



1998年に登場したTE37 MAG(右)はGTで使用されていたマグネシウム、2017年のTE37 DURAはA7075超々ジュラルミンが素材で、ともにレジェンド



TE037 6061はDURAの超々ジュラルミンをA6061アルミ素材に置き換えて開発され、2018年にデビュー。こちらは最新の限定モデルREDOT 2020



2014年のultraから始まった新世代TE37群。SONIC(左)は15-16インチの4穴で、SAGA(中)は17-18インチ、ultraは19-20インチを受け持つ



旧車に人気のディープリムはTE37Vのテリトリ。より軽量のSLも追加された(1920 LIMITEDは15-16インチ、2021 LIMITEDは17-18インチ)



さらに軽量化を突き詰めたTE37 SLは2010年のデビュー。SL化の波は新世代モデルにも押し寄せ、TE37 SL SONIC(右)がすでにラインアップされている



15×6.0Jで3.7kgという、それまでの常識を覆したTE37は1996年に登場。25周年を来年に控え、その15インチが新しい金型でリニューアルされる



軽自動車にも鍛造が求められる時代、人気を誇っているのが、専用設計のTE37 KCR。TE37 KCR 2020はマットレッドとプラストブラックの2色が用意される



ハイエースやNV350にさり気なく履いて、高性能を味わうコンセプトのTE37 SBは17×6.5Jで約7.5kgという軽さ。写真は最新のREDOT 2020



ランドクルーザーなどのハイパワー4×4やSUVに履かせるTE37 ultra LARGE P.C.D(左)と海外トラックカルチャーに対応するTE37 XT(右)



RAYS RW-GT500 AF18



RAYS RW-GT500 AF17

スーパーGT500用ホイールに見るレーシングホイールの進化

山口さんは500用ホイールに2016年より携わり、17年モデルから本格的に関与。17年のAF-17はリムの肉厚を増しているが、18年のAF-18では薄くして、しかし、コの字型にすることで剛性を高めた。それが、20年のAF-20ではH断面に進化している。2020年のレギュレーションサイズはF:18×12.0J 40、R:18×13.0J 52。それに合わせたスポークの傾斜や緩やかなRもストレス軽減に配慮したものだ。

山口さんの判断で、次から次へとつくられていく。本流のスポーツ系は2010年に軽量化を突き詰めたSLが登場。新たな解析技術を用いた新世代モデルも、2014年のウルトラを皮切りに、サーガ、ソニックと、矢継ぎ早に出てきた。旧車にはディープリムのTE37Vがあり、さらに、それからの派生モデルを挙げればキリがなく、ここでは書けないが、次の展開も決まっている。そして、ポルクレーシング全体を見渡せば、ZE40やCE28などの、TE37と肩を並べる高性能

能シリーズが存在するのだ。軽自動車もNONEやコペン、アルトワークスやS660が出てきて、鍛造ホイールが求められるようになり、TE37 KCRが生まれた。ハイエースやSUVにも、それぞれ適した機能とデザインを盛り込んだTE37SB、X、XT、ウルトラシリーズPCDなどが受け入れられる。

山口さんに、スポーツホイールの今後を聞いてみる。「Z34で証明された19インチのアドバンテージが、タイムアタックでは、スーパーやWRX STIにも活かされるでしょう。面圧が掛けやすいので、ヤリスGRFOURは18×8.5Jと、265幅のタイヤを履く前提で、攻めた18×9.5Jを最初に設定。ちなみにS耐車は9.5Jのインセット40です。市販車は8.5Jが9.0Jで、インセット35〜40が無難ですが、オスメは8.5Jのインセット30。そして、履かせてみたいのは235/35R19に8.5Jインセット38あたりです。2021年以降、86/BRZやフェアレディZ、WRX、BMW M4などの新型車も出てきます。それらにも新たなアプローチを考えています」

先進の技術とプロデューサーの先見の眼、そして、すべてを社内内で賄える小回りの利く体制。ポルクレーシングの、レイズの強さはそこにある。

RAY S VOLK RACING



RAY S 営業本部 執行役員 VOLK RACING 企画開発部長 山口浩司

RAY S VOLK RACING

1996年に誕生したVOLK RACING TE37は、絶えず進化を遂げながら、鍛造スポーツホイールのベストセラーに君臨し続ける。そして、その技術力の高さはF1、WEC(ル・マン24時間レースを含む世界耐久選手権)、スーパーGT 500および300クラスといったトップカテゴリーで証明されている。ここでは、そのプロデューサーを務める山口浩司さんに、ブランドのポリシーと戦略、築き上げてきたノウハウの一端を聞く。それこそ、『Made in Japanの真骨頂』である

進化し続ける6本スポーク『TE37』は『最新こそ最良のポルク』を示す象徴

「高性能をより身近な価格ですべての人に」というコンセプトで生まれた鍛造・軽量・高剛性スポーツホイールのポルクレーシングTE37は、いうまでもなくベストセラーであり、ロングセラー。「デザインのためのデザインはしない。細部まで意味あるつくりに徹している。ポルシェやロレックスがフィロソフィを曲げない、変えられない……という事情と同じですが、伝説にはなりたくないの、最新のポルクが最良であるべきというモットーで、絶えず進化させています」と、プロデューサーの山口浩司さんはいう。その進化の一端を語るのに、スーパーGT500用のレーシングホイールを用意してくれた。周知のとおり、2020年のGT500はDTM(ドイツツーリングカー選手権)と同じ「クラス」レギュレーションが導入され、トヨタ、日産、ホンダのレース車両はレイズRWGT500 AF20を履いて開発テストが進められた経緯がある。そして、それを履く#23 モチュールオーテックGTRは第3戦で優勝を飾っている。「6本スポークは開口部が60度×60度×60度の正三角形になり、応力のバランスに優れています。T E37の設計思想はレースホイールにも市販モデルにも、それが貫かれています。ただし、レースの世界は移ろいが早い。ホイールがちゃんと仕事して、フロントはシャイプに、リアは懐が深い動きになって、ドライバーを安心させる、タイヤのタレを少なくするなどの効果も得たい。そのためにキャンバー剛性数値を上げていく努力をしています。6本スポークは一方、コンタクトパッチが均二になり、というデメリットを抱えています。その点もカバーして、前述の数値を上げていくために、スポークを短くして、60度を立体的にしていきました。また、アウターリムの剛性も高めていきました。剛性のためにスポークを分厚く、開口部は小さく、その分、重くなるのは減肉で……というように最新の解析技術を駆使しての高性能化は市販モデルにも、どんどん適用しています。スポークも緩やかなRでつなぐほうがストレスは掛からない。それも共有できるノウハウです(山口さん) バリエーションの広がりもTE37の特徴といえるだろう。それぞれにラインアップされるサイズも含めて「そういうのが必要はない」という、市場をくまなく回る