



# さらに磨かれたRX



# LEXUS RX

- 主要諸元：(450h "F SPORT")
- 全長×全幅×全高 / 4,890×1,895×1,710mm
  - ホイールベース / 2,790mm
  - トレッド / 前：1,640mm 後：1,630mm
  - 車両重量 / 2,405kg
  - 最小回転半径 / 5.9m
  - エンジン / 3456ccV型6気筒DOHC
  - フロントモーター最高出力：167ps、最大トルク：34.2kgm
  - リアモーター最高出力：68ps、最大トルク：14.2kgm
  - 最高出力 / 262ps / 6,000rpm
  - 最大トルク / 34.2kgm / 4,600rpm
  - JC08モード燃費 / 18.2km/ℓ
  - ミッション / 電気式無段階変速機
  - 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 / 235/65R18
  - 駆動方式 / 4WD
  - 乗車定員 / 5名
  - 車両本体価格(札幌地区) / 7,425,000円

■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

## プロフィール

### 異なる個性の2タイプ

輸入車も含めて各メーカーがこぞってSUV系新車種を開発し、軽自動車から重量級まで、そしてファミリーユースからハイクラス仕様まで、様々なタイプが出揃いつつある。その頂点に立つ1台の名を上げるとき、迷わずレクサスRXを押すモーターファンも多いことだろう。元来がアウトドア志向のワールドなジャンルに、アーバンな価値観をもたらした先駆者であるとともに、常に市場をリードするトップランナー。高い品質はもとより信頼性においても最上位の評価を集める、現代を代表する名車のひとつである。先づの登場した4代目にあたるニューRXにも、すでに世界中から熱視線が寄せられている。

その変貌ぶりは、言わねばRXだけに許される到達点。そして、排気量2.0ℓのダウンサイジングターボを搭載した「200t」と、3.5ℓのハイブリット搭載車「450h」という、異なる個性を持つ2タイプが同時に登場しており、よりユーザーの志向に沿ったセレクトを可能にしている。このうち今回は、450hにスポットを当てレポトしていく。

### ■大胆かつ官能的

まずは一目で、先代モデルとの違いが明らか。レクサスのアイデンティティであるフロントマスクデザインの「スピンドリル」が一層大きく、そしてより鋭角的になった。左右方向への張り出しは大胆で、センター方向への絞り込みは極めてストイック。そのラインに沿うように、コンビネーションランプが睨みを利かせる。さらに、前方への張り出しも迫力十分で、良い意味でアクの強い、野心的な顔立ちになっている。

サイドから見ると、200mmの最低地上高はSUVならではの。しかし、その上のボディはスポーツ系クーペに勝るとも劣らないほどシャープなフォルムを描いている。跳ね上がるような形状のリアビューはグラマラスな仕上がりで、威風堂々と後続車を見据える。

内装は、RXらしい高級感を引き継ぎながらも、全くと言って差し支えないほど印象が変わった。デザイン性を重視したヘッドアップディスプレイから、アナログな針時計が備わったセンタークラスターへと縦に流麗なラインを描き、官能的な曲線を施したメーターフードが交わる。各部位に使用された樹脂の質感も品位が高く、大型のオナメントパネルには先進技術と匠の手作業を融合させた独自のテクノロジーを駆使して本革を用いるなど、細部まで徹底的に作り込まれている。オプションの本革シートはもちろん、ファブリック、セミアニリン本革など、グレードに応じて構成されるシートはどれも優れた座り心地をもたらした。またカラーリングの面でも、深みを帯びたボディーカラーに最適なコーディネートを出している。

機能面においては、前方車両や歩行者を検出し衝突回避や被害軽減を支援するプリクラッシュセーフティシステム、車線逸脱を知らせステアリング操作をサポートするレーンキープアシスト、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、先行車との車間距離を保ちながら追従走行するレーダークルーズコントロールを兼ね備えた、レクサス・セーフティ・システム+（プラス）を全車に標準搭載。フロントガラスの視野内に運転に必要な情報を表示するカラーヘッドアップディスプレイも、一部グレードを除き標準設定。インパネ内のマルチインフォメーションディスプレイと併せて、ドライバーに対して多角的に情報を提供する。

グレード構成は、200t・450hともにベシック車種のほか、シート等を本革仕様とするなど使用素材をグレードアップさせた「version L」と、最上級の「F SPORT」の3種となっている。なお駆動系は、「F SPORT」がAWDのみで、ほかはFF仕様もセレクトできる。

か。レクサスのアイデンティティであるフロントマスクデザインの「スピンドリル」が一層大きく、そしてより鋭角的になった。左右方向への張り出しは大胆で、センター方向への絞り込みは極めてストイック。そのラインに沿うように、コンビネーションランプが睨みを利かせる。さらに、前方への張り出しも迫力十分で、良い意味でアクの強い、野心的な顔立ちになっている。

サイドから見ると、200mmの最低地上高はSUVならではの。しかし、その上のボディはスポーツ系クーペに勝るとも劣らないほどシャープなフォルムを描いている。跳ね上がるような形状のリアビューはグラマラスな仕上がりで、威風堂々と後続車を見据える。

内装は、RXらしい高級感を引き継ぎながらも、全くと言って差し支えないほど印象が変わった。デザイン性を重視したヘッドアップディスプレイから、アナログな針時計が備わったセンタークラスターへと縦に流麗なラインを描き、官能的な曲線を施したメーターフードが交わる。各部位に使用された樹脂の質感も品位が高く、大型のオナメントパネルには先進技術と匠の手作業を融合させた独自のテクノロジーを駆使して本革を用いるなど、細部まで徹底的に作り込まれている。オプションの本革シートはもちろん、ファブリック、セミアニリン本革など、グレードに応じて構成されるシートはどれも優れた座り心地をもたらした。またカラーリングの面でも、深みを帯びたボディーカラーに最適なコーディネートを出している。

全長、全幅、全高ともに先代モデルからサ

## 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 **只野 雅人**さん

試乗いただければ、より進化したRXを実感いただけます。車体は大きくなりましたが、それを意識することなく軽快なドライブができるといいます。セーフティシステムが標準装備になった点にも、ぜひご注目下さい。個人的には、2.0ℓターボエンジンを採用した200ℓ持つ優れた加速性能も、多くの方々におすすめしたいですね。



## インプレッション

## ■全てが向上

試乗車は、450h“F SPORT”。ほかのグレードとは装備が異なり、趣きもかなり違う。まず、スピンドルのグリルがメッシュ状の幾何学模様となっており（他グレードは横向きスリット状）、フロント・リアともに口アバンパーモールドを備えている。また、ドアミラーがブラック塗装となっており、相対的に精悍なイメージが増している。内装も、専用の本革スポーツシートが用意されているほか、ステアリングやシフトノブも同様に本革仕様となっており、アルミ製スポーツベダルやアルミ製のオーナメントパネルを設定するなどスペシャルな装いだ。

メーター類にも“F SPORT”だけの特別なデザインを採用。中央に大きく配置された単眼メーターが、走行モードに応じて表示する情報を切り替える方式をとっている。

発進のフィードバックは見事の一言。突然にアクセルペダルから足を離したり急に踏み込んだりを細かく繰り返してみても、ギクシャクする素振りなど微塵もなく、素早くそして時には極めて優雅である。急加速にも俊敏な反応を返し、その名に違わぬ韋駄天振りの大型高級SUVであるという事実をつい忘れ、悦楽のドライブに引き込まれてしまう。

ダイヤル操作で切り替えられる走行モードは、経済性を重視したエコ、クルマまかせのノーマルもしくは自分好みに設定できるカスタイムズ、より優れた加速感が得られるSP

ORT S、走りのポテンシャルをフルに引き出すSPORT S+の4パターンが用意されており、これに応じた走りが楽しめる。SPORT SとSPORT S+に切り替えると、単眼メーター外周にタコメーターが表示され、アクセルを踏み込んだ瞬間に2000回転を軽く超えるダイナミズムを、デジタル表示でも確認できる。

シフトは通常のDのほか、マニュアル感覚のDSモードが備わり、パドルシフトも装備。自分好みのシフトチェンジがセレクト可能である。ちなみに物臭な筆者はもっぱらDモードで走行。それでも、連続コーナーではスリリングな走りを（いたって安全に）堪能できるあたりは、かなりの無茶な運転でもクルマの性能ががっちり吸収してくれることの証しである。

“F SPORT”専用のチューニングが施された足回りも、ロールの少ない最高レベルの安定感と優れた操作性を実現させており、ドライバーを「いつまでも走っていたい」という境地へとどんどん誘っていく。

## ■乗れば分かる品質

すでに新RXに試乗した既存ユーザーの多くが「ハンドル操作が軽くなった」との感応を漏らしているとか。一層軽快な操作性を実現させた点は、誰もが乗れば納得できるだろう。運転が楽でクイック、かつ安定感に富み、鋭さにも一段と磨きをかけつつ、居住性もデザイン性も目を見張るものがある。全方向にさらなる向上を果たしたRXに、死角を見つけることは最早至難の業だ。