

杯車両規則

1 総合仕様 全ての車両に該当する規則です

- [01-00] 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。
- [01-01] ブレーキは、前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。
- [01-02] ハンドルは、回転角度を左右いっぱいに切った際、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。
- [01-03] 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。
- [01-04] 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。
- [01-05] 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、サイドスタンドステーを切除してはならない。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。
- [01-06] 取替え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。
- [01-07] 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。
- [01-08] **ボルト・ナットの変更は可。ただしアクリルボルト、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、必ずワッシャー、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。
- [01-09] 燃料タンクにプ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、フ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、フンウェイバルブを取付けること。
- [01-10] 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。
- [01-11] 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。
- [01-12] 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可能性がある。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。
- [01-13] 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付けなくてはならない。
- [01-14] 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。
- [01-15] セ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。
- [01-16] セッケンの書体は、セ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。
- [01-17] アクリルシャフト(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。
- [01-18] 一般公道用の車両でなくとも、モト・チャンピオン規則で認定された車両については、MクラスおよびSPクラスに参加を認める。(例: TZ50・NS50R・NSRミニ・NSF100)
- [01-19] 全ての車両SP12-4st・SP50-4st・FS・S12・S50・4スト・MOTOCF・4ストスクーターと、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ものに限りは、その限りではない。併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。
・8NR50の車両に93NR50の部品の使用は可。
(ただしNSR50に関しては(2-7)の条件付き)
・スーパーJOG-Zの車両にJOG-Zの部品の使用は可。
・TZ50Rの車両にTZ50Rの部品の使用は不可。
・JOG-Zの車両にJOGアプリタイプ2の部品の使用は不可。
- [01-20] 全ての車両(SP12-4st・SP50-4st・S50、S12、FS、MOTOCF、4スト、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。
- [01-21] 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。
- [01-22] 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。
- [01-23] リヤサスペンションの変更は可(M4を除く)。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。
- [01-24] 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。
- [01-25] 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、リヤファ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み合わせ部にリヤ(ドリブンス)スプロケットガードの装着を必須とする。ただし、容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。
- [01-26] 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くなくてはならず、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装着が望ましい。
- [01-27] テーラローガー装置の取付けは可とする。但し取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付けること。

2 M-12および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、上記ホイールの直径が13インチ以上のマシンも該当する。)

- [02-00] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [02-01] リミッターのカットおよび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、メインキーを取外す場合はキルスイッチを装備すること。
- [02-02] 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。レース専用タイヤは不可。
- [02-03] スプロケット、チェーン、チェーンサイズの変更は可。
- [02-04] 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。
- [02-05] カウリングは、市販時にフルカウルの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。また、スクリーンを含むフルカウルは純正部品以外でも使用可。
- [02-06] 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、およびハンドルの切れ角調整のための改造は可。
- [02-07] **NSR50とNSRミニの部品の互換性を認める。また、NSRとNSF100の間においてエンジン部品並びに電装系部品以外で無加工、無改造で使用可能な部品についての互換性を認める。**
- [02-08] 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(規則1-3により処理)、パッド、シユ-の材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、ハンジョーボルトの変更は認め、キャリアガードの使用を推奨する。キャリアガードの装着に伴うボルトの変更は、アルミ・チタン製を除く可。また、リヤブレーキホースとリザーブタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキットおよび、それと同等の機能を有するパーツの装着を可とする。なお、キャップ部にはワイヤーロックを施すこと。(注)ブレーキとは、マスターシリンダー、キャリアー、トルクロッド、ディスクローターまでをいう。
- [02-09] リヤショックの変更は可。ただし規則(1-23)を適用する。
- [02-10] **13インチ以上のマシンにはSP50規定に準ずる。但し(07-2st06)は適用外とする。**
- [02-11] ヤマハTZM50R、TZR50R、RZ50Lについて、キャブヒーティング機構の取外し(ホースのみ)と、その後の処理ホース取外し(後の蓋)のみ可とする。
- [02-12] 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)
- [02-13] キャブレターは、ジェット類、ニードル類など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外しとその後の処理のみ可。それ以外の改造、変更は不可。
- [02-14] エアクリナーおよびボックス、エレメントの改造、変更および取外しは可。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)
- [02-15] 始動機構とそれらの関連部品の取外しは可。
- [02-16] 2サイクル車の分離給油のオイルポンプ(オイルタンクなどの関連部品を含む)の改造、変更および取外しは可。
- [02-17] 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・バーエンドを含む)、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可。
- [02-18] クラッチケースカバー(R・L)の改造、変更は可。
- [02-19] ラジエター本体の改造、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。**強度、剛性に影響しないエンジン冷却のための整流板等の追加は可。また、エンジン熱からリヤショックを保護するための遮熱板の装着を認める。**
- [02-20] フレームの改造、変更は不可。ただし、サイドスタンド取付け部はそのステーを先端部より40mm程度削除すること。不要ステーの切除、およびメーターやシート固定のための追加ステーの使用、およびハンドルの切れ角調整のための改造は可。ただし、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。カウル取付けの強度、剛性に影響しないステーの追加は可。
- [02-21] フロントサスペンションの変更は不可。ただし、エア加压のためのバルブの取付け、スプリングの変更、インシリアルジャスターの取付け、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。ダストシールの変更、取外し可)。
- [02-22] 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。
- [02-23] ホイールツェ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駆動用のギヤ、および、ダストシールの取外しのみ可。**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。**
- [02-24] ハンドルバー、バーエンドおよ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。
- [02-25] メーター類の改造、変更は可。
- [02-26] ガソリンタンクは、市販時のもので改造、変更は認めないが、フェーエルロック、給油口の改造、変更は可。
- [02-27] フロントファンダー、リヤファンダーの改造は可とし、フロントファンダーはフルカウル装着車両のみ取外しを可とする。
- [02-28] ステップペダル、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でなければならない。ただし、規則(1-4)に従って処理されていなければならない。リヤファンダーは可とし、フロントファンダーはフルカウル装着車両のみ取外しを可とする。
- [02-29] オイルキャッチタンクは、クラッチ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、オイルがこぼれ出たりしないように配置をし、確実に取付けること。
- [02-30] ワイヤーハーネスおよびカバーの改造、変更は可。ただし、メインキーを取外す場合は、キルスイッチを装着すること。
- [02-31] バッテリーの変更、取外し、および充電コイルの取外しは可。
- [02-32] 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に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、変更およびクラッチプレート、フリクションディスクの数量変更は可。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両のメーカー出荷時を下回ってはならない。
- [02-33] 規則(18)に記載されたウエイト規定を満たしていること。
- [02-34] **NSF100の参戦を認める。規則はMクラスに準ずる。但し既存車両との戦力バランス考慮し、変更部品の使用制限など、重要な部分を含み猶予なく変更する事がある。**

3 FN (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両)

- [03-00] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [03-01] 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)
- [03-02] 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。また、アイドルレギュレーターは、機能停止のためのジョイントホース(図3B)の取外しと、取外し部分へのフタの装着のみ認める。
- [03-03] 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。
- [03-04] 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。
- [03-05] ブレーキは、ワイヤー、オイル、ホース、パッド、シユ-、レバー(規則(1-3)により処理)、ハンジョーボルトの変更は可。
- [03-06] リヤサスペンションの変更は可。ただし、規則(1-23)を満たしていること。
- [03-07] 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。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、およびグーレピング(溝切り、カッティング)は不可。(規則(1-21)参照)
- [03-08] バッテリーの取外し変更は可。充電コイルの改造、変更は可。ただし、発電装置(ステーターASSY<図3C>、フライホイール<図3D>)は同一メーカーの市販50ccスクーターの一般市販されていて、通常ルートで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。
- [03-09] 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成型されている車両については、純正部品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。(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)
- [03-10] 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。ただし、図2★の部品の加工は可。インナーファンダー(図2)の切除、取外しは可。なお整備性向上のため、インナーファンダー上、アンダーカバーの一部加工は可。ライトおよびウイ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は同部位へのカバーの装着を認める。ただしリアタイヤの後端よりはみ出さない事。カウリングは純正同等形状の物への変更を認める。**
- [03-12] 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)の改造、変更および取外しは不可。

4 FP (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)

- [04-00] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [04-01] 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)
- [04-02] 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(1-12)を満たしていること。サイレンサーは、車両の後方後方、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。
- [04-03] 駆動系の改造、変更、およびスクーター関連部品の取外し、改造は可。ただし、クラッチシャフト、リヤホイールの改造、変更は不可。(クラッチケースカバーの穴あけ加工などは不可)
- [04-04] 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。

5 FP4 (4サイクルスクーター準改造)

- [05-00] 下記以外の改造、変更は一切不可とする。
- [05-01] 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)
- [05-02] レギュレーションは、安全面などを考慮し猶予期間なく変更となる場合がある。
- [05-03] シグナスXI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。



6 SP12 (ミッション付き準改造車。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インチ以下とする)

- [06-00] 作成協力、桶川スポーツランド様、関東ロードミニ選手権車両規則を流用。当該レースと同一の車両規定となります。
- [06-2st01] 下記以外の改造、変更は一切不可とする。2ストローク50cc規定を【06-2st00】として記載。4ストローク100cc規定を【06-4st00】として記載
- [06-2st02] マフラーの改造、変更は可。ただし、規則(1-12)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。
- [06-2st03] 上記以外の改造、変更については、すべてM12およびMクラスに準ずる。
- [06-4st01] 規則(18)に記載されたウエイト規定を満たしていること。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。
- [06-4st02] ホンダNSF100、XR100-M/R、APE100(Type-D)の部品の互換性を認める。ただしXR100RシリンダーAssy 12100-436-000)の使用は不可。(上記パーツ=スカー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/min)の部品の互換性を認める。
- [06-4st03] ヘッドカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等)
- [06-4st04] エアクリ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、取外しは可。また、エアファンネルの取付けは可。
- [06-4st05] 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。
- [06-4st06] マフラーの改造、変更は可。ただし、総合仕様(1-12)を満たしていること。また、サイレンサーの後端部は、リヤタイヤアンダーの垂線より後に突出してはならない。
- [06-4st07] クラッチスプリングの改造、変更は可。また、APE50のスクーターの使用は可。
- [06-4st08] オイルクーラーの装着は可。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。

- [03-13] スピードメーターケーブルの取外しと、その関連部品の取外しは可。フロントホイールのダストシールの取外しは可。ただしホイールベアリング本体のオイルシールの取外しは不可。
- [03-14] 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、もしくはスクーターモーターの取り外しと駆動に関わらない部品の取り外し、スクーターモーター取り外し後の蓋の取付けは可。スクーター関連部品の取外しや改造は不可。キックシャフト部分への追加カウラ、ワッシャーなどの使用は可。
- [03-15] 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。但しシートベースの変更は不可。
- [03-16] 駆動系(クラッチシャフト、クラッチケースカバー、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。
- [03-17] 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。ただし、ステップ自体の改造、変更は不可。
- [03-18] 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。
- [03-19] 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ければならない。
- [03-20] ハーネス類の取外し、改造などは可。またスク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。
- [03-21] 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。
- [03-22] 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、主催者と確認すること。なお、破損が著しい場合には使用を認めないことがある。
- [03-23] 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、通常ルートで購入出来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。
- [03-24] 空冷ファン(図3A)は、同一メーカー市販50ccスクーター用の一般市販されていて通常ルートで購入出来る物の流用変更を認める。ただし無加工、無改造で装着出来るものに限る。

- [04-05] 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、キャリアーの改造、変更は不可。ただし、スタビライザーの効果、役目のみを生かす場合に限り、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。
- [04-06] **ピッキングプラグを除く、スクーターコイルの改造、変更は可。取り外しは不可。**
- [04-07] エアクリナーおよびボックス、エレメントの改造、変更および取外しは可。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)
- [04-08] 外装カウルについて、図2◎の部分および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。
- [04-09] 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。
- [04-10] 開催方法はFPクラス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。
- [04-11] 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・バーエンドを含む)、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可。バ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。

- [05-04] 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。
- [05-05] 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。
- [05-06] 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。
- [補足1] レギュレーションは、安全面、既存車両との戦力バランスを考慮し、上記パーツの使用許可など、重要な部分を含め、猶予期間なく変更する場合がある。F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。

- [06-4st09] 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。
- [06-4st10] 始動機構と、それらの関連部品の取外しは可。
- [06-4st11] イグニッションコイルの改造、変更は可。
- [06-4st12] 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。
- [06-4st13] ステーターコイル類の取外しは可。また、**フライホイールの変更改造は可。**但し、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、側面の取付けボスとの高低差が5.5mm以内であることが望ましい。(別紙※図4参照)
- [06-4st14] クラッチケース及びL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。
- [06-4st15] 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。また、不要ステーの削除及びメーターやシート固定のための追加ステーの使用、ハンドル切れ角調整のための加工も可。但し、どの場合も先端を丸める処理を施す事。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。
- [06-4st16] エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、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。ホーニングやリユーターを使っての加工は厳禁とする。
- [06-4st17] 規則(18)に記載されたウエイト規定を満たしていること。
- [06-4st18] 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。
- [補足1] レギュレーションは安全面、既存車両との戦力バランスを考慮し、上記パーツの使用許可など、重要な部分を含め、猶予期間なく変更することがある。本クラスは過渡期であることを鑑み、レギュレーションは継続的に変化していくこととする。調整案としてキャブレター口径の制限(22mmまで)を検討中です。その点を踏まえた上で、主催者が発表する追加のレギュレーションには十分注意して下さい。

赤字は全て変更