



TOPICS



GC-014 i FORGED MONOBLOCK

人気の7本、10本スポークモデルに加えて、さらに洗練されたアスファルト14本スポークモデルも、プロドライブからリリース開始。鍛造・軽量・高精度・高強度・高剛性のコンセプトは同じく、デザインも「性能」も「PRODRIVE QUALITY」。メルセデスのほか、BMW、アウディといったドイツ車、イタリア車向けのラインナップも充実している。

PRODRIVE GC-010E FORGED MODEL

競技車両やBMW、フェラーリオーナーから絶大な評価を得ているプロドライブの鍛造ホイール。インチアップ時に気になる重量増を避けるため、強度・剛性を確保しつつ無駄な贅肉を極限まで殺ぎ落としたデザインは圧巻。もちろんビッグキャリパーや大径ローターにも対応。メルセデス・ベンツほか輸入車向けラインナップも充実。



第18回

Welcome to 500E CLUB
500E 倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場

前人未だの6リッター公認車検も首尾良く合格！ 次に控えし最強ブレーキ計画には、ホイールの「インチアップ」が必須となる。そして、憧れのホイールを装着するためには、ハブ加工さえいとわれない。さらに最先端のタイヤ空気圧センサーを他誌に先駆けて先行紹介！

文・撮影=ニイベサトシ 協力=ブリヂストンFVS / コックピット21世田谷 / EBN / ヨシダコーサン ASSOインターナショナル / スピードジャパン

今月のメニュー

- ホイール19インチ大径化
- ハブ加工
- タイヤプレッシャー監視装置



大径ローターをクリアできる
リム内径があることが前提

新生ヘアライン号に新ホイールを装着することにした。「新しい葡萄酒には新しい革袋を」の福音の如く、オールベイント時に全灯火類から全てのモール類、ワイパーアームまで全て刷新した車体に、くすんだホイールではふさわしくない。そこで新ホイールで足元を極めることとしたのである。

今まで装着していたホイールは、チューナーブランドのフィンタイプ18インチ。外観が綺麗になったので、ホイールを一新するといった面もあるが、真の理由は、大パワーを受け止めるブレーキの大径化。380ミリに8ポッドといった、ホイール中の約三分の一を占めることとなるキャリパーを装着するには、既存の18インチホイールでは収容できなくなったためである。美観ドレスアップ目的のインチアップが溢れる今日、あえて硬派に極めてみるのも一興と思う。機能追求のためのホイール選びであるので、軽量、高精度、高強度・高剛性のポイントを満たさなければならぬ。

また、大前提として、大径ローターをクリアできるリム内径があること、ディスク面もビッグキャリパーを収容できる形状であることが必須条件である。

派手な表面処理やデザイン重視のホイールが主体の今日、この全てをクリアするホイールは残念ながら多くはない。

これまでの大レストア作業の集大成ともなるホイール選び。乾坤一擲白羽の矢を立てたのは、プロドライブ



バンサー組み込み時にも傷防止の配慮。作業しつづけた山浦さんは、メーカー広報車のタイヤ交換も依頼されるほどのエキスパート。



ホイールの下に敷いてあるピンク色のスポンジは、作業時のリムへの小傷防止用。手際良い作業の中にも気遣いが感じられる。



コックピット21世田谷店では、バルブからの空気漏れ防止のために、ホイールへのバルブ装着もトルクレンチを使用する。

機能を追求すれば形はそれに従う



ブ。英国の競技部品開発メーカーで、WRC制覇のインプレッサや、ルマン優賞のフェラーリの550マラネロに装着されていた有名なホイールである。

出発が、ローター径380ミリの8ポッド装着なので、リム径は最低19インチとなる。となるとメルセデス用の112ミリのPCDが存在しないが、憧れのホイールのためには、労をいとわれない。次項で紹介するようハブ加工で対応することにした。

鍛造、高精度、軽量の
プロドライブをチョイス

このホイール選びにおいてアドバイスをいただいたのが、コックピット21世田谷店の芹沢店長。場所柄から輸入車が約8割という同店では、大径

ワンピース鍛造ホイールは、その構造上マルチピースと比べて、デザイン面の制約が多かったが、これまで困難とされてきた加工を新技術で克服した賞賛もののホイールである。

加えて、ビッグキャリパーに対応するべくサイズ・オフセットを考慮し、軽量化のためセンター部を深く掘り下げること、洗練されたデザインを確保しつつ駄肉をカットしている。部分的な駄肉の切除ではなく、トータルな軽量化に成功している。リム内部の肉厚の薄いところは、たたくとヤカンのような音がする程である。

また、ベンツオーナーには嬉しい、純正のアライメント用の5個のアダプターホールまで用意されている。

強度、剛性については、JWA規格はクリアしていることはもちろん、超高速走行時に対応する「回転曲げ疲労試験」と、ブレーキング時や路面のうねりを越える際などの縦方向のGに相当する「半径方向負荷耐久試験」は、同規格の20%増に相当する回転数で実施してクリアしている。

同じく、路面の段差やキャッツアイなどの突起物に接触したり、乗り越



ホイール組み付け後、再度バルブからのエア漏れを石鹸水でチェック。山浦さんは、タイヤの空気圧管理の大切さを強調する。



SHOP DATA
コックピット21 世田谷店
今回お世話になったコックピット21世田谷は、輸入車では十分なサービスが得づらいた既存の大型カー用品店とは一線を画す専門店。ホイールのマッチングやA.V.、NAVI、ETC取り付けから、オイル交換、4輪アライメント、サスペンションのセットアップ、最強ツインキャリパー装着などをこなす技術力を誇る

■コックピット21世田谷 TEL:03-3415-9311 http://www.cp21setagaya.com

える際に、ホイールには強い衝撃力が加わることを想定した「衝撃試験」も、20%増の基準でクリアしている。加えて、走行中に縁石に乗り上げたケース等に相当する「90度衝撃試験」「90度衝撃変形リアドラム耐久試験」といった独自の試験項目を設けてテストされている。

これら全てが、レース育ちの名に恥じない最強のロードゴーイングホイールたるゆえんである。リリースページにおいて、トラブルでバンクしても、ホイールだけでゴールまで走り切るインプレッサの姿の背景には、こういったスタンダードによって裏打ちされている基準があるのであろう。質実剛健の500Eに、似合わないはずはないのである。

500E 倶楽部

熱血的 W124 愛好家の広場

今世紀初頭の米国での SUV 車のタイヤ関連事故がきっかけとなって、米国では TREAD 法が成立し、タイヤの空気圧不足を警告する装置（タイヤプレッシャーモニタリングシステム以下（TPMS）の装着が義務づけられることとなった。これにより、世界的に TPMS が爆発的に普及してきている。

今回紹介する TP チェッカーは、昨年の SEMA ショーでも最優秀賞に輝いたアイテムだ。

安全をテーマとするドイツ車では、古くはボルシエなど一部の車種で本

電波法適合のワイヤレス タイヤ空気圧監視装置

国モデルでは装着されてきたが、さほど普及してこなかった。国内向けでは、電波法の制約により取り外されていたのが現状。

さて、ASSO インターナショナルが独自に開発した TP チェッカーは、4 輪のバルブ部に装着したセンサーにより感知した各ホイール毎の空気圧と温度をワイヤレスで発信し、それを室内モニターに表示し、設定値を超えた値になった場合には警告するというもの。

国内、アフターマーケット向けの製品としては、制約の多い電波法の基準を初めてクリアした商品である。大径ホイール、超扁平タイヤなど、空気量が少ないタイヤの場合、空気圧の変動の影響を大きく受けやすい

TPChecker を装着 タイヤ空気圧と温度を 室内で常時チェックできる



超扁平タイヤユーザーにとってのマストアイテム
タイヤ空気圧と温度を測定するための4個のワイヤレスセンサーとレシーバー。オプションで交換用タイヤ用の追加センサーも用意。価格は49,800円となっている。

状況下にあるから、まさにうってつけの商品であると言える。

空気圧チェックが、走行性能や安全には大事なものは分かっているが、外観目視チェックでは扁平タイヤでの空気圧の変動は事実上、識別不可能。かといって、欧州車特有のブレーキダストが飛び散って付着したエアバルブキャップを外して、手を汚して4輪の空気圧チェックするのはこれもまた億劫なもので、疎かになりがちな部分であった。

そのため、バルブ部からのエアの漏れや自然減による空気圧不足が高速道路でタイヤが破損したり、その結果、幸い事故に至らなくても、高速道路上のタイヤ交換を強いられる、怖い思いをした500Eオーナーがいたのもまた事実。

難点であった価格も、往年の純正装着オプション時の数千ドルといった値段から比べると10分の1以下になっており、とても求めやすくなったと言える。

唯一のデスアドバンテージとしては、センサーの装着がタイヤ内部であるため、センサーの重量は36グラムと、アルミバルブとでバランスの影響を極力低減。バッテリーの寿命も3~5年とロングライフ設定となっている。

また、スパーサー部分の厚みが増すことを利用してオフセット調整をすることもできる。ただし、精度や強度の低いものも出回っているため、目的に合わせて、信頼の置ける製品を買い求める目が要求される。

最後は、ホイール自体に加工を加える方法。あまり一般的な方法ではないが、片側に1・15ミリボルト穴とホイールボルトの座面をオフセット加工することによって、国産車用ホイールをベンツの112ミリに合わせるという方法。

もちろん、これには高度な加工技術が要求されるため限られたショップでの対応となるが、スパーサーによる重量増やオフセット変更がない



センサーユニットの重量は36グラムと、アルミバルブとでバランスの影響を極力低減。バッテリーの寿命も3~5年とロングライフ設定となっている。

項目	仕様	備考
センサーユニット	36g	アルミバルブ
レシーバー	49,800円	オプション
TPChecker 本体価格	449,775円	税込

特定小電力の新帯域 449.775MHz を使用して、センサーから3秒ごとにタイヤを監視する。温度誤差は±4度、圧力誤差は±10Kpa となる。

ヘアライン号も展示決定! Tuning Powers! 2007

今年で5回目の開催となるチューニングカー&テクノロジーSHOW「チューニングパワーズ2007」。

読者皆さんの日頃の応援のおかげで「500E 倶楽部」ヘアライン号も出展することになりました。

国産チューニング雑誌の巻頭を飾る超下級の SPL マシンが会場に溢れる中、来場者にできるだけドイツ車、500E ライフの楽しさをアピールするべく、出展に向けて全力でがんばっています。

ドイツ車関連では、ラフヴェルト中井ボルシエ、カゼクラフト風間BMWはかも展示予定。来場者サービスで、500E 倶楽部でも好評の「ASNU のインジェクター」を利用した無料クリーニングサービス（先着順、応募多数の場合は抽選）や、2機のシャーンダイナモによるパワーチェック大会も開催されるといふから、お見逃しなく!

日時：2007年7月21日（土）11時~17時
場所：JTC 東京湾ホール
http://www.tuningpowers.jp



ベンツに国産車用のホイールが履けたらと考えたことのある500Eオーナーは、きっと多いに違いない。前項で述べた通り、筆者もその一人である。ベンツのPCD（ピッチサークルディスタンス）は112ミリ、国産車のそれは114.3ミリ。そのため、そのままでは装着ができない。ヘアライン号は、今回はハブにM12の穴を新たに、18度ずらして、114.3ミリピッチで開け直してタップを立て、国産車用のホイールを履けるようにした。

これは、非常に合理的でメリットの多い究極の方法であるが、ハブの脱着やベアリングの打ち換え等が必要なものに加え、ハブ自体に加工をする必要があるため、一般の修理工場やユーザー向けとは言えない。

しかし、国産車用ホイールを履きたいと強く思うオーナーのために、本稿ではほかの方法も紹介する。

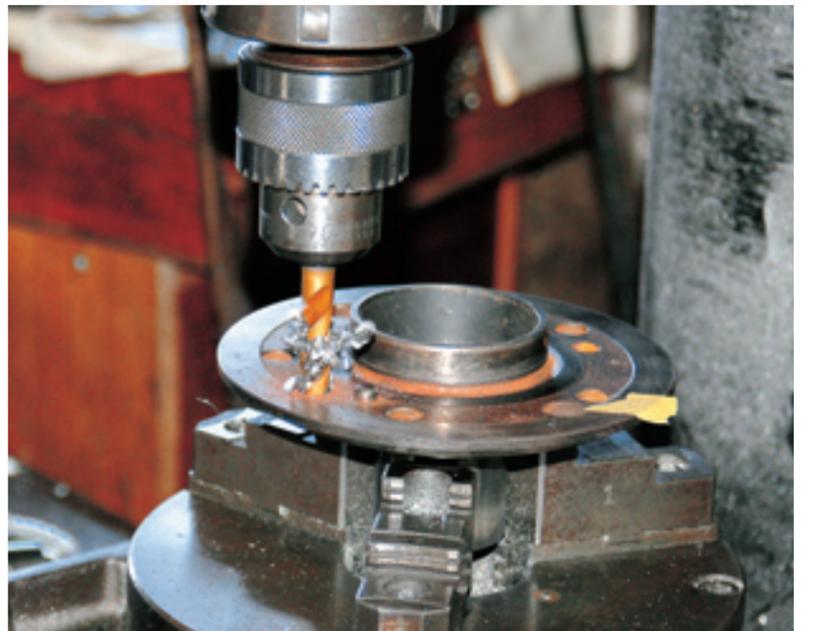
一つは、最も一般的なホイールPCDチェンジャー。

これは、ホイールスパーサーにそれぞれのPCDに対応したボルトホールを開けたもので、国産車のみならず、ボルシエやBMW用のホイールを装着することが可能である。

ラインナップ豊富な国産車用ホイールが履ける

ベンツに国産車用ホイールを装着する究極の方法

憧れの「プロドライブ」ホイール装着のために、乾坤一擲、ハブ加工をすることにした。重量増のデメリットもなく、強度抜群、ホイールは無加工でOKの究極の方法である。併せてほかのオルタナティブも紹介!



ハブをSSTで取り外してから、マシニングでマルチPCD加工を行なう。EBNではハブ単体加工なら1個1万円から。スタッド加工もOKだ。

また、スパーサー部分の厚みが増すことを利用してオフセット調整をすることもできる。ただし、精度や強度の低いものも出回っているため、目的に合わせて、信頼の置ける製品を買い求める目が要求される。

最後は、ホイール自体に加工を加える方法。あまり一般的な方法ではないが、片側に1・15ミリボルト穴とホイールボルトの座面をオフセット加工することによって、国産車用ホイールをベンツの112ミリに合わせるという方法。

もちろん、これには高度な加工技術が要求されるため限られたショップでの対応となるが、スパーサーによる重量増やオフセット変更がない



茨城県ひたちなか市にある「ヨシダコーサン」は、PCDアダプター変換、ホイール加工、ホイールリペアなど高い技術を持つショップだ。

技術力のあるショップに任せたいPCDの変更

PCD 変換アダプター

一番お手軽な PCD変換アダプター

PCD変換アダプターは様々なタイプのものが多数販売されているが、精度が高いもの、メルセデス用ではハブセンターが付いているものをお勧めする。他の欧州車は、ホイールのセンターを合わせるために、ハブに勘合用のリブが設けられているためである。

ホイール加工

ホイールボルト穴のオフセット加工

ヨシダコーサンでは、MCを使用してホイール穴のオフセット加工を行なっている。60度テーパの穴加工（ホイール1本 12,600円）や、座面の陥没を防ぐプッシュ加工（追加1穴 350円）も可能。納期は15日程度となる。