

# 2024 タマダカップ 共通車両規則書

## 1. 全クラス共通

### (1) 総合仕様

- ・すべての車両はMFJ国内競技規則、「ロードレース基本仕様」に適合していなければならない。また、車両公認時の状態で適合していない場合は除く。
- ・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。
- ・オイルドレンボルトとオイル給油口にはワイヤーロックを施さなければならない。
- ・エンジン、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。(FN4-50は除く)
- ・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ア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)
- ・チェーンカバーの取り付け。(リアフェンダーとの兼用タイプ可)
- ・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・FN4-50は除く)
- ・ブレーキレバーガードの取り付け・エアバッグの装着を推奨する。
- ・エアクリーナーボックスで 300cc のオイル受け容量を確保できない場合、オイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で 300 cc 以上を確保していなければならない(エアクリーナーボックス単体で 300 cc 以上確保できる場合は、オイルキャッチタンクの装着は免除される)。

### (2) 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。
- ・過給機は認めない。

### (3) 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。

## 2. 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。
- ・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）

### (1) 排気量

- ・2サイクル50cc、4サイクル100ccまでとし、生産国、型式などの制限をしない。
- ・KSR110は、排気量がノーマルの場合の110ccまでとする。
- ・GROM125およびZ125は、排気量がノーマルの場合のみ、125ccまでとする。

### (2) 吸排気系

- ・キャブレターのジェット類、ニードル類の変更。
- ・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。（4サイクル車のみ可）
- ・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。（但しラム圧等の加圧されるシステムは禁止）
- ・インジェクションの車両はフルコン&サブコンへの交換可
- ・インジェクションからキャブレターへの換装不可。

### (3) エンジン

- ・2サイクル車両の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。
- ・4サイクルエンジンのヘッドカバーの加工、交換。
- ・ブローバイガスホースの増設、内圧コントロールバルブの取付。
- ・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。
- ・ミッションギアの変換。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。

### (4) 車体関係

#### ① 全車両共通

- ・フロントサスペンションの変更は純正部品の範囲で他の車両よりボルトオンにて流用は可。
- ・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、取り外しも可。
- ・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。
- ・ブレーキシステムの変更は純正部品の範囲で他の車両よりボルトオンにて流用は可。  
（例：XR モタードのブレーキ系をエイブに装着など。）

4サイクル車両に限り、社外品への変更可。

- ・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。
- ・ホイールの変更は同一メーカー同サイズの純正部品の範囲でボルトオンにて流用は可。
- ・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一般公道用オン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。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)

- ・チェーンサイズの変更。
- ・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関しても不可。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。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。
- ・ガソリンタンクの加工。フューエルパイプ、フューエルコッ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。
- ・タイヤウォーマーおよびレインタイヤの使用は可とする。
- ・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。

## ②4サイクル車両

- ・フレームの変更は可。(NSR フレームに APE/XR のエンジン搭載等)
- ・キャブレターおよび口径の変更は可。
- ・ハイカムの使用は可。
- ・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  
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。  
やむをえず、取り付けできない場合は、破損時の損害賠償の承諾書を提出すること。
- ・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過して、エンジンのエア吸入口に還元されること。
- ・オイルクーラーの取り付けは可。  
オイルクーラー取り付けのためのノーマルクランクケースの加工、社外品クランクケースの使用も可。

## ③リミッター・電装系

- ・イグニッションコイル、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。  
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。

### 3. ST125クラス

- ・4ストロークエンジン125cc 以内の市販車両。
- ・基本レギュレーションは SP クラスに準ずる。
- ・エンジン、フレーム基本構成は市販状態のままであること。
- ・前後ホイールは17インチ以上であること。
- ・タイヤウオーマーおよびレインタイヤの使用は可とする。
- ・ハイカムへの交換は認められない。
- ・始動装置(セルモーター・キックペダルに伴うギヤ等も含む)の取り外しは不可。
- ・始動装置が2系統以上ある場合(セルモーターとキックペダル等)1系統を残し、その他の始動装置(セルモーター・キックペダルに伴うギヤ等も含む)は取り外し可。

### 4. NSF100クラス

- ・HRC NSF100トロフィーの車両規定を適用。

### 5. GROM125クラス

- ・HRC GROM Cup の車両規定を適用。

### 6. チャレンジクラス

- ・参加可能な車両は下記の通りとする。

|         |   |
|---------|---|
| ベース車両   | 市販車両であること。レーサーベースは不可(HRC グロムは可)。スクーターは不可。 |
| 排気量     | 2サイクルは50cc未満、4サイクルは125cc未満                |
| ホイールサイズ | 17インチ未満                                   |

- ・基本レギュレーションは SP クラスに準ずる。
- ・インジェクションからキャブレターへの換装不可。
- ・ミッションレシオの変更は可。ただし変速段数の変更は不可。
- ・純正以外へのホイール交換不可。
- ・ハイカムおよびスロットルボディの交換可。
- ・フルコン&サブコンへの交換可

### 7. FN4-50クラス

- ・エンジンはノーマルである事
- ・改造、変更が認められる項目(下記項目以外の改造・変更・流用は認められない)

## (1)排気量

- ・4サイクル 50ccFI 車両のみとし、日本国内メーカーのみの車両とする。

## (2)吸排気系

- ・マフラーの変更・改造は禁止・ただし同一メーカー・4サイクル 50cc の流用は可。
- ・サスペンションに干渉するエアクリーナーボックスの最低限のオフセットは可。

## (3)エンジン

- ・ノーマルエンジンとし、改造・変更は禁止。ただしバルブ摺り合わせや、シートカット等の最小限のメンテナンスは可。
- ・純正部品の同一品番の流用は可。ただし社外製補修用エンジン部品・ガスケット等は禁止。
- ・サーモスタッドの取り外し、変更。
- ・アクセルワイヤー、アクセルグリップ部の改造、変更。
- ・セルモーターの取り外し。但しキックスターターで始動出来る事。

## (4)駆動系

- ・駆動系は、同一メーカー・同排気量の純正部品で、無加工・無改造で流用出来る部品への変更。
- ・ウエイトローラー・シムワッシャのみ社外部品への交換。
- ・駆動系カバーの改造・形状変更は禁止。
- ・転倒により穴が空いた場合、塞ぐ目的の溶接などは可。
- ・駆動カバーのガスケット取り外し。
- ・駆動内部品のグリス変更。
- ・キックスターター部品の取り外し。但しセルモーターで始動出来る事。

## (5)車体関係

- ・リアサスペンションユニットの交換(ボルトオンのみ可)
- ・コンビブレーキ機構の解除・解除に伴いブレーキマスターシリンダーの変更。
- ・フロントサスペンションの変更は同一メーカー、同排気量の流用。
- ・スプリング・インナーパーツ(シートパイプ、スプリングなど)の同一メーカー、同排気量の流用。
- ・フロントサスペンションセッティングの為のインナーフェンダー最小限の加工。
- ・ステム・ブレーキ・ホイールの同一メーカー・同排気量の純正部品の流用。
- ・スピードメーターケーブル・駆動ギアの取り外し。
- ・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一般公道用オンロードタイヤに限定され、摩耗限度の超えたものは、認められない。また、グルーティング、カッティングは禁止。(スリックタイヤも禁止)
- ・メーター類の改造、変更。

- ・フォークダストシールの変更、取り外し。
- ・ホイールダストシールの取り外し。
- ・レーシングスタンド・リアサスペンションユニット取付ステーの追加
- ・カウルの形状、および材質変更。
- ・シート内のウレタン加工、シート表皮の材質変更。
- ・ステッププレートの変更、追加。但し安全基準を満たしている事。
- ・フロントおよびリアブレーキのパッド、シューの材質変更。ホース、ワイヤーレバー変更。
- ・ハンドルグリップの変更。
- ・バーエンドキャップの変更、取付。
- ・フレームサイドスタンドステーの切除。但し安全基準を満たしている事。

## (6)リミッター・電装系

- ・スパークプラグ・プラグキャップの変更。
- ・バッテリーの変更。但しバイク用以外の物への変更は禁止。
- ・メインスイッチの取り外しは不可。メインスイッチでエンジンが停止出来る事。転倒時にカギがコース場に落下しないようにする事。

## (7)空冷 2 バルブ車特例レギュレーション

- ・駆動系は他メーカー・同排気量の純正部品で、無加工・無改造で流用出来る部品への変更は可。
- ・フロントサスペンション・ステアリングステムの他メーカー・同排気量の流用、流用の為の加工可。  
ただし、ハンドルストッパーが機能する事。
- ・ノーマル形状タイプの社外製マフラーへの変更。
- ・エアクリーナーエレメントの取り外しは可、エアクリーナーボックスの取り外し変更は不可。

## 8. 本規則の施行

- ・本大会特別規則『2024年 タマダカップ』に適応されるもので、4月7日より施行される。