

## 2018十勝ミニバイクレース

技術仕様  
[車両規則書]

クラス	排気量		フレーム	タイヤ	キャブレター
S 4	4 ST	125cc以下	自由	自由	自由
S 2	2 ST	66cc以下 ※1			
S P 4	4 ST	100cc以下 ※2	ノーマル	市販品	自由
S P 2	2 ST	50cc以下			ノーマル
S M B	2 ST	85cc以下	自由	自由	自由
	4 ST	150cc以下			
New125	4 ST	125cc以下	ノーマル	市販品	ノーマル
N S F	HRCが定める「NSF100 HRCトロフィー 車両規則(2018年版)」に合致した車両。				

※ 1 : ヤマハエンジンは69cc以下とする。

※ 2 : KSRIは110cc以下とする。

## 統一規定

## 全クラス統一車両規定

- 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。
- 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。
- ハンドルは、回転角度を左右いっばいに切った際、ライダーの指を挟まないようにハンドルと燃料タンク、カウリング等に間隔を確保しなければならない。
- クラッチレバー、ブレーキレバー、グリップラバーは変更可。ただし、その先端に丸みを持たさなければならない。
- フットレスト、ペダル類の先端は、安全上丸めなければならない。
- 走行中に明らかにサイドスタンドステーが接触している車両に関しては、サイドスタンドステーを切除しなくてはならない。
- レース車両に必要な無い物は取り外さなければならない。(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、ウインカー等は取り外すカテーピングを施さなければならない。
- カウルを取り外した場合は、全てのカウルステーも取り外すこと。また、フレームの加工は最小限の切除のみ可。
- オイルドレンボルト及び給油口(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。
- 燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は必ず透明又は半透明キャッチタンク(100cc以上)を取り付けること、但しワンウェイバルブ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り付けること。
- 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。
- 他のライダーに危険や迷惑を及ぼすような改造はしてはならない。
- 排気音を抑える為に有効な消音器(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に関しては、オーガナイザー判断により、出場を拒否する場合がある。尚、自車の音量が気になる場合は、事前にオーガナイザーに問い合わせること。
- 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タンク又はキャッチタンク(100cc以上)を転倒時に影響の無い場所に強固に取り付けなくてはならない。(サーモスタットの取り外しは可。)
- 全ての車両は、透明又は半透明のキャッチタンク(100cc)を転倒時に影響の無い場所に強固に取り付け、キャブレターのオーバーフローパイプとエアイベントからホースで繋がなくてはならない。
- ゼッケンの書体は、縦150mm 横100mmの大きさで番号が必ず識別できること。(例えば6が8に見える物はダメ。)蛍光色は使用しないこと。
- アクスルシャフト(F/R)の固定はロックナットもしくは割りピンを使用すること。

- 車両規則に反した者はオーガナイザー判断により、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。
- リヤサスペンションの変更は可。但し、補助ステーなどを使用する場合は、十分な強度を保つこと。強度的、構造的な判断はオーガナイザーに一任するものとする。
- 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。但し、取り付け方法は車検員の支持があった場合に、取り外せる物とする。転倒時、脱落しないように固定すること。
- 全てのチェーン駆動車両に関して、フロントにチェーンカバーを装着すること。また、チェーンとスプロケットの噛み合い部にリヤ(ドリブン)スプロケットガードの装着を必須とする。但し、安易に脱落しないよう、強固に取り付けること。装着目的のスイングアームへの加工は可とする。
- 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。アンダーカウルは、最深部で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なくてはならず、レインコンデション時に限り開くことが出来る。尚、アンダーカウルを装着する為のステーを追加することは認められるが、取り付け用以外のステー機能を持たせることは不可。
- レギュレーションは安全面、既存車両との戦力バランスを考慮し、パーツの使用許可など、重要な部分を含め、猶予期間無く変更することが有る。
- ゼッケン  
色は自由とするが、黒地に白文字・黄色地に黒文字など、数字の判読が容易にできるような色を使用する事。  
字体に付いては、ゴシック体を基本とし、1と7・6と8など間違いやすい字体の大きさや文字間には特に注意する事。  
使用できる数字は、1～99までとする。  
オフィシャルにより、判読しにくいと判断された場合には修正をしなければならない。

## S 2 / S 4 クラス

S 2 : 2 st 66cc以下 (YAMAHAエンジンは69cc以下)

S 4 : 4 st 125cc以下

スリックタイヤが使用できる。

- 下記改造範囲外の改造、変更は不可とする。
- ミッションは6段以下とする。
- マフラーの改造、変更は可。但し、サイレンサーの後端部は、リアエンドの垂直より後ろに突出してはならない。
- エンジンに関しては一般市販車エンジンを使用する事。  
※KX65等モトクロスエンジンは不可。
- 2スト車両の排気量は下記の通りとする。  
ホンダエンジン：66cc以下。  
ヤマハエンジン：69cc以下。
- 4スト車両の排気量は125cc以下とする。
- 4スト車両は、250cc以上のオイルキャッチタンクを装着すること。転倒時に容易に脱落・破損などせず、高温にも耐える物で、オイルがこぼれ出たりしないように処置をし、確実に取り付けること。

## S P 2 クラス

2 st 50cc以下

ノーマルエンジン・ノーマルキャブ

- 下記以外の改造、変更は一切不可。
- 一般公道の車両でなくてもオーガナイザーが認定した車両については、S P クラスに参加を認める。(例：TZ50・NS50R・NSRmini)

- 3) 全車、メーカー市販時の原動型式とフレーム形式が合致していなければならない。但し、年式により異なる原動型式を持つ原動機及び原動機部品は、同車種フレームに限り使用を認める。但し、NSR50 と NSR80、KSR50とKSR80の、それぞれのフレーム及び車体関連部品の互換性を認める。
- 4) リミッターカット及びCDI ユニット改造、変更は可。ワイヤーハーネスの改造、変更も可。但しメインキーを取り外す場合はキルスイッチを装備すること。
- 5) タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入できる物のみ使用可。レース専用タイヤは不可。但しロードコース等指定タイヤが有る場合は装着可。
- 6) スプロケット、チェーン、チェーンサイズの変更は可。
- 7) スパークプラグ、プラグキャップ、イグニッションコイル、プラグコードの変更は可。
- 8) カウリングは、市販時にフルカウルの装着されている車輛は、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。又、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。
- 9) シートカウルの改造、変更は可。尚、改造、変更の有無問わず、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。シート固定の為に追加ステー使用、改造は可。
- 10) ホンダNSR50とNSRmini、NS50FとNS50Rのそれぞれの部品の互換性を認める。但し、シリンダーヘッドとヘッドガスケット組み合わせは同年式に限る。
- 11) ブレーキは前後交換を認める。又、交換に伴うボルト類はアルミ・チタン製を除き可とし、キャリパーガードの装着を推奨する。リヤブレーキホースとリザーブタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を有すパーツの装着を可とする。尚、キャップ部にはワイヤーロック、タイラップ等でロックすること。  
(注) ブレーキとは、マスターシリンダー、キャリパー、トルクロッド、ディスクローターまでをいう。
- 12) リヤサスペンションの変更は可。但し、いかなる場合もスイングアーム、フレーム側取り付け部などの加工は一切不可。
- 13) 13インチ以上のマシンでSPクラスに出場する場合は、ステップ位置変更に伴う部分においてのみ、フレームの加工を認める。
- 14) ヤマハTZM50R、TZR50、RZ50についてキャブヒーティング機能の取外し（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。
- 15) 車輛の排気量は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。）
- 16) 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、及びインテークチャンバーの取り外しとその後の処理のみ可。それ以外の変更、改造は不可。
- 17) エアクリナー及びボックス、エレメント、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。又、エアファンネルなどの取り付けは可。但しエアファンネルはキャブレター本体を無加工で取り付けられる物に限る。
- 18) リードバルブの素材変更は可。（ボディ変更は不可。）
- 19) 始動機構と、それらの関連部品の取り外しは可。
- 20) 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含む）の改造、変更及び取り外しは可。
- 21) アクセルワイヤー、アクセルグリップ部（ハイスロットル、ラバーR・L、パーエンドを含む）オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可。
- 22) クランクケースカバー（R・L）の改造、変更は可。
- 23) ラジエーター本体の変更は可。それに伴うホース類の変更、改造は可。取り付けの為に追加ステー使用可。（但しフレーム加工は一切不可。）
- 24) フレームの改造、変更は不可。但しサイドスタンド取り付け部はそのステーを先端部より40 mm程度削除する事が望ましい。不要ステーの切除、及びメーター固定の為に追加ステーの使用、及びハンドル切れ角調整の為に改造は可。但し、その場合も先端を丸める

処理を施すこと。カウル取り付けのための強度、剛性に影響しないステーの追加は可。

- 25) フロントサスペンションの変更は不可。但し、エア加圧の為にバルブの取り付け、スプリング変更、インシヤ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。ダストシールの変更、取り外しも可。
- 26) ステアリングダンパーの使用は可。但し、ステアリングストッパーとの兼用は不可。
- 27) ハンドルバー、パーエンド及びトップブリッジの改造、変更は可。但し、フレームなどの改造は不可。
- 28) メーター類の改造、変更は可。
- 29) フロントフェンダー、リヤフェンダーの追加、変更、改造は可。但し、フロントフェンダーは安全上の問題により、フルカウル装着車輛のみ取り外しを可とする。
- 30) 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無ければならない。
- 31) 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り付けなければならない。尚、転倒時に容易に脱落や破損せず、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処理し、確実に取り付けること。
- 32) バッテリーの変更、取外し、及び充電コイルの取り外しは可。
- 33) アルミ・チタン製のボルト、ナットの使用については、エンジン関係とブレーキ関係（但し、ブレーキ系統とクラッチケースカバーは除く）は安全上のため、全て不可。
- 34) 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、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、変更及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。
- 35) マフラーの改造、変更は可。サイレンサーのテールエンドパイプは水平が望ましい。尚、サイレンサーは後輪最後端の垂直より後ろに突出してはならない。
- 36) NSR50/80フレームに限り、フレームとスイングアームを他年式での組み合わせを目的とするフレーム切除は可。スイングアームベアリングの取り付け可。
- 37) NSRmini のアイドルバルンサーギヤと類似する加工品アイドルバルンサーギヤの互換性を認める。
- 38) TZM50 にTZR50 のピストン&ピストンリングの使用不可。

#### SP4クラス

4st 100cc以下（KSRは110cc以下）  
ノーマルエンジン・12インチタイヤのみ

#### 1 【エンジン】

- 1) NSR50/80/miniフレームにXR100 - M/R、APE100 (Type - D) エンジン搭載車輛の参加を認める。
- 2) ホンダNSF100、XR100 - M/R、APE100 (Type - D) の部品の互換性を認める。但し、XR100R シリンダーAssy12100 - 436 - 000の使用は不可。  
(上記パーツ=スカートを除くシリンダーの高さが※69.75 mm以下の物)  
※製品誤差や測定環境等による±0.1 mmの誤差を認める。また、エンジン関係以外にNSR50/mini の部品の互換性を認める。
- 3) ホンダNSF100、XR100 - M/R、APE100 (Type - D) のエンジンに、ホンダXR50-M/R、APE50のミッションの使用は可。
- 4) 車輛の総排気量は100 cc以下とし、メーカー純正品であってもオーバーサイズピストンの使用は不可。NSF100以外のレース専用車両は使用できない。
- 5) エンジンを整備する際の、バルブ擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。但し、出荷時本来の形状を崩すような加工は一切不可。ホーニングやポート研磨、リユーターを使つての加工は厳禁とする。

- 6) キャブレターの改造、変更、及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可。また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も可。キャブレターの口径は自由とする。
- 7) スターターコイル類の取り外しは可。
- 8) フライホイールの変更改造は不可。純正品を使用すること。但し、加工は許されるが、最低限の耐久性を損なわない様十分注意すること。安全を考慮しフライホイール外周厚が9.5mm以上で、外側の取り付けボスとの高低差が5.5mm以内であることが望ましい。
- 9) スパークプラグ、プラグキャップ、イグニッションコイル、プラグコードの変更は可。
- 10) クラッチスプリングの改造、変更は可。またAPE50 のクラッチパーツ使用は可。オイルクーラーの装着は可。又、それに伴うクラッチケースカバーの改造、変更は可。但し、ホースは耐熱、耐油性を満たした物で、ホースバンド等で強固に固定すること。
- 11) オイルポンプの改造、変更は可。又、それに伴うオイル通路の拡張加工は可。
- 12) トランスミッションは市販純正品を使用し、内部の変更は不可。
- 13) リミッターのカットおよびCDIユニットの改造、変更はワイヤーハーネスを含め可。但し、メインキーを取り外す場合は、キルスイッチを装備すること。

## 2 [車体]

- 1) フレームは原則的に出荷時の状態を基本とするが、エンジン換装やクラック対策に伴う最小限の追加加工を認める。又、不要ステーの削除及びメーターやシート固定の為に追加ステーの使用、ハンドル切れ角調整の為に加工も可。但し、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。エンジンマウントKITの使用及び、エンジン換装に伴う追加ステー等の使用は可。5) ヘッドカバーの改造、変更は可。(オイルシャワーヘッド等)
- 2) 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り外しは不可。又、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。
- 3) フロントフェンダー、リアフェンダーの追加、変更、改造は可。但し、フロントフェンダーは安全上の問題により、フルカウル装着車両のみ取り外しを可とする。
- 4) シートカウルの改造、変更は可。尚、改造、変更の有無問わず、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。シート固定の為に追加ステー使用、改造は可。
- 5) ステアリングダンパーの使用は可。但し、ステアリングストッパーとの兼用は不可。
- 6) マフラーの改造、変更は可。又サイレンサーの後端部は、リアエンドの垂直より後ろに突出してはならない。
- 7) ハンドルバー、パーエンドおよびトップブリッジの改造、変更は可。
- 8) メーター類の改造、変更は可。
- 9) 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、変更は可。但し、どのペダルも容易に操作できる位置になければならない。
- 10) アクセルワイヤー、アクセルグリップ部(ハイスロットル、ラバーR・L、パーエンドを含む) オイルポンプ作動用ワイヤーの改造、変更は可。
- 11) ホイールアッセンブリーは純正品を使用すること。但し、スピードメーターケーブル駆動用のギヤ類、およびダストシールの取り外しのみ可。フロントおよびリアホイールカラー、ベアリングの変更は可。
- 12) 強度、剛性に影響しないエンジン冷却のための整流板の追加は可。また、エンジンの熱からリヤショックを保護するための遮熱板の装着は認める。

## 3 [サスペンション]

- 1) フロントサスペンションの変更は不可。但し、エア加圧の為にバルブの取り付け、スプリング変更、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。ダストシールの変更、取り外しも可。
- 2) リヤサスペンションの変更は可。但し、いかなる場合もスイングアーム、フレーム側取り付け部などの加工は一切不可。

- 3) NSR50/80フレームに限り、フレームとスイングアームを他年式で組み合わせる目的での、フレームの切断、スイングアームの加工、スイングアームのベアリング取り付け加工は可。

## 4 [ブレーキ]

- 1) ブレーキは前後共に純正品を使用すること。但し、ブレーキレバー、パッド、シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの変更は可。交換に伴うボルト類はアルミ・チタン製を除き変更可とし、キャリパーガードの装着を推奨する。リヤブレーキホースとリザーブタンクが一体形状となるリザーブタンクレスキット及び、それと同等の機能を有すパーツの装着を可とする。尚、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、キャリパー、トルククロッド、ディスクローターまでをいう。

## 5 [タイヤ]

- 1) タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入できる物のみ使用可。サイズは、12インチとする。

## 6 [その他]

- 1) カワサキKSR110の参加を認める。又、エンジン関係以外に限り、KSR50/80の部品互換性を認める。

### SMBクラス

2st 85cc以下  
4st 150cc以下  
スリックタイヤが使用できる。

### New 125クラス

2013年以降に販売された 4st 101~125cc以下  
ノーマルエンジン

- 1) 排気量・タイヤサイズ以外は、SP4クラスに準ずる。

### NSFクラス

HRCが定める「NSF100 HRCトロフィー 車両規則(2017年版)」準ずる。

- 1) タイヤは、一般市販タイヤのみとする。

## 付則①

- 1) ラジエターを装着している全ての車両は、リザーバタンクまたは、キャッチタンク(100cc以上)を取り付けること。なお、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を使用することを推奨する。
- 2) 4スト車両は、オイルキャッチタンク(250cc以上)を取り付けること。
- 3) 燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は、キャッチタンク(100cc以上)を取り付けること。
- 4) キャブレターからのガソリンキャッチタンク(100cc以上)を取り付けること。
- 5) クランクケースより、ホースが出ている車両は、オイルキャッチタンク(250cc以上)を取り付けること。
- 6) キャッチタンクは、車検および走行前に空にし転倒時に影響を受けない場所に強固に取り付けること。
- 7) オイルドレーンボルト・フィルターキャップはワイヤーロックすること。
- 8) 4スト車両は、上記に加えオイル漏れ等を受け止められる深さを備えた「アンダーカウル(オイル溜まり)」を装着しなくてはならない。

2019年8月20日より施行する。  
十勝スピードウェイクラブ