



## GT300の足元を支えるWORK

スーパーGTにはワーク以外のホイールメーカーも参入しておりホイール戦争の気配を帯びている。「ホイールは唯一タイヤと接しているパーツ。剛性によってクルマの動きはかなり変わってきますね」と語るのはAMG GT3を駆る平中選手

### レーシング用ホイールはスペシャルオーダープログラムシオンと同じ製法の鍛造ホイール

市販車においてホイールはディスク面のデザイン、ボディとのフィット感などファッショニステータスが重視されるアイテム。しかし、コンペティションナールなレーシングカーではコンマ1秒を競うための機能部品としての役割を担っている。スーパーGTのGT300クラスに参戦するのはゲイナーAMG GT3が履くのはワークの社内名称「WFR6」と呼ばれるセンターロック方式のレーシングホイール。ワークではモータースポーツ用ホイールを手掛けることで過酷なフィードバックから得られる貴

重なデータを市販ホイールの設計／製造工程に惜しみなくフィードバックしている。

スーパーGTではホイールのサイズ、重量はレギュレーションで定められているため、ホイールはその規格内で十分な強度を確保した上でブレイクの放熱性などを考慮したデザインが採用されている。そしてサーキットでもっとも重視されるのが剛性感。ホイールは強固なアルミで製作されているがタイヤのグリップ力が高まるほどホイールにかかる負担が増して歪みが生じてくる。このわずかな歪みによってクルマの挙動が鈍るためホイールには高い剛性が要求される。長年モータースポーツに携わり、ワークならではのノウハウ

で生産されるレーシングホイールは車両性能を加味し、幾度ものテストを重ね無駄な贅肉を削ぎ落して軽量化されてなお、並外れた剛性を兼ね備えている。

このレーシングホイールの製造方法は大量生産される市販ホイールとは異なっている。市販ホイールは金型に溶かしたアルミを流し込む鋳造／鍛造製法で生産されるが、ワークではレーシングホイールは鍛造アルミからマシニング加工で削り出すビレット製法の1ピース構造。ビレット製法はスポーツモデル、AMG GT3に適したレーシングホイール、つまりSPLなホイールに対応できる製造方法でもあるのだ。

そして、ワークではこのレーシングホイールで培ったビレット製法を市販ホイールに適用している。スペシャルオーダープログラムのシオンだ。オーソドックスな市販ホイールに納得できないハイエンドユーザーの要望に応えるためにワークが15年からスタートさせたフルオーダーシステム。ディスクデザイン、リム形状、そしてミリ単位のインセットサイズまでユーザーのきめ細かな要望に対応できる生産システムは、ビレット製法によってレーシングホイールの製作に携わるワークだから成せる技。メルセデスの中でもAMG GTのようなプレミアムモデルに乗るのなら、ホイールはスペシャルオーダーしたシオンこそふさわしい。



レギュレーションによって決められたホイールサイズはF=12×18 R=13×18。シャープな10本スポークはH断面を採用して軽量化を図るとともに強度／剛性を高めている。リムやスポークには細かな凹凸がついているが、ゲイナーからのリクエストでメカニックの指先が入るクリアランスが確保されている。これはチームのさまざまな要求に対応し得る加工技術があってこそ可能な事だ。

## スーパーモデルの足元を支えるWORK 心響-SION



「無から有へ」をテーマに掲げ、完全フルオーダーシステムを採用するシオン。ディスクデザイン、カラー設定、サイズパターンなどすべてが専用設計されたオンリーワンホイール。レーシングホイール直系の鍛造1ピース以外にディスク面をビレット製法で仕上げた2ピースも可能。AMG GT、SLS、そしてブラックシリーズなどAMGの特別なプレミアムモデルにはシオンのような極上のアイテムを奢ってやりたい。SIZE:19×8.0~21×11.0



### 2017シーズンをWORKを履いて戦う！ 平中克行選手特別インタビュー

「メルセデスは13年からスーパーGTに参戦していますが、AMG GT3はかなり煮詰まってきました。今年は各レースでポイントを重ねてタイトルを獲れるようにがんばります。他のチームもレベルアップしていますので、今シーズンのGT300はおもしろい展開になると思いますよ」