

TLC

Team Land Cruiser TOYOTA AUTO BODY

DAKAR 2011 Argentina~Chile

前人未到の
市販車部門6連覇達成!



ダカールラリー2011 参戦報告書
トヨタ車体株式会社
チーム・ランドクルーザー・トヨタオートボデー

DAKAR 2011 Argentina~Chile

TLCの活動を支援していただいたスポンサー企業

トヨタ自動車株式会社	豊田通商株式会社	株式会社植屋	東海興業株式会社
株式会社デンソー	株式会社江口巖商店	関西ペイント株式会社	カシオ計算機株式会社
アルゼンチントヨタ株式会社	中央発條株式会社	株式会社トピア	矢崎総業株式会社
新和薬品株式会社	株式会社ニッコー	豊臣機工株式会社	株式会社サミット東海
トヨタホーム株式会社	豊和繊維工業株式会社	株式会社TDC	白月工業株式会社
トリニティ工業株式会社	川崎設備工業株式会社	株式会社さんでん	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	株式会社豊田自動織機	三井住友海上火災保険株式会社
アスモ株式会社	アイシン・エイ・ダブリュ株式会社	住友商事株式会社	建設ゴム株式会社
トヨタ紡織株式会社	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	株式会社アベックス	清水建設株式会社	愛知トヨタ自動車株式会社
株式会社魚国総本社	住友電気工業株式会社	タケショウ株式会社	中央電気工事株式会社
中部ペプシコーラ販売株式会社	東海ゴム工業株式会社	東京海上日動火災保険株式会社	日本ペイント株式会社
三岐通運株式会社	株式会社ジェータックス	株式会社東海特装車	古河電気工業株式会社
カリツー株式会社	岐阜車体工業株式会社	シロキ工業株式会社	太平洋工業株式会社
大和塗料販売株式会社	高砂熱学工業株式会社	トヨタ車体精工株式会社	TABMEC株式会社
株式会社東郷製作所	日東工業株式会社	株式会社アウトソーシングセントラル	エームサービス株式会社
株式会社甲英	ビューテック株式会社	豊精密工業株式会社	株式会社栗本工業
株式会社メイドー	東海部品工業株式会社	株式会社トヨタ車体研究所	株式会社東海理化
株式会社大気社	峰澤鋼機株式会社	イイダ産業株式会社	福岡トヨタ自動車株式会社
MOTUL	アイシン・エアアイ株式会社	タカタ株式会社	有限会社野口装美
株式会社アライヘルメット	シマツ株式会社	大塚ベネックスLLP	株式会社コロニアスポーツウェアジャパン
トヨタ紡織ユニフォーム株式会社	株式会社PEF	株式会社モンベル	株式会社エンドレスアドバンス
KYB株式会社	エンケイ株式会社	NEC	



ご支援・ご声援ありがとうございました

TOYOTA AUTO BODY

発行/トヨタ車体株式会社 総務部 広報室

世界一過酷な ダカールラリーで 栄光の市販車部門6連覇達成!



2011年1月1日～16日にかけて開催されたダカールラリー2011 TLCは2台のランドクルーザー200で参戦
バイオディーゼル燃料100%での初めての挑戦でもあった
幾多のトラブルに見舞われながらも的確に対処
厳しい戦いを乗り切り、輝かしい栄冠を手にした

1号車 No.336
三橋 淳 / アラン・ゲネック
市販車部門優勝

2号車 No.340
寺田昌弘 / 田中幸佑
市販車部門6位



アフリカから南米に舞台を移して3年目の今大会もアルゼンチンの首都ブエノスアイレスを基点とし、アンデス山脈を越えて太平洋岸のチリを巡るコースで開催された。

ラリーがスタートすると1号車の三橋淳/アラン・ゲネック組は初日から市販車部門首位を快走。トヨタ車体社員の新人ナビゲーター田中幸佑と寺田昌弘がコンビを組んだ2号車も着実なペースで歩みを進めていった。

しかし、4日には2台が揃って燃料系トラブルでスロウダウン。一時的にBDFの使用中止を余儀なくされた。

その後もコースの難易度が高まる中で、10日のステージでは2号車の到着が翌日の明け方になったものの、チームは大きなトラブルもなく競技を続行。灼熱のフィアンバラ砂漠に入った12日には2台とも水温上昇に見舞われたが、前大会の経験から装着した警告灯によりオーバーヒート手前で察知して無事乗り切った。

こうして最後まで走り切った2台は1号車が総合12位で市販車部門優勝を果たし、2号車も同部門6位で完走。4輪部門の完走率39%という厳しい大会で、見事前人未到の市販車部門6連覇を達成することができた。

DAKAR 2011 完走率

部門	クラス	参加台数	完走台数	完走率
市販車	ガソリン	2	1	50%
	ディーゼル	15	8	53%
改造車	ガソリン	17	9	53%
	ディーゼル	68	28	41%
4輪	ガソリン	55	18	33%
	ディーゼル	123	46	37%
2輪		140	55	39%
カミオン(トラック)		200	108	54%
合計		67	41	61%
		407	204	50%

市販車部門で優勝

4輪全体でも12位

■市販車
量産車にロールバー・大容量燃料タンクなどの「安全に走る」ための装備を追加した車。主要部品の交換が禁止されている

■改造車
速く走ることを目的に改造を施した車。量産車を改造したものから、ボデーからエンジンまで全ての部品を専用で作ったプロトタイプまで含む

過去の成績

大会名	ダカール1995-2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
使用車両	ランドクルーザー80(95'98)/ランドクルーザー100(99'04)		ランドクルーザー100			ランドクルーザー200		
成績	市販車ディーゼルクラス優勝7回	優勝*2	優勝*2	優勝*2	大会中止	優勝*2	優勝*2	優勝*2
備考	アラコとして参戦*1	2005年大会よりトヨタ車体として参戦						

*1 2004年10月に車両部門がトヨタ車体と事業統合
*2 ガソリン車を含む市販車部門で今大会も含めて6連覇中





TLCの1号車は前回大会に続きTLCで自己3度目の市販車部門優勝を目指す三橋ドライバーが、今回チームに加入したフランス人ナビゲーター、アラン・ゲネックを迎えた新コンビ。ゲネックナビは1987年からダカールラリーに参戦して数々のワークスチームで活躍。近年は今大会の総合優勝者ナッサール・アルアティアのナビを務めていたこともあるゲネックナビにとっては市販車部門からの出場も日本人ドライバーと組むのも初めてのことで、事前のトレーニングを兼ねて参戦したファアラオリーでは市販車部門優勝を飾るなど2人は早くも実力を発揮。

新しいナビとの良好なコンビネーションもあって三橋ドライバーは初日から安定したペースで市販車部門のSSToppタイムをマーク。さっそく同部門の主導権を握ることとなった。

4日には燃料系トラブルのため競技中に燃料フィルター交換を行って遅れ、Sは2番手となったが累計順位では首位をキープ。復調した翌日には再びトップタイムを

たたき出した。大会の特徴はチリのアタカマ砂漠を中心に難易度の高い砂丘や砂漠がふんだんに盛り込まれたことである。高い走破性を誇るランドクルーザー200といえども一瞬のミスでたちまちスタックや転倒に至る砂丘越えは全く気が抜けないところ。5日からのチリステージでラリーもいよいよ本格的な戦いに突入した。

1号車は6日には空気を落とした状態でタイヤがホイールから外れてしまう、いわゆるリム落ちでタイムロス。7日にもスタックを喫するなど無傷ではないものの、その後の冷静な走りによるリカバリーも奏功して、前半戦を市販車部門首位、総合16位で折り返した。

後半戦に入ると10日・11日のコピアポ周辺の砂丘ではバンクやスタックに加えて巨大な砂山があまりの急斜面で登れずに迂回。再びアルゼンチンに戻った12日にはフィアンバラ砂漠の酷暑によりたびたび車両を止めてのクールダウンを余儀なくされるなど、苦戦を強いられた。この3日間は今大会最大の難所とされていたが、三橋/ゲネック組はそのたびに落ち着いて対処を図り、タイムロスと車両のダメージを最小限にとどめながらクリア。ライバル勢が次々と遅れていく中で部門首位の座を堅持した。

そして終盤の14日にはS走行中に副変速機がローレンジからハイに戻らなくなり一時は緊張が走ったものの無事に復帰。翌15日、最終ステージを総合12位という改造車部門勢に分け入る高順位でフェノスアイレスにゴールし、チームは見事市販車部門6連覇を達成した。部門2位に15時間03分28秒の大差をつけての勝利はランクル200とドライバーとナビゲーターの高いスキルはもちろん、それを支えたチームの総合力がもたらした結果に違いない。

ディーラーから参加したメカニックも勝利に貢献

TLCは2008年から福岡トヨタ自動車の協力により、同社のディーラーメカニックをラリー車のメンテナンスを担当するスタッフとして迎えており、今やチームに欠かすことができない存在。今年も福岡トヨタ自動車の社内公募で選抜された2名が参加。昨年に引き続いての参加となる松本謙裕メカと新たに阪本歓喜メカがチームに加わった。

ラリー車の分解・復元といった訓練や前哨戦ともいえるファアラオリーでの実戦など、国内外でさまざまなトレーニングや経験を積んでダカールラリーに臨んだ。その実力は本番の過酷な状況下でも十分に発揮され、着実かつ迅速なサービスで2台のラリー車をサポート。その好成績を支えた。



松本メカニックは2年目とあって落ちついた仕事ぶり(左)。フランス人メカニックと協力しながら作業を進める(左下)。新加入の阪本メカは、シャロワ・チーフメカなどのアドバイスを受けながら重責を果たし、チームに大きく貢献(下)。



過酷なラリーを走り抜いたランクル

1号車ドライバー 三橋 淳

TLCメンバーとして5回目のダカールラリー参戦で、今大会は厳しい砂漠戦が多くタフなラリーでしたが、TLCという優れたチームからランドクルーザー200という優れたクルマを預かり、市販車部門のトロフィーを持ち帰るといって最高の結果を出せて本当に嬉しく思います。

初めての市販車部門での戦い

1号車ナビゲーター アラン・ゲネック

自分にとっては初めての市販車部門への参戦でしたが、素晴らしいチームメンバーに支えられ、何の不安もなくラリーに集中できました。順調に進むことばかりではありませんでしたが、メンバーと力を合わせて乗り越え、好成績に繋がられました。このチームで参戦できたことを誇りに思っています。

1号車 No.336

三橋 淳/アラン・ゲネック

市販車部門優勝・総合12位



森監督(左)とともに勝利を喜ぶ三橋ドライバーとゲネックナビゲーター

チーム全員で勝ち取った6連覇

チーム監督 森 達人

世界一過酷なラリーで、6連覇とランドクルーザー200での連勝を達成できて非常に感謝しています。チームのメンバー全員がひとつになれた結果だと思います。6連覇という結果に甘んじることなく、次の目標へ向けて挑み続けていきたいです。また、多大なご協力を頂いたスポンサーの方々、そして大きな声援を送ってくれた大勢のファンの皆様に厚くお礼申し上げます。

ライバルたちに大差をつけた圧勝劇

いまやチームの牽引役となった三橋ドライバーワークスチームでも活躍したナビを迎えた実力派コンビの1号車連覇の期待がかかる中、順当に部門トップに立つリタイヤが続出する過酷な砂漠戦でフルアタックベテランの走り、その力の差を見せつけた



累計順位

	クラス順位*1	部門順位*2	総合順位
第1ステージ	1	1	25
第2ステージ	1	1	26
第3ステージ	1	1	30
第4ステージ	1	1	29
第5ステージ	1	1	18
第6ステージ	1	1	16
第7ステージ	1	1	14
第8ステージ	1	1	13
第9ステージ	1	1	13
第10ステージ	1	1	11
第11ステージ	1	1	12
第12ステージ	1	1	12
第13ステージ	1	1	12

*1 市販車部門ディーゼルクラス(T2-2)

*2 市販車部門



しかし、前半戦を市販車部門4位で折り返した2号車も最大の難所となった10日コピアボへのステージでは苦戦。序盤での遅れから途中で日没を迎え、夜間走行でスロ―ペースの末に終盤の砂丘が登れず、通過



ながら安定したペースを保った。

緊張の面持ちでスタートした2号車は、最初の競技区間を市販車部門3位、翌日のSSでも3位と順調な滑り出し。田中ナビは当初リエンソ（移動区間）でのミスコースや危険箇所をドライバーに知らせるコールが遅れるなど硬さが目立ったものの、持ち前の学習能力を発揮して順調に習熟。寺田ドライバーも2日目のSS中にはオーバ―ペースから車体を立木に接触させる場面もあったがその後は目立ったトラブルもなく、時には田中ナビのナビゲーションを助けながら安定したペースを保った。

TLCの2号車には今大会に向けてトヨタ車体の社内公募で選ばれた新人ナビゲーター田中幸佑を起用。ドライバーにはプライベートチームでダカールラリーに参戦経験のある同じく新加入の寺田昌弘を迎えたコンビとなった。田中ナビはこれまでの三浦昂に代わる社員ナビゲーターとして2009年末の選考試験に合格したあとフアラオラリー出場を含む国内外での訓練など約一年間の準備期間を経て初ダカールに臨むことに。過去にナビゲーターとドライバー双方の出場経験を持つ寺田ドライバーは新人ナビゲーター育成という役目も期待されていた。

日々の経験を積むことで田中ナビのナビゲーション技術は上達を見せ、寺田ドライバーも調子を上げてきたことから波に乗り、この後は目立ったトラブルやミスもなく歩みを進めていった。14日のSS中には副変速機のトラブルでスロ―ダウンしていた1号車をフォロ―。牽引などサポート役も務めた2号車は最終的に市販車部門6位/総合33位でゴールした。



2号車 No.340

寺田昌弘 / 田中幸佑

市販車部門6位・総合33位

初めてのダカールラリー

2号車ナビゲーター 田中 幸佑

初めてのダカールラリーは想像以上に厳しく、ピバークへの到着が明け方になるなど辛い日もたくさんありましたが、ゴールのポディウムに立った時は本当に感動しました。完璧なナビゲーションができたステージは少なく、寺田ドライバーやメカニックと力を合わせることで無事に完走することができました。今回のラリーで得た経験を次回に活かしていきたいと思います。



信頼できる仲間とともに

2号車ドライバー 寺田 昌弘

今大会は過酷な戦いとなりましたが、1年間ともに準備をしてきた田中ナビとの初コンビで完走することができ嬉しく思います。無事に完走できたのは信頼できるメカニックとランクルのおかげです。また、今回のラリーを通して私も田中ナビも大きく成長できたのではないかと感じています。最後まで応援して下さった皆様、ありがとうございました。



新人コンビ、見事に完走!

チーム新加入の2人によるコンビとなった2号車ナビゲーターの経験もある寺田ドライバーのもと新人ナビゲーターも日々の戦いの中で成長を遂げ1号車をアシストしながら、素晴らしい走りを見せた

累計順位

	クラス順位*1	部門順位*2	総合順位
第1ステージ	3	3	40
第2ステージ	2	3	40
第3ステージ	10	12	67
第4ステージ	6	8	59
第5ステージ	6	7	46
第6ステージ	4	4	39
第7ステージ	5	5	38
第8ステージ	6	7	48
第9ステージ	6	7	38
第10ステージ	4	5	32
第11ステージ	5	6	33
第12ステージ	5	6	31
第13ステージ	5	6	33

*1 市販車部門ディーゼルクラス (T2-2)
*2 市販車部門



1/16 ゴールセレモニー

市販車部門6連覇の偉業を達成!

ブエノスアイレス市内でゴールセレモニーが行われ、TLCの1号車が市販車部門1位、総合12位を獲得。2005年のチーム発足以来、同部門6連覇という記録更新を成し遂げた。2号車も同部門6位と健闘。4輪部門の完走率は39%という過酷な中で、ランドクルーザーの優れた安全性と信頼性を示す結果となった。



ゴールにはトヨタ車体 水嶋会長と太田チーム代表が祝福に駆けつけた

1/15 第13ステージ

コルドバ〜ブエノスアイレス(826km)

市販車部門1位・総合12位でフィニッシュ

最終のSSは農道を中心とした高速コース。前日のトラブルで念入りな車両の整備を行った1号車はゴールを目指し、慎重に走行。最終ステージを無事走り切り、市販車部門優勝、総合12位で見事6連覇を達成した。また、前日1号車をサポートした2号車も市販車部門6位で完走を果たした。



最後の走行を終え、健闘を称え握手を交わす森監督(左)と三橋ドライバー



1/13-14 第11ステージ 第12ステージ

チレシト〜サン・ホアン(786km) サン・ホアン〜コルドバ(678km)

ゴール目前に窮地に立たされるトラブル発生

ラリーはいよいよ終盤戦。3000m超の山越え区間は、厳しい砂丘越えこそないが枯れ川や砂利道などリスクは低くない。ゴールを目指し、慎重な走りでも2台とも着実にポジションを固める。ところが第12ステージで1号車の副変速機がローからハイに戻せなくなる危機に。その後、何度か回復を試みているうちに直り、無事走り切った。



心配そうに選手の到着を待つメカニック



1/11-12 第9ステージ 第10ステージ

コピアポ〜コピアポ(270km) コピアポ〜チレシト(862km)

厳しい熱射の中、ポジションアップ

前日、ゴールできない車両が多いことから、区間が短縮された第9ステージ。だが難所の砂丘が待ち受け、急斜面が登れず迂回するほど。続く第10ステージで再びアルゼンチンへ。標高2000mクラスだが気温45度という灼熱の砂漠地帯で大会最長の距離。厳しい戦いの中、2号車も部門で7位から5位に浮上した。



1/9-10 第7ステージ 第8ステージ

アリカ〜アントファガスタ(819km) アントファガスタ〜コピアポ(776km)

好走が続く1号車が総合でも上位に進出

後半戦最初のステージは、難関の第6ステージを逆に走るコース。続く第8ステージは砂丘が4カ所も登場する最大の難所。1号車はパンクやスタックに見舞われながらも総合で13位に。一方2号車を含む多くの車両が深夜になってもゴールできずサスペンデッド。翌日競技再開の措置がとられた。2号車は明け方になってビバークに到着した。



最大の難所を越え、ゲネックナビゲーターもほっとひと安心といった表情



優勝報告 in 東京オートサロン2011



TLCのダカールラリー6連覇が決定した頃、日本では幕張メッセにて開催された東京オートサロン2011でトヨタ自動車の豊田章男取締役社長より祝福をいただいた。

装備品のチェックを受ける三橋/ゲネック組



12/30 車検

車検を無事クリアあとはスタートを待つのみ

競技開始に先立ち、ブエノスアイレス市内の展示会場「ラ・ルーラル」でダカールラリーの車両検査が行われた。事前に実質的な車検を行っているため、この会場ではヘルメットやレーシングスーツなどの装備品や車両のチェックが中心。車検を終えた車両はその後、会場脇に設けられた車両保管場(パルクフェルメ)へ。戦いの準備は整った。

1/1 スタート

ブエノスアイレス〜ヴィクトリア(377km) 遙かなゴールを目指して TLCの2台がスタート

ブエノスアイレス市内の独立記念広場でスタートセレモニーが行われ、戦いの幕が上がった。TLCの2台は夕方6時過ぎにポディウムに登場。市販車部門で5連覇中ということもあり、会場に集まった大勢の観衆の声援に応えながら、1号車、2号車は元気にスタートを切った。



トヨタ車体 網岡社長と藤井常務執行役員の激励を受けた2号車の寺田/田中組

1/2-3 第1ステージ 第2ステージ

ヴィクトリア〜コルドバ(788km) コルドバ〜サン・ミゲル(764km)

序盤から1号車が市販車部門トップに立つ



1号車は第2ステージでタイヤが1本パンクしたが無事ゴール、部門首位を維持

第1〜2ステージは路面の硬いグラベル路が大半の山間コースが舞台。雨にもたたられ、コースアウトする車両が続出する気の抜けないステージとなったが、1号車は慎重な走りで見事に市販車部門首位をキープ。2号車も同部門3位と順調な滑り出しとなった。



市販車部門連覇を続けるTLCさらなる記録更新を目指して挑んだ今年も灼熱の太陽、深い砂漠地帯、乾いた荒地など厳しい自然が待ち受ける南米アルゼンチン、チリで約9000kmにおよぶ熱いドラマが繰り広げられた

ダカールラリー2011 大会概要
開催日程: 2011年1月1日〜16日(16日間)
開催場所: アルゼンチン、チリ
走行距離: 9618km(競技区間5020km)



栄光のダカール2011 16日間の記録

1/4-5 第3ステージ 第4ステージ

サン・ミゲル〜サン・サルヴァドル(731km) サン・サルヴァドル〜カラマ(761km)

燃料トラブルも正しい判断で危機を回避

的確な判断でトラブルを乗り切り、安堵の表情を見せる三橋ドライバー



4日目は前半戦でアルゼンチン最後の区間で、3000mの山岳ステージ。快調な走りを見せたが、途中で燃料系のトラブルが発生。点検の結果、燃料タンクに異物が混入したことが判明した。チームは燃料フィルターを交換のうえ一時的にBDFの使用を止め、軽油で次の区間に臨んだ。だが2台とも快調で、1号車は部門1位を維持した。

1/8 休息日

アリカ

後半戦に備えて入念な車両整備



ビバークで念入りに整備を受ける2台のランドクルーザー200

ラリーは難関の第6ステージを終え、休息日を迎えた。TLCの2台も若干のダメージを受けていたが、部品の定期交換をはじめ、徹底的なオーバーホールを行い、万全を期す。メカニックにとっては休む間もないが、チームにとっては貴重な整備の時間。翌日のステージに変更があったことから、ドライバーもその確認など後半戦に備えた。

1/6-7 第5ステージ 第6ステージ

カラマ〜イキケ(459km) イキケ〜アリカ(721km)

市販車部門トップで前半戦を折り返し

チリに入り、道を外れたオフロードを走る区間や砂漠とダカールらしいステージとなった。1号車はタイヤのリム落ちやスタック、2号車もミスコースやスタックなどを喫しながらも果敢な走りで見事にタイムロス挽回し、第5、6ステージをクリア。1号車は累計で市販車部門1位、2号車も同4位と好位置で前半戦を終えた。



TLCランドクルーザー200ラリー車を徹底解剖

砂漠や山岳地など過酷な状況下で約9,000kmもの距離を走破するため最強のラリー車に変貌したTLCランドクルーザーの装備を紹介



燃料タンク・給油口

長距離走行に備え、440ℓの大容量燃料タンクを搭載している。タンクの構造上、給油口はルーフ上に設置されている。また万が一に備えてドライバーとナビ席の間には消火器が搭載されている。

防護ネット

赤いネットは転倒時などにドライバーやナビの手足が車外に飛び出さないよう安全確保のために付けられている。

送風口

ラリー車にはエアコンは搭載されていない。室内が50度を超える場合もこの送風口のみで空気の入替えを行う。

シュノーケル

フェンダーからルーフに伸びているのは、吸気用シュノーケル。砂塵の吸入などによる車両トラブル防止に高い効果をもたらす。



ラゲッジルーム

車体後部にはバンクドアを開くと工具箱が搭載されている。トラブルの際は、これら迅速な交換ができるように縦置きキャリアに固定している。



ロールケージ

ドライバーとナビ席はもちろん、ラリー車室内全体には転倒時などに乗員の安全を確保するためロールケージによる補強が施されている。



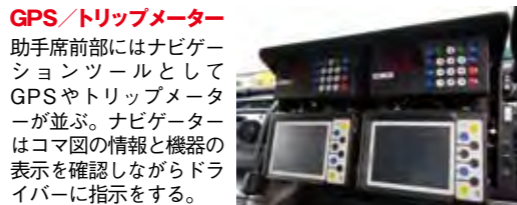
フットペダル

左からクラッチ、ブレーキ、アクセル。ドライバーはこの3つのペダルを足で器用に操り、過酷な路面と戦う。



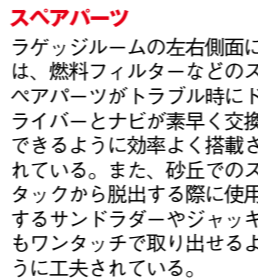
マッドガード

競技中の後続車への飛石防止のため、搭載が義務づけられている。



GPS/トリップメーター

助手席前部にはナビゲーションツールとしてGPSやトリップメーターが並ぶ。ナビゲーターはコマ図の情報と機器の表示を確認しながらドライバーに指示をする。



スペアパーツ

ラゲッジルームの左右側面には、燃料フィルターなどのスペアパーツがトラブル時にドライバーとナビが素早く交換できるように効率よく搭載されている。また、砂丘でのスタックから脱出する際に使用するサンドラダーやジャッキもワンタッチで取り出せるように工夫されている。



クラクション

クラクションは過酷な路面でハンドルを離さないドライバーに代わってナビでも操作ができるよう、ハンドル中央ではなくドライバーとナビの間に設置されている。

SPECIFICATION

車両形式	VDJ200
全長	4,950mm
全幅	1,970mm
全高	1,910mm
エンジン	1VD-FTV型(ディーゼルエンジン)
燃料タンク容量	440リットル
総排気量	4,461cc
最高出力	245ps/3,800rpm
トランスミッション	5速マニュアル
ステアリング	ラック&ピニオン式
ブレーキ	ベンチレーテッドディスク
ショックアブソーバー	リザーバータンク付き単筒ガス方式
FR:ダブルウィッシュボーン式独立懸架コイルスプリング	
サスペンション	RR:トローリングリンク車軸式コイルスプリング
タイヤサイズ	285/70R17



2011 TLCチーム体制

TEAM MEMBERS

新メンバーを迎え 最高の結果を目指す

主要メンバーをほぼ同じ体制で2年間戦ってきたTLC 6連覇のかかったダカールラリー2011に向けてチームはさらなる飛躍のために新しい体制で戦った

TLCは今大会から就任した大田力チーム代表のもと、3年目となる森達人が監督を務め、2台体制でダカールラリーに臨んだ。1号車はドライバーが三橋淳、ナビは新加入のアラン・ゲネック。2号車は寺田昌弘、田中幸佑という新メンバー同士の顔ぶれとなった。一方、メカニックはチームのフィリップ・シャロワ以下フランス人7名(カミオンクルー3名を含む)と福岡トヨタ自動車から派遣された日本人メカニック2名の日仏混成部隊。日仏の強固なチームワークがTLCの強さの一因である。



大田 力

Chikara Ota

トヨタ車体株式会社 執行役員

1957年2月3日生まれ。2010年10月よりチーム代表に就任。就任後、初めての参戦となったダカールラリー2011では「和の結束力」で市販車部門6連覇を目指すチームを支えた。

チーム代表



森 達人

Tatsuto Mori

トヨタ車体株式会社 総務部

1969年6月27日生まれ。1992年トヨタ車体入社。日本リーグに属するハンドボール部の選手として活躍引退後、コーチも担当。2008年よりチーム監督に就任し、ダカール2009、2010とチームを優勝へと導く。今大会も選手が常に最大限の力を発揮できるようなチームの環境を作り出すことで見事、市販車部門6連覇を達成した。

1号車 Car No.336

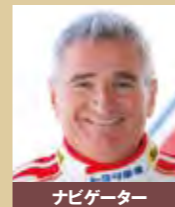


三橋 淳

Jun Mitsuhashi

1970年7月2日生まれ。2001年よりライダーとしてダカールラリーに参戦を始め、2004年からは4輪へ転向。2007年にチームに加入し、2度の市販車部門優勝を獲得。今大会は自身にとって3度目の優勝を目指す大会となった。日本を代表するトップクラスのクロスカンントリーロードライダー。

ドライバー



アラン・ゲネック

Alain Guehenec

1954年3月21日生まれ。2010年4月よりチームに加入。フランス人ナビゲーター。ダカールラリー参戦歴25年のベテランでダカールラリー最高成績は総合6位。日本人ドライバーとコンビを組むのは今回が初めてとなったが、モロッコ訓練、ファラオラリー参戦を通して三橋ドライバーとの信頼関係を築いた。

ナビゲーター

2号車 Car No.340



寺田 昌弘

Masahiro Terada

1968年11月5日生まれ。2010年4月よりチームに加入。1997年よりプライベートとしてダカールラリーに参戦するほか、モンゴルラリーにプリウスで出場するなど様々な経験を持つ。今回はコンビを組む新人社員ナビゲーターの育成にも貢献した。

ドライバー



田中 幸佑

Kosuke Tanaka

トヨタ車体株式会社 総務部

1983年9月14日生まれ。2009年、社内公募で選抜された社員ナビゲーター。約1年間の訓練やトレーニングを経て、今回がダカールラリーデビュー戦となった期待のルーキー。

ナビゲーター



松本 謙裕

Norihiro Matsumoto

福岡トヨタ自動車株式会社

1979年4月28日生まれ。ダカールラリー2010よりチームに加入し、メカニックとして今大会で2回目のダカールラリー参戦となる。普段はディーラーメカニックとして勤務。今大会は新人の阪本メカニックを指導しながら1号車の整備を担当。

メカニック



阪本 欽喜

Kanki Sakamoto

福岡トヨタ自動車株式会社

1983年5月28日生まれ。2010年、社内公募で選考されたメカニック。1年間にわたる国内外での訓練を通して、ラリーという過酷な環境と限られた整備条件下での作業を体験。ダカールラリー2011でメカニックとしてデビュー。

メカニック

チームメカニック	フィリップ・シャロワ
メカニック&アシスタントクルー	松本 謙裕(福岡トヨタ自動車) 阪本 欽喜(福岡トヨタ自動車) ベドロ・アンブロシオ パスカール・プロア ニコラ・パティエ
カミオンクルー	ミッシェル・ボージョン エリック・デリゾッティ ジョルジュ・ピュ
コーディネーター	奥地 博之
カメラマン	志水 久

ダカールラリー参戦の意義を実感

ダカールラリー参戦は車両の耐久試験そのものであり、市販車部門での参戦にこだわっていますが、今大会で6連覇によりランドクルーザー200、そしてトヨタ車の高い性能・高い品質を世界に向けて証明できたと思います。今回のラリーはBDF100%での挑戦や、新人ドライバー・ナビゲーターへの交替などの課題の中、勝ち続けることへの周囲からの期待が大変大きなものとなっておりますが、チーム一丸とな

ってそのプレッシャーを克服しランドクルーザーの60周年記念という節目の年に見事6連覇を達成することができました。このラリーを通じて従業員、スポンサーの皆様をはじめ応援していただいている方々の一体感を強く感じることができ、明るく大きな元気をもらうことができました。これまで応援いただいた皆様ならびにスポンサーや関係者の皆様の温かいご支援に改めてお礼を申し上げます。



網岡 卓二

Takuji Amioka

トヨタ車体株式会社 取締役社長

④ フランス最終訓練

2010年11月22日

ダカールに向けての最終調整として、フランスのジュヴェルニーにあるオフロードコースでチームミーティングと最終走行確認を実施。市販車部門6連覇に向けてチーム一丸となって戦うことを誓い合った。



チームメンバーが見守る中、両ドライバーがラリー車をドライブしながら仕上げ具合を確認した。



TLCとして初参戦となるゲネックナビ、自身でも3度目の制覇がかかる三橋ドライバーも真剣な表情。



チームミーティングでは森監督を中心にチームの戦略徹底や各メンバーの役割分担の再確認が行われた。

⑤ 高地対応訓練

2010年11月5日

ダカール本番での標高4700mにも及ぶアンデス山脈越えでの急激な酸素状態に対応するため、TLCは筑波大学の研究施設で高地対応訓練を行った。



室内の空気圧を減圧し酸素濃度を低くすることで、高地環境を作り出すことができる。装置のメーターは4000mの高地と同じ低酸素状態を示している。



寺田ドライバー、田中ナビはサイクリングマシンを使って体力テストを実施。標高が高くなるにつれて次第に呼吸が難しくなる。新加入メンバーにとっては初めての高地環境体験だったためその影響が心配されたが、高地への対応能力は高いことが判明した。

⑥ 参戦発表会・国内訓練

2010年12月6日

TLCは千葉県木更津市にあるオフロードコースでの訓練にあわせ参戦発表会を実施。正式にダカールラリー2011参戦を発表した。今回からチーム代表に就任した太田執行役員の挨拶から始まり、森監督、三橋・寺田両ドライバー、田中ナビ、松本・阪本メカニックがダカールラリー2011に向けた意気込みを語った。



健闘を誓うTLCのメンバー。参戦発表会の後は、記者の方々にラリーの迫力を味わってもらうため同乗体験を実施。本番さながらのハイスピードでコースを激走。

⑥ TLCダカール参戦壮行会

2010年12月20日

ダカールラリー本番を約2週間後に控え、TLCは参戦車両であるランドクルーザー200を生産しているトヨタ車体吉原工場で昨年に引き続き壮行会を実施。

TLCチームメンバーへ従業員からの寄せ書きがされたチーム旗と社旗が贈られた。



壮行会にはトヨタ車体の従業員約200名が参加。

市販車部門6連覇に向けた12カ月のプロジェクト

TLCはダカールラリーで栄冠を勝ち取るため国内外で訓練やテストを重ね10月には前哨戦となるファラオラリーに参戦1年かけて着実に準備を進めた



① モロッコテスト

2010年6月14日～7月8日

今回、TLCはエースドライバーの三橋の他はドライバーとナビゲーターを一新。ダカールさながらの砂漠地帯が広がるモロッコで、新加入の選手・メカニックのスキルアップを目的とした訓練および車両テストを実施。このテストから本格的に今年度のTLCの活動がスタートした。



三橋のナビゲーターは、フランス人でナビゲーター歴25年のゲネックが新たに担当。車両テストをこなす中できっちり2人の呼吸を合わせ、コンビネーションもバッチリ。6連覇へ向けて順調な滑り出しとなった。



もう一組は、ナビゲーターとしての経験も持つ寺田ドライバーとトヨタ車体の社内選考で選ばれた新入社員ナビの田中。SS(競技区間)を想定したコースで実戦訓練を積む。ナビの仕事はルートブックを読みいかに的確にドライバーにコースを示すか。寺田ドライバーの指導のもと時間、距離、方位を操るナビゲーションの感覚を徹底的に体に染み込ませた。



メカニックには福岡トヨタ自動車の阪本が新たに加入。阪本メカにとっては初めての海外生活となり、チームの大半を占めるフランス人メンバーとのコミュニケーションなどメカニック訓練以外にもチームの雰囲気を掴む良い機会となった。



初めての砂漠でのスタック脱出訓練では、猛暑の中で砂を掘る作業に予想以上に体力を消耗。ダカールラリーの過酷さを痛感するものとなった。

② ファラオラリー参戦

2010年10月4日～9日

ダカールラリー2011まであと3カ月となったこの時期、TLCはダカールラリーに向けた実戦訓練としてエジプトで行われたファラオラリーに参戦。総走行距離は約2500kmとダカールの4分の1程度であったが、1・2号車ともに好成績を収めチームメンバー全員が自信を得ることができ、チームにとって大きな収穫となった。

ファラオラリーには、ランドクルーザー200と100で参戦。カイロ・ギザのピラミッドを背景にスタートした。



1号車は初日からリズムに乗り、順調な走りでトップスピードが150km/h以上となるハイスピードなコースもあった。一方、2号車は砂丘でミスコースによるタイムロスに悩まされダカール本番に向けての課題が明確となるラリーでもあった。



スタートでは緊張した面持ちだった寺田・田中組も初めてのラリーを無事に完走した。ゴールではチームスタッフに温かく迎えられ、全員で喜びを分かち合った。

1号車は市販車部門で優勝しただけでなく総合でも堂々3位入賞。表彰台でフラッシュの閃光を浴びる三橋ドライバー、ゲネックナビゲーター。

環境に配慮したTLCの取り組み

BDF100%の挑戦 回収した廃食油を燃料に

2006年度からバイオディーゼル燃料を使用してきたTLC
前大会まではBDF20%での参戦だったが
今回初めてBDF100%でダカールラリーに挑んだ
TLCの環境への取り組みもまた一歩前進することとなった

廃食油を原料とするバイオディーゼル燃料（BDF）を使用したダカールラリー参戦は、今年で4年目を迎えた。前回までのBDF20%での参戦から今回はラリー車2台にBDF100%を使用した参戦となり、昨年以上の量の廃食油が必要となった。

昨年に引き続き、トヨタ車体従業員や地域の方々、スポンサー企業などから廃食油を提供いただき、約7000Lもの回収が実現した。TLCに提供された廃食油は豊田ケミカルエンジニアリング（豊田通商関連会社）と大田油脂などの協力により化学処理が行われ、BDFが完成。完成したBDFはラリー車2台の燃料として使用されたが、途中、給油の際に異物が混入するなどのトラブルで一時的にBDFの使用を中止したものの全行程の8割以上をBDF100%で走行。また、ラリー車で使用しなかったBDFはアシスタントカー等の燃料として使用するなどし、全てのBDFを使い切った。

廃食油の回収

①会社食堂・従業員の家族からの提供



トヨタ車体は社内やイベントなどで従業員に廃食油提供を呼びかけている。この活動も4年目となり多くの従業員からの協力を得ている。

②TLCスポンサー企業からの提供



TLCの環境に配慮した取り組みに賛同したスポンサーからも温かいメッセージとともに廃食油が届けられた。

③小・中学校、地域の方々からの提供



トヨタ車体近隣の小学校や中学校、交流館にも呼びかけ、回収箱を設置。登校時に生徒が廃食油を持参。

④学生からの提供



環境に関心を持つ学生からも廃食油が提供された。関東学生対抗軽自動車6時間耐久レースでは廃食油授与式が行われた。

ラリーで使用



精製



BDF使用実績

大会名	参戦台数	BDF使用台数	BDF使用比率
ダカール2007	3台	1台	20%*
ダカール2008	2台	2台	20%
ダカール2009	2台	1台	20%
ダカール2010	2台	2台	20%
ダカール2011	2台	2台	100% (一部区間は軽油で走行)

※ダカール2007は菜種油から精製したBDFを使用

廃食油提供にご協力いただいた皆様 ■富士松小学校 ■富士松中学校 ■杉並工業高校 ■全日本学生自動車連盟 関東支部 ■TLCスポンサー企業 ■地域の方々



初のBDF100%でダカールラリーへ

今大会は従来のBDF20%から100%へと使用比率を大幅に増やし、より環境に配慮したラリー参戦を目指しました。そのため、昨年以上の量の廃食油が必要となりましたが、当社の活動に賛同していただきました児童・学生の皆様、近隣地域の方々、スポンサー各社様、従業員のご家庭や会社食堂・保養所など多くの方々から廃食油の提供にご協力いただきました。そのおかげをもちまして、初めてのBDF100%でのダカールラリー参戦

チーム代表 太田 力(トヨタ車体株式会社 執行役員)

を実現することができました。途中、トラブルによってBDF100%で全ステージを走り切れなかったことは残念ですが、1年間力を合わせて準備してきたスタッフのチームワーク、スポンサー各社様をはじめ廃食油をご提供くださった皆様のご支援・ご協力の支えが実を結び、市販車部門「6連覇」という最高の結果が出せたことを大変嬉しく思います。ご協力いただきました皆様にお礼申し上げます。ありがとうございました。

カシオ計算機

G-SHOCK GXW-56

今回供給されたモデルは衝撃緩衝素材α-GELを採用し、新たな耐衝撃構造を持つ大型ケースのG-SHOCK。泥・塵・ホコリからモジュールを守るマッドレジスト構造を採用し、過酷な状況下での使用に耐える。GXW-56は、ソーラーで駆動し、日本のほか5カ国の電波に対応する電波時計だ。



トピア

フロントサスペンションアッパーサポート

最先端の技術で構想から生産まで、モノ作りをトータルサポートするトピア。世界一過酷と言われるダカールラリーで活躍するTLCのランドクルーザー200には、その高い精密加工技術が活かされたサスペンションパーツや、ターボリストリクターなどが搭載されている。



NEC

ShieldPRO

マシンにも人にも過酷なダカールラリーで、TLCの情報通信技術を支えていたのはNECから無償貸与されたShieldPRO。防滴、防塵、耐衝撃、耐震動仕様で過酷な環境でも動作可能なこのパソコンはランクル同様、堅牢性、信頼性、耐久性を兼ね備え、ラリー車両の開発をはじめ、ピバーク地での情報収集、データ整理、戦略立案など重要な役割を担う。



KYB

ショックアブソーバー

ランドクルーザー200のサスペンションには、KYB製別体式リザーバータンク付きショックアブソーバーを採用。2年以上にわたるテストを繰り返し、ダカールラリーで想定される猛烈な砂塵に対する対ダスト性能の確保や、あらゆる路面での操安性・追従性・耐久性を確保。チームの6連覇に大きく貢献した。



アライヘルメット

ヘルメット(GP-J2)

ダカールラリーでは3次元的に大きな入力が常に続くだけにヘルメットの重量は疲労に大きく影響する。また、暑い車内で長時間装着するため快適性も重要だ。使用しているのは4輪競技用の新世代オープンフェイスモデル、GP-J2で、FIA公認競技出場可能なスネルSA規格を取得。内装を簡単に取り外せるイージーメンテナンスなどの特徴を持つ。



エンケイ

ホイール

ランドクルーザー200の足を支えるホイールはエンケイ製のマグネシウム鍛造ホイール。F1、GT、WRCで培ってきた技術を惜しみなく投入したホイールは、世界一過酷と言われるダカールラリーのフィールドでも申し分のない耐久性と信頼性を兼ね備える。



エンドレス

ブレーキパッド

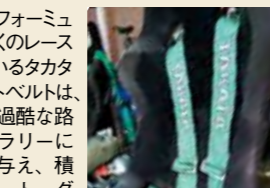
ランドクルーザー200のブレーキパッドはエンドレス製。ダカールラリーでは砂丘からグラベル、アスファルトまであらゆる路面でその性能が求められる。テストを繰り返したエンドレスのブレーキパッドは、さまざまなコンディションで3トン級のラリー車をコントロール。確実な制動でドライバーに絶大な安心感をもたらした。



タカタ

シートベルト

F1やスーパーGT、フォーミュラカーなど、数多くのレースシーンで採用されているタカタのフルハーネスシートベルトは、岩場や砂丘などの過酷な路面を走るダカールラリーにおいても安心感を与え、積極的な走りをサポート。グリーンのにじみ防止ウェビングベルトは3インチ幅。緩みにくいアジャスターや薄型のレバーリリース式丸バックスルなど、安全快適で優れた機能性が特徴だ。



野口装美

シートクッション

FIA公認シートのRECARO製SPGモデルを採用するTLCは、シートクッションのチューニングを野口装美に依頼している。同社は2輪用のカスタムオーダーシートの名門で、特殊な材料を駆使しながら各乗員の骨格に合わせて適切な面圧分布に調整。そのシートは長時間の悪路走行という状況下で疲労低減に確かな効果をもたらしている。



峰澤鋼機

ハンドツール

工具商社の峰澤鋼機はドイツ・スタビレー社製工具、タイヤ交換等で使用するマキタ製電動インパクト、そしてアサヒ製の軽量工具LIGHTOOLなどをTLCに供給。スタビレーの工具は精度の高さと軽さ、そして頑丈なことで有名。その特徴を活かしてランドクルーザー200に1セットずつ搭載され、クルーによる緊急措置などに効果を発揮する。



MOTUL

エンジンオイル

TLCのランドクルーザー200は大排気量過給エンジンに適したエンジンオイル、300Vコンベクションをはじめ、ミッション/トランスファー、デフ用などの油脂類全般、並びにエンジン用クーラントにモジュール製品を採用。なかでも耐熱性に優れた添加剤を配合したデフオイルは高温になりがちなフロントデフでも余裕の性能で安心感をもたらす。



中央発條

コイルスプリング

黄色に塗られたフロント&リヤのコイルスプリングは、中央発條製によるラリー専用開発品。優れた靱性（粘り強さ）を備え、折損などのトラブルとは無縁の高品質が自慢だ。ダカールラリーのあらゆる路面での操安性・追従性に優れたランドクルーザー200のサスペンションに欠かせないスプリングだ。



大塚ベネックスLLP

ポカリスエット、カロリーメイトゼリー

ラリー中、ドライバーやナビゲーターの栄養補給、水分補給としてピバーク地や車内で飲用されたのは大塚ベネックスLLPより提供のポカリスエットとカロリーメイトゼリー。カロリーメイトゼリーはスタート前の短時間でも簡単に栄養補給ことができ、ポカリスエットは発汗により失われた水分、イオン（電解質）をスムーズに補給できる。

