

Lotus 22-Lotus 23 : même combat

Par Louis MAULINI



Lotus 23



D'abord, pourquoi vouloir rénover ou créer des voitures et des Lotus plus particulièrement ?

A la première question, je répondrais qu'avec les personnes que je côtoie assez souvent et qui sont des fous d'automobiles, il est difficile de ne pas répondre par l'affirmative quand ils proposent de voir une «épave» à retaper.

A la deuxième question, je n'aime pas plus une Lotus qu'une autre marque du même type, mais ayant déjà trois modèles de cette marque, je me suis dit qu'il serait sympa de prolonger les rapports avec des gens qui connaissent bien et adorent ce constructeur.

Et là, mes deux mentors s'appellent tous les deux «Perrin». Le premier, Eric, qui connaît très bien cette marque, possède une Seven et me décharge beaucoup pour trouver les contacts, les résultats et recherche les archives de ces autos.

Le deuxième Perrin, Jean-Jacques, ancien constructeur de «bâtiment» est tombé dans la soupe de la voiture ancienne à un âge respectable, exécute les $\frac{3}{4}$ du travail de rénovation pour les véhicules dénichés si possible chez des gens que l'on connaît et pas dans des magazines. Il est clair que sans ce genre de copains je ne m'aventurerais pas dans ces travaux, surtout que mon enthousiasme est proportionnel à la vitesse de la rénovation...

LOTUS 23

Vue cette voiture chez notre ami Hans Markus HUBER lors d'une visite de son garage dans lequel quelques voitures intéressantes (F3 Techno, F2 March, Lotus Europe, Formule 3000...) nous sont présentées à Georges Pouponnot, Eric Perrin, Jean-Louis Klein et moi-même ; c'était début 2008.

Lotus 22-Lotus 23 : même combat suite

Puis sur un lift, une Lotus 23, enfin un fantôme, soit disant prête à être remontée, carrosserie neuve, moteur rénové, etc, etc... mais apparemment avec toutes les pièces. Depuis les organisations des trophées Historiques de Lignièrès, les Lotus 23 m'ont toujours tapé dans l'œil avec leur moteur puissant et leur bonne «bouille». Après discussion du prix qui me semblait beaucoup trop élevé au départ, nous sommes tombés d'accord et je suis allé chercher cette auto et les pièces à Berne avec Jean-Jacques en juin 2008.

J'ai fixé un délai à ce dernier pour que le véhicule soit présentable avant Noël, délai tenu bien que de nombreuses finitions soient à faire en début d'année 2009. Entre-temps et avec son aide, j'ai commandé aux Etats-Unis les pièces et les roues manquantes. Le moteur était lui contrôlé chez Kekhes. C'est là où la chatte a mal aux pieds. En effet, le moteur avait bien été rénové mais loin des standards de la profession. Mais tout s'est arrangé avec le vendeur et ce moulin marche d'enfer.

C'est au mois d'avril que le véhicule roulait dans la cour et quelques détails étaient à régler. Le 1er mai, Nicolas et moi avons fait rouler cette voiture en circuit à Magny Cours sur deux jours. Elle accélérât super bien jusqu'à 6500 tours, freinât super et tenait très bien la route. Ce véhicule a ensuite participé au mémorial en côte de Grône-Loye et du Marchairuz

LOTUS 22

Celle-ci a une histoire, de mon côté, beaucoup plus courte puisque en cours de rénovation.

Ce bolide traînait dans le sous-sol de Jean-Louis Klein depuis une quinzaine d'années. Il avait été démonté par son fils Florian, les pièces remplissaient des étagères en caisses, deux moteurs, deux boîtes et une carrosserie reposaient sur le sol.

Eric Perrin, encore lui, connaissait l'existence de ce véhicule. Jean-Louis qui n'était plus motivé pour le reconstituer, cela m'arrivera un jour, a fixé son prix qui m'a tout de suite semblé être très honnête. Dès lors, et comme pour la 23, j'ai convoqué Jean-Jacques Perrin qui m'a confirmé que le challenge lui plaisait et qu'il était d'accord de s'en occuper.

Toutes ces tractations se sont déroulées au printemps 2009 et j'ai à nouveau fixé un délai au réparateur (non pas réformateur) pour que le gros du travail soit terminé pour la fin de l'année. Pari presque tenu, seule la carrosserie n'est pas terminée.

Cette Lotus 22, formule junior avec moteur 1100 cm³ et boîte Renault est renommée en fait en Formule 1 de 1962, c'est-à-dire avec un moteur 1500 cm³ et boîte Hewland 5 vitesses. Fausse Formule 1 pour compléter les plateaux maigres de l'époque. Joseph Siffert a d'ailleurs couru sur ce type de véhicule. Le type de rénovation a plus ou moins été dicté par Jean-Louis qui avait acheté ce moteur neuf et la boîte dans ce but.

Sur cette auto, il y eut un gros travail de fait sur le châssis tubulaire qui avait certainement vu plusieurs fois des glissières de près, un châssis qui appartenait à l'Ecurie de France.

Eric recherche d'ailleurs les éléments qui lui permettent d'écrire l'histoire de ce châssis.

Lotus 22-Lotus 23 : même combat *suite*

A l'heure actuelle la carrosserie est en cours de pose, toute la mécanique, l'électricité, la tuyauterie sont en place. La mise en marche aura lieu courant janvier, comme la peinture et j'espère qu'elle roule ces prochaines semaines.

Le but aurait été de l'inscrire au Monaco historique mais vu le délai pour la création du passeport technique, cela ne sera sûrement pas possible.

Et maintenant LOTUS...

Le but étant de continuer dans la voie

que je me suis fixée, il faudra bien en attaquer une d'ici la fin de l'année. Quel modèle ? J'ai bien le rêve d'une Lotus monocoque mais... et je suis toujours attaché à acquérir un véhicule d'un personnage que je connais.

Alors, l'occasion fera le larron et en attendant, je monte une maquette Tamyia d'une ... LOTUS 49.

Bonne année à tous et merci à tous ceux qui travaillent pour que cette passion reste intacte et possible...

Louis



Lotus 22

