

●最低重量も決められているWRCのホイール

2022年のテクニカルレギュレーションによると、ラリー1車両に用いられるホイールはアルミ合金製またはマグネシウム製で、鍛造（鍛造は禁止）でなければならぬとされる。90年代のグループA時代にあったような、エア抜き用のカバーは禁止。サイズはグラベル用が7×15インチのみ、ターマック用が8×18インチのみと規定される。1本あたりの最低重量は、グラベル用が8.6kg、ターマック用が8.9kg。市販ホイールと比べても“超軽量”に設定されているというわけではない。だが、バネ下重量の増加は運動性能の悪化を招くことから、規定重量ギリギリまでの軽量化は必然の要求。そのなかで最大500馬力とも言われるパワーをしっかりとタイヤに伝え、剛性と粘り強さを高次元でバランスさせる技術が求められる。タフさにおいては言わずもがな。グラベルロードを180km/hで疾走し、30mを超えるジャンプからの着地にも耐え、さらにタイヤがパンクしてしまってもSSフィニッシュまで走り切る強靭さがなければ、WRC用のホイールは務まらないのだ。



ホイールへの入力が少ないと思われるターマックラリーだが、実際にはインカット時の衝撃を偏平率の低いタイヤで受け止めなければならず、強靭さが求められる点はグラベルラリーと同様だ。

ラリーの名を冠したふたつのモデルをチェック

現在、O・Zレーシングのホイールラインナップでラリーの名を冠したモデルはふたつ。「ラリーレーシング」と「スーパーツーリズムWRC」だ。

セリカ=O・Zという公式を作り上げた「ラリーレーシング」は、2017年に復活。時代に即したデザインにアップデートされたが、ディッシュに刻まれたO・Zレーシングのロゴは往時を思い起こさせるに十分だ。当初は17～19インチというサイズで展開されていたものの、マーケットの要望に応えるかたちで、22年5月より16インチサイズもリリースされた。これはイタリア本社公認・日本限定サイズ。軽自動車やライトウェイト系スポーツカー、国産/輸入車のコンパクトSUVなど多彩なユーザーに幅広くマッチし、大きな注目を集めている。

ターマック用ホイールのレプリカモデルとして誕生した「スーパーツーリズムWRC」は、14～18インチと幅広いラインナップをそろえている。マルチスポークのシャープなデザインは、様々なスポーツモデルと相性がいい。両モデルとも“WRCを発祥とする”点において、GRヤリスとは特に相性が良く、装着するユーザーも大きく増えているという。今年開催されるラリージャパンでも、多くのO・Zレーシング装着車を見かけるはずだ。



Rally Racing
ラリーレーシング

- サイズ 16～19インチ
- カラー レースホワイト/ダークグラファイト/クロスブラック
- メーカー希望小売価格(税込) 4万1800円～/本



Superturismo WRC
スーパーツーリズムWRC

- サイズ 14～18インチ
- カラー レースホワイト
- メーカー希望小売価格(税込) 4万5100円～/本



ラリーレーシングを装着したGRヤリス。オールドファンには懐かしく、若いファンにはディッシュのデザインが新鮮に映る。ラリージャパンの各会場やリエゾンには、O・Zレーシングのホイールを装着したクルマが押し寄せるはずだ。

O・Zレーシングの最新情報はコチラ

<https://www.ozracing.com/jp/>



●O・Zレーシング栄光の歴史

WRCマニュファクチャラーズタイトル

年代	チーム	マシン
1993	トヨタ	セリカ・ターボ4WD
1994	トヨタ	セリカ・ターボ4WD
2000	プジョー	206 WRC
2001	プジョー	206 WRC
2002	プジョー	206 WRC
2003	シトロエン	クサラWRC
2004	シトロエン	クサラWRC
2005	シトロエン	クサラWRC
2006	フォード	フォーカスRS WRC06
2007	フォード	フォーカスRS WRC07
2008	シトロエン	C4 WRC
2009	シトロエン	C4 WRC
2010	シトロエン	C4 WRC
2011	シトロエン	DS3 WRC
2012	シトロエン	DS3 WRC
2013	フォルクスワーゲン	ポロR WRC
2014	フォルクスワーゲン	ポロR WRC
2015	フォルクスワーゲン	ポロR WRC
2016	フォルクスワーゲン	ポロR WRC
2017	Mスポーツ・フォード	フィエスタRS WRC
2018	トヨタ	ヤリスWRC
2019	トヨタ	120ターボWRC
2020	トヨタ	120ターボWRC
2021	トヨタ	ヤリスWRC

WRCドライバーズタイトル

年代	ドライバー	マシン
1990	カルロス・サインツ	トヨタ
1992	カルロス・サインツ	トヨタ
1993	ユハ・カンクネン	トヨタ
1994	ディディエ・オリオール	トヨタ
2000	マーカス・クロンホルム	プジョー
2001	リチャード・バーズ	スバル
2002	マーカス・クロンホルム	プジョー
2003	ベター・ソルベルグ	スバル
2004	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2005	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2006	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2007	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2008	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2009	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2010	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2011	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2012	セバスチャン・ローブ	シトロエン
2013	セバスチャン・オシエ	フォルクスワーゲン
2014	セバスチャン・オシエ	フォルクスワーゲン
2015	セバスチャン・オシエ	フォルクスワーゲン
2016	セバスチャン・オシエ	フォルクスワーゲン
2017	セバスチャン・オシエ	Mスポーツ・フォード
2018	セバスチャン・オシエ	Mスポーツ・フォード
2019	オット・タナック	トヨタ
2020	セバスチャン・オシエ	トヨタ
2021	セバスチャン・オシエ	トヨタ
2022	カレル・ロバンペラ	トヨタ

数は他の追随を許さず、これほどの長期間にわたりトップチームから信頼されるクオリティを維持し続けている点も、ほかには真似のできない部分と言えるだろう。一方、そうした華々しい戦績の裏側で、開墾陣は、壊れなくてはならないというプレッシャーにさらされながら、様々な課題をクリアし続けてきた。そして、そこで得られた技術や知見は、一般ユーザーが使うホイールへと昇華される。まさにそれこそが、O・Zレーシングがモータースポーツに取り組み続けてきた意義だと言えるだろう。ハイブリッドのラリー1マシンによって、新たな時代に突入したWRC。やがて我々が手にする市販ホイールにも、世界の頂点で戦い続けたエッセンスが盛り込まれるはずだ。

McKlein



セリカのホイールに冷却用のキャップを装着するカルル・ハインツ・ゴールドシュタイン。現在は規定上装着することができないが、グループAの代名詞的存在だ。

M-SPORT



M-SPORT

歴史が証明する信頼と品質

今なお最前線で鍛えられ続けるO・Z Racing

1980年代から現在に至るまで40年もの長きにわたり多くのラリーカーの足元を彩り支え続けてきたO・Z Racing
今回はその歴史の一端を紹介していこう

Text/RALLY PLUS Photos/Naoki Inuzuka, McKlein, M-SPORT, O・Z Racing

M-SPORT



グラベル用のホイールは、常に異物との戦いにさらされる。ブレーキを石から守り、放熱性も考慮したデザイン。

WRC用のホイールに求められる要件は非常にシビアだ。戦うフィールドは雪下の凍結路から40度近くまでなるラフグラベルなど様々で、天候までも要素に含まれば、文字どおりありとあらゆる条件で安定した性能を発揮しなければならない。現在のワークス3チームのうち、Mスポーツ・フォードのみがO・Zレーシングのオフィシャルサポーターチームとして位置づけられているが、実際にはトヨタもヒョンデもO・Zレーシング製のホイールを使用している。ロゴが前面に出ているか否かの違いはあれど、すべてのワークスチームに選ばれ使用されているという事実は、O・Zレーシング製ホイールの品質の高さを証明していることに

ほかならない。2021年に創立50周年を迎えたO・Zのストーリーは、1971年、M1N1用のホイールを作り始めたことから始まる。競技用ホイールを製造する、O・Zレーシングを、84年に設立すると、翌85年には早くもF1に進出。その後は幅広いカテゴリーへの供給をスタートし、瞬間にサーキットで確固たる地位を築き上げた。また、F1と同時にラリー用ホイールの開発も始めており、88年のトヨタ・セリカGT・FOURに装着され一気に注目を集める。白と赤に塗り分けられたセリカに装着された「ラリーレーシング」は、白地に赤いO・Zロゴがよく映えた。カルロス・サインツがチャンピオンを獲得した翌年、91年に日本で発売された「ラリーレーシング」は、一世を風靡し、ラリーファンのみならずチューニングやドレスアップ層にも受け入れられたモデルとなった。5本スポークの「クロノ」やマルチスポークの「スーパーツーリズム」も、フォードやスバル、プジョーやシトロエン、フォルクスワーゲンなど、名だたるWRCワークスチームの勝利を支え続けてきた。こうして30年以上積み重ねた栄光の