

ジュニアの仕様



1 クラス区分

カテゴリー	クラス	排気量範囲	最大限気筒数	最大限変速段数
SP (スーパープロダクション)	50	~50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6
GP	50	~50以下	1	6
	85	50を超え85以下	1	6

2 出場車両

- 2-1 車両は市販レーサーまたは一般生産型車両でMFJ公認車両とする。または一般生産型車両をベースとしたSP用コンプリートマシンとしたMFJ公認車両とする。
- 2-2 ホイールリム直径が16インチ以上で、85cc以下の二輪車。

3 公認車両に対して特に記載されていない限り仕様の改造および変更が出来ない

- 3-1 エンジンの型式
- 3-2 シリンダーの数
- 3-3 ピストンストローク
- 3-4 シリンダー(スリーブ及びライナーを含む)、シリンダーヘッド、クランクケース、ギヤボックスの材質、鋳造および形状
- 3-5 クラッチの構造
- 3-6 エンジン内部の部品の材質及び寸法形状
- 3-7 4ストロークエンジンのバルブの径、バルブのリフト量、バルブタイミング及び圧縮比
- 3-8 2ストロークエンジンのシリンダー、ピストンによるポートタイミング、ポートサイズ、一次、二次圧縮比
- 3-9 シリンダー、シリンダーヘッドのクランクケースに対する向き
- 3-10 吸入、排気システムのシステム、バルブの数、ポートの数、キャブレターの数
- 3-11 クランクケースカバー類の材質、鋳造、及び形状
- 3-12 2ストロークのシリンダー、4ストロークのシリンダーヘッド・ポートの寸法、形状
- 3-13 クランクシャフトアッセンブリー、ピストンの材質、寸法、形状
- 3-14 カムシャフト、バルブ、バルブスプリング、リードバルブアッセンブリーの材質、形状、寸法

ジュニアクラスの仕様

- 3-15 キャブレター
ただし、キャブレターのセッティング（取り外し可能なジェット、ニードル、スロットルバルブの範囲）、エアファンネルの取り付けまたはキャブ本体を除く寸法の変更は可能とする。
- 3-16 燃料タンク
- 3-17 プライマリーギアのレシオ、及び寸法形状
ただし、クラッチディスクの材質とスプリングの諸元の変更は可能。
- 3-18 ミッションギアのレシオ、及び形状寸法
- 3-19 リヤホイール
- 3-20 リヤブレーキ関係
ただし、ブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更は認められる。
- 3-21 フロントホイール
- 3-22 フロントブレーキ関係
ただし、ブレーキパッドの材質と油圧ホースの変更は認められる。
- 3-23 タイヤ
- 3-24 フレームボディ
ただし、不要なステー類のカット（フレームの強度、剛性に影響を与えないもの）は認められる。
- 3-25 フロントフォーク
ただし、フロントサスペンションセッティングのためのオイル交換、セット荷重調整は認められる。
- 3-26 リヤフォーク、リヤクッション、リヤクッションケージ
- 3-27 ステアリングステム、トップ、ボトムブリッジ
ステアリングダンパーの取り付けは認められる。
- 3-28 フェアリングの形状
ただし、フェアリングの材質は変更可能とされるが、カーボン、ケブラー等の使用は認められない。
- 3-29 スタート装置の取り外しは認められる。
- 3-30 エアクリーナーボックスの改造は認められる。
- 3-31 シートカウル形状、材質の変更は認められるが、カーボン、ケブラー等の使用は認められない。
- 3-32 全ての部品について調整・仕上げは認められる。

4 重量

クラス		最低重量
SP	50	77kg
	85	79kg
GP	50	77kg
	85	79kg

- 4-1 最低重量は半乾燥重量とする（走行可能状態からガソリンを抜いた値）。
- 4-2 分離給油の場合のオイルは燃料とみなす。

5 公認車両が下記事項に適合していない場合 改造変更が義務づけられる

- 5-1 キャブレターのサイズ（気筒あたりの最大径）
- 5-1-1
- | クラス | 最大限サイズ |
|-----------|------------|
| 50（SP、GP） | 直径18mm相当以下 |
| 85（SP、GP） | 直径28mm相当以下 |
- 5-1-2 規制を超えるキャブレター装着車は公認キャブレターで、かつ規制以下のキャブレターに交換すること。
- 5-2 燃料ポンプを装着している車両は、転倒時に自動的に停止する装置を備えていること。
- 5-3 ラジエターのオーバーフローパイプとキャッチタンクの取り付け（250cc以上）
- 5-4 エンジンブリーザーのキャッチタンクの取り付け（4ストローク車は500cc以上、2ストロークのギヤボックスからのブリーザー250cc以上）
4ストローク車のキャッチタンクからのブローバイガスはエンジンに再吸入させること。
- 5-5 エンジンキルスイッチの取り付け（ハンドルを握って操作可能な位置に取り付けなくてはならない）。
- 5-6 灯火器のレンズの処置または取り外し。
- 5-7 保安部品の取り外し（スタンド、バックミラー、補助ステップ、ウインカー類）。
- 5-8 エンジンのすべてのオイルドレンボルト、及び外部のオイル圧力ライン部品へのワイヤーロック。

6 いかなる場合も禁止される事項

- 6-1 改造・変更に当たって特殊な材料の使用（チタン合金、カーボン、ケブラー等）（カーボンサイレンサーも完全禁止）
- 6-2 リヤホイールスピンドル構造に軽合金の使用
- 6-3 タイヤへの追加工
- 6-4 ステアリングダンパーを取りつけた場合、ハンドル切れ角のストッパーとしての使用。
- 6-5 ガソリンの仕様及び供給方法は制限される。

7 音量規定

- 7-1 FIM方式で測定し99dB/A以下であること。
- 7-2 レース終了後は3dB/Aの誤差値が認められる。

8 互換性

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同一のモデル内にあつては、一切の追加工なしで単品またはアッセンブリーで組みつけ可能な部品は、相互に交換が認められるが、1993年1月1日以降の公認車両同士に限られる。

注) コンプリートマシンはベースマシンと型式が異なるが互換性が認められる。
(コンプリートマシンのベース機構の打刻型式に基づき判断される)