

# OFFRAC

---

## FORMULA SAE TEAM

2025

Project Report



1. はじめに
2. 2025年度プロジェクト紹介
  - 2.1 プロジェクト目標
  - 2.2 マシン“OF-25”詳細
  - 2.3 プロジェクトメンバー
  - 2.4 プロジェクト推移
  - 2.5 ギャラリー
3. 大会結果報告
  - 3.1 車検審査
  - 3.2 静的審査
  - 3.3 動的審査
  - 3.4 総合成績
  - 3.5 ギャラリー
4. おわりに
  - 4.1 2025年度プロジェクト総括
  - 4.2 スポンサーの皆様のご紹介
5. 広告



# 1. はじめに

## ごあいさつ

平素より、大阪大学フォーミュラレーシングクラブ（OFRAC）の活動に対し多大なるご理解・ご支援を賜り誠にありがとうございます。

弊チームは2003年の第1回全日本学生フォーミュラ大会から、毎年参加しているチームの一つです。弊チームから輩出した人材は自動車産業のみにとどまることなく、様々な産業界にて次世代をリードするエンジニアとして第一線で活躍しております。

学生フォーミュラ活動は座学で得られる知見のみならず、学生が実際に手を動かしてモノを作り評価し、改善する経験、マシン開発計画や予算調達といったマネジメント活動を通して、実際のエンジニアの世界で必要とされる要素を実体験できる場として非常に有用な活動であると感じております。このような活動に取り組めますのもひとえに皆様のご理解・ご支援があってこそだと存じております。この素晴らしい活動を末永く続けていくため、チームとして後進の育成や活動基盤の整備に取り組むとともに、今後とも皆様のお力添えをお願いいたたく存じます。

本報告書では、チーム一丸となって作り上げた1台のフォーミュラマシンをもって学生フォーミュラ日本大会2025に挑んだ結果を踏まえ、1年間の活動の成果をご報告いたします。

第23回 学生フォーミュラ日本大会2025 集合写真



(C) 2025 自動車技術会

## 2. 2025年度プロジェクト紹介

### 2.1 プロジェクト概要

#### プロジェクト目標

## ICVクラス総合優勝

昨年度、6年ぶりの動的種目完走を果たしました。Autocrossでは全体2位と速さを見せた一方で、Enduranceでは燃料ポンプのトラブルによりコース上で止まるなど、信頼性に課題を残しました。

そこで今年度は、走行距離を増加させることでトラブルシューティングに時間を割き、信頼性をさらに向上させ、信頼性と速さを両立させた車両の開発を目指しました。

また、静的審査に関しても見直しを行い、全体的な得点をさらに向上させることで、**ICVクラス総合優勝**を掲げました。

#### チームマネジメント

昨年度、チームメンバー数を増加させることに成功し、チームとして大幅にリソースを増やすことができました。一方で、ここ数年と比較し、リーダー層（M1）の人数が多く、来年度以降経験の少ないメンバーの割合が増えてしまうということが課題でした。そのため、設計・製作では積極的にパーツを割り振り、経験を積ませることを意識しました。また、動的種目出場のために非常に重要となる車検の対策においては、経験のあるメンバーが車検員の役割を担い、下級生に車検対策を担当させることで、大会前の不足しがちなリーダー層のリソースを確保することができたとともに、下級生の車両への理解を促進させることができました。

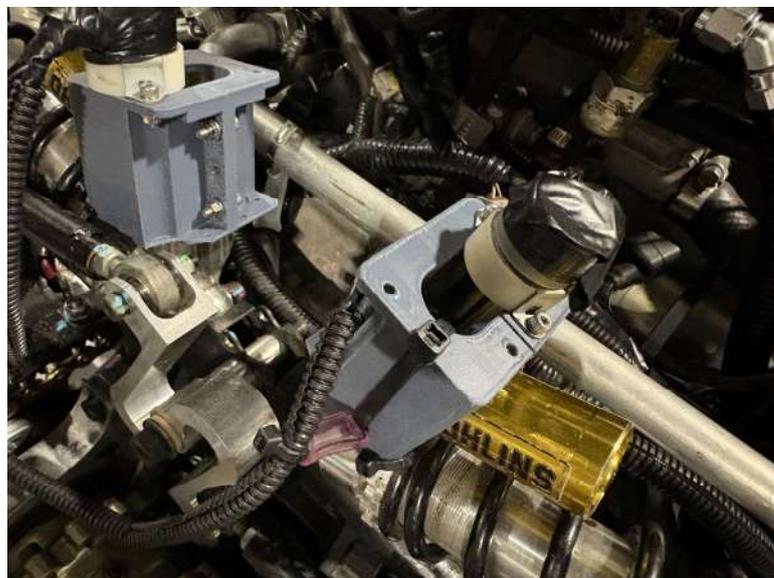
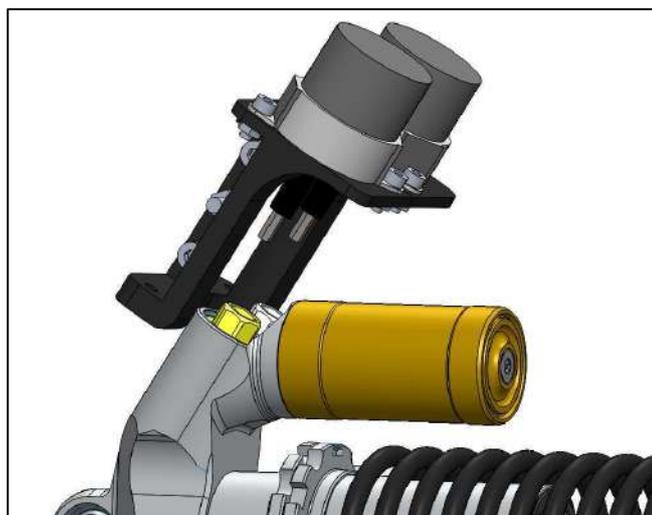
## 2. 2025年度プロジェクト紹介

### 2.2 マシン“OF-25”詳細

#### Suspension

車両設計段階では定常～脱出安定に重きを置きました。しかしシーズン中は変更したタイヤコンパウンドの特殊なフィーリングと、安定性を高めた設計故の曲がりにくさが大きな課題となりました。

結果的にセッティングでは、ロール剛性や内圧を上げ、ホイールベースを短縮することで重量配分を調整し直し、リアのトーでより曲がりやすさを上げるこ途になりました。



また可変ダンパーは、セッティングによって上がりすぎたヨーゲインを不必要な部分では安定化させる方向に変更できるようにし、コース全体でバランスを取りました。

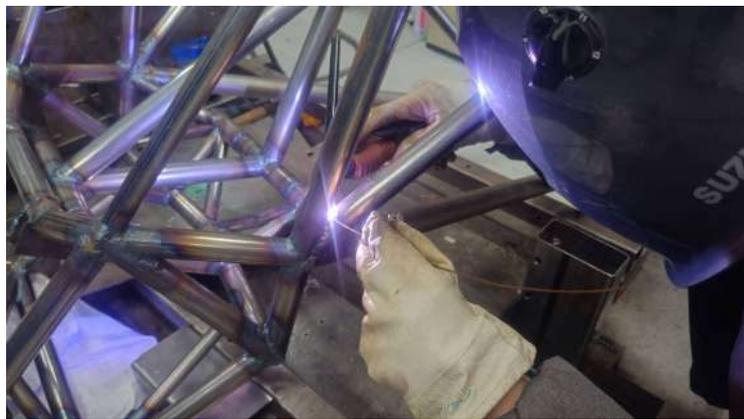
車両だけでなく、各コンポーネントを繰り返し評価し、部品一つずつにおいて、幾度のアップデートを行うことで、シーズンの通してマシンのポテンシャルを上げ続けました。

## 2. 2025年度プロジェクト紹介



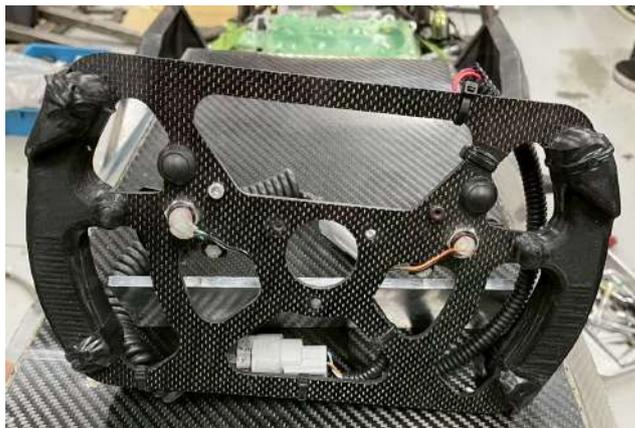
### Body / Ergonomics

**Body**に関しては、設計初期段階において必要剛性値の検討を車両運動に関する設計と昨年度車両を用いた実測により行いました。車両運動性能の向上のため、モノコックの形状やRr. Frameのパイプの構成を大幅に変更し、軽量化を達成しました。また、ロングホイールベース化に伴うヨー慣性モーメントの増加に対してドライバーとエンジンの距離を見直し、バランスを取りました。



Ergonomicsに関しては、リソースの増加から、モックアップを行いドライビングポジションを一から見直しました。

また、ドライバーインターフェイスに関してはドライバビリティの向上のため、走行会の度に得られるドライバーフィードバックによって3Dプリンタ等を活用しながら改善を行いました。

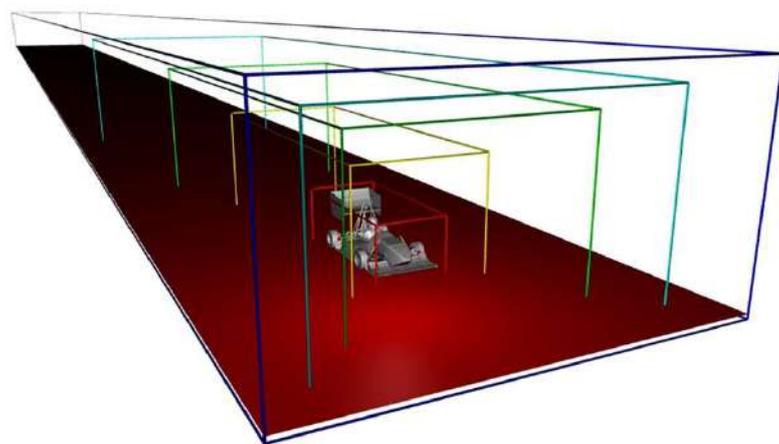


## 2. 2025年度プロジェクト紹介

### Aero device

今年のAerodynamicsは昨年課題であった定常旋回の性能の向上を果たすべく、旋回時の車両姿勢に合わせた空力解析・設計を行いました。また、Skid Padの目標タイムからタイヤの必要な横力を算出し、そこから目標ダウンフォースを推定しました。

また詳細設計では、新しいCFDを導入して解析することでより車両運動に密接に繋がった空力設計をすることができました。



製作面では課題であった、部品の振動を抑える設計・製作を意識し、壊れてもすぐに再製作できるように3Dプリンターを多用しました。

最終的に今年もベストエアロ賞の最終審査に残ることができました。



## 2. 2025年度プロジェクト紹介

### Powertrain

昨年に引き続き、開発の進んだ4気筒エンジンを採用しました。出力に関しては他に引けを取らないものの、扱いにくさが目立っており、脱出重視である車両コンセプトにそぐわないものでありました。

そこで今年度は、出力を低下させることなく操作性を向上させるというコンセプトのもと、スロットル径の再設計と点火時期の調整、また選択的な出力制限を設けることで非常に扱いやすいパワートレインを実現しました。また冷却の設計にも力を入れ、エンデュランスにて全力で走行できることを目標とし、設計しました。



結果、スキッドパッドおよびコースの低速コーナー・スラロームにおいて安定した走行を可能にし、タイム向上に貢献しました。

また、シフターやシフトアップ時の点火カット時間の調整、ローンチ制御の使用により、アクセラレーションでは昨年度に比べてよい成績を収めることに成功しました。

エンデュランスでは雨が降ったため、問題のない冷却であったかは評価が難しいものではありませんが、1走目のドライバーの時点では水温がサチレーションしており、十分な冷却性能を発揮していたことがわかりました。

# 2. 2025年度プロジェクト紹介

## 2.3 プロジェクトメンバー



中田 修斗(M1)  
Project Leader  
パワトレ&電装Leader  
Driver



高岡 竜翔(M1)  
Chief Engineer  
サスペンションLeader



田中 航平(M1)  
Project Manager  
サスペンションGr.



飯田 海地(M1)  
電装Gr.  
Driver



河野 純大(M1)  
ボディLeader  
コストLeader



東良 航太(M1)  
プレゼンテーション  
Leader



池田 匠(B4)  
ボディGr.



小野 光宙(B4)  
エルゴLeader



加藤 陸(B4)  
サスペンションGr.



久木原 優真(B4)  
エアロLeader  
プレゼン  
Driver



新井 絆(B3)  
パワトレGr.



秋田 祥太郎(B2)  
エアロGr.  
Driver



伊藤 遥人(B2)  
サスペンションGr.



指宿 柊真(B2)  
サスペンションGr.



上田 智晴(B2)  
パワトレGr.  
プレゼン



木藤 弘弥(B2)  
エアロGr.  
Driver



中村 勇太(B2)  
パワトレGr.



福島 颯太(B2)  
サスペンションGr.



坂口 弘明(B2)  
パワトレGr.



愛新 悠(B1)  
パワトレGr.



穴山 巧(B1)  
エアロGr.



小川 大地(B1)  
ボディGr.



川竹 孝佳(B1)  
エアロGr.



衣川 善基(B1)  
パワトレGr.



小阪 龍生(B1)  
エアロGr.



田頭 侑二郎(B1)  
サスペンションGr.



森口 翔(B1)  
サスペンションGr.



安川 海青(B1)  
電装Gr.



野口 竜作(M2)  
電装R&D



田上 貴太(M2)  
エルゴR&D

## 2. 2025年度プロジェクト紹介

### 2.4 プロジェクト推移

#### 2024年

9月 25年度プロジェクト始動  
マシンコンセプト決定

10月 他大学カーズワップ  
OF-24テスト走行・評価  
OF-25設計開始

11月 設計報告会  
静的交流会

12月 OF-24テスト走行  
OF-25設計完了



# 2. 2025年度プロジェクト紹介

## 2025年

1月 第23回大会エントリー  
マシン製作開始

2月 マシン製作



3月 SES提出

4月 OF-25シェイクダウン



# 2. 2025年度プロジェクト紹介

## 2025年

5,6月 静的資料作成  
テスト走行



7月 TOYOTA阪大会  
テスト走行



8月 テスト走行



9月 学生フォーミュラ  
日本大会2025

# 2. 2025年度プロジェクト紹介

## 2.5 ギャラリー



# 3. 大会結果報告

## 3.1 車検審査

今年度の車検の順番について、事前のフレーム書類審査の結果から遅いとあらかじめわかっていました。また昨年までとは異なり、静的審査が現地開催へと変更になったことから現地での作業量タスク量が非常に多いことが見込まれており、動的審査をスムーズに進行するにあたり早急な技術車検の突破が必要不可欠でありました。

技術車検の経験があるメンバーは、静的審査の発表資料作りで時間に余裕がなく、引継ぎの意を含め下級生メンバーが主体となり、大会3週間前頃からしっかりと事前準備を行ってきました。

その結果、技術車検は軽微な指摘が1点のみでした。また車検員の方からは、しっかりと車検の準備ができていて素晴らしいとのフィードバックをいただくことができ、初めて車検を担当した下級生の自信にもつながる非常に良い結果となりました。

ドライバー脱出はドライバー4年目の中田の指導により、メンバーはみな余裕で通過しました。

また騒音試験・ブレーキ試験に関しては、昨年度以前の失敗を受け、事前の度重なるチェックのおかげで、昨年度同様スムーズに通過することができました。



# 3. 大会結果報告

## 3.2 静的審査

### Cost & Manufacturing ~ 9位 ~

昨年度の反省点を踏まえ、コストレポート作成時に注力する部分をあらかじめ決め、新たな情報共有ツールを用いながら決めたコンセプトに基づき資料作成をすることを心掛けました。また、昨年度遅延提出となったことから、スケジュールを見直し、1週間ほどのマージンを設けました。しかしながら見積もりの甘さから、設定していたマージンはほとんどなくなり、時間的余裕の無さから、注力した部分にも取りこぼしがあり、上位のチームに大きく差をつけられてしまう結果となりました。

車両の価格としてもライバルチームより高コストとなっしまい、車両設計において材料の選択から見直す必要があると実感しました。

リアルケースシナリオに関しては、満点を獲得したチームがいない難しい課題の中健闘しましたが、審査員からのフィードバックを受け、課題解決におけるプロセスでまだまだ考慮できていない部分があると明確な課題を得ることができました。

### Presentation ~ 2位 ~

今年のプレゼンテーション審査は昨年の4位からさらなる成績向上を図るべく、ビジネスプランの念頭な議論を重ねました。また、発表では、身振り手振りだけでなく、委託企業側がわくわくするようなプレゼンができるよう、発表準備を前日まで何回も進めてきました。その結果、今年度は2位、74.16点と目標点数を上回ることができました。

### Design ~ 2位 ~

設計では、示されるすべての寸法に意味を持つことが重要であるとも言われます。今年は設計を一から見直し、様々なコンポーネントにテコ入れを行うことで、加点項目を増やしました。また、PDCAのサイクルを増やすために、シーズンを通して、実測とその対処を強く意識しました。その結果、競合の中国チームとの差を5点まで詰める大躍進を達成できました。

# 3. 大会結果報告

## 3.3 動的審査

### Skid Pad ~ 14位 ~

今年は設計段階から、スキッドパッドのタイムに重点を置いており、普段の走行練習も増やすことで、ドライバーの準備も万全に整えていました。

実際、シーズン中のテストでは、5秒を切る好タイムを繰り返し出せていました。

しかし大会当日は、会場特有のサラサラとした路面と、大きな起伏にマシンを合わせ込むことができず、上位校の中では比較的低い順位となってしまう、動的審査の中では足を引っ張る結果となってしまいました。



Photo by : Kyutech

### Acceleration ~ 5位 ~

24年度の時点で既にマシンスペックは申し分ありませんでしたが、ローンチ制御ならびに燃料ポンプの不調により、最大限の力を出せませんでした。

しかし、今年度はローンチ制御だけではなく、シフターの制御を見直すことで、より良い加速とシフトアップを実現しました。また走行会では、例年以上に練習時間をとることができ、ドライバーの自信にもつながりました。

結果、ICVクラスにて5位と比較的高い順位をとることができました。



Photo by : Kyutech

# 3. 大会結果報告

## Autocross ~ 3位 ~

他の競技と同様に、低い路面温度と、滑るような低い路面 $\mu$ （路面摩擦）に苦しめられました。それに加え、雨のリスクもあり、出走のタイミングも判断が非常に難しいレースとなりました。

午前中は途中から雨の予報があり、その前に出すために少し早いタイミングでの出走となりました。その結果路面の細かい砂が履けきっておらず、グリップが低い中での出走となりました。そのような要因からFrタイヤのグリップが出ず、曲がらない車をドライバーはなんとかコントロールするも、タイムを上げることができませんでした。

午後の2人目飯田の走行では、タイヤを十分温められず、また低い荷重で滑りやすい路面も相まって、ブレーキングで荷重が抜け、ふり出たリアの回転を止めることが難しいセッティングでした。1走目ではスピンをしてしまいましたが、冷静にタイヤを温め2走目に備えました。リアタイヤが止まらずピーキーなマシンではありましたが、それでもドライバーがなんとかねじ伏せ、無事3位、またFinal6の出場権を得ることができました。

午前も午後も、車をまとめきることができなかつたですが、経験豊富なドライバーのスキルに助けられた結果となりました。



Photo by : Nagashita

# 3. 大会結果報告

## Endurance ~ 7位 ~

オートクロスの失敗から、エンデュランスではダンパーでリアの安定感を増やしたセットで臨みました。

1, 2周目はしっかりと目標タイムで入ることができましたが、3周目からリアのタイヤグリップが大きく低下し、タイムを徐々に落としていきました。低い路面温度、後半にて雨が降ることを見越して空気圧を少し高めで出走させたことに加え、優勝争いをしてきたライバルに追いつくため、1周目からタイムを出す必要があり、十分にタイヤを温められていない状態でアタックをしたために、タイヤを過度に傷つけてしまったことが要因であると考えております。

視点を広げた結論として、タイヤのグリップが薄くリアが流れやすいピーキーなマシンに仕上げってしまったこと、また1周目から本気で走る必要があった優勝争いをするにあたっての得点の余裕の無さが根本的な課題となりました。

またドライバー交代後、11周目ごろから雨が振り始め、13周目では雨用タイヤへの交換が必要となりました。濡れた路面ではタイムを出すことが難しく、晴れていた午前中に出走していたライバルチームに対して、総合順位の面ではかなり厳しい戦いが予想されました。

しかしそんな中、ドライバーの経験により雨とは思えないタイムを刻み続けました。燃料消費を最小に抑えた状態での走行を行いながらも、マシンのポテンシャルを引きだし続け、メンバーや観客、実況解説までも魅了する素晴らしい走りを見せました。



Photo by : Tsuyu

# 3. 大会結果報告

## 3.4 総合成績

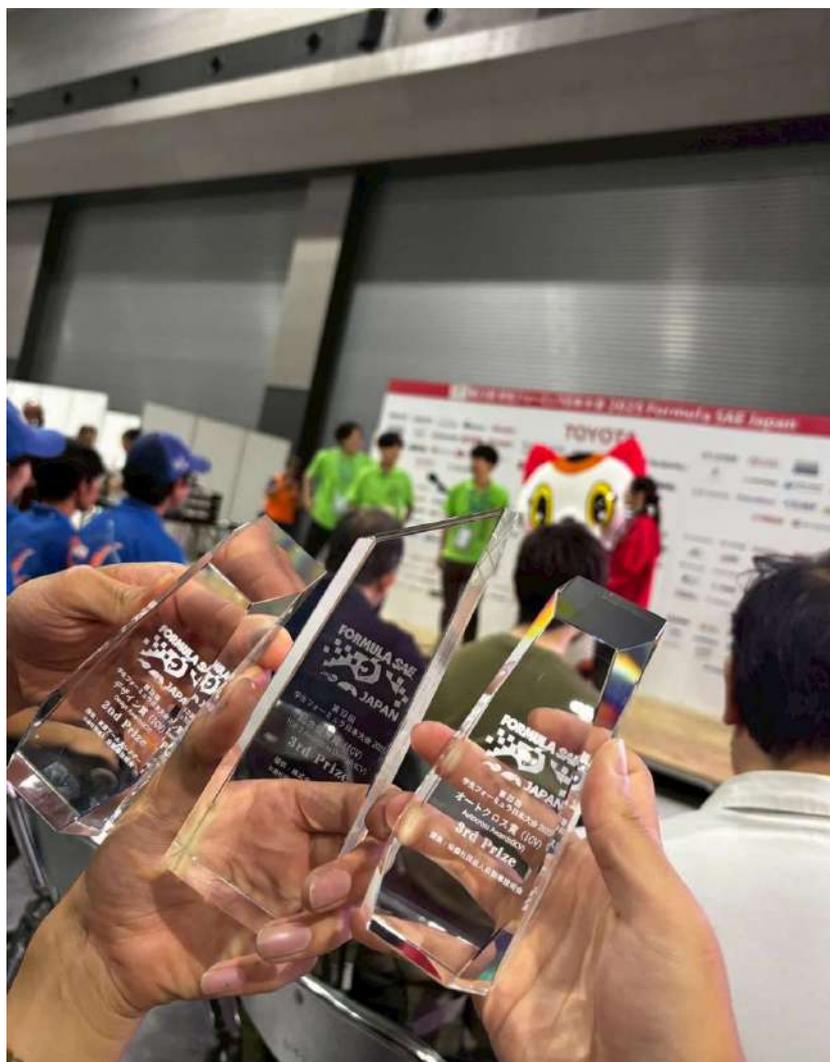
Event		スコア	タイム / 順位
動的審査 381.51/675	Autocross	122.82/125	65.179 sec / 3位
	Endurance	229.11/275	1561.380 sec / 7位
	Acceleration	88.22/100	4.137 sec / 5位
	Efficiency	30.17/100	22位
	Skid Pad	51.12/75	5.191 sec / 14位
静的審査 224.05/325	Design	140.00/150	2位
	Presentation	74.16/75	2位
	Cost	37.51/75	9位
総合成績		768.11/1000	3位

総合成績としては3位となり、チーム目標としていた総合優勝には及びませんでした。

しかし、チームとして目標順位を設定し、7つの種目でどれだけの点数を取ることで優勝にたどり着けるか、またその点数を取るためにどのような車両を作ればよいか、どのようなチームマネジメントが必要か、などメンバー全員で話し合うことで納得し、チーム全体で取り組めたことが今年度の学びであったと考えています。

25年度の総合成績、また点数に対する取り組み方は、来年度だけではなく今後のマネジメントにつながる取り組みとなったと実感しています。

2025年度チーフエンジニア  
高岡 竜翔



# 3. 大会結果報告

## 3.5 ギャラリー



Photo by : Kyutech



Photo by : Nagashita



Photo by : Nagashita



# 4. おわりに

## 4.1 2025年度プロジェクト総括



Photo by : LIXS

2025年度のプロジェクトでは、周りから強豪と呼ばれる大阪大学としてふさわしい「総合優勝」という目標を掲げました。しかし、実際の結果は総合3位と非常に悔しい結果となりました。

エンデュランス出走時には、暫定1位の京工織と暫定2位の同志社をエンデュランス結果次第では食らうこともできる3位にいましたが、エンデュランス出走時の雨により、ほぼ追いつくことが不可能である状態となり、また雨によるタイムロスの結果、4位にまで下がってしまうということも考えられる非常に危ない状況でした。自身は普段頼りないリーダーではあったかと思いますが、最後の最後、ドライバーとしてリーダーとして、雨のエンデュランスで粘り強くタイムを刻み続け、最終的に3位というギリギリ表彰される立ち位置で今大会を締めくくりました。

ライバル出走時に雨が降っていれば、ライバルがオートクロス競技でよい成績を残してエンデュランス出走タイミングが同じだったら、様々なタラレバが思いつくほどの、近年稀にみる大接戦ではありました。しかしタラレバ、動的審査が運によって左右されるのはどのチームも同じで、優勝を掴むことのできた京工織は運をつかむ準備をしていたのだと思います。その点我々はまだ、様々な部分で準備不足があり、優勝への努力、見極めが足りなかったのだと考えています。

来年度は静的審査でしっかりと点数を稼ぎ、優勝という目標に手が届きそうな状態で大会当日に臨み、実力で運を掴み取ることができると考えています。後輩がどのようなマネジメントを行うかはわかりませんが、しっかり納得のいく結果を掴み取ってほしいと思い、また最大限のサポートをしてあげたいと考えています。

## 4. おわりに

今年度のマネジメントに関してですが、総合優勝という目標に対しては失敗であったと思っています。23年度に同期を失いかけた経験から、「我々の活動はサークルであり各自が自由に活動するべき」という信念がありました。そのため下級生に対してのタスクの分配を上手にできず、結果として上回生の負担が大きくなるのが日常的に発生しており、チームとして最大限タスクをこなすことができていませんでした。しかしそんな中の総合3位という結果を後輩たちに見せることができたことはポジティブにとらえており、主要メンバー5人が引退という中、マネジメントについて再確認し、勝つために必要となる“モノ”や“コト”が明確に分かったのではないかと考えています。大きな声で成功であるとは言えませんが、この1年が無駄ではなかったとは大きな声で胸張って言えます。

実際、大会が近づくにつれ、メンバー全員が同じ方向を向き、タスクであふれている上回生を後輩が助けてくれるという場面は多くあり、車検から静的審査だけではなく、動的審査、片付けや運営まで、すべて後輩の努力の結晶であると感じています。この大会の結果を後輩とともに作り上げることができ、とても幸せです。

来年度は大会が例年よりも1カ月も前倒しであり、非常に厳格なスケジュール管理が必要とされると思います。しかし、この2025年度を乗り越えた後輩たちであれば、来年度だけではなく、数年間は強いチームを引き続けてくれると思っております。

最後になりますが、OFRACが表彰台に上ることができるようになるまで、長い間お待たせいたしました。非常に非常に長い時間ではありましたが、ようやくここまで来ることができたのは、同期はもちろんのこと、先輩・後輩、OBOGの方々、メンバーの親御様、大学関係者、スポンサー様など皆さまのご支援ならびにご理解ご協力があったのもでございます。この場をお借りし厚く御礼申し上げます。

今後も強いチーム、いいチーム、好きなチームと呼ばれるための努力を引き続き続けてくれるであろう、私もOFRACの行く末を、温かい目だけではなく厳しい目でも構いませんので長く見守っていただけると幸いです。

誠にありがとうございました。今後ともOFRACをよろしくお願いいたします。

2025年度プロジェクトリーダー 中田 修斗



# 4. おわりに

## 4.2 スポンサーの皆様のご紹介



## 4. おわりに

## 個人スポンサー様

青木 寿之様	赤松 史光 先生	浅井 徹 先生	足田 八洲雄 様	安達 佳津見 様	飯島 茂 様	井岡 誠司 先生	生原 尚季 様	池内 祥人 様	池田 州平 様
池田 雅夫 先生	石田 拓人 様	石田 礼 様	石原 尚 先生	和泉 恭平 様	泉 太悟 様	伊藤 益三 様	伊藤 英樹 様	稲井 麻美子 様	稲葉 大樹 様
井上 豪 様	井上 久男 様	岩崎 信三 先生	上野 功 様	浦島 一郎 様	大浦 大地 様	大塩 哲哉 様	大曲 一総 様	大路 清嗣 様	大山 裕基 様
岡田 博之様	小川 徹 様	萩原 智久 様	奥西 晋一 様	折戸 康雄 様	梶井 省吾 様	片岡 勲 先生	片山 聖二 先生	香月 正司 先生	川口 寿裕 先生
北市 敏 様	北子 雄大 様	北田 義一 先生	北野 裕太郎 様	木下 真由美 様	木村 照 様	桐村 祐貴 様	久木原 健雄 様	久堀 拓人 様	クマノアツオ 様
倉田 宏郎 様	黒住 靖之 様	桑原 正宣 様	慶田 達哉 様	後藤 明之 様	小西 亮 様	小林 廣 様	小林 義典 様	阪上 隆英 先生	崎原 雅之 先生
佐々木 真吾 様	佐藤 俊明 様	四宮 庸子 様	芝池 雅樹 様	芝原 正彦 先生	渋谷 梓 様	清水 寛 様	白井 達郎 様	白井 良明 様	城阪 哲哉 様
城野 政弘 様	沈 光宇 様	新宮 義規 様	神社 洋一 様	杉山 幸久 様	鈴木 真由美 様	鈴木 光雄 様	住中 真 様	瀬尾 健彦 先生	関 亘 様
芹澤 毅 様	高橋 亮一 先生	高橋 良太 様	竹下 吉人 様	竹田 大四郎 先生	田谷 要 様	多谷 大輔 様	田中 智 様	田中 慎也 様	田中 誠一 先生
田中 敏嗣 先生	田淵 堅大 様	津島 将司 先生	時野谷 拓己 様	長瀬 功児 様	中塚 善久 様	長野 城昌 様	長光 左千男 様	中村 龍世 様	中山 光治 様
中山 喜萬 先生	名島 哲郎 様	二川 曉美 様	西村 博顕 様	西谷 大祐 様	根岸 学 様	野里 照一 様	野田 浩男 様	野間口 大 先生	橋爪 和哉 様
長谷川 徹 様	早川 修平 様	原田 勢那 様	原田 結衣 様	伴野 学 様	東森 充 先生	久角 喜徳 先生	平方 寛之 先生	藤井 卓 様	藤田 喜久雄 先生
榎野 様	松井 太一 様	松浦 寛 様	松岡 裕介 様	松下 純一 様	松元 開 様	松本 忠義 先生	松本 優作 様	松本 佳幸 様	水野 恵太 様
溝口 考逸 様	三津江 憲一郎 様	宮腰 久司 様	宮田 大輔 様	村井 貞雄 様	村山 慎一郎 様	森田 悦子 様	森本 清 様	森山 重信 先生	矢倉 得正 様
安岡 雅弘 様	山崎 圭治 様	山田 克彦 先生	山田 圭一 様	山本 修三 様	山本 恭史 様	山本 丈夫 様	吉井 理 様	芳川 晴彦 様	吉田 健一 様
吉田 憲司 先生	吉田 駿司 様	義田 遼太郎 様							

大阪大学 工学部学生実習工場  
大阪大学 工学部機械工学科昭和32年卒同  
期会

大阪大学 機械工学専攻 赤松研究室  
平成18年度博士前期課程卒業生一同

大阪大学 機械工学専攻 津島研究室  
大阪大学 創造工学センター

**OFFRAC**  
FORMULA SAE TEAM

# 1992



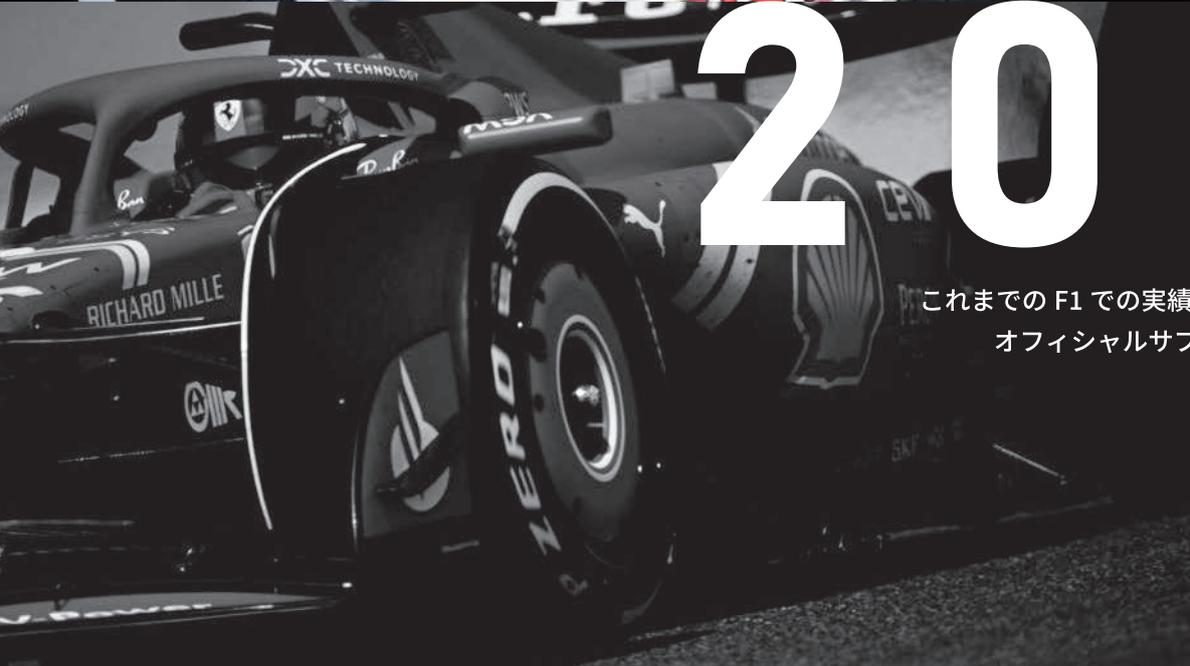
世界で初めてF1®用マグネシウム鍛造ホイールを開発。  
「マグネシウム“鋳造”ホイール比で10%の軽量化」という  
チームの条件に対し、20%の軽量化に成功。

# 2004



シューマッハがBBSを装着したフェラーリで5年連続でチャンピオン。  
過酷な条件下で0.1秒を削ることに心血を注ぐレースの世界で  
チームのパートナーとしての地位を築き上げた。

# 2022



これまでのF1での実績が評価され、18インチホイールの  
オフィシャルサプライヤーとして独占供給を開始。



Official Wheel Rim Provider of Formula 1®

BBSジャパン株式会社 [www.bbs-japan.co.jp](http://www.bbs-japan.co.jp)

©F1のロゴ、FORMULA 1、F1、GRAND PRIX およびこれらの関連マークはFormula 1会社のひとつであるFormula One Licensing BVの登録商標であり、無断複写・複製・転載を禁じます。

# 見積りスピード重視の方

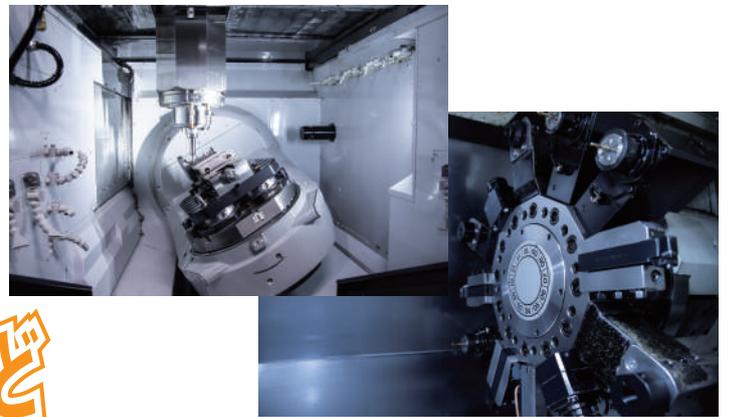
# 納期重視の方

# 必見!

半導体・自動車・ロボット

検査機器・光学機器

バルブ・治具・省力機器など



多品種少ロット部品・試作部品加工なら

# 必達試作人

にお任せ  
ください。

**ASKK** 株式会社 **アスク**

〒573-0128

大阪府枚方市津田山手2丁目18番1号

関西文化学術研究都市「津田サイエンスヒルズ」内



HP : <https://www.askk.co.jp/>

Instagram

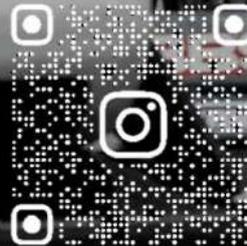
TEL : 072-808-5555 FAX : 072-808-5556 [askk@askk.co.jp](mailto:askk@askk.co.jp)



Web



X (旧Twitter)



OFRAC\_FSAE

HP : <http://ofrac.net/>  
Facebook : OFRAC Osaka-univ. Formula Racing Club  
X (旧Twitter) : [https://twitter.com/ofrac\\_FSAE](https://twitter.com/ofrac_FSAE)  
Instagram : [https://www.instagram.com/ofrac\\_fsaе/](https://www.instagram.com/ofrac_fsaе/)