



Bow's New Classic 探検隊

Bow ENTHUSIASTIC DOCTOR

Watanabe ASSISTANT

Vol.190 LOTUS ELAN S4 SE・¥3,500,000

一行、エランの園にうつとり迷い込む

博士と助手の運命コンビにとって、もはやベタベタに融っていたクルマといえば実は王道中の王道、ロータス・エランだった。早速開始した調査の末、信じられないほどのエランの群生地があると聞きつけた一行が、なぜかホンダ・オデッセイを飛ばして見たものとは……。

text & produce: Toshiyuki IWANABE (近江田) photo: Shinsuke MATSUBARA (松原一忍)
協力: ガレージイワサ (phone 048-472-0602 / <http://www.garage-iwasa.com>)



博士：おーいワタナベくん、おーい。
助手：はいはい、なんぞございましょう。
博士：私の記憶が確かならば、この探検隊も結成から早10年。
助手：いや、もう15年くらい経ってると思いませんけど。
博士：あ、そう。そななんだ。へえ。
助手：いいかげん准教授くらいにしてもらえないかな。
でないと一生芋焼坂係長みたいな感じでカッコつかないです。
博士：君の代わりになりそうな助手はたくさんいるそうだが、まだいちから紅茶の販賣方とか運営方とか教えるのも面倒でな。
助手：先も長くなさうですから一瞬一瞬が大事ですよね。わかります。
博士：……でだ。私はそこで重大なことに気づいたのだよ。
助手：はいはい、重大重大。で、なんですか。
博士：……ちょっとバカにしてる？

助手：いや、全然。
博士：私たちはエランをさっちり紹介したことがないだろう。サンプルとして。
助手：ほう、エランがありませんか。そりゃあ本当に重大だったなあ。
博士：探検のついでに横目で見ていたりチラッと社ったりと、そんなことばかりで、面と向かって話をしたことがないというか……。
助手：なんかメイド喫茶でメイドさん口説いているような活ですね。しかしエランって、あまりに我々向かなサンプルがゆえ、すっかり消えていつつもりになっていたのかもしれません。
博士：というわけだよ。今回はエラン大作戦を遂行することにしようと思う。
助手：大作戦ですか。そういうえばエランって、あまり見ない気がするなあ。
博士：多分あまりに我々的にはメジャーすぎて、見てる見ていないような気になってしまっているのだろう。よし、探すべ。探しまくるぞ。
助手：こんだけ張り切っちゃってることは、値札のついた物を調べまくってさもすればガレージに引き入れようという魂胆では……。
博士：うーむ、しかしあ店でドーンと売らでいるエランというのもやはり数が少ないのかな。バツと見てても余り見当たらない気が……。
助手：あ、博士エランありました。
博士：ん、その電話はどこに目しておるのかね。で、何があったんだ？ S2かねS3かね。
助手：なんだか、整備中のものも含めると5~6台在

車があるらしいですよ。
博士：えーっ、そ、そんなにかわ。大作戦の風向軸を広げた私の立場が……。
助手：そんなもん最初からありませんから大丈夫ですよ。とりあえず向かってみますか。
■
助手：今日はたまたま研究室にジョージ・クルーニーのオデッセイがあったから、ナビ付で東京で行けます。
博士：222……。
助手：なあんだ、寝てるのか。ミニバン満喫してんなあまったく。
博士：起きておるぞ。
助手：うれしお、性格悪いですよ寝入りよ。
博士：違うよ。私はなぜ今までエランを手に入れたことがなかったのだろうと考えておったのだよ。
助手：ヨーロッパは3台も手に入れているのに。1台くらいエランにしても良かったんじゃないですかね。
博士：やはり思うに、余りに近い雰囲気になっておったから手に入れなければという緊張感に欠けていたのかもしれません。
助手：バブルの頃なんか、英国ライトウェイトのカリスマ的な感じでパンパン雑誌なんかでも採り上げられてましたもんね。確かに毎日テレビで映画はるかとか見てると、近所のコンビニでバックリ会うんじゃないかななんて錯覚しますし。
博士：ん、なんだねその映画なんとかといふのは、ここは足立区ではなくて埼玉だぞ。
助手：もういいです。実は今日のお店はこのオデッ



博士：おーい、これは私がこの間さまで先っていたEタイプのクーペと色で一緒かい新調。
助手：セダンがいいから、博士はるこち。



助手：私と比べればよくわかる。なんといってもこの小ささ、どうだねワタナベくん。
助手：全長3.7m以下に全幅1.6m以下で、ほとんどカブチーノみたいやもんですね。
助手：でもコックピットに収まってしまうとセブン-ゴリとおじべものにならないけど失なんだよな。



助手：今日はやっとのところの運転が許可的ですね。ちょっと遅ばせたから貰えますが、
助手：そしてこのテールランプがそれからそう見えるのだろう。しかレトランク容量もしっかり保られてる
し。意外と実用性ちゃんと考えられたフルマジックだ。



助手：コックピットのロングディッシュも悪くありませんね。レイアウトもオーバーリードです。
助手：ニロススリップモードを一発で抜いて下りて立派なゲーテーの特性なのだろう。組合せシフトレバーはタップも悪くないが、意外とストロークは長めかもしれません。



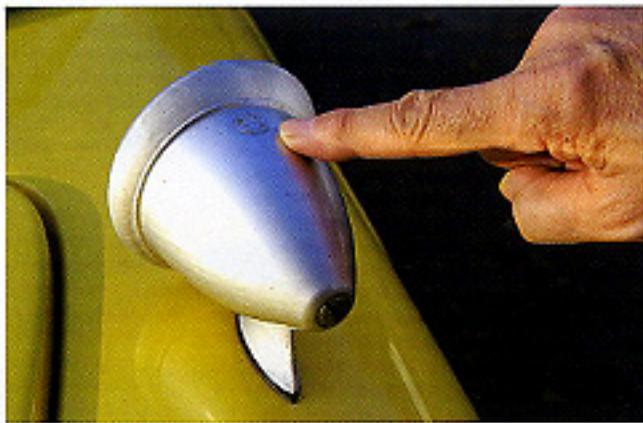
助手：ライト開閉は負重も使うタイプなんですね。エンジンの音がいいと押し上げをかい。
助手：こちらのフュンダーの特徴を語るにあらういものがあるかも。このバルジも思ったほど目立つ
ではないし、視界は非常にクリーンなワットだ。



助手：ステアリングはどうやらオリジナルのようですね。チャップマンのサインが刻まれています。
博士：しかしエラランのコクピットは向うでいろいろのが発展していて美しいな。君のトヨタ2000GT
に比てこのクーペの影響が見えるが、恐らくこの内装もかいなかう。



助手：キューバー君が選んだこの「スタート・ツインカル」。これならオドメでも、私の手が叶う……。
助手：しかしロータス・ツインカルって、ノーマル状態では空氣スポーツを絞りしませんがね。
博士：そこにはるにはもちろんチューニングが緊密になります。しかし次回目のフィールは開かれます。



助手：あらかじめ車のウォルブレスの調整とつながり。これら今やかなり貴重なアイテムだ。
助手：確かにあとこちらは押さえてある個体ですね。まずはお安いなよ。そう考えると。
博士：ハブルの後にエランも随分高められたから、今ある個体は基本的に完璧は悪くないと思う。



助手：これもどうやら車のものにニットでつけてありますね。このくすみ具合も合ってますね。
助手：この時期のSEという期には、いたずらにサイズをミジッといいのも珍めがちですな。
助手：アーリーな車にサイズをミジッといふとされているのは怪でしたっけ……。

思えば今まで何度も買おうにならなかったことか。
そろそろ、エランもいいかもしれない。

セイにも少なからず関係がある……というと、ちょっと大きさかな。ほら、差きました。

博士：あっ、ここはイワサさんではないか。

助手：だからほら、ホンダ製がりってことで。

博士：なんだね若い。実は私はこの間もお部屋しているのだよ。

助手：えっ、なんで？

博士：いや、その、エスがちょっと気になって。

助手：エスがちょっと気になって、気づいたら800じゃなくて2000買ってたってオチですか。

博士：それには理由があってだな。エスは今、取まるところに販売して、気長に待っていなければ販売できるサンプルがなかなか出てこないやうなのだよ。そしたら今日は、エランかあ……。

助手：ガレージイワサといえばもちろんエスが有名ですが、実際は色々なクルマを扱っているんですよ。ほら、中にはお客様のクルマもありますが、ピットはエラン祭りですね。

博士：いや、長い眺めだな。日本のこの一角がこんな大変なことになっているとは、ロータスの若社長もゆめゆめ思えない。

助手：で、今日のサンプルはこれ、この黄色の引でいきましょう。

博士：ほほう、これはオリジナル度がかなり高いサンプルではあるな。外観で変わっているところといえば

ミニライトのホイールくらいなものか。ミラーは年季ものウォルブレスが使われておる。どれどれ、エンジンはロータス・ツインカムでウエーバーの40φがツインで接続済みと。

助手：機関も極めて健強だそうです。ほら、なんの儀式もなくエンジンもセル一発で。

博士：この吸気音はやはり堪らないものがあるな。

助手：しかしこれ、手許の資料を引っ張り出してみたら71kgそこいらしかないんですね。今は何をどうやってもそんな現行車なんか絶対あり得っこないよなあ。

博士：他のロータスと同じく、この性さこそがエランの生命線ともいえるだろう。加えてFRPモノコックのエリートに対して、バックボーンフレームを採用したことによる剛性の確保と、チャップマンの組み出した4輪独立懸架のサスペンションがこのクルマの運動性に大きな影響を及ぼしておる。

助手：当時としては見事な逸品車列だったんですね。確かにそれはエリートの反省あってのことだったのかかもしれませんか。

博士：だからこそ、良きに説いて愛されたのだよ。他のスポーツカーに与えた精神的な影響度も計り知れないだろうし。

助手：なんだかんだでスーサス・ゴードスターも少なからず影響受けているでしょうから。

博士：しかしこうやって走ってみても、車体が面白いように向きを変えるこのサマは堪らないものがあるな。私のTR3ではこうはないかな。

助手：僕のFDでもここまで軽さはないですね。

博士：もし私がエランに来るとなれば、やはりチコ・チョコといじってだな……。

助手：お、26R版ですか。

博士：いや、私はオリジナル・スタイルがいいかな。オーバーフェンダーにハードトップで、街もサーキットも両方楽しめる感じにしたいね。だからベースはS3やS4でもいいんだよな。

助手：なんですかそれは、オネグリですか？

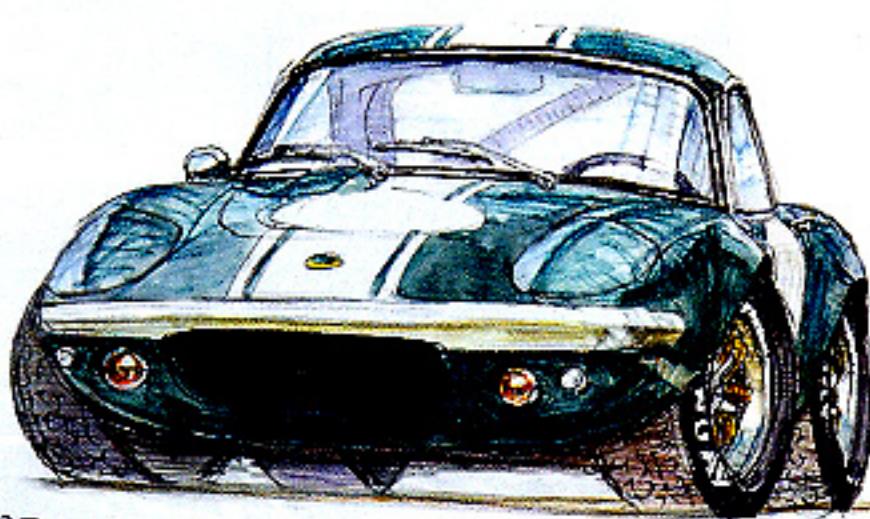
博士：この個体ならコンディションもバッチリだし、船どころは押されてあるからすぐにでも行動に移せそうだな。しかしチャップマンという人は偉大だよやはり。これをプライベーターに供給して、ジャガー・フェラーリをやっつけたんだから、利害相反にはもう堪らない。

助手：確かに博士のガレージにあるサンプルは、王道一切なしの利害相反だけでもんね。

博士：……いいオチをつけてくれてありがとう。

SPECIFICATION

LOTUS ELAN S1 SE車全長×全幅×全高:3880×1620×1190mm車重:
イニシャル:2134kg車重減量:50kgエンジン形式:水冷直列4気筒
排気量:1996cc最高出力:115HP/5000 rpm最大トルク:
7.4kg-m/4000 rpm車速:145km/h車速:45km/h最高走行距離:200kmサスペンシ
ョン:チルトアームサスペンション+コイルスプリングボーン+コイル+ブレ
ーキングブレーキシステム+ドライブライド



ロータス・エランでレーサーに仕立て上げ、休日にはサーキットで
モトカリーやフェラーリやコルベット等の大物を追う。ウイークデイ
にはアンとして使う。が、40年も1人前に生まれたスポーツ
カーである。素材の良さが大切である。本日のサンプルは
前オーナーの運命の愛情が感じられる一台である。
細かいところまで手が入らなかった。