

WRC/世界ラリー選手権

第1戦 Rally Monte-Carlo (ラリー・モンテカルロ)

復帰2年目でタイトル獲得に挑む TOYOTA GAZOO Racing WRT をバックアップ！
 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&撥水シリコンワイパーを供給

伝統の開幕戦「ラリー・モンテカルロ」でトヨタ ヤリスWRCが好タイムを連発！
 タナクが2位、ラトバラが3位、W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、ダイハツ、スバルなど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高い評価を頂いています。

事実、2009年には名門フォードへライティングシステムおよび撥水シリコン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へライティングシステムの供給を開始したことは記憶に新しい。

そして、2017年からは18年ぶりにWRCへ復帰したトヨタのワークsteam、トヨタ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および撥水シリコンワイパーはWRCにおいてもトップブランドとして認知されている。

■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セリカで躍進し、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セリカを投入しており、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2017年、18年ぶりに最高峰シリーズのWRCに復帰した。

トヨタのワークsteam、TOYOTA GAZOO Racing WRTのチーム運営およびマシン開発を担うのは、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4連覇を果たした経験を持つトミ・マキネンが率いるトミ・マキネン・レーシングで、WEC（世界耐久選手兼）で豊富な実績を持つTMGがエンジン開発を担当。

そして、同チームは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を凝縮。なかでも、大胆なエアロフォルムが同マシンの特徴で、トップレベルのダウンフォースを発揮している。事実、2017年は第2戦のラリー・スウェーデン、第9戦のラリー・フィンランドを制覇するなど復帰イヤーから2勝をマークした。

気になる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、2017年にはトヨタGAZOO Racing WRTのエースとして第2戦のラリー・スウェーデンを制したフィンランド人ドライバー、ヤリ-マティ・ラトバラを起用するほか、シュコダのワークスドライバーとして2014年のERC(ヨーロッパラリー選手権)や2016年のWRC2でタイトルを獲得し、2017年はトヨタGAZOO Racing WRTとして第9戦のラリー・フィンランドで自身初優勝を獲得したフィンランド人ドライバー、エサペッカ・ラッピを起用。さらに2017年はフォードの有カチーム、Mスポーツで2勝をマークしたエストニア出身のオット・タナクが加入するなどドライバーラインナップに関しても充実した体制となっている。



ランプポッドに固定された補助灯のHIDバラストシステムは市販製品と同じものを使用している

■2018年のWRC

トヨタ、シトロエン、ヒュンダイに加えて、2012年でワークス活動を休止していたフォードが復帰したことによって、久しぶりに4メーカーのワークsteamが集結することとなった2018年のWRC。各チームともにドライバーのラインナップを変更するほか、マシンのセットアップおよびアップデートを実施するなどソフトおよびハード面の変更を図るなか、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および撥水シリコンワイパーを供給するTOYOTA GAZOO Racing WRTだろう。

同チームは文字どおり、トヨタのワークsteamで2017年より18年ぶりにWRCへ参戦参戦を開始。復帰初年度にもかかわらず、ヤリスWRCを武器に計2勝をマークしたことは記憶に新しい。

さらにトヨタGAZOO Racing WRTは2018年に合わせてチーム体制を強化。チーム代表を務めるトミ・マキネンの指揮のもと、復帰2年目にしてタイトル獲得を目指している。

まず、ドライバーラインナップに関しては、第2戦のラリー・スウェーデンでトヨタGAZOO Racing WRTに復帰後初優勝をもたらしたベテランのヤリ-マティ・ラトバラを起用するほか、第9戦のラリー・フィンランドで自身初優勝を獲得した若手のエサペッカ・ラッピを起用するなど抜群のスピードを持つ“フライング・フィン”がチームに残留。さらに2017年はMスポーツで2勝をマークしたエストニアの新星、オット・タナクが加わるなど充実した体制だ。

一方、ヤリスWRCに関してフロントバンパーおよびフェンダーなどエアロダイナミックスを一新。これによりフロントのダウンフォースが向上するほか、冷却性およびメンテナンス性が向上するなどマシンのアップデートに余念がない。さらに昨年まで外付けされていたPIAAのコーナリングランプをフロントバンパーにインストールすることで空力性能の向上を図るなど細部まで徹底的にモディファイが実施されているようだ。



まさに2018年のTOYOTA GAZOO Racing WRTはソフト面、ハード面ともに強化されていることから、そのパフォーマンスが注目を集めていたのだが、その期待に応えるかのように1月25日～28日にかけて開催された2018年のWRC開幕戦「ラリー・モンテカルロ」で3台のヤリスWRCを投入したTOYOTA GAZOO Racing WRTは序盤から素晴らしい走りを披露していた。

ラリー・モンテカルロはデイ 1、デイ 2、デイ 3 をフランス中部の山岳リゾートであるギャップ、デイ 4 をモナコ周辺のワイディングを舞台に争う特殊なフォーマットで、しかも、ステージは通常のターマックのほか、多くのセクションが雪と氷に覆われるなど路面コンディションも多彩だ。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されるものの、TOYOTA GAZOO Racing WRT のヤリス WRC は PIAA のライティングシステムを武器に好タイムをマークしている。まず 1 月 25 日、モナコでのセレモニアルスタートを経て行われたオープニングの SS1 で 9 号車を駆るラッピが 3 番手タイムをマークするほか、続く SS4 では 8 号車を駆るタナクが 3 番手タイムをマーク。この結果、総合順位でもラッピがデイ 1 で 3 番手、タナクが 4 番手につけるほか、安定した走りを披露した 7 号車のラトバラも 5 番手で続くなどトヨタ陣営の 3 台のヤリス WRC が上位に並び。

明けた翌 26 日のデイ 2 は通常のターマックを舞台にタイム争いが行われたものの、ここでも 3 台のヤリス WRC はコンスタントな走りを披露。SS3 および SS6 でベストタイムをマークしたタナクが総合 2 番手に浮上するとともに、ラッピが 3 番手、ラトバラが 4 番手に浮上した。

27 日のデイ 3 は前日夜間の影響により、ステージは雪と氷に覆われたものの、ここでもトヨタ勢は好調で、SS10、SS11 と 2 本の SS ウインを獲得したタナクが総合 2 番手をキープする。SS11 でパンクを喫し、5 番手に後退したラッピに代わってラトバラが 3 番手に浮上。ラトバラから 3 分以上のギャップがあるとはいえ、ラッピも SS12 および SS13 で好タイムを連発し、4 番手でデイ 3 をフィニッシュした。

1 月 28 日のデイ 4 もドライターマックを中心としたステージでタイム争いが展開されるなか、TOYOTA GAZOO Racing WRT はクレバーな走りを披露。残念ながら総合 4 番手につけていたラッピが最終ステージとなる SS17 でコースアウトを喫し、総合 7 位に後退するものの、タナクが 2 位につけるほか、ラトバラも 3 位をキープし、TOYOTA GAZOO Racing WRT が表彰台の両翼を獲得した。

この開幕戦のリザルトについてチーム代表のマキネンは「とても素晴らしいシーズンのスタートとなった。タナクの対応能力の高さに驚かされたし、ラトバラとラッピも素晴らしい仕事をしてくれた。マシンのパフォーマンスも安定していたし、チームスタッフも落ち着いていた」とコメント。参戦 2 年目にして大きな進化を遂げているだけに、2018 年は PIAA がサポートする TOYOTA GAZOO Racing WRT のタイトル獲得に注目したい。



- ボンネットのランプポッド：ピンスポット、ロング、ワイドの 3 パターンの配光のランプを装着
- バンパー：エアロダイナミクス改良のため 2017 年より小型化したワイド配光のランプを装着
- ヘッドライト：軽量化された小型ランプをインストール

■ショートインタビュー

TOYOTA GAZOO Racing WRT #7号車/ドライバー

ヤリ・マティ・ラトバラ

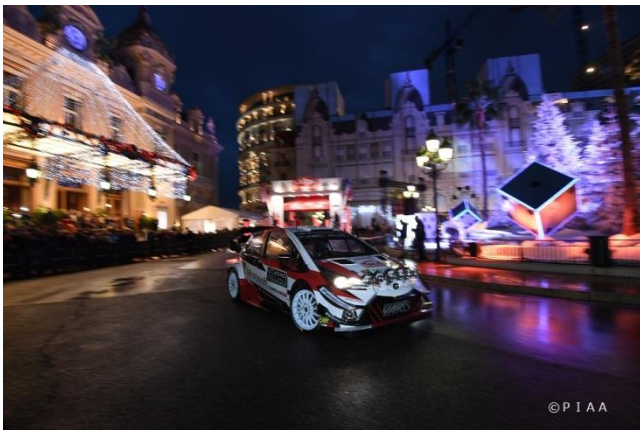
「エアロダイナミクスの変更に合わせて今年はライティングシステムも変更された。これまでバンパーの外側に後付けされていた左右のランプがバンパーにビルドインされている。2018年仕様のライティングシステムも昨年と同様に明るさも満足のいくレベルだし、照射範囲も広い。バンパーに組み込まれたことで破損のリスクが減ったし、空力的にも良くなっていると思う。」



TOYOTA GAZOO Racing WRT #8号車/ドライバー

オット・タナク

「他社のライティングシステムも使った経験があるけれど、前方の長距離の明るさに関しては PIAA のライティングシステムは特に素晴らしいと思う。もちろん、左右や下側にもセットアップされているから、照射範囲も広がっている。ナイトステージでも路面の状況や次のコーナーまで見やすくなっているから安心してドラビングすることができる。いいライティングシステムだと思うね！」



■トピックス

HYUNDAI、CITROENチームからライティングシステムの供給を要望頂き、HYUNDAIは2014年より全車、CITROENは2014年から一部の車両に、2017年から全車に供給を開始した。WRCに参戦するワークス4チームのうち3チームに供給するという信頼を得ています。



シトロエン



ヒュンダイ



ヒュンダイの照射光

■PHOTO GALLERY



全クルーの記念撮影



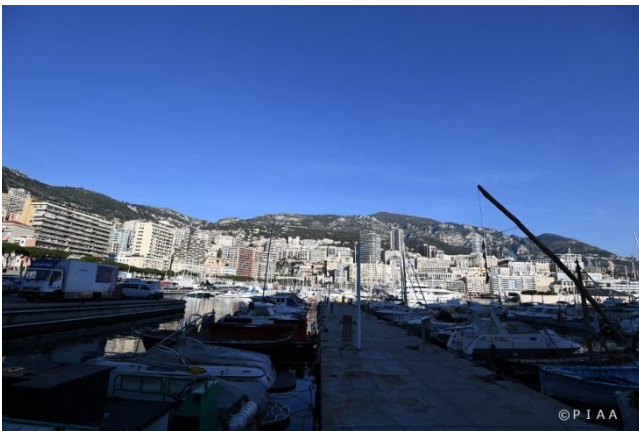
4ワークスのマシン



シトロエン、ヒュンダイ、フォード、トヨタ



トヨタのWボディウム



モナコのパークフェルメ前のヨットハーバー



2018年もPIAAはオフィシャルテクニカルパートナーとしてサポート

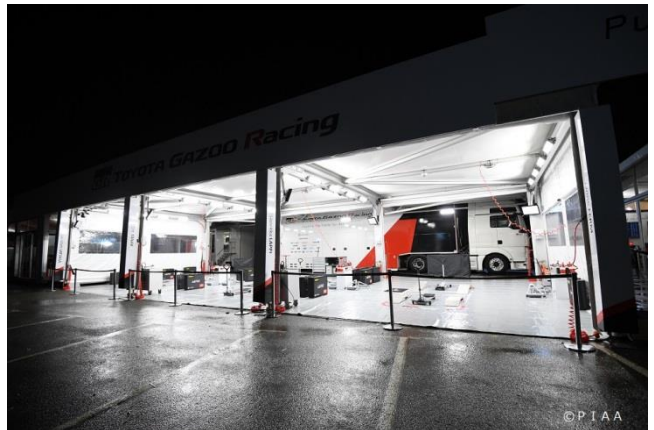
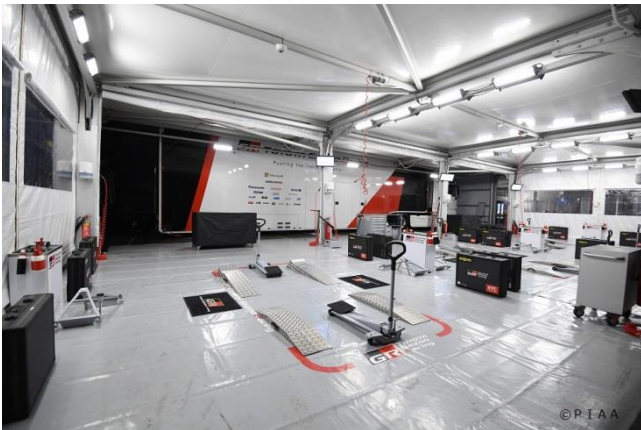




ヘッド・オブ・エンジニアリングのトム・ファウラー チーム代表のトミ・マキネン



TOYOTA GAZOO Racing のサービスパークのオフィシャルパートナーパネルに今年も PIAA ロゴ！



整然としているキレイなピット



ファンからも良く見えるサービス

ゲストを迎えるラウンジ



各国の言葉で『ようこそ!』



セレモニアルスタート

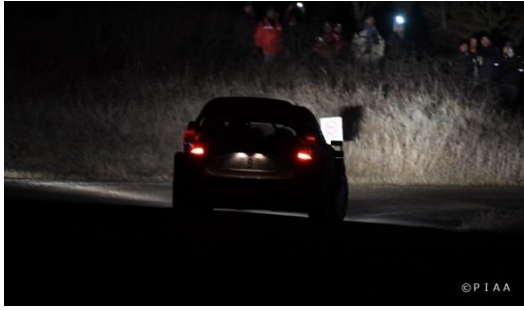
雨の日はPIAA はっ水ワイパーが活躍



1月開催の冬のラリーモンテカルロはスノー路面ありのチャレンジングなラリー!



ナイトセッションではPIAA ライティングシステムが真っ暗な路面を照射



コーナーの至る所に大勢のファンが観戦

華やかなモナコのセレモニアルスタート

