



2003年12月03日

レーストゥアレグ “テレフォニカ・ダカール 2004” に参戦

2004年の目標は、新設計のレーストゥアレグ 2台の完走

ウォルフスブルグ発: ターレックによって二輪駆動カテゴリーでワン・ツーフイニッシュを成し遂げ、ディーゼルエンジンクラスの最高成績を達成したその12ヶ月後、フォルクスワーゲン は再びテレフォニカ・ダカール2004(開催日程 2004年1月1日～18日)に挑戦します。2003年1月、モータースポーツ ディレクターであるクリス ニッセン率いるチームは、2台の新設計の四輪駆動モデル、“レーストゥアレグ”で参戦。170 kW以上を発生する5気筒TDIエンジンを搭載した新たな砂漠用の競技車両によってデビューを果たします。

最強のドライバーラインアップ: フォルクスワーゲンにはダカールの勝者2名が参戦

フォルクスワーゲンは、ユッタ クラインシュミット(2001年優勝)とブルーノ サビー(1993年優勝)という二人のダカールラリー優勝者をワークスドライバーに迎えました。共にクロスカントリーラリーからあわせ25年以上の経験をもっています。クラインシュミットと同乗するのはコドライバーとして5回のワールドチャンピオンシップ ラリーで優勝経験のあるイタリア人のファブリツィア ポンズ。一方のブルーノ サビーと組むのはイングランド出身の熟練したメカニックでありコドライバーであるマシュー スティーブンソンです。

完璧な出発点: 新たな設計により、過酷なテストで最高点を獲得

レーストゥアレグは10月に行われた最初のテストランに続いて、11月10日から25日までモロッコ砂漠で行われた大規模なテストですばらしい成績を収めました。ユッタ クラインシュミットとブルーノ サビーが数千キロメートルを完走したのです。北アフリカの複雑な地形に対応したサスペンションのセットアップに加えて、四輪駆動の構造を確定するためのテスト、経済的なTDIエンジンの燃費、耐久テストなどが2週間のプログラムの中に組み込まれました。このプログラムの中で、サービスチームもレースの条件を熟知することができたのです。「レーストゥアレグはたいへん運転しやすく、信じられないようなポテンシャルを持っていることがすぐに実証されました。ダカール ラリーでは十分に期待できると思っています。」と、ユッタ クラインシュミットが語っています。ブルーノ サビーはさらに付け加えて次のように語っています。「この車は重量配分によって、絶妙なバランスが取られています。また作る際に細部まで多くの配慮がなされています。これには感銘を受けました。」

戦略的な目標: 2005年に向けた準備として今回は完走を目指す

過去の経験が示すように、参加者が100名を上回る過酷な競技であるにもかかわらず、ワークスドライバーがまずやらなければならないひとつの仕事があります。「私たちは、レーストゥアレグの初参戦にあたり、世界で最も過酷なラリーを選んだわけですから、2004年1月にいきなり上位を目指して戦うのは無謀だと言えるでしょう。18日間の競技に匹敵するほど厳しいテストはありません。今回できるだけ多くの経験とデータを集め、約3週間で私たちのライバルを詳細に調べ、今後の開発方針を明確にするためには、2台の車両の完走が必要不可欠です」。クリス ニッセンはこのように考えを述べています。2004年のシーズンはフォルクスワーゲンにとって、中期目標に対する準備段階として位置付けられています。そして2005年には、ダカール ラリーの歴史上で初めてウォルフスブルグのチームが、TDIディーゼルのパワーで総合的な栄誉を目指して戦います。

注記:

このプレス インフォメーションに含まれるすべてのデータと装備品は、ドイツ国内で販売されているモデル レンジに限り有効です。諸外国における各仕様については異なる場合があります。また、予告なく変更される事もありますので、予めご了承ください。
識別略語のTDI、SDI、FSI、DSG、TSCは、Volkswagen AGまたはドイツ国内のフォルクスワーゲン グループに属する企業の登録商標です。