Lucas Electric Taxi 1975

May 2019

Présentation

Laissez moi vous présenter un **Taxi anglais** un peu particulier fabriqué en 1975 pour LUCAS INDUSTRIES, fournisseur britannique bien connu d'équipements électriques : feux, phares, alternateurs, moteurs, etc. montés sur de nombreux modèles de la production automobile internationale.

Le dessin de la carrosserie et sa réalisation sont confiés à OGLE, société renommée créée en 1954 par David Ogle. On leur doit entre autres des véhicules populaires tels que les vélos Chopper Raleigh, la Bond Bug, la Reliant Scimitar, la Reliant Robin…et d'autres plus atypiques comme l'Ogle SX1000 (1962-1964), l'Ogle Triplex, l'Aston Martin Sotheby Special, etc.

Ce taxi est bien connu des amateurs et historiens des transports urbains londoniens car il a participé à plusieurs salons automobiles de la deuxième moitié des années 70s : Londres, Genève, etc.
Mais il est moins connu des collectionneurs ou amateurs de taxis londoniens d'aujourd'hui. Pourtant de nombreux articles lui ont été consacrés et le sont encore régulièrement et tous les bons livres écrits sur le sujet en font mention.

Deux prototypes sont construits et feront l'objet durant quelques années de nombreux tests, de plusieurs études et de diverses modifications, servant ainsi de laboratoires roulants pour les technologies développées par Lucas.

A la fin de l'expérimentation, le projet Taxi n'ayant pas de suite, ils ne sont plus utilisés et peu à peu oubliés. La découverte récente d'un de ces véhicules est l'occasion de s'y intéresser à nouveau. En voici l'histoire.

Le Taxi Lucas électrique

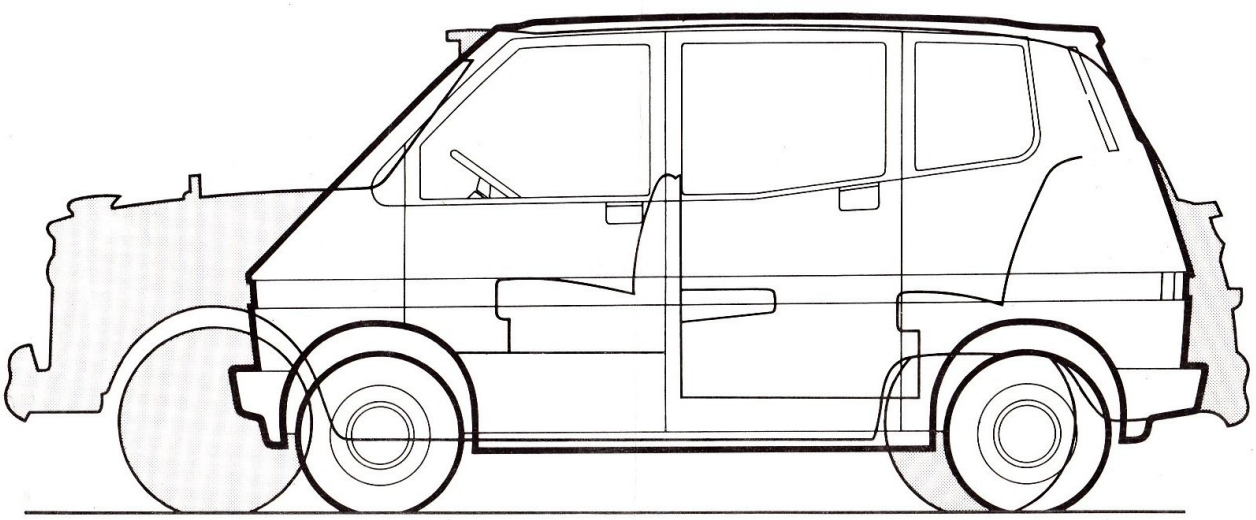
•Marque : Lucas
•Type: Taxi
•Année de fabrication : 1975
•Nombre d'exemplaires construits : 2
•Type de carrosserie : monocoque en fibre de verre sur une plateforme en acier.
•Puissance nominale : 37.3 Kw
•Vitesse maximum : 100 Km/h
•Autonomie : 160 Km

Longueur :	3,57m	
largeur :	1,77m	
Hauteur :	1,78m	
Poids :	1600 kg sans batteries	2250 kg avec batteries

Lucas Electric Taxi
Lucas
Electric
Taxi

Lucas Electric Taxi

Du fait de l'emplacement du moteur entre les roues avant, le véhicule, très compact, mesure 1 m de moins que le traditionnel Austin FX4 mais peut transporter le même nombre de passagers.
Cinq de ces véhicules peuvent se garer dans l'espace de stationnement requis pour quatre taxis londoniens.



Historique / Story

Il a fallu l'embargo pétrolier de l'OPEP en 1973, pour que le géant britannique de l'électronique automobile, Lucas Industries, alors âgé de 75 ans et resté jusque là essentiellement cantonné dans la fourniture de batteries et composants automobiles, rompe avec cette tradition de longue date. Alors que d'autres entreprises et étudiants en ingénierie testaient à peu près tous les systèmes de propulsion exotiques et alternatifs que l'on connaissait à cette époque, les employés de Lucas - qui avaient déjà commencé à convertir à l'électrique des fourgons Bedford CF pour le compte de la poste britannique - décident de construire leur propre voiture électrique, un taxi.

Selon Geoffrey Harding, alors responsable du programme de véhicules électriques de Lucas, le choix de construire la voiture électrique en tant que taxi était lié à son utilisation. " Pour une voiture particulière les économies substantielles ne sont pas aussi importantes que celles d'un taxi, en grande partie parce qu'elle ne parcourt pas autant de kilomètres en une année et qu'un véhicule électrique est surtout rentable lorsqu'il roule beaucoup", a-t-il déclaré lors d'une interview en 1977.

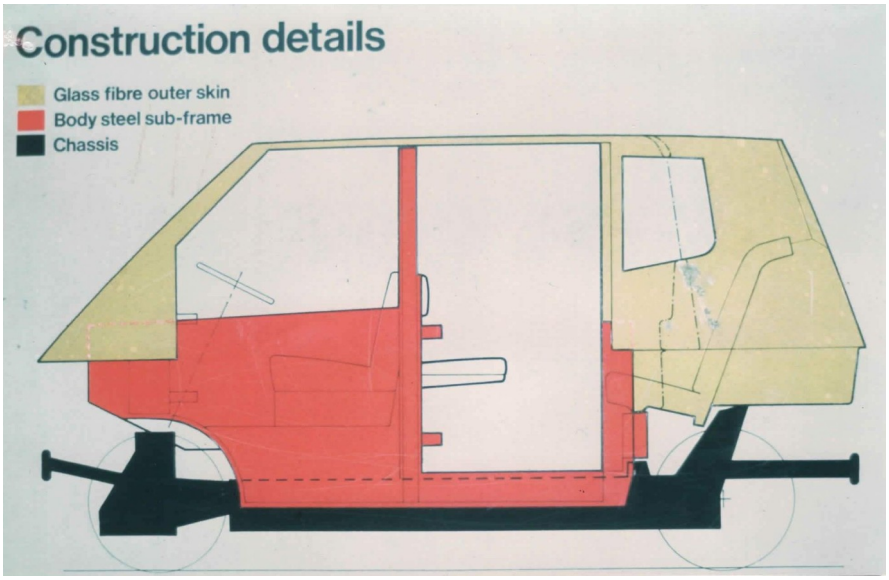
Lucas qui se charge de fournir la partie moteur, batteries et tous les éléments concernant son mode électrique contacte la firme Ogle, basée à Letchworth dans le Hertfordshire , pour l'étude, la mise en place et la conception générale du véhicule, y compris le dessin de sa carrosserie.
En 1962 au décès de David Ogle, le fondateur, Tom Karen est appelé à prendre les rênes de la société et Ogle s'impose rapidement comme une entreprise de conception et de design et, occasionnellement, un carrossier, responsable notamment de la création des véhicules Bond Bug, Reliant Robin, Reliant Scimitar, etc. Toutes réalisées en fibre de verre.

Ci-dessus, premiers dessins (non retenus) de carrosserie proposés par Ogle

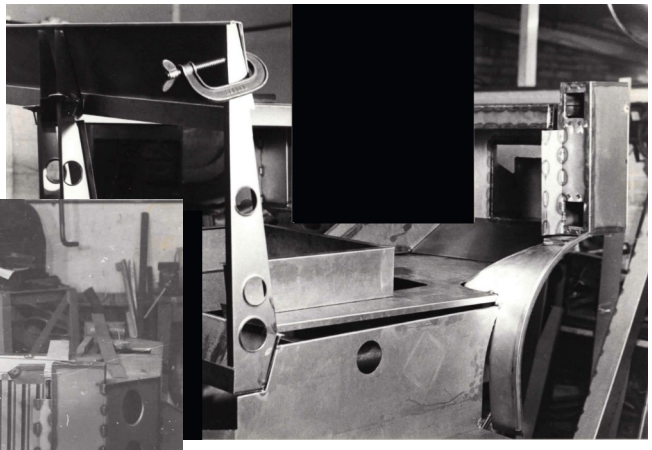
un Make-Up grandeur nature pour étudier l'accessibilité des passagers

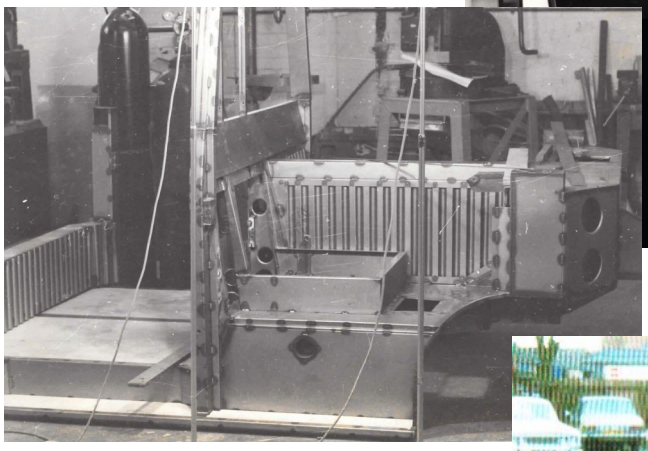
Le Make-Up, à l'échelle 1, dans sa forme quasi-définitive

Bien que la paternité en soit généralement attribuée à Peter Warner, chef de projet, c'est sous la houlette de **John Bicht**, jeune ingénieur-designer américain résidant en Grande-Bretagne à l'époque et travaillant depuis peu chez Ogle, qu'un premier taxi, puis un second sont réalisés.



A sa sortie, à l'automne 1975, même s'il le fait examiner par le PCO (Public Carriage Office) responsable de la délivrance des licences pour les taxis et de leur réglementation, Lucas ne prévoit pourtant pas de « licenser » son Cab avant au moins un an, période durant laquelle il sera conduit et testé intensivement à Londres dans les conditions de travail d'un taxi ordinaire. Ce n'est que s'ils sont pleinement satisfait des résultats et convaincus que le taxi est conforme aux exigences du métier, et qu'il s'avère, de plus, être une solution économique pour la profession, qu'ils présenteront ce taxi pour obtenir une licence. Il est donc prévu de nombreux tests avant que le cab ne soit complètement opérationnel et apte à être mis en service à Londres.
Pendant tout ce temps, Lucas continuera à perfectionner le véhicule.





Au cours de la construction du premier prototype, Lucas et Ogle sollicitent les avis, conseils et commentaires de la profession. Les chauffeurs de taxi et agents du PCO formulent quelques critiques constructives et de bon aloi. Peter Warner d'Ogle convainc alors Lucas de faire un deuxième véhicule qui prend en compte ces dernières.

Plusieurs modifications sont donc apportées. Les changements restent néanmoins minimes et n'affectent principalement que les compartiments chauffeur et passagers :

. L'assise du siège du chauffeur devient plus souple et plus confortable.
. Un ajustement du poste de conduite est effectué pour donner d'avantage d'espace aux jambes du chauffeur et faciliter son accès.
. Les commandes de mise en route passent de la colonne de direction au tableau de bord.
. Celui-ci est redessiné pour résoudre le problème récurent de son reflet dans le large pare-brise panoramique.
. La séparation vitrée entre le chauffeur et les passagers qui est initialement fixe, juste «percée» d'un trou circulaire pouvant être fermé par un panneau coulissant, est maintenant réalisée en trois parties : une fixe de chaque côté et une mobile coulissant entre les deux sur toute la hauteur, facilitant ainsi les conversations.
. Le taximètre incorporé à droite du tableau de bord avec un rappel sur la vitre de séparation est repositionné au centre pour être visible à la fois par le chauffeur et les passagers. -Il n'est pas certain néanmoins qu'un taximètre ait été installé sur le deuxième véhicule-.
. La sellerie et les panneaux de portes reçoivent un revêtement en vinyle marron-orangé pour une meilleure résistance à l'usage intensif auquel est soumis les banquettes d'un taxi.
. Les panneaux de ciel de toit sont revêtus d'un vinyle blanc pour donner plus de clarté à l'habitacle.
. Une nouvelle livrée extérieure est adoptée.

Certaines de ces améliorations seront appliquées ultérieurement au 1er prototype.

Mais si le premier taxi a été entièrement assemblé à Letchworth, Ogle n'a pas la capacité d'en faire un second en ses murs. Il est donc réalisé dans un lieu extérieur à l'usine. Peter Warner trouve l'endroit et John Bicht dirige à nouveau le projet.
La fabrication du « sous-corps » en tôle mince est confiée à Arch Motors, célèbre atelier situé à Huntingdon, connu pour la réalisation de châssis de voitures de course ou sportives et notamment la plupart des châssis pour Lotus 7 / Caterham.

Le taxi Lucas est présenté du 15 au 25 octobre 1975 au salon automobile de Londres à Earls Court et est exposé sur le stand Ogle (stand 74), qui fête cette année là son 21ème anniversaire. Le second véhicule est utilisé dans les rues aux alentours pour des démonstrations pendant toute la durée du salon. Il suscite l'intérêt du public et des visiteurs et remporte un franc succès.

Copyright British Motor Industry Heritage Trust

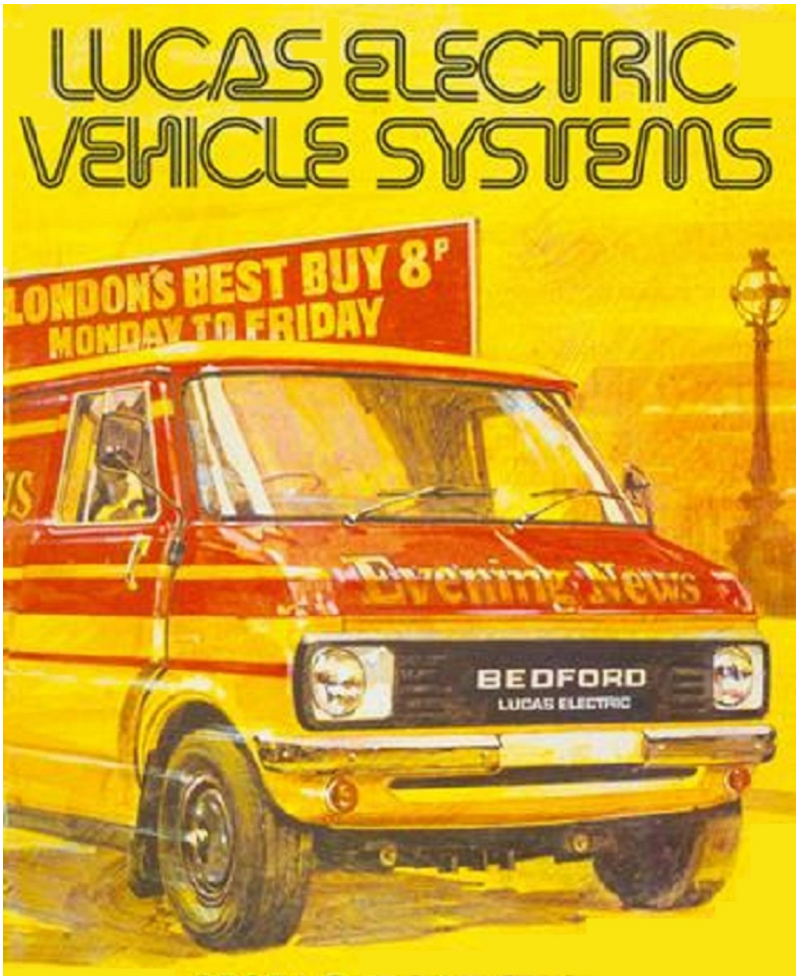
Mais selon un mémoire de New Scientist d'octobre 1975 sur le taxi Lucas, il coûtait plus de £5.000 à un moment où les taxis à combustion interne, en l'occurrence le FX4, coûtaient environ £3.000, un prix déjà jugé exorbitant par les chauffeurs de taxi. Et bien que Lucas affirme que les coûts de fonctionnement et d'entretien des cabs électriques sont inférieurs à ceux des véhicules diesel, les chauffeurs de cabs s'inquiètent de devoir payer pour les points de recharge et pour l'achat probable par avance d'un pack de batteries de rechange.
Cette différence de prix est un sérieux handicap et tue rapidement tout espoir de production en série des taxis électriques Lucas, à moins que le gouvernement ne décide que le fonctionnement silencieux et propre des véhicules électriques vaille la peine d'être soutenu par un avantage fiscal. Mais les préoccupations écologiques ne sont pas encore d'actualité et aucune aide gouvernementale ne vint.

Record : Un taxi électrique LUCAS établi le record du tour pour un véhicule électrique à Brands Hatch à l'occasion du Grand Prix d'Angleterre le 18 juillet 1976.
Le véhicule parcourt les 4,206 km du circuit Grand Prix en 3,16 mn à la vitesse moyenne de 77,23 Km/h

Sur un autre article de New Scientist, en 1979, on peut lire : « pratiquement tout le développement des véhicules électriques neufs au Royaume-Uni est réalisé par des entreprises privées - le soutien du gouvernement britannique au développement et à la commercialisation de véhicules électriques s'élevait, en 1978, à environ 2,25 millions de livres sterling » - Mais entièrement destiné aux camionnettes commerciales.

Selon Harding, Lucas ne s'intéressait pas vraiment à la fabrication des voitures électriques, mais plutôt à leur utilisation comme banc d'essai pour leurs produits et équipements. Lucas n'a, en outre, jamais envisagé de créer sa propre ligne de production mais plutôt, si le projet séduisait, de confier la fabrication des taxis à un sous-traitant.

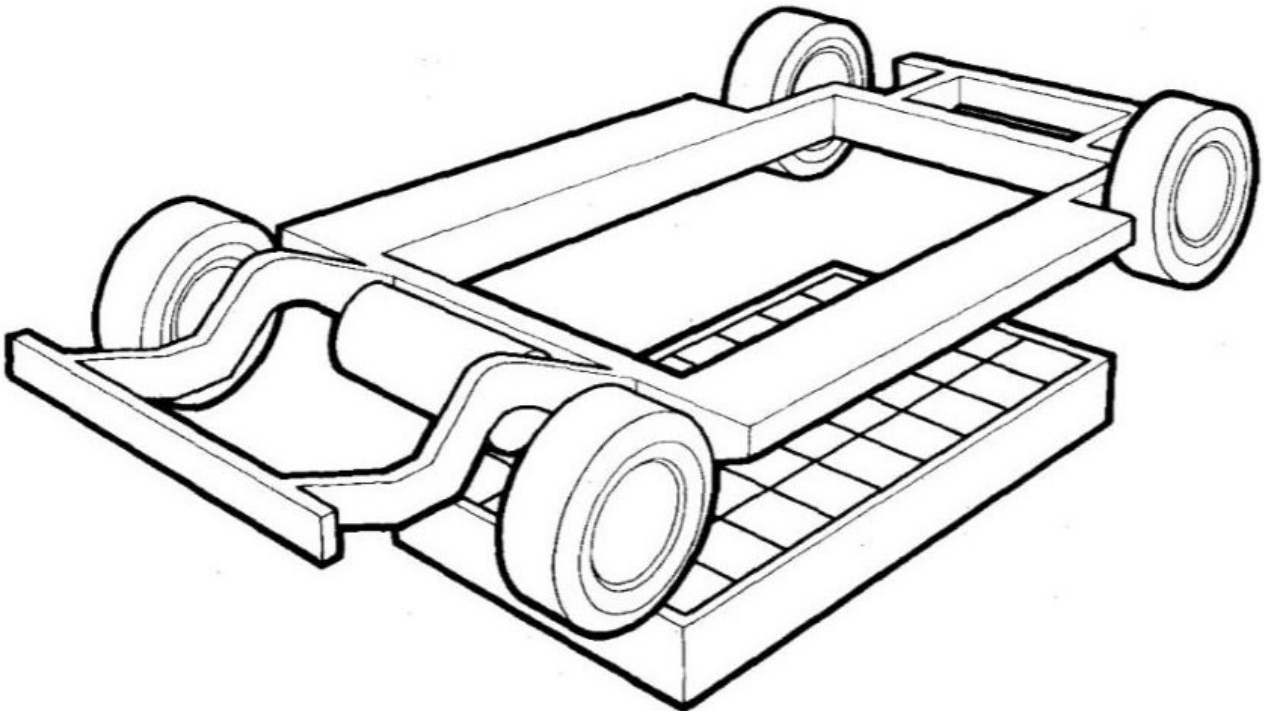
Sans surprise, en 1979 Lucas abandonne donc le développement de ses taxis électriques mais continua à convertir des Bedford CF jusque dans les années 80s.



Aspects Techniques

Les ingénieurs de Lucas et Ogle imaginent un véhicule à suspensions avant indépendantes, relativement compact et muni d'une traction avant.
Sur le châssis principal périphérique est montée, par l'intermédiaire de six supports avec Silent-Bloc en caoutchouc, une carrosserie monocoque à quatre portes en fibre de verre et tôles d'acier léger capable de transporter le même nombre de passagers qu'un taxi Austin FX4 contemporain, mais avec plus d'espace pour les bagages.

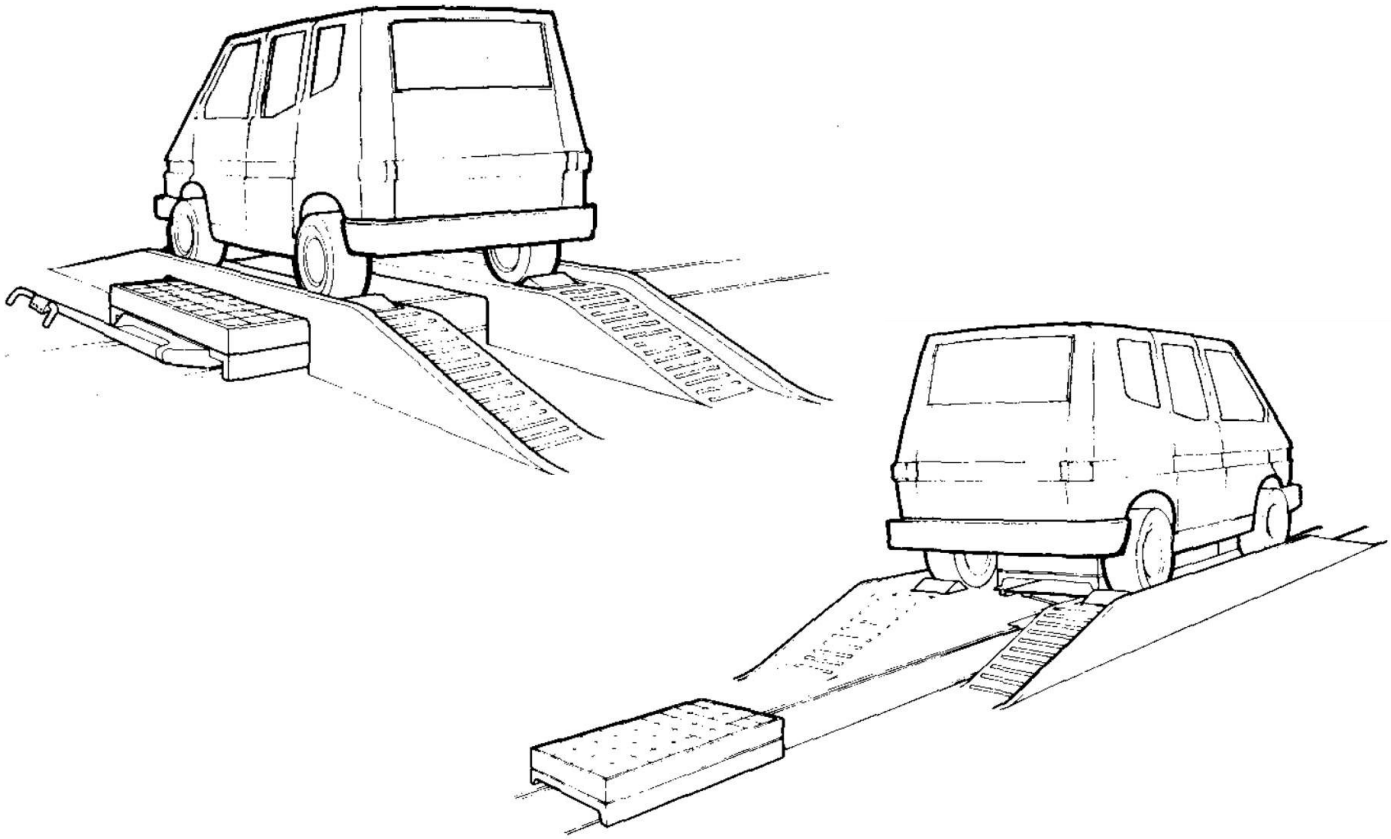
Les batteries, un pack de 36 éléments de 6 volts, prennent place dans un rack amovible fixé sous le véhicule par six points d'ancrage à vis afin de pouvoir les échanger facilement. Mais il est également possible de les recharger avec un équipement classique, un chargeur extérieur branché sur une prise standard.



Les batteries choisies sont de conception traditionnelle plomb-acide mais les ingénieurs de Lucas ont travaillé pour en augmenter les performances d'origine.

Le moteur Lucas-CAV MT 305 de 216 volts et 50 ch est monté transversalement à l'avant au niveau du plancher et le mouvement est transmis au différentiel par des chaînes Morse HY-VO à double réduction et à faible perte, générant un rapport de 5,63: 1. Un petit arbre creux, entre les entraînements de la chaîne de réduction, assure une certaine absorption des chocs entre le moteur et les roues. La lubrification des chaînes est assurée par la pulvérisation d'huile par l'intermédiaire d'une petite pompe entraînée par une extension de l'arbre creux. La pompe aspire l'huile d'un puisard situé sous le deuxième carter de la chaîne où se trouve le différentiel. Depuis le différentiel, la puissance est transmise aux roues par de courts arbres de transmission équipés de joints homocinétiques.
Les boîtiers de transmission sont en magnésium et sont spécialement conçus par un constructeur de jantes pour voitures de courses.
Un contrôleur «chopper» SCR régule le courant transmis au moteur et permet une vitesse maximale de 100 km/h et une autonomie d'environ 160 km.

L'ensemble complet de la chaîne cinétique du véhicule composé du moteur, des réducteurs de chaîne, du différentiel, du carter d'huile, des freins et des roues avant, visible sur la photo ci-après, est monté sur un «berceau» pouvant être détaché du reste du véhicule.



Deux possibilités d’accès étudiées pour remplacer le rack

Bien que le cab soit à traction avant, il possède l'excellent rayon de braquage exigé par le PCO et qui assure la renommée de n’importe quel Taxi londonien. Cela signifie que les joints de cardan dans l'arbre de transmission doivent tourner au-delà de leur angle habituel. Pour cela la crémaillère doit être d’une longueur suffisante, de sorte que les soufflets en caoutchouc ont du être assemblés à partir de deux soufflets. John Bicht raconte à ce propos que ce fut sa première utilisation de la colle super Loctite 401.
La colonne de direction possède un cardan pour contourner l’ensemble des éléments placé sous le plancher.

Les roulements de roue avant sont des pièces spécifiques incorporant de très grands roulements à billes SKF. Une partie des critères de conception consistait à permettre aux arbres de transmission avant d’être aussi longs que possible.
La majorité des composants standards provient de Lucas et de ses filiales: CAV fourni le moteur, Lucas le contrôleur et le système de freinage régénératif, Girling les freins hydrauliques, etc.
Le système de freinage régénératif a une double fonction : augmenter l’autonomie du véhicule et minimiser l'usure des freins mécaniques. Le procédé utilise l'énergie cinétique qui entraîne le moteur de traction pendant la décélération. Dans ces conditions, le rôle du moteur devient celui d'une génératrice, jouant le rôle de frein de transmission électrique et de charge des batteries. Une partie de l'énergie normalement absorbée lors du freinage est ainsi restituée à la batterie.

En plus du système de traction et des éléments déjà cités, Lucas fournit également les phares, les feux de position, les feux arrière, le klaxon, le moteur d'essuie-glace, etc.

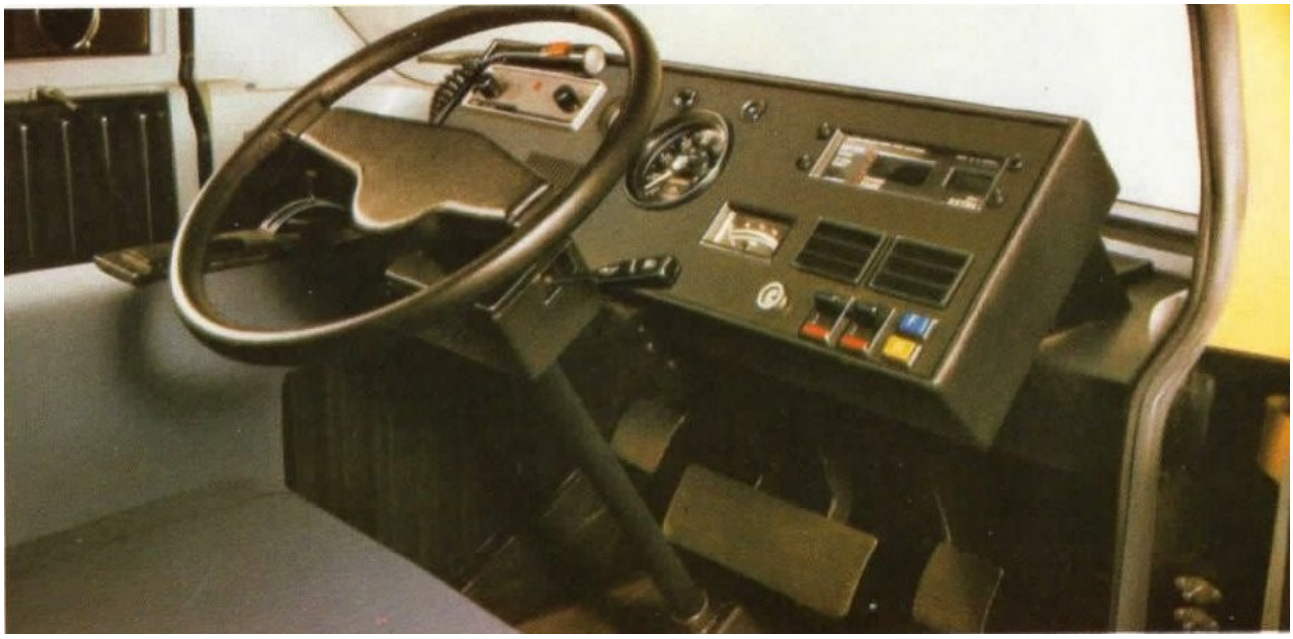
Un taximètre électronique Lucas-Kienzle vient compléter cet équipement. Il est monté sur le tableau de bord avec un répéteur installé sur la cloison transparente de l'habitacle afin d' être visible des passagers.

La batterie auxiliaire qui alimente ces éléments, placée dans le coffre, est chargée par un convertisseur spécial à haute efficacité alimenté par les batteries de traction. Cela rend inutile le remplacement de la batterie auxiliaire lorsque les batteries de traction principales sont remplacées.

Le chauffage du véhicule est assuré par un appareil à combustion de type Webasto fonctionnant au gaz-oil qui peut être allumé avant la mise en service du taxi, assurant ainsi au conducteur et aux passagers un confort optimal en hiver, même lors de la première course de la journée.

Les poignées de porte extérieures utilisent des câbles comme ceux des freins de vélo pour actionner leur ouverture. Il n'y a pas assez de place dans les portes pour permettre une bonne liaison avec les loquets autrement qu'avec cette astuce. Cela a pour résultat une sensation très spongieuse lorsqu'on actionne la poignée.

Enfin, une étonnante nouveauté : le siège du chauffeur est fixe, mais les pédales de commande sont réglables pour accueillir des conducteurs de tailles différentes.



Poste de conduite du premier prototype

Il est dit que la position de conduite, combinée au pare-brise panoramique, offre au conducteur une visibilité sans égal depuis l'époque du Hansom Cab. C'est bien sûr une note d'humour toute britannique car le Hansom Cab, pour les néophytes, est une voiture hippomobile à deux roues, et deux places, avec un siège surélevé pour le cocher, placé à l'arrière, d'où une vue imprenable. Celui-ci est très populaire en Angleterre au XIX^{e} siècle.

Le pare-brise du Lucas est, il est vrai, impressionnant de par sa dimension car il mesure environ 126 cm par 90 cm et occupe pratiquement la moitié de la face avant du taxi. Il est spécialement commandé à Triplex (groupe Pilkington) ce qui peut paraître surprenant pour un véhicule dont la pérennité n'est pas assurée. Mais une étroite collaboration existe entre Triplex et Ogle depuis plusieurs années. Ogle a par exemple déjà réalisé plusieurs véhicules spécialement pour tester les différentes innovations du verrier.
L'Ogle Triplex GTS en est la plus parfaite démonstration, GTS signifiant « Glazing Test Special ». Ce break sportif réalisé en 1965 sur la base d'une Reliant Scimitar permet à Triplex d'exposer son savoir faire avec un toit partiellement bombé et capable d'absorber la chaleur.
C'est également le cas pour les vitres du taxi Lucas qui sont légèrement teintées en vert. Ce traitement est appelé Sundym. En outre le procédé de fixation des vitres fixes par collage à chaud, sans joint, est aussi une des spécialités déjà éprouvé par Ogle.

Le véhicule pèse 2250 kg avec ses batteries, mesure 3,57m de long, 1,77m de largeur et 1,78m de hauteur.

«À l'extérieur, le véhicule n'est donc qu'un peu plus long que le Mini Traveller, sa largeur est légèrement inférieure à celle d'une Jaguar et sa hauteur est à peu près équivalente à celle d'un taxi Austin», écrivait alors Reuters. »

Les prototypes

La plupart des photos des taxis au fil des ans montre essentiellement le véhicule immatriculé LTM 50P. Le second, moins médiatisé, reçoit l'immatriculation NVS 756P

Il est difficile de les identifier mais quelques détails les distinguent : le tableau de bord est plus imposant et plus incliné sur le second modèle que sur le premier. Les garnitures de portes et la sellerie sont en vinyle marron sur l'un et en tissu bleu sur l'autre. La séparation vitrée est différente, etc. En outre seul le LTM 50P semble avoir été réellement équipé d'un taximètre.

Tableau de bord du premier prototype construit

Les deux exemplaires recevront plusieurs livrées différentes durant leurs années de test, comme il est possible de le voir sur les documents existants ou photos prises lors de leur exposition sur les nombreux salons automobiles auxquels ils ont participé.

Une des premières livrées choisie

*La première est de couleur Jaune, avec des pointillés verticaux faisant tout le tour de la ceinture de caisse. Tout d'abord sans aucune inscription, puis avec un logo Ogle situé derrière les rappels de clignotants latéraux et enfin un lettrage « Lucas Electric taxi » sur les flancs latéraux arrière au dessus des pointillés et les mêmes mots écrits l'un sur l'autre à l'avant et à l'arrière près des feux du côté gauche.

Détail du lettrage apposé un temps sur la face avant

*La seconde, adoptée sur le taxi NVS 756P lors des modifications, est jaune comme sur le premier véhicule mais avec une partie du pavillon et l'entourage des vitres latérales en noir mat souligné d'un liseré noir. Vers le bas, trois lignes en vert dégradés du clair au foncé se terminent sur un bas de caisse noir. Il n'y a plus les «pointillés» et le lettrage vient prendre sa place à l'arrière latéral droit et gauche suivi d'un petit logo Lucas ainsi qu'à l'avant entre les phares (sans logo). Il n'y a pas de lettrage ou marquage à l'arrière. Les jantes sont peintes en vert pomme et les enjoliveurs en noir.
NVS 756P, semble avoir toujours conservé et cela jusqu'à nos jours cette livrée qu'il arborait déjà en 1977.

NVS 756P sur le stand LUCAS au Design-Centre de Londres, avril/mai 1977
lors de l'exposition "Enterprise and Innovation"

*Des photos montrent une troisième livrée plus sombre et plus sobre portée un temps par LTM 50P. Ces documents, en noir & blanc, ne permettent malheureusement pas d'identifier la teinte exacte. Le logo Ogle et des lettrages plus clairs sont appliqués derrière les répétiteurs de clignotants et sur les flancs latéraux arrière au dessus de la ligne de caisse.

LTM 50P en livrée sombre

Enfin une photo de ce même taxi le montre sur un livre paru en 1980 arborant une plaisante livrée reprenant les découpes du véhicule jaune et vert (NVS 756P) mais en Orange, avec les lignes de bas de caisse dans des dégradés de rouge.

C'est sous ces couleurs qu'il est exposé au LCC Museum de Londres.

A la fin des années 70s, après l'arrêt de l'expérimentation, les deux taxis sont mis au rebut. Lucas n'est pas constructeur de voiture et ne dispose pas d'endroit spécifique au sein de son usine pour les préserver ou les mettre en valeur. Il confie donc ses deux Taxis à des musées pour qu'ils y soient conservés et exposés.
Un porte-parole de Lucas déclare : « Il est étrange qu'une voiture du futur soit dans un musée mais les taxis ont rempli leur mission de banc d'essai mobile, et nous n'en avons plus besoin. »

Le LTM 50P, orange, rejoint la collection de la London Cab Company et est visible pendant plusieurs années dans leur Show-Room de Brixton Road, à Londres. Un article de la revue *Your Classic* daté d'Avril 1990 montre une photo de celui-ci exposé au côté d'un Winchester Mk IV et du 1er prototype du Metrocab. Il est nommé, à tort, Lucas Taxi Phase II ou Mk II.

LTM 50P au sein du LCC Museum en 1990

Nick Georgano dans son livre *The London Taxi* paru chez *Shire* en 1985, lui aussi le nomme ainsi. Il ne s'agit pourtant pas comme sa dénomination pourrait le laisser penser du deuxième prototype construit, mais du premier, le LTM 50P, intégrant rétroactivement certaines modifications précédemment suggérées.
Sur certains documents il est également parfois fait allusion à un potentiel phase III, mais cela ne semble pas concerner un exemplaire du véhicule en particulier mais plus vraisemblablement les différentes phases, ou «paliers» atteints dans les études et tests réalisés .

En 1990 le petit musée privé de la L C C ferme ses portes et la collection des véhicules s'y trouvant est proposée aux enchères lors d'une vente organisée chez Sotheby's le 16 avril. Curieusement cette "dispersion" intervient le même mois que la parution de l'article de *Your Classic* qui invite à... visiter le musée.
Le Lucas ne fait cependant pas partie des véhicules du musée offerts à la vente par Sotheby's.

Que devint-il ? Une personne ayant travaillée chez Lucas à cette époque raconte que ce taxi retourne alors chez Lucas Industries à Birmingham. Faute de place (et d'intérêt) il est garé négligemment dehors, à Formans Road, le long d'un des bâtiments de l'entreprise affecté à la confection des batteries et il est abandonné là pendant au moins un an.

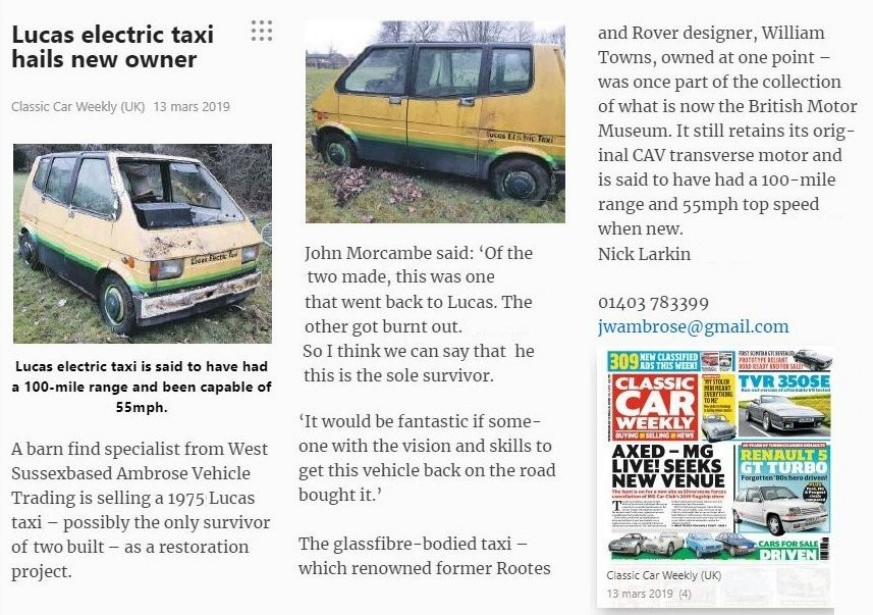
Il se détériore bien sûr inévitablement peu à peu et un week-end, des «voyageurs» entrés par effraction dans l'enceinte et qui y ont installés leur campement, sans que l'on puisse savoir pourquoi, mettent le feu à ce taxi, avant de s'en aller.
Le véhicule est malheureusement totalement détruit par l'incendie.

Le parcours du second prototype, NVS 756P, plus discret, est néanmoins connu, il entre au National Motor Museum de Beaulieu dans le comté de Hampshire en 1979 et y restera jusqu'en 1987. Il fait ensuite partie des collections du British Motor Museum de Gaydon dans le Warwickshire jusqu'en 1999, date à laquelle il est cédé (avec la bénédiction de Lucas) à un entrepreneur, concessionnaire Peugeot, du sud de l'Angleterre qui souhaite le remettre en état de fonctionnement.

Le gérant de l'entreprise, Mike Reed, explique qu'il a plus été séduit par le style du véhicule (design de Ogle) que par le fait que ce soit un taxi atypique ou un véhicule électrique. Mais 22 ans se sont écoulés depuis l'arrêt de l'aventure Lucas Taxi et il ne parvient pas à trouver, malgré de nombreux efforts et recherches, de documents ou de personnes ayant travaillées sur les prototypes susceptibles de l'aider à la remise en état. Il se décourage et envisage même un temps de re-motoriser le véhicule avec un moteur de Peugeot 206 diesel mais il n'en fera finalement rien. De plus un accident handicape Mike qui se retrouve dans l'incapacité à s'occuper du Taxi Lucas et le projet tourne court.

La voiture est alors remisée à l'extérieur et se dégrade inexorablement. Lorsque la branche d'un chêne tombe dessus, casse le pare-brise et endommage le montant droit, le taxi est délaissé et finalement abandonné à son triste sort.
Au point que presque 20 ans plus tard, en janvier 2019, c'est dans un sale état qu'il est découvert par un négociant britannique spécialiste des « Barn find », (littéralement *découverte de granges*). Il l'extrait de son « mouroir », le ramène chez lui et conscient de l'intérêt historique du véhicule le propose à la vente en espérant trouver une âme charitable et quelqu'un de courageux et passionné pour lui redonner vie.

Article paru sur Classic Car Weekly le 13 mars 2019



Lucas electric taxi hails new owner

Classic Car Weekly (UK) 13 mars 2019

Lucas electric taxi is said to have had a 100-mile range and been capable of 55mph.

A barn find specialist from West Sussexbased Ambrose Vehicle Trading is selling a 1975 Lucas taxi – possibly the only survivor of two built – as a restoration project.

John Morcambe said: 'Of the two made, this was one that went back to Lucas. The other got burnt out. So I think we can say that he this is the sole survivor.

'It would be fantastic if someone with the vision and skills to get this vehicle back on the road bought it.'

The glassfibre-bodied taxi – which renowned former Rootes and Rover designer, William Towns, owned at one point – was once part of the collection of what is now the British Motor Museum. It still retains its original CAV transverse motor and is said to have had a 100-mile range and 55mph top speed when new.
Nick Larkin

01403 783399
jwambrose@gmail.com

309 NEW CLASSIFIED ADS THIS WEEK!
CLASSIC CAR WEEKLY
TVR 350SE
AXED – MG LIVE! SEEKS NEW VENUE
RENAULT 5 GT TURBO
Forgotten '80s hero driven!
CARS FOR SALE ONLY £1!

Classic Car Weekly (UK)
13 mars 2019 (4)

1977

2019

État du véhicule survivant NVS 756P lors de sa re-découverte (28 janvier 2019)

Extérieur

Intérieur

C’est finalement en France que ses annonces trouveront un écho. Importé en avril 2019 et remisé à l’abri, ce véhicule est donc le seul et unique survivant des deux prototypes construits, le second ayant été, comme indiqué, malheureusement détruit par un incendie au début des années 90s.
Ne serait-ce qu’à ce titre il mérite sans aucun doute d’être préservé en témoignage de cette expérience technologique.

Il n’est dans un premier temps pas prévu une complète restauration ni remise en route qui s’annonce, longue, fastidieuse et forcément onéreuse. Mais des travaux de réfection sur les structures du châssis et des soubassements vont être entrepris dès que possible. Puis l’objectif à court ou moyen terme est de le remettre en état de présentation acceptable afin de pouvoir le montrer ou l’exposer lors de salons ou manifestations consacrés aux taxis, véhicules électriques ou voitures anciennes. Aussi bien en France qu’à l’étranger.

NVS 756P lors de son arrivée en France le 9 avril 2019

NVS 756P dans ses nouveaux locaux en attente d'une renaissance

A Suivre…

© Danny Chabaud – mai 2019 (Updaté mars 2021)

La Presse en parle

TAXI ANGLAIS

Un rare Lucas électrique

La carrosserie en fibre de verre polyester est due à Ogle. ▶

◀ Ce taxi Lucas électrique de 1975 a été construit à deux exemplaires, le second a brûlé.

Je suis amateur et collectionneur invétéré de taxis londoniens, j'ai acheté mon tout premier il y a presque quarante ans et j'en possède plusieurs dont certains assez peu communs, comme un Winchester Mk IV. En voyant récemment passer sur un site Internet britannique une petite annonce proposant un rare exemplaire d'un taxi anglais électrique construit en 1975, mes sens se sont éveillés. J'ai observé cette annonce pendant plusieurs semaines, persuadé qu'un collectionneur ou un musée allait saisir l'occasion d'acquérir ce modèle historique. Mais les semaines passèrent et rien ne vint. Bien sûr, malgré ses dérisoires 1 356 miles (2 170 km) d'origine, ce taxi abandonné durant de longues années à l'extérieur a subi les outrages du temps. Il est donc aujourd'hui en très mauvais état et nécessite un énorme travail de restauration. Mais je ne pouvais envisager l'idée qu'il disparaisse à jamais. Et bien que ce soit totalement déraisonnable, je m'en suis porté acquéreur. Fraîchement rapatrié, ce taxi anglais est donc l'un des prototypes construits en 1975 par Lucas Industries, fournisseur bien connu d'équipements électriques pour de nombreux véhicules de la production britannique.

Le dessin de la carrosserie est réalisé par Ogle, société renommée créée en 1954 par David Ogle. On lui doit la réalisation de véhicules populaires tels que les vélos Chopper Raleigh, la Bond Bug, les Reliant Scimitar et Robin... et d'autres plus atypiques comme l'Ogle SX 1000, la Triplex, l'Aston Martin Sotheby Special, ou encore quatre exemplaires de Papamobile. Ce taxi est l'unique survivant des deux exemplaires construits, le second remisé chez Lucas Industries à Birmingham ayant malheureusement été détruit dans un incendie dans les années 1990. Il est bien connu des historiens des transports urbains londoniens pour avoir participé à plusieurs salons automobiles dans les années 1970 : Londres, Genève, Détroit... et avoir fait l'objet de nombreux articles. Il apparaît dans tous les livres sur le sujet. Conscient qu'un énorme et onéreux travail de reconstruction est nécessaire, mon ambition est avant tout de le sauvegarder, de lui assurer un lieu de garage couvert et sain, et de lui redonner à court ou moyen terme un peu de son éclat d'antan et un aspect permettant de pouvoir le montrer lors de manifestations ou salons. Je sais que je vais avoir besoin des compétences de mécaniciens, spécialistes de la fibre de verre, selliers, électriciens auto, etc. Quant à le remettre en état de rouler, j'en rêve bien sûr mais n'y crois guère, l'état de son faisceau électrique étant préoccupant et les batteries absentes. Mais l'avenir, qui sait, viendra peut-être me contredire. Je l'espère.

Danny CHABAUD, http://taxianglais.fr

Ce Taxi Lucas électrique a été construit à deux exemplaires en 1975. C'est une monocoque en fibre de verre sur une plateforme en acier. Son moteur de traction est un Lucas-CAV MT-305, 216 volts, de 50 ch (37.3 kW) de puissance, placé entre les roues avant. 36 batteries de 6 volts au plomb, connectées en série. Le rack supportant l'ensemble pouvait être retiré du véhicule pour être rechargé à part et remplacé par un autre rack. Le taxi n'était donc immobilisé quelques minutes. Un système récupérait l'énergie au freinage. Vitesse maximum : 100 km/h, autonomie : 160 km, longueur : 3,57 m, soit 1 m de moins que le taxi Austin FX4. Largeur et hauteur : 1,78 m, poids : 1 600 kg à vide, 2 250 kg avec batteries.

La Vie de l'Auto, n°1880
du 11 juillet 2019

Vintage Taxi (LVTA) Novembre 2019 / janvier 2020

equipment, lights, alternators, engines etc. for numerous models of international car production. The design of the body and its production were given to OGLE, a renowned partnership, founded in 1954 by David Ogle. We owe him popular vehicles like the bikes Chopper Raleigh, the Bond Bug, the Reliant Scimitar,… and other atypical ones like the Ogle SX1000 (1962-1964), the Ogle Triplex, the Aston Martin Sotheby Special etc.

This particular taxi is well known among historians of the urban transport cars and it has taken part in numerous car shows in the second half of the seventies: London, Geneva, etc., but it is less known among collectors and fans of the London cab today. Yet, there are lots of articles dedicated to it and there are good books in which it is mentioned.

Two prototypes were produced and they were often tested over a period of time, with a lot of studies and various modifications. At the end of this test period the taxi project stopped there, they were not used anymore and bit by bit they were forgotten. The recent discovery of one of these vehicles has started a new interest in them and here is its history.

THE LUCAS ELECTRIC TAXI

Make: Lucas
Type: Taxi
Year of production: 1975
Number of cars built: 2
Type of body: fiberglass on a steel platform
Nominal Power: 37.3 Kw
Maximum speed: 100 km/h (62 mi/h)
Autonomy: 160 km (100 mi)
Length: 3.57 m
Width: 1.77m
Height: 1.87 m
Weight: 1600 kg without batteries,
2250 kg with batteries.

Because of the fact that the engine was placed between the front wheels the car was very compact and it was 1m shorter than the traditional Austin FX4 but it could still transport the same number of passengers. When you can park four London cabs you can park five Lucas electric cabs in the same space!

AND NOW FOR A BIT OF HISTORY

Who doesn't remember the oil embargo of 1973? The giant British car electronics manufacturer, Lucas Industries, then 75 years old and till that date mainly manufacturer of batteries and car components, broke with this long tradition. Other companies and students of engineering had already tested almost all alternative and exotic propulsion systems, known at that time, but the people of Lucas, who had already started to convert Bedford vans for the Royal Mail, decided to build their first electric taxi.

According to Geoffrey Harding, then responsible for the project of electric vehicles of Lucas, the decision to build an electric car as a taxi was linked to its use. "As a taxi makes a lot of kilometres in one year its economy is much more important than with an ordinary car" he claimed during an interview in 1977.

Lucas, which took it upon itself to produce the engine, batteries and all electrical elements, contacted the Ogle company, based in Letchworth in Hertfordshire, for the study, the set up and the general design of the vehicle, including the design of the body.

When David Ogle, the founder, died in 1962 Tom Karen was asked to lead the company and Ogle quickly presented itself as an enterprise of design and occasionally as a bodybuilder, responsible especially for the creation of the Bond Bug vehicles, Reliant Robin, Reliant Scimitar, etc. All manufactured in fiberglass.

Although the paternity of the project is mostly attributed to Peter Warner, the project leader, it is under the leadership of John Bicht, a young American engineer-designer, who worked in the UK for Ogle, that a first taxi, and later a second one, were realized.

When the cab was launched in the autumn of 1975 it was tested by the PCO *(Public Carriage Office)*, responsible for the delivery of licences for taxis and their regulation, and yet Lucas didn't intend to have the cab licensed, not before the period of one year, during which they wanted to drive and test it on the London streets in normal taxi conditions. Only when they were fully satisfied with the results and completely convinced that their cab conformed to the requirements of the trade and that the vehicle turned out to be an economic solution for the taxi business, they intended to present this taxi to obtain a licence. So, it was planned that the cab would undergo a lot of tests before it was operational and ready for service in London. During this period Lucas would continue to perfect its vehicle.

During the construction of the first prototype, Lucas and Ogle asked for the advice and comments from the people of the taxi trade. Taxi drivers offered some constructive and trustworthy ideas and Peter Warner of Ogle convinced Lucas to build a second vehicle that took into account these reactions.

But when the first taxi was completely assembled in Letchworth, Ogle didn't have the capacity to build a second one within its walls and so, the car was built in another place, outside the factory. Peter Warner found the spot and John Bicht again led the project."

Hallo, Taxi!

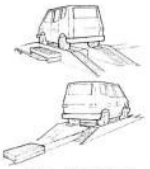
Photo: The British Motor Museum

Lassen Sie mich ein ziemlich einzigartiges englisches Taxi vorstellen, das 1975 für LUCAS INDUSTRIES hergestellt wurde, dem bekannten britischen Anbieter von Autoelektrik für internationale Autohersteller. Von Danny Chabaud

Lucas Electric Taxi: Aufgrund der Lage des Motors zwischen den Vorderrädern ist das Fahrzeug sehr kompakt – 1 m kürzer als der traditionelle Austin FX4 – kann aber die gleiche Anzahl Passagiere aufnehmen. Fünf dieser Fahrzeuge geparkt könnten auf der Standfläche von vier traditionellen Londoner Taxis Platz finden.

Dieses Lucas-Taxi ist Fans und Historikern des Londoner Stadtverkehrs gut bekannt, es nahm auch an mehreren Auto Shows der zweiten Hälfte der 1970er Jahre teil. Es sind ihm viele Artikel gewidmet worden und es findet regelmäßig Erwähnung in Büchern zum Thema. Zwei Prototypen wurden gebaut, sie dienten jahrelang als Testbett und als rollende Laboratorien für Lucas. Am Ende der Experimente aber blieb das Taxi-Projekt liegen, es kam nicht zur Anwendung und geriet in Vergessenheit. Die jüngst erfolgte Auffindung eines dieser Fahrzeuge ist eine gute Gelegenheit die ganze Geschichte zu erzählen.

Historie Es war die Zeit des OPEC-Ölembargos 1973, als der britische Autoelektronik-Riese Lucas entschied sich über sein bisheriges Betätigungsfeld hinaus mit neuen und exotischen alternativen Antriebssystemen zu beschäftigen. Beim Elektroantrieb konnte man auf Erfahrung und solides Ingenieurswissen aufbauen, hatte man doch schon für die Royal Mail Bedford-LKWs auf Elektrobetrieb umgerüstet.
Laut Geoffrey Harding, damals Leiter des Elektrofahrzeugprogramms bei Lucas, war die Entscheidung, das neuen Elektroauto gerade als Taxi zu bauen, an seine Nutzung gebunden: „Für einen privaten PKW sind die Einsparungen nicht so wichtig wie die für eine Taxi, vor allem deshalb, weil es nicht so viele Kilometer im Jahr zurücklegt. Elektrofahrzeuge sind besonders rentabel, wenn sie viel gefahren werden", sagte er in einem Interview im Jahr 1977.
Lucas plante sich um die Lieferung des Antriebes, der Batterien und aller dazugehörigen Elemente zu kümmern, die Firma Ogle kontaktierte man bezüglich des Designs und der allgemeinen Konstruktion des Fahrzeugs und der Karosseriegestaltung. Ogle, ein renommiertes Unternehmen in Letchworth in Hertfordshire, gegründet 1954 von David Ogle, war bekannt für so populäre und unterschiedliche Fahrzeuge wie die Raleigh Chopper-Fahrräder, den Bond Bug, Reliant Scimitar und Reliant Robin aber auch den Aston Martin Sotheby Spezial.
Obwohl die Urheberschaft im Allgemeinen dem Projektmanager Peter Warner zugeschrieben wird, war es wohl John Bicht, ein junger amerikanischer Ingenieur-Designer, der erst seit kurzem bei Ogle tätig war, der nicht nur einen, ja sogar zwei Prototypen des neuen Taxis schuf.
Im Herbst 1975 bemühte sich Lucas von der entsprechenden britischen Behörde eine Taxilizenz zu erhalten. Denn man plante das Fahrzeug unter „realen" Bedingungen zu erproben: Es sollte in London unter alltäglichen Bedingungen ausgiebig gefahren werden und die Arbeit eines regulären Taxis machen. Denn nur wenn man im Anschluss an diese Tests mit den Ergebnissen voll zufrieden wäre und überzeugt sei, dass das Taxi die Anforderungen des Berufs erfüllt und sich als wirtschaftliche Lösung für diese Branche herausstellt, wollte man eine Serienproduktion ins Auge fassen.



Zwei Zugriffsmöglichkeiten wurden untersucht, um das Batterie-Rack zu ersetzen.

beläuft – aber ausschließlich für gewerbliche Klein-LKW und Transporter!"
Laut Geoffrey Harding war Lucas auch nie wirklich daran interessiert gewesen diese Elektroautos selber zu bauen. Sie planten vielmehr diese Fahrzeuge in erster Linie als Prüfstand für ihre Produkte und Geräte zu verwenden. Eine Fertigungsstrasse selber bauen war nie gedacht. Es wäre nur attraktiv gewesen die Herstellung der Taxis einem Subunternehmer anzuvertrauen. Es überrascht daher nicht, dass Lucas bis in die 1980er Jahre nur noch weitere Bedford CFs auf Elektrobetrieb umbaute und bereits 1979 das Elektro Taxi Projekt aufgab.

Technische Aspekte Die Ingenieure von Lucas und Ogle stellten sich ein Fahrzeug mit unabhängiger Radaufhängung vor, relativ kompakt und mit Frontantrieb ausgestattet. Am Rahmen ist eine Leichtgewicht-Monocoque-Karosserie auf sechs Gummi-Puffern montiert, mit vier Türen aus mit Stahlblech verstärkter Glasfaser. Die gleiche Anzahl von Passagieren wie im Austin FX4-Taxi sollte befördert werden, aber es gab mehr Stauraum für Gepäck.
Die Batterien, eine Einheit mit 36 Zellen mit 6 Volt, befanden sich in einem herausnehmbaren Rack unter dem Fahrzeug. Fixiert wurde das Ganze durch sechs leicht zugängliche Sicherungs-Schrauben, damit ein Wechsel leicht von statten gehen konnte. Es war aber auch die einfache Ladung von außen mittels Ladegerät über die Standardsteckdose möglich. Die Wahl fiel auf traditionelle Blei-Säure-Batterien, die Lucas-Ingenieure planten deren Kapazität noch weiter zu steigern.

Der Lucas-CAV MT 305-Motor mit 216 Volt und 50 PS war vorne quer montiert. Besonderes Augenmerk legte man auf gute Absorption von Stößen und Vermeidung von Vibrationen was durch einen komplexen Antrieb mittels moderner Morse Hi-Vo-Ketten gelang. Ein Controller regelt den zum Motor übertragenen Strom, ermöglichte maximal 100 kmh und eine Reichweite von ca. 160 km.
Die komplette Einheit des Antriebsstranges des Fahrzeugs bestehend aus dem Motor, Kettenlaufwerk, Differential, Ölwanne, Bremsen und Vorderrädern war auf einer „Wiege" montiert, die vom Rest des Fahrzeuges leicht abgenommen werden konnte.
Das Taxi verfügte über einen hervorragenden Wenderadius, hier sollte es schließlich den für ihr Wendigkeit gerühmten Londoner Taxis in nichts nachstehen. Dies bedeutete, dass die Universalgelenke in der Antriebswelle ungewöhnlich weit beweglich sein mussten, und eine lange Zahnstange eingesetzt wurde. Hier kamen auch zusammengesetzte Gummibälge zum Einsatz von denen John Bicht heute zu erzählen weiß, dass damals die erste Anwendung des Superklebers Loctite 401 im Automobilbau erfolgte.
Die meisten Standardkomponenten stammten von Lucas und seinen Tochtergesellschaften, Unter anderem gab es auch ein regeneratives Bremssystem welches bereits damals den Zweck erfüllte einerseits den Bremsenverschleiß gering zu halten und die kinetische Energie wieder zurück in die Batterien einzuspeisen.
Der elektronische Taxameter von Lucas-Kienzle war am Armaturenbrett angebracht und eine zusätzliche Anzeige sollte auf der Zwischenwand

Rekordfahrt

Ein LUCAS-Elektrotaxi stellt am 18. Juli 1976 vor dem britischen Grand Prix in Brands Hatch einen Rundenrekord für Elektrofahrzeuge auf.
Das Fahrzeug fährt die 4.206 km der Grand-Prix-Strecke in 3,16 Minuten mit einem schnitt von 77,23 kmh

Der Prototyp LTM 50P im Jahr1990 im Museum der London Cab Company

Zuvor musste aber erst einmal die Kabine vervollständigt und für den Einsatz in London gestaltet werden, Lucas perfektionierte inzwischen das Innenleben das Fahrzeuges.
Während der Arbeit am ersten Prototyp holte man sich Rat und Anregungen aus der Berufswelt: Taxifahrer konnten sich zur Praktikabilität äußern, sie lieferten konstruktive Vorschläge und ihre Kritik wurde beachtet.
Mit der Herstellung des „Unterbaues" aus dünnem Blech betraute man Arch Motors in Huntingdon. Diese Firma war unter anderem für ihre Renn- oder Sportwagenchassis z. B. für den Lotus bzw. Caterham 7 bekannt.
So gab es zahlreiche Änderungen während dieser Phase, vor allem am Innenraum wurde lange gefeilt: Das Fahrersitzkissen wurde weicher und bequemer, Veränderungen im Fahrerbereich schafften mehr Platz für die Beine des Fahrers und erleichterten damit das Einsteigen. Bedienungselemente wanderten von der Lenksäule in ein - nun besser entspiegeltes - Armaturenbrett. Die gläserne Trennwand hinter dem Fahrer – ursprünglich war geplant einfach ein Loch zur Kommunikation zwischen Passagier und Fahrer hinein zu schneiden – bestand nun aus dreiteiligen Schiebeelementen. Die Platzierung des Taxameters rechts am Armaturenbrett wurde nun so gewählt, dass die Passagiere die anlaufenden Kosten stets gut im Auge behalten konnten. Polster und Türverkleidungen wurden mit orange-braunem Vinyl überzogen - einem Material, das auch bei intensivstem Gebrauch haltbar und gut zu reinigen war und der Dachhimmel letztlich - bespannt mit weißem Kunststoff - sollte dem Innenraum ein helles und luftiges Flair zu geben.
Das Lucas-Taxi wurde vom 15. bis 25. Oktober 1975 auf der London Motor Show in Earls Court ausgestellt. Am Ogle-Stand fand man einen Prototyp, das zweite Fahrzeug kurvte während der Show permanent auf den umliegenden Straßen, um das Interesse der Besucher zu wecken, alles sah nach einem großen Erfolg aus.
In einem Artikel des „New Scientist" vom Oktober 1975 liest man, dass das neue Lucas Taxi voraussichtlich mehr als 5.000 Pfund kosten wird. Und das zu einem Zeitpunkt, an dem neue Taxis, in diesem Fall der Austin FX4, rund 3.000 Pfund kosteten! Und bereits dieser Preis wurde von den Taxifahrern als exorbitant hoch angesehen.
Obwohl Lucas glaubhaft zu machen suchte, dass die Betriebs- und Wartungskosten von Elektro-Taxis niedriger wären als die von Dieselfahrzeugen machten sich die Taxifahrer doch große Sorgen: Sie fürchteten, dass sie für Ladestationen und für den vorausssichtlichen Kauf eines Akkus, aber auch für den Austausch, noch kräftig extra zu zahlen hätten.
Dieser Preisunterschied war ein ernstes Handicap und ließ schnell die Pläne sterben eine Serienproduktion von Lucas Elektrotaxis zu starten. Zuletzt erhoffte man sich, dass die Regierung entscheiden könnte, dass sich der leise und saubere Betrieb von Elektrofahrzeugen lohnt und ein Ankauf dieser Fahrzeuge durch einen Steuervorteil zu unterstützen wäre. Ökologische Bedenken aber lagen damals noch in weiter Ferne und es kam zu keiner staatliche Hilfe für die Anschaffung dieser neuen Taxis. Dem New Scientist ist im Jahr 1979 zu entnehmen, dass „... praktisch alle Entwicklungen neuer Elektrofahrzeuge in Großbritannien von Privatunternehmen durchgeführt werden und die Unterstützung der britischen Regierung für die Entwicklung und Kommerzialisierung von Elektrofahrzeugen sich 1978 auf rund 2,25 Millionen Pfund Sterling

Erste Entwürfe von Ogle ...

... das endgültiges Aussehen

Der Bau des Fahrgestelles bei Arch Motors

Austausch der Batterien am fertigen Prototyp

Wartungsfreundlich: einfacher Zugriff auf den Antriebsstrang

Prototyp NVS 756P wie besichtigt ...

... und bei seiner Ankunft in Frankreich

plarziert für den Fahrgast lesbar montiert sein. Eine im Kofferraum befindliche Hilfsbatterie versorgte all die peripheren Elemente und wurde mittels Hochleistungskonverter von den Traktionsbatterien aufgeladen. Ersetzen bzw. Laden der Hauptbatterien genügte, die Hilfsbatterie musste nicht extra geladen werden.
Aus Platzgründen griff man auch auf eine simple aber effektive Lösung zum Bedienen der Türgriffe zurück und verwendete ein System von Bowden-Zügen mit Material das bei Fahrradbremsen verwendet wird. Interessant auch die Idee des – wegen der Raumersparnis – starren Fahrersitzes: Um aber Fahrern unterschiedlicher Körpergröße dennoch das Steuern des Taxis zu ermöglichen waren die Pedale verstellbar! Nicht zuletzt besaß das Lucas Taxi auch eine Webasto-Benzinheizung, welche – auch im Stand – für behagliche Wärme sorgte.

Was geschah mit den beiden Prototypen? Die meisten Photos in Publikationen zeigen den ersten Prototyp registriert als LTM 50P. Der zweite, weniger publizierte, erhielt die Registrierung NVS 756P. Die beiden Exemplare bekamen während ihrer jahrelangen Testphasen mehrere unterschiedliche Lackierungen was die Identifikation heute oft erschwert.
Lucas war und ist kein Autohersteller und hatte daher keinen bestimmten Standort in seinen Werken, um die beiden Prototypen adäquat aufzubewahren. Man vertraute daher die beiden Taxis Museen an. Ein Sprecher von Lucas meinte damals dazu: „Es ist schon seltsam, dass ein Auto aus der Zukunft in einem Museum steht."
Der orangefarbene LTM 50P wurde in die Sammlung der London Cab Company aufgenommen. Als dieses Londoner Museum 1990 seine Pforten schloss gelangte LTM 50P wieder zurück in die Hände von Lucas Industries, wurde aber sträflich vernachlässigt, im Freien abgestellt und letztlich durch ein Feuer vernichtet.
Die Weg des zweiten Prototyps, NVS 756P, verlief beschaulicher: 1979 fand es Platz im National Motor Museum in Beaulieu, 1987 landet es im British Motor Museum in Gaydon. Aus diesem Museum wurde es – mit dem Lucas' Segen – an einen potentiellen Restaurator verkauft, der sich zwar für Ogle-Fahrzeuge interessierte, aber nicht erkannte, dass es sich hier um ein rares elektrisches Taxi handelte. Der Einbau eines Peugeot-Dieselmotors blieb NVS 756P zwar erspart, nicht jedoch aber ein umstürzender Baum, der die Konstruktion arg beschädigen sollte.
Im Januar 2019, in traurigem Zustand, entdeckte ein britischer Händler diesen „barn find", er „exhumierte" das Lucas Taxi, erkannte seinen historischen Wert, und machte sich auf die Suche nach einer guten Seele die sich dem Projekt annehmen würde.
Und diese fand sich endlich in Frankreich, wo der einzige Überlebende nun einen sicheren Platz gefunden hat. Aus Kostengründen ist zunächst keine vollständige Restaurierung zur Fahrbereitschaft geplant. Aber erste Reparaturarbeiten an der Rahmen- und Grundstruktur wurden bereits gestartet.
Das kurzfristige Ziel ist es NVS 756P wieder auf Messen und Ausstellungen präsentieren zu können, um einem interessierten Publikum dieses wichtige Stück Elektromobilitäts-Geschichte zeigen zu können.

Lucas Electric

Typ: Taxi
Herstellungsjahr: 1975
Gebaute Einheiten: 2
Karosserie: Glasfaser-Monocoque auf Stahlplattform.
Nennleistung: 37,3 kW
Vmax: 100 kmh
Reichweite: 160 km
Länge: 3,57 m
Breite: 1,77 m
Höhe: 1,78 m
Gewicht:
1600 kg ohne Batterien
2250 kg mit Batterien