



主要諸元: (IS 300h Fスポーツ)

●全長×全幅×全高/4665×1810×1430mm	●モーター型式/交流同期電動機
●ホイールベース/2800mm	●最高出力(モーター)/143ps
●トレッド/前:1735mm 後:1540mm	●最大トルク(モーター)/30.6kgf・m
●車両重量/1670kg	●ミッション/電気式無段変速
●最小回転半径/5.2m	●ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
●JC08モード燃費/23.2km/ℓ	●タイヤサイズ/前:225/40R18 後:255/35R18
●エンジン/2500cc 直4 DOHC	●駆動方式/FR
●最高出力(エンジン)/178ps/6000rpm	●乗車定員/5名
●最大トルク(エンジン)/22.5kgf・m/4200~4800rpm	●車両本体価格(札幌地区)/5,407,300円(消費税込)

内外装共に走るためのデザインを意図したものとなっている。特にインテリアは、シートにスポーツカーにふさわしいの演出が非常にうまく表現されている。また、運転性能や走行の安定性など、重要なポイントも、車専用エンブレムで、スポーティーなエコーをトヨタが造る、このことを世界に発信する意味でも重要な役割を担っている。

スピリチュアルなバックボーンのおさらいは以上にして、簡潔に新型ISの全体像に目を通す。まずエクステリア。全長×全幅×全高は4665×1810×1430mm。旧型対比で全長が80mm、全幅が15mm拡大され、全高は変わらず。ホイールベースは70mm延びた。外観の印象はシャープで精悍、そして安定感が増した。現行GSからスタートした大型スピンドルグリルを段と抑揚感のあるデザインにし、リアフェンダーにまで切れ込んだ上、下に薄いテールランプと、リアドア上部で後方に向けてきれいにキックアップしたサイドシルなどで、かつてない個性的なシルエットとしている。

シャープなシルエット

グの質的、感覚的向上と洗練に最大の注力を図った。その好例がリーディンググレードのIS350。実用域のトルクが太く、4300回転の少し前から6400回転の限界まで強大かつ活発なパワー&速度を生む大排気量3456ccエンジンに執着して、多くのヨーロッパ車が安易に採用するターボなどには見向きもしない、ある意味で古典的な思想を貫いている。一方、トヨタ/レクサスのハイブリッド(以下HV)と表記戦略は、中小型以下のモデルのパワーと画面面のアドバンテージ策として揺るがず、ISにも搭載グレードが初設定されて、これでレクサス全シリーズにHVグレードが揃い踏みすることとなった。FRながら、2500cc直4エンジンと単体で143psの出力を生むモーターの協調で、システム総合出力220psとリッター当たり23.2kmの燃費を達成し、パワフルというよりはモーションを評するのがふさわしい。環境調和型スポーツの走りを提供する。

車種構成は下から2.5ℓV6(最高出力215ps/最大トルク26.5kgf・m)6ATのIS250。2.5ℓ直4↑78ps/22.5kgf・m)10MT(143ps/30.6kgf・m)のHVモデルIS300h。そして3.5ℓV6(318ps/38.7kgf・m)のIS350。それぞれにパーシジョンとFスポーツが設定され、IS250にのみAWD(4WD)仕様も。例によって新開発、初お目見え技術やアイテム類は目白押し。なかでも従来のスポット溶接に代って登場した、接着剤でパネル面を張り合わせる、構造用接着の新技術は、ボディの剛性を飛躍的に向上させることも、シヨックの減衰特性を高め、軽量化にも寄与する革新的なもの。IS350Fスポーツだけの装着だが、先進タイプの4輪操舵DHレクサス、ダイナミックハンドリングシステムや、ISからキャリアオーバーして専用レシオを与えた8速ATなども見逃せない。とにかく、この分野の全ての紹介は限られた誌面ではとても無理だ。

初のハイブリッド仕様

インテリアのコーシヤスさは段と目を惹く。前席のコクピット感覚は、ドライバースシートが3度ほど立てられて、よりスポーツカーの運転姿勢を強いるものとなった。もともとコンパクトにまとまっていたフロントシート回りのレイアウトだが、直感的操作系と呼んでもいい各種アイテムの配置やデザインで、シャープなタイト感が層協調される。ホイールベースの延長分の大をリアシート回りに当て、前席シートバックの薄型化も加わって、レクサスベースを含めたリアの居住性アップも著しい。

鮮烈! プレミアムJスポーツ



LEXUS IS300h

■デキスト=仲世古 正之 ■Photo=有岡 忠信(フォトライター) ■取材協力=レクサス月寒 ☎(011)852-3333

トヨタブランドとの差別化を明らかにして日本初のプレミアムカテゴリーに橋頭堡を築く戦略のもとに投入されたレクサスは、どのモデルを選んで、またどの店舗を訪れても差の無い、おもてなしを享受できるクオリティとサービスを看板にし続ける。初代レクサスISももちろん。性能と品質の基準を守りつつ、ベンチレーションスポーツの頭文字に象徴されるスポーティーを具現化したモデルとして、LSを筆頭とする他のモデルよりも速くてフレッシュな質と味わいを訴求するテーマを掲げた。

走る楽しさを徹底追求

プロフィール

レクサスのモデル構成でプレミアムスポーツの色あいを最も強くにじませるミドルサイズセダン「レクサスIS」が新型に移行した。2ndレクサスISはV6ユニット搭載のIS350とIS250に加えて、シリーズ初のハイブリッド仕様となるIS300hの3タイプ、全8グレードで構成。それぞれによりスポーティーな味つけの「Fスポーツ」を設定して、プレミアムJスポーツセダンの位置づけを鮮明化し、この分野で先行してきた欧州各セグメントと並び立つか、あるいは凌駕する存在に。マーケットの方も5月16日の発表日時点で、5か月先の分まで受注完了と上々の出足である。



ディーラーメッセージ
レクサス月寒
セールス
コンサルタント **林 卓宏**さん



新型レクサスISに共通するアピールポイントは①曲がった瞬間に感じられるボディ剛性の高さ②車内で耳にする音の静粛性③直感的に動かせる操作系—といったところでしょうか。なかでもリアセクションを中心としたがっしり感は乗員を疲れさせず、車体の安全性は安心感を与えてくれます。

元来スポーツ志向のイメージが強いISですが、これ1台で家族ぐるみで使える利便性や仕事クルマとしての多用途性、買い物などマチなまでの取り回し性などを過不足なく備え、オールシーズンに対応できますし、女性が乗っても使いやすく、おしゃれです。試乗車も2台用意していますので、気軽にお確かめ下さい。

スポーツカーという運転が難しいイメージがあるが、このレクサスISはそんなことは全くない。
元々プレミアムセダンとしての素質が強いクルマなので、かえってミニバンなどよりも挙動が穏やかであり、かと言って「かったるい」走りなどとは無縁のクルマだ。
是非一度ディーラーで試乗することをお勧めしたい。



インプレッション

■エモーショナルな加速

札幌のレクサス月寒店に用意された新型レクサスIS250とIS300hのうち、ハイブリッド派でなくとも関心度が高い(はず)の300h。Fスポーツを借り出して路上に出た。鮮やかな純白ボディの輝きもあつて、行きかうドライバーの視線をたぐり浴びる。

スポーツカー的なドライビングフォームのシートからはボンネットのくく部分が視野に入り、サイドウィンドーも相対的に高めたから、後方、側方ともに視界は限られる。その分、タイト感のあるキャビンのスポーティーなムードは否応なしに高く、ドライバーに、やる気を起こさせる。

ISでこそ初だが、他のモデルで十分に実践データを得ているハイブリッドだけに、エンジンとモーターの協調にズレがあるはずもなく、加速のフィールはダイレクト感を伴って文句なく鋭い。といつても、IS350のような癡猛でうもつさを時にのぞかせるようなマナーではなく、エンジン回転とスピードの上昇が自然とマッチしたウルトラ滑らかで、エモーショナルな速度の上昇が心地いい。プロフィールの項で紹介したように、エンジンとモーターのトータル協調パワーは220ps。同じ2.5ℓとV6から215馬力をたたき出すIS250と大

札幌地区の車両価格はIS250・2WD(FR)の423万1500円からIS350・Fスポーツの597万7300円まで。販売の中核となるHVのIS300hはバージョン、Fスポーツともに540万7300円。

■軽快、洗練の身のこなし

HVでもパドルシフトが備わり、6段階のチエンジを楽しめる。が、ここではモーターの回転ストレスの無さが効いて、エンジンブレーキに多くは望めない。

身のこなしも軽快だ。新技術の接着剤方式のパネルによる高剛性、軽量化が効き、18℃タイヤとのコンビで、ワインディングを相当なハイクオリティでクリアする。ステアリング角に寸分違わず回頭し、とくに後輪のシビアな追従ふりと踏ん張り、思いどおりのコーナリングを楽しませてくれる。

とことと走行性に関しては新たな次元を切り開いた感じが強いが、乗り心地やキャビンの雰囲気でも、HVの特性がよく出ている。駆動用バッテリーをトランク下に置いたことで身のこなしが変わったのは前述のとおりだが、車内で感じる路面への当たりやサスペンションのしなやかな動きに粗さは全く無く、もちろんノイズの侵入も圧倒的に少なく静か。それらをまとめると、ISハイブリッドはハンドリングとリアの安定感、キャビンのゴーシヤス感と静粛性、圧倒的なボディの剛性、そして2つのパワー源が生み出すハモニアで十分過ぎる走りの能力—などに支援された当代随のプレミアムスポーツセダン——といふことになろうか。