



HINO TEAM SUGAWARA

ダカールラリー2018 排気量10リットル未満クラス9連覇!!



排気量10リットル未満クラス9連覇、 連続27回完走、菅原義正氏連続35回 参戦の、3つの記録更新を達成！

—トラック部門の総合順位も、前回は上回る6位となる—

日野チームスガワらは、2018年1月6日～20日にペルー、ボリビア、アルゼンチンの3カ国に渡って開催された、ダカールラリー2018のトラック部門に日野レンジャー2台で参戦。菅原照仁ドライバーが、同部門の排気量10リットル未満クラスで優勝し、チーム史上最多となるクラス9連覇を達成した。また、排気量が10リットルを超えるエンジンを搭載した大型トラックが上位を占める中、中型トラックである日野レンジャーの機動性、および菅原照仁氏のドライビングテクニックと豊富なラリーの経験を活かし、同部門の総合順位では前回の8位を上回る6位に食い込んだ。

「ダカールの鉄人」こと菅原義正ドライバーは、1983年にパリ・ダカールラリー（当時）の二輪部門に初参戦して以来、同ラリー史上最多となる連続35回出場の世界記録を更新。今回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となったが、菅原義正氏は「気持ちを切り替えて、次回改めて頑張ります。今回はコース設定も難しい中、照仁はよく頑張ったと思います」と、息子の成績を称えるとともに、自身は早くも次回ラリーへの参戦に意欲を燃やした。

今大会は、前半に砂丘、中盤に高地、後半にロングコースと絶え間なく難所が待ち受け、選手からは「南米で最も過酷なコース設定」と評された。事実、トラック部門の完走率は44台中19台の43%となり、2009年に開催地を移してから初めて50%を切った。日野自動車は、1991年に日本の商用車メーカーとして初めて参戦して以来、この「世界一過酷なラリー」において連続27回目の完走を達成し、世界中が注目する中で、改めてその存在感を示した。





日野チームスガワラ

ダカールラリー2018・15日間の軌跡

2018年大会はペルー、ボリビア、アルゼンチンの3カ国で開催され、ペルーが加わるのは5年ぶり。前半に砂丘、中盤に高地、後半にロングコースと絶え間なく難所が待ち受け、選手たちは「開催地が南米に移って以来、最も過酷なコース設定」と評した。

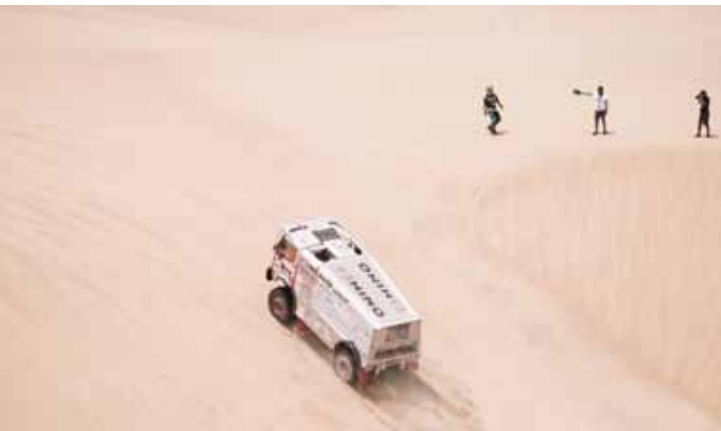
競技区間：4,162km

移動区間：4,571km

総走行距離：8,733km

1月6日 スタートセレモニー/ステージ1

ダカールラリー2018がリマをスタート。
日野レンジャー2台は順調な滑り出し。



1月7日 ステージ2

本格的な砂丘ステージを2号車がSS総合11位でゴール。
1号車はスタックを喫し、夜を徹して脱出作業を行う。



1月8日 ステージ3

2号車はSS9位で今大会初のシングルフィニッシュ。
砂丘の罌に囚われた1号車は、前ステージで無念のリタイヤ。



1月9日 ステージ4

2号車がSSを4位でゴールし累積順位総合5位に躍進。
トラブルを修復した1号車が無事マルコナのビバークに到着。



1月10日 ステージ5

難関のペルー最終ステージをノーミスでゴール。
ラリーは前半戦の最終行程でボリビアのラパスへ。



1月11日 ステージ6

標高4000m超の高山ステージで第2の通過国ボリビアに到着。
累積順位6位／排気量10リットル未満クラス首位で前半戦を終了。



1月12日 休息日

中間休息日を利用して日野レンジャーを完全にリフレッシュ。
4000m超の高山やフィアンバラの砂漠が待つ後半戦に向けて準備万端。



1月13日 ステージ7

ボリビアの高地を舞台に後半戦がスタート。
マラソンステージの初日のSSを手堅く総合13位で終える。



1月14日 ステージ8

マラソン2日目のロングステージを10位で快走。
トウピザのピバークが泥沼化したため15日のSSはキャンセルに。

1月15日 ステージ9

競技がキャンセルされ移動区間でサルタに到着。
第3の通過国アルゼンチンに入り、いよいよ終盤戦へ。



1月16日 ステージ10

砂丘の難関を手堅くクリア。
アルゼンチンの山間地を快走。



1月17日 ステージ11

最大の難所フィアンバラを総合9位でクリアし、
次のビバーク地、アルゼンチンのサン・ファンへ。



1月18日 ステージ12

522kmのロングSSを総合12位でクリア。
サン・ファンにノートラブルで到着。



1月19日 ステージ13

最後のロングステージを総合6位でクリア。
ラリーはゴール地コルドバに到着。



1月20日 ステージ14/ゴールセレモニー

ダカールラリー2018、コルドバでフィニッシュ。

2号車が総合6位で排気量10リットル未満クラス9連覇を達成。



ゴールセレモニーでパレードを行う2号車とメカニックたち



チームを激励した市橋会長と選手たち

ダカールラリー2018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）

今回は大失敗。気持ちを切り替えて次回改めて頑張ります。今回はコースも難しい中、照仁はよく頑張ったと思います。

菅原照仁（2号車ドライバー）

厳しいコースがずっと続き、今まで走ったことのない場所も走って毎日楽しめました。自分にとって20回目のダカールラリーで、目標通りの結果を出すことが出来て良かった。現在のポテンシャルを出し切れたと思いますし、満足度は高いです。今はほっとしています。

羽村勝美（1号車ナビゲーター）

リタイアは残念でしたが、2号車が自分たちの分まで走ってくれて良かったと思います。自分はポリビアで若干体調を崩しましたが、今は元気です。

高橋貢（2号車ナビゲーター）

最高の結果。照仁さんのナビが務められて良かった。最終SSはナビゲーションがほぼないようなコースだったので、ドライバーをブッシュしたりして楽しめました。

鈴木誠一（メカニック・リーダー）

今までのダカールの中で一番疲れしました。それだけコースが難しかったのだと思います。特に前半から、他車もトラブルを生じさせていたのが印象的でした。でも2号車の結果には満足しています。

岡部陽一（メカニック・サブリーダー 日野自動車）

メカニックのメンバーに助けられました。やはり社内のメカさんたちは優秀です。個人的には空気の薄いラパスが一番大変でした。寒いし全ての効率が落ちる。水と酸素の有難味が分かったような気がします。

高野雄生 (メカニック 群馬日野自動車)

波乱続きの中、チームが一丸となって戦い抜くことが出来ました。最高の出来だと自負しています。お疲れさまでした。

木下大樹 (メカニック 横浜日野自動車)

嬉しい一言。日野レンジャーがよく頑張ってくれたと思います。ラリー中は辛かったですが、こうしてゴールに来ると疲れが吹っ飛ばさず感じます。

山内愛一郎 (メカニック 富山日野自動車)

貴重な体験をさせて頂きました。2号車が結果を出してくれて良かった。本当に充実した2週間でした。

澁谷亮太 (メカニック 神戸日野自動車)

正直疲れましたが、またやってみようという気持ちです。個人的にきつかったのはボ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。

田中宏治 (サポートカードライバー JRM)

1号車は残念でしたが、2号車が例年以上に順位を上げることが出来たので良かったです。

佐藤雅樹 (サポートカードライバー 日野自動車)

あっという間の2週間でした。南米での運転にも慣れましたし、メカニックさんのサポートが出来たのも貴重な経験です。ありがとうございました。

丸田大悟 (サポートカードライバー 日野自動車)

ドライバーもナビゲーターも、夜ピバークに戻ったあと翌日の予習をしっかりとっていたのが印象的でした。担当したキャンピングカーの調子が悪く大変なこともありましたが、無事に終わって良かったです。

毛塚麻由美 (サポートスタッフ JRM)

あっという間の2週間でした。ダカールにはあこがれていましたが、こちらに来てみてその難しさがよく分かったような気がします。

市橋保彦 (日野自動車 代表取締役会長)

目標である排気量10リットル未満クラスの9連覇を達成できて、ほっとしています。途中1号車のリタイヤもありましたが、2号車が結果を出せて良かったです。これからも日野自動車として活動を続けていきたいと思っています。



健闘を讃えようメカニックたち



コルドバにゴールした日野レンジャーとチームメンバー&サポーター

日野レンジャーダカールラリー2018参戦車スペック

●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*	670ps / 2,300rpm	700ps / 2,400rpm
最大トルク/回転数*	236kgm / 1,200rpm	236kgm / 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	7,600kg
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	700L	

*左は1号車、右は2号車



New Racing Trucks

ダカールラリー2018に出場した2台の日野レンジャーは、2017年大会で実績を積んだ車両をもとに改良された。菅原義正の駆る1号車のサスペンションは、ダカールラリーに参戦当初から採用していた信頼性の高いマルチリーフスプリングに変更。菅原照仁の駆る2号車は、トランスファーを高出力対応モデルに変更し、リアのみLSD*式のディファレンシャルギヤに変更。さらに、フレームとリアボデーに補強を加えて、ハイスピードでの耐久性を向上した。チームは、耐久・信頼性重視の1号車、一方で、2号車は高出力・ハイスピード重視とし、2台の役割を明確にした。夏季トレーニングとして、2号車でシルクウェイラリー、1号車でラリーモンゴリアに参戦し、確かな手応えを得た日野チームスガワラは、ダカールラリー2018で2号車が前回の総合8位を上回る6位へと順位を上げた。

*LSD (リミテッド・スリップ・ディファレンシャル) : 片輪のトラクションが失われ空転しても、もう一方のタイヤに駆動力を伝えるための機構を備えた差動装置。

エンジン

日野自動車のフラッグシップエンジンともいえるA09Cエンジンがダカールラリーにデビューして5年目となる2018年大会では、高出力化すると耐久性が犠牲になるという二律背反の厳しい条件のなかで、2号車のエンジンのさらなる出力向上に挑戦した。ターボ特性の見直しとエンジンの吸気効率を向上させたカムシャフトとの組み合わせによって、ターボ回転数を抑さえつつたくさんの空気をエンジンに送り込み、平地だけではなくダカールラリー特有の高地ステージでも、高い信頼性を確保しながらも低回転から高回転までの全域で高出力を発揮できるよう改良し、最高出力は700psの大台に達した。

サスペンション

日野チームスガワラの2台の日野レンジャーは全く異なるサスペンション方式を採った。1号車は往年のマルチリーフ式に変更、2号車は新世代のテーパーリーフ式スプリングをチューニングした。一見、真逆の特性を狙ったサスペンション構造ではあるが、ドライバーの走行特性と相まって、凹凸の激しい悪路をしなやかに吸収していることが夏季トレーニングで確かめられた。さらに2号車は、今回初めて、旋回した時のリアアクスルのステア角(舵角)がゼロになるように設計が改良された。コーナリング中に急なステアリング操作をしても車両の挙動が安定していて、コーナリングスピードの向上に貢献している。



HINO's History

in the Dakar Rally 1991-2018

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)
2018	27	リマ(PER)～ラパス(BOL)～コルドバ(ARG) 1号車:リタイア/2号車:6位・優勝	8,733
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	8,123
2016	25	ブエノスアイレス(ARG)～ウユニ(BOL)～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)～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)～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	バレンセロナ(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, PER=ペルー, POR=ポルトガル, PRY=パラグアイ, 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2018年まで27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～2018年にかけてはクラス9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