

MotoGP

G 310 で楽しいサーキット運動会

G310 Trophy

G 310 トロフィー・ガイドブック

Guide Book

2021年版



誰でも気軽に参加できる『G 310トロフィー』

『G 310トロフィー』は、BMW Motorradのシングルベアシックモデル『G 310』を使ったワンメイクレースで、もともとはBMWの愛好家が始めた『ボクサートロフィー』にその端を発したものです。「“競技会”ではなく“運動会”。みんなでゴールして笑顔で帰ってもらう!」というコンセプトの元、幅広い方と一緒にサーキット走行を楽しむためのモータースポーツイベントなのです!

サーキットでの走行やレースと聞くと、一般的に「危ない、怖い、若者のスポーツ」といったイメージを持たれるのではないのでしょうか。しかし、実はサーキットはバイクで走行するうえで、これ以上ない安全な場所ともいえます。コースにはスタッフが配置され、緊急医療設備が備わっているので、峠道や高速道路を駆けぬけるよりも、安全面に十分配慮されているのです。そして、“景色を楽しむ”“バイクとの時間を過ごす”“ツーリングの楽しみ”など、バイク本来の楽しみというものはサーキットとは別物の思考なのです。スピードや競争を愉しむためのフィールドであるサーキットで満足する走行を体験すれば、公道での走行に余裕が生まれ、その後のバイク人生に大きく影響を与えるとともに、より充実したバイクライフを過ごせると思います。

- 昔から、一度はレースをやってみたかった!
- 本格的なレースは、レベルが高そうでちょっと怖い…
- レースはお金がすごくかかるし、専用のマシンがないと…
- もう、年だし… だけどスポーツマインドはいっぱいある!

そんな
あなた!

仲間同士でチームを組んで サーキットデビューしてみませんか?



2021年は7月4日(日)開催(予定)

2019年7月13日に『ツインリンクもてぎ(栃木県)』で、第1回が開催された『G 310 トロフィー』。昨年は、コロナウイルスの影響で開催は見送られたが、2021年は7月4日の開催に向けて準備が進められています。決勝レースは50分耐久(周回数20周を優先)で、1人もしくは2人のライダーで走行し、ルマン式スタートやライダー交代など、耐久レースの雰囲気を楽しむことができます。また、「コーナーでインは刺さない」といったマナーが徹底されるなど、ビギナーでも安心して走れるように配慮がなされていて、パドックもレースだからといってギスギスした雰囲気はなく和やかなムードが印象的。なにより、『G 310 R』というバイクの敷居が低く、このバイクさえ手に入れば、誰でも楽しむことができるのが、この『G 310 トロフィー』の最大の魅力なのです。



『G 310 R』で参加できるレース

『G 310 トロフィー』でレースの楽しさを知って、「もっとサーキットを走りたい!」という方には、ほぼ同じ仕様の『G 310 R』で参加できるレースとして、『ツインリンクもてぎ』で開催される『もてぎロードレース選手権(通称:もてロー)』や、『鈴鹿サーキット(三重県)』で開催される『FUN&RUN! 2-Wheels(通称:ファンラン)』の『NEO STANDARD G 310 Rクラス』が、年4戦のシリーズ戦で開催されています。さらに、ツインリンクもてぎで開催される『もてぎ7時間耐久ロードレース(通称:もて耐)』などもあり、仲間と一台のバイクをシェアしたり、チームを組んだりしてローコストで楽しむことができます。

サーキットの
経験がなくても
安全にレースを
楽しめます!

サーキット走行の心得と注意点

サーキットと言うと、どうしても競い合うイメージが強くなりがちですが、必ずしも人と競って速く走らなくてはならないわけではありません。スポーツ・ライディングの醍醐味を楽しみつつ、安全にスキルアップできる場所でもあるのです。公道では見通しの悪いコーナーや、対向車などに注意しなければなりません、サーキットはそうした危険がないように設計されているので、安心して走りに集中することができます。

バイクは、ただ乗っていれば走るという乗り物ではありません。コーナーやブレーキングでは、体重移動をすることでバイクが安定して走るようになりますし、コーナーでの視線によっても走りが違ってきます。サーキットではこうしたライディング・テクニックを繰り返し試して、身体で覚えることができるのです。この一般公道ではなかなかできない体験で、あなたのライディング・テクニックもきっと向上するはず。そしてそれは、公道を安全に走るテクニックへと繋がってゆくのです。

サーキットを走るためにはそれなりの準備が必要です。まずは「ルールとマナー」を知ること。サーキットを安全に楽しむためには、全員が決まりごとを守って走ることが絶対条件になります。ルールとマナーを守り、きちんとした装備を身につけ、整備されたマシンに乗ることは、自分だけでなく周りのライダーを守ることにもつながります。



レース参加への第一歩! ライセンス取得

本格的にサーキット走行を始めるには『サーキットライセンス』を取得しなければなりません。基本的には、講習(座学)と体験走行をする半日講習を受けて、入会金、年会費を払えば誰でも取得可能で、サーキットの走行スケジュールの走行枠を走ることができます。さらに、レースに参加するには、ロードレース国内ライセンス、ロードレースフレッシュマンライセンスなどの『MFJ競技ライセンス』が必要になります。

ツインリンクもてぎを例にあげれば、『1day GET MFJ ライセンス』が設定されており、レース参加に必要な『サーキットライセンス』と『MFJロードレース国内ライセンス』を、同時取得できるので、『G 310トロフィー』や『もてぎロードレース選手権』など、これからエントリーする方にオススメです。

※1day GET MFJライセンスの日程は、QRコード等でご確認下さい。



スポーツ走行・レーシングスクール

サーキットライセンスを取得したら、レース開催日以外のスポーツ走行で練習することができます。スポーツ走行とは、基本的にレースを目的とした方の練習や、本格的なサーキット走行を目的とする方の走行枠で、ライダー自身のレベルアップやマシンのセッティングなど、目標を持って練習することが大切です。

また、主なサーキット場ではレーシングスクールも開催されていて、サーキットにおけるライディングフォームやライン取り、シフトダウンしながらのブレーキやコーナリングまで、基本となる知識とテクニックを学ぶ初心者対象のものから、レベル向上に欠かせない要素を個別に指導する上級者向けのものまで、クラス別でカリキュラムが組まれており、確実にスキルアップしたい方にはおすすめのプログラムです。

TUNING POINT BY CLASS



市販車ベースのレースといっても参加するための変更と、クラス別の規定があります。仲間やメカニックと相談しながらのマシン制作も楽しみのひとつです。

『G 310 トロフィー』参加の準備

『G 310 トロフィー』では、レースキャリアに合わせて『チャレンジ』『ネオスタンダード(以下NST)』『もて耐』という3つのクラスが設けられています。このうち『NST』と『もて耐』は、『ツインリンクもてぎ』と『鈴鹿サーキット』で開催されている『NEO STANDARD G 310 R クラス』のレース規則に従ったもので、『チャレンジ』クラスは『G 310 トロフィー』のみに設定されたクラスで、文字通り『G 310』でのレースが初めてというライダーのために設けられました。チューニングが制限されているため、ふだん乗っているバイクでレースを楽しむことができ、『G 310 GS』はフロントホイールを17インチに変更(貸出可能)しての参加も可能です。

コストを抑えて比較的手軽に始められるレースといっても、最低限のルールと、車両の装備などが必要となっています。

- ①1チーム、ライダーは1名または2名とする(どちらでも可)
- ②レース中最低1回はピットインし、ピットイン中にピット前でエンジンを停止して、1~2分間停車する。
- ③腕章を付け替える・ライダーの交代をする
- ④レース中の給油は禁止

また、クラス別に使用タイヤが決められています。

- もて耐クラス(ハイグリップラジアルタイヤ装着可)
 - ネオスタクラス(NST-G 310 R 指定バイアスタイヤ装着義務)
 - チャレンジクラス(ノーマルラジアルタイヤ『MICHELIN PILOT ROAD 2 STREET』他OEMタイヤ以外の使用不可 ※G 310 GS除く)
- ※詳細は大会主催者発表の特別規則書を参照

レーサーを制作するためにはいくつかのポイントがあり、予算やライダーの要望を検討しつつ、その中で車両を組み上げてくれるメカニックと相談しながらセットアップしていくことが重要です。これも、レースに参戦する面白さのひとつと言えるでしょう。

レース車両の特徴



『A-TECH』からリリースされているフルカウルは、スタイリングはもとより、空気抵抗の低減で最高速アップも期待できる。



マフラー交換はセッティングも重要。見た目だけでなく、軽量化や出力特性の向上などメリットも大きい。



ポジション変更に欠かせないバックステップ。ハイグレードなリアサスペンションも交換効果の大きいパーツ。



転倒などによるエンジン破損に備え、アンダーカウルの装着は必至。エンジンカバーもできれば装着しておきたい。



改造範囲が広く、クリップオンハンドルやバックステップに合わせて、フルカウルを装着した車両も多く、市販車とは見た目も雰囲気も違うレースマシンといった印象です。カラーリングやチューニングなど、センスとメカニックの腕の見せ所でもあります。ラジアルタイヤの使用が可能。

もて耐クラス(装着部品例)

- フルカウル(A-TECH製)
- マフラー(ヨシムラ製)
- チェーン(DID製)
- バックステップ(ZIP Motor Pro製)
- アクスルシャフト(Peo製)
- その他+取付パーツ例

『NSTクラス』は、マフラーやステップ、ハンドルなどのパーツ交換が可能になっているので、戦闘力もアップして、パーツ選びやセッティングも重要になってきます。装着タイヤはバイアスタイヤが指定されます。

NSTクラス

- ハンドル(幅が狭く低い物に変更OK)
- シートカウル(純正シートの加工OK)
- マフラー(変更OK サーキット専用トルク重視)
- 純正ブレーキ(パッドの交換OK)
- バックステップ



マフラーやステップをはじめノーマル状態であることが基本なので、見た目は市販車と大きく変わらない印象ですが、パーツの取り外しや、ワイヤリング、アンダーカウルの取り付けなどの準備が必要です。

チャレンジクラス

- フロントカウル
(メーターカバー兼ゼッケンプレート)
- アンダーカウル(純正より後方を延長)
- マフラー&ステップ他ノーマルが基本



レース車両製作のポイントと注意点

前ページで説明したように、サーキットを走るためには、最低限レース参加が可能な車両にするために様々な変更を施さなければなりません。ここでは、レース車両制作時の注意点を『チャレンジクラス』の車両規定を中心に、クラス別に解説します。

【チャレンジクラス】

『チャレンジクラス』の車両はノーマルが基本となりますが、レース参戦には最低限の準備が必要です。

まず、取り外さなければならない部品として

- ①テールライト／ウインカー／リフレクター
- ②バックミラー ③ホーン
- ④ナンバープレートと、リアフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- ⑤セーフティバー／センター&サイドスタンド
- ⑥同乗者用フットレスト／クラブレール
- ⑦クーラントは真水に変更

また、部品取り外し以外の必須事項として

- ①ナンバーゼッケンを装着する。ヘッドライトを覆う形の専用カバーを取り付けゼッケンベースとし、1枚をフロントに固定し、他の2枚は車両の両側に外に向かって垂直に固定する。(ヘッドライトはメーカー出荷時の状態で取り外さないでヘッドライトをカッティングシート等で覆いフロントゼッケンとする場合は、数字が識別できるようにすること)
- ②リヤスプロケットガードの取り付け
- ③オイル入口出口+ブレーキパットピンのワイヤリングの実施

- ④ブレーキレバープロテクションの装着。(クラッチレバープロテクションも装着可能)
- ⑤ブレーキパッドの交換は可能
- ⑥オイル受けとなるアンダーカウルの取り付け
- ⑦燃料タンクや冷却水にも、適切な材質でできたキャッチタンクを取り付ける
- ⑧カートリッジ式のオイルフィルターのワイヤリングにはホースバンドを利用する
- ⑨マフラーやステップをはじめノーマル状態であること。タイヤはOEMタイヤ以外の使用は不可。
- ⑩『G 310 GS』での参加の場合は、必ずフロントホイールを『G310R』純正17インチに変更(貸出可能)し、指定タイヤを装着すること。

【NSTクラス】

『ツインリンクもてぎ』と『鈴鹿サーキット』で開催されるレースの『NEO STANDARD G 310 Rクラス』の車両規定を適用。マフラーをはじめ一部のパーツの交換が可能。ブリジストンとダンロップのバイアスタイヤが指定されている。

【もて耐クラス】

『ツインリンクもてぎ』で開催される『もて耐』の『NEO STANDARD G 310 Rクラス』の車両規定を適用。改造範囲が広く『エーテック』のG 310 SSカウルを装着した車両が多い。ハイグリップラジアルタイヤの使用も可能。

※詳細は大会主催者発表の特別規則書を参照

BMW MOTORRAD



プロテクターベスト

最適な保護により負傷のリスクを低減。バックプロテクターはDIN EN 1621-2 レベル2、チェストプロテクターはDIN EN 1621-3 レベル1に準拠。サイズ:S~XL (男女兼用) ●36,300円(税込)



バックプロテクター

ベルトで身体に固定して着用し、脊柱、肩、キドニーエリアの損傷を保護します。DIN 1621-2 レベル2に準拠。胸部プロテクター別売り。サイズ:S~XL (男女兼用) ●30,800円(税込)

安全性、技術革新、快適性、品質をコンセプトに開発&テストされたBMW Motorrad純正製品は、高いクオリティーが魅力です。



純正エンジンオイル ADVANTEC

BMWの厳しい品質テストをクリアした新世代エンジンオイル。●Ultimate (左・5W-40) 3,740円(税込・1ℓ) / Pro (右・15W-50) 2,750円(税込・1ℓ)

レーシングスーツの選び方

サーキット走行に必要な不可欠なライディングギアであるレーシングスーツ。レーシングスーツといっても5万円~70万円程と大きな価格差があるうえ、2018年よりMotoGPで義務化されたエアバッグ内蔵スーツなど選択肢は様々です。

危険と隣り合わせでもあるサーキットを走る上で**ネックエアバックの装着を強く推奨**すると共に、BMWオフィシャルTeam『TONE RT SYNCEDGE 4413』のHossyこと星野知也選手が愛用している『PRIDEONE ネックAirBag 内蔵レーシングスーツ』を例にとって説明します。

【レーシングスーツ必須パーツアイテム】

(PRIDEONE レーシングスーツに標準装備)

●**ネックエアバッグ**：ロードレースでの「唯一”首”を守るアイテム」で、首を守ることの出来ないMotoGP エアバッグとは一線を画すアイテム。

※hit-airとMotoGPエアバッグの違いは右記掲載のURLを参照。

●**ショルダースライダー**：転倒時に肩を滑らせて鎖骨骨折を軽減します。

●**エルボースライダー**：転倒時に肘を滑らせ、肩の脱臼、擦過傷を軽減します。

●**テンパーフォーム**：腰などに装着する衝撃吸収パッドで転倒時に威力を発揮します。

●**着脱インナー（裏地）**：メンテナンス時の重要アイテムで、衛生面でも「外せる→洗える」が必須です。

レーシングスーツは、もしもの転倒時の“最後の砦”です。ケガのリスクを抑え笑顔で終わるためにも、上記必須パーツを備えるレーシングスーツをお勧めします。

レーシングブーツ、レーシンググローブについては、サーキット以外でも身近であると考え、詳しい説明は省きますが、グローブは手首を守る「手のひらにスライダー」を装備しているグローブがお勧めです。



↑ネックエアバッグについて



↑PRIDE1 レーシングスーツについて



↑MotoGPエアバッグとhit-airネックエアバッグの比較



資料提供：PRIDE ONE

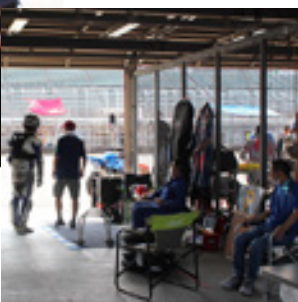
星野知也

1972年11月3日生まれ 横浜市出身
『TONE RT SYNCEDGE4413 BMW』から、『BMW S1000RR』で、全日本ロードレース選手権『ST1000クラス』に参戦するレーシングライダー。「ほっし〜」の愛称で親しまれている。

初めてネックエアバッグを使用した時から安心感がありました。万が一転倒した時にも首と頭を守ってくれる事から、身体へのダメージが少なく、致命傷にならない。またネックエアバッグが作動する事で、首が固定され、ヘルメットも守られるので、転倒により、ヘルメットが損傷する確率も減ります。過去に何度もネックエアバッグに助けられ、今となっては無くっては走れないアイテムとなっています。

ENTRY TEAM INTERVIEW

レースはライダーだけでなく、メカニックやピットクルーも含めたチームワークも重要なポイント！皆で一丸となってレースを楽しんでいるチームを紹介します。



Team Motorrad Tsukuba

参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル
- YOSHIMURA製 マフラー
- OHLINS製 リアサスペンション
- サンスター製 ディスクローター
- ZIP製 バックステップ etc.

BMW Motorrad正規ディーラーの『モトラッドツクバ』のメカニック・木鉛さんの呼びかけのもとに集まった有志チームです。マシンの走行距離は12,000kmを超えて今が絶好調です！色々な人たちが助け合ってライダーたちの走りを支えてくれます。今年は、優勝すべくチーム一丸となって走ります！



Frau Central & BMCJ



参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル
- YOSHIMURA製 マフラー
- ZIP製 バックステップ etc.

女子ライダー(5名)だけのチームで、2020年の『もて耐』に初参戦しました。第3～5ライダーは昨年ライセンスを取得したばかりですが、「楽しく完走!」を目標に楽しみました。パーツ交換などは他のチームを参考に、ライダー全員がライディングしやすいように調整しています。今年も参戦する予定です。

長野県二輪車青年団+BMWモトラッド ナガノシティ



参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル
- YOSHIMURA製 マフラー
- OHLINS製 リアサスペンション
- ダンパー調節機構フロントフォーク
+イニシャルアジャスター etc.

もてぎロードレースの『ネオスタンダード G 310 R クラス』に参戦しています。

素人集団なので練習時間もお金もかざられていますが、「好き」がベースにあるので楽しみ優先、無理せず参加が大事です。レースというと、ちょっと敷居が高いですが、年間に何回も走行会に行くよりも満足感が高いと思います。

Motorrad Tokyo Bay

参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル
- YOSHIMURA製 マフラー
- Baby Face製 バックステップ
- サブコン etc.



『福田モーター商会』のバックアップのもとに集まった、寄せ集めだけど明るい雰囲気が自慢のチームです。マシンは、『アウトラン』監修でセットアップしていて、良い感じに仕上がっています。『G 310トロフィー』は、ノーマル仕様でも参加できるので、これからレースを始めたいという人にはオススメのレースです。



サントクRTファンファクトリー立秋@zip



参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル
- ファンファクトリーにてフルラッピング
- ZIP MOTOR PROにてNSTフルチューン仕様

2019年の鈴鹿8耐メンバーを中心に集まったチームで、2020年の『もて耐』に2台体制でエントリーした『サントクRTファンファクトリー』。

大阪在住のメンバーを中心に、鈴鹿サーキットでレース活動をしています。今回は、もてぎ初走行の選手もいるので、どこまで通用するかわかりませんが、がんばります!

モトラッド高碕 SCレディース

参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル
- 『HP4 RACE』のカラーリング
- NSTノーマル仕様

「楽しく、明るく、華やかにサーキットを楽しむ!」をモットーに、もっと女性ライダーが増えたらいいなどの想いでレディースチームをつくりました。多くの方からのサポートで、毎年レースを楽しませていただいています。バイク女子が増えるように、見本となるようなチームを目指していきます!



Team Moto Park



参戦車両仕様

- A-TEC製 フルカウル 他
- 細かな仕様はシークレット

群馬県のBMW Motorrad正規ディーラー『モトパーク』が母体のチーム

です。『もて耐』を中心に『ネオスタンダード G 310クラス』にも参戦しています。『G 310 R』をSSスタイルに仕上げたマシンで、チューン&メンテナンスは『モトパーク』の名チューナーが手塩にかけて仕上げてくれています。

あなたも一緒にサーキットを楽しんでみませんか?

