



Contrairement à la Type D, la Type E n'a jamais 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 construite pour gagner et plus légère. 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 améliorés et un toit rigide en aluminium. Cette voiture, détruite lors des coupes de Pâques à Goodwood (pilotee 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. A priori tous survivants aujourd'hui.



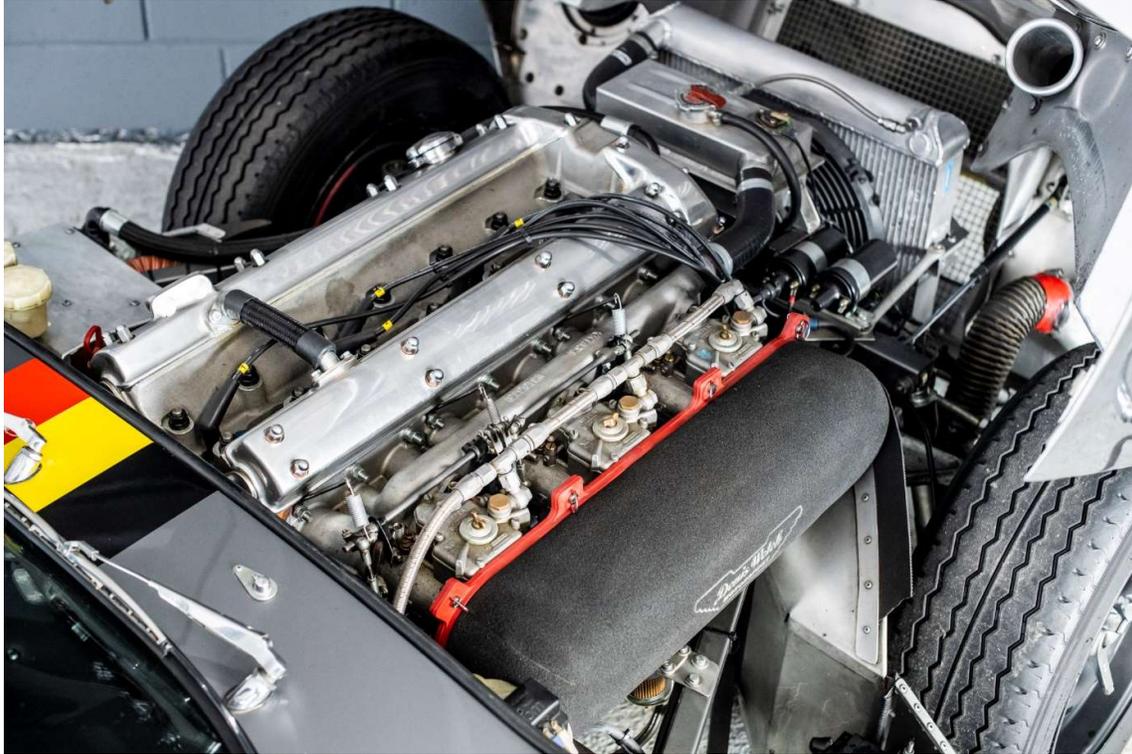
La véritable spécification Lightweight comprenait une monocoque entièrement en aluminium, un moteur à carter sec de 3,8 litres entièrement en alliage, une culasse Wide Angle de Type D, une injection mécanique Lucas, une boîte de vitesses ZF à 5 vitesses, des freins à disque de Mk IX, un toit rigide, des portes et un coffre ventilés 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 340 ch, la Type E devenait une véritable adversaire face à la Ferrari 250 GTO. Mais suite à des 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.



La version Lightweight, dont seulement 12 exemplaires ont été produits, est souvent engagée dans des courses au Royaume-Uni où elle accumule au fil des ans un beau palmarès. Elle participe aussi au Tour de France automobile après le retrait des MK2, et obtient le titre australien GT en 1963 avec Bob Jane. La même année, Graham Hill remporte plusieurs épreuves nationales GT à son volant, et entre 1963 et 1964 Peter Lindner la fait encore participer, glanant quelques coupes supplémentaires. En décembre 1963, Hans Schenk gagne successivement le Trophée du Gouverneur et la Coupe des Bahamas. Entre 1964 et 1965, Peter Sutcliffe s'impose notamment au Prix de Paris GT, et Brian Redman aura même parfois l'occasion de la piloter. De nos jours, les Types E engagées en VHC en France et en course sur circuit au Royaume-Uni et en Europe sont devenues, avec des préparations poussées, bien plus performantes, glanant bien souvent les premières places.



Livré neuf en Italie en 1963, par Tarchini à Milan notre Roadster a été préparé dans les règles de l'art en Angleterre : ouvrants en aluminium, boîte Jaguar, frein Mk IX et culasse Wide Angle en font l'outil parfait pour les courses telles que le Tour Auto, le Sixties, Le Mans Classic, les 6 Heures de Spa, le Modena Cento Ore et bien d'autres. Nous retrouvons notre type aux mains de Klaus Berg puis Chris Stahl, avant de changer de mains en 2016, c'est à cette époque qu'elle intègre l'atelier d'Eric Perou qui confirmera la coque à l'Atelier Forme Auto. L'auto a alors bénéficié d'une réfection carrosserie complète et d'une peinture neuve. La voiture change de mains à nouveau en 2019, pour intégrer une très belle collection européenne. Celle-ci commandera un moteur fonte culasse Wide Angle et une boîte neuve chez Denis WELCH, moteur qui aujourd'hui affiche une saison de course (1500km), tout comme la boîte de vitesse. Accompagnée de son PTH FIA valable jusqu'en 2025, d'une sécurité à jour et d'un important dossier de factures, la voiture est donnée pour 1.39 à Dijon ; 1.50 à Nogaro, 2.04 à Estoril et 2.03 sur le Bugatti. Il ne vous reste qu'à vous glisser derrière le volant, pour la saison 2025.



Unlike the D Type, the E Type was never designed as racing car but that did not stop the factory backing certain well known privateers. Graham Hill for Equipe Endeavour in ECD400 and Roy Salvadori for John Coombs in BUY1 had some success during 1961 against the all-conquering Ferrari 250 GT racers but it was clearly a contest between a road car (the E Type), and a purpose built race car as the Ferrari was 6cwt lighter. No Jaguar appeared at Le Mans in 1961. But during that same year, John Coombs' car was effectively a works' development car. It was rebuilt with a thinner gauge steel monocoque reappearing at the start of 1962 with a new registration 4WPD, a wet sump D Type engine, uprated brakes and suspension and an aluminum hardtop. This car was written off at the Goodwood Easter meeting, driven by Salvadori, and rebuilt by the factory to what would become the lightweight roadster specification. Subsequently 11 more Lightweight E Type Roadsters were built plus another two semi-lightweights, both fixed head coupes. All apparently survive.



The true lightweight specification included a full aluminum monocoque, an all alloy 3.8 litre dry sump engine, a D Type wide angle cylinder head, Lucas mechanical fuel injection, a 5 speed ZF gearbox, Mk IX disc brakes, a bolted and vented aluminum roadster hardtop, and aluminum bonnet, doors and vented boot lid, a wider rear track using modified Mk X wishbones, altered front suspension with anti-dive geometry, a lowered steering rack, competition seats and special Dunlop slotted alloy wheels similar to those used on D types. This removed 600 lbs in weight and with well over 340 bhp, the lightweight E Type was more than a match for the Ferrari 250 GTO. But because of reliability problems many of the all alloy engines and ZF gearboxes were soon replaced with standard D Type cast iron engines and Jaguar gearboxes. However the factory never really backed the racing program and by 1964 it was all over. The lightweight was two years too late and was never sufficiently developed.



The Lightweight version, of which only 12 were produced, is often raced in the UK, where over the years it has accumulated a fine prize list. It also took part in the Tour de France automobile MK2s, and won the Australian GT title in 1963 with Bob Jane. That same year, Graham Hill won several national GT events at its wheel, and between between 1963 and 1964, Peter Lindner again took part, winning a few more cups. In December 1963, Hans Schenk won both the Governor's Trophy and the Bahamas Cup. Between 1964 and 1965, Peter Sutcliffe won the Prix de Paris GT in particular, and Brian Redman even to drive it. Today, E-Types compete in the VHC category in France UK and Europe, and in circuit racing in the have become, with advanced preparation, have become much more powerful, often taking 1st places.



Delivered new in Italy in 1963 by Tarchini in Milan, our Roadster was prepared to the highest standards in England: aluminum doors, Jaguar gearbox, Mk IX brake and Wide Angle cylinder head made it the perfect tool for races such as the Tour Auto, the Sixties, Le Mans Classic, the 6 Hours of Spa, the Modena Cento Ore and many others. We find our type in the hands of Klaus Berg and then Chris Stahl, before changing hands in 2016, at which time it enters the workshop of Eric Perou, who entrusts the body to Atelier Forme Auto. The car then benefits from a complete bodywork overhaul and a new paint job. The car changes hands again in 2019, to join a very fine European collection. The latter will order a new Wide Angle cast iron engine and a new Jaguar gearbox from Denis WELCH, an engine that today has a racing season behind it (1500km), as does the gearbox. Accompanied by its FIA PTH valid until 2025, an up-to-date safety and an extensive file of invoices, the car is given for 1.39 at Dijon; 1.50 at Nogaro, 2.04 at Estoril and 2.03 on the Bugatti. All that's left for you to do is get behind the wheel for the 2025 season.