

車両総合規則：

(モトチャンプ杯に準ずる)

レース前車検での主催者側の判断には、その解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。

ブレーキは、前輪後輪にそれぞれ安全で独立した有効なブレーキを備えなければならない。

ハンドルは、回転角度を左右いっばいに切った際、ライダーの指を挟まないようにハンドルと燃料タンク、カウリング等に間隔を確保しなければならない。

クラッチレバー、ブレーキレバー、グリップレバーは変更可。ただし、その先端に丸みを持たせなければならない。

フットレスト、ペダル類の先端は、安全上丸められていなければならない。

SP12クラスと改造クラスの全車両、および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しなくてはならない。また、その他のクラス(M12など)に関しても、サイドスタンドステーの切除が望ましい。

取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。また、ヘッドライト、テールランプ、ウインカーなどは、取外すかテーピングを施さなければならない。

カウルなどを取外した場合は、全てのカウルステーも取外すこと。また、フレームの加工は最小限の不要ステー切除のみ可。

ボルト・ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、スイングアームピポッドボルト及びエンジン内部については不可。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とクラッチケースカバー、オイルドレンボルトは除く)安全を考慮し不可。オイルドレンボルトおよび給油口(エンジンオイル、ミッションオイル)は、必ずワイヤーロックを施すこと。

燃料タンクにブリーザーパイプを取付ける場合は、必ず透明または半透明のキャッチタンク(100cc以上)を取付けること。ただし、ワンウェイバルブの機能を満たしていないキャップを使用する場合は、ワンウェイバルブを取付けること。

オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンクは、必ず走行前に空にしておくこと。

他のライダーに危険や迷惑をおよぼすような改造はしてはならない。

排気音を抑えるために、有効な消音器(サイレンサー)を装着すること。消音器が装着されている場合でも、著しく排気音の大きい車両は、主催者判断により出場を拒否する場合がある。なお、自車の音量が気になる場合は事前に主催者に問い合わせること。

各クラスの車両は下記の音量規制をクリアしていなければならない。不明な場合は事前練習等にて生駒での測定をしてください。

測定回転数(詳しい測定法等は生駒HPにてご確認ください)

【OPEN】

2st・・・9,400rpm

4st・・・6,600rpm

【SP12・SP50・M・ST100・SP100】

2st・・・9,400rpm

4st・・・7,300rpm

ラジエターを装着している全ての車両は、転倒時に内容物が漏れ出しにくい構造のリザーバタンクまたはキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響のない場所に強固に取付けなくてはならない。サーモスタットの取外しは可。

全ての車両は、キャブレターからの「オーバーフローパイプ」に、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付けなくてはならない。

ゼッケンプレートの大きさは、各辺200mm以上の大きさのものでなければならない。

ゼッケンの書体は、ゼッケンプレートの枠内に明記し、走行前車検にて合格となったもののみ使用可。

アクスルシャフト(F/R)の固定は、ロックナットまたはワリピンを使用すること。

一般公道用の車両でなくとも、TZ50・NS50 R・NSRミニ・NSF100は、MクラスおよびSPクラスに参加を認める。

全ての車両(SP12-4st・SP50-4st・FSとFNおよびFP、FP4の駆動系は除く)は、原動機形式およびフレーム形式の異なる車両の部品を使用することができない。ただし、生産中止部品については「本車両規則」で承認したのものに関しては、その限りではない。(形式とはメーカーが定めた、機種に属する原動機番号、フレーム番号をいう)

(例) NSR50の車両にNS50-F、NS-1の部品の使用は不可。

・88NSR50の車両に93NSR50の部品の使用は可。

・スーパーJOG-Zの車両にJOG-Zの部品の使用は可。

・TZM50Rの車両にTZR50-Rの部品の使用は不可。

・JOG-Zの車両にJOGアプリオタイプ2の部品の使用は不可。

全ての車両(SP12-4st,SP50-4st,FS,FP4は除く)は、メーカー市販時の原動機形式とフレーム形式が合致していなければならない。ただし、年式により異なる原動機形式を持つ原動機および原動機部品は、同車種フレームに限り使用を認める。

市販タイヤを使用する全クラスに関して、レース終了後、購入希望者が発生した上位入賞車両のタイヤについて、定価、または市場相場に値する金額で売却しなくてはならない。

車両規則に反した者は、主催者判断で当該シリーズの次のレースに出場停止処分とする場合がある。

リヤサスペンションの変更は可。ただし補助ステーなどを使用する場合は、十分な強度を保つこと。いかなる場合もスイングアーム、フレーム側取付け部などの改造変更は一切不可。強度的、構造的な判断は主催者に一任するものとする。

ミッション車の燃料タンクに、樹脂製などのカバーを装着することを認める。ただし、取付け方法は、車検員の指示があった場合に、容易に取外せるものとする。転倒時、脱落しないよう固定すること。

全てのチェーン駆動車両に関して、フロントリヤスプロケットの両方に、チェーンカバーを装着すること。ただし、リヤフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合の取外しは可。また、チェーンとスプロケットの噛合部にリヤ(ドリフ)スプロケットガードの装着を必須とする。ただし、安易に脱落しないよう強固に取付けること。装着目的のスイングアームへの加工は可とする。

4ストミッション車両は、万が一のエンジントラブル時を想定し、エンジンオイル総量を受け止めることが出来る容量と形状を確保したアンダーカウルを装着すること。走行中にエンジンが破損した場合、路面にオイル等が漏れないようエンジンの下面を覆い、且つ十分な側面の高さを確保していること。また、エキゾーストパイプとアンダーカウルが接触しないように注意すること。アンダーカウルは、最深部で一番低いところから最低50mm以上の深さがあること。アンダーカウルの下部には直径20mmの水抜き孔を2つまで設けても良いが、この孔はドライコンディションレースの際には耐油 / 耐熱性のグロメット等で確実に閉じていなくてはならず、レインコンディション時に限り開くことができる。なお、アンダーカウルを装着するためにステーを追加することは認められるが、取り付け用以外のステー機能を持たせることは不可。なお、4ストスクーターは、オイルを受けるアンダーカウルと同等の役割を果たすものの装着が望ましい。

データロガー装置の取り付けは可とする。但し取り付けは脱落の無いように強固に固定すること。また、センサー類取り付けのステー類の追加は認めるが安全を考慮した形状にて取り付けること。

ゼッケンについては下記を確認し、指定に従う事。指定ゼッケンは認めない。ゼッケンは返送する受理書に記載します。

OPEN	2stOPEN? 4stOPEN? 2FS? 4FS	赤 [^] -ス/白文字
SP	2st-SP? 4st-SP? FP4	白 [^] -ス/黒文字
M	M? ST? FP? FP4-ST	黄 [^] -ス/黒文字
FB	FN? ???/????? ? 祿? ?	黒 [^] -ス/白文字

M12及びMクラス：

M12クラスではミッション付き ノーマル車、市販レーサーを除く一般公道走行用の車両でホイールの直径が12インチ以下、Mクラスには、上記でホイールの直径が13インチ以上のマシンも該当する。

下記以外の改造 変更は一切不可

車輛の排気量は50cc 未満とする。(ピストンはメーカー純正品であっても、オーバーサイズの使用は不可)

キャブレターはジェット類、ニードル類等のセッティングインナーパーツの変更、及びインテークチャンバーの取り外しと、その後の処理のみ可

リミッターのカット及びCDI ユニットの改造、変更は可。ワイヤーハーネスの改造、変更も可。ただし、メインキー取り外しの場合はキルスイッチを装着すること

タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入出来る物のみ交換は可。ただしスリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)及び摩耗限度を超えた物、及びグルーピング(溝切り、カッティング)は不可。レース専用タイヤは不可

スプロケット、チェーン、チェーンサイズの変更は可

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は不可

始動機構についてはキックペダルの取り外し及び関連ギアの取り外し可

カウリングは市販時にフルカウルの装着されている車輛は、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。またスクリーンを含むフルカウリングは純正部品以外でも使用可

シートカウルの改造、変更は可。なお改造、変更の有無を問わず転倒時にシートカウルが外れないように強固に固定をしなければならない。メーターやシート固定のための追加ステーの使用及びハンドル切れ角調整のための改造は可

NSRとNSRミニの部品の互換性を認めるNSRとNSFについてはエンジン部品、電装部品以外で無加工無改造で取り付けられるものに限る
・NSR50Iは92モデル(原動機型式:NSR50N)以前のシリンダヘッドを使用する場合92モデル(原動機型式NSR50N)以前のシリンダヘッドガスケットを使用しなければならない

・NSR50 は93 モデル(原動機型式NSR50P)以降のシリンダヘッドを使用する場合、93モデル(原動機型式NSR50P)以降のシリンダヘッドガスケットを使用しなければならない

ステップバー、ペダル、ステップホルダー、リンクなどの改造、変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置になければならない

ブレーキは前後共に市販時の物とし変更は認めない。ただしブレーキレバー、パッド、シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、パンジョーボルトの変更は認めキャリパーガードの装着を強く推奨する。その際のボルトはアルミ・チタン製を除き可
リヤブレーキに関してはリザーブタンクレスキットの装着を認める但しキャップにはワイヤーロックを施すこと
(注)ブレーキとはマスターシリンダ、キャリパー、トルクロッド、ディスクプレートまでをいう

ラジエター 本体の改造や変更は不可。ただしラジエターカバー、サーモスタットの改造変更追加は可

各メーター、メーターケーブル、スピードメーターケーブル駆動用ギアの改造変更、取り外し及び前後ホイールカラーの変更は可

リアサスペンション の変更は可

バッテリー 充電コイルなど取り外しは可

ステアリングダンパーの装着は可。ただしステアリングストッパーとの兼用は不可

ホイールカラー の変更は可但しディスタンスカラーの変更は不可そしてリアフェンダの改造、変更は可

NSF100の参加を認める

NSFやST車両で各Mクラスに出場で同賞典の場合はリアサスペンション の変更を可とする

これら以外の改造変更は2011年度まるち杯のMクラスに準ずる

:SP50及びSP12クラス :

ミッション付きノーマル車、市販レーサーを除く一般公道走行用の車輛でホイールの直径が12インチ以上17インチ以下とする

下記以外の改造、変更は一切不可とする

車輛の排気量は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)

キャブレターはジェット類ニードル類等のセッティングインナーパーツの変更及びインテークチャンパの取り外しと、その後の処理のみ可

エアクリーナ及びボックス、エレメントの改造、変更及び取り外しは可。またエアファンネル等の取り付けは可(ただしエアファンネルはキャブレター本体を無加工で取り付けられるものに限る)

スパークプラグ、プラグキャップ及びプラグコードの変更は可

始動機構とそれらの関連部品の取り外しは可

2サイクル車の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、変更及び取り外しは可

アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロットル、ラバーR・Lを含む)オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可

クランクケースカバー(R・L)の改造、変更は不可

4サイクル車のオイルクーラーの取り付けは可

ラジエター本体の改造、変更は不可。ただし同系車種のラジエター・ラジエターカバー、サーモスタットの改造、変更、追加は可

マフラーの改造、変更は可。ただし音量規則を満たしていること。サイレンサーのテールエンドパイプは水平が望ましいなおサイレンサーは後輪最後端の垂線より後に突出してはならない

フレームの改造、変更は不可。ただしサイドスタンド取付部はそのステーを最端部より40mm程度削除すること。不要ステーの削除及びメーターやシーツ固定の為に追加ステーの使用及びハンドルの切れ角調整の為に改造は可。ただし、どの場合も先端を丸める処置を施すこと

Fサスペンションの変更は不可。ただし、エア加圧の為にバルブの取付スプリングの変更、イニシャルアジャスタの取付インナーパーツ(シーパイプ、スプリングなど)の改造、変更、スタビライザでの補強は可。(またダストシールの変更、取外も可。)

リアサスペンション 変更は可。

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の兼用は不可

ホイールアセンブリの変更は不可。ただしスピードメーターケーブル駆動用のギア及びダストシールの取り外しのみ可。フロント及びリアホイールカラーの変更は可

タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入出来る物のみ交換は可。ただしスリックタイヤ(インターミディエイト、レーシングレインを含む)及び摩耗限度を超えた物及びグラービング(溝切り、カッティング)は不可。ただし17インチ車両のレーシングレインのみ特例で認める

スプロケット、チェーン、チェーンサイズの変更は可

チェーンカバーの取外しはF(ドライブ)スプロケット、R(ドリブン)スプロケットのどちらにしても不可。ただしその機能を満たす同一形状の物への変更、もしくはRフェンダがスプロケットカバーの機能を完全に満たしている場合の取外しは可

ハンドルバー及びトップブリッジの改造、変更は可。ただしフレームなどの改造は不可

カウリングは市販時にフルカウル装着されている車両はスクリーンを含むカウルの取外しは不可。又スクリーンを含むフルカウルは純正部品以外でも可

メーター類の改造、変更可

シートカウルの改造、変更は可。なお改造変更の有無を問わず転倒時にシートカウルが外れないように強固に固定をしなければならない

ガソリンタンクは市販時の物で改造、変更は認めないがフューエルコック、給油口の改造、変更は可

FフェンダRフェンダの改造変更は可。取外しはRフェンダは可としFフェンダはフルカウル装着車両のみ取外し可とする

ステップペダル、ステップホルダ、ステップバー、リンクなどの改造、変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作出来る位置でなければならない

オイルキャッチタンクはクランクケースよりホースの出ている物のみ取付けなければならない。なお転倒時に容易に脱落したり破損せず高温にも耐えられる物でオイルがこぼれ出したりしないような処置を確実に取り付けること

ブレーキは前後共に市販時の物とし変更は認めない。ただしパッド、シュー、ブレーキホース、ブレーキワイヤ、ブレーキレバー(クラッチレバー含む)、バンジョーボールの変更は認める。(注)ブレーキとはマスターシリンダ、キャリパ、トルクロッド、ディスクプレーまでをいう

ワイヤハーネス及びカブラーの改造、変更は可。ただしメインキー取外しの場合はキルスイッチを装着すること

リミッターのカット及びCDIユニットの改造、変更は可

バッテリーの変更、取外し及び充電コイルの取外しは可アルミ・チタン製のボルト・ナットの使用についてはエンジン関係とブレーキ関係(ただしブレーキフルード系統とクラッチケースカバーは除く)は安全上の為、全て不可

クラッチ機構はクラッチプレート フリクションディスクを純正部品を使用していればクラッチスプリング、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の数量の変更は可。ただしクラッチプレート フリクションディスクの数量は当該車輛のメーカー 出荷時を下回ってはならない

17インチ車 SPの規則

カウリングは、純正同形状のものに変更は可 カウルステーの改造、変更も可、カウリングの取り外しも可。又、サイドカバーの取り外しは自由であるが取り外さない場合は脱落しないよう処置すること

フレームの改造、変更は不可。ただしゼッケンプレート、メーター、シート等の取り付けのためのステーの追加、及び必要でないステー類（シートレールの一部を含む）のカットはフレームの強度、剛性に全く影響を与えない場合に限り可

タイヤのチューブレス化に伴うバルブ追加は可、ステップの位置変更は可。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

NS50F 及びNS50R に、NSR50 のマスターシリンダユニットの使用は可

ヤマハTZ50 の参加は上記改造範囲内であれば認める。ホンダNS50Rの参加を認める

上記以外の改造、変更については、全てSP12 クラス車輛規定に準ずる

NS50R 型式番号(S50R)とNS50F 型式番号(AC08)の部品の互換性を認める。ただし下記事項を遵守すること

・NS50R のシリンダを使用する際は、シリンダヘッド、シリンダヘッドガスケットもNS50R 用を使用すること

・NS50F のシリンダを使用する際は、シリンダヘッド、シリンダヘッドガスケットもNS50F 用を使用すること

注意！！M12クラス、及びSP12クラスに出場するNSR50 はシリンダヘッド、シリンダヘッドガスケット、シリンダの3点を下記の2とおりの組み合わせ以外で使用してはならない

・組み合わせ1 部品番号末尾 = [シリンダヘッドGT4-000][ヘッドガスケットGE2-000 もしくはGE2-003 もしくはGE2-013][シリンダGT4-000 もしくはGT4-710]

・組み合わせ2 部品番号末尾 = [シリンダヘッドGT4-010 もしくはGT4-970][ヘッドガスケットGAA-003][シリンダGT4-710 もしくはGT4-970]

4ST-SP車両特別車両規則

対象車種（ミッション付4ST100cc未満改造車及びKSR 110）、まるち杯西日本シリーズ（SP12 4st）と同 - の車両規定となります。

下記以外の改造、変更は一切不可とする。

エンジンは出荷時を基本としシリンダー、ヘッド、ピストンなどの部品や、バルブ、カムシャフト、クランク、ケース、ミッションなどの改造変更は一切不可

車両の総排気量は100cc未満とし、メーカー純正品であってもオーバーサイズピストンの使用は不可

ホンダNSF100、XR100、APE100(TypeD)の部品の互換性を認める。ただしXR100R シリンダーAssy 1210(y436-000J)の使用は不可
上記パーツ=スカルトを除くシリンダーの高さが 69.75mm 以下の物) 製品誤差や測定環境等による±0.1mm の誤差を認める
また、エンジン関係以外に限り、NSR50/mini の部品の互換性を認める。

エンジン内部のホーニングやリユーターを使つての加工は一切不可

ヘッドカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等)

エアクリーナーボックスおよびエレメントキャブガードの改造、変更、取り外しは可、また、エアファンネルの取り付けは可

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、スロットルワレブの交換、変更も可

マフラーの改造、変更は可能。ただし、音量規則に適合して事

また、サイレンサーの後端到は、リヤタイヤエントの垂線より後ろに突出してはならない

クラッチスプリングの改造、変更は可。また、APE50 のクラッチパーツの使用は可

オイルクーラーの装蓄は可。また、それに伴うクラッチケースカバーの改造、変更は可。但し、ホースは耐熱、耐油性を満たした物で、ホースバンド等で強固に固定すること。また、それに伴うオイル通路の拡張加工は可

スパークプラグ及びプラグコード、プラグキャップの改造、変更は可

ステーターコイル類の取り外しは可。また、純正フライホイールの軽量化加工は可

但し、加工する際は最低限の耐久性を損なわない様や分注意する事。安全性を考慮し、フライホイール外周肉厚が9.5mm 以上で、側面の取付けボスとの高低差が55mm 以内であることが望ましい

クランクケース及びケースカバーの改造、変更は不可。但し、エンジン換装時の干渉を避ける為の、最小限の切削のみ可

フレームは原則的に出荷時の状態を基本とするが、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。また、不要ステーの削除及びメーターやシーティングのための追加ステーの使用、ハンドル切れ角調整の為の部工も可。但し、どの場合も先端を丸める処理を施すこと

エンジンマウントKIT の使用及び、エンジン換装に伴う追加ステー等の使用は可

エンジンを整備する際の、パルプの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、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。ホーニングやリユーターを使つての加工は厳禁とする。

上記以外の改造、変更範囲については、総合仕様 M-12、M クラス規定に準ずる

:FNクラス :

ノーマルスクーター、市販レーサーを除く一般公道走行用の車輛

下記以外の改造、変更は一切不可

車輛の排気量は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)

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

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は不可

アクセルワイヤーの変更は可ただしスロットル部分の改造、変更は不可

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

リアサスペンションの変更は可

タイヤは、一般市販されていて通常ルートで購入出来る物のみ交換は可ただし、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)及び摩耗限度を超えた物、及びグルーピング(溝切り、カッティング)は不可

バッテリーの取り外し、変更は可

リミッターなカット及びCDI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成型されている車種については純正部品と同様にイグニッションコイルとが一体成型方式のCDIユニットへの変更のみ可。(それ以外の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。)

ボディのカバー類の取り外し、変更は不可但し純正の同形状の物への変更は認める。なお破損した物に限り、安全であれば使用は可。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

ライト及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際カバーの装着は可、但し純正形状に限る。

分離給油用オイルポンプ(オイルタンク、オイル通路等の関連部品を含む)の改造、変更及び取り外しは不可

アルミ・チタン製のボルト・ナットの使用についてはエンジン関係とブレーキ関係 (ただしブレーキフルード系統とクラッチケースカバーは除く)は安全上の為、全て禁止する

フロントホイールカラーの変更は可。及び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

始動機構の内、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の取り外しと、駆動に関わっていない部品の取り外しスターターモータ取り外し後の蓋の取り付けは可。ただし、スターター関連部品の取り外しや改造は不可。キックシャフト部分への追加カラーワッシャーなどの使用は可

シートは中のスポンジを加工しての形状の変更は可。ただしシートベースの変更は不可

駆動系(クランクシャフト、クランクカバー、リアホイールは除く)は同一メーカーの50cc スクータの部品であれば流用を認める。ただし無加工、無改造で装着出来るものに限る

駆動系カバーは破損した場合同形状に修復する場合のみ溶接で対処することを認める。但し主催者に確認を取ることを認める。

ステップ付近の滑り止め加工は、厚み1cm 以内の滑り止め材の使用のみ可。ただしステップ自体の改造、変更は付近

レーシングスタントを使用する為の追加パーツの取り付けは可

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

ハーネス類の取り外し、改造などは可。ただしメインキーの取り外しは不可とし、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

下記3点のカバーの取り外しを認める

- ・ライブDIO 系の「ダクトA」及び「ダクトB」(エンジン部分からエアクリーナまで続いている部分)
- ・JOG 系のアンダーカバー(フェンダインナ)
- ・駆動系ケース外側の防音カバー

:FPクラス :

ノーモルスクーター 準改造、市販レーサーを除く一般公道走行用の車両

下記以外の改造、変更は一切不可

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)

マフラーの改造、変更、およびチャンパー(マフラー)ガードの使用は可。ただし規則音量規制を満たしていること。サイレンサーは、車両の後方後方で、リアタイヤの後端より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

駆動系の改造、変更、およびスターター関連部品の取外し、改造は可。ただし、クランクシャフト、リアホイールの改造、変更は不可。(クランクケースカバーの穴あけ加工などは不可)

分離給油用オイルポンプ(関連部品を含む)の改造、変更および取外しは可。また、オイルポンプを取外した後への蓋の装着も可。オイルタンクの取外し、およびオイル通路の遮断加工も可

フロントフォーク(三又を含む)の改造、変更は可。また、ハンドルバー、フレーム、ホイール、キャリパーの改造、変更は不可。ただし、スタビライザーの効果、役目のみを発生する場合に限り、スタビライザーの使用は可。フロントフォークとの干渉を避けるため、最小限のカバー類切削は可

ピックアップを除く、ステーターコイルの改造、変更は可。取り外しは不可

エアクリーナーおよびボックス、エレメントの改造、変更および取り外しは可。また、エアファンネルなどの取付けは可。(ただし、エアファンネルなどは、キャブレター本体を無加工で取付けられるものに限る)

外装カウルについて、部品交換のためのアンダーカバーの改造、変更を認める。ただし、不要な突起などがあってはならない

上記以外の改造、変更については、すべてFNクラス車両規定に準ずる

アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ワイスロットル・ラバー・R・L・パーエントを含む)、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可
パーエントが使えない場合は、非貫通タイプのグリップを使用すること

:FP4クラス :

4サイクルスクーター 準改造

下記以外の改造、変更は一切不可とする

4サイクルスクーター で車両の排気量は、125cc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)

シグナスXにおいて、無加工で装着できる純正品に限り互換性を認める。

インジェクション仕様車両に、燃料調整機能および点火時期調整機能、エンジン回転リミッターの解除機能を有する電子制御装置の使用は可。ただし、ECUの改造変更は不可

当該カテゴリーの活性化を鑑み、上記制御パーツおよびデータについては、公開を指示された場合は参加者はそれに応じなければならない。公開方法は使用する装置ごとに主催者側が指示する。

上記以外の改造、変更については、すべてFPクラスに準ずる。

:FP4-STクラス :

4サイクルノーマルスクーター 準改造、市販レーサーを除く一般公道走行用の車両

下記以外の改造、変更は一切不可とする

4サイクルスクーター で車両の排気量は、125cc 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)

マフラーの変更、およびマフラーガードの使用は可能。ただし改造品、ワンオフなどのオリジナルマフラー（市販していない物）については使用不可とする。

また、サイレンサーは車両の後方後向でリアタイヤの後端より10cm以上はみ出してはならない。音量規制は回転数 7000rpmで測定し、96db以下とする。

駆動系（クランクシャフト、クランクケースカバー、リアホイールは除く）は同一メーカー同一排気量スクーターの無加工・無改造で装着できる純正部品であれば、流用を認める。

ただし、ウェイトローラー、及びボスワッシャーについては、社外品の使用を認める。シグナスX、Bw's125、アクシストリーの3車種においては、この3車種内でのみ流用可

インジェクション仕様車両に燃料調整機能、点火時期調整機能、エンジン回転リミッター解除機能を有する希望小売価格2万円以下の電子制御装置の装着は可能。ただし、ECUの改造は不可

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

バッテリーは容量の大きい物やバイク用以外の物への変更は不可としセルスターターでエンジン始動出来るようにしなければならない

フロントフォークについてはステムの突き出し加工・オイル量調整は可能。ただし、シートパイプの加工・スプリング変更は不可。

ブローパイホースはシリンダーヘッドからエアクリーナーボックスへ繋ぎ内圧コントローラーやワンウェイバルブなどの使用は不可とする

Bw's125において社外品ハンドルへの変更を認める

シグナスXにおいて無加工で装着出来る純正品に限り互換性を認める

バーエンドキャップを取り付ける為のハンドルエンド部の加工は可能

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

スタンドステー等の不必要なステーの切除は可能

上記以外の改造、変更については、全てFNクラス車両規定に準ずる

Mini-MOTO STクラス :

「NANKAI」鈴鹿Mini-Moto 4時間耐久ロードレースの車輛規則・ST車輛規定に準ずる

参加車両

APE100・APE100 タイプD・XR100MOTARD・KSR110 HOPPER125(SE含む)のフレームおよびエンジンのみとする。

ゼッケンプレート・メーター・シート等の取付けを目的としたステーの追加は認められる。

突起物の取り外しは認められる

XR100Motardのタンデムステップはフレームにステーが溶接されている為、ステップのみ取り外すとステーが突起物として残ってしまうので、ステーのみの切断又はステーがむき出しにならない様に柔軟な物で覆うこと

フットレスト(ステップ)・ペダル・レバーの変更は認められる

以下のエンジン部品についてはアフターマーケット品を含め変更が認められる

- ・スパークプラグ・プラグコード
- ・アクセルワイヤー・クラッチワイヤー・スロットルグリップ (ハイスロの使用を認める)
- ・CDI ユニット・イグニッションコイル
- ・ワイヤーハーネス
- ・リミッター解除装置の取り付け

上記以外の部品の変更やエンジン自体に手を加えることは認められないただし、一般的なメンテナンス(サービスマニュアル等)は除く

ドライブsprocket/ドリフスプロケットは変更が認められる。また、ドライブチェーンは純正と同サイズであることを条件に、アフターマーケット品に交換が認められる

KSR110 はアフターマーケット品のマニュアルクラッチに変更することができる

ジェット・ニードル・スロットルバルブの変更のみ認められる

エアクリーナーエレメントは変更もしくは取り外すことができる

キャブレターとエンジンを接続するパイプの間にあるインシュレーターは取り外し、もしくはキャブレター径までの加工またはキャブレター径のアフターマーケット品に変更することができる

エアクリーナーボックス上部にある吸入口は取り外しのみができる

KSRのエアクリーナーボックス内の隔壁は切除してよい、それ以外のエアクリーナーボックスの加工は禁止する

マフラーを交換することは認められる。ただし音量規制に順ずる事

エキゾーストパイプの取り回しは自由とする。ただし、APE100 の車両でエアクリーナーボックスのサイドカバーが干渉する場合は、カバーのみ取り外しを認める。また、同様にKSR110 の車両でマフラーをセンター出しにする場合もナンバープレートブラケットの取り外しは認められる

二次空気供給装置の取り外しが認められる。ただし取り外した穴は完全に塞がなくてはならない

燃料タンク及びフューエルコック、フューエルラインの改造・変更は禁止する

ハンドルバーを変更することが認められる

フロントサスペンションのオイルおよび突き出し量の変更、車高調整する為のカラーを追加することが認められる

リアサスペンションユニット本体およびスプリングの加工・変更は認められないが、APE100はリアサスペンションをXR100Motard、もしくはAPEタイプDの純正リアサスペンションユニット(スプリング・ダンパーパッド類の関連パーツ含む)を使用することができる

ブレーキホース・ブレーキオイル・ブレーキパッド(ブレーキシュー)の変更は認められる

APE100 はXR100Motard、もしくはAPEタイプDのブレーキキャリパーを使用は認められる

APE100 については、XR100Motard、APEタイプDの純正ホイールおよび純正ブレーキ・フロントフォーク(関連パーツを含む)・スイングアーム/リンゲージを装着することができる

HOPPER125 についてはHOPPER125SEのホイールへの変更が認められる

フロントスタントをかけるためのフロントフェンダーへの最小限の穴あけ加工は認められる

ナンバープレート用ブラケットの取り外しが認められる。(KSRに関しては一体型になっているが取り外しが認められる)

APE100(タイプD含む)には、XR100Motardの純正フロントバイザーにのみ変更することができる。この際、フロントゼッケンのナンバープレートサイズは免除される

APE100(タイプD含む)のサイドゼッケンは、プレートのみ装着することができる

乗車姿勢維持を目的とするための最低限の加工・追加物は認められる。追加物を装着した場合は、走行時に脱落しないようにすること

HOPPER125(SE含む)は才谷屋製HOPPER用フロントゼッケンカウルへの変更が認められる

標準装着されている計器類の追加・変更することが認められる

タコメーター装着の為に、車両へ最低限の加工をすることが認められる。

速度取り出しギヤのみの取り外しは認められる

APE100タイプDのバッテリーを取り外すことが認められる

APE100タイプDのバッテリー搭載に伴い、その他の車両においてもバッテリーの搭載が認められる

搭載するバッテリーは最大12Vまでとする

本規則内で認められている部品交換の他に、APE100、およびXR100Motardの車両間において、エンジン型式が「HC07E」で、無加工（切削・追加・研磨なし）で取り付け可能なパーツについては、その使用が認められる。（吸気系パーツやエンジンパーツ）レース前車検での主催者側の判断にはその解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない

灯火類は点灯しなくても可とする。なお、レンズ及びランプ類は取り外すか転倒時飛散しないようにテーピングを施さなくてはならない

タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入出来る物のみ使用可とし、レース専用タイヤは不可。また、タイヤへの追加加工はいかなる場合も禁止する

ビジネス & モンキークラス：

ビジネス...カブ系、メイト系、バーディー系及びレジャー...モンキー系、YB系、GS系などの車両

上記各車種への排気量UP、キャブレター交換及びエンジンチューニング車両可（エンジン換装含む。但し125ccまでとする）

ディスクブレーキ及びホイールを含む速く走る為の足回り交換がされた車両でも可（Sonicは参加不可）

フレーム加工可。ただしアルミフレーム等改造が大幅な場合OPENクラスへと移行する

その他改造は自由だがクラス判断は主催者が判断する

:OPEN:

ミッション...2st 80cc・4st 125cc以下 スクーター...2st 90cc・4st 180cc以下の車両

・S50・

下記改造範囲外の改造、変更は可とする

車両の排気量は、鉄フレーム車両65cc以下。アルミフレーム車両51.5cc以下とする

エンジンは、一般に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こと。(市販レーサーの使用も可)

マフラーに関してはSP12クラス規定に準ずる

ミッションは6段以下とする

ドライブsprocketのカバーは、必ず取付けること

鉄フレーム車両が使用できるタイヤは、M12クラスに準ずる

・S12・

下記改造範囲外の改造、変更は可とする

車両の排気量は、66cc以下とする

前後ホイールは、直径12インチ以下とする

エンジンは、一般に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こと。(市販レーサーの使用は不可)

マフラーについては、SP12クラス規定に準ずる

ミッションは6段以下とする

・4ST・

下記改造範囲外の改造、変更は可とする

車両の排気量は125cc以下とする。ただし、アルミフレームもしくはスリックタイヤを装備する場合の排気量は120cc以下とし、120ccを超え

125cc以下の車両はスチールフレーム及び一般市販公道用タイヤの使用を義務づける。なお、12インチのレース専用タイヤ (BS・

RACING-MINI S01/02 / DL・KR336)は不可

4サイクルのミッション付きエンジンを使用すること

250cc以上のオイルキャッチタンクを装備すること

マフラーはSP12クラス規定に準ずる

ミッションは6段以下とする

・2FS・

下記改造範囲外の改造、変更は可とする

車両の排気量は90cc以下とする

エンジンは、一般市販スクーターのクランクケースを使用すること。また、クラッチ機構は遠心クラッチであること

マフラーの改造、変更は可。なお、サイレンサーは後向きでリアタイヤの後端より10cm以上はみ出してはならない。サイレンサーのテール

パイプは、路面と水平が望ましい

・4FS・

下記改造範囲外の改造、変更は可とする

4サイクルスクーターで車両の排気量は、182cc未満とする

ノーマルフレーム・フォルムをベースとすること

マフラーについてはFPクラスに準ずる

・MOTO-CR(S80)・

下記改造範囲外の改造、変更は可とする。

車両の排気量は2サイクル85cc以下、4サイクル150cc以下。

エンジンは一般に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
すること。(市販レーサーの使用も可)

マフラーはSP12に準ずる。

ミッションは6段以下とする。

米その他の改造車種については主催者の判断による。不明な場合は問い合わせる事米