

Maggio 2008



Lotus Roma News

Vengono costruiti altri prototipi

La costruzione dei prototipi

Solitamente le industrie automobilistiche costruiscono in laboratorio i prototipi destinati ai test di durata. La Lotus per la Evora ha utilizzato un innovativo e più costoso parametro di valutazione denominato "EP Valutazione di primo stadio" realizzando le vetture da test direttamente sulla linea di produzione dove verranno prodotti i modelli di serie. Ricorrendo a questo sistema già nel primo stadio di progettazione è possibile valutare il comportamento dei veicoli test ed apportare le opportune modifiche con il vantaggio di poter trasferire le informazioni acquisite direttamente al reparto produzione.



Crash Test

La Evora è stata sottoposta a numerosi crash test che hanno visto la distruzione sia di veicoli interi che di componenti individuali. Sin dai primi prototipi la vettura ha prodotto risultati estremamente soddisfacenti per i progettisti, sia per gli impatti a velocità alta che bassa nonché per i test di sicurezza passiva studiati per la protezione dei pedoni. La progettazione con telaio modulare ha permesso una drastica riduzione degli eventuali danni al telaio centrale che ospita i passeggeri grazie modulo anteriore progettato per essere una struttura sacrificale facilmente sostituibile.

Sviluppo e test

Lo sviluppo della Evora ha comportato estenuanti test su strada prima su muletti con la sembianza della Lotus Esprit, successivamente, per nascondersi agli sguardi dei fotografi, i prototipi sono stati opportunamente camuffati con una costosa struttura dal valore di 2.500 Sterline che ne ha permesso lo studio aerodinamico in strada. Grande attenzione è stata posta alla tenuta di strada sul circuito di Nurburgring (Germania) dove gli ingegneri della Lotus hanno creato dei team di lavoro con i tecnici della Bosch per l'impianto frenante e della Yokohama per i pneumatici. Già dai primi prototipi la Evora ha passato il famoso test del Belgian Pavé percorrendo chilometri e chilometri in condizioni estreme sul famoso "asfalto" di sassi senza rilevare nessun cenno di cedimento o di stress strutturale anche dopo aver percorso oltre il 50% dei requisiti necessari all'approvazione dell'industria automobilistica mondiale.