

激走！9連覇への軌跡

DAKAR RALLY

大会概要

〈開催期間〉1月6日～1月20日 〈開催国〉ペルー・ボリビア・アルゼンチン

RALLY 2018

総合6位で「排気量10リットル未満クラス」9連覇を達成！

南米大陸を舞台に激闘が繰り広げられた、ダカールラリー2018。

日野自動車は、今年も菅原義正ドライバーと菅原照仁ドライバーの親子とともに「日野チームスガワラ」として参戦し、トラック部門「排気量10リットル未満クラス」で見事優勝！9連覇の快挙を成し遂げるとともに、初参戦以来連続27回目※の完走も果たしました。

大会には、エンジンやサスペンションなどの改良を重ね、一段とパワーアップを図った2台の日野レンジャーで参戦。照仁ドライバーが運転する2号車は同クラスで優勝するとともに、総合では前回の8位を上回る6位でフィニッシュ。また1号車で臨んだ義正ドライバーは、ラリー序盤のステージ2において車両が砂丘でスタックし、無念のリタイア。しかしこの悔しさをバネに、次回ラリーへの参戦に意欲を燃やしていました。

今月号は、「世界一過酷なラリー」で排気量が倍近くある世界のモンスタートラックと戦い、偉業を成し遂げた日野チームスガワラの熱戦の模様をお伝えます。※：政情不安で中止となった2008年大会をはさんで、1991年以来連続27回目の完走となります。



日野チームスガワラのメンバーとゴール地に駆けつけたサポーターの皆さん。



ゴールセレモニーに駆けつけた日野自動車の市橋保彦代表取締役会長(中央)とともに、笑みがこぼれる1号車の菅原義正ドライバー(右から2人目)と羽村勝美ナビゲーター(右端)、2号車の菅原照仁ドライバー(左から2人目)、高橋 貢ナビゲーター(左端)。



レースを縁の下で支えた、大型トラック「HINO700 Series ZS」。スベアパーツの輸送などで活躍しました。



その日のレースを終え、ピバーク(キャンブ地)に到着すると、車両の状況をメカニック陣に伝え、翌日に備えます。



ゴールセレモニーに臨む2号車。大勢のモータースポーツファンから祝福を受けました。

DAKAR RALLY

2018

巻頭企画 DAKAR RALLY 2018

チーム力の強化を図り、さらなる躍進を

例年にも増して、リタイアが続出した2018年大会。そうしたなか、見事に総合6位を獲得した菅原照仁ドライバーと、ダカールラリーのレジェンドとして存在感を示す菅原義正ドライバーのお二人に、レースを振り返っていただきました。

難コースをミスなく走ったことが好成績に

本誌：今回のレースは、どのような印象ですか？

菅原照仁(以下、照仁)：今年はダカールラリー開催40周年という節目でもあり、コース設定が非常に厳しかったですね。でも、僕たち小排気量のマシンにとっては、厳しいほどいい勝負ができると意気込んでいました。2号車が総合6位、トラック部門の排気量10リットル未満クラスで9連覇の結果は、難コースをミスなく走ったことが要因

だったと思います。標高3,000mを超える高地を600kmも走り続けましたが、『酸素発生器』を搭載するなどの高地対策をしっかりと立てたのが功を奏しました。本誌：中間地点で半数以上の車両がリタイアしたことが、過酷な戦いを物語っています。

照仁：ここ数年、トラック部門はほぼ80%の完走率でしたからね。現在のレースは、量産車両のいわゆる普通のトラックとレーシングマシン化したトラックとの二極化が進んでいるのが特徴。今年のコースでは量産車が登れないような砂丘があり、そうしたことも完走率の低下につながったと思います。

本誌：1号車の菅原義正さんは、いつもダカールラリーの前にトレーニングやマッサージなどで体調を整えられています。

菅原義正(以下、義正)：今回は高山病にかかってしまったのでその教訓を生かそうと、ペルーに入ってから3,400mくらいのところで1日過ごし、次に2,500mほど下り、そしてまた上がるということを繰り返して本番に臨みました。ただ万全の準備を行っていても、うまくいかないのがダカールラリーの難しさだと痛感しました。

サポート役に徹して2号車を後押し

本誌：残念ながら、1号車は2日目にリタイアしてしまいましたが原因は？

義正：詳細は現在も究明中です。あの時は、右に進むべきところでスッと左に車両を取られ、そのまま砂丘にスタックして動けなくなりました。主催者側が用意している6輪駆動の救援トラックがなかなか到着せず、ナビと2人で11時間ほど砂を掘り出したんです。結局、救援が来たのは明け方。現場に駆け付けたメカニックは、“こんなすごい所を走っているんですね”と驚いていました(笑)。

照仁：レースを行っている以上、リタイアは想定内。

しかし、1号車がリタイアしたと最初に聞いた時は通信の状態が悪く、情報整理に手間どってしまって、僕は砂丘の頂点で立ち往生しているイメージをしていましたが、実際は砂丘の出口付近、すぐに平らなコースになるような場所でスタックしていたんです。

義正：救援トラックにけん引してもらった後、マシンは修理して走れるようになったのですが、主催者側のアシストを禁じた規則によりリタイア。それからはサポート隊として行動することになりました。

確かな手応えを感じながら次回へ

本誌：今回、現地にキャンピングカーを持ち込みました。義正：はい、休息はもちろん、レースの戦略を練る場として使いました。

本誌：そうした支援もあり、2号車は好成績を残せた。確かな手応えを感じられたのでは？

照仁：そうですね。満足はしてますけど、次の大会を考えるとやるべきことはまだまだたくさんあります。

義正：私たちは次に向けて、もう始動しています。今回、初めてサポート側に回りましたが、例えば通信システムにしても状態が悪いなかでどれだけ正確かつ簡潔に情報を伝えることができるか、そうしたことを学びました。チーム全体がシステムとしていかに機能するか、その重要性を身をもって知ったことは、大きな収穫でした。

本誌：来年も、果敢な走りを期待しています。



菅原照仁



「排気量10リットル未満クラス」優勝の盾と完走メダル。今回は、ダカールラリー40回記念デザインになっています。



チェックポイントなどが記載されたロードブック。これを見ながら的確な指示を出す、ナビゲーターの役割も順位を大きく左右します。

菅原義正(すがわら よしまさ)(左)
1941年5月31日生まれ。北海道小樽市出身。日本レーシングマネジメント株式会社取締役会長。60年代からモータースポーツの世界に入り、今なお現役として活躍している日本レース界の草分け的存在。連続出場記録35回は大会最多となる。

菅原照仁(すがわら てるひと)
1972年7月13日生まれ。東京都港区出身。日本レーシングマネジメント株式会社代表取締役社長。98年、メカニックとしてダカールラリーに初参加。05年からは親子ドライバーによる日野レンジャー2台体制でダカールラリーに挑戦している。



菅原義正



Yuuki Takano

高野雄生

群馬日野自動車株式会社

標高3,000mクラスの影響は、やっぱり頭痛。鼻をかんだら鼻血が出るくらいの状況でした。波乱続きのレースでしたが、チームが一丸となって最後まで諦めずに戦い抜き、2号車を完走させることができて達成感でいっぱいです。



木下大樹

横浜日野自動車株式会社

(リタイヤした)1号車の救援に行き、砂丘で作業したことは良い経験になりました。水泳で鍛えていたおかげで、標高が高い場所でのレースも大丈夫でした。ラリー中は辛かったです。ゴールに来たら疲れが吹っ飛びました。



Hiroki Kinoshita

巻頭企画 DAKAR RALLY 2018

DAKAR RALLY 2018

勝利を支えた、選ばれし者たち

今大会も、全国の日野販売会社から選抜されたメカニックが整備を担当。“世界一過酷なレース”の完走をサポートした皆さんにレースを振り返ってもらいました。



Aiichiro Yamauchi

山内愛一郎

富山日野自動車株式会社

1号車でのトラブルを受け、2号車のハブのリダクション機構(遊星歯車)を分解して点検するなど、集中して効率よく作業を行っていきました。良い結果につながり、貴重な体験をさせていただくとともに、本当に充実した2週間でした。

澁谷亮太

神戸日野自動車株式会社

4人一緒に作業したので、やることは多くても同時進行でぐんぐん進んでいきました。正直疲れましたが、またやってみたい気持ちです。個人的にぎつかったのはポリビアで高山病になったこと。でも仕事は出来たので満足です。



Ryota Shibutani