Ｊ－ＧＰ３　４ストローク車両技術規則骨子

2011年6月1日
財団法人　日本モーターサイクルスポーツ協会
会長　　高野　　明

東日本大震災における未曾有の被害に直接的、間接的にあわれた皆さま、心よりお見舞い申し上げます。ＭＦＪといたしましてもモーターサイクルスポーツを通じ、被災地の復興に貢献すべく努力してまいりたいと思います。
そのモーターサイクルスポーツ活性化策の一つとして、2012年全日本Ｊ－GP3車両規則について技術委員会にて審議を重ね、本日発表させていただくこととなりました。今後、更に詳細に亘り決定し、速やかに発表してまいります。

Ｊ－ＧＰ３

2012年より全日本のJ-GP3クラスは、４ストローク化にともない、車両規則が改定されます。この規則は世界選手権motoGPのMOTO3クラスとの整合並びに現行のプロト、プロト２、GP-MONO車両も参加できる内容といたしました。

尚、地方選手権においては、引き続き２ストローク車両の参加が認められます。

下記表は、2012年J -GP3クラス参加車両区分を表しています。

J-GP3クラスに参加できる車両

J-GP3クラス			４ストローク	２ストローク
			新4ストローク規則適合車両（GP-MONOベース車両含む）	GP125車両
全日本選手権		国際	○	×
地方選手権	インタークラス	国際	○	○
	ナショナルクラス	国内	○	○

○　参加可能車両　×　参加不可車両

Ｊ－ＧＰ３　４ストローク車両の技術規則骨子

ＧＰフォーミュラ技術仕様を基本とし、250ｃｃ４ストローク車両の公平性・安全性を考慮し、下記仕様を定める。

エンジン

１．４ストロークレシプロエンジンのみとする。
２．排気量は、175ｃｃ～250ｃｃ
３．単気筒のみとする
４．最大ボアサイズは８１mmとし、楕円ピストンは認められない。
５．エンジンは自然吸気でなければならない。
　　ターボ、スーパーチャージャーは認められない。
６．クランクシャフトスピード規制：最大 14000rpm
７．最大１つのイグニッションドライバー
８．空気圧（ニューマチック）あるいは油圧バルブシステムは認められない。
９．バルブタイミングシステムはチェーンによって作動するものとする。
１０．可変バルブタイミング及び可変バルブオープニングシステムは認められない。
１１．エンジンとは吸気システム（スロットルボディー、インジェクター）及び一つの完全なトランスミッションを含む完全なエンジン本体を言う。
１２．エンジン買い取り価格を設定する。

インレット及びフュエルシステム

１．可変長インレットトラクトシステムは認められない。
２．機械的手段にてライダーによってのみ作動される１つのスロットルコントロールバルブのみ認められる。インジェクターを除き、エンジンインテーク前のインレットトラクトには如何なる作動装置も認められない。ＥＣＵによってコントロールされるエアバイパスシステムのアイドリングスピード調整（エンジンブレーキを含む）は認められる。
３．フュエルインジェクターは、エンジン吸気バルブの上方に位置されなければならない。
４．最大２つのフュエルインジェクター及び２つの独立したフュエルインジェクタードライバーが認められる。
５．燃圧は最大５バール以上あってはならない。
　　管理方法については今後検討。
６．油だめのエンジンブリーザーガス以外に空気または空気と燃料の混合ガスのみがインレットトラクト及び燃焼室に認められる。
７．燃料はＭＦＪの定める無鉛ガソリンとする。

エキゾーストシステム

１．可変長エキゾーストシステムは認められない。
２．作動するパーツをエキゾーストシステムに使用する事は認められない。
３．音量：固定回転数：6000rpm、105dB/A

トランスミッション

1．最大６速が認められる。
2．各ギヤボックススピードには最大２つの交互に作用するギヤレシオ、プライマリーには２つの交互に作用するレシオが認められる。
管理方法は今後検討
3．電子機構または電子ハイドロクラッチ作動システムは認められない。（オートシフターは含まれない）

イグニッション、電子部品及びデータロガー

1．ＭＦＪによって承認されたイグニッション/フュエルイグニッションコントロールユニット（ＥCU）が認められる。
このＥＣＵはＭＦＪが承認した状態からハード、ソフトとも改造する事は認められない。ソフトウェアに含まれるセッティング（チューニング）オプションの変更のみ認められる。
車検長は如何なる時でも他のＥＣＵへの交換をチームに要請することができる。
管理・運用方法は今後検討
2．ＥＣＵはエンジン rpm リミッターが含まれる。

シャーシー

1．デザイン及びその構造はＧＰフォーミュラ規則範囲内において自由とする。
2．最低重量、８０Ｋｇとする。
3．ブレーキディスクは鉄素材のみ認められる。
4．前後サスペンションの電子制御は禁止。サスペンションシステムとは一般的なメカニカルタイプとする。アクティブ、セミアクティブサスペンションシステム、サスペンション機能の電子制御による車高調整は認められない。スプリングは鉄素材を基本としたコイルスプリングでなければならない。

ホイール及びタイヤ

1．ホイールリムに使用される素材はマグネシウム及びアルミニウム合金のみが認められる。
2．ホイールリムサイズ　Ｆ２．５×１７　Ｒ３．５×１７インチ
3．レーシングタイヤのみ使用が認められる。

素材及び構造

1．素材の定義はＭＦＪ規定を適用する
2．カムシャフト、クランクシャフト、ピストンピンは鉄素材を基本とする合金でなければならない。クランクシャフトのバランスを取るために別の材質の素材をインサート（圧入など）する事ができる。
3．エンジンクランクケース、シリンダーブロック及びシリンダーヘッドはアル

ミニウム鋳造合金製でなければならない。

4．ピストンはアルミニウム合金製でなければならない。

5．コネクティングロッド、バルブ、バルブスプリングは鉄またはチタニウム合金のいずれかでなければならない。但し、特殊材料（例：Ti-Al（チタンアルミ）材、インターメリック材（Ti-Al, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo）等の金属間化合物相を基本としている材料。）の使用は禁止される。

その他

1．Ｔカーは認められない。

2．エンジンの数規制はしない。

国内仕様については、公認車両を基準とし、ローコスト、エントラントの利便性を考慮し、改造範囲の詳細を今後検討する。