

MotoGP

G 310 で楽しいサーキット運動会

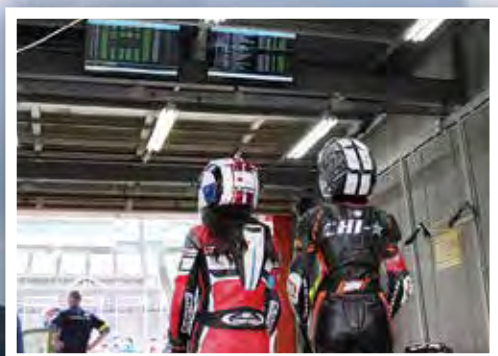
G310 Trophy

サーキット トロフィー・ガイドブック

Guide Book

サーキット走行の心得と注意点
クラス別レース車両制作のポイント
レーシングスーツ・装備品の選び方
G 310レーシングパーツカタログ etc.





誰でも気軽に参加できる

モビリティリゾートもてぎで開催されている『G 310 トロフィー』は、BMW Motorradのライトウェイト・シングル『G 310R / GS』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おう!」というコンセプトの元、年齢や性別、ライディングスキルに囚われることなく、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げるよりも、安全面に十分配慮されているのです。さらに、「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、公道での走行にも余裕が生まれ、安全意识やライディングスキルの向上など、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。

モータースポーツ。それが『G 310 トロフィー』です。

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?





Step 01 G 310 でサーキット体験すれば、きっと新し

G 310 Trophy とは？

初心者でも気軽に参加できるレースとして、2019年7月13日にモビリティリゾートもてぎ(栃木県)で、第1回が開催されたG 310 トロフィー。開催を重ねるごとに参加台数も増えて年々人気も高まっています。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です。なにより、G 310 Rというバイクの敷居が低く、改造範囲も制限されているので、バイクさえ手に入れば、気軽に楽しむことができるのが、G 310 トロフィーの最大の魅力とも言えるでしょう。

G 310 Trophy 以外に参加できるレース

気軽に参加できる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、モビリティリゾート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)で開催されている『FUN & RUN! 2-Wheels(通称:ファンラン)』の『ネオスタ

ンダード G 310 Rクラス』がシリーズ戦で開催されています。さらに、より本格的なレースとして『もてぎ7時間耐久ロードレース(通称:もて耐)』のほか、2022年からは『全日本ロードレース選手権・JP250』への参加が可能になりました。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レースを楽しむことができます。



Photo: S.Reiko

ビギナーでもレースが楽しめます



同じ仕様のマシンで、G 310 トロフィー以外にも参加可能

NITRON™

NITRON JAPAN OFFICIAL CHANNEL
宮城光氏によるインプレッションを多数公開中!

こちらからアクセス!

BE A LEADER NOT A FOLLOWER

い楽しみがみつけられます。

サーキット走行・レースの心得と注意点

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が、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ます。この一般公道ではなかなかできない体験を通じて

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もつながります。

サーキットを走ることによって、ライディングテクニックと意識の向上で、より安全にバイクを楽しめます。

ベースモデルとしてのG 310 R

BMW G310R

総排気量 : 313cc
 最高出力 : 34ps / 9,500rpm
 最大トルク : 28Nm / 7,500rpm
 シート高 : 785mm
 装備重量 : 159kg
 燃料タンク容量 : 11.0

Base
model



普通二輪免許で乗れる313ccの単気筒エンジンを搭載した、軽量&コンパクトな小型ライトウエイトスポーツ。シリンダーを後方に傾斜させ、さらに180度回転させた『前方吸気後方排気』という特異なエンジンレイアウトを採用してマスの集中化を図り、俊敏でコントロールしやすい特性が魅力。



Step 02 レース参加への第一歩! ライセンス取得

ライセンスを取得しよう

本格的にサーキット走行を始めるには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。

モビリティリゾート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にエントリーする方におすすめです。

1day GET MFJライセンスのQRコードはコチラから



スポーツ走行と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、サーキット走行での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ーリングなど、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

者向けのもので、クラス別に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。

もてぎレーシングスクールのQRコードはコチラから



Photo: S.Reiko

サーキットでの練習は、目的意識を持って走ることが大切

元素材の潜在能力を限りなく引き出す

MHProductsは、ライダーが満足できる為に、それぞれのライダーに合ったモーターサイクルのパフォーマンスを最大限に引き出すマシンチューニングを追求しております。

現在の車両でお悩みになっている事がありましたら、弊社までお気軽にご相談下さい。

【Suspension Modify】



サスペンションの内部構造のありとあらゆるフリクションロスを徹底的にモディファイしていきます。

気軽に参加できる
市販車ベースのレースといっても
参加するためのルールと
規定に添った車両の制作が必要です。



Photo: S.Reiko

G 310 トロフィーのクラス分けと、レースに参加するための準備

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(通称: 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『ネオスタンダード』と『もて耐』は、モビリティリゾートもてぎと鈴鹿サーキットで開催されているネオスタンダード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、文字通りレースが初めてというライダーのためにG 310 トロフィーのみに設定されています。チューニングや交換パーツが制限されているため、普段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)

しての参加も可能となっています。

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。

1チーム、ライダーは1名または2名とする(どちらでも可)

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。

腕章を付け替える(ライダーの交代)

レース中の給油は禁止

また、クラス別に使用できる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

【ネオスタンダードクラス】

ネオスタンダードG 310 Rクラス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のミシュラン『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

レース参加車両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、メカニックと相談しながら車両を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。



Step 03 レースに参加するためのマシン製作

クラス別レース車両製作のポイントと注意点

レースに参加するためには、車両に様々な変更を施さなければなりません。ここでは、レース車両製作時の注意点を『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】

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。

取り外さなければならない部品として

テールライト / ウィンカー / リフレクター バックミラー ホーン

ナンバープレート(リアフェンダーと別体式の場合ナンバープレートブラケット)

セーフティバー / センター&サイドスタンド 同乗者用フットレスト / クラブルール

クーラントは真水に変更

上記以外の必須事項として

ナンバーゼッケンを装着する。ヘッドライトを覆う形状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)

リヤスプロケットガードの取り付け
オイル入口出口+ブレーキパッドピンのワイヤリングの実施 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) ブレーキパッドの交換は可能 オイル受けとなるアンダーカウルの取り付け

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

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

マフラーやステップをはじめ、基本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

G 310 GSでの参加の場合は、必ずフロントホイールをG 310 R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

【ネオスタンダード(NST)クラス】

モビリティリゾートもてぎと、鈴鹿サーキットで開催されるレースの『ネオスタンダード 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】

モビリティリゾートもてぎで開催される『もて耐』の『ネオスタンダード G 310 Rクラス』の車両規定を適用。改造範囲が広く(『A-TECH』製の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のこと

レーサー製作・各種パーツ設計製造も承りますので、お気軽にご相談ください。



ZIP MOTOR-PRO

〒538-0053 大阪府大阪市鶴見区鶴見 1-3-28-1F ☎06-6912-6610

各種パーツなど詳細はこちらから▶



チャレンジクラス



オイルフィルターキャップやドレインプラグ、オイル供給パイプにはワイヤーロックが必要です



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須。エンジンカバーの装着も有効

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。

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



NSTクラス

NSTクラスは、マフラーやステップ、ハンドル、ブレーキパッド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。

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 etc.



軽量化や出力特性の向上など、マフラー交換はメリットも大きい



ポジション変更に欠かせないバックステップ。バンク角の確保にも有効

もて耐クラス

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。



よりハイグレードなサスペンションに変更している車両も多く、交換効果の大きいパーツ



もて耐クラスのみラジアルタイヤの装着が可能。タイムアップに大きく貢献しています



NSTクラスの変更パーツに加えてラジアルタイヤの装着が可能で、改造範囲が広い



Step 04 マシンの走行性能を左右するパーツ選び

レース車両に装着するパーツの特性と、セッティングの重要性

前項では、チャレンジクラスを中心にレース車両製作時の注意点を説明しましたが、ここではより具体的なパーツの特性とポイントを説明します。

レース車両だけでなく、公道を走行するバイクにも言えることですが、単体のパーツを交換すれば、性能が上がって速く走れるわけではありません。それぞれのパーツとマシンとの“バランス=セッティング”が重要になってきます。しかし、走行するサーキットのコース特性、気温や路面コンディションなどの外的要因だけでなく、ライダーのスキルや心理状態などによっても大きく変わってくるので、セッティングには正解がないとも言えます。

そんなあらゆる状況の中で、ライダーが安心して攻められるようにするために行うのがセッティングといえるでしょう。

ほぼノーマル状態のチャレンジクラスに比べ、ネオスタンダードクラスとでも耐

クラスでは、ハンドルやステップを含めたポジションの変更や、フルカウル装着、マフラーなど、様々なパーツの変更が認められているので、セッティングがより重要になってきます。



タイヤ

タイヤは、路面と接地するオートバイ唯一の重要部品であり、前輪にはコントロール性を、後輪にはトラクション性能が要求され、前後輪のバランスが旋回特性に大きく影響しています。また、空気圧を加減することで加速・制動性能、乗り心地、ハンドリング性能などに大きな影響を与え、タイヤそのもののポテンシャルを最大限に発揮するには、適切な空気圧が前提で、サーキット走行時は、メーカー指定の空気圧より低めを基本として、全体のバランスを考慮した設定が重要です。

G 310トロフィーで使用できる銘柄は、チャレンジクラスでは純正のOMEタイヤ、ネオスタンダードクラスはブリジストンとダンロップのバイアス指定銘柄、もて耐クラスはラジアルタイヤの装着が可能で、ピレリ『DIABLO SUPERCORSA』の装着率が高いようです。



ブレーキパッド

サーキットでは公道とは比較にできない急加速、急ブレーキ、急旋回が求められます。ブレーキは止まるだけの装置ではなく、スピードをコントロールする装置といえます。「十分に効くから大丈夫」ではなく、自分の好みの操作性に変える事も上達への近道です。

ブレーキパッドは、使用状況やライダーのスキルによっても選択が変わってきますが、ここでは『ベスラ』のラインナップから特性を説明します。

『R.J.L』は、耐久性抜群で効き味も優しく、奥の方での効きも良くコントロール性に優れているので、ビギナーで安心して使用できます。また、『WX』は、握り始めから『R.J.L』よりも素早く制動力が立ち上がり、奥まで継続できるので、スピードコントロールに長けています。

新しいブレーキパッドの性能を確認するには適切な慣らしが必要です。装着する際は、以前使用していたブレーキパッドによるディスクローター表面の酸化被膜を、1度サンドペーパー等である程度除去するとなじみやすくなります。また、残量が2mm位になると非常に早く摩耗するので、「まだ、2mmあるから大丈夫」と思わず早めに交換しましょう。

チェーン

チェーンは、パワーを伝達するだけでなく、操作性や乗り心地、燃費などに影響する重要パーツです。摩耗は徐々に進行し、使用限界を超えたチェーンは調整をしても症状は改善されず、最悪の場合チェーンの脱落や切損などの重大事故につながります。また、サーキット走行の場合、それなりの性能と品質を持った製品でないとアンダースペックになってしまうので、『D.I.D』などの信頼できるメーカーの競技専用チェーンへの交換をおすすめします。

チェーンの性能を最大限に発揮するにはメンテナンスも欠かせません。ポイントとしては、走行後の温まっているうちに注油するとループが浸透しやすくなるとともに、次回の走行までにループが乾燥するので、ループの飛散を最小限に抑える事ができます。





impress all RIDERS

すべてのライダーに感動を

COMING
SOON

FORK CARTRIDGE KIT

¥110,000(税込)

STDフォークにインストールすることでフロントフォークのパフォーマンスを飛躍的に向上させるカートリッジキット。

JP250対応。レースで使用される場合は、各サーキットのレギュレーションをご確認下さい。

MG456

¥127,600(税込)

技能美と高性能を追求し、無機質なルックスのAll-Billetボディにフルアジャスタブル機構を搭載したレーシングモデル。

MZ456

¥79,200(税込)

シンプルな外観ながら軽快なライディングに必要な調整機能を搭載したオールラウンドモデル。



パーツ選びと、セッティングの重要性

サスペンション

ネオスタンダードクラスと、もて耐クラスでは、サスペンションの変更が認められていて、操縦性に大きく関わる重要なパーツです。

リアサスペンションをアフター製品に交換する場合は、車高、イニシャル(プリロード)、テンション・コンブなど各部の調整機能付きをおすすめします。安心して攻められるようにするためにもセッティングが重要になってきますが、走るコースやライダーの体重、スキルによっても変わってくるので、一概にコレが正解というものはありません。サーキット走行のセッティングの順番として、「イニシャルで車速に応じたちょうどいい高さを決める」「ダンパーでサスの動きのスピードを調整する」という方向で決めるといいでしょう。

フロントサスペンションは、フォーク自体の交換は認められていませんが、内部やフォークキャップの変更・改造(詳しくは、もてぎロードレースルールブックp.40の『ST250規定』に準じる)を施すモデファイが可能なので、全体のバランスを考えてセッティングすることが重要です。

その他の装備と注意事項について

【レーシングスタンド】

レーシングスタンドはメンテナンススタンドとも呼ばれます。基本的にレース車両はスタンドを取り外しているのですが、部品交換やタイヤ交換などのメンテナンス時には、作業効率を考えて必須ともいえる用品です。

【タイヤウォーマー】

走行前にタイヤを暖める道具で、必ず必要というわけではありませんが、ハイグリップタイヤの性能を最大限に発揮させるためには用意しておくといえでしょう。

【ワイヤリング その他】

ボルトやナットなどが、転倒や振動で緩まないように、ステンレスワイヤーなどを用いて固定し脱落防止をすること。基本的にどのサーキットを走るにしても、ワイヤリングができていない車両は走行することが許されません。

その他、燃料タンクブリーザー、オイルキャッチタンク、スプロケガード、ブレーキレバープロテクションなどの適切な取り付けをはじめ、各部オイル類の交換や車両のメンテナンスは確実に済ましておいてください。

クラス別の車両制作についてのポイントや、パーツ交換、メンテナンスについて説明してきましたが、一番重要なのは安全対策と、マシン全体のバランスを考えてのセッティングといえます。レースは、予選・決勝の走行だけでなく、準備や車両制作の段階から始まっています。ぜひその過程も楽しんでください。



ブレーキレバープロテクションの装備は必須



ワイヤリングやキャッチタンクも確実に

参考マシン装着パーツ例

フルカウルキット(A-TECH製)
マフラー(ヨシムラ製)
アクスルシャフト(P.E.O製)
バックステップ
(ZIP MOTOR PRO製)
チェーン(D.I.D製)
フロントサスペンション
(MHプロダクツ・モデファイ)
リアサスペンション(YSS製)
ブレーキパッド(ベスラ製)
エンジンオイル(ADVANTEC)
スタンド(J-TRIP製) etc.

チーム「モトラッドつくば」から、もて耐クラスにエントリーしている車両の、パーツ類の取り付け例です。





2021年よりG310トロフィーに参戦 ハンドルやステップを中心に開発中

G310 適合 販売中 ITEM



内圧コントロールバルブ

クランクケース内圧を適正に保ち、エンジンの振動、エンブレキ、ドン付きなどの症状現象をスムーズなエンジンフィーリングを約束

AE-62057 ¥21,670 (税込)



ドレンボルト M16/P1.5

レースに対応した、ワイヤーロック用の穴開け加工済。強度の高いアルミ A7075 材を使用

マグネット内蔵でエンジン内をクリーンに保つ

AE-52005 ¥4,400 (税込)



オイルフィルターキャップ

指先に優しく、回しやすいデザインで、ワンポイントのお洒落に最適

ワイヤーロック用穴空け加工済
レッド/ブラック/グレー/シャンパンゴールド

AE-71004 ¥4,620 (税込)



オーバーサスペンション

路面のギャップに対する追従性の向上
走行中のショック(振動)を、オーバーサスペンションが相殺し、タイヤの追従性、安定性が向上。ハイサイド90%抑制

OVS-STB-BMWG310 ¥51,150 (税込)

※レースで使用される場合は各サーキットのレギュレーションをご確認下さい。

新製品続々開発中!



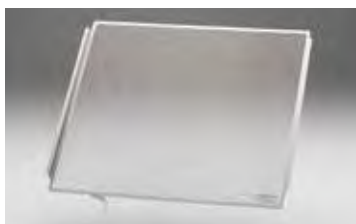
ライディングステップキット

サーキットのスポーツ走行に適したポジションに設定



可変ハンドルバー or セパレートハンドル

サーキットに適したポジションを検討中



ラジエータープロテクター

AELLA 独自の無段階ウェーブパターンは、冷却効果とプロテクト効果の両立したパターン



レバーガード

AELLA のデザインと加工により美しく仕上げられ、機能性とファッション性の両立を図る





Step 05 万一の時に体を守るレーシングスーツは、サ

レーシングスーツの選び方と、ネックエアバッグの必要性

サーキット走行時に必要不可欠なライディングギアであるレーシングスーツ。その選択肢は多く、5万円~70万円程と大きな価格差があるうえ、2018年よりMotop GPで義務化されたエアバッグ内蔵スーツなど、種類も豊富です。

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』装着の有効性を、BMWオフィシャルTeam『TONE RT SYNCEDGE 4413』のHossy(ほっしー)こと、星野知也選手が愛用している『PRIDEONE ネックAir Bag 内蔵レーシングスーツ』を例にとつて機能と必要性を説明します。

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Motop GP エアバッグとは一線を画すアイテムです。

hit-airとMotop GPエアバッグの違いは下記掲載のURLを参照。

【ショルダーライダー】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、肩の脱臼や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、転倒時に威力を發揮します。

【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”となるものです。ケガのリスクを抑え笑顔で終わるためにも、説明した必須パーツを備えるレーシングスーツをおすすめします。



PRR-175 Air Bag Suit

豊富な実戦データを注ぎ込んで進化した最新のレーシングスーツ。業界初のネックエアバッグ・システムを内蔵した既製サイズモデル。MFJスタンダード公認スーツ(2017新基準公認済み)

サイズ: M~LLW

269,500円~(税込)



ネックエアバッグについて



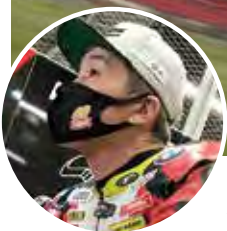
PRIDEONEレーシングスーツについて



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



星野知也選手

1972年11月3日生まれ 横浜市出身
『TONE RT SYNCEDGE4413 BMW』から、全日本ロードレース選手権に参戦するレーシングライダー。2022年は、『BMW M1000 RR』でJSB1000クラスにフル参戦。「ほっしー」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、今となってはなくては走れないアイテムとなっています。

キット走行の必需品。



エアバッグの種類とプロテクター

左記で説明したネックエアバッグ・システム内臓型のレーシングスーツのほか、既存のレーシングスーツの上に着用するジャケットタイプ、スーツの下に着用できるベストタイプなどのエアバッグもラインナップされています。保護能力の高いレース専用設計のバイク用エアバッグは、サイズもコンパクトで、装着していても操作を邪魔することがありません。

さらに、万が一のクラッシュや転倒で自身を守る装備品として、脊髄と背面を保護する『脊髄パッド』や、胸部を守る『胸部プロテクター』などの準備も必要です。また、これらのプロテクターは、EN規格(欧州統一基準)や、DIN規格(ドイツ規格協会)に基づいた試験を経て認証された規格品であることを確認しましょう。

これらの装備品は、安全性はもちろんのこと、快適性と操作性を考慮して追加のプロテクター類を装着した状態でレー

シングスーツを着て、ライディングポジションを取ってサイズをチェックすることをおすすめします。



alpinestars TECH-AIR®5



面倒な操作や接続が不要な自己完結型エアバッグ。計6個のセンサーとアルゴリズムを備えた電子コントロールユニットを搭載。クラッシュ時にエアバッグを展開するタイミングを正確に監視します。サイズ:XS、S、M、XL、2XL、3XL、4XL 98,890円(税込)

hit-air RS-1



レースシーンでの使用を目的としたエアバッグ。頸部への保護を重視して開発したエアバッグで、キーボックスを背中に配備し、展開時間の速いSシステムを採用。カラー:レッド、ホワイト、ブルー、ブラック サイズ:Medium、XL、2XL 52,800円(税込)

もっと身近にエアバッグを

TECH-AIR®5

LARGEST COVERAGE AUTONOMOUS AIRBAG SYSTEM



プロテクターの
新しいカタチ





Step 06 安全性が最重要! ヘルメットをはじめとした

その他の装備品

前項で説明したレーシングスーツやエアバッグ以外にもレースならではの装備品が必要です。ヘルメットやブーツ、グローブなど、普段の街乗りで使用している用品に比べ、レースでの衝撃の強さや操作性、安全性を考慮した用品選びが必要となってきます。ヘルメットは、より詳しく後記しますので、その他の装備品について説明します。

【レーシンググローブ】

レーシンググローブは、操作性とプロテクション性という相反する特性が求められます。必ず手首が隠れるロングタイプで、各部のプロテクターや手の平にスライダーを装備した安全性の高いグローブがお薦めです。



【レーシングブーツ】

つま先や足首など接触の多い部分にプロテクトパーツが装備されているかを確認して、安全性や操作性を考慮して選びましょう。また、レーシングブーツはフィット感を高める作りで、普段使用しているブーツと同じ感覚で選ぶと、着用時に違和感を覚えることがあるので、必ず試履してフィット感と操作性を確認してください。

【ヘルメットリムーバー】

ヘルメットを被る前に頭に装着するインナーのようなもので、転倒などして救護された時に、ライダーの首に負担をかけずにヘルメットを脱がす事が出来ます。

【インナースーツ】

発汗時などに快適な肌触りを維持し、レザーウェアの運動性を高めるとともに、レーシングスーツの脱着も容易に可能になります。

ヘルメットの選び方と、使用上の注意点

MFJライセンスが必要なレースで使用する場合は、フルフェイスタイプの『MFJ公認』ヘルメットであることが必須です。さらに、使用上の注意点として、内装やシールドの清掃と共に調整も心掛けてください。シールドのセッティングがずれてしまうと、閉めても窓ゴムに密着していなかったりして、風の巻き込みや風切り音の原因になります。また、低温時や雨天などのシールドの曇り対策品を積極的に活用することもおすすめです。

【サイズ選択について】

ヘルメットのサイズ計測は、おでこの一番高い位置から後ろに回した後頭部の一番高い位置で測りますが、あくまでも参考値なので実際に試着して選ぶことが最低限必要です。国内大手である『アライ』『SHOEI』の対応販売店では、フィッティングサービスを行っているので、内装の調整をすることをおすすめします。

【ヘルメットの交換時期】

ヘルメットの耐用年数は使用状況によって変化します。一般的には、使用開始から3年を目安としますが、次のチェックポイントが1つでも当てはまる場合は交換をおすすめします。

1. 転倒してヘルメット(頭)を打った場合
2. 使用頻度が激しく、あごひもや内装にほつれや擦り切れが見られるとき
3. 内装のウレタンがへたり、ヘルメットが緩く感じられ、頭を軽く左右に振ってずれるとき
4. 発泡スチロールの内側の表面がポコポコとふくれあがり、黒く塗装されている表面に白く亀裂が入っているとき

【MFJマークについて】

財団法人日本モーターサイクルスポーツ協会(MFJ)は、JIS規格よりさらに厳しいテストにクリアした競技用ヘルメットの公認に関しての規定を定めていて、MFJ

BMW Motorrad 純正ライディングギア

安全性を最も優先すべき項目として、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 純正用品。レースという過酷な状況下でも高いクオリティーが魅力です。



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。 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。胸部プロテクターは別売り。 30,800円(税込)



プロレースグローブ

手のひら側はカンガルーレザー製、手の甲側はストレッチゾーンのあるゴートレザー製で操作性に優れている。 28,600円(税込)



プロレースブーツ

サイドとヒールのスライダー、シフトガードを装備。インソールは取り外して洗濯可能。 48,400円(税込)

ライディングギアを選ぶ時のポイントと注意点。

の公認レースに参加するには、それに適合した『MFJマーク』が表示されたヘルメットの着用が義務付けられています。また、5年ごとにマークが更新されていて、使用期限が設けられているので注意が必要です。



MFJ公認・フルフェイスヘルメット

万一の衝撃の際に頭を護るためのヘルメット。適正なサイズであることはもちろん、目に見えない衝撃吸収性と安全性も重要です。『アライ』や『SHOEI』のトップモデルを筆頭とした、MFJ公認のヘルメットであることを確認してください。



Arai RX-7X



衝撃をかわしやすい滑らかなフォルム形状と、新開発VASシールドシステム、最新デフューザーシステムを採用し、静粛性と操作性を兼ね備え、全閉時の防音・防雨性能を向上させた。SNELL規格、JIS規格、MFJ公認 サイズ:XS、S、M、L、XL、XXL 63,800円(単色・税込)



SHOEI X-Fourteen



トップカテゴリーのレースサポートから得られた最先端のノウハウを投入した、レースで勝つためのレーシングフルフェイス。風洞実験で科学的に解析したエアロフォルムが特徴。SNELL規格、JIS規格、MFJ公認 サイズ:XS、S、M、L、XL、XXL 66,000円(単色・税込)

28TH JANUARY 1872 | 2022
POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL™

Diablo Rosso™ IV 世界初公開のオフショールインプレッション動画を配信中です →
ピレリファンサイト <https://pmfansite.com/pirelli/>

PIRELLI 150 YEARS



G310 Racing Part Catalog



多くのパーツメーカーから
G 310用のパーツがリリースされているが、
クラスによって改造範囲が制限されているので、
規定に合わせたパーツ選びを楽しもう。

A-TECH

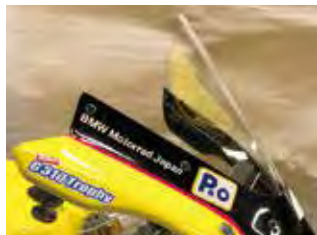


レースの世界で磨かれた技術で、FRP/カーボン製の外装パーツをリリースする『エーテック』。G 310 R 専用設計のボルトオン装着で、本格スポーツに変身できるフルカウルキットなどをリリース。

レース用 G 310 コンプリートキット

空気抵抗軽減の効果も大きいフルカウリングのコンプリートキットで、もて耐クラスの装着率も高い。各パーツはそれぞれ単品での購入も可能。純正ハンドルでの装着は不可

【キット内容】スクリーン(クリアー)/ アッパーカウル/ サイドカウル(L/R)/ アンダーカウル/ タンクカバー/ タンクサイドカバー/ シートカウル/ シートインナー/ シートラバーベース&台座セット(FRP黒)/ 汎用シートラバー/ 専用カウリングステーセット/ 専用ハンドルストッパー/ 付属品
FRP 165,000円(税込)



プロスクリーン/シートラバーベース
Newプロスクリーン(30mmアップ・クリアー) 15,000円(税別) / NewシートラバーベースTYP-2(20mmアップ仕様 従来の台座で装着可能) 10,000円(税別) / NewシートラバーベースTYP-2+台座セット 13,000円(税別)

Street Complete kit **Coming Soon**

A-TECH

A-TECH CO.,LTD 〒675-0103 兵庫県加古川市平岡町高畑 597-1 Tel.079-454-7222 <http://www.a-tech.org>

P.E.O.



クロームモリブデン鋼で製作され、ホイールベアリングのポテンシャルを引き出す高精度品質のアクスルシャフトを製作する『P.E.O.』。手軽に交換できて、確かなパフォーマンスの変化が体感できる。



ZERO POINT LINK
最高レベルの強度と自己潤滑性のサスペンション専用ボルト。究極のローフリクションで荷重をしっかりと受け止め、サスペンションの潜在能力を限界まで引き出します。 G 310 R / GS リンクボルト 24,200円(税込)



ZERO POINT SHAFT
摩擦係数の軽減により、スムーズなホイールの回転を実現。フロントフォークの運動性能が高まり、コーナリングと直進安定性が良くなり、加速に無駄がなくなります。 G 310 R / GS アクスルシャフト・フロント/リア各23,100円(税込) G 310 R ビボットシャフト 29,150円(税込)

ZIP MOTOR PRO



レース参戦からフィードバックされたアフターパーツをリリースする『ZIP MOTOR PRO』。G 310 R用パーツも豊富で、レースレギュレーションに対応したパーツはもちろん、公道使用可能なパーツも多く揃っている。

ZIP MOTOR PRO G 310用パーツ

Newレーシングエキゾーストシステム・TYPE-2エンド(装着モデル) 85,800円(税込) / レーシングエキゾーストシステム・TYPE-1エンド 81,400円(税込) / **New**シートベースキット・FRP(シートラバー別売り) 49,500円(税込) / **New**シートラバー 4,400円(税込) / バックステップ・ハイポジションキット 74,800円(税込) / バックステップ・スポーツポジションキット 74,800円(税込) / **New**スタンドフック 13,200円(税込) / フロントゼッケンカウル・FRP 15,070円(税込) / アンダーカウル・FRP 29,700円(税込) / カーボン2次カバーセット(クラッチ、ジェネレーター、ウォーターポンプ) 30,800円(税込) / スプロケットガード 8,250円(税込) / ビットクラッチ・ビットブレーキレバー 各10,780円(税込) / レバーガード(左右別売り) 各10,780円(税込) / Fフォーク・スタートキット 101,200円(税込) / Rショック・スタートキット 156,200円(税込)



パーツ取り付けイメージ車両



Newバックステップ・レースポジションキット 79,200円(税込)

4ポジション(STD比:93mmバック・95mmアップ / 93mmバック・107mmアップ / 105mmバック・95アップ / BUCK105mmバック・107mmアップ)

AELLA



モーターサイクル部品の開発、設計、製造、販売する『アエラ』。パーツの優れた機能のみならず、所有することへの喜びを追求しています。高い精度や品質を確保するために高精度な切削機械を導入し、素材や形状、剛性や操作感など、細部にこだわった造形と、あらゆる面で高い性能を追及した製品をリリースしている。

内圧コントロールバルブ

ピストンの高速往復運動によって加圧状態となり、ピストン運動の大きな抵抗となるクランクケースの内圧を適正に保ち、トルクフィール向上と、エンジンのギクシャク感を改善し、ストレスのないレスポンスを体感。振動の減少や、強すぎるエンジンブレーキを軽減し、コーナーの進入がスムーズになるなどの大きなメリットも得られます。 21,670円(税込)★



オーバーサスペンション

可動するウエイトがスイングアームの動作と逆位相する事により、過度な振動を抑制するパーツで、リアのトラクションのコントロール性の向上や、縁石や路面のギャップに対して、タイヤと路面への追従性の向上などの効果が体感できます。 51,150円(税込)★





NITRON



イギリス生まれの高性能サスペンション。日本国内向けの製品開発拠点としても機能する『ナイトロンジャパン』では、日本の道路事情やライダーの使い方に配慮した徹底テストと、組立ての全を国内で行っている。長期の3年保証をはじめ、専用の最新機器を用いた仕様変更やメンテナンスなど、アフターサービス体制も万全です。



NTR R3 [NTBKW54R]

完全独立3系統のフルスベックアジャスターを搭載するフラッグシップモデルである『R3』シリーズを筆頭に、『R2』、『R1』の3タイプをラインナップ。レースユースでは、低速域でのトラクションと高速域での安定感を両立し、幅広い調整が可能な『R3』シリーズが断然おすすめ。オプションで油圧プリロードアジャスターも装着可能。
163,900円~(税込)



YSS



1983年の設立以来、輝かしいレースシーンでの実績を持つ『YSS』。サスペンションを構成するすべてのパーツからアッセンブリーまで、一貫した自社生産により、高次元なクオリティコントロールを実現しながらも、低コストで高性能なサスペンションを生産。2年間のメーカー保証付き。



MZ456 シンプルな外観ながらライディングに必要な調整機能を搭載したオールラウンドモデル。伸側減衰力1系統、スプリングプリロード、車高の調整機構を装備。 79,200円(税込)

MG456 フルアジャスタブル機構を搭載したレーシングモデル。高速/低速の圧側減衰力2系統、伸側減衰力1系統、スプリングプリロードの各調整機構を装備。

127,600円(税込)



FORK CARTRIDGE KIT

STDフロントフォークにインストールする事で、フロントフォークのパフォーマンスを飛躍的に向上。減衰力の圧側および伸側に加えスプリングプリロードを装備。 110,000円(税込・発売予定)★



MH PRODUCTS



1980年代初頭からモトクロスコンペティションマシンのサスペンションの構造・動作性能の研究を重ね続け、車体作りに至るまでモディファイの本髄を追求してきた『MHプロダクツ』。ワークスマシンに限りなく追従するまさにファクトリー(工場)として、ライダーに合ったマシンのパフォーマンスを最大限に引き出すチューニングを追求し、モトクロスからエンデューロ、そしてロードレースやストリートまで広くをカバー。“常に同じ動きをキープ”して“安心してライディング”が出来ることを目指し、注文いただいた1台1台手加工を施し、ライダーの好みにあったセッティング・モディファイ(もてぎロードレースルールブック p.40の『ST250規定』に準じて加工)を施しています。



Vesrah



創業から70年以上の歴史を持つ、国産ブレーキパッド専門メーカーのブランドである『ベスラ』。『安心・安全・信頼』をキーワードに、旧車~新車、日本車~外車、街乗りからレースまで、幅広い商品ラインナップを取り揃えている。素材にこだわり、コントロール性と高いブレーキパワー、ローターへのダメージ低減に務めた品質が特徴。

Racing WX 効くだけのパッドではなくライダーの操作に対して、好きなだけ制動力を作り出せる他に類を見ないレース用パッド。スピードコントロールに優れた、タイムアップの為の最新モデル。
VD-9068WX(G 310R用) 9,680円(税込)



Racing RJL 全米にベスラの名を広めた、元祖ベスラレーシングパッド。高い性能を持ち、クセのない扱いやすい特性でブレーキングの不安を解消。ビギナーでも安心。VD-9068RJL(G 310R用) 8,800円(税込)



D.I.D



MotoGP、世界耐久選手権、パリ・ダカールなど、世界の名だたるレースでも採用され、世界中でブランドを確立している純国産の『D.I.D』ドライブチェーン。サイズごとの専用設計や、素材選定、生産工程に至るまで徹底し、ライダーの感性に応えるレスポンスを実現。



520ERSV

全日本でトップを争うチームとの共同開発や、海外耐久レースの実戦で積み重ねられたデータから、妥協の無い作り込みを行なった250ccクラス向けの最軽量シールチェーン。新設計Tリング採用で超低フリクション&長寿命を実現しています。 12,100円(税込・100L)



かし丸君(KM500R)

これひとつでチェーンのカットからプレートの圧入、カシメ作業の1台3役が可能。収納場所を選ばないコンパクトなサイズで工具箱の中にラクラク収納できます。 スペアのパーツ部品のみも購入も可能 17,490円(税込)

PIRELLI



世界スーパーバイク選手権、各国の主要な選手権にコントロールタイヤとして永く採用され続け、あらゆるメーカーのバイク、あらゆるスキルのライダーに完璧にフィットするという信頼とブランドを確立したタイヤメーカー。もて耐でも圧倒的なシェアNo.1を誇り、揺るぎない性能を発揮してチームをベストリザルトへと導きます。

DIABLO
SUPER
CORSA V3

WSBK 由来のボディ剛性と俊敏性。最新アングルジオメトリを用いた新フラッシュパターンはグリップ、摩耗性、横Gの安定を新コンパウンドと共に高次元でバランスした、新世代の公道走行可能な溝付き最強レースタイヤ。
オープン価格

ピレリは今年150周年!

今年で150歳のピレリ。リオ、上海、ニューヨーク、ミラノの高層ビルのプロジェクションマッピングにて、盛大に祝福されました。ピレリは世界で最も評価されているサスティナビリティカンパニーの一つです。

J-TRIP



バイク部品・用品で30年以上の製造実績を持ち、プロメカニックからも高い支持を受けている『Jトリップ』。各種スタンドのほか、レースでは必需品のサインボードやスプリングコンプレッサーなども取り扱っている。



ナローローラースタンド/フロントスタンド

スタンドを装備していないレース用車両の必需品。現場やユーザーの声をフィードバックした使い勝手に優れたコンパクト設計で、オプションやカラーなども豊富に揃っている。 ナローローラースタンド本体 13,750円(税込) フロントスタンド 28,468円(税込)



チョイがけスタンド

レース車両をちょっと立たせておくときに便利なステップスタンド。固定式ステップに引っ掛けるチョイがけタイプ。 4,818円(税込)

YOSHIMURA



言わずと知れた、二輪用マフラーなどパーツの研究開発、レース参戦、製造販売を手がける老舗のパーツブランド。レース用から保安基準に適合した市販車用パーツ、エンジン部品からシーリング用品など、その対応車種とラインナップは多岐にわたる。G 310に対応した専用パーツは限られるが、その確かな技術とクオリティーは海外でも人気が高い。



リプレースメントエアフィルター

高度な濾過性能と高い吸入効率を誇るK&Nエアフィルター。コットン製湿式フィルター採用で、純正とは比較にならない高性能が魅力。 7,920円(税込)



ラジエーターコアプロテクター

冷却効率と保護性能を両立した開口率で、ラジエーターへのダメージや空中ダストによるラジエーターフィンの詰まりを最小限に抑えます。 19,800円~(税込)



QSTARZ



高感度GPS製品などの開発・製造・販売を手がける『QSTARZ』。GPSとBluetoothを主流製品として、レーシングレコーダー、レーシング専用の解析ソフト、レーシングアプリなど、高品質で使い易い商品を提供している。リアルタイムの走行データを解析することで、ライディングやセッティングなどの内容を細かく分析することができます。



LT-6000S GPSラップタイマー

サーキットデータ自動認識機能内臓のGPS搭載ラップタイマー。リアルタイムでラップタイム、スピード、位置、加速度などを2.4インチのフルカラーモニターで表示。サーキットモードでは、練習、予測、競技、チャレンジの選択が可能。配線処理不要で取り付けも簡単。 67,100円(税込)

AUTO HOUSE ATSU



BMW Motorrad 正規ディーラーである『オートハウス アツ』が手掛けているインジェクションチューニング。インジェクションのコンピューター制御は、ノーマル状態においてベストとなるよう調整されていますが、マフラーの交換や吸気系チューンによって燃調が変わった場合は、新たに調整し直す(マップ制作)必要があります。

『オートハウス アツ』では、「G 310トロフィーを盛り上げたい!」という想いの元、レース車両用のマップをBMW Motorradディーラー向けに制作しており、いくつかの著名なマフラーメーカーに合わせて制作されたベースマップの販売だけでなく、吸気周りやライダーの好みに合わせた個別のセッティングにも臨機応変に対応可能で、G 310 Rに関する豊富なデータとノウハウにより作り出されるマップは、レースでの実績も折り紙付きです。



alpinestars



『アルパインスターズ』はMotoGP、WSBK等のライダーをサポートし、彼らからのフィードバックと先進テクノロジーを取り入れ、人間工学をベースにした設計で、操作性&安全性をとことん追及。最高水準の保護範囲を持つバイク専用エアバッグ『TECH-AIR 5』(p.14で解説)などもリリースしています。

SUPERTECH-R BOOT

耐久性の高いマイクロファイバーを使用し、内側にはフルレングスのスエードマイクロファイバーパネルによる安心感のあるグリップを提供。新開発のラバーシフトパッドを採用し、従来よりインナーとアウターのズレを軽減しダイレクトで快適な操作性を実現。 80,080円(税込)



GP TECH v2 GLOVE

素材にこだわり、耐久性と軽量化を実現したレーシンググローブ。新開発のシームレスナックルプロテクターにはMotoGP仕様のDFS(ダイナミックフリクションシールド)を採用したサーキットモデル。 45,980円(税込)

hit-air



世界に先駆けてバイク用エアバッグジャケットを開発した無限電光がリリースする『hit-air』。自社工場での国内生産だからこそ、製品の品質と信頼性を高いレベルで実現維持している。正常に作動・展開するか、異常が無いかを点検するメンテナンスチェック(hit-air CARDに登録すると3年間無料)など、手厚いサポート体制も魅力。



hit-air RS-1 素早い展開のカートリッジボンベ(60cc)を内臓した、レース専用のエアバッグシステム。前後にロゴなどを入れられるゼッケン仕様で、レーシングスーツの背中のコブに合わせて調節可能なバックアジャスターを装備。オプションで胸部パッドやサイドパッドも装着が可能。カラー:レッド、ホワイト、ブルー、ブラック サイズ:Medium、XL、2XL 52,800円(税込)

品質は世界基準。 Made in Japan



最新の適合はこちらから

BMW G310 カップ チャンピオンチームも使用中!!

■ 片持ちローラースタンド(本体) ¥20,625(税込)

装着はブライヤー1本で可能。さらに、ローラー付なので非常に軽い力でリフトアップができます。車両の前後移動がないのでステアリングの向きに、関係なくトランプの中などでも簡単にリフトアップすることができます。

重量級バイクも
軽い力で
楽々リフトアップ!



片持ちローラースタンド
右側片持ちユニット用



カラー	品番
白	JT-137WT
赤	JT-137RD
黒	JT-137BK



片持ちローラースタンド
左側片持ちユニット用



カラー	品番
白	JT-136WT
赤	JT-136RD
黒	JT-136BK



■ 片持ちシャフト

この商品は片持ちスタンドと組み合わせて使用します。

● JT-135M
片持ちシャフト 53
¥12,100(税込)

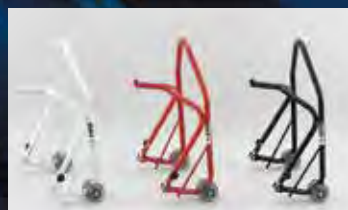
● JT-135A
※F800はこちら
片持ちシャフト 31
¥5,643(税込)



■ ナローローラースタンド
¥13,750(税込)



■ ロングローラースタンド
¥18,568(税込)



■ フロントスタンド ¥28,468(税込)



■ フォークアップスタンド
¥17,875(税込)

■ ショートローラースタンド
¥17,193(税込)

■ ショートローラースタンドワイド
¥18,150(税込)

ハンドル部分が長いので、超重量車でも非常に軽い力でリフトアップできる。特に力に自信のない女性でも重量車のリフトアップができます。

カラー	品番
白	JT-120WT
赤	JT-120RD
黒	JT-120BK

※本体のみです。スタンドアップするには別途スタンド受け部分が必要です。



国内・輸入車、ほとんどのスーパースポーツバイクをリフトアップしてしまえばフロントスタンド、とくにカウリングが大きくせり出している車種にも対応。スタンド先端は、13ミリベースに15/17/19/22/24/27を標準装備。リヤスタンドでスタンドアップした状態からフロントスタンドでフロントをリフトアップします。

カラー	品番
白	JT-1162WT
赤	JT-1162RD
黒	JT-1162BK

※ホーンやブレーキホースの取り回しを一時的に混乱していただく必要がある機種もあります。
不適合機種
テレレバー方式・デュオリバー方式のサスペンションシステムには使用不可。

適用車種:フロント16インチ〜21インチ見た目に反して適応車種範囲が広いので、ほとんどの車種に対応します。左右のフロントフォークの底に8ミリ〜の穴が空いていればほとんどの車種に使用可能です。幅・高さとも無段階で調整可能でフロントフォークの左右の高さが違う車種にもぴったりフィットします。

カラー	品番
白	JT-113WT
赤	JT-113RD
黒	JT-113BK

スポーツバイクはロングスタンドでなくてもショートスタンドでも十分です。

カラー	品番(ワイド)	品番(ナロー)
白	JT-125WT(P)	JT-1052WT
赤	JT-125RD(P)	JT-1052RD
黒	JT-125BK(P)	JT-1052BK

※本体のみです。スタンドアップするには別途スタンド受け部分が必要です。



■ スタンド受け

L受け2(R/Lセット)	JT-104L2	¥4,312
L受け4(R/Lセット)	JT-104L4	¥4,312
V受け1(R/Lセット)	JT-107V1	¥4,312
V受け2(R/Lセット)	JT-107V2	¥4,312



有限会社 森 製作所

〒581-0882 大阪府八尾市恩智北町1丁目62-1
FAX. 072-941-7171

Tel. 072-941-5151

WEBにて、使い方動画公開中!!
www.j-trip.co.jp





MOTO・ART

お祭りを楽しむ感じで、毎回参加してます!



エントリー車は全車フルカウル装備で、カラーリングも決まっています

石川県のBMW Motorradディーラーである『モトアート・ササキ』のチームで、メカニックやスタッフを含めて総勢10人・4台でエントリー。普段は鈴鹿サーキットを走っているそうで、G 310 トロフィーは1回目から参加していて、「年に1回のもてぎを走れるお祭りみたいな感じで参加しています。決勝ではみんなで表彰台に立てたら嬉しいですね」と、意気込みを語ってくれました。



緊張感があふれる予選前のピット



各マシンとも特徴がでています

Motorrad Tsukuba

ライダーだけでなく、家族ぐるみで楽しんでいます!

『モトラッドつくば』のスタッフとお客様で構成され、ライダーだけでなく家族もスタッフとして参加して、家族ぐるみで楽しんでいるアットホームなチーム。「チャレンジクラスもあって誰でも気軽に参加できます。G 310 トロフィーは走るだけでなく、パーツ選びやカラーリングなど、マシン制作の過程を楽しんだり、サポートして頂いている方々も一緒に楽しめるレースですね」。



笑顔が絶えない明るいピット



見事クラス優勝! 走りも本気で



楽しみ方に合わせて、チャレンジ、NST、もて耐の各クラスにエントリー



Team Motorrad MS

『モトレン埼玉』のスタッフとお客様とで、和気あいあいとレース活動をしているチーム。「大人になると目標を持って挑むということがなかなか無いので、参加メンバー全員が大いにハマっています。できるだけ長くこの活動を続けていきたいですね」と、スタッフを含めた全員でレースを楽しんでいる様子が伝わってきます。



和気あいあいとした雰囲気、レースを楽しんでいます



お揃いのTシャツで、メンバー全員の結束力の高さもチームの特徴です

Motorrad Casuno with AELLA

パーツ開発の“走る実験室”です!

京都の『モトラッド・カスノ』と、パーツメーカー『アエラ』の合同チームとして初参戦。マシンは、ほぼノーマル状態ながらラジアルタイヤを装着して、もて耐クラスにエントリー。「ノーマルでどれだけやれるか楽しみです。今回は完走を目標に、パーツ開発のためのデータをできるだけ多く持って帰りたいです」と、まさに“走る実験室”を体現した実戦チームです。



メンバーは、左から青木さん、伊藤さん、アエラ事業部の和田さんの3人



いよいよ予選。「がんばります!」



決勝はライダー交代も重要

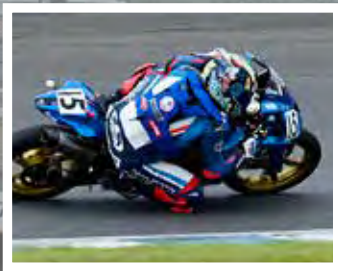


Photo: S.Reiko

レース参戦 厳守事項 NG事例

これまで、G310トロフィーについて記してきましたが、レースに参戦するにあたって、厳守しなければならない規則があります。最後に、実際にあった事例とともに、ありがたい注意事項を取り上げるので、大会主催者発表の特別規則書を熟読・厳守して、“サーキット運動会”を安全に楽しみましょう。

● 装備車検のNG

ヘルメットは、事前車検を受けたヘルメットしか使用できません。MFJ承認だから「問題ない」と自己判断して、予備のヘルメットで出場するのはNGです。

● 脊椎・胸部パッドのNG

レースで使用する脊椎・胸部パッドは、必ず規格品を使用しましょう。有名メーカー製であっても【DIN EN 規格】未承認のモノはNGです。

● 材質変更のNG

ドレンボルトなど、ノーマルで使用されているパーツの材質を変更することはNGです。

● ピットレーンの速度制限規制

ピットレーン走行時は、白線の外側(ピットウォール側)を厳守し、ピットの直前でピット側によります。コースイン時は必ず左手を上げて、ホームコース走行を確認し、白線を超えて走行してはいけません。

● 車両車検の注意点

Rチェーンガード/フブレーキレバーガードを装着する事 アンダーカウルの水抜き穴を開けてゴム栓をする事(雨天走行時にはゴム栓を外す)

● ダブルチェッカー

チェッカーフラッグに気づかず走行を続けるのは大変危険な行為です。メインストレートの通過時は、残り走行時間を確認する習慣つけて、コントロールタワーを通過するようにしましょう。

あとがき G 310 Trophyを卒業される方が、より本格的なレースへ進む道標として...

1999年の第2回から、『もてぎ7時間耐久ロードレース(通称:もて耐)』に参加している武藤は、2007年に『HP2 Sports』で輸入車初の総合優勝以来の2勝目を夢見て、G 310サーキットプロジェクト『MutoGP G 310 Trophy』をスタートさせ、開催を重ねる毎に『もて耐総合優勝』も現実的になってきました。今年から参戦出来る『JP250』での実戦から、G 310Rで“もて耐総合優勝”を目指す有志に応援したい気持ちでいっぱいです。

MutoGPの夢追い人 武藤 昇

G 310トロフィー・ガイドブック

Director: 武藤 昇

Photo: S.Reiko / 野股 正成

制作: N-DESIGN モトラッドニュース制作室

発行日: 2022年3月25日

発行: G 310 Trophy 開催事務局

記事内容は、2022年3月15日現在のものです。

印刷の誤字脱字はご容赦ください。

本誌で使用している写真・原稿等の無断転記・複写・複製は固くお断りします。

ZERO POINT SHAFT

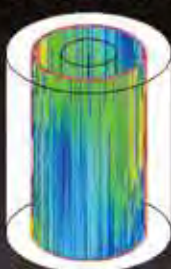
アクスルシャフトは、部分的な真円度が高くても意味がありません。大切なのは円筒度、限りなく真円に近い断面が中心を同じくして連続する。そうした構造を持つものが、正確な円筒なのです。左はノーマルのアクスルシャフト、右はZERO POINT SHAFT の計測データです。1000分の1mmの世界では、ノーマルはこれほどまでに反り、歪み、捻れています。ZERO POINT SHAFT が実現する超ローフリクションの走りは、円筒度を極限まで追求した結果、実現したもののなのです。

円筒度にこだわっています

ノーマル



ZERO POINT SHAFT



精度を極めた
プレミアムアクスルシャフト

ZERO POINT SHAFT

¥25,520~¥41,470

製造過程で、特に精度に優れた素材を選び出し、先端技術である無電解複合メッキで表面処理。高剛性はそのままと、オイルレス状態ですら高い潤滑性を有し、あらゆるシチュエーションでフリクションを軽減。

対応車種3500モデル超 純日本製
走りが変わるアクスルシャフト

超ローフリクション
高性能アクスルシャフト

ZERO POINT SHAFT

¥19,800~¥29,150

強靱な機械構造用合金 SCM435H 材を、ナノレベルの高精度加工。特殊三層メッキ処理で仕上げた、高性能アクスルシャフト。マシンを取り回しただけで体感できる。高い剛性と超ローフリクションを誇ります。



株式会社 P.E.O.

奈良県奈良市北之庄西町2-8-17 TEL 0742-62-6808 FAX 0742-50-2350 www.zeropointshaft.jp ① peo.zeropoint
※価格は税込価格です。製品の仕様と価格は、予告なく変更することがあります。

BRIDGESTONE

DUNLOP

MICHELIN

PIRELLI

METZELER

D.I.D.

Peo

A-TECH

YOSHIMURA

ZIP MOTOR-PRO

NITRON

YSS SUSPENSION

MHP

Vesrah

AELLA

PRIDE ONE
www.pride1.jp

alpinestars

hit-air
SHOCK BUFFERING SYSTEM

Arai HELMET

SHOEI

J. TRIP

ADVANTEC
ORIGINAL BMW ENGINE OIL

Canyon Service

SARADIN

BMW Motorrad Club Japan

BMW BIKES

RIDERS CLUB

RIDING SPORT

Bikers Station

YOUNG



Photo:S.Reiko

協力：ホンダモビリティランド株式会社

MOBILITY RESORT MOTEGI