

NAISSANCE DE L'XJR-S

Ce texte est le résultat de mes différentes recherches sur la naissance de XJR - S pour savoir le pourquoi, comment et avec qui cette voiture est apparue. Cela s'adresse aux personnes qui connaissent déjà un petit peu l'histoire de JAGUAR et de TWR. Je ne fournis pas les données techniques que je trouve parfois fastidieuses.

L'XJR-S est le seul modèle de chez Jaguar à être un dérivé de la compétition vendu dans le réseau de la marque d'où la phrase « **la course améliore la race** » prend toute sa signification avec l'XJR-S. L'XKR 8 et XKR ne sont que les filles de l'XJR-S dont le père est Tom Walkinshaw, elles ne sont pas le reflet de la course mais un prolongement marketing de l'XJR-S, Et si l' XJ-S était sorti avec les améliorations de l'XJR-S, aurait-elle eue une autre carrière ? Seul un débat entre les passionnés peut apporter une esquisse d'un début de réponse.

- Un petit rappel historique pour savoir comment et pourquoi est né le programme XJR-S, donc il était une fois...

En Europe. Jaguar par l'intermédiaire de British Leyland, cherche à revenir en compétition pour rehausser son image déplorable. Pour Jaguar la course véhicule une bonne publicité. Dans sa gamme à l'époque, il n'y a que l'XJ 12C qui a le gabarit pour le championnat Européen, la Type E étant en fin de vie. La préparation est confié à BROADSPEED en 1976, les résultats sont catastrophiques : aucune victoire et trop chère pour ce genre de résultats. Au bout 1 ans et demi Jaguar « British Leyland » arrête les frais, mais garde en mémoire l'idée d'une amélioration de l'image par l'intermédiaire de la compétition.



Aux USA. Le premier à avoir mis l'XJ-S (475 CV) sur circuit fut Bob Tullius en juillet 1976, avec son groupe 44 et l'aide de British Leyland USA qui pour eux était un bon outil de promotion. Avec de bon résultat en 1976, 1977 & 1981, Jaguar US améliore ses ventes. Mais en 1982 B.L U.S.A a d'autre projet pour lui : l'endurance.

En Europe.

En 1978, un projet privé d'une XJ-S aux 24 Heures du Mans est abandonné.

Qui a choisit l'un ou qui a demandé à l'autre ? Sans le savoir pour l'instant, ils ont des ambitions communes.

Du côté de Sir John EGAN aux commandes de Jaguar (chez BL depuis 1980), après avoir vu le travail sur l'XJ-S de Bob Tullius au US et suite aux résultats du Groupe 44, il désire engager Jaguar dans un championnat d'Europe des voitures de tourisme ou E.T.C.C, il cherche un Préparateur car il a beaucoup à faire du côté de la production et de la recherche.
Pourquoi TWR ?

Après avoir observé les résultats du TWR avec les ROVER Vitesse depuis 1980 et sa victoire en 1981 au 24 Heures de Spa avec MAZDA.

Du côté de Tom, il veut développer sa société TWR avec l'aide d'un grand constructeur (et de ses puissants bureaux d'études). Après avoir arrêté ses collaborations avec BMW et MAZDA, il propose en 1980 à ROVER (avec un choix, peut-être patriotique) d'améliorer leur Rover Vitesse, ce qu'il réussit parfaitement.

Tom est le représentant de MOTUL (FR). **MOTUL** en Angleterre.

Il a un budget pour le championnat d'Europe mais cherche une auto (l'XJ-S est maintenant capable de faire le championnat d'Europe en groupe A, il la trouve lourde, sous motorisée et la base trop grosse mais avec un certain potentiel, son premier but sera de l'alléger). Ses talents de pilote, d'homme d'affaires et de préparateurs sont toujours accompagnés par ces 3 paramètres : les libertés laissées par le règlement, les forces et les faiblesses de l'opposition et celles de sa propre voiture, après avoir choisi son auto il applique sa devise : fiabilité avant la victoire.

1982 Groupe A ou E.T.C.C

Les adversaires sont les BMW 628i.
-La polémique sera les vérins de levage pneumatique.

Ils seront acceptés.
Pour cette année 5 victoires sur 11 courses.
24 heures de Spa : 9^{ème} heure : train AV faussé, 8^{ème} heure : sortie de route.



1983 Groupe A ou E.T.C.C



Les adversaires sont les BMW 635csi.
-La polémique est l'aileron sous le pare-chocs arrière avec un radiateur d'huile car les autos doivent se rapprocher le plus possible de l'original.

Aucun déclassement.

Pour cette année 6 victoires sur 12 courses
24 heures de Spa : abandon pont AR.

Complément d'informations : DVD résumant la saison E.T.C.C 1983

1984 Groupe A ou E.T.C.C et naissance de la pré-XJR-s.

En janvier Tom à le projet de vendre une XJ-S « spéciale » 3 par semaine puis 300 par an. Le style est de Peter Stevens et Alan Scott pour le moteur. Tom roule avec un 6,4 litres. 1984 naissance de la pré-XJR-s. Pourquoi pré ? En 84 l'XJ-S est modifiée par TWR et ressemble plus à du tuning ,en 1988 avec Jaguar Sports , elle devient XJR-S , vendu dans le réseau et présent dans le catalogue de la gamme du grand constructeur. La philosophie de Tom pour un coupé typé sport est : avec un modèle de base le modifier vers la voiture de course et non une voiture de course version civile.



Pour la course, une version 6 litres de 360 ch et 55 mkg est prévue, non validée.



Pour cette année :7 victoires sur 12 courses , Tom a le titre de pilote champion d'Europe.
24 heures de Spa : 1
Complément d'informations : DVD résumant la saison E.T.C.C 1984.

Différents types de badges dans les premières années.



Premier catalogue, permettant d'acheter des éléments de carrosserie, de suspension et autres.

Le flou des types moteurs permet à certain de vendre des 5.3 litres en 6 litres et des kits vendu et monté hors de Kidlington permet de faire de belles copies , donc comment certifier une « vrai » XJR-s , entre celle préparé par TWR et celles modifié par un particulier ?



Grand Prix de Macao



Les Groupe A étant interdit en Europe, le TWR est contraint de participer à des courses « exotiques ».

Premier et second au GP de Macao.

Un cigarettier sponsorise le TWR, un autre le fera en Groupe C.

1985 Mort de Sir William LYONS le 8 Février

BATHURST ou JAMES HARDIE 1000

Classement : 1, 3 & 49.

Complément d'informations :

DVD résumant la course de 1985 et 2 livres sur la course.



1986

Course au Japon .Tom arrête d'être pilote.

1987

Courses en Nouvelle-Zélande.

Que sont devenues les voitures de course?

Entre musée au US et collection privé, où certain continu de courir avec.

La victorieuse de Spa est au JDHT (acheté 99 000£).

- Les chiffres, avant JAGUAR SPORT, du nombre de modèles et de versions moteurs ne sont que pur suppositions, hypothèses, extrapolation et autres. Ceux cités ci-après le sont par recoupement avec le JDHT.

1988



Naissance de JAGUAR SPORT en mai pour, peut-être, contrer les autres préparateurs nationaux et Allemands.



Version US qui est obligée de garder la partie noire « absorbante ».



Série spéciale « LE MANS » avec un 5.3 litres et limitée à : 100 exemplaires fabriqué en Août.

1989

Le 6 litres est disponible en Septembre. Pourquoi la version 6 litres avec l'injection Zytek ? Peut-être un vieux stock du Groupe C.

Rachat de Jaguar par Ford en décembre. C'est le début de la fin pour l'XJ-S.

Nombre de 5.3 litres : 206.

Nombre de 6 litres apparu en octobre : 66.

1990

Vente en France à partir de cette année.

Option : déchromage

Nombre de construit : 328



1991 Restyling de l'XJ-S donc de l'XJR-S.



Présentation de l'XJR-S restylé le 11 septembre au Salon de Frankfort (tiens, tiens, cela ne vous rappelle-t-il pas la présentation de l'XJ-S en 1975 même période le 10, même lieu).

Option : chargeur CD
Nombre de construit : 65

Version US, la partie noire du pare-choc disparaîtra en 1993 sur les modèles standards.



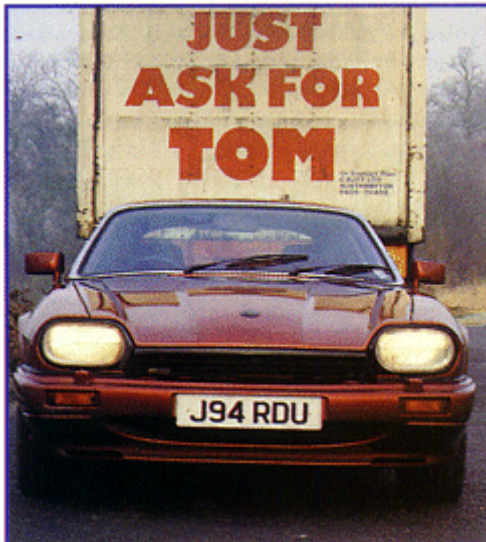
1992

Nombre de coupé construit : 283 et 34 XJR-S cabriolets sont vendus aux USA.

Petit restyling : Les poignées de portes encastrées et air bag conducteur.
Option : chargeur CD

1993

TWR Nouveau logo du TWR
16 XJR-S cabriolets sont vendus aux USA.
Nombre de coupé construit : 23
Arrêt de fabrication : mai



AUJOURD'HUI...

Des passionnés de la course automobile et enthousiaste de l'XJ-S (à ce jour en GB) célèbrent la naissance de l'XJR-S sur circuits et les propriétaires perpétuent le résultat sur les routes.

xjsfanxjrs 2007