

MOTO Revolution
with MotoRenaissance
特別競技車両規則

原則として、すべての車両は2020年度のOKAYAMAロードレース基本仕様¹⁾に準ずる。

また、以下に各クラスの個性に応じた特別車両規定を設けるので、各クラスに応じた規則を遵守すること。
なお、車検長が安全でない車両と判断した場合は、出走することは出来ない。

本規則に解釈の相違が生じた場合は、当該競技会車検長の判断を最終のものとする。

第33条 排気量区分

ミニ	排気量(cc)		その他	排気量(cc)	
	4st	2st		4st	2st
ドリーム50	75以下		F3レトロ	400以下	350以下
80-Mini(2&4)	80以下		F3モダン	400以下	350以下
MC125	125以下		オープン-Challenge	590以上	
1966年までに生産された車両	250以下	125以下	オープン	590以上	
ネオ・クラシック	排気量(cc)		オープン・マイスター	オープン	
	4st	2st	オープンR		
NMC125	125以下		その他	排気量(cc)	
シングル	排気量(cc)				4st
		4st		SS250	2気筒 250以下 単気筒 300以下
MS1(ModifiedSingle1)	251以上		ST125	125以下	
MS2(ModifiedSingle2)	251未満		ST150	単気筒 120~150	
ES (ExpertSingle)	オープン		ST1000	2気筒 850~1,200	
ツイン	排気量(cc)			3気筒 750~1,100	
	4st			4気筒 610~1,000	
AT(AirTwin)	390以上		EF-SB	2気筒水冷 851以上	
MT(ModifiedTwin)	600以上			3気筒水冷 701以上	
XTM	390以上			4気筒水冷 601以上	
SUPERTWIN	500以上~700以下			空冷 1,001以上	
ネイキッド	排気量(cc)		EF-SS	2気筒水冷 850以下	
	4st			3気筒水冷 700以下	
NK-スーパーモンスター	751以上			4気筒水冷 600以下	
ハーキュリーズ	751以上(※1)			空冷 1,001以上	
NK-Fゼロ	751以上		オープンSS	2気筒 850以下	
NK-モンスター	751以上			3気筒 700以下	
				4気筒 600以下	

(※1) 過給機装着車については390以上

ヒストリックレース車両規則

公 示

本規則は、FIM国際スポーツ憲章、並びにMF J国内競技規則に基づいて行われるMF Jレジャースポーツ承認競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、広くレジャースポーツ部門の範疇における、初級、中級及び上級ライダーたちが、モーターサイクルスポーツの歴史を理解する上で、歴史的なモーターサイクルを実働状態で保存する事によって、その重要な発展の事実を目のあたりにする喜びや、大切さを認識する事にある。

歴史を正しく理解する事は、我が国のモータースポーツ振興の一端に貢献するものと確信するものでもある。

第34条 ヒストリックレース規定

MF Jが承認する歴史的なモーターサイクルによるレースは、その総称をヒストリックレースと呼ぶ。また、以下の2つの年式による区別によって、これを明確に分けて行うものとする。

なお、この年式による区分は、諸外国のヒストリックレースの流れに合わせるべく、それを模範として、日本国内の現状を加味したものである。

1. クラシッククラス規定

1974年以前に生産されたモーターサイクルによる競技会。モーターサイクルの製造国についての制限はない。

2. ネオ・クラシッククラス規定

1979年以前に生産されたモーターサイクルによる競技会。モーターサイクルの製造国についての制限はない。

第35条 MC (クラシック) 車両規定

1. 出場車両

車両は基本的に1974年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1974年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたもの限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。また、車両によっては1974年以前のモーターサイクルであってもこのレースを主催する主催者の判断によって出場を制限される場合もある。いずれの場合も、競技会において同一の性能のモーターサイクルを競技させる事を目的において主催者の適切な判断に委ねるものである。

車両区分 (排気量cc) を以下の通りとする。

また、車両区分 (排気量cc) を以下の通りとする。

車両区分	排気量 (cc)	1966年迄に生産された車両の排気量制限	
		4 s t	2 s t
MC 1 2 5	1 2 5 cc以下	2 5 0 cc以下	1 2 5 cc以下

※上記総排気量に対し15%のボアアップまで認める。

2. 改造の限度

全ての車両は、原則として本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示される条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。

※ヒストリックレースの基本的精神を重視し、当時のシルエットを損なわない事を大前提とすること。

3. 危険防止

危険な改造、他に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。競技出走前の公式車検において、車検委員が危険と判断した車両は出走を取り消す場合もある。

4. ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第36条 NMC（ネオ・クラシック）車両規定

1. 出場車両

車両は基本的に1979年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1979年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。また、車両によっては1979年以前のモーターサイクルであってもこのレースを主催する主催者の判断によって出場を制限される場合もある。いずれの場合も、競技会において同一の性能のモーターサイクルを競技させる事を目的において主催者の適切な判断に委ねるものである。

車両区分（排気量cc）を以下の通りとする。

車両区分	排気量 (cc)
NMC 1 2 5	1 2 5 cc以下

2. 改造の限度

全ての車両は、原則として本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示される条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。

※ヒストリックレースの基本的精神を重視し、当時のシルエットを損なわない事を大前提とすること。

3. 危険防止

危険な改造、他に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。競技出走前の公式車検において、車検委員が危険と判断した車両は出走を取り消す場合もある。

4. ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

シングル&ツインレース車両規則

公 示

本規則は、FIM国際スポーツ憲章、並びにMF J国内競技規則に基づいて行われるMF Jレジャースポーツ承認競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、広くレジャースポーツ部門の範疇における中級・初級ライダーの育成を主眼とし、将来を担う若いライダーの健全な発展を願うと同時に、我が国のモータースポーツ振興の一端に貢献することを目的とするものである。

第37条 シングル&ツインレース車両規定

1. 出場車両

車両は、すべて4サイクル単気筒（シングル）エンジンか4サイクル2気筒（ツイン）エンジンを有するモーターサイクルで製造国についての制限はない。

2. 総合仕様

車両は、安全のために次の各項のすべてを満たしていなければならない。原則として、すべての車両は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

①ブレーキ

車両は前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えなければならない。

②リム及びホイール

最小リム直径16インチまでとし、最大リム直径は19インチまでとする。

③フロントスプロケットガードの装着

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。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

④音量規制

音量はFIM方式による測定方法で、105db(A)以下。

⑤カウリング

カウリングを使用する場合は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に加え次の条件をそなえたものでなければならない。

- 1) 前輪の車軸を通る垂線の50mm前方から後輪、車軸垂線の間になければならない。
- 2) カウリングの下端と地面との間隔は荷重のかかった状態で100mm以上でなければならない。
- 3) ライダーが普通に乗車状態でライダーの両前腕部以外は上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面またはそのヘルメットとカウリング（ウインド・スクリーンを含む）との間の最小限スペースは100mmとする。
- 4) 後方に面しているカウリングのいかなる部分も、その端部を少なくとも半径35mmの球状にしなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。

⑥フェンダー

フロントフェンダーは取り付けなければならない。カウリング使用の場合は取り外し可。

⑦オイルキャッチタンク

すべての車両（標準でエアクリーナーボックスが装着されている車両も含む）はその排気量より容量多いオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。ただし、エアクリーナーボックスの形状がオイルを溜められる形状であるものに関しては、強く推奨とする。キャッチタンク取り付けの判断は車検長の裁定を最終とし、その裁定に対する一切の抗議を受け付けない。

⑧燃料タンク

燃料は、車両にしっかりと固定されたタンク内に収めるものとする。シート・タンク及び補助タンクの使用は禁止されている。

⑨シリンダー

シリンダーのキャスティング（鋳造）を変更することなくボアを拡大することができる。ただし、この拡大が当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度を越えないことを条件とする。

⑩取り付けなければならないもの

1) レースゼッケンプレート/ゼッケン色

MS 1、MS 2、	白ベースに黒文字
AT、MT、SS 250	蛍光色を除く対照色であれば自由

2) ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

3) 以下の部品には、必ずワイヤーロックまたは、割りピンのゆるみ止めをすること。

- ・エンジン及びミッションのドレーンボルト
- ・オイルフィルターキャップ
- ・オイルレベルゲージ
- ・前後ホイールスピンドル及びナット
- ・オイルエレメント取り付けボルト・ナット

4) 前後ブレーキキャリパーの取り付けボルト及びフロントフォークオイルドレンボルトはワイヤーロックされていることが望ましい。

⑪部品の最後端

いかなる部品も後輪最後端垂線より後ろに突き出していない。

⑫次の部品の使用は禁止する。

- 1) すべての過給装置の使用。
- 2) オフロード、モトクロス、トライアルタイヤの使用。

⑬危険防止

危険及び迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。公式車検において危険と判定された車両は出走できない。

3. モディファイド (M) クラス及びAT (Air Twin) クラスの改造限度

①出場車両

市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルを基に、改造規定に従い改造された車両。

②改造の限度

すべての車両は、総合仕様を示されている条件に適合しているもので、下記に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。

- 1) フレームの変更は不可。補強及びステー類のカット、リアサスペンションのレイダウンやサスペンション型式変更に伴う改造は可。
(AT、MTクラスは、フレームとスイングアームの変更が許される。ただし、一般に市販されているものに限る。)
- 2) エンジンの型式の変更は不可
- 3) シリンダー、吸入・排気バルブ数の変更は不可
- 4) ピストンストローク (AT、MTクラスは可) の変更は不可
- 5) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスシエルの材質
ただしGPマシンのエンジンパーツは使用不可。
- 6) タイヤは、一般市販されていて通常ルートで購入できる一般公道用オンロードタイヤのみ使用可。MFJ公認のレーシングレインは使用可。磨耗限度を超えたもの及びグルーピング、カッティングは禁止する。

- 7) 下記の制限内で改造をおこなうことができる。
ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスシェルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。
- 8) MS 2クラスは、市販アフターパーツが少ないことを考慮し、例外的に最大直径1mmまでのオーバーサイズピストンの使用を認める。ただし、使用が認められるのは、シリンダー内壁の傷や破損に対応するために用意されているオートバイメーカー純正品のオーバーサイズピストンに限定される。この措置はマシン修復時のコスト低廉化を目的としており、パワーアップを目的とするオーバーサイズピストンの使用は一切禁止される。また、この判断は車検長の裁定を最終とし、その裁定に対する一切の抗議を受け付けない。
- 9) AT、MTクラスについて改造規定に適合しない機種は、事前に全体写真（カウルをはずした写真）と車両仕様を添付し、このレースの主催者に判断を委ねること。主催者が許可したものに限り、出場を認める場合がある。尚、性能に著しく差が生じた車種は、次戦より主催者にてクラス分けを決定する。
4. その他
同一クラス同一メーカーの車両について、一切の追加加工無しで組み付け可能な単品、結合部品の交換は認められる（スイングアーム・ブレーキの交換も認められる）。
改造規定に適合しない機種または性能に著しく差が生じる車種は、このレースの主催者にてクラス分けを決定する。
5. グース350の特定措置について
グース350に限り、グース250のフレーム・サスペンション・スイングアームを使用することを認める。

第38条 XTM

1. 出場車両
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量390cc以上の一般生産型モーターサイクルとする。
2. 改造の限度
①すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
3. モディファイド (M) クラス及びAT (Air Twin) クラスの改造限度に適合していること。
②スリックタイヤが使用できる。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第39条 SUPERTWIN

1. 出場車両
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量500cc以上700cc以下の一般生産型モーターサイクルとする。
尚、本年については車両カタログ数値80PS以下の車両のみ参加可能とする。
2. 改造の限度
①すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
3. モディファイド (M) クラス及びAT (Air Twin) クラスの改造限度に適合していること。
②ベース車両からの排気量アップは認められるが700cc以下とする。
③スリックタイヤが使用できる。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

その他のクラスの車両規則

第40条 ドリーム50

1. 出場車両
ホンダドリーム50に限定する。
2. 改造の限度
ワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めた**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**の範囲とし下記に記載された改造、加工及び変更は認められる。
タイヤは市販されているオンロード用タイヤで速度レンジL（120km/h）以上とし磨耗限度を超えたもの、及びグルーピング（溝切り、カッティング等）は許されない。また、スリックタイヤの使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は許される。
3. 車両規定
 - ①フレーム廻り
フレーム本体の変更及び補強、不要なステー類のカットは認められる。また、フロントフォーク、ステアリングステム、トップブリッジ、ハンドル、ハンドルストッパー、リアサスペンション、スイングアーム等の変更及び改造に伴う加工は認められる。
 - ②外装廻り
ガソリタンク、シート、フットレスト、ハンドル類等の変更・改造及びカウリングの取り付けは認められる。
 - ③ホイール
17インチまたは18インチのスポークホイールであればスポーク、リムともに変更は認められる。
 - ④ブレーキ改造、変更ともに認められる。
 - ⑤エンジン
クランクケース本体の変更は認められないがその他の加工、改造は認められる。シリンダー、シリンダーヘッド、ピストン、ピストンリング、クランクシャフト、トランスミッション、クラッチの変更及び改造も認められる。
 - ⑥吸排気系
キャブレター、インテークマニホールド、バルブ、マフラー、サイレンサーの改造、変更ともに認められる。過給機の使用は認められない。
 - ⑦電気系改造、変更は認められる。
 - ⑧排気量
総排気量50ccに対し50%のボアアップまで認められる。(=75cc)
 - ⑨ファイナル
レシオ変更は認められる。
 - ⑩ドライブチェーン
チェーンサイズの変更は認められる。
 - ⑪サスペンション
改造、変更は認められる。
4. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。
※ただし、国際ライセンス所持者のゼッケン色に限って赤ベースに白文字とする。また、ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第41条 80-Mini (2&4)

1. 出場車両

車両は基本的に1989年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1989年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。尚、排気量は2サイクル、4サイクルに関係なく80cc以下とする。

【出場可能車両 (例)】

HONDA NS50F・MBX50
YAMAHA YSR50・YSR80・RZ50
SUZUKI GAG・RG50E・RG50・ウルフ50
KAWASAKI AR50

2. 改造の限度

ワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めた**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**の範囲とし下記に記載された改造、加工及び変更は認められる。

タイヤは市販されているオンロード用タイヤで速度レンジL (120km/h)以上とし磨耗限度を超えたもの、及びグルーピング(溝切り、カッティング等)は許されない。また、スリックタイヤの使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は許される。

3. 車両規定

①フレーム廻り

フレーム本体の変更及び補強、不要なステー類のカットは認められる。また、フロントフォーク、ステアリングステム、トップブリッジ、ハンドル、ハンドルストッパー、リアサスペンション、スイングアーム等の変更及び改造に伴う加工は認められる。

②外装廻り

ガソリタンク、シート、フットレスト、ハンドル類等の変更・改造及びカウリングの取り付けは認められる。

③ホイール

ボルトオン(一切の加工なく)で装着できる同一メーカー純正ホイールへの変更。

④ブレーキ改造、変更ともに認められる。

⑤エンジン

クランクケース本体の変更は認められないがその他の加工、改造は認められる。シリンダー、シリンダーヘッド、ピストン、ピストンリング、クランクシャフト、トランスミッション、クラッチの変更及び改造も認められる。

⑥吸排気系

キャブレター、インテークマニホールド、バルブ、マフラー、サイレンサーの改造、変更ともに認められる。過給機の使用は認められない。

⑦電気系改造、変更は認められる。

⑧排気量

総排気量80ccまでボアアップが認められる。

⑨ファイナル

レシオ変更は認められる。

⑩ドライブチェーン

チェーンサイズの変更は認められる。

⑪サスペンション

改造、変更は認められる。

4. ゼッケン色

黄ベースに黒文字とする。

※ただし、国際ライセンス所持者に限って赤ベースに白文字とする。

また、ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第42条 ES (Expert Single)

1. 出場車両
全ての車両は4サイクル単気筒エンジンを有するモーターサイクルで、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に適合していなければならない。
2. 改造限度
 - ①オリジナルフレーム、もしくはエンジンとフレームが別モデルの場合も出場を認められる。
ただし、エントリー時に全体写真（カウルをはずした写真）を添付すること。
 - ②エンジンの排気量・型式・構造に制限はない。
 - ③スリックタイヤの使用は認められる。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第43条 EF-SS

1. 出場車両
製造国を海外メーカーの一般生産型モーターサイクルに限定する。
本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準じた4サイクル排気量401cc以上で、気筒数によって最大排気量の制限を設ける。

気筒数	排気量 (cc)
2気筒	850cc以下
3気筒	700cc以下
4気筒	600cc以下

- ※空冷車両は、気筒数に関係なく最大排気量1,000cc以下とする。
 ※空冷車両に限り、主催者の判断により最大排気量制限を超える車両の参加を認める場合がある。
 ※エンジンが日本製で、車体を含めた製造国が海外メーカーの場合は参加を認める。
2. 改造の制限
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
 3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
 3. ゼッケン色
蛍光色を除く対象色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第44条 EF-SB

1. 出場車両
製造国を海外メーカーの一般生産型モーターサイクルに限定する。
本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準じた4サイクルで、気筒数によって最小排気量の制限を設ける。

気筒数	排気量 (cc)
2気筒	851cc以上
3気筒	701cc以上
4気筒	601cc以上

- ※空冷車両は、気筒数に関係なく最小排気量1,001cc以上とする。
 ※エンジンが日本製で、車体を含めた製造国が海外メーカーの場合は参加を認める。
2. 改造の制限
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
 3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。

3. ゼッケン色
蛍光色を除く対象色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第45条 AT (AirTwin)

1. 出場車両
4サイクル空冷2気筒エンジンを有する排気量390cc以上の一般生産型モーターサイクルとする。
2. 改造の限度
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
 3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対象色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第46条 SS250

1. 出場車両
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量250cc以下または4サイクル単気筒エンジンを有する排気量300cc以下の一般生産型モーターサイクルとする。
なお、単気筒250cc車両については、部品互換のある排気量251～300ccの車両が存在する場合に限り、その純正部品と交換することによる排気量の変更が認められる。(シリンダー内壁を削る方法での排気量アップは安全管理上禁止する。
2. 改造の限度
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
 3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
3. ゼッケン色
蛍光色を除き対象色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第47条 オープン・マイスター/オープンR

1. 出場車両
全ての車両は、GPマシン(市販レーサー等)を除く、4サイクル車両は390cc以上、2サイクル車両は240cc以上の一般生産型モーターサイクル車両とする。なお、主催者の判断で危険またはその可能性を有すると判断した車両は出走出来ない。
2. 改造限度
全ての車両は、本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示されている条件に適合していかなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由だが、赤ベースに白文字を推奨する。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第48条 オープン/オープン-Challenge/オープンSS

1. 出場車両
GPマシン(市販レーサー等)を除く590cc以上の2気筒以上の車両とする。
2. 改造の限度
全ての車両は、本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示されている条件に適合しているもので、下記に示されている項目以外の改造、変更は自由とする。

①フレーム及びエンジン

項目		オープン- Challenge	オープン	
フレーム	フレームの変更	可	可	
	補強及びビステーのカット	可	可	
	リアサスペンションのレイダウンやサ スサスペンション形式変更に伴う改造	可	可	
	オリジナルフレームへの変更	不可	不可	
エンジン	エンジンの載せ替え変更	可	可	
	エンジン型式の変更	不可	可	
	同型式エンジンへの変更	可	可	
	類似シリーズのエンジンへの変更	不可	可	
	シリンダーの数の変更	可	可	
	吸入・排気バルブの数の変更	可	可	
	シリンダー/シリンダーヘッド/クラ ンクケース/ギアボックスシエルの材 質の変更	可	可	
ギアミッション段数 (6速以内) および 変速費の変更	可	可	ギアミッションは6 速の範囲内/ギアボ ックスシエルの改造 不可	

②タイヤ及びホイール

タイヤは一般市販されている通常ルートで購入できる一般公道用オンロードタイヤのみ使用可。
レーシングレインは使用可。摩耗限度を超えたもの、及びグルーピング、カッティングは禁止する。
タイヤ、ホイールともにサイズ、材質を含めた変更が認められる。ただし、経年変化による劣化
が著しい軽合金製ホイール（マグネシウム素材の物など）は、車検長の判断によって認められな
い場合がある。

③外装廻り

変更、改造ともに認めるが、外観形状の変更は許されない。

④ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

⑤オープンSSクラスは下記排気量を対象とする。

(4気筒＝600cc以下、3気筒＝700cc以下、2気筒＝850cc以下)

第49条 F3 (レトロ、モダン)

1. 出場車両

4ストロークエンジンは400cc以下、2ストロークエンジンは350cc以下のGPマシンを除く
市販モーターサイクルで車両の製造国に制限はない。

①F3レトロクラス：1989年以前に生産された車両

②F3モダンクラス：1990年以降に生産された車両

※上記に合致する車両であっても、著しい性能差が明らかな場合には主催者の判断によって、年
式によらずF3モダンへ編入する場合がある。

※上記の年式の区切りはレース結果を鑑み、毎年見直しを検討していくものとする。

また、特定車両の特別措置として、以下の車両をF3レトロに参加を認める。

●ヤマハR1-Z

2. 改造の限度

基本仕様

ワイヤーロックやブリーザーシステム、リアスプロケットガード、アンダートレイを含めて現行の
本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様を満たしていること。タイヤは市販されているオン
ロード用タイヤとし、摩耗限度を超えたもの及び、グルーピング、カッティング、スリックタイヤ

の使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は認められる。

※改造範囲は多岐に渡るが、各部の強度、耐久性について熟慮された安全な車両であることを最優先事項とする。

3. F3レトロ

F3モダンクラスの改造限度から①、②、③、④、⑦を削除した範囲とする。

4. F3モダン

下記についてメーカー出荷時の型式に変更を加えることはできない。

下記以外の部品の改造・変更については制限がない。

①エンジンの型式

②シリンダー、吸・排気バルブの数

③ピストンストローク

④シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、及びギアボックスシエルの材質及び鋳造

⑤バルブ数、2サイクルエンジンのポート数、過給器の装着

⑥キャブレターの数

⑦フレーム

⑧燃料タンク（一切の加工なしに取り付けられる物に限る）

5. ゼッケン色

F3レトロ	赤ベースに白文字
F3モダン	青ベースに白文字

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様準ずる。

第50条 ST125

1. 出場車両

GPマシンを除く市販モーターサイクルで車両の製造国に制限はない。

①エンジンは125cc以内の4ストロークエンジンとし、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。

②前後ホイールは16インチ以上であること。

※上記に合致する車両であっても、主催者の判断によって出場を制限される場合もある。

2. 改造の限度

全ての車両は、本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様準に示されている条件に適合してはならない。

①前後ブレーキキャリパーのワイヤーロックを推奨する。

②燃料タンクには防爆材の充填を推奨する。

③下記項目に限り変更が許される。

1) プラグ

2) タイヤ（ただし、スリックタイヤの使用は不可。レーシングレインの使用可）

3) カウル、カウルステー、シート、前後フェンダー、ハンドル

4) ステアリングダンパーの装着

5) ステップ機構

6) ブレーキレバー、クラッチレバー、それぞれのホルダー

7) 最終減速比（チェーンサイズ変更可、ただし415サイズは不可）

8) マフラー（有効なサイレンサーが装備されていること）

9) キャブレタージェット類（エアボックスは取り外し不可、ラム圧不可）

10) インジェクションコントローラーの取付けは可（エアボックスの取り外しは不可、ラム圧も不可）

11) フロントフォークスプリング、油種、油量は変更可（外内部機構の加工、改造不可、サス本体の変更も不可）

- 12) リアサスペンションのスプリングのみ交換可（外内部機構の加工、改造不可、ユニットの変更も不可）
 - 13) C D I ユニット（回転リミッターなどの付加装置も可）
 - 14) 前後ブレーキのホース、パッド、シュー
 - 15) リヤスイングアームにレーシングスタンドフックの取付けは可（ただし、リヤアームの補強部材とならぬ構造であること）
3. ゼッケン色
 蛍光色を除く対照色であれば自由とする。
 ※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第51条 ST150

1. 出場車両
 一般生産型モーターサイクルで、エンジンが4ストローク単気筒、排気量120cc～150ccの車両に限る。
2. 改造の限度
本規則第50条ST125技術仕様に準ずる。

第52条 ネイキッド共通車両規定(NK-モンスター、NK-スーパーモンスター、NK-Fゼロ、ハーキュリーズ)

1. すべての参加車両は、本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準じ、なおかつ各クラスの特別規定に適合していなければならない。
 ただし、各クラスの特別車両規定に示された部分についてはクラス別規定を優先すること。
2. 公式車検で危険と判断された車両は走行できない。
3. 改造規定に適合しない車両、性能に著しく差が生じる車両、または新機種については、組織委員会または審査委員会にて、随時クラス分けや制限を加えることがある。
 車両は、安全のために次の各項の全てを満たしていなければならない。

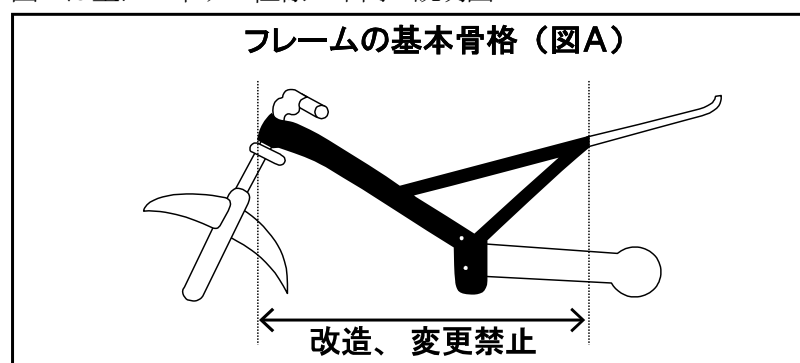
●メインフレームの基本骨格の定義

基本骨格とは路面からの入力を受け止めているシャーシー部分、すなわちヘッドパイプからリアショックブラケット（マウント）までとする。

補則1：したがって1本サス車両などのサブフレーム（シートレール）部分は、溶接・ボルトオンに関わらず基本骨格には含まれない。判断のつきづらい物については事務局にて判断される。

補則2：センターパイプの種類によっては基本骨格から除外する場合がある。

図Aは主に2本サス仕様の車両の説明図



- 1) リム及びホイール
 リムの最低直径は16インチとし、最大リム直径は19インチまでとする。
- 2) ゼッケンナンバー
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。
 ※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第53条 NKーモンスター

1. 出場車両

車両は原則として1982年迄に生産された、空冷4サイクル・3～6気筒、スチール（鉄）製フレーム、リアサスペンション2本仕様、750cc（生産時の総排気量）以上で市販レーサーを除く、一般生産型モーターサイクルとする。

尚、1982年以前に生産され、その後も継続して生産されている車両については、主催者が特に認めた車両に関してのみ出場出来る。

ただし、749cc（生産時の総排気量）以下であっても、上位機種のフレームを流用している車両については出場を認める場合がある。

☆次の車両は出場を認める。

ホンダCB1100F（SC11）・CB1100R（B～D）

カワサキZ1100R

2. 改造の限度

全ての車両は、本規則第52条ネイキッド共通車両規定に示されている条件に適合しているもので以下に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。ただし、純正の場合はこの限りではない。

a. 原則として車両の基本スタイルを損なわないこと。

ハンドルバーの取り付け位置は、トップブリッジよりも上とする。また、タンク、シート、シートカウルはオリジナルもしくはオリジナルに準じたものとする。

b. メインフレームの基本骨格及び構造の変更は禁止。（メインフレームの基本骨格の定義参照）

ただし、補強及びステー類のカットは可。

c. クランクケース形式の変更は禁止。

※ただし、同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。

d. フロントフォークはインナーチューブ直径が39mm以下であれば変更は可。

e. リアサスペンションは2本サス仕様であること。

ショックの取り付け位置は変更しても良いが、決してフレームの骨格を変更してはいけない。

補則：すなわちサスペンションをレイダウンする場合、ブラケット位置の変更（補強可）のみが許される。基本骨格を切断し改造することは出来ない。

f. レーシングキャブレター（FCR/TMR）以外へのキャブレターの変更は可。

※キャブレターに限ったことではないが安全性が認められない素材の使用・改造は禁止する。

g. ブレーキキャリパーは4ポット以下とする。

h. スイングアームの変更は可。ただし、材質は鉄かアルミとする。

i. マフラーはリベット、ボルト、ナットで確実にディファイザーパイプ・サイレンサーを装着し、本規則第52条ネイキッド共通車両規定に適合すること。

j. ホイール径は18インチ以上。リムサイズは4.50以下。

k. 総排気量の関係で、クラス指定車両以外の参加を認める場合がある。

第54条 NKースーパーモンスター

1. 出場車両

車両は原則として1982年迄に生産された、空冷4サイクル・3～6気筒、スチール（鉄）製フレーム、リアサスペンション2本仕様、750cc（生産時の総排気量）以上で市販レーサーを除く、一般生産型モーターサイクルとする。

また、1982年以前に生産された型式の車両が、その後も生産されている場合は年式に関係なく出場出来る。

ただし、749cc（生産時の総排気量）以下であっても、上位機種のフレームを流用している車両については出場を認める場合がある。

上記以外に主催者が特に認めた車両も出場出来る。

☆次の車両は出場を認める。

ホンダ CB1100F (SC11)
 カワサキ ZEPHYR1100・Z1100R
 ヤマハ XJR1200・1300

2. 改造の限度

全ての車両は、本規則第52条ネイキッド共通車両規定に示されている条件に適合しているもので以下に示されている項目以外の改造・変更は自由とする。

- a. 車両の基本スタイルを損なわないこと。ただし、当時のプロダクションレーサー風のスタイルにするのは可。
- b. メインフレームの基本骨格及び構造の変更は禁止。(メインフレームの基本骨格の定義参照)
 ただし、補強及びステー類のカットは可。
- c. クランクケース形式の変更は禁止。
 ※ただし、同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。
- d. リアサスペンションは2本サス仕様であること。
 ショックの取り付け位置は変更しても良いが、決してフレームの骨格を変更してはいけない。
 補則：すなわちサスペンションをレイダウンする場合、ブラケット位置の変更(補強可)のみが許される。基本骨格を切断し改造することは出来ない。
- e. マフラーはリベット、ボルト、ナットで確実にディフューザーパイプ・サイレンサーを装着し総合仕様に適合すること。
- f. メインフレームの基本骨格及び構造の変更が認められる。

第55条 NK-Fゼロ

1. 出場車両

車両は原則として、スチール(鉄)製フレーム仕様の3~6気筒、751cc以上の一般生産オンロード型モーターサイクルとする。ただし、メーカー市販された純正ターボ車はこの限りではない。また、上記条件の車両以外に主催者が特に認めた車両も出場出来る。

☆次の車両は出場を認める。

ヤマハ RZV500R/RD500LC
 ホンダ NS400R
 スズキ RG400γ/500γ

一般生産型モーターサイクルとは、公道走行用に大量生産された車両をいう。それ以外の車両は参加できません。判断できない車両は事務局に問合せ下さい。

例) 型式認定取得の有無に関わらずオリジナルフレーム・ワンオフフレーム、ディメンションを変更しているもの(組み合わせフレーム、リアサスペンションの本数変更)などはハーキュリーズクラス対象となります。

2. 改造の限度

全ての車両は、本規則第52条ネイキッド共通車両規定に示されている条件に適合しているもので、以下に示されている項目の改造・変更は禁止する。

- a. 車両の基本スタイルを損なわないこと。ただし、個性的なスタイルに変更することは認めるが、近代プロダクションレーサー風のスタイルは望ましくない。
- b. メインフレームの基本骨格及び構造材質。ただし、補強及びステー類のカットは可。(メインフレームの基本骨格の定義参照)
- c. エンジン型式。
- d. シリンダー、吸、排気バルブの数。
- e. クランクケース、ギアボックスシエルの材質、鋳造、変更。
 ギアミッションも6速の範囲内でギアボックスシエルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更出来る。圧縮比、及びカムシャフトの変更も可。

※ただし、c. eに対し同メーカーの製品で一切の追加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。

第56条 ハーキュリーズ

大型車の高度な操縦技術と製作改造技術の誇示を本クラスの主旨とする。

1. 出場車両

車両は原則として、スチール（鉄）製フレーム仕様の3～6気筒、751cc以上の4サイクルエンジンを有する車両とする。過給機装着車については390cc以上とする。

上記条件の車両以外に主催者が特に認めた車両については出場出来る場合がある。

2. 改造の限度

全ての車両は、本規則第52条ネイキッド共通車両規定に示されている条件に適合しているもので、以下に示されている項目は制限される。

a. エンジン部分は左右両側から明瞭に見えなければならない。（フルカウルは禁止される）

b. 近年のプロダクションレーサー風のスタイルは望ましくない。主催者の判断により参加を制限する場合がある。

3. その他

スーパースポーツのエンジンを使用する場合は、ノーマル状態を推奨する。

第57条 ニーラー

JRSA（日本レーシングサイドカー協会）の車両規定に準ずる。

以上
大会事務局