

# 九州 mini祭 2018

## 九州ミニバイク祭

NANKAi mini-MAX 全クラス共通  
NANKAi mini-MAX ST-1 クラス  
NANKAi mini-MAX OPEN SP100 クラス  
NANKAi mini-MAX OPEN SS クラス  
NANKAi mini-MAX OPEN FL100 クラス  
NANKAi mini-MAX OPEN FL125 クラス

### < 技術規則書 >

作成 2018 年 8 月 1 日規定  
2018 年 8 月 8 日 (ブルテン発行)

#### - 目次 -

1. 全クラス共通規定	2
(1)安全の為に必ず行わなければならない改造	2
(2)排気量の算出方法	3
(3)一般的なアイテム	4
(4)耐久レース用装備	7
2. ST-1 クラス車両規定	7
3. SP-100 クラス車両規定	9
4. SS クラス車両規定	9
5. FL100 クラス車両規定	11
6. FL25 クラス車両規定	12

## 1. 全クラス共通規定

### (1) (安全の為に必ず行わなければならない改造)

以下に定める規定は、ST-1、SP100、SS、FL100、FL125 クラスの基本となる共通規定となる。各クラスの車輛規定に付いては、本条を満たした上での条件となる。尚、本条及び各クラスの車両規定で定められている改造、部品の変更、及び仕様（形状）変更以外の改造、加工は一切禁止する。

#### ① (保安部品)

補助ステップ・ウインカー・ホーン・バックミラー・スタンド・荷台・公道用ナンバープレート・ナンバープレートブラケットの取り外し。

#### ② (キルスイッチ)

エンジン及びその他全ての電気部品を停止することの出来る効果的なイグニッションキルスイッチが、ハンドルバーのグリップを握った状態で手の届く範囲に取り付けなければならない。

#### ③ (スロットル)

スロットルは手で握っていない時には自動的に閉じるようになっていること。

#### ④ (ワイヤーロック)

オイルドレンボルト・オイルフィルターキャップ・オイルフィルター・オイルチェックボルトのボルト等はワイヤーロック加工を施すこと。オイルドレンボルト・オイルフィルターキャップへのワイヤーロックのワイヤーは必ず締まる方向にワイヤーを張り、たるみが無いようにすること。

#### ⑤ (ラジエターキャッチタンク)

ラジエターオーバーフローパイプを有する場合、最低容量が 250cc のラジエターキャッチタンクを取り付けなければならない。ただし、ラジエターリザーバータンクを有する場合は取り付けの必要はない。

#### ⑥ (ガソリンキャッチタンク)

ブリーザー付き燃料タンク及びキャブレターに必ずガソリンキャッチタンクを装着し、その中は空にしておくこと。なお、ガソリンキャッチタンクには、燃料タンクのオーバーフローを受け留めるものと、キャブレターからのオーバーフローを受け留めるものが必要となる。双方の機能をかねているものでも可能。また転倒時にコース上にガソリンがこぼれるのを防ぐため、キャブレターのエアイベントからもチューブを出し、キャッチタンクに繋ぐこと。

※ガソリンキャッチタンクの最低容量は 250cc とする。

※エアイベントチューブを接続すると通路がふさがれる場合は、燃料タンクのオーバーフローを受け留めるもので良い。

※空き缶や、ペットボトルの使用は禁止する。

#### ⑦ (オイルキャッチタンク)

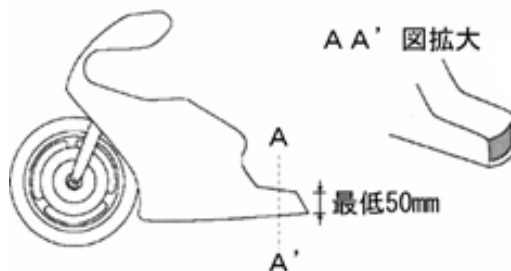
4 サイクル車のオイルキャッチタンクは金属製で 250cc 以上の容量のものを使用すること。ただし、エアークリーナーボックスがこれを兼ねても良い。転倒時に路面に接触せず、転倒した際にも容易に脱落・破損しないよう留意すること。取り付けはボルトもしくは金属製のバンドで行うこととし、樹脂製バンドでの固定は禁止する。

※エンジnbrリーザーからオイルを受ける物でエンジン→キャッチタンク→キャブ吸入口に大気解放。エアファンネルの場合は、エアファンネル内にホースの出口を引き込み固定すること。パワーフィルターの場合は接続すること

#### ⑧ (アンダーカウル)

使用している車輛の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ていること。走行中エンジンが破損した場合、路面にオイル等が散ら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、一番低いところから最低 50 mm 以上の高さを確保していること。アンダーカウル下面には、直径 20 mm の水抜き孔を最高 2 つまで設けてもよいが、ドライコンディションレースの際には耐油・耐熱性を持つグロメット等で確実に閉じてい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。

※アンダーカウルを取り付けるためにステアを追加することは認められるが、取り付け用ステア以外の機能を持たせることは禁止する。



⑨ (スプロケットガード・チェーンガード)

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ことのないようリアスプロケットガードの取り付けが義務付けられる。また、チェーンガードの取り付けを推奨する。

- a スプロケットガードはスプロケットとドライブチェーンの噛み合い部をカバーすることとし、その材質はアルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とする。容易に破損する材質の使用は認められない。
- b 取り付けは、スイングアームにボルトオンまたは溶接で確実に取り付けること。
- c 形状は、チェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、エッジがシャープなものは認められない。
- d リアスプロケットガードの板厚は最低 2mm とする。

装着例

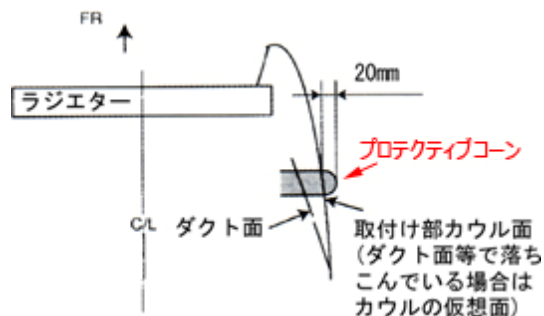


⑩ (プロテクティブコーン)

転倒時、エンジン等の破損により大量のオイルが流失するのを防ぐ為、プロテクティブコーンの装着を推奨する。

⑪ (エンジン 2 次カバー)

転倒時に、地面と接触する恐れのあるフェアリングに覆われていないオイルを保持する全てのエンジンケースは、2次カバーを取り付けることを推奨する。



(2) 排気量の算出方法

- ① 総排気量は、シリンダーの容積を算出するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するスペースで表される。
- ② 公式 
$$\text{総排気量} = (D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times \text{気筒数}$$
  
D=ボア C=ストローク (単位=cm/小数点以下4桁で切捨て)
- ③ 測定の際には、ボアに 1/10 mm までの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が 1/100 mm のリミットまで行われる。
- ④ シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算する。
- ⑤ 過給機は禁止する。

### (3) 一般的なアイテム

#### ① (材質)

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止する。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

#### ② (フレームの定義)

- a フレームとは図(補足図)で示す通り、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体を言う
- b シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン(脱着可能)のものはフレームとみなさない。

#### ③ (エキゾーストパイプ)

- a エキゾーストパイプの先端は、車体の中心軸と水平かつ平行であることが望ましい。また、エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、丸みを帯びさせていなければならない。「エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は丸みを帯びさせる」とはエキゾーストパイプ先端の板厚が 2 mm 以上、その角部は 0.5R 以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- b 排気ガスは後方に排出しなければならないが、ホコリを立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法は禁止する。
- c エキゾーストパイプの後端は、リヤタイヤの垂直接線より極端に後方に有ってはならない。走行上危険、あるいは不必要な装飾であるとオフィシャルに判定されたエキゾーストパイプは修正を命じられる場合がある。

#### ④ (ハンドルバー)

- a ハンドルバーの最低幅は、最低 400 mm とする。
- b ハンドルバーの先端が露出される場合は、固定物質を詰めるか、ゴムでカバーをすること。
- c ハンドルバークランプは、ハンドルバーが折れやすい部分が出来ないように、丸みをつけて製作すること。
- d ライダーが指を挟まれないようにする為、ハンドルを左右いっばいに切ってもハンドルバーと燃料タンクの間隙があくよう、スットパー(ステアリングダンパー以外のもの)を取り付けること。
- e 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止する。

#### ⑤ (コントロールレバー)

- a 全てのハンドルバー・レバー類(クラッチ、ブレーキなど)は原則として端部が直径 19 mm 以上のボール状でなくてはならない。このボールを平たくすることも認められるが、どのような場合も端部は丸くなっていること(この平たくした部分の厚みは最低 14 mm とする)。レバー端部は、レバーと一体構造に固定されていること。
- b コントロール・レバー(フットレバーおよびハンドレバー)は、それぞれ別個のピボットに設けられていること。
- c ブレーキレバーをフットレストの軸に設ける場合、いかなる状況においても作動すること。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形した状況においても作動すること。

#### ⑥ (フットレスト)

純正フットレスト又はアフターマーケット(社外品)に交換することが出来る。ただし以下の事項を守ること。

- a 純正フットレストでゴムタイプのステップが削れて、心棒が露出した際にはゴム部分の交換を義務付ける。(予選・決勝走行中であっても交換が命ぜられる場合がある。)
- b フットレストは折りたたみ式でも良いが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みにすること。
- c 折りたたみ式でないフットレストに交換する場合は、金属製フットレストの先端に、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質で先端(プラグ)を固定すること。(最低直径 16 mm)

#### ⑦ (ブレーキ)

- a 全ての車両には最低 2 つの効果的なブレーキ(各ホイールに一つ)がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動すること。

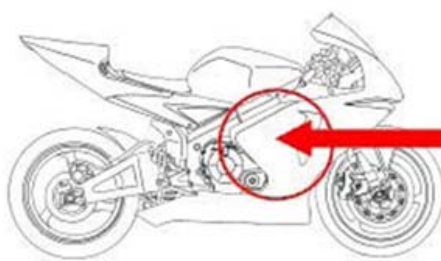
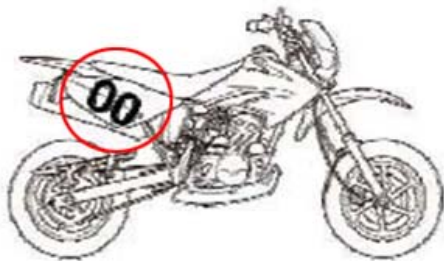
- b 左右フロントブレーキキャリパーのブレーキラインの分岐部分は、ローフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上に位置すること。ただし、車輛公認時においてローフォークブリッジより下にある場合は例外とする。

⑧（車体の傾斜角/バンク角）

車体は、荷重のかからない状態において、タイヤ以外のいかなる部分も地面に触れることなく、垂直線から 50 度の角度で傾斜することが出来ることを強く推奨する。

⑨（ゼッケンナンバー）

- a ゼッケンナンバーは主催者によって割り当てられる。  
b ゼッケンナンバーは車体のフロント中央もしくは中央からやや左（クラッチ）側と、リヤの両サイドの合計 3 箇所に貼付し、オフィシャルから明確に認識できるように配置すること。  
c 数字の最低寸法は、各文字 120 mm×90 mm程度とする。3 桁のゼッケンなどの場合、各数字が重なる事のないよう数字を配置すること。



サイドゼッケンはリアカウルに規定のサイズのゼッケンが貼るのが困難な場合はサイドカウルに貼付しても良い。

- d 数字の字体は、Futura Heavy を基準としたゴシック体とする。影つき数字などは禁止する。

**1 2 3 4 5 6 7 8 9 0**  
FUTURA HEAVY

⑩（ゼッケンプレート）

- a シートカウルや両サイドにゼッケン貼り付けスペースが無い車輛は、ゼッケンプレートの装着を義務付ける。このゼッケンプレートは長方形で頑丈な材質にすること。  
b プレートは平面から 50 mm以上カーブ（突出）してはならない。また、カバーされたり曲げられたりされてはならない。  
c 一枚のプレートをフロントに、垂直面から後方に向かって 30 度程度の角度で傾斜して固定すること。他の 2 枚は車両の両側に、外に向かって垂直に固定すること。  
d ゼッケンプレートは、はっきりと見えるように装着され、車体のいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてはならない。  
e ゼッケンプレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしいかなる状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。  
f 別個のゼッケンプレートを装着する代わりに、ボディまたはストリームライニングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定しても良い。  
g 正規のゼッケンプレートと混同する恐れのあるその他のゼッケンプレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外すこと。  
h すべてのゼッケンプレートの周囲には最低 30 mm程度の余白を残さなければならない。これらの規則に適合していない車両はレースへの参加を禁止する。

⑪（燃料タンク・フィルターキャップ及びオイル・フィルターキャップ）

燃料タンクフィルターキャップ及びオイルフィルターキャップは、閉じた状態で漏れないようにすること。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックすること。

⑫（水冷エンジンの冷却水）

水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。

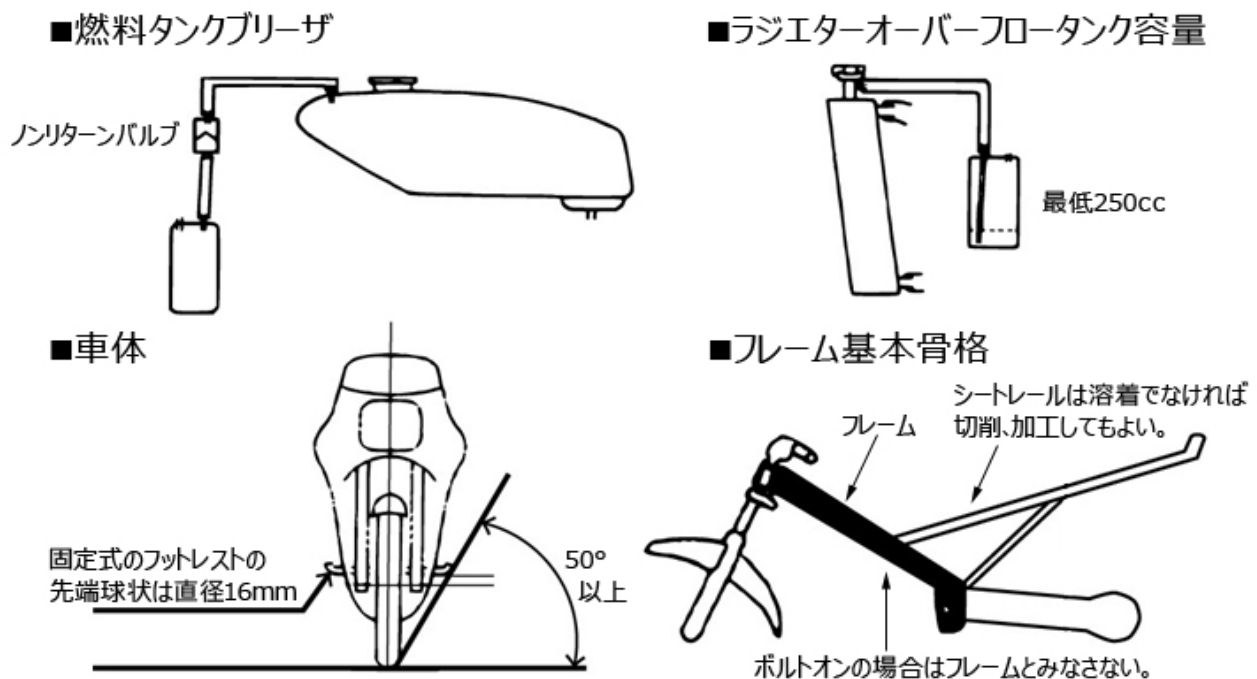
⑬ (音量規制)

- a 音量規制値は 99 dB/A 以内とする。
- b メーターの読み方は常に切り捨てとする。(95.9 dB/A=95 dB/A)
- c 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から 500mm で、かつ中心線から後方 45 度で排気管と同じ高さとする。但し、高さが 200 mm 以下である場合は 45 度上方の点で行う。
- d ノイズテストの際、ギヤボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を行う。
- e 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマーキングが行われる場合がある。その際は音量測定後にサイレンサーを変更することを禁止する。ただし同様に音量測定に合格し、マーキングを受けたスペアサイレンサーに関しては例外とする。
- f ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ 4000rpm に達した時点での音量を測定する。
- g 2つ以上の排気口を持つ車輛の音量測定は、各エキゾーストパイプの先端で測定する。
- h 規制値をオーバーしているマシンは、再度測定を受けることができる。
- i 音量測定は+3 dB/A の許容誤差が認められる。気温 10℃ 以下の場合、さらに+1 dB/A、気温 0℃ 以下の場合、+2 dB/A が認められる。
- j レース終了時の再車検時に規定値を越える音量が確認された場合は失格とする。
- k 音量測定方法で、ここに記載されていない項目は FIM 規則による。

⑭ (テレメトリー)

動いている車輛に情報を伝える、または動いている車輛から情報を得ることは禁止する。但し公式の計測装置は除く。

【 補足図 】



(4) 耐久レース用装備

① (タイヤ)

タイヤサイズは 12 インチ以下とし、公道用一般市販タイヤの使用は禁止する。12 インチ以上の大径ホイールの車輛については 12 インチ以下に小径化すること。ただし D-TRACKER は、公道用一般市販タイヤの使用を許可し、ホイールサイズの変更は必要なしとする。

- a 使用するタイヤは、下記の競技専用 12 インチタイヤのみ指定。

※BRIDESTON : RACING BATTLEAX MINI S01 (フロント) / RACING BATTLEAX MINI S02 (リヤ)

※DUNLOP KR337 (フロント・リヤ)

※ その他のタイヤは使用不可。

- b レインタイヤは、下記の競技専用12インチタイヤのみ指定。  
 ※BRIDESTON BT-601SS Wet NHS (フロント) SCS02023 / BT-601SS Wet NHS (リア) SCS02024  
 ※DUNLOP KR345 (フロント・リヤ)  
 ※その他のタイヤは使用不可。
  - c 使用本数については(予選/決勝、ドライ/ウェットともに)制限しない。
  - d タイヤウォーマーの使用は全クラス認める。
  - e タイヤへの追加加工等はいかなる場合も禁止する。
- ② (エンジン始動装置)  
 セルスターター、もしくはキックスターターが装備されていて、正常に作動しなくてはならない。
- ③ (スタンドブラケット)
- a フロントスタンドを取り付ける為のブラケットは、フレーム、エンジンにボルト留めされなくてはならない。
  - b リアスタンドのブラケットは、フレーム(スイングアーム)に取り付けるための加工、またはボルト留めが認められる。但し、必要以上に長く鋭角な物は安全上使用が認められない。
  - c ブラケットとフェアリング間のクリアランスは5mm以上確保すること。
  - d 外部・内蔵を問わず、電動およびエアジャッキの使用は禁止する。

## 2. ST-1 クラス車両規定

### (1) (参加車両)

ST-1 : APE100、XR100、XR100 モタード、KSR110 のみとする。

### (2) (ゼッケン)

- ① ST-1 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 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。

### (3) (フレーム)

- ① ステアの追加・突起物の取り外し
  - a 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テアの追加は認められる。
  - b 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テアが溶接されている為、ステップのみ取り外すとステアが突起物として残ってしまうので、ステアを切断するか又はステア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。

### (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。
  - a スパークプラグ・プラグコード
  - b 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。)
  - c CDI ユニット・イグニッションコイル
  - d ワイヤーハーネス
  - e 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。

### (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。

### (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。

(7) (吸気系)

- ① ジェット・ニードル・ジェット類・スロット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 エアクリー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
  - a KSR110 はエアクリーナーボックス内の隔壁の切除を認める。
  - b それ以外のエアクリーナーボックスの加工は禁止する。

(8) (排気系)

- 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。

(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。

(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。

(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。

(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 モタードの純正ホイール、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 モタード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は認めない。
- ⑤ すべての ST 車両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 車両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事。
- ⑨ アンダーカウル装着のための加工は認められる。



⑩ ハンドルバーを変更することは認められる。

(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、車輛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。

### 3. SP-100 クラス車輛規定

(1) (参加車両)

車種問わず。(HSR 九州 SP100 と同じ仕様)

(2) (ゼッケン)

- ① ゼッケンベースの色は黒色とし、ゼッケン数字は黄色とする。
- 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) (エンジン)

- ① 横型エンジンは 111cc 以下迄、排気量UP を認める。
- ② オイルクーラー取り付け可能。

(4) (車体に関して)

- ① ミッション、エアクリナーBOX、リヤサスの変更可能。
- ② キャブレター、マフラーの交換可能。
- ③ 純正ミニバイクフレームに同メーカーの純正エンジン交換可能。(NSR にエイプ用エンジンに変更等) 但し、車検時、取り付けで安全上問題有りとは判断した場合は走行出来ない。

### 4. SS クラス車輛規定

(1) (参加車両)

車種問わず。HOPPER、NSF100 (ノーマル相当)、2015 年以前生産の GROM (エンジンノーマル状態) の参加を認める。(2016 年以降の生産分は HRC GROM Cup)

(2) (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。

(3) (エンジン)

- ① 4 サイクルエンジン
  - a 一般公道用車輛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。
  - b ベースとなる車輛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)
  - c 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輛からの材質変更は認めない。
  - d 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。
  - e シリンダーヘッドの加工は可能。
  - f 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。
  - g 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に可能。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
  - a 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。
  - b 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。
  - c 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可能。
  - d 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。
  - e ミッションの変更は不可。
  - f 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。

(4) (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 24mm 相当に制限。
- ③ エアリストリクターは装着しない。

(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。

(6) (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 NSF100 のエキゾーストマフラーの社外品への交換は可能。

## 5. FL100 クラス車輛規定

(1) (参加車両)

- ① ベース車輛については国内、および海外での一般市販車輛をベースとする。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サーなどの競技専用車輛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。
- ② 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。

(2) (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。

(3) (エンジン)

- ① 一般公道用車輻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。100cc 以上 150cc 未満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/KLX125 についてボア/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輻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ー、シリンダー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ー、シリンダー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) (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。

(5) (排気系)

- ① エキゾーストマフラーの形状、材質等は自由とする。
- ② エキゾーストマフラーの後端排気部分が車輻全長の後端より後方にはみ出てはならない。

(6) (燃料系)

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輻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輻は、タンクカバーの装着が義務付けられる。

(7) (車体に関して)

エンジンのみ一般公道を走行可能な車輻をベースとすれば、車体は市販車輻の改造、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。

## 6. FL125 クラス車両規定

ミニバイクコンストラクターの開発の場として、ほぼ改造無制限の FL125 クラスを設定する。

### (1) (参加車両)

- ① 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サ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。
- ② 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。
- ③ 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。

### (2) (ゼッケン)

- ① ゼッケンベースの色は白色とし、ゼッケン数字は赤色とする。
- 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) エンジン

- ① 4 サイクルエンジン
  - a 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の変更は可能。
  - b 弁機能、バルブ数、ポート数の変更は可能。
  - c 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
  - a 一般公道用市販車で排気量 65cc 以下のエンジンを使用。
  - b クランクケースの加工は切削のみ認められる。

### (4) (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試作品の使用は可能。
- 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事は可能。
- ③ ギヤは最大 6 速までとする。

### (5) (吸気系)

- ① フェューエルインジェクションへの変更は認めるが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 キャブレターインレット口径制限は規定しない。
- ④ 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）を認める。

### (6) (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。

### (7) (燃料系)

- ① フェ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。  
※フェ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。

(8) (車体に関して)

エンジンのみ一般公道を走行可能な車輛をベースとすれば、車体は市販車輛の改造、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場合がある。

- 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。

以上