

おかえりなさい、ハイラックス。待望の日本発売を果たした話題のピックアップトラック！

# NEW ADVENTURE

4WD&SUV CULTURE MAGAZINE

Vol.01  
2017 AUTUMN

# TOYOTA HILUX



## ハイラックスがラリーで大健闘！

ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2017

究極の悪路に挑む猛者たち

TEAM JAOS 3年目の挑戦



トヨタ4WD快挙

あきんど号がFJクルーザーでAXCR復活

高性能ダンパー BATTLEZ VF-R AXCR SPECIAL by KYB

新作ホイール JAOS TRIBE CLAW

GEOLANDAR M/T G003

LET'S GO **4WD** 月刊 レッツゴー4WD  
2017年11月号別冊付録

## TOYOTA LAND CRUISER 200

- JAOSフロントバンパースポイラー
- JAOSリヤハーフスポイラー
- JAOS/パニティミラーランプ
- BATTLEZエアクリナー
- BATTLEZマフラー-ZS-4
- BATTLEZサスペンションセット DVFS
- BATTLEZラテラルロッド
- BATTLEZブレーキパッド
- JAOS BACCHUS CM-11...etc



## MITSUBISHI PAJERO

- JAOSフロントバンパーガード
- JAOSクロームブレードグリル
- JAOSルーフスポイラー
- JAOSマッドガードⅢ
- JAOS LEDルームランプ
- BATTLEZエアクリナー
- BATTLEZマフラー-ZS
- BATTLEZコンプリートセットVFCA
- BATTLEZブレーキパッド
- VICTRON ASTELLA CM-02...etc



## TOYOTA LAND CRUISER PRADO

- JAOSフロントスキッドバー
- JAOSヘッドライトガーニッシュ
- JAOSクロームブレードグリル
- JAOSオーバーフェンダー
- JAOSブラックサイドステップ
- JAOSマッドガードⅢ
- JAOS LEDルームランプ
- BATTLEZエアクリナー
- BATTLEZマフラー-TF-2
- BATTLEZコンプリートセット VF-R
- BATTLEZブレーキパッド
- JAOS BACCHUS CM-11...etc



## MITSUBISHI DELICA D:5

- JAOSフロントスキッドバー
- JAOSヘッドライトガーニッシュ
- JAOSオーバーフェンダー typeX
- JAOSルーフスポイラー
- JAOSブラックサイドステップ
- JAOSブラックリヤラダーⅡ
- JAOSリヤスキッドバー
- JAOSマッドガードⅢ
- BATTLEZエアクリナー
- BATTLEZマフラー-ZS-2
- BATTLEZサスペンションセットVFCA
- BATTLEZアルカーボンタワーバー



- BATTLEZリヤロアアームバー
- BATTLEZブレーキパッド typeM
- VICTRON ASTELLA CM-03...etc



## TOYOTA C-HR

- JAOSフロントバンパーガード
- JAOSオーバーフェンダー typeX
- JAOSマッドガードⅢ
- BATTLEZマフラー-ZS-Ti
- BATTLEZコイル Ti-W
- VICTRON ASTELLA CM-03...etc



## SUZUKI JIMNY

- JAOSフロントスポーツカウル
- JAOSフロントグリル
- JAOSスポーツカウル用スキッドプレート
- JAOSリヤスポーツカウル
- JAOSアームプロテクター
- JAOSトランスファーガード
- JAOSタンクガードⅢ
- JAOSスベアタイヤブラケット
- JAOSマッドガードⅢ
- BATTLEZエアクリナー
- BATTLEZマフラー-ZS
- BATTLEZコンプリートセットVFS



- BATTLEZラテラルロッド
- BATTLEZブレーキパッド
- VICTRON EXCEL JX II ...etc



## JEEP WRANGLER UNLIMITED

- JAOSフロントスポーツカウル
- JAOSランプバー
- JAOSスポーツカウル用スキッドプレート
- JAOSブラックサイドステップ
- JAOSスベアタイヤブラケット
- JAOSマッドガードⅢ
- JAOS HIDヘッドライトキット
- JAOSアクセルペダルスペーサー
- JAOSフットレスト
- JAOSグラブハンドル
- BATTLEZエアクリナー
- BATTLEZマフラー-ZS-4



- BATTLEZ サスペンションセットVFA
- BATTLEZラテラルロッド
- BATTLEZブレーキパッド...etc

## SUZUKI HUSTLER

- JAOSフロントスポーツカウル
- JAOSルーフスポイラー
- JAOSマッドガードⅢ
- JAOSルームランプ
- JAOS/パニティミラーランプ
- BATTLEZマフラー-ZS-Ti
- BATTLEZサスペンションセットS...etc



## JEEP RENEGADE

- JAOSフロントスキッドバー
- JAOSオーバーフェンダー typeX
- JAOSマッドガードⅢ
- BATTLEZマフラー-ZS-W
- BATTLEZコイルスペーサー
- VICTRON ASTELLA CM-03...etc



4WD&SUVをもっと力強くもっと楽しくもっと素敵に



CONTENTS

04 COLUMN おかえりなさい、ハイラックス。

06 **ハイラックスがラリーで大健闘！  
TEAM JAOS 3年目のチャレンジ**

08 ジャオス代表取締役 赤星大二郎 インタビュー  
アジアクロスカントリーラリーに挑戦する理由

10 **TEAM JAOS HILUX AXCR 2017 ver.**

14 **アジアクロスカントリーラリー2017 レポート  
究極の悪路に挑む猛者たち**

22 トヨタ4WD快挙

24 あの“あきんど号”がFJクルーザーで復活

26 MOTOクラスの魅力

28 舞台裏で活躍するチームメカニックたち

30 **TEAM JAOS  
Driver 能戸知徳 × Co-Driver 田中一弘 対談**

32 21人のクルマ大好き学生たちとコラボレーション

33 魅惑のスケルトングラフィック

34 **JAOSとKYBの本気  
超高性能ダンパー  
BATTLEZ VF-R  
AXCR SPECIAL by KYB**

36 Tires & Wheels  
JAOS TRIBE CLAW  
YOKOHAMA GEOLANDAR M/T G003

NEW ADVENTURE  
4WD&SUV CULTURE MAGAZINE  
Vol.01  
2017 AUTUMN

COVER

車両	TEAM JAOS TOYOTA HILUX
ドライバー	能戸 知徳 (ジャオス)
コ・ドライバー	田中 一弘 (KYB)
写真	新飼 亮也 (ジャオス)

STAFF

編集	新飼 亮也 (ジャオス)
原稿・デザイン	JAOS Creative Room
写真	芳澤 直樹 Crawl Red
編集サポート	新飼 亮也 (ジャオス) 柳原 信広 (新アポロ出版) 松本 晃一 (新アポロ出版)
企画・編集	株式会社ジャオス 群馬県北群馬郡榛東村広馬場3586-1 ☎ 0279-20-5511
発行	株式会社ぶんか社 東京都千代田区一番町29-6 ☎ 03-3222-5115 (出版営業部) ☎ 03-3222-5322 (広告部) ☎ 03-3222-5326 (編集部)



タイ王国のトヨタディーラーにはこのようにハイラックスの展示車がズラリと並んでいる。ダブルキャブだけではなくスタンダードキャブ(2ドア)、スマートキャブ(観音ドア)などのボディ違いから、エンジンやトランスミッションの違いなど数多くのモデルが存在する。写真はAXCR2017で訪れたアユタヤのトヨタディーラー。

COLUMN  
おかえりなさい、ハイラックス。

文●新飼亮也(ジャオス)

1980年代前半はまさに四駆ブーム幕開けの時代。S110シルビア、AE86レビンからEF9シビックを乗り継ぎバリバリのオンロード派だった父が、ある日突然L型パジェロ・バン(シヨートの4速MT)に乗って帰ってきた。私はまだ幼稚園に通う少年だったが、あの瞬間を今でも鮮明に覚えている。きつと、ちよつとへんてこな大きいクルマがやってきたことがよっぽど刺激的だったのだらう。パジェロが我が家に来たてからは当然のように週末に家族でキャンプに出かけるようになった。当時は四輪駆動車そのものが珍しく、対抗車線を走ってくるのがランクルだろうがサファリだろうがジムニーだろうが関係ない「四駆乗り」という共通点だけで、クラクションを鳴らし片手を上げてすれ違うのがお約束だった。そんなしぐさをする父の横に乗るのが私のちよつとした誇りだった。

1990年代に入ると街を走る四駆がさらに増え、友達の家にも四駆が並ぶようになった。ディーゼルターボ&AT、そして5ドアの豪華なモデルが続々と登場しファミリーカーの仲間入りを果たしたのである。のちに私の父もランドクルーザー プラド78系に乗りになっていた私は、父の運転するL型パジェロの助手席から、若者グループ(当時の私から見るとだいぶオトナだが)がピックアップの荷台にサーフボードやATVを積んでワイワイやっている姿を見て「自分も免許をとったら、こうやって遊ぶんだらうなあ」なんて想像して歳を重ねることを楽しみにしていた。そんな私の目に映っていたのはハイラックス・ピックアップだった。もちろん、兄弟車のハイラックスサーフのほうが入気だったし、実用性を考えたらこっちのほうが都合がいいに決まってる。でもあの自由な雰囲気と日本の四駆っぽくないキャラクターが幼き頃の私にはカッコよく見えたのだ。



左:私が子どもの頃は街中もアウトドアスポットもガードバンパー&ハイリフトでカスタマイズしたハイラックスがたくさん走っていて「オナになつたらあんな風にならなう」と夢を描いていたものだ。右:タイ王国では生活を支えるクルマとしてもハイラックスが大活躍。写真の荷台を改造した乗り合いタクシー(ソントオ)は街中でみかける。奥にチラリと見えるのは先代ハイラックス(ヴィーゴ)だ。

しかし、ランドクルーザー70と同じように、ハイラックスも海外では販売が継続され、日本においては最後のモデルとなった6代目の後継モデルとして7代目(ハイラックス ヴィーゴ)が登場。トヨタの世界戦略車「TMVシリーズ」のピックアップトラック車種としてラインアップされたのである。これまでとくらべて乗用車としてのニーズにも応えるカタチで、高級感と快適性をプラスして新興国向け世界戦略車として販売され、約11年間愛され続けた。2015年5月、8代目となるハイラックス レボがタイとオーストラリアでデビュー。フレームを刷新して新開発のディーゼルエンジンを採用。LEDヘッドランプ、本革シートなどの快適装備が追加

# TEAM JAOS 3年目のチャレンジ

創立30周年を記念して2015年からアジアクロスカントリーラリーに挑戦。  
社員を中心としたTEAM JAOSを結成して3年目を迎えた。  
2年連続でハイラックスのラリーカーを使用したAXCR2017も見事完走。  
そんな彼らの目的からラリー本番での活躍、話題のハイラックスラリーカーまでを徹底紹介。



2016年で使用したハイラックスを使用。主にダンパーやブレーキ、補強面を強化した。ドライバーは2年連続でジャオス開発部の能戸知徳。コ・ドライバーは2015年からTEAM JAOSが使用しているダンパーの設計者・田中一弘(KYB株式会社)が担当。タイ王国の中北部を巡るナビゲーション難易度の高いコースに苦戦を強いられたが無事に完走した。



## 2015年 TEAM JAOS誕生

創立30周年を記念してデモカーのFJクルーザーを改造して参戦。タイ王国北部の山岳地帯で開催された。ドライバーは塙郁夫選手、コ・ドライバーは代表取締役の赤星大二郎。総合8位でフィニッシュ。



## 2016年 ハイラックスで初参戦

ドライバーに社員の能戸知徳を起用し、コ・ドライバーは前年同様に代表取締役の赤星大二郎。タイ王国からカンボジアに抜けるコース。タイ王国から輸入したハイラックスで総合5位を獲得した。

## アジアクロスカントリーラリーとは？

今年で22回目を迎えたアジアクロスカントリーラリー(AXCR)はタイ王国を基点とした東南アジア各国のジャングルや山岳地帯、プランテーションなどを走る過酷かつ大規模なラリーレイドだ。2001年からFIA公認として開催され、2012年には国際モーターサイクリズム連盟(FIM)の公認を受け二輪クラスも設定。近年ではワークスチームや有名ドライバーの参戦も増加し、知名度とレースのレベルが急上昇。常連の青木拓磨選手、森塚建次郎選手のほか、過去には片山右京選手、新井敏弘選手、塙郁夫選手なども挑戦。夏のオフロード業界を盛り上げる華やかな国際ラリーだ。

2017年はラリーで使用しているダンパー(ショックアブソーバー)の設計者であるKYB株式会社の田中一弘をコ・ドライバーに任命。KYBはパトルズダンパーのサプライヤーであり、アジアクロスカントリーラリーにおいても2015年の初参戦時から大きな協力体制を築いてきた。設計者自ら実戦を体験し、さらに深い商品開発につなげようという計画だ。ドライバーは引き続きジャオスの能戸知徳が担い、チームジャオスのハイラックスを無事にゴールまで届けて有終の美を飾った。本誌ではアジアクロスカントリーラリー2017を中心に届けますが、ジャオスの挑戦はまだ通過点に過ぎないのだ。

そして3年目の挑戦となる今年で22回目を迎えたアジアクロスカントリーラリー(AXCR)はタイ王国を基点とした東南アジア各国のジャングルや山岳地帯、プランテーションなどを走る過酷かつ大規模なラリーレイドだ。2001年からFIA公認として開催され、2012年には国際モーターサイクリズム連盟(FIM)の公認を受け二輪クラスも設定。近年ではワークスチームや有名ドライバーの参戦も増加し、知名度とレースのレベルが急上昇。常連の青木拓磨選手、森塚建次郎選手のほか、過去には片山右京選手、新井敏弘選手、塙郁夫選手なども挑戦。夏のオフロード業界を盛り上げる華やかな国際ラリーだ。

2015年4月、株式会社ジャオスは創立30周年を迎えた。オーストラリア製4WDパーツの輸入販売からスタートさせ、めまぐるしく変化する時代に合わせてオリジナルパーツの開発製造から海外輸出、OEM事業などを展開し、日本の4WDカルチャーと共に育ってきたブランドの一つだ。そんなジャオスが30周年を機に少しづつ変化をしている。世界中のユーザーから親しまれてきたカンガルーマークのブランドCIをJAPAN、JAOSの頭文字をとった「J」モチーフに変更。オフロード色が強かったイメージを都会的かつワールドワイドに日本から発信しようという考えだ。そのほかにも高付加価値商品の展開やウェブサイトのリニューアル(2017年)などジャオスの30周年プロジェクトは32年目に入った今も進行中だ。

Driver



**能戸 知徳**  
Tomonori Noto



1988年北海道出身。10歳でジムニーを初運転し、翌年にはバギーで陸別道新オフロドバトルに参戦してドライバー人生をスタートさせた。以後、学業と両立しながらオフロードレースの数々に参戦。18歳の時、AXCR2006でジャオス・赤星と組みパジェロで完走。翌年の同大会で総合4位（日本人最高位）を獲得。ジムニースーパートライアルチャンピオンシップ北海道DV3年連続シリーズ優勝、BAJA1000ではチームジオランダーのサブドライバーを務めるなど若干29歳にして輝かしい経歴をもつ。AXCR2015ではメカニックとしてTEAM JAOSを支え、同年12月にジャオスに入社。AXCR2016にチームドライバーとして参戦し総合5位入賞。2017年もドライバーを担当した。

Co-Driver



**田中 一弘**  
Kazuhiro Tanaka



1978年静岡県出身。大学時代は工学部で機械工学を学び、2001年KYB株式会社に入社。自動車メーカーからアフターパーツメーカー、モータースポーツまで幅広いダンパーの設計経験を持ち、AXCR以外の国際ラリー用ダンパーの開発実績もある。豊富な現場経験からドライバーの意のままのチューニングを即座に施す専門家。AXCRには2015年、2016年の2年間TEAM JAOSのKYB製ダンパーの設計を担当し、サービスクルーとしてラリー本番をサポート。自ら設計したダンパーのよりリアルなデータを収集するために2017年は初めてコ・ドライバーとして参戦した。過酷な現場で競技者として得た生のデータを製品開発にフィードバックする。

Chief Mechanic



**小林 正夫**  
Masao Kobayashi



1963年群馬県出身。ディーラーメカニック時代に社内でラリーチームを結成し、WRC ラリージャパンに6回に渡ってチャレンジ。動続30年を機に独立し、カーショップ EVOLISTA を創立。2013年以降はTEAM CERAM のチーフメカニックを務める。また、同時にアップルナビ（コンピューター関連）も経営するアップルコンピューターのスペシャリストでもある。

Mechanic



**今泉 俊一**  
Syunichi Imaizumi



1983年群馬県出身。トヨタ自動車大学校を卒業後2006年に群馬トヨタ自動車株式会社入社。メカニックとして勤務して一級自動車整備士、トヨタ技術検定一級、ハイブリッドマイスターなどを習得。2015年からはRVパーク（梯子車体）のカスタマイズアドバイザーとして活躍するスペシャリスト。プライベートではFJクルーザーやランドクルーザー40系、70系を乗り継ぐ四駆愛好家。

Mechanic



**上條 拓人** Takuto Kamijo  
**脇田 寛之** Hiroyuki Wakita



一級自動車整備士を目指す（専）中央自動車大学校の4年生。同校のカリキュラム「ステップアッププログラム」として車両製作段階からTEAM JAOSに関わり、AXCR2017本番はメカニックとして一緒に行動。チームクルーと一緒に約10日間を生活。普段の授業とは違う慣れない現場に苦労しながらも日々成長し、チームを強力にサポートした。

Manager



**新飼 亮也**  
Ryoya Shinkai



1982年福岡県出身。雑誌編集者、クリエイティブディレクター、フォトグラファーを経て2013年に株式会社ジャオスに入社。広報・宣伝業務と商品企画などに携わる。AXCRでは事前準備やチーム運営などのマネージャー業務をしながらフォトグラファー＆ライターとして、現地から特設サイトに最新状況をアップ。プライベートでは横田紀一郎氏率いるTEAM ACPに所属。

# TEAM JAOS

RALLY RAID PROJECT Supported by KYB

ジャオス創立30周年を記念してアジアクロスカンントリー2015に参戦するために結成。総監督の赤星嘉昭（ジャオス取締役会長）筆頭にジャオス社員、KYB・田中、そしてエボリスタ・小林、群馬トヨタ・今泉などの社外メンバーを加えたスペシャリスト集団。2016年からはドライバーとして社員の能戸知徳を起用。ラリーの実践で得た経験やデータをジャオス市販パーツの企画・開発にフィードバックすることを目的として造られているチームだ。



「ラリーの結果や宣伝効果だけではなく社員教育の場としても絶好の場だということですね。手段はほかにもたくさんあるんですけど、これが四駆パーツメーカーらしいかなと思っていました。自分たちの造った部品やクルマが国際的なクロスカンントリーラリーを走る。それを自ら見たり、乗ったり、直したりするわけですから、最高ですよ。当然これらは商品の企画や開発時に生かされるわけです。」

「チーム監督として今シーズン振り返っていかがでしたか。昨年まで過去の5回すべてコ・ドライバーとして参加したことしかなく、特に競技中は自分の仕事（コ・ドライバーとしての）に徹していました。今年はオフイシャ

「過去にはバリタカ（現タカールラリー）に出るチームのメンバーをサードしたり、オフロードレーサーのマシンに部品を供給するなど、サポートをする立場だったジャオスがなぜか、AXCRに挑戦しようと思ったのでしょうか？」

「これまではAXCRに限らず、部品供給というカタチでさまざまな競技に携わってききましたが、じつは、私自身が2004年から3年間、コ・ドライバーとしてAXCRに出た経験があるんです。これは、「ピニエス」というよりも、私自身を「点」での携わりが強く、これを企業として「面」で取り組めたいという気持ちがある。心のどこかにはあって、その後のAXCRの様子も気にしていました。ちょうど弊社が30周年を迎えた2015年、レーサーの堀都夫選手から「ジャオスのデモカーと一緒に出ようよ」とお誘いを受けたのがきっかけでした。せっかくデモカーで出るならばと、社員を巻き込んでチームジャオスを結成。市販化を見据えた高性能ダンパーの開発も合わせて行いました。結果としてこの取り組みがとても良い効果を生み出したんです。」

「それはビジネスとしてということでしょうか？」

「弊社ブランドにラリーのような

「今までも各スタッフの動きを見ることもできたのでは？」

「そうですね。ラリー車は無事にゴールさせるために、こんないろいろなことを考えて、それぞれが動いてるんだ」と頭では分かっていたことだけに、実際に中に入ってみると、いい感じ、いい機会となりました。それにKYB株式会社（ダンパーの供給元）の技術

「コ・ドライバーをもつ一度やりたくはない？」

「（笑）難解なコマ図を読み上げて、実際のコースがシンク口した時に生まれるドライバーとの一体感。緊張感と責任感に押しつぶされそうになりながら、SSをナビゲートしてゴールした時の達成感。独特で、病みつきになる方も多いで

「最後に、今後ジャオスが目指すものを教えてください。」

「国内だけではなく、アジア諸国をはじめ中国や中近東さらには北米などグローバルでファンを作り、存在感のある企業になること。まだまだ私たちが入り込めるマーケットはありますし、それを求めている方もたくさんいらっしゃるはず。そんな未来のお客様に、私たちがこだわって造っている製品をいち早くお届けすること。そして、それが4WD&SUVカルチャーのさらなる活性化に繋がれば最高ですね。」



## 本格的な競技で社員自らが四駆の性能を試すことが大切。

なぜジャオスが今、AXCRに本格参戦するのか。しかも社員自らがドライバーやチームの実行部隊として活躍している。過去5回に渡りコ・ドライバーを務めた経験をもつ株式会社ジャオス代表取締役・赤星大二郎が考える社員教育とは？

「過去にはバリタカ（現タカールラリー）に出るチームのメンバーをサードをしたり、オフロードレーサーのマシンに部品を供給するなど、サポートをする立場だったジャオスがなぜか、AXCRに挑戦しようと思ったのでしょうか？」

「これまではAXCRに限らず、部品供給というカタチでさまざまな競技に携わってききましたが、じつは、私自身が2004年から3年間、コ・ドライバーとしてAXCRに出た経験があるんです。これは、「ピニエス」というよりも、私自身を「点」での携わりが強く、これを企業として「面」で取り組めたいという気持ちがある。心のどこかにはあって、その後のAXCRの様子も気にしていました。ちょうど弊社が30周年を迎えた2015年、レーサーの堀都夫選手から「ジャオスのデモカーと一緒に出ようよ」とお誘いを受けたのがきっかけでした。せっかくデモカーで出るならばと、社員を巻き込んでチームジャオスを結成。市販化を見据えた高性能ダンパーの開発も合わせて行いました。結果としてこの取り組みがとても良い効果を生み出したんです。」

「それはビジネスとしてということでしょうか？」

「弊社ブランドにラリーのような

タイヤ	YOKOHAMA GEOLANDAR M/T G003
ホイール	JAOS TRIBE CLAW 17×7.5J+25
外装・補強	JAOS フロントアンダーガード ジュラルミン製* JAOS センターガード ジュラルミン製* JAOS タンクガード ジュラルミン製* オクヤマ フロントガード&ウインチマウント* オクヤマ リヤウインチマウント* オクヤマ フロアジャッキホルダー* オクヤマ スベアタイヤキャリア* JAOS マッドガード (5mm厚 非売品) JAOS センターマッドガード* JAOS フェンダーライナー* JAOS リヤショックガード* Ken.Factory FRPボンネット* Ken.Factory リヤデッキショートパネル* JAOS LEDフォグランプ (試作品、2017年冬発売予定) IPF LEDヘッドランプバルブ HB3/4 ハイビーム対応 6500K 351HLB LED バックフォグランプ オクヤマ フレーム補強* JAOS 強化ボディマウント* オクヤマ ボディ各部スポット増し補強* オクヤマ FIA規格 フル溶接タイロールケージ* トヨタ紡織 フルバケットシート MSH-002 (非売品) タカタ レーシングハーネス RACE6 3HANS BK 72005-0 サベルト ステアリング ダッシュボード幻惑防止シート オクヤマ ハイグリップシフトノブ 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)* オクヤマ バッテリーボックス OPTIMAイエロートップバッテリー ICE FUSE フェース&バッテリーターミナル IRS 8連ヒューズBOX&サーキットブレーカー ウォッシュャータンク移設 パーツBOX 追加メーター (油温・油圧・水温・ブースト・排気温) Monit G-100 (ツイントリップメーター) iPad 4 & DX500RALLY.Pro
足回り	フロント BATTLEZ コイル Ti-W リヤ BATTLEZ スプリング (試作品) ダンパー BATTLEZ VF-R AXOR SPECIAL by KYB JAOS ヒロアッパーマウント* アッパーアーム (チューブタイプピロボール式)
駆動系	フロント OS技研 スーパーロックLSD リヤLSD ファイナルギヤ変更
エンジン	TDI Tuning TWIN Channel ECUサブコントローラー オクヤマ インタークーラーパイプ* オクヤマ サクションパイプ* HPI アルミ製オイルクーラー オクヤマ オイルキャッチタンク 3L
オイル	ZETA MOTOR OIL (エンジン、ミッション、LSD)
給排気系	TJM AIRTEC シュノーケル JAOS オールステンレスマフラー*
ブレーキ	フロントブレーキ 17インチ化 リヤブレーキ ディスク化* 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 BK & マルチマウントキャリア

\*「\*」のパーツはワンオフ製作となります

## ノーマルのハイラックスはこんな仕様です！



2016年にタイ王国から輸入したハイラックス ダブルキャブ 2.8G(6MT)は2.8Lディーゼルトーボエンジン(1GD-FTV)を搭載する上級グレード。2017年9月に発売された日本仕様とは異なる。プッシュスタートやオートエアコンはもちろん本革&電動シートまで装備。広々とした高級感のある車内はパセッジャーカーとしても十分快適に使えるだろう。

年式：2015  
型式：GUN126R  
エンジン：1GD-FTV 2,755cc 直列4気筒DOHC (ディーゼルトーボ)  
最高出力：130kW [177 PS] /3,400 r.p.m.  
最大トルク：420N・m [42.8 kgf・m] /1,400-2,600 r.p.m.  
トランスミッション：6速MT

# TEAM JAOS TOYOTA HILUX AXCR 2017 ver.

AXCR2017では2016年で使用した車両をベースに各部をアップデートしたマシンで挑戦。過去の実戦から得たノウハウと、2年の歳月を経て造り上げた完成度高いマシン。まさにTEAM JAOSの集大成ともいえるハイラックスだ。

## 過去2年間のノウハウをつぎ込んで改良された熟成マシン

AXCR2015でタイ王国の古都チェンマイを訪れたチームジャオスのクルーが、発売されたばかりのハイラックスを見て「もしかしら日本でも発売されるかもしれない。いや、ぜひ売ってほしい」という想いを込めて、2016年3月にタイ王国から輸入したハイラックスダブルキャブ2.8G。ボディタイプやエンジン、トランスミッションの違いなど、現地にはたくさん存在するグレードの中から選んだのは日本仕様とは異なる2.8Lディーゼルトーボエンジンと6速マニュアルトランスミッションを搭載するモデルだ。

AXCRはFIA公認競技のため、競技車両に関しても安全装備を中心とした仕様が細かく定められている。内装はロールケージなどを装備するために2名乗車に変更されてスッキリしているが、外観はノーマル然としたスタイルを保ち大きな改造はされていないように見える。しかし、AXCRはそう優しいものではない。ロック、マッド、グラストラック、モーグル、サンド、川渡り、など。ありとあらゆる悪路を長時間に渡って走る過酷なラリーだ。これを走破するために必要な最低限のモディファイが行われている。

チームジャオスがハイラックスに施したのは補強と簡易的な軽量化、足回りのチューニングが中心。このスタイルは2015年のFJクルーザーの時から変わっていないが、昨年ハイラックスをイチから製作する時もAXCRで3回使用することを想定してオクヤマで徹底した補強を施している。重い荷台をキャンセルしてリヤフェンダー(荷台部分のサイドパネル)と

ボンネットをFRP化。リヤシートなども取り外して、ロールケージや補強で増えた重量をノーマルと同等に抑えようという考えだ。なお、アンダーガード類やマッドガードはジャオス製となる。ラリーでの走りや左右するダンパーはジャオスのチューニングバンプランド「バトルズ」のサブライヤーであるKYBの協力で、田中一弘(今年のコ・ドライバー)が設計したダンパーを使用。昨シーズンからはAXCRのために最新技術と高性能部品で専用開発したものを使用しているが、ねらいはAXCRで得たノウハウを市販品にフィードバックするというものだ。2017年仕様の新ダンパーはボデイ径やロッド系も拡大して、さらなる高性能化が図られている(34ページ参照)。また、リヤブレーキのディスク化や新ホイールの採用(36ページ参照)、荷台のレイアウト変更など、これまでのノウハウを投入して大きくアップデートされた。難易度の高いコース設定でありながらも大きなトラブルなく、無事に完走を果たすことができた熟成マシンだ。





TEAM JAOS HILUX DIMENSION



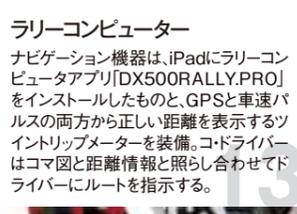
バケットシート

長時間の激しい走行でも体をしっかりと包み込むように支えるFIA公認のトヨタ紡織 MSH-002、CFRP(カーボンファイバー)製で、間に発泡樹脂を使用することで、強度と剛性を最大限に引き上げながらも極限の軽量化を実現した特別なフルバケットタイプのシートだ。※非売品



サスペンション

長時間の悪路走行でも安定した性能を発揮する別体リザーバタンク式ダンパーはKYBとJAOSが共同開発した専用品。フロントのコイルスプリングとリアのリーフスプリングはストリート用に再チューニングしてBATTLEZブランドで市販予定だ。ダンパー詳細は34ページ参照。



ラリーコンピューター

ナビゲーション機器は、iPadにラリーコンピューターアプリ「DX500RALLY.PRO」をインストールしたものと、GPSと車速パルスの両方から正しい距離を表示するツイントリップメーターを装備。コドライバーはコマ図と距離情報と照らし合わせてドライバーにルートを示す。



ウインチ

スタックした時の脱出用に備えるウインチ(WARN TABOR 8K)とサンドラダーは使用頻度が低いので荷台部分のキャビン後側に積載。ウインチを使用するときは、前後にそれぞれ設置してあるヒッチメンバーに装着して使用する仕組みだ。牽引ロープ類は車内に積んでいる。



スペアタイヤ

荷台部分には2本のスペアタイヤを積載。競技中にタイヤ交換が必要になった時は、ドライバーとコドライバーの2人で作業しなければならないため、素早くできるようにフロアジャッキも装備。ホイール用のソケットを付けたロングスピナーハンドルも用意している。



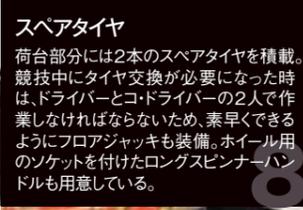
インターカム

インターカムの略称で、ドライバーとコドライバーが会話するための通信装置。マイク部分はヘルメットに内蔵されている。トランシーバーとは異なり、電話のように同時通話が可能だ。近年は無線タイプも出回っているがTEAM JAOSは安定した通信が可能な有線タイプを使用。



ロールケージ

ジャングルジムのように車内を張り巡らされたパイプは、クラッシュや転倒の衝撃から乗員を守るための安全装備。車体剛性アップにも貢献している。FIAの規定でフル溶接タイプであることや、車両に合わせた構造などが細かく決められている。株式会社オクヤマにて製作。



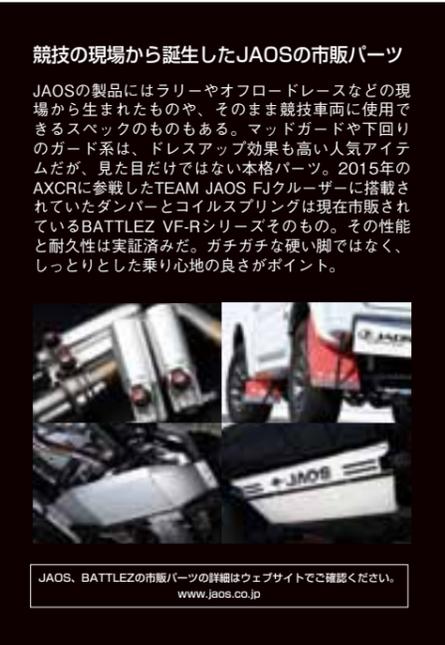
マッドガード

走行中のタイヤからはね上げられる水、泥、砂、小石などからボディを守る泥除け。FIAの規定では4mm厚以上を使用するよう定められているため、JAOS マッドガードシリーズよりも厚めの仕様となっているが基本的な素材や造りは市販品とまったく同じだ。



アンダーガード

激しいオフロードを走るため、下回りのヒットは避けられない。JAOSの工場で作ったジュラルミン製のガードで大切な車両を守る。フロント部分はスキッド性を良くするためにスカート形状になっている。なおフレームやアーム、ボディなどもキッチリと補強を行っている。



競技の現場から誕生したJAOSの市販パーツ

JAOSの製品にはラリーやオフロードレースなどの現場から生まれたものや、そのまま競技車両に使用できるスペックのものもある。マッドガードや下回りのガード系は、ドレスアップ効果も高い人気アイテムだが、見た目だけではない本格パーツ。2015年のAXCRに参戦したTEAM JAOS FJクルーザーに搭載されていたダンパーとコイルスプリングは現在市販されているBATTLEZ VF-Rシリーズそのもの。その性能と耐久性は実証済みだ。ガチガチな硬い脚ではなく、しっとりとした乗り心地の良さがポイント。

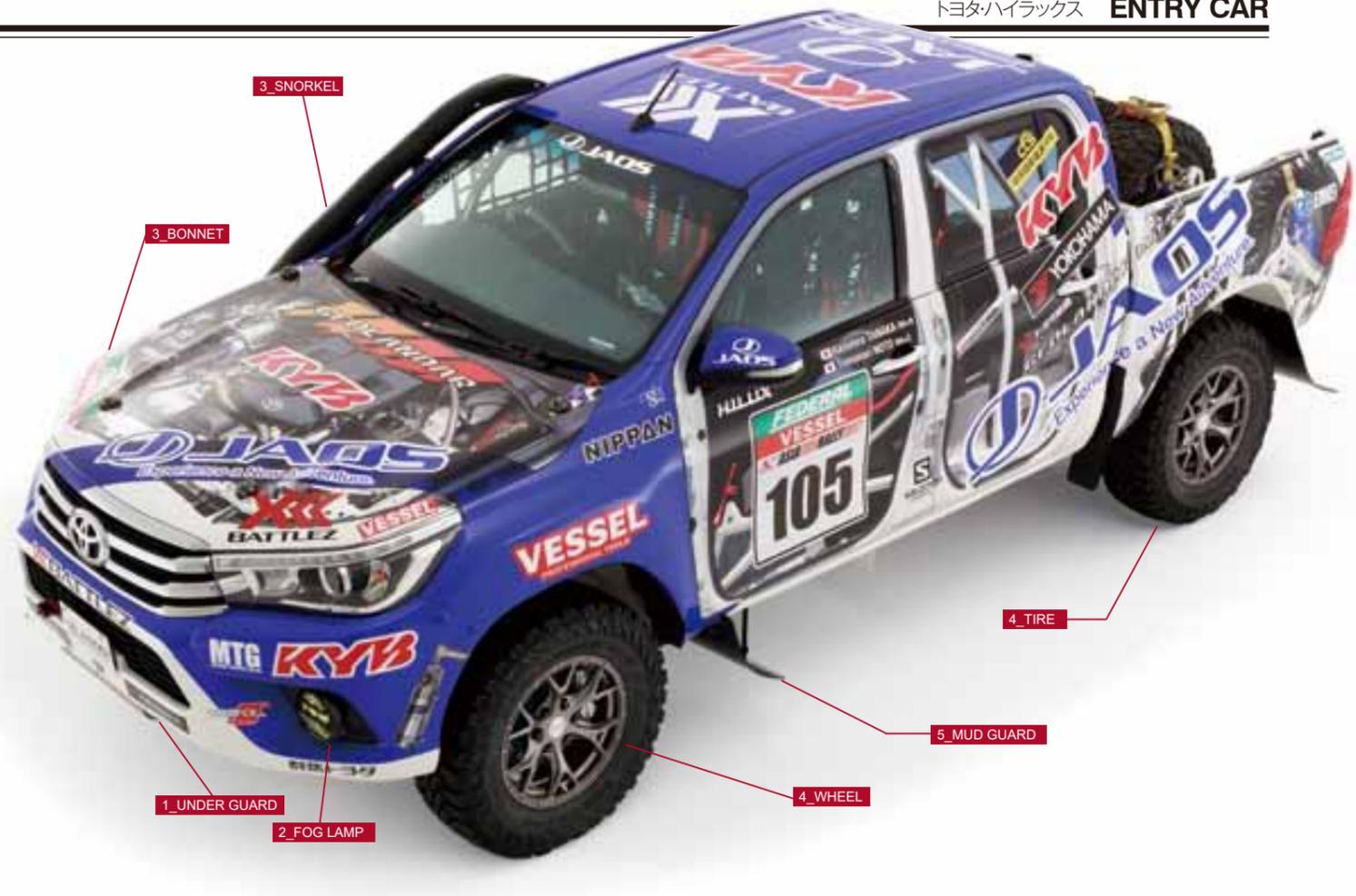


バッテリー



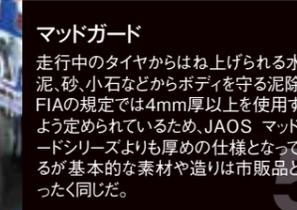
ラリーコンピューター

JAOS、BATTLEZの市販パーツの詳細はウェブサイトでご確認ください。  
www.jaos.co.jp



リアフェンダー

リアダンパーのレイアウト自由度と軽量化を目的として荷台をキャンセル。フェンダー部分のサイドパネルはFRP製に変更している。さらにリアオーバーハング部分を約30センチ短くしてデバーチャアングルの拡大にも貢献。これにより車両の全長は約5メートルに収まっている。



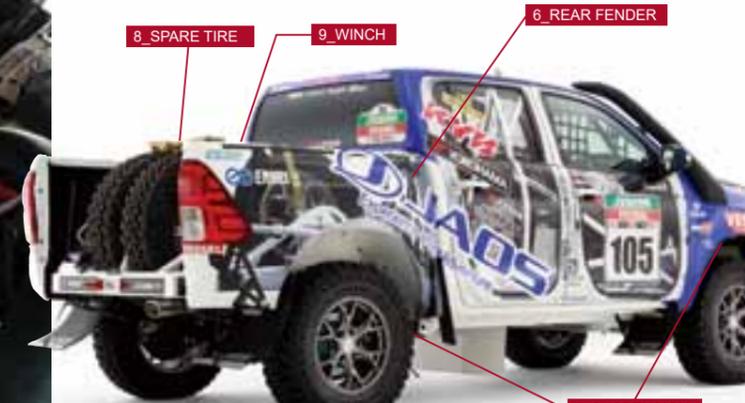
ボンネット&シュノーケル

フェンダーから伸びた煙突のようなものはエンジンの給気口を高い位置にしてエアクリナーに直結させるシュノーケル。渡河時にエンジン内部に水が入るのを防ぐ。フロントの重量を軽くするためにボンネットはFRP製に変更。どちらもクロスカントリーラリーの定番装備だ。



LEDフォグランプ

通常のベースならば夜間に走行することはないが、ミスコースやマシントラブルに見舞われてゴールが日没後になる可能性もある。昼間でも暗いジャングルの中や激しいスコールの時に大活躍。このLEDフォグランプは2017年冬にJAOSから発売される予定だ。



6\_REAR FENDER

タイヤ&ホイール

マッド、サンド、ロック、ターマック... 先の路面状況が予測できないラリーにおいてタイヤの選定はとても重要。AXCRの場合、悪路走破性に特化したマッドテレーンタイヤを使用するのがベターだ。ホイールはJAOSの新作、エンケイ製のTRIBE CLAW。詳細は36ページ参照。



8\_SPARE TIRE

9\_WINCH

7\_SUSPENSION

## AXCRのホームグラウンド タイ王国のみで開催

東南アジアの広大な大地を舞台に繰り広げられるアジアクロスカントリーラリー（AXCR）が例年通り日本の夏休みにあたる時期に開催された。今年で22回目を迎えるAXCRはジャングルや山岳地帯をメインとしたマッド、ロック、サンド、川渡りなど、ありとあらゆる悪路を走りぬくFIA公認のクロスカントリーラリーだ。LEG1からLEG6までの6日間、街から街に移動しながら各エリアの競技区間（SS）でタイム計測を行うのだが、移動区間（リエゾン）も長くオンロード走行も多い。リエゾンでもターゲットタイム（結構タイムに設定された目標時間）があり、マシンにもドライバーにもマルチな能力が要求される難易度の高い競技なのだ。

タイ王国を拠点として、近隣諸国に移動する年もあるが、今年は国境を越えることなくタイ王国内だけで開催された。走行距離が短いのではないかと想像する方もいるかもしれないが、昨年のパタヤ（タイ王国）ーアンコールワット（カンボジア）間よりも長い、総走行距離約2150km。さらにタイ王国はAXCRのホームグラウンドであり、当然主催者はこの地を知りつくしているはずだ。となれば難コースを設定するのはそう難しいことではないはず。また、カンチャナブリからベッチャブンに向けたルートは過去にも設定された実績があり、激しいマッド&川渡りセクションが続くコースとしてベテランエントラントの間では有名なエリアだ。開催前から波乱の展開が予想された。



### 第22回 アジアクロスカントリーラリー2017

- 08.13 公式車検、フリーフィング、セレモニースタート
  - 08.14 LEG1 アユタヤ > カンチャナブリ
  - 08.15 LEG2 カンチャナブリ > カンチャナブリ
  - 08.16 LEG3 カンチャナブリ > ナコンサワン
  - 08.17 LEG4 ナコンサワン > ベッチャブン
  - 08.18 LEG5 ベッチャブン > パクチョン
  - 08.19 LEG6 パクチョン > アユタヤ  
セレモニーフィニッシュ、表彰パーティ
- 競技区間 1171.64km (スペシャルステージ)
- 移動区間 972.24km (リエゾン)
- 総走行距離 2143.88km (スペシャルステージ+リエゾン)



アユタヤのオフィシャルホテルの駐車場がサービスパークとなり、公式車検もここで行われる。



左:フリーフィングは英語で行われ注意事項などが説明される。右:公式車検では車両や装備品がFIAの規定通りか厳しくチェックされ、合格したチームのみが競技に参加できる。



# ASIA CROSS COUNTRY RALLY 2017 REPORT

究極の悪路に挑む猛者たち



### 競技者を悩ませるコマ図

ルートを図を使って示した略地図でスタート地点からの距離と直前のコマからの距離が書かれている。注意が必要な場所や目印も記載されているが、AXCRは正しいルートを見つけていくことが難しい上に短いコマは数十メートルなんていうものもある。ミスコースをして迷子状態になることも珍しくはない。



セレモニースタートに集まったTEAM JAOSのサポーターはなんと総勢約50名。大きな声援をもらい緊張感を高めた夜となった。



AXCRは観光名所でもある街や遺跡をスタートやゴールに設定することが多く競技者を楽しませてくれることも有名だ。日本の約1.4倍もの面積をもつタイ王国にはユネスコの世界遺産リストに登録された場所が5カ所あるが、バンコクから日帰りできる場所にあるアユタヤ遺跡は世界中の観光客が訪れる人気スポットだ。今年はそのようなアユタヤ遺跡の敷地内をスタートとゴールにしたループコースが設定された。

6日間の競技を翌日に控えた8月13日、オフィシャルホテルの敷地内で車検やフリーフィングが行われ、LEG1のルートブック（コマ図）も配布された。ほとんどのチームが前日までに現地入って準備を開始。ガランとしたホテルの駐車場が各地から集まったカラフルなマシンで彩られていき、エントラント同士が1年ぶりの再会を喜ぶ英語やタイ語があたりから聞こえてくる。まるでお祭りでも始まるかのような雰囲気だ。そんな和やかな雰囲気の中、日没後にライトアップされたワット・プラ・ラムが見渡せる絶好ロケーションに造られたボディウムにてセレモニースタートが行われた。今年もAUTO（四輪）とMOTO（二輪）がそれぞれ23台ずつ、さらにサイドカーが1台エントリ。近年増加しているAUTOのワークス系チーム（イスズ、トヨタ、TATAなど）の参戦もあり、各チームのサポータースタッフ、オフィシャルやメディアスタッフを含めるとなんと総勢約350名。華やかなスタートは、激しい争いが繰り広げられる東南アジア最大のクロスカントリーラリーの幕開けでもあった。

連勝記録更新中の#101 イスズ D-Maxに乗る Nutthaphon選手はとにかく速い。ベテランのコドライバーも苦戦したSS1も順調にパスしてトップを走り続ける。



先代ハイラックス(VIGO)は前走車20台を抜いてLEG1では2位にランクインした #125 Yanapat選手/Athikij選手。タイ人選手はやはり難コースに強い。



TEAM JAOSやトヨタクロスカントリーチーム タイランドと同じ新型ハイラックス(REVO)で挑戦しているタイ人選手。ハイラックスはラリーカーのベースとしても人気が高い。



AXCRの常連日本人選手。ガレージモンの竹野選手/柳川選手はジムニーで参戦。AXCRでは少ない改造車ジャンルクラスでの参加だ。

## 迷路のような難コース

TEAM JAOSも多くの選手と同じようにSS1でミスコースして1時間のペナルティを受ける。コドライバー経験がない田中選手にとって試練の幕開けとなってしまったが、昨年入賞したドライバーの能戸選手が追い上げをねらう。

Aug.14 LEG1  
Ayutthaya-Kanchanaburi  
Aug.15 LEG2  
Kanchanaburi-Kanchanaburi

ASIA CROSS RALLY 2017



### アローはオンコースの証

ミスコースして現在位置を失った場合、自信のあるコマまで戻ったり、前走車の轍を信じて走ったりしてオンコースを探す。コース上の所々に設置されたアロー(矢印)があればオンコースだということが確認できる。しかし、稀に向きが間違っていることもあるので、結局は自分とコマ図を信じるしかない!



宿泊先のホテルに先回りしてラリーカーの帰りを待ち、洗車をしただけでメカニック作業をスタート。早いときは日没前の夕方から作業が始まるが、メンテナンスが多いと朝までかかることも珍しくない。



インドの自動車メーカー TATA MOTORSは3台の Xenonで挑むワークス体制だ。



篠塚選手/千葉選手のジムニーシエラはCTSの学生メカニックがサポートしている。



#102トヨタクロスカントリーチーム タイランド。SS1でミスコースして4位まで落とすも、LEG2後の累計順位は2位。トップとの差は8分まで追いつけた。



SS1後半、深い穴に落ちて左前を損傷。ウインチングで脱出するも大きくタイムロスをしたTEAM JAOS。写真は選手自らスマートフォンで撮影。



免許を取った頃からあこがれていた海外ラリーに初めて参加した浜口選手。コドライバーは23歳の須藤選手。ダイナミックなコースを楽しみながらもミスコースなどの苦難を乗り越えて前向きにチャレンジする。

的にもこの数日まとまった雨が降っていない。路面はドライで走りやすいが、コースは非常にトリッキーで早くもスタートから約25kmあたりのジャンクルで悪夢が起った。短い距離で刻まれるコマ図に加えて、木々が生い茂りルートがとも分かりづらい状況の中、数台のラリーカーがミスコース。右往左往してオンコースを探すも向かい側や横からラリーカーが飛び出してくるような事態に。運よく迷路から抜け出してコースに戻ることもできず、ミスコースポイント直後に設置されたスピードリミットエリアをパスしてしまった車両が多く、不通過による1時間のペナルティを受けた選手が半数近くにも上った。AXCRではこのようなミスコースしやすくないが、意図的に造られることが多くあり、選手たちはこのような日を「AXCRの洗礼を受ける」と表現している。

大きく順位が入れ替わってスタートしたLEG2。カンチャナブリのホテルを出て戻ってくる今年唯一のループコースだ。ミャンマー国境付近を走る約200kmのSS2が設定された。ジャンクル、山岳路、プランテーションに加え、ロック路面のヒルクライムなど、バラエティに富んだコース。主催者側の意図とは真逆でこの日も好天候が続いていたため前半はスムーズに進んだ。ところが168km付近でトラブル発生。集落を通り過ぎる際に速度を落とすようコマ図で指示されているにも関わらず、速い速度で通過した車両があり、住人から苦情が入った。その場で競技はキャンセル。手前のスピードリミットエリアまでのタイムで順位が決められることになった。

### ベテラン選手もミスコース 初日から洗礼を受ける

華やかなセレモニーから一晩明けたLEG1。緊張感と闘争心に満ちた表情で選手と関係者がアユタヤのホテルを後にする。いよいよAXCR2017がはじまった。競技期間中は毎朝ホテルからスタートしてリエゾン(移動区間)を走ってSS(競技区間)のスタート地点まで移動。タイム計測が行われるSSを走行後、その日に宿泊するホテルまでリエゾンを走る。サービスパークで整備をして翌朝のスタートを迎える。というのが基本的な流れだ。なお、リエゾンもルートがコマ図で指示されているし、タイム計測はないがターゲットタイムをオーバーした場合はペナルティが課せられる。初日のスタートは昨年の成績によって決められたカーナンバー順で、LEG2からは前日のリザルト(最終日のみ累計順位)がスタート順になる。基本的には、MOTO(二輪)が最初に1分間隔でスタート。その後、AUTO(四輪)が2分間隔でスタートする。これはホテルスタートもSSスタートも同じでSSではMOTOとAUTOの間に約1時間のインターバルが設けられることになっている。後のほうでスタートすると道幅がせまく追い抜きが難しくなったり、路面が荒れてくるので上位スタートを常にキープしておくことが理想的だ。

LEG1はアユタヤからカンチャナブリまでの約350kmの間に約193kmのSS1が設定された。8月のタイ王国は雨期であることに加え、今年エリアは降水量が多いことも有名だが、奇跡



#119 トヨタクロスカントリーチームタイランドのハイラックスもとても速くトップグループで豪快な走りを魅せる。



中盤戦はドロドロになりながら走る場所が多かった。手前のマシンはサケオ市(タイ)の市長がドライブする先代フォーチュナー



田んぼの水があふれたあぜ道(ウォーターベッド)が連続するSS4。フォーチュナーをドライブする青木選手はミスコースによるタイム差を挽回するためにアタックする。

**HQの掲示板をマメにチェック**

宿泊先のホテルに設置されるHQ(ヘッドクォーター)の掲示板には、リザルトやスタートリスト、コマ図の変更内容など。あらゆる情報が公式に発表されるラリー中の貴重な情報発信源。競技者はもちろん関係者は常に新しい情報がないかこの掲示板をマメにチェックする。




昨年までコ・ドライバーを担当していたTEAM JAOSの赤星監督はコ・ドライバーの田中選手をサポートし、コマ図のチェックも一緒に行っていた。



ミスコースやクラッチの滑りに悩まされながらも前半の遅れを取り戻そうと攻めるTEAM JAOS。ナビゲーションにもだいぶ慣れた様子だ。



左:初参戦の日本人ドライバー・瀬谷選手は先代 D-Maxで参戦。右:6年ぶりの復活を遂げたあきんど号。ガソリン車のFJクルーザーでクラス入賞をねらう。



# 長くて多彩なコース

という設定。例えるなら東京1名古屋間を移動しながら、途中の静岡の山中で競技をするといった感じだろうか。

直角コーナーが続く高速ステージから始まり、プランテーション。後半は枯川の大きい溝や農道、アスファルトの高速ワインディングや峠越えなどの複合ステージ。相変わらずナビゲーションは難しく、曲がるべき場所でオーバーランして数百メートル走ったあとに

オンコースに戻るといったシーンも多くみられたもののSS1のようなことはなく、大きなタイムロスやセーフティに各車両フィニッシュしていった。この日はトヨタクロスカントリーチームタイランドの新堀選手(ハイラックス)がトップタイムを記録。前半から好調な走りを魅せている青木選手(フォーチュナー)も順調に順位を上げて5位、続くチームジャオスの能戸選手(ハイラックス)も6位でフィ

ニッシュするなど、トヨタ車チームの激しい追い上げが目立つ。なお青木選手は総合リザルトでは4位に入っている。

続くLEG4はリエゾン約421km、SS4が250km。ナコンサワンからベッチャパンに向かう今年一番のロングステージだ。あぜ道や深い水たまり、穴の連続、グラストラック、農道のマッド路面など、とにかくドロドロ、又タヌタだらけの設定。

昨年のカンボジアステージでもみられたが、田んぼに伸びる車幅ギリギリのあぜ道がコースになっている。ところが道の高さが低い。田んぼの水があふれ返り浸水して池のようになってしまった場所が多くあるのだ。それでも好天候が続いたため、比較的水が少なくスタックするマシンが続出するようなシーンはなかった。

この時点でトップ争いをしているヌタボン選手と新堀選手の総合タイム差は8分以下。新堀選手のチームメイトがドライブするファルケンカラーのハイラックスもその後ろについている。青木選手は総合4位をキープしているもののSS前半のミスコースが響いてトップと1時間以上の差をつけることになってしまった。

競技4日目ともなるとマシンへの負担が重なりトラブルも増えてくる。チームジャオスは4.5速にクラッチの滑りが発生。ミッションの脱着を伴うクラッチ交換に時間がかり、翌朝のスタートギリギリまで作業を行っていた。残り2日間となる最終日のLEG6はショートコースとなるため、各チームにとって勝負をかけるラストチャンスがLEG5ということになる。

## 中盤戦の長距離ステージ トップ選手をトヨタが追う

今年のAXORはとにかくSSが長かった。総走行距離は約2100kmで例年と変わらないが、リエゾンよりもSSが長いという逆転現状が6日間の競技のうち5日間も起きている。SSが長いということはマシンにもそれだけ負担がかかるし、選手たちの集中力や体力も奪うことになる。ロングステージの場合、SSの途中にPCストップが設定されていると後半に分けられることが多い。再スタートまでの間(約15分から20分程度のケースが多い)簡単な整備や給油(リモートサービス)ができる仕組みだ。そのためメカニッククルーはPCストップ後に設けられたサービスエリアに先回りしてリモートサービスをした後、ホテルに先回りしてラリーカーの帰りを待つという動き方をするのが一般的となる。

ラリー中盤戦に突入したLEG3。カンチャナブリからナコンサワンまでの道のりはなんと約415km、内SS3は約210km

Aug.16 LEG3  
Kanchanaburi-Nakhonsawan  
Aug.17 LEG4  
Nakhonsawan-Phetchabun



最後まで何が起るかわからないのがAXCR

6日間のラリーもすでに3分の2を消化し、LEG5から後半戦に突入する。長丁場のラリーも始まってしまえばあっという間だ。上位チームはこのまま順調に走り、順位アップできるチャンスを探す。第2グループは一発逆転の波乱万丈な展開を期待し、マシントラブルをかかえているチームは無事に完走できることを祈る。もし仮に、LEG1の悪夢のようなことが再び起きれば累計タイムでトップとの時間以上も差がついている9位以降のチームにも入賞の可能性が出てくる。そういうことがあってもまったく不思議じゃないのがAXCRだ。速ければ勝てるのかといえばそうじゃない。人知でははかりきれない「運」が勝敗を分けることだってあるのだ。各チームそれぞれの想いでLEG5の朝をベッチャブンで迎えた。バクチョンに向かう約384kmの道のりで、最後の勝負となるSS5は約240km。この日もガレ場、ロックやブランチン、高速ダートに川渡り、田んぼのあぜ道など。今年のAXCRをこちゃまぜにしたような設定。しかし、不思議とラリーがはじまってからまとまった雨が一度も降っていない、全体的にはドライコンディションだった。テクニカルなセクションをそつなくこなしていく選手が多く、大きな順位の入替わりはないと思われたが、トップ争いを繰り広げている新掘選手が粘土質の激しいマッドセクションでスタック。すぐ後を走るチームメイトによる牽引で脱出できたが、大きくタイムロスをしてしま

うという予想外の展開に。しかし、1分1秒を争う新掘選手のハイラックスを同じチームのハイラックスが素早くレスキューする姿はとてクールでチームワークの大切さを改めて教えられた感動的なシーンでもあった。

8月19日、LEG6。アユタヤを基点にぐるりと回るAXCR 2017のフィナーレは午前中に約80kmのショートSSを消化してアユタヤのポデウムでフィニッシュするという流れだ。最後のSSはエンデューロコースをメインにした設定で行われた。長く続くロックセクションでは、タイヤをパンクさせてしまったチーム、逆に慎重に走るチームなど、それぞれの作戦でクリアしていたが、タイ王国では有名だということのエンデューロコースを走ったことがない外国人チームにとっては少し不利だったのかもしれない。

「今年はナビゲーションがとにかく難しかった」選手たちは口をそろえて言う。過去のAXCRと比較してもコ・ドライバーに与えられた試練は厳しすぎたようである。そんな波乱の年を制したのは圧倒的な強さを誇るタイ人ドライバーの又タボン選手(D・Max)が連勝記録を更新。続いてトヨタクロスカントリーチーム、タイランドのハイラックス2台が2、3位を獲得。青木選手(フォーチュナー)は6位、篠塚選手(ジムニーシエラ)は8位でT1Gクラス優勝。またMOTOも2、3位を日本人ライダーという結果で幕を閉じた。厳しい戦いを終えて達成感に満ちた選手たちはアユタヤのポデウムの前で全員の前を祝い、握手を交わして再会を約束したのである。

スタックした時は助け合い

せまい場所ではスタックしてコースをふさいでしまうことも。そんな時は後続車両が追い越せないでレスキューするケースが多い。助けてもらったならその車両を先に通すのがマナー。競技なので追い越すスペースがある場所では自力でウインティングする必要があるし、チームメイトが助けることもある。



TEAM JAOSIは痛恨のミスコース。「来年は上位をねらって勝負します」とドライバーの能戸選手。



青木選手のフォーチュナーは2人のコ・ドライバーが乗る3名乗車仕様。マシンの仕上がりはともよく、気持ちよさそうにかっ飛ばす姿が印象的だった。



上:SS5の中盤でリモートサービスを受けるTEAM JAOSI。中央自動車大学の学生メカニック2名を加えた4人体制だ。下:初めてコ・ドライバーを担当したTEAM JAOSIの田中選手。リモートサービスを受けている間もPCスタートまでのタイムをカウントしながら携帯保存食でつかの間のブレイク。



カルタスの1.6リッターエンジンG16Aに換装しているとはいえ、マシンパワーという点でハンデキャップがあるジムニーシエラで2度目のクラス優勝を飾ったレジェンド 篠塚選手/千葉選手。



チームワークの良さが目立ったトヨタクロスカントリーチーム タイランドはハイラックスで2、3位。チームアワードでは優勝を獲得した。



MOTOの日本人最高位は国際ラリー経験豊富でナビゲーションも得意なベテランライダー 池町選手(チームFB インターナショナル)



完走メダルをベッセルの長田氏から受け取る能戸選手。昨年入賞を果たしたTEAM JAOSIは総合10位、T1Dクラス8位でフィニッシュした。

Aug.18 LEG5  
Phetchabun-Pak Chong  
Aug.19 LEG6  
Pak Chong-Ayutthaya(Finish)

ASIA CROSS RALLY 2017

激しい争いの最終章



若干29歳にして豊富なオフロードレース経験をもつTEAM JAOSIの能戸選手はスタックしやすいセクションも上手にクリアしている。

OVER ALL RESULTS AUTO (上位6位までと日本人選手を抜粋)

Pos.	Car No.	Driver	Co Driver	Entry car	Class
1	101	Nutthaphon ANGRITTHANON	Peerapong SOMBUTWONG	ISUZU D-Max	T1D
2	102	Tadamitsu NIHORI	Chupong CHAIWAN	TOYOTA HILUX	T1D
3	119	Jaras JEANGKAMOLKULCHA	Kittisak KLINCHAN	TOYOTA HILUX	T1D
4	106	Wichawat CHOTIRAVEE	Chonlanut PHOPIPAT	ISUZU Mu-X	T1D
5	103	Wongwirot PALAWAT	Thanyaphat MEENIL	ISUZU D-Max	T2D
6	108	Takuma AOKI	Ittipon SIMARAKS/Katsuhiko SHIINE	TOYOTA FORTUNER	T1D
8	109	Kenjiro SHINOZUKA	Eiji CHIBA	SUZUKI JIMNY SIERRA	T1G
10	105	Tomonori NOTO	Kazuhiro TANAKA	TOYOTA Hilux	T1D
14	118	Satoshi TAKENO	Naoyuki YANAGAWA	SUZUKI JIMNY	T1G
16	124	Koichiro HAMAGUCHI	Keigo SUDO	SUZUKI JIMNY	T1G
20	116	Norihiro YAMAMOTO	Takashi TSUJIMOTO/Kazuhiisa NISHIKAWA	TOYOTA FJ CRUISER	T1G
21	112	Ryu SEYA	Masayuki FUKANO/Ayumi KAWAMURA	ISUZU D-Max	T1D

T1D=改造車ディーゼル、T2D=無改造車ディーゼル、T1G=改造車ガソリン



**世界のオフロードレースで  
トヨタ車が大活躍**

今、トヨタ4WDが熱い。世界一過酷だといわれるダカールラリーの市販車部門でエントリーしているのはほとんどがランドクルーザー200やプラドだし、2016年で一番多かった車種はハイラックス（改造車部門）だったという。AXCRも例外ではなく、今シーズンは23台中9台がトヨタ車、ハイラックスは5台がエントリーした。これまでイスズ車や三菱車が人気だったAXCRでも新型ハイラックスのデビュー以降、急激に増えている。これは強靱なラダーフレームを採用するトヨタ4WDがラリー車のベースとしても信頼性が高いということなのではないだろうか。

トヨタクロスカントリーチームタイランドもハイラックスでAXCRに挑戦するチームだ。昨年の初参戦でいきなり準優勝、今年は2台体制で2、3位を獲得した彼らの本気度がスゴイ。2017年は昨年使用したハイラックスをブラッシュアップさせるだけではなく、さらにもう一台追加。2台とも2016年仕様とはまったく違うモディファイを施した。その車両造りに日本のTRDも深く関わっているそう。現地にも大勢の日本人スタッフが訪れていた。また、サポート体制も充実していて専用のサポートトラックと数台のサポートカーを用意し、スペアパーツや機材をたくさん持ち込んで、大勢のメカニックが帯同するワークス体制を構築している。

TRDカラーのハイラックスを2年連続で準優勝に導いた新堀忠光選手は「このハイラックスは足

回りこそラリー仕様になっていますが、その他のエンジンやトランスミッションなどは若干のチューニングをしている程度。市販されているパーツを使ったりもしていますし、そんなに特別なことはしていません。それでもここまで戦えるというのはハイラックスそのものが持っているポテンシャルのおかげです。」  
また、ハイラックスのSUV版と位置づけられる新型フォチャナーの姿も見られた。今年で11年連続出場となる青木拓磨選手だ。「クルマはとてつもない出来です。プラットフォームをハイラックスと共用しているクルマですが、ホイールベースはハイラックスよりも30センチ以上、全長は50センチ以上短いから回弾性がいい。AXCRに向いてます」3年間使用したイスズのMuix（SUV）からフォチャナーに入れ替え、初めてトヨタ車でAXCRにチャレンジ。中盤は総合4位に食い込むほどの華麗な走りを披露した。

**トヨタ車チーム快挙！  
ハイラックスが2、3位フィニッシュ**

イスズ車チームの連勝をかけるためにハイラックスやフォチャナーを使用するトヨタ車チームが勝負を仕掛けた。

**トヨタ4WDの底チカラ**



総合2位 #102  
Toyota Cross Country Team Thailand  
ドライバー：新堀忠光 選手  
コ・ドライバー：Chupong Chaiwan 選手

昨年このコンビで準優勝を獲得。今年はおトマチック車のハイラックスで挑戦し、最後まで優勝争いを繰り広げるが惜しくも敗退。新堀選手は「昨年はうれしい2位、今年はくやしい2位」と振り返るが、優勝チームに大きなプレッシャーを与え、その実力を見つけたことだろう。



総合6位 #108 FORTUNER GEOLANDAR takuma-gp  
ドライバー：青木拓磨 選手  
コ・ドライバー：Ittipon Simaraks 選手、椎根克彦 選手



**青木拓磨選手がフォチャナーで快走！**

AXCRの常連でもある車いすドライバーの青木拓磨選手はオートマチック車のフォチャナーにハンドドライブ装置を装着して参戦。トップグループで華麗な走りを披露した。「クルマの完成度も高いし今年でよく理解できた」来年は12回目の挑戦となる青木選手。優勝候補選手の一入だ。

**Toyota Cross Country Teamの  
充実したサポート体制がスゴイ!!**



大勢のメカニックや運営スタッフが帯同し、専用サポートトラックにはスペアパーツと機材が積み込まれている。一晩のうちにまるで新車のように修復してしまうから驚きだ。正確に素早く作業して優勝をねらうその姿は誰からみても「カッコよきナンバーワン」だった。



SSの中間に設けられたリモートサービスではそれぞれが掛け声をかけながら、タイヤ交換までもしてしまおう本気。さら、まるでGTレースのピットインのような動きは他チームからも注目を浴びていた。



総合3位 #119  
Toyota Cross Country Team Thailand  
ドライバー：Jaras Jeangkamolkulchai 選手  
コ・ドライバー：Kittisak Klinchan 選手



昨年、新堀選手がドライブした車両をブラッシュアップしたフルケンカラーの#119。豪快な走りで常に新堀選手の前をキープしていた。





6年間この日を待っていた



昔から変わらないAXCRオフィシャルスタッフとの再会を喜ぶドライバーの山本選手。



2名乗車仕様だったFJクルーザーを3名乗車に変更。コドライバーを辻本選手と西川選手にした3名体制で参戦した。



左:徐々に味わうフリーングの雰囲気を楽しみながらも真剣に説明を聞く辻本選手。右:今年の参戦はラリーカーに3人の名前がならんだことに意味がある。

歴代のあきんど号を振り返る



ランドクルーザー70  
あきんど号といえばこのランクル70 (HZJ73V改)。壊れても壊れても直し続けて長年活躍した名車だ。



FJクルーザー  
2011年は「FLEX GEOLANDAR Show Aikawa World Rally Team」として参戦した。



FJクルーザー  
2015年でTEAM JAOSが使用したFJクルーザーを3名乗車に変更。2017年から3年計画で挑戦する。



あの“あきんど号”がFJクルーザーで復活して完走!

AXCRの日本人エントラントにとってアニキ分のような存在である山本選手/辻本選手が長いブランクを経てひさしぶりに復活。4WDプロジェクトの西川選手を迎えた3名体制で見事に完走を果たした。



左からドライバーの山本選手、コドライバーの西川選手(4WDプロジェクト)と辻本選手。この3人組で準備段階から進めてきた。2017年から3年計画でAXCRに挑戦する予定だ。

大好きなオフロードでハジける3人の紳士

AXCRに情熱を注ぐ日本人ドライバーが徐々に復活した。「あきんど号」こと山本選手と辻本選手だ。彼らは1997年からランドクルーザー70でAXCRに12年間連続参戦。第2回大会からのAXCRを知るアニキ分のような存在として日本人ドライバーたちから頼りにされてきた。しかし2009年の出場を最後に活動を休止。2011年は哀川翔選手の手2号車としてスポット参戦したり、サポーターとして携わっていたが、その後もAXCRへの想いは薄まることはなく「あきんど号」の復活を計画していたそう。「次に出るときは、私たちの活動をずっと手伝ってくれている4WDプロジェクトの西川さんと3人で出ようって決めていたんです」とコドライバーの辻本選手。西川選手は滋賀県で4WD専門の

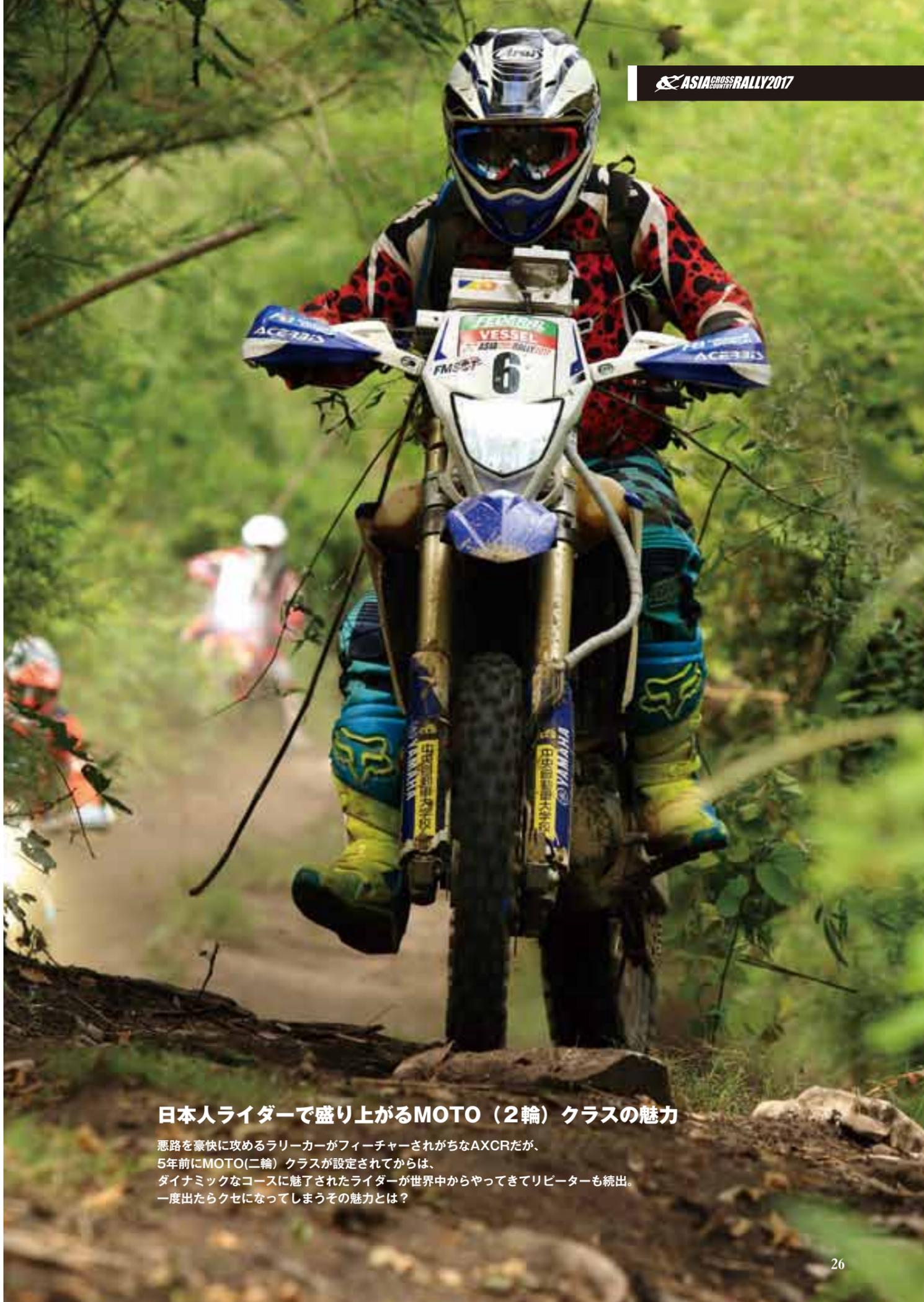
プロショップを営んでいて、AXCRには過去5回サポーターで参加している。そこで2015年にチームジャオスが使用したFJクルーザーを譲り受けて2017年から3年計画で挑戦することになった。もちろん、2人目のコドライバーとして西川選手を加えた3名体制だ。しかし、元々のFJクルーザーは2名乗車を前提に造られていて、後部座席を設置するスペースがない。FIAの規定に沿った3名乗車タイプのロールケージに造り変える必要があり、その作業は困難を極めた。作業を担当した西川選手は「時間も改造資金も余裕がない中でしたが、自分が乗るスペースを造るために頑張りましたよ(笑)。でも、走行中のサイドシートから、味わったサスペンションの動き、エンジンハウスの音、そしてタイ王国の悪路からのダイレクトな衝撃は最高の体験になりました」と振り返る。

6年ぶりにSSをドライブした山本選手は「昔より競技性が強くなりレベルも高くなっていましたが、このFJクルーザーはよくできていて楽しく走ることができました。今年はサービス面でガレージモンチさんたちのお世話になったのですが、みんなでラリーと向き合っている姿が昔の自分たちのようであんなにうれしかったです」。順当に走れば、パワフルなFJクルーザーであれば十分にガソリン車改造クラス(T1G)入賞をねらうことができるのだが、AXCRは「あきんど号」にも厳しかった。ラリーコンピュータの補正も完璧ではない状態でスタートし、多くのチームがミスコースしたSS1のポイントで大きくタイムロス。その後は徐々にペースを上げていくも最終日のスタート前にエンジンオイル漏れが発生。エンジンが壊れるのを覚悟で走って

トロフィーをねらうか、順位を捨てて安全に完走するのか...という選択の末、最後のSSをエスケープすることに。「結果には満足していませんが、ぶっつけ本番のような状態でしたから完走できただけで十分。それよりもここ(AXCR)に帰ってくるのができて、3人で楽しくラリーができた。そして、本格的なオフロードを楽しんでいる他のドライバーたちと交流ができたし、今年の目標は達成できたような気がします」と辻本選手。例えマシントラブルがあってもいつも笑顔で、ほかの選手やスタッフとのコミュニケーションも欠かさないあきんど号の3人。ワイクスチームのように速さを追い求めることが確かだが、AXCRの一番の楽しみ方を知っているのはドライバーたちかもしれない。

**有名ドライバーやパイレーターで賑わうAXCR**  
ここ3年間はラリー界のレジェンド篠塚建次郎選手。過去には片山右京選手や新井敏弘選手、哀川翔選手などの有名ドライバーの参戦実績多数。日本人パイレーターも多く、ジムニーで毎年参加するチームもある。

#109  Team FB Shinozuka CTS エントリーカー:スズキ・ジムニー ドライバー:篠塚建次郎 選手 コドライバー:千葉栄二 選手	#123  エントリーカー:イヌズ・D-Max ドライバー:瀬谷隆 選手 コドライバー:深野昌之 選手 川村歩 選手
#118  Garage MONCHI with KONYUDO-KUN エントリーカー:スズキ・ジムニー ドライバー:竹野橋史 選手 コドライバー:柳川直之 選手	#124  Garage MONCHI with mon-tresor エントリーカー:スズキ・ジムニー ドライバー:浜口浩一郎 選手 コドライバー:須藤 慶伍 選手



## 日本人ライダーで盛り上がるMOTO（2輪）クラスの魅力

悪路を豪快に攻めるラリーカーがフィーチャーされがちなAXCRだが、5年前にMOTO(二輪)クラスが設定されてからは、ダイナミックなコースに魅了されたライダーが世界中からやってきてリピーターも続出。一度出たらクセになってしまうその魅力とは？

## プライベート参戦も可能な究極のアドベンチャー体験

AXCRは2012年にFIM（国際モーターサイクリズム連盟）の公認を受けてMOTO（二輪）クラスが設定された。アジア圏からだけではなく、近年はスウェーデンなどからもライダーが集まり大変な賑わいを見せている。彼らは運転しながら自分でコマ図を読み、ラリーカーでも走るのに苦労する悪路や川渡りをこなす。壊れたら一人で直さなければならぬし、転倒や怪我をするリスクも高い。毎日泥だらけの汗だくで宿泊先のホテルにチェックインする姿を見ると、楽しそうというよりも辛そうだなと感じてしまうのだが、毎朝AUTO（四輪）クラスよりも早く、笑顔で出発していくのである。彼らのエネルギー



フラットダートを楽しむ小柳選手。愛車はスズキ・DR-Z400S。ハスクバーナ、ホンダ、ヤマハが多い中、唯一のスズキ車だ。東南アジアの大自然と向き合いながら走ることができるAXCRは一度出たら病みつきになる人が多い。



手元にあるスイッチでトリップメーターをリセットし、まるでトレイルペーパーのようなロール状のコマ図を送りながらルートを探して走る。コースはAUTOクラスと同じものだが、コマ図は部分的に省略されている。



今年はなんとサイドカー(ウラル)で挑戦した日本人選手も。たった1台のサイドカークラスで苦戦しながらも立派に完走を果たした。



いつも明るく元気なライダーのみなさん。困ったときは助け合ってラリーを攻略する仲間でもあるのだ。



Narisara選手(タイ人エンデューロライダーで普段は会社員だとか)は今年唯一の女性ライダー。昨年は日本人女性ライダーの姿もあった。



二輪も四輪も乗りこなす池町選手(写真奥)は2年連続の準優勝。常にライバル選手にマークされている。なんと優勝したJakkrit選手との差は約3分半という接戦。愛車はKTM 350 EXC-Fだ。

## 夢中になっているヒトに聞いてみました！MOTOで出る理由って？



### サラリーマンでも出られる！

AXCRは毎年、日本のお盆休みの時期に開催されるからスケジュール調整がしやすいというのが日本人ライダーから人気な理由の一つ。車両代、エントリーにかかる費用なども四輪よりも安価なので、コスト的にも◎。ちょっと贅沢な海外旅行感覚!? (過酷ですが)



### 完走後の充実感がハンパない！

毎日、身体がボロボロになるまで走り、生命にかかわる危険性もある。だから競技中は走ることだけに集中！仕事やプライベートのことを一旦忘れて、大自然の中を走りぬき、ゴールした時の気分は最高なんだとか。都会暮らしに疲れたライダーにとってはリフレッシュなのかも。



### サポート体制が充実

Team JAPAN スタッフがリモートサービスやメカニック作業を手伝ってくれる。希望者を募ってサポートにかかる費用(ガソリン代やサポート費用)を日本人選手で割り勘する仕組みなのだが、自分で手配するよりも手間も費用も負担が少なくて安心だ。選手同士の交流も楽しい。

ギアはいったいどこからくるのだろうか。「大好きな高速ダートを長距離走るのが醍醐味です。今年は少なかったけれど昨年のカンボジアでは高速ステージのオンパレードで最高でした」昨年初めてAXCRに参戦した小柳選手は日本ではなかなか味わえないダイナミックなコースを思う存分走れるという魅力に取りつかれた様子だ。

今年も激しい優勝争いを繰り広げた池町選手は過去にAUTOでダカールラリーに出場し、クラス優勝という輝かしい経歴をもつ両刀使いの選手だ。「プライベート参戦する場合、四輪よりもコスト的な負担も少ないし、AXCRではトップを目指せる状態でもあることが二輪で出る理由かな。それに、普通の旅行ではなかなか行けない場所を走るクロスカンントリー

ラリーはとても新鮮。もう27年のラリーキャリアですが、いまだに毎回ワクワクキです」

エントリーにかかる費用はエントリーフィー20万円弱(競技中の宿泊費と朝・夕食などを含む)と渡航費、競技期間前後の宿泊費とガソリン代、通信費、保険代など。日本からバイクを送る場合は別途輸送費用がかかるが、大会事務局で一括して輸出入をしてくれるので手続きがとて容易なのだ。AUTO(四輪)とくらべて改造費用やスペアパーツ代にかかる費用も少ないというのも魅力かもしれない。今年は23台中13台が日本からのエントリーという日本人ライダーから大人気のAXCR。今これを読んでワクワクしたアナタ。非日常的な夏休みと最高の達成感を味わいたければ、意外と気軽に出来るかもしれないよ！

TEAM JAOS を支えた4人のメカニックたち



チーフメカニック 小林 正夫  
毎日ダメージを受けて帰ってくるからメカニックとしての腕が試される

今年は豪雨の中、ミッションを脱着してのクラッチ交換を朝方までかけて学生たちとやりたりと重作業もあってメカニックとしてもやりがいのある年でした。それでも毎日、きちんとラリーカーが私たちのところに戻るのが励みになります。限られた時間の中でメカニッククルーがそれぞれの作業を責任もって分担し、翌朝までに修復してラリーカーをスタートに並ばせる喜びは何物にも代えがたいものがあります。



メカニック 今泉 俊一  
限られた工具や部品で直すディーラーでは味わえない貴重な経験

ここ2年間、整備の現場から離れていましたが、久しぶりのメカニック作業。それも、こんなに非日常的な環境で素晴らしいクルーと過ごすことができうれしかったです。必要な部品がなくて現地ディーラーに駆け込んだり、雨の中徹夜で作業したり、ロアアームをハンマーで叩いて応急処置したりと... 普段のディーラー整備では決して味わうことがない貴重な経験ができました。無事にフィニッシュしたときの達成感は最高です。



CTS学生メカニック 脇田 寛之  
初めてだらけのラリーメカニック辛いこともあったけど最高の思い出

学校のように設備の整っていない野外、工具や部品も最低限のものだけ。そしてタイ王国という異国の地... そんな初めてだらけの現場でした。限られた時間の中で、それも学校の授業ではやったことのないミッションの脱着作業をするなど、大変なことはいっぱいあったけど、それ以上に新鮮なことが多くて良い刺激になりました。学生生活最後の夏休みに通常の学校生活では得ることのできない貴重な体験をすることができました。



CTS学生メカニック 上條 拓人  
想像を超える過酷な環境にくじけそうになったけどまた参加したい

事前に動画とかを見てイメージしていたものより大変で、体調を崩した日もありました。でも、これまで学校で勉強してきたことを実践できる場だし、分からないことは小林さんや今泉さんに教えてもらったりと、たくさんのお話を吸収することができました。大好きな四駆が激しいオフロード走行をしている姿を見ることができてうれしかったです。メカニックとしての腕を上げていつかまたAXCRに参加してみたいです。

昼間は先回りしてリモートサービスを行う

競技中は移動しながらサポートカー（TEAM JAOSは現地ドライバー付きのハイエースを利用）で先回りして、途中で給油や窓ふき、応急処置などの作業を行う。与えられた短い時間でどれだけ作業できるかがポイントとなる。



ラリーカーの派手な走行シーンばかりが目立って来たが、AXCRに限らずモータースポーツの世界にはこういった裏舞台が必ずあって、そこにはもう一つのドラマが存在する。普段とは少し違う視点で観てみると新たな楽しみが見つかるかもしれない。



普段はそれぞれ別の場所で働いているメカニックたち。限られた環境の中では満足のいく整備ができず、応急処置でしのぐことも多々。これまで培ってきた経験とアイデアが勝負だ。



チーフメカニックの小林はドライバーの能戸からヒヤリングして、その日の作業メニューを決めていく。



CTSの脇田と上條は先輩メカニックに教わりながら日々成長していく。なおTEAM JAOSはベッセルから工具のサポートを受けている。



左: 激しい走行で壊れた場所を直すために溶接機を持ち込んで作業するチームもある。右: 篠塚建次郎選手がドライブするジムニーはCTSの学生と先生たちだけでメカニック作業を担当している。



ラリー中は毎日のように宿泊先が変わるから、まるで旅芸人の一団のよう。その日のホテル駐車場が深夜のサービスパークに早変わりし、各チーム深夜まで作業をする。

リミットは翌朝のスタートタイム

とつとつ醍醐味だったりする。

今年のチームジャオスは2015年からチーフメカニックを務める小林（エボリスタ）と初参加の今泉（群馬トヨタ）の2名を軸に、中央自動車大学校（CTS）の学生2名を迎えた4名体制。必要にして十分な作業ができる。最低限の人数であり、ワークスチームとドライバーのちょうど中間的な規模と考えればいだろう。何もトラブルがなければ、決められたメニュー（洗車と点検や増し締め、消耗品交換など）の作業を3〜4時間でこなし、21時頃に終わるのだが、今年は彼らにとっても厳しいAXCRだった。

初日のSS（競技区間）では大きな穴に侵入したことによる左フロントの修復作業をしたり、ラリー中盤ではクラッチの滑りや発生。ミッション脱着を伴う交換作業に夜を徹して対応するなど、例年とくらべて重作業が多かったのだ。日本から持ち込んだ最低限の工具とスペアパーツでは対応できないトラブルが起これば、近隣のディーラーや部品店を走り回ったり、他チームに協力してもらったりと、ありとあらゆる手を使ったりと、翌朝のスタートまでにラリーカーを仕上げるのが彼らの仕事なのだ。メカニックたちにとっても部品調達や時間、作業中の雨、暑さや疲労と戦いながら乗り越えたAXCR 2017となった。

そんな環境で競技をするのだからマシンにも大きな負担がかかる。これを6日間繰り返すためにはメカニックによるメンテナンスやリペア作業が必要不可欠なのである。ラリーカーが競技を終えてサービスパーク（その日の宿泊先）に到着するのが夕方頃で、翌朝のスタート時間までの間に完全な状態に戻さなければ勝負はできなくなってしまう。だから、ワークスチームのように大勢のメカニックがいて、設備や工具、スペアパーツが豊富にあることに越したことはないのだが、ドライバーとコ・ドライバーが自分でメカニック作業をこなすドライバーたちもAXCRにはたくさんいる。各チームがどんな体制でどんな作業をしているのか... 夜のサービスパークを見て回るのはAXCRのもうひとつの醍醐味だ。

ラリーの舞台裏で活躍するチームメカニックたちの仕事

激しいオフロードを豪快に走るラリーカーを支えているチームメカニック。彼らはダメージを受けたラリーカーを直して翌朝、ドライバーにキーを渡すために昼夜問わず働いている。華やかなラリーの舞台裏にはもうひとつのドラマがあるのだ。



どんなトラブルが起きても朝までに直して走らせる

AXCRでは予期せぬ出来事がたくさん起きる。レッキ（下見走行）がなく、コマ図に記された初めて走る極悪路を速く走らなければならないからだ。もちろん予想外のことが起きて回避を避けることができるのだが、トップグループの選手たちが出すスピードは素人からは想像できないほど速い。当然思ったよりも穴が深かったり、天候の変化で地形が変わったり、これもある。ブライントコーナーの先でスタックしたラリー車が道をふさいでいたり、ミスコースしたラリー車が対面から走ってきたりすることも珍しくない。道がせまくて木々にボディをこすらせながら走らなければならないことも日常茶飯事だ。

そんな環境で競技をするのだからマシンにも大きな負担がかかる。これを6日間繰り返すためにはメカニックによるメンテナンスやリペア作業が必要不可欠なのである。ラリーカーが競技を終えてサービスパーク（その日の宿泊先）に到着するのが夕方頃で、翌朝のスタート時間までの間に完全な状態に戻さなければ勝負はできなくなってしまう。だから、ワークスチームのように大勢のメカニックがいて、設備や工具、スペアパーツが豊富にあることに越したことはないのだが、ドライバーとコ・ドライバーが自分でメカニック作業をこなすドライバーたちもAXCRにはたくさんいる。各チームがどんな体制でどんな作業をしているのか... 夜のサービスパークを見て回るのはAXCRのもうひとつの醍醐味だ。

Driver **能戸 知徳**



Co-Driver **田中 一弘**

Interview ● 新銅亮也 (ジャオス)



## 新ダンパーの開発と ラリー本番での苦難を乗り越えた絆

は市販用の高性能ダンパーとして完成しましたので、今回はこれまでの2年とは異なり、AXCR専用にもっと高性能なダンパーを開発しました。ハイドロンプラックションの投入など、今まで使っていなかった技術も取り入れたのでセッティングには苦労しましたね。(詳細は34・35ページ参照)

**能戸** リアダンパーのレイアウトを変更したことにより、イチからスタートでしたのでもう少しテスト走行と仕様を煮詰める時間が欲しかったというのが本音ですが、昨年よりも格段に乗りやすい足回りになったし、強度が上がったので安心感もあります。

**田中** 最終テスト走行後に唯一残った課題が「大きな入力があったときの抑えがもう少し欲しい」ということでした。でも、じゃあ実際にAXCRでどのくらいの頻度でこのような入力があるのか。これは自分で出てみないとわかりませんよね。でも、想像を超えるシチュエーションばかりで、これは改良していきたいなと……

**能戸** そうなんです。AXCRはテストコースよりもずっと過酷。それを毎日200kmくらい走るんです。ボクがこだわる理由がわかってもうたえうれしいです(笑)

**田中** 競技に参加することによって技術者として、こんなに大きな収穫があるとは思っていませんでした。今年のダンパーは耐久性やダンパーの持つパフォーマンスをラリー中終始安定して発揮するという点では合格ですが、先ほど話したようにチューニング面ではまだ課題が残っています。今回で解決策が色々と見えてきましたので、次回は最高のものになるはず。今から楽しみです。



左:コ・ドライバーの田中はルートブックが配られるとすぐにチェックしてマーキングするのが毎晩の日課。右:夜のメカニック作業にも積極的に参加するドライバーの能戸。気になった部分をメカニックに相談する。

**能戸** 次は早い段階からテストして煮詰めていきたいと思っています。

**難コースに悩まされた本番**

**新銅** 実際AXCR2017はどのくらいだった?

**能戸** 今年はタイ王国内だけのラリーで、クネクネと曲がり角が多い。そしてSSが長い。リエゾン(移動区間)よりSS(競技区間)が長い日もあり、過去21回の高AXCRとくらべても難易度の高いほうだったと聞いています。

**田中** 初めてのAXCRのナビゲート……すごく大変でした(笑)

SS1の前半から多くのラリーカーがロスト(現在地を見失う)してジャングルの中で右往左往する

チームジャオスが発足したAXCR2015に  
お互いメカニッククルーとして出会った2人が  
今シーズンはコンペティターとして参加して見事完走。  
初コンペを組んだ彼らにこれまでのプロセスを聞いた。

### 最初はお互いメカニック

**新銅** AXCR2017をフィニッシュした2人にこれまでのストーリーを話してもらおうと思います。AXCR2015のときは2人もメカニックでしたよね。お互いの第一印象は?

**能戸** 当時、父が経営する北海道の四駆ショップ「パドック」で働いていてメカニックと呼んでもらいました。

**田中** 私は当時も今もKYBの社員でダンパーの設計を担当するエンジニアです。AXCR2015用のダンパー設計を担当した関係で、現地に行ってメンテナンスやデータ取りをしたくて同行しました。だから初めて会ったのはテスト走行の時。若いのにクルマ好きで、オフロード競技についても詳しいなと……まあ、当時から生意気でしたけど(笑)

**能戸** それは言いすぎですよ。カバンに入れてください。ボクとは真逆な性格でキツチリしているから頼もしいなど。空回りする時も多いけど(笑)

**新銅** ちょっと、ケンカしないでくださいよ。さて、AXCR2016ではクルマがハイラックスになり、能戸くんがドライバーに。しかもジャオスの社員としてこれは客観的に見ても急な展開でしたよね。

**能戸** ボクも想像すらしていませんでしたけど、赤星社長にお誘いいただき開発スタッフとして勤務する

### 初めての「コ・ドライバー」

**新銅** ダンパーの研究としても競技者として「ダンパーを使う側」になることが深い製品開発への近道だろうということで、田中さんが2017年のコ・ドライバーになることになったわけですが、経験があったんですか?

**能戸** 最初は仕方ないですよ。こんな難コースを最初に経験したから次回からはきっとラクになるはずです(笑)

**ハイラックスの魅力**

**新銅** 2年間、AXCRで新型ハイラックスを使ってどうでしたか?

**能戸** 2年目ということもあり、補強やブレーキの強化など細かい部分にも手を付けられたので、完成度が上がりました。何より、2回AXCRで同じ車両を使用してもヘタリを感じない。ボディ剛性フレームのねじり剛性、エンジンやミッションに関してもとてもタフです。これは改造によるものではなく、ハイラックスが元々もっているポテンシャルです。まだまだ同じ車両でAXCRを走れると感じています。

**能戸** 今年が仕方ないですよ。こんな難コースを最初に経験したから次回からはきっとラクになるはずです(笑)

**ハイラックスの魅力**

**新銅** 2年間、AXCRで新型ハイラックスを使ってどうでしたか?

**能戸** 2年目ということもあり、補強やブレーキの強化など細かい部分にも手を付けられたので、完成度が上がりました。何より、2回AXCRで同じ車両を使用してもヘタリを感じない。ボディ剛性フレームのねじり剛性、エンジンやミッションに関してもとてもタフです。これは改造によるものではなく、ハイラックスが元々もっているポテンシャルです。まだまだ同じ車両でAXCRを走れると感じています。

**能戸** ボクも田中さんとコンペを組んでまたチャレンジしたいです。今年が初めてだし、ハイラックスに大きな損傷なく完走できたので十分です。来年はハイラックスを使った3年目のAXCRになるので攻めていきたいなと思っています。そして、ジャオス、KYBや協力企業のみならず、ジャオスや協力企業のみならず、ジャオスや協力企業のみならず、ジャオスや協力企業のみならず……

**能戸** ボクも田中さんとコンペを組んでまたチャレンジしたいです。今年が初めてだし、ハイラックスに大きな損傷なく完走できたので十分です。来年はハイラックスを使った3年目のAXCRになるので攻めていきたいなと思っています。そして、ジャオス、KYBや協力企業のみならず、ジャオスや協力企業のみならず、ジャオスや協力企業のみならず……

### 高性能ダンパーの開発

**新銅** 今回はAXCRのために新たに開発したダンパーがポイントになっていきますね。2人で試行錯誤してセッティングしていたようですが。

**田中** 今ジャオスさんで市販しているFJクルーザー用のVF1R

# Design

ORAFOL P.G.D ei8ht

Films●ORAFOL JAPAN 03-3243-6231 Wrapping●P.G.D ☎0547-38-3416 <http://pgd-wraps.com> Design●ei8ht 松本秀哉

# Engineering

TEAM JAOS CTS OKUYAMA

●オクヤマ ☎045-934-5334 <http://www.carbing.co.jp> ●学校法人 中央技術学園 (専)中央自動車大学校 ☎0120-516-535 <http://cts.ac.jp>

## 業界初のスケルトングラフィックで魅せる



ORAFOL(使用フィルム)  
インクジェットメディアORAJET 3951GRA-010  
ラミネート ORAGUARD 290G F-000  
マーキングフィルム ORACAL951シリーズ 150プリリアントブルー  
プロテクションフィルム ORAGUARD280G



左:デザイナーの松本氏自らデザインのベースとなる写真を撮影。  
中:ボンネットにもエンジンルームの実写をインクジェットプリントしたフィルムを貼る。  
右:2015年のFJクルーザー参戦時からラッピングを担当しているP.G.Dの大塚氏。

「ドア開けていいですか?」ラリーカーを展示すると一日に何度もこう聞かれる。もちろん「どうぞ。座っていいですよ」と応えるのだが、競技車の中身ってみんな気になるものなのだ。

「アクリルボディを被せたかのようなスケルトンの表現に挑戦したい」とデザイナーの松本氏(ei8ht)から提案があった時、今年のデザインにビッタリだと思った。精工な透かしのデザインをラッピングで表現しようというものだ。ドアやボンネットを外した状態で何枚もの写真を撮影し、細かく採寸を行う。写真を編集しながら原寸のデータを作成。そこからは毎年ラッピング施工をお願いしているP.G.Dへ。ORAFOLのフィルムにパーツごと分割してインクジェットプリント。凹凸に合わせて写真と実車がズレないように伸ばしながら貼っていくのだ。またたく間にハイラックスはカラフルなフィルムで覆われた。彼らは冗談を交わしながらスラスラと作業をするが、真剣な目つきと繊細な手先の動きは熟練職人そのもの。これが世界を相手に活躍する彼らの仕事なのだ。

斬新なアイデアと正確なデータ、フィルムの品質、ラッピングテクニック。これにより摩訶不思議なスケルトングラフィックが実現した。パツと見たと本当にドアが外れているかのように錯覚してしまうほどだ。まさにトリックアートならぬトリックラッピング。こんなラリーカーは誰もみたことないハズ。ひよっとしたら世界中で流行るかもしれない!



## 頑張った学生はAXCRに行けちゃう!? 中央自動車大学のステップアッププログラムとは

普段の学校生活では学べない“経験”をしてほしいという想いで2011年から一級自動車整備科 4年生のカリキュラムに採用。ここ5年間はAXCRへの学生メカニック派遣(選抜)や参加チームのマシン通りのサポートをステップアッププログラムの一環に取り入れている。学生生活最後の夏にする貴重な現場経験は、かならず就職後も役に立つし、一生の思い出になるはずだ。

## 21人のクルマ大好き学生たちとコラボレーション



TEAM JAOSのメカニックたちと一緒に実際に使用するラリーカーに毎日触れて作業することで、確実に技術力が経験を通じて身に付く。

「それぞれの想いを乗せた共同製作マシンの完成」

2017年4月、チームジャオスは昨年のAXCRで使用したハイラックスを横んで、約半年ぶりに中央自動車大学校(CTS)を訪れた。教室では4年生に進級したばかりの一級自動車整備科の学生たちが待っていた。今年は彼らと一緒にマシンを造ってAXCR 2017に挑戦するのだ。

今年は分解清掃と点検、各部の補修や塗装、ミッションのオーバーホール、組み立てまでといったメニューだ。昨年のように新しく造る部分は少ないが、正確かつ根気のいる作業が要求される。5月にシエイクダウンをすることが決められていたため、与えられた時間はそう多くはない。メカニックの小林(エボリスタ)と今泉(群馬トヨタ)、ドライバーの能戸(ジャオス)は、何度かCTSに足を運び、彼らを指導しながら共同作業をする日々が続いた。最初は何をしていいかわからずいた学生たちは、ハイラックスの完成が近づいてくるとそれぞれ成長があつて、工具でボルトを絞める手つきさえ違うように見えるから「若いエネルギーはさすがだな」と関心してしまう。彼らがラリー現場で約1週間生活したらどんな変化を見せてくれるのかとも楽しみになった。

途中、荷台部分のレイアウト変更のために昨年ローラー製作と補強を担当した株式会社オクヤマにシャシーだけを運んで作業したり、ジャオスではシッピング直前まで毎晩のように深夜まで仕上げ作業を行い、チームジャオスの共同製作マシンが完成した。

# KYBとJAOSの本気 超高性能ダンパーを共同開発

## POINT 1

ロッドとアウターのサイズを拡大し  
高強度・高剛性化とオイル増量による耐熱性の向上

ロッドとアウターのサイズを拡大。具体的にはロッド径がフロントリヤ共にφ16(A XCR2016)からフロントφ18、リヤφ25に変更。常用悪路走行に特化した新開発のピストンバルブを投入した。またリヤのアウターサイズもφ51からφ65にして2倍のオイル量を確保。温度上昇を抑制して安定した減衰力を発生させる。

## POINT 2

ハイドロパンクッションを新採用  
大入力時に高減衰力を発生し車両安定性を向上させる

ダンパー内部に油圧式パンクッションを搭載。常用悪路ではピストンバルブで低い減衰力を発生させ、フルパンプ時はハイドロパンクッションによる高い減衰力を発生する。タイヤストローク位置に対して機能する減衰力機構を分担することで、走行シーンを選ばない優れた悪路走破性を確保した。

## POINT 3

ロッドの表面処理にDLCを施すことで  
ハンドリングとタイヤの接地性を向上

これまでロッドの表面処理には硬質クロムめっきを使用していたがDLC(ダイヤモンドライクカーボン)を採用。KYB独自に開発したダンパーに最適なDLCを施すことによりフリクションを低減。ダンパーの応答性が向上し、しなやかなストロークを実現。タイヤの接地感やハンドリングの応答性をアップさせた。

### KYB製 BATTLEZダンパー VF-R (AXCR2017仕様)

ピストン径	①φ46 ②φ46 (新開発ピストンバルブ)
ロッド径	③φ16 ④φ25 (特注の高強度鋼材)
ロッド表面処理	⑤DLC被膜
アウター径	⑥φ51 ⑦φ65
ストローク	⑧139mm ⑨235mm
車高調整	⑩ネジ式 ⑪固定式
リザーバタンク	⑫Rホース別タンク (高強度アルミ材)
タンクホース	⑬Sステンメッシュホース、ストーンプロテクター
減衰力調整	⑭伸側: 36段、圧側: 低速40段、高速無段階 ⑮伸側: 40段、圧側: 低速40段、高速無段階
パンプストッパー	⑯Rハイドロパンクッション
ロアブッシュ	⑰H高荷重対応ピロボール
アッパーマウント	⑱H高荷重対応ピロボール

フロントは市販のFJクルーザー&プラド用のバトلز VF-Rと基本形状は同じだが、アウター径を拡大し、切削ボディが採用されている点と見た目も大きく異なる。コイルスプリングは市販製品と同じBATTLEZ コイル Ti-Wを組み合わせている。

# Damper

## BATTLEZ VF-R AXCR SPECIAL by KYB

●ジャオス ☎0279-20-5511 <http://www.jaos.co.jp> (BATTLEZ)



●ホース式アルミ製別タンク ●ステンメッシュホース&ストーンプロテクター ●DLC被膜(ダイヤモンドライクカーボン) ●切削ボディ+ピロボール式ロアブッシュ



上:リヤは全長745mmものロングショックを装着するためにレイアウトを大きく変更。スミハツ製リーフスプリングはストリート用に再チューニングしてリフトアップキットとしてジャオスから市販される予定だ。  
下:リザーバタンクは放熱対策と調整のしやすさを考慮して荷台上部に設置している。

長年の想いとAXCRを経て生まれたバトلزVF-R

約20年前、ジャオスがチューニングパーツブランド「バトلز」のダンパーを初めて造るときにタグを組んだのが当時のカヤバ工業つまり、現KYBだ。プラド&ハイラックスサーフ用を皮切りに今日まで4WD&SUUV用ダンパーを世に送り出してきた。ストリート向けとしてラインアップが増える一方、両社の間で「競技志向のユーザーにも親しまれる高性能なプレミアムダンパー」を造って世界に発信したい」という想いが生まれはじめたのである。

AXCRに限らずカールラリイやBajaなどの国際的なオフロードレースを走るマシンには速くて確実・安全に走れるようにさまざまなモディファイが行われている。そのハイライトとなるのが足回り、それもダンパーが担う役割は大きい。長時間続く凹凸やバンク、激しいモーグルやハイスピードで駆け抜けるダートやオンロード... しかもそれを走るのはピックアップトラックや大型SUVなどをベースとした重量級マシン。ダンパーにとっては地獄のような世界なのだが、逆にオフロード用ダンパーをテストする環境としては最適だ。構想から約10年の時を経て2015年にダンパー「バトلزVF-R」のプロトタイプが完成。FJクルーザーでAXCRに参戦して性能と耐久性、ユーティリティ性を確認して市販化した。2016年は競技車両をハイラックスにチェンジし「バトلزVF-R」の進化版を用意して挑戦。見事入賞を果たし、過酷なレースにも十分通用することを実証

するとともに、豊富なデータと新たな課題を見つけてプロジェクトを継続することを決意した。

世界で勝負できる日本製オフロードダンパーの研究

これまで使用していた市販製品(バトلزVF-R)をベースにしたダンパーが悪かったわけではないが、競技を継続すると「もっと高性能なものを」という欲が出てくるものだ。そこで2017年は目的を「製品テスト」から「将来の製品開発のための研究」に切り替えることに。ジャオスとKYBにできることをすべて注ぎ込んだ高性能ダンパーの開発にチャレンジしたのである。

具体的には左ページにある3つの施策「サイズ拡大」「ハイドロパンクッションの投入」「ロッドへのDLC処理」を敢行。さらなる安定した減衰力と耐熱性能、セッティングの自由度やドライバビリティの向上を図り、純国産の本格的なレーシングダンパーを完成させたのである。さらに、これまでダンパーの設計を担当(A XCR本番ではメカニック)していたKYBの田中一弘が初めてチームジャオスのコ・ドライバー担当よりリアルなデータを設計者自ら競技で体感しようという試みだ。多くのエントリー車両がインポートブランドのダンパーをダブル装着(1輪につき2本のダンパーを装着)しているのに対し、チームジャオスのハイラックスはシングル装着で終始安定した走りを披露しノットラブルで完走。ひよっとしたらしいのが世界中のオフロードレースでKYBダンパーを装着したマシンを見る日がやってくるかもしれない。



## 足元はタフネス&クールな新作



GEOLANDAR M/T G003	
20インチ	35×12.50R20 LT 121Q 37×12.50R20 LT 126Q
17インチ	33×12.50R17 LT 120Q LT265/70R17 121/118Q LT285/70R17 121/118Q 35×12.50R17 LT 121Q 37×12.50R17 LT 124Q
16インチ	LT305/70R16 124/121Q LT225/75R16 115/112Q LT235/85R16 120/116Q※ LT245/75R16 120/116Q LT265/75R16 123/120Q LT285/75R16 126/123Q LT315/75R16 127/124Q 6.50R16 LT 97/93Q※
15インチ	30×9.50R15 LT 104Q※ 31×10.50R15 LT 109Q 32×11.50R15 LT 113Q※ 33×12.50R15 LT 108Q※ 35×12.50R15 LT 113Q

※10月発売予定サイズ  
上記以外の追加サイズは11月以降発売予定

これまでの方向性パターンから、左右どちらでも装着可能な点対称パターンに変更。スヘアタイヤの選択に迷うことがない。サイドの剛性がアップして劇的にハンドリングが向上したことによるマシンコントロールのしやすさが大きなアドバンテージとなった。



トレッド全体に刻まれたラググループやトレッド面のサイドブロックなどが様々なオフロード路面で優れたトラクションを発揮。タイヤサイドは厚く設計され、上部に設けた「アグレッシブサイドブロック」を配置することで耐久カット性や耐摩耗性が向上した。



200km以上のSSで激しいオフロード走行をした後でもしっかりとブロックが残っている。オフロードでの高い耐久性が頼もしい。

### 競技で鍛えた強さと「カッティング」ジュエル

過去2回のAXCRでチームジャオスの足元を支えたジオランダのマッドテレレンタイヤが13年ぶりにモデルチェンジした。今夏発売された新型ジオランダIM/T G003はオフロードユーザーからのニーズに応えるために、世界中の過酷なオフロードレースで培った技術を投入して大幅にトレッドパターンを変更。さらにサイドデザイン、構造、コンパウンド、プロファイルに至るまでの全面刷新を行い、オフロード性能を追求するとともに耐久性・

耐摩耗性の向上を測ったのだ。その劇的進化はビジュアルにも反映され、アグレッシブなルックスへと生まれ変わり圧倒的な存在感を手に入れた。

AXCR2017で約2000kmをG003で走破したドライバーの能戸は「サイドの剛性がグンと上がったことにより、ハンドリングが向上してコントロールしやすい。マッドやロックでの食いつきの良さも印象的でした。バンクも一度もしなかつたし運転していて安心感があります」と話す。

先代のM/T+ゆずりの静粛性や快適性も相まって世界中の4WDから支持されることだろう。

# Tires & Wheels

YOKOHAMA GEOLANDAR JAOS TRIBE CLAW

Tires ● 横浜ゴム ☎0120-667-520 <http://www.yokohama.com> Wheels ● ジャオス ☎0279-20-5511 <http://www.jaos.co.jp>



JAOS TRIBE CLAW  
17×7.5J+25 シルバー(写真左)・・・¥45,000(税抜)  
17×7.5J+25 ガンメタリック(写真右)・・・¥45,000(税抜)  
17×8.0J+20 ブラックミーリング・・・¥50,000(税抜)  
17×8.0J+20 ダークシルバー・・・¥46,000(税抜)

ハイラックスにピッタリな7.5J+25はシルバーとガンメタリックの2カラー展開。このほかにブラドやFJクルーザー用として8.0J+20のブラックミーリングとダークシルバーをラインアップしている。

「MAT PROCESS」とは 鍛造ホイールや2,3ピースホイールのリム成形に用いられる「スピニング製法」を応用して開発されたリム成形方法。鍛造工程後、リム部を鍛えながら引き伸ばして成形。これにより、リムは鍛造に匹敵する材料強度を実現し、ディスクデザインは鍛造では成形不可能な自由度の高いデザインを施すことが可能になる。

### ジャオスとエンケイがコラボした高品質ホイール

「次のAXCRはブレーキを強化しよう。すなわち、ホイールはこれまでの16インチから17インチに変更することも意味する。幸いハイラックスのホイールは、ブラドやFJクルーザーにもマッチングするサイズだ。ジャオスが新しいホイールを造る理由としてはこれで十分なのである。

コンセプトは「高強度で軽量。放熱性を確保し、競技で使用してもドレスアップシーンでもマッチするデザイン」。こうして生まれた「トライブ・クロウ」

は競技用ホイールとしても名高いエンケイとコラボした純国産ホイールだ。軽量・高強度・高剛性を高い次元で実現するエンケイ独自の最新リム成形テクノロジー「マットプロセス」を採用し、十分な強度を確保しながらも重量は約10kg(JWL-T規格)に抑えることに成功。軽快感のあるラフメッシュデザインをベースに、立体感を出し、リム部にはレリフを入れて適度なポリウレムをプラス。見事4WD用ホイールとしての力強さとスポーティ&ドレスシィなルックスを両立。さまざまなカスタマイズのニーズに対応できる守備範囲の広さが魅力だ。



立体感を高めるためにセンターに向かって落とし込むコンケイブ形状を採用。リムやスポークのデザインも細部までこだわった渾身の作。エンケイとのコラボの証として刻印が入る。



# 悪路かどうかは、 ジオランダーが決める。

マッドもロックも、ダートも砂利も、悪路じゃない。  
進化を遂げたGEOLANDAR M/Tなら、  
強烈なトラクションで車体を前へ前へと進めてくれる。  
その走りを支える要は、YOKOHAMAの先進技術が生んだ  
独自のトレッドとサイドブロック。  
これからはこのタイヤが、  
オフロード走行の基準をつくっていく。



NEW



**GEOLANDAR M/T G003**



<100周年特設サイト> <http://www.y-yokohama.com/100th/>  
<ジオランダー特設サイト> <http://www.yokohamatire.jp/geolandar/index.html>  
横浜ゴム株式会社 ☎ 0120-667-520 <http://www.yokohamatire.com> 月に一度は空気圧点検を

# TEAM JAOS

RALLY RAID PROJECT Supported by **KYB**



ご声援ありがとうございました。