



# HINO TEAM SUGAWARA

ダカールラリー2016 排気量10リットル未満クラス7連覇をワン・ツー・フィニッシュで飾る！

## 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回数は25回を記録

2016年1月2日～16日に、南米のアルゼンチンとボリビアで開催された「ダカールラリー2016」に出場した日野チームスガワラは、1991年の初出場以来連続25回目となる完走と排気量10リットル未満クラスの7連覇をワン・ツー・フィニッシュで飾り、トラック部門の総合順位でも大型のライバル勢に分け入る13位と31位の成績を上げるなど大健闘を見せた。

今大会に向けて日野レンジャーをベースとしたレーシングトラックは、A09C-TI型エンジンの吸気系改良や制御の見直しによって出力と使い勝手を向上。モンゴルラリーでの実戦テスト（8月）などを通じて熟成を図った改良型サスペンションの採用とあわせ、戦闘力を大幅に高めて臨んだ。2台体制の1号車はチーム代表の菅原義正がドライバーを務め、ナビゲーターには新人の高橋貢を起用。2号車はエースドライバーの菅原照仁がコンビ5年目となるナビゲーターの杉浦博之とともに走らせた。これをサポートするアシスタンス部隊には日野自動車エンジン設計部の名越勝之が引き続きエンジニアとして帯同し、チーム母体の日本レーシングマネージメントの鈴木誠一がメカニックリーダー、日野自動車車両生技部の中村昌樹がサブリーダーを担当。またメカニックとして全国の日野自動車販売会社から公募選抜された精鋭である田極正樹（東京）、近藤匡人（静岡）、外池望（香川）、坂口英之（九州）の4名が参加した。また、メカニックを運ぶサポートカーのドライバーとして技術研究所の島崎耕平が参戦した。

南米に舞台を移して8年目となる今大会はアルゼンチンの首都ブエノスアイレスをスタート、ボリビアのウユニを経由して再びアルゼンチンのロサリオにゴールする13ステージの総走行距離は9,039km、うち競技区間（SS）は4,320kmが予定された。当初、スタート地に計画されていたペルーが9月になって通過国から外れた影響か、とりわけ前半戦は難易度の低いコースの連続に。その一方で天候は会期中を通じて安定を欠き、激しい風雨によって3日のSSが全面キャンセルされたほか、4日以降も距離の短縮が相次ぐ波乱の展開となった。



1号車  
ドライバー 菅原義正 / ナビゲーター 高橋貢



2号車  
ドライバー 菅原照仁 / ナビゲーター 杉浦博之



競技車を苦しめた細かく深いパウダー状の砂＝フェッシュフェッシュ



キャンプ地では日野のメカニックが整備

こうした状況下、日野レンジャーはパワー勝負となった序盤のステージでも大型のライバル勢にひけをとらないポテンシャルを発揮し、9日には2号車が（累積順位の）総合18位、スタックで遅れた1号車も41位でアルゼンチンのサルタに到着。排気量10リットル未満クラスのワン・ツー体制をキープして前半戦を折り返した。

休息日をはさんで11日に後半戦が始まると砂丘越えやパウダーサンドのフェッシュフェッシュが登場。競技の難易度は一気に上昇し、とりわけフィアンバラ砂漠を巡る12日～14日の3日間が今大会最大の山場となった。ここで2号車は12日のSSで総合9位につけ、翌13日も途中のチェックポイントを総合4番手で通過。ゴール手前の砂丘で痛恨のスタックを喫して結果は14位となったが、厳しい環境で本領を発揮する日野レンジャーの底力をアピールした。そして酷暑の山越えとなった翌日も13位で走り切った2号車は1号車と揃って無事ロサリオにフィニッシュ。選手とスタッフは「モニュメント・ア・ラ・バンデラ」前に設けられたポディウムで日本から駆け付けた日野自動車市川正和会長とがっちり握手をかわし、15日間の全日程が終了した。2輪4輪を合わせた出走台数347台に対してゴールしたのは214台で完走率は62%。トラック部門の完走は55台中41台の過酷な戦いだった。

	出舞台数	完走台数	完走率
二輪部門	136	84	62%
クワッド（バギー）部門	45	23	51%
四輪部門	111	66	59%
トラック部門	55	41	75%
合計	347	214	62%

順位	メーカー	タイム
1	IVECO	44:42:03
2	KAMAZ	45:52:30
3	IVECO	46:22:58
4	MAN	47:05:04
5	IVECO	47:13:02
13 (1)	<b>HINO</b>	<b>50:32:31</b>
31 (2)	<b>HINO</b>	<b>69:55:07</b>

括弧内は排気量10リットル未満クラス

## 日野チームスガワラ

# クラス7連覇への金字塔の軌跡

ダカールラリー2016はアルゼンチンをスタートし、トラック部門は初めてボリビアへ入国し、再びアルゼンチンでゴールを迎えるループコースとなった。

競技区間：4,320km

移動区間：4,719km

総走行距離：9,039km

1月2日 セレモニアルスタート  
首都ブエノスアイレスから  
ダカールラリー2016がスタート



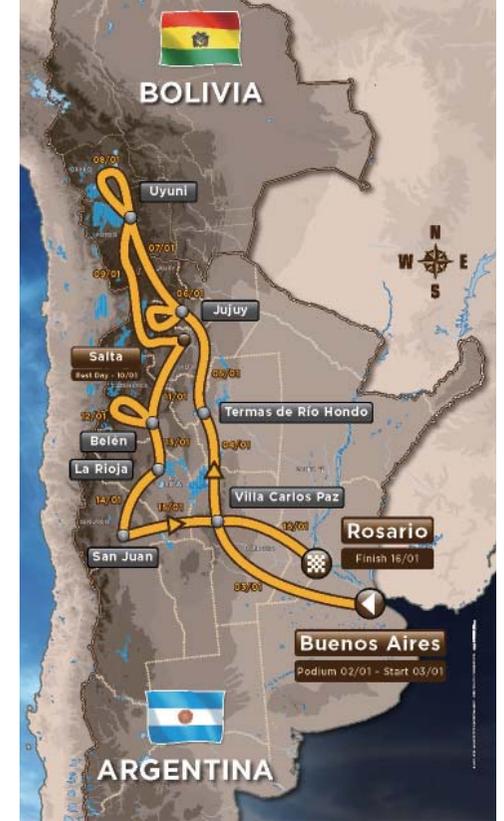
1月3日 第1ステージ  
大雨によりステージが全面キャンセル



1月4日 第2ステージ  
いよいよ本格的な競技に突入



1月5日 第3ステージ  
短縮されたSSを粛々とクリア



1月6日 第4ステージ  
中盤戦の高地ステージがスタート



1月7日 第5ステージ  
ダカールラリー2016がボリビアへ入国



1月8日 第6ステージ  
ウユニを基点に再び超高地SSを実施



日野レンジャーとサポートトラック  
「HINO700 Series ZS」



1月9日 第7ステージ

ウユニ〜サルタ間で817kmのロングステージを実施



1月11日 第8ステージ

後半戦がいよいよスタート



1月10日 休息日

休息日で車両を完全にリフレッシュ





1月12日 第9ステージ

オフロードと砂丘のループコースで本領を発揮



1月13日 第10ステージ

最大の難所フィアンバラで健闘



1月14日 第11ステージ

431kmの最長SSは、酷暑の悪路ステージ



1月15日 第12ステージ

最終ビパークにワン・ツー体制を堅持し無事到着



1月16日 第13ステージ・ゴールセレモニー

2台揃ってゴールポディウムに到着し、排気量10リットル未満クラス7連覇を達成  
2号車が総合上位に食い込み、日野レンジャーの高いポテンシャルを発揮



応援に駆け付けた市川正和会長（左から2番目）



喜びを爆発させるチームメンバー

ダカールラリー2016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）

難しい大会をゴール出来て幸せです。多くの人たちがゴールに出迎えてくれて嬉しい。まだまだ頑張ります。応援してくださった方々、どうもありがとうございました。

### 菅原照仁（2号車ドライバー）

今年は日野自動車がダカールラリー活動を始めて25年目の節目に。その重みを感じながら走ってきました。車両の改良も奏功してライバルのしっぽを掴んだ気持ち。次にやるべきことも分かりましたので、将来に向けても良かったと思います。

### 高橋貢（1号車ナビゲーター）

初めてのダカールはまだ終わる気がなくて、明日になったらラリーがスタートしそうに感じます。

### 杉浦博之（2号車ナビゲーター）

今大会ではトップ10に入りたかったですが、あと一歩及ばず。でも上位勢とは僅差の戦いが出来るようになってきたので、今後が楽しみです。

### 鈴木誠一（メカニックリーダー）

全体としてSSの順位が良くなり、ポテンシャルが上がっているのを感じました。足回りの補修もフロントの前側ブラケットの溶接はがれ程度で済んで良かったです。

### 中村昌樹（メカニックサプリーダー 日野自動車）

あっという間の2週間でした。モンゴルでリタイヤを経験したので、2台とも無事にゴールした連絡を受けた時はとても嬉しかったです。良いメンバーとチームワークで乗り切れました。応援ありがとうございました。

### 田極正樹（メカニック 東京日野自動車）

あっという間でしたが楽しかったです。ばたばたで寝る時間もないなど大変なこともありましたが、このメンバーで整備が出来て良かった。日野レンジャーをゴールさせられて嬉しいし感謝しています。

### 近藤匡人（メカニック 静岡日野自動車）

実に色々なことが起きるのがダカールだと知りました。それらに一つ一つ対応していくことが大切です。また、これまでは自分のために整備の仕事をしてきましたが、今回ドライバーのために整備するという初めての体験が出来、成長出来たかなと思います。

### 外池望（メカニック 香川日野自動車）

ゴールを見てこれで終わりだと思うと、色々こみ上げてきました。大変ではありましたが、やりがいがありました。ダカールラリーの現場は来てみたかったところなので、夢をかなえてくれた方々に感謝しています。

### 坂口英之（メカニック 九州日野自動車）

長いようであっという間の2週間でした。キツイ面もありましたが、チームワークで乗り越えてきました。ゴールを見て感無量です。

### 名越勝之（エンジニア 日野自動車）

A09Cエンジン3ヶ年計画の最後の年、やっとレーシングエンジンと呼べる域に達したと実感しました。協力していただいた方に感謝するとともに引き続きレベルアップしていきたいです。

### 市川正和（日野自動車 代表取締役会長）

今回もしっかりと結果を出してくれました。照仁さんはまだ上位に行けるような気もしますが、ともあれサポートを含めてチーム全体に感謝しています。ダカールラリーを始めてもう25年と思うと長いですが、菅原さんたちはよくここまで活動を続け、まとめてくれたなと思っています。



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2016参戦車スペック

### ●エンジン

エンジン型式	A09C-T1 (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	7,300kg
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



# New Racing Trucks

ダカールラリー2016の参戦車は、前回2015年大会に参戦した車両をベースにエンジンとサスペンションを強化し、さらに、300kgの軽量化を図った。菅原照仁の駆る2号車は、テスト走行の位置づけで参戦しているラリーモンゴリア2015でリタイアの原因となったサスペンションを強化し、その改良は1号車にも反映させた。また、昨年から開発を続けてきた吸排気系部品を組み付けた9リットルのエンジンを2台の日野レンジャーに搭載した。10%以上も平均車速が向上した、路面追従性の高い新たなサスペンションと新開発した部品を積んだエンジンの組合せで、欧州のモンスタートラック勢に挑んだ。

## エンジン

日野自動車の開発エンジニアにより、市販仕様の1.5倍以上にもなるパワー・トルクが引き出されたA09Cエンジン。A09Cエンジンがデビューして3戦目となる2016年大会は、ダカールラリー専用にカムシャフトを新開発。吸排気のバルブタイミングを見直すことで、エンジンが吸い込む吸気量を増加させ、前回より低い回転域からターボをまわすことを可能にし、広い回転域でパワーを引き出すことに成功した。さらに吸気ダクトを前後3気筒ごとに独立させることで慣性過給効果を追加して、低回転からの加速性能の向上とさらなる出力向上を図る。これによって、減速時からの加速性能が改善され、平均速度の向上が期待される。2013年大会にダカールラリーのトラック部門史上初のコモンレールエンジンを搭載し蓄積したデータをもとに改良が施された。

## サスペンション

極限までバネレートを下げたテーパリーフスプリング（フロント2枚、リア1枚）とショックアブソーバーの同軸に設定するコイルスプリングとの組合せで、車両全体のバネレートを最適な状態にチューニングした。さらに、悪路走行での車両挙動の変化を抑制するショックアブソーバーの減衰力特性に関し、ラリーモンゴリア前の走行テストの中でベストチューニングを施した。その結果、しなやかに路面追従するサスペンションが完成した。ラリーモンゴリアでは、周辺部品の剛性不足によりリタイアを喫したが、サプライヤーとともにチーム日野として一丸となって対策を施し、ダカールラリーには最適な仕様で挑んだ。



エンジン



サスペンション

# HINO's History

## in the Dakar Rally 1991-2016

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)
2016	25	ブエノスアイレス(ARG)～サルタ(ARG)～ロサリオ(ARG) 1号車:31位・2位 / 2号車:13位・優勝	9,039
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)～パレパライソ(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)～アリア(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)～パレパライソ(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	パレセロナ(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2016年まで25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リットル未満クラス」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～2016年にかけてはクラス7連覇の栄冠を手に入れている。



Hino Motors, Ltd.

編集・発行 日野自動車(株)ダカール事務局