

Make a Style

01 直前に対して100mm程度高まることで、60km/hをプラスするフロントハイブレイクスイーパーが設置される大型フェイスブレイクがフロント中央のダウンフォースを高めてくれる。また、フロントマスクも別個の車体パーツ（カーボン）製。

02 フロントバンパースイーパーとの距離調整により、ドライバーの車前視界を広く保てる。また、MR 6の前後セパレートリンクにちなむ形状も付けられている。

03 大きく開けられたフロントファンダーのアウトレットダクト。ホイールはスポーツ用車の純正が独特なフェイスRA 6540 18インチで、フロント10Jオフセット+38、リア10Jオフセット+18。いずれもPCD100mmで114.3mmに調整する20mm厚スパーサーを付して調整される。タイヤは前後輪ともに25サイズのダイレックススポーツZ1スターズペグだ。

04 ワイヤウインダー搭載のバンナーダクトが投入された。車体工程から前後、ナンバープレート周辺にはエンジニアによる調整を効かせるダクトも取り付けられる。フロントと新たに、後部に追加されたファンダー専用のデザインガイド部を掲載。



1800mmに達する全輪がワイド&ローフォルムを実現
MR S チェーンを得点とし、これよりタイヤワイヤラウンドのオリジナルエアロやレクリスG10エアロキートをあつかっていたトワイプが新仕付けのオリジナル。それが大阪オートメッセでおひらきされたワイドエアロキートだ。

キルトは前後バンパーワイドドフエーター、サイドステップで構成される。また、ワイドバンパーにはラジエーターの冷却効率を高めるためセンター開口部の拡大、お上り上座へのインテイクタクトも追加

が行われ、左右の大型タクトがフロントマスクに迫力をプラス。同時にリアバンパーにもセンター1mmの吸気効率よく放出させるため、上部とナビゲート左右ワイドエアロキートが取り付けられる。また、このキルトの核といえるワイドドフエーターは前後とも片側50mmずつ拡大、110mmと150mmナブ1枠に収まるMR Sの全輪を1800mmまで拡張させたというフォルムを生み出す。さらに、ドフエーター後部をアウトレットタクトとすること



で、揚力の原因となるファンダーエアロキートの効果を効果的に放出するなど、高い機性能も兼ねてみる。さらに、トワイプではラジエーターの冷却効率を高めるという、これまでのMR S用エアロにはなかったデザインとされ、「ヨコから見るとクーラースタイルにならなくて」と開発担当の川崎氏はいう。また、また吸気と進化させつつけるトワイプも、今後の展開も楽しみだ。