

# Lotus Exige S

ロータス・エキシージS

ヘセルがもっとも得意とする、ハードコアなサーキットマシンがついに帰ってきた。  
最新のエキシージSは、それをわれわれに強く実感させる走りを見せてくれたのである。

photo: Stan Papior

**WE LIKE** | 直線路でのパフォーマンス、ブレーキング性能、素晴らしいハンドリング



ヘッドライトはエリーゼと共用で、LED式の  
デイトタイムランニングランプが組み込ま  
れるようになった。



ボンネットのデザインは改められた。エリーゼの特  
徴的なツインスクープを結合し、より空力に優れた  
シングルルーバーが口を開けて笑っている。



エキシージSのフロントには、エリーゼよりも大きなエア  
インテークのほかにリップスポイラーも装着され、エアロ  
ダイナミクスを高めている。



新型の軽量アルミホイールには、多数の  
フィニッシュが用意されている。タイヤは  
ピレリPゼロ・コルサが標準装着だ。サー  
キット育ちのPゼロ・トロフェオをオプショ  
ンで選択可能。

エキシージは2000年に、エリーゼのクーペバージョンとして誕生した。よりアグレッシブなモデルを意図していたが、シリアスなユニットを得るには、2005年に50台が作られたシリーズ2のスーパーチャージャー仕様まで待たねばならなかった。このモデルには240Rというバッジが付けられた。エキシージSが登場したのはその1年後だ。トヨタ製1.8ℓ VVTL-i エンジンにスーパーチャージャーを追加した220psバージョンを搭載し、排ガス規制によってこのユニットが使えなくなった2011年まで

生産が続けられた。4気筒エンジン車最後の25台は漆黒のマットブラックに塗られ、アメリカに送られた。



エリーゼベースのエキシージは2000年初登場。

## MODEL TESTED ◎テスト車両概要

- モデル名:ロータス・エキシージS
- 車両本体価格:850.0万円●日本発売時期:2013年7月25日
- 最高出力:350ps/7000rpm●最大トルク:40.8kgm/4500rpm
- 0-97km/h加速:4.1秒●113-0km/h制動距離:46.0m●最大求心加速度:1.11G
- テスト平均燃費:7.4km/ℓ●二酸化炭素排出量:236g/km

## WE DON'T LIKE | 扱いにくいギヤシフト、知覚クオリティ、いくつかの高額なオプション



エキシージはトレッドが拡大され、それを収めるために広げられたフェンダーには拡大されたスリットが設けられた。強力なブレーキの熱を逃がすのに貢献する。



リアのLEDライトはブランドの識別点となるべく意図されているが、デリケートとはいえないエキシージのリアエンドにあつては、やや影が薄い。



力強いリアディフューザーが、エキシージの空力パッケージを完成させている。エグゾーストには、サウンド調整と高回転での出力向上のための、バイパスバルブが採用された。



リアスポイラーがないエキシージなど考えられないが、これは衝突安全基準を満たすために以前よりも小さくなり、ボディ枠からはみ出さないよう取り付けられている。

## ON THE INSIDE



オプションのシートヒーターのボタンがこれ。使い勝手に問題はないが、表示灯が暗すぎて、日中は助手席側が確認しにくい。



ダッシュは標準仕様でもラグジュアリーなタッチが施されるが、革張りではない。プラスチックのエアベントは、ポルシェから乗り換えたから見劣りしてしまう。空気を吹き出すのみの部品だ。



USB接続機能とこのカップホルダーが備わるコンピニエンスパッケージは日本未導入。アルミとレザーのタッチは、使い勝手にどうであれ物欲をそそる。



## COMMUNICATIONS

### コミュニケーション

英国仕様はBluetooth標準装備のステレオヘッドユニットを備える(日本仕様は未公表)。しかし、車内のノイズは小さくないため、テスターのひとりには電話相手から、洗濯機中でもいのかと訊かれたくらいである。イヤホンマイクを使うか、携帯の電源を切ってクルマとのコミュニケーションに集中するべきだ。

## NAVIGATION

### GPSナビゲーション

地図を用意して、できれば助手席の人に道案内してもらったほうがいい。幸い、助手席側のフットウェル

は、道路地図を入れておくのにちょうどいいサイズである。ほかの部分すべてそうであるように、それは腕を伸ばせば届く範囲内に備えられている。

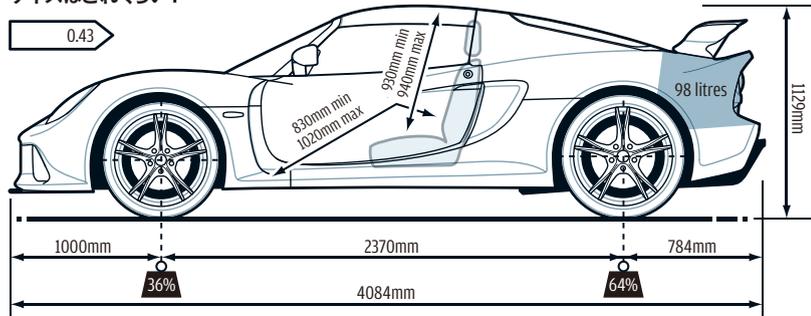
## ENTERTAINMENT

### エンターテインメント

4個のスピーカーとMP3/WMA対応のCDプレーヤーを標準装備する。サウンドは思いのほか上質ではあるが、オーディオコンテストで賞を獲得できるほどではない。不満なら、スーパーチャージャーV6の美しいサウンドを楽しもう。また、これだけ乗り心地のハードなクルマなら、英国仕様に設定されるiPod接続ホルダーがあればCDの傷や音飛びに悩まされないのに……とも考えてしまう。

**HOW BIG IS IT?**

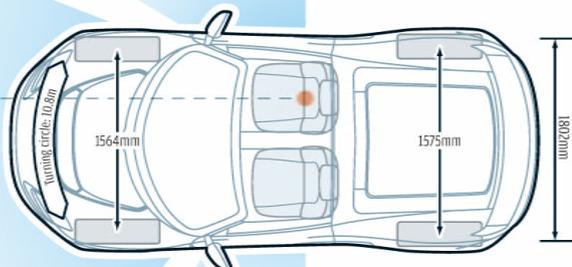
サイズはどれくらい?

**VISIBILITY TEST**

視認性テスト

**FRONT**

ラボでのテスト結果ではないが、前方視界はこの手のクルマとしては立派である。しかしながら、後方はあまりよくない。

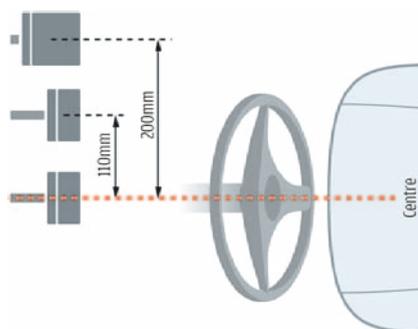
**HEADLIGHTS**

期待を上回るほどではないが、必要にして十分な明るさだ。

**WHEEL AND PEDAL ALIGNMENT**

ステアリングホイールとペダルの配置

3つのペダルはすべて理想的な位置よりも右側にオフセットしているが(左ハンドル車)、さほど気にならない。スロットルペダルとブレーキペダルは、ヒール&トゥに適した配置となっている。



乗り込むのは簡単ではない。広いサイドシルがキャビンの横幅と肘まわりのスペースを侵食している。ヘルメットを装着した場合、頭上の余裕も少ない。



トランクはとても浅く奥行きも短い、見た目よりも幅は広い。右側にはソフトバッグを押し込むのに十分なスペースがある。



従来のエキシージよりも寸法が拡大され、エヴォーラSの350psを誇るスーパーチャージドV6が収められた。そのサウンドが常に背後から耳に入る。

エキシージSこそ、会社が困難に直面している今、これまで以上にロータスが作るべきであろうクルマだ。野性的で、走ることに特化したその姿は、渾身のカウンターパンチが手負いの獣の本能的突進のようである。まさにエンジニアの理想を具現化した、純粋な目的のために生まれたクルマだ。その目的とは、より速く走る、しかもそれをワールドに楽しむことにほかならない。

われわれはこれまでもロータスの最新モデルをテストし、そのたびに愉しませてもらったものだが、ヘセル的には、彼らのラインナップで最速の部類に属するようなクルマについて、その動力性能の数値を収集することに乗り気ではなかった。そこで今回は、昔からある術策のひとつを使うことにした。先に数値を計測し、それをメーカーに示して、公表の是非について意見を求めるのである。

ロータスからは短い承諾の言葉が返ってきた。その結果、われわれは今回、あらゆるテストコンディションにおけるエキシージSの能力のすべてを、無事に記事にすることができたのである。

**DESIGN&ENGINEERING**

意匠と技術

★★★★★★☆☆☆

もしもロータスからウェイトの重いクルマが出たら、それは不評を極めるであろう。この場合、文句をいうのは、顧客よりもむしろ批評家とコーリン・チャップマンの亡霊である。

その観点では、公称1176kg(欧州仕様)と相対的に“重い”エキシージは異端だ。ベーシックなモデルでは油脂類込みでも800kgを切っていた初代を考えれば、なおさらそう思える。だが、安全基準の強化をはじめとする時代の趨勢によって、自動車は必然的に重くなってきているのもまた事実だ。

今回のテスト車両は、燃料を満タン状態にした実測値で1200kgだった。これはボルシェケイマンRより95kg、997GT3 RS 4.0と比べれば160kgも軽い。また991のGT3は1430kgもある。絶対的には軽量だといって差し支えない数値だ。

では、ロータスのクルマとして満足できるほど“軽い”のだろうか? その答えは、サーキット走行の

結果に見いだせる。

車重の増加に直結しているのは、ミッドに横置きマウントされる350psのトヨタ製スーパーチャージドV6だ。エヴォーラSにも搭載されるこのエンジンにより、車体寸法は拡大を余儀なくされた。初代エキシージに比べるとホイールベースは70mm長くなり、全長は300mm近く延びたが、すべてはこのパワーユニットを収めるためだ。

それ以外の部分はすっかりお馴染みであろう。箱型断面のアルミ押し出し材を接着して作られたモノコックタブ、軽量なコンポジット製ボディパネル、ダブルウィッシュボーンの前後サスペンションという構成である。ステアリングはアシストなしだが、ロータスが認めるように、もしこのクルマが絶対的に重かったら不可能な選択であった。

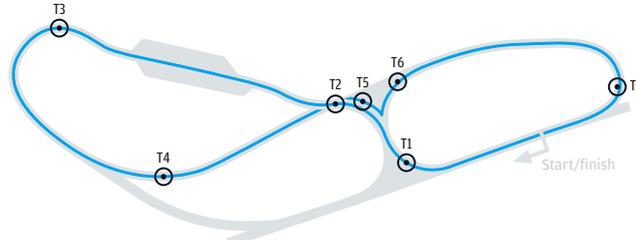
トルクベクタリングと駆動輪ブレーキアシストを用いた電子制御ディファレンシャルが備わるが、機械式LSDは付いていない。ロータスによれば、それはハンドリングの味付けを初期アンダーステアとするためだという。

TRACK NOTES サーキットテスト

■ドライサーキット

ロータス・エキシージS  
ラップタイム:1分11秒2  
メルセデス・ベンツC63  
AMG ブラックシリーズ  
参考タイム:1分12秒2

このロードテストサーキットでは、エキシージの優れたトラクションと敏捷性がアドバンテージとなり、昨年にわれわれが開催したハンドリング選手権で最速だったメルセデスをしのいだ。



長いT4コーナーでのスタビリティは素晴らしい。ヘアピンの脱出時にのみ、わずかにオーバーステアの兆候が出た。

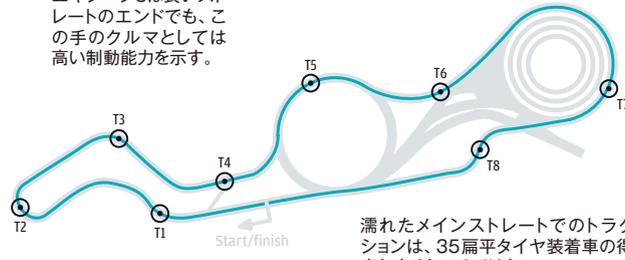
ブレーキは制動性能と安定性が素晴らしく、またフェードの兆候もない。

■ウェットサーキット

ロータス・エキシージS  
ラップタイム:1分19秒2  
メルセデス・ベンツC63  
AMG ブラックシリーズ  
参考タイム:1分19秒7

エキシージSにとってウェットハンドリングはあまり得意な分野ではないが、少なくとも挙動は読みやすい。しばしばスリップするが、滑り出したときのコントロールも容易だ。

エキシージSは長いストレートのエンドでも、この手のクルマとしては高い制動能力を示す。



濡れたメインストレートでのトラクションは、35扁平タイヤ装着車の得意とするところではない。

■発進加速

テストトラック条件:乾燥路面/気温6°C  
0-402m発進加速:13.0秒(到達速度:141.0km/h)  
0-1000m発進加速:23.5秒(到達速度:221.1km/h)

ロータス・エキシージS



メルセデス・ベンツC63 AMG ブラックシリーズ



■制動距離

97-0km/h制動時間:2.50秒



だが、それ以外のシャシーコンポーネントは、多くがコンペティションスペックだ。ビルシュタイン製ガス封入ダンパー、前後スタビライザーバー、そしてクロドリルド鉄ディスク+4ポットキャリパーのAPレーシング製ブレーキである。さらに、今回のテスト車両には装着されていなかったが、オプションとして超ハイグリップなピレリPゼロ・トロフェオが用意されている。

INTERIOR

室内

★★★★★☆☆☆☆

エキシージでは、ドライバーは乗り込むだけで習熟度を図られてしまう。片脚を差し入れてから乗り込もうとすれば、それは慣れていない証拠だ。

実用性は、ボルシェケイマンどころか兄弟車のエリーゼに比べてもかなり劣る。エリーゼの場合、ルーフを外していれば、ワイドなサイドシルをまたいでから身体を収めることができる。ロードスター版(日本未導入)ならばそれも可能だが、今回のエキシージSのルーフは固定式である。したがって、こぢんまりとしたキャビンへのアプローチはひとつしかない。頭から先に身体を滑り込ませるのだ。

このアクセス性の悪さで、エキシージSに対する興味を削られる顧客が少なからずいるだろう。そしてもっと多くが、実用性について疑問を覚えるだろう。だが、このクルマを決め打ちで買おうとする人びとにとってはなんら問題にはならない。それにはしるべき理由がある。

コクピットに身を収めると、頭上にも肘まわりにもスペースに余裕がないことに気づく。前者の制約は、身長が188cm以上のドライバーや、ヘルメット必須のサーキット走行に影響をおよぼす。そして後者は、助手席に人を乗せる機会が多い場合に問題となる。ギヤを2速に入れようとするたびに、同乗者の横腹を突くことになるからだ。

だが、エキシージの信奉者にとっては、これらは折り込み済みだ。むしろ以前からのファンならば、カップホルダーやレザー張りのドアパネル、それどころかヒーターレザースーツやiPodとの接続機能

ON THE LIMIT 限界時の挙動



パワーアシストを持たないステアリングでの、1.11Gの求心加速度が発生するサーキットドライブは、かなりの体力を要求する。エキシージSのステアリングは素晴らしく信頼でき、細かい情報が伝わってくるが、ドライバーのエネルギーを10分ちよどで枯渇させる力も持ち合わせる。

速く走らせるにはドライバーがこのクルマに合わせる必要があるが、ジム・クラーク並みでなくても十分だ。ウェットではグリップが低い、DPMシステムをツアーモードにすると、きちんと面倒を見てくれる。木靴を履いたように大きな足や、ハムのように大きな拳の持ち主でも問題ない。

レースモードにスイッチすると要求度が上がる。適切な入力をすればペースは徐々に高められるが、それにはドライバーの技量がある程度要求される。すべてをオフにした状態では、その高いグリップレベルとリヤ寄りの重量配分、機械式LSDの不在という要素によって、

コーナーを進むにつれてパワーをかけていくより、ターンイン時にスリップアングルを増していくほうがより愉しめる。それはスリリングだけでなく、速いラップを望むうえでも完全に理想的なバランスともなっている。とにかく、エキシージSは速く走ることにひたすら真剣なマシンだ。

といったものまでがオプションリストに載っていることに、きっと驚くに違いない。

だが、類い希なほど本格的で、無駄の削ぎ落とされたドライビング環境は健在だ。確かにシートはあまり快適ではないし、オフセットしたペダルは長距離ではわずかながら違和感が強まる。けれど、丸1日かけた長距離移動ならそれが気になったとしても、サーキット走行会で数枠、あるいはワインディングロードを小一時間ほど走るくらいでは、どうということはない。

## PERFORMANCE

### 動力性能

★★★★★★★★★★

この項目に入る前にひとつだけ、あらかじめ記しておくべき事項がある。これはロータスの希望だ。彼らの加速タイム計測は、1名乗車で、搭載燃料はできるだけ少なく、しかも理想的なコースコンディション下で行われる。一方、オートカーのロードテストでは、2名が乗車し、MIRAのブルーピンググラウンドがどんな条件であろうと実施する。

とはいえ、われわれにしても、できればドライコンディションを望みたい。今回はそれが得られたのだが、ただし気温はひどく低かった。0-97km/hのタイム計測では、2名乗車で往復した平均で4.08秒を記録した。0-402mは13秒をわずかに切るタイムだ。もしこれが片道だけでしか実施せず、テストをフルにこなしたあとの自走による帰宅を考慮してクラッチを気遣ったりしなければ、4.0秒を切っていただろう……というロータスの主張については、われわれも疑問を覚えない。

素早いスタートを切るには、発進時にクラッチを滑らせる加減が重要となる。動き出す瞬間のトラクションはきわめて強力な抵抗となるため、V6のトルクをもってしても低回転ではもたついてしまう。だからといっていきなり高回転域でつなげば、盛大にホイールスピンさせてしまうからだ。

だが、適正なトラクションを確保でき、クラッチが完全につながれば、エキシージSは弾けるように飛び出していく。相変わらずスピードが高いとシフト



ロータスの魔法が、エキシージSに良好な乗り心地をも与えた。

チェンジは容易ではなく、シフトクオリティは月並みだ。けれど、それでも0-161km/hが9.6秒、48-113km/hがわずか3.7秒という加速性能を、このクルマは披露してみせた。

機械過給3.5ℓV6のスロットルレスポンスは素晴らしい。エヴォーラSよりも遮音材が少ないため、エンジンのメカニカルノイズが容赦なく室内に侵入してくるが、サウンドはより魅力的だ。リミッターが作動する7200rpmではかなり荒々しくなるものの、この手のモデルでは悪くない。できるだけ頻繁にハイペースで走らせたいこと請け合いだ。

## RIDE&HANDLING

### 乗り心地と操縦安定性

★★★★★★★★★★

路面のスムーズな屋内カートコースばかり走るドライバーには歓迎されないような乗り心地であっても、このエキシージSほど割り切ったクルマなら、容易に許せるだろう。だが、ロータスのエンジニア

たちの仕事と、彼らのシャシーチューニングに関する知識は素晴らしく、優雅とはいえなくても、この手のクルマとしては特筆すべき落ち着きを示し、ラフなアスファルトの上を這うように進む。

長距離を走ったあとにシートを離れてから漏れる不満は、乗り心地そのものではなく、背もたれのアジャストがない点か、燃料積載量の少なさについてだろう。そしておそらく、走り終えて駐車した直後は、取り回しの際のステアリングの重さについても嘆くだろう。そう、ステアリングはひどく重い。

ロータスは、パワーアシストの装着も検討したことを認めている。だが、それをほかの諸装置とともに短いフロントエンドへ収めた場合に生じる重量増をはじめとする不利益を考慮した結果、ドライバーに操舵の重さは我慢願ったわけだ。おそらく、もう少し大径のステアリングホイールにすれば改善されるだろうが、そんな不満も、このクルマをねじ伏せつつ疾走すればすぐに消え去る。ステアリングはまるで魔法のように正確かつピュアになり、

## UNDER THE SKIN 豹変スイッチ

DPMシステムのツアーモードには、アンダーステアの検知と、レブリミッターの作動回転数を下げる機能が含まれる。



レースモードは完全にレースマシンのトラクションシステムのように機能する。

ロータスのダイナミックパフォーマンスマネジメント(DPM)システムには、通常ならば“オフ”を含めて3つのポジションがあるが、レースパックを選択装着するとレースモードが加わり、選択肢は4つに増える。なお、今回のテスト車両は後者だった。

ツアーモードでは最高回転数が6800rpmに制限されるほか、スタビリティコントロールシステムがブレーキ介入とトルク制限の両方において素早く反応する設定になり、フロントアクスルキャリアアクスルのどちらかのスリップを抑えて姿勢を安定させる。これは迅速かつ有効に動作し、ウェットコンディションではとてもありがたい。

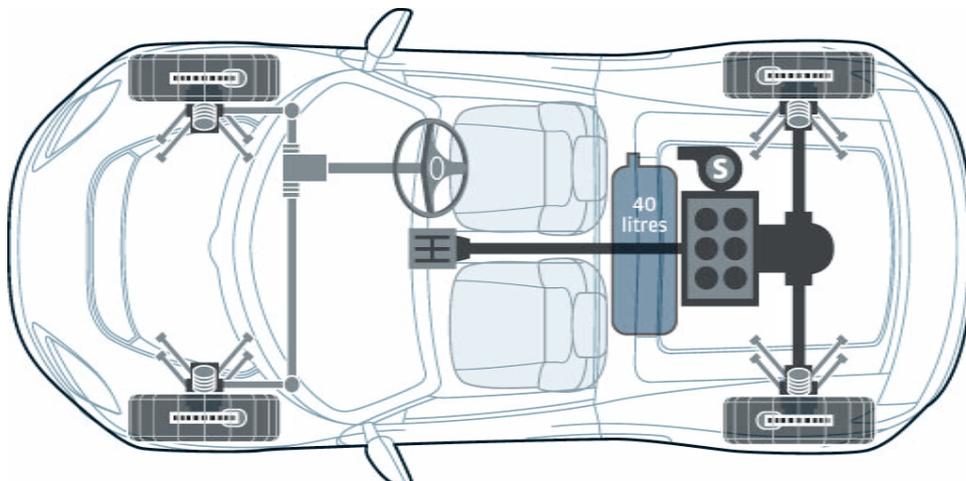
スポーツモードを選ぶと、エンジン回転数の上限が400rpm高まり、さらに鋭いスロットルレスポンスと、中速域でのエンジンサウンド増大が得られる。スタビリティコントロールの働きでアンダーステアについてはまったく心配なく、さらに多少のオーバーステアも許容してくれる。

そして、もっともクレバーなのがレースモードだ。このモードではスタビリティコントロールは影を潜め、実質的に完全なレース仕様のトラクションコントロールにバトンタッチされる。次いでECUがドライバーの運転スタイルを学習し、使用可能なグリップレベルを算出しはじめる。それが済むと、今度はエンジンのトルクを計算し、コーナーごとにドライバーとサーキット、コンディションと完璧に合った、ブレーキによる後輪トルクベクタリングの介入を判断する。これはとても効果的で、サーキット走行初心者にも、経験を積んだドライバーが攻めるようにラップを刻ませてくれる。

SPECIFICATIONS 計測テストデータ

■メカニカルレイアウト

シャシーはアルミモノコックである。サスペンションは前後とも不等長ダブルウィッシュボーンで、コイルスプリングとスタビライザーを装備している。ホイールベースは、横置きV6を収めるためにエリゼより70mm長い。前後重量配分は35:65だ。



■今月の数字

2.2sec

80-129km/h加速タイム。英国の高速道路で、合流から制限速度に達するまでを想定した場合の所要時間に相当する。

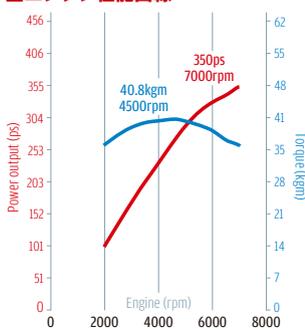
300kg

直4スーパーチャージャーを搭載するエリゼSとの重量差。ちなみに馬力差は130psである。

■エンジン

駆動方式:横置き後輪駆動  
形式:V型6気筒+機械過給, 3456cc  
ブロック/ヘッド:アルミ軽合金  
ボア×ストローク:φ94.0×83.0mm  
圧縮比:10.8:1  
バルブ配置:4バルブDOHC  
最高出力:350ps/7000rpm  
最大トルク:40.8kgm/4500rpm  
許容回転数:7200rpm  
馬力荷重比:297ps/t  
トルク荷重比:34.6kgm/t  
比出力:101ps/l

■エンジン性能曲線



■シャシー/ボディ

構造:アルミニウムモノコック  
車両重量:1180/1200kg(実測)  
抗力係数:0.43  
ホイール:(F)7.5J×17in, (R)9.5J×18in  
タイヤ:(F)205/45R17, (R)265/35R18  
ビレリ:Pゼロ・コルサ  
スベアタイヤ:補修キット

■変速機

形式:6段M/T  
ギヤ比/1000rpm時車速(km/h)  
①3.54/9.0②1.91/16.7  
③1.41/22.7④1.09/29.5  
⑤0.97/38.5⑥0.86/43.5  
最終減速比:3.78(5/6速/後退は3.24)

■燃料消費率

オートカー実測値 消費率  
総平均 7.4km/l  
ツーリング 10.5km/l  
動力性能計測時 3.2km/l  
メーカー公表値 消費率  
市街地 6.9km/l  
郊外 13.2km/l  
混合 9.9km/l  
燃料タンク容量 40l  
現実的な航続距離 297km  
CO<sub>2</sub>排出量 236g/km

■サスペンション

前:ダブルウィッシュボーン  
/コイル+スタビライザー  
後:ダブルウィッシュボーン  
/コイル+スタビライザー

■ステアリング

形式:ラック&ピニオン(アシストなし)  
ロックトゥーロック:2.80回転  
最小回転半径:5.40m

■ブレーキ

前:φ332mm通気冷却式ディスク  
後:φ332mm通気冷却式ディスク

■安全装備

アイドリング:58dB  
3速最高回転時:86dB  
3速48km/h走行時:72dB  
3速80km/h走行時:74dB  
3速113km/h走行時:77dB

■安全装備

ABS, EBD, ESP  
Euro N CAP/ na

■発進加速

実測車速mph (km/h)	秒
30 (48)	1.7
40 (64)	2.5
50 (80)	3.2
60 (97)	4.1
70 (113)	5.4
80 (129)	6.7
90 (145)	8.1
100 (161)	9.6
110 (177)	12.3
120 (193)	14.7
130 (209)	19.0
140 (225)	23.9
150 (241)	30.1

■中間加速(秒)

mph (km/h)	2nd	3rd	4th	5th	6th
20-40 (32-64)	1.7	2.5	3.6	-	-
30-50 (48-80)	1.7	2.3	3.3	4.8	6.0
40-60 (64-97)	1.7	2.3	3.2	4.6	5.7
50-70 (80-113)	1.8	2.3	3.1	4.5	5.5
60-80 (97-129)	-	2.4	3.2	4.5	5.5
70-90 (113-145)	-	2.6	3.3	4.7	5.7
80-100 (129-161)	-	2.3	3.4	4.9	6.0
90-110 (145-177)	-	-	3.8	5.3	6.5
100-120 (161-193)	-	-	4.3	5.8	7.1
110-130 (177-209)	-	-	5.5	6.8	8.2
120-140 (193-225)	-	-	-	8.2	-
130-150 (209-241)	-	-	-	-	-
140-160 (193-257)	-	-	-	-	-

■最高速

- 1 64km/h 7200rpm
- 2 121km/h 7200rpm
- 3 164km/h 7200rpm
- 4 212km/h 7200rpm
- 5 274km/h 7113rpm
- 6 274km/h\* 6296rpm  
\*claimed

望ましくない入力のほとんどは取り除かれ、ほかのクルマでは得られないフィールをもたらしてくれる。

そのステアリングホイールがドライバーに伝えるのは、ドライバーがクルマをミリ単位の正確さで操れること、また振り回して遊ぶのに十分な程度に高いグリップがあることだ。グリップは、意図的にリヤを不安定にさせない限り、たいていはフロントから先に失われる。LSDが付いていないからだ(できれば娯楽用にオプション設定してほしいのだが)。ABSとロータス独自のチューンが施されたスタビリティコントロールは常にスリップを許容し、その角度はシステムを完全に解除するまで段階を追って増えていく。ブレーキはフェード知らずだ。

BUYING&OWNING

購入と維持

★★★★★☆☆☆☆

残念ながら現在、ロータスの販売ボリュームは小さい。850万円をはたいてスペシャルなスペックのエキシージSを購入しても、ロータスのほかのモデルと比べて異例、もしくは特別な存在を手にした気分は味わえない。しかし、同価格帯においては、際立ったレーシーさが差別化を明確にする。おそらくロータスは、ボルシェケイマンSなどはタイプが異なると主張するだろうが、確かにそれは事実である。その分、顧客は限られてしまうのだが。

その性格を考えればほぼ必然的に、購買層はニッチのなかのニッチに限られてくる。それはおもに、週末のサーキットへ赴くための積載車が用意できるような人びとだ。キャビン内でエキシージSのハードボイルドぶりがもたらす不利な側面を理解するのは、さほど時間はかからない。ただし幸いにも、このクルマを選ぶ人びとは、ケイマン比180kgの重量軽減とモアパワー、高い剛性や速いタイムのアドバンテージのほうを重視する。サーキット走行用の選択肢としては、エキシージSのバリューは高い。そのうえ10km/lの実用燃費を達成可能で、維持費が法外なほど高額なわけでもない。●

# Lotus Exige S

**AUTOCAR VERDICT**

●オートカーの結論



「ラフでうるさいが何もかもがピュアである。  
些細な欠点を除けばロータスのあるべき姿」

**TESTERS' NOTES**

●テスターのひと言コメント

もっとも低いセッティングでも、エアコンファンのはうるさい。このクルマなら許容できるが、エヴォーラではそうはいかない。

マット・ブライアー

気むずかしいケーブル作動式ギヤボックスが、無理な乗車姿勢以上の制約になっている。ボルシエは911GT3でM/Tを捨て、DCTを選んだ。ロータスは依然、エキシージに真つ当なM/Tを用意できていない。

マット・ソーンダース

**SPEC ADVICE**

●購入にあたっての助言

エキシージSをおもにサーキット走行に使うなら、オプションのレースパックを検討すべきだ。そこには全部乗せセッティングのDPMとローンチコントロール、最適化されたサスペンションが含まれている。

**JOBS FOR THE FACELIFT**

●マイナーチェンジ時に望むこと

- ・ロータスはLSDについて言及するたびに苦い顔をするが、オプションとして用意すべきだ。
- ・室内の繊細さがもう少しあっても悪くないと思う。
- ・より大径のステアリングホイールにすれば、フィードバックを損なうことなく軽くできるのではないか。



エキシージSを単なるエリーゼの高性能バージョン、あるいはケーターハム・セブン・スーパーライトRやアリエル・アトムといったサーキット走行用軽量マシンに分類されるカテゴリ中の選択肢のひとつとして見ると、かなりバリューは高い。だが、もっと融通の利くボルシエ・ケイマンと比べると、見劣りする部分も多い。

しかし、われわれはエキシージSを、最近発表されたボルシエ911GT3、あるいはメルセデス・ベンツC63 AMGブラックシリーズと比べて評価したい。すると、その価値は素晴らしく際立ってくる。ハードに走らせたなら、あらゆる

点においてそれら比較対象と同じくらい魅力的だ。そして、エキシージSが最高に実力を発揮するのは、まさにハードに走らせたそのときなのである。エキシージSはかなり大きく成長したライトウェイトスペシャルだが、そのライバルはケイマンではない。

サーキットまで長い距離を運転し、ほかのマシンよりも速いタイムでサーキットを周回し、再び自走で帰宅するまでのあいだ、まったく疲れ知らずとまではいかないにしても、少なくとも寒さと雨に濡れる心配がない手段としては、このエキシージSに代わるクルマはほかにない。●

**TOP FIVE**



1st

**PORSCHE Cayman R**  
ボルシエ・ケイマン R



2nd

**LOTUS Exige S**  
ロータス・エキシージ S



3rd

**MERCEDES-BENZ C63 AMG Black Series**  
メルセデス・ベンツC63 AMG ブラックシリーズ



4th

**ARIEL Atom 245**  
アリエル・アトム 245



5th

**CATERHAM Seven CSR260**  
ケーターハム・セブン CSR260

車両価格	980.0万円	万円	1750.0万円	邦貨換算約670万円	邦貨換算約850万円
最高出力	330ps/7400rpm	350ps/7000rpm	517ps/6800rpm	248ps/8200rpm	264ps/7500rpm
最大トルク	37.7kgm/4750rpm	40.8kgm/4500rpm	63.2kgm/5200rpm	21.3kgm/6100rpm	27.7kgm/6200rpm
0-97km/h加速	5.0秒(0-100km/h公称)	4.1秒	4.0秒	2.9秒(公称)	3.1秒(公称)
最高速度	282km/h	274km/h	300km/h	250km/h	250km/h
燃料消費率(混合)	10.3km/ℓ	9.9km/ℓ	8.1km/ℓ	na	na
車両重量(公称値)	1340kg	1180kg	1800kg	612kg	575kg
CO <sub>2</sub> 排出量	228g/km	236g/km	286g/km	na	na

われわれはこう考える

依然としてこの価格帯で圧倒的に勝っている。個人的にもできれば1台欲しい。

秀逸なハンドリングと素晴らしいパフォーマンスの持ち主だが、妥協を強いられる。

この限定生産のメルセデスは、ほかの4台よりは重くてシャープさに欠けるが、とても魅力的。

オールラウンドに魔法のような魅力を見せるが、濡れることは避けようがない。

ワイドボディで比較的洗練されたこのセブンは、ハンドリング、ステアリング、乗り心地のどれも優秀である。

結論

★★★★★★★★☆☆      ★★★★★★★★★☆      ★★★★★★★★★☆☆      ★★★★★★★★★☆☆      ★★★★★★★★★☆☆