フェンダーとのツラ具合を攻められて、
なおかつ高級感もあることから、
ドレスアップ系ジャンルにおいて３ピースホイールは
１、２ピースよりも高い地位にある。
反面、その構造が重量増を招くことから、
スポーツ系には不向きとされてきた。
だが、そんなセオリーは今や過去の話。
３ピースホイールでフォーミュラドリフトジャパンを戦い、
しかも入賞する強者が現れたのだ！
魅せて戦える3ピースホイールのリアルがここに。

マークⅡが実戦で使っているSSRプロフェッサー SPX。フロントは18×9.5J+18のパリスピンク、リアは18×10.5J+18のクロムイエローとなる。なお、18インチを使うのは狭いコースの場合だそうで、ブン回せる広いコースの場合はより多く前に進めて、重量増をスピードに生かせる19インチを選ぶんだって！

SSRプロフェッサー、フォーミュラ ドリフトジャパンを駆ける

戦う3ピース

source：株式会社タナベ 072-728-6700 https://www.rd-tanabe.com
photo：Hiroyuki Urano　text：Akio Sato（rsf）

競技ドリフトの世界に身を投じて11年目のベテラン選手。身長190cm体重0.1t弱の巨漢でありながら、フレンドリーなスマイルと関西ノリ全開のトークでファンを魅了。そして、昨年のフォーミュラドリフトジャパンでは年間ランキング6位と、腕のほうにも自信アリ。SSRホイールとのお付き合いも10年以上にわたり、開発に関するさまざまなアドバイスも行っている。

昨年、レースの世界でありえない出来事が起こった。『タナベ SSR チームダンロップウィズウェルド』のドライバーである深田真弘選手が、100系マークⅡを操り、フォーミュラドリフトジャパン・ラウンド6で3位入賞。年間ランキングでも6位に入る快挙を達成したのだ。え？この話のどこが快挙かって？履いてたホイールがSSRプロフェッサーSPX（エスピーテン）。つまり、オッシャレ～な鋳造3ピースを履いたまんまで、歴戦の猛者たちとバトルし、表彰台に立っちゃったってことなのさ。かなりヤバヤバっしょ？

これまでのレース業界の常識では、競技用ホイールは鍛造か鋳造の1ピースが当たり前。それは1ピースホイールがもたらす軽さがクルマのハンドリングのよさとか、制動距離の短さに直結するから。だから、わざわざ重量増になっちまう3ピースを履くなんてマネをするアホは出現してこなかったのだ。

「2年前にSSRサンから『3ピースホイールを履かせます』って言われたときは、『この人、何言っちゃってんの？』とマジで思いましたよ（笑）。周りも『深田は勝負を捨てて、ウケ狙いに来た』と笑ってましたし。

でも、持ってみたら全然軽い。レース用のホイールには軽さが求められますが、軽いだけだとクルマや障害物に当たったとき割れたり曲がったりしてしまいます。そこで、軽さと剛性のバランスが重要視されるんですが、SSRサンの3ピースは、リムに熱処理を加えているおかげでリムを厚くしなくても高い強度が得られるんです。しかも、仮にアウターリムをぶつけても、そこだけ交換ができる。さらに3ピースならではのカッコよさがあって、カラバリも豊富。もう、目立ちたがり屋のボクが履かない理由が1コもない（笑）」と、深田サンはスマイル全開！

そういえばレース用ホイールについて、本誌の前号でインタビューさせていただいたタナベ／SSRの社長・田邊一徳氏がこんなことを話していたのを思い出す。

「ホイールはセンターディスクを中心に、アウターとインナーのリムがテコのように動いている。インナーとアウターで入力が違うから、アウターを硬くするとかインナーを軟らかくするとかで、走りは変わる」と。

なるほど、ここから軽さと剛性に優れた熱処理インナーの必要性が生じたワケだ。

なお、念のために言っとくと、このホイールはレース専用のスペシャルモデルじゃない。フツーに量販店とか通販で買える市販モデルだ。

「3ピースの完成度に自信を持っているからこそ、深田選手にも履いていただいてます。デザインやサイズ設定だけでなく、"戦えるホイール"という観点からSSRを選んでも、ご満足いただけると確信しております」

SSRで設計を担当している土居サンの言葉も、心強さしかない。

運動性能とオシャレのいいトコどりした3ピースはこの世でSSRだけ。この現実を目にすれば、もうホイール選びに迷いなんてないはず。