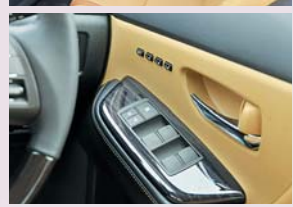


試乗車はオプション装着車だったが、それを割り引いてもレクサスブランドの豪華さを体感できるものであった。一度乗ったらもう一度乗りたいくなる衝動にかられることだろう。



威風堂々としたエクステリアときめ細やかなインテリアがプレミアム感を演出する。居住性も至って良好で、長距離クルーズも全く苦にしない。また、快適装備は至れり尽せりで質感に関してはレクサスLSをそのままダウンサイジングしたようだ。レクサスブランドの共通認識として、その点に関してはボディサイズに関わらず統一されているのだろう。



主要諸元: (HS250h version I)

- 全長×全幅×全高/4710×1785×1495mm
- ホイールベース/2700mm
- トレッド/前:1535mm 後:1530mm
- 車両重量/1640kg
- 最小回転半径/5.6m
- JC08モード燃費/20.6km/ℓ
- エンジン/2362cc 直4 DOHC
- 最高出力(エンジン)/150ps/6000rpm
- 最大トルク(エンジン)/19.1kg・m/4400rpm
- モーター型式/交流同期電動機
- 最高出力(モーター)/143ps
- 最大トルク(モーター)/27.5kgf・m
- ミッション/電気式無段変速
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/215/55R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/4,733,600円(消費税込)

威風堂々としたエクステリアときめ細やかなインテリアがプレミアム感を演出する。居住性も至って良好で、長距離クルーズも全く苦にしない。また、快適装備は至れり尽せりで質感に関してはレクサスLSをそのままダウンサイジングしたようだ。レクサスブランドの共通認識として、その点に関してはボディサイズに関わらず統一されているのだろう。

さらに「コナピット」にHSならではの特色

を与えているのは、センターコンソールに配

されたアームレストである。これも、ユーザ

ーの好評に应运えて旧モデルから踏襲したも

ので、ドライバーの左手が自然に置かれるよ

うに設計されている。その手の中には、カー

ナビのリモートタッチがすっぽりと納まり、

操作の際にドライバーが前方から視線をそ

らすことを軽減してくれる。

搭載するハイブリッドパワーユニットは、

最大出力150ps/6000rpm、最大トルク19.1kg・m/4400rpmを発生する2.4ℓ直列4気筒DOHCエンジンに、高性能モーターを組み合わせたもの。これにより、最大190ps相当の推進力を備えている。EVモード、ECOモード、SPORTSモード、3つのドライブモードが設定されており、シフトに際して切り替え可能な。気になる燃費は、JC08モード20.6km/ℓ(ハイブリッドを装着した場合20.0km/ℓ)と、実に魅力的な数値をクリアしている。もちろん、レギュラーガソリンに対応している。

今回の新型HSで特に着目すべき点は、車体前後にバフォーンスタンプを装着したことである。走行中に生じるボディのたわみや振動を吸収し、ステアリングワークをシャープにしつつ、静粛性を向上させることにも大きく貢献している。同時に、車高を約10mm引き下げたことで、車体バランスが確実に良くなっている。これらの効果は、実際に試乗した際にもリアルに感じられた。

グレード構成は、車体価格410万円のベーシックタイプから、設定オプションと装備に応じて、C、L、L3バージョンが用意されている。

■調和する上質空間

ブレーキを踏み込んだ際にはストップランプが尻上がりに屈曲する2本のレッドラインを鮮やかに浮かび上がらせる。

■確実な進化

搭載するハイブリッドパワーユニットは、最大出力150ps/6000rpm、最大トルク19.1kg・m/4400rpmを発生する2.4ℓ直列4気筒DOHCエンジンに、高性能モーターを組み合わせたもの。これにより、最大190ps相当の推進力を備えている。EVモード、ECOモード、SPORTSモード、3つのドライブモードが設定されており、シフトに際して切り替え可能な。気になる燃費は、JC08モード20.6km/ℓ(ハイブリッドを装着した場合20.0km/ℓ)と、実に魅力的な数値をクリアしている。もちろん、レギュラーガソリンに対応している。

■待ちに待ったスピンドリル

レクサスHSが、ハイブリッド専用車種の国内における最上級モデルであることは、最早説明するまでもあるまい。アクアブリウス、姉妹車の位置づけとなるトヨタSAIからHSへと、ハイブリッド愛好家が迎えるべきステップアップロードが構築されており、その道のりを楽しみながら歩んでいるユーザーも多いことであらう。

さて、今回登場した新型HSは、プラットフォームや動力系など、抜本的な部分には手を加えず、主にデザインを一新し、また基本構造に磨きをかけたマイナーチェンジモデルとなる。しかしながら、モデルチェンジにも匹敵する意欲的かつ非常に優れた仕上がりとなっており、その高いポテンシャルが今後高く評価されていくであろう。

まず大きく変わったのが、写真でご覧の通りフロントマスクだ。レクサスを象徴する「スピンドリル」を採用し、アッパーグリルからローアへ至るラインにクールネスと精悍さが加わった。その両端で、LEDフロントライトが前方を鋭く見据え、下部に目を落とすと鎌を思わせる形状のフォグラмпがシャープを際立たせている。流麗なるサイドラインでは、モールエンドに配した「HYBRID」の文字がアイデンティティを主張。

リアに目を向けると、気流の乱れを整えるエアロスタビライジングフィンを配したコンヒーターシヨンプがすっきりと納まり、



■テキスト=青柳 健司(フォトライター) ■Photo=川村 勲(川村写真事務所) ■取材協力=レクサス宮の森 ☎(011)611-5000

プロフィール

待ちに待ったスピンドリル

レクサスHSが、ハイブリッド専用車種の国内における最上級モデルであることは、最早説明するまでもあるまい。アクアブリウス、姉妹車の位置づけとなるトヨタSAIからHSへと、ハイブリッド愛好家が迎えるべきステップアップロードが構築されており、その道のりを楽しみながら歩んでいるユーザーも多いことであらう。

さて、今回登場した新型HSは、プラットフォームや動力系など、抜本的な部分には手を加えず、主にデザインを一新し、また基本構造に磨きをかけたマイナーチェンジモデルとなる。しかしながら、モデルチェンジにも匹敵する意欲的かつ非常に優れた仕上がりとなっており、その高いポテンシャルが今後高く評価されていくであろう。

まず大きく変わったのが、写真でご覧の通りフロントマスクだ。レクサスを象徴する「スピンドリル」を採用し、アッパーグリルからローアへ至るラインにクールネスと精悍さが加わった。その両端で、LEDフロントライトが前方を鋭く見据え、下部に目を落とすと鎌を思わせる形状のフォグラмпがシャープを際立たせている。流麗なるサイドラインでは、モールエンドに配した「HYBRID」の文字がアイデンティティを主張。

レクサスブランドは元々ただのラグジュアリーカーではない。動力性能に磨きをかけ、走りを楽しむことに比重をおいたブランドでもある。そういった意味ではショーファードリブンのクルマではなくオーナーカーであり、走りを楽しむエグゼクティブの為のクルマであると言える。



ディーラーメッセージ

レクサス宮の森

セールス
コンサルタント **立花 桃香**さん

この新しいHSのデザインは、幅広い年齢層の皆様を受け入れていただけたと思います。「やっとスピンドルになったんだね」との感想を述べられるお客様も多く、これを見ていらした方々がたくさんいらっしゃることを実感しています。また、パフォーマンスタンパーの採用で、乗り心地と静粛性が一段と良くなりました。乗っていただければ、その良さが実感できると思います。ご来店の際にはぜひ一度ご試乗ください。



インプレッション

■非の打ち所なし

今回試乗に提供されたのはバージョンー（470万円）に、寒冷地仕様装備（+3万3600円）、ワイドビューフロントモーター（+8万4000円）、ムーンルーフ（+10万5000円）をオプション装備したものだ。

シートに座ってドアを開けると、騒音から遮断された平穏な空間が形成される。さすがエンジンに点火すれば、ハイブリッド特有の静かな立ち上がり、なんとも言えず気分が安らぐ。発進時の、アクセルワークに対するレスポンスの良さはまさに極上の域。ペダルを介した車との意思疎通は、非常に高いレベルの一体感の中で深められていく。そのフィーリングは、加速時も揺るがない。特にSPORTSモードのクイックな反応は、アクセル踏み込む毎にHSをドライビングする喜びへとつながっていく。

ステアリングの感触は、低速時においては軽く取り回しも容易。でありながら、高速走行時はどしどしと重厚で、これぞまさに理想的だ。

無段階変速のシフトはよくみなく、ギアのつなぎ目を意識することはほとんどないほどナチュラルだ。上り坂で突然強引にアクセルを踏み込んでみても、その自然なフィーリングは損なわれる事がなく、実に心地良かった。タイトなコーナーも連続カーブも、とにかく安定した挙動を示すのは、フロントにマクファーソンストラット、リアにダブルウィッシュ

ボーンと、ともにスタビライザーを備えたサスペンションと車体の相性が良好であるからに違いないが、加えてパフォーマンスタンパーの貢献度が高い。新型HSにこれが採用されたことは、大正解だと確信した。

ブレーキは実にシルキーなタッチ。また、急ブレーキの際も車体の踏ん張りを利用して、ドライバに与えるGが高次元でカットされている。

■フラッグシップの品格

レクサスのラインナップに相応しいルックスに生まれ変わり、また上質のキャビンを備えた新型HS。運動性能も確実に向上し、これ以上求めるものが見つからないほど申し分のない仕上がりである。加えて、衝突回避システムなどの安全性を高めるオプションも充実しており、オアシスデスクなどのレクサスならではのサポート体制も大きな魅力だ。レクサスSのようなパドルシフトは無理にしても、スポーツシフトを備えて欲しい。たというファンもいるようだが、もとよりガツガツと走るために開発された車ではないことを考慮したい。

なにはともあれ、ハイブリッド専用車種のフラッグシップモデルとしてあるべき進化の姿を、HSは見事に辿っている。