

高次元の
バランスが光る

低速コーナーが続く富士の第3セクターではトムス製機械式L.S.D.が性能を發揮した。優れたL.S.D.はトラクションを確実に路面に伝えることで蹴り出しを早くするだけでなく、ニュートラルで安定したハンドリングも両立してくれる。平川選手も安定した挙動を絶賛していた。



「これまでのアタックではストレーターの終わりの方で6速に入るから入らないかっていう感じでした。今回は中ほどで6速に入っていたから「これま今までと違う。タイムは出る！」と確信していました」

ストレートスピードが上がった背景には、フルチタンのエキゾーストシステムによるパワーアップもさることながら、最終コーナーからの脱出時により早くスロットルを全開にできている点も忘れてはならないだろう。つまりそれこそファイナルアクスルに仕込まれたトムス製機械式L.S.D.の効果である。

「100Rの出口とか、セクター3（最終コーナーまで続く低速コーナー区間）で今までは少しナーバスな挙動だったんですが、今回はしっかり安定して蹴り出してくれました。これなら自信を持ってサーキットを攻めることができますし、レポーターの最初の頃はピッチングとかロールが気になる

TOM'S
RC Fチューンの軌跡



Vol.1
[FSWファーストアタック/2分01秒459]

PARTS LIST	
カーボンシートフロント	9000円
カーボンシートサイド	1万8000円
カーボンシートリヤ	8000円
TOM'Sエンブレム	9600円
スピードリミッターカット	18万円
電子スロットルコントローラー「L.T.S.II」TS004	4万円
ステアリングカーボン	7万5000円
プッシュスタートボタン 002	2800円
フロアマット T05	3万8000円
BS POTENZA RE-71R	②255/35ZR19 ③275/35ZR19



Vol.2
[FSWセカンドアタック/1分59秒582]

PARTS LIST	
フロントディフューザー	15万円
サイドディフューザー	17万円
リヤバンパーディフューザー	18万円
リヤバンパーサイドディフューザー	5万円
ウイングエンドスポイラー	5万円
エキゾーストシステム「トムスバレル」	20万円
エアクリナー「スーパーラムII」	7400円
ブレーキパッド「Racing」	④4万5000円③3万3000円
「トムスブレーキライン」	4万円



Vol.3
[ボディ補強と足まわりを変更]

PARTS LIST	
アッパーパフォーマンスロッドフロント	3万2000円
サスペンションメンバー強化ブレースフロント	1万6000円
サスペンションメンバー強化ブレースリヤ	1万8000円
アッパーパフォーマンスロッドリヤ	1万9000円
ロアボディ強化ブレースリヤ	3万円
ロアボディ強化ブレースフロント	1万3000円
TOM'S Racingサスペンションキット	27万円 / 4本
ENKEI Racing GT001	①19×9.5J+42 ②19×10+22



Vol.4
[FSWサードアタック/1分58秒663]



Vol.5
[フルエキとL.S.D.装着]

PARTS LIST	
ALL チタニウム FULL エキゾーストシステム・トムスバレル	100万円
Hyper L.S.D. II Sports	18万円

※すべて税別価格

TOM'S開発チームの面々



RC Fのチューニングに関わったトムスのメンバー。右からトムス・レーシングを率いる関谷正徳監督と、21歳ながら日本のトップドライバーとしてスーパーGT、スーパーフォーミュラを戦う平川亮選手。そしてトムス自動車用品事業部の神山裕示さんと高橋勉さん。

「つてばかりいきましたが、今では余計な動きが減っているので、走っていても楽しめます」

昨年の中頃、ノーマル状態でフジスピードウェイをアタックし、2分1秒459というタイムを刻んでスタートしたトムスによるRC Fのコンプリートカー開発レポート。最終となる今回は、そこから実に4秒751も短縮するに至った。しかも重要なことは、これが過給エンジンによるブースト・チューンではなく、ボディ剛性からきちんと見直してエアロ、アシ、といった要素をひと

つひとつ検証しながら煮詰めていった結果の全体的なポテンシャルアップであるという点だ。サーキットのタイムだけを考えた偏ったチューンであれば、コトは意外と簡単なのである。トムスチューンの本懐は、このRC Fがサーキットだけでなく、公道でも上質なスポーツカーとして成り立っているという点なのである。

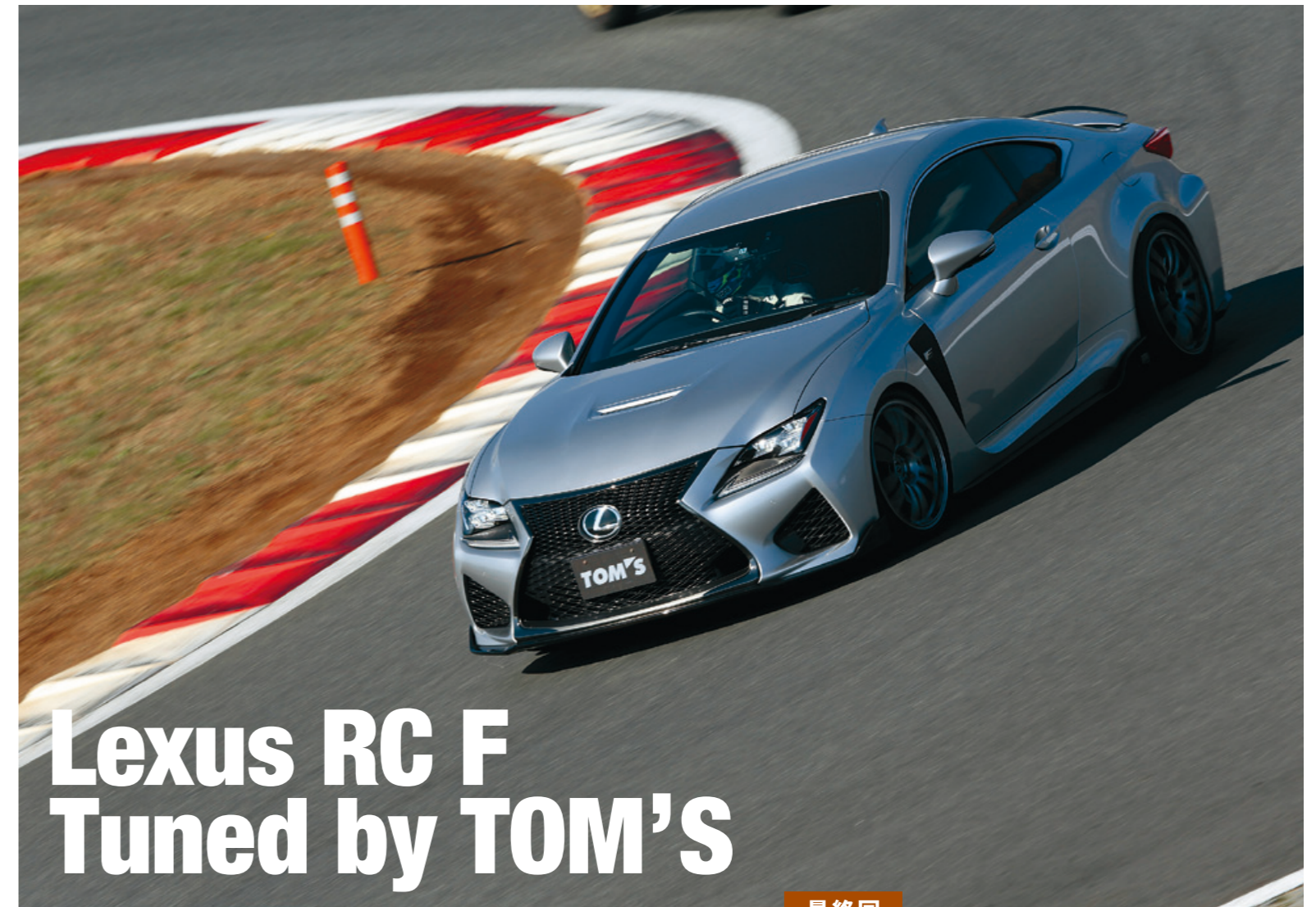
GT譲りのノウハウが実を結ぶ！



スーパーGTのGT500クラスでレクサスRC Fを走らせ、2015シーズンに2勝を挙げたトムス・レーシング。同社がチューニングを手掛けたコンプリートカーである「LEXUSRC F TOM'S」はレーシング由来のテクノロジーによってチューンアップされているのである。

段階的にチューニングの成果をチェックしていくこのレポートで感じたのは、カタログに優秀な数字を並べた当代一流のスポーツカーでも、チューニングの余地が僅かではあるが確実に残されているという事実だろう。かつてのチューニングは大量生産の中に必然的に含まれる誤差を整える作業としてあったが、しかし現代車の公差はごく僅かしかない。現代的なチューニングとは、不特定多数のドライバーに向けてきつくりと造られている生産車を、よりドライバーコンシャスなスポーツカーとして削り直す作業なのである。

その僅かな余地を削り取っていく作業は、車体のどこか一部分をいじるのではなく、性能をトータルに捉えることができる経験と技術が求められる。ただ全体のバランスが取れている、というだけでは現代車はノーマルでも十分だからである。あらゆるスタイルの一般道からサーキットまで、トムスによって煮詰められたレクサスRC Fは一定の緊張感を保ったまま、ファンな走りを実現してくれる。小手先のチューンとは決定的に容量が異なる大人の仕事術。コンプリートカーの凄さをまざまざと見せつけられた。



Lexus RC F
Tuned by TOM'S

最終回

ファイナルアタック！

半年間に渡って報告してきたレクサスRC Fのコンプリートカー開発。TOM'Sの類稀な開発力を証明してきたレポートもついに今回で最終章、ひと通りのチューニングが完了したマシンで富士アタックを敢行する。ドライバーはもちろんスーパーGTレーサーの平川選手。ノーマル状態の2分1秒459から、最終アタックは何秒を刻んだのか？

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

ついに到達！1分56秒708



フルチタン・エキゾーストの快音を響かせ爽爽と富士のストレートを駆け抜けるトムスRC F。コーナーでは明らかにピッチングやロールが減少しており、後敏に加速体制を取っていく。マシン全体のポテンシャルによってタイムを削り取り、ついに56秒台を達成した。

先月号でレポートした通り、エキゾーストシステムのフルチタン化と、LSDの組み込みにより、トムスによるレクサスRC Fコンプリートカーは全てのチューニング・エキップメントが装着されたことになる。完成形となったトムスRC Fを公道で走らせた限りでは、甲高い排気音が印象的であり、エンジンパワーに関しても高回転側で一段と増していることが確認されている。



平川選手はひと通りの変更点を確認した後、ヘルメットを被り、レーシングドライバーの眼になってコースイングしていく。前回のアタックでは渋滞に悩まされ、苦しいアタックになったが、何とか1分58秒台までタイムを上げている。ファイナルアタックとなる今回はどこまでタイムを上げることができるだろうか。

順調に周回を繰り返して、ストレートではフルチタン・エキゾースト特有の快音を響かせながら通過していく。タイムはすぐに57秒台に入り、ピットに歓声が漏れる。そして確実にタイムを詰めていった結果、ついに1分56秒708という驚愕のタイムを叩き出したのだ！