

Lister Jaguar Knobbly – La petite anglaise aux grandes dents

À la fin des années 1950, l'univers des courses automobiles est dominé par des géants : Ferrari, Maserati, Aston Martin... Pourtant, dans un petit atelier de Cambridge, un constructeur artisanal nommé Brian Lister nourrit un rêve audacieux : battre les plus grands sur leur terrain, avec des moyens bien plus modestes.



Les débuts – Un artisan face aux géants

Brian Lister, fils d'un industriel, se passionne très tôt pour la mécanique. Après quelques prototypes à moteur MG et Bristol, il comprend qu'il lui faut un moteur plus puissant pour affronter les ténors de la catégorie Sport. C'est là qu'intervient Jaguar. La marque de Coventry, auréolée de ses victoires aux 24 Heures du Mans avec la Type D, accepte de fournir à Lister son légendaire six-cylindres XK.

L'alliance est explosive : un châssis tubulaire ultra-léger, une carrosserie aérodynamique signée Frank Costin, et un moteur fiable et puissant. Dès 1957, la Lister Jaguar Knobbly voit le jour.

"Knobbly", un surnom affectueux

Son nom n'a rien d'officiel. Dans les paddocks, on commence à parler de cette Lister « bosselée » à cause de ses formes arrondies et de ses ailes proéminentes. Les bosses sur le capot et autour des roues ne sont pas là pour le style : elles recouvrent les suspensions et la

mécanique, dessinées uniquement en fonction de l'efficacité aérodynamique et mécanique. Le sobriquet "Knobbly" restera pour l'éternité.

Un palmarès fulgurant

En 1958, la Lister Knobbly s'impose comme l'arme fatale des courses de voitures de sport au Royaume-Uni. Archie Scott Brown, pilote au talent exceptionnel malgré son handicap physique, remporte course après course avec cette machine. Il enchaîne les victoires en Angleterre et impressionne sur le continent.

D'autres grands noms prennent le volant : Masten Gregory, Stirling Moss, Ivor Bueb, Innes Ireland... Tous louent la précision de sa direction, la vigueur de son moteur et sa stabilité en virage. Sur de nombreux circuits britanniques, la Knobbly est quasi imbattable.



Le drame et le tournant

La gloire est cependant assombrie par la tragédie. En mai 1958, lors d'une course à Spa-Francorchamps, Archie Scott Brown perd la vie après un accident. Ce drame affecte profondément Brian Lister, qui perd son pilote vedette et ami. Bien que l'écurie continue à engager ses voitures, l'élan est brisé.

En 1959, les règlements changent et la concurrence se renforce. Lister tente de s'adapter avec une carrosserie encore plus profilée (modèle "Costin"), mais les coûts grimpent. Fin 1959, l'aventure en compétition officielle s'arrête.

Une gloire intacte

Même retirée des grilles de départ officielles, la Knobbly n'est jamais tombée dans l'oubli. Les collectionneurs en préservent quelques exemplaires, conscients de posséder un morceau d'histoire. Chaque voiture, souvent construite à la main et légèrement différente, devient un objet de culte.

Le retour – Renaissance des Knobbly

Dans les années 1990, la passion pour les courses historiques explose. Les Lister Knobbly ressurgissent sur les circuits lors d'événements comme le Goodwood Revival ou Le Mans Classic. Le public redécouvre leur silhouette unique, leur grondement rauque et leur agilité féline.

Face à cet engouement, Lister Cars décide en 2014 de relancer la production. Dix « continuation cars » sont construites selon les plans, gabarits et méthodes d'époque : châssis tubulaire, carrosserie en aluminium martelée à la main, moteur Jaguar XK préparé. Même le son est fidèle à celui de 1958.



Une légende toujours vivante

Aujourd'hui, que ce soit un exemplaire original ou une continuation officielle, la Lister Knobbly continue de courir. On la voit batailler roue dans roue avec des Ferrari 250 Testa Rossa, des Maserati 300S ou des Aston Martin DBR1, comme si le temps s'était arrêté.

Pour les pilotes qui ont la chance de la conduire, c'est une expérience brute : pas d'assistance électronique, pas de compromis, seulement la mécanique pure et le talent derrière le volant. Une leçon de pilotage à l'ancienne, où chaque virage se gagne à la sueur et à la précision. La Lister Jaguar Knobbly est plus qu'une voiture : c'est un symbole. Symbole de l'audace britannique face aux grands constructeurs, symbole d'un âge d'or du sport automobile où la créativité et le courage pouvaient battre les moyens financiers. Et tant qu'on la verra surgir d'un nuage de poussière au freinage de Woodcote ou rugir dans la nuit du Mans Classic, on saura que cette petite anglaise aux grandes dents n'a jamais vraiment quitté la course.



Lister Jaguar BHL 20 – 442 PPP

Une survivante à l'histoire ininterrompue.

Parmi les rares Lister produites entre 1954 et 1959, le châssis BHL 20 occupe une place singulière. Issu de la dernière génération des « little Lister », vendu nu en 1959 à l'officier James MacKreth, il fut d'abord équipé d'une mécanique MG et immatriculé 442 PPP le 7 octobre 1960.

Trois ans plus tard, son destin bascule : David A. Knobbs remplace le modeste moteur MG par un six cylindres Jaguar de 3,4 litres, confiant au préparateur Ken Eaton la métamorphose du châssis. Sous ses mains expertes, BHL 20 abandonne ses allures frêles pour devenir une véritable Lister Knobbly Jaguar, prête à rivaliser avec les grandes. La compétition ne tarda pas à marquer sa carrosserie : dès la fin des années 1960, une sortie

de route détruit gravement l'auto, reléguée un temps au repos. Mais en 1974, Jeremy Broad, figure bien connue des Jaguar XK, entreprend sa résurrection. Confiée à nouveau à Ken Eaton, elle reçoit un moteur Jaguar 3,8 litres Type E et reprend le chemin des circuits. En 1976, lors du Prescott Hillclimb, la malchance frappe encore : Broad percute un arbre, pliant lourdement le châssis.



Ce long sommeil forcé, ponctué d'une succession de carrosseries — certaines douteuses, d'autres authentiques Williams & Pritchard — n'altéra pourtant jamais la continuité de l'auto. L'arrivée d'une véritable coque d'usine, révélant sous son décapage les teintes originelles, ancre définitivement BHL 20 dans son identité.

En 2005, Broad cède enfin la voiture à Trevor GROOM grand ami de Norman DEWIS et reconnu dans le cercle Jaguar de compétition, qui lui offre une restauration méticuleuse dans sa configuration ultime : Lister Jaguar Knobbly, avec son châssis d'origine, ses éléments authentiques (réservoirs, freins Girling, roues Dunlop, tableau de bord) et ses papiers officiels, dont le précieux « buff log book » d'époque.

Elle changera ensuite de mains pour rejoindre la France par nos soins où elle connaîtra plusieurs propriétaires qui tous l'engageront entre autres au Mans Classic.

Le dernier entreprendra une restauration méticuleuse de la carrosserie pour faire revivre ses formes et lui donner l'éclat qu'elle porte aujourd'hui. Entièrement révisée avant Le Mans Classic 2025, elle est prête à prendre la piste.

Aujourd'hui, BHL 20 est unanimement reconnue comme l'unique châssis portant légitimement ce numéro, son histoire ayant été confirmée par Doug Nye lui-même et clarifiée face aux confusions de certains auteurs. Elle figure parmi les habituées des plus prestigieux plateaux historiques : Le Mans Classic, support du Grand Prix de Grande-Bretagne à Silverstone, ou encore championnats FIA dédiés aux sport-protos des années 1950.

Un pedigree incontestable

- Châssis d'origine BHL 20 avec immatriculation 442 PPP
- Transformation Jaguar par Ken Eaton dès 1963
- Propriétaires successifs : James MacKreth, David A. Knobbs, John Harper, Jeremy Broad, Trevor Groom, propriétaire actuel en France.
- Accidents marquants et reconstructions documentées (fin des années 1960, Prescott 1976)
- Carrosserie Knobbly Williams & Pritchard avec traces de peinture usine
- Documents d'époque (log book, V5C moderne, passeport FIA/MSA)
- Présence régulière sur les plus grands événements historiques



Conclusion

La Lister Jaguar Knobbly est plus qu'une voiture : c'est un symbole. Symbole de l'audace britannique face aux grands constructeurs, symbole d'un âge d'or du sport automobile où la créativité et le courage pouvaient battre les moyens financiers.

Et tant qu'on la verra surgir d'un nuage de poussière au freinage de Woodcote ou rugir dans la nuit du Mans Classic, on saura que cette petite anglaise aux grandes dents n'a jamais vraiment quitté la course.

Plus qu'une simple voiture de course, BHL 20 est un témoin vivant de l'aventure Lister : une trajectoire chaotique mais ininterrompue, ponctuée de chocs et de renaissances, qui en fait aujourd'hui l'un des exemplaires les plus authentiques et légitimes de la saga des Lister Jaguar Knobbly.



Lister Jaguar Knobbly – The little English car with big teeth

In the late 1950s, the world of motor racing was dominated by giants such as Ferrari, Maserati and Aston Martin. However, in a small workshop in Cambridge, a craftsman named Brian Lister had a bold dream: to beat the big names at their own game, with much more modest resources.

The beginnings – A craftsman takes on the giants

Brian Lister, the son of an industrialist, developed a passion for mechanics at an early age. After building a few prototypes with MG and Bristol engines, he realised that he needed a more powerful engine to compete with the big names in the Sports category. That's where Jaguar came in. The Coventry-based brand, fresh from its victories at the 24 Hours of Le Mans with the Type D, agreed to supply Lister with its legendary XK six-cylinder engine.

The combination was explosive: an ultra-light tubular chassis, aerodynamic bodywork designed by Frank Costin, and a reliable, powerful engine. In 1957, the Lister Jaguar Knobbly was born.

'Knobbly', an affectionate nickname

Its name was not official. In the paddocks, people began to talk about this 'bumpy' Lister because of its rounded shape and prominent wings. The bumps on the bonnet and around the wheels were not there for style: they covered the suspension and mechanics, designed solely for aerodynamic and mechanical efficiency. The nickname 'Knobbly' would remain forever.



A dazzling track record

In 1958, the Lister Knobbly established itself as the ultimate weapon in sports car racing in the United Kingdom. Archie Scott Brown, a driver of exceptional talent despite his physical disability, won race after race with this machine. He racked up victories in England and impressed on the continent.

Other big names took the wheel: Masten Gregory, Stirling Moss, Ivor Bueb, Innes Ireland... All praised its precise steering, powerful engine and stability in corners. On many British circuits, the Knobbly was virtually unbeatable.

Tragedy and a turning point

However, the glory was overshadowed by tragedy. In May 1958, during a race at Spa-Francorchamps, Archie Scott Brown lost his life in an accident. This tragedy deeply affected Brian Lister, who lost his star driver and friend. Although the team continued to enter its cars in races, the momentum was broken.

In 1959, the regulations changed and the competition became tougher. Lister tried to adapt with an even more streamlined bodywork (the 'Costin' model), but costs rose. At the end of 1959, the adventure in official competition came to an end.

Undimmed glory

Even though it was no longer on the official starting grid, the Knobbly never fell into oblivion. Collectors preserved a few examples, aware that they owned a piece of history. Each car, often hand-built and slightly different, became a cult object.



The comeback – Renaissance of the Knobbly

In the 1990s, enthusiasm for historic racing exploded. The Lister Knobbly reappeared on the circuits at events such as the Goodwood Revival and Le Mans Classic. The public rediscovered their unique silhouette, their throaty roar and their feline agility.

In response to this enthusiasm, Lister Cars decided in 2014 to restart production. Ten 'continuation cars' were built according to the original plans, templates and methods: tubular chassis, hand-hammered aluminium bodywork, tuned Jaguar XK engine. Even the sound is faithful to that of 1958.

A legend that lives on

Today, whether it's an original model or an official continuation, the Lister Knobbly continues to race. It can be seen battling wheel to wheel with Ferrari 250 Testa Rossa, Maserati 300S and Aston Martin DBR1 cars, as if time had stood still.

For the drivers lucky enough to drive it, it's a raw experience: no electronic assistance, no compromises, just pure mechanics and talent behind the wheel. It's a lesson in old-school driving, where every corner is earned through sweat and precision.

The Lister Jaguar Knobbly is more than a car: it's a symbol. A symbol of British audacity in the face of the big manufacturers, a symbol of a golden age of motor racing when creativity and courage could beat financial resources.

And as long as we see it emerge from a cloud of dust when braking at Woodcote or roar into the night at Le Mans Classic, we will know that this little English car with big teeth has never really left racing.



Lister Jaguar BHL 20 – 442 PPP

A survivor with an unbroken history

Among the few Listers produced between 1954 and 1959, the BHL 20 chassis occupies a unique place. Part of the latest generation of 'little Listers', it was sold bare in 1959 to officer James MacKreth and was initially fitted with MG mechanics and registered as 442 PPP on 7 October 1960.

Three years later, its destiny changed: David A. Knobbs replaced the modest MG engine with a 3.4-litre Jaguar six-cylinder, entrusting the chassis's transformation to tuner Ken Eaton. Under his expert hands, BHL 20 shed its frail appearance to become a true Lister Knobbly Jaguar, ready to compete with the big boys.

Competition soon left its mark on the bodywork: in the late 1960s, a crash seriously damaged the car, which was temporarily taken out of service. But in 1974, Jeremy Broad, a well-known figure in Jaguar XK circles, undertook its resurrection. Entrusted once again to Ken Eaton, it was fitted with a 3.8-litre Jaguar E-Type engine and returned to the racetrack. In 1976, during the Prescott Hillclimb, bad luck struck again: Broad crashed into a tree, severely bending the chassis.

This long enforced hiatus, punctuated by a succession of bodyworks – some dubious, others authentic Williams & Pritchard – never altered the car's continuity. The arrival of a genuine factory body, revealing the original colours beneath the paint, definitively anchored BHL 20 in its identity.



In 2005, Broad finally sold the car to Trevor Groom, a close friend of Norman Dewis and a well-known figure in Jaguar racing circles, who meticulously restored it to its ultimate configuration: a Lister Jaguar Knobbly, with its original chassis, authentic components (tanks, Girling brakes, Dunlop wheels, dashboard) and official papers, including the precious original 'buff log book'.

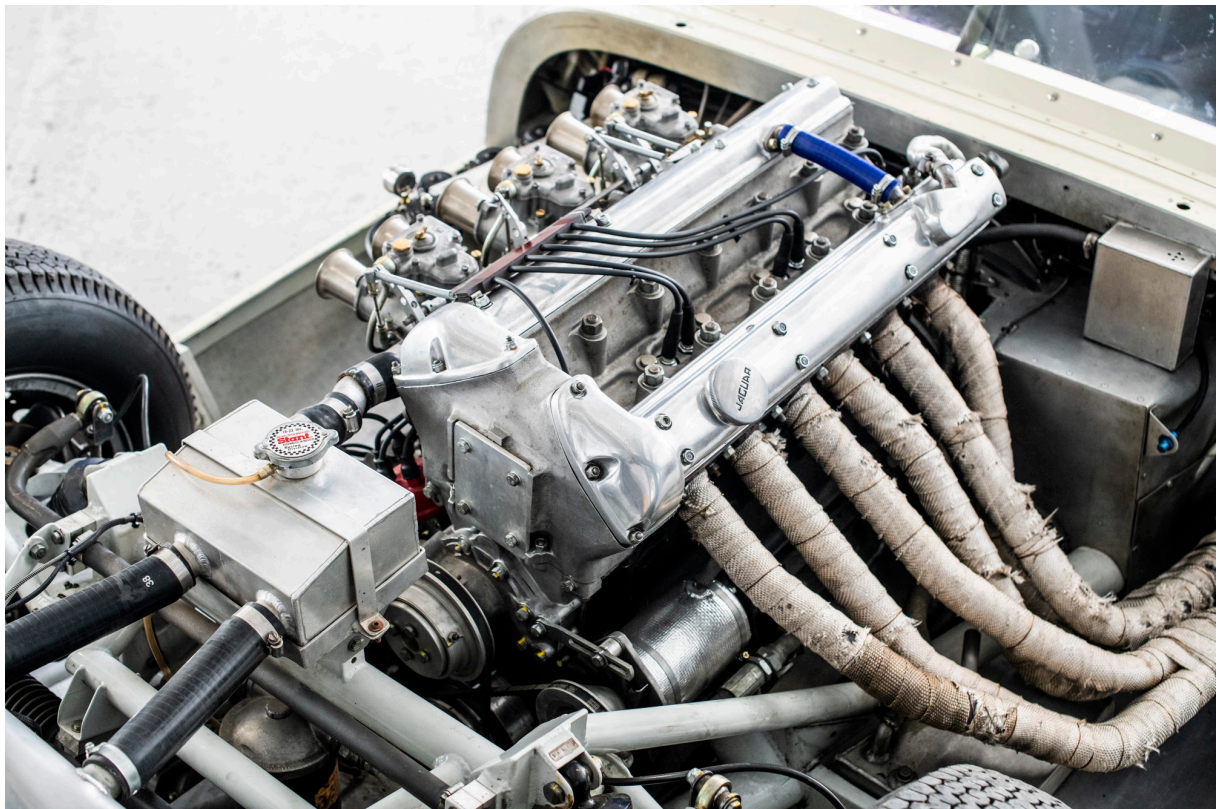
It then changed hands and was brought to France by us, where it had several owners, all of whom entered it in Le Mans Classic, among other events.

The last owner undertook a meticulous restoration of the bodywork to revive its shape and give it the shine it has today. Fully serviced before Le Mans Classic 2025, it is ready to take to the track.

Today, BHL 20 is unanimously recognised as the only chassis legitimately bearing this number, its history having been confirmed by Doug Nye himself and clarified in the face of confusion by certain authors. It is a regular feature at the most prestigious historic events: Le Mans Classic, the British Grand Prix at Silverstone, and FIA championships dedicated to 1950s sports prototypes.

An unquestionable pedigree

- *Original BHL 20 chassis with registration number 442 PPP*
- *Jaguar conversion by Ken Eaton in 1963*
- *Successive owners: James MacKreth, David A. Knobbs, John Harper, Jeremy Broad, Trevor Groom, current one in France.*
- *Significant accidents and documented reconstructions (late 1960s, Prescott 1976)*
- *Knobbly bodywork by Williams & Pritchard with traces of factory paint*
- *Period documents (log book, modern V5C, FIA/MSA passport)*
- *Regular presence at major historic events*



Conclusion

The Lister Jaguar Knobbly is more than a car: it is a symbol. A symbol of British audacity in the face of the big manufacturers, a symbol of a golden age of motor racing when creativity and courage could beat financial resources.

