



2016-2017 FIM 世界耐久選手権シリーズ第1戦 ボルドール24時間耐久ロードレース 第80回大会

EVA RT TEST TYPE-01 TRICK STAR

参戦報告書 予選 7位 決勝 3位

-
- ゼッケン/エントリー名 #10 / EVA RT TEST TYPE-01 TRICK STAR
 - 監督 鶴田 竜二
 - ライダー ERWAN NIGON
出口 修
井筒 仁康
 - 開催日/サーキット 9月15日(木)~9月18日(日) / フランス
ポールリカールサーキット
 - マシン 2016 Kawasaki NinjaZX-10R
 - 結果 総合予選 7 位
決勝 3 位

TRICK STAR Racing は、新しく生まれ変わった世界耐久選手権シリーズの第1戦、フランス ポールリカールサーキットで開催された記念すべき第80回大会のボルドール24時間耐久ロードレースに、エヴァンゲリオンとコラボし参戦した。ライダーの布陣は、鈴鹿8時間耐久ロードレースで昨年と今年 2年続けてチームに加わったエルワン・ニゴン選手、出口修選手、井筒仁康選手の息の合った3名。

ここポールリカールはエルワン選手の地元フランスで、レースウィークの2週間前に開催された事前テストで、積極的にマシンセッティングを行いチームを導いてくれた。

事前テストでは、トップタイムや2番手のタイムを記録し、まずまずの感触を得てレースウィークを迎えることとなった。

FIM世界耐久選手権(EWC/Endurance World Championship)

2016年/2017年と年を跨いで年間シーズンが開催される。第1戦は2016年9月フランスボルドール24時間耐久。全6戦で戦われ、最終戦は世界から多く注目される2017年7月鈴鹿8時間耐久ロードレース。

今回のボルドール24時間耐久は80回大会。そして2017年の鈴鹿8時間耐久は40回大会という記念すべきシーズン。

9月15日(木)

公式練習走行 09:30~11:30

天候は晴れたり曇ったりだが、前日までの雨の影響で路面は生憎のウエット。各チーム、開始直後は走行を見合わせていた。走行時間開始40分ほど経過後、エルワン選手がメインマシンに跨りスリックタイヤでピットから離れる。計測2周目からタイムモニターのトップに掲示される。

その後ピットインし出口選手に交代。

出口選手も計測2周目にはモニター上位に掲示されマシンの確認を行った。

そして井筒選手に交代。井筒選手は事前テストに参加できず、13日に行われた特別スポーツ走行でスペアマシンで精力的に周回を熟し、超高速コースを攻略しながらマシンセットアップを行っていた。この練習走行ではメインマシンで走行。メインマシンとスペアマシンの個体差を感じ取りながら、どうセットアップしていけば良いのか情報をチームにもたらしてくれた。

限られた走行時間の中、タイヤの確認も行いながら総合6番手で走行を終える。

2分00秒901 6番手

9月15日(木)

公式予選 第1ライダー BLUE腕章 1回目 エルワン・ニゴン 14:40~15:00

クリアラップでのアタックを望み真っ先にコースインするために、予選開始3分前にピットを後にし、ピットロード出口で待機する。コースイン後、計測1周目の区間タイムを見ると明らかにペースが良い。しかし、レッドフラッグが掲示され予選一時中断する。予選再開までの時間が知らされ、今回も真っ先にコースに飛び出していく。計測2周を熟し一度ピットイン。再度ピットアウトしペースの違うマシンに阻まれながらも5番手のタイムをマークする。

1分59秒363 グループ5番手

公式予選 第2ライダー YELLOW腕章 1回目 出口 修 15:10~15:30

出口選手も先頭グループでコースイン。やはり有力チームほどクリアラップを望み、いち早くコースインしていく。計測1周目に2分01秒20でタイムモニター3番手に掲示される。更に攻めて区間タイムを更新していく中、またしてもレッドフラッグで予選一時中断される。このピットインを利用してフロントサスペンションの突き出しを変更する。そして再スタート。アウトラップを2番手の好位置で予選を進め、計測1周目に2分00秒36。さらにタイムを詰めていく。区間タイムを見ていると明らかに好タイムを記録できるペースだったが、最終コーナーで転倒してしまう。幸いライダーには怪我が無く、次に予選を控える井筒選手の開始時間まで10分のインターバルしかないのを理解しマシンも軽症と思われピットまで戻ってきてくれた。

2分00秒336 グループ4番手

公式予選 第3ライダー RED腕章 1回目 井筒 仁康 15:40~16:00

出口選手の転倒は軽傷と思われたが、フレームにクラックが入っており、スペアマシンでスタートした。アウトラップは4番手で帰ってくる。計測1周目に02秒46でモニター7番手に掲示される。そのままタイムアタックを続けるが、またしてもレッドフラッグで予選中断される。ピットに戻り、メインマシンとのフィーリング違いにフロントスプリングレートを変更する。レギュレーションで予選と決勝を合わせて45本のタイヤしか使えない。井筒選手はUSEDタイヤで決勝のアベレージタイムを上げれる様、予選時間中もマシンセッティングに費やす。

2分02秒020 グループ15番手

9月16日(金)

公式予選 第1ライダー BLUE腕章 2回目 エルワン・ニゴン 09:40~10:00

昨夜からの雨で路面はウエットコンディション。雨は止んでるが気温が低いのと風がなくコンディションの回復は見込めない。そんな中、今回も先頭でコースに飛び出していく。スペアマシンの確認で1周でピットイン。メインカーに乗り換えピットアウト。レインコンディションにも関わらずアウトラップ2分43秒でピット前を通過する。計測1周目に2分17秒43でポジション2。計測2周目に14秒832を記録しポジション1。2番手まで約0.7秒のマージンを築きピットインし予選を終了する。

2分14秒832 グループトップ

公式予選 第2ライダー YELLOW腕章 2回目 出口 修 10:10~10:30

出口選手もアウトラップが速い。2分40秒でピット前を通過する。計測1周目からタイムモニタートップに掲示され計測2周目に2分16秒275を記録する。4週の計測を受けピットイン。そのまま予選を終了する。

予選時間終了間際までにコンディションが回復しライバル達がタイムを上回り、結果グループ3番手。

2分16秒275 グループ3番手。

公式予選 第3ライダー RED腕章 2回目 井筒 仁康 10:40~11:00

井筒選手は、今回の予選もマシンセッティングに費やし、違う銘柄のレインタイヤの確認を行ってくれた。しかし渴き掛けの路面コンディションと路面温度にはマッチせず、アクセルを開けるとどこでもリアタイヤが滑る状況で計測1周目の周にピットに戻った。違うタイヤの確認を行いたかったが、タイヤ準備が間に合わず、そのまま予選を終了する。

ノータイム

9月17日(土)

決勝 15:00~18日(日)15:00

1stステイント エルワン・ニゴン

スタート進行が開始され、サイティングラップでグリッドに着き選手紹介。そしてウォームアップラップで再度グリッドに着きスタートが切られる時、転倒車両がありスタートディレイ。一度、ピットに戻り仕切り直し。

15:10に第80回ボルドール24時間耐久レース、戦いの火蓋は切られた。

スタート直後は7番手を走行。スタート直後は混乱が起きやすく転倒する車両も多いので、周りの状況を把握しながらのポジションキープ。しかし、2周目にタイムモニターに掲示されたのは、ミストラルストレートで最高速が実測で343Km。その後もコンスタントに330Kmオーバーを記録していく。3周目に#94を抜き6番手にポジションアップ。更に4周目に#50・#111を抜き4番手に上がる。そして7周目に#11をミストラルストレートで抜き3番手に。

ジワジワを後続を引き離しながらステイント終盤に。

サインエリアからエルワン選手にピットに入るようBOXのサインが出される。しかし2回に渡ってBOXのサインを見ながらエルワン選手はピットに入っていない。テストからレースウィークを通じて各ライダーの燃費計算をした上でのピットサイン。もしやガス欠で止まってしまうのではないかとピットでは心配しながらも、結果23周を消化しピットイン。

2ndステイント 出口 修

ピットアウト後、ホームストレートに戻ってきた際の順位は4番手。

トップから#13・#1・#94・#10・#11・#111・#4・#333・#5・#72。

ステイント3周目に#13を抜き去り3番手にポジションアップ。そしてステイント4周目には#94が転倒してしまったのかピットに戻りピット作業を行う映像がモニターに映し出された。出口は順調に周回を重ねた。ステイント23周目に#11がピットイン、更に24周目に#111がピットイン。出口は25週のステイントを終えピットに戻った。

3rdステイント 井筒 仁康

ピット作業を終え、ストレートに戻ってきた際の順位は5番手。前に#111が-14秒、後ろに#5が+31秒差。レースウィークの予選中に関わらず、決勝をコンスタントに走れるようマシンセッティングを煮詰めていた井筒は順調に周回を重ねている。ステイント7周目に#13が転倒なのかトラブルなのか後退しポジション4に上がる。前と後ろの差が殆ど膠着状態で周回を重ね、ステイント24周目に先行する#111がピットインし3番手に上がる。そして燃費の良い井筒は26周を終えピットに戻った。

4thステイント エルワン・ニゴン

エルワンが1周を周回しストレートに戻ってきた際の順位は4番手。

トップ10の順位は、#1、#11、#111、#10、#5、#7、#96、#333、#36、#18。

流石に有力チームが上位を占めている。#111との差はステイント序盤45秒あったがステイント20周目に#11と#111が入れ替わり、差が-16秒。確実に前との差を縮め、後続との差を拮げピットイン。

5thステイント 出口 修

ステイント2周目の順位は5番手。確実に自分達のペースを守り周回を重ねていく。ステイント16周目に#7がピットインし4番手に。そして23周目に#111がピットインし3番手に上がりピットに戻る。このピットインのタイミングで各チームの燃費が見えてくる。1回でも給油作業を少なくするのか、燃費を考慮せずにフルパワーで走るのか、興味深い。

6thステイント 井筒 仁康

井筒がピットを後にしコースインした直後、コースで転倒車両が発生しその処理を行う為セフティーカーが導入された。セフティーカーは1周5.791Kmのコース上に2台が導入される。セフティーカー導入タイミングが少しでも速ければ、ピットロード出口で待機させられ後続のセフティーカーの後ろに隊列を組まされ、半周の遅れになるところだった。ポジション5番手で周回を重ねていると、再度セフティーカーが導入された。この時に前を走っていた#7が通常ルーティーンのピットインしポジション4に上がる。ポジション5の#7とは1分以上の差がついた。やはりセフティーカー導入時にピットに戻るのは、1分のビハインドを負ってしまう。このステイントで19:26:55⇒19:36:58と19:56:10⇒20:05:46の2回セフティーカーが入り、井筒の燃費の良さを加味しステイントを28周で終えた。

7thステイント エルワン・ニゴン

エルワンがストレートに戻ってきた際の順位は5番手。ステイント10周目に#7がピットインし4番手に上がる。この頃は既に夜間走行に入り、各車安定したラップタイムを刻んで周回を重ねていた。ステイント13周目に#111がピットイン。少しタイミングが早いピットインに見受けられる。そしてステイント22周目に#111がピットイン。エルワンは確実に25周を終えピットに戻ってきた。

8thステイント 出口 修

出口がストレートに戻ってきた際の順位は5番手。ステイント4周目にセフティーカーが導入される。先行していた#7を追いかけ差を縮めていた時だったが、#7との間にセフティーカーが入り1分以上の差が開いてしまう。セフティーカー解除後のステイント9周目に#7がピットインし4番手に上がる。そしてステイント17周目に先行していた#111が転倒しセフティーカー導入された。ポジションは3番手に上がったが同じセフティーカーの隊列に#7が1秒以内で着いている。セフティーカー解除後、#7に先行されるが、抜き返し3番手でピットに戻ってくる。

9thステイント 井筒 仁康

この井筒のステイントは、体感温度・路面温度とも下がる中、安定したラップタイムを刻み確実に周回を重ねた。先行する#7との差は-60秒前後、そして後続の#14との差は1周と、ステイント前半から終盤までほぼ変わらず、夜明けを目指して各車コンスタントに走行していた。
#1・#11・#7・#10・#14・#5・#333・#8・#96・#4

10thステイント エルワン・ニゴン

エルワンもこのステイントは2分1秒台でラップを重ねた。夜間走行でありながらコンスタントに1秒台でラップするのに対し、後続の#14はタイムが安定しない。そしてステイント16周目に#14がピットイン。#14がストレートに戻ってきた時には2周差になっていた。

11thステイント 出口 修

出口がストレートに戻ってきた際のポジションは4番手。ステイント6周目に先行していた#11がピットイン。通常ルーティーンではなくピットボックスに入りリアアクスルシャフトのトラブルでスイングアーム交換を行っていた。#11は約7分間のストップで順位を8番手まで下げ、我々はステイント7周目にポジション3にアップした。

12thステイント 井筒 仁康

井筒がストレートに戻ってきた際のトップ10は、#1・#7・#10・#14・#5・#11・#8・#333・#96・#4。#7との差は-67秒。後続#14との差は1周。確実にポジション3をキープしながらステイントを消化していった。

13thステイント エルワン・ニゴン

この頃になると、前後との差は1周とタイムモニターに掲示されていた。ステイント12周目にセフティーカーが入ったが、トップ10の順位に変化は見られなかった。

ステイント終了時点でトータルラップ数が332周。

#1・#7・#10・#14・#11・#5・#333・#8・#96・#4

14thステイント 出口 修

このステイントで、スタートから24時間後の想定走行周回数の半分を消化した。

毎ステイントを終えピットに戻ると、メカニクはタイヤ交換・ガソリン補給は勿論、ブレーキパッドの消耗・オイル消費・チェーングリスの充填など確実にピット作業を熟した。そして走行を終えたライダーにマシンの状態を聞き、次のピット作業に備えた。

#1・#7・#10・#14・#11・#5・#8・#96・#333・#4

15thステイント 井筒 仁康

まだまだ夜間走行が続く中、転倒やマシントラブルで戦列を去りピットシャッターが閉められているピットが増えていくが、井筒は順調にそして快調に周回を重ねていた。

ステイントを終える際のトップ10は、#1・#7・#10・#11・#14・#5・#8・#333・#96・#4

#11が追い上げていた。

16thステイント エルワン・ニゴン

エルワンも、2分1秒台をコンスタントに記録しながら周回を重ねるが、他チームのライダー達が走行ラインを外すことが多くなり、慎重に抜きながらステイントを消化した。

#1・#7・#10・#11・#14・#5・#8・#96・#4・#333

17thステイント 出口 修

このステイントまでに先行していた#7とは2周差に拡がり、後続の#11が迫ってきていた。#11に1周差から86秒差まで詰められたが、先に#11がピットインした。

#1・#7・#10・#11・#14・#5・#8・#4・#333・#96

18thステイント エルワン・ニゴン

このステイントは井筒の予定だったが、鶴田監督の采配でライダーの疲労度を考慮しエルワンを走らせた。

ステイント10周目にタイムモニターに、#7テクニカルプロブレムと掲示される。マシントラブルが#7を襲う。そしてステイント11周目、トータル周回数443周目にポジション2に上がる。#7はそのままリタイヤとなった。

#1・#10・#11・#14・#5・#8・#96・#33・#4・#111

19thステイント 井筒 仁康

コースインしストレートに戻ってきた順位は、ポジション2。トップを走る#1とは9周差、3番手の#11とは50秒差。ステイント9周目に5番手走行中の#5がピットインしリア周りの作業を行っていた。ステイント17周目に#11に先行されポジション3に。しかし、ステイント21周目に#11がルーティーンのパットインを行い、ポジション2にアップした。トップ#1とは離れているが、2番手～4番手までは、少しのミスで順位が入れ替わる白熱した展開を行っている。

#1・#10・#11・#14・#5・#8・#4・#96・#33・#111

20thステイント 出口 修

トータル周回数も480Lapを超え、コンスタントに周回を重ねポジション3をキープしている。

先行する#11との差は-80～90秒。後続の#14との差は1周。ステイント22周目に#11がピットインし40秒差まで縮まる。

21thステイント エルワン・ニゴン

エルワンもコンスタントに周回を重ね、#11との差は-90秒程。#14との差は+1周。各チームがピットインを行うと差が縮まったり広がったりするが、後続の#14との差を確実に広げていった。

#1・#11・#10・#14・#5・#8・#96・#4・#33・#111

22thステイント 出口 修

周回するラップタイムを見ている安定して走りを見守っていた。ポジション3をキープしながら、出口も後続#14との差を広げていく。

#1・#11・#10・#14・#5・#8・#96・#4・#33・#111

23thステイント 井筒 仁康

コース上を走っているマシンの数が減ってきて、走りやすい。しかし、何が起こるか想像もつかない24時間耐久レース。走行中はホームストレートを通過するときに、サインエリアへ何かしらのアピールすることだけがライダーからのサインになる。そのサインを見逃さないよう、每周注意深くライダーの動きを観察していた。井筒も確実に25週の周回を終えピットに戻った。

#1・#11・#10・#14・#5・#8・#4・#96・#33・#111

24thステイント エルワン・ニゴン

トータル周回数580周を熟し、エルワンに交代。トップ5は膠着状態でレースが進んでいく。

#111が転倒から復帰し10番手まで挽回していたが、マシントラブルでリタイヤ。各チームのマシンには相当なストレスが溜まっている。ミストラルストレートは6速全開域が非常に長く、エンジンへの負担も大きい。しかしEVA RT TEST TYPE-01 TRICK STARのマシンはコンスタントに330kmを上回るスピードを維持していた。

#1・#11・#10・#14・#5・#4・#96・#33・#48・#66

25thステイント 出口 修

残り時間から後3回のステイントが予想された。出口は最後の走行になるかもしれないと理解し、確実に25週のステイントを消化し、ピットに戻った。後続の#14とは2周差に広がっていた。

#1・#11・#10・#14・#5・#96・#4・#33・#48・#66

26thステイント エルワン・ニゴン

エルワンは最後の走行。エルワンにも相当な疲労が蓄積されていると走行準備を行っている時に感じていたが、いざマシンに跨りコースに出ていくと、それを感じさせないラップタイムで周回を重ねた。24周を消化し、最後のピットイン。そこには井筒が待ち構えていた。

#1・#11・#10・#14・#5・#96・#4・#33・#48・#96

27th最終ステイント 井筒 仁康

出口選手に最終ステイントを任せゴールする案もあったが、疲労度合を考えると井筒選手にゴールまでを任せようと鶴田監督が判断した。エルワンからマシンを受け取る際、アイコンタクトを交わしコースに出ていく。15:00ゴールまで残り時間を考慮すると22周。毎周、サインボードの残り周回数を確認しながら周回していく。レースは最後まで何が起こるかわからない。祈るようにタイムモニターを見つめセクター毎に通過するのをスタッフ全員が見守る。長い長いポルドール24時間耐久ロードレースのチェックカーが振り下ろされ、予定通り22周を走り、3位でゴールした。

トップ10順位

#1・#11・#10・#14・#5・#96・#4・#33・#94・#48

【BLUE腕章 エルワン・ニゴン コメント】

鶴田監督から、今年の鈴鹿8時間耐久レース前に新しく生まれ変わる2016-2017世界耐久選手権シリーズに参戦する事を聞き、とても興奮しました。

何故なら、2015年の鈴鹿8耐からチームに招き入れて頂き、このチームが大好きで、このチームでシリーズを戦う事が出来るなんて夢のようでした。その夢が現実となり、事前テストから精力的に走行し、まずまずの感触を得ていました。しかし、24時間耐久です。何が起こるかわからない。

ただ、スタッフの頑張りを見ていると、何が起っても乗り越えていけると感じていました。

全くのプライベートチームで異国の24時間耐久レースに挑み3位表彰台を獲得出来た事、誇りに感じます。そして鶴田監督を始め、出口選手・井筒選手、スタッフの皆を称えたいと思います。

また、チームを応援して頂いたスポンサー様やファンの皆様、ありがとうございます。

シリーズは2017年3月にポルトガルで第2戦の12時間耐久レースに続きます。

チャンピオンシップを戦っていく上で、様々な困難が待ち受けていると思いますが、チームのみんなと困難を乗り越え、さらに喜びを分かち合えるよう頑張りますので、引き続き応援よろしくお願ひします。

Erwan Nigon

【YELLOW腕章 出口 修 コメント】

80年目と言う長い歴史を刻むボルドール24時間耐久レースにおいて、EVA RT TEST TYPE-01 TRICK STARの一員として3位表彰台を獲得した事に喜びを感じると共に、今日まで応援して下さいました全ての皆さんに心より感謝致しております。

2013年のル・マン24時間耐久に挑戦してから3年、チームはアジア選手権や台湾でレース経験を積んでスキルを向上させての再挑戦でしたが、その成長を証明する素晴らしいレースでした。表彰台に乗せてやりたいと言ってくれていた鶴田監督、ポディウムに連れて行くからレーシングスーツを着て待ってろと言いついに最終スティントに臨んだ井筒さん、フランスと言う不慣れた場所でのレースの準備をしてくれた頼れるエルワン、スタッフ一人一人の自信に満ち溢れた仕事、全ての事が私にとって大切な思い出であり宝となりました。

また今大会を通して、私自身、ライダーとしての成長、そして強さを身に付ける事が出来たと自負しています。

世界耐久選手権は開幕戦を終えたばかり、年明けには2戦目がポルトガルで続きます。

更なる高みを目指し、チーム一丸となってチャンピオンシップを戦って行きますので、引き続き応援よろしくお願いたします。

出口 修

【RED腕章 井筒 仁康 コメント】

今回の第80回ボルドール24時間耐久レース、3位表彰台獲得、未だに信じられないほどの喜びです。2013年にル・マン24時間にトリックスターから参戦した時は、身体の具合が良くなかつたので、今回は24時間どうなるのか想像もつかないレースでした。ここ開催地のポールリカールサーキットは1.8Kmもあるミストラルストレートがあるので、休憩できるのかと考えたりもしていましたが、340Kmを超えるスピードで走行するため、常にマシンをホールドしておかないといけない状況でした。しかし、エルワン選手と出口選手、3人で鈴鹿8耐を軸に纏め上げたマシンは扱いやすく乗りやすく、ストレートスピードも速く、ライダーへの負担も最小限でした。これもチームスタッフやメカニックが日夜頑張ってくれた御蔭ですし、それぞれの成長が感じられ安心してレースに臨めました。

また、エルワンがレース参戦に辺り、色々準備を手伝ってくれたのも感謝します。

そして、スポンサー様・関係者様、多くのファンの皆様からの応援の声を感じながら戦えたことも、3位表彰台に繋がりに感謝します。有難うございます。

シリーズは2017年の3月ポルトガルに続きます。私達も更なる力をつけてシリーズを戦っていきますので、どうぞ引き続き応援、よろしくお願いたします。

井筒 仁康

【監督 鶴田竜二 コメント】

シリーズを戦う上で大事な初戦にあたる今回のボルドール24時間耐久レースにて、目指していた結果が出せた事にとっても嬉しく思っております。

事前テストから調子は良く、特に母国開催にあたるエルワン・ニゴン選手を中心にコースの攻略やマシンのセットアップも進めていけた事も良い方向に繋がりました。

しかし、レースウィークの予選ではドライコンディションで行われた全てのセッションで開始早々の赤旗中断により、チームとしてタイムを出し切れずに消化不良でした。しかもまさかの出口選手の転倒があり、良い流れに暗雲が立ちほだかりそうになった事もありました。

しかし、メカニック達の懸命な作業により修復が整い決勝を戦う上で精度の高い良い準備が出来ました。

鈴鹿8時間耐久ロードレースから、メカニックは日夜努力し整備と荷造り海外遠征と超過密なスケジュールを見事にやりこなしてくれました。

それに応えるべくライダー3人も素晴らしいパフォーマンスを発揮してくれ、まさに今回はチーム一丸となって成し得た結果だと思えます。

2013年にル・マン24時間耐久レースに挑んだ時は思うような結果が出せず、悔しい思いをしました。その悔しさがここまで奮い立たせてくれたと言っても過言ではありません。

ようやくその呪縛から解き放たれた感があり、次回からはすっきりした気持ちで更に上を目指せます。

今回の様に我々のようなプライベートチームが表彰台に立てるチャンスがあるのが世界耐久シリーズの魅力であり、エントラント側にもとてもやり甲斐のある価値の高いレースだと思えます。

そのレースで結果を残せた事はチームはもとより私自身にとっても大きな収穫になりました。こうしてシリーズ参戦を目指す我々にとってとても良いスタートが切れました。

最後になりましたがここまで私達を信じ、支えて頂いたスポンサー様、関係者の皆様、ファンの皆様のお陰で素晴らしい結果を残す事が出来ました。

本当にありがとうございました。

次回もライバルチームに負けないよう準備を進め、シリーズタイトルに向け取り組んで参ります。

引き続き応援よろしくお願い致します。

鶴田 竜二



