

10 000 kilomètres en Logan

Roumanie



- **Modèle** : Logan phase 1
- **Année** : 2005
- **Finition** : Logan base
- **Motorisation** : 1.4 MPi 75 – GPL Borel
- **KM au départ** : 150 000
- **Signe particulier** : Ni direction assistée, ni vitres teintées, ni climatisation !

1^e partie : Roumanie nous voilà !

Quelle meilleure occasion que les 10 ans de la Logan en Roumanie pour relever ce défi un peu fou : rallier le pays des Dacia à bord de la plus basique des Logan ? Un défi que nous nous étions lancés dès la création de Daciattitude, afin de démontrer qu'une Dacia était une formidable machine à rouler et à voyager, un vrai instrument de liberté comme l'étaient en leur temps les 2CU et les 4L... En partant ce matin de juillet, nous savions que nous allions vivre une aventure extraordinaire et revenir avec des milliers de souvenirs : nous n'avons pas été déçus et ce voyage à bord de notre fidèle Lolo aura tenu toutes ses promesses. Nous vous proposons donc d'embarquer avec nous et de suivre notre périple de 10 000 kilomètres à travers l'Europe, sur la route des origines de votre marque préférée !

Le pompiste semble incrédule devant notre équipage pendant que nous refaisons le plein de GPL. « Vous allez où comme ça ? » - « En Roumanie, et on va essayer de pousser jusqu'en Moldavie » - « La Moldavie ? En voiture jusqu'à là-bas ? Eh bah, vous n'êtes pas arrivés ! ». Le brave homme a sans doute raison, mais pourtant il va falloir le faire mentir : en ce jeudi 24 juillet et sous la pluie diluvienne qui s'abat au petit matin sur la région de Gap, il nous reste encore près de 2 500 kilomètres à effectuer pour être au rendez-vous fixé le samedi après-midi à Iasi, une ville à l'est de la Roumanie, par

nos contacts roumains.

Le chemin des écoliers

Depuis Grenoble, où les équipes de Borel ont installé en un temps record (moins de 36 heures !) le GPL sur notre Logan (voir page 84), nous avons décidé d'emprunter la route des Alpes puis de passer par l'Italie, la Slovénie, la Croatie et la Serbie avant d'entrer en Roumanie près de Timisoara et de traverser le pays d'ouest en est. Un itinéraire plus pittoresque que la route habituelle via l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie, mais qui

est loin d'être le plus rapide. Surtout avec une voiture chargée à ras bords : le coffre pourtant généreux est plein, et il a fallu mettre la banquette arrière à contribution pour caser tout notre chargement : vêtements, matériel de camping, appareils photo, outils et quelques pièces de rechange, glacière électrique, roue de secours (dont la place est maintenant occupée par le réservoir GPL) et un bon nombre d'exemplaires de Daciattitude. Résultat, la suspension arrière est déjà quasiment en butée et talonne parfois sur les irrégularités de la route ! La première épreuve sérieuse arrive avec la route la plus haute d'Europe, >



➤ la route de la Bonette qui culmine à 2 802 mètres au passage du col éponyme. Avec 75 chevaux et une voiture pleine à craquer, nous redoutions à vrai dire cette portion montagneuse. Pourtant, contre toute attente, la Logan s'en tire honorablement : calée entre 70 et 80 km/h compteur en troisième, elle enchaîne les virages et grimpe vaillamment. Il suffit d'essayer de ne pas trop relâcher les gaz en virage – on loue alors les qualités de tenue de route de la voiture qui accepte sans coup férir le rythme imposé. Voilà qui est rassurant pour la suite du parcours car c'est la première fois (mais pas la dernière !) que nous roulons en montagne avec notre Dacia. Évidemment, dans les épingles, il faut jouer du levier et réveiller l'aiguille du compte-tours, mais cela reste finalement assez vivable.

À peine le temps de profiter de la descente vers la vallée de la Tinée que nous

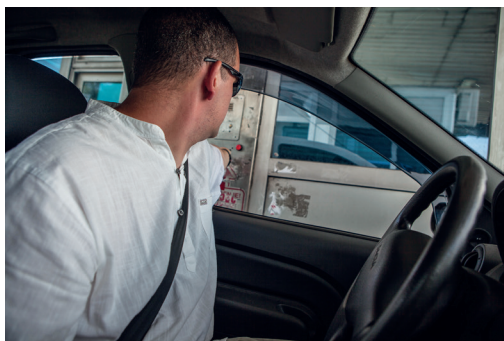
➤ LE VOYAGE COMMENCE PAR LA ROUTE LA PLUS HAUTE D'EUROPE, À 2 802 MÈTRES !

recommençons à grimper cette fois en direction d'Isola 2000 afin de passer la frontière italienne au col de la Lombarde. La route est magnifique mais nous offre une nouvelle séance de musculation grâce à l'absence de direction assistée sur la Logan ! Nous passons enfin notre première frontière et nous immortalisons l'instant à la faveur d'une courte pause : nous voulons arriver le soir aux environs de Venise afin d'avancer le plus possible dans notre parcours. Comme par magie, sitôt en Italie, le temps devient nettement plus doux et le soleil fait enfin son apparition. Nous décidons de faire une courte pause déjeuner aux alentours

de Coni (Cuneo en italien). Pas le temps de goûter à la « dolce vita » italienne, ce sera pique-nique sur un petit chemin de campagne avant de reprendre la route.

Première nuit italienne

Nous quittons alors le réseau secondaire pour prendre l'autoroute. Malgré nos craintes, le petit 1.4 MPI se débrouille assez bien dans cet exercice. On ne retrouve pas bien sûr le brio des versions dCi, notamment lorsqu'il s'agit de doubler, mais la tenue de cap imperturbable et le confort permettent de faire défiler



les kilomètres, l'aiguille du compteur calée entre 120 et 130 km/h pour éviter que le bruit ne soit trop présent. Mais l'heure tourne et il devient urgent de trouver un endroit où passer la nuit. Grâce à quelques applications sur nos smartphones, nous choisissons un premier camping à la ferme dans la campagne près de Vicenza. Arrivés sur place, l'endroit semble idyllique et surtout très calme... un peu trop peut-être puisque, malgré de nombreuses tentatives, nous ne trouvons pas âme qui vive à l'accueil. La nuit tombe désormais et, la fatigue aidant, nous choisissons finalement de nous diriger vers le Camping Vicenza, situé près de l'autoroute. Tant pis pour la tranquillité, au moins l'endroit est-il parfaitement tenu, les emplacements vastes et l'accueil parfait, le tout pour moins de 20 euros ! Le temps d'une rapide « popote », et nous voilà arrivés au terme de notre première journée de road-trip, après un peu plus de 650 kilomètres parcourus.

Le lendemain, le réveil et le départ sont matinaux. La plus longue étape de cet aller express nous attend et nous levons le camp en direction de Trieste. Un peu plus de 200 kilomètres plus tard, nous décidons de refaire le plein sur l'une des dernières stations italiennes. On trouve du GPL partout en Italie mais nous ne savons pas s'il en est de même en Slovénie, nous préférons donc jouer la prudence. Au passage, nous achetons la fameuse vignette slovène afin d'éviter les ennuis (voir encadré). Miss Logan prend la pose à côté d'une Fiat 500 (l'ancienne) histoire d'immortaliser notre passage à Trieste. La Slovénie étant membre de l'Union européenne, traverser la frontière se fait sans s'arrêter et de nouveau les kilomètres d'autoroute défilent. Les infrastructures routières sont récentes et le voyage agréable, d'autant que les paysages traversés sont superbes : nous regrettons de ne pas pouvoir sortir de l'autoroute

à noter

Le parcours en détail

Partis de la rédaction au cœur de l'Orne, notre première étape nous a menés à Gières, chez les entreprises Borel qui ont assuré le montage du GPL sur notre voiture. Nous avons ensuite rejoint l'Italie via les cols de la Bonette et de la Lombarde, puis traversé la Slovénie, la Croatie et la Serbie avant de parcourir la Roumanie dans sa diagonale sud-ouest vers nord-est.

- Corbon – Gières : 660 km
- Gières – Vicenza (via le Col de la Bonette, le Col de la Lombarde et Coni) : 760 km
- Vicenza – Trieste – Ljubljana – Zagreb – Belgrade – Lugoij : 1070 km
- Lugoij – Sibiu – Brasov – Bacau – Iasi : 680 km

Total 1^{re} partie : 3 170 km





➤ pour visiter le pays et nous nous promettons d'y revenir, cette fois sans contrainte de temps.

Une Logan file à travers l'Europe...

La traversée de la Slovénie d'ouest en est ne réclame que 200 kilomètres et, au bout de deux heures à peine, nous voilà arrivés en Croatie après un nouveau passage de frontière sans encombre. Nous ne sommes qu'à quelques encablures de Zagreb où nous décidons de nous ravitailler et de déjeuner. Ce n'est qu'au moment où nous voyons le panneau d'entrée dans la capitale croate que nous commençons à réaliser le côté un peu « exotique » de notre aventure : un peu plus de 24 heures après le départ, nous voilà en train de rouler dans le centre-ville historique de Zagreb, en Logan ! Raphaël fixe sur pellicule la

scène, devant une façade typique de la vieille ville, mais il est déjà temps de repartir. Si la Croatie est réputée à juste titre pour la beauté de ses rivages adriatiques, l'intérieur des terres mérite aussi le détour : plus sauvage et moins touristique, la Croatie que nous traversons semble bien loin du bling-bling de la côte. L'autoroute longe la frontière bosniaque et bientôt les premiers panneaux indiquent la Serbie. Nous ne sommes plus qu'à 150 kilomètres de Belgrade et nous nous voyons déjà dîner dans la capitale serbe. Erreur... Après un ravitaillement de GPL (aux environs de 0,68 euro du litre en Croatie), nous sommes arrêtés net quelques kilomètres avant la frontière croato-serbe. Un énorme embouteillage retient au piège des centaines de voitures sous un soleil de plomb. La chaleur est accablante et l'immense colonne de voitures est à l'arrêt quasi complet. C'est que, en





• Réglementation

SLOVÉNIE, attention à la vignette !



Si en Slovénie il n'y a pas de péages, les autoroutes ne sont pas gratuites pour autant ! Il faut, comme en Suisse, s'acquitter d'une vignette à coller sur le pare-brise. Cette vignette peut être hebdomadaire (15 euros), mensuelle (30 euros) ou annuelle (55 euros). Attention à l'acheter si possible côté italien (les stations essence avant la frontière la vendent) ou immédiatement à la frontière ! Sitôt en Slovénie, les policiers se

postent sur le bord de l'autoroute et arrêtent les automobilistes qui n'ont pas le précieux sésame. L'amende peut aller de 150 à 800 euros, et la police n'hésitera pas à vous confisquer la carte grise et/ou votre passeport en cas de refus de payer ! Une pratique contestable, d'autant que les indications concernant la vignette sont peu claires et en slovène la plupart du temps. Ne vous faites donc pas piéger !

quittant la Croatie, on sort également de l'Union européenne et il faut donc se plier à un contrôle des passeports et parfois des véhicules. Pour ne rien arranger, en cette fin juillet la route via la Serbie est empruntée par de nombreux Turcs, principalement des émigrés dans toute l'Europe qui rentrent passer l'été au pays et avec lesquels les douaniers serbes se montrent particulièrement tatillons. Il nous faudra plus de trois heures pour parcourir les deux kilomètres qui nous séparent de la frontière, le plus souvent en poussant la voiture à la main pour lui éviter de chauffer. Il fait plus de 40°C à l'extérieur, sans doute une bonne dizaine de plus dans l'habitacle qui, sans vitres teintées, vire à la fournaise : l'eau que nous dispersons sur la planche de bord pour refroidir un peu l'atmosphère s'évapore quasi instantanément ! Si la climatisation ne nous avait pas encore trop manqué jusqu'à présent, nous

commençons à sérieusement le regretter... jusqu'à ce que plusieurs voitures du convoi qui tournent au ralenti depuis des heures pour faire marcher l'air conditionné finissent par surchauffer et, pour certaines, rendre l'âme.

Belgrade, la ville qui ne dort jamais

Il faudra encore près d'une heure pour passer les deux postes-frontières (sortie de la Croatie, entrée en Serbie) pour enfin fouler le territoire serbe. Seule consolation, la nuit est tombée et, avec elle, les températures. Tant pis pour le dîner à Belgrade, nous décidons de mettre le cap sur la Roumanie, mais auparavant nous ne résistons pas à l'envie de traverser la capitale « by night ». Belgrade a beau être l'une des plus vieilles cités d'Europe avec plus de 7 000 ans d'histoire, nous découvrons aussi une ville très

animée, une population jeune, un mouvement incessant et une vie nocturne qui semble ne jamais s'arrêter. Nous ne manquons pas également de constater le nombre impressionnant de Zastava et Yugo qui circulent encore. Nous aurons l'occasion d'y revenir plus en détail dans un prochain épisode de notre voyage... Sitôt sortis de Belgrade, le paysage tranche radicalement avec l'agitation de la capitale : nous parcourons parfois des dizaines de kilomètres sans croiser la moindre voiture. Malgré l'heure tardive, nous apprécions le parcours hors de l'autoroute, la traversée des villages serbes... et le confort de notre Logan qui file sur le réseau secondaire où elle s'avère tout de même plus à son aise que sur autoroute. Le moteur ronronne doucement et l'atmosphère à bord est plus silencieuse que lors des étapes autoroutières. Tellement silencieuse même que les premiers signes de fatigue





se font sentir. Raphaël prend le volant alors que notre étape serbe est sur le point de se terminer.

Le passage de la frontière est une simple formalité : le douanier serbe qui contrôle nos passeports semble même étonné de voir un équipage de Français à cette heure tardive. Quelques instants plus tard, ça y est, nous sommes en Roumanie, fatigués mais heureux d'être arrivés dans ce pays que nous allons sillonner pendant deux semaines. Il est près de 3 heures du matin quand nous décidons de dormir quelques heures, le temps de trouver un bivouac improvisé près de Lugoj. Pas forcément facile de dénicher en pleine nuit un endroit adapté : heureusement la Roumanie regorge de petits coins de campagne tranquilles, et c'est au bord de la rivière Timis que nous trouvons notre bonheur avant de profiter de quelques courtes heures de sommeil.

a menés à notre campement de fortune : pas de doute, nous sommes bien en Roumanie ! Nous constatons également que nous ne sommes pas les seuls à avoir choisi cet endroit pour camper puisqu'à quelques dizaines de mètres de nous, de jeunes Roumains terminent leur nuit... dans une Logan. Le temps de préparer l'indispensable café et nous reprenons la route en direction d'Iasi. Vu nos contraintes horaires, nous n'aurons pas encore le temps de faire du tourisme aujourd'hui, mais nous choisissons néanmoins l'itinéraire via Sebes, Sibiu, Brasov, Onesti et Bacau afin de faire quelques repérages. En effet, peu après la superbe ville de Sibiu, nous passons devant le départ de la fameuse route 7C, également connue sous le nom de Transfagarasan : la tentation est forte de faire un détour sur cette route mythique, mais il est prévu que nous revenions dans quelques jours.



La Roumanie, enfin !

Au petit matin, nous sommes réveillés par les pas d'un cheval qui tire une charrette sur le chemin qui nous

Nous poursuivons donc notre route à travers la Transylvanie, puis les Carpates. Après avoir traversé le massif montagneux, nous arrivons dans la région historique de Moldavie. Notre parcours touche bientôt à sa fin puisque



• Technologie

Kit de survie 2.0



Tout au long de notre voyage, nous avons pu trouver au dernier moment des hébergements, des restaurants ou des stations essence sans difficulté particulière. Le tout grâce à un simple smartphone Android payé moins de 90 euros et à un forfait de 35 euros environ comprenant 5 Go de données depuis la zone Europe. Forfait complété en Roumanie par une carte SIM locale à un tarif défiant toute concurrence : chez l'un des opérateurs locaux, nous avons eu droit, pour 7 euros, à des communications et SMS illimités en Roumanie, 300 minutes

d'appel à l'international et 500 Mo de données ! De quoi utiliser sans scrupules de nombreuses applications telles que Booking (pour trouver un hôtel), l'inévitable TripAdvisor (avis d'utilisateurs sur les hébergements et les restaurants), ou des applications parfois plus insolites comme Park4Night qui recense les endroits où vous pouvez passer la nuit en camping-car ou en véhicule aménagé. Une trousse à outils bien pratique, sans oublier les inévitables dictionnaires, traducteurs et convertisseurs de devises, indispensables en voyage !

nous ne sommes plus qu'à 200 kilomètres de notre but. Malgré le « timing » serré et les aléas, nous serons à l'heure à notre rendez-vous. Pas question de relâcher la vigilance sur la route : même si cela s'est amélioré depuis quelques années, la conduite en Roumanie reste toujours particulière, avec parfois une interprétation toute personnelle du code de la route par certains conducteurs. Le danger vient aussi des différences de vitesse : entre les charrettes hippomobiles, les antiques camions Roman surchargés ou les vieilles Dacia à bout de souffle, les routes roumaines réservent bien des surprises, surtout quand de nombreux automobilistes n'hésitent pas à dépasser sans visibilité ou lorsque la voie n'est pas assez large...

réserver bien des surprises, surtout quand de nombreux automobilistes n'hésitent pas à dépasser sans visibilité ou lorsque la voie n'est pas assez large...



➤ 3 200 KM POUR CETTE PREMIÈRE ÉTAPE, DONT 2 500 EN TROIS JOURS !

C'est donc concentrés sur la circulation que nous parvenons enfin à Iasi et que nous téléphonons à Lucian, notre contact sur place, que nous attendons à l'entrée de la ville. Depuis le départ de la rédaction, nous avons parcouru un peu plus de 3 200 kilomètres dont les 2 500 derniers en moins de trois jours. Même si nous n'avons pas eu beaucoup de temps jusque-là pour profiter vraiment du voyage, et que nous comptons bien nous rattraper pendant la suite de notre périple, nous pouvons déjà tirer un premier bilan. A priori pas vraiment adaptée à cet exercice, notre petite Logan s'en est

tirée avec les honneurs quelles que soient les conditions. Montagne, autoroute, nationales, petites routes et même chemins, la polyvalence reste le point fort de la Logan malgré sa mécanique modeste. Confortable, habitable, redoutablement fiable et économique, elle n'a cessé de nous étonner durant le trajet. Bien sûr, on n'aurait rien contre un peu plus de confort, une direction assistée, des vitres teintées et la climatisation notamment. Mais même dépouillée à l'extrême, notre Dacia a déjà démontré que rien ne lui faisait peur. De bon augure pour la suite du voyage... ■

