

ルールは守る。常識は超える。

【特別企画】
タナベの
モノ作りに迫る

文 田中 覚 Satoru Tanaka
写真 高原 義卓 Yoshitaka Takahara

Follow the rules. Common sense exceeds.

滋賀県野洲市六条903-1
tel.072-728-6700
<https://www.rd-tanabe.com/tanabe/>

大阪府八尾市太田新町5-159
tel.072-728-6700
<https://www.rd-tanabe.com/ssr/>

タナベのホームページを開く
と、トップ画面に2つのキーワードが登場する。その一つが、
「すべてのクルマに最高のパフォーマンスを」。

さらにそこには、「私たちタナベのクルマたちをより魅力的な存在にしたい気持ちは、ある意味、自動車メーカー以上。そう、クルマが好きで好きで堪らない、あなたと同じぐらい強い気持ちです」という、ユーザーに寄り添った文章が記載されている。

そして、思わず、ハッとさせられるのが、もう一つのキーワード。
「ルールは守る。常識は超える」。
そこには代表取締役の名前まで添えられ、とても強い意志を感じる。
この「ルールは守る。常識は超える」とは、一体、どういう意味なのだろうか。

「まず、『常識は超える』という意味について。これはカスタムするユーザーの皆さんには、わざわざ純

ルールは守る。常識は超える。

メッセージ

モータースポーツ活動

当社は、1982年以来、30周年に渡りN1・JTCC・SUPER FORMULA・SUPER GT等、日本のモータースポーツの進化、発展と共に歴史を歩んで参りました。
競技状態の中で、レーシングマシンが持つボテンシャルを最大限に引き出すために研究・開発を重ね、独創的で高性能・高品質である製品を創り続けてきました。
「tanabe」は常にシンドユーザーの安全を第一に考え、安心・信頼をもたらす製品開発に取り組んでいます。
ISOの認証を受けた生産工場では、徹底した品質管理のひとつ、開発・製造・組立までを一貫しておない、車検・保安基準に適合する製品のみを開発・生産していますが、それだけではなく、他の車検対応品や保安基準適合品を多く高所・高性能な製品を、過去の既成概念を覆す先進性をもって開発・生産しているのです。
それが永遠のメッセージ「ルールは守る。常識は超える。」という意味なのです。

現在、北米やヨーロッパ、アジア各国において「tanabe」製品の品質や性能は数多くのユーザーの支持を受け、世界に通用するメーカーに成長しました。
これからも「tanabe」は、サスペンション、マフラー、又ホイールを販売するカーメーカーとして、より一層の努力を続け、製品開発に邁進しております。

代表取締役 田邊一徳



正部品を取り外して交換するわけです。つまり、そうして頂くためには、やはり、純正を超える魅力的なアイテムでないとそういう気持ちにはならない。ですから、「タナベは純正＝常識を超えるモノを提供するんだ！」という意思表示です」と広報の土居サン。

では、「ルールは守る」というメッセージの真意は？

「ルールとは車検です。何の制約もなく、車検も度外視した状態ならば、誰でもモノを作ることができる。でも、僕らはそれでは意味がないと思っている。車検＝コンプライアンスを遵守した上で、より良い商品を提案していく。これがタナベの役割であり、そして、タナベの全商品の根底に流れている理念なんです」。

アフターパーツの世界は、白とも黒とも言い難い、グレーな商品で溢れ返っている。また、車検ギリギリのそうしたモノこそが、アフターパーツの醍醐味であり、力

ツコイとされる風潮すらある。

それをタナベは打ち破り、変えていく。ゆえに、タナベは誰もが目にする自社サイトのトップページに、あえて、「ルールは守る」というメッセージを入れた。

実際に当たり前のことしかないので、自分が含め、ドレスアップ業界にどっぷりと浸かった人間は、真正面から「ルールは守る」と言われるとハッとするが、そんな我々に向けて、「決められたレギュレーションの中でも、しっかりとパフォーマンスを出すことができるんだ！」というのを、タナベは公言し、実践し、そして、広めようとしている。

そこで、今回の特別企画では、いわゆる商品紹介ではなく、タナベの商品の裏側に流れている考え方について、読者のみんなに知って頂こうと思う。タナベが想い描くクリーンな世界を。





サステック専用の特別な

パネ材。これ自体も社内

検査を実施し、それを経

た後に製作工程に入る。



株式会社タナベ
マーケティング部 用品企画広報課
チーフマネージャー・林 正美

「海外製のモノが全てダメかといふとそんなことはない。ですが、コスト削減のために海外製のモノを利用しようとすると、往々にして品質は低くなる。また、この手の機能パーツを完成させるためには綿密なやり取りが必要なんですが、環境、つまり、国が違うと必然的に考え方の部分においても開きが大きい。ですから、サステック

の製造は滋賀県の自社ファクトリーで行い、そして、材料も国内で調達しています。あらゆる不安を払拭し、最高水準のクオリティを求めるなら、全ての部分でメイド・イン・ジャパンである必要があるんです」と広報の林サン。

自慢のスプリングは高強度と高韌性が特徴。かなりマニアックな話になるが、サステックはそれを可能にする高周波誘導加熱処理を行った鋼材を採用している。熱処理加熱を行った鋼材に、短時間で焼入れ・焼戻しを行うことで微細な結晶が得られ、かつ、強度のバラつきが非常に小さい。

例え、材料が素晴らしいモノであつても、製造方法が劣つていたら意味がない。その点も万全で、タナベはアフターメーカー唯一のハイパワー「コイルリングマシン」を導

自慢のスプリングは高強度と高韌性が特徴。かなりマニアックな話になるが、サステックはそれを可能にする高周波誘導加熱処理を行った鋼材を採用している。熱処理加熱を行った鋼材に、短時間で焼入れ・焼戻しを行うことで微細な結晶が得られ、かつ、強度のバラつきが非常に小さい。

例え、材料が素晴らしいモノであつても、製造方法が劣つていたら意味がない。その点も万全で、タナベはアフターメーカー唯一のハイパワー「コイルリングマシン」を導

入しており、冷間成形でスプリングを巻き上げている。

「一般的なスプリングは熱の力を利用して巻き上げていくやり方

で、それが熱間成形。スプリングが熱で真っ赤になっている写真や映像を見たことがあると思いますが、その方法だと強度のバラつきが大きくなってしまう。」

タナベの冷間成形だと、

「熱を加えず、常温で巻き上げる手法。そつすることで、鋼材の強度は均一のままで、性能を落とすことなく生かし切れる。また、冷間成形

タナベと聞いて最初に頭に浮かぶのは車高調だろう。「ブランド名はサステック。ドレスアップユーナーなら聞き覚えがある人が大勢いるはずだ。」

何センチ落とせるのか。車高調は必ずこの話になる。もちろん、落ち幅も重要な要素だが、今回何よりもまずお伝えしたいのは、タナベの車高調は材料も製造も、全てがメイド・イン・ジャパンであること。





各行程を経たスプリング。一番左ができたばかりのスプリングで、その隣が天面切削加工した状態。そして、一段目のショット玉、二段目のショット玉の行程を経て、完成形(黒と赤)となる。

は自由度の高い設計ができるとうのも強み。熱間成形は金型に巻きつけて製造するため、絞つたり、オフセットさせたり、そういった特殊な形状のスプリングは作れない。しかし、冷間成形なら、あらゆる形状のスプリングを生産することができます。そういう点からいつても、性能は圧倒的に冷間成形の方が勝っているんです。

車高は落ちた。だけど、乗り心地がダウントした。よくある話だが、それは鋼材品質、製作手法に難があるという証。サステックのスプリングはそれらを両立し、さらにはヘタリにも強い。こだわりの鋼材選びと製造方式により、それを実現しているのだ。



④次はショットピーニング。スプリッジに鉢の粒子を大量に投射する。

⑤一般的なメーカーは1回。タナベでは大・小の玉を使って2回行う。

⑥粒玉を大量に打ち込むことで、ヘタリを取り、強靱に鍛えるのだ。

「KYYBとの共同開発品です。KYYBは国内最大手の油圧機器メーカーであり、レクサスにショックアブソーバーを供給しているメーカーでもあるんです。純正部品を手掛けているだけに、KYYBの製品クオリティは群を抜く。同時に、彼らが持つてい

るノウハウの量も圧倒的だ。
「もっとこうしたいというリクエストを出すと、膨大にある部品の中から最適なモノを見付け出し、柔軟かつ繊細にセッティングしてくれる。その技術力は文句なしに世界一だと思います」
そのKYBとパートナーシップを結び、ショックアブソーバーを共同開発。つまり、レクサスをやっているKYBの技術力や信頼性をベースに、アフターであるタナベが独自の味付けを加えるわけだ、やはり必然的に、純正を超える、常識を超える足まわりになる。このよう^にサステックは、スプリングもショックアブソーバーも、純正を凌駕するスペックを持ち合わせている。そして、それを武器に車種専用の車高調の開発を精力的に行っている。



こちらがサステックに用いられるKYB製ショックアブソーバー。単筒式よりも優れている複筒式を採用。ストローク量が多く、それゆえ、しなやかな乗り心地を実現できるのだ。



設計通りのバネレートや
自由長になっているか
ばく筋重試験機で検査

るノウハウの量も圧倒的だ。
「もっとこうしたいというリクエストを出すと、膨大にある部品の中から最適なモノを見付け出し、柔軟かつ繊細にセッティングしてくれる。その技術力は文句なしに世界一だと思います」。



開発現場。下写真は壁
際の棚で、スプリングや
ブラケットなど、試作品が
大量に保管されていた。

また、ここ数年、自動車メーカーはコスト削減のため、足まわりを共用しているケースが多い。現行のLSとLCの足まわり構造が一緒だったり、クラウンにおいては、18系、200系、210系と3世代に渡って10年以上、同じ足まわり構造だつたりする。構造が一緒ならば流用は可能。つまり、以前に作った18系の車高調を、多少の仕様変更で、210系に組み込むことができる。しかし、サステックはそれは絶対にしない。

「実際に100箇所以上の寸法を取ると、細かな部分が違っている最も重視することは「純正を知ること」らしい。同じセダンであっても、LSとGSとではクルマのキャラクターが全く異なる。しかし、自動車メーカーは万人に向けて万人受けする乗り心地を目指さないとならないため、はつきりと差別化することは難しい。正直、乗り心地はどちらも似たり寄つたり。それを補うのがアフターパーツメーカーの役割。タナベはそのため、それぞれの車両のキャラクターを研究し、純正を知り、それその車種をより相応しい乗り心地にしていく。

ちなみに、開発時の純正車両のチェック項目は100箇所以上に及ぶ。純正のスプリング・ダンパー・車高など、文字通り、全ての部分の寸法取りから開発はスタートするそうだ。

ここに気が付きます。その違いを分析し、その車種に合わせて新たにスプリングもショックアブソーバーも見直していく。ですから、例え、足まわり構造が一緒だったとしても、我々は安易に流用したりはしない。それではサステックが目指すモノにはなりませんから。サステックにはコストダウンのために流用するといった考えはないんです」。

そして、プロトモodel（試作品）が完成したら、実際に車両に取り



これは別棟の2階の組立現場。整理整頓されたあらゆる部品が大量に置かれており、その様子は圧巻だった。

付け、テスト走行を行う。興味深いのが、テストコースはサークルではなく、一般的の公道だということだ。



滋賀工場付近の公道がサステックのテストコース。サーキットでタイムを出しても、それがイコール、良い乗り心地なのかというとそうじゃない。そもそも、サーキットコースっていうのは、道路事情で言えば、キツツと整備されてる走り易い道なんですよ。それよりも、公道の方が色々な部分で過酷。段差もわだちもあるし、砂利道もあるし。だから、サステックのテストコースは公道なんです。段差が連なる路面や、大きな起伏がある場所や、きついカーブや、長い直線、そういう中でどうなのか。リアルな状況下でテストを何度もを行い、不満のない商品作りをしています。

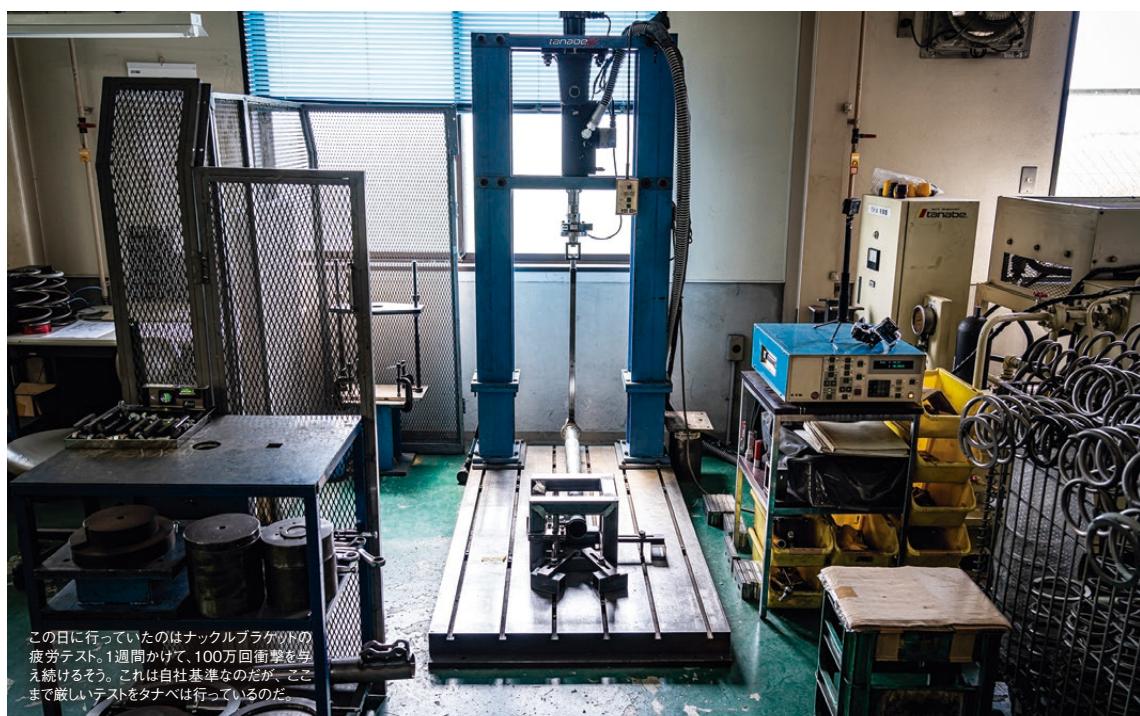
そのテストを一発でクリアすることは、まずない。何日もかけて、何百通りもあるダンパーとスプリングのマッチング作業を繰り返す。乗り心地、ハンドリング、姿勢変化。サステック品質を守るために、毎回、気が遠くなるようなテストを行っているのだ。

実際に購入したユーザーたちが気にするのは、その後のアフター フォローの部分。最近はほとんど



実は、タナベはスーパーGTやスーパーフォーミュラにもスプリングを供給している。もちろん、そのノウハウはサステックにフィードバックされている。

の足まわりメーカーが保証制度を充実させ、ユーザーたちに安心感を与えるようとしている。が、この部分でも、タナベは他メーカーとは少し考え方がある。



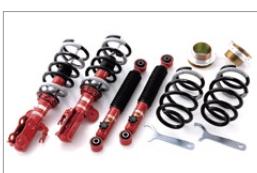
耐久テストを厳格に行い、商品の品質を常にチェックしているんです。ですから、サステックは無償保証をウリにはしない。それよりも、自社で専用のテスト機材を用意し、安心安全を約束する品質管理システムを構築していることをウリにしています」。

メイド・イン・ジャパン。最高の鋼材とアフター唯一のマシン。そして、徹底的に行う開発テスト。



SUSTEC PRO ZT40

安心安全を司る品質管理システム。これがサステックのやり方。



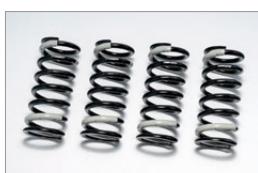
SUSTEC PRO CR40

ネジ式・減衰力40段調整式のスーパー・コンフォートモデル。乗り心地が最高。ショートストローク化したダンパーと最適化されたスプリングを採用。ネジ式だが、50～60ミリのダウン量を確保している。



SUSTEC PRO CR

ネジ式・減衰力固定式の初心者向け車高調。こちらもダウン量は50~60ミリ。減衰力＆バネレートは柔らかめで、車高調にありがちな固さはない。ローダウンさせても、純正に近い乗り心地を確保している。



SUSTEC PRO210

各車高調を自分好みにカスタマイズしたい。そんな要望に応えるために開発されたスプリングが、このサステックプロ210。レース活動からフィードバックした技術を集約した自慢の逸品。豊富な種類を用意。

これもWEBやカタログの先頭で謳われているSSRからのメッセージで、サラッと強烈な宣言をしている。まずは、それをみんなに読んで欲しい。

「もしも、その性能が純正品でも手にできるようなら私たちは開発しません。もしも、そのデザインがノーマルでも手に入るようなら私たちは製品化を見送ります。普通じゃない軽さ、普通じゃない剛性、そして、普通じゃない耐久性や魅力溢れるデザインだからこそ、アフターのホイールは存在する価値がある。これからも純正や量産品では絶対に手にできないパフォーマンスをモットーに、SSRは世界のモーターフリークの想いに応えるホイールを作り続けます」。

この文言に添えられたキヤッチ「ピ一は、〈純正では手にできない



ホイールをカタチに」。これを自動車メーカーの方が見たらムツとしそうだが（笑）、SSRにはここまで言い切れる理由がある。

「端的に言うと、その裏付けはレスです。なぜ、SSRがレースに挑み続けるのか」という、技術力を磨くため。単純に安全基準を満たすホイールを作るだけなら、パソコン一つで設計できる。強度の解析もパソコンでできるので、スポーツ車を太くしたり細くしたり、裏の肉を削ったり足したり。ですが、やっぱり、ホイールは走つてみないと分からないことが多い。同じ重量で、同じデザインであっても、スポーツ車のどこの肉を削ぎ落とすかによって、走行性能が変わってくる。そこまではパソコンだけでは絶対に分からない。だか



株式会社タケミ
マーケティング部 企画広報課
マネージャー・土居 正剛

ら、SSRはレースにこだわっているんです。レースは本当に色々なことを教えてくれる。そして、そこで培ったことを市販向けホイールにフィードバックすることです。普通=純正では手にできないホイールをカタチにできるんです」と広報の土居さん。

SSRにとってレースとは、SRの名前を世に知らしめるための広報活動の一環だけではなく、ユーザーたちへ次に提案する新作

のために、発想力と技術力を磨く現場なのだ。
以前、「SSRがGT500に供給しているレーシングホイールは市販向けホイールと同じ製造ラインで作っている」という話を聞いたことがあります。これは本当なのでしょうか。
「本當です。今は設計のみを請け負っていますが、設計及び開発を担当していた当時は、市販の製造ラインで作っていました」。

GTR500向けのホイールと市販向けのホイールとでは、求められている強度が全く違うというのは素人でも分かる。となると、これはどういうことなのか。

「つまり、SSRの市販向け鍛造ホイールはGTR500と同じ剛性があるということです。ホイールの

安全基準でいうとJWLが有名ですが、SSR独自の安全基準はレス用ホイールのテスト項目を反映したもので、市販向け鍛造ホイールはJWLの安全基準を大きく上回っているんです」。
安心安全の観点からいくと、ホイールで最も重要なのはリムだ。SSRには1ピース、2ピース、3ピースが揃っているが、やはり、そのリムにもSSRには強いこだわりがある。

まずは1ピースで、フローフォーミング加工を導入している。「フローフォーミング加工とは、より強く、より軽いリムが実現できる技術のこと。ローラーで加圧してリムを伸ばしていくんですが、アルミを鍛圧して成型するという考え方は鍛造と同じ。つまり、こ



のフローフォーミング加工で作つたりムは、強度が鍛造並みに強靭なのがポイントです。

セダンユーチーたちの装着率が高いのは2ピースで、SSRはシームレスリムにこだわっている。「外からの力を効果的に分散できることで、円筒は最も強度に優れた形状とされています。しかし、繋ぎ目は話が別。その弱点を解消したのが、繋ぎ目のないシームレスリム。また、ディスクを組み込む最終工程では独自の技術を使することで、振れの少ない高い真円度を誇っているのもウリです」。

度を誇っているのもウリです。そして、3ピースには熱処理リムが与えられている。

「熱処理というのはレースの世界から生まれたもの。熱を加えてリムの強度を上げ、その分だけリムを薄くできるので軽量化が図れる。市販向けホイールの世界でも、ペース車が重量化し、ホイールも大口径化していく、高い強度が必要になってきた。その際に、高強度で軽量な熱処理リムというレスの技術をフィードバックしたわけです」。

それだけに止まらず、SSRのリムには、さらに細かな仕掛けが施されている。それが圧着リムと

カーリット加工。リムフランジを

こまでは一般的なだが、SSR

はカーリットさせたフランジをリムに

圧着させることで剛性を強化。こ

のひと手間が大きな違いを生む。

カーリット加工とはタイヤのズ

返しても、タイヤがズれない仕組

みになつていて。

ちなみに、段りム。セダンユーチーたちは、「渋い見た目がカッコいいから」という理由で段りムを選択するケースが多いが、実は段リムにも機能的な意味がある。

「一番は軽さです。段があるのと無

いのでは、ディスクのサイズが異

なる。段りムのホイールは「インチほど小さいディスクを装着する

化に繋がっている。もう一つはあ

まり知られていませんが、段りム

の空気を充填できるので、乗り心地も良くなるんです。セダンユーチーたちは渋い見た目で人気ですが、実は段りムはそついた機能性を秘めているんです」。

ローレット加工。リムフランジを

カーリットさせたフランジをリムに

圧着させることで剛性を強化。こ

のひと手間が大きな違いを生む。

カーリット加工とはタイヤのズ

返しても、タイヤがズれない仕組

みになつていて。

ちなみに、段りム。セダンユーチーたちは、「渋い見た目がカッコいいから」という理由で段りムを選択するケースが多いが、実は段リムにも機能的な意味がある。

「一番は軽さです。段があるのと無

いのでは、ディスクのサイズが異

なる。段りムのホイールは「イン

チほど小さいディスクを装着する

化に繋がっている。もう一つはあ

まり知られていませんが、段りム

の空気を充填できるので、乗り心

地も良くなるんです。セダンユ

ーチーたちは渋い見た目で人気で

すが、実は段りムはそついた機

能性を秘めているんです」。



2ピースモデルは検査後に、この証明書を貼付し、ユーザーの元へ。
3ピースには、SSRの革新技術「熱処理(HTM)リム」を与えている。

ちなみに、段りム。セダンユーチーたちは、「渋い見た目がカッコいいから」という理由で段りムを選択するケースが多いが、実は段リムにも機能的な意味がある。

「一番は軽さです。段があるのと無いのでは、ディスクのサイズが異なる。段りムのホイールは「インチほど小さいディスクを装着する

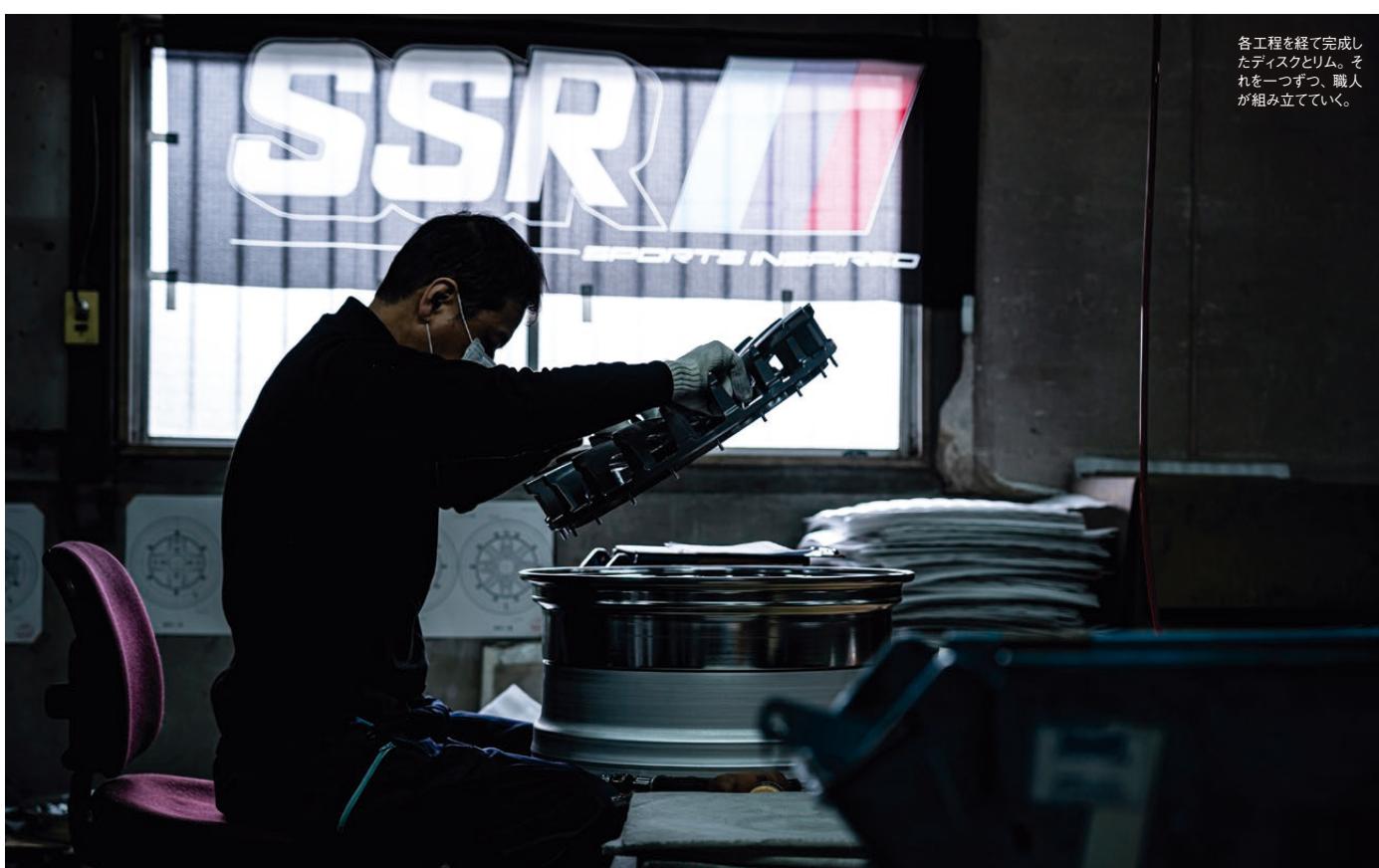
化に繋がっている。もう一つはあまり知られていませんが、段りム

の空気を充填できるので、乗り心

地も良くなるんです。セダンユ

ーチーたちは渋い見た目で人気で

すが、実は段りムはそついた機能性を秘めているんです」。



各工程を終て完成したディスクとリム。それを一つずつ、職人が組み立てていく。



「例えば靴は革靴もあれば、ランニングシューズもある。スニーカーは革靴だろうし、走るならランニングシューズだろうし。ホイールは車輪だろうし、走るならランニング感覚が変わる。そこには偉い、偉くないっていうのはないんです。」

「強度と軽さを求めるなら1ピース。ミリ単位のセッティングにこだわりたいなら2ピース。カスタマイズ性の高さ、そして、高級感を重視するなら3ピースです」。

最後にデザインの話も少し。SSRはカタログなどで、「純正採用

SSRは最初に話題に上がったレース用ホイールを筆頭に、市販

1・2・3ピースの利点とは?では改めて、鍛造・鋳造の特徴、

向けの鍛造・鋳造モデル、そして1・2・3ピースモデルを展開している。つまり、全ジャンルを完全網羅しているわけだ。そして、世間では、一番偉いのは鍛造の3ピースで、その逆は鋳造の1ピースだと思っている人が多いが、SSRはどんな考え方なのか。

「鍛造の一番のメリットは軽さ。またアルミニウムの密度が高いので表面も美しい。ただ、製造コストがかかるために価格は高い。一方の鋳造の特徴はデザインの自由度の高さ。複雑なディテールも容易に表現できる。また、量産性に優れているので価格もお手頃ですね」。



取材時は走行耐圧試験を実施していた。JWLの規格では50万回転で十分とされているが、SSRはより厳しい独自条件を追加した上で、それを上回る60万回転させる。ここまでやるからSSRの製品は絶対的な信頼性を誇る。



PROFESSOR SPX

SSRの代名詞的存在がプロフェッサー。走りの魂に応えるスポーツ系3ピース。SPX(エスピーテン)はシリーズ10作目の記念モデル。デザインは名作SP1のエッセンスを取り入れた5本ツインスポーク。



GT F01

レースに参戦するSSRだからこそ、生み出すことができたのがGTシリーズ。性能はリアルモータースポーツスペックを誇る。F01は鍛造1ピース。この実にシンプルなデザインこそ、機能性を追求した証だ。



MINERVA

自動車メーカーには真似できない、そんな刺激的なモデルがミネルバ。鍛造3ピース。ソイストさせた超立体的な造型は、自由度の高さが魅力の铸造製法ならではと言える。これもSSRを代表する名作。



BLIKKER 01T

2019年に立ち上げた、SSRの新ブランドがブリッカ。「ルールは守る。常識は超える」という、同社の思想をカタチにした逸品で、アフターメーカーの底力を感じさせる斬新な形状。構造は铸造1ピース。



REINER type6

足元の演出に力を入れる、スタンス系ユーザーにオススメしたいのがライナー。2ピースモデルで、つまり、ツラをミリ単位でこだわることが可能。また、コンケーブ感も同社最大級を誇る。自慢したくなる1本。



ABELA DM10

その伸びはシンプル。しかし、じっくりと見ていくと刺激的。相反する要素を高次元でまとめたモデルがアーベラ。メインゲートはインポートカーだが、仕様によっては国産車にもハマる。铸造2ピース。

人と被らないという点でいくと、フォーミュラ エアロスポーツは群を抜く。こんなデザインのホイールは見たことがない。

「一番の特徴は取り外し可能なエアロプレート。ユーザーたちが安くかつ、簡単にワンオフでアレンジできる部分を作った。ご存知通り、ホイールはエアロパーツなどのように、独自に加工するのは絶対にダメ。素人が分解して色を塗り直すのも避けて欲しい。だけど、エアロ同様、ホイールも個性を出すためにイジりたいというユ

ーザーたちの気持ちも分かる。だから、フォーミュラ エアロスポーツにはエアロプレートを装備させ、ユーザーたちが安全にイジることができる余地を残したんです。こんなアプローチのホイールは唯一無二で、ユーザーに寄り添つてきている我々、SSRならではのモデルだと自負しています」

これら3モデルはもちろん、SSRの全モデルにはレースの世界で培ってきた機能性や安全性が備わっており、そして、車高調とともに、追求していくならな

る」精神が根底に流れている。「安心安全の技術が備わっている製品だからこそ、カスタムを心から楽しむことができる。そこが搖るってしまうと、何かに怯えながら愛車に乗ることになる。『カッコイイけど、壊れるよね』なんていうのは以ての外で、『カッコイイけど、車検に通らないよね』っていうのもNG。ルールを守った上で、どう常識を超えていくか。そこを僕たちはユーザーのみんなと一緒に、追求していくならな

率0%のデザイン」と謳っている。改めて、そこまで強調して、純正とは異なるデザインを追求するのはどうしてなのか。

「今の時代は純正もアルミ製、かつ大口径 デザインも進化している。つまり、純正でも満足できる環境下なんです。そんな中で、いかにユーザーのみんなが変えようって純正にはない付加価値が絶対に必要で、安心安全の部分はもちろん、デザインの部分でも純正を超えな

ければならないんです」。

その真骨頂の一つが、プロフェッサーシリーズ10作目の記念モデル。この5本ツインスポークが描くアグレッシブなカーブは、純正ホイールには真似できない個性がある。エグゼキューターの最新作・CV05/Sも独創的。USモードなデザインとスタイルを提案する人気ブランドで、今流行りのひねりを効かせたディレクション「デザイン」を採用している。



FORMULA AERO SPOKE

オーナーたちが自由にカスタムできるステンレス製エアロプレートを装備。取り外しは簡単で、付属の専用レンチで行う。ちなみに、プレートはレッド・ブルー・ブラックの3色設定。ホイールの構造は铸造3ピースとなる。



EXECUTOR CV05/S

SSRの中で、最もドレスアップ系ユーザーたちから愛されているのがエグゼキューター。USちっくな雰囲気が◎。装着感はご覧の通り。ちなみに、エアロはJユニットだ。