

Team Land Cruiser TOYOTA AUTO BODY

# DAKAR RALLY 2014

ARGENTINA~BOLIVIA~CHILE

## 3年ぶりの王座奪回!

市販車部門でワン・ツー・フィニッシュ



### ダカールラリー2014 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 2014

ARGENTINA~BOLIVIA~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	株式会社江口商店	関西ペイント株式会社	KYB株式会社
矢崎総業株式会社	株式会社小糸製作所	アルゼンチントヨタ株式会社	株式会社ニッコー
豊臣機工株式会社	中央電気工事株式会社	株式会社TDC	豊精密工業株式会社
中央発條株式会社	ベルートヨタ	トヨタチリ	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	アスモ株式会社	住友商事株式会社	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	豊和繊維工業株式会社
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	住友電気工業株式会社
タケショー株式会社	東海ゴム工業株式会社	サントリービレッジサービス株式会社	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	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
株式会社杉浦製作所	株式会社三五	中川産業株式会社	エース産業株式会社
株式会社アドヴィックス	トヨタファイナンス株式会社	株式会社青山製作所	KDDI株式会社
コニカミノルタビジネスソリューションズ株式会社	株式会社中部リユース	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	株式会社エンドレスアドバンス	カシオ計算機株式会社	株式会社シー・シー・ピー
タカタ株式会社	株式会社アライヘルメット	エンケイ株式会社	有限会社野口装美
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
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

# 3年ぶりの栄冠は ワン・ツー・フィニッシュ!

この2年間は市販車部門準優勝に終わり、悔しさに唇を噛み締めたさらなる性能向上を目指した車両は事前のシェイクダウンで上々の仕上がりが“今度こそリベンジを”という強い思いで臨んだ今大会これまでの無念を晴らすような力強さで、TLCはダカールの王者に返り咲いた



**1号車 No.345**  
ドライバー 三橋 淳  
ナビゲーター アラン・ゲネック

ボディウムで観客の声援に応える、市販車部門で優勝した1号車の三橋/ゲネック組。



## 序盤から主導権を握る好調な走り

TLC (チームランドクルーザー・トヨタ オートボデー) はダカールラリー2014の市販車部門にトヨタ・ランドクルーザー200の2台体制で参戦した。前回不運なアクシデントやトラブルから2年連続で王座を逃すことになったチームはもう負けられないと徹底的な原因分析と対策を実施。今大会に向けてはモロッコでの3度にわたるトレーニングや国内訓練、戦力向上のための車両性能の見直しなど、これまで以上に周到な準備を約1年かけて積み重ねてきた。

2014年大会に臨むのは前回と同じ1号車の三橋淳/アラン・ゲネック組と2号車の



2号車ジボン/三浦組が2位でゴール、TLCにとっては完勝といえる結果となった。

**2号車 No.344**  
ドライバー ニコラ・ジボン  
ナビゲーター 三浦 昂 (トヨタ車体 総務部広報室)

## ニコラ・ジボン/三浦組(トヨタ車体社員組)

チームを束ねる森達人監督(トヨタ車体社員)のもと前大会を経験したメンバー全員が再び起用され、福岡トヨタから新たに派遣されたメカニック1名を加えた総勢19人という体制で南米へと向かった。

アフリカから舞台を移して6年目となる今大会はアルゼンチンをスタートし、チリにゴールするルートで開催された。ラリーは1月5日にブエノスアイレスの北東約300kmに位置するロサリオを出发。前半戦はアンデス山脈東側の山麓地域を北上し、10日にアルゼンチン北部のサルタに到着。同地での中間休息日のあと後半戦はまず2輪と4輪部門が別ルートに分けられ、4輪はサルタ基点のルー



ブコース、2輪はポリビアを経由してチリのカラマで再び合流。その後は主戦場であるアタカマ砂漠を南下し、18日に首都サンティアゴ近郊のバルバリンにゴールするという内容だ。4輪部門の全行程は9374kmでそのうち競技区間(SS)は5522km。14日間13ステージと13年大会(15日間14ステージ)より1日短い日程にもかかわらず競技距離は1300km以上長い。500km以上のロングSSが5区間も設定されることに。加えて前半戦の山岳路や枯れ川、中盤以降の最高標高4200mに及ぶ高地のオフロード、そして後半戦アタカマ砂漠の難易度の高い砂丘などステージの内容も厳しく、ハードな大会として参加者を苦しめた。

4日に行われたスタートセレモニーで日本から駆けつけたトヨタ車体岩瀬隆広副社長、八重口敏行常務執行役員、山内潔総務部長の激励を受けたTLCの2台は5日、落ち着いたベースで序盤戦をスタート。とりわけ1号車はベースの遅い先行車に悩まされたこともあって初日は前大会の市販車部門勝者X・フオジ組(トヨタ・ランドクルーザープラド)を先行させる慎重さだった。だが、本格的な競技開始となった2日目には早くも2号車、1号車の順でTLCが市販車部門1・2位の態勢を確立。以後3位のフオジ組以下との差を序々に拡大していった。

9日の行程はチレントゥサン・ミゲル・ドゥ・トゥクマン。酷暑で知られるフィアンパラ砂漠の周辺を通過するため相應の暑さは予想されていたが、この日は外気温47度という異常な事態に。安全のため競技は途中のチエ

開催年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
使用車両	ランドクルーザー100						ランドクルーザー200			
成績	優勝*	優勝*	優勝*	大会中止	優勝*	優勝*	優勝*	2位	2位	優勝

\* ガソリンクラスを含む市販車部門で6連覇達成



ステージ終了後、ピバークで戦況を森監督やメカに報告する1号車の三橋ドライバー。チームは一丸となって勝利に向かって突き進んだ。

中で2号車の前輪駆動系にトラブルが発生し、不安を抱えた状態でゴール。1号車も砂丘の谷間でスタックしたところに後続車に突っ込まれて大きくタイムロスするなど、フラストレーションの溜まるステージとなった。

その後も幾度か小さなトラブルに見舞われながらも冷静に対処し、最後まで自分たちのペースを守りきった2台は18日、揃ってバルパライソ市内にゴール。1号車三橋/ゲネック組は上位の改造車勢に分け入る総合21位で市販車部門優勝、1号車から1時間27分51秒差の総合24位まで追いついた2号車三浦/三浦組が部門2位で続いた。車両とともにボディウムに上がった選手たちは日本から駆けつけたトヨタ車体網岡卓二社長、林正敏執行役員（チーム代表）とがっちり握手。TLCは3年ぶりに同部門タイトルを奪回し、改造を厳しく制限される市販車部門でのワン・ツ・ファイニッシュによりトヨタ・ランドクルーザー200の優秀性を世界に再びアピールする結果となった。

ところがその翌日の前半戦最終日にアクシデントが発生。サルタへのSS中、2号車が埃の中で立ち木にぶつかり前部にダメージを負ったのだ。当たり前がもう少しずれていたら、その場でリタイヤという間一髪の場面だったが、モロッコでの車両整備訓練の成果もあり、応急処置を施して最小限のタイムロスに抑えた。タイムロスにより2号車の累積タイムは1号車から1時間45分遅れとなったが、市販車部門3位以下とのタイム差は3時間以上あり、1号車、2号車の順で部門1・2位のポジションをキープ。翌日は中間休息日という幸運も重なり、メカニックたちの懸命な作業によって車両は完全に復旧した。

12日に後半戦が始まると2号車は連日市販車部門のSSトップタイムを記録しながら1号車からの遅れをじわじわと挽回。一方では9日のステージで大きく後退したフオン組も追い上げてきたが、三橋/ゲネック組、ジボン/三浦組はそれぞれ周囲を意識せず自分との戦いに集中しようと改めて気持ちを引き締め、終盤のアタカマ砂漠へと向かった。場所によっては標高3000mを超える高地にあり、厳しい登りの砂山や柔らかい砂で通過が難しい砂丘が連続するアタカマは文字通り最後の難関に。14日イキケへの行程では砂丘の

ックポイントまででキャンセルされ、予想外の難所となった。だが、TLCの2台はそれぞれバンクやスタック、そして暑さによる体力消耗に苦しみながらもドライバーとナビゲーターが力を合わせ、部門1・2位でゴール。競技者の半分が朝までにトウクマンに到着できない中、チームカとモチベーションの高さをアピールする結果となった。



前半戦部門トップを堅持した2号車は車両にダメージを負ったが、メカの懸命な作業もあって後半戦も快走。チームの強さが発揮された。

## 会心の奪回劇。ライバルを圧倒しTLCの強さを見せつける結果に



### トヨタ自動車 豊田章男社長からお祝いのコメントを頂きました

トヨタ車体「チームランドクルーザー・トヨタオートボデー」が、市販車部門で3年ぶりに待望の王座奪回を果たしたことを、大変うれしく思います。これも、応援をいただきました皆様のお蔭であり、心から感謝申し上げます。南米大会史上最長の競技区間約5500キロを走り抜いたドライバーとナビ、それを支えたメカニック、そしてすべての関係者の皆さん、本当におめでとう。ゴールまでの長く過酷な道のりには、さまざまな「道」との出会い、そして多くのドラマがあったと思います。「道がクルマをつくり、人を鍛える。」その思いを胸に、これからも、グループ一丸となって、いいクルマづくりに取り組んでいきたいと思ひます。応援ありがとうございました。



トヨタ車体 取締役社長 **網岡卓二**

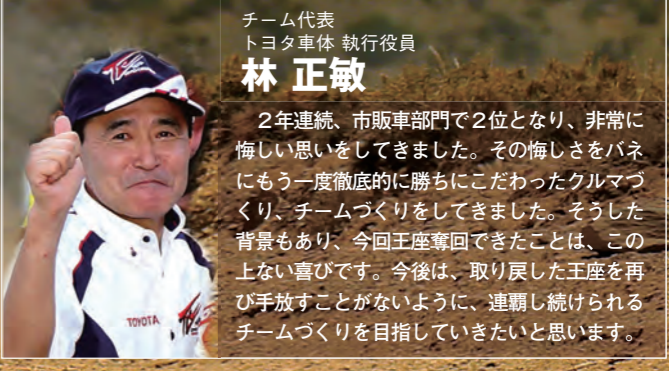
3年ぶりとなる市販車部門王座奪回を達成でき、非常にうれしくおもっています。このような結果を出すことができたのは、良いクルマに加え、良いドライバー・良いナビゲーター・良いメカニックが一生懸命取り組んでくれたからであり、一つでも、一人でも欠けていたとすれば、この結果を出すことはできなかったと思います。

今回の市販車部門優勝により、当社で製造する「トヨタランドクルーザー200」の走破性、安全性、信頼性を世界にアピールできました。今後もラリーで得られた成果をクルマづくりに生かしながら、世界中のお客様に喜んで頂けるクルマづくりに一層励んで参ります。

声援いただいた皆様、ならびにスポンサーや関係者の皆様の温かいご支援にあらためて御礼申し上げます。ご声援ありがとうございました。

部門	クラス	参加台数	完走台数	完走率
市販車	ガソリン	1	1	100%
	ディーゼル	12	8	67%
	量産車にロールオーバー・大容量タンクなどの「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	13	9	69%
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すべての部品を専用で作ったプロトタイプまで含む	134	53	40%
	4輪	147	62	42%
	2輪(クアッド含む)	214	93	43%
	カミオン(トラック)	70	50	71%
	合計	431	205	48%

ラリー日程	1号車 No.345 三橋/ゲネック			2号車 No.344 三浦/三浦		
	クラス	市販車部門	総合	クラス	市販車部門	総合
1月3日(金)車検 TECHNICAL CHECK	-	-	-	-	-	-
1月4日(土)START DEPARTURE PODIUM	-	-	-	-	-	-
1月5日(日)STAGE01	3	3	43	1	1	39
1月6日(月)STAGE02	2	2	32	1	1	30
1月7日(火)STAGE03	2	2	32	1	1	28
1月8日(水)STAGE04	2	2	25	1	1	24
1月9日(木)STAGE05	2	2	22	1	1	21
1月10日(金)STAGE06	1	1	22	2	2	31
1月11日(土)休息日 REST DAY	1	1	22	2	2	31
1月12日(日)STAGE07	1	1	22	2	2	29
1月13日(月)STAGE08	1	1	23	2	2	29
1月14日(火)STAGE09	1	1	22	2	2	28
1月15日(水)STAGE10	1	1	21	2	2	26
1月16日(木)STAGE11	1	1	21	2	2	22
1月17日(金)STAGE12	1	1	20	2	2	24
1月18日(土)STAGE13/FINISH ARRIVAL PODIUM	1	1	21	2	2	24



チーム代表 トヨタ車体 執行役員 **林 正敏**

2年連続、市販車部門で2位となり、非常に悔しい思いをしてきました。その悔しさをバネにもう一度徹底的に勝ちにこだわったクルマづくり、チームづくりをしてきました。そうした背景もあり、今回王座奪回できたことは、この上ない喜びです。今後は、取り戻した王座を再び手放すことがないように、連覇し続けられるチームづくりを目指していきたいと思ひます。

1/8

第4ステージ

サン・ファン→チレシト  
リエゾン:211km SS:657km

	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.345)	1位	2位	25位
2号車(No.344)	2位	1位	24位

今大会最長のSSで2台揃ってリードを広げる



安定した走り  
で2号車は依然  
累計で市販車  
部門1位を  
堅持。

競技4日目のSSは今大会最長の657kmで、前半217kmのあとニュートラルゾーンを挟んで後半の284kmという設定。コースはグラベル中心だが、小さな川も流れる3400m級の高地を通過する。TLCはこの長距離コースも慎重かつ果敢に攻め、1号車が市販車部門1位、2号車が2位でゴール。累計で2位の1号車と3位のフォジ組の差を1時間42分とさらに広げた。



連日のステージトップ奪取とな  
った1号車の三橋ドライバー。

1/6

第2ステージ

サン・ルイ→サン・ラファエル  
リエゾン:365km SS:433km

	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.345)	2位	2位	32位
2号車(No.344)	1位	1位	30位

快調なペースで、早くもワン・ツー態勢

前半は堅いグラベル、終盤に約50kmの砂丘が設定されたSSはシエラ・ネバダの山麓が舞台。砂丘は砂が柔らかく上りにくいため競技者を苦しめたが、TLCの2台は順調に走行し、2号車が部門1位、1号車が2位でフィニッシュ。累計でもワン・ツー態勢を築いた。

順調な走り  
で2号車が市販車部門1位を維持。



ワン・ツー態勢に1号車  
の三橋ドライバー、森監  
督にも笑みがこぼれる。

1/9

第5ステージ

チレシト→サン・ミゲル・ドウトクマン  
リエゾン:384km SS:527km

	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.345)	2位	2位	22位
2号車(No.344)	1位	1位	21位

酷暑のステージで大きく勝利へ前進

前日に続き、前半の211kmと後半の205kmを111kmのニュートラルゾーンを挟むSSとなった競技5日目。しかし、気温47℃という高温で安全上の理由から後半は107kmに短縮されて行われた。SS前半は砂丘や荒野、後半は激しい山登りという厳しいルートであった。TLCの2台は水温上昇に気を付けながら順調に走行し、2号車が市販車部門トップでゴール。1号車はスタックやバンクでやや遅れたが2位で続き、3位との差を一気に5時間に広げ、ワン・ツー態勢を確固たるものとした。



スタックやバンクがあっ  
たが1号車も  
着実な走りを見せた。



酷暑で暑さになだれる  
ゲネックナビを  
森監督が労う。

1/7

第3ステージ

サン・ラファエル→サン・ファン  
リエゾン:295km SS:301km

	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.345)	1位	2位	32位
2号車(No.344)	2位	1位	28位

1号車が今大会初のステージトップでクリア

近くに南米最高峰のアコンカグア山がそびえ、3000m級の山岳地帯を通過する競技3日目のSSは、路面は堅いグラベル、川も数カ所現れた。TLCの2台はこのSSも手堅い走り、1号車が市販車部門1位、2号車が2位で完走。直接のライバルで、昨年、一昨年の覇者であるフォジ組に対し、1号車は33分の差をつけた。



1号車が今大会初めて  
ステージトップを獲得した。

TLC2台の好走にメカ  
ニックも車両整備に気  
合いが入る(福岡トヨ  
タ丸山メカとトヨタ  
自動車 横田メカ)。



1/4

スタートセレモニー

ロサリオ

多くの声援を受け、いよいよ戦いの舞台へ

競技に先立ち、ロサリオにあるアルゼンチン独立時に初めて国旗が掲げられたモニュメント・ア・ラ・バンデラでスタートセレモニーが行われた。今回スタートするのは2輪・4輪合わせて431台。全車が通過するのに約6時間という大イベント。TLCの2台は駆けつけたトヨタ車体岩瀬隆広副社長、八重口敏行常務執行役員、山内潔総務部長の激励を受け、詰めかけた数十万人の観客の歓声に応えた。



寄せ書きされた社旗を掲げ  
スタートのポディウムに立つ2号車。

1/5

第1ステージ

ロサリオ→サン・ルイ  
リエゾン:629km SS:180km

	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.345)	3位	3位	43位
2号車(No.344)	1位	1位	39位

市販車部門1・3番手と好調な発進

競技初日のSSはコルドバ山脈を越えるツイスティなワインディングが中心。道幅は狭く、追い越しが困難で先行車の埃も酷く、リスクであった。最初のSSはカーナンバー順に出走するためニコラ・ジボン/三浦昂組の2号車、三橋淳/アラン・ゲネック組の1号車は30秒間隔でスタート。市販車部門のライバルで先発のX.フォジ組を交えての走行となり、2号車が市販車部門1位、1号車が3位と順調な出走となった。

まず初日トップを奪った2号車  
初日を市販車部門1、3位で終えたTLC。3位  
のジボンドライバー。



DAKAR RALLY 2014

王座奪回へ15日間の戦い



ダカールラリー2014 大会概要  
競技期間:2014年1月4日~18日  
走行距離:9374km(全13ステージ)

南米で6回目の開催となる今回はアルゼンチンをスタートしチリにゴールにする、南米大会最長となる競技区間約5500kmの厳しい道のりとなった

1/3

車検

ロサリオ

車検もスムーズに終え、戦いの準備整う

アルゼンチンの首都ブエノスアイレスから約300km離れたサンタフェ州の都市ロサリオで車検が行われた。チームは車検を無事通過し、競技開始を待つだけとなった。



三橋ドライバーを激励す  
るトヨタ車体岩瀬副社長。

チームメンバーを前に  
挨拶をする岩瀬副社長。



TEAM VOICE  
1号車 No.345

ナビゲーター  
アラン・ゲネック

3年ぶりの王座奪回をとてもうれしく思うとともに、大きな達成感を感じています。このチームに入って4年目となりますが、年々増していくチーム・クルマへの信頼から、今大会は本当に安心してラリーに集中することができました。もちろん順調に進むことばかりではありませんでしたが、ひとつずつ困難を乗り越えられたのも、チームのサポートと多くの方々のご声援による後押しがあったからこそだと感じています。ありがとうございました。



ドライバー  
三橋 淳

2012、2013年大会ともに良い結果を出すことができなかったため、今大会では今まで以上に市販車部門優勝にこだわり、徹底的に堅実な走りをしてきました。その結果、自身としては4回目となる市販車部門優勝を達成することができ、この1年間、チームメンバーとやってきた準備が間違っていないことを証明できました。本当にうれしく思っています。また、トヨタランドクルーザー200の素晴らしさを世界に証明できたことを誇りに思います。皆様のご声援に感謝しています。

# 1/17 第12ステージ

エル・サルバドル→ラ・セレナ  
リエゾン:349km SS:350km

	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.345)	1位	1位	20位
2号車(No.344)	2位	2位	24位

## 最終の関門も市販車部門1、2位で突破

4日間続いたアタカマ砂漠の戦いも最終日。SS前半は標高2000m超の高地に上り下りする山岳路、後半の150kmは砂地で、柔らかい砂の砂丘があり、実質最後の難関となった。前日、市販車部門累計2位の2号車と3位フォジ組との差を9時間30分まで広げたが最後まで何が起るかわからない。慎重に歩を進める1号車は、この難所も部門1位でゴール。2号車がこれに続き、3位との差を10時間50分近くまで広げた。



SS後、1号車に駆動系トラブルが発生。最終日に向けメカは最後まで入念な整備を行う。



# 1/18 第13ステージ/ゴールセレモニー

ラ・セレナ→バルパライソ  
リエゾン:378km SS:157km

	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.345)	2位	1位	21位
2号車(No.344)	1位	2位	24位

## 歓喜の王座奪回はワン・ツー・フィニッシュ!

前日までに大きなリードを築いたTLCは最終日を慎重に走り、1号車がSSを総合28位、2号車が27位、累計で市販車部門の1、2位で終え、257kmの移動区間を経てゴールのバルパライソに到着した。ゴールセレモニーで選手は日本から駆けつけたトヨタ車体岡岡社長、チーム代表の林執行役員とがっちり握手。三橋/ゲネック組は会場を埋めた観客の歓声の中でシャンパンを振り撒き、チームは3年ぶりの美酒を味わった。

市販車部門1、2位を獲得し、岡岡社長、林チーム代表と喜びを分かち合った。



メカニック  
**横田 猛** (トヨタ自動車)



今回は2年目のメカニックとして1・2号車の双方を担当しましたが、やるべきことをしっかりやりきることができました。TLCのメカニックとして優勝を味わうことができ、誇りに思います。

メカニック  
**丸山 昭寿** (福岡トヨタ自動車)



3年目の挑戦となった今回のダカールラリーは、“必勝”というプレッシャーがとて強かったのですが、目標を達成できた今は、3年間やってきて本当に良かったと思います。優勝できて安心しました。

# 1/15 第10ステージ

イキケ→アントファガスタ  
リエゾン:58km SS:631km

	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.345)	1位	1位	21位
2号車(No.344)	2位	2位	26位

## 砂漠のロングSSも慎重に乗り切る

競技はいよいよ山場となるアタカマ砂漠へ。この日は途中で185kmのニュートラルゾーンを挟んだ631kmのロングSS。231kmの前半部には70kmに及ぶ砂丘が、その後は高速コースが続ぎ、後半の215kmにはフェシュフェシュも待ち受けた。この難しいコースを1号車は慎重にクリアし、市販車部門1位でゴール。2号車も砂丘でタイヤを1本リム落ちさせたほかはトラブルもなく2位で終え、累計で2位の2号車と3位フォジ組との差は8時間30分まで広がった。



難しい砂丘を果敢に攻める1号車。

# 1/16 第11ステージ

アントファガスタ→エル・サルバドル  
リエゾン:144km SS:605km

	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.345)	2位	1位	21位
2号車(No.344)	1位	2位	22位

## 最大の難関も突破して最後の砂丘へ

途中でニュートラルゾーンを挟まないSSでは今大会最長で、前半に標高3000mの高地まで上り下りする山岳路、後半は120kmに及ぶコピア砂漠のある難コースだ。市販車部門1位の1号車は、2本のタイヤパンクもあったが部門2位でフィニッシュした。2号車も終盤タイヤ1本がパンクしたが1位で終え、TLCは市販車部門の1、2位をさらに堅実なものとした。

ピンチもあったが、ステージを無事終えて笑顔を見せるゲネックナビ。



難関のステージも部門1、2位で切りぬけたTLC。いよいよ勝利が見えてきた。

## TEAM VOICE

メカニック  
**富田 貴夫** (福岡トヨタ自動車)



ラリーが無事に終わってホッとしました。今回が初めての挑戦でしたが、大会期間の2週間がとても短く感じました。過酷な状況でも正確かつスピーディな整備が求められ、メカニックとして貴重な経験ができました。

# 1/12 第7ステージ

サルター→サルタ  
リエゾン:230km SS:533km

	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.345)	2位	1位	22位
2号車(No.344)	1位	2位	29位

## 後半戦初日も盤石のワン・ツー態勢



ステージを部門トップで終えた2号車。

SSの状況を森監督に報告する三浦ナビ。車に支障はなく安心の様子。

後半戦初日はサルタを起点とするループコースで、ニュートラルゾーンを挟まない533kmのロングSS。路面は堅いグラベルで標高は最高4200mという過酷な高地での戦いとなった。TLCの2台は後半戦も順調で、修理を終えた2号車は市販車部門1位と車両のダメージによる心配もまったくない走り。1号車も部門2位で、累計で1号車、2号車が1、2位の座をがっちり保った。



# 1/13 第8ステージ

サルター→カラマ  
リエゾン:510km SS:302km

	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.345)	2位	1位	23位
2号車(No.344)	1位	2位	29位

## 山場となるアタカマ砂漠へ突入も無事に走破

舞台はアルゼンチンからチリへ入り、SSは標高2200~3500mの山岳路で行われた。路面は堅いグラベルが中心で、高速コースとフェシュフェシュ(パウダー状の細かい砂)が続く道なき荒野が待ち受けた。TLCの2台はこの過酷なSSも堅実に走り、2号車が市販車部門1位、1号車が2位で終え、累計2位の2号車と3位A.ヤコビニ組(トヨタ・ハイラックスSW4)とは5時間8分差となった。



翌日の戦いに向け、ピバークに到着した車両をメカが入念に整備。



ステージ2位の1号車が累計で1位をキープ。

# 1/14 第9ステージ

カラマ→イキケ  
リエゾン:29km SS:422km

	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.345)	2位	1位	22位
2号車(No.344)	1位	2位	28位

## アタカマの難所も部門1、2位で切りぬける



ステージ首位は2号車に譲ったが、1号車が累計で部門1位を堅持。

終盤に40kmほどの砂丘があるこの日のSSは、最後に3kmもある崖のようなイキケの砂山を下る設定。TLCの2台は深い砂丘との格闘を物語るようにバンパー周辺を傷めたが、このステージもワン・ツー・フィニッシュ。累計で2位の2号車と3位のヤコビニ組との差を7時間以上に広げた。

# 1/10 第6ステージ

サン・ミゲル・ドウ・トゥクマン→サルタ  
リエゾン:270km SS:424km

	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.345)	1位	1位	22位
2号車(No.344)	2位	2位	31位

## 2号車コースアウトの窮地も何とか切り抜ける



前部にダメージを負いながらも不屈の闘志で激走する2号車。

前半戦最終日の競技6日目は、ニュートラルゾーンを挟んだ前後2パートのSSで、堅い路面の山岳路が中心。埃が酷く、前半はワインディングが多かった。ここまで順調なTLCだがSS前半の左コーナーで2号車が突に視界を失ってコースアウトし、立木に衝突し前部にダメージを負ってしまう。幸い走行に問題なく、応急措置をとり、市販車部門1位の1号車から1時間45分遅れの2位でゴールした。



ピバークに到着後、状況をメカニックに説明する三浦ナビとジボンドライバー。

# 1/11 休息日

サルタ

## 勝利を目指し、後半戦へ準備も万全 入念な整備を終え、いざ後半戦へ

大会中間に設けられた休息日。前半戦を終え、3位に5時間14分のリードを築いたTLCは後半戦に向け車両の整備に全力を注いだ。前日不運な接触で車両にダメージを受けた2号車も修復作業を終え、後半戦に向け万全の態勢を整えた。



整備に余念がない横田、富田の両メカニック。チームはミーティングを行い、改めて気を引き締めた。



## TEAM VOICE

2号車 No.344



ナビゲーター  
**三浦 昂**

ドライバー  
**ニコラ・ジボン**

今大会に向け、勝つことを目指して一年間準備をし、周囲の期待の大きさも強く感じました。自分は社員ナビゲーターをこれまで5回やらせて頂きましたが、こんなに苦しいけれど楽しかったダカールラリーはありません。プレッシャーの中で充実していましたし、沢山のことを学ぶことも出来ました。これからデビューする次代の社員ナビにも沢山のことを伝えていきたいと思っています。

今年の戦いの中で一番ハードだったのは暑さでした。競技自体は今大会に向けて行ったクルマの軽量化などの走破性向上の効果ははっきり感じられ、走りやすかったです。アクシデントからもリカバリーして完走でき、メカニックに直してもらったマシンも完璧でしたし、ランドクルーザーの耐久性の高さを改めて感じました。何よりチームとして優勝出来たことを嬉しく思います。

# ダカールラリー2014を語る

3年越しに待望の勝利を得たTLC  
その道のりは長く厳しいものであった  
昨年と同じことをしていたのでは勝てない  
これまで以上に訓練と努力を重ね  
ついにその座を取り戻したのであった



自主的にもっとできることはないかと、メンバーひとりひとりがより積極的に行動するようになったと森監督。

**3**年ぶりの優勝を遂げて、感想はいかがですか。  
「ずっとリードはしていましたがもし順位をひっくり返されたら終わりだと、最後まで気が抜けませんでした。その思いはこれまでよりも強かったです。1号車がボディウムに上がってきたのを見たときは、『やった!』という気持ちになりましたが、嬉しさよりも安堵感が強かったです。チームが一丸になって真剣に取り組むことで結果が出るのが再認識できましたし、いろいろな意味でよかったです。いろいろな意味でよかったです。」

「この2年間の敗因についてはどのように考えますか。  
「私はチームが3連勝中だった時に監督として加わりましたが、翌年ランクル100に代わり投入したランクル200でも3連勝し、チームとしては6連覇を果たしました。その結果、これで勝てるのだという気持ちになつていました。そこに落とし穴がありました。勝つことに慣れてしまい、甘えがあったと思います。例えば、2012年に初めて負けたときはトランプルやアクシデントがありました。それがなければ負けていなかったのではと考えてしまったのです。」

チーム監督 森 達人

## 大切なのは挑み続けること、進化し続けること

「再び王者になるために、どのようなことをしたのでしょうか?」  
「まず、勝つということをしつかり精査するべきと考えました。自分たちの実力はどのようなレベルでどこまでやらなければいけないのか。私はかつてハンドボールの選手でしたが、常に上位のチームに勝つために必要なことを考えてトレーニングしていました。この2大会負けて、ハンドボールをやっていたときの挑み続ける気持ちがなくなっていたことに気付いたのです。」

「モロッコでのトレーニングを例年より増やしたのもそこからですか?」  
「砂路面での走破性向上を中心にクルマの仕様を見直すことになり、これに併せてモロッコのテストをこれまでの1回から3回に増やしました。テストが1回ですとそこで出た結果は本番でしか試せません。今回はダカールの本番に相当する距離の走りこみを行い、見直



ボディウムで優勝した三橋/ゲネック組を見つめる森監督。その心境は達成感より安堵感が大きかった。

した部分に不具合が出ないことを確認して本番に臨みました。これは自信という意味でも結果に繋がったと思います。」  
「ところで、ラリーの監督とはどういう仕事をするのでしょうか?」

「戦術についてはおおまかな指示を出すことはあっても競技中に細かい指示を出すことはありません。サッカーや野球との大きな違いですね。これは自分の考えですが、ドライバーやナビゲーター、メカニックといったスペシャリストたちがそれぞれ全力を出せる環境を作ること。それが一番の仕事だと思っています。スペシャリストであるメンバーたち個々の思いをチームが狙う方向に向けながら最大のパフォーマンスを発揮してもらおう。そして結果を出す。やりがいのある仕事です。」

「これからチームはどのように進んでいくのでしょうか?」

「同じ失敗を繰り返さないよう、連覇を狙って体制を作って行きたいです。進化し続けることを念頭に置いてチームもクルマも作っていかねければと思っています。そして勝ち続けることが私たちの最大の目標です。それによって応援して下さる方たちの認知が高まるとともに、ランドクルーザーを作っている人たちが『世界で通用する強い車を作っている』という誇りを共有できる。そうしたすべの人が参加できる輪が広がったらいと考えています。」

## 優

勝おめでとうでございます。少し時間が経ちましたが、ダカールラリーが終わって、今のお気持ちを聞かせてください。  
「ありがたいでございます。日本に帰ってきて多くの方に祝って頂き感謝するとともにタイトルの大事さを痛感しています。自分にとっては4回目の優勝ですが、初めて勝つたときのような『やった!』という感じよりは安堵感、ほっとした気持ちが大いいですね。」  
「3年ぶりではっとしたと?」  
「この2年間勝てなかった理由はそれぞれ違って1回目は自分のミスもありましたが予想外のトラブルが起きました。2回目は序

1号車ドライバー 三橋 淳

## これまでの努力が正しかったと証明できた



今回のキーポイントとなった9日の第5ステージ。あまりの暑さに走り終えてクルマを降りたときは、疲労困憊でふらふらの状態。それほどの厳しさだった。

盤で戦列から離れ、運もありませんでした。そして、これが3回連続いたら自分はダカールラリーのドライバーとして相応しくないのではと思いましたが、でも今回、それ

まで自分がやってきたことは間違いないではなかったと証明できた。ほっとしましたね(笑)。  
「2014年大会に向けてチームはモロッコテストを3回行い、大幅な車両性能の見直しも行いました。」

「例えば南米に多いフェシユフェシユ(乾燥したパウダー状の土埃が堆積した柔らかい路面。タイヤが深く沈みこみ走行抵抗が大きいが深く沈みこみ抵抗が大きい)が延々と続くようなところはモロッコにはそう多くはありません。そうした違いもありますが、テストは上手く行っただけで、検証した内容が次は本番ではなくてもう一

度テストでチェックできたのが大きいと思います。」  
「ダカールラリー本番でその手ごたえを感じましたか?」

「車両の軽量化もありますが、ドライバーとして一番効果を感じたのはデフのギア比を変えて全体をローギアード化したことです。砂丘を乗り越えるときに加速しやすくなりました。それとホイール幅を狭くしてリムの形状も見直したことです。これまでより空気圧を下げてリム落ち(内圧が低い状態)で変形したタイヤがホイールから外れてしまうこと)しにくくなったのは心強かったです。」  
「今回のラリーで一番大変だったステージはどこでしたか?」

「自分にとってのキーポイントは経験したことのない暑さになった9日。トゥクマンに行くときでした。あの日はリズムが悪くミスも多かったのですが、直接タイムロスにはつながらず『これは今回は流れが良いぞ!』という手ごたえを感じました。調子の悪いときにどれだけロスを減らすかが戦いの大きなポイントですから。それにしても暑かった。熱中症になって手足が痺れてきて、ナビのアラ

も一時は危険な状態でした。」  
「後半戦はずっと1位で大きな差を保っていましたが、気持ちの上でナーバスになったことはありましたか?」

「マージンがあっても砂丘で一回失敗してクルマを壊したら終わりです。そういうナーバスさは後半のアカマまではずっとありました。ですがエル・サルバドルに行くSで最後の砂丘の終わりが見えたときは、難関を無事に終え『ゴールが見えた』と気持ちが高揚しましたが、ゴールするまでは安心してはいけないと気を引き締めました。」



連覇を途切れさせた責任を感じていたという。背水の陣で臨み、この2年間の雪等を見事果たした。



実質最後の難関となった17日第12ステージの砂丘をクリアする1号車。これで勝利はほぼ手中に。

TLCは環境に配慮したラリー参戦を目指し、ラリー車の燃料に廃食用油から精製したバイオディーゼルの燃料(BDF)を使用している。BDFの原料となる廃食用油は、トヨタ車の従業員や、地域の方々、スポンサー企業などにご協力いただき、約8000ℓもの廃食用油を回収している。

ダカールラリー2014においても、2台のランドクルーザー200にバイオディーゼルの燃料を100%使用し、NRJ部門(環境に配慮した代替エネルギーを使用したクルマの部門)において、4年連続の優勝を果たした。

# BDF CHALLENGE

## 環境に配慮したBDFでの参戦

バイオディーゼルの燃料

廃食用油回収にご協力  
いただいた方々



8000ℓの廃食用油  
回収を達成

近隣の小学校での廃食用油贈呈式

### チーム代表&チーム監督

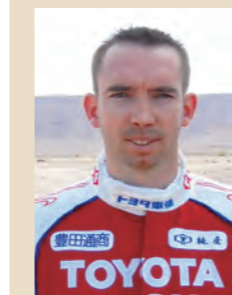


**チーム代表**  
**林 正敏** MASATOSHI HAYASHI  
トヨタ車体 執行役員  
2012年6月よりチーム代表に就任。「厳しい時こそ明るく、楽しく、元氣よく」をモットーに必達目標である首位奪回に向けてチームを支えた。



**チーム監督**  
**森 達人** TATSUTO MORI  
トヨタ車体 総務部広報室  
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。

### 2号車(No.344)



**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  
2002年、トヨタランドクルーザーブレードでダカールラリーに初出場。2007年大会ではBOWLER部門および、アマチュアクラスで優勝した。2009年大会よりTLCに加入し、部門優勝を遂げる。その後、一度チームを去るが、2013年に再びチームに戻り、市販車部門準優勝。今年もその実力を発揮し、1号車に続き、市販車部門2位の座を獲得した。



**2号車ナビゲーター**  
**三浦 昂** AKIRA MIURA  
1983年1月26日生まれ  
トヨタ車体 総務部広報室  
モータースポーツは未経験だったが、TLCでのラリー参戦を夢見て2005年にトヨタ車体に入社。2006年に社内選考でナビ候補に選ばれチーム入り。トレーニングを積み、2007年に三橋ドライバーのナビとしてデビューし優勝する。2009年にはジボンドライバーとのコンビで優勝。2011年に後任の社員ナビに後を託したが、2013年にジボンとのコンビで復帰し、市販車部門準優勝。2014年も準優勝を飾った。

### メカニック&アシスタントクルー



**メカニック**  
**横田 猛** TAKESHI YOKOTA  
トヨタ自動車  
昨年、トヨタ自動車から派遣され、ダカールラリー2013でTLCメカニックとしてデビュー。ダカールラリー2013では1号車を担当し、戦線離脱という悔しい思いを経験。持ち前の責任感を武器に今大会では1、2号車両方を担当した。



**メカニック**  
**丸山 昭寿** AKIHISA MARUYAMA  
福岡トヨタ自動車  
福岡トヨタ自動車から派遣されたメカニック。昨年は1号車を担当したものの、無念の戦線離脱となり悔しさを滲ませた。ダカールラリーは今回で3回目となり、これまでに培った経験や持ち前の熱い闘志で首位奪回に貢献した。



**メカニック**  
**波止 橋蔵** HASHIZO NAMITOME  
福岡トヨタ自動車  
福岡トヨタ自動車から派遣され、ダカールラリー2013でTLCメカニックとしてデビュー。昨年は2号車を担当し、市販車部門2位となった。前大会での経験と九州男児の熱い闘志で2号車のアクシデントの際にその能力を十分に発揮した。



**メカニック**  
**富田 貴夫** TAKAO TOMITA  
福岡トヨタ自動車  
今回の大会に向けて、福岡トヨタ自動車から新加入した。車両整備やトラブルシューティングなど、約1年間の国内外での訓練を重ねてきた。初めてのダカールラリーに気力をみながら、先輩メカとともにその役割を果たした。

### TEAM MEMBERS

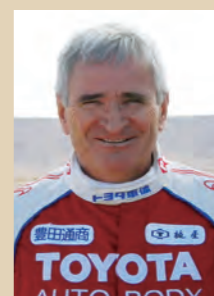
## ダカールラリー2014 チーム体制

ドライバー、ナビゲーターは昨年と同じ布陣に日本人メカニックには昨年の3名に新たに1名が加入。チーム力をさらに強めたメンバーで戦いに臨んだ。

### 1号車(No.345)



**1号車ドライバー**  
**三橋 淳** JUN MITSUHASHI  
1970年7月2日生まれ  
日本を代表するクロスカントリードライバー。2000年からバイクでダカールラリーに出場し、トップライダー賞に輝くなど、ライダーとして国内外で活躍。4輪転向後は、総合11位と日本人でトップの成績を取るなど、ドライバーとしてのセンスを開花させる。2007年よりTLCに加入、市販車部門優勝を果たす。2010、11年には堂々の連覇を達成。今年4度目の優勝を果たした。



**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年からエンジン分野のエンジニアとして勉強を積み、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。1987年には、メカニックのできるナビゲーターとしてプジョーよりダカールラリーに参戦。以降、ナビゲーターとしてシトロエン、ニッサン、BMWなどで総合優勝争いを展開。2011年からTLCに加入し、以来三橋ドライバーのナビゲーターを務める。



**チームメカニック**  
**フィリップ・シャロワ** PHILIPPE CHALLOY



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



**メカニック**  
**ペドロ・アンブロシオ** OLIVEIRA 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** MICHEL BEAUJEAN



**カミオンクルー**  
**エリック・デリゾッティ** ERIC DELLI-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

## 参戦発表会

12月

12月12日(水)、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2014参戦発表会を実施。約70名の報道関係者を前に、林チーム代表と森監督は「期待にこたえられるように、市販車部門王座奪回に向け、強い思いで、チーム一丸となって戦う」と決意表明を行った。また、三橋ドライバー、ゲネックナビゲーター、ジボンドライバー、三浦ナビゲーター、トヨタ自動車の横田メカニック、福岡トヨタ自動車の丸山、波止メカニック、今年から新加入した富田メカニックもそれぞれ決意を発表した。



チーム代表、監督、ドライバー、ナビゲーター、日本人メカニックが集結。

## 社内壮行会

12月

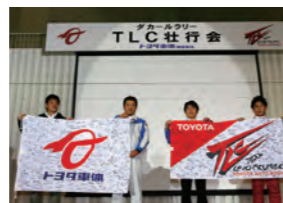
12月13日(木)、トヨタ車体吉原工場体育館で壮行会が開催され、岡田社長をはじめ、トヨタ車体社員約600名が市販車部門王座奪回に向けて、TLCチームメンバーに熱い声援を送った。また、廃食油の回収に協力して下さった富士松中学校と若園



激励の言葉を送る岡田社長。



大だるまの目入れは林チーム代表と森監督が、小だるまの目入れはドライバー、ナビゲーター、日本人メカニックとトヨタ車体の代表社員が行った。



応援の寄せ書きをした社旗とチーム旗を贈呈。



壮行会の最後には三河神明太鼓の方々による力強い和太鼓の演奏と激励のエールがチームメンバーに送られた。



中学校からは、生徒の方々への応援メッセージをまとめたボードが三橋ドライバーとゲネックナビゲーターに贈呈された。



# ダカールラリー2014に向けた1年間のプロジェクト

“優勝奪回”という目標達成のために前回の大会終了後から、チームは一丸となり数多くの訓練や日々の努力を積み重ねてきた



## モロッコ訓練

6月 9月

実戦に近い環境でのテスト。チームのメンバーであるフランスのメカニックとともにラリー車両の評価や耐久テスト、トラブルシューティングなどを行い、ダカールラリー本番に向け、クルマもチームもポテンシャルアップを図っていった。



日仏混成のTLCはお互いのコミュニケーション能力を上げていくのも重要なこと。



車両を整備するメカニックの表情からも熱心な取り組みと真剣さが伝わってくる。



ドライバーもテスト走行を積み重ねて、車両の改良を進めていった。

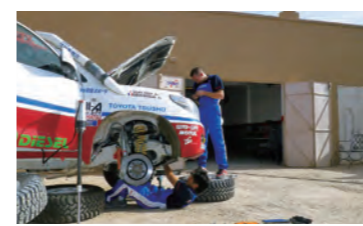
## シェイクダウン

11月

モロッコで行なわれたラリー車の最終テストには、日本からTLCスポンサー企業の代表が見学を訪れ、本番さながらの迫力ある走りを経験するとともに、選手に熱い激励を送った。



灼熱のモロッコでチームを激励するトヨタ車体石黒副社長。



メカニックだけでなく、ドライバーやナビゲーターも車両整備の訓練を行う。



本番に向け、1年積み重ねてきた努力の総仕上げ。走行の結果に好感触を得た。



モロッコを訪れたTLCスポンサー企業の方々。

## イベント出展

1年間を通じて、各地で開催されたイベントに参加。ラリーの魅力やTLCの活動をPRし、多くのファンの方々と交流を行った。



TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL (静岡県・富士スピードウェイ)



モータースポーツフェスタ (愛知県・豊田スタジアム)



ラリー車特別展示 (愛知県・ミッドランドスクエア)



モータースポーツジャパン(東京都・お台場)



新城ラリー(愛知県・新城市)



全日本選手権スーパーフォーミュラ (静岡県・富士スピードウェイ)



■ランドクルーザー200ラリー車スペック

車両型式	VDJ200
全長×全幅×全高	4,950×1,910×1,970mm
エンジン型式	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	350ℓ
最高出力	245ps/3,800rpm
最大トルク	430Nm/1,200~3,600rpm
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単筒ガス式
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

サスペンションはコイルスプリングの強化、ショックアブソーバーの1輪あたり2本装着とアーム類の補強を行っている。エンジンはターボチャージャーの吸入部にリストリクター(吸入空気量を制限して出力を一定レベル以下に抑制する部品)が装着されるほかは内部の改造は禁止。5段マニュアルのギアボックスもノーマルだが、前後ディファレンシャルギアのギア比は設定された中で選択できる。室内は転倒や衝突時に乗員を守るロールケージで補強し、6点式のシートベルトや専用のシート、消火器などの安全装備や、区間距離を測るトリップメーター、GPSなどのナビゲーション機器が備えられる。リアシート部にはゴム製の袋を内蔵して変形時も漏れ難い燃料タンクを備えるが、今回容量を400ℓから350ℓに縮小。スペアタイヤ搭載数も4本から3本にし、ステア関係の見直しなど全体で約85kgもの軽量化を達成している。

TLCのダカルラリー出場車両はトヨタ・ランドクルーザー200の市販車がベースだ。現在の4輪部門には改造車と市販車の2部門があり、前者は競技専用で作られた車両を対象に広い範囲での改造が認められるもの。後者は市販車をベースとし、改造範囲が厳しく制限されている。安全装備以外の改造は殆ど許されておらず、ベース車両が持つ性能が競技車としての戦闘力を大きく左右する。ランドクルーザーはダカルラリーの初期の頃から参加車両やオフィシャルカーとして活躍し、持ち前の優れたオフロード走破性や堅牢性を発揮してきた。その系譜は最新型の200にも受け継がれ、フレーム/ボデー別体構造の強靱な車体やクラス随一の頑丈な足回り等を備える。TLCでは同モデルの4・4ℓV型8気筒ディーゼルエンジン搭載車をベースに、ラリー用の改造を施した車両で2009年からダカルラリーを戦っている。外観はボデー形状の変更はもちろん、軽量化を目的とした外板等の材料置換も許されておらず、ほぼ市販車のまま。ただし、規則で認められている後部ドアより後ろのウインドウガラスの他部材への交換のほか、エンジン吸入空気用のシュノーケル、室内換気用ルーフベンチレータ、アンダーガード類などの装備品を追加している。前後の牽引フックやボンネット固定用のピン、前後輪のマッドガードなどは装着を義務づけられたもの。車体の各部は当て板によって補強され、

# EQUIPMENT & GEAR TLC強さの秘密

過酷な環境に打ち勝つために  
ダカルラリーに求められる高い性能

灼熱の砂漠、標高4200mにも達する高地、大きな寒暖差道なき道を行き、崖のような坂を駆け抜ける……この厳しい戦いのためにランドクルーザーはさらに強化されチームも強力なバックアップで支えられている

## MECHANISM 車両機能・装備

### 安全性を高めるための補強や装備がいっぱい

#### GPS ●ジーピーエス



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。ナビゲーターはコマ図の情報と計器の表示を確認しながらドライバーにルートを示す。

#### 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を行っている。



#### Luggage Room

●ラゲッジルーム  
ラゲッジルームには最大で3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、砂地やぬかるみ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。

#### 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。



#### 3 Brakes ●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。



シュノーケル

ベンチレータ

マッドガード(泥よけ)

牽引用フック

#### 1 Suspension

●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、凹凸の激しいダカルラリーの路面に挑むランクルの走りを支える。

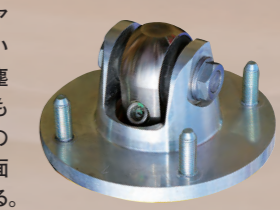
#### 2 Wheels

●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。

#### ●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。

## TEAMS チームスタッフ用アイテム

## 厳しい環境、さまざまな状況に対応するタフな仕様

### Team Wears



●チームウェア (コロンビアスポーツウェアジャパン)  
寒暖差が大きく、砂漠の砂嵐や突如の雨など、あらゆる気象条件が待ち受けるダカールラリーでは、そうした過酷な条件で優れた機能性や耐久性を持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ジャパンの製品を使用している。



●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。

### 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環境で、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。



### 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。タイヤ交換でネジ締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。

### 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。

## FOODS ドリンク・食料品

## チーム全員を支える、力強いエネルギー源



●Japanese Foods ●日本食(シマツ)  
日本人スタッフの胃袋を癒してくれ、力のもととなるのが日本食。米はエネルギー源として有効なため、ドライバーやナビゲーターだけでなく、日本人以外のスタッフにも好まれている。他にも缶詰などが用意されている。



●機能的栄養食品(大塚食品)  
長くて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、短時間で簡単に栄養補給ができるエネルゲンゼリーなどが戦いを支えている。

## DRIVERS ドライバー用アイテム

## 機能性、快適性を考えたさまざまなドライバー装備

### Racing 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。



### Helmets

●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持ち、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。

### Watches

●腕時計(カシオ計算機)  
新・対衝撃性構造を持つG-SHOCKにトリプルセンサーVer.3を初搭載。方位、気圧、気温、高度を高精度に計測し、過酷なダカールラリーを戦い抜くために必要な情報をドライバーやナビゲーターに提供する。



## FOODS ドリンク・食料品

## チーム全員を支える、力強いエネルギー源

## INTERIOR 室内装備

## 快適かつ安全なドライビングをサポート

### 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支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、腿を締めてバックルでとめる。



●クーリングシート(デンソー)  
エアコンが搭載されていないラリー車で少しでも車内を快適にするアイテムがクーリングシート。座席下のファンから運び込まれた空気が座面と背面に送り出され背中や太ももの汗ばみを抑え、ラリー中も集中力を維持できる。