

New Porsche 911

新型911プロトタイプ初試乗!

蘇った935とスピードスター

改めて振り返る991の魅力と意義／進むポルシェEV化戦略

Special Collaboration

沢村一樹 × アストンマーティン・ヴァンテージ

ロールス・ロイス・カリナンで知る別世界

ランボルギーニ・ウルス日本上陸!

BMW／レクサス／ベントレー 特選ショップ





FORGIATO Maglia-ECL

マットブラックで引き締める
フォージアートの“幅”

PRICE LIST

20インチ	ASK
21インチ	ASK
22インチ	ASK
24インチ	ASK
26インチ	ASK

※価格は税別。



クローム系で主張するフォージアートが多い中で、全身マットブラックが新鮮だ。この個体はフロント255/30R21、リヤ335/25R22サイズのピレリP-ZEROを組み合わせる。

ノヴィテック・ロツのボディパーツを投入したF12ベルリネッタ。ホイールはフォージアート、マフラーはパワークラフトだから、世界中からパーツを選びすぐった好例である。



まるで夜空に輝く月のように、マットブラックで落とされたディスク面の中でフェラーリ純正キャップのイエローが主張する。エンブレムを囲む格好で「FORGIATO」の文字も刻まれる。



フ エラーリのフラッグシップであるV12フロントエンジンの系譜は、今や812スーパーファストへ移行したが、まだF12ベルリネッタの鮮度は衰えていない。ECSペックがプロデュースした個体を前にしてそんな印象を抱く。

純正とはひと味違うカスタムを加えるのが、彼らの流儀である。この個体はフェラーリ専門チューナーとしては最高峰のノヴィテック・ロツ製のボディパーツを投入しながら、しかし正統派ユーロコンプリートにちよつぱりハズレ技を加えたかのようなコーディネートが施されていた。奏でられるV12の咆哮がパワークラフト・ハイブリッドエキゾーストシステムによって増強されるなど、巧みに日本のブランドを取り入れながら、足元は一転してUS鍛造ホイールのフォージアートである。

この銘柄はMAGLIA (マグリ

ア) ECLという。煌びやかなドレスアップホイールというイメージがつきまとうフォージアートだが、今はメーカー自身はおろか、取り扱うカスタマイザー達も硬派な仕上げを施してきている。この個体もまさにその方向で、ディスク面はおろか、アウター&インナーリムもすべてマットブラックだ。3ピースであらゆるカラーコーディネートが可能とすると、いさぎよく同一色の、しかも黒を選ぶあたりが男らしい。ボディカラーが鮮やかだからこそホイールを落ち着かせている。

その上で、ブレーキキャリパーを同じくブラックにしたり、センターキャップにフェラーリ純正を用いたり、ディテールには凝っている。こうした小技こそECSペックが得意とする部分だ。全体として、見事なまでの統一感が生まれている。

サイズはフロント9・5J×21インチ、リヤ12・5J×22インチというもの。純正は前後とも20インチだから、1〜2インチアップの状態だが、過度なドレスアップ感を感じさせない。先に触れたマットブラックが効いているのだらう。これが光りモノっぽい色味なら、ホイールの存在感が過ぎてしまう。

フォージアートはサイズやフィニッシュなどフルオーダーが可能であり、かつ多種多様なデザインを取り揃えている。だからこそ、センスのいい作り手によって、あらゆる表情へ導くことができる。US鍛造に対する先入観さえ取り外せば、無限の可能性を感じさせてくれる。

→ウィンドウに沿う形で備わるカーボンパーツはプラスチック製のシュノーケルだ。同じくカーボン地が露わとなるオーバーフェンダーと合わせて迫力満点の仕上がりを持っている。

↓ロティフォームとクーバータイヤという組み合わせの足元に合わせる格好でオーバーフェンダーが装着される。タイヤサイズは37インチ外径(37×12.50-20)となる。



また話題沸騰の新型でなくとも、これまでの迫力に仕立てられる。それを証明したのが、他人とはひと味違う個性をセンス良く植え付けるカスタムに定評のあるECスペックだ。車高アップに関しては軍用車や自衛隊の高機動車に使われるポータルアクスル(ハブリダクション)を投入することで獲得している。そこにロティフォームのホイールと共に、クーバータイヤのSTT PROという外径37インチのオフロードタイヤを組み合わせている。それらをカーボン製オーバーフェンダーで覆い、さらにはルーフスポイラー、ステン

←乗降性を確保するためにプラスチック製の電動サイドステップ(ロングバーション)が備わる。走行時は収納されるのでロードクリアランスを犠牲にしない。

レスアンダーガード、サイドタンクなどを装着していく。こうしたプロツールのなパーツによって、ご覧のような迫力を手に入れた。マンソリーのヘッドライトや、ブラバスの電動ステップにコンプリートエキゾーストシステム、そしてカーボン・シュノーケルなど、さりげなくしかし確固たる主張を持ったユーロチューナーモノを組み合わせるのでもいい。世界各国あらゆる一流メーカーの、ほんの一面面を切り取って融合させるのがECスペックの真骨頂だ。なお、ホイールをはじめステンレスアンダーガードなどもマツトブラックとしたほか、ボディ側の光りモノもすべて黒く落としている。こうしたきめ細かいコーディネート

こそが統一感を生み出す。先ごろ、Gクラスは39年ぶりにフルモデルチェンジを遂げた。都会派SUVとしての資質を極めるのであれば、その話題性や新鮮さを含めて新型に分があるだろう。しかし、旧型も決して色褪せてはいない。むしろ、世界中にアフターパーツが豊富に揃うという利点を活かして、このような生粋のオフローダーへと導くのは実に面白そうだ。Gクラス自体に、表層だけではない真の実力が宿るからこそ、こうしたアプローチには説得力があり、あえて旧型に乗るというポリシーを強く感じさせる。目の前に高くそびえ立つAMG G63改4×4を眺めながら、そんなことを考えていた。

Gクラスの潜在能力を活かした
最旬オフロードメイク

EC.SPEC
AMG G63

