2016 鈴鹿8時間耐久　ロードレース

2016 鈴鹿8時間耐久ロードレース

今年の8耐は弊社にとって非常に緊張感のあるレースとなります。
弊社がサポートしているTeamは

＃59　HKC&IMT Racing
マシン　Y-YZF-R1

ここには今回の鈴鹿8耐で間違いなくダークホースとなる男

「濱原颯道」が居るからです。

彼は昔からHirokoオイルを愛用してくれていたライダーでして、
ロードレース出身の彼ですが、その後モタードへと転向
国内3位になったり、モータースポーツ全体を盛り上げようと意気込むライダーであります。
「ファンキーダイナマイト」をテーマにイカれた走りが好きな颯道ですが
2016年再びロードレースの世界へと戻ってまいりました。

その舞台に選んだのが、この鈴鹿。

彼は言いました。

「SSTクラスで、トップ10トライアルを目指す」

監督兼メカニックの池田氏含めTeam一同唖然としたそうです。

SSTクラスとは改造範囲が狭く、タイヤやタンク、ブレーキを耐久仕様にする程度で、
ほぼ市販車のままのクラスです。

その上、ワークスTeamが立ち並ぶEWCクラスとの総合順位でトップ10トライアルの
切符を競い合わなければいけません。

誰もが無謀と思った反面、本人はいたって真剣でした。

そして彼の発言は実現へと変わっていきます。
先日の公開合同テストで颯道は「奇跡の人」と呼ばれたのです。

彼はSSTクラスで2分10秒台に入れるだけでも凄いと言われる中

まさか、「2’09．804」を記録したのです。

何年もロードレースの世界から姿を消していたライダーだった彼が
戻ってきた舞台で出した記録は会場の関係者を震撼させたのです。

最高速度は288kmを記録、ノーマルでこの速度は凄いとしか言いようがないです！
だって公開合同テストのEWCクラスの最速チームで292kmだったそうですから

最初のテストでは「M4　10W－40」を使用。
2分10秒台を出したのだが
マシンがほぼノーマルなのでオイルで何とかしてもらえないですか！って
颯道が言うので、特別に配合した攻めに攻めたオイルを創りました。

試す時間もなく、このレースで使うには怖いぐらい攻めたオイルを創り

完成したのが「2016鈴鹿8耐そーどーSPECIAL　予選用」

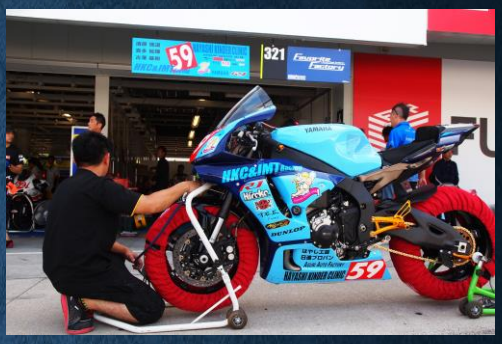
完成したのは夜明けでした。

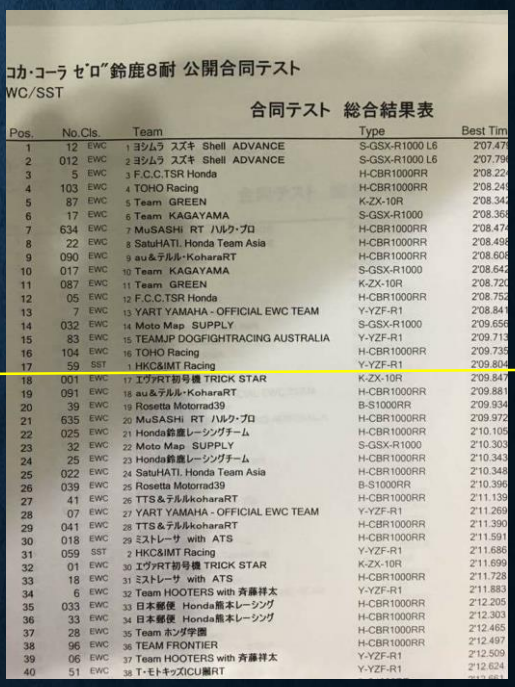
そのオイルを使い、今回のタイムを記録した颯道。

28日のフリー走行でも、SSTクラスでは突き抜けたタイムを記録

総合で16番手のタイムでした。

「2’11．416」





コカ・コーラ ゼ゛ロ゛鈴鹿8耐 公開合同テスト
WC/SST

合同テスト　総合結果表

Pos.	No.	Cls.	Team	Type	Best Tim
1	12	EWC	1 ヨシムラ スズキ Shell ADVANCE	S-GSX-R1000 L6	2'07.47
2	012	EWC	2 ヨシムラ スズキ Shell ADVANCE	S-GSX-R1000 L6	2'07.79
3	5	EWC	3 F.C.C.TSR Honda	H-CBR1000RR	2'08.22
4	103	EWC	4 TOHO Racing	H-CBR1000RR	2'08.24
5	87	EWC	5 Team GREEN	K-ZX-10R	2'08.34
6	17	EWC	6 Team KAGAYAMA	S-GSX-R1000	2'08.36
7	634	EWC	7 MuSASHi RT ハルク・プロ	H-CBR1000RR	2'08.47
8	22	EWC	8 SatuHATI. Honda Team Asia	H-CBR1000RR	2'08.49
9	090	EWC	9 au＆テルル・KoharaRT	H-CBR1000RR	2'08.60
10	017	EWC	10 Team KAGAYAMA	S-GSX-R1000	2'08.64
11	087	EWC	11 Team GREEN	K-ZX-10R	2'08.72
12	05	EWC	12 F.C.C.TSR Honda	H-CBR1000RR	2'08.75
13	7	EWC	13 YART YAMAHA - OFFICIAL EWC TEAM	Y-YZF-R1	2'08.84
14	032	EWC	14 Moto Map SUPPLY	S-GSX-R1000	2'09.656
15	83	EWC	15 TEAMJP DOGFIGHTRACING AUSTRALIA	Y-YZF-R1	2'09.713
16	104	EWC	16 TOHO Racing	H-CBR1000RR	2'09.735
17	59	SST	1 HKC&IMT Racing	Y-YZF-R1	2'09.804
18	001	EWC	17 エヴァRT初号機 TRICK STAR	K-ZX-10R	2'09.847
19	091	EWC	18 au＆テルル・KoharaRT	H-CBR1000RR	2'09.881
20	39	EWC	19 Rosetta Motorrad39	B-S1000RR	2'09.934
21	635	EWC	20 MuSASHi RT ハルク・プロ	H-CBR1000RR	2'09.972
22	025	EWC	21 Honda鈴鹿レーシングチーム	H-CBR1000RR	2'10.105
23	32	EWC	22 Moto Map SUPPLY	S-GSX-R1000	2'10.303
24	25	EWC	23 Honda鈴鹿レーシングチーム	H-CBR1000RR	2'10.343
25	022	EWC	24 SatuHATI. Honda Team Asia	H-CBR1000RR	2'10.348
26	039	EWC	25 Rosetta Motorrad39	B-S1000RR	2'10.396
27	41	EWC	26 TTS＆テルルkoharaRT	H-CBR1000RR	2'11.139
28	07	EWC	27 YART YAMAHA - OFFICIAL EWC TEAM	Y-YZF-R1	2'11.269
29	041	EWC	28 TTS＆テルルkoharaRT	H-CBR1000RR	2'11.390
30	018	EWC	29 ミストレーサ with ATS	H-CBR1000RR	2'11.591
31	059	SST	2 HKC&IMT Racing	Y-YZF-R1	2'11.686
32	01	EWC	30 エヴァRT初号機 TRICK STAR	K-ZX-10R	2'11.699
33	18	EWC	31 ミストレーサ with ATS	H-CBR1000RR	2'11.728
34	6	EWC	32 Team HOOTERS with 斉藤祥太	Y-YZF-R1	2'11.883
35	033	EWC	33 日本郵便 Honda熊本レーシング	H-CBR1000RR	2'12.205
36	33	EWC	34 日本郵便 Honda熊本レーシング	H-CBR1000RR	2'12.303
37	28	EWC	35 Team ホンダ学園	H-CBR1000RR	2'12.465
38	96	EWC	36 TEAM FRONTIER	H-CBR1000RR	2'12.497
39	06	EWC	37 Team HOOTERS with 斉藤祥太	Y-YZF-R1	2'12.509
40	51	EWC	38 T・モトキッズICU脳RT	Y-YZF-R1	2'12.624

29日、いよいよ予選当日です。

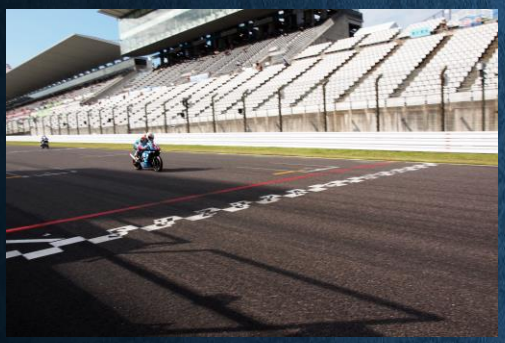
前日の空気と違い、会場はピリピリした空気になります。
今回急なレギュレーション追加によりライトが一灯追加されました。
それだけでもかなりフロントの過重が変わるので
サスのセッティングはこの短時間で合しきれません。

その影響を緩和させるため
フォークオイルにHirokoの「HEAT CUT」を投入。
2～3滴ほどです。
颯道が言うには減衰がより効くので
コーナー進入時に安定する！そうです。
（弊社のフォークオイルには元からHEAT CUTが配合されています）

いよいよ、昼が過ぎ1回目の予選の開始です。
路面温度は56度
タイヤは相当厳しい状況です。

予選走行中、何台もマシンが転倒。
やはり路面温度が高すぎるよう

そんな中＃59　濱原颯道も転倒してしまいます。
マシンは大きくダメージを受け



夕刻にある2回目の予選はTカーで出ることになります。
全てのTeamはこの2回目にベストラップを出すことに懸けています。

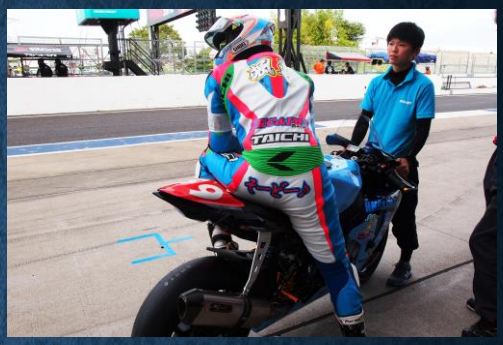
Tカーは前日からのセッティング出しもしていないので
厳しい状況です。

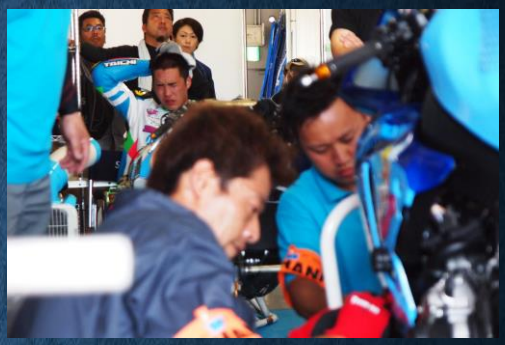
広島高潤㈱飯盛代表がレースに駆けつけた時いつもする
「おまじない」をします。

そして2回目の予選が開始。
颯道はこの時にすべてを懸けました。

数週が終え、タイヤ交換に戻ってきます。
スタッフの多いTeamは交換作業が早いのですが
Team HKC&IMT　は監督兼メカニックの池田氏のみが交換します。
SSTクラスでもスタッフが多く、早いTeamなら2分程で終わる作業なのですが

作業に時間がかかります。

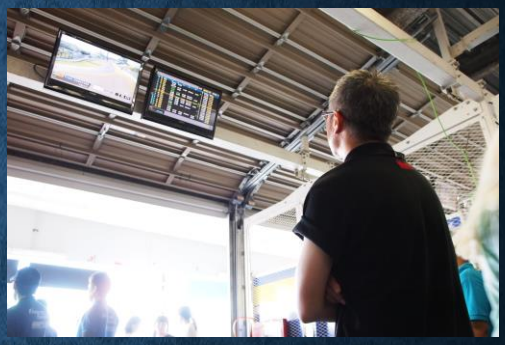




残る時間は2分半
急いで颯道がスタートします。

せいぜい回れて1周。
この1周に賭けなければなりません。

飯盛代表も見守ります。



区間ごとのタイムはいいタイムでしたが
かなり混戦していたようで
中々自分の走りが出来なかったようです。

結果目標としていた「SSTクラスでトップ10トライアル」には届きませんでした。

運もまたレースの難しさの一つ。

しかし身長190センチの彼のアグレッシブな乗り方はコーナー時誰よりも
インパクトのあるフォームだったと注目されています。

この度、颯道の目標がキッカケで貴重なデータが取れました。
ミニバイクレースでは実績（例：ラップタイム40～50秒のコースでもオイルを換えただけでコンマ3～5秒縮まった事例多数）のある配合を、1000CCクラスで使ったらどうなるんだろう？

以前からずっと抱えていた疑問です。

でも正直なかなか怖くて使う勇気がありませんでした。
そんな中颯道からの依頼があり思い切って使う気になりました。

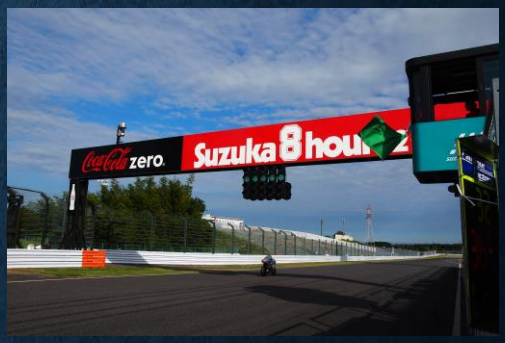
残念ながら彼の掲げた大きな目標は達成できませんでしたが、オイルの手応えは十分でした。

さて本番の8時間耐久ロードレースが始まります！

灼熱の太陽が照りつける中

ライダーもスタッフも関係者並びに
お客さんも全員が耐久です！

Are You Ready？？？
いつもの掛け声が鳴り響き
10カウントが始まり
いよいよスタート！
真夏の熱き戦いがいよいよスタートです！

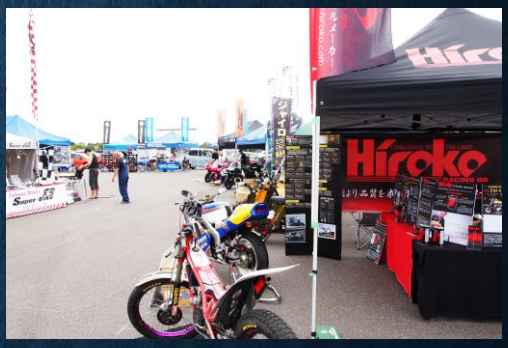


結果

＃59
HKC&IMT Racing　176Lap
総合49位　SSTクラス9位にて完走しました！

本当に本当にご苦労様でした！！！
今年も熱く暑く、長い闘いが終わりました！
感動をありがとう！

またBASE8耐の弊社ブースにお立ち寄り頂いた皆様本当にありがとうございました。
多くの方がHiroko使ってるよ！2stオイルはHirokoさんが一番！と言っていただいて嬉しかったです！
今後も小さなメーカーですが、ユーザー様に満足頂ける商品を展開していきますので何卒広島高潤㈱を宜しくお願い致します。



【追記】
サスペンションオイルのレポートです！ 同じ粘度のフォークオイルに比べ、硬いという表現ではなくしっかりしてると言う印象を受けた。なので他のメーカーのものに比べ油面を下げても ブレーキの時に底付いたりしない。油面を下げた分空気量が増えるので ちょっとしたギャップなどの吸収性もよくなった。しっかりしたと言う印象だが摺動の初期はすごくスムース。ヒートカットを少しだけ加えれば 減衰力が増したような働きを起こす。「もう少しだけダンピングが欲しい」というときなどに有効！