

付則11 JP250 技術仕様

序文

本規則はMFJが公認した公道用一般市販車をベースに、安全性、平等性、経済性を考慮し、最小限の改造とコストで参加できる、参加型レースを基本理念とする。

すべての車両はすべての要素において本仕様に適合していなくてはならない。

本規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切改造、変更は許可されない。

ただし公認された車両が本規則の仕様に合致しない場合は、公認車両の仕様が優先される。

用語の定義：

改造＝オリジナル（車両公認時に装着されたもの）のパーツに対し切削、追加、研磨を行なう行為

変更＝オリジナル（車両公認時に装着されたもの）のパーツまたは仕様を、他のパーツ・仕様に置き換える行為

修理＝転倒などによりダメージを受けたパーツに対し、公認車両と同等の機能に回復させる行為。

溶接または接着剤により公認車両と同じ材質の部材追加することのみ許可される。

切削、研磨（表面処理を除く）をすることは許可されない。

材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。各材質は、各々の材質を主成分としたものである。

材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行なう。

素材＝材質と製造方法を含む。

規則のアップデート：

競技会の実績により、公平性、安全性、経済性等の観点からシーズン中に規則変更を必要に応じて随時行う場合がある。

対象は、2気筒と4気筒車両およびJP250特別申請車両間での性能調整とする。

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、MFJが公認した車両およびJP250特別申請車両でなければならない。

※JP250特別申請車両 ヤマハ YZF-R3 BMW G310R KTM RC390

2 排気量区分

単気筒	200cc～300cc	4ストローク
2気筒	200cc～250cc	4ストローク
4気筒	200cc～250cc	4ストローク

3 最低重量

3-1 最低重量は完全装備のライダー重量と車両重量を合算したトータル重量とする。

3-2 各レース終了後、指定されたマシンとライダーのトータル重量が再車検時にレースを終えた状態（ライダー含む）で測定される。

3-3 トータル重量は、予選前車検時からレースを終えた状態までを通じて常に規定最低重量を満たしていなければならない、レース後にはマシンに水、オイル、燃料、または新品のタイヤおよびライダーへの給水

を含む一切のものを追加または変更することはできない。

3-4 マシンの重量を満たすために、車検および公式予選・決勝前に燃料タンクへのガソリンの搭載およびバラスト（ダミーウェイト）を追加することが認められる。ライダーにバラスト（ダミーウェイト）を追加することは、安全上の理由により許可されない。

3-5 公式練習走行、予選時および各レース終了後、無作為に抽出されたライダーおよびマシンに対してトータル重量検査が実施される場合がある。指定されたライダーおよびチームは指示に従わなくてはならない。

3-6 トータル最低重量

車両	最低重量
単気筒200cc～250cc	185 kg
単気筒250cc～300cc	195 kg
2 気筒	200 kg
4 気筒	220 kg

※BMW G310R、KTM RC390は、単気筒250～300ccクラス適用

※ヤマハYZF-R3は、2気筒クラス適用

3-7 レース後、トータル重量は1kgの許容誤差が認められる。

4 音量

4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。

4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行なう。

4-1-2 音量測定の際、ギアボックスにニュートラルがないマシンは、スタンドに載せた状態で測定を受けなくてはならない。

4-1-3 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに車検にてペイントマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、車検にてペイントマークを受けたスベアサイレンサーについては交換が認められる。

指定車検時間に同時に音量測定ができるスベアサイレンサーは、2セットまでとする。指定車検時間以外に音量測定ができる場合は、スベアサイレンサーの数は規定しない。

4-1-4 ギアはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかなくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行なうものとする。

4-1-5 回転数は、エンジンのストロークに相応するピストンの平均速度に基づく次の式にて求められる。音量規制値は、4ストロークはピストンスピード11m/secで計測される。

所定のエンジン回転数 (rpm) = $30,000 \times \text{ピストンスピード (m/s)} / \text{ピストンストローク (mm)}$

JP250クラスについては、次項の固定回転数方式が適用される。

4-1-6 音量測定の固定回転数と音量値

エンジン型式および排気量ごとに、エンジンストロークはほぼ同等と見なされるので、測定は下記固定回転数にて実施する。

音量規定値は、105dB/A までとする。レース終了後は3dB/A の許容誤差が認められる。

BMW G310R KTM RC390	5500rpm
単気筒200cc～250cc	6000rpm
2 気筒	7500rpm
4 気筒	10,500rpm

※ヤマハYZF-R3は、2気筒クラス適用

4-1-7 **排気出口の数が2ヶ所以上**を超える車両の音量測定は、それぞれの**排気出口**の規定位置で測定される。

- 4-1-8 音量測定は、走行時と同じモードで測定される。
スイッチ等のモード切替が可能な車両は、すべてのモードで測定を行う場合がある。音量はすべてのモードで音量規定値に合致していなければならない。
- 4-1-9 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-10 音量測定場所の周辺の音量は、測定されるモーターサイクルから半径5m以内において90dB/Aまでとする。
- 4-1-11 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-12 気温0℃以下の場合、許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-13 測定値の少数点以下の切り捨ては行なわない（105.9dB/A=105.9dB/A）。
- 4-1-14 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIM規則による。

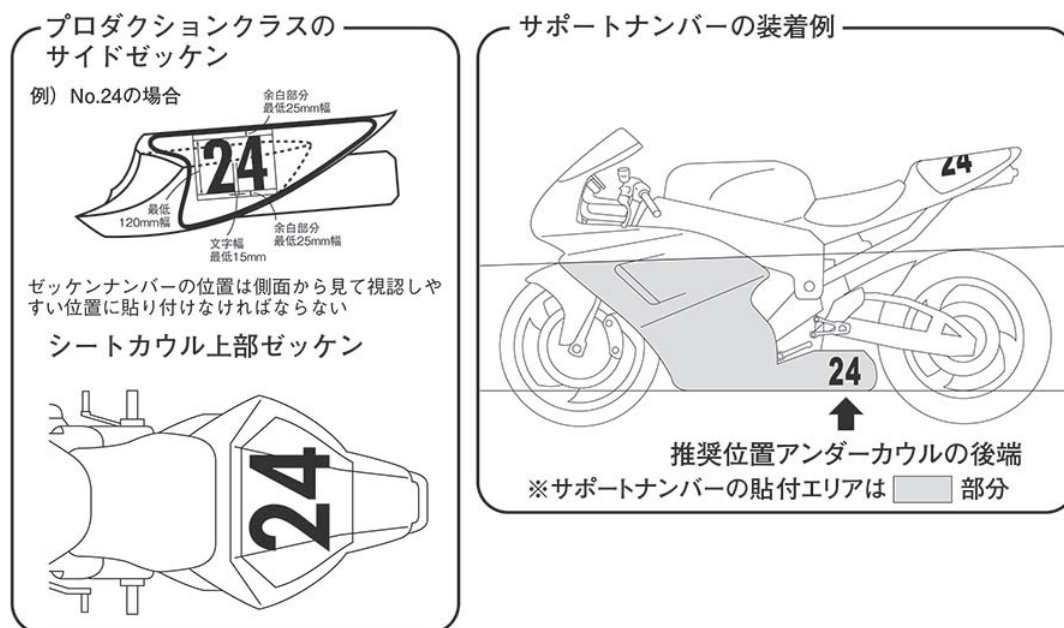
5 燃料、オイル、冷却水

- 5-1 すべての車両には、MFJの定める無鉛ガソリンが使用されなくてはならない（AVガス（航空機用燃料）の使用は禁止される）。
- 5-2 競技に使用できるガソリン
競技に使用できるガソリンは下記の項目のすべてに合致していなくてはならない。
- 5-3 競技用ガソリンとは、当該競技会の開催されるサーキットのガソリンスタンドにて購入できるガソリンとする。
- 5-4 競技用ガソリンは、鉛の含有量は0.005g/l以下であること。
リサーチオクタン価が102.0（RON）、モーターオクタン価が90.0（MON）以下であること。
密度は15℃において0.720g/ml～0.775g/mlであること。
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水（レース用として一般市販されている冷却水を含む）に限られる。不凍液の成分が含まれる冷却水は使用することができない。
- 5-7 大会特別規則によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレートおよびカラー

- 6-1 モーターサイクルのフロントとシートカウルの両サイドまたは、シートカウル上部で数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分によっても、またはライダーが自分のシートに座った時に身体によっても隠れてはいけない。
シートカウル上部のゼッケンサイズは、フロントナンバーと同じサイズでなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴をあけることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴をあけてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定しても良い（図1参照）。
- 6-4 すべてのナンバープレートの数字の周囲には最低25mmの余白が残され、ここにはいかなる広告も表示されてはならない（図1参照）。
- 6-5 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、地の色同様につや消しでなければならない。

プロダクションクラスのサイドゼッケン+サポートナンバーの装着例



- 6-10 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

7 仕様

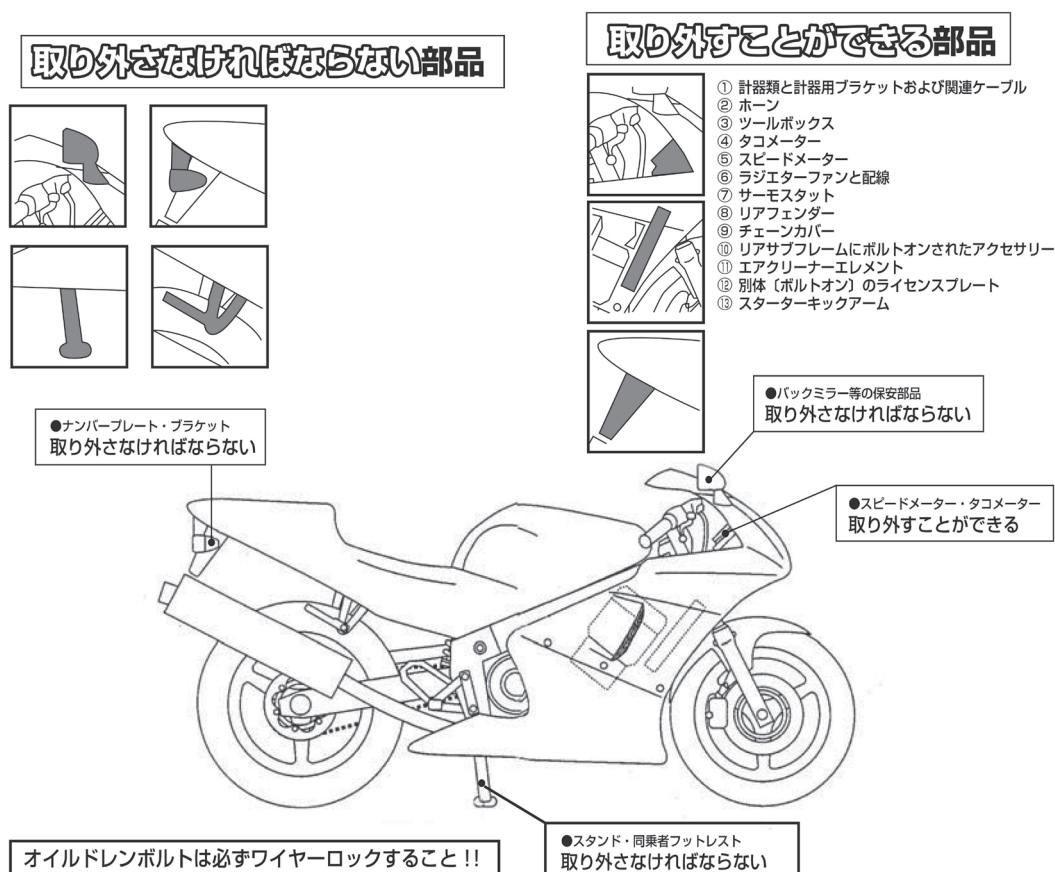
- 以下に明記されていないすべての事項については、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。同一車種において国内販売車両と輸出専用車両が異なる場合でも、国内販売車両を輸出専用車両の仕様にすることは認められない。または国内販売車両に輸出専用車両の部品取り付けすることも認められない。

「JP250特別申請車両」

JP250特別申請車両は、JP250技術仕様の「2 排気量区分」には適合していないが、JP250クラス相当の性能であると認められ、JP250クラスへの参加が許可された個別の公認車両とする。

7-1 レースのために取り外さなければならない部品

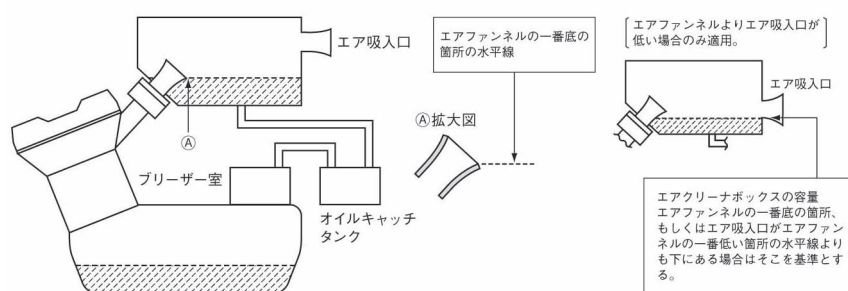
- 7-1-1 ヘッド・リアライト／ウィンカー／リフレクター
- 7-1-2 バックミラー
- 7-1-3 ナンバープレート、リアフェンダー、別体式の場合のナンバープレートブラケット
- 7-1-4 セーフティーバー／センタースタンド／サイドスタンド
- 7-1-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-1-6 シートレールに取り付けられた荷掛けフック（溶接されたものの切削も可）
- 7-1-7 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品



7-2 安全確保のため、改造・変更が義務づけられる事項

- 7-2-1 スロットルグリップは、手で握っていない時、自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けること。
キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別するために、**キルスイッチのみ赤色にしなければならない。**
- 7-2-3 電動式フュエルポンプがついている車両は、転倒したときにポンプが自動的に停止するための回路遮断システムを備えていなければならない。
- 7-2-4 クローズドブリーザーシステム
- 7-2-4-1 すべての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリナーボックスまたはエアクリナーボックスおよびオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される。
- 7-2-4-2 オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
- 7-2-4-3 オイルブリーザーラインを公認車両から変更した状態で、エアクリナーボックスで1000ccのオイル受け容量を確保できない場合、適切な材質でできたオイルキャッチタンクを取り付けることとし、合計で1000cc以上を確保していなければならない（エアクリナーボックス単体で1000cc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）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム（ブリーザーライン変更の場合）

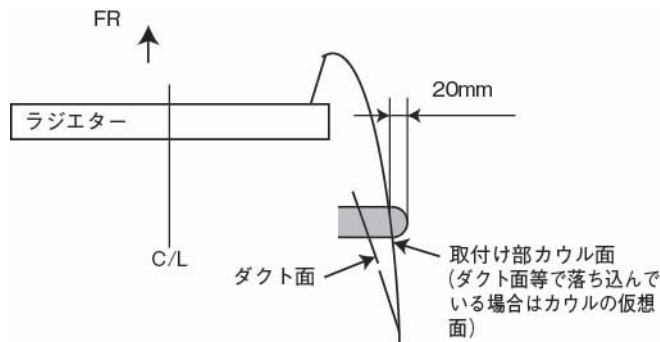


- 7-2-4-4 エアクリーナーボックスのオイル受け容量は、エアファンネルもしくは吸入口の一番低い所の水平線より下の容量とする。
- 7-2-4-5 エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合、オイルが外部に排出されないように塞がれていなければならない。
- 7-2-4-6 エアクリーナーボックスおよびオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。
- 7-2-5 オイルドレインプラグおよび供給パイプ
すべてのドレインプラグはワイヤーロックされなければならない。外部のオイルフィルター・スクリュウおよびボルトでオイル・キャビティに進入するものは、安全にワイヤーロックしなければならない（例：ドレンボルト、オイルフィルターキャップ、レベルゲージ、オイルフィルター、水冷オイルクーラーボルト等）。
ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
エンジンクラッチおよびACGカバーにあるメンテナンス用キャップについては、ワイヤーロックするか接着テープによる脱落防止が推奨される。
- 7-2-6 スプロケットガード
- 7-2-6-1 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ことのないように、スプロケットガードを取り付けなくてはならない。
- 7-2-6-2 リアスプロケットガード
- 7-2-6-2-1 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム合金、頑強なプラスチックまたは樹脂（カーボン除く）とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルト・オンまたは溶接し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。
- 7-2-6-2-2 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-2-6-2-3 スイングアームとリアスプロケットガードを兼ねることは認められる。
- 7-2-6-2-4 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 7-2-6-3 フロントスプロケットガード
- 7-2-6-3-1 車両公認時のスプロケットガードが装着されていなければならない。
逆シフトにしようとする際、フロントスプロケットガードに干渉する場合は最小限のカットは認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。
- 7-2-7 ハンドルストッパー
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱいにもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクとの間に最低30mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
ステアリングダンパーのハンドルストッパーとしての使用は認められない。

7-3 レースのために変更、改造、チューニングが許可される部分

7-3-1 フレーム

- 7-3-1-1 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し
- 7-3-1-2 ステアリングダンパーおよびフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのステーおよびブラケットの追加と穴あけは認められる。
- 7-3-1-3 すべてのフェアリングステーは、部分的に改造したり、交換しても良い。素材の変更も認められるが、カーボン、ケブラーおよびチタニウム合金の使用は許可されない。
- 7-3-1-4 車両のダメージを最小限に抑えるためフレームにプロテクティブコーンの取り付けは可。



- 7-3-1-5 プロテクティブコーンを取り付けた場合、プロテクティブコーンの突き出し量はフェアリングの表面から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブコーンのRは10R以上とする。
- 7-3-1-6 サイドスタンド／メインスタンドのブラケットのカットは許可される。

7-3-2 スタンドブラケット

- 7-3-2-1 フロントホイールスタンドを取り付けるためのブラケットはフレーム、エンジンブロックにボルト止めされなければならない。
- 7-3-2-2 リアホイールスタンドのブラケット（ボス）で必要以上に長く鋭角なものは、安全上の理由から使用が認められない。
- 7-3-2-3 ブラケットを取り付けするためのフェアリングのカットは認められる。ただし、ブラケットとフェアリングのクリアランスは5mm以上なければならない。

7-3-3 フロントフォーク

- 7-3-3-1 フロントフォークの OUTER チューブ、INNER チューブは公認車両時の状態に維持されなくてはならない。OUTER チューブの表面塗装の変更は認められる。
- 7-3-3-2 フロントフォークの内部パーツはパルプ形式（減衰力を発生させる基本構造）を変えない範囲で、改造または変更することができる。減衰力に影響を与える公認車両にない装備およびパーツの追加は許可されない。
ただし、アジャスターの追加はプリロードのみ許可され、ダンパー類のアジャスターの追加は認められない。
また、オイルロックピースは改造が認められるが、変更および取り外しは許可されない。
- 7-3-3-3 CBR250RRを除く車両について、フロントフォークの内部パーツは改造または変更することができる。ダンピングアジャスターの追加も許可される。
- 7-3-3-4 フォークキャップは、外部からプリロードを調節できるように改造または変更することができる。
- 7-3-3-5 上部と下部のフォーククランプ（三つ又、フォークブリッジ）は、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。

- 7-3-3-6 ステアリングダンパーを追加する、またはアフターマーケットダンパーに変更することができる。
- 7-3-3-7 ステアリングダンパーは、ステアリングロック・リミティングデバイスとしての役割を果たしてはならない。
- 7-3-3-8 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-3-9 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-3-10 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。
- 7-3-3-11 公認車両が正立フロントフォークを使用している場合は、ボルトオン式のスタビライザーの取り付けが認められる。
- 7-3-3-12 CBR250RRは、新旧の公認車両モデル間で、フロントフォーク左右アッセンブリーでの互換が許可される。

7-3-4 リアサスペンション

- 7-3-4-1 リアサスペンション・ユニットは変更、または改造することができる。フレームとリアフォークのアタッチメントは車両公認時の状態に維持されなくてはならない。ただし、シム追加による車高調整は認められる。
- 7-3-4-2 リアサスペンションのスプリングおよびカラーは変更できる。
- 7-3-4-3 リアサスペンション・リンケージは、公認車両時の状態に維持されなくてはならない。
- 7-3-4-4 リアサスペンションの残ストローク量確認を可能にするためにリアショックカバーの取り外しは認められる。
- 7-3-4-5 サスペンションフルードの変更

7-3-5 リアフォーク（リアスイングアーム）

- 7-3-5-1 リアフォークは表面処理を含め公認車両の状態を維持しなければならない。
- 7-3-5-2 リアスプロケットガードおよびリアホイールスタンド用ブラケット（ボス）を取り付けるための加工は許可される。
- 7-3-5-3 リアフォークスピンドルシャフト（ピボットシャフト）およびナットとワッシャーは公認車両の状態を維持しなければならない。ベアリング、ディスタンスカラー、スペーサー、オイルシール類の変更も許可されない。

7-3-6 エキゾーストパイプおよびシステム

- 7-3-6-1 エキゾーストパイプ
- 7-3-6-1-1 エキゾーストパイプとサイレンサーは、音量規制に関する必要条件をすべて満たさなくてはならない。
- 7-3-6-1-2 エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしにかかわらず丸みを帯びさせていなければならない。
エキゾーストパイプ先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、エキゾーストパイプ先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としても良い。
- 7-3-6-1-3 排気ガスは後方に排出しなければならないが、埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
- 7-3-6-1-4 後続ライダーに迷惑をかけないようにするために、オイルの飛散を防ぐ措置を施さなくてはならない。
- 7-3-6-1-5 エキゾーストパイプの後端は、リアタイヤの位置にかかわらず、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-6-2 エキゾーストシステム
- 7-3-6-2-1 音量規制値以内であれば、エキゾーストパイプおよびサイレンサーを改造または変更しても良い（エキゾーストパイプにはチタニウム合金、カーボンの使用はできない。ただし、サイレンサーには、チタニウム合金、カーボンの使用は認められる）。**排気出口**の数、および配置は公認車両から変更が認められる（例：4into2から4into1への変更、左右1本出しから片側2本出しへの変更などは許可される）。
- 7-3-6-2-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換および取り付け位置の変更も認められる。

7-3-6-2-3 エキゾーストパイプを交換した場合、遮熱板の追加は許可される。

7-3-7 ブレーキ

- 7-3-7-1 前後ブレーキパッドとホースの変更
- 7-3-7-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更
- 7-3-7-3 ブレーキフルードの変更
- 7-3-7-4 フロントとリアのブレーキディスクは変更しても良いが、車両公認時に装着されているキャリパーおよびマウンティングに合うものでなければならない。ただし、外径とベンチレーションシステムは本来マニファクチャラーが公認マシン用に製作した状態に維持されなくてはならない。インターナルベンチレイテッド（内側でベンチレーションを行なう）ディスクは許可されない。
- 7-3-7-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄（SUS含む）のみ認められる。
- 7-3-7-6 フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）とマスターシリンダーは、車両公認時のものでなければならない。
- 公認車両にABS仕様が装備された車両の場合は、ABS用のECU交換、取り外しとABS関連モジュール・ユニットの搭載位置変更、取り外しおよびホース類の変更は許可される。ABS機能が排除された場合でも、ABS仕様のマスターシリンダーおよびブレーキキャリパーの改造は禁止される。
- JP250用公認車両にABS仕様とノーマル（ABS未装備）仕様が設定されている場合は、マウントを変更しない範囲でABS仕様からノーマル仕様への変更が認められるが、マスターシリンダーとブレーキキャリパーはセットでノーマル仕様を使用しなければならない。
- 7-3-7-7 ブレーキパッドスプリングの取り外しおよび加工は認められない。
- ブレーキパッド脱落防止のためにβピン付きのパッドピンを使っている場合は、βピンにワイヤーロックをしなければならない。βピンの交換は許可される。
- 7-3-7-8 ブレーキキャリパー脱落防止のためのワイヤーロックを目的としてキャリパーボルトへの穴あけが認められる。
- 7-3-7-9 車両公認時においてキャリパー用ラインの分岐点がロワーフォークブリッジより下にある場合であっても、レース出場のためにはロワーフォークブリッジより上に変更しなければならない。
- 7-3-7-10 フロントとリアのブレーキリザーバタンクの取り付け位置の変更およびステーの変更／追加を認める。
- 7-3-7-11 リアハンドブレーキの追加は許可されない。マスターシリンダーを追加せずケーブルでリアブレーキペダルを操作することも禁止される。ただし、特別に許可された場合は使用が認められる場合がある。

7-3-8 タイヤ

7-3-8-1 タイヤは、MFJが指定したワンメイクタイヤ（ドライ用、ウェット用）のみ使用することができる。

銘柄	用途	F/R	名称	サイズ
ダンロップ	ドライ	フロント	DUNLOP KR410 (MED)	110/70R17
			DUNLOP SPORTMAX α-13SP ※	110/70R17M/C 54H
		リア	DUNLOP KR410 (MED)	140/70R17
			DUNLOP SPORTMAX α-13SP ※	140/70R17M/C 66H または150/60R17M/C 66H
	ウェット	フロント	DUNLOP RACING KR189 (WA)	110/70R17
		リア	DUNLOP RACING KR389 (WA)	140/65R17

※DUNLOP SPORTMAX α-13SPは、2025年に限り使用は認められる。

7-3-8-2 使用できるタイヤは、下記表に示される各ホイール適合したサイズに合致したものに限定される。

ホイールサイズ	適合タイヤ (M/C)	
17 × 3.50	140/70R17 ※1・2	
17 × 4.00	140/70R17 ※1・2	150/60R17 ※1
17 × 4.50	140/70R17 ※2	150/60R17 ※1

※1 DUNLOP SPORTMAX α-13SPを示す。

※2 DUNLOP KR410を示す。

7-3-8-2-1 レインタイヤは、フロント110/70R17、リア140/65R17のサイズに限定される。

※Ninja ZX-25Rのレインタイヤ（フロント）使用時は、規定許容リム幅を超えているため、7-3-9-5 ホイールの互換性にて適合する同一メーカーの公認車両のフロントホイールに交換して使用すること。

7-3-8-3 使用できるタイヤの本数は、予選、ウォームアップ、決勝を通じて1セットとする。レインタイヤは規制外とする。

7-3-8-4 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。

7-3-8-5 摩耗限度を超えたタイヤは使用できない（残溝はインジケーターによる）。

7-3-8-6 タイヤウォーマーの使用は許可される。

7-3-8-7 タイヤは、指定された回転方向での使用のみ許可され、逆方向での使用は禁止される。

7-3-9 ホイール

7-3-9-1 ホイールは公認車両の状態を維持しなければならない。

ホイールの表面塗装は変更が許可されるが、切削および研磨は禁止される。

7-3-9-2 ホイール（フロント、リア）スピンドルシャフト、ナット、ワッシャーおよびディスタンスカラーは公認車両の状態を維持しなければならない。ただし、材質を変更しない範囲で割りピン方式のナットからセルフロックナットへの変更は許可される。

7-3-9-3 ベアリング、スペーサー（ベアリング外側左右）およびダストシールの変更が認められるが、材質は公認車両と同じでなければならない。スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサー（ベアリング外側左右）への変更（材質含め）も認められる。ダストシールは取り外すことが許可される。

7-3-9-4 ホイールバランスウエイトおよびエアバルブはどのタイプを使用しても良い。

7-3-9-5 ホイールの互換性

同一メーカーのJP250用公認車両間において、公認車両のカラー、ホイールスピンドル（シャフト）、ホイールナットをそのまま使用することで改造なしにボルトオンで取り付け可能なホイール（フロント、リア）は互換性部品として使用が認められる。

7-3-10 フットレスト・チェンジペダル・ブレーキペダル

フットレストおよびブレーキペダル、チェンジペダルは改造・変更されて良いが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し車検長の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

7-3-10-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動しても良いが、ブラケットは元の取付位置に固定しなければならない。

7-3-10-2 フットレストの先端は、中空でない一体構造の最低半径8mmの球状でなければならない。

7-3-10-3 フットレストは折りたたみ式でも良いが、この場合は自動的に元の位置に戻る仕組みになっていないとではない。

7-3-10-4 折りたたみ式でないフットレストの先端には、アルミニウム合金、プラスチック、テフロンあるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm以上）。

7-3-10-5 オートシフターの使用（追加）が認められる。オートシフターを使用するためのブリッピングコントローラーの追加も許可される。

7-3-10-6 シフトパターンを逆にする場合は、ギアシフトリンケージを改造する方法のみ許可される。

7-3-11 ハンドルバー、レバー類

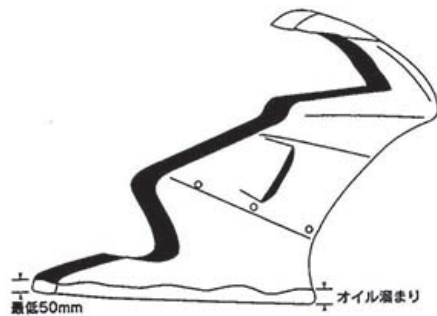
- 7-3-11-1 ハンドルバーの交換および取り付け位置の変更（パイプからセパレートへの変更も認められる）。
- 7-3-11-1-1 セパレートハンドルはブラケットとバーが一体式でも別体式でも良い。
ただし、別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものをを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けないようにしなければならない。
- 7-3-11-1-2 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムまたは、プラスチック素材のものでカバーされていなくてはならない。
- 7-3-11-1-3 ハンドルバーの最低幅は450mmとする。
- 7-3-11-1-4 ハンドルバー・クランプは、ハンドルバーが折れやすい部分ができないように、丸みをつけて製作しなくてはならない。
- 7-3-11-1-5 軽合金製ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。
- 7-3-11-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびクラッチケーブルの変更は認められる。
- 7-3-11-3 ブレーキレバーは、リモート式も含めて調整機構つきのものに変更が許可される。
- 7-3-11-4 スロットルホルダー（ハウジング）およびスロットルケーブルの変更または改造が認められる。スロットルホルダー（ハウジング）とスイッチ1体式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
スロットルハウジングとスイッチ一式のものは別体式のホルダーへの変更も認められる。
- 7-3-11-5 すべてのハンドルバー・レバー（クラッチ、ブレーキなど）は、原則として先端がボール状（このボールの直径は最低16mmとする）となっていなくてはならない。このボールの上下の面は平らでも良いが、どのような場合においても先端は丸められていなくてはならない（平らな部分の厚みは最低14mmとする）。この先端部分は、レバーと完全に一体となっていなくてはならない。
- 7-3-11-6 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
- 7-3-11-6-1 車両には、他の車両との接触等の場合にブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-3-11-6-2 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジがない状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターの材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラーは禁止）またはアルミニウム製に限定される。

7-3-12 ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン、エアダクト）

- 7-3-12-1 アフターマーケットのものに変更することができる。公認車両にカウルが装備されていない場合はナンバープレートを兼ねたアッパーカウルと、規定のオイル量を保持できるアンダーカウルおよびそれらを取り付けるためのステーの追加が認められる。
ただしアッパーとアンダーが別体式カウルを追加する場合は、取り付けはアッパーカウルとアンダーカウルは個々に独立して保持される構造になっていなければならない。
アッパーとアンダーがファスナーにて連結されるフルカウルタイプを追加する場合は、アッパーカウルが車体に固定され、アンダーカウルも少なくとも1ヶ所は、車体に固定されなければならない。
- 7-3-12-1-2 外観の変更する場合は、付則7 GPフォーミュラ技術仕様 **7-11** ボディーワーク（フェアリング・ウィンドスクリーン・フェンダー）の規則に適合してなければならない。
ただし、公認車両が、この規則に適合していない場合は、公認車両の寸法が優先される。
- 7-3-12-1-3 カーボン、ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-12-1-4 フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンが付いてなくても良い。
- 7-3-12-2 取り付けブラケットの改造・変更

- 7-3-12-3 ウィンドスクリーンエッジ、また、その他のすべてのフェアリングの露出した部分のエッジは丸められていなければならない。
- 7-3-12-4 フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができる。カーボン／ケブラー材は使用できない。
- 7-3-12-5 リアフェンダーの形状変更、追加・削除することができる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-12-6 フェアリング下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント容量の最低半分（最低2.5L）を保持できる構造とする。フェアリング下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材が貼られても良い。
- 7-3-12-6-1 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。

オイル溜まり



- 7-3-12-6-2 フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最低1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-3-12-6-3 この穴はドライコンディションの時には塞がれ、競技監督がウェット・レースを宣言した場合、あけなければならない。
- 7-3-12-7 ウィングを装備することは禁止される。エアダクトをフェアリングおよびウィンドスクリーンに取り付けることは認められるが、ダクトはフェアリングおよびウィンドスクリーンの前端および最大幅から突出してはならない。

7-3-13 シート・シートカウル

- 7-3-13-1 オプションのシングルシートおよびアフターマーケットのものに変更できる。外観の変更も認められる。カーボン／ケブラー材の使用は認められない。
- 7-3-13-2 リアセーフティーライト
MFJカップ、地方選手権において、リヤセーフティーライトを装備しなければならない。
- 7-3-13-2-1 JP250クラスの車両には、リアにレッドライトが装備されていなければならない。このライトはスイッチでオン／オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合、競技監督またはレースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。ライト点灯の確認は**車検時**に行われる。
- 7-3-13-2-2 ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して、左右それぞれ15°の角度からはっきりと見えなければならない。
- 7-3-13-2-3 リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、**タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。**
- 7-3-13-2-4 電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されていても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で10～15W（白熱球）または0.6～1.8W（LED）のものを使用すること。

7-3-14 シリンダーおよびシリンダーヘッド

7-3-14-1 シリンダー

公認車両の状態に対して、改造、変更、研磨をしてはならない。

7-3-14-2 シリンダーヘッド

7-3-14-2-1 シリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して、改造、変更、研磨をしてはならない。

ボルト・オンの排気ガス対策用センサー類はシーリングプラグ（ボルト）への変更が許可される（材質はチタニウム合金禁止）。

7-3-14-2-2 シリンダーヘッド燃焼室およびバルブのカーボン除去は認められる。シートリングの修正とバルブの摺合せも許可される。

7-3-15 クランクケース、エンジンカバー類

転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース、カバーは樹脂製（FRPまたはカーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）の2次カバーによって保護されなければならない。

このすべての2次カバーは、厚さ2mm以上とし、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。2次カバーの接着性向上のための、必要最低限度のエンジンカバーの表面塗装の剥離は認められる。

ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は2次カバーの取り付けはしなくても良い。いずれの場合も、保護範囲はオリジナルのエンジンカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

7-3-16 ラジエターおよび水温計、油温計

7-3-16-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

7-3-16-2 ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取り付け位置（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウム合金とする。

7-3-16-3 ラジエターに導風板を取り付けることは認められる（カウル内部形状の変更は可）。

7-3-16-4 ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。

7-3-16-5 冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10mm以下に限る）。

7-3-16-6 サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。

7-3-16-7 ラジエターオーバーフローパイプがついている車両は、ラジエターオーバーフローパイプの先端が適切な材料でできた最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていなければならない。

7-3-16-8 水温計（センサー含む）の追加および変更

7-3-16-9 **油圧計**、油温計（センサー含む）の追加

7-3-17 排気ガス対策部品

7-3-17-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し（エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること）。

7-3-18 クラッチ

7-3-18-1 クラッチのタイプ（湿式、または乾式）、および操作方法（ケーブル式・油圧式）は公認を受けた状態に維持されなくてはならない。

7-3-18-2 クラッチ・バスケット（アウター）は交換、改造しても良い。

7-3-18-3 クラッチスプリングの変更（ワッシャー追加を含む）は認められる。

7-3-18-4 BTL（バックトルクリミッター機構）は、公認車両に装備されている場合のみ許可される。

公認車両にBTLが装備されていない車両へのBTLの組み替えおよびBTL装備車両からBTL機構なしの

クラッチへの組み替えは許可されない。

7-3-19 キャブレター

7-3-19-1 ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。

7-3-19-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-20 フュエルインジェクション

7-3-20-1 スロットルボディおよびインジェクターは、公認車両の状態が維持されていなければならない。

7-3-20-2 バタフライの交換・改造は禁止される。

バタフライが複数配置されるスロットルボディにおいては、スロットルグリップと連動しないバタフライについては、機械的に固定することが認められる。

7-3-20-3 ECU（エンジン・コントロール・ユニット）は内部のプログラムおよびデータを含めユニットの変更および交換が認められる。サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められる。

- ・サブ・コンピューターの取り付け、追加も認められが、サブ・コンピューターを追加する場合は、公認車両（レースベース車用レース専用を除く）のECUとの併用のみが許可される。

- ・トラクションコントロールを制御するためのセンサー類および取り付けステーの追加は許可されるが、フロントフォーク、リアフォーク（スイングアーム）等に改造なしで（ボルト・オン）で取り付けられていなければならない。トラクションコントロール（ローンチコントロール含む）の制御は、一つのレース用ECU（フル・コンピューター）または追加のサブ・コンピューター制御内で行われなければならない。トラクションコントロール制御のための別体のECU（オートシフター用ブリッピング・コントローラーを除く）の追加は認められない。

7-3-20-4 燃料ポンプ、およびプレッシャーレギュレーターは公認時の状態でなければならない。

7-3-20-5 エレクトリック、またはメカニカル・エンリッチングデバイスは、作動しないようにすることができる。また、そのためにデバイス本体を取り外すこと、およびそのための変更は許可される。

7-3-20-6 メカニカル・エンリッチングデバイスの温水配管の取り外しも認められる。

7-3-21 燃料供給

7-3-21-1 フュエルラインおよびコネクター（クイックタイプ含む）の変更

7-3-21-2 フュエルベントラインの変更

7-3-21-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-22 ワイヤハーネス

ワイヤーハーネスは改造、変更は認められる。ただし、始動装置は公認車両と同じ方法で作動し、発電装置（フライホイール重量含む）および発電容量も公認車両の状態を維持していなければならない。

※ヤマハ・YZF-R3の2019年式以降モデルに18年式以前モデルに使用されていたACGローターを互換性部品として使用することを許可する。ただし、2018年以前モデルに2019年以降モデルのACGローターを使用することは許可されない。

※ACGローター部品番号

- * 2018年以前モデル：1WD-H1450-00

- * 2019年以降モデル：BR5-H1450-00

7-3-23 スプロケット／チェーン

フロント（ドライブ）スプロケット、リア（ドリブン）スプロケットは、丁（歯）数および材質の変更が許可されるが、歯幅および取り付け位置と方法は公認車両と同じでなければならない。

チェーンも変更は許可されるが、サイズ（520等）は公認車両と同じでジョイントはカシメ方式のものを使用しなければならない。

7-3-24 エンジンレブリミッター／スピードリミッター

エンジンレブリミッター／スピードリミッター(イグナイター含む) の変更

7-3-25 点火時期／スパークプラグ

- 7-3-25-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更
- 7-3-25-2 ハイテンションコードの変更
- 7-3-25-3 点火時期の調整

7-3-26 ボルト、ナット類

- 7-3-26-1 技術仕様に規定されていないボルト、ナット類の変更。ただし公認車両と同じ、または鉄製の材質でなければならない。
- 7-3-26-2 フェアリング（シートカウル含む）、ウィンドスクリーンの取り付けボルト・ナット類は別の素材のものに変更できる。
- 7-3-26-3 ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴をあけても良い。しかし軽量化する改造は認められない。
- 7-3-26-4 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-3-27 オイルプレッシャースイッチ

オイルプレッシャースイッチはワイヤーロックができるシーリングプラグに変更することができる。

7-3-28 バッテリー

バッテリーのサイズとタイプは変更することができる。
ただし、始動装置は正常に作動しなければならない。

7-3-29 エアクリーナー

- 7-3-29-1 ラムダクト（ラム圧）のない車両。
- 7-3-29-1-1 エアクリーナーボックスは吸気口部の拡大加工またはラムダクト（ラム圧）の追加を認める。ただし、エアクリーナーボックスは前記改造範囲以外、MFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことが認められる。
- 7-3-29-1-2 エアファンネルの変更は認められないが、公認車両に装備されたクローズドブリザーシステムを維持した範囲でエアファンネルの改造が認められる。
- 7-3-29-1-3 吸気口部拡大およびラムダクト（ラム圧）追加のいずれの場合もエアクリーナーボックスに開けられる穴の最大面積は、下記寸法とする。

		エアクリーナーボックス部吸気口合計最大面積
単気筒	200cc～250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc～300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc～250cc	直径100mm相当の面積

- ※BMW・G310Rは単気筒250cc～300ccクラスを適用
- ・吸気口を拡大する場合は、オリジナルのエアクリーナーボックスの吸気口の下限位置よりも上方（エアクリーナーボックスを車両に取り付けた状態で）に拡大されていなければならない。
 - ・ラムダクト（ラム圧）を追加した場合は、ダクトの吸気口部またはダクトの一部分の下限位置がオリジナルのエアクリーナーボックスの吸気口の下限位置より上方にあれば、追加のダクトとエアクリーナーボックスとの接続位置は規定されない。
ただし、エアクリーナーボックスと追加のダクトは隙間なく密閉された状態で接続されていること。
 - ・吸気口を拡大するまたはラムダクト（ラム圧）を追加するいずれの場合も、オリジナルの吸気口にプ

ラスして、一か所の追加吸気口のみ追加工することが認められる。

オリジナルの吸気口は使用しても塞いでも良いが、使用する場合の吸気口面積は両方を合わせた面積とする。

7-3-29-1-4 ラムダクト（ラム圧）を追加する場合のダクトの形状、材質（カーボン、ケブラーは禁止）は自由とするが、ダクト断面積は追加されたラムダクトの一部分に連続して長さ100mmの範囲で、下記規定寸法相当面積のリストリクター部を設けなければならない。

	ダクトリストリクター部最大断面積
単気筒 200cc～250cc	直径130mm相当の面積
単気筒 250cc～300cc	直径120mm相当の面積
2気筒 200cc～250cc	直径100mm相当の面積

7-3-29-1-5 エアクリーナーボックスの吸気口を拡大し、ダクトをエアクリーナーボックスと接続しない場合（ラム圧なし）は、エアクリーナーボックスの吸気口とエアダクトの吹き出し口との距離は最近位置で最低100mm以上の隙間を設けなければならない。この場合のダクトにはダクトリストリクター部は設定しなくても良い。

7-3-29-1-6 ヤマハYZF-R3、KTM RC390についてはラム圧の追加およびエアクリーナーボックスの改造は禁止される。エアフィルター・エレメントおよび吸気ダクトは変更または改造、あるいは取り外すことが認められる。

KTM RC390について、エアクリーナーボックスと一体成型された吸気ダクトの突出部分をエアクリーナー吸気ダクトの一部と見なして、吸気ダクト径を変更しない範囲でカットすることを許可する。

ヤマハYZF-R3は、公認車両のエアクリーナーボックスの吸気口の位置を基準に、吸気口的面積を下記の寸法まで拡大することを許可する。

ヤマハYZF-R3 直径70mm相当の面積

7-3-29-2 ラムダクト（ラム圧）付きの車両（該当車両CBR250RR／ZX-25R）

7-3-29-2-1 エアクリーナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルをMFJが公認した車両の状態に維持しなければならず、変更または改造は許可されない。

エアフィルター・エレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積はMFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。

※ NinjaZX-25Rの公認車両に装備されている、カウルとラムダクトの間に取り付けられているゴム製のラムダクトシールは、カウルの一部と見なし取り外すことが認められる。

※ NinjaZX-25Rのラムダクトのエアクリーナー側出口の先端を加工（カットのみ可）して、ダクト出口径を公認車両（量産）の直径（内径）32mmから直径（内径）45mm以内に拡大することを許可する。

※ NinjaZX 25R新旧公認車両モデル間でエアファンネル（フィルタアッシ）の互換が許可される。

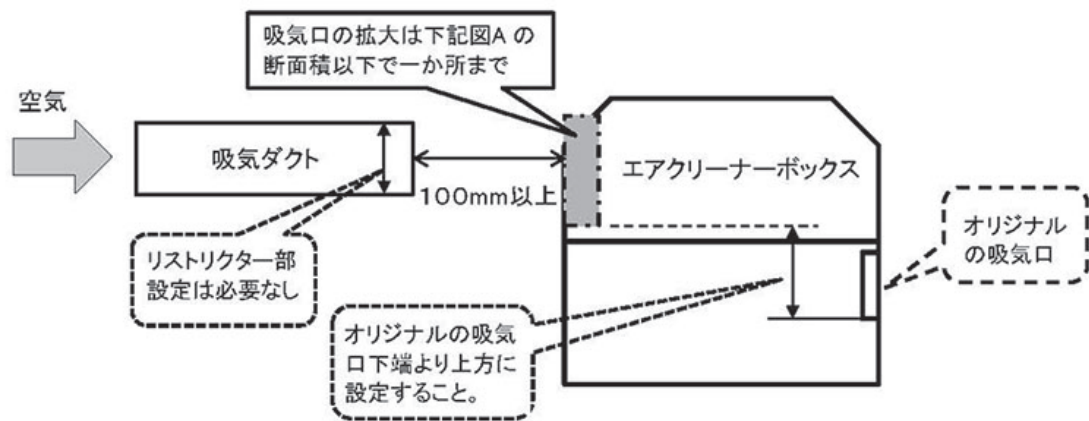
7-3-29-2-2 ラムダクトおよびインナーパネルの吸気口に直接接続されない範囲で、ダクト穴や導風板形状のカウルの装備も認められる。

ただし、ダクトを付けた場合はダクト出口とインナーパネルの吸気口の間には50mm以上の隙間（間隔）を設けること。

インナーパネルの改造も認められるが、取り外しは許可されない。ただし、改造は吸気口部を除く範囲に限定され、吸気口部はスリットを含め公認車両の状態を維持しなければならない。

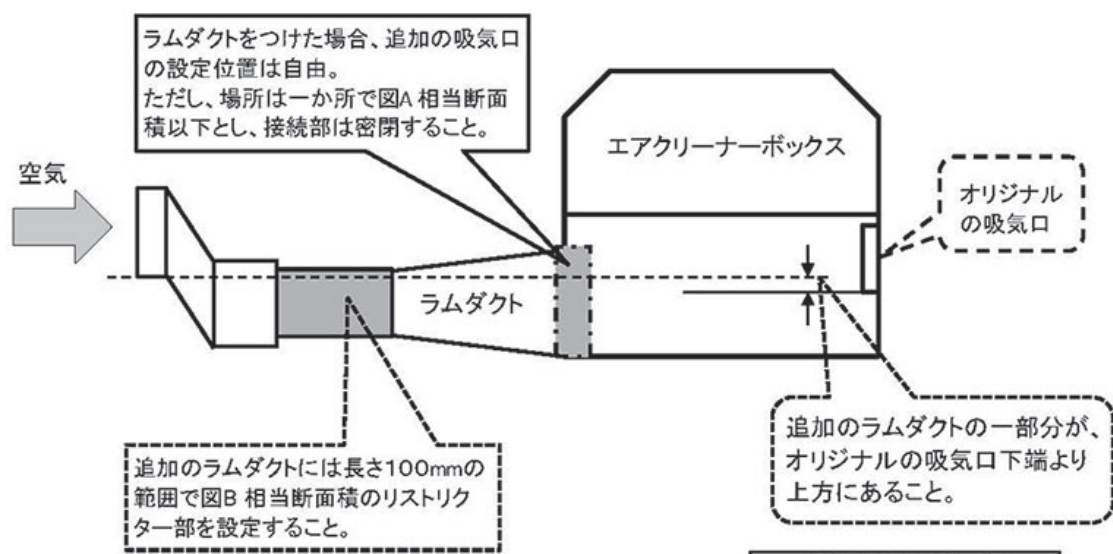
JP250 エアクリーナーボックス回り図面

1. 吸気口拡大のみ(ラム圧なし)



図A		エアクリーナーボックス部 吸気口合計最大面積
単気筒	200cc～250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc～300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc～250cc	直径100mm相当の面積

2. ラムダクト(ラム圧)の追加の場合



図B		ダクトリストラクター部 最大断面積
単気筒	200cc～250cc	直径130mm相当の面積
単気筒	250cc～300cc	直径120mm相当の面積
2気筒	200cc～250cc	直径100mm相当の面積

7-3-30 燃料タンク、燃料タンクカバー、ポジション調整

- 7-3-30-1 燃料タンクは公認車両の状態が維持されていなければならない。
- 7-3-30-2 レベルプレートの削除は認められる。
- 7-3-30-3 燃料タンクに取り付けられた公認車両のブリーザーパイプには、キャッチタンクに接続されるブリーザーチューブを取り付けなくてはならない。タンクブリーザーチューブの先端は、適切な材質でできた最低容量 250cc 以上のキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。

- 7-3-30-4 燃料タンクフィラーキャップのカギのロック機構の改造は認められるが、キャップは閉じた状態で燃料が漏れないようになっていなくてはならない。
- 7-3-30-5 燃料タンクまたは燃料ポンプに取り付けられている燃料残量検出装置（残量計）の取り外しおよび改造は許可される。
- 7-3-30-6 転倒時に燃料タンクと路面の接触による破損を防止する目的でタンクカバーを取り付けることが認められる。公認車両の状態でタンクカバーが装備された車両については、取り外すことは認められないが、形状の変更も許可される。また、ライディングポジション調整のための部品（パッド、樹脂類など）の追加や、タンクカバーとポジション調整部品（形状変更を含む）との一体成型も認められる。その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定されていなければならない。タンクカバーおよびポジション調整用部品への金属またはカーボン、ケブラー材の使用は禁止される。
- 7-3-30-7 **燃料タンク内に防爆材（“Explosafe”が望ましい）を充填しても良い。**
- 7-3-31 トランスミッション／ギアボックス**
- 7-3-31-1 トランスミッション単体およびアッセンブリーは、公認車両の状態から変更できない。同一機種の派生車両間での交換、変更も認められない。
- ただし、ドラムストッパースプリングに限り変更が許可される。
- 7-3-32 すべてのガスケットおよびガスケット材質の変更は認められる。
- 7-3-33 エンジンオイルおよび各グリス類の変更は認められる。
- 7-3-34 オイルフィルターエレメントは変更することができる。カートリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造（フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式）および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。

7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との交換は不可）

- 7-4-1 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、交換は可）
- 7-4-2 ホーン
- 7-4-3 ツールボックス
- 7-4-4 ラジエーターファンと配線
- 7-4-5 チェーンカバー
- 7-4-6 リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリー
- 7-4-7 スターターキックアーム
- 7-4-8 燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート

7-5 取り外し、またはアフターマーケット部品と交換できる部品

- 7-5-1 タコメーター
- 7-5-2 スピードメーター
- 7-5-3 キルスイッチおよび左右のスイッチホルダー

7-6 その他

- 7-6-1 チタニウム合金部品の使用は禁止される（サイレンサーおよびサイレンサーステーは除く）。
- 7-6-2 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。
- 7-6-3 メインフレームとエンジンナンバー
- 7-6-3-1 すべてのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表

示されていなくてはならない（スベアフレームの場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）。

交換したメインフレームには、主催者が指示した新たな刻印の打ち込み、刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-3-2 すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換の場合は刻印なしの状態での販売証明の提示または、交換前の刻印のあるクランクケースを車検にて提示しなければならない。

交換したクランクケースは、主催者が指示した新たなエンジンナンバーの刻印の打ち込みまたは刻印されたプレートの貼付等による識別の管理方法に従わなければならない。

7-6-4 スイングアームの側面にカバーを取り付け広告スペースとして活用することが許可される。材質は樹脂製（FRPまたはPPで、厚さ1mm～2mm）に限定され、取り付け目的のボルト穴加工は認められる。追加のボルト穴加工の場合は6mmに限定される（既存のボルト穴使用の場合は、サイズは規定されない）。

7-6-5 追加の装備

7-6-5-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

7-6-5-2 データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。

7-6-5-3 テレメトリー（無線による情報伝達）

- ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。

- ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。

7-6-5-4 修理

修理の許可される部品

- ・メインフレーム

7-6-6 買い取り制度

7-6-6-1 大会にて6位以内（MFJカップ、地方選手権は各クラス別インター、ナショナル）に入賞した車両の部品は、購入希望者（MFJカップ、地方選手権は各クラス別インター、ナショナル参加者）がいた場合、下記価格にて販売しなければならない。売買によって発生する税金は、この金額に含まれない。

7-6-6-1-1 部品買取価格（単位：円）

- ・フロントサスペンション：**165,000円（税抜価格150,000円）**

- ・リアサスペンション：**187,000円（税抜価格170,000円）**

7-6-6-2 購入希望者は決勝レース暫定結果発表後30分以内に限り購入申請をすることができる。

購入希望者は売主を除き、購入申請者は当該レース参加者に限られる。また、購入申請は主催者指定の用紙に必要事項を記入し、購入申請が締め切られた後、売主に購入申請があったことが通達される。

7-6-6-3 申請締切り後、抽選の会場・時間が購入希望者に連絡される。購入者は主催者により抽選にて購入優先順位が決定される。

購入優先順位1位以外の者の購入申請保証金は抽選後返却される。

ただし、車両購入希望者と部品購入希望者が複数の場合は、車両購入者が優先される。

7-6-6-4 購入者が決定した時点で、購入者は購入申請日に以下のものをそろえて主催者へ提出しなければならない。

- ・購入申請用紙

- ・購入者の運転免許証のコピー

- ・購入申請保証金**55,000円（税抜価格50,000円）**

（購入申請保証金は、購入代金の一部とされる）

7-6-6-5 購入者が決定した時点により、主催者は車両を売買契約日まで保管しなければならない。その場合、レース後車検を受けた車両は車検長の指示を受けて分解した状態でも良いものとする。

7-6-6-6 売買契約日は、購入申請日から起算して10日以内に設定されなければならない。売主・購入者、そして主催者3者合意のもと、売買契約日を決定する。

- 7-6-6-7 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入代金〔現金〕と、車両の受け渡しが行なわれる。
- 7-6-6-8 売買契約日に売り主・購入者双方とも、身分証明のコピーを主催者に提出しなければならない。
- 7-6-6-9 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行なわれる。
- 7-6-6-10 上記7-6-6-6にて決定された売買契約日に購入者が購入代金を支払うことができない場合は、この売買契約は無効となり購入申請保証金 **55,000円（税抜価格 50,000円）** は返却されない。また、この場合に発生する経費〔運搬費等〕は購入希望者が負担する。
- 7-6-6-11 主催者が購入申請を行なうことができる。
- 7-6-6-12 売買された車両が、売主のエントラントから出場登録された場合、主催者はこれを拒否することができる。