

LOLA T292/6 1978

Un petit proto au long cours

LOLA EST UNE MARQUE BIEN CONNUE DES AMATEURS DE COURSE AUTOMOBILE. DANS LA LONGUE ÉPOPÉE DES PROTOS 2 LITRES, J'AI PU ESSAYER L'UNE DES DEUX LOLA PRONUPTIA DES 24 HEURES DU MANS 1978, ENCORE PARÉE DE SA ROBE DE MARIÉE ORIGINELLE.

Texte Lionel Robert - Photos Christian Bedei

MOTEUR 4 cylindres Ford BDG
CYLINDRÉE 1 990 cm³
PUISSANCE 285 ch à 9 000 tr/mn
BOÎTE Hewland FG400 5 rapports
TRANSMISSION aux roues arrière
POIDS 620 kg





Le tableau de bord est complet et bien agencé dans une ambiance très seventies.



La position de conduite est « à l'ancienne », assez allongée dans un siège confortable.

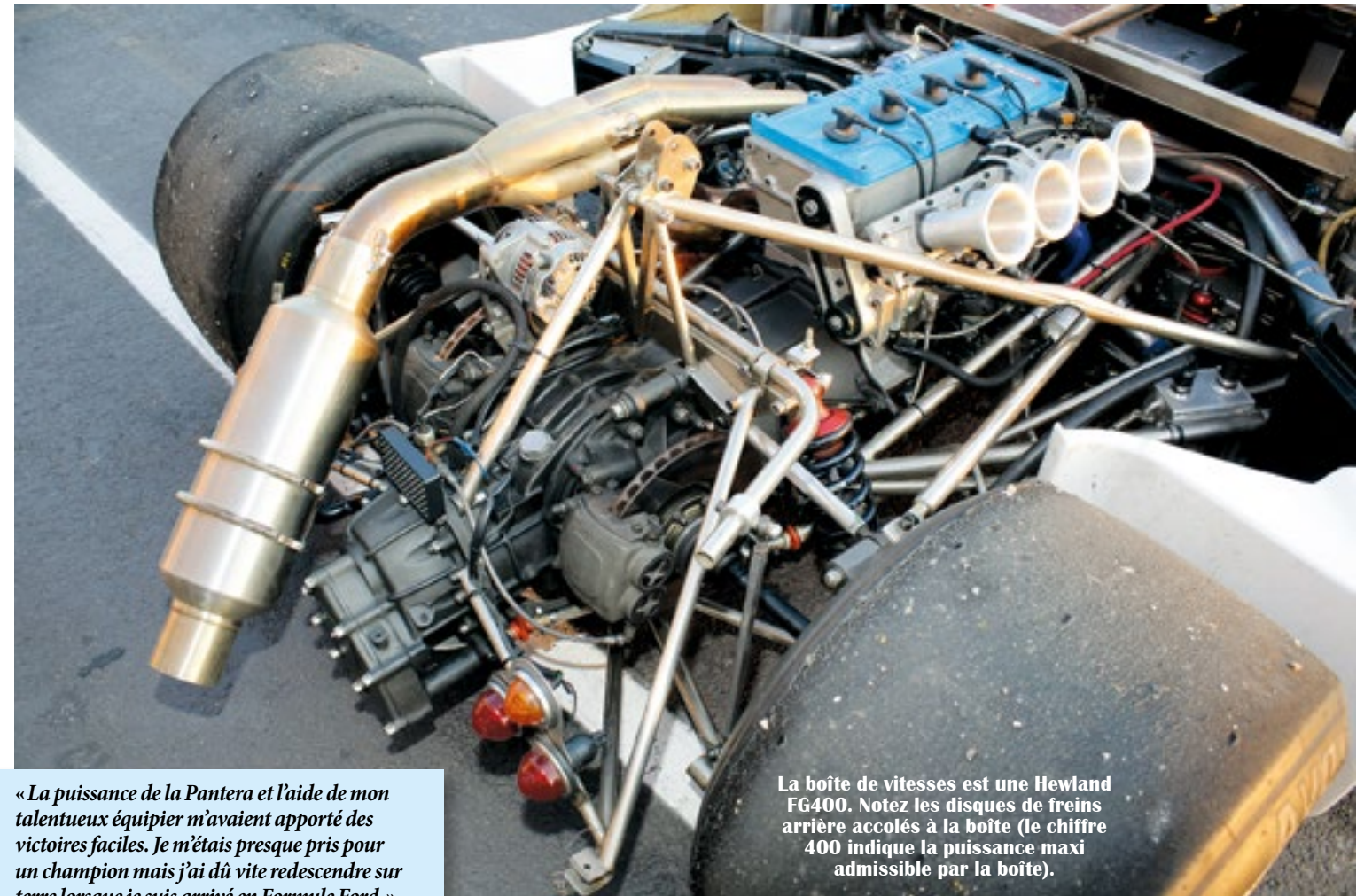
Les années 70 ont offert aux passionnés de l'époque de superbes plateaux de Sport-protos 2 litres avec un Championnat d'Europe âprement disputé. La voiture que nous propose d'essayer la sympathique « John Doe » (son nom de scène... automobile) est une Lola T292 née en 1973. Commandée directement au fabricant par le team Archambeaud qui voulait disposer de l'arme quasi absolue dans le Championnat, elle fut, à l'origine, équipée d'un moteur BMW 2 litres préparé en Allemagne par Schnitzer. Des trois voitures acquises cette année-là par Paul-Henry Archambeaud, celle qui nous intéresse plus particulièrement est le

châssis HU42 qui fut celui de Gérard Larrousse, fer de lance du team Archambeaud en 1973. Alternant les manches du championnat d'Europe avec le championnat de France des circuits, Larrousse réussit quelques jolies perfs, dont une victoire européenne aux 400 km de Barcelone, mais est très régulièrement handicapé par des soucis moteur. Ce manque de fiabilité sera même la raison principale de la vente des Lola T292 (pourtant championnes d'Europe en titre au sein d'une autre équipe) par le team Archambeaud en fin de saison. Ce qui pourrait s'appeler « jeter le bébé avec l'eau du bain ». Le châssis HU42, celui de notre essai, va donc être cédé



LE PROPRIÉTAIRE « John Doe »

« John Doe » (nom utilisé aux Etats-Unis pour désigner une personne anonyme, sorte de « Monsieur X ») a débuté en sport automobile par l'acquisition d'une De Tomaso Pantera pour disputer le Tour Auto en 2002. John raconte : « Cette première expérience a suffi pour que je devienne piqué à vie pour le sport auto. J'ai ensuite continué en courses historiques en disputant les endurance de VdV avec la De Tomaso. J'avais comme coéquipier Manuel Béguinot et je garde de très bons souvenirs de cette période où VdV organisait de belles et longues endurance, avec notamment le monument que représentaient les 2 Tours d'Horloge. » Ensuite « John Doe » a connu des gros soucis de boîte sur la De Tomaso et l'a remise (puis vendue en 2009). En décembre 2005, après une dernière course avec la Pantera à Lédénon, Manuel Béguinot lui prête une Formule Ford avec laquelle il termine avant-dernier de sa première course en monoplace. Avec une pointe d'humour, John avoue :



La boîte de vitesses est une Hewland FG400. Notez les disques de freins arrière accolés à la boîte (le chiffre 400 indique la puissance maxi admissible par la boîte).

« La puissance de la Pantera et l'aide de mon talentueux équipier m'avaient apporté des victoires faciles. Je m'étais presque pris pour un champion mais j'ai dû vite redescendre sur terre lorsque je suis arrivé en Formule Ford. » L'homme est tenace et courageux. Il achète une Nike FF en 2009 et s'investit davantage en course auto. Dès 2010, il met les bouchées doubles en s'offrant un petit proto Chevron B60 de 1982. John Doe se régale au volant de cette barquette mais, hélas, celle-ci est trop récente pour être éligible dans des courses historiques de premier plan. Pour participer au Mans Classic, il murit donc le projet de trouver une auto non seulement éligible mais si possible compétitive. Son choix se portera sur cette Lola T292/6 Pronuptia qui lui sera livrée pour le meeting Le Mans Story 2013, avant que John Doe ne réalise son objectif de disputer Le Mans Classic en 2014 avec elle. Un parcours atypique mais déjà très varié en sport automobile pour ce « John Doe » qui n'a rien d'un citoyen lambda !



Cette voiture me donne l'impression d'avoir entre les mains une super F3

au pilote espagnol José Uriarte qui remplace la motorisation BMW par un Ford FVC préparé par Robert Smith et décore l'auto d'une nouvelle livrée. En 1974, bien qu'il soit un temps question de participation aux 24 Heures du Mans, la Lola n'apparaît que très peu en piste et sans résultat significatif pour son pilote. En 1975, le Championnat d'Europe des moins de 2 litres vit ses derniers instants et José Uriarte choisit de participer au Championnat du monde d'Endurance, sans davantage de succès toutefois puisque sa saison se termine sur l'accident de son équipier Richard Scott aux 1000 km de Brands Hatch. Fin 1975, cette voiture est achetée par Martial Legou qui la restaure dans la configuration et les couleurs initiales du team Archambeaud. Legou fait quelques apparitions dans des courses secondaires, dont un succès à Magny-Cours au mois de mai, avant de revendre la voiture à Michel Elkoubi au début de l'année 1977. Elkoubi rêve d'une participation aux 24 Heures du Mans mais ne dispose pas du budget nécessaire à l'achat d'une voiture neuve. Il va donc se mettre en contact avec l'usine Lola qui propose des kits d'adaptation des vieux châssis T292 aux spécifications des plus récentes T296. Cet « upgrade », qui dote notamment la voiture d'une carrosserie beaucoup plus efficace sur le plan aérodynamique, permet ainsi d'apporter une nouvelle dénomination T292/6 à ce châssis né en 1973 (la voiture apparaît

même aux 24 Heures du Mans 1978 sous l'appellation T296, référence choisie par Elkoubi sur son bulletin d'engagement). Grâce à des sponsors solides comme Pronuptia ou Le Parisien, l'engagement voulu par Michel Elkoubi a fière allure avec deux Lola impeccablement décorées. Le châssis HU42 est le proto le plus léger des 15 voitures engagées dans la classe 2 litres avec un poids de 607 kg. Affublée du dossard n°24, cette voiture sera pilotée par Pierre Yver, Michel Elkoubi et le jeune Philippe Streiff qui atteindra plus tard la Formule 1 avant d'être victime d'un grave accident qui le laissera paralysé. En course, les deux Lola du team Pronuptia rallieront l'arrivée mais trop loin des premiers pour espérer figurer au classement. Peu après cette aventure mancelle, Elkoubi vendra HU42 à Jean-Pierre Schlosser qui offrira à la Lola T292/6 de nouveaux lauriers en courses de côte. Après plusieurs propriétaires et d'autres courses en côte ou sur circuit, la Lola devient la propriété de « John Doe » qui décide en 2014 de l'engager au Mans Classic, parée de ses couleurs de 1978. Une voiture avec laquelle j'ai rendez-vous en ce début avril sur le circuit Paul Ricard. A peine arrivé dans le paddock du Castellet et pas encore descendu de ma voiture de route, j'aperçois la belle Lola qui semble attendre son pilote-essayeur du jour. J'ai beau

connaître cette voiture, l'avoir croisée à de nombreuses reprises sur les plateaux de courses historiques, je la trouve toujours aussi belle. Sa ligne aérodynamique est particulièrement bien proportionnée. Le capot avant en pointe semble répondre à l'interminable capot arrière parfaitement profilé pour les hautes vitesses. Je fais le tour (hélas ce n'est pas celui du propriétaire) de la barquette 2 litres pour mieux en apprécier les contours. Les deux phares logés à l'avant nous rappellent que ce Sport-protos, né Groupe 6 moins de 2 litres, pouvait aussi disputer des épreuves de longue haleine. Les côtés du bolide sont échançrés pour recevoir tout l'air nécessaire au bon fonctionnement de la motorisation. La vue arrière permet de distinguer les échappements et la boîte de vitesses sous l'imposant aileron monoplane.

AU VOLANT

Si le stylo m'est utile pour vous décrire ce sport-protos, le poste de pilotage m'attire car il reste le meilleur moyen pour moi de dessiner des courbes. Avec Thibaud et Valen-

tin, les deux mécaniciens de Chrono, nous passons un peu de temps à régler ma position de conduite. Vu le prix de la voiture et ses 285 ch qui peuvent me propulser à plus de 250 km/h, je ne souhaite pas faire dans l'à-peu-près. Deuxième étape incontournable : le descriptif du tableau de bord. Ici rien que du classique. En partant de la gauche, on a le coupe-circuit général (manette rouge) puis l'interrupteur de contact et son voyant, et l'interrupteur de pompe à essence. Ensuite les cadrans affichent la pression d'essence, la température et la pression d'huile, le régime moteur et la température d'eau. Le bouton start est en bas à gauche du compte-tours, puis sur la droite du tableau de bord se trouvent la commande du feu de pluie, celle de l'extincteur, l'interrupteur des phares et celui des clignotants. Enfin, en dessous du tableau de bord se trouve le répartiteur de freinage (sur la droite). La boîte est une Hewland à crabots dont le premier rapport est en position décalée en bas à gauche. La dernière recommandation du propriétaire-pilote concerne le régime moteur à utiliser. Richardson, qui a fourni la préparation de ce Ford BDG,

préconise de ne pas dépasser 9000 tr/mn avec des pointes possibles à 9500. Je vais sagement me limiter à 8500, voire même 8000 tours par minute sur mes premières boucles.

L'équipe technique ayant préalablement chauffé le moteur, je peux mettre le contact et appuyer sur le démarreur. Le 4 cylindres s'ébroue parfaitement. Le niveau sonore élevé oblige le pilote à porter des bouchons anti-bruit pour que les évolutions en piste restent un plaisir. Par la faute d'un embrayage à la garde pas tout à fait bien réglée, je ne trouve pas immédiatement le premier rapport. L'équipe me pousse sur quelques mètres, j'enclenche la seconde et me voilà parti. Je suis prudent le temps que les pneus prennent leur température mais déjà les premières accélérations sont prometteuses. Dans cette séance de roulage offerte par HVM Racing lors du meeting Historic Tour du Castellet, j'évolue au milieu de toutes sortes de voitures, la plupart beaucoup plus lentes que cette Lola. Au fil des tours, je ne ressens aucune réaction traître si ce n'est une pédale de frein une peu trop «longue». Je m'enhardis sur

Le capot avant en pointe semble répondre à l'interminable capot arrière parfaitement profilé pour les hautes vitesses

PHILIPPE STREIFF « Mes premières 24 Heures »



Jean-Luc Tallade/Archives Echappement

Les débuts de Philippe Streiff aux 24 Heures du Mans auraient pu avoir lieu en 1977 lorsqu'il participa aux essais sur la Porsche Alméras

n°73 en compagnie de Philippe Jaffrenou et Roger Dorchy mais celle-ci ne fut pas qualifiée. En fin d'année, Streiff remporte le Volant Motul à Nogaro et s'en va disputer le championnat de Formule Renault. Concentré sur sa saison en monoplace, il n'apprend que très tardivement son engagement aux 24 Heures du Mans sur la Lola Pronuptia : « Cette participation n'était pas du tout prévue mais Motul a décidé de répondre favorablement à la demande de Michel Elkoubi, plaçant deux de ses pilotes, Jean-Claude Dutrey et moi-même, chacun sur une des deux Lola du team. Pour moi, passer de la Formule Renault à un prototype 2 litres des 24 Heures du Mans était un rêve qui devenait réalité. Bien que



DPPI

prévenu tardivement, l'adaptation à la voiture fut facilitée par ma connaissance des petits protos de la Coupe de l'Avenir que j'avais pilotés avant le Volant Motul. Je garde toutefois le souvenir des vitesses impressionnantes atteintes dans la longue ligne droite des Hunaudières (à l'époque sans ralentisseurs, Ndlr) mais heureusement la voiture était très stable. Nous avons connu pas mal d'ennuis mécaniques pendant la course, avec notamment des gros soucis d'échappement et de faisceau

électrique, ce qui fait que nous avons terminé la course trop loin pour être classés. Cela reste néanmoins un bon souvenir. » Philippe termine son propos en soulignant que cette première expérience mancelle lui a ensuite ouvert les portes de l'équipe Rondeau en 1981 avec une magnifique 2^e place acquise sur la Rondeau M379C GTP en compagnie de Jean-Louis Schlesser et Jacky Haran (le meilleur résultat jamais obtenu par une GTP au Mans).





A aucun moment le train arrière ne m'a trahi, me donnant le sentiment de toujours pouvoir passer plus vite dans les courbes

les montées de régime : 8 000, 8 500, 8 800 tr/mn. Ainsi, j'ai de bonnes retombées de régime à chaque changement de vitesse car à partir de 6 500 tours le moteur pousse déjà fort et c'est un régal de ressentir cette accélération linéaire à peine troublée par le changement de rapport ultra rapide de la boîte Hewland. Cette première séance est hélas déjà terminée et je m'apprête à remercier l'équipe pour son accueil lorsque mon collègue photographe débarque dans le stand réclamant encore quelques photos en piste (le brave homme !). Avec l'aval de « John Doe », je suis donc « obligé » de retourner au charbon dans la séance de 11h50.

Là, l'essayeur d'Échappement Classic a l'intention « d'y mettre du volume », comme me le dit mon prof de ski quand on approche de la fin de l'heure de cours. Pour remédier au petit souci de freinage, l'équipe a remplacé les plaquettes arrière, la position de conduite a été optimisée, la pression des pneumatiques aussi. Je m'élançais en pleine confiance et, en trois tours chronométrés, je réalise la meilleure performance de cette séance d'essais libres ; un temps qui m'aurait valu la pole position du plateau Sport-protos avec une seconde d'avance sur le poursuivant, ce qui en dit long sur le potentiel de cette Lola. Cette

voiture me donne l'impression d'avoir entre les mains une super F3. J'aurais aimé que cette séance dure plus longtemps car à aucun moment le train arrière ne m'a trahi, me donnant le sentiment de toujours pouvoir passer plus vite dans les courbes. Le train avant, lui, s'est dérobé quelquefois, surtout dans les entrées de virages lents lorsque je lui demandais trop d'efforts. D'ailleurs, il s'en est fallu d'un rien que je prolonge cet essai par une expérience vécue en course. Je devais initialement piloter une F3 dans le championnat F3 Classic, mais la voiture rencontra des soucis techniques importants dès les essais libres, me

Remerciements

Je tiens à remercier « John Doe » qui m'a confié sa voiture, se privant de deux séances d'essais pour que votre serviteur puisse écrire son article. Je remercie également Thibault et Valentin du garage Chrono pour leur assistance efficace au pilote du jour qui s'est montré exigeant sur son confort de conduite. Il faut aussi remercier Laurent Valléry-Masson, le boss d'HVM Racing (promoteur de l'Historic Tour) qui nous a permis l'accès gratuit à la première séance d'essais réservée aux Sport-protos sur le tracé varois en ce vendredi ensoleillé de début avril.



Thibault, le patron de Chrono team (à gauche) et son collaborateur Valentin aux côtés de « John Doe ».



L'appui-tête faussement réglable en hauteur. Fixé sur un tube d'arceau oblique, toute variation de hauteur entraîne un déplacement latéral peu pratique.



Train avant avec double triangulation, combiné ressort-amortisseur et barre anti-roulis.

J'aime

- La ligne
- Le rapport prix/performances intéressant
- Le morceau d'histoire d'une Lola du Mans

Je n'aime pas

- Le bruit trop élevé qui empêche la belle d'évoluer sur tous les circuits
- L'embrayage mal réglé qui rendait difficile le passage du 1^{er} rapport
- Mon rendez-vous manqué en course

conduisant au forfait. Devant mon désarroi, John mon sauveur (il m'avait déjà prêté sa Formule Ford dans des circonstances similaires à Lédénon, fin 2016) me proposa spontanément de disputer la seconde course des protos programmée le dimanche matin. Je savourais l'offre et le plaisir que j'allais avoir de combattre des machines plus puissantes que la mienne mais ce plaisir se transforma vite en frustration dominicale lorsque des difficultés administratives m'empêchèrent finalement de courir. L'essentiel était pourtant acquis avec un essai réussi le vendredi, un soleil éclatant et une conclusion qui s'impose d'elle-même : cette T292/6 a beaucoup d'atouts pour séduire. Elle est belle et met bien en valeur son histoire mancelle avec ces couleurs originelles. Agile, performante, moins chère qu'un proto 3 litres à moteur Cosworth, elle permet de se faire plaisir sur de nombreux plateaux historiques en France et à l'étranger. Ma seule crainte : que l'arrivée de protos des années 90 dit post-historiques, avec des cavaleries impressionnantes, ne fassent fuir ces petits protos vraiment historiques. Au moins les organisateurs sont-ils maintenant prévenus. ■

FICHE TECHNIQUE

Moteur

Moteur 4 cylindres Ford BDG.
Emplacement central arrière.
Cylindrée 1990 cm³.
Alésage x course (mm) 90,33 x 77,62.
Puissance 285 ch à 9000 tr/mn.
Couple 25,16 m/kg à 7000 tr/mn.
Matière bloc/culasse fonte/alu.
Vilebrequin acier forgé.
Distribution deux arbres à cames, 16 soupapes.
Alimentation injection mécanique Lucas.
Allumage électronique MSD.
Système électrique alternateur 55 Kw/h
Refroidissement liquide.
Lubrification par carter sec et radiateur d'huile.

Transmission

Mode aux roues arrière.
Boîte Hewland FG400 5 rapports + MA
Différentiels Hewland à galet.
Autobloquant taré à 40%.

Châssis

Structure monocoque en alu.
Carrosserie en fibre de verre (capots av et ar en version T 296).
Suspensions Av Triangulée, amortisseurs réglables et barre anti-roulis.
Suspensions Ar Triangulée, amortisseurs réglables et barre anti-roulis.
Direction à crémaillère.
Freins Av et Ar à disques ventilés. Diamètre 260 mm. Etriers AP à 4 pistons.
Pneus Av et Ar Avon diagonaux slicks (9/20/13 AV – 14/23/13 AR).
Jantes 13 pouces.

Dimensions/poids/capacités

Longueur 4 550 mm.
Largeur 1 840 mm.
Empattement 2 420 mm.
Voies Av/Ar 1 395 mm/1 400 mm.
Capacité essence 80 litres.
Poids 620 kg.