



主要諸元：(“version L”)

- 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／1,800kg
- 最小回転半径／5.4m
- モーター最高出力／203ps
- モーター最大トルク／30.5kgm
- 一充電走行距離 (WLTCモード) ／367 km
- 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／前 225/50R18 後 225/50R18
- 駆動方式／FF
- 乗車定員／5名
- 車両本体価格／6,350,000円(税込)

外観はスピンドルグリルやリアの立体的な造形など、一目でレクサスと分かるデザイン。LSやLXなど最上級ラインアップは車体も大きいので迫力や威厳があるが、UXやCTではスポーティさや軽快さを感じる。さすがレクサスというか、デザインチームの努力の結晶というか、実はかなりすごいことである。2リッターから5リッターまで、しかもセダン／SUV／クーペ／コンバーチブルまでが揃うラインアップにおいて、スピンドルグリルのモチーフを巧みに取り込み、誰が見てもレクサスと分かるデザインを施し、なおかつラインアップごとの特徴や立ち位置をきちんと成立させている。ブランドを構成する定義の一つに「普遍性」が挙げられるが、レクサスはまさにそれを実践している。

内装はスポーティかつ高級感あふれるもの。EV専用のメーターパネルは見やすくコンパクトにまとめられ、空調パネルは薄めにデザインすることでシンプルなままとりに見せている。ダッシュ周りやドア内張りにはシックに黒で統一される一方、お借りした試乗車は上級グレードの“version L”だったので、オーカー(濃いタン色)のレザーシートが極めてファッショナブルに映える。ドライバーズシートに腰を下ろし、車内を見渡すだけで「良い車だな」という思いがふつつつと湧いてくる、そんなインテリアである。

後部座席は大柄な人であれば足元が若干狭く感じられるかもしれない。ラゲッジもSUVとしては「広大」というほどではない。しかし必要

満足感を得られる
内外装デザイン

0は3リッターのガソリンエンジン、2・5リッターHV、2リッターハイブリッドのクラスということになるが、その走りは予想を上回るものだった。

プロフィール
レクサスの新時代を
切り拓く第一歩

昨年10月、レクサスのクロスオーバーSUV、UXにモーター駆動のEV「UX300e」が追加された。レクサスとしてはもちろんトヨタとしても初の量産型EVであり、その記念すべき

レクサス初の量産型EV登場 静かで速いクロスオーバーSUV LEXUS UX300e

■テキスト=横山 聡史 (Lucky Wagon) ■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

モデルにアクアのような小型車ではなく、レクサスUXが選ばれたというのは実に興味深い。来たるべきEV時代に備えトヨタは「エレクトリファイド」という電動化ビジョンを唱えており、本年4月に開催された上海モーターショーでは「電動車をフルラインアップで揃えていく」という姿勢を明らかにした。その一ヶ月前にはレクサスがEVコンセプトカー「LF-Zエレクトリファイド」とブランド変革に向けた取り組みを発表しており、今後のトヨタ／レクサスはニューモデル／マイナーチェンジを問わず、EVやPHVモデルが多数登場してきそうな勢いだ。その先鋒にUXが選ばれたのは、世界的にSUV人気が高いこと、UXのマイナーチェンジが検討されるタイミングだったこと、あるいはエンジンの代わりにモーターを積みやすいプラットフォームだったなどの理由が予想されるが、なんにせよUX300eがトヨタ／レクサス初の量産型EVであることは記念すべきことであり、新時代に向けた大きな第一歩であるといえる。

まずはUXというモデルについて簡単に振り返っておこう。18年11月にデビューし、レクサスのSUVラインアップにあってボトムを受け持つ。全幅は1,840mmと大きめだが、全長は4,495mmなので日本で扱いやすいサイズ。さらに全高を1,540mmに抑えることで泥臭さを排除し、都市の街並みに馴染むエクステリアとしている。ネーミングの由来である「都会派クロスオーバー」Urban Cross overの通りである。直列4気筒2・0Lエンジン搭載のUX200(FF)、直列4気筒2・0Lハイブリッドシステム搭載のUX250h(FF／4WD)が従来のバリエーションで、ここに加わったのが300eである。レクサスのグレード名は自然吸気ガソリンエンジンの場合は排気量を表し、モーターが加わるHVは50、ターボは100が追加される。その法則からすると30

十分なスペースは確保されており、UXという車の方向性を考えれば、これ以上大きな必要はない。2名十荷物が基本で、時にはお子様や友人を乗せてドライブを楽しむ。まさに都会派クロスオーバーなのである。

EVを楽しむために
発想の刷新を

国産のEVは少しずつ増え、UX300eも加わった。ただHVやPHVと異なり、完全に電気エネルギーだけで走るEVには、給電が欠かせない。ガソリンスタンドはどんな田舎町でも存在するが、充電スタンドはそこまでの拡大には至っていないので、EV購入を検討する際に一番の懸念材料となるのが充電インフラである。電気自動車の充電スタンド・スポット検索／口コミサイト「Evsmart」によれば、5月現在で道内の充電可能なスポットは734件(普通充電・急速充電器含む)。そのうち札幌市内が207件、旭川市が40件、函館市が35件となっている。

UX300eの一充電あたりの走行可能距離は367km(WLTCモード)／408km(JC08モード)。ゼロから満充電までの時間は、車両に付属してくる200Vの普通充電器で14時間最大12.5A、50kWの急速充電器(充電スタンド)を使用した場合は約75%まで約50分、満充電まで約80分である。ご自宅で充電可能な方、あるいは充電器のあるスーパーなどへ頻繁に通う方であれば、日常的な使い方において不便はあまり感じられないだろう。問題はレジャーやビジネスで遠方へ出かける際である。もちろん充電スタンドの増加と、EVの蓄電池容量拡大、電費の向上が進めばより長距離を安心して走行することはできるが、提案したいのは「充電スポットを中心に据えたドライブプランニング」である。つまり長距離走行に欠かせない食事やトイレ休憩、



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 亀岡 孝史さん

'18年11月の登場以来、スポーティなデザインと都会派SUVとしての存在感で幅広く支持をいただいているUX。トヨタ初の量産EVとしてレクサスUXが選ばれたことは、トヨタが今後展開していく電動化ビジョンにおいてとても重要なことだと思います。UXの従来ラインアップには4WDもありますが、残念ながら300eは現在FFのみ。北海道では4WDへのニーズが非常に高く、4WDが発売されたら欲しいという声も多くいただいております。その一方FFで十分というお客様や、EVらしい爽快感な走りを積極的に楽しみたいというお客様には是非お勧めしたいモデルです。ぜひご試乗いただければと思います。



試乗日はどんよりと雲が空を覆っており、挙動を確かめるためのワインディングも少し霧がかかったようなコンディション。しかし、それらを吹き飛ばしてくれたのがモーターのトルク溢れる活発な走りだ。モーターはエンジンとは全く異なる特性を持ち、その最たるものが「低速からの最大トルク」である。多くの場合ゼロ回転から2,000回転前後まで最大トルクを発生するので、とにかく出足が速い。感覚的には4リッタークラスのNAか、2.5リッタークラスのターボ付きエンジンに近い。コーナーや凸凹でフロントタイヤへの荷重が少ない場面でもアクセルを強く踏み込むとタイヤが鳴いてしまうほどのトルクなのだ。ガソリンエンジンじゃないと乗る気にならない」という、根っからの車好きは多い。実を言えばレポーターもそういう類であり、ライターの仕事をしないければ、食わず嫌いだっただけかもしれない。だが、騙されたと思って

インプレッション モーター駆動の素晴らしさを より多くの方へ

お土産購入などの行動を、充電スポットを考慮して計画するということ。充電スポットを検索できるスマートフォンアプリやサイトもあるので、これらを事前にチェックしつつ、その周辺のグルメ情報・ショッピング情報などを検索。充電時間を「追加分」として考えず行動の起点に据えれば、時間口スを減らし、新しい発見があるかもしれない。大げさに言えば、カーライフの刷新ということになる。ガソリン給油は5分程度で完了するが、充電にはそれなりに時間を要する。その時間を他の行動に当て有効活用すること。そしてそれらをきちんと計画するということがある。充電時間をプラスに考えることさえできれば、EVライフはより充実したものになるだろう。

一度試乗してほしい。パワーの出方、トルクの出方、回転の上がり方、音の出方：何もかもがガソリンエンジンと違うが、必ず「これは楽しい！」と感じていただけるはず。それほどモーター駆動は面白いのである。

しかも300eはレクサスブランド。これまでに色々なレクサス車に試乗してきたが、とにかく静粛性が高く、ボディ剛性も高い。運転中のノイズ、騒音には様々な要因があり、エンジン音、排気音、ロードノイズの他にも、内装パネルの立て付けやシートアジャスターの精度に起因するものまである。レクサスはどの車種も、それらがほとんど聞こえない。内装に起因するノイズに至っては一切聞こえない。一番大きく響いてくる音はロードノイズである。300eの場合、モーター作動音も加わるが、それでも他車に比べれば圧倒的に静か。それでいて速い。だから、古い車好きにしてみれば、最初は違和感と疑問しか湧いてこないだろう。なぜこれほど静かなのに、これほど速く、走りが楽しいのか。それが新時代の自動車EVなのである。

300eは速いだけではない。全高を抑え、蓄電池を床下に配置することで重心を低くしているため、SUVなのにコーナリングがとてもスムーズ。パドルシフト操作によって回生ブレーキの動作深度を調整できるが、これはエンジンブレーキとして活用できるので、コーナリングはもろに冬道でも結局的に使いやすい。

そして最後に。今現在300eにはFFしか設定がないのだが、個人的にはこれで十分冬道を乗り切れると思う。4WDの有効性は主に発進時に発揮されるので、坂の上に住まわれている方を除き、それほどFFで困ることはないだろう。もちろん他の家族が運転するなど様々な事情のために4WDが望ましいという気持ちはよくわかる。それでもあえて書く。FFの300eを是非お試しください。高い完成度を持つ新時代のEVなのだから。