



TEAM APEV with MONSTER SPORT 2016 パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム 100周年記念大会に挑戦

地球環境の保全と持続可能な社会の実現のため、電気自動車の普及促進を目指す電気自動車普及協会(APEV、名誉会長:福武 総一郎、会長:横川 浩)は、「パイクスピーク EV チャレンジ実行委員会」を組織し2016年6月20~26日、アメリカ・コロラド州で開催されるパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムに「TEAM APEV with MONSTER SPORT」として5年目の挑戦を行います。

アメリカ・コロラド州、ロッキー山脈パイクス山で行われるシンボリックなイベント、パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム。当プロジェクトでは、2012年の初参戦以来、アメリカ合衆国ナショナルフォレストの雄大な大自然を舞台とするこのイベントで地球環境の保全と電気自動車の普及を訴えてきました。

今年、1916年の初開催から数えて100周年を迎える同大会は、歴史と伝統に彩られた特別なイベントとして華々しく開催されます。「TEAM APEV with MONSTER SPORT」では、世界中から多くの注目を集める本年の大会において電気自動車の優位性を示すべく、これまでの実績と経験を余す所なく注ぎこみ好成績を狙って行きます。

レース車両「2016 Tajima Rimac E-Runner Concept_One」は、電気自動車開発において優れた技術を持つ3社、タジマモーターコーポレーション、SIM-Drive、RIMAC AUTOMOBILI(クロアチア)のコラボレーションによって生まれたレース用電気自動車です。新しいシャシー、新しいパワートレインを得た2015モデルをベースに、1.1MW(メガワット ※約1500ps相当)の高出力を有効に活かすためにより一層の改良を加えました。

(1)トルクベクタリング制御最適化:4輪のトルクベクタリング制御を一層洗練し、加速・減速・コーナリングのあらゆる場面で制御の最適化を進め、様々な路面状況が現れるコースにおいて安全かつ速く走れるよう改良。(2)タイヤ性能向上:Giti Tire(シンガポール)によって供給される専用設計のタイヤは、構造の見直しを行いサイドウォールの剛性を最適化。温度変化が大きい路面に対して安定して性能を発揮するタイヤを開発。(3)エアロダイナミクス性能向上:空力バランスを見直し、前後ウイングのサイズや装着位置、車高を変更。ダウンフォース総量をさらに高め、コーナリング速度を向上させるよう改良。これらの改良の相乗効果により、大幅なタイム向上を実現します。

ドライバーは、パイクスピーク・レジェンドであり、電気自動車普及協会代表理事を務める田嶋伸博。今年、同大会への初参加から28年目となる田嶋は、長年に渡り参戦を続け大会の発展に寄与したことから、殿堂入りすることが発表されています。また、PIIHCミュージアムに、1993年に使用したマシンが永久保存されることも決定。これらの式典が行われます。チーム運営は、モンスタースポーツが担当します。

本年もまた、レースへの挑戦と共に、地球環境の保全と電気自動車の普及に関わる様々な活動を行って参ります。ぜひ当プロジェクトの活動にご支援・ご声援をお願いいたします。





【レース車両】



2016 Tajima Rimac E-Runner Concept_One

(電気自動車)

メーカー	タジマモーターコーポレーション
フレーム	アルミニウム スペースフレーム
ボディパネル	カーボンファイバーコンポジット
モーター	Rimac 4 モーター
バッテリー	Rimac オートモビルバッテリーパック 57kWh
最大出力/最大トルク	1100 kW / 1500Nm
駆動方式	4WD / Rimac チェーンドライブ シングルリダクション トランスミッション
駆動制御	Rimac トルクベクトル制御
ドライブシャフト	NTN, 等速ジョイント
サスペンション	フロント/リヤ: ダブルウィッシュボーン
ブレーキディスク	フロント/リヤ: φ370mm ベンチレーテッド + Rimac 回生ブレーキシステム
ブレーキキャリパー/パッド	フロント/リヤ: 8 pot キャリパー / winmax ブレーキパッド
タイヤ	フロント/リヤ: 340/710-18 Giti Tire
ホイール	フロント/リヤ: 18x13J マグホイール
全長 x 全幅 x 全高	L5170 x W2100 x H1350 mm *前後ウイング含む
ホイールベース	2700mm
車両重量	1500kg *ドライバー除く
性能	0-100km/h: 2.2 秒 / 最高速 270km/h



【ドライバー】



田嶋 伸博

(たじま のぶひろ)

1950年6月28日生

石川県出身／東京都在住

株式会社タジマモーターコーポレーション

代表取締役会長兼社長/CEO

株式会社 SIM-Drive 代表取締役社長

一般社団法人電気自動車普及協会(APEV)

代表理事

浮揚式津波洪水対策用シェルター普及協議会

(APTS) 代表幹事

磐田新産業創出協議会 理事

袋井市産学官連携推進協議会委員

JEVRA 日本電気自動車レース協会 理事

JAF 公認 チームモンスター 会長

田嶋 伸博 ヒルクライム戦績

パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム
(アメリカ コロラド州)

- 1988年 ショールームストック Div. クラス 3位---
- 1989年 アンリミテッド Div. DNF ---
- 1990年 オープンラリーDiv. DNS ---
- 1991年 PPオープン Div. 3位 12分 34秒 51
- 1992年 アンリミテッド Div. クラス優勝 12分 51秒 63
- 1993年 アンリミテッド Div. クラス優勝/総合 2位 10分 44秒 22
- 1994年 アンリミテッド Div. クラス2位/総合 5位 10分 51秒 15
- 1995年 アンリミテッド Div. 総合優勝 7分 53秒 00
※天候不順のためコース短縮
日本人初優勝
- 1996年 アンリミテッド Div. クラス 2位/総合 2位 10分 21秒 88
- 1997年 アンリミテッド Div. DNF ---
- 1998年 アンリミテッド Div. クラス 2位/総合 2位 10分 32秒 57
- 1999年 アンリミテッド Div. クラス 2位/総合 2位 10分 37秒 35
- 2000年 PPオープン Div. DNF ---
- 2001年 アンリミテッド Div. DNF ---
- 2006年 アンリミテッド Div. 総合優勝 7分 38秒
※天候不順のためコース短縮
- 2007年 アンリミテッド Div. 総合優勝 10分 01秒 408
世界新記録樹立
- 2008年 アンリミテッド Div. 総合優勝 10分 18秒 250
- 2009年 アンリミテッド Div. 総合優勝 10分 15秒 368
- 2010年 アンリミテッド Div. 総合優勝 10分 11秒 490
- 2011年 アンリミテッド Div. 総合優勝 9分 51秒 278
世界新記録樹立
- 2012年 エレクトリック Div. 予選:クラス 1位 / 決勝:リタイア
- 2013年 エレクトリック Div. クラス優勝/総合 5位 9分 46秒 530
クラスレコード更新
- 2014年 エレクトリック モディファイド Div. クラス 3位/総合 4位
9分 43秒 900
- 2015年 エレクトリックモディファイド Div. クラス 2位/総合 2位
9分 32秒 401



【出場競技】

大会名： 94th Pikes Peak International Hill Climb “100th Anniversary Event”
第94回 パイクスピーク インターナショナル ヒルクライム 100周年記念大会

開催地： アメリカ・コロラド州・コロラドスプリングス・パイクスピーク

開催日： 2016年6月20日～26日

レーススケジュール

6月20日(月)	参加者受付/車検
6月21日(火)	公式練習
6月22日(水)	練習/予選 1日目
6月23日(木)	練習/予選 2日目
6月24日(金)	練習/予選 3日目/ファンフェスト
6月25日(土)	セットアップ日
6月26日(日)	決勝

出場クラス： エレクトリック モディファイド ディビジョン(電気自動車 改造クラス)

【組織】

組織名：パイクスピークEVチャレンジ実行委員会

実行委員会構成団体： 一般社団法人 電気自動車普及協会
株式会社タジマモーターコーポレーション

実行委員長/総監督： 福武 総一郎 一般社団法人 電気自動車普及協会 名誉会長
株式会社ベネッセホールディングス 最高顧問

応援団長： 鈴木 泰信 NTN株式会社 相談役

ドライバー： 田嶋 伸博 一般社団法人 電気自動車普及協会 代表理事
株式会社タジマモーターコーポレーション 代表取締役会長兼社長/CEO

チーム運営：モンスタースポーツ(株式会社タジマモーターコーポレーション)

出場車両： Tajima Rimac E-Runner Concept_One



【出場競技概要】

パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムとは何か なぜこの競技に参戦するのか

パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムは、アメリカ・コロラド州、ロッキー山脈の一部を成すパイク・ナショナルフォレスト(国有林)の雄大な自然の中で行われる自動車競技です。非常にシンボリックなイベントとして、世界でも有数のモータースポーツイベントとして多くの注目を集める、その理由は、長年に渡る歴史とレースが行われるロケーションにあります。

初開催は1916年(大正5年)、以後、戦争による中断などはありませんが継続的にアメリカの独立記念日に開催(※7月4日、近年は前週の6月末開催)され、2014年が92回目を数えます。単一シリーズとしてはインディ500等に次いで世界で五指に入る歴史と伝統を誇ります。

スタート地点は標高2862メートル、ここから富士山よりもはるかに高い4301メートルの山頂まで続く約20キロ山岳道路を一気に駆け抜けタイムを競います。

スタート地点の周囲は森に囲まれ多くの野生動物の姿を見ることができます。そこから7~8kmは森林地帯の中で緩やかに標高を上げて行きます。やがて道路は、急峻な山肌に張り付いたつづら折れの道になり、森林限界を超えて行くことで背の高い草木は姿を消し、高山に対応した植物だけが地面を覆うようになっていきます。そして、ゴール地点が近づく4000mを越える地点では赤茶けた岩だけが存在する世界へと変わって行きます、それは、自然破壊が進んだ世界を見せている様でもあり、わずか20kmのコースに凝縮された環境の変化は見る物に何かを訴えかけているようです。

このような、世界で唯一と言える歴史的背景と特異なロケーションがパイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライムに挑戦すること、そして勝利を求めることの価値を高めているのです。





【TEAM APEV レース結果】

[2012 年] 第 90 回 パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム

[レース車両] MONSTER SPORT E-RUNNER パイクスピークスペシャル
[ドライバー] 田嶋 伸博
[出場クラス] エレクトリック
[結果] 予選:クラス 1 位 決勝:リタイア

[2013 年] 第 91 回 パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム

[レース車両] MONSTER SPORT E-RUNNER パイクスピークスペシャル
[ドライバー] 田嶋 伸博
[出場クラス] エレクトリック
[結果] 予選:クラス 3 位 決勝:クラス 1 位(総合 5 位)
決勝タイム 9 分 46 秒 530 エレクトリックディビジョン NEW コースレコード

[2014 年] 第 92 回 パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム

[レース車両] MONSTER SPORT E-RUNNER パイクスピークスペシャル
[ドライバー] 田嶋 伸博
[出場クラス] エレクトリック・モディファイド
[結果] 予選:クラス 3 位 決勝:クラス 3 位(総合 4 位)
決勝タイム 9 分 43 秒 900

[2015 年] 第 93 回 パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム

[レース車両] Tajima Rimac E-Runner Concept_One
[ドライバー] 田嶋 伸博
[出場クラス] エレクトリック・モディファイド
[結果] 予選:クラス 2 位 決勝:クラス 2 位(総合 2 位)
決勝タイム 9 分 32 秒 401



【チーム公式 WEB サイト、画像等】

■チーム公式 WEB サイト

URL : <http://www.apev.jp/teamapev/>

【本リリースに関するお問い合わせ先】

■パイクスピーク EV チャレンジ実行委員会

石倉 智之(株式会社タジマモーターコーポレーション) E-mail : pr@tajima-motor.com TEL: 0538-66-0020

田中 郁子(電気自動車普及協会) E-mail : tanaka@apev.jp

