



Bereits im Jahr 1958 gründete Eric Broadley mit seinem Cousin Graham die Rennwagenschmiede „Lola“ In Byfleet(Surrey). Woher der Markenname „Lola“ stammt, lässt sich nicht mehr mit Sicherheit sagen, es wird aber vermutet, daß der Song „Whatever Lola wants, Lola gets“ die Cousins beim Bau des ersten Rennwagen inspirierte. Sehr schnell entwickelte sich aus einer Hinterhofwerkstatt einer der größten und langlebigsten Chassishersteller weltweit.



1. Lolafabrik in Bromley

Bereits nach nur drei gebauten Autos (Fahrgestellnummer BY) erfolgte der 1. Umzug nach Bromley. Hier entstanden noch ca. 44 „MK1“ benannte Specials (Fahrgestellnummer BR), bevor dann im Jahr 1960 mit dem MK2 ein Formelchassis für die Formel Junior gebaut wurde. Mitte der 60er erfolgte der Umzug nach Slough (Fahrgestellnummer SL), bevor dann Ende 1970 der Umzug nach Huntington(HU) erfolgte.

In der Folgezeit gab es kaum eine Rennserie, in deren Starterfeld keine Lola vertreten war: Von der Formel Junior bis zur Formel 1, von den 2-Liter Sportscars bis zur CanAm – überall konnten sowohl Profis, wie auch Amateure auf das Know-How von Lola vertrauen. Die Konstruktionen waren zwar nie so innovativ wie die der Dauerrivalen Colin Chapman oder Enzo Ferrari, aber dafür sehr solide und robust. Broadley schaffte es auch, nie Strassenautos bauen zu müssen. Durch die große Angebotspalette trug sich der Chassisverkauf selbst. Außer in den Anfangstagen wurden nie Motoren oder Getriebe hergestellt oder getunt. Bei den Getrieben arbeitete man aber sehr eng mit Hewland zusammen.

1971 erfolgte der Umzug von Slough nach Huntington (von da an bekamen alle Fahrzeuge das „HU“ in der Fahrgestellnummer). Nun waren die Kapazitäten vorhanden, um in die von VW Motorsport ausgelobte „Formel Super Vau“ einzusteigen. Der junge John Barnard (später Konstrukteur bei McLaren+Ferrari) hatte die Aufgabe, ein dem Reglement entsprechendes Chassis zu bauen. Von VW mußte der Boxermotor, Getriebe, Bremsen und die Radaufnahmen stammen. Barnard entschied sich für einen Gitterrohrrahmen. Das Model „T250“ war geboren.



Hier in den Farben der Ecurie Bonnier, gefahren vom Schweden Gregor Kronegard.

Amerika war über den umtriebigen Importeur Carl Haas schon immer ein wichtiges Absatzland für Lola. Da die Formel Super Vau eine weltweit ausgeschriebene Serie war, war dies natürlich für die Chassishersteller sehr interessant – wenn man erfolgreich war!

1971 und 72 war in Amerika Bill Scott auf seinem Royale in der Endabrechnung nicht zu schlagen, aber mit Gregor Kronegard und Elliott Forbes-Robinson waren die Lolas für etliche Laufsiege gut. Kronegard fuhr 1971 parallel im europäischen „Gold-Pokal“ und wurde Zweiter hinter Erich Breinsberg auf Kaimann.

Nach 62 gebauten T250/252 folgte 1973 die T320 – jetzt mit modernem Alu-Monocoque. Freddie „Graf“ Kottulinsky wurde in der Endabrechnung des europäischen Castrol-Pokales Dritter hinter den Kaimännern Kennerth Persson und Helmuth Koinigg. In Amerika waren am Saisonende sechs Lolas unter den besten zehn.

1974 gewann Freddie Kottulinsky mit 5 (von 8) Laufsiegen den europäischen Gold-Pokal, während in USA Elliott Forbes-Robinson für Lola die SCCA-Meisterschaft gewann. Das Alu-Monocoque setzte sich gegen die Rohrrahmenkonstruktionen so langsam durch. Die Vorherrschaft der Kaimänner des Kurt Bergmann begann zu bröckeln.



Graf Freddie mit seiner 74er Lola T322, aerodynamisch mit Seitenkästen der Fa. ATS aufgerüstet.

Erst ab 1975 wurden vom Reglement Flügel erlaubt. Mit einer ATS Lola T324 gewann der Finne Miko Kozarowitzki den Gold Pokal:



Im August 75 fuhr der Sieger Manfred Schurti (Lola T324) die schnellste Runde unter der Nürburg mit einer 8:12,2 min. Nicht schlecht für ca. 140 PS aus dem luftgekühlten Typ4-1,7 l-Basismotor und nur 4 Gänge.

Im Mai 1975 wurde von Lola das 1000. Chassis ausgeliefert. (Ein T340 Formel Ford)

1977 war dann das Lola-Jahr schlechthin in der Formel Super Vau; Arie Luyendyk gewann die Europa-meisterschaft vor Axel Plankenhorn. Allerdings erst nach hartem Kampf mit den finnischen VeeMax. Unter den ersten Zehn in der Endabrechnung waren 6 Lolas und 4 VeeMaxe.

1978 folgte dann die nächste Evolutionsstufe: VW erlaubte den Einsatz des wassergekühlten 1,6 l Motor aus dem Golf. Tuner wie Spiess, Heidegger, Jagtlund oder Sorg brachten diese Motoren bis auf ca. 190 PS. Von Lola kam nach 99 gebauten Chassis der T32X-Serie die neu entwickelte T620 heraus. Wiederum mit Alu-Monocoque, aber völlig verändertem Design. Musste doch jetzt ein Wasserkühler im Frontspoiler untergebracht werden. Das Chassis war baugleich zur parallel erhältlichen Formel3 T670. Entwickelt von Mike Blanchet und einem gewissen Nigel Mansell als Testfahrer.

