



Lotus Elan Sprint Fixed-head Coupe 1971–73

1. Nissan satsar på billig supermini-elbil
2. Aston Martin Vanquish återvänder i år med en ny V12-motor på 824 hk
3. Produktionen av Fisker Ocean har stannat av – antagligen för gott
4. Rivian får 827 miljoner dollar från Illinois
5. Rivian värvar toppchef från Volvo Cars
6. Volvo dubblade leveranserna av elbilar i april och mer än så i Europa
7. 230 000 för reparation av en buckla på elbil
8. Tesla jagas av Kronofogden
9. Scantias ellastbil floppar
10. Lotus Excel var ett riktigt lyckokast
11. Lotus Elan
12. AC Aceca 1958



1. Nissan satsar på billig supermini-elbil

Uppdaterad: 06 maj 2024

Publicerad: 06 maj 2024

Nissan Micra släpps som elbil inom kort. Det blir den senaste i raden av modeller som biljätten rullar ut framöver.



Så här kan nya elbilen Nissan Micra se ut.

Nissan har stora planer på att släppa 30 nya modeller, varav många elbilar, de närmaste åren.

Micra är redan en lågprismodell och allt eftersom kunderna efterfrågar billiga elbilar kommer Nissan även släppa en elektrisk Micra i slutet på året eller i början av 2025.

Nissan Micra delar plattform med Renault

Det är inte helt klart om modellen behåller namnet, men elbilen kommer vara ett samarbete mellan Renault-Nissan-Mitsubishi och kommer därför dela plattform med Renault 5, **enligt Allt om Elbil**.

Det betyder därmed en räckvidd som sträcker sig till 40 mil och en motorprestanda upp till 110 kWh.



Än så länge bara en konceptbil, men Nissan Micra ska bli helektrisk inom kort.

Nissan satsar elektriskt

Medan andra biltillverkare trycker på bromspedalen när det gäller helektriska modeller och istället blickar mot hybrider fortsätter den japanska biljätten sin elektriska satsning med modeller som en ny Leaf samt Juke och Qashaqi.

Även om det inte avslöjas många detaljer kring den nya supermini-elbilen visar Nissans officiella bilder att elbilen är rundare i formen, mer i linje med nya Nissan Ariya, än den kantiga Renault 5 som den alltså ska dela plattform med, [berättar Auto Express](#). Prislappen för nya Micra är inte klar men ser ut att landa på från 25 000 euro.

Läs även:

[Nya Nissan Qashqai – som en djärv samuraj. Dagens PS](#)

[Nissan Juke: Minimal förändring – maxad effekt. Dagens PS](#)

[Så ska Nissan erövra världen. Dagens PS](#)



Johan Augustin

Reporter på Dagens PS baserad i Sydney, Australien.

Lång erfarenhet av resereportage.

2. Aston Martin Vanquish återvänder i år med en ny V12-motor på 824 hk

4 minuters läsning

Publicerad av Felix Page 1 maj 2024

DBS-bytet kommer att starta en serie specialerbjudanden med den nya 12-cylindriga motorn, som du kan lyssna på här



Aston Martins nästa generations GT-flaggskepp kommer att ta tillbaka det anrika Vanquish-namnet och använda en dundrande ny V12-motor med mycket mer kraft än den utgående **DBS:en**.

När den närmar sig en avtäckning under de kommande månaderna har den nya Vanquish bekräftats ha 824 hk och 738 lb ft vridmoment, vilket är betydande ökning på 109 hk och 74 lb ft jämfört med standard DBS.

Dessa siffror är betydligt högre än den slutna Ultimate-utgåvan av DBS och kommer att göra Vanquish till en av de mest kraftfulla produktions-Aston hittills, överträffad av endast **den unika hyperbilen Victor** och **Valkyrie**.

Ökningen av styrkan kommer tack vare ett omfattande ombyggnadsprogram för Astons dubbelturboladdade V12:a, vars vrålande soundtrack företaget har förhandsvisat i en kort video (nedan).

Aston har förstärkt cylinderblocket, konstruerat om topplocken och profilerat om kamaxlarna. Det finns också nya insugs- och avgasportar, och tändstiften har flyttats, vilket i kombination med kraftfullare bränsleinsprutare möjliggör "optimerad förbränning".

Turboaggregaten är nu mer responsiva och körs i högre hastighet, vilket ökar gasresponsen.

Aston har inte gett några specifika siffror eller bekräftat om motorn fortfarande har en kapacitet på 5,2 liter, men har sagt att den nya motorn kommer att "uppnå oöverträffad prestanda och effektivitet", vilket tyder på att den kommer att göra Vanquish betydligt snabbare än DBS.

DAWN OF A NEW V12 ERA



FILM: <https://youtu.be/GAsARhxdfZU>

Företaget bekräftade indirekt namnet på den nya bilen i sin försäkran om att "allt kommer att besegras" av den nya GT:n, som kommer att vara den första av en serie "exklusiva och begränsade modeller" som använder den omarbetade V12:an.

Själva motorn kommer att byggas för hand i "strikt begränsat antal", vilket tyder på att Vanquish kommer att vara en mycket lägre volym än sin DBS-föregångare.

Roberto Fedeli, teknisk chef, säger: "V12-motorn har länge varit en symbol för kraft och prestige, men den är också ett uttryck för teknisk passion och teknisk skicklighet.

"Med 824 hk och ett vridmoment på 738 lb ft representerar denna oöverträffade motor inget mindre än början på en bländande ny V12-era för Aston Martin."

Aston har tidigare talat om sin avsikt att förvandla sitt flaggskepp GT till en äkta superbil, som tydligare skiljer sig från sina syskon **Vantage** med V8-motor och **DB12**.

Spionbilder av Vanquish i tester avslöjar att den är baserad på DB12 men med en omfattande visuell makeover som pekar på dess extra kraft: det finns enorma nya ventiler på motorhuvud för att hålla den 12-cylindriga motorn sval, en mycket bredare frontgrill och en tjockare nedre splitter som antyder förbättrad downforce.

Bakpartiet har en större diffusor för att förbättra aerodynamiken, och avgassystemet med dubbla utgångar har ersatts med fyra avgasrör, som en blinkning till de extra cylindrarna.

Effektökningen kommer utan tvekan att matchas av en omfattande översyn av chassit, som bygger på den uppsättning som användes på den skräckinjagande **DBS 770 Ultimate**, med uppgraderade stötdämpare och en ökning av styvheten i båda ändar som hjälper till att förbättra kurvtagningsprestandan och ge superbilen ett bredare utbud av förmåga på banan.

Även om den delar sin grundläggande kaross och utan tvekan en del av sin plattform med DB12, kommer Vanquish att vara "helt annorlunda" än både GT och den nya Vantage, har Aston Martins kreativa chef Marek Reichman tidigare sagt till Autocar.

Avgörande för Aston Martins önskan att befästa sin status som tillverkare av sportbilar i toppklass såväl som fler lyxbilar kommer att vara att se till att var och en av dess frontmotor-modeller har sin egen distinkta karaktär och kapacitet.



"I stället för att ha produkter med två nivåer av effekt och prestanda – och det inkluderar dynamik och bromsning och alla andra aspekter av vad som gör en riktig prestandabil – måste vi nu ta fram dessa effektnivåer som ger våra bilar ett försprång", säger strategi- och produktchefen Alex Long.

Long betonade också att V12-motorer är "synonyma" med Aston Martin. "Folk älskar fortfarande de tolv", säger han. "Även om elektrifieringsrevolutionen fortsätter har [en V12-motor] ett annat användningsområde, och det är fortfarande en enorm känslomässig koppling för våra kunder."

Aston förväntas bekräfta Vanquish i sommar, möjligen vid Monterey Car Week i augusti där man tidigare år har avslöjat superbilen Valhalla, [DBR22](#) speedster och [Valkyrie Spider](#).

Relaterade artiklar:

- [Varför återkomsten av Caterham's Drift Experience är en bra sak](#)
- [Ferrari 12Cilindri avslöjad som 819 hk GT med skrikande V12](#)
- [Ferrari 812-ersättare avslöjas med V12-kraft på fredag](#)
- [Nya Renault Symbioz är en familjefokuserad hybrid-SUV för 30 000 pund](#)
- [Aston Martin DBS 770 Volante är 211 mph, 337 000 pund](#)



Felix Page

Felix är Autocars nyhetsredaktör och ansvarig för att leda varumärkets agendaformande bevakning inom alla aspekter av den globala bilindustrin – både i tryck och online.

Han har intervjuat de mäktigaste och mest respekterade personerna inom bilindustrin, täckt avslöjanden och lanseringar av dagens viktigaste bilar och avslöjat några av de senaste årens största bilhistorier.



3. Produktionen av Fisker Ocean har stannat av – antagligen för gott

Posted by Kristofer Rask maj 6, 2024

I mars meddelade biltillverkaren Fisker att man var i desperat behov av **nytt kapital** för att fullfölja sin planerade tillväxtplan. Kort efter meddelades det att den plan som Fisker tänkt fullfölja inte blev av. Bland annat fanns planerna på ett samarbete med en annan biltillverkare för att förverkliga **pickupen Fisker Kayak**.



Sedan dess har det stormat rejält kring Fisker. Märkets enda modell Ocean möttes av tuff kritik av en stor amerikansk Youtuber och samtidigt missade Fisker att tillsätta en ny styrelsemedlem i sitt svenska bolag vilket skapade rykten om en konkurs.

Men den uteblivna samarbetet och fortsatta finansieringen tycks ha satt betydande käppar i hjulet för Fisker, som dessutom har ett stort lager **osålda bilar** som reas ut med uppåt 200.000 kronor i rabatt. Tillverkningen av Ocean har nämligen skett genom kontraktstillverkaren Magna International i Österrike. Nu väljer den partnern att kommentera utsikterna kring Ocean i samband med sin kvartalsrapport:

– Det är viktigt att jag ger en uppdatering om vår nuvarande status för Fisker Ocean-programmet. Tillverkningen av fordonet går för närvarande på tomgång. Våra nuvarande utsikter som utfärdas idag förutsätter ingen ytterligare produktion, säger Swamy Kotagiri, VD för Magna International.

För Magnas spår man alltså ingen fortsatt produktion av Ocean. Något som gör utsikterna dystra för märket. Magna räknar med 400 miljoner dollar i uteblivna intäkter i samband med den uteblivna produktionen som var planerad för året.



4. Rivian får 827 miljoner dollar från Illinois

Av Bobby Green fredag 3 maj 2024 kl 13:00

Pengar som ska göra verklighet av modellen R2.



Biltillverkaren Rivian ska genom ett nytt incitamentspaket få 827 miljoner dollar från delstaten Illinois. Pengarna ska gå till tillverkningen av den nya modellen R2. Tanken var först att bilen skulle bli till i Georgia men nu blir det alltså i Normal där även modellerna R1S och R1T blir till. Den nya kosingen kommer gå till utbyggnad av den befintliga fabriken.

Grundaren RJ Scaringe säger följande i ett uttalande:

"Vi är tacksamma för denna investering från delstaten Illinois och för ledarskapet från guvernör Pritzker, president Harmon och talman Welch. Stödet från staten kommer att göra det möjligt för oss att snabbt få ut vår mellanstora SUV, R2, på marknaden och ge konsumenterna ännu större valmöjligheter för elbilar. Guvernör Pritzker har alltid varit en stark förespråkare för att ge ekonomiska möjligheter för både invånare och företagare i Illinois. Vi ser fram emot att fortsätta vårt nära samarbete och bygga vidare på de framgångar vi har haft.

"R2 baseras på en helt ny plattform, ska komma runt 48 mil på en laddning och ska få ett frånpris på runt 45 000 dollar.



Bobby Green

Teknikens Värld

5. Rivian värvar toppchef från Volvo Cars

Publicerad 6 maj 2024 kl 09.48

Amerikanska elbilstillverkaren Rivian Automotive har värvat Javier Varela vilket betyder att Volvo Cars tappar sin operativa chef samt företagets vice vd.



*Javier Varela lämnar Volvo med omedelbar verkan.
Om tre månader är han toppchef med stort ansvar hos Rivian.*

I förra veckan meddelade Volvo Cars om strategiska ledarskapsförändringar där den mest drastiska är att Javier Varela omedelbart lämnar för "att gå vidare till en ny möjlighet utanför företaget". Varela har varit personbilstillverkaren Volvos operativa chef och vice vd samt en viktig pusselbit för vd Jim Rowan i förvandlingen av företaget mot att så småningom enbart erbjuda elbilar.

Nu står det klart att Javier Varela flyttar till andra sidan Atlanten, närmare bestämt till Kalifornien-baserade elbilstillverkaren Rivian Automotive. Där blir han operativ chef med ansvar för verksamheten, inköp, tillverkning och logistik. Han påbörjar sin nya tjänst i augusti i år.

Rivan erbjuder sedan tidigare suven **R1S** och pickuppen **R1T**. För ett par månader sedan presenterade företaget de nya modellerna **R2**, **R3** och **R3X**. Det är här som Varela kommer in i bilden när Rivian, **som ekonomiskt sett går tungt**, ska växla upp sitt modellprogram och erbjuda bilar för en större massa.



6. Volvo dubblade leveranserna av elbilar i april – och mer än så i Europa

Posted by Kristofer Rask maj 6, 2024

Volvo Cars har haft en bra start på året och april är inget undantag. Försäljningen ökade med 27 procent, och en stark försäljning i Europa och den nya elbilen Volvo EX30 anges som den främsta anledningen till den stora ökningen.



Den globala försäljningen uppgick till 65 838 bilar vilket är en ökning med 27 procent jämfört med samma period förra året. Andelen helt eldrivna bilar utgjorde 26 procent under månaden. Elbilarna ökade globalt med 94 procent, och hela 156 procent sett till den europeiska marknaden.

– Det här utfallet visar att vi gör goda framsteg mot vår guidning om en försäljningstillväxt på minst 15 procent för helåret 2024, säger Björn Anwall, chief commercial officer och vice VD på Volvo Cars.

– Jag är också glad över att se det positiva mottagandet av EX30 från kunderna när vi ökar leveranserna av bilen, liksom den fortsatta tillväxten av våra elektrifierade modeller. Detta förstärker vårt förtroende för styrkan i vår balanserade portfölj av helt elektriska bilar, laddhybrider och mildhybrider, fortsätter Björn Anwall.

Ökningen för elbilar per marknad

Antalet leverade elbilar ökade rejält för Volvo, något som kan tillskrivas den europeiska marknaden där merparten av elbilarna levererades under månaden.

MOTORNYTT

Elbilar/Marknad	April 2024	April 2023	Förändring
Europa	13 880	5 428	156%
Kina	458	342	34%
USA	328	1 356	-76%
Övrigt	2 424	1 704	42%
Totalt	17 090	8 830	94%

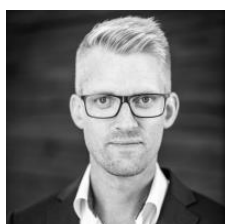
Elbilar/Marknad	Jan-april 2024	Jan-april 2023	Förändring
Europa	45 117	26 475	70%
Kina	1 125	1 268	-11%
USA	1 298	4 138	-69%
Övrigt	7 721	7 018	10%
Totalt	55 261	38 899	42%

Totala leveranserna

Sett till alla drivmedelstyper ökade Volvo Cars totalt 27 procent i april, medan elbilarna ökade 94 procent. En av fyra levererade bilar var en elbil under månaden.

Drivlina	April 2024	April 2023	Förändring
Elbilar	17 090	8 830	94%
Laddhybrid	14 433	11 798	22%
Mildhybrider/ICE	34 315	31 348	9%
Totalt	65 838	51 976	27%

Drivlina	Jan-april 2024	Jan-april 2023	Förändring
Elbilar	55 261	38 899	42%
Laddhybrid	51 257	49 132	4%
Mildhybrider/ICE	142 007	126 883	12%
Totalt	248 525	214 914	16%



Kristofer Rask

Kristofer är grundaren av Allt om Elbil. Följer utvecklingen av elbilen med fascination sedan 2016. Kör självklart också elbil. [Mer information och kontakt.](#)



7. 230 000 för reparation av en buckla på elbil

Av Daniel Jac Uppdaterad 06 maj 2024 Publicerad 06 maj 2024

En liten buckla i bak på redditanvändarens elbil Rivian R1T – notan för reparationen landade på hela 230 000 kronor.



Rivian R1T-bilen kostade massor att reparera, trots att det var en liten skada.

En användare på [internetforumet Reddit](#) berättar om hur hans elbil av märket Rivian R1T blev påbackad av en lastbil och då fick ett par mindre bucklor på vänster baksida av bilen. När notan kom för reparationen fick han en chock – det gick på 21 149 dollar, motsvarande 230 000 kronor.

Plåten gick ända till det främre taket

Det var inga skador på batteriet eller på motorn, i stället är det Rivian-bilens konstruktion som skapade de höga kostnaderna. Den plåt som skadades som går ända fram till det främre taket, [skriver Carup](#). Det betyder att hela panelen fick kapas bort och bytas ut.

Redditanvändaren behöver antagligen inte betala själv i slutändan, då kostnaden verkar landa på den påbackande lastbilens försäkringsbolag.

Även om det här är ett extremt exempel, så ökar kostnaderna för att reparera bilar generellt. På tre år har kostnaderna ökat 33 procent i Sverige, enligt statistik från [Svensk Försäkring](#).

Gigacasting kan öka reparationskostnaderna

Rivian-berättelsen ovan är ett exempel på varför nya bilar, och särskilt nya elbilar, drar upp reparationskostnaderna. För att få ned sina produktionskostnader har många biltillverkare följt Teslas exempel och använder sig av så kallade gigacasting-metoder, där stora delar av bilen gjuts i ett stycke. En mindre skada kan då leda till att nästan hela bilen måste bytas ut.

8. Tesla jagas av Kronofogden – skyldiga miljoner

Av Maths Nilsson

7 maj 2024 kl 10:58

Tesla har problem att betala sina räkningar i tid och jagas av Kronofogden. Carup kan avslöja att Teslas svenska bolag TM Sweden AB just nu har miljonbelopp i ansökningar hos Kronofogden, bland annat för obetald hyra på huvudkontoret. Senaste tre åren har Tesla haft 354 ärenden hos Kronofogden.



Tesla har seglat upp som en av de största aktörerna på den svenska bilmaknaden de senaste åren. Tesla Model Y blev Sveriges mest sålda bilmodell förra året och håller ställningarna i år, än så länge. IF Metalls strejk har inte hindrat Tesla från att sälja fler elbilar än något annat märke i Sverige. I år är Tesla Sveriges sjätte största bilmärke när det kommer till nyregistreringar.

Bakom Tesla i Sverige finns bolaget TM Sweden AB som sköter Teslas svenska verksamhet. Siffrorna för 2023 är inte klara ännu, men under 2022 omsatte bolaget 6,5 miljarder kronor och gjorde en vinst på 95 miljoner kronor. En större del av vinsterna som den svenska försäljningen genererar hamnar förstås högre upp i kedjan hos moderbolaget Tesla Inc i USA.

Tesla är ett av världens mest förmögna företag med en kontant kassa på 295 miljarder kronor, [enligt kvartalsrapporten](#). Elon Musk är just nu världens tredje rikaste person med en förmögenhet på 2200 miljarder kronor, [enligt Forbes](#). Carup kan avslöja att Teslas svenska bolag trots det har svårt att betala sina leverantörer och frekvent jagas av Kronofogden. Under de tre senaste åren har bolaget haft 354 betalningsförelägganden hos Kronofogden.



En av skulderna hos Kronofogden är på 1,9 miljoner kronor och rör Teslas huvudkontor och verkstad på Kanalvägen i Upplands Väsby norr om Stockholm.

Carups kartläggningar visar att det just nu finns 15 aktuella nya skuldärenden med ansökningar om betalningsföreläggande där olika företag har skickat in Tesla till Kronofogden för att de inte fått betalt. Trots fakturor, påminnelser och inkassokrav har Tesla inte betalat. Bland annat är Tesla skyldiga 1,9 miljoner kronor i hyra för sitt huvudkontor och verkstad på Kanalvägen i Upplands Väsby, hyresvärden Bredden Fastighets AB skickade den 24 mars Tesla till Kronofogden för ett obetalt belopp på 1 867 766 kronor.

Företaget har heller inte betalat sina skulder till annonssajten Blocket, i slutet av april skickade Blocket Tesla till Kronofogden för en obetald faktura på 8 349 kronor. Även Assistanskåren har haft svårt att få betalt och skickade en skuld på 22 029 till Kronofogden i april. Även fastighetsförvaltaren Corem Backadal i Göteborg har skickat in en skuld på 62 278 kronor.

Tesla betalar de flesta av ärendena hos Kronofogden innan det blir ett utslag av ansökningar om betalningsförelägganden, och undviker på så sätt utmätning. Men med 354 ärenden hos Kronofogden på tre år tycks det tydligt att företaget satt i system att inte betala sina leverantörer i tid förrän skulder är inskickade till Kronofogden. Carup har sökt TM Sweden, svenska Tesla, för en kommentar.

LÄS MER:

- [Carup avslöjar: Nevs jagas av Kronofogden för miljonskulder](#)
- [Tesla höjer priser i Sverige – trots sänkning i USA](#)
- [Trots strejk – jätteökning för Tesla i Sverige 2023](#)
- [Skrällen: Polestar 2 större än Tesla i Sverige i augusti](#)
- [Tesla öppnar i Örebro – satsar på service och leverans](#)
- [Rekord för elbilar i Sverige – Tesla och Polestar...](#)



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

9. Scantias ellastbil floppar – bara 47 levererade

Av Maths Nilsson 5 maj 2024 kl 07:04

Scantias jättesatsning på elektriska lastbilar har floppat. Under första kvartalet levererades bara 47 elektriska lastbilar. Nu vill tillverkaren ha ny lagstiftning för att få fart på försäljningen. – Vi har satt hela företaget på pant i princip. Vi har investerat miljardbelopp i flera anläggningar, säger Jennie Cato, chef för public affairs, till SVT.



Scantias miljardsatsning på elektriska lastbilar har kantats av flera motgångar. De enorma satsningarna på omställning till elektriska lastbilsfabriker i Södertälje har gett mycket lite resultat. Först visade det sig att Northvolt knappt kunde leverera de utlovade batterierna. Men det är inte längre någon stor flaskhals.

Nu går företaget ut i SVT och klagar över bristande försäljning. **Under första kvartalet levererades bara 47 elektriska lastbilar, en nedgång med 36%, och gigantiska fabriker går på tomgång.** Nu kräver Scania ny lagstiftning för att få fart på försäljningen.

– Vi har investerat så mycket i den här transformationen så utan de rätta politiska besluten har vi en hel bransch i Europa som har en osäker framtid, **säger Jennie Cato, public affairs-chef, till SVT.**

Construction of the Scania battery assembly, exteriorJennie Cato, Scantias chef för Public Affairs.

Scania har bland annat byggt en stor fabrik för batterimontering i Södertälje som knappt används. Enligt PR-chefen är två av problemen att infrastrukturen för laddning är för dålig och lastbilarna är för dyra.

– Det som behövs är väldigt mycket lagstiftning kopplat runt ekosystemet så vi kan sätta de här lastbilarna på rull i Europa.

Scania räddas dock av att efterfrågan på diesellastbilar är mycket god. I första kvartalet levererades över 26 000 dieseldrivna fordon. Det innebär att de elektriska fordonen utgjorde mindre än två promille.

LÄS MER:



Scanias nya elektriska superlastbil: "De har kört om Tesla"



Superbatteri från Northvolt och Scania: Klarar 1,5...



Volvo drar ifrån Tesla – säljer 1000 elektriska...

BYD:s nya giv: Utmana Volvo och Scania i Sverige

Scanias tuffa krocktest – så klarar ellastbilen...

Volvo tar fram superlastbil: 96 mil på en laddning



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup, har mångårig erfarenhet från stora mediehus och tidningar. [Mer information och kontaktuppgifter.](#)

10. Lotus Excel var ett riktigt lyckokast: "Rena fyndet"

Publicerad 2024-05-05 kl 6:30

Text Calle Carlquist

Sportvagnssugen? Slå till på en Lotus Excel så får du köregenskaper, rostfrihet och lågpris i ett.



Småskaliga engelska sportvagnsmärken, det vill säga alla engelska sportvagnsmärken, har en historia som helst berättas i två delar. Den ena handlar om ägarförhållanden och kan pågå hur länge som helst. Den andra handlar om bilarna och kan pågå hur länge som helst. Lotus Excel är ett lysande exempel. Den fyrsitsiga (nåja!) sportvagnen var en i raden av fantastiskt läckra bilar från företaget och byggdes under ett decennium när det gick upp och ned mer än vanligt.

1982 dog Lotusgrundaren Colin Chapman av en hjärtattack, 54 år gammal. Samma år rullades skandalen kring den på Irland byggda **sportbilen De Lorean** upp, en skapelse som Lotus konstruerat chassit till och som gjorde att man drogs in i nystanet av rättsprocesser.

Samma år presenterades Lotus Eclat Excel, en vidareutveckling ända från 1974 års Elite II och Eclat. Under skalet fanns åtskilliga delar från Toyota Celica Supra, vars chassi Lotus hjälpt till att utveckla.

Det var bäddat för succé – en hypersnygg, kilformad sportvagn med det berömda Lotus-chassit (som i princip debuterade på Elan i början av 1960-talet), låg vikt, engelsk atmosfär och så Toyotas resurser, teknik och tillförlitlighet på det.



Lotus Excel är en vadderad skyttel för långa, snabba distanser, men där föraren konstant engageras utan att tröttnas. Baksätet är bäst som bagageutrymme.

Excel var inte supersnabb sett till siffrorna men hade makalös balans och körkänsla, samtidigt som den var komfortabel i fjädringen och omhändertagande i inredningen. En välgjord bil för att komma från märket, väl i linje med Chapmans vision att äntligen kunna konkurrera med kontinentens stora sportvagnsmärken, Porsche främst.

Det gick väl inte så bra. Den exakta produktionssiffran svajar mellan 1 500 och 2 500 bilar, men som entusiastbil 30 år senare är Excel rena fyndet. Den kan i princip inte rosta (kaross av glasfiber, chassi av galvaniserat stål), den är urkul att köra och den kostar väsentligt mindre än den tyska konkurrent som snart alldeles försvann ur sikte.

Här kan du läsa mer om [sportbilsdrömmen DeLorean DMC-12](#) som slutade med rättskandal och konkurs.

LOTUS EXCEL 1987

Nypris: 202 700 kr.

Värde idag: 80–110 000 kr.

Motor: Rak fyrcylindrig, fyra ventiler per cylinder. Två överliggande kamaxlar. Två förgasare, Dellorto DHLA 45D. Vattenkylning. Volym: 2 174 cm³. Max effekt: 160 hk DIN vid 6 500 v/min. Max vridmoment 217 Nm vid 5 000 v/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor fram, bakhjulsdrift. Femväxlad manuell låda.

Mått: L 440/B 182/H 121 cm. Tjänstevikt 1 135 kg. Tank 67 liter.

Fjädring: Individuell hjulupphängning, skruvfjädring, krängningshämmare fram.

Styrning: Kuggstång, hydraulisk servo.

Bromsar: Skivor fram, skivor bak.

Fartresurser: Toppfart 214 km/tim. Acc. 0–100 km/tim 7,7 s.

Förbrukning: 1,35 l/mil.



Baklampor från Rover 3500 – upp och ned!

LIVSCYKELN

1974 Lotus Eclat lanseras, en coupéversion av sportkombin Elite. Motorn på två liter ger 160 hk, lådan är fyr- eller femväxlad, den senare från föregångaren Elan +2S.

1980 Dags för Eclat Series II med motor på 2 174 cc. Fortfarande 160 hk, men mer botten-drag. Femväxlad Getrag-låda.

1982 Eclat Excel lanseras. Namnet är en manöver för att kringgå kravet på ett nytt typgod-kännande.

1984 Nu heter bilen bara Excel. Inga tekniska skillnader jämfört med föregångaren. Fälgar från Toyota Supra.

1986 HC-motorn (high compression) gör entré, 20 fler hästkrafter att leka med. 180 totalt. Och den stuvats ned i en kaross som svällt på alla led: "widebody". Automatlåda som tillval.

1988 Karossen omarbetas i front och akter och en ny fälgdesign introduceras. Fjädringen uppdateras.

1992 Jubileumsmodellen, tillverkad i 17 exemplar, markerar slutet för Excel-eran. Snygg som få med tvåfärgad läderinredning och med fälgcentrum lackerade i bilens färg – Marque Lotus. En variant på British Racing Green.



Calle Carlquist

11. Silodrome Köpguider: Lotus Elan

Lästid ca 18 minuter | Skrivet av Jon Branch | Den 31 januari 2024

Lotus Elan markerade en vändpunkt i historien om Colin Chapmans Lotus Cars – den bade väg för varumärket Lotus ryggradschassi med en glasfiberkaross, och den markerade en omvandling från att Lotus betraktades som en byggsatsbilstillverkare till att vara en tillverkare av nyckelfärdiga sportbilar som erbjöd oklanderlig hantering.



Colin Chapman: Geni i en blygsam sportbil

Lotus Cars hade en mycket blygsam början med att bygga trialbilar baserade på 1930-talets vintage Austin 7 small sedan. Allteftersom saker och ting utvecklades från 1940-talet genom 1950-talet och in på 1960-talet förvandlades dessa trial- och hillclimb-bilar - som ofta såldes som kitbilar - skickligt till den mycket framgångsrika [Lotus 7](#).

Parallellt med utvecklingen av Lotus 7 skapade Colin Chapman en parallell serie renodlade tävlingsbilar med rymdrumschassin av egen design och i mitten av 1950-talet pågick arbetet med att skapa den första "riktiga sportbilen" som debuterade som [Lotus Elite](#) på Earls Court Motor Show i London 1957.

Elite skulle fortsätta att tillverkas fram till 1963 då Colin Chapman och hans ingenjörer hade analyserat vad som behövde förbättras och satte igång med att skapa en ny modell, av ungefär samma storlek och koncept, men mycket förbättrad.



1965 Elan S2. Lotus Elan markerade en vändpunkt för Lotus där de började omvandlingen från att främst vara en byggsatsbilstillverkare till att bli en tillverkare av sportbilar av hög kvalitet.

Colin Chapman hade tenderat att använda spaceframe-chassin för sina bilar och provade en lastbärande glasfibermonocoque för Lotus Elite. Men dessa var ganska komplexa och dyra att tillverka, och Lotus Elite orsakade stora problem eftersom tekniken kring glasfiber i bilapplikationer vid den tiden var i sin linda.

Så istället gick Chapmans designteam samma väg som den ursprungliga Volkswagen och Porsche och deras föregångare, och valde ett ryggradschassi i stål, en typ av chassi som utvecklades av en medarbetare till Ferdinand Porsche, den tjeckoslovakiske ingenjören Hans Ledwinka. Chassit i ryggradsstil i kombination med en glasfiberkaross var så väl lämpat för Lotus bilar att det skulle bli grunden för efterföljande Lotus-bilar, inklusive mittmotorn Europa och Esprit: Elan var den modell vars design banade väg för detta.

Stomchassit som skapades av teamet på Lotus för deras nya sportbil var mycket mer avancerat än Porsches och Ledwinkas tidiga ansträngningar. Istället för att vara en rörformad ryggrad valde Lotus att bygga en vikt stålryggrad som gafflade till en "X"-form för att rymma motorn, fram- och bakfjädringen och differentialen.

En av anledningarna till att Colin Chapman och hans team bestämde sig för stomchassit var att de ville bygga en bil som skulle vara fantastiskt styv när den tillverkades i öppen roadsterform: och det lyckades de med. Äran för chassidesignen går till Ron Hickman, som var ansvarig för Lotus Developments. Colin Chapmans ursprungliga tanke var en roadster som exemplifierade hans talesätt "Förenkla och lägg sedan till lätthet".

Den skulle vara ultralätt till den grad att den inte ens hade öppningsbara dörrar: en bil som skulle tilltala sportbilspuristerna och en bil som också skulle fungera som en ersättare för Lotus 7.



Lotus Elans ryggradschassi tillverkades i form av ett "X" med motor och växellåda fram och differential med individuell bakhjulsupphängning bak.

Ron Hickmans idé var en sportbil som skulle uppta marknadsutrymmet mellan sådana produktionsbilar som MGB och Triumph TR4 och den dyrare Jaguar E-type (XKE): en bil som var överkomlig för de flesta entusiaster både att köpa och underhålla, och en bil som de kunde underhålla själva. Men också en bil som erbjöd spännande prestanda och exemplariska köregenskaper, utan tvekan ännu bättre hantering än någon av sina konkurrenter, vare sig de var billigare eller dyrare.

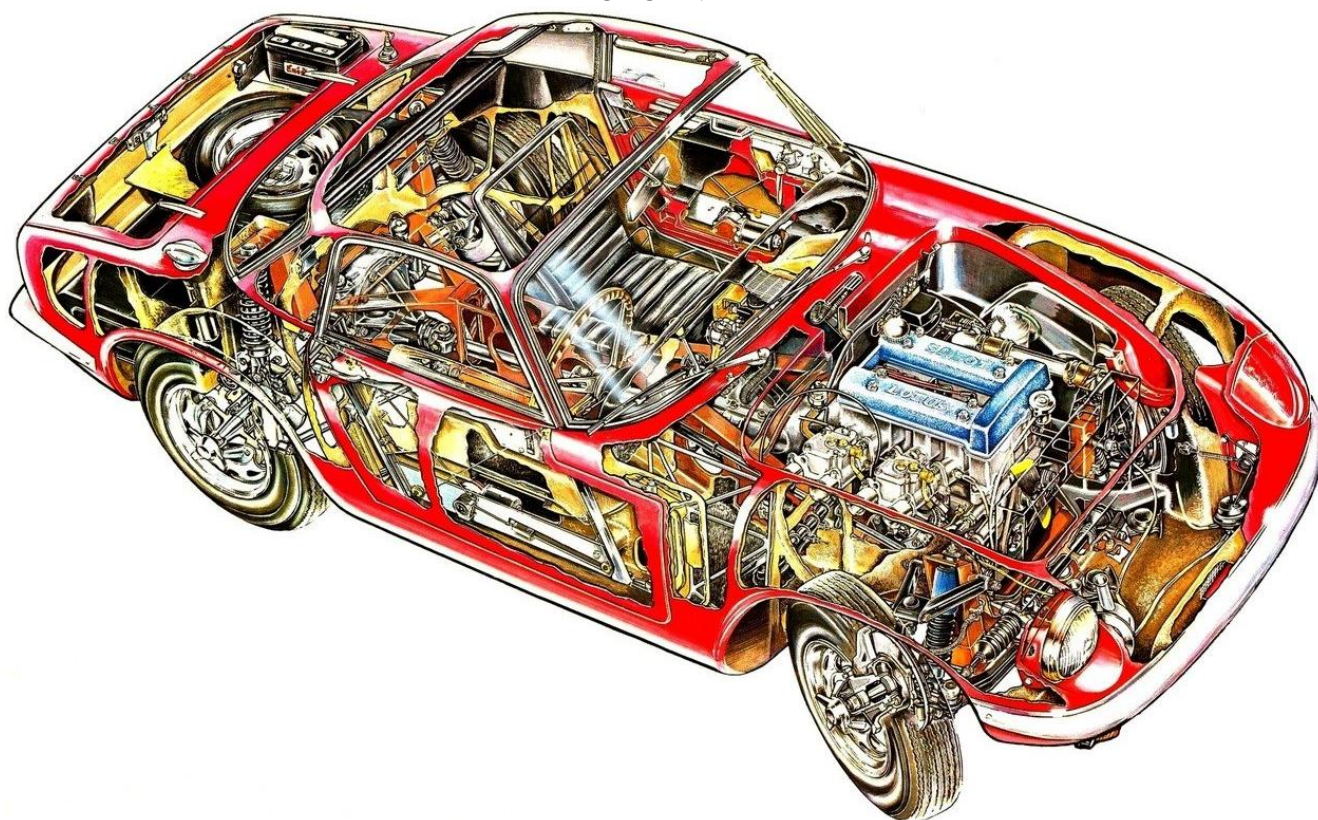
En bil som erbjöd en körupplevelse som var oöverträffad: och Lotus lyckades skapa just det: och inte bara det, utan det hjälpte till att etablera Lotus som en trovärdig sportbilstillverkare och satte företaget på den väg som skulle leda det till den framtid Colin Chapman hade föreställt sig för det – att bli en tillverkare av sportbilar i toppklass i samma liga som Porsche och kanske till och med Maserati.

Elan gjorde sin debut på London Earls Court Motor Show i oktober 1961.

Anatomin hos en Elan

Elan skapades ursprungligen för att den skulle kunna erbjudas både som en byggsatsbil och som en färdigmonterad bil: så den tillverkades med ägarmontering i åtanke och detta bidrar till att göra den till ett bra val för någon som vill kunna underhålla bilen, eller helt demontera den för restaurering eller förbättringar.

Det är lite av ett vuxet "pojkägt" Meccano-set. Så om du gillar lite "DIY" (dvs. Demontera det själv) följt av lite "BIY" (Build It Yourself) så är en Elan potentiellt en bra kandidat för att smutsa ner händerna.



Lotus Elan S3 diagram. Elan tillverkades i ett antal varianter S1, S2, S3, S4, Elan Sprint, Elan +2 och specialiserade tävlingsversioner med begränsad produktion.

Som tidigare nämnts är grunden för Elan det vikta ryggradschassit i stål på vilket fjädrings- och styrkomponenterna, motorn, växellådan och differentialen är monterade. Över det monterades sedan glasfiberkarossen med inredning, dörrar, bagagelucka och motorhuvslock etc. Karossen var fäst vid chassit med sexton bultar.

Lotus använde delar som fanns tillgängliga inom industrin där det var möjligt för att hålla produktionskostnaderna nere och se till att ägarna skulle kunna få tag på delar till sina bilar. Till exempel var Elan utrustad med en Triumph kuggstångsstyrningsmekanism som användes i bilar som Triumph GT6 och Herald. Den visade sig vara utmärkt lämpad för Elan och gav dess styrning legendarisk känslighet.

Den främre fjädringen var en blandning av Lotus nedre länkar i kombination med Triumph GT6-stolpar, medan bakvagnen var en Chapman-fjäderbensoberoende fjädring som använde modifierade Ford Cortina-framhjulsupphängningskomponenter.

Elan fick Girling-skivbromsar runt om: Chapman hade velat montera de bakre skivorna inombords men detta visade sig vara omöjligt på grund av Rotaflex-drivkopplingarna som användes.

Under motorhuven monterades en modifierad fyrcylindrig Ford-motor med dubbla kamaxlar kopplad till en fyrväxlad Ford-växellåda. Denna motor skapades baserad på den lilla fyrcylindriga Ford-sedanmotorn i ett samarbete mellan Colin Chapman och Walter Hayes på Ford.

Designarbetet för topplocket med dubbla kamaxlar till denna motor gjordes av Harry Mundy, som tidigare hade arbetat på Coventry Climax. Dessa motorer byggdes ursprungligen av J.A. Prestwich (JAP) fram till 1967 då Lotus tog över sin egen produktion. (JAP var en av Storbritanniens mest ikoniska motortillverkare och var tillverkare av motorerna till **Brough Superior-motorcyklarna på 1930-talet**. Den bakre differentialen var också Ford och modifierad för att passa Elans oberoende bakre fjädring.



Lotus Elan S2 sittbrunn. Notera handtaget på de "upplyftbara" sidorutorna. Elan införlivade Colin Chapmans mantra "Förenkla och lägg sedan till lätthet" och ändå uppnå målmedveten lyx. De uppfällbara sidorutorna krävde ingen upprullning eller elektrisk mekanism för att fungera, vilket sparade vikt och gjorde bilen enklare och lättare.

Karossen på Elan var inte bara utformad, den var gjord för att vara aerodynamisk både för prestanda och vindbrusdämpning. John Frayling arbetade med kaross, interiör och ergonomi för att skapa en bil som var bekväm, välventilerad, tyst och som levererade en körupplevelse som glädde ägaren.

Uppgiften att förbereda Elan för produktion gavs till den före detta Rolls-Royce-ingenjören John Cope-Lewis. Det skulle ta ett par år för kvalitetskontrollen av den nya Elan att komma upp till den standard av excellens som eftersträvades, så tidiga bilar var föremål för kvalitetskontrollproblem. Under denna period övergick Lotus från att vara en tillverkare av byggsatsbilar som Lotus 7 till att bli en tillverkare av exotiska sportbilar och som ett resultat av detta kunde man förvänta sig problem med kvalitetskontrollen.

De första bilarna utrustades med 1 500 cc-motorer, men beslutet togs tidigt att uppgradera till 1 558 cc-versionen och i en intressant vändning fick ägarna till de första tjugotvå bilarna möjlighet att få sina 1 500 cc-motorer utbytta till 1 558 cc-versionen utan kostnad.

Detta var faktiskt fördelaktigt för Lotus eftersom 1 500 cc-motorerna var en bristvara och efter-frågade för racing. Detta innebär att få om ens någon av de tidiga S1 Elans behöll sina 1 500 cc motorer.



Lotus Elan DOHC-motor. Den här är utrustad med Weber-förgasare. Kombinationen av en relativt sofistikerad sportorienterad motor i en mycket lätt bil gav livlig acceleration och mycket exakta köregenskaper.

Sammanfattning av modellhistorik

Elan tillverkades i fyra serier med tillägget "Sprint"-versionen av den tvåsitsiga modellen. Utöver detta tillkom en något större Elan +2 i sortimentet som mekaniskt hölls så lik den tvåsitsiga modellen som möjligt. Denna bil hade ytterligare två kompakta sittplatser som var lämpliga för barn i baksätet.

För en detaljerad beskrivning av modellerna och deras funktioner, ta en titt på [Lotus Elan Registry webbplats](#).

Lotus Elan S1

Den första modellen, känd som Type 26. Denna modell tillverkades från 1962 och började utrustas med 1 500 cc-versionen av DOHC Ford/JAP-motorn som Elan 1500 och ersattes snabbt av Elan 1600 utrustad med en 1 558 cc-version av samma motor. Endast tjugotvå av Elan 1500 tillverkades. Elan 1600 började erbjudas med en hård topp som tillval.

Elan 1500 hade ett "1500"-emblem på bagageutrymmet och både den och 1600 hade uppfällbara sidorutor och inte rullfönster i det skedet. Båda hade runda baklyktor.

Lotus Elan S2

Från och med 1964 ersatte Elan S2 Elan 1600, men var fortfarande känd som en Type 26 av Lotus. Produktionen av denna modell började med samma runda baklyktor som S1-bilarna, men dessa ändrades till ovala baklyktor allt eftersom produktionen fortskred.



Lotus Elan S2 med ovala bakljus. Enkelheten i stylingen och den aerodynamiska designen gjorde den lilla Elan visuellt tilltalande och förbättrade dess körupplevelse.

S2-vagnarna utrustades fortfarande med de enkla uppfällbara sidorutorna.

Det fanns också en Type 26R-racingversion som gjordes med en lätt kaross och som i allmänhet var utrustad med fasta strålkastare, Lotus-designade pinndrivhjul och utsvängda stänkskärmar.

Lotus Elan S3

Från och med 1965 började en Fixed Head Coupe-version av Elan att tillverkas. Denna modell fick beteckningen Type 36. Tidiga versioner hade inte ventilatorer på "B"-stolpen medan senare "Airflow"-versioner har det.

S3 Drop Head Coupe-versionen fick beteckningen Type 45 och hade elektriska rullfönster med fasta ramar.

S3 gjorde sig av med de ganska komplicerade motorhuvs- och motorhuvsfästena från de tidigare bilarna och ersatte dem med ett enklare system.

Lotus Elan S4

S4 tillverkades också i Fixed Head och Drop Head Coupe-stilar. S4 hade fyrkantiga baklyktor och hjulhus med fyrkantig profil tillsammans med elektriska fönsterhissar.

S4 erbjöds också som en "SE"-version med tvåtonslack som standard (även om en köpare kunde välja en enfärgad om så önskades). SE har också ett "SE"-märke och sidobeklädnader i rostfritt stål, tillsammans med vingmonterade blinkers.

Lotus Elan +2

Elan +2 introducerades 1967 och tillverkades i några varianter. Den första basmodellen, som fick beteckningen Type 50 +2, följdes av Type 50 +2 Federal som tillverkades för den nordamerikanska marknaden: dessa var vänsterstyrda och utrustade med infällda invändiga dörrhandtag och en fjärrutlösare av bagageutrymmet.



Lotus Elan S4. Dessa bilar var utrustade med elektriska fönsterhissar – reglagen satt på instrumentbrädan. Detta var ett fall av att vädja till en lyxigare marknad, vilket resulterade i att kompromissa med kräsna viktbesparingar.

Type 50 +2 2S och dess LHD-syskon Type 50 +2 2S Federal i Nordamerika hade en uppgraderad interiör med förbättrad instrumentering och säten och var utrustad med dimljus/kör-ljus under den främre stötfångaren.

Type 50 +2 130 hade en "Big Valve"-motor och dess syskon var Type 50 +2 130/5 som var utrustad med en femväxlad växellåda i stället för den ursprungliga Ford-fyrväxlade.

Specifikationer och varianter

Chassi och kaross:

Stomme av falsat mjukt stål. Separat glasfiberkaross som sänktes ner på det rullande chassit under produktionen och fästes med sexton bultar.

Mått:

Tvåsitsiga versioner

Längd: 145" (3 683 mm)

Bredd: 56 tum (1 422 mm)

Höjd: 45 tum (1 156 mm)

Hjulbas: 84 tum (2 134 mm)

Tjänstevikt: 1 500 lb (680 kg)

Elan +2 Versioner:

Längd: 169" (4 293 mm)

Bredd: 66 tum (1 676 mm)

Höjd: 47 tum (1 194 mm)

Hjulbas: 96 tum (2 438 mm)

Tjänstevikt: 889 kg (1 960 lb)



Lotus Elan +2. Elan +2 har ett anspråkslöst aerodynamiskt utseende och anses av vissa vara en ännu vackrare sportbil än sin föregångare.

Bränsletankens kapacitet:

S1-, S2- och S3-bilar: 10 gallon (Imperial). 12 US gallon. 46 liter.

S4-bilar: 9,5 gallon (Imperial). 11,4 US gallon. 44 liter.

Elan +2 bilar: 13 gallon (Imperial). 15,6 US gallon. 59 liter.

Fjädring, styrning och bromsar:

Bromsar: Skivor fram och bak. Framsida: Girling 9,5". Bakre Girling 10" bak.

För SE-, Spirit- och Elan +2-versionerna är bromsarna servoassisterade med Girling 10" fram och Girling 10" bak,

Hjul och däck: 13"x4.5" standard pressat stål 4 bultar med 5.20x13" korsskiktsdäck. 145x13" radiell Dunlop SP41 som tillval. För SE och Sprint 4,5J pressat stål med mittlås knock-on 5 pinndrivning med 165x13" Dunlop SP Sport, Firestone F100 eller Goodyear G800. För Elan +2 5,5J pressad stål med centrumlås knock-on med 5 pinndrift. +2 130 och +2 130/5 bilar utrustade med lättmetallfälgar som tillval. Däck för +2 var 165x13" Dunlop SP Sport, Firestone F100 eller Goodyear G800.

Motorer: Var och en baserad på Ford Kent pre-crossflow modifierad med ett DOHC-topplock i legering designat av Harry Mundy. Kamaxlar kedjedrivna.

S1 Elan 1500: 1 498 cc Lotus Twin Cam

S1 och S2 Elan 1600: 1 558 cc Lotus Twin Cam

- Standardmotor: Effekt 105 hk @ 5 500 rpm och vridmoment på 108lb/ft @ 4 000 rpm
- SE-motor: Effekt 108 hk @ 6 000 rpm och vridmoment på 108lb/ft @ 4 000 rpm

S3, S4 och Elan +2

- Standardmotor: Effekt 90 hk @ 5 500 rpm och vridmoment på 108lb/ft @ 4 000 rpm
- SE-motor: Effekt 93 hk @ 6 000 rpm och vridmoment på 108lb/ft @ 4 000 rpm
- Sprintmotor "Big Valve": Effekt 126 hk @ 6 500 rpm och vridmoment på 113lb/ft @ 5 500 rpm
- Sprintmotor med utsläppsregleringar: Effekt 113 hk @ 6 500 rpm och vridmoment på 104lb/ft @ 5 000 rpm



Lotus Elan +2 130/5. Elan +2 utvecklade ett rykte om utmärkt hantering, och dess extra bagage och personutrymme gjorde den till en mer praktisk bil än de tidigare Elans.

Överföringar:

- För de flesta bilar Ford fyrväxlad manuell växellåda, med Ford differential modifierad för att passa den individuella bakre upphängningen.
- För bilar av senare modell byggde Lotus växellåda med Austin Maxi/Allegro femväxlade manuella växellådskomponenter.

Föreställning:

Elan tillverkades i en mängd olika konfigurationer med skillnader i motoreffekt och slutväxelförhållanden. För de ursprungliga S1- och S2-bilarna var det vanligtvis cirka nio sekunder att stå i 60 mph och topphastigheten var cirka 110 mph. S3 SE och S4 SE klarade sig till 60 mph på cirka sju och en halv till åtta sekunder med topphastigheter runt 120 mph. Elan Sprint kunde leverera stående till 60 mph på 6,6 sekunder och en topphastighet på 123 mph.

Att köpa en Lotus Elan

Elan erbjöds ursprungligen antingen som en komplett bil eller som ett kit för ägaren att montera själv. Bilen var tänkt att ägarmodifieras efter önskemål och det finns plus och det finns försiktighetsåtgärder förknippade med detta. Bilens värde kommer att påverkas starkt av dess originalitet och mer sällsynta modeller tenderar att värderas högre än de vanligare.

Detta innebär att en säljare kan ha "skapat" sin egen "knappa" modell för att sälja med en rejäl vinst. Så en kontroll av bilens historik behövs och det innebär att man måste bedöma dokumentationen som följer med den tillsammans med chassinumret. Med det sagt, tänk på att ett Elans originalchassi sannolikt har ackumulerat rostskador och med stor sannolikhet kommer att ha bytts ut någon gång – förhoppningsvis med ett galvaniserat nytt.



Lotus Elan +2 modifierad för att konvertera den till en drop head coupé. Dessa konverteringar gjordes av tredjepartsföretag eftersom Lotus inte tillverkade Elan +2 i drophead coupé-stil.

Chassit måste kontrolleras för sprickbildning, särskilt runt fjädring och slutväxelns monteringspunkter, och i "Y"-sektionerna fram och bak. Chassits bakre fjädringstorn och rör måste bedömas, liksom fästena för slutväxelns momentstänger.

Om du tänker köpa en bil som är känd för att vara modifierad, till exempel en specialmodifierad drop head coupé Elan +2 till exempel, gå in i det köpet med öppna ögon eftersom dess värde kommer att vara något mindre än en originalbil. Two +2 tillverkades ursprungligen inte som en drop head coupé.

Trots att Elan hade en glasfiberkaross byggdes den ursprungligen på ett chassi av falsat mjukt stål, och brittiska bilar från den perioden var inte kända för effektiviteten i deras rostskydd.

Så en Elan har sannolikt antingen fått originalchassit utbytt (helst med ett galvaniserat) eller fått rostreparationer utförda. Detta är din första anhalt när du bedömer en bil du kan köpa. Det finns också stålförstyvningar runt dörröppningarna. Ersättningschassin finns tillgängliga från [Lotus Cars](#) och [Spydercars](#).

Glasfiberkarossen måste bedömas med avseende på försämring och reparationsarbete. Glasfiber kanske inte rostar men det försämras med tiden, så leta efter tecken på sprickbildning och krackelering. På samma sätt kan du leta efter bevis på reparationsarbete och utvärdera kvaliteten på alla reparationsarbeten du hittar. För Elan +2 bilar, var särskilt uppmärksam på trösklarna.

Elans elsystem kommer att behöva utvärderas fullständigt. På grund av glasfiberhöljet måste många elektriska armaturer vara dubbelkopplade – dvs. måste kopplas tillbaka till chassit för jord – och detta komplicerar kabeldragningen och lägger till fler punkter för potentiella problem.

Motorn i Elan är baserad på en bra grundläggande Ford-grund och dess hemlighet till prestanda ligger i det Harry Mundy-designade DOHC-cylinderhuvudet i legering. Utformningen av detta topplock finns i några variationer beroende på om bilen var avsedd för den inhemska brittiska marknaden eller om det var en nordamerikansk specifikationsbil.



Lotus Elan +2 interiör. Baksätena på +2 var egentligen bara lämpliga för barn eller för mjukt bagageutrymme.

De nordamerikanska specifikationsbilarna utrustades med Stromberg-förgasare som en del av sina avgasreningar och dessa lämpar sig inte för montering av alternativa förgasare som Webers till exempel.

Bilar med cylinderhuvuden i legering kräver absolut att rätt korrosionsskyddande kylvätska används för att förhindra korrosionsskador. Gör de vanliga kontrollerna för tecken på oljeläckage i kylsystemet och kylvätskeläckage i oljan.

Oljetrycket bör vara cirka 20 psi på tomgång och 40 psi under körning. Bilarna har en elektrisk kylfläkt som är termostatstyrd. Vattenpumpen är en känd svaghet. Den ursprungliga vattenpumpen var placerad så att det krävdes att cylinderhuvudet togs bort för att ta bort den. Vissa ägare kommer att ha konverterat det så att pumpen kan tas bort utan att cylinderhuvudet tas bort: en avtagbar pump kommer att ha bultar synliga runt sig.

Den bakre oberoende fjädningen krävde gummimunkar när Elan först tillverkades och därför krävde dessa periodiska byten. Numera har dessa gummimunkar fått ett rykte om sig att vara av varierande kvalitet och det är vanligt att ägare byter ut dem mot CV-leder.

Slutsats

En Lotus Elan är en av de stora bilarna som bär Lotus-märket, och det är utan tvekan den modell som markerade skiftet från att Lotus var en tillverkare av byggsatsbilar till att de blev en trovärdig tillverkare av högpresterande sportbilar. Det är en raffinerad brittisk sportbil som var tekniskt avancerad och ändå prisvärd.

Styrningen och fjädningen är utan tvekan oöverträffad, och dess aerodynamik utmärkt. Dessutom är det en vacker bil på ett återhållsamt och opretentiöst sätt. Kort sagt är det symbolen för det bästa av brittiskhet – intelligent och fantasifull design förpackad i ett återhållsamt och elegant paket.



Lotus Elan +2 motor utrustad med Weber förgasare. Motorrummet på Elan +2 kan se lite rörigt ut på den här bilden, men saker och ting är förvånansvärt lätta att komma åt.



Lotus Elan +2 130/5 interiör. Med sin traditionellt stilrena ratt i träfälg och instrumentbräda i valnötsfanér är Elan +2 en bil för den entusiastiska föraren – lite av en "fattigmans-Ferrari".



Jon Branch

Jon Branch har skrivit otaliga officiella köpguider för eBay Motors genom åren, han har också skrivit för Hagerty, han har länge bidragit till Silodrome och den officiella SSAA Magazine, och han är grundare och chefredaktör för Revivaler.

Jon har gjort radio-, tv-, tidnings- och tidningsintervjuer om olika frågor och har rest mycket efter att ha bott i Storbritannien, Australien, Kina och Hongkong. Det snabbaste han någonsin kört var en Bolwell Nagari, det långsammaste var en Caterpillar D9 och det mest utmanande var en MAN-påhängsvagn från 1950-talet med oväntat bromsfel.

12 AC Aceca 1958

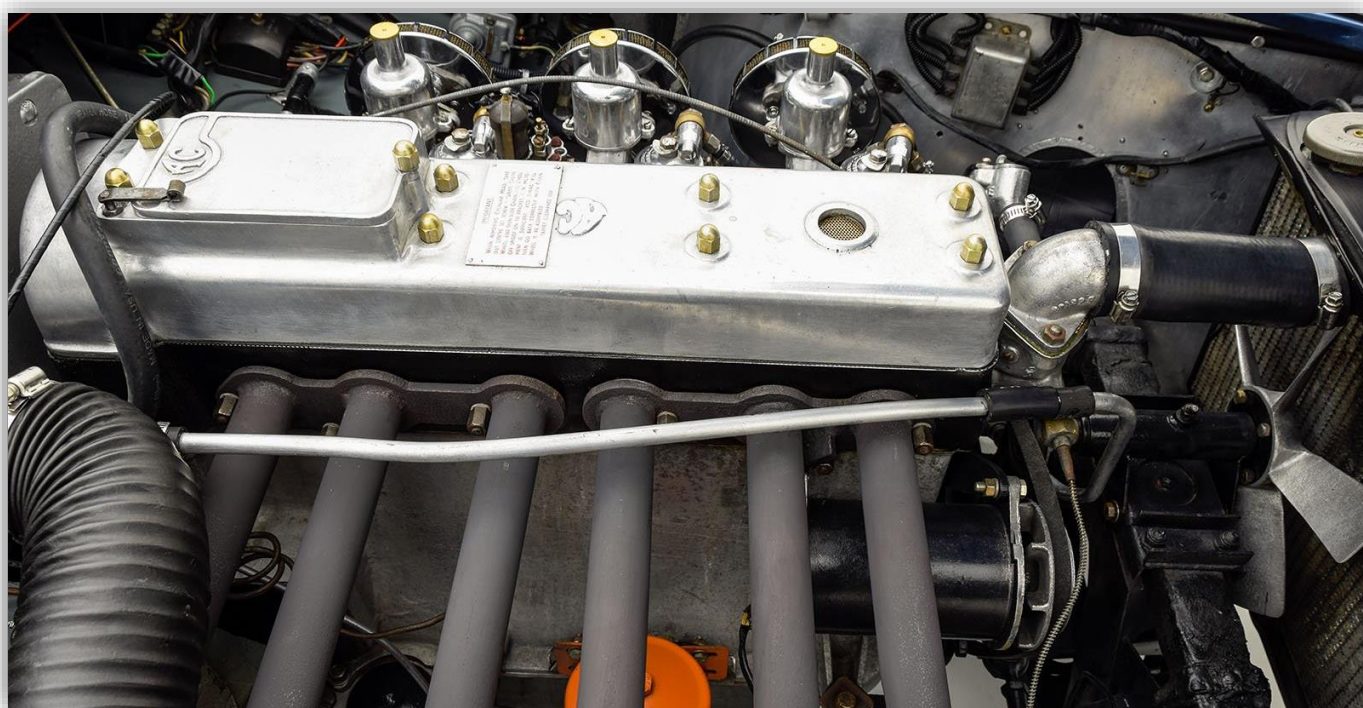


AC Cars Ltd. har en lång och berömd tradition av att bygga några av Storbritanniens mest minnesvärda sportbilar. Företaget grundades 1908 och tillverkade först leverans och handel med nyttofordon under parollen "Auto Carriers". Runt 1920 kom en ny ledning och omorganiserade företaget när de skiftade fokus till att bli seriösa tillverkare av sportbilar av hög kvalitet. Racing och rekordkörning blev en prioritet, och framgångarna följde snabbt, med AC som tog den första brittiska segern någonsin i Monte Carlo-rallyt 1926. En rad sportlimousiner och touringbilar upprätthöll AC fram till andra världskrigets utbrott då krigstidskontrakt gjorde AC till en praktisk vinst.





I början av 1950-talet började försäljningen av deras sedanbilar att sjunka, och ledningen beslutade att en ny inriktning behövdes för att hålla AC Cars relevant. Företaget anlät en begåvad ung designer vid namn John Tojeiro för att designa en ny sportbil runt AC:s ärevördiga raka sexa. Tojeiro fångade AC:s uppmärksamhet efter att ryktet spreds om de utsökta sportracerbilarna han byggde i ett hyrt garage nära AC-fabriken. För den nya gatbilen tillämpade han sin racingerfarenhet och utrustade bilen med fjädring och ett dubbelröschassi. Ace visades för första gången på Earls Court Motor Show 1953 och var en vacker liten tvåsitsig roadster som utmärkte sig genom att vara Storbritanniens första helt oberoende sportbil med fjädring. Den ärevördiga AC 1 991 cc raka sexan var standard, med en 2-liters sexa från Bristol som kom senare som tillval. Produktionen började 1954 och köparna njöt av Aces sublimes hantering och prestanda på 100 mph.





1955 fick den vackra Ace roadstern sällskap av den lika vackra tvåsitsiga Aceca Coupé med fast huvud. Med betoning på Grand Touring var den nya coupén utrustad med upprullningsbara fönster, förbättrad ljudisolering och ett användbart bagageutrymme under den öppningsbara bakluckan. Prestandan var nästan identisk med den öppna bilen, och utseendet var oförstört (vissa skulle säga att de förbättrades) av tillägget av den vackra böljande taklinjen. Oavsett om man föredrar den öppna Ace eller den stängda Aceca, är den elementära designen en av de största genom tiderna och uppnår ikonisk status genom de många Cobra-kopior som fortfarande tillverkas idag.

Denna AC Aceca från 1958 är ett original vänsterstyrt exemplar och en av endast 151 AC-drivna Acecas som tillverkades totalt. Chassinummer AEX672, denna bil färdigställdes den 24 juni 1958 och skickades till BC Sports Cars i Vancouver, British Columbia. Detta är en av endast 28 AC-drivna Acecas som tillverkades 1958 och en av endast 11 som exporterades till Kanada under modellens hela körning. Det är en attraktiv bil som aldrig har varit helt isär, utan som har fått renoveras där det har behövts, och som nu har fått en charmig, vägklar karaktär. År 2007 genomgick AEX672 en del omsorgsfullt restaureringsarbete, inklusive en omlackering av ren metall, med tonvikt på att behålla bilens exceptionella originalitet. Samtidigt byggdes AC 2-liters rak sexa (nummer 2356-W) om med särskild omsorg för att bevara det ursprungliga utseendet. Bilen drar nytta av regelbunden användning, skötsel och underhåll i händerna på sin nuvarande entusiastägare.





Aceca har en attraktiv finish i ljust metallblått och rider på argent-målade 16-tums trådhjul, skodda med B.F. Goodrich Silvertown diagonaldäck i korrekt stil. Eftersom den här bilen har använts regelbundet på vägen kan man hitta några mindre förbättringar vid närmare inspektion, men det finns fortfarande en härlig och varm lyster i lacken. Karossbeslag och tillbehör inkluderar de sällsynta rörformade stötfångarna, den klassiska ägglådegrillen och den knappt skådade takmonterade antennen. Ett par tidsenliga Lucas Flamethrower körlampor på anpassade fästen kompletterar stativstrålkastarna.

Interiören är en särskild höjdpunkt i denna fantastiska Aceca. Originalläder täcker sätena, instrumentbrädan och dörrkorten, och dörrkåporna och panelerna i trä har bevarats noggrant. Nyare mattor integrerades fint i den annars ursprungliga kabinen. Många sällsynta tidsenliga tillbehör inkluderar radion och högtalarlådan, gröntonade Perspex-solskydd, Moto-Lita-ratt som tillval och till och med originalsäkerhetsbältena. Smiths rattar är restaurerade, och omkopplare och kontroller är i utmärkt originalskick. I samband med restaureringen kromades fönsterkarmarna om och både vindrutan och plexiglasluckan byttes ut. En originalbruksanvisning och en mycket sällsynt fabriksverktygssats ingår i försäljningen.

Detaljerna under motorhuven är också ganska snygga, med ett polerat kamskydd och en trio av SU-förgasare. Många uppgifter visar att bilen regelbundet servades och underhålls, med färska kvitton på en ny bränsletank och ytterligare underhållsartiklar. AC:n "sex" går och låter bra och avger ett suggestivt skall från avgaserna, även om en nyligen genomförd period av användning innebär att ytterligare uppgringning och service rekommenderas.

Efter restaureringen visades Aceca på flera prestigefyllda concours, bland annat Amelia Island Concours d'Elegance 2009 samt Meadowbrook Concours och Glenmoor Gathering samma år. Entusiaster eftertraktar Aceca för prestandan, den italienska stilen och de praktiska egenskaperna. Den här bilens charmiga, välbevarade karaktär gör den idealisk för inträde i ett brett utbud av körevenemang, turer och rallyn runt om i världen. Det är berättigat till sådana som Colorado Grand, Tour Auto och Targa Florio; evenemang som säkerligen kommer att framhäva Acecas utsökta balans och charmiga karaktär.

Observera att denna Aceca är en bil av 1958 års modell; Den är dock för närvarande titulerad som ett år av 1959 års modell.



Roger Warolin