



Derrière Lola, on retrouve un anglais : Eric Broadley. Né en 1928 à Bromley qui se passionne très vite pour le sport automobile. Comme d'autres « génies » de l'époque nommés Colin Chapman ou encore les frères Costin, il modifie des Austin Seven pour en faire des autos de course. En 1956 sa Broadley Special se fait remarquer pour ses performances et devient un succès commercial. Concurrente de la Lotus XI, l'auto basée sur un châssis tubulaire et motorisée par un Coventry Climax est très performante.

Devant les performances, bien trop élevées pour lui, et la demande croissante, il décide de fonder sa propre marque qu'il nomme Lola, en référence à la chanson Whatever Lola Wants. En 1958 la société est née et va produire 35 exemplaires de cette Lola Mk1 en quatre ans. Le développement passe également par des monoplaces de Formule Junior... à la Formule 1 !

Lola a le vent en poupe. Broadley se lance dans un projet de GT, une voiture fermée, motorisée par un V8 Ford, c'est la Lola Mk6. Si l'auto n'est pas très connue, c'est surtout parce que la production n'atteint pas le seuil suffisant pour qu'elle puisse être engagée en GT. Par contre, elle tape dans l'œil de Ford et sera finalement la base de la GT40 !

Broadley se lance à fond dans l'aventure mais la première mouture de la GT40 est décevante et quand Ford confie le développement complet de l'auto à Shelby en 1964, il décide de retourner à ses premiers amours avec une voiture ouverte.

La Lola T70 !

Si ce n'est pas sous la forme d'un spider que la TY70 est la mieux connue c'est bien comme ça qu'elle est née !

Broadley voit une opportunité commerciale intéressante dans les voitures du Groupe 7. Un peu dans l'ombre en Europe continentale, cette classe de voiture est quasi illimitée et la plupart des engagés dans les courses américaines et anglaises le font avec des bricolages équipés de big blocks américains bourrés de chevaux. En même temps que Chapparral ou encore McLaren, Lola va construire sa voiture de sport pour ces courses.

La Lola T70 est lancée. Sa structure monocoque est une petite évolution de celle de la Mk6 et utilise de l'acier pour la solidité et de l'aluminium pour la légèreté. Les suspensions indépendantes font appel à des triangles superposés et des combinés ressorts-amortisseurs. La seule vraie originalité, c'est le montage des freins avant quasiment « inboard » pour permettre d'avoir plus d'air. Par-dessus il installe une carrosserie simple et fine, en alu, qui répond au seul critère obligatoire du Groupe 7 : une carrosserie ouverte. Conçue pour être vendue à divers clients, sa baie moteur est suffisamment large pour que ceux-ci y installent des V8 américains qu'ils soient Ford, Chevrolet ou Oldsmobile.

La voiture est prête au tout début de l'année 1965 et présentée au Racing Car Show en janvier. Quinze Lola T70 vont être construites en 1965 et elles vont vite faire leurs armes en course.



La Lola T70 en piste

Pilote de développement de la voiture, John Surtees est un des premiers à la faire rouler. Avec un V8 Oldsmobile dans le dos, il est au départ du Senior Service de Silverstone en mars 1965 et concourt notamment contre deux autres Lola T70. C'est lui qui signe le meilleur résultat, deuxième derrière Jim Clark sur Lotus, mais crédité du meilleur tour en course.

Le Mecom Racing en acquiert une et, une semaine après son lancement, elle est au départ des 12h de Sebring (pour un abandon).

Courant en Sports ou en Formule Libre, elle accumule les engagements dans des courses qu'on qualifierait de secondaires puisqu'elles ne sont pas au championnat du monde. Ces courses qui animent les week-ends sans F1 et grands rendez-vous d'endurance attirent pourtant des pilotes de renom.

Ainsi, rien qu'en 1965 les Lola T70 voient Surtees, mais aussi Walt Hansgen, David Hobbs, Jackie Stewart, Richard Atwood, Bob Bondurant ou Mario Andretti être engagés par des équipes comme Mecom, Surtees ou le Stirling Moss Racing pour glaner des succès et des podiums à travers les USA et l'Angleterre. Si on est des loins des paillettes du championnat du monde, la nouvelle Lola est bien née et c'est un succès.



La Lola T70 MkII

Dès la fin de l'année 1965, le Team Surtees qui est quasiment l'équipe d'usine étrenne une évolution de la Lola T70 sobrement appelée MkII. On parle toujours d'une voiture

ouverte pouvant recevoir des V8 américains. En fait l'évolution est légère et ne concerne que l'aluminium utilisé en plus grande quantité afin de réduire le poids des autos d'environ 45 kilos. Surtees est d'ailleurs passé au moteur Chevrolet qui va petit à petit s'imposer comme étant le moteur des Lola T70.

En plus des Lola T70 de l'année précédente, ce sont 33 nouvelles autos qui vont être engagées, toujours par des team variés et toujours dans des courses « clubs ». Victoires et podiums se succèdent durant toute la saison.



Surtout, en fin d'année, naît une nouvelle série spécialement réservée aux voitures de Groupe 7, sans autre catégorie sur la piste. C'est la naissance de la Can-Am avec 6 épreuves prévues en deux mois. Les Lola T70 seront évidemment de la partie avec plusieurs équipes :

- Penske, avec des moteurs Chevrolet et Donohue au volant
- All American Racers, avec moteur Ford pour Dan Gurney
- Mecom avec moteur Ford puis Chevrolet avec George Follmer
- Epstein avec moteur Chevrolet pour Paul Hawkins
- Surtees avec moteur Chevrolet pour Surtees et Graham Hill

Elles affronteront notamment les Chaparral de Phil Hill et Jim Hall et les « kiwis » McLaren et Amon sur leurs McLaren Mk1B, toutes deux équipées de moteurs Chevrolet.

Surtees ne voit que trois fois l'arrivée, mais à chaque fois il est vainqueur, à Mont-Tremblant pour la manche inaugurale puis à Riverside et à Spring Valley pour les deux

dernières manches. Avec ce résultat, il s'adjuge le premier titre de la série Can-Am, qui est également le premier titre officiel d'une Lola T70, Dan Gurney ayant également remporté la manche de Bridgehampton et Donohue celle de Mosport.



La Lola T70 MkIII débarque

L'année 1967 apporte elle aussi ses nouveautés concernant la Lola T70. Mais là on passe à la vitesse supérieure avec la MkIII. En réalité, Broadley fait face à un dilemme. Si le Groupe 7 connaît le succès aux Etats-Unis avec la série Can-Am, en Angleterre, les courses sont bannies, notamment à cause de la popularité grandissante de cette série qui pourrait faire de l'ombre à la F1.

Pour ne pas perdre de débouché, il va donc créer une Lola T70 MkIII qui jouera sur plusieurs tableaux avec deux versions distinctes. La base est modifiée et suspensions et trains roulants sont revus par rapport à la MkII pour recevoir des roues plus larges et des freins plus gros. Surtout, on propose une nouvelle carrosserie fermée avec toit et pare-brise qui est interchangeable avec la carrosserie ouverte déjà vue sur les deux précédentes versions. La version fermée, étudiée avec Tony Southgate et passée en soufflerie réduit considérablement la trainée et l'arrière haut garantit une belle stabilité à haute vitesse.

Ainsi parée, la Lola T70 MkIII peut courir en Groupe 6 et, lorsque les 50 exemplaires seront terminés, en Groupe 4. Le championnat du monde d'endurance et sa course phare des 24h du Mans sont ainsi visés !

La majeure partie des autos sont engagées avec des moteurs Chevrolet, de 5,7 litres, mais vont tarder à concrétiser dans un Championnat du Monde d'Endurance où les reines sont toujours les Ferrari et les Ford MkIV... et dans lequel les GT40, également acceptées en Groupe 4 du fait de leur production large. Le seul résultat qui sera compté au championnat sera la 4e place de Hawkins et Epstein aux 1000km de Spa. La Lola T70 MkIII va également permettre à Lola de revenir aux 24h du Mans, avec un programme d'usine ! En fait c'est Aston Martin qui veut faire son grand retour et batailler avec Ford et Ferrari. La marque développe un nouveau V8 et va s'appuyer sur le Team Surtees pour mener à bien cette histoire. Problème, la Lola T70 MkIII, avec ce moteur, est contrainte à rouler en Groupe 6. Surtout, le moteur n'est qu'en développement et l'aventure tourne court avec un double abandon au Mans qui sonne, déjà, le glas du programme.

En version ouverte, les Lola T70 MkIII (et les MkII d'ailleurs) continuent d'animer les plateaux américains notamment en USRRC où elles brillent toujours.



La fin de l'année 1967 amène son lot de changements côté réglementaire. Ainsi, pour 1968, le Groupe 6 sera limité à 3 litres seulement tandis que le Groupe 4, celui des voitures de sports, demandera 50 exemplaires et une limite à 5 litres. Broadley a cependant bien négocié et les Lola T70 pourront courir en Groupe 4 malgré le fait que cette version ne soit pas encore produite en assez grand nombre. Néanmoins l'annonce entraîne l'annulation de nombreuses commandes.

Lola arrête de vraiment développer la T70 puisque sa remplaçante, la barquette T160 débarque et vise le championnat Can-Am. Dans les courses Sprint, la Lola T70 est

toujours performante. Mais quand il s'agit du championnat du monde, le moteur Chevrolet de 5 litres est trop peu fiable et Lola n'y marque qu'un seul petit point.

La Lola T70 MkIIIB : « this is a revolution »

Malgré cette année de transition un peu noire, la T70 revient de plus belle avec la MkIIIB présentée au Racing Car Show en décembre 1968. Le tour de force est énorme. En fait, cette nouvelle version n'est plus une évolution. La MkIIIB est une monocoque entièrement en alu et elle n'est pas dérivée de la MkIII mais plutôt de la T160. La carrosserie est également revue afin de préserver la stabilité à haute vitesse qui a fait le bonheur de la version précédente tout en générant plus d'appui. Entièrement construite en fibre, on la remarque surtout avec sa face avant très basse proposant quatre phares sous Perspex contre deux auparavant. Côté moteur, on fait toujours appel au V8 Chevrolet de 5 litres mais ce dernier reçoit l'injection et la boîte Hewland compte désormais 5 rapports.



Dans les faits, c'est une nouvelle voiture. Mais Eric Broadley va réussir à suffisamment bien argumenter pour que la Lola T70 MkIIIB soit vue par les autorités sportives comme une évolution de la MkIII. De fait, le nombre de voitures produites est suffisant pour que la voiture puisse rentrer dans la catégorie Sport, dont le nombre a d'ailleurs été abaissé à 25 exemplaires au lieu de 50.

Surtees s'étant réorienté vers la Formule 5000, il n'y a plus vraiment de team semi-usine pour engager l'auto qui va faire ses débuts avec Penske-Sunoco et Sportscars Unlimited Switzerland aux 24h de Daytona. En réalité, cette première manche du

championnat n'accueille « que » des Porsche 908 (les 917 ne sont pas encore homologuées) et aucune Ferrari. Et c'est bien la Lola T70 MKIIIB Sunoco de Donohue et Parsons qui l'emporte devant la MkIII « ancienne » de Leslie et Motschenbacher.

Ce succès lance parfaitement la saison et les commandes affluent ! Si les résultats ne sont pas là à Sebring, les Lola T70 MkIIIB sont bien présentes dans le championnat britannique des voitures de sport où elles performant. En championnat, à Brand Hatch, Monza, Spa et au Nürburgring, les nouvelles autos se contentent de places d'honneur, tandis que les Porsche 908 sont imbattables... en attendant que les 917 trouvent les bons réglages.



Avant ces courses, aux tests des 24h du Mans, c'est Lola Cars qui engage une voiture pour Paul Hawkins, qui prend une belle 3e place. Plusieurs teams se préparent à s'attaquer à la classique mancelle mais l'aventure va tourner court. Tout d'abord Paul Hawkins se tue au Tourist Trophy. Ensuite, Penske qui devait faire le déplacement se fait voler son matériel. Au final, seule la voiture de la Scuderia Filipinetti, engagée pour Bonnier et Gregory va prendre le départ (depuis une décevante 11e place) avant d'abandonner à 3h15 du matin suite à une casse moteur.

La même auto se rattrapera en signant le meilleur résultat de l'année en championnat, lors de la manche finale en Autriche quand Bonnier et Müller accrochent la 2e place permettant à Lola de devancer Ferrari ou encore Matra et obtenir la 3e place du classement constructeur.

La Lola T70 MkIIIB n'est pas acceptée en Can-Am mais brillera en fin d'année lors de la tournée en Afrique du sud avec 3 victoires (dont un doublé) et deux autres podiums.

Les Lola T70 MkIIIB sont de nouveau engagées en championnat du monde en 1970, les dernières autos sont d'ailleurs fabriquées en Janvier. Mais cette année-là, les Porsche 917 et autres Ferrari 512 sont enfin rôdées et Lola stoppe le développement se contentant d'assurer la fourniture des pièces.

Aux 24h du Mans, le Racing Team V.D.S engage une voiture pour Pilette et Gosselin qui ne partira que 28e et abandonne à la 10e heure.

Quelques victoires et podiums sont à noter dans des courses mineures sur la fin d'année, mais aussi en 1971. Les belges retenteront d'ailleurs leur chance aux 24h du Mans cette année-là mais ne verront toujours pas l'arrivée.

La carrière de la Lola T70 MkIIIB se résume alors à quelques courses nationales, notamment en France mais on ne les reverra plus au sommet... avant quelques années !

Aujourd'hui les Lola T70 vivent une deuxième vie très active en courses historiques. Elles animent les plateaux de sportscars comme le Classic Endurance Racing ou les courses des Masters. Sa ligne reste une signature incomparable et les performances sont au rendez-vous. C'est un choix très prisé des pilotes les plus rapides.



Notre voiture : elle fut livrée neuve en mars 1966 à Phil Scragg sous la forme d'une T70 Spider MkII, équipée d'un moteur Ford V8 de 289 cid (4,7 litres). Engagée dès lors en courses de côte dans le championnat britannique RAC, elle remporta immédiatement un grand succès en s'imposant notamment à Craigantlet en Irlande du Nord, ainsi qu'à Prescott, Phil s'adjugeant sa catégorie à douze reprises sur treize participations cette année-là!

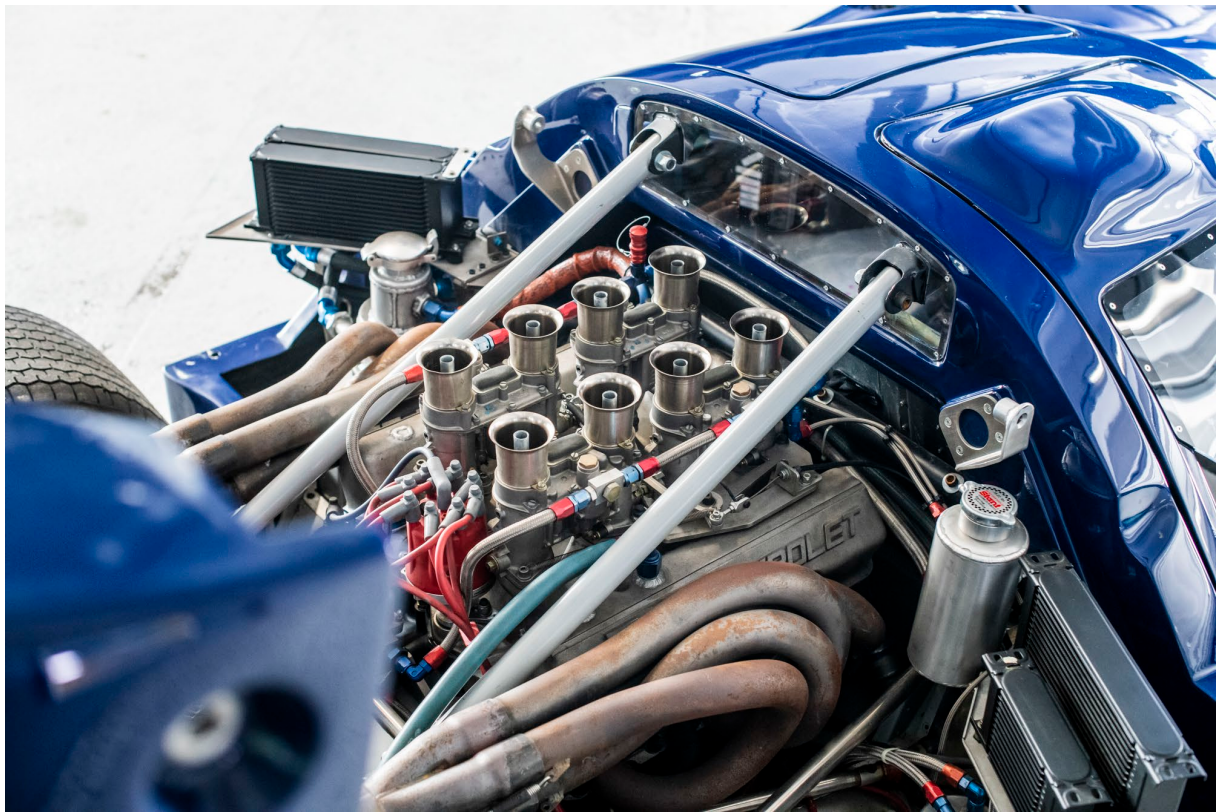
En 1967, elle subit une profonde transformation par Williams et Pritchard, recevant une carrosserie spider ultralégère unique à ailes profilées, ainsi que des modifications de châssis et de suspensions réalisées par Felday Engineering. Dans cette nouvelle configuration, Scragg domine à nouveau largement sa catégorie de 1967 à 1969, accumulant 36 victoires en 40 courses, avec des succès notables à Prescott (1967) et Scarborough (1968). En 1970, la voiture passe aux mains de Tony Harrison, remportant à son tour plusieurs victoires, notamment aux épreuves RAC de Perton et Blackpool.



Par la suite, la voiture connut plusieurs propriétaires, dont David Preece et Terry Smith, ce dernier l'équipant d'un moteur Chevrolet V8 de 5 litres et d'une carrosserie de MkIII B coupé en 1986. Après avoir été en possession du collectionneur français Yvan Mahé, elle fut acquise en 1998 par Dennis Galland qui continuera d'engager notre voiture dans les courses historiques européennes. Elle change de mains à nouveau en France, et sera entièrement restaurée dans sa configuration actuelle de Lola T70 MkIII sur un châssis neuf, celui d'origine étant livré à côté.

Behind Lola is an Englishman: Eric Broadley. Born in 1928 in Bromley, he quickly developed a passion for motor sport. Like other 'geniuses' of the time, such as Colin Chapman and the Costin brothers, he modified Austin Sevens to turn them into racing cars. In 1956, his Broadley Special stood out for its performance and became a commercial success. Competing with the Lotus XI, the car, based on a tubular chassis and powered by a Coventry Climax engine, was very high-performing.

Faced with performance levels that were far too high for him and growing demand, he decided to found his own brand, which he named Lola, in reference to the song Whatever Lola Wants. The company was born in 1958 and would go on to produce 35 examples of this Lola Mk1 in four years. Development also involved Formula Junior single-seaters... in Formula 1!



Lola had the wind in its sails. Broadley embarked on a GT project, a closed car powered by a Ford V8, the Lola Mk6. If the car is not very well known, it is mainly because production did not reach the threshold sufficient for it to be entered in GT racing. On the other hand, it caught Ford's eye and would ultimately be the basis for the GT40!

Broadley threw himself into the adventure, but the first version of the GT40 was disappointing, and when Ford entrusted the complete development of the car to Shelby in 1964, he decided to return to his first love with an open car.

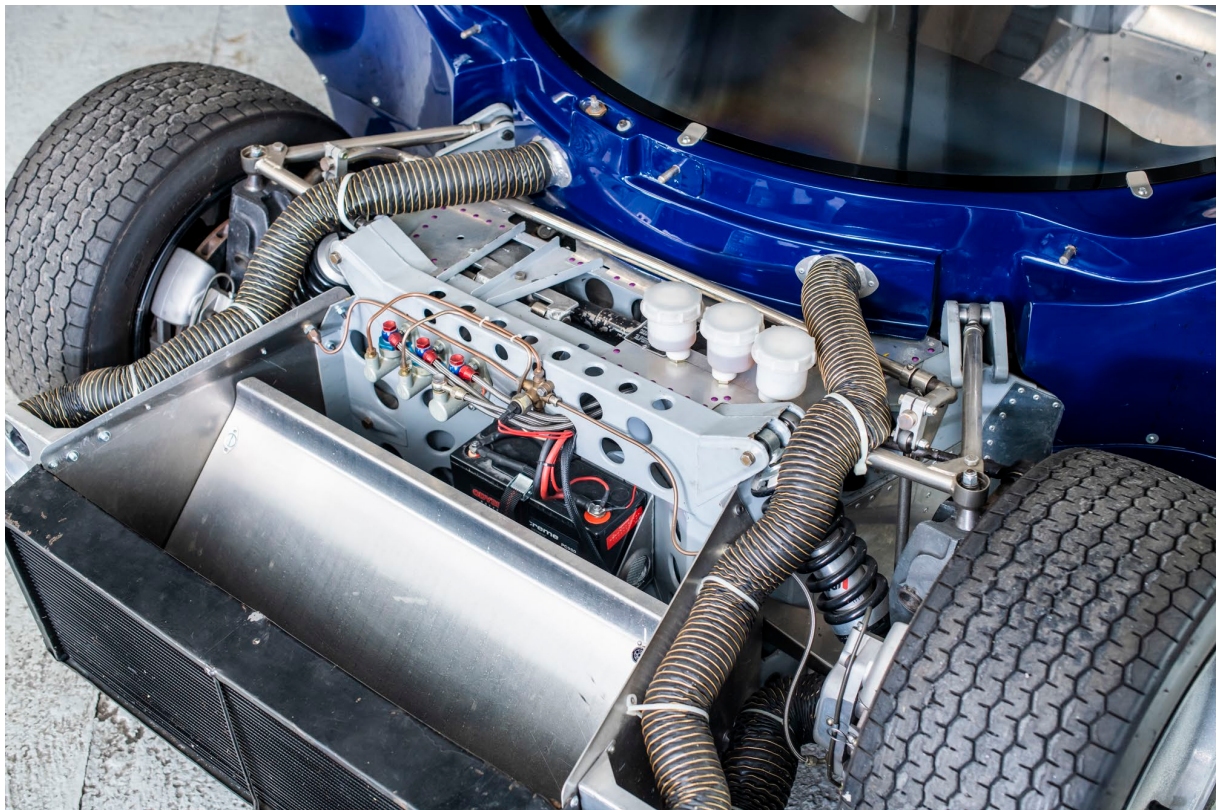
The Lola T70!

If the T70 is not best known in the form of a spider, that is exactly how it came into being!

Broadley saw an interesting commercial opportunity in Group 7 cars. Somewhat in the shadows in continental Europe, this class of car is almost unlimited and most of those entered in American and English races do so with tinkered cars equipped with American big blocks packed with horsepower. Along with Chapparral and McLaren, Lola was to build its sports car for these races.

The Lola T70 was launched. Its monocoque structure was a small evolution of that of the Mk6 and used steel for strength and aluminium for lightness. The independent suspension used double wishbones and combined spring-shock absorbers. The only real original feature was the mounting of the front brakes almost 'inboard' to allow more air. On top of this, he installed a simple and slim aluminium body, which met the only mandatory criterion of Group 7: an open body. Designed to be sold to various customers, its engine bay was wide enough for them to install American V8s, whether Ford, Chevrolet or Oldsmobile.

The car was ready at the very beginning of 1965 and presented at the Racing Car Show in January. Fifteen Lola T70s were built in 1965 and they quickly made their mark in racing.



The Lola T70 on the track

The car's development driver, John Surtees, was one of the first to take it out on the track. With an Oldsmobile V8 at the back, he was at the start of the Silverstone Senior

Service in March 1965 and competed against two other Lola T70s. He achieved the best result, finishing second behind Jim Clark in a Lotus, but was credited with the fastest lap in the race.

Mecom Racing acquired one and, one week after its launch, it was at the start of the Sebring 12 Hours (but did not finish).

Racing in Sports or Free Formula, it accumulates entries in races that could be described as secondary since they are not in the world championship. These races, which enliven weekends without F1 and major endurance events, nevertheless attract renowned drivers.

Thus, in 1965 alone, the Lola T70s saw Surtees, but also Walt Hansgen, David Hobbs, Jackie Stewart, Richard Atwood, Bob Bondurant and Mario Andretti being entered by teams such as Mecom, Surtees and Stirling Moss Racing to reap successes and podium finishes across the USA and England. Although we are a long way from the glamour of the world championship, the new Lola was a success.

The Lola T70 MkII

At the end of 1965, Team Surtees, which was practically the factory team, unveiled an evolution of the Lola T70, simply called the MkII. It was still an open car that could be fitted with American V8s. In fact, the evolution is slight and only concerns the aluminium used in greater quantities in order to reduce the weight of the cars by about 45 kilos. Surtees has also switched to the Chevrolet engine, which will gradually establish itself as the engine of the Lola T70s.



In addition to the previous year's Lola T70s, 33 new cars were entered, again by a variety of teams and again in 'club' races. Victories and podium places followed one after the other throughout the season.

*Above all, at the end of the year, a new series was created especially for Group 7 cars, with no other category on the track. This was the birth of the Can-Am, with six events scheduled in two months. The Lola T70s will obviously be there with several teams: Penske, with Chevrolet engines and Donohue at the wheel
All American Racers, with a Ford engine for Dan Gurney
Mecom with a Ford engine, then Chevrolet with George Follmer
Epstein with a Chevrolet engine for Paul Hawkins
Surtees with a Chevrolet engine for Surtees and Graham Hill
They would face the Chaparral of Phil Hill and Jim Hall and the 'kiwis' McLaren and Amon in their McLaren Mk1Bs, both equipped with Chevrolet engines.
Surtees only finished three times, but each time he was the winner, at Mont-Tremblant for the inaugural round and then at Riverside and Spring Valley for the last two rounds. With this result, he won the first Can-Am series title, which was also the first official title for a Lola T70, Dan Gurney having also won the Bridgehampton round and Donohue the Mosport round.*



The Lola T70 MkIII arrives

The year 1967 also brought new developments for the Lola T70. But this time things were stepped up a gear with the MkIII. Broadley was actually faced with a dilemma. While Group 7 was enjoying success in the United States with the Can-Am series, in England, racing was banned, mainly because of the growing popularity of this series, which could overshadow F1.

To avoid losing out on opportunities, he therefore created a Lola T70 MkIII that would have several strings to its bow with two distinct versions. The base was modified and the suspension and running gear were revised in relation to the MkII to accommodate wider wheels and bigger brakes. Above all, a new closed body with roof and windscreen is proposed, which is interchangeable with the open body already seen on the two previous versions. The closed version, designed with Tony Southgate and tested in a wind tunnel, considerably reduces drag and the high rear guarantees good stability at high speeds.



Thus equipped, the Lola T70 MkIII can race in Group 6 and, when the 50 cars have been completed, in Group 4. The endurance world championship and its flagship race, the 24 Hours of Le Mans, are thus targeted!

Most of the cars are entered with 5.7 litre Chevrolet engines, but it will be a while before they make their mark in the World Endurance Championship, where the Ferrari and Ford MkIVs are still the queens of the track... and where the GT40s, also accepted in Group 4 because of their large production run. The only result that will count towards the championship will be Hawkins and Epstein's 4th place in the Spa 1000 km.

The Lola T70 MkIII will also enable Lola to return to the 24 Hours of Le Mans, with a factory programme! In fact, it is Aston Martin that wants to make a comeback and battle it out with Ford and Ferrari. The brand is developing a new V8 and will rely on Team Surtees to bring this project to fruition. The problem is that the Lola T70 MkIII, with this engine, is restricted to Group 6. What's more, the engine is still in development and the adventure comes to an abrupt end with two retirements at Le Mans, which already spells the end of the programme.

In open version, the Lola T70 MkIII (and the MkII for that matter) continue to animate the American grids, particularly in USRRC where they always shine.

The end of 1967 brings its share of changes on the regulatory side. Thus, for 1968, Group 6 would be limited to just 3 litres, while Group 4, the sports car category, would require 50 cars and a 5-litre limit. However, Broadley negotiated well and the Lola T70s would be able to race in Group 4 despite the fact that this version had not yet been produced in sufficient numbers. Nevertheless, the announcement led to the cancellation of many orders.

Lola stopped developing the T70 in earnest as its replacement, the T160, arrived on the scene and was aiming for the Can-Am championship. In sprint races, the Lola T70 was still competitive. But when it came to the world championship, the 5-litre Chevrolet engine was too unreliable and Lola scored just one small point.



The Lola T70 MkIIIB: 'this is a revolution'

Despite this somewhat dark transitional year, the T70 came back with a vengeance with the MkIIIB presented at the Racing Car Show in December 1968. The tour de force was enormous.

In fact, this new version is no longer an evolution. The MkIIIB is an all-aluminium monocoque and is not derived from the MkIII but rather from the T160. The bodywork has also been revised to preserve the high-speed stability that made the previous version so popular, while generating more downforce. Made entirely of fibre, it is particularly noticeable with its very low front end featuring four Perspex headlights instead of the previous two. On the engine side, the 5-litre Chevrolet V8 is still used, but it is now fuel-injected and the Hewland gearbox has five gears.

In fact, it is a new car. But Eric Broadley will succeed in arguing his case well enough for the Lola T70 MkIIIB to be seen by the sporting authorities as an evolution of the MkIII. In fact, the number of cars produced is sufficient for the car to be eligible for the Sports category, the number of which has been reduced to 25 cars instead of 50. With Surtees having switched to Formula 5000, there is no longer really a semi-works team to enter the car, which will make its debut with Penske-Sunoco and Sportscars Unlimited Switzerland at the Daytona 24 Hours. In fact, this first round of the championship 'only' featured Porsche 908s (the 917s were not yet approved) and no Ferraris. And it was Donohue and Parsons' Lola T70 MKIIIB Sunoco that won, ahead of Leslie and Motschenbacher's "old" MkIII.



This success was the perfect start to the season and orders poured in! Although the results are not there at Sebring, the Lola T70 MkIIIBs are well represented in the British sports car championship where they are performing well. In the championship, at Brand Hatch, Monza, Spa and the Nürburgring, the new cars are content with places of honour, while the Porsche 908s are unbeatable... until the 917s find the right settings.

Before these races, at the Le Mans 24-hour tests, it was Lola Cars who entered a car for Paul Hawkins, who took a fine 3rd place. Several teams were preparing to tackle the Le Mans classic but the adventure was to be cut short. First of all, Paul Hawkins was killed at the Tourist Trophy. Then Penske, who was due to make the trip, had his equipment stolen. In the end, only the Scuderia Filipinetti car, entered for Bonnier and Gregory, took the start (from a disappointing 11th place) before retiring at 3:15 in the morning following engine failure.



The same car would make up for it by achieving the best result of the year in the championship, during the final round in Austria, when Bonnier and Müller clinched 2nd place, enabling Lola to finish ahead of Ferrari and Matra and take 3rd place in the constructors' championship.

The Lola T70 MkIIIB was not accepted in Can-Am but shone at the end of the year on the South African tour with three victories (including a one-two) and two other podium finishes.

The Lola T70 MkIIIBs were again entered in the world championship in 1970, with the last cars being manufactured in January. But that year, the Porsche 917 and Ferrari 512 were finally up to speed and Lola stopped development, contenting itself with supplying parts.

At the 24 Hours of Le Mans, the V.D.S Racing Team entered a car for Pilette and Gosselin, who only started 28th and retired after 10 hours.

A few victories and podium places were recorded in minor races at the end of the year, but also in 1971. The Belgians would try their luck again at the 24 Hours of Le Mans that year, but would still not see the finish.

The career of the Lola T70 MkIIIB was then limited to a few national races, particularly in France, but they would not be seen at the top again... until a few years later!



Today, the Lola T70 is enjoying a second, very active life in historic races.

They are the centrepiece of sports car events such as Classic Endurance Racing and the Masters races. Its lines remain an unmistakable signature and it delivers high performance. It is a very popular choice with the fastest drivers.

Our car: SL71/23 was delivered new in March 1966 to Phil Scragg in the form of a T70 spider MkII, equipped with a Ford V8 289 cid (4.7 litre) engine. Entered in hill climbs in the British RAC championship, it was an immediate success, winning at Craigantlet in

Northern Ireland and at Prescott, Phil winning his class twelve times out of thirteen starts that year.

In 1967, SL71/23 underwent a profound transformation by Williams and Pritchard, receiving a unique ultralight spider body with profiled wings, as well as modifications to the chassis and suspension by Felday Engineering. In this new configuration, Scragg again dominated his category from 1967 to 1969, accumulating 36 victories in 40 races, with notable successes at Prescott (1967) and Scarborough (1968). In 1970, the car passed into the hands of Tony Harrison, who in turn won several victories, notably at the RAC events at Perton and Blackpool.

Subsequently, SL71/23 had several owners, including David Preece and Terry Smith, the latter fitting it with a 5-litre Chevrolet V8 engine and a Mk IIIB coupe body in 1986. After being in the possession of French collector Yvan Mahé, it was acquired in 1998 by Dennis Galland, who continues to enter our car in European historic races. It changes hands again in France, and will be fully restored on a new chassis to its current configuration as a Lola T70 MK III, original chassis deliver by side.

