

TOMMYKAIRA JAPAN
TOMMYKAIRA-R

35
CONVERT
STYLE

元祖コンプリートR復活へ

「最小限の変更で最大限の効果を」。日本初の公認コンプリートカー・メーカーとして一世を風靡した「トミーカイラ」。ここ数年は存在感が薄れていたが、母体をチェンジして完全復活。その象徴である『トミーカイラR』の詳細に迫る!

写真: 澤田優樹
0565・52・8555
tommykaira.com



新型のリヤバンパーとディフューザーはノーマルよりも8cm後方に延長してボリューム感をアップ。分割としたことでフロントバンパーとのデザインの統一感を出している!



サイドステップからリヤバンパーに流れる連続したデザイン。ボディ同色にしないことでボリューム感をさらに強調。ステップはノーマルよりも2.5cm下がっているという



GTカーやフォーミュラカーを彷彿させるウイング形状のフロントバンパー。バンパー左右はノーマルよりも鋭角にカットしたデザイン。全体にリップを多用した造形を採用!

デザイナーもチューナーも旧トミーカイラから継続!

エンジンやサスペンションに手を加えることが違法改造だった昭和63(1988)年。日本初の公認チューニングカーメーカーとして「トミーカイラ」は大いなる一歩を踏み出した。

R31スカイラインに3.0エンジン搭載。吸排気から内外装に至るまで念入りにチューニングされた「M30」はメーカー並みのクオリティを持ち、改造車の非合法的なイメージを払拭。そして、平成7(1995)年にはオリジナルカーの「ZZ」を発表。常に時代の最先端を走っていた。

しかし、ここ数年、トミーカイラの名前は市場で沈黙。その名前は時の経過とともに色あせつつあった。

「日本のカロッツェリアであるトミーカイラを風化させたくない」

立ち上がったのはE・Rコーポレーションの樋井尊吉代表。オートボックスへと譲渡されていた販売権、営業権などを買い取り、新生トミーカイラを昨年7月にスタートさせた。

「まずコンプリートありき、という姿勢はいまも変わりません。ただ、高額だったパーツ単体の価格を下げて、ブランドの開口を広げたい。また、マインドは変わらないが、取り扱う車種は拡大する予定です」

そして復活を印象づけるため、取り組んだのがその象徴といえる「トミーカイラR」の製作だ。

「トミーカイラといえばGT-R。これは外せません。フラッグシップモデルですから、デザインに妥協を許しませんでした。誰にもまねできない、そして、一目でトミーカイラとわかるスタイルが完成しました」

デザインは歴代トミーカイラをベースとしたデザインに依頼。空力



フォーミュラ1を彷彿させるリヤビューのデザインがトミーカイラRのキモ。リヤウイングは写真とは別の高さの低いタイプも用意

「誰にもまねできないものを作る」姿勢は不変 日本初のR35コンプリートカー誕生を目指す



エアロパーツ以外にブレーキ/サスペンション/チタンマフラー/ブレーキパッド/フロアマットなども準備。アイテムは順次追加



今後のコンプリートカー化を想定して、コーションプレートも製作。これはGT-Rよりも先にレガシィに装着されそう

オプションのレザーインテリアセレクションを選択。海外では本革よりもアルカンターラが好まれるので、今回は多用した



TOMMYKAIRA-R パーツリスト

パーツ	価格(税込)
フロントフェンダー	26万円
フロントバンパー	8万円
フロントフェンダー	16万円
フロントフェンダーフェイザー	12万円
フロントフェンダーフェイザー	8万円
ト	70万円
リアフェンダー	60万円
リアフェンダー	18万円
リアフェンダーフェイザー	22万円
リアフェンダーフェイザー	20万円
リアフェンダーフェイザー	12万円
リアフェンダーフェイザー	24万円
リアフェンダーフェイザー	14万円
ト	110万円
ト	180万円
ト	160万円
オプションパーツ	価格(税込)
フロントフェンダーフェイザー	6万4,000円
リアフェンダーフェイザー	5万9,000円
リアフェンダーフェイザー	4万5,000円
リアフェンダー	6万円
リアフェンダーフェイザー	33万2,000円
リアフェンダーフェイザー	未定
リアフェンダーフェイザー	175万円
リアフェンダーフェイザー	60万円

「内装は赤いレザーとアルカンターラ、そしてカーボンを組み合わせた。ショーモデルなので派手に作りましたが、カラーは自由に選べます。ドライカーボンで作ったパーツにも注目していただきたいですね」

パーツのラインアップが整い、ようやく動き出した新生トミーカイラR。コンプリート化までクリアすべき問題は山積みだが、いまは素直にその復活を祝おうではないか！

「こだわったのはフロントバンパー。一体式だが左右のグリルまわりにリブを設け、そこに少しハミ出す塗装を施すことで別体式に見えるように処理。細かい技を使い、全体にポリユーム感を出しています」

サイドステップとリヤバンパーをつなぐフェンダーアーチの連続感や別体式のリヤディフューザー形状などすべてが絶妙なバランスで成立。その妙が存在感を強調している。

「内装は赤いレザーとアルカンターラ、そしてカーボンを組み合わせた。ショーモデルなので派手に作りましたが、カラーは自由に選べます。ドライカーボンで作ったパーツにも注目していただきたいですね」

レカロのフルバケットシートRS-Gにロゴを刺しゅうしたワンオフ仕様。パドルシフトはドライカーボンで製作。その他、ドアノブ、キッキングプレートもカーボンで製作

性能にも自信があるようだ。整流効果のありそうな前後のバンパー、翼端板形状を持つサイドステップなど全体のデザインはスーパーGTカー。下半身に厚みを持たせたデザインは迫力と落ち着きを両立させている。素材はウエットカーボンを多用。内装は一部ドライカーボンで成型し、質感を高めている。

「こだわったのはフロントバンパー。一体式だが左右のグリルまわりにリブを設け、そこに少しハミ出す塗装を施すことで別体式に見えるように処理。細かい技を使い、全体にポリユーム感を出しています」

性能にも自信があるようだ。

整流効果のありそうな前後のバンパー、翼端板形状を持つサイドステップなど全体のデザインはスーパーGTカー。下半身に厚みを持たせたデザインは迫力と落ち着きを両立させている。素材はウエットカーボンを多用。内装は一部ドライカーボンで成型し、質感を高めている。