

UN TOUR AUTO 2025 PARTICULIER...



Après mon premier Tour Auto en 2023, effectué avec Jean Claude Serpagli dans mon XK150 DHC rouge, et la découverte de cette semaine grisante, mais très chargée en kilomètres, en épreuves, en paysages et étapes choisies, mais aussi en courtes nuits, j'ai renouvelé l'expérience en 2024 avec ma MK2, cette fois avec mon ami Nicolas Giroud, novice mais passionné d'automobiles, d'ailleurs « the Automologist », c'est lui...

Avant même l'arrivée à Biarritz nous avons décidé d'un commun accord de nous inscrire au Tour Auto suivant, celui de cette année 2025, direction Nice ! Mais cette fois, Nicolas voulait le faire avec son XK, un coupé 150 noir au look un peu coursifié... mais qui n'avait pas roulé depuis au moins 10 ans ! C'est donc dès le mois de mars 2024 que nous avons chargé la 150 sur un plateau, direction l'atelier de Ken Jenkins à Worksop dans le nord de l'Angleterre. Sa mission était claire : en faire une quasi bête de course, en remplaçant le moteur rincé et pas d'origine par un 3L8, mais avec de gros carbus et d'autres améliorations, bref une presque 150 S !!

Bien sûr la mission de Ken, gourou du moteur XK et l'un des pères fondateurs du Jaguar Enthusiast Club, comprenait également le remplacement ou la fiabilisation des freins, trains roulants, amortisseurs,



radiateur, échappement, faisceau électrique, bref tout ce qu'il fallait pour remettre sur la route une XK 150 !

Comme d'habitude, il est difficile aux délais d'être respectés, et ce n'est qu'un an après que Nico et moi sommes partis en Eurostar chercher la voiture, comme vous pouvez le voir sur ses stories sur l'Instagram de The Automologist ! Nous avons prévu de la récupérer, et le jour même de partir faire une grande boucle d'environ 500 km sur le week-end pour commencer le rodage et repérer les possibles ajustements à faire avant de rentrer !

Ce fût d'abord la batterie qui, trop faible, ne permettait pas l'usage simultané des phares, des essuie-glaces et du chauffage (on était en mars !) ; nous avons eu droit à 2 ou 3 poussettes pour redémarrer ; après une nuit à l'hôtel, direction le Lake District, avec au passage le musée Lakeland sur le lac Windermere, et là, avec du soleil, la batterie moins sollicitée a tenu le coup ; mais c'est un ressort de l'embrayage qui nous a joué des tours et immobilisé, le soir, le long d'une autoroute, tous feux éteints, jusqu'à ce qu'un bon samaritain, en la personne d'un jeune garagiste revenant chez lui

avec un plateau vide, accepte de charger non sans mal la XK et de faire un détour pour la déposer devant le garage de Ken, heureusement distant de 30 km. Il nous a ensuite déposé à notre hôtel, et le lendemain la réparation avait été faite et nous avons pu partir vers Hull attraper le ferry de nuit (et son tangage) qui nous a emmené jusqu'à Rotterdam. De là 70 km pour rallier Leerdam, le siège de EZPS pour poser la direction assistée électrique. Cette opération prenant plus de temps que prévu, nous avons passé la nuit sur place, et pu enfin le lendemain, ramener la voiture en région parisienne.

Nico étant trop occupé professionnellement, c'est moi qui quelques jours plus tard commençait des allers-retours à Rouen pour continuer le rodage ; le premier s'est bien passé et j'ai pu constater que cette XK n'est pas loin des 250 cv annoncés ! Mais au deuxième voyage, patatras, panne dans Rouen, plateau, garage local, tentatives infructueuses pour réparer un allumage défectueux et pourtant neuf, donc second plateau pour revenir à la base ! Le garagiste d'ici a remis la voiture en route mais nous n'avions plus le temps de faire poser un alternateur à la place de la dynamo, le Tour Auto s'annonçant sous 3 jours !

La 150 polishée, les outils dans le coffre, nous voilà donc Porte de Versailles dès le dimanche pour aligner notre monture à côté d'une Type C et d'une autre 150 déjà croisée les années précédentes !

L'effervescence est comme toujours à son comble, il y a 250 voitures sur place et beaucoup de têtes connues à saluer !

Le lundi c'est le jour des vérifications (permis, certificats médicaux, casques, extincteurs, carte grise, etc...) et du collage des gros numéros sur les portes et le capot !

Et le mardi matin, c'est en taxi que nous revenons et démarrons l'XK, direction le château de Vaux le Vicomte pour le départ officiel. Comme nous constatons que la dynamo ne charge qu'à un régime supérieur à celui du ralenti, nous économisons la batterie et roulons feux éteints dans l'aube naissante.



Un café croissant dans les dépendances de Vaux est vite avalé et nous voici au départ officiel, nous avons le n° 14, et nous passons sous le portique gonflable que l'on retrouvera à chaque étape !

Les routes sont belles, l'itinéraire a été particulièrement soigné, et nous traversons la Bourgogne, dont le village de Noyers sur Serein, vous savez, celui de l'hôtel du Globe dans la Grande Vadrouille avec Louis de Funès !

Mais les ennuis commencent, le voyant rouge de charge reste maintenant allumé en permanence, cela veut dire que nous ne chargeons plus : on économise donc tous les consommateurs, pas de clignotants, pas de klaxon malgré les spectateurs le long de la route, et on s'interroge sur la tactique à adopter ; j'ai bien pris une deuxième batterie, 2 boosters et 4 mètres de câble électrique, ainsi qu'un chargeur domestique, mais on contacte quand même des garages sur l'itinéraire pour voir si on peut regarder le problème !? En attendant, nous participons aux épreuves, régularité et circuit de Dijon Prenois, et à chaque halte, déjeuner ou circuit, nous branchons la batterie sur le secteur avec une rallonge pour la recharger – un peu ! L'entrée dans Dijon étant un peu embouteillée, les motards – de l'Escorte Présidentielle – nous ouvrent la route à grand renfort de gyrophares et de sirènes, quel convoi ! Après le dîner, dans une grande halle de près de 1000 personnes (participants, assistances, organisation, invités, VIP), nous regagnons notre hôtel, portant la batterie à bout de bras pour la mettre en charge dans une chambre !



Le lendemain, mercredi, avec une batterie affichant 12,3 volts, nous repartons confiants, et cette fois-ci, sur l'autoroute de liaison, ce sont nos amis les pompiers de Paris, concurrents aussi, dans leur 404 rouge avec le numéro 18, qui nous dégagent du bouchon, avec leur pin pon d'époque mais qui fait son effet !

La route est longue aujourd'hui, mais belle au milieu des Ballons des Vosges et d'Alsace, mais nous choisissons de sauter le déjeuner et de rater une épreuve de régularité pour aller acheter une troisième batterie surpuissante et l'installer aux pieds du passager, reliée à la batterie principale par mes câbles sur lesquels j'ai adapté des connecteurs, et qui passent sous la voiture, pour enfin rentrer dans l'habitacle par la trappe d'aération sur l'aile !

Nous rejoignons néanmoins les autres voitures sur le circuit de l'Anneau du Rhin, avant de participer au dîner cocktail servi dans le Musée de l'Automobile de Mulhouse, le fameux musée Schlumpf, au milieu de ces centaines de pièces de collection !



Le lendemain jeudi sera l'étape la plus longue : Mulhouse – Clermont Ferrand, plus de 600 km !

Encore des routes pittoresques et de beaux panoramas, cependant le niveau des batteries baisse à 11 volts et Nicolas est devenu un expert du changement rapide sur le bord de la route ! Cela nous permet de participer à l'épreuve de régularité sur le circuit de la Bresse, avec une belle sortie de piste de l'XK qui est allée tondre un peu l'herbe, emmenée par la fougue de Nicolas qui devait se croire en compétition ! Encore un déjeuner buffet mémorable, puis une spéciale, puis une autre et nous arrivons en Beaujolais pour la dernière spéciale de la journée qui est retardée à la suite d'une sortie de route dans un plateau précédent. Et c'est là que je décide de ne pas y participer, voyant l'heure avancer et le nombre de kilomètres restant à faire pour rejoindre Clermont Ferrand : le calcul est vite fait, si nous ne partons pas immédiatement nous arriverons de nuit, or nous ne pouvons pas allumer les phares, sinon la dernière batterie disponible nous lâchera très vite. Donc, fi du roadbook qui prévoyait de jolies routes dans les monts du Beaujolais, nous récupérons l'autoroute A6 puis l'A89 et filons, mais le soleil se couche, nous éblouit de ses derniers rayons rasants puis disparaît à l'horizon.

Nous terminons tous feux éteints, la nuit tombe et rentrons dans Clermont sans lumière, nous déposons nos batteries à l'hôtel et repartons dans le noir total garer la voiture sur le parc fermé, où nous attendent Les Def ! Annie et André Deffontaine sont là en voisins et nous accueillent à bras ouverts. Nous sommes bien entendu les premiers et allons rapidement dîner pour pouvoir ensuite se coucher tôt, la journée aura été rude !

Le vendredi s'annonce encore sous le soleil, nous n'allons pas loin, juste quelques kilomètres pour rallier le circuit de Charade, avec ses reliefs et ses courbes plongeantes, pour une nouvelle épreuve, avant de reprendre la route et de déjeuner au château de Parentignat, avec un buffet pantagruélique au soleil, face au parc. Encore des spéciales, encore des inversions de batteries, encore de beaux itinéraires dans les Gorges de l'Ardèche où nous nous amusons à faire – gentiment – la course avec une Mini Cooper très affûtée ! Mais un nouveau problème se profile, une perte de puissance quand nous ouvrons les gaz à fond et un bruit curieux de vibration du côté de la dynamo !? Alors une fois sur le parc fermé de Villeneuve les Avignon, et avec l'aide des mécaniciens d'assistance de nos voisins et des pompiers-concurrents, nous découvrons que nous avons perdu un boulon de fixation de la patte de la dynamo qui tourne en biais, et donc a faussé son axe au risque de nous priver... de courroie et donc de refroidissement ! Un boulon sera vite trouvé et refixé malgré l'exiguïté de l'espace, mais nous n'avons pas d'explication à la perte de puissance notée dans l'après-midi, bien que le pompiste du dernier plein d'essence nous ait précisé que nous arrivions en fond de cuve, avec tous les concurrents passés avant nous ! C'est peut-être ça... !?





Nous avons à nouveau un dîner buffet debout dans le décor de la Chartreuse de Villeneuve lès Avignon, suivi d'une nuit réparatrice et bien sûr du chargement de la grosse batterie sur le secteur de la chambre de Nicolas !

C'est donc avec une certaine appréhension que nous abordons cette dernière journée : pas de circuit prévu mais des spéciales, à commencer par le Mont Ventoux, que nous commençons bien, mais terminons au pas, sans puissance, la montée finale nous étant fatale et nous coûtant 7 minutes de pénalités !!

Le déjeuner est aujourd'hui prévu sous forme de paniers pique-nique que nous dégustons sur une placette ensoleillée avant d'aborder la spéciale suivante. Cette spéciale est une belle route fermée qui est généralement utilisée lors du Rallye de Monte Carlo, mais dès les premiers virages, en montée, le manque de puissance nous oblige à quasiment nous arrêter, et donc très rapidement, à laisser passer les concurrents suivants partis derrière nous. Nous ne pouvons plus du tout monter, et nous nous laissons redescendre au niveau d'un point de contrôle. Mais comment en sortir de cette spéciale ? On ne peut pas redescendre car il est impossible de bloquer les voitures en bas, et on ne peut plus monter ! Alors on enlève une barrière qui bloquait un chemin empierré que l'on emprunte au pas, et on retrouve plus loin une petite route qui nous ramène vers Sisteron !

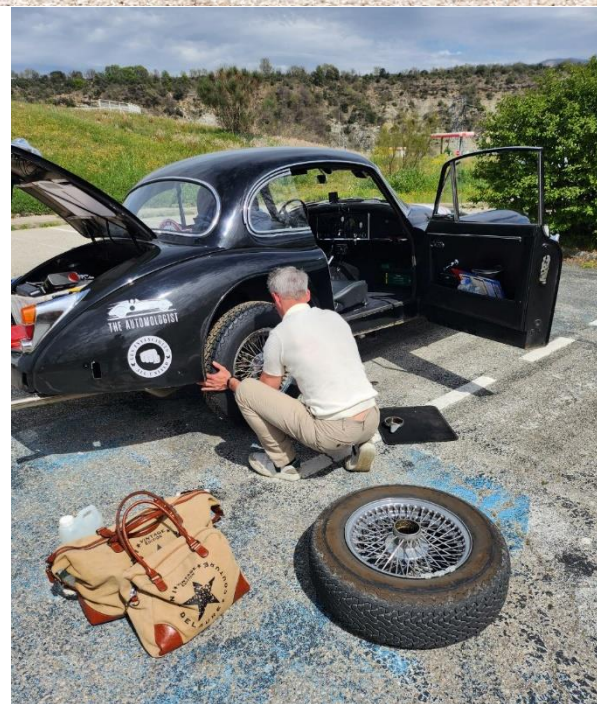
Nous décidons alors de laisser tomber l'itinéraire du roadbook qui nous faisait emprunter la Route Napoléon pour rallier Nice, et de prendre à sa place l'autoroute A51 qui va nous reconnecter sur l'autoroute du Sud ; cela fait 100 kilomètres de plus mais nous éviterons ainsi la montagne devenue infranchissable avec notre problème.

À la première aire de service, nous faisons le plein et décidons de changer le filtre à essence pour tenter de régler cette question de puissance qui baisse dès une forte accélération. L'opération prend une demi-heure car le modèle disponible n'est pas identique, et quand nous repartons, nous ne sommes pas sortis de la station-service que nous réalisons que nous avons planté une vis dans la roue arrière qui est à plat ! Encore une demi-heure pour changer la roue car nous n'avons qu'un petit cric bouteille sous la main, mais nous arrivons enfin à reprendre l'autoroute.





Hélas le changement de filtre n'apporte pas d'amélioration, alors nous nous arrêtons à nouveau pour le démonter et rouler sans filtre papier ! mais c'est peine perdue, les moindres légères montées sur l'autoroute se soldent par une chute de la vitesse, 110, 100, 90, 80, 70 km/h. Alors on s'arrête sur la bande d'arrêt d'urgence, on attend quelques minutes et curieusement, on peut repartir à fond pendant une dizaine de kilomètres et ça recommence... Notre progression est donc lente et soudain mon téléphone sonne : « Bonsoir la voiture 14 ?, ici la Direction de course, comment se fait-il que le Tripy vous localise hors parcours ? nous allons vous mettre en abandon ! » Je réponds et explique la situation et demande que l'on nous laisse une chance de franchir la ligne d'arrivée, même si on nous précise que presque tous nos amis de la Régularité sont déjà à Nice ; « On vous donne 2 heures ». Nous poursuivons donc la route, en remplaçant les arrêts de quelques minutes sur la BAU par une coupure du contact lors des descentes ! Et ça fonctionne !



Nous arrivons finalement à Nice après 1h40, l'honneur est sauf, nous passons la ligne d'arrivée, heureux de retrouver tout le monde sur la Promenade des Anglais. Le tour est terminé, il reste le cocktail final sur la plage et le lendemain dimanche le brunch avec la remise des prix, pas pour nous bien sûr, mais l'essentiel n'est-il pas de participer !?

Ce Tour Auto restera une expérience mémorable, un moment hors du temps, une découverte de paysages et de lieux souvent à couper le souffle, une semaine grisante ! Même si la performance n'a pas été au rendez-vous, car les lourdes pénalités pour ne pas avoir fait certaines spéciales nous ont fait plonger au fond du classement, nous gardons comme toujours ces images d'une aventure particulière avec des participants particulièrement agréables et des autos particulièrement exceptionnelles, grâce à une organisation particulièrement efficace et conviviale !

Pascal Négre

En annexe, voici un compte rendu de nos amis anglais du XK Club qui ont couvert le Tour Auto et fait la part belle à notre 150 ainsi qu'à la MK2 de Jean Claude Serpagli !

The
Competition
Department

Race to the Riviera

James Page rounds up all of the action from this year's Tour Auto



The 2025 edition of the Tour Auto covered a 2,000km route from Paris to Nice, and attracted a typically varied entry of more than 240 cars of a type that would have competed in the original Tour de France – a gruelling and prestigious event that was dominated during the 1950s and '60s by Ferrari's 250 series to the extent that some of those models are now known by the 'Tour de France' nickname.

All entrants on the modern incarnation follow the same route but they are split into two categories: Competition and Regularity. Cars in the latter class have to follow a 'target time' during the circuit races and maintain a particular average speed over the closed-road special stages. For those in the Competition class, it's all about completing both elements as quickly as possible.

The event started with scrutineering at Paris Expo Porte de Versailles, before the first leg to Dijon on Tuesday 8 April. The following day, they carried on to Mulhouse in the heart of Alsace, before heading to Clermont-Ferrand on Thursday 10 April. Friday then started with a race at the Charade circuit – now a permanent facility but previously a long, challenging

road circuit and occasional host of the French Grand Prix. Then they continued to Villeneuve-lès-Avignon before, on Saturday, the grand finale on the Promenade des Anglais in Nice.

The entry included a number of Jaguars, most of which were E-types, but Pascal Negre and Nicolas Giroud took part in the Regularity class in their 1960 XK 150 Fixed-Head Coupé. They were joined by the C-type of Alain de Glenn and Jean-Francois Boudaud, and the Mk2 3.8 of Jean-Claude Serpagli and Hervé Sarazin. The Competition section once again attracted a stellar entry that was split into categories depending on the age of the car. After five podium finishes in recent years, Damien and Sylvie Kohler finally took victory in their Cobra 289, just ahead of the Marcus Anderson/Nicola Arena Jaguar E-type. Category winners included the Group 4 Ferrari 308 of Jérémy Mennechet and Laurent Loubet, plus 'Mr John of B' in his spectacular Matra MS650.

The Argentine crew of Martin and Francisco Sucari topped the Regularity standings in their Porsche 911, while the de Glenn/Boudaud C-type finished 30th and the Negre/Giroud XK 150 was down in 90th position. For full results, see peterauto.fr.

This year's Tour Auto once again combined circuit races with closed-road sections. Shown above are the XK 150 of Negre/Giroud and the E-type of Patrick and Alexandre Bonnardel