NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

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

Vol.05
2022 WITNER

JAOSとLEXUSの歴史的な協業

LX600の“新たな進化”に見る絶対的な存在感と機能美

LEXUS
LX600
“OFFROAD”

JAOS ver.

NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

04 五感を刺激する新たな潮流
08 積み重ねた経験値と職人技で価値を加える
14 LX600の新たな可能性
18 飛翔するためのラリーへの挑戦
20 TEAM JAOSの軌跡
22 能戸知徳に課せられた最大かつ最重要の責務

クルマとともに過ごす豊かなライフシーンを提案

多様化するユーザーのニーズやライフスタイルに応えるために多彩なモデルラインアップを展開しているLEXUSから、LX600が新たに発売されました。長年にわたって培われた信頼性、耐久性、悪路走破性に加え、上質さをさらに磨き上げた同社における最上級SUVです。そのLX600の注目すべきポイントの一つが、これまでのLXに存在しなかった "OFFROAD" というパッケージ。文字通り、オフロード走行をイメージした設定は「多様化」というコンセプトを具現化したモデルです。

そして我々JAOSは、「Experience a New Adventure.（新たな冒険の体験）」をスローガンに掲げ、一人でも多くのお客様に新たな冒険を体験していただけるよう、1985年の創業以来4WD&SUV用パーツの開発や提供を続けています。

そんな両社の想いを具現化したのが、今回「東京オートサロン2022」に出展した「LX600 "OFFROAD" JAOS ver.」です。

LX600 "OFFROAD" が持つ力強い走破性を主張するデザインに、弊社ならではのラギッド感あふれるカスタマイズを加え、お客様の冒険心をかきたてるスタイリングを実現しました。

今回のコラボレーションによって実現した「LX600 "OFFROAD" JAOS ver.」を通じ、お客様にクルマをカスタマイズすることの楽しさと、クルマとともに過ごす豊かなライフスタイルを提案していきたいと考えています。

株式会社ジャオス　代表取締役
赤星大二郎

NEW ADVENTURE CREATIVE TEAM

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）

©JAOS 2022 無断転載禁止

Director 内田 悦哉（JAOS）
Editor in Chief 今井 泰宏
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
Photographer 河野 マルオ　大川原 秀一
梅澤 守　高橋 学　浅井 岳男
Design 伊藤 たまお
Management 柳原 信広
Special Thanks Lexus International

※掲載情報は、2022年1月現在のものです。
※JAOS web（https://www.jaos.co.jp）もご覧ください。

LEXUS LX600 "OFFROAD" JAOS ver.
Behind The Scenes of Photo Shooting

JAOSのチャレンジ精神がLX600に融合

五感を刺激する新たな潮流

**LX600に、誰もが予想し得なかった"OFFROAD"パッケージが追加された。
ブラックアウトされたスピンドルグリルはLXをどこに誘うのか。
街中より荒野が似合うLEXUSの登場に、JAOSのチャレンジ精神が刺激された。**

文：河村 大

JAOS × LEXUS LX600

JAOSのフィールドに降り立ったLEXUSのフラッグシップ

私たちは今まさに変わろうとしているLEXUSの、ひとつの時代の節目に立っているのかも知れない。2021年春、LEXUSに誘われ、開発中のLXの新たな挑戦についてヒアリングしていた赤星は耳を疑った。彼らは新型LXに「"OFFROAD"の名を冠したい」という。

LXは1995年の登場以来、プレミアムブランドであるLEXUSのフラッグシップSUVとしてヒエラルキーの頂上に君臨してきた。ただ、ラダーフレームを持つ本格派クロスカントリー4WDではあったもののホイール径はオンロード向き、サイドステップも悪路に持ち込むのが憚られる形だった。第一級のオフロード性能を有していることは分かっていたが、実際に悪路に持ち込むユーザーが多いとは思われなかった。

しかし開発陣は本気だった。オフロード用に18インチのホイールを用意し、前後のアクスルデフロックも標準で装備させるという。今や伝家の宝刀「クロールコントロール」さえあれば岩場から砂の上、雪の上に至るまで地の果てまで走れると言われているのに、その先の超・極悪路でしか使わない本格装備を付けるという。これは、単なるイメージ戦略ではない。

実はこれに先立ちトヨタ自動車の豊田章男社長からLEXUSの開発陣に伝えられていたメッセージがあった。「自動車業界が大変革期を迎える中、LEXUSは社会的使命にお応えするだけでなく、価値観が多様化するお客さま一人一人の幸せに寄り添いたい。そして何より五感を刺激し、ワクワクする体験を提供するクルマ造りを続けて行くブランドにしたい」。

新型LXではその答えのひとつを"OFFROAD"に見いだしたのだ。いや、LXが世界一の「信頼性」「耐久性」「悪路走破性」を秘めた本格派クロスカントリー4WDであるならば、オフロードへの帰結はむしろ必然。

これまではLEXUS車のカスタマイズが市民権を得ることはなかった。ましてやオフロード仕様へのカスタマイズなど皆無と言えた。でも時代は変わる。ここで背伸びをしてでも、LEXUSとアウトドアが融合していくその先の未来を覗きたい。そして共に創りたい！

社に戻った赤星は皆に計った。「新型LXが街から野に出ようとしている。そこは我々のフィールドだ。前例はない。開発期間も半年を切っている。でもチャレンジしてみないか？」。「世界に打って出ましょう！」社内の反応は早かった。そして開発部の能戸も手を挙げた。「モータースポーツにチャレンジしましょう！」。JAOSはLXの新たな挑戦に共感したのだ。

JAOS
ジャオス
4WD&SUVパーツを中心に開発・製造を行うグローバルカンパニー。製品は外装の樹脂パーツから金属製ガード類、ルーフラック、ブレーキ、マフラー、スプリング、ダンパー、ホイールに至るまで多岐にわたり、アフターマーケットはもちろん、カーメーカーやカーディーラーへのOEMも手がける。創業は1985年。2015年からはFJクルーザーやハイラックスでアジアクロスカントリーラリーに参戦。2019年にはクラス優勝を果たしている。

LEXUS
レクサス
トヨタ自動車のプレミアムブランド。SUVの投入はランドクルーザー80系をベースにしたLX450からで1996年に北米で販売が開始された。以降日本国外では2代目LX470（国内名ランドクルーザーシグナス）が1998年に、3代目LX570が2007年に発売された。この間、2005年にはLEXUSブランドが国内展開を果たし、LX570は2015年夏に国内販売を開始した。したがって日本でのLXの展開は7年目、LX600は2代目の車種となる。

2022年1月12日の新型LXの記者発表に合わせて「LX600"OFF ROAD"JAOS ver.」のリリースも発表。翌々日から開催された東京オートサロン2022に現車を展示、「東京国際カスタムカーコンテスト2022」にて、ドレスアップカー部門・優秀賞を受賞した。

横尾貴己氏（レクサスインターナショナル製品企画チーフエンジニア）を始め、トヨタ自動車の関係者がJAOSブースを訪れた。

LEXUSをどのように カスタマイズするのか?

では何を造り、どう見せるか？ 新型LXを前に赤星は悩んだ。脳裏にはチーフエンジニア横尾貴己氏の言葉が浮かんでくる。「LEXUSはLEXUSです。今までのLXはランクルのLEXUS版でした。それを僕らの時代から"LEXUSのLX"として声を大にして伝えたい」。

ならば我々もランドクルーザーと同じアプローチをするわけには行かない。ではLEXUSとは何物なのか？ 実用車として設計されたランドクルーザーと何が違うのか？ 新型LXのコンセプトは「世界中のどんな道でも楽に、上質に」というものだ。唯一無二とも言えるオフロード性能を持ちながら、誰もが気負うことなくストレスフリーかつ上質に運転できるクルマだという。そのために掲げたのが「原点回帰」。どれだけ素晴らしい先進技術を搭載しても素性がよくなければLEXUSが目指す走りは実現しない。そこでエンジンをダウンサイズ化、搭載位置を移動することで低重心化とマスの集中を図り、伝統のフレーム構造にこだわりながら多数のボディパネルをアルミニウムに置換、車高調整システムすら軽量化し、200kgに及ぶ贅肉をそぎ落とした。一方で変えていないものもある。悪路走破性と居住性を両立させる黄金比ともいえるホイールベースは初代からの値を維持、対地アングルも現行モデル同等を確保した。

過去にもリリースしていた LEXUSのカスタムパーツ

JAOSでは以前からGXやRXなどLEXUSのSUVに対応させたカスタマイズパーツを製作していた。国内導入されていないモデルを並行輸入して開発し、実際に北米や中近東、ロシアなど海外市場ではかなりの需要があったという。ただ、どちらかというとローダウンが似合うエアロパーツが多く、今回のようにオフロードにフォーカスした製品は初めてとなる。

GX460

LX570

RX350

開発段階中のイメージスケッチ。新型LXのダイナミズムに着目し、JAOS独自の解釈でOFFROADスタイルを表現している。

JAOSが指名された以上、追加パーツだと分からないようなデザインでは意味がない。さりとてLEXUSらしさはスポイルしたくない。実用性も大切だがランドクルーザーとは違うアプローチにしたい。仕様の決定に至るまで何度も評価が行われた。

ある。その先に待ち受ける「冒険の扉を開ける行為」と言ってもいい。ドライブやキャンプといったクルマの楽しみ方のひとつにカスタマイズがあり、JAOSは常にユーザーがその世界に踏み出す最初の一歩を大切にしてきた。少し大きなタイヤを履きたくなったり、そのパーツを装着することで非日常の世界に出かけたくなるような、そんなカスタマイズを目指そう！ もちろん、LXのパーツとして世界に出しても恥ずかしくないクオリティが必要だ。そして、徹底して軽量化にこだわった開発陣の想いも大切にさせていただこう。

こうしてJAOSの開発部はにわかに忙しくなった。新素材の検討や実験も繰り返した。デザインを担当した内田はスケッチを何枚書いたかわからないという。だがJAOSが得たものは想像以上に大きかった。LEXUSが目指す持続可能な世界の実現に向け、社員も意識レベルを上げ、プレゼンと評価を繰り返しながら試作品製作に明け暮れた。たかがパーツ開発、されどパーツ開発。赤星は言う。「今回の協業でJAOS自身もまたひとつ大きな扉の向こうに踏み出せたかな、と思っています」。

JAOS × CUSTOM PROJECT
LEXUS LX600

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年にジャオスに入社し、世界最大規模の自動車アフターパーツマーケット見本市「SEMAショー」への出展時に中心的役割を果たすなど、海外事業の拡大を務めた。'03年に専務取締役、'08年から代表取締役に就任。そして'15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、'15年〜 '16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。

Chapter : 2 ›› DESIGN *and* MATERIALS

最高級SUV車の誕生に相応しいカスタマイズ

積み重ねた経験値と職人技で価値を加える

**デザイナーのひらめきがそのまま製品になるのではなく
ラフスケッチを社内で広く共有し、揉んで揉み直して検討を重ね
最終的な製品に落とし込むのが時代の荒波を生き抜いてきたJAOSの流儀。
開発期間が限られていた新型LXのカスタマイズといえど例外ではなかった。**

文：河村 大

LEXUSとJAOSを どう融合させれば良いのか?

「今回のプロジェクトは、JAOSが独自に企画・開発したアフターパーツというスタンスです。ディーラーでも取り扱っていただく予定ですが、OEMと違って我々の裁量が大きく、あらゆる可能性を追求することができた半面、それ故の難しさもありました」と語るのはデザインを担当した企画宣伝部の内田悦哉だ。

「JAOSらしい味付けはマスト。でもLEXUSの改造がどこまで許容されるのか。未知のユーザーを相手に考えねばなりません。フェンダーひとつとってもデザインで相当揉みました。そして揉めました（笑）。スマート過ぎれば付けているのか分からない。ラギッド過ぎれば敬遠されてしまうかもしれません」。デザインはエアロや造形の担当者も加えてコンペ風に煮詰めていった。幅についても記載変更のリミットを越えるべきかどうか激論を戦わしたが「そこはデザインの自由度とグローバル市場への進出を見越してガラパゴスの殻を破っておきたかった」と内田。

LX600に相応しいデザインと素材の高次元な組み合わせにグローバル基準を見た

新しい素材にも挑戦した。カーボンニュートラルやSDGsが叫ばれる中、植物由来の繊維を使ったプラスチックやリサイクルカーボンも検討、実証実験も行った。結果的には軽量かつ高剛性のCFRPの採用を決めたが、経験値は増えた。もちろんアフターパーツの中で最高峰と言われるカーボンファイバーの織柄をデザイン的に利用したかった面もあるが、実用パーツのメーカーとして軽さと強度にもこだわりたかったのだ。これなら開発部の能戸知徳が目指すモータースポーツで使っても恥ずかしくはない。同様に、オフロードで頼りになる18インチホイールの開発も視野に入れている。いずれにせよJAOSは、今後新型LXを使ってラフロードのモータースポーツに挑戦する。その先には最低でも3年、いや5年のプロジェクトが待ち受けている。「このクルマとの付き合いは長くなるよ」赤星の言葉に皆が気を引き締めた。

JAOS × CUSTOM PROJECT
LEXUS LX600

TIRE and WHEEL

MUD GUARD

DETAILS

先代LXよりやや細くなった新型LXのタイヤサイズ。JAOSでは経験則に照らし合わせ、カスタマイズユーザーが希望するであろう2サイズ太い285幅のATタイヤへと交換。幅に余裕を持たせたオーバーフェンダーと伝統のマッドガードを組みあわせてJAOSスタイルに仕立てた。前後のスキッドプレートも含め新規パーツを全て軽量かつ高剛性なCFRP製とし、車体の重量増加を最小限に抑えている。TOYO TIRESのオープンカントリーA/T IIIはサイドウォールまで回りこんだブロックパターンが印象的。国内未発売のモデルだ。

Chapter : 2 DESIGN *and* MATERIALS

FRONT SKID PROTECTOR

REAR SKID PROTECTOR & TAIL-CUTTER

OVER FENDAR

LEXUS LX600"OFFROAD"JAOS ver. Parts

JAOS FRONT SKID PROTECTOR	198,000円
JAOS REAR SKID PROTECTOR	242,000円
JAOS OVER FENDAR type-R	500,000円
JAOS MUD GUARD3 BLACK UNIVERSAL L-SIZE	15,400円
JAOS MUD GUARD BRACKET	参考商品
JAOS DOOR HANDLE PROTECTOR type-A	5,500円
JAOS EMBLEM	2,200円
BATTLEZ TAIL-CUTTER	参考商品
JAOS TRIBE CROSS (20×9.0J+55 6H 139.7 MATTE GUNMETALLIC)	81,400円
JAOS TRIBE CROSS (20×9.0J+55 6H 139.7 TITANIUM GOLD)	81,400円
JAOS TRIBE CROSS (20×9.0J+38 6H 139.7 TITANIUM GOLD)	81,400円
JAOS LUG NUT (6PCS)	1,980円
TOYO TIRES OPEN COUNTRY A/T III (285/55R20)	国内未発売

ボディシルエットに負けないデザインと精緻なカーボン柄のコンビネーション

OVER FENDAR type-R

エクステリアパーツメーカーが新たな車種に対して商品検討を行う際、一般的にデザインの肝となるのはフロントパーツである。それはJAOSでも例外ではない。例えばフロントにメタルパーツを装着するか、オフロードバンパーを装着するか……などによって全体の完成イメージを想定し、その他のパーツが選定されるのだ。ところが今回、新型LX用パーツを検討するにあたっては、フロントパーツと同等以上に重要視されたのはサイドパーツであるフェンダーだったという。そこで、存在感のある片側出幅20㎜の「オーバーフェンダー」が設定された。また、これまでJAOSのフェンダー用パーツは、プレーンな「type-S」とダミーボルトを配した「type-X」の2タイプであったが、オーバーフェンダーならではのボリュームを活かすダクト形状を用いた「type-R」を新たに設定。特に、フロントやリヤのスキッドプロテクター同様にリアルカーボンを採用している新型LX用オーバーフェンダーでは、ダクトの形状で織りなす精緻なカーボン柄によって様々な表情を楽しむことができる。配色的にも、ボリュームのあるサイドビューを引き締める効果的なアクセントとなるのだ。

FRONT

REAR

What's? インフュージョンとは

主要エクステリアパーツは、インフュージョン成形（真空成形）によって作られている。真空圧により樹脂を型に隙間なく行き渡らせるので、軽量さと強度を実現することができる。型に繊維を押しつけているため、従来のドライカーボンと異なり、ウェットカーボンのような艶のある仕上がりを手に入れている。

- FRONT SKID PROTECTOR
- REAR SKID PROTECTOR
- OVER FENDER type-R

20㎜に込めた思い

JAOSには、数多くの車種用をラインアップした「フェンダーガーニッシュ」という製品がある。同品は出幅を軽微な変更に留まる9㎜以内に抑えながら、それを超えた存在感があることで定評を得ている。しかし、フロントをシンプルなパーツデザインとしただけに、サイドビューでは逆にパーツの存在感を際立たせたい。また、対象モデルがLXなだけにグローバル市場での展開も考慮すると、やはり明確なボリュームを持たせたい。そこで、しっかりとした出幅（20㎜）を持った「オーバーフェンダー」を設定することになった。そのため、同品は装着によって車幅が一定以上変わるので構造変更が必要になるが、この魅力的なサイドボリュームを得るためにはぜひ乗り越えていただきたいハードルである。

JAOS × LEXUS LX600 CUSTOM PROJECT

チタニウムゴールド

▲ チタニウムゴールド
◀ マットガンメタリック

外的衝撃からリムフランジを守る「Wフランジリム」、リムの補強と回転によって排土性を促す「フィン状リブ」、スマートさと力強さを両立する末広がりな断面形状の「フレアスポーク」など、過酷なラリー参戦から得たノウハウがフィードバックされている。

LX600のコンセプトを体現する必然から生み出されたデザイン

TRIBE CROSS

今回、LEXUSからJAOSへ新型LXのカスタマイズをオファーされた際、掲げられたテーマは "OFF ROAD" だったという。そこで、数あるホイールラインアップの中からJAOSが選択したのは「JAOS TRIBE CROSS」だった。

「JAOS TRIBEシリーズ」と言えば、同社のラリーレイドプロジェクト「TEAM JAOS」のマシン用に、国内外トップシェアを誇るアルミホイールメーカー「ENKEI（エンケイ株式会社）」と共同開発を行っているMAT PROCESS製ホイールだ。その最新モデルが「JAOS TRIBE CROSS」。つまり、これまで確立してきた「プレミアムSUV」としての存在意義に "OFFROAD" という新たな価値観の追加を目指している新型LXのコンセプトに見事に合致する。そこで、「Wフランジ」「フィン状リブ」「フレアスポーク」などのこだわりはそのままに、同車用として20inch化されたのだ。また、特筆すべきは左ページで紹介している同社のオーバーフェンダーに、ぴったりとマッチするインセットサイズも最初から設定されているところ。この辺りはエクステリアパーツとホイールを同時開発できるJAOSならではの妙技と言っても良いだろう。

シンプルだからこそ引き立つ高品質素材の存在感

SKID PROTECTOR FRONT REAR

FRONT

REAR

新型LX用パーツ開発にあたり、デザインスケッチが何パターンも起こされたのだが、その決定には難航を極めたという。「"JAOSスタイル"を構築するにはいくつかのパターンがあるのですが、新型LXのフロントビューが持つ存在感の前ではどれもしっくりこなかったのです」とはデザインを担当した内田。そこで導き出された結論は「デザインはシンプルに仕上げ、本物の素材感をアピールする」というコンセプト。そして白羽の矢を立てられたのがCFRP製品だった。

アフターパーツにおいて「カーボン製品」というと、強化材をガラス繊維から炭素繊維に代えただけのハンドレイアップ成形品が一般的だが、新型LXのためにJAOSが採用したのはインフュージョン成形。軽量かつ高剛性な成形品が期待できる注目の成形法だ（詳細は左ページを参照）。実際、製品を手に取ってみると目視による予想よりも一回り軽く、さらにほとんどたわまない剛性感に驚くはずだ。

シンプルな形状ながら本物が持つ存在感を最大限にアピールする前後のプロテクターは、新型LXの持つリアリティをさらに一段階引き上げるに違いない。

新型LXのリヤバンパーは、蓋となっている下部のセンター部分を取り外すことで内蔵したヒッチメンバーを使用する。JAOSリヤスキッドプロテクターも、同様にセンター部分を取り外せる構造とすることでヒッチメンバーを使用可能とした。

Chapter : 3 FUTURE FORECAST MAP

JAOSの精神を新型LXに注ぐ

LX600の新たな可能性

**日本が誇るプレミアムブランド「LEXUS」との協業によって
そのカスタマイズのベクトルに確信を得たJAOS。
そして、そこで培われつつあるプライドは、さらなる高みに
昇華されようとしている。
そう、コンペティションの世界での可能性だ。**

文：高坂義信

JAOS × LEXUS LX600 CUSTOM PROJECT

強い意志と明確な哲学が新たな領域へ踏み出す原動力

コンペティションとは“競争”“競技”“競技会”のこと。1980年代から4WD&SUV市場にサスペンションなどを投入し、独自の地位を確立してきたJAOSが、2015年に参戦した「アジアクロスカントリーラリー（AXCR）」は、まさに国際的なコンペティションである。これ以降、JAOSは“TEAM JAOS”として連続参戦してきた。2020年から2021年については、コロナ禍でラリー自体が中止になってしまったが、粛々と参戦準備を進め、チームのドライバーを努める能戸知徳がアメリカへ渡り、オフロードレースに参戦しキャリアを積むなど、チームとしてできること、JAOSとしての戦い方を模索してきた。

そして2022年。相変わらずコロナの状況に一喜一憂する日々が続いており、ラリーを始めとしたモータースポーツの開催も、見通しが立たない状況が続いている。そんな中にあって、果たしてJAOSが想い描くコンペティションへの展望はどのようなものか？

そのカギを握るのが、LEXUS LX600である。先で紹介したとおり、すでにアフターマーケットをターゲットにしたカスタマイズプランは進行している。これまでハイラックスを競技車両として使用し、そのノウハウを市販パーツ開発に落とし込んできた実績からしても、LX600をモータースポーツに使用する可能性は十分にある。

「パーツの開発というと、そこで“点”として終わっています。一方、モータースポーツの中で中・長期的に関わっていけば、その中で見えてくる状況もあると思います」。

JAOSの赤星大二郎代表は言う。ハイラックスがそうであるように、LX600もまた、JAOSを代表するカスタマイズカーになる予感が……。

「まだ私自身、十分に乗り込んではいないのではっきりは言えませんが、LEXUS LX伝統のボディオンフレーム構造とリヤのリジッドサスペンションゆえの、ベース車としての高い耐久性、信頼性を考えれば、競技車両としても活躍できるはずです」。

ドライバーの能戸知徳もLX600には大きな期待を寄せる。

強い意志と明確な哲学で4WD&SUV界を牽引してきたJAOSの今後の動向から目が離せない。

株式会社ジャオス
代表取締役

赤星大二郎

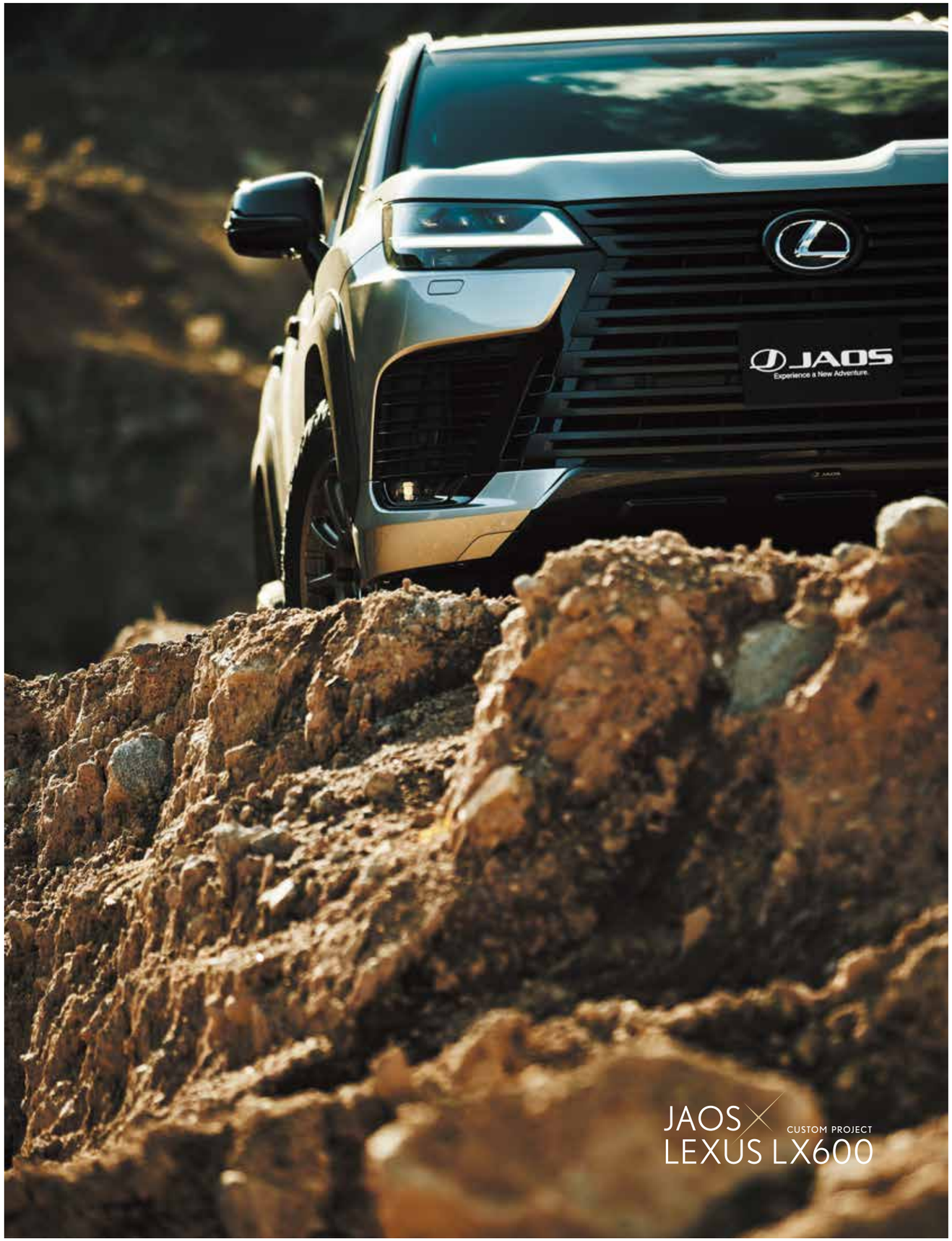
今回のLEXUSとの協業はJAOSにとってとても光栄なことでした。まだ当社としては、その可能性を探っている段階ではありますが、中・長期的にそのクルマに関われる“モータースポーツ”という選択も、このLX600にはふさわしいのかな……と考えています。TEAM JAOSの今後にも、ご着目ください。

株式会社ジャオス
開発部兼TEAM JAOSドライバー

能戸知徳

2016年以降、マシンを製作しながらラリーに参戦し続けることで、JAOSの市販用サスペンションにもノウハウをフィードバックすることができました。今はいろいろな選択肢を検討している段階ですが、LEXUSのフラッグシップSUVのLXでも過酷なモータースポーツシーンで人とクルマを鍛えていきたいと考えています。

Chapter : 3
FUTURE FORECAST MAP



JAOS × LEXUS LX600
CUSTOM PROJECT

TEAM JAOS 特設サイト
https://www.jaos.co.jp/contents/teamjaos/

TEAM JAOSパートナー
KYB https://www.kyb.co.jp
TOYO TIRES https://www.toyotires.jp
GTG (Gunma Toyota Group) https://www.gtg.co.jp

飛翔するための ラリーへの挑戦

「LX600"OFFROAD" JAOS ver.」は、確かに前人未到の大いなる挑戦だが、その予兆は、ここ数年チャレンジしてきた「TEAM JAOS RALLY RAID PROJECT」の延長線上にある、と言っても過言ではない。ここでは積み重ね、進化し、足跡を残してきた「TEAM JAOS」の活動を紐解いてみる。

文＝レッツゴー4WD編集部

本格モータースポーツに参戦することで培われる経験と技術、様々なつながり

コロナ禍に立ち止まることなくラリーレイド活動を継続！

「完走者全員が勝者」とも評されるラリーレイド。“速く”走ることだけを競わず、いかに“無事に”かつ“早く”ゴールという目的地へ辿り着けるのかが重要となる。そのためには、事前の計画力に準備力、個人の体力と精神力、即断力に対応力、ひいては人間力や企業力などあらゆるものが試される。ゆえに「ラリーは人生の縮図」とも言われる。

JAOSもまた、そんなクロスカントリーラリーに魅せられ、それに価値を見出したメーカーのひとつ。2015年に創立30周年記念プロジェクトとして「TEAM JAOS」を発足し、アジアクロスカントリーラリー（AXCR）へ参戦して以来、5年目の挑戦となる2019年にクラス優勝を果たしている。

一方で元々このプロジェクトはパーツ開発への技術的フィードバック、グローバル市場の拡大、そして日頃から付き合いのあるメーカーや取引先と一緒に何かを成し遂げたい、ということで始まったもの。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そこにある……というワケだ。

ただし、コロナ禍における制限の中に誰もがさまざまな「ニューノーマル」な価値を模索し、もがき続けた2020〜2021年は「TEAM JAOS」にとっても苦難の期間となった。

目に見える成果をしっかりと残した2019年までを第1フェーズとするならば、ちょうどこの時期は「TEAM JAOS」第2フェーズへの転換期でもあった。だからこそ、これまでと異なる新たなチャレンジが必要だった。ゆえにこれまでは海外ラリーを軸に活動してきたが、2021年に初めて全日本ラリー第7戦「ARKラリー・カムイ」にハイラックスで参戦し、日本のラリーファンにもアピールしたのである。

国内ラリーの最高峰である「全日本ラリー選手権」にクロスカ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。監督・赤星とドライバー・能戸に加え、コ・ドライバーにKYBの田中一弘氏、群馬トヨタグループのメカニック2人（中島氏、深澤氏）といった少数体制だが、こうした繋がりにラリーの醍醐味がある。

PARTNERS
TEAM JAOS
RALLY RAID PROJECT 2021
ARK RALLY KAMUY 2021

ASIA CROSS COUNTRY RALLY

AXCR

ENTRY HISTORY

2015 » 2019

2015・TOYOTA FJ CRUISER

T1Gクラス2位　総合(AUTO)8位

2016・TOYOTA HILUX DT

T1Dクラス4位　総合(AUTO)5位

2017・TOYOTA HILUX DT

T1Dクラス8位　総合(AUTO)10位

2018・TOYOTA HILUX DT

T1Dクラス7位　総合(AUTO)10位

2019

T1Gクラス優勝
総合(AUTO)7位

TOYOTA HILUX GS

FJクルーザーからハイラックスへマシンをチェンジし、あくまで市販車がベースの大仰ではないユーザーの手本になるようなチューニングでAXCRに参戦してきたTEAM JAOS。一方でチーム体制も若手の人材育成に重きを置き、2017年からは、コ・ドライバーにKYB・田中一弘氏をアサイン。2019年に同ラリーでクラス優勝を果たしたガソリン仕様のハイラックスは、ひとつの到達点だ。

Chapter : 4

TEAM JAOS RALLY RAID PROJECT

TEAM JAOSで得たプロセスやノウハウを活かす

そもそもラリーレイドは、ドライバーだけでなく、コ・ドライバー（ナビ）、メカニック、それらを総合的に判断して指示を与える監督など、数名のスタッフによる“チーム戦”であることが必須。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まさに「プロジェクト」となる。

例えばJAOSダンパーの供給元であるKYBとのタッグは、さらに技術的な蓄積を積み上げる。パートナーシップを締結しているTOYO TIRESとは、単にタイヤを供給してもらうだけの関係ではなく、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。一方で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、人材育成にも役立てているのが、この「TEAM JAOS RALLY RAID PROJECT」なのである。

とはいえ、TEAM JAOSを発足してAXCRに初めて挑んだ2015年の時点ではここまで壮大な意味を与えられていなかった。当初は株式会社ジャオス創立30周年記念プロジェクト的な意味合いが強く、プロドライバー+FJクルーザーという布陣でチームは構成されていたからだ。

“人と人とのつながり”はブランドの強化と確立に貢献

それが変わったのは翌'16年からで、TEAM JAOSの核となる社員ドライバー・能戸知徳とハイラックスとのタッグ誕生がキッカケとなる。当時、ハイラックスは日本未発売のモデルだったが、それをタイから導入し、日本国内に情報がほとんどない中で車両を製作。新たなチーム体制での参戦ながらしっかりと躍進。AXCR2016にて総合5位入賞という結果を残せたのも大きかった。

当時TEAM JAOS監督とコ・ドライバーを兼任していた株式会社ジャオス代表取締役である赤星大二郎はその時「チームが一丸となれば自分たちでもやれる」と確信。個人的にもラリーレイドには並々ならぬ想いを持っていたが、その年を最後にダンパーのエンジニアとしてチームに帯同していたKYBの田中氏へコ・ドライバーをバトンタッチし、監督に専念する。

その後ドライバーに能戸、コ・ドライバーは田中というコンビで、2017年～2019年まで濃密な関係を築き、2人を中心にプロジェクトは大きく成長する。

一方でラリーマシンにも変遷があった。'17年に新型スペシャルダンパーの投入、'18年にワイドトレッド化などの進化を遂げたが、そこには疑問もあった。競技に参加する以上勝利を目指すのは当然だが「アフターパーツメーカーとして、ワンオフパーツで固めたマシンが果たして正しいのか？」ということ。つまり市販車との大きな乖離を意味している。

そこで'19年は“原点回帰”をテーマに、ガソリン仕様のハイラックスを導入し、市販車を大きく改変しないマシンづくりで改めてAXCRに挑戦したのである。そんなテーマを掲げての戦いにより、クラス優勝という金字塔も手に入れている。

チーム監督の赤星はラリーレイドの魅力についてこう語っていた。

「“人と人とを繋いでくれる”ことに尽きます。各チームは長く厳しい準備期間を経て、国籍・年齢・性別を越えてラリーに参加し、終われば互いの健闘を称え合う……。そうした勝負やビジネスといった垣根を越えて共有した時間は、何物にも代え難いものです。だからパーツ開発への技術的フィードバックや世界市場の開拓だけにフォーカスするだけでなく、日頃お世話になっているメーカーや取引先と一緒に何かを成し遂げたい、という想いが強いんです」。

アフターパーツメーカーのJAOSとしては、ユーザーが共感するパーツをつくることが第一。そう、このプロジェクトで最も大切なのはプロセスであり、それはさまざまな面で活かされる。TEAM JAOSのラリー活動は継続し、前進していくことに意味がある。

TEAM JAOS

TOYOTA HILUX

2020-2021 ver.

ここ2年、海外ラリー参戦は実現していないが、マシンは絶えず進化中。KYBと共同開発したスペシャルダンパーを中心にセットアップしたサスペンション、プロジェクトμのフロント対向6ピストン・ブレーキキャリパーキットのほか、足元にはOPEN COUNTRYタイヤをインストールし、TOYOTIRESと共同プロデュースによるPVで走る姿も公開中。2021年は全日本ラリー選手権にも挑戦。

TEAM JAOSの軌跡

JAOS
Experience a New Adventure.