



Première Lotus de Grand Tourisme, l'Elite a représenté une étape importante dans l'histoire de la marque. Elle a apporté la célébrité à Lotus, même si la voiture n'était pas financièrement rentable. Lorsque le prototype Lotus Elite a été présenté au salon de l'automobile d'Earls Court en octobre 1957, il a fait sensation, non seulement parce qu'il s'agissait d'un joli coupé deux places, mais aussi parce qu'il innovait à bien des égards sur le plan technique. Il n'y avait pas de châssis selon les idées conventionnelles des voitures de sport de l'époque, la voiture étant construite comme un ensemble carrosserie/châssis d'une seule pièce en "fibre de verre" d'époxyde et de résine de polyester renforcés de verre. La mise en production de la voiture a posé de nombreux problèmes et il a fallu attendre plus d'un an avant que les premiers exemplaires n'apparaissent.

Mais l'Elite restera dans l'histoire de l'automobile pour sa carrosserie révolutionnaire. Voiture polyvalente, la Lotus Elite incarnait la philosophie GT : rouler la semaine et courir le week-end. Elle a été programmée selon la nouvelle réglementation du championnat GT (catégorie 1300 cm³) pour viser des victoires de classe dans les grandes épreuves internationales comme les 24 heures du Mans.

Les travaux sur la Type 14, qui deviendra l'Elite, débutent en 1956. Bien que très incomplet, le prototype est présenté au London Motor Show d'Earls Court en octobre 1957.

Pour compenser la puissance modeste du moteur, Colin Chapman, champion de l'allègement, conçoit une audacieuse structure monocoque autoportante entièrement en plastique. Une première mondiale ! Les seuls renforts métalliques (noyés dans la résine) sont un arceau de protection autour du pare-brise auquel sont fixées les

charnières des portières, et des sous-châssis qui abritent la suspension et les fixations du moteur. Après des problèmes initiaux de fabrication chez Maximar, une entreprise spécialisée dans les coques de bateaux, la production a été sous-traitée à Bristol.

La suspension était indépendante sur les quatre roues, il y avait des freins à disque partout et le moteur sous le capot était le Coventry Climax à simple arbre à cames en tête dans une version de 1216 cm³ fabriquée spécialement pour Lotus : le FWE. Construit en aluminium, il ne produisait que 75 ch. La première boîte de vitesses non synchronisée BMC était identique à celle de la MGA. Le freinage est assuré par des disques sur les quatre roues et la suspension à quatre roues indépendantes est empruntée à la monoplace Type 12.

Avec ses lignes pures, ses volumes clairs et son capot plongeant, les superbes lignes de la Lotus Elite sont l'œuvre de Peter Kirwan-Taylor, passionné de design et ami de Colin Chapman. Son travail a été revu par l'aérodynamicien Frank Costin, à qui l'on doit notamment la poupe tronquée. Le résultat est un excellent Cx de 0,29 !

A noter que les vitres de l'Elite ne coulissaient pas : elles étaient amovibles et rangées dans un sac à l'arrière des sièges...



En septembre 1959 est lancée la Série 2, dont la suspension a été modifiée pour éliminer le blocage de la direction dû aux biellettes flexibles. L'année suivante, Chapman lance la version SE (Special Equipment) équipée d'un arbre à cames et d'un collecteur d'échappement différents. Avec 85 ch obtenus à 6 500 tr/min, la SE atteint 185 km/h grâce à ses qualités aérodynamiques et à son faible poids (640 kg),

parcourant le 0 à 100 km/h en dix secondes. La voiture était également équipée d'une boîte de vitesses synchronisée ZF à quatre rapports.

Une version Super 95 est proposée en 1962. Il s'agit d'une appellation trompeuse, car la puissance est en fait réduite à 80 ch (à un régime moteur inférieur de 6 100 tr/min). Mais l'Elite sera proposée tout au long de sa carrière avec des moteurs plus évolués, jusqu'à 105 ch à 8 000 tr/min, grâce à des carburateurs Weber doubles (au lieu du simple SU de la version normale) et à une distribution plus évoluée.

Conçue pour la compétition, l'Elite souffre de sérieuses lacunes. Il faut dire que Colin Chapman n'avait aucune expérience de la construction de modèles de série avant de la lancer. Elle vibre beaucoup et est très bruyante, la carrosserie en plastique faisant office de caisse de résonance. Voiture d'avant-garde pour passionnés exigeants, la Lotus Elite souffrait également d'une fiabilité douteuse, sans parler d'un entretien délicat et coûteux.

En revanche, la tenue de route de l'Elite était redoutable, proche de celle d'une voiture de course : tenue de route remarquable, direction précise et directe, freinage puissant. Extrêmement coûteuse à construire, elle est produite à 1 030 exemplaires jusqu'en 1963. Elle est vendue en kit à partir de 1961, ce qui en réduit considérablement le prix. La Lotus Elite s'est forgé un palmarès flatteur en compétition, remportant de nombreuses victoires de classe. La sobriété de son moteur lui a également permis de remporter à deux reprises l'indice énergétique aux 24 Heures du Mans (en 1960 et 1962). La consommation moyenne est d'un peu plus de 15 litres aux 100 kilomètres, avec une vitesse de pointe dépassant les 220 km/h !



DAD 10

Lors du meeting de Brands Hatch, le lendemain de Noël 1958, cinq Lotus Elite de série étaient engagées dans l'épreuve des voitures de sport et de grand tourisme de série. Une bataille mémorable a eu lieu entre Colin Chapman dans une voiture d'usine et Jimmy Clark dans la voiture des Border Reivers, avec une victoire de justesse pour le fondateur de Lotus Cars. En troisième position dans une autre Lotus Elite, Mike Costin, Cosworth Engineering et homme clé de la production du Cosworth DFV dans les années suivantes. Cette course de Brands Hatch a été déterminante dans l'histoire de la course automobile britannique. A la mi-1959, l'entreprise Lotus avait déménagé de Hornsey dans le nord de Londres à Cheshunt dans le Hertfordshire et la production de la Lotus Elite avait vraiment commencé, la carrosserie étant fabriquée par Bristol Aeroplane Plastics Ltd.



Lorsque Doug Nye a écrit son livre "The Story of Lotus 1961-1971", Colin Chapman lui a dit : "L'Elite a été fabriquée par Bristol Aeroplane Plastics Ltd. Colin Chapman lui a dit : "L'Elite était vraiment une voiture de route et utilisait de nombreux composants de course. Nous n'avons pas beaucoup d'expérience de l'économie des voitures de route lorsque nous l'avons conçue, et sans un outillage et des achats à long terme et une réduction stricte des coûts, il n'était finalement pas rentable de la construire. Je crois que nous avons perdu plus de 100 livres sterling sur chaque voiture construite". Néanmoins, 285 voitures de la série I ont été construites et, en octobre 1960, la série II a été introduite, avec une suspension arrière révisée, et 703 de ces voitures ont été construites au cours des années suivantes, pour un total de 988 voitures. Lorsque

Colin Chapman a décrit l'Elite comme une voiture de course routière, il n'était pas loin de la vérité.

En effet, une fois la production lancée, elles ont participé à tous les types d'événements, des réunions du club de Mallory Park aux 24 heures du Mans en passant par les 1000 kilomètres du Nurburgring, et ont connu un grand succès dans la catégorie des petites GT. Beaucoup d'entre elles sont devenues célèbres et ont été immatriculées avec des plaques d'immatriculation spéciales, comme CB 23 pour Chris Barbour, le jazzman, WUU 2 pour Peter Lumsden et LOV 1 pour Graham Warner, mais celle qui est présentée dans cette série est DAD 10, non pas parce qu'elle est la plus célèbre et la plus réussie, mais parce qu'elle était représentative des "swinging-sixties". Cette Lotus Elite appartenait à Les Leston, qui dirigeait un commerce d'accessoires automobiles très prospère à Londres et qui était également présent sur la scène musicale londonienne du jazz et du rock. Au début du Swing, le nom de "Daddy" était donné aux vieux hommes qui avaient de l'argent à dépenser pour vivre avec du vin, des femmes et des chansons, et toute jeune fille qui rencontrait un riche "Daddy" était connue pour avoir un "Sugar Daddy". Lorsque le Rock a succédé au Swing, les principes sont restés inchangés et "Daddy" est devenu "Dadio".



La voiture de course Elite de Leston était immatriculée DAD 10, qui s'est facilement transformée en DADIO, et la voiture a rapidement été appelée "Dadio". Tout cela s'inscrit parfaitement dans le style de vie et d'entreprise des accessoires Les Leston. En dehors de tout cela, "Dadio" était une voiture très rapide et Leston était l'un des "as" de l'époque. Il a beaucoup couru avec cette voiture au début des années 60 et a

eu quelques batailles mémorables avec Graham Warner avec LOV 1. Le meilleur résultat de Leston avec l'Elite rouge à bandes blanches a été de terminer 7ème au classement général de la course RAC Tourist Trophy à Goodwood en 1961, à seulement six tours de la Ferrari gagnante. Son moteur Coventry-Climax de 1 220 c.c. utilisait deux carburateurs Weber double corps, développait 105 b.h.p. et passait par une boîte de vitesses ZF à un différentiel de 4,87 à 1. La voiture pesait 460kg. et passait de 0 à 100 m.p.h. en 17,6 secondes. À Goodwood, elle a atteint 128 m.p.h. sur la ligne droite de Lavant.

Après que Les Leston a eu cessé de la piloter, la voiture est passée entre les mains de deux nouveaux propriétaires qui ne l'ont pas pilotée, puis elle a disparu dans le monde obscur des marchands de voitures d'occasion et a été perdue vers 1966.



Notre voiture : Mos 10 est une Lotus Elite Series II de 1962 toujours très bien conservée, comme le confirme les éléments du dossier. Elle fut achetée par Neil Twyman par l'intermédiaire de Charles Fripp en 2009. Après un diagnostic poussé de son originalité Twyman décida de la reconstruire en hommage à l'ancienne voiture de Les Leston DAD 10 avec son avant spécifique « Franck Costin ». Le réputé Neil Twyman a mis tous ses efforts et sa connaissance pour construire une réplique très précise et compétitive de la célèbre voiture d'époque. Les meilleurs artisans anglais fournissant les différents éléments : Crosthwaite & Gardiner, MK14, Climax Engine Services, Tony Thompson, Bodicraft Supplies et Panel Craft Ltd. Rien n'a été laissé au hasard comme vous pourrez le constater

La MOS 10 arbore notamment la calandre avant très distinctive de Leston, parmi d'autres caractéristiques des voitures usine d'époque. Après avoir passé un certain temps entre les mains de Twyman, elle a finalement rejoint l'écurie JD Classics. La voiture a reçu une fois de plus une préparation très complète et a couru avec succès sous les couleurs de JD Classics. Lors de l'édition 2016 du Mans Classic, elle s'est avérée être l'Elite la plus rapide du plateau 3, remportant la 1ère place à l'indice de performance. Par la suite, le propriétaire actuel achète la MOS 10 à JD Classics et coure avec la voiture alors confiée à l'atelier ATS au Mans. Le propriétaire a maintenu la voiture à un niveau très élevé et a également acheté un grand nombre de pièces détachées pour accompagner la carrière sportive de sa Lotus : 1 boîte de vitesses ZF révisée par Marel & Pellin, 1 moteur FWE complet révisé, un couple conique carburateurs, étriers de frein avant, des portes, des capots, des roues.... Prête à courir, et vendue avec son lot de pièces détachées, cette Lotus Elite est probablement la voiture de sport offrant la plus grande éligibilité dans les grandes courses historiques : Tour Auto, Goodwood Revival, Le Mans Classic, Fifties' Legends.....



The first Grand Touring Lotus, the Elite represented an important step in the brand's history. It brought Lotus fame, even if the car was not financially profitable. When the prototype Lotus Elite was introduced at the Earls Court Motor Show in October 1957 it created a real stir, for not only the fact it was a pretty two-seater coupe, but because it broke new ground in many technical ways. There was no chassis by the conventional sports car ideas of the time, the car being built as a body/chassis unit in one piece

made of glass-reinforced epoxide and polyester resin “glass-fibre”. There were many problems in getting the car into production and it was over a year before the first ones began to appear.

But the Elite would go down in motoring history for its revolutionary bodywork.



A versatile car, the Lotus Elite embodied the GT philosophy: drive during the week and race at the weekend. It has been programmed according to the new regulations of the GT championship (1300 cm3 category) to aim for class victories in major international events such as the Le Mans 24 Hours.

Work on the Type 14, which was to become the Elite, began in 1956. Although very incomplete, the prototype was presented at the London Motor Show at Earls Court in October 1957.

To compensate for the modest power of the engine, Colin Chapman, a champion of weight reduction, designed an audacious self-supporting monocoque structure made entirely of plastic. A world first. The only metal reinforcements (embedded in the resin) are a protective hoop around the windscreen to which the door hinges are attached, and subframes that house the suspension and engine attachments. After initial manufacturing problems at Maximar, a firm specialising in boat hulls, production was subcontracted to Bristol.

Suspension was independent on all four wheels, there were disc brakes all round and the power unit under the bonnet was the Coventry Climax single overhead camshaft engine in a 1216 cm3 version made especially for Lotus. It was called the FWE. Built in aluminium and very expensive, it only produced 75 bhp. The BMC non-synchronized

first gearbox was identical to that of the MGA. Braking was by discs on all four wheels, and the four-wheel independent suspension was borrowed from the Type 12 single-seater.

With its pure lines, clear volumes and plunging bonnet, the superb lines of the Lotus Elite are the work of Peter Kirwan-Taylor, a design enthusiast and friend of Colin Chapman. His work was reviewed by aerodynamicist Frank Costin, who was particularly responsible for the truncated stern. The result is an excellent Cx of 0.29! It should be noted that the Elite's windows did not slide down: they were removable and stored in a bag in the back of the seats...



September 1959 saw the launch of the Series 2, whose suspension had been modified to eliminate the steering lock caused by the flexible tie rods. The following year, Chapman launched the SE (Special Equipment) version equipped with a different camshaft and exhaust manifold. With 85 bhp obtained at 6,500 rpm, the SE accelerated to 185 km/h thanks to its aerodynamic qualities and light weight (640 kg), covering 0 to 100 km/h in ten seconds. The car was also fitted with a ZF four-speed synchronized gearbox.

A Super 95 version was offered in 1962. This was a misleading name, as power was actually reduced to 80 bhp (at a lower engine speed of 6,100 rpm). But the Elite would be offered throughout its career with more advanced engines, up to 105 bhp at 8,000 rpm, thanks to twin Weber carburetors (instead of the single SU of the normal version) and more advanced valve timing.

Designed with competition in mind, the Elite suffers from serious shortcomings. It has to be said that Colin Chapman had no experience of building production models before launching it. It vibrated a lot and was very noisy, with the plastic bodywork acting as a sounding board. A cutting-edge car for discerning enthusiasts, the Lotus Elite also suffered from questionable reliability, not to mention tricky and expensive maintenance.

On the other hand, the Elite's roadholding was formidable, close to that of a racing car: remarkable roadholding, precise and direct steering, powerful braking. Extremely expensive to build, 1,030 examples were produced until 1963. It was sold as a kit from 1961, which considerably reduced the price.

The Lotus Elite forged a flattering record in competition, racking up numerous class victories. Its sober engine also enabled it to win the energy index twice at the 24 Hours of Le Mans (in 1960 and 1962). Average fuel consumption was just over 15 litres per 100 kilometres, with a top speed in excess of 220 km/h!



DAD 10

At the Brands Hatch race meeting on Boxing Day 1958 there were five production Lotus Elites entered for the Production Sports and Grand Touring Cars event and a memorable battle took place between Colin Chapman in a works car and Jimmy Clark in the Border Reivers car, with a narrow victory going to the founder of Lotus Cars. In third place in another Lotus Elite was Mike Costin, the Cos of Cosworth Engineering and key man on the production of the Cosworth DFV in later years. That Brands Hatch race was indeed significant in the history of British motor racing. By mid-1959 the Lotus

firm had moved from Hornsey in North London to Cheshunt in Hertfordshire and production of the Lotus Elite really got under way, with the bodyshell being made by Bristol Aeroplane Plastics Ltd.

When Doug Nye wrote his book "The Story of Lotus 1961-1971" Colin Chapman told him "The Elite was really a road-going car and used many of the racing components. We didn't have much experience of road-car economics when we designed it, and without long-range tooling, long-range buying and strict cost-saving it was finally just uneconomic to build. I believe we lost over £100 on each car we built." Nonetheless they built 285 of the Series I cars and by October 1960 the Series II was introduced, which had revised rear suspension, and 703 of these were built in the ensuing years, making a total of 988 altogether. When Colin Chapman described the Elite as a road-going racing car, he was not far wrong for once production was under way they were raced in every type of event from Mallory Park club meetings to the Le Mans 24 Hour race and Nurburgring 1,000 kilometers races and were highly successful in the small GT category. Many of them became famous and many of them were registered with special number plates, like CB 23 for Chris Barbour, the jazz-man, WUU 2 for Peter Lumsden and LOV 1 for Graham Warner, but the one being featured in this series is DAD 10, not because it is the most famous, and the most successful but because it was symptomatic of the "swinging-sixties".



This Lotus Elite was owned by Les Leston who was running a very successful motoring accessory business in London and he was also into the London jazz and rock music scene. In the early Swing days the name "Daddy" was given to old men with money to

burn on living it up with wine, women and song and any young girl who picked up a rich “Daddy” was known to have a “Sugar Daddy”. When Rock took over from Swing the principles were unchanged and “Daddy” was changed into “Dadio”. Leston’s racing Elite was registered DAD 10, which easily changed itself into DADIO and the car soon became called “Dadio”. All of which fitted neatly into the life and business style of Les Leston Accessories.

Apart from all that “Dadio” was a very quick car and Leston was one of the club “aces” of the time, racing it extensively in the early sixties and having some memorable battles with Graham Warner in LOV 1. Leston’s best effort with the red Elite with the white stripes was to finish 7th overall in the RAC Tourist Trophy race at Goodwood in 1961, only six laps behind the winning Ferrari. Its 1,220 c.c. Coventry-Climax engine used two twin-choke Weber carburettors, which developed 105 b.h.p. and drove through a ZF gearbox to a 4.87 to 1 differential unit. The car weighed 9 3/4 cwt. and accelerated from 0-100 m.p.h. in 17.6 sec. and at Goodwood it clocked 128 m.p.h. on the Lavant Straight.

After Les Leston stopped racing it, the car passed through two new owners’ hands but they did not race it, and then it disappeared into the murk of the second-hand car-dealer world and was lost about 1966.



Our Mos 10 is a well-preserved 1962 Lotus Elite Series II, which was purchased by Neil Twyman through Charles Fripp in 2009. After a thorough diagnosis of its originality, Twyman decided to rebuild it as a tribute to the former Les Leston DAD 10 with its specific Franck Costin front end. The renowned Neil Twyman put all his effort

and knowledge into building a highly accurate and competitive replica of the famous period car. The best English craftsmen supplied the various components: Crosthwaite & Gardiner, MK14, Climax Engine Services, Tony Thompson, Bodicraft Supplies and Panel craft ltd. Nothing has been left to chance, as you'll see.

The MOS 10 boasts Leston's distinctive front grille, among other period factory features. After spending some time in the hands of Twyman, it finally joined the JD Classics stable. The car once again received an extensive preparation and raced successfully in the JD Classics colors. At the 2016 edition of Le Mans Classic, it proved to be the fastest Elite in Plateau 3, winning 1st place in the performance index. Subsequently, the current owner purchased the MOS 10 from JD Classics and raced the car entrusted to the ATS workshop in Le Mans. The owner maintained the car to a very high standard and also purchased a large number of spare parts to accompany the sporting career of his Lotus: 1 ZF gearbox overhauled by Marel & Pellin, 1 complete FWE engine overhauled, 1 spare dif carburetors, front brake calipers, doors, hoods, wheels....

Ready to race, and sold with its own set of spare parts, this Lotus Elite is probably the sports car offering the greatest eligibility in the great historic races: Tour Auto, Goodwood Revival, Le Mans Classic, Fifties' Legends.....

