

主犯、SSR。

罪深きホイール。汝の名はライナー

自社生産の強みを生かした国産ホイールの雄・SSRから
スタンスシーンに向けたトンガリまくりの作品がリリース。
ダミーピラス+ステップリムで破壊力を増した[ライナー]が、
今季のリムシーンを力づくで席巻する。

THE TRUE RIM STORY

SSR REINER

[エスエスアール・ライナー]

2020 LEXUS IS300

WHEELS : SSR REINER type10S (F=19 × 9.5J+5, R=19 × 10.5J+18),
T-DEMAND ORIGINAL HUB BOLT

TIRES : NITTO NT555-G2 (F=215/35R19, R=235/35R19)

SUSPENSIONS : T-DEMAND PRODAMPER AIR SUSPENSION/Front UPPER ARM /
FRONT LOWER ARM / TIEROD END/REAR UPPER ARM/TENSION ARM /
TOE CONTROL ARM / HARD LINE BUTTERFLY α V8 SYSTEM /
PRO LINK HS HEIGHT SENSOR

BRAKE : T-DEMAND SUPER SLIM 6 (F&R=φ 355mm ROTOR)

観の創造を口にする。
そもそもSSRは自社製の、しかも市販品と同レベルのホイールをモータースポーツに提供することで、リアルなデータを収集。それらを各シリーズのホイールにフォードバックしてきた、技術的ブライドの高いメーカーだ。そこがスタンスに照準を定めたホイールに、間違いなどあるワケもハズもない。いよいよ始まる2021年シーズン。本当にカブリを嫌い、個性を尊重するならば、ライナーを履く以外に解決策はない。

調にしたことで、キレッキレのエッジが視線を引き裂くのに有効となる。ほかにもまだまだデザイントリックが仕込まれていて、ナットホールが1段上に6角形の意匠をアクセントとして設け、センターパートのスポーク間をつなぐブリッジも1段立ち上げること立体的造形に磨きをかけている。だから、パッと見は定番すぎるツインの5スポークだけれども、ほかのだれのホイールとも全然違い、飽きることのない新鮮さをいつまでもキープしてくれるのだ。

今作でライナーが初めて取り入れたネタは、もう一つ。ステップリムの採用だ。これまではリムの深さを勝ち取るためにリバースリムオンリーにこだわっていたが、「10Rは従来どおりリバースリムですが、10Sはさらなるスポーティさの強調と軽量化を目論んでステップリムとしました。同時に、タイプ6と12にもステップリムのシリーズを新たに設けさせていただきました」と、SSRデザイナーの土居サンは、新たな世界

取材中、いつもフシギに思うところがある。どのオーナーも「ほかのホイールとカブリたくない」とか「個性を出したい」とか言うクセに、だいたい同じメーカーの、同じブランドのホイールを履いている。それって結局、カブリまくりのノー個性だっ
てことに、そろそろマジで気付いてもらいたい。「じゃあ、代わりに何を履けばいいの？」と悩めるオーナーには、国内の名門メーカー・SSRが気合を込めて作り上げた新作「ライナータイプ10S」と「タイプ10R」をレコメンドさせていただく。

ライナーシリーズのデビューは3年前のこと。かつてのモータースポーツ界を軽量を武器に席巻したタイプCを踏襲する6スポークの「タイプ6」と12スポークの「タイプ12」から物語は始まった。ホイールセッティングに妥協と適当を許さないストリート系モーターパフォーマーをターゲットにただあつて、インセットの自由度が高くコストもいいキャストの2ピース構造を採用。しかもフェイスは、サーキットの轟音と匂いを十分に連想させるムダのないクールなビジュアルと、まさにスタンス系にジャストでドンズバだ。

そこから3年の時を経て、最新作のライナータイプ10Sと10Rはさらに進化。シリーズ初となるダミーピラスを組み付け、スポーティさに加えてワンランク上のゴージャス感でその身を包むことに成功する。10本のスポークは、センターからリムに向かうにつれて先端が細くなっていく繊細さが持ち味。断面まで直線基

共犯、ティーディメント。

THE TRUE
RIM STORY

信頼し続ける理由の告白

エアサス、ブレーキ、そしてアームと、ティーディメントの技術のすべてが詰まったレクサスIS300。全貌をお知りになりたい方は、前号の本誌(≒43)46ページをご覧ください!

SSR REINER type10S × T-DEMAND IS300

足回りのスペシャリストとして“ティーディメント”の評価は絶大だ。

そして、そんな同社を牽引する男・田中崇志が履くホイールは、20年以上も前からSSR一択。SSRと共犯関係を続ける意図はどこにあるのか? 彼の真実の声を聞く――。



ヒネリの入ったスポークやゴテゴテしたデザインを纏う田中桑のセンスに、SSR ライナータイプ 10S のクールでシャープなフォルムはど真ん中のドストライク!



田中桑が選ぶホイールサイズは、ほとんど19×9.5/10.5らしい。20インチにすると、「無理してるカンジ。チョロQみたいになるから。服と同じで着こなし方こそ重要」と、解説していただいた。



「今はまだ100のうちの10が20くらいの出来。お互い本気を出せば、もっともっとカッコいいクルマとホイールが作れます」。そう話す田中桑とSSRのキズナに、これからも期待がふくらむ。

ティーディメント代表・田中崇志。彼はタイヤ屋に勤め、ドリフトに目覚めた10代の小僧の時代からSSRのホイールだけを履き続けている。「最初に買ったSSRはミネルバ。選んだワケは、単純に見た目がカッコよかったから。でもその後タイヤ屋の雇われ店長になり、いろんなメーカーのホイールを触っていく中で、SSRの品質の高さがわかってきました。ドリフトで横滑りしても、VIPセダンに思いつきりタイヤを引っ張って履かせても外れない。以来、独立してティーディメントを立ち上げてからも、ずっとSSRサンのホイールにお世話になってます」と、かれこれ20年以上も強い絆で結ばれている。そして2021年のデモカーとして用意したレクサスIS300の足元にも、当然のごとく同社のライナータイプ10Sが! 「個人的にシャキットしたスポークが好き。そして、ミネルバと同じ19×5スポークなこともあって、ライナー10Sを選びました。ステップリムのSにしたのは、ホイールとブレーキと1S、この3つのバランスがよく見えるからです。ホイールだけとか、1輪だけ見るとカッコいいホイールってあるんですけど、それじゃダメ。ダサイベースカーに履かせても、いきなりクルマごとカッコよく引き立ててしまうホイールが欲しい。それを求めると自然とSSRを手にしてしまうんです」

SSRとティーディメント。この信頼がある限り、両社の共犯関係はまだまだ続く。夢はまだ果てない。

REINER type12S



写真のタイプ12Sは、新たにラインナップに加わった20インチのステップリムモデルだ。従来のタイプ12は、タイプ12Rと名称を変え、19×7.5J～20×10.5Jのリバースリムとなる。

タイプ6Rはタイムレスなホイールを望むすべての走り系オーナーにふさわしい、オーソドックスな6スポークを採用。サイズは18×7.5J～20×10.5J。ステップリムとなる6Sも今季から登場。



REINER type6R

REINER type10R



1段上に6角形の意匠をからめ、立体的要素を盛り込んだナットホール周辺。極めて直線的なスポークも含め、新時代のホイールであることを声高に主張し、見る者をアツク捉えて離さない。



ピアスボルトは意匠として配置。そしてステップリム採用によるディスクの小径化は、その奥に潜むブレーキとのタイトでスリリングな位置関係の構築にも役立つ。

SSRでデザインを担当する土居正剛さん。「ライナータイプ10S&Rは、最近のレクサスのように鋭いプレスラインを持つクルマをイメージしてデザインしました。インセットやディスクカラーのオーダーもできるので、ぜひお試しください」。



フランジ部分に厚みを持たせ、剛性を向上。また、丸みを抑えたことで重厚さとシャープさが増した新設計リバースリムが組まれるライナータイプ10R。18×7.5J～19×10.5Jで、価格は5万9000円～。mm単位でのインセット&アウトセットに対応する。

*ライナータイプ6Rの写真で台車に載せて運んでいるのは、撮影上の演出です。SSRがこのような製品を扱うことはありません。

REINER type10S



シリーズ初のステップリム仕様、タイプ10S。ディスクはセンターとスポークの間に18mmの落差を持つスタンダードフェイスと、46mmの落差を誇るスーパーコンケイブの2つを用意。19×8.0J～20×11Jの中から愛車の相棒が選択可能だ。価格は6万9000円～。