



Lorsque Jaguar dévoile sa Type E au salon de Genève en mars 1961, c'est la surprise totale. Surprise, car personne n'avait eu d'informations préalables sur la future Grand Tourisme de la marque de Coventry, et également parce que la ligne de la Type E a totalement subjugué les foules. Une ligne signée William Lyons, un châssis sportif tout en restant confortable et des performances de premier ordre caractérisait alors la nouvelle Jaguar Type E. Sans parler du prix sans concurrence alors, puisque trois fois moins cher qu'une Ferrari et deux fois moins qu'une Maserati...

Depuis la fin de la guerre, Jaguar symbolise à merveille le Grand-Tourisme à l'anglaise. Toute la généalogie des roadsters XK (120 à 150) a largement contribué à construire cette image sportive en complément des nombreuses victoires dans des compétitions majeures. Mais à l'orée des années 60, malgré toutes leurs qualités, les XK ne peuvent masquer leur âge. Alors, en secret, Coventry travaille sur la remplaçante. Les journalistes de l'époque sont alors totalement tenus à l'écart et les quelques dessins de perspective qui sont dévoilés seront loin de la réalité. Le 15 mars au salon de Genève, c'est la cohue de journalistes dans le parc des Eaux-Vives. Tous veulent admirer en avant-première la nouvelle star de Coventry. Puis, c'est le grand bain de foule au salon de Genève. Les commentaires et réactions sont dithyrambiques. A chaque apparition d'une Jaguar Type E, dans la rue, c'est l'attroupement. Nombres de stars et de personnalités se sont empressées de prendre commande de la belle anglaise : Françoise Sagan, Johnny Halliday, Bernard Consten, Charles Trenet, Pierre Bardinon, Robert Hirsch, sans parler des têtes couronnées. Mais non contente de posséder une ligne à couper le souffle, la Jaguar Type E pouvait se targuer de posséder un châssis très en avance pour l'époque...

On a souvent attribué le design de la Jaguar Type E à Sir William Lyons. Mais comme dans chaque genèse d'automobile, il y a un capitaine à la barre, et toute une équipe derrière lui qui travaille dans son ombre. C'est à Malcom Sayer, aérodynamicien venant de l'industrie aéronautique, que revient la paternité du coup de crayon. Habillant un châssis tubulaire très léger, notre designer anglais a offert à la Jaguar Type E un capot immensément long et plat qui a vite contribué au magnétisme opéré sur le public par la noble GT de Coventry. L'ouverture dudit capot est totale avec le bloc complet qui bascule vers l'avant et découvre intégralement la mécanique. A l'avant, une petite calandre ressemble à s'y méprendre à une petite bouche entre-ouverte suggestive laissant la porte ouverte aux imaginations les plus fertiles. Deux phares ronds sont sous globes et encastrés. L'arrière est de type « Fastback » avec le toit qui descend jusqu'aux fins feux arrière. Les surfaces vitrées se distinguent par des montants très fins et élégants recouverts de chrome. Enfin, l'arrière de la Jaguar Type E se singularise par des ailes aux courbes très prononcées. Vous le comprendrez vite, il y a beaucoup de charme et de féminité dans ce design. La finition à bord ne souffre pas la critique, bien au contraire, et un coffre conséquent permettait d'envisager les voyages au long court. N'est-ce pas là justement la vocation première d'une GT ?



Jaguar doit tant au moteur XK que nous ne pouvons parler de lui sans rappeler son histoire. Lorsque le roadster Jaguar XK120 est présenté à Earls Court en 1948, le salon de l'auto anglais, le coup de foudre avec le public est immédiat. Son nom " XK 120 " vient justement de son moteur et ses performances. Équipé du bloc XK, ce six en ligne de conception Jaguar, il autorisait à la Jaguar XK120 Roadster une vitesse maximale de... 120 miles à l'heure ! Né en

3,4 litres avec un bloc en fonte et une culasse aluminium, sa distribution se faisait par deux arbres à cames en tête. Pas mal en 1948 !! Pour la Jaguar Type E, Coventry l'équipe d'une version réalésée du moteur XK. Le 6 en ligne a désormais une cylindrée de 3,8 litres (87x106 mm) et conserve son caractère de moteur longue course. Plus de couple donc dès les plus bas régimes. La puissance annoncée par l'usine est de 265ch SAE à 5500 tr/mn et un couple de 35,9 mkg à 5500 tr/mn. Aujourd'hui encore, les performances que procurent le moteur XK 3.8 à la Jaguar Type E sont peu communes, avec 240 km/h en vitesse de pointe et moins de 8 secondes pour le 0 à 100 km/h.



Pour son châssis, la Jaguar Type E a été l'objet des soins les plus attentifs. En effet, de nombreuses solutions ont été reprises de la compétition. Ainsi, pour la nouvelle GT de Coventry les ingénieurs châssis (Bob Knight et Norman Dewis) ont imaginé un berceau indépendant de la coque. Il reçoit ainsi la suspension arrière, les freins et le différentiel. Il est ensuite rattaché à la coque par des silents-blocs en forme de V. Cela permet ainsi d'isoler l'habitacle de tout parasite provenant des suspensions et/ou des irrégularités de la chaussée. Pour la partie avant, c'est presque un " copier-coller " de la structure de la Type D de course. Deux leviers triangulés superposés, dont celui du bas qui accueille l'extrémité antérieure du bras de torsion longitudinal. Pour ralentir son félin aux griffes acérées, Jaguar a repris le principe des freins à disques inauguré avec succès aux 24 Heures du Mans en juin 1953 avec la Jaguar Type C. Les quatre roues en sont équipées et un double circuit de freinage séparé est monté. Avec un poids contenu de 1 220 kg, la Jaguar Type E se targue d'un rapport poids/puissance très flatteur qui lui permet de postuler au statut de véritable sportive. La tenue de route est très moderne et c'est surtout le confort de conduite qui étonne. On

comprend mieux pourquoi Jaguar se taillera une réputation à part dans le domaine des châssis.



Contrairement à la Type D, la Type E n'a initialement pas été conçue comme une voiture de course mais cela n'a pas empêché l'usine de soutenir certains pilotes privés bien connus. Graham Hill pour Equipe Endeavour avec ECD400 et Roy Salvadori pour John Coombs avec BUY1 ont connu quelques succès en 1961 face aux dominantes Ferrari 250 GT, mais c'était clairement une compétition entre une voiture de route (la Type E) et une Ferrari de course, plus légère et construite pour gagner. Aucune Jaguar n'est apparue au Mans en 1961. Mais cette même année, la voiture de John Coombs était en fait une voiture de développement d'usine. Elle a été construite avec une monocoque en acier de plus faible épaisseur. Elle réapparaît au début de la saison 1962 immatriculée 4WPD, avec un moteur de Type D à carter humide, des freins et une suspension améliorée et un toit rigide en aluminium. Cette voiture, détruite lors des coupes de Pâques à Goodwood (pilotée par Salvadori), fut reconstruite par l'usine aux spécifications que l'on nommera dorénavant « Lightweight ». Par la suite, 11 autres roadsters Type E Lightweight ont été construits, plus deux autres coupés et une dizaine de semi-lightweight.

La véritable spécification Lightweight comprenait une monocoque entièrement en aluminium, un moteur à carter sec de 3,8 litres entièrement en alliage, une culasse Wide Angle de Type D, une injection mécanique Lucas, une boîte de vitesses ZF à 5 vitesses, des freins à disque de Mk IX, un toit rigide, des portes et un coffre en aluminium, une voie arrière élargie avec des triangulations de Mk X modifiées, une suspension avant à géométrie anti plongée, une

crémaillère de direction plus basse, des sièges sport, des roues spéciales Dunlop en alliage similaires aux Type D. Cela a permis de réduire le poids de 270kg et avec plus de 340ch, la Type E devenait une véritable adversaire face à la Ferrari 250 GTO. Mais à la suite de problèmes de fiabilité, la plupart des moteurs et boîtes ZF en alliage ont rapidement été remplacés par des blocs Jaguar en fonte et des boîtes maison. Malgré cela, l'usine n'a jamais vraiment soutenu le programme de course, et en 1964, tout était terminé. La Lightweight est arrivée 2 ans trop tard, et n'a jamais été suffisamment développée.

De nos jours, les Jaguar Types E dans leur version FIA écument les circuits du monde entier avec un succès sans cesse grandissant. Les qualités sportives de la Type E en font aujourd'hui une voiture redoutable que ce soit dans les spéciales accidentées du Tour Auto, la très disputée course du TT à Goodwood ou dans des courses d'endurance comme le Sixties' endurance ou les Spa 6 hours.



Notre Jaguar, 3,8L Roadster, a été livrée au distributeur américain à New York le 14 août 1963. Après une vie tranquille aux Etats-Unis, notre voiture est importée en Europe et transformée en 2011 par Martin O'Connell Racing. Il s'agit d'une voiture de course au spécification Semi-Lightweight avec une monocoque en acier, habillée d'un capot, d'un hard top, d'un coffre et de portes en aluminium, également passée chez Pearson Engineering qui en reprendra le set up complet avant que nous ne sourcions la voiture pour un de nos clients en décembre 2019.

La boîte de vitesses est une close ratio entièrement synchronisée de chez Denis Welch, la puissance étant transmise par un embrayage de compétition à un différentiel à glissement limité avec refroidisseur d'huile. Étrier avant Jaguar Mk9, jantes Dunlop en alliage de

Magnésium, etc... Le moteur « straight port » acier a été reconstruit en 2023 par AS Classic Engineering (Alexandre SURBERE) qui vient d'en faire l'entretien après 10h de roulage. Une récente visite au banc de puissance a permis de constater 320 CV et 417Nm de couple.

Notre type E s'est révélée être une Jaguar très rapide et fiable avec des succès dans le HSCC, les Masters et le E-Type Challenge. Elle a aussi participé à Goodwood à la course dédiée aux Type E, ainsi qu'au Pomeroy Trophy du VSCC en terminant 5ème au classement général ou plus récemment au Mans Classic et au Sixties' Endurance de Peter Auto.

Accompagnée d'un PTH FIA International valable jusqu'à fin 2030, cette E-Type a toujours été performante et très fiable. Elle est livrée avec un jeu de roues de rechange, une boîte de vitesses de rechange à reconstruire et de très nombreuses pièces de rechange vous permettant de partir l'esprit serein sur n'importe quelle course.

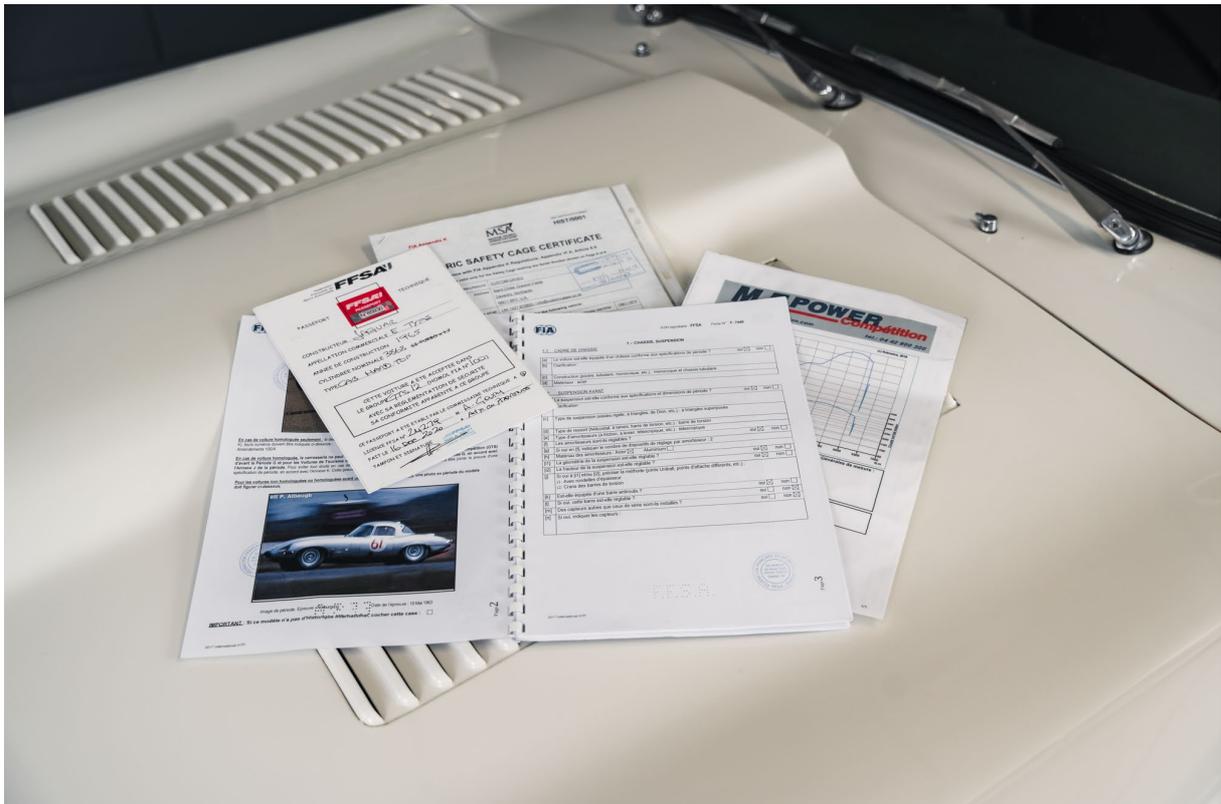
Elle est prête pour la saison 2024 !



*When Jaguar unveiled its E-Type at the Geneva Motor Show in March 1961, it was a complete surprise. It was a surprise because no one had received any prior information about the Coventry-based brand's future Grand Touring, and also because the E-Type's styling totally captivated the crowds. A line signed by William Lyons, a sporty yet comfortable chassis and first-class performance characterized the new Jaguar E-Type. Not to mention the unrivalled price, which was three times less than a Ferrari and half that of a Maserati...*

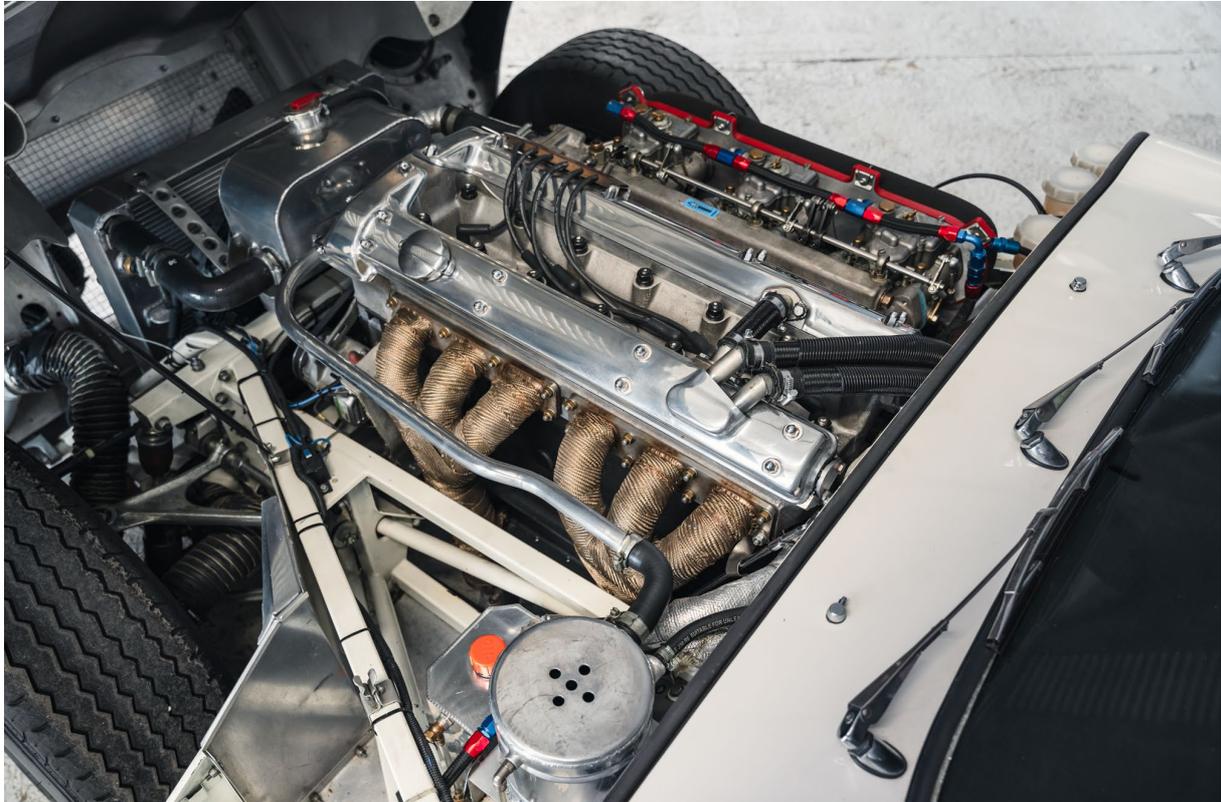
*Since the end of the war, Jaguar has been the perfect symbol of the English Grand Touring. The whole genealogy of XK roadsters (120 to 150) has largely contributed to build this sporty image in addition to the numerous victories in major competitions. But at the dawn of the 1960s, despite all their qualities, the XKs could not hide their age. So, in secret, Coventry worked on a*

replacement. The journalists of the time were kept completely out of the loop and the few perspective drawings that were revealed were far from reality. On March 15 at the Geneva Motor Show, there was a rush of journalists in the Eaux-Vives park. They all wanted to have a preview of the new star of Coventry. Then, it's the big crowd at the Geneva show. The comments and reactions are dithyrambic. Each time a Jaguar E-Type appears in the street, there is a crowd. Many stars and personalities were quick to order the beautiful English car: Françoise Sagan, Johnny Halliday, Bernard Consten, Charles Trenet, Pierre Bardinon, Robert Hirsch, not to mention the crowned heads. But not only satisfied with offering a breathtaking line, the Jaguar E-Type could boast of having a chassis very advanced for the time...



The design of the Jaguar E-Type has often been attributed to Sir William Lyons. But as in every car genesis, there is a captain at the helm, and a whole team behind him working in his shadow. Malcolm Sayer, an aerodynamicist from the aircraft industry, was responsible for the design. Using a very light tubular chassis, our English designer gave the Jaguar E-Type an immensely long and flat hood that quickly contributed to the magnetism of the noble GT from Coventry. The opening of the hood is total with the complete block tilting forward and uncovering the entire engine. At the front, a small grille looks like a suggestive open mouth leaving the door open to the most fertile imaginations. Two round headlights are under globes and recessed. The rear is a fastback with the roof coming down to the slim taillights. The glass surfaces are distinguished by very thin and elegant chrome-clad pillars. Finally, the rear of the Jaguar E-Type is characterized by very curved wings. As you will soon realize, there is a lot of charm and femininity in this design. The finish on board does not suffer from criticism, on the

*contrary, and a consequent trunk allowed to consider long trips. Isn't that the main purpose of a GT car?*



*Jaguar owes so much to the XK engine that we cannot talk about it without recalling its history. When the Jaguar XK120 roadster was presented at Earls Court in 1948, the British car show, the public fell in love with it immediately. Its name "XK 120" comes precisely from its engine and its performance. Equipped with the XK block, this in-line six of Jaguar design, it allowed the Jaguar XK120 Roadster a maximum speed of... 120 miles per hour! Born in 3,4 liters with a cast iron block and an aluminum cylinder head, its distribution was done by two overhead camshafts. Not bad in 1948! For the Jaguar Type E, Coventry equips it with a rebored version of the engine XK. The in-line 6 has now a displacement of 3,8 liters (87x106 mm) and keeps its character of long stroke engine. This means more torque from the lowest rpm. The power announced by the factory is 265hp SAE at 5500 rpm and a torque of 35.9 mkg at 5500 rpm. Even today, the performance provided by the XK 3.8 engine to the Jaguar E-Type is uncommon, with a top speed of 240 km/h and a 0 to 100 km/h time of less than 8 seconds.*

*For its chassis, the Jaguar E-Type has been the object of the most attentive care. Indeed, many solutions were taken from the competition. For the new Coventry GT, the chassis engineers (Bob Knight and Norman Dewis) designed a cradle that is independent of the body. It receives the rear suspension, the brakes, and the differential. It is then attached to the body by V-shaped silents blocks. This allows to isolate the passenger compartment from any parasite coming from the suspensions and/or from the irregularities of the road. For the front end, it's almost a "copy and paste" of the D-Type racing structure. Two triangulated levers are*





*The true Lightweight specification included an all-aluminum monocoque, all-alloy 3.8-liter dry-sump engine, Type D Wide Angle cylinder head, Lucas mechanical fuel injection, ZF 5-speed transmission, Mk IX disc brakes, hardtop, aluminum doors and trunk, wider rear track with modified Mk X wishbones, anti-dive front suspension, lower steering rack, sport seats, special Dunlop alloy wheels similar to Type D. This reduced the weight by 270kg and with more than 340hp, the E-Type became a real opponent to the Ferrari 250 GTO. But due to reliability problems, most of the ZF alloy engines and gearboxes were soon replaced by Jaguar cast iron blocks and in-house gearboxes. Despite this, the factory never really supported the racing program, and by 1964, it was all over. The Lightweight arrived 2 years too late and was never sufficiently developed.*

*Today, Jaguar E-Types in their FIA version are racing all over the world with ever increasing success. The sporty qualities of the E-Type make it a formidable racer today, whether in the rugged stages of the Tour Auto, the hotly contested TT race at Goodwood or in endurance races such as the Sixties' Endurance or the Spa 6 hours.*

*Our Jaguar 3.8L Roadster was delivered to the American dealer in New York on August 14th 1963. After a quiet life in the USA, our car was imported to Europe and modified in 2011 by Martin O'Connell Racing. It's a Semi-Lightweight specification race car with a steel monocoque, dressed up with an aluminum bonnet, hard top, boot and doors. It then passed to Pearson Engineering who will take over the complete set up before we source the car for one of our customers in December 2019.*

*The gearbox is a fully synchronized Denis Welch close-ratio, with power transmitted via a racing clutch to an oil-cooled limited-slip differential. Jaguar Mk9 front calipers, Dunlop magnesium alloy wheels, etc... The cast iron 'straight port' engine was rebuilt in 2023 by AS Classic Engineering (Alexandre SURBERE), who has just serviced it after 10 hours on the track. A recent visit to the power bench revealed 320 bhp and 417Nm of torque.*

*Our E-Type has proved to be a very fast and reliable Jaguar with successes in the HSCC, the Masters and the E-Type Challenge. It has also competed at Goodwood in the dedicated E-Type race, as well as in the VSCC's Pomeroy Trophy, finishing 5th overall, and more recently in Peter Auto's Le Mans Classic and Sixties' Endurance.*

*Accompanied by an FIA International PTH valid until the end of 2030, this E-Type has always performed well and been extremely reliable. It comes with a set of spare wheels, a spare gearbox to rebuild and a host of spare parts to give you peace of mind for any race.*

*It's ready for the 2024 season!*

