

# モトチャンプ杯

## 2024年度版車両規則

### 開催 日程

第1戦	3月17日	(日)
第2戦	5月12日	(日)
第3戦	7月28日	(日)
第4戦	9月 8日	(日)
第5戦	12月 1日	(日)

有限会社サーキット秋ヶ瀬

埼玉県さいたま市桜区上大久保1099/TEL048-855-7862 FAX048-854-8280

※ 赤字 変更及び追記事項

**車両総合規定(すべての車両に該当する規則)**

※レース前車検での主催者側の判断には、その解釈に対していかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。車両規則に反したものは、主催者判断で当該シリーズの出場停止処分を課す場合がある。

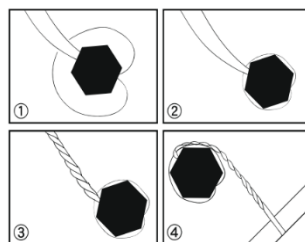
1. ブレーキは前輪後輪それぞれ独立した、効果的な制動力を持つ物を備えなければならない。
2. ハンドルは左右一杯に切ったときにライダーの指を挟まないようにハンドルと燃料タンク、カウリング等之間隔を保持すること。またハンドルの先端にはバーエンドもしくは先端がカバーされるタイプのグリップが装着されている事。アクセルは手を離れた際、自動で戻らなくてはならない。
3. クラッチレバー、ブレーキレバー、グリップラバーは変更可。但しレバー先端は(最低直径14mm)以上丸みを持たせなければならない。
4. ステップバー、ペダル類の先端は、安全上先端が中空ではなく、丸みを帯びた形状でなければならない。その他、鋭利な部分がないように処理を施す事。
5. 取り外さなければならない物はバックミラー、スタンド類、フロントバスケット、リヤキャリア等。ヘッドライト・ウインカー・テールレンズ等の保安部品は取り外すかテーピングを施す事。
6. カウル等を取り外した場合は全てのカウルステーも取り外す事。またフレームの加工は最小限の切除のみ可。但し走行中に明らかに接地している車両に関してはサイドスタンドステーを切除する事。
7. 全てのオイルドレンボルト、オイルフィルターキャップ、オイルフィルターは確実に締め必ずステンレスワイヤーを用い、ボルトに通して緩まない方向に引っ張り、端をフレーム等に固定してワイヤーロックを施す事。ドレーンボルトの改造、変更は可。

**【ワイヤーロック】**

正しいワイヤーロックの方法(適当なステンレスワイヤーを使用する。)

ワイヤーロックは下図の様にボルトを締める方向にワイヤーを引く事。

- ① 穴の開いたボルトにワイヤーを2本同時に入れ引っ張る。
- ② 引っ張るワイヤーの下に通したワイヤーが来る様に注意。
- ③ ワイヤーをねじる。
- ④ ボルトが締まっていく方向にワイヤーを引っ張る。



- 8.燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は必ず透明または半透明のキャッチタンク(100cc 以上)を取り付けるかワンウェイバルブを取り付けなくてはならない。
- 9.キャブレターからのオーバーフローパイプには透明または半透明のガソリンキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響のない場所に強固に取り付けなければならない。4ストローク車両の場合250cc以上のオイルキャッチタンクを取り付ける事。キャッチタンクのブリーザーホースは大気開放せずキャブレター吸入口付近に戻すのが望ましい。
- 10.ラジエーターを装着している全ての車両は250cc以上のキャッチタンクを転倒時に冷却水が漏れ出さない構造で取り付ける事。
- 11.ラジエーター冷却水にクーラントの使用は禁止する。水または水とアルコールの化合物に取り替えておく事。但し不凍剤の入っていないサーキット走行に適したものは使用可。サーモスタットの取り外しは可。
- 12.4サイクルミッション車両は全てエンジン下部にオイル全容量を受けられる構造である事。但し雨天時の場合グロメット等で水抜き加工が施されているものは取り外す事が出来る。
- 13.オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンク、ラジエーターリザーバータンクは走行前に空にしておく事。
- 14.ドライブsprocket、ドリブンスprocketのカバーの取り外しは不可。(出荷状態でドライブsprocketカバーの無い車両は除く)但しチェーンカバーに関してはリヤフェンダーがその機能を満たすものへの変更は可。
- 15.車両に使用する燃料は、一般ルートで購入出来る無鉛ガソリン【レギュラー及びハイオク】である事。**添加剤を含め AV ガス、レースガス等の使用、混合は一切不可。(OPEN&MOTO-CP を除く) 使用の有無は車検長の判断により最終決定とする。ただし抗議が出た場合で専門機関での検査が必要と判断された時、その検査費用は違反が認められた場合違反者が、違反が認められなかった場合は抗議者がその費用を負担する。**
- 16.ボルト・ナットの変更は可。ただしエンジン内部、アクスルボルト、スイングアームボルトについての変更は不可。アルミやチタン製のボルト、ナットをエンジン関係とブレーキ関係に使用する事は(ブレーキフルード系統、ドレーンボルト、クラッチケースカバーは除く)安全を考慮し不可。またアクスルシャフトの固定はロックナットを使用する事。
- 17.エンジンオイルやフォークオイル等、油脂類の変更及び使用量の調整は可。
- 18.チェーン駆動車両のスイングアーム下側にはチェーンとリヤsprocket啮合部をカバーする強固なガードを取り付ける事。その際スイングアームへの溶接、穴あけ加工は可。
- 19.ガソリンタンクカバー及び滑り止めを使用する場合は走行中にずれたり外れたりしない様強固に装着する事。但しタンク本体の状態を確認出来る様、脱着が可能である事。
- 20.車体及び外装関連部品の塗装は可。
- 21.純正部品と同形状、同サイズ、同等素材のものに限り社外製の補修用ブレーキディスクローター、フロントフォークインナーチューブの使用は可。※スクーターの場合はフロントフォーク ASSY も可。
- 22.互換性が認められているクラス以外の車両は原則として原動機形式及びフレーム形式の異なる車両の部品を使用する事が出来ない。(形式とはメーカーが定めた機種に属する原動機番号、フレーム番号を言う。)年式により異なる原動機番号を持つ本体、部品は同車種フレームに限り使用を認める。
- 23.他のライダーに危険及び迷惑を及ぼす様な改造をしてはならない。
- 24.記載されていない改造や変更は不可とし不明な点は必ず主催者に連絡し確認を取る事。

## 特別規定及び補足事項

### ゼッケン

1.ゼッケンベースの色、ゼッケンナンバーの色は各クラスとも自由とする。但しゼッケンナンバーが読み取りにくいものは不可。走行前車検で合格となったもののみ使用可とする。取り付け位置は前方、左右の3箇所とするがシートカウルにゼッケンスペースが無い場合はアンダーカウルの見やすい位置またはシートカウルのセンターでも可。

### ウエイト規定

- 1.M、SP12、JP125クラスにウエイト規制を導入する。走行終了後の状態にて合計重量(車両、ライダー装備)が以下の規定重量を満たしていること。
- 2.ウエイト搭載については車両にのみ搭載を認める。使用するウエイトの取付かたについては決して脱落しない様にボルトで強固に固定すること。搭載位置については車両の安定性などを考慮し可能なだけ車両の低い位置に取付けることが望ましい。取付けの為のステー、ブラケットの追加は可。
- 3.脱落防止の為、事前車検を実施する。車検の際はスタッフに申告すること。
- 4.脱落があった場合にはペナルティとして当該ヒート失格とする。

クラス	合計重量
M/SP12(2st)	125kg
M(4st)/SP12(4st)	128kg
JP125	168kg
FP4-50	
FN4-50	

### 装備規定

1.下記の装備品は走行時必ず着用する事。なお装備品に関してはMFJ公認のものが望ましく著しく損傷したものは主催者判断で使用を認めない場合がある。

- ① フルフェイスヘルメット
- ② レーシングスーツ
- ③ レーシンググローブ
- ④ レーシングブーツ
- ⑤ 脊椎パッド(スーツに装着されているものを使用する場合は不要。)

※②～④は皮製もしくは同等以上の強度を持つものに限る。紐や金具留めは不可。

2.レースでの安全面を考慮しヘルメットリムーバー・チェストプロテクターの装着を推奨する。

**音量規定**

1.車両の排気音は99.0dB以下でなければならない。ただし、+1dBの誤差を認める。レース終了後は+3dBまで認める。測定時の回転数は車検員の使用するタコメーターを使用する。測定方法は排気口から0.5mのところ45度の角度で排気口中心と同じ高さで揃える。このときの平均ピストンスピードは、4ストローク、11m/s、2ストローク13m/sとする。スクータークラスは駆動系パーツを取り外した状態での測定が可能。各クラスの測定回転数は以下の通りとする。

※開催コースにより数値が変動する場合がある。主催者からのアナウンスに十分注意する事。

クラス/車種	M,SP		OPEN		FP4-ST/シグナス X
	2st	4st	2st	4st	4st
回転数	9400rpm	7300rpm	9400rpm	6600rpm	5700rpm

クラス/車種	FP4-ST/レーシング 125	FP4-ST/TIGRA	FP4-ST/アドレス 125
種別	4st	4st	4st
回転数	6000rpm	5700rpm	6000rpm

クラス/車種	FP4-ST/グリファス	FP4-50	JP125
種別	4st	4st	4ST
回転数	5700rpm	6000rpm	7300rpm

## 各クラス車両規定

### M クラス

(ミッション付きノーマル車、一般公道走行用の車両でホイール径が18インチ以下の車両)

#### 原則

車両の排気量は2ストローク50cc未満、4ストローク100cc未満とする。例外として NSF100、NSR-mini、NS50R、TZ50、また HRC GROM(G4)(G5)-GROM(JC61,JC75,JC92)-Z125-KSR110-エイプ100-XR100モタード・HOPPER の参加を認める。その場合は ST クラス車両規則に準ずる。**ただし、APE100・XR100M は M クラス車両規定49の適用を認める。**ピストンはメーカー純正であってもオーバーサイズの使用は禁止とする。(KSR110を除く)

- 1.フレームの改造・変更は不可。ただし、サイドスタンド取り付け部は、そのステーを削除してある事。
  - 2.不要ステーの削除、改造、およびメーターやゼッケン、カウル、シート固定のためのステーの追加及び改造は可。ただし、どの場合も先端は丸みを帯びた形状である事。
  - 3.ハンドル切れ角調整のための改造、パーツの追加は可とするが、その場合のハンドル切れ角は最低 30° 以上を確保する事。
  - 4.ハンドルバー及びクランプ、トップブリッジの改造・変更は可。また、ステアリングステムベアリング及びベアリングレースの改造、変更は可。
  - 5.ステアリングダンパーの使用は可。ただし、ステアリングストッパーとしての兼用は不可。
  - 6.ステップバー及びペダル、ステップホルダー、ポジションプレート、リンクなどの改造・変更は可。
  - 7.ガソリンタンクは、市販時の状態の物を使用し改造・変更は認めないが、タンクカバーの使用、フューエルコック及びフューエルホース、給油口の改造・変更は可。
  - 8.転倒時のダメージを軽減する為のアクスルガードやプロテクティブコーンの使用は可。ただし、いかなる場合も先端が丸みを帯びた形状であり、ボルト・ナットが緩まない適切な処置を施してある事。
  - 9.メーター類の追加、変更、取り外しは可とし、それに伴うセンサーやケーブルの追加や取り外しも可。またタコメーターギヤーの取り外しとそれに伴う閉止処理は可。ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS の装着も可とするが、脱落無き様強固に取り付け、走行の支障をきたさぬ様、十分注意する事。
  - 10.フレームやマフラーにおける、クラックや破損部分の溶接による最小限の補修は可。ただし、性能向上を目的とした物は不可とし、その判断は主催者に一任するものとする。
  - 11.クラック対策としてエンジンマウントステー部分の補強を認める。
  - 12.NSR50/mini、NSF100のエンジン関連以外の部品の互換性を認める。
  - 13.NSR50/mini、NS50F/R、NS-1のエンジン関係部品の互換性を認める。(ミッションは除く。及び NSR50/mini と NS50F/R 間でのマフラーの互換は認めない)
- 但しシリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケットに関しては下記の組み合わせ以外は不可とする。

	組み合わせ1	組み合わせ2
シリンダーヘッド	GT4-000	GT4-970
ヘッドガスケット	GE2-003 GW2-013	GAA-003
シリンダー	全年式	



- 14.2ストローク車両のピストンにおいてセカンドリングのエキスパンションリングの取り外しは可。
15. NSR50/mini、NS50F/R、NS-1のバルンサーアイドルギヤのバックラッシュギヤの取り外し、または改造を認める。
- 16.カウルが市販時に装着されている車両の、社外品への交換は可。ただし、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。  
(NS50F/Rは除く)また4st車両のエンジン下部には故障時等のオイル飛散に対応する為、そのエンジンに使用されるオイルの全量分を保持できるオイル受け(アンダーカウル)を装着する事。この底面には、ウェット時に対応する為の水抜き穴の加工を施し、ドライの場合は漏れに対し有効なフタをしておく事。シートスポンジ・シートカウルの改造、変更は可とするが、転倒等の衝撃に耐えうる様強固に取り付けられている事。
- 17.フロントフェンダー・リアフェンダーの改造・変更は可。取り外しは、リアフェンダーは可とし、フロントフェンダーは、フルカウル装着車両のみ可とする。
- 18.フロントサスペンションの変更は不可。ただし、内圧調整のためのトップキャップバルブ、イニシャルアジャスター、ストロークセンサー、インナーパーツ(シートパイプ・スプリングなど)の改造・変更・追加及びスタビライザーでの補強は可。また、ダストシールの変更・取り外しは可。
- 19.フロントフォークインナーチューブは、一般市場価格にて純正品より安価な物に関してのみ変更を認める。  
ただし、純正同一形状及び同材質に限り、追加加工は一切禁止。
- 20.リヤサスペンションの変更は可。また、取り付けに伴うアダプターの使用は可とするが、十分な強度を持った物である事。また、リヤサスペンションとマフラー間における遮熱板の追加・ストロークセンサーの追加は可。
- 21.ホイールアッセンブリーの変更は不可。ただし、スピードメーターケーブル関連パーツおよびダストシールの取り外しは可。
- 22.ホイールサイドカラーの改造、変更は可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。
- 23.ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
- 24.タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。スリックタイヤ(インターメディアイト、レーシングレインを含む)および、摩耗限度を超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング)したものは不可。  
ただし、例外としてロードコース用ミニバイクタイヤの使用を認める。(S01/S02・KR337・KR410等)17インチ車両で当該クラスの車両と混走する場合のみ、レーシングレインタイヤの使用を認める。
- 25.ブレーキレバー、パッド・シュー、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの改造、変更は可。
- 26.パッドスプリングの取り外しは可。また、パッドピンプラグの取り外しは可とするが、安全上装着されている事が望ましい。
- 27.キャリパーガード・マスターシリンダーガードの取付け、及びそれに伴うボルトの変更は可。
- 28.リヤマスターシリンダーホースとオイルタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を満たすパーツの装着は可。
- 29.ディスクローターは、一般市場価格にて純正品より安価な物に関してのみ変更を認める。ただし、純正同一形状及び、同材質に限り、追加加工は一切禁止。(フローティングディスク等は不可)
- 30.F/R スプロケット・F スプロケットボルト・ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可。
- 31.リミッターカット・CDIユニット・ワイヤーハーネスの改造・変更は可。ただし、出荷状態時に備わっていない機構が追加される物は一切不可。(電圧増幅装置等)ワイヤーハーネスの改造に伴う、不要部品の取り外しは可。(スタンドスイッチ、ブレーキスイッチ等)ただし、ニュートラルスイッチスペーサーに関しては不可。メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作出来るキルスイッチを装着する事。
- 32.バッテリーの変更、取り外しは可。また、不要なステーター(充電)コイル及びコイルベースの切除、取り外しは可。ステーターコンプに付随するハーネスの改造、変更は可とし、それに伴うステーターベースの切削加工を認める。ただし純正品のステーターベース固定穴の長穴加工は不可。ステーターコイル廃盤に伴いエキサイター(点火)コイル(POSH補修用点火コイル)の使用は可。またNSF100、XR100M/R、APE100 Type-D、GRF100の電装関連部品の互換性を認める。

- 33.スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコードの変更は可。イグニッションコイルの変更は不可。
- 34.始動機構(セルモーター・キックスターター等)それらの関連部品の取り外しは可。
- 35.2ストローク車両における分離給油のオイルポンプ(オイルタンク等の関連部品を含む)の改造、変更、取り外しと閉止処理は可。
- 36.4ストローク車両の AC ジェネレーターカバー(クランクケース L カバー)の変更、改造、カラー・ワッシャーなどの追加も不可。
- 37.クランクケースからブリーザーホースが出ている場合は、オイルキャッチタンクもしくはそれと同等の機能を満たす物を装備してはならない。なお、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質を考慮する事。ブローバイガスについては、吸気部付近へ戻すのが望ましい。
- 38.エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせやシートカット及びバルブのリフェース加工(4ストローク)、バリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。追加のホーニングリユーター等を使用した加工は厳禁とする。
- 39.クランクケースベアリングの接着及びボンチ等による固定処理は可。ただし、処理が認められる箇所はベアリング圧入部外側とし、ベアリングクリアランス調整を兼ねる加工は不可。
- 40.ラジエーター本体の改造・変更は可。それに伴うステーの追加、ホース、ラジエーターキャップの変更は可。ラジエーターカバー(シュラウド含む)、サーモスタットの改造・変更は可。(また、エンジン冷却を目的とした、ダクトやディフューザー類の追加は可。)
- 41.クラッチセンター(クラッチボス)の改造、変更及びクラッチプレート、フリクションディスク、クラッチスプリングの改造、変更は可。それに伴いクラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。4ストローク車両に関しては Ape50 のクラッチ関連パーツの流用を可とする。クラッチハウジングの段付き修正(ヤスリがけ)は、メンテナンスの範囲とみなし可。ただし、その場合処理が認められるのはフリクションディスク接触面のみとする。
- 42.KSR110 に限り、クラッチ関連パーツの改造、変更を認める。
- 43.ホンダ NSF100, XR100-M/R , APE100(Type-D), CRF100のエンジン、マフラー、キャブレター関連部品の互換性を認める。但し [ シリンダー 12100-436-000 ] の使用は不可。(スカートを除くシリンダーハイトが※69.75mm 以下の物)※測定環境等による-0.1mm の誤差は許容範囲。
- 44.キャブレターは、ジェット類、ニードル等のセッティングインナーパーツの変更、およびインテークチャンバーの取り外しと、その後の閉止処理のみ可。
- 45.エアークリーナーボックスおよびエレメント、クーリングダクト、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。ただし、密閉されたラムエア BOX の使用は不可。
- 46.エアーファンネルの取り付けは可。ただし、キャブレター本体に無加工で取り付けられるものに限る。
- 47.スロットルワイヤー及びスロットルグリップ(ハイスロKIT 含む)の改造、変更は可。
- 48.YAMAHA TZM50R, TZR50R, RZ50についてキャブヒーター機構の取り外し(ホースのみ)と、その後の処理を認める。
- 49.エイプ100、XR100MiにCRF100純正マフラーを使用する場合に限りCRF100またはNSF100の純正キャブレター(PD22)の使用を認める。またキャブレター変更に伴いファンネルへの変更は可。インシュレーターはCRF100の純正マニホールドに限り可とする。



## SP12クラス

(ミッション付き準改造車、ホイール径が12インチ以下の車両)

### ・2ストローク車両

1.マフラーの改造・変更可。

2.サイレンサーはリヤタイヤの垂線より後ろに突出してはならない。なおテールエンドパイプは水平であり、エンド部板厚が2mm以上であるものが望ましい。

3.上記以外の改造・変更については総合規定及び M クラスに準ずる。

※純正部品欠品措置として同メーカー他車種部品の流用を認める場合がある。

### ・4ストローク車両

1.マフラーの改造・変更可。

2.キャブレターの改造、変更、及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可。また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も可。

3.キャブレター口径(ベンチュリー口径)22 φ以下の車両に限り、ハイカムの使用を認める。ただし、その場合はカムホルダー、ロッカーアーム等ヘッド周りのパーツを無加工で取り付けられる物である事。バルブタイミング調整を目的としたカムスプロケットの最小限の長穴加工は可とする。

4.スパークプラグ、プラグコード、プラグキャップ、イグニッションコイルの改造、変更は可。

5.フライホイールの改造、変更は可。ただし、加工する場合は最低限の耐久性を損なわない様、十分注意する事。

安全性を考慮しフライホイール外周肉厚が9.5mm以上で側面の取り付けボスとの高低差が5.5mm以内である事。(下記参照)インナーローターへの変更は不可。



6.オイルクーラーの装着は可。またそれに伴うヘッドカバーおよびクラッチケースカバーの改造、変更は可。なおその際使用するホースは、耐熱、耐油性を満した物で、ホースバンド等でしっかりと固定する事。

7.オイルポンプの改造、変更は可。また、それに伴うオイル通路の拡張加工は可。

8.クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可。

9.L クランクケースカバー(AC ジェネレーターカバー)の改造、変更は可。またクランクケースに関しては、エンジン換装時にフレームとの干渉を避ける為の最小限の切削を認める。

10.エンジンマウントKITの使用は可。

11.フレームは不要ステーの削除、改造、およびメーターやゼッケン、カウル、シート固定のためのステーの追加及び改造は可。エンジン換装やクラック対策に伴う最小限の追加工を認める。

12.上記以外の改造・変更については総合規定及び M クラスに準ずる。

## SP50クラス

(ミッション付き準改造車、ホイール径が13インチ以上18インチ以下の車両)  
車両の排気量は2ストローク50cc未満、4ストローク100cc未満とする。)

### ・2ストローク、4ストローク車両共通規定

- 1.マフラーの改造・変更可。
- 2.カウルは市販時に取り付けられているもの(オプションを含む)か、それと同一形状のもののみ可。シート以外のカウルの取り外しは自由とするが、その場合はFフェンダーを装着している事。
- 3.タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)および、摩耗限度を超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング)したものは不可。ただし、例外としてロードコース用溝付きタイヤの使用は認められる。
- 4.NS50F/R への NSR50/mini・NSF100 フロントマスターシリンダーの使用及び、オフセットカラーを介しての、NSR50/mini・NSF100 の F ブレーキディスクの使用を認める。
- 5.NS-1 の車体関連部品の互換性を認める。また、F ボトムケースに関しては、XR100-M / APE100Type-D の流用を認める。
- 6.NS50F/R への NSR50/mini、NSF100フロントマスターシリンダーの使用及びオフセットカラーを介しての NSR50/mini、NSF100の F ブレーキディスクの使用を認める。
- 7.125cc以下の東南アジア製アンダーボーンフレーム車両の参戦を認める。(WAVE125等)車両で参戦する場合のみクラッチ関連部品の改造、変更を認める。

### ・2ストローク車両

- 1.フレームの改造は不可。ただし、シートレール後端と、ステップ位置変更に伴う部分においてのみフレームのカットを認める。
- 2.NS50R 型式(S50R)と NS50F 型式(AC08)の部品互換性を認める。ただし、シリンダー・シリンダーヘッド・ヘッドガスケットの組み合わせは M クラス車両規定13の表に準ずる。
- 3.ラジエーター変更可。それに伴うステー、ホースの改造、変更を認める。
- 4.上記以外の変更、改造については総合規定・M クラス SP12クラス規定に準ずること。

### ・4ストローク車両

- 1.SP50車両のドライブチェーンスライダの改造、変更は可。また、チェーンテンショナー機構の追加も可。
- 2.上記以外の変更、変更に関しては SP12・SP50クラス規定に準ずるものとする。
- 3.エイプ、XR の車体に NS50R/NS50F 及び NS-1 の足回りを流用した車両の参加を認める。  
その場合燃料タンクは125ccまでの他社種の流用を認める。ただしタンク自体への加工及びアルミタンクは不可とする。  
その他は総合規定及びSP50クラスの車両規定に準ずる。

## HRC トロフィー クラス

1.HRC トロフィー車両規則に準ずる。



<https://www.honda.co.jp/HRC/event/nsf100hrctrophy/>

## HRC GROM Cup クラス

1.HRC GROM Cup 車両規則に準ずる。



<https://www.honda.co.jp/HRC/event/hrcgromcup/>

## ST クラス

(ホイール径が12インチ以下のミッション付き準改造車、HRC GROM(G4)(G5)・GROM(JC61,JC75,JC92)・Z125・KSR110・エイプ100・XR100モタード・HOPPER 等)

- 1.【鈴鹿 mini-moto4時間耐久ロードレース】の車両規則、車両規定に準ずる。
- 2.但し HRC GROM Cupのレギュレーションでの下記部分は除く  
7-3-7-1-1 タイヤの変更は指定したタイヤに限られる。  
5-1 全ての車両には、一般のスタンドで購入出来るプレミアム(ハイオク)の無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。
- 3.ゼッケンベースの色、ゼッケンナンバーの色は各クラスとも自由とする。但しゼッケンナンバーが読み取りにくいものは不可。  
走行前車検で合格となったもののみ使用可とする。取り付け位置は前方、左右の3箇所とするがシートカウルにゼッケンスペースが無い場合はアンダーカウルの見やすい位置またはシートカウルのセンターでも可。

## JP125クラス

(GSX-R125、GSX-S125、CBR125R、YZF-R125、アプリリアRS4等)

- 1.マフラーの改造・変更は可。またマフラー変更に伴うO2センサーの取り外しは可。
- 2.純正 ECU による燃調及びリミッターカット、レブリミットの変更は可。またサブコンの使用は可。(フルコン、オートシフターの使用は不可。)
- 3.カウル及びシートは社外品への変更可。  
シート以外のカウルの取り外しは自由とするが、その場合は全容量のエンジンオイルを受ける事が出来るアンダーカウルを装着している事。

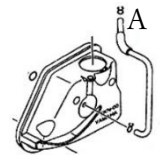
- 4.フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更は可。フロントフェンダーの取り外しは、フルカウル装着車両のみ可とする。
- 5.ガソリタンクは市販時の状態の物で改造・変更は認めないが、タンクカバーの使用は可。ただし給油口の改造・変更は不可。
- 6.リヤサスペンションの変更は可。
- 7.フロントサスペンションの変更は不可。ただしイニシャルアジャスター、インナーパーツ(シートパイプ・スプリングなど)の改造・変更及びスタビライザーでの補強は可。
  
- 8.ホイールアッセンブリーの変更は不可。ダストシールの取り外しは可。  
但しGSX-R/S125・150、YZF125・150間でのホイールの互換性は認める。
- 9.ホイールサイドカラーの改造、変更は可。
- 10.ロードコース用溝付きタイヤを含めレーシングタイヤ(スリックタイヤ・レーシングレインタイヤ・インターミディエイトを含む)の使用は可。但し摩耗限度を超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング)したものは不可。
- 11.ハンドル切れ角調整のための改造、パーツの追加は可とするが、その場合のハンドル切れ角は最低 30° 以上を確保する事。
- 12.ハンドルバー及びクランプ、トップブリッジの改造・変更は可。ステアリングステムベアリング及びベアリングレースの改造、変更は不可。
- 13.ステアリングダンパーの使用は可。ただし、ストッパーとしての兼用は不可。
- 14.ステップバー及びペダル、ステップホルダー、ポジションプレート、リンクなどの改造・変更は可。
- 15.ABS のキャンセルを目的とした部品の取り外し及び処理は可。
- 16.ブレーキレバー、パッド・シュー、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの改造、変更は可。
- 17.キャリパーガード・マスターガードの取付け、及びそれに伴うボルトの変更は可。
- 18.リヤマスターシリンダーホースとオイルタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を満たすパーツの装着は可。
- 19.ブレーキキャリパーの変更、改造は不可。
- 20.マスターシリンダーおよびディスクローターの変更は可。**
- 21.F/R スプロケット・F スプロケットボルト・ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可。
- 22.転倒時のダメージを軽減する為の、アクスルガードやプロテクティブコーンの使用は可。但し、いかなる場合も先端が丸みを帯びた形状であり、ボルト・ナットが緩まない適切な処置を施してある事。
- 23.メーター類の追加、改造、変更、取り外しは可とし、それに伴うセンサーやケーブルの追加や取り外しも可。また、ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS の装着も可とするが、脱落無き様、強固に取り付け、走行の支障をきたさぬ様十分注意する事。
- 24.フレームのクラックや破損部分の溶接による最小限の補修は可。但し、性能向上を目的とした物は不可とし、その判断は主催者に一任するものとする。
- 25.不要なワイヤーハーネスの取り外し・加工は可。(スタンドスイッチ、ブレーキスイッチ等)但し、メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作出来るキルスイッチを装着する事。
- 26.スパークプラグ、プラグコード、プラグキャップの変更は可。イグニッションコイルの変更は不可。
- 27.始動機構(セルモーター等)の取り外しは不可。
- 28.バッテリーの取り外しは不可とし容量の大きなものやバイク用以外のものへの変更は不可。またセルスターターでエンジン始動できるようにしなければならない。

29. クランクケースからブリーザーホースが出ている場合は、オイルキャッチタンクもしくはそれと同等の機能を満たす物を装備しなくてはならない。なお、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質を考慮する事。ブローバイガスについては、吸気部付近へ戻すのが望ましい。
30. エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせやシートカット及びバルブのリフェース加工、バリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。追加のホーニングリユーター等を使用した加工は厳禁とする。パーツリストで COMP となっているパーツの、分解及び組み換えは改造とみなし不可。部品が単品でも発注出来る部分のみ交換可。その場合は、同一年式のパーツ同士で組み付けの事。
31. 上記以外のエンジンの改造、変更は一切不可。
32. ラジエーター本体の改造・変更は可。ラジエーターカバー(シュラウド含む)、サーモスタットの改造・変更・取り外しは可。(また、エンジン冷却を目的とした、ダクトやディフューザー類の追加は可。
33. オイルクーラーの取り付けは不可。
34. クランクケース内圧コントロールバルブやワンウェイバルブの使用は不可。
35. エアークリーナーボックスの変更及び改造は可。またファンネル等の使用も可。
36. スロットルワイヤー及びスロットルグリップ(ハイスロ KIT 含む)の改造、変更は可。

## FN クラス

### (50ccノーマルスクーターで一般公道用車両)

1. 車両の排気量は50cc 未満とする。(ピストンはメーカー純正でも、オーバーサイズの使用は不可)
2. キャブレターは、ジェット類、ニードル類のセッティングインナーパーツの変更のみ可。但し、オートチョーク機構において、オートチョークの作動関連部品はチョーク解除状態に固定するための改造のみ可。また、アイドルコンベンセーターは、機能停止のためのジョイントホース(右図 A)の取り外しと、取り外し部分へのフタの装着のみ認める。
3. スパークプラグ、プラグキャップの変更は可。プラグコードの変更は不可。
4. アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロ、バーエンド)の変更は可。
5. ブレーキは、ワイヤー、オイル、ホース、パッド、シュー、レバー、バンジョーボルトの変更は可。
6. リヤサスペンションの変更は可。
7. タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入できる物のみ使用可。但し、スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)および磨耗限度を超えたもの、およびグルーピング(溝切り、カッティング)は不可。
8. バッテリーの取り外し、変更は可。充電コイルの改造、変更は不可。但し、発電装置(ステーターASSY、フライホイール)は同一メーカー市販50cc スクーターで通常購入出来るものへの流用変更を認める。ただし無加工、無改造で装着できるものに限る。
9. リミッターのカットおよび CDI ユニットの改造、変更は可。なお、市販状態において CDI ユニットとイグニッションコイルが一体化されている車両については、純正部分と同様にイグニッションコイルが一体成型されている CDI ユニットへの変更のみ可。(CDI ユニットとイグニッションコイルが別体式の車種については、イグニッションコイルの改造、変更は不可。
10. ボディーカバー類の改造は不可とするが純正同一形状の物への変更を認める。但し、インナーフェンダーの切除、取り外しは可。なお整備性向上のためインナーフェンダー上、アンダーカバーの一部加工は可。
11. ライトおよびウインカー部分へのカバー類の装着は可。テールランプを取り外した場合には同部位へのカバー装着を認める。但しリヤタイヤ後端よりはみ出さない事。カウリングは純正同形状の物への変更を認める。





- 12.分離給油用オイルポンプ(オイルタンク、オイル通路などの関連部品を含む)改造、変更および取り外しは不可。
- 13.スピードメーターケーブルの取り外しと、その関連部品の取り外しは可。フロントホイールのダストシールの取り外しは可。但し、ホイールベアリング本体のオイルシールの取り外しは不可。
- 14.始動機構のうち、キックペダル、キックギア等のキック式に関する部分、もしくはスターターモーターの取り外しと駆動に関わっていない部分の取り外し、スターターモーター取り外し後の蓋の取り付けは可。
- 15.シート表皮、シートベース、シート内ウレタンの加工(アンコ抜き等)をしての形状の変更は可。純正同等の形状である社外品カバーへの変更を認める。
- 16.駆動系(クランクシャフト、クランクケースカバー、リヤホイールは除く)は同一メーカーの50cc スクーターの部品であれば流用を認める。但し、無加工・無改造で装着できるものに限る。ウエイトローラー及びボスワッシャーについては社外品の流用を認める。**またプーリー・フェイス・ランププレートのバリ取りは不可とする。**
- 17.ステップ付近の滑り止め加工などは、厚み1cm以内の滑り止め材の使用のみ可。但し、ステップ自体の改造、変更は不可。
- 18.レーシングスタンドを使用するための追加パーツの取付けは可。
- 19.ハーネス類の取外し改造などは可。またはスターター部分のハーネスまでの変更を認める。但し、メインキーの取外しは不可とし、メインキーによりエンジン停止の操作をできるものとする。
- 20.駆動系カバーの取付けボルトはスチール製の同寸法ボルトにより、全箇所固定しなければならない。またガスケットの取り外しを認める。
- 21.駆動系カバーの損傷によるカバーの溶接による補修を認める。但し純正同等の形状に修復し主催者へと確認すること。なお、損傷が著しい場合には使用を認めないことがある。
- 22.マフラーは市販されている同一メーカー50cc スクーター用で、通常ルートで購入できる物への流用変更を認める。ただし、無加工、無改造で装着できるものに限る。
- 23.空冷ファンは、同一メーカー市販50cc スクーター用の一般に販売されていて通常ルートで購入できる物の流用変更を認める。但し無加工・無改造で装着できるものに限る。
- 24.生産終了パーツ等の対応としてエンジン系(クランクシャフト、ピストン、シリンダー、シリンダーヘッド、ガスケット)は同一メーカー同一排気量の部品の流用を認める。但し無加工・無改造で取り付け出来るものに限る。
- 25.レース後車検にて主催者から指示された場合は、使用しているパーツの部品番号を全て公開、もしくは部品そのものを公開しなくてはならない。

## **FN4-50**

### **(排気量50cc、ノーマルスクーターで一般公道用車両)**

- 1.マフラーの変更・改造は不可。但し同一メーカー、同排気量の物は流用可。  
空燃比センサーの取り外し(O2キャンセラー等)は可。また転倒等による損傷の補修は可。
- 2.車両の排気量は50cc未満とする。(ピストンはメーカー純正でも、オーバーサイズの使用は不可)
- 3.エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせやシートカット及びバルブのリフェース加工、バリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。但し、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。追加のホーニングリユーター等を使用した加工は厳禁とする。
- 4.純正部品のパーツリスト上、同一品番で流通されるエンジン部品の互換を認める。
- 5.スパークプラグ、プラグキャップの変更は可。ただしプラグコードの変更やイグニッションコイルの変更は不可。



- 6.バッテリーの変更は可。但しバッテリーの取り外しは不可とし容量の大きなものやバイク用以外のものへの変更は不可。
- 7.ハーネス類の改造、変更は可。但し、メインキーの取外しは不可とし、メインキーによりエンジン停止の操作を出来るものとする。
- 8.インジェクション車の ECU の改造・変更は不可。
- 9.キャブレター車のCDIユニットの変更は可。キャブレターは、ジェット類、ニードル類のセッティングインナーパーツの変更のみ可。ただし、オートチョーク機構に関しては、オートチョークの作動関連部品についてのみ、チョーク解除状態に固定するための改造のみ可。キャブレター車はガソリンキャッチタンクを装備する事。
- 10.アイドルコンベンセーターは、機能停止のためのジョイントホースの取り外しと、取り外し部分へのフタの装着のみ認める。
- 11.アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロ、バーエンド)の変更は可。
- 12.バーエンドキャップを取り付けるためのハンドルエンド部の加工は可。
- 13.ブレーキホース/ワイヤー、ブレーキパッド/シュー、ブレーキフルード、ブレーキレバー、バンジョーボルトの変更は可。
- 14.リヤサスペンションの変更は可。また取り付けに伴い干渉するエアークリーナーボックスの最低限の加工・オフセットは可。但し、吸入面積の拡大や容量拡大等の性能向上の加工は厳禁とする。
- 15.フロントフォークは同一メーカー・同排気量での純正部品の流用可。ただし2バルブ車はフロント回り(ステム・フォーク・ブレーキ・ハンドル)等の他メーカー流用を認める。フレーム加工は不可。
- 16.フロントフォークスプリングのカラー追加やフォークオイルの変更、シートパイプの加工は可。
- 17.スピードメーターケーブルの取り外しと、その関連部品の取り外しは可。フロントホイールのダストシールの取り外しは可。但し、ホイールベアリング本体のオイルシールの取り外しは不可。
- 18.フォークダストブーツの取り外しは可。
- 19.ホイールダストシールの取り外し、変更は可。
- 20.ホイールは同一メーカー、同排気量で無加工にて取り付け出来るもの限り互換性を認める。
- 21.タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入できる物のみ使用可。但し、スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)および磨耗限度を超えたもの、およびグルーピング(溝切り、カッティング)は不可。
- 22.駆動系(クランクシャフト、クランクケースカバーは除く)は同一メーカー、同排気量の部品に限り流用を認める。但し無加工・無改造で取り付け出来る事。ただし2バルブ車は駆動系の社外品への変更を認める。またエアエレメントの取り外し、及び社外品の変更も可とする。
- 23.ウエイトローラー及びボスワッシャーについては社外品の使用を認める。
- 24.ボディーカバー類の改造は不可とするが純正同一形状のものへの変更を認める。安全性及び整備性向上の為、アンダーカバー、インナーフェンダー、リヤフェンダーの加工及び取り外しは可。但し燃料タンクが直接路面に接触する可能性がある場合は純正カバーと同等以上の強度を有するカバーを取り付ける事。(タイラップのみの固定は不可)金属製が望ましい。
- 25.ライトおよびウインカー部分へのカバー類の装着は可。テールランプを取り外した場合には同部位へのカバー装着を認める。但しリヤタイヤ後端よりはみ出さない事。カウリングは純正同形状の物への変更を認める。
- 26.安全性向上と路面保護の為、フレーム、エンジン等走行中に明らかに接地している箇所に関しては強度に影響の出ない範囲で切除が望ましい。但し加工後の処理は安全性を考慮する事。
- 27.シート表皮、シートベース、シート内ウレタン(アンコ抜き等)をしての形状の変更は可。純正同等の形状である社外品カバーへの変更を認める。
- 28.ステップ付近の不要な凸部分の切除等は可。また滑り止め加工等滑り止め材の使用は可。但し、ステップ自体の変更は不可。
- 29.レーシングスタンドを使用するための追加パーツの取付けは可。

- 30.駆動系カバーの取付けボルトはスチール製の同寸法ボルトにより、全箇所固定しなければならない。またガスケットの取り外しを認める。
- 31.駆動系カバーの損傷によるカバーの溶接による補修を認める。但し純正同等の形状に修復し主催者へと確認する事。なお損傷が著しい場合は使用を認めない事がある。
- 32.上記以外の改造、変更については FN クラスに準ずる。

## FP4-50クラス

(排気量50cc 未満 ノーマルスクーター準改造、一般公道用車両)

- 1.車両の排気量は50cc 未満とする。(ピストンメーカー純正でも、オーバーサイズの使用は不可)
- 2.マフラーの改造、変更およびマフラーガードの使用は可。但しサイレンサーは車両の後方後向で、リヤタイヤの後端より10cm 以上はみ出してはならない。サイレンサーのテールエンドパイプは水平が望ましい。
- 3.駆動系(クランクシャフト、クランクケースカバー、リヤホイールは除く)は、同一メーカーの50cc スクーターの部品であれば流用を認める。但し無加工・無改造で装着できるものに限る。
- 4.ウエイトローラー及びボスワッシャーについては社外の流用を認める。
- 5.ブローバイホースは、シリンダーヘッドからエアークリーナーボックスへ繋ぎ、内圧コントローラーバルブやワンウェイバルブなどは使用不可。
- 6.インジェクション車の ECU の改造変更は不可。但し、燃料調整機能及び点火時期調整機能エンジン回転リミッターの変更および解除ができる電子制御装置(サブコンのみ)の使用可。
- 7.ホンダ、スズキ等の車両に関してはフロント周りのステム以下からの変更可能(他メーカーの流用可能)但し最小限の加工(サンダー、ドリル、やすりでの加工)での取り付けに限る。(溶接機、旋盤、プレスでの加工は不可)その際のホイールやキャリパー等も移植時の ASSY 使用可能とする。それに準じる同等の社外品(純正補修部品)への交換も可。
- 8.キック式始動に伴う部品(キックペダル、ギヤ、スプリング等)の加工及び取り外しは可。
- 9.同一メーカー同排気量の純正パーツを無加工で装着出来るフォーク COMP(ステム、フォーク、ホイール、シャフト、ブレーキASSYと周囲のカラー、ベアリング、ボルト等)の変更は可。ハンドルは含まない。フロントフォークの突き出しは不可。フロントフォークとの干渉を避ける為最小限のカバーの切削は可。
- 10.インナーコイルスプリングやシートパイプに関しては同一メーカー、同排気量内での変更は可。但し無加工で取り付け出来る物に限る。
- 11.安全性向上のため、アンダーカバーの加工および取り外しは可。但し、燃料タンクが直接路面に接触しないよう、純正カバーと同等以上の強度を有するカバーを取り付ける事(タイラップのみの固定は不可)。金属製が望ましい。
- 12.ハーネス類の取外し改造などは可。但し、メインキーの取外しは不可(移設は可)とし、メインキーによりエンジン停止の操作をできるものとする。また、無加工で装着できるアーシングケーブルの使用を認める。
- 13.コンビブレーキ車両についてコンビブレーキを解除する為のワイヤーの取り外しや変更可能とする。
- 14.上記以外の改造、変更については FN4-50クラスに準ずる。

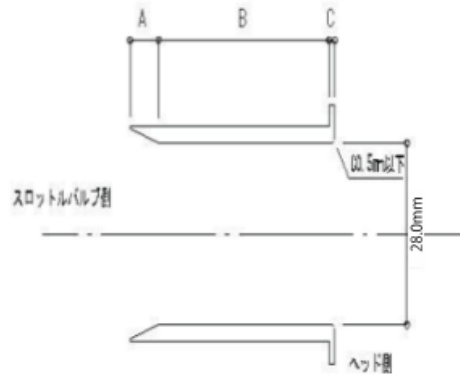
## FP4-ST クラス

(125cc ノーマルスクーター準改造、一般公道用車両)

- 1.車両の排気量は125cc 未満とする。(ピストンはメーカー純正品でも、オーバーサイズの使用は不可)
- 2.マフラーの改造、変更およびマフラーガードの使用は可。  
サイレンサーは車両の後方後ろ向きでリヤタイヤの後端より10cm 以上はみ出してはならない。  
サイレンサーのテールエンドパイプは水平が望ましい。
- 3.駆動系を含むすべての部品は、同一メーカーの125cc スクーターの部品であれば純正品に限り互換性を認める。  
ただし、無加工、無改造で装着できるものに限る。(シム・ワッシャー・カラー等を用いての微調整は可能)  
ウエイトローラー及びボスワッシャーについては社外品を使用する事ができる。
- 4.タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。スリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)および、摩耗限度を 超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング) したものは不可。  
ただし、ロードコース用ミニバイクタイヤの使用を認める。(S01/S02・KR337・10/12インチ車用レインタイヤ 等)
- 5.バッテリーの変更は可。(リチウムバッテリー等)ただし純正装着バッテリーより寸法と容量を超える事は認められない。  
エンジンはセルスターターで始動できる状態であること。
- 6.メーター類の追加、変更、取り外しは可とし、それに伴うセンサーやケーブルの追加や取り外しも可。ラップタイマーやデータロガー、簡易 GPS の装着も可とするが、脱落無き様強固に取り付け、走行の支障をきたさぬ様、十分注意する事。
- 7.バーエンドキャップを取り付けるためのハンドルエンド部の加工は可能。  
BW'S125は、社外製ハンドルへの変更を認める。
- 8.シート表皮、シートベース、シート内ウレタン加工、変更は可能。
- 9.インジェクション車のエンジン・コントロール・ユニット(以下、ECU)は、内部のプログラムおよびデータを含め ECU の変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。  
市販状態において ECU とレギュレーターが一体化 されている車両については、同様にレギュレーターと一体成型されている ECU への変更ができる。※ティグラー125に関しては戦力バランスを考慮しフルコンの使用は不可。
- 10.ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
- 11.ホイールサイドカラーの改造、変更は可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。
- 12.フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更および取り外しは可。
- 13.フロントフォークの突き出し加工、フォークスプリング部分のカラーの追加、インナーパーツ(シートパイプ・スプリングなど)の改造・変更は可。また、ダストシールの変更・取り外しは可。  
フロントフォークとの干渉を避けるため、最小限のカバー類の切削は可。
- 14.フライホイール、ジェネレーター、空冷ファン、発電制御レギュレーターの変更・取り外しは不可としバッテリー充電機能を稼働させなければならない。
- 15.スタンドステー等の不必要なステーの切除は可能。
- 16.安全性向上のため、アンダーカバーの加工および取り外しは可。但し、燃料タンクが直接路面に接触しないよう、純正カバーと同等以上の強度を有するカバーを取り付ける事(タイラップのみの固定は不可)。金属製が望ましい。
- 17.安全性向上のため、駆動系カバーの加工は可。但し加工または転倒により開いた穴は必ず塞ぐこと。溶接が望ましい(最低限金属系粘着テープで塞ぐこと)。また駆動系カバーの取付けボルトは5本以上で固定する事。
- 18.安全性向上と路面保護のため、フレーム、エンジンなど走行中に明らかに接地している箇所に関しては、強度に影響の出ない範囲で切除が望ましい。ただし加工後の処理は安全性を考慮すること。

- 19.適正な車検を行うため、車両パーツリストのない車両での参加を認めない。
- 20.キャブレター、スロットルボディの社外製パーツへの交換・変更は不可。また、純正装着品でも大口径ボディを採用している場合(TIGRA125後期型のφ30など)は、口径(ベンチュリー口径)をφ28以下とする。その際口径を小さくするためのリストリクターの追加は可。下記図参照(ただし無加工で装着できるもののみとする)。

### リストリクター断面図



- ※A スロットルバルブから 5mm まではテーパ等の加工加  
 ※B 上記終端よりキャブボディの終端まで (B+C) φ22 規制  
 ※C つば厚み 1.0mm 以上

- 21.サイドカウルのカットは不可。但し、あきらかに突出している部分に限りカットを認める(穴は塞ぐこと)
- 22.ステップ踏み位置確保のため、ステップ部分とステーのカットおよび新設は認められるが、新設する場合はカットしたステップ部分より高くなり車体幅より1cm以内に収まっており確実に固定されていること。  
 滑り止め材の使用は厚み1cm以内の部材とする。ステップパーを使用する場合は安全上先端が中空ではなく、丸みを帯びた形状でなければならない。その他、鋭利な部分がないように処理を施すこと。
- 23.ハーネス類の取り外し、改造等は可。但しメインキーの取り外しは不可(移設は可)としメインキーによりエンジン停止の操作を出来るものとする。また無加工で装着できるアーシングケーブルの使用を認める。
- 24.エンジンを整備する際のパルブの擦り合わせやシートカット及びバルブのリフェース加工(4ストローク)バリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。但し、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。追加のホーニング処理及び、鉄ヤスリ、砥石およびリューター等を使用した加工は厳禁とする。パーツリストで COMP となっているパーツの、分解及び組み換えは改造とみなし不可。部品が単品でも発注出来る部分のみ交換可。
- 25.空冷車両において、エアークリーナーエレメント、ダクトの改造、変更が出来る。  
 ダクト取り付けのためのエアークリーナーボックスの加工は可能とするが、ダクト部以外からの吸気は禁止される。
- 26.上記以外の改造変更については、FN クラス車両規定に準ずる。

## OPEN クラス

(市販車エンジンを使用した改造車両)

- 1.排気量はミッション付き2ストローク100cc以下4ストローク150cc以下とする。
- 2.使用するエンジンは市販されている原付二種までのクランクケースを使用する事。(但し NSR-mini、NSF100、NS50R、TZ50、CBR150、マロッシ製、G クラフト製は除く)
- 3.0.50mm までのオーバーサイズピストンの使用は可。
- 4.市販レーサーエンジンの使用は不可。ミッションは6段以下とする。
- 5.ドライブsprocketカバーはかならず取り付けする事。
- 6.ホイール径は18インチ以下とする。
- 7.スリックタイヤ及びレーシングレインタイヤの使用は可。
- 8.4ストローク車両の場合は250cc以上のオイルキャッチタンクを装備する事。
- 9.4ストロークスクーターでの排気量は182cc未満とする。
- 10.2ストロークスクーターでの排気量は140cc未満とする。
- 11.スクーター車両の場合、クラッチ機構は遠心クラッチである事。
- 12.4ストロークスクーターの場合はノーマルフレーム、フォルムをベースとする事。
- 13.使用するガソリンの種類、添加剤の使用は自由とする。

## MOTO CP クラス

(ミッション付き2ストローク及び4ストローク改造車両)

※参加台数は少ない場合 OPEN クラスとして同一賞典で開催する

- 1.車両の排気量は2ストローク85cc以下、4ストローク150cc以下。
- 2.エンジンは一般市販されているミッション付きエンジンのクランクケースを使用する事。(市販レーサーの使用も可)
- 3.ミッションは6段以下とする。
- 4.ロードコース用溝付きタイヤを含めレーシングタイヤ(スリックタイヤ・レーシングレインタイヤ・インターミディエイトを含む)の使用は可。但し摩耗限度を超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング)した物は不可。
- 5.使用するガソリンの種類、添加剤の使用は自由とする。