

DAKAR RALLY 2020

クラス11連覇!!

日野自動車、ダカール・ラリーへの挑戦。

**ダカール・ラリーはクルマを鍛え、人を育てる。
すべてはお客様のために。**

※政情不安で中止となった2008年大会をはさんで、1991年以来連続29回目の完走となります。

2019年まで開催された南米から初めて中東に舞台を移し、サウジアラビア開催となったダカール・ラリー2020。幾度となく現れる砂丘や岩場、「フェシュフェシュ」と呼ばれる細かいパウダー状の砂が堆積した地面など、長く険しい道のりを約2週間かけて走破します。完走率わずか20.5%を記録したこともある「世界一過酷」といわれるこのラリーに、日野自動車は新体制となった「日野チームスガワラ」として挑戦しました。前大会を最後に勇退した菅原 義正氏からバトンを継ぎ、今回からチームの代表を務める菅原 照仁ドライバーは1号車を担当。2号車は海外オフロードレースでの経験が豊富な高 郁夫ドライバーがハンドルを握りました。

1号車はトラブルがありながらも、チーム一丸となり奮闘し「排気量10リットル未満クラス」で11連覇を成し遂げるとともに、トラック部門総合10位でフィニッシュ。初参戦以来、連続29回目※の完走も達成。今回新たに開発した2号車はキャブ内のロールバーに亀裂が発生し、乗員の安全が確保できないと判断。終盤のステージ9で無念のリタイアとなりましたが、終始果敢な走りを見せ、貴重な車両データの収集とチームの経験蓄積に貢献しました。

日野自動車は、レースを通じ新たな技術革新に果敢に挑むとともに、携わるスタッフの成長を支え、そしてダカール・ラリーで得た経験を商品やサービスに活かしています。



2020年、サウジアラビアで開催

スタート地点はサウジアラビア国内で2番目に大きい都市、ジェッダ。そこから首都であるリヤドで休息日をはさみ、ゴール地点のキッディヤへ。走行距離7,856km、全12ステージからなるコースに立ちほだかったのは、77kmにもわたる高く大きな砂丘群やアップダウンの激しい荒地、大きな石を避けるために時速10~20kmでしか走れない区間など過酷な戦いが繰り広げられました。



「排気量10リットル未満クラス」で11連覇を達成した1号車。

過酷な環境下で試されるチーム力

夜間は気温が一桁台まで冷え込む環境の中、サポートメカニックによる懸命な点検・整備が行われました。限られた工具や部品、スタートまでの短い時間的作業を行うため、技術力の高さが試されます。

北米専用車をベースに新開発された2号車。

チャレンジし続けること。 その情熱が強い自信と、技術革新を生む。

「チャレンジングスピリッツこそが伝統」



1号車ドライバー 菅原 照仁 (すがわらてるひと)

サウジアラビアでの初開催でしたが、予想していたよりもコース難易度が低く、中型車で大型車に挑んでいる我々にとってはチャンスが少なかつたと感じています。その中でもしっかり走り切り、総合トップ10入りとクラス11連覇も果たせたので良かったです。

上位入賞を目標にしていますが、1号車は改良を重ねてきて車両の性能も引き出せているし、トップとのタイム差は去年と比べて約半分に縮まったので狙い通りです。今回から乗員を1人増やし3人体制にしました。ナビゲーションの目が増えたことで、ドライバーとしてはとても助かりました。また、今回はタイヤのパンクが3回ありましたが、従来は20分ほどかかったものを半分の時間で対応できたので、大きなプラス要素になりました。

新開発した2号車は、早い段階で車両トラブルに見舞われてしまいましたが、その後メカニックたちの頑張りによって、幸いにもステージ9までダカールエクスペリエンス(賞典外)で車両を走らせることができました。車両データの収集に加えて、選手たちも多くの経験を積むことができたので、今後につながる体験になったと思います。

“攻めるために呼ばれた男”



2号車ドライバー 塙 郁夫 (はなわいくお)

2号車は今回新たに開発した車両でしたので、試行錯誤やトラブルはつきもので、走ってみないとわからないことも多かったです。初めてトラックでラリー参戦し、走るのがだんだんと面白くなってきたところでリタイヤ。とても残念でしたが、本当に良い経験になりました。



走行性能に徹底的にこだわり、車両の基本性能を向上させた新型2号車。悪路での高速走行安定性と振動低減による乗員負担の軽減を図るため、ボンネットタイプのキャブが採用された。



1号車ナビゲーター 染宮 弘和

チームの勝利に貢献できたのはうれしいです。コースは砂丘をはじめ、岩場や荒地などさまざまでタフなレースになりました。でも、現地関係者のサポートもあり、走りきれました。



1号車ナビゲーター 望月 裕司

チーム一丸となって得られた結果に、とても満足。日野自動車の社員としてナビゲーターを務めることができ、このようなチャレンジの場を与えていただき感謝しています。



2号車ナビゲーター 塙 雄大

ダカール・ラリーは初体験。車両が転倒した時は、まるでスローモーションのように傾いていきました。安全上の理由でリタイヤしましたが、今は充実感でいっぱいです。



2号車ナビゲーター 毛塚 麻由美

今回はサポートメンバーから、ナビゲーターとして初挑戦。車両はいい走りを見せましたが、もっと実力アップしなければ、課題がわかり、貴重なラリーとなりました。

東北海道日野自動車株式会社

永田 泰宣 (ながた やすのり)

チームに参加した当初は、年長だから“メカニックをまとめなければ”という使命感がありました。しかし、ラリーが始まるとメンバー一人ひとりが得意分野で力を発揮し、それぞれが場面にに応じてリーダーになったんです。担当した2号車のリタイヤはショックでしたが、その悔しさを1号車にはさせたくなかったので、完走できて本当にうれしかったです。



過酷なレースに挑み、激闘を支えた 日野販売会社の精鋭メカニック。

全国の日野販売会社から選抜され、「日野チームスガワラ」の一員として活躍したメカニック。

ダカール・ラリーで得た経験をそれぞれの販売会社でフィードバックし、お客様の多様なニーズに応えていきます。



東京日野自動車株式会社

渡邊 恭史 (わたなべ やすふみ)

“世界一過酷なラリー”といわれるだけあって、整備も世界一過酷でした。ラリー前半の休日までは、ほとんど寝ることもできず、シャワーも浴びられない状況で整備に没頭。でも、そうした中で自分たちが製作した車両を走らせることができ、とてもやりがいを感じました。さまざまな課題も見つかったので、ぜひ来年に活かしてもらいたいです。

群馬日野自動車株式会社

渡邊 啓介 (わたなべ けいすけ)

大舞台に挑戦できるチャンスだと知り、つかみに行かない理由はなかったのですぐに「やります!」と応募しました。1号車を完走させなくては、どのプレッシャーもありましたが、チームがだんだんと一体化していくのが楽しかったです。ゴールした達成感がありますが、それと同時にこのメンバーと一緒に戦えなくなるんだという寂しさも感じました。



岡山日野自動車株式会社

星島 宏一郎 (ほしじま こういちろう)

ダカール・ラリーに興味を持ったきっかけは、父にラリー仕様の日野レンジャーのミニカーを買ってもらってから。2号車のリタイヤ後は、“車両のどんな変化も見逃さない”と作業に対する姿勢がさらに強まりました。1号車の完走をサポートできたのは達成感よりも安堵感の方が大きかったです。人生においてとても充実した時間を過ごせました。