

2016 FIM 世界耐久選手権シリーズ第3戦  
“コカ・コーラ ゼロ”鈴鹿8時間耐久ロードレース 第39回大会

エヴァRT初号機 TRICK STAR

**参戦報告書**  
予選 14位 決勝 7位

---

■ゼッケン/エントリー名	#01 / 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 Erwan Nigon
■開催日/サーキット	7月28(木)~7月31日(日) / 三重県鈴鹿サーキット
■マシン	2016 Kawasaki NinjaZX-10R
■結果	総合予選 14位 決勝 7位

エヴァンゲリオンレーシングはTRICK STARとコラボし、毎年多くのファンの皆様に支えられ、#01エヴァRT初号機 TRICK STARとして7度目の鈴鹿8時間耐久ロードレースへの参戦となった。今年のライダー布陣は昨年同様、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、そして第3ライダーにエルワン ニゴン選手を迎えることが出来た。出口修選手がセットアップしてきた2016年最新型Ninja ZX10Rを、7月4・5・6日に開催された鈴鹿8時間耐久レース公開テストから井筒選手・ニゴン選手も合流し、精力的にテストを熟していった。今年 Kawasakiからデリバリーされた最新型Ninja ZX10Rのポテンシャルを最大限に引き出すべく、トライ&エラーを繰り返しレースウィークを迎えた。

7月28日(木)

特別フリー走行1 13:30~14:30

今年の鈴鹿8耐は参戦エントリー台数が70台までに制限され走行グループ分けが行われず、約70台ものモンスター1000ccマシンが一斉にコースに飛び出していく。

エヴァRT初号機TRICK STARは、第1ライダーの出口修選手からスタートした。しかし、1周でピットに戻ってくる。リアブレーキのタッチに違和感があった。直ぐに井筒仁康選手がもう一台走行準備をしていたマシンでピットアウトしていく。事前テストからの問題点であったECU(エンジンコントロールユニット)のセッティングを確認しながら3週のタイム計測を受けピットに戻ってくる。そのマシンをニゴン選手が跨りコースイン。しかしタイム計測2周目のデグナーカーブで転倒してしまう。幸いライダーに怪我は無かったが、マシンは大破しフレームとエンジンを損傷してしまった。

ECUのセッティングは改善点も見られたが、まだ煮詰めていく必要があった。

リアブレーキのタッチを改善したマシンでECUのセッティングを進めながらタイヤの確認も行った。

2分13秒364 19番手。

7月28日(木)

特別フリー走行2 15:40~16:40

午前中の転倒により、1台のマシンで集中してテスト項目を消化していった。路面コンディションが悪いのか、全体的にタイムが伸びず転倒車両も多い。

特別フリー走行1でテストしたタイヤのライフを確認するため、ユーズドタイヤでテストを消化していく。事前テストまで雨や涼しい日が多く、路面温度が例年より低い状況でのテストだったが、レースウィークに入ると路面温度も50°Cを超えてきており、事前テストでのデータを活かすことが出来ないが、チームの経験を活かしセッティングを煮詰めていった。

2分11秒578 19番手



7月29日(金)

## 公式予選1回目

今年のレギュレーションで、予選と決勝に使えるタイヤ本数がEWCクラスは合計20本までとレギュレーションで決められている。決勝に7回ピットインし、計8スタントを毎回フレッシュなNEWタイヤを装着するとなるとそれだけで16本が必要になってしまい、残り4本で予選を走ることになる。エヴァRT初号機TRICK STARは、前後NEWタイヤで第1ライダーの出口選手がスタートし、タイム計測3周目に2分10秒694を記録しピットに戻る。タイムが10秒台に入りタイヤのグリップ感やマシンの挙動に変化が見られた。本来ならリセッティングを施し再度コースインしタイムアタックに入りたいがタイヤを労わる必要もあるので、出口選手の1回目予選は終了。

次に第2ライダーの井筒選手は出口選手が使用したタイヤでコースイン。タイヤのライフを確認しながらマップやサスペンションなど多くの項目をテスト・確認しながら予選を終了する。毎年、井筒選手はタイムアタックより決勝のアベレージタイムアップの為にマシンを仕上げようと予選時間まで有効活用して貢献してくれる。

第3ライダーのニゴン選手もそのままのタイヤでスタートした。タイム計測に入ったその周に、ゼッケン#21が転倒しレッドフラッグ。ピットに戻ったニゴン選手もタイヤがグリップしないとコメントする。コンディションは相当悪く感じられる。再スタート後、タイム計測2周目に2分10秒745を記録しタイミングモニターで8番手に掲示される。その後ピットインし、昨日転倒し予選までに修復したマシンに前後タイヤを付け替え、マシンチェックの為にコースへ出ていく。修復で交換したフレームの個体差を感じ、チームに有益な情報を伝えてくれた。

## 公式予選2回目

予選1回目からの引き続きタイヤを使用し、出口選手がピットを出ていく。各予選後にタイヤを労わるように少しでもタイヤのコンディション変化が起こらない様に、メカニックはすぐさまタイヤウォーマーを巻きタイヤを冷やさないように努めていた。しかし、どのチームもタイムアップしてこない。決勝を見越しての周回数を伸ばし、タイヤのライフ確認での走行を行っていた。今回からのタイヤ使用本数制限が設けられた事により、各ライダーの渾身のタイムアタックが見ることが出来ず、少し残念に思えた。出口選手も2台のマシンを乗り比べサスペンションの確認やマシン本来の特性を感じ取って行った。次に井筒選手は一度も公式予選でNEWタイヤを履く事無く予選を走行し、サスペンションが作動している高さの確認、車体の姿勢確認を行った。最後の予選になるニゴン選手は温存していた前後NEWタイヤを装着しコースに出ていく。コースイン後、3番手の好位置でストレートに戻ってくる。タイム計測2周目に2分09秒699を記録しピットに戻ってくる。そしてタイミングモニターでタイムやポジションを確認して、コースに戻っていく。チームの全員がタイミングモニターを見つめながらニゴン選手のタイムアタックを見守るがタイムが伸びてこない。タイムアタック中にペースを落としピットに戻ってくる。コメントを聞くと、これ以上プッシュしてアタックを続けると転倒のリスクが急激に上がり、3人で仕上げてきた大切なマシンを壊してしまうと思いピットに入ったとのコメント。賢明な判断で、チーム全体が決勝のゴールを意識するように変化した。

2分09秒699 総合14番手

7月31日(日)

決勝 11:30~19:30

決勝前のフリー走行で最終確認したマシンを大切にスターティンググリッドに出口選手が運ぶ。今回、スターティンググリッドでマシンに風をあて水温上昇を抑えオーバーヒート防止に努められるよう扇風機や送風機の持ち込みが許される公式通知が発表になった。それほどまでに気温がグングン上がっていた。

### 1stステイント 出口 修

スタートライダーは出口修選手。ルマン式スタートでマシンに駆け寄り跨る。さあエンジンスタート。しかしエンジンが掛からない。少しスタートに出遅れ1周目終了時点で20位で通過。前には2012年3位表彰台争いをした#94GMTが走行。走行序盤はペースを若干抑え状況を把握するよう鶴田監督からの指示が出ていた。案の定、先行する#5がMCシケインで転倒してしまい戦列から離れてしまう。出口選手はステイント中盤までにポジションを回復するよう毎週1台を抜きポジションアップしていった。1stステイントをポジション10でピットに戻ってくる。メカニック達が前後タイヤ交換とガソリン補給を行いエルワン ニゴン選手に交代した。

### 2ndステイント エルワン ニゴン

前後タイヤ交換・ガソリン補給に費やした時間は約20秒。メカニック達も確実に作業を行った。ピットアウトしストレートに戻ってきた時点でポジション13。前を走るのは#1で-7秒差、そして後ろを走るのは#11、同じ新型のKawasakiZX10Rで+6秒。その後ジワジワと先行する#1を追い詰めていった。しかし、23周目に#1にペナルティが出されピットイン。翌周にポジション11に上がる。38周目には#104が2回目にピットイン。余りにもピットに入るタイミングが早く、やはりマシントラブルでピットボックスの中にマシンを入れ修復が始まった。ニゴン選手は安定したタイムで走行を続けている。46周には#090がピットイン。翌47周には#39がピットイン。このタイミングでピットに入るチームは8回ピットに入る作戦だ。1回ピットに入るとIN/OUTラップのロスタイムと作業時間で約1分必要になる。その1分を挽回しようとレース中盤から後半に掛けてライダーはプッシュし続ける走行を求められリスクが多くなる。チームによって色々な作戦や判断があるが、多くの8耐参戦経験がある鶴田監督のライダー心理を理解した采配でエヴァRT初号機TRICK STARは7回ピット作戦を実行していた。50周目には#22・#111がピットイン。52周目に#17がS字コーナー付近でスローダウン。スローパンクチャーだと思われる。ニゴン選手は7番手でピットインした。



### 3rdステイント 井筒 仁康

通常ルーティーン、前後タイヤ交換・ガソリン補給し井筒選手に交代。各チーム2回のステイントが終わったが、7番手から12番手まで15秒の僅差で争っている。井筒選手がピットアウト後ストレートに戻ってきた時点で10位を走行。57周目に#1世界耐久選手権で何度もシリーズチャンピオンを獲得しているSE RTがデグナーカーブで転倒してしまう。やはり路面温度が上がりタイヤグリップへの影響なのか、転倒者が多い。そして決勝ペースが上がらないチームが多く、抜くのも大変な時間帯の中、井筒選手は安定したタイムを刻みながらラップを消化していく。ステイント序盤はガソリンがフル満タンでフロントサスペンションへの荷重が増えマシンのバランスにも影響があるが、6~7周目からタイムアップしていった。そして昨年までのマシンではペースの遅いマシンを抜くのもラインの自由度が少なくタイムの落ち幅が多かったが、今年のマシンはラインの自由度が改善されタイムの落ち幅が少ない。これは耐久を戦う上でとても重要な点だが、井筒選手を軸とした出口選手・ニゴン選手のマシンセットアップが上手く作用していた。井筒選手が残り1周の時点で先行していた#22がピットインしポジション6に上がる。

### 4thステイント 出口 修

前後タイヤ交換・ガソリン補給し出口選手に交代。ストレートに戻ってきた時点でポジション9。僅差で前後のライバル達と争っている。メカニック達もピット作業をミスしないように集中して行っている。84Lap目、トップから#21、#87、#12、#39、#32、#22、#11、#7、#01#111のオーダー。95周目にS字コーナーで先行していた#22を抜き、差を拡げていく。さらに#32を追い詰めていく。102周目にスプーンコーナーで#32を抜きポジション6に上がる。

### 5thステイント エルワン ニゴン

前後タイヤ交換とガソリン補給し19.5秒でピット作業を終えニゴン選手に交代する。メカニック達のピット作業も安定していた。ピットアウト後ストレートに戻ってきた時点でもポジション6。交換するNewタイヤはタイヤウォーマーで温めてはいるが本来のグリップまで交換直後は機能しない中、さらに約5.8Kmの鈴鹿サーキットの各コーナーの路面コンディションも判らない中、ニゴン選手のピットアウトラップの集中力が凄くポジションダウンせず走行していた。114周目ステイント8周目に#7を抜きポジション4に上がる。ステイント11周目に#7に抜かれるが、ステイント13周目の1コーナー進入で#7を抜く。しかしS字コーナーで抜き返された。

時間的にも一番暑い中、体力的にもタイヤグリップも辛い抜きつ抜かれつのバトルを行っていた。ピット内モニターに映し出されたニゴン選手の走りは無理をしている様には見えず、逆に安定していてライバルとのバトルを楽しんでいた。

### 6thステイント 井筒 仁康

前後タイヤ交換・ガソリン補給を終え、井筒選手に交代する。このステイントで#32と井筒選手のバトルが何周にもわたりモニターに映し出されていた。ステイント序盤は前を走っていた#32だったが、142周目ステイント9周目に#32を抜いた。モニターで映し出された映像で、エヴァRT初号機TRICK STARの得意なところと不得意なところが良く理解できた。井筒選手も#32青木選手との攻防を楽しんでいた。



### 7ステイント 出口 修

前後タイヤ交換・ガソリン補給を終え出口選手に交代。ストレートに戻ってきた時点でポジション6。ここでの順位はトップから#21、#87、#12、#7、#32、#01、#22。

終盤に入った鈴鹿8耐。しかしステイント最初から#32との攻防が続いていく。ステイント8周目から18周目まで#32とテールTOノーズの5位争い。ポジション4の#7とは175周ステイント14周時点で-33秒差。しかし毎周1秒から1.5秒差を削っていく。ステイント16周目30秒差。ステイント18周目28秒差。翌周には25秒差ステイント23周目には22秒差まで追い詰めていく。出口選手のステイント最終ラップ時点で、ポジション6。前車に#32・後車に#17。トラブルで後れていた#17が追いかけてきた。

### 8ステイント エルワン ニゴン

18:35分残り時間55分で前後タイヤ交換とガソリン補給を終えピットを後にする。最終ステイントの序盤は前車#7との間隔を詰めていったが、太陽が西に傾き路面温度が下がってきた時、ニゴン選手のラップタイムが上がらない。そして後ろから#17が追いかけている。毎周その差は縮まり、辺りが暗くなりヘッドライトが眩しくなる頃には+10秒差まで迫ってきた。懸命に逃げようとニゴン選手もプッシュしていたが、残り時間6分の所で先行された。結果 213Lap 8:00'48.677 総合7位でチェッカーを受けゴールした。



## 【第1ライダー 出口修 コメント】

先ずは、今年の鈴鹿8耐参戦にあたり、ご協力下さいました関係各社様、スポンサー企業様、ファンの皆様、D-036の皆様には心より感謝申し上げます。

ブランニューとなったZX-10Rで初の8耐、全日本に参戦していない我々にはマシン作りに必要な時間が足りず、正直なところ不安を抱えて本番を迎えていました。

レースウィークを迎えた最初の走行開始直後、急激に変化した路面状況に、事前テストでセレクトしたタイヤが思うように機能せず転倒してしまい、メインカーを廃車にしてしまった事で不安は更に大きくなってしまいました。ですが、冷静かつ素早い作業でマシンを修復するスタッフの姿は頼もしく、彼らのその姿に不安は一蹴され、その後の走行に集中することが出来ました。

予選ではタイヤ使用本数制限上、全員がタイムアタックをする事も、また予選用タイヤを投入する事も出来ず、ニゴン選手に一度っきりのアタックを任せましたが、決勝用タイヤで期待通り見事なタイムを出してくれました。

決勝で第一走者を任された僕は、スタートでエンジン始動が上手くいかず大きく順位を下げてしまいましたが、真夏の過酷な状況下、開始早々転倒者が続出する展開に、確実にバトンを繋ぐ事を第一に、無理せず一つ一つポジションを挽回しニゴン選手にトスしました。

その後、ニゴン選手、井筒選手共にハイペースで周回し、5位争いまで追走、スタートの遅れを挽回してくれました。

そこから、協力的なライバル勢を相手に一進一退のレース展開が続き、一時は4位まで順位を上げ、表彰台まであと一つの所までポジションアップしましたが、路面温度が下がり始めたレース終盤、ハイペースを維持しようと選んだタイヤがコンディションにマッチせず、タイムを思うように伸ばせなかったことで後続の追従を許してしまい、結果7位となってしまいました。

決して胸を張って報告出来る結果ではありませんが、ライダー、スタッフ共にミス無くバトンを繋ぎ続けた8時間、確実にチームが成長している証だと感じる事のできた貴重なレースでした。

今日からまた来年の8耐が始まります。更なる成長を果たし、貧欲に結果を求め挑戦し続けたいと思いますので、今後も応援よろしくお願ひします。

出口 修

### 【第2ライダー 井筒仁康 コメント】

昨年に引き続き今年もエヴァRT初号機トリックスターから参戦することになりました。ライダーも信頼できる、出口選手 エルワン選手と昨年と同じメンバーでの参戦という事で、とても心強い気持ちで鈴鹿に挑みました。

予選ではタイヤ本数制限があり予選用タイヤでのタイムアタックが出来ず、14番手となってしまいましたが、決勝に向けてのセットアップが決まっていたので、万全の体制で決勝に挑みました。

決勝レースでは、スタートライダーに出口選手、2番手にエルワン選手と順調に走行を重ね、9番手で私にライダー交代しました。気温も上がり転倒車が多くなる時間帯でしたが、丁寧に走行を続け一時は6番手まで順位を上げ出口選手にライダー交代しました。その後も4番手争いを展開し、スタートから5時間経過したところで私にライダー交代、ゼッケン32番の 青木選手と5番手争いを展開し出口選手にライダー交代しました。最終ライダーはエルワン選手に頑張ってもらい7位でゴールすることになりました。

今年のレースではピット作業も順調に行われ、ライダー達も転倒なく、スタッフみんなが今現状の力を出し切ったの結果だと思います。今年の結果を受け止めて今後は更に上を目指せるように頑張りたいと思いますので、今後も応援よろしくお願ひします。

最後にいつも応援頂いているスポンサー様、ファンの皆様、関係者様、有難うございました。

井筒仁康

### 【第3ライダー Erwan Nigon コメント】

昨年に引き続き、エヴァRT初号機TRICK STARから8時間耐久に参戦出来た事に感謝します。今年他は他のレースに参戦しておらず、またマシンも新型に変わったことで、とても不安な気持ちで来日しました。しかし事前テストで不安も消え、出口選手と井筒選手の仕上げるマシンに絶大なる信頼を寄せ走りしました。

また、マシンのメンテナンスを行っているワークショップにも何度かお邪魔して、メカニック達が連日連夜遅くまで作業している姿に感銘を受けました。

ただ、事前テストとレースウィークでの路面コンディションの変化に合わせる事が出来ず、大切なマシンを壊してしまいました。予選結果は14番手からのスタートでした。

でも耐久レースです。何が起こるか分からない。案の定、序盤から転倒車が多いレースになりました。自分達は鶴田監督からのレース全体を把握した的確な指示を受け、安心して確実にプッシュし続け4位までポジションを上げました。最終ステイは自分が任せられ、前を追いかけ1つでもポジションアップしようと選んだタイヤが路面温度とのマッチングが悪く、追いかける事が出来ず悔しい思いをしました。そして結果7位でチェッカーを受けました。

まだまだ自分達のポテンシャルを上げていきますので、引き続き応援よろしくお願ひします。

来年の鈴鹿8耐にも、このチームで、このメンバーで表彰台を目指したいと思います。

有難うございました。

Erwan Nigon

## 【監督 鶴田竜二 コメント】

8時間戦い抜きました。

いつも我々のチームにご支援を頂いているスポンサー様、暑い中ご協力を頂いた関係者様、熱い声援を頂きましたファンの皆様、特に特設応援席をご利用になられました皆様、お疲れ様でした。そしてありがとうございました。

昨年の失敗から本日のレースをずっとイメージしながら一年過ごしてきました。

出口選手スタートから1回目3人のライダーが一巡するまでややペースを抑えて進めました。開始早々トップグループにアクシデントが襲いかかり我々も充分注意を払いながら徐々にペースを上げていきました。

4時間を過ぎた辺りで6位に上がり、そして4位争いまで浮上しました。

マシンも問題なく順調に機能し追いつけていきましたが路面温度が下がってきたところで我々が選んだタイヤがコースコンディションと合わず、思ったほどペースが上げられず結果残り時間6分のところで順位を7位に落としたところでゴールとなりました。

一時は4位まで追いつけただけに最後は7位になってしまいとても悔しいです。

でも今回はブランニューのマシンを時間が無い中でここまで仕上げられたと言う自信にもなりました。これも優秀なライダーはもちろんの事、毎日昼夜を問わず寝る間を惜しまず整備と開発を進めてくれたメカニック達の頑張りがあったからだと思います。

この悔しさで塞ぎ込む必要はなく、むしろ出し切った結果なので良い意味での悔しさと言えましょう。

この結果は我々が成長する為に必ず良い経験になるでしょう。

引き続き応援よろしくお願い致します。

鶴田 竜二

