

Jaguar XJ-S TWR GROUPE A

dans sa configuration de la fin de la saison 1982



« Recevoir ce trophée à Silverstone après l'arrivée du Tourist Trophy fut un des plus fiers moments de ma vie », déclara John Egan, le président ravi d'une grande marque en pleine renaissance.

Le retour du fauve



En ce jour de Septembre 1982, il fallait en effet remonter 31 ans en arrière pour retrouver une Jaguar, la type C de Stirling Moss, en tête du palmarès de la plus ancienne course automobile britannique. Mais plus marquant encore de ce retour victorieux de Jaguar à la compétition internationale avait été le triomphe du tandem Walkinshaw-Nicholson début juillet, dans le Grand Prix des Voitures de Tourisme au Nürburgring, fief de BMW. Ce jour-là, même le grand Stuck sur une voiture officielle Motorsport, la BMW 528 I, n'avait rien pu faire contre le « Supercat » mis au point par le Tom Walkinshaw Racing.

Personne en début d'année 1982 n'aurait pris le pari qu'une Jaguar remporterait 4 des 11 épreuves du Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme, réservé aux voitures du nouveau Groupe A. La débâcle du programme Broadspeed avec les Coupés XJC V12, rapides mais non fiables, était encore vivace dans les mémoires. Que pouvait espérer une lourde et complexe Jaguar, assemblée en quelques mois, face à la science de BMW Motorsport qui avait très soigneusement affûté la 528i au cours de l'hiver ? Certes, l'entreprise était téméraire. Un nouveau défi à la mesure du Tom Walkinshaw Racing, en quelque sorte.



Tom Walkinshaw, directeur du team qui porte son nom, en est également le principal pilote.

Le Groupe A : un problème de puissance

Au coeur de l'été 1981, Tom Walkinshaw commença à parler à ses plus proches collaborateurs de l'idée qu'il détenait. Le règlement du Groupe A, très restrictif au niveau des facultés respiratoires des moteurs (collecteurs d'admission et d'échappement d'origine, de même que le dispositif d'alimentation, la quantité d'air admise, les dimensions et la levée des soupapes), allait manifestement poser un problème de puissance aux préparateurs. Avec son 12 cylindres en V de 5,3 litres, la Jaguar XJ-S était à l'abri de ces difficultés. Conformément à l'échelle de poids définie en fonction de la cylindrée, son poids minimum figé à 1.400 kg ne manquerait pas d'entraîner certaines difficultés.

Mais la liberté totale laissée en matière de freinage permettrait déjà d'éliminer la plus épineuse de celles-ci. Le risque principal qu'il fallait assumer - et il n'était pas mince! - consistait à fiabiliser cette mécanique volumineuse et compliquée, bien qu'elle fût joliment abritée dans un Coupé aux lignes élancées et raisonnablement compactes. Une autre question qui fit lever quelques sourcils sceptiques fut celle de l'homologation. A cet égard, la situation paraît beaucoup plus régulière que certains ont voulu le faire croire.

Tout d'abord, la Jaguar XJ-S était déjà homologuée sous le régime de l'ancien Groupe 1 qui exigeait aussi une production minimale de 5000 exemplaires en 12 mois consécutifs. Il faut également savoir que ce modèle rencontre un vif succès sur le marché américain et lors d'une récente visite à l'usine de Browns Lane, il nous a été confirmé que la cadence de production actuelle était d'environ 85 XJ-S par semaine. De là à pouvoit en faire une série de 5 000 dans le cours d'une seule année, il n'y avait qu'un tout petit pas à franchir et certainement pas de quoi crier au scandale. Dernier sujet de controverse : oui, Jaguar a bien construit (et produira vraisemblablement encore dans un avenir proche) des XJ-S à boîte manuelle.



(Note de xj-story.com : les données concernant les nombres d' XJ-S par an sont peu concordantes selon les sources, même si celles mentionnées dans le site ne sont pas forcément plus fausses que d'autres...Il n'empêche que tout indique qu'aussi bien en 1981 qu'en 1982, le nombre d' XJ-S produits est resté assez largement en dessous de la barre des 5.000 exemplaires...)

« The Year of the Supercat » ? Le Championnat d'Europe 1983 promet d'être passionnant en raison de la rivalité qui opposera les Jaguar et les BMW 635i.



« In pursuit of perfection »

Malgré la prudente réserve de la célèbre marque de Coventry, son président John Egan ne fut pas long à comprendre que des succès de Jaguar en compétition ne pourraient qu'accélérer la notoriété du vaste programme de relance entrepris autour du thème « In pursuit of perfection ». C'est un accord très confidentiel qui incita Tom Walkinshaw à démarrer son projet Jaguar XJ-S en novembre 81.

La société française Motul ne resta pas insensible au défi technologique que la nécessité de fiabiliser la complexe Jaguar représentait pour ses lubrifiants de synthèse. Enfin, l'industriel et pilote britannique Chuck Nicholson compléta le rassemblement des forces qui permit de lancer cette audacieuse entreprise.

Il s'ensuivit des semaines fiévreuses pour l'équipe TWR. En mars 1982, la Jaguar XJ-S Groupe A effectuait ses premiers tours de roues à Silverstone, puis à Zolder.

Eclatante de distinction dans sa robe noire, ornée de ses pare-chocs réglementaires, rien ne la distinguait à première vue d'une voiture de ville qui aurait été agrémentée de roues spéciales. Quelques jours plus tard, elle était à Monza pour le coup d'envoi du Championnat d'Europe.

Personne n'en crut ses yeux. Surtout pas les responsables de BMW Motorsport !...

« Supercat »

Chauffer une telle usine exige du temps et des précautions. C'est l'occasion d'admirer le flegme tranquille des hommes de Tom Walkinshaw : Phil et Dave s'y emploient selon un cérémonial qu'ils connaissent bien, tandis que Kevin Colin et leurs nombreux collègues finissent de préparer l'autre voiture sous la conduite de Paul Davis, le team manager des Jaguar : il n'y a pas d'agitation, mais une détermination farouche et jamais un instant de répit. Eddie Hinckley est absorbé par la mise en place de l'ordinateur qui va digérer les données du chronométrage, aidé par Russell Sharp, le designer de l'équipe. Le moteur a cessé d'aboyer : un dernier coup d'oeil sous le capot pour vérifier que tout est en ordre. L'enfer des chambres de combustion diffuse l'odeur du chaud, tandis qu'on imagine ces calories qui se répandent progressivement dans la masse de l'aluminium, jusqu'au plus profond des entrailles métalliques.

Pendant que le fauve s'est nonchalamment assoupi pour quelques minutes dans le soleil qui baigne la piste de décélération, profitons-en pour l'examiner en détail. Pour ceux qui ont eu le privilège d'approcher les spectaculaires Coupés XJC V12 de Broadspeed en 1976, le contraste qui frappe immédiatement provient de la netteté toute simple dont TWR a réussi à entourer la XJ-S.

Courir et gagner avec style

C'est lorsque vient le moment de s'installer à bord de la XJ-S qu'on ressent d'une manière plus pesante la magie qui entoure ces quelques marques prestigieuses. Mais la fébrilité s'apaise lorsque l'univers se confine et se normalise, à l'abri de la robuste cage en tubes d'aluminium. La finition de l'habitacle est traitée avec la même simplicité bien soignée : du travail qualifié. Une petite déception en appuyant sur le bouton du démarreur : le concert ne s'élève pas avec cette musicalité qu'on attend d'un V12 en aluminium.

C'est presque avec honte qu'on se sent assailli par la fugitive pensée d'un de ces rustres multicylindres américains! « *Les collecteurs d'origine et autres restrictions du Groupe A en sont la cause* » explique Allan Scott, le motoriste de TWR. « *Rien à voir avec ce que l'on peut obtenir en accordant des tubulures individuelles de même longueur* ».

Adieu donc au sifflement des vipères en noeud...

Rien de comparable avec l'usine à chevaux de Ralph Broad qui ne tardait jamais à répandre fumées et liquides en témoignage d'une agonie précoce. Ici, c'est la beauté du fonctionnel qui remplace le romantisme d'une débauche de puissance.

Tirant tout le profit des libertés laissées dans ce domaine, les pièces de suspension sont superbes. Tout le train arrière avec son pont suspendu se dépose en un clin d'oeil, pour la plus grande facilité des contrôles de routine entre les essais et la course. Chaque radiateur (et ils sont particulièrement nombreux pour refroidir le moteur, la boîte et le pont) trouve une place taillée sur mesure dans les endroits les plus opportuns, comme chaque vide qu'il est possible de combler dans les passages de roue. Il n'y a pas un seul élément ni aucun raccord qui n'ait été soigneusement pensé et aménagé en vue d'une exploitation optimale, afin d'alléger le harassant travail des mécaniciens. Sans parler des astuces qui exploitent sans pitié la moindre ambiguïté laissée dans le texte des règlements. Comme ces fameux vérins pneumatiques, véritables crics incorporés, qui permettent de changer les quatre roues pendant le temps d'un plein d'essence !

En enlevant ces grosses roues qui tirent l'ultime parti de l'espace disponible sous les ailes (celles-ci ne peuvent pas être élargies en Groupe A), on découvre les moyeux à fixation centrale par un seul écrou et les énormes freins, semblables à ceux qui sont utilisés sur plusieurs voitures de Groupe C et de Formule 1.



L'échappement libre qui ronfle sourdement sous la portière droite, celle du conducteur, n'a rien de confortable. Pour cette raison, il a été réorienté vers la gauche sur la voiture de Walkinshaw en cours de saison.

A propos de la puissance, on pourrait s'attendre à une réponse sibylline, du genre « suffisante ». TWR consent à renseigner : « plus de 400 chevaux ». Il faut savoir qu'ajouter des chevaux ne poserait aucun problème, surtout que la seconde moitié du Championnat 1982 s'est déroulée sans le moindre accroc de fiabilité.

Ce sont des étriers AP-Lockheed en aluminium à 4 pistons, qui enfourchent les disques ventilés de 331 mm de diamètre et épais de plus de 35 mm. Pour favoriser leur refroidissement, TWR a choisi de les reporter dans les roues à l'arrière, plutôt que de les laisser dans leur position d'origine, suspendus et accolés au pont.

Mais le coeur d'un fauve qui sort de telles griffes, c'est évidemment ce monumental moteur V12 à 60 degrés qui, malgré son bloc et ses culasses en aluminium, atteint la bagatelle de 320 kg ! Sa longue histoire est illustre puisqu'il dérive directement du V12 5 litres à 4 arbres à cames en tête et injection Lucas qui fut mis en chantier à la fin des années 50, sous la conduite des ingénieurs William Heynes et Claude Baily, en vue de préparer le retour de Jaguar aux 24 Heures du Mans avec la fameuse XJ13 à moteur central arrière. Conformément à la philosophie Jaguar dictée par son fondateur et patron William Lyons, l'étude de ce moteur de course devait servir de base à une mise en production dans le but d'animer certains modèles commercialisés. C'est ainsi que Wally Hassan (récupéré de Coventry-Climax) et Harry Mundy poursuivirent le long développement du moteur V12 à soupapes en ligne, qui anima ensuite les dernières Type-E, puis les XJ12 et la XJ-S.

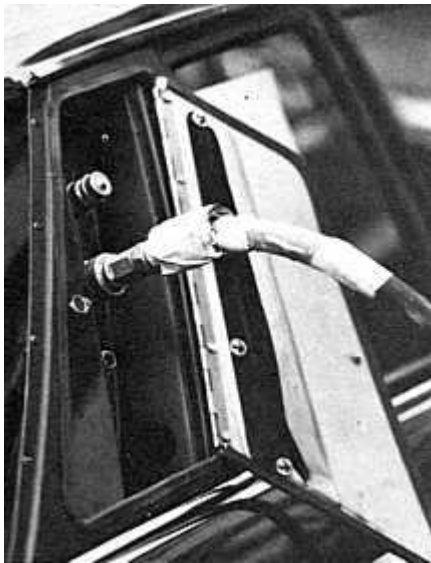
Les vérins pneumatiques de levage, source d'une longue polémique avant qu'ils aient été reconnus conformes au Groupe A.

Le souci est de trouver la juste mesure entre puissance et consommation car la Jaguar doit généralement regagner sur la piste le handicap d'un arrêt supplémentaire pour ravitailler et changer ses pneus malmenés par le poids. Mais la caractéristique remarquable de ce moteur, c'est la vigueur d'un couple généreusement réparti dès que l'aiguille du compte-tours passe au-delà du repère des 4000 t/mn. Cela fournit une plage d'utilisation large de 2500 t/mn, et même davantage puisqu'il est permis d'employer jusqu'à 7000 t/mn en cas de nécessité. Mais le chronomètre confirme qu'il y a peu à gagner dans ces derniers 500 t/mn.

Si la grande souplesse du moteur s'accommodait très correctement de la boîte Jaguar à 4 vitesses, l'adoption en cours de la saison 1982 d'une boîte 5 signifia pourtant une amélioration transcendante. De conception beaucoup plus moderne, la nouvelle venue ne présente que des avantages pour celui qui en bénéficie : elle est plus compacte, plus légère, infiniment plus rapide et plus agréable à manipuler. Avec elle, finies ces précautions sans lesquelles on risquait fort de fusiller les synchros pour avoir tenté quelques passages de vitesses trop rapides. L'étagement plus rapproché des rapports facilite aussi l'exploitation du moteur : il n'en paraît que plus fringant, plus vif, plus rageur à vaincre cette masse respectable qu'on lui impose d'accélérer.



Tous les interrupteurs sont regroupés sur une console centrale.



La valve de raccord des vérins pneumatiques, placée dans la vitre arrière latérale droite.

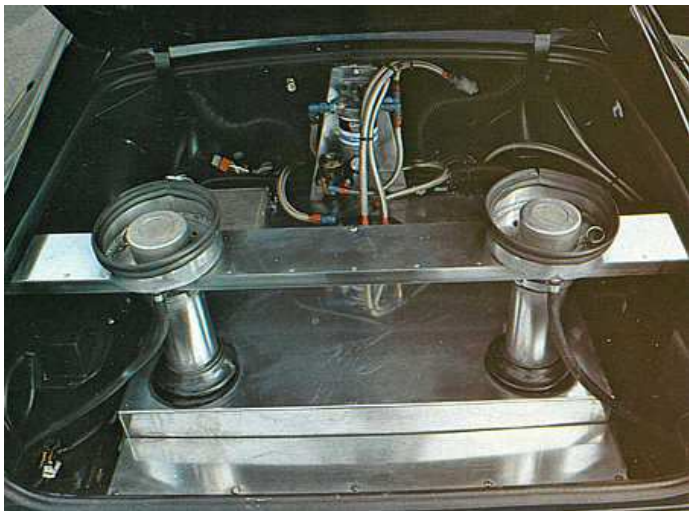
Il faut d'ailleurs une certaine vitesse pour que la Jaguar puisse affirmer la supériorité que lui procure sa forte cylindrée. Dans les parties lentes et sinueuses, elle réussit pourtant à faire pratiquement jeu égal avec les petites voitures les plus agiles, une constatation qui en dit long sur l'équilibre du comportement qui a été obtenu en travaillant sur les géométries, les ressorts, les amortisseurs et les stabilisateurs anti-roulis.

La direction dépourvue d'assistance est plutôt légère pour une aussi grosse voiture, bien qu'elle nécessite une poigne solide dans l'absolu. Plus contraignant m'a paru l'effort qu'il faut appliquer sur les freins : la fatigue aidant, il peut arriver qu'à la longue on «oublie» de pousser suffisamment fort sur la pédale du milieu.

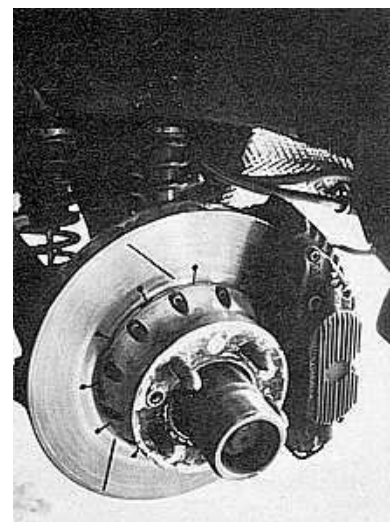
Dans ce cas, il vaut mieux s'en rendre compte aussi tôt que possible dans la zone de freinage, afin de pouvoir compenser tant qu'il en est encore temps ! Une pédale de frein un peu plus sensitive permettrait aussi de mieux détecter le seuil de blocage des roues. Mais en ce qui concerne la puissance de freinage, l'efficacité obtenue par la «Jag» est telle qu'il ne faut pas lui chercher le moindre handicap dans ce domaine.

En fait, sur certains circuits rapides, le seul problème rencontré consiste à échauffer les freins à une température suffisante : il peut arriver que les gros disques se soient trop refroidis dans une ligne droite pour bien fonctionner dès le début du freinage suivant...

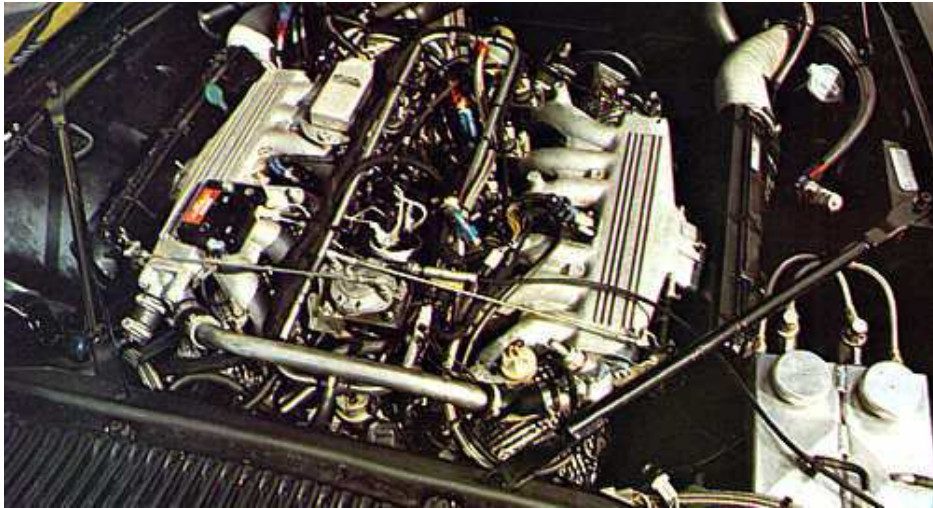
Quant à la fiabilité générale, depuis la première victoire de la XJ-S à Brno au mois de juin, c'est-à-dire moins de trois mois après sa première course, aucune des deux Jaguar alignées par Tom Walkinshaw n'a plus connu le moindre ennui mécanique dans aucune des autres épreuves auxquelles elles ont participé, soient encore huit départs pour chaque fois plus de 500 km.



Le système de remplissage rapide des réservoirs par soupapes.



Aucun problème de freinage avec les gros disques ventilés et l'étrier en aluminium à 4 pistons. Remarquez les 2 combinés ressort / amortisseur et les canalisations qui vont vers un des nombreux radiateurs.



TRANSMISSION

Mode: aux roues arrière.
Boite de vitesses: manuelle à 5 vitesses synchro + marche arrière.
Embrayage: AP monodisque à sec de 10" de diamètre (254 mm).
Butée en carbone. Commande hydraulique.
Différentiel: à glissement limité.

Rapports utilisés pour l'essai (circuit de Zolder)	Vitesse correspondante à 7000 t/mn
-1ère	2,337 à 1 98 km/h
-2ème	1,681 à 1 136 km/h
-3ème	1,355 à 1 169 km/h
-4ème	1,147 à 1 199 km/h
-5ème	1,000 à 1 229 km/h
Rapport de pont: 3,54 à 1 (46x13)	

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Jaguar XJ-S TWR

L'équipe de Tom Walkinshaw a réussi à fiabiliser le puissant V12 en un temps record.

MOTEUR

Construction:

Emplacement: avant.
Disposition: longitudinale.
Type : Jaguar V12, 4 temps, 12 cylindres en V à 60 degrés.
Refroidissement: par liquide sous pression (20 psi), radiateur avant en aluminium, pas de ventilateur.

Matériaux :

- bloc-cylindres: en alliage d'aluminium, avec chemises humides en fonte;
- culasses: en alliage d'aluminium ;
- pistons: Mahle ou Cosworth, forgés en aluminium;
- bielles: en acier forgé, avec traitement de surface ;
- vilebrequin: en acier forgé, avec traitement de surface;
- carter et couvercles: en alliage d'aluminium.

Nombre de paliers de vilebrequin: 7.

Distribution: 1 ACT par rangée de cylindres (entraîné par chaîne duplex) et 2 soupapes en ligne par cylindre.

Alimentation: injection indirecte électronique Lucas/Bosch, développée par TWR. Admission au centre du V par 2 collecteurs d'origine en alliage léger avec filtres à air. Ouverture des gaz par papillons.

Allumage: électronique Lucas Opus. 1 bougie par cylindre.

Echappement: collecteurs d'origine en fonte; 4 x "3 dans 1" à l'extérieur du V et tubulures en acier à double sortie latérale, sous la portière droite ou gauche.

Lubrification: à carter humide, avec chicanes, et radiateur avant.

Données chiffrées :

Cylindrée exacte: 5 343 cm³.
Alésage x course: 90 x 70 mm.
Cylindrée unitaire: 445,25 cm³.
Rapport volumétrique de compression: 11 à 1.
Diamètre maxi des soupapes: admission 41,4 mm/échappement 34,7 mm.
Levée des soupapes: 9,525 mm (+ tolérance 0,355 mm).
Poids mini du vilebrequin: 33,142 kg.
Puissance maxi : plus de 400 ch (294 kW) à 7000 t/mn.
Couple maxi: 48,4 mkg (475 N m) à 5000 t/mn.
Régime maxi de sécurité : 7000 t/mn.
Puissance spécifique: plus de 75 ch/l (55 kW /l).
Vitesse linéaire moyenne des pistons au régime de puissance maxi : 16,3 m/sec.
Poids du moteur : environ 320 kg.

CHASSIS

Numéro: TWR-JC 102.

Type : carrosserie autoportante en acier.

Carrosserie: coupé tricorps à 2 portes et 4 places. Non modifiée selon réglementation.

Suspensions :

- avant: à roues indépendantes par 2 triangles superposés en acier forgé, 1 ressort hélicoïdal en acier et amortisseur télescopique Bilstein léger à pression de gaz, stabilisateur antiroulis réglable par mécanicien. Porte-moyeux en acier forgé.
- arrière: à roues indépendantes avec 1 triangle inférieur en mécano-soudure acier, 1 bielle de poussée oblique et demi-arbre de transmission, 2 combinés ressorts hélicoïdaux en acier/amortisseurs télescopiques concentriques Bilstein légers à pression de gaz. Possibilité de stabilisateur anti-roulis réglable. Porte-moyeux en fonderie d'aluminium.

Direction: à crémaillère Jaguar.

Freins: 4 disques ventilés logés dans les roues, avec étriers AP-Lockheed en aluminium à 4 pistons. Commande hydraulique à double circuit sans assistance. Régulateur de pression réglable sur l'arrière. Diamètre des disques: 331 mm. Epaisseur: 35,56 mm. Surface de freinage par roue: 10.674 mm². Garniture des plaquettes: Ferodo DS11.

Dimensions:

- empattement: 2 591 mm ;
- voie avant: 1 576 mm ;
- voie arrière : 1 538 mm ;
- longueur hors tout: 4 883 mm ;
- largeur: 1 810 mm ;
- hauteur: 1250 mm;

Capacités :

- essence: 120 litres (selon règlement) ;
- huile moteur: 12 litres (avec radiateur) ;
- liquide de refroidissement: 15 litres.

Jantes: BBS en alliage léger (magnésium pour le voile, duralumin pour les cerceaux), démontables en 3 parties. Fixation par 1 écrou central.

- Dimensions AV : 8,5 x 16" - AR : 10 x 16".

Pneus: Dunlop Racing.

-Type utilisé pour l'essai: slicks (sol sec), construction D38, gomme 928.

- Dimensions AV : 275-600/16 -AR : 300-625/16. Poids en ordre de marche: 1 437 kg (minimum réglementaire: 1 400 kg).

Répartition AV -AR: 56-44 % (sans essence).

Rapport poids/puissance: moins de 3,6 kg/ch (4,9 kg/kW).

EQUIPEMENT ET ACCESSOIRES

Conduite à droite.

Principaux instruments: compte-tours mécanique Jones 12 000 t/mn avec mouchard, entouré de gauche à droite et dans le sens horlogique d'un thermomètre d'huile moteur, d'un manomètre d'huile moteur, d'un thermomètre d'eau et d'un manomètre d'essence. Plus à gauche: 2 thermomètres pour l'huile de boîte et de pont, puis un voltmètre.

Témoins lumineux de fonctionnement et d'avertissement: chute de pression d'huile, alternateur, moto-ventilateurs d'huile de boîte et de pont.

Console centrale avec interrupteurs électriques, bouton-poussoir de démarreur, coupe-circuit et commande intérieure d'extincteur.

Volant TWR noir à 4 branches et cercle ganté de cuir.

Colonne de direction réglable en profondeur (mécanisme Jaguar de série), avec inverseur codes/phares et commande de lave-glace/essuie-glace (1 seul balai).

1 siège-baquet Recaro en polyester, garni de tissu.

Harnais de sécurité Willans 5 points, à fermeture aviation.

Cage de protection TWR en tubes d'aluminium boulonnés et soudés.

Système extincteur réglementaire Fire-Eater, à déclenchement électronique.

Système de communication radio Linx 2 000.

Système de levage rapide par 4 vérins pneumatiques AP. Valve de raccord du côté droit, abritée derrière la vitre latérale arrière.

Réservoir d'essence de sécurité, dans le coffre.

Système de remplissage rapide par soupapes Rellumit dans le couvercle du coffre.

1 batterie sèche Varley, dans le coffre.

1 radiateur d'eau en aluminium, derrière la calandre avant.

1 radiateur d'huile moteur, derrière la calandre avant.

1 radiateur d'huile de boîte, derrière la roue avant gauche.

1 radiateur d'huile de pont, derrière chaque roue arrière.

Pompes électroniques d'alimentation à l'intérieur de l'aile avant droite.

CONSUMMATION

De 38 à 44 l/100 km.

PREPARATEUR

Tom Walkinshaw Racing Ltd.

1 Station Field Industrial Estate, Kidlington (Oxford) England.

Tél. : (08675). 71565.

Telex : 837649.

Sponsors: Huiles Motul. Akai Hi-fi et Vidéo.

Soutiens industriels: Jaguar Cars Ltd, Dunlop, Bilstein, Champion, Ferodo.



Dans les parties sinueuses, la Jaguar réussit pratiquement à faire jeu égal avec les petites voitures.

En 1983, deux Jaguar XJ-S affûtées par TWR s'attaqueront au Championnat d'Europe des Voitures de Tourisme. Cette fois, leur objectif sera de conquérir le titre. C'est certain qu'elles rencontreront une opposition extrêmement vive de la part de BMW, qui s'apprête à riposter avec son Coupé 635 i, homologué pour la circonstance. Si Kelleners et Grano ont réussi à sauver leur couronne au volant de la BMW 528 i «Enny» préparée par Eggenberger, le constructeur bavarois a, en effet, perdu un titre européen qu'il aurait pourtant bien mérité, et cela en conséquence des victoires raflées par Jaguar en 1982. Par le jeu des points glanés dans une catégorie où la concurrence (principalement constituée par Audi) était moins vive, c'est finalement Alfa Romeo qui s'est vu sacrer champion, grâce aux résultats acquis par le Luigi Racing et par Lella Lombardi.

(Note de xj-story.com : effectivement, pour le Championnat Constructeurs en 1982, toutes classes de cylindrées confondues, Alfa Romeo a devancé BMW. Cependant, dans la Classe 3 des voitures de plus de 2,5 litres, BMW l'a emporté devant Jaguar)

C'est évidemment inattendu du côté de Munich où tout le monde pensait que la 528 i Groupe A avait devant elle la perspective d'une longue carrière victorieuse. Et voilà qu'il faut déjà jeter de nouvelles forces dans la bataille ! On murmure qu'une vingtaine de 635 i spécialement armées pour le Groupe A sont en préparation, que Schnitzer et Alpina sont sur le pied de guerre (l'un pour aligner une équipe et l'autre au moins pour la fourniture de pièces), que Stuck a été réquisitionné pour le Championnat d'Europe (aux côtés de Quester ?), que BMW Motorsport alignerait sa propre voiture dans les épreuves les plus prestigieuses, que certains contacts sont établis avec des noms très connus en Grand Prix pour la piloter, etc.

Tout cela amuse beaucoup Tom Walkinshaw, dont l'esprit compétitif est déjà à la poursuite de nouveaux défis. Il sait que si ses Jaguar continuent à gagner en Tourisme, son initiative ne peut que restaurer l'instinct du fauve dans les institutions respectables de Browns Lane.



BILAN DE LA SAISON 1982 EN GROUPE A, par " TOM THE CAT "

Début mars, à Zolder, Walkinshaw débarque avec une superbe Jaguar XJ-S toute noire. Quelques tours de piste, et Tom rentre discrètement au paddock. Qu'est-ce que c'est, Tom? « Oh, rien, juste un projet pour Jaguar Australie! » Fin septembre, sur ce même circuit de Zolder, les Jaguar du T.W.R. remportent leur 4e victoire en championnat d'Europe Groupe A et réalisent par la même occasion leur second doublé. Nous étions bien loin de l'Australie, une mise au point s'imposait.

Représentez-vous British Leyland en compétition ?

« Absolument pas, ce projet Jaguar est une initiative personnelle qui a reçu la sympathie ... et l'appui technique de Jaguar, mais tout à fait indépendamment de B.L. Il est vrai qu'en Angleterre, je fais rouler des Rover pour B.L. et que je m'intéresse à la voiture de René Metge en France, mais ce sont des programmes bien distincts. »

En début de saison, on avait annoncé deux voitures. Il aura fallu attendre Spa pour les voir toutes deux en piste. Pourquoi ce retard, avez-vous rencontré des problèmes particuliers ?

« Non, mais il était impossible de faire plus vite. La décision de développer la Jaguar n'a été prise que fin novembre 1981 et il fallait partir de zéro. Normalement, je n'aurais même pas dû engager ma première voiture avant la mi-saison. J'ai cependant tenu à disputer les premières épreuves pour me situer de suite par rapport aux B.M.W., et puis on apprend beaucoup plus en une course qu'en plusieurs jours de tests privés. Dans la première partie de la saison, notre voiture évoluait constamment. Elle retenait toute notre attention et nous n'avions pas le temps d'en préparer une seconde; de toute façon, il valait mieux attendre que la première soit efficace et fiable avant d'en construire une deuxième. Par ailleurs, les tractations financières avec Motul et Jaguar ont pris un certain temps ... Tout ceci explique l'apparition tardive de la deuxième voiture. »

Sans ce retard, vous auriez pu remporter le championnat?

« Je n'ai pas raisonné de cette façon. Il était matériellement impossible d'être prêt plus tôt et 82 était considéré comme une année de préparation. »

1983 sera l'année Jaguar ?

« Je dois dire que nous avons développé des voitures rapides et résistantes. La dernière étape a été l'adoption de la boîte 5 vitesses. Mais B.M.W. ne va pas se laisser faire et le coupé 635 sera redoutable. Je crois que le prochain championnat sera très intéressant, il devrait plaire au public qui verra s'affronter des voitures rapides, fiables et semblables à celles qu'il peut voir sur les routes. »