

GTR Magazine

117 2014/Jul

特別付録

収録時間

「最速Rの称号」
スペシャルDVD

平成26年5月31日発行・発売(偶数月1日発行・発売) 通巻102号 第18巻 第4号 平成10年9月18日第3種郵便物認可 特別価格1500円

長く乗り続けるための

次期型R36に思いを馳せて

Rの足元を飾るに相応しい逸品

R's Meeting 2014 in 富士スピードウェイ



横浜ゴム PC製品企画部
萩原 修氏
「企画段階から5本スポークなら
ではの躍動感とディープリムが製
作のコンセプトでした。わたし自
身、GT-R=5本スポークという思
いが強いです」とグループアド
ライバーであった萩原氏は語る

THE YOKOHAMA RUBBER ADVAN Racing GT

7万8,440円(9J×18+25)~12万2,040円(12J×20+20)/本

妥協なきモノ作りが生んだ自信作

優れた機能美と高品質で、高い支持を得ている横浜ゴムのアルミホイール。
デザインから開発までを一手に引き受けるのが同社の萩原 修氏だ。
そのフラッグシップモデルである「アドバン・レーシングGT」は
氏のGT-Rに対する拘りから生まれ、R35の質感をより高めてくれる。
では、その拘りはどこから生まれたのか、萩原氏に尋ねてみた

文：竹内修介 写真：木村博道
☎ワイエフシー ☎03・3431・9981 <http://www.yokohamawheel.jp/>
撮影協力：HKSテクニカルファクトリー ☎048・421・0508 <http://www.hks-tf.co.jp/>

最速の R35 への装着により
実証されたホイールの性能

本誌116号でお伝えしたように、「HKSテクニカルファクトリー」のR35が、富士スピードウェイで「1分43秒221」というとてつもないタイムを叩き出した。これはラジアルタイヤによるR35の富士最速記録であり、今もこのタイムは破られていない。そのマシンに装着されているのが、マシニング&レーシングハイパーシルバーの「アドバン・レーシングGT」である。

アドバン・レーシングGTは5本スポークとディープリムが特徴的な立体感のある金型鍛造1ピースホイールだ。アルミホイールに要求される軽さや剛性、強度、そしてブレーキの冷却といった性能の高さを最速のタイムが証明している。まさにGT-Rのために生まれたようなこのホイールの仕掛け人は、「横浜ゴム」製品企画部 ホイール企画デザイナー チーフ・マーケティング・プランナーの萩原修氏である。

萩原氏は平成5(1993)年5月16日、スポーツランド菅生の表彰台の頂点で、シャンパンのコルクと悪戦苦闘していた。その年、HKSチームのドライバーとして羽根幸浩選手とともにグループA・GT-Rのステアリングを握った。第3戦、菅生ラウンドで初優勝を飾っている。その記念すべき表彰台で、鈴木利男選手のシャンパンが目に入り、結局コルクを抜くことができなかった。「当時憧れといえは星野一義選手が乗るカルソニック・スカイライン。HKSのGT-Rにもカルソニックと同じ星野インパルの5本スポークホイールが装着されていました。同じ土俵で同じホイールを装着して戦



ディープコーン形状の5本スポークディスク面が立体感を生み出し(写真上)、ディープリム構造がGT-Rならではのワイルドな雰囲気を出し出す(写真下)



最速R35“神風”が履くのはスポークステッカー仕様のマシニング&レーシングハイパーブラック(写真上)。プレミアムバージョンは3次元加工機による彫り込みロゴが特徴(写真下右)。セミグロスブラックに加えて今夏にレーシングゴールドが追加(写真下左)



HKSテクニカルファクトリー 菊池良雅代表

「デザイン、強度、剛性、軽さはもちろん、サイズバリエーションが絶妙なところも素晴らしいです。この春からは18インチシリーズも追加されたので第2世代GT-Rのオーナーさんにもお勧めですね」

5本スポークが譲れないGT-Rの定番



第2世代R向けの18インチはデザインを見直したことで、20インチのイメージを損なわない顔を実現した

つたあ時から、「GT-Rには5本スポーク！」という確固たるイメージが出来上がったんです」と萩原氏。ドライバーを引退して手掛けた「アドバン・レーシング」の5本スポークホイールは当然、歴代Rを視野に入れた開発がなされてきた。その最新モデルであるアドバン・レーシングGTは、最初から明確に20インチありきのR35用を目指したという。純正ホイールを除き、特定の車種をターゲットに開発されたホイールはあまり例を見ない。同社としても初の試みである。

視覚的効果だけでなく、ディープリムを採用するために、リバース構造になった。そのことによるメリットも生まれた。インナーリム側にタイヤを組み込む際の段付きが必要になり、これがリムの剛性を高める

効果がある。その結果、段付き部分を薄くでき、軽くもできた。ただし、軽さの追求だけではホイールは成立しない。「例えるなら高級な薄いワイングラスを想像してください。何かにぶつけた瞬間すぐに割れてしまいますよね。ホイールも同じで、軽さだけを追求するなら極限まで薄くすればいい。しかし、意図しない衝撃が加わったときに割れてしまいます。ですから、強度も確保するためにはある程度の肉厚が必要。しかもその厚さを均等にすることが要求されます。軽さと強さのバランスをいかに取るか、常にせめぎ合いなんです」