

Lotus 25

TEAM LOTUS



HEPH & MRJACK

LOTUS 25 1962-1964

Production totale	7 ex
Classe	Monoplace Formule 1
Carrosserie	Fibre de verre sur châssis monocoque aluminium
Plate-forme commune	Nouvelle

Motorisations

Motorisation	Coventry Climax FWMV V8, 1497cc 190-200ch, carburateurs Weber puis injection
Transmission	ZF 5DS6 5 vitesses, aux roues arrières

Dimensions

Longueur	3556 mm
Largeur	1625 mm
Hauteur	787 mm
Poids	451 kg

Palmarès

Courses disputées : 101
Victoires : 13
Pole positions : 16
Meilleurs tours : 14
Abandons, disqualifications, non qualifications : 42
Points : 140

Ainsi la légende est née, tout comme son héros : Jim Clark

LOTUS 25



L'ingénieur Colin Chapman, prolifique directeur de l'écurie Lotus, conçut pour la saison 1962 une voiture à châssis tubulaire, propulsée par le nouveau moteur V8 Coventry Climax FWMV : la Lotus 24. Parallèlement à ce projet "classique", Chapman préparait une des révolutions qui ont fait sa légende : une nouvelle structure de construction permettant de réduire le poids de la voiture (leitmotiv de l'ingénieur) et d'augmenter la rigidité de l'ensemble moteur-châssis. Le véhicule était organisé en "baignoire" autour du pilote, les "organes" tels que les réservoirs d'essence étaient répartis le long du cockpit. Cette voiture révolutionnaire, ce sera la Lotus 25.

Elle est souvent présentée comme la première voiture monocoque de l'histoire de la compétition automobile. Ce n'est cependant pas tout à fait exact. Dès 1915 Harry Blood engagea une voiture monocoque en aluminium à Indianapolis. Gabriel Voisin, huit ans plus tard, disputa le grand prix de France au volant d'une voiture bénéficiant de la même technologie. En F1, on trouve dès 1955 une voiture semi-monocoque au sein de l'équipe BRM. À noter que Colin Chapman avait eu cette idée en mettant au point un châssis poutre pour la Lotus Elan.

La Lotus 25 sera utilisée par le Team Lotus au cours des saisons 1962 et 1963, ainsi que pour le début de la saison 1964. La saison 1962 sera mitigée : la voiture est

incontestablement rapide mais très peu fiable : 6 abandons sur 13 grand prix...Mais 30 points marqués par Jim Clark, avec 3 victoires, 6 pole positions et 5 meilleurs tours. La saison 1963 sera celle de la consécration pour le pilote fétiche de l'écurie britannique avec le titre pilote : 54 points, 7 victoires, 7 pole positions et 6 meilleurs tours. Le début de saison 1964 verra Jim Clark continuer sur sa lancée : 3 victoires, 3 pole positions et 2 meilleurs tours, le tout en 5 courses! Cependant la Lotus 33 qui la remplaça n'atteint un niveau de fiabilité suffisant qu'en fin de saison, et le flamboyant écossais ne terminera que troisième du championnat. En parallèle, l'équipe de Reg Parnell fera courir Chris Amon et Mike Hailwood au volant de Lotus 25 à moteur BRM, sans grand succès (3 points en 9 courses). Ce même schéma sera reconduit en 1965, le team Lotus utilisant encore la 25 ponctuellement pour des gloires locales, quand Reg Parnell poursuit l'exploitation de la voiture, la confiant à Richard Attwood, Innes Ireland, Chris Amon, Mike Hailwood et Tony Maggs, qui marqueront 2 maigres points...En 1966, la même structure fera courir Mike Spence et Phil Hill : 4 points...Pour son ultime saison, la vieillissante 25 ne permettra pas à ses pilotes (Piers Courage et Chris Irwin) de marquer le moindre point...Mais sa dernière course en compétition se soldera par une inespérée 7e place ! Belle fin pour un modèle mythique, qui aura révolutionné la F1.