

競技規則

車輛規定（総合規定及び M・SP・インポートミニクラス）に関しては桶川スポーツランド様のご協力のもと流用させていただき作成したものである。但し共通ではない部分もあるので注意する事。

1. 参加資格

- ・ 常識を持ちスポーツマンシップに則った行動ができる者。
- ・ つま恋リゾート彩の郷カートコースの利用規則及びレース開催目的や規則を熟知し順守できる者。
- ・ つま恋カートコースの安全保険に加入している者。
- ・ 未成年者のエントリーは親権者の同意書を添えて申し込む事。（選手受付はライダー本人が親権者同伴で行うものとする。

2. 参加者の順守事項

- 全ての参加者は、競技開催中オフィシャルの支持に従う事。
- ・ 当レギュレーション及び事前もしくは当日配布される特別規則書を熟読する事。
 - ・ 協議中の飲酒はしない。コースからの行き帰り時にも飲酒運転はしない事。
 - ・ 日頃より薬品等で精神状態を取り繕っていない事。
 - ・ ビットロード及びパドックでは喫煙及び火気を伴う器具を使用してはならない。
 - ・ 参加者の状態に何等かの異常がある場合は参加及び走行を認めない場合がある。

3. 再車検

レース終了後、指定クラスの入賞車輛は暫定リザルト掲示後 3 0 分間保管され、その間に異議申し立てがあった場合のみ当該クラスの分解車検を行う。
呼び出しのあったクラスの該当ライダーは、パドックの車検場に集合する事。
再車検により違反が見つかった場合は当該レースを失格とし、以降のレースの出場を制限する場合がある。

4. 抗議

抗議できる権利を有しているのはライダー本人であり、他者からの抗議は一切受け付けない。
抗議する場合はいかなる場合であっても抗議保証金 10,000 円を添えて競技長に提出する事。抗議保証金は競技長の判断により返還される場合もある。

5. ペナルティー

ライダー、ピットクルーは大会規則、大会役員の指示に従い違反行為のあった場合に課せられたペナルティーについては抗議出来ない。
その他の記載されていない事柄に関しても大会役員の判断によりペナルティーとなることがある。全ての違反行為については競技長の判断が優先される。

種類	ペナルティー
フラッグ無視	嚴重注意またはタイムの加算もしくは失格
フライング	ストップ&ゴー（オイトロードエンド一時停止）
ショートカット	嚴重注意またはタイムの加算もしくは失格
危険行為	嚴重注意またはタイムの加算もしくは失格
その他	大会役員・競技長判断

※目安として、予選中の黄旗無視は 2 秒、決勝中には 1 回につき 5 秒のタイムが加算されるものとする。
黄旗無視の判断については、オフィシャル及び競技役員が下すものとし、抗議は受け付けない。
なお、左記のペナルティーに該当する者のコースレコードは認定されない場合がある。

6. レースの中断

やむを得ない事情によりレースの続行が危険と判断された場合、大会役員は走行中のレースを中断することができる。
レース中断の指示はコントロールライン脇のメインポスト他数か所より赤旗を提示、またはレッドシグナルによって合図される。

- ・ 赤旗中断となったレースがスタートから 2 周末満の場合、当該レースは無効とされ、車輛確認に要する時間を設けた上周回数を減算し、再レースを行う。
- ・ 6 0 %以上の周回を消化していた場合は完走扱いとなり、そのまま結果として適用される。

7. 保険制度

参加者はつま恋安全保険に加入してなくてはならない。

8. ウェットレース宣言

天候悪化による路面状況が変化する可能性があり、危険と判断された場合、競技は一時中断され、ウェットレースが宣言される。
その場合タイヤ交換等に要する一定の時間を設けた上で協議は再開される。
ウェットレース宣言以降のタイヤ選択は各自の判断に一任するものとし、路面状況の変化によって競技が中断される事は原則として無い。
ウェットレースの場合のみアンダートレー装着車はグロメット（埋め栓）を取り外す事。（車輛規定Mクラス 2 ー 1 参照）

9. スペアマシン

車検にて合格印を受けられる車輛は各クラス 1 名につき 1 台とし、スペアマシン（Tカー）の登録は認めない。トラブルによる車輛の著しい破損及びフレームやエンジン交換が必要となった場合は、競技長へ報告し再度車輛検査を受ける事。

10. ウエイティングとコースイン

競技の円滑な進行のため、参加者は前クラスのコースイン完了後からウエイティングエリアでの待機が認められる。ただし、ウエイティングエリアでのタイヤウォーマー及び発電機の使用は禁止する。
なお、決勝では選手紹介開始後のコースインは認められず、全車がレーススタートを切り、1、2 コーナーを通過した上でのピットスタートとなる。

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ることは出来ない。
車輛規則に反したものは、主催者判断で当該レースの出場停止処分を科す場合がある。

- ブレーキは前輪後輪それぞれに独立した効果的な制動力を持つ物を備えなければならない。
- ハンドルは左右一杯に切った時に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保持すること。
また、ハンドルの先端にはパーエンドもしくは非貫通タイプのグリップが装着されている事。アクセルは手を離れた際自動で戻らなくてはならない。
- クラッチレバー・ブレーキレバー・グリップレバーの変更は認める。ただし、レバー先端は丸み（最低直径14mm以上）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、安全上先端が中空ではなく丸みを帯びた形状でなければならない。
- 走行中明らかに路面と車輛の一部が接触している場合は、その部分を切除する等の対策を施す事。（サイドスタンド・ステップ回り・カウル等）
- 取り外さなければならない部品は、バックミラー・スタンド類・フロントバスケット・リアキャリア等。
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かテーピングを施さなければならない。
- カウルなどを外した場合は全てのカウルステーも外す事。その際のフレームの加工は最小限の不要のステーの切除のみ可とする。
- オイルドレーンボルト及び給油口（エンジンオイル・ミッションオイル）は必ずステンレスワイヤーを用い、ボルトに通して緩まない方向に引っ張り、端をフレーム等に固定してワイヤーロックを施す事。ドレーンボルトの改造、変更は認める。
- 燃料タンクにブリーザーパイプがある場合は、必ず透明または半透明のキャッチタンク（100CC以上）を取り付けるか、ワンウェイバルブを取り付けなければならない。
- オイルキャッチタンク・燃料キャッチタンク・ラジエターリザーバータンクは、走行前に空にしておく事。
- 他のライダーに危険及び迷惑を及ぼすような改造をしてはならない。
- ラジエターを装着している全ての車輛は、転倒時に冷却水が漏れだしにくい構造のリザーバータンクまたはキャッチタンク（100CC以上）を転倒時に影響のない場所に強固に取り付けなければならない。ラジエターに不凍液が入っている場合は水または水とアルコールの化合物に交換しておく事。
サーモスタットの取り外しは認める。
- キャブレターからのオーバーフローパイプには、透明または半透明のガソリンキャッチタンク（100CC以上）を転倒時に影響のない場所に、強固に取り付けなければならない。
- ゼッケンの字体は、ゼッケンベース枠内に明記し走行前車検で合格となった物のみ使用を認める。（ゼッケン色については別規定参照）
- F/R アクスルシャフトの固定はロックナットもしくは割りピンを使用する事。アクスルシャフト及びスイングアームピボットボルトにアルミ・チタン・マグネシウムの使用を禁止する。
- 互換性が認められているクラス以外の車輛は、原則として原動機形式及びフレーム型式の異なる車輛の部品を使用することは出来ない。
（形式とは、メーカーが定めた機種に属する原動機番号、フレーム番号を言う）部品番号が同一のものであれば使用する事はできる。
例）
NSR-50の車輛にNS50-R、NS-1の部品は使用不可／94NSR-50の車輛に95NSR-50の部品を使用することは出来る。
TZM-50Rの車輛にTZR-50の部品は使用不可／年式により異なる原動機番号を持つ本体・部品は同車種フレームに限り使用を認める。
ただし」例外としてNSR50・mini/NS50R・F/NS-1のクランクケースに関しては部品の互換性を認める。
加えてNSR50とNSR80のフレームの互換性を認める。
- 全クラスに関してレース終了後、入賞した車輛に対し購入希望者が発生した場合、定価または協議の上売却しなければならない場合がある。
- エンジンオイルやフューエルコック等油脂類の変更及び使用量の調整は認められる。
- チェーン駆動車輛のチェーンカバーは、フロントスプロケット側リアスプロケット側のどちら側も取り外す事は出来ない。
ただし、その機能を満たす同一形状のものへの変更、もしくはリアフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合はその限りではない。
- チェーン駆動車輛のスイングアーム下側にはチェーンとリアスプロケット噛合い部をカバーする強固なガードを取り付ける事。
その際のスイングアームへの溶接・穴あけ加工は認める。
- ガソリントankカバー及びすべり止めを使用する場合は、走行中にずれたり外れたりしない様強固に接着する事。
ただしタンク本体の状態を確認する事が出来る様脱着が可能である事。
- 車体及び外装関連部品の塗装は認める。改造変更が認められていないクラスの車体関連部品以外の塗装、剥離、表面処理等は一切禁止とする。
- ECU本体の書き換えは認めない。また、その検査のために抜き打ちでECUの交換を求める場合があるので注意する事。

Mクラス 桶川スポーツランド主催関東ロードミニ選手権Mクラスの規則に準ずる。

原則 車輛の排気量は2st50cc未満4st100cc未満とする。例外としてKSR110・GROM125（HRC仕様含む）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する。

1. 車体／総合

- フレームの改造・変更は不可。ただし、走行中に路面と接触する部分がある場合は最低限の切除が認められる。
- ステーの削除、改造及びメーターやゼッケン、カウル、シートやステップ固定のためのステーの追加及び改造は認める。
ただし、どの場合も先端は丸みを帯びた形状である事。
- ハンドル切れ角調整のための改造、パーツの追加は認めるが、その場合ハンドルの切れ角は最低30°以上を確保する事。
- ハンドルバー及びクランプ、トップブリッジの改造・変更は可能。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、変更は認める。
- ステアリングダンパーの使用は認める。ただし、ステアリングストッパーとしての兼用は認めない。
- 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に従って処置されている事。
- 燃料タンクは、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、ホース及びブストレーナー追加、給油口の改造・変更は認める。ただし、総合規定21を満たしている事
- 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認める。
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いる事（総合規定—15参照）
- メーターの追加、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能。また、ラップタイマーやデーターロガー、GPS等の装着も認めるが、脱落無き様強固に取り付け、走行の支障をきたさぬ様配慮する事。
ただし、メーター関連部品のバッテリーを当該部品以外（イグニッション等）に使用する事は認められない。走行中の車輛から情報を得る行為（無線やテレメトリーの使用）は認めない。
- ボルト・ナットの変更は可能。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認められない。アルミやチタン製のボルト・ナットをエンジン関係（マウント含む）とブレーキ関係に使用する事は安全を考慮し全て認めない。ただし、ブレーキフルード系統、ドレーンボルト、L/Rクラッチケースカバーは除く。チタンを使用したパーツはハイコスト化に繋がるため制限される場合がある。使用及び作成の場合は主催者に確認する事
- 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能。ただし、性能向上を目的とした改造は不可とし、その判断は主催者に一任するものとする。
- NSR50/miniとNSF100のエンジン関連以外の部品の互換性を認める。また、NS-1、APE100、XR100-MRの車体関連部品の互換性を認める。
- スイングアーム後端のチェーンアジャスターボルトの不要部分の切除及びチューブ等を用いての保護は可能。

2. 外装

- カウルが市販時に装着されている車輛の社外品への交換は可能。ただし、スクリーンを含むカウルの取り外しは認めない。また、4st車輛のエンジ

ン下部には、故障時など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。（下図参照）
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、ドライの場合はグロメット等を用い漏れに対し有効な閉止処理を施す事。
シートスポンジ・シートカウルの改造、変更は可とするが、転倒時の衝撃に耐えうる様強固に取り付けられている事。

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）



事。

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・スプリング等）の改造・変更・追加及びボルトオンスタビライザーでの補強は認める。
また、ダストシールの変更・取り外しは可能。
- 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もの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、追加工は一切禁止。
- 3) リアサスペンションの変更は認める。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、リアサスペンションとマフラー間における遮熱版の追加・ストロークセンサーの追加は認める。

4. ホイール・タイヤ

- 1) ホイールアッセンブリーの変更は認めない。ただし、スピードメーターケーブル関連パーツ及びダストシール取り外しは可能。
- 2) ホイールサイドカラーの改造、変更は可能。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は認めない。
- 3) ホイールエアバルブ及びバルブキャップの変更は可能。
- 4) タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入出来る物のみ使用する事が出来る。スリックタイヤ及び摩耗限度を超えた物、グルーピング（溝切り、カッティング）した物は認めない。
ミニバイクレース専用タイヤの使用は認める。（S01/S02・KR33・KR410・TT72・KR345・12in 車用レインタイヤ等）

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、パンジョウボルトの改造、変更は認める。
- 2) パッドスプリングの取り外しは認める。また、パッドピンプ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り付け及びそれに伴うボルトの変更は可能。
- 4) リア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認める。
- 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もの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、追加工は一切禁止（フロートニングディスク等は不可）
- 6) NSF100、NSR50/mini の部品のブレーキ関連部品の互換性を認める。また、それに伴うディスクローターオフセットカラーの使用は可能。

6. チェーン・スプロケット

- 1) F/Rスプロケット・Fスプロケットボルト及び固定方法、ドライブチェーン及びチェーンサイズの変更は可能。

7. 電装

- 1) リミッター・CDI・ボルテージレギュレータ・ワイヤーハーネスの改造・変更は可能。ただし、純正時に備わっていない機能が追加される物は一切不可（電圧増幅装置、シフター等）
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能。（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、誰でも容易に確認・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、取り外しは可能。また、不要なステーターコイル（充電用）及びコイルベースの切除、取り外しは認める。
NSR50/Mini 純正のステーターCOMP 廃盤に伴い、当該部品の社外品への変更を認める。（POSH 補修用点火コイル等）
ただし、そのコイルベース及び巻き数は純正品同等とし、性能向上を目的とした改造、変更は一切認めない。
また、補修やアーシングを目的としたステーターCOMP に付随したハーネスの改造、変更は可能とし、それに伴うステータベースの切削加工は認める。
ただし、ステータベース固定穴の長穴加工は認めない。メインハーネスにバッテリーが含まれる場合は、必ず純正の充電ステータコイルによってそのバッテリー全容量分充電が可能である事。
- 3) スパークプラグ、プラグキャップ、プラグワッシャ、プラグコードの変更可能。ただし、イグニッションコイル本体の変更は認められない。
- 4) インジェクション仕様車の燃料及び点火時期、レプリミット調整を目的とした部品（フルコン、サブコン等）の使用は可能。

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認める。
- 2) 2st 車輛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認める。
- 3) ACジェネレータカバー（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害を施す事は認める。
ただし、この場合使用される物は安全性を考慮し厚さ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着しなければならない。
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、当たりのボカシ等最低限必要なメンテナンスは認める。ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切認めない。追加のホーニング処理及び、鉄ヤスリ、砥石及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能。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ポンチ等による固定処理は可能。ただし、処理が認められる箇所はベアリング外周接触部及びベアリング圧入部外側とし、ベアリングクリアランス調整を兼ねる加工は一切認めない。
- 7) ラジエター改造・変更は可とし、それに伴うホース関連やステー、ラジエターキャップの変更も認める。また、ラジエターシュラウド、サーモスタットの追加や取り外しは可能。エンジンやキャブレター冷却を目的としたダクトやディフューザーの追加は認める。
- 8) クラッチプレート、フリクションディスクの改造、変更は可能。また、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枚数の変更は可能。4st 車輛に関してはAPE50のクラッチ関連パーツの流用を認める。
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能。
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全ての改造、変更を認める。
- 10) ホンダ NSF100、XR100-M/R、APE100 (Type-D)、CRF100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) NSR50、NSR-mini、NS50-F/Rのエンジン関連部品の互換性を認める。ただし、ミッションについては不可。腰上に関しても組合せ表に沿って組み付けの事。
NSR50/NSR-mini/NS50-F/Rの腰上組合せ表（部番末尾）

項目	組合せ 1	組合せ 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

- 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、同一部番（最終統合先部番）のものであれば認める。
13) 2st 車輛のガスケット関連の改造、変更及び枚数の変更は認める。ただし、シリンダーヘッドガスケットに関しては変更出来ない。
14) タコメーターギアの取り外しと、それに伴う閉止処理は認める。
15) 2st 車輛のピストンにおけるセカンドリングのエキスパンダの取り外しは認める。
16) 2st 車輛の balanサーアイドルシャフトにおけるバックラッシュギアの改造、取り外しは認める。
17) 2st 車輛の他年式パーツ流用時におけるクラッチリフターロッドの改造は認める。

9. 吸気関連

- 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及び、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認める。
2) エアクリナーボックス及びエレメント、クーリングダクト、キャブガードの改造、変更、取り外しは可能。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認める。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K I T含む）の改造、変更は可能。
5) YAMAHA T2MZ50Rについてキャブヒーティング機構取り外し（ホースのみ）とその後の処理を認める。
6) インレットパイプ及びインシュレータ（ガスケット含む）における純正他年式間での組み合わせは自由とする。
7) 2st 車輛のキャブレターの社外品への変更及びそれに伴うスロットルバルブ、インテークマニホールドの変更を認める。ただし、その場合のベンチュリー径は、20φ以下とし、追加加工を施すことは禁止する。（PE20/PC20/VM20等）VM20取り付けにあたってのスタッドボルト干渉部分の最小限の切削加工を認める。

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事。（ベアリング等）

S P クラス 2 s t 車輛

★ホイール直径が12インチ以下の車両でミッション付き 2st 50cc 準改造車。
上記に加えチャンバーを社外品へと変更していない KSR80 の参加を認める。

1. マフラーの改造・変更は認める。
2. サイレンサーは、リアタイヤ後端の垂線より後ろに突き出しはならない。なお、テールエンドパイプは原則として水平を基本とし、その後端部の板厚は2mm以上である事。

上記以外の改造・変更については、総合規定・Mクラス規定に準ずる。

S P クラス 4 s t 車輛

★ホイール直径が17インチ以下車両でミッション付き 4st 100cc 準改造車。
（NSF100/APE100/XR100M 及び、NSR/NS50R⇄XR100M エンジン 4st コンバート仕様車）

1. キャブレターの社外品への変更及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可能。また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も認める。また、Mクラス規定9. 吸気関連-3)を満たしている事。
ただし、TM キャブシリーズの吸気側脱着可能部分に関しては、パーツとみなし改造、変更を認める。
2. NSF100純正キャブレター（PD22）使用車に限り、ハイカムの使用を認める。ただし、その場合はカムホルダー、ロッカーアーム等ヘッド周りのパーツを無加工で取り付けられる物である事。バルブタイミング調整を目的としたカムスプロケットの最小限の長穴加工は認める。PD22のチョークバルブの取り外し及びその取り付け穴の閉止処理は可能。また、PD22を使用する場合のインテークマニホールドの改造、変更は認める。
PD22の国内純正仕様品にのみ装着されているメインジェットホルダー（16168-382-014）の取り外しは認める。
3. イグニッションコイルの改造、変更は認める。
4. スパークプラグ及びプラグコード、プラグキャップの改造変更は可能。
5. フライホイールの改造、変更は認める。ただし、加工する際は最低限の耐久性を損なわない様十分注意する事。安全性を考慮し、フライホイール外周肉厚が9.5mm以上で、側面においては純正状態との高低差が5.5mm以内である事。
スターターコイルに関してはMクラス規定7.電装-2)を参照。
6. オイルクーラーの装着は可能。また、それに伴うヘッドカバー及びクラッチケースカバーの改造、変更は認める。
なお、その際使用するホースは、耐熱、耐油性を満たしたもので、ホースバンド等でホースが抜ける事が無いようしっかり固定する事。
7. オイルポンプの改造、変更は可能。また、オイル通路の拡張及び閉止加工は認める。
8. クランクケース内圧コントロールバルブの使用は可能。
9. Lクランクケースカバー（ACジェネレーターカバー）の改造、変更は可能。
また、クランクケースに関してはエンジン換装時にフレームとの干渉を避ける為の最小限の切削を認める。
10. 2st 車輛のフレームに 4st 車輛のエンジンを換装する際は、それに伴うエンジンブラケットやステアの追加を認める。
ただし、材質にチタンを用いる事は認められない。
11. 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。
12. NS50R 4st コンバート仕様車のドライブチェーンスラダーの改造、変更は可能。また、チェーンテンショナー機構の追加も認める。
13. GROMにて参戦する場合は、上記に加えインジェクター位置の変更を認める。ただし、インジェクターの個数は1個とする。
14. NS50R 4st コンバート仕様車に関しては、上記2の規則に則ったハイカムを使用する場合でも、ベンチュリー口径22φ以下のキャブレターの使用を認める。
上記以外の改造・変更については、総合規定・Mクラス規定に準ずる。

S P 5 0 車輛

★ミッション付きノーマル車輛。ホイール直径17インチ以上。規定している以外の改造、変更は一切認めない。

1. 車輛の排気量は50cc未満とする。（ピストンはメーカー純正部品でも、オーバーサイズの使用は認めない。
2. カウリングは市販時に取り付けられている物。（オプションを含む）のみ使用を認める。カウルステーの改造、変更、取り外しは可能。
また、サイドカバーの取り外しは自由であるが、取り外さない場合は脱落しないよう処置をする事。
3. フレームの改造変更は認められない。但しゼッケンプレート、メーター、シート等の取り付けの為のステー追加及び必要でないステー類（シートレールの一部を含む）のカットはフレームの強度、剛性に全く影響を与えない場合に限り認める。

4. ステップの位置変更は可能。ステップ位置変更に伴う部品においてのみフレームのカットを認める。
 5. NS50F 及び NS50R に、NSR50、NSR-min、NSF のマスターシリンダーユニットを装着することは可能。
 6. YAMAHA TZ50 の参加は、市販状態より上記の改造範囲内であれば認める。
 7. HONDA NS50R の参加を認める。
 8. NS50R 型式番号 (S50R) と NS50F 型式番号 (AC08) の部品の互換性を認める。但し次の項目 10 を遵守すること。
 9. NS50R のシリンダーを使用する際は、シリンダーヘッド、シリンダーガスケットも NS50R 用を使用する事。
- 上記以外の改造・変更については、総合規定・Mクラス規定に準ずる。

OPENクラス車輛 ★2st 85 cc以下 4st 150 cc未満の市販改造車輛。

1. ミッションは6段以下とする。
2. マフラーに関してはSPクラス規定参照。
3. 4st 車輛はオイルキャッチタンクを装備し、ブローバイガスは吸気への循環方式を取る事。
4. 外装に関してはMクラス規定参照。※ノーマルエンジンを維持した 4st モタード車輛に関しては、オイルアンダートレーの装着を免除する。
5. メインキーを取り外す場合は、だれでも容易に操作可能なキルスイッチを装着する事。
6. スリックタイヤ及びレーシングレインタイヤの使用は可能。ただし、限界摩耗度を超えた物やグルーピングを施したものは認めない。

インポートミニクラス車輛 ★4st ミッション付き 17インチ 125 cc

(150 cc車輛、その他車輛については主催者に確認する事)

1. ハンドル・レバー・ステップ・ペダル等のポジション関連部品の改造変更は可能。また、それに伴う不要なステー、フレームの最小限の加工は認める。
2. ブレーキに関しては、パッド・ホース・バンジョーボルト・F・Rディスクローターの変更とパッドスプリングの取り外しは可能。
また、キャリパー・マスターガード装着とそれに伴うボルトの変更も可能。ただし、その場合のボルト材質は鉄・ステンレスに限る。
加えてFマスターシリンダーの変更も可とするが、そのピストン径は9/16 (14.3mm) 以下とする。
3. フロントフォークのインナーパーツの改造・変更・追加は可能。また、トップブリッジ、イニシャルアジャスター、スタビライザーの追加・変更は可能。
4. リアサスペンションの変更は可能。また、それに伴うアダプターの使用やリンク及びリンクベアリングの改造・変更は可能。
ストロークセンサーの追加も認める。
5. エアクリナーBOXの改造、変更、取り外しは可能。また、ファンネルの使用も認める。ただし、取り外すエアクリナーBOXにブリーザーホースが通っている場合は、別途オイルキャッチタンクを取り付け、吸気循環方式処置を施す事。
6. ECUセッティングによる燃調及びレブリミットの変更は可能。また、それに伴う部品 (サブコン) の使用は認める。
オートシフターに関してはメーカー純正品のみ取り付けを認める。
GSX-R125 に関しては West Power (Special Agent) 社製インジェクションコントローラー (Negotiator-i) の使用のみ可とするが、点火タイミングの変更及びオートシフターの使用は不可とし、取り付けの際はイグニッションコイルへの配線に割り込ませない事。
7. スロットル、グリップラバー及び、スロットルワイヤー、クラッチワイヤーの改造・変更は可能。ただし、スロットルボディ本体に関しては一切認めない。
8. スパークプラグ、プラグキャップ及びイグニッションコイルの変更は可能。
9. カウル、タンクカバー、フェンダー等のフェアリング関連パーツの改造・変更は認める。また、それに伴うステーの追加やフレームの最小限の加工を認める。
アンダーカウルはエンジン故障時に備え、オイルトレイ形状になっていること。
10. マフラーの変更は認める。
11. チェーン及びチェーンサイズの変更は可能。また、スプロケットの変更も認める。Fスプロケットカバーの改造、変更は可とするが、安全性を満たしていないものは認められない。
12. 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できるものとする。ただし、スリックタイヤ、グルーピング及びカッティングは認めない。
R11・KR410 及びレインタイヤの使用は可能。
13. クラッチスプリング、フリクションディスク、クラッチプレート改造、変更は可能。
14. 燃料ポンプの改造、変更は可能。
15. 戦力バランスを考慮しアプリリア RS4 のみ 150 ccまでのボアアップを認める。
16. ラジエターの改造、変更は可能。
17. YZF-R125 と R15 における吸排気バルブの互換性を認める。