

# TLC

Team Land Cruiser  
TOYOTA AUTO BODY

# DAKAR RALLY 2013

PERU~ARGENTINA~CHILE



ダカールラリー2013 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 RALLY 2013

PERU~ARGENTINA~CHILE

### TLCの活動を支援していただいたスポンサー企業 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	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	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
豊和繊維工業株式会社	株式会社TDC	豊精密工業株式会社	中央電気工事株式会社
白月工業株式会社	中央発條株式会社	ヘルトヨタ	株式会社シー・シー・ピー
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	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	三井住友海上火災保険株式会社	アスモ株式会社
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	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
トヨタホーム株式会社	株式会社トピア	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	カシオ計算機株式会社	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	アルゼンチントヨタ株式会社
株式会社アウトソーシング	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
東海部品工業株式会社	株式会社メイデー	株式会社トヨタ車体研究所	株式会社杉浦製作所
株式会社三五	中川産業株式会社	あいおいニッセイ同和損害保険株式会社	株式会社豊田自動織機
株式会社東海理化	株式会社大気社	太平洋工業株式会社	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	株式会社コロンビアスポーツウェアジャパン	株式会社モンベル	TBユニファッション株式会社
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		



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

**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



初日からその実力をかせてトップに立った三橋ドライバーだったが、序盤でまさかの戦線離脱。悔しさを滲ませた(上)。1号車に発生したトラブルの対応にメカニックは全力を尽くしたが、最後は悔しいリタイアとなってしまった(右)。



# 厳しい 戦いの中で見せた底力

## 逆転優勝へ猛追も、王座奪還へあと一步及ばず

昨年、市販車部門連覇の記録が途絶え、再び栄冠を取り戻すべく雪辱戦として臨んだ2013年のダカールラリー。出足こそ順調だったが、まさかの苦境に立たされる厳しい展開にしかし、そこからTLCは力強い走り最終ゴールまで戦い抜いた

### ライバルはランクル

ダカールラリー2013年大会に臨んだTLC(チーム・ランドクルーザー・トヨタオートボデー)の目標は王座奪還。2011年まで6連覇を果たし昨年逃した市販車部門のタイトル獲得である。ダカールラリーの4輪部門は現在、改造車部門と市販車部門の2部門で構成され、FIA(国際自動車連盟)が認めた量産車を対象に改造範囲を厳しく制限する市販車部門はその信頼耐久性を競うもの。昨年の大会を制したのは同じトヨタのランドクルーザー・プラドであったとはいえ、ランドクルーザー200を生産するトヨタ車体のチームであり、前身のトヨタ・チームアラコ時代から長い歴史と実績を持つTLCにとっては悔しい結果であった。

### 1号車が初日からトップを快走

競技は1月5日にペルーのリマをスタート。そこから太平洋沿岸を南下するルートは同地域の砂漠が舞台となるため、いきなり序盤から難易度の高いステージが連続した。この難所にチームはスタック時などの迅速な対応(脱出)を図るべく1号車(No.341)三橋淳/アラン・ゲネック組を2号車(No.343)ニコラ・ジボン/三浦昂組がフォローする態勢で出走。これが奏功して初日、2日目と1号車がSSTトップタイムを連取し、2号車が2位で続く順調な滑り出しとなった。

しかし、ペルーステージ最終日となる4日目に波乱が起きる。ナスカアレキバ間のSS(競技区間)はアップダウンの激しい砂丘が設定され、スタックや転倒などで大きく遅れる車両が多く、TLCの2台も序盤の砂丘でスタック。交互にフォローし

ながら進むが昨年の市販車部門優勝者ザビエ・フォジ/イグナシオ・サンタマリア組(トヨタ・ランドクルーザー・プラド155)に先行を許してしまう。1号車はその後もすり鉢状の砂丘の底から脱出する際に他車が目の前でスタックするなど不運続き。大幅なタイムロスを喫した。

この結果、フォジ組がこの日までの累計順位で首位に浮上。2号車が3分42秒差の2位となり、1号車は1時間22分56秒差の4位へと後退した。さらに砂丘の中で駆動系トラブルに見舞われた1号車は点検の結果、部品交換が必要な不具合が判明。同部門では駆動系の基幹部品についてはラリー中の交換を禁じており、1号車は市販車部門の競技から離脱せざるを得ない状況となった。この後も2号車のサポート役としてラリーを続けるが、同部門を外れることに



TLC過去の戦績							
大会名	成績	車両	監督	号車	ドライバー	ナビゲーター	個別成績
DAKAR1995 (グラナダ〜ダカール)	4位	ランドクルーザー80	鳥居 立雄	1号車	浅賀 敏則	伊藤 健司	4位
DAKAR1996 (グラナダ〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー80	山田 義広	1号車	浅賀 敏則	伊藤 健司	2位
DAKAR1997 (ダカール〜アガデス〜ダカール)	2位	ランドクルーザー80	伊藤 嘉浩	1号車	浅賀 敏則	伊藤 健司	2位
DAKAR1998 (パリ〜グラナダ〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー80		2号車	ジュエル・サラザン	藤澤 隆	リタイア
DAKAR1999 (グラナダ〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー100	都築 唯浩	1号車	浅賀 敏則	伊藤 一	2位
DAKAR2000 (パリ〜ダカール〜カイロ)	優勝	ランドクルーザー100		2号車	ジュエル・サラザン	藤澤 隆	1位
DAKAR2001 (パリ〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー100		1号車	浅賀 敏則	藤澤 隆	リタイア
DAKAR2002 (アラス〜マドリッド〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー100		2号車	ジャンジャック・ラテ	ジャンピエール・ギャルサン	1位
DAKAR2003 (マルセイユ〜ジャルム・エル・シェイク)	優勝	ランドクルーザー100	藤澤 隆	1号車	浅賀 敏則	荒川 大介	2位
DAKAR2004 (クレルモンフェラン〜ダカール)	リタイア	ランドクルーザー100		2号車	ジャンジャック・ラテ	ジャンピエール・ギャルサン	1位
DAKAR2005 (マルセイユ〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー100		3号車	片山 右京	荒川 大介	リタイア
DAKAR2006 (リスボン〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー100	伊藤 一	1号車	浅賀 敏則	伊藤 一	リタイア
DAKAR2007 (リスボン〜ダカール)	優勝	ランドクルーザー100		2号車	ジャンジャック・ラテ	サミュエル・ラミ	リタイア
DAKAR2008 (リスボン〜ダカール)	大会中止	ランドクルーザー100		3号車	片山 右京	荒川 大介	リタイア
DAKAR2009 (フェノスアイレス〜フェノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー200		1号車	片山 右京	荒川 大介	3位
DAKAR2010 (フェノスアイレス〜フェノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー200		2号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタルリ	2位
DAKAR2011 (フェノスアイレス〜フェノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー200	森 達人	3号車	浅賀 敏則	沼田 靖志	1位
DAKAR2012 (マル・デル・プラター〜リマ)	2位	ランドクルーザー200		1号車	池町 佳生	荒川 大介	2位
DAKAR2013 (リマ〜サンチャゴ)	2位	ランドクルーザー200		2号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタルリ	1位
				3号車	浅賀 敏則	沼田 靖志	順位なし
				1号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタルリ	リタイア
				2号車	三橋 淳	三浦 昂	1位
				3号車	山田 周生	荒川 大介	3位
				1号車	三橋 淳	三浦 昂	順位なし
				2号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタルリ	順位なし
				1号車	三橋 淳	ブルーノ・カタルリ	4位
				2号車	ニコラ・ジボン	三浦 昂	1位
				1号車	三橋 淳	ブルーノ・カタルリ	1位
				2号車	ニコラ・ジボン	三浦 昂	リタイア
				1号車	三橋 淳	アラン・ゲネック	1位
				2号車	寺田 昌弘	田中 幸佑	6位
				1号車	三橋 淳	アラン・ゲネック	2位
				2号車	寺田 昌弘	田中 幸佑	リタイア
				1号車	三橋 淳	アラン・ゲネック	リタイア
				2号車	ニコラ・ジボン	三浦 昂	2位

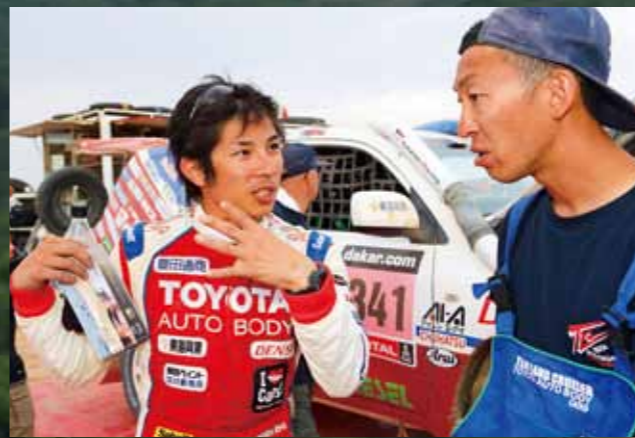
※2004年まではアラコとして参戦。2005年以降は、トヨタ車体として参戦。  
2004年までは市販車部門ディーゼルクラスでの成績。2005年以降は市販車部門での成績。

なった。チームのエース格として今大会での雪辱を目指していた三橋／ゲネック組にとっては無念の幕切れであった。

### 連携ブレーで苦境を乗り越え

TLCの試練はまだ続く。翌5日目、チリのアリカへのSS中に2号車のエンジンが突然ストップ。電気系のトラブルだった。間もなく追いついた1号車のバッテリーを積み換えることで再走できたが、その後も何度かエンジンが止まって大きく遅れ、Sストップを獲ったフォジ組との差は1時間22分3秒にまで広がった。

だが、ジボンと三浦は氣迫をみなぎらせて翌日のSSでスタート。4輪部門全体で104番手と遅いスタート順から、前走車を次々と抜き、部門トップでゴールする驚異的な走りでのその差を23分2秒も縮めてみせた。その後は追い越しの難しい区間や降雨の影響によるSSの中止もあって思うよ



メカニックに車両状況を説明する三浦ナビゲーター。苦境を乗り越え部門2位獲得に大きな力を発揮した(上)。ボディウムセレモニーでは、優勝を争ったフォジとジボンの両選手が互いの健闘を讃えあった(右)。



うに差を詰められないステージが続いたが、競技9日目の後半戦初日、アルゼンチンのトゥクマン〜コルドバ間のロングステージから追撃を再開。2号車はこのSSでも途中からエンジンが止まるトラブルに見舞われるも、最後はゴール手前の丘の上でエンジンが止まったまま惰性で駆け下りて、ゴールするなど、果敢な走りでフォジ組にこのステージで14分17秒差をつけることに成功。累計で部門2位に浮上するとともに差を43分27秒まで短縮した。

### 逆転なるか。2号車気迫の追い上げ

最終ゴールまで残りは5ステージ。首位との43分差を逆転するのは容易ではない。10日目のSSでは前半で8分以上の差をつけながら残り50kmでエンジンが止まり、差は逆に1時間6分52秒まで広がった。また、タイムの短縮を狙える勝負のステージと見ていた11日目アルゼンチン・フィアンバラ砂漠でのSSは再び降雨による増水でキャンセル。これで残すは3区間となってしまう。懸命に追い上げる中でたびたびトラブルに襲われ、この状況は選手だけでなくメカニックたちにも大きなストレスとなっていた。

だが2号車は諦めることなく全開アタックを続行。12日目、最後の難関とされるチリ・アタカマ砂漠でのSSではフォジ組の遅れもあって40分21秒もの差をつけ、差は

## 歴史に残る戦い。手に汗握る一進一退の首位攻防戦

26分31秒にまで縮まった。そして、翌13日目にも9分31秒差をつけた2号車は残すところ17分0秒差で14日目のセレナ／サンチャゴ間の最終SSに臨んだ。SS距離は346kmだが、途中に220kmものニュートラルゾーン(舗装路の非計測区間)があるため実質は111km+15kmのみ。路面もグラベル(砂利道)とあって大きなタイム差のつきにくいステージだが2号車はフォジ組に3分51秒差をつけてゴール地のサンチャゴに到着。13分9秒差で惜しくも逆転はならず2年連続の市販車部門2位という結果となったが、後半戦で見せた追い上げはチームの実力をアピールするものだった。翌20日のボディウムセレモニーでジボン／三浦組はTLCのスタッフたちとともに清々しい笑顔を見せたが、チームは来年こそ王座奪還と、気持ちを新たにしていた。



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	16	10	63%
		18	11	61%
改造車		135	79	59%
CAR		153	90	59%
BIKE		183	125	68%
QUAD		38	26	68%
TRUCK		75	60	80%
合計		449	301	67%

■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

市販車部門で2位

### ダカールラリー2013順位推移

No./選手名	カテゴリー	1/5	1/6	1/7	1/8	1/9	1/10	1/11	1/12	1/13	1/14	1/15	1/16	1/17	1/18	1/19
		ステージ1	ステージ2	ステージ3	ステージ4	ステージ5	ステージ6	ステージ7	ステージ8	休息日	ステージ9	ステージ10	ステージ11	ステージ12	ステージ13	ステージ14
No.341 TLC1号車 三橋淳 / アラン・ゲネック 第9ステージでリタイア	市販車部門順位	1	1	2	4					-						
	総合順位	55	37	36	44	50	45	46	46		51	リタイア				
No.343 TLC2号車 ニコラ・ジボン / 三浦昂 市販車部門準優勝(2位)	市販車部門順位	2	2	1	2	3	3	3	3	-	2	2	2	2	2	2
	総合順位	58	39	32	33	42	34	34	34	-	27	29	29	28	28	28

※1号車はステージ5から市販車部門を離脱。

## 1/10 第6ステージ

アリカ〜カラマ  
リエゾン:313km SS:454km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	—	—	45位
2号車(No.343)	1位	3位	34位

### 逆襲開始! 2台とも好調な走り

舞台はアタカマ砂漠。SS前半に難しい砂丘やパウダー状の砂「フェンフェン」があり、後半は標高3000mを通過するハイスピードのヒルクライムだ。前日のトラブルで遅いスタートとなった2号車だが次々と先行車を抜き、部門首位を行くフォジ組より23分02秒速いタイムで部門1位でゴール。2号車のサポート



として走行の1号車も難しい急な砂丘を下る2号車。累計で部門トップに立つフォジ組とは、59分差までその差を縮めた。

## 1/11 第7ステージ

カラマ〜サルタ  
リエゾン:534km SS:220km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	—	—	46位
2号車(No.343)	1位	3位	34位

### SS1位となるも累計首位との差は縮まらず

ステージはアンデス山脈を越えてアルゼンチンへ。移動中に4975mもの高地を通過し、SSも3500〜3900mの地点を走る。路面は基本的に一本道のピストで埃も多い。2号車は順調に走り出しリードを広げようとするが、追いついた先行車を抜くのにタイムロス。部門首位のフォジ組には1分17秒差しかつけれず、累積では57分44秒差となった。



砂地に変わって堅い路面を進む2号車。ダカールラリーでは千変万化の厳しい条件が待ち受ける。

## 1/8 第4ステージ

ナスカ〜アレキバ  
リエゾン:429km SS:288km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	6位	4位	44位
2号車(No.343)	3位	2位	33位

### 難関の砂丘を無事クリアするも若干の後退



2台とも無事ゴールはしたが、揃って順位を落とす結果に。1号車はトップから1時間以上の差となった。

2000m以上から0mまで高低差の大きなナスカの砂丘はこの4日間で最難関といえる場所。TLCは2台揃って進むが昨年の覇者フォジ組に先行され、3分42秒の差であるが累計で2号車は2位、1号車も4位と順位を落とした。

## 1/9 第5ステージ

アレキバ〜アリカ  
リエゾン:337km SS:172km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	—	—	50位
2号車(No.343)	14位	3位	42位

### 1号車が市販車部門から戦線離脱

前日の点検で1号車に市販車部門として交換が認められない部品に異常が発生。これを交換するため1号車は同部門を離脱せざるを得ず、今後は2号車のサポート役に回ることになった。SSは順調に走っていた2号車だが電気系トラブルでエンジンをストップ。そこに追いついた1号車とバッテリー交換するなどして再走を果たす。だがその後も同じ症状が起き、そのたびに1号車が助けてゴールした。



1号車の助けを得て、2号車は部門トップでなんとかフィニッシュしたが……(下)。深刻なトラブルにメカニックたちも全力で原因究明に取り組む(左)。



## 1/3 車検

マグダレナ海岸

### 1年間の準備を終え、いざ決戦へ

競技に先立ち、リマ市南西にあるマグダレナ海岸の特設会場で車検が行われた。事前に実質的な車検は終わっており、書類手続きや装備品の確認などで終了。隣接するバルクフェルメ(車両保管所)にTLCの2台の車両は移管され、5日のスタートに向け準備は整った。



車検員に説明するシャロワチーフメカと三浦ナビ。戦いが近づき少し緊張の面持ち。

## 1/5 スタートセレモニー&第1ステージ

リマ〜ピスコ  
リエゾン:250km SS:13km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	1位	1位	55位
2号車(No.343)	2位	2位	58位

### 初日から1号車が市販車部門トップ

ペルーの首都リマで大会が開幕。海岸沿いの公園に設けられたステージから参加車が1台ずつ紹介されスタートを切る。大勢の観客が見守る中、TLCの2台は午前11時頃に登場。この日は距離は短い砂丘越えのあるSSを1号車三橋/ゲネック組が市販車部門1位、2号車ジボン/三浦組2位と順調な出だしとなった。

激励に訪れた市川専務、片山執行役員とともに観客の声援に応えスタートする1号車。



## 1/6 第2ステージ

ピスコ〜ピスコ  
リエゾン:85km SS:242km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	1位	1位	37位
2号車(No.343)	2位	2位	39位

### 2日連続の1-2位フィニッシュ

大会2日目はピスコを起点としたループ状のルートで、コースの後半は柔らかい砂で足を取られやすい難所。TLCは2号車が1号車をフォローする隊形で進む。途中、ウェイポイントが見つつけにくい地点がありタイムロスをしたが部門1、2位でゴール。累計でも1、2位を堅持した。



好調な出だしに、激励に訪れた市川専務、片山執行役員、小島広報室長に健闘を誓う森監督も笑顔がこぼれる。



## 1/7 第3ステージ

ピスコ〜ナスカ  
リエゾン:100km SS:243km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	3位	2位	36位
2号車(No.343)	1位	1位	32位

### 1号車に代わり2号車が首位に

この日は昨年終盤戦のステージを逆走する形のルートで、難易度の高い砂丘がある。TLCは2号車が1号車をフォローする形で走行するも2号車がパンクし、1号車が単独で先を行くが終盤スタック。2号車が部門1位となり、1号車も3位でゴールしたが累計で2号車が首位に浮上した。

小さなトラブルはあったが無事にステージを終えて談笑するジボン、三橋の両ドライバー。



# DAKAR RALLY 2013 激闘の16日間



### ダカールラリー2013 大会概要

競技期間: 2013年1月5日〜20日

走行距離: 8574km(全14ステージ)

ペルーをスタートし、チリをゴールとする昨年と逆のルートで行われた今年のダカールラリー。難所の砂丘地帯が連続し序盤から厳しい展開に——昨年の雪辱を果たすべく臨んだTLCは苦境に立たされながらも最後まで白熱した優勝争いを繰り広げた

## TEAM VOICE

### 1号車 No.341

#### ナビゲーター アラン・ゲネック

体は軽い打撲だけで、すでに完治していますが、不完全燃焼に終わったことによる精神的なダメージのほうが大きいです。新たな機会をいただければ今までと変わらないモチベーションで臨みます。



#### ドライバー 三橋 淳

初めて自分たちのミスでリタイアしましたが、自信をなくしてはいけません。今後どうしていけばいいか、じっくり考えながら前に進んでいきます。



## 1/18 第13ステージ

コピアボ〜ラ・セレナ  
リエゾン:294km SS:441km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	第9ステージにてリタイア		
2号車(No.343)	1位	2位	28位

### 17分差まで肉薄、最終日に望み

この日は前半は砂丘群、後半は丘陵が舞台。残り2日で26分31秒差の逆転にかける。2号車は標高3000m近くまで上る序盤の丘陵地帯から快調にアタック。その後砂丘で一旦はフォジ組に先行されたが、最終的に9分31秒差の部門トップでゴール。累計で首位とは17分差まで詰め寄せた。



渾身の走りを見せた2号車。最後まで息のつかない展開だ(左)。最終日の逆転に向けてメカも車両の整備に余念がない(下)。



## 1/19 第14ステージ

ラ・セレナ〜サンチャゴ  
リエゾン:502km SS:128km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	第9ステージにてリタイア		
2号車(No.343)	1位	2位	28位

### 最後まで猛追も、わずかに及ばず



最後まで力走を見せた2号車。あと一步で優勝には届かず、ジボン/三浦の両選手は「悔しい」と口を揃えた。

競技最終日のSSは前半は丘陵のワインディングでハイスピードなグラベルピスト、後半はタイトなコーナーが連続する林間コース。前半でフォジ組に2分49秒差をつけ、後半では酷い埃の中、先行車に詰まる不運もあったが3分51秒差の部門首位でゴール。累計で首位とは13分9秒差となり、逆転はならなかったがベストを尽くした戦いであった。

## 1/20 ゴールセレモニー

サンチャゴ

### 市販車部門2位でポディウムへ

競技終了後の翌日、チリの首都サンチャゴでゴールセレモニーが行われ、市販車部門2位のジボン/三浦組は市内中心部のモネダ宮殿前広場に設けられたポディウムに登場。日本から駆け付けたトヨタ車体水嶋敏夫会長、林正敏チーム代表はがっちり握手を交わし、日本のファンからの応援メッセージが書かれたチーム旗を掲げ観客の声援に手を振って応えた。



ジボン選手の健闘を讃える水嶋会長(左)。水嶋会長、林チーム代表とともに歓声に応えるジボン/三浦組。表彰後チームは来年の雪辱を誓い、気持ちを新たに(下)。



## 1/15 第10ステージ

コルドバ〜ラ・リオハ  
リエゾン:279km SS:353km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	第9ステージにてリタイア		
2号車(No.343)	3位	2位	29位

### 2号車トラブルで1位との差開く

1台体制となったTLCの2号車は逆転に向け果敢に攻める。堅い路面のSSは岩場もあり、標高2000m近くまでのアップダウンなど、難易度は高い。2号車は途中でフォジ組に8分の差をつけたが、前日と同じ電気系トラブルでエンジンストップ。バッテリー交換や他車にけん引してもらいなんとかゴールしたが、部門首位フォジ組との差は1時間6分52秒に再び広がった。またも運不運なトラブルに見舞われる。



途中でライバルに差をつけた2号車だったが、またも運不運なトラブルに見舞われる。

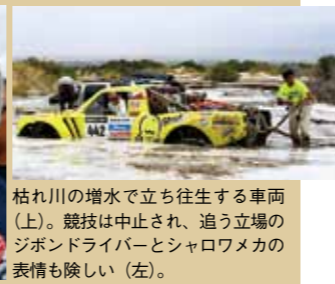
## 1/16 第11ステージ

ラ・リオハ〜フィアンバラ  
リエゾン:262km SS:219km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	第9ステージにてリタイア		
2号車(No.343)	—	2位	29位

### SS中止で逆転へ向けて大きな痛手

舞台のフィアンバラはアンデス山脈の標高1500mほどにある。柔らかい砂は走行抵抗が大きく、走行速度が低い上に気温も40度を超えることも多いためスタックやオーバーヒートの可能性は高いが、逆に差をつけられるチャンス。ところが前日の雨で枯れ川が増水し競技中止。TLCの2号車は途中で中止を知らされCP1は不通過。フォジ組もCP1不通過でSS結果は同タイムと、両者の差は前日と変わらないことになった。



枯れ川の増水で立ち往生する車両(上)。競技は中止され、追う立場のジボンドライバーとシャロワメカの表情も険しい(左)。

## 1/17 第12ステージ

フィアンバラ〜コピアボ  
リエゾン:396km SS:319km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	第9ステージにてリタイア		
2号車(No.343)	1位	2位	28位

### 王座奪還へ首位との差を大幅短縮!

アルゼンチンからチリへ入り、SS序盤は標高3000m超の山越えで中盤以降は高く柔らかい砂丘越えもあり、難易度の高いコースとなった。2号車は果敢に攻め、フォジ組との差を広げる。最後でバンクに見舞われたがフォジ組に40分21秒差をつけ、前日の1時間6分52秒から26分31秒へと大幅に詰め寄せた。

首位との差を大幅に縮め、三浦ナビゲーターと森監督の表情も少し和らぐ。この日は逆転優勝に大きく前進。



## 1/14 第9ステージ

サン・ミゲル・ドゥ・トゥクマン〜コルドバ  
リエゾン:259km SS:593km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	—	—	51位
2号車(No.343)	1位	2位	27位

### トラブルをはねのける激走

路面は堅いグラベルで、丘陵地帯の農村を縫って走る。2号車ジボン/三浦組は電気系トラブルでエンジンが何度か止まりながらも部門首位でゴールし、フォジ組との差は43分27秒に。一方、1号車三橋/ゲネック組はSS後半右カーブで転倒。ダメージは大きく、チームはリタイアを決断した。



転倒した1号車のダメージは大きく、競技続行を断念(上)。転倒の状況を森監督に説明する三橋ドライバー(左)。

## TEAM VOICE



### チーム監督 森 達人

優勝できなかった責任を痛感しています。しかし、あれだけのトラブルがあった中で最高の走りをしてくれた選手、一体になって最後まで戦ったチームに満足しています。



### チーム代表 林 正敏

後半戦の2号車の追い上げに期待していました。開催地の南米を訪れて国ぐるみでラリーを盛り上げていることを実感。次回は必ず優勝したいと思います。応援ありがとうございました。

### ナビゲーター 三浦 昂

不運ではなく、明確な実力差で負けました。だからこそダカールという舞台での勝負にいつもの魅力を感じます。チャレンジ心を掻き立ててくれたライバルに感謝します。

### ドライバー ニコラ・ジボン

良い日も悪い日もありましたが、最後の最後まで気を抜かず集中力を保ち、ベストを尽くしました。皆さんの熱いご声援ありがとうございました。

### トヨタ車体株式会社 取締役会長 水嶋 敏夫

結果は残念の一言です。前半は砂漠に魔物が住んでいるのかと思いました。後半みんなで盛り上げて頑張ってくれ、追い上げに期待しましたが……。力をつけてきたライバルとお互いに切磋琢磨してレベルアップするのは良いことです。

## 1/12 第8ステージ

サルタ〜サン・ミゲル・ドゥ・トゥクマン  
リエゾン:379km SS:470km

	ステージ順位(市販車部門)	市販車部門順位(累計)	総合順位(累計)
1号車(No.341)	—	—	46位
2号車(No.343)	—	3位	34位

### 雨の影響でSS中止、前半戦終了



SS中止で無念さを見せるジボン選手。

移動区間を挟む前後2パートとなるSSの予定だったが、天候不良で後半のみの競技に。しかし雨の影響で渡れない川が現れ、途中のチェックポイント(CP)で中止。それまでにゴールした以外の車両には一律のタイムが課せられ、差はつかないことになった。

## 1/13 休息日

サン・ミゲル・ドゥ・トゥクマン

### 部門優勝に向けて車両の整備を念入りに行う。車両の状態は良くクラッチやサスペンションなど予定していた部品の交換が作業の中心となった。2台のラリー車はリフレッシュされ、乗員は体調を整えて後半戦に備えた。

### 逆転優勝目指して後半戦へ

後半戦での巻き返しに向け、丸山メカ(右)をはじめ、入念に車両の整備を行うメカニック陣。



## チーム代表&チーム監督



**チーム代表**  
**林 正敏**  
MASATOSHI HAYASHI  
トヨタ車体 執行役員  
2012年6月よりチーム代表に就任。「厳しい時こそ明るく、楽しく、元気よく」をモットーに必達目標である王座奪還に向けてチームを支えた。



**チーム監督**  
**森 達人**  
TATSUTO MORI  
トヨタ車体 広報室  
2008年より監督としてチームを牽引。日本リーグに属する当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づくりに努めてきた。

## メカニック&アシスタントクルー



**メカニック**  
**波止 橋蔵** (左) HASHIZO NAMITOME  
福岡トヨタ自動車

2号車担当メカニック。丸山メカニック同様、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。1年間のトレーニングの成果を発揮すべく、九州男児の熱い闘志でラリーに立ち向かった。

**メカニック**  
**丸山 昭寿** (中) AKIHISA MARUYAMA  
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た2年目のメカニック。今大会では持ち前の熱い闘志をラリーにぶつけ、王座奪還に正面から挑んだ。

**メカニック**  
**横田 猛** (右) TAKESHI YOKOTA  
トヨタ自動車

1号車担当メカニック。今年度からトヨタ自動車より派遣され、ダカールラリーは今回が初。1年間積み重ねた努力の結果を発揮できるよう、持ち前の責任感を武器に今大会に臨んだ。



**チーフメカニック**  
**フィリップ・シャロフ**  
PHILIPPE CHALLOY



**メカニック**  
**バスカル・ブロー**  
PASCAL BEUROIS



**メカニック**  
**ペドロ・アンブロシオ**  
OLIVERA AMBROSIO



**メカニック**  
**ニコラ・パティ**  
NICOLAS PATY



**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**  
**エリック・デリゾッティ**  
ERIC DELI-ZOTTI



**カミオンクルー**  
**ローラン・ソイエ**  
LAURENT SOHIER



**コーディネーター**  
**奥地 博之**  
HIROYUKI OKUCHI



**カメラマン**  
**志水 久**  
HISASHI SHIMIZU

## TEAM MEMBERS

# 2013 チーム体制

昨年の雪辱を果たすべくTLCは強い決意のもと、チームをより強化して今年のダカールラリーに挑戦最後の最後まで果敢に戦った

市販車部門の王座奪還を目指し、今大会に向けTLCは林正敏チーム代表のもと、森達人監督が指揮を執った。  
1号車はコンビを組んで今年で3年目の三橋淳／アラン・ゲネック。2号車は3年ぶりのチーム復帰となったニコラ・ジボン／三浦昂のコンビ。2組とも優勝経験のある強力な布陣だ。  
この2台を支えるのは、ラリー競技のスペシャリストとして長年TLCと共に戦うフランス人メカニック7名と、日本人メカニック3名、スタッフ2名。日仏混成のメンバーは、リベンジを合言葉に強いチームワークで戦った。

## 2号車 (No.343)



**2号車ナビゲーター**  
**三浦 昂**  
AKIRA MIURA  
1983年1月26日生まれ

2005年、それまでにラリーはもちろん、モータースポーツの経験はなかったが、TLCでのラリー参加を夢見てトヨタ車体に入社。'06年の社員ナビ選考で候補に選ばれる。'06年5月からチームに加入し、訓練を受けて07年にナビゲーターとしてダカールラリーにデビュー。'10年まで社員ナビとして連続出場し、'09年には優勝を遂げる。'11年に後任の社員ナビに後を託したが、今大会でジボンとともに再びダカールに挑むことに。

**2号車ドライバー**  
**ニコラ・ジボン**  
NICOLAS GIBON  
1981年11月7日生まれ

ダカールラリーは2002年に初出場。そのときの車両はランドクルーザー・ブラドであった。'06年からはクロスカントリーラリー専用のキットカー（BOWLER）で参戦し、'07年にはBOWLER部門とアマチュアクラスで優勝した。'09年にTLCに加入し、その年の市販車部門を制覇。'10年の大会で一旦チームを離れたが、2年のブランクを経て、今年度TLCにカムバック。

## 1号車 (No.341)



**1号車ドライバー**  
**三橋 淳**  
JUN MITSUHASHI  
1970年7月2日生まれ

2001～03年と2輪部門でダカールラリーに参戦し、'02年には2輪部門総合12位でトップドライバー賞を獲得。'04年に4輪部門に転向し、'05年には総合11位と日本人トップの成績を挙げた。'07年にTLCに加入し、いきなり市販車部門優勝を果たす。以降、TLCのエース格として、またチームの牽引役として活躍し、'10、'11年と市販車部門で連覇を成し遂げた。

**1号車ナビゲーター**  
**アラン・ゲネック**  
ALAIN GUEHENEC  
1954年3月21日生まれ

1976年からエンジン部門のエンジニアとして経験を積み、のちにプジョーのモータースポーツ部門に参加。メカニックとしてルマン24時間レースを経験後、'87年プジョーのダカールラリー参戦にあたり、チームの意向もあってナビゲーターに転身を果たす。その後はシトロエンやBMWなどのチームで総合優勝を争った。2011年にTLCに加入し、3年連続で三橋ドライバーのナビゲーターを務める。

## イベント出展

1年間を通じて、各地のイベントに出展。ラリーの魅力やTLCの活動をPRした。今年度は、関東地区での同乗体験を積極的にを行い、たくさんのファンを乗せて、三橋ドライバーがハンドルを握るラリーカーが宙を舞った。

本当のラリー競技のような走行に、同乗者はその迫力を実感。



静岡県の富士スピードウェイや東京・お台場のメカウェブなど、さまざまな場所で同乗体験を実施した。

イベントではラリーカーのペーパークラフトが大好評。TGRF（トヨタ ガズレーシング フェスティバル）では、ファンが作ったラリーカーにドライバーのサインを求める場面も。



会場では大勢の子どもたちがペーパークラフトを作って楽しんだ。

作ったラリーカーを滑り台で走らせて遊ぶコーナーも。



ペーパークラフトのラリーカーにサインをする三橋ドライバー、三浦ナビゲーターのふたり。

## 5-12月 May-December 国内訓練

### 5月 in トヨタ車体

新人メカが顔合わせ。先輩の丸山メカがラリー車特有の構造（市販車との違い）と不具合の対処法をレクチャーした。



先輩メカの言葉に真剣な表情で耳を傾け、そのひとつひとつを憶えていく。

### 8月 in 福岡 ▶ファラオラリーに向けた訓練

メカニック陣はトラブルシューティング、エンジンルーム、電気系の配線、ベルトテンショナーの交換などを行った。

### 9月 in トヨタ車体 ▶ファラオラリー直前訓練

三橋ドライバー、三浦ナビゲーターがメカニックと共にトランスミッション交換、燃料ホース交換、アンダーガード手直しなどの車両整備訓練・トラブルシューティングを行った。



メカニックが見守る中、整備の訓練を行う三橋ドライバー。

### 10月 in 筑波大学

ダカールラリー中の高地環境に備えた専門家による講習受講及び、高地（標高5000m）環境シミュレーションを実施した。

### 12月 in さなげアドベンチャーフィールド

ダカールラリー2013に向けた最終訓練。参戦発表の為に来日したゲネックナビゲーター、ジボンドライバーも参加。チームの一体感、結束力の向上によるメンバーのモチベーションアップを目的とした。メンバー間のコンビネーションを確認し、ベルトテンショナー、エンジン周りの作業訓練を行った。

## ダカールラリー2013に向けた1年間のプロジェクト

昨年獲り逃した市販車部門の王座を再び手にすべく  
これまで以上に力のこもった準備を進めてきたTLC  
誰もが目標に向かって邁進し数多くの訓練や努力を積み重ねてきた



トヨタ車体株式会社 取締役社長

### 網岡 卓二 TAKUJI AMIOKA

TLCは、ダカールラリー2013王座奪還を目指し、1年間全力で準備に取り組んできました。1号車が痛恨のリタイヤを喫することとなり、2号車は最後の最後まであきらめずがんばってくれましたが、残念ながら市販車部門優勝にはあと一歩至りませんでした。

チームメンバー全員、大変悔しい思いを

していると思います。

その悔しさをバネに、ダカールラリー2014で市販車部門の王座奪還に向けて頑張りたいと思います。

ファンの皆さま、ならびにスポンサーや関係者の皆さまの温かいご声援に改めて御礼申し上げます。今後ともTLCへの変わらぬご支援をよろしくお願いいたします。



## 6月 June 海外訓練 in モロッコ

TLCメンバーがモロッコに集結。前年の問題点対策効果確認（ラジエーター、アンダーガード改良）のため、フェシフェシを求めて走りこんだ。メカニック訓練では、想定される交換部品の手順（中間日などで行われる）を習得、フランス人メカニックとのコンビネーションを確立した。新人メカニックには、シャロワチーフメカニックからの抜き打ちテストもあった。



フェシフェシを巻き上げて疾走するTLCのラリー車。本番に近い環境でのテストは実戦に向けて大いに役立つ。



緊張した面持ちで訓練に参加した日本人メカニックたち。フランス人メカニックとのコミュニケーションも図る。

## 8月 August ブレーキパッドテスト in 丸和オートランド那須

栃木県にある丸和オートランド那須のダートコースで、従来使用していたブレーキパッドに改良を加えテスト走行を行った。従来品と改良品のディスクローターの温度管理のもと、同じ条件で走行。ドライバーのフィーリングや性能確認を行い、ダカールラリー本番でコントロールしやすいブレーキが完成した。三浦ナビゲーターも復帰後初めてチームと合流した。



走行テストを何度も繰り返し、エンジニアと議論を交わしながらその調整を行った。



ブレーキパッドをいろいろと比較テストするため、メカニックが頻繁にパーツを交換。

**12月 December**  
**参戦発表会**

TLCは、さなげアドベンチャーフィールド（愛知県豊田市）で、ダカールラリー2013の参戦体制を発表した。当日は、ゲネックナビゲーター、ジボンドライバーも来日し、林チーム代表をはじめ、メンバー全員が王座奪還という目標に対する意気込みを語った。

V奪回の文字に気持ちも新たに雪辱を誓った森監督、そして1号車/2号車の選手たち。



**12月 December**  
**社内社行会**

トヨタ車体の社員による社行会が、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、スポンサー代表の豊田通商チアリーダー部DIMPLESなど総勢260名が集まった。そしてチームメンバーへ市販車部門王座奪還に向けた熱い声援が送られた。



トヨタ車体本社近隣の富士松中学校から応援メッセージが渡された。

応援メッセージは、スポンサー、社員、イベントに訪れたファンを含め、1800名より寄せられた。



応援団からチームに向けて、力強いエールが送られた。



挨拶に立つ綱岡社長。



チームメンバーには従業員から寄せ書きされたチーム旗と社旗も贈られた。

**10月 October**  
**ファラオラリー2012 優勝**



ファラオラリーで優勝し、ピラミッドをバックに笑顔を見せるTLCメンバー。

10月、実戦テストであるファラオラリーに参戦。エジプトの砂漠で、ダカールラリー本番と同じ2台体制で挑んだ。6日間総距離2000kmを本番さながらに走行。1号車は初日から市販車部門の首位に浮上し、そのまま順位をキープ。部門優勝を果たし、ダカールラリー2013へ照準を合わせた。



エジプトの大地を全力で疾走する1号車の三橋淳/アラン・ゲネック。市販車部門で優勝し、2号車のニコラ・ジボン/三浦昂組が3位となった。

**ファラオラリー累計順位**

1号車(No.308)			2号車(No.318)		
クラス※1	市販車部門※2	総合	クラス	市販車部門	総合
1位	1位	5位	3位	3位	7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)

**11月 November**  
**シェイクダウン**

2013年のダカールラリーで使用する新車のラリーカーの試走を、バリ郊外のテストコースで実施。本番前最後のテストに、日本から大勢のスポンサーが見学を訪れた。参加者はラリーカーの走りを体験し、皆驚きの声をあげた。



ダカールラリー直前のテストに、日本から大勢のスポンサーが集まった。

**BDF回収活動**

トヨタ車体の社員、各イベントに訪れたファン・スポンサーの皆さまからの協力により、約2500名から8000ℓの廃食油が集まった。廃食油から精製されるBDF（バイオディーゼル燃料）を使用することは、環境への配慮であることはもちろん、チームメンバーにとっては、皆さんとの“絆”を感じ、南米の大

地での困難を乗り越える大きな力となっている。TLCは今年もバイオディーゼル燃料で、ダカールラリー2013に参戦した。ダカールラリーでは、NRJ部門という「環境に配慮した代替エネルギーを使った部門」があり、TLCは3年連続で優勝している。



BDFをラリー車に給油するメカニック。



ご協力いただいた富士松中学校のみなさん。



スポンサー企業の皆様やトヨタ車体の従業員など、多くの方にご協力いただいた。



MECHANISM

車両機能・装備

①Wheels

●ホイール(エンケイ)



ラリー車の足元を支えるのは専用のマグネシウム鍛造ホイール。軽量化を図りながら、世界一過酷と言われるダカールラリーを戦い抜く高い耐久性と信頼性を兼ね備えている。

③Brakes

●ブレーキパッド(エンドレスアドバンス)



砂、土、泥、岩などさまざまな路面状況や山岳路や砂丘の急斜面などいかなる場面でも高い制動力が求められるブレーキ。ラリー車でテストを繰り返し、その性能はドライバーから高い信頼を得ている。

Oil

●エンジンオイル(MOTUL)

エンジンやミッション、デフ用のオイルにはさまざまなモータースポーツで活躍するモジュール製品を使用。中でもデフオイルは高温になる負荷の大きな砂漠でも安心の性能を発揮する。



過酷な路面、厳しい走りに耐えられるよう各部を強化

②Suspension

●ショックアブソーバー(KYB)&コイルスプリング(中央発條)



別体式リザーバータンク付アブソーバーは高温下でも高い減衰力を発揮し、高い対砂塵性を確保。卓越した性能をもつスプリングとあわせ、凹凸の激しいダカールラリーの路面に挑むランクルの走りを支える。

●フロントサスペンションアッパーサポート(トピア)



激しい走りを支えるサスペンションを取り付ける部分はまさに要。高い精密加工によって作られたスペシャルパーツが使われている。



INTERIOR

室内装備

安全性を高めるための補強や装備がいっぱい

Seats

●シートクッション(野口装美)



ラリーカーでは激しい走行でも身体をしっかり支えるために、各乗員の体型にあわせてシートクッションで調整を行う。まさにオリジナルのスペシャルシートだ。

●シートベルト(タカタ)

激しい揺れや転倒の際にしっかりと体を押さえるのはフルハーネスという競技で使われるタイプのシートベルト。ベルトは両肩、腰、腿をしめてバックルでとめる。



Roll Cage

●ロールケージ



車体の剛性と、転倒時における乗員の安全性を高めるために、車内にはパイプが張り巡らされ補強されている。

Luggage Room

●ラゲッジルーム



ラリーカーの後部座席は取り外され、ラゲッジルームには最大で4本のスペアタイヤの搭載が可能。他にもスペアパーツや工具、砂地などでタイヤが空転したときに使うスコップなどが備えられている。

GPS

●ジービーエス



ナビゲーションツールとして、助手席にはGPSとトリップメーターが備えられている。ナビはコマ図の情報と計器の表示を確認しながらルートをドライバーに指示する。

TLC大解剖

戦いの陰に強さあり  
チームを支える数々の秘密にせまる

世界で最も過酷と言われるモータースポーツ競技そこに求められるのは、厳しい状況で機能するトップレベルの品質。ダカールラリーを戦うTLCとランドクルーザーはさまざまなサポーターの協力によって支えられている。

ダカールラリーに出場しているTLCのランドクルーザーは市販車をベースとしている。エンジン、トランスミッションは基本的に同じで、規定でターボにリストラクター(吸入空気量を制限する装置)が取り付けられている。車体の形状は変更できず、ボディの材料交換(軽量化)も許されていないが、形状の変わらない方式による車体やサスペンションの強化、保安のためのガード類の取り付けといった最低限の改造だけが認められている。「エクステリア・外観」エンジンルーム右脇から屋根にかけて伸びているのはエンジンへ空気を採り入れるためのシュノーケルだ。これは砂塵の吸入などによる故障を少なくするためのも。また屋根の上には車内換気用のベンチレータ(外気取り入れ口)が設けられている。リアとリアクォーターガラス(後部ドアの後ろにあるガラス)も厚さ3mm以上の材料であれば交換可能だ。また車高は凹凸の激しい路面を走るため高くなっているほか、牽

引用のフックや泥よけが備えられている。これらはすべて規則で認められているか、義務づけられているものだ。「インテリア・装備」市販車と大きく違うのは車体の剛性と転倒時などの安全性を高めるため、室内をロールバーと呼ばれるパイプで補強している点。また窓部分には転倒時に乗員が外に飛び出さないよう防護ネットが付けられている。ラリーカー独自の装備としてトリップメーター(区間距離計)と主催者供与のGPS、後続車の接近を無線で知らせるセンチネルがある。これは車両を追い越したときにボタンを押すと、その相手の車両内に後続車の接近を知らせる警告音が鳴るといふもので、砂埃などで後続車を視認することができない状況で役立つ。ほかには車の位置を衛星経度で知らせるイリトラックがある。万が一のとき、車両の位置を把握するものだ。後席部には燃料タンクがあり、変形しても

■ランドクルーザー200ラリー車 スペック

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)
総排気量	4,461cc
燃料タンク容量	400ℓ
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短筒ガス式
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 後:トレ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

燃料の漏れにくいものが使われる。ラゲッジスペース(荷室)には最大で4本のスペアタイヤが積み、タイヤ空気圧調整用の電動エアコンプレッサーなども装備。ぬかるみや砂地などでタイヤが空転して動けなくなったときに使うスコップや板、工具やジャッキ、サバイバルキットなどを搭載。規則によって殆ど軽量化ができないため車重は3tにも達する。

TEAMS

チームスタッフ用アイテム

Team Wears

●チームウェア(コロンビアスポーツウェア)

寒暖差が大きく、砂漠の砂嵐や突然の雨など、あらゆる気象条件がまちはるダカールラリーでは、そうした過酷な条件で優れた耐久性や機能性をもつウェアが求められる。TLCでは登山やスキー等で実績のあるコロンビアスポーツウェアの製品を使用している。



Camping Gears

●キャンプ用品(モンベル)

2週間におよぶダカールラリーでの生活はキャンプだ。TLCで使うテントや寝袋、エアマットは、登山や南極・北極遠征で実績を誇るモンベル製。体力がものをいうこうした状況で、少しでも疲労を軽減し、快適な睡眠をサポートしてくれる。



FOODS

ドリンク・食料品

Foods & Supplements

●機能性栄養食品(大塚食品)

長く暑いラリー中には体力も消耗するため、水分や栄養の補給が必要。そこで用いられているのが大塚食品の製品。汗で失われた水分/イオンを補給するポカリスエットや、短時間でも簡単に栄養補給ができるエネルギーゼリーなどが戦いを支えている。



●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のがTBユニファッションオリジナルのピットシャツ。細部までこだわった作りとデザインで人気も高い。また、強い日差しを受けるダカールラリーではチームキャップも重要なアイテムとして活躍している。

PC

●ノートパソコン(NEC)

厳しい条件下で威力を発揮しているのがNECのノートパソコン。シールドプロ。水や塵の進入を防ぐ防滴/防塵設計で、砂塵が舞うダカールラリーでも問題なく作動。競技中のデータ管理、作戦立案はもちろん、ラリー車両の開発にも使用されている。



DRIVERS

ドライバー用アイテム

①Helmets

●ヘルメット(アライヘルメット)

車両の転倒が珍しくないダカールラリーで、乗員の頭部を守る重要なヘルメット。暑い車内でも快適に過ごせるような通気性をもち、内装も容易に交換できるようになっている。バイザーは角度調節ができ、状況に応じて日差しを遮れるようになっている。



②Watches

●腕時計(カシオ計算機)

防塵/防泥構造を採用し、過酷な状況下での使用を前提として作られたタイプ。高度や温度の計測ができる機能を持ち、ラリードライバーやナビゲーターには情報ツールとして大きな役割をもつ機能的な腕時計だ。



③Racing Suits

●レーシングスーツ(PEF)

TLCのレーシングスーツはイタリアのサベルト社製。競技中の車内が50℃以上になることもあるラリー車だがエアコンが搭載されていないため、通気性の良い生地を使ったスーツをオーダーしている。



④Underwears

●アンダーウェア(PEF)

レーシングスーツと素肌の間に着るアンダーウェアはFIA登録モデルに限られ、レーシングスーツと同じように燃えにくい素材でできている。ピバークではレーシングスーツの上半身を脱ぐ機会が多いため、アンダーウェアにもロゴを印刷している。



厳しい環境、さまざまな状況に耐え抜くタフな仕様

機能性を考えたさまざまなドライバー装備

戦う男たちを支え、手早く摂取できる栄養源

MECHANICS

メカニック用アイテム

場面に応じて使い分ける専用アイテム

Mechanic Suits

●メカニックスーツ(PEF)



メカニックが着るスーツも作業がしやすいように機能的に作られたもので、スパルコ社製を使用。温度差の激しいダカールラリーでは通常のタイプのほかに、暑い天候に向けたサロペットも大いに活躍している。

Tools

●工具(峰澤鋼機)

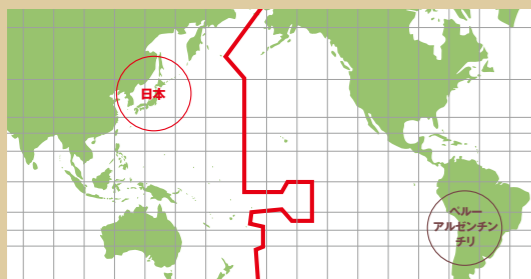


ピバークでの整備や、緊急時の対応に車両に搭載されるのがさまざまな工具類。タイヤ交換でネジめに使われるマキタ製の電動インパクトレンチ、ドイツ・スタビレー社の工具を使用している。なくてはならない必需品ばかりだ。

ダカールラリーを楽しむ観戦術

Point 1 開催地は南アメリカ大陸  
ダカールラリーのスケジュール

まず押さえておきたいのは、ダカールラリーのスケジュール。毎年、年末年始に2週間に渡って開催。舞台の南米と日本には12~14時間の時差がある。日本が夜の間に熱戦が繰り広げられているのだ。



Point 2 最新情報をゲット!  
ファン必見、公式サイト



リアルタイムの情報やラリーのレポートは各公式サイトで手にできる。TLCやダカールラリー主催者、三橋ドライバーのサイトなど、いろいろ見てみよう。

Point 3 国内でTLCと触れあえる!  
各地で開催されるモータースポーツイベント



ラリーは南米での開催だが、TLCのラリー車やドライバーとは富士スピードウェイやメガウェブなど、国内で開催されるさまざまなイベントで触れあうことができる。