

### ロータス エリーゼ 340 R

ほとんど公道を走れるフォーミュラカー

#### Check!

#### どんなクルマか？

今回は趣向を変えて、非常に趣味性の強いスポーツカーを紹介しよう。ロータスのエリーゼ 340 R というクルマだ。ロータスは、旧くはエランやヨーロッパなどのライトウェイトスポーツを送り出した事でマニアの間で絶大な人気を誇るブランドだが、一時期正規輸入が止まった状態だった。しかし 99 年秋から新たなインポーターを得て、再びマニアックながら魅力的なモデルの供給を再開している。

そんなロータスの現在の主力商品はエリーゼというオープン 2 シーターだ。これはダイナミックな曲面で構成されるボディを持つミッドシップカーなのだが、今回紹介する 340 R は、同じエリーゼファミリーではあるものの、ご覧のように似ても似つかないアグレッシブなスタイリングを特徴としている。

ボディと言えるのは幅の狭いノーズとシート後方のエンジンリッドくらい。側面はショルダーラインを構成する細い樹脂パネルと、リヤから伸びるアンダーカウルだけで、一部にアルミ製のシャシが露出している。つまりこのクルマにはドアという物が存在しない。それだけじゃない、ガラスもフロン

トウインド以外は省略されているのだ。

タイヤは4つともフォーミュラカーのように突きだしており、サイクルフェンダー（自転車のようにタイヤそのものに被さるフェンダー）で申し訳程度に覆われているだけ。クルマという既成概念からはみ出した、相当翔んだスタイリングと言えるだろう。

それでもエリーゼを名乗るのは、同じアルミ製のシャシを使うからだ。つまり340Rは、軽量で知られるエリーゼの車体からさらに重量物を取り去る方法で徹底的に軽量化されたスーパーライトウェイトカーなのである。考え方としては、以前ロータスが原形を作った（現在でもこれを基本にしたスポーツカーが各国の少量生産メーカーから発売されている）スーパーセブンに近い。

ボディサイズは全長 3620mm × 全幅 1702mm × 全高 1123mm。車両重量は 580kg という驚くべき軽さだ。ミッドシップに搭載されるエンジンはローバーのK型と呼ばれる直列4気筒DOHCで178ps/7800rpm、17.2kg-m/6750rpm。価格は850万円だ。ちなみに340Rという名前は340台の限定生産数から来ているそう。ロータスのファンは世界中に居るため、今から手に入るのはかなり難しいかも、という事だった。

Check!

乗ってみようか

ドアが無いので、乗り込みはちょうどお風呂に入るようにボディをまたぐ事になる。シートスライドを目一杯下げて、床のスリップ止め加工された部分に片足をつき、残る足を引き込むという一連の動作（降りる時はこの逆）は慣れるまでけっこう大変だ。

薄いバケットシートに座ったらスライドを調節してドライビングポジションを整える。着座位置はとにかく非常に低く、まるでレーシングカートに座ったようだ。

メーターは目前にスタック製の丸形が2個、左が9000回転ま

で刻まれた回転計、右が液晶の燃料計を持つ速度計だ。中央にハザードランプのスイッチがあるだけでインパネは終了。ダッシュボード中央にスタータースイッチのボタンがあり、その下にライト類のスイッチが一行に並ぶだけと、操作系は非常にシンプルだ。

ちなみにこの340Rには、荷物を置くような場所はまったく存在しない。そればかりか屋根や幌の用意も無いのだ。完全に走ることに機能を絞り込んだピュアなスポーツカーというわけである。実用性は皆無だが、それだけに走りには大きな期待が集まる。



### 走ってみてわかったこと

エンジンをスタートすると、後方で大きな咆哮が上がる。340Rはマフラーがカーボンパネルで覆われているだけでほとんど露出している事もあってことさら排気音が派手だ。アイドリングはキャブ時代のスポーツカーのように不安定だが、アクセルを煽るとシャープに反応して心地よい。スポーツカー好きにはたまらない雰囲気だ。

タッチのいいミッション（パターンは普通の5速）をシフトして、予想外に軽いクラッチをリリースすると、340Rは拍子抜けするほど簡単に走りだした。低速トルクはさほど強くはないが、とにかくクルマが軽いのでダッシュは非常に軽快だ。

うなりを上げるエンジンに臆する事無く回転を上げると、さすが超軽量車、弾かれたように速度を上げる。0～60マイル（約0～100km/h）加速4秒という数値はダテじゃなく、後頭部がシビレルような加速フィールだ。

ステアリングは小径でノンパワーだが、走っている限りは非常に軽い。ロック・ツー・ロックも2.5回転とさほどシャープ過ぎないから、運転のタイミングは取りやすい。乗り心地も固いには固いが、想像してたよりはずっとマイルド。外観からえらく気難しい乗り味を想像していたけど、さすがライ

トウェイトスポーツ、走りはとても親しみ易い。

ハンドルを切り込んだ時の反応はさすがにシャープ。普通に走っている限りはほぼニュートラルなステア特性で、転舵量に応じて正確に向きが変わる感じだ。攻め込むとリヤが出るオーバーステア傾向を強めるが、これも唐突じゃない。乗る人の腕によっていろんな楽しみ方が出来る味付けで、この辺はさすがロータスだ。

ただしこのクルマ、履いているタイヤがアドバンの準レーシングタイヤなので、濡れた路面には弱い。それにタイヤの温度が上がらないと本当のグリップ力も発揮しないので、運転するときにはそれなりの注意が必要だ。ポテンシャルを最大限に発揮出来るのはサーキットだろう。そんな部分にも並みの乗用車と違う事をヒシと感じさせるロータス エリーゼ 340 R。こんなクルマを週末の遊び専用一台持てたら、本当に楽しいに違いない。

### お勤め度

総合

けっして誰にでも勧められるクルマではありません

走行性能

とにかく軽くてすべての反応がシャープ

快適性

普通のクルマの快適性はまったく無い

お買い得度

凝った作りで高くないが、価値がわかる人は少ないはず

( 5 つで表示 )