

COLLECTION LOTUS



La roue de la vie tourne.
j'ai décidé de me séparer de
plus de 70 années de collection
et de passions Automobile et
diverses !
« L'objet » tant bichonné doit
continuer à vivre entre les
mains de nouveaux passionnés !



Pour fêter le lancement de la
VITRINE INTERNET
de **MES COLLECTIONS**,
je vous offre le
STATUT VIP
jusqu'au 30 juin 2026
Il vous suffit de vous inscrire sur
jcbourseauto.fr


Contact : Jean-Claude ROGER – 06 80 28 60 92
jcbourseauto@gmail.com - www.jcbourseauto.fr

Mise à jour au 8 mai 2026

sous réserve de vente entre temps

COLLECTION LOTUS - AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE


DOSSIER LOTUS
VISITE USINE
ESSAIS
18 PAGES



AUTOMOBILES
SPORTIVES et de PRESTIGE


N° 37 - NOVEMBRE 1992

LOTUS
LES SECRETS DE FABRICATION !



MATCH :
HONDA NSX
NISSAN 300 ZX

.Les nouvelles Alfa 164
.Visite chez Porsche
.Portfolio Ferrari
.Salon de Paris



L3384 - 37 - 35.00 F

SOMMAIRE

AUTOMOBILES SPORTIVES et de PRESTIGE - N° 37 - NOVEMBRE 1992

20
DOSSIER LOTUS

Avec Ferrari, Lotus est le seul constructeur au monde à mener de front la Formule 1 et la fabrication de voitures de série (... de petite série). Visite guidée dans l'un des sanctuaires du sport automobile et essai de la dernière Esprit Turbo SE.
Par Michel Leroux.



44
RETOUR SUR PARIS

C'est l'une des voitures les moins chères du Salon de Paris qui a eu le plus grand succès. Tout tournait autour de la Twingo. Et cela ne fait sans doute que commencer. Nous avons pourtant vu autre chose.
Par Philippe Hazan.



70
HONDA NSX
NISSAN 300 ZX

Le Grand Tourisme à la japonaise. Chez elles, ce sont des reines. Chez nous, des curiosités dont on se méfie car elles font de l'ombre à tout ce qui bouge. En dehors d'un passé, ils ne leur manquent pas grand-chose.
Par Philippe Hazan.



LIGNE GENERALE

	6	Le Journal	
39	Contact : Mercedes 400 E	Contact : Range Rover LSE	84
62	Contact : Les nouvelles Alfa 164	Portfolio Ferrari	86
78	En visite chez ...Porsche	Tentations	94
	96	Sélection Annonces Prestige	



COLLECTION LOTUS - AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE

ESSAI

LOTUS ESPRIT TURBO SE

VOITURE DE SPORT

Texte et photos : Michel Leroux (Pentax)

Je vous ferais grâce du refrain connu "avec Ferrari, Lotus est le seul constructeur de Formule 1 qui fabrique aussi...". Cela, tout le monde le sait. L'Esprit Turbo SE est pourtant championne du monde de l'anonymat en matière de voiture de sport. Pratiquement personne ne la connaît. Avec 122 chevaux/litre, un comportement de monoplace, une conception hyper-sophistiquée, il y en a qui ne savent pas ce qu'ils perdent...



Il est encore quelque chose de la ligne en coin définie par Giugiaro au Salon de Turin 1972, notament cette forme adhérente du pare-brise pratiquement plat (2,8°).



Évidemment, la nouvelle Esprit s'est d'abord un aileron relevable aux bords de fuite agrandis, des ailes arrière plus massives et une lame de spoiler pour accroître la déportance.



... pour déposer... Parole d'homme, pour bloquer le compteur vers 280 km/h, il fallait une poise dose d'optimisme...

U n Lotus jante, cela ne court pas les rues. L'importateur français a insisté pour obtenir cette couleur mais que les permis ne tombent pas des nues ! Avec un peu de malheur, ils se souviennent que la petite Elan SE personnelle de Charles était jaune elle aussi. Demandez à Gérard Crombac, fondateur de Sport-Auto et ami intime du champion écossais, qui de nouveau durant de nombreuses années...

Conçue à l'époque par Giugiaro, l'Esprit, alors équipée d'un deux litres atmosphérique à carter Dellorto en position normale sous forme de prototype utilisant le châssis de l'Europa qui est réglée... Dosage au plus tard, elle s'appelle Esprit Turbo SE (pour Special Equipment) et ressemble toujours au concept d'origine. Fidèle à la ligne d'Anthony Colic Bruce Chapman, l'Esprit conçoit de manière très simple, autour d'un pont rigide 1350 kg ce qui n'est pas spécialement lourd. Bouclonné 2174 cc, l'Esprit une puissance spécifique démentielle : 170 ch à 3900 tr/min, ce petit glorie à un turbo Garrett TB 03 pour de température arceau dénommé "Chargecooler" est destiné de manière à évacuer un transfert maximal de chaleur en

perdant le moins de pression. Il est ainsi possible de "tirer" en 30°C et 6°C la température maxi à l'admission, ce qui favorise pleinement le rendement.

L'installation au volant correspond parfaitement à la définition que l'on peut avoir d'une voiture de sport. Une large portance donne accès à un siège baquet disposé en dessous de la ceinture de caisse. Inutile de stationner trop près des trottoirs, sans rien de ne plus pouvoir sortir ! Les anciennes versions sont aussi une mauvaise impression. L'ergonomie est un handicap déplorable. La place aux coudes mesurée, la direction autrefois en manoeuvres, le repose-pied absent et surtout, le levier de vitesse positionné tellement "en arrière" que non seulement la main droite ne tombait pas naturellement dessus, mais qu'il fallait effectuer une contorsion du poignet pour l'attendre ! Les commandes, lorsqu'elles se recourent, ont parfois du bon. La nouvelle Esprit dispose de 7 cm supplémentaires en hauteur. A cet effet, le genre et 8 cm entre le volant et le siège. Le pont arrière est plus bas sur un tunnel de transmission modifié, et même si le confort de conduite n'engendre toujours pas la mélancolie, il est enfin "dans les normes". Remarque, on ne sait toujours pas où "ranger" son pied gauche, la direction est moins assés que jamais et pour ce qui est de la visibilité latérale, des deux d'extrémités sont encore les bienvenus... Mais l'important n'est pas de se sentir plus à l'aise qu'auparavant ?

Donc, nous voilà installés. Le regard accroche alors des choses très belles. Vraiment. La magnifique planche de bord en loupes d'orme, la finition exceptionnelle qu'on ne retrouve que sur les voitures fabriquées à la main, le cuir épais. Aucune laide de goût fondamentale, pas d'erreurs grossières. C'est incontestablement l'un des habitacles les plus chaleureux qui soient. Le volant (qui semble provenir de la défunte Elan) est parfaitement dessiné, comme il sied à un constructeur de voitures de course connaissant l'importance de ce "détail". On croirait que la route démarre à la base du pare-brise. Il faut sortir les phares pour mieux situer cet appendice totalement occulté par sa pente. Point mort, contact. Coup d'oeil rapide dans le rétro. Le champ de vision arrière, quasi nul sur le modèle précédent, est devenu décent depuis que l'aileron a été relevé. Il est dommage, écartant et décevant qu'une Lotus ne fasse pas un autre bruit que celui-là ! La sonorité d'échappement est rigoureusement nulle, indigne d'une pareille voiture. Fermez la parenthèse. Passez 4000 tours, le turbo décuple la cavalerie. On subit ce qu'il ne s'agit que d'un quatre cylindres, on pense à son rendement, on surveille l'entrée en charge du turbo et l'on dégage ! Quel souffle ! Les 7400 tr/min sont atteints avec une rapidité ahurissante, le bond de l'aiguille du compte-tours à travers le cadran est furtif. On accroche 70 en première, 110 en seconde, 175 en troisième et 220 en quatrième. L'an dernier, sur la "Colin Chapman - Limited Edition", il fallait se méfier à partir de cette vitesse. Trop de portance avant, instabilité arrière, direction s'allégeant, bref le genre "point limite à ne pas dépasser". Parole d'homme, pour bloquer le compteur vers 280 km/h, il fallait une poise dose d'optimisme...

La version actuelle est nettement plus facile à conduire, hormis un sous-virage chronique qui n'a rigoureusement pas changé. Ses réactions sont toujours aussi nerveuses en appui et la motricité du train arrière est éblouissante. Le pilotage s'apparente à celui d'une monoplace, d'autant que l'on est pratiquement assis par terre. Les ordres du volant sont immédiatement retransmis au



COLLECTION LOTUS - AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE



LOTUS ESPRIT TURBO SE

MOTEUR

4 cylindres en ligne en position longitudinale centrale arrière (type 913 SI), incliné à 45°
 2174 cc (88,29 x 76,2 mm)
 Rapport volumétrique 9,0 à 1
 Puissance : 204 ch DIN à 6300 tr/min
 Régime max : 7400 tr/min au régime
 Couple max : 36,1 mkg à 3300 tr/min
 Puissance au litre : 121 ch/l
 Bloc aluminium au traitement au Nikasil, 2 arbres à cames en tête (courroie), 4 soupapes par cylindre. Soupapes d'échappement refroidies au sodium.
 Système Multi en aluminium forgé à carête chromée. Vitréquin 5 paliers.
 Injection électronique cartographique multipoint Delco Electronics.
 Deux injecteurs supplémentaires en amont des papillons principaux de gaz. 1 turbo Garrett TB 03 à contrôle électronique (pression maxi : 0,85 bar).
 Échangeur à eau (Chargécool) abaisse la température d'admission entre 30°C et 60°C. Allumage électronique intégré sans distributeur. Détection de circuits. Catalyseur 3 voies avec sonde lambda.

TRANSMISSION

Boîte 5 vitesses Lotus (origine Renault ZR)
 Embrayage monodisque à sec renforcé à commande hydraulique. Transmission au roues arrière.
 Pas de différentiel autobloquant. Pas de boîte automatique.

CHASSIS

Poutre centrale en acier avec treillis tubulaire recouvrant le moteur. Carrosserie en polyester avec renforts en Kevlar au niveau du toit (procédé de moulage VARI).
 Suspension avant : triangles superposés, combinés ressort- amortisseur et barre anti-roulis.
 Suspension arrière : leviers travaillants et longilignes, jantes de force, combinés ressort-amortisseur. Pas de barre anti-roulis.
 Direction à crémaillère non assistée (3 tours de volant).
 Freins avant : disques ventilés (200 mm).
 Freins arrière : disques pleins (outboard) (274 mm). ABS électronique (série). Pneumatiques (voiture essayée) : Goodyear Eagle en 215/50 ZR 15 avant et 245/50 ZR 16 arrière. Roue de secours en 170/70 R14.
 Freins en alliage léger avec fixation par 5 boulons : 7,15 avant et 8,51 à l'arrière.

DIMENSIONS

Longueur : 4,34 m
 Largeur : 1,86 m
 Hauteur : 1,15 m
 Empattement : 2,43 m
 Voie AVAR : 1,501/55 m
 Poids constructeur : 1205 kg
 Poids tonnage : 1320 kg
 Rapport poids/puissance : 4,9

PERFORMANCES ET CONSUMMATIONS

Vitesse maximale (légalisée) : 258,41 km/h en 5ème.
 Vitesse et régime à la : 20 km/h et 6300 tr/min.
 Accélération (vérifiée)
 400 mètres DA : 17,91
 1000 mètres DA : 24,14
 0 à 100 km/h : 4,96

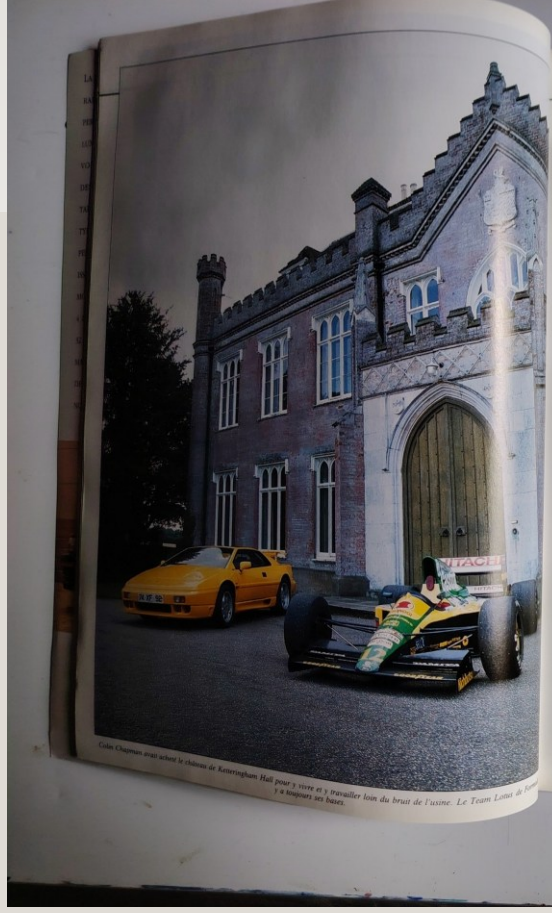
Consommations UTAC : 6,5 l à 90 km/h, 7,9 l à 120 km/h et 15,7 l en cycle urbain. Contenance réservoir : 78 litres.

PRIVILEGE-EQUIPEMENT-OPTIONS

Prix : 593.438 F (10 cv fiscaux).

Équipement de série : Vires électriques - Commande centralisée - Sellerie cuir - 2 rétro extérieurs à réglage électrique - Air conditionné - Tableau de bord en laque d'orme - Tête ouvrant transparent et amovible - Peinture métallique - Pié-équipement aéro avec 4 haut-parleurs.
Pas d'option.

LOTUS-FRANCE, 49 avenue Jean-Jaurès, 92150 Suresnes. Tél. : 47.72.05.78.



EN VISITE CHEZ... LOTUS SE DONNE DU MAL...

Textes : Michel Leroux et Philippe Hazan
 (Photos : Michel Leroux - Pentax)

En 1977, cinq ans avant la mort de Colin Chapman, Lotus allait très mal. Pas l'écurie de Formule 1, non, mais l'usine de voitures particulières. C'est son département Ingénierie qui sauva l'entreprise. Des clients extérieurs furent approchés, des contrats signés, des programmes entrepris. Aujourd'hui, au même titre que Porsche, Lotus Cars possède l'un des bureaux d'études les plus développés du monde...

C'est à Hethel, petit village situé près de Norwich dans le nord-est de l'Angleterre, que sont assemblées les unités de production et de recherches de Lotus Cars Ltd. La construction de l'Elan, qui se faisait à l'usine de Chesham dans le Hertfordshire, y fut transférée en 1966. C'est toujours là que sont construits les voitures de série, dans d'immenses hangars parfaitement équipés, installés sur une base de bombardiers de la dernière guerre avec un taxi-way transformé en piste d'essai sur laquelle les modèles de série sont obligatoirement testés après leur sortie d'usine. C'est là qu'un jour, Colin Chapman posa son zéon et ses espérances.

À deux heures de route, dans le Bedfordshire, les choses prennent une autre dimension. Lotus y possède Millbrook Proving Ground, un gigantesque et ultra-moderne complexe d'essais et d'homologation acheté en 1988 à la division "poids lourds" de General Motors (GM est propriétaire de Lotus Cars depuis 1986), où il est possible de travailler dans le plus grand secret jusqu'à la certification définitive d'une voiture. C'est également là que se trouve le Département Ingénierie fort d'environ 500 personnes. Ce bureau d'études, l'un des plus étendus au monde, fonctionne pour un nombre infini de "clients" extérieurs dont Peugeot, Volvo, Rover, Toyota ou même l'armée britannique pour laquelle l'Idée est de Colin Chapman et Mike Kimberley, actuel patron de Lotus Cars ou il est entré voici 23 ans en provenance de Jaguar. Celui-ci ne cache pas qu'elle leur fut "soufflée" par Porsche.

"C'est leur centre d'études de Weissach et le chiffre d'affaires important réalisé qui nous a donné l'idée, à Colin et à moi-même, de monayer le savoir-faire technologique de l'entreprise. À cette époque, nous cherchions de l'argent frais et cela nous a paru être une excellente opportunité. Nous avons ouvert le département en 1977. Notre premier contrat fut signé en 1980 avec Chrysler pour la Sunbeam-Lotus. Puis, nous avons travaillé avec John Deere-Lexus qui était un ami de Colin. Grâce à lui, Lotus s'est fait connaître auprès des grands constructeurs américains. Aujourd'hui, vous seriez étonné de savoir pour qui nous travaillons !"

À Hethel, la sécurité est omniprésente et il est inutile d'essayer de passer au plus malin. Les deux vigiles disposés en un point névralgique des ateliers sont intraitables et malgré un rendez-vous pris longtemps à l'avance, il faut montrer patte blanche. Mon interlocuteur durant cette visite guidée fut Patrick Peal. Homme élégant et affable, Patrick a passé une quinzaine d'années chez Lotus à l'ingénierie et c'est lui qui fut responsable du programme "suspension active" des 1984. Découvert Hethel en sa compagnie fut un moment privilégié et fort enrichissant. Avant fait le voyage de France en Esprit Turbo SE, je voulais d'abord comprendre le processus de montage de "ma" voiture.

En fait, chaque bâtiment correspond à un type d'opération sauf pour l'Omega qui dispose d'une unité spécifique où elle est entièrement démontée (Opel envoya des Omega 300 24 V toutes neuves 1), puis remontée. En revanche, l'Esprit et l'Excel (un coupé 2+2 à moteur avant non importé en France) sont construits par tranches dans plusieurs ateliers (carrosserie, mécanique, circuit électrique, peinture, finition...). L'assemblage final réunit à lui seul plusieurs corps de métiers. Ce qui revient à dire que pour embrasser le processus de fabrication, il faut parcourir pas mal de kilomètres !



COLLECTION LOTUS - AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE



Leau moulé en carrosserie par injection de résine synthétique sous vide et non sous forte pression, selon un procédé (VARI) déposé en son temps par Colin Chapman et Peter Wright et breveté depuis.

La carrosserie d'une Elise est pratiquement fabriquée en deux parties: le plancher (en photo) est "couvert" de résine. La résine, à l'état liquide, est injectée dans la compression relative du sac et durcit.

Retour à nos affaires. Tout débute dans l'atelier de plâtrage peu d'ouvriers travaillent dans un espace délimité. Ils construisent en effet ses propres carrosseries grâce à un procédé breveté mis au point par Colin Chapman et Peter Wright. Il revendra sous contrôle à des constructeurs comme Toyota (pour les toits de ses 4x4) ou le chantier naval Dufour (VARI (Vibrant Assisted Resin Injection), comme son nom l'indique, consiste à injecter automatiquement et non plus manuellement, de la résine synthétique à polymérisation rapide dans un moule, puis à la réformer et à faire le vide au lieu d'utiliser une forte pression. La carrosserie est pratiquement fabriquée en deux pièces: le plancher et "couvert", qui sont ensuite collés l'un à l'autre. Le découpage se fait par jet d'eau "haute pression" dans une technique employée dans l'aéronautique. L'impressionnisme n'est pas considérable, on gagne en rigidité structurale et surtout en simplicité de fabrication. Même si la résine employée est faite de pas moins de 60 composants dont le mélange relève pratiquement du secret d'état !

Il faut deux heures pour que l'amalgame se solidifie en une couleur bleu clair préfigurant la ligne définitive de l'Esprit ou de l'Excel. Le cabriolet Elan, dont la production vient d'être arrêtée, était fabriqué ainsi.

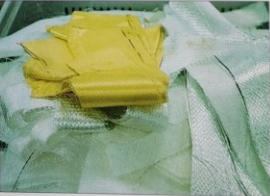
Cette "empreinte" est ensuite acheminée à travers différents ateliers pour y subir soins et traitements qui lui permettent de devenir une auto à part entière. La phase suivante concerne l'équilibrage et la finition de ces deux caissons bruts. Viennent ensuite les



Il faut deux heures pour que l'amalgame synthétique se solidifie en une couleur bleue. Cette coque bruite va maintenant passer au ponçage et à l'ébarbage.

perçages nécessaires à la fixation de différents organes. Cette opération assez spectaculaire est réalisée par deux ouvriers utilisant des gabarits en bois thermolamés, appliqués selon un ordre précis sur divers endroits de la coque. Il ne reste à l'ouvrier qu'à glisser son foret dans chaque trou pour l'aléser.

Dans un même temps, un autre local s'occupe des pièces annexes tels les boucliers, spoilers ou ailerons. Ensuite, la coque et le sous-ensemble sont assemblés puis dirigés vers la cabine de peinture où chaque véhicule est traité manuellement. La sophistication n'exclut pas l'artisanat ! Siôt sortie, la coque s'achemine vers une étuve qui la sèche à cœur en moins de deux heures. Cela permet aux spécialistes du polissage de ponner d'éventuelles imperfections et surtout, de donner à la surface son aspect définitif. Entre les couches d'apprêt de peinture, les ponçages et figulages, il se passe trois jours ! La qualité absolument unique d'une peinture Lotus est à ce point.



Ces bandes jaunes sont du Kevlar à l'état pur. Sur l'Esprit, on utilise cette fibre para-aramide, entre autres choses, pour rigidifier les montants de pare-brise soumis, en cas de choc, à des charges relativement plus importantes que le reste de la coque.

Lotus ne dispose pas de sa propre fonderie et fait sous-traiter à quelques kilomètres d'Heilbronn. Les blocs entièrement en alliage d'aluminium sont quand même usinés sur place sur des machines



Le bloc de 1957, qui fit la première Lotus de Grand Tourisme, avait déjà un châssis-poutre rectangulaire. Depuis, cette époque, Lotus a réussi à mieux avanturer ses constructeurs auto.

élu en avant d'être assemblée à la main. Les moteurs suralimentés de l'Esprit Turbo sont essayés au banc durant 4 à 5 heures avant d'être montés dans les châssis. Le jour de notre visite, les moteurs étaient confrontés à un problème de lubrification à haute régime au fur et à mesure que nous pouvions affirmer, à voir les instruments, qu'ils s'en sont pas du aller se coucher avant de l'avoir réglé !

Faigué dans un autre atelier où nous découvrons l'outil de fabrication des éléments mécaniques. Ils conservent différents usages destinés à l'élaboration des trépan et arrière et à l'assemblage des châssis. On voit que depuis la première Elite de 1957, les châssis Lotus sont à quatre roues. Réalisés en tôle ou en fibres galvanisées comme il y a quelques années. Traitement moussable à la corrosion, ils sont roqués en plein air !

La grande ligne est encastrée dans une boîte d'assemblage qui va supporter beaucoup de voitures, dont certaines n'ont pas encore vu le jour.

Il y a des toits de 4 à 5 places roue motrices et moteur d'entraînement 1000. Andy Granatelli, patron de STP et propriétaire de la Lotus, en avait engagé trois pour Mario Andretti, Graham Hill et Johnnie Parsons (photo) mais Andretti, Granatelli, Hill et Parsons ne sont pas venus. Un terrible accident l'avait tué. Les autres ont été remplacés par des pilotes moins connus. L'année suivante, l'équipe a été remplacée par des pilotes moins connus. L'année suivante, l'équipe a été remplacée par des pilotes moins connus.



Les châssis ne sont plus galvanisés comme il y a quelques années mais simplement recouverts de polyuréthane. Ils sont entreposés dehors par tous les temps.



Les blocs moteurs en alliage d'aluminium sont fondus chez un sous-traitant mais usinés et assemblés sur place. Il s'agit du type 907 conçu par Alex Barr, un ancien monteur de Concorde-Climax qui s'inspira d'une base Vauxhall. Né en 1971, il fut d'abord monté par Jensen sur sa Healey avant d'équiper la nouvelle Elite.

Devant nous étonnement, Patrick me lance "Active Suspension"



COLLECTION LOTUS - AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE



COLLECTION LOTUS - AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE



REVUE AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE N°37 NOVEMBRE 1992

LOTUS LES SECRETS DE FABRICATION

98 pages dont 20 sur LOTUS
TRÈS BON ÉTAT

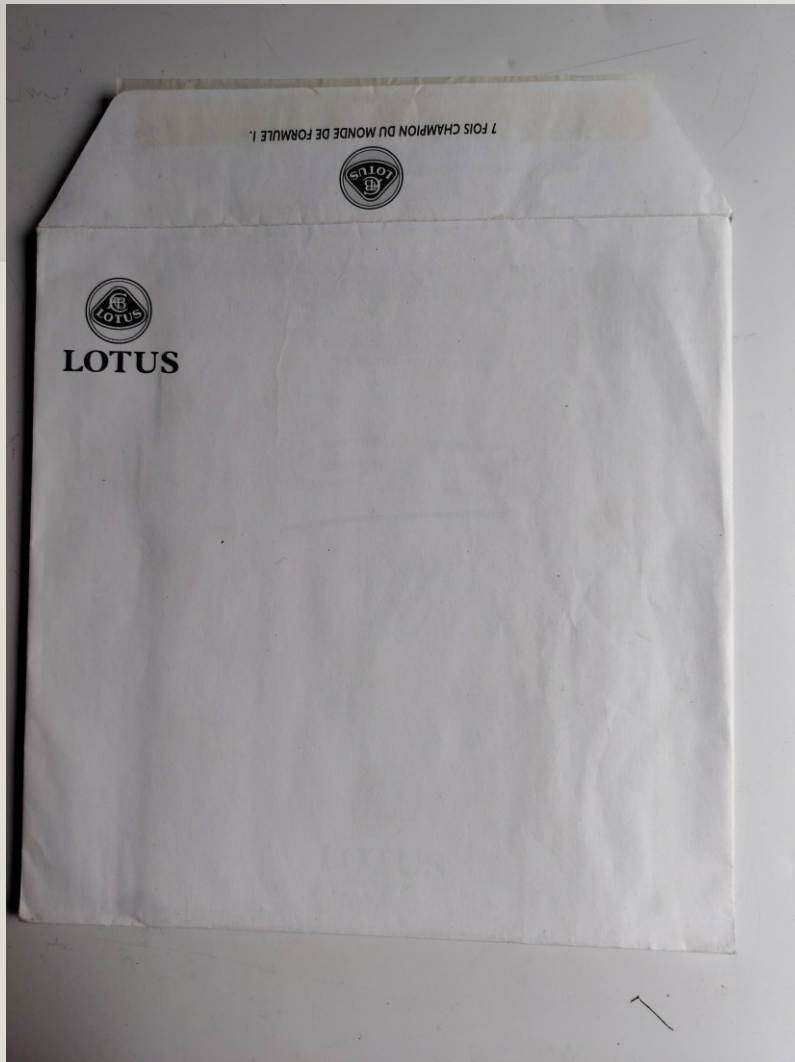
VISITE DE L'USINE

Réf AUTOMOBILES SPORTIVES & DE PRESTIGE
LOTUS

25,00 €

prix VIP 20,00 €

COLLECTION LOTUS - ENVELOPPE LOTUS ESPRIT & ÉLISE




COLLECTION LOTUS - ENVELOPPE LOTUS ESPRIT GT3 V8

ESPRIT
TARIF ET SPÉCIFICATIONS
(AU 01/10/98 - MILLÉSIMÉ 99)

GT3

V8



LOTUS
importé par
V2000 S.A.

TARIF		
MODELES	ESPRIT GT3	ESPRIT V8
Fixe en France TTC*	399 000	525 000
EQUIPEMENTS & OPTIONS		
Peinture métallique	8 500*	8 500*
Séges "Sport" et intérieur simil cuir	S	N
Séges "Sport" et intérieur avec cuir	8 300*	S
Séges "Confort" et intérieur avec cuir	7 800*	S
Séges "Confort" avec passepoil contrasté	N	2 900*
Intérieur avec noyau de noyer	N	S
Air conditionné	13 200*	S
Vitres électriques teintées	S	S
Rétroviseurs extérieurs électriques	S	S
Direction assistée	S	S
Système de freinage ABS	S	S
Phares antibrouillard	S	S
Jantes en alliage d'aluminium	S	S
3 ^{me} feu de stop intégré dans l'aile arrière	N	S
Pré-équipement radio	S	S
Radio-cassette avec chargeur CD 6 disques	7 500*	7 500*
Alarme avec coupeure d'allumage	S	S
Verrouillage centralisé des portes	S	S
Toit ouvrant démontable	S	S
Volant 3 branches	S	S
Double Airbag	13 500*	13 500*
Ciel de pavillon en Alcantara	N	2 500*

S : équipement de série / N : équipement non disponible

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES		
MOTEUR	GT3	V8
Type	Lotus 4 cyl. en ligne	Lotus V8 à 90°
Emplacement	Central arrière longitudinal	
Distribution	2 ACT/4 Soupapes par cylindre	4 ACT/4 Soupapes par cylindre
Entraînement	Courroies crantées	
Alimentation	Turbo Garrett TBO3	Double Turbo Garrett TO25
Cylindrée	1974 cm ³	3 506 cm ³
Puissance administrative	18	27
Puissance maxi ch (kw)	240 (179) à 6 250 tr/min	349 (260) à 6 500 tr/min
Couple maxi (Nm)	294 à 3 750 tr/min	400 à 4 250 tr/min

	ESPRIT GT3	ESPRIT V8
TRANSMISSION	Roues arrière motrices	
BOÎTE DE VITESSES	Mécanique à 5 rapports	
EMBRAYAGE	Monodisque à sec à commande hydraulique	Double disque à sec à commande hydraulique
CHÂSSIS	Poutre centrale rigide en acier	
SUSPENSIONS	Coque et carrosserie en matériaux composites	
	Avant : Roues indépendantes avec triangles superposés	
	Barre stabilisatrice	
FREINAGE	Amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux	
	Arrière : Roues indépendantes avec bras oscillants	
	Triangle inférieur et triant supérieur	
JANTES	Amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux	
	Système de freinage antiblocage ABS : 3 voies	
	Système de freinage antiblocage ABS : 4 voies	
PNEUMATIQUES	Double circuit hydraulique et disques ventilés	
	Avant : Ø 296	
	Arrière : Ø 300	
DIMENSIONS & CAPACITÉS	Alliage d'aluminium	
	Avant : 17 x 7	
	Arrière : 17 x 8,5	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Alliage d'aluminium	
	Avant : 17 x 8,5	
	Arrière : 18 x 10	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Goodyear Eagle GSA	
	Avant : 215/40 ZR 17	
	Arrière : 245/45 ZR 17	
DIMENSIONS & CAPACITÉS	Michelin Pilot MXX3	
	Avant : 235/40 ZR 17	
	Arrière : 285/35 ZR 18	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Longueur/largeur/hauteur (mm)	
	4 369 x 1 867 x 1 150	
	4 369 x 1 883 x 1 150	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Réservoir d'essence (Litre)	
	73	
	Poids à vide selon Constructeur (kg)	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	1 304	
	Rapport AV/AR	
	43/57	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Rapport Poids/Puissance (kg/ch)	
	5,4	
	4,2	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Vitesse maxi sur circuit (km/h)	
	263	
	282	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Accélération de 0 à 100 km/h (s)	
	5,2	
	4,9	
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Consommation (L/100 km)	
	13,3	
	"parcours combiné"	
		12,5

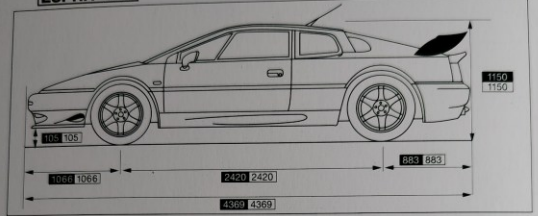
Document non contractuel - Tarif au 01/10/98 - Millésime 99.

IMPORTATEUR EXCLUSIF : V2000 S.A. 100, BD DE VERDUN - 92400 COURBOVOIE - TÉL. : (33) 01 41 88 30 20 - FAX : (33) 01 41 88 30 01

V2000 S.A. SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10 000 000 DE FRANCS SIÈGE SOCIAL : 40 AV. DE LA GRANDE ARBREE - 75017 PARIS - R.C.S. PARIS B 331 101 121 - SIRET 331 101 121 00019 - NAF 501Z - TVA FR 95 331 101 121 00000

Dimensions en millimètre


ESPRIT V8
ESPRIT GT3



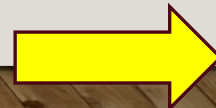
■ Aileron uniquement sur modèle ESPRIT V8

Les véhicules Lotus importés par V2000 S.A. figurant sur le présent tarif sont couverts par une garantie constructeur de 2 ans kilométrage illimité, une garantie anticorrosion de 8 ans (perforation) et par une assistance dépanage 24h/24 pendant 1 an. Les prix publics indiqués dans ce tarif sont des prix indicatifs avec une TVA comprise au taux de 20,6%. Le prix des véhicules est celui du tarif en vigueur au jour de la commande et pour tout véhicule non disponible à ce moment-là, une "garantie de prix" sera appliquée si la livraison dudit véhicule est effectuée ou stipulée dans un délai de trois mois à compter du jour de la commande. V2000 S.A. se réserve le droit à tout moment et sans préavis de changer les caractéristiques techniques, les équipements, les couleurs et les prix de ses véhicules, ou d'en interrompre l'importation.

Votre Concessionnaire




7 FOIS CHAMPION DU MONDE DE FORMULE 1.



COLLECTION LOTUS - ENVELOPPE LOTUS ÉLISE

ELISE
TARIF ET SPÉCIFICATIONS
 (AU 01/10/98 - MILLÉSIME 99)

ELISE



LOTUS
 importé par
 V2000 S.A.

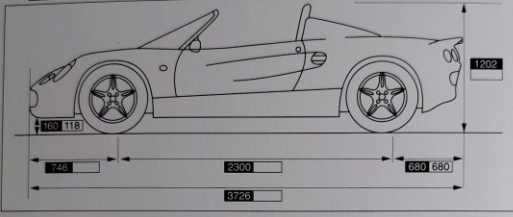
MODELES	TARIF	
	ELISE	ELISE Sport
Primes France TTC*	189 000	349 000
EQUIPEMENTS & OPTIONS		
Peinture métallise	5 700*	6 500*
Sièges "Sport" et intérieur tissu	S	N
Sièges "Sport" et intérieur avec cuir	6 300*	N
Siège "Bacquet" conducteur (FIA)	N	S
Jantes en alliage d'aluminium	S	S
Volant LOTUS/Nardi	S	N
Volant Motorsport	N	S
Glace arrière amovible	S	S
Capote en vinyle noir	S	S
Coupe circuit par télécommande	S	N
Spoiler AR et 2 ^{ème} feu de stop intégré	S	S
Tableau de bord "Stack"	S	S
Faît de rangement intérieur	S	N
Pack confort	3 700*	N
Phares longue portée	2 300*	2 300*
Hard top	14 700*	14 700*
Carrosserie carbone	N	38 900*
Siège passager "compétition" et harnais	N	5 500*
Extincteur (FIA)	N	4 900*
Pack compétition	N	S
Tableau de bord "Stack"	Instrument et compte-tours électronique avec écran LCD multifonctions	
Pack confort	Pré-équipement valise capote en toile, repose-pieds passager en aluminium	
Pack compétition	Boîte à de en carbone, Blev air air (flux tendre), radiateur d'huile, grande capacité, boîtes, câbles et coupe-batterie, arceau de sécurité (FIA), trappe d'essence, vitre AR, en polycarbonate, harnais de sécurité à points (FIA).	
S : équipement de série / N : équipement non disponible		
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES		
MOTEUR	ELISE	ELISE SPORT
Type	4 cylindres en ligne	
Emplacement	Monté transversalement en position centrale arrière	
Distribution	2 ACTA soupapes par cylindre/Refréroidissement par eau	
Entretien	Coursées crantées	
Alimentation	Injection électronique	
Cylindres	1 796 cm ³	ND
Puissance administrative	7 cv	ND
Puissance max (ch/kw)	118 (88) à 5 500 tr/min	190 (141) à 7 500 tr/min
Couple max (Nm)	165 à 3 000 tr/min	189 à 5 650 tr/min
IMPORTATEUR EXCLUSIF : V2000 S.A. 100, BD DEVERDUN - 92400 COURBEVOIE - TÉL. : (33) 01 41 88 30 20 - FAX : (33) 01 41 88 30 01 <small>V2000 S.A. SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 10 000 000 DE FRANCS, SIÈGE SOCIAL : 100 AV. DE LA GRANDE ARÈNE - 75017 PARIS - R.C.S. PARIS 0 331 101 121 - SIRET 331 101 121 00019 - 100 50742 - TVA FR 95 331 101 121 00000</small>		

	ELISE	ELISE Sport
TRANSMISSION	Roues arrière motrices	
BOÎTE DE VITESSES	Mécanique à 5 rapports 3,167/1,842/1,308/1,033/0,765	Mécanique à 5 rapports (courts) 2,923/1,750/1,307/1,033/0,848
EMBRAYAGE	Monodisque à sec à commande hydraulique	
CHÂSSIS	En profilés d'aluminium extrudé collés à l'Epoxy, Arceau de protection intégré, Structure frontale à absorption de chocs en matériaux composites.	
CARROSSERIE	2 places constituée de deux demi-coque en matériaux composites.	
SUSPENSION	Roues indépendantes avec triangles superposés, montage inversé des ressorts et amortisseurs. Porte-moyeu en aluminium extrudé. Parallélisme des roues AR réglable. Combinés (ressort/amortisseur) KONI réglables.	
FREINAGE	Double circuit hydraulique non-assisté. Étriers avant à deux pistons LOTUS/AP Racing. 4 disques ventilés en alliage d'aluminium Ø 282 mm	
JANTES	5 branches en alliage d'aluminium Avant : 15 x 5,5 Arrière : 16 x 7	
PNEUMATIQUES	Pirelli Pzero Avant : 185/55 R 15 Arrière : 205/50 ZR 16	
DIMENSIONS & CAPACITÉS	Longueur / largeur / hauteur (mm)	
	3 726 x 1 701 x 1 202	3 726 x 1 701 x 1 160
	Réservoir d'essence (Litre)	
	40	40
	Poids à vide selon Constructeur (kg)	
	695	670
	Rapport AV/AR	
	39/61	39/61
	Rapport Poids/Puissance (kg/ch)	
	5,89	3,53
PERFORMANCES & CONSOMMATION	Vitesse max sur circuit (km/h)	
	202	227
	Accélération de 0 à 100 km/h (s)	
	5,9	4,4
	Consommation (l/100 km)	
	7,1	ND
	Parcours combiné*	
	ND	

Document non contractuel - Tarif au 01/10/98 - Millésime 99.

Dimensions en millimètre


ELISE
ELISE sport



Les véhicules Lotus* importés par V2000 S.A. figurant sur le présent tarif sont couverts par une garantie constructeur de 1 an kilométrage illimité, une garantie anticorrosion de 8 ans (perforation) et par une assistance dépanage 24h/24 pendant 1 an. Les prix publics indiqués dans ce tarif sont des prix indicatifs avec une TVA comprise au taux de 20,6 %. Le prix des véhicules est celui du tarif en vigueur au jour de la commande et pour tout véhicule non disponible à ce moment-là, une "garantie de prix" sera appliquée si la livraison du véhicule est effectuée ou stipulée dans un délai de trois mois à compter du jour de la commande. V2000 S.A. se réserve le droit à tout moment et sans préavis de changer les caractéristiques techniques, les équipements, les couleurs et les prix de ses véhicules, ou d'en interrompre l'importation.

* A l'exception de l'Elise Sport qui est vendue uniquement pour une utilisation sur circuit et n'est couverte par aucune garantie ni assistance.

Votre Concessionnaire



7 FOIS CHAMPION DU MONDE DE FORMULE 1.



COLLECTION LOTUS - ENVELOPPE LOTUS ÉLISE



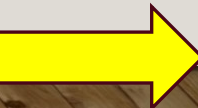
ELISE
L O T U S



ELISE
L O T U S



PHOTOS 20 x 15



COLLECTION LOTUS - ENVELOPPE LOTUS ESPRIT & ÉLISE



ELISE
L O T U S



PHOTOS 20 x 15

ENVELOPPE CONSTRUCTEUR LOTUS
PRÉSENTATION LOTUS ESPRIT GT3 V8
&
LOTUS ELISE
1 FASCICULE 4 PAGES CARTONNÉES
LOTUS ESPRIT GT3 V8

1 FASCICULE 4 PAGES CARTONNÉES
LOTUS ÉLISE

3 PHOTOS COULEURS LOTUS ÉLISE
(20 x 15)

Réf ENVELOPPE LOTUS


18,00 €

prix VIP 15,00 €

COLLECTION LOTUS - LOTUS EXCEL SE

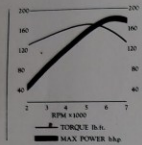
PHOTO 29,7 x 21





1989 EXCEL SE

Lotus Cars Limited, Hethel, Norwich, Norfolk, NR14 8EZ. Telephone 0953 608000.



The 180 bhp four seater Lotus Excel SE accelerates from 0 - 60 mph in only 6.8 seconds. For 1989 the SE includes extensive revisions to the body, chassis, suspension and steering as for the Lotus Excel, and in addition a new sleeker rear spoiler, new polished burr rim fascia, leather and tweed upholstery and new 'Design by Lotus' 15 inch alloy wheels with the latest Eagle ZR 50 high speed tyres are all fitted as standard.

TECHNICAL SPECIFICATION

ENGINE: Front mounted Lotus 2.2 litre (9125) aluminium alloy 16 - valve DOHC.
 Maximum power: 180 bhp (134 kW) at 4500 rpm (DIN)
 Maximum torque: 145 lb ft (24 Nm) at 5000 rpm (DIN)
 Maximum speed: 155 mph
 0 - 60 mph: 6.8 seconds
 0 - 100 mph: 18.2 seconds

TRANSMISSION: 5 - speed manual with hydraulically operated clutch driving rear wheels

CHASSIS/BODY: Rigid steel zinc coated backbone chassis, fitted aerodynamic impact resistant bodywork, providing seats for four average sized adults and separate luggage compartment. Guaranteed against corrosion for 8 years.

FRONT SUSPENSION: Independent by upper wishbone and lower transverse link, with anti-roll bar, coil springs and telescopic shock absorbers

REAR SUSPENSION: Independent by lower wishbone and upper transverse link, with coil springs and telescopic shock absorbers

BRAKES: Hydraulic, dual circuit with vacuum servo
 10.7" dia ventilated front discs
 10.5" dia ventilated rear discs

WHEELS: 7J light alloy, fitted Eagle ZRS0 215/50 ZR 15 high speed tyres

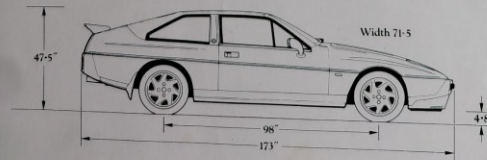
GOVERNMENT FUEL CONSUMPTION TEST RESULTS:

	Imp mpg	Metric l/100 km
URBAN	19.8	14.3
56 mph	42.5	6.6
75 mph	32.9	8.6
Fuel tank capacity:	14.7 gallons (67 litres)	

STANDARD EQUIPMENT:
 The standard equipment for the Lotus Excel SE includes: Lotus 15" alloy wheels, power assisted steering with adjustable steering column, electric windows, central door locking, ice detection system, electrically adjustable heated door mirrors, driver's seat pneumatic lumbar support and polished burr rim fascia.

OPTIONAL EQUIPMENT:
 The Excel SE can be purchased with a range of options including air conditioning, audio equipment and full leather upholstery. Ask your Lotus dealer for full details.

Your nearest LOTUS DEALER will be pleased to arrange a demonstration of a new Lotus.



LOTUS CARS LIMITED reserve the right to change prices and specifications at any time without notice. The information contained in this leaflet does not constitute an offer or form any part of a contract written or implied. Quoted power, speed and acceleration may vary with optional equipment and overseas engine requirements. Photographs may show optional equipment.

PRÉSENTATION LOTUS EXCEL SE

Réf LOTUS EXCEL SE

8,00 €

prix VIP 6,00 €

COLLECTION LOTUS - LOTUS ÉLAN S2



TARIF ET *SPECIFICATIONS*

ELAN S2
"Série limitée numérotée"

Dimensions en millimètres

Lotus

7 FOIS CHAMPION DU MONDE DE F1

Modèles ELAN S2 "Série limitée numérotée"

Prix en Francs T.T.C. **233 900**

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	4 cylindres en ligne, 1598 cm ³ , 16 soupapes à injection (avant et l'arrière en position transversale) avec turbocompresseur et échangeur air/air (intercooler).
Puissance administrative	7 cv
Puissance moteur	155 ch (DIN) à 6000 tr/min.
Couple moteur	198 Nm à 4200 tr/min.
Transmission	Par embrayage à câble et boîte mécanique à 5 vitesses aux roues avant.
Châssis/roque	Châssis à poutre centrale rigide en tôle d'acier. Croque et carrosserie composite.
Capacité du réservoir	46 litres
Suspension	AV : roues indépendantes avec triangles superposés et barre stabilisatrice. AR : roues indépendantes avec bras supérieur transversal et triangle inférieur.
Freinage	Double circuit hydraulique et 4 freins à disques.
Jantes	7" x 16"
Pneumatiques	AV : 205/45R16V - AR : 205/45R16V - Michelin XGT/PILOTIX
Vitesse maxi (sur circuit)	214 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h	7,8 s.
Echappement	Inoxydable à pot catalytique.
Poids à vide	1065 Kg
Conso. en L/100 Km	90 km/h : 7L - 120 km/h : 9L - en ville : 10,7L

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

• Direction assistée.	• Vitres teintées à commande électrique.	• Spoiler arrière.	• Alarme avec coupure d'alimentation et verrouillage centralisé des portes par télécommande.	• Volant réglable.
• Barres de protection latérales anti-chocs dans les portes.	• Rétroviseurs extérieurs chauffants à commande électrique.	• Jantes en alliage léger.	• Pré-équipement radio (antenne radio et 4 haut-parleurs).	• Intérieur avec tissu et cuir.

OPTIONS - Prix en Francs T.T.C. -

Combiné radio cassettes Pioneer à pilotage de CD et système RDS	3 000	Sièges avec cuir bleu ou magnolia	8 400
Peinture métallisée	6 100	Peinture noire	9 100
Air conditionné	9 660	Volant Nardi 3 branches	660
Sièges avec cuir gris	7 650		

La Lotus Elan S2 importée par V.2000 S.A. est couverte par une assistance dépannage 24h/24 pendant 1 an et par une garantie constructeur d'un an kilométrage illimité et une garantie anticorrosion de 8 ans (perforation). Les prix publics indiqués dans ce tarif sont des prix "clés en main" maximum conseillés avec une TVA comprise au taux de 20,6%. Le prix des véhicules est celui du tarif en vigueur au jour de la commande et pour tout véhicule non disponible à ce moment-là, une "garantie de prix" sera appliquée si la livraison dudit véhicule est effective ou stipulée dans un délai de trois mois à compter du jour de la commande.

V.2000 S.A. se réserve le droit à tout moment et sans préavis de changer les caractéristiques techniques, les équipements, les couleurs et les prix de ses véhicules, ou d'en interrompre l'importation.

Importateur exclusif pour la France et pour les principautés de Monaco et d'Andorre : V.2000 S.A., 100, Bd de Verdun - BP 106 - 92405 COURBEVOIE - Tél. : (1) 41 88 30 20 - Fax : (1) 41 88 30 21

10206 S.A. Société Anonyme au capital de 10 000 000 de Francs. Siège social : 40 Avenue de la Grande Arrière - 75017 PARIS - R.C.S. Paris 8418 12229 - SIRET : 331 101 121 00019 - APE : 3012 - Code TVA Européen : FR 80 331 101 121

PRÉSENTATION LOTUS ÉLAN S2

Réf LOTUS ÉLAN S2

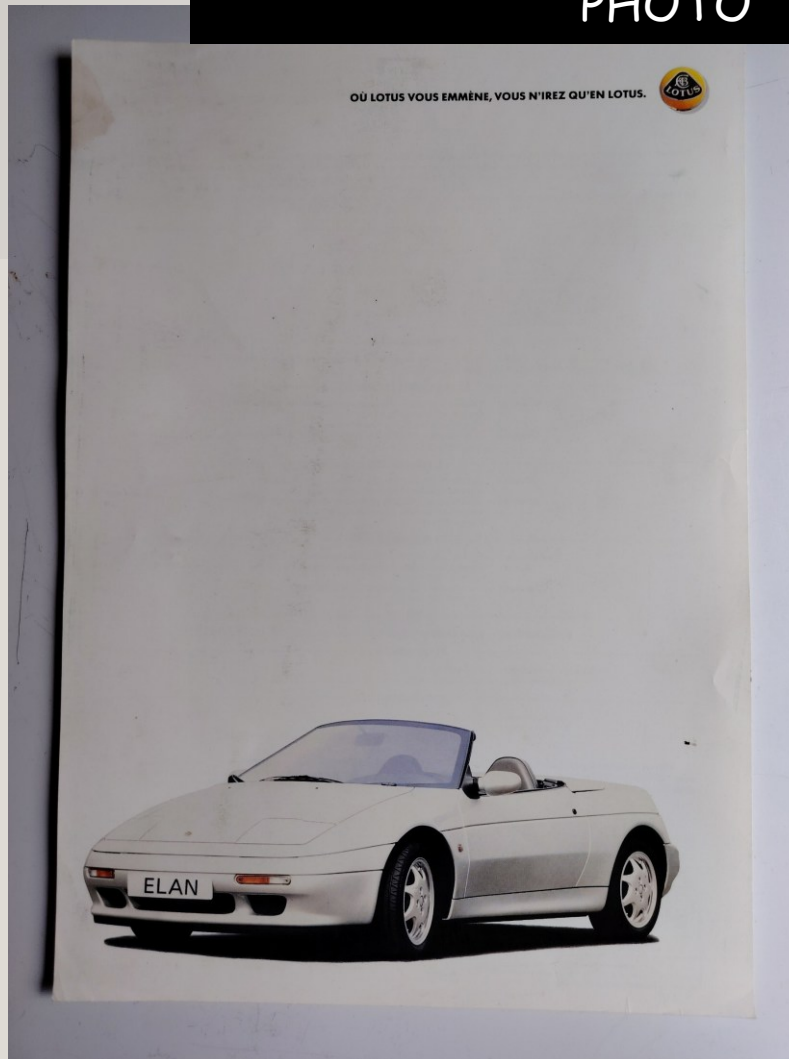
8,00 €

prix VIP 6,00 €

PHOTO 29,7 x 21

COLLECTION LOTUS - LOTUS ÉLAN

PHOTO 21 x 29,7



E
LAN

Ste G.L.M. AUTO COURSE
CONCESSIONNAIRE
M.V.S - LOTUS - MASERATI
31, AV. DE GRANDE BRETAGNE
31300 TOULOUSE
Téléph. 61.51.81.51
SERVICE COMMERCE

Tout en reprenant le nom et la philosophie du modèle de 1962, d'importantes solutions techniques originales ont été retenues afin que ce nouveau roadster Lotus marque de son empreinte l'évolution de l'automobile.
Ce cabriolet sportif permet une nouvelle fois à Lotus de s'affirmer comme l'un des plus grands dans le domaine des véhicules d'exception.
Le Lotus Elan représente l'archétype du plaisir de la conduite à l'état pur. Ses qualités de maniabilité, ses performances et son élégance ne vous laisseront pas indifférents.

MOTORISATION

Type: 4 cylindres Isuzu Lotus, 2 ACT, 16 soupapes.
Cylindrée: 1588 cm³
Puissance: 123 kW CEE (167 ch CEE) à 6600 tr/min.
Couple maximum: 20,4 mkg à 4200 tr/min.
Alimentation: Injection électronique multi-points.
Allumage: Electronique intégral.
Turbocompresseur: Refroidi par eau et échangeur air/air.
Puissance fiscale: 7 CV.

TRANSMISSION

Type: Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports / roues avant motrices.
Embrayage: Monodisque à sec.

CARROSSERIE ET CHASSIS

Carrosserie: Cabriolet 2 places. Eléments multiples à structure composite GFR et acier.
Soubassement moulé monobloc.
Longerons et bas de caisse en acier soudé.
Chassis: Fourre centrale en tôle d'acier mécano-soudée avec traitement anti-corrosion à base de zinc.

SUSPENSIONS

Avant: Indépendante à triangles superposés, barre stabilisatrice.
Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.
Arrière: Indépendante. Triangles inférieurs et tirants supérieurs.
Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.
Barre stabilisatrice.

FREINAGE

Commande: Hydraulique, double circuit en diagonale avec assistance.
Avant: Disques ventilés avec étriers flottants à simple piston (diamètre 236 mm).
Arrière: Disques pleins à étriers flottants à simple piston (diamètre 236 mm).

ROUES

Avant/Arrière: Jantes en alliage d'aluminium, chaussées de Michelin MXX2 205/50 ZR 15.

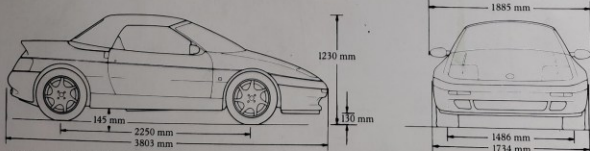
PERFORMANCES

Vitesse maximum: 220 km/h sur circuit.
Accélérations: 0 à 100 km/h en 7,2 s - 400 m départ arrêté en 15,4 s.

CONSUMMATIONS

Cycle urbain: 10,8 l aux 100 km.
Sur route: 6,7 l à 90 km/h - 8,9 l à 120 km/h.
Capacité du réservoir: 48 litres (carburant avec ou sans plomb).

L'Elan "Special Equipment" est équipée en série de multiples raffinements. Pour exemple: vitres électriques, verrouillage centralisé des portières, colonne de direction réglable, vitres teintées, rétroviseurs chauffants à réglage électrique, volant cuir, sellerie cuir et tissu, direction assistée, ~~.....~~, capote triple épaisseur...



1885 mm
1230 mm
145 mm
2250 mm
3805 mm
130 mm
1486 mm
1734 mm

General Motors se réserve le droit de modifier sans préavis les caractéristiques et équipements des modèles présentés. Cette fiche technique ne constitue en aucun cas un document contractuel. Distribuée en France par General Motors France Automobiles S.A., 1-9, avenue de Marson - 91000 Argenteuil.

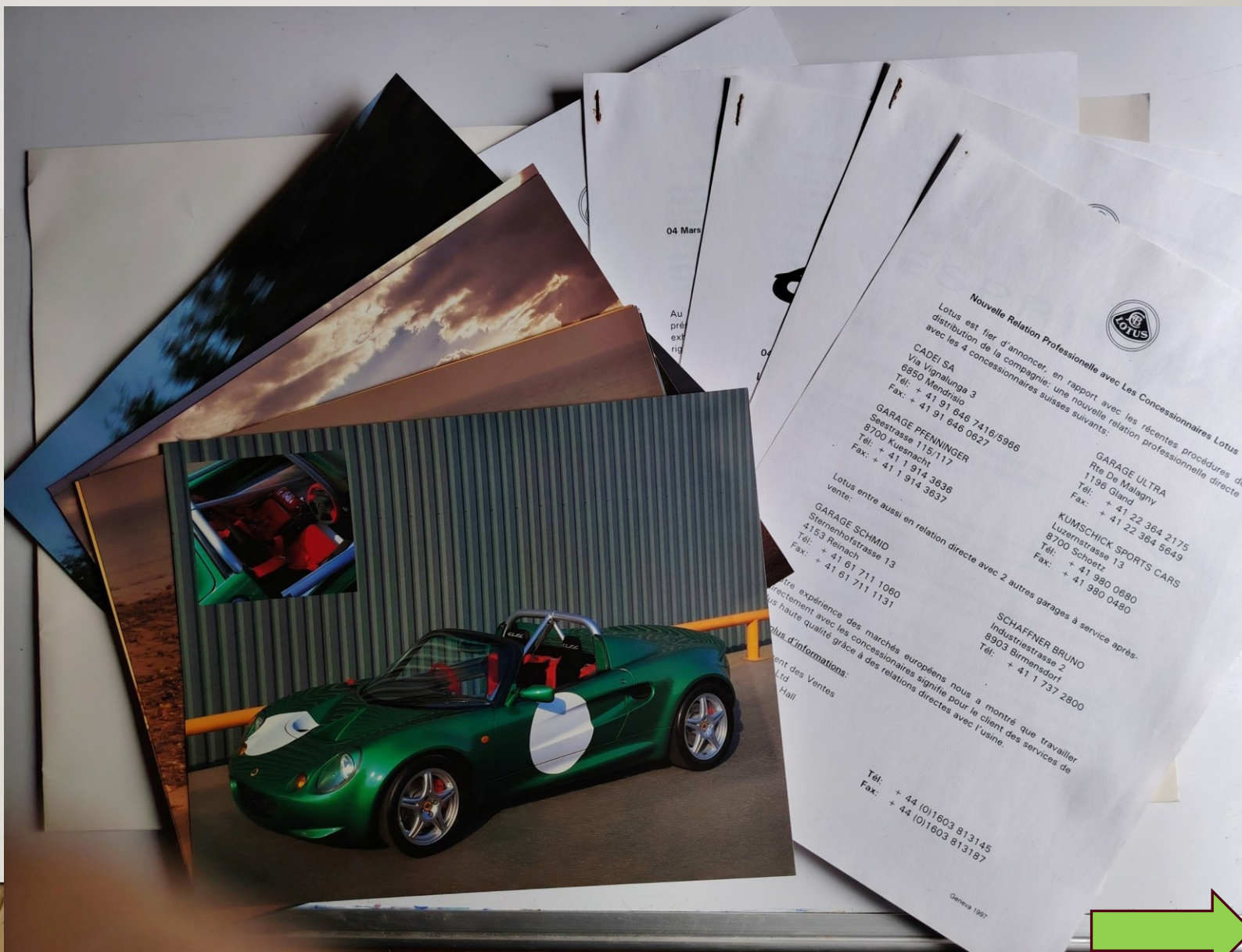
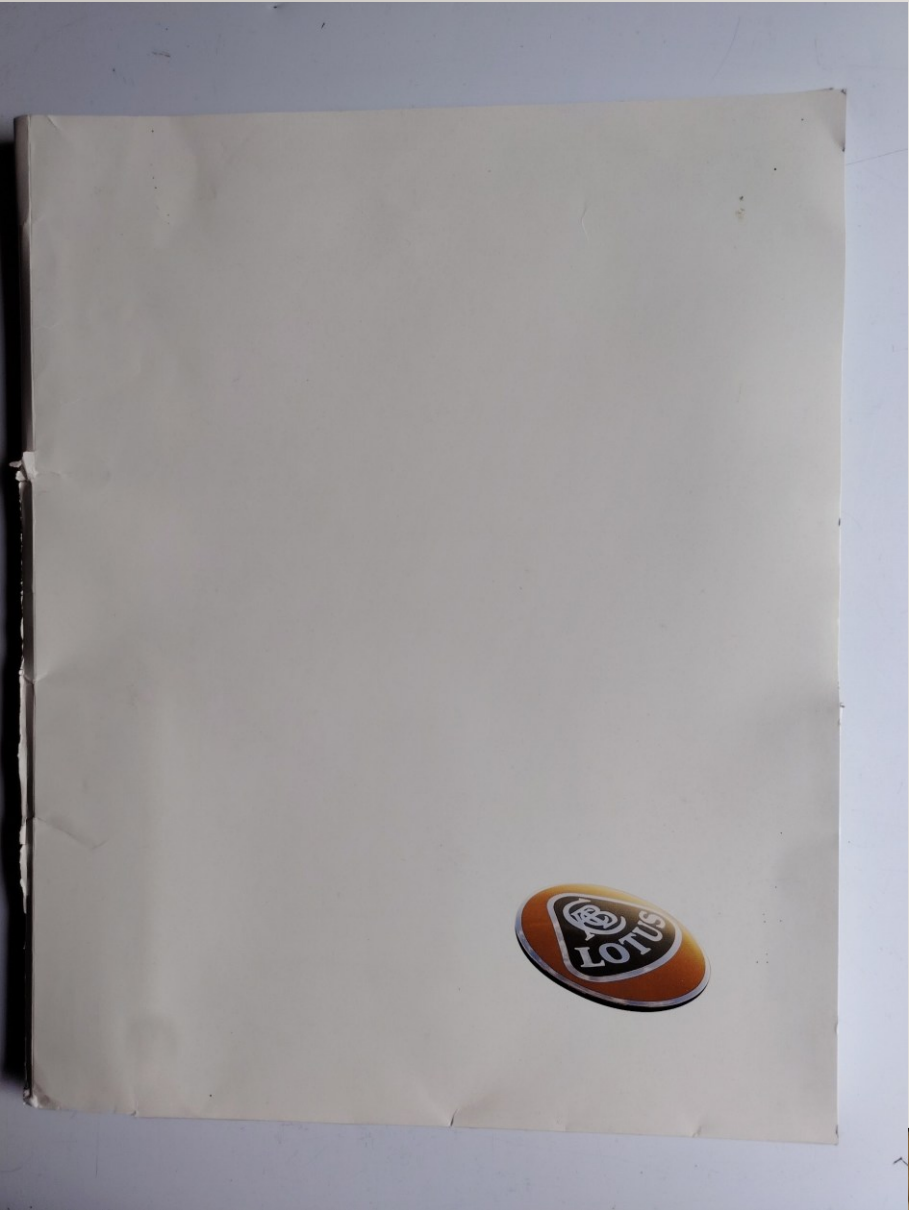
PRÉSENTATION LOTUS ÉLAN

Réf LOTUS ÉLAN

8,00 €

prix VIP 6,00 €

COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997



04 Mars

Au
pré
ext
rig

Nouvelle Relation Professionnelle avec Les Concessionnaires Lotus
Lotus est fier d'annoncer, en rapport avec les récentes procédures de distribution de la compagnie: une nouvelle relation professionnelle directe avec les 4 concessionnaires suisses suivants:

CADEI SA
Via Vignalinga 3
8850 Mendrisio
Tél: + 41 91 646 7416/5986
Fax: + 41 91 646 0827

GARAGE PFENNINGER
Seesstrasse 115/117
8700 Kuesnacht
Tél: + 41 1 914 3636
Fax: + 41 1 914 3637

Lotus entre aussi en relation directe avec 2 autres garages à service après-vente:

GARAGE SCHMID
Sternenhotstrasse 13
4153 Reinach
Tél: + 41 61 711 1080
Fax: + 41 61 711 1131

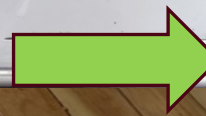
Notre expérience des marchés européens nous a montré que travailler directement avec les concessionnaires signifie pour le client des services de plus haute qualité grâce à des relations directes avec l'usine.

SCHAFFNER BRUNO
Industriestrasse 2
8903 Birmensdorf
Tél: + 41 1 737 2800

Plus d'informations:
Service des Ventes
Lotus Ltd
Hall

Tél: + 44 (0)1603 813145
Fax: + 44 (0)1603 813187

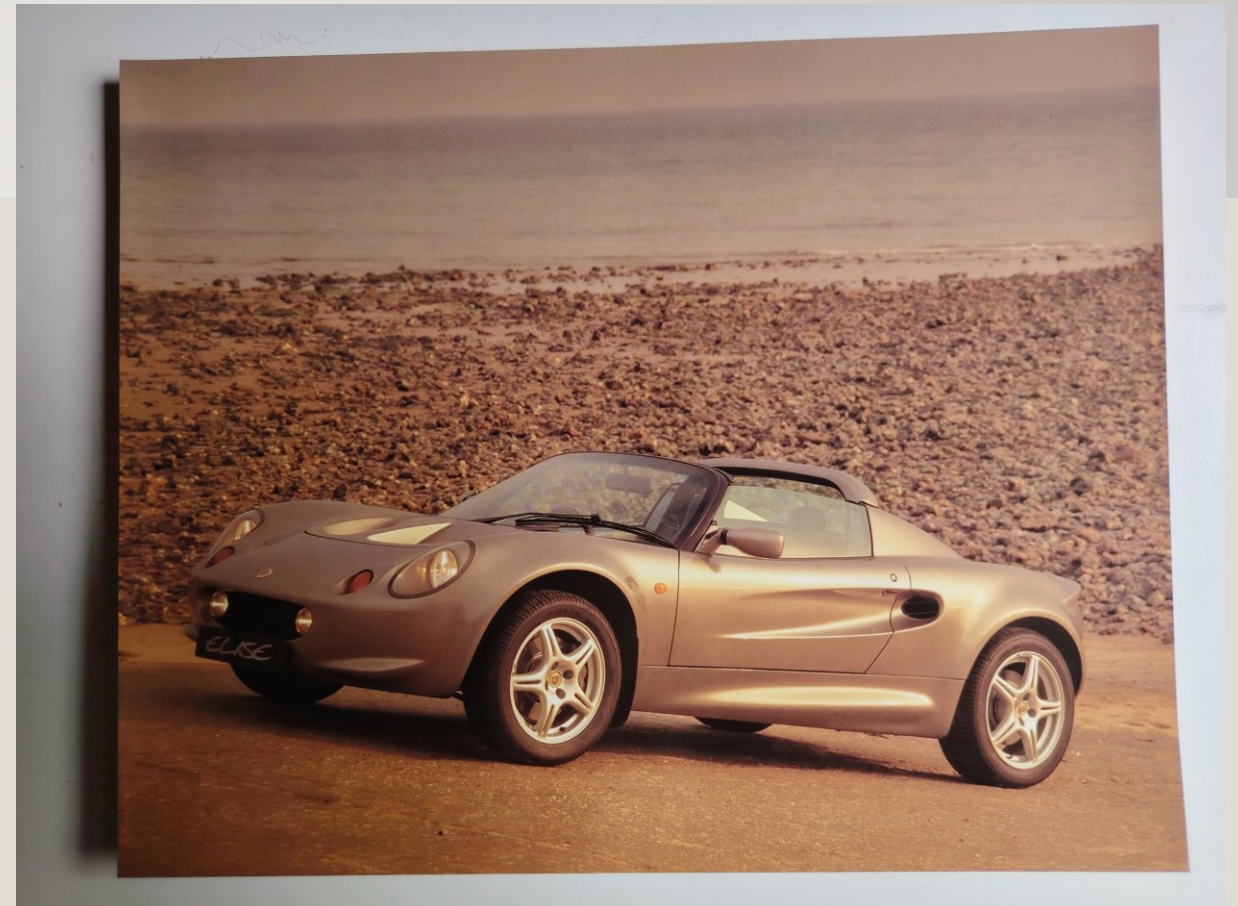
Geneva 1997



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997

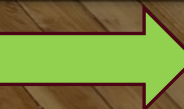


LOTUS ÉLISE



LOTUS ÉLISE

PHOTOS 25,2 x 20



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997

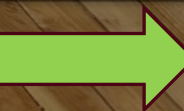


LOTUS SPOR ÉLISE



LOTUS ÉLISE WITH HARD TOP

PHOTOS 25,2 x 20



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997

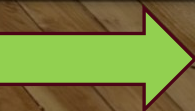


LOTUS ESPRIT GT3 INRERIOR



LOTUS ESPRIT V8

PHOTOS 25,2 x 20



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997

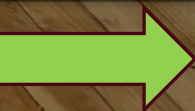


LOTUS ESPRIT V8



LOTUS ESPRIT GT3

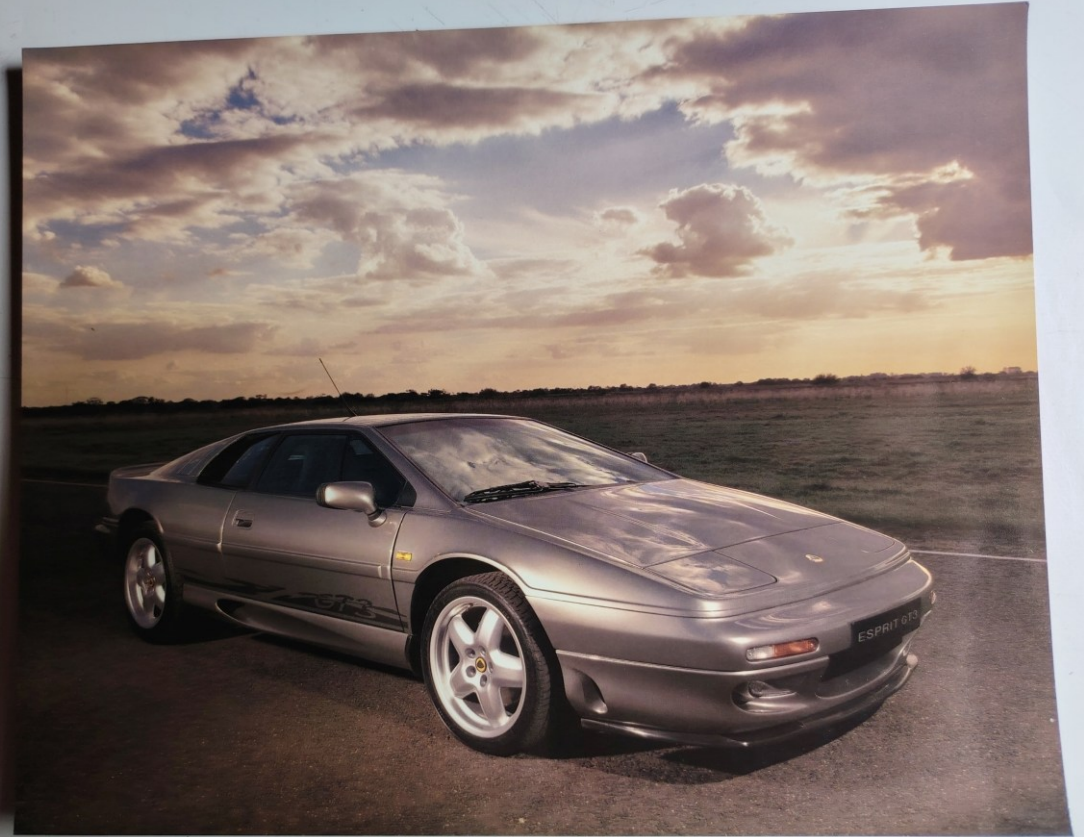
PHOTOS 25,2 x 20



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997

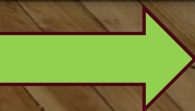


LOTUS ESPRIT GT3



LOTUS ESPRIT GT3

PHOTOS 25,2 x 20



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997



04 Mars 1997

LOTUS AUJOURD'HUI

Au Salon de l'Automobile de Genève 1997, le Groupe Lotus est fier de présenter sa ligne complète de véhicules de production. Les voitures exhibées sont: l'Esprit V8, l'Esprit GT3, l'Elise décapotable et l'Elise à toit rigide.

Une nouvelle version de l'Elise, la Lotus Elise Trophée, est aussi en présentation. Cette Elise a été préparée pour les courses commençant en Italie à la fin du mois de Mars. Une série de courses débutera dans divers pays européens en 1998.

2 divisions opèrent à l'intérieur du Groupe Lotus Ltd: *Lotus Cars*, le prestigieux fabricant de voitures de sport, et *Lotus Engineering*, l'un des consultants mondiaux en ingénierie, offre un service complet depuis les premiers coups de crayons jusqu'aux premiers tours de roues.

Lotus a commencé un plan d'expansion ambitieux mais des plus réalistes pour pouvoir accélérer le développement des activités de Lotus en ingénierie et en fabrication.

INVESTISSEMENTS EN INGÉNIERIE

14,5 Millions de livres sterling pour un nouveau Centre de Projet Clients et 20 nouvelles chambres d'essais pour les moteurs

Un nouveau centre de projet de 7 millions de Livres Sterling accueillant plus de 100 ingénieurs a été annoncé en Novembre dernier. Ce centre qui développera de nouvelles carrosseries et prototypes sera équipé des dernières stations CAD.

Une compagnie a été assignée au projet de construction et le terme est espéré pour Avril 1998.

1

Geneva 1997



04 Mars 1997

LOTUS ELISE TROPHÉE COURSES DE VOITURES DE SÉRIE

Conçu pour la route mais aussi dessinée en tant que voiture de course, Elise va commencer une carrière parallèle des plus excitante. Le 23 Mars 1997, Elise débutera sur le circuit de Vallelunga, près de Rome en Italie dans la première course de voitures de série; le Lotus Elise Trophée.

Dès le début du projet, la Lotus Elise a été développée dans l'esprit de la course. L'Elise Trophée est le premier des véhicules de la gamme à venir, conçu autour de l'Elise originale.

La Lotus Elise possède toutes les caractéristiques d'une voiture de course passionnante, légère, rapide, et une tenue de route impressionnante. Elle est aussi très sûre grâce à sa structure en aluminium extrudé d'une grande fiabilité et d'une rigidité exceptionnelle. Cette technologie n'a été utilisée jusqu'à aujourd'hui que dans les voitures de compétition aux coûts très élevés.

Le Lotus Elise Trophée, inspiré et organisé avec enthousiasme, consiste en 9 courses panachant des courses de vitesse entre 50 et 70 km/h et des courses d'endurance de 2 heures sur différents circuits italiens.

Ces courses permettront aux propriétaires de Lotus Elise et aux plus enthousiastes de participer à un sport automobile aux coûts abordables avec une voiture de course racée à moteur central portant le nom d'un fabricant automobile possédant une des histoires les plus prestigieuses dans le domaine de la compétition.

1

Geneva 1997



ESPRIT

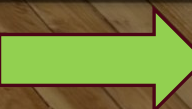
04 Mars 1997

L'Esprit V8

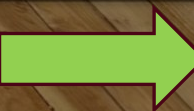
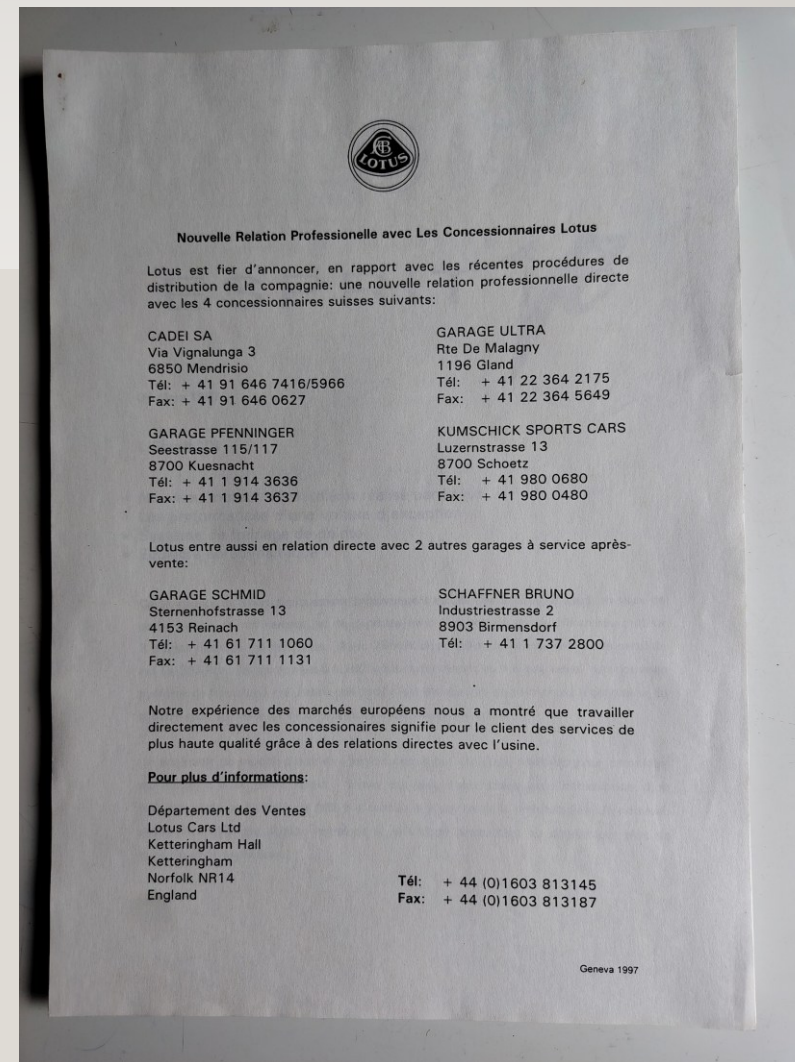
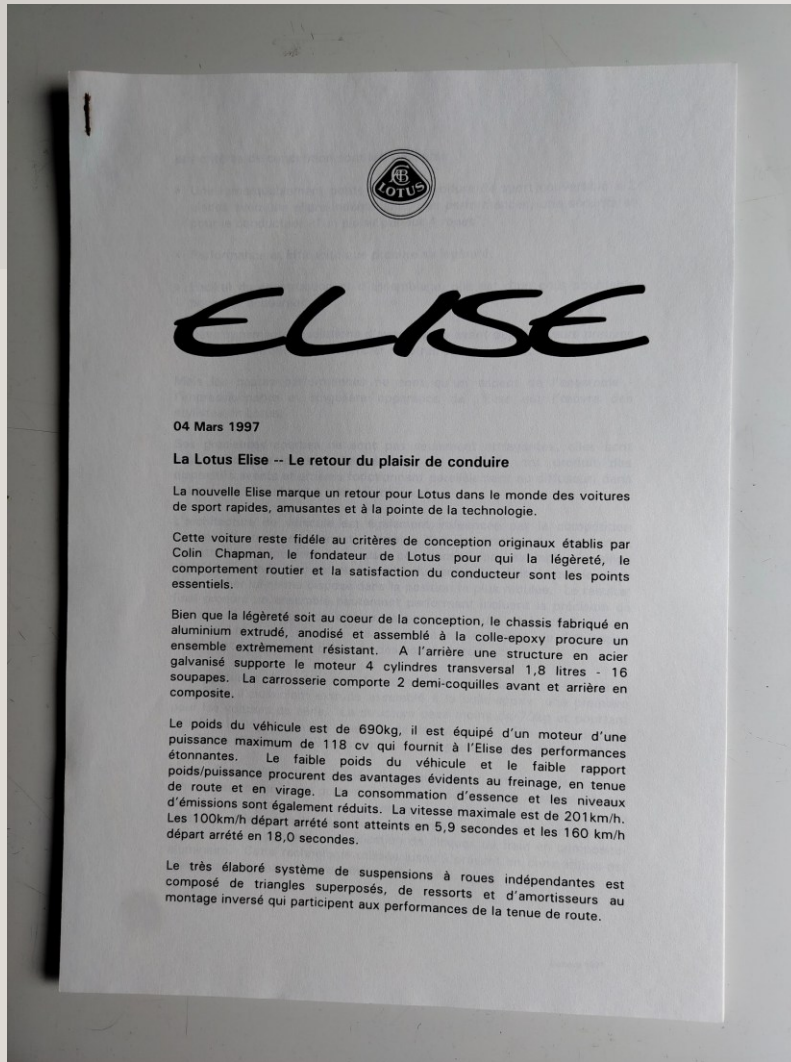
- Nouveau moteur V8 étudié et réalisé par Lotus
- Les performances d'une voiture d'exception
- Système de freinage de pointe
- Equilibre aérodynamique

Cette voiture de sport typiquement britannique s'est élevée à de nouveaux niveaux de performance, de raffinement, et de conduite avec l'adaptation du tout nouveau moteur 3,5 litres turbo conçu par Lotus. Avec 260kW disponibles, la vitesse maximale certifiée est de 282 km/h, alors que les 0 à 100 km/h sont atteints en 4,5 secondes. Un nouveau système de freinage a été développé pour s'assurer que les performances légendaires du châssis sont à la hauteur de la puissance du nouveau moteur.

Un ensemble de modifications et d'améliorations ont été aussi réalisées pour compléter cet excitant mais docile engin. L'une des plus importantes est l'introduction d'un nouveau système de freinage ABS à 4 canaux à la pointe de la technologie. Un nouveau système de freinage assisté remplace le précédent permettant au conducteur plus de contrôle et de sensations.



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE GENÈVE 1997

DOSSIER DE PRESSE LOTUS SALON DE GENÈVE 1997

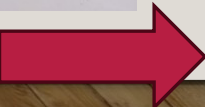
- 1 JEU DE 10 PHOTOS COULEUR GAMME LOTUS de 25,2 x 20
- 1 LIASSE DE 3 FEUILLES LOTUS AUJOURD'HUI 4 MARS 1997
- 1 LIASSE DE 4 FEUILLES LOTUS ÉLISE TROPHÉE COURSES DE VOITURES DE SÉRIE
- 1 LIASSE DE 4 FEUILLES LOTUS ESPRIT V8
- 1 LIASSE DE 5 FEUILLES LOTUS ÉLISE
- 1 FEUILLE NOUVELLE RELATION PROFESSIONNELLE AVEC LES CONCESSIONNAIRES LOTUS

Réf DOSSIER DE PRESSE LOTUS GENÈVE 1997

35,00 €

prix VIP 30,00 €

COLLECTION LOTUS - BROCHURE ETES-VOUS PRETS A PRENDRE LA TRAJECTOIRE OPTIMALE ?



COLLECTION LOTUS - BROCHURE ETES-VOUS PRETS A PRENDRE LA TRAJECTOIRE OPTIMALE ?

LES NOUVEAUX PROGRAMMES DE SPORT AUTOMOBILE

L'extrême souplesse de conception de l'Elise permet à Lotus de proposer 3 classes de sport automobile établies autour de la passionnante nouvelle Elise.

COURSES EN CLUB

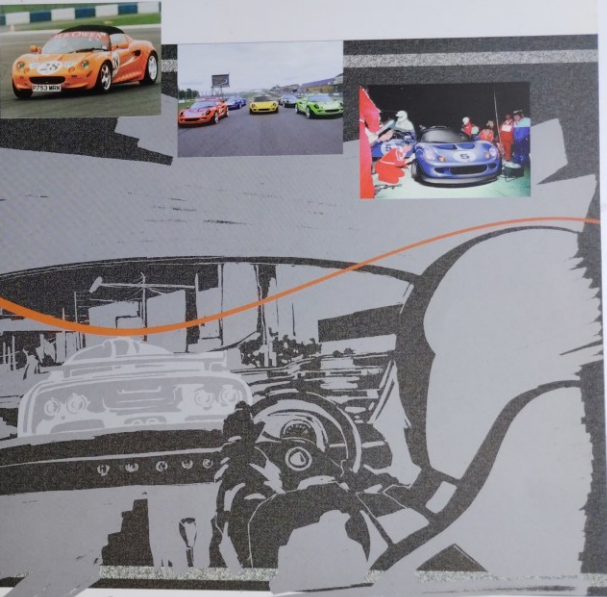
- Pour la course de club, Lotus Motorsport offre une gamme avancée de pièces de compétition et d'assistance de course pour assurer que la Lotus Elise demeure la meilleure façon de vous amuser sur quatre roues.

COURSES SUR PROTOTYPE UNIQUE

- Si vous souhaitez faire connaissance avec la montée d'adrénaline de la course sur l'Elise sans avoir besoin de fonder une équipe de course, Lotus offre une compétition automobile innovante, basée sur une formule "arriver et piloter".

COURSES EN INDEPENDANTS

- Pour aider les équipes de course en indépendants à maximiser leurs performances sur la piste, Lotus Motorsport va construire des voitures de piste pour se conformer à vos exigences, ou bien des voitures de course existantes peuvent être améliorées selon les dernières exigences ou un soutien technique peut être fourni.



LOTUS SPORT

COURSE SUR PROTOTYPE UNIQUE

Le nouveau programme de compétition individuelle offre l'opportunité de faire partie d'une combinaison unique de la pure Elise Motorsport, présentée sous un format novateur, créée par l'une des figures du monde du sport automobile - LOTUS.

Notre but est de fournir un équipement automobile fidèle à la philosophie de conception du fondateur de Lotus, Colin Chapman - léger, avec un maniement exceptionnel et des lignes stupéfiantes. La compétition est destinée à susciter de l'attrait en toutes directions pour les sponsors, les pilotes et les spectateurs. Ajoutez à cela le facteur émotion de l'Elise, et nous prédisons que ce programme vous procurera le plus grand plaisir que vous puissiez connaître dans le sport automobile de compétition individuelle.



Les Caractéristiques

- Des voitures
- La compétition
- 25 voitures
- Lotus Motorsport
- Une équipe
- Les pilotes
- Chaque voiture
- Un champion
- Pilotes et
- Une piste
- Inscription
- Un terrain
- Une saison
- Les voitures
- Des voitures
- Des voitures
- Un matériel

COLLECTION LOTUS - BROCHURE ETES-VOUS PRETS A PRENDRE LA TRAJECTOIRE OPTIMALE ?

Les Caractéristiques Clés de la Série

- Des voitures de course Elise d'un esthétisme étonnant présentant la pointe de la technologie
- La compétition commence en 2000, se déroule sur 3 ans et mettra en scène la course européenne "Lotus en Tournée"
- 25 voitures de course Elise alignées sur la grille
- Lotus Motorsport fera fonctionner toutes les voitures
- Une équipe de course professionnelle spécialisée dans la compétition, basée chez Lotus
- Les pilotes n'ont qu'à "arriver et piloter"
- Chaque voiture a un sponsor unique
- Un championnat des pilotes et un "Challenge des Constructeurs" pour les sponsors des voitures
- Pilotes et mécaniciens alternent à tour de rôle à chaque course
- Une présentation de haute qualité avec l'accueil de la société disponible sur la piste
- Inscription de la voiture Lotus avec un pilote professionnel
- Un terrain de jeu qui met les pilotes à égalité - des spécifications techniques identiques pour toutes les voitures
- Une substantielle dotation en prix des pilotes
- Les honneurs du championnat pour le vainqueur du "Challenge des Constructeurs" des sponsors de voitures
- Des voitures réglées pour fournir un divertissement maximal aux spectateurs
- Des améliorations techniques annuelles pour maintenir la compétitivité
- Un marche-pied pour les pilotes vers les niveaux supérieurs de la course GT

*Sujet à l'approbation de la MSA

OPPORTUNITÉS DE MISE EN SCÈNE

La compétition Lotus Elise offre des opportunités importantes de marketing, de publicité des marques et de promotion et Lotus a conçu une variété de programmes de prestations pour répondre à vos exigences.

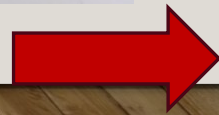
Non seulement Lotus propose toutes les occasions traditionnelles de publicité disponibles sur le circuit de course, mais Elise Motorsport ouvre toute l'expérience de Lotus disponible à l'usine et au Centre de Course.

La ligne unique de l'Elise propose plus d'espace publicitaire sur la voiture qu'une voiture de course monoplace conventionnelle. Les options de marquage variées sont illustrées ci-dessous. Les prix sont présentés sur la fiche d'Options de Prestations de Lotus Motorsport.

Sponsor du Championnat

- Le titre de la Série partagé avec Lotus
- Une promotion multimédia maximale
- La mise en avant de la société au Centre de Course Lotus
- Le matériel et les vêtements de l'équipe de course illustrant la marque
- Une voiture de course aux couleurs de la société
- Une voiture de sécurité aux couleurs de la société
- Des possibilités d'accueil pour la société sur la piste et au Centre de Course Lotus
- Des possibilités conjuguées de marketing et de ventes au Centre de Course Lotus
- Des visites du paddock et de l'usine pour les clients et les employés
- Des journées d'activité Promenade et Pilotage sur la piste privée de Lotus et au Centre de Course

Welcome to the Lotus Group of Companies



COLLECTION LOTUS - BROCHURE ETES-VOUS PRETS A PRENDRE LA TRAJECTOIRE OPTIMALE ?



BROCHURE ETES-VOUS PRETS A PRENDRE LA TRAJECTOIRE IDEALE ? LOTUS SPORT

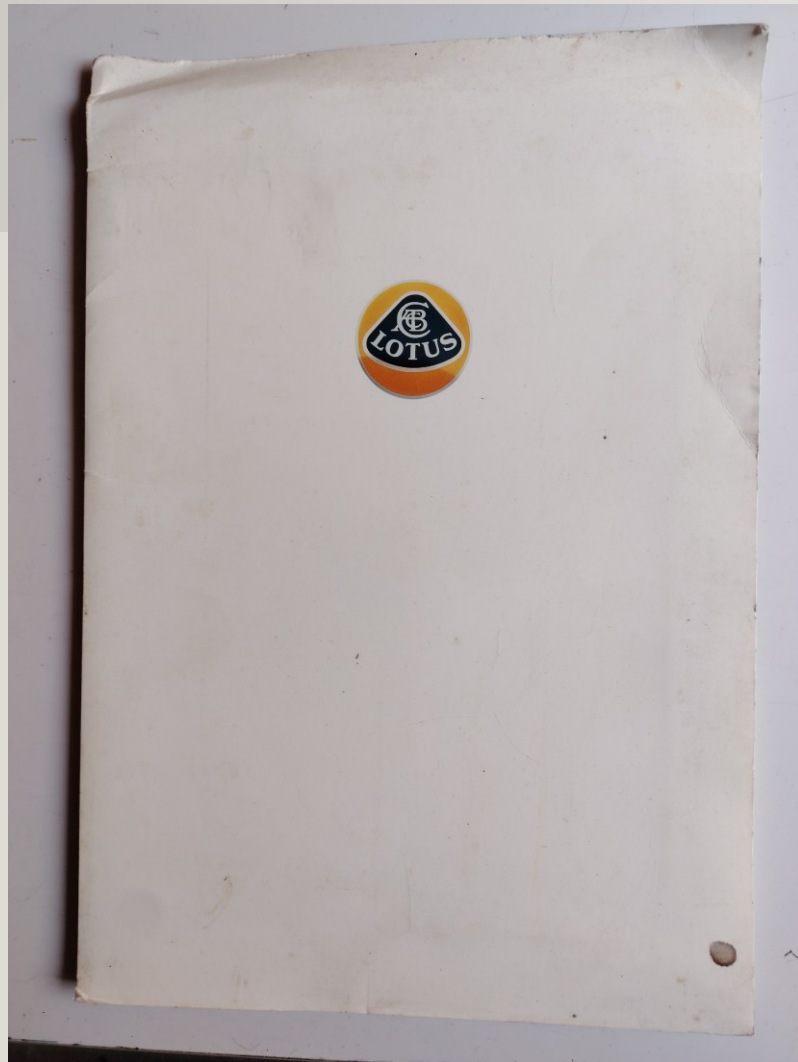
Brochure de 8 pages cartonnées couleur
Format paysage
Format 21 x 29,7

Réf BROCHURE LOTUS SPORT

28,00 €

prix VIP 25,00 €

COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993



LOTUS ENGINEERING **voxingenium** SPRING 1992

CONTENTS: DESIGN ANALYSIS & CRAY ■ SID & EDITORIAL ■ SAE '92, FISITA CONGRESS & ANC COURSE ■ RACE ESPRITS

Additional computing capabilities in design analysis...



..... Lotus has further expanded its Design Analysis capability in terms of both computing power and application.

As a result, rapid and sophisticated analysis techniques are being applied across the full range of prototype design, development and production phases for both powertrain and vehicle projects.



procedures, while at the same time, increasing model refinement and analysis sophistication techniques necessitate greater computing power.

To satisfy these exacting requirements and provide a cost effective in-house alternative to bureau computing, which was previously used, Lotus is installing Cray Y-MP EL supercomputer hardware and Hewlett Packard HP730 superworkstations. The Cray Y-MP EL is rated at 133 million floating point operations per second (Mflops) and has 256 MByte core memory. HP730 and HP720 workstations are rated at 22 and 17 Mflops respectively, with 32 Mbyte core memory. This gives a total system disc capacity of 33 Gbytes.

The introduction of this highly productive and powerful system, (some operations now take as little as a quarter of the time to process), supported by double the number of workstations, has significantly enhanced the predictive analysis capability of the group.

A detailed outline of Lotus' Design Analysis capability will be featured in the next issue of Vox Ingenium. ■



Above: Concept Body-in-White vibration analysis to establish natural frequencies and mode shape.

Centre column: Occupant response analysis for S.I.R. airbag using MADYMO

Left: Solid Finite Element model of cylinder head/block and gasket. Analysis is carried out to determine gasket sealing and cylinder head/block stress for assembly, thermal, and firing loads.

LOTUS



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993

SID.... extending the boundaries of conventional vehicle dynamics....

...for the past two years Lotus Engineering has been developing an advanced research vehicle to investigate fundamental principles of Structural design for improved stiffness/weight performance, improved vibration Isolation, and advanced chassis Dynamics (hence the project's designation SID).

SID's primary objective is to create a greater objective understanding of driver-preferred vehicle dynamic behaviour in order that the knowledge gained can be incorporated into client vehicle specifications.

LOTUS ENGINEERING



STRUCTURE

- Unidirectional prepreg glass fibre laminated over folded Nomex honeycomb board to provide a torsional stiffness of 16 kNm/deg from a mass of only 160 kg.
- Rigid passenger cell, protected by integral front and rear crumple zones.
- Designed for low cost, non exotic materials to minimize tooling requirements.
- Removable, lightweight exterior panels for serviceability.



ISOLATION

- Innovative chassis design incorporating all round double wishbone suspension, each pair of wishbones articulating from a pivoting Lotus 'roll' giving controllable longitudinal compliance.
- Rollovers pivot on steel sub-frames which may be rigidly or flexibly mounted to either the body or powertrain, enabling alternative isolation paths to be investigated.



DYNAMICS

- Fully Active suspension enables instantaneous modification of vertical wheel and body forces.
- On-board data acquisition system samples over 28 channels 200 times per second, allowing direct objective correlation with subjective feedback. (Parameters calculated within the Active algorithm are also recorded).
- Power from a rally bred unit delivering over 300 bhp driving all four wheels.
- Lotus Active Rear Steer capability.



VOXINGENIUM

Successful US Sportscar formula...

In its February '92 issue, the authoritative magazine Autocar & Motor made an impassioned plea for a return to sports car racing of old. In their eyes, the thinly disguised F-1 cars doing battle in the World Sportscar Championship bear so little resemblance to production models that the events are rapidly alienating "real" sports car enthusiasts.

Europe? Autocar & Motor cites the relatively new IMSA Supercar series in the USA, featuring the world's fastest cars, as the far more relevant model for an international event. As participants in the 1992 IMSA series, Lotus can vouch for the popularity of what is proving to be an accessible and entertaining formula which, in our opinion, would make a highly credible contender to the present World Sportscar arrangements.

For Lotus, sports car racing has always been just as much a product proving ground as it is a showroom window. The beauty of the IMSA formula is the definite and visible benefits it produces for road models. Already, aerodynamic and suspension modifications developed for the race cars have been incorporated into the '92 Lotus Esprit after just two seasons of racing.

Lotus' return to sports car racing began with the 1990 SCCA Escort World Challenge Series in the USA which proved better for Lotus than could ever have been



▲ Photo by courtesy of 'Autocar & Motor'

imagined. In the inaugural 1990 season, 4 of the 9 races went to the two white Lotus Esprit Turbo SE's raced under the Pure Sports banner. In all, 2900 race miles were completed without mechanical problem including one 24 hour event at Mosport, Canada.

During 1991, Lotus Engineering allocated more resources to the SCCA World Challenge assault with 3 new Lotus Sport Esprits and a team backed privateer. A number of IMSA Supercar events were added to the 1991 schedule, including a similar series using Bridgestone tyres, which required a different specific suspension setting than the usual Goodyear shod cars.

At the end of the '91 season the team, featuring Doc Bundy, Bobby Carradine and the occasional appearance of actor Paul Newman, was never out of the first three positions and astounded everyone by capturing second place in the SCCA Championship.



Can a change be made?

Lotus is sympathetic with Autocar's cry de coeur and would be delighted to see IMSA and SCCA style supercar events in Europe. Wherever possible we play our part in generating media publicity - the obvious precursor to TV coverage - by inviting journalists to visit the team either on race days or during practice.

Ultimately, a successful sports car series must satisfy the demands of the race goer by providing a formula for easily identifiable showroom models which overcomes the inherent problems caused by differences in performance and specification. The American approach relies on handicapping vehicles by adjusting weight, wheel and tyre sizes. This enables the 238 bhp Pontiac Trans Am to line up alongside the powerful 380 bhp Porsche 911 Turbo.

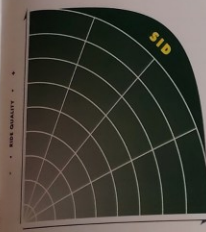
For the 1991 and forthcoming 1992 season, the Lotus Esprit was, and will be, used as the performance benchmark against which all others are measured. ■

LATEST IMSA RESULT (BRASELTON, ATLANTA): LOTUS 1ST AND 2ND



Ride versus handling?

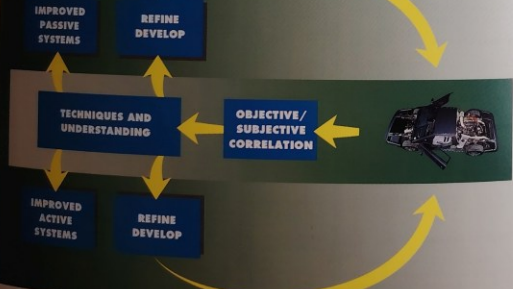
Traditionally trade-offs are made between handling performance and ride quality. SID achieves high levels of both without this frequently verified by dramatic subjective sensations, provides an impressive insight into the vehicle's unique capabilities. During 'lane-change' manoeuvres it is possible to change from 1g lateral acceleration to -1g (opposite direction) in 0.5 second, without overshoot and under complete driver control. These measurements show a 50% higher response than anything previously measured at Lotus, during an assessment to tune desired characteristics or evaluate the effects of minor changes. Normally these modifications would necessitate a hardware change to perhaps springs or dampers. This ability to simulate passive systems, utilizing active technologies as a development tool, gives Lotus a significant advantage in reducing project lead times. ■



▲ The SID development programme has created a vehicle with the capability to extend the boundaries of conventional vehicle dynamics.

▶ Roll wishbone mounting provides flexibility to tune force and roll wheel compliance.

▼ Mapping subjective and objective correlations in discrete project stages enables systematic refinement of both active and passive systems.



VOXeditorial...



Greater understanding of driver-desired characteristics

Carefully scheduled development progresses in definite stages using Lotus' systematic subjective/objective techniques. Typically objective analysis measures the effect of individual parameters on overall system performance. Concentration may, for example, focus on hardware, such as suspension strut isolation bushing. Subjective assessments are then performed by highly skilled test engineers correlating their opinions with the recorded data. Only after an understanding of the relationship between subjective and objective measurements has been reached, will the project move on to the next phase. By working in discrete stages a comprehensive mapping of knowledge has begun to develop, providing Lotus with an unequalled ability to control vehicle dynamic behaviour.

Major advances have been made towards the building of a complete picture of driver desired characteristics. The experimental data can be correlated with subjective influences. For example, understanding driver confidence in a vehicle's cornering ability even before the steering wheel is turned. This expanding database of knowledge enables ride and handling engineers to define a specific list of performance characteristics which then become essential specification requirements. The next programme phase for SID will involve further development of rear-steer algorithms to produce driver acceptable responses throughout the performance envelope.

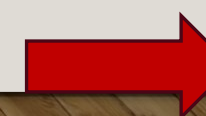


Lotus has an established reputation for developing vehicles with unprecedented levels of ride and handling which can be readily exploited and enjoyed by drivers. This provides Lotus Engineering with an even greater degree of understanding. With this knowledge we can tailor vehicle dynamic parameters to the unique performance requirements of our clients, while also significantly reducing project development times. ■

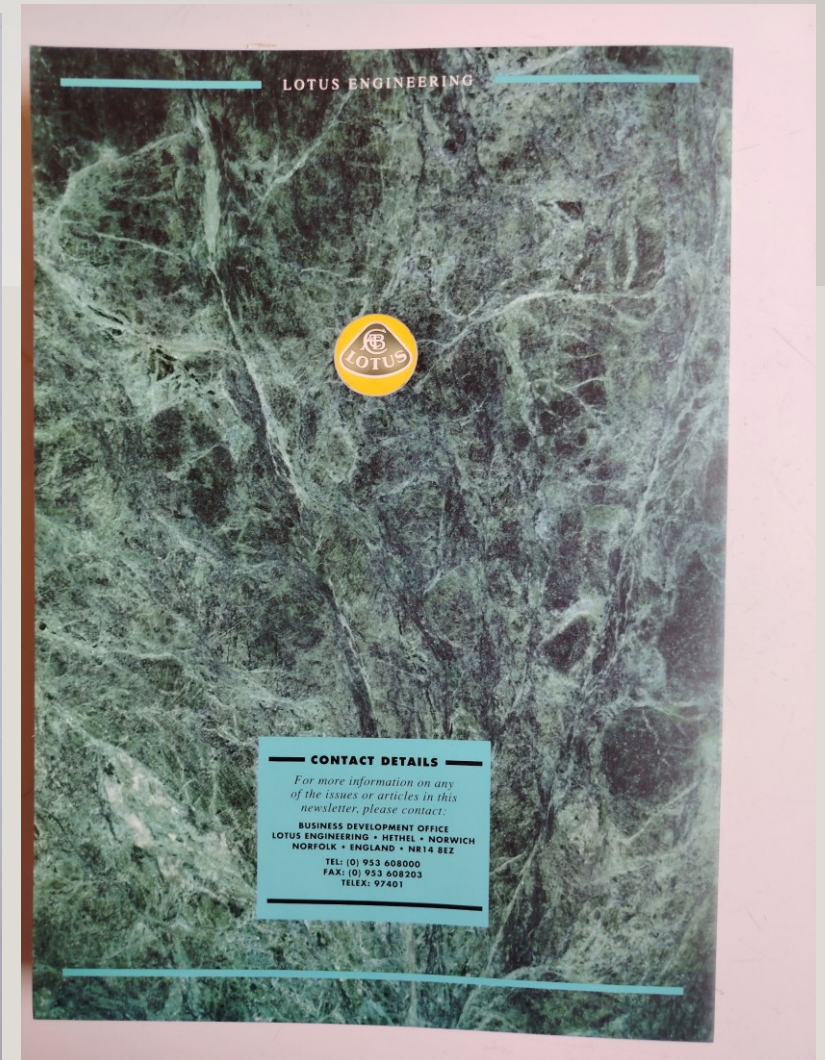
The second project, which is already well underway, is a research vehicle dubbed SID (Structure, Isolation, Dynamics). This vehicle has already provided Lotus with a huge amount of knowledge regarding dynamic behaviour, particularly with respect to achieving the long-term goal of correlation between subjective performance and objective measurement. SID provides the data base which will enable Lotus engineers to achieve even higher levels of ride and handling performance on client development projects.

In future issues of Vox Ingenium we intend to continue the review of Lotus' key research projects and to demonstrate clearly to our clients the potential benefits of such work.

In keeping with our philosophy of continual development and improvement, readers will notice a distinct change to Vox Ingenium. The new layout and additional space will allow us to provide more information and a greater degree of technical coverage than was previously possible.



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993



LOTUS ESPRIT SPORT 300

Lotus Cars Limited, Hethel, Norwich, Norfolk, NR14 8EZ. Telephone 0953 608000

The Sport 300 is a lightweight ultra-high-performance road-going derivative of the Lotus Esprit X180R racer. This car, although shown as a concept, is no mere mockup – it is ready to run, and road legal in most European countries.

In keeping with the Lotus heritage of competition, the Sport 300 features aggressive yet elegant and essential body modifications, covering a chassis with all the hallmarks of a winning racecar. With 300 useable bhp from the chargecooled 2.2 litre engine, in a body weighing about 250lbs less than the Esprit SE, the Sport 300 has performance to match its looks and the production of a limited edition is being considered.

Not only is the Sport 300 derived from three years' experience with the X180R racer – it is suitable for track use itself with the addition of a LotusSport competition pack comprising rollage, full harness, and fire extinguisher, for which mountings have been provided.

TECHNICAL SPECIFICATION

ENGINE: Lotus 2.2 litre chargecooled engine producing 300 bhp at 6500 rpm.
Reworked and ported cylinder head.
Hybrid Garrett turbocharger.
Additional chargecooler capacity.
Recalibrated engine management system.

TRANSMISSION: 5-speed transaxle with modified casing and internals. Limited-slip differential. Quickshift gearchange with short-throw linkage. High-capacity clutch.

CHASSIS: Increased torsional stiffness. Modified suspension mountings. Provision for competition rollage.

BODYSHELL: Lightweight composites construction. Modified front airdam and brake cooling ducts. New rear body-mounted aerofoil. Front and rear wheelarch extensions.

SUSPENSION: Revised roadsprings and dampers. Modified suspension geometrics.

ABS BRAKES: Increased diameter discs front and rear, as used on X180R. AP Racing calipers front and rear. Non-asbestos pad material. Castrol SRF high-performance brake fluid.

WHEELS AND TYRES: Front: 8.5" x 16" OZ alloy rim with 245/45 x 16" Goodyear GS-C tyre. Rear: 10.5" x 17" OZ alloy rim with 315/35 x 17" Goodyear GS-C tyre.


INTERIOR: Sports trim using Alcantara suede and Courtaulds textiles. Recaro competition-style bucket seats. Competition-style pedal pads. Large-diameter electronic speedometer and tachometer.

LOTUS CARS LIMITED reserve the right to change prices and specifications at any time without notice. The information contained in this leaflet does not constitute an offer or form any part of a contract written or implied. Quoted power, speed and acceleration may vary with optional equipment and overseas engine requirements. Photographs may show optional equipment.



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993





ESPRIT S4

Lotus Cars Limited, Hethel, Norwich, Norfolk, NR14 8EZ. Telephone 0953 608000

For 1993, Lotus introduces the latest evolution of this classic mid-engined performance car, the Esprit S4. Featuring a stunning, lithe and distinctive exterior, a refreshing new look to the interior, major advances in its suspension dynamics, and a range of other detail improvements, the S4 maintains world-leading standards of handling, performance and style for which Lotus has become famous over the last 40 years. For the first time in the model's history, power steering is introduced, and will be standard fitment.

TECHNICAL SPECIFICATION

ENGINE: Mid-mounted Lotus 2.2 litre (2 litre in certain markets) aluminium alloy 16-valve charge-cooled engine. Water-cooled TB03 turbocharger with integral wastegate. Multi-point fuel injection system and distributorless ignition with ECM. Maximum power: 264 bhp (197kW) at 6500 rpm (DIN). Maximum torque: 261 lb ft (354 Nm) at 3900 rpm (DIN).

TRANSMISSION: New high-torque 5-speed transaxle with hydraulically operated clutch driving rear wheels. New precision gearshift mechanism.

CHASSIS/BODY: Rigid steel zinc-coated backbone chassis, composite bodywork with seating for two.

FUEL SYSTEM: Fuel tank capacity: 16 gallons (73 litres). Fuel requirement: 95 RON minimum octane UNLEADED.

FRONT SUSPENSION: Independent by upper and lower wishbones, with revised anti-roll bar, coil springs and telescopic dampers. Power steering (PAS) fitted as standard.

REAR SUSPENSION: Independent by upper and lower transverse links, with radius arms, coil springs and telescopic dampers. Aluminium hub carriers.

BRAKES: Dual circuit, full power actuated with three-channel electronic anti-lock brakes (ABS). 10.2" dia ventilated front discs. 10.8" dia solid rear discs.

WHEELS: New 5-spoke alloy design, 17" diameter. 7J front and 8.5J rear rim sizes.

TYRES: Unique Goodyear Eagle GS-A asymmetric. Front: 215/40ZR 17 Rear: 245/45ZR 17

PERFORMANCE: Maximum speed - 165 mph (265 km/h)
0-60 mph: 4.7 seconds (0-100 km/h: 5.0 seconds)
0-100 mph: 11.9 seconds (0-160 km/h: 11.9 seconds)

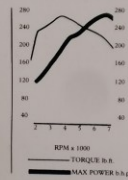
U.K. GOVERNMENT FUEL CONSUMPTION TEST RESULTS

	Imp mpg	Metric: 1/100km
URBAN:	17.9	15.8
56 mph:	36.2	7.8
75 mph:	29.9	9.5

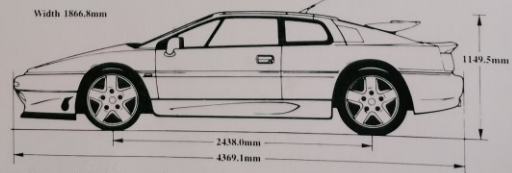
STANDARD EQUIPMENT: Power steering, ABS brakes, air conditioning, single-key central locking with alarm and immobiliser, full leather interior, three-phase ice warning system, front fog lights, "one-touch" electric windows, tilt/removable roof panel, electrically adjustable heated door mirrors.

The Lotus Esprit S4 is covered from new by a 1 year unlimited mileage warranty and an 8 year chassis perforation guarantee.

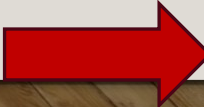
Your nearest LOTUS DEALER will be pleased to arrange a demonstration of a new Lotus.




Width 1866.8mm



LOTUS CARS LIMITED reserve the right to change prices and specifications at any time without notice. The information contained in this booklet does not constitute an offer or form any part of a contract, written or implied. Quoted power, speed and acceleration may vary with optional equipment and overseas engine requirements. Photographs may show optional equipment.



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993



LotusSport Pursuit Bicycle

Lotus Engineering, Hethel, Norwich, Norfolk, NR14 8EZ. Telephone (0953) 608000 Telex (0953) 606884 Telex 97401

The "LotusSport" Pursuit Bicycle had its international debut at the 1992 Olympic Games in Barcelona. Chris Boardman won the gold medal for Great Britain in the Individual Pursuit event and set a new unofficial world record of 4.24.496 in the quarter finals, which represents an average speed of 56.54 kph over the 4000m.

The "LotusSport" bicycle is derived from the Burrows "Windchamber", to which Lotus Engineering acquired the rights in February 1992. Since then, considerable design and development work has been carried out on the structure and shape to optimise the performance and minimise weight. The pursuit racer is the third generation design in as many months.

The beam of the design is an aeroflex section composite monocoque which is moulded of advanced materials, mainly carbon fibre. Lotus has considerable experience of working with such advanced materials, both for competition and general usage. The bike is designed to reach new levels of efficiency and low drag for improved performance.

TECHNICAL SPECIFICATION

BODY: Advanced composite monocoque with minimum-drag aerodynamic cross-sections, formed with unidirectional and stitched high-strength carbon fibre in an epoxy resin matrix. Titanium inserts are incorporated at the load-bearing points.

FRONT SUSPENSION: Monoblade with aeroflex cross-section, formed with unidirectional carbon fibre over P.U. foam core as monocoque.

STEERING COLUMN: Titanium, fitted with aero bars.

REAR SUSPENSION: Integral with monocoque.

BRAKES: Not required.

DRIVE: Steel/titanium fixed-ratio chainset, pedals & rear sprocket to suit rider.

WHEELS: Front: CX composite rim with aero spokes, supplied by Mavic.
Rear: Flush composite disc, supplied by Mavic.

TYRES: High performance "Olympic" 110g tubulars, supplied by Continental Tyres.


The definition of a Monocoque ("single cell"):
"A completely-closed, thin wall, unitary load-bearing shell construction which cannot be analysed as individual load-bearing members."

The "LotusSport" monocoque could be represented by deforming a spherical shell, therefore it is a true monocoque.


LotusSport

The "LotusSport" trademark for competition and leisure markets was introduced three years ago with the entry of the Lotus Esprit to circuit racing in the USA. Since then, the popularity and success of the "LotusSport" Esprit has grown dramatically. Factory supported cars are now racing in the USA, the Netherlands, and in Italy, with a Belgian car to enter competition shortly. It is a long term goal of Lotus to stimulate sports racing in all its major markets.

The "LotusSport" trademark is owned by Group Lotus plc.



COLLECTION LOTUS - DOSSIER DE PRESSE 1993

 **NEWS RELEASE**

Subject: **LotusSport Bicycles go into production** Date: **28 January 1993**

For further information contact: **See below** Embargo: **Immediate**

Lotus Engineering is entering the production bicycle business in association with two other major companies. Following the record-breaking Olympic Gold medal ride by Chris Boardman on the LotusSport bicycle, Lotus Engineering has sought expertise worldwide in cycle marketing and volume manufacture of advanced composites, to ensure the successful commercialisation of the bicycle, which is both an innovation and diversification. Two companies have emerged, after considerable research and discussion, to ensure the successful launch of a range of LotusSport bicycles, which will be headed by a Time Trials variant of the Olympic carbon monocoque bicycle.

The first of these companies is British Eagle Cycles, a subsidiary of Casket plc, recognised as a progressive company with extensive knowledge and experience of the retail cycle industry. The second, SP Systems, is a multinational manufacturer of advanced composite materials and components for marine, military and aerospace use. Both these long-term partnerships are seen as vital for the commercial development of LotusSport products.

SP Systems will manufacture the unique carbon monocoque frame at their aerospace component facility in Camarillo, California. The frame which will subsequently be assembled by Lotus is manufactured by a process which results in a very high performance cost effective component. SP is recognized as the leader in this technology and the association with Lotus is likely to lead to the joint development and manufacture of a family of carbon-monocoque bicycles.


There is a substantial existing demand for LotusSport premium-specification bicycles in the sub-£1500 price bracket. This cannot be filled at present by carbon-monocoque products, due to their high material cost. British Eagle will, therefore, be manufacturing a unique range of high-performance LotusSport bicycles for the serious and recreational cyclist. These will be manufactured to Lotus designs and use the latest components and tubular frame technology. The initial range will be announced shortly, and will be distributed by British Eagle in the UK and Europe. In addition, Lotus and British Eagle will develop a comprehensive range of LotusSport cycle accessories, including helmets and clothing.

This major co-operation, on an international scale, will see a range of LotusSport bicycles in production by mid-1993. Future developments could have even greater impact. For example, Lotus is discussing with SP Systems investment in the development of new carbon-based production and materials technology, focusing on low cost with high strength. When successful, this will dramatically increase the viability of carbon fibre for mass-market bicycles and other performance products.

It is just six months since Chris Boardman took the Olympic Gold. Lotus, together with British Eagle and SP Systems, is now prepared to change the entire cycle industry's outlook on bicycle design, with the application of new and exciting advanced technologies.

=====

Hethel, Norwich, Norfolk, England, NR14 8EZ. Telephone (0953) 608000 Telefax (0953) 608300

 **NEWS RELEASE**

Subject: **LotusSport Bicycles go into production** Date: **28 January 1993**

For further information contact: **See below** Embargo: **Immediate**

Lotus Engineering is entering the production bicycle business in association with two other major companies. Following the record-breaking Olympic Gold medal ride by Chris Boardman on the LotusSport bicycle, Lotus Engineering has sought expertise worldwide in cycle marketing and volume manufacture of advanced composites, to ensure the successful commercialisation of the bicycle, which is both an innovation and diversification. Two companies have emerged, after considerable research and discussion, to ensure the successful launch of a range of LotusSport bicycles, which will be headed by a Time Trials variant of the Olympic carbon monocoque bicycle.

The first of these companies is British Eagle Cycles, a subsidiary of Casket plc, recognised as a progressive company with extensive knowledge and experience of the retail cycle industry. The second, SP Systems, is a multinational manufacturer of advanced composite materials and components for marine, military and aerospace use. Both these long-term partnerships are seen as vital for the commercial development of LotusSport products.

SP Systems will manufacture the unique carbon monocoque frame at their aerospace component facility in Camarillo, California. The frame which will subsequently be assembled by Lotus is manufactured by a process which results in a very high performance cost effective component. SP is recognized as the leader in this technology and the association with Lotus is likely to lead to the joint development and manufacture of a family of carbon-monocoque bicycles.

There is a substantial existing demand for LotusSport premium-specification bicycles in the sub-£1500 price bracket. This cannot be filled at present by carbon-monocoque products, due to their high material cost. British Eagle will, therefore, be manufacturing a unique range of high-performance LotusSport bicycles for the serious and recreational cyclist. These will be manufactured to Lotus designs and use the latest components and tubular frame technology. The initial range will be announced shortly, and will be distributed by British Eagle in the UK and Europe. In addition, Lotus and British Eagle will develop a comprehensive range of LotusSport cycle accessories, including helmets and clothing.

This major co-operation, on an international scale, will see a range of LotusSport bicycles in production by mid-1993. Future developments could have even greater impact. For example, Lotus is discussing with SP Systems investment in the development of new carbon-based production and materials technology, focusing on low cost with high strength. When successful, this will dramatically increase the viability of carbon fibre for mass-market bicycles and other performance products.

It is just six months since Chris Boardman took the Olympic Gold. Lotus, together with British Eagle and SP Systems, is now prepared to change the entire cycle industry's outlook on bicycle design, with the application of new and exciting advanced technologies.

=====

Hethel, Norwich, Norfolk, England, NR14 8EZ. Telephone (0953) 608000 Telefax (0953) 608300

In summary:

- Lotus will put the LotusSport carbon-monocoque bicycle into volume production, initially as a Time Trials variant.
- The carbon monocoque will be supplied by SP Systems of Camarillo, California.
- British Eagle will develop, with Lotus, a full range of LotusSport accessories.
- The LotusSport monocoque bicycle will be supported by a LotusSport range of bicycles built for Lotus by British Eagle.
- The LotusSport range of bicycles will be distributed by British Eagle in UK and Europe.
- All carbon-based LotusSport bicycles will be assembled by Lotus at their Hethel, Norwich, facility.
- Lotus is discussing the development of a family of carbon-monocoque bicycles with SP Systems for world markets.
- Lotus is seeking to sign distribution agreements for LotusSport monocoque bicycles in other world markets such as USA and Japan.
- Lotus is now actively pursuing the development of low-cost carbon-composite materials with SP Systems for other applications.
- The agreements reached in just six months since the Olympic Games by these three companies (of which two are new entrants in the cycle business) could revolutionise the industry.

=====

Contact: Patrick Peal, Lotus Engineering 0953-608233
Eddie Eccleston, British Eagle Cycles 0686-628800
Paul Rudling, Chief Executive, SP Systems 0983-298451
(UK Division)

=====

bike/prod

DOSSIER DE PRESSE LOTUS 1993

1 BROCHURE 10 PAGES COULEUR LOTUS ENGINEERING
1 JEU DE 3 PHOTOS COULEUR AVEC AU VERSO LA PRESENTATION TECHNIQUE
Photos de 21 x 29,7
1 LOTUS ESPRIT S4
1 LOTUS ESPRIT SPORT 300
1 LOTUS SPORT PURSUIT BICYCLE
1 liasse 2 feuilles LOTUS BICYCLES GO INTRO PRODUCTION
1 feuille LOTUS 1-2-3
1 BROCHURE CARTONNEE COULEUR 78 PAGES

Réf DOSSIER DE PRESSE LOTUS 1993

35,00 €

prix VIP 30,00 €

JC BOURSE AUTO

jcbourseauto@gmail.com
www.jcbourseauto.fr



JC BOURSE AUTO
vente collections personnelles
Recherches personnalisées
Achats individuels et par lots

06 80 28 60 92
Jean-Claude ROGER
créateur dirigeant

jcbourseauto@gmail.com

JC BOURSE AUTO



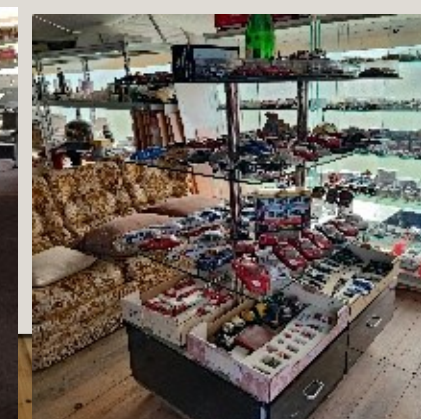
affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



JC BOURSE AUTO
jcbourseauto@gmail.com
06 80 28 60 92



affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



CONDITIONS DE VENTE

Cession de ma collection personnelle de documentation automobile et divers
Plus de 70 ans de collection, cession de mon matériel d'animations événementielles
L'ensemble des prix communiqués s'entend net de taxes, hors frais d'expédition

Les biens sont présentés dans ce catalogue avec un maximum de détails et de photos.

Les dimensions sont approximatives mais très réalistes

Visible en Loire Atlantique (44) : Sur rendez-vous uniquement

MODALITÉS DE RÈGLEMENT

Sur site : en espèces ou chèque (de banque pour plus de 100,00 € sauf accord exceptionnel)

Par internet Règlement total des biens choisis et des frais d'expédition à la commande

Mode : virement ou chèque (idem que ci-dessus) - **WERO** de banque à banque via n° portable
Enlèvement/livraison/expédition des objets après crédit effectif du montant sur le compte

Disponibilité sous réserve de vente entre-temps

Matériel, objets, catalogues, revues d'occasion vendus dans l'état

Frais d'expédition en sus, montant suivant vos achats

Aucun achat ne sera repris ni échangé

Jean-Claude ROGER - 06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com www.jcbourseauto.fr

