

HINO IN DAKAR

ダカールラリー2014 日野レンジャー



■日野チームスガワラ■

排気量10リットル未満クラス5連覇を ワン・ツー・フィニッシュで飾る!

メンバー

次男とともにワン・ツー・フィニッシュ。新型エンジン搭載車を無事ゴールに導いた。

Yoshihisa SUGAWARA
菅原 義正
●チーム代表兼
1号車ドライバー
1941年生まれ



多数の国内レース出場経験、サハラ砂漠横断などの冒険行を経て1983年(41歳)にオートバイでダカールラリー(当時のパリ・ダカ)に初出場。以来、2輪部門7回を経て1992年より日野レンジャーで参戦。トラック部門総合優勝6回、排気量10リットル未満クラス優勝7回の実績を持つ。連続出場記録32回は大会最多。「パリダカ史上最多連続完走20回」「パリダカ史上最多連続出場30回」の世界記録についてギネスブックの認定を取得(2012年)した。日本レーシングマネージメント(株)取締役会長。

大型車の強豪勢を相手に大健闘。全SSでクラストップタイムを記録。

Teruhito SUGAWARA
菅原 照仁
●2号車ドライバー
1972年生まれ



1998年のダカールラリーにメカニックとして初参戦し、翌年からは父・義正のナビゲーターを担当。同時に国内オフロードレースやモンゴルラリーなどで経験を重ね、2003年のファラオラリー(エジプト)では日野レンジャーを駆ってトラック部門総合優勝を飾った。ダカールラリー2005年大会からは親子二代の2台体制による参戦を開始し、2007年には排気量10リットル未満クラスで初優勝。2014年大会では同クラス5連覇を達成した。日本レーシングマネージメント(株)代表取締役。



Katsumi HAMURA
羽村 勝美
●1号車ナビゲーター
ジャストスピード代表



Hiroyuki SUGURA
杉浦 博之
●2号車ナビゲーター
日本レーシングマネージメント(株)所属

Seiichi SUZUKI
鈴木 誠一
●メカニックリーダー
日本レーシングマネージメント(株)所属



Takeshi SUENAGA
末永 健司
●メカニックサブリーダー
日野自動車(株)車両生技部



Katsuyuki NAGOSHI
名越 勝之
●エンジニア
日野自動車(株)エンジン設計部



Hiroyuki TAMURA
田村 博明
●メカニック
東北海道日野自動車(株)帯広支店



Norishiro SENUMA
瀬沼 礼代
●メカニック
横浜日野自動車(株)瀬谷支店



Tadahiko FURE
富家 忠彦
●メカニック
滋賀日野自動車(株)彦根支店



日野レンジャーが排気量10リットル未満クラスを完全制覇!

ダカールラリーの連続完走記録を23回に更新!

日野自動車はダカールラリー2014のトラック部門に菅原義正氏率いるチームスガワラとともに「日野チームスガワラ」として日野レンジャーの2台体制で参戦した。今回は2012年大会より3年計画で進めてきた新型レーシングトラック開発の総仕上げ。これを2号車として菅原照仁/杉浦博之組が走らせる一方、菅原義正/羽村勝美組が担当する1号車には、新開発の9リットルエンジン搭載車を先行投入して意欲的な布陣で臨んだ。あわせてサポート体制の強化を図り、日野自動車エンジン設計部の名越勝之がエンジニアとして帯同。メカニックはチーム母体である日本レーシングマネージメントの鈴木誠一がリーダー、日野自動車車両生技部の末永健司がサブリーダーを務め、全国の日

野自動車販売会社から公募選抜された田村博明（東北海道日野自動車）、瀬沼礼代（横浜日野自動車）、富家忠彦（滋賀日野自動車）が参加した。

南米に舞台を移して6年目のダカールラリーは1月5日にアルゼンチンのロサリオをスタート。18日にチリのバルパライソにゴールする9209kmうち競技区間(=SS)5212kmで行われた。2台の日野レンジャーは序盤の山岳ステージから順調な滑り出しを見せ、2号車が排気量10リットル未満クラス1位、1号車が2位のワン・ツー体制を堅持した。



7日には2号車が極低速で転倒を喫したが走行には影響なし。

その後、気温が47℃に達してリタイヤが相次いだフィアンバラ周辺のSSも難なく走りきった2台は2号車が累計順位の総合13位、1号車も27位で前半戦を終えた。休息日のサルタではメカニックによる入念な点検・修理が行われリフレッシュして、チリでの後半戦へ向かった。そして最大の難所であるアタカマ砂漠での4連戦で持ち前の機動力を発揮した2号車は総合12位へと浮上。不運なミスコースもあり連日夜半のゴールとなった1号車も32位と健闘し、そのまま無事バルパライソに到着した。これにより日野チームは同クラス5連覇をワン・ツー・フィニッシュで飾ることに。2号車は大型車の強豪勢を向こうに総合12位という高順位を記録、1号車の新型エンジンも予想以上のポテンシャルを発揮した。走行スピードがあがり、日々ダメージを抱え帰ってくるレーシングトラックを、翌朝までに完璧な整備と修理を施した日野のサービス力が光り、クルマとヒトの体制強化が実を結んだ大会となった。



砂地のオフビストを快走する2号車菅原照仁/杉浦博之組。新型レーシングトラック開発の総仕上げとなった今大会で大型車勢を相手に総合12位という結果は今後の開発に向けた確かな手ごたえとなった



A09C-TI型9リットルエンジンを先行採用した1号車も予想以上の走りを見せた。豊かな低速トルクは速さと同時に乗りやすさにも寄与。さらなるパワーアップが期待される次回大会での戦いぶりが注目される

■ダカールラリー2014トラック部門 最終結果

総合順位	10L未満クラス	No.	ドライバー(国籍)	車名	累計タイム	トップとの差
1		506	A.KARGINOV (RUS)	KAMAZ 4326	5h00m28s	
2		501	G.DE ROOY (NLD)	IVECO TOPREDO	55h03m39s	3m11s
3		500	E.NIKOLAEV (RUS)	KAMAZ 4326	56h35m20s	1h34m52s
4		549	D.SOTNIKOV (RUS)	KAMAZ 4326	58h22m38s	3h22m10s
5		545	A.SHIBALOV (RUS)	KAMAZ 4326	59h37m53s	4h37m25s
6		504	A.LOPRAIS (CZE)	TATRA T815-2	60h04m29s	5h04m01s
12	1	518	菅原 照仁 (日本)	日野レンジャー	67h20m05s	12h19m37s
32	2	532	菅原 義正 (日本)	日野レンジャー	86h57m20s	31h56m52s

国名略号:CZE=チェコ、NLD=オランダ、RUS=ロシア



太平洋岸に設置されたチリ、アントファガスタのピバーク地。日野チームのメカニックたちはHINO700 Series ZSのサポートトラックと小型ピックアップでピバークを巡りながら2台の日野レンジャーをサポートした

ダカールラリー2014を戦った日野レンジャー

新型レーシングトラックの総仕上げとともに新開発9リットルエンジンを先行投入



1号車に搭載された新開発のA09C-TI型エンジン。開発途上での先行投入となったが従来のJ08C-TI型に対して大幅なパワーアップをもたらし、好感触を得た



2号車は改良したサスペンションのセッティングも決まり、パワーアップしたJ08C-TI型エンジンとともに完成形とも言えるバランスの良い仕上がりがとった

新世代競技車両の開発も今大会が総仕上げ。前回大会時に新設計フレームとハブリダクション機構 & ディスクブレーキ付前後アクスルを組み合わせ、電子制御式燃料噴射装置仕様のJ08C-TI型エンジン(7.961L)を搭載した1号車が製作されたが、これをベースに更なる出力向上やサスペンション改良などの熟成を図った車両

成形となる同ユニットは高耐熱排気マニホールドの効果もあって最高出力は485PS/2600rpm、最大トルクも145kgm/1600rpmまで高められ、新たにロングテーパーリーフを採用したサスペンションとともに優れた走破性を発揮した。一方、1号車には2号車と同等のシャーシに新開発のA09C-TI型エンジン(8.866L)ならびにトルク容

量の大きなギアボックス/トランスファーが搭載された。これは本来の開発計画を1年間前倒したもので新たな3年計画の初年度にあたる。エンジンパワー600PS/2200rpmとトルク200kgm/1200rpmの出力は動力性能の大幅向上をもたらし使い勝手も上々。実質ノータラブルで完走しており、今後の活躍が大いに期待される新エンジンだ。



夜のピバーク地で日野レンジャーの点検整備を行うメカニックたち。入念な作業は連日朝方に及び、車両を万全の状態ですり出すことでチームの活躍に大きく貢献した



ゴールには日本から日野自動車会長の市川正和も駆けつけた。「2号車の成績は素晴らしい。1号車もよく頑張った」と市川会長。次回は是非総合上位ベストテン入りを目指して頑張ろうと期待を込めていた。

サポートトラック HINO700 Series ZS



日野チームスガワラでは今大会より新型のサポートトラックを投入した。スペアパーツやキャンプ用品の運搬はもちろんのこと、キャンプ地では整備や生活の基地となる、レース運営に欠かせない重要な機能を担う。ベース車両は、悪路走行に長け、強固なフレーム

を持つため、海外のダンプトラック市場や鉱山で好評を得ている「HINO700 Series ZS」。リアボディの架装にはチームが長年のダカールラリー参戦を通じて蓄積したノウハウが盛り込まれた。車内には、パーツ類を収納する引き出し式の棚のほか予備のフロントウィンドウを収めた専用のラックを装備。発電機や溶接機、エアコンプレッサといった整備に欠かせない機器も効率的にレイアウトされ、昇降用の梯子などもメカニックたちが無駄のない動きで安全に作業出来るよう配慮されている。

■日野のダカールラリー戦歴 1991~2014

大会年	完走回数	コース(国名) 成績(トラック部門総合/排気量10リットル未満クラス)	総走行距離(km)
2014	23	ロサリオ(ARG)~サルタ(ARG)~バルパライソ(CHL) 1号車:32位・2位 / 2号車:12位・優勝	9,209
2013	22	リマ(PER)~トゥクマン(ARG)~サンティアゴ(CHL) 1号車:31位・4位 / 2号車:19位・優勝	7,901
2012	21	マル・デル・プラタ(ARG)~コピアポ(CHL)~リマ(PER) 1号車:24位・3位 / 2号車:9位・優勝	8,836
2011	20	ブエノスアイレス(ARG)~アリカ(CHL)~ブエノスアイレス(ARG) 1号車:13位(市販車クラス3位)・2位 / 2号車:9位(市販車クラス優勝)・優勝	9,458
2010	19	ブエノスアイレス(ARG)~アントファガスタ(CHL)~ブエノスアイレス(ARG) 1号車:規定により失格 / 2号車:7位(市販車クラス優勝)・優勝	9,026
2009	18	ブエノスアイレス(ARG)~バルパライソ(CHL)~ブエノスアイレス(ARG) 14位・26位/2位・6位	9,579
2008	—	大会中止	
2007	17	リスボン(POR)~ダカール(SEN) 9位・13位 / 優勝(優勝車のみ表彰)	7,915
2006	16	リスボン(POR)~ダカール(SEN) 5位・7位 / クラス別なし	9,043
2005	15	バルセロナ(ESP)~ダカール(SEN) 2位・6位 / 優勝(優勝車のみ表彰)	8,956
2004	14	クレルモンフェラン(FRA)~ダカール(SEN) 5位 / クラス別なし	10,411
2003	13	マルセイユ(FRA)~シャルムエルシェイク(EGY) 5位 / クラス別なし	8,602
2002	12	アラス(FRA)~マドリッド(ESP)~ダカール(SEN) 3位 / 優勝(クラス優勝7連覇)	9,440
2001	11	パリ(FRA)~ダカール(SEN) 2位 / 優勝	10,873
2000	10	パリ(FRA)~ダカール(SEN)~カイロ(EGY) 5位 / 優勝	7,880
1999	9	グラナダ(ESP)~ダカール(SEN) 4位 / 優勝	9,441
1998	8	パリ(FRA)~グラナダ(ESP)~ダカール(SEN) 2位 / 優勝	10,570
1997	7	ダカール(SEN)~アガデス(NIG)~ダカール(SEN) 優勝・2位・3位 / 優勝・2位・3位(トラック部門史上初制覇)	8,051
1996	6	グラナダ(ESP)~ダカール(SEN) 6位・11位 / 優勝・2位	7,579
1995	5	グラナダ(ESP)~ダカール(SEN) 2位 / クラス別なし	10,067
1994	4	パリ(FRA)~ダカール(SEN) 2位 / クラス別なし	13,398
1993	3	パリ(FRA)~ダカール(SEN) 6位 / クラス別なし	8,877
1992	2	パリ(FRA)~シルト(LAR)~ケープタウン(RSA) 4位・5位・6位・10位 / クラス別なし	13,015
1991	1	パリ(FRA)~トリポリ(LAR)~ダカール(SEN) 7位・10位・14位 / クラス別なし(日本のトラックメーカーとして初参戦)	9,186

国名略号:ARG=アルゼンチン、CHL=チリ、EGY=エジプト、ESP=スペイン、FRA=フランス、LAR=リビア、NIG=ニジェール、PER=ペルー、POR=ポルトガル、RSA=南アフリカ、SEN=セネガル