

レクサスは変わったか？ 新型ISの完成度は？



■文：太田哲也

「レクサスISプロトタイプ」試乗会で太田哲也が感じたこと

「レクサスISのプロトタイプ試乗会に取材に行ってみようよ！」
早咲きの桜が散り始めた頃、太田は自ら担当編集に珍しく連絡をしてきた。
返事はもちろんOK！ トーヨータイヤターンプイクを貸し切って行われた
新型ISプロトタイプ試乗と開発責任者へのインタビューを通して、
レクサスの変化、そしてISの進化を太田はどう感じたのだろうか？
今回のコラムは特別編として、ちよつと趣向を変えてお届けします。

いつもそばに クルマが。

か？ 実際に日本に導入されたばかりのレクサス車のステアリングを握ってみた。しかし運動性に関して内装の意匠に関しても、明確な主張が伝わってこなかった。

僕は高級車は強烈な個性や走りの性能を持つべきだと考えている。メルセデスやBMW、それぞれのブランドはそれぞれ独特のキャラクターを有している。そんなことをブランドマネージャーに尋ねたところ、返ってきた言葉は、「無の境地」だった。レクサスはアクがない。それこそがブランドのキャラクターだと説明された。

ニューヨークでは無農薬の自然食品が高価で売られていて、富裕層はそれを買う。わざわざオーガニックのコーヒーを飲む。成功者であり金銭的に余裕のある人でも、自己主張せずにナチュラルに生きることを格好良いと思う人たちがいる。ユーザーターゲットはカタカナ職業の肩書きで、知的で品が良く、自分を大きく見せようとせず、雑誌

ソトコトを愛読するような人たち。そうした層だそうだが、でも俺のまわりにそんなタイプの金持ちはいないなあ。

単純化すると、メルセデスは貴族が普段に乗る実用車、BMWは一代で成功した人が乗るイメージ。一方、レクサスは素直で無色透明、クセやアクがない。茶の湯の世界のような、そんなイメージ。そういったものを突き詰めていった先に、独自の個性が生まれる。それこそがレクサスの個性である。そんなような説明を受けた。

具体的にプロダクツにどう反映させるのかというと、パネルのチリが緻密に合っている。革、木などの高級素材を使いながら

新型レクサスISのジャーナリスト向け事前試乗会において、開発責任者の古山さんが、冒頭の挨拶で「レクサスISはエモーションナルであるべき」と語り始めたとき、僕は身震いした。8年前レクサスがブランドとして登場したときのことを思い出して感慨深かった。

率直で虚飾のないこの言葉にISの、そして国産高級スポーツ車の未来を感じたのだ。

レクサスは静から動へ大きく変革している！

8年前の2005年にレクサ

スガGSやISで新ブランドとして登場したとき、ブランドマネージャーがレクサスというブランドについて熱く、そして自信満々に語っていた。高級車ブランドに参入するにあたり、メルセデスやBMWやアウディの後追いはしない。レクサスはレクサスらしいキャラクターを身に着ける。そうでなければブランドにはなりえない。強い意気込みが印象的だった。

では、どんなキャラクターで、どういう強烈さを持っているの

◀新型ISのコクピットに座り、インテリアをチェック。「スポーティな雰囲気と高級感をうまくミックスして演出できていいね」と太田氏



新型ISの 開発責任者にインタビュー



Lexus International
新型IS
 開発責任者 (チーフエンジニア)
古山淳一

1979年入社。シャシー設計部にて、シャシー開発を担当。1989年に製品企画へ移動し、ピックアップトラックからコンパクトカーまで、幅広い車種の企画に携わる。2008年レクサス本部(2012年よりLexus Internationalに再編)へ移動。ISの企画を手がける。運転すること、走ることを愛し、KP61スターレット、AE86レビンなどを経て、現在はIS250 "F SPORT" を愛車としている。

▲レクサスのブランドコンセプトから、新型ISの開発にかけた想いや苦労話、メカニズム解説など、多岐にわたって開発責任者である古山氏にインタビュー。「ジャーマン3に真っ向から勝負します!」と古山氏

エモーショナルな演出を施して、 走りの愉しさにこだわっています

ドイツの競合車と比べて「走りの愉しさ」が負けないように意識して開発していました。また、グローバルブランドとして、「スポーツセダンだからといって乗り心地が悪くてもいい」という言い訳は通用しないので、快適性もきっちり磨き込んでいます。ただ、走りの良さを優先的に伝えていたのは、これはISというより、レクサス全体に言えることですが、「快適なんだけど、運転して楽しくない」「豪華だけどワクワク感があまりない」というようなイメージがお客様に根強くあるようで、このままではレクサスはいけないという危機感もあって、GSを含めて、ISでもエモーショナルでスポーティなデザインや走りを目指しました。さらにFスポーツでは、GSよりもLDH※の後輪操舵量を減らす(GSは2度に対してISは0.5度)など、よりISらしい味付けをしています。IS初のハイブリッドも加速時の回転数の盛り上がり方などにこだわっています。ぜひ、ISの走りの愉しさを感じてください。

も、強く主張はしない。ましてやマフラーの奏でるエグゾーストノートは、そんなものは不要。静粛が望ましい。走りに関して、加速性能は欧州ブランドと比べてそこそこ。フットワークはロールがあまりしなかったが、でも乗り心地は良かった。とくに電子制御の足はとろーっとしていて快適だった。一方で、運転しているダイレクト感は薄かった。でもLSやGSはスポーツカーではなくてあくまでも高級車だから、運転者の駆る喜びは不必要と言えないこともなし。そういう意味ではレクサスの主張は成立していたと思う。

ところがISの場合は、サイズ的にスポーツ要素を打ち出した。でもレクサスの縛りがある。そもそも矛盾を抱えた難しい立ち位置から誕生した。スポーツを新しい概念で捉えようとしていたようだが、わかりにくい印象を受けた。実際にLSやGSよりも足が引き締められて、スポーティな味付けにはなっていた。しかし低速域で足が硬く、ゴツゴツした印象だった。高級スポーツ車として大事な、操縦安定性と乗り心地のバランス面で、ヨーロッパ車に負けている印象は拭えなかった。

また味付けにおいても、高級スポーツ車として乗っていてワクワクする音やフィーリング、ハンドリングの要素が薄かった。ただ、IS自身を責めるのは酷かった。レクサスの無や静と、スポーツやエモーショナルな要素は相反するものだからだ。コーナリング性能が高ければスポーツかと言ったら、そうではないはずだ。現代においては時速100kmで走っても楽しさが伝わってくるワクワクする要素、サウンドとかエンジンの鼓動とか、そういう有機的な要素がスポーツカーには大事だろう。旧ISにはレクサスの縛りがあって自由がなかった。

速くて楽しめるのは IS350Fスポーツ

今回の試乗会はターンプライクを貸し切って行われた。よって日常的な走行チェックはできていないが、先代で欧州車と開きがあった高速域での評価ができた。ターンプライクの制限速度は50km/hだが、貸切ることのできる00km/hまでOKとなったからだ。詳細なレポートは本誌の他のページを参照していただくとして、ここでは僕が試乗したモデルの簡単な印象を述べよう。

IS250に関しては、高速コーナリングで後輪が少しふわふわし、接地性が不足気味だった。もちろん100km/h以内ならまったく問題ない。

IS350Fスポーツに関してはとても良かった。パワーがあつてハンドリングもしっかりしていて、後輪の接地感もあり

※LDH:レクサス・ダイナミック・ハンドリングシステム。車両を統合制御するVDIMコンセプトのもと、ギア比可変ステアリングVGRS、EPS、後輪の操舵角を制御するDRSを統合制御するシステム。車速やステアリング操作に対して、4輪のタイヤの切れ角を最適に制御し、高速走行時には車両安定性を高め、峠道などでは軽快なステアリングレスポンスを実現する。

安心して高速コーナリングを楽しめた。ちなみに後輪操舵はGSの2度から0・5度と制御量が減って良かった。むしろスキルがあるスポーツカー乗りにはいらなと思うが…。

IS300h(ハイブリッド)に関しては、高級車だがスポーツ車ではないなと思った。フル加速すると電気式無段変速機(つまり電氣的なCVT。NA車はAT採用)の宿命でタコメーターが最大パワーを発揮する回転数で高止まりしたままとなる。ゲームセンターのドライブングゲームのようで、運転している実感が無い。環境性能やスベックに関しては申し分ないのだが、運転して楽しいと思える要素は、欧州ブランドのガソリン車やディーゼル車、またBMW 3シリーズのハイブリッドにも水を掛けられている。

まあでも、このモデルは「スポーツ車」ではなく燃費が良くCO₂排出量が少なく、ISの中で唯一のエコカー減税対象となる「高級車」としてのウリだろうから、それで良いのかもしれない。

補足するなら、トヨタの現在のハイブリッドシステムでは、電気CVTとの組み合わせしか選択がなく、ATを採用することはできない。電気CVTでも

「今のレクサスに危機感を持つている」 「新型ISはもつとエモーショナルに！」という 主査の言葉にレクサスの未来を感じる。



▲今回、プレス向けのレクサスISプロトタイプは試乗会は、トヨタタイヤターナバイクを貸し切りに行われた

ATのようなシフトチェンジの動きは模倣できるが、そこはあくまでもギミックでやはり電気モノ。スポーツドライビングの実感は乏しい。

将来的には、ISハイブリッドに関しては、無段階と切り離なし、多段ATを身につけて欲しいものだ。さらに3シリーズのようなパワーハイブリッド的なアプローチのチャレンジも望みたい。

そしてNA車はCO₂削減のための環境性能向上を進めてほしい。現状では、環境性能で選ぶならハイブリッド車、スポーツ車の楽しさではNAという選択肢となる。

ダンパーセッティング が大きく進化した!

進化したら進化したで、さらに期待が出てくるものだ。がんにがらめだったレクサスII無の境地の縛りを抜け出し、有機的要素を取り入れようとしてきたことを僕は心からうれしく思う。

たとえばボディデザインは、以前よりもアグレッシブな表情を見せる。吸気音が室内に聞こえてくるサウンドエフェクト(86もそうだがちよつとギミック的ではあるが)もある。タイヤハウスのフェンダーの内側の爪を折ってタイヤとの間隔を広げ、タイヤを外側にはり出す通称ツライチの工夫も行われた。アフターマーケットにおいて普通に行われているようなチューニング要素が盛り込まれていて、これには思わずニヤリ。

大径タイヤ用のチューニング方法が見えていなかったのではないか。このクラスになると18〜19インチ以上のサイド剛性が強くたわみが少ないタイヤを装着するのがお決まりだ。しかしそうしたタイヤは、たとえばたわみの多い15〜16〜17インチサイズのセッティングとは違えるべきだ。

具体的には、その頃、僕の記憶によれば、トヨタも日産も、実用車(14〜17インチの扁平率の高いIIたわみのあるタイヤ装着)においてはダンパーの初期の動き出しのところにプリロード(負荷)をかける工夫をしてふわふわ感を取るセッティングを行っていた。これは実用車には一定の効果を上げていた。

しかし、それと同じ手法を大径タイヤ装着車に持ち込むと、初期でゴツゴツしてしまう。チューニングの方法が合っていないからだろうか。

新型ISでは、ダンパーの初期の動き出しの所でプリロードをかけずしなやかに動かす工夫をしている。そして途中から減



衰力を持ち上げて高速操縦安定性を向上させるバランス点を工夫している。それにより乗り心地と操縦安定性の二律背反のバランスが取れた印象を受けた。新しい接着技術なども取り入れ、ボディ剛性アップの効果も貢献する。

補足となるが、昨今のBMW 3シリーズはこの乗り心地と操縦安定性の二律背反のバランス取りに成功している。それは早くから、たわみ量がさらに少なくして乗り心地面で条件の厳しいランフラットタイヤを装着して自らにハンデを課し、足まわり

◀太田氏のお気に入りIS350Fスポーツ。「登り坂も気にならないほどエンジンがパワフル。ただし、後輪の操舵は俺には必要ない…」



のチューン技術を研究してきたからではないか。

また環境性能に関しても、日本の独自基準によるエコカー減税や補助金により、一時的にハイドルが上がったが、昨今ではBMW、VWなどこぞってこのハイドルを乗り越えてきた。ハイドルを乗り越えることでひとつ上のステージに上がるのは、人もクルマも同じなのであろう。

高級車やスポーツカーは意味ある無駄が必要

今回「エモーショナルに」「このままじゃいけないという危機感を持っている」という古山主査の言葉に、僕は感動した。ISに、そして国産高級スポーツ車作りに未来を感じたからだ。

そもそも人であっても会社であっても、そしてクルマであってもどんなことでも、改善・成長の前段階には、悲しいほどまでの自己分析と自己否定が必要である。そこで自分の長所だけでなく欠点をもさらけ出すことで真の改良点が見えてくる。

最初の段階から、コンペティターに劣っている点に目をつむり、他の箇所をアピールして成功しようとしても、こと高級スポーツブランドの分野では難しかったのだ。それが販売面では絶対的に有利であるはずなのに、レクサスが富裕層ユーザーに今一歩支持されなかった理由であろう。ソフト面の派手さばかりに目が行くが、プロダクトの中身をこの層のユーザーはけっこう深くわ

かるのだと思う。

そもそもブランドとは何か？

作り手が主張してブランドを作るのではなく、使い手が使いながらその信頼性や個性を感じ、支持を与えていく長い歴史の中で構築されていくものではないか。ブランドは作るものではなく、まわりから祭り上げられるものだと思っている。

日本車メーカーは良いクルマ作ってきたと思う。そもそも良いクルマとはなんだろう？ 静

かで燃費が良くて快適で壊れなくて、そして価格が安く、そういう要素を過不足なく満たすクルマを良いクルマと定義するなら、間違いなく国産メーカーは世界でトップレベルといえる。

一方、高級車やスポーツカーは、余計な要素がてんこ盛りで価格も減法高く、ある意味、無駄な要素の塊だ。そういう意味では先の定義の良いクルマとは違う方向にある。高級車はどれだけ「意味ある」無駄な要素が入っているか。

富裕層の多くは、自分を成功者であると自覚したい、あるいは自分が成功者であることをアピールしたい、もしくは成功者として見せることで、ビジネスにプラスをもたらしたいと考えている。そういうものに対して大枚を払う意味はある。



▲IS300hについてはBMWのアクティブハイブリッド3のようなパワフルなものを期待していただけに、太田氏は少し期待外れだったよう

あるいは頑張ってきた自分への褒美として、あるいは自分の仕事への活力源として。高級ブランドを手にするともたがんばる気になる効果を知っている。

そんな場合は、モノに込められた作り手の精神性が強ければ強いほど良い。

あり余る出力特性だったり、あるいはこれ見よがしなほどの豪華に見える内装だったり、本来はダッシュボードの色は黒が反射しなくて見やすいはずなのに、あえて明るい色を選ぶ人もいる。無駄で非日常に満ちた世界が必要なのである。

そういう無駄を全部取っ払って均質化してしまうとプリウスとさほど変わらないクルマに戻ってしまうのだ。

たとえば革の使い方も均質化を求めると自然の風合いがなくなり合成革に見えてくる。上質

な部分は背中や尻の部分であることを、技術者は知らなくてもこの層のユーザーは知っている。

とくに高級スポーツ車は、独自性の高い見た目とか音の演出とかは絶対条件で、その上で乗り心地と走りの二律背反をバランスさせなければならぬ、ある意味もつとも難しいカテゴリーなのだ。そういう分野でやっていくには、まだまだ新参者で、そこで成長を遂げていく謙虚な態度が必要なのだ。

日本車メーカーは走りのハンデも抱えている。とくに高級スポーツ車にとって高性能は絶対だ。しかし第二東名高速もあれだけの優れた道が制限速度100km/hに抑えられている。高速のスタビリティのことを持ち出すと、「そんな速度はユーザーは出しませんよ」と言われがちだ。メーカー技術者自身も分に言い訳ができてしまう。でも時速200kmで巡行できるクルマは、100km/h以内で走ってみてもやはりいいクルマなのである。

こういうハンデのある厳しい分野に、トヨタが足を踏み入れたのである。そして今回、真に向勝負をすることを表明したのである。そこに僕は感動したので。がんばれIS、がんばれニッポン車！