



LCI Limited

2-1-1, Ishikawacho, Ota-ku, Tokyo 145-0061, Japan

Telephone: (03)5754-0805 Fax: (03)5754-0807

2006年2月16日
エルシーアイ株式会社
広報

Press-Information

REF-LPR03/06

ロータス・エキシージ S

概要

重量わずか935Kgの小型軽量スポーツカー、エキシージ S は、162.5kW(221PS)の高速回転スーパーチャージャー・エンジンを搭載し、0~100km/h をわずか4.3秒(0~60mph は4.1秒)で駆け抜けます。

これは、世界の真の生産車の中で、最速のプロダクションカーなのです。

且つ、ロータスのプロダクションカーとしても、間違いなく史上最速の車です！

新たにエキシージ・シリーズに加わったロータス・エキシージ S は、『究極のパフォーマンス』という言葉の意味を塗り替える真のスポーツカーです。このサイズのエンジンを搭載したプロダクションカーとしては世界最高レベルの90.5kW/l(123PS/l)という驚異的なパワーを誇り、さらに重要なことに、生産車として販売される市場における各種規制に対して完全に適合しています。ロータス・エキシージ S は限定車でもなければ、製造後に特殊な改造を加えた車でもありません。英国ノーフォーク州ヘセルにある、数々の受賞歴に輝く世界トップレベルのロータス工場で、始めから終わりまで一貫して生産された車です。

極めて堅牢でありながら超軽量(935kg)の車両ベースによって、5.8kg/kW、4.2kg/PS(173.8kW/トン、236.4PS/トン)というパワーウェイトレシオを実現。静止状態からの100km/h 加速が4.3秒(0~60mph は4.1秒)、160km/h(100mph)加速が9.98秒(概算)という驚異的な加速性能を発揮し、最高速度は238km/h にまで達します。この驚異的なパフォーマンスにもかかわらず、ヨーロッパの試験モードによる複合燃費9.1リットル/100km(メーカー参考値)、市外走行燃費7.2リットル/100km(メーカー参考値)という極めて優れた経済性も実現しています。このような卓越した性能と優れた燃費を併せ持つ車は、世界中どこを探しても他には販売されていないとロータスは自負しています。しかし、もちろん多くのお客様にとって、ロータス・エキシージ S を購入する理由はその高い燃費性能ばかりではありません。

ロータス車であるからには、直進性能が最重要というわけではありません。一般道での日常のドライビング

やサーキットでの走行も重要な要素です。現在販売されている車の中で、日常のドライビングとサーキット走行のいずれにおいても、エキシージ S の持つ加速性、敏捷性、そして安全性に匹敵する他車はほとんど皆無です。

しかし、エキシージ S はトラック・デイで競うだけの車両ではありません。高速道路、そして市街路をも走行する真のスポーツカーなのです。極めて「トルキー」なエンジン、そしてソフトで従順なスプリングと堅固な可調式ダンパーで構成されたロータス伝統のサスペンション。このセットアップが、まるでドライバーの意思がテレパシーで伝わるようなハンドリングとスムーズで快適な乗り心地とがひとつになった、神秘的なドライブ感覚を提供します。このロータス車に匹敵するハンドリング性能を持つ車は、他にはまず存在しません。

ロータス・カーズ社のクライブ・ドブソン マネージング・ダイレクターは、次のように述べています。「エキシージ S は、プロダクションカーの『極限』をぎりぎりまで追求した車です。その性能は、この2倍あるいは3倍の価格で販売されている他のスーパーカーを凌駕しています。ファミリータイプのハッチバック車と同程度の燃費でこの性能を実現できたのは、『軽量化による性能の向上』というロータスのコンセプトが見事に活かされている証です。エキシージ S は無敵のパッケージであり、比類ないドライビングを提供する車です。」

エキシージ S の詳細

ドライビング感覚

「現実世界」のプロダクションカーとして恐らく世界最速の車であるからには、もちろんそのドライビング感覚も並外れています。ProBax 技術(※後述参照)を採用した軽量型の複合シートは、加速やブレーキング、そしてコーナリング時に1G を超える荷重に対しても、ドライバーと同乗者の体を最適な状態でサポートし、安全に包み込みます。ステアリングホイールは小さめの革張りユニット(エアバッグ装備/非装備の両方があります)で、ドライバーが快適にハンドリングを行いながら最適なレスポンスを得られる位置に配置されています。シフトレバーはステアリングホイールからちょうど15cm の位置に配置され、素早く正確かつ安全なギアチェンジを可能にしています。軽量のスチール/アルミ製のペダル類は、ヒール・アンド・トゥに最適なポジションに配置されています。ロータス・エキシージ S では、ホイールとシートのポジションをユーザーが大幅に調整することはできません。なぜなら、ドライビングポジションは既にほぼ完璧な状態で、ロータスが自信を持ってお届けしているからです。

ロータス・エキシージ S の魅力は、何といたってもその病み付きになりそうな加速感覚です。レーシングカーや2輪車、テーマパークの絶叫マシンなどを除いては、加速やブレーキング、コーナリング時にこれほど大きな G フォースを発生できる車はほとんどありません。この加速性能は、安全性を確保しながらも、丹念に仕上げられたスポーツカーでしか味わえないドライビングの楽しさ、そして高揚感までも与えてくれます。

エンジン

エキシージSの心臓部は、空冷式インタークーラーとルーツ式スーパーチャージャーを搭載し、十分に試行・検証された4気筒1.8リッターの2ZZ-GEVVTL-iエンジンです。今や伝説的存在となっているロータス・スポーツエキシージ240Rのために開発されたスーパーチャージャーとインタークーラーのパッケージを受け継ぐエキシージSは、最高出力162.5kW(221PS)/7800rpm、最大トルク215Nm/5500rpmを実現しています(ただし、2000rpmを超えた時点で、その80%を発生)。エンジンの最高回転数は8000rpm(過渡状態では最長2秒間まで8500rpm)です。ロータスの技術陣は、販売市場におけるこの車両型式の認証規準を保持しつつも、162.5kW(221PS)という数値を達成しました。

エキシージSのエアインテークとルーフスクープには、あらゆる気候・環境条件のもとで空冷式インタークーラーの性能を最大限に発揮できるように、微細な設計変更が加えられています。

アンダートレイの中心から、ひとつの楕円形エキゾーストが突き出しています。

カギとなるエアロダイナミクス

ロータス・エキシージSには、標準のエキシージと同じ空力パッケージが採用されています。他のロータス車と同様に、ロータス・エキシージSの醍醐味は、直進性能だけではありません。

ロータス・エキシージSは、一般道でもサーキットでも世界トップレベルのスピードを誇る車です。この驚くべきパフォーマンスのカギとなるのは、160km/h(100mph)でフロント19.3kg、リア21.9kg、合計41.2kgのダウンフォースを発生する空力パッケージです。エキシージSが走行可能な速度領域全体で、このフロント(47%)対リア(53%)のダウンフォース比率がバランス良く一定に維持されます。

以下のコンポーネントで構成される空力パッケージが、このクラス最高のパフォーマンスを実現しています。

- 完全にフラットな車両底面 — 高度な押し出し成形・接着技術が生んだシンプルで強靱かつ軽量のアルミニウムタブ
- 車両下部の「ベンチュリ効果」を増大させるリア・ディフューザー
- 地面からわずか108mmの高さ(ぎりぎりのランプ角クリアランス)に配置された深いフロントスプリッターが、空力特性を保ちながらもアグレッシブなスタンスを維持
- ダウンフォースとドラッグのバランスを最適に保つ上で理想的な11.5°の角度に設定された固定式リアウイング

伝統のシャシーおよびボディ

ロータス・エキシージSは、従来のエキシージと同様に、各種の受賞歴を誇る押し出し成形・接着技術によって作られた革新的なアルミニウムタブ、およびスチール製軽量リアサブフレームをベースに構築されています。シャシータブ自体の重量はわずか68kgで、10, 500Nm/° の剛性を有します。

ボディについては、従来のエキシージにおいて既に勝利の方程式と呼ぶべき効果的かつ魅力溢れるボディが完成されているため、ロータス・エキシージSでは変更が加えられていません。

ただし自然吸気式の姉妹車と差別化するため、リアウイング、フロントスプリッター、およびサイドエアインテークの主要なボディコンポーネントは、車体の塗装色でペイントされています。

ロータス・スポーツエキシージ GT3 との近似性

2005年の終わりにかけて、ロータスは FIA GT3 スポーツカー・チャンピオンシップの新レギュレーションに合わせ、ロータス・スポーツエキシージ GT3 を開発・製造しました。この新しいパワーウェイトレシオのレースには、重量わずか750kg で約212. 5kW(289PS)のパワーを発生するロータス・スポーツエキシージ GT3 は最適な車となりました。

ロータス・スポーツエキシージ GT3 にも、ルーツ式スーパーチャージャー、空冷式インタークーラー(いずれもレース仕様)および 1. 8 2ZZ-GE VVTL-i エンジンが使用されています。ベースとなるエンジンおよびスーパーチャージャー・システムは、ロータス・エキシージS と同一のものです。

エキシージSをベースとすることで、レース仕様の GT3 の開発が成功しました。

エンジンの小型化がエキシージS のカギ

自動車業界には、排出ガスが少なく燃費が良いだけでなく、なおかつ極めて性能の高いエンジンに対して大きな需要があります。この経済性と性能という2つの要件は、エンジン開発戦略を大幅に変更しない限り、通常は相容れないものです。

ロータス・エンジニアリング社のパワートレイン部門は、重量と燃費、排ガス量を大幅に低減させながら、最先端の技術を駆使して小型エンジンで大型エンジン並みのパワーとトルクを実現するというコンセプトのもと、「エンジンの小型化」について徹底的な研究を実施しました。

ロータスは、この分野における市場ニーズと法規制の変化を認識した上で、この問題に対する解決策を見出しました。それが、高い圧縮比のスーパーチャージャーと高速回転エンジンです。

ロータス・エンジニアリング社は、エキシージおよびエリーゼ 111R用にトヨタ社から供給される自然吸気式

2ZZ-GEエンジンへの変更を最小限に留める必要がありました。この軽量2ZZ-GEエンジンは、コンパクトなメタルマトリックス複合アロイ製シリンダブロックを採用し、11.5:1の高い圧縮比で8500rpm という高速回転が可能のため、必要な研究を行うには理想的なユニットでした。研究の結果、このエンジンには、低圧スーパーチャージャー（これに適した長いドライブベルト）、インタークーラー、新しいインテークマニホールドとインダクションシステムを追加するというマイナーな変更が加えられました。

また、電子制御のドライブ・バイ・ワイヤー式スロットルを採用したことで、排ガスを可能な限り清浄・少量に抑えながら最大限に俊敏なエンジンレスポンスを実現し、関連法規制にも適合しています。

ルーツ式のスーパーチャージャー（永久シール型の内部メカニズムによりエンジンオイルが不要）はクランクシャフトから駆動され、部分負荷運転用の内蔵式バイパスバルブを搭載しています。

給気（スーパーチャージャーで加圧されたエア）は、空冷式インタークーラーによって冷却されてからエンジン本体へ送り込まれます（冷却エアは設計変更されたルーフスクープから取り込まれます）。給気のダクト類はできる限り短くなるように設計されており、大口径のパイプ類によってダクトの曲がり部分が緩くなるため、スロットルのレスポンスと効率が改善されています。

エキシージSは、世界各地の温暖地域と寒冷地域、さらに著名なテストコースや試験施設で、車両全体の性能をテスト・検証済みです。

ロータス T4e エンジンマネジメントシステム

ロータス・エキシージSには、ロータス T4e エンジンマネジメントシステムが採用されています。このエンジンマネジメントシステムは、スーパーチャージャー搭載エンジンを最適化するようにプログラムされています。

トランスミッションのクロスレシオとギアセットにマッチした軽量型C64 6速ギアボックス（アルミ製ケース）は、素早く正確かつ軽快なギアチェンジを可能にし、必要に応じてドライバーが意のままにパワーをコントロールできる柔軟性が実現しています。

装備およびオプション

ProBax シート

ProBaxシートは背骨の湾曲を自然な状態に維持し、ドライバーと同乗者の姿勢を大幅に改善するため、体内の血液循環が促され、快適性を向上させることができます。

ツーリング

ツーリングには、パワーウィンドウ、黒のレザー／アルカンタラ地の複合シート、フルカーペット、ハイスペックのDABラジオとCD/MP3プレーヤー、防音パネル、フロント補助ドライビングランプ、インテリアラゲージネットが装備されています。更にオプションのスーパーツーリングパックには、ツーリングをさらにアップグレードした高級インテリアが採用されており、運転席・助手席用エアバッグ、ハイスペックなレザーステアリングホイール、ダッシュ上部に内蔵されたフロントスピーカー、エンジンスタートボタン、小物入れ、カップホルダー、レザー製ハンドブレーキスリーブ、ハンドブレーキ用レザーカバー、レザー製ギアノブ、特製のロゴ入りカーペットマットが装備されています。

スーパースポーツ

スーパースポーツには、切り替え可能なロータス・トラクションコントロール(LTC)が搭載されています(LTCの詳細については後出の説明をご参照ください)。さらに、スポーツシート、T45スチールロールバー、そしてトラック専用の4点式ハーネスを後付けするためのハーネスバーを装備しています。また黒の7本ダブルスポーク(フロント6.5J、リア7.5J)の超軽量鍛造アロイ製ホイール(バネ下重量を前輪で各2.7kg、後輪で各1.3kg削減)、アイバツハ製スプリングとビルシュタイン製1ウェイアジャスタブルダンパーを組み合わせたトラックサスペンション(バンプ&リバウンドの同時調整、車高調整が可能)、調整式フロントアンチロールバー、二面せん断式リアトラクションコントロールアームブレースが装備されています。

単独オプション

ロータス・トラクションコントロールおよびリミテッドスリップデフ

ロータス・エキシージSには、切り替え可能なロータス・トラクションコントロール(LTC)を搭載可能です。LTCは、ロータス T4e エンジンマネジメントシステムを経由して作動し、必要に応じてエンジン出力を下げることによってトラクションをコントロールします。他のトラクションコントロールシステムとは異なり、LTCは運転者のドライビングスキルを奪うことなく、逆にそれを補うようにチューニングされています。LTCは8km/h(5mph)を超えた範囲で起動し、駆動輪にブレーキをかけるシステムよりもはるかに効きが早くなっています。このシステムは、ギアレバー近くに配置されている照明ボタンで解除できます。タイトで変則的なドライブ(走行テストなど)には、トルセン式リミテッドスリップデフ(LSD)も搭載可能です。LSDはLTC指定時のみ搭載可能で、単体では提供されません。

カラーバリエーション

標準のソリッドシェードからメタリック、さらにファッショナブルなライフスタイルカラーが用意されています。カラーバリエーションには、ブラック、シルバーシェード、ブルーシェード、ビビッドアスペンホワイト、ノンメタリック

ク・ブリティッシュレーシンググリーン、ホットチリレッド、ハイメタリック・ソーラーイエロー、ハーモニー・オータムゴールドなど全20色があります。

市場ポジショニングおよび価格

ロータス・エキシージ S は、エキシージをさらにパワーアップしたハイパフォーマンスバージョンとして、販売市場のニーズに完全に応えるべく発売される車です。エキシージ・シリーズはこのエキシージ S に加え、141kW(192PS)のエキシージ、ロータス・エキシージカップ 190、そのスーパーチャージャー搭載タイプであるエキシージカップ 240(いずれもロータス・カーズ社のパフォーマンス部門であるロータス・スポーツ社が開発・改造)、およびロータス・スポーツエキシージ GT3(FIA GT3 チャンピオンシップ専用としてロータス・スポーツ社が開発・製造)で構成されます。

ロータス・エキシージ S の販売価格および販売開始時期:

日本: ¥6,909,000 消費税込み(メーカー希望小売価格)

販売開始日本およびアジア太平洋地域: 2006年5月

以上

グループ・ロータス plc について:

グループ・ロータス plc 傘下の主力企業である ロータス・カーズ社は、ロータス・カーズ社とロータス・エンジニアリング社の2部門からなっています。

ロータス・カーズ社はロータスのスポーツカー、エリーゼとエキシージの製造・販売に加え、アストン・マーチン V12 バンキッシュのフロントおよびリア装備用の先進的クラッシュ構造ユニットの製造などを行っています。

ロータス・エンジニアリングは、世界の様々な OEM や優良供給業者に対して包括的かつ多彩なコンサルティングサービスを行い、基本コンセプトからプロジェクトデザイン、開発、生産用プロトタイプ製作に至るまで、全体的エンジニアリングサービスを提供しています。

本件に対する読者からのお問い合わせ先は

ロータス・コール

0120-226-776

お客様からのWeb上からのお問い合わせ:info@lotus-cars.jp

URL:www.lotus-cars.jp

にてお願い致します。

本件に対するプレス各位からのお問い合わせ先:エルシーアイ株式会社 広報
〒145-0061 東京都大田区石川町2-1-1 Tel:03-5754-0805 Fax:03-5754-0807

E-mail: matsuo@lotus-cars.jp