

NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

4WD・SUVカスタムを通じて“人生の冒険”を提案するJAOS

Vol.07
2024 SPRING

TEAM JAOS BAJA 1000 全行程走破



Re-Challenge BAJA

NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

- 04 Re-Challenge BAJA
- 10 INTERVIEW
- 14 世界一過酷なレースを走破するために各部を鍛え直したLX600 BAJAスペック
- 19 BAJA 1000マシンはかくして作られる
- 20 TEAM JAOSを支える強力なパートナーシップ
- 24 TOKYO AUTO SALON 2024

JAOS X LEXUS SPECIAL EDITION

LEXUS GX550 "OVERTRAIL" JAOS ver.
オンとオフを地続きにする プレミアム・オフローダー



❖ PROLOGUE

踏み出すことを恐れずに チャレンジしていきたい

J AOS創立30周年記念プロジェクトとして2015年から始まったTEAM JAOSの海外モータースポーツへの挑戦は、アジアでの活動を経て2022年からは北米大陸最大のデザートレースBAJA 1000へと場所を移しました。これは同時に、TEAM JAOSの活動が次のフェーズに移ったとも言えます。

世界的なパンデミックにより一度はその活動が停滞しましたが、その後レクサスを始めとするさまざまなご縁、タイミング、JAOSの体制と、全てが噛み合ったことでBAJA 1000への参戦が実現しました。さまざまな“縁”が1本に繋がり、そこから生まれる大きな力がTEAM JAOSを前進させる原動力になっています。

TEAM JAOSの活動は“群馬から世界へ”も大きなキーワードです。世界のオフロード愛好家達が憧れ、世界一過酷なレースとして知られるBAJA 1000に群馬の地方企業が挑戦する。この挑戦する姿勢こそが大事だと我々は考えています。成功や失敗といった結果以前に、まず挑戦すること。踏み出すことを恐れずにチャレンジしていく。その気持ちの表れを具現化したのがTEAM JAOSでの活動なのです。

Re-Challenge
BAJA 1000
TEAM JAOS
Official Site (2023)



株式会社ジャオス 代表取締役 赤星大二郎



Challenge BAJA

✦ RACE REPORT

TEAM JAOS BAJA 1000全行程走破

La Paz to Ensenada →>>> 1,311 miles

安全・性能・情熱——。
JAOSクオリティーを実戦で証明するために
戦い抜いた荒野の50時間40分。
LX600 BAJAスペックが
遂に1,311マイル完全走破を達成した！

Text_ 林 剛直

About SCORE BAJA 1000



BAJA 1000とはなにか？

メキシコ西部を南北に延びるバハ・カリフォルニア半島を舞台とした、毎年11月に開催されるオフロード耐久レース。その名が示す通り約1,000マイル(1,600キロ)の荒野をスタートからゴールまで、昼夜を問わずノンストップで走り抜けてタイムを競う『世界で最も過酷なオフロードレース』のひとつに数えられている。平均完走率はわずか50%。1967年から56年続く歴史を持ち、北米において最大の規模と格式を誇るキャンジョンボールレースだ。

参加することに意義がある、だけのレースなど存在しない。勝ちを狙わなければ、出場する意味がない。ただのお祭り気分なら、わざわざ日本から参戦する必要などないのだ。TEAM JAOSの目標はひとつ。クラス優勝。そのために準備を重ねた2年間であり、現地に集合した40人のクルー達である。

2023年11月14日。バハ・カリフォルニア半島南端の町、ラパス。そこはお祭りムードに満ちていた。『第56回 SCORE World Desert Championship BAJA 1000 (以下BAJA 1000)』のスタートを2日後に控えた前夜祭だ。中心部のレストランやバーは世界中から集う参加チームでごった返し、レースマシンを、レーサーたちを一目見ようと地元の人々が押し寄せ。人口の全てがレースファン、と言っても過言ではないほどの熱狂ぶりだ。

それには理由があった。BAJA 1000は通常、ループと呼ばれるコースを多く

採用する。バハ・カリフォルニア半島の北端に位置する都市、エンセナダをスタートし、“ループ”＝輪が示す通りぐるりと半島の中ほどを回ってエンセナダに戻る周回路が恒例なのだ。ただし時にはポイントtoポイント、つまりスタート地点とゴール地点が異なる場合もある。その際はエンセナダをスタートして南下、約1,000マイル先のラパスを目指す。バハ・カリフォルニア半島を縦断することからペニンシュラ (Peninsula=半島) と称される。一見ゴールの街として盛り上がりそうなラパスは、思いのほか静かだ。疲労困憊したチームはレースの垢を落とそうと、すぐさま帰路に就くからだ。また、過酷なレースゆえに平均50%の完走率の低さが、寂しさに輪をかける。

しかし今回は違う。BAJA 1000史上初となる、ラパスをスタートしてエンセナダにゴールする逆ペニンシュラコース。初めてスタート地点となったラパスには

全チームとドライバー、まだ汚れを知らぬ美しいマシンが勢揃いすることとなり、街をあげての前夜祭は熱気に溢れていたのだった。

11月15日。一方、TEAM JAOSのミーティングは深夜になってすら終わる気配を見せない。チーム監督の赤星大二郎、ドライバーの能戸知徳、日本から帯同した9人のスペシャリスト、総勢29人のアメリカ人サポートクルーが、それぞれの役割とコースの確認を反復する。街の喧噪とは裏腹な、ビリリとした静けさと緊張感。何しろ従来のペニンシュラコースに対して逆走となる今回は、かつてない熾烈な戦いを強いられることが容易に想像つく。

第一に56年の歴史の中で走ったことのある者は1人もいない。だからデータがない。そのレースを共に戦うのはユタ州に拠点を置く『CANGURO Racing』。BAJA 1000の常連チームだ。ランドクルーザーを駆り幾度の完走経験を持つ。2022年は

TEAM JAOSと2台態勢で共闘した。そのCANGURO Racingが自らの出場を辞退し、TEAM JAOSの後方支援に専念、2チーム合同の1台集約態勢で臨まなければ太刀打ちできない未知の領域なのだ。

第二に想定を遙かに超える難関ルートが設定されている。ハイスピードデザートレース(硬質な砂の路面をハイスピードで駆け抜ける)のイメージが強いBAJA 1000だが、実際はシルトベッド(Silt Bed=フカフカなサンドエリア)や深い泥地、ウォッシュボード(洗濯板のような連続ギャップ)、険しいガレ場にヒルクライム級の急斜面など、さまざまなセクションが設けられている。その難易度が高まり、故障のリスクが比例する。

第三に走行距離が1,311マイル(2,110キロ)で、通常よりも300マイル(480キロ)増しのロングディスタンス。一方でタイムリミットは50時間(年変動)。福岡⇄函館間の全行程がオフロードなの

だから、想像を絶する過酷さと過激さだ。

第四にペニンシュラであること。ループの場合はサポートカーが周回コースの内側を自由に行き来できるため、ピットへの先回りが容易だ。しかし一方通行のペニンシュラはレースマシンと並行してサポートカーも北上しなければならぬ。しかもメカニックの配置、給油の準備、スペアパーツのセッティング、マシンの診断、修理、ナビゲーターチェンジ、ドライバーチェンジなどを行うため、レースカーよりも先にピットへ到着する必要がある。LX600はオフロードを、片やクルーは国道を50時間に渡りブツ飛ばし続けるのだ。作戦の成功を握るカギは9台のサポートカーによる、シナリオ通りの連携プレイ。移動の途中は誰1人として「トイレに行きたい」すら許されない過密スケジュールが組まれる。一秒たりとも歯車を狂わさぬよう、綿密なシミュレーションが何度も繰り返された。

他のラリーとは全く違う BAJAにはBAJAの走り方がある!

Re-Challenge BAJA



11月16日。サポート部隊が3時間前に先行。そして迎えた11:00am。能戸がステアリングを握るLX600が遂にスターティンググリッドについた。ラパスの中心街を抜け、12マイル先から本格的なオフロードへと突入する。市街地間は制限速度に従って走行、レースマシン同士の追い越しは絶対禁物。違反するとタイムペナルティが加算される。

TEAM JAOSの1台後ろには、どうしても負けれないライバルがいた。同じ『Stock Full Class』に出場するフォード・ラプターだ。ラプターはF-150ピックアップ・シリーズの中にあって、“Born in the BAJA”の異名を持つ生粋のデザートレーサーである。ノーマルですら十分な戦闘力を備えたサラブレッドをフォードのワークスチームがバックアップする。潤沢なスペアパーツ、BAJA経験豊富なスタッフたち、砂漠の中に大型発電機と溶接器具と照明設備を持ち込むほど手厚い物量作戦は、古くからアメリカ人の得意とするところである。一方TEAM JAOS

とて引けは取らない。マシンはレクサスSUVのフラッグシップモデル、LX600“OFFROAD”。日本から持ち込んだパーツと工具は極めて限られているが、約1,200人規模を誇る群馬トヨタグループの中から選ばれし精鋭部隊とカヤバきってのエンジニア、そしてJAOSの総勢9名が守りを固める。ドライバーである能戸を含め、プロ同士のプライドが火花を散らす。と思うやいなや、スタート直後にラプターがいきなりLX600をパスするのではない。追い越し禁止の市街地。しかもそのまま前方のマシンを次々とかわしていく。当然ルール違反だ。追い抜いた数だけタイムペナルティが積み上がる。しかし、それが巧みな作戦だと知るのは後になってからのことだった。

3年連続でBAJA 1000に出場し、最終的にクラス優勝を目指す“TEAM JAOS北米3ヵ年計画”。初年度となる2022年

2022年のレースを教訓に、今年は37×12.50R17LTサイズのTOYO TIRES OPEN COUNTRY R/Tをチョイス。深い轍(わだち)やシルトベッドで高い走破性を実証。

は、残念ながら電装系のトラブルにより、スタートから100マイル地点でリタイヤを余儀なくされた。そして迎えた2回目。LX600は前回の経験を元に徹底的なトラブルシューティングとブラッシュアップが施された。当然、ドライバーである能戸のスキルも飛躍的に向上している。

「アメリカのハイスピードデザートレースは、むやみに飛ばせば勝てるというものではありません。例えば一般的なラリーのように、減速もそこそこにコーナーをドリフトで駆け抜ける走法を繰り返すと、直ぐにタイヤがパーストしてしまう。パッと見は柔らかそうなサンドの中には尖った石がたくさん隠れていて、サイドウォールを傷付けるからです。分厚いトレッド面を最大限に活用しながら、メリハリのあるドライビングで、速く走る。とても高度なテクニックが要求されます。」

11月16日 7:00pm/ピット2。スタートから8時間が経過するも、LX600は現れなかった。位置情報は衛星回線を通してスマートフォンにリアルタイムで送られる。その表示が砂漠の中で僅かな動きを示す。走ってはスタック、走ってはスタックを繰り返しているようだ。

11月17日 0:00am。まだレース序盤ながら5時間遅れでLX600がピットに駆け込んだ。今のところ大きなトラブルはないが、能戸は笑顔の中に少しの疲れを覗かせる。

「シルトベッドに足を取られました。クルマを降りると、足が膝まで埋まるほどの柔らかいエリアが続いていて、前を走る2駆のマシン達がスタックして道を塞

最低限のモディファイで 最大限の強度を確保

LX600 BAJAスペックが参戦するStock Full Classは、2輪駆動または4輪駆動のフルサイズ・ピックアップトラック、もしくはフルサイズSUV車両が参加可能な市販車無改造クラスだ。無改造とはいえ、ロールケージやシートベルト類、燃料タンクの処理などデザートレースマシンとしてSCORE(スコア)が定める安全装備を有する必要がある。全てのサスペンションコンポーネントは市販車と同じ取り付け位置を義務づけられているが、補強やダンパーの交換は自由。

BAJA 1000史上初 北上するポイントtoポイント

第56回SCORE World Desert Championship BAJA 1000のコースは、ポイントtoポイントと呼ばれる、スタート地点とゴールが異なる設定。バハ・カリフォルニア半島南端の街、LA PAZ (ラパス) をスタートして北上、アメリカとの国境に近いENSENADA (エンセナダ) を目指す全行程1,311マイル=2,110キロの行程が採用された。



張り巡らされたロールケージとナビゲーターサイドのGPS以外はノーマル然としたLX600 BAJAスペックのインテリア。純正のフルオートエアコンも機能する。一方後部には大容量タンクと2本のスペアタイヤ、ジャッキなどが搭載されている。

能戸を筆頭にCANGURO Racingから2人、合計3人のドライバー、7人のナビゲーターで走り抜いた1,311マイル。今回はとにかく「マシンを壊さず、ぶつせず、丁寧な走り」を最優先課題としてゴールを目指したが、アクシデントでロスした時間を取り戻すために、最後は能戸本来のドライビングテクニックを解放。トータルで半分以上を担当した能戸により大幅な時間短縮に成功した。

PIT	DRIVER	Co-DRIVER
Start	Tomonori NOTO	Kurt WILLIAMS
1	Tomonori NOTO	Darren WEBSTER
2	William CARROLL	Ethan MORGAN
3	William CARROLL	Ryan DAVIS
4	Dave CONNORS	Steve PROSISE
5	Dave CONNORS	Topher MAXWELL
6	Tomonori NOTO	Ryan NAKAYA
7	Tomonori NOTO	Ryan NAKAYA
Finish	Tomonori NOTO	Ryan NAKAYA

いている。本来ならシルトヘッドは勢いを付けてイッキに駆け抜けるのが理想だけど、前が詰まっているからこちらも減速。するとスタック。スコップで砂をかき、サンドラダーで脱出の繰り返し。

ここで思い出されるのがラプターの暴挙だ。フォードチームはコースマップから結果を予感していたのだ。ペナルティを払ってでも市街地で2輪駆動をなるべくパスした方が有利、との判断だった。

その後は順調な走りを見せるLX600。しかしBAJAの過酷なステージは徐々に機能を蝕んでいく。チームが設定したピットは7つ。本来ならピットインの度に細部の徹底的なチェックを行いたいとい

ろだが、タイムリミットが許さない。問題無しと強引に判断し、給油だけで通過することもしばしばだった。

11月17日 5:00am/ピット3。最初にリアダンパーが限界を迎えた。一斉にマシンへ取りかかる9人のメカニック。「想定内です。ダンパーはスペアを用意してあります」とは、カヤバのサスペンションエンジニア、田中一弘氏。チームが一丸となって迅速にピット作業を遂行し、LX600を再びフィールドへ送り出す。コンスタントに走り続ければゴールは確実。2022年の雪辱を晴らすことが出来そうだと。

11月17日 5:00pm/ピット6。エン

セナダまで残り300マイル。タイムリミットはあと20時間。一見すると余裕に見える数字だが、実はギリギリであることを全員が知っていた。これから向かう先は今レース最大の難所であると共に、2022年イヤーというほどBAJA 1000のキビシさを思い知らされたルートだった。今までのように完走にフォーカスした“絶対に壊さない走り”を続けていれば、20時間では間に合わない。早く来てくれ。ピットクルーたちがLX600の到着を待ちわびる。

ガーッ・ピー・ガーッ！ 突然鳴り響く無線のノイズ。続いてドライバーが悲痛な叫びを絞り出す。「リアから激しい異音と振動！」「デフがイカれたかも知れない！」「取りあえずピットを目指す、スピードが出せない！」「到着は2時間後の予定！ オーバー！」。

これがレースだ。これがBAJA 1000だ。20時間でギリギリ論が一瞬で吹き飛んだ。すぐさま監督・赤星を中心とした日米緊急会議が開かれる。現車がないので結論は出せないが、果たしてデフか、ドライブシャフトか、ハブベアリングか。いずれにしろダメージが大きければこ

こでリタイヤも否めない。もし強引に走り出したとして、あの激しいセクションで駆動力を失うか、ホイールが脱輪すれば大事故は免れない。行くべきか引くべきか。ただし最悪の選択肢を想定しながらも、最善の準備を整えることが長年のレース経験でTEAM JAOSが培ったセ



オリーでもある。結果がどうであれ、ダンパーの交換を前提に、ジャッキアップして駆動系の総点検が出来る態勢でマシンを待つことにした。

11月17日 7:00pm。LX600が到着。ダンパーを交換すると同時に異音の原因を探る。手持ちのパーツでなんとか修復出来そうだ。1時間の作業を経て、能戸が乗り込み走りをチェックする。「行きます！」。親指を立てた。

11月17日 8:00pm。予定を3時間押しして再びLX600が悪路に飛び込んで行く。ホッとするクルーたち。笑顔の向こうには、完走出来るだけで十分という満足感が広がった。しかしステアリングを握る能戸は違っていた。

「僕たちはレースをしに来たのです。何としても50時間以内にゴールしなければならない」。

ナビゲーターの「クレイジーだ！」という叫びを隣に、能戸はベースアップを図る。壊さないギリギリの領域でマシンをコントロールし、タイムロスを取り戻す。過激な走りに腰が引けていたナビゲーターも、最後は腹をくくった。

11月18日 12:40pm。全クルーが待ちわびるエンセナダのゴール地点。全身に泥を纏ったLX600が姿を現した。走行時間50時間40分。40分の超過により結果はDNF (Did not finish=未完走)。1,311マイル全行程走破の記録がBAJA 1000の歴史に刻まれることはなかった。しかしTEAM JAOSは確信する。来年、北米3ヵ年計画の最終章が“勝利”の文字で締めくくられることを。そしてやっと、お祭り気分が酔いしれる日が来ることを。

昼夜を問わず、ひたすら走り続けるカーナンバー8188。今年から追加したIPF製の丸型フォグランプ（×4灯）と、30インチのLEDバー（×2本）が夜の砂漠を広範囲に照らし出す。



ピットインと同時に大勢のクルーがマシンチェックを開始。即座にウィークポイントを洗い出し、修復に取りかかる。給油作業などはアメリカ人クルーが担当。

ドライバーもクルーも、50時間不眠不休の戦い



メインドライバーとしてスタート&ゴールセクションを担当した能戸（右）。エンセナダでは汚れきったLX600 BAJAスペックと勇者を、総勢40名のクルーが涙で迎えた。その後は地元ファンからサインと写真責めにあう。



過酷さを実感した 2度目のBAJA 1000参戦

Daijiro AKAHOSHI × Tomonori NOTO INTERVIEW

3ヵ年計画で挑むTEAM JAOSのBAJA 1000参戦。
2度目の挑戦では完走を目標に掲げたが、それは叶わなかった。
史上最長レースとなった2023年のBAJA 1000を、
中核メンバーの赤星&能戸が振り返る。

Text: 鈴木 貴義



—TEAM JAOSのBAJA 1000参戦は3ヵ年計画で、毎年ごとに目標を立てていますよね。

赤星 1年目はまずこの舞台に立ち“学ぶ”。2年目は“完走”。そして3年目は“成績を求める”というものです。しかし初参戦となった2022年は、僅か100マイルの走行のみでリタイアに終わりました。

能戸 途中で電装系に不具合が生じてフェューエルカットが入ってしまい、エンジ

ンが全く吹けなくなりました。現場ではこの原因を特定できず状況を改善できなかったため、レースを途中で断念するしかありませんでした。

—2023年仕様のLX600は、2022年仕様と比べてどんな違いがあるのでしょうか？

能戸 2022年は結果的に100マイルしか走れませんでした。それでも得るものはありました。あらゆる路面に対応する為にタイヤをサイズアップし、サスペンションマウントも改良しました。電装系も徹底的に対策して、2022年仕様をベースにその延長線にある改造を施したのが、2023年仕様となります。

—2023年のBAJA 1000はコース全長が1,311マイル（約2,110km）と、過去最長のレースとなりました。それに対してどういう作戦を立てたのでしょうか？

赤星 この長距離では能戸が一人でドライブできないので、複数のドライバーを擁立しようと、まずはそこを組み立てました。ドライバーは能戸を含めて3名。能戸がレースの最初と最後を担当し、ナビゲーターはピット回数と同じ7名に決めました。

能戸 長距離のオフロードレースを走るのは、ドライバーよりナビの方が辛いんですよ。凄い振動の中で耐えないといけないので、体力的に厳しいんです。疲労からミスが起きないように、各ピットに止まる度に交代することにしました。

—ドライバー自身の、長距離レース対策というのは何かあるのですか？

能戸 ないですね。もう精神論の世界というか、気合だけです（笑）。ただ僕は根っからの“クルマ馬鹿”なんで、運

転していることが幸せなんです（笑）。だから実際は、もっと乗っていたかったですけどね。

—他の2名のドライバー、7名のナビゲーターはどういう方なのでしょうか。

赤星 2022年から、僕らのBAJA 1000参戦のサポートをしてくれているCANGURO Racingのメンバーです。彼らはユタ州を拠点に、10年間ランドクルーザーでBAJA 1000に参戦してきた実績があります。さまざまな繋がりから縁ができて、彼らとタッグを組むことになりました。2022年は彼らも200系のランドクルーザーでレースに出ていたのですが、2023年のBAJA 1000はかつて無い長距離レースとなるので、CANGURO Racingとしての参戦は止め、TEAM JAOSを全力でサポートしてくれる体制を敷いてくれました。

能戸 BAJA 1000はピットの配置も自分たちで決めるんです。なので場所決めに関する土地勘とか経験が必要になるので、CANGURO Racingが持つノウハウはそういった面でも頼りになりました。—日米混成チームなもの、TEAM JAOSのBAJA 1000チャレンジの特徴ですね。

赤星 我々1社だけではできないことです。アメリカのCANGURO Racingはもちろん、日本の各パートナー企業様の協力があったことです。とくに群馬トヨタグループ様は、メカニックとして社員を6名も派遣してくださり、横田社長も毎回現場に来て頂いています。さまざまな人達から背中を押してもらい、その思いを背負ってやっているんです。

—2023年は完走を目標に掲げましたが、



株式会社ジャオス
代表取締役
赤星 大二郎

大学卒業後カナダで3年間を過ごした後、1997年にJAOSに入社。北米最大の自動車用品見本市「SEMAショー」への出展など同社の海外展開の中心を担い、2008年に代表取締役役に就任。2015年にTEAM JAOSを発足し、以降同社のモータースポーツ活動を牽引。2015～2016年のアジアクロスカントリーラリー参戦時には、自らコ・ドライバーも務めた。



株式会社ジャオス
開発部
TEAM JAOS ドライバー
能戸 知徳

北海道北見市にある『4WDサービスパドック』が実家。幼少期からオフロードレースに参加し、12歳で初めてBAJA 1000を現地観戦。2015年にJAOSへ入社。JAOS開発部に在籍しつつ、TEAM JAOS専属ドライバーとしても活躍中。2022年よりLX600でBAJA 1000に参戦。ドライブだけでなくマシン製作から陣頭指揮を執っている。

TEAM JAOS HISTORY

JAOS創立30周年を機に、オフロードレースに挑戦するチームとして組織されたのがTEAM JAOSだ。2015年はFJクルーザー、2016年以降はハイラックスを駆り、アジアクロスカントリーラリーに2019年まで連続参戦。2019年には見事クラス優勝を果たした。パンデミック期間は活動が制限されたが、2022年よりレクサスLX600ベースのマシンでBAJA 1000への参戦を開始。3ヵ年計画でクラス優勝を目指す。

2015

ASIA CROSS COUNTRY RALLY



T1Gクラス2位——総合(AUTO)8位

2016

ASIA CROSS COUNTRY RALLY



T1Dクラス4位——総合(AUTO)5位

2017

ASIA CROSS COUNTRY RALLY



T1Dクラス8位——総合(AUTO)10位

2018

ASIA CROSS COUNTRY RALLY



T1Dクラス7位——総合(AUTO)10位

2019

ASIA CROSS COUNTRY RALLY



T1Gクラス優勝——総合(AUTO)7位

2021

全日本ラリー選手権 ARKラリー・カムイ



OP-XCクラス2位

2022

SCORE BAJA 1000



Stock Full Class——リタイア



さまざまな人達から背中を押してもらい
その思いを背負ってやっている —— 赤星

ゴールはしたものの規定時間の50時間を40分過ぎてしまい、公式には“記録なし”となってしまいました。当初はどれくらいのタイムでのゴールを予想していましたか？

能戸 44時間くらいを想定していました。途中でトラブルが起きない前提で、平均スピードから割り出したタイムですね。実際はスタートしてから30分後に前走車がスタックし、10台以上の渋滞が起きたりして、どんどん時間をロスしていきました。

赤星 やはりBAJA 1000のコースは過酷で、マシンへのダメージが各所に出たのも遅れた理由です。修理の為にピット作業に多くの時間を費やしたのが、時間超過の原因ですね。

能戸 1人目のドライバーは僕が務めたのですが、ナビから「壊すな、抑えろ」と言われ続け、序盤から相当スローペースで走りました。ドライバーからしたら「もっと行ける!」という気持ちがありますが、ナビはそこを冷静に見ている。僕としてはストレスが溜まるわけですが、抑えて走っても結局破損トラブルが起きました。つまりナビの判断は正しかったわけです。最終ピットの時点でもうタイムオーバーするのは確定だったので、最後だけは「俺は行くよ」と伝えて、ペースを上げました。とはいえメチャクチャに飛ばすわけではな

く、クルマの状態を見つつでしたけどね。——やはりBAJA 1000はタフなレースなのでね。

赤星 2022年の初参戦時は、一晩100マイルしか走らずに終わってしまったので、50時間走り続けるというのは今回が初めての経験でした。サポートスタッフもマシンを追いかけて50時間移動をし続けているので、精神的、肉体的に集中力を保つのは大変でしたね。集中力が欠如すると指示も粗くなっていくし、



我々は日米混成ですからコミュニケーションの問題もありました。でもチーム全員がマシンを絶対ゴールさせるという意志のもとに集まっているので、チームのムードは悪くありませんでした。ただ50時間レースし続けるというのは、ル・マンやニュルブルクリンクのような24時間耐久レースを2回連続でやり続けるようなものですから、キツさは相当でした。終わってみれば長いようで短く感じるんですけど……。

能戸 そうなんですよ、短く感じますよ

ね(笑)。ちなみに2023年のBAJA 1000は、参加台数335台のうち、178台が完走。完走率は53パーセントです。我々は公式記録外の179台目でした。ちなみにトップカテゴリーのトロフィートラック・アンリミテッドは、22時間35分でゴールしています。この長距離レースなのに、1位と2位の差は1分18秒しかありません。——時間外ではありましたが、ゴールした瞬間はいかがでしたか？

赤星 我々は時間を少しオーバーしてしまいましたが、“完走した者は「全員が勝者」”とも言われている世界一過酷なオフロードレースを走りきったことに感無量の思いがありました。50時間以上経ってしまったので、ゴール地点では主催者がフィニッシュポディウムを片付け始めてたらしいんですけど、横田社長が「もうすぐ来るから!」とそれを止めてくれていたそうです(笑)。

能戸 僕はマシンをなんとかゴールまで運んだ安堵感にはありましたが、記録にはならなかったことに悔しさもありました。僕は子供の頃からBAJA 1000には10回以上来ていて、このレースがどういうものか理解しています。だからこそ、ゴール後の気持ちは半々でしたね。

赤星 能戸が常々「BAJA 1000は街が揺れるんですよ」と、その盛り上がりの凄さを伝えてくれていて、僕もそれほどんな景色なんだろうと、そこに心が動かされたのがBAJA 1000参戦のきっかけでもありました。ある意味、能戸の口車に乗せられたというか(笑)。そして今回、数日間あの場にいたことで、BAJA 1000というレースがいかに地域に根付いているかも実感しました。メキシコの人にとって、BAJA 1000は箱根駅伝を見るようなものなんですよ。お年寄りから子供までみんなレースを見に来ていて、

このレースが長い時間をかけてこの地に醸成した、確かな文化を感じました。この非日常的な2日間を、メキシコの人みんなが楽しみにしているんです。我々もどの街に行っても「ステッカーちょうだい」って言われてウェルカムな雰囲気です。——時間外ではありましたが、ゴールした瞬間はいかがでしたか？

能戸 サインや写真を求められることもありました(笑)。

——公式記録にはならずとも、2023年は50時間、1,311マイルを走りきりました。2024年はBAJA 1000への挑戦も3年目。当初の目標はクラス優勝を掲げていましたが、手応えはいかがでしょう？

赤星 僕らが参戦している『Stock Full Class』には、強力なライバルとしてフォードのワークスチームがいます。つまり、クラス優勝は簡単ではないという

ことです。それに2024年は、CANGURO Racingもランドクルーザーで同じクラスに出ます。なので今年は彼らとパートナーであり、ライバルにもなる。もちろん出場する以上は優勝を目指しますが、一方でレースを楽しもう、というスタンスも持ちたいと思っています。

能戸 もうカッコつけずに言えば、優勝は難しいと思います。ただそこはあくまで目標として掲げていきたい。僕らはあくまで挑戦者なわけですから、目標をそこに設定して今年も準備をしていきます。

赤星 変化を止めずに、挑戦を続けていくという姿勢は、TEAM JAOSとして持ち続けていきたいですね。

能戸 やらないで後悔するより、やって後悔しろということですね。2024年のBAJA 1000参戦も、ご期待ください。

僕らはあくまで挑戦者
目標を設定して今年も準備していく —— 能戸



BAJA 1000参戦は能戸の夢

4WDショップを営む父親の影響もあり、能戸は幼少期よりオフロードレースの世界で生きてきた。中学1年生の時にはBAJA 1000を現地観戦。そこで大きなインパクトを受け、BAJA 1000参戦は能戸の夢となった。いまその夢は現実となり、さらなる高みを目指す。



世界一過酷なレースを走破する為に 各部を鍛え直したLX600 BAJAスペック

苦い結果に終わった2022年のBAJA 1000参戦。
それを踏まえて2023 ver.の
TEAM JAOS LX600 BAJAスペックは、
各部をアップデートして進化を果たした。

Text_ 鈴木 貴義

レクサスLX600でBAJA 1000を走る。それは
確かな覚悟と技術がないとできない挑戦だ。
LX600はレクサスSUVフラッグシップの強靱なラ
ダーフレームを持つクルマとはいえ、“世界一過酷”
で知られる伝統あるデザートレースを走りきるため
には、相応のタフさが求められるからだ。

TEAM JAOSは3ヵ年計画でBAJA 1000への参
加を計画。参戦クラスは『Stock Full Class』とし
た。このクラスはフルサイズの市販SUV/トラッ
クを対象としており、ルール内で許可された変更以
外は基本的に市販状態（ストック）を保つのが規定
となっている。この規定を満たす車両作りを開始
したのは2022年3月。半年間の作業を経て2022年
のBAJA 1000に持ち込むも、この年はマシントラ
ブルで完走ならず。しかしTEAM JAOSが参戦を
3ヵ年計画としたのはこの“厳しさ”を見越しての
ことであり、初年の参戦で得た洗礼は、早速2023
ver.のマシン作りへと生かされた。2023年のBAJA
1000参戦の目標は完走。その為に進化したLX600
の詳細を解説していこう。



LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2023 ver.

DETAILS

ENGINE

エンジン

参戦クラスの規定により、市販車そのままのストック状態のエンジンを搭載。とはいえ排気量3.5リッター、V6ツインターボのV35A-FTS型エンジンは最高出力/最大トルクが415ps/66.3kgf・mというハイパワーユニットだ。電子制御10速ATもストックのまま使用する。



SEAT

シート

シートは『トヨタ紡織』製のスペシャルメイド。“横G”だけではなく、オフロードならではの“縦方向”への衝撃にも対応した設計だ。2022 ver.にあったヘッドサポートはヘルメットへの冷却装置の妨げになるので、2023 ver.ではオミットされた。



COCKPIT

コックピット

規定上ダッシュボードや内張等は純正を残す必要があるため、その上から各種装備を加えたコックピット。レースに必要なナビゲーションシステムや無線機等が追加されている。センターコンソール下部にはライト等の電装系を集中して操作できるキーパッドを設置。燃料タンクを安全タンクに交換しているため、燃料計も別途追加している。





UNDER GUARD & FOG LAMP

アンダーガード & フォグランプ

BAJAの過酷な路面から車両を保護するため、大型のアンダーガードを装着。また2023 ver.はライト周りを大きくアップデート。2022年参戦の経験から光量アップと照射範囲の拡大が必要と感じたことから、『IPF』製の大型フォグランプを4灯追加した。

BAJA 1000を実際に走ってみると霧や埃で視界不良となる状況が多かったため、実戦では視認性が高いイエローフォグ（カバーで即交換可能）を使用した。



MIRROR ミラー

BAJA 1000のルートはサボテンや岩が立ちはだかり道幅が狭い場所もあるため、小型ミラーに交換してミラーの破損を予防。鏡面が湾曲しており視界は広い。



BRAKE ブレーキ

ホイールを小径化したことに伴い、その内径に収まるようにフロントのみブレーキローターを小型化。スリットローター、パッド、ホースまで含めて全て『プロジェクトM』製パーツを使用している。



TIRE & WHEEL タイヤ & ホイール

装着タイヤは『TOYO TIRES』製のOPEN COUNTRY R/T（ラギッド・テレーン）の37×12.50R17LTサイズ。2022 ver.では外径35インチを履いたが、今回は37インチへと大径化してさらなるクリアランス確保を目指した。ホイールは2022 ver.と同様、『ENKEI』製JAOS TRIBE CROSSの17インチをセット。



SUSPENSION

サスペンションは2022年の実走経験を基に、能戸からのフィードバックを反映してさらに進化。『カヤバ』と『JAOS』で共同開発したワンオフのスペシャルダンパーは、ピストン径を拡大して大容量化。そこに組み合わせるスプリングも『NIPPAN』製のスペシャル品で、2023 ver.を新たに製作している。『カヤバ』と『NIPPAN』は『JAOS』のサスペンションブランド『BATTLEZ』のOEM供給元でもある。



実走経験が糧となり、進化した2023 ver.

ボディグラフィックも一新。前はブルー×ブラックの2トーンだったが、今回はネイビー×ブラックへと変更。ORAFOL製のグラフィックフィルムを採用し、デザインと施工は豊富な知識と高い技術力を誇るP.G.D.の協力を得た。ホイールのチタニウムゴールドとの配色バランスも絶妙だ。

TEAM JAOSがBAJA 1000参戦の為に製作したLX600 BAJAスペックは、電子制御の少ないシンプルなグレードを選択できた北米仕様ベースだ。参戦クラスの『Stock Full Class』は、12ヵ月間に1000台以上が市販された車種であること、そして許可された変更以外は全てストック（市販状態）を保つことを規定。それは逆に言えば、許可された変更項目には可能な限り全てに手を入れる必要があるということでもある。

そこでアメリカから持ち込まれたLX600は最初に全て分解され、世界一過酷なレースを3年間戦う為の強靭なマシンへと作り変えられた。TEAM JAOSとして長年のレース経験と、各パートナー企業の知見が結集したLX600 BAJAスペックは2022年、初めてBAJAの地に降り立ったが、その年のレースは電装系トラブルの為に僅か100マイルでリタイアを喫した。TEAM JAOSのBAJA 1000参戦3ヵ年計画の初年度は「スタートラインに立ち、なるべく長い距離を走る」という目標があったが、BAJA 1000の過酷さは、途中リタイアという結果しか残さなかった。

そこで2023 ver.はまず、2022 ver.の不具合箇所を洗い出しからスタート。トラブルを起こした電装系を全て見直し、またパフォーマンス面でも各部をアップデートした。BAJA 1000を実際に走って来て能戸が感じたのが軸の深さだった。

LEXUS LX600
"OFFROAD"

TEAM JAOS
2023 ver.

LUGGAGE
ラゲッジ

スペアタイヤやジャッキなど、リアラゲッジルームには各種の予備機材を格納。BAJA 1000を走るマシンは、軽量化とタイヤの出し入れのしやすさを優先してリアゲートを外している場合が多いが、TEAM JAOSのマシンはストックの見た目を崩したくないという理由からリアゲートを残している。



Stock Full Classがスタートするころには既に300台以上のマシンが先に走っており、路面はすっかり削られて深い轍ができていた。この轍にはまり下回りを打つ場面もあり、より路面クリアランスを確保する必要があることに気付いたことから、タイヤの大径化を選択。外径35インチから37インチのタイヤへと変更した。タイヤハイトが増したことによりドライブフィールは鈍くなるのだが、これは能戸の「スピードを落としてでも完走を目指す」という覚悟の表れでもあった。

ダンパーやスプリングも、能戸のフィードバックをもとに、2023 ver.へとアップデートされている。

途中リタイヤとはいえ2022年の実走経験は確実に糧となっており、2023 ver.のLX600 BAJAスペックはその実績をもとにより高い戦闘力を手にしたことで、今回のBAJA 1000を無事に走破するに至ったのである。

SAFETY FUEL CELL & PARTING WALL

安全タンク & 隔壁

後席部分にはレース用の安全タンクが鎮座。200リットルの大容量タイプだ。規定上燃料を乗員と同じ空間に設置してはいけないので、前席と後席の間には隔壁が追加されている。タンクへのアクセスの為にリアドアも開閉可能だ。



MOTOR OIL オイル

マシンの“血液”でもあるオイル関係はMoty's製を採用。技術サポートもしっかりと受けるなど全面的な支援を受け、マシンのリビルド時から活躍。これまで過去の実践においてもトラブルフリーで、高い性能を発揮。



TOOLS

工具

TEAM JAOSが使用する工具は、2023年から支援を受けているKTC製のツール類。なお、写真はビット用だが、ラリー中のコースでのアクシデントにも競技者が対応できるように、ツールボックスを車載。精度の高い工具は効率的なサービスに貢献している。

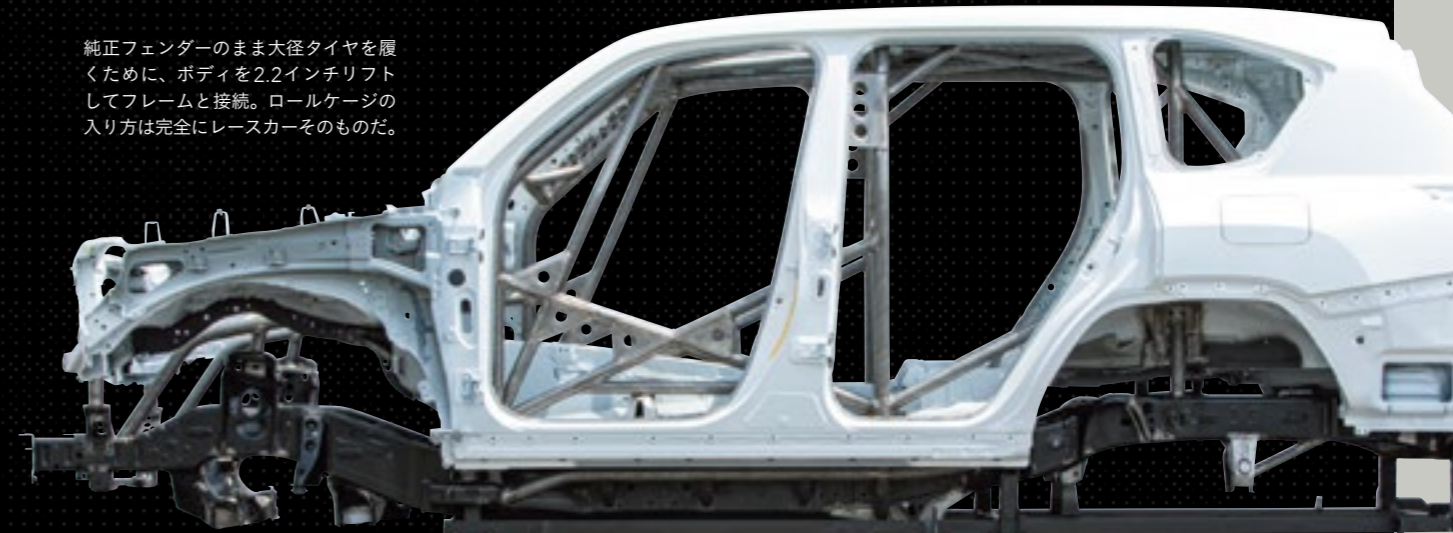


VEHICLE DIMENSIONS & SPECIFICATION

全長	5,480 mm
全幅	2,090 mm
全高	2,100 mm
エンジン	3.5-liter V6 Four Cam 24-valve twin-turbo
トランスミッション	Direct Shift-10AT
ドライブシステム	Full-time 4WD
エクステリア	JAOS オーバーフェンダー TYPE-R 20MM(CFRP製) JAOS アンダーガード(競技仕様) JAOS フロントチューブバンパー(競技仕様) JAOS リヤチューブバンパー(競技仕様) JAOS マッドガードIII ブラック(競技仕様) IPF エクストリーム LED スポーツ 900XLST 2 IPF LEDライトバー 600シリーズ
インテリア	オクヤマスチールロールケージ トヨタ紡織 スポーツシートMSH-002 ICE FUSE ヒューズ、ワイヤー、ボルト、ターミナル LOWRANCE HDS-9 LIVE PCI レースラジオ PCI レースエア
タイヤ&ホイール	TOYO TIRES オープンカントリー-R/T 37×12.50R17LT JAOS TRIBE CROSS by ENKEI 17×8.0J+20(競技仕様)
サスペンション	BATTLEZ コイルスプリング Ti-W by NHK SALES(競技仕様) BATTLEZ ダンパーVF-R by KYB(競技仕様)
その他	Moty's モーターオイル Projectμ ブレーキシステム ATLフェューエルセルRR200(200L=52.8gal) ファイナルドライブギア(4.300) リアデフロック



純正フェンダーのまま大径タイヤを履くために、ボディを2.2インチリフトしてフレームと接続。ロールケージの入り方は完全にレースカーそのものだ。



Making of
LEXUS LX600 "OFFROAD"
TEAM JAOS 2023 ver.

BAJA 1000マシンは
かくして作られる



TEAM JAOSのLX600は、2022年3月から9月までの半年間で製作された。ベースとなった北米仕様のLX600が手に入ると、そのまま『群馬トヨタ自動車』のファクトリーに入庫して作業を開始。全てバラしてホワイトボディにした後、ロールバー製作の老舗メーカー、オクヤマにてBAJAスペックのロールケージ製作を依頼した。ロールケージは全てボディではなくフレームと剛結し、上屋となるボディともガセットプレートを介してピラー部分で剛結。LX600はラダーフレームシャシーを持つクルマではあるが、このロールケージ化により立体的なパイプフレーム

シャシーを持つ、強靱なボディのクルマへと変貌した。ボディの作業が終わるとJAOSに入庫して各部の作業を開始。サスペンションは『カヤバ』と『NIPPAN』、ブレーキは『プロジェクトμ』、タイヤは『TOYO TIRES』、ライトは『IPF』、シートは『トヨタ紡織』と各分野ごとにスペシャリストと協力し、世界発のBAJAスペックのLX600が完成した。2022年のBAJA 1000参戦は奮わなかったが、帰国後すぐに不具合を改修して2023 ver.に各部をアップデート。世界が注目する“BAJAを走るレクサス”は、常に進化を続けているのだ。



『群馬トヨタグループ(GTG)』との協力体制は、TEAM JAOSのBAJA 1000参戦に欠かせない要素の一つ。マシン製作のみならず、事前テストやレース本番まで、GTGから派遣されたディーラーメカニック達が帯同して作業を行う。

TEAM JAOSを支える強力なパートナーシップ

さまざまなパートナーシップがあって実現しているTEAM JAOSのBAJA 1000への挑戦。ここでは各パートナー企業の紹介と参戦にまつわる各メンバーのコメントをご紹介します。

Text_ 鈴木 貴義

監督	赤星 大二郎 (株式会社ジャオス 代表取締役)
ドライバー	能戸 知徳 (株式会社ジャオス 開発部) William CARROLL, Dave CONNORS (CANGURO Racing)
コ・ドライバー	Kurt WILLIAMS, Darren WEBSTER, Ethan MORGAN, Ryan DAVIS, Steve PROSISE, Topher MAXWELL, Ryan NAKAYA (CANGURO Racing)
チーフメカニック	中島 淳一 (群馬トヨタ自動車株式会社 GR Garage 高崎IC)
メカニック	宮崎 毅 (株式会社ジャオス) 二宮 亮 (群馬トヨタ自動車株式会社 RV Park) 宮崎 卓弥 (群馬トヨタ自動車株式会社 サービス部技術G) 橋爪 悠人 (群馬トヨタ自動車株式会社 沼田インター店) 石原 隆 (群馬トヨタ自動車株式会社 レクサスタ田) 深澤 拓 (ネットトヨタ高崎株式会社 サービス部技術G)
車両製作ディレクター	岸 好昭 (株式会社ジャオス 設計部)
サスペンションディレクター	田村 裕一郎 (株式会社ジャオス 専務取締役)
サスペンションエンジニア	田中 一弘 (カヤバ株式会社 AC事業部 サスペンション事業部 技術部)
広報	内田 悦哉 (株式会社ジャオス 企画宣伝部)
車両製作&メンテナンス	群馬トヨタ自動車株式会社 ユナイテッドサウンド
アドバイザー	横田 衛 (群馬トヨタグループ 代表)



ORGANIZER_ TEAM JAOS

JAOS創立30周年プロジェクトとして、モータースポーツ参戦の為に2015年に発足。『アジアクロスカントリーラリー』に参戦し続け、2019年にはクラス優勝を果たす。2020年からはコロナ禍により活動は自粛となったが、満を持して2022年よりLX600での『BAJA 1000』参戦を開始。3ヵ年計画でクラス優勝を目指す。



TEAM JAOS 監督
株式会社ジャオス
赤星大二郎



TEAM JAOS ドライバー
株式会社ジャオス
能戸知徳

BAJA 1000に実際に行ってみた感想は?

TEAM JAOS メカニック
株式会社ジャオス

宮崎 毅

車検の時、我々のマシンを見た他のチームに「作りが綺麗だ」と言って貰えたので、JAOSの“モノ作り”を示すことが出来て良かったです。



COMPANY_ 群馬トヨタグループ

代表
横田 衛

『GTG (群馬トヨタグループ)』はTEAM JAOS発足時から協力体制にありますが、お付き合い自体は同じ群馬県の企業として20年以上に及ぶ関係があります。レース活動には毎回GTG所属のメカニックを派遣しています。彼らもクルマ好きとしてこの仕事をしているので、レースサポートの経験は鍛錬になりますし、日常の業務に戻っても日々の仕事に深みが増していると思います。こうした活動への参加は、GTGにとって大きな糧となっています。私自身も毎回レースの現場に参加し、徹を飛ばしたり、食事の面倒を見たりという形で主にホスピタリティ面で関わっています(笑)。

BAJA 1000に実際に行ってみた感想は?

初参戦時と比較し、今回はさまざまな事に余裕を持って対応できました。やはり経験は力ですね。さあ今年はいよいよ勝負の3年目。是非いい結果を残そうではありませんか。ねっ、能戸くん?

群馬トヨタ自動車株式会社
GR Garage 高崎IC

中島 淳一



前回に続き2回目のBAJA 1000への参加でした。前回はリタイヤに終わったのでコース走破を果たしたLX600の姿を見た時は感動しました。

群馬トヨタ自動車株式会社
RV Park

二宮 亮



メカニックの中では年長者なので、良いチーム力が発揮出来るよう意識して活動しました。私が少しでも役に立てたなら嬉しいですね。

群馬トヨタ自動車株式会社
サービス部技術G

宮崎 卓弥



とても貴重な経験ができました。自分の想像を超える事が沢山あり過酷なレースでしたが、走り切った時は達成感があり、感動しました。

群馬トヨタ自動車株式会社
沼田インター店

橋爪 悠人



日常業務では経験しないことがたくさんありました。BAJA 1000では車両にこんなにも負荷が掛かるのかと、理解が深まりました。

群馬トヨタ自動車株式会社
レクサスタ田

石原 隆



ゴール地点で泥だらけのLX600を見た時は本当に感動し、過酷なコースを走って来た事が何えました。本当に貴重な体験でしたね。

ネットトヨタ高崎株式会社
サービス部技術G

深澤 拓



多くの人に関わるこのレース活動を、チームの一員として必ず成功させたいと思っていました。ゴールした時は泣くほど嬉しかったです。

COMPANY OVERVIEW

群馬県全域に34拠点、総社員数約1200名を擁するトヨタ系ディーラーグループの大手。早くからカスタムとアウトドア路線に力を入れており、“RV-Park”などの独自のディーラーサービスも展開している。



COMPANY_ カヤバ株式会社

AC事業部
サスペンション事業部
技術部
田中一弘

TEAM JAOSとの関わりはダンパーの提供だけではなく、2017年~2019年に参戦したアジアクロスカントリーラリーでは僕自身がナビゲーターを務めました。BAJA 1000はアメリカの老舗ショックメーカー達の独壇場なので、カヤバはチャレンジャーの立場。2023年スベックのダンパーは2022年のものをベースにさらに改良を加えています。この世界一過酷なレースで自分が設計したものが現場でどれだけ頑張れるのかが楽しみです。

BAJA 1000に実際に行ってみた感想は?

BAJA 1000への帯同は初めてでしたが、過酷なコンディションで自分が開発したダンパーを実戦評価でき、多くの収穫がありました。次戦に向けたニューモデルの設計が楽しみです。



COMPANY OVERVIEW

1919年に創業した萱場発明研究所を源流に持つ、幅広く油圧製品を製造するメーカー。モータースポーツへのサポートも積極的に行っており、オンロードからオフロード、四輪から二輪までそのジャンルも幅広い。



SUPPORT TEAM_ CANGURO Racing

TEAM JAOSのBAJA 1000参戦を実戦的にサポートしているのがユタ州に拠点を置くCANGURO Racingだ。彼らは10年以上ランドクルーザーでBAJA 1000に参戦してきた経験があるベテランチーム。2022年は自チームとTEAM JAOSのサポートの2台体制を取ったが、2023年は自チームでの参戦を止めTEAM JAOSをフルサポート。能戸以外の2名のドライバー、7名のナビゲーターを含む総数40名のスタッフで共にBAJA 1000を戦った。



COMPANY_
TOYO TIRE株式会社

商品企画本部
グローバルマーケティング部 部長 吉川 誠氏
モータースポーツチーム 宮園拓真氏

TEAM JAOSのLX600が履くOPEN COUNTRY R/T (ラギット・テレーン) は、実際に市販しているタイヤであり同じスペックです。当社は過去よりBAJA 1000をはじめとした過酷なレースを通して、走破性・耐久性といった技術を磨き、またその技術を市販タイヤへフィードバックしてきました。当社のこれまでの経験と技術を結集したタイヤで、TEAM JAOSの挑戦をしっかりとサポートしたいと思います。

COMPANY OVERVIEW

1945年創業のタイヤメーカー。オン・オフ両面でさまざまなハイパフォーマンスタイヤを展開。北米市場での知名度も高く、BAJA 1000参戦チームへのサポートを昔から行っている。

※お名前は並び順左から



COMPANY_
トヨタ紡織株式会社

グローバルシート設計部
スポーツシート開発室1G グループ長 浅野仙公氏
シート実験部
試験室 操安・乗り心地試験係 EX 成河武志氏
シート実験部
操安・乗り心地実験室 乗り心地1G 主任 竹内晋也氏

我々は普段サーキットレースのマシンをメインに、ラリー車のシートも作ることはあるのですが、主に横Gへ対応したシート作りをすることがほとんどです。なのでBAJA 1000のような、横G以上に上下の強い入力があり、それに対応するシート作りをする機会は貴重です。今日も能戸さんのテスト走行の横に乗せてもらい、どうい挙動をするのか体感できたのはよい勉強になりました。こうしたノウハウを蓄積して開発力に生かしたいですね。

COMPANY OVERVIEW

主にトヨタ車の内装、シートを手掛け、自動車内装の分野では国内トップシェアを誇る。トヨタ系のレースマシンのシート製作によって得たノウハウを製品開発に活かしている。



COMPANY_
日発販売株式会社

オートパーツ営業本部
統括営業部 直納課 主査 池北信一氏

我々は日本発条というバネの製造メーカーが親会社で、JAOSさんのサスペンションブランド『BATTLEZ』にもOEMで供給しており、会社としても20年以上の付き合いとなります。今回LX600に用意したサスペンションはBAJA 1000用のスペシャル品で、2022年スペックの物をベースに能戸さんからのフィードバックを得てバージョンアップした仕様になります。日程的にタイトでしたが、より進化した物を用意できたのではないかと思います。

COMPANY OVERVIEW

日本の全自動車メーカーにバネを供給している日本発条が親会社で、アフターマーケットパーツや補修部品を取り扱う会社として1959年に創業。BATTLEZサスペンションの製造元でもある。



COMPANY_
IPF株式会社

企画本部 本部長 市川哲弘氏
営業本部 第一営業部門
営業技術グループ リーダー 勝又智之氏

2015年のアジアクロスカントリーラリー参戦の時から、TEAM JAOSに協力しています。我々としてもちょうどオフロードランプに注力している最中だったので、JAOSさんに実戦で使って頂き、その性能を証明できたことは自信に繋がりました。2023年仕様のLX600のランプは、より照射範囲を広げるために丸形を4つ追加しました。BAJA 1000のコースは反射物が無い場所も走るので、遠くが見えやすくなるイエローのカバーも用意しています。

COMPANY OVERVIEW

1946年に金属プレス加工会社として創業。その後自動車用ランプ製造業が軌道に乗り成長。現在はランプ類を中心に、4WD車向けカスタムパーツなども手掛けている。



COMPANY_
株式会社プロジェクトミュー

経営企画室
企画・開発担当 次長 森一与利氏

TEAM JAOSのLX600はホイールをインチダウンしていてキャリバーを大きく出来ないで、純正サイズのスリット入りローター、強化パッド、リフトアップに対応したホースの引き直しなどでブレーキ面を強化しています。2022年参戦時のフィードバックを基に、2023年仕様のブレーキパッドは材質を変えた物を用意しました。TEAM JAOSへのサポートを通して、オフロードユーザーの人達へプロジェクトμをアピールしていきたいですね。

COMPANY OVERVIEW

1988年にスポーツカー向けブレーキ部品製造メーカーとして創業。モータースポーツへの支援が積極的なことでも知られている。近年はオフロード車用商品も拡充中。

2023 PARTNERS



SHAKEDOWN

Date_ 2023.8.28-8.31
Place_ MOTOR LAND NOZAWA

**BAJA 1000前の
最終テストに
協賛各社が集結**

2023 ver.に各部をアップデートしたLX600は、車体をメキシコに送る前に最終調整を兼ねたテストランを敢行。この場には協賛各社も揃い、フルチーム体制でマシン作りに挑んだ。



2 023年8月28日、長野県にあるモーターランド野沢にTEAM JAOSの面々が集結した。この場で行われたのは、LX600をメキシコに送り込む前、最後の実走テスト。2022年の経験を糧に車体各部をアップデートしたので、その効果の程を能戸が徹底的に走り込むことで確認していくのだ。同時に協賛各社のスペシャリストの手で、各部の最終調整も進行。シートのフィッティング、追加したライトの照射範囲や色味の確認、サスペンションの

セッティングと、LX600がBAJA 1000で再び戦う為の準備が、着々と進行していった。コースは4日間完全に貸し切っているの、能戸も存分に激走。時には協賛各社のスタッフを横に乗せて、同乗走行する場面もあった。これはただのサービスではなく、このクルマに関わる人達がよりダイレクトに“走り”を実感できる貴重なインプットの機会となった。かくして磨き上げられたLX600は、BAJAの地を目指して旅立っていった。

東京オートサロンで GX&LXが揃い踏み

日本最速でカスタムされた
GX550とBAJA帰りのLX600が並んだ
JAOSとLEXUSのコラボレーションブースは、
東京オートサロンに大きなインパクトを残した。

Text_ 鈴木 貴義

J AOSは東京オートサロン2024に計6台のデモカーを展示したが、そのうち2台のレクサス車は特別なブースを構え、そこで披露した。このブースはレクサスとJAOSのコラボレーション展開でありつつ、レクサスが示すアウトドア/オフロードの新しい価値観、“オーバートレイル・プロジェクト”の世界観を具現化してアピールする場所でもあった。

そこで目玉として用意されたのが、日本発売前のGX550のカスタム車両の投入だ。北米市場で既に発売されている“オーバートレイル”グレードをベースに、そのコンセプトをさらに際立たせるカスタムをJAOSが担当。発売前のクルマが既にカスタムされているというインパクトに加え、“オフロードを本気で走れるレクサスSUV”の姿に大きな注目が集まった。GX550の隣にはBAJA 1000から帰還したばかりのLX600の姿もあり、その本格レーサーとしての佇まいが“オーバートレイル・プロジェクト”の世界観をより強く補完していた。



オープニング ナット
OPEN COUNTRY ブランドアンバサダー 能戸知徳

東京オートサロン2024のTOYO TIRESブースでは、タイヤのサポートを受けたさまざまなレースのドライバーがトークを披露。TEAM JAOSの能戸もゲストとして登壇し、BAJA 1000参戦にまつわるエピソードを披露した。

写真左からGXのチーフエンジニア(CE)塚崎氏、2023年レクサスのトップに就任した渡辺プレジデント、そしてJAOS赤星、能戸を挟んでLXのCEである横尾氏が並んだブース前でのグループショット。全員指を“L”マークで決めている。カスタムされたGX550の実車を見るのはレクサスの面々もこの場が初めてで、その仕上がりに感嘆したそう。ちなみにLX600はアメリカからの船便に遅延があり、オートサロン搬入前日に到着。ここに展示できるかどうかはギリギリの綱渡りだった。





LEXUS GX550 "OVERTRAIL" JAOS ver.

バンパー下に付くスキッドプレートはステンレス製で、しっかりと下回りを保護。サイドステップも張り出しが大きく、乗降性の向上とボディ保護の両面で役立つデザインとなっている。サスペンションはJAOS製のBATTLEZリフトアップセットを組み込み、車高を約30mmアップ。同時にラテラルロッドも交換済みだ。リフトアップした車高に収めるタイヤは、TOYOのオープン・カントリ・A/T III。サイズは「オーバートレイル」仕様が純正で履くものより1サイズアップの275/70R18となる。ホイールはJAOSのトライブ・クロス18インチ×8.5J+45サイズだ。

各部をブラックアウトし車高もリフトアップ、その上でルーフラックも備えたこの「オーバートレイル・JAOSバージョン」は、レクサスSUVに新たなテイストを加えることに成功した好例だ。GX550はレクサスというプレミアムブランドのバッジを付けたクルマだが、そこにはLX譲りの確かな4WDオフローダーの血が流れている。その血筋を發揮する為の「冒険心をかき立てるスタイリング」は、多くのオフロード愛好家を刺激したところだろう。レクサスを冒険の相棒に選ぶ。このクルマはそんな楽しさを提示しているのだ。

SPECIFICATION

エクステリア	JAOS フロントバンパーガード(マットブラック + シルバーメタリック) JAOS スキッドプレートIII JAOS フェンダーガーニッシュ type-X JAOS フラットラック 1250×1400 JAOS フラットラック オプション ウォールバー JAOS マッドガードIII(ブラック) JAOS サイドステップ(ブラック) JAOS ドアハンドルプロテクター
サスペンション	BATTLEZ リフトアップセット VFCA BATTLEZ ラテラルロッド(リヤ)
タイヤ&ホイール	TOYO TIRES OPEN COUNTRY A/T III LT275/70R18 ※国内未発売 JAOS TRIBE CROSS 18×8.5J+45(マットガンメタリック)



「オーバートレイル」を具象化したカスタムパーツ



DETAILS

約30mmのリフトアップと純正から1サイズアップとなるオールテレンタイヤの存在感で、オフローダーとしての迫力がアップ。カーボン調のドアハンドルプロテクターやマッドガードの追加なども、クルマからタフさを感じさせる重要な要素だ。ルーフ上のフラットラックはオプションのウォールバーを加えた構成。FバンパーガードにはLEDランプが内蔵されている。



※装着パーツは参考出品となります。掲載アイテムは一部となり、2024年4月現在のもので、仕様は予告なく変更する場合がございます。



ABOUT

LEXUS GX550

レクサスGXは、ランドクルーザー・プラドをベースとするSUVとして誕生。2代目モデルまでは海外市場専売だった。最新の3代目はLXの兄弟車で、日本市場での発売も予定されている。伝統のラダーフレームシャシーは、新規開発のGA-Fプラットフォームへとアップデート。本格的なオフロード性能と、レクサスならではのプレミアムクオリティを併せ持った車種として、多くの4WDファンが注目している1台だ。

LEXUS GX550 "OVERTRAIL" JAOS ver.

JAOSが提示する
冒険心をかき立てるスタイリング



大

盛況に終わった2024年の東京オートサロン。近年はSUVやフロード系の出展も増えている同イベントだが、なかでも高い注目を集めたのがJAOSとレクサスの共同ブースに展示されていたGX550だ。レクサスGXはアメリカでも発表されたばかりの新型車で、日本市場への投入が発表されているものの、いまだ販売開始時期がアナウンスされていない待望の1台。あらゆる車種が並ぶオートサロンの会場でも、最新のGXの展示車はこれだけだった。しかもそれが既にJAOS製パーツを纏ったカスタムカーだったのだから、多くの4WDファンにとって「まさか」というサプライズ感のある1台となった。

レクサスとのコラボレーションで実現したこのデモカー、ベースとなったのは「オーバートレイル」仕様だ。これはオーレルトレインタイヤを標準装備し、「EIK DSS」と呼ばれる電子制御のアクティブスタビライザーを備えた、GX550の本格オフローダーとしてのテイストを強めたモデルだ。2023年のSEM Aショーで、北米レクサスがこの「オーバートレイル」をベースにしたカスタムカーを出展していたが、JAOSはこれとは異なる新たなアプローチで、デモカーを製作。JAOSが打ち立てたそのコンセプトは、「冒険心をかき立てるスタイリング」だった。

「ザ・プレミアム・オフローダー」をコンセプトに開発されたGX550は、SUVが乗用車的に使われるのが当たり前になった昨今、レクサスというブランドに相応しいプレミアム性を擁しつつも、一方でLXの血統を受け継いだタフな4WDオフローダーであるという側面も持っている。そこでそのタフさをさらに演出するスタイリングを、日常使用を犠牲にしないポルトオンパーツで実現。オンの世界をキープしつつオフの世界をさらに拡張する、このデモカーが完成した。スタイリングでまず目を引くのが、追加されたフェンダーガーニッシュだ。構造変更が必要なオーバーフェンダーではなく、あくまで純正フェンダーの上から被せるガーニッシュという扱いだが、ポリユーマーな面構成とビス留め風の演出で外観イメージを一新。フロントバンパーも武骨なスチール風のデザインを、純正の上から被せて装着するABS製のパーツで再現している。純正ボディには手を加えず、最小限の手段で最大限のイメージ構築を行うのが、JAOS流のレクサス・カスタムなのだ。

LEXUS OVERTRAIL PROJECT

「オーバートレイル」とは、「Overland」と「Trail」を組み合わせた言葉で、クルマとアウトドアライフの融合を示したレクサス・インターナショナルによる造語。現在「オーバートレイル・プロジェクト」として、アウトドアに特化したコンセプトカーの製作や、オーナーを招待してのキャンパイベントなどを行っている。

オンとオフを地続きにする
プレミアム・オフローダー

LEXUS GX550

"OVERTRAIL" JAOS ver.

多様化するニーズやライフスタイルに応えたい——
そんなJAOSとLEXUS両社の想いを具現化

オンロードとオフロード。プレミアムカーとオフローダー。
その相反する要素を共存させることができるのか。
その答えとなるクルマを、JAOSとLEXUSが作り上げた。



JAOS
ジャオス

1985年に海外製4WD車用パーツの輸入販売として創業。社名は“JAPAN OFFROAD SERVICE”の頭文字を取った略称に由来している。1990年頃から自社開発製品の販売も開始し、国内の4WDマーケットにおいて確かなブランドとしての地位を確立。現在は多種多様な自社製品に加え、ディーラーで取り扱うコラボ商品や自動車メーカーへのOEM品納入なども行っている。2015年からは“TEAM JAOS”として、国内外のさまざまなラリーに参戦中。

LEXUS
レクサス

トヨタ自動車が開発するプレミアムブランド。1989年に北米市場に向けた新ブランドとしてスタートし、翌年には欧州市場でも展開を開始。日本では2005年よりブランド展開が始まった。当初はセダン、クーペ、スポーツカーが軸のラインアップだったが、現在はSUVの展開も充実。ここ数年はクルマだけに留まらない、ラグジュアリーなライフスタイルブランドとしての地位を確立。レクサスは世界全域で“憧れのブランド”となっている。

NEW ADVENTURE

多様化するニーズやライフスタイルに応えたい—そんなJAOSとLEXUS両社の想いを具現化

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

Vol.07

2024 SPRING



LEXUS GX550

"OVERTRAIL"
JAOS ver.

オンとオフを地続きにする
プレミアム・オフローダー