

＜車輛規定＞

平成23年度版

作成 平成23年1月21日

改訂 平成23年1月25日



“NANKAI” AUTO POLIS mini-MAX 4時間耐久ロードレース

- 目 次 -

1. STクラス車両規定

1-1 参加車両	3
1-2 ゼッケン	3
1-3 フレーム	3
1-4 エンジン	3
1-5 ミッション	3
1-6 クラッチ	3
1-7 吸気系	4
1-8 排気系	4
1-9 燃料系	4
1-10 サスペンション	4
1-11 ブレーキ	4
1-12 外装の変更	4
1-13 計器類	5

2. SSクラス車両規定

2-1 ゼッケン	5
2-2 エンジン	5
2-3 吸気系 (2 サイクル 4 サイクル共通)	6
2-4 燃料系	6
2-5 車体に関して	6

3. OPEN クラス車両規定

3-1 ゼッケン	7
3-2 エンジン	7
3-3 ミッション	7
3-4 吸気系	7
3-5 燃料系	7

4. FLクラス車両規定

4-1 ゼッケン	8
4-2 エンジン	8
4-3 吸気系	8
4-4 排気系	9
4-5 燃料系	9
4-6 車体に関して	9

1. STクラス車両規定

mini-MAX ST クラスに参加する車両は、「安全の為にかならず行わなければならない改造」、さらに「STクラス車両規定」を満たさなくてはならない

1-1 参加車両

- (1) APE-ST ホンダ APE100 及び XR100 モタード, Hopper125SE
- (2) NSR-ST ホンダ NSR50 及び NSR-mini(NSR-miniは NSR50 相当の仕様に変更が必要)
- (3) KSR-ST カワサキ KSR110
- (4) D-TRK-ST カワサキ D-TRACKER125 及び, KLX125

1-2 ゼッケン

- (1) APE-ST ホンダ APE100 及び XR100 モタード
ゼッケンベースは白色とし、ゼッケン数字は黒色とする。
- (2) NSR-ST ホンダ NSR50 及び NSR-mini
ゼッケンベースは白色とし、ゼッケン数字は赤色とする。
- (3) KSR-ST カワサキ KSR110
ゼッケンベースはライムグリーンとし、ゼッケン数字は白色とする。
- (4) D-TRK-ST カワサキ D-TRACKER, KLX125
ゼッケンベースは白色とし、ゼッケン数字は緑色とする。
- (5) 車検時にそれぞれの車両のゼッケンが判別困難と判断された場合は車検時間内に修正しなければならない。

1-3 フレーム

- (1) スターの追加・突起物の取り外し
 - ① 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ターの追加は認められる。
 - ② 突起物の取り外しは認められる。XR100 モタードのタンデムステップはフレームにスターが溶接されている為、ステップのみ取り外すとスターが突起物として残ってしまうので、スターを切断するか又はスターがむき出しにならない様に柔軟な物で覆うこと。
- (2) フットレスト・ペダル・レバーの変更は認められる。

1-4 エンジン

- (1) 下記エンジン部品については変更が認められる。
 - ① スパークプラグ・プラグコード
 - ② 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。)
 - ③ CDI ユニット・イグニッションコイル
 - ④ ワイヤーハーネス
 - ⑤ 純正オーバーサイズピストンの使用は禁止する。
- (2) リミッター解除装置の取り付けは認める。

1-5 ミッション

- (1) 前後スプロケットチェーンのファイナルレシオの変更は認められるが、その他の変更は認められない
- (2) KSR は、4速迄の変速レシオ及シフトドラムに交換は認められる。

1-6 クラッチ

KSR110 は、マニュアルクラッチを装着することができる。

1-7 吸気系

- (1) ジェット・ニードル・ジェット類・スロットルバルブの変更を認める。
上記以外の改造・変更は禁止する。
- (2) エアクリナーエレメントは変更もしくは取り外すことができる。
- (3) 吸気制限部の加工
 - ①KSR110 はエアクリナーボックス内の隔壁の切除を認める。



エアクリナーボックス上部
にある吸入口

- ②KSR のエアクリ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ナーボックス の加工は禁止する。

1-8 排気系

- (1) エキゾーストマフラーの交換を認める。
※マフラーをセンター出しにする場合も、フェンダーの加工、取り外しは禁止する。
※ナンバーブラケットは取り外す事
- (2) 2 サイクルのエキスパンションチャンバー変更は禁止する。

1-9 燃料系

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。

1-10 サスペンション

- (1) フロントサスペンションのスプリング、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。
- (2) リアサスペンションユニット本体は一般市販の単体型リアサスペンションユニットに限り交換することが認められる。サブタンクの付随する通称別タン式リアサスペンションユニットへの交換は認められない。
- (3) AEP100 については XR100 モタードの純正ホイール並びにブレーキまわりを装着するためにフロントフォーク及びスイングアーム、リヤサスペンションとそれに関連する XR100 モタードの純正部品類に限り交換することを認める。

1-11 ブレーキ

- (1) ブレーキホース・ブレーキオイル・パッド(シュー)の変更を認める。
- (2) APE100 は XR100 モタードの純正ブレーキキャリパー、ローター、それに関連する XR100 モタードの純正部品類に限り交換することを認める。

1-12 外装の変更

- (1) 規定以外の外装の変更は禁止する。
- (2) フロントフェンダー・リアフェンダーの加工や取り外し・取付け位置の変更は禁止とする。

ただし、フロントスタンドをかけるために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も認められる。

KSRに関しては一体型になっているが取り外しを認める。

(マフラーをセンター出しにする場合も含む)

APE100・XR100 モタード・KSR110 各車両のフロント及びリアフェンダーを変更することはできない。

- (3) APE100 は XR100 モーターの純正ホイール、ブレーキキャリパー、ローター、フロントフォーク、スイングアーム、リンケージ、フロントバイザー、ヘッドライトとそれに関連する部品を XR100 モーターの純正部品類に限り交換することを認める。
- (4) ゼッケンプレートの形状は2次平面の形状とし、極端に湾曲した空力効果が予測されるような形状は不可とする。また、その素材は柔軟な樹脂製で金属製のもの認めない。
- (5) すべての ST 車輻のフロントゼッケンは2次平面の形状のプレートとし、フロントゼッケンベースを兼ねたアフターマーケット品のフロントバイザー、カウル類の装着を禁止する。
- (6) すべての ST 車輻のサイドゼッケンは2次平面の形状のプレートとし、サイドゼッケンベースを兼ねたアフターマーケット品のカウル類の装着を禁止する。
- (7) ジュラウドはメーカー出荷時に装着された純正品以外は認めない。変更は一切禁止とする。
- (8) ノーマル座席シートの取り外しは禁止する。乗車姿勢維持を目的とする最低限の加工・追加物を認める。追加物を装着した場合は、走行時に脱落しない様にする。
- (9) NSR50 及び NSR Mini の外装は著しくノーマルの外観から変わらない範囲で市販の FRP 製品に交換する事を認める。(但し、カーボン素材は除く)
- (10) アンダートレイ装着のための加工は認められる。
- (11) ハンドルバーを変更することは認められる。

1-13 計器類

- (1) 標準装着されている計器に追加・変更することが認められる。
- (2) タコメーター装着の為に、車輻へ最低限の加工をすることが認められる。
- (3) 速度取り出しギヤのみの取り外しは認められる。

2. SSクラス車輻規定

mini-MAX SS クラスに参加する車輻は、「安全の為にかならず行わなければならない改造」、さらに「SS クラス車輻規定」を満たさなくてはならない。但し、特例として NSF100 での参加を認める。

2-1 ゼッケン

- (1) ゼッケンベースの色は黄色とし、ゼッケン数字は黒色とする。
- (2) 車検時にゼッケンの判別が困難と判断された場合は車検時間内に修正しなければならない。

2-2 エンジン

(1) 4サイクルエンジン

- ①一般公道用車輻のエンジンをベースとし APE 系縦型エンジン、モンキー/KSR 系横型エンジンとも排気量 116CC 以下の空冷エンジンとする。
- ②ベースとなる車輻エンジンのクランクシャフトを変更・加工することなく制限までの排気量アップを認める。(即ち、ボアアップによる排気量変更のみ可能)

※エンジン主要部品(クランクケース・シリンダー・シリンダーヘッド)は交換不可。

但しボアアップ作業に伴う「シリンダー」の一般的に入手可能な市販部品への交換は可能。

この場合スリーブの材質は元の車輻からの材質変更は認めない。

※カムシャフト・バルブ・バルブスプリングの変更は、一般的に入手可能な市販部品への交換は可能。

手作業による部品の研磨などは可能。

※シリンダーヘッドの加工は可能。

※ミッションは 5 速以内でのレシオ変更及びシフトドラムの交換は可能。

※クラッチプレートの枚数変更は可能。カバー類の加工及び交換は一般的に入手可能な市販部品のみ可能。遠心クラッチを手動式に変更するのは可能。湿式から乾式への変更は不可。

(2) 2サイクルエンジン

- ①一般公道車輛の排気量 50cc 以下のエンジンを使用。但しホンダ NSR-Mini は参加可能。
- ※エンジンの主要構成部品(クランクケース・シリンダー・シリンダーヘッド)の交換及び変更は不可。
- ※シリンダーのポート加工及びシリンダーヘッド面研磨による圧縮比の調整は不可。
- ※クラッチプレートの枚数は変更可能。カバー類の変更は一般的に入手できる市販部品への交換は可能。
- ※ミッションの変更は不可。
- ※エキスパンションチャンバーの交換は可能。この場合有効な消音器を備えること。

2-3 吸気系(2 サイクル 4 サイクル共通)

- (1) キャブレターの口径は 22mm 相当に制限。エアクリーナーボックスの取り付けを推奨。エアボックス内にラム圧(走行風導入パイプを含む)が掛かる構造のものは使用禁止。
- (2) モンキー/KSR系横型エンジンはキャブレター口径 24 mm相当に制限。
- (3) エアリストリクターは装着しない。

2-4 燃料系

- (1) フューエルタンクには防爆材を充填すること。
 - ※2 輪メーカーより一般公道用として市販された車輛の純正タンクについては、一切の改造・変更がない場合に限り、この条件を免除される。
 - ※フューエルタンクが非金属製で、シュラウドをもたないタイプの車輛は、タンクカバーの装着を義務つける。
- (2) フューエルタンクの最大容量は 9 リットルとする。
- (3) 給油口の改造を行なった場合の最大容量は 5 リットルまでとする。
- (4) 燃料はマシンにしっかりと固定されたひとつのタンク内に入れられるものとする。
- (5) メインタンク以外のサブタンクの使用は禁止する。
- (6) 給油の為に簡単に着脱出来る取り替えタンクを使用することは禁止する。

2-5 車体に関して

一般公道を走行可能な車輛をベースに改造された車輛であること。

- ①ホイールサイズは 12 インチのみ。(D-TRACKER125 は除く)
- ②ボルトオンパーツによるフレーム補強は可能。
- ③必要部品取り付けを目的としたフレームへの加工・追加溶接は可能。
- ④余分なステーのフレームからの切除は可能。
- ⑤スイングアームの改造・交換は可能。但し、ベースマシンのサスペンション形式の変更は不可。
 - (2 本サスから 1 本サスへの変更など)
- ⑥フロントサスペンションの交換は不可。但しベースマシンのブレーキ効力を高めるために施す加工・交換は可能。この場合一般的に入手可能な市販品のみ使用可能。
 - (APE・モンキーなどのドラム式からディスク式への変更など)
- ⑦リヤサスペンションの変更は可能。
- ⑧サーキット走行に十分な効力を発揮する前後ブレーキを有すること。
- ⑨外装関係部品は変更・交換可能。
- ⑩エキゾーストマフラーの変更・交換は可能。但し、近接排気音量は 4,000rpm 時に 99dB/A 以下とし、レース終了時の再車検時にこの規定値を越える音量確認された場合は失格とする。

3. OPENクラス車両規定

- (1) mini-MAX OPEN クラスに参加する車両は「安全の為にかならず行わなければならない改造」さらに「OPENクラス車両規定」を満たさなくてはならない
- (2) ベース車両については150cc以下の海外生産車両、輸出用車両も含めた公道用一般市販車とする。
- (3) NSF100については市販レーサーではあるが、性能に大きな較差がないのでベース車両として認める。
- (4) RS125 および TZ125 等の市販レーサーの車体は使用できない。
- (5) カワサキ D-TRACKER125 については、公道用一般市販タイヤの使用を許可し、ホイールサイズは変更しなくてもよい。但し、カワサキ KLX125 においては D-TRACKER125 の 14 インチ純正ホイール及びタイヤに交換しなければならない。

3-1 ゼッケン

- (1) ゼッケンベースの色は黒色、ゼッケン数字は白色とする。
- (2) 車検時にゼッケンの判別が困難と判断された場合は車検時間内に修正しなければならない。

3-2 エンジン

- (1) 4サイクルエンジン
 - ① エンジンは APE 系縦型エンジン、モンキー/KSR 系横型エンジンともに 125cc 以下とし、一般市販状態の冷却方法を変更してはならない。
 - ② 弁機能、バルブ数、ポート数の変更は可能。
 - ③ クランクケースの加工は切削のみ認められる。
- (2) 2サイクルエンジン
 - ① 一般公道用市販車で排気量 65cc 以下のエンジンを使用。
 - ② クランクケースの加工は切削のみ認められる。

3-3 ミッション

- (1) ギヤボックスの材質・形状は一般市販されていないものに変更することを禁止する。
- (2) ミッションギヤ・プライマリーギヤを量産市販されていないものに変更することは禁止する。
- (3) ギヤは最大 6 速までとする。

3-4 吸気系

- (1) フューエルインジェクションへの変更・過給機を使用する事は禁止する。
- (2) エアクリーナーボックスの取り外しは認められるが、その場合はブローバイガスがキャブレターに吸入されるような措置をとること。
- (3) APE 系縦型エンジン・2サイクルエンジンは、キャブレターインレット口径 22mm 以下、モンキー/KSR 系横型エンジンはキャブレターインレット口径 24mm とし、ともにエアリストラクターは装着しない。

※禁止事項

エアクリーナーBOX 装着車のラム圧過給(走行風導入パイプ等も含む)の禁止

3-5 燃料系

- (1) フューエルタンクには防爆材を充填すること。
 - ※2輪メーカーより一般公道用として市販された車両の純正タンクについては、一切の改造・変更がない場合に限り、この条件を免除される。
 - ※フューエルタンクが非金属製で、シュラウドをもたないタイプの車両は、タンクカバーの装着が義務付けられる。

- (2) フューエルタンクの最大容量は9リットルとする。
- (3) 給油口の改造を行なった場合の最大容量は5リットルまでとする。
- (4) 燃料はマシンにしっかりと固定されたひとつのタンク内に入れられるものとする。
- (5) メインタンク以外のサブタンクの使用は禁止する。
- (6) 給油の為に簡単に着脱出来る取り替えタンクを使用することは禁止する。

4. FL クラス車両規定

- (1) ミニバイクコンストラクターの開発の場として、また、OPEN クラスのさらに上級のクラスとしてほぼ改造無制限の FL(Formula Libre)クラスを制定する。
- (2) mini-MAX FL クラスに参加する車両は「安全のために必ず行なわなければならない改造」、さらに以下の FL クラス車両規定を満たしていなければならない。
- (3) ベース車両については国内、および海外での一般市販車両をベースとする。ただし、RS125、TZ125、などの市販ロードレーサー、CRF150 などの市販モトクロスカーなどの競技専用車両の車体のみを使用することは可能。シャシーは一般市販されていない試作品の使用も可能とする。
- (4) その場合、前後のホイールサイズは必ず 12 インチ以下に変更しなければならない。ホイールサイズの縮小に伴う、車体アライメントの変更、改造は可能とする。

4-1 ゼッケン

- (1) ゼッケンベースの色は赤色とし、ゼッケン数字は白色とする。
- (2) 車検時にゼッケンの判別が困難と判断された場合は車検時間内に修正しなければならない。

4-2 エンジン

FL クラスにおいては一般公道用車両の 150cc 未満の4サイクルエンジンのみ使用が可能。

- ① 一般公道用車両のエンジンをベースとし、以下に規定のそれぞれの総排気量の範囲内であれば市販状態の冷却方式、弁機構を変更することが可能。一般市販されていない試作品の使用も可能とする。
150cc 未満 100cc 以上のベースエンジンは 100cc 未満にスケールダウンしなければならない。
また、50cc をベースとするエンジンは以下の規定の排気量を越えるスケールアップをしてはならない。
APE 系縦型エンジンは 100cc 未満、MONKEY/KSR 系は 116cc 未満の最大排気量とする。
D-TRACKER/KSR125 については新型機種のため、暫定措置としてボア/ストロークの変更なし
125cc 未満とし、ボア/ストロークを変更する場合は 100cc 以上 125cc 未満でなければならない。
- ② ベースとなる一般公道用車両のエンジンのクランクシャフト、コネクティングロッドの加工、交換は形状、材質を問わず可能。一般市販されていない試作品の使用も可能とする。
- ③ クランクケースは交換不可。ボアアップ、冷却方式、弁機構の変更に伴うシリンダ、シリンダヘッドの交換は可能。それに伴うクランクケースの加工は可能。
この場合一般市販されていない試作品のシリンダ、シリンダヘッドの使用も可能とする。
- ④ カムシャフト・バルブ・バルブスプリングの変更は、一般市販されていない試作品の使用も可能とする。
- ⑤ クラッチは自動から手動、ワイヤーから油圧、プレートの枚数、スプリングの交換、湿式から乾式への変更などが可能。一般市販されていない試作品の使用も可能とする。

4-3 吸気系

- (1) フューエルインジェクションへの変更は認めるが過給機の装着は禁止する。
D-TRACKER/KSR125 などのフューエルインジェクション標準装着車については
フューエルインジェクション本体をキャブレターへ換装することを認める。

- (2) エアクリーナーボックスの取り外しは認められるが、その場合はブローバイガスがキャブレターに再度吸入されるような構造であること。
- (3) キャブレターインレット径の口径制限は規定しない。
- (4) ラム圧過給を認める。

4-4 排気系

- (1) エキゾーストマフラーの形状、材質等は自由であるが、音量は 4,000rpm 時 99dB/A 以下とする。
- (2) エキゾーストマフラーの形状は自由であるが、後端排気部分が車両全長の後端より後方にはみ出てはならない。

4-5 燃料系

OPEN クラスに順ずる。

4-6 車体に関して

エンジンのみ一般公道を走行可能な車両をベースとすれば、車体は市販車両の改造、あるいはオリジナルで製作された車体を問わず使用が可能。

ただし、主催者が危険とみなされた改造、あるいはオリジナル製作の車体については出場を拒否する。

- ①ホイールサイズは 12 インチのみ。
- ②サーキット走行に十分な効力を発揮する油圧式ディスクブレーキを前後に有すること。