

MOTOR SPORTS REPORT

2015 WRC (World Rally Championship) / 2015年 世界ラリー選手権

Mスポーツ (Ford) およびヒュンダイヘライティングシステムを供給！

2015年もPIAAはWRCで主力4チーム中2チームをテクニカルサポート！

ラリーの最高峰シリーズで実証！ 世界で認められたPIAAのパフォーマンス



WRC Rally de Portugal 2015

■概要/Outline

国内外のレースシーンで豊富な実績を残してきたPIAAは、ラリー競技においても最前線で活躍している。1982年にタイヤメーカーのヨコハマと「ADVAN PIAA ラリーチーム」を結成し、JRC（全日本ラリー選手権）に参戦するほか、1984年に三菱、1986年にフォードをバックアップするなどラリー競技の最高峰シリーズ、WRC（世界ラリー選手権）にも参戦。その後も日産、トヨタがサファリラリーでPIAAのライティングシステムを採用するほか、1990年代以降もスバル、三菱のオフィシャルサプライヤーを担うなどラリーシーンにおいても名門として定着しているのだが、その技術力は今もなお健在でチーム関係者からの評価も高い。



1990 Safari Rally



2008 WRC Rally Japan



2008 WRC Rally Japan



2006 PWRC Rally Monte Carlo



2007 WRC Rally GB



2005 WRC Rally GB

事実、2009年には名門フォードヘライティングシステムおよび撥水シリコンゴムワイパーをオフィシャルサプライヤーとして供給するほか、2012年にはMINIの開発チームとして活動していたプロドライブWRCチームをサポートしたことは記憶に新しい。



2010 WRC Rally Japan (Ford)



2012 WRC Rally Monte Carlo (MINI)

残念ながら2013年よりフォード、MINIともにワークス活動を休止するものの、これまでフォードのワークス活動を担ってきたMスポーツはフォードのサテライトチームとして活動しており、PIAAもオフィシャルサプライヤーとしてWRC参戦を継続中だ。

これと同時に2014年よりWRCに復帰参戦を開始したヒュンダイもPIAAのライティングシステムを採用。つまり、2015年においても主要4チーム中2チームがPIAAユーザーで、まさにWRCにおいてもPIAAのライティングシステムはトップブランドとして定着しているのである。



2015 FORD Fiesta RS WRC



2015 HYUNDAI i20 WRC

■チーム体制：Mスポーツ WRT Team / M-SPORT World Rally Team

モンテカルロ、サファリなどのクラシックラリーで数多くの勝利を獲得するほか、1973年にWRCが発足してからも常にトップ争いを展開。まさにフォードはWRCの名門として活躍しているのだが、その活動の中核を担っているのが、マルコム・ウィルソンが率いるイギリスの名門コンストラクター「Mスポーツ」だ。同チームは1997年よりフォードのワークスチームとしてマシン開発およびラリーオペレーションを担当しており、2006年～2007年にはマニファクチャラーズ部門の2連覇を達成。残念ながら2012年を最後にフォードはワークス活動を休止するものの、2013年以降もMスポーツはフォードのサテライトチームとして活動を継続しており、2015年もMスポーツWRTとして参戦している。



Ford Fiesta RS WRC

チーム代表：Malcom Wilson

ドライバーは2013年のWRC2で活躍し、2014年からMスポーツのセカンドドライバーに抜擢されたエルフィン・エバンス（イギリス）がエースに昇格したほか、PWRC（プロダクションカー世界ラリー選手権）、SWRC（スーパー2000世界ラリー選手権）を経て、2012年のWRCでMスポーツのドライバーに抜擢されたオット・タナク（エストニア）がセカンドドライバーとしてMスポーツに復帰。いずれも20代の若手ドライバーで今後の成長が期待できる逸材だ。



Elfyn Evans

Ott Tanak

そして、Mスポーツの主力マシンが、2011年のレギュレーション変更に合わせて開発された「フォード・フィエスタRS WRC」で、ベルギー人デザイナー、クリスチャン・ロリオーが低重心化と慣性マスの集中化を追求。そのため、車両バランスが高く、優れたハンドリング性能を誇る。さらに2015年の第5戦・ポルトガルより大幅なアップデートを施した2015年仕様車を投入。ブロックを一新した新型エンジンをはじめ、トランスミッション、冷却パーツなど大幅な改良が施されたことにより、エンジンのトルクおよびドライバビリティが向上している。



Hospitality



Service(Pit Garage)

そのほか、Mスポーツは第5戦のポルトガルより自身のチームでWRCに参戦するロバート・クビカ（ポーランド）をサポートしており、2015年仕様のフィエスタを供給。元F1ドライバーのクビカは2013年のWRC2でチャンピオンを獲得するほか、2014年のWRCでもSSウィンを獲得するなど素晴らしいパフォーマンスを見せているだけに、シリーズ後半のターマックイベントではトップ争いが期待されている。



Ford Fiesta RS WRC



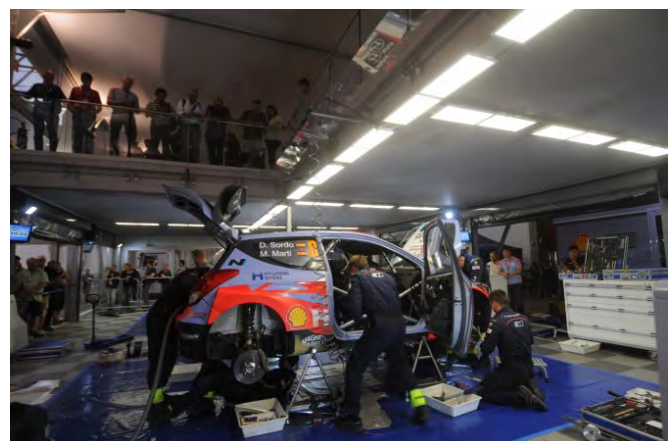
Robert Jozef Kubica（ポーランド）

■チーム体制：ヒュンダイ・シェルWRT Team / HYUNDAI SHELL World Rally Team

1998年から2000年にかけてアクセントのキットカーでF2カテゴリーを戦い、2000年から2003年にかけてはWRカーで戦っていたヒュンダイが2014年よりWRCへ復帰参戦を開始した。ワークス活動を担っているのはドイツに拠点を置く自社チーム「ヒュンダイモータースポーツ」で、その設立は2012年と歴史こそ浅い。しかしながら、かつてブジョーおよびスズキでテクニカルディレクターを務めてきたフランス人デザイナー、ミッシェル・ナンダンがチーム代表を担当。WRCで豊富な経験を持っているだけにチーム運営およびマシン開発もスムーズで参戦発表からわずか1年半でWRC参戦にこぎ着けた。



HYUNDAI i20 WRC



Service(Pit)

気になるドライバーは2013年のWRCでランキング2位に付けた若き逸材、ティエリー・ヌービル（ベルギー）をエースに起用するほか、これまでシトロエンで活躍してきたダニエル・ソルド（スペイン）をセカンドドライバーに抜擢。さらにセカンドチームではハイデン・パットン（ニュージーランド）、ケビン・アブリング（オランダ）といった若手ドライバーを起用するなどソフト面の充実もヒュンダイの特徴だと言えるだろう。



Thierry Neuville (Belgique)



Dani Sordo (Spain)

気になる主カマシン「i20 WRC」は極めてコンベンショナルなマシンだが、トレンドのエアロダイナミクスを採用するなどディティールのこだわりは抜かりはない。エンジンのパワー不足を筆頭に熟成不足は否めず、マイナートラブルに見舞われるシーンも多いが、2014年の第9戦・ドイツでヌービルが自身およびチームにとって初優勝を獲得。2015年も第3戦のメキシコでエンジンのアップグレードを図るほか、第4戦のアルゼンチンではパドルシフトを採用するなど着実に進化を重ねているだけに、シーズン終盤ではヒュンダイ勢も上位争いに絡んでくることが予想されている。



■2015年のWRC/Future of WRC 2015

2014年のWRCにおいて2年連続でドライバーズ部門およびマニュファクチャラーズ部門の二冠を達成したフォルクスワーゲンを筆頭にタイトル奪還を目指すシトロエンとMスポーツがエントリー。さらに2014年に復帰参戦を果たしたヒュンダイが体制を拡大するなど、2015年のWRCには“4大メーカー”の主カチームが参戦しているが、そのなかで注目したいチームが、PIAAがオフィシャルサプライヤーとしてライティングシステムおよび撥水シリコンゴムワイパーを供給しているMスポーツWRTだと言えるだろう。

フォードのワークス活動休止で2013年からはサテライトチームのMスポーツとして活動しているが、主カマシンのフォード・フィエスタRS WRCの熟成度は高く、ドライバーもエルフィン・エバンスおよびオット・タナクの若手コンビに一新。ともに優勝経験こそないものの、コンスタントな走りを披露しており、開幕

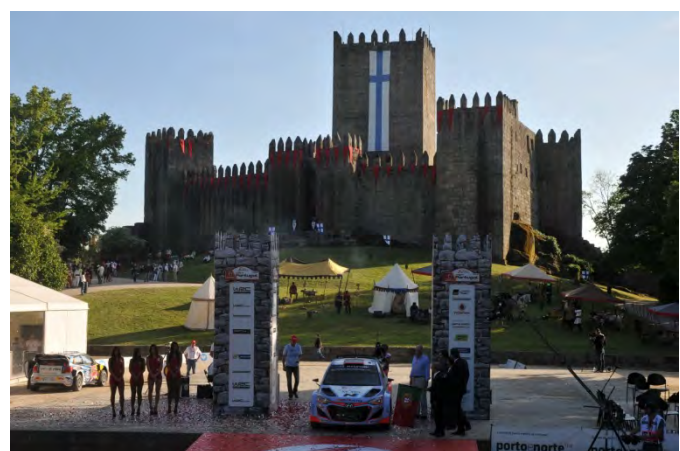
戦のモンテカルロではSS1でタナクがセカンドベストをマークするなど、PIAAのランプシステムを武器にナイトステージで好走した。

さらに自社チームで2年目のWRCに挑む元F1ドライバー、ロバート・クビカもPIAAのライティングシステムを採用したフィエスタをドライビングしており、開幕戦のモンテカルロで4本のSSウィンを獲得。第2戦のスウェーデンおよび第3戦のメキシコでもそれぞれSSウィンを獲得するなど好タイムを連発中だ。

しかも、Mスポーツは第5戦のポルトガより2015年仕様のフィエスタを投入。同モデルは新開発のエンジンを搭載するほか、トランスミッションや冷却パーツ、電子系パーツを一新した改良したモデルで、これによりトルクとドライバビリティが大幅に向上している。もともとフィエスタは抜群のハンドリング性能を持つだけにサルディニアやフィンランド、ニュージーランド、イギリスなどのグラベルイベントにおいてはエバンスおよびタナク、ドイツ、フランス、スペインなどのターマックイベントにおいてはクビカの活躍に期待したい。



一方、復帰参戦2年目のヒュンダイもPIAAのサポートチームで、2014年よりオフィシャルサプライヤーとしてライティングシステムを供給。主力モデルのi20 WRCはまだまだ熟成不足にあるものの、第3戦のメキシコで改良型のエンジンおよび新型インジェクションを採用するほか、第4戦のアルゼンチンではバトルシフトを採用するなどマシンのアップデートに余念がない。気になるドライバーのラインナップも若手の逸材、ティエリー・ヌービル、シトロエンで活躍したダニエル・ソルドを筆頭に、セカンドチームにハイデン・パットン、ケビン・アブリングら若手ドライバーを起用するなど充実した体制だ。



残念ながらヒュンダイも2015年はここまで優勝こそないものの、第2戦のスウェーデンで3本のSSウィンを獲得したヌービルが2位で表彰台を獲得するほか、第3戦のメキシコではヌービルが3本、ソルドが1本とヒュンダイ勢が計4本のSSウィンを獲得。さらに第4戦のアルゼンチンでもソルドが2本、第5戦のポルトガルでもソルドが1本のSSウィンを獲得するなどマシンの進化を証明しただけに終盤戦ではヒュンダイの上位争いにも注目したい。

■インプレッション/Impression

Mスポーツ WRT/ドライバー

オット・タナク/OTT TANAK (エストニア/Estonian・1987年生まれ)

「PIAAのライティングシステムはとても明るいね。カバー範囲も広いし、色もナチュラルでとても見やすい。ラリーのナイトステージはかなり暗くて何も見えないことが多いけど、PIAAのランプなら安心してドライブングができるよ」

