



今月のTOM'S改善パーツ	
フロントディフューザー(写真1)	15万円
サイドディフューザー(写真2)	17万円
リヤバンパーディフューザー(写真3)	18万円
リヤバンパーサイドディフューザー(写真3)	5万円
ウイングエンドスポイラー(写真4)	5万円
エキゾーストシステム「トムス/ベル」(写真5)	20万円
ブレーキパッド「Racing」(写真6)	①4万5000円 ②3万3000円
「トムス/ブレーキライン」(写真6)	4万円

トムス製のカーボン・エアロパーツをフル装備し、現状でも理想的な前傾のアピランスを得たトムスRCF。トータルバランスを考えた性能もさることながら、カーボンの目がキレイに描き上げのレベルも高い。マフラーはステンレス製のストレートスルー型のボディとチタン製のテールパイプによって構成されている。



の側面に翼状に立ち上がった部分も、ホイールハウス内の空気を積極的に抜く作用があるという。一方マフラーは排気の流れが直線的になるストレートスルー構造になっており、リヤエンドには青く焼けた4本のチタン製テールパイプが張り出している。抜けのいいマフラーによってエンジン出力は10psほど向上しているという。

今回のアタックでもタイヤはほぼ新品のポテンザRE71Rを履き、ドライバーは前回と同様に平川選手が務める。走行開始後、アタックの1周目であっさり2分切りとなる1分59秒582を記録した。そしてアタック2周目、ピットでモニターを見ていた東條エンジニアが「あ、ちょっとタイヤ太れたな」とひと言。実際に最初のタイムを更新することはできなかった。とはいえ前回のタイムから1秒877ものタイムアップは予想以上だ。

さっそくピットに戻った平川選手にコメントを聞くと「前回とそれほ



Lexus RC F Tuned by TOM'S

Vol.2

エアロ装着でFSW 2分切り!

先月からスタートしたTOM'SによるレクサスRC Fチューン。今回は完成したフルエアロをレポート車に装着し、FSWをテストアタック。当面の目標はラップタイム2分切りだったが、早くも課題をクリアした!

REPORT ● 吉田拓生 (Takuo Yoshida) PHOTO ● 服部真哉 (Shinya Hattori)

レクサスRC Fをトムスがコンプリートカーとして仕上げた。その過程を追うレポートは先月スタートを切っている。チューニングのプロセスは国内トップカテゴリのレースを戦うレーシングチームらしく、サーキットのラップタイムが規範となっている。

先月はベイスとなるノーマルのRC Fのポテンシャルを探るべく、トムスチームでスーパーGTを戦う平川選手がドライブを担当し、富士スピードウェイでタイムアタックが行われている。今回のレポートの基準タイムとしてチョイスしたBSポテンザRE71Rタイヤを履いて記録した2分1秒459というラップタイムが、チューニング・プログラマ

のスタート地点となる。今回トムスが富士スピードウェイに持ち込んだRC Fの変更点は、フルセットのエアロと、マフラーである。エアロパーツは全てカーボン製となっており、フロントディフューザーにはじまり、サイドディフューザー、リヤバンパーディフューザー、リヤサイドディフューザー、そしてリヤの可変スポイラー上に追加されるウイングスポイラーという構成になっている。

テスト当日、富士のピットにはRC Fのエアロ開発に関わったトムスの東條エンジニアが駆けつけてくれた。スーパーGTとスーパーフォーミュラで車両開発からセッティング、そして当日の戦略までレース全般を統括するキーマンである。「スーパーGTで走らせているRC FはTRDによって製作された車両ですが、チームの側でも開発に関して意見を出しています。今回のエアロの考え方は最近のトレンドを織り込んだものになっていますが、ロードカーなのでダウンフォースを増やすよりもドラッグを減らす方向にしています。車体下に流す空気の量も以前より少なめで、トータルバランスを重視しています」

レポート車はまだアシガノノーマルなので車高が若干高めだが、それでもGTマシンのようにフロントから張り出したディフューザーは大きなダウンフォースを予感させる。しかし近年のエアロはフロント部分の形状でリヤまでの空気の流れを整えたり、車両全体に作用するものが多い。フロントやサイドのディフューザー

ど変わった感じはしませんでした」といふ。この感想はある意味予想通り。足まわりが変わっていないので、前回の試乗で平川選手が気に入っていたアンダーオーバーのハンドリングが改善されているわけではないからだ。そしてピットから聞く限り魅力的でキレイがある快音を奏でるマフラーも、ヘルメットを被ってタイムアタックに集中しているドライバーには感知が難しい部分と言える。

「ストレートの安定感が高かったです。200 (km/h) を越えてからのスピードも伸びていましたし、これは回転数で見えていたんですが、でもこれほどタイムアップしているとは思いませんでした」

ドライバーにそれほど強い印象を与えず、しかしはっきりと速い。今回のタイム更新の要因は、純粋にエアロによる空力性能の向上とマフラーによる10psアップの効果と言えるのではないだろうか?

レースで得たノウハウによってクルマを造り込み、それを確実にスピードに変換していく。これはまさにチューナーである以前に純粋なレーシングチームとして活動してきたトムスらしい仕事と言えるだろう。

次回はよいよトムス製のショックアブソーバーとアップレートされたスプリング、そしてタワーバーをはじめとするボディ補強パーツが組み込まれる予定になっている。シャシーのアップグレードによってメカニカルグリップやアシンのフィードバックがどこまで高まるのか、興味は尽きない。



FSW LAP TIME
1分59秒582



“SUPER GT” 譲りのエアロメイク

エアロの開発にはスーパーGT参戦で培われたトムスのテクノロジーが惜みなく投入されている。スーパーGT車両のRCFのフロント両脇に追加されたカナードと言われる小さなウイングは、そこでダウンフォースを得るわけではなく、リヤウイングに理想的な空気の流れを導くためのものだという。同様に今回装着されたカーボン製のフロントディフューザーは、それ自体がダウンフォースを発生する構造を持ちながら、フラットな車体下を活かしてリヤエンドへの空気の抜けを促進するという。「データも大事ですが、クルマはヒトが速くするんです。ヒトの力は大きいですよ」。東條エンジニア(写真左)のひと言が、トムスのクルマ造りを物語っている。

