

主要諸元：(300h “F SPORT”)

- 全長×全幅×全高／4,710×1,840×1,440mm
- ホイールベース／2,800mm
- トレッド／前：1,580mm 後：1,570mm
- 車両重量／1,780kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／2,493cc 直列4気筒
- 最高出力／178ps：6,000rpm
- 最大トルク／22.5kgm：4,200～4,800rpm
- モーター最高出力／143ps
- モーター最大トルク／30.6kgm
- WLTCモード燃費／16.0km／ℓ
- 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／前 235/40R19 後 265/35R19
- 駆動方式／AWD
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／6,220,000円(税込)



さて現車とご対面である。遠目からの「全体の印象」はあまり変わっていないように感じられる。悪い意味ではない。これはレクサスがアイデンティティを確立し、トヨタ車を含むすべての他車との差別化に成功していることを意味する。どこから見てもレクサス車であることがわかるということは、ブランドを定義する要素の一つ「普遍性」の面で非常に重要なことだ。

より近づいていくと、フロントグリルもボンネットのプレスラインもヘッドライトも、とにかく完全に新しいことがわかる。フロントグリルでは、直線的だったスピンドルグリルの下部両端が曲線になったほか、デイルイトがヘッドランプと一体化されたり、ボンネット上にフロントウインドウ両下端から伸びるプレスラインが追加されたりしている。ボディサイドに目を移すと、これまでサイドステップが担っていたリアタイヤハウス前の造形を後ドアのパネルが引き継ぎ、ダイナミックかつ滑らかな面が構成されている。サイドステップの盛り上がりとりアバンパーが連続したラインを構成していたデザインはなくなり、後ドアパネルの曲面はリアタイヤの存在を際立たせるために存在するようになった。これによってリアコンビネーションランプ形状も大きく変わり、よりシャープでスポーティな印象となっている。

言葉だけでは伝えづらい面もあるので、気になる方は前モデルと本誌写真をじっくり見比べていただきたいのだが、とにかく完全に刷新されたエクステリアはスポーツセダンであることをより強く主張している。車格的に若い方がポイントと買える車でないことは事実。となるとメイ

スポーツマインドを忘れていない大人のためのセダン

であり、これは改良ではなく熟成という表現が適当だと思う。

プロフィール —— 熟成に熟成を重ねる プレミアムカー

日本が世界に誇る高級車ブランド・レクサス「インテリジェントスポーツ」をネーミングの由来に持つ「S」が昨年11月、ビッグマイナーチェンジを受けた。現行第三世代の「S」の登場は13

セダンはここまでスポーティになれる 大幅に刷新されたレクサスIS LEXUS IS300h

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■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

年5月なので、実に7年半を経過してのビッグマイナーチェンジである。何故「ビッグ」なのかを先に記しておくが、外観のほとんどが刷新されているからである。フロントグリルの意匠が変わったとかいうレベルではなく、フルモデルチェンジといっても過言ではないほど大きな変更が施されている。

そもそもレクサスはトヨタが'89年に北米でスタートさせた高級車ブランド。日本国内での展開は'05年まで待つこととなったが、それでもすでに'16年が経過し、セダン系（LS/ES/IS）、ハッチバック（CT）、クーペ（LC/RCF/RC）、SUV（LX/GX/RX/NX/UX）、ミニバン（LM）とフルラインアップを誇るに至っている。ISはプレミアムでありつつもスポーツマインドをかきたてるサイズ感と動力性能が魅力。'98年に国内でアルテッツァが発売された翌年、ヨーロッパでレクサスISとして第一世代が誕生した。第二世代は7年後、'05年のレクサス国内展開開始の年。そして8年後の'13年に現行の第三世代へと移行した。

第三世代は昨年5月時点で丸7年。精悍なエクステリアデザインはまだ古さを感じさせるものではなかったものの、次はフルモデルチェンジだろうと予想していたので、11月にビッグマイナーチェンジを受けた際にはいささか驚いた。そしてここまで刷新されて登場したことに二度驚いた。あくまでも予想だが、レクサス車におけるトヨタのスタンスは、マイナーチェンジやフルモデルチェンジを頻繁に繰り返すのではなく、じっくりと時間をかけて成熟させる方向性なのだろう。事実「レーザースクリューエルディング」という新工法をはじめ、構造用接着剤の採用や張力鋼板の採用拡大など、見えない部分にかなりの技術と労力が注ぎ込まれており、最初から日本の技術力の集大成のようなクルマなのだ。課題や問題が発生してから対処するのではなく「より良くなるためにはどうするか」という姿勢

北海道にはハイブリッド＋ AWDがベストマッチ

ラインアップはIS350、IS300h（ハイブリッド）、IS300の3つに大分される。350は「SPORT」のみ。300は「version L」と「SPORT」を含めて3種。そして300hは「version L」と「SPORT」を含めて3種だが、FRとAWDが存在するので全6パリエーションとなる。やはり4WDニーズの高い北海道においては300hが群を抜いて支持されている。

今回外装カラーに新色「ソニッククロム」が追加された。試乗車のカラーがそれで、重厚ながらも落ち着きすぎない、ISらしいカラーと言える。そして内装はオーカー、ダークローズ、ブラックが選択でき、スポーティバリエーションの「SPORT」ではホワイト、フレアレッド、ブラックが設定される。試乗車のフレアレッドは派手と思われるかもしれないが、ドライバーズシートに腰掛けると意外や気にならない。むしろ、スポーツカーに乗ってる高揚感が湧いてきて、自分が若返っていくような思いに駆られる。ISにはこのくらいの派手さがちょうど良い。

インパネ周りはシンプル。ハイブリッド車はタコメーターがセンターにあり、その中心部にスピードとタコの2連メーターである。ガソリン車はスピードとタコの2連メーターである。試乗車が300h「SPORT」だったので、「SPORT」専用の8インチFTF液晶メーターを見ながらのドライブとなったが、必要な情報は操作で呼び出さないうり表示されないもので、非常に見やすい。実際、運転中に知りたい情報はスピード・回転数・時刻・空調・ナビゲーションくらいのもので、それ以上の情報が表



ディーラーメッセージ

レクサス宮の森 平田 朋規さん

ハイブリッドの環境性能と最新の安全性能、スポーツ走行が楽しめる高剛性のプラットフォーム/ボディ、国内で扱いやすいサイズ感とAWDのラインアップ。ISの良さを伝えるには多くの説明が必要になりますが、スポーティなエクステリアデザインだけでも「格好良い」「乗ってみたい」と思ってもらえるものと考えております。ご好評いただいているボディ剛性やパフォーマンスは、見えにくい部分で熟成させ、外観デザインは通常マイナーチェンジとは呼べないほどの大掛かりな進化を遂げた新しいIS。まさに最先端のスポーツセダンであると思います。ぜひご来店の上、ご自身でお確かめください。



高い完成度から生み出された 唯一無二の存在

示されると煩わしく感じることもある。そしてシンプル・イコール・スポーティでもある。また安全装備ももちろん搭載されている。レクサス・セーフティ・システム・プラスと名付けられた予防安全パッケージと、パーキングサポートブレーキやブラインドスポットモニターなど、安心安全のためのテクノロジー。考え得る様々なシチュエーションにおいて、ドライバーと乗員、そして他車・歩行者に対しても安全をもたらす最新のシステム群である。

インプレッション

いよいよ走り始めてみる。レポーターは16

年11月にIS300h、18年11月にES300hに試乗しており、レクサス独特の感触は覚えている。しかしボディ、足まわり、エンジン、すべてにおいて、その「感触」よりも良いや、熟成されたというべきか。試乗インプレッションでは毎回2〜3時間を費やして細部をチェックしたり、様々なシチュエーションでの走行特性を確認するのだが、レクサスがすごいのはまず静粛性である。段差を乗り越えようが急カーブを曲がるうが、とにかく物音がしない。車内の音には色々あり、例えばボディやウインドウのきしみ音、ダッシュボードのきしみ音などはそれなり的高级車でも聞こえるものだが、このISからは一切聞こえてこない。わずかに数分走らただけで「自分は今、高級車に乗っている」ということを明確に認識させられる。

ECOMODの場合モーターは積極的に介入してくるので、EV走行時間も増えている。ただしモーターとエンジンの切り替えタイム

ングはインパネのインジケーターを見ないと気づかない。ハイブリッド車が登場した頃の、若干ギクシャクしたり、軽いショックがあったものだが、こうした細かな点もしっかりとリカバリーされている。多少ズボラに運転しても、クルマが状況を判断し、快適でエコなドライバを提供してくれる。

スポーツセダンを名乗るからには直進での加速性と、カーブでの応答性も高くなければならないが、いずれも極めてハイレベル。静かに走ろうと思えばいくらでも静かに走ることができ、いざアクセルを踏み込むとエンジンが唸りを上げてタコメーターの針も跳ね上がる。300hはハイブリッドなので、3,000回転を過ぎたあたりから軽快にエンジンが回っていく感触。下からのトルク感を求める方は、3・5L・V6エンジンの350、2L・直4ターボの300が良いと思われる。

カーブにおいては、とにかく鼻先の応答性が良い。あまり大げさにフロントに荷重しなくても、鼻先がすっと入り、テールはわずかにオーバーステア感覚を残して瞬間的に追従してくる。AWDでこの挙動なので、FR車だとさらに軽快に感じない。今回全幅が30mm伸びているので、安定感も抜群。それなりの速度でカーブに進入しても、破綻する兆候が全くない。ドライブモードをSPORTに切り替え、パドルシフトを駆使しながらコーナーを抜けると、夜な夜な腕を磨きにワインディングへ行ったり、サーキットで全開走行したりといった若かりし頃の記憶が蘇ってくる。エンジンスペックではもっとパワフルなクルマはたくさんあるし、ゼロヨン加速が12秒台のスポーツカーも存在するが、IS300hはそれらとは方向が違う。安全性能・エコ性能も持ち合わせる、大人のためのスポーツセダンなのだ。乗る者を若々しくしてくれる、それだけで唯一無二の存在だと確信している。