

’06全日G(鈴鹿) 新しいメタリックグリーンのカラーリングは、士気を高めた。この年、選手は2/3が2年生。



EG6 CIVIC SiR ('00~'07)

N1耐久に参戦していたJAF N1仕様のEG6シビックを譲り受ける。永年に渡りジムカーナ試合車両として活躍した。通称'白EG'。

6点式+ダブル斜行バー+サイドバーという強固なロールケージを装備。アクリルのクォーターウィンドウ、安全燃料タンク+2基掛けの燃料ポンプ、直管マフラー、ECU等、チューニング箇所は多岐にわたる。

部員の減少に喘いだ'04~'05を挟み、前半期には優勝戦線で活躍した。部の存続が危ぶまれた時期には、一度リセットされてしまった整備知識を復活させるため、本車両と共に地道な活動が続く。

'05には部の士気向上のため加藤・浅井(当時1年生)の手によりオリジナルの新青学カラーリングを施し、復活を誓う。翌'06、ホイールハウスのスポット増し、ロールケージのピラー接合を実施。また安全燃料タンクを7Lの超小型タイプへ変更するなど、ポテンシャルアップにも余念がなかった。

しかし、後年の車両老朽化は著しかった。B16Aエンジンのパワーダウンは激しく、フレームの歪みも蓄積されていく。'06にはフロントフロアパネルが疲労し、シートの取付けに問題が起きた。'07は慢性的なパーコレーションに悩まされる。

そして次期試合車DC2と入れ替わる形で退役。部の辛い時期を部員と共に乗り越えた、思い出深い車両である。



'05新勤貸切(富士) 初期のカラーリングは沼田OBの手によるプジョー306MAXI風。着実に優勝戦線で戦った。ホイールはSPARCO。



'05全関G(富士) 最も部員が少なかったこの時期、部は復活を誓い、カラーリングを新たにした。一戦のみ塗装途中での参戦に。



’06エビス合宿 本合宿直前、7Lの超小型燃料タンクへ交換。運動性能アップを図った。



’06ガレージ 剛性の落ちたモノコックを復活させるため、ホイールハウスのスポット増しを実施。



’06全日G(鈴鹿) 予選日にナックルが分解。前日の全部員初ドライブシャフト交換が原因だった。



’07全関東G(浅間台) 音量規制によりバイク用マフラー装備。位置の変わった排気管で燃料トラブル。



’07全日G(鈴鹿) スキルの向上著しい選手達により予選から気を吐くが、A決勝進出ならず。この頃初めてリアのパネレートが左右で違うことに気づくも時すでに遅し。大会通しパーコレーションは解決出来ず。



’08全日G(鈴鹿) デビュー2戦目で予選団体2位、個人3位。しかし優勝争いが未経験の新生AGACは、決勝で加藤主将、黒子会計がMC。団体8位に沈む。

DC2 INTEGRA TYPE-R '00 Spec ('08~)

老朽化著しいEG6シビックでジムカーナでも不振に喘ぐ青山学院大学。そんな中、’08シーズンから本学及びOB会のサポートにより新規投入叶ったジムカーナ試合車両。

JAF神奈川県戦で優勝争いをしていた個体を、ガレージTT(当時)監修でSC車両規定へ仕立てる。デビュー2戦目の全日本ジムカーナ鈴鹿戦では予選2位を獲得。台風の目と呼ばれた。

当初はFD2シビック、EK9シビック等多くの車種が候補に挙がっていた。ジムカーナでの実績の多さから選択したDC2は、デビュー後すぐに結果を残す。

一度は存続の危機に立たされたAGACが、名実共に復活を果たした記念すべきマシンである。

しかし、今までの部車に比してクセのあるハンドリングと有り余るVTECパワーにより、選手の習熟とセットアップ、整備には苦戦が続いている。’10全日本ジムカーナ直前にはOH直後のB18Cユニットがブローし、折れたコンロッドがブロックを突き破るトラブル。本戦出場を断念した。

GFRPフード投入、1.0wayLSDやT/M、ショックアブソーバの定期的OHといった地道な改良整備により、着実にライバルとの相対差は縮まってきている。ジムカーナでの優勝戦線復帰はすぐそこである。



’08全日G(鈴鹿) 予選ではRE-55SのG2Sコンパウンドでヘビーウェットの中、第1走の水野がしばらくの間、暫定トップタイム。



’08全日G(鈴鹿) 本大会で新生AGACで初めて、ドライブシャフトの寿命管理を実施。前日練習後にその場でリビルド品へ交換し、本戦へ臨む。



’08貸切練習(富士) 部車として初走行。ダンパーセッティングやブレーキパッドの熱ダレに悩まされた。



’08全関G(富士) デビュー戦はヘビーウェット。選手の習熟足らず、中団へ沈む。



’08全日G(鈴鹿) 数年ぶりの女子選手(鈴木)の試合車としても活躍。後の女子選手にも引き継がれる。



’09富士ショート 石原OBのご厚意によりショートコースで走行。この年、GFRPフードで軽量化を図る。



’10全日G(鈴鹿) 直前の鈴鹿練習でOH仕立てのB18Cがブロー。慶応義塾から買い取った代替エンジンに急遽換装し本戦に出場した。以降、ライバルに対しエンジンパワーの面で遅れが目立つ。



’07軽耐久(SL信州) 06’はチーム存続の危機により未出場であったが、本年、初の2台体制として復活。5ドアボデーはホイールベースが長く、制御しやすい特性で、レース中は何度もオーバーテイクを披露した。

HA11S ALTO (’07~’09)

KCOCで優勝経験のある車両を
AGOBAC経由で譲り受けた車両。

復活の意気上がるAGACは、’07から2台体制の軽耐久。アルトは上級生専用として紅葉マークをつけ、優勝を狙う。カラーリングもEG6シビックと同モチーフとし、士気向上。5ドアのロングボデーと4バルブのハイパワーで優勝が期待された。

本デビュー戦では練習から1分38秒台という速いペースを刻む。決勝では15番グリッドから3時間目に2位へ躍り出るも、赤旗無視でチーム毎失格という苦い結果となった。

’08軽耐久では、足回りを全てOHし、万全の態勢で臨むも、トラブル続出で完走が精一杯であった。

’09にボデー腐食により退役。



’07軽耐久(SL信州) 決勝はドロドロのヘビーウェット。転倒相次ぐ中、2位走行中にピット前で視界不良により赤旗無視。失格となった。



’08ガレージ KCOCでの教訓から、足回りを全てOH。ボルトにはロックタイトを施し、万全で臨む。



’08軽耐久 信頼性アップのため採用のワークス用ハブが破損。我慢のレースとなり、なんとか完走。

’08軽耐久(SL信州) EN07ユニットは高回転まで軽やか。下級生の堅実な走りと相まって、上級生チームを度々追い回した。丁寧なマシン作りで、ボデーや足回りの大きなトラブルなく、寿命を全うした。



KW3 VIVIO (’05~’09)

蒲谷OBから譲り受け、’05から軽耐久に参戦した。また、’06までナンバーが残っており、部員の公道でのMT練習に重宝された。

’05は部員が少ない中、全員で軽耐久へ参戦。中段でフィニッシュ。

’06の、部としての軽耐久参戦休止を経て、’07から再び試合車となる。復活後はBチームとして参戦。エントリー申請からマシン整備、チーム運営までを全て一年生のみとし、下級生育成の機会を作った。

カラーリングはAチームと揃え、連帯感を高めた。初心者マーク装備。

’08にはKCOCにスポット参戦。シリーズ参戦中のAGOBACを追い回したがミッショントラブルでリタイアした。’09、ボデー老朽化により退役。



’07軽耐久(SL信州) 復活初戦はヘビーウェット。奈良場(当時一年生)はホームストレートでハーフスピン。自分の持ち時間を走り切れず。



’07軽耐久(SL信州) 本番を走れる、貴重な下級生育成マシンとして、重要な役割を果たした。



’08 KCOC Rd.2 春のラウンドに参戦。上級生との混成で臨み、シリーズ参戦中の強豪相手に快走。



’09軽耐久(SL信州) スタートドライバーのブライアン主将が5コーナを駆ける。ブライアンはこの年、運転技術が大きく向上。後方のグリッドから10台以上をオーバーテイクした。。

KW3 VIVIO (’09)

前年までのALTO、VIVIOに替わり、新たに導入した軽耐久試合車両。

先代が後年抱えていたミッション不調はこれによって全て刷新された。ロールケージやロアアームバーは先代から移植している。

’09軽耐久は1台体制として勢力を集中。下級生&上級生の混成チームで軽耐久へ臨む。

紺色のボデーには、鈴木翔(当時1年生)によって痛車のカラーリングが施され、注目を集めた。

前日練習では工藤(当時1年生)が最終コーナー出口で土手にヒット。Iアームを曲げた。そして決勝、選手全員が、堅実に手堅くレースを進めるも、鈴木翔が新コーナーで転倒。

完走する事なく同年廃車となった。



’09軽耐久(SL信州) レース戦略は1年生の堅実な走りを上級生が速さで補う形で進める。チーム一丸となってゴールを目指す。



’09軽耐久(SL信州) “お祭りレース”に相応しく、手間のかかった痛車カラーリングで参戦。



’09軽耐久(SL信州) 練習では工藤が土手にヒット。幸いアーム交換で事なきを得る。



’10軽耐久(SL信州) AGOBACのノウハウを吸収すべく、同スズキ系を選択。選手的には速さに改善の余地。

CN22S CERVO MODE (’10~’11)

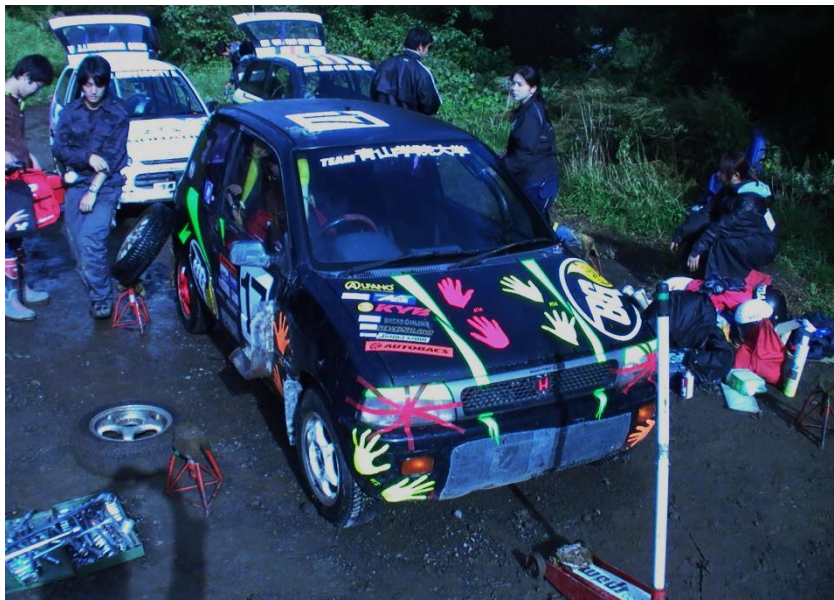
軽耐久試合車の相次ぐ老朽化、転倒により、新たに投入した車両。AGOBACのノウハウを吸収すべく、同じスズキ系を選択した。

’09と同じく1台集中で臨む。前年参戦の下級生は大きな成長を見せており、結果が期待された。

この年からBGプロダクツからのスポンサー支援が拡大。大きなロゴを掲示した。また選手一人ひとりの手形をかたどったカラーリングとし、チームの結束を高めた。

前年同様、レースでは堅実な走りを重ねるが、完走目前、裏ストレートでドライブシャフトを破損。レース終了ギリギリまでコース上で修復を施しなんとか完走を得た。

’11事前練習で転倒。廃車となる。



’10軽耐久(SL信州) デビュー戦の一週間前に納車。チーム力でレースに間に合わせた。フレッシュな車体でハンドリングは良好。



’10軽耐久(SL信州) デビュー戦では堅実な走りで完走狙うも、最後に足回り破損。順位は低迷。



’11SL信州練習会 2年目の参戦では一週間前の練習会で転倒。損傷激しく、部品取り車となった。



’12軽耐久(SL信州) 満身創痍の中、井熊がメインストレートを駆ける。’11から2年間、上級生車両として活躍。

CN22S CERVO MODE (’11~)

’11軽耐久での本番1週間前の転倒を受け、急遽立教大学から譲って頂いた車両。前年同様1週間での車両製作となったが、なんとか間に合い出場に漕ぎ着ける。

エンジン、トランスミッション、安全装備等は転倒したセルボから移植したが、シェイクダウン出来ずデビュー戦へ。しかし、チームの長所である、堅実な走りと部員の習熟が上手くシンクロ。チーム初の軽耐久における3位表彰台を獲得した。

AGOBACに並び、部のスズキ車経験値は上昇、車両製作・メンテナンスの効率はこの車両で高みを見る。

その後、上級生車両として’12大会にも参戦。翌’13大会ではOB戦で池本(当時1年)が転倒を喫す。



’11軽耐久(SL信州) 僅か1週間の突貫作業での参戦にも関わらず、デビュー戦で3位表彰台。堅実にノートラブルで走り切った。



’11軽耐久(SL信州) チームのスズキ車への習熟著しく、増し締め点検はテキパキと実施。



’12軽耐久(SL信州) 前監督宮尾OB駆る車両に追突してしまった結果、痛手を負ってレースを進めた。



’05全関D(丸和) この年、部員はわずか5名。空白の代の影響が大きく、整備知識はリセットされてしまった。しかし先輩方が仕上げたEP82は素晴らしいポテンシャルを見せる。

EP82 STARLET GT-TURBO (’02~’06)

●年に導入し、ダートラ試合車として使用した。部員が減少していく中、EG6と共に次代へバトンをつないだ。

機械式LSD、FC用インタークーラー、ブーストアップ、触媒レス、そしてフルアンダーガードを装備。ボデーには大きな歪みなく、ハンドリングは素晴らしかった。

また、熟成された過給装置により、直線では常にライバルの優位に立つ。’05年全関Dではスピードトラップで終盤まで最高速の座に就いた。

しかし部員減少の影は色濃く、オーバーヒート症状を修復できないなど、段々とメンテナンスが難しくなっていく。

そして’06年、全関D直前練習で水野(当時2年)が激しくクラッシュ。惜しくも廃車となってしまった。



’05全関D(丸和) 過給で絞り出すパワーは素晴らしく、どこまでもアクセルを踏めるボデーと相まって、ライバルをしのぐ直線番長であった。



’06GMP練習 完成後、初めての走行。ハブ分解、マフラー折損など多くのトラブルが出た。

’06丸和練習 初ダートラ走行の水野が、同乗する加藤と共に1本目で大クラッシュ。廃車に。



’08冬合宿(GMP) 歪みのないボデーとじっくりと組み上げた機関係により、非常に扱い易い車両となった。同年の新ジムカーナ試合車両と共に、ダートトライアルでも上位進出が期待された。

EP82 STARLET GT-TURBO (’07~’08)

慶応湘南藤沢自動車部から頂いたEP82をベースに、次期ダートトライアル試合車両としてブライアン(車両)が中心となって製作したマシン。

’05に当時の試合車を転倒させて以来、歪んだボデーのEP82しか経験のなかったAGACにとって、上位進出のための秘密兵器であった。

パワステ撤去、触媒レス。カヤバの新品ダートラショックを奢る。1.0wayLSDを装備。

1年近くをかけじっくりと製作し、’08春に群馬モーターパークにて2回に分けシェイクダウン。トラブルシューティングを実施した。

しかしデビュー戦となる全関戦直前の練習会で転倒。全損し結果を残すことはできなかった。



’08新勸(相模原キャンパス) 新勸イベントではDC2と共に学内展示を行った。旧試合車EG6の流れを汲む新しい青学カラーリングとした。



’08GMP練習 完成後、初めての走行。ハブ分解、マフラー折損など多くのトラブルが出た。



’08丸和練習 GMPの土とは違った川砂利路面に慣れず、女子鈴木選手が転倒。大会直前であった。



’08全日D(丸和) 事前に時間をかけて作り上げた新EP82は転倒してしまった。しかしバックアップとしてしっかり手を入れた本マシンは、トラブルを起こすことなく全日戦の舞台を走り切った。加藤最後のダートで気を吐く。

EP82 STARLET GT-TURBO (’06~’09)

’06に大会直前の転倒となった試合車EP82に替わり、笠間OBのご長男の愛車を部車として頂いた。

旧試合車の装備を移殖するも、ロールケージは使用不可となっており、手持ちの物を、無理をして装着した。これによりボデー歪みの大きな状態で運用することになった。

試合に間に合わせるため急ピッチで進めた製作により、デビューは’06全関Dに間に合う。しかし歪んだボデーのハンドリングの悪さと選手の習熟の低さから、走る事が精一杯で、成績は低迷した。

その後は、本命となる次期試合車EP82製作と並行しながら、試合車兼練習車として活躍する。

試合への参加時は多くのトラブルを経験した。’08全関Dではドライブシャフトを3度破損。結果を残せず。ドライブシャフト交換時のオイルシールの取り扱い、過給圧の調整といった整備を学ぶことになった。

’08春には本命だった新試合車EP82が完成し、本車を練習車に回す作戦を取る。しかし新EP82は転倒・廃車となり、’08全関・全日Dでは再び試合車へ振り返った。

終始変わらない悪ハンドリングではあったが、加藤(4年主将)の奮闘によりトップから5秒落ち、個人15位という成績を残すことが出来た。’09にボデー歪み悪化のため退役。



’06全関D(丸和) 本マシンのデビュー戦。歪んだボデーはまっすぐ走ることも困難であり、トップチームからのタイム差に愕然とした。



’08全関D(丸和) 新試合車EP82が大会直前に転倒のため、急遽本番に使用。しかし3回に渡るドライブシャフト折損で万事休す。士気は高かった。



’06春合宿(関越SL) ジムカーナ練習車としても使用した。LSD入りT/Aと荷重移動の習熟に重宝。



’07ガレージ ’07全関D直前に”象の鼻コーナー”で横転。右ドアを交換するもハーネス結合に苦戦した。



’07全関D(丸和) 車体の工面つかず、試合車兼務の時期長し。Fバンパーは当初よりNA用を装備。



’08全日D(丸和) パワートレインは無改造。FC用インタークーラーは敢えて使わず、純正を信じる。



’09全日D(TSタカタ) ’08全日戦でポテンシャルを見せたことにより、ボデー歪み改修を実施して’09シーズンも続投。左右のホイールベースが違ったままだが、大幅にハンドリングが改善。団体戦で上位進出の兆し。



’10全日D(丸和) NAのボデーを更に軽量化した車体と今までにない高過給圧により、強烈なじゃじゃ馬となった。まともに走らせるには習熟を要したが、結果としてダートラでの低迷から脱する起爆剤となる。

EP82 STARLET (’09~’11)

’09年に日暮OBの計らいにより、早稲田大学西野OBより譲り受ける。

NAのMTモデルであり、導入当初はMT操作に焦点を当てた、下級生の運転技術練習に使用された。

しかし、ターボ仕様の試合車が満身創痍である状況を鑑みて、ブライアン(当時主将)が再びエンジン換装を試みる。’10年春に換装を終え、永年使用した“笠間82”に代わり、試合車となる。

NAモデルはターボモデルより車体が軽い。この長所を生かすべく、リアゲートを中心に徹底的に軽量化を行った。また、水野OB監修によるブーストアップも実施。結果、ダートラでの他大学との車両性能差を一気に詰めることに成功した。



’10全関D(丸和) 試合車への改造に際して、ジムカーナ試合車インテグラを模したカラーリングを施す。BGプロダクツのロゴも大きく掲示。



’09夏合宿(清里) 当初はNAエンジン、純正LSDのまま下級生の練習車としてジムカーナに使用。



’11全関D(丸和) 主要装備の多くは旧試合車“笠間82”から移植。LSDも機械式を装備した。



’08夏合宿(群馬CSP) 多くの部員が駆り、運転の基礎を学んだ。SIMPSONのシートベルトは装着が難しかった。

GA2 CITY (’06~’09)

日暮コーチから譲り受けたジムカーナ練習車両。’06 5月のICC練習の際にお借りした後、同年夏合宿から使用する。

軽量なボディと小さな回転半径、扱い易いパワーにより、当時のほとんどの下級生がハンドルを握る。

また’08夏、青山学院高等部美術部とのコラボレーションが実現し、題材(キャンバス)として提供した。

スターターモーターの短絡によるエンジン始動不能から、スターターモーターのOH方法を学ぶ。更に、下手な操作によるクラッチ滑り、電装系の酷い腐食といったトラブルが重なったため、’09に退役。



’08ガレージ 青山学院高等部美術部によるデザインと施工によりファンシーなカラーリングに。車両右後方に顧問の安山先生(美術)。



’06夏合宿(りんどう湖) 部車として初の走行。低グリップのタイヤでひたすらジムカーナ練習。



’08道の駅(那須) 夏合宿練習中に修理した足回りに問題が発生、帰りの道中で修理。



’08ENDURO(丸和) ダート選手が、アクセルを踏み切る走りを学び、試合車EP82の運転に生かすため、突貫で全関東戦直前の丸和に持ち込む。短い間ではあったが、ダート選手のスキルアップに貢献した。

EF7 CIVIC (~’09)

永らく部に保管されていた車両。練習にも使用せず、次期試合車候補として、数年間手付かずであった。

電装系の腐食著しく、また新生AGACには一線級の試合車に仕立てる能力もなかった。車内が野良猫の寝床になるような状態であった。

しかし、’08シーズン、復活の意気上がる部はダートトライアルでも試合前練習効率アップのため、練習車としてEF7シビックの投入を決定する。EP82ターボに並行して丸和での練習に充てた。

限られた予算の中、手持ちのジムカーナショックで走行し、都合2日間の練習でドライブシャフトを破損。

チームのリソース整理のため、’09、明治大学へ売却した。



’06ガレージ メンテナンスは定期的な大掃除での洗車のみ。このクルマでどんな試合車が出来るか？想像膨らむが、実行する力は不足。



’08ENDURO(丸和) フロントに在り合せのジムカーナショック。腹打ち酷く何度もトラブルで停止。



’08ダート練習(AL千葉) 全日戦へ向けた練習開始直後にドライブシャフト折損。撤収となる。

’08全関G(富士) 試合車DC2投入のこの年、選手以外に実力のある部員により、2台目のオープン参加としてジムカーナ公式戦に出場。サブフレームトラブルが出るも、午前中はDC2に肉薄する好タイムを連発した。



EG6 CIVIC SiR (’05~’11)

小嶋OBから寄贈頂き、ジムカーナ練習で永らく使用した。通称“赤EG”。部員の本格的なジムカーナ習熟のため多くの練習をこなす。一度は窮した部の成長と、共に歩んだ。

部の復活前夜にはナンバー付きとして、運行車を兼ねて各地の練習場へ足を運んだ。

また’06からは下級生のアイデアによりカナードウイング、エアロボンネット、エアインテーク類、延長PKBといった改造が施される。

下手なクラッチ操作による摩耗で、度々クラッチ交換を実施するもB16Aユニットは信頼性高く、酷使にも応え続けた。

’08にはブッシュ劣化によるサブフレーム破損が繰り返し起こる。

’07一杯での試合車EG6シビック退役後は大きな外装破損の度に旧試合車から外板を移植したため、“クリスマスカラー”とも揶揄された。

機械式LSD、ロールケージを装備し、試合車に近い走りが出来た。

’08からはSC車両規定化。オープン参加の2台目として全関戦に出場した。

その後も練習車でありながら試合車のバックアップとして活躍。’09全関東及び全日Gでは、急遽試合車となり、鈴鹿を走った。

エンジン、モノコックの老朽化により’11に廃車として整理された。

チーム復活と共に歩んだ。忘れ難き練習車である。



’05夏合宿(上越国際) 本年までは、すでに内装なしのドンガラ仕様でありながら自走で現地入りし、下級生のジムカーナ練習に使用された。



’06冬合宿(関越SL) 吸気ダクト、延長PKBなど装備面も試行錯誤。しかし、小手先の改良よりも維持管理と運転習熟が大事との教訓を得る。



’06夏合宿(りんどう湖) Sタイヤ装備で、試合車を想定した練習。ワイヤーが出るまで走る。



’07夏合宿(猫魔) 練習では常に助手席を取付け、互いに同乗して勉強し合った。



’09夏合宿(清里) エルフへの積車にはフロントバンパーを外す必要があることから、練習時もそのまま。



’09全関G(富士) ’09は試合車DC2のエンジン不調によりピンチヒッターとして出場したが、奮わず。



’09全日G(鈴鹿) ジムカーナ試合車DC2のエンジン不調は変わらず、必死の修復ならず。”赤EG”2度目の本戦出場。練習で酷使したB16Aユニットとヨレヨレのボデーでは、A決勝進出叶わず、下位へ沈んだ。



’10ジムカーナ練習(ナリタモーターランド) 黒崎が個人車として良く煮詰めており、試合車DC2に準じた練習車として期待された。鈴鹿南コースを想定し、ナリタモーターランドでサーキットジムカーナの練習にも使用。

DC2 INTEGRA Si-VTEC (’10~)

使い倒された、前ジムカーナ練習車のEG6シビックに替わり、新たに投入された主力ジムカーナ練習車。黒崎の個人車を経て部車となる。

試合車DC2と同じ車種であり、機械式LSDを装備しているため、ジムカーナ選手候補の部員にとって貴重な本番想定の実習車として使用されている。当初はナンバー付きとして運用した。内装はなし。

部車としてのデビュー戦は’10ジムカーナ新人戦。結果が期待されたが、練習車シビック不在の期間が響き、部員の速さ足りず奮わなかった。

ハンティングやパワーダウンが深刻であるが、デビュー以降は選手選考会含む多くの練習会に使用。本学の底辺を支える練習車である。



’11早稲田主催練習会(関越SL) ジムカーナ練習では機械式LSD装備のため、経験のある部員が使用。ジムカーナ選手を目指し、切磋琢磨。



’10新人戦(富士) 当初、クセのあるDC2に下級生は手を焼き、期待された新人戦でも結果残せず。



’10夏合宿(妙高) 大きな室内とリアゲートのためパイロン運搬にも重宝した。合宿ではフル動員。



’11全関D前日練習(丸和) ダートラ試合車として製作するに当たり、KYB製ショックアブソーバーを装備する。元々スーパーストラット仕様車のためか、車高が低め。

AE111 COROLLA LEVIN BZ-G (’10~)

’10年冬、ネットオークションを通じ高木OBより寄付頂く。ダートラ用として部車となる。当初からスプリング、マフラー、テールランプが変更されていた。ポピュラーな4A-GE型エンジンを搭載。加えてボデー剛性の高いモデルであったことから、ポテンシャルの高さが期待された。

また、スーパーストラットサス仕様車であり、足回りの整備に苦勞を伴った。そこで部品取りとして導入したAE111レビン(黄)から通常のストラットを移植。整備の簡素化と共に、足回り部品の汎用性も向上した。

本車はダートラ女子試合車・練習車として運用。EP82よりもクセの少ない挙動で、アクセルを踏みやすく、入門用として重宝している。



’10ガレージ 部への導入当初。部品取り車を活用しながらSC車両化し、ダートラ女子試合車となる。



’10ガレージ 前期型のAE111であるが、テールランプは後期型へ変更されていた。



’11全関D前日練習(丸和) 冬の間にじっくりと製作し、本練習からダートラ用車両としてデビュー。



’12ガレージ 女子試合車であるレビン(黒)のスペアパーツ充実と、スーパーストラットサスを扱い易い従来型ストラットに変更するため、部に投入した。モノコックもストック予定であったが、スペースの関係で惜しくも廃棄。

AE111 COROLLA LEVIN BZ-G (’11~’12)

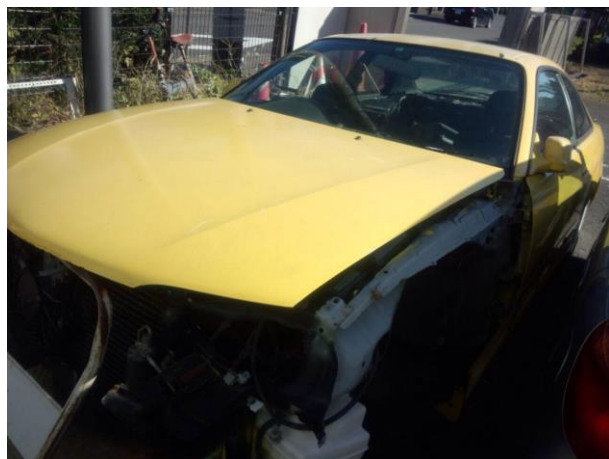
レビン(黒)の部品取り車として、中央大学より購入。部員の個人車であった。部品取り車としての購入である為、練習走行は実施しないまま役目を全うした。

部品移植先のダートラ女子試合車・練習車であるレビン(黒)は、スーパーストラット式サスペンション車であった。これは整備性が悪いため、本車のノーマルストラットを丸ごと移植した。

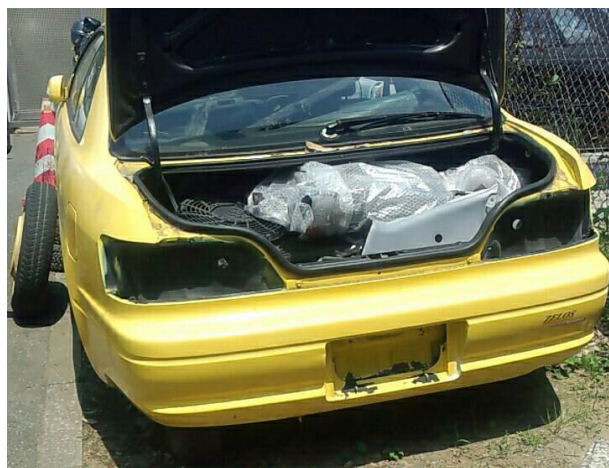
その他、移植出来る部品は全てレビン(黒)の予備部品として保管。また、ボデー剛性が高いモデルであった為、モノコックも交換用として保管を検討したが、部員・部車の増加による敷地内のスペースの関係から’12年に廃車として整理された。



’11ガレージ シンプルな本車の足回りをスーパーストラットである黒レビン(写真手前)に移植。複雑な構造に苦勞した。



’12ガレージ 当初から部品取り車として解体を実施。足回り、フェンダー、パワトレ等の部品を保管。



’12ガレージ 廃車整理直前。ライトポッドやマフラーも予備部品として取り外した。



’06春合宿(関越SL) 長いストロークの足回りは荷重移動を勉強するのに最適であった。合宿では多くの下級生が初歩的な挙動の学習に、大いに使い倒した。

E91 SPRINTER (’06~’07)

笠間OBから譲り受けた練習車両。部に導入された直後にナンバーなしとなる。当初からバルブステムシールからのオイル漏れがあった。

主にフィギュア戦の時期に、小型乗用の練習車として使用した。5速MTであり、当時の五代フィギュア試合車に即した車両として重宝する。

また、スポーツダンパー等が組み込まれており、ジムカーナでの初歩的な練習にも充てられた。硬すぎない足回りでゆっくりとした荷重移動を体感でき、練習に最適であった。

オイル漏れが酷くなった’07冬、ステムシール交換中にバルブを燃焼室に落とし、ヘッドを開けるも正しく組み直せず。エンジン内部で冷却水漏れ。惜しまれつつも、廃車に。



’06フィギュア練習(管理棟前) インプレッサ導入前は小型乗用の練習車として活躍。スラロームでは空き缶を数えきれない程、潰した。



’06フィギュア練習(ガレージ) ひたすらフィギュア練習。フロントタイヤが摩耗し、EP82純正へ交換。



’07ガレージ 4E-FEユニットはオープンジャケット。ヘッドガスケットの処理に失敗し、燃焼室へ水漏れ。



’11フィギュア練習(管理棟前) 毎回の練習でレンタカーを借りるのは金銭的に厳しい中、本車の導入により小型貨物の部における練習の質が一気に高まる。

F23 ATLAS (’11~’12)

’11年2月にOB会より寄贈頂く。積載車としてではなく、ナンバーを切りフィギュア小型貨物の練習車として使用した。練習の際には、当部の積載車であるエルフに載せて練習先まで輸送した。

投入までの小型貨物の練習は、運行車のキャラバンを主に使用して行なっていたが、本車によってようやく普段より試合と同車両で練習出来るようになった。

20万km超の走行距離によるパワーユニットの不調、パワステ故障、切れ角不足等の問題点を抱えていたが、トラックのマニュアル操作や視点の高さは良い練習になった。しかし上記トラブルの深刻化により、’12年に引取り業者に売却。



’11ガレージ 引取り当日は日暮ヘッドコーチによりエルフで部室まで輸送した。以降の練習での町田グラウンドへの往復もエルフを使用。



’11ガレージ ナンバーを切って練習車として運用。しかし機関不調著しく、永く使用する事は叶わず。



’11フィギュア練習(管理棟前) パワステ不調は特に深刻であり、導入して直ぐに不用となった。



’09浅間台練習 コンパクトな車体で、下級生にも安全に運転できた。あちこちの練習会に、サービスカーとして人と工具、タイヤ等の備品を満載して運んだ。

HIJET (’08~’11)

加藤主将(H21卒)の家族が経営する学習塾から、塾バスとして使用していた車両を譲り受ける。

維持費の安い軽自動車でありながら、サービスカーとしてパドックでも機能する積載能力で、運行車として活躍した。4ナンバー登録。

クロスレシオの5速MTであり、マニュアルシフトに慣れない下級生の、貴重な練習の機会となった。

試合車DC2に使用されていたカロツツェリアのナビを装備。運行時は先導を務めることもあった。

ヘッドライトのリレーを焼損するトラブルがあったが、機関係は丈夫で、信頼のおける運行車であった。

車検の関係で’11に譲渡。



’09夏合宿(清里) 各試合車と同じモチーフの青学カラーリングを施し、運行でもチームの結束を高めた。



’09新人戦(富士) 4ナンバーであるためタイヤは貨物用。乗り心地は悪かった。



’08ガレージ 上質なナビ&ETCにより、長距離運行でも充実した車内であった。



’08フィギュア練習 小型乗用の部に出場する選手にとって、大会車両に似た、絶好の練習車である。一方、タイヤの異常摩耗やEFIトラブル等、車両維持管理は手間を要する。水平対向エンジンのためプラグ交換が大変。

IMPREZA WGN (’08~)

小笠原監督のお父様より、使用頻度が少ない、ということで譲渡頂く。

5名乗車で5速AT。当初はナンバーを継続し、各地の遠征に部員と荷物を運ぶ運行車として活躍。特に部員の手荷物を載せる車両として重宝された。ナビはなく、ETC搭載。

’08にはブライアン(当時3年生)が逆サイド後席ドアを電柱にぶつけ、激しく凹むアクシデントがあった。

フィギュア戦の行われる時期には小型乗用の部に出場する選手が練習に使用している。大会車両がATであるため、恰好の練習車である。そのため、タイヤの減りが著しく、入センサーのトラブルも起きた。

’11からナンバーなしとなり、フィギュア練習車として現役である。



’08ダート練習(AL千葉) 遠征時は他の運行車と共に行動し、パドックを設営することも多かった。主に手荷物置き場として重宝。



’08丸和練習 他の運行車であるキャラバンより燃費が良く、人数によってはメインの運行車に。



’08那須たかはらキャンプ場(全日D) 宿泊地からレストランへの移動にも毎度駆り出された。



’09フィギュア練習(町田グラウンド) 小型貨物の選手がひたすらハンドルを回す。しかし、スキルが向上するにつれて2tショートトラックとの違いが問題となった。小型貨物の練習車はナンバーなしのアトラスへ引き継がれる。

CARAVAN GX (’08~)

S36年卒河村OBより譲渡頂く。3万km台と低走行で、4ナンバー。楽ナビを搭載し、コラムATである。

部に投入当初はナンバーを切り、フィギュアでの小型貨物を想定した練習に使用した。貴重なキャブオーバー車として重宝される。

町田グラウンドでの練習の際は、エルフに積車して運搬した。

一方、選手のスキルが向上するにつれて、小型貨物の試合車である2tショートトラックとの違いが少なからず練習の障壁となっていく。

結果、’10シーズンにはインプレッサのナンバーを切る代わりに高積載力のサービスカーとしてナンバー取得。以降の遠征では、メインサービスカーとして使用されている。



’08フィギュア練習(管理棟前) 当初はナンバーなしで、小型貨物を想定した練習に使用。タイヤの溝がなくなるほど練習した。



’09フィギュア練習(町田グラウンド) 小型貨物の部は本学にとって鬼門であった。ひたすら練習。



’10全日D(丸和) ナンバー取得後は豊富な積載能力で常にメインサービスカー。休憩にも重宝。



’07ガレージ 2t車であるため、普通免許所持の部員全員が運転可能。運行時は主役となり、交代で運転する。

ELF SMOOTHER-E (’05~)

ディーゼルトラックの排気ガス規制変更に対応し、OB会の支援によりダイナに替わって投入された積載車両。

SMOOTHER-Eと呼ばれるクラッチレスHパターンシフト。2tロング平ボデーの架装を持ち、積車時にはアルミ製道板を使用する。ルーフ上にはキャリアと夜間照明を装備。沼田OBのご厚意で大学ロゴをあしらった。

部車のほとんどがナンバーなしであるため、本車両がなければ部活動は成り立たない。上級生は全員が運転出来る必要があるため、1年生の夏宿宿からジムカーナ練習の合間に運転練習を行っている。

’08にはかりがねモータースにてBGプロダクツ社によるインジェクション清掃を実施。

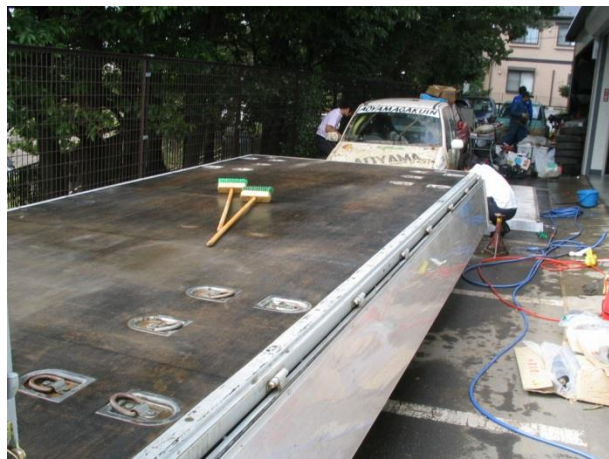
今後も現役部員を根底から支え続ける、頼もしい積載車両である。



’08かりがねモータース メインスポンサーであるBGジャパン様により機関系はベストな状態で維持。インジェクション清掃も実施。



’10フィギュア練習(町田グラウンド) 小型貨物の練習のためキャラバンやアトラスも積載した。



’08ガレージ 平ボデー部はベニヤ貼り。遠征後はデッキブラシで水洗いし、次の遠征に備える。