

# 2018 生駒 MINI-BIKE CHAMPIONSHIP

## 車両規則書

開催日程	
第1戦	5月13日(日)
第2戦	6月24日(日)
第3戦	8月26日(日)
第4戦	10月21日(日)
第5戦	12月16日(日)

第1戦、第2戦、第4戦は [HRCGROMCup 耐久併催耐久レース](#)

### [エントリー用紙](#)

開催クラス
M / R34 / R35 / R38 / SP12 / SP50 / FP4-ST / FP4-50 / 4ST50M / 74Daijuro / 74ビギナー / 74バンビーノ NSF100 HRCトロフィー / HRC GROM Cup / 4ST125(4ST ミッションつき 125CC)  その他特別開催クラス <small>開催決定時に告知</small> FN / OPEN / MOTO CP / FS

## 2018年度・車両総合規定 (全ての車両に該当する規則)

○ 2018 東日本モトチャンプ杯秋ヶ瀬サーキット様から引用

※M クラス、SP12 クラス、SP50 クラス、4 ST125CC17inch 両規則に関しては○ 2018 関東ロード選手権桶川スポーツランド様から引用。但し、共通でない部分もあるので注意すること。

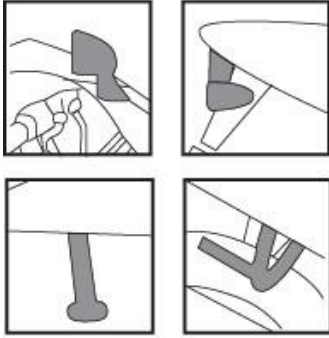
レース前車検での主催者側の判断には、その解釈のすべてに対していかなる場合でも参加者は抗議を申し立てられない。

車両規則に反したものは、主催者判断で当該シリーズの次レース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、カウリング等に 間隔を保持すること。また、ハンドルの先端にはパ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。アクセルは手を離した際、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・グリップレバーは変更可。ただし、レバー先端は丸み(最低直径 14mm 以上)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なく、丸みを帯びた形状でなければならない。
- [5] 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こと。
- [6] 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。また、ヘッドライト・テールランプ・ウインカー等は、取り外すかテーピングを施さなければならない。
- [7] カウルなどをはずした場合は、全てのカウルステーもはずす事。また、フレームの加工は最小限の不要ステーの切削のみ可。アッパーカウルを装着する車両は安全の為スクリーンを必ず取り付けなければならない。
- [8] オイルドレー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こと。ドレーンボルトの改造、変更は可。
- [9] 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。
- [10] オイルキャッチタンク・燃料キャッチタンク・ラジエターリザーバータンクは、走行前に空にしておくこと。
- [11] 他のライダーに危険および迷惑をおよぼすような改造はしてはならない。
- [12] 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ータンクまたは、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り付けなければならない。ラジエターに不凍液が入っている場合は、水または水とアルコールの化合物にとりかえておく事。サーモスタットの取り外しは可。
- [13] 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。
- [14] ゼッケンベースは、縦横 20cm 以上の物をアッパーカウルとシートの両サイド、合計 3ヶ所に設けなければならない。ただし、やむをえない場合は走行前車検にて合格となったもののみ使用可。カウル小型化に伴い、シートカウル上 1 点とアンダーカウル両面のゼッケン表示も可。 **図を貼る**
- [15] ゼッケンの字体は、ゼッケンベース枠内に明記し、走行前車検で合格となったもののみ使用可。
- [16] F/R アクスルシャフトの固定はロックナットまたは割りピンを使用すること。アスカルシャフト及スイングアームピボットボルトにアルミ・チタン・マグネシウムを用いる事を禁ずる。
- [17] 互換性が認められているクラス以外の車両は、原則として原動機型式およびフレーム型式の異なる車両の部品を使用することが出来ない。  
(型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)例) NSR-50 の車両に NS50-R、NS-1 の部品は使用不可 / 94NSR-50 の車両に 95NSR-50 の部品は使用可。  
TZM-50R の車両に TZR-50 の部品は使用不可 / 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。  
ただし例外として NSR50・mini/NS50R・F/NS-1 のクランクケースとラジエターに関しては部品の互換性を認める。
- [18] 主催者が戦力・技術的に出場を認めた車両は特別参加が可能。
- [19] 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。
- [20] チェーン駆動車両のチェーンカバーの取り外しは、フロントスプロケット側、リヤスプロケット側のどちらに関しても不可。ただしその機能を満たす同一形状のものへの変更、もしくは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は可。
- [21] チェーン駆動車両のスイングアーム下側には、チェーンとリヤスプロケット噛合部をカバーする強固なガードを取り付けること。その際のスイングアームへの溶接・穴あけ加工は可。
- [22] 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。ただし、タンク本体の状態を確認出来る様、脱着が可能である事。
- [23] 車体及び外装関連部品の塗装は可。改造変更が認められていないクラスのエンジン関連部品の塗装、剥離、表面処理等は一切禁止。
- [24] 純正品と同形状、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。

※ 車両規則に関して不明点や確認がある場合は、必ず主催者に連絡をして確認を取ること。

## 取り外さなければならない部品

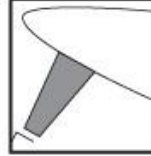


●ナンバープレート・ブラケット  
取り外さなければならない

## 取り外すことができる部品

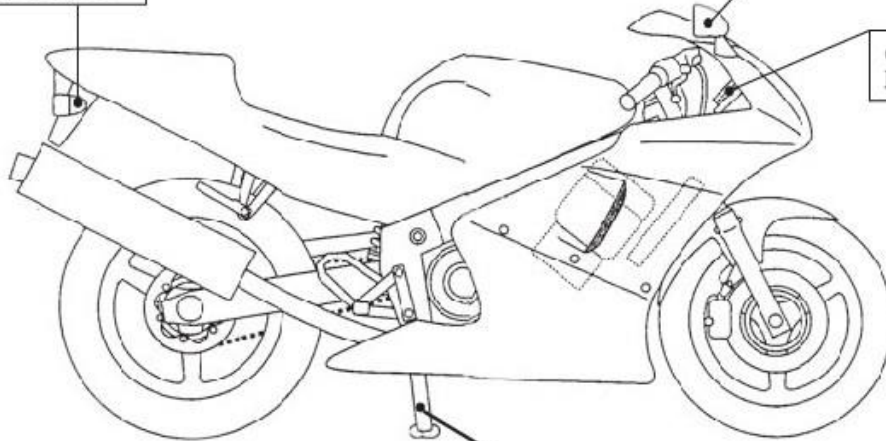


- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエーターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ リヤフェンダー
- ⑨ チェーンカバー
- ⑩ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- ⑪ エアクリーナーエレメント
- ⑫ 別体（ボルトオン）のライセンスプレート
- ⑬ スターターキックアーム



●バックミラー等の保安部品  
取り外さなければならない

●スピードメーター・タコメーター  
取り外すことができる



オイルドレンボルトは必ずワイヤロックすること!!

●スタンド・同乗者フットレスト  
取り外さなければならない

MFJ 国内競技規則から引用

## M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両でホイールの直径が 12 インチ以下、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

## 原則

車両の排気量は、2st-50cc 未満、4st-100cc 未満とする。例外として NSF100・NSR mini・NS50R・TZ50・KSR110・GROM・Z125 の参加を認める。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）なお、戦力バランスを考慮しシーズン中に規則が変更される場合がある為、当該規則には注意する事。

## 車体

- [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、そのステーを最端部より 40mm 程度削除してある事が望ましい。（17inch 車両は SP50 規定 -2 を適用）
- [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、ステアリングシ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・変更は自由であるが、容易に操作できる位置でなければならない。  
形状は車両規定 4 にしたがって処置されている事。
- [7] ガソリンタンクは、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、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。  
ただし、車両規定 23 を満たしている事。

- [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。(総合 規定 -16 参照)
- [9] 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。テレメトリーの使用は不可。
- [10] ボルト・ナットの変更は可。ただしアクスルボルト、スイングアームピボット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、ドレーンボルト、クラッチケースカバーは除く)安全を考慮し全て不可。チタンを使用したパーツはハイコスト化に繋がるため今後制限される可能性がある。使用及び作成には注意すること。
- [11] 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
- [12] NSR50/mini と NS100 の、エンジン関連以外の部品の互換性を認める。(17inch 車両は SP50 2st 車両規定 -5 を適用)
- [13] NS50-F/R の部品の互換性を認める。また、左記車両と NS-1、ape100、XR100-M/R の車体関連部品の互換性を認める。
- [14] スイングアーム後端の、チェーンアジャスターボルトの不要部分の切除は可。

## 外装

- [1] 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。(17inch 車両は SP50 2st 車両規定 -1 を適用)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を装着する事。(右図参照)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。
- [2] フロントフェンダー・リヤフェンダーの改造・変更は可。取り外しは、リヤ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。

## サスペンション

- [1] 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。
- [2] 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、追加工は一切禁止。
- [3] 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。

## ホイール・タイヤ

- [1] 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。
- [2] 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。
- [3] ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
- [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、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 12インチ車両と混走するクラスに参加する場合のみ、レーシングレインタイヤの使用を認める。タイヤワックス剥離の為の、パーツクリーナー、アセトン、ホワイトガソリンの使用は可とするが、タイヤの性能や状態を故意に変更する(タイヤソフナーなど)処理は不可。

## ブレーキ

- [1] ブレーキレバー(車両規定 -3 の適合品)、パッド・シュー、ブレーキオイル、ブレーキホース、パンジョーボルトの改造、変更は可。
- [2] パッドスプリングの取り外しは可。また、パッドピンブ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。
- [3] 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。
- [4] 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。
- [5] 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、追加工は一切禁止。(フローティングディスク等は不可) [6] 17inch 車両に関しては、SP50 2st 車両規定 -4 を適用。

## チェーン・スプロケットロケット

[1] 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。

## 電装

[1] 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パ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。

[2] 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。ただし、エキサイター(点火)コイルの改造、変更は不可。

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、ステーターベース固定穴の長穴加工は不可。

[3] 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。

[4] NSR50/mini、NS50R/F、NS-1 のイグニッションコイルの互換性を認める。

★ モトチャンピオン杯特別規則：純正部品の生産終了に伴い、イグニッションコイル、プラグコードの変更・改造を認める。(昇圧装置の使用は不可)

## エンジン関連

[1] 始動機構(セルモーター・キックスターター等)と、それらの関連部品の取り外しは可。

[2] 2st 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。

[3] AC ジェネレーターカバー(クランクケース L カバー)とクランクケースの間に、カラー及びワッシャーを使用し熱対策を施す事を認める。

ただし、この場合使用されるカラー及びワッシャーは安全性を考慮し厚さを 5mm までとする。

[4] 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。ブローパイガスについては、吸気への循環方式とする。

[5] 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 (4st)、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。追加のホーニング処理及び、鉄ヤスリ、砥石および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。(例 NSR50' 88 クランク等)

[6] 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挿入部外側とし、ベアリングクリアランス調整を兼ねる加工は一切不可。

[7] ラジエーター本体の改造・変更は不可。ただし、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。(17inch 車両は SP50 規定 -6 を適用)

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。

[8] クラッチプレート、フリクションディスクの改造、変更は不可。ただし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・変更およびクラッチプレート、フリクションディスクの枚数の変更は可。4st 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。

[9] KSR110 に限り、クラッチ関連パーツの改造、変更を認める。

[10] 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。ただし [ 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。

[11] ホンダ NSR50 と NSR-mini の部品の互換性を認める。ただし、下記特別規則表の 2 通りのみとする。

[12] レギュレーションにて明記されていないパーツの互換性については、同一品番のものであれば可とする。

[13] ガasket関連の改造、変更及び枚数の変更は可。ただし、シリンダーヘッドガスケットに関しては変更不可。

[14] NS50-F/R に関しては下記表以外の純正部品の組み合わせを試験的に認める。また、それに伴うシリンダーヘッドガスケットの改造、変更及び枚数の変更は可。

## NSR50 及び NSRmini の組み合わせ表 (部品番号末尾)

	組み合わせ 1	組み合わせ 2
シリンダーヘッド	GT4-000	GT4-010G T4-970
ヘッドガスケット	GE2-000G E2-003GE 2-013	GAA-033
シリンダー	GT4-000  GT4-710	GE4-000G E4-710 GE4-970

### 吸排気関連

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。

- [1] (エンジン関連 -11, 12, 参照)
- [2] エア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。
- [3] エアファンネルの取り付けは可。ただし、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。
- [4] 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。
- [5] マフラーに関しては、車体 -11、エンジン関連 -10、SP12 クラス 2st 車両規則を参照。
- [6] YAMAHA TZM50R TZR50R RZ50 について、キャブヒーティング機構の取り外し(ホースのみ)と、その後の処理を認める。
- [7] インレットパイプ及びビインシュレーター (ガスケット含む) における、純正他年式間での組み合わせは自由とする。

上記に記載されていない改造、変更は一切不可とし、その他に関しては変更が認められた各クラスの規定を遵守する事。

### SP12 クラス 2st 車両

2st ミッション付準改造車。ホイールの直径が 12 インチ以下の車両

- [1] マフラーの改造・変更可。ただし、音量規制に適合している事。
- [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 以上ある物が望ましい。  
※純正部品欠品措置として、シーズン中に同メーカー多車種部品の流用を認める場合がある。

上記以外の改造・変更については、総合規定・M クラスに準ずる。

### SP50 クラス 2st 車両

2st ミッション付準改造車。ホイールの直径が 12 インチを超える車両。

- [1] 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。 [2] 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。
- [3] NS50R 型式(S50R)と NS50F 型式(AC08)の部品互換性を認める。ただし、NS50R のシリンダーを使用する際は、シリンダーヘッド・ヘッドガスケットも当該車種品使用し、NS50F のシリンダーを使用する際は、シリンダーヘッド・ヘッドガスケットも当該車種品を使用する事。
- [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 プレーキディスクの使用を認める。  
(Mクラスブレーキ規定 -5 を適用)
- [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] NSR-mini のラジエターの流用と、それに伴うステー、ホースの改造、変更を認める。
- [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。その他車種は主催者に確認)上記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。

上記以外の変更、改造については総合規定・M クラス・SP12 クラスに準ずる。

## SP12/SP50 クラス 4st 車両

ミッション付 100cc4 ストローク準改造車 (NSF100/Ape100/XR100M/NSR 4st コンバート仕様車 /NS50R 4st コンバート仕様車等)

- [1] 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。
- [2] ノーマルキャブレター (PD22) およびキャブレター口径 (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、ロッカーアーム等へ  
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。 (2018.2 追加)
- [3] 付けられる物イグニッションコイルの改造、変更は可。
- [4] 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。
- [5] フライホイールの改造、変更は可。ただし、加工する際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、側面の取付け  
スとの高低差が 5.5mm 以内であること。(※別紙図 1 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、耐油性を満たした物で、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加工を認める。
- [12] 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。

上記以外の改造、変更に関しては SP12・SP50 クラス規定に準ずるものとする

## R34 / R35 / R38 クラス 車種不問・タイム規制

- [1] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [2] 車両はミッション2ST80cc、4ST110cc、スクーター2ST100cc、4ST125cc以下の一般公道走行用の車輛
- [3] タイヤサイズの制限なし。(スリックタイヤの使用は不可)
- [4] 上記条項以外は【車両規則総合規定】内の安全規定は満たしていること。
- [5] S80車両は不可とする。

## FP4-50 クラス 4 サイクル 50CC ノーマルスクーター準改造・一般公道用車両

- [1] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [2] 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)
- [3] マフラーの改造、変更およびマフラーガードの使用は可。ただし【車両規則総合規定】を満たしていること。
- [4] 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 10 cm 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。
- [5] 車両排気音は 96dB 以下でなければならない。ただし± 1 dB の誤差を認める。レース終了後は±3dB の誤差を認める。
- [6] 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。  
ただし、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の流用を認める。
- [7] バッテリーの変更は可(リチウムバッテリーなど)。ただし、容量の大きなものやバイク用以外への変更は不可とし、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。
- [8] ブローパイホースは、シリンドラーヘッドからエアクリナーボックスへ繋ぎ、内圧コントロールバルブやワンウェイバルブなどは使用不可。
- [9] パ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。
- [10] シート表皮、シートベース、シート内ウレタンの加工、変更は可能。
- [11] インジェクション車の ECU の改造変更は不可。但、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)使用可。
- [12] フロントフォークの突き出しは不可、フォークスプリング部分のカラーの追加・フロントフォークオイルの変更は可。  
ただし、シートパイプやスプリングなどインナーパーツの加工変更は不可。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。
- [13] 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・L・パーエンドを含む)、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造変更は可。

パーエンドが使えない場合は、非貫通タイプのグリップを使用すること。

- [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の変更・取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] スタンドスチー等の不必要なスチーの切除は可能。
- [16] 開催方法は他クラスと混走となる場合がある。その判断は各主催者に従うこととする。
- [17] 安全性向上のため、アンダーカバーの加工および取外しは可。ただし、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。
- [18] 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ボルトは5本以上で固定する事。
- [19] 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。但し加工後の処理は安全性を考慮すること。
- [20] 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。
- [21] サイドカウルのカットは不可。ただし、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] ステップ部分のカットは可。ただし、穴は塞ぐこと。
- [23] ハーネス類の取外し改造などは可。ただし、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。
- [24] 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（4st）、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。
- [25] 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。  
パーツリストで COMP と面、戦力バランス等を考慮し、上記パーツ使用許可など重要な部分も含め、猶予期間なく変更する場合がある。FI 車は過渡期であることも鑑み、レギュレーションは継続的に変化していくこととする。

## 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] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [2] 車両の排気量は125cc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）
- [3] マフラーの改造、変更およびマフラーガードの使用は可。ただし音量に関しては【車両規則総合規定】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。
- [4] 車両排気音は95dB以下でなければならない。ただし、レース終了後は+1dBまで認める。
- [5] 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125ccスクーター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の流用を認める。
- [6] バッテリーの変更は可（リチウムバッテリーなど）。ただし、容量の大きなものやバイク用以外への変更は不可とし、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。
- [7] ブローパイホースは、シリンダーヘッドからエアクリ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。
- [8] BWS125において、社外製ハンドルへの変更を認める。
- [9] シグナスX、アドレスV125、BWS125において無加工で装着できる同一メーカーの純正品に限り互換性を認める。
- [10] パ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。
- [11] 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。
- [12] インジェクション車のECUの改造変更は不可。ただし、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、フルコンなど）の使用可。 ※ティグラ 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。 ※ティグラ 125 に関して、フルコンシステムを使用していると主催者が判断した場合は失格するものとする。(改定 2018/10/16)※レース終了後、上位入賞者の電子制御装置に購入希望者がいる場合 4 万円で売却しなければならない。  
い。
- [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・フロントフォークオイルの変更は可。ただし、シートパイプやスプリングなどインナーパーツの加工変更は不可。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] 無加工で装着できる場合に限り、同一メーカー同一排気量のホイールの流用装着を認める。



- [15] 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・パーエンドを含む）、オイルポンプ作用用ワイヤーの改造変更は可。  
パーエンドが使えない場合は、非貫通タイプのグリップを使用すること。
- [16] 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の変更・取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。
- [17] スタンドステー等の不必要なステーの切除は可能。
- [18] 開催方法は他クラスと混走となる場合がある。その判断は各主催者に従うこととする。
- [19] 安全性向上のため、アンダーカバーの加工および取外しは可。ただし、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（タイヤのみの固定は不可）。金属製が望ましい。
- [20] 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ボルトは5本以上で固定する事。
- [21] 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。但し加工後の処理は安全性を考慮すること。
- [22] 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。
- [23] 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のφ30など）は、戦力バランスを考慮し、  
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ラクターの追加は可・図5（ただし無加工で装着できるもののみとする）。
- [24] サイドカウルのカットは不可。ただし、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）
- [25] タンデムステップ部分、ステーのカットは可。ただし、穴は塞ぐこと。
- [26] ハーネス類の取外し改造などは可。ただし、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。
- [27] 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（4st）、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。追加のホーニング処理及び、鉄ヤスリ、砥石および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。
- [28] レギュレーションは、安全面、戦力バランス等を考慮し、上記パーツ使用許可など重要な部分も含め、猶予期間なく変更する場合がある。FI車は過渡期であることも鑑み、レギュレーションは継続的に変化していくこととする。  
上記以外の改造、変更が必要と考えられる場合は、その都度主催者へ相談をする事。

## 4st125 クラス 4st ミッション付き 125cc 17 インチ

© 2018 関東ロードレース選手権 桶川スポーツランド様 <http://www.sportslandikoma.jp/4st12517inch.pdf>

4st ミッション付き 17 インチ 125cc インジェクション仕様車（150cc 車両、その他車両については要相談）

## OPENクラス ※S50 2st ミッション付き改造

- [1] 下記改造範囲外の改造、変更は可とする。
- [2] 車両の排気量は70cc以下。
- [3] エンジンは一般公道用車両の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。ただしTZ50、NSR Mini、NS50Rのクランクケースの使用を認める。
- [4] マフラーに関してはSP12クラス規定に準ずる。
- [5] ミッションは6段以下とする。
- [6] ドライブプロケットのカバーは、必ず取付けること。

## OPENクラス ※FSクラス 2st 改造スクーター

- [1] 下記改造範囲外の改造、変更は可とする。
- [2] 車両の排気量は140cc未満とする。
- [3] 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（※1）。また、クラッチ機構は遠心クラッチであること。
- [4] マフラーの改造、変更は可。ただし、【車両規則総合規定】を満たしていること。なお、サイレンサーは後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パイプは、路面と水平が望ましい。 ※1 以下のパーツの使用を認める

●マロッシ製クランクケース 【その他のパーツに関しては、主催者に認められた場合に限り使用可】

### OPENクラス ※ S12 クラス ミッション付き 2 サイクル。

#### 市販レーサーを除く一般公道用の車両で、前後ホイールの直径が 12 インチ以下

- [1] 下記改造範囲外の改造、変更は可とする。
- [2] 車両の排気量は 100cc 未満とする。
- [3] 前後ホイールは、直径 12 インチ以下とする
- [4] エンジンは、一般に市販されている原付二種までの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)
- [5] マフラーについては、SP12 クラス規定に準ずる。
- [6] ミッションは 6 段以下とする。

### OPENクラス ※ 4 ストクラス ミッション付き 4 サイクル

- [1] 下記改造範囲外の改造、変更は可とする。
- [2] 車両の排気量は、150cc 未満とする。
- [3] エンジンは一般市販されている原付二種までの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。)(※1)
- [4] 250cc 以上のオイルキャッチタンクを装備すること。
- [5] マフラーは SP12 クラス規定に準ずる。
- [6] ミッションは 6 段以下とする。

※1 以下のパーツの使用を認める

● CBR150 クランクケース ● G クラフト製クランクケース

### OPENクラス ※ 4 ストスクータークラス 4 サイクルスクーター改造

- [1] 下記改造範囲外の改造、変更は可とする。
- [2] 4 サイクルスクーターで車両の排気量は、182cc 未満とする。
- [3] ノーマルフレーム・フォルムをベースとすること。
- [4] マフラーについては FP クラスに準ずる。
- [5] レギュレーションは、安全面、他 OPEN クラス車両との戦力バランスを考慮し、排気量などの重要な部分 を含め猶予期間なく変更する場合がある。

### MOTO CP クラス 市販レーサーエンジン可ミッション付き 2 サイクルおよび 4 サイクル改造車両

- [1] 下記改造範囲外の改造、変更は可とする。
- [2] 車両の排気量は 2 サイクル 85cc 以下、4 サイクル 150cc 以下。
- [3] 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)
- [4] マフラーは SP12 に準ずる。
- [5] ミッションは 6 段以下とする。

### NSF100 HRC トロフィー

- [1] HRC トロフィー車両規則に準ずる。

[http://www.sportslandikoma.jp/2018\\_NSF100\\_hrc\\_trophy.pdf](http://www.sportslandikoma.jp/2018_NSF100_hrc_trophy.pdf)

### HRC GROM Cup

- [1] HRC トロフィー車両規則 HRC GROM Cup 技術規則に準ずる

[http://www.sportslandikoma.jp/2018\\_HRC\\_GROM\\_Cup.pdf](http://www.sportslandikoma.jp/2018_HRC_GROM_Cup.pdf)

## 74Daijiro (エキスパート/ビギナー/バンビーノ)

[1] 74Daijiro 車両規則に準ずる。

[http://www.sportslandikoma.jp/2018\\_74daijiro.pdf](http://www.sportslandikoma.jp/2018_74daijiro.pdf)

## FN クラス 50cc ノーマルスクーター・一般公道用車両

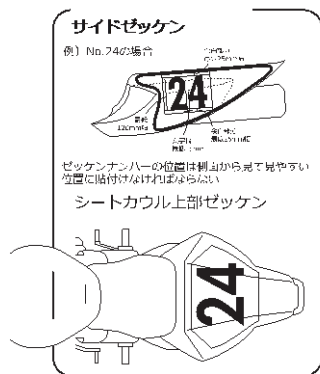
- [1] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [2] 車両の排気量は 50cc 未満とする。(ピストンはメーカー純正でも、オーバーサイズの使用は不可)
- [3] キャブレターは、ジェット類、ニードル類のセッティングインナーパーツの変更のみ可。ただし、オートチョーク機構に関しては、オートチョークの作動関連部品についてのみ、チョーク解放状態に固定するための改造のみ可。また、アイドルコンベンセーターは、機能停止のためのジョイントホース(図 3B)の取り外しと、取り外し部分へのフタの装着のみ認める。
- [4] スパークプラグ、プラグキャップの変更は可。ただし、プラグコードの変更は不可。
- [5] 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。
- [6] 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。
- [7] リヤサスペンションの変更は可。ただし【車両規則総合規定】を満たしていること。
- [8] 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。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)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。【車両規則総合規定】参照
- [9] 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。ただし、発電装置(ステーターASSY【図 3C】、フライホイール【図 3D】)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。
- [10] 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。
- [11] 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。ただし、【図 2】★の部分の加工は可。インナーフェンダー【図 2→】の切除、取り外しは可。なお設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。
- [12] 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。ただ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。
- [13] 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。
- [14] スピードメーターケーブル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。ただ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。
- [15] 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、スクーターモーター取り外し後の蓋の取り付けは可。スターター関連部分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。
- [16] シートは中のスポンジを加工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。ただし、シートベースの変更は不可。
- [17] 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。ただし、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。
- [18] 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。ただし、ステップ自体の改造、変更は不可。
- [19] 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。
- [20] 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すべて公開、もしくは部品そのものを公開しなくてはならない。
- [21] ハーネス類の取外し改造などは可。またはステーター部分のハーネスまでの変更を認める。ただ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。
- [22] 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。
- [23] 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。ただ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。
- [24] 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。
- [25] 空冷ファン【図 3A】は、同一メーカー市販 50cc スクーター用一般市販され通常ルートで購入できる物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。
- NEW [26] 生産終了パーツなどの対応として、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。ただし、無加工、無改造で装着できるものに限る。

## 特別規則および補足事項

- [1] 地域特有または試験開催クラスについては、主催団体による協議で認められたものを生駒バイク選手権特別クラスとして開催する。  
その他地域独自の新規クラスに関しては、生駒バイク選手権としての後援ではなく、併催を認める。
- [2] レース終了後の分解車検については、年間レース数の30%以上について行うものとする。ただし、車検実施とカウントされるのは、1カテゴリーの入賞車両全車に対し、特定の部分（※注）を分解検査することを指す。※注→特定の部分とは違反となる改造が予想されるような箇所を言う。それ以外の箇所を建前的に分解検査した場合などは、車検の実施としてカウントしない。
- [3] 全ての生駒バイク選手権は、分解車検（レース後車検）を実施する、しないに関わらず、そのレースで定められた入賞車両と、入賞以下の1台を車両保管しなくてはならない。  
また、車両保管は、当該クラス終了後20分以上で、明らかに立ち入りを制限できる場所でなければならない。
- [4] SPクラス以下の分解車検は、公開車検とする。ただし、立ち入り区域などの指定は、主催者の指示、決定に従うものとする。
- [5] M12クラス、およびSP12クラスに出場するNSR50およびNSRミニは、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケット、シリンダーの2点を【Mクラスエンジン関連-12】の組み合わせで使用しなくてはならない。

## ゼッケン

- [1] ゼッケンの色については自由とする。但し、見やすい書体・色とし、蛍光色、淡い色、メタル調などの使用は禁止。主催者判断で改善を求める場合がある。
- [2] シーズンを通して固定ゼッケンとする。（但し主催者ならびに該当ライダーからの申し出によりゼッケン番号を変更する場合がある。）



## ウエイト規定

- [1] M12、SP12両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] ウエイトの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けかたについては決して脱落の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限り車両の低い位置に取付けることが望ましい。取付けの為にステー、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 (2st) / SP12-EXP (2st)	125kg
M (4st) / SP12-EXP (4st)	128kg

## 装備規則

[1] 下記の装備品は走行時、必ず着用すること。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物を使用する場合は不要)、  
⑥ヘルメットリムーバー。

※②～④は革製もしくは、同等以上の強度を持つ物に限る。紐や金具留めは不可。

[2] レース中の安全面を考慮し、チェストプロテクターの装着を推奨する。

## 音量規則

[1] 出場車両の排気音は、95.0dB 以下 (OPEN クラスは 99.0dB 以下) でなければならない。但し、レース終了後は+1dB まで認める。

[2] 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し 7000 回転で測定する。

[3] 測定方法は排気口から 0.5m のところに 45 度の角度で排気口中心と同じ高さに据える。スクーターは、駆動パーツを取り外した状態での測定が可能。

この規則は戦力バランスを考慮しシーズン中に変更される場合がある

※ 車両規則に関して不明点や確認がある場合は、必ず主催者に連絡をして確認を取ること。