



主要諸元：(LC500h)

- 全長×全幅×全高／4,770×1,920×1,345mm
- ホールベース／2,870mm
- トレッド／前：1,630mm 後：1,635mm
- 車両重量／2,020kg
- 最小回転半径／5.4m
- エンジン／3,456cc V型 6気筒 DOHC
- 最高出力／299ps / 6600rpm
- 最大トルク／36.3kgm / 5100rpm
- モーター／交流同期電動機
- 最高出力／180ps
- 最大トルク／30.6kgm
- JC08 モード燃費／15.8 km/ℓ
- ミッション／マルチステージハイブリッドトランスミッション
- 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／フロント：245/45RF20
- リア：275/40RF20
- 駆動方式／FR
- 乗車定員／4名
- 車両本体価格(札幌地区)／13,500,000円(税込)



ただ、そのデザインが丸みを帯びた日本ではあまり馴染みがなく、さらに国内ではハイソカーブームが去ってしまった時期であって、日本国内ではあまり人気が上がらず、「ソアラ」としては販売低調。しかし、このクルマは基本的に「レクサスSC400」として開発されたものであり、アメリカでは10年近くにわたって販売された。その後、レクサスのクーペ車種は「RC」に引き継がれる。つまり、レクサスのビッグサイズ・ラグジュアリー2ドアクーペは、「SC400」以来、空席状態が続いていたのである。

しかし、その開発は続けられていた。それが2012年にデトロイト・モーターショーでコンセプトモデルとして発表された「LF-LC」だったのだが、これが予想外に話題を呼び、あまりの評判の良さに社内では「このまま市販モデルを作ってしまう」と開発がスタートしたらしい。しかし、ショーの展示用に1台だけ特別制作したコンセプトモデルと、ある程度の台数を生産することが前提の市販車では、当然ながら大きな開きがある。そのため、この「LF-LC」を市販化するにあたってはすべての面で、各種パーツからサスペンション、クルマの基本であるプラットフォームまで専用開発しなければならなかったようだ。

その新たに開発されたプラットフォームが、「GA-L」グローバル・アーキテクチャー・ラグジュアリー」であり、この「LC500」に初めて採用された。もちろんそれはこの先、レクサスFR車の基本プラットフォームとなっていくはず。その意味でも「LC500」はレクサスの新しい方向性を指し示すクルマだとも言えるのだ。

今年の春、3月16日に発売開始となった「LC500」だが、一カ月後には1800台を受注。その後も販売は好調らしい。1300万円以上という超高級車にかかわらず、その受注台数。それほどレクサスの2ドア・ラグジュアリークーペに対する期待が大きかったことの証明といえよう。

現在の日本国内で入手できる、車両価格が1000万円を超える2シーターカー、2+2カーは何台かあるが、まずは日産「GT-R」である。GT-Rはその誕生からレース参戦が前提だったこともあり、走りのポテンシャルは充分で、この価格で手に入る世界最高レベルの本格スポーツカーだろう。

ホンダは「NSX」だ。ミッドシップを採用しているNSXは他とは性格が違い、価格もGT-Rの倍額と高価。つまりはフェラーリやランボルギーニなどと同じスーパーカーの部類だろう。

そしてレクサスからは今回試乗する「LC500」。これは前述した2台とは性格がまったく違い、スポーツ性よりも超豪華なラグジュアリーさが売り物であり、メルセデス・ベンツのSクラスやBMWのM6シリーズが同じジャンルなのだろう。この3台、国内では人気最高のレース、「スーパーGT」にワークスチームとして参戦しているが、クルマ本体のキャラクターは三者三様。市販車と同じネーミングでレースに参戦しているといえ、それはイメージだけ。レースカーはシャーシもエンジンもすべてが市販車とは違う。そうであればレクサス「LC500」は本来の持ち味である豪華なラグジュアリーさがアピールポイントであり、そのカテゴリーであれば、国内にライバルなど見当たらない存在といえるだろう。

その「LC500」だが今回は試乗車として、トヨタにとっては「定番」であるハイブリッド搭載の「LC500h」が用意されていた。まずはそのボディスタイル。フロントフェンダーからドアに向けて思い切り絞り込まれ、それが大きく張り出したリアフェンダーに続くライン、グラマラスで美しいそのボディはまさに圧巻である。

フロントにはレクサスのアイデンティティとも

インプレッション――
ラグジュアリーな仕上がりは
ライバル不在！

レクサスは、1989年にアメリカで生まれたトヨタの高級車ブランドである。同じ時期、ホンダがアキュラを、日産もインフィニティと、アメリカにおける高級車部門のブランド展開を開始

――プロフィール――
高級ブランド市場に
切り込む尖兵！

次世代レクサスへの指針！ 超絶美スーパーラグジュアリー クーペが光臨！ LEXUS LC500h

■テキスト=天野 克彦 (BIBIMBA天野) ■Photo=川村 勲 (川村写真事務所)
■取材協力=レクサス薬岩 Tel(011) 520-3000

している。日本の自動車メーカーにとって重要なマーケットであるアメリカでの一般的な日本車のイメージは「安物の大衆車」といった程度だった。なんとかそれを打破し、安物イメージを払拭し、新たな顧客を獲得するために高級車ブランドが必要だったのだろう。それらを前提にアメリカの市場を徹底研究し、その上でレクサスが販売にこぎ着けたのは機能的で高品質なプレミアム・セダン「LS400（日本ではセルシオ）」だった。

そのLS400、キャデラックやリンカーンというアメリカの名門ブランドはもとより、メルセデス・ベンツやBMWという高級ドイツ車の牙城にも見事に切り込んでいったのである。次にレクサスが目標としたのは高級パーソナルクーペというジャンル。レクサスを選んだのはSC400。それは、日本国内では1981年から販売されていたソアラの3代目、Z30型だった。そう、今回試乗に提供されたラグジュアリークーペ、レクサスLC500hの系譜・源流をたどれば、ソアラに行き着くのである。

超高級クーペの系譜が
さらに進化！

1981年、高級パーソナルカー市場に参入したソアラ、折からのハイソカーブーム、バブル景気にも乗って国産車としては高価格にもかかわらず販売成績を伸ばし、大ヒットとなる。最上級モデルには直列6気筒DOHC2800ccエンジンを搭載、先端技術を惜しみなく投入し、トヨタのイメージリダーカーとしてのポジションを万全としてゆく。初代、2代目までは国内販売専用だったのだが、1991年、3代目Z30型にモデルチェンジされ、4000ccのV8エンジンが搭載される。それは当初から「レクサス」ブランドとしてアメリカでの販売が考慮されていたこと、そのモデルがレクサスSC400となる。そのためデザインもアメリカで行われ、これまでとは違ったイメージで生まれ変わることになった。





ディーラーメッセージ

レクサス藻岩
セールスコンサルタント
中島 亮さん



「3月に発売になったばかりのレクサス LC500h、やはり全てのアングルで見応えのある唯一無二のデザインが大きなポイントです。ダイナミックなプロポーションとラグジュアリークーペとしてのエレガントさを融合したデザイン。そして拘りのスポーツ性能を兼ね備えた1台です。ぜひ、ショールームに足を運んでくださり、その魅力を体感してください。皆さまのご来店を心よりお待ちしております。」

言えるスピンドルグリル。このグリルのおかげで、正面からの印象は斜め後方やサイドビューとはちよつと違う。重量級セタンにはマッチするスピンドルグリルをどうマッチングさせるか、デザイナーは相当に苦心したと思われる。すべてにおいて完璧ともいえるボディデザインの中で、このフロントビューだけは好き嫌いが分かれるところだろう。しかし、レクサス・ブランドにとってスピンドル・グリルは不可欠であり、決して譲れない部分なのだ。

重厚さとスポーツ性が 見事にマッチ!

シフトをDに入れ、スタート。ハイブリッドであるからスタートはモーター。車体重量2トンを超えるボディを軽々とスタートさせ、見る間にスピードが乗ってゆく。モーターだけでも180馬力あり、それにエンジンの299馬力が加われば加速感は圧倒的で、パワー不足など感じる瞬間もない。コクピットも一部高級外車に見られるような豪華な応接間というムードではなく、スパルタンな雰囲気であり、スポーツ性も合わせ持つラグジュアリー・クーペとして好感が持てる。ただ、乗車定員は4名となっているが、リアシートは大柄な大人が長時間座っているのは辛い。トランクルームもスペースは最低限で、長いドライブツリーングのためにこのリアシートもラゲッジルームと考えたほうがよさそう。

メーターパネルは中央に大きく丸いタコメーターがあり、スピードはそこにデジタルで表示される。走行モードを変更し、スポーツにするとそのタコメーターのグラフィックが変わり、いかにもスポーツカーらしい赤い縁取りとなる。「さあ、走るぞ」というドライバーの意識も盛り上げてくれる嬉しい演出だ。そのスピード表示はメーターばかりじゃなく、フロントウィンドウにも浮かび上がり視線を移動しなくとも確認ができる。サスペンションもかなり締め上げられ、コーナー

でのロール感ほとんどない。ただ、路面の継ぎ目、補修パッチなどはよく拾い、コツコツとステアリングに返ってくる。これはタイヤの問題もあるのかもしれない。この「LC500h」にはランフラットタイヤが装着されている。パンクして空気がなくなっても一定距離を走り切れるタイヤで安心感は大いなのだが、その構造上、サイドウォールに補強材が組み込まれている。そのため、サイドウォールがたわんで路面からのショックを吸収できない部分があるのかもしれない。

ワインディングロードに入って、モードをスポーツに変更する。アクセルオンで胸がすくような加速を見せ、路面に吸い付くような走行感覚は特筆もの。重量ボディをまったく感じさせないコーナリングはレクサスの最上級クーペの面目躍如である。

当然、シフトもオートマではなくパドルに変更。ステアリングコラムの右がアップで、左がダウン。スポーツモードにセットするとエンジンの排気音まで変わるのだから、ますます峠を攻め込む「ヤル気」が否応なく増してくる。このミッションシステム、トヨタの新しい「マルチステージ・ハイブリッド」が組み込まれている。基本は通常のCVTなのだが、そのパワーをモーター・ジェネレーターに分配して、それを4段オートマミッションに伝えるもの。そのため、疑似的ではあるが10速ミッションと同様な感覚でシフト操作ができる。パドルを次々と弾き、シフトアップとダウンを繰り返すドライブリングは楽しく、思わず時間を忘れてしまうほど。

さらに高速走行ではモーターだけでも走れ、エンジンに点火されれば圧倒的な加速も得られる。それでいて、この最重量級にもかかわらず、15・8キロという低燃費も実現している。まさに、レクサスらしい最新技術満載のラグジュアリーカー、その魅力は実際にオーナーとなった幸運なドライバーだけが味わえるものなのだろう。