

## Jaguar XJR-14 / 791 en vente



Durant les dernières années du Groupe C, alors que la réglementation évoluait vers des moteurs de 3,5 litres de type Formule 1, peu de voitures incarnèrent aussi clairement cette nouvelle orientation que la Jaguar XJR-14. Conçue par Tom Walkinshaw Racing comme une rupture nette avec les prototypes V12 à succès de Jaguar, elle combinait un châssis monocoque de Formule 1 avec une carrosserie de prototype sport entièrement fermée et un V8 Cosworth HB siglé Jaguar. Seuls trois exemplaires furent construits, chacun arborant la livrée bicolore violette de Silk Cut et piloté par des pilotes de renom tels que Derek Warwick, Teo Fabi, Martin Brundle et David Brabham.



La voiture proposée ici, une Jaguar XJR-14 châssis 791, est la troisième des trois voitures d'usine. Présentée en milieu de saison 1991 et livrée immédiatement, elle remporta sa première course, les 1000 km du Nürburgring, pilotée par Warwick et Brabham. Ce même châssis fut ensuite envoyé aux États-Unis pour le championnat IMSA, où Davy Jones mena sa voiture à la victoire à Road Atlanta en 1992, avant qu'un grave accident à Lime Rock ne mette un terme à sa carrière en compétition de haut niveau.



Pour comprendre l'importance de la 791, il convient de retracer son parcours. La collaboration de Tom Walkinshaw avec Jaguar a débuté en voitures de tourisme, où les XJS préparées par TWR ont remporté le Championnat d'Europe des voitures de tourisme en 1984. Lorsque Jaguar est revenu en compétition automobile en 1985, TWR a géré le programme du Groupe C avec des prototypes V12 conçus par Tony Southgate, qui ont décroché les titres de Champion du monde des voitures de sport en 1987 et 1988, ainsi que les victoires aux 24 Heures du Mans en 1988 et 1990.



En 1991, le passage de la FIA aux moteurs atmosphériques de 3,5 litres et à des poids minimums réduits imposait une approche radicalement différente. TWR fit appel à Ross Brawn, d'Arrows F1, pour concevoir une nouvelle voiture sans aucun lien avec les V12 sortants. La XJR-14 qui en résultait était, en réalité, une monocoque de Formule 1 habillée aux couleurs d'une voiture du Groupe C, propulsée par une version badgée Jaguar du V8 Cosworth HB de Ford, alors réservé à Benetton en F1. L'accès à bord se faisait par l'arrière, sans portes conventionnelles, soulignant ainsi l'écart important entre cette voiture et les pratiques traditionnelles des courses d'endurance.



Trois XJR-14 furent construites : les châssis 591, 691 et 791. Warwick et Brundle débutèrent le Championnat du monde des voitures de sport 1991 au volant de la 591, tandis que Fabi et Brundle pilotèrent la 691 ; ensemble, ils remportèrent les courses de Monza et de Silverstone après des débuts difficiles à Suzuka. À la reprise du championnat après les 24 Heures du Mans, Warwick reçut une nouvelle voiture, la 791, avec Brabham comme coéquipier, et la 591 fut reléguée au rôle de voiture de réserve.



Au Nürburgring en août 1991, Fabi signa la pole position avec la 691, mais Warwick et Brabham se qualifièrent à ses côtés et menèrent un doublé Jaguar jusqu'à l'arrivée au volant de la 791. Ils enchaînèrent avec une cinquième place à Magny-Cours et une sixième à Mexico, où des retards et un week-end difficile pour l'équipe compromettirent les résultats. Pour la dernière manche du Championnat du Monde à Autopolis, Warwick reprit la 591, mais la 791 resta en service ; une semaine plus tard, lors de la manche japonaise à Sugo, elle fut confiée aux pilotes Jaguar habituels, Mauro Martini et Jeff Krosnoff, qui terminèrent neuvièmes. Au cours de sa courte saison 1991, la 791 contribua ainsi directement à la campagne victorieuse de Jaguar pour le titre.



À la fin de cette année-là, les finances de Jaguar étaient cependant mises à rude épreuve. Un investissement massif du nouveau propriétaire, Ford, était nécessaire pour maintenir l'entreprise à flot, et le programme de compétition international n'était plus justifié. L'engagement en Championnat du Monde fut abandonné après 1991, mais le championnat IMSA GTP se poursuivit une saison supplémentaire, avec l'envoi de la voiture n° 791 aux États-Unis, considérée comme la voiture de tête destinée à disputer le titre.



Malgré une configuration essentiellement conforme aux spécifications du Championnat du Monde, la XJR-14 s'est immédiatement montrée performante en Amérique. Davy Jones a décroché la pole position lors de la première course urbaine à Miami, mais un tête-à-queue et un redémarrage manqué ont mis fin prématurément à sa journée. Il a ensuite dominé à Road Atlanta, signant la pole position, le meilleur tour et menant de bout en bout au volant de la 791. À Lime Rock, une roue cassée dans une descente a violemment projeté la voiture contre les barrières de pneus ; le châssis monocoque a subi d'importants dégâts à l'avant gauche et a été renvoyé au Royaume-Uni pour réparation. TWR a confié à Jones le châssis 691 (renuméroté 192) pour le reste de la saison, et la 791 n'a plus jamais couru.



La filiale de TWR spécialisée dans les composites, ASTEC, a réparé la coque endommagée peu après l'accident, mais la voiture n'a jamais été remise en état de marche avant la fermeture de TWR en 2003. Alors que l'écurie Arrows F1 et TWR elle-même étaient placées sous administration judiciaire, les Jaguar restantes dans la collection de l'usine — y compris les XJR-14 survivantes — ont été considérées comme des actifs stratégiques. Sur les trois châssis de XJR-

14, l'un avait déjà rejoint un musée en Allemagne ; les deux autres, les n° 591 et 791, sont restés à l'usine de Walkinshaw, réparés mais incomplets suite à leurs accidents ayant mis fin à leur série.



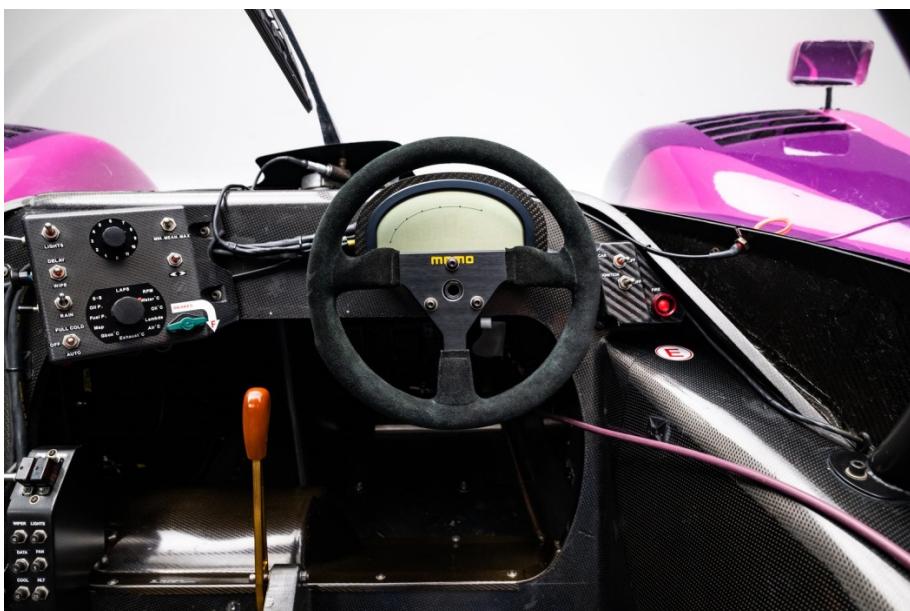
Compte tenu des inquiétudes concernant l'ampleur des réparations effectuées à Lime Rock, TWR a commandé à ASTEC la construction d'une monocoque entièrement neuve pour la 791 entre 2001 et 2002. Cette monocoque, assemblée à partir de composants de la voiture d'origine, conservait sa plaque de châssis. Lorsque la collection TWR a été placée sous administration judiciaire, cette « nouvelle » 791 a été vendue à un collectionneur américain. Constatant que sa voiture reposait sur un châssis neuf, il a demandé à TWR de lui fournir la monocoque d'origine et a choisi de baser la restauration sur cette coque réparée, replaçant ainsi la plaque 791 sur le châssis de Lime Rock. Le nouveau châssis ASTEC est devenu une voiture distincte, plus tard désignée X91.



Le collectionneur privé américain confia la reconstruction de la 791 à Lanzante Motorsport, dirigée par Dean Lanzante. Grâce aux plans originaux et aux gabarits de carrosserie conservés lors de la vente, la plupart des pièces nécessaires étaient déjà disponibles : les montants et la suspension provenaient de pièces d'époque, et la boîte de vitesses fut assemblée à partir de composants disponibles. Un nouveau moteur Cosworth HB fut trouvé pour compléter la transmission. Une fois le châssis monocoque réparé et monté en châssis roulant, le projet fut transféré chez Retrac Composites à Swindon. Sous la direction de Jonathan « Wingnut » Greaves, Retrac utilisa l'outillage existant et procéda à une rétro-ingénierie de la X91 pour recréer le châssis tubulaire, les pontons et la carrosserie nécessaires à la restauration de la 791. Les travaux de restauration sont datés de 2010-2011.



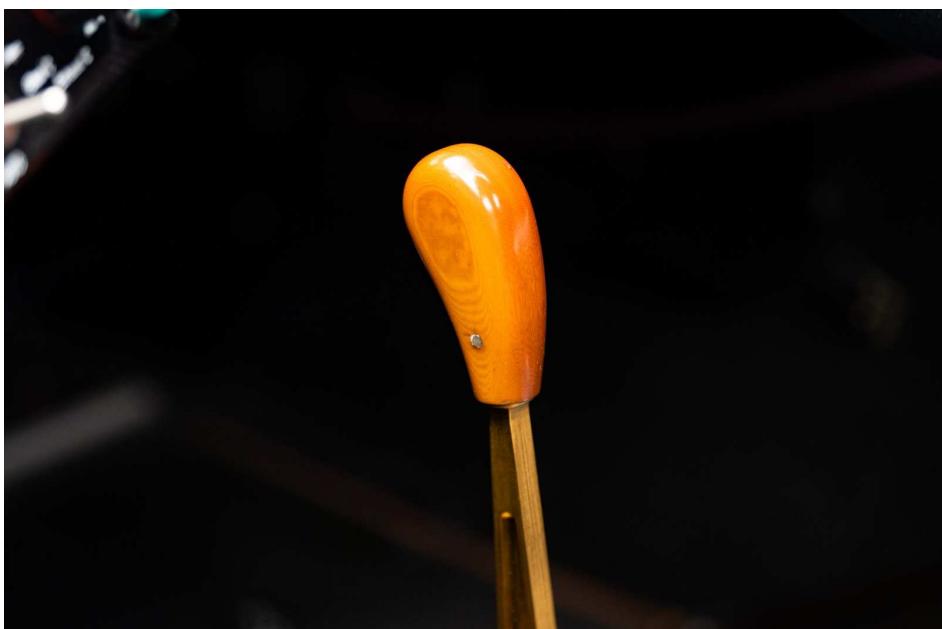
Durant cette période, la X91 a été présentée au public pour la première fois au Festival de vitesse de Goodwood 2010. La X91 et la 791, récemment reconstruite, ont été photographiées ensemble dans les ateliers de Lanzante à la mi-2011, date à laquelle la plaque de châssis de la 791 avait été replacée sur le châssis monocoque d'origine de Lime Rock. La seule autre apparition publique de la 791 mentionnée dans le dossier a eu lieu sur le circuit de Portimão, au Portugal, lors du Festival historique de l'Algarve en octobre 2011. Elle était présente mais n'a pas participé à la course. La 791 a ensuite été vendue au collectionneur écossais Larry Kinch.



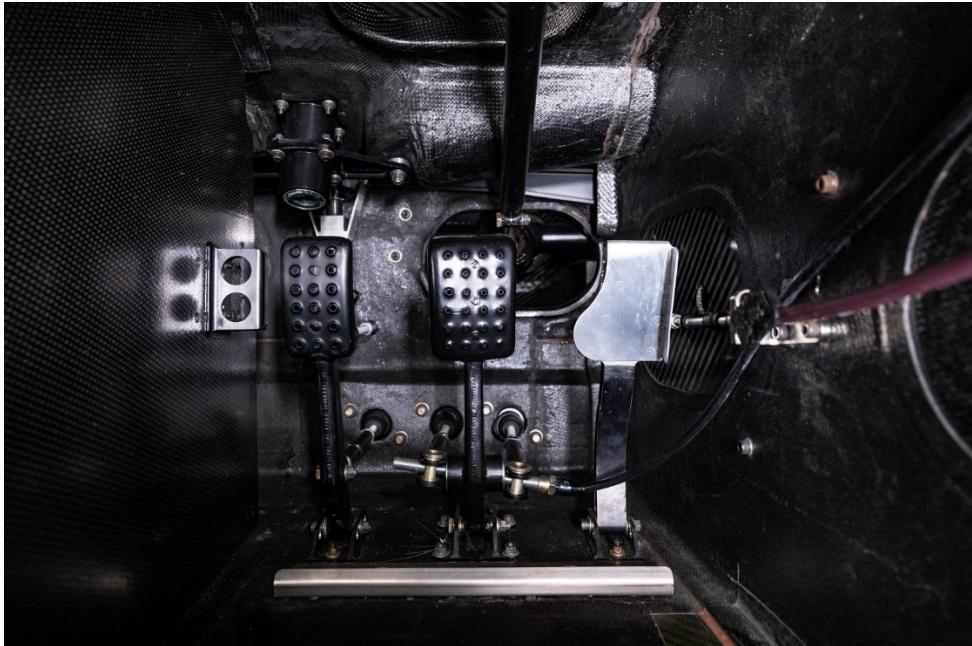
L'un des principaux atouts de cet exemple réside dans la profondeur des recherches qui étayent son identité. Des récits contradictoires concernant l'historique des XJR-14 en IMSA en 1992, fondés sur des souvenirs non corroborés affirmant que différents châssis avaient été détruits ou transformés, ont circulé sur divers sites web de référence. Les travaux antérieurs de l'historien Leslie Thurston, réalisés avec le soutien du Jaguar Daimler Heritage Trust et recoupés avec l'étude interne de Jaguar sur les XJR, aboutissaient à des conclusions différentes quant à l'emplacement de l'accident et au châssis qui a ensuite servi de base à la Porsche WSC-95.



Le dossier complet d'Allen Brown sur le châssis 791 réconcilie méthodiquement ces récits grâce à des photographies d'époque et à une inspection visuelle. Les dégâts à l'avant gauche observés sur l'épave de Lime Rock correspondent à la réparation visible sur la monocoque du châssis 791 actuel, tandis que l'accident de Road America concorde avec les réparations effectuées sur le châssis 591 de Gareth Evans. Dans sa déclaration d'authenticité, Brown conclut que la voiture décrite dans le dossier est bien le châssis 791, conservant sa monocoque d'origine fortement endommagée à Lime Rock. Ses conclusions ont été acceptées par d'autres chercheurs reconnus spécialistes de la XJR-14 et sont prises en compte dans leurs révisions ultérieures.



Au sein du petit univers des collectionneurs de prototypes sportifs modernes, le châssis n° 791 de la XJR-14 occupe une place à part, alliant un palmarès exceptionnel en compétition, un intérêt technique certain et une documentation exhaustive. Figurant parmi les trois seuls exemplaires construits, il est directement lié au titre de champion du monde des voitures de sport remporté par Jaguar en 1991. Cette voiture a offert à Warwick et Brabham une victoire aux 1000 km du Nürburgring, ainsi qu'à Davy Jones une victoire éclatante en IMSA à Road Atlanta. Son histoire, après sa période de compétition, a été façonnée par le travail minutieux et documenté de Lanzante et Retrac, ainsi que par une étude historique approfondie qui a permis de clarifier son identité et la continuité de sa structure.



Présentée aujourd'hui par Mouse Motors, la XJR-14 châssis 791 est proposée non seulement comme une importante Jaguar Silk Cut, mais aussi comme une voiture de compétition entièrement contextualisée, avec son développement, son utilisation en course, son accident, sa réparation et sa restauration, le tout présenté dans un compte rendu contemporain détaillé.