

Mクラス規定

原則

車両の排気量は、2st-50cc未満、4st-100cc未満とする。例外としてKSR110・GROM125の参加を認める。ピストンはメーカー純正であってもオーバーサイズの使用は禁止とする。(KSR110を除く)

1.車体

1. フレームの改造・変更は不可。ただし、サイドスタンド取り付け部は、そのステーを最端部より40mm程度削除してある事が望ましい。(17inch車両はSP17規を適用)
2. 不要ステーの削除、改造、およびメーターやゼッケン、カウル、シート固定のためのステーの追加及び改造は可。ただし、どの場合も先端は丸みを帯びた形状で
3. ハンドル切れ角調整のための改造、パーツの追加は可とするが、その場合のハンドル切れ角は最低30°以上を確保する事。
4. ハンドルバー及びクランプ、トップブリッジの改造・変更は可。また、ステアリングステムベアリング及びベアリングレースの改造、変更は可。
5. 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しての兼用は不可。
6. ステップバー及びペダル、ステップホルダー、ポジションプレート、リンクなどの改造・変更は自由であるが、容易に操作できる位置でなければならない。形状は総合規定4にしたがって処置されている事。
7. ガソリンタンクは、市販時の状態の物で改造・変更は認めないが、タンクカバーの使用、フューエルコック及びフューエルホース、給油口の改造・変更は可。
8. 転倒時のダメージを軽減する為の、アクスルガードやプロテクティブコーンの使用は可。ただし、いかなる場合も先端が丸みを帯びた形状であり、ボルト・ナットが緩まない適切な処置を施してある事。
9. メーター類の追加、改造、変更、取り外しは可とし、それに伴うセンサーやケーブルの追加や取り外しも可。また、ラップタイマーやデータロガー、簡易GPSの装着も可とするが、脱落無き様強固に取り付け、走行の支障をきたさぬ様十分注意する事。テレメトリーの使用は可。
10. 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、ドレーンボルト、クラッチケースカバーは除く)安全を考慮し全て不可。チタンを使用したパーツはハイコスト化に繋がるため今後制限される可能性がある。使用及び作成には注意すること。
11. フレームやマフラーにおける、クラックや破損部分の溶接による最小限の補修は可。ただし、性能向上を目的とした物は不可とし、その判断は主催者に一任す
12. NSR50/miniとNSF100の、エンジン関連以外の部品の互換性を認める。(17Inch車両はNS-1の車体関連部品の互換性を認める。また、Fボトムケースに関してXR-100、APETYPE-Dの流用を認める。)

2.外装

1. カウルが市販時に装着されている車両の、社外品への交換は可。ただし、スクリーンを含むカウルの取り外しは不可。(17inch車両は市販品と同一形状のものシート以外のカウルの取り外しは自由とするが、その場合はFフェンダーを装着していること。) また4st車両のエンジン下部には、故障時等のオイル飛散に対応する為、そのエンジンに使用されるオイルの全量分を保持できるオイル受けを装着する事。(右図参照)この底面には、ウェット時に対応する為の水抜き穴の加工を施し、ドライの場合は漏れに対し有効なフタをしておく事。シートスポンジ・シートカウルの改造、変更は可とするが、転倒等の衝撃に耐えうる様強固に取り付けられている事。

2. フロントフェンダー・リアフェンダーの改造・変更は可。取り外しは、リア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可と

エンジンオイル受け例

(オイル受け図はMFJ競技規則を流用)



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。ただし、内圧調整のためのトップキャップバルブ、イニシャルアジャスター、ストロークセンサー、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・追加及びスタビライザーでの補強は可。また、ダストシールの変更・取り外しは可。
2. フロントフォークインナーチューブは、一般市場価格にて純正品より安価な物に関してのみ変更を認める。ただし、純正同一形状及び同材質に限り、追加加工は一切禁止。
3. リヤサスペンションの変更は可。また、取り付けに伴うアダプターの使用は可とするが、十分な強度を持った物である事。また、リヤサスペンションとマフラー間における遮熱板の追加・ストロークセンサーの追加は可。

4.ホイール・タイヤ

1. 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関連パーツおよびダストシールの取り外しは可。
2. ホイールサイドカラーの改造、変更は可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。
3. ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可。
4. タイヤは一般市販されていて、通常ルートで購入できるもののみ使用可。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、摩耗限度を超えた物、グルーピング(溝きり、カッティング)したものは不可。ただし、例外としてロードコース用ミニバイクタイヤの使用を認める。(S01/S02・KR337・KR410等) 17インチ車両で12インチ車両と混走するクラスに参加する場合のみ、レーシングレインタイヤの使用を認める。タイヤワックス剥離の為の、パーツクリーナー、アセトン、ホワイトガソリンの使用は可とするが、タイヤの性能や状態を故意に変更する(タイヤソフナーなど)処理

5.ブレーキ

1. ブレーキレバー(総合規定-3の適合品)、パッド・シュー、ブレーキオイル、ブレーキホース、ハンジヨーボルトの改造、変更は可。
2. パッドスプリングの取り外しは可。また、パッドピンブラグの取り外しは可とするが、安全上装着されている事が望ましい。
3. キャリパーガード・マスターシリンダーガードの取付け、及びそれに伴うボルトの変更は可。
4. リヤマスターシリンダーホースとオイル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満たすパーツの装着は可。
5. ディスクローターは、一般市場価格にて純正品より安価な物に関してのみ変更を認める。ただし、純正同一形状及び、同材質に限り、追加加工は一切禁止。(フローティングディスク等は不可)
6. NS50F/RへのNSR50/mini・NSF100フロントマスターブレーキシリンダーの使用及び、オフセットカラーを介しての、NSR50/mini・NSF100のFブレーキディスクの

6.チェーン・スプロケット

1. F/Rスプロケット・FSプロケットボルト・ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可。

7.電装

1. リミッターカット・CDIユニット・ワイヤーハーネスの改造・変更は可。ただし、出荷状態時に備わっていない機構が追加される物は一切不可。(電圧増幅装置等)

ワイヤーハーネスの改造に伴う、不要部品の取り外しは可。(スタンドスイッチ、ブレーキスイッチ等)ただし、ニュートラルスイッチスパーサーに関しては不可。

メインキーを取り外す場合は、誰でも容易に操作出来るキルスイッチを装着する事。

2. バッテリーの変更、取り外しは可。また、不要なステーター(充電)コイル及びコイルベースの切除、取り外しは可。ただし、エキサイター(点火)コイルの改造、変更

は一切不可。ステーターコンプに付随するハーネスの改造、変更は可とし、それに伴うステーターベースの切削加工を認める。ただし、ステーターベース固定穴の長穴加工は不可。

3. スパークプラグ、プラグキャップ、プラグワッシャの変更は可。ただし、プラグコードの変更は不可。

4. NSR50/mini、NS50R/F、NS-1のイグニッションコイルの互換性を認める。またそれに伴いプラグコードの延長が必要な場合のみ、市販のプラグコードを使用しての、プラグコードの延長を認める。

8.エンジン関連

1. 始動機構(セルモーター・キックスターター等)と、それらの関連部品の取り外しは可。

2. 2st車両における分離給油のオイルポンプ(オイルタンク等の関連部品を含む)の改造、変更、取り外しと閉止処理は可。

3. ACジェネレーターカバー(クランクケースLカバー)とクランクケースの間に、カラー及びワッシャを使用し熱対策を施す事を認める。

ただし、この場合使用されるカラー及びワッシャは安全性を考慮し厚さを5mmまでとする。

4. クランクケースからブリーザーホースが出ている場合は、オイルキャッチタンクもしくはそれと同等の機能を満たす物を装備していなくてはならない。

なお、その際使用されるホース及び本体は、高温にも耐えうる材質を考慮する事。ブローパイガスについては、吸気への循環方式とする。

5. エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせやシートカット及びバルブのリフェース加工(4st)、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。ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。追加のホーニング処理及び、鉄ヤスリ、砥石およびリユーター等を使用した加工は厳禁とする。パーツリストでCOMPとなっているパーツの、分解及び組み換えは改造とみなし不可。ただし、パーツリスト上で部品が単品でも発注出来る部分は交換可。その場合は、同一年式のパーツ同士で組み付けの事。(例 NSR50'88クランク等)

6. クランクケースベアリングの接着及びボンチ等による固定処理は可。ただし、処理が認められる箇所はベアリング挿入部外側とし、ベアリングクリアランス調整を兼ねる加工は一切不可。

7. ラジエーター本体の改造・変更は不可。ただし、ラジエーターカバー(シュラウド含む)、サーモスタットの改造・変更は可。(17inch車両はSP17規定-6を適用)

また、エンジン冷却を目的とした、ダクトやディフューザー類の追加は可。

8. クラッチプレート、フリクションディスクの改造、変更は不可。ただし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枚数の変更は可。4st車両に関してはApe50のクラッチ関連パーツの流用を可とする。

クラッチハウジングの段付き修正(ヤスリがけ)は、メンテナンスの範囲とみなし可。ただし、その場合処理が認められるのはフリクションディスク接触面のみとする。

9. KSR110に限り、クラッチ関連パーツの改造、変更を認める。

10. ホンダNSF100,XR100-M/R、APE100(Type-D),GRF100のエンジン、マフラー、キャブレター関連部品の互換性を認める。

ただし[シリンダー12100-436-000]の使用は不可。(スカートを除くシリンダーハイトが※69.75mm以下の物)※測定環境等による-0.1mmの誤差は許容範囲。

11. ホンダNSR50とNSR-miniの部品の互換性を認める。ただし、下記特別規則表の2通りのみとする。

12. レギュレーションにて明記されていないパーツの互換性については、同一品番のものであれば可とする。

NSR50及びNSRminiの組み合わせ表(部品番号末尾)

	組み合わせ1	組み合わせ2
シリンダーヘッド	GT4-000	GT4-010 GT4-970
ヘッドガスケット	GE2-000 GE2-003 GE2-013	GAA-003
シリンダー	GT4-000 GT4-710	GE4-000 GE4-710 GE4-970

9.呼吸器関連

1. キャブレターは、ジェット類、ニードル等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り外しと、その後の閉止処理のみ可。(エンジン関連-11,12参照)

2. エアクリーナーボックスおよびエレメント、クーリングダクト、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。ただし、密閉されたラムエアBOXの使用は不可。

3. エアファンネルの取り付けは可。ただし、キャブレター本体を無加工で取り付けられるものに限る。

4. スロットルワイヤー及びスロットルグリップ(ハイスロKIT含む)の改造、変更は可。

5. マフラーに関しては、車体-11、エンジン関連-11SP12(SP-F/SP-MID)クラス2st車両規則を参照。

6. YAMAHA TZM50R TZR50R RZ50 について、キャブヒーティング機構の取り外し(ホースのみ)と、その後の処理を認める。

上記に記載されていない改造、変更は一切不可とし、その他に関しては変更が認められた各クラスの規定を遵守する事。

純正部品においては、パーツリスト記載の部品番号によって市販されている物を使用すること。

特にベアリングやガスケットに関しては意図していない違反、性能向上に繋がる場合がある為十分注意すること。