

LE SCANDALE DE LA TYPE C REPLICA DES MAGNUSSON



C'est en 2009 que Karl et Ann-Kristine Magnusson, un couple de suédois passionnés de Jaguar et désireux de créer leur propre Type C, commencent ce qu'ils appellent leur « travail d'archéologie ». Contrairement à d'autres fabricants de répliques ils partent d'une feuille blanche et vont faire un vrai rétro-engineering pour créer leur propre Jaguar Type C.

En Novembre 2015, Karl profite du salon de Birmingham pour entrer en contact avec Stuart Kilvington, « Sales and Licensing Manager at JLR Heritage » (responsable des ventes et des licences au département historique de Jaguar-Land Rover). Ce dernier est intéressé et très vite des échanges de mails permettent au suédois de présenter les différentes avancées. Des vues 3D dans un premier temps, puis des photos des premiers composants fabriqués et assemblés.

Le 21 Mars 2016 il est même invité à Browns Lane, chez Jaguar, là où seront construites les répliques officielles de la Type C dans les prochaines semaines. Il est reçu par Kilvington et par Kev Riches, un ingénieur du département Classic. Il leur présente le projet, un projet professionnel mené avec la société qu'il a créé avec Ann-Kristine : Create Form AB. Karl montre également deux autres châssis et des pièces, prêtes pour créer deux autres autos.

La fabrication se poursuit et en Janvier 2018 l'auto est présentée à des amateurs d'anciennes réunis par le couple. Mais c'est là que l'histoire s'emballe.

Jaguar attaque

Le ton monte vite. Une lettre d'avertissement est envoyée, puis l'auto est inspectée. Le 21 Novembre 2019 Jaguar-Land Rover porte plainte auprès des autorités locales !

La procédure va suivre son cours et le jugement est rendu le 30 Décembre 2020. Et c'est la douche froide pour Karl et Ann-Kristine Magnusson. Ils sont condamnés pour avoir produit cette réplique de Jaguar Type C !



Ce qui leur est réellement reproché

Jaguar Land Rover reproche en fait aux deux époux d'avoir été flous sur leur création. De plus, on sort le parapluie en arguant que leur principal contact, Stuart Kilvington, n'était en aucun cas « habilité » à donner son avis ou accorder une autorisation de production.

En fait une production telle que la leur aurait été acceptée si elle avait été faite à titre privée. Mais là c'est bien le caractère professionnel, prétendument caché qui est mis en avant. Le fait qu'ils aient dévoilé leur réplique de Jaguar Type C lors d'un événement organisé par leur garage, qu'elle se soit retrouvée sur des cartes de visite, est vu comme quelque chose de déjà professionnel. Évidemment, leur intention de fabriquer d'autres répliques est également mise en cause. Enfin, le fait que les photos et certains plans ait été diffusés au public est également attaqué !

Ce que Jaguar-Land-Rover fait valoir, c'est qu'ils sont dépositaires des formes de la Jaguar Type C, depuis sa création en 1950 et jusqu'aux entités juridiques actuelles.



Leur défense

Karl et Ann-Kristine Magnusson vont essayer de prouver leur bonne foi. Ainsi ils mettent en avant que Jaguar a, par le passé, fourni des plans pour que des sociétés produisent des répliques de Jaguar Type C. Ce qui aurait été fait par le passé serait remis en cause ?

De plus ils tentent de prouver que leur intention a toujours été claire, notamment en révélant les pièces et châssis destinés à de futures autos.

Le verdict

C'est donc le 30 Décembre 2020 que le tribunal de Göteborg a rendu son verdict et les époux Magnusson ne le voyaient pas venir : il est lourd !

Déjà ils doivent détruire la carrosserie de leur Type C Replica. Car, oui, seule la carrosserie a été retenue comme étant une pièce soumise à copyright ! Ensuite ils s'exposent à de lourdes pénalités (1.000.000 de couronnes soit environ 100 000 €) s'ils construisent des répliques sur les châssis déjà acquis.

Enfin ils doivent payer les frais d'avocat de JLR et la facture est salée : 4.619.743 couronnes soit 457 635,64 € ! De fait le couple doit se résoudre à oublier sa retraite et vendre sa maison ! D'ailleurs une cagnotte a été lancée afin de les aider !

En attendant, un appel a été déposé le 26 Janvier 2021 se basant sur le fait qu'aucun fabricant de réplique (même industriel) n'a jamais été poursuivi !



« Lofty » England au volant d'une réplique de Type C de Proteus

Un précédent malheureux ?

Une affaire suédoise... qui pourrait créer un précédent au niveau européen, rien de moins ! C'est en effet le souci avec ce jugement. Tous les constructeurs de répliques vont-ils devoir fermer leurs portes ou redessiner les Type C ? C'est une question épineuse qui mérite d'être posée... On attend donc les résultats de l'appel !

Les années passent, et nous voilà en 2023. Bonne nouvelle : les Magnusson ont remporté leur appel contre la décision du tribunal suédois en faveur de JLR concernant leur réplique de Type C que JLR exigeait de détruire. Non seulement le couple a gagné l'affaire, mais ils ont aussi obtenu des frais considérables. Cependant, tout n'est pas parfait. Il semble que le tribunal accepte que JLR détienne les droits d'auteur sur le design du Type C (qu'ils ont attribué à tort en entier à Malcolm Sayer) et donc, en théorie, plus personne ne peut désormais fabriquer commercialement de répliques du Type C. Les Magnusson ont gagné parce que l'utilisation privée d'un objet protégé par le droit d'auteur est autorisée. Il semble que les Magnusson aient courageusement remporté leur rude bataille, mais que la communauté plus large ait peut-être perdu la guerre...

Notre ami Philip Porter a pensé qu'une mise à jour et d'autres déclarations pourraient être utiles.

Pour rappeler et expliquer brièvement ceux qui découvrent le sujet, Jaguar Land Rover (JLR), ayant soutenu et même assisté des entreprises et des particuliers pendant quatre décennies pour construire des répliques de voitures de course sportives Jaguar, telles que les C-type et D-type, s'oppose désormais à cela et a décidé d'établir cela en droit en poursuivant les Magnusson.

En donnant des réponses incorrectes au tribunal et avec un témoin « expert » rémunéré par JLR affirmant que la C-type était un design unique, JLR remporta l'affaire avec les conséquences que l'on a vu plus haut pour les Magnusson... Les passionnés du monde entier sont consternés par le comportement de JLR et on n'a encore entendu aucun mot prononcé en faveur de leurs actions, qui sont considérées, presque unanimement, comme « un but contre son camp ».



On pourrait considérer que la voix de cet expert appelé par Jaguar est la seule à être écoutée. Rien n'est plus éloigné de la vérité. Un certain nombre d'articles ont été publiés dans des revues du monde entier, écrits par divers journalistes ayant une connaissance du sujet. Un en particulier ressort : Paul Skilleter, auteur de nombreux livres sur Jaguar depuis encore plus longtemps que « l'expert ». Skilleter est, bien sûr, reconnu comme l'un des principaux historiens Jaguar au monde. A la fin de cet article, vous trouverez une de ses déclarations à ce sujet.

On a dit que JLR a désormais invoqué la protection du droit d'auteur au Royaume-Uni pour le type C, en référence au jugement en Suède. De cette affaire, nous avons appris que, selon la législation britannique, il est nécessaire que JLR prouve la protection en Suède pour pouvoir agir au Royaume-Uni. Cependant, pour réussir au Royaume-Uni, JLR doit également prouver que le C-type est une Œuvre Artistique/Œuvre d'Artisanat Artistique. De ce point de vue, nous avons, au bénéfice de l'industrie automobile historique, examiné la documentation écrite des procédures judiciaires suédoises. Nous sommes particulièrement intéressés par la preuve d'originalité.

Comme cela a déjà écrit, parce que JLR revendique la propriété intellectuelle dans tous les designs Jaguar, et envoie des communications de « cessation et abstention » aux artistes présentant des produits Jaguar, Philip s'est demandé, en tant qu'éditeur, si nous serions encore capables de reproduire des photographies de Jaguars dans nos livres. En guise de test, il a demandé s'ils s'opposeraient à ce que nous vendions des tirages de 9600 HP, sa Type E. Sans aucune intention de vendre de telles estampes, mais ce n'était qu'un test pour mieux comprendre la situation. Ils ont finalement répondu qu'il aurait besoin d'une autorisation et devrait fournir à l'équipe juridique diverses informations telles que le prix, la quantité, la taille, la manière dont ils seraient commercialisés, etc. Il a répondu que c'était extraordinaire et que cela signifiait que personne ne pouvait vendre de photos de sa propre voiture ? Ils n'ont pas répondu.

Philip Porter est probablement la plus grande autorité mondiale sur Malcolm Sayer. Il justifie cette affirmation en affirmant qu'il a étudié sa vie au cours des 20 à 30 dernières années et interviewé ses filles ainsi que de nombreux anciens collègues contemporains. Sa famille a partagé exclusivement leurs archives et il a beaucoup écrit sur les voitures de sport Sayer et Jaguar ainsi que sur les voitures de course dans plusieurs de ses livres. Il a également interviewé, à plusieurs reprises, FRW 'Lofty' England, qui a été l'un des principaux acteurs de la décision de construire la C-type, ainsi que le directeur de l'équipe de course de Jaguar. Au cours des 38 dernières années, il a écrit environ 35 livres sur l'automobile, dont au moins une douzaine portent sur les Jaguars.

L'expert témoin de JLR a affirmé que le design de carrosserie C-type était un concept totalement nouveau. Il a également été affirmé que Sayer a mis ses talents artistiques à profit dans la forme de la voiture, et la C-type est donc une œuvre d'art. Ces deux affirmations sont totalement incorrectes et indiquent un manque de connaissances. Dans ses recherches sur les Jaguars et Sayer de course historiques, il n'a jamais rencontré de matériel ni de preuve d'objectifs ou d'instructions concernant un quelconque engagement stylistique lors du développement de ces voitures de course, si ce n'est que le design C-type devrait présenter une certaine ressemblance avec les voitures de route XK 120 pour indiquer une association linéaire.

July 4, 1951.

Jaguar 1ST
at
LE MANS

A JAGUAR XK 120 C TYPE DRIVEN
BY PETER WALKER AND PETER
WHITEHEAD WON THIS WORLD'S
PREMIER SPORTS CAR EVENT AT
A RECORD SPEED

93.498 M.P.H.

EXCEEDED RECORD DISTANCE BY
78.5 MILES
(SUBJECT TO OFFICIAL CONFIRMATION)



SPECIALIST PANEL WORK SUPPLIED BY:
**THE ABBEY PANEL & SHEET
METAL Co. Ltd.**
OLD CHURCH ROAD, COVENTRY

A.I.D. APPROVED Tel: 88217

Dans la grande majorité des cas, il n'est pas possible, dans l'histoire du développement automobile de course, d'attribuer une « première » ou le début d'une tendance fonctionnelle à une seule automobile ou à un ingénieur de premier plan. Les ingénieurs automobiles de course ne travaillent pas en isolement et sont influencés par d'autres ingénieurs du monde entier. C'est le cas aujourd'hui et cela a toujours été le cas.

La course automobile étant un sport compétitif en termes de vitesse et d'endurance, souvent avec une grande valeur commerciale, chaque équipe d'ingénierie essaie bien sûr de créer un design plus efficace que leurs concurrents.

Pour revenir à l'essentiel, la voiture de course se compose de nombreux éléments, notamment le moteur, le châssis, la suspension, le système de freinage et la carrosserie. Chacun joue un rôle collectif. Le rôle de la carrosserie est d'habiller les composants mécaniques, conformément à la réglementation en vigueur, afin d'accueillir un pilote et, surtout, d'être aussi efficace que possible sur le plan aérodynamique. Plus la forme de la carrosserie est efficace, plus la voiture sera rapide. Un corps de conception aérodynamique supérieure peut compenser un moteur moins puissant. Le circuit des courses du Mans mesure 13,6 kilomètres, la ligne droite de Mulsanne, qui compte six kilomètres, étant une partie dominante. Les voitures concurrentes passent une grande partie de chaque tour à vitesse maximale. Ainsi, l'efficacité aérodynamique était beaucoup plus importante pour un tel circuit que pour d'autres circuits dominés par des sections plus lentes et sinueuses.



Cette T57 45 Bugatti « tank » a participé aux essais au Mans en 1937 mais n'a pas couru.

Après avoir étudié en détail l'évolution de la conception des voitures de sport et des voitures de course, on peut observer une tendance en conception technique qui se développe pour les voitures de course avant la Seconde Guerre mondiale. La norme antérieure dans la conception de voitures de sport était d'avoir des ailes séparées couvrant les roues. La définition d'une voiture de course sportive, par opposition à une voiture de course pure de formule, a toujours été que les roues sont couvertes. Ils sont également biplaces.



Les Bugattis T57 « tank » plus connues et plus performantes ont montré un exercice précoce de profilage.



Le fait que la Jaguar C-Type plus récente ait été développée à l'aide de tests en soufflerie en dit long sur le modèle Bugatti antérieur.

Progressivement, les ailes arrière puis les ailes avant furent intégrées et intégrées au fuselage principal, la carrosserie principale couvrant les composants mécaniques. Avec une forme plus lisse et plus glissante qui pénétrait mieux l'air et provoquait moins de traînée (c'est-à-dire perturbait moins l'air au fur et à mesure que la voiture avançait), une voiture aurait une vitesse maximale plus élevée.

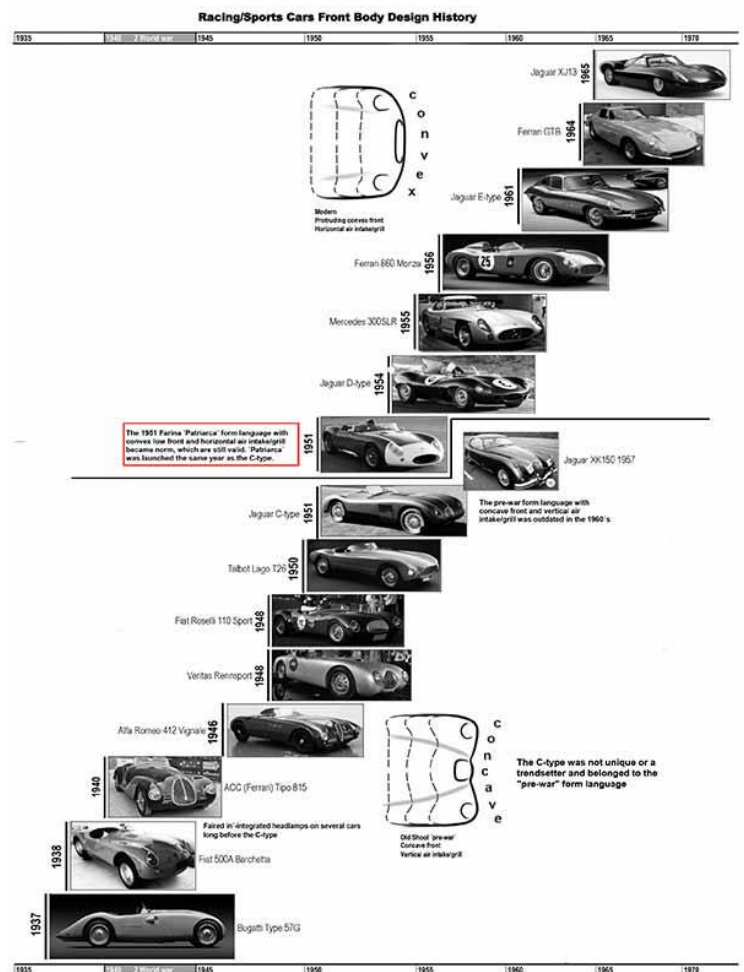
Cela a été réalisé dès les années 1920 (par exemple, la Type 32 Bugatti de 1923 et les voitures du Land Speed Record) et certainement dans les années 1930, lorsque divers concepteurs et constructeurs ont commencé à mettre en pratique ces théories. Sans doute influencés par leur propre grande course au Mans, les Français ont mené la danse avec des marques telles que Bugatti, Delahaye et Peugeot, mais les constructeurs italiens Alfa Romeo, Maserati, Fiat et Farina, ainsi que les Allemands BMW et Veritas ont également suivi cette tendance à la fin des années 30 et dans les années 40. Les Britanniques Allard et Aston Martin ont également illustré ces influences à la fin des années 40.

Tous ces exemples d'un style qui est à tort attribué à l'origine de Sayer sont mieux prouvés en regardant les illustrations des nombreux prédécesseurs du type C.

La C-type a suivi cette tendance croissante et était essentiellement une version adoucie de la Jaguar XK 120. En effet, le nom interne de l'usine a toujours été XK 120C (le « C » désignant la compétition) et elle est devenue officieusement connue sous le nom de C-type.

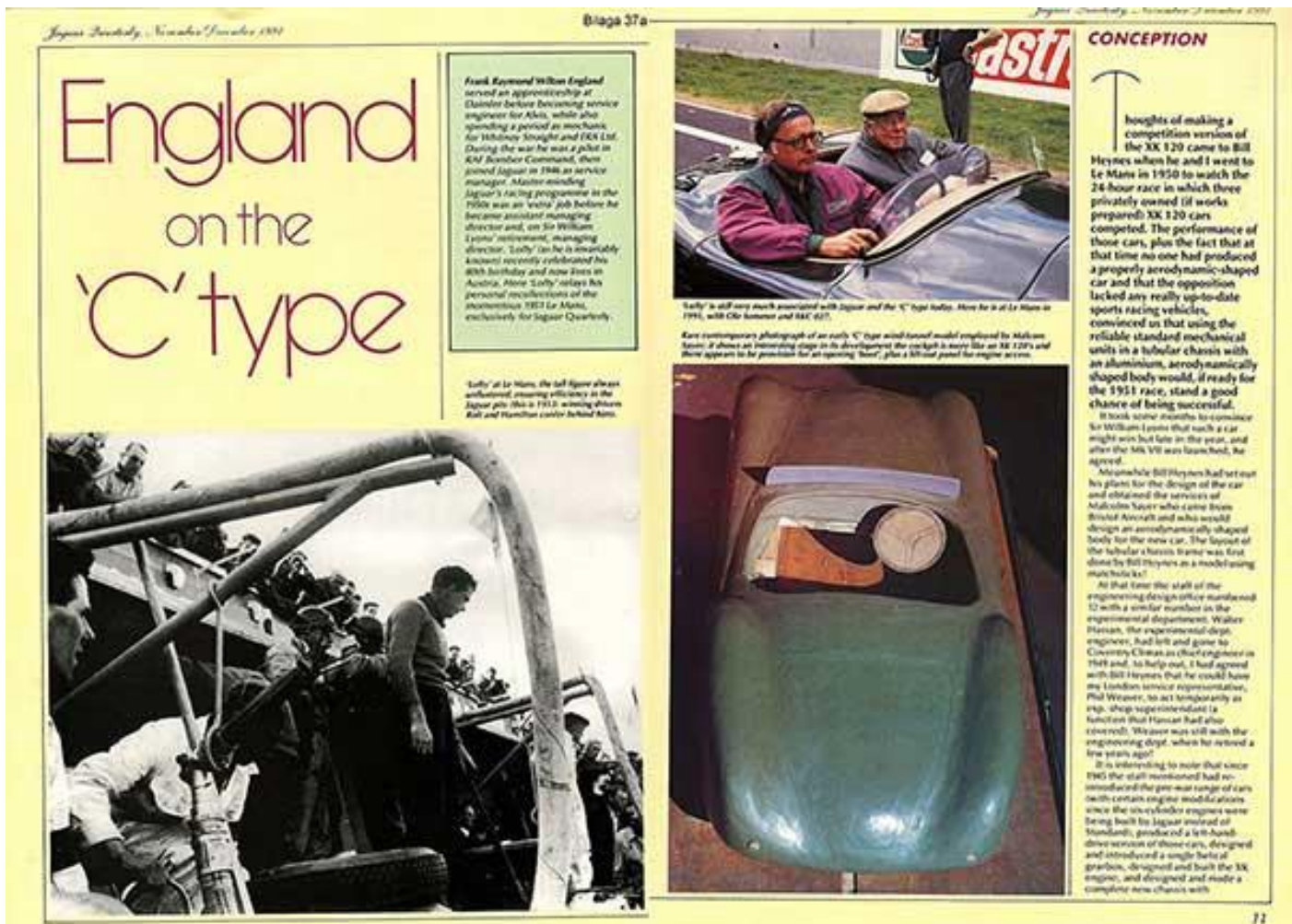
Il y a une affirmation qu'on ne peut pas contester : la C-type a été conçue pour une seule chose, et une seule : gagner Le Mans. L'efficacité aérodynamique était donc primordiale.

Dans son premier livre Jaguar, publié au milieu des années 1980, un chapitre comparait différents modèles de Jaguar à ceux de Bugatti. (Page 184 du livre reproduit ci-dessous.) Il y était illustré, il y a plus de 35 ans, que la C-type était essentiellement une copie de la Bugatti Type 57G de 1936 qui a remporté la course du Mans en 1937 et 1939, prouvant l'efficacité de cette carrosserie qui, ayant eu tant de succès, était très connue du public...



Vue latérale de la Bugatti Type 57G

Le profil de la conception avant de la carrosserie de type C en vue de plan (c'est-à-dire vu d'en haut) présente des éléments concaves, que les voitures avaient avant la guerre. Après la guerre, les profils de plan de nombreuses voitures de course sportives, initiés par les Italiens et adoptés par Sayer pour son design ultérieur de type D, étaient entièrement convexes pour une meilleure pénétration de l'air et donc une meilleure efficacité aérodynamique. L'admission d'air verticale avant ou la calandre a également été abandonnée par les Italiens au profit d'une prise d'air horizontale en forme d'ellipse, qui est devenue la norme dans les voitures de course à suivre – voir illustrations, en mentionnant à nouveau la Bugatti Type 57G au début de la chronologie.



Ci-dessus : Dans un article paru dans Jaguar Quarterly en 1991, 'Lofty' England écrivait : 'Pendant ce temps, Bill Heynes avait exposé ses plans pour la conception de la voiture et obtenu les services de Malcolm Sayer, venu de Bristol Aircraft, qui devait concevoir une carrosserie aérodynamique pour la nouvelle voiture'.

Il est complètement faux d'affirmer que les phares intégrés sur la C-type sont une caractéristique unique. D'autres modèles avaient déjà utilisé cette caractéristique, comme le montrent les illustrations.

Ainsi, la forme de la carrosserie de type C était simplement conforme aux tendances antérieures à 1951.

Dire que le C-type était une œuvre d'art est aussi extrêmement trompeur. Comme mentionné, c'était avant tout une voiture de course conçue pour remporter Le Mans et attirer une énorme publicité pour la jeune marque Jaguar. Sayer a été informé que son design plus aérodynamique devait, idéalement, ressembler à cette famille automobile, mais c'est simplement une heureuse coïncidence que la voiture soit, pour beaucoup aujourd'hui, très élégante, une expression qui n'a jamais été utilisée avant les années 1970, lorsque les gens ont commencé à apprécier et collectionner les voitures classiques.

Sayer a travaillé et s'est formé dans l'industrie aéronautique avant de rejoindre Jaguar. Il a appris l'aérodynamique grâce à la conception d'avions, et les avions sont évidemment conçus pour être aussi efficaces que possible, pas pour être jolis, surtout les avions militaires construits par la société pour laquelle Sayer travaillait.



Sayer utilisait une forme primitive, selon les standards actuels, de conception assistée par ordinateur (CAO), calculant ses formes mathématiquement. Un de ses collègues contemporains chez Jaguar, qui est ensuite devenu directeur de l'ingénierie (Bob Knight), a décrit cela comme une forme de « lissage de surface ». Cela prouve que l'objectif principal de Sayer était l'efficacité aérodynamique, non le style.

En effet, dans le livre ***Jaguar Design – A Story of Style***, publié en 2015, l'auteur, témoin expert de JLR, déclare à la page 133 : « Sayer a travaillé en étroite collaboration avec Bob Knight pour développer le nouveau châssis tubulaire et la carrosserie légère en aluminium, destinée avant tout à réduire la résistance au vent grâce à une surface frontale plus petite. » Sur la couverture du même livre, l'expert témoin de JLR écrivait :

« *Malcolm Sayer était un aérodynamicien engagé pour créer une version de compétition de la XK 120.* »

C'était un cas classique de « la forme suit la fonction », dans le sens où la carrosserie de la XK 120 a été affinée pour atteindre les exigences aérodynamiques nécessaires à une vitesse supplémentaire, ce qu'elle a fait et qui a remporté le Mans. La C-type n'a pas été utilisée dans le marketing de la société pour le design de la voiture de sport, par exemple la XK 120. À cette époque, Jaguar Cars Ltd participait et faisait la promotion de la marque en fabriquant de nouvelles voitures de course telles que la D-type.



Il convient également de préciser qu'Abbey Panels, une entreprise spécialisée en carrosserie de Coventry, a joué un rôle majeur dans la création du type C, comme en témoignent leurs publicités contemporaines, et ont donc été une partie intégrante du processus. Le fondateur, Ted Loades, et William Lyons entretenaient une relation d'affaires étroite et durable, et on m'a même dit que les batteurs de panneaux basés à l'usine de Jaguar sur Browns Lane étaient en réalité employés par Abbey Panels, afin de réduire l'impact des syndicats au sein de Jaguar. On peut donc affirmer que le corps de type C a été créé conjointement par Jaguar et Abbey Panels.

Extrait révélateur de la brochure officielle Jaguar Classic Driving Experiences : « Suite à la participation de la XK120 au Mans en 1950, Jaguar a combiné la transmission avec une nouvelle forme aérodynamique pour créer la XK120C (également connue sous le nom de C-type), la première Jaguar conçue uniquement pour la course. »

CLASSIC LE MANS EXPERIENCE - C-TYPE & XK140

The Le Mans Experience is your chance to experience the C-type and XK140. Jaguar's first sports cars that earned their motorsport credentials by dominating the famous Le Mans 24-hr race in the fifties.

Join us at MIRA, Warwickshire's world famous test track and feel the wind whistle through your hair as you imagine what it might have been like to speed down the Mulsanne Straight in the dead of night, engine roaring over the cheering crowds.

Following the participation of the XK120 at Le Mans in 1950, Jaguar combined the drivetrain with a new aerodynamic shape to create the XK120C (otherwise known as the C-type), the first Jaguar designed solely with racing in mind. C-type won the legendary race the following year and then again in 1953 when its innovative disc braking system saw C-types dominate the leaderboard with first, second and fourth places. The winning car achieved an average of 105mph, the first time the race had been completed at triple figure speeds!

Launched in 1954, the XK140 further developed the XK120 production car, adding more space and rear seats, whilst

retaining the superb 3.4 litre straight six engine, developing 250PS with a top speed of 129 mph.

In 1956 XK140 was privately entered into the Le Mans 24-hr race, driven by Peter Bolton and Robert Walshaw. It was wrongly disqualified by the ACO and will therefore be returning to the historic circuit in 2016, celebrating its sixtieth anniversary by competing in the world famous "Le Mans Classic."

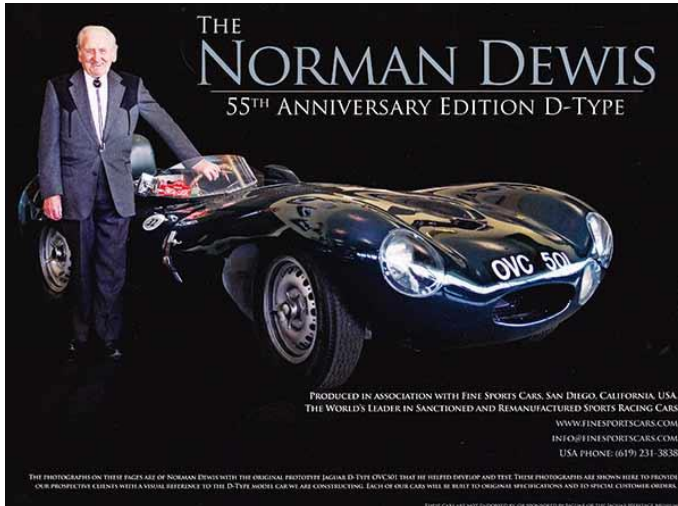


Un certain nombre de mauvaises réponses ont été données au tribunal par Amanda Beaton, qui dirige l'équipe juridique interne de JLR. Par exemple, elle a déclaré que Jaguar ne vendait que des voitures de série et jamais de voitures de course. Incorrect. Comme cela a été souligné, l'objectif de la C-type était purement le succès en course. Environ 40 exemplaires supplémentaires ont été construits et vendus pour qu'ils courent dans différentes régions du monde, en particulier aux États-Unis, le marché le plus important de Jaguar, et pour répondre aux exigences du règlement du sport automobile pour un minimum de 50 exemplaires à fabriquer. Avec seulement 53 exemplaires construits, y compris les voitures utilisées par les ateliers, ils n'étaient clairement pas en vente générale au public.

Donc les déclarations faites au tribunal sont manifestement fausses et sont une honte, car elles ont induit le tribunal en erreur.

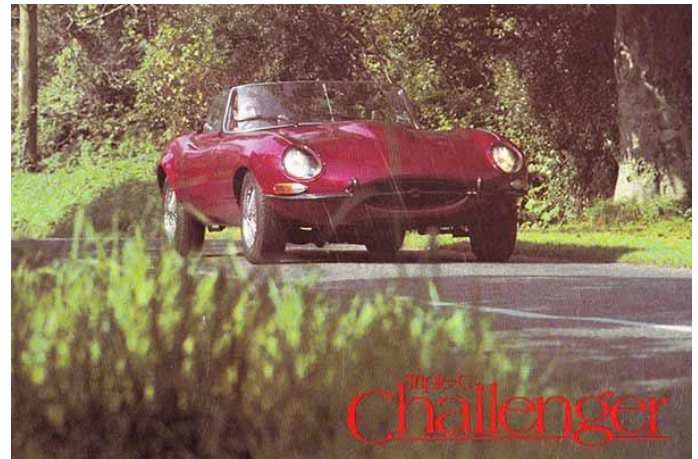
JLR a effectivement consenti à la production de répliques, comme en témoignent les points suivants qui ne peuvent être contestés :

En environ 40 ans depuis que des répliques de C-types, D-types, E-types, XKSS, XJ13, SS Jaguar 100 et XK 120 ont été fabriquées par une grande variété d'entreprises à travers le monde, JLR n'a jamais, jusqu'à récemment, objecté à leur fabrication.



Ci-contre : le légendaire pilote d'essai de Jaguar, Norman Dewis, heureux de soutenir ce qui était considéré comme des répliques « sanctionnées » de D-Type produites par l'entreprise américaine Fine Sports Cars.

Ci-contre : Triple C Challenger 1986 – répliques en fibres de verre de Type E, produites avec la pleine connaissance de Jaguar.



Philip Porter dit : « En près de 50 ans en tant qu'historien Jaguar et auteur de plus de 15 livres sur Jaguar, pour lesquels j'ai interviewé de nombreuses personnes principales impliquées dans l'histoire Jaguar dans les années 50 et 60, je n'ai jamais entendu parler de Jaguar s'opposant à la fabrication ou à la vente commerciale de répliques de leurs voitures. Jusqu'à la correspondance ayant mené à cette action en justice, il n'y avait jamais eu de déclaration de Jaguar concernant le droit d'auteur.

Les dirigeants de Jaguar ont fourni à diverses entreprises, comme Lynx, des copies des plans originaux d'usine. Le fondateur de Lynx, Guy Black, a fait une déclaration très claire à ce sujet, comme cité dans un précédent **article du blog Porter Press**.

JLR a acheté et utilisé des répliques dans son entreprise de diverses manières, et a sous-entendu de manière non éthique qu'il s'agissait de voitures originales et non de répliques.

JLR a utilisé des répliques de type C et D pour leur projet Driving Experience (je le sais car j'étais au lancement presse et j'ai conduit les voitures) qu'ils ont commercialisées auprès du public. »

JLR a utilisé des répliques, ce qui a de nouveau amené les gens à penser qu'il s'agissait de véritables voitures, lors d'événements médiatiques et marketing lors du lancement de nouveaux modèles Jaguar dans le monde. Il existe des preuves photographiques.

The DIY Sportscar that thinks its factory built...

Triple C Challenger



The Challenger as supplied in its most basic form represents a very advanced package. Even at this stage it actually looks very similar to a finished car. The bonnet, boot and doors are all prefitted including all necessary catches and release mechanisms. The wind up windows are also fitted as standard.

Study the enclosed details to fully appreciate why we proudly advertise the Challenger as "the **DIY sportscar that thinks its factory built**".

Jaguar Cars Limited have been kept informed of the design and production of the Challenger and to avoid any possible misrepresentation have asked us to point out that the vehicle is not made by Jaguar.

The Challenger is dimensionally and visually almost identical to the fabulous Jaguar E Type of the early sixties, the main distinguishable feature being the Challenger's slightly flared rear wheel arches.

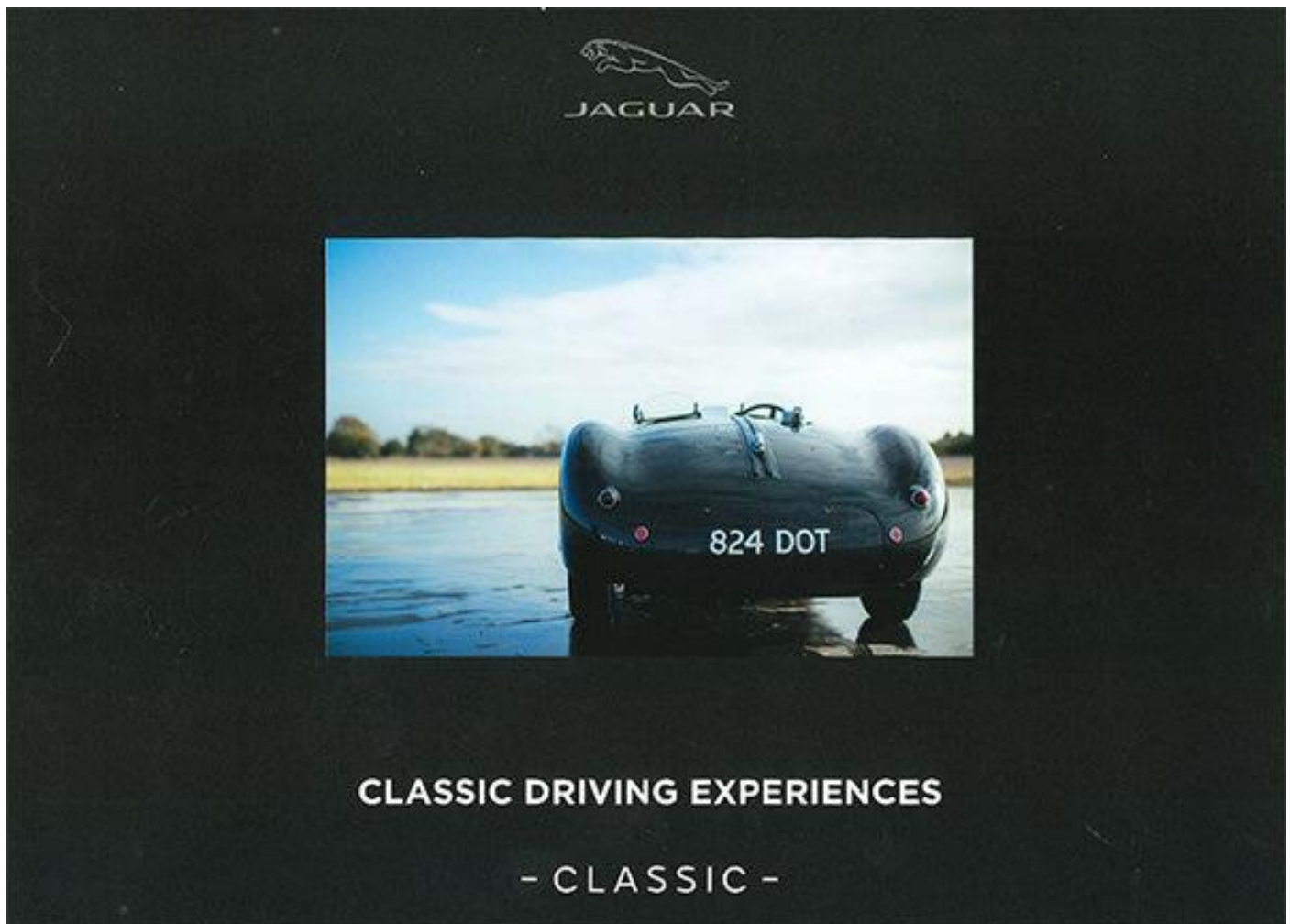
The Challenger is offered either as a Ford/Rover version with a live rear axle or as a Jaguar based car with independent rear suspension.

As the rear track on the Jaguar is considerably wider than that of the Challenger it is necessary to have the lower wishbones and driveshafts professionally shortened.

Why not plan a visit to our new 6000 sq. ft. factory in Corby NOW. You can be sure of a warm welcome, an interesting discussion and a ride in one of our demonstrators.

JLR a utilisé des répliques de type C et D pour leur projet Driving Experience (je le sais car j'étais au lancement presse et j'ai conduit les voitures) qu'ils ont commercialisées auprès du public. »

JLR a utilisé des répliques, ce qui a de nouveau amené les gens à penser qu'il s'agissait de véritables voitures, lors d'événements médiatiques et marketing lors du lancement de nouveaux modèles Jaguar dans le monde. Il existe des preuves photographiques.



Tout le monde au Royaume-Uni sait que JLR s'est opposé plus récemment simplement parce qu'ils ont désormais, tardivement, réalisé qu'il existe un marché pour les répliques Jaguar et qu'eux, et eux seuls, devraient tirer profit commercial de la fabrication de leurs propres répliques.

Pour conclure : si JLR lance une action similaire au Royaume-Uni à celle menée en Suède, je suis prêt à contribuer avec des informations issues de mes connaissances et de mon expérience.

Paul Skilleter écrit :

« JLR conteste l'utilisation de la forme de type C car ils considèrent qu'il s'agit d'une œuvre d'art unique. Bien que je ne connaisse pas la loi dans ce domaine, ce que je peux dire, c'est que la forme en forme de type C était loin d'être entièrement originale, montrant une ressemblance remarquable avec les Bugatti « tank » des années 1930 – un fait que j'ai souligné dans divers articles de magazines au fil des ans (comme d'autres l'ont fait). Tout comme la XK 120 utilisait des formes générales comme la BMW 'Mille Miglia' 328 carrossée par Touring, la forme C-type a poursuivi la pratique habituelle des concepteurs automobiles en s'appuyant sur ce qui était venu auparavant. Lyons et Sayer l'ont tout simplement fait mieux que la plupart.

Quant à ce qu'il s'agit d'une œuvre d'art, de nombreux objets magnifiquement conçus peuvent être décrits familièrement en ces termes, mais je ne crois pas personnellement que Malcolm Sayer ait eu l'intention de produire une œuvre d'art en tant que telle. Guidé par le mandat de William Lyons pour que le design de type C intègre une ressemblance familiale avec la XK 120, il est clairement arrivé à une forme mathématiquement définie qui, influencée par certains essais en soufflerie, a atteint cette exigence tout en incorporant des attributs aérodynamiques acceptables selon les standards de l'époque. Sayer était aérodynamicien et l'un des ingénieurs talentueux derrière la première voiture de course de Jaguar. »