

#2

モータースポーツが鍛えた  
世界最高峰の“リム屋”。

# WORK

マルチピースホイールの名手としてカスタムシーンの定番にいるワークは、しかし決してドレスアップありきでホイールを設計開発してはいない。彼らの根底に脈々と流れるのは、“レーシングの世界”で培った、ピュアな性能第一主義であり、だからこそ僕らの心を魅了させる。

ワークのエンジニアたちは自信を持って自らを「最高峰のリム屋」だと言った。「世界一のリム屋になる」と鼓舞して今日まで成長を続けてきたのだ。言い得て妙にして、まさにワークを体現するような言葉だと思った。「フランジの形状を工夫したり、アルミ合金自体を吟味して、強度や剛性を上げるホイールを開発してきました。とりわけ、いかにリムにするかを突き詰めてきました。自社で設計開発するからこそ自由度が高く、さまざまな挑戦ができることが我々にとっての強み。また、いかに優れた設計図を描いても

机上の空論という場合だってある。昔は職人が絞る世界でもあったので、製造現場で議論を重ねる時代も長く続きました。まさに現場で生まれる高性能ホイールでした」

と、当時から振り返りながら話してくれたのは、株式会社ワークにおいて開発部 部長を務める梅内高宏氏だ。彼はもう35年以上も開発畑で高性能ホイールのあるべき姿を追求してきた。

レースで勝つために必要な“ホイールとしての強さ”、さらにはセッティングノウハウとして生まれた技術、それがワークのマルチピースホイールだった。今こそモータースポーツでは1ピースが主流だが、ひと昔前は多品種少量生産が可能となるうえ、時として現場でインセット変更ができるマルチ

ピースが重宝された。F1を筆頭とするフォーミュラカーでも3ピースだった時代もある。それはマグネシウム製ディスクとアルミ製リムとで構成される3ピースだった。

ワークはそんなマルチピース時代を駆け抜けた。創業からわずか6年後という1983年にレーシング部門を設立し、モータースポーツへの挑戦を開始する。いきなり自社チームを立ち上げてF2、F3といったフォーミュラカーレースに挑むのだから、最高峰から攻めた格好だ。その後、自社チームとしての活動からは撤退するものの、今度はホイールサプライヤーとして名を馳せる。次第にレーシングホイールの主流は1ピースとなるが、ワークはそこでも結果を残し続けた。90年代は全日本GT選手権（現・SUPER GT）などGTレースへ、さらに21世紀になるとラリーへと活躍の場を広げる。PCWRC（プロダクションカー世界ラリー選手権）では、新井敏弘選手のシリーズチャンピオンを足もとから支えた。いかなる環境

下で、どんな衝撃が加わってもホイールが損傷せずタイヤを保持するラリーホイールは、他チームからひんしゆくを買うほどだったという。

80年代に端を達するこれらモータースポーツ活動に対して、一度、ブランクを空けて第二章が始まったのは2014年からだった。SUPER GTのGAINER DIXCEL SLSへとホイールを供給したのだ。高性能な鍛造1ピース・ロードホイールを開発するため、ふたたびレースで己を鍛えようとする意味もあったという。いかにもモータースポーツとともに歩んできたワークらしい動機だ。初年度の最終戦ではいきなりクラス優勝を遂げ、翌2015年にマシンがGAINER TANAX GT-Rへと変わると、今度はコンストラクターズチャンピオンに輝いた。その後も継続的に供給を続けて現在に至るが、毎年のように勝利を獲得している、ワーク製レーシングホイールは勝つためのキーデバイスとして認められている。

「長年のマルチピースホイール開発で培ったリム開発技術は、1ピースであっても応用することができます。SUPER GTへの挑戦を始めてから、毎年のように仕様変更を繰り返してきました。レギュレーションでサイズや最低重量が定められているので、その範囲で剛性を上げるアプローチです。しかし、硬すぎて跳ねるようになってはいけない。ドライバーにははっきりと剛性感を感じさせ、なおかつ適度にいなしてくれるような設計開発が必要です。特にラリーでは何があってもピットまで戻れるように、タイヤを保持する安全性が最重要項目です」

何がなんでもタイヤを保持する性能は確かに重要だ。レースアクシデントなどで割れてしまえば、もうそこで終わり。衝撃を受け止めて最低限の歪みに抑え、タイヤを保持したままピットまで戻れる性能である。それはロードカー用もまた同じ。昨今の新型車はおしなべて大きく重くなり、また大口径ホイールが当たりまえになった。ひと昔前のレーシ

ングカー以上の出力性能を持つ重量級SUVも珍しくない。それを受けてタイヤもハイグリップ化するっぽうだ。その狭間にあるホイールを選ぶのであれば、モータースポーツで鍛えられたワークの技術と考え方には全幅の信頼が置ける。

こうしたレースでの技術蓄積は、今日のアフターホイールに確実に生かされている。リム設計に象徴されるホイール開発に絶対的な自信を持つからこそ、多種多様なデザインが可能となり、結果として膨大なブランドおよびアイテムを生み出すに至った。その上で自在なサイズ設定やオーダーカラー、フィニッシュもお手のものだ。素材から吟味することで成し得たワークならではのリムフィニッシュなど、世界中のドレスアップを満足させている。レーシングホイールに端を発するマルチピースのディープリム、そして1ピースのコンケープなど、決してデザインありきで生まれたものではない。それらは性能から生まれた必然の姿カタチ。だからこそなのか、その造形は問答無用の存在感を持って我々の視線に触れる。ワーク製ホイールは、性能至上主義が生み出した芸術品である。



リム（インナー、アウター）とディスクで構築されるマルチピースホイールは、今ではワークならではの個性となった。素材や加工方法などを研究し尽くした上に成立する、独特の光沢や質感を持つフィニッシュも見ものだ。



レーシングホイールの世界では、ワークの1ピースホイールが活躍する。何があってもタイヤを保持し、ピットまで戻す「強さ」が宿る。なお、マルチピースで表現されるディープリムや1ピースにあるコンケープは、デザインありきではなく、モータースポーツの現場から生まれた必然の形状である。

2014年よりSUPER GTへのホイール供給を開始した。GAINERやARTAといった名門チームに対してチームのリクエストを超える高性能ホイールを提供した。多くの優勝経験はワークを支えたといっても過言ではない。

