

NEW ADVENTURE

コロナ禍の中での奮闘、TEAM JAOS 6年目の挑戦

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

Vol.04
2020-2021
WINTER

NEW TOYOTA HILUX



TEAM JAOS 2020 REPORT

コロナ禍での、戦い

NEW ADVENTURE CREATIVE TEAM

発行人 赤星 大二郎 (ジャオス)

企画 株式会社ジャオス
群馬県北群馬郡榛東村広馬場 3586-1
<https://www.jaos.co.jp>
TEL. 0279-20-5511 (代表)

発行 株式会社文友舎
東京都千代田区一番町29-6
<https://4wdsuv.auto-g.jp/letsgo4wd/>
TEL. 03-3222-5326 (編集部)

Director 内田 悦哉 (ジャオス)
Editor in Chief 松本 晃一 (レッツゴー4WD)
Editor 能戸 知徳 (ジャオス)
吉田 哲也 (ジャオス)

Contributor 河村 大
高坂 義信

Photographer 河野 マルオ 高橋 学
浅井 岳男 芳澤 直樹
Crawl Red 新飼 亮也

Design 伊藤 たまお (Tokyo Creative Labo.)
Management 柳原 信広 (レッツゴー4WD)

「自動車業界は100年に一度の大変革の時代」。

もはや昨日まであたりまえであったことが、明日も通用するとは限らない。

そんな中、4WD・SUVのアフターパーツメーカーとしてジャオスは今、何を成すべきか？

2015年の創立30周年を迎えるにあたり、自問自答を繰り返したという。

そして辿り着いた答えが「Experience a New Adventure.」という新しいスローガン。

冒険に適した4WDやSUVという移動手段の魅力をさらに引き出し、

ひとりでも多くの方々に「新たな冒険の体験」、そして「日常から非日常への経験」をしていただきたい。

また、そのような経験を可能にする魅力的な製品を作り続けたい、と願いながら前進している。

この冊子でご紹介しているTEAM JAOSのモータースポーツ活動もその一環。

ジャオスが叩いた冒険の扉をひとりでも多くの方々と共有したい……と代表の赤星は語る。

残念ながら2020年は世界中がコロナ禍に覆われ、ジャオスが戦う舞台すらなくなってしまった。

しかし、それでも彼らはその1年を、志を同じくする仲間と一緒に戦い続けた。

コロナ禍故にできなかったことも多々あったが、コロナ禍故にご報告したいこともたくさんあるという。

そんなジャオスの想いを凝縮させた「NEW ADVENTURE Vol.04」。

2020年をTEAM JAOSがどう戦いぬいたか、その活動の全てをぜひお読みいただきたい。



AXCR PARTICIPATION HISTORY TEAM JAOSの軌跡

2015年、創立30周年記念で始まった「TEAM JAOS RALLY RAID PROJECT」。過去5度のラリーの挑戦はどれも完走、総走行距離は12,000kmにも及んだ。ここではそのラリーレイド活動の歴史を振り返りつつ、TEAM JAOS監督の赤星大二郎が想いを語る。



TEAM JAOS
オフィシャルサイト



TEAM JAOSは VOICE
全てを糧にして前進し続けます

TEAM JAOS 監督
赤星大二郎
Daijiro AKAHOSHI

1972年生まれ、東京都出身。大学卒業後、カナダで3年間を過ごす。'97年にジャオス入社。海外事業を拡大し'03年に専務取締役、'08年から代表取締役役に就任。'15年に同社創立30周年を記念し「TEAM JAOS」をプロジェクト化。現在はチームを率いる監督だが、'04年～'06年そして'15年～'16年ではAXCRのコ・ドライバー（ナビ）を担った。

2004-2005 TOYOTA LAND CRUISER PRADO



2016 TOYOTA HILUX DT
T1Dクラス4位 総合(AUTO)5位

AXCRに参戦し続けていくうちに
気付いたラリーの魅力

始まりは2004年でした。「TEAM JAOS RALLY RAID PROJECT」は、'15年の創立30周年プロジェクトとして始まりましたが、私個人としてはその前から始まっていたかなと感じています。それは'04年当時、群馬トヨタ自動車との合同ラリーレイドプロジェクト「チーム“RVパークwith JAOS”」で、自社製品ベースのサスペンションを装着したプラド(120系)に私がコ・ドライバーとして乗り、アジアクロスカントリーラリー(以下AXCR)に挑戦した経緯があったからです。その時は日本人最上位の総合4位

となりましたが、ラリー初参戦は今振り返ってみても貴重な体験でした。高いドライビング技術を持つトップライーストとの参戦は勿論、特に元F1ドライバーの片山右京選手と同じ舞台上で戦えたのは忘れぬ特別な思い出です。

その頃からラリーレイドの魅力は“人と人を繋いでくれる”ことに尽きると感じていました。各チームは長く厳しい準備期間を経て、国籍・年齢・性別を越えてラリーに参加し、終われば互いの健闘を称え合う……。そうした勝負やビジネスといった垣根を越えて共有した時間は、何物にも代え難いものでしょう。だからパーツ開発への技術的フィードバックやアジア市場の開拓だけにフォーカス

するのではなく、日頃お世話になっているメーカーや取引先と一緒に何かを成し遂げたい、という想いが強いんです。

過酷なラリーレイドの本質は
人と人との繋がり

'15年に改めて「TEAM JAOS」を充足して再びAXCRへ挑みましたが、当初は記念プロジェクトでもあり、プロドライバー+FJクルーザーという布陣でした。翌'16年から現在のTEAM JAOSの核となる、社員ドライバー・能戸知徳とハイラックスのタッグが誕生。当時、日本未発売だったハイラックスをタイから導入し、国内に情報がほとんどない中で車両製作は困難を極めました。それでもAXCR2016で総合5位入賞という結果を残せたのは大きかったです。チームが一丸となれば自分たちもやれる、と。

そこでその年を最後に、これまでダンパーの技術者として帯同してくれていたKYBの田中氏へコ・ドライバーをパトタッチし、私はチーム監督に専念することにしました。このプロジェクトに携わるスタッフは非常に濃密な時間を過ご

2017 TOYOTA HILUX DT



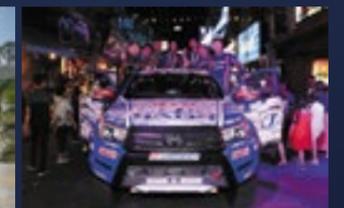
T1Dクラス8位 総合(AUTO)10位



2018 TOYOTA HILUX DT



T1Dクラス7位 総合(AUTO)10位



すため、人材育成にも役立ちます。過酷なラリーは製品の企画や開発のテストフィールドとしても最適ですが、それを実際に体験したことによる人間力と企業力の強化があってこそ活動を継続する意味があります。結果にも当然こだわりますが、ラリー参戦で最も大切なのはプロセスなんです。

TEAM JAOSのラリー活動は
継続することに意味がある

その後、マシンは'17年に新型ダンパー投入、'18年にワイドトレッド化などの進化を遂げましたが、同時に市販車との乖離が大きくなったのも事実。そこで

'19年は“原点回帰”をテーマに、同じハイラックスではありますが、ディーゼル車からガソリン車に変更し、市販車を大きく改変しないマシンづくりで挑戦。そこで得られたT1Gクラス優勝という結果については継続参戦によるチーム力向上の証と自負しています。

そして世界的なコロナ禍で消化不良となってしまった'20年ですが、一方で新たにパートナーシップを締結したTOYO

TIRESとの共同プロデュースによってプロモーションビデオを制作するなど、少なからず意欲的な活動はできました。来る'21年を予想するのは困難ではありますが、今後もAXCRに限らず、他の海外ラリーレイド情報にアンテナを張りながら参戦への道筋を模索していきます。マシンも途切れることなく熟成を進めていますので、引き続き皆様のご声援とお力添えをよろしくお願いいたします。

2015 TOYOTA FJ CRUISER



T1Gクラス2位 総合(AUTO)8位



2019 TOYOTA HILUX GS
T1Gクラス優勝 総合(AUTO)7位



TEAM JAOS #1
MEMBER'S VOICE

Driver ドライバー

能戸知徳

Tomonori NOTO

株式会社ジャオス 開発部



VOICE

TEAM JAOSとして必ずやる！
守りに入らず、前進し続けます！！

失いかけていたモチベーションをファンからの応援で取り戻せた

'19年にAXCRの市販車改造ガソリン(T1G)クラスに社員ドライバーとして優勝し、次のステップアップを目指していた能戸知徳。そしてTEAM JAOS HILUX 2020ver.は、前回の市販車ベースマシンのサスペンションやブレーキをアップデート。マシンの仕上がりに納得できたが、走る機会を失ったドライバーとしては、悩むこともあった。

「目標を失ってモチベーションを保つのが難しくなっていました。そんな中でも

'19~'20年に行われたイベントで、ファンに声援をいただいていたことは大きな力になりました。また、広大な浅間サーキット跡地を舞台に、TOYOTIRESとのコラボレーションPVを収録する機会をいただけたのもありがたかったです。TEAM JAOS HILUX 2020ver.が画面狭しと疾走する動画は、コロナ禍で消沈している世界に強烈なアピールになったと思います。

逆境の中でしたが'20年はメンタル強化と、モチベーションの維持に取り組みました。実際にマシンを走らせる機会は限られていましたから、海外のトップ

レーサーの動画を見て将来の自分と重ねてみることで、やる気をアップさせています。また海外での活動をより円滑にするため、オンラインで英会話学習も始めました。

マシンからのフィードバックで新パーツの開発にも取り組む

「今後もTEAM JAOSとしてのラリープロジェクトは継続していきます。もちろん、新型コロナウイルス感染防止に十分留意しながら……ですが、決して守りに入らずに必ずTEAM JAOSとして前進し続けていきたいと思っています。力添えをしてくださるパートナー企業の皆さんへの恩返しの意味もありますし、我々のラリー活動を応援してくれる子供たちも少なからずいるからです。また、ハイラックスオーナーの皆さんには、今回つくりあげたマシンをベースに新しい市販パーツを開発して提案していきます。ご期待ください！」

チームの要となる能戸の目に輝きが戻り、その士気はプロジェクト全体に波及している。2021年の活躍に期待して欲しい。



ジャオス開発部に所属する能戸。ハイラックスだけでなくデリカやジムニー、ランクルなど4WD・SUV用パーツの開発を日々行っている。ただし、ハイラックスに対する想いは並々ならぬものがあり、能戸発信で開発されたパーツも数多い。



1988年生まれ、北海道出身。父親の影響もあり11歳の時にクロードコースでレースデビュー。'06年を皮切りに、AXCRには過去7度参戦してすべて完走。'15年ジャオス入社。'19年には念願のクラス優勝を達成。



TEAM JAOS #2
MEMBER'S VOICE

Co-Driver コ・ドライバー

田中一弘

Kazuhiro TANAKA

KYB株式会社 AC事業本部
サスペンション事業部 技術部

VOICE 次なる戦いへ向けて
“足”も“頭”も仕上げています

TEAM JAOSの頭脳となり、ナビゲーションを行うだけでなく、ダンパーの技術者として、より進化したダンパーを追求し、そしてそれ以上のパフォーマンスを提供してきたKYB・田中一弘。ダンパーの内容はP24で詳解しているが、今回のスペシャルダンパーで重要視したのは、ハイスピードな戦いにおけるタイヤの接地性と乗り心地の確保。では自身の2020年はどうだったのだろうか？

「具体的な目標が定まらない状態が続き、

モチベーションを維持させることが課題でした。なので、私は最低限の体づくりとイメージトレーニングを繰り返していました。実はラリー本戦でナビをしている時は、コマ図とトリップと目の前の景色だけが見えている状態なのですが、イメトレもそれに準じて、これまで本戦で走ったオンボード映像とコマ図を実際に使って自分のリズムでちゃんと読み上げていく、ということを行っています。急に難しいコマ図が来ても瞬時に判断して、

口をちゃんと回すことが大切ですね。一瞬でも詰まると、どんどん走っていきまいますから。」

そう語る田中が、真の意味でラリーの景色を見られる時が訪れて欲しいものだ。

TEAM JAOSのコ・ドライバー担当は今回が4度目となる田中一弘。普段はKYB株式会社の社員でもあるため、スペシャルダンパーの設計・開発・セッティングまでを同時にこなす。



メカニック

井桁昌裕

Masahiro IGETA

チーフメカニック

高山勝弘

Katsuhiro TAKAYAMA

メカニック

中島淳一

Junichi NAKAJIMA

TEAM JAOS #3
MEMBER'S VOICE

Mechanic メカニック・クルー

群馬トヨタ自動車株式会社

GUNMA TOYOTA Engineer

VOICE

自信満々のマシン製作が行なえたと思います

TEAM JAOSのマシン製作や、テスト走行でメカニックを担当した群馬トヨタ自動車のエンジニアたち。'20年は本戦でのサービス作業は叶わなかったが、それでも手応えを感じていた。

中島「普段はGRガレージで86などのスポーツカーに携わることが多く、ハイラックスはもちろんマシンのリビルド作業も初めてのことだらけ。慣れないことで大変でしたが、毎日刺激を感じていました。井桁「技術系スキル(整備・修理)の研

修担当が日々の業務ですが、努力が認められ、今回アサイン(任命)してもらえたことは糧になりました。マシン製作も初めてでしたが、精一杯やれたと思います。」

高山「私は今回2回目。ラリーの現場では常識が通用しないため、その場の対応能力がないと務まらない。だからこそ楽しいし今後にも生かせることも多いんです。次回があるならぜひ我々に任せて欲しい！」と、メカニックを代表して締め括り、新たな戦いを渴望していた。



TEAM JAOS

ラリーマシン詳解

TOYOTA HILUX

2020 ver.



原点を発展させた最新のラリーマシン

先の見えない中でも着実に行われていたマシンの熟成。ユーザーの手が届くノーマルをベースにしながら、2019のテーマである“原点回帰”をさらに発展させたNEWフェイスを装うTEAM JAOS HILUX 2020 ver.に迫る!

SPECIFICATION TEAM JAOS HILUX 2020 ver.

車両	トヨタ・ハイラックス ダブルキャブ SR5(豪州仕様)
型式	GGN125R
重量	約2100kg
全長×全高×全幅	5330×1815×1855mm
エンジン	1GR-FE 3956cc / V6DOHC(ガソリン)
最高出力	238PS/5200rpm
最大トルク	38.8kgf・m/3800rpm
トランスミッション	6速AT
駆動方式	パートタイム4WD (フルタイム化)

2015年、TEAM JAOSがラリーに初参戦した際に掲げたコンセプトは「最低限のモディファイによるラリー活動」だ。それはパーツメーカーであるジャオスとして「自社製品の開発及び耐久テスト」が第一の参戦目的であるため。そこで、マシンに施されるのは補強と使い勝手の向上、そして足回りのチューニングが中心だ。それはAXCR2019において改造車ガソリン(T1G)クラスで優勝した時も同様だった。

ただし、今回のマシンはこれまでとは決定的に異なる

改良があった。それが、乾いた路面でのハイスピード走行が予想される乾期のAXCRに向けた備えだ。

その答えのひとつが駆動方式のフルタイム4WD化(パートタイム4WDから変更)、さらにダンパーもドライバーの走りに合わせてさらなる仕様へ進化。一方、マッドな極悪路では必須だが、ドライ路面ではロスを生じるM/Tタイヤ以外の選択も検討。そして、速度域が速くなればなるほど重要となる、強力かつ確実なストッピングパワーも与えなくてはならない……。

タイヤはTOYO TIRESとパートナーシップを締結したことで選択肢が増え、同社の4WD・SUVタイヤブランド「OPEN COUNTRY」から、M/Tタイヤだけでなく、A/Tタイヤとの中間的キャラクターを持つR/Tタイヤを状況によって履き替える選択式に。さらにプロジェクトμ製のBIGキャリパーのブレーキシステムも新採用。なお、フロントは2020年8月にマイナーチェンジした新型ハイラックスのフェイスにアップデート。



EXHAUST & MUD GUARD

マフラー&マッドガード

吸排気系でも過剰なチューニングは実施していないが、対地アングルに優れたJAOS市販パーツのサイド出しマフラーを装備。マッドガードは製品版と同じ構造だが、FIA規定により5mm厚仕様へ。アンダーガードと共にボディを保護。



ENGINE エンジン

AXCR2019のT1Gクラスで優勝を達成した時から、V6/4.0Lガソリンエンジンを搭載。実はこのマシンのベースは豪州仕様様のハイラックスのため、国内では未設定のエンジンだ。大きなチューニングは施されていないが、ボンネットはピンで固定する軽量ファイバー製で、フェンダーにはシュノーケルも装着。さらにラリーに必須のキルスイッチ接続や配線のワイヤリング、その他電装系強化はICE FUSEが担当。



AUXILIARY LAMP 補助ランプ

過酷な環境下でヘッドライトを補って明るく照らし、視界を確保するIPF製のLEDランプを各部に搭載。フロントグリルに搭載した20インチのLEDライトバーなど、完全防水仕様の灯火類でラリーをサポートする。



BRAKE ブレーキ

フロントは17インチディスクに大径化(通常16インチ)、対してリヤはドラム式からディスク式へ変更。さらに安定した強力なストッピングパワーを求め、様々なモータースポーツをサポートするプロジェクトμ製のブレーキシステムでアップデート。フロント6POT&リヤ特注4POTのBIGキャリパーとパッド、耐久性を重視した1ピースローターという仕様。フロントは2021年に市販品が登場予定。

※タイヤ詳細はP14~P15、ホイール詳細はP22~P23を参照。



TIRES & WHEELS, FENDER GARNISH

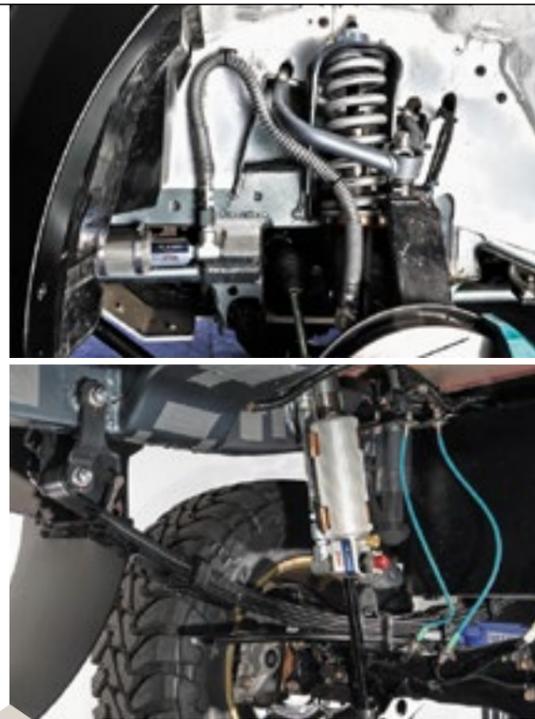
タイヤ&ホイール/フェンダーガーニッシュ

足もととはENKEIコラボの最新の鍛造・スポーティホイール「TRIBE CROSS」に、2020年にパートナーシップを締結したTOYO TIRESのオープンカントリーR/T(海外専売のLT265/70R17)をセット。トラブルの少ないタフなつくりと、悪路走破&コントロール性を両立したパフォーマンスはテストで実証済み。なお、装着した足もとに合わせて市販のフェンダーガーニッシュtype-Xを装着。



SPECIFICATION

タイヤ	TOYO TIRES OPEN COUNTRY R/T (LT265/70R17)
ホイール	JAOS TRIBE CROSS チタニウムゴールド (17×8.0J±0)
ホイールナット	KYOEI レーシングナット RC-11K
外装・補強	JAOS フェンダーガーニッシュ typeX + ダミーボルトブラック JAOS フロントアンダーガード (ジュラルミン製 ワンオフ) JAOS センターガード (ジュラルミン製 ワンオフ) JAOS フロントガード (ワンオフ) JAOS リヤウインチマウント (ワンオフ) JAOS フロアジャッキホルダー (ワンオフ) JAOS スペアタイヤキャリア (ワンオフ) JAOS マッドガード (5mm厚 非売品) JAOS センターマッドガード (ワンオフ) TRD ASIA ボンネット (国内未販売) IPF LED ライトバー600Sシリーズ20インチシングルロー621SS IPF LED ワーキングランプ 642WL-1 (作業灯)+G-630シリコンガード JAOS けん引フック
内装	オクヤマ FIA規格 フル溶接タイプロールケージ (ワンオフ) トヨタ紡織 フルバケットシート MSH-001 (非売品) HPI レーシングハーネス HPRH-6103HBK NARDI タイプラリー ステアリング N754 ダッシュボード幻感防止シート オクヤマ ペダルセット&フットレスト&フロアパネル (ワンオフ) ODYSSEY Extreme バッテリー 34R-PC1500 ICE FUSE フェーズ&バッテリーターミナル&アイスワイヤー IRS 8連ヒューズBOX&サーキットブレーカー IRS 消火器 JAOS パーツBOX Defi メーター (油温・油圧・水温・AT油温・排気温) Monit G-100 (ツイントリップメーター) AISIN ドアスタビライザー DST001 iPad & DX500RALLY.Pro STILO デジタルインターコム DG-10 VESSEL 車載用工具一式
足回り	フロント BATTLEZ コイル Ti-W (RALLY SPEC.) リヤ BATTLEZ リーフスプリング ダンパー BATTLEZ VF-R SPECIAL EDITION for RALLY RAID 強化アッパーアーム (競技用) JAOS フロントナックルアーム強化 (ワンオフ) JAOS リヤホーシング補強 (ワンオフ)
駆動系	フルタイム4WD化 CUSCO LSD フロント&リヤ (ワンオフ) ファイナルギヤ変更
エンジン	DENSO イリジウムプラグ ICE FUSE Deep Freeze イグニッションコイル HPI アルミ製オイルクーラー + 電動ファン オクヤマ オイルキャッチタンク 3L (ワンオフ)
オイル	Moty's MOTOR OIL
給気系	豪州仕様シュノーケル JAOS エアクリナー
排気系	JAOS エキゾーストマニホールド (ワンオフ) JAOS オールステンレスマフラーZS-S
ブレーキ	フロント 17インチディスク化 (プロジェクトμ ブレーキシステム) リヤ ディスク化 (プロジェクトμ ブレーキシステム) プロジェクトμ BIGキャリア フロント6POT (XC6)& リヤ特注4POT プロジェクトμ スリットブレーキローター プロジェクトμ 強化ブレーキパッド プロジェクトμ メッシュブレーキホース プロジェクトμ ブレーキオイル
ウインチ	WARN TABOR 8K & マルチマウントキャリア&ファイバーロープ
ラッピングフィルム	トレッドパターン ORACAL970MRA-190 Moonlight MetallicMatte ベースカラー ORACAL970GRA-192 DeepBlue Metaric ストライプ ORAJET3951RA-Proslide スモールパーツ ORACAL970MRA070 MatteBlack ORACAL975CA070 Black



SUSPENSION サスペンション

コイルスプリング&リーフスプリング&スペシャルダンパー

サスペンションレイアウトは純正を踏襲。フロント&リヤスプリングにはJAOSの市販同等品をセット。注目はリヤリーフで、本体のパネレートは当然、ヘルパースプリングの形状にもこだわった。乗り心地の改善と同時に、積載が少ない時でも水平に近い姿勢を保つことで、前後の重心バランスを大幅に補正する。一方、悪路走行で安定した追従性を発揮するリザーバータンク式ダンパーは、JAOSとKYBの共同開発品。ワイドレンジの減衰力調整に加え、放熱フィンを装備する。
※スペシャルダンパー詳細はP24を参照。

BED 荷台

スタック時の脱出用ウインチ (WARN TABOR 8K) や、万が一に備えたスペアタイヤ×2本を荷台にセット。さらにレスキュー用の牽引ロープ類は車内に積載済み。このスペアタイヤの搭載方法は、オーナーでも真似しなくなる機能美に溢れたカスタムだ。



COCKPIT & SEAT コックピット&シート

MOTOR OIL オイル

マシンの“血液”でもあるオイル関係はMoty's製を採用。技術サポートもしっかりと受けるなど全面的な支援を受け、マシンのリビルド時から活躍。これまで2018年、2019年のラリーにおいてもトラブルフリーで、高い性能を発揮。



トヨタ紡織製のヘッドサポートを装備したフルバケットシート (FIA公認・非売品) を中心に、ラリーマシンらしいギアを搭載するコックピット。長時間の激しい走行でも体をしっかりと支えるシートのほか、幻感防止のダッシュシートやラリーコン用iPad、オクヤマ製ペダルなどで工夫。



TOOLS 工具

TEAM JAOSが使用する工具は、2016年から支援を受け続けているベッセルのツール類。なお、写真はビット用だが、ラリー中のコースでのアクシデントにも競技者が対応できるように、ツールボックスを車載。精度の高い工具は効率的なサービスに貢献している。



UNDER GUARD アンダーガード

自社工場で作られたジュラルミン製4mm厚のアンダーガードを装着。激しいラリー走行には必須で、下回りの要所を隙間なく守り抜く。なお、フロント部分はスキッド性を考慮した形状を採用している。



ROLL CAGE ロールケージ

フル溶接タイプのロールケージは、オクヤマ製。車内に張り巡らされたパイプはFIA公認で、乗員を守る安全装備として、ラリーマシンには必須。なお、保護効果だけでなく、車体剛性のアップにも貢献している。

高い技術に定評のあるP.G.Dが、ボディのグラフィックデザインおよびラッピングを2015年より継続して担当。使用されるフィルムはORAFOLが選択された。



マシン製作はモディファイだけでなく、前年の傷みのリビルドも重要。写真はボディとフレームがドッキングする間近。

例年、TEAM JAOSの活動の第一歩が、ラリーマシンの製作だ。今回もパートナー企業「群馬トヨタ自動車」の全面協力のもと、マシンのリビルドがスタート。

COLUMN 1

マシン製作の現場より—— 群馬から世界へ!! TEAMを支えるもう1つの戦い

エンジンやミッション、サスペンションの広範囲にわたる各部の点検修理や、LSDのリセッティングなど、自動車としてキモとなる重要部分もしっかりとメンテナンス。一度分解された無数のパーツが組み込まれ、再びボディとフレームが合体するまでは緻密な作業なのだ。

実作業が行われたのは「群馬トヨタ自動車・研修センター」。大規模な高崎インター島野店と同じ敷地内にあり、スポーツカー専門の「GR Garage 高崎IC」や板金塗装を行う「RIKISO」が併設されている。最新設備が揃うこの場所で、整備から板金塗装までのすべてを完結させた。



マシン製作は「群馬トヨタ自動車・研修センター」を中心に、併設されている板金塗装の「RIKISO」などで実施。世界へ挑戦するため、群馬トヨタ自動車のサポートが与える影響は大きい。



過酷なラリーを終えた車両は予期せぬダメージを受けている。そこでボディとフレームを一度分離し、細部を徹底的に点検・修正するほか、エンジンやボディの再搭載などを実施した。

車両製作協力 群馬トヨタ自動車 www.gtoyota.com
RIKISO rikiso.jp

BRAND PICK-UP

01

国内有数のアイウェアブランド「JINS」が提案する ドライビングの質の向上

群馬に本社を構える国内有数のアイウェアブランド「JINS」。軽量メガネ「Airframe Hingeless」と、日中の自然な視界をキープするレンズ「DRIVE (DAY)」の組合せで、長時間+ハイスピードのドライビングを続けるラリードライバーを強力に支える。

JINS www.jins.com/jp



COLUMN 2

クルマだけでは成立できない! 各ギアがラリー活動をサポート

BRAND PICK-UP

02

スポーツブランド「PUMA」の 機能的かつ スタイリッシュなアイテム



フェラーリ、BMW、メルセデス、レッドブル、ボルシェなどとコラボしたモータースポーツコレクションとして、F1チームのファンウェアやレプリカ、ドライビングシューズデザインのスニーカーなどを展開。TEAM JAOSではレーシングスーツやグローブ、ドライビングシューズを採用した。

PUMA jp.puma.com

最高峰のモータースポーツ「F1」に対する例を見るまでもなく、異業種からのスポンサーという流れがある。今回で6年目となるTEAM JAOSの活動にも賛同する企業は多い。

そのひとつがF1チーム（レッドブルなど）をサポートするスポーツブランド「PUMA」のアイテムを採用。また、2020年のTEAM JAOSの活動は、マシン製作からタイヤテスト、シェイクダウンなどのすべてをジャオスが本社を構える「群馬県」で行った。こうした地元の繋がりがコラボにより、同じく世界に展開するアイウェアブランド「JINS」や、日本酒の醸造元である「永井酒造」からのサポートを受けている。

特にJINSからは、軽量メガネやドライバーの視界をサポートするレンズのほか、3点式眼電位センサー・

加速度センサー・ジャイロセンサーを本体に搭載する「JINS MEME」などが提供され、よりドライビングの質を引き上げる試みがなされた。

Get the power of 3 brands!



BRAND PICK-UP

03

地元・群馬を代表する 清酒「水芭蕉」もパートナーに

異業種スポンサーで最も際立っているのが、日本酒・純米大吟醸「水芭蕉」の醸造元である「永井酒造」からのサポート。2020年に本格派スパークリング日本酒「水芭蕉ピュア」は、国際日本酒コンテストで部門No.1を受賞。「水芭蕉アーティストシリーズ」も発売された。

永井酒造 www.nagai-sake.co.jp



OPEN COUNTRY TIRE TEST

国内でも販売されているLT265/70R17サイズのオープンカントリーM/Tに対して、今回装着したのは海外仕様のオープンカントリーR/T LT265/70R17サイズ。



タイヤテスト当日のコース状況は、一部マッド路面やジャンプするシーンもあったが、基本的にはドライ路面。そのため、ハイスピードレンジでの確かなグリップ性能やコントロール性能といったパフォーマンスを確認するには、絶好の機会となった。

実走検証 R/TとM/Tの違いを本気でテスト!



ラリーレイドなどのオフロードレースにおいて、タイヤに求められる性能がある。それはマシンをゴールに導びく確かなトラクション性と、パンク・損傷などで時間をロスすることのないタフネスさだ。

TEAM JAOSがラリーマシンに採用するタイヤは、2020年に戦略的パートナーシップを締結したTOYO TIRESのOPEN COUNTRYだが、同ブランドに



R/TとM/Tの両方を試すべく、途中でタイヤを交換。TEAM JAOSメカニックの群馬トヨタスタッフが、ラリーを想定した作業を丁寧かつ迅速に実施。

においてオフロード用タイヤとしてラインアップしている中から、新機軸のタイヤであるオープンカントリーR/TとフラッグシップのM/Tが候補に挙がる。そう、今回のタイヤテストの目的はR/Tでもクロカンラリーを走破できるのか、はたまたM/Tがベストなのかを実装して比較検証することにあった。

そして、ラリーマシン完成前の浅間サーキット跡地で公開タイヤテストが始まった。テスト車両は、AXCR2018で活躍したディーゼル仕様のハイラックス。このマシンにLT265/70R17サイズのR/TとM/Tを交互に装着して走行。浅間山の火山灰を多く含んだ路面はーフウエットから、ドライへ変わり行く状況だった。

このタイヤテストでハイラックスの走行を見た印象では、M/Tの方が大きく砂や泥を巻き上げたり、ボディを流したりと派手な走りを見せた。一方のR/Tは

LT265/70R17



「ラギッドテレイン」を意味する名を持つR/T。北米では「たくましい」というニュアンスもあるというが、その名に恥じぬ耐久性を実証。

無駄な動きが少なく俊敏にコーナーを攻められて、むしろ速い!

そう、ハッキリと性能とキャラクターの違いが浮き彫りになったのである。



オープンカントリーR/Tのポイント

アグレッシブなショルダー部とスタイリッシュなセンター部を備えたM/TとA/Tをハイブリッドした「ラギッドテレイン」というキャラクターのR/T。特にLT規格は、空気圧を高めて負荷に強くなるのはもちろん、実は構造や材質はオープンカントリーM/Tとほとんど同じ。つまり剛性や耐久性、耐カットバースト性もM/Tに肉薄。一方で溝の占める割合が少ない分、路面への接地感は優れている。

オープンカントリーM/Tのポイント

アグレッシブで機能的なパターンとサイドショルダーデザイン、そして過酷なオフロードレースを走破できるタフネスな構造を採用するマッドテレイン(M/T)タイヤ。デビュー以来、Baja1000やダカールラリー、アジアクロスカントリーラリーなどのオフロードレースにおいて大きな信頼を得ている耐久性や、20年近くに渡って結果を出し続けてきたトラクション性能はダテじゃない。

KEY POINTS

トレッドパターン
ハイブリッドデザイン
スタaggerドショルダー
ワイルドショルダー
スリット
ストーンインジェクター
L型連結ブロック
パターン配列最適化

KEY POINTS

トレッドパターン
ディープサイブ
ストーンインジェクター
スタaggerドショルダー
テーパブロック

構造
スペシャルトレッドコンパウンド
2スパイラルキャップブレイ
高強カスチールベルト
3プライハイターンアップ構造
高強度サイドウォールコンパウンド
高硬度ビードファイラー

TEAM JAOS ドライバー・能戸知徳の本気比較インプレッション

前提として、このタイヤテストは「コンディションが良好なドライ路面のオフロード」で試したインプレッションとなります。まず「OPEN COUNTRY M/T」にはグリップ性能を期待していましたが、今回のようなサンド路面でもしっかりと路面を掻いてくれるイメージがありました。テスト中も特に深いワダチに埋まるような場面では想像していた通りにきちんとグリップしましたし、衝撃吸収性も高いと感じます。

一方の「OPEN COUNTRY R/T」は、ドライ路面のコンディションにおいて非常に「乗りやすいタイヤ」という印象が強いです。今回の条件ではR/Tの方が、ステアリング操作への応答や回頭性、ブレーキ性能などがより優れている、と感じられました。ドライバーとしては、どうしても扱いやすさ=乗りやすさという傾向がありますから。今後のラリー活動においては、各タイヤの特性やメリット、状況に応じて「2本立て」で使っていくのがベストですね!





| MOVIE |

PROMOTION

3月以降、あらゆるモータースポーツが延期、そして中止となり、出社制限の続くジャオス本社でもTEAM JAOSによる今後のモータースポーツ活動について議論が重ねられていた。出口の見えない厄災によって具体的な目標を失い、モチベーションの維持が難しくなっていく日々が続いた。

そんな状況を一変させるきっかけを作ったのはトップに立つ赤星だった。4月にはTOYO TIRESと戦略的パートナーシップを提携。次いでプロモーションビデオの共同製作という願ってもない果実をもぎ取った。「コロナ禍によって暗くなりがちな現況の中、前向きに活動している我々の姿をお見せしたい」という両社の想いが結実したのだ。「絶対に成功させる」。マシン製作とドライバーの両方を担当する能戸の心に火が灯った。

TEAM JAOS×TOYO TIRESの
PVをYoutubeで公開中!!!

Unveiling



Test Drive



Behind The Scenes



乾期に延期されたAXCRは、乾燥路面での戦いになると予想。今回のPV撮影でもオープンカントリーR/Tを採用した。ホイールはENKEIと共同開発したJAOS TRIBE CROSS。

TEAM JAOS



TOYO TIRES



撮影地：旧浅間高原自動車テストコース(浅間サーキット跡地)
浅間家畜育成牧場(浅間牧場)
撮影協力：長野原町フィルムコミッション
MOTOTECA

誰にとっても絶対に失敗できない撮影が始まった

8月上旬。群馬県長野原町の浅間サーキット跡地にニューマシンがお目見えした。PV製作の決定以降、全速力で進めていたマシン製作が完了し、晴れてシェイクダウンを迎えたのだ。濃紺のボディにオープンカントリーR/Tのブロックパターンをラッピングし、フロントには海外で先行発表された新型のフェイスが与えられた。「この車両が激走する姿を、国内発表を間近に控えたハイラックスのM/Cに合わせて公開する。」赤星はあらゆる可能性を探しながらこのプロジェクトを後押しした。

能戸もこの日は緊張の面持ちだった。「もしかしたらこのPVが、2020年に残すことのできる唯一の成果物になるかもしれない……」。12月に延期されたAXCRへの参戦計画も継続していたが、先の見えぬ状況の中、この日の撮影が何よりも大切なことを誰もが理解していた。一方、映像を担当するハクスハム氏にも大きな野望があった。プロデューサーとして既に成功している彼だが、実は大のドリフト好きで、TOYO TIRESの大ファン。初の共同プロジェクトだけに最高の結果を残したい、と意気込んだのだ。

そして依頼したTOYO TIRESは「国内外を問わず、オープンカントリーの魅力と実力を広く発信できる映像にしたい」と、映像に大きな期待を寄せていた。こうして三者三様の思惑が交差する中、誰にとっても絶対に失敗できない撮影が始まった。カメラカーには2018年まで3年間走ったTEAM JAOSのハイラックスを採用。全開のラリーマシンにサイドバイサイドで追従できるのはやはりラリーマシンしかない、という結論となったのだ。能戸の唯一の気がかりは事前のテスト不足だった。タイヤは前回行なったテス

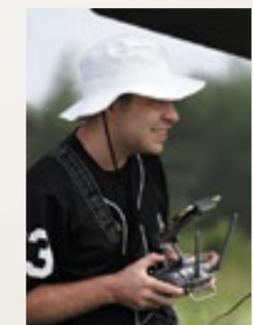
トで好感を得ているが、他パーツのセットアップが上手くいっているのかどうか……。でも心配は杞憂に終わった。走り始めるとマシンは能戸の手足のように動き出した。群馬トヨタで仕上げられた車体も駆動系も問題なし。KYBの田中が満を持して投入した新型ダンパーも問題なし……というより、昨年より確実に乗りやすくなっている!! これも同一車種で絶えず参戦してきた効果だろう。能戸は改めて自分を含めチームのみんなで蓄積した経験則と方向性が正しかったことをコクピットで噛みしめていた。



この撮影は絶対に成功させる!

TEAM JAOS ドライバー
能戸知徳

「車両製作の時から、より多くの人に見て欲しい、感動を覚えていただけるような映像にしたい、と自分の心に言い聞かせながら作業していました。ですので撮影クルーの要望には可能な限り応えたい、と思っていましたし、その覚悟もできていました。僕自身、至近距離で併走しながらの撮影など、ここまでタフな撮影は経験したことがありませんでしたが、彼らの姿勢は常に真摯で貪欲。僕にとってはとても刺激的でやりがいのある仕事となりました。実はサスペンションのセットアップも撮影中にやっていたのですが、今回のマシンは2019年より確実に乗りやすく、このままラリーの現場に持って行けるほど高い完成度の仕上がりでした。チームとしての作業にも自信を持つことができました。次に繋げて全力を尽くしていきたいですね!」



TEAM
JAOS
TOYO
TIRES

全開で踏んでくれ! その瞬間を撮ってみせる

映像プロデューサー
ルーク・ハクスハム

www.huxhamcs.com

「JAOSは強いラリーチーム。能戸さんはプロ、トーヨータイヤもいい。だから全開で走ってもらいます。強いチームを表現するのに手加減は不要なんです」というハクスハムさん。ドリフトが好きで来日。ドリフトに3年没頭した後、3年間無料で映像をつくり、4年目に製作会社を設立。箱根ターンパイクで有名レーサーを全開で走らせたモーターヘッド誌の映像やレッドブルホンダ無限NSXの映像は必見。





PV撮影後、9月にAXCRの中止が確定し、TEAM JAOS 2020年のモータースポーツ活動はほぼ終了した。だが来期に向けてマシンの熟成を図るべく、12月にもブレーキやサスのテスト走行を行っている。

映像もマシンも完成した 来期の走りにも期待!

撮影は3日間に渡り行われた。この間、ハクスハム氏が一貫してこだわったのは「全開」。全開で攻めるマシンを撮影してこそ意味がある、という持論でカメラカーがサイドバイサイドで走ろうが、カメラマンがマシンにキスしそうな距離にしようが指示は変わらない。ドライバーの能戸も全力でオーダーに応えた。そんな中、ひとつトラブルが発生。ブレーキが根を上げ始めたのだ（撮影はのちに装着するプロジェクトμのブレーキシステムの採用前）。だが群馬トヨタのメカニック達は冷静だった。走行中から

音や臭いで推し量り、原因を突き止めると応急処置でしのぎ、本修理を日没後に行うことで撮影の中断を最小限に抑えた。ひとりひとりが成すべきことを知り、行動する。会社や所属の垣根を越え、ひとつの目標に向かって力を出し切る。これこそがTEAM JAOSの強み。2019年に改造ガソリン（T1G）クラスを勝ち取ったチーム力の源泉と言えるだろう。そして3日目、最後の撮影を終え、ハクスハム氏がその映像を能戸に見せると顔一杯に笑みが広がり、クルー全員から自然と拍手が沸き起こった。



TEAM
JAOS
TOYO
TIRES

3日間におよぶ撮影を全力で走り切ったTOYO TIRES、TEAM JAOSの各スタッフとハクスハム氏率いる撮影クルーの面々。

二輪や四輪の歴史を紡ぎ続けた 歴史ある本格ダートコース 浅間サーキット跡地

1955年に最初の本格的モーターサイクルレースが浅間牧場周辺で行われた後、1957年に浅間サーキットが完成。海外ラリーに挑戦する四輪メーカーもここでテストを行っていた。



撮影中、TEAM JAOSのハイラックスは美しい景色の中を走った。天高くそびえる浅間山の下、見渡す限り緑の牧草の中を全開で駆け抜けた。これは浅間牧場や浅間ヒルクライムレースの主催者など多くの方々のご協力によって実現できたこと。歴史を紐解けば、日本で最初の本格的モーターサイクルレースが行われたのが浅間牧場や周辺道路であり、その後1957年に完成した浅間サーキットで鍛えられた二輪や四輪が世界へ羽ばたいた。

最後に赤星が「今年は地元群馬の皆さんに支えていただき、そして由緒あるコースで撮影することができ、とても感慨深いものがあります」とコメントすると応援に駆けつけていた群馬トヨタ自動車の横田社長も「俺達も浅間から世界を目指す!」と目を細めながら笑った。この撮影をもとにした映像はすでに公開されているが、このマシンが映像の中から飛び出し、全開で競技を駆け抜ける日が1日も早く訪れることを願いたい。

TO BE CONTINUED ...



パーツ詳解 WHEEL

JAOS TRIBE CROSS

JAOS × ENKEI
www.jaos.co.jp

ラリーマシン装着サイズ

17×8.0J±0/6H-139.7

※インセット±0を装着するにはJAOSオーバーフェンダーの装着が必要



チタニウムゴールド B952780TGD / B952781TGD

TRIBEシリーズ定番のマットガンメタリックに加え、ラリーテイストが魅力のチタニウムゴールドを新設定。同色は従来の艶消しカラーよりもさらにマットな質感を出すため、粒子の大きい特殊な塗料を使用。タフなイメージをより一層引き立てている。



ラウンドしながら立ち上がる10本スポークによって、立体感と高い剛性を確保するコンケイブ形状を採用。MAT PROCESS製法によって高強度・高剛性な性能を有することもTRIBEシリーズの特長。日本製。



スポークのエッジやスポーク背面を肉抜きして、軽量化とスポーティさを表現。逆にインナーリムに配された段差のあるフィン形状のほか、ダブルリムフランジでワイルドなオフロードテイストを醸し出す。



マットガンメタリック B952780MGM / B952781MGM

Other LINE-UP JAOS TRIBE CLAW



軽快なラフメッシュとコンケイブ形状を融合させたTRIBEシリーズの第2弾。リムやスポークといった細部にもコダワリを注入し、エンケイとのコラボの証の刻印入り。



ガンメタリック
B951775GM



シルバー
B951775SI



ダークシルバー
B951780DS



ブラックミールリング
B951780BM

ダブルフランジリムとフィン状リブを持つ第3のTRIBE

商品内容	ホイール、センターキャップ、エアバルブ
仕様	日本製、鍛造1ピース(MAT PROCESS 製法)、JWL/JWL-T/VIA P-800KG/VIA T-955KG 規格適合
サイズ	17×8.0J/±0、20/6H-139.7
カラー	チタニウムゴールド、マットガンメタリック
価格	¥45,000(税抜)



世界に誇る国産ホイールメーカー「ENKEI (エンケイ)」とJAOSがタッグを組んで開発した「TRIBE(トライブ)」ホイール。2020年に新登場したのがその第3弾「TRIBE CROSS (トライブ クロス)」だ。

もちろんラリーマシンへの装着を前提としたホイールであるため、スポーティであることやオフロード走行に耐えうる強靱さの確保を重視。そこでTRIBEシリーズに一貫しているエンケイ独自の「MAT PROCESS (マットプロセス) 製法」を採用。これはリム部を鍛えながら引き伸ばして成形する特殊な製造方法で、緻密で均一な金属組織が得られ、引張強度・耐力・伸びに対して強度を誇るリムを実現する。

デザインも新世代オフロードホイールにふさわしい軽快感とたくましが融合したもので、カラーはレーシーなチタニウムゴールド、マットガンメタリックの2色。サイズは17×8.0J+20/±0、6H-139.7として、装着ターゲットをハイラックスやプラドなどに絞った。



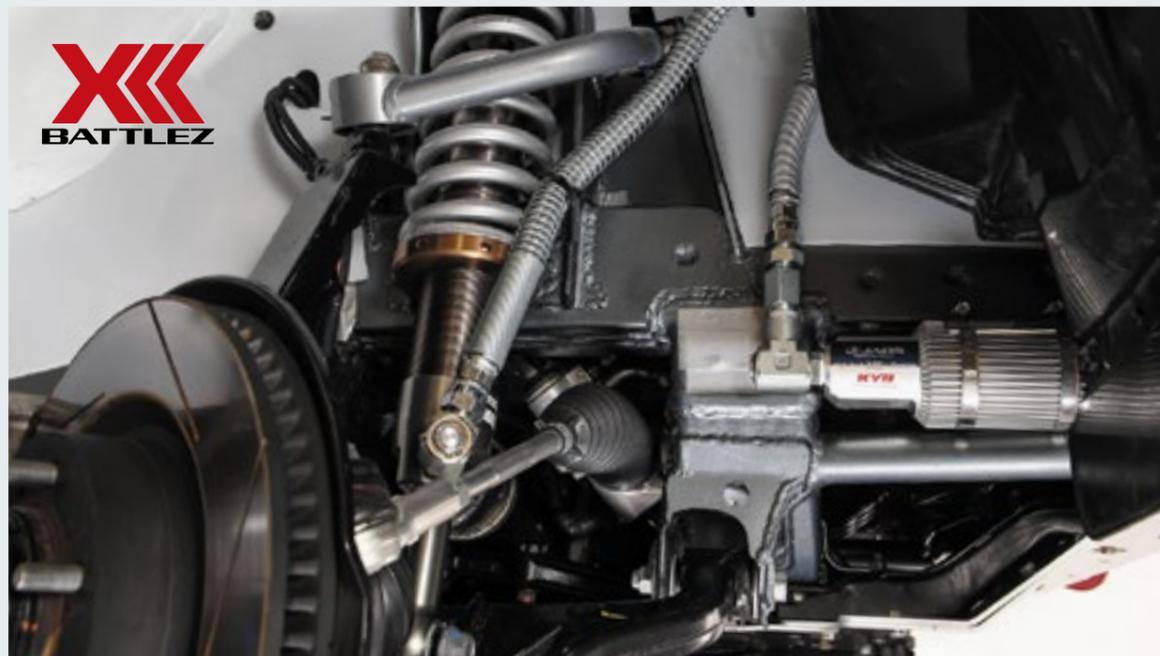
パーツ詳解 DAMPER

BATTLEZ VF-R

SPECIAL EDITION for RALLY RAID

JAOS × KYB
www.jaos.co.jp

ラリーマシン仕様



純正形状を踏襲しながら 過去最高峰のダンパーへ



ステンメッシュホースの大径化

放熱フィンによるヒートシンク



リザーバタンクの大型化

新機構を追加した多様な減衰力調整

悪路を安定してコンスタントに速く走れることを目指したり
リザーバタンク付きスペシャルダンパー。KYBにとっても挑
戦的な技術を凝縮し、中身も見た目もレーシーな仕上がりに。

ラリーマシンが装着するスペシャルダンパーは、
TEAM JAOSのコ・ドライバーとして活躍するKYB
の田中が、これまでの挑戦で実際にマシンに同乗し、
考えうる限りの先進技術を投入して、進化を遂げてきた。
2019年には「原点回帰」というテーマを掲げ、純
正のサスペンションレイアウトでのボルトオン装着を
実現したことも話題だったが、ではブラッシュアップ
された最新仕様はどう強化されているのか？

乾期のAXCRにおけるハイスピードな戦いを想定
した仕様のポイントは大きく4つ。まずはリザーバ
タンクを大型化して容量を前回比約1.5倍の油量とし
た上、ボディには放熱フィンを採用してヒートシンク
に対応、ダンパーを繋ぐステンメッシュホースは油量
の流れを良くするため大径化された。また、大きな入
力に対応するため、フロントダンパーに hidroポン
プ機構を搭載。また、減衰力調整機構は伸び側に1つ、
縮み側に2つだったところを、さらに3つめの機構を
縮み側に追加した。

ラリーでの研究やテストを製品に反映させることで 高性能サスペンションを市販品で楽しめる

製品の詳しい仕様や価格は、P26からのパーツカタログやJAOS公式サイトでご確認ください。

BATTLEZ ダンパーVFA & BATTLEZ ダンパーVFCA 市販品

JAOSとKYBが共同開発した市販品の「BATTLEZ
VFAダンパー」と「BATTLEZ VFCAダンパー」。ハイラ
ックスはもちろん、他車でも好評だ。

BATTLEZダンパーの特徴と言えばなんといっても
ハーモフレック®。フロントはVFCAに、リヤは各セット
共通のダンパーに搭載されている（下図参照）。

これは、ダンパーの細かい早い動き（高周波）の時は

オイルの流量を増やして減衰力を下げ、路面からの細か
な入力に対するザラザラ感を低減してくれる。一方、大
きくゆっくりした動き（低周波）の時はオイル流量を下
げて減衰力を高め、操縦性に必要な減衰力を発生させ
るという、あらゆる路面に対応する特殊な機構だ。

いずれも14段階の減衰調整を採用。さらにVFCAダン
パーのフロント側には車高調整機能を備えている。

フロント
減衰力14段階調整

VFAダンパー、もしくは
VFAサスペンションセットシリーズ

◀ 純正形状タイプ

純正スプリングとの組み
合わせも可能。



※写真はイメージです

フロント

車高調整+減衰力14段階調整+ハーモフレック®

VFCAサスペンションセットシリーズ

◀ 車高調整
タイプ

純正スプリ
ングとの組み
合わせ不可。



※写真はイメージです

車高調整機能を持つサスペンションには
使用過程にて「ネジの固着」が発生する
可能性がある。しかし、KYB株式会社
は、様々な対策により防錆対策に定評が
ある。さらに、使用しているスプリング
シートはJAOSで独自に開発。一般的な
ニッケルクロムメッキよりも強固な亜鉛
ニッケル合金メッキを施し、JIS Z2371
に準拠した塩水噴霧器による500時間以
上のテストをクリアしている。

リヤ

減衰力14段階調整+ハーモフレック®

VFAダンパー、もしくは
サスペンションセットシリーズすべてに共通

◀ 純正形状タイプ

純正スプリングとの組み
合わせも可能。



※写真はイメージです

リヤのリフトアップは、ブ
ロックとリーフスプリング
の2通りから選択できる。



PICK-UP NEWS

スペシャルダンパーが
市販化に向けて始動!?

左ページのラリーマシン用スペシャルダンパーは、2019年仕様から継続してノーマルのハイラ
ックスにボルトオン装着できる純正のサスペンションレイアウトを採用。ノーマルのストロークの中
で最大限に入力を受け止め、クロカン走行時にはしなやかに伸ばし、さらに長時間のハイスピード
走行に対応するという思想で設計。元々は研究開発を目的としたスペシャルダンパーだが、ノウハ
ウを盛り込み、ハイラックス用「BATTLEZ VF-R」としてリリースを計画中（写真は試作品）。

JAOS PARTS CATALOG 2020-2021

for HILUX



JAOS
www.jaos.co.jp



M/C後・パーツ適合情報

エクステリアパーツ

M/C後用 M/C前専用用品の設定有



新開発・専用用品 (適合:2020.08~)
フロントスキッドバー

M/C後用 M/C前専用用品の設定有



新開発・専用用品 (適合:2020.08~)
フェンダーガーニッシュ type-X

M/C前後共用

サイドステップ



M/C前後共用

バンパーダウン
ブラケット



M/C前後共用

ドアハンドル
プロテクター



M/C前後共用

マッドガード
取付キット



M/C前後共用

インナー
フェンダー



M/C前後共用

牽引フック



M/C前後共用

スキッドプレート
type-R



※スキッドプレートIIIも装着適合

M/C前後共用

JAOS
ホイールシリーズ



※6H-139.7のホイールは適合

NEW PARTS

JAOS オーバーフェンダー type-X 25mm



ジャオスとしては久しぶりの大型オーバーフェンダー。好評のフェンダーガーニッシュをベースにしながら、よりワイドなスタイリングを実現できる25mm幅を設定。ワイルド感を強調するダミーボルトと共に本体も高品質なABS製としている。

商品内容	本体 (片側25mmワイド/4ピース)、 ダミーボルト (28個)
仕様	オーバーフェンダー:ABS、未塗装または塗装 ダミーボルト:ABS、クロームメッキ
ラインアップ	マットブラック塗装済、未塗装
価格	マットブラック B137098MB / ¥92,000(税抜) 未塗装 B137098NP / ¥76,000(税抜)

※M/C後ハイラックスでは、水冷式インタークーラーへの仕様変更に伴い、インタークーラーホースの装着は不可。

スーパアップパーツ

M/C後用 M/C前専用用品の設定有



新開発・専用用品 (適合:2020.08~)
BATTLEZ マフラー-ZS-2&ZS-2 TC

M/C後用 M/C前専用用品の設定有



新開発・専用用品 (適合:2020.08~)
BATTLEZ マフラー ZS-S&ZS-S TC

M/C前後共用

BATTLEZ
エアクリナー



M/C前後共用

BATTLEZ
プレーキパッド
type-EX



M/C前後共用

BATTLEZ
サクシジョン
ホース



サスペンションパーツ

※一部、M/C前専用用品

M/C後ハイラックス (2020.08~) はサスペンションの仕様変更によって純正の乗り心地が向上しているため、車高はそのまま乗り心地を改善するという目的でリリースされた「コンフォートリーフ」は適合不可としている。BATTLEZフロント用コイルスプリング、BATTLEZリヤ用リフトアップブロック、BATTLEZダンパー、および既存のリフトアップサスペンションはすべて適合。詳しいリフトアップ量については、次ページカタログやオフィシャルサイトを確認ください。
※サスペンションの装着についてはご注意ください事項があります。次ページのサスペンションセッター一覧下に記載の注意事項をご参照ください。

SUSPENSION 01 BATTLEZ ダンパー-VFA

B771A096

ラリースペシャルダンパーを共同開発するKYBの先進技術「ハーモフレック®」機構をリヤ側に搭載するJAOSオリジナルダンパー。ノーマルスプリングとの組み合わせも可能なため、補修部品としての単体購入もオススメ。14段階の減衰力調整式として、乗り味をセッティングできるのも特徴。商用車らしい硬さを低減し、しなやかな乗り心地と落ち着きのあるハンドリングを実現。



M/C前後共用

商品内容	フロントダンパー、リヤダンパー
仕様	フロント 低圧ガス式ツインチューブダンパー リヤ 低圧ガス式ツインチューブダンパー、ハーモフレック機構
減衰力調整	14段階ダイヤル調整式
価格	¥80,000(税抜)

SUSPENSION 02 BATTLEZ リフトアップブロック

B786096

構造変更の手続きなしに、リヤのリフトアップを実現。荷台への積載に配慮してリヤ側だけ車高を上げたい、というオーナーの要望に応えるアイテム。純正同等の乗り味と性能が維持されるところもポイント。



M/C前後共用

商品内容	リフトアップブロック、ロングUボルト、バルブグロメット
仕様	リヤ30mmUP
価格	¥24,000(税抜)

SUSPENSION 03 BATTLEZ リフトアップスプリング Ti-W

C732096F

フロント下がりの車体姿勢を補正するフロントコイル。スタイリングだけでなく、もちろん前後の重量バランスも補正。チタン配合・ヘタリ保証付というスペックは、しなやかなハンドリングにも貢献。



M/C前後共用

商品内容	フロントコイルスプリング
仕様	フロント35~40mmUP (2017-2020/08) フロント30~35mmUP (2020/08-)
価格	¥26,000(税抜)

SUSPENSION 04 BATTLEZ リフトアップスプリング

C762096

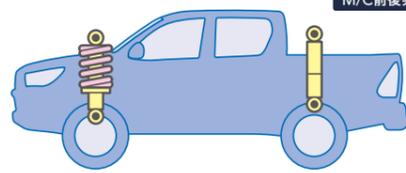
バネレートとヘルパースプリングの見直しで、リヤからの突き上げを低減するしなやかなセッティングのリフトアップリーフスプリング。M/C前用には車高が変化しないコンフォートタイプ (C762C096R) もあり。



M/C前後共用

商品内容	リヤリーフスプリング、専用強度計算書、バルブグロメット
仕様	リヤ40~45mmUP (2017-2020/08) リヤ45~50mmUP (2020/08-) ※構造変更必要
価格	¥95,000(税抜)

基本のセットをベースに求める条件や性能に応じて 6種類の中から“最適”が選べるサスペンションセット



M/C前後共用

前下がり姿勢を補正する シンプルセット

ハーモフレック®機構を内蔵した、減衰力調整式ダンパーとフロントコイルのセット。チタン配合材ならではの「柔らかいけどコシがある」特性のリフトアップスプリングで前下がりの姿勢を補正しながら、高性能なBATTLEZダンパーで快適なドライビングを実現する。

構造変更 不要



▲ VFCA ver.A

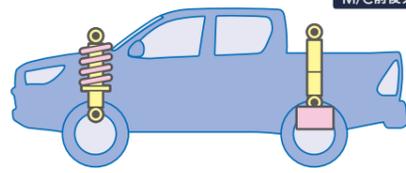
- 前後減衰力調整式ダンパー (フロント車高調整機能付)
- 前後ハーモフレック® 内蔵

▲ VFA ver.A

- 前後減衰力調整式ダンパー
- ハーモフレック®はリヤのみ

Fスプリング+前後ダンパー変更

- M/C後 ③ 30~35mmUP(VFA) ③ 0mmUP
- M/C前 ③ 35~40mmUP(VFA)
- M/C前後 ③ 20~50mmUP(VFCA)



M/C前後共用

構造変更なしで車高アップの スマートセット

フロントのリフトアップコイルとリヤのブロック、そして前後BATTLEZダンパーをパッケージにしたサスペンションセット。リヤのリーフスプリングは標準をそのまま使用するため、比較的リーズナブルに、また構造変更は不要でリフトアップスタイルが実現できる。

構造変更 不要



▲ VFCA ver.B

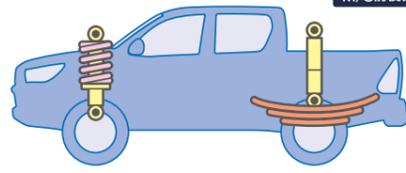
- 前後減衰力調整式ダンパー (フロント車高調整機能付)
- 前後ハーモフレック® 内蔵

▲ VFA ver.B

- 前後減衰力調整式ダンパー
- ハーモフレック®はリヤのみ

Fスプリング/Rブロック+前後ダンパー変更

- M/C後 ③ 30~35mmUP(VFA) M/C前後 ③ 30mmUP
- M/C前 ③ 35~40mmUP(VFA)
- M/C前後 ③ 20~50mmUP(VFCA)



M/C前後共用

BATTLEZ テイストを 味わえるスタンダードセット

乗り心地とスタビリティを高次元で両立する、BATTLEZテイストをもっとも堪能できるハイエンドキット。前後スプリング&ダンパーの交換を行うことでしっかりとリフトアップを実施。ヘタリ保証付きのチタンコイル、オリジナルブレンドのリヤリーフのほか、ver.A/Bと同様にダンパーをセット。

構造変更 必要



▲ VFCA ver.C

- 前後減衰力調整式ダンパー (フロント車高調整機能付)
- 前後ハーモフレック® 内蔵

▲ VFA ver.C

- 前後減衰力調整式ダンパー
- ハーモフレック®はリヤのみ

Fスプリング/Rブロック+前後ダンパー変更

- M/C後 ③ 30~35mmUP(VFA) M/C後 ③ 45~50mmUP
- M/C前 ③ 35~40mmUP(VFA) M/C前 ③ 40~45mmUP
- M/C前後 ③ 20~50mmUP(VFCA)

BATTLEZサスペンションセット 一覧

VFCAダンパーはリフトアップセットにのみ設定。VFAダンパーの詳細はP27を参照ください。

商品名	セット内容				製品特性				構造変更
	フロント		リヤ		リフトアップ	姿勢調整	乗り心地	操安性	
	スプリング	ダンパー	スプリング	ダンパー					
BATTLEZ リフトアップセットVFA ver.A 価格 ¥103,000/台(税抜) A732096A	○	▽	—	▽	Fのみ	□	◇	☆	不要
BATTLEZ リフトアップセットVFCA ver.A 価格 ¥123,000/台(税抜) A733096A	●	▼	—	▽	Fのみ	■	◇	☆	不要
BATTLEZ リフトアップセットVFA ver.B 価格 ¥123,000/台(税抜) A732096B	○	▽	ブロック	▽	F/R	—	◇	☆	不要
BATTLEZ リフトアップセットVFCA ver.B 価格 ¥143,000/台(税抜) A733096B	●	▼	ブロック	▽	F/R	■	◇	☆	不要
BATTLEZ リフトアップセットVFA ver.C 価格 ¥193,000/台(税抜) A732096C	○	▽	○	▽	F/R	—	◆	★	要
BATTLEZ リフトアップセットVFCA ver.C 価格 ¥213,000/台(税抜) A733096C	●	▼	○	▽	F/R	■	◆	★	要

- :純正形状
- :車高調専用形状
- ▽:減衰調整
- ▼:減衰調整+フロント車高調
- :フロント下がり解消
- :車高調機能付

- ◇:前後ダンパー交換によるマイルドな乗り心地
- ◆:前後スプリング&ダンパー交換によるしなやかでコシのある乗り心地
- ☆:フロントスプリング交換によるしなやかなハンドリング
- ★:前後スプリング & ダンパー交換によるしなやかでコシのあるハンドリング

・各自動車メーカーの運転支援システムや衝突回避システムなどの安全装備は、車高が変わることによってレーダー、カメラ、センサーなどが誤認識、誤作動を起こす可能性があります。弊社リフトアップ(またはローダウン)サスペンション装着による車高変化にもなるそれらシステムの誤作動、および誤作動による事故につきましては弊社は一切の責任を負いかねますので、あらかじめご了承ください。

・リフトアップにより直前側方視界基準(保安基準第44条第5項)を満たさなくなる可能性があり、フロントビューカメラなどの前方視界確認機構増設が必要となる場合があります。

・車両の個体差により突入防止装置(ハイラックスの場合はリヤバンパーが該当)の基準(高さ550mm)を満たさない場合があります。その場合はリヤバンパー位置の再調整、もしくは「JAOS リヤバンパーダウンブラケット B318096 ¥8,000(税抜)」により、リヤバンパーの高さを550mm以下にする必要があります。

・ハイラックスには標準でリヤフォグランプが装着されていますが、リヤ側のリフトアップによってリヤフォグランプ(後部霧灯)に定められた保安基準(上縁が地上1m以下:保安基準第37条の2)を越えてしまう場合があります。しかし、バックフォグは保安基準に必須の灯火装置ではないので製品付属の手順書に従って物理的にキャンセル(取外し)していただければ保安基準不適合の状態は解消されます。

M/C前ハイラックスの
スーパーステアに最適!

M/C前ハイラックスオーナーにオススメなのがインタークーラーホースセット(インタークーラーホースセットとサクシオンホースのセット)¥68,000/税抜 A726096)。世界のモータースパーツで信頼されているSAMCO製。



SOUP-UP 01 BATTLEZ サクシオンホース

B728096



M/C前後共用

フラットな内部形状でスムーズな吸気効率を実現し、ターボラグの改善やホース抜けを防ぐ効果があるサクシオンホース。本体はBATTLEZのイメージカラーであるレッドとして、エンジンルーム内に鮮やかさを加えてスポーツマインドをかき立てる。

商品内容	サクシオンホース、ORBITホースバンド(SUS304)
仕様	SAMCO製サクシオンホース アラミドシリコン4層仕上げ、中間ワイヤ補強、ステンレス製ホースバンド(SUS304)
価格	¥23,000(税抜)

SOUP-UP 03 BATTLEZ エアクリナー

B730096



M/C前後共用

ウレタン3層構造による抜群の吸入効率を実現するエアクリナーは、洗浄することで繰り返し使用できる。純正品と交換するだけのトレードインタイプなので、各車種用もBATTLEZアイテムとして好評。表面に印字したBATTLEZロゴなど、細部にもコダワリがある。

商品内容	エアクリナー
仕様	ウレタン(3層構造)、BATTLEZロゴ入り
価格	¥9,800(税抜)

SOUP-UP 05 BATTLEZ マフラー ZS-2

B701096 / B701098
チタンカラー B701096TC / B701098TC



M/C後用 M/C前用

スポーツマフラーらしい抑えが効いた小気味良いサウンドと軽快な吹上がり、さらに右側デュアル出し(2本出し) サークルテールにより、リヤビューのドレスアップ効果も高い。センター+リヤピースで構成されるフルステンレスマフラー。チタンカラーも設定。

商品内容	センターピース、リヤピース
仕様	ステンレス、60.5φ テール: ステンレス、サークルタイプ101φ、BATTLEZロゴ刻印、デュアル出し
価格	¥78,000(税抜) / チタンカラー ¥86,000(税抜)

SOUP-UP 02 BATTLEZ インタークーラーホースセット

B726096



M/C前用

サクシオンホースと同様にフラットな内部形状を持つSAMCO製・積層構造のシリコンホースを採用。高い圧力をかけた際の変形や膨張を最小限に抑える強度と耐久性を備える。熟練の作業者が型を使用してハンドメイドするため、フィッティングは抜群。

商品内容	インタークーラーホースセット(2本)、ORBITホースバンド(SUS304)、タイラップ(2本)
仕様	SAMCO製インタークーラーホース(2本) ポリスターシリコン4層仕上げ、アラミド繊維採用、耐熱温度250°C、ステンレス製ホースバンド(SUS304)
価格	¥50,000(税抜)

SOUP-UP 04 BATTLEZ ブレーキパッド type-EX

B832063F



M/C前後共用

市街地での心地良いブレーキフィールと、高速走行時の自然なブレーキタッチを両立し、大径タイヤ装着時の制動力低下も軽減したブレーキパッド。採用される摩擦材によって、ダストとノイズ(鳴き)も抑制。環境にも配慮した「銅フリー」仕様。

商品内容	フロントブレーキパッド
仕様	ノンアスベストタイプ、温度域: 常温~450°C、摩擦係数: 0.38~0.45
価格	¥18,000(税抜)

SOUP-UP 06 BATTLEZ マフラー ZS-S

B708096 / B708098
チタンカラー B708096TC / B708098TC



M/C後用 M/C前用

BATTLEZ初のサイド出しタイプのマフラー。トレーラーやキャリアなどを使用した際に排ガスが直接かかりにくいビックアップトラックに適した形状。スポーツマフラーらしい性能に加え、デパーチャーアングルの拡大も見込める。チタンカラーも設定。

商品内容	センターピース、リヤピース
仕様	ステンレス、60.5φ テール: ステンレス、サークルタイプ101φ、BATTLEZロゴ刻印、サイド出し
価格	¥68,000(税抜) / チタンカラー ¥72,000(税抜)



ラリーからフィードバックされた
品質と性能、そして機能美
それがJAOSスタイル

EXTERIOR 01 JAOS フロントスキッドバー



スマートにヘビーデューティさを与える、60.5φのステンレスバーを特徴とするフロントスキッドバー。一世を風靡した『JAOSスタイル』の人気アイテムを現代風にスタイリッシュに表現したもので、定番の人気を誇る。ワイルドな見た目になるのはもちろん、フロントバンパーを障害物から保護できるのも魅力だ。バーとプレート部の組み合わせで全4パターンを用意。さらに、フォグランプの装着ができる補助ランプ用ブラケットを標準装備。

ポリッシュ/プラスト B150096A B150098A
ポリッシュ/ブラック B150096B B150098B
ブラック/プラスト B150096C B150098C
ブラック/ブラック B150096D B150098D

商品内容	バー、プレート、ブラケット、ランプブラケット
ラインアップ	ポリッシュ/プラスト、ポリッシュ/ブラック、ブラック/プラスト、ブラック/ブラック
仕様	バー:ステンレス、60.5φ、(ポリッシュ)ポリッシュ (ブラック)ブラック粉体塗装 エンドキャップ:ABS プレート:ステンレス、2.5t、(プラスト)ショットプラスト、電解研磨 (ブラック)ブラック粉体塗装 ブラケット:ステンレス、カチオン電着塗装
価格	¥58,000(税抜)

EXTERIOR 02 JAOS スキッドプレート type-R

B263096



AXCRラリー参戦マシンのパーツ開発からフィードバックされたスキッドプレート。本体は高強度と軽量を兼ね備えた4mm厚のアルミ製で、オフロード走行でうっかりヒットさせてしまうフロントボトムをしっかりとガードする、頑丈なプロスペックモデル。

商品内容	スキッドプレート(2枚)、サイドプレート(2枚)、ボルトセット、JAOSロゴポッティングエンブレム
仕様	アルミ4.0t、ライトグレー粉体塗装
価格	¥54,000(税抜)

EXTERIOR 03 JAOS スキッドプレート III

B250096



思わぬダメージを受けやすいフロントボトムをしっかりとガード。また、リフトアップ時のドレスアップアイテムとしても効果的な見た目を発揮する。表面にはショットプラスト+電解研磨を施すことで、傷が付きにくい(目立たない)タフネス仕様となっている。

商品内容	スキッドプレート(1枚)、サイドプレート(2枚)、ボルトセット
仕様	ステンレス、2.5t、ショットプラスト、電解研磨
価格	¥27,000(税抜)

EXTERIOR 04 JAOS フェンダーガーニッシュ type-X

ブラックラリーED用 B134097
B134096 / B134098



スパルタンなデザインによって、サイズ以上に存在感をアピールするフェンダーガーニッシュ。車体へボルト留めしたように見える部分は、ボルトヘッドをイメージしたオリジナルダミーボルト。フェンダー表面に穴開けの必要なく装着可能。

商品内容	フェンダーガーニッシュ(6ピース)、ダミーボルト(28個)
仕様	フェンダーガーニッシュ:FRP、未塗装、白ゲルコート ダミーボルト:ABS、クロームメッキ
価格	¥68,000(税抜)
オプション	ブラックダミーボルト D134002 ¥100/個(税抜)

EXTERIOR 05 JAOS インナーフェンダー

B138096F



タイヤハウスに余裕がなく、装着できるタイヤ&ホイールの選択肢が少ないハイラックス125系。ワンサイズアップの大径タイヤ「17×8.0J17」やアウトセットにしたホイール「17×8.0J±0」などを装着した時の干渉を防ぐ加工を、スムーズに行えるお悩み解消アイテム。本体は自動車の純正部品に多く採用されるPP(ポリプロピレン)、3D CADによる正確な設計で自然な装着を実現。

商品内容	インナーフェンダー、ボルトセット、型紙
仕様	インナーフェンダー:PP(ポリプロピレン)
価格	¥14,000(税抜)

EXTERIOR 06 JAOS サイドステップ

ポリッシュ仕様 B170096
ブラック仕様 B172096BK



サイドステップ ポリッシュ



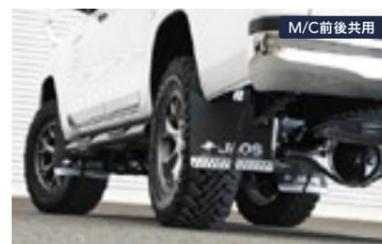
サイドステップ ブラック

スタイルと使い勝手を両立させたサイドステップは2種類ラインアップ。いずれもチューブ本体には、使い勝手と視覚的な安定感を重視したための76.2φを採用。ステップ部には高品質なインジェクション成形樹脂を使用。ドレスアップ効果がより強い華やかなポリッシュ仕様にするもよし、精悍なイメージのブラック仕様にするもよし。

商品内容	サイドステップ(左右)、ブラケット、ボルトセット
ラインアップ	ブラック、ポリッシュ
●ポリッシュ仕様	価格 ¥98,000(税抜)
●ブラック仕様	価格 ¥72,000(税抜)
	サイドステップ:ステンレス、76.2φ、ポリッシュ ステップ:インジェクション成形樹脂 ブラケット:ステンレス、カチオン塗装
	サイドステップ:スチール、76.2φ、カチオン電着塗装、ブラック粉体塗装(2コート) ステップ:インジェクション成形樹脂 ブラケット:スチール、カチオン塗装

EXTERIOR 07 JAOS マッドガード 車種別取付キット

B610096



JAOS マッドガード汎用タイプの装着を容易にする車種別の取付キット。写真はハンガーベルトやハンガーベルトプレート付きの「JAOS マッドガード III汎用タイプL(2枚セット ¥14,000/税抜) ブラック B622001 レッド B621001」を2セット装着。

商品内容	車種専用取付ブラケット、ボルト、型紙
	※マッドガード本体は含まれていません
価格	¥5,000(税抜)

EXTERIOR 08 JAOS 牽引フック リヤ

B328096RL



アウトドアアクティビティでの道具の固定にも重宝するドレスアップを重視したタイダウンフック。素材に錆や腐食に強い高品質な9mm厚のステンレスプレートを採用。ショットプラストと電解研磨を施すことで、傷が目立たないタフネス仕様。

商品内容	牽引フック、強化ボルトセット
仕様	ステンレス、9.0t、ショットプラスト、電解研磨、JAOSロゴ入り
価格	¥18,000(税抜)

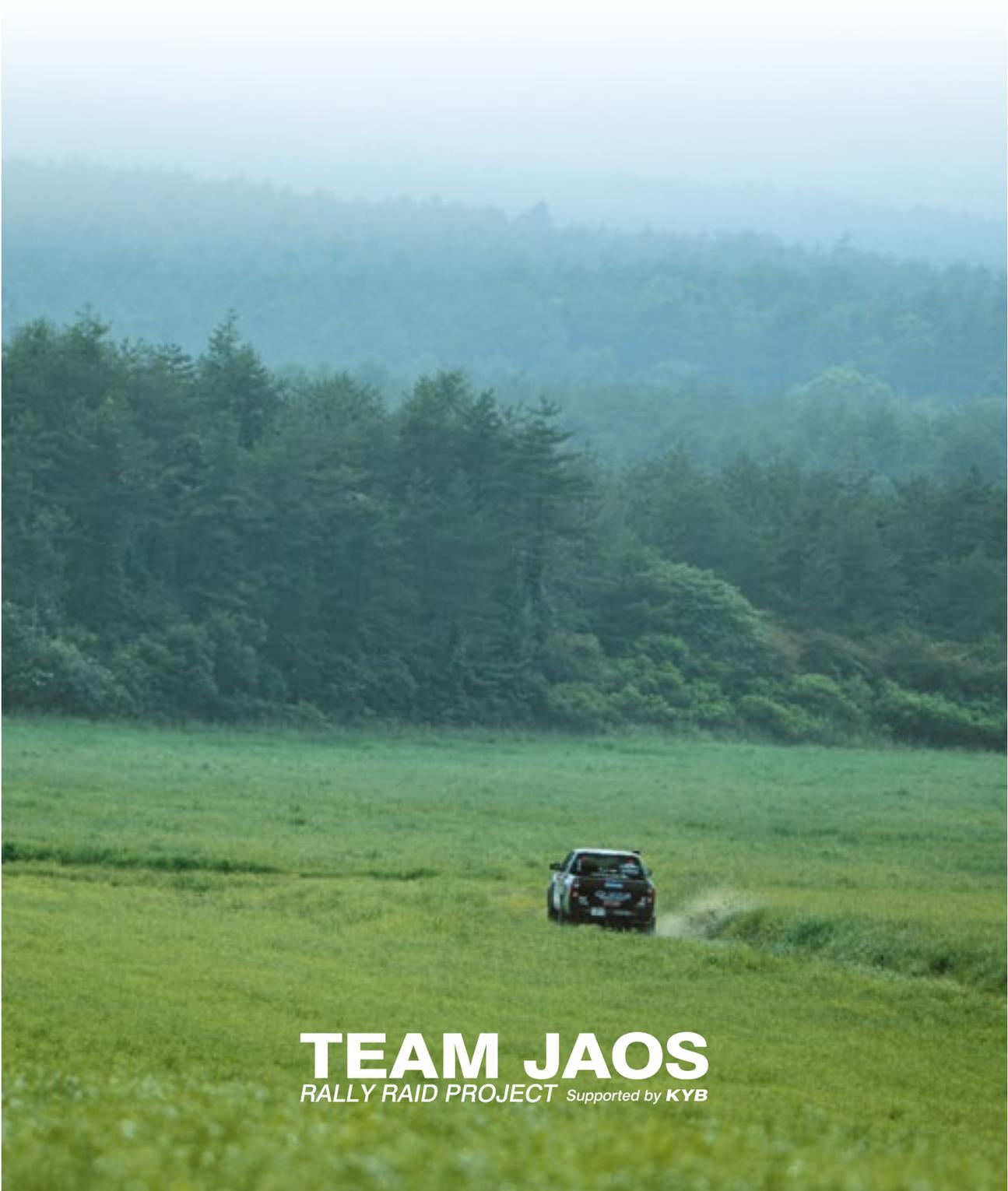
EXTERIOR 09 JAOS ドアハンドルプロテクター

B636096



ドア開閉時に付きがちなドアハンドル部のひっかき傷や汚れを防止するプロテクター。ドアハンドルのくぼみ形状に合わせたカーボン調PVC材を使用。強力な接着でしっかり貼付けができて、スポーティにドレスアップ。

商品内容	フロントドア用2枚、リヤドア用2枚
仕様	カーボン調PVC材
価格	¥5,000(税抜)



TEAM JAOS
RALLY RAID PROJECT *Supported by KYB*

PARTNERS



ご声援ありがとうございました