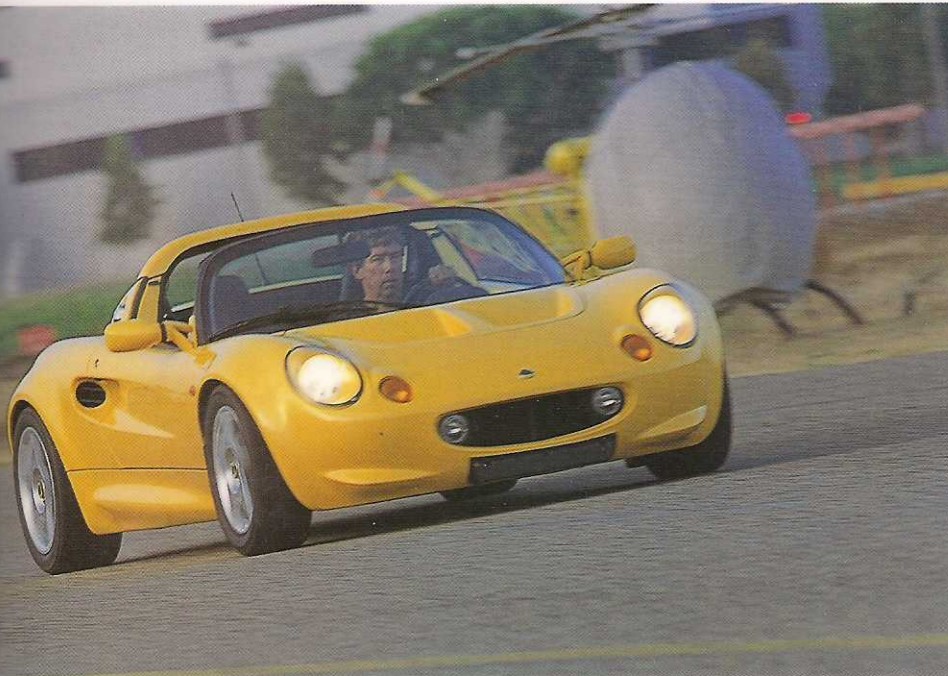




REPORT LOTUS ELISE+VTEC



ぴったりとエンジンベイに収まるB18C。将来的にはニューインテグラ・タイプR用も搭載されるはず。テスト時には圧縮比を10.6から11.3に高めて、フライホイールを軽量化した。



01.まったく純正状態だが、希望すれば純正には設定すらされていないエアコンも装着可。また純正ではレブが8000rpmのタコメーターはまったくの役不足。要交換だ。02.センター2本出しのマフラーからローバーエンジンとは全く異なるホンダサウンドを奏でるハズ。03.排ガス性能、パワー、燃費などすべての面で純正より優れた性能を発揮。テスト車両は基本的にパワートレイン以外はなにも改造していないが、日本のチューナーのパーツを組み込めば、さらなる動力性能アップが期待できる。04.アルミフレームにベタッと置かれたバケットシート。この角度から見れば、ノーマルエリーゼと何ら変わらないインテリアだ。05.ホンダのB型エンジン用ミッションはロッドリンクレージ。ワイヤー式と違い、当然自由度は低い。この辺りがこのエンジンスワップのキモとなるのだが、そのためのコンバージョンキットが日本で発売されれば、既存のエリーゼオーナーの多くが興味を引かれざるを得ないだろう。

は最小限。マウントとシャシーをB18Cに合わせて、アクスルを加工した程度に収まった。ボディ側には一切手を付けていないし、ホイールベースもオリジナルとまったく同一、車両重量をほぼ変わらない。

しかしながら、マウント方法だけでエンジンが収まってしまふほど簡単ではなかった。問題となるのは、ミッションのリンクレージとワイヤーハーネス。この2点には試行錯誤したらしいが、ここで解説してしまうとマネされてる恐れがあるので、企業秘密ということで読者のみなさんには納得してもらおうとしよう。

エリーゼ・タイプRの実力はどのほどなのか？車両総重量わずか779kg、最高出力200psのアメリカ製「タイプR」は、米誌「カー&ドライバー」が行った動力性能テストによれば、0-400m加速13秒4をマーク。加速性能的にはNSXやポルシェ911、コルベットなどとほぼ同レベルで、自然吸気2リッターとしてはレーシングカーレベルのタイムをたたき出した。最高速度は推定で240km/hに達する。

さらにハンドリングも世界最高レベルにあり、サーキットテストではフェラーリ360モデナに勝ちを譲りはしたが、ポルシェ911やコルベット、NSXをもしのいだという。

近々に生産が始まる予定のエリーゼ・タイプRの価格は5万5000ドル(680万円)ほど。日本市場を考えたコンバージョンキット(日本専用ワイヤーハーネスを開発)も用意されており、こちらは車体とエンジンを含まず8500ドル(105万円)となるし、望めばエアコンも装備できる。

ピュアスポーツのVTECをピュアスポーツのエリーゼで楽しむ。これぞ最高のぜいたく。

SPECIFICATIONS LOTUS ELISE TYPE R by SUN INTERNATIONAL

Vehicle type: mid-engine, rear-wheel-drive, 2-passenger, 2-door roadster
 Price as tested: \$55000
 Engine type: B18c 1998 version DOHC 16-valve 4-in-line, aluminum block and head, Honda PGM-FI, engine-control system with port fuel injection
 Displacement:1797cc
 Power : 200 bhp @ 8200 rpm
 Torque : 25.2kg-m@ 6200 rpm
 Transmission: 5-speed manual
 Wheelbase:2300mm
 Length:3727mm
 Curb weight:779kg
 0 to 60 mph:4.6 sec
 0 to 100 mph:12.1 sec
 Standing 1/4-mile:13.4 sec @ 166.4km/h
 Top speed (estimated):240km/h

