

Présentation de François Chaffard-Luçon

Les voyages forgent la jeunesse

Est-ce parce que j'ai grandi dans l'univers des voitures de collection que me voilà à 29 ans et depuis déjà quatre ans à la tête d'un atelier que j'ai créé en Dordogne pour restaurer et entretenir les belles mécaniques et carrosseries ? Peut-être !!



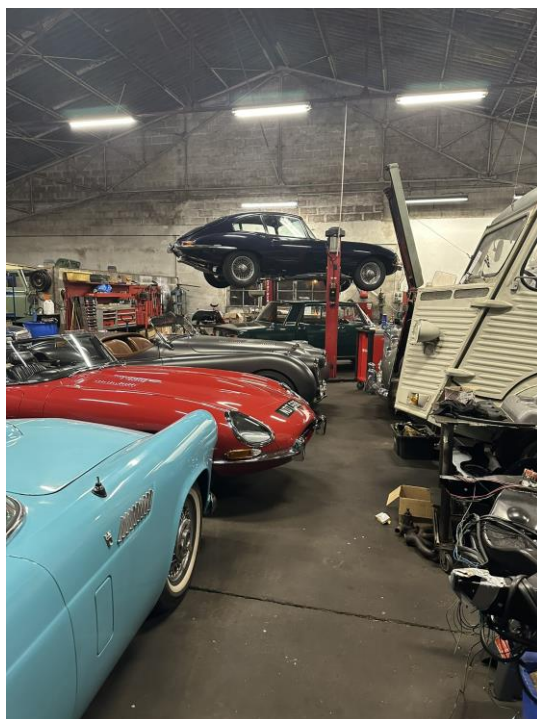
D'ailleurs, il va falloir que je répare cette 104Z paternelle, elle qui s'est étonnamment précipitée contre le mur de la ferme familiale alors que j'étais au volant, à douze ans, avec mon frère de sept ans sur le siège passager... L'avoir garée, l'aile en bouillie, contre une haie n'avait fait illusion que très peu de temps !!

Une autre Peugeot, une 404 berline Super Luxe de 1967 fût ma première voiture, achetée à 20 ans. Premières pannes, et premières réparations. L'Espagne, l'Irlande, le ski, cette automobile m'a accompagné partout pendant 5 ans avant d'enrichir encore plus mon coffre à jouet.

Une maladie certaine

Les Jaguar sont des autos que j'ai commencées à vraiment côtoyer lors de mes débuts professionnels notamment grâce à l'un de mes mentors qui nous accompagne toujours aujourd'hui, un retraité de la Franco-Britannique heureux de nous partager son savoir.

Type E, Mk, XK, beaucoup passent entre nos mains. Ma conclusion est très claire, **le Graal des sensations est une 120 Roadster**. Un modèle bien particulier qui m'a été confié par un fidèle ami collectionneur il y a un peu plus



d'un an. Elle avait besoin de beaucoup d'amour mécanique : trains roulants, refroidissement, freinage, carburation, beaucoup de travail...

Pendant cette même période, un rêve d'enfant me faisait de l'œil : j'avais entre mes mains l'auto parfaite pour avoir une chance d'être sélectionné en compétition pour participer au Tour Auto. J'en parle au propriétaire et lui explique que faire le Tour Auto sans assistance en compétition avec cette voiture serait la démonstration parfaite que celle-ci est fiabilisée à 100% !



Le test ultime

Deux mois plus tard, me voilà sur le départ du Tour Auto à Paris en direction de Biarritz. Tout est prêt mais deux choses me stressent un peu. D'abord, le suintement au presse-étoupe de la pompe à eau. Ensuite, la rencontre inopinée d'un charmant monsieur en train de nettoyer l'aile avant gauche de mon XK à la microfibre. Un concurrent qui roule en régularité sur une MkII et qui me met en garde sur la compétition et l'absence d'arceau sur mon XK, il s'agissait de Jean Claude Serpagli ! On se retrouvera tous les deux à Biarritz où il me félicita pour notre 5ème place au classement à l'indice et m'encouragea fortement à intégrer le Jaguar Exclusive XK.

Cette voiture m'a procuré des sensations uniques, mon premier « vrai » rallye. Ce suintement de pompe à eau me stressa tout le long de la course. Dès le premier soir, j'avais réussi à avoir une pompe à eau en spare, mais la voiture n'avait perdu qu'un litre de liquide de refroidissement sur toute la journée et le risque de casser un goujon ou autre au démontage et de risquer de devoir abandonner ensuite : hors de question ! Nous devons absolument arriver à Biarritz. Les jours passaient, la fuite grandissait, le liquide de refroidissement se retrouvait partout dans le pare-brise et le compartiment moteur.



Un peu de courage et de ténacité

Le dernier jour fut le plus critique. 5 minutes après le départ, l'allumage ne va pas. La tête d'allumeur est remplie de liquide de refroidissement. Je démonte, je nettoie tout et emballe l'allumeur dans un paquet de chips et du scotch pour le protéger puis, on repart. Mis à part cela, la voiture marche plus que bien, le moteur est une merveille. Elle ne chauffe pas, donc nous ne sommes pas inquiets. Arrivés sur le circuit de Paul Arnos, je panique et hésite à remplacer la pompe rapidement avant le top départ sur ce circuit, je renonce. Mon copilote hésite, je l'encourage, les niveaux sont bons et tant que le moteur ne chauffe pas, il peut rouler.

Tout se passe bien, cette dernière journée dans le Pays basque est longue, alternance de soleil et de tempête de pluie orageuse (et sans capote). Nous passons la ligne d'arrivée heureux, émerveillés par cette auto magnifique qui nous aura emmenés au bout du Tour !



Un amour est né

Une chose est sûre à la fin d'une telle expérience, cette voiture ne peut plus me quitter. J'ai donc fait l'acquisition d'une partie du bolide et compte bien un jour en avoir l'intégralité.

Une mécanique fiable lorsqu'elle est bien entretenue, qui démarre au quart de tour et nous conduit partout. Un 6 cylindres d'une souplesse et d'une agressivité époustouflantes, une ligne extraordinaire, des sensations d'un autre temps... Ces XK sont uniques, je suis tombé dedans...





Les statistiques du Tour Auto :

- 5 jours
- 2430 km
- 346 litres d'essence
- 14,23 l/100km
- 10 litres de liquide de refroidissement
- 4 produits anti-fuite
- 3 litres d'huile
- 9 boulons de 8 pour les serrures de malle arrière
- 1 nettoyage des bougies
- 4 nettoyages de la tête d'allumeur
- 2 graissages des carburateurs
- 3 graissages de la pompe à eau
- 1 bobine de Papier
- 6 bouteilles de Perrier Jouet

