



楽しく走れて、タメになる! そんなサーキット走行会を目指す

第1回 NUTEC&CARトップevo

サーキット・ミーティング

in筑波サーキット コース1000

プロドライバーによるドラテク講座や同乗走行で
 ドライビングテクニックのスキルアップを図り、参加者によるモニターテストで
 気になる製品のフィーリングチェック。さらにはデモカーの同乗走行/公開取材など
 盛り沢山の内容を詰め込んだサーキット走行会が
 『NUTEC&CARトップevo サーキット・ミーティング』だ。
 「もっとみんなに、気軽にモータースポーツを楽しんでもらいたい!」
 そんなevo編集部の想いに賛同してくれたオイルメーカーのNUTECをはじめとする多くの
 パーツメーカー/チューニングショップの協力によって実現した
 このイベントの様子をレポートしよう

Photo: 高木博史/小林 健/川田智史

【主催】
 交通タイムス社 カートップevo編集部

【協賛】
 ニューテックジャパン

【協力】
 エッチ・ケー・エス
 カヤバエンジニアリング・アンド・サービス
 東京発条製作所/日本精機/藤巻技研工業/エイチアールエス
 ケービーシー/アクシス/ボズスピード(順不同)

【協カドライバー】
 田中 実/山路慎一/玉本秀幸/菊地 靖(順不同)

【会場】
 筑波サーキット・コース1000

【開催日】
 2003年7月23日(水)

【参加費】
 7000円(保険料・計測代込み)

誰でも、気軽に参加して サーキットの楽しさを味える!

感謝! 第1回サーキット
ミーティングが無事開催!!

いまさらいうまでもなく、カー
トップevoは、自動車メーカー
が作り上げたエポリユーシオンモ
デルを楽しむことを提唱している
雑誌だ。これまでもエポモデルを
楽しむために、ドラテックやチュ
ニングといった情報をいろいろと
発信してきたが「もっとクルマを
楽しむことをアピールしたい」と
いう考えと情報を発信するだけで
はなく、読者との交流したいとい
う気持ちを持ち続けてきた。そん
な気持ちに賛同してくれたNUT
ECをはじめとするアフターパー
ツメーカーやチューニングシヨッ
プ、プロドライバーの人たちの協
力のもと、「走行会」というカタ
チで一步を踏み出すことができ
た。それが7月23日に筑波サーキ
ット・コース1000で行なった
「NUTEC&カートップevo
o・サーキットミーティング」だ。
このサーキットミーティングの
参加クラスは、座学十コース走行
がセットになった「ドラテックク
ラス」と20分×3回の走行枠を思い
っ切り走ることができる「一般走
行クラス」のふたつ。
ドラテッククラスの講師には、本
誌でのドラテック連載記事が好評の
田中実選手を迎えた。サーキット
走行未経験者及びサーキット走行
の経験が少ない参加者が中心で、
田中選手ならではの巧みな話術
で、難しいドラテックの話が分か
りやすく解説してくれた。
一般走行クラスでは、1本目の
走行後、山路慎一選手/玉本秀幸
選手/菊地靖選手の協力のもと、
オーナーカーの同乗走行を実施し
た。自分のクルマをプロがドライ
ブするなんて機会は、滅多にある
ものじゃないだけに、プロにはい
ろいろな質問をぶつけていた。
また、参加クラスに関わらず、
メーカー&シヨップのデモカー同
乗走行や気になるチューニングバ

豪華な講師陣!! 一流現役ドライバーが揃い踏み



田中 実

本誌連載も好評で、ドラテ
ックを踏らせた日本一の話
術派ドライバー。JGTCで
はウエッズスポーツ
CELICAを駆って大活躍中



山路慎一

JGTCではチームTAISANの
ボルシェに乗る山路選手。
当日はユーザーカーとデモ
カーの同乗走行・試乗をお
願いした



玉本秀幸

わかりやすいインプレが好
評な玉本選手にはユーザー
カーの同乗走行を中心に協
力してもらった。S射にはBP
ADVAN NSXで参戦中



菊地 靖

ユーザーカーとデモカーの
同乗走行を行なってもらっ
た菊地選手。S射には
REDLINE ヘルノ車高 DL
DC5で参戦している

ーツを車両に装着し、その性能を
体感できるモニターテスト。昼時
にはカートップevo公開取材と
して、各デモカーをプロが試乗し、
そのコメントも会場にアナウンス
した(その詳細はP72)。
さらに、ビットロード横の駐車
スペースでは、走行会の主旨に賛
同してくれたメーカーやシヨップ
のブースを設置。参加者にメーカ
ー/チューナーに、チューニング
についての質問等をぶつけてもら
うことが狙いだったが、参加車両
の駐車スペースと距離があったこ
となど、反省すべき点もあった。
このサーキットミーティング
は、今後も続けていく予定(す
でに次回開催は決定! 詳細はP
76)。今回の反省点や参加者/協
力メーカーやシヨップの意見をも
っと取り入れ、さらにグレードア
ップしていくので、これを読んで
いるキミもぜひ、参加してほしい。

面白くてタメになる、田中実のドラテッククラス



コース走行時には田中選手が先導走行を行った。田中選手の後ろの車両は
数周してラインを整えたら、そのまま田中選手を追い抜き、列の最後尾に
着くというスタイル。全員が先導車両の後ろにつくことができる

コントロールタワーの2階で行われた座学
は、どれもタメになる話ばかり。サーキ
ット慣れた人でも勉強になるハズ

座学十コース走行が行われたドラテッククラス。午前中の座
学では、サーキット未経験者&初心者向けに、安全にサー
キットを走るための精神的な話を中心に行なった。1本目の
走行後に行なった座学では、荷重移動などの、より走行に
おいての実践的な講義となった。参加者からは「分かりや
すいし、話がおもしろい」といった声が上がられた

豪華賞品が当たる、お馴染みのジャンケン大会



閉会式後に行われジャンケン
大会。次回開催時も行う
ので途中で帰らないように

サーキット走行会といえば、お約束なのがジャンケン大会。サーキットミーティングでも閉会式
の終了後に行なった。景品はブースを出展した各メーカー/シヨップからの協賛、オリジナルの
Tシャツやステッカーといったノベルティグッズからブレーキフルードといったパーツまでい
ろいろ。いちばんの人気は、NUTECオリジナルの高級時計

同乗走行あり、モニターあり たっぷり走れる一般走行クラス



モニターテストのパッド交換は、REOMの岡部さんとアディクトの内田サ
ンに協力してもらった。走行会間の短い時間に作業をこなしてもらった



プロから直接個別のアドバイスももらえる
同乗走行は、参加者から大好評だった

20分×3回の走行が行われた一般走行クラスではプロによるユーザーカーでの同乗走行やメーカ
ー/シヨップデモカーの同乗走行が行われた。自分が走るだけでなく、プロの走りも十分に堪能
できたハズだ。また、参加者のクルマで行なったモニターテストでは、エンジン&ミッションオ
イル/添加剤、ブレーキパッドの性能を参加者にテストしてもらった

01 NUTEC

☎045-929-1610 <http://www.nutec-japan.com/>



注目度ナンバー1のオイルメーカー

本イベントの冠にも名を連ねているのが、オイルメーカーのNUTECだ。オイルメーカーとしての歴史はまだ浅いが、そのオイルの信頼性は高く、多くのチューナーが、自らのデモカーにNUTECのオイルを使用している。この日はエンジン&ミッションオイル。さらに、人気の高い各種添加剤をモニターテスト品として用意してもらった

02 HKS

☎0544-29-1100 <http://www.hks-power.co.jp>



エボVII/インプレッサの新製品も続々登場

ランエボ/インプレッサ用のチューニングパーツを続々とリリースしてくるHKS。ブースでは、ランエボVII「HKS T008」を展示してもらった。このエボVIIには新作のRタイプインタークーラーやオイルクーラーキットが装着されていた。またブースにはサスペンションをはじめ、人気商品を展示。そのラインアップの豊富さは、総合パーツメーカーならではの

03 Swift

☎03-3732-4111 <http://www.tohatsu-springs.co.jp/>



人気のスプリングメーカー、スイフト

純正ダンパー対応のスポーツマッキや直巻きタイプなど数多くのスプリングをリリースし、そのしなやかな動きでファンが多いスイフトのブースにはデモカーのランエボVIIのほかに、TK SPORTSのアコードユーロRも展示された。どちらの車両も同乗走行に協力してもらい、その足まわりの完成度の高さをアピールしていた

04 KYB

☎03-5476-1771 <http://www.kybclub.com/>



街乗り+サーキットにピッタリのダンパー&パッド

純正形状ショックアブソーバーといえばKYBだが、このサーキットミーティングでは、ブレーキパッドのRsd'sをモニターテスト品として用意してもらった。モニターに選ばれたオーナーに、そのフィードバックを事細かに聞き出す場面も……。さらに展示ブースでは、人気のシザーズジャッキを特別価格の1万円で販売していた

05 FUJITSUBO

☎055-998-0130 <http://www.fujitsubo.co.jp/>

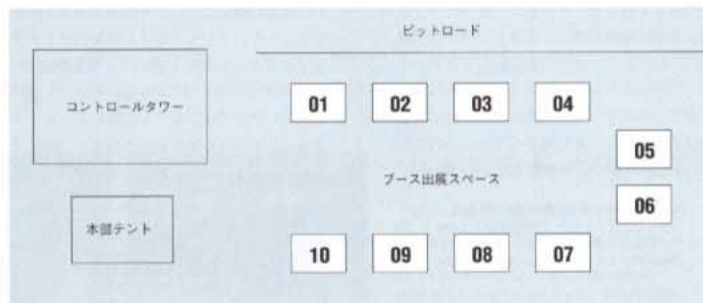


話題のデュアルモードマフラーにみんなが注目

マフラーメーカーの雄であるフジツボもブースを出展してくれた。さらに、デモカーであるGDインプレッサとランエボVIIを展示。インプレッサには「レガリス・ヴァイアブル」が、ランエボVIIにはスーパーTIが装着されていた。とくにインプレッサに装着されたレガリス・ヴァイアブルは、みんな気になるようで、公開取材時には注目を浴びていた

協力感謝! メーカー&ショップブース

この走行会の特徴のひとつにブースがある。参加者のみんなが日頃、疑問に思っていることを直接質問できるように、多くのメーカー&ショップにブース出展&デモカー展示というカタチで協力してもらった



06 Defi

☎03-3835-3639 <http://www.nippon-seiki.co.jp/defi/>



サーキット走行に欠かせないDefiのメーター

斬新なメーターを次々リリースし、追加メーターの一番人気メーカーと言っても過言ではないDefiは、展示車両としてレガシィB4を持ち込んでくれた。サーキット走行に欠かすことのできない追加メーターとあって、参加者からの注目度は高かった。また、最後のジャンケン大会には、人気商品のコントロールユニットIIを協賛してくれた

07 KBC

☎0290-91-1133 <http://www.s-kbc.com/>



かゆいところに手が届くランエボ用アイデアパーツ

デモカーであり、カートップevoの誌面にも何度も登場しているランエボVIIを展示してくれたKBC。ユーザーの立場から考えたシフトリンゲージブッシュなどのオリジナルアイテムを展示。残念ながら車両のちょっとしたトラブルで同乗走行はできなかった。また、今後のサーキットミーティングに関して、いろいろとアドバイスしていただき感謝です!

08 BOZZ SPEED

☎0489-52-8586 <http://www.bozz.co.jp/>



C型インプレッサの走りにみんなが釘付け

今回のブース出展のなかで唯一のインプレッサ系チューニングショップでもあるボズスピード。参加者の多くがインプレッサオーナーということもあり、同乗走行ではドライバーの小泉さんが大忙しだった。ブースアップ仕様競速を目指すC型インプレッサは、注目の的だった。ブースでは軽量サブフレームなどのオリジナルパーツを展示もしていた

09 GARAGE HRS

☎045-595-3626 <http://www.garagehrs.com/>



ランエボチューンといえばHRS

最近では、インプレッサのお客さん多いという、お馴染みガレージHRSも協力してくれた。デモカーであるランエボVIIとランエボVを持ち込み、ブースを出展。エボVIIは同乗走行にも登場してくれた。また、AYCオイルの漏れやコースアウトなどの参加者の車両トラブルにも、快く対処していただき、本当に感謝です

10 Axis

☎03-5718-2063 <http://www.axisworld.co.jp/>



ブレーキのスペシャリスト、アクシス

ブレーキパッドメーカーであり、そのアンテナショップであるスポテックプラザ・アクシス。ブレーキパッドやフルードなどのアイテムを持ち込んで、ブース出展してくれた。さらに、街乗り+サーキット向けパッドであるType-Rをモニターテスト品として、ブレーキフルードに参加者プレゼント品として協賛してくれた

公開取材

気になるデモカーを 目の前でインプレッション

昼休みを利用してコース上で行われた公開取材は、5台のクルマをプロがドライブし、そのフォーリングをアナウンスした。どれも新製品を装着した注目のデモカーだ



HKS LANCER EVOLUTION[®] VIII

特 エッチケーエス ☎0544・29・1100 <http://www.hks-power.co.jp>

市販品の装着で格段のフィールアップを図れる

ランエボVIIIは、ミニサーキットに十分対応できる。しかし、最近のハイグリップタイヤに対応したものでなく、NEOVAを限界まで使い切るにはちょっと剛性不足を感じる。そんなユーザーのリクエストに答えるが「HIPERMAX Pro ptr」ではないだろうか。旋回性能を限界まで追求したランエボVIIIにはリヤタイヤが軽くなる程の荷重移動は必要なく、コース1000の1コーナーでも安心してステアリングを切り込めた。ロールバランスの素性のよさを生かしてコーナリング中にアクセルを入れていても、適度なロールと安定したフロント荷重の確保ができていますので、加速性能は抜群。タイトコーナーでのハードブレーキングでも初期のスムースな沈み込みと、エアサスの様なバネレートの立ち上がり特性でスロットと向きを変えられた。これがまったくの市販品だというから驚きだ。(山路慎一)



HKSが作り上げたランエボVIIIに高い評価を下した山路選手。広報の松岡さんのコメントも会場にアナウンスされた

SPECIFICATIONS ●POWER TUNE: HKS・レーシングサクシオン 3万9800円/F-CON S 77万
円/EVC 6万9000円/ステンレスフロントパイプ 3
万8000円/ステンレスサイレントハイパワーマフラー
7万2800円/Rタイプライタークーラーキット 16
万8000円/スーパーファイヤーレーシング 1900
円/ツインパワー 7万3300円/オイルクーラーキット
8万4000円●SUSPENSION: HKS・ハイパー
MAX PRO Performer (F:14kg/mm R:14kg/mm)
18万9000円●TIRE & WHEEL: ヨコハマ・ADVAN
A048/ADVAN RG ●INTERIOR: DBメーター
クロノメーター 油温= 2万1900円 ブースト=2万
4900円



BOZZ SPEED IMPREZA WRX STi spec C

特 ボズスピード ☎0489・52・8586 <http://www.bozz.co.jp/>

ドライブするのが楽しくなるブーストアップマシン

このマシンに乗るのは凄く楽しかったんだよね。って「マシン」といってしまうくらい、速くて楽しいんだけど、これってただのブーストアップ仕様なんだよ。でも、タイムアタック仕様みたいなファイリング。エンジンはノーマルのライトチューンでHKSのV-Proで制御してるけど、このセッティングがまたパッチリで速い！ 低回転域からでもスコイ加速で、どこにもラグがない。足まわりもHKSハイパーマックスProを、オリジナルでセッティングしていて、硬いとうよりももしっかりしていて、コーナーではしなやかに動いて、タイヤを擦地させている感じ。癖がなくどこでも扱える感じだね。シャーシもオリジナルパーツで剛性アップと軽量化が図られ、サーキットでは十分なアドバンテージになっているのが体感できた。ずっと乗っていたくなる楽しくて速い「マシン」だね。(菊池 靖)



SPECIFICATIONS ●POWER TUNE: HKS・60φ汎用パワーフロー/F-
CON V PRO/AFノックアップ ボズスピード・ワンオフサクシオンパイプ/
75φステンフロントパイプ プロタイプ/S-twoマフラー 6万2000円 トラス
ト・前置きインタークーラー改ボズスピードスベック/プロフェク01 パワ
ーエンタープライズ・インジェクター (650cc/min) /フューエルポンプ●
POWER TRAIN: エクセディ・ツインプレートクラッチ クスコ・タイPRSフ
ロントLSD/タイPRSリヤLSD ボズスピード・ミッションメンバークラ
5800円●BODY & CHASSIS: ボズスピード・軽量サブフレームVer.2 3万7800
円 (予備) /軽量フロアバー 1万4800円 (予備) ●SUSPENSION: HKS・ハ
イパーマックスPROボズベック (F:14kg/mm R:14kg/mm) クスコ・フロ
ントローアームブッシュ (前後) /リヤローアームブッシュ ボズス
ピード調整式ラテラルリンクキット (ピロ仕様) ●BRAKE: ウィンマックス・
FBSブレーキパッド/レーシングキャリパーキット●TIRE & WHEEL: プリ
ズトン・RE55S Type TT (F:245/40-17 R:245/40-17) ホルクレーシング・
TE37 (F:9.0×17 R:8.5×17) ●EXTERIOR: GPスポーツ・GTウイング ボ
ズスピード・フロントアンダーウイング 7万9000円/カーボンカナル/フロン
トアンダーパネル 2万9800円 (予備)

ZZ-31/32

ギヤオイル (75W-85/80W-120)
5000円/2缶

ニューテックの開発コンセプトやテクノロジーは同じながら、ストリートカーやライトチューニングカーに向けたギヤオイル。右のZZ-31は75W-85。このほかにZZ-32 (80W-120) もあり、車種によって使い分けたい



ZZ-01/02

エンジンオイル (10W-50/10W-45)
1800円/1缶

ストリートやライトチューン車向けに開発されたエンジンオイル。ニューテックの高品質を手軽に体験できるモデルだ。強靭な機油膜がエンジンを守るだけでなく、性能の高効率化を実現する



モニターテスト 参加者自らが 製品チェック

実際に使ってみないと、その製品の良し悪しは分からない。そこで、ニューテックのオイル/添加剤を参加者に使ってもらった

樹本敏夫サン

CP9AランサーエボリューションV TM



ギヤを入れた瞬間に、軽くなるのが分かりました。走行中もスムーズなギヤチェンジができ、いままでは2速に入れたときに気を使っていたのが、気にならなくなりました

三尾友彦サン

GDAインプレッサ



シフトの入り方が軽く、スコスコと入るようになりました。Gがかかった状態でもシフトチェンジがしやすくなり、とくにシフトダウンがスコスコしやすくなりました

新宅龍一サン

SXE10アルテッツァ



オイル交換後、3本目の走行でちょっと油温が上がったのが残念かな(編集部注: 気温も上昇しました)。これから使ってみて、いまままでどう変化するかが楽しみです

田中和仁サン

FD3S RX-7



エンジンオイルを換えたことによる体感的な違いはよく分かりませんが、走行後の油圧の数値が、交換前は2kg/cm²だったのに対し、3kg/cm²になりました



RALLIART LANCER EVOLUTION VII

※ラリーアート ☎03-5232-7682 <http://www.ralliart.com>

ノーマルのよさを引き延ばしたフィール

一言でいえば「大人の味」だね。ひとつひとつのパーツにこだわりを持ちながらノーマルよりも満足度を増す為に、さらに精度を上げていく。そんな趣向が見直されている。コース1000の1コーナーは機合で、ロールバランスが維持できていないと、狙ったラインを捕まえることができない場所だが、このエボはフルブレーキングしながらヨーを加速させても車の向きを変えることができた。しなやかなピッチコントロールなのはいうまでもないが、ドライバーのステアリング回しも予測した車高設定がスタイルだけじゃなくいい感じ。安定したトルクとABSに合わせこんだブレーキのおかげで、タイトコーナーはグリップしたまま円旋回しそうなヨースピードを発生する。タイヤを押さえつけるのではなく、ノーマルの精度を追及する。職人の手作りといってもいい深みのある乗り心地だ

SPECIFICATIONS ●POWER TUNE：ラリーアート・スポーツエアフィルター 1万2000円/スポーツエアサクションパイプキット 4万8000円/スポーツインタークーラーバイピングキット 9万9000円/スポーツパークプラグフルセット 9000円/スポーツマフラーキット 8万9000円/競技用エンジンE.C.U. 10万円/スポーツアーシングシステムキット 2万7000円●COOLING：ラリーアート・スポーツサーモスタット 6000円/スポーツラジエーターホースキット 3万2000円●BODY & CHASSIS：ラリーアート・スポーツタワーバー F=2万4000円 R=2万3000円●SUSPENSION：ラリーアート・スポーツサスペンションキット 23万円●BRAKE：ラリーアート・スポーツブレーキパッド F=2万9500円 R=2万8000円/スポーツブレーキホースキット 3万2000円/スポーツブレーキマスターシリンダーストップバーキット 3万円●TIRE & WHEEL：ヨコハマ・ADVAN NEOVA (F：235/40-18 R：235/40-18) ラリーアート・RA01 (F：8.5X18+30 R：8.5X18+30) 6万7000円●EXTERIOR：ラリーアート・エアロミラーキット カーボンルック 5万3500円



Legalis VIABLE 13万9000円

Super Ti 15万8000円

FUJITSUBO

IMPREZA WRX STi / LANCER EVOLUTION VII

※株式会社研工業 ☎055-998-0130 <http://www.fujitsu.co.jp>

シチュエーションに応じてマフラー特性を変える

ほぼノーマルのランエボVII。アイトリング時は意外と静かで、回転を上げると太目のサウンドが響く。レスポンスは軽く明らかにノーマルとの違いを感じられる。4000rpm付近の加速感にはマフラーだけでこんなに違うのか、と思ってしまうほど。そのまま回転を上げてターボラグはなく、気持ちよくまわっていく。次にマフラー内にバルブを付けて、その開閉により消音効果と排気効率を上げるシステムを試す。室内のコントローラで変えられるアイテムだ。それが装着されたGDBインプレッサを試乗。まずオートでは回転が下がってブーストが低いと、一瞬詰まった感じでブーストの上昇と共に抜けがよくなっていく不思議な感じ。全開モードにしてみると低速からブーストも掛かり一気に加速して行く。音も全開の時はノーマルくらい静かだし、全開にすればいい音が聞けるよ(菊池 誠)

TK-SPORTS ACCORD EURO R

※チーム・クニミツ ☎044-850-9771 <http://www.9231.com>



TK-SPORTSのユーロRを「街乗り+サーキットで遊ぶには最適」という玉本選手

大人のスポーツ感を味わえる1台

このユーロRのような走りにこだわった作り込みをしているとなれば、中速半端なモノではスタンダードのバランスを崩してしまうだけじゃなく、大人のスポーツセグメントで雲間も台無しになってしまう可能性大といったところなんだけど、アコードのよさを引き出そうとしているのが、TK-SPORTSのユーロRだ。まずはひと走りしてみると、動きは穏やかで、しっかり動かしつつも必要最小限のストロークを確保しているから、コーナリングに関する一連の動きに無駄がない。車重自体軽くないので、ヒラリヒラリといった軽快感はないけど、ダイレクト感の高いハンドリングや高速での落ち着き具合、突き上げ感のない乗り心地は、ユーロRの長所を上手に引き出しているといえる。ジワッと沈んでゆっくり戻る、大人のスポーツサスといった感じタップリだ。(玉本秀幸)

SPECIFICATIONS ●POWER TUNE：TK-SPORTS・アーシングシステム 9500円/マフラーアーシングシステム 2500円/オイルフィルターキャップ 7500円/デュアル出しマフラー 開発中/専用コンピュータ 開発中●COOLING：ラジエーターキャップ 2800円●BODY & CHASSIS●SUSPENSION：TK-SPORTS・アコードユーロR用サスペンション製スプリング (F：10kg/mm R：5kg/mm) 25万8000円/アコードユーロR用スタビライザー 5万8000円

NC-210

パワーステアリングブースト
3000円/30cc

パワーステアリングシステムの作動効率を向上させ、パワステフルードの油温の安定させ、温度の上昇を抑えてくれる。オイルポンプの駆動抵抗を減らすのでエンジンの負担も軽減する



岡田由秋サン
GC8インプレッサ



夏場などは、パワステフルードが濃縮して、ボコボコと音がするようになった状態でしたがこれを直してからは、そういうことはなくなりました。熱の上昇を抑えてくれるようです

石川 弘サン
GC8インプレッサ

ステアリングが軽くなった感じがします。初期の操舵感が変わり、切り返しちスムーズです。これまで添加剤を試したことはなかったのですが、こんな体感できるなら入れてみたいです

NC-200

コンプレスト
3500円/100cc×2本

コンプレストの添加によってエアコンによるフリクションロスが軽減する。エアコンのコンプレッサーに使われているコンプレッサーオイルの添加剤だ



鈴木由幸サン

CP9Aランサーエボリューション エアコンの設定温度を2℃上げても、Comp BOOSTを入れる前と比べて同等以上にクーラーが効きます。もっとパワーのないクルマだとパワーへの影響もあるんじゃないでしょうか

NC-230

チャージドアーシングフルード
3000円/30cc

不活性物質の活性化を実現することで、電気容量を新品時近くまで復活させることができます。また、内部抵抗が減ることで、点火/制御系の効率がアップする



山田泰久サン
BE5レガシイ

始動性が安定して、エンジンが一発でかかるようになりました。走りの面で大きな変化はありませんが、電圧が安定したことで、オーディオの音質がよくなりました。値段のわりに効果大です



21 今福克彦サン
インプレッサ (GC8)



15 有川紀彦サン
ランサーエボリューションVI TM (CP9A)



09 正木貴司サン
レガシィ (BE5)



05 志和 希サン
インプレッサ (GDA)



01 若松大輔サン
インプレッサ (GDB)



22 溝口博之サン
インプレッサ (GF8)



16 月削田一徳サン
インプレッサ (GC8)



10 宮越 晃サン
フォレスター (SF5)



06 小川洋介サン
ランサーエボリューションVI GT-A (CT9A)



02 牧平貴司サン
RX-7 (SA2ZC)



23 大久保正広サン
インプレッサ (GDB)



17 渡部淳サン
インプレッサ (GC8)



11 北田 覚サン
レガシィ (BE5)



24 中島徹幸サン
ランサーエボリューションVI (CT9A)



18 古本 茂サン
インプレッサ (GDB)



12 竹内 純サン
レガシィ (BH5)



25 金沢一夫サン
インプレッサ (GDB)



19 山田泰久サン
レガシィ (BE5)



13 櫻木禎治サン
インプレッサ (GDB)



07 野口智之サン
インプレッサ (GDB)



03 宮野達男サン
ランサーエボリューションVI (CT9A)



26 田中和仁サン
RX-7 (FD3S)



20 藤岡 肇サン
インプレッサ (GC8)



14 岡田由秋サン
インプレッサ (GC8)



08 鈴木由幸サン
ランサーエボリューションVI (CP9A)



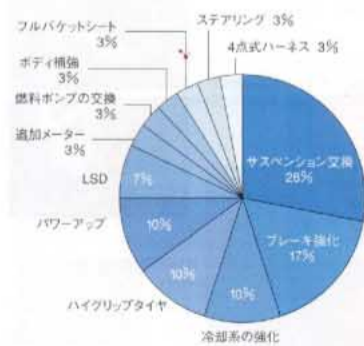
04 喜田 淳サン
レガシィ (BE5)

参加してくれた みんなに感謝!!

初の本誌主催の走行会ながら、赤旗を振られるような大きなトラブルもなく、スケジュール通りに進行できたのは、参加してくれたみなさんのおかげ。ここで参加者全員を紹介しつつ、スタッフに寄せられた意見の一部を広いあげてみた。

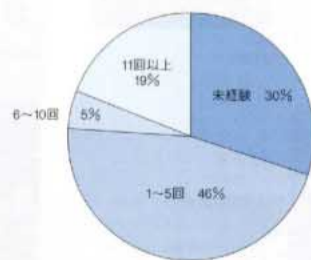
01~19 ドラテック・クラス 20~56 一般走行クラス

サーキット走行で感じた、次にはいいパーツ/やりたいチューニング



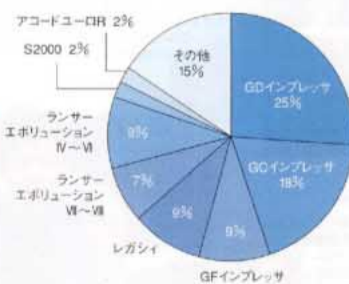
サスペンション交換、ブレーキといったチューニングの基本となるべき部分をみんなが意識していることがわかった

走行会参加回数



サーキット未経験者、初心者が大半だが、意外に走行会慣れしている人が多かったのも事実。どちらの人にも楽しんでもらえたと思う

参加車両



圧倒的にスバル車が多かったのが今回の特長。もっと幅広い車種に来てもらえるようなサーキット走行会にしたい

参加者の年齢層



カートツエボの若者層そのままの年齢の人たちが遊びに来てくれた。この年代からサーキット走行を趣味に持つのいいことだと思う



51 横谷 征サン
インプレッサ (GDB)



45 大谷剛史サン
インプレッサ (GDB)



39 角田隆緒サン
フォレスター (SG5)



33 荒井誠一サン
インプレッサ (GC8)



27 阿部 剛サン
インプレッサ (GDB)



52 樹本敏男サン
ランサーエボリューションV TM (CP9A)



46 相澤秀紀サン
インプレッサ (GF8)



40 中川哲志サン
インプレッサ (GDB)



34 下関康司サン
インプレッサ (GF8)



28 抜山 真サン
インプレッサ (GDB)



53 河内 尚サン
MR2 (AW11)



47 高梨敏也サン
インプレッサ (GDB)



41 井上勝治サン
インプレッサ (GC8)



35 林 和哉サン
ランサーエボリューションV (C57D)



29 田畑利計サン
インプレッサ (GDB)



54 徳野茂樹サン
レガシー (BE5)



48 和田たけるサン
インプレッサ (GF8)



42 長谷川典道サン
アコードユーロR (CL7)



36 神田裕行サン
ロードスター (NB8C)



30 牧野延敏サン
S2000 (AP1)



55 尾崎和人サン
インプレッサ (GC8)



49 今村直樹サン
ランサーエボリューションIV (CN3A)



43 石川 弘サン
インプレッサ (GC8)



37 三尾友彦サン
インプレッサ (GDA)



31 桑原玉三路サン
インプレッサ (GDB)



56 新宅龍一サン
アルテzza (SXE10)



50 沢田和也サン
ランサーエボリューションVI (CT9A)



44 中村正樹サン
ランサーエボリューションV (CP9A)



38 相沢智宏サン
MR-S (ZZW30)



32 原田靖之サン
インプレッサ (GC8)

参加者の声 走行会の感想編

「メーカーやショップの方々の対応がよく、アットホーム的ところがよかった。また参加したい」(石川 弘サン) 「適度な時間で走れたり、同乗走行が体験でき、満足度が高い走行会だった」(中川哲志サン) 「参加費が安く、走行台数も少なく、走りやすかった」(原田靖之サン) 「ショップのデモカーに試乗できた」、プロドライバーの人と気軽に話ができるところがよかった」(井上勝治サン) 「途中でデフォイルが吹いってしまったが、HRSサンが親切に対応してくれて助かった」(今村直樹サン) 「ほかの走行会にはない、敷居の低さがよかった」(相澤秀樹サン) 「モニターテストや同乗走行、メーカーやショップのブースがあったりと、盛り沢山の内容で満足できた。できれば、料金を上げてもいいので、もう少し走行時間があれば……」(田中和仁サン) 「参加費が安い! それだけで大満足」(大久保正広サン) 「ドラテクラスは、スケジュールがタイトで、走行準備が忙しかった」(弓削田一徳サン) 「走行途中でダレるので、走行枠を20分×3回ではなく、15分×4回にしてほしい」(大谷剛史サン)

参加者の声 プロドライバーによる同乗走行編

「アクセルコントロールを教えてもらい、いい勉強になった」(今村直樹サン) 「自分とプロのドライビングの違いに感動した」(石川 弘サン) 「自分の走りやブレーキの残し方などが体感できて参考になった」(中川哲志サン) 「ライン取りやブレーキの残し方などが体感できて参考になった」(井上勝治サン) 「プロの走りは凄かった。タイヤのせいにして自分が恥ずかかった」(尾崎和人サン) 「走りのポイントを的確に教えていただけたので参考になった」(樹本敏男サン)

参加者の声 ドラテクラス編

「座学が楽しかった。もっと運転が上手になりたいと思った」(桜木植治サン) 「ドキドキに気付けという精神的な話がよかった」(志和 希サン) 「座学を受けたことで、その後のコース走行も安心して走ることができた」(真田 淳サン) 「話がシンプルで分かりやすかった。これからは荷重移動は、これから常にイメージして走行するよう心がけたい」(弓削田一徳サン) 「非常に分かりやすい内容で◎」(宮越 晃サン)