

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

R-1 Rally Monte-Carlo / 第1戦 ラリー・モンテカルロ

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&撥水シリコンゴムワイパーを供給
2020年も TOYOTA GAZOO Racing WRT とともに WRC でタイトル獲得にチャレンジ!



伝統の開幕戦「ラリー・モンテカルロ」で新体制のトヨタ勢が全車完走!

ナイトステージのSS1を制覇! オジェが2位、エバンスが3位で表彰台を獲得



■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年に三菱ランサーターボで RAC ラリー (現 WRC) に参戦。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 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定着、その技術力は今もなお健在でチーム関係者からも高い評価を頂いています。

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、2014年には同年よりWRCに復帰したヒュンダイヘライティングシステムを供給。さらに、2017年からは18年ぶりにWRCへ復帰したトヨタのワークスチームTOYOTA GAZOO Racing WRTヘライティングシステムを供給している。

TOYOTA GAZOO Racing WRTは復帰参戦2年目の2018年にマニファクチャラーズ部門でタイトルを獲得するほか、2019年にはオイト・タナックがドライバーズ部門でタイトルを獲得。PIAAは同チームをオフィシャルテクニカルパートナーとしてサポートしており、WRCにおいてもPIAAは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のパフォーマンスを証明している。



撥水シリコンワイパーで継続サポート



ライティングシステムはヘッドランプ、補助ランプを装着

■チーム体制／TOYOTA GAZOO Racing World Rally Team

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きた。

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、PIAAライティングシステムを搭載した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。同じくPIAAを搭載した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・オリエ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。

トヨタのワークスチーム、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（世界耐久選手権）で豊富な実績を持つTMGがエンジン開発を担当。同チームは「ヤリスWRC」で、大胆なエアロフォルムを武器にクラストップレベルのダウンフォースを発揮している。

事実、同チームは2017年に計2勝をマークすると2018年には計5勝をマークし、復帰参戦2年目にしてマニファクチャラーズ部門でタイトルを獲得。さらに2019年にはオイト・タナックが計6勝

を獲得し、ドライバーズ部門でチャンピオンに輝いたことは記憶に新しい。

2020 年はタナックがヒュンダイへ移籍したものの、2013 年から 2018 年にかけてドライバーズ部門で 6 連覇を果たしたセバスチャン・オジェがエースとして加入したほか、抜群の安定感を誇るエルフィン・エバンス、2019 年の WRC2 プロでチャンピオンに輝いた若き逸材、カッレ・ロバンペッラを起用するなど体制を一新。ヤリス WRC もエンジンの改良およびサスペンションの軽量化が図られるなどハード面も充実した体制だ。

そのほか、ドライバー育成プロジェクト「TOYOTA GAZOO Racing ラリーチャレンジプログラム」により海外武者修行を行ってきた日本人ドライバーの勝田貴元も 2020 年はヤリス WRC を武器に計 8 戦に参戦。さらに 2020 年は愛知県および岐阜県を舞台に WRC の最終戦としてラリー・ジャパンが開催されることから、2020 年は TOYOTA GAZOO Racing WRT の二冠とともに母国ラウンドでの凱旋勝利、そして日本人ドライバーの活躍が注目されている。



#18 勝田貴元選手が WRC に本格参戦



セレモニアルスタートに向かう YARIS WRC

■2020 年の WRC

シトロエンが WRC のトップカテゴリーの活動を休止したことから、トヨタ、ヒュンダイ、そしてフォードのサテライトチーム、M スポーツの三つ巴の構図で争われることとなった 2020 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したほか、マシンの改良を実施しているが、そのなかで最も注目を集めているチームが、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ゴムワイパーを供給する TOYOTA GAZOO Racing WRT だと言えるだろう。

同チームは文字どおり、トヨタのワークスチームで、2017 年に WRC へ復帰参戦を開始すると 2018 年にマニファクチャラーズ部門でチャンピオンに輝くほか、2019 年にはオイト・タナックがドライバーズ部門でタイトルを獲得した。

2020 年はタナックがヒュンダイへ移籍したものの、TOYOTA GAZOO Racing WRT は体制を一新し、ドライバーズ部門およびマニファクチャラーズ部門の“二冠”を獲得すべく、チーム体制を強化している。

まず、エースに抜擢されたのが、2013 年から 2016 年にかけてフォルクスワーゲンで 4 連覇を果たしたほか、2017 年から 2018 年には M スポーツで 2 連覇を果たすなど、ドライバーズ部門で 6 連覇を果たしているフランス人ドライバーのセバスチャン・オジェでその実力は今もなお健在。2019 年は古巣のシトロエンで苦戦を強いられたものの、TOYOTA GAZOO Racing WRT へ加入した今季はモチベーションが高く、タイトル奪還を狙っている。

セカンドラインバーを務めるのは、長年に渡って M スポーツで活動してきたエルフィン・エバンスで、抜群の安定感を誇るほか、マディなグラベルやターマックを得意とするイギリス人ドライバーだ。さらにサードドライバーを務めるのは、2019 年の WRC2 プロでチャンピオンに輝いたフィンランド人ドライバーのカッレ・ロバンペッラで、若干 19 歳の若き逸材をワークスチームに抜擢するなど豪華な顔ぶれを

誇る。

気になる 2020 年参戦マシン、ヤリス WRC に関しても開幕戦のラリー・モンテカルロに合わせてエンジンの改良を誇るほか、サスペンションの軽量化を図るなど細部の熟成に余念がない。

さらにトヨタのドライバー育成プロジェクト「TOYOTA GAZOO Racing ラリーチャレンジプログラム」で海外武者修行を行ってきた日本人ドライバー、勝田貴元も 2020 年の WRC を語るうえでは欠かせない存在で、今季はヤリス WRC を武器に計 8 戦に参戦する予定だ。

まさに 2020 年の TOYOTA GAZOO Racing WRT は、日本のモータースポーツファンにとって注目のチームとなっているが、その期待に応えるかのように 1 月 23 日～26 日に開催された WRC 第 1 戦「ラリー・モンテカルロ」でもトヨタ勢は序盤から素晴らしい走りを披露していた。

1911 年に設立されたラリー・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で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となっている。

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。1 月 23 日（木）のオープニングステージ、SS1 でオジェがベストタイムを叩き出すと、続く SS2 でもオジェが 2 番手タイムをマークするなど順調な立ち上がりを披露していた。



SS1 のナイトステージを走るオジェ選手



光軸調整をするメカニック

翌 24 日（金）のデイ 2 でもトヨタ勢は好調だった。なかでも目を見張る躍進を果たしたのがエバンスで、ヒュンダイのタナックが SS4 でコースアウトを喫し、リタイアするなか、SS3、SS4、SS5 と 3 回連続で SS ウインを獲得した。これに続くかのようにオジェも SS6、SS7 でベストタイムを叩き出すなどトヨタの 2 台が激しいトップ争いを展開。この結果、オジェがトップでデイ 2 をフィニッシュし、エバンスが 1.2 秒差の 2 番手に浮上。ヒュンダイのティエリー・ヌービルがトップから 6.4 秒差の 3 番手につけるなどトップ争いは三つ巴のバトルとなった。

25 日のデイ 3 ではヌービルが猛追を披露するものの、SS10 でベストタイムをマークしたエバンスがトップで競技 3 日目を走破したほか、オジェも 4.9 秒差の 2 番手につけるなどトヨタ勢が 1-2 体制を形成した。

それだけに、このままトヨタ勢が開幕ウインを達成するかのように思われていたのだが、26 日のデイ 4 では猛追を演じたヌービルが逆転優勝。残念ながらトヨタ陣営は優勝こそ獲得できなかったが、オジェが 2 位に入賞したほか、エバンスも 3 位入賞を果たすなどダブルポディウムフィッシュを果たすことでパフォーマンスの高さを証明した。

そのほか、WR カーで初めての競技となったロバンペッラもクレバーな走りで 5 位入賞を果たすなど噂

に違わぬ実力を見せたことも開幕戦のトピックスと言っていい。

また注目を集めた日本人ドライバーの勝田貴元も2019年型のヤリスWRCを武器に安定した走りを披露。デイ1こそ慎重な走りに徹していたが、デイ3からはペースアップを果たし、デイ4ではMスポーツのチーム・スンニネンらを凌駕する走りを披露し、7位入賞を果たした。

このように開幕戦のラリー・モンテカルロからトヨタ勢は素晴らしい走りを披露。11月20日～22日には愛知県および岐阜県を舞台にWRCの最終戦として「ラリー・ジャパン」が開催されるだけに今後もPIAAがサポートするトヨタ勢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
セバスチャン・オジェ

「ラリー・モンテカルロはナイトステージがあるから、ライティングシステムが重要なんだけど、PIAAのライティングシステムのレベルは高いと思う。とくに遠くが見えやすい。もちろん、オープンで広い空間も明るく照らされているけれど、遠くが見えやすくなっているのがナイトステージでも走りやすいね」



TOYOTA GAZOO Racing WRT / ドライバー

エルフィン・エバンス

「ジュニア選手権を戦っていた時から、PIAA UK のサポートを受けていたので PIAA のライティングシステムのパフォーマンスはよく知っている。トヨタでまた PIAA のランプを使えることは嬉しいね。PIAA のライティングシステムは完全な暗闇でも明るいし、クリアに見えるからとても走りやすいよ」



TOYOTA GAZOO Racing WRT / ドライバー

カッレ・ロバンペッラ

「PIAA のライティングシステムはフィンランドでもテストしているけれど、とても明るいね。スノーテストだったんだけど、とても見やすくてドライビングに集中することができたよ」



TOYOTA GAZOO Racing Rally challenge program / ドライバー

勝田貴元

「本番では完全な暗闇のなかで、ヤリス WRC に PIAA のライティングシステムをつけて走ったのは今回が初めてだったんですけど、視認性が高くて違和感がなく走れました」



PHOTO GALLERY





以上