

2004 ROAD RACE RULES

付 **7** 則

GPフォーミュラ技術仕様

1 序論

- 1-1 モーターサイクルとは、一本の軌跡を残す二輪車両で、内燃エンジンによって推進され、ひとりのライダーによってコントロールされるものである。
- 1-2 下記のMFJロードレースGPフォーミュラ技術仕様に適合することを条件に、コンストラクターはデザイン、材質、およびモーターサイクルの全体的構造において自由に革新性を追求することができる。
- 1-3 テレメトリー
走行中のモーターサイクルから、またはモーターサイクルへの情報交換はおこなってはならない。オフィシャルのタイム計測装置は義務付けられる。
- 1-4 規則の追加、改訂はMFJライディング誌にて告示される。

2 クラス

- 2-1 エンジン容積に基づいて下記のクラスに分類される

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
125cc	85ccを超え125ccまで	単気筒
250cc	175ccを超え250ccまで	2気筒

3 エンジン

- 3-1 エンジンは2ストロークの原理で作動するもののみとする。
- 3-2 エンジンは自然吸気であってはならない。
- 3-3 エンジンの排気量はシリンダーの行程容積によって定義される。
- 3-4 排気量に許容誤差は認められない。
- 3-5 エンジン排気量は外気温のもとで測定されなくてはならない。

4 排気量の算出方法

- 4-1 総排気量は、シリンダーの容積を測定するのに用いられる幾何学公式に従って計算される。すなわち直径はボアによって表され、高さはピストンがその最上部から最下部まで移動するのに占めるスペースで表される。

- 4-2 公式

$$\text{総排気量} = (D^2 \times 3.1416 \times C \div 4) \times \text{気筒数}$$

$$D = \text{ボア} \quad C = \text{ストローク} \quad \text{単位} = \text{cm} \quad \text{小数点以下4桁で切り捨て}$$

- 4-3 測定の際には、ボアに50 μ mまでの許容誤差が認められる。この許容誤差を考慮しても排気量が当該クラスのリミットを越える場合、エンジンが冷めた状態で再測定が1/100mmのリミットまで行われる。
- 4-4 シリンダーのボアが真円でない場合、断面積を測定し、計算することとする。
- 4-5 全ての 카테고리において、スーパーチャージは禁止される。

5 ギヤ

ギヤの最大段数は6速とする。

6 キャブレター

キャブレターのサイズ (気筒あたりの最大径)

- | | クラス | 最大限サイズ |
|-----|--|------------|
| 6-1 | 250cc | 直径39mm相当以下 |
| 6-2 | 125cc | 直径39mm相当以下 |
| 6-3 | キャブサイズとはキャブレターの吸入混合気通路最小断面積部分の面積が上記サイズ相当以下であること。この場合、ジェット、ニードル、バタフライシャフト、バルブ、スロットバルブ等の形状、断面積は考慮されないものとする。
マニホールドタイプのフェュエルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。 | |
- マニホールドタイプのフェュエルインジェクションへのキャブサイズ制限値も同様とする。

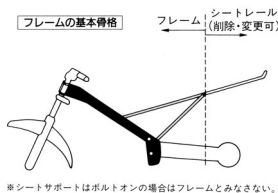
7 一般的なアイテム

7-1 材質

フレーム、フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドル、およびホイール・スピンドルにチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関しては、軽合金の使用も禁止される。チタニウム合金製のナットとボルトの使用は許可される。

7-2 フレームの定義

- 7-2-1 フレームとは以下に示すとおり、エンジンが取り付けられている部分を中心にステアリング取り付け部分とリヤサスペンションの取り付け部を含む構造全体をいう。



- 7-2-2 シートを取り付けるためのサブフレームは、フレーム本体に溶接されている場合はフレームとみなし、ボルトオン (脱着可能) のものはフレームとみなさない。

7-3 チェーン・スプロケットガード

- 7-3-1 チェーンとリヤ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、リヤスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

- 7-3-2 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、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、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。
- 7-3-3 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合ったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-3-4 スイングアームの補強とリヤスプロケットガードを兼ねることは認められない。
- 7-3-5 チェーンガードの板厚は最低2mmなければならない。

7-4 エキゾースト・パイプ

- 7-4-1 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。
- 7-4-2 エキゾースト・パイプの先端は、最低30mmにわたってモーターサイクルの中心軸と水平かつ平行でなくてはならない。(許容誤差±10°)
- 7-4-3 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、またパッセンジャーや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。
- 7-4-4 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。
- 7-4-5 エキゾーストパイプの後端は、リヤ・タイヤの垂直線より後ろにあってはならない。

7-5 ハンドルバー

- 7-5-1 ハンドルバーの最低幅は、最低450mmとする。
- 7-5-2 ハンドルバーの最低幅はグリップの外側の先端から、反対側のグリップの外側先端までの距離で測定される。……7-11 (106頁・図3) 図参照
- 7-5-3 ハンドルバーの先端が露出される場合は、固形物質を詰めるか、ゴムでカバーされていなければならない。
- 7-5-4 ハンドルバーの中心線、または中央位置から両側への回転角度は、最低各15°以上なくてはならない。……7-11 (106頁・図1 参照) 図参照
- 7-5-5 フェアリングがある場合、ハンドルバーがどの位置にあってもフロントホイールがフェアリングに接触してはならない。
- 7-5-6 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切ってもハンドルバー(レバーを含む)と燃料タンクの間で最低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)を取りつ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。
- 7-5-7 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。
- 7-5-8 軽合金ハンドルバーの溶接による補修は禁止される。

7-6 コントロール・レバー

- 7-6-1 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19mmとする)となっていてはならない。このボールは平らでもよいが、どのような場合においても先端は丸められなくてはならない(平ら

な部分の厚みは最低14mmとする)。この先端部分は常時固定されたものとし、レバーと完全に一体となっていないといけない。

- 7-6-2 コントロール・レバー（フット・レバーおよびハンド・レバー）は、それぞれ別個のピボットに設けられなくてはならない。
- 7-6-3 レバーの長さは、ピボットポイントから測定して200mm以上あってはならない。
- 7-6-4 ブレーキ・レバーがフットレストの軸に設けられる場合、どのような状況においても作動できなくてはならない。例えば、フットレストが曲がった、あるいは変形したというような状況においても作動できなくてはならない。

7-7 スロットル・グリップ

- 7-7-1 スロットル・グリップは、開放時に自動的に閉じるものでなくてはならない。

7-8 フュエルポンプ

- 7-8-1 エレクトリック・フュエル・ポンプは、転倒の際に自動的に作動するサーキット・カットアウト（回路開閉器）を介して配線されなくてはならない。
- 7-8-2 この機能が車両検査時に確認できるよう、エレクトリック・フュエルポンプにはテスト機能がなくてはならない。

7-9 フットレスト

- 7-9-1 フットレストの先端には最低半径8mmの、中空でない球状の一体構造のプロテクションが設けられていないといけない。
- 7-9-2 フットレストは折りたたみ式でもよいが、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いけない。
- 7-9-3 折りたたみ式でないスチール製フットレストの先端には、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（最低直径16mm）。

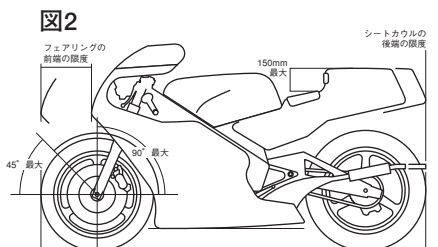
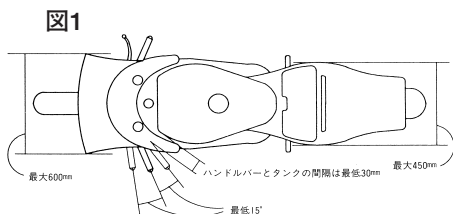
7-10 ブレーキ

- 7-10-1 すべてのモーターサイクルは最低2つの効果的なブレーキ（各ホイールにひとつ）がなくてはならず、これは独立してホイールと同心的に作動しなくてはならない。
- 7-10-2 左右へのフロントブレーキキャリパーのフロントブレーキラインの分岐部分は、ローワーフォークブリッジ（ロワートリプルクランプ）より上になければならない。
- 7-10-3 ブレーキディスクの材質は鉄製のみ認められる。

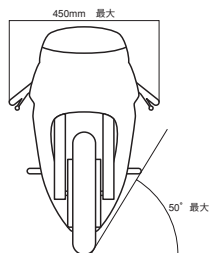
7-11 ボディーワーク（フェアリング・ウインドスクリーン・フェンダー）

- 7-11-1 ウインドスクリーンエッジ、または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。
- 7-11-2 フェアリングの最大幅は600mmを超えてはならない。
シートまたはその後方にあるすべての物の幅は、450mmを超えてはならない。（エキゾースト・パイプは例外とする。図1参照）
- 7-11-3 フェアリングの前端はフロントタイヤの前端から垂直に引かれた線より前に出てはならない。シートカウルの後端はリアタイヤの後端から垂直に引かれた線より後ろに出てはならない。いずれもサスペンションが伸びた状態で測定される。（図2参照）

- 7-11-4 横から見た場合、下記を判別することができなくてはならない。
- 7-11-4-1 最低180° にわたるリヤ・ホイール・リム
- 7-11-4-2 **フェンダー**またはフォークに覆われた部分を除くフロント・ホイール・リム全体
- 7-11-4-3 ノーマル・ポジションに座ったライダー。上腕を除く。
注意：透明の材質を使用することは禁止される。
- 7-11-5 モーターサイクルのいかなる部分も、リヤ・タイヤの後端から垂直に引かれた線より後方に突出してはならない。
- 7-11-6 シートのベースとシートが一番高い地点との差は最大150mmとする。(図2 参照)
- 7-11-7 **フェンダー**は義務づけられない。装着された場合、**フロント・フェンダー**は下記の範囲を超えてはならない：
- 7-11-7-1 フロント・ホイールスピンドルを通る水平の線から上と前に45° に引かれた線の前 (図2 参照)
- 7-11-7-2 フロント・ホイールスピンドルからリヤまで水平に引かれた線の下
- 7-11-8 ウイングは、それがフェアリングあるいはシート的一部分で、フェアリングとシートの幅、ハンドルバーの高さを超えない場合には装置を許可される。
尖ったエッジは丸くされなくてはならない。動くエアロダイナミック・デバイスは禁止される。



- 7-11-9 クリアランス
- 7-11-9-1 荷重のかからない状態のモーターサイクルは、タイヤ以外が路面に接地しない状態で、垂直線から50° の角度で傾斜が可能でなくてはならない。



- 7-11-9-2 モーターサイクル・サスペンションがどのようなポジションにあり、リヤ・ホイール・アジャストメントがどのようなポジションにあっても、タイヤの円周に沿って最低15のクリアランスがなくてはならない。

7-12 ホイール、リム、およびタイヤ

- 7-12-1 **ホイール**
メーカーが出荷した一体構造ホイール（キャスト、モールド、リベット）または従来の着脱式リムに対して、スポーク、バルブまたは安全ボルト以外へはいかなる改造も禁止される。ただし、タイヤがリムから外れることを防ぐために使用される、テンションスクリューは例外とする。

7-12-1-1 カーボン製ホイールは禁止される。

7-12-2 リム

ホイールリムの幅は、ETRTO（ヨーロッパタイヤリム技術機構）の定める方法によりフランジウォールの内側にて測定される。

7-12-3 リムの最低直径は400mmとし、最大幅は以下のとおりとする。

	フロント	リヤ
125cc	2.5インチ	3.5インチ
250cc	4.0インチ	5.5インチ

7-12-4 タイヤ

7-12-4-1 レーシング・タイヤが使用されなくてはならない。

7-13 ナンバープレート

7-13-1 ナンバープレートは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285mm×235mmとする。

7-13-2 ナンバープレートははっきりと見えるように装着され、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

7-13-3 ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない。

7-13-4 別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリングに同寸法のスペースをつや消し色でペイントするか、あるいは固定してもよい。

7-13-5 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為に、地の色同様につや消しでなければならない。

7-13-6 数字の最低寸法は下記のとおりとする。

数字の高さ	140mm	数字の幅	80mm
ストローク幅	25mm	数字間のスペース	15mm

7-13-7 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。

7-13-8 すべてのナンバープレートの周囲には最低50mm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。この規則に適合していないナンバー・プレートを装着しているモーターサイクルは、車検長によりレース参加の許可を得ることができない。

7-13-9 ナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。（蛍光色は禁止）

GP125 黒地に白文字 GP250 緑地に白文字

7-14 燃料タンク及びオイルタンク

7-14-1 燃料タンクの最大容量は下記の通りとする。

GPクラス 32 $\frac{1}{2}$ ℓ

7-14-2 燃料はマシンにしっかりと固定された1つのタンク内に入れるものとする。

7-14-3 シートタンクおよび補助タンクは禁止される。すべての競技において、給油の為容易に脱着出来る取り換えタンクを使用することは厳禁される。

7-14-4 燃料キャップはリーク・ブルーフ（漏れ防止が施されているもの）で、ポジティブ・クロージングデバイス（確実にしまる装置）を装備していなくてはならない。

7-14-5 燃料タンクの容量を減少させる一時的充填物の使用は禁止される。

7-14-6 燃料タンクに防爆材を完全に充填することが義務づけられる。

- 7-14-7 オイルキャッチタンクとブリーザーシステム
オイルブリーザーパイプが装着される場合、オイル放出は容易に手が届く場所に設けられたキャッチタンクに行く。このタンクは競技の前に空にしなくてはならない。
オイル・キャッチタンクの最低サイズは、ギヤーボックス・ブリーザーの場合250ccとし、エンジン・ブリーザーの場合には500ccが勧められる。
- 7-14-8 オイル・ドレインプラグおよび供給パイプ
すべてのオイルドレインボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の箇所に固定されなければならない。オイル供給パイプは所定の位置に適切にワイヤー止めされなくてはならない。
オイルキャビティに進入する外部オイル・フィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。
- 7-14-9 燃料タンク・ブリーザー・パイプ
ノン・リターン・バルブを燃料タンク・ブリーザー・パイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた、最低容量250cc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。
- 7-14-10 燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイル・フィルター・キャップ
燃料タンク・フィルター・キャップおよびオイル・フィルター・キャップは、閉じた状態で漏れないようになっていなくてはならない。さらにこれらはいかなる場合においても誤って開くことのないように完全にロックされていなくてはならない。

7-15 燃料、オイル、クーラント

- 7-15-1 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)
- 7-15-2 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。
- 7-15-2-1 競技用ガソリンとはMFJ公認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。
- 7-15-2-2 競技用ガソリンは下記のMFJの定める仕様以内（無鉛ガソリン）に制限される。(AVガス、航空機用ガソリン等は使用できない)
鉛の含有量は0.013 g/l以下であること。
リサーチオクタン価が100.0 (RON)、モーターオクタン価が89.0 (MON) 以下であること。
密度は15℃において0.725 g/ml～0.780 g/mlであること。
- 7-15-2-3 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。
- 7-15-2-4 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。
- 7-15-3 大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）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。

7-16 音量規制

- 7-16-1 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、かつ中心線から後方45°で排気管と同じ高さとする。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 7-16-2 ノイズ・テストの際、ギヤ・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。
- 7-16-3 規制に適合しているサイレンサーには車検にてマークが付けられ、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、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 7-16-4 ギヤはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定のrpm域に達するまでエンジンの回転を増していかななくてはならない。測定は所定のrpmに達した時に行うものとする。
- 7-16-5 rpm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。
- 7-16-6 所定のエンジン回転数(rpm) = $\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$
- 7-16-7 GPフォーミュラ

	1気筒	2気筒
125cc (2stroke)	7,000RPM	
250cc (2stroke)		7,000RPM

- 7-16-8 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。
- 7-16-9 現行の音量規制値
ピストンスピード13m/secで測って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。全日本・エリア選手権においては上記7-16-7の固定回転数を使用することもできる。
- 7-16-10 周辺への音量は、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。
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。
- 7-16-11 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 7-16-12 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。

7-17 テレメトリー

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・デバイスの搭載が必要とされる可能性もある。

自動ラップ計時デバイスは“テレメトリー”とはみなされない。

自動ラップ計時デバイスは、公式計時方式、および装備を妨げてはならない。

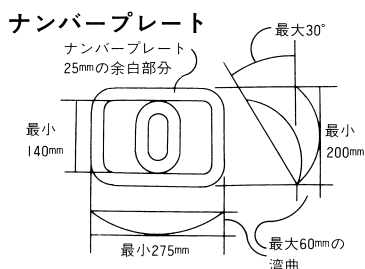
7-18 最低重量

- 7-18-1 下記が許可される最低車重である：
- 125cc 70kg
- 250cc 単気筒.....100kg
- 2気筒.....100kg

- 7-18-2 最低車重を達成するためにバラストの追加が許可される。
- 7-18-3 車重は最初の車検でチェックされる。しかし、最終的な車重検査は、プラクティス・セッション終了後、あるいはレース終了後に実施される。
モーターサイクルの車重は、モーターサイクルが出場する状態、すなわちオイル、水、及び他の液体を含み（燃料は除く）、他のすべての追加の装備（例えばオフィシャルのタイム計測装置、カメラ装備等）を装着した状態で計測される。
- 7-18-4 燃料の残量といった可変的な要素を除くために、モーターサイクルは燃料タンクなしの状態ですべての追加の装備を除き、その際全クラスについて差し引き 2 kg の許容誤差が認められる。
- 7-18-5 レース終了後は、1%の許容誤差が認められる。

8 全日本選手権・チャレンジカップGPフォーミュラ技術仕様

- 8-1 ナンバーとバックグラウンド（下地）
 - 8-1-1 モーターサイクルのフロントと両サイドにレーシング・ナンバーが装着され、観客とオフィシャルが明白に識別できるようにしなければならない。
 - 8-1-2 ナンバーは、下図に明記されている寸法に適合しなくてはならない。



- 8-1-3 ナンバーは黒か白とし、バックグラウンドの色の上に書かれた際に判別しやすいようにする。
- 8-1-4 バックグラウンドは最低限、下記の面積が単色でなくてはならない。バックグラウンドに蛍光色は禁止される。幅 275mm 高さ 200mm
- 8-1-5 ナンバープレートのバックグラウンドは垂直から30°以上傾斜してはならない。
- 8-1-6 ナンバープレートのバックグラウンドの湾曲による突出は、最低幅と最低高において60mm以上超えてはならない。
- 8-1-7 ナンバーの周囲には最低25mmのクリアー・エリア（余白）が設けられなくてはならない。
- 8-1-8 ナンバーの明瞭度に関して論議が持ち上がった場合、車検長の決定が最終的なものとする。
- 8-1-9 チャレンジカップ選手権に適用される規則
国際ライセンス所持者は、上項が適用される
国内ライセンス所持者は、GPフォーミュラ7-13ナンバープレート（107頁）の規則が適用される。

8-2 全日本選手権における125ccクラスの重量

125ccクラスに関しての車両重量チェックは、ライダーが完全装備で乗車した状態で計測する。ライダーが乗車した状態の車両重量は132kgとする。（マシンの最低重量は70kg）

- 8-2-1 レース終了後は、1%の許容誤差が認められる。

9 国内GPフォーミュラ技術仕様

9-1 出場車両

- 9-1-1 車両はMFJ公認のみとする。
- 9-1-2 車両は国内競技規則およびGPフォーミュラ技術仕様第1項～第7項の基本仕様に示されているすべての条項に適合していること。

9-2 下記事項は車両公認時の仕様の変更は認められない

(仕様の変更とはその部分の改造、変更、寸法の変更または取りはずしを言う)

- 9-2-1 エンジンの型式
- 9-2-2 シリンダーの数
- 9-2-3 ピストンストローク
- 9-2-4 クランクケース
但し、切削による加工のみ認められる。
- 9-2-5 ポート数、キャブ数
- 9-2-6 キャブレター
但し、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) は可能。
- 9-2-7 フレーム
- 9-2-8 フロントフォーク
但し、フロントサスペンションのスプリングの変更は認められる。
- 9-2-9 リヤフォーク及びサスペンションとリンク
但し、リヤフォークの補強とリヤサスペンションのスプリングの変更、スタンドブラケットの取り付け、および取り付け目的の加工、リヤプロケットガードの取り付け、および取り付けのための加工は認められる。

9-3 GPフォーミュラ技術仕様に適合していることを条件に 下記事項の変更が認められる

(9-3条で規制された項目の、部分的な規制緩和も含む)

- 9-3-1 シリンダー
 - 9-3-1-1 シリンダーの切削によるポートタイミングとポートエリアの変更。
 - 9-3-1-2 シリンダーヘッドの切削による圧縮化、燃焼室の形状変更。
 - 9-3-1-3 デトネーション現象からシリンダーを保護する目的の上面加工及び異金属のリング圧入 (断面は5 mm×5 mm程度)。ただし、この加工によりシリンダーの寸法、形状が変更されてはならない。
- 9-3-2 すべての部品に関して調整は認められる。
調整とは各部品の単品またはアセンブリーコンプリートの状態で個々の、または合計の公差内で意図的に選定すること (点火時期等)。

9-4 互換性

- 9-4-1 同一排気量内において、フレームの打刻型式とエンジン打刻型式のいずれも同一のモデ

ル内にある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の交換が認められる。

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種 of 打刻型式に基づき判断される)

- 9-4-1-1 ミッションアッセンブリーまたは単品
- 9-4-1-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品
- 9-4-1-3 リヤサスペンションユニットおよびリンク関係
- 9-4-1-4 リヤフォーク
- 9-4-1-5 キャブレター
- 9-4-1-6 シリンダー
- 9-4-1-7 シリンダーヘッド

2004 MOTORCYCLE SPORTS RULES

