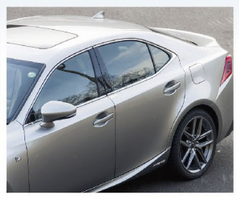
主要諸元：(IS300h F SPORT AWD)

- 全長×全幅×全高／4,680×1,810×1,430mm
- ホイールベース／2,800mm
- トレッド／前：1,535mm 後：1,540mm
- 車両重量／1,770kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2AR-FSE (2,493cc 直列４気筒 DOHC)
- 最高出力／178PS／6,000rpm
- 最大トルク／22.5kgm／4,200～4,800rpm
- モーター／1KM
- モーター最高出力：105PS
- モーター最大トルク：30.6kgm
- JC08 モード燃費／20.4㎞／ℓ
- ミッション／電気式無段変速機
- ブレーキ／前／ベンチレーテッドディスク
  後／ディスク
- タイヤサイズ／185/65R15
- 駆動方式／4WD
- 乗車定員／５名
- 車両本体価格(札幌地区)／6,385,000円(税込)



1，430㎜でDセグメントに分類されるが、細い道でもそれほど神経を使わずに走ることのできるサイズと言える。

'13年のフルモデルチェンジでは、それ以降レクサスの新デザインモチーフとなった「スピンドルグリル」が採用された。スピンドルとは糸を紡ぐための道具・紡錘のことで、台形のアッパーグリルと口アグリルを一体化させたデザインを指す。これによって高級車らしい存在感とともに、一目でレクサスとわかる差別化を図っている。

今回のマイナーチェンジでは、そのスピンドルグリル下部がより広がり、ブレーキダクトへ空気を導く機能を持たせたほか、これまでフォグランプが配置されていた両脇のダクトはより大きく深くなって、立体感が際立つようになった。またヘッドランプは内側に延長されて、つり目が強調されている。リヤコンビネーションランプは、多灯LEDとなり、内部にLの字が層状に重ねられたデザインとなった。

またボディカラーには新たにグラファイトブラックガラスフレーク、ディープブルーマイカが加わり、全11色。内装色と合わせ、実に多彩な選択肢が用意されることとなった。ちなみに外装色を一見しただけで何か違うと気づかされる。レクサスの塗装工程は、下地を手作業で水研磨することで、見えない凹凸を無くし、深みと艶を引き出すという手の込んだものである。

上質さに包まれるインテリア

内装もいろいろと手を加えられている。

まずカーナビのディスプレイが拡大されて10・3インチに。ナビゲーションなどの各種情報の視認性が向上している。

またヒーターコントロール部とオーディオのパネルがヘアライン調に変更された上、大型化された二―パッドで両端から挟み込む構成となって高級感を演出。内装色には新たにニュアンスブラック、シャトー、ノーブルブラウンが加わり、全5色となった。さらに標準設定のレクサスISプレミアムサウンドシステムでは、スピーカーが10個に増やされ、クリアな音質と臨場感が得られる。

これらの追加・変更は一見地味な内容ではあるが、エクステリアも含め、現行型の完成度と人気が高いということの裏返しだろう。また初めてISのオーナーになろうという方にとっては、自分らしさを演出するための選択肢が増え、高級感・上質感が格段に高まっているという喜びがある。スポーティなISゆえに、ドライバーズシートはタイトではあるが、視界や操作性などあらゆる面で上質さが追求されており、オーナーになってからの満足度は極めて高そうだ。

世界最高レベルの完成度
走り・エコ性能・安全性能のすべてが上質
LEXUS IS300h

■テキスト＝横山 聡史(LuckyWagon) ■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

―プロフィール―

レクサスのラインアップ中、最もスポーティな方向性を持つISがマイナーチェンジを受けて新発売された。現行型は'13年春にフルモデルチェンジされているので、3年半ほどを経ての改良となる。

さて詳細を見ていく前に、レクサスの歴史を簡単に振り返っておきたい。国内でレクサスブランドがスタートしたのは'05年。ただし北米では'89年から展開されており、旧態然とした当時のアメリカの高級車をはじめ、メルセデスやBMWを凌駕する高性能で高級なブランドとして認知されてきた。このレクサスのブランド力が主に北米におけるトヨタ、ひいては日本車全体のイメージを大きく引き上げたと言っても過言ではない。

そして'05年に国内での展開をスタート。これにあたりトヨタでは、社内カンパニーのような位置付けで「レクサスインターナショナル」を創設。「日本発のグローバルプレミアムブランド」として、独立した展開を継続している。現在では最上級のLSを筆頭に、クロスオーバー、クーペ、ハイブリッド専用車、5ドアハッチバックまでフルラインナップを誇り、国内展開開始から11年を経て、ブランドイメージも浸透してきたように思える。中でもISは、扱いやすい適度なサイズとハイブリッド／AWDの設定などにより、幅広い人気を誇るモデルである。

選択の幅と魅力を大幅に向上

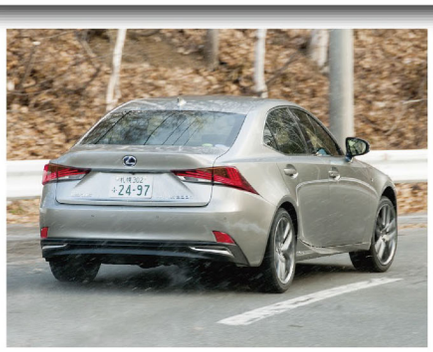
ISというネーミングはインテリジェント・スポーツ・セダンの略。3サイズは全長4，680×全幅1，810×全高

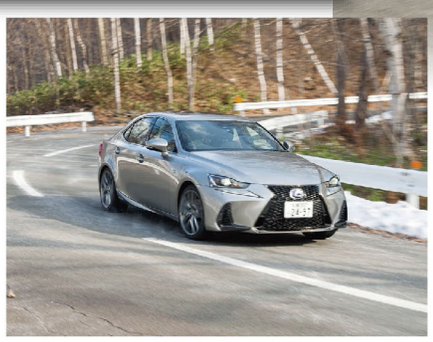
インテリジェント・スポーツ・セダンISがマイナーチェンジ

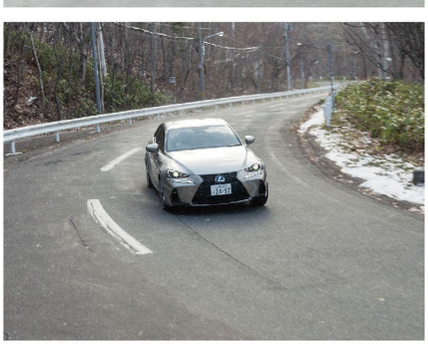
ディーラーメッセージ

レクサス宮の森
セールスコンサルタント
平田　朋規さん

今回のマイナーチェンジされたＩＳ。あまり変わっていないように思われるかもしれませんが、エクステリア・インテリア・サスペンション・安全性能など、あらゆる箇所に改良が施され、完成度が高められたと言えます。ラインアップ中、最もスポーティ志向のＩＳだけに、ハイブリッドシステムとＡＷＤを装備しても、走る楽しさはスポイルしていません。現車をご覧いただき、ステアリングを握っていただければ、その進化はすぐにおわかりいただけるものと確信しています。







―インプレッション―

完璧に近い完成度が生み出す、多様な走行性

それではまず、ＥＣＯモードで走り出してみよう。シフトレバーの手前に「ドライブモードセレクト」というダイヤルとスイッチ類があり、ＥＣＯモード／スポーツモードの他に、パワートレーン・シャシー・エアコンをドライバー好みに設定できるカスタマイズモードも用意されている。一定の条件を満たせば強制的にモーター走行させることのできるボタンやスノーモードボタンも集中的に操作できる。

ＥＣＯモードは滑らかな走行フィール。「遅い」「重い」わけではなく、とても滑らかに加速し、滑らかに曲がる。ブレーキも上品で、踏んだ量に対して制動の効くフィーリングがとてもナチュラルだ。

ハイブリッドシステムを積む３００ｈのメーターは、専用のハイブリッドシステムインジケーターである。ＥＣＯモードの際は、チャージ／エコ／パワーと、走行モードが色分けで表示される。ハイブリッド車の場合、各々の走行モードの境界にショックなどの挙動が大げさに現れると途端に高級感が損なわれるのだが、さすがＩＳ、極めてスムースである。

ワインディングに差し掛かったので、今度はドライブモードをＳＰＯＲＴにセット。するとハイブリッドシステムインジケーターはタコメーターに変わる。しかも外周は太めに白く縁取られ、６，８００ｒｍｐあたりからレッドゾーンになっている。ＴＦＴ液晶で擬似的に表示しているのだが、なかなかやる気を誘ってくれる。そしてアクセルレスポンスも大きく変化し、エンジンとモーターが「より早く快適に走る」ために協調する。２・５Ｌ直４ＤＯＨＣエンジンは最高出力を６，０００回転で発揮する高回転型。そこに３０・６ｋｇｍという強大なトルクを誇るモーターが手を貸すので、下から上まで滑らかな回転と加速を得ることができる。

さらに驚かされたのはハンドリング特性である。「オンザレール感覚」とはまさにこのことで、極めてニュートラルな特性。多少オーバースピードでコーナーへ進入しても、ステアリングを切った分だけ忠実に曲がっていく応答性が頼もしい。リアは全く破綻の兆候を見せず、路面をしっかりグリップしながら、アンダーステアが全く顔を出さない。ＦＲ車でもこれほどニュートラルな特性は少ないだろうが、ＡＷＤとなると、もはや数えるほどしかない。

実は今回、見えない部分にもしっかりと手を加えている。ショックアブソーバーの改良、アルミ製フロントサスペンションロアアームの採用ほか、剛性アップ・軽量化などによって、操縦安定性と乗り心地の両立を追求しているのである。

冒頭にレクサスの成り立ちを記したが、その真価を正しく認識している人はまだ少ないように思う。

「単なるトヨタの別ブランド？」・・・とんでもない。パーツひとつ、工程ひとつとっても、完全に別物である。その証拠に、今回のインプレッションを通して、ただの一度もボディからきしみ音がしなかったことを明示しておきたい。精度・剛性ともに極めて高く、工業製品としては世界トップレベルではないだろうか。残る課題はブランドとしての、さらなる成長。そこにはオーナーも参画できる喜びがある。