qui était lié à la mécanique et qui pouvait être utile aux clients...





Lors des grandes manifestations publiques, ils ne manquaient jamais d'exécuter un tour d'honneur, pour la plus grande joie des spectateurs. Cet authentique produit donnera par la suite naissance à des tandems et triplettes qui figureront sur les catalogues OPEL. Le « Quintuplet » est exposé à l'Opel Muséum de Rüsselsheim.

Tous les cinq impliqués dans les courses cyclistes, les frères OPEL étaient devenus des sportifs confirmés et réalisèrent de remarquables performances. Carl remporta 60 premiers prix dont celui du championnat de Hesse; Wilhelm fut proclamé champion de Hesse et de Moravie et remporta 70 victoires. Heinrich gagna 150 premiers prix et fut proclamé vainqueur de 11 championnats. A l'issue du « Paris Francfort », il franchit le premier la ligne d'arrivée après 80 heures et 30 minutes de course, établissant ainsi un nouveau record de vitesse. Mais c'est surtout Friedrich, surnommé « Fritz » qui allait consacré la notoriété de maison OPEL; il remporta plus de 180 premiers prix qui le hissèrent au rang des plus illustres coureurs cyclistes allemands. Il accomplit son plus prestigieux exploit lors de la course « Bâle Clèves » en parcourant le trajet de 620 Km en un temps record de 27 heures et 50 minutes, performance extraordinaire qui lui valut le Prix de l'Empereur (KaiserPreis). Quant à Ludwig, le benjamin de la famille, il ne collectionna pas moins de 100 premiers prix lors de sa carrière sportive.





Les prouesses des fils OPEL contribuaient grandement à entretenir l'excellente réputation de la maison et bientôt, le chiffre d'affaires du secteur cycles dépassa de loin celui des machines à coudre. De nouveaux modèles apparurent dans la grande série tels que les modèles « Flora » ou « Augusta » venant compléter les innombrables modèles « Victoria Blitz » et « Opel Blitz » sortis des usines de Rüsselsheim depuis quelques temps. Des modèles tandem « Concordia » sortirent également ainsi que les fameux « Triplet », déclinaisons du fameux « Quintuplet » des frères OPEL..





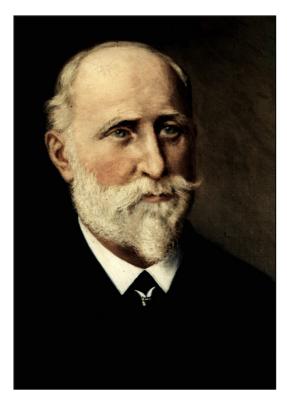






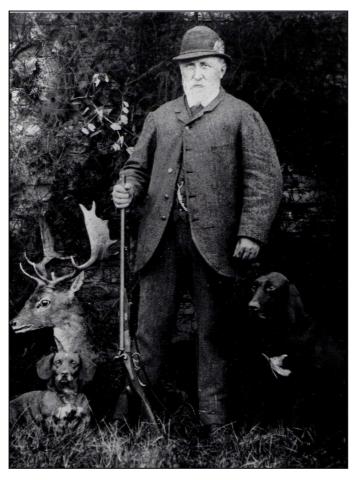


Bicyclette de sécurité « Victoria-Blitz » modèle de 1888



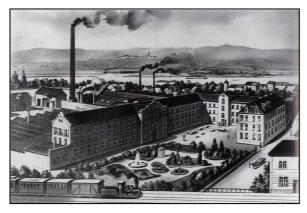
Adam OPEL n'eut guère le loisir d'assister à cet extraodinaire essor puisqu'il mourut le **08 septembre 1895** des suites d'une typhoïde contractée quelques années plus tôt lors d'un séjour en Hollande, il avait alors 58 ans. Ludwig OPEL rapportera plus tard dans une lettre : « Malgré tous les soins prodigués par les médecins les plus renommés d'Allemagne, il ne fut pas possible de sauver la vie de cet homme remarquable ». Le 10 septembre, un long cortège l'accompagnait à sa dernière demeure.

Si Adam OPEL n'avait pu participer que de loin aux victoires de ses fils, il était devenu en quelques décennies le plus grand employeur de la région. Les livres de paies recensaient plus de 1000 salariés, employés et ouvriers. Adam OPEL légua la majorité de ses parts à sa femme, le reste du patrimoine étant partagé équitablement entre ses cinq fils. Selon le vœu de leur père, Carl et Wilhelm prirent la direction des affaires tandis que le frère du défunt, Georg OPEL, se voyait confier la tutelle de ses neveux encore mineurs, en cette année 1895.



A ses heures perdues, loin des tumultes des usines de Rüsselsheim, Adam Opel était un inconditionnel chasseur. Ici en photo avec l'un de ses trophées en 1892 dans les environs de Rüsselsheim.

Les affaires florissaient. Afin d'atteindre l'objectif des 20000 bicylcettes par an, les frères OPEL s'efforcèrent de rationnaliser au maximum la production de machines à coudre. Parallèlement, l'engouement pour la bicyclette ne cessait de s'accroître, comme le prouve un discours de clôture de la maison OPEL: « La demande sans cesse croissante de ces dernières années nous a contraint à effectuer d'énormes travaux d'agrandissement dans notre usine. L'essor que nous venons de connaître a dépassé toutes nos espérances ».





Usines OPEL en 1896

Attirés par les bénéfices spectaculaires enregistrés dans ce nouveau secteur économique, des investisseurs de plus en plus nombreux s'étaient à leur tour lancés dans l'industrie de la bicyclette. Surproduction, chute des prix, réduction des marges bénéficiaires furent les conséquences de ce développement qui aboutit finalement à l'effondrement du marché de la bicyclette **en 1898.** Au cours des deux années qui suivirent, nombre d'entreprises durent déposer leur bilan. OPEL accusa une baisse de production de 25%. Alors qu'en 1898, le chiffre de vente annuel s'élève encore à 16000 bicyclettes, il n'atteignit que 11500 exemplaires au tournant du siècle. Si les frères OPEL parvinrent de justesse à éviter le licenciement d'une grande partie de leur personnel grâce à la vente, demeurée constante, de leurs machines à coudre, ils prirent soudain conscience de la nécessité de diversifier leur production. C'est à ce moment précis que les frères OPEL commencèrent à s'intéresser de près à l'automobile dont on commençait à vantait les exploits.

En 1900, alors que la firme OPEL produisait sa 500 millième machine à coudre, les ingénieurs s'attelèrent à de nouveaux projets. Ainsi les bicyclettes furent équipées d'un nouveau système de freins à rétropédalage conçu par la firme « SASCH » de Schweinfurt. La production connu un nouvel essor jusque dans les années 30, période à laquelle les ateliers de bicyclettes furent affectés à la construction automobile pour satisfaire à la très forte demande dans ce secteur. En 1937, OPEL se résolut finalement à vendre sa production de cycle à la firme NSU implantée à Neckarsulm. Le contrat de vente passé entre les deux entreprises concédait à la firme NSU le droit de commercialiser pendant un an les nouveaux modèles « OPEL NSU ». Cette double appellation garantissait à la clientèle de NSU l'expérience accumulée pendant de nombreuses années par le plus grand fabricant de bicyclette du monde. Lorsque la maison OPEL abandonna cette activité, elle avait produit plus de deux millions et demi de cycles. Cette décision ne lui pesa guère car elle s'était hissée entre-temps au rang de première firme automobile d'Europe.



MODELLE 1909

MODELLE 1909

Auszug aus dem Katalog von Adam Opel, Rüsselsheim a.M.

Damenrad

Fahrräder-, Nähmaschinen- und Motorwagen-Fabrik



Opel B-Z



Opel B-Z



Opel Nr. I





Opel Nr. 2





Opel Nr. 3 Straßenrenner "Sieger Wien-Berlin"



Opel Nr. 4 Luxus-Tourenrad



Opel Nr. 5





Opel Nr. 6 Leichtes Rennrad







Opel Flora Nr. 8 Feines Damenrad



Opel Nr. 9 Luxus-Damenrad







Knabenrad



Opel Gepäckdreirad



Opel Flora

Mädchenrad

Ausführliche Kataloge stehen Interessenten zur Verfügung.

Wo nicht vertreten, Verbindungen gesucht.