

ラトバラ、スニネン、ロバンペラを支える フィンランドのビッグボス

若きカッレ・ロバンペラの成長を信じて疑わないのがWRC界有名なマネージャー、ティモ・ヨウキである。かつて、カンクネンとマキネンを世界王者に育て上げた今はラトバラとスニネン、ロバンペラに夢を託す。その活動を支えるのは資金と情熱。そして冷静な視線だ

Text: Michel Uzun Translation: Keiko Ito
Photos: Clement Bias, Timo Jouhki

この男がいなければ、ユハ・カンクネン は存在しなかった。トミ・マキネン を王者に作り上げ、その後ハリー・ロバンペラ、トニ・ガルドマイスター、ミッコ・ヒルボネン、そしてヤリ・マティ・ラトバラを次々に発掘した。

WRCの世界ではその名を知らぬ者はいない存在のティモ・ヨウキは2010年末、60歳になる直前に確かにこう語っていた。

「もう誰も育てるつもりはない。ラリドドライバーへの投資は大変すぎる。金銭的な問題があるわけじゃない。だが、ラリーは極めて複雑なスポーツだ。いかに才能があるととしても、新進鋭のドライバーをプロに仕立てるには時間とエネルギーがかかりすぎる。もつこの年齢でやるようなことじゃない。ミッコとヤリ・マティが最後だ」

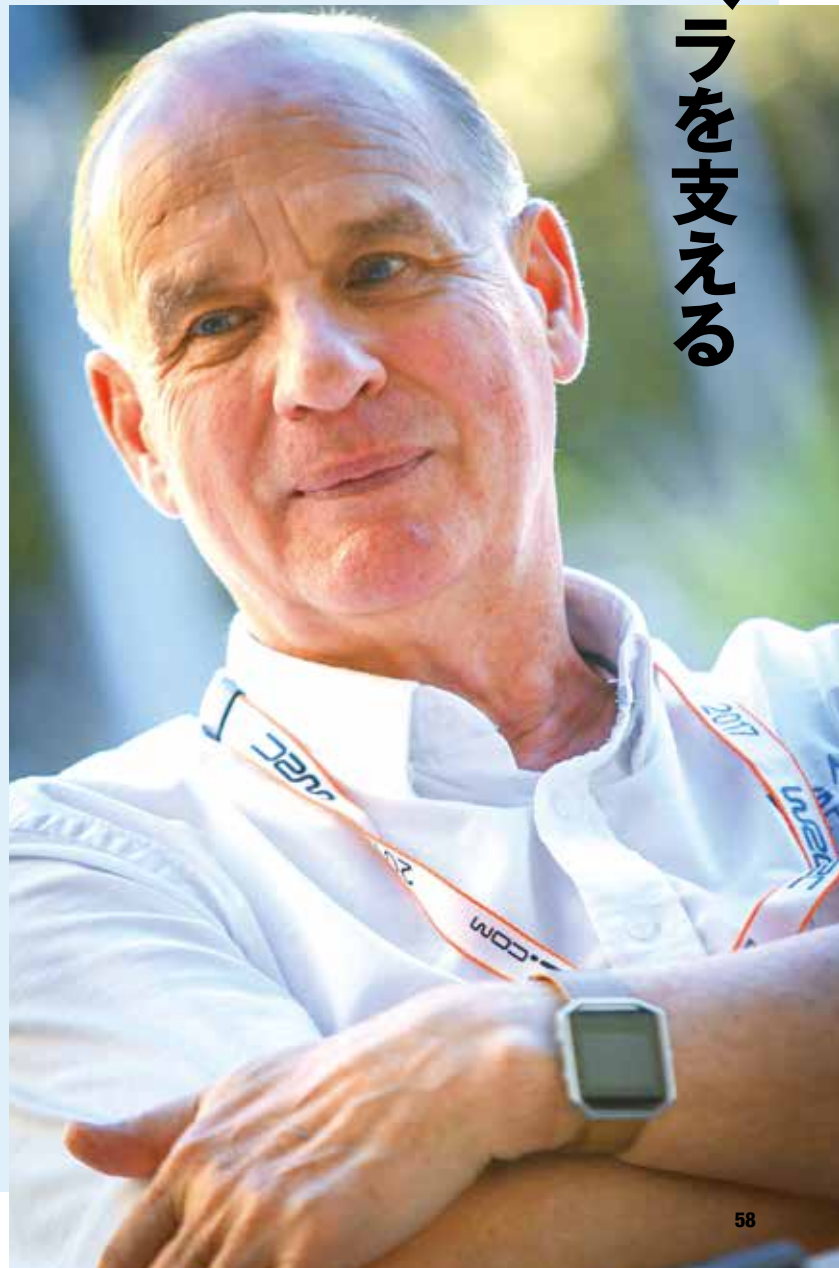
と言った口が塞がらないうちに、現在のヨウキは自らにとつての新たな可愛い、操り人形 を手にしている。23歳のチーム・スニネンと17歳のカッレ・ロバンペラだ。

年前のミッコの引退が私の想定より早すぎた。同じ時期に、周りではチームの話題で持ちきりだったんだ。あまりに優れたドライバーだからサポートする甲斐があるよね。当時のチームはTMG(トヨタ・モータースポーツ GmbH) が主催したドライバーセレクションを勝ち抜いたばかり。そこで私は彼の契約の面倒をみようかと提案したんだ。だから、自分で企画したセレクションで選んだミッコとヤリ・マティに比べると正しい。でもいざ誰かが、手をつける。存在だってことは分かっていたけど。

カッレのことは生まれた時から知っている。1歳になるかならないかの頃、ミッコとヤリ・マティのセレクションの現場に父親のハリが連れてきたのが最初の出会いかな。それからずっと成長を見守って、どんな乗り物でも乗りこなせるようになるのをこの目で見てきた。2歳の時にはクワッドバイクをドリフトさせていたし。8歳の時にはクルマを乗りこなすのを世界中の人が動画サイトで目撃した。13年にエストニアとリトアニアでラリースプリントに使ったシトロエンは私が買ひ与えたものだ。ただ、すぐに契約するのは控えた。まだ13歳の子供だったからね。どの程度開眼するか分からないし、彼自身何をやりたいのかも明確じゃない。実際、2年か3年前にカッレは半年ほどクルマに乗らない時期があった。やりすぎた感があったようだ。でも、ある日突然、再びステア

ティモ・ヨウキ Timo Jouhki

C. Bias



リングを握ったんだ。カッレには想像を絶する才能がある。疑いの余地はない。自分の引退を先延ばししたのは、どこかでカッレのことを考えていたからだと思う」

ヨウキ流育成法

17年10月1日、ロバンペラは17歳の誕生日を迎えて運転免許を取得、その週末にフォード・フィエスタR5に乗ってリトアニアで初めてのEIRCラウンドに出場して2位に入った。

「プロローグとしては良かった。でも、まだこれからだ。道のりは長いし、多くの落とし穴が待ち受けているはず。確実に成功するという保証はまったくない」

「マではバオロから0.3秒差だ。いまやカッレはマシンもルートも知っているし、どんな路面でもベースノートを作るようになった」

トヨタにも、影響力、

これまでヨウキの、競走馬、たちは8回のドライバーズタイトルを獲得している。カンクネンが4回、マキネンが4回だ。

「ミッコは少なくとも1回はチャンピオンになってもおかしくなかった。09年のサルデニアでヤリ・マティに勝利を譲ったのが響いて、1ポイント差で敗れてしまった。フォードがシトロエンのようにチームオーダーを出していたら、チャンピオンになっただけだ。でも、全員がチャンピオンになれるわけじゃない。私は自分の選択をまったく後悔していない。僕のボーイズたちは完璧にその役割をこなしてくれた。手を抜いたドライバーはひとりもいなかった」

ヨウキは今、66歳。情熱はまだ以前のままで、WRCイベントではステージからステージへとヘリコプター

をして、どこに最適なグリップがあるかを理解することも必要だ。イタリアには、適正料金。のいいラリーチームもあるしね」

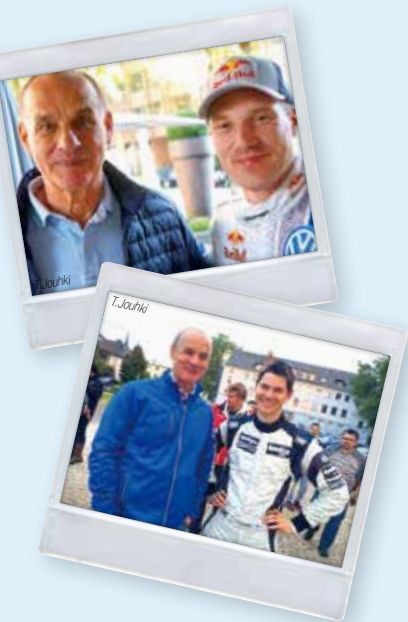
もちろん、受け入れる側のイタリアのチームも、ヨウキが下手なドライバーを推すわけではなく、自分たちのラリーカーを任せても乗りこなしてくれると理解している。マキネンの時代に確立されたこの、ヨウキ・メソッド。に従って、17年にロバンペラはイタリアで多くのラリーに出場した。

「予定どおりのラリー数はこなせなかった。マシンのポテンシャルがあまりにもひどかっ



ヨウキ提供してくれた「ボーイズ」との写真。旧ソ連との林業ビジネスで得た資金で父親がハンヌ・ミッコラをサポート。息子ティモがマネージメント業を始めたのは、ミッコラが83年終盤にTTEのシートにカンクネンのための「空き」があると教えたのがきっかけ。

ワールドタイトル10回獲得が目標だ。あと2回 ヤリマティとチーム、カッレに頑張ってもらいたい



Profile ティモ・ヨウキ

1951年1月30日生まれ。1973年にラリーデビュー。1000湖ラリー(現ラリーフィンランド)に9年連続参戦。77年に自己最高位の9位を記録。引退後の83年からカンクネンのサポートを始め、以後、多くのフィンランド人ドライバーをWRCに送り出す。

「トミがトヨタの仕事を引き受けた時に、私は彼が成功するだけの器であると思っていた。もちろん彼にアドバイスもしたよ。主に企業の組織とか、サプライヤーとの関係に関してね。私はビジネスの世界を熟知している。トミはドライバー時代からずっと、野心家だ。私のアドバイスが彼の役に立つものだと思えるのに、そう時間はかからなかったよ。」

「色々なマシンをあらゆる路面、天候下で、さまざまなコ・ドライバーと組んで乗りこなすことは成長するために最も体系的な方法だ。フィンランド人にとつて最も重要なのは、できるだけ早い時点で舗装路のドライビングを経験すること。だから私はボーイズたちの学習の初期段階で彼らをイタリアに送り込む。あの国ではターマックだけでなく、低速でラフなグラベルも経験できる。北欧の森林はバランス感覚を養うには最適だ。だがラリーでは時に抑えた走り

ヤリ・マティがヤリスWRCをテストした最初の二週間のビデオを見れば明らかだ。あの短期間でマシンは大変身を遂げたんだ」

ヨウキによれば、マキネンのオフアアを受けたのがラトバラではなくセバスチャン・オジェだったとしたら、トヨタは17年にならぬほどの活躍を見せることはできなかったという。「もちろんセバスチャンは優れたドライバーだがヤリ・マティほど、開発向き。のドライバーじゃない。私はすべてのドライバーたちを良く知っている。ラリーに対する情熱や経験、知識によって、私の視界は、ボーイズに留まらず、すべてのドライバーを見渡している。私以上に経験値がある人がいるだろうか？私ほどスペシャリストで全ドライバーの走り进行分析している人はいるか？ 誰もいない、と断言できるね。私は彼らの長所と弱点、そして心理的プロフィールを熟知しているんだ」

ヨウキのドライバーとの契約は最低10年間と長期にわたる。これから10年後、彼は76歳になるが、最新の契約ドライバー、ロバンペラはまだ27歳だ。

「今は一緒に働いてくれるチームがある。一部の責任を彼らに担ってもらっているし、もしものときも大丈夫だ」

だが、ヨウキ自身はもちろん老け込むつもりはない。目標があり、そのおかげで若さを保っているのだ。「ワールドタイトル10回獲得。そこで止めたいと考えている。あと2回ヤリ・マティ、チームとカッレに頑張ってもらいたい。彼らは本当に良いドライバーたちだ。私は彼らを信じている」