

Du 10 au 21 mai 2009 1^{er} Rallye Greeka Gazoline

SITES ARCHEOLOGISTIQUES OU MECANOLOGISTIQUES ?

63 voitures, 127 personnes. Direction la Grèce et ses routes de montagne, ses sites archéologiques, ses panoramas magnifiques et ses... accessoiristes autos ! Un véritable paradis pour anciennes, même si celles-ci ont quasiment déserté le paysage. Avec, en prime, une notion de service qui a disparu chez nous, mais reste profondément ancrée dans une culture de partage qui gomme toute barrière de langage. Instantanés...

Texte Peter Fuchs - Photos Sven Larsson et les participants



Première panne. La plus ancienne voiture du plateau, une 203 de 1951, conduite par Laurent Krier et Mayou Baudon, vient de faire le plein. Depuis, elle s'étouffe. Après avoir retiré l'Econogreen, quelques kilomètres de durits ne servant à rien, vérifié le pointeau du carbu, nettoyé les gicleurs, contrôlé l'allumage, soufflé, aspiré et finalement refermé le capot, elle a fini par accepter de reprendre du service, sans plus jamais faire parler d'elle. La qualité de

l'essence est sans doute la cause du problème, car on trouve un peu de tout en Grèce. Un SP 95 dont le prix varie de 0,84 à 1,02 euro (ça fait rêver) mais aux additifs variables (le meilleur ? Le BP, plus cher, mais contenant un anticliquetis), un LRP (sans plomb avec substitut, genre potassium) et un SP 100 pour les kakous locaux qui adorent tuner leurs autos et faire rugir leurs mécaniques. A déconseiller pour nos voitures bien plus sages.



Nos voitures font beaucoup de kilomètres : elles sont faites pour ça, pas certaines refabrications

Il n'est jamais simple d'emmener autant de véhicules (63) et de personnes (127) à plus de 2.000 km de ses bases arrière. C'est pourtant le pari que nous faisons deux à trois fois dans l'année, mêlant tourisme et mécanique dans une ambiance toujours aussi conviviale. Le choix de la Grèce comme terrain de jeu était tout aussi évident que celui de la Croatie et du Monténégro l'année précédente. Des routes superbes traversant un territoire montagneux aux paysages changeants, une population accueillante, une cuisine de partage, l'alibi culturel en prime, le tout sous un soleil printanier déjà bien chaud et dans une nature extraordinairement colorée.

Il n'en fallait pas plus pour exciter l'imagination et réunir un plateau d'une réjouissante diversité. Les Renault 4 et 2 CV côtoyaient les Corvette, Clenet, AC Cobra ou Chrysler New Yorker. Les Mercedes partageaient la vedette avec les 504 coupé, 403 cabriolet ou Karmann-Ghia. Les Panpan traçaient la route pour les Alpine A 310, Renault 5 Turbo, VW Coccinelle, Opel Kadett, Visa Chrono ou Renault 8 ou 10. Les plus modestes mécaniquement (4 CV de 1952 et Jeep Hotchkiss de 1956) préféraient jouer solo, à leur rythme, un peu à l'image de la 203 de 1951 suraccessoirisée par l'un de nos doyens, Laurent, un Belge à l'humour dévastateur qui connaît la première vraie panne, quelques dizaines de kilomètres seulement après avoir débarqué sur le territoire grec. Un souci d'alimentation réglé après avoir supprimé l'Econogreen censé ajouter du plomb dans l'essence (!), et les 12 km de durits nécessités par une installation compliquée. Comme la plupart des autos du plateau, la 203 sortait de révision, mais celle-ci avait été parfaitement réalisée.

Nous le répétons régulièrement, nos rallyes au long cours sont d'excellents indicateurs sur la qualité des refabrications actuelles, permettant de tester des produits ou pièces, mais ils mettent également le doigt sur l'incompétence de certains ateliers à qui l'on confie son véhicule. Nous en voulons pour preuve la Mercedes 280 SLC de 1975 de Gérard et Brigitte Leclère, révisée chez un concessionnaire Mercedes à qui un souci de démarrage sur 4 cylindres avait été signalé (conséquence d'un passage d'eau dans deux cylindres !), mais qui n'avait rien trouvé. Hormis une facture de 4.000 euros

pour un check-up complet et une révision en bonne et due forme. Résultat : un joint de culasse au 1/3 du parcours avec un tendeur de chaîne principal cassé. Par chance, nous avons trouvé sur place un joint de culasse (merci Dimitri Kikilis), puis un tendeur de chaîne (Dimitri a même fait ouvrir une concession Mercedes un jour férié pour nous venir en aide), et pu procéder à la réparation. Au passage, nous ne remercions pas la concession Mercedes d'Evreux, dont le magasinier a refusé d'expédier le tendeur, nous gratifiant d'un cinglant : « Vous n'avez qu'à venir le chercher ! » « Oui, mais nous sommes en Grèce ! » « Et alors, qu'est-ce que vous voulez que ça me fasse ? Vous n'aviez qu'à l'avoir dans votre coffre ! » Ça doit s'appeler du commerce... Nous ne disons pas non plus merci à celui qui a procédé à la soi-disant révision. Il suffisait de voir l'état du filtre à air (d'origine à tout le moins), en grande partie colmaté, pour comprendre que le pro en question avait traité la voiture pardessus la jambe...

On peut en dire autant de celui qui s'est occupé de la Lancia Fulvia Zagato d'Olivier Hurstel et Françoise Anhalt, qui nous a fait un joint de culasse avant même d'arriver à Aix-les-Bains, premier lieu de regroupement. Le liquide de refroidissement était marron foncé, genre bouillasseux, l'allumage faisait appel à un doigt qui ne correspondait pas (d'où des ratés qui ont participé à la surchauffe)... Il y a des baffes qui se perdent.

De même que nous ne félicitons pas ceux qui refabriquent des pièces sans respecter le simple bon sens : un arbre de roue, un roulement à aiguilles, une butée d'embrayage, ce sont des pièces d'usure, certes, mais dont la durée de vie doit pouvoir excéder 8.000 km. Il faut arrêter de penser que nous ne roulons pas avec nos autos anciennes. Les occasions d'accumuler les kilomètres se multiplient, les besoins en pièces également. Les stocks d'origine se raréfient, les refabrications sont censées les remplacer. Force est de constater que, sauf exceptions, elles ne sont pas conformes. La butée graphitée de Caravelle (pourtant d'origine Valéo) n'avait pas une cage en fonte bien épaisse, mais en tôle. Ça explique en partie qu'elle soit sortie de son logement pour se mettre en biais. Le câble d'embrayage de 4 CV que nous avons dû bricoler n'avait pas

la bonne longueur (les 5 mm non conformes ne permettaient pas un réglage de garde suffisant). Les condensateurs claqués sont légion, alors qu'il est si simple d'en fabriquer ! Un des trous de fixation de la pompe à eau de 203, toute neuve, est décalé de 5 mm par rapport au taraudage de la culasse... Sans aller dans l'excès (Mercedes accorde son label à des pièces dûment testées), il serait bon que toutes ces refabrications soient validées. Il serait en effet plus simple que les clubs soient associés au processus, afin qu'ils testent ces pièces avant commercialisation. Ça justifierait au moins le prix qui, lui, n'est jamais sans douleur.

Seule consolation : les pannes sont, pour nous, l'occasion de visiter des sites mécanologiques. Garages, accessoiristes très spécialisés (un magasin vendant des embrayages ne fait pas dans la pièce électrique ou le joint), tourneurs-fraiseurs, casses... Dans chaque ville, des quartiers entiers sont dédiés à la voiture, la prime allant à Larissa, considérée en Grèce comme la capitale de l'automobile. On y trouve tout, et ce qu'on ne parvient pas à dénicher arrive par autobus dans les trois heures ! La débrouille et le service sont ici élevés au rang de religion. Et tous abandonnent leur travail pour vous venir en aide, le langage mécanique faisant oublier la barrière linguistique, même si beaucoup de mots techniques sont empruntés au français. Nous aurons au moins appris ça. Une butée d'embrayage, se dit "roulement prise directe". Si évident que nous aurions dû y penser ! ■

Remerciements

A nos sponsors, Belles Anciennes et ses produits d'entretien, Dynolite et son retardateur d'ébullition pour le circuit de refroidissement, Kerloic pour son cidre, bien agréable sous la canicule grecque. A Dimitri et Vassilis, qui n'ont pas hésité à perdre l'un deux jours, l'autre une journée pour nous secourir et nous guider dans nos recherches de pièces. Aux mécanos, Michel, Pascal, Camille, Philippe, Daniel. Et plus généralement aux Grecs, plus accueillants les uns que les autres et toujours prêts à se mettre en quatre pour rendre service. Nous avons des leçons de savoir-vivre et d'humilité à prendre auprès d'eux... Et pensée amicale à Marc et Dany qui ont dû rentrer précipitamment.



TEMOIGNAGE GREEKA GAZOLINE



Les machistes n'ont qu'à bien se tenir. Une femme au volant, c'est plus rassurant ! Maryse Barland n'est d'ailleurs pas peu fière d'avoir conduit la 403 cabriolet de Jean-Claude Hasse sur une bonne partie du parcours.

Les deux font la paire. A gauche, la 2 CV de Gilbert et Barbara Lalande. A droite, celle d'André Lam-berty : il ne connaissait rien à la mécanique au départ. Il a beaucoup appris et sait désormais régler son allumage, vérifier ses niveaux et même titiller la richesse de son carbu.



Dominique et Annie Kaus et leur 304 cabriolet ont régulièrement voyagé avec la Baja d'Eric Riegler et Frédérique Le Bris.



La Corvette de Francis et Chantal Leroy n'a connu qu'un minuscule souci : une panne d'essence. Sur l'autoroute, et à 1.500 m d'une station-service. Manque de chance, c'était en France, et on ne plaisante pas avec l'assistance autoroutière : 185 euros pour se voir ramener un bidon de 10 litres ! Dire que nous étions juste derrière, avec un jerrycan !



Les petits groupes se font par affinité, et pas forcément en fonction des véhicules. L'Alpine A 310 de Didier et Anne-Marie Meneghesso ouvre ainsi la route à la Coccinelle de Michel et Françoise Bourgeois, à la Mercedes 500 SL AMG d'Alain Sevrin et Christine Gerbaudo, et à la Renault 5 Turbo de Jacques et Monique Driffaut.



A l'issue de la première étape, une voiture est déjà entre les mains de l'assistance : la 4 CV de Marie Renaudin et Hélène Coué. La gaine du câble d'embrayage est passée à travers l'arrêt, et la chape est totalement déformée. Plus de garde. Heureusement, nos deux aventurières ont, dans leur cantine de pièces, un câble de rechange. Sauf qu'il est beaucoup trop long : au moins 30 centimètres. Ce n'est manifestement pas la bonne pièce. Pas grave, nos mécanos vont en fabriquer un avec les deux, improvisant un arrêt de gaine avec un écrou percé par une vis jouant le rôle de pointeau, et réalisant un nouveau support d'arrêt sur la caisse.

TEMOIGNAGE GREEKA GAZOLINE



Contrôle des papiers à l'embarquement pour la Volvo P1800 ES de Serge et Régine Privat, qui a oublié ses ennuis de charge de l'année passée.



Le mélange des genres : la Renault 10 de Laurent Mouchère et ses 9 litres aux 100 côtoie la Chrysler New Yorker de Philippe Marraud et ses 18 litres aux 100. Les deux partagent cependant la même capacité de réservoir !



Julien Bour et Aurore Cavaille ont manifestement du mal avec le sens de l'orientation. Il a fallu aller les chercher plusieurs fois... à contresens total du parcours.



La Clenet de Philippe... Clenet et Arlette Bugnard a été construite dans les années 70 et 80, aux Etats-Unis, par Alain Clenet. Celle-ci est une dernière série : « Mais mon frère avait déjà quitté la société et il y a eu quelques impasses de faites au niveau technique... » A l'image des supports de suspension AR qu'il a fallu renforcer très rapidement, et des étriers de freins (avec piston en porcelaine) qui ont l'air de gripper facilement...



Veillant sur leurs ouailles, les 403 de Daniel et Sylviane et la P60 du Chef. Zéro panne à elles deux, si l'on veut bien passer outre un moteur de chauffage qui s'est mis en court-jus...



La T-bird de Pascal Dubiez et Marie Chambard est dans son jus. Mais un bien beau jus, et sa mécanique a parfaitement supporté un parcours exigeant. En consommant un peu plus de 17 litres aux 100 ! Heureusement que le carburant est moins cher en Grèce !



Bernard et Janine Rio devaient venir avec une Jaguar Kougar. Mais au dernier moment, ils ont dû se rabattre sur une BMW M3.



Plutôt bien adaptée à ce genre de routes, la Visa Chrono de Thierry Guillemot et Murièle Blontrok n'a pas connu le moindre problème.



Sommets enneigés et nature verdoyante. A en croire les idées reçues, la Grèce est un pays sec. Erreur, la nature y est exubérante et d'une incroyable diversité. Le coupé 504 de Hubert et Agnès de Gail s'y fait d'ailleurs tout discret, adoptant la couleur locale.



Il est toujours rassurant d'avoir un bon mécano dans ses rangs. Pas étonnant que l'Audi Quattro d'Yves Paradis et Claude Dufresne ait été régulièrement suivie.

TEMOIGNAGE

GREEKA GAZOLINE



Pas facile d'être seul au volant. Marc Potey et sa Renault 8 Major ont donc fait la route avec un autre solitaire.

Il vaut mieux prévoir que guérir. Fabrice Grisi a senti comme un léger jeu dans la roue AV gauche de son Opel Kadett. Il resserre, par précaution, le roulement. Pas question de tomber en panne, surtout lorsqu'on vient d'apprendre que sa compagne, Sabrina Saredi, est enceinte !



Denis et Aurore Burlaud et leur TR6 ont juste connu une petite alerte de chauffe. Malgré la présence d'un ventilateur électrique.

Comme dit Chantal, son épouse, Martial Latruffe est un perfectionniste. Le moteur de sa PL 17 a beau tourner comme une horloge, il va changer l'allumeur, puis le carburateur.



Découplage pour le 6 cylindres de la Mercedes 280 SLC de Gérard et Brigitte Leclère. Une sacrée opération de mécanique sur un modèle injection. Pour corser l'affaire, en démontant, nos mécanos Pascal, Philippe et Camille s'aperçoivent que le tendeur de chaîne principal est cassé ! Mais l'auto repartira 48 heures plus tard, en bien meilleure forme qu'elle n'était arrivée.



Jacques et Dominique Studler ont troqué leur Tracção pour une TR3B. Une voiture bien préparée qui, juste pour le fun, a grillé une ampoule de phare le premier jour. « Quand on dit que les Anglaises ne sont pas fiables, ça fait sourire... »



Un seul équipage italien, au volant d'une Giulia : Angelo Pfyffer (qui, en vérité, est Suisse) et Uwe Deinert. Lui est Allemand, mais ils vivent tous deux près d'Ancône...



Les animaux ont tous les droits. C'est entre les vaches que la Jaguar MKII de François et Marianne Bignon va devoir se faufiler. Et sans frein à main, celui-ci ayant rendu l'âme à Ancône (il manquait carrément une plaquette !).



C'est Françoise Bour qui conduit le coupé 504 d'Alain. « Chacun son tour. Et comme ça, je peux faire la sieste ! »



L'année passée, Jean-Pierre et Myriam Gaubert avaient eu des problèmes d'allumage récurrents avec leur Mercedes 280 SL. Ce coup-ci, le faisceau a été changé et l'auto s'est comportée comme une déesse.



Il y avait deux Stag dans le groupe. Celle de Cyril et Annick Fessy et celle de Michel et Martine Marqué. Zéro souci à l'horizon.



Thierry et Dyane Santorin avaient fait préparer leur Corvette C1, et pourtant elle chauffait. Il a fallu enlever le calorstat et utiliser notre produit miracle pour supprimer le problème...

TEMOIGNAGE

GREEKA GAZOLINE



Première alerte pour la Caravelle de Pierre et Thérèse Balavoine. La garde d'embrayage doit être réglée. Le pire reste à venir : la butée graphitée est mangée aux mites, et elle s'est mise en biais, sortant de son logement. Elle a à peine 2.000 km. Il faudra en improviser une.



Nos Gaulois, René Dupond (« Je suis une bille en mécanique ») et Marcéau Guillet, ont connu une angoisse avec un cardan qui claquait. Ils en ont acheté deux dans une casse, au cas où. Mais ils n'ont pas eu besoin de le changer : de la graisse tous les soirs, et ça a tenu jusqu'au bout.



Les cousins Vidrequin (Yvon et Nanine / Michel et Geneviève) ne se quittent pas, bien que leurs autos ne jouent pas dans la même catégorie, une AC Cobra poussant nettement plus fort qu'une Béhème !

Pique-nique à l'ombre (rare) pour la 203 de Guy de Bluze et Monique Fouillet et la DS de Marc et Chantal Morgat : les écopés de la dernière journée. En remontant sur Aix, le premier a eu un problème de surpression dans le circuit de refroidissement (il a fallu ressouder la collerette de radiateur, mais ça n'a pas suffi, le faisceau étant en partie colmaté, il a fini par faire un joint de culasse). Le deuxième avait une fuite de liquide hydraulique : elle a pu être réparée, parce qu'elle ne concernait que le circuit de retour.

TEMOIGNAGE

GREEKA GAZOLINE

La Baja d'Eric Riegler et Frédérique Le Bris face à l'un des ponts byzantins qui jalonnent la route entre Kipi et Kalpaki, à l'entrée des gorges du Vikos.



André et Marie-Laure Paeme avaient choisi une Porsche 911 pour profiter un peu plus du parcours très sinueux. Ça a failli tourner mal avant même le départ : ils avaient perdu un des 6 cylindres sur le bord de la route ! La nuit portant conseil, ils l'ont retrouvé au petit matin après avoir rebranché le fil de bougie du cylindre disparu !



Une Karmann-Ghia, ce n'est pas seulement agréable à l'œil, c'est aussi très fiable. Jean-Pierre Carles et Martine Vernet l'ont une fois de plus démontré.



7^e Compagnie au rapport ! Tous les soirs, Aimé Bonal et Claude Briois rendaient compte de la mission qui leur avait été confiée : protéger la 4 CV de notre équipage féminin avec leur Jeep...



TEMOIGNAGE

GAZOLINE



Les 4Lyonnais (joli jeu de mots), Pascal et Laurence Gallet ainsi que Jean-Luc et Odile Olivier, viennent de la région lyonnaise en éclairés. Nul doute qu'ils seront plus nombreux pour la prochaine édition...



La quatrième Panhard était une 24 BT, celle de Christian et Edith Sirier. Christian a travaillé 10 ans chez Panhard, sa voiture était au top...



René et Josiane Gétain sont des simcaïstes convaincus. Chaque soir, ils prenaient des nouvelles de la P60 du Chef, sûrement pour pouvoir s'occuper, leur Bagheera n'ayant pas eu le moindre signe de faiblesse.



Regroupement sur le port d'Ancone avec, à gauche, la 2 CV de Pierre et Chantal Lorenzini.



La Triumph Spitfire de Bruno et Fabienne Monteil n'a pas eu de chance. Un local a déformé leur arrière-train, ici en cours de redressage manuel ! Et il a fallu courir après un tourneur pour rééquiper le moyeu AR gauche.



Ça sent la fin : la Giulia Spider de Claude et Thérèse Neyras descend du ferry, limitée par la Mercedes 280 SL de Jean-Claude et Yannic Feuvrier et la Renault 4 de Papy et Claude Caruelle.



Belle surprise sur la route du retour : notre ami Marco Visani et Marco, d'IsolaPress, qui réalise pour nous les reportages photos sur les voitures italiennes, nous ont fait ouvrir les portes de l'autodrome d'Imola. Nous avons pu effectuer quelques tours de ce circuit mythique, et nous recueillir à l'endroit où Ayrton Senna et Ratzemberger se sont tués... La 305 d'Etienne Clech et Marie-Noëlle Godé n'en revient toujours pas !



Petit détour par le Mont-Cenis, sur la route du retour, pour les PL 17 de Jean-Marie et Régine Wimmers, puis de Jacques Besnard et Maryvonne Forait.