

1029.7km走り、使ったガソリンは44.88ℓ。総合燃費は22.94km/ℓ

**PHEVらしく
充電して九州へ**

そこで考えた。PHEVの普通の使い方をしよう、と。クルマに乗っていけば食事もしなければならぬし、休憩だって必要。その間、充電するという作戦だ。むしろ可能な限り安価な電気を使って走るべきだと思ふ。毎日の足としてアウトランダーPHEVに乗る時は、皆さん電気自動車として運用することだろう。ロングドライブの時だって電気で行ったらいい。「ガソリン主体で走る」ということ自体、PHEVがわかってないと思ふ。

東京のスタート場所をどこにしようか迷ったけど、急速充電器を使える三菱自動車の本社にした。燃料満タンで14時にスタート。とりあえずEV走行モードのまま（電気なくなるまで電気自動車）、遅い昼ご飯食べるべく海老名SAに向かう。充電時間は30分ながら、25分でクルマに戻る。次の利用者を持たせないのが急速充電器利用のマナーです。海老名SAの充電器の利用は1回100円。6・6kWh入りました。

アウトランダーPHEVの電費は6km/kWhほどだったので、海老名SAで充電した100円で約40km走れる計算。同じ距離をガソリンで走ると450円（約3ℓ）くらい必要。このあたりがPHEVの面白いところ。時間あればすべてのSAで急速充電していけばいいのだけれど、そんなことしたら電気自動車と同じ。PHEVはガソ

リンでも走れるのだ。足柄SAを通過し、そのまま西へ向かい、駿河湾沿津SAに立ち寄り。トイレ休憩の10分で急速充電を切り上げます。

走行は車間距離制御付きレーダークルーズコントロールシステム（ACC）を90km/hにセット。ガソリンタンク容量が45ℓなのでガソリン+電気の総合燃費が約23km/ℓ以上になれば九州に届く計算。三重県の御在所SAで晩ご飯のためピットイン。アウトランダーPHEVにも100円の急速充電器でゴハンを食べさせる。ここまでの総合燃費は24km/ℓ。何とか九州まで到達できる可能性を感じさせますね。問題は御在所SAの先だ。困ったことに、ここから高速道路の急速充電器がなくなってしまう。

今回のテーマは「普通のドライブと同じように走る」ことなので、587km走った姫路で宿泊。急速充電は3回。1日のドライブなら3回程度だと思う。気になる燃費というと、23km/ℓを割り込んでいます。これじゃ九州にたどり着けぬ。どうしようと思っていたら、ホテルの近所に急速充電器を持つ三菱自動車のディーラーがありましたね！ ついでに少し遅めの朝ご飯。普通のドライブなら姫路城見物も兼ね、急速充電したらよろしからう。

続いて中国地方の観光名所である倉敷。i-MiEVを生産している三菱自動車の水島工場が近いので、大型ショッピングモールには4基の急速充電器が！ 知らぬ街のショッピング

モビル散策は楽しい。さすが瀬戸内、おいしい魚介類が多数！ お買い物なら90分タイプの中速充電器を使えばよろしい。ケーキなんぞ食べている間に30分充電して7・16kWhを飲み込む（約45km走行可能）。本日3回目の充電は福山東IC近くの「福山くるま生活。充電をお願いすると「取材ですか？」。なぜバレるの？ この社長は環境派のこと。ボランティアで急速充電器を設置したそう。ぜひとも御挨拶したかった。福山は坂本龍馬の「いろは丸事故」やジブリの『崖の上のポニョ』の舞台になった。日

アウトランダーPHEV 東京～九州スリリングな ロングドライブテスト

アウトランダーPHEVはこれまでの常識では語れないクルマ。最も大きな特徴は充電できるプラグインハイブリッドであること。その特徴を生かし無給油で東京から九州まで行けるか？ 国沢光宏がチャレンジした

「壇ノ浦の戦い」「巖流島の決闘」「下関戦争」など数々の歴史の舞台になった関門海峡に高速道路の関門橋が架かり、クルマが走り始めたのは1973年11月14日のこと。今年で丸40年になる

国道2号線は関門国道トンネルになっていて全長は3461m、料金は150円だ。下関ICをおり、流れに乗ったアクセルワークでトンネルを抜け、念願の九州上陸をはたした



3月9日17時30分 GOAL 関門トンネル出口

驚きと興奮の無給油1000km

TEXT/国沢光宏 PHOTO/中里慎一郎

DRIVE MAP



ナビの目的地を九州に入っすぐのガソリンスタンドすると目的地までの距離は1010kmだった



アウトランダーPHEVが好調に売れている。私からすれば「普通のガソリン車より総合コストで考えたら安い」のだから当然でしょう」ですけど……。日



三菱本社前で広報部の皆さんから見送られる。満充電にしてスタート

本のユーザーって慧眼だ。よいモノはキツチリ売れます。いっぱい、プラグインハイブリッドの上手な使い方となれば、いまだに手探り状態。当たり前のことながら、ガソリンだけ入れて走るハイブリッドではない。かといって電気だけで走る電気自動車でもない。どうしたらその性能を引き出せるのか？

編集部からの指令は「満タンで九州まで行ってほしい！」。調べてみたら九州の玄関口、門司まで1000kmをわずかに超える距離。

燃料タンク容量45ℓ+電池容量12kWh。高速道路を60km/hで走ればリッター20kmくらい走るだろうから、900km。さらにEV走行モードで30km/h巡航すると60kmくらい走れる。つまり他人に迷惑かけてトータル960km。下関近くまで行く距離だ。こんな記事をベストカに載せたら、フルボッコかた。そもそもそんな走り方などしたくない。

3月8日14時 START 東京三菱自動車本社

EV走行モードとHV走行モードを使い分ける

アウトランダーPHEVのBEST DRIVE術



広島県の呉はお隣、江田島とともに海軍さんの街。てつにくじら館は全長76m、重さ約2000tという潜水艦あきしおの実物展示が目玉だ

本で最も癒やされる港町。と呼ばれる車の浦が近い。ぜひとも坂本龍馬が歩いただろう石段積みみ岸壁などめでてほしい。尾道ラーメンも忘れずに。

ここから急速充電器なし！残走行距離と総合燃費を考えれば九州突入は難しいかもしれないという状況。後で紹介するPHEVならではの省燃費走行テクニックをフルに使い、何とか持たせなくちゃならない。高速道路でエコしちゃシャレにならないため、途中で予備に5ℓを補給。関門海峡トンネルを抜けたところにあるガソリンスタンドで給油したら、走行距離102.9 km。39.9ℓも入りましたね！タンク容量45ℓだったので文字通りギリギリセーフ！

検証1 考えるドライブがなんとも楽しい

さてさて。ここからがアウトランダーPHEV分析の本番である！最も大きな特徴は「どんな走り方をしてもガソリン使用より電気のほうが安い」というもの。高速道路をハイブリッド走行モード（以下HV走行と略）で走った時の燃費は、80 km/h巡航でおよそ16 km/ℓ、100 km/h巡航だと14 km/ℓといったイメージ。

EV走行モードで走ったなら、電費を6 km/kWhとして

30 km走るのに150円（家庭用の電気料金を1 kWh/30円として計算）、HV走行モード15 km/ℓとすれば、1ℓあたりのレギュラーガソリンを160円として320円。EV走行モードならHV走行モードの半分ですむ。

したがって、短い移動距離なら100%電気自動車で走ったほうがお得ということになる。そして拔群の効率を誇るのが街中。普通のガソリン車よりも燃費がいいHV走行モードのアウトランダーPHEVと比べ、エネルギーコストで2分の1。同じクラスのカソリンエンジンを積むSUVと比べたら3分の1のエネルギーコストだ。

今回の総合燃費は22.94 km/ℓ。それを当てはめれば燃費8 km/ℓのカソリンエンジン車からアウトランダーPHEVに乗り替えれば、走行1万kmあたり13万円以上も安くすむのだ（1ℓ160円で計算）。

長距離ドライブではどうすべきか？もちろんEV走行モードで走ればOK（電気がなくなったら自動的にHV走行モードに切り替わる）。まったく問題ない。されどクルマ通なら、燃費を伸ばす方法がある。速度が遅いと電気自動車有利。速度が上ればガソリン車有利、という特性を上手に使うってやつ。

以下、具体的に紹介したい。EV走行モードが圧倒的に有利なのは、ノロノロ走行が多い街中や渋滞路。電気自動車って遅いほど電気を食わない。ノロノロ渋滞時の電費をチェックしてみたら、8 km/kWh

エンジンがかかるより、EV走行モードのほうが効率がよいだろうという狙い。この使い方は果たして得なのか損なのか不明です（もう少し検証が必要）。

一般道のEV走行モードの電費を伸ばす時に有効なのはBモード。パドル操作により、回生制動ゼロの「B0」から、ガソリン車であれば2速ギアを落とした程度の回生を行なう「B5」まで6段階の回生ブレーキを選ぶ。なかでも世界中の市販電気自動車で初めて採用した「B0」がすばらしい！下り坂などで「B0」を選ぶと、電車のような滑走状態になります。回生を行なうと電費がよく

なると勘違いしてる人も多いけど、うだけだと、大きな間違い。エネルギーを100%回生できないからだ。上を見て70%という感じ。30%をロスしている。滑走している状態なら消費エネルギーゼロ。停止する時は「B1」や「B5」を使い回生をかけ、最後にフットブレーキで止まる。これまた電車と同じでございませう。といった具合で普通に通れば普通に走るアウトランダーPHEVながら、いろんな「燃費低減」のポケットを持っている。こいつをフルに使うこなそうとすると、なかなか奥ゆきがあつて楽しい。

検証3 出来のいいリーダー クルーズコントロール

アウトランダーPHEVはロングツアラーとしての資質が高い。まずはリーダー・クルーズコントロールシステム（ACC）。通常の追従走行モードの

車の浦名物のボンネットバスとの2ショット。1958年式というから国沢光宏と同級生だった。ちなみに車の浦は『崖の上のポニョ』の舞台でもある

近く走ってます。対して80 km/h巡航すると6 km/kWhまでダウン。ところがHV走行モードだと逆転。ノロノロ走行のほうが燃費が悪いのだ。ここまで読んで「なるほど」と理解していただけのことだろう。バッテリーに貯めた電気だけじゃ到達できない距離を走行する場合、渋滞や街中をEV走行モードで、高速巡航はHV走行モードで走ればアウトランダーPHEVの効率のよさをフルに引き出せるワケ。

例えは一般道を20 km走り、そこから高速道路に入って150 km。高速道路降りて30 kmの場合、最初の20 kmを電気自動車走行になるEV走行モードで、高速道路に入ったならHV走行になる「セーブモード」とする。再び一般道になったら自動的にEV走行モードになる。するとEV走行

検証2 これぞ一歩進んだ 高等テクニック

モードのまま高速道路を走るより、総合燃費を伸ばすことができる。高速道路のSAで急速充電できれば、さらにエネルギーコストを引き下げられます。この特性をさらに生かすことも可能。高速道路を走っている時は、上りと下りがある。大ざっぱに言えば、上り区間をHV走行モードで走り、下り区間になつたら電気自動車にすればよろしい。東名高速を東京方面から名古屋方面に走ると、大井松田から登り坂基調になつていく。ここはエンジン主体のHVで走ったほうが有利。そして御殿場から先の下り坂は電気自動車のEV走行モードで走るといいもの。これでアウトランダーPHEVの最高効率を引き出せます。今回アップダウンの多い（数



アウトランダーPHEVの走りを引き出す重要なスイッチがセーブモードとチャージモード。こいつと回生レベルセレクターを操れば、好奇心いっぱいのドライブができる



路面に吸い付くような走りは乗り心地のよさを生む。また4WDロックは雪道や悪路だけでなく雨天の高速走行で効果があることがわかった

食事の間に充電し、また走る



3月8日15時30分
海老名SAで最初の充電



3月8日20時30分
御在所SAでこの日3回目の充電



3月9日9時
姫路三菱太子店でこの日初めての急速充電



3月9日11時30分
大型ショッピングモールでこの日2回目の急速充電



3月9日13時
この日で3回目の急速充電中に昼食



3月10日10時
福山市の浦到着



3月10日13時
阪神高速吹田IC付近



3月10日16時
島田金谷IC付近

クルマ好きのおじさんたちに燃費はどのくらいかと質問攻めにあう。関心は予想以上に高い

東名阪道にはここしか急速充電スタンドがない。きしめん&かき揚げ天ぷらを食べて胃袋も充電

充電中もパソコンをたたいて旅のプランを練る。まず充電ありきでないところがPHEVの大きな魅力だ

コーヒープレークの合間に急速充電。4台分があり、30分、90分のどちらかを選べる充実ぶり

あっさり醤油味の尾道ラーメンのほかに醤油とんこつのは広島ラーメンが地元で人気だ。本場はうまい

車の浦の海をイメージして『春の海』は作曲された。また坂本龍馬がいろは丸の賠償交渉をした場所でもある

懐かしい太陽の塔。中学生の国沢少年は大阪万博に行き、携帯電話で東京に電話した思い出があるという

新東名の上りを走る時の魅力は夕日に照らされる富士山。静岡IC付近までが特に美しい



パイクスピークヒルクライムレース

昨年、9分46秒181でわずかに0.017秒差でリース・ミレンに負けたボルシェワークスのデュマ（10年のル・マン優勝者）もル・マンカーで出場したが、いざなり第1セクションでコースアウトの撃沈

パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム（PPIHC）へ挑戦を始めて25年になる。1988年にアメリカの友人の誘いで参加し、その魅力に取りつかれてしまい毎年挑戦している。

モンスター田嶋 独占手記

苦闘・苦難の末に EVで自己新記録

1を走らせてもまったく不思議ではないし、可能だ。ロープは快晴のなかを走ったがモンスターが走る時には雨に変わった。

勝つのもモンスターなのだ。

機関絶好調、サスペンションも問題なし。しかし、なんとも大胆な新タイヤの採用で予選は苦戦……。しかし雨をも制して勝った!! 象のマークのGiti（ジティ）はシンガポールのタイヤメーカーだ



Photo: TEAM APEV / Ishikawa

予選絶好調の三菱。勝利目前と思わせたが、本番の雨に泣かされた。ウェットタイヤテストをやっていないかったのが原因



10分の壁を初めて破って6連覇した時、昨年のリタイアも忘れられない、そして今年電気自動車（EV）で2011年に私がガソリンエンジン車で築いたワイルドレコードを、自らの手で5秒短縮したことが。私がEVでの参加を決めたのは昨年の2月1日である。それまでに開発は始めていたが、まだとてもレースに出せる段階ではなかった。ところが私が代表幹事をつとめる電気自動車普及協議会（APEV）の会長であり、ベネッセホールディングスの会長の福武總一郎氏から、「このままではEVは普及しない。なにか劇的なことをして、

GO FAST!!
Good Luck
MONSTER

コロドスプリングスでのモンスター人気は噂以上。市長選挙に出ても当選するのではないかとというほどのものだった!!



27日 ロアセクションブラクティス				
モンスター2011	TeamモンスターBC	4分39秒440	4分45秒920	4分33秒800
モンスター/昨年	Team APEV	NA	4分13秒343	NA
モンスター田嶋	〃	NA	4分00秒593	3分58秒189
増岡 浩	三菱	4分00秒847	4分00秒518	3分57秒797
G・トレーシー	三菱	4分01秒762	3分56秒287	NA
R・ミレン	TMG/トヨタ	4分06秒612	4分04秒331	NA
ラトビア	ラトビア	4分27秒197	4分19秒488	4分19秒938

ブラクティス2日目、ロアセクションの（クオリファイング）新旧タイムを比較すると今年のEVの速さがよくわかる

まず問題になったのは車両重量だ。2011年のガソリン車に比べると2012年のE-1 R UNNERは500kg以上も重いのだ。これでは勝負にならない、あまりにも大きな重量差だ。何故このように重いのか？ ボルト1本、ワッシャー1枚まで徹底的に計量をして分析した。まずは置換できる材料はすべて軽くて強度のあるものに交換した。コンポジットは東レ様の協力を得てすべてCFRPで製作。バッテリーも三菱重工業の協力を得て搭載量を減らすこと

進化したマシンと専用タイヤの開発
その悔しさをエネルギーに、我々は2013年へのリベンジを目指して開発を開始した。まずはモーターとラブリの分析と対策、さらにはマシン全体のパフォーマンスを細かく分析。2011年に10分の壁を世界で初めて切ったワイルドレコードを樹立した私のマシンの走りと比較して、どこが遅いか？ 何が劣っているか？ 詳しく分析することから始めた。もちろんこのワイルドレコードを私自身が作った電気自動車（E-1 R UNNER）で2013年に破るためだ。

が、なんとわずか1kmあまりで突然フロントモーターから白煙が上がり万事休す、その場でリタイアとなってしまった。ガソリン車をEVで打ち負かすつもりで臨んだのに、まさかのモーターラブリに、我々の悔しさはどれほどだったか……。

3日、4日とブラクティスを走り、三菱とのタイム差を縮めていくがまだまだ劣勢だ。モンスターのマシンがグラベルや悪路も走る仕様なのに対し、三菱がターマックに的を絞った低重心のマシンであることもタイム差に現れたと言える。バイクスは今年からスリッパOKの山岳を舞台としたサーキットレースと化したのだ。ロープがこれまでの記録を1分33秒も短縮した、まったくのじえじえのタイムもそこにある。レッドブルは来年F



大記録を打ちたたてたS・ロープ。来年はシトロエンからWTCCに転向する

モンスター田嶋の独占手記である。今年のパイクスピークヒルクライムへの取り組みがよくわかる、本人しか知り得ない迫真のレポートだ。しかし、ここでまず書かなくてはいけないことはモンスターが記者に吐いた弱音だ。こんなモンスターを見るのは初めてだ。「三菱が速い!! 1日目は12秒差、今日は8秒差だよ。どうなっちゃったんだ。」いつも強気、楽天的なモンスターのこんな発言。練習、予選……チームは凍りついてた。日本……いや世界中でモンスターの予選タイムは三昧線と伝わっていたらしいが、現場ではいらいだち、あせり……の焦燥感すらたどっていた。初日のテスト走行で12秒差、

誰よりコースに詳しいモンスター。それも大きな武器!!

チームシャツを5人に
プレゼント

急勾配・タイトターンの続くミドルセクションを走るモンスター。「苦手」とするコースだが、幸いここだけコースが乾いていた



驚速 EV 驚速 頂上決戦

EV No.1決定戦

プライベート／田嶋伸博、堀 郁夫
ワークスチーム／トヨタ、三菱、国家プロジェクト：ラトビア
セミワークス／ホンダ



トヨタTMG EV P002

ニュルEVコースレコードマシンも不発。来年TMGはどうリベンジ？

昨年、奴田原文雄の手でEVクラス優勝を果たしたTMG EV P002はこれまた大幅なパワーアップをしてバイクスビークに乗り込んだ。エンジンに聞くと、「楽に9分台はマークできる」と自信満々。ドライバーも過去、モンスター田嶋と競ってきたバイクスベシャリス・トロード・ミレン(’94、’96、’97、’98、’99年の総チャンピオン)を起用して必勝態勢。息子は昨年のチャンピオン・リス・ミレン。

さて、そのTMG EV。プラクティスでタイヤ数種類をテストしていたが印象的で、タイヤが決まらなかったようだ。また、三菱、モンスターのマシンが4駆なのに2駆というところで2社の後塵を拝する結果となった。F1&ル・マンで活躍するTMGが製作したEVレーシングもその進化のスピードに遅れた。

タイヤは7月に発売される市販Eコタイヤを使用



三菱MiEV EポII

雨に泣いた三菱と増岡選手。頂点目指してこれでまた成長する三菱チームだ

雨に泣いた三菱と増岡選手。頂点目指してこれでまた成長する三菱チームだ

三菱社員は400kWというから、536馬力、800Nm(82kgm)と大幅な戦闘力アップ。さらに大きな武器は三菱4WDのお家芸、S-AWCで、コーナーリングスピードはピカイチ!! EVで三菱ワークス完全復活といえよう!!

レーシーの起用が当たり、モンスターを震撼させたが、セミスリックタイヤを選んだのが響いて、惜しくも2位、3位に終わったが、その速さは来年に期待大。

マシンは4モーターを採用。100kW×4の400kWというから、536馬力、800Nm(82kgm)と大幅な戦闘力アップ。さらに大きな武器は三菱4WDのお家芸、S-AWCで、コーナーリングスピードはピカイチ!! EVで三菱ワークス完全復活といえよう!!



三菱社員は400kWというから

プラクティスでは昨年のモンスターのタイムに肉薄。あなどれん



右のル・マンカーのようなマシンはバルト三國、ラトビアから遠征してきたEV。国家プロジェクトによるマシン。かなり速かったが大破してリタイア。左、堀郁夫は10年、11年のEVレコード樹立のバイオニア。惜しくもシステム不調でゴール寸前でリタイア。詳細は210ページに特集

ライ用の330-750-20だ。コンパウンドも2種類あるので計画的にテストをしないと決勝日まで間に合わない。これにはEV独特の大きな問題があるのだ。それは1充電での走行距離と充電時間だ。今年のP11HCで勝つためには20kmだけ走れるように最低量のバッテリーを積む(余裕を持つとその分重量が増えしまい競争力が低下する。そのためにテスト走行が20kmしかできないのだ。もっと走ろうとするとバッテリーを充電するか、交換するしかないのだが、どちらも時間が掛かってその場では無理なのだ。

毎日20kmのテスト走行をしてワークシヨップで4時間かけて満充電にする。そして次の日も同様のテストしかできない。

初日のテスト走行(9km)では三菱チームの増岡選手が4分4秒975でトップ。私は4分16秒562で5位であった。

続くプラクティス1(Top Section)では三菱チームのG・トレシー選手が2分28秒15でトップ。私は2分36秒20で3位であった。トヨタのR・ミレン選手は2分37秒44で4位であったので初めてTMGには勝てた。

プラクティス2(Quaiflying)では三菱チームのG・トレシー選手が3分56秒287で連続のトップタイム。私は4分00秒593で増岡選手に次ぐ3位であった。とはいえず、かなりトップとのタイム差が縮んできたので、これからの追い上げが楽しみだ。

ついに本番！ 13:00

山の上はこんな荒天

12:35 雨が降り始める

12:00 雲行きあやうし

まずは2輪がスタート

快晴のなかロープスタート11:30

モンスターの指令で急遽、満を増やす!! 標高2800~4300mの高山である。天気は急変して当たり前。ロープは、12時スタート予定を早めて11時30分スタート。さすがロープのための大会だ

天候レポート※予報では12時~13時3分が雨の予報。ロープは30分早くスタート!!

アメリカホンダがバイクスに熱視線。フィットEV、NSX、CR-Z、オデッセイ等を走らせたが不発

仕絶EVガチンコ勝負

ちなみにフィットEVのタイムは17分30秒614でした



にした。しかしまだまだガソリンエンジン車には勝てない。25年間の実戦経験を生かし勝つための分析を進めた。

レースで勝つにはタイヤが最も重要だ。マシンの強烈なトルクを受け止めるタイヤを開発しなければならぬ。P11HCは2012年から完全に舗装されスリックタイヤの使用が許可された。これは大変に大きな変化だ。我々はこのレギュレーションの変化に対応するE-RUNNER専用のスリックタイヤを開発すべく検討に入った。

ちょうどその時にシンガポールに本社を置くGitiタイヤからオファーが入った。30年来的の知合いのタイエンジンニアから「Gitiタイヤを世界レベルに押し上げたい。タイヤの性能アップと同時にブランドも世界に通用するところまで上げたいから相談のつてほしい」とのことだったので、今年のP



朝9時からは観光道路となるため、プラクティスは早朝行なわれる。練習・プラクティス4日間、夜2時30分にはコースに入り真つ暗闇の中で走行準備が行なわれる。メカニックにも過酷なレースだ



金曜日夕方からコロラドスプリングスの目抜き道路でファンフェスタが開催される。一番人気はやっぱりモンスター。子供もモンスターの化粧で応援にきた。左は福武総監督。当日モンスターは1000人にサインした



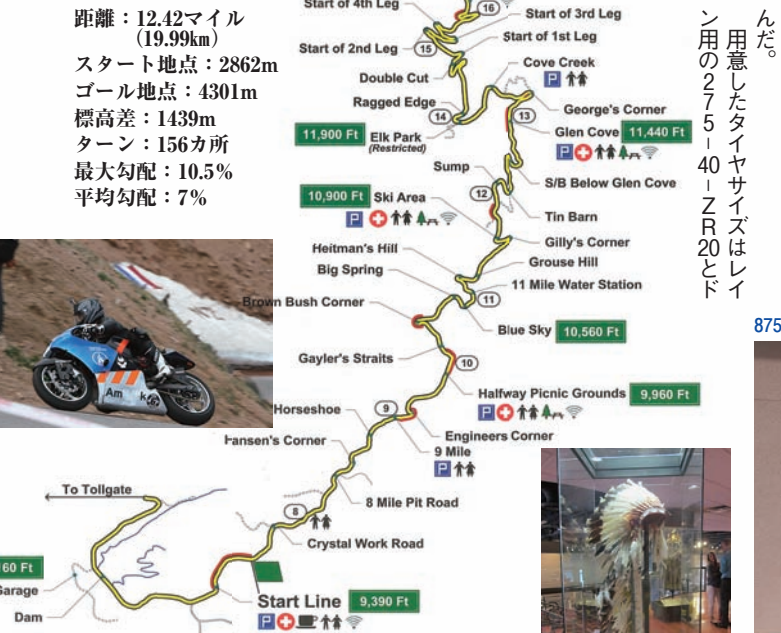
勢揃いした歴史に残る人や現役の猛者たち。後列右から3番目がモンスター、その左隣がロープ。今回、9分クラブのトロフィー授与があり、モンスターが第1号トロフィー獲得。来年は8分クラブの仲間入りが必達目標

P11HCから始めることを提案。即座に同意。

早速タイヤの試作にかかる。我々の常識をはるかに超えるスピードで第一次試作タイヤが届いた。さっそくテストをするが第一次試作タイヤはとても勝てないレベルのもではなく、ただちに第二次試作を依頼。しかし納期が問題だ。マシンはEVなので海上輸送コンテナでしか送れない(大量のリチウムイオンバッテリーが危険物扱いのため)ので、アメリカのコロラドへ送るには1カ月半以上前に輸送会社へ搬入しなければならぬのだ。したがって本番用のタイヤは本番前のわずかな時間にテストするしかなくなった。後はGitiタイヤを信じて現地向かった。

じえ！ロープより500kgも重い

6月24日は受付と公式車検



コロラドスプリングスは標高2000mの観光・リゾートの町。その昔は原住民が闊歩した。スキー場のアスペンやマラソン選手の高所練習の地、ボルダーに近い

のスポーツカーのようなEVで、舗装のヒルクライム専用車両として開発してきただけあって軽くて車高がとても低い。こんなに車高が低くて走れるのかと心配するほど。しかしラトビアの国の予算を投入してP11HCに参戦するほど、ヨーロッパでもEVへの関心が高まっていることは大変すばらしい。

今年は3日間のプラクティスの前に1日練習走行が入ったので、合計4日間のテスト走行ができる。この間にE-RUNNERの熟成を図ることになる。タイヤが一番心配だったのでタイヤのテストを中心に計画を組んだ。

875ps/875kgの208T16の前で。ロープとの内燃機関対決も見た



500kgも軽い。ちょっとショック

空力は俺の2011年マシンそっくりだよ