

TLC

Team Land Cruiser TOYOTA AUTO BODY

DAKAR 2012

ARGENTINA~CHILE~PERU

次なるステージへ 試練の闘い



ダカールラリー2012 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 2012

ARGENTINA~CHILE~PERU

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	株式会社稲屋	東海興業株式会社
株式会社デンソー	株式会社江口嚴商店	関西ペイント株式会社	アルゼンチントヨタ株式会社
カシオ計算機株式会社	矢崎総業株式会社	株式会社ニッコー	豊臣機工株式会社
トヨタホーム株式会社	株式会社TDC	豊和繊維工業株式会社	豊精密工業株式会社
白月工業株式会社	中央電気工事株式会社	株式会社豊田自動織機	中央発條株式会社
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	三井住友海上火災保険株式会社
アスモ株式会社	新和薬品株式会社	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	清水建設株式会社	株式会社アベックス
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
東海ゴム工業株式会社	中部ペプシコーラ販売株式会社	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	株式会社東海特装車	古河電気工業株式会社	株式会社ジェータックス
トヨタ車体精工株式会社	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
大和塗料販売株式会社	高砂熱学工業株式会社	TABMEC株式会社	株式会社東郷製作所
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	ビューテック株式会社
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
株式会社杉浦製作所	株式会社大気社	太平洋工業株式会社	株式会社東海理化
愛知製鋼株式会社	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・エーアイ株式会社	有限会社野口装美	タカタ株式会社
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	株式会社コロニアスポーツウエアジャパン	株式会社モンベル
トヨタ紡織ユニフォーム株式会社	株式会社PEF	KYB株式会社	エンケイ株式会社
NEC	シマツ株式会社	大塚食品株式会社	



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
<http://www.toyota-body.co.jp>



TLCの挑戦 新たなる時代へ

王座奪還に向け、より高みを見据えて誓うリベンジ

ダカールラリー市販車部門の連覇を続けるTLC
今大会で惜しくも記録更新はできなかったが
戦いはこれで終わったわけではない
TLCはさらに高い目標を目指すことになったのである

アフリカから南米に舞台を移して4年目のダカールラリー。今年の開催地はこれまでのアルゼンチン、チリのほかに新たにペルーが加わり、また未知なる戦いの地が待ち受けることになった。

TLCの1号車を駆るのは三橋淳／アラン・ゲネック（フランス）組。2人は2011年大会時と同じコンビで、市販車部門7連覇達成を目指すチームのエース格である。

2012年1月1日、アルゼンチ

ンのマル・デル・デル・プラタをスタートした三橋／ゲネック組はSS終盤の砂丘でタイヤがホイールのリムから外れる「リム落ち」に見舞われてタイムロス。砂丘で高いグリップ力を得るべく空気圧を下げた状態のタイヤに大きな力が掛かると起きることのあるトラブルだが、翌2日にも発生するなど、いきなり出鼻をくじかれる格好となった。

しかし、2人は3日には市販車部門のSSトップタイムを記録して気を吐き、累計順位の同部門首位に浮上。その後も目の前に転倒した二輪参加者を見てスタックしたのをはじめ、酷暑のフィアンバラ砂漠で水温上昇に見舞われたエンジンを冷ますためSS中に停止を余儀なくされたほか、砂丘の斜面でTVクルーの車両と接触して前後2本同時にパンクするなどトラブルは例年以上に頻

ダカール2012 TLC累計順位

	1号車(No.339)三橋 淳／アラン・ゲネック 市販車部門準優勝(2位)			2号車(No.342)寺田 昌弘／田中 幸佑※1 第4ステージにてリタイヤ		
	クラス※2	市販車部門※3	総合	クラス	市販車部門	総合
1月1日(日) 第1ステージ	3位	3位	67位	2位	2位	63位
1月2日(月) 第2ステージ	2位	2位	38位	3位	3位	43位
1月3日(火) 第3ステージ	1位	1位	30位	3位	3位	35位
1月4日(水) 第4ステージ	1位	1位	28位	8位	8位	66位
1月5日(木) 第5ステージ	1位	1位	25位	第4ステージにてリタイヤ		
1月6日(金) 第6ステージ	1位	1位	25位			
1月7日(土) 第7ステージ	1位	1位	23位			
1月9日(月) 第8ステージ	1位	1位	24位			
1月10日(火) 第9ステージ	1位	1位	22位			
1月11日(水) 第10ステージ	1位	1位	22位			
1月12日(木) 第11ステージ	1位	1位	20位			
1月13日(金) 第12ステージ	2位	2位	24位			
1月14日(土) 第13ステージ	2位	2位	25位			
1月15日(日) 第14ステージ	2位	2位	25位			

※1 トヨタ車体従業員ナビゲーター
※2 市販車部門ディーゼルクラス
※3 市販車部門(ガソリンクラスとディーゼルクラスを合わせたカテゴリー)

ダカール2012 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	0	—	—
	ディーゼル	17	8	47%
改造車		144	70	49%
4輪		161	78	48%
2輪		212	108	51%
カミオン(トラック)		74	60	81%
合計		447	246	55%

市販車部門で2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

ナビゲーター **田中 幸佑**

4日目のリタイアは瞬時の判断が大きく影響してしまいました。たくさんの皆様に支えられてここまで来ることができましたが、この悔しさを今後につなげて、チームに貢献していきたいです。



2号車 (No.342)

ドライバー **寺田 昌弘**

初日より順調に走っていましたが、4日目の中盤で転倒し、リタイアとなってしまいました。チームに貢献できなかったことが悔やまれます。今回の経験を糧にもっと成長していきます。

ナビゲーター **アラン・ゲネック**

2012年のダカールラリーでは、もっと良い成績を残したかったのですが、技術的にも、レースの運びが、望んでいた結果とは異なってしまいました。とても残念でしたが、またチャレンジしたい思いでいっぱいです。今回起きたトラブルを分析し、今後に生かしたいと思っています。



1号車 (No.339)

ドライバー **三橋 淳**

色々なトラブルに見舞われましたが、首位の座を挽回できなかったのはドライバーである自分の責任。序盤戦でリム落ちを繰り返すなど、我々に有利な行程で十分なマージンを稼いでおけなかったのが大きいです。予想外のトラブルがあったとはいえ、チャンスもあったはず。私は、来年のリベンジに向けてすでに進んでいます！ ご声援ありがとうございました。

2号車は2011年と同じく寺田昌弘とトヨタ車体社員ナビゲーターの田中幸佑とのコンビで臨んだ。国内訓練やアラオラリーへの実戦トレーニングも奏功して、競技初日サンタ・ロサへのSSで総合63位、市販車部門2位と快調な滑り出し。続く1月2日に設定された砂丘区間もスタックなしでクリア。3日のサン・ホアンへのステージではSS総合33位、市販車部門2位につけ、同部門のトップタイムを記録した1号車とともにSSワン・ツーを飾るなど、順調な進捗を印象つけた。しかし好事魔多し。翌日アルゼンチンのチレントへ向かう行程のハイスピード区間で2号車は激しく転倒を喫する。幸い乗員に怪我はなく、そのままSSを走りきって夜半にピバークに到着した。だが車両は安全装備として競技参加に不可欠なロールオーバーが一部折損するなどのダメージを受けており、チームは修復不能と判断。残念ながら5日の競技には出走せず、無念のリタイアとなった。だが、昨年を上回る順位で序盤を走行するなど、その実力を示した。



発。だが、あせることなくペースを保ちながら、じわじわと市販車部門トップのリードを広げていった。同部門2位のザビエ・フオジ組（スペイン、トヨタ・ランドクルーザープラド155）に対するタイム差は、後半戦2日目の10日には1時間43分にまで拡大する。だが翌11日には難易度の高いチリでの最終ステージで約40分のミスコースを喫したうえ、ランジェーターが破損して冷却水が漏れるトラブルが発生。SS中の修復作業によりその差は58分に縮まってしまう。そしてゴールまであと2日を残すばかりとなった13日、最大の難関となったペルーのナスカへのステージを走行中に再びランジェーターのトラブルが襲った。砂丘の中で約40分をかけてなんとか応急措置を施し、走り出した三橋/ゲネック組だったが直後に大きなスタックを喫してしまふ。この脱出に時間を要してフオジ組に逆転を許してしまい、累積順位は1時間10分差の2位に後退した。最後まであきらめない1号車は残り2日間のSSを冷静かつ果敢にアタック。そして連続トップタイムを記録してリマにゴールしたが、縮めることができたタイム差はわずかで再逆転は果たせず。惜しくも優勝には届かなかったが総合25位、市販車部門2位と、堂々の成績で競技を終えることとなった。



チーム監督 **森 達人**

今回のラリーで優勝を逃したのは悔しいですが、この結果を受け止め、ラリーで見つけた課題を克服し、次回ダカールでの市販車部門王座奪還に向けて新たなチャレンジをスタートしたいと思います。

また、メンバー全員がチームのためにベストを尽くしてくれたことには心より感謝しています。今回は多大なご協力を頂いているスポンサーの方々、そして大きな声援を送って頂いた皆様の期待に添える結果が出せるよう、気持ちを切り替えて準備を進めていきたいと考えております。ご声援ありがとうございました。



チーム代表 **太田 力**

今年度は震災の影響もあり、海外訓練を中止するなど、チームにとって厳しい条件の中で、準備を進めて参りました。そのような環境の中、チーム全員が力を合わせて今大会に臨み、全力で戦い抜いてくれたことでTLCの結束力は更に強固なものとなったことを実感しております。

目標であった市販車部門7連覇に手が届かなかった悔しさを、次回ラリーでの市販車部門優勝奪還への力に変え、新たな連覇のスタートを切りたいと考えております。

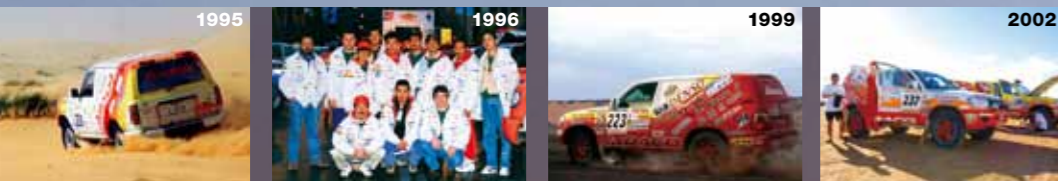
応援頂いた皆様には申し訳ない結果となりましたが、TLCがさらに前進するためにも、今後も変わらぬご声援を宜しく御願い申し上げます。



トヨタ車体株式会社 取締役会長 **水嶋 敏夫**

今回のラリーは序盤の2号車の転倒をはじめ、1号車も砂丘でスタックするなど、多くのトラブルが続く展開となりました。しかし、厳しい戦いの中、ケガも無く元気に活躍してくれたチームメンバーの皆さんには感謝しています。ラリー最終日、現地でゴールポディウムに上がってくるチームメンバーの顔は、やり遂げた達成感に満ちあふれていました。

目標であった市販車部門7連覇を達成できなかったことは残念ではありますが、勝ち続けているとさらに改善しようとする意欲は薄れてしまいがちです。今回負けたことを、次に大きく飛躍するチャンスと捉え、これからの挑戦の原動力にしていきたいと考えています。



1995 初挑戦は1995年、1台体制でクラス4位を獲得。
 1996 2台体制で挑戦した2年目で早くもクラス優勝。もう1台も2位に入り、ワン・ツーを達成する。
 1999 1999年に使用車両がそれまでのランドクルーザー-80から新たに100が投入される。
 2002 チームは世紀をまたぎ、1998年から2003年まで連覇を果たす活躍をみせた。



元F1ドライバーの片山右京氏もダカールに挑戦。



翌年は大会中止で2007年がランドクルーザー-100最後の勝利。

TLCダカールラリー挑戦の歴史

この年も前年に続き3台体制でチャレンジし、1-2位を獲得。2連覇を達成した。

2005年からTLCへ。3台体制で見事1-2-3フィニッシュを成し遂げた。



2009年、ランドクルーザー-200がデビュー。初陣を優勝で飾った。



2010年、厳しい経済情勢の中、チームワークで乗り切り勝利を得る。



2011 BDF100%で挑み、15時間の大差をつけて6連覇。



世界一過酷なラリーへのあくなき挑戦

乗り物は何でも良いからパリからダカールまで競争しよう、とティエリー・サビーヌが呼びかけて1979年に始まったダカールラリー（通称パリダカ）。当時幾つか存在した冒険ラリーと同じく、当初は「旅」の要素が強かった。

しかし、間もなくモータースポーツの色彩が強まって第3回大会からはFIA（世界自動車連盟）の公認競技に。これを機に著名選手が多数参加したことでも知名度を大きく高め、世界的なイベントへと成長した。とりわけ80年代後半の「パリダカ」は北西アフリカの砂漠地帯を舞台に3週間で1万数千kmを走破する厳しいルートが設定され、完走率が20%を切ることも。これにより「世界一過酷なラリー」と称されたが、そうした中で高い堅牢性と走破性を備えたトヨタ・ランドクルーザーはラリーに欠かせない存在として、選手はもろもろ主催者のオフィシャルカーとしても絶対的な信頼を築いていった。

TLCの前身にあたるアラコ（当時）のダカールラリー挑戦がスタートしたのは1995年。以来ランクル量産車の性能の高さを実証するべく一貫して市販車部門ディーゼルクラスに参戦



を続け、2004年にトヨタ車体とアラコの車両事業が統合されたのを機に現体制のTLCがその活動を受け継いだ。

TLCはその初戦の05年大会でガソリン/ディーゼル車を含めた市販車部門の1、2、3位独占を果たし、以後同部門での勝利を重ねていく。今大会の結果により連覇は6で止まったが、チームは今回の結果をさらなる飛躍へのステップと受け止め、前向きに取り組む覚悟だ。

TLCとして初参戦した05年からでもダカールラリーの様相は大きく変わった。舞台は北アフリカから南米へ移り、砂丘の難しさの「質」も変化。近年の競技日数・距離の短縮傾向は戦術面にも影響を与えている。さらにガソリンエンジン車が姿を消し、実質的にディーゼル車同士の戦いとなった市販車部門に於けるランドクルーザー200のポテンシャルなど……。こうした変化に対応しながら栄冠を勝ち取ってきたTLCだが、今回改めてすべてを見つめなおし、基礎から磨き上げることでチームはより強くなろうとしている。首位奪還を目指し、新たな連覇のスタートとすべく参戦する2013年ダカールラリーが待ち遠しい。

ある青年のひとことで始まった冒険はやがて世界で一番過酷な競技へと発展していく。そこにあるのは限界へチャレンジする向上心。TLCもそれを胸にまた次のダカールにアタックする。

年度	成績	車両	ドライバー/ナビゲーター	個別成績	競技区間
1995	4位	ランドクルーザー-80	浅賀 敏則/伊藤 健司	4位	グラナダ〜ダカール
1996	優勝	ランドクルーザー-80	浅賀 敏則/伊藤 健司 ジェラルド・サラザン/藤沢 隆	2位 1位	グラナダ〜ダカール
1997	2位	ランドクルーザー-80	浅賀 敏則/伊藤 健司 ジェラルド・サラザン/藤沢 隆	2位 リタイア	ダカール〜アガデス〜ダカール
1998	優勝	ランドクルーザー-80	浅賀 敏則/伊藤 一 ジェラルド・サラザン/藤沢 隆	2位 1位	パリ〜グラナダ〜ダカール
1999	優勝	ランドクルーザー-100	浅賀 敏則/藤沢 隆 ジェラルド・サラザン/ジェラルド・トゥルブレ	2位 1位	グラナダ〜ダカール
2000	優勝	ランドクルーザー-100	浅賀 敏則/藤沢 隆 ジャン・ジャック・ラテ/ジャン・ピエール・ギャルサン	2位 1位	パリ〜ダカール〜カイロ
2001	優勝	ランドクルーザー-100	浅賀 敏則/藤沢 隆 ジャン・ジャック・ラテ/ジャン・ピエール・ギャルサン	リタイア 1位	パリ〜ダカール
2002	優勝	ランドクルーザー-100	浅賀 敏則/荒川 大介 ジャン・ジャック・ラテ/ジャン・ピエール・ギャルサン	2位 1位	アラス〜マドリッド〜ダカール
2003	優勝	ランドクルーザー-100	浅賀 敏則/荒川 大介 ジャン・ジャック・ラテ/ジャン・ピエール・ギャルサン 片山 右京/ジェラルド・トゥルブレ	2位 1位 リタイア	マルセイユ〜シャルム・エル・シェイク
2004	リタイア	ランドクルーザー-100	浅賀 敏則/伊藤 一 ジャン・ジャック・ラテ/サミュエル・ラミ 片山 右京/荒川 大介	リタイア	クレルモンフェラン〜ダカール
2005	優勝	ランドクルーザー-100	ジャン・ジャック・ラテ/ブルーノ・カタルリ 浅賀 敏則/沼田 靖志	3位 2位 1位	バルセロナ〜ダカール
2006	優勝	ランドクルーザー-100	池町 佳生/荒川 大介 ジャン・ジャック・ラテ/ブルーノ・カタルリ 浅賀 敏則/沼田 靖志	2位 1位 順位なし	リスボン〜ダカール
2007	優勝	ランドクルーザー-100	ジャン・ジャック・ラテ/ブルーノ・カタルリ 三橋 淳/三浦 昂 山田 周生/荒川 大介	リタイア 1位 3位	リスボン〜ダカール
2008	大会中止	ランドクルーザー-100	三橋 淳/三浦 昂 ジャン・ジャック・ラテ/ブルーノ・カタルリ	-	リスボン〜ダカール
2009	優勝	ランドクルーザー-200	三橋 淳/ブルーノ・カタルリ ニコラ・ジボン/三浦 昂	4位 1位	ブエノスアイレス〜ブエノスアイレス
2010	優勝	ランドクルーザー-200	三橋 淳/ブルーノ・カタルリ ニコラ・ジボン/三浦 昂	1位 リタイア	ブエノスアイレス〜ブエノスアイレス
2011	優勝	ランドクルーザー-200	三橋 淳/アラン・ゲネック 寺田 昌弘/田中 幸佑	1位 6位	ブエノスアイレス〜ブエノスアイレス
2012	2位	ランドクルーザー-200	三橋 淳/アラン・ゲネック 寺田 昌弘/田中 幸佑	2位 リタイア	マル・デル・プラタ〜リマ

※2004年まではアラコとして参戦。2005年以降はトヨタ車体として参戦。
 2004年までは市販車部門ディーゼルクラスでの成績。2005年以降は市販車部門での成績。



一群の車両による先陣争いはダカールの象徴的なシーン。



ダカールラリー提唱者、ティエリー・サビーヌ。



主催者のオフィシャルカーにランクルが使用された。



多くの車両であふれるビバーク地は、参加者のオアシス。



懐かしい昔のランドクルーザーの姿も。



ダカールの戦いの場は砂漠だけではない。

7,883人の廃食油回収協力により ダカールラリー2012で使用する 約6000LのBDFが完成した

廃食油の回収



会社食堂、従業員社内イベントで回収箱を設置した。また会社食堂から約3900Lを回収。

富士松中学校

トヨタ車体近隣の小、中学校校内に回収箱を設け登校時に生徒が持参。応援メッセージもいただいた。



TLCスポンサー企業

TLCスポンサー企業から温かいメッセージとともに廃食油が届いた。



環境に関心を持つ学生達

関東学生対応6時間耐久レースでは、400Lもの廃食油が集まった。

Special Thanks

- 富士松東小学校
- 富士松北小学校
- 富士松中学校
- 杉並工業高校
- 全日本学生自動車連盟 関東支部の皆さん
- 地域の方々
- TLCスポンサー企業

精製



廃食油に化学処理を行うことで、粘度が高かった廃食油は軽油に近い物質に変化する。

ラリーで使用



1ステージにドラム缶約2本(400L)のBDFを各ビークルに持って行き、2台のラリー車に給油。余った分はアシスタントカーに使用し、使い切る。

BDFの長距離実験に取り組む山田周生氏が語る 「広がるBDFの大きな未来」

2007年から2008年にかけて、車に100%のバイオディーゼル燃料(BDF)を入れて未来の代替燃料をテストする地球一周の実験の旅に出た。「バイオディーゼルアドベンチャー」と名付け、車の荷台に手作りのBDFプラントを積み、旅先で廃食油を集めて燃料を作りながら走るといったものだった。

BDFの使用が盛んなヨーロッパでは、軽油より安価で多くのガソリンスタンドで購入できるし、アメリカではBDFを自作する人も多い。政府が推進してBDFでジェット飛行機すら飛ばす時代なのである。お隣の韓国では国の政策ですべての軽油にBDFが混合されている。CO2の削減、再生エネルギー、コスト削減などの理由で次世代の代替燃料として今や知られた存在なのだ。

2009年からは日本のエネルギー事情を調べるべく、日本一周の旅に出た。そこで岩手県を通過中、偶然にも3.11の東日本大震災に遭遇することになった。被災地では命を支える物資が不足しているにも関わらず、ガソリンが手に入らない。私はすぐに廃油を集めてBDFをバイオディーゼルクールで精製し、物資を運ぶ緊急支援を始めた。それから毎日被災



車の中でBDFを自製して走ることができる。

地を駆け巡る日々。混乱する被災地で食料の次に必要とされたのは、車の燃料や電源だった。BDFはディーゼル車の燃料だけでなく、ディーゼル発電機があれば電気も確保できるという利点がある。こうしてBDFが緊急時に大いに役立つことを、身をもって実証し体験することとなった。現在もBDFを使いながら中長期支援活動を続けている。

化石燃料を大量消費する現在のラリーにおいて、CO2を増やさない地球に優しいBDFを使うことはとても意味のあることだと思う。過酷な冒険レースを通じてBDFの実証データを残し、実用性と安全性を世の中へ広く発信していくという意味でもTLCの役割は大きい。将来的にラリー界がBDFのようなエコ燃料を使ったレースに切り替わっていくこともそう遠くないかもしれない。



まだ震災間もないころバイオディーゼルクールで被災地に行く山田氏。

山田 周生 フォトジャーナリスト

バイオディーゼル燃料と世界のエネルギーをリサーチすべく2006年から始まった「バイオディーゼルアドベンチャー」プロジェクトは5年の歳月が経ち、現在5台目のランクル100となり、バイオディーゼル燃料を使ったのべ約20万キロを走行している。2007年ダカールラリーでは自身の強い希望によりトヨタ車体で初めてBDFを使って参戦、市販車部門ディーゼルクラスで3位入賞。現在は東北被災地でBDFを利用して被災地の長期支援を行い、3.11から約5万キロを走行している。



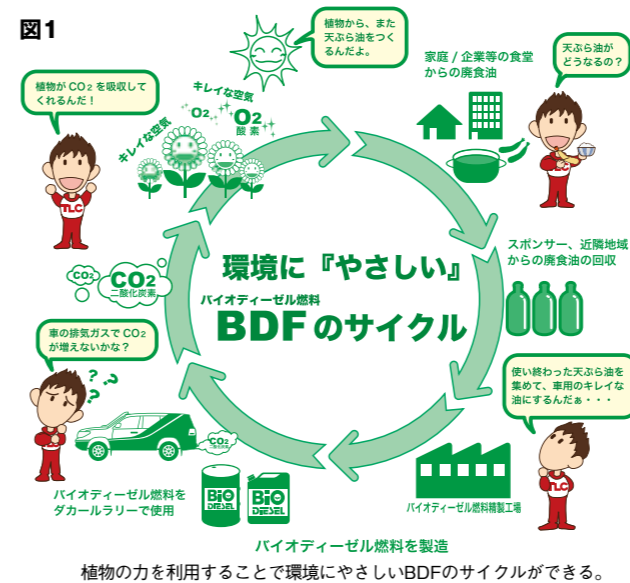
BDF100%で完全走破!

環境を考える人の輪でさらに前進するTLCの取り組み

2007年からBDFでダカールラリーに挑んできたTLC
今年も多くの環境に配慮する人たちの協力を得て
ついにBDF100%で完全走破を達成
TLCの活動に新たな歴史を刻んだ



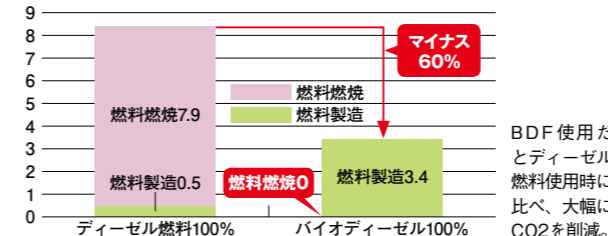
図1



使用済みの食用油から精製されるバイオディーゼル燃料は、二酸化炭素を増やさないため地球温暖化防止にも役立つと言われている。TLCはカーボンニュートラル(図1)の考えをもとに、ラリー活動を行っている。使用済みの廃食油を回収・精製し、ダカールラリーに参戦する車両のバイオディーゼル燃料(BDF)として使用する。この場合、燃焼(走行)時のCO2排出はゼロで、ディーゼル燃料を100%使用し、走行した場合と比較すると、約60%の環境負荷(CO2低減)に貢献している(図2)。

TLCは2007年より、ラリー時の燃料に、BDFを使用してきた。ダカールラリー2012大会では、TLCはラリー車にBDF100%使用し、総距離約8400kmのコースを走りきった。この結果は、TLCのラリー活動の歴史における第一歩となった。

図2



■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%※1
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%※2
ダカール2012	2台	2台	100%

※1 菜種油から精製したBDFを使用 ※2 一部区間は軽油で走行

1/13・14 第12ステージ
アレキパ〜ナスカ(686km)

メカニックに状況を説明するゲネックナビ。残りのステージを考えると表情も厳しい。

最終ゴールまであとわずかのところで不運が襲った。だが、1号車は最後まであきらめず力走を続ける。

第13ステージ
ナスカ〜ビスコ(352km)

ナスカの砂丘に足をすくわれ首位陥落

大会も大詰め、13日は30kmにわたる砂地が続く難関の砂丘が待ち構える。1号車は慎重に走るがラジエーターからの冷却水漏れが発生。応急処置をするも砂丘でスタックし、脱出に手間取りトップの座を明け渡すことに。逆転を狙う14日は砂地と砂丘を慎重に走行。後方スタートから猛追し、SS※2部門1位と意地の走りを見せた。

※2 SS…スペシャルステージ(競技区間)

1/11・12 第10ステージ
イキケ〜アリカ(694km)

いよいよペルーへ。部門トップを維持

トラブルによる遅れを最小限に抑え着実にゴールをめざす。

11日はチリの最終ステージ。1号車は順調に走行したが砂丘区間の中にある台地で多くの車両と同様ルートを見失う。さらにラジエーターの冷却水漏れで処置に時間を費やしたが、部門※1 1位をキープした。12日は前日のトラブルによる遅れで後方からのスタートとなったが、埃の中で車両を次々にパス。部門※1 トップの座を保った。



1/9・10 第8ステージ
コピアポ〜アントファガスタ(686km)

連日の市販車部門首位でリードを拡大

9日はアンデスの山麓部を北上するステージで、雨による泥沼やフェッシュフェッシュの続く山越えでペースが上がらない。それでも着実な走りでも部門※1 トップ。続く10日は雨で橋が流されるなどルートが急遽変更され、競技区間としては今大会で最長の606kmとなった。1号車は砂丘でのスタックもあったが、無事部門※1 トップでゴールした。

急斜面の砂丘を下る1号車。スタックもあったがリードを広げた。

1/15 第14ステージ
ビスコ〜リマ(283km)

最終SS※2を部門1位で終えた1号車だったが惜しくも逆転はならず。リマの旧市街にある広場に設けられたポディウムでゴールセレモニーが行われ、日本から激励に訪れたトヨタ車体水嶋敏夫会長も壇上上がり、チームの健闘を讃えた。

激走も届かず、市販車部門2位でゴール

1号車の健闘を讃える水嶋会長(中央)。



**2台とも車検をクリアし
いよいよ戦いの舞台へ**

アルゼンチンのマル・デル・プラタ市に設けられた特設会場で、車両検査が行われた。実質的な車検は事前に済んでいるため、装備品や車両の確認が主な内容。終了後、TLCの2台は隣接する車両保管場(バルクフェルメ)に移動。スタートを待つばかりとなった。

12/29

車検
マル・デル・プラタ

車検のチェックを受けるシャロウチーフメカニックと見守る三橋ドライバー。



12/31 スタートセレモニー
マル・デル・プラタ

**観客の声援を受け
長い道のりの幕開け**



マル・デル・プラタのコロソ広場で行われたスタートセレモニー。1台ずつ紹介を受け、スタートを切るもので、TLCの2台は夕暮れの午後7時頃登場。大勢の観客が見守る中、スタートした。

従業員からの激励メッセージが書かれたチーム旗をスタート台で掲げる1号車の三橋/ゲネック組。

**戦い抜いた
15日間の記録**

前年までのアルゼンチン、チリに新たにペルーを加え3カ国を舞台に開催された今大会
スタートからゴールまで約8,400kmの行程を振り返る

今年も無難なスタートを切ったTLC順調に1号車が序盤でトップに立ったがチームにとっては試練の戦いとなった

ダカールラリー2012 大会概要	
開催日程	2012年1月1日〜15日(15日間)
走行距離	8,374km(競技区間4,191km)

1/1・2・3 第1ステージ
マル・デル・プラタ〜サンタ・ロサ・デ・ラ・バンバ(856km)

**2台そろって順調な出足
3日目で1号車が部門首位**

2号車の寺田/田中組は、第1ステージで部門2位と好調な滑り出しで競技をスタート。



第2ステージ
サンタ・ロサ・デ・ラ・バンバ〜サン・ラファエル(776km)

第3ステージ
サン・ラファエル〜サン・ホアン(501km)

第3ステージでSSワン・ツーを決め、談笑するふたりのドライバー。



競技は1月1日にマル・デル・プラタから約150km離れた海岸沿いをスタート。1号車の三橋/ゲネック組は不運なタイヤトラブルに見舞われるが、慌てず着実にステージをクリア。砂丘、岩場、ワジ(枯れ川の底)など路面が多彩に変化する中、TLCの2台は手堅く走行を重ね、3日目を終えて1号車が累計で市販車部門1位、2号車が3位でアンデス山麓へ臨むことに。

1/7・8 第7ステージ
コピアポ〜コピアポ(598km)

休息日
コピアポ

舞台はアルゼンチンからチリへ。前半戦最後の戦いとなる7日はSSの途中にある舗装路をはさんで大きく2つのパートに分かれる。特に後半は砂丘の傾斜が厳しく前半戦の山場。登坂ルートを探しながらの走行で、その間に他車と接触しパンクする不運もあったが部門※1 1位でゴールを迎えた。翌日は休息日で後半戦に向けマシンを整備。午前中に作業を済ませ、メンバーもつかの間の休みを得た。

前半戦を終え、トップで折り返し



休息日に定期交換部品の交換をはじめ、車両の点検整備を行うメカニック。後半戦に備え、車両は完全にリフレッシュされた。

1/5・6 第5ステージ
チレント〜フィアンバラ(423km)

第6ステージ
フィアンバラ〜コピアポ(641km)

2号車無念のリタイア、1号車は首位堅持



大きな砂丘を越える1号車。40℃の酷暑に水温が上昇するも無事ゴール。

前日転倒を喫した2号車は、ロールバーが折損し修復不能と判断。チームはリタイアを決定し、残る1号車に全力を注ぐことに。5日目のフィアンバラはアルゼンチン最後のステージで、パウダーサンドの大砂丘越えがある難所。1号車は砂丘越えでバンパーを変型させたが順調に走破した。6日は雪により国境が閉ざされ、競技がキャンセル。迂回路で次の目的地へ向かった。

1/4 第4ステージ
サン・ホアン〜チレント(714km)

アンデス山麓で2号車にアクシデント

柔らかいパウダーサンドのフェッシュフェッシュでいっぱいの枯れ川や道のない土漠、固い土など変化に富んだ標高3400mに及ぶ高地を通過。1号車は途中転倒した2輪車をよけてパンクしたが部門※1 1位でゴール。一方、これまで順調だった2号車がステージ途中で転倒するアクシデントが発生したが、部門※1 8位で何とか完走を果たした。

幸いにも乗員にケガはなかったが、傷ついた車両の外観でその転倒の激しさがうかがえる。



※1 部門…累計市販車部門順位

1号車 (No.339)

ドライバー



三橋 淳
JUN MITSUHASHI
1970年7月2日生

2001年にライダーとしてダカールラリーへ参戦、04年4輪部門へ転向。07年TLC加入以来、3度の市販車部門優勝の実績が示す通り、ランドクルーザーを誰よりも巧みに操る。

ナビゲーター



アラン・ゲネック
ALAIN GUEHENNEC
1954年3月21日生

フランス人ナビゲーター。総合優勝争いに加わるチームでの経験もあるダカール参戦歴25年のベテラン。TLC加入後も、正確かつ的確なナビゲーションでチームに貢献している。

2号車 (No.342)

ドライバー



寺田 昌弘
MASAHIRO TERADA
1968年11月5日生

2011年にTLCへ加入。1997年にプライベートとしてダカールラリーに初参戦。ドライバー・ナビゲーター双方で出場し、モンゴルラリーにプリウスで出場など、様々な経験を持つ。

ナビゲーター



田中 幸佑
KOSUKE TANAKA
1983年9月14日生
トヨタ車体 広報室

社内公募で選抜された社員ナビ。ダカール2011でデビューした。前大会の経験をばねに今大会へ挑戦した。自身でもランドクルーザー80を所有している。

メカニック&アシスタントクルー



阪本 歓喜
KANKI SAKAMOTO
1983年5月28日生
福岡トヨタ自動車

1号車担当メカニック。福岡トヨタ自動車から派遣され、ダカールは前年に続いて2年目の挑戦。今大会にも若さで正面からラリーに向き合う。



丸山 昭寿
AKIHISA MARUYAMA
1978年11月7日生
福岡トヨタ自動車

1号車担当メカニック。阪本メカ同様、福岡トヨタ自動車より派遣され、今回が初のダカール挑戦となった。1年間の訓練の結果を発揮すべく、熱い闘志をラリーにぶつける。



フィリップ・シャロワ
PHILIPPE CHALLOY
チームメカニック



ペドロ・アンブロシオ
OLIVERA AMBROSIO
メカニック&アシスタントクルー



バスカル・ブロア
PASCAL BEUROIS
メカニック&アシスタントクルー



ニコラ・パティ
NICOLAS PATY
メカニック&アシスタントクルー



エリック・デリゾッティ
ERIC DELLI-ZOTTI
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



奥地 博之
HIROYUKI OKUCHI
コーディネーター



志水 久
HISASHI SHIMIZU
カメラマン



強固なチームワークの 精鋭メンバー

2012チーム体制

昨年、体制を新しくしたTLCは、2012年のダカールラリーに同じメンバーで臨むことで、結束力をより強くした。ただひとつの目標に全員が一丸となって進む。いずれも厳しい戦いを勝ち抜くために集いし精鋭たちだ。

TLCは就任2年目を迎えた太田力チーム代表のもと、4年目となる森達人監督がチームを牽引し、2台体制でダカールラリーに臨んだ。
1号車は自身3連勝のかかる三橋淳ドライバーに、チーム2年目のアラン・ゲネックナビゲーター。2号車は寺田昌弘/田中幸佑という昨年チームに加入したコンビで、前回大会と同じラインアップである。
この2台を支えるのは、チームのフィリップ・シャロワ以下フランス人メカニック7名と日本人メカニック2名、スタッフ2名。日仏混成の固いチームワークが、TLCの強みである。

チーム代表



太田 力
CHIKARA OTA
1957年2月3日生
トヨタ車体 執行役員

ダカール2011よりチーム代表に就任。就任以来、「和の結束力」を合言葉にチームを支える。

チーム監督



森 達人
TATSUTO MORI
1969年6月27日生
トヨタ車体 広報室

2008年チーム監督に就任。日本リーグに属する同社ハンドボールチームの選手として活躍した経験を生かし、選手が最大限の力を発揮できる環境を作ることに取り組む。

「夢」と「感動」を届けたい



網岡 卓二 TAKUJI AMIOKA トヨタ車体株式会社 取締役社長

トヨタ車体にとって、ダカールラリー参戦はランドクルーザーの耐久試験そのものであるとともに、TLCの活動は、従業員への一体感醸成、人や地域をつなぐことなど、さまざまな役割を担っていると考えております。

TLCがダカールラリーに挑戦することは、ファンの皆様、スポンサーや関係者の皆様、そして当社の従業員へ「夢」や「感動」をもたらす大切なものであり、皆様とより多くの「喜び」を分かち合うための重要な活動と考えています。今後も引き続き市販車部門にこだわった参戦活動を進めていきます。

ダカールラリー2012では、残念ながら市販車部門7連覇は達成できませんでしたが、1号車がBDFを100%使用して完走を果たし、市販車部門2位という成績でゴールいたしました。今回の結果を大きく飛躍するためのチャンスと受け止め、次回の参戦では首位奪還を目指してまいります。

応援頂いた皆様、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御礼申し上げます。ご声援ありがとうございます。今後ともよろしくお願いいたします。

3 フランス最終訓練 2011年11月15日

ダカールに向けた最終調整として、フランスのパリ郊外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7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。



森監督を中心にチームの意識統一を再確認。



完成したばかりのラリー車の初走行。走りの感触を確認した。

ラリー車に不具合がないか確かめる1000km以上の慣熟走行を行った。



4 参戦記者発表会 2011年12月15日

愛知県豊田市のさなげアドベンチャーフィールド（SAF）で、ダカールラリー2012参戦記者発表会を行った。当日は、フランス人メカニック以外の選手全員が集結。7連覇達成という大きな目標に対する意気込みを、集まっていた記者の方々へ伝えた。

太田チーム代表は、「3月の大震災など厳しい環境だからこそ、世界に挑戦し、感動を分かち合いたい」と思いを伝えた。森監督は、「今回、ダカールラリーに参戦できることは会社の理解や多くの方の協力のおかげ」と、感謝の気持ちを示しながら、7連覇挑戦への意気込みを語った。



記者の方は、実際のラリー車の助手席に乗り込み、凸凹に荒れたコースをラリーさながらのスピードで走りながらのスピードで走りを体感。また運転体験を開催し、田中ナビによるナビゲーションで、ラリーの道を探す楽しさを知っていた。



5 TLCダカール参戦壮行会 2011年12月16日

TLCダカールラリー2012の参戦壮行会が本社隣接の健保会館で開催され、綱岡社長、社内のランクルファンをはじめとする社員250名が集まった。チームメンバーの太田チーム代表、森監督、三橋、寺田 両

ドライバー、ゲネック、田中 両ナビゲーター、そして福岡トヨタ自動車の阪本、丸山 両メカニックに、市販車部門7連覇に向けた熱い声援が送られた。



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。

ダカールラリーに挑んだディーラーメカニック ~ラリーを振り返って~



阪本 歓喜
福岡トヨタ自動車（株）

今年も絶対優勝という思いで挑みましたが、惜しくも優勝することができませんでした。しかし、今回の悔しい結果は今後の人生で絶対に自分にとってためになると思います。すばらしい経験を積むことができました。応援ありがとうございました。



丸山 昭寿
福岡トヨタ自動車（株）

ダカールラリーの過酷な環境での車両整備を経験させていただき感謝しています。さまざまなトラブルへの対応、予防整備の重要性など普段の仕事でも活かすことができる貴重な経験ができました。そしてメンバーとの出会いも、私の大切な宝物になりました。



ダカールラリー2012に向けた1年間のプロジェクト

TLCは2011年の戦いが終わると2012年の大会に向けて動き始めた輝かしい栄冠をつかみとるためさまざまな訓練や準備を積み重ねた



1 国内訓練 2011年8月・9月・11月・12月

東日本大震災の影響で、例年実施していたモロッコ訓練を中止。国内での訓練の充実を図った。各地のオフロードコース施設を利用して、走行訓練や新型ブレーキパッドのテストを実施した。また、新加入の丸山メカニックがラリー車両特有の整備を学びながら、チーム全体のスキルアップを図った。



ダカールラリー本番を想定したトラブルに備えるべく、訓練を実施。タイムロスを最小限にするために、作業手順を確認した。



時間の許す限り、徹底的に走りこんだ。新型ブレーキパッドの感触も良く、ドライビングに手応えを感じた。

2 ファラオラリー参戦 2011年10月3日~10月8日



綱岡社長、杉田常務が激励に来訪した。



2号車は第2ステージでのマシムタイムオーバーや、ミスコースやスタックを喫するものの、無事に全ステージを走破。

ダカールラリーの前哨戦として、「ファラオインターナショナルクロスカントリーラリー2011」に参戦。10月3日に3大ピラミッドで有名なギザをスタートし、6日間の本格的な灼熱の砂丘ステージを走破。10月8日、再びギザにゴールするまで、総走行距離約2,000kmに及ぶ戦いだった。5日目までは2台とも順調に走行していたが、最終日、1号車にまさかのメカトラブルが発生。結果は2号車が市販車部門4位、1号車が同部門5位となった。



第5ステージまでの1号車は、超高速ステージでも改造車などのパワーに勝る他車勢を10分近く引き離し、総合2位、市販車部門1位で走行していた。

■ファラオラリー累計順位					
1号車(No.304)三橋 淳/アラン・ゲネック			2号車(No.312)寺田 昌弘/田中 幸佑		
クラス※1	市販車部門※2	総合	クラス	市販車部門	総合
4位	5位	13位	3位	4位	11位

※1 市販車部門ディーゼルクラス
※2 市販車部門(ガソリンクラスとディーゼルクラスを合わせたカテゴリー)



チームのベースとなるファクトリー

TLCと共に歩む プロ集団DMC

ダカールラリーをはじめ、日本から遠く離れた地で戦うTLCは競技経験の豊富な海外のプロフェッショナルと長年にわたって協力し戦ってきたのである

- 1 ダカールラリーをはじめ、TLCの海外ラリー活動の拠点となるDMC。ダカールラリーの車両もここから旅立っていく。
- 2 DMCを率いるドゥニ・マティオ氏。競技用の車両やパーツの開発・製作、エンジンのチューニングなど、その道のプロフェッショナルだ。
- 3 ファクトリーの中には、TLCとともに戦ったラリーの写真をはじめ、DMCの活動の歩みがわかる数々の写真が飾られている。
- 4 阪本メカニックもダカールラリーに向け、車両のチェックに余念がない。
- 5 ファクトリーでさまざまな確認を行う田中ナビゲーターやシャロワチーフメカニック。相互理解を深め、競技に向けて万全の態勢を整える。

1988年からはトヨタ・フランスのダカールラリー参戦車両の製作に関わり、車体関係やエンジンチューニングを担当。TLCの前身であるチーム・アラコ／トヨタ・チームアラコも95年の参戦当初はトヨタ・フランスに車両製作を委託していたが、96年にジェラルド・サラザン氏がドライバー兼技術アドバイザーに就任すると同氏の紹介（サラザン氏はトヨタ・フランス競技部門の元従業員でDMCの技術力を高く評価していた）によりDMCで設計製作する体制に移行した。

その後2004～2008年大会向けの車両製作はトヨタ・フランス主体で行われた（サスペンションアームなど主要な専用部品の製作はDMCが請け負っていた）が、同社競技部門の活動休止に伴いランドクルーザー200・市販車部門仕様の開発（ダカールラリー2009年大会でのデビューに向けて2008年中央に試作車両で実戦2戦を含む走行テストを実施）からは再びDMCに拠点を移して現在に至っている。トヨタ車体とDMCの協業体制で開発されたTLCのランドクルーザー200にはトヨタ・フランス時代から連続と築かれてきたダカールラリーでの貴重なノウハウが凝縮されているのである。

TLCのダカールラリー参戦車両はフランス、パリ近郊にある競技用専門の車両製作会社「DMC」で組み立てられている。ここはラリー実戦のほか、テストや海外訓練に赴く際の備品やスペアパーツを準備する拠点としても機能しており、日本に本拠を置いて海外ラリー参戦活動を行うTLCにとっては欠かすことのできない存在だ。



DMCとはドゥニ・マティオ・コンペティションの略で、オーナーのマティオ氏によって1972年に設立された。パリ南東部のラニーにあるファクトリーは、地上2階地下1階の建屋に1800㎡の車両組み立て用スペースと1000㎡のエンジン組み立て室／テストベンチを擁し、各種工作機械も完備。マティオ氏と8人のメカニックにより、競技車両の開発・製作のほかオリジナルのギアボックスやエンジンECU、各種試作品の製作などを行っている。マティオ氏は長年ブジョーの耐久レース向けのプロトタイプ

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、タイヤ交換等使用するマキタ製電動インパクトを供給。TLCラリー車に搭載され、クルーによる緊急措置などに効果を発揮する。



TBユニフォーム

各種チームウェア

TLCのチームウェアであるピットシャツやメカニックウェアを製作しているトヨタ紡織ユニフォーム。オリジナルのピットシャツは、詳細までこだわったデザインを実現しており、チームの公式の場で使用され、人気も高い。



タカタ

シートベルト[MPH-341W:2シーター用4点式競技用フルハーネス/CS-361:6点式クロットストラップ(股ベルト)]

ホールド性が高くそれでいてしなやかなベルトは、岩場や砂丘などの凹凸の激しい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。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ルなど、安全快適で優れた機能性が特徴だ。



KYB

ショックアブソーバー

サスペンションには、KYB製別体式リザーバータンク付ショックアブソーバーを採用。2年以上に渡るテストを繰り返して、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・耐久性を確保する。



エンドレスアドバンス

ブレーキパッド

砂、土、岩…ふたつとして同じ路面のないダカールラリーでは、高度な性能が求められるブレーキパッド。ランドクルーザー200でテストを繰り返したエンドレスのブレーキパッドは、確実な制動性と絶大な安心感をドライバーにもたらす。



アライヘルメット

ヘルメット[GP-J2]

車両の転倒が珍しく無いダカールラリー。乗員の安全を確保するために使用するのは、4輪競技用の新世代オープンフェイスモデル、GP-J2。FIA公認競技出場可能なスネルSA規格を取得しているこのモデルは、暑い車内での快適性や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。



MOTUL

エンジンオイル

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チュール製品を採用。なかでも耐熱性に優れた添加剤配合のデフオイルは、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。



野口装美

シートクッション/キャメルバッグケース

バイク用カスタムシートの名門で、特殊な材料を用いて、各乗員の骨格に合わせて適切な面圧分布に調整し、シートクッションのチューニングを行う。そのシートは1日8~10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&リア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・追従性を確保するサスペンションに欠かせないスプリングだ。



コロビアスポーツウェアジャパン

各種スポーツウェア

標高4800mを越えるアンデス山脈では朝晩は冷え込むが、日中の気温は40度以上。さらにアタカマ砂漠の砂嵐、パンパの雨、激しい寒暖差などダカールラリーのウェアにはあらゆる面で高い性能が求められる。



大塚食品

ポカリスエット/アミノバリュー/カロリーメイトゼリー/エネルゲンゼリー/SOYJOY(大塚製薬製品)

ラリー走行中のドライバー、ナビゲーターの栄養補給、水分補給飲用にされている。ゼリーはスタート前の短時間でも簡単に栄養補給することができ、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。



NEC

ShieldPRO

防滴、防塵、耐衝撃、耐震動仕様で常に砂塵が舞うような環境でも動作可能なNEC製ShieldPRO。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始め、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った。



モンベル

キャンプ用品

過酷な環境での生活を余儀なくされるダカールラリー。約2週間にも及ぶテント生活を支えるのは、モンベル製のキャンプ用品。エアマットやシュラフは、睡眠の快適性をサポートし、日々疲労が蓄積されるチームメンバーの疲れを癒す。



PEF

各種チームウェア

チームウェアであるTシャツの製作やレーシング用品のサポートを行うPEF。デザイン性も優れ、高気温50℃となる環境の中、吸汗速乾で機能的なTシャツはチームメンバーにも好評である。



トピア

フロントサスペンションアッパーサポート/ターボリストラクター

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。世界一過酷といわれるダカールラリーで、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、ターボリストラクターが搭載されている。



シマツ

生活用品/日本食

ピバークでのキャンプ生活がベースとなるダカールラリーで、チームの生活を支えるのはシマツから提供される様々な生活用品や日本食。メカニックが使用するグローブやテープ類は、便利で使用しやすく、愛用者が多い。



カシオ計算機

G-SHOCK GW-9300-1JF

マッドレジスト(防塵・防泥)構造を採用し、地球上で最も過酷な環境のひとつである砂漠での使用を想定したモデル。新たに方位計測、温度計測機能が搭載され、ラリー中にナビゲーターの情報収集ツールの一つとして、大きな役割を担う。引張耐久力に優れたカーボンファイバーインサートバンドを採用し、耐久性を向上させている。



エンケイ

ホイール

TLCラリー車の足元を支えるホイールはエンケイ製専用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でも申し分の無い耐久性と信頼性を兼ね備える。



(略称、読みの五十音順)



物品・技術支援企業

過酷な戦いに挑む TLCの強力なサポート

過酷な環境下で行なわれるダカールラリー
この厳しく長い道のりを戦い抜くには強力な支えなしに語ることはできない