HINO TEAM SUGAWARA

ダカールラリー2015 排気量10リッター未満クラス6連覇をワン・ツー・フィニッシュで飾る！

排気量10リッター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24回に更新

日野自動車は1月3日(土)～17日(土)にかけて南米アルゼンチン、チリ、ボリビアで行われたダカールラリー2015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。14日間におよぶ過酷な競技の末、排気量10リッター未満クラスの優勝を獲得し、1991年の初参戦以来連続24回目の連続完走も達成した。

今大会に向けて日野は前回1号車に先行投入したA09C-TI型エンジンの改良型を2台に搭載。同時にサスペンションを大幅改良するなど、レーシングトラックの戦闘力をさらに高めて臨んだ。チーム代表の菅原義正がドライバーを務める1号車はナビゲーターにベテランの羽村勝美とともに、若林葉子を新たに起用。2号車はエースドライバーの菅原照仁がナビの杉浦博之と3年目のコンビを組む布陣である。また、アシスタンス部隊には前回に続いて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の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引き続きサブリーダーを務めるとともに全国の日野自動車販売会社から公募選抜された林博永（函館日野）、菅原瞬介（東京日野）、福野広弥（横浜日野）、益田崇史（広島日野）の精鋭4人が参加した。

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がスタート／ゴール地とされ、アルゼンチン、チリ、ボリビアを時計周りに巡るループ状のルートで総延長8159㎞、うち競技区間（SS）3750㎞を走破した。ただしトラック部門はボリビアへは行かず、代わりにチリのイキケ周辺にメカニック不在のマラソンステージが設定された。

ラリーが始まって2日目、2号車はアルゼンチンのサン・フアンに向かうSS中に跳ね石でラジエーターを破損、冷却水が漏出するアクシデントに見舞われた。後から追いついた1号車のサポートを受け、水を補給しながらなんとか走り切った2号車は排気量10リッター未満クラスの3位に後退したが、翌日には再び同クラスのトッ

1号車
ドライバー　菅原義正　／　ナビゲーター　羽村勝美・若林葉子

2号車
ドライバー　菅原照仁　／　ナビゲーター　杉浦博之

明け方まで続いた車両整備

困難を極めた砂丘での戦い

プタイムで気を吐くと首位に復帰。順調な1号車とともにクラス・ワン・ツー体制を確立した。改良型サスペンションによって、これまで苦手としていた堅く荒れた路面でのスピードを向上させた日野レンジャーは、A09C型エンジンのパワーも利してトラック部門総合トップを行く強豪大型勢とのタイム差を短縮。前半戦最終の11日には2号車がSS11位に食い込み、累積の総合順位で19位から17位に浮上した。上位勢の層は厚く、砂丘のほとんどない後半戦に入るとさらに総合順位を上げるのは難しい状況となったが、2台は集中力を高めた走りを続けてクラス・ワン・ツーを堅持。メカニックたちの連日にわたる不眠不休の働きも完璧で競技に大きく影響するトラブルも発生せず、2台の日野レンジャーは2号車が総合16位、1号車も32位の成績で17日に無事ブエノスアイレスにゴールした。この結果により2号車の菅原照仁は排気量10リッター未満クラスの6連覇を達成。73歳で今大会参加者中の最高齢となった菅原義正の1号車とともに2年連続のワン・ツー・フィニッシュを果たした。ポディウムには日本から日野自動車市橋保彦社長も駆け付け、乗員たちとがっちり握手。14日間の戦いは幕を下ろし、チームは今回得た手応えをもとにさらなる上位を目指すべく、すでに次期大会を見据えている。

	出場台数	完走台数	完走率 %
二輪部門	164	79	48
クワッド（四輪バギー）部門	48	18	38
四輪部門	138	68	49
トラック部門	64	51	80
合計	**414**	**216**	**52**

順位	メーカー	タイム
1	KAMAZ	42:22:01
2	KAMAZ	42:35:53
3	KAMAZ	43:13:01
4	MAN	44:18:38
5	KAMAZ	44:46:33
16 (1)	**HINO**	**53:04:49**
32 (2)	**HINO**	**72:01:59**

括弧内は排気量10リッター未満クラスの順位

日野チームスガワラ

クラス6連覇へ 14日間の戦い

南米で7回目の開催となるダカールラリー2015は、
アルゼンチンをスタートして、チリを駆け抜け
再びアルゼンチンに戻る巨大なループコースだ

競 技 区 間：3,750km
移 動 区 間：4,400km
総走行距離：8,159km

1月3日　セレモニアルスタート
カサ・ロサダ（大統領府）から
ダカールラリー2015がスタート

1月4日　第1ステージ
初日のSSをクラス・ワン・ツーで順調な滑り出し

1月5日　第2ステージ
330kmのロングSSで本格的な競技に突入

1月6日　第3ステージ
アンデス山脈の山間部や枯れ川を走破し
チレシトに2台そろって到着

1月7日　第4ステージ

アンデスを越えてチリへ入国
アタカマ砂漠を快調に走破

1月8日　第5ステージ

チリのアンデス山麓で再び悪路の一日

1月9日　第6ステージ

フェシュフェシュと砂丘の難所を越える

サポートトラック「HINO700 Series ZS」

1月10日　第7ステージ

イキケ周辺でトラック部門だけマラソンステージを迎える

1月11日　第8ステージ

わだちが深くなり砂に隠れていた岩が出現しドライバーを悩ませる

1月12日　休息日

チリのイキケで中間休息日

車両も人も完全リフレッシュして後半戦へ

1月13日　第9ステージ

アタカマ砂漠の最後のステージを走りきる

1月14日　第10ステージ

いよいよ終盤戦、再びアルゼンチンで競技を実施

1月15日　第11ステージ

トゥクマンの新コースはワインディングが続き、追い越せない一本道

1月16日　第12ステージ

最終ビバークのロサリオに無事到着
明日のブエノスアイレスゴールに向けて万全の体制

1月17日　第13ステージ・ゴールセレモニー

ダカールラリー2015がブエノスアイレスにゴール

日野レンジャーが排気量10リッター未満クラス6連覇をワン・ツーで飾る

激励に駆け付けた市橋保彦社長（左から３番目）

クラス６連覇を果たした菅原照仁

ダカールラリー2015を戦い抜いた

日野チームスガワラのメンバー

菅原義正（チーム代表兼１号車ドライバー）

想定していた通りの結果が得られ、ほっとしました。今回のラリーは歳をとったわりに調子が良く、気持ちよく走れました。クルマの改良と同時にトレーニングが効いたのかも知れません。

菅原照仁（２号車ドライバー）

内心総合トップ10入りも狙っていましたが叶いませんでした。とはいえ、目いっぱい無理して走っていた前回までとは違って余裕があるというか、伸びしろを感じさせるクルマに仕上がっていたことは大きい。将来に向けた希望の持てる、充実した大会でした。

羽村勝美（１号車ナビゲーター）

色々ありましたが、無事にゴール出来て良かった。久しぶりの３人乗車は最初は慣れずに大変でした。

若林葉子（１号車ナビゲーター）

フィニッシュしてメダルを頂いたら涙が出ました。初めてのダカールラリーで初めて３人乗車体制のナビゲーターを担当しましたが、リズムに乗るまでが大変でした。自分にとって及第点は付けられませんが、とても良い経験でした。

杉浦博之（２号車ナビゲーター）

今回の結果である総合16位は自分としては悔しい。大型のライバルについて行けるようになりたいです。

鈴木誠一（メカニックリーダー）

２号車のラジエータートラブルは運も悪かった。対策が効いたようで良かったです。ライバルも速くなっているので次回に向けても頑張ります。

末永健司（メカニックサブリーダー　日野自動車）
チームのゴールシーンには感動しました。ここまでなんとか来られて本当に良かった。今回のアシスタンス部隊はベストなメンバーだったので、いつかまた一緒に仕事が出来たらと思います。

林博永（メカニック　函館日野自動車）
仕事はもっと出来たのではという気持ちもありますが、完走出来てほっとしました。自分にとってダカールラリーはあこがれだったので、無事にゴールを迎えられて嬉しいです。

菅原瞬介（メカニック　東京日野自動車）
ゴールは改めて感動しました。今朝車両を送り出して自分たちの作業は終わったのですが、出来ればこの走行後の状態から完璧にクルマを仕上げて終わりにしたかったです。ちょっと寂しい気持ちですね。

福野広弥（メカニック　横浜日野自動車）
本番はあっという間でした。こうして完走出来てうれしいです。2週間睡眠不足でしたが元気ですし、この感覚を会社の後輩に伝えたいと思います。

益田崇史（メカニック　広島日野自動車）
今回派遣されて現場で感じたことがたくさんあります。すごく勉強になりました。広島にはダカール派遣の先輩も多いのですが、自分もぜひ後輩に来てもらいたいと思いました。

名越勝之（エンジニア　日野自動車）
A09C型エンジンの制御マップはゴールまでにドライバーからOKを得られました。トラブル的には前半でウェイストゲートを交換してからは何もなし。2年目として狙い通りの仕上がりになったと思います。

市橋保彦（日野自動車　代表取締役社長）
初めてダカールラリーのゴールに来て、とても感激しました。チームのメンバーは、よく頑張ってくれた。応援している社内のみんなにも良い結果が出て最高です。

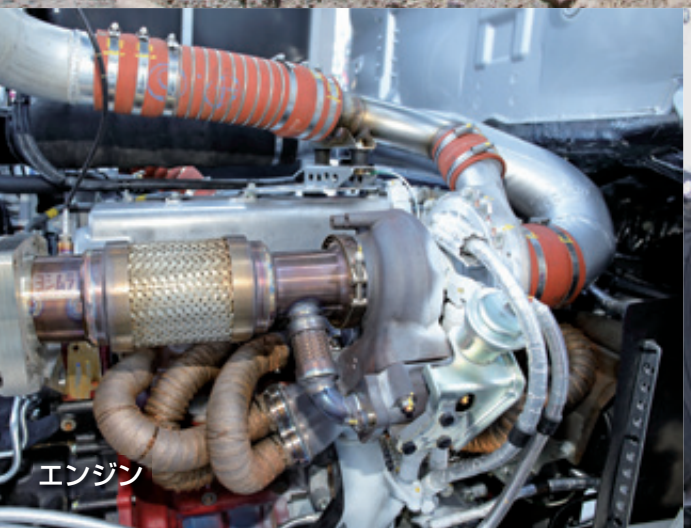
ゴールポディウムに登場した日野レンジャーとメカニック

ゴールの感動を分かち合うチームと日野スタッフ

日野レンジャーダカールラリー2015参戦車スペック

●エンジン		
エンジン型式	A09C-TI（ターボインタークーラー 付）	
エンジン形式	ディーゼル4サイクル直列6気筒	
総排気量	8.866L	
最高出力／回転数	630ps／2,200rpm	
最大トルク／回転数	230kgm／1,200rpm	
●駆動系		
駆動方式	デフロック前後付パートタイム4WD	
トランスミッション	前進6速・後退1速	
トランスファー	Hi-Loレンジ切替付	
タイヤ	XZL 14.00R20	
●シャシ		
車両総重量	7,600kg	
全長*	6,290mm	6,370mm
全幅*	2,500mm	2,500mm
全高*	3,150mm	3,150mm
ホイールベース*	3,890mm	3,970mm
燃料タンク	700 L	

*左は1号車、右は2号車


エンジン

サスペンション

Racing Trucks

ダカールラリー2015の参戦車は、日野チームスガワラの25年にもおよぶ参戦史のなかで、これまでにも類を見ない日野のチャレンジスピリットが注入されたレーシングトラックの一つとなった。今回の最大の特徴は、エンジンのさらなる出力向上とサスペンションシステムの大幅変更を2台ともに実施したことである。また、菅原義正の駆る1号車は、前回大会で初めてベールを脱いだ、9リッターの新型エンジンA09Cを搭載して無事に完走した車両をベースに、リアボデーの改良を中心に行い耐久性を向上させた。菅原照仁の2号車は、前回大会の1号車の設計を踏襲した新車を製作し、さらに全長・全幅を延長することで速度向上に対する操縦安定性を強化。キャブ幅を短いタイプに変更することで、軽量化と空力の改善も図った。

エンジン

日野自動車の誇る主力エンジンのA09Cから、市販仕様の2倍以上にもなるパワー・トルクを引き出した。前回レース後のデータ解析の結果、想定以上のポテンシャルの高さが判明したため、吸排気デバイスを改善して主戦場である標高が高いステージでの性能向上を行った。開発にあたっては、日野自動車のエンジン設計部とパワートレーン実験部を中心に仕入先と力を合わせ、まさに日野グループ一丸となってレーシングエンジンを作り上げた。

サスペンション

板バネを複数重ねるマルチリーフサスペンションから、数枚のみのテーパーリーフサスペンションへ4輪ともに変更。板バネが少ないため作動時の摩擦が少なく軽量になり、しなやかに路面を追従することができる。また、あらゆる条件での走行安定性を向上させるため、アクスル（車軸）を保持するトルクロッド機構を追加した。新たなサスペンションの開発には数年を要するのが一般的だが、チームスガワラのノウハウと日野自動車の開発力を結集させ、2年で開発した。

HINO's History

in the Dakar Rally 1991-2015

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リッター未満クラス）	総走行距離（km）
2015	24	ブエノスアイレス(ARG)～イキケ(CHL)～ブエノスアイレス(ARG) 1号車；32位・2位 / 2号車；16位・ 優勝	8,159
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

日野自動車は、1991年に日本のトラックメーカーとして初めてダカールラリーに参戦。最低完走率が20.5%を記録したこともある「世界一過酷なラリー」で、初参戦以来2015年まで24回連続完走を果たしている。1994年にはトラック部門で総合2位を獲得し、翌1995年も2位の座を手にした。1997年には、トラック部門総合では史上初となる1・2・3位を独占するという快挙を成し遂げ、世界中を驚かせた。その後も総合2位を3回獲得するなど、トラック部門のトップクラスのチームとして活躍を続けている。1996年～2002年に創設された同部門の「排気量10リッター未満クラス」でも7連覇を果たし、その後2年間は同クラスが廃止されたが、2005年大会で再び創設され優勝を果たした。2007年にもクラス優勝し、2010年～2015年にかけてはクラス6連覇の栄冠を手にしている。

Hino Motors, Ltd.
編集・発行　日野自動車（株）ダカール事務局