



LCI Limited

2-1-1, Ishikawacho, Ota-ku, Tokyo 145-0061, Japan
Telephone: (03)5754-0805 Fax: (03)5754-0807

2008年 7月23日
エルシーアイ株式会社
広報
Press-Information
REF-LPR05/08

ロータス・エヴォーラ登場 (LOTUS EVORA)

魅惑的なスタイル、クラストップレベルのオールラウンドかつダイナミックな性能、革新的なシャーシテクノロジー、そして高級感あふれる装備 エヴォーラは、ロータス新時代の到来を告げます。

1995年に現代ロータスブランドの象徴となるエリーゼがデビューして以来、ロータス初のオールニューモデルとなるエヴォーラが、世界でただひとつの 2+2 シーターミッドシップエンジンとしてスポーツカー市場にその姿を現しました。280PSを生み出すロータス専用の3.5リッターV6エンジンを搭載しながら、総重量はわずか1350kg(プロトタイプ仕様)。エヴォーラは驚異のパフォーマンスを約束します。過酷なコースとして知られるニルブルクリンクで行われた予備試験では、自動車業界専門のパラッチによる取材攻勢からその美しい姿を隠すために厳重な覆いをまといながらもサーキットを超高速で周回するエヴォーラが、ロータスのシャーシエンジニアによって報告されています。ロータスは、このドイツのサーキットで記録されたタイムを公表しませんが、初回のテスト走行において、競合モデルの公式タイムを上回る結果が出ていることは事実です。

究極のパフォーマンスと模範的なハンドリングに加え、エヴォーラは、ロータス・カーズが現在扱っているコンパクトな4シリンダーモデルよりも一段と洗練されたオーナー体験を提供します。優雅でスタイリッシュなキャビンには高級素材が贅沢に使われ、また先進のタッチスクリーン式マルチメディアシステムや電動可倒式ドアミラーなど、最新の機能が多数装備されています。

エヴォーラは、ひとつには新たな顧客にロータスブランドの魅力を伝えるという役割を担っていることから、操作性に対するこだわりがあります。ドア開口部を縦横共に広く、シルを細くすることで、エヴォーラより小型のロータスカー(エリーゼ、エキシージ、ヨーロッパ、2 イレブン)に比べ、乗り降りが楽になり、しかもキャビンそのものも、かなり大柄なアメリカ人男性(身長195cm)でも運転席・助手席にそれぞれ座れる設計となっています。

エヴォーラは、目に見えない部分にも気遣いを忘れません。例えば、フロントエンド部全体のパネルの下を見ると、ハイテクアルミ製のモジュラーユニットが押し出しアルミ製タブに取り付けられています。このモジュラーユニットは、前面衝突の際に変形するよう設計されています。

エヴォーラは、自動車に関する国際的な法規制への準拠を配慮するとともに、コンバーチブルをはじめとする将来的な派生モデルの展開も想定して設計されています。

エヴォーラは、英国東部のヘセルにあるロータスの最新鋭工場内に新たに設けられた専用のアセンブリラインで一台一台ハンドビルドされます。生産台数は年間およそ2000台に限定されるため、このダイナミックな新型スポーツカーはことさら特別な存在となることでしょう。

グループ・ロータスの最高経営責任者(CEO)、マイク・キンバリーは、このエキサイティングなニューモデルについてこう語っています。「エヴォーラは、13年前のエリーゼ誕生以来、ロータスが生み出した最も画期的なクルマです。これは、新しいモデルや技術を世界中のさらに多くの市場に売り込もうという内容を盛り込んだ、ロータスの5ヵ年計画の一部でもあります。また、エヴォーラは、ロータスの理念ともいえる軽量化による性能と効率の向上を体現し、驚異的なパフォーマンス、卓越した燃費性能、美しいデザインをすべて備えた、世界トップレベルの2+2シーターミッドシップエンジンスポーツカーの存在を証明するものです。」

マイク・キンバリーはさらにこう続けます。「未来を見つめ、ロータスは、未来燃料や代替エンジン、電気自動車、ハイブリッド車といった長期的なソリューションについてあらゆる面から十分に検討しながら、さらに軽量・高燃費の車を生産すべく研究開発を続けます。我々は皆、未来の世代に対する環境責任を負っています。新開発のエヴォーラは、ロータスが自動車の効率性と持続可能性を飛躍的に向上させ、英国をハイテク自動車産業の最前線に踏みとどまらせていることを実例として示すものです。」

エヴォーラの詳細

スタイルも機能性も

ロータスの設計チームが自らデザインした流線型のたくましいボディは、なめらかなフォルムと張りのある質感とが、その速度や敏捷性、精巧さを物語っています。キャブフォワードのモダンなプロポーションは低めでワイド、リアはがっしり、エアインテークもしっかり装備され、これはまさしくミッドシップエンジンのスポーツカー。実用的な2+2シーターであることは外観からはわからないほどです。

エヴォーラの設計チームは、リーダーのラッセル・カーが、エクステリア担当の設計マネージャであるスティーブン・クリンジ、インテリア担当のシニアデザイナーであるアンソニー・ブッシュェルと共に率いてきました。

「この設計の成功のベースには、技術チームとの密接な連携がありました。協力しあいながら開発を進めたことで、バランスの良いボディを作り出すことができたのです。」設計チームリーダーのラッセル・カーは述べます。「前後異径のホイールサイズ、短いリアオーバーハング、長いフロントオーバーハングにキャブフォワード　すべてが相俟ってエヴォーラに躍動感と軽やかさが醸し出されています。これは、ドライビングの特性を伝える車体の美しさを求める我々にとって、極めて重要な意味を持つことです。」

ロータス製品は常にスタイルと機能との完璧なバランスを体現してきました。エヴォーラもこの伝統をしっかりと引き継いでいます。「車には乗りやすさも必要ですが、スポーツカーというのは感性で買うものなので、魅力的な外観とエキゾチックな印象とでユーザを魅了しなければならないという事実を開発期間中見失ったことはありません。ですから、我々は、技術とユーザ機能性をベースに主要部分の設計を積極的に進め、特色ある車を作ってきたということに、大変誇りを感じています。」とラッセル・カーは語っています。

乗降を例にとると、乗り込む際に障害になるものはエヴォーラから極力取り除きました。ドアの下の面を切り取り、独自の画期的な方法で立体造形を行い、スタンスと乗りやすさをどちらも向上させています。

そのほかにも、エアロダイナミクスは、ドラッグやダウンフォース、冷却性能といった複雑に絡み合う要素を考慮し、全体のフォルムやエアインテークをはじめとするディテールを大きく左右しました。また、ダウンフォースのバランスを良くし、コーナリングスピードを上げるために、上部にロゴが配されたラジエータ排気口、レースカーを意識したディフューザ、フローティングリアウィングを採用。一方、抵抗を抑えるために、キャビンは思い切ったティアドロップ型にし、上から見た形がコーラ瓶風になるよう微妙なふくらみをつけることにより、リアショルダーはたくましさを増し、ターゲットとするユーザ層のニーズにふさわしい洗練されたイメージも伝わってきます。

「我々は、設計は誠実かつドラマチックであるべきだと信じています。ですから、こうして車に持たせた特性が意図したとおりの役割を果たしてくれると実に嬉しいものです。」と設計マネージャのスティーブン・クリンジは述べます。

このように技術面と見た目の美しさとの関係を本質から理解することが功を奏し、エヴォーラのフルスケールモデルが初めてウィンド・トンネルテスト(風洞実験)を行った際、エアロダイナミクスに必要最低限の調整を加えただけで、クラストップレベルのダウンフォースおよび安定性の目標を達成できました。

スティーブン・クリンジはこう続けます。「概して、設計にはロータス車として受け継いだ DNA が色濃く現れますが、個々のモデルの特徴や時代に則したテーマも確立しています。おそらくエヴォーラ的设计において最も特筆すべきは、平面図のコーラ瓶型を側面図に反映させることによって立体造形を行う画期的な方法を採用したことでしょう。起伏の大きいショルダーラインは、シルを切り取ったことで、ボディサイドの低い部分にも見事に活かされ、筋骨隆々といった力強さを感じさせるボディに仕上がりました。

ラッセル・カーは次のように述べます。「斜め前方からエヴォーラを見てください。実にパワフルです。ロータスロゴの配されたフロントエンドからリアに向かう滑らかなボディラインは、静止していてもスピード感が感じられるほどで、あなたの目はいきなり釘づけになるでしょう。この角度からだと、パイザー・スクリーンがティアドロップ型のキャビン全体をカバーし、緩やかに腰のくびれた形がリアフェンダーのたくましさを際立たせているのもわかります。これは間違いなくミッドシップエンジンレイアウトであり、エヴォーラは紛れもなくロータスなのです。」

斜め後方からの眺めもまた印象的で、道を走れば多くの人がすぐにその姿を覚えてしまうことでしょう。前方に向かうほど細くなるキャビン、ディフューザ、フローティングウィング、中央に設置されたツインテールパイプ、特徴的なエンジンルームの排気口 これらすべてが極めて個性的な外観を作り出しています。

こだわりのインテリア

インテリアにもエクステリアの設計コンセプトが活かされており、乗る人を大切にするキャビンは、シンプルでなめらかな面、柔らかいフォルム、メリハリのある直線部分で形作られています。レースカーを意識し機能を絞り込んだ近年のロータス製品に比べると、エヴォーラは、ややソフト路線で、高品質の素材を使用し、流行をとらえつつ贅沢な、英国のハンドビルドカーらしい、独特の雰囲気を出しています。

ロータス設計チームを率いるラッセル・カーによると、それは「最近のロータス車をベースにした世間の予想からの大きな脱却です。エヴォーラのキャビンには、特別感と意外性、そしてスポーティさを求めました。精巧なメタルインサートと高品質なエッジライト式スイッチが、ソフトな手縫いのレザーを背景に美しく並べられ、どこかクラシックでありながらモダンなインテリアに仕上がっています。」

ラッセル・カーは続けます。「フラットボトムのステアリングホイール、座る人を包み込むようなスポーツシート、最新の計器類、そして人間工学的に配置された制御機器類は、ドライバーの体と車とを瞬時に連動させ一体化させる直感的な環境を生み出しています。」

シニアデザイナーのアンソニー・ブッシュェルは、エヴォーラのインテリアの素材の選択について、こう語っています。「このクラスの車では、手触りの質感が非常に重要なので、インテリアには正真正銘の高級な素材を使いたいと思いました。スイッチ類の多くは特注品。金属製に見えるコンポーネントはすべて本物の金属から作られています。」

あちこちに配置された車内灯は、立体造形されたキャビンをイルミネーションで演出します。

レザーの世界

エヴォーラには、他のロータス製品よりもハンドクラフトの高級レザーがふんだんに使用されています。英国のロータス本社に専用の新しいトリム工場が建てられたことで、これは実現しました。

エントリーレベルのエヴォーラでも、シート、アップワードアトリムパネル、ダッシュボードが革張りですが、多くのユーザーはオプションのフルレザー仕様を選ぶと思われます。カラーバリエーションも豊富に用意されているので、車内全体を自分好みの色調に演出することができます。

ハイテク装備

エヴォーラのキャビンには、最新の技術も装備されています。新開発の 7 インチタッチスクリーン式アルパイン製マルチメディアシステムには、先進のオーディオ、ナビゲーション、および iPodR 接続機能が搭載されタッチスクリーンはエヴォーラがオプションで提供するリバースカメラのモニターとしても機能します。

このアルパイン製オーディオセットは、世界トップクラスの高機能な車載システムです。MultEQ によって音場を最適化する IMPRINT と呼ばれる技術を使用するこのシステムは、例えば、ウィンドウガラスはエコーを発生させ、カーペットは中間域の周波数を抑圧するといった、リスニングポイントの違いによって生じる音のアンバランスを解消します。これにより、車内のどこに座っていても、驚くほどキレが良くクリアでひずみのないサウンドを楽しむことができます。

ベルグストロム社によって開発された特注のエアコンディショニングシステムが、全モデルに標準装備され、またタイヤ圧モニターも搭載される予定です。

あらゆるユーザーに対応するサイズ

世界の多くの地域で、大人の身体的なサイズが以前よりもずいぶん大きくなっており、このことはエヴォーラのキャビンの設計に十分配慮されています。フロントシートは、最も大柄な部類のアメリカ人男性、すなわち身長 195cm の筋骨たくましい人でも座ることのできる大きさです。

非常にサポータティブなシート本体はレザーで覆われ、前後のスライドや背もたれの角度、ランバー調節と、完璧なドライビングポジションを実現するための軽量の手動調整機構が備わっています。

2+2 シーターバージョンのエヴォーラ(後部にラゲッジシェルフのある 2 シーターバージョンも後日発売予定)では、リアシートは、子供または小柄な大人の使用を想定して作られています。後部座席の乗り心地をできるだけ良くするために、フロントシート下に十分なフットルームを確保し、また、チャイルドシート取付け器具 (ISOFIX 方式) を左右リアシートに装備しています。

リアの乗員がいない場合は、荷物を置くスペースとしてリアシートを利用できるので、エヴォーラを日常使用の車とするドライバーにとって大変便利です。容量 160 リットルのトランクルームには、エンジンルームから入る熱を下げるための冷却システムが巧みにレイアウトされており、ゴルフクラブ一式を積むのに十分な広さが確保されています。

ラクに乗り降り

エリーゼおよびその派生モデルでは、その妥協のなさから、幅広のシルを越え、いくぶん開口部の狭いドアから乗り降りすることは、オーナーの楽しみの1つとみなしていました。しかしエヴォーラについては、毎日乗る車としてドライバーのニーズに応え、またロータスブランドを新たなユーザー層にアピールするためにも、より利便性と実用性が必要と考えました。

その結果、シルを低く細くし(エリーゼの 100mm に対して 80 mm)、ドア開口部を縦に広げました。また、エリーゼシリーズよりもドアは広く開き、フロントシートの高さも 65mm 上がっています。

エヴォーラの日常の実用性は間違いなく向上したとはいえ、そのフラットボトムのステアリングホイールの後ろに座れば、エキゾチックでスポーティな乗り心地はロータス車そのものです。

安全へのこだわり

エリーゼおよびその派生モデルと同様、エヴォーラの押し出しアルミ接合シャーシタブは、非常に頑強で、特に側面からの衝撃に対する強度に優れています。また、ロールオーバー構造として機能する中空のスチール製シートベルトアンカレッジフレームによって、構造全体にねじれ強さも加わっています。

タブには、衝突時の衝撃を変形して吸収するフロント(アルミ製)とリア(スチール製)のサブフレームモジュールが、タブへのダメージを最小限に抑える役目を果たす留め具を使用して取り付けられており、万が一の事故の際にパッセンジャーセルを保護します。

運転席と助手席のエアバッグは標準装備です。助手席エアバッグは、まず垂直方向に、次にフロントガラスにそって後ろ方向に展開し、大人だけでなく子供も保護できるように設計されています。

アンチロックブレーキならびにロータストラクションコントロール(LTC)は、全モデル標準装備です。ポッシュと共同で特別に開発されたこれらのシステムが装備されていれば、経験の少ないドライバーでもエヴォーラのブレーキおよびアクセルの性能を常に十分に活かし、またロータスファンはロータスならではのドライビング体験を楽しむことができます。

シャーシ:少量 Versatile Vehicle Architecture(VVA)生産

エヴォーラのシャーシは、以前ジュネーブモーターショーで公開されたコンセプトカー Lotus APX で採用された Versatile Vehicle Architecture(VVA)から進化したもので、これにより総重量 1,900kg までの車両の開発が可能になりました。この構造は、設備投資を抑えた製造プロセスを使用して、中量生産に対応しやすいよう設計されています。エヴォーラの構造は、独自の押し出し材とパネルを用いるエリーゼファミリーで使用されているロータスの接合技術を進化させると同時に、優れた乗降性、組み立てのモジュール化を実現し、さらに、効率的な低コストでの修理を可能にしています。

少量生産の VVA 構造は、幅、長さ、高さに適用できるよう設計されています。少量生産の VVA シャーシの強度と剛性は、押し出し材の厚みを変えることにより、コスト効率よく変更できます。エクステリアのサイズを変える必要はありません。この構造を利用すると、シャーシの剛性も調整しながら押し出し材の長さを変えることができるため、開発可能な車両の数は大幅に増えます。フロントエンジン、ミッドシップエンジン、ハイブリッド、電気自動車(EV)など、さまざまなタイプへの適用が検討されています。

エヴォーラは、圧縮構造部材としてコンボジットルーフを採用し、26,000 Nm/deg という桁外れの車両剛性を実現しています。これには、シートベルト固定フレームがロールオーバー構造としても機能することや、ハイテク合成ボディパネルが圧縮部材であることも貢献しています。しかし、この優れた剛性にもかかわらず、シャーシとモジュール全体でわずか 200kg(試作品重量)しかなく、車両の重量を 1350kg(プロトタイプ車重量)に抑えることが可能です。

この優れた構造を実現するために、この分野で受賞歴のある研究プロジェクトの成果を踏まえて、接着剤およびリベットで接合したハイグレードなアルミ押し出し材とシンプルかつエレガントな折り畳みシート部材とがロア構造に使用されています。ロータスは、ロードカー用のアルミ押し出し材接合技術を開拓し、世界中の自動車メーカー向けの高性能な車の開発に成功を収めてきました。

中央のタブは、フロントの押し出しアルミ製サブフレームとリアの軽量溶接鋼サブフレームとに取り付けられています。これらのサブフレームモジュールも利便性の向上と修理コストの削減に一役買っており、製造時には、完全に組み立てて取り付け可能な状態にして生産ラインに投入することができます。

ロータスの高い技術を結集したエヴォーラのシャーシは、英国ウースターに新しく建てられたロータス・ライトウェイト・ストラクチャー工場で製造されます。ホールデン・ライトウェイト・ストラクチャー Ltdを買収後、2008年5月に設立されたロータス・ライトウェイト・ストラクチャーは、ベテランのエンジニア、技術者、営業スタッフ合計120名を擁し、エリーゼ、エキシージ、2 イレブン、ヨーロッパをはじめとする全ロータス車のアルミ構造、またロータス・エンジニアリングの世界各地の顧客向けにアルミおよび合成構造とその部材を製造する予定です。

サスペンションのパワー

エヴォーラのサスペンションウィッシュボーンは、ばね下重量を減らすためにアルミ鍛造製としています。エヴォーラより小型のエリーゼ、エキシージ、ヨーロッパに使用されているスチール製のもの比べると、重量は似かよっていますが、剛性に優れており、また可搬重量がかなり大きくなります。特注のブッシュによってフロントとリアのモジュールに取り付けられています。エヴォーラには、ビルシュタイン製高性能ダンパー、および車両を最適な状態に微調整するための独自のデュアルパストップマウント付きアイバッチ製スプリングを使用します。また、油圧アシストのパワーステアリングには、ロータス仕様のTRW製ステアリングラックを採用しています。

全体として、エヴォーラは、ロータスらしいハンドリングとドライビングプレジャーを期待通りに実現しています。事実、ライド&ハンドリングチームからは、「この新しい車は、速度、敏捷性ともにクラスの基準を変えることになるだろう」との声が上がっています。

驚異の制動力

前後ともに350mmのブレーキディスクはクロスドリルベンチレーテッド。さらに、特注の高性能ロータスAPレーシング製4ポットキャリパーが驚くべき制動力を確かなものにしていきます。

坂の多いニュルブルクリンクの過酷なコースで実施されるブレーキテストに関わった誰もが、熱性能に優れ、過激な走行を長時間続けた後でもパワフルなエヴォーラのブレーキを絶賛しています。

そのテストプログラムには、ボッシュと共同開発したABSシステムの設定を決定するという目的もあります。システムは非常に高い基準点に設定され、徐々に作動するので、ドライバーはABSが機能しているのを意識することがありません。

安全で楽なロータス・トラクションコントロール

ABSと同時に開発された切り替え可能なロータス・トラクションコントロール(LTC)システムには、エンジンマネジメント機能が付いており、必要に応じてエンジン出力を抑え、トラクションを維持します。他の多くのトラクションコントロールシステムとは異なり、LTCはドライバーのスキルを奪うのではなく、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、トラクションコントロールが機能しないよう、完全に解除することもできます。

フロント18インチ、リア19インチのグリップ力

タイヤ選びは、エヴォーラも含め、ロータス車のハンドリング性能を大きく左右します。ロータスは、開発パートナーとしてヨコハマタイヤを選びました。

エヴォーラの開発においては、ロータスとヨコハマの長いつき合いが功を奏しました。当初のサイズのフロントタイヤが十分なグリップ力を見せなかったとき、この日本のトップタイヤメーカーがかけつけ、フロントは 225/40 ZR18、リアは 255/35 ZR19 というエヴォーラ専用のタイヤを特別に造ってくれたのです。どちらもロータス独自のカーカス構造とラバーコンパウンドから成り、タイヤ側面には『LTS』のロゴが刻まれています。

V6 エンジン デュアル VVT-i(インテリジェント可変バルブタイミング機構)

ロータスとトヨタの数十年にわたるすばらしい協力関係に加え、同社の 4 シリンダーパワーユニットをエリーゼおよびエキシージに積極的に導入した実績から、この日本の巨大企業は、当然のようにエヴォーラのエンジンのサプライヤー候補となりました。

最終的に選ばれたのは、トヨタのデュアル VVT-i(インテリジェント可変バルブタイミング)搭載のオールロイ製 2GR-FE 3.5 リッター V6 DOHC でした。ロータスは、このエンジン用に苦労して独自の T6e エンジンマネジメントソフトウェアを開発し、エヴォーラ固有の要求に最適化して、最高出力 280PS(6400rpm 時)、最大トルク 342Nm(4700rpm 時)を実現しました(いずれもプロトタイプ車にて測定)。

エンジンマネジメントと排気システムに変更を加えることによっても、V6 エンジンの回転数とスロットルレスポンスを上げることができます。開発チームは、最大回転数までエンジンをふかさなくても、パワフルなパフォーマンスが得られるのが、このエンジンの中速トルクの強みだとしています。この結果、エヴォーラは、日常の使用に十分満足できる車でありながら、思い切ってアクセルを踏み込めば、期待どおりのパワーを発揮します。

2GR-FE V6 エンジンは、6 速マニュアルギアボックスと一体になっています。これもトヨタ製です。よりスポーティな走りを求めるドライバー向けに、このギアボックスのクロスレシオバージョンも現在開発中です。

多くのロータスオーナーは、独特のパフォーマンスとクラストップレベルの効率とが両立するロータス車の魅力を楽しんでいます。軽量化による性能と効率の向上というロータスの理念に則り、CO₂ 排出はクラス最高レベルの 225g/km 未満(プロトタイプ車にて測定)に抑えられ、また、燃費テストではおよそ 10.62km/l を記録しています(正式な承認テストはこれから)。

エヴォーラはどこまで速くなるか

発表の時点では、エヴォーラの量産車でフルパフォーマンス測定はまだ行っていませんでしたが、ロータスは今後 6 ヶ月の間に測定を実施する予定です。

ロータスは最高速度よりも速度の安定性を重視しています。しかしながら、試作車で実施したテストでは、最高速度およそ 160mph、静止状態から 60mph への加速がおおむね 5 秒以下という結果を出しています。

テストにテストを重ねて

グローバルカーであるエヴォーラのテストは、北極の氷に覆われた荒地、肌が焼け付くような灼熱の砂漠、アルプスの高地、ヘセル工場周りの過酷な道、と世界各地のあらゆる条件下で実施します。

エヴォーラは、これまでにニウルブルクリンクのサーキットを何時間もうなりを上げながら走り、ヘセルにあるロータスのテストトラックを延々と周回しました。量産に入るまでは、試作車が、世界で最も状態が悪いとされる公道や、自動車業界が用意する中でもとりわけ過酷な土地において、何十万マイルにも及ぶ走行をこなします。

低速および高速の限界に挑んだり、真正面を含むさまざまな角度を試したり、また逆さまに落ちた場合をシミュレートしてルーフを圧迫する実験も行ってきました。

2009 年春にショールームに姿を現す頃には、エヴォーラは、61 年のロータスの歴史の中で最も徹底的にテストを行った車となることでしょう。また、エヴォーラはロータスが生み出した最も画期的な製品の 1 つともなります。

グループ・ロータスの CEO、マイク・キンバリーは、こうまとめています。「2008 年はロータス 60 周年という節目の年であり、またそれに相応しく、ロータスのラインナップを一段と充実させるロータス・エヴォーラ誕生の年でもあります。効率、経済性、環境への影響を優先しつつ、性能、デザイン、個性も大切に、という世界の動向の中で、自動車業界をリードするグループ・ロータス。ロータス・エヴォーラは、その顔となります。ロータスの創設者、コリン・チャップマンもきっと満足していることでしょう！」

最後に、車両技術ディレクターであり、この 20 年間すべてのロータス車の最終テストの責任者を務めてきたロジャー・ベッカーが語ります。「エヴォーラは実にすばらしい。私自身、開発試作車を何千マイルも運転しましたが、まさに大陸をクルージングするのに最適なロータス車です。実際、私は、2008 年 6 月に、南スペインからニュルブルクリンクまで、800 マイルを超える道のりを、ライド&ハンドリングプロトタイプ車で走りました。到着したときは、実にすがすがしい気分でした。そこで思わず、悪名高いニュルブルクリンク北コースを 2~3 周、日が暮れるまで走ってしまいました。最高でしたね！」

Group Lotus 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 Ltd は、ロータス・エンジニアリングとロータス・カーズの 2 部門からなっています。ロータス・エンジニアリングは、英国ノーフォークを本拠地とする世界有数の自動車工学のコンサルタント会社として、アメリカのミシガンやマレーシアのクアラランプール等に諸施設、また、ドイツ、中国にオフィスを置き、グローバルに事業を展開しています。世界の様々な OEM や Tier 1 サプライヤー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、世界中の市場や顧客のニーズに応える車両の開発、製作に至るまで、総合エンジニアリングサービスを提供。サードパーティの「ニッチカー」の開発・製造にも広く携わっています。ロータス・カーズは、ロータスのスポーツカー、エリーゼ、エキシージ、およびヨーロッパの製造・販売をグローバルに展開しています。

以上

本件に対する読者からのお問い合わせ先は下記にてお願い致します。

TEL: 0120-371-222

Web: info@lotus-cars.jp

**尚、当メディアセンターに当該車両のデータ、広報画像を
御用意致しております。**

メディアセンターユーザーID・パスワード

URL: www.lotus-cars.jp

ユーザーID : mediacenter

パスワード : Ua3BcsHd9jk

ロータス・エヴォーラ・技術仕様書

車両スペック	
エンジン	3456 cc DOHC VVTi (横置ミッドマウント)
エンジンマネジメント	ロータス T6e エンジンコントロールユニット
最高出力	280ps/ 206 kW/ 276 hp (6400 rpm 推定)
最大トルク	342Nm/ 252 lb.ft (4700rpm 推定)
パワーウェイトレシオ	211 Ps/ 1000 kg
比出力	81 Ps/l
排気コントロール	3 ウェイの触媒式排気ガス浄化装置 車載式故障診断システム (OBD) 完全装備、Euro IV 排出ガス規制準拠
シャーシ	ロータス設計 VVA、アルミ押出材をエポキシ接合した軽量モジュール構造 (一体型のスチール製シートベルトサポート / 着脱可能なフロントモジュール / 軽量スチール製リアサブフレームを装備)
ステアリング	ロータス開発、TRW 設計
トランスミッション	6 速マニュアル
ブレーキ	サーボアシスト付きスポーツチューンド 4 チャンネルアンチロックブレーキシステム (ABS)、ロータス/AP-Racing 開発 4 ピストン固定アルミアロイ製ブレーキキャリパー付き
ホイール	ダブル 5 本スポークのオリジナル軽量鋳造ホイール (前: 18 インチ / 後: 19 インチ)
フロントタイヤ	ヨコハマタイヤ LTS 225/40 R18
リアタイヤ	ヨコハマタイヤ LTS 255/35 R19
パフォーマンス	
0-60 mph 加速	5 秒弱 (推定)
最高速度	264km/h 強 (推定)
燃費 - 複合	10.62km/l 未満
CO ₂ 排出量	225 g/km 弱 (推定)
重量配分	前: 39% / 後: 61%
燃料タンク容量	55 リッター
トランク容量	160 リッター
ディメンジョン	
ホイールベース	2575 mm
トレッド - 前	1565 mm
トレッド - 後	1557 mm
全長	4342 mm
全幅 (ドアミラーを含まず)	1848 mm
全高	1223 mm
地上高	125 mm
車両重量	1350 kg

日本仕様は、上記と一部、仕様が異なる場合がございます。