

新事実続出！
まだまだ深いマイスターの沼

ワーク / マイスターシリーズ

WORK MEISTER SERIES

マイスター S1は今年でデビュー 25周年を迎える。
流行のサイクルが短いドレスアップホイールの世界にあって、
このご長寿っぷりは高く評価されているはずだ。
そこで今回S1を軸に、マイスターを深掘りしてみることにした。
話を聞いてみて分かった。
マイスター S1という沼の底は、まだまだ深いことが！



ワーク・マイスターが誕生したのは1998年(平成10年)。クルマで言ったらR34スカイラインが、音楽で言ったらティーンエイジャーの宇多田ヒカル嬢がデビューし、ワークのラインナップで5スポークのエクイップやEウイング、レザックスなどがハバを効かせてた時代だ。それから25年もの時間がたった今、R34はプレミア付きまぐりの雲上車になっちゃったし、マダム宇多田は四十路を迎えた大アーティストへと変貌。ワークのホームページを見渡しても同級生はだれ一人残っちゃいない。なのに、なにだ。マイスターはまだ現役を張っている。それも細々ではなく、ワークを支えるぶっ太い柱として。そこで、その長寿の秘密を探るべく、例によって編集部はNHK朝ドラの舞台としてもにぎやかな東大阪市のワークを訪ねてみた。

現在発売中のマイスターシリーズはS13ピース、M13ピース、L13ピース、S12ピース、CR01の5種類だが、最初に世に出たのはS1だ。まずはデビューの経緯ってヤツを入社十年、ワークの歩くウィキペディアの異名をもつ開発部の梅内サンに聞いてみる。

「当時のワークのストリート向け主力商品は、エクイップやEウイングなどでした。一方でレース用ホイールも数多く供給していて、そこらにはCRシリーズの名称を使っていました。そして、CRシリーズの5スポークを市販するにあたり、マイスターS1は生まれたのです。」



2011年のCR01デビューを
間にはさみ、M1 3ピースは
2014年に登場した。10交
点メッシュのデザインは、5H
のクルマに履かせたときにクレ
イに見えるという理屈から採用
されたそう。また、ストリート
を強く意識して、S1 3ピース
では使われていないセンター
キャップをオプション設定して
いるのも特徴の1つ。

MEISTER M1 3PIECE

SIZE : 16×5.0J-11.0J , 17×7.0J-13.0J , 18×8.0J-16.0J , 19×8.0J-16.0J
H-PCD : 4H-100 , 5H-114.3 / 130
COLOR : SILVER , MATTE CARBON , TITAN GOLD ,
BLACK(SEMI-ORDER COLOR AVAILABLE)
PRICE : ¥59,400-121,000

シリーズ最新作となるL1 3
ピースは、当時流行の兆しを
チラホラ見せていたディスク
オーバーのスタイルを欲しがる
海外のニーズに応えるカタチ
で、2017年にローンチ。そ
して、同じスポークホイールで
あるS1 3ピースとの差別化を
ハッキリさせるべく、スポーク
本数を6にしている。



MEISTER L1 3PIECE

SIZE : 18×7.0J-16.0J , 19×8.0J-16.0J
H-PCD : 5H-114.3
COLOR : MATTE SILVER ,
MATTE CARBON(SEMI-ORDER COLOR AVAILABLE)
PRICE : ¥90,200-121,000



実はS1鍛造1ピースも実在した!

デビュー当時のS1は、17インチ2ピース、18インチ3ピースの2種類のみ。
カラバリもホワイトとシルバー、ゴールドを標準とするあっさりしたものだった。
でも、当時から対応できる色に関しては無料でペイントするサービスを行っ
ており、これをもっと広く知ってもらうために2016年からカスタムオーダーブ
ランとかカラリズムの名前で特注システムを広めにかかったそう。そして、
マイスターと言えばマルチピースの印象が強いが、ハナシを掘り下げていくう
ちに2000年代前半、鍛造1ピースのS1があったという事実が直面! 17×
7.5J/8 J /8.5 J /9.5 J、4Hと5HのP.C.D.100/114.3を設定していたとい
う。速攻オークションで探してみたが、検索結果はゼロ……。マイスターお
たくなら、ぜひ入手してドヤりたい一本だ。

という念の入れようだ。まさにワー
クという会社のホイールに対する「生
きざま」をカタチにしていると言っ
ていい。
マイスターのもう1つの魅力は、
サイズとカラバリの豊富さだ。やた
らめつたら太いリムを用意するだけ
でなく、3ピースのメリットを活かし
てオフセットの自由度を最大限にア
ピール。唯一S1に2ピースモデル
を残しているのは、小径化によるキャ
リパーとピアスポルトの干渉を回避
するためと、すべての設定に明確な理
由がある。
また、今回の直撃訪問を通じて、新
たに気付いたことがある。S1、M
1、L1はデザイン以外の面でも違
いがあったのだ。それがインセットで、
例えば同じ19×9 Jを比べた場合、
S1なら+48、L1なら+31、M1
なら+25と、明らかにキャラの違いを
主張。つまり、同サイズのS1とM
1ならS1のほうが23mmもリム深な
フォルムを作るってことになる。こ
のへんもリムに大いなるコダワリを
持つドレスアップ派から、高い支持率
を得る秘訣なのかもしれない。
「マイスターシリーズに『ツルシ』の仕
様はありません。だれもが自分だけ
の個性あるサイズとフィニッシュのホ
イールを作るのです」と
と、梅内サン。飽きのこないデザイ
ンと圧倒的な機能性と命を預けるに
値する安全性。そこに選びまくれる
サイズとカラバリの展開がからむ限
り、マイスターシリーズがこの先も歩
みを止めることはない。



MEISTER S1 3PIECE

SIZE : 16×5.0J-11.0J , 17×7.0J-13.0J , 18×7.0J-16.0J , 19×8.0J-16.0J , 20×8.0J-13.0J ※16インチ開発中
H-PCD : 4H-100 , 5H-100 / 114.3
COLOR : WHITE , SILVER , BLACK , TITAN GOLD , BUFF FINISH(SEMI-ORDER COLOR AVAILABLE)
PRICE : ¥59,400-144,100



マイスターの元祖にして、大黒柱であるS1 3ピース。現在も16×5.0Jから20×13.0Jまでのメガラインナップを誇っている。写真は18×10Jで、18インチはデビュー当時からあったサイズだけあって、「スポーク
や全体のバランスがかなりいい」と、その筋では評判だ。

製作上のポイントとしては、キャ
リパーを逃がすフォルムが求めら
れたってことでしょう。このころ
R32 GT-Rや三菱GTOなど、大
型キャリパーを装着したハイパー
車が増え、フラットなディスク形状の
ままではブレーキをかわせなくなっ
てきました。そこで大きなRの付い
たスポークを持つマイスターS1が
投入されたのです。
なるほど。時代が求めるホイール
として、S1は誕生したワケだ。そ
のデザインは25年の歳月の間に捨て
去られることのないシンプルさを極
めているが、製作陣に言わせるとこれ
ほど厄介なホイールはないそう。だ
なせならスポークとリムの接合面は
スポークから伸びるライン、リムの内
側から伸びるライン、リムの外側から
伸びるラインの3つが交差。そのツ
ジツマを無理なく合わせるのが難問
中の難問だからだ。また、インチが
変わればスポークの長さも当然変わる。
すると、スポークに挟まれた開口部
の見え方でも変わってきて、その
微調整も余儀なくされるという無限
ループにハマってしまうのだ。
以上の問題に、ワークは手作業で
応えているという。こんだけ設計技
術や工作機械が進歩した21世紀に手
作業で型を作ってるって事実は、業
界的にかなりインパクトのある暴露ネ
タだ。だが、繊細な指や手の感覚を総
動員しないと、あのビミョーすぎるラ
インは作れないらしい。そのためS
1だけは今なお木型を作り、クレイを
盛って修正。金型までも手で修正す