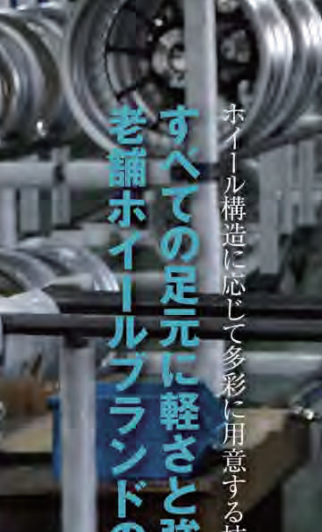




ホイル構造に応じて多彩に用意する技術アプローチ
すべての足元に軽さと強さを余さず注ぐ

安全"を
向りを注ぎ込む
ワークマイスター



ホイール構造に於いて多彩に用意するは
すべての足元に軽さと強
老舗ホイールブランドの

類もしきへのこだわりは
走りのシビアさを知るのが故

市販アルミホイールのクオリティ確保を
狙って課せられるのがJWLとVIAと
いうふたつの規格。
「いくらスポーティなカッコいいデザインで
も、安心安全が確保できないようであれば
新しい機能美とは言えない。それでは意味が
ないですね。机上論だけでは想定できなかつ
た走りのシビアさを経験してきた上で、よ
り厳しい独自の基準を設けています」と、
SSRの企画広報を担当する土居さん。

内空間を確保するために足回りが外にレイアウトされ、昔に比べてハイインセツト化しています。ホイールは大径でタイヤの性能向上により、インナーへの負荷が大きくなっています。モータースポーツにおいても同様で、インナーリムの強度が重要だと考えています」と土居さんは語る。

というのも、SSRは重要な開発テーマとして軽さを出げるが、そればかりに促われてしまえばスポーツホイールとして本末転倒となってしまう。そのため、長年蓄積したノウハウと解析技術によって必要な強度を机上で確保しつつ、設計は果敢に攻め込む独自基準の嚴格なテストヘイリ、こうした作業を地道に重ねて、妥協なく理想の一本と鍛え上げるのだ。

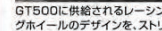
ちなみに、SSRのルーツとなる3ピースでも基本的な考えは変わらない。

「最近のクルマは高重量化が進み、また空

インナーリウム、アウト
リウム、セントリーデイスクで
構成する3ピースでは、パ
ーツごとに強度を変えるこ
とが可能。それにより、一
般的な市販モデルで採用さ
れることが少ない、インナ
リウムの熱処理を標準化。ス
ピングと熱処理の組み合わせ
は、実はかつてのレー
シングホイールに採用され
ていた技術であり、この製



シーズン毎にアップデートが図られている。剛性が高すぎればタイヤの摩耗が早くなるなど、トップカテゴリーならではのデータもノウハウとして蓄積され、ストリートホイールの開発時に反映されていくのだ。



ートホイールへとリアルにフィードバックしたのがGTX01。応答が十分に優れた10本スポーク、ラム単位で駄肉を削ぎ落とすというセンターパートのディンプルなど、アグレッシブなレーシンググレイストが楽しめる逸品だ。全長1700mmと短く、リムプロファイルなどを最適化して軽さやき詰めの先進技術FFTRにより、圧倒的な軽さと強さを誇る。

