



主要諸元：(RX450h F SPORT AWD)

- 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／2,130kg
- 最小回転半径／5.9m
- エンジン／3,456cc V型6気筒DOHC
- 最高出力／262ps：6,000rpm
- 最大トルク／34.2kgm：4,600rpm
- モーター最高出力／167ps
- モーター最大トルク／34.2kgm
- JC08モード燃費／18.2 km/ℓ
- ミッション／電気式無段変速機
- 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／235/50R20
- 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／7,766,300円(税込)

「姉妹車」である。

そして、発売された途端にアメリカではRXが日本国内ではハリアーが瞬く間に大きな評判を呼び、それぞれの地区でベストセラーカーとなつてゆく。この大成功を見た世界中のメーカーがRXの後を追うように、同じようなクロスオーバーSUVを次々開発、今ではセダンやミニバンを抜き去り、最も人気のあるジャンルに成長してしまつた。誰もが思いつかなかつたFセダン用プラットフォームを使って豪華な高級SUVを作り出すという手法、その先駆者は「レクサスRX」であり、発表から20年以上になる現在も、そのトップランナーに君臨しているのだ。

当初はネーミングの違いだけで、ほぼ同一の車両だったRXとハリアーだが、2009年に発売開始となつた3代目からはまったく別車種となる。レクサスRXのメインマーケットは言うまでもなく海外であり、日本国内とは車両のサイズなどその嗜好はまったく違つた。そのため、RXはプラットフォームを大型F車のアバロン用に変更、ハリアーとはまったく違う道を歩むことになったのだ。

つまり、この時点でどうもRXはレクサス専用となり、ブランド内でのポジションはより強固なものになってゆく。さらに、2015年に発表された4代目では、3代目まではそれほど強調されていなかった「レクサス」のアイデンティティである大きなスピンドルグリルを装備、レクサスブランドの主要モデルとしての「顔」を手に入れるのだ。

その間にも最先端のハイブリッドシステムの搭載、7人乗りとしたロングバージョンの追加、ワイドディスプレイの視認性向上、インテリアの快適性など改良は次々と進み、この8月、マイナーチェンジが加えられた新RXが登場となったのである。

インプレッション――

力強さと艶やかさの 絶妙な両立！

試乗用に提供されたRXは、ハイブリッドの45



力強さとエレガンスを見事に両立させた ハイグレード・ラグジュアリーSUV! LEXUS RX450h

■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=レクサス東苗穂 Tel(011) 789-5000

――プロフィール――

世界的高級車ブランド として定着！

今年の2月末、「レクサス」から、2018年末での全世界累計販売台数が1,000万台を超えたという発表があった。レクサスという新しいトヨタの高級車ブランドが誕生したのが1989年である

から、30年間で目標を達成したことになる。その勢いは今年に入っても止まらず、2019年1月～6月の販売台数は前年同期比110%、36万台オーバーという、レクサスとしては過去最高の成績を挙げている。

よく知られているように、レクサスはそれまでのトヨタ車にあつた「小さくて安い大衆車」というイメージを一新させ、メルセデス・ベンツやBMWといったドイツ系高級車メーカーに対抗すべくアメリカで誕生したブランド。その戦略は第一弾として送り込まれたLS400（セルシオ）から高評価を得ることに成功し、世界的にも品質や顧客満足度は常にトップに君臨するブランドとなるのだ。

そのアメリカでの成功から、当初は想定されていなかった「レクサス」ブランドの日本国内展開をトヨタは決断。それが2005年、平成17年のことだった。国産車にも優秀なモデルがあるにもかかわらず、日本には「盲目的」に根強く外車嗜好を持続けるユーザーが存在する。その高級車市場にある「外車信仰」を打破し、状況を転換させるための一石としてトヨタが投じたブランドがレクサスだった。

そのレクサス、多少高価ではあるが、クオリティの高さと信頼性、快適さと存在感は圧倒的であり、それを評価する日本国内のユーザーも多数生まれ、徐々に国内にも浸透していった。実は今年の1月、その月だけの「瞬間風速」ではあったが、レクサスの国内登録車数がスバルを超えたのである。その事実からもレクサスという高級車ブランドはしっかりと定着したといえよう。

RXこそクロスオーバー カーの先駆車！

初代RXが発表されたのは1997年。『高級セダンの快適性とSUVの力強さを兼ね備えた新ジャンルカー』として登場した。まったく時を同じくして日本国内にはハリアーが発売となつている。この両車、6代目カマリのFF車用プラットフォームをベースに開発された、基本構成はまったく同じOHで、そのスポーティ仕様「F SPORT」だった。ボディカラーは白であり、それと対照的に重厚な漆黑メッキのメッシュタイプスピンドルグリルと、3個のLEDランプが並ぶ切れ長のヘッドランプが印象的。さらに迫力を増しているのが左右に大きく口を広げているフロントと同じメッシュのサイドグリルだろう。

真横からはフロントオーバーハングの大きさが目立ち、FF車ベースであることがはっきりわかるのだが、ちょっと斜めから見ると、フロント、リアともに絞り込まれたデザインのため、それが気にならない。そのあたりは造形の妙だろう。最も力強さを発揮しているのがホイールハウス。黒のアーチモーターに縁どられた中に20インチという大径のホイールに装着されたブリヂストン「DUELER H」が収まる。この巨大なタイヤの迫力は充分である。コクピットに乗り込むと、F SPORT専用の黒に左右サイドに白のアクセントが加わった本革シートが迎え入れてくれる。このシート、質感や豪華さはもちろんなのだが、ホールドリ性が最高なの。体の沈み込み方や左右のサポートは万全の作り。このシートを手に入れるためだけでもF SPORTを選ぶ価値があるほどだ。

他のレクサス車にもみられる大きく高さのあるセンターコンソール。これはドライバーとパッセンジャーの独立性を保つために有効なのだが、その大きなためにシークンシャルシフトを使おうとする時にヒジが当たってしまうのは残念なところ。その点はシークンシャルではなく、ステアリングポストに設置されているパドルを使えばいいのではあるが。

本革巻きステアリングホイールの握りの太さや感触も上々で、下側のRが大きく真円ではないのだが、通常の操作には問題はない。足元のスペースも広く、そのペダルもアルミ製で、これまたスポーティ。ただその配置、左足ブレーキを多用するドライバーには体を右にひねる必要があり窮屈細かい点であるが、レクサスという高級車ブランドだからこそ、ツェパダルの配置に「工夫あつても」思つて

ディーラーメッセージ

レクサス東苗穂 セールスコンサルタント 山口 直人さん

「今回マイナーチェンジされたRX、特にFスポーツにはパフォーマンスダンパーが装着され、乗り心地がさらに磨かれ、エレガントさが増えています。ボディデザインもよりシャープになり、新しいお客様はもちろん、以前からRXにお乗りのユーザー様からも『カッコよくなった!』と好評をいただいています。安全対策も万全ですし、北海道では必須となっている4WDシステムもあり、ご年配の方から若い方まで年齢を問わずどのようなお客様にも自信をもってお勧めできます。お客様にも好評をいただいているRX、試乗車も常時ご用意していますので、ぜひ一度お店にお立ち寄りその魅力に触れてみてください」



だが、いかがだろう。
ダッシュボード上で、筆者が最も気に入ったのが時計である。短針・長針を持つアナログ仕様、すべてが電子操作のデジタル化が進む中で、昔ながらのアナログ時計を取り入れるあたり、レクサスらしいウィットを感じるのだ。

さらに磨き上げられた スムーズさと安定感!

メインスイッチをオンにして、シフトをDに入れ市街地に出る。RXにはエコからスポーツまで最大5つのドライブモードが装備されているのだが、ここはまず「Normal」で走り出す。

RX 450hには、2GR系と呼ばれるトヨタのV6 DOHC形式では主力とされるエンジンが搭載されている。この3・5リッターエンジンとハイブリッドモーターからは、システム総出力313馬力というビッグパワーを発生するのだが、装備総重量2・5トン近い重量級車両であり、正直なところ俊敏な加速性能とは言えない。ただ、このラグジュアリーカーに先鋭的なスポーツ性を求めるユーザーも少ないはずで、それはなんら問題とはなるまい。重厚でスムーズな走りつづりこそがRXの持ち味なのだから。

ただ、モードを「Sport S+」にセツトするとメーターディスプレイには6000回転からレッドゾーンのコメーターが現れるのだが、その回転に合わせて6速のシフトシリアルシフトを駆使して走り出すと様相は一変する。アクセル全開のまま、レッドゾーン手前を目途に次々シフトしていくと、そのたびにグツと押し出されるような小気味よい加速感を味わえるのだ。もちろんRXに搭載されているトランスミッションはCVTであり、実際にシフトチェンジはなく疑似体験にすぎ

ないのだが、この気持ちよさは特筆ものである。幸運にもこのプレミアムSUVを手に入れたユーザーにはぜひ、走りに合わせてドライブモードを变换し、このRXが持つ2面性を楽しんでほしい。

またさらに、路面のギャップや舗装の継ぎ目乗り越える時のサスペンションの動きが秀逸なのだ。ダンパーには、油圧だけではなく、ゴムを組み込むことで路面からの細かな振動を低減するフリクションコントロール方式を採用したことが大きいのだろう。路面変化を不必要に伝えないのだ。そのあたり一部の欧州車に見られるような固めのダンパーが持つ神経質さは感じられない。サスペンションに対する考え方や対処の方策が欧州車とは基本的に違うのだ。

急ブレーキによる制動や、左右に切り返す急旋回を何度か繰り返したのだが、思ったほどノーズダイブやロールが大きくない。もちろんLCやRCというスポーツ系車両とは比べるわけにはいかないが、この車高や重心点が高いクルマにしては不安感が少ない。これについても「SPORT」の専用チューニングであるパフォーマンスダンパーが効いているのだ。サスペンションに組み込まれたこのダンパーが急激なコーナリングによる姿勢変化を吸収し、さらにスポッティング打点を増やし、構造用接着剤の接着範囲を拡大することでボディ剛性を向上させたことが効果的だったのだろう。

都会のメインストリートに悠々と走り抜けて、シティホテルに乗りつける。そのクルマから降りてくるのはタキシードとパーティドレスに着飾ったカップル。そんなシチュエーションに最もぴったりするのが「レクサスRX」だろう。アグレッシブさを内に秘めながらエレガンスを極め、安全対策も充分な装備を持ったその個性は今、唯一無二の存在となった。