

トヨタ車体、ダカールラリー2020 サウジアラビア大会 チーム史上初の市販車部門7連覇を達成！

～たくさんのご声援ありがとうございました～

トヨタ車体株式会社（本社：愛知県刈谷市 代表取締役・社長：増井 敬二）のラリーチームであるチームランドクルーザー・トヨタオートボデー（以下、TLC）は、2020年1月5日から1月17日（現地時間）に、南米からサウジアラビアに舞台を移して開催された『ダカールラリー2020 サウジアラビア』において、優勝いたしました。今回は、新たな挑戦としてランドクルーザー200シリーズのオートマチック仕様のラリー車2台で参戦し、ガソリンクラス・ディーゼルクラスを含めた市販車部門において、すべてのステージで1位、2位を独占。ゴールまでその順位を堅守し、1号車（ゼッケンNo.326）が優勝、2号車（ゼッケンNo.338）が準優勝となり、市販車部門ワン・ツーフイニッシュでチーム史上初の7連覇を達成いたしました。

号車	ゼッケンNo.	ドライバー	ナビゲーター	順位		
				ディーゼルクラス*1	市販車部門*2	総合
1号車	326	クリスチャン・ラウエイル	ジャン・ピエール・ギヤルサン	1位	1位	29位
2号車	338	三浦 昂(あきら)*3	ローラン・リットロイター	2位	2位	33位

*1:TLCは、市販車部門ディーゼルクラスにエントリー

*2:ガソリンクラスとディーゼルクラスを合わせたカテゴリー

*3:トヨタ車体社員(総務部広報室所属)



今回の大会は、南米からサウジアラビアに舞台を移しての開催となり、前回のペルー大会よりも総走行距離が約2,100km長い、7,768km（内競技区間は4,723km）で、初日から多くの競技者がパンクなどのアクシデントに見舞われるなど、砂漠地帯を中心とした未知なる過酷な戦いが繰り広げられました。

TLCは、初のオートマチック仕様のラリー車で参戦するにあたり、5月のモロッコでのテスト走行、7月のシルクウェイラリー、さらに10月にはモロッコラリーにテスト参戦し、合計約16,000kmにおよぶ走行テストを重ね、2020年仕様のラリー車の性能を熟成させてきました。エンジニアを中心に幾度にもわたりオートマチック制御プログラムの検証を重ねるとともに、メカニック陣もオートマチック仕様のラリー車の構造理解を深め、ラリー競技における整備スキルを習熟してきました。『サウジで勝つ！7連覇！』を全員で心に誓い、一人ひとりが自らやるべきことを全力でやりきった結果、チーム悲願の7連覇達成につなげることができました。

トヨタ車体は、世界一過酷と言われる「ダカールラリー」に市販車部門で挑戦し続けることで、ランドクルーザーファン、ラリーファンの拡大につなげるとともに、人とクルマを鍛え、もっといいランドクルーザーづくりを通じて世界中のお客さまの暮らしに笑顔をお届けまいります。

【コメント】

◆トヨタ車体 代表取締役・社長 増井 敬二

初参戦からこれまで成し遂げられなかった市販車部門7連覇をワン・ツーフィニッシュで達成することができたことを大変うれしく思います。オートマチック仕様のラリー車での初参戦でしたが、大きなトラブルもなく無事にゴールをすることができました。チームを支え続けてくださったスポンサー企業の皆さま、近隣地域・学校関係者の皆さま、そして多くのファンの皆さまに御礼申し上げます。

このダカールラリーへ市販車部門で挑戦し続けることは、世界のあらゆる道を守るランドクルーザーを鍛えるためにふさわしい舞台であると改めて感じております。ランドクルーザーを世界中のお客さまに愛されるもっといいクルマに育てていくためにも、チャレンジを続けて参りたいと思います。

◆チーム代表 杉浦 一成 (トヨタ車体 コーポレート本部 領域長)

まずは、初めての中東での開催で、2台そろって無事にゴールができたことに安堵しています。チームは、未知の地であるサウジアラビアでの開催、初めてのオートマチック仕様のラリー車での挑戦、そして市販車部門7連覇という目標と新しいことが3つもあり、例年以上に大変でしたが、チームワークを発揮し、悲願の7連覇を達成することができました。

多くの方にランドクルーザーをご利用いただいているサウジアラビアでの大会において市販車部門でランドクルーザー2台だけが完走し、優勝したことは、このクルマの走破性、耐久性、堅牢性のアピールにもつながり、とても大きな意味があったと思います。これまで、TLCを支えていただきましたすべての方に感謝申し上げます。

◆チーム監督 角谷 裕司 (トヨタ車体 総務部広報室所属社員)

初の中東・サウジアラビアでの大会、初めてのオートマチック仕様のラリー車での参戦で、最初は不安でした。しかし、日本からのたくさんの声援を力に変え、チーム一丸となって最後まで戦い抜くことができ、7連覇達成という最高の形でゴールできました。これまで、オートマチック仕様のラリー車での参戦のため、様々な路面を想定し走行テストや整備訓練を何度も重ねてきたチームメンバーの頑張りの賜物だと思います。これまで応援し続けてくださったスポンサーの皆さま、ファンの皆さまに感謝申し上げます。これからも引き続き応援よろしくをお願いします。

◆1号車 (ゼッケンNo.326) ドライバー クリスチャン・ラヴィエル

チームにとって念願の市販車部門7連覇という一番いい形でゴールすることができて、本当にうれしく思います。皆さんの期待にこたえることができホッとしています。これまで約3年間にわたり、オートマチック仕様のラリー車でのテストを重ねてきました。その甲斐もあり、大きなトラブルもなく走行することができました。サウジアラビアのコースの路面はやわらかい砂丘、砂地、岩場などバラエティに富んでおり、まさにクルマの限界にチャレンジする厳しいコースとなりました。今回も2号車と協力しあいながら、またメカニック陣による完璧な整備を受けながらゴールすることができました。最高のチームです！いつもTLCを支えてくださっているすべての皆さんに感謝いたします。

◆1号車 (ゼッケンNo.326) ナビゲーター ジャン・ピエール・ギヤルサン

市販車部門7連覇という偉業に自分自身が貢献できたことをとてもうれしく思います。初めてのサウジアラビアでの大会で、コースや環境もわからない中でスタートしました。また、新たな試みとしてロードブックがラリー当日朝渡され、前日に予習もできずにコースに出るといったナビゲーターにとっても難しい大会になりました。前走車の走行で巻き上がる埃に視界が奪われ、精神的にも疲れる日もありました。また、南米時代よりタフさが増したコースにリタイヤ車も続出し、後半には市販車部門がTLCの2台だけが参戦している状況となりました。そのような中でも集中して落ち着いてラリーに臨めたのはいつも応援して下さる皆さんのおかげです。ありがとうございました。



◆ 2号車（ゼッケンNo.338）ドライバー 三浦 昂（トヨタ車体 総務部広報室所属社員）

チームの最大目標だった市販車部門7連覇を、ワン・ツーフィニッシュで達成でき、これまでの苦勞のすべてが喜びに変わるのを実感しています。初めてのサウジアラビア大会にチーム初のオートマチック仕様のラリー車で参戦することに対し、自分自身も不安が全く無かったわけではありません。南米時代からコースの特徴は大きく変わり、普段は決してクルマが通ることはないであろう未開のコースはひじょうに険しい路面であり、初日からタイヤを3本パンクさせられるなど、簡単にゴールさせてくれるものではありませんでした。一方で、オートマチック仕様のラリー車は、連続する駆動力を活かした滑らかな走り特に柔らかい砂丘路面では過去にないほど安心してアクセルを開けることができました。競技中は2台で協力しながら日々のゴールを目指し、キャンプ地に到着すれば必ずメカニック陣がランドクルーザーを最高の状態に整備して翌日のスタートを切らせてくれました。チーム全員に「なんとしても2台でゴール、7連覇する！」という強い意思が共有されていたので、最後までクルマを信じてステアリングを握ることができたと感じています。これまで支えていただいたすべての皆さんに感謝を申し上げます。ご声援ありがとうございました。

◆ 2号車（ゼッケンNo.338）ナビゲーター ローラン・リシトロイシター

市販車部門ワン・ツーフィニッシュで7連覇達成できたことをとてもうれしく思います。初めてのサウジアラビアの大会でしたが、自分たちがやってきたことをきちんとやれば、開催地が変わろうとも、おのずと結果はついてくると考えていました。今回は、例年前日に渡されるロードブックがラリーの出発直前に渡されました。最初は、予習もできずにコースに出て大丈夫か不安でしたが、そのロードブック自体が良くできていたので、安心して走ることができました。競技中、数々のパンクやマラソンステージでは、崩れた砂丘に足元を取られ、ダメージを負うなど何度も厳しい局面に何度か遇しましたが、2台で協力して対応しました。応援して下さったみなさんとチーム全員で勝ち取った7連覇だと思います。ありがとうございました。

◆ 日本人メカニック 岩浅 龍矢（福岡トヨタ自動車）

前回に引き続き、ワン・ツーフィニッシュでの優勝に少しでも貢献できたかと思うと本当にうれしいです。2年目となる今年は変に緊張することなく、きっちり整備することができました。フランスメカニック陣とは、整備のときは厳しく、普段は家族のように楽しく過ごすことができたので、今回でチームを離れるのはとても寂しいです。この2年で学んだこと、スキルは今後の自分の仕事や後輩の育成につなげたいと思います。

これまで応援いただいた皆さま、トヨタ車体の皆さま、職場の皆さん、本当にありがとうございました。

◆ 日本人メカニック 中武 佑太（福岡トヨタ自動車）

ワン・ツーフィニッシュで7連覇という歴史的な場面に、チームの一員として関わることができ、とてもうれしい気持ちでいっぱいです。この1年間、モロッコや日本で準備をしてきましたが、やはりダカールラリーは予想もできない様々なことがあり、魅力的でもあり厳しいものでした。フランスメカニック陣の判断力、整備力、手際のよさはとても勉強になりました。次回までに少しでも追いつきたいと思います。

応援して下さった多くの皆さま、職場の皆さん、家族に感謝の言葉しかありません。ありがとうございました。



市販車部門7連覇をワン・ツーフィニッシュで飾ったTLCメンバー

(参考1)参加台数と完走台数

	部門	クラス	参加台数	完走台数	完走率
4輪	市販車 <small>(量産車にロールオーバー・大容量燃料タンクなどの「安全に走る」ための装備を追加した車。主要部品の交換が禁止されている)</small>	ガソリン	1	0	0%
		ディーゼル	4	2	50%
		小計	5	2	40%
	改造車		78	56	72%
	計		83	58	70%
	2輪		144	96	67%
	小型4輪バギー		46	31	67%
	クアッド(4輪バギー)		23	12	52%
	カミオン(トラック)		46	29	63%
	合計		342	226	66%

(参考2)過去の戦歴

開催年	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
車両	ランドクルーザー-80				ランドクルーザー-100					
成績	市販車ディーゼルクラス 4位 優勝 2位			市販車ディーゼルクラス 優勝					リタイア	
備考	アラコとして参戦									

6連覇

開催年	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
車両	ランドクルーザー-100				ランドクルーザー-200											
成績	市販車部門 優勝		大会 中止		市販車部門 優勝			市販車部門 2位		市販車部門 優勝						
備考	2005年大会よりトヨタ車体として参戦															

6連覇

7連覇

(参考3) NRJ部門で10年連続優勝

NRJ部門(環境に配慮した代替エネルギーを使用したクルマの部門)においても、10年連続の優勝を果たしました。当社は、植物性油から精製したBDFでの参戦に取り組むことで、循環型社会の仕組みが広がっていくことを期待し、2011年大会以降、今大会においても2台のラリーカーにBDFを100%使用しています。BDFの原料となる廃食油は、TLCのラリー活動に賛同いただいたスポンサー企業各社、ならびに小中学校、高校をはじめとする近隣地域の皆さま、当社従業員などから提供を受けており、2016年大会からは株式会社デンソー(愛知県刈谷市)が取り組む微細藻類にCO2を吸収させて生産した藻油も原料としています。

開催年	2007(*4)	2008	2009	2010	2011	2012-2020
参戦車両	ランドクルーザー-100		ランドクルーザー-200			
BDF使用台数 (使用台数/出場台数)	1/3台	大会 中止	1/2台	2/2台	2/2台	2/2台
BDF混合比率	20%	-	20%	20%	100%(*5)	100%

*4：2007年大会は市販のBDFを使用

*5：2011年大会は一部区間のみを軽油で走行

(参考4)今回の大会概要

【ステージ1（1月5日）】ジエッダ～アル・ワジ〔総走行距離752km、SS（競技区間）319km〕



ジエッダから海岸沿いに北上するコース。SSの序盤は山間部の曲がりくねった区間から始まり、埃っぽい枯れ川の底を行く場面続き、小さいながら柔らかい砂丘も登場しました。ニュートラルゾーンの後には、比較的ハイスピードのコースですが、砂地の路面に隠れた石でパンクする参加者も多いなど今年のコースの難しさを感じさせられました。338号車は2本のパンクでスペアタイヤを使い切り、さらにゴール手前30km前で3本目のパンクをし、326号車にスペアタイヤを分けてもらって事なきを得ました。結果、初日から市販車部門ワン・ツーで順調な滑り出しとなりました。

【ステージ2（1月6日）】アル・ワジ～ネオム〔総走行距離397km、SS367km〕



アル・ワジからさらに北上し、途中内陸に入り、山麓部を舞台にネオムのビバーク近隣に至るコース。大半は山間地で車両にダメージを与えやすい硬い路面が中心ですが、砂地や岩場、枯れ川の底を行く区間など路面は多彩に変化しました。ナビゲーションも複雑で、ロードブック（走行指示書）を前日ではなくスタート直前に渡す新たな試みが行われ、ナビゲーターの負担の多い一日となりました。338号車は、前日に3本のパンクを喫したため、タイヤをケアしながら走行。市販車部門3位に3時間3分55秒のタイム差をつけてゴールしました。

【ステージ3（1月7日）】ネオム～ネオム〔総走行距離504km、SS427km〕



紅海沿岸のネオムを舞台にしたループコース。路面は砂地を中心に、岩場や堅い土へと変化しましたが砂丘は無く、全体的にハイスピードのコース。ただし、終盤は先行のトラックによって路面が掘り起こされてフカフカになり走りづらい区間となりました。326号車は埃が酷い中、先行車の追越しを我慢するなど落ち着いて走行。一方338号車は2本のパンクで遅れたものの、無事ゴールに到着。これにより、338号車が2位、326号車が市販車部門首位に立ちました。

【ステージ4（1月8日）】ネオム～アル・ウラ〔総走行距離676km、SS453km〕



ネオムから内陸のアル・ウラに向かう総走行距離676kmのロングコース。ラリー中盤戦にさしかかり、SSもサウジアラビア北西部の山間地へと移ってきました。標高が1200m～1500mと高く、アフリカのようなフェシフェシ（細かいパウダー状の土）の中に石が転がっている路面が中心。埃も酷い上に、終盤には大きな石を避けながら低速走行を余儀なくされる区間もあり、乗員には我慢のステージとなりなりました。326号車は2本のパンクを喫しながらも車両の不具合はなく、338号車はリスクを避けた走りに徹し、2台とも無事ゴールしました。

【ステージ5（1月9日）】アル・ウラ～ハイール〔総走行距離563km、SS353km〕



今大会初の本格的な砂丘が登場。前日と同様に大きな石の間を縫って走る砂地のピスト（未舗装路）からフェシフェシ（細かいパウダー状の土）がふんだんにある枯れ川の底を走行。その後、155km地点からゴールまでは砂丘ステージに入りました。駆動力の途絶えないオートマチックの良さを感じることができたものの、市販車部門の車両では、直線的に登れない厳しい登り坂や柔らかい砂の路面も多く、難易度の高いSSとなりました。車両は、砂丘の登り下り時に路面と接触し、前後バンパーに若干のダメージをうけながらも、スタックやパンクは無くゴールしました。

【ステージ6（1月10日）】ハイール～リヤド〔総走行距離830km、SS478km〕



トータル830kmの長丁場。岩盤の上のスピードが出る区間には始まり、アップダウンのある砂地の未舗装路を中心に小さな砂丘が度々現れる難易度の高いステージとなりました。終盤に338号車がタイヤのリム落ち（空気圧を下げたタイヤがホリールリムから外れること）を喫したため、326号車が先にゴールに到着しました。砂丘越えで前後のバンパーを損傷したほかは2台とも目立ったトラブルはなく、市販車部門ワン・ツー体制を保って前半戦を終了しました。

【中間日（1月11日）】リヤド



メカニック陣は2台のランドクルーザーを1日かけて入念な点検整備や予定されていた部品の交換を行い、完全にリフレッシュされました。今大会には、TLCを含めて5台が市販車部門にエントリーをしていましたが、前半戦を終えた時点で3位以下の車両が全て戦列を去り、後半戦に出走するのはTLCの2台のみとなりました。これは、現在のダカールラリーが市販車にとって大変厳しい大会であることを示しており、その中で最後まで生き残るチームとランドクルーザー200シリーズの強さを証明することになりました。

【ステージ7（1月12日）】リヤド～ワジ・アルダワシル〔総走行距離741km、SS546km〕



後半戦は、サウジアラビアの南部地域に入り、今大会最長の546kmの競技区間となりました。ワジ・アルダワシルは、フラットな砂漠地帯の中にあり、SSも砂の台地を行く比較的スピードの出せる路面が中心で何か所か砂丘も登場しました。326号車は、長い工程で燃料が不足しないようにペースを抑えて走行しましたが、高速ステージで予想以上に燃費が良かったため、中盤以降は本来の走りに戻しました。しかし、途中ステアリングに違和感を感じ、緩んでいたボルトを締めなおす処置に15分ほど要しましたが、大きなトラブルもなくゴールしました。338号車は、前半でパンク1本とリム落ち（空気圧を下げたタイヤがホイールリムから脱落すること）を喫し、さらに砂丘を越えた先がV字状のくぼみになっていたところでスタックしたため、約15分のタイムロスとなりましたが、車両にダメージは無く、無事ゴールしました。

【ステージ8（1月13日）】ワジ・アルダワシル～ワジ・アルダワシル〔総走行距離713km、SS474km〕



サウジアラビア南部のワジ・アルダワシルを基点にしたループコース。標高1000mの台地からスタート。序盤から砂丘が登場し、その後、山間地を縫う砂地のオフロードと岩場、そして砂丘が現れるテクニカルで乗員にストレスがかかりました。砂丘は距離が短いものの、砂が柔らかく容易にスタックする難易度の高いステージとなりました。326号車は、タイヤの空気圧を下げたことで序盤に1本のリム落ちに見舞われましたが、その後は順調に走り切りました。338号車は同じく前半で1本のリム落ちを喫し、その後、120kmの地点の砂丘の谷間で先行のトラックがスタックしたため、後方にいた338号車もそのままスタックし、動けなくなり、脱出に約20分を要しました。その後も5分のミスコースがあり、326号車から22分遅れとなりましたが、無事ゴールしました。

【ステージ9（1月14日）】ワジ・アルダワシル～ハラド〔総走行距離891km、SS415km〕



SSの前半の155kmはモロッコを思わせる悪路で、後半部分は広大な砂の台地など比較的スピードが出せる路面となり、終盤には短い距離ながら砂丘も登場しました。SS終了後は、再び99kmのリエゾンでハラドに到着する今大会最長の長丁場でした。326号車は序盤から良いリズムを保ち、荒れた路面は速度を抑え、速度に乗れるところは攻めるというメリハリの効いた走りで、ノーパンク、ノーミスでゴールしました。338号車も1本のタイヤをパンクさせた他はトラブルも無く、順調に走り切りました。

【ステージ10（1月15日）】ハラド～シュバイタ〔総走行距離532km、SS345km〕



競技者以外による修理やスペアパーツの供給は許されないマラソンステージ。険しい砂丘地帯を通過するコースとあわせ、終盤戦の難所となりました。SSは序盤から大きな砂の畝を延々と越えていく形の砂丘が登場し、その後は砂の台地を行く区間となりました。ナビゲーションも難しく、上位勢を含む多くの車両がミスコースを喫しました。強い風のためSSが短縮されたこともあり、326号車は終始落ち着いたペースでこのSSを走り切りノートラブルでゴール。同じく手堅い走りを見せた338号車は畝から降りた際に左前のサスペンションを強打しましたが走行に支障はありませんでした。2台はメカニックのいないビバークで粛々と整備を行いました。

【ステージ11（1月16日）】シュバイタ〜ハラド〔総走行距離744km、SS379km〕



マラソンステージ2日目。シュバイタの周辺には高い砂丘群が広がっており、SSスタートでいきなり77kmにわたって難しい砂丘越えがあり、その後も難易度は下がるものの114km地点までは砂丘の連続となりました。砂路面は数日前の降雨によって湿っており、表面が固くなることで若干スタックしにくい状況となっていました。その後、路面は堅い未舗装路に変わりましたが砂が道を覆っているところや小さい砂丘越えも頻出。終盤はスピードの出せる砂地のオフロードを走り、そこからハラドのピバークへは再び320kmのリエゾンを経て到達しました。合計744kmのロングステージでした。このSSでTLCの2台は先にスタートした326号車が後から来る338号車をコース上で待ち、2台がそろって走行。助け合いながら進むことで砂丘を確実にクリアしていきました。途中338号車は1本リム落ちを喫したほか、一度スタックに見舞われましたが脱出に時間はかからず2台は同時にゴールしました。

【ステージ12（1月17日）】ハラド〜アルキディア〔総走行距離428km、SS167km〕



ハラド〜アルキディア間の最終SS。最終SSは167kmと短く、路面は砂地のオフロードが中心でしたが、途中には砂丘も登場しました。その後117kmのニュートラルゾーンで首都リヤド近郊へ移動。リヤドの西方約40kmにあるアルキディアのゴール会場に到着し、フィニッシュセレモニーが行われ、13日間の大会が終了しました。多くの観客と関係者が詰めかける中、TLCの2台のドライバー／ナビゲーターはそれぞれ主催者から市販車部門優勝と2位のトロフィーを受け取りました。

以上

世界のくらしに 笑顔届けたい

