ゲンロク 2017年8月号(毎月26日発売)
6月26日発売 No.378 第32巻第8号

Car Entertainment Magazine

[ゲンロク]

GENROQ

2017 AUG No.378
定価 860Yen
8

FIRST IMPRESSION
ランボルギーニ ウラカン・ペルフォルマンテ

The AMG World
AMGの魔力

［日本上陸］新型E63S徹底解剖
［最強仮想バトル］E63×BMW M5
［至高の対決］S63カブリオレ×S550カブリオレ
［SUPER TEST］AMG GT R

JAPANESE SUPER SPORT レクサスLC×ホンダNSX×ニッサンGT-R
BMW NOW! 新スーパーカープロジェクトをキャッチ! 8シリーズ＆M4 CS初試乗／M760Li×740e
PREMIUM SUV WORLD ランドローバー新型ディスカバリー レンジローバー・ディーゼル／ベントレー・ベンテイガ
THE GRAND TOURING ポルシェで走る5400km／ミッレ・ミリア2017参戦記
SHOP REPORT BMW／ロールス・ロイス／GT-R特選ショップ

GENROQ
8
No.378
AUG 2017

特集：メルセデスAMG E63S日本上陸／ジャパニーズ・スーパースポーツ in FISCO

三栄書房

REPORT●中三川大地（*Daichi Nakamigawa*）　PHOTO●プロコンポジット（*Pro Composite*）

PRO COMPOSITE MASERATI Levante

国産空力職人達の新章
麗しき機能美。

硬骨漢と評判のブランドである。やると決めたら意志は強く、それが利益を度外視したものであっても、必ずモノにしてみせる。デビューからまだ3年あまり。自らを若輩者と謙遜するものの、もはや日本を飛び越え世界で認められているのがプロコンポジットである。

ランボルギーニ・アヴェンタドールとトヨタ86／スバルBRZという両極端な布陣を敷くところから始まった同ブランドだが、そのすべてに理由があった。86／BRZは自らでチームを結成してレース活動をしているから。アヴェンタドールは、ブランドの代表を務める伊東正人氏の熱意に因るところが大きい。すなわち「やるからには最高峰から掌握したい」という攻めの姿勢だった。以降、やみくもに車種拡大をすることなく、やると決めたごく少数の車種をじっくりと深化させてきた。上記2モデルにみられる現在のパーツラインアップの豊富さには、それが如実に示されている。

マセラティをみると、まずは一昨年にギブリのプロジェクトをスタートさせている。性能至上主義では括ることのできない色気や実用性を兼ね備えねばならない難しいカテゴリーだからこそ、プロコンポジットはあえてその高い山へと挑戦したのだ。強豪ライバルの多いカテゴリーに独特の世界観を持ち込んで闘うマセラティの姿勢に共感したという理由もある。実際、ギブリの世界観を崩さぬまま、巧みにプロコンポジットらしい造形と、それがもたらすエアロダイナミクス性能を植え付けた。

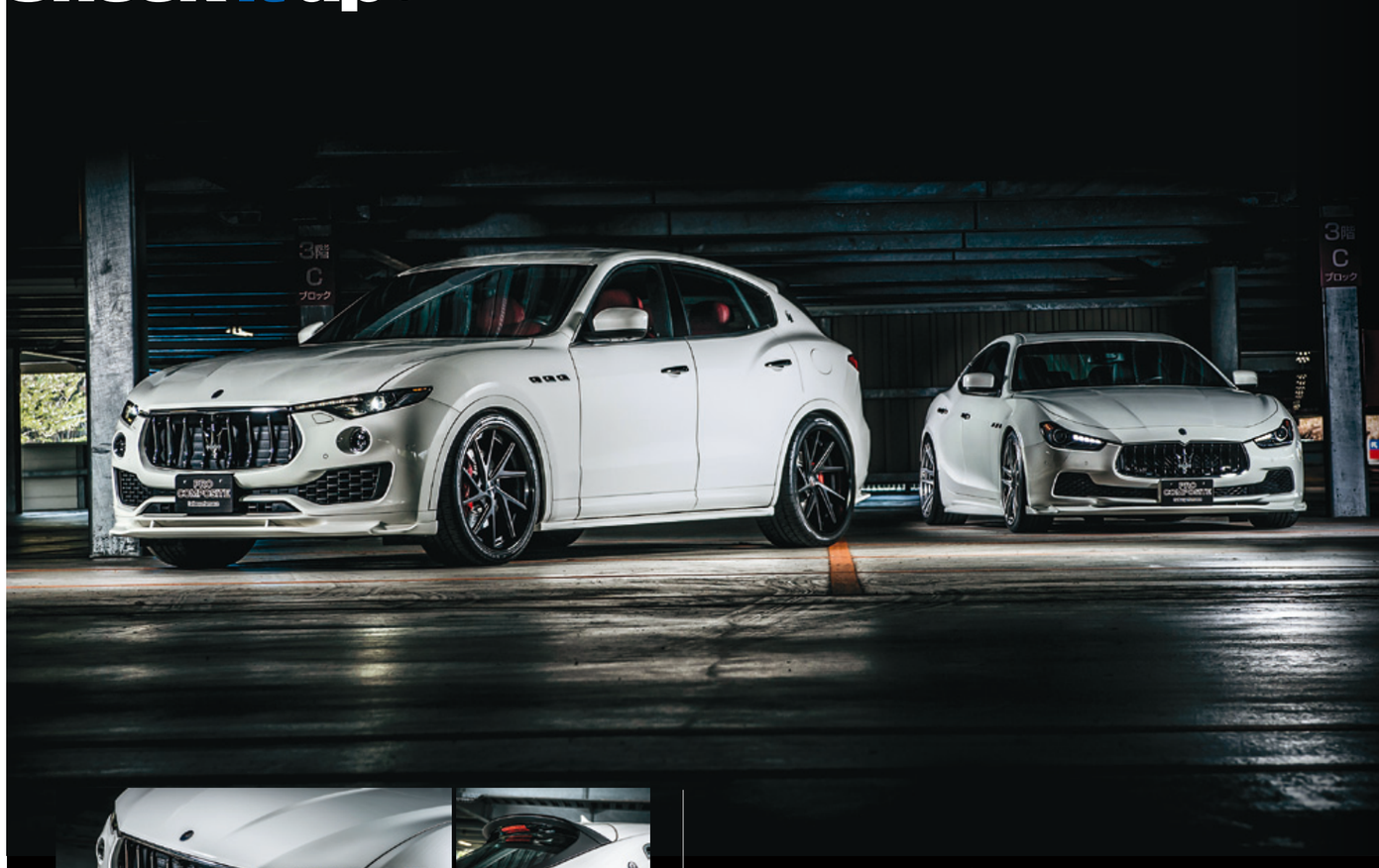
そんなプロコンポジットが、今度はマセラティ・レヴァンテを手掛けた。マセラティ初のSUVは、結果としてプロコンポジットが取り組む初のSUVともなった。そのデザイン性はかつてのギブリで表現されたものに似てはいるが、ディテールをみていくと専用に設計されたものばかりだと分かる。腰高感のあるレヴァンテをスポーツカーテイストに仕立てるために、ロー&ワイドを強調させるかのようなアプローチが随所に取り入れられている。装着されるのは堂々たる顔つきの、その印象を強めるフロントリップスポイラーに、レーシングカー風情のリヤセンターディフューザーやリヤサイドディフューザー、その前後をつなぐサイドボーダー（サイドステップ）など。これらの装着を踏まえ、さらに同社のロワリングキットによって適正に車高が落とされた佇まいを見ると、まるでSUVがスポーツカーへと見違えたように感じる。

もちろん、空力特性の改善による性能向上を求めたがゆえの結果でもある。実際、速度を上げるにつれて路面に張り付くように安定感が増していく。その走りにおいても、まるでSUVを意識させない。現在、日本仕様のレヴァンテは、ガソリン、ディーゼル含むベースグレードと、さらにハイパワーのSがラインアップされている。プロコンポジットの“空力機能部品”が装着されたこの個体は、Sをベースとしたさらに上のスポーツモデルのようだ。

なお、協力ブランドであるパワークラフト製のハイブリッドエキゾーストシステムの存在を忘れてはいけない。センターXチューブと共に装着されたそれは、サイレントモードとエキサイティングモードを兼ね備えるもの。普段はさりげない音色で流すことができて、いざとなれば程よい刺激を伴った快音を轟かせる。やみくもに絶対音量を上げてはおらず、ほどよく車内に響く音色がいい。マセラティの世界観とピタリと一致しているように思う。

同じ日本ブランドとのコラボとして、その足元にも注目したい。ハイパーフォージド製の新作H.F-DiCが装着されている。いまにも動き出しそうな左右非対称デザインを採用したそれは、22インチという大径の迫力とも相まって、純白の肉体を引き立て、もちろん性能面での妥協もない。これもまた、ドレスアップホイールというより性能を底上げする機能部品として括りたい。

総じて、モダン・ランボルギーニ勢ですっかり定番となったハイパーフォージドやパワークラフトを織り交ぜたプロコンポジットのコーディネートは、レヴァンテをきっちり鍛え上げることに成功したようだ。これなら、マセラティ界での定番といわれる日も近そうである。



純正デザインを引き締めるフロントリップスポイラーにサイドボーダー（サイドステップ）、そしてリヤセンター＆サイドディフューザーなどが装着されている。そのすべてがデザインのみならず、空力機能向上を狙ったものばかりだ。なお、ルーフスポイラーは現在開発中につき、未塗装の状態となる。全体としてランボルギーニやトヨタ86／スバルBRZ勢よりも少し控えめに、マセラティの世界観を崩さない絶妙な塩梅が貫かれている。

PARTS LIST

フロントリップスポイラー	16万5000円
サイドボーダー	10万円
リヤセンターディフューザー	7万円
リヤサイドディフューザー	10万円
ロワリングキット	5万円
パワークラフト・ハイブリッドエキゾーストシステム	39万円
パワークラフト・センターXチューブ	14万5000円

※価格は税別。

リヤセンターディフューザーおよびリヤサイドディフューザーの奥からチラリと顔を覗かせるのはパワークラフト製のハイブリッドエキゾーストシステム。テールパイプは純正ながら、エンジンが吠えるとその存在感を露わにする。同エキゾーストシステムと組み合わせることで、モアパワー＆サウンドを得られるセンターXチューブも投入されている。

ハイパーフォージドの新作にして左右非対称の10本（5×2）スポークを採用した「HF-DiC」。サイズは前後22インチで、295/30ZR22サイズのピレリ・スコーピオンZEROが組み合わされている。リム、スポークともに黒基調の色味が純白のボディと調和する。

REPORT●中三川大地（Daichi Nakamigawa）　PHOTO●白谷　賢（Ken Shiratani）

HYPER FORGED HF-DiC for Mercedes-AMG S63 Coupé

ジャパンメイド鍛造、新たな提案
究極のアシンメトリー。

回転方向に向かって、まるでクラウチングスタートのような姿勢で佇んでいるようにみえる。その繊細なスポークは、静止していても〝走り〟を予感させ、クルマが動きだすと瞬く間に溶け込み、わずかな鈍色を放ちながらその奥の大径ブレーキを露わにする。

ハイパーフォージドの新作「HF-DiC」と初対面したとき、その絶妙なアンバランス加減にノックアウトされた。国産鍛造製法を武器に、無骨ながらもどことなく華のあるスタイリングを具現して、世界中のあらゆるハイエンドカー、特にスーパースポーツを支えてきたブランドだ。注目すべき銘柄は数限りないが、今年、登場したHF-DiCは間違いなくヒットすると確信した。

鮮烈なる冒頭の印象、それはハイパーフォージドとしては初となる左右非対称（アシンメトリー）デザインを採用したことが大きい。ボディ左右での互換性をいさぎよく捨てることで、停まっていても流れるようなスタイリングを実現した。作り手側としてはコストが嵩み、またユーザー側としても左右のローテーションが不可となるなど、ネガティヴな要素は確かにある。それでも、そのハードルを乗り越えて結実させたHF-DiCは、ハイパーフォージドの製品群にあってもハイエンド中のハイエンドモデルである。

スーパースポーツ界やプレミアムSUV界で、徐々に認知され始めているHF-DiCだが、このたび目の前に現れたのはメルセデスAMG S63クーペだった。カルサイトホワイトのボディにはいっさい触らず、i-Dのロワリングキットでわずかに車高を落としたのみ。そこに今回の主役であるHF-DiCの、それも22インチを投入した。まさしくホイール一点豪華主義。いや、メルセデスAMG S63クーペの価値を考えると、互いが呼応しあった絶妙なコーディネートというべきか。

純白のボディを引き締めるために、ホイールは基本的に〝黒〟で統一される。しかしディテールを見ていくと、その質感の変化が伝わってくる。ディスク面をブラッシュド・アナダイズド・ブラック、リムをアナダイズド・マットブラックとして、絶妙にその表情を変化させている。立体感のある造形が、あらゆる角度からの光によって、多種多様な表情を生み出す。ごく控えめに奥で光る、12本のピアスボルトも美しい。

この車両は、福岡にある気鋭のカスタムショップにして、世界各国の一流ブランドを巧みにコーディネートしてきたECスペックのもの。メルセデスAMG S63クーペというクルマの存在感を引き立てながらも、ホイールを変えるという魅力を訴えた見事なコーディネートだ。

なお、サイズはフロントが9J、リヤが11Jで、それぞれ255／30、295／25のミシュラン・パイロットスポーツ2を組み合わせていた。これに、先述したi-Dのロワリングキットが組み合わさり、日常での気苦労を感じさせない程度の車高を手に入れつつ、まるでフェンダーとリムが同一平面にあるかのようなクリアランスも得ている。さらに、特注ノンダストブレーキパッドを投入することで、ガンガン走り回ってもホイールの輝きが失われないように配慮した。

ECスペックのような、高い技術を持つトレンド発信基地に支持されてきたところにこそ、ハイパーフォージドの底力がある。シンプルながらも普遍的に美しいと思える造形をいかようにでも発展させることが可能な〝幅の広さ〟もまた魅力だ。

それはもちろん、HF-DiCであっても同じこと。19〜22インチの範囲で、リム幅は最大で15Jまで用意される。自由に選べる環境を整えるからには、そのすべてに信頼耐久性を備えていなければならない。そこで、8000tの鍛造機と最新のCNC機械加工が組み合わさって丹念に生産される、国産鍛造ならではの製品力が武器となる。出力性能の高い最新のスーパースポーツへの装着事例が多いことからも、その〝強さ〟は実証されている。だからこそ、誰もが全幅の信頼を寄せ、実際にハイエンドカーの足元で輝くことができるのだろう。

そうした意味では、ハイパーフォージド初の左右非対称パターンモデルとなるHF-DiCの物語は、まだ始まったばかり。これから日本全国で、ともすれば世界中で、いかなるコーディネートをみることができるのか。いまから待ち遠しい。

ホイールの回転方向に向かって倒れかかるような5×2本のスポークを持つのがHF-DiCの特徴。ハイパーフォージドとしては初の左右非対称パターンだ。ボルトホールとの関係にも一切無駄がなく、AMGダイナミックパッケージによる大型キャリパーを飲み込む。この個体、ディスクはアナダイズドマットブラック、リムはブラッシュドアナダイズドブラックと微妙に質感を分けているのがポイント。コーディネートの幅広さもハイパーフォージドの魅力だ。

P.C.Dは100〜130。19〜22インチの範囲で、サイズによりセミコンケーブとディープコンケーブが用意される。リムカラーや仕上げを見ていくと数えきれないほどのメニューがある。プロショップがユーザーと相談しながら、仕上げを選んでいくケースが多いという。

PRICE LIST

HYPER FORGED HF-DiC	
19インチ（7.5J〜14J）	13万6000円〜18万9000円
20インチ（7.5J〜15J）	14万7000円〜20万6000円
21インチ（7.5J〜14J）※リバースリム	17万7000円〜24万8000円
22インチ（8.5J×14J）	22万4000円〜34万9000円

※価格は税別。

問い合わせ／ハイパーフォージド　☎072-256-6664　http://www.hyperforgedwheels.com/
取材協力／EC.SPEC　☎092-406-1414　http://www.ec-spec.jp