ゲンロク 2016年11月号（毎月26日発売）9月26日発売 No.369
第31巻第11号 1986年10月3日 第3種郵便物認可

Car Entertainment Magazine MotorFan's YEAR 2016

GENROQ

［ゲンロク］

特別付録 小冊子
『ASTON MARTIN WORLD』

2016 NOV No.369
特別定価 980Yen
11

THE V12 BATTLE
フェラーリF12tdf × ランボルギーニ・アヴェンタドールSV

MIDSHIP POWER
最新ミッドシップ検証。

［禁断の対決］ホンダNSX × マクラーレン570GT
［ニュルアタック］ランボルギーニ・ウラカンLP610-4
［4WDバトル］アウディR8 V10 Plus × ポルシェ911ターボS
［メリットを測る］ポルシェ718ケイマンS × アウディTT RS
［本気×最新］ロータス・エキシージ スポーツ350 × ポルシェ718ボクスターS
［究極を訪ねて］ブガッティ・シロン

DEBUT
ランボルギーニ・チェンテナリオ・ロードスター
ヴィジョン・メルセデス・マイバッハ 6 他

FSW ATTACK! アストンマーティン・ヴァンテージGT8

NEW LUXURY SPECIAL ポルシェ・パナメーラ初試乗／BMW 5シリーズ 最終テスト同行
キャデラックCT6 他

SHOP REPORT メルセデス・ベンツ特選ショップ

REPORT◉中三川大地（Daichi Nakamigawa）　PHOTO◉小林邦寿（Kunihisa Kobayashi）

HYPER FORGED HF-LC5 for FERRARI F40

日本の技術を集結させた とても幸せなF40。

この伝説のスポーツカーにまつわるエピソードは、世界中で枚挙にいとまがない。フェラーリF40という名には、どこか神々しい響きを含む。1987年にフェラーリ40周年を記念して生産されたF40の歴史を、あるいはその後の生き方を紐解くとキリがなくなる。ここで断言したいのはただひとつ。目の前に現れたこのLM仕様は、長らく日本で生き長らえてきた、幸せなF40であるこういうことだ。

いま見ても新車のような輝きを持つ個体である。あらゆる技術を駆使してリフレッシュさせたのだ。だが、幸せである要因はそれだけではない。ボディの要所に備わるカーボンパーツや、低い車高を公道走行に対応させたリフターシステム、飛び石や紫外線からボディを守るプロテクションシステムなど、ただ純正をなぞるだけではなく、要所に日本の職人技術を総動員させたモディファイが企てられている。過去の憧れの対象を、今度は自分達の技術でより光り輝かせようとする想いこそ、恐怖を感じるほど不気味なまでに光り輝くスペチアーレを支えている。

注目すべきは日本の職人技術を誰よりもリスペクトするオーナーの基信夫氏が、徹底的にこだわり抜いて設定したという足元だろう。その象徴こそが、ハイパーフォージド製「HF-LC5」ホイールである。

フェラーリ純正品のマグネシウム・ホイールを所有する彼が、あえてハイパーフォージドで再構築したのには理由がある。この個体は、大型のエアアウトレットを備えたフロントカウルや、可変式のダブルウイングなど、ボディをLM仕様へと変更している。それに純正ホイールを組み合わせると、ホイールが奥に引っ込み過ぎてしまい見栄えが悪い。過去にはリヤ用ホイールをキャンバー調整などで無理矢理フロントに突っ込んだりもしたが、直進安定性に難が出るなど、試行錯誤の連続だった。

そこでハイパーフォージドのお出ましとなった。基氏の熱意に共感した彼らは、この個体にベストな設定を、ほぼワンオフで製作してみせたのだ。ファーストによって特注されたセラミックブレーキシステムや、ロベルタリフターシステムの導入など、独特のシステムによりクリアランスは極めて限られている。そうした制約の中で最高出力484psという暴れ馬をきっちり支えるホイールが求められたのだ。もはや無理難題に近いリクエストだが、ハイパーフォージドはその高いハードルをきっちりと乗り越えてみせた。

本当であれば純正の佇まいや設計思想に合わせてフロント18インチ、リヤ19インチ程度に止めたかった。が、特にリヤ19インチが厳しい。30cmを大きく越えるようなタイヤ幅が必要となることを考えると、必然的に19インチではタイヤ銘柄の選択肢が皆無だったのである。

そこでハイパーフォージドでは、すでに技術蓄積のあるアヴェンタドール用サイズを参考に、定評のあるHF-LC5を用いてフロント19インチ、リヤ20インチを設定。もちろんF40専用に、もっといえばこの個体専用に設えた専用品であり、ハイパーフォージドとしては初のセンターロックとなった。ちなみにタイヤサイズはフロント255／30ZR19、リヤ345／25ZR20で、銘柄はピレリP ZERO。もっとも、同銘柄の起源をたどると、F40のために開発されてデビューした銘柄というから、およそ30年弱の時を経て再会した旧知の仲ということか。

この状態でアライメントを徹底的に煮詰め、結果としてご覧のようなな姿へ変貌を遂げた。フェンダーとタイヤとのクリアランスは、紙1～2枚分といった様子だ。もちろん、瞬時に車高を上げることを可能とするロベルタリフターシステムがあるからこそ成し得たものでもある。これなら安心して踏み抜けるばかりか、多少の段差程度ではカーボンリップを損傷させることもない。

コーディネイトはあえて黒一色とした。ディスク面をブラッシュド・ブラック、リムはアナダイズドブラックのマット仕上げである。眩い輝きを持つロッソコルサの中で無骨に足元を引き締める秀逸な組み合わせだ。ブランドの証としてセンターロック部分を取り囲むようにブランドロゴが刻印されている。肉厚の問題でこの部分を削るのは困難を極めたという。その努力に敬意を払い、後日、赤色を入れたのは基氏の粋な計らいだった。

「俺の夢だったクルマだから」

闇に浮かび上がるF40を前につぶやいた基氏の気持ちが伝わる。F40に憧れた多くの日本人が、いまそれぞれの技術を総動員してよみがえらせたのである。純正崇拝とはひと味異なるが、それも誰よりも愛されているがゆえのこと。あらためて、とても幸せなF40である。

この個体はフロントカウルや可変式リヤウイングをLM仕様へと変更したもの。そこにロベルタ製のカーボンリップやウイングが装着される。まるで新車にのようなボディには全面にプロテクションフィルムが施工され、飛び石や紫外線から守っている。足まわりもロベルタリフターシステムだ。セラミックブレーキはファースト特注のもの。LM仕様の外装に見合うホイールが世の中に皆無だったことで、今回ハイパーフォージドの出番となった。

このF40専用に設えたハイパーフォージドHF-LC5は結果として彼ら自身初のセンターロックとなった。フロント19インチ、リヤ20インチで、それぞれ255/30ZR19、345/25ZR20となる。装着されるタイヤはレタリングの通りピレリP-ZERO。タイヤサイズの選択肢を踏まえて特別に設定し、LM仕様のボディと一体化させた。

PRICE LIST

7.5J×19～14.0J×22	13万5000円～

※価格は税別。詳細は問い合わせ。