

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

R-7 Rally Monza / 第7戦 (最終戦) ラリー・モンツァ

WRC 初開催のラリー・モンツァ、予想外の降雪で波乱の展開の中、  
最終戦でオジエ選手/イングラシア選手組が通算7回目のワールドチャンピオンに輝く！



#17 オジエ選手/イングラシア選手組 特別な年の最終戦「ラリー・モンツァ」で逆転チャンピオン獲得

#33 エバンス選手/マーティン選手組 Day3 で無念のコースオフ、シリーズ2でフィニッシュ。

#69 ロバンペラ選手/ハルトトゥネン選手組は5位フィニッシュ



モンツァサーキット敷地内でもSSとして走行 (路面の変化がめまぐるしいとのこと)

■概要/Outline

国内外のレースシーンで多くのチーム、ドライバーなどをサポートさせて頂いてきた PIAA は、ラリー競技においても最前線で戦っています。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、2011 年には MINI へ、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 WRC チャレンジプログラムにて参戦している#18 勝田貴元選手は、序盤 SS1 の濡れた草地上でスリップ、コースオフレディリタイヤを喫するも、デイ2よりトップ選手にそん色のないタイムでセカンドベストを連発するなど、「パワーステージ」に指定された最終 SS16 ではついにステージベストを記録、5ポイント獲得。成長の証を見せた！

## ■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・オジエが加入したほか、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で 2020 年シリーズを戦ってきた。

## ■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を供給する TOYOTA GAZOO Racing WRT です。

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、コドライバーズ部門およびマニファクチャラーズ部門の“三冠”を獲得すべく、チーム体制を強化して 2020 年シーズンに臨んだ。

まず、#17 号車は 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・オジエで、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、第3戦メキシコで1勝をあげ、シリーズタイトル奪還を目指してきた。

次に、#33 号車は長年に渡って 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#69 号車は、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 WRC 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、勝田貴元選手も 2020 年の WRC を語るうえでは欠かせない存在です。

まさに 2020 年の TOYOTA GAZOO Racing WRT (チャレンジプログラムを含む) 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た。以下 第1戦～第6戦までの結果。

第1戦「ラリー・モンテカルロ」2位：オジエ、3位：エバンス、5位：ロバンペラ、7位：勝田

第2戦「ラリー・スウェーデン」1位：エバンス、3位：ロバンペラ、4位：オジエ、9位：勝田

第3戦「ラリー・メキシコ」1位：オジエ、4位：エバンス、5位：ロバンペラ、※勝田：不参加

第4戦「ラリー・エストニア」3位：オジエ、4位：エバンス、5位：ロバンペラ、リタイヤ：勝田

第5戦「ラリー・トルコ」1位：エバンス、4位：ロバンペラ、リタイヤ：オジエ、※勝田：不参加

第6戦「ラリー・イタリア」3位：オジエ、4位：エバンス、リタイヤ：ロバンペラ、勝田

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してきたが、当初予定されていた WRC の最終戦として「ラリー・ジャパン」が来年に開催延期となる他、多くのイベントが中止、延期となり残念ではありますが、上記4戦目以降の短縮されたラウンドを6戦まで終え、ついに今シーズンの最終戦を迎えた。WRC 初開催のラリー・モンツァは F-1 開催で有名なモンツァサーキットを中心とした舞台でグランプリコースとバンクの設定があるオーバルコースをミックスしたレイアウトのターマック（舗装路）の SS のほか、敷地内のグラベル（未舗装路）を舞台とした悪路、そして今回は山岳地帯の積雪によるスノー路面もあるなど、トップドライバーにとっても屈指の難コースとなり、トヨタチームのエバンス選手、勝田選手のほか、多くのトップドライバーもその餌食となったが、前述の通り TOYOTA GAZOO Racing WRT の#17号車 セバスチャン・オジエ選手/ジュリアン・イングラシア選手組が、デイ3まで僚友のエバンス選手とチャンピオン争いを展開してきたが、最終日はライバルチームとの戦いを制し、通算7度目となるワールドチャンピオンに輝きました。チーム代表として最後のラリーに臨んだトミ・マキネン氏の花道を飾ることとなった。マキネン氏は2021年よりトヨタのモータースポーツアドバイザーという立場でサポートされるとのことです。

#### 【ラリー・モンツァ 最終リザルト】

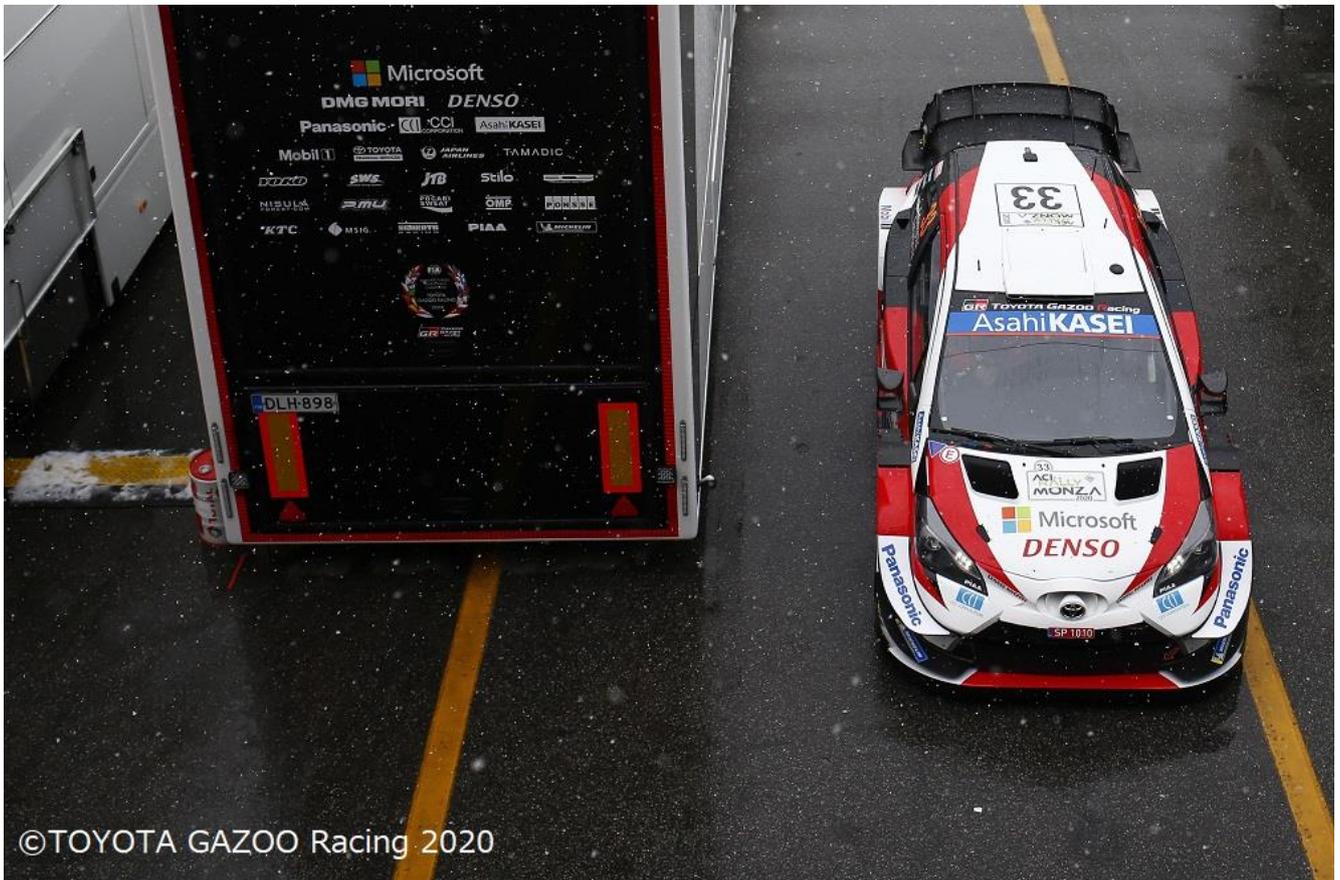
- 1 セバスチャン・オジエ/ジュリアン・イングラシア (TOYOTA YARIS WRC)
- 2 オット・タナック/マルティン・ヤルヴェオヤ (HYUNDAI i20 クーペ WRC)
- 3 ダニ・ソルド/カルロス・デル・バリオ (HYUNDAI i20 クーペ WRC)
- 4 エサペッカ・ラッピ/ヤンネ・フェルム (FORD フィエスタ WRC)
- 5 カッレ・ロバンペラ/ヨンネ・ハルトトゥネン (TOYOTA YARIS WRC)
- 6 アンドレアス・ミケルセン/アンダース・ジージャー (SKODA ファビア R5 Evo)
- 7 オリバー・ソルベルグ/アaron・ジョンストン (SKODA ファビア R5 Evo)
- 8 ヤリ・フツネン/ミッコ・ルッカ (HYUNDAI i20 R5)
- 9 マッズ・オストベルグ/トルシュテン・エリクソン (CITROEN C3 R5)
- 10 ポントゥス・ティディマンド/パトリック・バース (SKODA・ファビア R5)
- 20 勝田 貴元/ダニエル・バリット (TOYOTA YARIS WRC) ※デイ1リタイヤ
- 29 エルフィン・エバンス/スコット・マーティン (TOYOTA YARIS WRC) ※デイ3リタイヤ

#### ■PHOTO GALLERY



予想外の降雪で非常に難しいコンディションとなったラリー・モンツァ





©TOYOTA GAZOO Racing 2020



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

ターマック(舗装)からグラベル(非舗装)に変化するコース



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

山岳地帯は滑りやすい路面



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

オーバルコースのバンク



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

グランプリコースは障害物などによるレイアウト



©TOYOTA GAZOO Racing 2020



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

ナイトステージは PIAA ライティングシステムを使用



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

ラリー・モンテカルロを思わせる山岳地帯のSS



©TOYOTA GAZOO Racing 2020



©TOYOTA GAZOO Racing 2020

以上