Lotus Elise

ロータス・エリーゼ

テスト車輌概要 MODEL TESTED

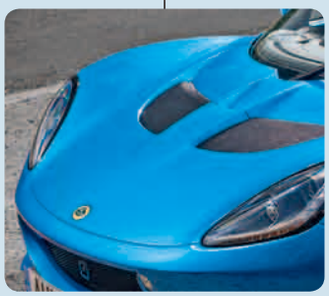
●モデル名:Lotus Elise●車輌本体価格:510万円
●日本発売時期:2010年6月●最高出力:136ps/6800rpm
●最大トルク:16.3kgm/4400rpm●0-97km/h加速:7.4秒●113-0km/h制動距離:47.0m
●最大求心加速度:1.04G●テスト平均燃費:13.1km/ℓ●二酸化炭素排出量:149g/km

We like Entertaining handling , Superb steering , Performance and economy mix , Size
愉しめるハンドリング、素晴らしいステアリング、パフォーマンスと経済性の融合、サイズ

1 AIR INTAKES
エアインテーク
縦型のエアインテークには、従来の水平のフィンに代わってシンプルなメッシュが取り付けられた。ボディ側面は変更ない。軽量なアルミ製シャシーも同様。

2 ROOF
ルーフ
ルーフは変更なし。内張り付きのファブリックは2本の脱着可能なプラスチック製スパーで部分的に支えられている。これが風切り音の主な発生源。

3 FRONT TYRES
フロントタイヤ
タイヤはフロントが175/55 R16、リアが225/45 R17で、サイズに大きな差がある。38:62という車輌の重量配分の結果だ。



4 NOSE SECTION
ノーズセクション
ロータス流に呼ぶ"クラムシェル"はより格好のいいエアインテークと、LED式サイドランプ付きの新しいヘッドライトユニットを備える。

1996年に登場したエリーゼが、3度目の化粧直しとなった。
今回は外観だけでなく、エンジンにも多少の変更が加えられ、
ユーロ5排ガス規制もクリアしている。
しかし、基本となるものは14年前となんら変わっていない。
果たして、基本設計の古いこのクルマに、
外観に手を加えたとは言え、いま高額なプライスが適正なのか否か、ジャッジしよう。

HISTORY
ロータスの屋台骨

シリーズ1のエリーゼは、1996年に登場し、まさしく革命的であった。

エリーゼは1996年にデビューし、軽量なアルミ押し出し材を使ったシャシーと複合素材で作られたボディで、小型スポーツカーの設計に革命をもたらした。多くのバリエーションモデルが作られてきたが、根本的な部分に関わる変更は2回しかない。2000年にマイナーチェンジを受けたシリーズ2と、その4年後にMGローバーの消滅によってKシリーズ・エンジンが徐々にトヨタ製ユニットに切り替えられたことである。この最新のマイナーチェンジによって、エリーゼには14年間で歴史で3つめのルックスが授けられた。

We don't like Far too pricey , Wind noise , Demands plentiful gearchanging , Cheap finish
高すぎる価格、風切り音、労力の要るギアシフト、安っぽいフィニッシュ

5 TAIL LIGHTS
テールライト
テールランプ脇のフィンはなくなった。テールランプは従来モデルのものと同じように見えるが、魅力的な円形パターンのLEDが内蔵されている。

6 REAR DECK LID
リアデッキリッド
可変リフト機構を持つトヨタ製エンジンの背が高くなったことも関係してリアデッキリッドが変更。このリッドには2本のバーと魅力的なメッシュのベントが備わる。

7 REAR BUMPER
リアバンパー
大きなリアバンパーセクションも新しくなり、デザインし直されたディフューザーが備わる(安っぽく見えるボルトで留められている)。

8 SIDE REPEATERS
サイドウインカー
フロントホイールのすぐ後方に備わる新しいサイドウィンカーはLEDを使用している。新しいデザインのホイールが2種類用意された。写真のホイールは標準のもの。

ロータス・エリーゼは現行市販車としては異例の長期間にわたって生産され続けているクルマである。そしてこの2012年モデルでは再びスタイリングにマイナーチェンジを受けた。新しいヘッドライトとテールライト、エアロダイナミクスの改善、新デザインのアルミホイールが与えられたほか、保証期間が2年間から3年間と3万6000マイル(約5万8000km)に延長された。

最も注目を集めるのが最廉価バージョンで、単にロータス・エリーゼと呼ばれるモデルである。トヨタ製のエンジンは従来の1.8ℓから1.6ℓに代わった。これはスペックダウンに見えるかもしれない。実際、最大トルクは18.0kgmからに16.3kgmに下がった。しかしこのエンジンは可変バルブタイミングに加え、可変バルブリフト機構を備えるに至った。そして最高出力は従来と同じ136psで、ユーロ5排ガス規制をクリアしている。

この新しいエンジンと見直されたギアリングの組み合わせで、CO_2の排出量は16%減の149g/kmとなった。これによりエリーゼは現在市販されているガソリンエンジンのスポーツカーとしては最もCO_2排出の少ないクルマとなった。

DESIGN & ENGINEERING●意匠と技術

★★★★★★★☆☆☆

基本的な部分において、この最新エリーゼは1996年に登場したエリーゼと何ら変わらない。基本構造はアルミ押し出し材を接着して作られた強固で軽量なシャシーユニットに、サスペンションとミドエンジンのパワートレインがボルト留めされた独創的なものだ。サスペンションは前後ともダブルウィッシュボーン式を採用。またエリーゼは現行市販車としてきわめて稀なパワーステアリングを持たないクルマである。だがもちろんブレーキはABS付きである。この1.6ℓモデルの最高出力は従来の1.8ℓモデルと同じ136psだが、ピークトルクは18.0kgm/4200rpmから16.3kgm/4400rpmに下がっている。だがギアボックスは従来の5段から6段となり、各レシオが変更された。6速は従来の5速よりもハイギアードに設定され、トップギアでのエンジン回転数1000rpmあたりの速度は38.5km/hとなった。

パワートレインの見直しがこのエリーゼのメカニカル関係で唯一の大きな変更である(開発段階ではシャシーのモディファイも検討されたが採用には至らなかった)。そして視覚的に最も目につく変更点がボディである。よりすっきりとしたデザインとなり、エアインテークとテールライトの脇を飾っていた水平のフィンが取り去られた。

具体的には、フロントのクラムシェルが新しくなり、デザインし直されたエアインテークを備えた。リアバンパーには新しいディフューザーも付いている。エンジンデッキのリッドは変更されたが、これは背が高くなったトヨタ製エンジンを収める理由もある。そして2本の細いバーとメッシュが備わり、これはエンジンルームの熱を逃がす役目を担う。2種類のホイールデザインも新しくなった。ひとつはオプションの軽量鍛造ホイールである。室内関係では、クルーズコントロールがオプションに加わった。

1 INSTRUMENT PACK
インストゥルメントパック
計器類には最小限の情報しか表示されないが、確認しやすい。レッドラインはない。7000rpmに近づくにつれて3つのランプが順番に点灯する。

2 IMMOBILISER SYSTEM
イモビライザー
古くさいイモビライザーシステムのため、イグニッションをオンにしたらすぐにエンジンを始動しないと、イモビライザーの再解除が必要になる。

3 GEARLEVER
シフトレバー
シフトレバーは6速に入れたときに大腿部に当たりそうになる。体格によっては右足のシルの角に当たるのが不快に感じる人もいるだろう。だがペダルの配置は良好である。

4 SEATS
シート
ProBax製シートは、固定式のステアリングホイールによって快適さの点で制約を受ける。ドライビングポジションはたいていの人間にとって理想的なものだ。シートの張り地は薄い。

INTERIOR●室内

★★★★☆☆☆☆☆☆

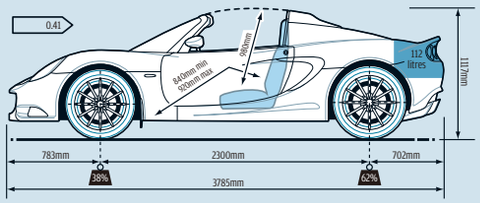
われわれが前回(2004年2月24日)エリーゼをテストしてから6年が経つが、その時と比べて室内はほとんど変わっていない。そしてそのキャビンは2000年にデザインされたものだ(日本車メーカーの主流モデルのモデルサイクルの2.5倍の長さである)。したがって、エリーゼの室内が古くさく見えてもそれは不思議ではない。クオリティとフィット、フィニッシュの水準も、現在の200万円以下のクルマのそれを下回っている。

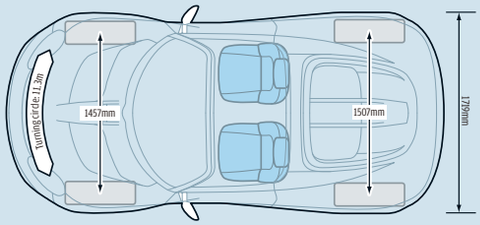
ダッシュボードのプラスティックは安っぽく見え(安っぽい音もする)、ヒーターとベンチレーションのコントロールはひどく野暮ったく(そして視認しづらい)、ドアトリムはパワーウィンドウのスイッチを押すとたわみ(ただしドアの上下動は従来のロータス車に比べると動作がしっかりしている)、ミラーは手動で(そして依然、ドアの穴を塞ぐ黒いプラグがある)、そしてルーフの取り外しは力とコツが必要な厄介なプロセスである。

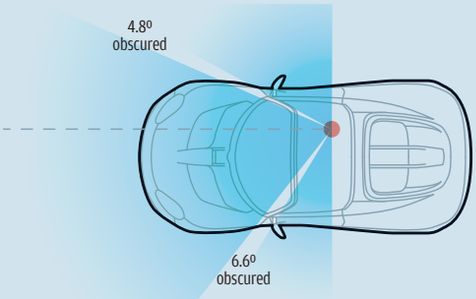
ルーフの脱着のたびに風切り音の発生源が変わることや、ルーフとドアシールの部分を指で押すと風切り音

HOW BIG IS IT?

Cd=0.41





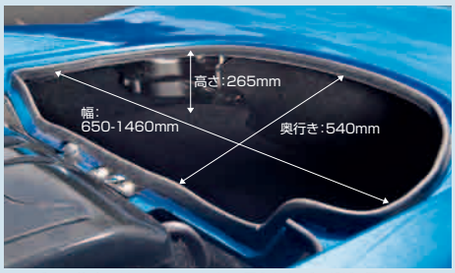


VISIBILITY TEST

視認性テスト

後方視界は良好とはいえないが、少なくとも車体はコンパクトだ。

シルをまたいで、その下にあるシートに身体を収めるのはコツが要る。ルーフを装着した状態では特に苦労する。



エンジンの後方には、ルーフのほかに柔らかなバッグが2個入るスペースがある。

TOYOTA, 1.6, VARIABLE, GOOD

環境に優しくなった

この1.6ℓトヨタ製エンジンは従来の1.8ℓユニットに比べて排気量が小さくなった。それを補うのはターボチャージャーではなく、可変バルブリフト機構である。これまでは可変バルブタイミング機構のみだった。

BMWのバルブトロニックと同様、このシステムはバルブリフトとタイミングの制御によって、パワーのロスに繋がる従来のインテークバタフライを使わずに済む。ただしスロットルはアイドリングを安定させるために使われている。回転が上がると、バルブタイミングとリフトが混合気の量を制御する。これは効率を高め、より厳しいユーロ5排ガス規制をクリアする助けとなっている。

ロータスのバッジの下にあるのは、可変バルブリフト/タイミング機構付きのトヨタ製1.6ℓエンジンだ。

「エリーゼはドライビングを愉しむためのクルマである。その点では今もデビュー当時もいっさいのブレはない」

が小さくなることから、このアッセンブリーがどの程度の正確さで作られているかがおおよそわかる。500万円近い金額のクルマとしてはもちろん、仮にその半分以下の200万円のクルマだったとしても、このエリーゼのフィニッシュには不満を感じるのは仕方がない。

ネガティブな評価はこれで終わりではない。ProBax製シートは大腿部のサポートが不十分で、ステアリングコラムはアジャストが効かないから、すぐに痛くなってくる。今回のテスト車はツーリングパックというオプションが付いており、追加の遮音材とカーペットが備わっているが、このオプションを選ばない場合、室内の騒音はさらにうるさくなる。標準のオーディオシステムは少々安っぽいサウンドで、56km/hから発生し始めるひどい風切り音に負けてしまいそうだ。もちろんルーフを取り外せばその不満は解消される。

プラス面では、シートはコーナリング時にドライバーの体をしっかりとホールドし、小径のステアリングは握りやすく、ペダルの配置は適切で、小物入れの類も意外に充実している(ふんだんにあるわけではないが)。トランクはルーフを収納した状態でも、柔らかいバッグが2個入る。だが室内への乗り降りには相変わらず身体の柔軟性が求められる。

PERFORMANCE●動力性能

★★★★★★☆☆☆☆

新型エリーゼの動力性能については2通りの見方がある。0-97km/hの加速タイムが6.7秒というのは1.6ℓのクルマとしては素晴らしい。車重は900kgで(エリーゼはマイナーチェンジのたびに重くなってきている)、97km/hまでの途中でシフトアップを強いられるにもかかわらずだ(3速ギアでの48-80km/hのタイムが4.9秒というのも使いやすい)。6.7秒というのはロータス公称の6.0秒(ロータスのタイムは1名乗車による測定、オートカーは2名乗車)には及ばないが、今回テストした車輌には、さらにオプションのツーリングパックとエアコンを装備していた。

しかしこれが510万円というプライスのクルマであること、あるいはあと数十万円も追加して、もっと洗練され、装備も充実したBMW Z4 sDrive23i(0-100km/h加速6.6秒)を523万円で買えることを考慮すると、エリーゼはやはり色褪せて見える。フレキシビリティの点ではZ4や、ずっと安いマツダ・ロードスター、従来のエリーゼ1.8Sの足元にも及ばない。なぜなら新型エリーゼはミッドレンジのトルクが劣るからだ。

とはいうものの、このエリーゼはドライビングを愉しむためのクルマである。したがって、われわれはこの軽快に回るエンジンをハードに回し続けるために頻繁にギアシフトを強いられることを疎むべきではない。このエンジンは5000rpmから上で本領を発揮し、少なくとも1速から4速ギアまでは、刺激的なビートが聞こえ、活気の高まりが感じられるのだ。低フリクションのケーブルが取り付けられたおかげで、ギアシフトはより軽く、より満足のいくものになった。シフトレバーは操作時に依然、ゲートにぶつかって音を立て、横方向の遊びが若干大きめだが、素早いシフトが可能な程度には正確である。シフトダウンは2段落としを頻繁に使い、オーバーテイク時にはときには3段落としを行なうこともあるが、幸い6速から3速へのシフトでも、3速から4速へのシフトと同じように楽にシフトできる。

トヨタ製エンジンはスムーズなユニットだが、スロット

TRACK NOTES

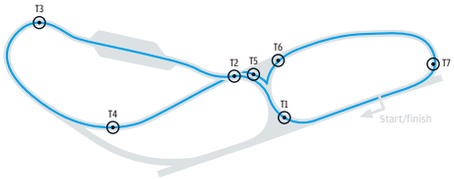
「新しい1.6ℓエンジンは従来の1.8ℓユニットに比べて、レスポンスのフレキシビリティにおいて劣る。乗り心地はこれまで同様、しなやかだ」

■ドライサーキット

ラップタイム:1分19秒6
(日産フェアレディZ
参考タイム:1分16秒6)

ロータス・エリーゼはここでは水を得た魚のように走る。最もタイトなコーナーでも、ほとんど苦労することなく抜けることができる。高速コーナーではスロットルで操る機会を与えてくれる。

ブレーキは周回を重ねても素晴らしい能力を維持する。ペダルも良好なフィールとタッチが得られる。



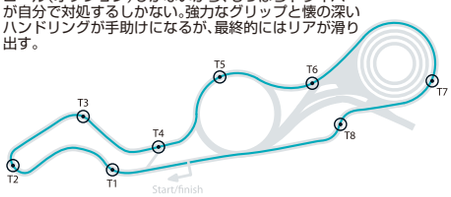
素晴らしいバランスとアジャスタビリティによって、スロットルでラインを調整するのがたやすい。フロンエンドの食い付きと敏感なステアリングも秀逸。

■ウェットサーキット

ラップタイム:1分3秒9
(日産フェアレディZ
参考タイム:1分12秒4)

プッシュアンダーステアとスナップオーバーステアは起きにくい。エリーゼにダンスを踊らせたい誘惑は抗いがたい。練習すればそれは可能だ。バランスとフィードバックと柔軟さは素晴らしい。

用意されている補助デバイスはトラクションコントロール(オプション)しかないから、もっぱらドライバーが自分で対処するしかない。強力なグリップと懐の深いハンドリングが手助けになるが、最終的にはリアが滑り出す。

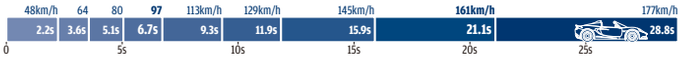


タイトなコーナーではアンダーステアが誘発され、それが高速コーナーではマイルドな安定した要素を提供する。

■発進加速

テストトラック条件:天候晴れ、乾燥路面、気温摂氏12.0度
0-402m発進加速:15.6秒(到達速度:142km/h)
0-1000m発進加速:28.9秒(到達速度:177km/h)

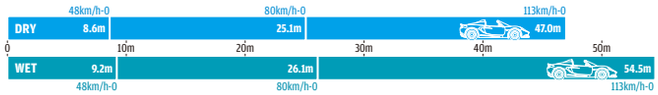
Lotus Elise



Nissan Fairlady Z

■制動距離

乾燥路面



湿潤路面

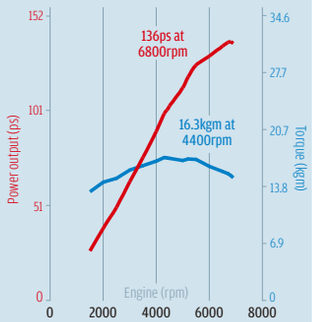
Lotus Elise DATA

計測テストデータ

エンジン

形式:直列4気筒,1598cc
最高出力:136ps/6800rpm
最大トルク:16.3kgm/4400rpm
許容回転数:7000rpm
比出力:85ps/ℓ
馬力荷重比:151ps/t
駆動方式:リアミド横置き後輪駆動
ブロック:アルミ軽合金/ヘッド:アルミ軽合金
ボア×ストローク:80.5×78.5mm
バルブ配置:4バルブDOHC
圧縮比:10.7:1

エンジン性能曲線



シャシー/ボディ

車輌重量:876kg/1535kg(テスト実測値)
抗力係数:0.41
ホイール:(前)5.5J×16、(後)7.5J×17
タイヤ:(前)175/55ZR16、(後)225/45ZR17

変速機

6段M/T
ギア比/1000rpm時車速<km/h>
①3.55/7.9②1.91/14.5③1.31/21.2
④0.97/28.6⑤0.82/34.0⑥0.70/40.0

最終減速比:4.29

燃料消費率

メーカー公表値:
市街地/郊外/混合モード
12.0/19.9/15.9km/ℓ
オートカー実測値
総平均/動力性能計測時/ツーリング
13.0/6.1/14.8km/ℓ
燃料タンク容量:40ℓ
現実的な航続距離:566km
二酸化炭素排出量:149g/km

サスペンション

前:ダブルウィッシュボーン式/コイルスプリング
後:ダブルウィッシュボーン式/コイルスプリング

ステアリング

形式:ラック&ピニオン
ロック・トゥ・ロック:2.8
最小回転半径:5.65m

ブレーキ

前:φ288mm通気冷却式ディスク
後:φ288mm通気冷却式ディスク

静粛性

アイドリング:56dB
3速最高回転時:86dB
3速48km/h走行時:69dB
3速80km/h走行時:73dB
3速113km/h走行時:78dB

安全装備

安全装置
ABS/TC
Euro NCAP/na

発進加速

乾燥路面

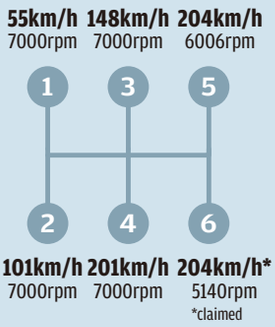
実測車速mph(km/h)	秒
0-30(48)	2.2
0-40(64)	3.6
0-50(80)	5.1
0-60(97)	6.7
0-70(113)	9.3
0-80(129)	11.9
0-90(145)	15.9
0-100(161)	21.1
0-110(177)	28.8
0-120(193)	—
0-130(209)	—
0-140(225)	—
0-150(241)	—
0-160(257)	—
0-170(274)	—

中間加速(秒)

湿潤路面

mph(km/h)	2速	3速	4速	5速	6速
20-40(32-64)	3.2	—	—	—	—
30-50(40-80)	3.0	4.9	7.4	9.4	—
40-60(64-97)	3.2	4.7	7.4	9.6	13.2
50-70(80-113)	—	4.8	7.4	10.1	14.3
60-80(97-129)	—	5.2	7.6	10.9	15.6
70-90(113-145)	—	—	8.4	12.1	18.6
80-100(129-161)	—	—	9.9	14.5	—
90-110(145-177)	—	—	13.0	—	—
100-120(161-193)	—	—	—	—	—
110-130(177-209)	—	—	—	—	—
120-140(193-225)	—	—	—	—	—
130-150(209-241)	—	—	—	—	—
140-160(193-257)	—	—	—	—	—

各ギア最高速度



ルオフとスロットルオンの移行期間に回転がついていかないことがある。これはアイドリング(インテークマニフォールドがスロットルバタフライによって部分的に塞がれている)から、それ以上の回転(吸気量は吸気バルブによって制御される)への切り替えが原因である。

ただし、この新型エンジンは経済性の改善という恩恵をもたらしている。公称燃費は複合サイクルで20.0km/ℓで、CO_2排出量は149g/kmである。われわれのテストでは(動力性能テストを含む)13.1km/ℓを記録した。これは公称値よりもかなり悪いが、燃料節約を考慮していない運転による実測値としては悪くない。このエリーゼの比較的ハイギアードなギア比と軽い車重を考えれば、燃費向上を意識した運転なら14.2km/ℓ以上は達成可能だろう。

RIDE & HANDLING●乗り心地と操縦安定性

★★★★★★★★★☆

これはまさにエリーゼの存在意義がかかっている領域であり、幸いなことに秀でている。ホイールが回り始めた瞬間から感覚的な悦びが感じられるほどだ。ステアリングはダイレクトで、感度はまさにちょうどいい。エリーゼはドライバーの意志に完璧に従ってコーナーを回る。ステアリングを切り増すと、キャスターとトレール角が影響して、軽いステアリングが重くなり、ホイールを回

すのにある程度の力が必要になるほどの抵抗を感じる。パワーステアリング付きの現代のクルマしか経験のない人には驚きかもしれない。

だがそれはこのロータスの悦びの一部である。なぜなら労力を上回るフィードバックを提供してくれるからだ。素晴らしくバランスのとれたシャシーで、ミドマウントされたエンジン(およびワイドなリアタイヤ)が素晴らしいトラクションと、右足の角度で微調整できるニュートラルなアタックアングルをもたらしてくれる。アンダーステアが現われるのは、タイトなヘアピンをハードに攻めるときだけで、それ以外のコーナーでは思い切り自由に運転したくなるような安定性を発揮する。

もちろんこのエリーゼは凄まじい速さのスーパーカーではないが、全開にできる時間がより多いから、きわめて満足できるマシーンに感じられるだろう。重量バランスに優れている点と、しっかりとして一定したブレーキペダルによる素晴らしい制動能力も悦びである。

乗り心地も同様で、小型のスポーツカーに期待される乗り心地よりもはるかにしなやかだ。小さなバンプはたいてい吸収し、身体にそれが伝わってくることはほとんどない。深い窪みではステアリングからキックバックが感じられるが、周期の長い凹凸では落ち着きを失わない。ただし段差では、コンプライアンスの低いリアエンドから少々衝撃が伝わってくる。ロードノイズも聞こえる。

BUYING & OWING●購入と維持

★★★★★☆☆☆☆☆

サイズとエンジンの大きさ、フィニッシュ、装備等を考慮すると決して安いクルマではないが、そのハンドリングパフォーマンスを考えれば間違いなく適正なバリューを持っている。しかし、カーペットやエアコンがオプションである点には失望させられる。オプションのツーリングパックにはカーペットや、一部レザーのトリム、遮音材の追加、iPodの接続機能、カップホルダーが含まれる。保険料率も高い。朗報なのはこのエリーゼがとても経済的で、またリセールバリューが高く、生産品質が高く、3年保証が付くことである。Ⓐ

AUTOCAR ROAD TEST No 4961

Lotus Elise

AUTOCAR VERDICT ★★★★★★★☆☆☆

「乗り心地とハンドリングは古さを感じさせないが、そのほかの部分ではそれを感じる」

これはドライバーがその気になって走らせれば、素晴らしいドライビングのクルマである。世界最高水準のハンドリングを備えたシャシーと素晴らしいステアリングを備えている。ギアボックスを駆使して、エンジンの回転をベストに保って走らせるのは愉しい。車体のサイズも扱いやすい。だがこのロータスは基本設計が古く、またその割に価格が高い。マツダ・ロードスターのほぼ倍の価格である。また装備も貧弱で、フィニッシュの水準は2001モデルイヤーで実施されたマイナーチェンジの時点でさえ劣っていたものだ。

だが、こうした欠点の多くは、興奮しながらドライビングに夢中になっているときは大目に見ることができるものだ。だがルーフ装着時の風切り音はそうはいかない。この価格では許されがたい酷さだ。デビュー当時は休日のお遊び専用のクルマだったが、今はその範囲を超えた価格となった。ただし核となる部分に関しては、エリーゼは依然、素晴らしいマシーンである。だがそれを覆う部分はもはや時代遅れである。外観をいくら飾り直してもその事実は隠せない。

TESTERS' NOTES テスターのひと言コメント

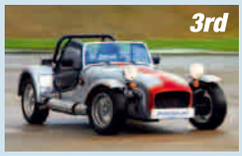
●ドアの端に付いたリフレクターは、古い自転車から借りてきたように見える。 リチャード・ブレムナー
●テスト車の運転席側のドアは塗装が剥がれていた部分があった。 マット・ブライアー
●ルーフの取り外しに関する説明がハンドブックに書かれていなかった。 ジェイミー・コースターフィン

JOBS FOR THE FACELIFT マイナーチェンジ時に望むこと

●ルーフとドアのシールを改善して風切り音を軽減してほしい。●ステアリングホイールを4ウェイアジャストにしてほしい。
●トルクカーブを平らにして、フレキシビリティを高めてほしい。

TOP FIVES

お手頃オープン対決



	LOTUS ELISE ロータス・エリーゼ	MAZDA ROADSTER マツダ・ロードスター	CATERHAM Seven Roadster 125 ケータハム・セブンロードスター125	AUDI TT Roadster 1.8TFSI アウディTTロードスター1.8TFSI	NISSAN Fairlady Z Roadster 日産フェアレディZロードスター
車輌価格	510万円	260万円	邦貨換算約394万円	邦貨換算約457万円	435.75万円
最高出力	113ps/6000rpm	170ps/7000rpm	127ps/6100rpm	162ps/4500-6200rpm	336ps/7000rpm
最大トルク	14.7kgm/4800rpm	19.3kgm/5000rpm	16.6kgm/5350rpm	34.6kgm/1500-4500rpm	37.2kgm/5200rpm
0-100km/h加速	6.7秒	7.6秒(0-100km/h)	5.9秒	7.4秒(0-100km/h)	5.5秒(0-100km/h)
最高速度	204km/h	219km/h	180m/h	224km/h	250km/h
燃料消費率(欧州/混合)	15.9km/ℓ	13.2km/ℓ	13.5km/ℓ	14.5km/ℓ	8.9km/ℓ
車輌重量(公称値)	900kg	1120kg	550kg	1285kg	1540kg
二酸化炭素排出量	149g/km	181g/km	na	159g/km	262g/km
われわれはこう考える	素晴らしいダイナミクス性能のおかげで相変わらずクラストップ。	エリーゼよりも付き合いやすい。ドライビングの魅力は負ける。	ドライビングダイナミクスと使いやすさの両方において秀でている。	良識的な選択肢。洗練度は高いが、エンターテイメント度は低い。	巧みさに欠けるが、個性的で、エンジンは魅力的。
結論	★★★★★★★☆☆☆	★★★★★★★☆☆☆	★★★★★★★☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆	★★★★★★☆☆☆☆