

DAKAR RALLY 2019 10連覇!

※トラック部門「排気量10リットル未満クラス」



巻頭企画 ダカールラリー 2019

〈開催期間〉1月6日～1月17日

〈開催国〉ペルー



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。

日野自動車の下 義生 代表取締役社長(中央)とともに喜びを分かち合う菅原照仁ドライバー(右)と羽村勝美ナビゲーター。



作業の間に談笑するメカニックたち。休息日のひとコマです。



“ダカールの鉄人”こと菅原義正ドライバーは、1号車を運転。ダカールラリー連続36回出場を達成しました。



南米大陸のペルーを舞台に激闘が繰り広げられた、ダカールラリー2019。

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、2台の日野レンジャーで参戦。トラック部門「排気量10リットル未満クラス」で10連覇を成し遂げるとともに、総合9位でフィニッシュ! 初参戦以来連続28回目*の完走も達成しました。

1月6日、ペルーのリマからスタートした日野レンジャーは、砂丘や土漠、フェシュフェシュ(非常にソフトな微粒子状の土が堆積したところ)などが連続する、難易度の高いコースで過酷な闘いを繰り広げながら再びリマに戻りゴール。照仁ドライバーが運転する2号車は「排気量10リットル未満クラス」で見事優勝(総合9位)。一方、1号車で臨んだ義正ドライバーは、ステージ2で車両トラブルによりチェックポイントなどを通過できず、大会規定により戦線離脱。しかしこの悔しさをバネに、チーム一丸となって2号車の完走を支えました。

今月号は、“世界一過酷”といわれる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激闘ぶりをお伝えします。

※取柄不安で中止となった2008年大会をはさんで、1991年以来連続28回目の完走となります。



2号車には新型車を投入。エンジン出力アップ、フレーム剛性の強化、新キャブサスペンションの採用などにより、安定性や振動吸収性が大幅に向上。タフなコースで実力を発揮しました。

アシスタントトラックの「HINO700 Series ZS」は、スペアパーツやキャンプ用品の運搬を担い、チームを縁の下で支えました。

さらなる高みを目指すため マシンをつくり、人を育てる

“世界一過酷”なラリーと称されるとおり、今回も非常にタフなレースとなった2019年大会。そうしたなか、見事にクラス優勝および総合9位を獲得した菅原照仁ドライバーと、“ダカールの鉄人”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。

実力を発揮した新型マシン

本誌：今回のレースはどのような印象でしたか？

菅原照仁(以下、照仁)：例年よりレース期間は短かったのですが、砂丘やフェッシュフェッシュ(非常にソフトな微粒子状の土が堆積したところ)が連続していて、トラックで走るには非常にタフなコース設定。これまでのレースだと、どのチームでも規定時間内に走りきれましたが、今回は、上位チーム以外は完走不可能なくらい厳しかったです。トラック部門の完走率が34%という結果が物語っています。

本誌：新型マシンを投入、メカニックを増員しての挑戦でした。

照仁：私が乗った2号車は、年々スプリント化されているレースに対応するため、一から新たに製作したマシン。あらゆる面で十分実力を発揮し、これまでとは次元の違う満足できる走りができました。またメカニックは、販売会社からの公募に加え、日野自動車からメンバーを増員。チームを組織化することで、より安心感が高まりました。

“これがダカール”を実感

本誌：残念ながら、1号車は2日目に戦線離脱してしまいましたが原因は？

菅原義正(以下、義正)：パワーステアリングのトラブルが発生して、結局40力所くらいチェックポイントを通過できなかったことがリタイアにつながりました。トラブル時、修理をするメカニックと合流するため砂丘を回り道して舗装路に出たものの、ハンドルが自由に動かないので時速10~20キロくらいで走るのが限界。また現在位置をメカニックに伝えるにも住所があるわけではないので、通信状況が悪いなか座標を伝えるのに苦労しました。合流後、民家の庭を借りてなんとか修理を行いました。車両トラブルの原因を究明し、フィードバックして次につなげていくことが大切です。

本誌：今回、新しいナビゲーターとタッグを組んだ理由は？

義正：若いナビゲーターを育てていくというチームの方針として、昨年のシルクウェイラリーから参加してもらいました。不慣れな面もありましたが、ここでの経験を次の糧にしてもらえたら。リタイアが決まったとき、彼は“なんとしても走りたい”という気持ちがあふれていました。だけど、“これがダカール”なんです。私が36年も挑戦している理由はここにあるのです。

DAKAR RALLY 2019

人材育成、そしてチームの底上げ

本誌：レースを通じて人材育成という目的もあると思いますが？

義正：メカニックは極限状態のなかで過ごします。生活環境は日本と全く異なりますし、砂地でジャッキアップなどはもちろん初めてでしょう。ミスをしたこともありましたが、しかしこの経験を、職場をはじめさまざまな場面で役立ててもらいたいです。

照仁：とても満足できるマシンでしたが、まだまだ改良の余地があります。また今回、スタッフ体制を強化し、人材育成も意識したチームでの挑戦でした。次はそこを熟成させていくのが目標。新型マシンで挑戦したことや多くのメカニックにレースを経験してもらったことは、今後の“勝つためのチームづくり”に向けた布石です。まだスタート地点に立ったばかり。2020年大会での総合上位入賞に向けて始動しています。

本誌：来年も、果敢な走りを期待しています。



菅原義正
すがわら よしまさ
ドライバー(1号車)



ロードブック

チェックポイントなどが記載されたロードブック。ナビゲーターはこれを見ながら、ドライバーに的確な指示を出します。



ダカールラリー 完走メダル

菅原義正(すがわら よしまさ)(右)
1941年5月生まれ。北海道小樽市出身。
日本レーシングマネージメント株式会社 取締役会長。

菅原照仁(すがわら てるひと)
1972年7月生まれ。東京都港区出身。
日本レーシングマネージメント株式会社 代表取締役。



菅原照仁
すがわら てるひと
ドライバー(2号車)

世界一過酷といわれる 戦いに挑んだ 選ばれしメカニックたち

DAKAR RALLY 2019

ダカールラリーの連続走。それをサポートしているのは、高い技術力と的確な判断力を備え、チームワークに優れたメカニックたちです。メンバーは、毎年全国の日野販売会社から選抜。過酷な現場での経験は、販売会社に戻りお客さまの車両の整備に活かされています。ここでは、完走を支えたメカニックたちをクローズアップします。

いし ざき ふみ のり

石崎史典

茨城日野自動車株式会社
茨城県銚田市出身 1985年7月生まれ

仕事はできましたが、うまくいかないところもありました。1号車のリタイヤによって、2号車にもプレッシャーが掛かったと思います。ゴールを迎えて、これで終わりかと思うと寂しい気持ちになりました。



愛知日野自動車株式会社
愛知県名古屋出身 1985年5月生まれ

車両製作から携わらせていただき、経験し難い1年間でした。それだけに1号車には思い入れがあったので残念。ラリーの厳しさを感じました。実力を高めたと、チャンスがあればまた挑戦してみたいです。

ほん だ ゆう

本田 優



ビバーク(キャンプ地)に到着したマシンを点検するメカニックたち。

な わ だい すけ

名和 大介

岐阜日野自動車株式会社
岐阜県岐阜市出身 1984年6月生まれ

ビバークはキャンプというよりサバイバルでした。マシンを走らせるという、ひとつの目的に向かってみんなが団結して仕事をするのは楽しかったです。過酷な中でも大きなやりがいを感じました。



三重日野自動車株式会社
三重県津市出身 1976年12月生まれ

1号車のトラブルは仕方ありませんが、これがダカールラリーかという感じです。自分は42歳になりますが、今回の経験は素晴らしいものでした。ぜひ、後輩にもチャレンジしてもらいたいと思っています。

お だ ひろ のぶ

小田大伸

