

2<sup>e</sup> Rallye Adriatica Gazoline

# AU MENU, RATATOUILLE !

**La deuxième édition de notre rallye Adriatica Gazoline a eu lieu du 11 au 24 octobre dernier. Elle réunissait une fois de plus près de 60 véhicules et 116 personnes, pour un périple d'environ 3.600 km à la découverte de la Croatie et du Monténégro, sur un parcours sensiblement modifié par rapport au mois de mai. Et avec une équipe d'assistance renforcée, suite à la multiplication des incidents techniques du printemps. Résultat : rien... Ou plutôt si : une suite de petites pannes récurrentes dues à la mauvaise qualité des refabrications actuelles...**

Texte Peter Fuchs - Photos Sven Larsson et les participants

Faudra-t-il bientôt changer ses pièces d'allumage tous les 2.000 km ? Ou chercher, dans des pays qui n'ont pas encore appris à tout jeter, les vis platinées, condensateurs, doigts d'allumeurs et autres fils de bougies dont la durée de vie semble être terriblement limitée par la qualité médiocre de certaines refabrications ? Face à l'épidémie de problèmes d'allumage que nous avons vécue sur cette édition, ça paraît malheureusement évident. Prenez les vis platinées. Comme vous le savez, la partie mobile est articulée et elle s'écarte de la partie fixe sous l'action d'un petit touchot. Celui-ci est en contact avec l'arbre d'allumeur qui comporte des cames, une par cylindre. Jusqu'ici, nous pensions naïvement que les refabrications d'aujourd'hui étaient conformes à l'origine. Avec notamment un touchot en céloron. Fatale erreur. Il est maintenant en plastique dur. Associé à une lame de ressort plus dure qu'à l'époque. Résultat : une usure prématurée. Nous avons rencontré ce problème sur la Dauphine de Yannick Coullin qui s'est petit à petit mise à rata-touiller. Au début, nous avons tous pensé que son avance s'était décalée. Pas du tout. Après vérification, l'allumage était parfaitement réglé et le pied d'allumeur serré. Nous avons incriminé les bougies, bien noires, signe d'une mauvaise combustion. Puis les fils de bougies. Puis le condensateur. Puis la bobine. Puis les réglages du carburateur... Avant de décider de changer les vis platinées et de constater, avec surprise, que le touchot n'avait plus qu'un gros millimètre de long ! L'ouverture des grains de contacts se faisait

toujours, mais l'écartement devait être loin des 0,4 mm nécessaires à une bonne rupture. Ce problème, nous l'avons retrouvé ensuite sur la Fiat 500 des Collonge. Jean-Pierre, au vu de l'expérience précédente, n'a pas cherché longtemps pour trouver la source du ratatouillis moteur. Par chance, à Cetinje, ancienne capitale du Monténégro, il est tombé sur un amoureux des Fiat 500 qui l'a conduit chez un revendeur de pièces qui lui a fourni, en neuf d'origine (donc pas de refabrication), un jeu de vis platinées avec touchot en céloron (on voit bien la différence...), un condensateur (les "modernes" claquent à une vitesse incroyable, et vous aurez intérêt à en prévoir plusieurs pour arriver au bout de nos rallyes !), et des fils de bougies. Ceux-ci ont également causé pas mal de soucis à nos participants. Il faut d'ailleurs croire que dans certains garages peu scrupuleux, on pratique la bricole plus que la mécanique, à voir le type de fils de bougies que l'on met pour « rendre service au client ». Le sertissage semble même être le cadet de leurs soucis. Et si le capuchon n'est pas suffisamment long, ce n'est pas bien grave, n'est-ce pas ? Il n'est pourtant pas trop difficile, aujourd'hui, d'acheter du faisceau d'allumage de qualité ou de le faire réaliser au modèle, notamment dans le réseau Auto Distribution.

Autre souci désormais courant sur tous nos rallyes : l'alimentation d'essence. Ce n'est pourtant pas faute de prévenir : l'essence sans plomb

n'aime pas les caoutchoucs utilisés du temps du plombé. Et ce n'est pas en ajoutant de la poudre de perlimpinpin, sous la forme d'un additif qui n'a pas d'autre action que de laisser un dépôt blanchâtre au fond des cuves de carbu et de contribuer à boucher les gicleurs ou injecteurs, que vous résoudrez le problème. Le benzène contenu dans le sans plomb attaque les membranes de pompe à essence et de pompe de reprise, ainsi que les durits. Il les ramollit, les désagrège (les particules de caoutchouc se retrouvent alors à boucher les gicleurs ou injecteurs) avant de les percer. Nous avons même dû changer une durit qui s'est avérée être en fait un

flexible prévu pour transporter de... l'eau ! Ça n'explique évidemment pas les pannes de pompe à essence électrique (là, on aurait plutôt tendance à incriminer

un câblage peu catholique), mais du caoutchouc de bonne qualité évite les pannes. De même qu'il faut, de temps à autre (et notamment à chaque révision) contrôler ses courroies de ventilateur et/ou de dynamo/alternateur. Là encore, ce fut une épidémie. Les deux DS y ont eu droit, le même jour. Comme pour se tenir compagnie. Mais leurs propriétaires avaient été prévoyants et ils en avaient un jeu complet en réserve.

Ce ne furent que des "panouilles" qui, pour certaines, auraient pu être évitées grâce à des signes avant-coureurs, comme les défauts de charge de dynamo. Dans l'ensemble, elles étaient cependant imprévisibles : un pont de diode qui lâche, une bague

d'alternateur qui casse, deux câbles d'accélérateur qui se rompent, un câble d'embrayage et une tige de commande d'embrayage qui font de même, une demi-douzaine de crevaisons et un tendeur de chaîne de distribution... Juste de quoi occuper mollement l'assistance et donner un peu de grain à moudre lors des discussions enflammées autour de LA panne du jour. Avec autant d'avis que d'interlocuteurs, et des épouses préférant orienter la conversation sur les anecdotes, paysages et rencontres qui ont rythmé ces deux semaines.

Au fond, l'important est bien là. Dans ces instants de partage qui se sont multipliés le long d'une route ensoleillée. A ce petit jeu, les Déprez méritent une mention spéciale. Leur Triumph Vitesse devait avoir un petit quelque chose en plus pour attirer vers elle autant de monde, car elle n'a pas cessé de prendre à son bord des Uruguayens en voyage en Europe, un Macédonien, une bande de collégiens... Quand on ne voyait pas débarquer un collectionneur monténégrin à bord de son magnifique cabriolet Karmann-Ghia de 1967. Ou un jeune tout fier de nous présenter sa Coccinelle, également de 1967. Ou toute une bande de gamins hilares, curieux de voir de plus près une Martin Seven... en panne d'accélérateur et sauvée par une 2 CV. La barrière de la langue ayant, comme par miracle, disparu, tellement nous leur paraissions frappantes à nous balader dans d'aussi vieilles "antiquités". C'est aussi, et surtout pour ça, que nous nous déplaçons en anciennes. *Do vidjenja Crna Gora, do vidjenja Hrvatska...* ■

## Nos rallyes servent finalement de bancs d'essai pour tester les refabrications

# TEMOIGNAGE

## ADRIATICA GAZOLINE



Sur la route qui nous mène à Sibenik, la Triumph TR3 (1960) de Jean-Michel Faury déboîte et double la 4 CV de 1952 d'un équipage 100 % féminin : Marie Renaudin et Nadine Cassina. Pourtant, elles n'amusent pas le paysage, leur voiture préparée par Alain Cassina ayant plus d'une fois montré qu'elle pouvait taquiner les 110 km/h sans renauder... Y aurait-il une préparation cachée derrière cette mécanique de feu ? Sans le moindre doute : moteur de Dauphine parfaitement équilibré et boîte quatre vitesses. Il fallait au moins ça pour affronter un parcours sinueux et montagneux.

# TEMOIGNAGE

## ADRIATICA GAZOLINE



Col du Petit-Saint-Bernard. La TR4 A IRS des Mounier est alors en pleine forme et les 2.188 mètres ne sont qu'une simple formalité. Devant eux, la 504 V6 des Drapier.



Dobro dosli Hrvatska. Bienvenue en Croatie pour les Charles qui passent la frontière au volant de leur 205 Cti de 1983.



Jean-Pierre Carles et Martine Vernet ont choisi de participer à cette édition en coupé Karmann-Ghia (1969). Ils auront la surprise d'en découvrir deux autres, lors de l'étape de Cetinje, propriété d'un collectionneur monténégrin.



Jean-Pierre Sauval a trois voitures sur le rallye. Il est prêter le garçon ! Mais il ne possède que des Peugeot, dont son cabriolet 504 (1979) avec lequel il a déjà participé au rallye marocain de l'année passée.

Certains continuent à mettre de l'additif dans leurs réservoirs. Mais après quelques explications à la Jean-Pierre Coffe (« C'est de la m... »), la grande majorité finit par abandonner ce cataplasme psychologique. A l'image de Jean-Pierre Sauval.



Sur le petit port de Muggia, la 403 cabriolet de Daniel et Sylviane Nollan pose avec fierté. C'était avant que la commande d'embrayage ne casse...



Hugues et Mauricette Gaucherand ont connu une chaude alerte sur leur 403 cabriolet (1957) : une grosse fuite d'huile due au filtre qui s'était desserré. Ils s'en sont heureusement aperçus au petit matin et ont évité la catastrophe.

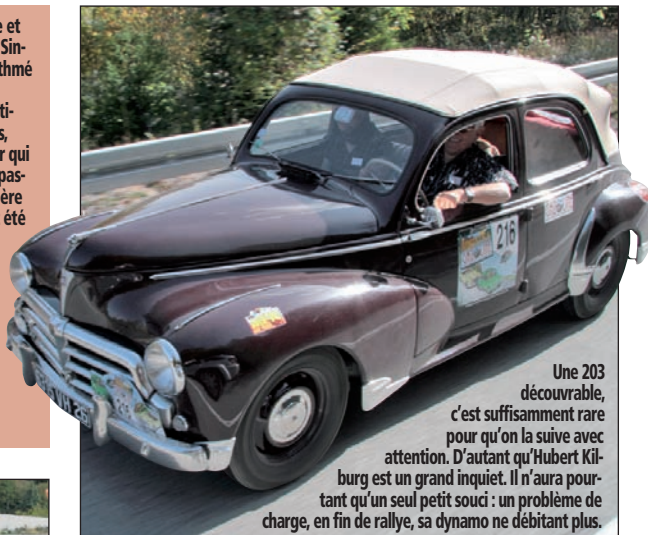


# TEMOIGNAGE

## ADRIATICA GAZOLINE



Patrick Lheurette et sa Renault 4 GTL Simpar (1986) ont rythmé le rallye à raison d'une panne quotidienne. Cette fois, c'est l'alternateur qui a lâché, juste au passage de la frontière (il avait pourtant été changé avant le départ). Heureusement, Patrick avait conservé l'ancien dans son coffre. Quelques jours plus tard, c'est un pneu qui va éclater ! Pas de chance.



Une 203 découvrable, c'est suffisamment rare pour qu'on la suive avec attention. D'autant qu'Hubert Kilburg est un grand inquiet. Il n'aura pourtant qu'un seul petit souci : un problème de charge, en fin de rallye, sa dynamo ne débitant plus.



A quatre dans une berline 504, ça le fait sans souci. La famille Vincent et Baudouin Adams peuvent, de plus, rouler en toute sérénité. Henri-Philippe, médecin à la retraite, a en effet, dans sa jeunesse, payé ses études en jouant le mécano dans un garage. Et lui qui adore mécaniquer, il a (trop) bien préparé son affaire. Zéro panne. Du coup, il venait aider les autres...



Non Jojo, cette 203 n'est pas à toi. C'est Jean-Pierre Sauval qui l'a prêtée à Claude et Danielle Fagot, pour qui c'était la première expérience en voiture ancienne. Conquis ? Mieux que ça. Il paraît qu'ils recherchent désormais une auto...



Sur la route des lacs de Plitvice, Alain et Françoise Bour sont pour l'heure tranquilles à bord de leur coupé 504 (1981). La pompe à essence électrique débite correctement... Ça ne va pas durer. Après Ulcinj, pas loin de la frontière albanaise, elle va se mettre en rideau... Il faudra l'alimenter en direct avant de trouver que la source du problème se situait dans le Neiman, aux branchements parfois fantaisistes...



Les premiers jours ont été rythmés par les soucis d'alimentation d'essence de la Mercedes 280 SE (1971) de Philippe Aujaud et Mary Crouzil. Daniel et Pascal vont très vite découvrir une durité d'essence en peau de zébu, mais surtout des dépôts venant du réservoir et de la pompe à essence.



A quelques kilomètres de Plitvice, nous avons fait la connaissance de Dovar, un jeune Croate qui roule tous les jours en Coccinelle de 1967, depuis qu'il s'est séparé de sa berline 403, « trop mûre pour être restaurée ».



Une 2 CV6 (1980), ça va aussi vite que n'importe quelle autre voiture sur ce type de rallye. Et ça transporte énormément de pièces. Pierre et Chantal Lorenzini ont ainsi pu dépanner les autos de leurs collègues, et notamment la Martin Seven des Lucien/Perreau, en délicatesse avec un câble d'accélérateur.

## TEMOIGNAGE ADRIATICA GAZOLINE

Certaines voitures attirent les foules. La Triumph Vitesses (1967) d'Alain et Hélène Déprez a sans aucun doute été la plus adulée. A la sortie de Savnik, sur la route du monastère d'Ostroog, un groupe de collégiens l'a littéralement prise d'assaut !



Jean-Michel Faury et son fils ont toujours roulé décapotés à bord de leur TR3 A (1960). Il faut dire que, capotés, ils se sentent un peu à l'étroit.

Patrick et Liliane Lheurette rendent hommage aux frères Marreau avec leur Sinpar aux couleurs des héroïques troisièmes du Paris-Dakar 1980 (ils l'ont remporté en 1982, mais au volant d'une Renault 20).



Les Allemandes ont connu pas mal de petits soucis. Y compris la BMW 2000 Ti Touring (1972) de Jean-Pierre et Marie Lombart, en délicatesse avec un fil de bougie remplacé par un garagiste manifestement pas très doué : sertissage défilant et capuchon trop court...

Au départ, Thierry et Huguetta Lagrasta devaient venir avec la Porsche 912 de madame. Mais elle a cassé son moteur en se rendant au départ d'Aix-les-Bains. Du coup, ils ont pris une 928. Une dernière génération. « J'ai eu tous les autres modèles, mais en ce moment, je n'ai que celui-là... Ça ira quand même ? »



Laurent Chatelet et Christian Yenny avaient choisi une Acadienne (1979) et roulaient en binôme avec la 2 CV AKA 400 (1975) de Jean-Paul et Maité Forest. Coffre plein tous les deux...

# TEMOIGNAGE

## ADRIATICA GAZOLINE



Jean-Marc Lucien et Martine Perreau... avant la panne. Dix kilomètres plus loin, le câble d'accélérateur de leur Martin Seven va rendre l'âme. Heureusement, Pierre Lorenzini sortira de son coffre de 2 CV un câble tout neuf avec deux arrêts de câble. Durée de la réparation ? Vingt minutes. Le temps de faire la caquette avec tous les gamins venus en curieux.



Raymond Grange, avec sa 2 CV AKA 400 (1973), et Yannick Couillin, au volant de sa Dauphine (1965), étaient les deux seuls solitaires du groupe. Ils ont uni leurs solitudes pour rouler de concert et partager leurs petites galères, tous deux ayant eu des soucis avec leur allumeur.



Le deuxième équipage 100 % féminin, Marie Renaudin et Nadine Cassina, conduisait également la voiture la plus âgée du plateau : une 4 CV de 1952.



Nous soupçonnons fortement que ce ne sont pas seulement les sourires d'Huguette Amarcher et de Martine Gardette qui ont poussé tout un groupe à suivre leur Ami 8 break (1973). Leur coffre était rempli de victuailles auvergnates : saucissons, tripoux, pâtes, fromages et boissons. La troisième mi-temps de ces rugbywomen, c'est le midi qu'elle se tenait, avec la foule des grands jours tout autour de leur tablee...



Encore un équipage qui n'est pas venu avec la voiture prévue lors de l'engagement. Nous attendions un break Dyna Z Pichon-Parat de 1959. Joël et Corinne Brunel se sont finalement présentés avec un break PL 17 utilisé au quotidien. On a cru comprendre qu'il y avait encore du travail sur la Pichon-Parat...



Tiens, serait-ce la seule Mercedes du lot à n'avoir pas connu le moindre problème ? Il semblerait que la 280 CE de Michel et Liliane Perroux ne soit jamais passée, officiellement, entre les mains de l'assistance. « Normal, explique Michel. Nous sommes de la Sarthe, près du Mans. On s'y connaît en voitures par là-bas ! »

## TEMOIGNAGE ADRIATICA GAZOLINE



L'essence est beaucoup moins chère ailleurs ! Ça, c'est une évidence lorsqu'on voyage en Croatie, mais surtout en Slovénie (1,08 euros le SP 95) et au Monténégro (1,14 euros). Mais ça ne change pas grand-chose pour la 2 CV de Christian et Michèle Leroy qui ne consomment... « rien ». C'est sans doute pour ça qu'il fait le plein...



La Sptifire de Jean et Martine Salliot a déjà connu le Maroc et la Tunisie. Avec, à chaque fois, une alerte sur un roulement de roue AR. Mais cette fois, c'était juste dans la tête...



Le toit Targa, c'est finalement un compromis intéressant entre le cabriolet et le toit ouvrant. En tout cas, Cyril et Annick Fessy en sont d'ardents défenseurs avec leur Stag (1972).



Dominique Chauvet et Patricia Laffin ont également suscité bien des envies avec leur Giulietta (1962). Des Uruguayens voulaient même la leur échanger contre leur véhicule de location !



Xavier Ribo est finalement venu tout seul de son Espagne natale, son épouse ayant dû rentrer au Brésil. Mais pas besoin de lire le road-book, sa Mercedes 230 SL ayant décidé de suivre un petit groupe.

Des bacs, nous en avons emprunté un certain nombre durant le rallye. Le coupé 504 V6 de Bernard et Jean-Paul Drapier a donc largement eu le temps de s'habituer à ces manœuvres répétées d'embarquement et de débarquement.



Restaurée il y a près de vingt ans, la Traction 11 N (1955) de Didier et Madeleine Souslikoff marche comme un avion. Au point qu'un collectionneur croate a voulu la leur acheter. « Pas question, ont-ils rétorqué en chœur, nous l'avions préparée pour notre mariage, nous y tenons ! »



La photo était prémonitrice. A gauche, la Mercedes 280 SE (1971) de Philippe Aujaud et Mary Cruzil. A droite, la DS Super 5 (1975) de Georg, Rafael et Stéphanie. La première a résolu ses problèmes d'alimentation en essence. La seconde ne le sait pas encore, mais elle va connaître, à son tour, des problèmes avec un plongeur cassé...



Daniel et Marie-Christine André ont parfois bien jardiné hors des sentiers balisés par le road-book. Leur 403 a même réussi à franchir la frontière bosnienne alors qu'ils avaient pris en stop une ouvrière qui, chaque jour, doit parcourir 5 km à pied, matin et soir, pour aller travailler.



Six mois sur douze, Marc-André et Marie-Thérèse Meyer vivent au bord du Lac de Gard. Ce qui explique l'immatriculation italienne de leur Traction 11 BL (1956).

Georg Jaster, Rafael Kitza et Stéphanie Getto vivent en Allemagne. Mais pour ce rallye, ils ont décidé de prendre une voiture française, « apparemment plus fiable qu'une Allemande, à voir toutes les pannes des Mercedes ». Une DS Super 5 de 1975 qu'ils ont décidé de préparer, esthétiquement, comme une des autos réalisées par le service compétition de Citroën, le raccourcissement de l'empattement en moins. Et ils ont poussé le souci du détail jusqu'à se faire confectionner des combinaisons et des casques d'époque !

## TEMOIGNAGE ADRIATICA GAZOLINE



Joël Richard et Nelly Dahler s'étaient inscrits avec une MGB. Ils ont ensuite précisé qu'ils viendraient avec une Mercedes 250 CE. Mais c'est finalement au volant d'un coupé 304 que nous les avons retrouvés !



Note à tous les organisateurs de rallyes : assurez-vous au moins de la présence d'un équipage belge. Il vous garantit une ambiance aux petits oignons ! André Paeme et Marie-Laure Hauwstraete, avec leur DS Super 5 (1972), n'ont pas dérogé à la tradition initiée par leurs prédécesseurs. Et pourtant, André aurait eu de quoi se morfondre : figurez-vous qu'il travaille à la banque Dexia. Pas étonnant qu'il ait eu des poussées de fièvre et que sa voiture ait fait de même. Voyons jusqu'à quelle température elle monte ? Ah oui, quand même...



Martial Latruffe et Yvette Wantrappe ont tenu le pari du zéro panne avec leur Panhard PL17 (1962), dont le moteur avait été refait par notre cher maître Jacques, celui dont vous suivez le travail chaque mois sur notre mécanique du coach.



Il est très facile de se perdre lorsqu'on ne suit pas à la lettre le road-book. Mais de là à finir sur un chemin de terre ! Comment diable Flavien Charbonnier et Christophe Roudergues ont-ils réussi à égaler leur Porsche 944 ? Nous soupçonnons fortement Flavien, habitué de nos rallyes pistes en Renault 4, d'avoir eu comme une grosse envie de tester les capacités de son nouveau jouet...

Des Zastava, on en voit de moins en moins. Seuls quelques farfelus osent encore rouler à leur bord. Non sans les avoir bidouillées, à l'image de celle-ci, découpée pour en faire un cabriolet et plus ou moins "abarthisée".



# TEMOIGNAGE

## ADRIATICA GAZOLINE

Opération à cœur ouvert pour la Triumph TR4 A IRS (1967) de Michel et Christine Mounier. Un bruit métallique suspect s'est fait entendre peu avant l'arrivée à Cetinje. Guillaume et Didier ôtent la courroie pour éliminer deux sources de bruit possibles : roulements de pompe à eau ou d'alternateur. Pas de chance, le sifflement/raclement est toujours présent. C'est donc bien de la distribution qu'il provient.



Le tendeur de chaîne de distribution de la TR4 est en sept morceaux ! Nous sommes à deux jours de l'embarquement à Split. Le plus simple, c'est de trouver la pièce en Italie pour réparer une fois débarqués. Nous appelons à l'aide notre ami Angelo, un ancien du rallye Africa. Il nous trouvera un tendeur, une chaîne et le joint de carter dès le lendemain matin. Et l'auto rentrera en France par ses propres moyens.

Avec la GTL de Jean Bascunana et Gilles Pora, il faut se méfier. Ils aiment bien blaguer et s'ils attaquent à fond dans cette épingle, c'est pour mieux arroser le photographe grâce à une pompe électrique et à un diffuseur dissimulé sur la galerie...



Un problème ? Pas le moins du monde, Jean-Marc Dupon et Agnès Baverez cherchent un endroit pour pique-niquer. Eux non plus ne sont pas venus avec la voiture prévue. Leur 203 a eu quelques soucis de moteur et elle a été remplacée par leur bonne vieille Renault 4...

Lorsque les Moumoune sont tombés en panne avec leur TR4, Marc et Chantal Morgat leur ont immédiatement proposé une place à bord de leur DS 21 (1967). C'est beau la solidarité.



Changement de courroies sur les deux DS Super 5. Le même jour... L'auraient-ils fait exprès ?

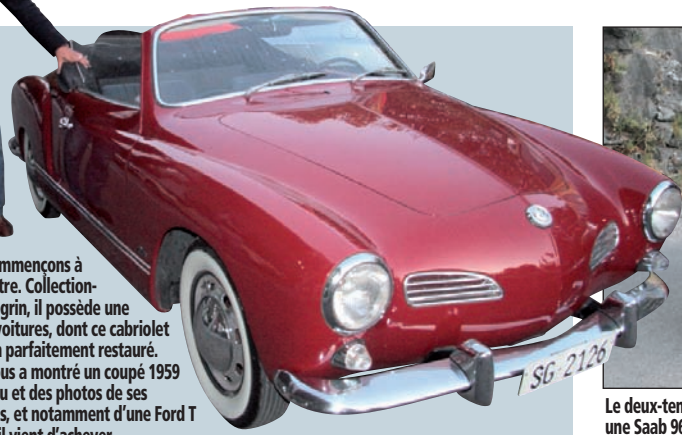


# TEMOIGNAGE

## ADRIATICA GAZOLINE



Jelko, nous commençons à bien le connaître. Collectionneur monténégrin, il possède une quinzaine de voitures, dont ce cabriolet Karmann-Ghia parfaitement restauré. Plus tard, il nous a montré un coupé 1959 tout aussi beau et des photos de ses autres voitures, et notamment d'une Ford T Speedster qu'il vient d'achever.



Le deux-temps, ce n'est pas très courant dans les Balkans. Alors pensez, une Saab 96 (1965) ! Ça a été l'occasion de beaux échanges pour André-Guy et Sylvie Vernanchet.



Jean-Luc Campana et Sylvie Boller ont préparé leur Ford Escort façon RS2000. Un gros détail en moins : leur pont était court, mais alors vraiment très court. A 4.500 tr/mn, à fond de quatre, il moulait comme un sauvage pour leur permettre une misérable vitesse de pointe de 110 km/h ! Du coup, ils se faisaient doubler par les 2 CV...



Encore une Sinpar. Jean-Marc et Martine Gachon l'ont restaurée ensemble. Ils tiennent à le signaler, dossier à l'appui où l'on voit Martine poncer, poncer, poncer...



Dans les Serpentes, la vaillante Fiat 500 de Jean-Pierre et Joëlle Collonge. Elle a résolu, le matin même, son problème de ratatouillage...



Jean-Claude Hasse devait se retrouver tout seul au volant de sa MG TF 1250 (1954). Mais il est finalement accompagné par Michel Marqué.



Même les pannes les plus surprenantes trouvent une issue heureuse. La commande d'embrayage de la 403 de Daniel a cassé net... à 100 mètres de l'atelier d'un petit artisan qui s'est empressé de la ressouder. Refusant d'être payé.



Au départ, Jean-Pierre et Myriam Gaubert devaient venir avec une magnifique Borgward Isabella. Mais au dernier moment, elle a eu un souci de moteur assez grave. Du coup, ils se sont consolés avec une Mercedes 280 SL (1983).