



## 2011 年モデルのロータス・エリーゼ、装いも新たにデビュー

### ガソリンエンジンの高性能スポーツカーとして世界最低水準の CO<sub>2</sub> 排出量

エルシーアイ株式会社(代表取締役社長:高橋 一穂)は、2011 年モデルのロータス・エリーゼの販売を 2010 年 6 月 24 日(木)より全国正規ディーラーにて開始いたします。

14 年前、ロータス・エリーゼは、小型で軽量、敏捷性の高い 2 シーターのミッドシップエンジンスポーツカーとして登場し、スポーツカー市場に革命を起こしました。軽量化による性能の向上というロータスの理念に強くこだわり、エリーゼは、シティカー並みの燃費でスーパーカーレベルのパフォーマンスを生み出すことに成功しました。

第 80 回ジュネーブ国際モーターショーでデビューした 2011 年モデルのロータス・エリーゼには、クラストップの座を守るべく、数多くの変更や改良が加えられています。

■2011 年モデルのエリーゼシリーズは次のように展開されます。

- ロータス・エリーゼ :車両本体価格 5,100,000 円(消費税込)  
- 新搭載 1.6 リットル 1ZR-FAE エンジン
- ロータス・エリーゼ R :車両本体価格 5,880,000 円(消費税込)  
- 1.8 リットル 2ZZ-GE エンジン
- ロータス・エリーゼ SC :車両本体価格 6,800,000 円(消費税込)  
- 1.8 リットル 2ZZ-GE+スーパーチャージャー搭載エンジン

※日本でのデリバリー開始時期は、2010 年 9 月を予定しております。

■2011 年モデルエリーゼシリーズ全体としての主な変更点・改良点

- フロントクラムシェル、リアバンパー、エンジンカバーを一新し、進化したボディデザイン
- 新たに LED 式のデイトタイムランニングライト(日本ではスモールランプとして機能)とウインカーが組み込まれた一体型ヘッドランプ
- エアロダイナミクスの改善により、CD 値(空気抵抗係数)を 4%下げ、燃費を向上
- 新デザインの鋳造・鍛造ホイール
- 新車保証の対象を 2 年間から 3 年間、60,000km に拡大



## ■2011年モデル エントリーレベルのロータス・エリーゼに対する追加変更点

- エンジンの性能と効率を最大化する、バルブマチックとデュアル VVT-i を組み込んだ新開発 1ZR-FAE 型 1.6 リットルエンジン
- CO<sub>2</sub> 排出量 155g/km 以下(2010年モデルのエリーゼ S から 13%以上改善)
- 複合燃費 6.14 リットル/100km
- 新型クロスレシオ 6 速ギアボックス
- ツーリングパックの一部としてクルーズコントロールを提供

## 進化したボディ

2011年モデルのエリーゼシリーズが発表され、2010年9月からショールームにお目見えます。この2011年モデルでは、個性やスタイルは保ちながらも、エリーゼを象徴するボディデザインが大きく進化。随所にこだわりを見せるムダのないコンテンポラリーなルックスはエヴォーラを連想させます。すべてのロータスカーと同様、このデザインは、ドラマチックなスタイルと機能性の絶妙なバランスによって成り立っています。

新型エリーゼは、フロントマスクのデザインを一新。新設計のバンパー、フロントクラム、アクセスパネルの組み合わせは、エリーゼの車幅をよりワイドに見せ、さらなる存在感を演出しています。

リアを見ると、特徴的なエンジンカバーで新型エンジンが覆われ、ディフューザーがさらにアグレッシブな形状に。バンパーには、エレガントなデザインが採用されています。

LED 式のデイトタイムランニングライト(日本ではスモールランプとして機能)とウインカーが組み込まれた独特の造形の新型ヘッドランプは、このクラシックなデザインに今風のアクセントを加えています。そのほか、エンブレム、ロータスのトレードマークともいべきフロントのエアインテーク、そしてお馴染みのフォルムにも少しずつ手が加えられ、よりメリハリのきいたダイナミックな印象が生まれています。また、ランプ類の配置が変わったことで、両側のフェンダーからなだらかなコーナーのエアインテーク、張り出したスプリッターにかけての面がすっきりと広くなりました。

ラジエータ開口部もまたすっきりと仕上げられています。軽量アルミ製のメッシュカバーが新たに採用され、クラシカルなスポーツカーのムードを醸し出しています。

トランクはキーで開けるタイプから、コックピットで開けられるタイプに変更。エリーゼらしい質の高さは、エヴォーラ同様に LED を採用したサイドウインカーにも受け継がれています。

完璧に配置されたペダルからステアリングホイール、さらには ProBax\*\*テクノロジーを採用した座り心地のよいサポートティブなシートまで、エリーゼのドライビングポジションは、ロータスカーがすべてそうであるように、ドライバーに車との一体感をもたらします。

滑らかなボディデザインとともに、エアロダイナミクスも改善され、空気抵抗係数が 4% 下がりました。



最後に挙げるのは 2 種類の美しく軽いホイールです。信じられないほど軽い鍛造ホイールと新しい鋳造ホイールで、このロータスを代表するモデルの細部にまでこだわったアップデートは完成します。

#### \*\*“ProBax™”シート

2006 年モデルのロータス・エキシージおよびエリーゼに初めて導入された ProBax™は、ロータスが設計し NuBax が特別にアレンジと開発を行っているシートです。ProBax™シートは、このテクノロジーを用いていない同様のシートに比べ、座っている人の姿勢を大幅に改善します。これは単に座り心地の良さというだけに終わらず、背骨の自然な湾曲を維持し、体内の血流を促進するという重要な医学的なメリットももたらします。血流が活発になると、反射能力や敏捷性が増し、疲労を感じにくくなると言われています。ProBax™のテクノロジーを採用したロータスのシートに対して行った試験では、2006 年モデル以前のロータス車に使用している従来品と比較して、最大で 13%の血流量の増加が見られました。

#### 2011 年モデルのロータス・エリーゼに対する追加変更点

2011 年モデルのエリーゼには、ユーロ 5 に適合する新開発の 1.6 リットルバルブマチックエンジンの採用に伴い、数々の変更や改良が加えられています。この新しいエンジンは、従来のエリーゼ S よりも 200cc 小型でありながら、同レベルのパワー(100 kW(136ps)／6800rpm)を生み出し、最大トルク 160Nm(4400rpm 時)を実現。しかも、燃費は 6.14 リットル/100km\*と 23%以上も向上し、CO<sub>2</sub> 排出量は 13%以上\*削減されました。これにより、この新型ロータス・エリーゼのパフォーマンス当たりの CO<sub>2</sub> 排出量は、ガソリンエンジンの高性能スポーツカーとして世界最低水準を達成しています。この高性能エンジンには、新しい 6 速マニュアルギアボックスが組み合わされており、従来の 5 速のものに比べ、よりパフォーマンス重視のクロスレシオが実現しています。

この 1.6 リットルエンジンは、ロータス特別仕様の T6 エンジンマネジメントシステムによってコントロールされています。今回のエリーゼには初めてクルーズコントロールが提供されており、操作ボタンはステアリングコラム左側のストークに配置されます。

新しい鋳造ホイールはエリーゼのために特別にデザインされたもので、新たにオプションとなった鍛造ホイールは 1 セットあたりわずか 29.26kg と軽量鋳造バージョンよりもさらに 2.14kg 軽くなっています。どちらのホイールにもシルバーとブラックの 2 色が用意されています。

グループ・ロータスの CEO、ダニー・バハールは次のように述べました。「14 年前にデビューしスポーツカーに革命を起こしたロータス・エリーゼは、今、CO<sub>2</sub> の排出を抑えながらクラストップレベルのパフォーマンスを実現し、環境にやさしい車へと変わりつつあります。」

設計ディレクターを務めるドナート・ココは、「エリーゼはロータスを象徴するスポーツカーなので、その設計を複雑にしないということが大事でした。そこで、よりすっきりとした見た目に仕上げ、エアロダイナミク



スを改善。細部にまで品質にこだわった、よりコンテンポラリーな印象を作り出しました。」と語っています。

ロータス製品エンジニアリングディレクターのポール・ニューサムはこう述べました。「私たちは常にエリーゼをクラストップでい続けさせるにはどうすればいいかを考えています。2011年モデルでは、エリーゼらしさの本質である楽しさを損なうことなく、効率性を改善しました。」

ロータス・カーズの CCO、アンドレアス・プリルマンは語りました。「デビューから 14 年、エリーゼの生産台数は、61 年にわたる製造の歴史をもつロータスカーの 32%を占めています。つまり、エリーゼは、ロータスブランドにとってかけがえのない存在であり、多くの人々から愛されているということです。2011年モデルのエリーゼは、これまで以上に環境にやさしく、ムダがなく、魅力的。まさに今日の市場のニーズに応え、世界有数の革命的スポーツカーメーカーと評されるロータスにふさわしい車です。」

## パフォーマンス

### ロータス・エリーゼ

0 - 60 mph	6.0 秒*
0 - 100 km/h	6.7 秒*
最高速度	200 km/h (124 mph)*

### ロータス・エリーゼ R

0 - 60 mph	5.1 秒
0 - 100 km/h	5.4 秒
最高速度	222 km/h (138 mph)

### ロータス・エリーゼ SC

0 - 60 mph	4.3 秒
0 - 100 km/h	4.6 秒
最高速度	233 km/h (145 mph)

\*ロータス・エリーゼは、現在 EU 共通の型式認証制度 ECWVTA (EC Whole Vehicle Type Approval) の審査を受けており、燃費、CO<sub>2</sub> 排出量、およびパフォーマンスの正式な数値はまだ公表されていません。燃費、CO<sub>2</sub> 排出量、およびパフォーマンスの正式な数値は、公表され次第、エルシーアイの Web サイト ([www.lotus-cars.jp](http://www.lotus-cars.jp)) に掲載されます。



## 2011 年モデル エリーゼの詳細

### エリーゼ - エントリーモデル

#### エンジン

エントリーモデルのロータス・エリーゼには、新たに 1598cm<sup>3</sup>のトヨタ製 1ZR-FAE エンジンを採用しています。このエンジンの性能と効率の鍵を握るのは、バルブマチックシステム(可変バルブリフト機構)とデュアル VVT-i(連続可変バルブタイミング機構)の組み合わせです。このエンジンは、吸気バルブの開閉のタイミングとリフト量を制御してバルブ吸気量を調節することで、効率性と燃費を大幅に向上させます。これによって、エンジンの運転状況に基づく最適なパフォーマンスを確保し、エリーゼに優れた燃費性能と高いパフォーマンスをもたらします。

このエンジンは、6800rpmというほぼ最高のエンジン回転数で最高出力が得られ、4400rpmで 160Nm の最大トルクに達します。これにより、中速域で牽引力を発揮すると同時に、エンジンを最高制限回転数の 7000rpm(一時的なレブリミット)にまで引き上げることが可能になります。すべてのエリーゼスポーツカーと同様、計器パネルには回転数が上がるにつれて 3 段階で点灯するシフトランプがあり、回転数が上限に近付くと、3 個すべてが点滅して、ギヤチェンジのタイミングを知らせます。

新しい 1ZR エンジンは、バルブマチック技術が導入されたこともあり、従来モデルの 1ZZ エンジンに比べて背が高くなっているため、それに合わせてエンジンカバーの高さを 34mm 上げています。また、これをきっかけに、ロータスのエンジニアは、リアエンジンカバーの設計を若干手直しし、フロントとリアのデザインに統一感を持たせました。

#### シャーシ

ロータス・エリーゼには、受賞歴を誇る画期的な技術であるアルミ押し出し材接合シャーシ、ならびに軽量スチール製リアサブフレームが採用されています。このシャーシは重量 68kg で 9,800Nm/dg の剛性を持ち、サスペンションの高度なコントロールを実現しています。リアでは、軽量スチール製サブフレームがエンジンとギアボックスを載せ、衝撃を吸収するクラッシュ構造としても機能しています。フロントでは、ハイテク素材を採り入れ、軽量かつコンパクト、同等のスチール構造の 3 倍以上の衝撃吸収性能をもつクラッシュ構造に、ラジエータと主要付属品がマウントされています。



## ライド&ハンドリング

ロータスこだわりのライド&ハンドリングは、卓越したパフォーマンスとスポーティなドライビングに加え、快適な乗り心地と究極のハンドリング性能をこのエリーゼにもたらし、運転したいと思わせる車を作り上げています。

エントリーレベルのロータス・エリーゼの重量は 876kg。公道走行対応のスポーツカーとして世界最高水準の軽さです。そしてこの軽さは、CO2 排出量と燃費の両面で環境への負荷を最低限に抑えながら、優れた効率性をもたらし、100kW(136ps)で驚異的なパフォーマンスを実現しています。

ステアリング、スロットル、ブレーキの精巧さと正確さにおいて、エリーゼに匹敵する車はほとんどありません。これらすべてがエリーゼの素晴らしいドライビング体験に貢献しています。

## 安全性

ブレーキシステムには、フロントに高性能 AP レーシング製キャリパー、リアにブレンボ製キャリパー、282mm 径の鋳鉄製クロスドリルドベンチレーテッドディスクを採用し、優れた制動力をもたらしています。

エリーゼは、通常の運転状況では介入を控えるよう設計されたレーシングチューンの ABS システムを標準搭載しています。このシステムは、サーキット走行用に設計されており、緊急時にのみ介入するよう作動ポイントが高く設定してあります。

ABS システムはスチール製ペダルアームと押し出しアルミ製パッドを備えた軽量ペダルボックスとリンクしています。このユニットには、すばやくスムーズかつリニアなエンジンレスポンスが得られるよう、電子制御のスロットルシステムも採用されています。

この見事なブレーキングと優れたハンドリングの組み合わせに加え、それを補助する複合材使用のフロントクラッシュ構造とリアクラッシュプロテクションによって、エリーゼの安全性は効率的に確保されます。運転席と助手席のエアバッグ、およびプリテンションナーシートベルトは、全エリーゼモデルに標準装備されています。

以上

<本件のお問い合わせ先>

エルシーアイ株式会社

東京都大田区石川町 2-1-1    ロータスコール:0120-371-222    MAIL: info@lotus-cars.jp

☆メディアセンターにて本リリースのデータ版を御用意致しております。

メディアセンターURL:www.lotus-cars.jp

ユーザーID: lotusmediacenter

パスワード: 5fNjd4nH68s