



Texts&Photos/Toshio NOGUCHI. 問い合わせ◆Manhattan Beach, CA, USA Fax. (310) 546-1343 e-mail: sir@suninternational-usa.com



エンジンとその他の小変更以外は、ノーマルエリーゼのそれを踏襲する。車重もノーマル $\pm$ α程度に抑えられているから、ブレーキの拡大等の措置は施していないのだろう。

## ロータス+VTEC マニア理想のスポーツカー見参!!

ちょっと古いF1ファンなら、かつて中嶋悟やアイルトン・セナがドライブしたキャメル・イエローのマシン、ロータス・ホンダを懐かしく思い出すだろう。そしてここに、新時代のロータス・ホンダが誕生した。現代のホンダスポーツの代名詞ともいえる、タイプRの名と共に……

世界で最も軽量のミッドシップカーに、世界で最も痛快な4気筒エンジンの組み合わせーカリフォルニアのサン・インターナショナル社が生み出した「ロータス・エリーゼ・タイプR」は、この魅力的なテーマに基づいて開発されたロードカーだが、そのミッドで存在を強烈にアピールしているのが、われらがVTEC。1998年式インテグラタイプRからコンバートされたB18C型だ。

このエリーゼ、北米には正式導入されていない。少数がレース専用として輸入されるが、エアバッグが未搭載であることと、ローバーエンジンが北米基準に合致しないため、認可されなかつ

た。しかし、これを公道で楽しみたいと考えた同社は、B18Cに白羽の矢を立てた。B18Cは厳しい排気ガス規制のため、多くのスポーツカーが撤退してしまった北米では、圧倒的な人気を誇る。そのスポーツイメージは、日本人が想像する以上のものだ。

それではディテールを見ていこう。エンジンリッドを開けると、まるで純正装備のようにB18Cが搭載されている。基本的にエンジンとトランスミッションのコンポーネントは、同じ方向のままFFからMRに動かしたものだ。ローバーエンジンも同じレイアウトだから、エンジンベイの加工

