



2004年12月13日

**フォルクスワーゲン、ダカールラリーに4台のレース・トゥアレグをエントリー
-ダカールラリーは、2004年12月31日-2005年1月16日に開催-**

ウォルフスブルグ発 :フォルクスワーゲンは、レース・トゥアレグ プロトタイプ of 集中テストと開発プログラムを実施、4名の国際的トップドライバーと新たな2社の有力パートナーとともに、2005年ダカールラリー(正式名称:テレフォニカダカール2005 / 通称ダカールラリー)に参戦することを決定しました。すでに3名のダカール ウィナーである、ユハ カンクネン、ユタ クラインシュミット、ブルーノ サビーと契約を締結、加えて米国の有力ドライバー、ロビー ゴードンとも契約しました。これにより、オフロードラリーのスペシャリストだけでなく、オンロードレーシングの世界からも実力者を迎え、強力な布陣でダカールラリーに臨むこととなります。また、Red BullとLuKの既存パートナーのほか、O2とCastrolが新たなパートナーに加わり、2005年クロスカントリーラリー シーズンを戦います。

経験豊富なドライバー カルテット

フォルクスワーゲンは、クロスカントリーラリーへの参戦を開始して以来、最強のドライバーラインナップでダカールラリーにチャレンジします。新規契約のロビー ゴードンは、35歳とフォルクスワーゲンワークスドライバー中最年少にもかかわらず、米国のさまざまなシリーズで活躍してきました。米国内のSCOREオフロードシリーズでは、過去6度のタイトルに輝いているなど、経験、実績ともに超一流。1990年以来、IMSAスポーツカーシリーズに参戦し、デイトナ24時間ではクラス4連覇を達成、91年にはNASCARストックカーシリーズにもチャレンジしています。さらに翌92年には、チャンプカーワールドシリーズにもエントリーし、これまで2勝をマークしています。こうしてさまざまなカテゴリーを経験したゴードンは、特に「バハ1000」に強いこだわりを見せ、すでに2勝を記録した今でも連続参戦を続けています。

「ロビーはフォルクスワーゲン ワークスチームにふさわしい経験と実績の持ち主です」と、フォルクスワーゲン モータースポーツ ディレクターのクリス ニッセンは、ゴードンとの契約を歓迎しています。「9月のテストでもその実力を証明してくれました。既存の3名に誰かを加える場合、ロビーが適任だと確信しています。経験と才能の両面で史上最強のドライバーラインナップが完成しました」

1998年ダカール優勝者のユハ カンクネンは、今年のUAEデザートチャレンジで初めてフォルクスワーゲンをドライブ、2005年ダカールラリーでは、同郷のコードライバー、ユハ レポとともにレース・トゥアレグのステアリングを握ります。ユタ クラインシュミットは、2001年ダカールラリーを制した実績の持ち主です。コードライバーのファブリツィア ポンズとともに、8月のラリー ドゥ オリエントで3位に入賞し、レース・トゥアレグ プロトタイプに初表彰台をもたらしています。ブルーノ サビーは1993年のダカール ウィナーであり、コンビを組むコードライバーのミシェル ペランは、1994～96年に3連勝を達成しています。8月にトルコで開催されたラリーで首位に立つなど、コンビとしてのポテンシャルはもちろん、レース・トゥアレグのポテンシャルも証明しています。

正常進化としての排気量拡大

2004年ダカールラリーでデビューしたレース・トゥアレグは、サビーが総合6位、クラインシュミットがステージ優勝を獲得するなど、デビューイベントからすでに高いポテンシャルを示しています。フォルクスワーゲンはさらにその実力を向上させるべく、TDIターボディーゼル ユニットの排気量を2.3リッターから2.5リッターへと拡大。フロントアクスル後方に縦置き搭載するフロント ミッドシップ レイアウトと、直列5気筒の基本アーキテクチャーはプロトタイプバージョンを踏襲しています。排気量の拡大に伴い、パワーも175kW/238PSから191kW/260PSへと強化されました。

500Nmを上回るトルクを効率的に伝達するため、フォルクスワーゲンはフルタイム4WDのレース・トゥアレグに新たなソリューションを与えています。エードゥアルト ヴィーデル率いるエンジニアリングチームは、3度のクロスカントリーラリー ワールドカップへのエントリーと6度の開発、熟成テストにおいて、さまざまなサスペンション セットアップや新型コンポーネントの開発、ディテールの改良に集中し、メンテナンス性、快適性、操作性の向上を実現しています。

新たなチャレンジに向け、万全の準備を

2005年ダカールラリーは、合計距離8,956kmに16カ所のスペシャルステージ(SS: 競技区間) (SS合計距離: 5,431km) がレイアウトされ、あらゆるモータースポーツ カテゴリーを通じてもっとも過酷なイベントとして知られています。SS合計距離だけで、フォーミュラ ワン世界選手権全戦の合計距離に匹敵します。2005年ダカールラリーには、イベントをさらにエキサイティングに演出すると同時に、安全性を高めるさまざまな新レギュレーションが採用されています。たとえば、オートマチック タイヤ プレッシャー システムが禁止されたため、各クルーは路面コンディションに合わせて自らタイヤバルブを調整し、最良のトラクションが得られるセットアップを確保しなければなりません。「路面状況を的確に読めるドライバーや、トラクション不足を実力で補えるドライバーが有利になります」と、この新規則を歓迎するサビー。さらに2005年イベントでは、BFグッドリッチ製タイヤのワンメイクとなることも決まっています。「UAEデザートチャレンジ中にタイヤテストを行いました。十分に満足できる結果が得られています」と、UAEデザートチャレンジ(2004年FIAクロスカントリーラリー ワールドカップ第6戦)をスタックなしで乗り切ったクラインシュミットは述べています。

2005年ダカールには、ビバークを挟んで2ヶ所の長尺SSを一気に走破しなければならない過酷なセッションも設けられています。ビバーク前に燃料補給こそ認められるものの、マシンはその後、パルクフェルメ(保管場所)に保管されるため、いかなるサービス作業も許されません。「つまり、十分な耐久性を確保しなければならない、ということです。マシンには文字どおり100パーセントの信頼性が要求されるとともに、ドライバーとコドライバーにはサバイバル力が要求されます」と、初ダカールを前に気合いを充実させるゴードン。1989年、ゴードンは16時間15分の単独ドライブの後、1,600kmの「バハ1000」ウィナーに輝いています。その彼が口にする、サバイバルという言葉がいっそう重く聞こえてくるようです。

2004年イベントでテスト使用された「センチネル」システムは、2005年から正式に採用されます。砂漠のステージでは、時に砂塵により先行車両が見えないことがありますが、同システムは、音響および視覚シグナルを通じて、先行車両への接近をクルーに警告します。「おかげで、狭いルートでのオーバーテイクが容易になるでしょう。リスクが軽減される一方で、各クルーのパフォーマンス格差が少なくなりますね」と、4度の世界ラリー選手権(WRC)チャンピオンの実績を持つカンクネン。

チーム体制の強化

2005年ダカールラリーをはじめとするFIAクロスカントリーラリー ワールドカップに向けて、最強のドライバー/コドライバー ラインナップを敷き、ハードウェアもますます充実を図るフォルクスワーゲン。フォルクスワーゲン モータースポーツ チームの本拠、ハノーバーでも組織体制の見直しと強化が図られています。2004年シーズンを通じてクロスカントリー イベントやテストを実施する中、チームはレース・トゥアレグにとって2度目のダカール チャレンジに備えて、チームの体制作りとその強化に余念がありませんでした。

2005年ダカールには、本年度イベントの2倍となる4台体制で臨むため、ロジスティクス部門の拡張が行われています。フォルクスワーゲンは、マネージメント スタッフやドライバーを含め、合計60名強の体制で9,000km彼方のダカールを目指します。ワークスチームをサポートするため、トラック部門には2台のレーストラックをエントリーし、SS中の緊急時に備えます。また、医師や理学療法士を含め、チームスタッフの移動には、9台のプロダクション バージョンのトゥアレグを投入します。このほか、機材や装備、メカニカル/エレクトロニック コンポーネントの輸送には、合計7台のトラックを持ち込みます。

モロッコで2週間の長丁場のテストを終え、さらにハノーバーで最終調整を終えたフォルクスワーゲン

ワークスチームは、非常に良い体制で第27回ダカールラリーを迎えます。チームは12月27日にバルセロナへ移動、技術車検の後、プロローグランをスタートします。「すでに万全の準備を整えました。ダカールラリー本番が今から待ち遠しいですね。強力なライバルにも打ち勝つだけの準備はできています」と、フォルクスワーゲン モータースポーツ ディレクターのクリス ニッセンは、力強い言葉を残しています。

「2005年ダカール」の途中経過、広報写真等は、レース期間中VGJプレスクラブ (URL: <http://www.volkswagen-press.jp/>) にアップロード致します。お好みの画像をダウンロードしてご利用ください。