

# 2012 Pigsoupミニバイクレース、ライスポカップ中国シリーズ、共通車両規則

## 全クラス共通

### 総合仕様

すべての車両はMFJ国内競技規則、「ロードレース基本仕様」に適合していなければならない。また、車両公認時の状態で適合していない場合は除く。但し、車検長により安全性に問題があると判断される場合は車検長の指示に従うこと。

### 安全規定

- ウインカー、バックミラー、ライト類は取り外さなければならない。
- ハンドルは左右ともに最大に切った場合、車体でライダーの指を挟まないようにしなければならない。
- レバー類はいかなる場合もその端部に丸みを持たせなければならない。
- ステップバー、ペダル類の先端はいかなる場合においてもその端部に丸みを持たせなければならない。
- オイルドレンボルトとオイル給油口にはワイヤーロックを施さなければならない。
- エンジン、キルスイッチは、ハンドルを握って操作可能な位置に取り付けなければならない。
- チェーンとスプロケットの間に身体の一部が誤って挟まれる事が無いようにフロントスプロケットカバーと**リヤスプロケットガードを取り付ける**こと。(フロントスプロケットカバーはカウルとの兼用可)
- チェーンカバーの取り付け**。(リアフェンダーとの兼用タイプ可)
- 各キャッチタンクの取り付け。(オイル・燃料・冷却水・等)
- アンダートレイ／フェアリング下部オイル受けの取り付け。(4サイクルエンジン車両)
- エンジン始動装置(セル式又はキック式)の取り付け。
- 4サイクル参加車両の音量を96db/6500RPM 誤差+3%までとする。**
- 4サイクル車両はフェアリング下部オイル受けを装着すること。**

### 参加車両

- 一般生産型車両であるか、ベースとしていること。
- 下記の車両規定に合致した車両とし、ホイールサイズを問わない。
- 加給器は認めない。

### 禁止事項

フロントおよびリアのホイールスピンドル構造への軽合金の使用。

## ST(ストック)クラス

参加可能な車両は、ホンダAPE100・XR100モタード、カワサキKSR110とする。エンジンの破損、故障時にそのエンジンオイルを最低 0.5L保持できるオイル受けの構造になっているトレイの取り付けが必要。

改造、変更が認められる項目(下記の項目以外の改造・変更は認められない)

#### ① 吸排気系

- マフラーの変更は可能。
- キャブレターのジェット類、ニードル類の変更。ただしキャブレター本体は公認キャブレターであっても交換は不可とする。
- 吸気制限部(インシュレーター・ボックス内隔壁など)の加工。
  - キャブレターとエアクリナーボックスを接続するパイプの間にあるインシュレーターはキャブレター径まで加工可能。ただし、取り外しは禁止。
  - エアクリナーボックス上部にある吸入口は取り外しのみ認められる。
  - KSRのエアクリナーボックス内隔壁は切除してよい。それ以外のエアクリナーボックス加工は禁止。

#### ② 車体関係

- APE100にXR100モタードの足回りの流用を認める。(暫定的にNSR50/ミニ/80の足回り純正パーツの流用も認める)
- ハンドルバー、メーター類の改造、変更。
- スピードメーターケーブル取り外し可能。(メーター駆動用のギアの取り外しは不可)
- タイヤの変更。ただし、一般市販され、通常ルートで購入可能なオンロードタイヤに限定され、摩耗限度を超えたものは、認められない。**競技専用タイヤは、ブリジストンBT601SSまたは、ダンロップKR337の使用も(旧タイプ型番の含む)できる。**また、グルーピング、カッティングは禁止。(スリックタイヤも禁止)
- スプロケット、チェーンの変更(チェーンサイズの変更は不可)
- リアフェンダーの変更および取り外し。
- ステップペダルの改造、変更。但し安全規定を満たしている事。
- フロントおよびリアブレーキのパッド、シューの材質の変更。ホース、ワイヤー、レバーの変更。

#### ③ リミッター・電装系

- スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコードの交換。
- ワイヤーハーネスの改造、変更。メインキーを取り外した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。CDIユニットの改造、変更。

- バッテリーの変更、取り外し又は取り付け。充電コイルの取り外しは不可。

## SPクラス (2サイクル車両 50cc以下、4サイクル車両 100cc以下)

エンジンは基本的にノーマルである事。シリンダーとガスケットの組み合わせ等、同年式を使用している事。

改造、変更が認められる項目(下記の項目以外の改造・変更は認められない)

### 排気量

2サイクル 50cc、4サイクル 100ccまでとし、生産国、型式などの制限をしない。

KSR110のみ、排気量がノーマルの場合のみ 110ccまでとする。

#### ① 吸排気系

- キャブレターのジェット類、ニードル類の変更。
- キャブレター本体は公認キャブレターであっても交換は不可とする。(4サイクル車のみ可)
- エアークリーナーエレメントの取り外し。エアークリーナーボックスの取り外し。エアーファンネルの取り付け。
- キャブレターボックスの取り付け。(但しラム圧等の加工されるシステムは禁止)

#### ② エンジン

- 2サイクル車両の分離給油のオイルポンプ、およびその関連部品の改造、変更及び取り外し。
- アクセルワイヤー、アクセルグリップ部、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更。
- ミッションギアのレシオの変更。ただし、クランクケースカバーの改造・変更を伴う変更は認められない。
- ラジエーター、サーモスタットの改造、変更。

#### ③ 車体関係

- フロントサスペンションの変更は純正部品の範囲で他の車両よりボルトオンにて流用は可。スプリングの変更、イニシャルアジャスターの取り付け、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、スタビライザーでの補強は可。また、ダストシールの変更、取り外しも可。
- フロントフェンダーの変更。ただし、取り外しは禁止。(フルカウル装着車のみ可)
- リアサスペンションユニットの交換。(ボルトオンのみ可)
- ステアリングダンパーの取り付け。ただしステアリングストッパーとの兼用は禁止。
- ブレーキシステムの変更は純正部品の範囲で他の車両よりボルトオンにて流用は可。例:XRモタードのブレーキ系をエイブに装着など。4サイクル車両に限り、社外品への変更可。
- スピードメーターケーブル、駆動用のギアの取り外し。ただし、ホイールアッセンブリの変更は禁止、ホイールカラーの変更可。
- タイヤの変更。ただし、一般市販され、通常ルートで購入可能な一般公道用オンロードタイヤに限定され、摩耗限度を超えたものは、認められない。**競技専用タイヤは、ブリジストンBT601SSまたは、ダンロップKR337の使用も(旧タイプ型番の含む)できる。**また、グルーピング、カッティングは禁止。(スリックタイヤも禁止)
- チェーンカバーの取り外しは、フロント(ドライブ)スプロケット、リア(ドリブン)スプロケットのどちらに関しても不可。但しその機能を満たす同一形状の物への変更、もしくはリアフェンダー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り外しは可。
- ハンドルバー、トップブリッジの改造、変更。
- フロントカウルの材質変更、取り外し可。シートカウルの形状、および材質の変更。
- メーター類の改造、変更。
- ガソリンタンクの加工。フェールパイプ、フェールコンクおよび給油口の改造、変更。
- リアフェンダーの変更および取り外し。
- ステップペダルの改造、変更。但し安全規定を満たしている事。
- フロントおよびリアブレーキのパッド、シューの材質の変更。ホース、ワイヤー、レバーの変更。

### 《4サイクル車両について》

- フレームの変更は可。**(NSRフレームにAPE/XRのエンジン搭載等)
  - キャブレターの変更は可。
  - アンダートレイ／フェアリング下部オイル受けの取り付け
- エンジンの破損、故障時にそのエンジンオイルを最低 0.5L保持できるオイル受けの構造になっていること。
- やむをえず、取り付けできない場合は、破損時の損害賠償の承諾書を提出すること。

### ・オイルキャッチタンク

オイルキャッチタンクは必ず装着すること。そのオイルブリーザーラインはオイルキャッチタンクを通して、エンジンのエアー吸入口に還元されること。

#### ④ リミッター・電装系

- スパークプラグ、プラグキャップ、プラグコードの交換。
- ワイヤーハーネスの改造、変更。
- リミッターのカット。CDIユニットの改造、変更。・バッテリーの変更、取り外し。
- キルスイッチの改造、変更。ただし、ハンドルを握って操作できる位置に取り付けられていなければならない。メインキーを取り外した場合はキルスイッチを装着すること。

## ミニMOTO-GPクラス (4サイクル車両 125cc以下、2サイクル車両 70cc以下)

### 改造の限度

#### ・基本仕様

基本的にワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めたMFJロードレース国内競技規則、「GPフォーミュラ技術仕様」の範囲とし、下記に記載された項目以外、改造、加工、および変更は認められる。

#### ・排気量

4サイクル車両は125ccまで、2サイクル車両は70ccまでとし、生産国、型式などの制限をしない。2サイクル車で、エンジンがノーマルの場合は 80ccの車両も参加を認める。(但し、改造規定はSPクラスに準じる。)

#### ・フェアリング下部オイル受け

4サイクル車両はエンジンの破損、故障時にそのエンジンオイルを最低 0.5L保持できるオイル受けの構造になっていること。

#### ・オイルキャッチタンク

オイルキャッチタンクは必ず装着すること。そのオイルブリーザーラインはオイルキャッチタンクを通して、エンジンのエアー吸入口に還元されること。

#### ・その他

スプロケットガードは必ず取り付けること。

## オープンミニ・オープンミニ 50

4サイクル 125cc、2サイクル 80cc までの市販車両。カウル付ロードスポーツ車を除く(オープンミニ50は4サイクル 50cc まで)

改造、変更が認められる項目(下記の項目以外の改造・変更は認められない)

国内競技規則、「GPフォーミュラ技術仕様」の範囲で改造できる。

- エンジンは基本的にノーマルである事
- ブレーキシステム、前後サスペンション、ホイールの変更
- 吸排気系の変更
- 4サイクル車のオイルクーラーの取り付け
- カウルの装着(標準装着車は不可)

その他の項目はSP12・50クラスに準じる。

- 4サイクル車両はエンジンの破損、故障時にそのエンジンオイルを最低 0.5L保持できるオイル受けの構造になっていること。

※4サイクル車両はオイルキャッチタンクを必ず装着すること。

## NSF100 ※NSF100 HRCトロフィー シリーズのみ

NSF100 HRCトロフィーの車両規定を適用。別紙参照のこと。

## スクーターST・OPEN

### スクーターST

4サイクル125cc、2サイクル80ccまでの市販車両。

### スクーターOPEN

4サイクル180cc、2サイクル125ccまでの市販車両。

改造、変更が認められる項目(下記の項目以外の改造・変更は認められない)

国内競技規則、「GPフォーミュラ技術仕様」の範囲で改造できる。

- エンジンは当該クラスの排気量を越えない範囲までは変更可。
- ブレーキシステム、前後サスペンション、ホイールの変更
- 吸排気系の変更
- 4サイクル車のオイルクーラーの取り付け
- ブレーキシステムの変更

その他の項目はSP12・50クラスに準じる。

※4サイクル車両はオイルキャッチタンクを必ず装着すること。

☆ 車検長により安全性に問題があると判断される場合は車検長の指示に従って下さい。

☆ 車検長により上記部品が本来の目的以外で使用されていると判断される場合は、車検長の指示に従って下さい。