



真をご覧になっても明らかなように、フロントマスクにおけるスピンドルデザインの仕上がりが具合である。このところレクサスのラインナップは続々と、アイデンティティのひとつであるスピンドルをニューバージョンに移行させているが、新たなGSのデザインもその流れを汲んだものだ。左右方向にさらに鋭角的な広がりを持たせながら、引き締める部分は大胆に絞り込み、エアダクト一体型のブレーキ冷却機能を備えたボトムラインの両端はかき爪を連想させるシャープな形状となった。前方への張り出しも鋭く、立体感が飛躍的に増している。全車にLEDランプを採用した新形状のフロントコンビネーションランプも精悍さを一層際立たせ、全体として極めてエッジの効いた顔立ちへと進化を果した。サイドビューの、低重心性を強調したかのような流麗なフォルムは見る者の視線を引きつけ、L字型のテールランプが赤く光るリアビューからは知性とクールネスを感じる。

インテリアにおいては、オナメントパネルに新開発のレザーカット本革や、伝統工芸の模様を最新の生産技術と匠の手法によって再現した名栗（なぐり）木材に職人特有の道具を用いて独特の削り跡を残す日本古来の伝統工芸「調仕上げの本アルミ」を一部グレードに設定。また、車内の随所に金属調の加飾やサテンメッキを施し、格調高い空間を演出している。加えて、インパネに収まるメーターの配列も一部グレードに新方式を採用。基本としては従来通りスピードメーターとタコメーターの2連式だが、ハイパフォーマンスバージョンの「F SPORTS」は主要な表示内容をデジタル単眼メーターに集約する方式に変更し、その他の情報を逐一周辺に表示

する。こうして、コクピットからの視界にも新味が加えられている。

性能面では、スポット溶接の打点の追加等によりボディ剛性を強化。さらに、サスペンションチューニングの最適化を図った。それらの効果により、ドライバーと同乗者が一層快適な走りを楽しめるようになっている。

今回のマイナーチェンジのキモのひとつが、予防安全パッケージであるLexus Safety System + (プラス)の全車への標準装備である。これは、進路上の車両や歩行者をミリ波レーダーと単眼カメラで検出し、衝突する危険性が高いと判断された場合に警報やブレーキ操作により衝突の回避や被害の軽減を支援するプリクラッシュセーフティシステムをはじめ、車線逸脱の可能性を知らせ、逸脱を避けるためのステアリング操作を支援するレーンキープアシスト、夜間走行中に周囲の状況によりロービームとハイビームを自動で切り替えるオートマチックハイビーム、歩行者や対向車に直接ハイビームを当てないように遮光するアダプティブハイビームシステム、先行車を追従するレーダークルーズコントロールと、いずれも評価と信頼性の高い安全運転支援システムを兼ね備えたものである。

グレード構成は、V6 2.5ℓエンジン搭載の250、新開発の3.5ℓエンジン搭載の350、ハイブリッド専用のL4 2.5ℓエンジンを採用した300h、V6 3.5ℓエンジン搭載のハイブリッドモデル450hの4種に大別され、それぞれ装備などにより4段階に分かれている。また、駆動系はFRを基本としており、350のみ四駆バージョンも用意されている。

総合力を高めた新GS



LEXUS GS350

■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 TEL(011)611-5000

主要諸元: 350 "F SPORT" AWD
 ●全長×全幅×全高/4,880×1,840×1,470mm
 ●ホイールベース/2,850mm
 ●トレッド/前:1,575mm 後:1,590mm
 ●車両重量/2,035kg
 ●最小回転半径/4.54m
 ●エンジン/3456ccV型6気筒DOHC
 ●最高出力/318ps/6600rpm
 ●最大トルク/38.7kgm/4800rpm
 ●JC08モード燃費/10.0km/ℓ
 ●ミッション/スーパーインテリジェント6速オートマチック
 ●ブレーキ/前:ベンチレーテッドディスク 後:ベンチレーテッドディスク
 ●タイヤサイズ/235/40R19
 ●駆動方式/4WD
 ●乗車定員/5名
 ●車両本体価格(札幌地区)/7,486,000円(消費税込)

プロフィール

■多岐にわたる変更

レクサスが誇るグラนด์ツーリングカーとして、世界中のファンを魅了しているGS。そのネーミング自体が、グラนด์ツーリングセダンの略称であることは、ユーザー諸氏には今さら説明するまでもない。

装備はフラッグシップモデルのLSに迫る充実ぶりでありながらも、運動能力に長けたその独特の存在感は、いくつになっても走り好きな大人の男性たちを引き付けて止まない。トヨタ・アリスト(2005年生産終了)と同系車種として歩んできた歴史は最早昔日の感があふれ、今や押しも押されぬ新しいレクサスを代表する一台である。

今回マイナーチェンジを果たした新GSの、カーラインナップにおける立ち位置そのものには、もちろんこれまでと変わりはしない。しかし、更新ポイントは多岐にわたっている。まずは、ルックスも含めたデザインの進化。そして、安全運転支援システムなどの装備面の強化。さらに、足回りのチューンナップの見直し。それらの効果で、よりラグジュアリーでよりセーフティな指向へと柔軟性を深めつつ、同時にさらにアグレッシブな走りも実現させ、総合力を一段と高めて見せたのである。

■機能も一層充実

ルックスの変貌振りが最も顕著な点は、写



ディーラーメッセージ

レクサス宮の森
レスポンススタッフ

河内 悠紀乃さん

試乗いただいた多くのお客様から「デザインがいいね」といった感想をお聞きます。車内空間も一段と上品に仕上がっていますので、たくさんの方々にご満足いただける仕上がりになっています。また、多面的な安全運転支援システムを標準搭載しましたので、年齢や性別を問わずこれまで以上に安心して運転していただけたと思います。



インプレッション

■増した安定感

試乗車は、350「F SPORT」のAWDバージョン。基本的には横方向にスリットの入ったグリルを採用しているが、F SPORT Sだけはメッシュ状のデザインが印象的なグリルとなっており、またリアバンパーローアーの形状も特別仕様で、別パッケージの車種とは一見して違いが明らかになっている。このほか、F SPORT Sにはボディやインテリアカラーディネートに専用カラーも用意されており、先述の名栗調仕上げが施された本アルミオーナメントパネルも専用仕様となっている。さらに、専用のスポーツサスペンションや高摩擦ブレーキパッドを備えたフロントブレーキに加え、450hと350には切れ味と安定感に磨きかけたハンドリングシステム、LDH（レクサス・ダイナミック・ハンドリングシステム）が搭載されている。

まずは、エコ、ノーマル/カスタム、スポーツS、スポーツS+の4段階の走行モードからエコに設定して市街地をクルージング。経済性を重視し無用な加速を押さえた最も大人しいモードでありながら、出足のクイックさは全く申し分なく加速も滑らかである。そのまま、高速道路に乗り入れてみても、レスポンスに不満を感じる場面は皆無に等しく、通常走行時はエコモードに設定したままで何の問題もないだろう。しかしながら、F SPORT Sならではの走りを楽しむなら、やはりスポーツSモードが最適だ。加速フィールはそれまでとは次元が

異なり、思わずニヤリと笑みがこぼれる。オーバースピード気味でコーナーに侵入しても、常に俊敏かつ安定感に富んだハンドリング性を示し、また多少は無理な操作をしてもクルマががっちり制御してくれるため、ドライバーの力量を問われるシーンは極めて少ない。さらに、スポーツS+に設定し、専用装備のひとつであるアルミペダルを思い切った踏み込みで、最大出力318ps/6600rpm、最大トルク38.7kgm/4800rpmのハイパワユニットが唸りを上げ（と言ってもハイベルな静粛性ゆえに耳に届くサウンドは非常に心地よい）、胸のすくほどにダイナミックで、かつ官能的な走りに骨の髄まで酔いしれることができる。

なお、我々道民が気になる四駆システムの性能に関しては、今回は積雪の多い山道での走行に限定された中での試走だったが、きついコーナーの登りも下りも、また侵入の減速時や出口の加速時も、車体は常に安定したパフォーマンスを繰り出し、持ち前の高い性能を天候や季節に左右されることなく発揮するための非常に大きな手助けとなっていると感じた。

■環境にも配慮

これまで以上に装備を充実させ、運動性能のステップアップも果たした新GS。その上、新開発のV6エンジンを採用した350のFRバージョンの燃費は10.8km/ℓと、同排気量クラスではトップレベルにある。既存のユーザーの中で、燃費を気にする層はおそらく少数派ではあるだろうが、環境性能をおおろそかにしないあたりは、さすがにレクサスである。