

► Le GT1000 d'Heuliez

Modèle de rêve



Il y a quarante ans, Heuliez livrait à l'autocariste Gonnet le modèle de ses rêves, mais la réalité l'emporte bientôt sur le rêve. Un autocar exceptionnel au destin extraordinaire est né.

Tout débute par un litige. Constant Gonnet, qui a créé son entreprise à Belley dans l'Ain en 1929, étrenne en juin 1966 deux tout nouveaux Citroën ND350 à carrosserie Heuliez. Il n'est pas satisfait et les échanges de courriers entre le carrossier et son client restent infructueux, Henri Heuliez décide de prendre sa voiture et effectue le trajet Cerizay-Belley, emmenant à l'occasion son fils, Jean-

L'arrière est en harmonie avec l'ensemble. Les arrêtes semblent vulnérables. Gare !

Pierre, pour lui montrer comment régler ce genre d'affaire. Constant Gonnet est un homme de caractère, il a aussi une bonne cave. Henri Heuliez accepte l'invitation à dîner. On mange, on boit et surtout on parle métier. Ses souvenirs personnels des an-

Après un retour en atelier, le car a perdu son bar et ses toilettes, mais a gagné des aérations dans les portes, une paire de phares ainsi qu'une grille de refroidissement plus conséquente.

nées sombres empêchent Constant d'acheter des autocars allemands dont il reconnaît pourtant la supériorité. Heuliez a alors tourné le dos à la grande tradition du luxe et s'est

spécialisé dans le car de ligne ou scolaire. Mais dans l'euphorie des débats et devant son fils qui se cramponne pour rester éveillé, Henri Heuliez cède et accepte de faire un car de



tourisme pour M. Gonnet. Mieux, il décroche le téléphone pour réveiller son fils adoptif, Gérard Quéveau, et lui dicter les volontés de M. Gonnet.

Futuriste et magnifique

De retour à Cerizay, le conflit réglé ou oublié, Henri Heuliez n'a plus qu'à tenir parole. Gérard Queveau et les spécialistes du bureau d'études donnent forme au modèle. Constant Gonnet de son côté passe commande du châssis de son choix : un Saviem S45GT au prix de 69 000 F. Dans



Photos X D.R.

Un deuxième GT1000 est réalisé pour le salon d'octobre 1968 avec les vitres du premier, mais des défauts en moins.



Troisième et dernier de la lignée des GT1000, celui-ci est réalisé sur châssis Berliet PH4 pour les Transports Citroën

la foulée, il accepte le devis d'Heuliez qui s'élève à 72 000 F. Le car coûtera donc 141 000 F. Cela représente, en 1967, 30 000 F de plus que la version luxe Saviem, et sensiblement le prix d'un Van Hool, moins cher en tout cas qu'un Mercedes O302 ou un Setra, tous deux proposés, à l'époque, entre 160 000 et 180 000 F ! Le châssis Saviem numéro 559646 arrive par le train à Cerizay où l'atelier prototypes le prend en charge. Il est terminé à temps pour débiter la saison touristique et immatriculé le 29 mars 1967. Il est à la fois futuriste et magnifique. Heuliez

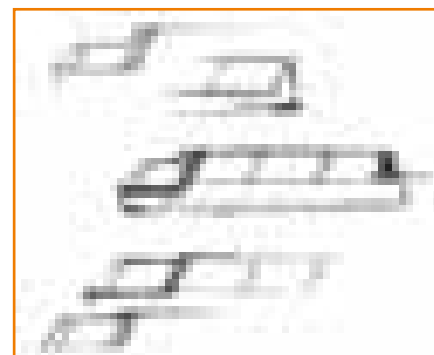
a accompli de véritables prouesses compte tenu de la réglementation en vigueur, en particulier pour les issues de secours. Le revêtement extérieur est fait d'aluminium et de plastique. L'aménagement intérieur est des plus luxueux avec 35 fauteuils, air conditionné, coin salon, télévision, bar réfrigérateur, compartiment toilettes et vestiaire.

Mais son cocher attiré, Bernard Benneton, ne tarde pas à modérer l'enthousiasme. Quand on part de Belley, c'est souvent pour faire de la montagne. Le car est très lourd. Au lieu des 8 300 kg du modèle

Saviem, on frôle les 10 t pour un PTC de 14 500 kg vite atteint. Le moteur peine, surtout si l'air conditionné fonctionne, ce qui est souvent le cas compte tenu des surfaces vitrées. Justement, le premier à se plaindre est Bernard. On ne lui a pas prévu d'ouverture à sa vitre de portière ! Il se sent comme dans un aquarium, ce sera d'ailleurs le surnom donné au car.

Une vraie star au concours de carrosserie

Comme convenu entre les familles Gonnet et Heuliez, le car est inscrit au concours de carrosserie de la 28^e semaine du car qui se tient à Nice le week-end de l'Ascen-



Gérard Queveau, qui prendra la tête du groupe Heuliez, a conservé les croquis de son GT1000.

sion. Les juges n'ont pas à hésiter longtemps, c'est le plus beau ! Pris en photo par toute la presse spécialisée d'Europe, il remporte le Grand Prix d'excellence : un vase de Sèvres offert par le Président de la République.



Heuliez est tombé sur un sacré client qui lui fait remplacer la porte battante par une pliante. Un volet est ajouté pour accéder aux bras d'essuie-glaces.

Photos X D.R.



Ici aussi, il a fallu trouver un pare-brise de remplacement.

La notoriété du carrossier et celle du transporteur sont au sommet. De retour de Nice, il ne reste pas longtemps à Belley et reprend la route de Cerizay pour être modifié. Constant Gonnet et son fils Jean décident de le déclasser en car d'excursion et font enlever les aménagements spéciaux : bar, coin salon et toilettes. Non seulement on remet des fauteuils à la place, mais en plus, on rajoute des strappings, ce qui porte la ca-

pacité à 55 places. Les vitres des deux portes avant sont remplacées par des modèles à ouvertures coulissantes et surtout la face avant est reprise pour augmenter l'entrée d'air. On en profite pour ajouter des phares à longue portée et le bas de caisse est repeint d'un bleu plus foncé. Le car quitte Cerizay pour la deuxième fois le 2 juin 1967.

Des modifications nécessaires...

Les modifications ne suffisent pas pour Bernard Benneton qui enregistre aussi les doléances des clients. L'effet de serre est tel que les passagers sont obligés de tirer les stores, ce qui est dommage. Malgré l'augmentation de la grille avant, il doit s'arrêter régulièrement pour palier aux surchauffes. Les Gonnet ne sont donc toujours pas satisfaits et sitôt la saison touristique terminée, le car retourne une nouvelle fois à Cerizay pour des modifications plus conséquentes. Toutes les baies latérales sont démontées. Elles sont remplacées par des modèles

qui descendent moins bas. La climatisation est remplacée par une structure plus légère pour diffuser seulement de l'air pulsé. Ceci étant fait, Monsieur Gonnet demande que la porte avant droite soit remplacée par une pliante, ce qui nécessite la réalisation d'un montant droit et l'ajout d'une petite vitre pour compenser. Enfin, un couvercle amovible est ajouté pour accéder aux branches d'essuie-glaces. Il ressort ainsi des ateliers le 9 novembre 1967.

Pare-brise maison...

En 1983, un accident endommage gravement la face avant. Même le pare-brise est brisé. Le reste du car n'est pas affecté, aussi Jean Gonnet entreprend-il de réparer le véhicule, sauf qu'Heuliez ne peut fournir de nouveau pare-brise. Tant pis, des arrondis de E7, un pare-brise d'autobus Berliet PR100 et le reste confectionné maison vont permettre de redonner vie au car. Mais son esthétique a beaucoup perdu. Il tournera encore chez Gonnet en ramassage scolaire jusqu'en 1989, puis sera revendu en 1990.

Le GT1000 de Gonnet n'est pas resté unique. Au salon d'octobre 1968, Heuliez en présente un second qui a



Photo Gruhier

Le premier cocher du GT1000, Bernard Benneton. Il n'oublie pas cet « aquarium », dont il fut très fier, mais dans lequel il a beaucoup sué et a passé son temps à surveiller la température du moteur !

hérité du premier jeu de vitres. Vendu dans un premier temps à un transporteur du Perreux, il sera racheté par un transporteur de Toulon : J. Bernardi. Lui aussi devra remplacer le pare-brise cassé, cette fois, avec un modèle standard en deux parties. Enfin, un troisième et dernier de la lignée est réalisé pour les Transports Citroën sur châssis Berliet PH4 et présenté à la Semaine du car à Nice en mai 1969. Cette fois, les baies comprennent des ouvertures coulissantes. ◀

Benoit GRUHIER

Chef d'œuvre esthétique pour l'époque, le GT1000 a fière allure.



Photos X D.R.

Photo archives Gruhier