



1984年以降、F1では数々の勝利を支えてきた。2018年を境としてフェラーリやメルセデスAMG、レッドブルなどを筆頭に各チームへ供給している。そのすべてがチームごとの専用設計という。激走のホイルを育ててもタイヤやスポークの形状はすべて違う。最高峰の素材をもとに自社の工場で丹念に生産され、1本につき24時間もの加工時間を要することもあるとか。WECやインディカー、フォーミュラEなどへの採用実績も多い。



枠中に差し込んだパイプから素材を吸引しつつ高圧ガスを加えて成型に充満させる低圧鋳造法(ロープレシジョン)を採用。さらに成形品を常圧で行き交わす熱処理工程は、熱しながら引き延ばすスローフォージング技術(押し延ばし)を組み合わせてきた。鋳造品ながらも鍛造に匹敵する強度や剛性、耐衝撃性を有することがある。現在、HL製品は全体の半分以上程度だが、積極的な設備投資を行っている中であり、今後は8割程度まで高めたいという。



を踏まえての開発を絶対条件とする。だからこそオールセットは一流チームからオーダーが絶えない。

なかまっ、F1やWECに限らず供給したホイルは、シーズンが終わるまでの多くを回収し、徹底した解析を行う。それが自らのノウハウとして蓄積されるほか、再利用が可能であれば徹底的に補修し、再びチームへと戻される。チーム側の負担も減るはずで、こうした共有共有が今日の発展を支えてきた。

そうした活動は、我々が手に取ることである。この数年、オールセットは特にレーシングホイル直系を伸ばしている。

さらなる鋭精に力を注ぎてきた。直線的なドリフトは、まずはH.T.製するすべての造形が確かな理由が宿る。デザインは、車種やカテゴリー問わずクルマ好きを満ちさせている。今後はモータースポーツ直系系を、より普及させる意図を持つ。

その意思を支える核技術がH.T. High Temperature Technologyと称される。ロープレシジョン技術だ。鋳造で成形した製品のリング部分を、熱を加えながら型に押し付け伸ばすことで、鍛造に匹敵する強度のリムを作る。鋳造法である。オールセットの場合、鋳造方法からして手間がかかると低圧鋳造法、ロープレシジョン技術法、を用いている。アルミを鋳造するにまかせて型に流し込む重力鋳造法、グリーンキャスト法に比べ、アルミの成分が均一になり隙間ができにくい。重力鋳造法で成形したホイルの強度不足を補うためにH.T.を用いるのである。強力なオールの力によって、自ずと力強いホイルの生産方法である。現在年間約20万本という生産数の約半本がH.T.だが、今後には8割近くまで拡大させたい。

が密に取り入れ、同じラインで製造される鍛造ホイルは、先のH.T.製する足並み揃える恰好だ。現在、自動車メーカーや洗車センターへのOEMが積極的の展開される。それも大量生産される実用車に対するものではあるが、ハイパフォーマンスモデルに求められる。すでにF1、ラリー、アスルトレーサー、インボルギエ、ATAG、アルビノなどを手がけていた実業家を持つ。自動車メーカーへ納入するだけでなく自動車産業向けに納入するマネジメントシステムである。S.O.T.S.などの取得が必須で、つまりオールセットも品質の面で自動車メーカーから認められ、F1やラリー、ハイブリッドバクツとされている。



オールセットはトヨタをはじめとする日本の企業に先んじてJIS規格のインサートシステム(カンパン方式)を取り入れ、物理的に品質や生産効率の向上した。カバパシやコウリウはすべての従業員に熟知された言葉だった。「イタリアのメーカーだから信頼が厚い」というのは重なる先入観であり、もはや過去の話。彼らは今もなお、日本のマーケットが要求する品質を徹底的に受け止めて、製品開発や生産現場のフィードバックを継続させている。



本社ミュージアムには歴代ホイルが展示され、47年の歴史を感じることができる。特にレースの歴史を紐解くことへの期待も込められ、今後はいかなるホイルが展示されていくのか、と興味は尽きない。

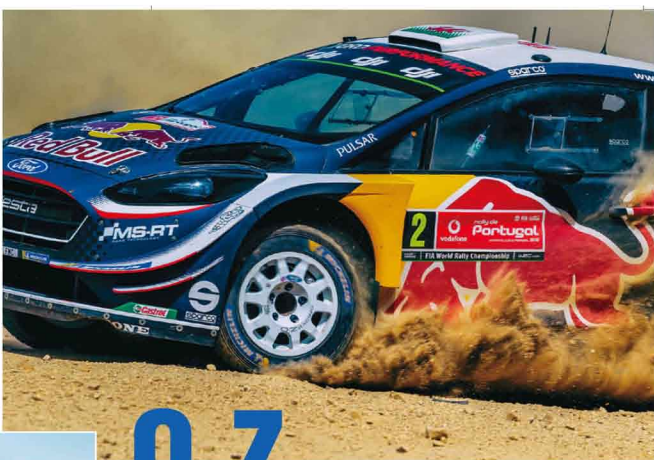
その栄光の歴史を結核しただけで、キリがなくなる。世界のあらゆるモータースポーツも、文字通り足元から支えてきた。それが生粋のイタリアンホイルメーカーのO.Z.(オールセット)である。

今年の活動を通じて、世界最高峰のラリーであるWRCでは、ワークスチームのすべてが採用し、フォアミューズ以上の6チームがオールセット製ホイルを履いて闘った。単にスポンサー契約を結んで無償提供し

2018年のWRCに参戦するワークスチーム(フォード、シトロエン、トヨタ、エンジェル)はすべてオールセットのホイルを履いて闘う。彼らならぬはマクメッシュム構造という製法が抜きの強さと耐久性を誇るという。



ているわけではない。トップチームが率先して購入する例がほとんど。「勝つためのホイルならオールセット」という言葉が常口にある。オールセットの強さの秘訣はここにあるのか、今年6月の訪問は、筆者が過去数回にわたって本ファクトリーを訪れた。そこで出てくるのは、どこまでも固くかつくれば、そして誰よりも異様にホイルの開発に取り組むスタッフたちだ。もう、驚嘆を止めることはしなけれど、やはりそこは徹底的なプロフェッショナルな集団である。



# O.Z

Inside of Factory ファクトリー 探訪 3 欧州編

## モータースポーツを掌握する イタリアンホイルメーカー

モータースポーツと歩み続けてきたホイルメーカーがオールセットだ。もはや世界中のモータースポーツシーンを掌握したかのように思える。彼らの秘訣はどこにあるのか。彼らのアフターホイルの魅力とは——？ 製品開発から生産までを担う本社ファクトリーで、その理由を探る。

REPORT ● 中三川大地 (Daichi Nakamatsawa)  
PHOTO (WRC) ● 山本佳吾 (Keigo Yamamoto)

ていっぺんは、どこまでも固くかつくれば、そして誰よりも異様にホイルの開発に取り組むスタッフたちだ。もう、驚嘆を止めることはしなけれど、やはりそこは徹底的なプロフェッショナルな集団である。



イタリアのグレート州(バドヴァ)という地に本拠を置く。本社、R&D部門そして工場すべてここにある。生粋のイタリアンで、高品質を内蔵したメーカーでもある。1984年に発足したオールセットレーシングを牽引し、現CEOを務めるのはクラウディオ・ベルニニ氏だ。

1971年にシルヴァーノ・オゼッラドローレとビエトロ・センガリが仲間クーパー・ユーロ・レーシングでオールセットを創業した。78年にはO.Z. S.p.A.が設立。84年には早くもアメリカ・ユーロレーシングへ製品供給することで、F1で名を上げた。