

TLC

Team Land Cruiser

TOYOTA AUTO BODY

DAKAR RALLY 2015
ARGENTINA~BOLIVIA~CHILE



市販車部門2連覇!!



会社創立70周年を
ワン・ツーフィニッシュで飾る!



ダカールラリー2015 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

2年連続市販車部門 ワン・ツーフィニッシュ

昨年、3年ぶりに市販車部門王座を奪回したTLC
今大会は監督、メカニックに新メンバーを加え
ディフェンディングチャンピオンとして
気持ちも新たにダカールに挑むこととなった
トラブルを抱えながらも着実に駒を進め
連勝街道へ向けて突き進んだ



すべてのステージで首位を獲得し、1、2位を獲得した三橋、ジボンの両ドライバー。

TLC (チームランドクルーザー・トヨタオートボデー) は1月4日〜17日にかけてアルゼンチン・ポリビア・チリで開催されたダカールラリー2015の4輪市販車部門にトヨタ・ランドクルーザー2000の2台体制で参戦した。真夏の南米を舞台にした同大会はトラブルが頻発する過酷な戦いとなったが1号車が優勝で見事同部門の2連覇を果たし、2位で続いた2号車とともに2年連続のワン・ツーフィニッシュを達成。チームはトヨタ車体が創立70周年を迎える2015年のスタートを最高の結果で飾ることとなった。

TLCは自社で生産するランドクルーザーの堅牢性や走行性能の高さを証明する場として、過酷なダカールラリーの中でも改造範囲を厳しく制限される市販車部門にこだわって挑戦を続けてきた。それは決して容易なことではなく、前身のトヨタ・チームアラコから活動を受け継いだ2005年からは市販車部門6連覇を達成したが、不運なトラブルやア

クシデントもあって続く2年間は準優勝に甘んじた。3年ぶりに優勝を果たした2014年に続く今年はその力が実力として維持できているのか、真価が問われる大会となった。チームは14年大会終了後間もなく森達人監督に代わって就任した角谷裕司新監督(ともにトヨタ車体社員)体制となり、6月から本格的に活動を進め、国内外でのさまざまなテストや訓練を実施。10月には実戦テストとして出場した前哨戦のモロッコラリーで市販車部門ワン・ツーフィニッシュを果たすなど、万全の態勢を整えて年明けのダカールラリー本番を迎えた。

2015年大会に向けたドライバー/ナビゲーターとして1号車に三橋淳/アラン・ゲネック、2号車にはニコラ・ジボン/三浦昂(トヨタ車体社員)を引き続き起用。角谷監督のもとトヨタ自動車、福岡トヨタ自動車から派遣された日本人メカニック3人を含む総勢17人体制のチームで今大会に臨んだ。



1号車 No.343

ドライバー

三橋 淳

ナビゲーター

アラン・ゲネック

TLC ダカールラリー過去の戦績

大会年(スタート地～ゴール地)	成績	車両	号車	ドライバー	ナビゲーター	個別成績
1995 (グラナダ～ダカール)	4位	ランドクルーザー-80	1号車	浅賀 敏則	伊藤 健司	4位
1996 (グラナダ～ダカール)	優勝	ランドクルーザー-80	1号車	浅賀 敏則	伊藤 健司	2位
			2号車	ジェラルド・サラザン	藤澤 隆	1位
1997 (ダカール～アガデス～ダカール)	2位	ランドクルーザー-80	1号車	浅賀 敏則	伊藤 健司	2位
			2号車	ジェラルド・サラザン	藤澤 隆	リタイア
1998 (パリ～グラナダ～ダカール)	優勝	ランドクルーザー-80	1号車	浅賀 敏則	伊藤 一	2位
			2号車	ジェラルド・サラザン	藤澤 隆	1位
1999 (グラナダ～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	2位
			2号車	ジェラルド・サラザン	ジェラルド・トゥルブレ	1位
2000 (パリ～ダカール～カイロ)	優勝	ランドクルーザー-100	1号車	浅賀 敏則	藤澤 隆	2位
			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
2001 (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
			2号車	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
2002 (アラブ～マドリッド～ダカール)	優勝	ランドクルーザー-100	1号車	浅賀 敏則	荒川 大介	2位
			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
2003 (マルセイユ～シャルム・エル・シェイク)	優勝	ランドクルーザー-100	1号車	浅賀 敏則	荒川 大介	2位
			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
			3号車	片山 右京	ジェラルド・トゥルブレ	リタイア
2004 (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	1号車	浅賀 敏則	伊藤 一	リタイア
			2号車	ジャンジャック・ラテ	サミュエル・ラミ	リタイア
			3号車	片山 右京	荒川 大介	リタイア
2005 (バルセロナ～ダカール)	優勝	ランドクルーザー-100	1号車	片山 右京	荒川 大介	3位
			2号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタリ	2位
			3号車	浅賀 敏則	沼田 靖志	1位
2006 (リスボン～ダカール)	優勝	ランドクルーザー-100	1号車	池町 佳生	荒川 大介	2位
			2号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタリ	1位
			3号車	浅賀 敏則	沼田 靖志	順位なし
2007 (リスボン～ダカール)	優勝	ランドクルーザー-100	1号車	ジャンジャック・ラテ	ブルーノ・カタリ	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
2008 (リスボン～ダカール)	大会中止	ランドクルーザー-100	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・カタリ	順位なし
2009 (ブエノスアイレス～ブエノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー-200	1号車	三橋 淳	ブルーノ・カタリ	4位
			2号車	ニコラ・ジボン	三浦 昂	1位
2010 (ブエノスアイレス～ブエノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー-200	1号車	三橋 淳	ブルーノ・カタリ	1位
			2号車	ニコラ・ジボン	三浦 昂	リタイア
2011 (ブエノスアイレス～ブエノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー-200	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
2012 (マル・デル・プラタ～リマ)	2位	ランドクルーザー-200	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
2013 (リマ～サンチャゴ)	2位	ランドクルーザー-200	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
2014 (ロサリオ～バルパライソ)	優勝	ランドクルーザー-200	1号車	三橋 淳	アラン・ゲネック	1位
			2号車	ニコラ・ジボン	三浦 昂	2位
2015 (ブエノスアイレス～ブエノスアイレス)	優勝	ランドクルーザー-200	1号車	三橋 淳	アラン・ゲネック	1位
			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。

参加台数と完走率

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%
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	ディーゼル	10	5	50%
		12	6	50%
改造車		125	61	49%
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すべての部品を専用につくったプロトタイプまで含む				
4輪		137	67	49%
2輪		161	79	49%
クアッド(4輪バギー)		45	18	40%
カミオン(トラック)		63	43	68%
合計		406	207	51%



南米で7回目の開催となる今大会は4年ぶりにアルゼンチンの首都ブエノスアイレスをスタート&ゴールとし、南米大陸のアルゼンチンからチリ、ボリビアを時計回りに巡るループ状のコースで行われた。4日にブエノスアイレスを出発すると序盤戦はアンデス山脈東側の山麓部を北上し、7日にはアンデスを越えて主戦場であるチリのアタカマ砂漠に突入。そして今度はチリ国内を北上して10日には標高3700mにあるボリビアのウユニに到達する。12日、チリ北部のイキケで中間休息日を迎えた後は再び高標高と戦いながらアンデスを越えてアルゼンチンに戻り、終盤はリスキーな山岳ステージを南下して17日にブエノスアイレスにゴールするという行程である。4輪部門の全行程は9111km、うち競技区間(SS)は4578kmの長丁場だった。スタートセレモニーで日本から駆け付けたトヨタ車体川田専務執行役員、立松常務執行役員の激励を受けて走り出したTLCは初日から2号車、1号車の順で市販車部門1、2位を占める順調な滑り出しとなった。しかし、チレシトへ向かう6日には2号車がSS中に跳ね石でラジエターが破損するトラブルに見舞われる。ジボンと三浦の両選手の応急措置で水漏れは止められ、幸いオーバーヒートなどの大事には至らなかったものの1号車が代わってトップに立ち、2号車は1号車から1時間55分と大きく遅れてゴールした。

その後快調に市販車部門首位のポジションをキープしていた1号車だが、9日のステージで小さい丘を越える際、逆光に視界を奪われて穴に左前輪をヒット。サスペンションとステアリング系を破損した。タイムロス虽小く、車両もメカニックによって完全に修復されたが不運は翌日も続き、ウユ二へ向かうSSの途中で再び左前輪が溝にはまってパワーステアリングを壊してしまう。この日はマラソンステージと呼ばれるステージでビバークにアシスタンス部隊はおらず、部品の交換はもちろん、メカニックの整備も受けられないため、1号車は翌日イキケへ戻る271kmをパワーステアリングなしで走る事になった。砂丘でハンドルを取られてコースオフするなど危ない場面もあったが、なんとか乗り切った1号車は市販車部門首位の座を保って無事イキケに到着。1号車とのタイム差を1時間24分まで縮めた2号車とともにワン・ツ一態勢で前半戦を折り返した。

この時点で2号車と3位のアレックス・ヤコビ二組(トヨタ・ハイラックス)とのタイム差は19時間あまりに及んでおり、大きなリードを築いていたが、最大のピンチは後半戦初日にやってきた。カラマへ向かうSS前半にある切り立った砂丘の登りで、走行ラインを探っていた1号車は方向を変えようとバックしはじめたところバランスを崩して転倒。ゆっくりと4回転してタイヤから着地した。三橋/ゲネツクの両乗員とも怪我はなく近くにいた2号車のサポートを得て再スタートしたが、その後緊急用のエンジン停止スイッチの不調でエンジンが止まるトラブルも発生し、1号車のビバーク到着は夜10時過ぎとなった。点検の結果、競技続行は問題なしと判断したチームは即刻修復に着手。2号車の担当メカニックも加わった懸念の作業で車両は朝までに完璧な状態に仕上げられた。

アクシデントを乗り越えた部門首位の1号

トヨタ車体 取締役社長 岩瀬 隆広

2連覇をワン・ツーフィニッシュで迎えることができ本当に良かったです。会社創立70周年の記念すべき年の初めに、皆様に明るい話題を届けることができ、とてもうれしく思います。世界で最も過酷なラリーと言われていたダカールラリーで2年続けて優勝したことにより、ランドクルーザー200の走破性、安全性、信頼性を実証することができました。今後もラリーで得られた成果を「もっといいランドクルーザーづくり」に生かして、世界中のお客様に喜んで頂けるクルマづくりを進めて参ります。応援して頂いた皆様、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。



チーム監督 角谷 裕司

(トヨタ車体 総務部広報室)

初監督で優勝を成し遂げることができ、本当にうれしく思うとともに、安堵の思いでいっぱいです。この優勝は、監督として新前の自分を支えてくれたチームメンバーをはじめ、いつも温かく応援し支えてくださっているスポンサーやファンの皆様、会社の仲間のおかげです。プレッシャーに負けそうになった時もありましたが、皆様のご声援が力となりました。1年間頑張ってきたことに良かったです。



2号車 No.345

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)



大きな問題もなく、ランドクルーザーの優れた信頼性、走破性を実証した。

車と2位の2号車とのタイム差は15分7秒に縮まっていた。だが、その後のステージは狭い一本道の山岳路など危険かつ先行車を抜きにくい区間も多く、状況に合わせたペースを守って走行を続ける2台のタイムは大きくは変わらない。最終日のSSも雨のため僅か31kmに短縮された結果、最終的に2台の順位が入れ替わることはなく、1号車が市販車部門1位、2号車が6分00秒差の2位でブエノスアイレスにフィニッシュした。車両とともにポデイウム上がった三橋／ゲネック、ジボン／三浦の両コンビはトヨタ車体岩瀬社長、佐口常務執行役員に迎えられ、市販車部門2連覇達成とワン・ツーフィニッシュという最高の結果をスタッフとともに喜んだ。

全13ステージで首位を獲得し、市販車部門完全制覇!!

順位推移

ラリー日程	1号車 No.343 三橋／ゲネック		2号車 No.345 ジボン／三浦	
	市販車部門	総合	市販車部門	総合
1月2日(金) 車検 TECHNICAL CHECK	-	-	-	-
1月3日(土) START DEPARTURE PODIUM	-	-	-	-
1月4日(日) STAGE01	2	44	1	42
1月5日(月) STAGE02	2	33	1	32
1月6日(火) STAGE03	1	32	2	45
1月7日(水) STAGE04	1	29	2	38
1月8日(木) STAGE05	1	28	2	34
1月9日(金) STAGE06	1	27	2	36
1月10日(土) STAGE07	1	27	2	33
1月11日(日) STAGE08	1	26	2	34
1月12日(月) 休日 REST DAY	1	26	2	34
1月13日(火) STAGE09	1	30	2	32
1月14日(水) STAGE10	1	29	2	30
1月15日(木) STAGE11	1	28	2	30
1月16日(金) STAGE12	1	29	2	30
1月17日(土) STAGE13/FINISH ARRIVAL PODIUM	1	29	2	30

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」が、昨年に続いて市販車部門で優勝を果たしたことを、大変嬉しく思います。これも、応援を頂きました皆様のお蔭であり、心から感謝申し上げます。アルゼンチン、ボリビア、チリの3カ国にまたがる総走行距離約9100キロ、競技区間約4600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、そして全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、普段経験することのない様々な「道」との出会いや、絶え間ない挑戦があったと思います。「道が人を鍛える。人がクルマを作る。」その思いを胸に、どんな時にも不撓不屈の精神で、グループ丸となって「いいクルマづくり」に取り組んでいきたいと思っています。応援ありがとうございました。





ダカールラリー2015 大会概要
 開催期間：1月3日～17日
 走行距離：9,111km(全13ステージ)



南米での開催も7回目となる今年大会
 アルゼンチンをスタートし
 チリ、ボリビアを経てアルゼンチンへ戻る
 総走行距離9,111kmのルートで行われた

DAKAR RALLY 2015

連覇へ向けた15日間の戦い

1/4

第1ステージ

ブエノスアイレス→ヴィラ・カルロス・パス
 リエージュ：663km SS：170km

	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.343)	2位	2位	44位
2号車(No.345)	1位	1位	42位

リスクな農道を慎重に走り部門1、2位

競技初日の舞台はブエノスアイレスから144km移動した平坦で堅いグラベル(未舗装路)の農業地帯。ハイスピードな直線が多いが埃がひどくて視界も悪く、一本道で追い越しは難しいステージであった。TLCの2台はこのステージを落ち着いて走破。2号車ジボン/三浦組が市販車部門首位、1号車三橋/ゲネック組が22秒差の2位でゴールした。



埃と道の狭さでリスクなステージを慎重に攻める1号車は22秒差の2位でゴールした。

注意を払いながら走行したというジボンドライバーは思い通りの走りができたと、初日をトップで通過。

1/2

車検

ブエノスアイレス

準備も順調にこれまでになく円滑に車検通過

車検後、車両は保管され競技開始まで触れられないため、チームは12月31日からアルゼンチンで入念な調整を行ってきた。車検はスムーズに終わり、万全の態勢でスタートを迎えることとなった。



トヨタ車体 川田専務執行役員(右)、立松 常務執行役員がチームを激励に訪れた。



車検後、TLCのメンバーはアルゼンチントヨタ主催の記者会見に臨んだ。

1/3

スタートセレモニー

ブエノスアイレス

競技を前に盛大なスタートセレモニー

ブエノスアイレス市内の大統領府前5月広場でセレモニアルスタートが行われた。大統領官邸を背にして設けられたボディウムに1台ずつ登壇し、2輪・4輪の総勢406台がスタート。TLCの2台は、日本から駆け付けたトヨタ車体川田専務執行役員、立松常務執行役員の激励を受け、翌日からの競技に向け、力強くボディウムを出発していった。

社員から激励の寄せ書きがされた社旗を掲げ、声援に応えながらスタートボディウムに立つ2号車。



1/8

第5ステージ

コピアボ→アントファガスタ
リエゾン:239km SS:458km

	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.343)	2位	1位	28位
2号車(No.345)	1位	2位	34位

不運を乗り越え、悪路のステージをクリア

この日はアンデス山麓を北上、標高1000~3000mの高地を走り、基本的に堅いグラベルで岩場やフェッシュフェッシュも登場。路面は荒れている上、フェッシュフェッシュの中に石が隠れているなど、不安要素の多いステージであった。TLCはノーバンクで走り切った2号車が部門1位でゴール。1号車はパンクやジャッキの故障、エンジンストールなど不運に見舞われたが部門2位で完走。



三浦ナビを迎える角谷監督。2号車は快調な走りで1号車との差を15分短縮。

1号車は悪路に翻弄され、不運にも2度のバンクに見舞われた。



1/5

第2ステージ

ヴィラ・カルロス・パス→サン・ファン
リエゾン:107km SS:518km

	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.343)	2位	2位	33位
2号車(No.345)	1位	1位	32位

序盤最初の関門、ロングSSを無難に走破

今大会最長となる518kmのSS。序盤は2000m級の山越えでその後は比較的平坦だが狭い林間にフェッシュフェッシュ(フカフカの砂地)も待ち受ける。50℃を超える酷暑の中、堅実な走りで2号車が部門1位、1号車が2位でゴールし、順調に1、2位をキープした。



1号車はフェッシュフェッシュでスタック、2号車も水温上昇でクルマを止めたが問題はなし。

1/9

第6ステージ

アントファガスタ→イキケ
リエゾン:392km SS:255km

	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.343)	1位	1位	27位
2号車(No.345)	2位	2位	36位

予想以上の厳しいステージに2台とも苦しむ

スタックしたものの部門2位の2号車。

砂丘の尾根で穴にはまった状況を説明する三橋ドライバー。

22kmのニュートラルゾーンを挟む前半69km、後半186kmのアンデス山麓が舞台。路面は堅いグラベルとフェッシュフェッシュが頻出し、視界の悪く岩に当たったり、転倒の可能性も高く、終盤には砂丘エリアもある。この難所のSSで1号車が太陽の光で確認できなかった穴に左前輪を落とし、サスペンションにダメージを受けたが部門首位でゴール。2号車もフェッシュフェッシュにはまりながらも部門2位で走り終えた。



1/6

第3ステージ

サン・ファン→チレント
リエゾン:258km SS:284km

	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.343)	1位	1位	32位
2号車(No.345)	6位	2位	45位

2号車が大きく後退! 不運なトラブルに泣く

前半戦のアルゼンチン最終日のルートはアンデス山脈の東側を北上し、サン・ファン市郊外の山間に始まり中盤からは枯れ川の底など石の多い箇所や、フェッシュフェッシュも20kmほどあり、酷い埃が参加者を苦しめた。この区間で2号車は跳ね石によりラジエーターを破損。水温上昇に気づき車両を止め、水漏れを防ぐ応急措置をしたが約2時間を要し、1号車から1時間59分50秒遅れの市販車部門6位でSSを終えた。



2号車に代わって1号車が部門トップに浮上。

不運なトラブルにジボンドライバーも落胆。しかし気持ちを切り替えて挽回をめざす。



TEAM VOICE 1

1号車 No.343



ナビゲーター

アラン・ゲネック

2年連続の優勝をとてもうれしく思うとともに、今はほっとした気持ちです。三橋ドライバー、メカニックと力を合わせて困難を乗り越えることができました。この優勝はチームのサポートと多くの方々からのご声援があったからこそです。ありがとうございました。

ドライバー

三橋 淳

今大会はトラブルが多く、2号車がいなければ勝つことは出来ませんでした。今回の勝利はTLCのチームワークによって得たものという気持ちが強いです。改めてTLCの一員として、市販車部門で5勝目を獲得できたことをうれしく思います。

1/7

第4ステージ

チレント→コピアボ
リエゾン:594km SS:315km

	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.343)	2位	1位	29位
2号車(No.345)	1位	2位	38位

南米名物アタカマ砂漠を1、2位で通過

594kmの長いリエゾンでアンデスへ。標高4800mの高地でチリへ入り、その後2500mまで下りた山中からSSとなった。序盤は堅いグラベルだが後半は砂地となり、最後は高い砂山をいくつも越える難易度の高い設定となっていた。ここでTLCは2号車が石でパンク、1号車もリム落ち(砂丘走破のため空気圧を下げたタイヤがリムから外れること)でタイヤ交換を強いられたが、それ以外は順調で無事ゴールを迎えた。



後半の高い砂山を駆け上る1号車。難所の1つであるアタカマ砂漠を無事に通過し、角谷監督もほっとした様子を見せた。

1/11

第8ステージ

ウユニ→イキケ
リエゾン:24km SS:781km

	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.343)	1位	1位	26位
2号車(No.345)	2位	2位	34位

トラブルを抱えながらも1-2位で前半を終える

マラソン行程の後半は途中にニュートラルゾーンを挟んでチリとボリビアの両国にまたがる合計508kmのSSが行われた。まず5台ずつの同時スタートで472kmの第1SSを迎える。その後ニュートラルゾーンで再びチリに入り274kmの移動で第2SSスタート地点へ。後半のSSは36kmで高低差600mとも言われる崖下りでイキケに到着するもの。前日パワーステアリングにダメージを受けた1号車はパワステが効かない状態にもかかわらず健闘し部門1位でゴールした。

序盤の平坦な塩湖を走る1号車。塩湖外では埃の中に突然岩が現れ危ない場面も。



1/10

第7ステージ

イキケ→ウユニ
リエゾン:396km SS:321km

	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.343)	2位	1位	27位
2号車(No.345)	1位	2位	33位

アシスタンス不在ステージで1号車にトラブル

SSは有名なウユニ塩湖近くで、4輪がボリビアに入るのが今回が初。ほとんどが埃の酷いハードグラベルで終盤は砂地に。イキケ→ウユニ間の往復はピバークでのメカの整備が認められない「マラソン行程」で、乗員が競技車に搭載の工具で行う。ここで2号車は部門1位でゴール。1号車は中盤の荒地で左前輪が溝にはまりストップし、ステアリング系にダメージを受けたが部門2位に。累計2位の2号車は3位のA・ヤコビニ組(トヨタ・ハイラックス)に18時間44分の差をつけた。



3600m超の標高で2号車の三浦ナビは頭痛に悩まされながら、コブだらけの路面や大雨による増水に見舞われたステージを部門1位で終える。

SS後半は雨に降られ酷い路面に。メカの整備を受けられないステージで1号車は手痛いトラブル。



1/12

休息日

イキケ

競技中間休息日で車両も乗員もリフレッシュ

137台がスタートした4輪部門だが、前半戦で半分近くが戦列を去った。後半戦はこれまで走ったことのないエリアもあり油断は禁物。ゴールに向けてTLCはラリー車の徹底的な整備を行い、ミーティングで全員が市販車部門連覇に向けて気持ちを一つにした。



ダメージを受けた1号車もここで徹底的な整備を受け、後半戦に向けて態勢を整えたのは大きい。

1/13

第9ステージ

イキケ→カラマ
リエゾン:88km SS:451km

	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.343)	2位	1位	30位
2号車(No.345)	1位	2位	32位

再び大きな危機が襲うも運よく復帰を果たす

後半戦の初日、アタカマ砂漠での競技はこれが最後。このSS序盤の砂丘で1号車は登れなかった砂丘からバックして再トライする際に転倒。4回転しながら外装はダメージを受けたが他には問題なく、2号車の助けを借りて措置を講じて再走した。2号車は途中15分ほどのミスコースを喫したもののノートラブルで部門1位でゴール。1号車は電気系の不具合でエンジンをストップするも、応急措置をとり部門2位で無事ゴール。累積で1号車が部門首位、2号車が15分7秒差で2位を堅持した。

転倒の状況を説明する三橋ドライバー。走行に問題なかったのは幸い。



力強い走りで急斜面の砂丘を駆け上がる2号車。1号車を助けながらも1位でゴールした。



TEAM VOICE 2

2号車 No.345



ドライバー
ニコラ・ジボン

自分たちは優勝出来ませんでした。チームがワン・ツーフイニッシュを獲れたことはうれしく思います。今回も過酷なラリーでしたが、どんなトラブルにもチームが迅速に対応してくれたので、素晴らしいチームワークの勝利だったと思います。皆様のご声援にも大変感謝しています。

ナビゲーター
三浦 昂

(トヨタ車体 総務部広報室)

ナビゲーターのトラブル以外はノートラブルでミスもほとんどありませんでした。非常に難易度の高いコースでしたが、ニコラドライバー、メカニックと心一つにすることでチームとして結果が残せて良かったです。多くの方々からのご声援も強力な後押しになりました。ありがとうございました。

1/16

第12ステージ

テルマス・デ・リオ・オンド→ロサリオ
リエゾン:726km SS:298km

	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.343)	1位	1位	29位
2号車(No.345)	2位	2位	30位

3位に大差を築き、最終ピバークに到着

テルマスから248km移動しSSを実施。その後再び478kmの移動区間でロサリオへ至る1024kmの長丁場であった。SSは山間地のグラベルのピスト(未舗装路)が中心で難しくはないが、コースオフすればダメージは大きい。このステージをTLCの2台は慎重にクリア。1号車が部門首位、2号車も部門2位で続いた。この結果、2位の2号車から3位のA・ヤコビニ組(トヨタ・ハイラックス)との差は23時間45分となった。



道が狭くて危なかったと1号車(左)。メカの車両整備もいよいよ最後を迎える(上)。

1/14

第10ステージ

カラマーサルタ
リエゾン:501km SS:359km

	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.343)	2位	1位	29位
2号車(No.345)	1位	2位	30位

危険な箇所が潜むステージを無事に抜ける

前日転倒した1号車は朝までに修復・点検作業を終え無事スタート。この日は最高4500mにも達する標高が続き乗員を苦しめた。路面は堅いグラベルだが、道幅が狭くて片方が崖という場所や、数日の雨で深い轍や大きな穴ができていた。TLCの2台はこのステージをともにノーパンク、ノートラブルで2号車が部門首位、1号車も部門2位でゴール。

大きな穴の脇を駆け抜ける1号車。雨の影響か、埃が少なかったと三橋ドライバー。



1/17

第13ステージ/ゴールセレモニー

ロサリオ→ブエノスアイレス
リエゾン:219km SS:174km

	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.343)	2位	1位	29位
2号車(No.345)	1位	2位	30位

2年連続でワン・ツーフィニッシュを達成!

最終日は77kmの移動後、グラベルの農道で174kmのSSが予定されたが、雨の影響で路面が泥濘化し急遽34km地点までに短縮。結果は2号車が総合28位、1号車が29位で、累計は6分0秒差で1号車の市販車部門優勝、2号車の2位が確定。ゴール後ポディウムセレモニーが行われ、TLCの2台は日本から駆けつけたトヨタ車体岩瀬社長、佐口常務執行役員と握手をかわし、社員の寄せ書きがされた社旗やチーム旗を掲げて歓声に応えた。

1号車が2連覇を達成。2号車も2位となり、チームメンバーは岩瀬社長、佐口常務執行役員とともに栄冠を喜んだ。



1/15

第11ステージ

サルター→テルマス・デ・リオ・オンド
リエゾン:326km SS:194km

	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.343)	2位	1位	28位
2号車(No.345)	1位	2位	30位

勝利に向け、ワン・ツー態勢を確実なものに



無理のない走りで2台はほぼ同タイムでSSを走破。



この日はサルタから184km移動しサン・ミゲル・ドウ・トゥクマン周辺の山間地に設定された194kmのSSを実施。路面はグラベルのピスト(未舗装路)で追い越しの難しい一本道であった。2号車はここで先行車を無理に抜くことを避けて部門首位でゴール。1号車も部門2位で、1号車が総合28位、2号車が30位で市販車部門ワン・ツー態勢をキープした。

TEAM VOICE 3

メカニック
内 裕二 (トヨタ自動車)

ワン・ツーフィニッシュができてうれしいです。長年ラリー競技を戦ってきた経験豊富なフランスメカニックと一緒に仕事をして、彼らから学ぶことの多さに驚きました。長いようであるという間の充実した2週間でした。



メカニック
富田 貴夫 (福岡トヨタ自動車)

無事にワン・ツーフィニッシュでラリーを終えることができ、メカニックとしての役目は果たせたかなという気がします。2度のダカールラリー参戦を通して、メカニックとしても成長でき、多くのことを学ぶことができました。



メカニック
前田 勝哉 (福岡トヨタ自動車)

初めてのダカールラリーは、体力的、精神的にも辛い場面もありましたが、最後までチームとともに戦うことができました。この貴重な経験を活かして自らの今後のスキルアップに繋げたいと思います。



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 総務部 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、チーム目標である市販車部門連覇に向けてチームを支えた。



チーム監督
角谷 裕司 YUJI KAKUTANI
 トヨタ車体 総務部広報室
 2014年4月より新たにチーム監督に就任。以前は同社のハンドボールチームの選手として活躍し、全日本代表メンバーに名を連ね、世界選手権に出場した経験を持つ。

ダカールラリー2015 チーム体制

TEAM MEMBERS

ドライバー、ナビゲーターは3年連続の顔ぶれだが
 今季は2名の日本人メカニックが加入
 角谷新監督による初めての挑戦となった

2号車 (No.345)

ドライバー&ナビゲーター

1号車 (No.343)



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プラドでダカールラリー初出場。2007年にBOWLER部門(クロスカントリーラリー専用のキットカー)および、アマチュアクラスでの優勝を果たした。2009年にTLCに加入し、部門優勝を達成。その後一度チームを去るも、2013年に復帰し、市販車部門準優勝獲得を遂げる。チームメートの1号車と優勝争いを演じ、昨年に続き2年連続で市販車部門2位を獲得。

2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。2001年から2輪でダカールラリーに出場。翌年にはトップナビゲーター賞を獲得するなど、ライダーとして国内外で活躍。2004年に4輪に転向後、日本人ではトップとなる総合11位の成績を取めるなど、ドライバーとしての実力も発揮。2007年よりTLCに加入し、市販車部門優勝を果たし、今大会で自身5度目となる市販車部門優勝を遂げた。

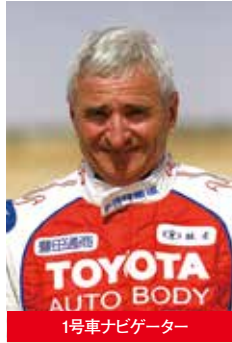
1号車ドライバー



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

TLCでのラリー参加を夢見て、2005年トヨタ車体に入社。2006年の社員ナビ選考で候補に選ばれチームに加わる。トレーニングを積んで、2007年に三橋ドライバーのナビとしてダカールデビュー。以降3年間参戦し、2009年にジボンドライバーとのコンビで優勝を飾る。2011年より後任の社員ナビに後を託したが、2013年にジボンドライバーとのコンビで復帰。今回で7度目の挑戦となった。

2号車ナビゲーター



アラン・ゲネック ALAIN GUEHENNEC
 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研鑽を積み、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時間レースを経験する。1987年にプジョーのダカールラリー参戦の際、メカニックの一人を選手として出場させたいというチームの意向でナビゲーターに転向。以降、有力チーム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とコンビを組む。

1号車ナビゲーター

メカニック&アシスタントクルー



メカニック/トヨタ自動車
内 裕二
 YUJI UCHI

2014年5月からメカニックとしてTLCに派遣。国内外で数々のトレーニングを行い、ダカールラリー2015でデビューを果たした。車両開発経験を生かした視点での活躍が期待されている。



メカニック/福岡トヨタ自動車
富田 貴夫
 TAKAO TOMITA

ダカールラリー2014でメカニックとしてデビューし、今年2回目のダカールラリー挑戦となった。1年目の経験を基に車両整備やトラブルシューティングなどの新人メカニックの育成も担当。



メカニック/福岡トヨタ自動車
前田 勝哉
 KATSUYA MAEDA

2014年5月からメカニックとしてチームに加入。国内外で訓練を重ね、ダカールラリー2015でデビューした。ディーラーメカニックとして培った確実な整備力を持ち味に、チームの勝利に貢献した。



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・プロア
 PASCAL BEUROIS



メカニック
ヘドロ・アンブロシオ
 OLIVEIRA AMBROSIO



メカニック
ニコラ・パティ
 NICOLAS PATY



カムイオンクルー
ミッシェル・ボージョン
 MICHEL BEAUJEAN



カムイオンクルー
エリック・デリゾッティ
 ERIC DELLI-ZOTTI



カムイオンクルー
ローラン・ソイエ
 LAURENT SOHIER



コーディネーター
奥地 博之
 HIROYUKI OKUCHI

環境に
配慮した

BDF CHALLENGE

バイオディーゼル 燃料での参戦

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油から精製したバイオディーゼル燃料（BDF）を使用している。BDFの原料となる廃食油は、トヨタ車体の従業員や、地域の方々、スポンサー企業などにご協力いただき、約8000ℓもの廃食油を回収している。

ダカールラリー2015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燃料を100%使用し、NRJ（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、優勝を果たした。



近隣の中学校で行われた激励会に参加

激励会にはトヨタ車体本社の近隣にある富士松中学校の1年生約200名とTLCの林チーム代表をはじめ、チームメンバー7名が集まった。代表生徒によるラリー車へのBDF給油式が行われ、ラリー車のエンジンが始動すると会場は歓声に包まれた。TLCは生徒たちとダカールラリー2015に向けて、優勝を誓った。



チーム代表
林 正敏
トヨタ車体 執行役員



前回に引き続き今大会も、小中学校・高校をはじめとする近隣地域の方々、スポンサー各社や従業員の家庭からご提供頂いた廃食油から精製したバイオディーゼル燃料で参戦し、2年連続、市販車部門で優勝することができました。これも皆様のご協力・ご声援のおかげです。心より感謝申し上げます。



8000ℓの廃食油を回収達成。いざダカールへ

ご声援・ご協力ありがとうございました!

INTERVIEW

チームを率いるリーダー術

勝つための体制づくり

TLCは昨年、新しい監督が就任し
今年のダカールラリー初采配で、見事優勝
チームの牽引役には何が求められるのか
目標達成にどのような道を歩んだのかを聞いた



チーム監督 角谷 裕司

今 回のダカールラリーで初めて現場の指揮を執ったTLCの角谷裕司監督。かつてトヨタ車体のハンドボール部で選手として活躍し、日本代表に選ばれてアジア競技大会に出場した経歴を持つ。前任の森達人監督がハンドボール部時代のチームメイトだった縁もありTLCの次期監督候補に抜擢。昨年1月にTLCの事務局に加わったが、ダカールの14年大会から戻って間もなく森氏が異動になり、15年大会の監督を務めることになった。



競技中の状況が見えないから、自ら積極的に情報を集める。それで先の手を打てるようになったという。

「初日はものすごく緊張し、毎日必死でした。結果的に市販車部門ワン・ツーフィニッシュで終えて、ああ良かったと思っていたら、周囲からはダカールはこんなもんじやないぞと言われて……(笑)。
しかし競技に関するものももちろん体調管理の重要さなど現場に来て初めて分かったことは多かった。

「ハンドボール部ではキャプテンも務めたので、森監督はそのあたりを評価してくれたのかなと思います。突然の監督交代には戸惑いましたが、『自分らしくやれば良い』と言われ、やるしかないという気持ちになりました」

痛感したのは臨機応変な対応の重要性。とりわけ南米は特有の考え方や文化の違いもあってなかなか予定通りにいかない。現場でなんとかするしかないんです」

「監督である自分が一番現場を知らないという状況でしたがチームはひとりひとりの能力がとて高く、優勝という目標に向かう気持ちのベクトルも揃っている。まずはみんながストレスを感じないで持ち前の力を発揮できる環境というか雰囲気を作ることを意識しました。モータースポーツの知識と経験の差を埋めることは難しいか

TLCは前身のチームアラコから数えると20年の歴史があり、スタッフはベテラン揃い。また、ラリーの監督は他のスポーツと違って競技中の選手の様子や全体の状況が見られないという違いもある。以前のハンドボールとは異なる世界に新人監督として飛び込んだ角谷監督が心がけたのは選手やスタッフが本来の力を発揮するための体制づくりだった。

「メンバーの心をつかむそれが自分ができるアプローチ」

メンバーの心をつかむ それが自分ができるアプローチ



「選手もそうだと思いますが、終わったときはほっとした気持ち、緊張からの解放感でいっぱいでした。これからも勝ち続けることが最大の目標ですが、活動の輪を広げてファンを増やし、若い人も育てられるような環境が出来ればと考えています」

のゴールポディウムでは優勝した嬉しさよりも安堵感の方が大きかったという。

人と人との調整力が重要。初年度はチームをどう率いるのがいか悩んだ部分もあるが、気持ちを強く持って進んだと角谷監督。

「2015年大会はTLCにとって市販車部門の2連覇という目標とともにトヨタ車体の創立70周年、アラコ時代から数えてチーム設立20年目といった節目も重なり、新監督に対するプレッシャーは大きく、それだけにブレノスアイレス

「2015年大会はTLCにとって市販車部門の2連覇という目標とともにトヨタ車体の創立70周年、アラコ時代から数えてチーム設立20年目といった節目も重なり、新監督に対するプレッシャーは大きく、それだけにブレノスアイレス

CLOSE UP!

日本人メカニックたちの挑戦

日本から世界へ!

TLCには車両開発を目的に
トヨタ自動車から派遣されたメカニックに加え
トヨタのディーラーから2名のメカニックが派遣され
実戦を経験して大きな飛躍を果たしている

ダ カールラリーの市販車部門で強さを発揮するTLCでは、フランス人メカに交じって2015年の大会においても3名の日本人メカがチームの市販車部門2連覇に貢献した。

なかでも、福岡トヨタから派遣された富田メカは今大会に派遣された日本人メカの中で唯一、ダカールラリーの経験者で、マシンのメンテナンスはもちろん、後輩たちの指導も担当するなど2度目の大会でリーダーシップを発揮していた。

「福岡トヨタからメカニックを派遣していたので以前からダカールラリーに興味がありました。OBに話を聞いてみると自分も挑戦してみたいと思い、また、家族も後押ししてくれました」とTLCのメカニックに応募した富田メカは

ダカールラリーの経験はメカニックも大きく成長させる

晴れて2014年大会のメンバーに選出。国内トレーニング、モロッコでの走行テストやシェイクダウンなど多くのプログラムを経て、ラリーメカニックとしての技術を学んだが「当時、チームとしては2年連続優勝を逃し、緊張感が漂っていて、自分はずいぶんだけで精一杯でした」。

それだけに初挑戦の2014年大会で市販部門優勝を果たしたときには「本当にほっとしました」と富田メカ。しかし、これと同時に「2015年の大会は2年目なので、今度は新人メカニックに教える立場。プレッシャーがありました」と語る。とはいえ、「自分が教えてもらったことに自分の経験を交えながら、ふたりの性格に合わせてアドバイスしました」と語るように、「富田メカは独自の工夫を施しながら新人メカニックを率先していった」。

一方、この富田メカの気持ちに伝えるかのようにふたりの新人メカニックも国内外のトレーニングを経て急成長を見た。「肉体的にも精神的にも大変でしたが最後までやりとげた充実感がありました」と語る福岡トヨタの前田メカ、「自分が整備した車が世界の大地を制覇し、改めてランクルの走破性の高さ、信頼性の高さにワクワク(※)が止まりませんでした」と語るトヨタ自動車の内メカ。彼ら新人メカたちも初挑戦ながら、チームを力強く支えた。

り、TLCは2連覇を果たしたが、彼らもザルト以上に多くのものを得たに違いない。参戦2年目の富田メカは「ダカールラリーは不安定な場所での作業も多く、1年目の時に指をケガした経験もあるようにになりました。ラリー中の



▲富田メカ(左)と前田メカ(右)は普段、別々の勤務先で業務に励む。
▼ダカールラリーでの経験がお客様の車両整備にも活かされている。



内メカ(右)もダカールラリーは今年が初めて。国内外の訓練やテストなどで共に切磋琢磨していった。

車両の点検で、ルーティンと呼ばれる作業ではかなり細かいところまでチェックするので、お客様のクルマにも普段から細心の注意を払うようになりました」と語る。初参加の前田メカも「ダカールラリーでは増締めした後にマークをしており、それは日常の業務でも行うようになりました。ラリーの現場では正確性だけでなく、スピードも要求されるので、普段から効率の良い作業を意識しています」とダカールラリーを経験したことでも大きく成長。このようにTLCのダカールラリーでの活動は、メカニックの育成にも役立っている。

※ワクワク キワクワクドキドキするクルマを、お客様に提供するというトヨタのキャッチフレーズ

ダカールラリー2015に向けた 1年間のプロジェクト

目標は優勝に変わりはないが
今度は連勝というさらなる高みに向かい
訓練や努力を積み、戦いの準備を進めてきた



6月 モロッコ訓練

新体制で初めて、モロッコ・エルフード近郊の砂漠で約2週間にわたり、車両改良テストおよび新メンバーの育成トレーニングを実施。ダカールラリーの舞台がアフリカ大陸だった時に使用されたことのあるメルズーガ砂丘を中心とする砂丘コースなど、実戦を想定した約2,000kmを走破した。



新しく投入されたパーツやシステムはそのメカニズムを理解し、新機能に順応できるようにメカニックのスキルアップを図っていく。



先輩メカニックから新加入のメカニックに実戦下での整備やラリー車ならではの対応など、さまざまなノウハウが伝えられる。

足回りを中心としたテストを精力的に行い、順調な手応えを得た。

10月 モロッコラリー

10月4日から6日間にわたり開催されたモロッコラリーに出場。ダカールラリー2015本番に向けた前哨戦としての参戦で、新メンバーにとってはラリー特有の緊張感と過酷さを実感する良い機会となった。結果も大きなトラブルなく、完全優勝を果たし、ダカールラリー本番に向けてチームメンバーの士気を高めた。



実戦でしか得られないデータや経験がダカールで活きる。特に暑さは大きなポイント。



フランス人メカニックとのコミュニケーションも実戦で磨かれる。



市販車部門で三橋／ゲネック組が優勝、ジボン／三浦組が2位に。



フランスでの最終走行テストに訪れたTLC スポンサー企業の方々。たくさんの激励を受けチームもさらに気持ちを引き締めた。

11月 シェイクダウン

フランス・ジヴェルニーのテストコースで行われたラリー車の最終走行テストには、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体験するとともに、選手に熱い激励を送った。



助手席に同乗し、ラリー車の走りを体験。そのスピード、迫力、ドライビングテクニックに笑顔がこぼれる。

12月 参戦発表会

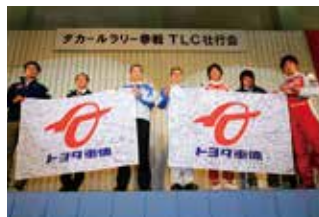
東京・お台場のメガウェブで、ダカールラリー2015参戦発表会を実施。岩瀬社長、林チーム代表による市販車部門2連覇に向けた決意表明が行われたほか、角谷監督、三橋ドライバー、三浦ナビゲーター、トヨタ自動車の内メカニック、福岡トヨタ自動車の富田、前田メカニックも大勢の報道関係者に囲まれる中、それぞれの決意表明を行った。



ダカールラリー2015参戦の挨拶をする岩瀬社長（右）。角谷監督や内メカニック、前田メカニックの新メンバーも揃って、最後は全員で力強く健闘を誓った（左）。



ダルマに片目を入れて必勝を祈願。



社員の思いものをせていざダカールへ。

12月 社内壮行会

トヨタ車体吉原工場体育館で行われた壮行会には、役員をはじめ従業員約500名が集まり、チームメンバーに熱い声援を送った。応援のメッセージが書き込まれた社旗の贈呈のほか、三河神明太鼓の方々による力強い和太鼓の演奏で、ダカールラリーに向け、チームメンバーと従業員が一丸となった。



多くの従業員から盛大な声援を受け、いよいよダカールラリーに出陣。優勝報告ができるようにベストを尽くすことを誓った。

Suspension / ショックアブソーバー・コイルスプリング・フロントサスペンションアッパーサポート

●KYB(ショックアブソーバー)



●中央発條(コイルスプリング)



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と対砂塵性を持ち、卓越した性能と信頼性を誇るコイルスプリングと合わせ、優れた操縦安定性と乗り心地で過酷な走りをサポート。

●トピア(フロントサスペンションアッパーサポート)



路面の衝撃を吸収するサスペンションの取り付け部には、高い精密加工技術で作られたスペシャルパーツが使われ、その走りを支えている。



牽引用フック

マッドガード(泥よけ)

EQUIPMENT & GEAR

ダカールラリーを戦う ランドクルーザーの秘密

荒れた大地、酷暑の砂漠、5000m近い山岳地……
世界一過酷と言われるモータースポーツを戦うために
ランドクルーザーは強力なサポートのもと
さまざまな強化対策が施され、この厳しさに立ち向かう

トヨタ車体吉原工場が生産するトヨタ・ランドクルーザー200の市販車をベースとしている。ダカールラリーの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体を使うなど広範な改造が認められるが、後者は公認された市販車に「安全に走る」ための装備を追加したものが条件となる。さらに現在の市販車部門では競技中にエンジンはもちろんトランスミッションやディファレンシャルといった主要機構部品を交換することも禁じられている。このため市販車部門で勝つには壊さず正確に速く走る乗員の技量とともに高い堅牢性や走行性能といった市販車の素性が大きな意味を持つ。前身のチームアラコ時代から20年にわたってダカールラリーへの挑戦を続けてきたTLCが市販車部門にこだわり続ける理由もそこにある。

ラリー車のベースは輸出用の4・4ℓV8ディーゼルエンジン搭載の左ハンドル仕様。これに安全規定を満たす装備や認められた範囲の改造(補強)、ラリー用機器の搭載などを行っている。安全装備は転倒などの際に乗員を守るロールオーバーや競技専用のシート/シートベルト、ゴム製の袋が内蔵されて変形しても漏れにくい安全燃料タンクなど。ラリー用の機器・装備としては区間距離を計るトリップメーターやコンパスを兼ねたGPS(主催者供与の専用品)のほかアンダーガードやマッドガード、スペアタイヤハンガー、前後の牽引用フックなどがある。

GPS/ジーピーエス



ドライバーにルートを示すナビゲーター席の前には、GPSとトリップメーターが装備されている。ナビはコマ図の情報と計器を見ながらルート案内やコース情報を伝える。

Roll Cage/ロールケージ



車体剛性の強化による走行性能の向上と、横転時における乗員の室内空間を確保し安全性を高めるために、車内にパイプを張り巡らして補強している。

Luggage Room/ラゲッジルーム



ラゲッジルームには最大3本のスペアタイヤが搭載でき、スペアパーツや工具、タイヤが空転したときに使うスコップなど、緊急時の対応に必要な備品が収められている。

Oil/エンジンオイル



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

Wheels/ホイール

●エンケイ

過酷な路面状況を走破する高い耐久性を備えながら軽量化も図った専用のマグネシウム鍛造ホイール。タイヤの空気圧を落としたときにリム落ちにくいような考慮もされている。



Brakes/ブレーキパッド



●エンドレスアドバンス

長距離を走行するため、多くの燃料を積んで重くなるマシン。さらに砂、土、泥、岩など多様な路面や急斜面で高い制動力と耐熱性が必要なブレーキは、チームとともに開発した専用のパッドが使用される。



■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	4,950×1,970×1,910mm
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
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

改造として認められているのは主に補強で、元の形状を変更せずに板厚を増す「面沿い補強」の手法で車体各部を補強することは可能。このほかサスペンションの強化や前後ディファレンシャルギア比の変更は認められるがエンジン本体は改造ができない。

外観もボデー形状の変更はもちろん外板等のアルミや樹脂類への材料置換も禁じられており軽量化は難しい。後部窓のガラスを板材に変更すること、シュノーケル(渡河や冠水路でのエンジンへの吸気口)、ベンチレータ(室内換気口)の装着は規則で認められている。

DRIVERS ドライバー用アイテム 》 安全性、機能性、快適性を備えたドライバー装備

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。競技中の車内は50℃以上になることもあるため、通気性の良い生地を使ったものをオーダーしている。また、アンダーウェアやTシャツ、サロペット（メカニックの作業着）も機能性を考えたものを使っている。



Helmets / ヘルメット



●アライヘルメット

ラリーでは車両の横転も珍しくないため、乗員の頭部を守る重要な必須のアイテム。灼熱の砂漠の暑さの中でも快適に過ごせるよう通気性に優れ、内装も交換しやすいようになっているほか、激しい走行でもブレないようフィット感を高めた形状としている。

Watches / 腕時計



●カシオ計算機

衝撃、遠心力、振動に強いTRIPLE G RESIST構造を持つ強靱な腕時計G-SHOCK。素早い方位計測機能は緊急時に目標方向のナビゲートを支援する。傷に強いサファイアガラスと大型のフェイスの採用で視認性も高い。

INTERIOR 室内装備 》 乗員の安全と快適性を追求

SEATS / シートクッション・シートベルト



●野口装美(シートクッション)

激しい走行でも体をしっかりと支え、最良のポジションとなるよう各乗員の体型に合わせてシートクッションで調整。さらにシート後方には同社製作のキャメルバッグ用の保冷バッグが装備され、暑い車内での水分補給に役立っている。



●タカタ(シートベルト)

両肩、腰、腿をベルトで締めてバックルで留めるフルハーネスという競技用のシートベルトが使われる。激しい揺れや横転の際にしっかりと体をホールドし、しなやかな素材で体への負担も軽い。

TEAMS チームスタッフ用アイテム 》 厳しい条件に対応する選び抜かれた仕様

Team Wear/チームウェア



●TBユニファッション

チームの公式ウェアとして使用されるピットシャツ。機能性を考えて細部までこだわった作りとデザインとなっている。また、チームキャップは強い日差しを受けるダカールラリーでは光や熱を避けるだけでなく、防寒、防砂などにも役立つアイテムとしてさまざまな場面で活躍する。



●コロンビアスポーツウェアジャパン

激しい寒暖差や、突然の雨や砂漠の砂嵐など気象が千変万化するダカールラリーでは、あらゆる天候に対応できるウェアが必要になってくる。中でも雨は頻繁に見舞われるため、登山やスキーなどアウトドアで実績のある機能性に優れたレインウェアが威力を発揮。

Tools/工具



●峰澤鋼機

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

Camping Gear/キャンプ用品



●モンベル

ダカールラリーの競技期間中の基本生活はキャンプ。TLCで使うテントや寝袋、エアマットは、登山や極地遠征での実績を誇り、実用性に富んだ対策がなされている。特に2週間にも及ぶ野外生活で、少しでも疲労を軽減し、快適な睡眠をサポートする。

PC/ノートパソコン



●NEC

厳しいダカールラリーの環境下でも使用に耐えるものが必要となるノートパソコン。シールドプロは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、作戦立案のほか、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 》 ダカールラリーを戦う体力を支える大切なエネルギー源

Japanese Foods/日本食



●シマツ

日本人スタッフにとって何よりの体力の素となるのが日本食。米やもちといった炭水化物はエネルギー源となるため、ドライバーやナビゲーターだけでなく、日本人以外のスタッフにも好まれている。他にも携行食として便利な缶詰も用意され、チームの力強い味方となっている。

Foods & Supplements/機能性栄養食品



●大塚食品

長くて暑い戦いとなるダカールラリーでは体力の消耗も激しく、水分や栄養の補給が必要。そこで用いられているのが手軽に補給できる機能性栄養食品。汗で失われた水分/イオンを補給するスポーツドリンクや、短時間でも簡単に栄養補給ができるさまざまな栄養食が厳しい戦いを支えている。

DAKAR RALLY 2015

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	株式会社植屋	豊田通商株式会社	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	KYB株式会社
アルゼンチントヨタ株式会社	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	中央電気工事株式会社	株式会社TDC	豊精密工業株式会社
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	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	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
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
サントリービバレッジサービス株式会社	住友電気工業株式会社	住友理工株式会社	タケショウ株式会社
東京海上日動火災保険株式会社	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
エムサービス株式会社	ビューテック株式会社	株式会社クリモト	株式会社メイドー
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
ペルーツトヨタ	株式会社青山製作所	株式会社アドヴィックス	エース産業株式会社
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	トヨタファイナンス株式会社	ニューライトサービス株式会社
富士ゼロックス株式会社	株式会社ワイテック	中央発條株式会社	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
カシオ計算機株式会社	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
エンケイ株式会社	有限会社野口装美	株式会社シー・シー・ピー	株式会社コロニ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>