



KS-21 LAUNCH EVENT

2025.05.16 14:00~

戸畑キャンパス 中村記念館

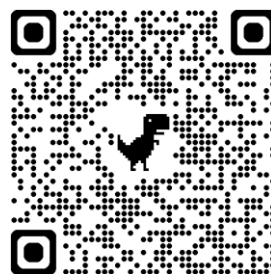
KIT-FORMULA 新車発表会のご案内

KIT-FORMULA では「学生が紡ぐ、ものづくりの未来」という言葉を理念に、創意工夫を凝らしながら毎年、学生フォーミュラ大会に挑戦し続けております。この度は、2025年大会に出場する車両が、多くの方々のご支援のもと、完成しましたので、その感謝を込めて新車発表会を開催いたします。時節柄ご多用とは存じますが、開催案内ならびに当日のご参加をご検討いただければ幸いです。

記

日 時	：2025年5月16日（金）14:00～ 14:00~14:10 チーム紹介および2025年度の目標 14:10~14:20 車両のペールを剥がし、車両の紹介 14:20~14:40 スポンサー様のご紹介 14:40~14:50 リーダー挨拶 14:30~18:00 車両の展示
場 所	：九州工業大学戸畑キャンパス百周年中村記念館1階 （北九州市戸畑区仙水町1番1号）
主 催	：九州工業大学
来場者数	約50~100人（スポンサー企業の方々、学生フォーミュラ関係者、九工大研究者ほか）

参加の申し込みはメールにて添付しましたURL、もしくは以下のQRコードからGoogle foamにてよろしくお願いたします。



1.1 学生フォーミュラとは

学生フォーミュラは、学生主体のチームがフォーミュラスタイルの小型レーシングカーを企画・設計・製作・操縦し、その「ものづくりの総合力」を競う大会です。第一回日本大会は2003年に開催され、単に教室で学ぶだけでは優れたエンジニアが育成できないという理念のもと、実践的な学生教育プログラムとして設立されました。現在では、アメリカをはじめ、日本や世界十数カ国で行われおり、車両の速さだけでなく、設計から製作までの過程が審査され、どのように車両を作り上げたかが重要視されます。



1.2 KIT-FORMULAの歴史

KIT-FORMULAは2005年にチームが設立し、今年まで20台以上の車両を製作し、学生フォーミュラに挑戦をしてきました。コロナ明けの2022年から総合順位10位を目標に活動し、この目標を達成するため、2024年大会では、フルモデルチェンジを行い、新たに設計しなおしたKS-20を投入しました。燃料系でのトラブルもあり、耐久性の面では最高のパフォーマンスを出すことはできなかったが、一発の速さや静的種目での完成度が評価され、無事総合成績9位を収め目標を達成することができました。

2005 32位/41 チーム



大会初参戦
(九州唯一の参加)
車検通過できず

2010 19位/85 チーム



2年連続全動的競技
完走と大幅な成績向上

2015 8位/90 チーム



2度目のトップ10入り
過去最高の成績

2019 46位/98 チーム



チーム初10インチタイヤ
を採用。スロットル部の
トラブルにより、エンデュラ
ンスリタイアとなった。

2022 21位/63 チーム

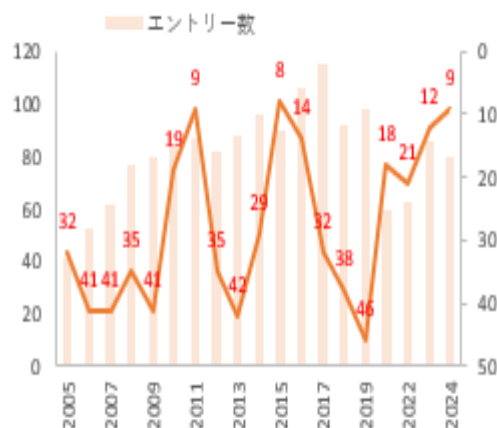


ベスト車検賞を受賞し、
数年ぶりとなる全動的競
技完走を達成した。しか
し、エンデュランスでの
課題が多く残った。

2024 9位/80 チーム



総合9位、目標のシングル
ナンバー獲得！
しかし、動的種目に課題
を残した。



1.3 2025年への挑戦

九工大歴代最高順位 総合7位

今年度のチーム目標は、大会で7位を獲得することです。この目標は、九工大チームが大会に参戦して以来、最も成績の良かった2015年の8位を上回るものであり、**歴代で最速の車両**を作り上げることを目指しています。

近年の成績を振り返ると、コロナ禍の影響を大きく受けたものの、2022年大会から再スタートを切り、車両をゼロから構想し直しました。その中で「シングルナンバー」、すなわちトップ10入りを目標に掲げ、2022年にはその基盤となる車両を構築。2023年には加速性能や旋回性能を向上させ、2024年度には耐久性能の強化を図るなど、年々改良を重ねた結果、ついに悲願のシングルナンバーを達成しました。

今年度は「KS-21」で九工大史上最高順位となる総合7位を目指し、昨年度フルモデルチェンジを行ったマシンをさらにブラッシュアップ。コース特性やドライバーフィードバックを基に、走行性能の一層向上を狙います。この取り組みを通じて、上位常連チームとしての地位を確立することを目指します。

2025

9th

2024



KS-20 *Challenge to evolution*

耐久性能向上

2023

12th



KS-19 *駆け抜ける喜び*

基本的走行性能向上

2022

21th



KS-18 *Easy to drive*

全ての動的完走



KS-21
正常進化

1.4 KS-21の進化

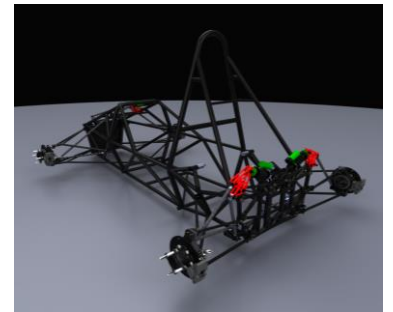
KS-20から正常進化したKS-21は“意思を宿る一台”をマシンコンセプトに掲げ、高いスタビリティを基礎に、期待通りに車が動き、期待に反しない性能を目標に開発しました。

KS-20の弱点を克服し、ブラッシュアップされたKS-21で確実な速さを期待に、目標達成を目指します。



Chassis

旋回初期の応答性とヨーコントロール性を向上させ、ドライバーのハンドル操作に正確に反応させ、定常走行や脱出時には安定性を確保しつつ、ボトムスピードを更に向上させます。また、路面や横風に対するロバスト性を重視し、机上設計で性能のポテンシャルを絞り込んだ後、実際の車両でドライバーフィールに合ったセッティングを行い、シャーシ性能をさらに深めていきます。



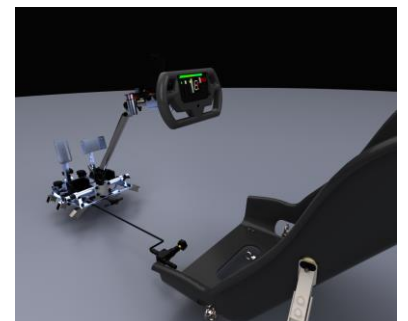
Powertrain

コース特性に最適化した出力特性とギア比の設定し、特にコーナー脱出時の回転数を重視し、昨年度の課題である低回転域の出力を強化しました。これにより、常用回転数域の全域でドライバーの要求した出力を発生させ、速さを向上します。また、ドライバーの操作に即応するレスポンスを確保し、スムーズで直感的な操縦性を実現します。



Ergonomics

エルゴノミクスの目標は、「ドライビングに集中できるコックピット」の実現です。KS-20での反省点を踏まえ、身体への負担を軽減し、ドライバーにストレスを与えない設計に改善します。また、操作系の応答性や操作性を向上させ、車両の状況が直感的に把握できるよう工夫します。さらに、ドライバーが安心して運転できるよう、安全面の強化にも取り組みます。



Body unit



B2 田中 陽一郎

ボディリーダー

エアロ
メイン設計

プレゼンテーション



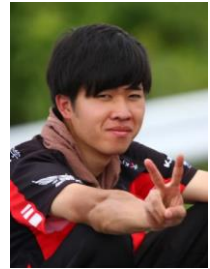
M2 檜山 瑞樹

エアロ



M1 青井 海音

エアロ



B4 河野 成通

エアロ



B3 澤 泰樹

エアロ



B1 岡 友麻

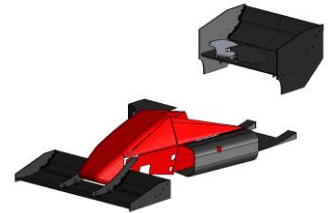
エアロ

広報・渉外



B1 古賀 椋大

エアロ



B2 川内 康太郎

フレーム
メイン設計

エルゴノミクス



M2 七浦 大地

フレーム



B4 小林 輝

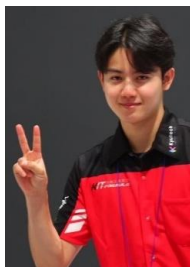
フレーム

プロジェクト
マネージャー



B2 井上 真聡

フレーム



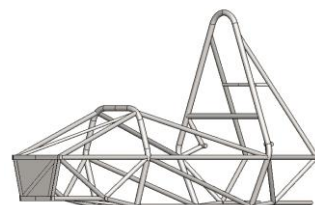
B1 諫山 開太

フレーム



B1 高尾 和哉

フレーム



Suspension unit



B3 岸本 康太郎

サスペンション
リーダー

サスペンション
メイン設計者



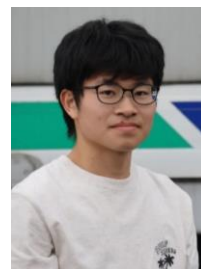
M2 下岡 裕矢

サスペンション



B1 外園 優人

サスペンション



B1 重水 孝太郎

サスペンション



B1 奥谷 康誠

ステアリング
メイン設計者



B3 渡邊 航志

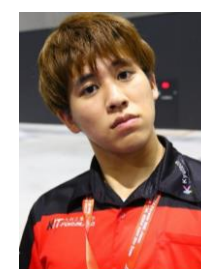
チームキャプテン

アップライト・ハブ
メイン設計者



M1 笠 友介

アップライト・ハブ



B3 山元 勇輝

アップライト・ハブ



B2 東方 大樹

ブレーキ・ペダル
メイン設計者

エルゴノミクス

コスト



M2 小瀨 朱生

ブレーキ・ペダル



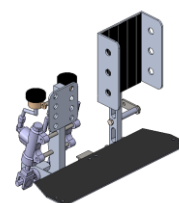
B4 岡 樹希

ブレーキ・ペダル



B1 望戸 奏音

ブレーキ・ペダル



Powertrain unit



B3 石松 大知

パワートレイン
リーダー

吸気
メイン設計

エンジン
メイン設計



B4 高熊 海人

吸気



B1 伊東 伯

吸気



B3 久長 新之介

排気
メイン設計

機械加工総括



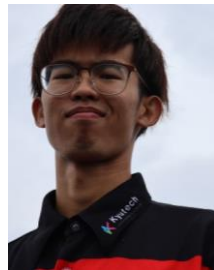
B4 谷渡 康大

排気



B1 荒木 康汰

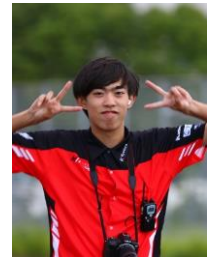
排気



B1 高原 雄生

エンジン

広報・渉外



B1 高野 大地

冷却
メイン設計



B2 奥西 蓮

冷却



B1 城石 まさき

シフター
メイン設計



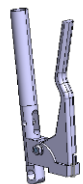
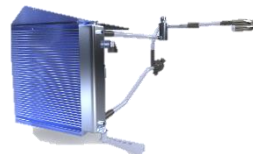
B4 池田 志優

シフター



B1 徳永 大起

燃料
メイン設計



Powertrain unit



B3 福原 幹太郎

ドライブトレイン
メイン設計

コスト

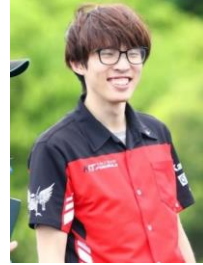
会計



M2 日笠 涼太

ドライブトレイン

燃料



B4 曾我井 天信

ドライブトレイン

広報・渉外

プロジェクト
マネージャー



B1 大平 留愛

ドライブトレイン



B2 森永 碧

電装
メイン設計

広報・渉外

プレゼンテーション



B2 木村 駿介

電装
メイン設計



M2 富田 夏輝

電装

吸気

プロジェクト
マネージャー



M1 大城 亮介

電装

排気

プロジェクト
マネージャー



B3 野口 聡馬

電装



B1 恒吉 優太

電装

エルゴノミクス



B1 松尾 弘史郎

電装

