



古くはF2000、今はスーパーGTと多岐なモータレースにレーシングホイールを供給してきたSSR。現在、スーパーGTで使用されているホイールの基本デザインは10スポークから改良され変わらないまま、実はチムカウの要望を反映させつつ毎シーズン細かな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ため、トーフラギーにならではのデータモードもハブとして蓄積され、ストリートホイールの開発開始時に反映させていくのだ。



ナードをおこす新しさをヒースへと付けていく。
どのような構造であれ、SSRが機能美
探求の中で最重要視しているのは軽さと強
さの両立。攻略ポイントはリムにありと位置づけているからこそ、熟練アーマーFF-F
ド戦といつた技術アプローチ
を多彩に用意しているだけだ。
スポーツホイールとしての可能性を突き詰める1ビースの展開はそのままに、今後
はD-1などで3ビース×スポーツのチャレンジも含めた新しいSSR。トータルアーマーSSR
ひとつと3ビース構造からスタートした老舗ブランドが今後どのような展開や技術革新
を繰り広げていくのか、その動向から目が離せない。



MK-IIは、バネ下重量軽減での運動性能向上へ意欲的だったモータースポーツで高く評価されていました。しかし現状が、SSRはブランド立ち上がりながらも、モータースポーツと密接に関わりながら、クルマ好きの若者を求める機能美ホイール探求を進めてきました。こうして不朽の名作として今なお人気を集め続けるMK-IIは、皮切りにして、車を手がけつつMK-II、MK-III、MK-IV、MK-V、MK-VIなど多くの逸品を生み出してきたSSR。今までこそモータースポーツで培ったノウハウを反映させたGT-SLシリーズに1ピースを採用して下さいが、エクササイズMK-5のように手で手をつなぎ、ビームでは太刀打ちできない史上最大量を誇る3ビースなど、ブランドの原点となる組み付けホイールの機能美探求も怠らない。それぞれの構造が持つ特徴を踏まえ、多彩な機能を実現する妥協なき物作り。安心安全、という走りの頼みを担保することで、軽さや剛性といった性能能とカッコ良さを備えていく。そのスタンスは、MK-IIから今に至るまで不变だ。

頼もしぎへのごたれりは
走りのシビアさを知るが故

「規則ミスミがV-1のクリアード一研究会で
狙つて課せられるのが、JWLとVIAとい
うふたつの規格。
「いぐらスボ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、
この機能能美ではない。意味がない
しないんです。机上論だけでは想定できなか
っ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」とは、
SSRの企画広報を担当する土居さん。
「いぐらスボーティ」の由来を
は語る。
——

としているが、もとより SFC は重要な開拓課題であつた。それでばかりに捉われてしまえば、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み、独自基準の厳格なテストへトライ。こうした作業を地道に重ねて、妥協なく理想的の一本へと鍛え上げるのだ。ちなみに、SFC のルーツとなる 3 ビースでも基本的な考え方は変わらない。

「最近のクルマは高重量化が進み、また室温構成する 3 ビースでは、一つごとに強度を変えうる事が可能。それにより、現実的な市販エデルで採用されるのが少ない。インリムの熟練度を標準化するため、ビニングと熱処理の工程を確立した。」
わせは、実はかつてのシングルホイールに採用していた技術であり、こ



機能美ホイール探求への歩み
モータースポーツに魅せられたひとりの青年が自分で楽しむために工作機器を駆使して生み出した3ビーム構造のアルミホイール。アワターリム一体型のディスク式ブレーキシステム、そしてインナーリムをビアスボルトで接合してワイドリム化を果たしたMK-Iなど、SSRがホイールの機能美探求へと歩み進めた原点だ。

機能美ホール探求への歩み

ホイー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
老舗ホイールブランドのこだわり

すべての足元に軽さと強さを余さず
老舗ホイールブランドのこだわり

