



HINO TEAM SUGAWARA

ダカールラリー2017 5年ぶりにトップ10入りを果たす!!

5年ぶりに総合トップ10に分け入る 排気量10L未満クラス8連覇・連続26回完走

クロスカンントリーラリーの世界最高峰イベント「ダカールラリー」の2017年大会が1月2日～14日にかけて南米パラグアイ～ボリビア～アルゼンチンを舞台に全行程約8000kmにわたって開催された。日野レンジャーの2台体制でトラック部門に参戦した「日野チームスガワラ」は菅原照仁／杉浦博之組が大型のライバル勢を向こうに総合8位を獲得。5年ぶりのトップ10入りを果たすとともに排気量10リットル未満クラスの8連覇を達成した。また、菅原義正／高橋貢組も総合29位・同クラス2位で完走。日野は連続参戦26回目のダカールを同クラスのワン・ツー・フィニッシュと総合トップ10入りという好結果で締めくくった。

2017年大会の2台の日野レンジャーは、A09C-TI型エンジン(8.866L)のさらなる増強を図り「シルクウェイラリー2016」(7月8日～23日にかけてロシア・カザフスタン・中国で開催)での実戦テストを通じて戦闘力と信頼耐久性を向上させた意欲作である。

1号車のステアリングはチーム代表の菅原義正、2号車は義正の次男でチームのエースである照仁が握り、それぞれ高橋貢と杉浦博之がナビゲーターを担当。

南米に舞台を移して9年目。今大会は初めてパラグアイが開催国に加わり、ボリビア、アルゼンチンの3か国で行われた。パラグアイの首都アスンシオンを2日にスタートしたラリーはその日のうちにアルゼンチンに入り同国を縦断。日野チームスガワラはこの序盤戦を2号車がトラック部門の参加50台中累積順位の総合12～19位、1号車も31～41位につけて順調な滑り出しを見せた。

続いてボリビアに入ると標高4000mを超える本格的な高地ステージが現れ、コースの難易度も上昇。ここで2号車は持ち前のスピードと正確なナビゲーションで頭角を現し、6日のSSで総合9



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



アンデス山脈の標高4000mの戦い

位のシングルフィニッシュを決めると累積の総合12位に浮上した。そして首都ラパスでの中間休息日（8日）を経て後半戦に入っても引き続き好タイムを連発した2号車は10日には総合8位に躍進。ついにトップ10入りを果たした。

今大会中はボリビアを中心に悪天候が続き、一部の路面が泥状になったほかSSの短縮やキャンセルが相次いだ。しかし日野チームスガワラはそうした波乱にも粛々と対応。アルゼンチンに戻り最後の難関となったアンデス山麓の砂漠ステージをミスなくクリアした2号車・菅原照仁／杉浦博之組は14日に累積総合8位・排気量10リットル未満1位の成績でブエノスアイレスにゴール。ベテランらしく終盤の難コースで順位を上げ、総合29位・クラス2位でフィニッシュした1号車・菅原義正／高橋貢組とともに日本から駆け付けた日野自動車市川正和会長にゴールポディウムで迎えられた。市内のゴール会場には地元日野アルゼンチン販売や中南米諸国の関係者らも多数詰めかけてチームを祝福。総合優勝を争う大型の強豪勢に分け入った2号車の活躍と排気量10リットル未満クラス8連覇、そして同クラスのワン・ツー・フィニッシュを達成した日野チームスガワラのダカール2017は歓喜の中で幕を閉じた。



ボリビアでは大雨の影響でコースが水没

| | 出場台数 | 完走台数 | 完走率 |
|-------------|------------|------------|--------------|
| 二輪部門 | 146 | 96 | 65.8% |
| クワッド（バギー）部門 | 37 | 22 | 59.5% |
| 四輪部門 | 83 | 62 | 74.7% |
| トラック部門 | 50 | 40 | 80.0% |
| 合計 | 316 | 220 | 69.6% |

| 順位 | メーカー | タイム |
|----------------|-------------|-----------------|
| 1位 | KAMAZ | 27:58:24 |
| 2位 | KAMAZ | 28:17:22 |
| 3位 | IVECO | 28:39:43 |
| 8位（1位） | HINO | 31:17:00 |
| 29位（2位） | HINO | 51:10:46 |

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

ダカールラリー2017・14日間の軌跡

2017年大会は、初めてパラグアイでスタートセレモニーを迎え、ボリビアとアルゼンチンに跨がるアンデスの山麓で高地ステージを乗り越え、アルゼンチンのブエノスアイレスでゴール。

競技区間：4,959km

移動区間：3,165km

総走行距離：8,124km

1月1日 セレモニアルスタート

パラグアイの首都アスンシオンからダカールラリー2017がスタート。



1月2日 ステージ1

39kmの短いステージながらも、川渡りでスタックするライバルを尻目に難なくフィニッシュ。



1月3日 ステージ2

アルゼンチンのパンパを抜けるフラットな高速ステージで、2号車は平均速度100km/hで快走。



1月4日 ステージ3

今大会で初めて「道」ではない「オフロード」が出現。枯れ川や低い草木混じりの荒れた路面で2号車がパンク。



1月5日 ステージ4

ラリーは本格的な高地戦に。標高4000mの山越えで砂丘が出現するも、一時総合8位まで躍進。



1月6日 ステージ5

ナビゲーションの難易度が高く、スリッピーな路面を肅々とアタック。2号車は今大会初のトップ10入り。



1月7日 ステージ6

大雨の影響でスペシャルステージがキャンセル。前半戦は、総合12位・31位、クラス1・2位で折り返した。



チームを支えるアシスタンスカー
「ハイラックス」と「HINO700 Series ZS」



1月8日 休日

メカニックの手によって車両を完全にリフレッシュ。
後半のタフなラリーに備え、タイヤやオイルなどをすべて交換した。



1月9日 ステージ7

泥状になったピストや砂、わだちなど、バラエティに富んだステージで、
2号車は、ベスト10目前の総合10位でフィニッシュ。



1月10日 ステージ8

ステージ7から8にかけてはメカニックの整備を受けられないマラソンステージだが、
日野レンジャーは持ち前の耐久性を武器に無事にゴールし、総合8位に分け入る。



1月11日 ステージ9

前日に発生した土砂災害の影響により、今大会2回目のステージキャンセル。
メカニックによる入念な点検整備が行われた。



1月12日 ステージ10

今大会最長の448kmのスペシャルステージが行われ、上位陣がミスコースに
翻弄されるなか、2台の日野レンジャーはノーミスでゴール。



1月13日 ステージ11

今大会最後の砂丘ステージで2号車が累計総合8位を守り、
排気量10L未満クラスではワン・ツー・フィニッシュ体制を堅持。



1月14日 ステージ12

最終ステージを終え、ライバルと健闘を讃え合う菅原照仁ドライバー。



1月14日 ゴールセレモニー

夜10時頃に日野レンジャー2号車がゴールポディウムに到着。

待ち構えていたチームメンバーや中南米諸国から駆け付けたファンと喜びを爆発させる日野チームスガワラ。



夜 11 時頃にポディウムに到着した 1 号車



応援に駆け付けた市川正和会長

ダカールラリー2017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）

照仁が総合8位を獲れて良かった。自分も予定通りの走りで排気量10リットル未満クラスのワン・ツーが達成出来ました。まだまだ元気。応援して頂き、ありがとうございました。

菅原照仁（2号車ドライバー）

総合8位に入れて良かったです。クルマが良くなったことは別に今回はキャンセルが多かったこと、ナビが難しかったことも我々にとってはプラスだと思いますが、まぐれではなく、良く頑張った結果だと思います。次回に向けてもっとクルマを良くしていきたいと考えています。ありがとうございました。

高橋貢（1号車ナビゲーター）

あっという間でしたが、無事にゴール出来て良かったです。全体としてはナビが難しいところも多く、大変でした。

杉浦博之（2号車ナビゲーター）

最終ステージまで、泥沼になっていて止まり切れないところもあって危なかったです。とにかく無事終わって良かった。自分にとって初のシングルフィニッシュで嬉しいです。

鈴木誠一（メカニックリーダー）

大きなトラブルもなくゴール出来て良かった。2号車の8位は嬉しいですが、決して満足はしていません。まだまだです。

中村昌樹（メカニックサブリーダー 日野自動車）

終わってほっとしました。念願のシングルフィニッシュも出来て最高です。メカニックにとっては高地や寒さ、そして暑さの中よく頑張ってくれたと思います。

吾妻広之 (メカニック 福島日野自動車)

みんなが怪我をせず体調も崩さずにゴール出来て良かった。これが大きい。そして競技も良い結果が出たので最高です。

中村浩司 (メカニック 石川日野自動車)

気付いたら終わっていたというくらいあっという間でした。辛かったのは睡眠不足。でもトラブルが少なくて良かった。良い結果で嬉しいです。

井上順也 (メカニック 岡山日野自動車)

2週間はあっという間でした。でも、自分が担当した車両が良い成績を残せてうれしいです。

國本賢治 (メカニック 広島日野自動車)

テスト参戦したシルクウェイラリーと比べてトラブルは出ませんでした。が車両が2台になって正直忙しかったです。仕事としてはまずまず上手く出来たかと思えます。良い経験でした。

島崎耕平 (サポートカードライバー 日野自動車)

今年はアシスタンスカーを運行していて雨や寒さがすごくて自然には逆らえないことを改めて感じました。また、機会があれば派遣して欲しいと思います。

田中宏治 (サポートカードライバー JRM)

高地に暑いところと今回のビバーク地も大変なところばかり。でも、競技で良い結果が出ると疲れも取れる。終わるとほっとしますね。

高嶋龍 (サポートスタッフ JRM)

今回サポート役として初参加して、みなさんがキツイときに声掛けをしたり、楽しく出来ました。次に来的时候は言葉がしゃべれるようになりたいです。

市川正和 (日野自動車 代表取締役会長)

ずっと応援してきましたが、今回の照仁さんのシングルフィニッシュは立派だと思う。義正さんも良く頑張ってくれた。とても満足しています。



菅原義正を胸上げるチームメンバー



ゴールの感動をファンと分かち合う「日野チームスガワラ」

日野レンジャーダカールラリー2017参戦車スペック

●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 | 650ps / 2,200rpm |
| 最大トルク/回転数 | 230kgm / 1,200rpm |

●駆動系

| | | |
|-----------|--------------|----------|
| 駆動方式* | パートタイム4WD | フルタイム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 | 7,400kg |
| 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 | 700L | |

*左は1号車、右は2号車



New Racing Trucks

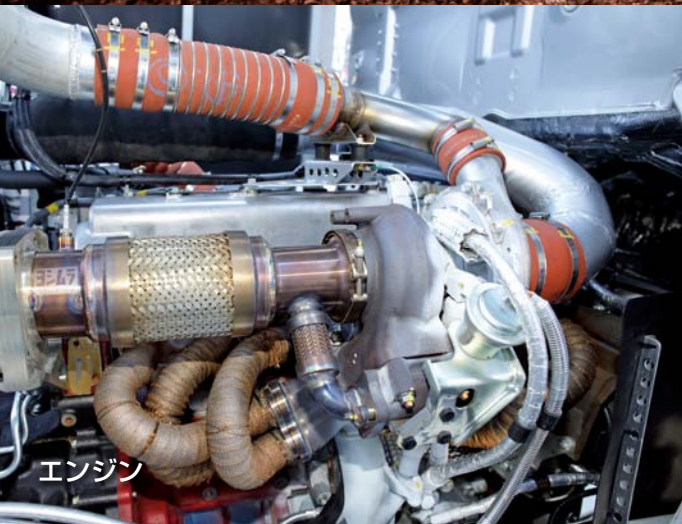
菅原義正の駆る1号車は、2016年大会の車両をベースにエンジンとサスペンションを改良。菅原照仁の駆る2号車は、2017年大会用に新たな車両を製作した。1号車と同じエンジンとサスペンションの改良に加えて、7月に参戦したシルクウェイラリーのデータを分析し、基本構造は変えずにリアボデーのフレームのパイプを太くするなど、耐久性も向上させた。チームは、毎年性能が向上するパワーラインが生み出すスピードに耐えるため、より頑丈な車体作りへと設計思想をシフトし、欧州のモンスタートラック勢に挑んだ。

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と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4戦目となる2017年大会は、さらなる出力向上に挑んだ。前回、新開発したカムシャフトをより進化させ、エンジンが吸い込む吸気量を増加させた。さらに、コンロッドやクランクシャフト、タービンシャフトなど、重いものは約70kgにもなる回転系部品を、日野工場と新田工場の作業者が、負荷なくスムーズに回転し、高回転まで一気にエンジンが吹け上がるようにチューニング。これらの改良をあわせて、最高出力は30PS向上し650PSとなった。また、チューニングによって最高出力が出る回転域の幅が増えたことで、より長い時間、強力な加速力を生み出すことができる、開発エンジニアたちの挑戦を続ける日野スピリットが宿った力作となった。

サスペンション

凹凸の激しい悪路を速いスピードで走破するためには、しなやかに路面を追従するサスペンションが武器となる。極限までバネレートを下げるために、2017年大会ではフロントのスタビライザーを廃止。代わりにコーナーコントロールバルブ付きのショックアブソーバーを採用し、ロール剛性を確保した。複数の設定値を持つショックアブソーバーとテーパリーフスプリングとコイルスプリングの3つの部品を合わせたサスペンションシステムに、新たに複数の設定値を持つコーナーコントロールバルブも加わった、さまざまな要素が絡み合う複雑なセッティングを、2週間で1万kmにおよぶシルクウェイラリーで完成させ、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 1991-2017

| 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) |
|------|------|--|---------------|
| 2017 | 26 | アスンシオン(PRY)～ラパス(BOL)～ブエノスアイレス(ARG) 1号車:29位・2位 / 2号車:8位・優勝 | 8,124 |
| 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)～コピアボ(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)～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, BOL=ボリビア, 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, PRY=パラグアイ, 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2017年まで26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～2017年にかけてはクラス8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