

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、前輪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、カウリング等に間隙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的全車両、および走行中に明らかに接地している車両に関しては、サイドスタンドステータを切除しなくてはならない。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タの切除が望ましい。
- [01-06] 取外さ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、ウインカーなどは、取外すケ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タも取外すこと。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。ただしアクスルボルト、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)は必ずワイヤーロックを施すこと。(図1参照)
- [01-09] 燃料タンクにブ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、ワ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、ワ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場合がある。なお、自車の音量が気になる場合は事前に主催者に関合わせること。
- [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。サーモスタットの取外しは可。
- [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。ゼ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。ただし、やむを得ない場合には、走行前車検にて合格となったもののみ使用可。
- [01-15] ゼッケンの書体は、ゼ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] アクスルシャフト(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・チャンプ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・SS50・4スト・MOTOCF・4ストスクーターと、FNおよびFP、FP4、FN4、FP4-ST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關しては、その限りではない。(形式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。
・88NSR50の車両に93NSR50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。
・TZM50Rの車両にTZR50-Rの部品の使用は不可。
・JOG-Zの車両にJOGアプリオタイプ2の部品の使用は不可。
- [01-20] 全ての車両(SP12-4st,SP50-4st,SS50,FS12,FSMOTOCF,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關して、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)。ただし補助ステータ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關して、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、リヤチェーン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(ドライブ)スプロケットの装着を必須とする。ただし、安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、最深部が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タを追加することは認められるが、取付け用以外のステータ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の装着が望ましい。
- [01-27] データロ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タ類の追加は認めるが安全を考慮した形状にて取付け可とする。

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、上記でホイールの直径が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タの使用、およびハンドルの切れ角調整のための改造は可。
- [02-07] NSR50・NSRミニの部品の互換性を認める。また、NSRとNSF1000の間に於いてエンジン部品以外で無加工、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、シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、パ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・チタン製を除き可。また、リヤブレーキホースとリザーバータンクが一体形状となるリザーバータンクレスキットおよび、それと同等の機能を有す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、キャリアバー、トルククロッド、ディスクローター等である。リヤショックの変更は可。ただし規則(1-23)を適用する。
- [02-09] 13インチ以上のマシンにはSP50に準ずる。但し(08-2st06)は適用外とする。
- [02-10] ヤマハTZM50R、TZR50R、RZ501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。
- [02-11] マシンの排気量は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)
- [02-12] 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] エアクリーターおよびボックス、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(ハイスロットルレバー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] クランクケースカバー(R・L)の改造、変更は不可。
- [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為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タを先端部より40mm程度削除すること。不要ステータの切除、およびメーターやシート固定のための追加ステータの使用、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。カウル取付けのための強度、剛性に影響しないステータの追加は可。
- [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、イニシャルア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、取外しも可。
- [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] ホイールアッセ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。但しリヤダンサラーの変更は不可。
- [02-24] ハンドルバー、バーエンドおよびトリ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] ショットタンクは、市販時のもので改造、変更は認めないが、フューエルコック、給油口の改造、変更は可。
- [02-27] フロントフェンダー、リヤフェンダーの改造は可とし、フロントフェ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、ステップバー、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ず、ただし、規則(1-4)に従って改造されていない限りは可。リヤフェンダーは可とし、フロントフェ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、クランク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ケーブルの改造、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。規則(20)に記載されたウェイト規定を満たしていること。
- [02-33] NSF1000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。
- [02-34]

赤字は全て変更!

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關しては、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、アイドルコンベンセーターは、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、シュー、レバー(規則(1-3)により処理)、パ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、およびグリップ(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、変更は不可。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。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、インナーフェンダー(図2→)の切除、取外しは可。なお整備性向上のため、インナーフェンダー上、アンダーカバーの一部加工は可。
- [03-11] ライトおよびウイン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に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 FN4 (4サイクル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)

- [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125cc未満とする。(ピストンメーカー純正でも、オーバーサイズの使用は不可)
- [04-02] 空冷ファン加工、変更は不可。
- [04-03] エンジン回転リミッターの変更および解除、燃料調整機能および点火時期調整機能が出来る電子制御装置の取付、ノーマルFI・ECUの改造変更は不可。
- [04-04] 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、レインタイヤ※1、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、およびグリップ(溝切り、カッティング)も不可。(規則(1-21)参照)※1 ダンロップTT72GP、ブリヂストンBT601SS WETなど

- [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、もしくはスターターモーターの取り外しと駆動に関わっていない部品の取り外し、スターターモーター取り外し後の蓋の取付は可。スタ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ラー、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(クランクシャフト、クランクケースカバー、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。ウエイトルローラー、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確認、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。またステータ一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asket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、主催者へと確認すること。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3 A)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。

変更アリ!!

5 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)

- [05-00] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [05-01] 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)
- [05-02] マフラーの改造、変更、およびチャンバー(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、車両の後方後向で、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。
- [05-03] 駆動系の改造、変更、およびスターター関連部品の取外し、改造は可。ただし、クランクシャフト、リヤホイールの改造、変更は不可。(クランクケースカバーの穴あけ加工などは不可)
- [05-04] 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。

- [04-05] 駆動系(クランクシャフト、クランクケースカバー、リヤホイールは除く)は、同一メーカーの125cc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。ウエイトルローラー、及びボスワッシャーについては社外品の流用を認める。
- [04-06] マフラーは、市販されている同一メーカー125ccスクーター用(純正品)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。
- [04-07] 開催方法は他クラスとの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。
- [04-08] 上記以外の改造、変更については、すべてFNクラスに準ずる。
- [補足1] レギュレーションは、安全面、戦力バランス等を考慮し、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。125ccスクーター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。

変更アリ!!

6 FP4-ST (4サイク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)

- [06-00] 下記以外の改造、変更は一切不可。
- [06-01] 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)
- [06-02] マフラーの改造、変更、および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、車両の後方後向で、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。※レース終了後、購入希望者が発生した上位入賞車両のマフラーに關して、4万円売却しなければならず。
- [06-03] 車両の排気音は最高出力回転数の50%の回転数で計測し、96dB以下でなければならない。但し、±1dBの誤差を認める。レース終了後は±3dBの誤差を認める。測定方法は規則[22]に準ずる。
- [06-04] 駆動系(クランクシャフト、クランクケースカバー、リヤホイールは除く)は、同一メーカーの125cc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。ウエイトルローラー、及びボスワッシャーについては社外品の流用を認める。
- [06-05] バッテリーは、容量の大きなものやバイク用以外への変更は不可とし、セルスターターでエンジン始動できるようにしなければならない。
- [06-06] プロローパイプは、シリンダーヘッドからエアクリーターボックスへ繋ぎ、内圧コントローラーバルブやワンウェイバルブなどは使用不可。
- [06-07] BW'S125において、社外製ハンドルへの変更を認める。
- [06-08] シグナスX、アドレスV125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。

- [05-05] 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、役目のみを発生する場合に限り、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。
- [05-06] ピックアップを除く、ステーターコイルの改造、変更は可。取外しは不可。
- [05-07] エアクリーターおよびボックス、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)
- [05-08] 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てはならない。
- [05-09] 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。
- [05-10] 開催方法はFN4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。
- [05-11] アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロットル・レバー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。

変更アリ!!

7 FP4 (4サイク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)

- [07-00] 下記以外の改造、変更は一切不可とする。
- [07-01] 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)
- [07-02] 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。
- [07-03] シグナスX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。

- [06-09] バーエンドキャップを取り付けるためのハンドルエンド部の加工は可能。
- [06-10] シート表皮、シートベース、シート内ウレタン加工、変更は可能。
- [06-11] 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変更および解除などが出来る電子制御装置の使用可。ただしECUの改造変更は不可。※レース終了後、購入希望者が発生した上位入賞車両の電子制御装置に關して、2万円売却しなければならない。
- [06-12] フロントフォークの突き出し加工、フォークスプリング部分のカラーの追加、フロントフォークオイルの変更は可。但し、シートパイプやスプリングなどインナーパーツの加工変更は不可。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。
- [06-13] アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロットル・レバーR・L・バーエンドを含む)、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。
- [06-14] フライホイール、ジェネレーター、空冷ファン、発電制御レギュレータの変更・取外しは可とし、バッテリー充電機能を稼働させなければならない。
- [06-15] スタンドステータ等 unnecessary ステータの使用は可能。
- [06-16] 上記以外の改造、変更については、すべてFNクラスに準ずる。
- [06-17] 開催方法は他クラスとの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。
- [補足1] レギュレーションは、安全面、既存車両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。

