ゲンロク 2017年12月号（毎月26日発売）
10月26日発売 No.382 第32巻第12号

Car Entertainment Magazine

# GENROQ

［ゲンロク］

2017
DEC No.382
定価
860Yen
12

SAN-EI SHOBO 70 YEARS ANNIVERSARY

## 12気筒FRフェラーリ進化論

812スーパーファスト × 365GTB/4デイトナ ×
スーパーアメリカ × F12tdf × 599GTBフィオラノ

THE PREMIUM SALOON

## 最新サルーンを試す

［最高峰の味］新型ロールス・ロイス・ファントム速攻試乗
［ライバル最新章］メルセデスAMG S63 × BMW M760Li
［新たな挑戦］新型レクサスLS／新型アウディA8
［別次元の快楽］メルセデス・マイバッハ

SUV SPECIAL 新型ポルシェ・カイエン・ターボ初試乗　BRAND NEW アルファロメオ・ジュリア

SHOP REPORT スペシャルショップ全国版

REPORT◉中三川大地(*Daichi Nakamigawa*)　PHOTO◉河野マルオ(*Maruo Kono*)

LCカスタムの急先鋒

# 大胆不適な正攻法

# EC.SPEC Lexus LC500

これがヨーロッパのスーパーカーなら、威圧感があって敷居の高さを感じさせたりもして、興味はあっても見て見ぬふりをするのかもしれない。でも、レクサスが送り込んだ高級パーソナルクーペを前に、街ゆく誰もが目を留め、積極的な人はスマホのカメラを向けたり、話しかけてくる。注目度の高さを再確認するとともに、どこか親しみやすさを感じさせる一面だった。

世界各国の名だたるハイエンドカーやスーパースポーツを、独特の感性と技術で仕上げてきたECスペックから、また面白いニュースが飛び込んできた。それがこのレクサスLC500である。GALLと呼ばれる新しいプラットフォームを導入してレクサスの理想像を描いたかのようなLC500に、早速、彼らが手を加えたのだ。最大の見どころはその足元。今回の命題は「シャコタンにして大径ホイールを入れて迫力を出すこと」だった。

LC500は、その車格を体現するかのように純正でも鍛造20インチ、Sパッケージを選ぶと鍛造21インチの大径ホイールが付いてくる。ひと昔前なら大型SUVに装着するようなサイズを、性能面での犠牲もなくサラリと履きこなしているあたり、技術の進歩を感じずにはいられない。デザインもまた然り。純正ホイールがLC500のスタイリングと調和しているだけに、手を加えるのは相当に難しそうだ。

きっとECスペックは、ワークス系のサスペンションキットか、もしくはレーシングカーに対応するような最新鋭の車高調で針の穴をつつく調整をして、ホイールにしても最先端トレンドをいくような、複雑怪奇なものを投入するに違いない。

ところが、実際はまったく正反対だった。選んだのはハイパーフォージドの「HF-C10」。鍛造感あふれるシャープな造形と、顧客のニーズに応じたオートクチュール体制で柔軟なサイズや仕上げを可能としてきたハイパーフォージドにとって、HF-C10は定番に数えられる。シャープな10本スポークは今も鮮度を失うことなく、積極的に選ばれるロングセラーモデルだが、デビューからは相応の時間が経っている。

3ピース構造であるがゆえのコーディネートをみると、これもいい意味で定番だ。ディスク面をブラッシュド、アウターリムをハイポリッシュとして、鍛造感をもたせたもの。インターリムをアナダイズド・マットブラックとした点は、掃除しにくい裏側だからこそ、汚れやブレーキダストが目立たない利点がある。

サイズは純正比1インチアップの22インチ。フロント10・0J、リヤ12・0Jとして、それぞれに265／30、315／25ピレリP-ZERO NERO GTを組み合わせた。LC500の個性を考えると、よくマッチした銘柄だと思う。

その上で車高をガツンと落としていく。とはいえ開発に乗り出した当初は、車高調はもとよりローダウンスプリングまで含めて、どこを見渡しても存在しない。いかなるアプローチで車高を落とすか。と、考えた時に、彼らは日本の改造カルチャーの原点に戻った。

スプリング・カットである。車高を落とすための製品が世にないなら、ばねを切ってしまえ。という大胆な手法だ。ECスペック代表の井口拓也氏は、決断したら動きは早い。純正スプリングをいくつも仕入れて、理想のカット量はどこか？　を模索する日々が始まった。驚くことに仕様の決定はすべて“机上の空論”で行われた。現車が納車される前から計画されたものであり、事前に集められるだけの情報を集め、また過去の経験からの勘所を活かした。

納車後、すぐに当てはめてみると、これがドンピシャ。ECスペックの力技は、LC500に限らず「新型車が出たら世界中の誰よりも真っ先にカスタムしたい」という層にはうってつけの相談相手だろう。

ともあれ、足とローダウンだけ。しかもその手法は、定番ホイールコーディネートとスプリングカットという古典的手法ながら、完成したLC500は存分にオーラを放っていた。LC500のポテンシャルは相当高いと確認できると同時に、いかなる世界観を持った最新車両であっても、ツボを抑えた作り手側が構築すれば、古典的手法もしっくりくると痛感させられた。

だからこそ、冒頭のようについ人が惹きつけられてしまうのだろう。この車両は純ガソリン仕様のLC500。晴れて手に入れたローダウン量はフロント35㎜、リヤ40㎜程度という。費用対効果や社会適合性を前にどこか丸くなってしまう市販型と違って、デザイナーやエンジニアが理想を追求したかのようなコンセプトカー「LF-LC」みたいな、抜群の存在感を感じさせた。

納車前からフェンダーやブレーキとのクリアランスを検討してホイールを発注。その上で大胆にもスプリングカットして、ご覧のツライチ状態を構築した。きめ細さと大胆さが同居したようなECスペックのカスタム術はお見事だ。

ホイールはハイパーフォージド製のHF-C10だ。ブランドを代表するロングセラーモデルにとりわけ目新しさはないが、車種と問わずマッチするプレーンな魅力が宿る。今回はあえて王道のブラッシュド・ディスク、ハイポリッシュ・アウターリムで鍛造っぽさを強調。純正比1インチアップの22インチ(フロント10.0J、リヤ12.0J)を投入した。


問い合わせ／EC.SPEC　☎092-406-1414　http://www.ec.spec.jp