23年前のように『ゼクシオ』が再びキャロウェイを追いかける

カーボンボディを捨てなかったキャロウェイに今また主導権が

08年以降、ルールの縛りが厳し過ぎて、ドライバー開発の方向性が単調になりつつある現在、各ブランドから発売されるドライバーが〝同質化〟している感は否めない。ピンゴルフ『G430』シリーズ、キャロウェイ『パラダイム』シリーズ、タイトリスト『TSR』シリーズ、『ステルスグローレ』を含むテーラーメイド『ステルス』シリーズ。主要米国ブランドすべてが多彩な重心設計のヘッドを4モデル以上、同一シリーズにラインナップし、軽量モデルをも引っ提げて乗り込んで来ている。もはや日本のゴルファーが『ゼクシオ』でなければならない理由はなくなった。国境を超えた群雄割拠のサバイバル時代となっているのだ。

前述した通り、『ゼクシオ』が起死回生のスタートダッシュを決められた背景には、当面の目標だったキャロウェイのカーボンヘッドへの傾倒があった。それはキャロウェイの開発哲学が、いかに多くの設計的自由（フリーウェイト）を持ち、ゴルファーのスウィングタイプに合わせた重心設計をしていくか、その可能性を開くためのものだったからである。キャロウェイは『C4』からずっとカーボンボディの研究を続け、カップ型チタンフェースとのコンビネーションによる現在の基本構造を2011年の「RAZR HAWK」でほぼ確立している。大ヒット中の『パラダイム』はその集大成というべきものである。

カーボンヘッドにアレルギーを持たない新世代のゴルファーが増え、SLEルール下でドライバー市場を牽引してきたテーラーメイドが昨年の『ステルス』で「カーボンウッド時代」を提唱したおかげで、売れずともずっとカーボンボディ開発を続けてきたキャロウェイに、再び主導権が回ってきたのである。

軽さは、もはや『ゼクシオ』を筆頭とする国内ブランドの専売特許ではない。重さを自由に操れる〝フリーウェイト〟をより多く持っているものが、今は強いのだ。

2011
キャロウェイ
RAZR HAWK

ランボルギーニ社との共同開発で生まれた新素材「フォージド・コンポジット」を採用。チタンのカップフェースにフォージド・コンポジットボディという構造は、最新の『パラダイム』に通じるものがあった

クラウン側をトライアクシャルカーボン、ソール側をフォージドカーボンで構成し、金属部分を完全に排除した360° カーボンシャーシ。軽量化されスリムになったJAILBREAKテクノロジーを搭載したフェースカップ構造と、ヘッド後部のペリメーターウェイトを組み合わせることで、飛距離性能とやさしさを最大化

2023
キャロウェイ
パラダイム

2012
テーラーメイド
グローレ リザーブ

2022
テーラーメイド
ステルス

グラファイトコンポジットをフェースに初めて採用した長尺・軽量の『グローレ　リザーブ』は日本専用モデルだった。昨年、10年ぶりにフェースにまでカーボンを採用した“カーボンウッド”が復活した