



主要諸元：(250h F SPORT AWD)

- 全長×全幅×全高／4,495×1,840×1,540mm
- ホイールベース／2,640mm
- トレッド／前：1,550mm 後：1,550mm
- 車両重量／1,630kg
- 最小回転半径／5.2m
- エンジン／1,986cc 直列4気筒 DOHC
- 最高出力／146ps：6,000rpm
- 最大トルク／19.2kg・m：4,400rpm
- モーター最高出力／109ps
- モーター最大トルク／25.2kgm
- JC08 モード燃費／24.0 km／ℓ
- ミッション／E-CVT
- 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／225/50RF18
- 駆動方式／E-Four（電気式4輪駆動）
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／5,075,640円(税込)

「レクサス」はトヨタがアメリカでの高級車マーケットに斬りこんでゆく新たなブランドとして1989年に誕生した。その当時、日本車のイメージは「小さくて安い大衆車」であり、高級車

たのである。それらはレクサスのイメージである高級感や重厚感を演出するため大柄なボディサイズであったのは事実で、だからこそ人気にもなってきた。

しかし、世界的な需要傾向、つまり売れ筋のジャンルはより小型のコンパクト・クロスオーバーカーに移ってきたのもまた事実。メルセデスのGLA、アウディのQ3、ボルボのXC40など、コンパクトF車ベースのクロスオーバーSUVが好評を得るなか、「レクサス」だったら、このジャンルでどんなクルマを出してくれるのだろうか?」と期待が高まってきたのは当然だろう。

その市場からの声にレクサスが応えた回答が、昨年の3月、ジュネーブ・モーターショーで世界初披露された「UX」なのである。開発に当たったのは加古慈(かこ・ちか)氏という、レクサス・インターナショナルの副社長でもある女性チーフエンジニア。工業生産物を創造するのに性別は無関係だろうが、加古氏は女性であることを問われた時、「それを意識したことはありませんが、運転しやすさ、扱いやすさはこだわりました。ユーザーがSUV系のクルマを支持する理由は、普通のクルマにはない力強さや守り感です。その感覚は大事にしました」と語っている。

世界の自動車メーカーが競って次々に意欲的なクルマを開発し、群雄割拠、大混戦というコンパクト・クロスオーバージャンルに、レクサスは新しい「UX」を身に着けた。昨年11月27日に日本国内にも投入したのである。

―インプレッション―

レクサスらしいUX独自の個性を備えて!

試乗用に提供されたのは白の「UX」だったが、まず目に行くのは、ボディカラーと対照的な漆黑メッキのスピンドルグリル。白と黒のコンビネーションが絶妙なのだが、そのあたりは他のレ

クサス系SUVとそう変わらない。「UX」を最も印象的にしているのは斜め後ろからのボディシェイプだろう。18インチという大径ホイールを装着し、それを収めるホイールハウスにはオーバーハング風の、後端を持ち上げた黒く大きなアーチモールが装着され、力強さを演出。ボディサイドのプレスラインがそのまま両端が縦フィン形状となった横真一文字のテールランプに続いている。このあたりの造作はこれまでのレクサス系SUVには見られなかった「UX」独自の美しさだろう。

またルーフィングが無理にクーペ風にせず、ゆるい角度でリアエンドへ落ち込むデザインであり、ウインドウエリアが広く、視界も良い。最近のクロスオーバーカーの多くがクーペ風デザインを採用しているため後方視界の悪さや、リアシートの狭さが指摘されることがあるが「UX」にはそれが無い。

コクピットに乗り込むとちよっと派手目な赤い本革シートが迎えてくれる。シートポジション、ステアリングチルトを決めてゆくと、このUX、とてもSUVとは思えないほど低いドライブポジションが可能なのがわかる。シートも左右のサポートが良好で、レクサス最上級スポーツクーペであるLC500ほどではないが、それを思い出すほど「UX」もスポーティなドライブングポジションが取れることはちょっとした驚きだった。さらに、そのシートのみならず、本皮革のステアリングホイールにもヒーターが装着され、寒冷地のドライバーに嬉しいところだ。

ダッシュボードに目をやると、中央に10.3インチの横長ディスプレイが設置されている。ここには様々な情報が表示されるのだが、その操作はセンターコンソール上のタッチパッド。つまりノートパソコンと同じ使い勝手なのだが、少し慣れを要する。ただ、これを使いこなせるようになると、ドライブの楽しさがさらに増すことだろう。

最近のレクサス、「和」のテイストが盛り込まれているが、もちろん「UX」にも抜かりはない。ダッ



都会を颯爽と駆け抜ける、 レクサス・プレミアムSUVの “末娘”UXが待望のデビュー!

LEXUS UX

■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=レクサス藻岩 TEL(011) 520-3000

部門での評価を勝ち得るためにはブランド自体を変える必要があったのだ。まずその第一弾として送り込まれたのがLS400、つまりセルシオである。しっかりと作りこまれた日本製V8セダンはアメリカ市場でもドイツ系メーカーを超える高い評価を獲得し、超人気モデルとなってゆく。LS400の成功でアメリカでの基盤を築いたレクサスは高級セダン以外にも次々とニューモデルを投入してゆく。レクサス独自のモデルもあるが、日本国内で人気を得ているトヨタブランドの車種についても、レクサス流のリメイクを加えて次々と発売。これらがごとく大ヒットモデルとなり、現在では「レクサス」のブランド力はアメリカ、日本国内を問わず世界的に確固たる存在となっている。

それは、世界50ヶ国以上で、品質や顧客満足度を調査する信頼度の高い調査機関があるのだが、そこでのラグジュアリー自動車部門で「レクサス」は12年連続で1位を獲得していることから明らかだが、それに満足することなく、常に新たな「レクサス像」を創造しようと突き進んでいる。その第一義として重要視されているのが、ライトウェイトSUVカテゴリーなのには言うまでもない。

最近のアメリカ国内で運転経験のある人なら分かるだろうが、その市街地を走るクルマの大多数はSUV系である。もちろんそれは日本でも同様な傾向が見られるし、これは世界的な流れなのだろう。レクサスも当然ながら次々と魅力的なクロスオーバーカーを発表してきた。

幸いトヨタには、ヘビーデューティSUVであるランドクルーザー、アーバン派SUVのRAV4やハリアーなどベースとなる車種は多数あり、そこからレクサスは「LX」、「GX」、「RX」、「NX」という大ヒットモデルを生み出してきた。

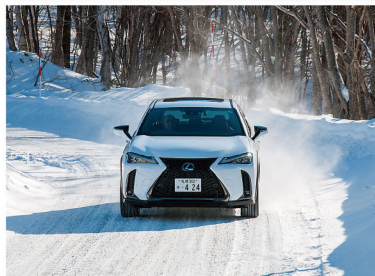
―プロフィール―

新世代レクサスを目指して!

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 坂口 璃紗さん

「昨年の11月27日、日本国内販売となりましたレクサスUXは、開発担当者のチーフエンジニアが女性ということもありまして、お洒落なエクステリアデザインに加え、シートに座った時の見切りの良さ、死角が少なく、初心者の方にもおすすめの1台です。安全装備も充実していますし、コンパクトなボディなので、特に2リッターのハイブリッドAWDはキビキビ走れて最高に楽しいクルマです。お客様にも好評をいただいているUX、試乗車もご用意していますので、ぜひ一度お店にお立ち寄りください」



都会的な新しいジャンルの クルマが誕生！

シユボードは「和紙調シボ」の質感であり、シートの縫い目も「刺し子」を思わせる仕上げ。もちろん予防安全システムである「レクサス セフティシステム+」は全車に装備。レクサスの「末子」である「UX」だが、エクステリアにもインテリアにもレクサスらしい価値観を充分に感じられるのだ。

トヨタの新しいクルマ開発構想である「TNGA」から生まれた新世代FF車用プラットフォームが、プリウスやC-HRに採用されている「GA-C」なのだが、「UX」もそのプラットフォームをベースに開発された。ただ、まったく同一ではなくレクサス流の改修が加えられているの言うまでもない。さらにエンジンもプリウス、C-HRとは違い、カムリに搭載されているダイナミックフォースエンジンを2リッターにダウンサイジングしたタイプであり、「UX」が初めて搭載されるモデルとなる。

「UX」にはドライブモードが5パターンあるのだが、もちろん「Sport S+」を選択。そうするとメーターパネルに6500回転からレッドゾーンのコメーターが現れる。スピードメーターは数字で表示されるデジタルで、それはフロントウィンドウ上のヘッドアップディスプレイでも確認できる。

シフトをDに入れ、走り出すのだが、ハイブリッドだからスタートはモーターであり、発進加速はスムーズの一言。そこからシフトをMにしてシケンシャルシフトを楽しもうとしたり、盛り上がったセンターコンソールのせいでひじが当たり、うまくシフトできない。そこで気がついた、「UX」にはパドルシフトが装着されている。シフトレバーではなく、パドルを使えばいいのだ。もちろんCVTであるからトランスミッションなど存在せず、シフトアップ&ダウンを擬似的に体感で

きるだけなのだが、充分に楽しめる。

市街地を定速で走っているとメーターパネルに「EV」という文字が現れ、タコメーターの針が止まってしまった。つまり、そこからは完全にEV（電気自動車）になって、モーターだけで走っているわけである。かなり「やんちゃな風貌の「UX」だけに、そのEVになりきって静粛性を保ったまま走る姿はちょっと不思議な体験だった。

新雪が薄く積もった固く締まった積雪路に踏み入れてみた。上りのコーナリングではフロントタイヤがスリップすると、左右リアタイヤハブに装着されたモーターが駆動し4WDとなり、さらにアンダーステアを抑制するACAアクティブコーナリングアシストも機能するせいで、さほどコントロールに苦心することはない。しかし、下りの深い積雪路面では基本がFF車であるからフロントヘビー傾向が見られ、コントロールに気を付けるべきだが、庄雪市街地路面での走行は適度に締め上げられたサスペンションの動きでまったく問題はない。

ただ今回の試乗、残念だったのは時期が冬だったこと。スタッドレスタイヤを装着し、氷盤路や積雪路、荒れた深いわだち路面を走るのである。それらは本来「UX」が本領発揮できるシチュエーションではないのかもしれない。「UX」の由来は「Urban Explorer」から取られているという。つまり「都会的に洗練されたハッチバックカーとライトウェイトSUVを融合させたクルマ」という意味だろう。

だからレクサスの女性開発責任者も「UX」の走りの性能をSUVではなくハッチバックカーをライバルに想定したと言う。都会のオープンロードを能動的にキビキビと走る、都会生活者にとって最適な乗用車を目指したという「UX」。その指針は的を得ていたようで、発売から一ヶ月の12月には月販目標900台のところおよそ10倍、8,800台を受注。「UX」は日本国内市場にもしっかりと受け入れられたようである。