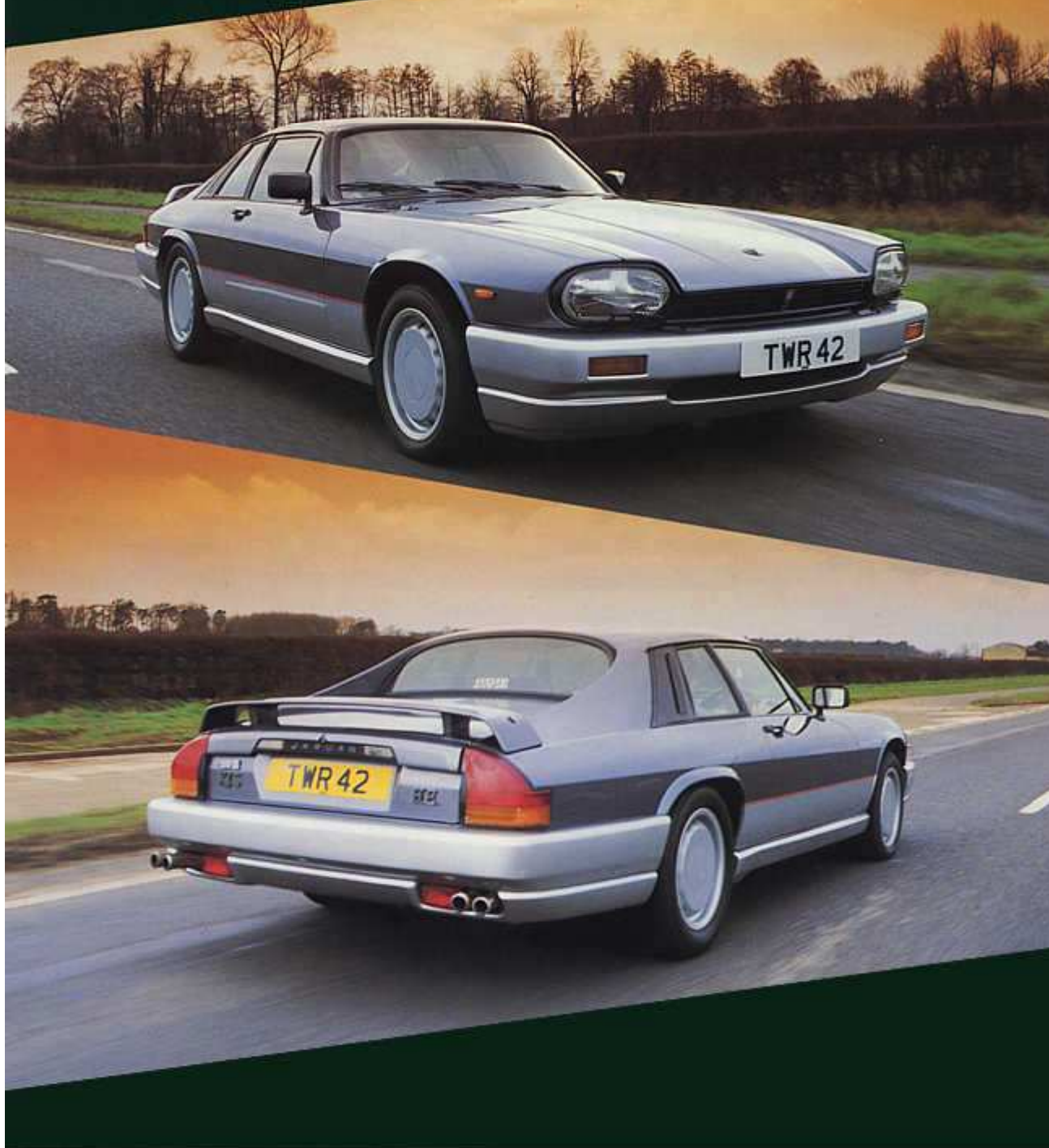


TWR JAGUAR Sport



(Note d'xj-story.com : ce catalogue ne porte pas de date. Il a pu néanmoins être établi que l'édition date de fin 1986 - début 1987, avec pour les voitures, des photos des années 1984 à 1986.)



Notre expérience de la compétition.

Les voitures Jaguar sont avec juste raison fières de leur passé en compétition, et Tom Walkinshaw est l'un de ceux qui ont grandement contribué aux succès de Jaguar en Europe.

TWR, Tom Walkinshaw Racing, est une entreprise hautement professionnelle et qui a obtenu des résultats éminents dans la préparation de voitures pour la route et les circuits. Ce succès phénoménal résulte du fait que les voitures de TWR ont cumulé les trois premières places dans plus de 70% des compétitions où elles ont été engagées.

Cette réussite ne s'obtient pas par la chance mais résulte à la fois d'une préparation méticuleuse des voitures, en veillant à tout, de connaissances théoriques et pratiques en mécanique sans égal, d'une veille attentive dans le domaine de la technologie et de l'innovation, et bien entendu d'une équipe de pilotes très rapides.

Dès le milieu de 1981, Tom Walkinshaw s'était mis à la recherche d'une voiture adaptée pour l'engager dans le Championnat d'Europe de Tourisme, le domaine de prédilection de BMW jusque là.

De fait, le choix du coupé XJ-S allait de lui-même, en particulier grâce pour cette voiture, à sa suspension à bras superposés, à des passages de roues permettant le montage de roues et de pneus de compétition, et au fameux moteur V12 à ACT.

A partir d'avril 1981, avec le soutien de Motul et sous ses couleurs, puis ensuite pendant deux ans avec le concours de Jaguar, et jusqu'à la fin de la saison 1984 qui se clôture en octobre sur le circuit de Mugello, la voiture a été améliorée et développée en une formidable machine à gagner. Même si la voiture n'a pas été invincible, le nombre de victoires et aussi de doublés et de triplés en vainqueurs, atteste que l'équipe de mécaniciens et d'ingénieurs de TWR avaient bien travaillé.

Tom Walkinshaw lui-même remporta le titre des Conducteurs, avec la domination de Jaguar dans la classe de la cylindrée la plus élevée. Après le titre du Championnat d'Europe de Tourisme, Jaguar s'est tourné en 1985 et 1986 vers le Championnat Mondial d'Endurance, pour produire une voiture pouvant se mesurer aux meilleures, Porsche, Lancia, Lola, Rondeau, Tiga et WM-Peugeot.

Développement des XJ-S, de la piste à la route via le bureau d'études.

C'est l'expérience de la course qui a permis à TWR de mettre au point une version à haute performance, destinée à un usage routier. Ce n'est pas que TWR ne sache pas présenter une voiture à l'allure d'une voiture de course, loin de là! En tout point, l'objectif de TWR a été de produire une voiture avec les qualités habituelles des Jaguar, le luxe, le silence, la performance sans effort, et de leur ajouter des équipements hérités de la course : plus de puissance, une maniabilité et un freinage améliorés, et une présentation sortant de l'ordinaire.



Dans sa simplicité, l'approche du styliste Peter Stevens a consisté, dans le travail d'étude des modifications esthétiques, à faire en sorte qu'au quotidien, la voiture soit aussi utilisable que la version de base, sinon mieux. Pour cet XJ-S, l'apport original du styliste est illustré par l'aileron arrière dont il a proposé le dessin. Ce n'est qu'après qu'il ait été testé dans la soufflerie du M.I.R.A. que cet aileron de type aérofoil a été mis au point. D'autres modifications et améliorations apportées aux éléments de la carrosserie ont réduit le Cx de la voiture de près de 13%, avec cependant davantage d'appui aérodynamique à l'avant comme à l'arrière.

Peter Stevens, enseignant en Design Automobile au Royal College of Art, a collaboré avec Tom Walkinshaw pendant plusieurs années, au début pour dessiner la Ford Capri Groupe 5 de Tom, puis ensuite sur des modifications de la carrosserie de la Mazda RX7 qui, dans la catégorie Tourisme, a remporté les 24 Heures de Spa, en 1981. Son travail avec les ingénieurs de chez TWR a consisté à améliorer le "look" de ces voitures, sans toucher à la tôle des panneaux de carrosserie.

Approuvé par le T.U.V.

Le "Technischer Uberwachungs Verein" est en Allemagne un organisme qui n'a pas exactement d'équivalent en Gde Bretagne. En charge du contrôle technique périodique des voitures, le T.U.V. étudie, teste et valide tous les parties constitutives des véhicules, ainsi que des équipements modifiés pouvant être ajoutés aux voitures et mis sur le marché : jantes, pneus, freins, amortisseurs, éléments de carrosserie et même les volants. Le T.U.V. a une réputation européenne et toutes les pièces utilisées par TWR ont reçu son agrément.

Motorisation.

Les versions TWR des XJ-S présentent, pour la motorisation, des constituants fabriqués et montés à la main, que l'on ne peut pas rencontrer dans une production en série, sur la chaîne.



Trois types de moteurs sont disponibles, le 6 cylindres 3.6, et les V 12 en 5.3 et 6 litres. Sur les deux premiers, la cylindrée est celle des voitures de série, mais une puissance accrue de 10% résulte de l'utilisation d'un échappement "libéré", en inox. Les vitesses maximales dépassent respectivement les 225 et 255 km/h.

Pour le V 12 6 litres, la cylindrée accrue résulte d'une course majorée, avec un vilebrequin modifié et des pistons forgés. La puissance maximale dépasse un peu les 380 CV (norme BHP) pour une vitesse maximale voisine de 275 km/h, ce qui place la voiture dans le peloton des supercars. Les moteurs 6.0 sont assemblés à la main par les mécaniciens de chez TWR, testés au banc puis vérifiés, et sont montés uniquement sur commande à l'usine de Kidlington.

Transmission.

De base, celle-ci reste la boîte auto., à 3 ou 4 vitesses selon le type de moteur. En option, elle peut être remplacée par une boîte manuelle à 5 rapports rapprochés, ce qui permet d'utiliser et d'apprécier à son juste niveau la puissance accrue, et est un atout majeur de la voiture. Pour les tenants de la boîte auto., le système modifié Quick-Shift de passage des vitesses rend les changements plus rapides, à la montée comme à la descente.

Freins.

Du fait de la puissance accrue du moteur, les freins ont été modifiés pour une efficacité améliorée de leur action. Avec l'expérience de la compétition, TWR a remplacé les disques pleins, à l'arrière, par des disques ventilés d'un diamètre de 270 mm, alors qu'à l'avant, les gros disques de 295 mm de diamètre sont freinés par des étriers en alliage à 4 pistons, pour diminuer la pression à appliquer. Des plaquettes à haute résistance sont utilisées dans les freins des quatre roues.



Suspension.



C'est dans ce domaine que les enseignements tirés de compétitions acharnées, ont été les mieux valorisés. Le niveau de tenue de route se situe largement au-dessus de ce que l'on rencontre habituellement sur la route, mais sans perdre de vue la facilité d'utilisation. L'effet recherché est obtenu par la combinaison de ressorts plus fermes, d'amortisseurs à gaz conçus spécialement pour TWR, et d'un abaissement de l'assiette de la voiture. L'effort de TWR a porté sur la maniabilité en virages serrés, la réduction de la prise de roulis améliore le contrôle de la voiture dans des grandes courbes passées à vitesse élevée, sans affecter la souplesse de la suspension dans les allures modérées. Des modifications de l'assistance de la direction permettent, en conduite sportive, une meilleure perception des réactions de la voiture à travers la direction.



Des coloris spécifiques de peinture peuvent être obtenus, les parties chromées peintes en noir satiné ou à la couleur de la carrosserie (encadrements des vitres et des phares, rétroviseurs).

A l'intérieur, à l'avant et à l'arrière, les panneaux centraux des assises et dossiers des sièges sont tendus de tweed, d'une teinte associée à celle de la carrosserie, et un volant à quatre branches revêtu de cuir vous accueille lorsque vous vous installez à la place du conducteur.

Jantes et pneus.



Des jantes en alliage d'un dessin spécifique, en dimensions 8" x 16", abaissent l'assiette de la voiture et assurent une meilleure ventilation des disques de freins avant. Ce sont des pneus à taille basse et adaptés à des vitesses élevées, des Goodyear NCT Eagle, qui sont utilisés, en dimensions de 225/50/VR16 à l'avant et de 245/55/VR16 à l'arrière. Des jantes de 7 1/2" x 15" peuvent également être utilisées avec les pneus des XJ-S de série.

Carrosserie et aménagement intérieur.

Des éléments jouant sur l'aérodynamique sont les seules modifications apportées à l'apparence extérieure, dans la transformation proposée par TWR JaguarSport.



Ici, la modification apportée constitue un tout, complet et harmonieux, mais toutefois des aménagements spécifiques peuvent être mis en place, selon les besoins et les goûts des utilisateurs.

L'expérience de TWR à votre service.

L'un des talents de Tom Walkinshaw est de savoir apporter à des voitures à hautes performances des qualités de tenue de route et de maniabilité que les ingénieurs de l'équipe ont la charge de développer. Quand il courait, c'est ce que Tom a fait sur les circuits : lorsqu'une voiture n'est pas encore parfaitement au point, même à l'issue de tests sur route poussés, TWR a en Tom Walkinshaw l'ultime décideur des modifications à apporter, lui qui a une étonnante aptitude à relever les moindres défauts, et les solutions à mettre en oeuvre.



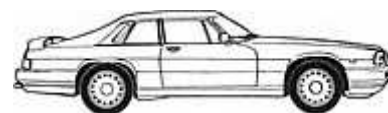
Garantie.

Toutes les pièces adaptées et montées par TWR bénéficient d'une garantie spécifique d'un an.














Réseau de distribution.

Un réseau officiel de points de vente avec l'agrément de TWR JaguarSport a été créé, dans des lieux qui sont également des points de vente des voitures Jaguar. Lors de l'achat ou de l'entretien des véhicules, les clients ont ainsi l'assurance, dans ce réseau, de la parfaite connaissance et de l'expérience des produits Jaguar.





Tarifs des pièces et montage, Mai 1986, en Livres et hors-taxes

	A. KIT CARROSSERIE : - Boucliers AV et AR, bas de caisse, aileron AR - Montage et peinture (une couleur) - Montage et peinture bi-tons	995 680 980	995 680 980
	B1. JANTES 8" x 16" ET PNEUS : - Goodyear NCT Eagle, 225/50/16 (AV) et 245/55/16 (AR), les quatre	1.695	1.695
	B2. JANTES 7,5" x 16" pour pneus standard, l'unité	199	199
	C. KIT SUSPENSION : - 6 amortisseurs à gaz, bras de suspension modifiés (AR) suspension avec ressorts à tarage modifié (AV) - Montage	808 184	808 184
	D. KIT FREINS : - AV : disques ventilés 295 mm x 35 mm Etriers à 4 pistons - AR : disques ventilés 270mm x 20 mm, étriers à 2 pistons, avec flexibles et adaptateurs, à monter avec des jantes TWR - Montage :	1.689 253	1.689 253
	E. EQUIPEMENT MOTEUR : - Echappement inox à 4 sorties (2x2), gros filtres à air + cartouches, bougies spéciales - Montage	950 196	non dispo. "
	F. VOLANT TWR : - Volant anodisé noir, à 4 branches, jante et partie centrale du volant en cuir - Montage	79 12	79 12
	G1. BOITE MECANIQUE : Boîte ZF 5 vitesses, grille en H à 5° décalée Rapports : 1° : 3,30/1 ; 2° : 1,85/1 ; 3° : 1,29/1 ; 4° : 1,00/1 ; 5° : 0,83/1 ; M.A. : 3,36/1 (montage seulement à Kidlington)	5.995	non dispo.
	G2. SYSTEME QUICK SHIFT, pour boîte auto. : Lois de passage des vitesses modifiées (montage à Kidlington seulement)	315	non dispo.
	G3. BOULE DE LEVIER : - Pour boîte auto., bois ou cuir - Montage	39 12	non dispo. -
	H. MOTEUR V12 6 LITRES : Prix des pièces montées, ou échange selon le kilométrage du moteur "donneur". (montage à Kidlington seulement)	6.995	non dispo.
	I. REVETEMENT DE SIEGES : Panneaux centraux des assises et dossiers en tweed (montage à Kidlington seulement)	595	595
	J. PEINTURE : Parties chromées de la carrosserie peintes en noir satiné, ou couleur carrosserie. (à Kidlington seulement)	795	795
	K. BOULONS DE ROUES ANTIVOL, jeu de quatre	17	17

TWR JAGUAR Sport



V 12 5.3 6 Cyl. 3.6

Tarifs des pièces et montage, Mai 1986, en Livres et hors-taxes

Coupé et Targa

	L. ASSISTANCE DE DIRECTION MODIFIEE : - Valve et pignon - Montage	159 54	159 54
	N. MONOGRAMME TWR :	10	10
	TOTAL PACK I (includ : A, B, C, E, K et L) :	4.983	4.983
	TOTAL PACK II (includ : A, B, C, D, E, F, G2, G3, I, J, K et L)	10.026	8.514 (sauf E, G2 et G3)
	OPTIONS AVEC PACK II : - Moteur V12 6 litres - Boîte mécanique 5 vitesses	6.995 5.995	- -

TWR JaguarSport, Station Field Industrial Estate,
Kidlington, Oxon OX5 1JD
Tel: Kidlington (08675) 71555. Telex: 837649

Edité en anglais et traduit par C.M.

CONCLUSION SUR LES TARIFS TWR CI-DESSUS (note du webmaster)

En mai 1986, chez TWR, l'acquisition et le montage du PACK II + le moteur V 12 à la cylindrée de 6 litres, coûtaient donc 17.000 Livres (10.026£ + 6.995£), avec une puissance pour le moteur 6.0 de 380 CV comme indiqué ci-dessus. Dans les années de 1984 (création de cette conversion chez TWR) à 1990, il semble qu'aucun exemplaire de cette "full conversion" n'ait été acquis et n'ait circulé en France. Chez nous, dans ces années, tout juste a-t-on trouvé quelques cas du montage du kit carrosserie (ligne A du tarif), sur des coupés ou Targa, à moteur 5.3 ou 3.6,

constituant la gamme des XJ-S alors vendus neufs en France.

Le contenu du Pack II + moteur 6.0 a correspondu en tout point à ce qu'ont été les XJR-S 6.0 vendus dans les concessions Jaguar en 1990-1991 (1^o version de carrosserie non restylée), sauf l'aménagement partiel des sièges en tweed chez TWR, non retenu par la suite chez Jaguar, ainsi que la puissance-moteur ramenée en France en 90-91 à 310-315 CV, avec catalyseur. De plus, les 17.000 Livres ci-dessus ont à peu près correspondu au supplément à payer en France de

l'ordre de 150.000 Francs pour un coupé XJR-S 6.0 par rapport à un coupé V12 5.3 normal : respectivement 520.000 et 370.000 Francs, en 1990, pour ces deux types de coupés.

Avec les détails contenus dans le catalogue et le tarif TWR ci-dessus, en 1986, on a ainsi des justifications de l'écart de prix pour la version XJR-S (+ 150.000 F, soit + 40%), une différence qui à l'époque, avait dû contribuer à limiter chez nous la diffusion de cette version "musclée et relookée"...