



JAGUAR TYPE E 3,8L OTS "OBL" 1961

Les premières Jaguar E-Type peuvent être identifiées par plusieurs caractéristiques distinctives telles que les "louvres soudées" ou les "planchers plats", la caractéristique unique et la plus rare étant le "verrouillage extérieur du capot" Outside Bonnet Lock ("OBL") utilisé uniquement sur les premières voitures fabriquées. Chacune de ces trois caractéristiques a été abandonnée par la suite, faisant de l'OBL la version la plus remarquable et rare de l'une des voitures de sport les plus emblématiques de l'histoire.

Comme pour la plupart des voitures, c'est la première itération, incarnant le design initial dans sa forme la plus pure, qui devient une pièce de collection très recherchée, qu'il s'agisse de la première Porsche 356 ou 911, de la Ferrari 250 SWB ou même de la modeste Mini. Telle est la position qu'occupent aujourd'hui les Jaguar E-Type à "verrouillage extérieur du capot".

Le châssis 875282 a été livré neuf chez Jaguar Cars New York USA et vendu à M. John D. Rogasnet. La voiture a ensuite été identifiée dans le New Jersey. À cette époque, elle aurait parcouru 230 000 miles, clairement utilisée comme le voulait Sir William Lyons!

Un article du magazine EJAG de juillet 1980, rédigé par le Dr Tom Haddock, historien de premier plan sur les premières E-Type et auteur du livre "E-Type Six Cylinder Originality Guide", indique que la voiture avait été ajoutée à son registre des toutes premières voitures.



La voiture a été remise et oubliée avant d'être découverte en 2016 et importée au Royaume-Uni, par un collectionneur avisé. Bien que nécessitant une restauration complète après des années d'abandon, elle était remarquablement bien préservée, conservant les caractéristiques importantes que l'on ne trouve que sur les premiers modèles d'E-Types produits. C'est pourquoi une restauration longue et détaillée a été entreprise, en préservant autant que possible la voiture d'origine.

Alors que certaines E-Types de 1961 prétendent avoir survécu cinquante-sept ans, très peu le font avec leurs composants mécaniques et leurs panneaux de carrosserie d'origine, étant donné que l'industrie de la restauration produit maintenant tout ce qui est nécessaire pour créer une voiture entièrement nouvelle à partir d'un simple numéro de châssis. Ainsi, la plupart des E-Types restaurés sont un mélange de pièces d'origine et de pièces neuves, avec une finition non conforme aux normes d'usine d'époque et ne répondant pas aux spécifications d'origine. Étant donné que le remplacement des panneaux de carrosserie tels que les ailes, les revêtements de portières ou le capot pendant la restauration est souvent moins coûteux et plus rapide que la restauration des pièces d'origine, l'authenticité de la carrosserie d'un OBL est le principal facteur déterminant de sa valeur, à condition que la voiture soit "matching numbers".



Le modèle 875282 est un exemplaire qui conserve effectivement son moteur et ses panneaux de carrosserie d'origine, qui ont tous été soigneusement restaurés et préservés. En raison de son caractère unique, la restauration de 875282 a été différente, avec six objectifs spécifiques régissant le processus de restauration :

- Conserver toutes les caractéristiques d'origine des voitures fabriquées en 1961 et en particulier les "serrures extérieures du capot".
- Restaurer la voiture avec les finitions d'origine de l'usine Jaguar et éviter une restauration excessive. Par exemple, de nombreux éléments chromés d'origine de l'usine ont été conservés.
- Utiliser des composants améliorés uniquement s'ils sont compatibles avec les conditions de circulation actuelles, par exemple un radiateur plus grand qui conserve la conception "à ailettes" d'origine.
- Éviter les mises à jour mécaniques telles que les amortisseurs réglables, les étriers de frein plus grands, la boîte de vitesses synchronisée, etc.
- Conserver autant que possible la patine existante des voitures et ne pas perdre son "identité" au cours du processus.
- Dans la mesure du possible, restaurer les composants et éviter l'utilisation de kits de remplacement.

Une fois la carrosserie et la coque mises à nu, la voiture a été évaluée et, dans l'intérêt de son intégrité structurelle et de sa sécurité à long terme, un plancher et une tour Eiffel de remplacement ont été fournis par Martin Robey.

De nombreuses E-Types anciennes perdent leur cadre de support de charnières de capot d'origine ou "Picture Frame" portant le numéro de châssis, souvent à la suite d'un accident ou d'une corrosion due à une infiltration d'eau combinée à la chaleur du moteur, mais 875282 conserve toujours ses composants d'origine.



La restauration globale a été confiée au travail méticuleux de Neil Howe Racing, le moteur ayant été réalisé par Guy Broad, tous deux ateliers de premier plan dans la préparation des Jaguar. Une fois démonté, le moteur, malgré son kilométrage élevé, s'est avéré être remarquablement original, tout comme le reste de la voiture. Il a ensuite été reconstruit selon les spécifications d'origine de l'usine. De même, l'intérieur a été confié à Aldridge Trimming, l'un des meilleurs spécialistes de la sellerie Jaguar, qui l'a restauré jusqu'aux plus petits détails tels que la pochette en cuir sur la console centrale pour contenir la clé "T" selon les spécifications de l'usine. L'auto aura ainsi bénéficié d'une restauration de très haute qualité de plus de 2500 heures, entre décembre 2017 et juillet 2019.



Naturellement, la voiture est présentée avec une histoire incroyablement détaillée qui documente sa restauration avec 5 dossiers de factures et de photographies, ainsi qu'un manuel d'atelier d'usine original. La voiture est également accompagnée de sa boîte à outils toujours en état d'origine et du très important cric "Shelley jack", spécifique aux premières voitures.

875282 représente l'opportunité d'acheter l'une des E-Types désirables dans sa stricte configuration usine. Sans être trop restaurée, la voiture serait aussi bien à l'aise sur une pelouse de concours que sur une route de campagne.



The earliest E Type Jaguars can be identified by several distinctive features such as 'welded louvres' or 'flat floors', the most unique and rare feature of all being the 'outside bonnet lock' ('OBL') used only on the first cars manufactured. Each of these three features were later abandoned, making the OBL a particularly notable and rare example of one of the most iconic sports cars in history.

As with most cars, it is the first iteration, embodying the initial design in its purest form that becomes collectible and highly sought after whether that be the earliest Porsche 2.7 RS, the Ferrari 250 SWB, or even the humble Mini. Such is the position now held by the 'outside bonnet lock' E Type Jaguars.

Chassis 875282 was Shipped to Jaguar Cars New York USA when new and sold to Mr John D Rogasnet, 875282 later found its home in New Jersey, by this time the car is alleged to have travelled 230,000 miles, clearly used as Sir William Lyons intended!

An article in the EJAG magazine of July 1980 by Dr Tom Haddock, the leading historian on early E Types and author of the book, 'E Type Six Cylinder Originality Guide', states that the car had been added to his register of early cars.

The car was moth-balled and forgotten before being discovered in 2016 and imported to the UK. Although needing full restoration from its years of neglect, the car was remarkably well preserved retaining the all-important features and idiosyncrasies seen only on the earliest E-types produced. Given

this, a lengthy and detailed restoration was undertaken, ensuring the car was authentically restored – preserving as much of the original car as possible.



Whilst some E Types from 1961 purport to have survived fifty-seven years, very few do so with their original mechanical components and body panels, given that the restoration industry now produces everything sufficient to create a completely new car from a simple chassis number. Thus, most restored E Types are a composite of original and new parts, with most finished to non-factory standards and with non-original specification. Since replacing body panels such as wings, door skins, or bonnet during restoration is often less expensive and faster than restoring the original items, the originality of an OBL's surviving body panels is the primary determinant of its value provided that the car is 'matching numbers'.

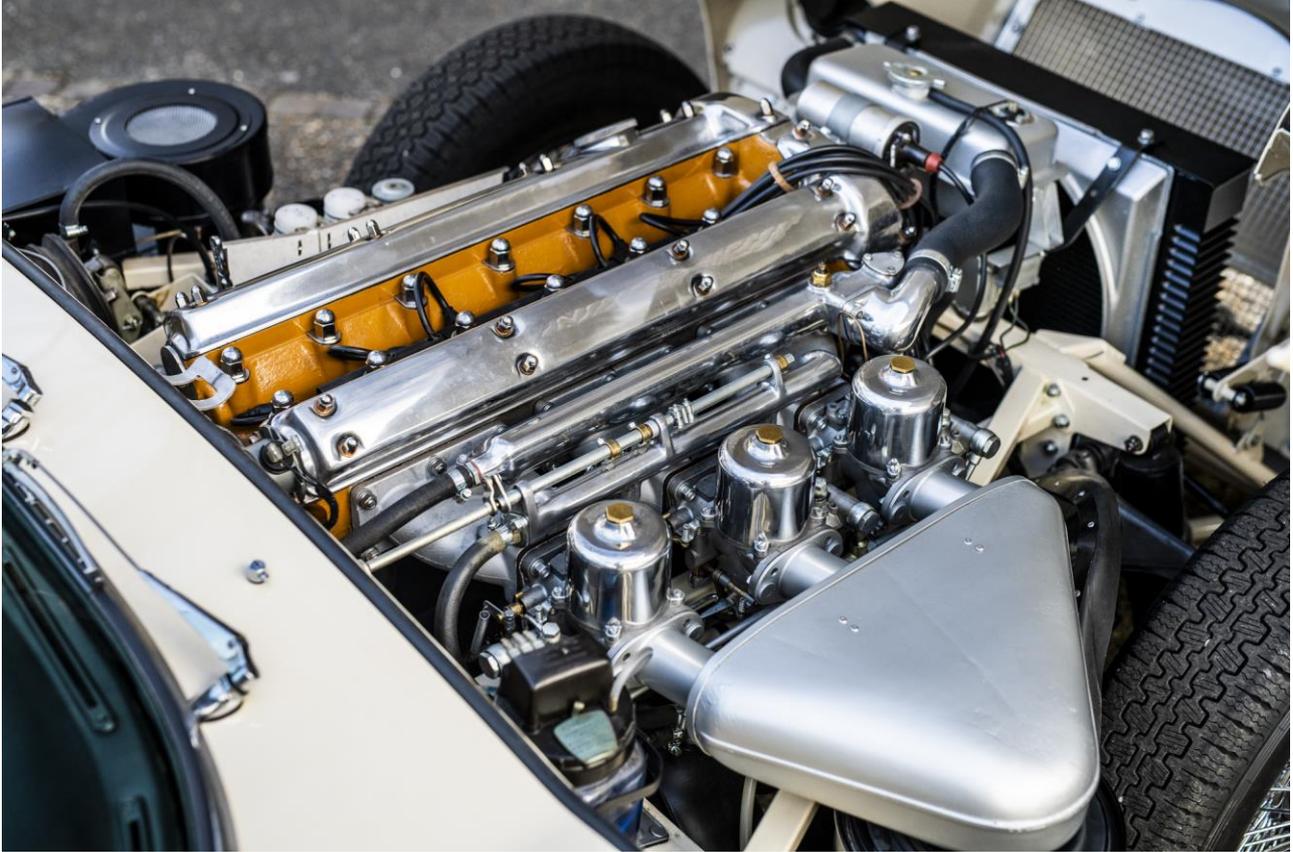
875282 is such an example that does indeed retain its original engine and body panels, all of which were carefully restored and preserved during the restoration. Due to its uniqueness, 875282's restoration was different, with six specific goals governing the restoration process:

- *To retain all the features original to the cars' manufacture in 1961 and the 'outside bonnet lock' model in particular.*
- *To restore the car with original Jaguar Factory finishes and avoid over-restoration. For example, many of the original factory chrome components were retained.*

- *To utilize improved components only if consistent with current traffic conditions, such as a larger radiator still to the original 'finned' design.*
- *To avoid mechanical updates such as adjustable shock absorbers, larger brake calipers, all synchromesh gearbox, etcetera.*
- *Retain as much of the cars existing patina as possible and not to lose its 'identity' in the process.*
- *Wherever possible, to restore components and to avoid the use of replacement kits.*



Once the body panels and tub had been carefully media blasted to bare metal, the car was assessed and in the interest of its long-term structural integrity and safety, a replacement floor pan and engine frame was sourced from Martin Robey.



Many early E Types lose their original bonnet hinge frame or 'picture frame' bearing the all-important Chassis Number, often as a result of accident or corrosion due to water ingress combined with the heat of the engine, however 875282 still retains these original components.

The Overall restoration was entrusted to the meticulous operation of Neil Howe Racing, with the engine restored by Guy Broad, both are leading engineers in Jaguar engine preparation. When stripped, the engine despite its reported high mileage was found to be remarkably original, much like the rest of the car. It was then painstakingly rebuilt to original Factory specifications.

Similarly, the interior was entrusted to Aldridge Trimming, one of the finest Jaguar upholstery specialists who fabricated the interior right down to the smallest unique details such as the leather pouch on the center console to hold the 'T' key as per factory specifications. The car will have thus benefited from a very high-quality restoration of 2500 hours, between December 2017 and July 2019.

Naturally the car is presented with an incredible, detailed, history documenting its restoration with 5 folders of paperwork and photographs along with an original Factory Workshop Manual. Present also with the car is its' tool kit still in the original roll and the all-important 'Shelley jack' that is unique to the early cars.



875282 represents the opportunity to purchase one of the most collectable E-types in correct factory specifications. Not over-restored, the car would be equally at home on a concours lawn or a country road.