TEAM LAND CRUISER
TOYOTA AUTO BODY

DAKAR RALLY 2019 参戦報告書

トヨタ車体
TOYOTA AUTO BODY

その先へ
終わりなき限界への挑戦

ひとりの冒険家の提唱で始まった競争は
やがて世界で一番過酷なラリーへと成長していった
それは厳しい自然と対峙する人とクルマの
飽くなき挑戦の場として
いまも壮大な戦いが繰り広げられている

冬のパリから避寒地のダカールへ。乗り物は何でも良いから競争しようとフランス人ティエリー・サビーヌが呼びかけた第1回「パリ～ダカールラリー」は1978年の12月末にトロカデロ広場をスタートした。集まったのは2輪・4輪とトラックを合わせ182台。参加台数は回を追うごとに増え、第10回大会では603台（最多競技台数）を記録した。

洒脱な冒険ラリーとして注目を集めたパリダカだが人々の心を掴んだのはサハラ砂漠の美しさと厳しさであった。一口に砂漠と言っても実際には平坦な台地から砂丘群、切り立った断崖まで様々に変化する。確実にクリアするには車両の走破性だけでなく地形を見極めるドライバーの経験とセンス、正しいルートを見出すナビゲーターとのコンビネーションが不可欠だ。さらに数週間に及ぶラリーを戦うには車両の性能とともに体力と精神力、不測の出来事に対応する力など総合力が求められる。世界一過酷なラリーの醍醐味は人とクルマが総合力を尽くして難関に挑むこと。南米に渡った現在はダカールを目的地の象徴と捉えて「ダカールラリー」と呼ばれるが、その精神性は変わらない。

初期の大会にはスクーターからクラシックカー、軍用トラックまで多彩な車両が出場し、自分で製作した改造車で挑戦する参加者も少なくなかった。FIAの公認競技となった第3回大会（1981年）以降、参加カテゴリーはプロトタイプ／改造車／市販車に区分されるようになった。市販車部門ではロールバーといった安全装備やオフロード走行のための最小限の改造以外は許されない。さらに駆動系の主要部品について期間中の交換を禁じたマラソンクラスも設定された。同クラスではベースの市販車の素性がラリー車の性能を大きく左右する。またドライバーにとってはクルマを壊さずに速く走らせる技量が求められるなど、パリダカの精神に則ったクラスとしてベテラン参加者を中心に人気を博した。ランドクルーザーはマラソンクラスに適した車両として定評を得、後年TLCでも活躍したジャン・ジャック・ラテは第9回大会時（1987年）に同クラス仕様のランクル70で総合4位に食い込んだ。これは市販車による最上位入賞記録として今も破られていない。

TLCは前身のチーム・アラコ時代から一貫して市販車部門に拘って参戦を続けてきた（現在主要部品の無交換は同部門の要件として義務化されている）。その目的は市販車に近い車両で過酷なラリーを戦い、結果を出すことでランドクルーザーの性能の高さを世界にアピールすることである。近年は同部門の参加台数が減少傾向にあるが、一方でコースの難易度など競技の内容は厳しさを増している。とりわけ今大会はパワーアップや軽量化の難しい市販車部門の車両にとっては、完走すること自体が難しいルート設定となった。市販車部門の6連覇達成は大きな成果だが、同時に市販車部門のランクル2台が改造部門の車両に分け入る高順位で揃ってゴールしたことも価値のある結果に違いない。

トヨタ自動車 豊田章男社長から
お祝いのコメントをいただきました。

2019年のダカールラリーがゴールを迎えました。

毎年、このラリーには、多くの選手がトヨタ車で挑んでくださります。今年も２週間近くに及ぶ5,000キロの道程を、ハイラックスやランドクルーザーが走破しました。トヨタ車を相棒として戦い抜かれた選手の皆様に、まずは労いと感謝の気持ちを伝えたいと思います。お疲れさまでした。ありがとうございました。

ランドクルーザーで参戦したトヨタ車体の「チームランドクルーザー・トヨタオートボデー」は、チームとして市販車部門６連覇を成し遂げられました。

昨年、私は、モロッコの砂丘で行なわれたトヨタ車体チームの事前テストに参加させていただきました。砂丘の運転は初めての経験でした。登りの時は運転席から空しか見えない…、そして、下りの時は波のように流れる砂の上をサーフィンのように走っていく…そんな砂の急勾配が続く場所でした。砂漠には、ここを通ればいいという道などありません。それでも走っていけなければ、クルマは道具としての意味を持てません。走れないクルマでは意味がないのです。改めて「道がクルマをつくる」という意味を実感します。

砂にタイヤが埋まり抜け出せなくなることもありました。走れないクルマでは命をも失いかねません。「クルマは人の命を運んでいる」ということも改めて強く実感します。

そんなコースを、競い合いながら、走り抜ける…、極限の環境であるダカールラリーを走ってきた各チームは、私どもトヨタグループのもっといいクルマづくりを、大きく前に進めてくださったと思います。

本年も、トヨタグループ一丸となって世界中のさまざまな道を走り、「もっといいクルマづくり」に取り組んでまいります。引き続き、皆さまに応援いただければ、うれしく思います。よろしくお願いいたします。

トヨタ車体 代表取締役・社長
増井 敬二

チームの連勝タイ記録に並ぶ市販車部門６連覇をワン・ツーフィニッシュで達成することができ、大変うれしく思います。ペルーの大砂丘群は私たちのランドクルーザーの行く手を幾度となく阻む厳しいものでしたが、TLCのチームワークとチームを支え続けてくださったスポンサー企業の皆さま、近隣地域・学校関係者の皆さま、そして多くのファンの皆さまの気持ちが一つとなり、勝利に繋ったと感じております。ありがとうございました。

私たちはこのダカールラリーへの挑戦を市販車部門への参戦にこだわり、20年以上続けて参りました。この６連覇への道のりを振り返ると、世界一過酷と言われるモータースポーツへのチャレンジが、私たちが目指す「もっといいランドクルーザーづくり」、クルマづくりを支える「人材育成」、クルマの持つ感動や喜びを共有できる「クルマファンの拡大」に繋がるものであると改めて感じております。

ランドクルーザーを世界中のお客さまに愛されるもっといいクルマに育てていくためにも、チャレンジを続けて参りたいと思います。

盤石のワン・ツーフィニッシュ 記録更新につながる6連覇

南米が舞台のダカールラリーではこれまでペルーの砂漠で苦汁をなめたTLC
その難所が開催地に組み込まれた大会では２台揃っての完走はなく
チームが掲げる目標達成に立ちはだかる大きな壁であったが
慎重な走りと素晴らしいチームワークを発揮して見事クリアしてみせた

南米に舞台を移して11年目、第41回のダカールラリー２０１９が１月６日～17日にかけてペルーで開催された。期間はスタートセレモニーと休息日を含めて12日間。全10ステージの全行程は５６００㎞（うち競技区間３１００㎞）である。ループ状のコースを多用することでビバーク地も４箇所のみとダカールラリーにしてはコンパクトな大会だが、難所として知られる同国南部の砂漠地帯、ピスコやマルコナを主戦場に据えることで競技の過酷さは例年以上となっていた。

前夜のスタートセレモニーのあと７日早朝にリマを出発したＴＬＣの２台はピスコ周辺で最初のＳＳ（競技区間）に臨んだ。距離は84㎞と短いが、路面は柔らかい砂が中心。砂丘越えも早速登場した。ＴＬＣの三浦昂／ローラン・リシトロイシター組の３４９号車は途中スタックした際に砂に埋もれた脱出板を探すのに約10分のタイムロス。クリスチャン・ラヴィエル／ジャン・ピエール・ギャルサン組の３５０号車もスタックした先行車に待たされるロスもあったが、市販車部門１、２位とまずまずの滑り出しとなった。

翌８日にはピスコ周辺で３４２㎞のＳＳが行われ、いよいよ本格的な競技が始まった。順調な３５０号車の一方で３４９号車は脱出に１時間半を要する大スタックを喫したが、そこからノーミスでゴール。ワン・ツー態勢を無事キープした。続く９日は難所の一つであるマルコナ地域の砂漠へ。改造によるパワーアップや軽量化の難しい市販車部門に参戦するＴＬＣには過酷なステージとなったが大過なく乗り切った。

前半戦の終盤、アレキパとチリ国境近くのタクナ間を往復する10日～11日はマラソンステージが設定された。タクナではチームのサポートを受けられないため車載のパーツと選手自身による整備のみで２日間を走り切らなければならない。トラブルが競技結果に大き

く影響するこの行程をTLCの2台は慎重に走破。11日には濃霧のためゴール手前でSSが中止されるハプニングもあったが、パンク以外に不具合はなく市販車部門3位に350号車が11時間、349号車も9時間あまりの差をつけて前半戦を折り返した。

アレキパでの中間日を経て13日に後半戦が始まると競技は一層難易度を増していく。この日は今大会最長810kmの行程でマルコナへ。重い砂に速度は上がらずうねりの強い砂丘でスタックのほか転倒する車両も続出した。TLCはこうした難所では2台が近い距離を保って走行する作戦をとり、互いに助け合いながら進んでいった。

そんな中、14日マルコナでのSS中に350号車が冷却系トラブルでストップ。だが幸いにも駆け付けた349号車に交換部品が積んであったため選手4人で交換作業を実施。約1時間半と最小限のタイムロスで事なきを得た。ラヴィエル組を冷却系トラブルで失った前回大会の教訓を生かし、チームワークで乗り切った成果であった。

15日、16日は舞台をピスコに移し、最後の難関とも言うべき難易度の高いSSが行われた。ナビゲーションもウェイポイント（通過を義務付けられたGPSポイント）を見つけ出すのが難しく、ミスコースを誘発したが、TLCは2台協力し合いながらいち早くルートを見出すなど、再び素晴らしいチームワークを発揮した。

そして17日、ピスコループの最終SSを丁寧に走り切った2台は350号車、349号車の順でリマのゴールに到着。市販車部門の完走は3台のみで優勝した350号車は3位の車両に95時間37分34秒、2位の349号車も92時間49分38秒の差をつける圧倒的なワン・ツーフィニッシュでチームに2005年～2011年（08年の中止を挟んで）以来となる同部門6連覇を成し遂げた。

❶優勝したラヴィエル／ギャルサン組の1号車は山﨑隆太郎トヨタ車体取締役・副社長、杉浦一成チーム代表らに迎えられポディウムに登壇。チームは6連覇の喜びを分かち合った。❷難所では互いの車両がサポートし合える態勢でステージに臨み、トラブルによるリスクを最小限に抑えた。❸スタックや破損はあったものの致命的なトラブルはなく堅実な走りも大きな勝因の1つ。❹❺ビバークではメカニックがマシンを万全に整備。中間日には交換できる部品を新しくするなど完璧に仕上げ、優勝を大きく支えた。❻部門2位の三浦／リシトロイシター組の2号車は抜群のチームワークを見せて6連覇に貢献。

TLC SSタイム結果 ※TLCの2台は全ステージで市販車部門ワン・ツー態勢を堅守

日程	区間	SS	リエゾン	No.350 ラヴィエル／ギャルサン	No.349 三浦／リシトロイシター
Stage1 (1/7)	リマ ～ ピスコ	84km	246km	1:35'10"(64)	1:46'39"(78)
Stage2 (1/8)	ピスコ ～ サン・ファン・デ・マルコナ	342km	211km	4:31'50"(38)	5:44'53"(62)
Stage3 (1/9)	サン・ファン・デ・マルコナ ～ アレキパ	331km	467km	6:01'47"(30)	6:15'57"(45)
Stage4 (1/10)	アレキパ ～ タクナ	406km	257km	5:37'36"(27)	5:49'39"(39)
Stage5 (1/11)	タクナ ～ アレキパ	519km	196km	7:45'09"(26)	7:46'55"(35)
Rest day (1/12)	アレキパ	–	–	–	–
Stage6 (1/13)	アレキパ ～ サン・ファン・デ・マルコナ	310km	500km	6:48'56"(26)	7:14'49"(30)
Stage7 (1/14)	サン・ファン・デ・マルコナ ～ サン・ファン・デ・マルコナ	331km	64km	9:03'05"(29)	8:52'24"(32)
Stage8 (1/15)	サン・ファン・デ・マルコナ～ピスコ	361km	213km	5:43'47"(26)	5:44'37"(31)
Stage9 (1/16)	ピスコ～ピスコ	312km	96km	5:52'47"(25)	6:25'09"(29)
Stage10(1/17)	ピスコ～リマ	112km	247km	2:05'13"(24)	2:12'14"(29)

※タイム横の（ ）内は累計総合順位
※4輪部門参加台数：100台

TEAM INFORMATION

日本人とフランス人のメンバーによって構成されるTLC
いわばアマとプロの共闘体制で挑み
互いの力を合わせて切磋琢磨し1つの目標に向かっている

日仏の混成チームというTLCは数あるダカールラリー参加チームの中でもユニークな存在だ。現在こそ南米で開催されているが、ダカールラリーはフランス発祥のイベント。TLCの契約ドライバー／ナビゲーターやフランス人メカニックたちはその中で技術と経験を培ってきたラリーのプロである。そこにトヨタ車体社員ドライバーの三浦昂が加わり、福岡トヨタ自動車から派遣されたディーラーメカニック2人がフランス人メカニックとともに車両整備を担当。そしてトヨタ車体社員の角谷裕司監督がフィリップ・シャロワチーフメカニックらと話し合いながら決断を下していく。彼らはラリーに特化したプロではないが真摯に向き合う姿勢、あるいはトヨタ一級資格を持つ販社メカの知見はチームの大きな力に。日本人とフランス人が互いの長所を活かして高めあっている。そしてラリーの現場で学んだことは必ず将来に活きるはず。「もっといいクルマづくり」につながる活動としてTLCはラリーに取り組んでいる。

No.349

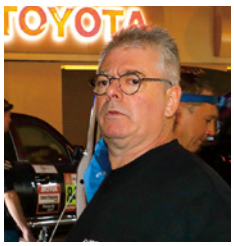
ドライバー
三浦 昂（トヨタ車体 広報室）
AKIRA MIURA

2007年から2015年まで社員ナビゲーターとして活躍し、2016年大会からはドライバーに転向。2018年大会では優勝を果たした。

ナビゲーター
ローラン・リシトロイシター
LAURENT LICHTLEUCHTER

2015年よりTLCに参加。ナビゲーターとして豊富な経験を活かし、三浦ドライバーの力強いサポート役としても大きく貢献している。

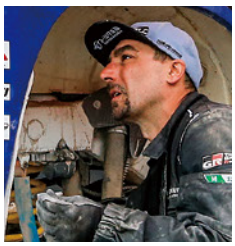
エンジニア
伊東 克巳（トヨタ車体）
KATSUMI ITOH



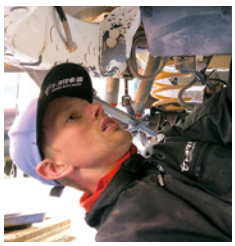
チーフメカニック
フィリップ・シャロワ
PHILIPPE CHALLOY

No.350 メカニック
パスカル・ブロア
PASCAL BEUROIS

No.350 メカニック
ニコラ・パティ
NICOLAS PATY



No.349 メカニック
ペドロ・アンブロシオ
OLIVEIRA AMBROSIO



No.349 メカニック
ピエール・アンリ・ドメイリィ
PIERRE HENRY DEMAILLY

カミオンクルー
ミッシェル・ボージョン
MICHEL BEAUJEAN

カミオンクルー
ローラン・ソイエ
LAURENT SOHIER

カミオンクルー
ジルベール・デュードン
GILBERT DIEUDONNE

カミオンクルー
イヴ・ラクロワ
YVES LACROIX

コーディネーター
奥地 博之
HIROYUKI OKUCHI

カメラマン
寺嶋 優
MASARU TERASHIMA

Management

チーム代表
杉浦 一成（トヨタ車体 人事・総務領域長）
KAZUNARI SUGIURA

2017年4月よりチーム代表に就任。「厳しいときこそチャレンジ、勝つために戦い抜く！」という強い決意のもと、チームを支える。

チーム監督
角谷 裕司（トヨタ車体 広報室）
YUJI KAKUTANI

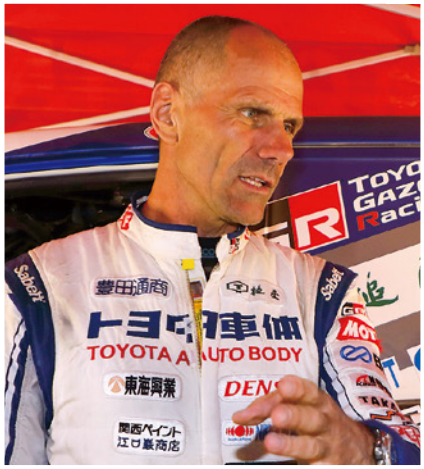
2014年チーム監督に就任。ハンドボールの日本代表として世界で戦った経験を活かし、チャレンジングな姿勢でチームを牽引。

Driver & Navigator

No.350

ドライバー
クリスチャン・ラヴィエル
CHRISTIAN LAVIEILLE

市販車部門から改造部門まで様々なマシンでラリーに出場し、TLCには2016年より加入。社員ドライバーの指導にも尽力している。



ナビゲーター
ジャン・ピエール・ギャルサン
JEAN PIERRE GARCIN

ダカールラリーには1997年より参戦し、TLCの前身となるトヨタ・チームアラコでも活躍。2016年大会でTLCに復帰した。

Machanics & Crew

No.350 メカニック
瀧井 亮平（福岡トヨタ自動車）
RYOHEI TAKII

2017年4月よりチームに加入し、2018年大会では２号車担当として初参戦。今大会では１号車担当として連覇に貢献した。

No.349 メカニック
岩浅 龍矢（福岡トヨタ自動車）
TATSUYA IWAASA

2018年4月よりTLCに参加。今大会で２号車担当として初参戦した。明るい性格と気配りでチーム内での信頼を獲得している。

TLCはランドクルーザー200シリーズをベースとしたラリー車でダカールラリー市販車部門に参戦している。同部門では改造が厳しく制限され、転倒の際に乗員を守るロールケージや6点式シートベルトといった安全装備、ラリーで必要な装備のほかはオフロードを走行するために必要最小限な部分の改造のみ認められている。外観はもちろんサスペンションの基本構成、エンジンやギアボックスなども改造は禁止。このためラリー車の性能にはベース車両の素性が色濃く反映される。さらにエンジンや駆動系の主要部品は車検時に封印され、競技期間中の交換が禁じられる。

ラリー車独自の装備は外装面では砂塵対策としてエンジン吸気用のシュノーケルを装着。埃の中で視認性を確保するハイマウントテール／ストップランプ、泥跳ねのほか埃の発生を抑えるマッドガードも不可欠だ。室内にはインパネ部にナビゲーション機器として主催者貸与のGPSが備わりドライバー／ナビゲーターはヘルメットに装着したインカムを介して通話する。後席部には800㎞の航続距離を確保する燃料タンクを配置。このほかアルミ製アンダーガードが床下を保護。サスペンションのスプリング／ショックアブソーバー、ブレーキパッドは専用品を使用する。タイヤは市販のオフロード用、ホイールは空気圧を下げてもタイヤが外れにくい独自のリム形状を採用している。

鍛錬と進化を続けるランドクルーザー

大幅な改造ができない市販車部門では
そのベース車両の基本性能が勝敗を左右する
TLCはさまざまな支援や協力に支えられ、厳しいラリーの中で
ランドクルーザーを鍛え、より高い望みへ邁進している

SPECIFICATIONS

ベース車両型式	VDJ200
エンジン型式	1VD-FTV型
総排気量	4,461cc
全長／全幅／全高	4,950mm／1,970mm ／1,910mm
最高出力	300ps以上
最大トルク	800N・m以上
ステアリング	ラック ＆ ピニオン式
サスペンション	前：ダブルウィッシュボーン式独立懸架コイルスプリング（BOS製） 後：トレーリングリンク車軸式コイルスプリング（中央発條製）
ショックアブソーバー	リザーバータンク付単筒ガス式（BOS製）
ブレーキ	前後ベンチレーテッドディスク（エンドレス製:ブレーキパッドのみ）
トランスミッション	5速マニュアルトランスミッション
タイヤサイズ	285/70R17（BF GoodRich Mud-Terrain）
ホイール	マグネシウム鍛造 17インチ×7.5J（ENKEI製）
駆動方式	4輪駆動（フルタイム4WD）

ホイール

エンケイ

過酷な路面状況を走破する高い耐久性を備えるとともに、軽量化を図った専用のマグネシウム鍛造ホイール。砂に飲み込まれないようタイヤの空気圧を落としたときにリム落ちしにくい設計となっている。

油脂類（エンジンオイルほか）

MOTUL

大排気量車に最適なエンジンオイルをはじめ、ミッション・トランスファー・デフ用オイル、ブレーキフルード、エンジン用クーラントなど、高温で負荷の大きな状況でも高い性能を発揮する。

バケットシート／シートクッション

BRIDE／野口装美

激しい走行でも乗員の体をしっかりと支える（ホールドする）形状のシートに、長距離走行にも耐えうるよう、選手の体型や好みに合わせて作ったクッションでカスタマイズしている。

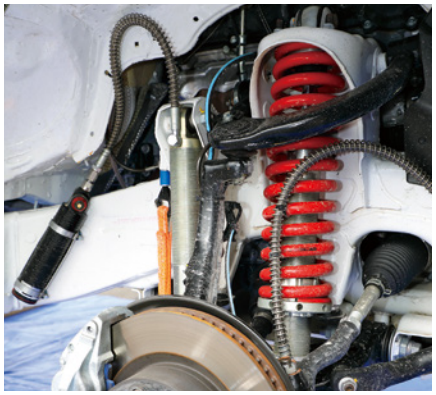
①GPS

②ロールケージ

③ラゲッジルーム

①ナビゲーション機器として助手席には主催者から貸与されるGPSとトリップメーターを装備。ナビゲーターはルートマップと計器を確認してドライバーにルートを指示する。②車内には車体剛性と転倒時などのアクシデントによる乗員保護を高めるため装着が義務付けとなるロールケージが張り巡らされる。③荷室には最大３本のスペアタイヤのほか、悪路や砂地でスタックした際に使うスコップや修理用のスペアパーツ、工具などを装備する。

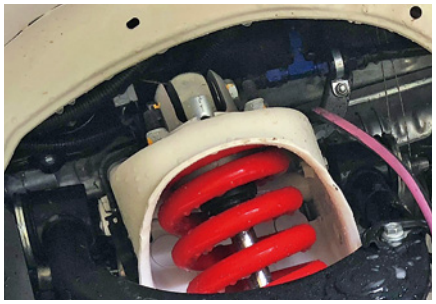
Interior & Exterior



ショックアブソーバー

BOS

長い距離を走るクロスカントリーラリーや距離の短いスピードラリーなど様々なカテゴリーでの開発ノウハウを持つBOSが専用のショックアブソーバーを開発。激しい凹凸路での連続走行にも高い減衰性能を発揮する。



フロントサスペンションアッパーサポート

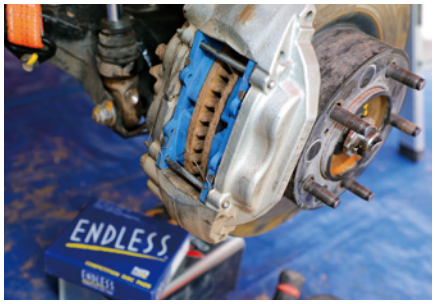
トピア

荒れた路面の衝撃を吸収するサスペンションの取り付け上部には、高い精密加工技術で作られたスペシャルパーツが使用され、その激しい走りを支えている。

コイルスプリング

中央発條

大きな荷重のかかる連続するコーナーや、ジャンプを伴う険しい凸凹路で3tにも及ぶ車重をしっかりと支える。BOS製ショックアブソーバーと合わせ、優れた操縦安定性で厳しいダカールラリーでの走りをサポートする。



ブレーキパッド

エンドレスアドバンス

長い距離を走破するため、多くの燃料を搭載して重くなるラリーカー。砂、土、泥、岩など多様な路面や急斜面で高い制動力と耐熱性が必要なブレーキは、チームとともに開発した専用のパッドが使われる。

ヘルメット

アライヘルメット

乗員の頭部を守る重要な必須アイテム。灼熱の砂漠の暑さでも快適に過ごせるよう通気性を高め、内装の交換もしやすくしているほか、激しい走行でもブレないよう装着感を高めた形状としている。

腕時計

カシオ計算機

G-STEELシリーズのGST-B100モデルは樹脂製の緩衝パーツをケース内部に配置し、モジュールの小型・薄型化を可能にし、ドライビングや作業に干渉しないスリムデザインとなっている。スマートフォンとの連携により自動時刻修正や簡単な時計設定を実現。世界各国を移動するTLCのメンバーの時刻管理をサポートする。

機能性栄養食品

大塚ウエルネスベンディング

長くて暑いダカールラリーでは体力の消耗も著しく、水分や栄養の補給が重要となる。汗で失われた水分やイオンを補給するスポーツドリンク、短時間でも簡単に栄養が摂取できるさまざまな機能性栄養食品がチームの戦いを支えている。

工具

MINEZAWA

メカニックが車両の整備に使用し、緊急時の対応用に車両にも搭載する各種の自動車用工具。タイヤ交換のネジ締め用にマキタ製の電動インパクトレンチやドイツ・スタビレー社の工具を使用している。機能性と信頼性に優れ、評価も高い。

レーシングスーツ

Hikky Style

レーシングスーツは世界のトップカテゴリーで幅広く使われるイタリアのサベルト社製。競技中の車内は50℃以上になり、通気性の良い生地を使ったものをオーダーしている。またアンダーウェアやTシャツ、サロペット（メカニックの作業着）も機能性を考えたものを使っている。

インスタント食品（日本食）

シマツ

日本人スタッフにとって何よりの体力の素となる日本食。米などの炭水化物はエネルギー源となるため、ドライバーやナビゲーターをはじめ、日本人以外のスタッフにも重宝されており、チームの力強い味方となっている。

キャンプ用品

モンベル

競技期間中の基本生活はキャンプとなるダカールラリー。チームが使うテントや寝袋、エアマットは登山や極地遠征での実績を誇り、実用性に富んだ対策がなされている。２週間もの長い野外生活で少しでも疲労を軽減し、快適な睡眠を支える。

チームウェア

モンベル

突然の雨や砂漠の砂嵐、昼夜での寒暖差など、ダカールラリーでは天候が目まぐるしく変わる。そうした気象状況にも対応できるアウトドアウェアは必須アイテム。同社のウェアは収納性にも優れ、日々移動するチームメンバーの荷物の負担を軽減。

チームウェア

TBユニファッション

チームの公式ウェアとして使用されるピットシャツ。機能性を考えて細部までこだわった作りとデザインとなっている。

選手の1日

長い戦いとなるダカールラリー
選手はどのような1日を過ごしているのか
スケジュールは日によって違うが
ある1日の動きを例に
戦いの舞台裏を見てみよう

❶スタート

選手は6時起床。メカニックたちは一足早く始動している。朝食を済ませビバークで出発準備を整え、7時30分にリエゾンスタート。9時にリエゾンゴール後、いよいよSSをスタートする。

ラリーの流れ

ビバークA
▼ → リエゾン
SSスタート
▼
SSゴール
▼ → リエゾン
ビバークB

❷競技中

9時30分SSをスタートし、17時にSSゴール。選手はマシンを点検し、次のビバークに向けリエゾンスタート。

❸ビバーク到着

20時、ビバークに到着。まずはチームにマシンの状態や戦況の報告、整備点検の要望を伝えるなどの打ち合わせ。ナビゲーターは翌日のロードブックを確認して給油量を伝達する。

❹ミーティング

20時30分、監督、チーフメカニックと翌日の走り方や作戦などを打ち合わせ。綿密に話し合い、次の戦いに備える重要な時間。ビバーク到着後からのチームスケジュールの合間に時間があるときには取材にも応じる。

❺ロードブック予習

ナビゲーターは、さらに翌日のロードブックを予習。これをしておかないとルートをミスしたり、思わぬトラブルに巻き込まれる。また夕食後、主催者のブリーフィングにも出席して翌日の競技の注意点などを聞く。

❻夕食

21時、食事は主催者が用意する食堂があり、ミーティング後に摂ることが多い。しかしトラブルなどで到着が遅くなった場合はインスタント食品で済ませることも。食事後は明日に向けてようやく睡眠となる。

おやすみ
なさい…

環境に配慮した BDFでの挑戦

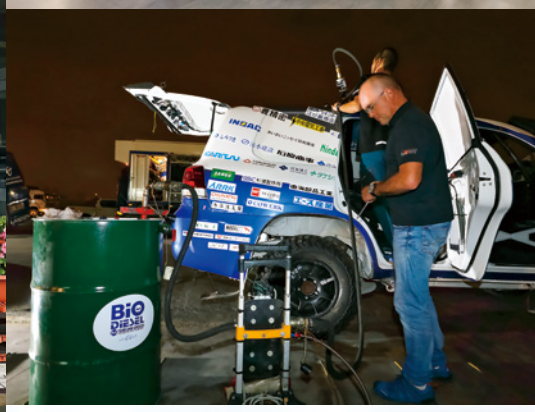
循環型社会の仕組みの広がりを目指し
TLCは廃食油を再生利用し
２台のラリー車に使用
石油代替エネルギーで走破する
NRJ部門においても
９年連続の優勝を果たした

ＴＬＣは環境に配慮したモータースポーツ活動の推進に取り組み、２００７年からバイオディーゼル燃料（ＢＤＦ）によるダカールラリーへの挑戦をスタートした。

ＢＤＦとは植物性油から精製される軽油の代替燃料のことで、一般的には廃棄される廃食油を再生し、環境にやさしい資源循環型燃料として注目のエネルギーである。

チームは２００９年大会より原料となる植物性の廃食油を、近隣地域、小・中・高校をはじめ、ＴＬＣのラリー参戦活動に賛同いただいた支援企業各社、当社従業員などから提供を受けている。そして集められた廃食油のほか、株式会社デンソーの微細藻類から生産した藻油も加え、太田油脂株式会社の協力により精製されたＢＤＦを使用している。

ＴＬＣはこの廃食油の提供を通して、地球環境保全への貢献に加え、一人でも多くの方々とダカールラリーへの挑戦を共有し、クルマの持つ『ワクドキ（ワクワクドキドキする楽しさ）』を分かち合えるファンとの一体感を大切にした活動を目指している。そしてこの活動により支援者の幅も広がりをみせ、それはまさにチームの心強い支えとなっている。



皆さんのご協力で走っています

廃食油提供先

●スポンサー企業
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
株式会社イノアック
株式会社江口巌商店
エース産業株式会社
株式会社エンドレスアドバンス
岐阜車体工業株式会社
TABMEC株式会社
株式会社デンソー
東海部品工業株式会社
株式会社東郷製作所
株式会社トヨタ車体研究所
トヨタ車体精工株式会社
豊臣機工株式会社
株式会社MINEZAWA
豊精密工業株式会社
●地域
三重県いなべ市市之原地区
愛知県刈谷市泉田町
愛知県刈谷市一里山町
愛知県刈谷市今岡町
愛知県刈谷市今川町
愛知県刈谷市東境町
愛知県豊田市若園交流館
●学校
愛知県豊田市立岩倉小学校
愛知県立知立高校
愛知県立豊田南高校
愛知県刈谷市立富士松東小学校
愛知県刈谷市立富士松北小学校
愛知県刈谷市立富士松南小学校
愛知県刈谷市立富士松中学校
愛知県豊田市立若園中学校
●食堂その他
ＰＥＭ－ＤＲＥＡＭ
柏木産業株式会社
株式会社魚国総本社
株式会社魚国総本社三重
エームサービス株式会社
日本ゼネラルフード株式会社

CO_2を60%削減！

ダカールラリーの全行程をBDF100％で走破した場合、軽油に比べて二酸化炭素（CO_2）排出量を約60％削減することが可能となり、地球の温暖化抑制に貢献する。

TLCは2007年大会からBDFでの挑戦を開始し、2009年からは自ら集めた廃食油から精製されたBDFを使用している。

TLCのBDFでのダカール参戦歴

開催年	2007(*1)	2008	2009	2010	2011	2012-2019
参戦車両	ランドクルーザー100		ランドクルーザー200			
BDF使用台数 (使用台数/出場台数)	1/3	大会中止	1/2	2/2	2/2	2/2
BDF混合比率	20%	―	20%	20%	100%(*2)	100%

*1　2007年大会は市販のBDFを使用
*2　2011年大会は一部区間のみを軽油で走行

6連覇へ向けた1年間のプロジェクト

自身への挑戦でもあるダカールラリー
TLCは過去に達成した6連覇の記録更新を目指す
そのためには2014年から続けてきた勝利を
ここで途切れさせるわけにはいかない
チームはこれまで以上の努力を重ねてきた

モロッコテスト #1

5月16日から30日の約2週間、アフリカのモロッコで車両開発テストを行いダカールラリーと同等の5000km以上の距離を走行した。砂丘を中心に車両性能の向上とラリー車開発に必要なデータ蓄積、メカニックのスキルアップを目的としてテストを実施。MT車のほかAT仕様のラリー車も持ち込み、実践投入に向けて開発を進めた。

シルクウェイラリー

7月21日〜27日にロシアで行われたシルクウェイラリーに実戦テストとして参戦。駆動系トラブルにより市販車部門を離脱する結果となったが、トラブル後は改造部門に分けいる上位でステージフィニッシュするなど、ラリー車の性能向上に手応えを得た。

OCT.

モロッコテスト #2

モロッコラリーへの参戦を含む計24日間で、約4600㎞を走破。マシンのセッティングの熟成および選手、メカニックのスキル向上を確認できた。テスト途中にはトヨタ自動車の豊田章男社長が合流し、ラリー車をドライブ。「市販車で参加する意義や難しさが分かった。2019年もぜひ勝って」と激励されチームはより士気を高めた。

ダカールラリー2019参戦車両展示
2018.12.05-12
愛知県ミッドランドスクエア

ランドクルーザーフェス2018（愛知トヨタ）
2018.10.13-14
愛知県さなげアドベンチャーフィールド

YAMAFES（福島トヨタ）
2018.09.15
福島県沼尻スキー場

アウトドアコラボ
2018.07.28-29
岐阜県カラフルタウン

刈谷市長表敬訪問
2019.01.24
愛知県刈谷市役所

静岡はたらくクルマ展2018
2018.10.20-21
静岡県エスパルスドリームプラザ

オールトヨタフレンドリーフェスタ2018
2018.09.22-23
愛知県豊田スタジアム

SUV体感試乗会（青森トヨタ）
2018.08.25
青森県TwiNplaza弘前

愛知県知事表敬訪問
2019.02.18
愛知県公館

TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL 2018
2018.11.25
静岡県富士スピードウェイ

GENTA カーライフスタイルフェア
2018.09.24
愛知県松坂屋名古屋店

たくさんのイベントに参加させていただきました!

シェイクダウン

11月18日、フランスのパリ郊外にあるオフロードコースでダカールラリー2019参戦車両の作動確認を行い、セッティングを調整。約1000kmを走りこみ、ラリー車の仕上がりに、2019年大会への手応えを得た。

社内壮行会

ランクルを生産するトヨタ車体の吉原工場での壮行会で、400名の従業員らから熱いエールを受けた。豊田工場長から「ランクルの信頼性と品質の高さを世界に示して」と従業員の思いを、増井社長は「チームだけでなく社員にとって自分たちのクルマで世界一を目指す挑戦」と激励。全社一丸となって6連覇を誓った。

参戦発表会

12月5日、名古屋市のミッドランドスクエア トヨタ自動車ショールームにてダカールラリー2019参戦発表を行った。増井社長が参戦活動の狙いを、杉浦チーム代表より参戦体制を紹介。そして角谷監督はこの1年間でできることはやりきったと、チームの6連覇に向けた自信と意気込みを語った。

DAKAR RALLY 2019
PERU

TLCの活動を支援していただいたスポンサー企業様

ご支援・ご声援ありがとうございました

トヨタ自動車株式会社	株式会社槌屋	豊田通商株式会社	東海興業株式会社
株式会社江口巌商店	関西ペイント株式会社	岐阜車体工業株式会社	日本ペイント・オートモーティブコーティングス株式会社
株式会社デンソー	矢崎総業株式会社	株式会社小糸製作所	株式会社ニッコー
豊臣機工株式会社	トヨタ紡織株式会社	中央電気工事株式会社	株式会社TDC
豊精密工業株式会社	トヨタ車体精工株式会社	株式会社アウトソーシング	株式会社トピア
トリニティ工業株式会社	川崎設備工業株式会社	株式会社 きんでん	林テレンプ株式会社
株式会社大林組	あいおいニッセイ同和損害保険株式会社	丸高株式会社	株式会社イノアックコーポレーション
小野電気株式会社	株式会社中外	新和薬品株式会社	株式会社豊田自動織機
三井住友海上火災保険株式会社	住友商事株式会社	株式会社ジェイテクト	アイシン精機株式会社
石原商事株式会社	豊田合成株式会社	株式会社アペックス	清水建設株式会社
愛知トヨタ自動車株式会社	トヨタホーム株式会社	白月工業株式会社	株式会社 魚国総本社
サントリービバレッジサービス株式会社	住友電気工業株式会社	住友理工株式会社	タケショウ株式会社
東京海上日動火災保険株式会社	三岐通運株式会社	株式会社東海特装車	古河電気工業株式会社
株式会社トヨタカスタマイジング&ディベロップメント	カリツー株式会社	シロキ工業株式会社	高砂熱学工業株式会社
TABMEC株式会社	株式会社東郷製作所	エームサービス株式会社	ビューテック株式会社
株式会社クリモト	株式会社メイドー	株式会社トヨタ車体研究所	東海部品工業株式会社
株式会社 杉浦製作所	株式会社三五	中川産業株式会社	愛知製鋼株式会社
ペルートヨタ	株式会社青山製作所	株式会社アドヴィックス	エース産業株式会社
株式会社セカイズ	トヨタファイナンス株式会社	ニューライトサービス株式会社	富士ゼロックス株式会社
株式会社ワイテック	株式会社アーク	Man to Man株式会社	株式会社コベルク
株式会社エムエス製作所	アスカ株式会社	中央発條株式会社	株式会社MINEZAWA
株式会社東海理化	株式会社大気社	太平洋工業株式会社	福岡トヨタ自動車株式会社
MOTUL	アイシン・エーアイ株式会社	カシオ計算機株式会社	株式会社アライヘルメット
株式会社エンドレスアドバンス	エンケイ株式会社	株式会社モンベル	ブリッド株式会社
TBユニファッション株式会社	株式会社シー・シー・ピー	有限会社野口装美	シマツ株式会社
株式会社PEF	大塚ウエルネスベンディング株式会社		

トヨタ車体
TOYOTA AUTO BODY

チームランドクルーザー 検索

TLCの活動や映像など、さまざまな情報を発信

発行／トヨタ車体株式会社 総務部 広報室
http://www.toyota-body.co.jp
禁無断転載