



# **MINI WRC チーム**

Media Information



## 目次

伝説が戻ってきた:FIA WRC における MINI のラインナップ。	3
イアン・ロバートソン:「MINI は原点に回帰する」	5
MINI のラリーへの復帰を支える強力なパートナー、プロドライブ。	7
MINI WRC チーム - 人物の解説	9
2011 年 FIA WRC 日程の概要	10
MINI WRC チームのドライバー、クリス・ミークのプロフィール	17
クリス・ミークへのインタビュー: 「私達はどれだけ競争力があるかを示すことを目指します」。	19
MINI WRC チームのドライバー、ダニエル・ソルドのプロフィール。	20
ダニエル・ソルドのインタビュー: 「私たちは今シーズンを、とても重要なシーズンになるとと考えています」。	22
成功のカギを握る緻密な開発作業。	23
MINI John Cooper Works WRC。	24
MINI に信頼を寄せる世界のカスタマー・チーム。	27
1960 年代のベンチマークとなった MINI Cooper S。	28
ラウノ・アルトネン:「どんな子どもでも、最初は育てなければならない」	30
歴史的な優勝の数々:世界のモータースポーツでの MINI。	31
MINI WRC チームのパートナー企業各社。	32
お問い合わせ先。	35



### 伝説が戻ってきた：FIA WRC における MINI のラインナップ。

ミュンヘン発、2011 年 4 月 11 日。世界のモータースポーツの舞台に MINI が復帰する日が、いよいよ間近となりました。MINI オックスフォード工場での公式な発足にあたって、MINI WRC チームが公開されました。今シーズンは、このチームは FIA 世界ラリー選手権(WRC) のいくつかのラウンドに参戦します。その目的は、2012 年世界選手権シーズンへのフル参戦に向けて完璧に準備ができるよう、貴重な経験を積むことにあります。

クルマは MINI Crossover をベースとして、プロドライブによって開発されました。搭載される 1.6 リッター・ターボ・エンジンは、MINI の量産モデルをベースにしたもので、世界ツーリングカー選手権を含む FIA スーパー2000 のレギュレーションに準拠したシリーズで戦えるよう、BMW Motorsport によって開発されました。プロドライブは MINI John Cooper Works WRC によってワークスとして参加しているだけでなく、プライベート・チームにもカスタマー・カーを提供しています。

BMW Group の販売＆マーケティング担当取締役イアン・ロバートソンは次のように述べています。「FIA 世界ラリー選手権はラリー界の頂点に君臨しており、当社のブランドの競争心を見せつける理想の舞台です。モータースポーツでは、経験ということが非常に重要な要素となります。そのため、ライバルに追いつくには、短期間のうちにできるだけ多くのことを学ぶことが必要です。新しいレギュレーションになったことで、以前よりもトップとの差は小さくなっています。できるだけ早くライバルをやきもきさせたいと思っています」。

MINI WRC チームは経験豊富なドライバーに信頼を寄せ、2011 年に初めて WRC に挑みます。多くの戦績を挙げてきたクリス・ミーク(イギリス)とコ・ドライバーのポール・ネイグル(アイルランド)は、中でも 2009 年インターベンチネンタル・ラリー・チャレンジ(IRC)のタイトルを獲得し、圧倒的な能力を証明しました。「ダニ」と呼ばれるダニエル・ソルド(スペイン)も世界選手権で長年の経験があり、2011 年には新しいコ・ドライバーのカルロス・デル・バリオ(スペイン)とともに戦う予定です。この元シトロエンのワークス・ドライバーは、WRC で 84 戰中 29 回も表彰台に登っており、トップ争いをする力量を備えていることを物語っています。

MINI にとってラリーは初めてではありません。それどころか、過去にこの人気のあるモータースポーツ競技で成功を収めたことが、ブランド・イメージを決定付ける上で重要な役割を果たしました。1960 年代、モンテカルロ・ラリーで 3 度優勝したことで、Mini Cooper S は真の伝説となりました。Mini はヨーロッパ・ラリー選手権にも参戦し、ここでも数え切れない勝利をものにしました。

MINI John Cooper Works WRC は徹底的なテスト・プログラムに耐え、多くの距離を走破しました。このクルマは 5 月の初め、ラリー・イタリア・サルディニアにおいて世界選手権にデビューします。MINI John Cooper Works S2000 はすでに 3 月、ラリー・ポルトガルにおいて WRC 初参戦を果たしています。

# MINI WRC チーム

## Media Information



MINI ブランドのサクセス・ストーリーを今後も受け継いでいくため、経験豊富なレーシング・チームの運営企業であるプロドライブがパートナーに選ばれました。デビッド・リチャーズが創業したこの会社は、ラリー界において高い尊敬を受け、また成功を収めている会社のひとつと見なされています。リチャーズは、「このプロジェクトは本当に情熱を注げる機会です。MINI はこれまでに、モータースポーツの世界で多くの人に強い印象を残した、熱狂的なファンを持つブランドです。MINI がラリーに復帰するにあたって、当社がパートナーに選ばれたことは、きわめて嬉しいことであると同時に、誇りに感じています。2011 年は、来シーズンのスタートから十分に競争力を発揮できるよう、経験を収集するための準備の年として活用したいと考えています。今後取り組むべき課題や、直面する熾烈な競争を軽視することはできません。しかし、MINI で再び世界選手権タイトルを獲得することこそ、揺るぎない目標です」と述べています。

プロドライブは 1984 年に設立され、モータースポーツ界屈指の独立系チームとしての地位を確立してきました。現在、従業員は約 500 人で、本社はイギリスのバンベリーにあります。数ある戦歴の中でも、プロドライブはこれまでに世界ラリー選手権を 6 回、イギリス・ツーリングカー・タイトルを 5 回制し、またフランスの伝統のル・マン 24 時間では 3 度のクラス優勝を果たしています。

MINI Crossover は MINI の中では最も新しいモデルで、また 4 輪駆動システムを採用した初のモデルです。そのため当然、これが競争力のあるラリー・モデルのベースとなりました。フラッグシップの MINI Cooper S Crossover は、1.6 リッター 4 気筒ガソリン・エンジンを搭載し、ツイン・スクロール・ターボチャージャー、直噴システム、さらにはフル可変バルブ・タイミング機構を備え、他を寄せ付けないクラス最高のエンジン出力と燃費の組み合わせを実現しています。エンジンは圧倒的な 135 kW[184 ps]を発生、これにより MINI Cooper S Crossover の 0-100 km/h 加速は 7.6 秒となっています。

MINIMALISM コンセプトの一環として、燃料および排気ガスを低減するための一連の機能（ブレーキ・エネルギー回生システム、オート・スタート・ストップ機能、シフト・ポイント・インジケーター、オンデマンド制御による補機類の作動など）が標準装備、または適切な組み合わせにおいて装備されています。

すべての MINI Cooper S Crossover と MINI Cooper D Crossover には MINI フルタイム 4 輪駆動システム (ALL4) をオプション装備することができ、この場合、ファイナル・ドライブに直接配置される電子油圧式ディファレンシャルが、駆動力をフロントからリヤに無段階に配分します。リヤ・ホイールに伝達されるエンジン出力は、通常の走行条件下では最大 50 %で、極端な条件下では理論上最大 100 %まで配分することができます。これにより、MINI 特有の俊敏なハンドリングに、優れたトラクションという新しい側面が付け加わります。

「BMW Motorsport 仕込みの MINI」：MINI John Cooper Works WRC の心臓部にあるのは、MINI の量産モデルにも採用されている 1.6 リッター 4 気筒ツイン・スクロール・ツイン・ターボ・チャージャー搭載エンジンです。プロダクション仕様のエンジンは BMW Motorsport によってさらに開発が加えられ、FIA スーパー 2000 のレギュレーションに準拠したさまざまなカテゴリーで使用可能となっています。動力の伝達は、Xtrac 製 6 速トランスミッションを介して行われます。ラリー・ステージに出場できるよう、MINI Crossover のシャシーにはプロドライブが開発したロール・ケージが装着されており、これは国際自動車連盟 (FIA) の厳格な安全基準を上回っています。



### イアン・ロバートソン:「MINI は原点に回帰する」

BMW Group の販売＆マーケティング担当取締役イアン・ロバートソンは、MINI ブランドにとってのモータースポーツの重要性、世界ラリー選手権における目標、そして MINI John Cooper Works WRC のベースとなっている MINI Crossover について語っています。

**ロバートソンさん、MINI がモータースポーツに戻ってきました。この動きは、ブランドにとってどのような意味がありますか？**

イアン・ロバートソン:「世界ラリー選手権への参加は、MINI が原点に回帰することを意味しています。その昔、モータースポーツ界での成功は、Mini の急激な飛躍に大きく貢献しました。当時の人々は、この小さなクルマは日常走行において格好よく見えるだけでなく、スポーティな側面も持っていることを認識しました。このスポーティなイメージはその時以来、変わっていません。MINI モデルのスポーツ性能を現代のドライバーに証明するための舞台として、当社は世界ラリー選手権を選びました。この選手権に参加することで、MINI ブランドの重要な価値基準である「エキサイティング」と「エネルギー」が強化され、ブランドのスポーティな側面が強調されます」。

**なぜ MINI ブランドはこれほどラリーに適しているのですか？**

ロバートソン:「第一に、MINI は比類ないサクセス・ストーリーに立ち返ることができます。第二に、MINI は世界中の多くのファンにとってエキサイティングそのものであり、そのエネルギーによってファンに刺激を与えています。これこそまさに、世界ラリー選手権への参戦を通じて、当社が正統的かつ持続的に表現できることなのです。スリリングなラリー・イベント、人とマシンによる究極のパフォーマンス、そしてもちろん最大限の成功。モータースポーツは純粋な感動です。ファンにとって MINI が純粋な感動であるように」。

**世界ラリー選手権に参戦するにあたって、どのように役割分担がなされていますか？**

ロバートソン:「MINI は、MINI Crossover の量産車を製造しているブランドです。プロドライブは、このクルマをベースに 2009 年初めから MINI John Cooper Works WRC を開発してきました。MINI はチーム・パートナーの役割も果たしています。ミュンヘンにある BMW Motorsport は、MINI の量産モデルに由来する 1.6 リッター・ターボ・エンジンを、さまざまなモータースポーツで使用できるように開発しました。プロドライブは、当社の WRC 出場日程を管理し、またカスタマー向けのラリー・カーの製造も行っています」。

**2011 年の最初のシーズンの目標は何ですか？**

ロバートソン:「世界選手権で成功を収めたいと思うなら、まず経験を積み、多くのハードな作業をこなす必要があります。当社はパートナーのプロドライブとともに、これを行うつもりです。デビッド・リチャーズのチームは世界ラリー選手権を熟知しているため、非常に高いレベルからスタートすることができます。今年は多くのラリーへの参戦が計画されています。2012 年シーズンにはフル参戦する予定です。もちろん、できるだけ早く競争力をつけたいと思っており、成功できるだろうと私は楽観的に考えています」。



**フォードとシトロエンにタイトル争いを挑むことができるのは、いつになると思いますか？**

ロバートソン：「モータースポーツでは、経験ということが非常に重要な要素となります。そのため、ライバルに追いつくには、短期間のうちにできるだけ多くのことを学ぶことが必要です。新しいレギュレーションになったことで、以前よりもトップとの差は小さくなっています。できるだけ早くライバルをやきもきさせたいと思っています。モータースポーツでは、自分のパフォーマンスを見通すことはできますが、タイトルの獲得を見通すことはできません。唯一可能なのは、できる限りの努力をし、なるべく目標に近づくことだけです。目標は世界選手権での優勝です」。

**MINI John Cooper Works WRC のベースとなった MINI Crossover の際立った特徴は何ですか？**

ロバートソン：「MINI Crossover は、MINI の歴史上、かつて存在しなかったタイプのクルマです。この MINI はクロスオーバー(境界を越える)という名前の通り、MINI 伝統のコンセプトとスポーツ・アクティビティ・ビークル(SAV)の特徴とを兼ね備えており、都市環境の境界線を越えて自由に行き来します。4 輪駆動を採用した最初の MINI であり、世界ラリー選手権への参戦を運命づけられたクルマだといえます。4 ドア、4 シーターで、「外側は最小限に(MINI)、内側は最大限に(MAX)」というスローガンを裏切れません。真の MINI にふさわしく、Crossover は特に燃料消費量と排気ガスの排出量が低減されています」。

**MINI の世界ラリー選手権への参戦にかかるコストはどれくらいですか？**

ロバートソン：「新しいレギュレーションの導入により、世界ラリー選手権におけるマシンの開発費用と走行のための費用は大幅に低下しました。当社では、コストは前年比で約 25 % 減と見積もっています。このことは当社の参戦への決定に大きな影響を及ぼしました。1.6 リッター・ターボ・エンジンは WRC だけでなく、BMW 320 TC による世界ツーリングカー選手権などの他のカテゴリーでも使用可能です。また、カスタマー向けのラリー・カーの販売も、総合的な収支にとってプラスに働きます。WRC は、管理可能なコストで、MINI に魅力的な舞台を提供してくれます。コスト・パフォーマンスは抜群です」。



### MINI のラリーへの復帰を支える強力なパートナー、プロドライブ。

プロドライブは世界屈指の規模を誇り、最も成功しているモータースポーツ／自動車技術関連企業のひとつで、ヨーロッパ、オーストラリア、アジアに約 500 人の従業員を擁しています。同社は現在、GT カー・レースではアストン・マーティン・レーシングと提携し、またオーストラリア V8 スーパーカー・シリーズではフォード・パフォーマンス・レーシングと提携、そして世界ラリー選手権では MINI と提携して、モータースポーツ・プログラムを進めています。

また同社は自動車メーカーと協力して新しい技術や公道向けのパフォーマンス・カーの開発に取り組んでいます。さらに航空宇宙、船舶、軍需産業にも進出の度合いを強めており、例えば民間旅客機、衛星、原子力潜水艦、競技用ヨットなど、さまざまな用途の専門部品を製造しています。

プロドライブは世界をリードする独立系モータースポーツ企業です。これまでに世界ラリー選手権タイトルを 6 回、イギリス・ツーリングカー選手権(BTCC)タイトルを 5 回、ル・マン GT1 タイトルを 3 回獲得、また 2009 年ル・マン・シリーズ・タイトルを制し、2004 年 F1 選手権では F1 チーム BAR を 2 位に導きました。

1990 年～2008 年のスバル・ワールド・ラリー・チームの躍進の陰にも、プロドライブの存在がありました。しかしプロドライブのラリーの歴史はこれだけにはとどまらず、長年にわたり BMW、ポルシェ、MG といったモータースポーツの偉大なブランドとともに、国際的なラリーで 130 回以上の優勝を重ねてきました。実際、プロドライブが 1987 年のコルシカで初めて獲得した世界ラリー選手権のイベントでの優勝は、BMW M3 によるものでした。

プロドライブ・グループの会長兼 CEO、デビッド・リチャーズ(イギリス)は、「私は 30 年以上、世界ラリー選手権にかかわってきました。最初はアリ・バタネンのコ・ドライバーを務め、ついで複数のチームの監督を務めました。正直言って、今回 MINI を見たときほど、新規参入チームに興奮したり興味を抱いたりしたことは、かつてありませんでした。1960 年代、独創的なレッドとホワイトの小さな Mini が、当時世界で最も過酷なラリーだったモンテカルロ・ラリーで優勝し、世界中の人々の想いを捉えました。40 年以上経った今でも、人々はこの偉業を非常に懐かしく語り継いでいます」と語っています。

ツーリングカー・レースでは、プロドライブは BMW、アルファ・ロメオ、ホンダ、フォード、ボルボと手を組み、1980 年代、90 年代、および 2000 年に BTCC タイトルを獲得しました。2003 年には、プロドライブはオーストラリア V8 スーパーカー・シリーズに移り、フォード・パフォーマンス・レーシングを設立、現在このチームはこの選手権における屈指の強豪となっています。

同じ年、このチームはフェラーリ 550 GTS マラネロによってル・マン 24 時間の GTS クラスで優勝を果たし、サーキットで最高の栄誉を獲得しました。現在、プロドライブはアストン・マーティン・レーシングの運営に当たっています。アストン・マーティンは 2005 年に DBR9 によってスポーツカー・レーシングに復帰、2007 年と 2008 年にはル・マン GT1 クラスで優勝を收め、さらに 2009 年には新しい LMP1 カーでル・マン・シリーズのタイトルを獲得しました。2010 年 9 月、プロドライブはル・マン総合優勝を目指し、まったく新しいアストン・マーティン LMP1 カーを開発中であることを発表しました。



2002年初頭から2004年シーズンの終わりまで、会長デビッド・リチャーズ率いるプロドライブは、BAR ホンダ F1 チームの運営に当たり、コンストラクターズ選手権でこのチームをグリッド中央付近から2位へと引き上げました。

1990年代、プロドライブは技術的ノウハウとプロジェクト・エンジニアリングのスキルを、大手自動車メーカーに提供し始めました。この事業部門は年を追うごとに急速に成長し、会社の売上高のほぼ半分を占めるまでになっています。プロドライブは、コンセプトをもとに、完全に作動するプロトタイプの実現にまで漕ぎつける能力を備えています。また、パワートレイン、ドライブトレイン、車両ダイナミクスの設計・較正・試験や、制御およびシステムの統合に関して、特別なノウハウを備えています。近年では、排出ガス削減技術(電気／フライホイール・ハイブリッドや、最適な圧縮比のエンジンなど)の開発も専門としています。

プロドライブはイギリスに250エーカー(約100万平方メートル)の性能試験場を所有しており、ここには2.5マイル(約4,000m)のテスト・コース、低ミュー路の直線路、サスペンションやダイナミクスの性能試験エリア、および高速6車線の長さ1マイルの直線路などが設けられています。ニューMINI John Cooper Works WRCの開発も、この性能試験場で行われました。

リチャーズは、「かつてとまったく同じように、私はニューMINI John Cooper Works WRCが現代のラリー・ファンの想いを捉えるだろうと固く信じています。1964年のときと同様、モータースポーツ界をはるかに超えて、大きな関心を呼ぶことでしょう。本当に多くの人が私のところにやって来て『新しいプログラムについて知った、応援したい』と言ってくれます。そのため私は、MINIの参戦によって世界ラリー選手権への関心を呼び起こし、まったく新しい観客がこのイベントに集まる確信しています」と語っています。



### MINI WRC チーム - 人物の解説

#### デビッド・リチャーズ - チーム・プリンシパル

デビッド・リチャーズは会計学を学んだ後、プロのラリー・コ・ドライバーとなり、1981 年にアリ・バタネン(フィンランド)と世界ラリー選手権タイトルを獲得し、現役を退きました。1981 年シーズン後は、事業への関心を深め、1984 年には独自のチームを立ち上げ、プロドライブ社を設立しました。

#### ディルク・ホルヴェーク - MINI Motorsport のトップ

ディルク・ホルヴェークは経営工学者で、20 年間、BMW と MINI で働いてきました。BMW ドイツのスポーツ/イベント・マーケティングのトップだったときは、F1 のホスピタリティの担当者でもありました。ホルヴェークは戦略プランナーとしての経験を積み、ブランドのモータースポーツの長期的展開を担っています。現在、ミュンヘンの MINI 本社にあるモータースポーツとコミュニケーションのエキスパートからなるチームを率いています。このチームは、WRC のほか、クラブ・スポーツ・シリーズである MINI CHALLENGE や、その他すべての MINI のモータースポーツ活動を担当しています。

#### デビッド・ウィルコック - 技術部長

デビッド・ウィルコックは 1988 年にプロドライブに入社し、BMW と共同でのイギリス・ツーリングカー選手権(BTCC)プログラムのレース技術者となりました。その後、同社のラリーデ部分に移りました。1996 年、ウィルコックは同じくオックスフォードシャー州を本拠地とするベネットン F1 チームに加わり、2 年間働きました。これは、プロドライブ会長デビッド・リチャーズがこのチームを指揮していたのとほぼ同時期のことです。彼は 1998 年にプロドライブに復帰し、その後の同社によるすべてのレース・プログラムに従事し続けました。2010 年 7 月、チーフ・エンジニアとして MINI ワールド・ラリー・カー・プロジェクトに参加しました。

#### デビッド・ラップワース - 技術顧問

デビッド・ラップワースはコベントリー大学で学び、1980 年に工学士号を取得して卒業。コベントリーにあるブジョー・タルボでエンジンのエンジニアとしてキャリアをスタートしました。1984 年、ラップワースはデビッド・リチャーズ率いるプロドライブに入社し、以後、プロドライブが生み出すすべてのワークス・ラリー・カーの開発を統括してきました。MINI ラリー・プログラムの開始以来、そのエンジニアリングの全責任を負っています。モータースポーツの熟練したスペシャリスト、デビッド・ラップワースは、スーパー・ツーリングおよび世界ラリー選手権の両方において、技術的レギュレーションの策定の立役者の一人となりました。

#### キャンベル・ロイ - チーム監督

キャンベル・ロイは、物流、ドライバーの管理、スポンサーとの交渉などを含む、幅広い経験を積んだモータースポーツのプロフェッショナルです。ロイは元コ・ドライバーで、モータースポーツの商業面・経営面において上層部で仕事をしてきました。チーム監督として MINI WRC チームに加わり、WRC 競技の最初の年に、チームの発展に主要な役割を果たすことになります。

#### カー・エンジニア

ティーナ・ゲード - ク里斯・ミークのカー・エンジニア。

アレン・ラッセル - ダニエル・ソルドのカー・エンジニア。

## 2011 年 FIA WRC 日程の概要

日付	イベント
2011 年 2 月 10~13 日	ラリー・スウェーデン
2011 年 3 月 3~6 日	ラリー・メキシコ
2011 年 3 月 24~26 日	ラリー・ポルトガル
2011 年 4 月 14~16 日	ラリー・ヨルダン
2011 年 5 月 5~8 日	ラリー・イタリア*
2011 年 5 月 26~29 日	ラリー・アルゼンチン
2011 年 6 月 16~19 日	ラリー・ギリシア
2011 年 7 月 28~31 日	ラリー・フィンランド*
2011 年 8 月 18~21 日	ラリー・ドイツ*
2011 年 9 月 8~11 日	ラリー・オーストラリア
2011 年 9 月 29 日~10 月 2 日	ラリー・フランス*
2011 年 10 月 20~23 日	ラリー・スペイン*
2011 年 11 月 10~13 日	ラリーGB*

\* MINI WRC チームが参戦する予定



## 2011 年 5 月 5~8 日、ラリー・イタリア・サルディニア

2004 年以来、サルディニアでは FIA 世界ラリー選手権が開催されてきました。それまで世界選手権のイタリア・ラウンドが開催されていたラリー・サンレモは、地中海沿岸の曲がりくねった舗装路を走破するものでした。これとは対照的に、地中海に浮かぶサルディニア島では、細かい砂のグラベルがラリー・ドライバーを待ち受けています。運営本部は島の北部の港町オルビアに置かれます。サービス・パークはこの港に設けられ、ここでラリーがスタート／フィニッシュします。

参加車両は、風光明媚な丘陵地帯や、息をのむ美しいコスタ・ズメラルダを通り抜けます。2011 年、ルートの一部が初めて島の西部のオリスターノ県を通過することになりました。ラリーは高速で行われますが、無数のタイト・コーナーがあるため、ドライバーは極度の集中が求められます。

ルートは細かい砂の層に覆われ、その下には硬い路面に刻まれたわだちが隠れています。このトリッキーな路面は、ステージの第 2 ラウンド中に顕著になります。人とマシンの両方にとつてもうひとつの試練は、高温であることです。

### データ

路面:	グラベル(未舗装)
スペシャル・ステージ:	18
全長:	339.7 km
WRC 初開催:	2004 年
2010 年チャンピオン(IRC):	ユホ・ハンニネン(フィンランド)
最多優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)、4 回優勝
サービス・パーク:	テルミナル・クロチエーレ・デル・イゾラ・ビアンカ、 オルビア(イタリア)
最寄の空港:	オルビア・コスタ・ズメラルダ
ウェブサイト:	<a href="http://www.rallyitaliasardegna.com">www.rallyitaliasardegna.com</a>

### MINI WRC チームのドライバー、ダニエル・ソルドのコメント:

「私達の WRC シーズンはサルディニアで始まります。このことだけを取っても、ラリー・イタリア・サルディニアは今年のハイライトのひとつといえます。幸先のよいスタートを切れるよう、チームの誰もが、すべてを完璧に準備したいと望んでいます。しかし、どれだけ本当に準備万端だったかは、ラリーが終わってみないとわかりません。私はこのラリーは油断ならないと思っています。ルートは所々で非常に狭くなっています。またクルマが 1 台通るたびに路面状況が変化します。土砂により、道が滑りやすくなっている場合も少なくありません。土砂がなくなると、硬くバンピーな路面が現れ、それに応じてドライビング・スタイルを変化させる必要があります」。



## 2011年7月28~31日、ネステ・オイル・ラリー・フィンランド

ラリー・フィンランドは、FIA世界ラリー選手権の中でも大きなクラシックのひとつです。かつては「1000湖ラリー」と呼ばれたこのラリーは、1973年以来、世界選手権には欠かせない恒例の人気のあるイベントとなっています。毎年、何十万人ものファンがラリー・コースを訪れ、派手なアクションに酔いしれています。

クリス・ミークとダニエル・ソルドも、高速セクション、大ジャンプ、そして見ごたえのあるブラインド・コーナーを心待ちにしています。ラリー・フィンランドが別名「グラベル・グランプリ」と呼ばれるのも、もっともです。WRCがやって来ると、フィンランド人は盛大にラリー・パーティーを催します。ラリーの拠点が置かれるのは、フィンランドのレイクランド中央に位置する学園都市ユヴァスキュラです。ファンはここで週末の間、夜通しパーティーを開きます。

ラリー・フィンランドでの成功の鍵は、適切な戦術を見つけることがあります。ドライバーは正確な走りを心がける必要がありますが、同時に並々ならぬ勇気を持って最高速度に達する必要があります。かつてはラリー・フィンランドはスカンジナビア出身のドライバーが支配していました。それ以外の地域のドライバーがラリー・フィンランドで優勝したことは、2回しかありません。

### データ

路面:	グラベル(未舗装)
スペシャル・ステージ:	22
WRC初開催:	1973年
2010年優勝者:	ヤリ=マティ・ラトバラ(フィンランド)
最多優勝者:	マルクス・グロンホルム(フィンランド)、7回優勝
サービス・パーク:	ユヴァスキュラ・パビリオン&ユヴァスキュラ港(フィンランド)
最寄の空港:	ユヴァスキュラ空港
ウェブサイト:	<a href="http://www.nesteoilrallyfinland.fi">www.nesteoilrallyfinland.fi</a>

### MINI WRC チームのドライバー、クリス・ミークのコメント:

「フィンランドは本当にジェット・コースターに乗っているようで、シーズン最速のラリーのひとつに数えられ、目を見張るジャンプがたくさんあります。そのため、ファンにとってはすばらしい体験となります。さらに、フィンランドではラリーは国技のようなものとなっており、いつでも最高の雰囲気が味わえます。ドライバーにとっては、ラリー・フィンランドはシーズン全体を通じておそらく最もアドレナリンが出来るイベントです。目の前の道路が、ほんの短い距離しか見えない場合が多いからです。無事にフィニッシュするためには、「偵察」時に良い仕事をすることがきわめて重要となります。今でも憶えていますが、私は2003年にタイヤを3本潰し、パンクしたままサービス・パークまでクルマを文字通り引きずっていかなければなりませんでした。フィンランド人ドライバーと腕比べをするのは、いつもとても楽しいものです。彼らはグラベルの道を熟知しているので有利です。しかし、楽しんで挑戦することができます」。



## 2011年8月18~21日、ADACラリー・ドイツ

ぶどう畠、ポルタ・ニグラ(黒門)、パンツァープラッテ。これらの言葉を耳にすると、ラリー・ファンはすぐにラリー・ドイツのことを連想します。ラリー・ドイツは2002年以降、FIA世界ラリー選手権で欠かせないイベントとなっており、歴史的な都市トリアーの東、ワインの産地として有名なモーゼル地方と、南側のザンクト・ヴェンデル郡で開催されます。

ラリーは大部分が舗装路で行われますが、路面は頻繁に変化するため、ドライバーは毎年大きな試練に直面します。ぶどう畠を縫って進む狭いワインディング・ロードと、「ヒンケル・シュタイン」と呼ばれる巨大なコンクリートの固まりが置かれた悪名高いバウムホルダーの軍事演習地により、ラリー・ドイツは真のクラシックとなっています。

サービス・パークとラリーの本部はトリアーに設置されます。ラリー終盤のハイライトのひとつは、トリアー中心部の歴史的なポルタ・ニグラの周囲を走り抜ける「キルクス・マクシムス(大円形競技場)」と呼ばれるスーパースペシャル・ステージ(スーパーSS)です。この古代ローマの城門は、授賞式の舞台ともなります。2002年以來、表彰台の最上段を一人のドライバー、セバスチャン・ローブが独占しています。このフランス人ドライバーは、ドイツで開催されるWRCラリーで、今まで毎年優勝を収めています。

### データ

路面:	ターマック(舗装)
スペシャル・ステージ:	19
全長:	288.65 km
WRC初開催:	2002年
2010年優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)
最多優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)、8回優勝
サービス・パーク:	メッセパーク・トリアー(ドイツ)
最寄の空港:	ルクセンブルク空港
ウェブサイト:	<a href="http://www.rallye-deutschland.de">www.rallye-deutschland.de</a>

### MINI WRC チームのドライバー、クリス・ミークのコメント:

「ラリー・ドイツは基本的に3つのラリーを合わせたようなラリーです。最初に、モーゼル地方のぶどう畠を曲がりくねって進む、タイト・コーナーの多い非常に狭い道を通ります。ここでは、つねにストップ、スタート、ゴーの繰り返しです。1日目はテクニカル面で非常にハードです。2日目はバウムホルダーの軍事演習地に移動します。ここでは、より長い距離にわたってアクセルを踏むことができます。しかし、いわゆる「パンツァープラッテ」には、戦車を止めるための巨大な「ヒンケル・シュタイン」がたくさん設けられています。これらの石が戦車を止めることができるのでしたら、ラリー・カーではぶつかりたくないですね。ラリー3日目はザールラント地方に移動し、田舎を通る舗装路で快適なドライブが楽しめます。ただし、天候が目まぐるしく変化する可能性があるため、あらゆることに準備しておく必要があります。ところで、2005年のラリー・ドイツのJWRCで、ダニと私はスリリングなバトルを繰り広げました。今、チーム・メイトとなってあそこに戻ることには、特別な思いがあります」。



## 2011年9月29日～10月2日、ラリー・ド・フランス

FIA 世界ラリー選手権のフランス・ラウンドは、2010 年からアルザス地方で開催されています。それまでは、1973 年以来、世界選手権は地中海に浮かぶコルシカ島で「ツール・ド・コルス」として開催されていました。曲がりくねった山岳路によって、ラリー・コルシカはすぐに有名になり、別名「1 万のコーナーがあるラリー」とも呼ばれるようになりました。

しかし、アルザス地方に場を移しても、ラリー・ド・フランスは少しもその魅力を失いませんでした。ストラスブール(フランス)近郊のコースには、フランスのみならずヨーロッパの多くの近隣の国々からファンが押し寄せます。サービス・パークはストラスブールに設置されますが、ルート自体は主に起伏の激しい森林地帯を抜けるワインディング・ロードです。ドライバーを待ち受けているのは、高速で通過する部分と低速区間との困難な組み合わせです。

森の中では、松葉や木の葉によって路面が滑りやすく、危険になっています。それだけでなく、刻々と変化する気象条件も考慮に入れなければなりません。低い気温と一定しないステージ路面により、ラリー・ド・フランスは参加者全員にとって本当にタフなテストとなっています。

### データ

路面:	ターマック(舗装)
WRC 初開催:	2010 年
2010 年優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)
サービス・パーク:	ストラスブール(フランス)郊外
最寄の空港:	ストラスブール国際空港
ウェブサイト:	<a href="http://www.rallyedefrance.com">www.rallyedefrance.com</a>

### MINI WRC チームのドライバー、ダニエル・ソルドのコメント:

「フランスの路面は頻繁に変化するため、このラリーはテクニカル的にハードなものになっています。特に森林地帯は、非常に起伏の激しいルートです。ここでは、どのように走れるかは天候次第です。去年は土砂降りの雨だったため、路面は非常に滑りやすくなっていました。ラリー・ド・フランスは、多くの点でドイツでの世界選手権イベントに似ています。個人的には、ここで走るのが大好きですが、気象条件には非常に注意を払い、柔軟に対応する必要があります。「偵察」が重要な役割を果たします。ペース・ノートは正確でなければならず、コ・ドライバーは完璧な指示を出す必要があります」。



## 2011 年 10 月 20~23 日、RACC ラリー・スペイン

FIA 世界ラリー選手権のスペイン・ラウンドは、短い間に多くの変更が加えられてきました。それまでのコスタ・ブラバから、2005 年にはバルセロナを挟んで反対側にあるコスタ・ドラダに舞台を移しました。また 2007 年からはスケジュールが変わり、秋に開催されています。こうした多くの変更にもかかわらず、「ラリー・カタルーニャ」の特徴はほとんど変わっていません。

道は幅が広く見通しがよいため、シーズンの中でも指折りの高速ターマック・ラウンドとなっています。ここでは適正な走行スタイルが鍵となり、ドライバーはペースを最大限に上げるために、コーナーで最適なラインを見つける必要があります。ただし、2010 年からは舗装路のテストだけでなく、グラベルでのテストも加わりました。

もうひとつの不確定要素は、不安定な天候です。コスタ・ドラダは輝く太陽というイメージがあるかもしれません、WRC イベントは秋に行われます。この季節には、沿岸沿いの山では、ほんの数分間で濃い雨雲が発生することがあります。雨が降ると、ラリーのコースは非常に滑りやすくなります。ラリーの拠点は、タラゴナ地方(スペイン)のサロウにあるポルト・アベンチュラのテーマ・パークに置かれます。このラリー・デ・エスパニャは観客に絶大な人気があり、観客は繰り返し各ステージに足を運んでいます。

### データ

路面:	ターマック(舗装)／グラベル(未舗装)
WRC 初開催:	1973 年
2010 年優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)
最多優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)、5 回優勝
サービス・パーク:	サロウ(スペイン)のポルト・アベンチュラのテーマ・パーク
最寄の空港:	バルセロナ空港
ウェブサイト:	<a href="http://www.rallyracc.com">www.rallyracc.com</a>

### MINI WRC チームのドライバー、ダニエル・ソルドのコメント:

「このラリーは私にとってはホーム・イベントのため、明らかに特別な存在です。私の友人やファンが観戦しに来てくれます。それが楽しみで、良い成績を挙げようという意欲がいっそう掻き立てられます。グラベルだけではなくなっているため、ラリーの平均速度は大幅にアップしています。ただし、ラリーが行われる 10 月下旬は、スペインのこの地域は天候が非常に変わりやすいことを頭に入れておく必要があります。ドライなままであれば、非常に高速で走ることができます。雨が降ると、スピードは落ちるかもしれません、路面が非常に滑りやすくなるため、やはり集中力が必要となります」。

## 2011年11月10~13日、ウェールズ・ラリーGB

長い間「RACラリー」として開催されてきたウェールズ・ラリーGBは、世界で最も古いラリーのひとつですが、さまざまな変更が加えられてきました。初めは国内ラリーとして、イングランド北部、スコットランド、湖水地方、ミッドランド地方でスペシャル・ステージが行われていましたが、国際的なラリー・スケジュールに欠かせないイベントへと発展し、ファンの間で非常に人気を博すようになりました。

サービス・パークは、ラリーの拠点となるウェールズの首都カーディフに置かれます。カーディフでは、イベントのスタートとフィニッシュが行われるほか、「ミレニアム・スタジアム」でスーパーSSが行われます。ステージでは、通常は主に木材の伐採・運搬用の機械やトラックが利用している森林委員会の所有地のグラベルを走ります。

狭いのに高速なフォレスト・ロードで、ドライバーは最高速度を叩き出します。しかし、数台のクルマが通った後は、危険な深いわだちが刻まれることがあります。興奮をもたらすもうひとつの要素は、この季節には予測不可能となる天候です。ドライなままなのか、雨が降るのか、またはコースが濃い霧に包まれるのか。これはエンジニアとドライバーの両方にとって関心事となります。セットアップは一種の賭けになります。

### データ

路面:	グラベル(未舗装)
WRC 初開催:	1973 年
2010 年優勝者:	セバスチャン・ローブ(フランス)
最多優勝者:	ハンヌ・ミッコラ(フィンランド)／ ペター・ソルベルグ(ノルウェー)、ともに 4 回優勝
サービス・パーク:	カーディフ湾岸(イギリス)、ウェールズ・ミレニアム・センター近く
最寄の空港:	カーディフ空港
ウェブサイト:	<a href="http://www.walesrallygb.com">www.walesrallygb.com</a>

### MINI WRC チームのドライバー、クリス・ミークのコメント:

「ウェールズ・ラリーGB は 2 語で表現することができます。それは寒さと、ぬかるみです。これはWRCの日程の中でも最も伝統的なラリーのひとつで、当初から世界選手権に組み込まれてきました。晩秋に開催されることで、ラリーはいっそう魅力的なものになっています。寒く湿った気候のため、路面のグリップがたえず変化し、コースは非常にハードになります。私はラリー・グレート・ブリテンは世界最高のラリーのルートのひとつだと思います。北アイルランド生まれの私にとって、これは一種のホーム・ラリーです。私は2005 年にここで WRC のデビュー戦を戦い、コリン・マクレーよりほんの数秒遅れで 9 位でフィニッシュしたことを非常に誇りに思いました。また、私達の MINI WRC チームにとっては、WRC シーズンの最終戦となります。私達はライバルと比べて自分達をテストする機会が全部で 6 回ありますので、私達がどの位置にあるか、正確に知ることができるでしょう」。



### MINI WRC チームのドライバー、クリス・ミークのプロフィール

クリス・ミークはベルファスト(北アイルランド)にあるクイーンズ大学で機械工学の優等学位を取得したのち、最初の 3 年間は、ラリー準備企業でデザイナーとして働きました。しかし、活気のある競争に惹かれ、2000 年に新人ラリー・ドライバー向けのイベントで優勝したのちにプロのラリー・ドライバーに転身しました。優勝によって獲得したのは、フル・サポートを受けてウェールズの国内ラリーに参戦する権利でした。翌年、プジョー106 スーパーカップを戦い、スウォンジー湾フェスティバル国内ラリーで初のクラス優勝を果たしました。同じ年、ギャロウェイ・ヒルズ・ラリーで 300 PS のグループ A のスバル・インプレッサをドライブしました。これはミークにとって初めての 4 輪駆動車で、このとき初の総合優勝を達成しました。

2002 年、ミークはマクレー・モータースポーツと契約を結び、スーパー1600 フォード・プーマによってブリティッシュ・ジュニア選手権に参戦しました。そしてコリン・マクレーの指導のもと、ラリーわずか 2 年目にして、初参戦のシリーズで優勝を果たしました。

コリン・マクレーのサポートを得て、ミークは 2003 年に JWRC(ジュニア世界ラリー選手権)に移り、チーム・パーマーからエントリーしたオペル・コルサをドライブしてイギリスで戦いを続け、ブリティッシュ・ジュニアとスーパー1600 の両方のタイトルを獲得しました。2004 年には、JWRC イベントでファステスト・ステージ・タイムを 10 回記録し、ラリー・スペインでは 2 位に食い込みました。

2005 年、ミークはシトロエンに加わり JWRC に参戦、ファクトリーのサポートを得て C2 スーパー1600 をドライブしました。この年には 36 回のファステスト・ステージ・タイムを樹立し、シーズン最初のイベントであるモンテ・カルロで優勝、選手権では総合 3 位という成績を収めました。年末には、プロドライブが準備したスバル・インプレッサ・ワールド・ラリー・カーによってウェールズ・ラリーGB に挑みました。ミークはこのマシンによって鮮烈なデビューを果たし、師匠のコリン・マクレーよりもわずか 11 秒遅れの総合 10 位でフィニッシュしました。

2006 年もミークはシトロエンで JWRC を戦い続け、他の誰よりもファステスト・ステージ・タイムを叩き出しましたが、度重なる機械的トラブルにより、タイトル争いに加わることはできませんでした。ミークのテスト能力を認めたシトロエンから、ミークはセバスチャン・ローブとともにクサラ WRC とニューC4 WRC の開発に関わるように依頼を受けました。

2007 年もミークはワールド・ラリー・カーの経験を積み続け、プロドライブが準備したスバル・インプレッサでアイリッシュ・ターマック選手権に挑み、4 戰中 3 勝を挙げました。また、WRC に初めて組み込まれたラリー・アイルランドに参戦、デイ 1 終了時点で 6 位につきました。

翌年もミークはアイルランドでの戦いを続けましたが、今回はルノー・クリオ・スーパー1600 での参戦となりました。性能面で大幅に譲歩することになったにもかかわらず、総勢 20 台からなるワールド・ラリー・カーに混じって、ファステスト・ステージ・タイムを打ち立てました。そしてペースが衰えることなく、ルノー・スポールとともにインターチネンタル・ラリー・チャレンジ(IRC)のロシアでのイベントや、WRC のスペインとドイツでのイベントで活躍しました。2009 年、ミークはプジョーに復帰し、207 スーパー2000 によって IRC に参戦、コ・ドライバーのポール・ネイグルとともに、ブラジル、ポルトガル、ベルギー、サンレモで総合優勝を果たし、IRC タイトルを獲得しました。2010 年にもチームと契約を更新し、再び IRC のレースで勝利を収め、シーズンを総合 3 位で終えました。



### データ - ク里斯・ミーク

生年月日: 1979年7月2日、ダンガノン(北アイルランド)生まれ  
国籍: イギリス  
居住地: ティロン州(イギリス)  
既婚／未婚: 未婚  
コ・ドライバー: ポール・ネイグル(アイルランド)

### 主な戦歴

2000	プジョー新人発掘イベント 1 位
2001	プジョー・スーパー106 カップ
2002	ブリティッシュ・ジュニア・ラリー選手権 1 位(フォード)
2003	ブリティッシュ・ジュニア・ラリーおよびスーパー1600選手権 1 位(オペル) FIA J-WRC スーパー1600 11 位(オペル)
2004	FIA J-WRC スーパー1600 7 位(オペル)
2005	FIA J-WRC スーパー1600 3 位(シトロエン) FIA WRC ウェールズ GB ラリー 10 位(スバル)
2006	FIA J-WRC スーパー1600 7 位(シトロエン)
2007	アイリッシュ・ターマック選手権 1 位 FIA WRC の複数のレースに参戦
2008	アイリッシュ・ターマック選手権(ルノー)
2009	インターベンチネンタル・ラリー・チャレンジ 1 位(プジョー)
2010	インターベンチネンタル・ラリー・チャレンジ 3 位(プジョー)



### クリス・ミークへのインタビュー:「私達はどれだけ競争力があるかを示すことを目指します」。

2009 年、クリス・ミークはコ・ドライバーのポール・ネイグルとともにインターベンチナル・ラリー・チャレンジで総合優勝を果たし、自身最高の成功を祝いました。2011 年には MINI WRC チームの一員として、FIA 世界ラリー選手権に参戦します。

インタビューの中で、ミークは今シーズンのプログラムと、MINI WRC チームへの大きな期待について語っています。

#### クリス、2011 年は WRC のいくつかのイベントだけに参戦する予定ですね。 あなたにとって、静かなシーズンになりそうですか？

クリス・ミーク:「いいえ、優勝を狙わないでシーズンに突入するなんて、無駄なことです。それなら、むしろエントリーしないで、莫大な労力を省いたほうが良いかもしれません。私達の場合は、ちょうどよいバランスを見出す必要があります。私達はタイトルを獲得することはできませんが、どれだけ競争力があるかを示すことを目指しています」。

#### MINI WRC チームは、選ばれたイベントに参戦することで、何を得ようとしているのですか？

ミーク:「競争環境における経験です。私達は現在、期待通りの水準にあると考えています。しかし、このことは実際に競争して、初めて確認することができます。ですから私達はイベントを利用して、できるだけ早く競争力があることを確かめる必要があります。2012 年は私達にとって非常に重要な年になるでしょう。シーズン全体について私達が判断されることになるからです。すでに私達は期待の大きさを感じており、喜んで挑戦を受けて立ちたいと思っています」。

#### チーム・メイトのダニエル・ソルドを相手にしなければならないことを、プレッシャーに感じていますか？

ミーク:「F1 でのように、ホイール・トゥ・ホイールでチーム・メイト同士がしのぎを削るわけではありません。ラリーではまったく異なり、チーム・メイト同士、大いに尊敬し合っています。私達はストップウォッチだけを相手に戦っており、他のチームやチーム・メイトと戦っているわけではありません」。

#### 一番楽しみにしているイベントは何ですか？

ミーク:「私はえり好みはしません。現在私が望んでいるのは、私達がクルマを開発できるよう、できるだけ早く軌道に乗ることだけです」。



### MINI WRC チームのドライバー、ダニエル・ソルドのプロフィール。

「ダニ」と呼ばれるダニエル・ソルドは長年にわたり、FIA 世界ラリー選手権で活躍を続けてきました。スペイン出身の 27 歳のソルドは、間違いなく、現在の世界のラリー界で最強のドライバーのひとりです。これまでに出場した WRC のうち、29 戰で表彰台に上り、102 におよぶスペシャル・ステージ勝利数を記録していることがそれを裏付けます。「ダニはこの 5 年の間、きわめて高いレベルでラリーを戦ってきました」。プロドライバーの代表、デビッド・リチャーズは、2005 年にジュニア世界ラリー選手権の王座を獲得したソルドを、このように称えました。

しかし豊かな経験を持ったソルドも、2011 年は新しいチーム、マシン、クルー、コ・ドライバーという未知の領域に挑むことになります。ソルドは過去 5 シーズンにわたり、シトロエンのドライバーとして活躍してきました。そして今シーズンはコ・ドライバーのカルロス・デル・バリオとともに、新生 MINI WRC チームに加入、かつての黄金期復活を目指します。リチャーズは次のように述べています。「私は新しく用意された MINI John Cooper Works WRC を信頼していると同時に、ラリーを戦うにふさわしい環境が整ったと考えています。ソルドはこれから次の一歩を踏み出し、これまで勝利を収めて表彰台に 29 回上った実績に加え、タイトル争いにも加わることができると確信しています」。ソルドも自信を深めています。「この新しいチームに加わることは、私にとって、またとないチャンスです。MINI には素晴らしい未来が待っているはずです。クリス・ミークとともに戦うことも楽しみです」。

2010 年 11 月、ソルドはミークとともにサルディニア島で行われた 2 日間のテストに臨み、新しい MINI のラリー・カーに強い印象を抱きました。「第一印象は素晴らしいのひと言でした」。ソルドは最初の走行を終えると、このように述べました。ミークとの連携も間もなく良好に機能するようになりました。MINI WRC チームでの初のテスト走行以来、ソルドは自らの経験を生かし、新しいラリー・カーの進化に大きな役割を果たしてきました。ソルドの過去数年間における見事な成績は、シトロエンによる 3 年連続のマニュファクチャラーズ・タイトル獲得に大きく貢献しました。

ソルドは 12 歳のときにモトクロスを始め、ヒルクライムやレーシング・カート、ツーリングカーでも好成績を残しました WRC へは 2003 年にスペインで開かれたラリー・カタルーニャに、三菱ランサー・エボリューション VII で初出場し、総合 18 位の成績を残しました。同じ年、ソルドはスペイン・ジュニア・ラリー選手権でタイトルを獲得し、翌 2004 年シーズンにも王座を守り続けました。その一方でアルゼンチンやフランス、スペインで開かれた WRC イベントにも参戦して、国際舞台での経験を重ねてきました。

2005 年にジュニア世界ラリー選手権を獲得すると、2006 年にはクロノス・トタル・シトロエン・ワールド・ラリー・チームに加入。このときに初めてセバスチャン・ローブとチーム・メイトになりました。2006 年は表彰台に 4 回上り、49 ポイントを獲得。ドライバーズ・タイトル争いで総合 5 位の成績を残しました。2007 年からはシトロエン・トタル・ワールド・ラリー・チームに所属し、それ以降、WRC で 2 位 17 回、3 位 12 回の成績を残しました。WRC ドライバーズ選手権でも 2007 年には 4 位、2008・2009 年は 3 位、2010 年は 5 位に輝いた。



### ダニエル・ソルドのプロフィール

生年月日: 1983年5月2日、スペイン、カンタブリア州トレラベーガ出身

国籍: スペイン

居住地: スペイン、カンタブリア州プエンテ・サン・ミゲル在住

既婚／未婚: 未婚

コ・ドライバー: カルロス・デル・バリオ(スペイン)

### 主な戦歴

2003年 スペイン・ジュニア・ラリー選手権チャンピオン

2004年 FIA プロダクション・カー世界ラリー選手権出場(グループ N、三菱ランサー)  
スペイン・ジュニア・ラリー選手権チャンピオン

2005年 FIA ジュニア世界ラリー選手権チャンピオン(シトロエン C2)、  
スペイン・ラリー選手権

2006年 世界ラリー選手権(WRC)に初参戦(クロノス・シトロエン)、  
ドライバーズ選手権 5位、表彰台 4回

2007年 FIA WRC ドライバーズ選手権 4位(シトロエン)、表彰台 7回

2008年 FIA WRC ドライバーズ選手権 3位(シトロエン)、表彰台 6回

2009年 FIA WRC ドライバーズ選手権 3位(シトロエン)、表彰台 7回

2010年 FIA WRC ドライバーズ選手権 5位(シトロエン)、表彰台 5回

### FIA WRC での成績

WRC 初出場: 2003年ラリー・カタルーニャ

WRC 出走数: 84回

表彰台: 29回

ステージ勝利数: 102

総獲得ポイント: 393



### ダニエル・ソルドのインタビュー:「私たちは今シーズンを、とても重要なシーズンになると考えています」。

ダニエル・ソルドは長年にわたり、FIA 世界ラリー選手権をリードするトップ・ドライバーのひとりと評価されてきました。ソルドは、新しいコ・ドライバーのカルロス・デル・バリオとともに、MINI WRC チームに加わりました。

このインタビューでソルドは、シーズン開幕を控えての準備や、MINI John Cooper Works WRC に対する印象について語りました。

#### あなたはチーム・メイトのクリス・ミークとともに、MINI のラリーの伝統を受け継ごうとしていますね。どのように考えていますか？

ダニエル・ソルド:「MINI WRC チームのような経験のあるチームでシーズンを戦えることは、本当に素晴らしいと感じています。MINI は 1960 年代に、伝統あるラリーで数々の勝利を収め、ファンを魅了してきました。新しいチームに対しては、当時のような成果を残そうと、ひとりひとりが懸命に努力しているという第一印象をもちました」。

#### MINI にとって、今シーズン最大の課題は何ですか？

ソルド:「WRC1 年目に私たちが目指しているのはできる限り多くの経験を積み、2 年目でタイトル獲得に挑めるようにすることです。一部のみの参戦という形は、ちょっと変な気もしますが、これは私たちにとっての WRC1 年目ですからね。2011 年はマシンを最高の状態まで進化できるように、できる限り多くのことを学ぶつもりです」。

#### シーズン開幕への準備として何をしていますか？

ソルド:「まずはマシンと取り組むことです。さまざまなイベントに向けて、技術面のすべてをさらに細かく手直しすることが必要です。マシンについてはすでにいい印象を持っています。今の段階ではこうした重要な箇所に集中することが必要です。でもラリーの実戦では細かな箇所で差が出ます。私自身は体調を維持するために、強めのトレーニングを行っています。でも私にとって最も大切なことは、マシンに対していい感触をつかむことです」。

#### MINI John Cooper Works WRC はどんな車ですか？

ソルド:「すでにかなり完成度の高い車です例えばコックピットは、これまでに私が走らせてきた車よりも、かなり広いスペースが確保されています。このためにチームでは多くの努力を重ねてきました。1960 年代にモンテ・カルロ・ラリーで優勝した MINI Cooper S とは比較にならないくらい優れた車だと思っています」。

#### 2011 年 MINI WRC チームは一部のみの参戦となります。これまでと比べて物足りないシーズンになるのではないですか？

ソルド:「そんなことはありません。来年のフル参戦に向けた準備として、とても重要なシーズンになると考えています。今年はライバル・チームと私たち自身を直接比較する 1 年です。このため 2011 年はチーム全体にとって、2012 年に向けた最高の準備を整えるため、経験を積んでさまざまなことを学ぶためのシーズンになります」。



### 成功の力ぎを握る緻密な開発作業。

MINI John Cooper Works WRC はプロドライブが開発したラリー・カーです。量産モデルの MINI Crossover をベースにした車両で、国際自動車連盟(FIA)による新レギュレーションに準拠しています。開発は 2009 年に始まりました。プロドライブではエンジニアによるチームを編成し、まったく自由な発想で新しいラリー・カーを設計しました。新しいレギュレーションに沿って理想のラリー・カーはどうあるべきか、具体的なアイデアを導き出すことが目標とされました。

当初の数ヶ月の間、エンジニアたちは分析に専念しました。ラリー・カーのあらゆる細部に数学的な特性解析が行われました。この作業によって、MINI John Cooper Works WRC をデザインする際のアプローチと、プロドライブにおいて技術的なリソースを割り当てる際に影響する、いくつかの興味深い結果が得られました。プロドライブではさまざまなメーカーによる十数台の車両を細かく分析し、ホイールベースや重心、重量、トレッド幅などの主だった寸法を測定しました。

量産モデルの MINI Crossover の細部を測定した結果、プロドライブのエンジニアには、この車が WRC ラリー・カーのベースとしてきわめて優れていることがわかりました。MINI はバンベリーのスタッフとあらゆる基本的なデータを共有しており、プロドライブはそれまでに考案された全体的な設計をこの車に用いることができました。開発チームに課せられた最も大きな課題のひとつは、MINI John Cooper Works WRC に必要なサービスを、プライベート・チームのために最小限に抑え、高額のメンテナンス・コストを発生させないことです。これと同時に性能にも妥協しないことでした。このモデルは 1 年あたり 25~30 台が生産される予定です。これは競技用車両の標準的な生産台数としては比較的多いといえます。このためプロドライブは、世界各国の遠隔地でも、経済的に容易に走らせる能够性を実現するように設計する必要がありました。

こうした取り組みの成果として生まれたのが MINI John Cooper Works WRC です。エンジニアリングの観点から見れば、このラリー・カーはきわめて直線的でシンプルなデザインです。プロドライブはこの車両を完成させるために多くの時間を費やし、多くの努力を積み重ねてきました。中でも大きな特徴は、4 本のアップライトとアンチ・ロール・バーが相互に交換できる点です。これはカスタマー・チームがこの車を走らせるために必要な交換部品数が比較的少なくて済むことを意味します。またこの車は他にも画期的な特長を数多く備えています。そのひとつがロール・ケージのデザインです。このロール・ケージによって、MINI John Cooper Works WRC はきわめて高い安全性を実現しました。

「私はエンジニアたちのチームが成し遂げた成果に誇りを持っています」と、デビッド・リチャーズは語ります。「設立当初からプロドライブでともに働いてきたテクニカル・ディレクター、デビッド・ランプワースの持つ経験と、若いエンジニアたちのひらめきや新しい発想をひとつにすることで、私たちは徹底して新しい車を生み出すことができました。とはいえ、私たちが対峙する課題を甘くみてはいけないでしょう。2011 年用の新しいラリー・カーを開発するために、私たちのライバルもまた同じように努力を重ねてきたはずです。しかし選手権へ新たに参戦するのであれば、新しいレギュレーションが導入され、新たなサプライヤーによってタイヤが供給されるこの時をおいて他にないでしょう」。



### MINI John Cooper Works WRC。

MINI John Cooper Works WRC のシャシーは、ロード・カー・モデルの MINI Crossover のボディシェルをベースとし、FIA のレギュレーションを大きくクリアするプロドライブ製ロール・ケージが装備されます。MINI Crossover のボディシェルはもともと優れた強度を備えているため、エンジニアは必要なスチール製ロールケージを最小限に抑えながら、安全基準を満たすことができました。この MINI のラリー・カーに装備されたロール・ケージはユニークな設計で作られており、世界で最も安全なラリー用セーフティ・セルと、最も広い室内空間を同時に実現しました。

MINI John Cooper Works WRC は前後にマクファーソン・ストラット式サスペンションが装備されています。サスペンション用構成部品の多くはプロドライブが設計したもので、前後左右相互に交換することができます。例えば、フロントとリヤのアンチ・ロール・バーは同様の設計です。このサスペンションはモータースポーツ用ダンパーを専門とするオーリンズ社と共同で開発されました。MINI John Cooper Works WRC は 3 段階調節式のダンパーを装備しています。このため路面状況や、ドライバー個々のニーズに応じて、チューニングすることができます。ロード・カー・モデルの MINI Crossover が備える主な長所として、サスペンション可動域の広さが挙げられます。この長所によってサスペンションの特性は大幅に強化され、荒れたグラベルの路面でもより的確な性能を発揮します。

MINI John Cooper Works WRC には、1.6 リッターの直噴ターボ・エンジンが搭載されます。これは世界ツーリングカー選手権をはじめ、さまざまな選手権シリーズに向けて BMW 320 TC に搭載するために BMW モータースポーツが開発したパワー・ユニットです。このエンジンは MINI Crossover に標準装備されている 1.6 リッター・エンジンをベースにしています。シリンドラー・ブロックとシリンドラー・ヘッドはそのまま用い、競技用として広範に改良が施されました。このエンジンはエンジン・ルーム内に横置きされる点と、ECU のプログラムがラリー特有の条件に応じて変更されている点を除き、世界ツーリングカー選手権に参戦する BMW 車のものとほぼ同様の設計です。FIA のレギュレーションでは、エンジン出力制限のために、33mm のエア・リストリクターの装備が義務付けられ、ターボ・チャージャーの最大過給圧（絶対圧）が 2.5 bar に制限されています。

MINI John Cooper Works WRC には AP レーシング社製のブレーキ・システムが装備されます。大径の 18 インチ・ホイールを装着したターマック仕様では、ディスク径 355mm の 4 ピストン式ディスク・ブレーキが 4 輪すべてに装備されます。15 インチ・ホイールを装着したグラベル仕様では、フロントとリヤにディスク径 300mm のブレーキが装備されます。量産モデルの MINI Crossover との違いは、ABS が装備されない点です。

MINI Crossover と同じく、MINI John Cooper Works WRC には 4 輪駆動システムが装備されます。1.6 リッターのターボ・エンジンは、ステアリング・コラム上に取り付けられたマニュアル・シフト機構でドライバーがギヤを選択することで、Xtrac 社製の 6 速シーケンシャル・トランスミッションと AP レーシング社製の焼結ツイン・プレート・クラッチを介してドライブトレインに接続されます。センター・ディファレンシャルは搭載されておらず、パッシブ制御によるプレート式リミテッド・スリップ・ディファレンシャルがフロントとリヤに装備されています。



**MINI John Cooper Works WRC: 仕様および諸元。**

**寸法:**

全長: 4,110mm  
全幅: 1,820mm  
全高: 調節可能  
車両重量: 1,200kg (FIA 規定)

**シャシー:**

プロドライブ製ロール・ケージ (FIA 規定準拠) を装備した MINI Crossover 用ボディシェル

**エアロダイナミクス:**

WRC 用リヤ・ウイング、WRC 用フロント・バンパーを装着

**トランスミッション:**

フルタイム 4 輪駆動  
フロント・アクスル: プレート式リミテッド・スリップ・ディファレンシャル  
リヤ・アクスル: プレート式リミテッド・スリップ・ディファレンシャル  
トランスミッション: Xtrac 社製 6 速シーケンシャル・トランスミッション

**サスペンション:**

オーリンズおよびプロドライブ製マクファーソン・ストラット式サスペンション、3 段階調節式

**フロント・ブレーキ・システム:**

ターマック仕様: AP レーシング社製 4 ピストン式ブレーキ・システム、ディスク径 355mm  
グラベル仕様: AP レーシング社製 4 ピストン式ブレーキ・システム、ディスク径 300mm

**リヤ・ブレーキ・システム:**

ターマック仕様: AP レーシング社製 4 ピストン式ブレーキ・システム、ディスク径 355mm  
グラベル仕様: AP レーシング社製 4 ピストン式ブレーキ・システム、ディスク径 300mm

**ステアリング・システム:**

油圧式パワー・ステアリング

**ホイール:**

ATS 社製ホイール  
ターマック仕様: 18 インチ径  
グラベル仕様: 15 インチ径

**タイヤ:**

ミシュラン社製 (FIA 規定)

# MINI WRC チーム

## Media Information



### エンジン:

**タイプ:** ダイレクト・インジェクション・システムおよびエア・リストリクターを装備した直列 4 気筒ターボ・エンジン

**排気量:** 1,599cc

**ボア x ストローク:** 77 x 85.8mm

**圧縮比:** 最大 12.5:1 (FIA 規定)

**最高出力:** 約 310 PS

**最大トルク:** 約 420Nm

**最高回転数:** 8,500rpm (FIA 規定)

### シリンダー・ブロック:

アルミニウム製シリンダー・ブロック、下部セクションにベッド・プレートを装備

### クランクシャフト:

ベアリング径を縮小したスチール製クランクシャフト

### ピストン:

鍛造製スカート・ピストン

### コンロッド:

高張力スチール製

### シリンダー・ヘッド:

アルミニウム製 DOHC(ダブル・オーバーヘッド・カムシャフト)方式 4 バルブ・ヘッド

### バルブトレイン:

オーバーヘッド式カムシャフト 2 本、チェーン駆動

### エグゾースト・システム:

ギャレット社製ターボ・チャージャー、サイレンサー、触媒コンバーター

### 燃料システム:

シングル・シリンダー・ダイレクト・インジェクション、燃料圧 200 bar

### 潤滑システム:

オイル・サクション・ポンプによるドライ・サンプ潤滑システム

### 冷却システム:

水/空気によるクーラー、オイル/水による熱交換器

### フライホイール:

モータースポーツ用に最適化されたフライホイール



### MINI に信頼を寄せる世界のカスタマー・チーム。

FIA 世界ラリー選手権には、クリス・ミークとダニエル・ソルドが乗る MINI John Cooper Works WRC の他にも、数多くの MINI ラリー・カーがプライベート・チームから参戦します。各プライベート・チームはスーパー2000 レギュレーションに準拠した車両、また、より大きな舞台に挑戦したいと考えるチームは、WRC 仕様車を発注することができます。MINI は各地域、国内で開かれる数多くの選手権にも参戦する予定です。

こうした多様性は FIA の新レギュレーションの要のひとつです。これによって各プライベート・チームもワークス・チームと同様の車両で WRC に参戦でき、さらに激しい戦いが展開されるようになります。

MINI John Cooper Works S2000 の 1 号車は 3 月のラリー・ポルトガルでデビューしました。ブラジル・ワールド・ラリー・チームのダニエル・オリベイラ(ブラジル)と、PWRC チャンピオンで、モータースポーツ・イタリアのアルミンド・アラウジョ(ポルトガル)が MINI で出場しました。MINI WRC チームがデビューする予定のラリー・イタリアでは、オリベイラ、アラウジョとともに、MINI John Cooper Works WRC で出場する予定です。4 月初旬に行われたラリー・デル・アドリアティコでは、アンドレア・ナバラ(イタリア)が大健闘を見せました。地元で活躍するナバラは、イタリア・グラベル・ラリー選手権に MINI John Cooper Works S2000 で初出場し、優勝しました。プロドライブではヨーロッパ各国のカスタマー・チームに向け、12 台の MINI ラリー・カーを準備しています。

WRC 仕様車と S2000 仕様車では主に 3 つの違いがあります。MINI John Cooper Works WRC にはエアロダイナミクス対策として、高い位置まで張り出したリヤ・ウイングと、効率性に優れたフロント・spoiler が装着されます。WRC の場合、ターマックでは水冷式ブレーキ・システムの装着が認められている一方、サイド・ウインドウには超軽量の複合素材が用いられます。

いずれの車両も同じハイパワー・エンジンが搭載されます。このエンジンは MINI の量産モデルに搭載される 1.6 リッター・ターボ・エンジンに、BMW モータースポーツがさまざまな選手権に向けて最適化を施したもので、さまざまなプライベート・チームがこのユニットを搭載した BMW 320 TC で、FIA 世界ツーリングカー選手権に参戦しています。WRC と S2000 の両仕様車とともに、同サイズのリストリクターの装着が義務付けられています。またプロドライブでは、WRC 仕様車の出場が禁じられているシリーズ用に、直径を縮小したリストリクターも提供しています。

プロドライブではカスタマー・チームに向けて、MINI John Cooper Works WRC 仕様車と S2000 仕様車を、フル・サポート・パッケージとともに提供します。



## 1960 年代のベンチマークとなった MINI Cooper S。

パディ・ホップカーカ(イギリス)、ティモ・マキネン(フィンランド)、ラウノ・アルトーネン(フィンランド)はそれぞれ 1964、1965、1967 年のモンテ・カルロ・ラリーで優勝し、歴史を塗り替えました。この 3 人によって世界のモータースポーツ界で長く受け継がれてきた、MINI ブランドの伝統の礎が築かれました。MINI Cooper S は 1960 年代、あらゆるライバルが目標とした車でした。

アレック・イシゴニスは、今では伝説となった MINI の設計図を描く以前から、世界的なレーシング・カー・デザイナーと親交がありました。そのデザイナーとはジョン・クーパーです。クーパーはモーリス製のエンジンを購入し、自ら設計した単座席の小型レーシング・カーに搭載しました。こうした理由から、テクニカル・ディレクターのイシゴニスはエンジン設計に関するクーパーのアドバイスに全幅の信頼をおきました。このためジョン・クーパーは MINI の開発にもスタートの段階から関わりました。

MINI のプロジェクトが形を成すにつれ、クーパーはこの新しい車が市場に何かをもたらすに違いないという確信を強めました。それは、自分が長らく探し求めていた、当時のロータス・エリートと競合できるようなスポーツ・カーの基礎となるものでした。クーパーはルノー・ドーフィンにコベントリー・クライマックス・エンジンを載せて走らせたことがありました。そのハンドリングは楽しさとは程遠いものでした。クーパーは新しく完成したそのスマート・カーを手に入れると、ただちに改良を始めました。クーパーはドライバーのロイ・サルバドーリとともに、この MINI Cooper のプロトタイプ・カーに乗り、モンツアで開かれたイタリア GP の観戦にかけました。モンツアへの旅はそれ自体が、著名なレーシング・ドライバーのレグ・パーネルとのレースになりました。パーネルは自らが保有するアストン・マーティン DB4 でモンツアを目指しました。結果はクーパーの新しい MINI の方がパーネルのタイムよりも 1 時間早く、MINI のポテンシャルに対するクーパーの予想をはるかに上回るものでした。

クーパーはイシゴニスに連絡を取り、MINI を使って小型の GT レーシング・カーを開発するように提案しました。しかしイシゴニスは MINI を日常向けの車としかとらえていませんでした。ジョン・クーパーはそれでもあきらめませんでした。クーパーは当時 BMC の社長を務めていたジョージ・ハリマンに直接面会しました。ブリティッシュ・モーター・コーポレーション社 (BMC) は、1952 年にイギリスの大手自動車メーカーが合併して創立されたメーカーで、オースチンやモーリス、MG、ウーズレーなどのブランドを擁していました。ハリマンはクーパーの提案に興味をひかれ、市場からの反応を確かめるために、MINI Cooper を 1,000 台生産することに合意しました。

エンジンの排気量は 1 リッターを超えてはならないとされました。このため、クーパーはストロークを 68.3mm から 81.3mm に増大させ、ボアを 62.9mm から 62.4mm に縮小することでバランスを調整しました。4 本のシリンダーをこのように設計することで、排気量は 997cc となりました。圧縮比が 8.3 から 9.0 となった一方で、大型の吸気バルブとツイン・キャブレターが追加されました。ドリル加工によるアウトレット開口部にはさらに改良が施され、効率をさらに高めるため、クランクケースが強化されました。クーパーはまた、トランスミッション内の各ギヤの伝達比を変更し、最高速度を高めました。その結果、エンジンの最高出力は 55 PS、最高速度は約 130km/h まで向上しました。エンジン性能に応じてブレーキ性能も向上させるため、クーパーはフロント・ホイールにロッキード社製 7 インチ・ディスク・ブレーキを装備しました。この車はモータースポーツの多くの関係者に向けて最適なタイミングで導入され、数多くの成果を挙げました。これによって BMC はこのコンセプトには大きな将来性があると確信しました。



イシゴニスも考えを変え、次の改良ではジョン・クーパーとともに取り組みました。ジョン・クーパーはすでに単座席用小型エンジンに関して、実証済みの手法を手にしていました。それは大型ボアによるショート・ストロークのシリンダーを、より強度の高いピンでシリンダー・ヘッドに一体化する方式でした。Cooper S のエンジニアはこれに配慮して、848 cc のエンジンを選択しました。

ストロークは 68.2 mm のままとした一方で、ボアを 70.6 mm まで広げました。クーパーはこれでふたつの重要な課題を解決しました。それは排気量を、予定されたクラス制限値の 1,100 cc を下回る 1,071 cc に維持することと、ショート・ストロークによって、より高い回転数を実現することでした。新しくなった車の最高出力は 70 PS/6,200 rpm、最高回転数は 7,200 rpm に達しました。

1963 年には、ラウノ・アルトーネンとパディ・ホップカークが MINI Cooper でモンテ・カルロ・ラリーに出場し、ワン・ツー・フィニッシュを達成し、翌年の 1964 年には、ホップカークが新型の Cooper S で初の総合優勝を果たしました。最高速度 160 km/h に達したこの車は、先代モデルを上回る強さを備え、0-100 km/h 加速では、先代モデルの 19 秒に対し、13 秒をマークしました。その後にモンテ・カルロで飾った優勝と、MINI Cooper S のサクセス・ストーリーの基礎はこうして築かれたのです。



## ラウノ・アルトーネン:「どんな子どもでも、最初は育てなければならない」

ラウノ・アルトーネンは 1960 年代に MINI の歴史を築いたドライバーです。フィンランド出身のアルトーネンはコ・ドライバーのヘンリー・リドンとともに、モンテカルロ・ラリーの表彰台に 3 度も上り、1967 年には世界のラリーを象徴するこの大会で優勝しました。1965 年にはヨーロッパ・ラリー選手権で優勝した他、母国フィンランドでは国内タイトルを何度も獲得しました。

このインタビューでは現在 73 歳となったアルトーネンが MINI のラリー界復帰について語ります。

### 1960 年代から現在にかけての、ラリー界の技術の進歩についてどのように考えていますか？

アルトーネン:「ラリーの世界はとても前向きに進化を続けてきました。私は特に 4 輪駆動システムが気に入っています。ラリーの世界は現在、やや原点に戻りつつあります。例えば WRC では電子制御によるドライバー支援システムの装備が認められていません。それにもかかわらず、MINI John Cooper Works WRC の開発担当者はあらゆる可能性を追求していると思います。MINI の 4 輪駆動システムがパワフルな推進力を可能にしたように、最新のエンジン・マネージメント・システムは注目に値します。それでも、ラリー・カーを限界近くまで走らせることは、現在のドライバーにとっても大きなチャレンジであることに変わりはないでしょう。

### クリス・ミークとダニエル・ソルドにまず必要なことは、新しいラリー・カーに慣れることでしょうか？

アルトーネン:「クリスとダニは全くのプロフェッショナルです。彼らのようなトップクラスのドライバーなら、2、3 回出場すれば、車を限界近くまで走らせることができるようになります。テストを重ねることで自信もつきます。MINI John Cooper Works WRC なら、ドライバーは全体のパッケージから短時間で容易に最大限の性能を引き出せるに違いないと私は考えています」。

### MINI WRC チームは 2011 年、一部の WRC イベントへの参戦を始めようとしています。1 年目に何を期待していますか？

アルトーネン:「私がいつも言るのは、どんな子どもでも最初は育てなければいけないということです。これはモータースポーツの世界の場合、最初に経験を積めば、マシンを改善することができるということを意味します。最高の性能を持ったコンピューターでも、こうした経験はもたらしてはくれません。MINI は技術開発の面である程度進化した段階にあるため、チームは競争力のある状況の中でスタートを切ることができます。これは 2 年目のシーズンへの準備に向けてのさらなる一歩を踏んだことを意味します」。

### 量産モデルの MINI Crossover についてどう思いますか？

アルトーネン:「新しい MINI Crossover は素晴らしい車だと思います。自分で運転している様子が思い浮かびます。室内は広く、運転しやすい車です。乗ってみれば、いかにも MINI らしいフィールを体験できます。MINI Crossover はまったくもって驚きですね」。



### 歴史的な優勝の数々：世界のモータースポーツでの MINI。

MINI が最初に見事な実績を残したのは、誕生したその年のことでした。1959 年、パット・モス(イギリス)は Mini 850 でミッレ・ミリアに出場し、優勝しました。1962 年には Mini Cooper S がモンテ・カルロ・ラリーで大活躍しました。ラウノ・アルトーネンの乗ったこのスマール・カーは、あきらかに力の優るライバルを相手とした、ダビデとゴリアテの戦いに挑みました。しかし首位に立ったアルトーネンは、ゴールまでわずか 3 km の地点でコーナーを間違え、イベントを終えることになりました。翌年、アルトーネンはこのときの無念を晴らします。Mini Cooper S で出場したアルトーネンは総合 3 位に入り、クラス優勝を果たしました。

その後はさらに好成績が続きます。1963/64 年の冬のラリー・シーズンでは、さらに強い力を発揮しました。パディ・ホップカーク(アイルランド)の見事な走りによって、この小さなスプリンターはモンテ・カルロ・ラリーで初の総合優勝を果たしました。この勝利によって Mini は伝説の一一台となりました。1965 年にはフィンランド出身のティモ・マキネンとコ・ドライバーのポール・イースター(イギリス)によって、Mini はモンテ・カルロ・ラリーで 2 年連続優勝を果たしました。過酷な冬季の条件にもかかわらず、マキネンとイースターは出場したチームの中で唯一、一度もペナルティを課せられずに数千キロにわたるコースを走り切りました。出場した 237 台のうち、完走できたのは 3 台の MINI Cooper S を含めてわずか 35 台でした。

翌年の目標は表彰台独占でした。ドライバーのティモ・マキネン、ラウノ・アルトーネン、パディ・ホップカークは、それぞれ 1、2、3 位でゴール地点に設けられたランプを上り、見事にこの目標を達成しました。しかしその後には失望が待っていました。審査委員会によって、Mini に装着されていたヘッドライトの減光メカニズムが、モモロゲーション取得に必要な条件を満たしていないと判定されたため、3 台は失格となりました。しかし一般のファンにとって、こうした細かな規則は問題とは感じられなかったため、Mini の 3 人のドライバーに対するファンの熱狂が削がれることはありませんでした。

ホップカーク、アルトーネン、マキネンの 3 人は「三銃士」としてモンテ・カルロ・ラリーの歴史に名を残しました。1967 年にはアルトーネンによって Mini はモンテ・カルロ・ラリー 3 勝目を挙げ、多くのファンが、前年のイベント終了後を上回るほどの熱狂で祝福しました。このときには車両の適格性について、疑問の声は全くあがりませんでした。1965 年には「ラリーのプロフェッサー」と呼ばれたアルトーネンがヨーロッパ・ラリー選手権で優勝。トニー・アンブロース(イギリス)とマキネンも Mini Cooper S でそれぞれ 2、3 位に入り、見事な結果を残しました。他にもさまざまな Mini ドライバーが、ヨーロッパ各地で数多くの優勝を飾りました。

しかし、MINI が活躍したのはラリーばかりではありません。1960 年代にはサーキットを舞台にしたレースでも同じような成果を残しました。そのスポーツ性能の高さによって、Mini は 1960 年代の中で最も信頼できるレーシング・カーのひとつとなりました。数多くの伝説的なドライバーが Mini でレーシング・ドライバーとしての第一歩を踏み出しています。1968 年 4 月にはオーストリアのリンツ郊外で開かれたヒルクライム・レースで、ニキ・ラウダ(オーストリア)がクラシックな Mini に乗ってデビューし、2 位に入りました。ラウダはそれからわずか 2 週間後に初優勝を果たし、その後 3 度にわたり F1 で世界チャンピオンに輝く才能の片鱗を見せました。その他にもグレアム・ヒルやジャッキー・スチュワート、ジョン・サーティーズ、ヨッヘン・リント、ジェームス・ハントといったドライバーが、ラウダと同様に、クラシックな Mini でレース経験を積みました。



### MINI WRC チームのパートナー企業各社。

#### AP レーシング。

イギリスに本社を置く AP レーシングは、世界のモータースポーツ界や OEM の高性能キット市場に向けて、クラッチやブレーキ・システムの設計・開発・供給を手がける最大手メーカーです。卓越した技術とカスタマー・ケアを重点に置いた AP レーシングは 40 年以上にわたり、世界のモータースポーツ界の技術を最高水準に引き上げる上で大きく貢献してきました。

#### ATS。

上品なデザインと見事な技術的特長、合理的な製法によって、ATS は 40 年以上にわたりアロイ・ホイール業界をリードする役割を果たしてきました。ATS はアルミニウム製ホイールに安定性に優れた、洗練されたスタイリングを施し、「軽量化の分野におけるワールドチャンピオン」として評価されてきました。ATS はアクセサリー・メーカーから世界最大の純正装備メーカーへと発展を遂げ、経済性に優れた大量生産向けの鋳造技術で、世界をリードする企業のひとつとなりました。自動車業界の中でも革新性のある優れた純正装備メーカーとして、ATS は絶えず研究開発を続け、新たな技術を生み出しています。こうした新しい技術はレーシング・カーにも転用でき、さらなる開発が行われます。ATS は 1977 年に独自の F1 チームを設立して注目を集め、一夜にして「グローバル・プレーヤー」となりました。ATS は現在ユニホイールズ・グループの傘下にあり、大型ホイール分野の技術で世界をリードしています。ATS は世界の著名な自動車メーカーにも製品を供給しています。ドイツとポーランドに置かれた生産拠点では、1,800 人を超える従業員によって、毎年約 800 万本のホイールが生産されています。

2010 年には、高強度・軽量な WTCC 用ホイールによって、ATS は世界ツーリング・カー・チャンピオンに輝きました。他にも VW シロッコ・カップや ADAC プロカー、セアト・スペル・コパを始めとした数々のツーリング・カー・シリーズに製品を供給しています。ラリーの分野においては、ATS は MINI WRC チームとプロドライブに対し、新しい高強度のラリー向け競技用ホイールを開発しました。ATS は 2003 年から、F3 ヨーロ・シリーズにホイールを独占供給しています。また長い間にわたって ATS F3 カップを贈ってきました。2010 年にはマカオで開かれた非公式の F3 最終レースで、ATS カラーのモノポスティ・チームが、表彰台を独占しました。

#### カストロール。

カストロールといえば高性能潤滑剤を連想することでしょう。カストロールはサーキットでも一般道でも、最先端技術を駆使した潤滑剤の代名詞とされています。カストロールは、約 70 カ国、100 以上の販売代理店が世界的に事業展開し、世界各国のさまざまなニーズに応えてきました。自動車用潤滑剤としておなじみのカストロールは、商用車や建設機材用潤滑剤や、産業および海運業向け製品も製造しています。カストロールのパイオニア精神と競技会への情熱はこの企業の創立当初からのものです。創立者のチャールズ・ウェイクフィールドは、陸上、水上、上空において新たな記録を打ち立てることと関連づけることで、カストロール・ブランドが構築されると熱意をもって信じました。



1910 年にウェイクフィールドは、こうした業績に対するカストロールの貢献を歴史的にまとめ、刊行しました。これは今日に至るまで受け継がれています。カストロールはモータースポーツの舞台で製品を改良することで、技術の限界を乗り越え、さまざまな用途において潤滑剤に最高の性能を持たせるという哲学を貫きました。世界各国の研究所では、大手メーカーや数々の科学技術機関、大学と緊密に連携して研究開発が行われています。こうしたことを背景に、カストロールは革新性と品質の両面で比類のない評価を受けてきました。現在カストロールは、世界中に 90,000 人以上の従業員を擁する、世界の 3 大総合エネルギー企業、BP グループの傘下にあります。カストロールと BP が一体となって潤滑剤事業を展開することで、今後も新たな刺激的な機会がもたらされ、世界 3 大潤滑剤メーカーとしての地位を確保しています。

### ミシュラン。

ミシュランの企業文化には、モータースポーツとレースが深く根付いています。1891 年にパリ・ブレスト往復自転車レースで初優勝してから 2010 年にル・マン 24 時間耐久レースで 13 連勝を飾るまで、ミシュランは厳しい条件の中でタイヤの性能を示し、後にミシュラン製ロード・タイヤに受け継がれる画期的な技術を開発するための手段として、常にレースの舞台に立ち続けてきました。FIA 世界ラリー選手権に対するミシュランの取り組みは、この選手権が開設された 1973 年に始まりました。ミシュランとパートナー・チームのアルピーヌ・ルノーはこの年 6 勝を挙げ、初代マニュファクチャラーズ・チャンピオンに輝きました。1973 年から 2005 年にかけて、ミシュランは 224 勝を挙げ、38 の世界タイトルを獲得するという大記録を達成しました。

5 年にわたる活動休止期間を経て、ミシュランは今年、FIA 世界ラリー選手権への参戦を再開しました。パートナー・チームには MINI WRC チームも名を連ねており、ミシュランは激しい戦いが繰り広げられるこのシリーズにデビューする新しい MINI John Cooper Works WRC に、タイヤを供給します。MINI は世界のラリー界を象徴するブランドとして捉えられています。そして誰もが 1964、65、67 年にモンテ・カルロ・ラリーで優勝した MINI Cooper S を連想します。世界で最も過酷と呼ばれるラリーで 3 度の優勝を飾るのは、決して偶然の結果ではありません。ミシュランと同じく、MINI の遺伝子の形成にとって、モータースポーツは欠かすことのできない要素です。ミシュランは MINI のこうした挑戦に、パートナーとして加わることに誇りを抱いています。

### MINI ファイナンシャル・サービス。

MINI ファイナンシャル・サービスは BMW ファイナンシャル・サービスのサブ・ブランドで、BMW グループの事業部門のひとつです。グローバルな規模で事業を展開するファイナンシャル・サービス企業です。ファイナンシャル・サービスは、世界各地のディーラーや法人顧客、個人顧客に対し、MINI の製品に関連して顧客の希望に合わせた金融サービスを提供します。その領域はローンやリースから保険、各種サービス、大規模フリートの管理まで及びます。こうした製品の中には、オンライン当座預金口座やクレジットカード「MINI エキサイトメント・カード」などの金融製品も含まれています。こうした業務はいずれも、お客様の満足に重点を置いています。BMW グループのファイナンシャル・サービス部門は世界 50 カ国以上に約 4,000 人の従業員を擁し、広範なサービスをフレキシブルかつ迅速に提供できるよう取り組んでいます。MINI ファイナンシャル・サービスはグローバルな規模と高い収益性で成長を続ける、プレミアムな金融およびモビリティ・サービスを提供するプロバイダーとして活動しています。



### オーリンズ。

オーリンズは 30 年以上にわたり、モータースポーツの世界で大きな役割を果たしてきたメーカーです。オーリンズはケント・オーリン社長が 1976 年に創業したサスペンション・メーカーで、現在もオーリン社長がストックホルム郊外のスウェーデン本社で事業の指揮をとっています。オーリンズは世界 50 力国以上に代理店、ドイツとアメリカに子会社を持ち、イギリスでも存在感を高めています。こうした成果は 2 輪と 4 輪のあらゆる分野に広がり、オーリンズの製品は多くの乗用車やモーターサイクルに使用されています。オーリンズ製のサスペンションはモータースポーツの舞台で、200 を超える世界タイトルを獲得するという見事な実績を残しています。現在、オーリンズは OEM サプライヤーとしてばかりでなく、アフターマーケット製品や、モータースポーツ製品の専門メーカーとして知られています。オーリンズの世界ラリー選手権の歴史は 1980 年代後半に始まります。1990 年代にはオーリンズの名が世界のラリー・シーンを席巻しました。オーリンズとプロドライブとの協力関係は 1990 年代後半にさかのぼり、多くの分野に広がっています。技術パートナーとしてともに取り組んできたオーリンズとプロドライブは、WRC での MINI ブランド復権に向けて前進を始めています。

### スティロ。

スティロは MINI WRC チームにヘルメットおよびインターフェース・システムを提供するメーカーで、1999 年に創立された企業です。スティロはルドビコ・ファッシテッリ氏とエレナ・ペリーニ氏が共同出資する企業で、米国、オーストラリア、日本、南アフリカ、南米をはじめとした世界 39 力国に製品を供給しています。スティロの企業理念では最高の機能性に最も大きな重点が置かれています。

### ストラタシス。

ストラタシス(米国ミネアポリス)は、樹脂部品の試作および生産に使う造形機メーカーです。ストラタシスはフォルトゥス 3D プロダクション・システムとディメンション 3D プリンタというブランドを展開しています。またこのメーカーでは「レッドアイ・オンデマンド」と呼ばれる、試作部品および量産部品のデジタル生産を行うためのサービスを展開しています。ウォーラーズ・レポート 2010 によれば、ストラタシスは 2009 年に他のメーカーよりも多くの造形システムを供給し、8 年連続でこの分野のマーケット・リーダーの地位を保ち続けています。

ストラタシスは FDM.® と呼ばれる工法の特許を保有しています。この工法は高性能の熱可塑性物質を用いて、機能的な試作品や生産品を 3D CAD のプログラムから直接作り出すためのものです。このメーカーは世界各国で、造形機に関する 285 件以上の特許を保有または申請しています。ストラタシスの製品は航空宇宙や防衛、自動車、医薬、産業設備、教育、建設、消費財の各産業で使われています。FDM Technology はストラタシス社の商標、Fortus、FDM、Stratasys、Redeye On Demand、Dimension はストラタシス社の登録商標です。

# MINI WRC チーム

## Media Information



### お問い合わせ先。

#### BMW グループ

スポーツ・コミュニケーション、MINI WRC チーム担当  
Heike Bartsch

電話番号: +49 (0) 89 382 33115

携帯電話: +49 (0) 176 601 33115

E メールアドレス: [heike.bartsch@mini.com](mailto:heike.bartsch@mini.com)

メディア・ウェブサイト: [www.press.bmwgroup-sport.com](http://www.press.bmwgroup-sport.com)

チーム・ウェブサイト: [www.MINImotorsport.com](http://www.MINImotorsport.com)

フェイスブック: [www.facebook.com/MINImotorsport](http://www.facebook.com/MINImotorsport)

YouTube: [www.youtube.com/MINImotorsport](http://www.youtube.com/MINImotorsport)

ツイッター: [www.twitter.com/MINImotorsport](http://www.twitter.com/MINImotorsport)