

ザ・ウイニングホイール。



O.Z is Racing.....

Chapter 01 Introduction

Chapter 02 Racing

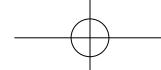
Chapter 03 OES

Chapter 04 History

Chapter 05 Factory Tour

Chapter 06 Japan

O.Z
RACING®



Chapter 01 Introduction

One Solution For Every Customer.

——すべてのライフに、最適解を。

O.Z(オーゼット)が掲げるブランド・スローガン。
「Winning Style(ウィニング・スタイル)」を体現するように、
彼らは常に“挑戦者”として勝利を目指し、ひたむきに前進を続け、
世界最高峰のモータースポーツで数々の栄冠を手にしてきた。

究極的なコンペティションシーンで鍛えられ、磨かれ、
得た技術や精神を、ダイレクトに市販品に落とし込む。
そこはかとなく、イタリアの芸術性を散りばめながら。

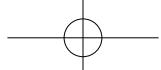
昨今ではさらに統合品質管理を基に「技術」「品質」「デザイン」を、
極めて高いレベルで融合させ、より優れた製品へと昇華させている。

この、真摯なものづくりは、
すべてのユーザーを満足させるため。
トップカテゴリーのレーシングチームから、
小遣いを貯めて愛車を鍛えるプライベーターまで、
オーゼットの熱量は誰に対しても普遍だ。

すべてのライフに最適解を——。

オーゼットはこれからも“挑戦者”として走り続ける。





- Chapter 06
Japan
- Chapter 05
Factory Tour
- Chapter 04
History
- Chapter 03
OES
- Chapter 02
Racing
- Chapter 01
Introduction

54

Years of History
(Since 1973)

300+

Worldwide Employees
(184 in Italy)

150+

Motorsports Titles
(Formula1/WRC/WEC/MotoGP/Dakar Rally.....and so on)

4

Market Sectors
(Racing/Aftermarket/Motorbike/OES)

3

Brands
(O.Z Racing/MSW/Sparco Wheels)

70+

Aftermarket Wheels

14" to 23"

Range of Diameters

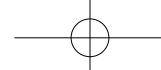
40+

Finishing

300,000+

Combination of Car Rim Applications





O.Z(オーゼット)のファイロソフィーはレーシングである。シルバノ・オゼッラドーレとピエトロ・ゼンが小さな工房でミニ・クーパー用のラリーホイールをつくったところから、栄光の歴史は始まった。会社名の「O.Z」とは彼らの頭文字を取つたものである。

その後、数々のモータースポーツへ挑戦を開始するが、創業から14年足らずの1984年には今に続くオーゼット・レーシングを立ち上げ、いきなりF1へと挑戦した。マグネシウムとアルミニウムの2ピースという当時のF1用ホイールが、アル

ファロメオ・ユーロレーシングへと供給されたのだ。80年代後半からは活躍の場をF1、WRC、ル・マン24時間を中心としていく。何もかも「いきなりトップから攻める」という大胆な戦略であり、それを次々と成し遂げていくのが興味深い。W



80年代後半から90年代初頭、カルロス・サインツがWRCを闘ったトヨタ・セリカGT-FOURは、我々日本人にとって馴染みが深い。彼は日本車に乗った初のWRCチャンピオンとなつたが、この勝利を支えたのがオーゼット・レーシングであり、ラリーレーシングの系譜としてこのモデルは今日にまで受け継がれている。

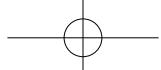


Chapter 02 Racing

ライフ・イズ・レーシング。

創業から54年もの間。ずっとレーシングを支えてきた。あるいはレーシングによって育まれ、成長を遂げてきた。今、あらゆるカテゴリーには必ず“O.Z Racing”がいる。そんなイタリアンホイールメーカーの強さを探る。

Text : 中三川大地 Daichi Nakamigawa



Chapter 06
Japan

Chapter 05
Factory Tour

Chapter 04
History

Chapter 03
OES

Chapter 02
Racing

Chapter 01
Introduction



WEC



WRC



Dakar Rally



Formula E



MotoGP



INDY CAR

オーゼット・レーシングは世界のモータースポーツで実績を積み上げる。18インチ化される前のF1、そして現在も全部のワークスチームに支持されるWRC、そして1チームを除いて独占状態にあるWECハイバーカークラスなど、圧倒的なシェアの高さを誇る。特にF1では2012年から2019年までスクーデリア・フェラーリ

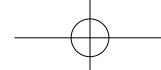
を支え、数々の勝利を獲得したほか、レッドブル・レーシングの勝利も支えた。2026年から自由契約となるF1ではふたたび黄金時代が訪れようとしている。また、インディやフォーミュラEもすべてのマシンがオーゼット製ホイールを装着する。ダカールラリーやMoto GPなどでの活躍も目覚ましい。

RCを例に挙げると、1990年にカルロス・サインツがシリーズチャンピオンに輝いた際の、セリカGT-FOURが忘れられない。装着されたラリー・レーシングは、グラベルを走ってもブレーキが砂利を噛みにくいデザインと、かつタイヤが外れてホイールになってしまっても戻りきることができるほどの強さを持っていた。F1-Aのトップカテゴリーにおいて、20年以上も基本的な

デザインが変更されなかつたことが、その性能の高さを証明している。現在、その潮流はアフターマーケット用ラリー・レーシング系、さらにはレジンダなどへ受け継がれている。21世紀に入ってもオーゼットの躍進は続く。とりわけ2010年はオーゼットにとって記念すべき年として記録と記憶に残る。レースカテゴリーの世界最高峰すべてを制覇したといつても過言ではなかつた。F1



創業者ふたりが製作したミニ・クーパー用アルミホイールが、今日に至るO.Z(オーゼット)の原点となった。このホイールを装着したマシンが当時のラリー・レースで優勝した。



ではレッドブル・レーシングが、WRCでは長らく協力体制を敷くシトロエンとともにダブルタイトルを獲得。さらにル・マン24時間では1位から3位までを独占するという3冠達成である。

今は、F1やWRC、WECに加えて、インディ、IMSA、ダカール・ラリー、Moto GPでのタイトルの数はざっと150以上を数える。2024年はフォーミュラEやインディ、WRCのワークスチームはすべてオーゼット製ホイールを装着した。2026年にふたたびマルチメイク化されるF1では、現時点で数多くのリクエストが集まる。さらにWECでは、ハイパークーラー・ゴリードに参戦する9チームのうち、8チームがオーゼット製ホイールを使用しており、ほぼ独占状態だ。ただし、正式にスポンサー契約を結び、マシンにロゴが入るのはBMW MチームWRTのみ。それ以外のチームには、ホイールサプライヤーとして技術面でサポートしている。

各チームが勝つための方法論として率先して購入しているのだ。スポンサー契約を結んで無償提供される類のものではない。そしてこれらハイパークーラー用ホイールは、チームごとにすべてデザイン（設計）が異なる。レギュレーション上、ホイールサイズが規定され、また重量も似たり寄りたりであるにもかかわらず、ここまで多種多様な表情を持つことに驚

く。各チームのエンジニアとオーゼットのR&D部門との間で、何度も議論を重ね、ワンオフ体制で理想的なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通り一辺倒の要求性能だけではないそうだ。たとえばブレーキの放熱性、空力性能、タイヤへの熱の入りかたまで吟味しながら、リムやスポークを設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップカンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエンド。これは往年のラリーカーとドライバーがサンマリノに集結して、全開で闘うクラシックカーラリーだ。現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そしてアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰もがマシンと一緒に誇りを持つているようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオーゼットに限らずイタリアらしさだと思う。こうしたラリーカーは絵画や彫刻などと同じく文化的価値のあるものとして、日本以上に認知される。マシンをレストアや修理する職人は、美術品の修復師のような存在なのかもしれない。そして、オーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼットのR&D部門との間で、何度も議論を重ね、ワンオフ体制で理想的なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、空力性能、タイヤへの熱の入りかたまで吟味しながら、リムやスポークを設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエ

ティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰

もがマシンと一緒に誇りを持つて

いるようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオ

ーゼットに限らずイタリアらしさだ

と思う。こうしたラリーカーは絵画

や彫刻などと同じく文化的価値のあ

るものとして、日本以上に認知され

る。マシンをレストアや修理する職

人は、美術品の修復師のような

存在なのかもしれない。そして、オ

ーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼ

ットのR&D部門との間で、何度も

議論を重ね、ワンオフ体制で理想的

なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通

り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、

空力性能、タイヤへの熱の入りかた

まで吟味しながら、リムやスポーク

を設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエ

ティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰

もがマシンと一緒に誇りを持つて

いるようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオ

ーゼットに限らずイタリアらしさだ

と思う。こうしたラリーカーは絵画

や彫刻などと同じく文化的価値のあ

るものとして、日本以上に認知され

る。マシンをレストアや修理する職

人は、美術品の修復師のような

存在なのかもしれない。そして、オ

ーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼ

ットのR&D部門との間で、何度も

議論を重ね、ワンオフ体制で理想的

なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通

り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、

空力性能、タイヤへの熱の入りかた

まで吟味しながら、リムやスポーク

を設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエ

ティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰

もがマシンと一緒に誇りを持つて

いるようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオ

ーゼットに限らずイタリアらしさだ

と思う。こうしたラリーカーは絵画

や彫刻などと同じく文化的価値のあ

るものとして、日本以上に認知され

る。マシンをレストアや修理する職

人は、美術品の修復師のような

存在なのかもしれない。そして、オ

ーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼ

ットのR&D部門との間で、何度も

議論を重ね、ワンオフ体制で理想的

なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通

り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、

空力性能、タイヤへの熱の入りかた

まで吟味しながら、リムやスポーク

を設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエ

ティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰

もがマシンと一緒に誇りを持つて

いるようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオ

ーゼットに限らずイタリアらしさだ

と思う。こうしたラリーカーは絵画

や彫刻などと同じく文化的価値のあ

るものとして、日本以上に認知され

る。マシンをレストアや修理する職

人は、美術品の修復師のような

存在なのかもしれない。そして、オ

ーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼ

ットのR&D部門との間で、何度も

議論を重ね、ワンオフ体制で理想的

なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通

り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、

空力性能、タイヤへの熱の入りかた

まで吟味しながら、リムやスポーク

を設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエ

ティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰

もがマシンと一緒に誇りを持つて

いるようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオ

ーゼットに限らずイタリアらしさだ

と思う。こうしたラリーカーは絵画

や彫刻などと同じく文化的価値のあ

るものとして、日本以上に認知され

る。マシンをレストアや修理する職

人は、美術品の修復師のような

存在なのかもしれない。そして、オ

ーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼ

ットのR&D部門との間で、何度も

議論を重ね、ワンオフ体制で理想的

なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通

り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、

空力性能、タイヤへの熱の入りかた

まで吟味しながら、リムやスポーク

を設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラリー」という共通項だけで括られたバラエ

ティ豊かな顔ぶれが揃う。そして誰

もがマシンと一緒に誇りを持つて

いるようだ。ラリーが日本以上に

「カルチャーラ」として根付くのはオ

ーゼットに限らずイタリアらしさだ

と思う。こうしたラリーカーは絵画

や彫刻などと同じく文化的価値のあ

るものとして、日本以上に認知され

る。マシンをレストアや修理する職

人は、美術品の修復師のような

存在なのかもしれない。そして、オ

ーゼットはそれらマシンの多くを支

く。各チームのエンジニアとオーゼ

ットのR&D部門との間で、何度も

議論を重ね、ワンオフ体制で理想的

なホイールを開発しているからだ。

それは強度や剛性、軽量性能など通

り一辺倒の要求性能だけではないそ

うだ。たとえばブレーキの放熱性、

空力性能、タイヤへの熱の入りかた

まで吟味しながら、リムやスポーク

を設計開発するという。

さらにオーゼットは決してトップ

カンテゴリーだけに寄り添うわけではない。その象徴的なイベントとして2003年に始まったラリーレジエ

ンド。これは往年のラリーカーとド

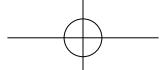
ライバーがサンマリノに集結して、

全開で闘うクラシックカーラリーだ。

現役でWRCを闘うワークスカーラ、博物館級のクラシックカー、そ

してアマチュアが精魂込めて仕上げたチューニングマシンまで、年代や

国籍を問わず、そこには「ラ



Chapter 06
Japan

Chapter 05
Factory Tour

Chapter 04
History

Chapter 03
OES

Chapter 02
Racing

Chapter 01
Introduction



Aston Martin DBS 770 Ultimate



Pininfarina Battista



ITALDESIGN Zerouno Duerta



Maserati Levante Trofeo



Lamborghini Urus



Estrema Fulminea



Dallara Stradale



RUF CTR3



TOPSECRET R35 GT-R

F1やWEC、WRCなどのトップカテゴリでその実力を示すオーゼット・レーシングは、同時に自動車メーカー・コーチビルダー、チューナーからの熱いラブコールが絶えない。モータースポーツでの活躍と歩みを揃えるように、メーカーへ納入する純正部品サプライヤー(OES)としても精力的に活動してきた。

とはいっても、大量かつ安価な納入を是とする黒子に徹してサプライヤーとして活動するわけではない。対象は自動車メーカー製のレーシングカーや、限定生産されるロードカー、またはコーチビルダーやチューナーズブランドがごく少量生産するスペシャルモデルだ。高い性能と、圧倒的な美しさを持つことこそオーゼットの武器だが、車種ごとに小回りを効かせた多品種少量生産

体制を可能とする点も無視できない。写真にあるのは採用例のほんの一部ながら、どれもがとびきり個性的で、そしてホットなものばかり。メーカーが特別なモデルに望む走りを、オーゼットはそっと支えている。

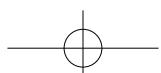
オーゼットの開発、生産体制には自動車メーカーの開発陣も驚くことがあるという。もちろん、自動車メーカーに納入するからには、短期的な性能のみならず、長期的な信頼耐久性や品質の安定性、長期的な部品供給などが求められる。そうした意味でオーゼット側も自動車メーカーの厳しい要求に応えることで、逆に鍛えられるという側面がある。アフター向けにとどまらず、モータースポーツ、OES、チューナーという4つの事業と向き合いながら、オーゼットは今日も成長を続けている。

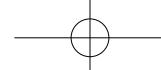
Chapter 03 Original Equipment Supplier

ザ・メーカー・クオリティ。

オーゼットが有する高い技術力や優れた造形術、“オンリーワン”に対応する柔軟性が支持されて、今や自動車メーカー・コーチビルダー、老舗チューナーからも指名される存在となった。

Text : 中三川大地 Daichi Nakamigawa





1990

カルロス・サインツがトヨタ・セリカGT-FOUR (ST165)を駆ってWRCのワールドチャンピオンに輝く。1991年は2位となったが、1992年には新型車 (ST185) を投入して2度目のタイトルを奪取した。この勝利を支えたのがオーゼット製ホイールとなった。

現 代表取締役のクラウディオ・ペルノーニが舵を握るO.Z Racing (オーゼット・レーシング) を発足させる。その翌年、1984年には早くもF1用ホイールへと進出。マグネシウムとアルミニウムの2ビースで、アルファロメオ、ユーロレーシングチームに供給した。

1984



1978

イスナルド・カルタの公式支援を受けて2億1000万リラの資本金を元に、正式に「O.Z S.p.A.」を設立する。サン・マルティーノ・ディ・ルバリに生産工場を建設する。

1971

シルバノ・オゼッラドーレとピエトロ・ゼンが、ヴェネト州の田舎町でミニ・クーパーのラリー用ホイールを製作し、O.Z (オーゼット) の歴史が始まる。その翌年にはモーターバイクの生産にも乗り出す。



サ・ヴェネエト市という田舎町のガソリンスタンドで働きながら、ミニ・クーパー用のラリー・ホイールをつくり上げる。時は1971年。ふたりの頭文字をとって「OZ(オーゼット)」と名付けられた小さな工房は、今日へと続くオーゼットの原点だ。

1978年、オーゼットは本社社屋およびファクトリーを現在のサンマルチノ・リュバリに移す。1994年にはスタイルセンターを設立し、いち早くアーティスティックなモノづくりを定着させた。1998年にはドイツ連邦自動車庁が発行するISO 9001を取得。全体生産サイクルでこの認定を取得したイタリア初の会社となった。

21世紀に入ると、リーン組織哲学を取り入れた。もともとトヨタの生産方式に端を発する「無駄を排除し、価値を最大化する」という思考に則ったもの。無駄の排除(過剰生産、在庫過多などの無駄を特定して排除)、カイゼン(小さな改善を継続的に実施し、生産プロセスを向上)、5S(職場の整理整頓)、バリューストリームマッピング(生産から配送までのプロセスの視覚化)などが主となる。この取り組みで互いのス

キルを共有し、その結果として研究開発組織、製造、販売、アフターサービスを常に改善し、必要とあればいつでも再編成する、というフットワークの軽さをもたらした。

2017年には自動車産業に特化した品質マネジメントシステムに関する国際規格「IATF 16949」を取得した。これは数多くの自動車メーカーが取得するものであり、こうした意味で彼らの品質は、自動車メーカーから規格として明確に認められている。

そのうえで現在のオーゼットは、レーシング、アフターマーケット、モーターバイク、そしてOES(オリジナル・エクイップメント・サプライヤー)という4つの

各事業をピラミッド的に成立させて活動する。アフターマーケットをとってもO.Z Racing(オーゼット・レーシング)、MSW、Sparco Wheels(スバルコ・ホイール)と、3つのブランドを展開する。2024年の時点でオーゼットは、ドイツや日本、中国、デンマークにインポーターを置くほか、世界70カ国に製品を供給する国際的な企業となった。各国を含めて220名以上(2024年)ものスタッフ誰もが「モータースポーツフィールドを含めた未来のモビリティに向けて、優れた製品と持続可能なソリューションを提供する」という視点に立って、精力的に活動している。

Chapter 04 History

オーゼット、54年の奇跡。

いつもレースで己の技術を鍛えてきた。
飽くなき高性能を、そして勝利を目指す姿勢が、
やがて結果となり、名実ともに世界最高峰へ。
いまではあらゆるレースカテゴリーや、
または自動車業界から求められる存在となつた。



Text : 中三川大地 Daichi Nakamigawa



2018

オートバイレースの最高峰である Moto GP から、Moto2、Moto3 と世界3大グランプリをすべて3連覇で終える。バイクスピーカー・インターナショナル・ヒルクライムでは、ロマン・デュマが VW I.D.R. を駆って新記録を樹立した。

F1でメルセデス史上初の7連覇を達成するとともに、ルイス・ハミルトンが7度目のドライバーズタイトルを獲得した。

2020

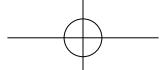


2021

オーゼットが50周年を迎えた。「WRCで21連勝、F1のワールドタイトル14回、MotoGPで4連勝、フォーミュラEのタイトル6回」という戦績を振り返り、50年の歴史を祝った。

To Be Continued





Chapter 06
Japan

Chapter 05
Factory Tour

Chapter 04
History

Chapter 03
OES

Chapter 02
Racing

Chapter 01
Introduction



1998

ドイツ連邦自動車庁が発行する品質マネジメントシステムに関する国際規格「ISO 9001」認定を取得。全体生産サイクルでこの認定を取得したイタリア初の会社となった。



2001

WRCにおいてブジョー・タル・チームがコンストラクターズタイトルを、スバル・ワールドラリーチームのリチャード・バーンズがドライバーズタイトルを獲得。さらにオーゼット・レーシングはF3000、インディ500、ル・マン24時間でも栄冠を手にした。



2002

トヨタの生産方式に端を発する「無駄を排除し、価値を最大化する」という思考に則ったリーン組織哲学を取り入れた企業として歩み始める。



2006

創立35周年を記念して本社にホイールミュージアムを設立。同時にF1、WRC、ル・マン24時間、インディアナポリス500、FIA GT1選手権、ダカールラリーなどで優勝、またはチャンピオンを獲得する。



1997

アメリカのCARTシリーズでアレッサンドロ・ザナルディが5勝を遂げてチャンピオンを獲得。アメリカンモータースポーツシーンでオーゼット・レーシングは存在感を發揮する。

1993

ウィリアムズ・ルノーに移籍したアラン・プロストが獲得した4回目のワールドチャンピオンを支えた。オーゼット・レーシングにとって初のF1チャンピオンシップとなった。



O.Z S.p.A(オーゼットイタリア本社)は2025年で創業54年を迎えた。半世紀以上の間、ひたすら情熱を傾けてきたのがモータースポーツである。先の頁で触れたように、栄光のストーリーは数限りない。

2021年、オーゼットが50周年を迎えた際に発表されたのは「WRCで21連勝、F1のワールドタイトル14回、MotoGPで4連勝、フォーミュラEで6回のタイトルを獲得し、50年の歴史を祝った」というものだった。紛れもなく前人未到の快挙でありながら、しかしオーゼットにとっては数ある栄光のひとつの側面に過ぎない。世界中のモータースポーツカテゴリーを見渡せば、好成績は山ほど出てくるし、ワンメイク供給するカテゴリーもある。この記録はレースウィークであれば、すぐにでも更新されるのだろう。

モータースポーツでの栄冠を手にするために、会社としての規模を順調に成長させたことが重要だ。モータースポーツの項で記したように、将来に大志を抱くシリバノ・オゼッラドーレとピエトロ・ゼンいうふたりの若者が、ヴェネエト州のロツ



2010

2011

2012



2010年のF1ではレッドブルがドライバーとコンストラクターズのダブルタイトルを達成。WRCではシトロエンが同じくダブルタイトルを、そしてル・マン24時間ではアウディが1位から3位までを独占。トップカテゴリーを制覇するという記念すべきシーズンとなった。翌年はF1でレッドブルが、WRCではシトロエン・

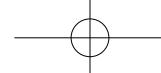
トタルがダブルタイトルを獲得。またアウディスポーツがル・マン24時間で優勝したほか、DTMで年間タイトルを獲得する。さらにはHEXIS AMRチームがFIA GT1選手権で年間タイトルに輝いた。

2012年になると、F1ではレッドブルが3年連続のワールドタイトルを獲得したほか、上位3名のドライバーがすべてオーゼット・レーシング製ホイールを装着した。WRCでのシトロエン・トタルがダブルタイトル、ル・マン24時間での優勝（アウディ・スポーツ）、インディアナポリス500マイルレースで表彰台独占など、数多くの結果を残した。また同年からF1スクーデリア・フェラーリへのホイール供給が始まった。

2016

2017





見惚れるようなスーパーカーブラン
ドや名門カロッツェリアが世界へ
と羽ばたくいっぽうで、街中は純然
たる実用車で埋め尽くされる。芸術
的なイタリアの街並みでは、多くの
クルマは人びとの生活の足として使
い倒されている印象だ。愛車を着飾
つたり鍛えあげるカスタムの概念は
日本よりもずっと乏しく、法規とし
てもハーダルは高いらしい。そんな

国で生まれ育つて半世紀以上を駆け
ぬけたO.Z(オーゼット)レーシング
は、なぜ世界を代表するアフターマー
ケットメーカーへとのぼり詰めた
のか。幸いにも筆者は過去20年弱に
わたって数回にわたり本社を訪問し
、その理由を掘り下げていた。新型コ
ロナ禍を経て久々に訪れたパドヴァ
の本社は、相変わらずいつものイタ
リア節でオーゼットらしく、想像以

Chapter 05 Factory Tour

芸術的な“性能”が生まれる聖地。

すべてのライフに最適解を——という理念を持って、
オーゼット・ファクトリーは今日もうなりを上げる。
レーシングもストリートも技術と情熱に隔たりはない。
彼らは全身全霊をかけて最高峰の技術で“最適解”を提供する。

Text : 中三川大地 Daichi Nakamigawa

O.Z. S.p.A

創業は1971年。78年には現在のサン・マルティーノ・ディ・ルバリに移転し正式に「O.Z S.p.A」となる。1984年には「O.Z Racing (オーゼット・レーシング)」を発足。本社ミュージアムには歴代ホイールが展示され、その歴史の重みを感じることができる。2024年の時点で300名以上のスタッフが働き、そのうち184名はパドヴァの本社にいる。R&D部門、製造工場、物流施設などを含めたオールインワンの本社だ。



上の進化を遂げていた。

オーゼット(レーシング)の核事業であるレーシングホイールは、厳格に定められたレギュレーションの範囲内で、強度や剛性、軽量性能といった要求性能にとどまらず、ブレーキの放熱性や空力性能、タイヤの熱の入れかたまでを考慮した設計開発が実施される。多様な要求性能を満たすことができるのは、オーゼットR&D部門の高い開発能力はもちろん、それを製品として結実させる高い生産能力があるからこそ。鍛造ホイールは最高峰の鍛造ビレットをもとに長い時間をかけて丁寧に切削加工して図面通りに仕上げていく。フックトリートには4軸、5軸加工機がずらりと並び、世界中のレースシーンへ向けてのホイールが丁寧に加工されていた。トップカーティア用ホイールとなれば、1本を仕上げるのに数時間かかる1日以上を費やすこともあるというから驚く。

そうした意味ではモータースポーツ部門との連携が密に取られ、同じ製造ラインで生産される鍛造(フォージド)ホイールが「モータースポーツ直系」のわかりやすい例かもしれない。しかし、オーゼットが得意とする技術として鍛造(キャスト)ホイールにも注目したい。一般的な重力鋳造法(グラビティ鋳造法)ではアルミ溶湯をただ型に流し込んでいくが、オーゼットでは低圧鋳造法(ロープレッシャー製法)を採用する。炉中からアルミ溶湯を吸引し、低圧ガス

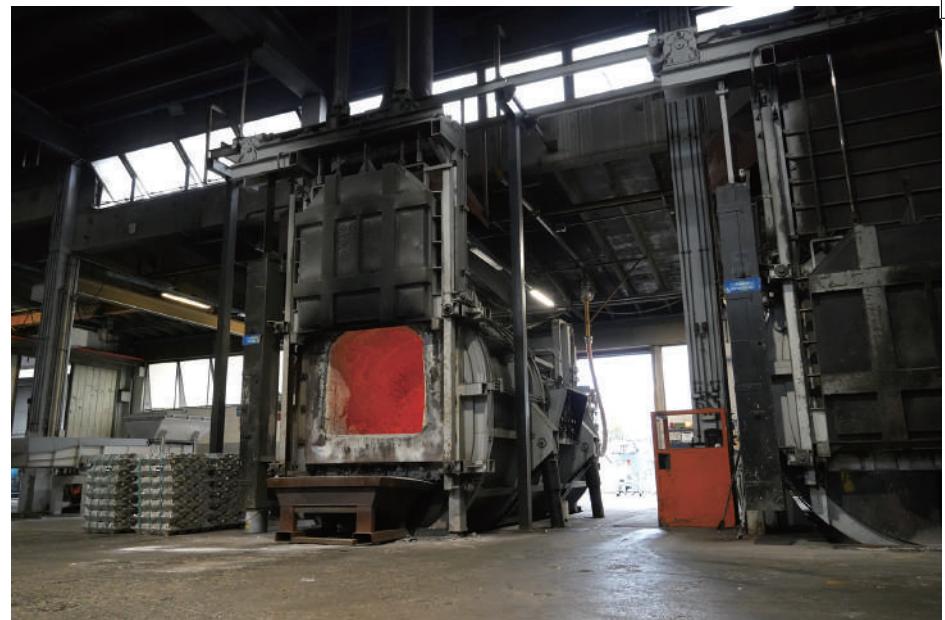
によって圧力をかけながら金型に充填する方法だ。これにより分子構造が均一かつ緻密になり、強度や剛性を維持したまま薄肉かつ複雑な形状を成型することが可能となる。また凝固する際に、空気などの気体が内部に閉じ込められて生じる鬆(くつろぐ)の発生を防ぐ。それは製品不良率を下げるにも役立つ。

こうした高品質な低圧鋳造法に組み合わせているのがHLT(Hight Light Technology)と呼ばれる技術だ。鋳造で成型したのち、そのリム部分を型に押し付け伸ばすことで、リムを鍛えて強度を高める方法である。アルミ溶湯はホイールのおもて面(ディスク面)から裏面(インナーリム)にかけて流し込まれる。つまり、もつともアルミ溶湯がいき渡りにくい、弱点ともいえるのがインナーリムの部分だ。そのため先の鋳造過程では、圧延することを想定して、あえてインナーリムの肉に余裕を持たせ、圧延することで正確な寸法、形状へと導く。

このHLT技術は一般的にはフローフォーミングとも呼ばれるが、オーゼットのそれは独自のノウハウが多々ある。一般的には熱を加えながら圧延するが、彼らはその温度管理が厳密で、時に冷えたまま加工することもあるという。さらに彼らは先に触れた鍛造ホイールすらもHLTを持ち込んだ。鍛造素材を切削加工して仕上げるだけではなく、HLT工法を組み合わせてさらにリムを鍛えあげるという。

最高峰の鍛造ビレットを基に1本ずつ丁寧に切削加工していく切削鍛造(フォージド)ホイールが、トップカーティアを含めたレーシングホイールとして開発、生産される。同じカーティアでもチームやマシンによって形状が違う。強度や剛性、それとは相反する軽量性能との両立というのは、もはや大前提。ブレーキの放熱性、空力性能、より効率的なタイヤ温度管理にいたるまで、極めて高い性能が求められるレーシングホイールは、マシンの資質に基づきながら、チームの作戦などで加味した、微細な要望に基づいて設計されるからだ。モノによっては1本仕上げるのに24時間以上かかる例もある、究極の多品種少量生産体制がそこにはある。この鍛造ホイールのインフラは、オーゼット・レーシングのフォージドラインとしての一般市販品や、自動車メーカーのOESにも活用される。





オーゼットの考える「モータースポーツ直系」は、単にレーシングホイールを市販車に持ち込むわけではない。むしろ、レーシング用車より高重量の一般市販車用で、ユーザーの誰もがライフコントロールなど考えることなく、世界中の多種多様な交通環境で使われる。そうした意味では、純レーシングホイールとは別の次元で、要求性能は厳しいと捉える。そのうえで、持つ核技術を紐解くと、どうや

翻つてモータースポーツに戻る。近年、WRCのワークスチームはすべてオーゼット製ホイールを装着する。スポンサー契約をして提供するわけではなく、トップチームが「勝つために」購入する例がほとんどだという。そこまでの強さ

と送り込んでいる。

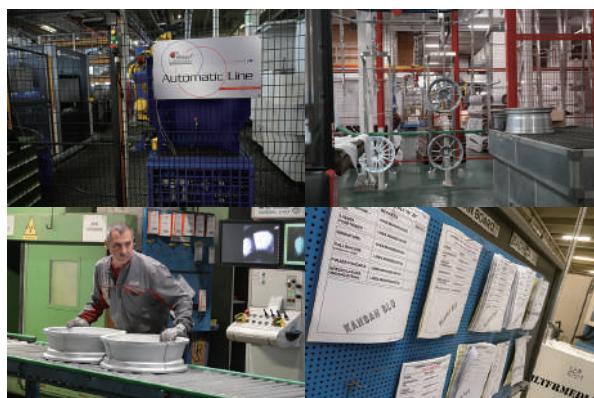
信頼耐久性やコストまでを鑑みつつ、己のモータースポーツ技術を投下している。

オーゼットの核事業となるのが低圧铸造法（ロープレッシャー製法）を用いた铸造ホイールの開発・生産だ。炉中からアルミ浴湯を吸引し、低圧ガスを加えて圧力をかけながら金型に充填する技術である。これにより分子構造が均一かつ緻密になり、凝固する際に、空気などのガスが内部に閉じ込められて生じる鬆（す）の発生を防ぐ。铸造で成型した製品のリム部を、熱を加えながら型に押しつけ伸ばすことで、リムを鍛え高強度を持たせるHTL技術も推進している。使用されるアルミ合金のインゴッドはその成分設計から自社で実施して生産される。



イタリア国内で達成した3つの快挙

- ① イタリア企業として初めてGerman KBA ISO9001を取得。
- ② 「開発・生産・流通」すべてのプロセスを持つ企業として初の認証取得。
- ③ レースチームにホイールを供給できる唯一のサプライヤーであること。

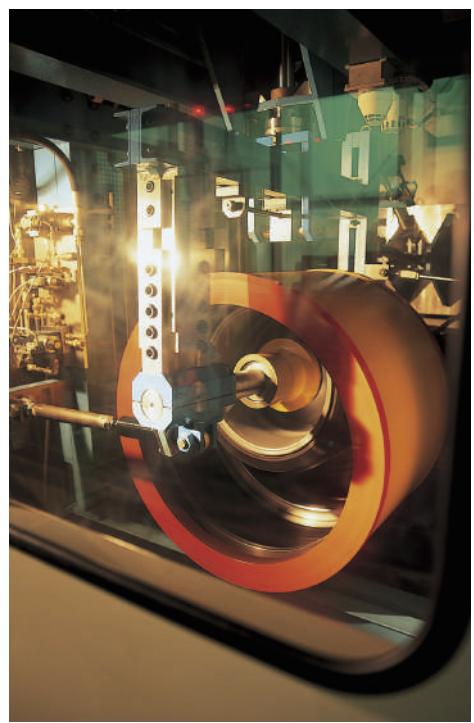


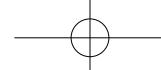
1998年、ドイツのKBA（自動車交通局）よりISO9001認証を取得。イタリア企業として、全製品ラインにおいてこの種の認定を受けたのはオーゼットが初めてである。それは2017年に取得した「ITAF 16949」へと昇華する。また、2002年にはヨーロッパでいち早くリーン哲学を

手に入れている。これはジャストインタイム、カンバン方式などとも呼ばれる。昨今は約4.5万ユーロ（7.4億円）もの投資をして塗装セクションが一新された。社内での成分および強度解析も実施され、オーゼットの市販品はすべてドイツの厳格なTUV認証を受けている。



2001年にはバイアクシアル・テスティング・マシン（Biaxial Wheel/Hub Test Facility）が導入された。これはニュルブルクリンク（ノルトシュライフェ）をシミュレーション走行できる試験システム。過酷なテストを繰り返して得られたデータは、高剛性・耐久性・軽量化の向上をもたらし、さらに新たな技術的追求を可能にすることで、レースおよびアフターマーケット向けホイールの性能向上に大きく貢献する。





Chapter 06
Japan

Chapter 05
Factory Tour

Chapter 04
History

Chapter 03
OES

Chapter 02
Racing

Chapter 01
Introduction

オーゼット・レーシングは、今もなおレースざんまいである。世界中のトップカテゴリーからエントリークラスまで掌握する勢いで精力的に活動する。現在、レーシングビジネスを統括するのはアンドレア・ベルノーニだ。オーゼット・レーシングを立ち上げたクラウディオ・ベルノーニの2代目であり、昔からレーシングにどっぷり浸かってきた。レースとカスタムが大好きで、いまも現場にいくと興奮して目を輝かせる。とはいえた交渉ごとになったら、冷静沈着にベストアンサーを見出すやり手である。

「私たちがレースへと挑む気持ちは一貫していて、幸いにも多くのチームやメーカーが協力してくださって、現在の活動があります。私たちは徹底的に顧客に寄り添い、勝つための方法を追求します。WECやWRCなど、同じカテゴリー(クラス)なのにチームごと形状が異なるのはそのため。要求性能を踏まえて専用開発している証です。長い議論を重ねて研究開発し、生産も1本に24時間以上かかることもありますが、それこそが私たちのモノづくりです」

との言葉を補足すると、2024年のWECハイパーカークラスは1チームを除いて、

「レーシングホイールから一般市販品まで、同じ開発、生産体制と、情熱で紡ぎあげます」

WRCのワークスチームはすべてオーゼット製ホイールを履いて闘った。どのチームをみても形状が違うのには驚いた。

「モータースポーツへの挑戦こそが常に私たちの技術と情熱の源です」

O.Z S.p.A
Chairman
Claudio Bernoni

「子供の頃から、オートバイのエンジンを組み立てたり機械いじりが好きでした。将来はフェラーリに入ってエンジニアになりたいという夢を持っていて、大学は機械工学を専攻しました。その後、エンジニアとして鉄道関係の仕事を経験してオーゼットへ。人生のほとんどをオーゼットに費やしてきました。私は技術畠出身だから、特に製品開発には注力しました。デザインを考えるとき、まずどういうものをつくりたいかコンセプトを決めてから造形に落とし込む。レースからのフィードバックによって得た技術も重要です。こうした私たちのやり方は間違っていたといった。これからも私たちのフィロソフィーであるレースへの挑戦を続けながら、さらなるグローバル化を進めたい」

彼は14歳の頃、フェラーリに入りたかったという。イタリアの少年たちの多くは同じ夢を描いていたという。成長していくに連れて人それぞれ事情があり志向も変わり、異なる職を得ながら大人していく。だが彼は、手にした職こそフェラーリではなかったものの、幼い頃の夢以上のものをしっかりと掴み取っていた。トップカテゴリーの足もとを支え、一流ホイールメーカーとして不動の地位を得ているのだから。



「常に唯一無二のベストアンサーを送り出すレーシング部門ですが、アフターマーケットとの距離が近いのも私たちのやりかた

です。同じエンジニアがレーシングもアフターも携わり、同じ知識とノウハウ

を持ってあらゆる製品に落とし込みます」と、いうのが、R&D部門でエンジニアを務めるのがダヴィデ・シヴィエロだ。芸術家

風情の彼は、トップスタイリストの感覚で開発する。とはいえた感性に頼るだけではない。根底に膨大な知識と技術力があるからこそカタチにできるのだ。最後に現CEOのエロス・サレッタはこう述べる。

「One Solution For Every Customer——。すべての顧客に最適解を。と思ってホイールを描いてきました。アフターマーケット用は、下は14インチで上は23インチまで。30万点ものバーツを設計・生産しています。とても難しい仕事ですが、だからこそやりがいがある。それに我々のフォージドラインは、レーシングホイールと同じ製造方法で切削鍛造しています」

オーゼットの切削鍛造カテゴリーはアトリエ・フォージドと呼ばれる。アトリエとは画家、彫刻家、工芸家などの仕事場を意味する。つまりはカロツェリアだ。そんな場から生まれるアフターホイールは、そのどれもが芸術的感性が宿るのは間違いない。なによりとびきり高性能だ。そしてもっと嬉しいのは、アトリエ・フォージドを筆頭としたオーゼットのスポーツホイールを選ぶことは、すなわちF1のホイールエンジニアが描いたホイールを、あなたの愛車に持ち込むことと同義である。



O.Z S.p.A
Head of Racing Business
Andrea Bernoni



O.Z S.p.A
CEO
Eros Saretta



O.Z S.p.A
OES / Product Manager
Samuel Segalla

「オーゼットの製品には絶対的な自信を持っています。とはいっても、せつかくオーゼットジャパンという日本法人があるからには、単にイタリアから輸入するだけにはとどまらず、自分たちなりに仕掛けいくことが重要だと思います」

オーゼットジャパンの代表取締役として会社を牽引する内山晶弘は、そういしながら、いつも東奔西走して情報収集を欠かない。週末はいつもレースやイベントへと繰り出し、人と人とのコミュニケーションを大切にして、何かアイディアを得たらすぐさま行動に移す。オーゼットジャパンは、そうやって1989年の設立から現在に至るまで走り続けてきた。設立当初こそエンケイとの合弁会社だったが、2001年よりイタリア本社直営の日本法人として活動する。現在、直営体制なのは、日本のほかにドイツ、デンマーク、中国の4カ国のみだという。

では「自分たちなりに仕掛けていく」とはいったい何か。イベントなどの出展や、あるいはオーゼット・ファンミーティングなど独自コンテンツなどが思い浮かぶ。それはブランドをより認知させ、既存のユーザーを満足させることにもつながると彼らは考えている。

狙いは自動車業界だけにとどまらない。ブランドを認知させるために異業種とのコラボも重要だとして、ブレイクダンス選手やバスケットボールチームのスポンサーをしたりと、

その活動は多岐にわたる。そのどれも内山の類稀なるセンスと発想力によって、オーゼットのブランディングが成り立つと思える。

オーゼットジャパンのチャレンジはそれだけにとどまらない。それは「日本のニーズに合わせた製品をつくり、供給すること」だ。

オーゼットのホイールは、今まで世界70カ国以上で販売されるワールドワイドなブランドである。そこには搖るぎない信頼感が宿るいっぱい、世界中のニーズを満たそうとする、どうしても最大公約数的にならざるを得ないところもある。だからこそ内山は「日本には日本独自のニーズがある」として、市場を徹底的にリサーチし、着想を得たら積極的に本社へと訴えてきた。それは対象車種やサイズマッチング、色や仕様、価格帯など多岐にわたる。

昨今の象徴的事例でいえば、「パーツーリーズモTGR-WRT」がある。WRCでタッグを組むトヨタ・ガズーレーシング・ワールドラリーチーム(TGR-WRT)とのコラボホイールとして、2024年春に世界同時に発売された。内山率いる日本側のアイディアが本国を動かしたのだ。

また、日本市場に寄り添う製品として、ラリーレーシングを進化拡大させた。日本で人気を誇るスズキ・ジムニーやミツビシ・デリカを想定したものであり、これも日本が先陣

Chapter 06 Japan

ジャパンの意義。

世界70カ国に向けて販売されるオーゼット製ホイールは、最高峰と言えるだけの品質が宿り、もちろん高性能を誇る。その魅力を100%味わうための“ジャパン”的活動も欠かせない。いや、O.Z Japanがいれば、100%は、100%以上になる——。

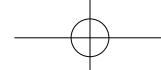
Text : 中三川大地 Daichi Nakamigawa
Photo : 中島仁菜 Nina Nakajima



オーゼットジャパン株式会社
代表取締役

内山晶弘
Akihiro Uchiyama

アメリカ留学経験を経てエンケイに入社。ホイール開発や生産現場を学びながら、オーゼットと巡り合い、やがてイタリア本国の意向も手伝ってオーゼットジャパンを牽引することになる。2008年には正式に代表取締役社長に就任する。常にイタリアと密なコミュニケーションを取りながら、ここ日本でオーゼットブランドを普及させてきた。



Chapter 06

Japan

Chapter 05

Factory Tour

Chapter 04

History

Chapter 03

OES

Chapter 02

Racing

Chapter 01

Introduction



Superturismo TGR-WRT

1990年代のセリカ黄金時代から、トヨタ系ラリーチームとオーゼットはともに手を取り合ってきた。その背景を受けて、フィンランドに本拠を置くGAZOO Racing ワールドラリーチームとオーゼットとの協力により生まれたコラボレーションレプリカホイールが「スーパーターリズモ TGR-WRT」だ。オーゼットジャパンによる発案が本社を動かし、2024年春に世界同時発売された。



オーゼットジャパンが主導する年に一度のオーナーズイベントがオーゼット・ファンミーティングだ。オーゼット、スバルコ、MSWの装着車なら誰でもエントリー可能。2024年は静岡県にある清水マリンパークに、5ヵ国18ブランドの合計110台が集まった。



O.Z Estrema Forgiata ALPINE A110

アルピーヌA110の純正オプションホイールとして専用開発されたのが「O.Z エストレマ・フォージアータ・アルピーヌ A110」という鍛造ホイールだ。企画の実現にあたってはアルピーヌジャパンとオーゼットジャパンという2社の存在が欠かせなかった。また、ルノージャポンからはラリーレーシングを装着した「カンガーリミテ」が50台限定で発売された。ルノーアルピーヌとの関係性はこれからも濃密に続くと言えそうだ。

を切つて企画したものだった。

またはルノーやアルピーヌに対し、日本で独自のOES(オプショナルホイール)を設定したり、またはオーゼットホイールを装着した特別仕様車を企画した。これはルノー・アルピーヌの日本法人側からのリクエストが発端となつたが、日本が主導権を握つて実現させたという意味ではオーゼットジャパンの存在が欠かせないものとなつた。

「オーゼットジャパンとして走り続けて約30年。どうやつたら我々の製品が、そして活動がおもしろくなるか。常に考えてきました。今ではその活動には大きな意味があると思つています。日本にはどういうものがマッチするか、よりオーゼットの魅力を訴えるにはなにをすればいいか。それを見極めて理解する必要がある。それはイタリアにおいてはできないこと。我々にご協力してくれたユーナー・やプロショップ、そ

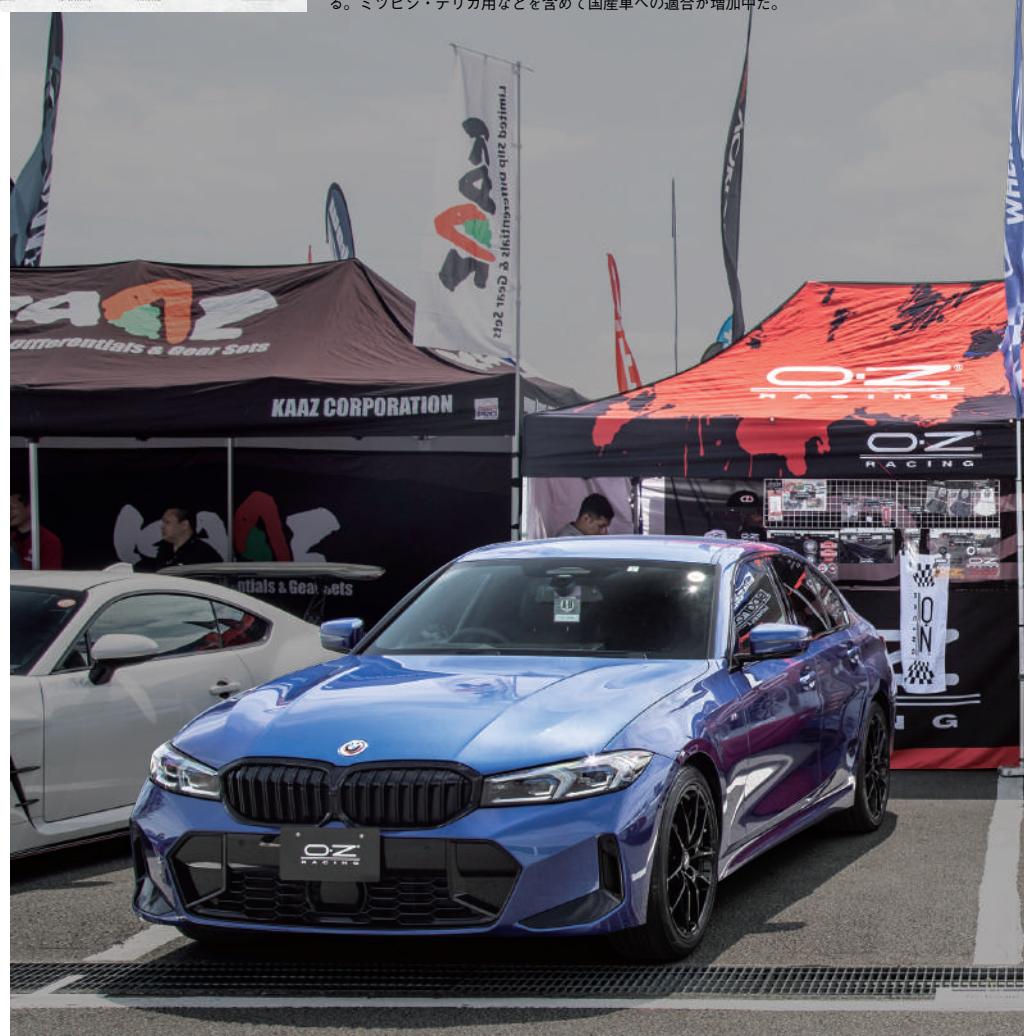
してメディアの方々を含めて、みんなで盛り上げていきたい」と、話す内山晶弘の脳裏には、もう次のアイディアが、押し寄せる波のごとく浮かんで、ウズウズしているようだつた。次は何を仕掛けてくるのか。これからオーゼットが世界でどのように成長を遂げるのかを含めて、期待に胸が膨らんだ。

(文中敬称略)



Rally Racing 4x4

不朽の名作であるラリーレーシングを日本で人気を誇るジムニーとマッチングさせた。ジムニー文化をリスペクトするオーゼットジャパンが主導となって、ジムニー、ジムニーシエラ用16インチを実現させたのだ。このホイールはオーゼット本社公認のもと日本のエンケイで生産される。ミツビシ・デリカ用などを含めて国産車への適合が増加中だ。





www.ozracing.com



オーゼットジャパン株式会社

〒 430-0807
静岡県浜松市中央区佐藤 2-35-20
tel : 053-469-5011

20250501