

「いま所有しているクルマはRS6です」と言うゲイリー氏は、一般的な会社には例えると中間管理職的な立場にいるような年代代はあるが、現在、ニュースピードのCOO(チーフ・オペレーター)・オフイサー、最高執行責任者)を務めている。

「もちろん、アウディというブランドはニュースピードにとって大事なカテゴリーです。ニュースピードはもともと、日本的なイメージで言えば、走り屋、テイストを大事にしているブランドで、ホイールもデザインだけではなく機能性を重視していますし、ボディ補強やブレーキシステムといった、走るための基本となるパーツを第一に開発しています。ECUチューニングも、オーナーのみなさんに走ることを楽しさを味わっていただけたいということからの開発です。そのため例えばRS3といったモデルにはとくに力を入れています。また走りの機能だけではなく、アウディ車全般が持つ豊かなデザイン性という部分も大きなポイントです。とくにホイール



伝統の継承

Audi magazine
Special interview

ールの開発に関しては、デザインがそのボディにマッチするかどうか、そして大径化するブレーキシステムを収めることができるかどうか、またはハイパワー&ハイグリップタイヤに対応できるだけの機能性を持たせることができるかどうかを考慮して開発しています」

ゲイリー氏はさらにホイールについて話を続けてくれた。

「そのホイール開発の部分で言うと、ニュースピードには、フローリング製法を採用したキャストホイールと、フォージドホイールのラインアップがありますが、これは性能を考えてつくりわけています。最初に製造したホイールはフォージドで、これは鍛造という製法が持つメリット、強さと軽さということからの採用でした。しかしその後、多様なデザインが求められるようになってきました。デザイン再現性を考えた場合にはキャストホイールのほうが有利です。しかし単純な鑄造製法の場合、われわれが求める強さを実現するとホイールが重くなつて

しまいます。このことからリムを圧延成型するフローフォーミング製法を採用しました。こうすることで求めている強さと軽さを実現しながらさまざまなデザインを再現できるようになりました。今ではターゲットとしているシチュエーションに合わせて、フォージドとキャストをつくりわけています」

ニュースピードの歴史はチューニングからはじまっている。現状、ニュースピードは吸排気系やECUといったところにも注力しているが、その部分についてはどうなのか。

「そう、われわれはもともとホットロッドチューニングからスタートしています。しかしこれはメニユー化されたものではなく、顧客から依頼を受けて製作していたものです。それを市場に落とし込む際に、最小限のパーツで最大の効果を得られる、ということを考えて現在のパーツ展開となりました。つまりは、市場性に合わせた、ということでは

時代を超えて磨かれ続けた、

性能の本質

