



【特別企画】
タナベの
モノ作りに迫る

文 ● 田中 覚 Satoru Tanaka
写真 ● 高原 義卓 Yoshitaka Takahara

Follow the rules. Common sense exceeds.

タナベ 滋賀県野洲市六条 903-1
tel.072-728-6700
https://www.rd-tanabe.com/tanabe/

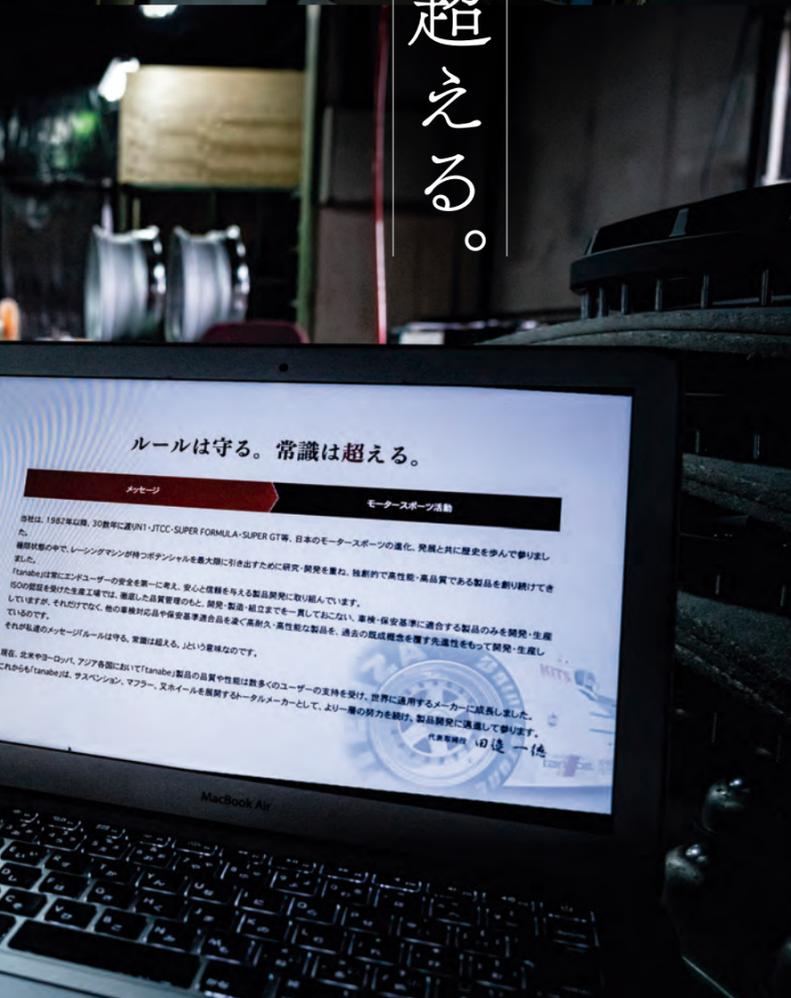
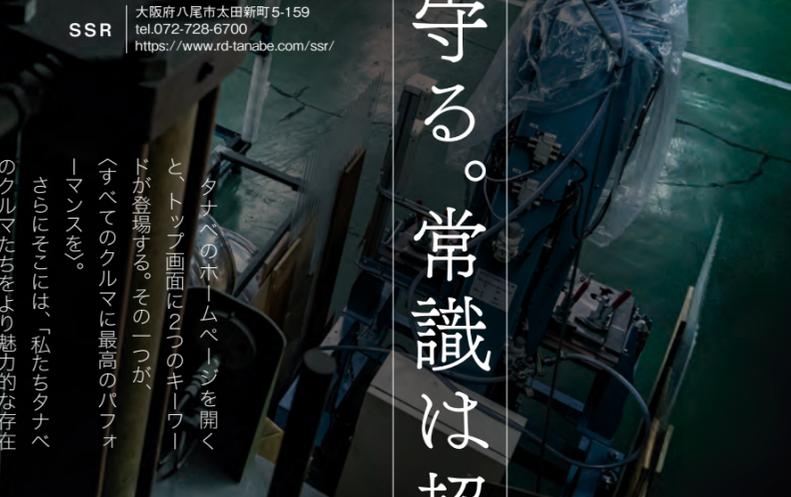
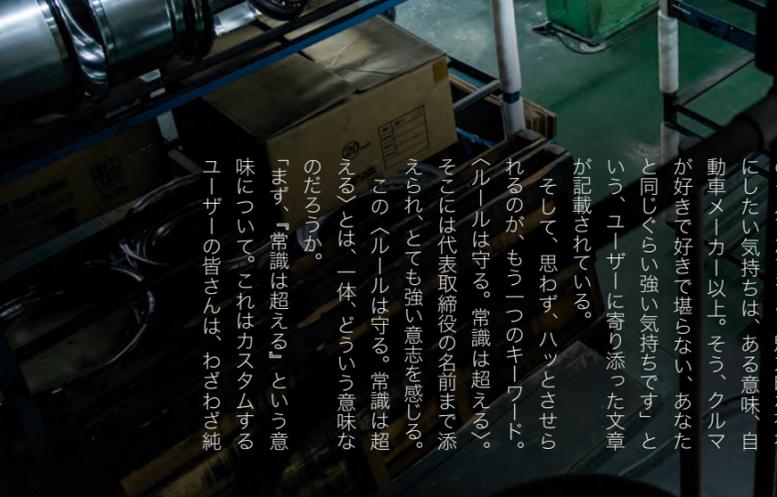
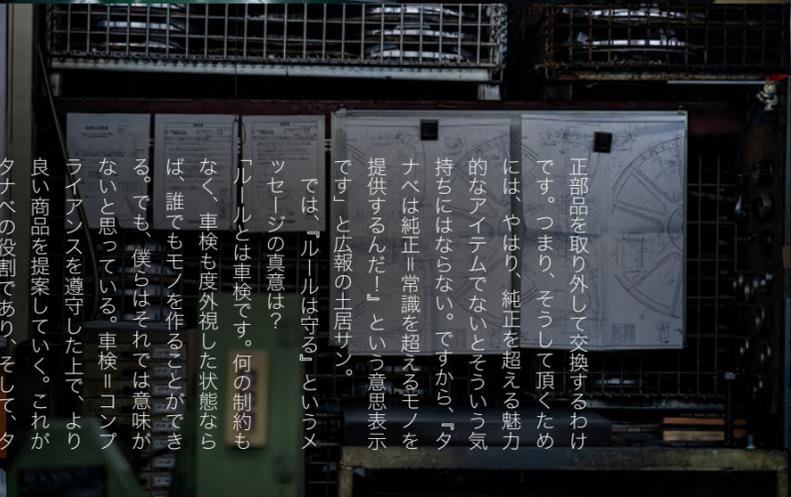
SSR 大阪府八尾市太田新町 5-159
tel.072-728-6700
https://www.rd-tanabe.com/ssr/

ルールは守る。常識は超える。

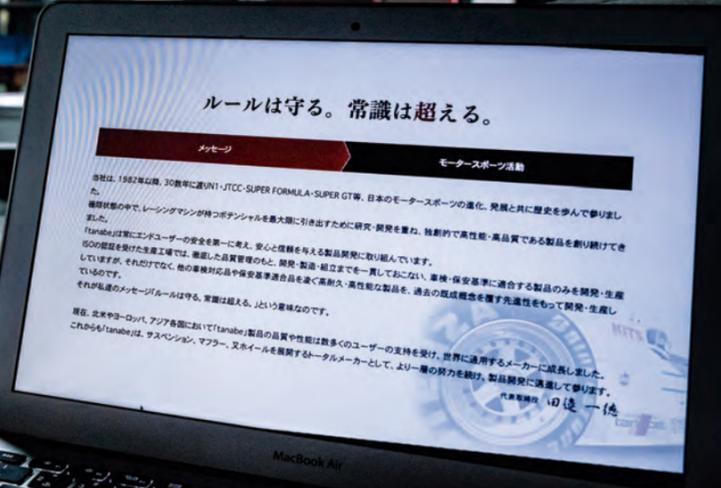
タナベのホームページを開くと、トップ画面に2つのキーワードが登場する。その一つが、
「すべてのクルマに最高のパフォーマンスを。」
さらにそこには、「私たちタナベのクルマたちをより魅力的な存在にしたい気持ちは、ある意味、自動車メーカー以上。そう、クルマが好きで好きで堪らない、あなたと同じくらい強い気持ちです」という、ユーザーに寄り添った文章が記載されている。
そして、思わず、ハッとさせられるのが、もう一つのキーワード。「ルールは守る。常識は超える。」
そこには代表取締役の名前まで添えられ、とても強い意志を感じる。
この「ルールは守る。常識は超える」とは、一体、どういう意味なのだろうか。
「まず、『常識は超える』という意味について。これはカスタムするユーザーの皆さんは、わざわざ純

正部品を取り外して交換するわけです。つまり、そうして頂くためには、やはり、純正を超える魅力的なアイテムでないとそういう気持ちにはならない。ですから、『タナベは純正≧常識を超えるモノを提供するんだ！』という意思表示です」と広報の土居さん。
では、『ルールは守る』というメッセージの真意は？
「ルールとは車検です。何の制約もなく、車検も度外視した状態ならば、誰でもモノを作ることが出来る。でも、僕らはそれでは意味がないと思っています。車検≧コンプライアンスを遵守した上で、より良い商品を提案していく。これがタナベの役割であり、そして、タナベの全商品の根底に流れている理念なんです。」

アフターパーツの世界は、白とも黒とも言い難い、グレーな商品で溢れ返っている。また、車検ギリギリのそうしたモノこそが、アフターパーツの醍醐味であり、カ



ッコイとされる風潮すらある。それをタナベは打ち破り、変えていく。ゆえに、タナベは誰もが目にする自社サイトのトップページに、あえて、『ルールは守る』というメッセージを入れた。
クルマがたいして好きじゃない一般の方からしたら、至極真っ当だが、自分を含め、ドレスアップ業界にとっぴりと浸かった人間は、真正面から「ルールは守る」と言われるとハッとさせられる。そんな我々に向けて、「決められたレギュレーションの中でも、しっかりとパフォーマンスを出さることが出来るんだ」というのを、タナベは公言し、実践し、そして、広めようとしている。
そこで、今回の特別企画では、いわゆる商品紹介ではなく、タナベの商品の裏側に流れている考え方について、読者のみんなに知って頂こうと思う。タナベが想い描く、クリーンな世界を。



タナベのモノ作りに迫る ～ルールは守る。常識は超える。～
Follow the rules. Common sense exceeds.



各行程を経たスプリング。一番左ができたばかりのスプリングで、その隣が表面切削加工した状態。そして、一段目のショット玉、二段目のショット玉の行程を経て、完成形(黒と赤)となる。

は自由度の高い設計ができるというのも強み。熱間成形は金型に巻きて製造するため、絞ったり、オフセットさせたり、そういった特殊な形状のスプリングは作れない。しかし、冷間成形なら、あらゆる形状のスプリングを生産することができます。そういった点からいっても、性能は圧倒的に冷間成形の方が勝っているんです。

車高は落ちた。だけど、乗り心地がダウンした。よくある話だが、それは鋼材品質、製作手法に難があるという証。サステックのスプリングはそれらを両立し、さらにヘタリにも強い。こだわりの鋼材選びと製造方式により、それを実現しているのだ。

車高調は簡単にいうと、スプリングとショックアブソーバーの2つの部品から成り立っている。では、ショックアブソーバーはどんなモノを使っているのか。



①定められた温度と時間で、スプリングに低温焼なまし作業を施す。



②炉の中の様子。このようにバーナーでスプリングを熱していくのだ。



③これにより残留応力(真直ぐに戻ろうとする力)が取り除かれる。



④次はショットピーニング。スプリングに鉄の粒子を大量に投射する。



⑤一般的なメーカーは1回。タナベでは大・小の玉を使って2回行う。



⑥粒玉を大量に打ち込むことで、ヘタリを取り、強靱に鍛えるのだ。



こちらがサステックに用いられるKYB製ショックアブソーバー。単筒式よりも優れた複筒式を採用。ストローク量が長く、それゆえ、しなやかな乗り心地を実現できるのだ。



設計通りのパネレートや自由長になっているか、パネ荷重試験機で検査。

「KYBとの共同開発品です。KYBは国内最大手の油圧機器メーカーであり、レクサスにショックアブソーバーを供給しているメーカーでもあるんです。」

純正部品を手掛けているだけに、KYBの製品クオリティは群を抜く。同時に、彼らが持っているノウハウの量も圧倒的だ。「もっとこうしたい」というリクエストを出すと、膨大にある部品の中から最適なモノを見付け出し、柔軟かつ繊細にセッティングしてくれる。その技術力は文句なしに世界一だと思えます。」

そのKYBとパートナーシップを結び、ショックアブソーバーを共同開発。つまり、レクサスをやっているKYBの技術力や信頼性をベースに、アフターであるタナベが独自の味付けを加えるわけ。やはり必然的に、純正を超える常識を超える足まわりになる。

このようにサステックは、スプリングもショックアブソーバーも、純正を凌駕するスペックを持ち合わせている。そして、それを武器に車種専用の車高調の開発を精力的に行っている。



サステック専用の特別なパネ材。これ自体も社内検査を実施し、それを経た後に製作工程に入る。



株式会社タナベ
マーケティング部 用品企画広部課
チーフマネージャー・林 正美

「海外製のモノが全てダメかというところはない。ですが、コスト削減のために海外製のモノを利用しようとすると、往々にして品質は低くなる。また、この手の機能パーツを完成させるためには綿密なやり取りが必要なんです。環境、つまり、国が違うと必然的に考え方の部分においても開きが大きい。ですから、サステックの製造は滋賀県の自社ファクトリーで行い、そして、材料も国内で調達しています。あらゆる不安を払拭し、最高水準のクオリティを求めるなら、全ての部分でメイド・イン・ジャパンである必要があるんです」と広報の林サン。

何センチ落とせるのか。車高調は必ずこの話になる。もちろん、落ち幅も重要な要素だが、今回、何よりもまずお伝えしたいのは、タナベの車高調は材料も製造も全てがメイド・イン・ジャパンであること。

「海外製のモノが全てダメかというところはない。ですが、コスト削減のために海外製のモノを利用しようとすると、往々にして品質は低くなる。また、この手の機能パーツを完成させるためには綿密なやり取りが必要なんです。環境、つまり、国が違うと必然的に考え方の部分においても開きが大きい。ですから、サステックの製造は滋賀県の自社ファクトリーで行い、そして、材料も国内で調達しています。あらゆる不安を払拭し、最高水準のクオリティを求めるなら、全ての部分でメイド・イン・ジャパンである必要があるんです」と広報の林サン。

自慢のスプリングは高強度と高靱性が特徴。かなりマニアックな話になるが、サステックはそれを可能にする高周波誘導加熱処理を行った鋼材を採用している。熱処理加熱を行った鋼材に、短時間で焼入れ・焼戻しを行うことで微細な結晶が得られ、かつ、強度のバラつきが非常に小さい。

例えば、材料が素晴らしいモノであっても、製造方法が劣っていたら意味がない。その点も万全で、タナベはアフターメーカー唯一のハイパワーコイルングマシンを導入



タナベ自慢のハイパワーコイルングマシンで、ゆっくゆっくと巻かれていく。



鋼材の特性を最大限に引き出す冷間製法。常温で成形していくのだ。

入っており、冷間成形でスプリングを巻き上げている。

一般的なスプリングは熱の力を利用して巻き上げていくやり方で、それが熱間成形。スプリングが熱で真っ赤になっている写真や映像を見たことがあると思いますが、その方法だと強度のバラつきが大きくなってしまふ。

タナベの冷間成形だと、「熱を加えず、常温で巻き上げる手法。そうすることで、鋼材の強度は均一のまま、性能を落とすことなく生かし切れる。また、冷間成形



マシンから出てきたスプリング。一つひとつ、寸法をチェックしていく。



でき上がったばかりの状態。この後に幾つもの工程が待っている。



タナベ滋賀工場は徹底した品質管理が認められ、ISO(国際標準化機構)の認定を取得。つまり、世界的に見ても優れた工場なのだ。

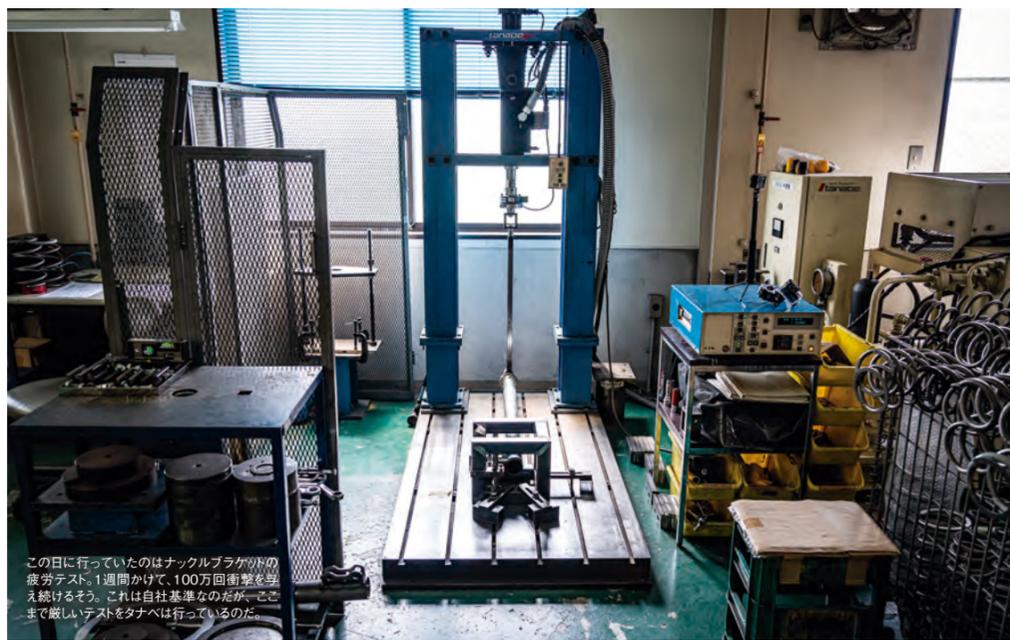
「滋賀工場付近の公道がサステックのテストコース。サーキットでタイムを出しても、それがイコール、良い乗り心地なのかというとそうじゃない。そもそも、サーキットコースっていうのは、道路事情で言えば、キチツと整備されている走り易い道なんです。それよりも、公道の方が色々な部分で過酷。段差もわだちもあるし、砂利道もあるし。だから、サステックのテストコースは公道なんです。段差が連なる路面や、大きな起伏がある場所や、きついカーブや、長い直線、そういった中でどうなのか。リアルな状況下でテストを何度も行い、不満のない商品作りをしています。」

そのテストを一発でクリアすることは、まずない。何日もかけて、何百通りもあるダンパーとスプリングのマッチング作業を繰り返す。乗り心地、ハンドリング、姿勢変化。サステック品質を守るために、毎回、気が遠くなるようなテストを行っているのだ。



実は、タナベはスーパーGTやスーパーフォーミュラにもスプリングを供給している。もちろん、そのノウハウはサステックにフィードバックされている。

実際に購入したユーザーたちが気にするのは、その後のアフターフォロワーの部分。最近ほとんど



この日に行っていたのはナックルブラケットの疲労テスト。1週間かけて、100万回衝撃を当てる。これは自社基準なのだが、ここまで厳しいテストをタナベは行っているのだ。

の足まわりメーカーが保証制度を充実させ、ユーザーたちに安心感を与えようとしている。が、この部分でも、タナベは他メーカーとは少し考え方が異なる。

「サステックは1年1万キロの無償保証付きです。ですが、一番大切なのはトラブルを起こさない品質であること。そのためにナックルブラケットの疲労テスト、スプリングとショックアブソーバーの

耐久テストを厳格に行い、商品の品質を常にチェックしているんです。ですから、サステックは無償保証をウリにはしない。それよりも、自社で専用のテスト機材を用意し、安心安全を約束する品質管理システムを構築していることをウリにしています。」



SUSTEC PRO ZT40

フルタップ式・減衰力40段調整式のシリーズ最高峰モデル。超低速域から高速域まで、全ての領域で高次元の乗り心地を実現。装着した瞬間から、純正とは桁違いのしなやかさを味わうことができる。



SUSTEC PRO CR40

ネジ式・減衰力40段調整式のスーパーコンフォートモデル。乗り心地が最高。ショートストローク化したダンパーと最適化されたスプリングを採用。ネジ式だが、50～60ミリのダウン量を確保している。



SUSTEC PRO CR

ネジ式・減衰力固定式の初心者向け車高調。こちらもダウン量は50～60ミリ。減衰力&バネレートは柔らかめで、車高調にありがちな固さはない。ローダウンさせても、純正に近い乗り心地を確保している。



SUSTEC PRO210

各車高調を自分好みにカスタマイズしたい。そんな要望に応えるために開発されたスプリングが、このサステックプロ210。レース活動からフィードバックした技術を集約した自慢の逸品。豊富な種類を用意。



開発現場。下写真は壁際の棚で、スプリングやブラケットなど、試作品が大量に保管されていた。

製作時、サステックの開発陣が最も重視することは「純正を知る」ということらしい。同じセダンであっても、LSとGSとはクルマのキャラクターが全く異なる。しかし、自動車メーカーは万人に向けて万人受けする乗り心地を目指さないとならないため、はつきりと差別化することは難しい。正直、乗り心地はどちらも似たり寄ったり。それを補うのがアフターパーツメーカーの役割。タナベはそのために、それぞれの車輛のキヤラを研究し、純正を知り、それぞれの車種をより相応しい乗り心地にしている。

ちなみに、開発時の純正車輛のチェック項目は100箇所以上に及ぶ。純正のスプリング・ダンパー・車高など、文字通り、全ての部分の寸法取りから開発はスタートするぞうだ。

また、ここ数年、自動車メーカーはコスト削減のため、足まわりを共用しているケースが多い。現行のLSとLCの足まわり構造が一緒だったり、クラウンにおいては、18系、200系、210系と3世代に渡って10年以上、同じ足まわり構造だったりする。構造が一緒ならば流用は可能。つまり、以前に作った18系の車高調を、多少の仕様変更で、210系に組み込むことができる。しかし、サステックはそれは絶対にしない。

「実際に100箇所以上の寸法を取ると、細かな部分が違っている

ことに気が付きます。その違いを分析し、その車種に合わせて新たにスプリングもショックアブソーバーも見直していく。ですから例え、足まわり構造が一緒だったとしても、我々は安易に流用したりはしない。それではサステックが目指すモノにはなりませんから。サステックにはコストダウンのために流用するといった考えはないんです。」

そして、プロトモデル(試作品)が完成したら、実際に車輛に取り



ここは別棟の2階の組立現場。整理整頓されたあらゆる部品が大量に置かれており、その様子は圧巻だった。



ディスクの裏側。ギリギリまで肉を削ぎ落とした設計で、とことん軽量化へ。

圧着リム。カールさせたフランジをキチッと圧着させ、強度UPを図る。

2ピースモデルは検査後に、この証明書を貼付し、ユーザーの元へ。

3ピースには、SSRの革新技術「熱処理(HTM)リム」を与えている。

のフローフォーミング加工で作ったリムは、強度が鍛造並みに強靱なのがポイントです。

セダンユーザーたちの装着率が高いのは2ピースで、SSRはシームレスリムにこだわっている。「外からの力を効果的に分散できるため、円筒は最も強度に優れた形状とされています。しかし、繋ぎ目は話が別。その弱点を解消したのが、繋ぎ目のないシームレスリム。また、ディスクを組み込む最終工程では独自の技術を駆使することで、振れの少ない高い真円

度を誇っているのもウリです。」

そして、3ピースには熱処理リムが与えられている。「熱処理というのはレースの世界から生まれたもの。熱を加えてリムの強度を上げ、その分だけリムを薄くできるので軽量化が図れる。市販向けホイールの世界でも、ベース車が重量化し、ホイールも大口径化していき、高い強度が必要になってきた。その際に、高強度で軽量化熱処理リムというレースの技術をフィードバックしたわけです。」

それだけに止まらず、SSRのリムには、さらに細かな仕掛けが施されている。それが圧着リムとローレット加工。リムフランジをカールさせて見た目を整える。ここまでは一般的なのだが、SSRはカールさせたフランジをリムに圧着させることで剛性を強化。このひと手間が大きな違いを生む。

ローレット加工とはタイヤのズレを防ぐテクノロジ。リムにギザギザした滑り止めを施すことで、ハードなブレーキングを繰り返しても、タイヤがズレない仕組みになっている。

ちなみに、段リム。セダンユーザーたちは、「渋い見た目がカッコイイから」という理由で段リムを選択するケースが多いが、実は段リムにも機能的な意味がある。

「一番は軽さです。段が有ると無いのでは、ディスクのサイズが異なる。段リムのホイールはインチほど小さいディスクを装着するわけで、つまり、その分だけ軽量化に繋がっている。もう一つはあまり知られていませんが、段リムはエアポリュームの部分でも有利です。乗り心地を司るのはタイヤで、そのタイヤの性能を確保するには空気の容量が十分でないとならない。段リムは段の分だけ多くの空気を充填できるので、乗り心地も良くなるんです。セダンユーザーたちには渋い見た目で人気ですが、実は段リムはそういった機能性を秘めているんです。」



過酷なレースで培った膨大なノウハウ。それがSSRの強み。

ホイールをカタチに。これを自動車メーカーの方が見たらムツとしそうだが(笑)、SSRにはここまで言い切れる理由がある。

「端的に言うと、その裏付けはレースです。なぜ、SSRがレースに挑み続けるのかというと、技術力を磨くため。単純に安全基準を満たすホイールを作るだけなら、パソコン一つで設計できる。強度の解析もパソコンでできるので、スポークを太くしたり細くしたり、裏の肉を削ったり足したり。ですが、やっぱり、ホイールは走ってみないと分からないことが多い。同じ重量で、同じデザインであっても、スポークのどこの肉を削ぎ落とすかによって、走行性能が変わってくる。そこまではパソコンだけでは絶対に分からない。だから、

SSRにとってレースとは、SSRの名前を世に知らしめるための広報活動の一環だけではなく、ユーザーたちへ次に提案する新作

のために、発想力と技術力を磨く現場なのだ。

以前、「SSRがGT500に供給しているレーシングホイールは市販向けホイールと同じ製造ラインで作っている」という話を聞いたことがあった。これは本当なのだろうか。

「本当です。今は設計のみを請け負っていますが、設計及び開発を担当していた当時は、市販の製造ラインで作っていました。」

GT500向けのホイールと市販向けのホイールとは、求められている強度が全く違うというのは素人でも分かる。となると、これはどういうことなのか。

つまり、SSRの市販向け鍛造ホイールはGT500と同じ剛性があるということです。ホイールの

安全基準でいうとJWLが有名ですが、SSR独自の安全基準はレース用ホイールのテスト項目を反映したもので、市販向け鍛造ホイールはJWLの安全基準を大きく上回っているんです。

安心安全の観点からいくと、ホイールで最も重要なのはリムだ。SSRには1ピース、2ピース、3ピースが揃っているが、やはり、そのリムにもSSRには強いこだわりがある。

まずは1ピースで、フローフォーミング加工を導入している。「フローフォーミング加工とは、より強く、より軽いリムが実現できる技術のこと。ローラーで加圧してリムを伸ばしていくんですが、アルミを鍛圧して成型するといった考え方は鍛造と同じ。つまり、こ

これもWEBやカタログの先頭で謳われているSSRからのメッセージで、サラッと強烈な宣言をしている。まずは、それをみんなに読んで欲しい。

「もしも、その性能が純正品でも手に行けるようなら私たちは開発しません。もしも、そのデザインがノーマルでも手に入るようなら私たちは製品化を見送ります。普通じゃない軽さ、普通じゃない剛性、そして、普通じゃない耐久性や魅力溢れるデザインだからこそ、アフターのホイールは存在する価値がある。これからも純正や量産品では絶対に手にできないパフォーマンスをモットーに、SSRは世界のモーターフリークの思いに込めるホイールを作り続けよう。」

この文言に添えられたキャッチコピーは、(純正では手にできない

ら、SSRはレースにこだわっているんです。レースは本当に色々なことを教えてくれる。そして、そこで培ったことを市販向けホイールにフィードバックすることで、普通は純正では手にできないホイールをカタチにできるんです」と広報の土居さん。

強度を保持させるために、リムの端面を丸くカール成形している様子。

ここはアウトタームの製作現場。サイズによって、機種を変えている。

アウトタームを切削。プログラムによって、各数値を精密に制御。



各工程を経て完成したディスクとリム。それをつつ、職人が組み立てていく。



PROFESSOR SPX

SSRの代名詞的存在がプロフェッサー。走りの魂に込めるスポーツ系3ピース。SPX(エスピーテン)はシリーズ10作目の記念モデル。デザインは名作SP1のエッセンスを取り入れた5本ツインスポーク。



GT F01

レースに参戦するSSRだからこそ、生み出すことができたのがGTシリーズ。性能はリアルモータースポーツベックを誇る。F01は鍛造1ピース。この実にシンプルなデザインこそ、機能性を追求した証だ。



MINERVA

自動車メーカーには真似できない、そんな刺激的なモデルがミネルバ。鍛造3ピース。ツイストさせた超立体的な造型は、自由度の高さが魅力の鍛造製法ならではの。これもSSRを代表する名作。



BLIKKER 01T

2019年に立ち上げた、SSRの新ブランドがブリッカー。「ルールは守る。常識は超える」という、同社の思想をカタチにした逸品で、アフターメーカーの底力を感じさせる斬新な形状。構造は鍛造1ピース。



REINER type6

足元の演出に力を入れる、スタンス系ユーザーにオススメしたいのがライナー。2ピースモデルで、つまり、ツラをミリ単位でこだわることが可能。また、コンケープ感も同社最大級を誇る。自慢したくなる1本。



ABELA DM10

その佇まいはシンプル。しかし、じっくりと見ていくと刺激的。相反する要素を高次元でまとめたモデルがアベラ。メインゲートはインボートカーだが、仕様によっては国産車にもハマる。鍛造2ピース。

率0%のデザインと謳っている。改めて、そこまで強調して、純正とは異なるデザインを追求するのはどうしてなのか。
「今の時代は純正もアルミ製、かつ大口径、デザインも進化している。つまり、純正でも満足できる環境下なんです。そんな中で、いかにユーザーのみんなが変えようって気になるか。そのためには、純正にはない付加価値が絶対に必要で、安心安全の部分ではもちろん、デザインの部分でも純正を超えるなければならぬんです。」

その真骨頂の一つが、プロフェッサーSPX。プロフェッサーシリーズ10作目の記念モデル。この5本ツインスポークが描くアグレッシブなカーブは、純正ホイールには真似できない個性がある。エグゼキューターの最新作・CV05/USも独自の、USモードなデザインとスタイルを提案する人気ブランドで、今流行りのひねりを効かせたディレクションデザインを採用している。



まもなく完成となるホイール群。SSRの工場では毎日、こうしてホイールを作り上げていくのだ。

人と被らないという点でいくと、フォーミュラエアロスポークは群を抜く。こんなデザインのホイールは見たことがない。
「一番の特徴は取り外し可能なエアロプレート。ユーザーたちが安全かつ、簡単にワンオフでアレンジできる部分を作った。ご存知の通り、ホイールはエアロパーツなどのように、独自に加工するのは絶対にダメ。素人が分解して色を塗り直すのも避けて欲しい。ただ、エアロ同様、ホイールも個性を出すためにイジりたいというユーザーたちの気持ちも分かる。だから、フォーミュラエアロスポークにはエアロプレートを装備させ、ユーザーたちが安全にイジることができる余地を残したんです。こんなエアロローチのホイールは唯一無二で、ユーザーに寄り添っている我々、SSRならではのモデルだと自負しています。」

これら3モデルはもちろん、SSRの全モデルにはレースの世界で培ってきた機能性や安全性が備わっており、そして、車高調と同様、ヘルールは守る。常識は超える

「安心安全の技術が備わっている製品だからこそ、カスタムを心から楽しむことができる。そこが揺るいでしまうと、何かに怯えながら愛車に乗ることになる。『カットコイけど、壊れるよね』なんていうのは以ての外で、『カットコイけど、車検に通らないよね』っていうのもNG。ルールを守った上で、どう常識を超えていくか。そこを僕たちはユーザーのみんなと一緒に、追求していきたいらなっ



FORMULA AERO SPOKE

オーナーたちが自由にカスタムできるステンレス製エアロプレートを装備。取り外しは簡単で、付属の専用レンチで行う。ちなみに、プレートはレッド・ブルー・ブラックの3色設定。ホイールの構造は鍛造3ピースとなる。



EXECUTOR CV05/US

SSRの中で、最もドレスアップ系ユーザーたちから愛されているのがエグゼキューター。USちっくな雰囲気がある。装着感も最高の。ちなみに、エアロはJユニットだ。



センサーによる振れ検査の様子。各部の歪みを確認する。

SSRは最初に話題に上がったレース用ホイールを筆頭に、市販向けの鍛造・鍛造モデル、そして、1・2・3ピースモデルを展開している。つまり、全ジャンルを完全網羅しているわけだ。そして、世間では、一番偉いのは鍛造の3ピースで、その逆は鍛造の1ピースだと思っている人が多いが、SSRはどんな考えなのか。
「例えば靴は、革靴もあれば、ランニングシューズもある。スーツには革靴だるうし、走るならランニングシューズだるうし。ホイールも一緒で目的なんですよ。高級感を求めるのか、スポーティ感を求めるのか。それによって選ぶモデルが変わる。そこには偉い、偉くないっていうのはないんです。」

では改めて、鍛造・鍛造の特徴1・2・3ピースの利点とは？
「鍛造の一番のメリットは軽さ。またアルミの密度が高いので表面も美しい。ただ、製造コストがかかるために価格は高い。一方の鍛造の特徴はデザインの自由度の高さ。複雑なディテールも容易に表現できる。また、量産性に優れているので価格もお手頃ですね。」
1ピース、2ピース、3ピースのそれぞれの利点を挙げると、「強度と軽さを求めるなら1ピース。ミリ単位のセッティングにこだわりたいなら2ピース。カスタマイズ性の高さ、そして、高級感を重視するなら3ピースです。」
最後にデザインの話も少し。SSRはカタログなどで、純正採用



取材時は走行耐圧試験を実施していた。JWLの規格では50万回転で十分とされているが、SSRはより厳しい独自の条件を追加した上で、それを上回る60万回転させる。ここまでやるからSSRの製品は絶対的な信頼性を誇る。