

TEAM LAND CRUISER TOYOTA AUTO BODY

DAKAR RALLY 2018
参戦報告書



TEAM LAND CRUISER
市販車部門
5連覇達成
2014 - 2018
TOYOTA AUTO BODY



厳しい戦いを乗り越え 市販車部門5連覇!

社員ドライバーの 三浦が初勝利!

開催40回目を迎えた今大会は
5年ぶりにペルーが開催地に復活
難易度の高いコースが設定された
その厳しい戦いに参加者は次々と脱落
TLCも1台が離脱する苦境のなか
残った1台で奮闘し、見事栄冠を勝ち取った



トヨタ車体のラリーチーム「チームランドクルーザー・トヨタオートボデー(TLC)」は1月6日〜20日にかけてペルー・ポリビアル・アルゼンチンで開催されたダカールラリー2018にランドクルーザー200シリーズをベースとする新型ラリー車で参戦した。

ラリーはチームのけん引役である328号車が序盤にリタイアする波乱のなか、挑戦3年目の社員ドライバー三浦昂(トヨタ車体広報室)が駆る337号車が代わって首位に浮上。何度もトラブルに見舞われながらも337号車は総合25位の成績で市販車部門優勝を果たし、チームは目標であった同部門の5連覇を達成した。社員ドライバーによる勝利はトヨタ車体のダカールラリー参戦活動始まって以来の快挙。新型車もデビューウインを果たす結果となった。

ダカールラリーはパリから地中海を渡ってサハラ砂漠を横断し、アフリカ大西洋岸のダカールにゴールする冒険ラリーとして1979年に第1回大会が行われ

た。世界で最も過酷なラリーとして人気が博したが、開催国の政情不安により現在はアフリカから南米へ舞台を移して開催されている。第40回目を迎えた今年も記念大会として原点復帰を謳う難易度の高いコースが設定された。

ランドクルーザーの性能を世界にアピールするためラリーで改造範囲を厳しく制限される市販車部門に参戦を続けるTLCは、同部門の1・2フィニッシュを果たした前回大会時と同じ布陣で今大会に臨んだ。2輪ライダー出身のドライバーでラリーの経験も豊富なクリスチャン・ラヴィエルがベテランナビゲーターのジャン・ピエール・ギャルサンと走らせる328号車、ナビゲーターからドライバーに転向して3年目の三浦と、コチ役を兼ねたローラン・リシトロイシターがコンビを組む337号車の2台体制だ。さらに車両はマイナーチェンジで外観を一新したランドクルーザー200を初投入。ラリー仕様としても改造の許される範囲でサスペンションの熟成やエン

ジントルク特性の改良を図り、走破性を向上させた期待の新型ラリー車両である。ラリーは1月6日にペルーの首都リマをスタート。初日から太平洋岸の砂漠地帯で難しいSS(競技区間)が続くなか、TLCはラヴィエル組、三浦組の順で市販車部門の1・2態勢を築いた。順調な滑り出しと思われたが9日のサン・ファン・デ・マルコナを基点にしたSS中に2台は相次いで冷却系のトラブルに見舞われてストップ。症状が深刻だった328号車は現場で修復ができず、まさかのリタイア。337号車はなんとかゴールするも、現場での応急措置中に他車が接触するアクシデントに見舞われる。ピバークでは翌朝スタート直前までメカニックが修復作業にあたり、なんとか戦線に復帰した。これにより代わって部門1位に浮上した337号車は孤軍奮闘。2位以下の車両がGPSポイント不通過によるペナルティタイムを課されるなか、リードを広げていった。

ポリビアのラ・パスで中間日を迎えた後、13日からの後半戦では高地ステージで三浦が重度の高山病に冒されてペースダウン。終盤のアルゼンチンでも足回りのトラブルからSS中に右後輪が脱落するなど337号車はその後度もリタイアの危機に直面したが、三浦とリシトロイシターは力を合わせてクリア。そして連日深夜にまで及んだ整備作業を完璧にこなしメカニック陣の支えもあり、20日、コルドバの最終ゴールに到着すると2位のニコラ・ファロー組(トヨタ・ランドクルーザー)に大差をつけて市販車部門優勝を遂げた。リマをスタートした4輪車92台のうちゴールしたのは43台。完走率47%の厳しい戦いだった。

トヨタ自動車 豊田章男社長からお祝いのコメントをいただきました



2018年のダカールラリーがゴールを迎えました。

様々な表情を見せる路面、標高差、温度差、変動する気候…。9000kmにも及ぶ厳しい道のりを2週間かけて走破するこの競技に、今年も多くのラリーストがトヨタ車に乗って挑戦してくださいました。

過酷な戦いに立ち向かう相棒としてトヨタ車を選んでくださったチームの皆様には感謝申し上げます。

日野自動車のレンジャーで参戦した「日野チームスガワラ」はトラック（排気量10リットル未満）部門で9連覇を、ランドクルーザーで参戦したトヨタ車体の「チームランドクルーザー・トヨ

タオトボデー」は、社員である三浦選手がドライバーを務めた337号車が優勝し、チームとして市販車部門で5連覇を成し遂げられました。

また、南アフリカトヨタのチームである「TOYOTA GAZOO Racing South Africa」はハイラックスに乗り、3台中2台が総合2位と3位の好成績で完走を果たしてくれました。

チームの皆様、関係者の皆様、偉業を成し遂げられたこと、心から敬意を表します。おめでとうございます。

「自然とは、なんて厳しいものか」「こんなところをクルマが本当に走破できるのか」。映像からもそう感じ取れるような道に挑み、リタイアするクルマ

も続出する中で完走を果たし、トヨタ車、日本車の持つ性能と可能性を広く示してくださったことに感謝しております。

毎年、年初にダカールラリーの戦いを見ていると、「道がクルマをつくる」という言葉の意味を改めて強く感じます。

本年も、トヨタグループ丸となって世界中のさまざまな道を走り、「もっといいクルマづくり」に取り組んでまいります。

引き続き、皆さまに応援いただければ、うれしく思います。

よろしくお願いたします。



厳しいコース設定により、選手のピバーク到着は深夜になることも珍しくなかった。メカニック陣にとっても例年以上に過酷な戦いとなった



チームランドクルーザー累計順位推移

ラリー日程	No.328 ラヴィエル/ギャルサン 第4ステージでリタイア		No.337 三浦/リントロイスター 市販車部門優勝	
	順位	順位	順位	順位
1月4日(木) 車検	-	-	-	-
1月6日(土) 第1ステージ	1(32)	2(35)	2(33)	2(38)
1月7日(日) 第2ステージ	1(28)	1(35)	1(34)	1(33)
1月8日(月) 第3ステージ	1(28)	1(35)	1(31)	1(29)
1月9日(火) 第4ステージ	リタイア	1(35)	1(29)*	1(28)
1月10日(水) 第5ステージ	-	1(34)	1(27)	1(26)
1月11日(木) 第6ステージ	-	1(33)	1(25)	1(25)
1月12日(金) 休息日	-	-	-	-
1月13日(土) 第7ステージ	-	1(31)	-	-
1月14日(日) 第8ステージ	-	1(29)	-	-
1月15日(月) 第9ステージ	-	1(29)*	-	-
1月16日(火) 第10ステージ	-	1(28)	-	-
1月17日(水) 第11ステージ	-	1(27)	-	-
1月18日(木) 第12ステージ	-	1(26)	-	-
1月19日(金) 第13ステージ	-	1(25)	-	-
1月20日(土) 第14ステージ	-	1(25)	-	-

順位は市販車部門、()内は総合順位。

*=雨による影響で競技中止。順位は前日までのもの。

目標としてきた市販車部門5連覇を勝ち取ることができ、本当にうれしく思います。この15日間の戦いは、例年以上に厳しく、幾多の困難に立ち向かわなければならぬものですが、それを勝ち抜いたチームメンバー、そして、チームを支え続けてくださったスポンサー企業の皆さまをはじめとする多くのファンの皆さまの気持ちが一つ

となり、生まれた結果であることを実感しており、感謝申し上げます。ありがとうございました。

私たちは世界中で愛されるランドクルーザーをお客さまの期待を超えるもっといいクルマにするために、このダカールラリーで学んだことをクルマづくりに活かし、チャレンジを続けて参りたいと思います。



トヨタ車体 取締役社長
増井 敬二

STAGE 4 1/9 サン・ファン・デ・マルコナ～サン・ファン・デ・マルコナ

328号車がまさかのリタイヤ 残った337号車も手負いの状態に

順調に走行していた328号車は終盤に冷却系のトラブルに襲われ、選手が修理するも直らず。チームはリタイヤを決断した。一方、337号車も跳ね石によりラジエターから水漏れが発生。砂丘で修復作業中に他チームのトラックに後部を衝突されてしまう。幸い致命的なダメージには至らず、ラジエターの水漏れを修復し1時間以上のロスをしたが市販車部門1位でゴール。328号車のリタイヤで337号車が部門首位に立つこととなった。



STAGE 5 1/10 サン・ファン・デ・マルコナ～アレキバ

STAGE 6 1/11 アレキバ～ラ・パス

休息日 1/12 ラ・パス

孤軍奮闘の337号車が部門首位で折り返し

ペルー最終日の10日は前日と同じ難易度の高い砂丘が多く、堅いグラベル(土)やフェシフェシ(非常に柔らかいパウダー状の砂)など路面が多彩に変化。前半戦最終日の11日はペルーからボリビアへ国境を越える標高4000m超のルートで路面は堅い土か岩場、ボリビア側は雨で泥沼や滑りやすい箇所もある気の抜けない行程だった。1台となった337号車はリシトロイスターナビの確なりードのもと落ち着いて走行。市販車部門首位で休息日を迎え、チームは徹底的に車両をリフレッシュした。



▲4000m級の高地ステージを慎重に走行▼雨による悪路を進む337号車。しかしこの雨で翌日の競技が中止になり、体調不良で苦しむ三浦は命拾い。チームも入念に車両を整備



15 市販車部門5連覇へ 日間の戦い



40回目の記念大会である今年はTLCがかつて勝ったことのない開催地ペルーが大きな壁であったこの難関は今回も牙をむきチームは幾多の困難に直面するも一丸となりゴールまで走り抜いた



START

車検 1/4 リマ

STAGE 1 1/6 リマ～ピスコ

ワン・ツー態勢で快調なスタート

1月2日にリマに入り、4日に車検を終えて順調に準備を終えたTLC。競技は6日に始まり、スタートセレモニーでトヨタ車体豊田晋常務役員、石黒明二技監の激励を受けたTLCの2台はいよいよ競技へ。初日の競技区間(SS)は31kmと短かったが、ラヴィエル/ギャルサンの328号車が市販車部門1位、三浦/リシトロイスターの337号車が部門2位と順調な滑り出しとなった。



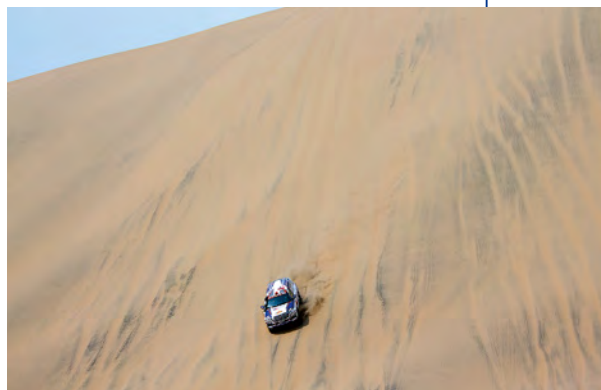
豊田常務と石黒技監の激励を受け、スタートする337号車

STAGE 2 1/7 ピスコ～ピスコ

STAGE 3 1/8 ピスコ～サン・ファン・デ・マルコナ

両車とも軽いダメージを負うも大きな問題はなくトップを快走

競技2日目の7日から難易度の高い本格的な戦いに突入。ナビゲーションの難易度も高い最初の難関となった。328号車は通過ポイントのチェックに時間を要する場面もあったが落ち着いてクリア。337号車は柔らかい砂に3度もスタックしながらゴールした。続く8日、328号車は車両前部を損傷するが部門トップを堅持。337号車は枯れ川の底から3mほどの段差を越える際に横転したが低速だったためダメージは少なく、無事走り切った。



大砂丘の急斜面を下る337号車。前半戦最大の難所も無事走破

STAGE 10 1/16 サルタ〜ベレン

STAGE 11 1/17 ベレン〜チレシト

後半戦最大の関門を突破し 勝利へ大きく前進!

舞台はアルゼンチンのアンデス山麓へ。16日は砂地の丘陵で草が生い茂るでこぼこ道や枯れ川の底を進むガタガタ道というタフなルート。17日は今大会最大の難関の一つとされるフィアンバラ砂漠。内陸のため気温が高く、柔らかい砂や激しい起伏でリスクも大きかった。草に乗り上げたり失速するとスタックに繋がる気の抜けない過酷なステージを337号車は慎重に走り、トラブルもなく乗り切った。

▲気温42℃を越える過酷な状況となった後半戦最大の難所、フィアンバラ砂漠も無事走破した▼砂漠地帯でよく見られる茂みで走りにくい凹凸した荒野をまずはクリア



▲競技中に復帰作業をする328号車のラヴィエル/ギャルサンの両選手。しかし懸命な努力もおよぼず無念のリタイアに▶ぶつけられて損傷したリアゲートを見つめる三浦ドライバー

STAGE 12 1/18 チレシト〜サン・ファン

STAGE 13 1/19 サン・ファン〜コルドバ

2日連続のロングステージをクリアし いよいよ最終のゴール地へ

18日はアンデス山麓を南下するルートで順調に走行していたが、終盤足回りのトラブルで右後輪が外れてストップ。落ちて着いて応急措置を施し、無事ゴールした。19日の前半は柔らかい砂地やフェシフェシ、後半は堅く荒れた未舗装路。砂地に合わせてタイヤの空気圧を下げてスタートしたがタイヤがホイールのリムから外れるリム落ちを1本喫したほか2本がパンク。前半で3本のスペアタイヤ全てを失ったが、後半はリズムを取り戻し、無事走り終えた。

▶柔らかい砂地に足を取られそうになる。19日は移動区間とSS合わせて928kmという長丁場だった▼枯れ川を行く337号車。18日のSSは合計522kmのロングステージ



▲刻々と路面が変化する難しいステージとなったが、337号車は部門トップで前半戦を終えまずはひと安心▶後半戦に向け車両に万全な整備を施す山田、瀧井メカ



GOAL

STAGE 14 1/20 コルドバ〜コルドバ

社員ドライバー三浦が念願の初勝利!

大会最終日はグラベルの山岳路で、コーナリングを誤ると崖から落ちるようナリスキーな場所もあった。19日の終了時点で市販車部門2位に大差をつけ優勝は決定的だがここでストップすれば順位もつかず、すべて水泡に帰す。337号車はこのSSに慎重に臨み、無事ゴール。チーム母体であるトヨタ車体社員の三浦が初優勝。TLCは市販車部門の5連覇を成し遂げ、15日間の戦いの幕を閉じた。

▶市販車部門5連覇を決め、勝利に沸くチームメンバー▼トヨタ車体 増井社長に祝福される三浦ドライバーは笑顔で弾かせた



市販車部門1位でゴールし、待ち受けるファンの祝福に応える337号車。厳しい戦いを走り切り期待に応えた



STAGE 7 1/13 ラパス〜ウユニ

STAGE 8 1/14 ウユニ〜トゥピサ

STAGE 9 1/15 トゥピサ〜サルタ

4000m級の山岳地で高山病に リタイアを覚悟する窮地も難を逃れる

後半戦の初日の13日は降雨で滑りやすく4000m近い高地のうえ、14日のピバークまでメカニックの整備なしで走るマラソンステージ。さらに14日は標高4800mを通過し、前日同様雨による泥沼や水たまりも多かった。337号車は細心の注意を払いながら走行したが、三浦ドライバーが高地で低酸素症で競技続行が厳しいほどの状況に。ところが前日までの雨の影響で15日の競技は中止となり、このピンチを切り抜けた。



チーム体制

Management

チーム代表/チーム監督

チーム監督

角谷 裕司 (トヨタ車体 広報室)

Yuji KAKUTANI

今回は近年の中でも難しく厳しい戦いとなりました。328号車が戦線離脱し、337号車にも横転など幾多のトラブルが襲いかかりました。しかし、メカニック、スタッフ全員が連夜にわたる作業を通し戦いを支え続け、選手は何があっても毎日クルマをゴールに運びました。まさに全員で勝ち取った勝利です。ご声援いただいた皆さまに心より感謝します。

2014年チーム監督に就任。トヨタ車体のハンドボールチームで選手として活躍し、全日本代表選手として世界選手権にも出場。世界の舞台で戦った経験を活かし、前例に捉われないチャレンジングな姿勢でチームを連覇に導く。



チーム代表

杉浦 一成 (トヨタ車体 常務役員)

Kazunari SUGIURA

今大会はTLCがまだ勝利を経験していないペルーからのスタートで、また新しい車両での参戦というなか、市販車部門で5連覇することができました。337号車の1台体制になりながらもチームは丸となって自信をもって戦えました。これも応援いただいた皆さまと力を合わせて進めてきた取り組みが、チームに勇気と元気を与えてくれたおかげです。

2017年4月よりチーム代表に就任。「厳しいときこそチャレンジ、勝つために戦い抜く！」の決意のもと、チームを支える。



Driver & Navigator

ドライバー&ナビゲーター

ナビゲーター

ジャン・ピエール・ギャルサン

Jean Pierre GARCIN

40回記念大会の今年はコースが難しいと言われ、とてもチャレンジングでした。自分にとっても20回目の節目なので良い結果を残すべく全力を尽くしました。リタイアという非常に悔しい結果に終わりましたが、チームが5連覇を達成することができてよかったです。

20歳の時より数々のモータースポーツ競技に参戦。ダカールラリーには1997年より参戦し、2000年~2003年にはTLCの前身であるトヨタ・チームアラコで市販車部門4勝を挙げている。その後、数々のラリーレイドにおいてナビゲーターやオーガナイザーとして経験を積み、2016年大会でTLCに復帰。昨年からは旧知の仲であるドライバーのクリスチャンとコンビを組んでいる。



ドライバー

クリスチャン・ラヴィエル

Christian LAVIEILLE

序盤のペルーステージはやはり砂が柔らかくて難しく、切り立った砂丘越えなど厳しい戦いのなか上々な走りが出ていました。残念ながら予想外のアクシデントにより途中で戦いを断念せざるを得ませんでした。代わって三浦ドライバーが見事期待に応えてくれ、チーム丸で勝利することができました。

ダカールラリーをはじめとするクロスカンントリーロードドライバーとして2004年にデビュー。ダカールでは総合トップ10入りを果たした実力を持つ。もともとはライダーとしてレースで活躍し、日本で毎年開催される鈴鹿8耐にも参戦経験がある。TLCから初参戦した昨年の大会では市販車部門優勝を果たし、チームの部門4連覇に貢献。今年の大会でも市販車部門優勝候補の筆頭として挑んだ。

ナビゲーター

ローラン・リシトロイスター

Laurent LICHTLEUCHTER

自分が知るなかでも最も過酷なダカールラリーが今大会であったことは間違いありません。この大会でチームメイトのリタイアなど、途中不安もありましたが、アクラとの優勝を目指して準備した3年間と、チームメンバー、応援してくださっているファンの皆さまを信じて毎日走りました。ご声援ありがとうございました。

2016年大会よりTLCに参加。チーム加入と同時にTLCでの社員ドライバーデビューに向けた取り組みに意欲を示し、三浦のドライバー育成にも大きく貢献。国を問わず、様々なチームからナビゲーター、メカニックとしてクロスカンントリーラリーに参戦した豊富な経験を武器に、3年目となる社員ドライバー三浦とのコンビで初の部門優勝を達成した。



ドライバー

三浦 昂 (トヨタ車体 広報室)

Akira MIURA

厳しい戦いでチームメイトが途中で離脱したのは残念でしたが、ランドクルーザーという絆でチーム全員と、応援してくださっている皆さまの力がひとつになり、5連覇と念願の自身初優勝という夢を実現できました。このラリーに関わっていただいたすべての方への感謝の気持ちでいっぱいです。ありがとうございました。

2005年トヨタ車体に入社し、2006年の社員ナビ選考にてナビ候補に選抜。2007年にダカールラリー市販車部門デビューウィンを果たし、以降2015年まで、社員ナビとして計7回のダカールラリーに参戦し、2度の部門優勝を収めた。2016年大会からはドライバーに転向し、2017年大会では部門準優勝。2018年大会では見事自身初の部門優勝を遂げた。

2014年からふたたび市販車部門の連勝街道を歩み始めたTLC
 今年は新チーム代表のもと、昨年ワン・ツーフィニッシュを遂げた体制を基本に
 日本人メカニック1名を新たに迎え、24回目の挑戦となるダカールラリーに臨んだ

Mechanics & Crew

メカニック&アシスタントクルー



328号車 メカニック

山田 健太 (福岡トヨタ自動車)

Kenta YAMADA

担当していた328号車が序盤でリタイヤしたのは残念ですが、337号車が勝てて本当に良かった。派遣2年目の自分はこれで卒業ですが、後輩たちには良い経験ができるのでは是非挑戦してもらいたいです。

2016年4月より福岡トヨタ自動車から派遣され、2017年大会では1号車担当メカニックとして初参戦し、チームの部門4連覇に貢献。日本人メカニックリーダーとして、2度目のダカールラリーに挑んだ。



337号車 メカニック

西村 勇樹 (トヨタ自動車)

Yuki NISHIMURA

このダカールが終わるとトヨタ自動車の元の職場に戻ります。勝ててうれしい反面、寂しい気持ちもありますが、優勝に貢献できたことが一番良かったです。今後はここで経験したことをトヨタ自動車の開発現場で活かしたいと思っています。

2016年4月よりトヨタ自動車の開発部門より出向。2017年大会よりチームに参加。トヨタではランドクルーザーの性能評価を担当し、ラリーの経験をもっといいランドクルーザーづくりに活かすことを視野に2年目のダカールを迎えた。



337号車 メカニック

瀧井 亮平 (福岡トヨタ自動車)

Ryohei TAKII

初めてのダカールで緊張するなか全力を尽くしましたが、まだまだチームのためにやれることがあったとも感じています。フランス人メカニックとのコミュニケーションなども含めて、次のチャレンジに向けた準備を進めたいと思います。

2017年4月より福岡トヨタ自動車から派遣されチームに加入。研修プログラムに取り組み、即戦力として期待の大きい新人メカニックとして、2018年大会でダカールデビューを迎えた。



エンジニア

伊東 克巳 (トヨタ車体 広報室)

Katsumi ITOH



チーフメカニック

フィリップ・シャロワ

Philippe CHALLOY



328号車 メカニック

バスカル・ブローア

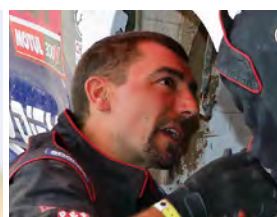
Pascal BEUROIS



328号車 メカニック

ニコラ・パティ

Nicolas PATY



337号車 メカニック

ペドロ・アンブロシオ

Pedro Oliveira AMBROSIO



カムオンクルー

ミッシェル・ボージョン

Michel BEAUJEAN



カムオンクルー

ローラン・ソイエ

Laurent SOHIER



カムオンクルー

ジルベール・デュードン

Gilbert DIEUDONNE



カムオンクルー

イヴ・ラクロワ

Yves LACROIX



コーディネーター

奥地 博之

Hiroyuki OKUCHI

TLCこれまでの戦績

開催年	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
使用車両		ランドクルーザー-80						ランドクルーザー-100				
成績	4位	優勝	2位	優勝	優勝	優勝	優勝	優勝	優勝	リタイヤ	優勝	優勝
開催年	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
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	大会中止	優勝	優勝	優勝	2位	2位	優勝	優勝	優勝	優勝	優勝

※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。

※1995~2004：市販車部門ディーゼルクラス、2005~：市販車部門での成績。

さらなる進化を続ける ランドクルーザー

マイナーチェンジ車両を新たなベースにさらなる性能向上を図った2018年のラリー仕様車。過酷な戦いを勝ち抜く強い車両とチーム体制はさまざまなサポートによって築き上げられている。

参戦する市販車部門は改造範囲を厳しく制限しており、ロールケージや消火器、キルスイッチ（緊急時に火災などの二次災害を防ぐためにエンジンを停止するための装置）といった安全装備以外はサスペンションの強化やガード類の装着といった最低限の変更しか認められない。さらにラリー期間中はエンジンのほか駆動系主要部品の交換を禁止するなど、ベースとなる市販車の堅牢性や耐久性が競技車の性能を大きく左右する。

ラリー車独自の装備としては外装ではエンジンへの砂塵の吸入を抑えるシュノーケルや室内用ベンチレータ、埃の中で後続車への視認性を高めるハイマウントストップランプ/テールランプなど。車内にはGPSをはじめとするナビゲーション機器のほか競技用パケットシートと6点式フルハーネスシートベルト、ドライバ/ナビの会話用インターコム、後席部の容量330ℓの燃料タンク、ラゲッジルームに最大3本のスペアタイヤを固定するキャリアなどを備える。



ベンチレータ



室内の換気を行うための通気口。

シュノーケル



砂塵などの吸入によるトラブル防止のための吸気口。

テールランプ



リアゲートの上部に丸型4灯のハイマウントストップランプを配置。

燃料タンク



長い距離を走るラリー車は容量の大きな燃料タンクを装備。車両のバランスも考え、後部座席に配置している。

GPS



ナビゲーションに使用するGPSは主催者から配布される機器をセット。方位や距離など限られた情報のみが表示され、ルートマップとこれらの情報をもとにナビゲーターはルートを示す。

ラゲッジルーム



荷室には最大3本のスペアタイヤを積載。スペアパーツや工具、悪路や砂地でスタックした際に使うスコップなどを装備。

ロールケージ



室内に張り巡らされたパイプは、車体剛性と転倒時の乗員保護を高めるために装備。また、横転時などの乗員放出防止に窓にはネットが張られる。

車両装備

コイルスプリング／中央発條



連続するコーナーやジャンプを伴う激しい凸凹路でも3トンにもおよぶ車重を支える。BOS製ショックアブソーバーと合わせ、優れた操縦安定性で2週間の長期戦をサポートする。

ブレーキパッド／エンドレスアドバンス



砂、土、泥、岩など多様な路面において、市販車をベースとする重たいマシンをコントロールするため、高い制動力と耐熱性が求められるブレーキは、チームとともに開発した専用のパッドが使用される。

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しにくいよう考慮されている。

油脂類(エンジンオイルほか)／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。

ショックアブソーバー／BOS



クロスカントリーラリー、スピードラリーを中心に様々なカテゴリーの開発ノウハウを持つBOSがTLC専用アブソーバーを開発。激しい凸凹路での連続走行にも高い減衰性能を保ち、過酷なラリー走行を支える。

フロントサスペンションアッパーサポート／トピア



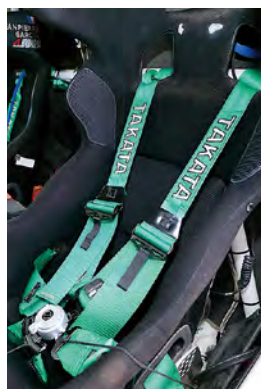
路面の衝撃を吸収するサスペンションの取り付け上部には、高い精密加工技術で作られたスペシャルパーツが使われ、その走りを支えている。

SPECIFICATION

ベース車両型式	VDJ200
エンジン型式	1VD-FTV型
総排気量	4,461cc
全長／全幅／全高	4,950mm／1,970mm／1,910mm
最大出力	300ps以上
最大トルク	800N・m以上
ステアリング	ラック&ピニオン式
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(BOS製)
	後 トレーリングリンク車軸式コイルスプリング(中央発條製)
ショックアブソーバー	リザーバータンク付単筒ガス式(BOS製)
ブレーキ(前後)	ベンチレーテッドディスク(エンドレス製:ブレーキパッドのみ)
トランスミッション	5速マニュアルトランスミッション
タイヤサイズ	285/70R17 (BF Goodrich Mud-Terrain)
ホイール	マグネシウム鍛造 17インチ×7.5J(ENKEI製)
駆動方式	4輪駆動(フルタイム4WD)

室内装備

シートベルト／タカタ



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。

シートクッション／野口装美



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。

ドライバー装備

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をしている。

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 GRAVITYMASTER。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。

レーシングスーツ・メカニックスーツ／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、メカニックスーツも機能性を考えたものを使っている。

チーム用品

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。

チームウェア／モンベル



突然の雨や砂漠の砂嵐、高低差による寒暖差など、ダカールラリーでは天候が目まぐるしく変わる。そうした状況に対応できるウェアは必須のアイテム。同社のウェアは収納性にも優れ、日々移動する選手・スタッフの荷物の負担を軽減。

工具／MINEZAWA



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。

チームウェア／TBユニファッショ



チーム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になっている。

食品

機能性栄養食品／大塚製薬グループ大塚ウエルネスペンディング



長く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様々な栄養食品が激しい戦いを支えている。

インスタント食品(日本食)／シマツ



日本人スタッフにとっては何よりの力の素となる日本食。米やもちといった炭水化物はエネルギー源となるため、日本人以外のスタッフにも好まれている。携行食として便利な缶詰や味噌汁なども用意され、チームの力強い味方となっている。

環境に配慮したバイオディーゼル燃料での挑戦



TLCは環境に配慮したモータースポーツ活動の推進に取り組み、2007年からバイオディーゼル燃料(BDF)をダカールラリーに使用している。

チームは原料となる廃食油をスポンサー企業各社様や近隣地域、小中高校の皆さま、従業員など多くの方々にご提供いただき、太田油脂(株)のご協力を得て精製されたものに加え、熊本県天草市にて育てられた藻を原料に(株)デンソーが精製したBDFを使用。TLCの活動を応援していただいている多くのファンの皆さまの思いで作られた燃料で、ダカールラリーに挑戦しています。



杉浦チーム代表

本来、ゴミとして廃棄される廃食油を再生利用することで、循環型社会の仕組みの広がりへ貢献することを目指し、この活動はスタートしました。今では多くの方々にご理解、賛同いただき、2500名以上に及ぶ方が廃食油の提供に協力してくれました。さらには、BDFを運ぶためのドラム缶には、提供者の直筆のメッセージが添えられ、現場で戦うチームメンバーはどんなに厳しい局面に立たされても、日々、皆さまに応援していただける気持ちに支えられていたと聞いています。環境への配慮はもちろんのこと、ファンの皆さまとの一体感を大切にできるラリー活動の推進を目指して参ります。



道が人を鍛え
人がクルマをつくる

3年の歳月をかけた 新型ラリー車の開発

新型ラリー車で今大会優勝したTLC
その栄光の影には、地道な努力を積み重ね
勝てるラリー車づくりのために
情熱をかけたチームメンバーの姿があった



新型ランドクルーザーで初めての実践テストとなった2015年のモロッコラリー。総合20位で完走し、貴重なデータを得た

新型のラリー仕様車を開発するにあたっては、まず実戦での課題を確認するためテスト用のラリー車を製作。2015年10月のモロッコラリーに参戦しました。その結果新しい部品の強度などはもちろん冷却性能などを含め、高いポテンシャルを確認できました。一方で競技ならではの厳しい使用環境において一層信頼性を高めるために、配線の固定方法を見直すなどの検討を進めました(伊東エンジニア)

部門出身の伊東克巳エンジニアと、トヨタ自動車の開発部門より出向し、メカニックとしてチームに参加した西村勇樹のふたりが携わり、時間をかけて開発を進めてきた。

TLCは今回のダカールに、マイナーチェンジを迎えたランドクルーザー2000をベースとするラリー車で初めて参戦した。2015年8月のマイナーチェンジでは一新された車体前後のデザインが印象的だが、ラリー車としてもサスペンションの改良やエンジントルク特性の調整などで走破性を向上。文字通り市販車部門5連覇達成の原動力となった。この新型ラリー車には、トヨタ車体の開発



2017年(上)と2018年のラリー車(下)。フロントグリル形状の違いによる冷却性能や砂の入り方などに大きな問題はなかった



人にとってもクルマにとってもダカールは過酷でしたが、つらくはなかったと西村勇樹メカニック。今後はこの経験を活かして、もっと車両トータルでの性能を見られるようにして、より高いレベルでクルマを作り込めるようにしていきたいと、次なるステージを見つめている



エンジンもこれまでの245psから300psオーバーへと大きくパワーアップを果たした

伊東エンジニアはこうした改良を主に担当。グリルやバンパーの開口部の形状が新しくなったことにより冷却性能に問題がないか、そうしたことをテストや参加したラリーで確認する。より完成度の高い車づくりのため、改良作業や確認作業を積み重ねていった。そして2016年5月のモロッコテストではサスペンション改良に重点を置いて様々な路面で走行を繰り返した。トヨタの開発部門でテストドライバーとして、サスペンション関係の開発やSUVの操縦安定性評価を担当する西村メカニックも現地に帯同。ラヴィエル、三浦ドライバーの評価作業を側面からサポートした。ドライバーによってドライビング特性やセッティングが異なるため、そうした調整も行った。サスペンションの減衰力やステアリングの重さなど、車両の諸元を決めていくテストドライバーを務める西村メカニ



ックならではの経験が活かされた。「新しいサスペンションはジャンプして着地したときの車体の揺れが一回で収まるなど、操縦安定性の向上は助手席に乗っていても体感できるものでした。様々な路面で総合的にベストとなるセッティングを見出して17年のダカールに臨み、今回の18年大会ではそれをベースにファイナルチューニングを施した仕様としています」(西村メカニック)
また、18年のダカールはTLCが5年前に砂丘で苦戦したペルーを通過するため、砂丘での走破性を向上させる対策を実施。柔らかい砂地で失速してスタックしないよう、エンジンのコンピュータのプログラムを調整して低速から力が出るようにし、フラットな出力特性とした。結果、エンジンパワーもアップし、砂丘での走破力は格段に向上した。こうして仕上げられた新型ラリー車はダカール2018で市販車部門の2位以下に大差をつけて優勝。TLCは見事市販車部門5連覇の記録を達成した。



ランドクルーザー200のモデルカーを使って変更点を説明する伊東克巳エンジニア。ダカールではオフィシャルカーやアシスタントカー、市販車部門に参加している台数の多さから、ランドクルーザーは世界で認められているSUVの王者なんだと身を持って感じたという

「新しいタイプのランドクルーザーでダカールラリーに参戦するために開発してきました。ようやくデビューできて勝つこともできうれいですが、これまでの努力が報われました。また、開発を通じて厳しいラリーの現場を経験できたのも良かった。ダカールで得たことは今後の開発業務に役立つと思います」(伊東エンジニア)
「ランクル200の開発にずっと携わっていましたが、このクルマでラリーに参加できたのは率直にうれしかったです。337号車は序盤で転倒しましたが、その際のダメージの影響でヘッドランプとフロントグリルにまたがるメッキパーツが取り付けにくくなってしまった。ラリー特有の現象でしょうが、様々な経験は今後のモデルに活かせることも多いはず。私はこれからもランクルの開発に携わっていきと思いますので、世界一過酷な環境を知らないクルマをつくり込めないと思ってTLCに来ました。今回のラリー車開発のなかで経験したトライ・アンド・エラーは、大きな財産です」(西村メカニック)
新型ラリー車は長い月日をかけて開発を進め、今年のダカールラリーにデビューし見事勝利した。そしてその経験は今後の「よりよいクルマづくり」「より高性能なランドクルーザーづくり」に活かされていく。

伊東エンジニア(左)、西村メカニック(右)とも現場で貴重な経験を積んだ。新型ラリー車は着地時の安定性が格段に向上(下)



今年の大会で新型ラリー車はデビューウィンを飾り、3年におよぶ車両開発の努力が実を結んだ

5連覇へ向けた 1年間のプロジェクト

さらなる高みを目指して
TLCは新たな仕様のラリー車の熟成と
チームのレベルアップを図りながら
様々な取り組みを行ってきた



5月 モロッコテスト

ダカールラリー2018に向けて 年度初の海外テスト

2017年5月16日～26日にモロッコ東部のエルフードを拠点にダカールラリー2018に向けた年度最初のテストを行った。このテストではTLCが一度も優勝を経験していないペルーの砂丘ステージでの戦闘力アップに重点を置き、車両の挙動や起こりうる問題の洗い出し、車両全体の耐久性を確認した。このテストで仕上げたテストラリー車は7月に予定している実戦テストを通して耐久性を確認し、ダカールラリー2018参戦車両に改良アイテムを織り込んでいく。



▲砂丘をメインにあらゆる路面を走行し、2018年に向けた車両のテストを実施◀大会実戦はまだ先だが、フィリップチーフをはじめメカニックの士気も一気に高まった



◀競技初日から雨が続き、難しい状況が続いた▼ようやくドライコンディションになったが車両にダメージを負い完走ならず



ダカールさながらの 過酷な環境で実戦テスト

7月 シルクウェイラリー

7月7日から16日間でロシア～カザフスタン～中国と約10,000kmを走破するこの大会は、ダカールラリーさながらの過酷な環境を再現できる唯一のラリー。チームは5月にモロッコで仕上げたテスト車両1台体制で挑んだ。雨が続き難しい状況のなか、三浦/リシトイスター組は、マシンの限界性能を引き出すべく、果敢にアタックを続けた。残念ながら第5ステージで足回りに負ったダメージによりリタイヤとなったが、ラリー車の進化への手応えとダカールに向けた新たな課題が見えた。

2017SUV体感祭り 2017.8.26～27 青森県・青森トヨタ自動車



豊田市立若園中学校講演会 2017.8.21 愛知県・豊田市立若園中学校



豊田市立岩倉小学校講演会 2017.9.13 愛知県・豊田市立岩倉小学校



たくさんのイベントに 参加させていただきました!



TOYOTA GAZOO Racing ラリーチャレンジin富士山すの 2017.4.2 静岡県・裾野市運動公園



安定した走りオープンクラス3位でフィニッシュしたラヴィエル組。砂丘ステージではバンクヤリム落ちがあったが全ステージで快走を見せた

改造車に分け入る3位と 順調な仕上がり

10月
モロッコラリー



10月4日～10日にTLCは最終実戦テストとなるモロッコラリーに出場した。この大会はクルマおよびチームの総仕上げを行う非常に重要な位置付け。チームは現行モデルのラリー車と、AT仕様のラリー車という2台体制で挑んだ。大会は雨の影響で競技の一部が中止になったがコースの難易度は高く、改造車やカムオンと戦うTLCの2台は油断ができない状況下、ラヴィエル組が3位、三浦組が7位と十分な手応えを得た。

11月

参戦発表会

新型ラリー車両での参戦を発表 気持ちをひとつにいよいよ出陣!

11月2日、ミッドランドスクエア トヨタ自動車ショールーム（愛知県名古屋市）でダカールラリー2018参戦体制を発表した。挨拶に立った増井社長が2015年8月にマイナーチェンジしたランドクルーザー200シリーズをベースとした新型ラリー車で市販車部門5連覇を目指すことを表明。続いて新たにチーム代表に就任した杉浦常務役員が参戦体制を紹介し、意気込みを語った。これによりチームは大会に向けて気持ちをひとつにした。



集まった報道陣を前に挨拶する増井社長



チームメンバーはそれぞれ市販車部門5連覇に決意を新たにしました



◀選手らは「マシンの完成度は高い」との感想▼いよいよ大会が近づき、整備・調整を進めるメカニック陣も気持ちが高まる



ダカールラリー参戦車両の シェイクダウンを実施

11月
シェイクダウン

11月18日、フランスのパリ郊外にあるオフロードコースでダカールラリー2018参戦車両のシェイクダウン（車両作動確認・調整など）を実施した。コースは石灰質の土に石が混じる硬い路面で起伏に富み、高速、中速、低速のあらゆるコーナーに加え、ジャンプスポットもあり、各駆動系への負荷、サスペンションの動きなどを中心に確認走行を繰り返した。テストは大きな問題もなく、終了後に車両を南米へ送る準備にとりかかった。



ランドクルーザーフェス in アルツ磐梯
2018.2.10～12 福島県・星野リゾート アルツ磐梯

愛知県知事表敬訪問

2018.2.21 愛知県・愛知県公館

TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL 2017

2017.12.10 静岡県・富士スピードウェイ



愛知トヨタ ランドクルーザーフェス
in さなげアドベンチャーフィールド
2017.10.14～15 愛知県・さなげアドベンチャーフィールド



ダカールラリー2018 参戦車両展示

2017.11.2～9

愛知県・ミッドランドスクエア



DAKAR RALLY 2018

PERU～BOLIVIA～ARGENTINA

TLCの活動を支援していただいたスポンサー企業様
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	株式会社榎屋	豊田通商株式会社	東海興業株式会社
株式会社江口巖商店	関西ペイント株式会社	株式会社デンソー	日本ペイント・オートモーティブコーティングス株式会社
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
トヨタ車体精工株式会社	岐阜車体工業株式会社	株式会社アウトソーシング	株式会社トヨタ車体研究所
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
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	タケシヨウ株式会社	東京海上日動火災保険株式会社
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
カリソー株式会社	シロキ工業株式会社	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	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	愛知製鋼株式会社	ペルトヨタ
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	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
株式会社アーク	Man to Man株式会社	株式会社コベルク	株式会社エムエス製作所
中央発條株式会社	株式会社MINEZAWA	株式会社東海理化	株式会社大気社
太平洋工業株式会社	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
株式会社モンベル	カシオ計算機株式会社	TBユニファッション株式会社	有限会社野口装美
タカタ株式会社	株式会社PEF	株式会社アライヘルメット	シマツ株式会社
株式会社エンドレスアドバンス	大塚ウエルネスベンディング株式会社	エンケイ株式会社	



チームランドクルーザー

TLCの活動や映像など、さまざまな情報を発信

発行/トヨタ車体株式会社 総務部 広報室
<http://www.toyota-body.co.jp>

禁断転載