

Auta lotosu

Tip: Pro orientační překlad anglických internetových stránek do češtiny můžete zkusit [Překladač Britanik](#).

Auta lotosu je britský výrobce sportů a závodní auta založená u Hethel, Norfolk, Anglie. Společnost navrhuje a staví závody a výrobní automobily lehké váhy a vysokých ovládacích se charakteristik.

Nepřehlédněte: Tato stránka obsahuje strojový překlad textu z anglické encyklopedie Wikipedia. Pokud budo některé pasáže špatně srozumitelné, zkuste se podívat i na text v originále, který najdete pod odkazem [Lotus Cars](#) Překlad byl vytvořen pomocí překladače [Eurotran](#).

Historie

Společnost byla tvořena jako Lotus inženýrství Ltd. inženýrem [Colin Chapman](#), absolvent University vysoká škola Londýn, v roce 1952. První továrna byla ve starých stájích za Railway hotelem v [Hornsey](#). Tým Lotus, který byl odstípnut ze Lotus strojirenství v roce 1954, byl aktivní a soutěživý v Formula jedno proběhnutí od 1958 k 1994 Lotus skupina společností byla tvořena v roce 1959. Toto bylo tvořeno Lotus auta vymezila a Lotus komponent limitovaly které focussed na autě silnice a zákaznické soutěžní automobilové výrobě příslušně. Lotus komponent vymezily se stal Lotus proběhnutím omezeným v roce 1971 ale nově přejmenovanou entitní zastavenou operací v stejném roku.

Společnost se stěhovala do účelové postavené továrny u [Cheshunt](#) v roce 1959 a protože 1966 společnost zabíral moderní továrnu a zařízení silničního testu u Hethel, se blížít k [Wymondham](#). Toto místo je bývalý [Raf Hethe](#) základ a test sledují sekce použití starých přistávací dráha.

Chapman umřel na infarkt v roce 1982, ve věku 54, mít začatý život hostinský je syn a končil [průmyslník](#). multimilionáře v poválečný [Británie](#). Carmaker stavěl desítky tisíců úspěšného proběhnutí a aut silnice a vyhrává rovnici jeden světový šampionát sedmkrát. U doby jeho smrti on byl spojený s [DeLorean](#) skandálem přes použití vládních podpor pro výrobu [De Lorean DMC-12](#) pro kterého Lotus navrhl šasi.



V roce 1986 společnost byla koupena General jede. 27. srpna 1993, GM prodával společnost, za £30 milión, A.C.B.N. držení S.A. [Lucemburska](#), společnost kontrolovaná [italským](#) obchodníkem [Romano Artioli](#), kdo tak vlastnil [Bugatti Automobili Iázně](#). V roce 1996 většinový podíl na Lotus byl prodáván k Perusahaan Otomobil Nasional Bhd ([proton](#)), malajská automobilová společnost vypsána na [Kuala Lumpur burze](#).

Společnost také se chová jako inženýrská poradenská služba, poskytovat technický rozvoj — zvláště [zastavení](#) — pro jiné výrobce auta. Lesser známé Powertrain oddělení je zodpovědné za design a vývoj 4 motor válce shledal v mnoh z GM je [Vauxhall](#), [Opel](#), [Saab](#), a možná některá auta [Saturna](#). To by mělo nicméně být si všiml toho proud Lotu [Elise](#) a [Exige](#) modeluje použití 1.8L VVTL-i I4 od Toyota jde pozdě Celica GT-S a matice XRS.

Společnost je organizována jako Group Lotus, který je rozdělen do Lotus aut a Lotus inženýrství. Opačný k některým pověstem, nejsou tam žádné plány vytvořit Formula jeden tým. Toto více pravděpodobně je kvůli masivním finančnímu požadovanému vstupu přes a nad některým přání společnosti.

Michael Kimberley převzala to jako Acting šéf Executive důstojník společnosti a jeho skupina od května 2006. O současně předseda Executive výbor Lotus skupiny mezinárodní omezený ("LGIL") založil v únoru 2006, s Syeder Zainal Abidin (generální ředitel Proton držení Berhad) a Badrul Feisal (non-výkonný ředitel Proton držení Berhad) LGIL je holdingová společnost Lotus skupiny Plc.

Rovnice jeden

Hlavní článek: [Lotos týmu](#)

Společnost povzbudila jeho zákazníky, aby závodil s jeho auty a sám zadal Formula jeden jako tým v roce 1958 Lotus Formula jedno auto řízené Stirlingem Mossem vyhrálo značka je nejprve Grand Prix v roce 1960 u [Monaka](#)

Lotus 18 vstoupil mořským lupičem [Rob Walker](#). Vynikající úspěch přišel v roce 1963 s Lotus 25, který — s řízením Jima Clarka — vyhrál Lotus jeho první F1 [svět Constructors šampionát](#). Clarkova předčasná smrt — on rozbil Formula dva Lotus 48 v dubnu 1968 po jeho zadní pneumatice povolené v obratu v Hockenheim — byla hrozná rána do týmu a k Formule jeden. On byl dominantní řidič v dominantním autu a pozůstatky nerozdělitelná část Lotu dávných dob. Šampionát toho roku byl vyhrán Clarkovým teammate, [Graham Hill](#).

Lotos je připočítán s výrobou střední-engined nákras populární pro [Indycars](#), vyvíjet první [monocoque](#) Formula šasi, a začlenění motoru a transaxle jako součásti šasi. Lotos byl také mezi průkopníky v Formule 1 v přidávat křídla a formovat undersurface auta vytvořit [downforce](#), také jak první přesunout radiátory na strany ve voze pomáhat aerodynamickém výkonu, a vynalézat aktivní zastavení.

Dokonce po Chapmanově smrti, až do pozdních osmdesátých let, lotos pokračoval být hlavní účastník Formule 1 [Ayrton Senna](#) řídil pro tým od 1985 k 1987, vyhrávat dvakrát v každém roce a dosahovat 17 prvních pozic Nicméně, společností je poslední Formula 1 závod v roce 1994, auta byla už ne soutěživá. Lotos vyhrál úhrn 7 velkých Prix závodů. Během jeho celého života Chapman viděl lotos porazit Ferrariho jako první tým dosáhnout 5 velkého Prix victories, přes Ferrariho mít vyhrál jejich nejprve devět roků dříve.

Rovnice jeden [Constructors je šampionáty](#) (řidičský mistrovský vítěz pro Lotus)

- 1963 ([Jim Clark](#))
- 1965 ([Jim Clark](#))
- 1968 (Graham kopec)
- 1970 ([Jochen Rindt](#))
- 1972 ([Emerson Fittipaldi](#))
- 1973
- 1978 ([Mario Andretti](#))

Lotos modely auta

Předchozí

- [Lotos Mk1](#) - 1948-1948 Austin 7 založeného auta
- [Lotos Mk2](#) - 1949-1950 Ford poháněl auto soudů
- [Lotos Mk3](#) - 1951-1951 750 cc auto rovnice
- [Lotos Mk4](#) - 1952-1952 auto soudů
- [Lotos Mk5](#) - 1952-1952 750 cc auto rovnice - nikdy postavený
- [Lotos 6](#) - 1953-1955 první ' výroba ' závodník - asi 100 postavený
- [Lotos sedm](#) - 1957-1970 klasické otevřené sportovní auto, minimalistický stroj navržený k manévru závodní okruh a nic jinde. Práva k sedm byl prodáván v roce 1973 k [Caterham autům](#), kdo pokračovat produkovat to dnes. Aktualizoval verze tohoto 1957 designu je také vytvořené jinými firmami speciality, včetně Westfielda Sportscars a [Donkervoort](#). Původně číslo sedm byl žádán [Riley-poháněl](#) rovnici 2 auto ale vozidlo byli nikdy dokončeni v jeho původní formě, konečně objevující se místo toho jako [Clairmonte specialita](#), dvoumístný sportovní vůz poháněl Lea-Francis motor.
- [Lotos Mk8](#) - 1954-1954 závodník sportů
- [Lotos devět](#) - 1955-1955 závodník sportů, založený na Eight
- [Lotos deset](#) - 1955-1955 závodník sportů, silnější Eight
- [Lotos jedenáct](#) - 1956-1957 závodník sportů
- [Lotos dvanáct](#) - [rovnice 2](#) a [rovnice 1](#) racecar (1956-1957)
- [Lotos 13](#) - označení ne použity
- [Lotos 14](#) - 1957-1963 první výrobní uliční auto – elita
- [Lotos 15](#) - 1958-1958 závodník sportů – nástupce k jedenáct
- [Lotos 16](#) - 1958-1959 F1/F2 auto umístěný na dvanáct
- [Lotos 17](#) - 1959-1959 sporty aktualizace závodníka 15 – ne úspěšný
- [Lotos 18](#) - 1960-1961 nejprve střední-engined lotos jediné seater – rovnice Junior/F2/F1
- [Lotos 19](#) - 1960-1962 střední-engined závodníka sportů – “Monte Carlo”
- [Lotos 20](#) - 1961-1961 rovnice Junior
- [Lotos 21](#) - 1961-1961 rovnice 1
- [Lotos 22](#) - 1962-1965 rovnice Junior/F3
- [Lotos 23](#) - 1962-1966 malé vysídlení střední-engined závodníka sportů
- [Lotos 24](#) - 1962-1962 rovnice 1
- [Lotos 25](#) - 1962-1964 rovnice 1 mistr světa
- [Lotos 26](#) - 1962-1971 výrobní uliční sportovní auto – originál Elan.
- [Lotos 27](#) - 1963-1963 rovnice Junior
- [Lotos 28](#) - 1963-1966 lotos verze ulice Forda Cortiny/závodníka
- [Lotos 29](#) - 1963-1963 Indy auto - přebrodit blok akcie
- [Lotos 30](#) - 1964-1964 velké vysídlení závodník sportů (přebrodit V8)
- [Lotos 31](#) - 1964-1966 rovnice 3 závodník prostorového rámu
- [Lotos 32](#) - 1964-1965 Monocoque F2 a Tasman podrží závodníka

- [Lotos 33](#) - 1964-1965 rovnice 1 mistr světa
- [Lotos 34](#) - 1964-1964 Indy auto - DOHC brod
- [Lotos 35](#) - 1965-1965 F2/F3/FB
- [Lotos 36](#) - 1965-1968 uliční sportovní auto – “elán”
- [Lotos 37](#) - 1965-1965 jednorázová záležitost sedm s IRS – “tři sedm”
- [Lotos 38](#) - 1965-1965 Indy vyhrávat střední-auto engined
- [Lotos 39](#) - 1965-1966 Tasman podrží auto rovnice
- [Lotos 40](#) - 1965-1965 zlepšený (?) verze 30
- [Lotos 41](#) - 1965-1968 rovnice 3, rovnice 2, rovnice B
- [Lotos 42](#) - 1967-1967 Indy auto – závodil s Fordem V8
- [Lotos 43](#) - 1966-1966 rovnice 1
- [Lotos 44](#) - 1967-1967 rovnice 2
- [Lotos 45](#) - 1966-1974 konvertibilní (kupé sklápěcí střechy) verze “elánu”
- [Lotos 46](#) - 1966-1968 originál Renault-engined [Europa](#)
- [Lotos 47](#) - 1966-1970 závodní verze Europa
- [Lotos 48](#) - 1967-1967 rovnice 2
- [Lotos 49](#) - 1967-1969 rovnice 1 mistr světa
- [Lotos 50](#) - 1967-1974 čtyři-místo “elán + 2” tovární automobil
- [Lotos 51](#) - 1967-1969 brod rovnice
- [Lotos 52](#) - 1968-1968 prototyp “Europa” twincam
- [Lotos 53](#) - 1968-1968 malé vysídlení závodník sportů nikdy se budoval
- [Lotos 54](#) - 1968-1970 série 2 “Europa” tovární automobil.
- [Lotos 55](#) - 1968-1968 F3
- [Lotos 56](#) - 1968-1971 Indy turbínový klín/F1 turbína (56B)
- [Lotos 57](#) - 1968-1968 F2 navrhne studium
- [Lotos 58](#) - 1968-1968 F1 navrhne studium
- [Lotos 59](#) - 1969-1970 F2/F3/brod rovnice
- [Lotos 60](#) - 1970-1973 velmi modifikoval verzi sedm – AKA sedm S4
- [Lotos 61](#) - 1969-1969 rovnice klín brodu
- [Lotos 62](#) - 1969-1969 (prototypní Europa závodník)
- [Lotos 63](#) - 1969-1969 4-kolo řídit F1
- [Lotos 64](#) - 1969-1969 4-kolo řídit Indy auta – nesoutěžil
- [Lotos 65](#) - 1969-1971 (“Federalized” Europa S2)
- [Lotos 66](#) - označení ne použitý
- [Lotos 67](#) - 1970-1970 navrhoval Tasman pohárové auto – nikdy postavený
- [Lotos 68](#) - 1969-1969 F5000 prototyp
- [Lotos 69](#) - 1970-1970 F2/F3/brod rovnice
- [Lotos 70](#) - 1970-1970 F5000/rovnice
- [Lotos 71](#) - Undisclosed navrhnout studium
- [Lotos 72](#) - 1970-1972 rovnice 1 mistr světa
- [Lotos 73](#) - 1972-1973 F3
- [Lotos 74](#) - 1971-1975 Europa stejná vačka tovární automobily
- [Lotos 75](#) - 1974-1982 přepych 4 usadit GT – “elita II”
- [Lotos 76](#) - 1975-1982 Fastback verze Elite II – “Éclat S1” – také 1974 F1
- [Lotos 77](#) - 1976-1976 F1
- [Lotos 78](#) - 1977-1978 F1 země způsobí auto
- [Lotos 79](#) - 1978-1979 rovnice 1 mistr světa – také ulice GT “Esprit” (1975-1980)
- [Lotos 80](#) - 1979-1979 F1
- [Lotos 81](#) - 1980-1981 F1 – označení také používalo pro Sunbeam Talbot shromáždí auto
- [Lotos 82](#) - 1982-aktuální Turbo Esprit ulice GT auto
- [Lotos 83](#) - 1980-1980 elitní série 2
- [Lotos 84](#) - 1980-1982 Éclat série 2
- [Lotos 85](#) - 1980-1987 Esprit série 3
- [Lotos 86](#) - 1980-1983 F1 dvojí šasi – nikdy závodil
- [Lotos 87](#) - 1980-1982 F1
- [Lotos 88](#) - 1981-1981 F1 dvojí auto šasi – zakázaný
- [Lotos 89](#) - 1982-1992 [Excel lotosu](#) GT – re-navrhovaný Éclat
- [Lotos 90](#) - Unreleased elán/Toyota
- [Lotos 91](#) - 1982-1982 F1
- [Lotos 92](#) - 1983-1983 F1
- [93T lotosu](#) - 1983-1983 F1 Turbo
- [94T lotosu](#) - 1983-1983 F1 Turbo
- [95T lotosu](#) - 1984-1984 F1 Turbo
- [96T lotosu](#) - 1984-1984 Indy automobilový projekt – opuštěný
- [97T lotosu](#) - 1985-1986 F1 Turbo
- [98T lotosu](#) - 1986-1987 F1 Turbo

- [99T lotosu](#) - 1987-1987 F1 Turbo – poslední lotos F1 vítěz
- [100T lotosu](#) - 1988-1988 F1 Turbo
- [Lotos M100](#) - 1989-1995 přední-pohon konvertibilní "elán"
- [Lotos 101](#) - 1989-1989 F1
- [Lotos 102](#) - 1990-1991 F1
- [Lotos 103](#) - 1990-1990 F1 – ne produkoval
- [Lotos 105](#) - 1990-1990 závodit s X180R IMSA Supercars řidiči Champ doktor Bundy
- [Lotos 106](#) - 1991-1991 X180R roadgoing homologation specialitu
- [Lotos 107](#) - 1992-1994 F1
- [Lotos 108](#) - 1992 - 1992 [kolo](#) ridden [Chris Boardman](#) vyhrát zlatou medaili u [1992 Barcelona olympijských her](#), také známý jako "LotusSport stíhací kolo".
- [Lotos 109](#) - 1994-1994 F1 – poslední lotos F1 auto.
- [Lotos 110](#) - výrobní verze typu 108 kola
- [Lotos 111](#) - lotos Elise
- [Lotos 112](#) - finální částečný F1 design, dostal jak daleko jak monocoque vyskočí
- [Lotos 113](#) - číslo ne přidělený
- [Lotos 114](#) - 1995-1995
- [Lotos 115](#) - 1997-1998 – lotos GT závodit s autem, aka lotos Elise GT1
- [Lotos 116](#) - Vauxhall [VX220](#) / Opel Speedster, spolupráce s GM '[psát 116](#) ' fóra
- [Lotos 117](#) - lotos Elise Mk2
- [Lotos 118](#) - lotos M250. 2 seater auto pojetí. Odhalený na podzim 1999 jak střední-rozsahové sportovní auto, projekt byl zrušen v roce 2001.
- [Lotos 119](#) - Soapbox auto derby Light vozidlo ven uhlíku a hliník, brzdí disky, bez motoru, postavený pro závod festivalu rychlosti Goodwood
- [Lotos 120](#) - 1998 Elise V6 kód jmenoval M120 byl nikdy produkován
- [Lotos 121](#) - 2006 Europa S
- [Lotos Carlton](#) - 1990-1992 ladil verzi standardního Vauxhall salónu (označil lotos 104).
- [Excel lotosu](#) - 1985-1992 aktualizoval elitu se Toyota pojezdovým ústrojím. 2159 vyniká byl dělán.
- [Lotos Eclat](#) - (1975-1982) Fastback verze elity. Zadní střecha řada elity byla se svažoval do sportovního fastback.
- [Elita lotosu](#) - popisuje dvě auta, jeden krajní-lehké dvousedadlové kupé produkovalo od 1957 k 1962, jeden hranatý 3-palubní jícen dveří se zadním kostěným šasi produkoval od 1974 k 1982.
- [Elán lotosu](#) - sportovní vůz malého světla, který používal lotos-ocel obchodní známky páteřní rám, spojený s tělem skleněného vlákna. Toto auto bylo inspirace designu pro 1990 [Mazda MX-5](#) / Miata.
- Lotus Elan M100 - druhé auto, které vystupovalo pod Elan jménem, povolený v roce 1989. To byla technická cesta de síla ale jeden to také se vzpíralo Lotus ' výkon přes lehkou váhu ' tradice, k jeho škodě. Myšlenka na přední stranu-řídít Lotus, hnany japonským turbo-přepřítovaný motor, bylo odvážné pojetí a jeho cornering výkon byl nepopiratelný. Ale zacházení bylo záporně se vyrovnal originálu Elan nějakým Lotus loyalists a jeho relativně vysoká cena (vs., např., Mazda MX-5) znamenal, že to nebylo úspěch prodeje.
- [Lotos Europa](#) - 1966-1975 střední-motorové sportovní auto.
- [Lotos Esprit](#) - střední-engined sportovní auto, zahajoval v časných sedmdesátých letech. Esprit šokoval mnoho u jeho startu; jeho geometrický, laser-linky řezu vypadaly daleko futurističtější než něco na cestě — nebo na kinové obrazovce, vlastně. To bylo stylizované italským návrhářem [Giorgetto Giugiaro](#). Esprit začínal světlem, 4-design válce, který procházel několika iteracemi turbo-účtovat si a elektronické aktualizace, předtím, než konečně je nahrazený velmi-urychlil V8. Poslední lotos Esprit vytiskl produkční linku na [20 únoru 2004](#), po 28 letech ve výrobě. Úhrn 10,675 Esprits byl stavěn od té doby, co představení začínalo v roce 1976.
- [Lotos M250](#) - (2000) auto pojetí, které nikdy dosáhlo výroby

Proud

- Lotus Elise - Elise včlení mnoho inovací inženýrství, takový jako vytlačování hliníku rám a složené tělo se loupou. Elise také plodila několik závodních variant, včetně exotická omezená série volala [340R](#), který má otevřený-tělesné designové echo známý Seven. Elise byla nedávno představena do USA, s [Toyota motorem](#), aby prošel kolem přísných amerických emisí práva. 1ZZ a 2ZZ Toyota motory používali má Lotus ECU s jejich vlastním palivovým mapováním. Také vidět příbuzný [Tesla sportovní vůz](#) dole.
- [Lotos Eco Elise](#) je verze jeho klasického sportovního auta, které včlení [sluneční kolektory](#) do střechy vyrobené z [konopí](#), zatímco také zaměstná přirozené materiály v těle a vnitřek auta.
- [Lotos Exige](#) - verze lotosu Elise s přebudovaným tělem poskytovat další downforce (100 lb u 100 mph). Dále, po Elise balíček sportu a Hardtop volby jsou standardní na Exige. Auto je ulice legální a základ 2006 modelu bylo dostupné v USA za \$50,990. Lotos aktualizoval Exige s přeplňovaný Exige S v roce 2007.
- [Lotos Exige S](#) - Exige s motorem s kompresorem poskytovat 220 hp. Non-S Exige a Elise má 190 hp

(140 kW).

- Lotus Europa S - Grand Tourer (GT) - inspirovaný dvousedadlový automobil je prohlášen k nabídce více upmarket sportscar zážitek, ačkoli to je založené na stejném šasi jak Elise a Exige, limitoval ubytování a praktickou záležitost. Síla přijde z Lotus-ladil variantu turbocharged čtyři-motor válce, který pohání VX220. Europa byl kritizovaný v motoristickém tisku pro bytí drahý a pro chybné vybavení a praktická záležitost se vyrovnali soupeřům jako [Porsche Cayman](#).
- [Lotos Evora](#) vypustil 22. červenec, 2008. Kód pojmenovaný Project orel během vývoje. 2 + 2 sportovní auto s střední se zvyšoval, příčný 3.5 litrový V6 motor.
- [Lotos 2-jedenáct](#) vážení jen 670 kg (1,500 lb) a s 252 bhp (188 kW) lotos 2-jedenáct může sprint od 0-60 v 3.8 podporuje a má plnou rychlost 155 mph (249 km/h). Zamýšlený jako dráhové denní auto to stojí £39,995 ale pro další £1,100 lotos bude dělat auto úplně silnice legální.
- [Lotos Exige 265E](#) je experimentální Bioethanol auto.

Projekty podniknuté Lotus inženýrstvím

Lotus inženýrství vymezilo, je [odnož](#) Lotus aut, která auta inženýra pro společnosti třetí osoby. Příklady jsou ukazovány tady: -

- [Lotos Cortina](#) — verze lotosu známý [Ford Cortina](#) Mk. I.
- Lotos [Talbot sluneční paprsek](#) — Talbot je horký-vymyslet auto shromáždění brzy ' 80s.
- Vauxhall Lotus Carlton (také Opel Lotus omega, interní jmenný Lotus typ 104) - v té době (časná devadesátá léta) toto byl nejrychlejší dostupný salonní vůz, s plnou rychlostí přes 170 mph (274 km/h).
- [1991](#) Dodge ducha R/T s verzí 2.2 L K-motor auta s 16-ventilová DOHC hlava navržená Lotus s přes 220 hp (160 kW).
- [Vauxhall VX220](#) (také [Opel Speedster](#)) - lotos produkoval a založený na stejném hliníku design šasi jako [lotos Elise](#). Výroba těchto modelů končených v roce [2005](#)
- Lotos navrhl a pomohl s inženýrstvím Tesla Roadster, elektrickým sportovním autem jak studnou jak povolovat některé technologie [Tesla motorům](#) a budovat Roadster u jejich rostliny v [Hethel](#). [\[1\]](#)
- Lotos byl zodpovědný za většinu z designu, vývoj a testování, [LT5](#) DOHC V8 powerplant pro Chevrolet korvetu ZR-1.
- Lotos navržený, se vyvíjel a testoval GM Ecotec motor a jeho varianty.
- Lotos byl zodpovědný za různé stránky [Sinclair C5](#) elektrická trojkolka.
- Lotos byl zodpovědný za kalibraci zastavení [Toyota MR2](#) Mk. Já, [Toyota Supra](#) Mk. II a Mk. III, [Isuzu náměstí](#), [Isuzu popud](#) stejně jako novější Proton modely.
- Lotos byl zodpovědný za vývoj [Campro motoru](#) spolu s Proton, stejně jako jeho ventil proměnné měřit systém, profil Cama měnit (CPS). Nyní dostupný v 1.6-litre a 1.3-litre varianty, Campro motor nyní pohání většinu Proton je novější modely.
- Lotos pracoval na zastavení [Mahindra Scorpio](#) dělat tomu více stáje u vysokých rychlostí.
- Lotos je partnering s [praštit](#) na konstrukci jejich příštího elektrického vozidla, [praštit-X](#), založený na APX vozidlo pojetí.
- Lotos produkoval revidoval Chassis [Isuzu náměstí](#)
- Dodge Ev elektrické vozidlo od Chrysler je založené na lotosu Europa S šasi.

Motory lotosu

- [Lotos-Ford stejná vačka](#)
- [Lotos 900 série](#)
 - [Lotos 907](#)
 - [Lotos 910](#)
 - [Lotos 911](#)
 - [Lotos 912](#)
 - [Lotos 918](#) V8

Inženýrství lotosu

V roce 2000, inženýrství lotosu, Inc. byl založen ve stromě Ann, MI jak to je americké ředitelství.

APX a VVA

Hlavní článek: [Lotos APX](#)

APX (také známý jako "hliníkový výkonový přechod") je [hliník vozidlo pojetí](#) odhalené u 2006 Ženeva automobilov výstavy stavěné na Lotus inženýrství má [všestranná vozidlová architektura](#) (VVA).

Zatímco VVA technologie bude použita ve vytvoření novy střední-engined sportscar pro Lotus auta, APX je v skutečnosti vysoký výkon 7 usadit MPV s čtyři-pohon kola a přední strana se zvyšovali V6 motor ze Lotus strojírenstv je Powertrain divize. Motor byl navržený a se vyvíjel být dostupný jak 2.2 litr N/a 3.0 litr přeplňovaný. Množstv prototypů obou motory existují v plném provozu v množství aut mezka.

Všestranná vozidlová architektura (VVA) je úsilí **lotosem** automobilová zpracovatelská společnost snížit investic potřebované pro produkování jedinečný, specializovaný-prodávát auta sdílením množství obyčejných komponent.

Auta produkovala používat VVA:

- [Lotos APX](#)
- [Lotos Esprit](#) 2009

Vozidla

20. září 2007 Lotus inženýrství pustilo pět ročního stavebního plánu ve kterých nových modelech by bylo vytvořen ve Spojených státech. To také říká, že to tam bude rychlý rozvoj amerického Lotus inženýrství program. Tři nov modely mají být vytvořeny kolem 2010 období roku, 2 + 2 kupé, zbrusu nový Lotus Excel, a samozřejmě 2009 Esprit

Elektrická vozidla

Inženýrství lotosu sestavilo skupinu oddanou kříženci a elektrickým vozidlům.

Lotus plánuje vstoupit do elektrického vozidlového závodu, CEO [Michael Kimberley](#) ukazovala Financial hodir "nejsou překvapení, že vidí elektrický Lotus brzy," on říká, sčítat že verze pojetí mohla debutovat jak brzy jak březen 2009, u Ženeva automobilové výstavy. Lotus je nyní přední strana a centrum v elektřině-aréna auta.

Lotos neodhalil detaily o autě nebo motor ale odhalí, že to bude jít na 300 k 400 míle (640 km) a to opravd dosáhne očekávání bytí jednoho z nejlepších aut na elektrický pohon na světě.

[Lotos](#) se připojil k Jaguar autům a [Caparo](#) na přepychovém hybridním manažerovi projekt sedanu volal "Limo-zelen "-- financovaný britskou vládní technologií tabule strategie. Vozidlo bude sériový zásuvný kříženec.

Tesla jede, pravděpodobný soupeř pro Lotus jestliže jeho plány projdou, také se obrátil k dodavatelům pro čas: všichni-elektrický [sportovní vůz](#).

Další četba

- Gérard (' Jabby ') Crombac, *Colin Chapman: Muž a jeho auta* (Patrick Stephens, Wellingborough, 1986)
- Mike Lawrence, *Colin Chapman: Svěhlavá genialita* (Breedon knihy, Derby, 2002)
- Ian H. Smith, *popis lotosu: 1947-1960 Narození legendy* (republished publikace automobilových závodů, Chiswick, 1972)
- Doug Nye, *popis lotosu: 1961-1971 nárust legendy* (publikace automobilových závodů, Chiswick, 1972)
- Robin četl, *Colin Chapman je lotos: Dávné doby, elita a původy elánu* (Haynes, Sparkford, 1989)
- Anthony Pritchard, *lotos: Všechna auta* (Aston publikace, Bourne konec, 1990)
- Doug Nye, *lotos tématu: 1956-1986* (publikace automobilových závodů, Croydon, 1986)
- Peter Ross, *lotos - dávné doby 1951-54* (tisk kotérie, Luton, 2004)
- Rémy Solnon, *Lotos Esprit - le velké tourisme? l'anglaise* (Vydání Les tiskne Littéraires, 2007)
- Andrew Ferguson, *lotos týmu: Indianapolis roky* (Haynes vydávání 1996) už ne dostupný

Viz též

- [Colin Chapman](#)
- [Raf Hethel](#)
- [Držení protonu Berhad](#)



Externí odkazy

- [Lotos skupiny oficiální místo](#)
- [Muzeum Colina Chapmana a centrum vzdělání](#)
- [Auta lotosu USA](#)
- [Lotos Německo aut](#)
- [Auta lotosu nutí vydání Versatile vozidlové architektuře](#)