

CATEGORY		mini-MAX FL	mini-MAX OPEN	mini-MAX SS	mini-MAX APE-ST	mini-MAX NSR-ST	mini-MAX KSR-ST	mini-MAX D-TRK-ST
ゼッケンカラー(下地色/文字色)		赤/白	黒/白	黄/黒	白/黒	白/赤	白/青	白/緑
シャシー (フレーム)	シャシーボディーの形式変更	○	×	×	×	×	×	×
	追加部品の取り付けを目的としたステーの追加	○	○	○	○	○	○	○
	不要なステーの取り外し、切除	○	○	○	○	○	○	○
	補強を目的とした加工、溶接	○	○	×	×	×	×	×
	ステップ、ペダル、ハンドルレバーの変更	○	○	○	○	○	○	○
	燃料タンク、シートの変更、加工	○	○	×	×	×	×	×
エンジン	エンジン形式、冷却方式、気筒数の変更	○	×	×	×	×	×	×
	エンジン内径(ボア)の変更、OPEN-2はOK、カブ系エンジンはOK	○	△	△	×	×	×	×
	エンジン行程(ストローク)の変更、OPEN-2はOK、カブ系エンジンはOK	○	△	△	×	×	×	×
	ピストン、シリンダ(スリーブ/ライナ)の変更、加工	○	○	○	×	×	×	×
	シリンダヘッドの材質・形状の変更、加工	○	○	×	×	×	×	×
	クランクケースの加工	○	○	×	×	×	×	×
	クランクシャフトの変更、加工	○	○	×	×	×	×	×
	カムシャフトの変更、加工	○	○	○	×	—	×	×
	スパークプラグ、プラグコードの変更	○	○	○	○	○	○	○
	ワイヤー類、スロットルグリップの変更	○	○	○	○	○	○	○
	冷却方式変更に伴うラジエターの増設、改造、変更	○	×	×	×	×	×	×
	オイルクーラーの増設、改造、変更	○	○	○	×	—	×	×
	CDI ユニット、イグニッションコイルの改造、変更	○	○	○	○	○	○	○
	マグネット→CDI、バッテリー→マグネット等の点火方式の変更	○	○	○	×	×	×	×
	フライホイールの加工、変更	○	○	×	×	×	×	×
	インナーローターの加工、変更	○	○	×	×	×	×	×
	リミッター解除装置の取り付け	○	○	○	○	○	○	○
	ワイヤーハーネスの変更	○	○	○	○	○	○	○
駆動系	ギアボックスの材質、形状の変更	○	×	×	×	×	×	×
	ミッションギア、段数の変更	○	○	×	×	×	×	×
	前後スプロケットの歯数、材質の変更	○	○	○	○	○	○	○

CONTENTS		CATEGORY						
		mini-MAX FL	mini-MAX OPEN	mini-MAX SS	mini-MAX APE-ST	mini-MAX NSR-ST	mini-MAX KSR-ST	mini-MAX D-TRK-ST
駆動系	クラッチスプリング、クラッチ板の変更	○	○	×	×	×	×	×
	クラッチ構造の仕様変更(自動→手動、湿式→乾式等)	○	○	△	×	×	○	×
	オートシフターの装着	○	○	○	×	×	×	×
	チェーンサイズの変更	○	○	○	×	×	×	×
	チェーン素材、形式の変更(オープンチェーンからシールドチェーン等)	○	○	○	○	○	○	○
吸気系	気化器(キャブレタ)、燃料噴射装置(インジェクション)のセッティング、調整 (ジェット類、ニードル等セッティングパーツの変更を含む)	○	○	○	○	○	○	○
	気化器、燃料噴射装置本体の交換	○	○	○	×	×	×	×
	気化器から燃料噴射装置への変更	○	×	×	×	×	×	—
	燃料噴射装置から気化器への変更	○	○	×	—	—	—	×
	バルブ径、リフト、タイミングの変更	○	○	×	×	—	×	×
	シリンダヘッドのポート研磨、形状、寸法の変更	○	○	×	×	—	×	×
	シリンダの吸気ポート研磨、形状、寸法の変更	—	—	—	—	×	—	—
	バルブ数、ポート数、気化器数の変更	○	×	×	×	×	×	×
	エアクリナーエレメントの変更、取り外し	○	○	○	○	○	○	○
	エアクリナーボックスの変更、取り外し	○	○	×	×	×	×	×
	吸気制限部の(インシュレーター、ボックス内隔壁等)加工	○	○	○	×	×	○	×
ラム圧、酸素インジェクション、スーパーチャージャー、ターボ チャージャーなどのフレッシュエアを含む過給装置等の付加	×	×	×	×	×	×	×	
排気系	エキゾーストマフラーの変更(2サイクル車は不可)	○	○	○	○	×	○	×
	シリンダの排気ポート研磨、形状、寸法の変更	—	—	—	—	×	—	—
	音量制限 4000rpm で 99db/A	○	○	○	○	○	○	○
燃料系	燃料タンクの形状変更、加工	○	○	×	×	×	×	×
	給油口、燃料コック、燃料流通経路の変更	○	○	×	×	×	×	×
	燃料ホース素材の変更	○	○	○	○	○	○	○
緩衝系 (サスペンション)	フロントフォークの上部/下部ブラケットの変更	○	○	○	×	×	×	×
	フロントサスペンションのスプリングの変更	○	○	○	○	○	○	○
	フロントサスペンションのオイル量、突き出し量、カラーの変更	○	○	○	○	○	○	○

CONTENTS		CATEGORY						
		mini-MAX FL	mini-MAX OPEN	mini-MAX SS	mini-MAX APE-ST	mini-MAX NSR-ST	mini-MAX KSR-ST	mini-MAX D-TRK-ST
緩衝系 (サスペンション)	フロントイニシャルアジャスターの追加	○	○	○	×	×	×	×
	スイングアーム/リンケージの変更	○	○	○	×	×	×	×
	リアサスペンションユニット本体、スプリングの変更 (STクラスは単体型のみ交換 OK、サブタンク別体型は不可)	○	○	○	△	△	△	△
操舵系	ハンドルバーの変更	○	○	○	○	○	○	○
	ステアリングダンパー、フォークスタビライザーの付加	○	○	○	×	×	×	×
	ハンドルストッパー(切れ角制御)の付加	○	○	○	○	○	○	○
外装の変更	カウリング、シートカウル等空力効果があると認められる外装の装着	○	○	×	×	×	×	×
	カウル形状で空力効果があると認められる前後ゼッケンプレート [※] の装着	○	○	○	×	×	×	×
	形状により空力効果があると認められるアンダーキャッチタンク [※] の装着	○	○	○	×	×	×	×
	前後フェンダーの加工、変更	○	○	○	×	×	×	×
制動系	APE-ST に XR モタード [※] のブレーキ回りの装着は可能	○	○	○	△	×	×	×
	ディスクローターの交換	○	○	×	△	×	×	×
車輪系	APE-ST に XR モタード [※] の車輪回りの装着は可能	○	○	○	△	×	×	△
	D トラッカー125 を 12 インチホイールに交換は可能							
	P レンジ以上の一般公道用あるいは競技専用タイヤへの変更	○	○	○	○	○	○	○
	P レンジ以下の一般公道用市販タイヤへの変更	×	×	×	×	×	×	○
計器類の追加・変更	ST クラスは計器類の追加、変更に伴い、オイル流通経路、流通量が変わるような付随部品の装着は不可(タコメーターワイヤ-取出部品等)	○	○	○	△	△	△	△

※OPEN-2クラスに NSR80、KSR80 II 等の2ストローク 65/80cc 車で参加する場合はキャブレタ以外は保安部品を取り外しただけのフルノーマル状態でしか参加できません。

※旧 KSR カワサキ“KAZE”クラス(ノーマル、カスタム、モディファイ、オープン)は、2010 年カワサキのレース休止に伴い、救済措置として 2010 年は“KAZE”のレギュレーションほぼそのまま各カテゴリーに出場を可能とします。2011 年は KSR-ST クラスとの統一化を図ります。レギュレーション、詳細は 2009 年度“KAZE”KSR レースを参考にしてください。(別途記載)

※OPEN-2クラスは 125cc 車ユーザーのために救済暫定措置として制定しましたが、2011 年には廃止とします。

※各クラスの2サイクル車は2サイクル車ユーザーのために救済暫定措置として制定しましたが、2011 年には廃止とします。

※D トラッカー/KLX125 は新型車のため、データが未知数なので暫定措置とします。

※それぞれの詳細は平成 22 年度版車両規定書を参照してください。

※カテゴリーに記載のない車種や不明な点は事務局にお問合せください。

☆ST(ストック)クラス

初めてサーキット走行する初心者にも気軽にレースに参加でき、耐久レースを存分に楽しんでもらえるよう、極端に性能を上げることなく、また、極力お金が掛からないように改造範囲を大幅に制限しています。普段、街乗りに使っている愛車で参加も十分に可能です。サーキットでのコーナリングを安定させ、安全性を向上させることから前後サスペンションの改造を可能にしています。但し、サブタンクタイプのリアサスへの交換はコストが掛かり過ぎるのでNGとします。安全性向上のため APE100 に XR100 モタードのブレーキ/ホイール回りの換装は可能とします。また、新機種のカワサキ D-Tracker に関しては 125cc と大きな排気量となるので、より、改造範囲を制限しています。レースは APE/XR100、NSR50、KSR110、D-トラッカーの混走となり、ST クラスの総合表彰とそれぞれ機種別の表彰となります。KSR に関しては“KAZE”のレギュレーションの“KAZE” ノーマルクラスのみ別途カテゴリーとして設けます。レギュレーションはカワサキ“KAZE”レースに準じます。KSR “KAZE” ノーマルとカスタムはこの ST クラス混走となります。“KAZE” カスタムは ST の総合表彰の対象となり、“KAZE” ノーマルは KSR “KAZE” ノーマルのみの別表彰となります。(総合表彰も対象)

☆SS(スーパーストック)クラス

大幅に性能を上げることなく、改造範囲も制限することで、コストが掛かり過ぎないように、また、サーキット走行をそれなりに楽しみたい初心者から中級者レベルのライダー向けに設定しました。レースは SS/OPEN/FL 混走の OPEN クラスとなり、OPEN クラスの総合表彰と SS クラスのクラス表彰の対象となります。カワサキ“KAZE”レースのモディファイはこの SS クラスとなります。(総合表彰も対象)

☆OPEN(オープン)クラス

それなりに触る楽しみを持たせ、また高性能化することにより、よりサーキット走行が楽しめます。中級者以上のレベルの高いライダー向けに設定しました。今後のレギュレーションを考え、OPEN-1/100cc と OPEN-2/125cc の二つのクラスがあります。レースは SS/OPEN/FL 混走の OPEN クラスで OPEN-1 クラスの総合表彰となります。OPEN-2 は総合表彰は賞典外となり、OPEN-2 クラスのみのクラス表彰となります。OPEN-2 は 2010 年までで、2011 年には廃止となります。KSR に関しては市販状態と同じ 110cc 未満であれば 2010 年以降も OPEN クラスでの出場は可能です。D トラッカー125 は 100cc 未満にスケールダウンすれば 2010 年以降も OPEN クラスでの出場は可能です。カワサキ“KAZE”レースのオープンはこの OPEN クラスとなります。(総合表彰も対象)

☆FL(フォーミュラ)クラス

mini-MAX の最上級クラスとして設定しました。OPEN クラス上位入賞の常連ライダーや各コンストラクターの開発、デモンストレーションの場として思いっきり触って、走ってもらいます。ほぼ改造無制限となるので、KSR を除き、最大排気量は 100cc としました。レースは SS/OPEN/FL 混走とし、総合表彰は賞典外で FL クラスのみのクラス表彰となります。ただし、ほぼ改造無制限とはいえ、余りにも高性能化してしまうのを抑制するため、ラム圧、酸素インジェクション、スーパーチャージャー、ターボチャージャーなどのフレッシュエアを含む強制吸入、過給装置等の付加は一切禁止としました。特に、小排気量、高出力、高回転となるのでエンジンの損傷、ブロウが危惧されるので、アンダーキャッチタンクの構造、装着方法を徹底します。