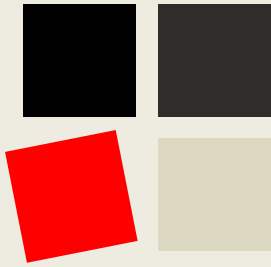


Bibliographie / Bibliography



Historique en français

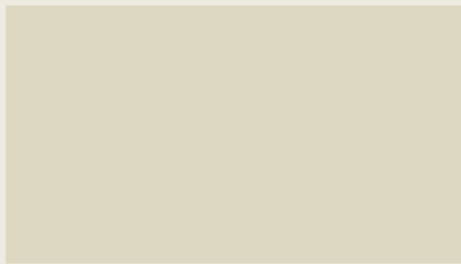
Historical background in English

Jaguar XJR-14

BudLight

IMSA 1992

Revue de presse / Press review



10.03.2017

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

TWR Jaguar Prototype Racers

Leslie Thurston

Jaguar Daimler Heritage Trust

ISBN 0-9541039-1-2

Endurance 50 ans d'histoire 1982-2003

Volume 3

Jean-Marc Teissède

E.T.A.I

LE MANS SERIES & Sportscar Racer

December 2001

Historique en français

N°2 - Winner Road Atlanta 1992 pilotée par Davy Jones

N°3 – 4ème Laguna Seca 1992 pilotée par Ari Luyendijk

Dessinée en 1989 par Ross Brawn, le directeur technique (ex-Arrows F1), et construite en 1990 par le Team Tom Walkinshaw Racing la Jaguar XJR-14 est destinée au Championnat du Monde d'endurance des voitures de Sport. Cette monoplace carénée sans porte ouvrante a fait l'objet, selon son créateur habitué à la rigueur des règlements de F1, d'une interprétation limite du règlement. Son aileron arrière biplan aussi haut et large que la voiture produit plus d'effet de sol et rend la voiture plus efficace et rapide dans les virages.

Equipée d'un V8 d'origine Benetton-Ford, la XJR 14 alors aux couleurs Silk Cut remporte les épreuves de 430 km de Monza et de Silverstone. Le team anglais doutant cependant de la fiabilité de la XJR14 sur 24 heures n'a pas osé engager de XJR14 aux 24 Heures du Mans. Elles ont uniquement participé aux essais. Ce sont les 3 XRJ 12 qui ont terminé 2ème, 3ème et 4ème derrière la Mazda 787B à moteur rotatif après que Peugeot ait abandonné. Les XJR-14 continuent d'aligner les podiums en fin de saison et remportent le Championnat.

Après 1991 Jaguar ne souhaite pas continuer en Group C en raison de l'instabilité du règlement et décide ensuite de faire courir les XJR-14 outre Atlantique dans le championnat GTP IMSA sous les couleurs Budweiser Light. Les châssis sont modifiés pour s'adapter aux nouvelles conditions de chaque course.

Les ouies sur les roues avant sont bouchées ou laissées ouvertes, des flaps verticaux apparaissent à l'arrière des roues avant, deux nouvelles prises d'air Naca apparaissent sur le côté droit de la voiture, l'aileron sur le capot avant varie en fonction des contraintes des circuits, ainsi que les prises d'air du capot arrière. La prise d'air principale du toit est remplacée par deux oreilles de Mickey, les bouchons de remplissages d'essence ne sont plus à la verticale mais à l'horizontale et varient de côté en fonction du sens de rotation des courses.

Davy Jones remporte trois épreuves sur les 15 du Championnat (Daytona, Road Atlanta et Mid-Ohio), mais c'est insuffisant pour contrer la Toyota Eagles de l'écurie de Dan Gurney.

A Road Atlanta, les ouies sur les roues avant sont bouchées, l'aileron sur le capot avant est en trapèze, le bouchon de réservoir est à droite. Si en

1991, la 4^{ème} épreuve du Championnat en Georgia avait été super, en 1992, c'était grandiose. Davy Jones qualifie la XJR-14 avec un nouveau record du tour et s'empare de la pole position. Il signe ensuite le meilleur temps en course et mène la course de bout en bout. Toyota et Nissan ne sont jamais parvenus à inquiéter la Jaguar de Davy Jones. Une seule Toyota termine, à la 14^{ème} place, et les deux Nissan sont contraintes d'abandonner, accidentées.

A Laguna Seca, 9^{ème} épreuve du Championnat, 2 Jaguars prennent le départ, mais ce sont deux Toyota Eagles qui montent sur le podium. Davy Jones complète le podium. La seconde XJR-14, n°3, est pilotée par le hollandais Arie Luyendijk. C'est sa première course sur une XJR-14, sa tâche principale consiste à s'accoutumer à la conduite à droite. La voiture de Luyendijk est équipée d'un aileron rectangulaire à l'avant que l'on n'avait encore pas vu et le bouchon de réservoir est positionné à gauche. Si les essais du vendredi se passent bien pour les 2 voitures, ceux du samedi sont perturbés par des problèmes. Une panne de transmission retarde Jones, et Luyendijk manque une session complète quand son moteur et sa boîte de vitesse sont remplacés suite à un accident. Juan Manuel Fangio II sur sa Toyota n°99 profite de ces désagréments pour reprendre les rênes de la course et du Championnat. Il empoche en effet la pole devant Jones et domine la course du début à la fin. A 2 courtes reprises, Davy Jones atteint la seconde place mais il doit se contenter de la 3^{ème} place sur le podium. Quant à Ari Luyendijk, il commence en 6^{ème} position et fait une course correcte. Il termine quatrième, honorable position pour une première fois.

Davy Jones termine vice-champion de la saison derrière Ruan Manuel Fangio II, qui sera la même année élu pilote de l'année toutes disciplines américaines confondues.

Après Mazda rachète 5 nouveaux châssis à TWR pour développer mes MX-R01 que l'on retrouve aux 24 Heures du Mans de 992 pour remplacer la Mazda 787B. Et enfin, Joest Racing team reprend le projet abandonné de la barquette WSC-95 qui devient la Joest Porsche WSC qui remporte les 24 Heures du Mans en 1996 et 1997.

Historical background in English

Nº2 - Winner Road Atlanta 1992 driven by Davy Jones

Nº3 - 4th Laguna Seca 1992 driven by Ari Luyendijk

Designed in 1989 by Ross Brawn, technical Director (ex-Arrows F1) and built in 1990 by the Tom Walkinshaw Racing team, the prototype sport car is created to win the Endurance World Championship. The closed single-seater was the object of a borderline interpretation of the regulation, according to his creator, used to the strict Formula 1's rules. The rear biplane wing as high and wide as the car produces more ground effect and is more efficient and quick in curves.

Fitted with an original V8 of Benetton-Ford the XJR-14 in Silk Cut livery, dominate Monza and Silverstone, 430 km. At the 1991 24 Hours of LeMans, Jaguar initially entered two XJR-14s but later decided that the XJR-14 would not be capable of finishing the distance due to unknowns in the development of the Cosworth to last 24 hours. The XJR-14s only took part to practice sessions. The three older XJR-12 entered finish 2nd, 3rd and 4th positions behind the Mazda 787B, whilst Peugeot fails to finish the race. The XJR-14 win races until the end of the seasons and win the Championship.

After 1991, Jaguar did not wish to continue in Group C because of the instability of rules recently in World Sportscar Championship and decided to take the XJR-14 to the United States for the 1992 IMSA Camel GTP championship under Budweiser Light white livery. The car are modified to be adapted to the new specifications of each race.

The fences of on the front wheels are opened or closed, vertical flaps are added at the rear of the front wheels, two new Naca air intakes are drilled on the right side of the car, the front wing of the front bonnet is different accordingly to the constraints, such as the one positioned on the rear bonnet. The main air intake of the roof is replaced by two Mickey Mouse ears, the gas caps are now down on the side pod near the door latch and are positioned either on the right or on the left depending on the direction of rotation of each race.

Davy Jones wins three of the 15 races of the Championship (Daytona, Road Atlanta and Mid-Ohio), but it is not enough to beat Toyota Eagles of Dan Gurney's team.

At Road Atlanta, the fences on the front wheels are closed, the front bonnet wing is trapezoidal shaped, and the fuel filler is on the right. If round four at Road Atlanta had been great for Jaguar in 1991, it was

absolutely fabulous for Davy Jones and the team in 1992. Jones qualifies the XJR-14 with a new track record to take the pole position. During the race he sets a new race lap record and also leads the field from start to finish. Neither Toyota, nor Nissan are able to worry Jones's XJR-14. Only one Toyota ends the race, way back in 14th place, both Nissan give up, crashed.

At Laguna Seca, round nine, two Bud Light Jaguar XJR-14s competed, but at the finish two of the Toyota Eagles beat them to the flag. Davy Jones takes the 3rd place. The second XJR-14 was driven by Dutchman Arie Luyendijk. It is his first race and his first task is to get accustomed to left hand gear changing. The car of Luyendijk is fitted with a new front rectangular wing on the bonnet, never seen before and the gas cap is left positioned. Both cars perform well during Friday's practice session, but Saturday's is by contrast plagued by problems. Jones is delayed by a drivetrain failure and Luyendijk misses a full session while his engine and gearbox must be replaced after a mishap. Juan Manuel Fangio II on Toyota car number 99 takes advantage of these inconveniences to keep the race and the Championship under control. He takes in fact the pole position and completely dominates the race all the way to the finish. During two short spells Davy Jones is second but is left to settle for third place at the finish. Luyendijk starts from sixth on the grid and runs a steady race to finish fourth, which for a first time in the XJR-14 can be considered a good result.

Davy Jones is second in the Championship behind Juan Fangio II, who is elected by the American journalists Driver of Year all category combined.

Then MazdaSpeed buys 5 new built chassis to TWR to develop MX-R01. We see them in LeMans 24 Hours in 1992 to replace the old Mazda 787B. And finally the Joest Racing Team takes back the project of prototype that was given up by the American TWR team to create the Joest Porsche WSC which wins LeMans in 1996 and 1997.