
1955 Elva MK1

Lot sold	USD 106 020 - 141 360 EUR 90 000 - 120 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1955	Condition	Used
Chassis number	100/B/41	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Drivetrain	2wd	Exterior colour	Other
Lot number	249		

Description

1955 Elva Mk1/B Sports Racer

Chassis no. 100/B/41

Designed by Frank Nichols, Elva sports-racers enjoyed considerable success during the 1950s and '60s on both sides of the Atlantic. A Kentish garage owner, Nichols had commissioned a Ford-engined special with which to go racing and the result - the CSM, first seen in 1954 - was a near copy of the Lotus VI. Nichols put his next creation into production under the name Elva (from the French, elle va - she goes). The Elva featured a simple, light and rigid tubular chassis while major departures from the CSM were the Standard Ten-based front suspension of wishbones and coil springs, and the engine, which was fitted with an overhead-valve conversion. A live axle was retained at the rear, located by a Panhard rod and trailing links.

The success of this first Elva led to a demand for chassis kits (customers had to supply their own engine, gearbox, and body). Driven by the likes of Les Leston, Peter Gammon, and Robbie Mackenzie Low, the Elvas proved to be very competitive in UK club racing.

After six Mk1 cars had been built, the Elva became available for 1956 in Mk1/B form with a streamlined two-seater glassfibre body and the 1,098cc Coventry Climax FWA racing engine. Although glassfibre would become almost universal for this kind of low-volume production, its use by Elva at this time was nothing less than pioneering. The other major change made on the Mk1/B was

the adoption of Elva's own independent wishbone/coil spring front suspension.

Elva always had a stronger reputation in the USA than in Europe. In Europe it was a case of private Elvas against works cars from the likes of Lotus, whereas SCCA racing gave Elva a level playing field and its sports cars were immensely successful in the States.

This particular Elva Mk1/B was purchased by the vendor 15 years ago having belonged previously to Mike Kirkman and Anthony and Carolyn Taylor. Anthony had bought the car in the late 1970s in 'basket case' condition from "a great old house in the Cheltenham area". The Elva was restored in 2010 but unfortunately there are no invoices available. We are advised by the vendor that the car runs very well, although the brakes need to be serviced (they are too fierce in operation) and the gearbox checked (reverse gear does not engage). A Ford engine is currently installed but a correct-specification Coventry Climax engine is included in the sale. Sold with French Carte Grise de Collection, this is an ideal purchase with which to celebrate Elva's 65th anniversary in 2020.

Elva Mk1/B barquette Sport 1955

Châssis n° 100/B/41

Une des rares survivantes

Restaurée en 2010

Moteur Ford

Moteur Coventry Climax inclus, conforme aux spécifications d'époque

Immatriculée en France

Conçus par Frank Nichols, les barquettes de compétition Elva connurent un succès considérable au cours des années 1950 et 1960 des deux côtés de l'Atlantique. Propriétaire d'un garage dans le Kent, Nichols avait commandé une spéciale à moteur Ford pour courir et le résultat - la CSM, apparue en 1954 - était une copie presque conforme de la Lotus VI. Nichols mit sa création suivante en production sous le nom d'Elva (du français, elle va). L'Elva faisait appel à un châssis tubulaire simple, léger et rigide, alors que la majorité des composants de la CSM provenait de la Standard Ten, suspension avant par triangles et ressorts hélicoïdaux, et que son moteur était doté de soupapes en tête. Un essieu rigide avait été choisi pour l'arrière, monté avec une barre Panhard et des bars tirés.

Le succès de cette première Elva généra une demande pour des châssis en kit (les clients devaient fournir leurs propres moteur, boîte et carrosserie). Pilotée par Les Leston, Peter Gammon et Robbie Mackenzie Low, les Elva s'avérèrent très compétitives dans les courses de club au Royaume-Uni.

Après six Mk1 construites, l'Elva fut proposée en versions Mk1/B pour 1956 avec une carrosserie profilée à deux places en fibre de verre et le Coventry Climax FWA de compétition de 1 098 cm³. La fibre de verre allait devenir presque universelle pour ce genre de production en très petite série, mais lorsque Elva en fit usage, c'était à l'époque ni plus ni moins qu'une vraie nouveauté. Les autres changements majeurs sur la Mk1/B étaient l'adoption de la propre suspension avant indépendante par triangle et ressorts hélicoïdaux d'Elva.

Elva a toujours eu une bien meilleure réputation aux États-Unis qu'en Europe. En Europe il s'agissait surtout d'Elva privées contre des voitures d'usine de marques comme Lotus, alors que les épreuves du SCCA offraient à Elva une concurrence à sa hauteur et ses Sport y rencontraient un énorme succès aux États-Unis.

Cette Elva Mk1/B particulière a été achetée par le vendeur il y a 15 ans alors qu'elle avait auparavant appartenu à Mike Kirkman et Anthony et Carolyn Taylor. Anthony avait acheté la voiture à la fin des années 1970 dans un état « désespéré » à « une grande maison de la région de Cheltenham ». L'Elva a été restaurée en 2010 mais malheureusement, il n'y a pas de factures disponibles. Le vendeur nous signale que la voiture fonctionne très bien, même si ses freins auraient besoin d'une petite révision (ils ont trop de mordant) et que la boîte mériterait une inspection (la marche arrière ne passe plus). Un moteur Ford est actuellement installé, mais un moteur Coventry Climax aux bonnes spécifications est inclus dans la vente. Vendue avec sa carte grise de collection, voilà l'achat idéal pour célébrer le 65e anniversaire d'Elva en 2020.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611010

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/26005/>

<https://www.classicdriver.com/en/car/elva/mk1/1955/730671>

© Classic Driver. All rights reserved.