

解体新書

足まわりのトータルメーカー

サスペンション・マフラー・GTパーツ etc.

tanabe.

&

SSR

ホイール

サスペンションからホイール、マフラーにボディ補強パーツまで。足に関わる用品をここまで幅広く展開しているメーカーは、世界でも稀な存在だ。そんなタナベはどう生まれ、成長してきたのか。そのモノ作りへのこだわり、信念に迫る。

Photos by HIROYUKI URANO. Text by KENJI SAKAI



2階建ての製品を作ること。
それが一貫した、こだわり。

現在のタナベを引っ張る代表取締役社長、田邊一徳は、父親が創業したタナベに20歳のころから関わり、若くしてその役割を引き継いだ。近年はホイールのJAWAで副部長を務めるなど、業界の牽引にも貢献する。

そんな田邊社長が製品作りに関して、何より重要視しているのが、壊れないモノを作ること。

「常々、壊れるモノは作るなと社員には求めています。タナベはずっとレース活動を行なっていますが、レース用の製品であれば、1レースごとに交換できる。けれども市販品は、走るごとに交換できるわけではありません。まずは、安全安心、壊れない、が絶対。安全安心にこだわるからこそ、過酷な条件のレースを続けているんです」。

現代のレースで採用されているパーツは、ほとんどが海外メーカー製。スーパーGTやスーパーフォーミュラといった上位のカテゴリーで使用されているスプリングは、国内に限定すればタナベくらいのもの。その寄せられる信頼が、いまのタナベの市販品にも息づいているのだ。

「タナベの製品は、2階建てなんです。ベースになる1階は、安全安心、壊れないちゃんとしたモノ。その上の2階に、軽いや強い、カッコ良さやブランドのテイストがある。安全安心が土台として存在していて、レース由来の軽さや強さへのこだわりというDNAが、その上に

感動、感激のモノ作りへ

モータースポーツ参戦で得た D.N.Aを継承

1982年に創業したタナベは、一時期をのぞき、常にモータースポーツと共に歩み、成長してきた。始まりは、スプリング。そして始まりは、レースが好き、クルマが好き、という純粋な思いから。レースで鍛えられ、蓄積してきたノウハウが、タナベ製品の根幹である。

SSR



SPEED STAR
MK-I

SPEED STAR
MK-II

SPEED STAR
MK-III

アフターホイールの黎明期に、組み立ての3ピース構造というかつてない製法で生み出されたマークIが、SSRホイールのオープニングモデル。続いて発表されたマークII、IIIとともに、レーシング系から絶大な支持を得た。



Vienna DISH

SSRと言えばレーシング。そんな規定概念を打ち破り、全盛期のVIPシーンを牽引したのがこのヴィエナ・ディッシュ。このヴィエナの誕生を期に、SSRはレーシング系だけでなく、ドレスアップ系ホイールにもチカラを注ぐように。

コーティングされているんです。まず安全、そのうえで感動のある製品を常に目指しています」。

**世界は常にアップデート。
まだまだタナベも、変わる。**

安全安心を確実なものとするため、タナベではJAWAやJIS、JWLといった品質基準で定められている数値よりも、数段上の数値を製品に求めている。厳しい自社基準を設けていて、そのための試験やチェックは数段階にも及ぶ。時間もかかるし、コストもかかる。だからこそタナベの製品は、壊れない。

「レースに携わってきたDNAが浸透しているのか、タナベの技術者はどうしても軽さ、強さにこだわっているんです。例えばリムひとつを作るにも、デザインを犠牲にせず、軽くて強いものを作るのはすごく大変で(笑)。でも車高調やスプリングも、軽く強くにこだわって作る。タナベの特徴で、伝承でもあります」。

そんな軽さと強さを実現するのが、製法と素材へのこだわり。スプリングは、国内のアフター用品メーカーでは唯一という冷間成形方式を採用し、その材料も国内で精錬された国産材料だけを使用する。ホイールのディスクやリムの材料にもこだわり、選りすぐられた材料、そして高い技術によって造られている。

「材料は、いろんな国のものが当然、あります。でも不純物のなさでは、国産に勝るものはない。不純物が多いと割れることもありますので、



株式会社 タナベ 田邊一徳 代表取締役社長

父親が創業したタナベを若くして継承。足まわりなどを総合的に扱う、日本を代表するメーカーへと発展させた。現JAWA副会長。



Tanabe

SUSTEC PRO ZT40

自社工場で製造される冷間成形スプリングに、日本を代表するメーカーであるKYBのショックを組み合わせた車高調。ラインアップ多彩。



SUSTEC UNDER BRACE

GTパーツ事業部の一角を担うサステックには、走りのブラッシュアップを図るためのボディ補強パーツが存在する。中空構造など独自技術満載。



medallion GA

タナベ創業からほどなくして、開発スタートとなったのがマフラー。サウンドとポテンシャル、ビジュアルのすべてを兼ね備え、人気を誇った。

解体新書

足まわりのトータルメーカー

それでは安全性が確保できない。命に関わる部品だから、そこだけは崩せない。だからタナベの基本は、メイドインジャパンなんです」。

そんなタナベは現在も、日々進化を続けている。新しいブランド展開や、新たな試みにも臆せず、チャレンジする計画だ。

「クルマはもっと変わっていくし、都市の中での役割も変わる。その変化へ常に対応することが、タナベとしての責任。常にアップデートされ続ける時代だからこそ、我々も変わらなないと。新しい社会からも、存在を期待される企業になる。まだまだです」。

自社基準による製品開発で、レーシングクオリティを実現。

スプリング、マフラーといった自社生産製品で、有力メーカーとなったタナベ。2005年からは、同じくレース活動から誕生したブランドである、SSRを招聘。足まわりからマフラー、ホイールまでを一手に担う、現在の体制が整った。SSRとえば、世界初の組み立てホイールを生んだ名門。そのこだわりを聴いた。

マークIIで新しい世界を創り ヴィエナで時代を動かした。

SSRが生まれたのは、1971年のこと。アフターホイールすら乏しかったカスタムの黎明期に、大阪のある鉄工所で、自身がサーキットで走るためのクルマに履かせたい、と製作されたのが世界を大きく変えた三号機、SSRマークIIだった。

このマークIIは世界初の組み立て3ピースホイールで、スピニングという手法が、リム製作に応用されたもの。身近なモノだとパラボラアンテナなどに用いられている。このスピニングの技術は、SSRではいまでも受け継がれていて、熟練

の職人が手を入れて調整する。この製法が、軽くて強いリムを生む、現在のスピニング工法の元である。「SSRはもともと、クルマが好きでレースも好き、だから軽いホイールを作りたい、を根本に生まれました。いまでも変わらずモータースポーツ活動に携わっていることも、軽さと強さにこだわっているのも、それが根幹だから」。

マークIIの誕生からほどなくして、マークII、マークIIIという伝説的モデルが登場。その後も75年のスターメッシュ、81年のフォーミュラメッシュ、93年のGPⅠと、ヒットは続く。そのどれもがスポーティなレーシング系デザインで、SSRレースというイメージが定着

株式会社 タナベ ホイール製造部 開発課 小田文裕さん

企画されたデザインの設計から試作、テストまでを担当する開発エンジニア。市販品だけでなくレース用ホイールの設計、テストにも携わるSSRの心臓だ。

熟練のスタッフが、自社工場で製造・試験

ディスク加工



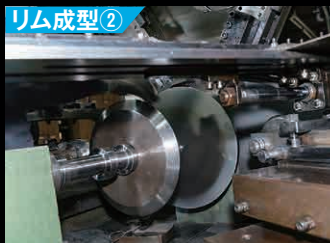
高い精度で鍛造された素材を、自社で1枚ずつ加工。リムが勘合する部分や裏面の精度はここが鍵。

リム成型①



リム成型は、職人が細かな調整を行なうアナログ式と、数値をプログラミングした最新式を併用。精度は極上だ。

リム成型②



アウター、インナーともにリムは社内でスピニング加工。ホイールのリム成型にこの手法を応用したのは日本初。

組立・溶接



アウターリムとインナーリム、ディスクは、人の手によってピアスポルトで組み付けられる。境界は溶接仕上げ。

耐久・衝撃試験



ホイールの試験施設はもちろん社内に併設。例えば耐久性の試験は、60万回転を丸一日続け、それを約2日間続けるというタフなもの。社内基準は日本の品質基準を大幅に上回る。

解体新書

足まわりのトータルメーカー

レース用ホイールと同等のポテンシャルを市販品にも。

SSRホイールの開発に携わるの専門職は3名。特徴的なのはその3名それぞれが、市販品も開発するし、レース用ホイールも開発することに成功した。

した95年に突然、転機が訪れた。時代を大きく動かしたV10ブランド、ヴィエナの誕生である。中でも99年のヴィエナ・ドイツの勢いは凄まじく、ヴィエナはシンを席巻する。ここからSSRはドレスアップ路線にも本格参入。2013年にはGTシリーズを立ち上げ、同年に現在の主力、エグゼキューターも誕生。モータースポーツ活動で得たノウハウを背骨に、モータースポーツ用ホイールと同じクオリティ、ポテンシャルを市販ホイールにも投入するという、世界でも希有なモノ作りの手法を構築することに成功した。

「レース用とできるだけ同じデザインで、強くて軽いモノを常に目指しています。プロドライバーの評価を直接聞けるというのは貴重で、まずは作って、テストで壊して、作り直してまたテスト、という具合。軽さは燃費にも直結しますし、いったん壊すことで、どうすれば壊れないかをとことん追求できる。重要保安部品なので、やっぱり一番大事なのは安心、安全です」。

ちなみにSSRは、1ピースモデルも販売するが、特に2ピース、3ピースの組み合わせでホイールに、このキットでのテストにも立ち会って、ドライバーやエンジニアから直接、アドバイスをもらったり注文を受けることもあるのだという。つまり、レースからのフィードバックが、直。だからこそSSRホイールは、レース用ホイールと同等のポテンシャルを、市販用ホイールでも確実に再現できるのだ。

「レース用とできるだけ同じデザインで、強くて軽いモノを常に目指しています。プロドライバーの評価を直接聞けるというのは貴重で、まずは作って、テストで壊して、作り直してまたテスト、という具合。軽さは燃費にも直結しますし、いったん壊すことで、どうすれば壊れないかをとことん追求できる。重要保安部品なので、やっぱり一番大事なのは安心、安全です」。

ちなみにSSRは、1ピースモデルも販売するが、特に2ピース、3ピースの組み合わせでホイールに、このキットでのテストにも立ち会って、ドライバーやエンジニアから直接、アドバイスをもらったり注文を受けることもあるのだという。つまり、レースからのフィードバックが、直。だからこそSSRホイールは、レース用ホイールと同等のポテンシャルを、市販用ホイールでも確実に再現できるのだ。

SSRの工場では、今日も熟練の職人によるスピニングでリムを成型し、手作業でマルチピースを組み付け、溶接や仕上げなどでも人の手を介す。その様子は最先端とアナログとの共演。それらはすべて、人の目と手を介することで、決して間違いないホイールをユーザーの手元へ届けるため。繰り返されるチェックに、信頼が透けて見えた。

「3ピースなら、リムとディスクとで表面処理を変えられる。バリエーションを楽しめるんですよ。それに1ピースだと、想定したクルマのためのサイズにしかない。マルチピースは、汎用性が高いから、どんな仕様のどんなクルマにも装着できる。楽しんでもらう製品だから、マルチピースを大事にしてるんです」。

SSR BRAND LINEUP



スポーツに寄り添ったテストにこだわるGTブランドをはじめ、SSRのブランドは多彩。最旬のエグゼキューターからアゲ系のディバドまで、さまざまなジャンルを網羅。

人の手を介し作るからこそ
高い品質を維持できる。

まずはSSRの3ピースホイール製造過程を見てみよう。まずはディスク。SSRでは、溶解されたアルミを職人の手によって丁寧に型に流し込み成型したものを採用。長年の経験とノウハウを徹底した製造条件によって安定したものを素材として導入している。これは間違いのない良い素材にこだわる、というタナベの理念に沿ったもの。この素材をNC旋盤機にかけ、表側と裏側に仕上げの削りを施す。

3ピースは異なる部材を組み合わせるため、ここでの精度が何よりも重要。リム勘合部、裏側のハブとの接触面など、個体差も考慮しながら職人がチェック、ひとつずつ仕上げていく。

古くからあったヘラしぼりという技術が進化して誕生したスピンングという製法。その技術をいち早くホイールに導入したのがSSRで、アウターリムやインナーリムの製造などに導入されている。マニュアル式、プログラミング式のスピンング機2機種が工場には整備されているが、いずれも豊富な経験と知識を生かした職人の調整が必要となるため、かなり希少な製法だ。

ちなみにリムの材料、材質、厚みなどはモデルやサイズによって異なるため、複数の材料を使い分けているそう。どれももちろん厳しいタナベ基準で厳選された、信頼ある素材となる。

SSR

最高級、優越感を足元に すべての原点が3ピース。

タナベのホイール事業部であるSSRは、3ピースの組み立てホイールを重視する。正直3ピースは1ピースと比較して、かかるコストも手間も、圧倒的に大きい。それでも高級3ピースにこだわる続けるのは、なぜか。SSRの原点、3ピースへのこだわりを探る。

足まわりのトータルメーカー
解体新書



EXECUTER CV05 / CV05S

エグゼキューター CV05 / CV05S

SPECIFICATION

SIZE 19×8.0～21×11.5

PRICE 9万1000円～12万9000円

COLOR クリスタルシルバー、

ギャラクシークリアブラック(+4000円)

H・P・C・D 5-114.3、5-112、5-120



大きくコンケイブしたフェイスに、ツイストした細身のフィンスポークを合わせた躍動感満点な最新3ピースモデル。より深いスーパーコンケイブディスクを新採用したほか、迫力のフルリバース21インチも新設定。高級感も大。

3ピースの構造



メイドインジャパンでしかない製法だから、やる。

タナベは、特にSSRは、安全安心が根幹なのはもちろんだが、製品の軽さにこだわるメーカーだ。しかし3ピースは複数の部材を組

例えばインナーリムには、軽く強いリムを実現できる熱処理材を使用。熱い釜に2度入れて焼き、必要な成型を加えてもう一度焼くという手間が必要。これもこだわりのひとつだ。

組み合わせるのだから当然、1ピースと比べれば重量は増す。それを踏まえても3ピース、なのは、それが日本だからこそ、完成度の高い製品を作るから。

アウターリムとインナーリム、ディスク、ピースボルト。これら3ピースを構成する部材はすべて、別の機械で、別の職人がひとつずつ製造する。それを最終的にひとつに組み合わせるのだから、完璧な精度が求められることは想像に難くないはずだ。

その精度を実現する技術が、SSRにはある。もちろん不純物を含まない最上の素材、きめ細やかで繊細な表面処理なども、日本ならではの価値。そうやって手を尽くして完成させるモノが3ピースで、だからこそ高級で優越なのだ。

ユーザーにとって分かりやすいメリットとしては、表面処理を変えられることだろう。エグゼキューターCV05 / 05Sを例に、その点も少し解説しよう。

CV05 / 05Sの標準ディスク色は、クリスタルシルバーとギャラクシークリアブラックの2色。しかし多彩なオプションカラーが設定されているため、ブロンズやガンメタなど、ユーザーの好みに合わせたカラーオーダーが可能だ。さらにリムも、標準のアルマイトだけでなく、ブラックアルマイトへの変更が可能。ピースボルトも7種類から選べる。

つまりその組み合わせ方次第では、絶対に人とカブらない、自分だけの高級品を手に入れることができるということ。リム交換が可能なのは、メリットだ。

そもそもSSRは、世界初の3ピースであるマークIから始まった。つまりその原点は、3ピース。日本が誇る構造で、自由度も高い。そこが一番の魅力。

その他のホイール構造



1ピース構造は、リムとディスクが一体になる構造のこと。製造工程も単純で、コストパフォーマンスに優れる。2ピースはリムとディスクのふたつを圧着、溶接する製造方法。

フィニッシュは職人たちのハンドメイド



SSRのストックヤードには、膨大な数のディスクとリム、その他部品がストックされている。オーダーは入るとそれに応じた部材をそろえて、1本ずつ、職人が手で組み上げる。

サンドイッチ構造

サンドイッチ構造は、ディスクをアウターリムとインナーリムの間に挟む方法。SSRはほぼオーバーヘッドだ

オーバーヘッド構造

オーバーヘッド構造とはインナーリムとアウターリムとが奥に、ディスクが最も外側に来るよう組み立てる方式。

純国内生産による、 安心、安全のモノ作り。

現在のタナベのアイコン的製品と言えば、サステックシリーズのサスペンション。中でもネジ式調整によるミリ単位でのセッティングが可能な車高調は、大きくローダウンした状態でも乗り心地が良いと、幅広い層から支持される。安全、安心へのこだわりはもちろん、乗り味にも深くこだわった逸品だ。

解体新書

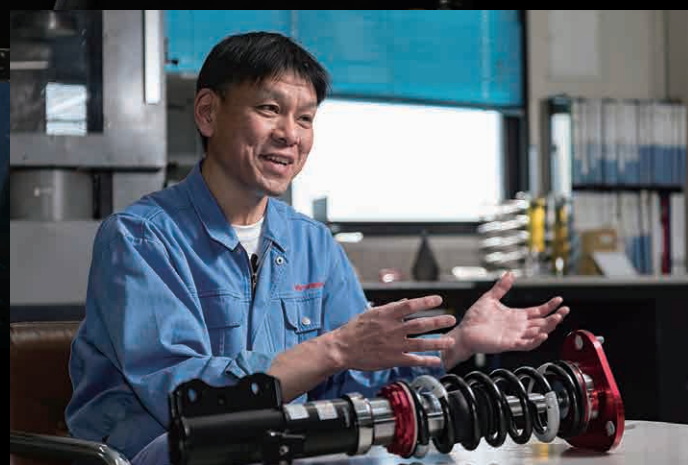
足まわりのトータルメーカー

素材も製造もすべて日本。 純国産ゆえの安心が鍵。

タナベ製サスペンションで最大のアドバンテージとなるが、すべてが純国産品であるということ。スプリングは滋賀県の自社工場で生産され、ショックは日本が世界に誇るダンパーメーカー、KYB製を採用する。それはもちろん、安全安心というタナベの基本理念がしつかりとベースに存在するから。1年、走行距離1万kmの保証をはじめとしたアフターフォローにチカラを注ぐのも、ユーザーが安心して快適なドライブを楽しめるように

株式会社 タナベ GTパーツ事業部 石川雅浩さん

GTパーツ事業部で部長を務める石川さん。「ストリートで気持ちよく走れて、軽くサーキットもいける。それがタナベの車高調です」。



との思いからである。

タナベが創業当時から現在も行っているモータースポーツ活動で培った技術とノウハウを活かし、スプリングの製造には冷間製法という技術が用いられている。これは素材を常温のままで成形できるのが特徴で、アフターメーカーでこの製法を自社で採用しているのは、タナベが唯一。強度・耐久性・ヘタリに優れるだけでなく、あらゆる形状のスプリングを作ることができるのが特徴だ。

そしてその素材はもちろん、国産品。高周波誘導加熱により短時間で焼き入れ、焼き戻しを行う事で、高強度・高靱性が得られ強度のばらつきが非常に小さく均一。

ほかにも、耐久性を上げるためのショットピーニングを2回施工したり、ヘタリを排除するためのセッティングを、製造したすべてのスプリングで行いその後、全数検査する。数多くの工程を経て、軽量化と耐久性を両立した、引っ張り強度2100N/mmのスプリングは完成する。

では、そのスプリングと組み合わせるショックは、なぜKYB製にこだわっているのだろうか。

何度もテストを繰り返し 乗り味をとことん追求。

「タナベの基本は、安心安全です。だからこそメイドインジャパンにこだわりたい。ショックに関しても間違いないモノを使いたい。セッティングの要求の対しKYB製はオーダーした通りのモノが来る。お客様

冷間成形のスプリング製造はアフターメーカーで唯一!!



素材が常温のまま加工できる冷間成形は、引っ張り強度や耐久性の高いスプリングを実現できるこだわりの手法。日本のアフターメーカーで、自社で冷間成形が可能なのは唯一タナベだけ。

冷間成形→低温焼なまし



ダブルショットピーニング



高強度でヘタリに強いスプリングを製造

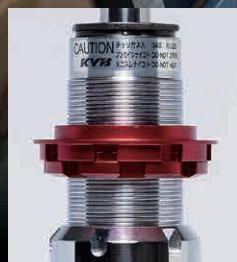
冷間成形で成形したスプリングは、形状を記憶させるためテンパー炉を通す。耐ヘタリ性を高める効果があるショットピーニングも、一般的には1回だが、タナベは2回、施工。ヘタリを除去するセッチングは、完成したすべてのスプリングに対して行い、検査も同じ全数検査を行う。



出来上がった製品は定期的に抜き取り、自由長をチェックするバネ荷重試験や、ダンパーやスプリング、ブラケットなどの強度は厳格な自社基準を設定。



スプリングの素材もちろん、日本国内で精錬されたものだけを使用。素材も製造もすべてがメイドインジャパンなのが最大の武器だ。



信頼あるKYBをダンパーに指名

車高調で採用されるダンパーは、業界トップのKYB製。「信頼できる、お客様に自信を持って使ってもらえるから、KYB」。



SUSTEC PRO ZT40

サステックプロZT40

SPECIFICATION

PRICE 13万8000円

SPEC 減衰力調整40段階、全長調整式

LINE UP ミニバン&ワゴン&SUV多数

全長調整式のシリーズ最高峰車高調で、40段の減衰調整機能を備えるため、乗車定員や走りのスタイルに合わせてベストな乗り味を獲得可。

に、自信を持って使っていたから、KYB」。ちなみにサステックプロの最高傑作とまで言われるほど好評価な車高調、ZT40では、タナベとKYBが共同開発した、ツインバルブシステムという機構が搭載される。これは超低速の段階からしっかりと減衰を発生させ、全速度域で安定した乗り心地とスタビリティを実現するもの。こうした最新の技術も、タナベは積極的に取り入れる。

「開発で最も気にするのは、乗り味ですね。ひとつのクルマに対して、3〜5名が乗車してテスト走行をするんです。その全員が、これだと納得するまで装着・試乗・各部の寸法チェックを繰り返す。乗り

味って、人によって感覚が違いますから。安全安心はもちろんのこと、タナベの車高調は乗り心地がいいね、と言われる製品を常に目指して開発します」。

もちろん検査も、一般的な基準よりも数段上な、タナベ基準のクリアが求められている。例えば全長調整式車高調のナックルブラケットは、強い振動を与える加振試験を行い、車両横方向へ100万回、車両前後方向へ100万回、加振を行いブラケットに割れや変形がないか確認する。これをクリアしないブラケットは設計変更を行い、クリアできるまで試験を行います。「安全安心なモノを使ってもらうためには、徹底しないと。それがタナベ基準なんです」。

FRONT



REAR



SUSTEC PRO ZT40

サステックプロZT40

超低速域から減衰力を発揮、全速度域で安定した乗り心地を実現するツインバルブシステムを搭載。アルヴェル用はリアが別体式となる。

マフラーから補強パーツまで
走りはすべてタナベでそろろう。

タナベのシンボルは、乗り心地に優れたサスペンションと、高級3ピースのSSR。だが実はタナベはそれだけじゃない。走りに直結する要素のほばすべてが、タナベならばそろったのだ。

例えばボディ補強パーツ。大きな開口部を持つヴェルファイアなどは、ボディ剛性を高めることでハンドリングやダイレクト感をアップすることができる。また、スタ

tanabe

足まわり&ボディの、 トータルチューニング。

ビライザーを追加することで乗り心地に影響を与えることなくロールを抑えることができるので、よりサスペンションのポテンシャルを引き出すことができ、コーナリングなどでヨレが大きいミニバンやワゴン系の走りを一変させるには効果的。パーツはすべてボルトオンで、そのバリエーション装飾も多彩。

ここにサステックプロの車高調、SSRのホイールを合わせれば、すでに完成度は激高。自社生産製品でトータルチューン、こんなメーカー、他にはいない。

TOYOTA VELLFIRE



WHEEL

エグゼクティブター-CV05
F21×9.0+31 (245/35-21)
R21×9.5+30 (245/35-21)

SUSPENSION

サステックプロZT40
ローダウン量
F0~-80mm R-40~-65mm



ZT40を装着し、フロント-65mm、リア-65mmのローダウンを実施したシルエットがコレ。車高調整幅の大きさも、ZT40の特徴だ。

解体新書

足まわりのトータルメーカー



SUSTEC UNDER BRACE

サステックアンダーブレース

サスペンションの剛性を高めることでアライメント変化を抑制、ステアリングレスポンスとコーナリング性を向上。中空構造、見た目もクールだ。