

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'attrouement. 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 souffler, 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 génération 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 fémininité 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 réalisée 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.



Assemblé le 7 mars 1962, cette Jaguar Type E 3.8 Roadster quitte les chaînes de Coventry avant d'être livré, le 4 avril suivant, au distributeur Jaguar de New York. Dans sa configuration d'origine, telle qu'attestée par son certificat Jaguar Heritage Trust, il arbore une élégante

teinte Opalescent Silver Blue, associée à un habitacle en cuir rouge et à une capote bleu marine. Une combinaison aussi rare que raffinée.

Après sa traversée de l'Atlantique et son retour en Europe, la trajectoire de cette Type E s'inscrit dans une tout autre dimension. Loin de rester un simple roadster de collection, elle est alors destinée à devenir une machine de course à part entière : plus affûtée, plus performante, plus radicale, et surtout immédiatement identifiable grâce à une livrée qui la distingue sans équivoque du reste du plateau.

Cette métamorphose est le fruit de la vision et de l'expérience du pilote français Jean-Pierre Lajournade. Son parcours parle de lui-même : engagé dès 1975 en Coupe Renault Elf Gordini, qu'il remporte en 1978, il poursuit en Formule Renault au sein des structures Elf et Motul en 1980 et 1981. Après une carrière professionnelle riche, il s'impose très vite comme l'un des grands noms de la compétition historique, notamment au Tour Auto, où il affiche un palmarès remarquable avec trois victoires au classement général, cinq secondes places et une troisième place, sans oublier de nombreux succès en Asave.



Vainqueur du Tour Auto Optic 2000 en 2010 au volant de sa Lotus Elan 26R, face à des concurrentes nettement plus puissantes, Jean-Pierre Lajournade décide en 2013 d'acquérir la Jaguar que nous présentons aujourd'hui, auprès du réputé préparateur anglais Denis Welch. Un choix stratégique, guidé par une ambition claire : concevoir la Type E la plus aboutie jamais vue en configuration semi-lightweight.

Si les Jaguar Type E Roadster semi-lightweight sont aujourd'hui bien représentées sur les plateaux historiques, c'est précisément cet exemplaire qui a ouvert la voie, déclenchant l'engouement et démontrant le potentiel réel du modèle au plus haut niveau de la compétition.

Pensée dès l'origine comme une véritable arme de rallye, cette Type E a été conçue sans compromis, avec une obsession constante de la performance et de la fiabilité, notamment pour des épreuves aussi exigeantes que le Tour Auto. Son premier propriétaire a imaginé une refonte complète de l'ensemble des composants, mettant à profit des décennies d'expérience en rallye afin d'anticiper les contraintes spécifiques de la course sur route sans sacrifier la performance sur circuit : endurance mécanique, comportement dynamique sur longue distance, facilité de maintenance et robustesse à toute épreuve.

La voiture devient ainsi la première Jaguar Type E Roadster semi-lightweight développée en France. Equipée d'un arceau conçu par Matter Compétition, à Saint-Brice-sous-Forêt. Conformément au règlement, la monocoque demeure en acier, tandis que les éléments de carrosserie : capot, hard-top, coffre et portes sont réalisés en aluminium. Forte de son expertise, l'équipe de Matter optimise les renforts de structure, afin d'obtenir une rigidité parfaitement adaptée à un usage intensif en compétition.

La partie mécanique est confiée à Denis Welch, en charge non seulement du moteur, mais également de la boîte de vitesses, du pont et du train arrière. L'assemblage final est réalisé par l'équipe qui accompagne le pilote depuis plus de trente ans, composée exclusivement d'anciens membres de Renault F1, gage de méthode, de précision et de fiabilité.



Au total, la transformation représente plus de 440 heures de travail en carrosserie. Le poids est réduit de 215 kg, portant la masse à 1 060 kg, tandis que le six-cylindres développe près de 380ch, associé à une boîte de vitesses à quatre rapports entièrement synchronisée. Achevé en février 2015, le projet donne naissance à l'unique Jaguar Type E Roadster semi-lightweight conçue et construite en France à cette époque.



Dès ses premières sorties, la hiérarchie est bouleversée. En avril 2015, la voiture s'impose au Tour Auto Optic 2000, avant de rééditer l'exploit l'année suivante, devançant notamment l'AC Cobra de Ludovic Caron. Elle enchaîne ensuite les performances de premier plan au Grand Prix de l'Âge d'Or, à Spa-Classic, aux Dix-Mille Tours ou encore au Grand Prix de Pau Historique, toujours aux avant-postes.

Elle devient ainsi la première Jaguar Type E Roadster semi-lightweight à remporter le Tour Auto, et demeure à ce jour la seule à l'avoir remporté à trois reprises, symbole éclatant de sa préparation sans faille.

En 2023, la Jaguar est confiée à un nouveau pilote de premier plan, Emmanuel Brigand, ancien pilote il reprend la piste en courses historique avec à la clé de nombreux titres en championnats de France et d'Europe. Multiple vainqueur de la catégorie GHI au Tour Auto, il est animé par un objectif clair : viser la victoire au classement général VHC. La voiture est alors prise en charge par Crubilé Sport, à Gazeran (78).

Dans le même temps, Peter Auto adopte la réglementation internationale FIA, autorisant le remplacement du bloc moteur en fonte par un bloc aluminium. Résultat : 37 kg gagnés sur le train avant, une direction plus légère, un comportement plus incisif et une auto nettement

plus vive. Le résultat ne tarde pas : une troisième victoire, acquise avec une confortable avance à Biarritz.



Fruit de plus de 500 000 € de développement, cette Jaguar est aujourd’hui accompagnée d’un PTH FIA International valable jusqu’au 31/12/2026. Elle a constamment démontré un niveau de performance et de fiabilité exemplaire.

Livrée avec plusieurs jeux de roues, des ponts arrières de rechange et un important stock de pièces, elle permet d’aborder les épreuves les plus exigeantes avec un niveau de préparation rarement atteint.

Prête pour la saison 2026, cette Jaguar Type E Roadster semi-lightweight s’impose comme l’une des références absolues de la compétition historique, aussi redoutable sur circuit que parfaitement armée pour les contraintes extrêmes des grandes épreuves routières.

*When Jaguar unveiled the E-Type at the Geneva Motor Show in March 1961, the impact was nothing short of seismic. A surprise, first and foremost, because no prior information had filtered out regarding Coventry’s forthcoming Grand Touring car. But also because the E-Type’s silhouette instantly captivated the public. Penned under the guidance of William Lyons, combining a sporting chassis with genuine comfort and first-rate performance, the new Jaguar E-Type redefined expectations. Not to mention its astonishing price positioning at the time: three times cheaper than a Ferrari and fully twice as affordable as a Maserati...*

*Since the end of the war, Jaguar had come to embody the very essence of British-style Grand Touring. The lineage of XK roadsters (from XK120 through XK150) played a major role in*

shaping this sporting image, reinforced by numerous victories in top-level competition. Yet, by the dawn of the 1960s, despite their undeniable qualities, the XK models could no longer conceal their age. Quietly and away from prying eyes, Coventry began work on their successor. Contemporary journalists were kept entirely in the dark, and the few perspective drawings released bore little resemblance to reality.



On March 15th, at the Geneva Motor Show, journalists swarmed the Parc des Eaux-Vives, eager for a first glimpse of Coventry's new star. Once inside the show itself, the E-Type caused a sensation. Praise was unanimous and ecstatic. Each appearance of a Jaguar E-Type on the street drew immediate crowds. Numerous celebrities and public figures rushed to place their orders: Françoise Sagan, Johnny Hallyday, Bernard Consten, Charles Trenet, Pierre Bardinon, Robert Hirsch, not to mention royalty. And beyond its breathtaking lines, the Jaguar E-Type could also boast a chassis that was remarkably advanced for its era...

The design of the Jaguar E-Type is often attributed solely to Sir William Lyons. Yet, as with any automotive genesis, behind the figurehead stood a dedicated team working in the shadows. The actual author of the pencil stroke was Malcolm Sayer, an aerodynamicist from the aviation industry. Draped over a remarkably light tubular chassis, Sayer's work endowed the E-Type with an immensely long, flat bonnet that quickly became central to its magnetic appeal. The clamshell bonnet opens fully forward, revealing the entire mechanical assembly. At the front, a small grille evokes a slightly parted mouth, suggestive and unmistakably sensual, flanked by twin round headlamps set beneath glass covers. The rear adopts a fastback profile, with the roofline flowing seamlessly into slender tail lamps. Glazing is framed by thin, elegant chrome-

*finished pillars, while the rear wings display pronounced, voluptuous curves. There is no denying the charm and femininity of this design. Interior finish is beyond reproach, and a generous luggage compartment made long-distance touring a very real proposition—precisely the vocation of a true GT.*



*Jaguar owes so much to the XK engine that its story cannot be told without revisiting its origins. When the Jaguar XK120 roadster debuted at Earls Court in 1948, public reaction was immediate and overwhelming. Its name derived directly from its engine and performance: powered by the XK inline-six, the XK120 was capable of 120 mph. Originally a 3.4-litre unit with a cast-iron block and aluminium cylinder head, featuring twin overhead camshafts, it was truly advanced for its time. For the E-Type, Coventry installed a bored-out version of the XK engine, now displacing 3.8 litres (87 x 106 mm) and retaining its long-stroke character. The result was increased torque available from low revs. Factory figures quoted 265 SAE horsepower at 5,500 rpm and 35.9 mkg of torque at the same engine speed. Even today, the performance delivered by the 3.8-litre XK remains impressive: a top speed of 240 km/h and 0–100 km/h in under eight seconds.*

*The chassis of the Jaguar E-Type received the utmost attention, with numerous solutions directly inspired by competition. For the new Coventry GT, chassis engineers Bob Knight and Norman Dewis devised a rear subframe independent of the monocoque, carrying the rear suspension, brakes and differential. This assembly was mounted to the body via V-shaped rubber mounts, isolating the cockpit from suspension-induced disturbances and road imperfections. At the front, the architecture was almost a direct carryover from the D-Type race car, featuring double wishbones, with the lower arm accommodating the forward end of*

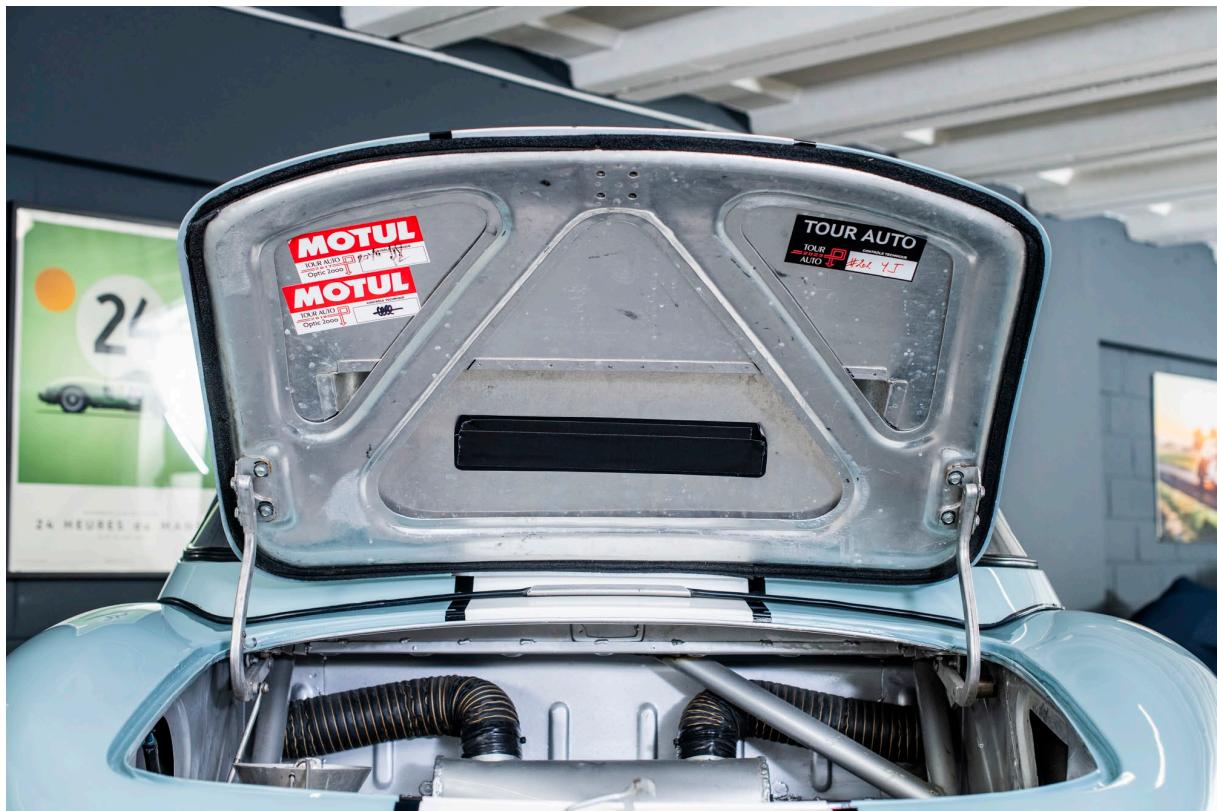
*the longitudinal torsion bar. To rein in its sharp-clawed feline, Jaguar adopted disc brakes on all four wheels, a technology proven at the 24 Hours of Le Mans in 1953 with the C-Type. A dual-circuit braking system was also fitted. With a kerb weight of just 1,220 kg, the E-Type enjoyed an excellent power-to-weight ratio, fully justifying its status as a genuine sports car. Road holding was notably modern, but it was the comfort that truly surprised—foreshadowing Jaguar's enduring reputation for chassis excellence.*



*Unlike the D-Type, the E-Type was not initially conceived as a race car. Nevertheless, the factory supported several well-known privateers. Graham Hill, driving for Equipe Endeavour with chassis ECD400, and Roy Salvadori for John Coombs in BUY1, achieved notable successes in 1961 against the dominant Ferrari 250 GTs—despite competing with a road-based car against purpose-built racing machines. No Jaguar appeared at Le Mans in 1961. However, Coombs' car was in fact a factory development vehicle, built with thinner-gauge steel monocoque panels. It reappeared at the start of the 1962 season as 4WPD, fitted with a wet-sump D-Type engine, improved brakes and suspension, and an aluminium hardtop. Destroyed during the Easter Monday Meeting at Goodwood, the car was rebuilt by the factory to what would become known as "Lightweight" specification.*

*Subsequently, eleven additional Lightweight E-Type roadsters were produced, along with two coupés and around ten semi-lightweight cars. True Lightweight specification included a fully aluminium monocoque, a dry-sump 3.8-litre all-alloy engine with wide-angle D-Type cylinder head, Lucas mechanical fuel injection, a ZF five-speed gearbox, Mk IX disc brakes, aluminium hardtop, doors and boot lid, widened rear track with modified Mk X wishbones, anti-dive front suspension geometry, lowered steering rack, competition seats, and special Dunlop alloy*

wheels akin to those of the D-Type. Weight was reduced by some 270 kg, and with over 340 horsepower, the E-Type became a genuine rival to the Ferrari 250 GTO. Reliability issues, however, led to many alloy engines and ZF gearboxes being replaced by cast-iron Jaguar units and in-house transmissions. Ultimately, the factory never fully committed to the programme, and by 1964 it was over. The Lightweight arrived two years too late and was never sufficiently developed.



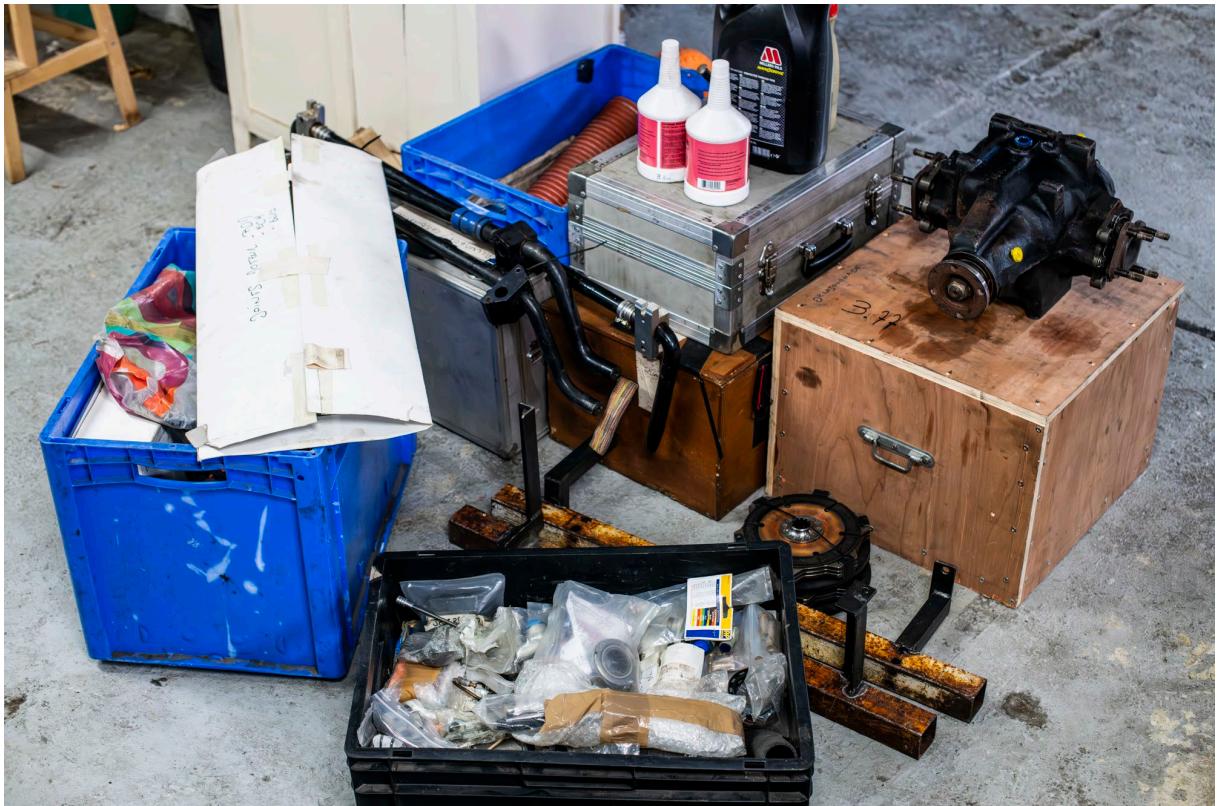
Today, FIA-spec Jaguar E-Types compete successfully on circuits worldwide. Their sporting qualities make them formidable contenders, whether on the demanding special stages of the Tour Auto, the fiercely contested TT at Goodwood, or endurance races such as the Sixties' Endurance and the Spa Six Hours.

Assembled on March 7th, 1962, this Jaguar E-Type 3.8 Roadster left the Coventry production line before being delivered on April 4th to the Jaguar distributor in New York. In its original configuration, as confirmed by its Jaguar Heritage Trust certificate, it was finished in elegant Opalescent Silver Blue, paired with a red leather interior and a dark blue hood—an exceptionally rare and refined combination.

After crossing the Atlantic and returning to Europe, this E-Type embarked on an entirely different path. Far from remaining a mere collector's roadster, it was destined to become a fully-fledged competition machine: sharper, faster, more radical, and immediately recognisable thanks to a distinctive livery setting it apart from the rest of the field.

This transformation was driven by the vision and experience of French driver Jean-Pierre Lajournade. His career speaks volumes: competing from 1975 in the Renault Elf Gordini Cup,

which he won in 1978, before progressing to Formula Renault with the Elf and Motul teams in 1980 and 1981. Following a successful professional career, he quickly established himself as a leading figure in historic racing, particularly at the Tour Auto, where his record includes three overall victories, five second places and one third place, alongside numerous ASAVE wins.



Winner of the 2010 Tour Auto Optic 2000 at the wheel of his Lotus Elan 26R—against significantly more powerful rivals—Lajournade acquired the Jaguar presented here in 2013 from renowned British preparer Denis Welch. His objective was clear: to create the most accomplished semi-lightweight E-Type ever built.

While semi-lightweight E-Type Roadsters are now well represented on historic grids, this very car paved the way, igniting enthusiasm and demonstrating the true competitive potential of the model at the highest level.

Conceived from the outset as a true rally weapon, this E-Type was developed without compromise, with a relentless focus on performance and reliability—particularly for demanding events such as the Tour Auto. Its first owner envisaged a complete reengineering of every component, drawing on decades of rally experience to anticipate the specific demands of road competition while preserving circuit performance: mechanical endurance, dynamic balance over long distances, ease of maintenance and uncompromising robustness.

The car thus became the first semi-lightweight Jaguar E-Type Roadster developed in France. It was equipped with a roll cage designed by Matter Compétition in Saint-Brice-sous-Forêt. In accordance with regulations, the monocoque remains steel, while the body panels—bonnet, hardtop, boot lid and doors—are fabricated in aluminium. Leveraging its expertise, the Matter

team optimised structural reinforcements to achieve rigidity perfectly suited to intensive competition use.

Mechanical preparation was entrusted to Denis Welch, responsible for the engine, gearbox, differential and rear suspension. Final assembly was carried out by the team that has supported the driver for over thirty years, composed exclusively of former Renault F1 personnel—a guarantee of method, precision and reliability.



In total, the transformation required over 440 hours of bodywork. Weight was reduced by 215 kg to 1,060 kg, while the six-cylinder engine now produces close to 380 horsepower, paired with a fully synchronised four-speed gearbox. Completed in February 2015, the project resulted in the only Jaguar E-Type Roadster semi-lightweight conceived and built in France at that time. From its first outings, the established hierarchy was overturned. In April 2015, the car claimed outright victory at the Tour Auto Optic 2000, repeating the feat the following year ahead of Ludovic Caron's AC Cobra. It went on to deliver front-running performances at the Grand Prix de l'Âge d'Or, Spa-Classic, Dix Mille Tours and the Grand Prix de Pau Historique.

It thus became the first Jaguar E-Type Roadster semi-lightweight to win the Tour Auto—and remains to this day the only one to have secured three overall victories, a testament to the perfection of its preparation.

In 2023, the Jaguar was entrusted to another top-tier driver, Emmanuel Brigand. A former professional racer, he returned to historic competition with numerous French and European

*championship titles to his name. A multiple winner of the GHI category at the Tour Auto, his ambition is clear: overall VHC victory. The car was then taken over by Crubilé Sport in Gazeran.*



*At the same time, Peter Auto adopted FIA international regulations allowing the replacement of the cast-iron engine block with an aluminium unit. The result: 37 kg saved over the front axle, lighter steering, sharper handling and a markedly more responsive car. The outcome was immediate—a third victory, secured with a commanding margin in Biarritz.*

*Representing over €500,000 of development, this Jaguar is now accompanied by an FIA International HTP valid until December 31st, 2026. It has consistently demonstrated exceptional levels of performance and reliability.*

*Delivered with several sets of wheels, two spare diff, and an extensive stock of parts, it allows entry into the most demanding events with a level of preparation rarely matched.*

*Ready for the 2026 season, this Jaguar E-Type Roadster semi-lightweight stands as one of the absolute benchmarks of historic competition—equally formidable on the circuit and perfectly equipped for the extreme demands of major road events.*