

# NEW ADVENTURE

4WD・SUVカスタムの最高峰であり続けるJAOS——そのもっとも新しい進化の結晶

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

Vol.06  
2023 SPRING

## TEAM JAOS 新たなる挑戦

TEAM JAOSが一丸となってBAJA1000を走り抜く



Challenge to

# BAJA 1000

829マイルのオフロードで繰り広げられる死闘——。  
それは人とマシンの限界に挑戦とも形容できる。  
毎年世界中から集まったオフロードマシンが  
鎧を削るSCORE BAJA1000は  
最も過酷で意義のあるデザートレースの祭典だ。  
本誌ではJAOSの歴史的挑戦の歩みを、徹底的に追う。

# NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

## 新たなる挑戦

BAJA1000参戦を追い求めた能戸知徳。  
LX600 BAJAスペックと自分が持つ力を  
最大限に引き出し829マイル先のゴールへ向かう！

- 04 成長を続ける原動力
- 06 TEAM JAOS  
BAJA1000への道
- 08 2人でチームを率いる
- 09 20年来の夢を叶えたい
- 10 夢を共有する

12 世界で最も有名なデザートレースの開催地

14 LX600 "OFFROAD" JAOS ver.を  
さらにブラッシュアップ

BAJAスペックの完成に掛かった期間はおよそ半年。  
JAOS ver.のフォルムは保ちながら、ボディ剛性を徹底的に高めた。

22 SEMA SHOW 2022

24 TOKYO AUTO SALON 2023

26 「BAJA1000」知られざる舞台裏をすべて明かす  
限界に挑戦するJAOSのLX600 BAJAスペックには、  
ドライバーの力、監督の叡智、サポートメンバーの力が必要不可欠であった。





「あくなき可能性の追求」こそ、  
JAOSが成長を続ける原動力となっている。  
協力企業と共に挑む世界を股にかけたモータースポーツ活動は  
その過程で培った技術を市販パーツへ応用していくJAOSの伝統でもある。  
そして2022年、JAOSはいよいよBAJA1000に初挑戦する。

# 成長を続ける原動力

2017年からお届けしてきた私達の冊子「NEW ADVENTURE」も6号目となりました。毎年冬のオフシーズンに、1年間のモータースポーツ活動を中心にご報告して参りましたが、昨年は本当にさまざまな出来事がありました。

私達が昨年どのように戦い、  
どのような成果を得たのか。  
ぜひその一部始終をご覧ください。

そしてこれからも応援を  
よろしくお願いいたします。

全ての始まりは2015年のTEAM JAOS結成です。創立30周年を迎えた当社の記念事業としてアジアクロスカントリーラリーへの参戦を開始。私自身もナビゲーターとして2年間出場しました。翌2016年には社員ドライバー能戸知徳を起用し、トヨタの国内導入を先取りする形でハイラックスのラリーマシンを製作、初投入のマシンで総合5位入賞という成績を残すことができました。そして2019年には「社員教育と製品の耐久テスト」という原点に戻り、よりシンプルなマシンでクラス優勝を達成。製品力の向上、人間力の成長、そして何よりもチームの総合力で勝ち取った成果を皆さんにお伝えできたことは大きな喜びでした。

## 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年間を過ごす。'97年にJAOSに入社し、世界最大のカスタムカーショー「SEMA SHOW」への出展時に中心的役割を果たすなど、海外事業の拡大に務めた。2003年に専務取締役、2008年から代表取締役に就任。そして2015年に同社創立30周年記念プロジェクトとして「TEAM JAOS」を結成した。現在はチーム監督だが、'04年～'06年にはTEAM JAOSの前身チームで、2015年～2016年にはTEAM JAOSにてアジアクロスカントリーラリーのコ・ドライバー（ナビ）を担った。

ところがその直後にコロナ禍が到来します。私達もエンドユーザーの皆さまに元気な姿をお届けするべく、チームとして活動できる場を模索しましたがあらゆる競技が中止となる状況下でその夢も叶わず……。唯一TOYO TIRESのPV撮影に協力させていただけたことが2020年最大の成果となりました。

そして迎えた2021年。我々はフルモデルチェンジするレクサスLX600の外装を彩る製品開発に携わる、というチャンスを得ました。レクサスがオフロードモデルを公式にラインアップし、オフロード指向のカスタマイズをユーザーに提案するのは前代未聞のこと。これはJAOSが果たすべき役割なのか。私達は自らにその「在り方」を問い、あるべき姿を模索し続ける中、同時並行で製品開発を進めました。その成果と私達の決意は、2022年の東京オートサロンにて余すところなくお伝えできたのでは、と考えています。

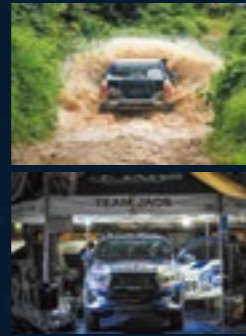
そして皆さまにお約束した通り、私達はBAJA1000に参戦して参りました。LX600をベースにマシンを造り、世界最大の自動車パーツ見本市「SEMA SHOW 2022」でお披露目させた後、世界で最も厳しいデザートレースに世界初のLX600 BAJAスペックを持ち込み、胸を借りるつもりで挑戦して来ました。結果は残念なものとなりましたが、これは始まりに過ぎません。この冊子の名前のとおり、JAOSは常に新しい冒険の扉を開いて参りました。私達は常にお客さまが新しい世界に踏み出す「最初の一歩」を大切に出来ましたが、自らも挑戦し続ける会社でありたいと思っています。

TEAM JAOS HISTORY

**2020-2021** ✦ コロナ禍によりAXCR自体は中止となったが、能戸知徳は北米のレースや全日本ラリーに挑戦するなど、経験値を高めることになった。



**2019** ✦ T1Gクラス優勝  
総合(AUTO)7位



オーストラリア仕様のガソリン・ハイラックスを選び、クラスもT1Gに変更。これまでの経験が集大成されクラス優勝を獲得する。



**2018** ✦ T1Dクラス7位  
総合(AUTO)10位



ハイラックス3年目の挑戦。レース初日にリヤタイヤ脱輪のトラブルに見舞われる。しかし、その後の巻き返しは今でも語り草に。

**2017** ✦ T1Dクラス8位  
総合(AUTO)10位



ハイラックスで2年目の挑戦。ハイラックスが日本での再販が開始され、TEAM JAOS×ハイラックスの活躍はとくに注目された。

**2016** ✦ T1Dクラス4位  
総合(AUTO)5位



2016年はタイ仕様のハイラックス（日本での再販前）で参戦。ドライバーはJAOS社員となった能戸知徳に任された。

**2015** ✦ T1Gクラス2位  
総合(AUTO)8位



TEAM JAOSは2015年に本格始動。AXCR（アジアクロスカンントリーラリー）に参戦。最初はFJクルーザーを競技車両に選択した。

Story 01

# B TEAM JAOS BAJA1000への道

あくまで市販車がベースの大仰ではないチューニングでAXCRに参戦してきたTEAM JAOS。2019年にクラス優勝を果たしたハイラックスは、ひとつの到達点だった。

Text\_編集部

TEAM JAOSのモータースポーツプロジェクト。2015年に始動し、タイを起点に東南アジア各国を走破するラリーレイド・AXCR（アジアクロスカンントリーラリー）を中心に参戦。2019年には目に見える成果をしっかりと残し、第1フェーズは完了した。2020年からは次なるフェーズに向け新たな挑戦を開始する。2021年8月にアメリカで開催された全米最長のオフロードレース「Best In The Desert Vegas to Reno」に初挑戦。2021年には、国内ラリーの最高峰である「全日本ラリー選手権（日本国内で開催）」にクロスカンントリー車両クラス「OP-XC」が初めて新設されたことからTEAM JAOSも参戦するなど、オ

フロードレースと強い関係を感じさせる取り組みを行ってきた。2022年、TEAM JAOSが新たに挑むSCORE BAJA1000（以下、BAJA1000）は、メキシコのパハ・カリフォルニア半島を舞台とし、また参戦マシンには新たにレクサスの最新鋭フラッグシップ・LX600を投入するなど、TEAM JAOSにとって初めて尽くしの挑戦である。レースマシンは2022年8月に完成。日本国内でテストを重ね、SEMA SHOW2022でお披露目された。その後北米での最終走行チェックを行ない、BAJA1000のスタートの地・メキシコ・エンセナダに向かった。ステアリングを握るのは、TEAM JAOSをけん引するJAOSの社員ド

ライバー・能戸知徳。北海道でオフロードショップを経営する父親に連れられ、12歳の時に現地で初めて見たBAJA1000への参戦は、憧れ続けていた夢の舞台。能戸と、モータースポーツを通じて常にチャレンジを続けるJAOSの想いが、今回ついに1本の線で繋がったのである。さて、TEAM JAOSのBAJA1000プロジェクトは3か年計画となっている。1年目の今回はノウハウを蓄積するために長い距離を規定時間内に完走が目標。LX600に施したカスタマイズは、タイムを詰めるための軽さやパワーよりも、走りきる強さを重視した。この挑戦は、間違いなく日本のオフロードファン注目の戦いになる。



# 2人で チームを率いる

Story 02

TEAM JAOSを率いる2人の人物。  
JAOSの代表取締役でありチーム監督 赤星大二郎と、  
同社のパーツ開発担当でありドライバーである能戸知徳。  
BAJA1000チャレンジに向けて7つの質問に答える。



## BAJA1000のスタートに立つ、 これはJAOSにとって何を意味する?

——株式会社ジャオスの30周年記念プロジェクトとして2015年に発足したTEAM JAOSの集大成であり、第2章のスタートとも言えると思います。これまでアジアの地で培ってきたノウハウがオフロードレースの本場である北米で通用するのか試すと共に、さらなる修練を積み上げていきたいと思っています。

## 完走という大きなプレッシャーがかかっていますが、 どのように対処しますか?

——プレッシャーはもちろんですが、それよりも数か月に及ぶ車両製作をはじめとした様々な過程を乗り越え、や

っと長い間夢に見続けていた大舞台に立てたという感激の方が大きかったです。また、言い方は難しいのですが、BAJA1000は参戦初年度から完走できるほど甘いレースではないことは覚悟しているので、我々のBAJA1000への挑戦は3ヵ年計画としています。そこで、今回は「まずはスタートに立つ。そしてなるべく多くの距離を走る」をテーマに掲げていたので、必要以上のプレッシャーはなかったかもしれません。

## BAJA1000はどの段階をもって 成功と言えるのでしょうか?

——先にお話をしたように、我々TEAM JAOSのBAJA1000参戦は3ヵ年のスパンで計画しているので、各年度ごとに目標が異なります。具体的には、初年度である2022年は「スタートライ

ンに立つ」、2年目となる2023年は「完走」、そして3年目の2024年には「クラス優勝」を目標としています。ですから、現段階での最終年度である2024年にクラス優勝を遂げるのが成功と言えるでしょう。

## BAJA1000で過酷なところは?

——これまで参戦してきたアジアクロスカントリーラリーなど日々休息とメンテナンスが行なえるラリーレイドとは異なり、スタートゲートをくぐるとマシントラブルを修復する時間から給油タイムまですべて走行時間に含まれます。また、サポートカーは帯同しているのですが、落ち合えるのは限られた地点でのみ。そこで、基本的には車載した工具やスペア部品を使ってドライバーとコ・ドライバーの二人だけで対処しなければならないのも厳しい部分です。

## レースにおける最大の焦点は?

——瞬間的に速かったとしても、一度トラブルが発生するとあっという間に大切な競技時間を無駄に使ってしまいます。そこで、なるべく壊れないマシン造りと壊さない（ミスをしない）安定したペースの走りがカギになります。特に我々無改造車カテゴリーのエントリーにとって、競技ルートは普通に走ってもクルマを壊してしまうような過酷な道が続くので、実ははやる気持ちを押さえる我慢も必要だったりします。

## JAOSファンがBAJA1000から 得られるものは?

——世界屈指の過酷な競技で試された耐久性や機能、そして新たなアイデアによってJAOS製品をさらに高みに引き上げていきたいと考えています。特にサスペンションやガードアイテムでは、得られた知見はダイレクトに新製品開発に生かせるはず。また、様々な経験を盛り抜けて強化されたスタッフの mindset も今後のモノづくりにフィードバックしていきます。

## レースの翌日は何をしますか?

——「ゆっくり寝たい」というのが本音と言えば本音ですが、限られた滞在期間の中で車両や大量の工具&スペアパーツを国内に送りかえす準備を行わなくてはなりません。また、我々のモータースポーツ活動はプロモーションの一環でもあります。そこで、タイムラグなく広報活動を進められるよう、現地で依頼した外部撮影班から画像や動画素材を収集したり、それらを使用した動画編集の打ち合わせを行なうなど……実は業務予定が目白押しなのです。

## Tomonori NOTO Biography

- 1988** 北海道北見市で生まれる。実家は4WDプロショップ「4WDサービスパドック」を経営。父親の修さんはオフロードレースも積極的に参戦。
- 1999** 父親の影響もあり、11歳の頃からオフロードレースデビュー。小型のバギーを走らせ、周囲の熟練たちを驚かせた。
- 2003-2005** 高校1~3年、婿部夫選手をサポートとして、北米最高峰のデザートレース「BAJA1000」に帯同。この期間で自身の出場の夢を育む。
- 2006** 18歳でAXCRにバジェロで出場。この時コ・ドライバーをつとめたのは、現・JAOS代表の赤星大二郎。結果は総合12位で才能の片鱗が見えた。
- 2007** AXCRに2度目の参戦。マシンは前年同様、バジェロで挑む。結果は総合4位入賞。これは日本人トップの成績だった。
- 2010** AXCRに三菱ライトンで出場。ピックアップトラックの時に経験。総合6位入賞し、実績を積み上げていく。
- 2015** 婿部夫のメカニックとしてBAJA1000に帯同。レース途中で体調を崩した婿部夫に代わって200マイルをドライブ。思わぬBAJAデビューとなった。
- 2016** TEAM JAOSのドライバーに。タイから輸入したハイラックスREVOをベースに、ラリーマシンの製作も担当。AXCRは総合5位入賞。
- 2017** TEAM JAOSとして3年目、能戸は6度目のAXCR出場となる。マシンは2016年のハイラックスREVOをさらにブラッシュアップ。総合10位。
- 2018** 2015、2016年と2年使った車両をさらに熟成しAXCRに参戦。コ・ドライバーは2017年からKYBの田中一弘さんが務め、足回りをさらに煮詰めた。
- 2019** 新ラリーマシン、オーストラリア仕様のハイラックスは4.0ℓガソリンエンジンを搭載。ガソリン改造車クラスにエントリー、クラス優勝を果たす。
- 2020** 新たにTOYO TIRESをパートナーに迎え、2020 AXCRを目指すも、コロナ禍により中止。これまでの経験でパーツ開発を加速させる。
- 2021** 1月、TOYO TIRES OPEN COUNTRY ブランドアンバサダーに就任。8月、北米デザートレース「Vegas to Reno」にUTVで出場。また全日本ラリーにハイラックスで出場する。
- 2022** TEAM JAOSの第2章として、新型レックスLXでBAJA1000出場を発表。現在、マシン造りに勢力を注いでいる。



株式会社ジャオス  
能戸知徳

JAOS開発部兼TEAM JAOSドライバー。2015年にJAOSへ入社し、2016年からドライバーとしてアジアクロスカントリーラリーに参戦。2019年にクラス優勝を果たす。2021年にはTOYO TIRES OPEN COUNTRY ブランドアンバサダーに就任した。

# 20年来の 夢を叶えたい

Story 03

幼い頃からオフロードレースに親しみ、  
2016年からはTEAM JAOSドライバーとして  
海外ラリーやデザートレースへの挑戦を続ける能戸知徳。  
そんな彼にこれまで、そしてこれからのことを伺ってみた。

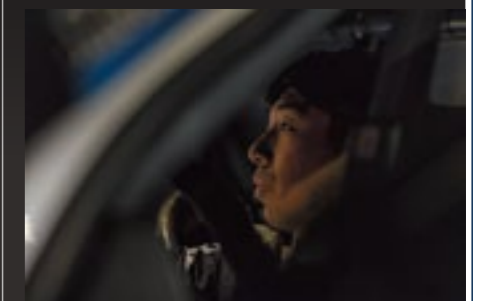
メカニックとして参加する父に連れられ、初めてBAJAの地を訪れたのがミレニアム（2000）の年でした。当時僕は中学1年でしたが、そのスタートを目の当たりにして衝撃を受けました。街中がレース一色。大通りが封鎖され、レースマシンが大挙してパレードして行くんです。その迫力と言ったら……。それ以来、BAJAへの参戦は僕の夢になりました。

18歳の時、海外競技に初めて参戦します。その時のナビがJAOS 赤星社長（当時は専務）でした。ですがリーマンショック以降はレース活動が難しくなり、目標を見失って少し自暴自棄になっていました。そんな折りJAOSの30周年記念事業として始まったアジアクロスカントリーラリーへの参戦にお声がけいただき、それがきっかけでJAOSに入社。2019年にはクラス優勝を果たすことができました。

ところが今度はコロナ禍で競技がなくなってしまいます。私達の活動や活躍をファンの皆さんにお届けす

ることができません……。そんな日々が続く中、2021年に始まったレックスLX600のパーツ開発をきっかけに「新しいLXでレースマシンを造り、BAJA1000に挑戦する！」という壮大な計画が生まれました。

BAJA1000は世界で最も過酷なオフロードの耐久レースです。ここで



我々はJAOSのクルマ造りや製品を思う存分試すことができます。私自身、浮き沈みのある人生でしたが、2022年はBAJA1000のスタート台に立つことができました。来年こそは完走です！石にかじりついてでも結果を残すべく、次の1年を戦って参りますので、ご声援をよろしくお願いいたします！

# 夢を共有する

Story 04

モータースポーツは、数名のスタッフによる“チーム戦”である。サポートする企業なども含めれば、相当な人数が関わってくる。BAJA1000へは、TEAM JAOSの叡智を結集し挑む。

Text\_編集部

TEAM JAOSは、「パーツ開発への技術的フィードバック、世界市場の拡大、メーカーや取引先と何かを成し遂げたい」というJAOSの熱い想いが結実したもの。例えば、ダンパーの供給元であるKYBとのタッグは技術的な蓄積を積み上げ、パートナーシップを締結しているTOYO TIRESとは、新たなタイヤの開発や4WD&SUVカテゴリーを共に盛り上げていこうという

想いを共有している。群馬トヨタ自動車へのメカニック依頼は、地元企業との繋がりをより深くしたいという想いから。そして自社を含む協力企業から若手のプロジェクト参加を促し、人材育成にも役立っている。モータースポーツである以上、勝利を目指すのは当然だが、それ以上に得られる価値がTEAM JAOSへの参画には存在しているのである。

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)
コ・ドライバー	Kurt WILLIAMS, William CARROLL (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) 西尾 浩一(株式会社ジャオス) 中澤 梓(群馬トヨタ自動車株式会社 GR Garage 高崎IC) 深澤 拓(ネットトヨタ高崎株式会社 サービス技術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 部長)
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(KYB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 部長)
車両製作&メンテナンス	群馬トヨタ自動車株式会社 株式会社RIKISO 株式会社オクヤマ 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株式会社 代表取締役社長)



メカニック 群馬トヨタ自動車 GR Garage 高崎ICから中島さんと中澤さんの2名、ネットトヨタ高崎から深澤さんが対応。サスペンション、ブレーキ、タイヤなどの交換作業やOBDによる車両状態の管理、記録などマシンをコースに送り出す全ての作業を行なう。



ハイラックスよりも1トン近く重いLX600だが、パワー・バランスともに優れており、走破性の高さも含め、総合的な走行性能のポテンシャルを、能戸はテスト走行で存分に感じ取っていた。



TEAM JAOSを支えてきた『KYB』。リザーバタンク付きの単筒タイプダンパーをフロントに2本、リアに1本の組み合わせで、スペシャルサスペンションを新設計。開発を担うのはKYBでサスペンションを設計する田中一弘さん。

## LX600をBAJAスペックに進化させる

LX600や能戸との絆をマシンの開発段階から築いていった中島さん、中澤さん、深澤さん。メカニックで培ったノウハウを次々と応用しながら能戸に適したマシンへと仕上げていく。



JAPAN to BAJA CALIFORNIA

日本—バハ・カリフォルニア半島までの距離

10,619km

UNITED STATES

San Diego  
サンディエゴ  
Ensenada  
エンセナダ  
Baja California  
バハ・カリフォルニア半島

車と人の限界を試す  
SCORE BAJA1000あれこれ

数々の神話が生まれる北米大陸最大級の2輪・4輪のデザートレース「SCORE BAJA1000」。開催地は、メキシコ バハ・カリフォルニア半島(メキシコの北西部に位置し南北1500kmにもなる半島)。自然の景色がとて素晴らしい地であるが、レースは半島の山岳地帯、砂漠地帯、悪路など、過酷な条件で行なわれる。

Text\_河村大

about BAJA1000

BAJAとは

舞台となるバハ・カリフォルニア半島は、メキシコの西部に位置し、島の北部をバハ・カリフォルニア州、南部をバハ・カリフォルニア・スル州に分けられる。BAJA1000のスタート地点であるエンセナダのあるバハ・カリフォルニア州は、アメリカのカリフォルニア州に接しており、ロサンゼルスからは車で約2時間の距離にある。バハ・カリフォルニア・スル州は、年間の平均気温が26℃と温暖な地域で、半島の南端には、カボ・サン・ルカスやサンホセ・デル・カボなど、有名なリゾート地がある。

BAJA1000とは

メキシコのバハ・カリフォルニア半島を舞台に毎年11月に開催されるBAJA1000は世界で最も過酷なデザートレース。夜にはビバークで整備と休憩ができるラリーレイドとは異なり1台のマシンをノンストップで走らせる。サボテンの群生するダートを高速で走るイメージがあるが、山岳地帯など高低差のある地形を移動しながら緯度も大きく変えるため、砂漠や土漠、ガレ場など、路面は変化に富んでいる。平地でもアンジュレーションが激しく路面はうねり続け、寒暖の差も激しい。車とドライバーへの負担は想像以上の過酷さだ。



2022年開催のコース。レース日程は11月15日～11月20日。

CLASS

クラス

TEAM JAOSが参戦する4輪は、トロフィートラッククラスを頂点に、ボディのタイプや改造範囲など、十数もの細かなクラス分けがある。JAOSは、2輪または4輪駆動のピックアップトラック、もしくはSUV車両が参加可能な市販車無改造クラス「Stock Full Class」を選択した。

REGULATIONS

改造規定

市販車ベースで改造範囲は少ない。過酷なBAJA1000を完走するには相応の装備が必要となるが、JAOSが重視したのはボディの補強。ロールケージはもちろんキャビンから前方にも補強用パイプを追加、各パーツの接合部分の板厚を増すなど、各部を強度アップさせた。

COURSE LENGTH

コース全長

828.25 miles

1mile=1.6km

走行ルートは毎年異なっており、2022年は、半島北部のエンセナダを出発し、バハ・カリフォルニア半島を一周して同地に戻るコース(約830マイル)。

TIME LIMIT

TEAM JAOSの目標

世界最大のオフロードレースがどんなものなのか、まずは体感しに行くことが第一の目的。そして第二に完走。トロフィートラックは20時間を切る速さでゴールするが、市販車・無改造クラスでは車を壊すことなく36時間内に828.25マイルを完走することが大切となる。BAJA1000は過酷なレースである。ラリーレイドと違って整備と休憩の時間はなく、ル・マン24時間レースのように給油や整備に要する時間もカウントされるので、文字通り時間との闘いとなる。しかも長丁場の中、最良のパフォーマンスを発揮し続けなければならない。マシンの耐久性はもちろんだが、個々の精神力や体力も試されるのだ。

36 hours

# ベストパフォーマンス

## LX600 "OFFROAD" JAOS ver.を さらにブラッシュアップ

オフロードをキーワードに開発された2台のLX600。  
ここでは新たな進化を遂げた  
LX600 BAJAスペックにスポットを当てる。

Text\_ 高坂 義信

# LEXUS LX600



2022年1月にJAOSが発表したカスタマイズ  
モデルLX600 "OFFROAD" JAOS ver.  
LX600 "OFFROAD"をベースに開発された。

"OFFROAD" JAOS ver.

TEAM JAOS 2022 ver.

SCORE BAJA1000参戦のために開発し  
たLX600 BAJAスペック。とくにボディ  
強化に主眼を置いたカスタムを施した。



極限まで機能を突き詰めた  
シルエットには威圧感が漂う

LEXUS  
LX600  
TEAM JAOS  
2022 ver.



## VEHICLE DIMENSIONS

全長	5,380mm
全幅	2,090mm
全高	2,060mm
エンジン	3.5-liter V6 Four Cam 24-valve
トランスミッション	Direct Shift-10AT

## SPECIFICATION

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 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-001 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 35×12.5R17LT 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

### PARTNERS



自由自在に操ることができ  
重さも感じず乗りやすい  
マシンに仕上げられた



BAJA1000とは、メキシコのバハ・カリフォルニア半島で半世紀前より行われている伝統あるデザートレース。千数百キロのオフロードをノンストップで走り抜けなくてはならないことから「世界で最も過酷なレース」とも言われている。そんなBAJA1000にTEAM JAOSがエントリーするのは“Stock Full Class”といういわゆる市販車無改造クラスだ。

ベースとしたのはサスペンションがベーシックな北米仕様。ハイテクなメ

カが採用されていない分、モータースポーツのベースマシンとしては打ってつけ。そのマシン製作では、TEAM JAOSのドライバーでもある能戸知徳が指揮を執った。JAOSで製品開発を担っている彼は、自らがビルドアップしたマシンで数々のレースを戦い抜いてきた製作のエキスパートでもあるのだ。

それでは参戦マシンであるLX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2022 ver.を見てみよう。

まずはエクステリア。多くのBAJA

マシンは軽量化やスペアタイヤへのアクセスを優先して外してしまうバックドアだが、車両のフォルムにこだわったTEAM JAOSではあえて残している。前後バンパーに至っても然り。このあたりは「我々はレースマシンコンストラクターではない」というアフターパーツメーカーとしての矜持といっても良いだろう。

そして最も丹念に作り込まれているのはシャーシだ。装着タイヤのサイズは、最低地上高の確保や車両への負

荷、走行バランスなどを鑑みて35×12.5R17LTを選択。さらにタイヤのストローク量から、2.2インチのボディリフトとサスペンション1インチによる計3.2インチ（約80mm）のリフトアップが施された。ちなみにレギュレーション上、“Stock Full Class”ではサスペンションの形式変更は認められていない。そこで、純正の形式を変えない範囲でスプリングとダンパーの強化を行うのだが、実はこれぞアフターパーツメーカーであるJAOSの真骨頂。

市販へのフィードバックも考慮したBAJAスペックサスペンションに仕上げているという。

またフレームを含めたボディメイクも一見の価値あり。LX600はクロスカントリー4WDの基本ともいべきボディオンフレーム構造を持つが、レギュレーションに則ってボディ全体に張り巡らされたロールオーバーラダーフレームに直に溶接しているのが、結果として非常に強固なモノコック構造が出来上がった。

大径化されたタイヤが激しくストロークしてもボディに干渉しないよう、リフトアップによって拡大されたフェンダークリアランスや、肉厚なタイヤを装着するためにあえて小径化されたホイール（そのためにブレーキも換装）など、ベースとなった車両とBAJAスペックの違いが良くわかるサイドビュー。そのカスタマイズの全ては過酷な大地を駆け抜けるためにデザインされている。

LEXUS  
LX600  
TEAM JAOS  
2022 ver.

## DETAILS



### サスペンション—コイルスプリング・オリジナルダンパー **SUSPENSION**



装着したリフトアップコイル（1インチアップ）は、チューニングこそ「専用設計」だが、JAOSオリジナルコイルスプリングの市販品と同品質・同製法となる。なお、激しいギャップが続くBAJA1000の路面に対応させるために、フロントスタビライザーレス仕様としている。リフトアップコイルに合わせるのが、BAJA1000のために新設計されたオリジナルダンパー「KYB BATTLEZ VF-R RACING Spec.」。これはJAOSとKYBの共同開発モデルで、これまでアジアクロスカントリーラリー（AXCR）で能戸のコ・ドライバーとして共に戦ってきたKYBのエンジニア・田中一弘氏が開発を担当。低圧・高圧の縮み側と伸び側の3WAY調整タイプで、ノーマル形状のタイヤハウスやマウントという取付条件に合わせて、リザーバタンク付きの単筒タイプをフロントに2本、リアに1本という仕様になっている。BAJA1000の路面はギャップが大きく常にフルストロークという状況のため、長時間走行にも耐えるオイル容量、熱対策、ケースの強度が確保されるなど、これまで海外オフロードレースを戦う中で培ったノウハウの集大成と言える。

### TIRES & WHEELS タイヤ & ホイール



タイヤは、M/TとA/Tとの中間に位置付けられるトーヨータイヤのOPEN COUNTRY R/T（ラギットテレーン）を採用。タイヤサイズは35インチで、ホイールにはJAOS TRIBE CROSS RACING Spec.の17インチ。35インチの大径タイヤと純正よりインチダウンした小径ホイールのコンビネーションは、岩へのヒットなど、ホイールのリムへのダメージを最小限に抑えるための選択だ。

### BRAKE ブレーキ



17インチホイールを採用しているため、それに合わせてノーマル比で小径のブレーキローターへフロントのみ換装済みだ。ローターはスリット入りタイプで、ブレーキパッドも交換。これらはすべてプロジェクトムー製だ。

### LUGGAGE 荷室



室内はノーマル然とした運転席回りに対し、後方はまさにコンペティションマシン。元々後席があった位置には200ℓの追加燃料タンクを設置し、後端にはスペアタイヤやジャッキを格納。あくまで「市販車ベース」を掲げるため、レギュレーション上では取り外し可能なバックドアはそのまま使い、LEXUS LX600のフォルムが生かされているのも、BAJA1000を走るマシンとしては異色の特徴だ。それゆえ大径化したタイヤの格納はかなり工夫が必要だった。

能戸によると「一度きりのレース出場ならここまでの強化は必要なかったが、同一車両を複数年使用するとなるとここまでの補強は必須」とのことだ。

その他、パワートレインは“Stock Full Class”のレギュレーションに則りノーマルのまま。3.5ℓV6ガソリン+ターボのエンジンはマフラーのリヤピースのみ変更というライトチューンにとどめている。駆動系は10速AT+フルタイム4WDとノーマルを踏襲しながら、タイヤの大径化にともない最終減速比だけ3.307から4.300へローギアード化されている。

そうして未知のBAJAの地を走り抜けるために細部にまでこだわって製作されたLX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2022 ver.。そのブルー×ブラックに込められた想いは熱く力強い。



### COLOR ボディグラフィック

カラーリングは、これまでのTEAM JAOSのマシンであるハイラックスと同系の青を踏襲。前後から見る方向でマシンの印象が異なるデザインをラッピングで表現。高い技術に定評のあるP.G.Dが、ボディのグラフィックデザインおよびラッピングを2015年より継続して担当。使用されるフィルムはORAFOLが選択された。



### COCKPIT コックピット

世界屈指のオフロードレースに挑戦するマシンとは思えないほど、ノーマルな印象がある。ただし、シートはトヨタ紡織製のフルバケットシートタイプ（非売品）で、路面からの突き上げや振動対策にも対応し、適度なホールド性とクッション性を重視したものの、ロールケージは老舗のオクヤマ製。ボディ全体に張り巡らしたパイプをラダーフレームに溶接した結果、非常に強固なモノックともいえる構造となった。



LEXUS  
LX600  
TEAM JAOS  
2022 ver.



Las Vegas  
2022.11.1. - 11.4.

Las Vegas Convention Center  
North Hall #12638

## 特別な存在に昇華した LX600 BAJAスペックは 憧れの対象となった

“世界最大のカスタムカーショー”である SEMA SHOWにJAOSが出演。来場者数はTOKYO AUTO SALONの1.4倍、出展者数では同6倍の規模を誇るこのイベントは、BAJA1000への出場を2週間後に備えた LX600 BAJAスペックの世界デビューには、まさに最適な場所でもあった。

Photo & Text\_ 秋元一利



**世** 界的に話題を集める国際自動車ショーといえば「デトロイト(アメリカ)」「ジュネーブ(スイス)」「フランクフルト(ドイツ)」「パリ(フランス)」の4つ。これらの国際自動車ショーは、あくまでも自動車メーカーによる新型モデルの展示・発表を主題としているが、一方で世界にはアフターパーツメーカーによる新商品の展示・発表を中心とした自動車ショーもある。そのひとつが毎年11月にアメリカ・ラスベガスで開催されるSEMA SHOWだ。6000以上の自動車、部品、販売業者などの企業・団体が加盟する米国自動車用品工業会が主催するこのイベントは、1967年にロサンゼルス郊外のドジャース・スタジアムで初めて開催された。その後、1984年にラスベガスへ開催場所を変更、以来毎年11月の第一週に、5.5万坪もの規模を誇るラスベガスコンベンションセンターで開催されている。



あくまでも自動車業界向けではあるが、新製品を装着したデモカーがずらりと並ぶことから会場は、まさに“カスタムカーの祭典”ともいえる華やかな雰囲気にも包まれているのが特徴で、SEMA SHOWには例年16万人以上もの自動車関係者が世界中から集る。このため自動車業界における注目度は極めて高く、カスタムシーンにおける次なるトレンドの発信源ともいわれているイベントだ。今回の「SEMA SHOW」に、JAOSはLX600 BAJAスペックを出展。ブースに展示されたLX600は、2週間後には実際に荒野を走破するレースカーということで、下回りまで念入りに見入るファンも目に付いたが、アメリカでも人気の高いレクサスのLX600がベースとなっていることに驚く人も少なかった。SEMA SHOWとBAJA1000というふたつのイベントを結んだJAOS製LX600 BAJAスペックが注目を浴びたのは、アメリカのカーカルチャーを理解すれば、当然のことだったのかもしれない。



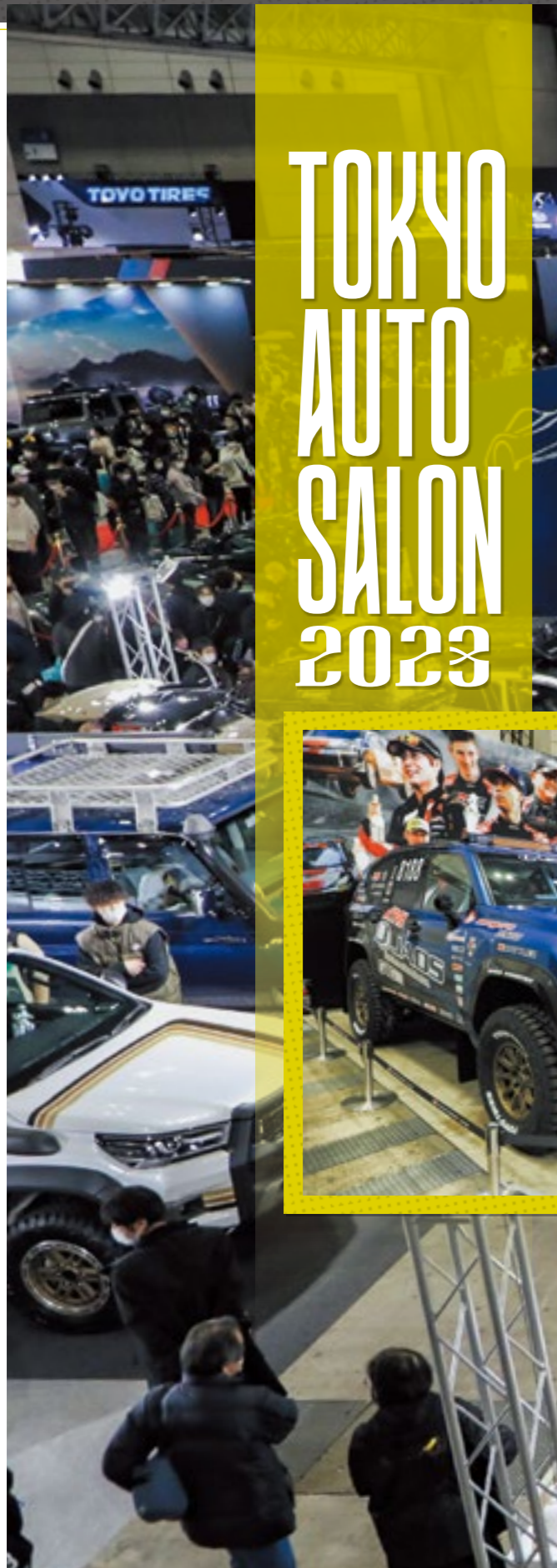
これまでオンラインでコミュニケーションを取ってきた CANGURO Racingのメンバーとリアルでは初の顔合わせ。写真はコ・ドライバーを務める、Kurt WILLIAMS氏(中央)とWilliam CARROLL氏(左)。



SEMA SHOW会場内にて、BAJA1000を主催するSCORE Int'lの検査員の方を招いての事前車検が行われた。安全装備(特にロールオーバー保護装置)を中心に確認されたが、大きな指摘事項もなく2週間後の本番に向けていよいよ準備が整った。



4WD・SUVのカスタマイズパーツを専門に開発する日本屈指のパーツメーカーJAOSで代表取締役を務める赤星も、LX600 BAJAスペックと共に会場入りした。



# TOKYO AUTO SALON 2023

◆ TOKYO

2023.1.13. - 1.15.

MAKUHARI Messe  
East Hall #810 / TOYOTA GAZOO Racing ブース

## クラフトマンシップが たっぷり注がれた LX600の威圧感に圧倒

TEAM JAOSにとって  
TOKYO AUTO SALON 2023は  
記憶に残るものとなった。  
BAJA1000参戦のために開発した  
LX600 BAJAスペックが  
TOYOTA GAZOO Racingブースで  
お披露目されたのである。

Text\_ 清野 央

『モータースポーツを  
起点としたもったいい  
クルマづくり』を具現  
化した車両の1つとし  
てTOYOTA GAZOO  
Racingブースに展示さ  
れたLX600 BAJAスペ  
ック。プレスカンファ  
レンスを終えたトヨタ  
自動車の豊田章男社長  
が同車両に乗り込んで  
ポーズをとる一幕も！



今年（以後オートサロン）のTOKYO AUTO SALON（以後オートサロン）は盛況だった。主催者が発表した来場者数は、2022年よりも50,000人ほど多い179,434人（3日間合計）。駐車場はカスタムした車両がズラリと並び、展示ホールはどこも沢山の人が賑わっていた。もちろん、JAOSブースのある東ホールも連日人で溢れていた。

今年も4WD・SUVの関心度は非常に熱かったのである。ランドクルーザーなどの高級車のカスタマイズが目立っており、純正品と見紛うエアロパーツ、ワンサイズアップの大きなタイヤなど、品良くまとめ上げるのがトレンドのようだ。そんな中であって、JAOSほど自社の歴史と伝統を忠実に、4WD・SUVの深化に情熱を注いだメーカーはなかった。JAOSブースの「LAND CRUISER 300 GR-SPORT "JAOS style"」「HILUX GR-SPORT "JAOS style"」「RAV4 HYBRID ADVENTURE "JAOS style"」は、どれもフィールドをイメージさせるスタイルを持ったJAOSらしいモデルであった。3台それぞれの細部を観察してみると、JAOSがよりハイエンドな素材や仕上げに神経を配っているのが分かる。今後の新作発表が非常に楽しみである。

ところで、今年のオートサロン会場を湧かせていたのが、TOYOTA GAZOO Racingに展示

された「LEXUS LX600 "OFFROAD" TEAM JAOS 2022 ver.」。2022年のオートサロンでJAOSが発表したLEXUS LX600 OFFROAD ver.のBAJAスペックで、2022年11月にメキシコのバハ・カリフォルニア州で開催されたBAJA 1000に参戦した車両である。ロールゲージを張り巡らした車内、35インチのタイヤを履かせた威風堂々とした外観など、質実剛健な機能美を全面に押し出した由緒正しい本格的なオフロードマシンなのである。実際、会場では4駆マニアではない一般の来場者からの関心も高く熱心に撮影する姿が見られた。

4WD・SUVのカスタマイズには明るい未来が待っている。

JAOSはTOYOTA GAZOO Racingブースに、BAJAから戻ってきたLX600 BAJAスペックを展示。ひととき大きなその車両は、人気のレーシングカーが並ぶ中であっても、カスタマイズファンの関心を引き付けていた。JAOSがBAJA 1000に掛けたスピリッツを感じ取っていた事に他ならない。



# Challenge to BAJA 1000

START  
& GOAL



## BAJA1000 COURSE MAP

コースマップは事前に発表されており、トップチームはプレランを繰り返して危険な減速ポイントを確認する。それ以外は全開で駆け抜けるのだ。

## BAJA1000の悪夢…… 勇気ある決断が下された 大事な一戦の舞台裏に迫る!

トロフィートラックが全開で駆け出す中、もうひとつの戦いが始まった。  
市販車がどこまで通用するのか？ドライバーは交代無しで走り切れるのか？  
僅かに許された改造パーツの性能と信頼性は？  
TEAM JAOSが3ヵ年計画で挑む壮大な耐久レースが今、スタートした。

Text\_河村 大



ミレニアム（2000年）に訪れ、12歳でBAJAを観た少年が今、そのスタート台に登ろうとしていた。隣には監督の赤星。「社長、街全体が揺れるんです。その様子を一度お見せしたい」。以前、能戸がBAJAへの想いを語った時、一番心に刺さった台詞が赤星の脳裏をよぎっていた。

2022年11月18日早朝。ゼッケン8188番のレクサスはゆっくりとステージを登り、その中央で止まった。「参戦する」と啖呵は切ったものの何

も分からず、暗中模索で始めた一大プロジェクト。あとに退けないプレッシャーの中、通常業務との折り合いを探しながら無我夢中で走って来た約半年間。その記憶が、走馬灯のように蘇る。時間は限られていたが、できることは妥協せずにやってきた。

「日本からクールな新型レクサスがやってきた」SNSでもLXは人気者だ。写真を撮ろうとする観客にドライバーズカードを配るサービスクルーも少し鼻が高い。今大会のエントリーは276台。

このうち半数近くがゴールにたどり着けないことは過去の歴史が証明済み。待ち受ける競技が過酷であるが故に、ここに立つコンペティターがどんな覚悟で来ているのか、観客は皆知っている。「コンニチワ・アミーゴ！」マイクを向けられた能戸も「全てに感謝。夢が現実になりました」と巨大モニターの中で感慨深げ。赤星も人との不思議な絆を紡ぎながら、そしてチームとして誰ひとり欠けることなくこの大舞台に立てたことを、誇りに感じていた。

今回のBAJA1000参戦でタッグを組んだ、CANGURO RacingとTEAM JAOSのクルー。





挑戦者達の国旗がスラリと並ぶスタート台。その空間は挑戦者へのリスペクトで溢れていた。



土煙を上げてコースを走るLX600。今年のBAJA1000はエンセナダがスタート。アメリカ国境から近いので大勢の観客が訪れ、両脇で観戦していた。

## 目指すはエンセナダ 1000マイル先の フィニッシュ



今年のBAJA1000は828.25マイル(1333km)。タイムリミットは36時間だ。平均時速38kmで走れば間に合う計算だが、そんなに甘いものではない。山あり谷あり砂漠あり。ガレ場にロックにキャンパーなど、ありとあらゆる地形が襲ってくる。路面はうねり狂い、

轍は想像以上に深い。正午にスタートした能戸はほどなくトロフィートラックが荒らした路面の洗礼を受けることになった。35インチの大径タイヤでも腹下を擦るため、よりダメージの少ないラインを選ばねばならない。トロフィートラックなら飛び越えて行

くクレストでも、路面を舐めるように走らせる。

今までならばやる心を抑えられなくなる能戸だったが、そんな気持ちは疾うに置いてきた。1秒でも速く走ることより、1時間でも長くステアリングを握ることのほうが大切だと分かっていたからだ。徹夜の訓練も行なった。全米最長のレース Vegas to Renoにも挑み14時間半で完走した。それでも828.25マイルを30時間以上不眠不休で走る、というミッションは未知の世界。だからこそ可能な限り長く運転することを目指す。

だがTEAM JAOSに与えられた日照時間は少なかった。この時期、メキシコも日が短い。朝9時にスタートしたトロフィートラックと違い、走り出して5時間もすれば暗くなる。コース

上にはチェックポイントが3か所あり、足切り時間が決まっている。最初の関門は200マイル先のチェック1。リミットは21時50分だ。サービスチームを率いる赤星はその途中、国道が交差する70マイルポイントまで先回りして待っていた。だがいくら待ってもLXのエンジン音は聞こえない。

能戸はかなり早い段階から異変に気付いていた。スタート直後の速度制限区間ではさほど気にならなかったが、その後、スピードを出したくてもエンジンが吹けない。バラつく。出せても時速45km程度。時折ストールする。満足に走れない……。

20マイルを過ぎた辺りで能戸はクルマを止めた。最初に行なったのは安全タンクの燃圧の確認だ。昨今の新型車の例に漏れず、LXもECUがクルマ

全体を統合制御しているため改造にはリスクが伴う。したがってエンジンを含め駆動系や電装系はノーマルのまま使っている。ただ、唯一行なった改造が安全タンクの取り付けだったのでそこを疑ったのだ。だが燃料系はいずれも正常。腹下を通る燃料ラインを外してみたが燃圧はしっかりかかっている。

状況を把握したサービス部隊が合流したのは30マイル付近。早速診断機で症状を確認。異常が確認された項目に沿ってエアフロセンサーや燃料ポンプを交換、プラグも確認した。その都度エンジンの調子を観ながら吸気系と燃料系で可能な作業は全て行なった。「1マイルでも多く走らせたい」その場にいた全員が同じ気持ちだった。だが、エンジンの調子は変わらなかった。

一番ショックを受けていたのは群馬



トヨタグループから派遣された3人のメカニックだったに違いない。彼らはプロジェクトを率いる能戸と一緒に、車両をバラす時からずっと一緒だったのだ。国内のテストは順調。直前に行なった現地のテストでも問題はなかった。それだけに目の前で起きている現実が信じがたかった。それでもやれるだけのことはやった。その気持ちに後押しされるように能戸は出発した。よし、次は100マイル付近で会おう！





30マイル付近でサービスと合流し、整備を受ける。ヒルクライム途中で止まると後続のために端に避けなくてはならなかった。能戸も自分の走りが1マイルもできていなかった。



100マイル付近。既に日は落ち、制限時間も迫っていたが、メカニック達は最後まで諦めようとしなかった。なぜ今までなかったトラブルが競技当日のスタート直後に起きたのか。悔しかった。



タグを組むCANGRO Racingとは、それぞれのマシンをサポートするためにサービスポイントや人員配置などを事前に計画していた。給油やメンテナンスはそれぞれに行うとしていたが、彼らも都度手を貸してくれた。マシンに接続した診断機は異常燃焼を感知しており、クルマが自身を守るためにフェューエルセーフ機能を働かせていたと思われる。

## スタート直後から始まった原因不明の電子系トラブル「1マイルでも多く走らせたい」誰もがそう思っていた

だが現実には厳しかった。100マイル付近でチームと再合流したが、LXの調子は変わらなかった。手を尽くして整備を続けるも、日はとつぷりと暮れ、制限時間は刻一刻と迫っていた。加えて、そこから先は山越えの険しいルート。マシンが止まってもサービスが合

流できない。「タイム・リミットだ。残念だが撤退しよう」。傷ひとつ付いていないLXを前に赤星は決断した。能戸も冷静だった。勝手知ったるマシンだけに現場では解決が難しいことを理解したのだ。これは日本へ持ち帰り、徹底的に解明しなければならない。

しかし、リタイヤ後もタグを組むCANGRO Racingのサポートとして同チームに帯同した。本来であれば自らが走るはずだったコースをなぞる事で次回へと繋がる経験を積み重ねたのだ。「僕らとレギュレーションの解釈やマシン作りが違って、とてもいい勉強になりました」。日本から遠目に眺めていた規則書と現実に許される改造と。大径37インチタイヤの有効性も、路面が想像以上に荒れているこ

路面は過酷だ。35インチのタイヤでもラインを選ばないと走れない。ここを給油や整備、ドライバー交代の時間込みで平均時速38kmで走り続ければゴールにギリギリ間に合うという設定。ラリーレイドと違ってノンストップのレースであるところがBAJA1000最大の特徴だ。

とも、全ては挑戦したからこそ知り得た事実だった。

「この場に立てたことは大きな一歩です。ここで得た経験をスキルに変え、次に向けてしっかり準備しなければなりません。」と能戸。「残念な結果になりましたが、挑戦したことで得られたもの、得られた縁が沢山ありました。この宝物を大切にしながら今後も継続して取り組みます。来年は、ゴール後の景色を見るために戻って来ましょう！」。新たな冒険の扉は開き始めたばかりだが、赤星の目はその先を見据えていた。

## Challenge to BAJA 1000

TEAM JAOS初年度の挑戦は100マイルで終わった。その先ゴールまでの経験をしっかり積みたかった。ゴールの景色をその目で見たかった。LXはガソリンの残った給油タンクと共に相方のサービスポイントへ向かった。







## 4WD&SUV CULTURE MAGAZINE NEW ADVENTURE Vol.06

「4WD&SUV CULTURE MAGAZINE NEW ADVENTURE」は、4WD&SUVを軸とした  
「新たな冒険の体験」を提案するカルチャーマガジンとして2017年10月に創刊しました。

発行人 赤星 大二郎 (JAOS)

企画 株式会社ジャオス  
群馬県北群馬郡榛東村広馬場3586-1  
<https://www.jaos.co.jp>  
TEL. 0279-20-5511 (代表)

発行 株式会社文友舎  
東京都千代田区一番町29-6  
<https://4wdsuv.auto-g.jp/letsgo4wd/>  
TEL. 03-3222-5326 (編集部)

※掲載情報は、2023年1月現在のものです。  
※JAOS公式ウェブサイトもご覧ください。  
<https://www.jaos.co.jp>

©JAOS 2023 無断転載禁止

**Director** 内田 悦哉 (JAOS)  
**Editor in Chief** 今井 泰宏 (LET'S GO 4WD)  
**Editor** 能戸 知徳 (JAOS)  
吉田 哲也 (JAOS)  
松本 晃一 (LET'S GO 4WD)  
**Contributor** 河村 大 高坂 義信 清野 央  
秋元 一利 (CLASSIX)  
**Photographer** 高橋 学 河野 マルオ  
谷井 功 (STUDIO TORUKA)  
秋元 一利 (CLASSIX)  
林 剛直 (So-Kal International)  
小出 薫平 (LET'S GO 4WD)  
Art EUGENIO (GETSOMEphoto)  
Brandon BUNCH (GETSOMEphoto)  
Caleb NORMAN (CN Cinema)  
**Design** 伊藤 たまお  
**Management** 柳原 信広 (LET'S GO 4WD)  
**Special Thanks** Lexus International

