



# TRICK STAR

**MFJ SUPERBIKE**  
ALL JAPAN ROAD RACE CHAMPIONSHIP



## 2016 MFJ 全日本ロードレース選手権シリーズ第2戦 NGKスパークプラグ鈴鹿2&4レース JSB1000クラス200Km

エヴァRT初号機 TRICK STAR

### 参戦報告書 予選 18位 決勝 19位

- ゼッケン/エントリー名 #22 / エヴァRT初号機 TRICK STAR
- 監督 鶴田 竜二
- ライダー 出口 修  
井筒 仁康
- 開催日/サーキット 4月22(金)~4月24日(日) / 三重県鈴鹿サーキット
- マシン 2016年モデル カワサキ ZX-10R
- 結果 予選 18位  
決勝 19位

#22 エヴァRT初号機 TRICK STAR、今年の参戦レースは全日本ロードレース スポット参戦とコカ・コーラ ゼロ鈴鹿8時間耐久レース。今回の全日本ロードレース第2戦鈴鹿は2&4として2輪はJSB1000クラス、4輪はスーパーフォーミュラーやF3等が開催される。JSB1000クラスは決勝レースが35ラップ(約200Km)のセミ耐久で行われ、給油作業やタイヤ交換を行うピット作業が必要になる。そしてマシンは今年から新型になったKawasaki ZX-10Rを使用。ライダー布陣は、第1ライダーに出口修選手、第2ライダーに井筒仁康選手を起用し、新型マシンのセッティングを進めていながらレースに挑む。



4月22日(金)

公式練習走行1 8:40～9:30

公式練習走行2 12:40～13:25

天候:晴れ

走行1 路面:ウェット 走行2 路面:ドライ

気温:22℃→27℃ 湿度:69%→40% 路面温度:21℃→34℃

レースウィークまでにマシンシェイクダウンから2回の走行時間しか設けられなく、新型ZX-10Rに新規導入された前後、左右、上下の3方向の加速度とロール・ピッチを測定しマシンコントロールしているシステムや電子制御スロットルコントロールなど、多岐にわたってセッティング項目が増え、あっという間に時間が過ぎてしまう。新型ZX-10Rはエンジンパワーが以前よりアップしていて最高速が伸び、そして車体も軽快感があり好印象。しかし、レースとなると細部のセッティング調整が必要なのはもちろん、このレースだけでなく鈴鹿8時間耐久ロードレースを見越してのマシン造りを行いデータを蓄積していく。出口選手・井筒選手とも豊富な経験を活かし数周でセッティングの判断を行いピットインを繰り返す。朝方までの雨で路面が濡れている状態から出口がスタートし1周目からタイムモニターのトップに表示される。路面コンディションが改善していく中ピットインを繰り返し、また井筒選手にも交代していたので公式練習走行1回目は10番手で終了する。

事前テストから午前中の走行までコンディションに恵まれなかったが、やっと練習走行2回目でドライでの走行に入る。やはりドライでのレーシングスピードでは両ライダーともシビアなセッティングを求めるようになってくる。セッティングを行いながらタイヤの選定も行っていく。

セッションベストタイム 2分10秒974

4月23日(土)

Aグループ 予選 11:35～12:10

天候:晴れ

路面:ドライ

気温:23℃ 湿度:61% 路面温度29℃

今回の予選は一度きり。また2名のライダー共この予選中にタイムを記録する必要がある。そしてタイヤ使用可能本数は2セットのみ。

天候は晴れているが路面温度が上がってこない中、予選が開始された。まずは出口からスタート。いつもなら計測1周目から2分10秒台に入れて来るが14秒857。計測2周目でも11秒411。そこでピットインしてくる。セッティングをアジャストしリアタイヤを交換し再度コースインするが直ぐにピットイン。路面温度の影響？、それとも4輪フォーミュラーのタイヤラバーの影響か、タイムが上がらない。再度11秒548を記録しピットイン。そこで予選開始時に装着していたリアタイヤに交換し井筒に交代する。井筒は4輪フォーミュラーのタイヤラバーの影響が少なくなるのを見越してか、ラップを重ねていきタイムを削っていく。計測4周目に2分11秒146を記録し計8周を走行し予選終了後ピットイン。ここで東コースショートカットでピットインするのではなく、フルコースを走りピットインし、燃費計算に必要なラップを少しでも重ね、チームに有益なデータを残してくれた。

2分11秒146 グループ9位

4月24日(日)

ウォームアップ 8:00~8:30

天候:晴れ

路面:セミウェット

昨夜の雨の影響で、朝のウォームアップ走行はセミウェット路面。しかし少しでもセッティングを煮詰めたいのと走行距離を稼ぎデータの蓄積を求め走行開始する。出口からスタートし、計測2周目にはセミウェット路面で13秒989を記録。その後ピットインする。その際にピットワークの練習も行い、井筒にライダーチェンジ。井筒も計測2周目に12秒399を記録する。さらに裏ストレートで294.8Kmを記録しピットイン。タイヤの内圧を確認しピットアウト。1周計測し13秒425を記録しピットイン。ウォームアップ終了間際だが、出口に交代しピットアウト。1周後チェックーを受けウォームアップ走行が終了する。

決勝 12:05~スタート進行 12:45スタート 35Lap

天候:晴れ

路面:ドライ

気温:26℃ 湿度:28% 路面温度33.6℃

決勝は35ラップで行われ、スタートは鈴鹿8時間耐久ロードレースと同じル・マン式スタート。そして途中最低1度のピットインが義務付けられる。

さてスタートは出口が担当。絶妙のタイミングでスタートし1コーナーに進入する。2周目に入る時点で11番手までポジションアップしてコントロールラインを通過。2周目には10秒374を記録し前車の#39を追い抜く。5周目までにポジションは14番手になったが前車との差は殆ど開かず、後続との差はジワジワと開いていく展開。6周目から11秒台のペースで走行していく。7周目に#85がデグナーコーナーでコースアウトしそのままタイヤとなりポジションが13番手に上がる。そこからは前車との差が每周開いて行くが、後続#50との差も開いて行き単独走行に移っていく。しかしスタートで大きく出遅れていた#090と#15が追い抜いて行く。ポジション15番手から13周目に14番手にアップ。レース中盤に差し掛かり、ピットインしてくるライダーも現れ17周目にポジション13番手。18周目に12番手。19周目には7番手に上がる。出口にピットインのサインが出され、20周を走行しピットに滑り込んでくる。少しでもピット作業を速く熟そうと焦ったのか、フロントタイヤ交換に手間取ってしまう。前後タイヤ交換とガソリンを補給し井筒に交代後、コースに復帰した時点で24位までポジションダウンしてしまっていた。そこから井筒の追い上げが始まる。23周目に22番手に上がり、24周目に20番手にポジションアップ。25周目にも1台抜き去り19番手にアップ。まだまだ諦めず前車との差を每周1~2秒も詰めてくる。タイムモニターには裏ストレートの最高速が表示されるが、今回のレース中に296Kmをマークする。さらにスリップストリームを使わずに290Km以上も記録している。確実にストレートスピードは速くなっている。話を戻して、このままゴールまで走り切れれば16番手までポジションを回復するとタイムモニターで確認していた時、トップが30周目を走行中、最終コーナーで重大な事故が発生してしまう。ライダーを救出するためにレッドフラッグが提示されレースを一時中断。そして規定周回数をクリアしているので、そのままレースが成立になるとオフィシャルから発表された。

結果 19位

## 【ライダー 出口修 コメント】

はじめに、九州地方で起きました震災により被災されました方々には心よりお見舞い申し上げます。

昨年の全日本ロードレース鈴鹿最終戦から約半年振りに迎えたJSBクラス開幕戦は200Kmのセミ耐久レース。

またKawasakiの新型ZX-10Rのデビュー戦という事もあり不安も期待も交錯するなかでのサーキット入りでした。

事前テストは、新型車両という事もあり電子制御のベースセットが無い事で、殆ど走行出来ておらず、またその対応品がレースウィークに届いた為、本番が実質のシェイクダウンとなっしまい多くの作業に追われながらの走行が続きました。

予選では長丁場のレースを走り切るためのタイヤ選びをしながらのポジション争いを強いられ、思うようにタイムを伸ばせず18位と苦戦しました。が、確実にセットアップが進んでいきました。

ル・マン式スタートで始まったレースは1周目に7台をパスし11位まで挽回しましたが、短い時間で調整したマシンは周回ごとにフィーリングが変わり、準備不足の影響が次第に大きく走りに影響しライバルチームに差をつけられ始め苦しい状況が続きました。予定通り20週の周回を終え井筒選手に交代。その際、タイヤ交換にトラブルが出たため順位を24位まで落としてしまい更に厳しいレース展開となりました。懸命に順位を挽回していた終盤、重大事故発生により赤旗中断。規定周回数をクリアしていた為レースが成立し19位フィニッシュとなりました。

今年は開幕戦に井筒選手が合流してくれた事で2人で意見を出し合う事ができ、マシンの各所の確認や必要変更点などの洗い出し作業が的確に進み、今後の開発の方向性がしっかりと確認できました。またその認識をチームと共有できた事が今回の大きな収穫となりましたので、次戦は1ステージも2ステージも上の走りをお約束出来ると思います。

最後になりますが、今シーズンも多くの関係各社様、スポンサー様、ファンの皆様の応援、ご支援のもと開幕戦を迎える事が出来た事に心よりお礼申し上げます。

出口 修





## 【ライダー 井筒仁康 コメント】

先ず初めに、熊本・大分 九州地方の地震により被災された皆さまに、心よりお見舞い申し上げます。

鈴鹿2&4レースレポートをお送りいたします。

今年の鈴鹿8時間耐久レースも昨年に引き続きエヴァRT初号機トリックスターから参戦が決まりました。今年のマシンカワサキZX10Rも新型になり、今年は早い段階からマシンのセットアップに参加させて頂くことになり、鈴鹿2&4レースを出口選手とペアを組み参戦いたしました。

今回の鈴鹿2&4は35周という事で1回のピットインが義務付けされており、私達のチームは給油、タイヤ交換、ライダー交代をし、8耐でのピットインを想定したレース展開を予定しレースに挑みました。出口選手がスタートライダーを担当し、序盤は良いペースで周回を重ねていましたし、私にライダー交代後も予定通りのタイムで周回を重ねていましたが、29周目に赤旗、レース成立となってしまいました。

練習走行、予選と走行の時間が短く思うようにマシンをセットアップ出来ませんでした。新型のZX10Rには高いポテンシャルを感じる物があり、本番の鈴鹿8時間耐久レースまでにはアベレージタイムを上げれるマシンを仕上げ表彰台を目指したいと思えます。

最後になりましたが、何時もサポートして頂いている関係各社様・スポンサー様、そして多くのファンの皆様、有難うございました。

井筒仁康



## 【監督 鶴田竜二 コメント】

このたび、九州地方で地震による被害を受けられた皆さまに謹んでお見舞い申し上げます。  
また一日も早い平穏な生活を取り戻せるよう心からご祈念いたします。

今回のレースを迎えるにあたり、シェイクダウンを終え1ヶ月あまりでのレースでは正直マシンセッティングが十分に詰め切れませんでした。

事前テストからマシンの減速時に生じる問題がなかなか解消できず、公式予選でやっとまともに走らせる事が出来た状況となり、かなり厳しいレースウィークでした。

決勝レースはそんな中でも両ライダーが予選タイムを上回り良いペースで走ってくれとても頼もしかったです。

しかしピットワークで痛恨のミスが起こり大きく順位を落としてしまい結果は19位になってしまいました。

本来目指すポジションから大きく遅れた事にとっても悔しく思います。

レース後、今後は二度とこの様な事が無い様に対策をしようとしてチーム全体で話し合い確認しました。

反省点ばかり目立ちましたが、良い点ではマシンのポテンシャルは昨年までのモデルよりも確実に上がっており、トップスピードも速くセッティングがしっかり出来れば充分トップ争いも可能だと感じさせられました。

今回のレースは成績こそ残せませんでした但我々の目指す8耐や世界耐久選手権シリーズに向けては大いに良いデータがとれた事は間違いありません。

今回の反省を活かし必ず8耐で良い結果を出しに行きます。

最後になりましたが、いつもチームにご支援を頂いている各スポンサー様、ご協力頂いているご関係者様、熱い応援を頂いているファンの皆様本当にありがとうございました。

鶴田竜二

