

コンケイブデザインが出始めたスタンスシーンの黎明期に大バズリしたのがワーク・エモーションCR極(Kiwami)。当時、1ピースで11Jというディープリムはフィットメントを追求するスタンスと相乗効果でシーンを加速させた。そんなエモーション1ピースシリーズに新しい変革をもたらされた。その名もCR至極(Shigoku)！そのアップデートに迫る。

Photo : Kamishinjo Photo Center Text : Kenji Sakai

極が至る！ エモーション1ピース正常進化！



エッジの効いたスポークラインと立体的な機能美はまさに魅せるスポーツで、スタンスシーンでも圧倒的な存在感を放つ。重量も極から最大約700g軽く、それでいて荷重値はCR極を上まわる720kgで安心。フロー・フォーミング製法[WFT (Work Advanced Edition)]で鍛造に迫るメタルフローも実現した。



リム外周から中心部へと段階的に深まるツームーションコンケイブ形状を採用。CR極で培ってきたデザイン思想がベースの、極限の奥行き感を備えた現代的でアグレッシブな表情を演出できるのが魅力。



CR極の象徴であるアールがかかったツインスポークは踏襲。ただし先端にアンダーカット加工が施していたり、センターサイドのカット加工やスポークサイドのマシニング加工などでエッジ感により強い。

WORK EMOTION 至極

SIZE : 17x7.0-8.0J / 18x7.5-10.5J / 19x8.5-10.5 H&P.C.D : 5H-114.3 / 5H-100 5H-120 / 4H-100 / 4H-98
COLOR : ICEWHITE / ARMED TITAN / GROW GUNMETAL PRICE : ¥5,800-¥71,500

日本にまだスタンスが産声をあげたばかりの時代に誕生し、スタンスというスタイルの大ブレイクを強烈に後押ししたホイールがあった。それが、スポーティなツインスポークをコンケイブさせた姿がスタンスなスポーツカーに激ハマりだった、エモーション極。そんなCR極をも凌駕する新たなスポーツホイールとして誕生したのが、エモーションCR至極。極を超えた至極、スタンスシーンで再び大バズりするホイールがブレンな1ピースだ。

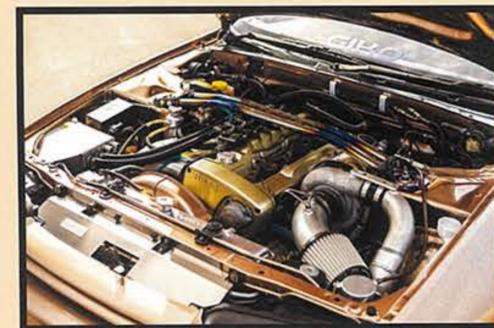
造形はCR極を象徴する強烈アールなツインスポーク、コンケイブフォルムを踏襲。その上で側面に削りを入れるなどさらにエッジを効かせ、二段階で落ち込むツームーションコンケイブを採用することで、極限の奥行き感も表現されている。CR極の正常進化だが、より現代的でアグレッシブな表情。魅せる走りを演出する。

スペック面での進化も顕著。CR至極ではCR極と比較し、耐荷重が約20kg引き上げられているが、各部のマシニングやアンダーカットなどの採用によって重量は最大700gも軽量化に。最新の構造解析技術であるWAEを投入しつつ、スーパーGTからのフィードバックを得たインナーリムフランジの強化や窓部アールの大型化なども取り入れて、強度と軽さを高次元で両立する子にも成功した。つまりCR至極は、ワークエモーションらしい立体造形とアグレッシブなスポーツ要素に、確かな性能を融合させた魅せて走れる機能美モデル。GT-Rはじめ、スポーツカーとの相性は至極だ。



NISSAN SKYLINE GT-R

ジェネレーションテックが製作したR32GT-Rは、30年前のベース車にイマ風なカッコ良さを取り入れたストリートスポーツがテーマ。SSアクティブのカーボンエアロを身にまとい、フェンダーでワイド化したロードフォルムにワークエモーションCR至極をツラで合わせた好バランスな一台だ。装着は19x10.5J+12だが、ナローボディであればジャストサイズが充実するため、GT-RでのCR至極履きはオススメ。モダンで力強いカッパー系のアームドチタン色も、このボディカラーにお似合いだ。ちなみにボディ色はオリジナルのカッパーピンク。アクアやオーラといった車両の純正色を複数調合し、イマドキかつナノコレ?的な存在感を演出している。足はHKSの車高調。走りも意識。



コスワースのピストンやコネクティングロッド、ストロークアップクランクにHKSのT88-38GKターボなどエンジンはフルチューン。ボンネット内の各部までがカッパーピンク色で統一されているのも激クール。

実はこの車両、元々はドラッグマシンで車内はドンガラ状態だったそう。車内を走るロールゲージはその名残だが、そこからリアシートまで戻して濃いブルー系カラーで魅せる仕様へ改良した。



室内のカラーは濃いブルー。ボディ色にグリーンが入っているためそれに合わせつつ、ステッチはボディ色とシンクロしたブラウンを採用する。スイッチなどのマークは細かなところまで型押しで再現。



フロント2席にはレカロのバケットを搭載。追加メーターなども取り入れてスポーティなテイストをダイレクトに強めた。その上で細かな部分までアルカンターラとレザーでフル張り替え。完成度激高。



純正ボンネットにグラインダータウーを施工し、その上にボディ同色キャンディカラー化したオリジナルのカッパーキャンディを塗装。フチ部分はグラデーション。タウーはトランク部にも施す。

OWNER : TAKUJA HATANAKA BASE CAR : 1993 NISSAN SKYLINE GT-R
EXTERIOR : SS-ACTIVE (FRONT BUMPER / SIDESTEP / REAR BUMPER / WIDE FENDER) , ORIGINAL COPPERPINK ALL-PAINT , GRINDER TATTOO
WHEELS : WORK EMOTION CR Shigoku (F&R=19x10.5J+12) TIRES : TOYO R888R (F&R = 265/30-19)
SUSPENSIONS : HKS HYPERMAX R TYPE GENERATIONTEC , IKEYA FORMULA ARMS BRAKE : ENDLESS MONO
TUNING : COSWORTH (PISTON / CONNECTING ROD / FULL COUNTER75.5mm STROKE CRANK) , HKS T88-38GK TYPE DRAG , HOLINGER 6-SPEED SEQUENTIAL MISSION
INTERIOR : RECARO SPG BUCKET SEAT , GIKO FULL REUPHOLSTERY (ALCANTARA & LEATHER)



装着車両は板木・ディストラクションの熊本代表が通勤と趣味のゴルフに使っているM3コンペティションツーリングだ。20台限定のCSに採用されているイアローのデイトライトに加工するなど、さらなるバージョンアップにも抜かりなし。

最新M3 ツーリングには、最新のリムを

OWNER: NORIAKI KUMAMOTO
BASE CAR: 2025 BMW M3 COMPETITION M xDRIVE TOURING
WHEELS: WORK GNOSIS RXM (F=21×10J+6 / R=21×10.5J+10)
TIRES: MICHELIN PILOTSPORT 4S (F=275/25-21 / R=295/25-21)
SUSPENSIONS: NITRON ADJUSTABLE COILOVER
TUNING: IVENTURI AIR INTAKE, CSF HEAT EXCHANGER, GOLDEN WENCH RADIATOR / OIL CAP / FUEL CAP / WASHER CAP, DOWNSTAR HARDWARE KIT, FI EXHAUST FULL EXHAUST SYSTEM
EXTERIOR: CONCOURCE CARBON FRONT LIP SPOILER / SIDE STEP / REAR DIFFUSER, CS LOOK HEADLIGHT MODIFIED
INTERIOR: JQ PADDLE SHIFT



エアロは新たなブランド「コンコース」のフロントリップ/サイドスカート/リアディフューザーをまとう。カーボンの質感といい、エッジの立ち具合といい、ピーマーたちのツボを心得たフィニッシュだ。マフラーはFIのステンレス製フルエキゾーストで、コンコースとのダブルネームをテールエンドにチラリ。



BMW M3 COMPETITION M xDRIVE TOURING

エアサス装着率が高い昨今のスタンス界隈だが、熊本代表はナマ足へのこだわりを断固貫く。今回は「試してみたかった」というナイトロンの車高調を装着している。



現状DMEには手を付けず、ゴールデンレンチのキャップ類とダウンスターのボルト&ワッシャーでエンジンベイの美観を整え、CSFのヒートエクステンジャーで冷却効果を、イベンチュリのカーボンエアインタークーラーで吸気効率を高める程度にとどめた。



P.C.D.は100から130 (130は22インチのみ)まで用意。つまり、多くの日本車、ドイツ車に装着されることを前提としている。センターキャップの外周に刻まれた「ハイエンド・スポーツ・エレメント」の意図は伊達ではない。



シンプルであることに美徳を見出す、スポーク形状の潔さに感嘆。窓と呼ばれる部分の傾斜角や面積のパラメーターを徹底的に解析し、最高水準の9交点メッシュを描き切った。

WORK GNOSIS RXM

SIZE: 19×7.5J-12.5J / 20×8.0J-12.5J / 21×7.5J-12.5J / 22×8.5J-12.5J
 H&P.C.D.: 5H-100 / 112 / 114.3 / 120 / 130
 COLOR: BRUSHED / MATTE SILVER / MATTE BLACK (CUSTOM ORDER AVAILABLE)
 PRICE: ¥97,350~¥224,400

*20~22インチはステップリムとフルリバースリムの両方あり。19インチはリバースリムのみ。
 *リムはバファルマイトが標準。



グノシスRXM 21×9.5J 左上/バフフィニッシュ 右下/ブラッシュド
 グノシスRXS 21×9.5J 右上/コンボジットバフブラッシュド 左下/マットブラック



スポーク天面がブラッシュド、側面がバフフィニッシュとなるコンボジットバフブラッシュドをオプションとして設定する。これを選べば、アメ銀ホイールのテストがさらに増幅される。



ディスクとリムの境界を注視すると、MADE IN JAPAN (日本製)の文字が。今なお海外では日本製品がリスペクトされており、そのプライドを背負っていることをワークは誇りにしているのだ。

WORK GNOSIS RXS

SIZE: 20×8.0J-12.5J / 21×7.5J-12.5J / 22×8.5J-12.5J
 H&P.C.D.: 5H-100 / 112 / 114.3 / 120 / 130
 COLOR: BRUSHED / MATTE SILVER / MATTE BLACK (CUSTOM ORDER AVAILABLE)
 PRICE: ¥110,000~¥224,400

*22インチはステップリムのみ。21インチはステップリムとフルリバースリムの両方あり。20インチはフルリバースリムのみ。
 *リムはバファルマイトが標準。

ならば、「未知なる洗練」とでも訳すべきか。具体的には9交点メッシュの「RXM」と5本ツインスポークの「RXS」をリリース。いずれも定番と断言していいフォーマットを踏襲しながら、第一印象の瞬間から明らかに過去の造形たちとは一線を画したものである事実が驚愕させられる。

RXMのストロングポイントとは、窓と呼ばれる部分の再構築だ。9本のスポークがリムに向かう途中で分岐することで生まれる空間と、隣のスポークとの間で生まれる空間の両者の面積や傾斜角に、微妙な変化を加えて設計。同時に、これまで軽量化や強度の向上、視覚的アクセントとして有効だったスポークサイドのリブの廃止を断行。どこまでもスポークの美しさを、優雅さの追求姿勢を隠さない。このため見慣れたデザインでありつつも、新たな感動、新鮮なインパクトを付与することができたのだ。

一方のRXSにも目を向けてみる。驚くべきは、スポーク天面の繊細さだ。強度に優れる鍛造ホイールだからこそたどり着けたスポーク造形の極みに、ワークは自社の製造技術を駆使して到達。かといってそこにひ弱さは微塵もなく、スポーク側面に配したリブが筋肉の如き力強さを主張し、リムとの接点にアンダーカットを施すといったトリックも隠し持つ。

グノシスRXSシリーズのメッシュ「M」とスポーク「S」。高級車と上質のマリアージュをリポートする野心作から、貴兒貴女のハートと愛車は逃れることはできない。



洗練の、その先に

アメ鍛のデザイン性とエッジのキレを鋳造ホイールで再現する独自の世界観で、マーケットの支持を集めてきたワークの支柱的ブランド“グノーシス”。2026年は原点回帰をテーマに、2つの作品をリリースしてきた。現代の感覚と技術は、9交点メッシュと5×2スポークを新たな地平へと導く。

Photo: Hayato Tsuchiya Text: Akio Sato (rsf)

伝統を重んじるならマイスター、リム幅が欲しいならVS、モーターズポーツを標榜するならワークエモーション、ネオクラシックを望むならシーカーと、ワークのホイールはユーザーの趣味嗜好に合わせたブランドを数多く設定している。そして、メルセデスやBMWなどの欧州車やレクサスといった高級車に向けては、グノーシスというブランドが用意されている。

ブランドのスタートは2009年。折しもアメ鍛と呼ばれるホイールの流行が世界を直撃。鍛造の塊から削り出されるそれは、従来のホイールでは成し得なかったエッジのシャープさやアルミ本来の質感を高らかに表現し、瞬く間にアフターマーケットホイールの頂点へと駆け上がった。

グノーシスはそんなアメ鍛のエッセンスを、屈指の鑄造技術にて再現することに成功。デザイン全体のバランス、エッジのディテール、表面にまとう質感等、すべての項目においてアメ鍛の域に肉薄してきたのだ。

以上の歴史を重ねつつ2026年、ワークは、そしてグノーシスは、さらなる進化を目指す。掲げた目標は、高級車×上質、という原点回帰とも言えるものだ。すなわち、差別化を自論むあまり、情報量が多くなってしまった昨今のホイール情勢を冷静に見つめ直し、よりシンプルで、より普遍的なホイールを現時点の感覚や技術で再定義しようと試みたのである。

こうして誕生したのが、グノーシスのRXシリーズだ。RXとは、リファインメントXの略称で、日本語にする

WORK × GNOSIS RXM / RXS

SPOT.01

(ワーク × グノーシス アルエックスエム / アルエックスエス)