

2012 “ライスボカップ” 鈴鹿ツイン ミニバイク耐久レース & 鈴鹿ツイントロフィーレース(スプリントレース)

《 車両規定 》

- 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。

4サイクル車両、2サイクル車両、共通規定

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)

車体関係

- フロントサスペンションの変更は不可。但し、エアー加圧の為のバルブの取り付け、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。
- 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ーの変更は禁止、ホイールカラーの変更可。
- タイヤの変更。一般市販され、通常ルートで購入可能な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** BATTLAX S01/02 **または、ダンロップ** KR336 **の使用もできる**。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)
- 前後スプロケット、チェーンの変更
- 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關しても不可。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。ただし、形状の変更は禁止。
- 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。

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。

4サイクル車両

- 排気量
 - 100ccまでとし、生産国、型式などの制限をしない。
- アンダートレイ／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。

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)

吸排気系

- キャブレター本体
- 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)
- マフラーの変更。(但し、音量規制有)

エンジン

- アクセルワイヤー、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。
- オイルクーラーの取り付け。

2サイクル車両

- 排気量
 - 50ccまでとし、生産国、型式などの制限をしない。

全クラス共通

総合仕様

すべての車両はMFJ国内競技規則、付則 7「GP フォーミュラ基本仕様」に適合していなければならない。ただし、車両公認時の状態で適合してない場合は除く。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、ナンバープレー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。
- エンジン停止スイッチ(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。但し、STクラスは、メーカー出荷時の標準のメインキーのみでも可。
- 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)
- チェーンカバーは標準の状態であること。(リアフェンダーとの兼用タイプに変更可)
- 各部ワイヤリング。(プレーキ廻り・オイル廻り・等)
- 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。
- ウエットレース時のレーシングレインタイヤの使用を認める。

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。(4ミニ90/50を除く)
- SPクラスにHRC・NS50R／NSR・MINI／CRF100／ドリーム50R／ドリーム50TT NSF100、ヤマハTZ50、カワサキKX110の純レース車両出場を認める。

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。加給器は認めない。

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)

- 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ー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。
 - エアクリー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のエアクリー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ーナーボックス加工は禁止。
- 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)
 - 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 12 インチタイヤ(高速コース用に販売されているもの)の使用もできる**。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)レインタイヤも使用可。
 - 前後スプロケット、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。
- 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。

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)

吸排気系

- 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。
- 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)
- マフラー／チャンバーの変更。

エンジン

- 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。

ミニMoto－GP（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、付則7「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。タイヤは、市販で購入できるもので、**速度に適した競技専用タイヤの使用を強く推奨する**。摩耗限度を超えたもの、およびグルーピング、スリックタイヤの使用は禁止する。
- 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。(SP車両規定のみ 80ccの参加を認める)
- アンダートレイ／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。

☆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。**改造範囲について【簡易適合表】**

パーツ	クラス	SP(エスビー)		GP(ジービー)	
	ST(ストック)	4st	2st	4st	2st70
フレーム	×	○	×	○	○
スイングアーム	×	×	×	○	○
フロント・サスユニット	×	×	×	○	○
フロント・サス 内部パーツ	×	○	○	○	○
リア・サスユニット	×	○	○	○	○
ホイール	×	×	×	○	○
ブレーキ・キャリパー	×	×	×	○	○
ブレーキ・ディスクローター	×	×	×	○	○
排気量(上限) 単位=cc	100	100	50	125	70
エンジンの改造	×	×	×	○	○
キャブレター本体の変更	×	○	×	○	○

※1 APE100にXR100モタードのパーツの流用可能
　※2 KSR110は110ccまでとする

※3 KSR110はマニュアルクラッチ化可能

※4 APE100/XR100/CRF100FにXR100モタードのパーツの流用可能

※5 ノーマルエンジン、SP仕様は80ccまで

　詳細は最新の「MFJ国内競技規則」でご確認下さい。

ST250（4サイクル車両 250cc以下）・ST150・CBR250Rワンメイク

別途特別規則にて発表する。