

LE TOUR AUTO 2026 SELON FRANÇOIS CHAFFARD-LUÇON

François Chaffard-Luçon a participé pour la deuxième fois au Tour Auto avec sa Jaguar XK120 Roadster de 1954. Il nous raconte les péripéties de cette semaine harassante et passionnante.



Avec le Tour Auto, les participants sillonnent la France de long en large et évitent les travers pour espérer rejoindre Biarritz à la fin de la semaine après plus de 2200 km de périple. Pour François Chaffard-Luçon, cette édition est celle de la confirmation après une première où il tâtonnait. Il se connaît, il connaît sa voiture et sait les difficultés du Tour Auto. Tous les matins, c'est lui qui s'occupera de démarrer la voiture *« je la connais suffisamment pour savoir que si au premier coup de démarreur, elle ne se réveille pas, c'est qu'il y a un problème. Je refusais que mon copilote la touche afin de savoir exactement ce que je faisais. »* On le comprend aisément. Il effectue ce Tour Auto avec un nouveau copilote, Jean Cailliau avec lequel tout va se passer à merveille, une belle synergie s'est opérée entre les deux copilotes pendant cette semaine, ce qui permet d'effectuer les trajets en toute quiétude.

Avant le départ, un grand cérémonial a eu lieu. « On a pu parader dans Paris, passer sur les Champs-Élysées, escortés par la Garde Républicaine avant de rejoindre le Grand Palais où tous les participants étaient rassemblés. » Des visiteurs pouvaient venir admirer les sublimes autos préparées avec soin pour participer à cette compétition d'endurance. Elle démarre le mardi, très tôt le matin. Mais avant, quelques mesures de précaution vont être prises. « Dès le premier jour, j'ai dit à mon copilote que je lui laissais le volant sur les spéciales et le circuit pour cette première journée. Je sais d'expérience que les accidents surviennent le premier et le dernier jour sur le coup de l'excitation. Connaissant mon tempérament un peu joueur et par sécurité d'avoir une voiture à l'arrivée, j'ai préféré lui laisser le volant. Je me suis occupé des liaisons. »

La première journée se terminait à Clermont-Ferrand, lieu magique s'il en est pour tout amateur de pneumatiques Michelin. D'ailleurs... « on a eu une surprise : juste avant d'arriver au Parc Fermé, les organisateurs nous ont fait passer sur l'anneau de vitesse Michelin d'époque ! Sans limite de vitesse fixée, j'ai pu atteindre les 190 km/h sur l'anneau avant d'arriver sur le Parc Fermé de cette première journée. »







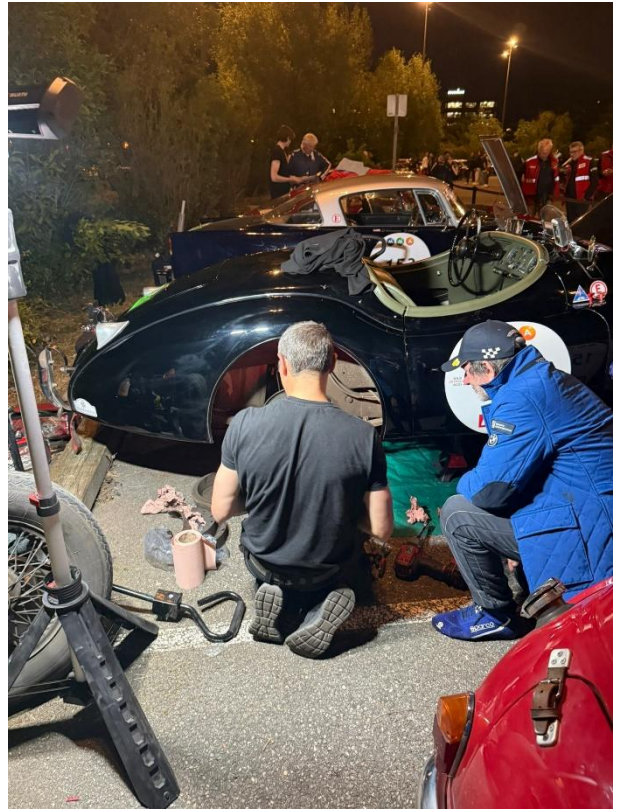
La deuxième journée commence, départ de Clermont Ferrand pour atteindre le Pont du Gard. Pour la première spéciale de cette journée, c'est au tour de François de prendre le volant et d'avoir une surprise à la fin. *« A l'issue de la spéciale, Jean m'a dit 'ok, tu connais la voiture, je te laisse faire toutes les spéciales jusqu'à la fin du rallye'. Non seulement on s'est bien entendu mais cette phrase m'a prouvé qu'il me faisait confiance et m'a, en même temps, permis de gagner en confiance moi-même. »* Cette absence de tension rend ce type d'expérience bien plus agréable. A la suite de cette première bonne nouvelle et preuve de confiance, les deux compères et leurs concurrents parcourent les Cévennes et courent deux autres spéciales jusqu'à arriver au Pont du Gard offrant une vue magnifique. Jusqu'ici, rien à signaler sur la voiture mais à l'arrivée au Parc Fermé de cette deuxième journée, les freins semblent avoir chauffé... *« Je fais contrôler la voiture par mon chef d'atelier. Les tambours avant ne signalent rien d'anormal, on est rassurés. On prend part au cocktail dinatoire face au Pont du Gard, somptueux. »*



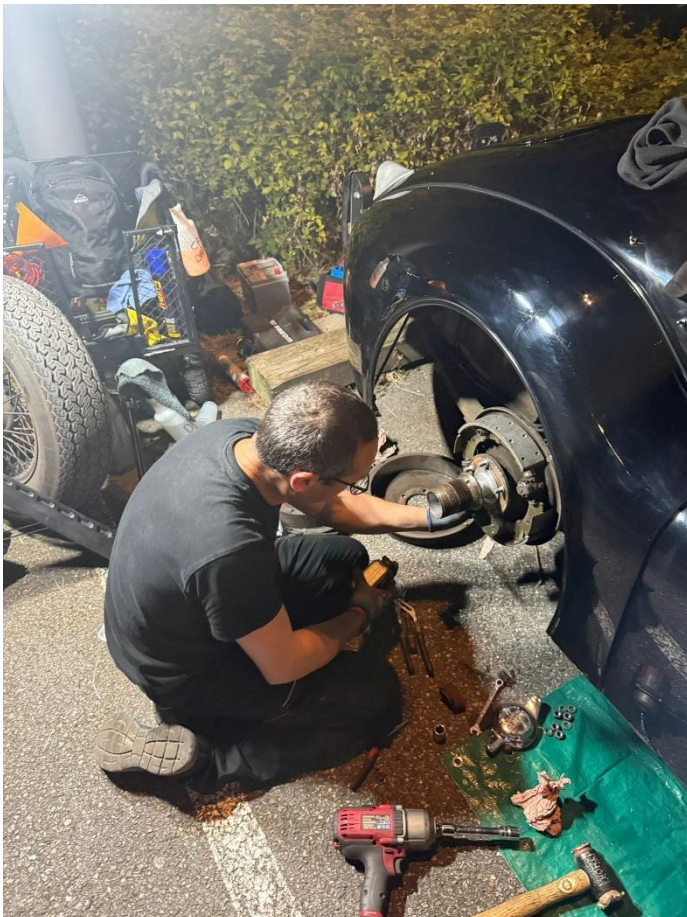
La troisième journée a pour point d'arrivée Toulouse. Mais il va y avoir un petit caillou dans la chaussure...
« La première spéciale se déroulait dans le sud des Cévennes, grande spéciale longue de 13 km qui monte et descend énormément, on met la voiture à rude épreuve. Quand on s'arrête à la fin de cette spéciale, on s'apprête à décasquer quand on s'aperçoit que les deux tambours de frein arrière fument énormément. On se remet à rouler rapidement pour les faire refroidir. On fait comme on peut pour la deuxième spéciale. » A l'arrivée, deux gendarmes de la garde républicaine, qui escortent tout le long du Tour Auto, attendaient les participants. François connaît l'un d'eux qu'il a rencontré lors de sa première participation et revu l'année dernière. Ce gendarme vient lui parler : « il paraît qu'il y a des embouteillages à Albi, si vous voulez on peut vous y escorter ». François continue « je vais voir les propriétaires des deux voitures avec qui on a passé les premiers jours, c'est-à-dire les numéros avant et après moi, une OSCA berlinette et une Maserati A6, et je leur dis « suivez-vous, on va suivre les gendarmes jusqu'à Albi. » Les deux motos se placent devant nous, nous ouvrent la voie, allument les gyrophares... On couvre les 140 km, escortés par les gendarmes ce qui signifie qu'on ne s'arrête pas aux feux, ils nous ouvrent la route sur les ronds-points... » Et, à l'arrivée à Albi, surprise : pas d'embouteillages. « C'était juste un prétexte, on s'en doutait. »



Le circuit d'Albi sera couvert par Jean « *comme il était acquis que je faisais les spéciales, je lui laisse les circuits.* » Tout s'y passe bien, direction Toulouse après cette course et arrivée au Parc Fermé au musée Aeroscopia dans lequel se tient le dîner ! Les avions dans tous les sens, c'est assez vertigineux. Mais... difficile de dîner sereinement : les problèmes de freins matinaux trottent encore dans la tête. « *En repensant à ce qui s'est passé le matin, j'ai demandé à mon chef d'atelier de poser la voiture sur chandelles cette fois-ci, et de contrôler les tambours avant et arrière. On a bien fait ! On s'aperçoit qu'au niveau des tambours arrière, on a une garniture de mâchoire de freins qui s'est décollée. Et donc c'est très dangereux parce qu'il suffisait qu'elle parte dans le mauvais sens et ça pouvait bloquer la roue !* » Plus de peur que de mal, François avait prévu dans sa liste de pièces en spare « *j'avais des jeux de mâchoires en sus. On a ouvert les tambours et remplacés les mâchoires avant de repurger le système de frein.* » Cette opération a duré une heure sur le Parc Fermé, un temps nécessaire malgré tout « *si on n'avait pas eu la pièce, ç'aurait pu causer de gros dégâts...* »



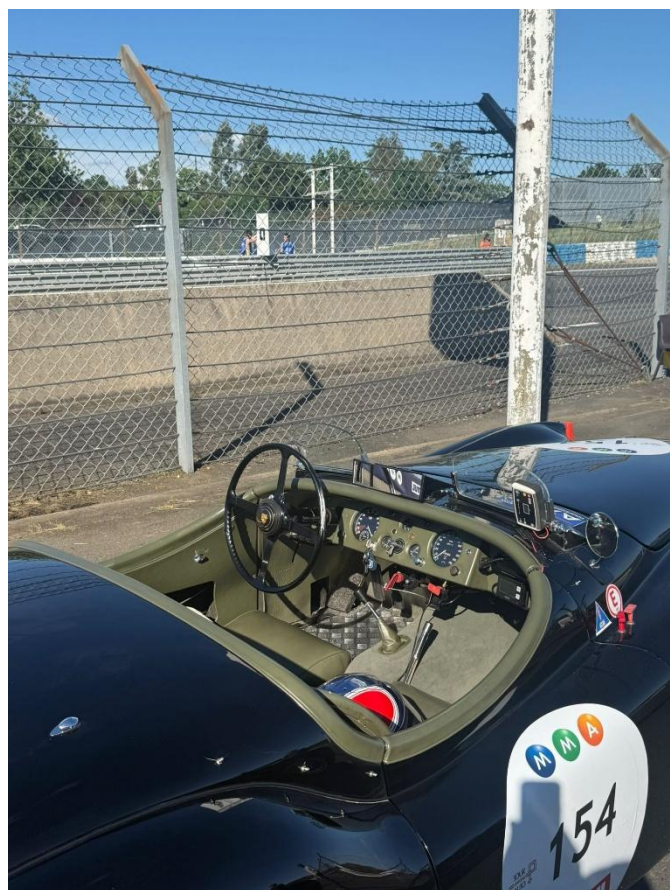
« Le Tour Auto est un marathon »



Le lendemain, direction Pau en passant par les Pyrénées. « Les spéciales étaient les mêmes qu'il y a deux ans, j'ai réussi à signer des bons temps. Par la suite, je n'étais pas en grande forme, j'ai dormi pendant la liaison entre le haut des Pyrénées et l'arrivée de la deuxième spéciale de la journée, juste avant le circuit de Pau Arnos. 15 kilomètres après cette spéciale qu'on a bien réussie, on arrive sur le circuit sur lequel Jean doit rouler. » Mais en y arrivant, une mauvaise nouvelle arrive : en raison d'un important orage, cette spéciale a été annulée... « J'étais dégouté parce que quand ils annulent une spéciale pour les plateaux compétition, ils ne prennent pas en compte mon temps. Et quand j'ai regardé le temps que j'avais réalisé et en le comparant aux temps des autres voitures du plateau qui y sont passées, j'avais mis 40 secondes à mes concurrents directs ! »

L'orage prévu sur la spéciale est arrivé sur le circuit. « On ne roulait pas à ce moment-là, mais cette météo a inquiété Jean. Il était un peu fébrile avant de prendre le volant. Je l'ai remis en confiance, il a piloté tout en sécurité. La route jusqu'au Parc Fermé de Pau s'est déroulée sans encombre. » Le bilan de la journée est plutôt bon : les problèmes de freinage ont disparu !





Dernière journée, déjà... Et un début stressant. « Jean s'est fait mal à l'épaule en rétrogradant en seconde sur le circuit de Pau Arnos. Il ne se sentait pas de prendre le circuit ce matin-là... Ça m'a stressé car depuis le début de la semaine, je n'avais couru que les spéciales. Je ne connaissais pas forcément les comportements des autres concurrents sur circuit... Dans mon malheur, j'ai eu de la chance, je connais bien le circuit de Nougaro parce que j'avais déjà tourné dessus. Simplement, j'ai pris un maximum de sécurité tout le long de la session. Je me suis un peu fait peur à une reprise dans une épingle, une 356 derrière me gênait un peu. » Tout s'est bien passé à part une chose... « j'ai peut-être un peu trop roulé sur les vibreurs » Résultat : ça a sectionné la fixation du pare-brise Brookland windows côté droit. Le passager n'a donc plus aucune protection. « On a pu expérimenter la nécessité d'avoir un pare-brise. Malgré la taille de cette vitre, elle protège quand même les occupants. Là, on se prenait vraiment tout l'air dans la tête. »

Après Nougaro et cette expérience fâcheuse, direction est prise vers la dernière spéciale qui se déroule dans l'arrière-pays du Pays basque de Biarritz. *« Je la connaissais aussi, mais elle était en sens inverse cette fois. On l'a fait tranquillement pour arriver sereinement et ne pas faire les fous. Après ça, on a filé à Biarritz sans encombre et sous le soleil. »*



Mais la course est cruelle et le rappelle bien trop souvent. *« J'ai appris qu'un camarade, le seul autre de la compétition à courir sur une XK120, Peter Terrel, très connu des circuits pour avoir participé à près de 10 éditions de Le Mans Classic a cassé son châssis sur la dernière spéciale. J'étais très triste pour lui, je l'ai vu arriver en larmes. Il m'a tout de même félicité pour mon score. Heureusement, il va réparer sa voiture et la remettre en état pour revenir. »*

Les repas suivent, le dîner puis le brunch le lendemain où Jean et François ont été appelés pour la remise du prix de quatrième à l'indice de performance. *« Nous sommes partis très rapidement après car ils annonçaient un énorme orage sur Biarritz. Nous sommes rentrés en Dordogne par la route, ce qui était très important pour moi de partir et revenir chez moi en roulant avec la voiture. »*





Une semaine longue, les réveils sont très matinaux et la route n'est pas de tout repos... « C'est très intense, il me faut au moins 8-10 jours pour m'en remettre. Elle engendre un tel épuisement que je me suis endormi sur mon bureau à l'atelier la semaine d'après, à 14h, en pleine journée... Il faut réussir à remettre les idées en place. »

Et par rapport au Mans Classic qu'il a couru l'année dernière ? « C'est totalement différent. Le Tour Auto, on roule toute la journée, Le Mans Classic on roule environ 3h dans le week-end. En revanche, j'ai le sentiment que le circuit sarthois fatigue davantage la voiture que le Tour Auto, on est toujours à devoir pousser la voiture dans ses retranchements, à aller très vite en ligne droite et freiner très fort avant les virages... Surtout, le Tour Auto, c'est très timé. On doit respecter des temps précis entre les liaisons, on a tout juste le temps de faire le plein mais pas de prendre un café. Quand on arrive sur les circuits, on a 10 minutes de briefing pilote, on rentre pour les essais, on court, on repart 10 minutes après la fin... Le Tour Auto, c'est un marathon : il ne faut pas jouer les fous au début, ni à la fin, ni au milieu. Le but est de prendre le moins de pénalités possibles, ce qui passe par une préparation fine afin de bénéficier d'une voiture fiable et de l'exploiter convenablement, pas au-delà de ses limites. Il suffit qu'on ait un problème mécanique d'importance, et on va prendre du retard... »





Une vraie compétition dans laquelle François Chaffard-Luçon se satisfait de sa belle quatrième place à l'indice de performance. « Malgré ses 1150 kg – c'est une tout acier – et ses freins à tambour, elle a un bon indice de performance. Il y a deux ans, j'étais arrivé 5^{ème} sans forcer. Cette année, j'en ai demandé un peu plus à la voiture, mais pas beaucoup. Cependant, si on regarde le classement à l'indice de performance, les trois voitures devant moi disposent d'indices de performance beaucoup plus élevés. » Comment faire alors pour aller les titiller ? « Tout se joue sur la fiabilité. Typiquement, le vainqueur de cette année courrait sur une Alfa Romeo. Il y a deux ans, je me souviens qu'il avait cassé son moteur l'avant dernier jour. Il a un bon indice de performance, mais il est aussi et surtout 400 kg moins lourd que la XK ! Je réfléchis à comment améliorer mes performances et rivaliser avec ceux mieux classés. Ce n'est pas facile. Tout se joue aux freinages. Nous l'avons expérimenté, les freins chauffent au bout d'un moment... Je suis en train de voir avec des spécialistes anglais pour réaliser des tambours avec des mâchoires et des garnitures de freins très particulières pour la compétition. Mais je vais faire attention. Parce que si je la prépare trop, j'ai peur d'être trop confiant et de me sortir trop rapidement... » Il estime qu'il était à environ 90% des capacités de la voiture. Il loue les spécificités de sa monture « la direction est très agile et légère, l'extraordinaire moteur 3,4 litres est indestructible » mais tempère toujours sur les ralentissements... « il faut freiner très fort surtout aux abords des épingles dans les spéciales. »



Pour cette deuxième participation, la voiture était dans une configuration conforme à son époque, sans arceau ni harnais de sécurité. *« Le premier jour, la pluie nous a bien rafraîchi... Heureusement, on a eu très peu d'eau à l'arrêt. C'était assez désagréable, et en même temps ça nous ramenait à cette époque. Chaque soir, quand on se couche, on ne pense qu'à une chose : espérer que la voiture redémarre le lendemain ! »*

Alors, l'année prochaine, un nouveau Tour Auto ? *« J'y participe que tous les deux ans, quand le parcours passe par le sud-ouest parce que je suis basé en Dordogne, j'ai des copains qui viennent me voir et peuvent m'aider en cas de problème. Ça peut encore changer, les décisions ne sont pas gravées dans le marbre. Et puis, ça me permet d'alterner Tour Auto et Le Mans Classic... »* Il ne compte pas s'arrêter là *« j'ai pour objectif de constituer une écurie exclusivement de XK120 préparées pour la course. J'en ai trois qui sont prêtes, j'aimerais en avoir cinq au total. »*

Peu de temps après l'arrivée, François a eu l'honneur d'être visité par notre Président Éric Denaiffe pour le féliciter de sa participation. On l'a compris : pour la prochaine édition, il ne sera plus question d'aucune figuration !

