



主要諸元：(“F SPORT Performance”)

- 全長×全幅×全高/4,890×1,920×1,700mm
- ホイールベース/2,850mm
- トレッド/前:1,650mm 後:1,675mm
- 車両重量/2,100kg
- 最小回転半径/5.5m
- エンジン/2,393cc 直列4気筒DOHC インタークーラーターボ
- 最高出力/275ps : 6,000rpm
- 最大トルク/46.9kgf・m : 2,000~3,000rpm
- フロントモーター最高出力/87ps
- フロントモーター最大トルク/29.8kgf・m
- リアモーター最高出力/103ps
- リアモーター最大トルク/17.2kgf・m
- WLTCモード燃費/14.4km/ℓ
- ミッション/Direct Shift-6AT
- 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/235/50ZR21
- 駆動方式/4輪駆動
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/9,020,900円(税込)



世界を席巻するクロスオーバーSUVの主役! レクサスRXがさらなる “王道”をゆく進化を遂げて登場!!

LEXUS RX 500h

■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=レクサス宮の森 TEL(011)611-5000

—プロフィール— クロスオーバーSUVの 主役“と”って!!

1月1日、年明け早々にスタートを切ったタクシーラリー2023は1月15日にゴールを迎えた。今年もまた総合優勝を飾ったのはナッサール・アルアティアが駆るTOYOTA GAZOO RACINGのハイラックス。堂々の2連覇だったため

だからそのリコンやキャタックなど、重厚なデザインを持つ大型高級セダンのオーナーとなるのが成功者の証とも思われてきた。その風潮をうまく取り込んだのがメルセデス・ベンツやBMWというドイツ系メーカーであった。そして、その当時のトヨタ、カローラを筆頭としてアメリカでも小型車クラスでは確固たる地位を築いていたが、ドイツ系メーカーに伍して、より収益性の高い高級プレミアムカークラスへの進出も必須だったためである。

それが実現したのは1989年、トヨタはアメリカ向けの高級車ブランド「レクサス」を誕生させる。そのフラッグシップとして発売されたのが、日本でセルシオとして知られるLS400だった。5年に及ぶ検討を重ねた末に発売となったLS400はしっかりとその責務を果たし、ドイツ系高級車に匹敵する品質と安全性に加え、日本車ならではの信頼性と経済性の確かな価格設定と充実したアフターサービスは大成の取め

る。続いて発売されたFセダンであるES、世界に先駆けてクロスオーバーカーとして発売されたRXなどヒット作続出で、レクサスは世界的にも品質や顧客満足度は常にトップに君臨する高級車ブランドとなっていく。

しかしアメリカのメデアは時として辛辣であり、レクサスを「よくできているが、退屈なクルマだ」と論評したことがある。これを見たトヨタ社長の豊田章男氏、すぐさまレクサスの車両開発スタッフに、「レクサスは見ても乗ってもモーションナルな存在へと変わらなければならない」と指示したという。それを受け、開発陣、レクサスらしい高級感や質感をそのままに走りの味を磨くことに専念。高度なテクノロジーの導入やチューニングにより、2017年以降のレクサス車は大きなレベルアップを果たしている。

もちろんその考え方は、レクサス車の豊富なラインナップの中で最大の販売台数を誇り、レクサスの屋台骨を支える存在でもある5代目の新型RXの開発にも導入される。トヨタのマスタードライバーでもある豊田社長も当初は、「ラグジュアリーSUVのバイオニアであるRXには風格とかおだやかさこそが最重要事項では…」と自問自答したというが、やはり豊田社長は自らラリーやレースに参戦し、クルマを操ることに喜びを見いだすドライバーだった。豊田社長の新型RX開発についての最終的な指示は、やはりRXも、他のレクサス車と同様に乗っていて対話ができるクルマ、一体感を味わえるクルマにしなければならぬ。それだけは絶対に変えてはならない! だったというのだから。

そこから何度も試作車を作り変え、走りの味を磨いていった開発スタッフの自信作として新型レクサスRXが昨年の11月18日、待望の国内販売スタートとなったのである。

このハイラックス、ラリー用にすべてが改造されたレーシングマシンなのだが、それ以上に注目すべきが市販車部門クラスである。

市販車クラスはほとんど車両に改造が許されず、一般公道を走っている誰でも入手可能なクルマと、動力性能や走破性は変わらないのだ。だからこそ、この市販車クラスが重要であり、世界中から注目を集めるのだが、こしもまたそのクラスの優勝者はトヨタ車体の「LTC(チームトヨタランドクルーザー)」の新型300系ランドクルーザーであり、それは10年連続の快挙だったのである。

タクシーラリーは1979年、フランスの冒険家であるティエリー・サビエの「私が冒険の扉を開くのは君だ。望むなら連れて行こう」という強烈なメッセージに呼応した多数のチャレンジャーの参加でスタートを切った。当初はパリからセネガルの首都ダカールを目指すアフリカ中心の行程だったが、その後、アルゼンチンやチリ中心の南米に移り、現在は中東のサウジアラビアをメインルートとしている。

つまり世界中の砂漠や山岳路、荒地などオフロードを駆け巡るラリーというより、アドベンチャーチャレンジという競技なのである。その過酷で多彩なルートに10年にわたって克服し続け、優勝を重ねてきたランドクルーザーこそ、姉妹車のレクサスLXも含めて世界最高の本格派クロスオーバー系SUVといっていこう。

そして、その同じSUVという車両ジャンルに属しながらも、ランドクルーザーの対極に存在がレクサスRXだろう。今こそ世界中のあらゆる自動車メーカーが発売しているクロスオーバーSUVという車両ジャンルの先駆者こそがレクサスRXであり、日本国内ではハイアールがその重責を担った。

Fセダンのプラットフォームをベースに、オフロード系のワイルドさをセンス良く加えることで大きく商品価値を向上させたクロスオーバーSUV。その先陣を切ったのがレクサスRXであり、初代から4代目までの累計販売が362万台というワイルドワイルドなトップランナーなのだ。

ハードなクロスオーバー系はランドクルーザーと、ラグジュアリーなシテクルーザー系のレクサスRXという、SUV双方の頂点車両を持つトヨタ。まさにトヨタこそ世界最高のSUVメーカーと言つて過言ではあるまい。

新しいレクサスのテイストを 確立するために!!

アメリカはT型フォードを大量生産するなど、自動車一般大衆が手に入れられる生活必需品にしてしまった最初の国である。家族すべてがそれぞれ好みのクルマを所有するなど普通で

—インプレッション—

大きく変わった フロントマスクの印象!

5代目となった新型RX、現車を目にして驚かされたのがフロントグリル。レクサスのブランドアイコンであるはずのスピンデルグリルが大きく変わったのである。下半分の台形部分はいいのだが、上半分の逆台形がほとんど目立たない。それはほぼ1年前に発売となった新型NXにも感じられた変更点なのだ。それは豊田社長の「スピンデルグリルをぶっ壊せ」という一言が発端だったという。たゞそれは単に「スピンデルグリルを廃止しろ」という意味ではなく、レクサスという高級車ブランドに安住せず、常に変化を求め、攻めてゆけ! という豊田社長からの激励でもあったのだ。

そこでレクサスのデザインスタッフが着目したのが電動車であるRXZだった。RXZは電動車であるからエンジンケーシングは装備されず、そのためラジエーターグリルも不要になる。そこでフロントはグリルではなくボディカラーと同色にし、ボディ全体でスピンデルをイメージできるようにデザインされていた。そのスピンデルボディという考え方を新型RXにも導入し、レクサスのアイコンであるスピンデルをボディ全体で表現することに成功したのである。

先代はポットを丸く盛り上げたデザインだったが、新型RXはほぼフラットになり、よりロングノーズが強調されている。ボディサイドもリアフェンダーの盛り上がりに向けてリアドアをへこませたようなプレスラインが優美さを演出している。21インチという巨大なタイヤを収納するホイールエア、他社製SUVではここに樹脂製の黒いアーチを貼り付ける手法がとられているが、レクサスはそれをせずボディと同色のまま。これによってタイヤの大きさを感ぜさせない。そのホイールアーチ、後端に小さなファン状の造作がされている。このあたりも、思わずニヤリとさせられるセンスの良さだ。

ただリアエンドに向けてクーベ状に見えるよう工夫されたCピラーのフロアリング処理などはそのまま、そのあたり、スピンデルボディの採用で大きく変わったと思われがちだが、実際にはどこから見てもRXらしさは残っており、まさに「正常進化」といっていい変化といえよう。

細かなパーツやルーム内にも 高級上質感!

「コクピットに乗り込むと、本革とウルトラステッドを組み合わせたダークローズ色調のシートが目を惹いてくれる。本革製



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
堀 純也さん



「スピンドルボディとなり印象が大きく変わった新型RXですが、私は左右が一直線に連結されたリアランプが好きですし、お客様にもレクサスらしさを表す洗練されたデザインとして、まず見ていただいています。新型RXのラインナップには350、450h+もありますが、やはり最上級グレードの500hが文句のつけようがないほどの仕上がりで、走りもルーム内の上質さもピカイチです。私のお客様も6割から7割くらいが500hを指名してくださいますし、ヨーロッパの高級SUVとも充分に競合できると自信を持ってお勧めしています。新型RXの魅力は実際に乗っていただき体感していただくのが一番です。試乗車もご用意していますので、ぜひ一度レクサス宮の森にお立ち寄りください、お待ちしております」



充分なパワーと 電子制御4WDの成果！

新型RXのプラットフォームだが、トヨタがTNGAに沿ってミドルクラスFFセダン用として開発されたGA-K型。これはカムリはもちろんのこと、ハリアーやRAV4、NXにも使われているのだが、レクサスはその車種によって個別に大きく改良を加えている。新型RXの場合、軽量化に加え、低床化することで重心高を15mm下げて安定感を向上させることに成功。さらにリア部分を見直して、マルチリンクサスペンションをまったく新しく開発して装備。そのセッティングが最適で、荒れた積雪路面を走ったのだが、凹凸からの突き上げ感はなく、スリリと乗り越える感覚。これをラグジュアリーカーらしい走りと呼びたい。

今回のモデルチェンジでRXからはV6エンジンが姿を消し、すべてのグレードに搭載されるエンジンは直列4気筒に統一された。ハイブリッド化や電動化が進む時代であり、大排気量のエンジンよりコンパクトで効率的なエンジンが主役となってゆくのだろう。

試乗車として提供いただいたRX500hFスポーツパッケージのパワーユニットは、昨年、大きな話題を呼び発売となった新型クラウン、クロスオーバーRSとほぼ同じもの。2・4リッターターボ4気筒エンジンと前後モーターを合わせたシステム最高出力は371馬力とピツクパワーを発揮し、積雪路面という悪条件を割り引いても発進加速は充分なのだが、やはり重さは感じる。乗員やオプションパーツを含めた車両総重量は2・5トン以上になるのかというRX、俊敏さを期待してはならないのだろうし、その重量こそがシテイクルザーらしい重厚感をもたらすのだろうから。

正面に目をやると、中心にデジタル表示のスピードメーターと、その周囲をめぐるアナログのタコメーター。その他の水温計や燃料計も見やすくレイアウトされている。その横には大きな14インチのタッチディスプレイがあり、ナビやオーディオ、空調や走行モードの変更など、すべての操作ができる。さらにそのディスプレイが先代はタッチボードから飛び出していたのだが、新型ではタッチボード下にレイアウトを変更してくれた。前方視界の確保には重要な点で、この変更は大いに好感が持てる。

その新設計のパワーユニットよりもさらに印象的だったのが電子制御された4WDシステムだった。500hのリアには「eアクスル」というモーターとインパーター、トランスアクスルを一体化した電動駆動モジュールが搭載されている。それをモーターの前輪と後輪の駆動力を常時自動的にバランスさせる「ダイレクト4」というシステムでコントロールしているのだが、その作動がまさに絶妙なのである。まずは発進加速。積雪路面をアクセル全開でスタートするとリアが左右に暴れるがすぐさま安定を取り戻し、コーナーでもリアのスタビリティをアクセルオンで止め、フロントの駆動力が増すことでクルマを引っ張り上げ、立ち上がりではリアが力強く押ししてくれる。まさに「運転がうまくなっただけ」で錯覚してしまうほど高度な駆動配分システムの仕上がり、これらはすべて電動車から派生した技術なのだ。

細部へのこだわりこそが高級感の向上につながるわけで、新型RXにはその細かな配慮の積み重ねが実感できたのである。

電動車一辺倒という流れがヨーロッパや中国を中心に加速する中、トヨタももちろん電動車開発技術の蓄積は充分だろうし、いつでも発売できよう。しかし、産業界全体を見渡す時、カーボンニュートラル達成には他の技術も必要ではないかとトヨタは考え、提案し続ける。それこそが世界最大の自動車メーカーという座に君臨するトヨタの矜持であり誇りなのだろう。

この新しいRXのハイブリッドシステムにも最新の電子制御技術が投入され、クロスオーバーSUVの概念を超える「クルマとの一体感」や「運転の楽しさ」までもたらしてくれた。さらに加えて、デザインやインテリアの質感も風格さえ感じさせる。ラグジュアリーSUVの先駆車でありトップランナーであるレクサスRX。この先もその座はいささかの揺るぎも見せないことだろう。