

## MOTOR SPORT REPORT

WRC/世界ラリー選手権 第1戦 Rally Monte-Carlo

18年ぶりにWRC参戦を果たしたTOYOTA GAZOO Racing WRTをサポート！  
PIAAはオフィシャルテクニカルサプライヤーとしてライティングシステムを供給

伝統の開幕戦「ラリー・モンテカルロ」でトヨタ陣営が好タイムを連発！  
ラトバラがヤリスWRCで2位入賞。復帰戦をポディウムフィニッシュで飾る！



18年ぶりのWRC復帰戦で2位表彰台を獲得

### ■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。

事実、2009年には名門フォードヘルランプシステムおよび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。さらに2014年には同年よりWRCに復帰したヒュンダイヘルティングシステムの供給、またシトロエンのワークスドライバーの一部からの指名を受けて供給を開始したことは記憶に新しい。



1990 CELICA GT-Four



2008 IMPREZA WRX



2005 LANCER Evolution



2006 LANCER Evolution



2007 IMPREZA WRX



2009 Ford Focus WRC

そして、2017年のWRCにおいてもPIAAは最前線で活躍しており、18年ぶりにWRCへ復帰したトヨタのワークsteam「TOYOTA GAZOO Racing WRT」へライティングシステムを供給。オフィシャルテクニカルパートナーとして同チームをサポートするなど、まさにPIAAのライティングシステムはWRCにおいてもトップブランドとして定着している。



### PIAAライティングシステムを装着するTOYOTA YARIS WRC

#### ■チーム体制/TOYOTA GAZOO Racing WRT

1957年のオーストラリア1周モービルガスラリーにトヨペット・クラウンを投入するなど、黎明期より国際ラリーで活躍してきたトヨタは、オベ・アンダーソンをパートナーに創設初年度の1973年よりWRCへ参戦を開始。セリカ、カローラ・レビンで活躍するほか、グループB規定が導入された1983年にはセリカ・ツインカムターボを投入しており、1984年から1986年にかけてサファリラリーで3連覇を達するなど豊富な実績を残している。

1987年からグループA規定が導入されるとトヨタはST165型セリカGT-FOURで躍進し、1990年にはカルロス・サインツがドライバーズチャンピオンを獲得。1992年にはST185型セリカGT-FOURを投入しており、サインツが同年のシリーズで2度目のチャンピオンに輝くほか、1993年にはユハ・カンクネン、1994年にはディディエ・オリオールらがドライバーズ部門でタイトルを獲得するとともにマニファクチャラーズ部門でもタイトルを獲得した。

1997年にWRカー規定が導入されると1996年に活動を休止していたトヨタもカローラWRCで復帰を果たし、1999年には3度目のマニュファクチャラーズタイトルを獲得している。

まさにトヨタはラリーシーズンにおいて輝かしいリザルトを築いてきているのだが、そのラリーの名門メーカーがついに2017年より最高峰シリーズのWRCに18年ぶりに復帰した。

今季よりWRCに復帰するTOYOTA GAZOO Racing WRTは、1996年から1999年にかけて三菱のワークスドライバーとしてWRC4連覇を果たした経験を持つトミ・マキネンをチーム代表とする新しいチームで、ドライバーにはフォードおよびフォルクワーゲンのワークスドライバーとして活躍してきたヤリ-マティ・ラトバラをエースとして起用するほか、PWRC（プロダクションカー世界ラリー選手権）やERC（ヨーロッパラリー選手権）を経て、2014年にはヒュンダイのワークスドライバーとして活躍してきたユホ・ハンニネンを起用。いずれもスピードと経験を併せ持つフィンランド人ドライバーだ。

そしてTOYOTA GAZOO Racing WRTのWRC投入モデルが2017年のレギュレーション変更に合わせて開発されたヤリスWRCで、文字どおり、ヤリス（日本名：ヴィッツ）をベースに最新テクノロジーが凝縮されたマシンとなる。なかでも、大胆なエアロフォルムが同マシンの特徴で、ラトバラによれば「まだまだセットアップが必要だけど、パフォーマンスは高いレベルにある」と語るようにTOYOTA GAZOO Racing WRTはデビューイヤーからトップ争いが期待されていた。

## ■2017年のWRC

2016年に4連覇を達成したフォルクスワーゲンが撤退しながらもフォード（M-SPORT）、シトロエン、ヒュンダイ、トヨタの4メーカーが集結。2017年のWRCは大胆なエアロ（空力パーツ）の装着にリストラクターの拡大、アクティブセンターデフの採用などテクニカルレギュレーションの変更に合わせて各チームともにニューマシンを投入していることから、まさに新時代の幕開けとなっているが、そのなかで最も注目を集めているチームと言えば、PIAAがオフィシャルテクニカルパートナーとしてライティングシステムを供給するTOYOTA GAZOO Racing WRTだと言えるだろう。



### モナコ カジノ広場の4ワークスチーム（トヨタ、フォード、ヒュンダイ、シトロエン）

同チームは文字どおり、トヨタのワークスチームで18年ぶりにWRCに復帰。チーム代表を務めるのはトミ・マキネンで、ヤリ-マティ・ラトバラとユホ・ハンニネンをドライバーとして起用するなどフィンランドを拠点とする新体制のチームとなっている。

ヤリス（日本名：ヴィッツ）をベースに開発された新型WRカーのヤリスWRCで、テスト段階から抜群のパフォーマンスを披露。そのことを証明するように1月19日～22日にかけて開催された2017年の開幕戦「ラリー・モンテカルロ」でも2台のヤリスWRCは序盤からコンスタントな走りを披露していた。

ラリー・モンテカルロはドライバーマックのほか、多くのセクションが雪と氷に覆われるなど特殊なイベントとして知られる。加えてナイトステージとして設定されている SS1 および SS2 は暗闇のなかで行なわれることから毎年のように脱落者が続出するサバイバルラリーが展開。事実、19 日に行われたオープニングステージの SS1 では観客を巻き込むクラッシュでステージがキャンセルされるなど波乱含みの幕開けとなるものの、続く SS2 では PIAA のライティングシステムを武器にハンニネンが 3 番手タイムをマークするなど抜群のスピードを披露した。



モナコ カジノ広場のセレモニアルスタートから SS1 に向かう YARIS WRC

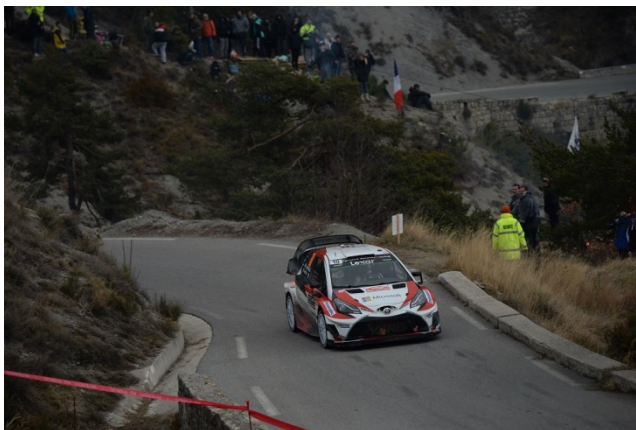
残念ながら翌 20 日のデイ 2 では SS3、SS4 で 4 番手タイムをマークするなど安定した走りで総合 3 番手に付けていたハンニネンが SS5 でコースアウト。そのままデシリタイヤを強いられるほか、「朝の段階でエンジンに問題があった。すぐに対処できたけど、サスペンションをアジャストする時間がなかった」と語るようにラトバラもファーストループでは我慢の走りを強いられる。しかし、昼のサービスでのセッティング変更が功を奏したのだろう。「やっとドライビングに集中できるようになった。これが今日のファーストステージ。クルマは本当にいい。ヤリスは多くのパフォーマンスを持っている」と語るようにラトバラが SS7 で 3 番手タイムをマークするなどセカンドループでペースアップを果たし、4 番手でデイ 2 をフィニッシュした。

翌 21 日のデイ 3 でもラトバラは SS11 で 3 番手タイムをマークするなど安定した走りを披露。総合首位に付けていたヒョンダイのティエリー・ヌービルがマシントラブルで脱落したことからラトバラが総合 3 番手でデイ 3 を消化する。

さらに翌 22 日のデイ 4 では SS14 で 2 番手タイムをマークするなどラトバラが自己ベストリザルトを更新したほか、続く SS15 では総合 2 番手に付けていた M スポーツのオット・タナクがマシントラブルで失速したことからラトバラが総合 2 番手に浮上。この結果、「クルマのパフォーマンスも良かったし、チームも完璧な仕事をしてくれた。完走だけを意識して走っていたけれど、素晴らしい結果に繋がった」と語るようにラトバラが 2 位入賞を果たし、トヨタの復帰初戦をポディウムフィニッシュで締めくくるほ

か、デイ2のコースアウトにより総合16位に止まったハンニネンもSS17で3番手タイムをマークするなど抜群のスピードを披露した。

この復帰初戦についてマキネン代表は「デイ2の朝にトラブルはあったけれど、チームは完璧な対応をしてくれたし、ヤリ-マティも完璧なドライビングだった。デイ2から手応えはあったけれど2位に入れるとは思っていなかったのでチームにとっては価値のあるリザルトになった」とのこと。さらに「今年は勉強の一年で、常にセットアップとデータの解析を続けていくことになる。選手権でのトップ争いは2年目の2018年になると思うけれど、2017年のシーズン終盤にはトップ争いをできるレベルにいたい」とマキネン代表は語っているだけに、今後もTOYOTA GAZOO Racing WRTの動向に注目したい。



## ■ショートインタビュー

TOYOTA GAZOO Racing WRT / ドライバー

ヤリ-マティ・ラトバラ (Jari-Matti Latvala)

「シェイクダウンの時はセットアップがうまくいかなかったけど、PIAAのランプはフォードにいた時にも使っていたからね。明るさはもちろん、照射エリアもワイドだからナイトステージでは有効だよ。色もナチュラルで見やすいから違和感もない。本当にプロフェッショナルなランプだと思う」



DAY-1のナイトステージ

TOYOTA GAZOO Racing WRT / チーム代表

トミ・マキネン (Tommi Makinen)

「少なくなったとはいえ、今も WRC ではナイトステージが設定されているからね。明るいライティングシステムが必要になるので PIAA のシステムを採用した。PIAA は三菱時代から使っているから、そのパフォーマンスは良く知っている。モンテカルロのナイトステージでは標識の反射がまぶしいくらいだけど今年のクルマは今まで以上に速くなっているので明るいランプは必須のアイテムだ」



ボンネットに6連のランプ、バンパー部にはよりタイトなコーナーを照らすように両サイドにセットされている

## ■ Photo Gallery



エイミング (光軸) 調整をするメカニック



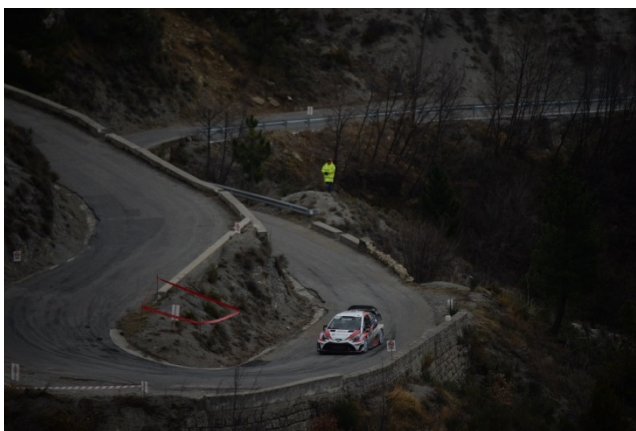
サービspark内でランプを照射して光軸調整



TOYOTA GAZOO Racing のサービsparkは外から作業風景が見られる



コントローラー類のむき出し感がメカニカル



モンテカルロ名物の難所チュリニ峠



細い路地も WR カーが走る



<http://toyotagazooracing.com/jp/wrc/release/2017/0123-01.html>

<http://toyotagazooracing.com/release/2017/wrc/0123-01.html>