

La véritable épopée du fourgon des Misérables

Le Tonton s'ennuie avec ses Cx et le reste. Il n'a pas trouvé mieux que de faire du théâtre amateur. Evidemment, pas n'importe quoi.

Une comédie musicale le bougre. Et toute la famille y est, comme cela, pas de souci.

Bref, 70 personnes à monter 'Les Misérables'. Costumes, chansons, théâtre, plusieurs rôles par personne. Un WE sur 2 de 9:00 à 20:00 les samedis et dimanches. Bref, la question à fini par tomber: Tu es en plus responsable transport ! On fera une tournée de 10 spectacles sur 12 mois. Il faut transporter le plateau tournant, les costumes et stocker le tout.

Location de fourgon: impossible car où stocker le tout? Achat d'une remorque? Introuvable pour le budget, moins de 800€ qui représente la location d'un utilitaire pour les 10 spectacles et les km.

Alors le Tonton a trouvé.

Samedi 14 octobre 2006, il est donc prévu : plateau et tractrice gros calibres. Une bête majestueuse, longue, large, haute et lourde à souhait à prendre dans le 78. La solution: un placard sur roues que l'on peut déplacer.

Ah ah! Dans quoi y s'est encore embringué le Tonton?

Vendredi 13 octobre 2006 (sic!). Levé à 3:30; rdv à 4:00 à Ferney-Voltaire pour prendre Xavier .

Col de la faucille, Poligny, Autoroute -> Beaune, Paris et arrivée par Orly vers l'heure qui va bien, arrivée à 9:30 sur St Cyr et ses abords.

Repartir et voir que le Fourgon trop bas ne peut monter sur le porte char qui était prévu pour rentrer à vide sur notre coin. Cx Break (le BBB) et le Fourgon sur le porte char! Pal mal non?

Raté ! Donc on a pris l'A6. 80/90 Km/h après avoir fait les pleins à Villabé. Le freinage : Ok, de l'humidité dans les tambours. Le BBB était bien rempli: chalumeau oxyacétylénique (châssis dit être coupé mais faux: entier mais!), les pneus: en bon état. Bref tout allait de mieux en mieux.... jusqu'à Beaune. En effet, le petit col avant Beaune a été terminé en roues libres.



Le fourgon sur e-bay



Puis à St Julien en Genevois



Le châssis a besoin de renfort !



Pan Pan dans l'échappement. En bas de ce col, un trou dans la barrière et j'ai glissé le fourgon à l'extérieur de l'autoroute, le BBB en couverture arrière.

Verdict; Vils platinées HS. On a donc remorqué les 2450 Kg du Sous-marin avec le BBB sur 500M pour sortir de l'autoroute, le garer sur le parking PL. (Maintenant, je sais qu'à vide, il dépasse les 3000 Kg)

Rentré à 23:00 à la maison vive la Cx, qui en 13 mois a fait 25000 Km et nous permet d'abattre ces kilomètres avec une fatigue toute relative... Le lendemain matin, nouvelles vis platinées (j'avais ramené l'allumeur) d'autres outils.

Un copain qui roule (lui aussi) en Cx m'a proposé son aide. Il m'a accompagné à Beaune avec le BBB. Bougies neuves, connexions sur l'alternateur refaites, mais on n'a pu faire plus de 2 km sur petites routes (un essai en fait). On l'a replacé sur le parking. Le lundi suivant, je commande le faisceau de bougies en neuf avec tout ce qu'il faut.

Avec M. X, on trouvera bien un moment. C'est un demi-succès, pour un fourgon qui faisait 3000 Km par an et qui a fait 350 Km en un après midi!

Les fils de bougies: réception le 17 octobre 2006. Le jeu de vis platinées 100% SEV: le 16. Ce coup-ci, ce sera la bonne! C'est un J7 9Cv donc moteur 2L. C'est fou comme il y a des similitudes avec le 2L de la Cx (2L non Française de Mécanique).

Les fils de bougie: reçus. Les vis platinées: reçues demain avec condensateur et un 2ème jeu en réserve. Le BBB est vidangé, le plein est fait et les outils sont tous présents. Le grand jour c'est pour très bientôt!

Les vis platinées: seul Beru les refait : de l'adaptable... Elles équipaient certaines 404 8Cv, 504 9Cv et J7. Donc je pense qu'il s'agit d'une refabrication demandée par l'Allemagne. Côté de Ex SEV, le néant. Bref, 2 jeux complets (1 en réserve). Si cela me prend, j'y installe un Multic. Comme cela, plus d'usure et plus de Paf dans l'échappement. Je sais qu'hier soir vers 18:30 il était tj sur son parking. Ah le réseau de l'Agence Cx.....

Dimanche (le 22 octobre), j'ai fait le grand saut. N'ayant voulu déranger personne, j'ai chargé le coffre de la Trd Turbo2 de tout le nécessaire en outils, pièces et tout l'utile et le surplus. Parti à 7h00 de la maison, passé au garage, préparé le plateau et l'atteler au break Cx (le BBB) chargé la Trd Turbo 2. Je suis parti faisant voler la Cx de virages en virages. Je suis monté par les petites routes par le col de la faucille via Poligny pour m'arrêter sur le parking à Beaune. Ceux qui connaissent ces routes savent ce que veut dire voler de virage en virage....

L'opération consistait à aller à Beaune (210 Km), réparer le J7, redescendre avec, prendre le BBB et le plateau et retourner chercher la Trd Turbo2. En 13 mois, le BBB a parcouru 25 000 Km avec 50% du temps le plateau aux fesses. Plus les autres Km dans mes 'avions' plus les voitures des clients..... Il ne bouffe pas assez de Km le Tonton !

Arrivé vers 11:45 sur le parking, j'ai effectué la réparation et j'ai tout remis en route. La Trd Turbo2 coffre ouvert, matériel visible depuis le J7 (le moteur est dans l'habitacle et on travaille à l'abri). Surprise d'un couple (illégitime?) qui a vu la porte du J7 s'ouvrir après le coup de démarreur! Bref, J7 tournant. Tonton (prévoyant) prend son liquide vaisselle du coffre de la Trd Turbo2, va se laver les mains revient, range la Trd Turbo2 ailleurs. Ainsi, le J7 partira et libèrera une place pour que les semi-remorques puissent s'y installer. Je donne un coup de grelot au Xavier. Là, je me fait engu..... « Comment, tu ne pouvais pas me demander? Je me fais chi.r ici, cela m'aurait sorti »... Bref, après 5 minutes, décision est prise de rentrer par la route de la montagne et non de faire le tour par l'autoroute plus longue de 100 Km mais plus simple. Promis, si je tombe en panne, je t'appèle..... (Ah sacré Xavier!) Bref, autoroute jusqu'à Poligny et... début des pétarades dans l'échappement. Moins de 100 Km et problèmes... Je fais le plein pensant à une panne (la jauge est HS et tj à zéro). Je repars. Il faut savoir que Poligny est traversée par 2 voies une montante et l'autre descendante, des rues étroites à souhait. Et que c'est il passé? Panne générale à la sortie, bloquant tout le trafic ! Ah, pour donner des coups de klaxons, ils sont nombreux et tous solidaires !..Plus de batterie, plus de possibilité de bouger au démarreur. J'ai connecté ma batterie de secours et au démarreur, j'ai pu me garer. Verdict: Tête d'allumeur HS. J'ai été dépanné par la seule personne aimable du coin, un gars un peu bizarre, un peu comme moi. Fourgon blanc, jantes alu, attelage. On a causé. On s'est aperçu que Tintin, le gitan qui vient toutes les 8 semaines me débarrasser ma ferraille et lui se connaissent. Un coup de fil et hop, les vérifications sont faites. Tonton dit, Tonton fait et c'est vérifiable. Même les hommes en bleu ne sont pas si bons.. Bref, remorquage et mise du fourgon dans un endroit (très) sûr. « Ici, ils ne te le voleront pas, tu risques rien! » me dit-il.

Je lui ai renvoyé l'ascenseur et ceci n'engage que lui et moi. Là, coup de fil au Xavier. J'arrive dit-il. Bref sa Cx Trd Turbo Break a volé car le temps mis pour me rejoindre ne peut être donné. On vide le J7, on remplit le Break on remercie nos hôtes et on retourne à Beaune chercher ma Trd Turbo2. Le lundi, je commande 2 têtes et doigts de distribution.

Vendredi 27 octobre 2006, je débute la journée à 7:00, expédie la papperasse, reçoit un kit de freins AR de 205, le monte, purge les freins, mets la 205 sur le parking, monte des plaquettes sur une Punto et prends le BBB vers 9h30. Je fais le plein, et passe chercher un copain retraité qui roule (lui aussi !) en Trd Turbo2. On passe par notre Jura adoré, on fonce, on double des touristes et..... les hommes en bleu nous arrêtent. Bref, un break Cx avec le logo des 2 chevrons sur le capot et la porte arrière, le bleu de travail sur soi, les outils et le matériel bien visible dont 2 batteries, câbles et 2 malles bien lourdes et tout le reste... plus la carte grise au nom de la raison sociale et répondre que l'on intervient sur un véhicule en panne et mal garé, bref le franchissement de la ligne blanche gratis. D'après le copain, je n'avais pas mordu, juste pour nous retarder un peu?

Bref, on retrouve le fourgon. On met tout en place et... démarreur : pas content d'avoir été utilisé pour déplacer le J7. Câble en direct plus coups de marteaux = succès. Démarrage et réglage de l'allumage à l'oreille. Au moins un bon outil l'oreille ! 3 km de plat avec le BBB en couverture. Juste un petit test. On reste proche de grands parkings au cas où... Mais tout va bien. Pas de soucis, on part. On a fait 50 km et rebellote: pétarades et ... tête d'allumeur fendue, HS. On place la

dernière qui nous reste et on repart. Elle meurt 7 km après, plus d'allumage, plus rien. On se gare au début de la descente de Morbier (8% en pleine ville) sur un arrêt d'autocar. Impossible de le laisser 1 semaine. Il faut une solution, il nous faut LA solution.

A force de réfléchir, l'idée de génie me frappe. La fêlure interne de l'allumeur s'étend du point milieu (arrivée de la HT à la sortie pour le cylindre n° 1). Ainsi, la HT est-elle littéralement aspirée par cette fêlure et part systématiquement sur le cylindre 1, engendrant ces pétarades. J'enlève le câble du cylindre 1 de la tête d'allumeur. Ainsi, les cylindres 2,3 et 4 seront alimentés. Je lance le moteur (merci Jacky pour tes coups de marteaux salvateurs) et on laisse tourner le moteur au ralenti. Ah si j'avais eu cette présence d'esprit la semaine avant!

Bref, le J7 a monté en 2nde à 35/40 km/h les côtes et sur le plat en 4 à 80km/h... Sur 3 cylindres certes, mais il est rentré ! A 16:30 on était posé prêt à restituer la 205 et Punto aux clients. On a dégagé le jardin, placé le J7 où il faut.

Avec le lavage du cylindre, le moteur est vidangé. L'huile avait pas mal d'essence avec. L'allumeur a été déposé. Avec le collègue chef d'atelier chez Peugeot, on a cherché. Après 1 bonne heure, on a compris la cause de la casse et fêlure de la tête l'allumeur. Les vis platinées sont des Beru refaites pour cet allumeur. Il y a un hic. Une bague d'isolation dépasse du linguet, cette bague isolée en bakélite qui sert d'articulation au linguet est trop épaisse de 0.5 mm. Résultat : non seulement la tête d'allumeur ne plaque pas bien, mais le doigt de l'allumeur frotte légèrement sur le linguet des vis platinées. La tête de l'allumeur est donc frappée de bas en haut et le moteur, à 4500 tours par minute fait ainsi tourner le delco si vite que la tête éclate. Un coup de tiers-point et hop, l'allumeur est maintenant parfait. J'ai commandé 2 nouvelles têtes, on va tomber le démarreur et remplacer les charbons (si si, cela se change!)

En résumé, si vous avez une tête d'allumeur fêlée entre une sortie de bougie et l'entrée haute tension venant de la bobine, déconnectez ce fil depuis la tête d'allumeur. Même si vous ne pouvez finir votre déplacement, vous pourrez vous mettre en sécurité. Après, vidange obligatoire et immédiate.