



Document réalisé par un membre de l'

## ACHETER UNE OPEL GT ET NE PAS LE REGRETER

Vous voulez acheter une OPEL GT, c'est une bonne idée. Ce qui suit est là pour vous aider à trouver votre bonheur, je ne dis pas qu'après la lecture vous aurez une voiture irréprochable qui ne tombera jamais en panne, qu'il n'y aura pas un endroit caché qui posera peut-être un jour problème, mais vous aurez une base de ce qu'il faut vérifier pour éviter les mauvaises surprises. N'hésitez pas à vous faire accompagner quand vous allez voir une voiture, si possible avec quelqu'un de compétent. Méfiez-vous d'une mise en valeur trop démonstrative et ne vous laissez pas distraire.



Plusieurs cas de figure se présentent. Soit vous cherchez une voiture roulante qui a besoin d'une restauration que vous comptez faire vous-même (solution la moins chère si vous êtes équipé et surtout motivé), ou le faire réaliser par un professionnel (dans ce cas prévoir un budget assez conséquent), soit vous voulez une voiture toute propre et en profiter directement. Solution beaucoup plus chère mais qui peut au final être plus économique que la restauration chez un pro.

Pour ne pas se faire arnaquer, il faut connaître certains points sensibles sur la voiture. Dans ces années là, les tôles n'étaient pas spécialement protégées contre la corrosion comme c'est le cas actuellement avec la galvanisation. Le châssis et les passages de roues recevaient une couche de protection assez épaisse, un peu élastique qui avait deux fonctions. La première fonction était la protection de la tôle et la seconde fonction était d'insonoriser la voiture, d'où l'épaisseur de la couche.

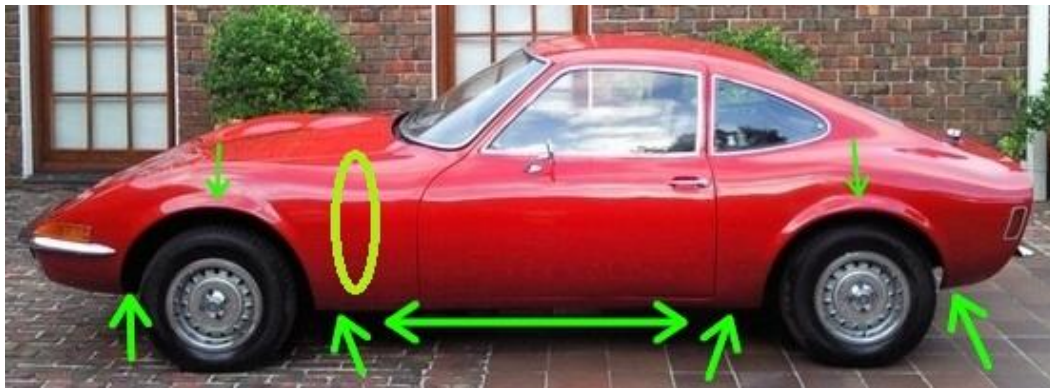
L'inconvénient de ce système, lorsqu'il y avait une fissure quelque part, c'est que l'humidité s'y infiltrait, et sans qu'on s'en aperçoive l'oxydation commençait son œuvre. Quelques mois plus tard, voire quelques années, un décollement était visible, et en dessous, bien souvent, la catastrophe. La tôle gonflée, rouillée et même parfois percée.



## VISITE EXTERIEURE

Pour aller voir ce qui deviendra peut-être votre future voiture, munissez-vous d'une paire de gants assez fin, d'une lampe de poche (en état de fonctionnement), d'une salopette ou d'une bâche pour vous coucher près de la voiture si vous ne pouvez pas la mettre sur un pont, ce qui est préférable, sinon indispensable pour vérifier le dessous.

Faire le tour de la voiture et regarder l'état général. Une peinture toute fraîche cache souvent des réparations pour camoufler des dégâts qui seront apparents dans les mois qui suivent. Sauf dans un cas, quand la voiture vient d'être restaurée. Mais là, ne vous en faites pas, le propriétaire aura pris soin de faire toutes les photos des travaux effectués pour justifier le prix demandé.



Les endroits sensibles à la corrosion à regarder de près sont, d'avant vers l'arrière, le rebord inférieur devant la roue, voir le long du joint entre les tôles, le bord du passage de roue, à l'avant comme à l'arrière, est un endroit critique, il y a deux tôles superposées et soudées par points qui sont souvent



attaquées par la rouille, il faut passer les doigts pour sentir si l'épaisseur des tôles ne varie pas trop sur toute la longueur de l'arc, s'il n'y a pas de traces de soudures ou d'enduit trop épais. Le bas de l'aile avant et tout le bas de caisse jusqu'au passage de roue arrière. Si le bas de caisse est couvert de peinture noire sur sa longueur, méfiance, probablement du camouflage. Ouvrir les portières et vérifier l'absence de rouille sur le bas des portes,

pour les charnières, lever légèrement la porte de bas en haut, un très léger jeu est toléré, mais pas trop. Le bas de l'aile arrière est à bien surveiller aussi. Il ne faut pas hésiter à regarder et comparer à droite et à gauche de la voiture si un endroit donné est le même d'un côté comme de l'autre. Si il y a une grande différence c'est qu'il y a eu réparation (peut être bien réalisée) mais poser la question au vendeur. Sur la photo la forme ovale sur l'aile avant doit être surveillée aussi, il y a un caisson formé



par deux tôles juste derrière l'aile et la moindre cloque dans la peinture à cet endroit est d'office de la rouille perforante. A cet endroit aussi, dans le passage de roue, il faut passer le bras jusqu'en haut, il y a un espace plat dans la contre aile qui a la mauvaise habitude de se remplir de boue et de ce fait, un nid à rouille. Voilà l'endroit sur une voiture en restauration.

A l'arrière de la voiture, il faut surveiller les fentes d'aération au dessus de la vitre arrière. Il doit y avoir un joint visible sur toute la largeur. Si cet endroit est lisse, c'est qu'il a été mastiqué. La jonction entre la tôle (celle où est le bouchon du réservoir) et les ailes doit être apparent, en léger creux. Autre point à surveiller c'est le bas de la face arrière sur toute la largeur de la voiture. Il doit y avoir deux petits « ponts », des trous qui servent à évacuer l'eau (condensation ou autre) qui pourrait se trouver à cet endroit.

L'avant de la voiture est fermé par une grille, mais on peut vérifier l'état du tour du bas volet et des longerons gauche et droit au travers de la grille. Basculer les phares en position semi-ouverts pour regarder l'état de la tôle en dessous des casseroles de phare, et aussi l'autre côté du phare. En profiter pour contrôler le bon fonctionnement du mécanisme d'ouverture et de fermeture.



C'est le moment de mettre la salopette et de se coucher le long de la voiture, ou la monter sur un pont. Il faut regarder les 4 supports de cric, ainsi que les longerons derrière les roues, à l'avant mais aussi à l'arrière. Regarder aux éventuelles traces d'huile sur le carter moteur et celui de la boîte. Si possible vérifier les supports des ressorts de suspension arrière et l'endroit où ils posent sur le châssis. Si la voiture est sur un pont, regarder dans les niches où viennent se fixer les amortisseurs, c'est aussi un endroit délicat car rarement nettoyé.

**ENTRAIDE**  
Opel GT

Une fois cette inspection terminée, vous pourrez regarder le compartiment moteur. Il doit, en principe, être de la même teinte que la voiture. Une couleur différente n'est pas un gros problème si celle-ci est lisse et uniforme, par contre, une couche épaisse semblable à l'enduit du châssis peut camoufler de la rouille aux jointures des tôles. A regarder de près !

Il faut regarder le joint entre l'aile et la contre aile en dessous de la gouttière du capot mais aussi passer les doigts dans le creux situé derrière le bocal de lave glace. Vérifier aussi l'absence de rouille derrière les butées en caoutchouc où vient poser le capot.

Vérifier l'état de la tôle en dessous de la batterie, ou du moins autour de la batterie, sauf si le vendeur veut bien la démonter.



Regarder aussi le bocal d'huile de frein, le maître cylindre et le servo-frein, l'absence de fuite et de rouille à ces endroits.

L'état général du moteur et la propreté. Pas de trace d'huile importante, ni de pâte à joint qui déborde de partout.

Installez-vous maintenant à l'intérieur de la voiture. Regardez l'état général, faites fonctionner ou demandez au propriétaire de le faire, les différents systèmes comme la ventilation, les manettes du chauffage, les ouïes de ventilation au tableau de bord, pare soleil, ouvrir et fermer les vitres conducteur et passager, pour les sièges faire fonctionner les réglages, basculer en arrière, en avant et vérifier qu'une fois en position, le mécanisme du siège ne lâche pas. C'est assez embêtant quand ça arrive en conduisant.

Le volant, si c'est toujours celui d'origine, doit être si possible sans craquelures au niveau des branches. Le tableau de bord ne doit pas être fendu, ça arrive très souvent, et à part le recouvrir d'une housse, très difficile à réparer. Les instruments de bord présents et fonctionnels. Regardez aussi l'état du ciel de toit. Pas de déchirures et des coutures correctes.

Si tout ça est en ordre, il ne vous reste plus qu'à aller faire un essai accompagné ou non du propriétaire. Si c'est votre première expérience d'une voiture de collection, vous serez probablement surpris par le bruit plus ou moins important dans l'habitacle, hé oui, elle ne fait que 940 kg, il manque l'insonorisation des voitures actuelles, par la direction relativement dure, sans assistance, et par la force à exercer pour ralentir et arrêter la voiture. Ne vous inquiétez pas en poussant très fort, on peu bloquer les roues, il n'y a pas d'ABS !

Si vous allez suffisamment loin, n'essayez pas de couper le chauffage, c'est le moteur et la boîte qui se trouvent juste entre vous et votre passagère qui réchauffe l'habitacle.

Tout ça fait le charme des oldtimers, mais vous pouvez poser la question aux membres de l'entraide, ils vous diront tous (et presque toutes les passagères aussi) que le plaisir de rouler avec votre Opel GT vaut bien quelques désagréments.

