



みなさんこんにちは！ Rally JAPANで国沢さんのコドライバーをやらせていただきました、木原と申します。今日は皆様にWRCで使う部品のお話をしたいと思います。

WRCでワークスカーがブラックマークを残しながら加速していく姿はカッコいいですね！走り去った後のタイヤやブレーキが焼ける匂いは、行ったことがある人しか嗅ぐことができない特別な体験です。そんな過酷に使われる環境ですが、WRCで使うタイヤは1本20キロ、長いと50キロほどにもなるステージで、ブラックマークがつくような運転をしてもきちんと性能を発揮しながら、最後まで走り抜けるような高い耐久性を持っているのです。

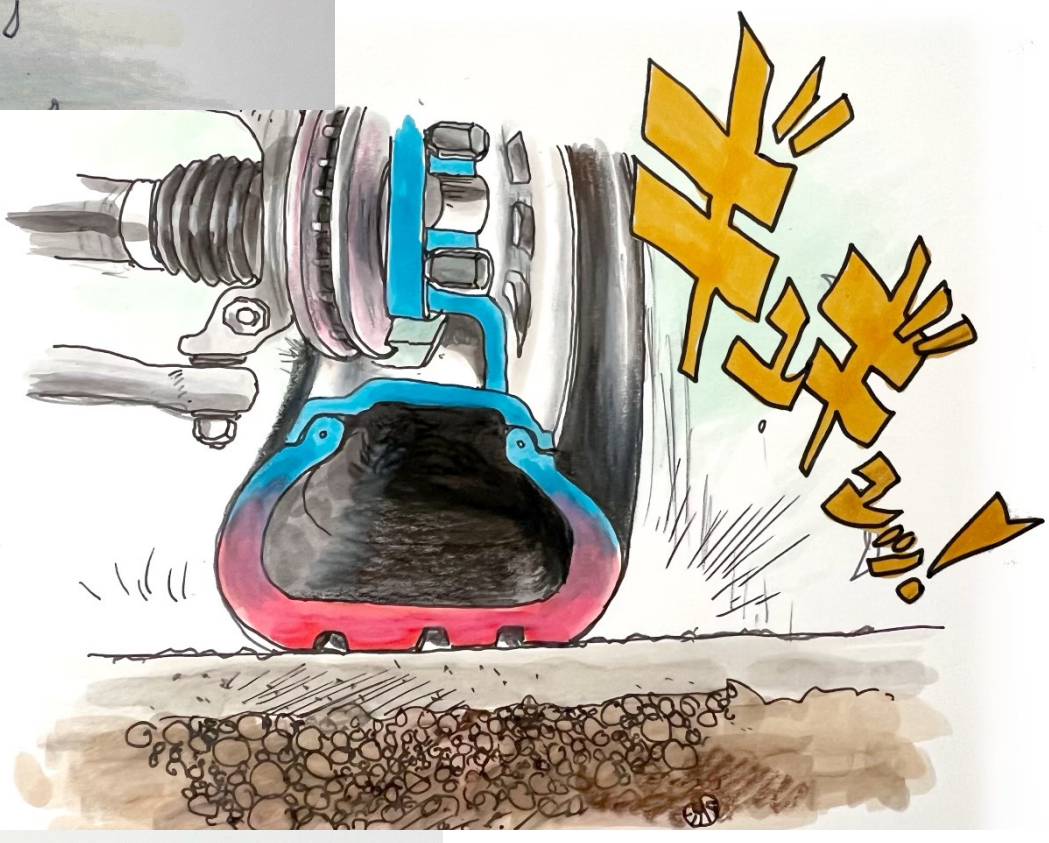


これらの部品はある程度の温度で使うことで性能が出るように作られていますので、実はステージを走っている最中はあまり問題ありません。問題はステージが始まるスタートの時で、スタート直後から高い性能を発揮させるために、あらかじめ準備運動をさせて温めてあげることがあります。これをしないと、ブレーキもタイヤもきちんと作動してくれません。

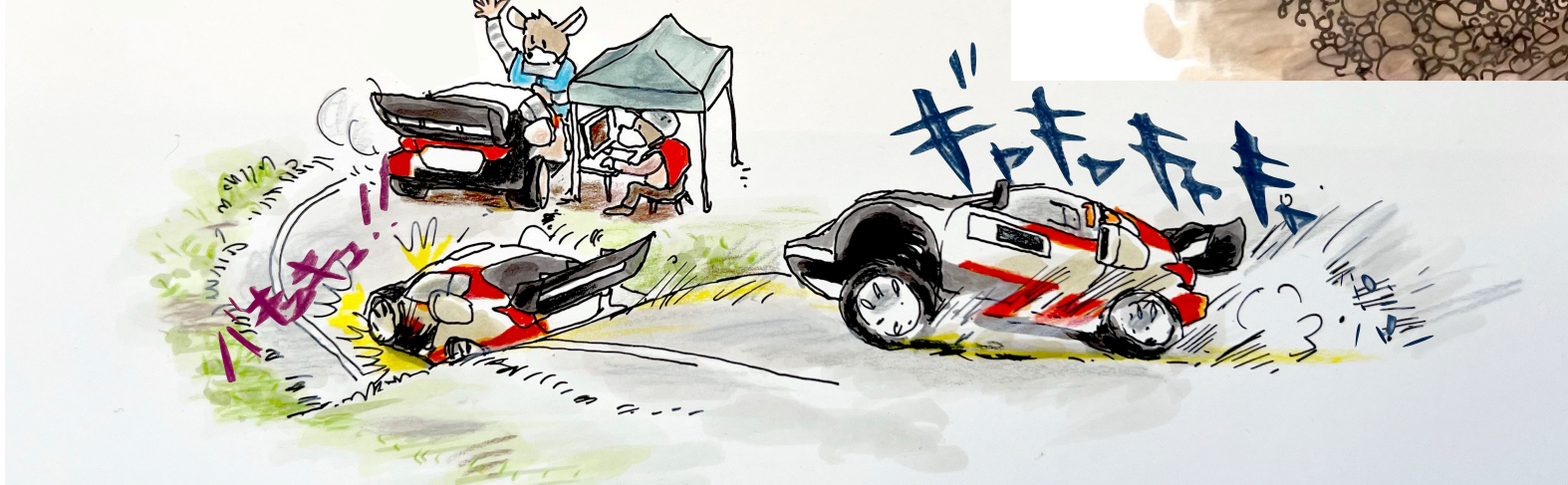


そのためにラードライバーは皆、スペシャルステージの直前になると、リエゾン移動中にすっかり冷えてしまったタイヤやブレーキを必死で温めます。具体的には車を左右に振ったりして冷えたタイヤを路面に擦り付けて温めようとしています。これはもう死活問題であり、決してオラオラ楽しんでいたり、気分を盛り上げるためにやっているわけではないのです。

単純にオラオラしただけだとタイヤの角ばかり温まってしまうのですが、大事なことはトレッド面全体を温める事です。こうすることでタイヤの性能を一杯引き出す事ができるのです。ちゃんと考えながら準備をする冷静さも必要です。



一番いいのはスタートするようにホイールスピンスタートをする事で、勝田選手はステージ毎にこれをメー杯やっていますね。彼はホントにタイヤやブレーキを温めるのがいかに大事なかをわかっているのだらうと思います。



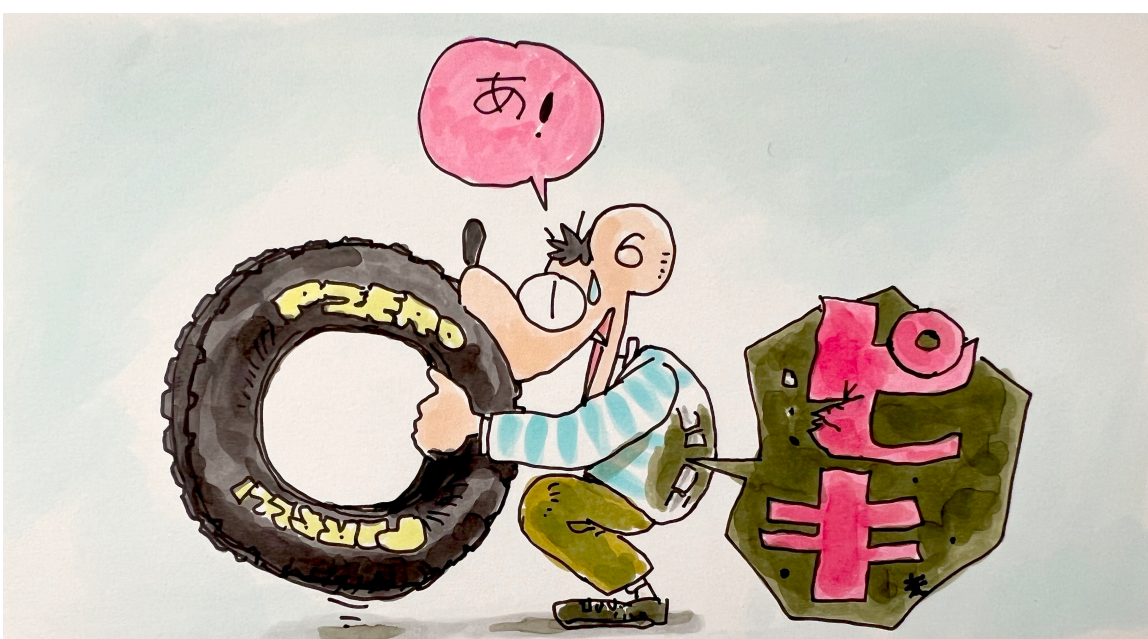
このようにタイヤを温めないといけないぞ！という事がわかっていながら、ワークス選手ですら、スタート直後でスピンしたりコースアウトしたりしますよね。あれはタイヤの発熱が不十分なのですね。



また、FFはリアがどうしても温まりが遅いので、フロントにハードコンパウンドを履いても、リアにはソフトを履いたりします。国沢さんがラリージャパンの初日でコースアウトしてリアホイールをぶつけたのも、スタート後間も無くで、リアの発熱がまだ十分ではなかったからなのです。

しかし十分に温まると、タイヤは本来の性能を発揮してくれます。舗装であってもタイヤはスリップさせないと速く走れませんので、一杯回転させて路面に擦り付けて行きますが、耐久性に問題なく、これで最後まで持つんですから、ラリー用に作られたタイヤってすごいなあと、いつも感心するのであります。

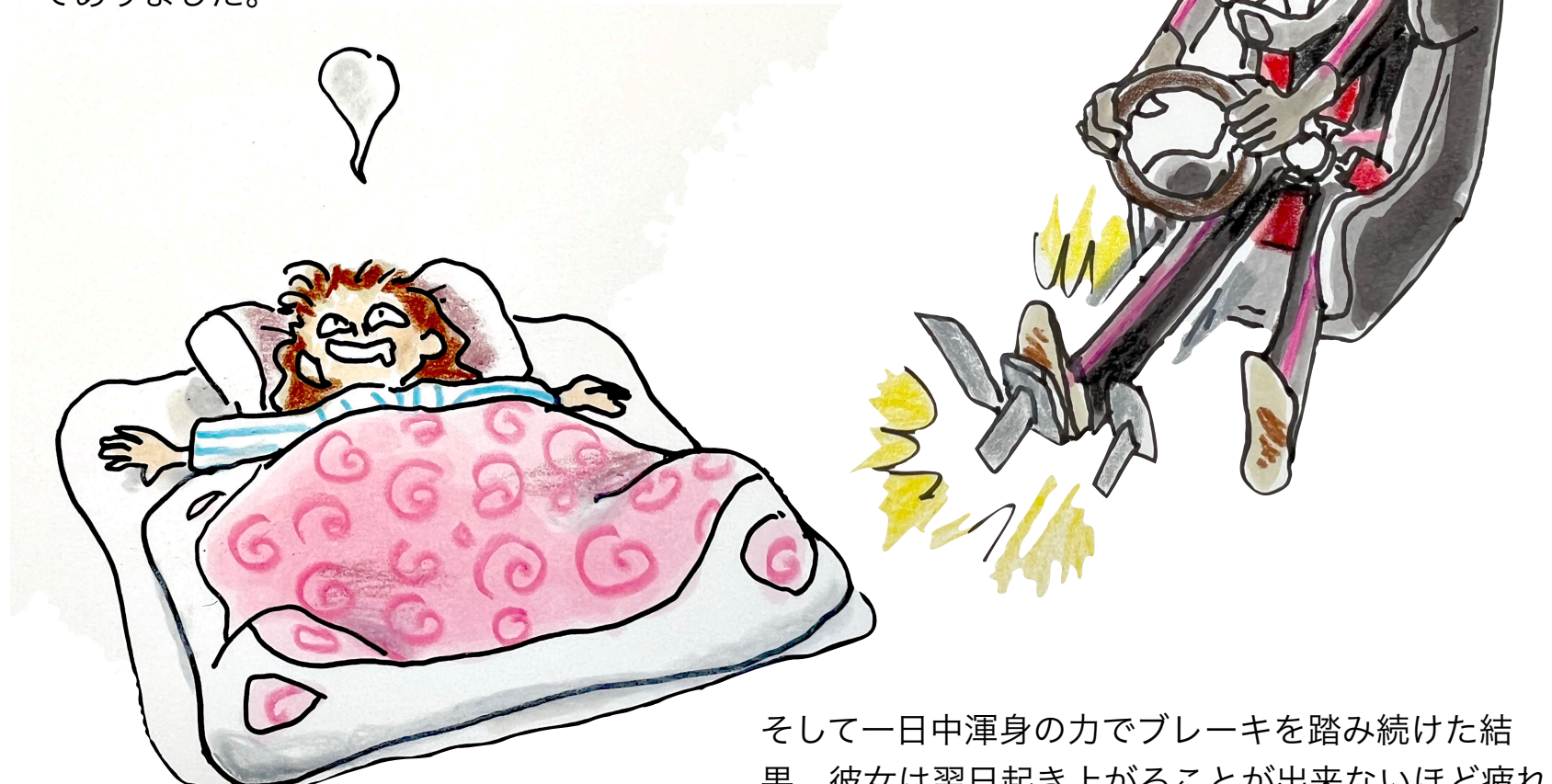
ちなみに、こうしてタイヤの温度が上がるとタイヤ内部の空気も上がります。それは空気が膨張する、という意味でもあります。タイヤというのは性能を発揮する最適な空気圧がありますので、スペシャルステージの前では皆最適な空気圧に調整をしているのです。



まあ、こうした耐久性の凄さではありますが、その分重ということもあります。舗装用はそんなに重くはないのですが、ダート用のWRCタイヤは不用意に持つとちょっと危険なくらい重かったりします。

さて、タイヤだけでなくブレーキを温めることもとても大事です。CAST Racingのヤリスはマスターバックが無いので、温まっていないと板を踏んでいるような感じで全くブレーキが効きません。従って12月にL1ラリーに出た際には、ドライバーの板倉麻美選手は、スタートの前に思いっきりブレーキを踏んでブレーキパッドやローターを温めなければならませんでした。

しかし軽量な女性がマスターなしブレーキを温めるのは超タイヘンです。板倉さんは渾身の力を込めてブレーキを温めるのですが、ブレーキはちっとも温まってくれず、スタートして数キロは、車が止まらないのではないかという恐怖と闘いながら走っていたのでありました。



そして一日中渾身の力でブレーキを踏み続けた結果、彼女は翌日起き上がることが出来ないほど疲れ切ってしまったのであります。。

ということで、今回はWRCで使われる部品の紹介をしてみました。今度WRCを見る機会がありましたら、こうしたことを理解された上でみると、一段と深い理解ができて楽しめるのではないかと思います。

それではまた、どこかのラリー会場でお会いしましょう！

2022年12月
木原 雅彦