

2004 ROAD RACE RULES

付 **9** 則

ST600の仕様

本規則はFIMまたは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。

全ての車両は全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。

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

変更＝オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為

1 出場車両

一般生産型モーターサイクルで、FIMまたはMFJが公認した車両でなければならない。

2 排気量区分

401cc～600cc	4ストローク	最大4気筒
600cc～750cc	4ストローク	最大2気筒

3 最低重量

3-1 各気筒数別車両の最低重量は以下のとおりとする。

4気筒	160kg
2気筒	172kg

バラストの使用は認められない。

3-2 各レース終了後、無作為に抽出されたマシンの重量が最終車検時にレースを終えた状態で測定される。

3-3 マシンは、レースを終えた状態で車重規定に合格していなくてはならず、マシンには、水、オイル、燃料、またはタイヤを含む一切のものを追加することができない。

3-4 レース後、マシンの車重には1%の許容誤差が認められる。

3-5 練習走行及び予選時に、マシンの車重検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合ライダーとチームの作業をできる限り妨害しないように行われるが要請を受けたライダー、チームは、その要請に従わなくてはならない。

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。但し、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 4-1-2 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。
- 4-1-3 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、マークを受けたスベア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 4-1-4 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。
- 4-1-5 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。
- 4-1-6 所定のエンジン回転数(rpm) =
$$\frac{30,000 \times \text{ピストンスピード(m/s)}}{\text{ピストンストローク(mm)}}$$
- 4-1-7 音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。
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。
- | | 2気筒 | 3気筒 | 4気筒 |
|----------------|----------|----------|----------|
| 600cc (4ストローク) | 5,500RPM | 6,500RPM | 7,000RPM |
- 4-1-8 2気筒を超えるエンジンの音量計測は、各エキゾースト・パイプの先端で測定される。
- 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 現行の音量規制値
ピストンスピード11m/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・チャレンジカップ選手権においては上記固定回転数を使用することもできる。
- 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 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。

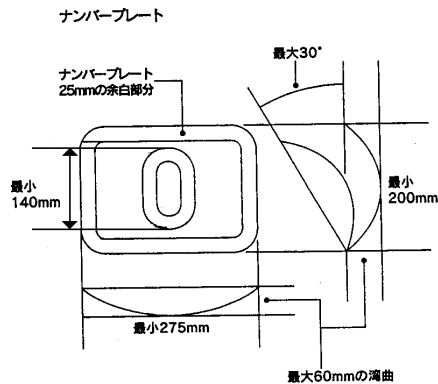
5 燃料、オイル、クーラント

- 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、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。
- 5-4 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°Cにおいて0.725 g/ml～0.780 g/mlであること。

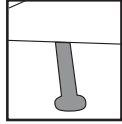
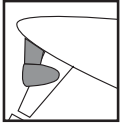
- 5-5 競技用ガソリンには販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。ただし一般に販売されているスタンダードの潤滑油および1.5%以下のアルコール（燃料精製中に混入されているものに限る）については認められる。
- 5-6 水冷エンジンの冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物に限られる。
- 5-7 大会特別規則（全日本ロードレース特別規則等）によりガソリンの銘柄および供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

6 ナンバープレート及びカラー

- 6-1 ナンバープレートは、フロント及び両サイドの3ヶ所に取り付けなければならない。
- 6-2 ナンバープレートの地色は白で、文字は黒色とする。
- 6-3 プレートのサイズ、及び文字のサイズは下図を参照のこと。



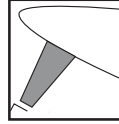
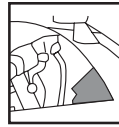
取り外さなければならぬ部品



- ・ライト/ウィンカー/リフレクター
- ・バックミラー
- ・ナンバープレートと、リヤフェンダーと別体式の場合のナンバープレートブラケット
- ・セーフティバー/センタースタンド/サイドスタンド
- ・同乗者用フットレスト/グラブレール
- ・その他車検時に安全上取り外しを指示された部品

●ナンバープレート・ブラケット
取り外さなければならぬ

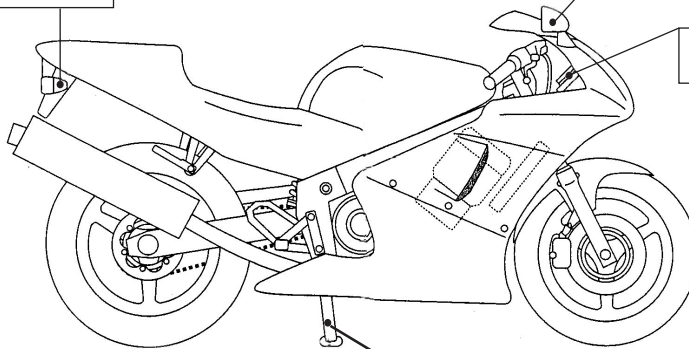
取り外すことができる部品



- ① 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- ② ホーン
- ③ ツールボックス
- ④ タコメーター
- ⑤ スピードメーター
- ⑥ ラジエーターファンと配線
- ⑦ サーモスタット
- ⑧ リヤフェンダー
- ⑨ チェーンカバー
- ⑩ リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ
- ⑪ エアクリーターエレメント
- ⑫ 別体（ボルトオン）のライセンスプレート
- ⑬ スターターキックアーム

●バックミラー等の保安部品
取り外さなければならぬ

●スピードメーター・タコメーター
取り外すことができる



●スタンド・同乗者フットレスト
取り外さなければならぬ

オイルドレンボルトは必ずワイヤロックすること!!

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またはFIM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の仕様が異なる場合は、国内販売車両は輸出専用車両の仕様に変更することができる。但し変更する場合は変更部品をあらかじめMFJに申請し、公認部品として承認を受けなければならない。

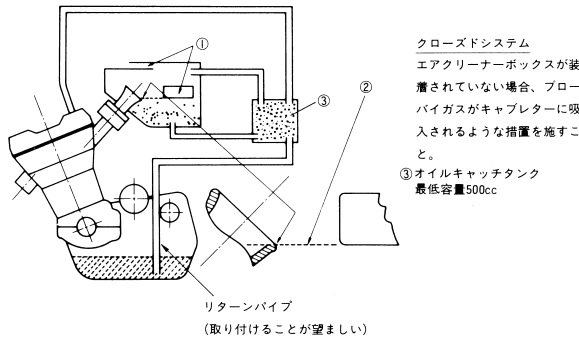
7-1 レースのために取り外されなければならない部品

- 7-1-1 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 ナンバープレートと、リヤフェンダーと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・変更が義務付けられる事項

- 7-2-1 アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。
- 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付けること。
- 7-2-3 電動式フェ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になっていなければならない。すなわちオイルブリーザーラインはオイルキャッチタンク、およびエアクリーナーボックスに連結され、これに排出する構造となっていること（下図参照）。

4ストロークエンジンのブリーザーシステム



①+②

エア吸入口は、エアファンネルの一番低い箇所の水平線よりも上に位置すること。
吸入口がこれよりも下にある場合は吸入口に至る吸入通路の底部の少なくとも一部分が、水平線の上に位置すること。

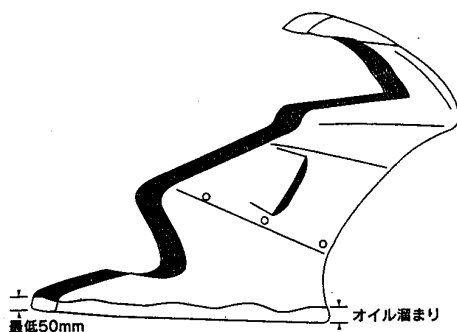
①+③

ブリーザーシステム（エアクリーナーボックスおよびその他のオイルタンク）は、ドレーンパイプが詰まった場合に、合計で最低1,000ccの排出液を確保できる容量を持つこと。

- 7-2-4-2 容量はオイルキャッチタンクが最低500cc、オイルキャッチタンクとエアクリーナーボックスの合計で最低1000ccとする。
- 7-2-4-3 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は、オイルを受けられるようにふさがなければならない。
- 7-2-5 フェアリング下部のオイル受け
- 7-2-5-1 エンジンの破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジンオイル、およびエンジンクラーント総量の最低半分（最低5リットル）を保持できる構造になっていないとてはならない。
- 7-2-5-2 フェアリング下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さでなければならない。（次頁参照）。
- 7-2-5-3 カウ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。この規則を満足させるための最低限の外観変更が許可される。
- 7-2-5-4 ローカウル下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の孔を最小1個設けなければならない（孔は2個までとする）。
- 7-2-5-5 この孔はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-2-5-6 フロント形状はサイドシルエットが変わらなければ変更可とする。

[図B]

オイル溜まり

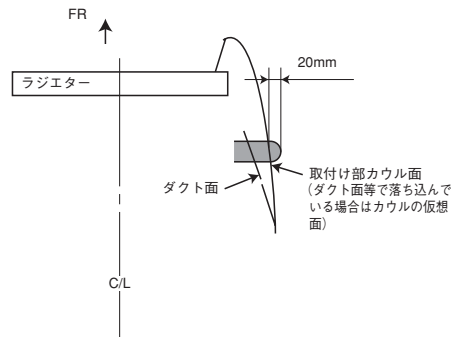


- 7-2-6 オイルドレーンプラグおよび供給パイプ
- 7-2-6-1 エンジンのオイルドレーンボルトは確実に固定され、ドリルで穴を開け、ワイヤーで所定の位置に固定しなければならない。
- 7-2-6-2 オイルパンに進入する外部オイルフィルターのスクリューやボルトは、安全にワイヤーロックされていなければならない。
- 7-2-7 燃料タンクブリーザーパイプがついている車両は、ノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなくてはならない。これは、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクに放出されるようになっていなくてはならない。
- 7-2-8 燃料タンクフィルターキ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。
- 7-2-9 ラジエーターオーバーフローパイプがついている車両は、最低容量250cc以上のキャッチタンクを取付けなくてはならない。
- 7-2-10 チェーン・スプロケットガード
 - 7-2-10-1 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。
 - 7-2-10-2 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。
 - 7-2-10-3 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かなったもので、かつシャープエッジでないこと。
 - 7-2-10-4 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。
 - 7-2-10-5 チェーンガードの板厚は最低 2 mm なければならない。
 - 7-2-10-6 フロントスプロケットガード
 - 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。

7-3 レースの為に変更、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 リヤ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の取付けおよび取り付け目的のためのフレーム加工。
- 7-3-1-3 全てのカウリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。
- 7-3-1-4 転倒時に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。

7-3-2 リヤフォーク (リヤスイングアーム)

- 7-3-2-1 リヤスプロケットガードの取り付け、および取り付け目的の加工。
- 7-3-2-2 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。但し必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。
- 7-3-3 サスペンション
 - 7-3-3-1 フロントサスペンションの(Spring)変更。
 - 7-3-3-2 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。
 - 7-3-3-3 リヤサスペンションの(Spring)変更。
 - 7-3-3-4 サスペンションフルードの変更。
 - 7-3-3-5 リヤサスペンションの車高調整は一般公道用車両がベースであることから、車種によってはバンク角確保が必要であり、車種ごとの構造上、下記範囲内にて許可される。

ホンダCBR600F4i : シム追加による手法で13mm以内

ヤマハYZF-R6 : シム追加の車高調整は構造上不可。

2003年型YZF-R6 : シム追加による手法で10mm以内

スズキGSX-R600 : シム追加による手法で9mm以内

カワサキZX-R6 : '00モデルは公認時のサスペンション取り付け部の調整ネジにより9mm以内

'01モデルはメーカーオプションのシム追加による手法で9mm以内

カワサキZX6-RR : シム追加による手法で11mm以内 (ただし、キット設定のナット使用のこと)

※各エントラントがメーカーオプション以外の調整用シムを制作する場合はその材質・寸法等の仕様について各メーカーの指示に従うこと。

- 7-3-3-6 リヤ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ヤショックカバーの取り外しは認められる。

7-3-4 エキゾーストシステム

- 7-3-4-1 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交換、または改造してもよい (チタン・カーボン製のものも使用可)。ただしサイレンサーの数、および

配置は公認車両の状態を維持しなければならない。(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ない)

7-3-4-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換はボルトオンの場合のみ認められる。材質はチタン以外は規制されない。

7-3-4-3 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。

7-3-5 ブレーキ

7-3-5-1 前後ブレーキパッドとホースの変更

7-3-5-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更

7-3-5-3 ブレーキフルードの変更

7-3-5-4 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及びマウンティングに合うものでなければならない。但し、外径とベンチレーションシステムは本来マニユ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う）ディスクは許可されない。

7-3-5-5 交換されるブレーキディスクの材質は、鉄素材でなければならない。

7-3-5-6 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）は、車両公認時のものでなければならない。

7-3-5-7 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下部フォークブリッジより上に変更しなければならない。

7-3-6 タイヤ・ホイール

7-3-6-1 スピードメーター駆動部の取り外しとスペーサーの変更

7-3-6-2 タイヤ

7-3-6-2-1 タイヤは、MFJが指定したタイヤのみ使用することができる。

7-3-6-2-2 タイヤは交通法規に適合する一般市販タイヤでEマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークの表示がなければならない。

7-3-6-2-3 タイヤはVまたはZ級のタイヤでタイヤトレッド主溝の深さは、最低でも2.5mmでなければならない。

7-3-6-2-4 レースまたはプラクティスが「ウェット」宣言された場合、レインタイヤの使用が許可される。このタイヤには、EマークまたはDOTマークまたはJISの認定マークが表示されていなくてもよいが、「NOT FOR HIGHWAY USE」と表示されていなくてはならない。

7-3-6-2-5 タイヤへの追加工（ハンドカット等）は禁止される。

7-3-6-2-6 一度発表された指定タイヤは、ドライタイヤ、ウェットタイヤともに年に1回限り変更を認める。但し、変更されたタイヤは、その後一年間は使用しなければならない。旧指定タイヤは、変更後6ヶ月間使用可能とする。新指定タイヤは、変更申請後1ヵ月後から使用することができる。

7-3-6-2-7 ST600指定タイヤ

銘柄	用途	F/R	パターン名
ダンロップ	ドライ	フロント	D208FGPA
		リヤ	D208GPA
	ウエット	フロント	KR222
		リヤ	KR244
ブリヂストン	ドライ	フロント	BT-001F PRO
		リヤ	BT-001R PRO
	ウエット	フロント	ME01Z
		リヤ	E06Z
ミシュラン	ドライ	F&R	Pilot Race 2
	ウエット	フロント	P12325
		リヤ	P16115
ピレリ	ドライ	F&R	ドラゴンスーパーコルサ
	ウエット	フロント	ドラゴンレインMTR05
		リヤ	ドラゴンレインMTR06
メツェラー	ドライ	F&R	MEZ RENNSPORT (レンスポルト)
	ウエット	F&R	ME-Z RAIN Block

7-3-7 フットレスト・チェンジレバー・ブレーキペダル

フットレストは改造・変更されてよいが、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。

- 7-3-7-1 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よいが、ブラケットは元の取付け位置に固定しなければならない。
- 7-3-7-2 フットレストの先端は、最低半径8mmの中空でない一体構造の球状になっていなければならない。
- 7-3-7-3 折りたたみ式の場合は、自動的に戻るようになっていなければならない。
- 7-3-7-4 スチール製フットレストで折りたたみ式でない場合、そ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）が固定されていなくてはならない。（最低半径8mm）

7-3-8 ハンドルバー・レバー類

- 7-3-8-1 ハンドルバーは交換出来るが下記を条件とする。
 - 7-3-8-1-1 車両公認時にバーハンドルのものはセパレートハンドルに交換できない。また、その逆も認められない。
 - 7-3-8-1-2 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よい。
 - 7-3-8-1-3 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でカバーされていなくてはならない。
 - 7-3-8-1-4 ハンドルバーの最低幅は450mm
- 7-3-8-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）およびブレーキ／クラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。
- 7-3-8-3 ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのものは認められるが、ケーブル式（手元調整式）は公認車両が同方式でなければならない。
- 7-3-8-4 ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更
- 7-3-8-5 ブレーキ／クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない（最低直径19mm）。このボールを平たくすることができるが、端部は丸くならない（最低の厚み14mm）。
- 7-3-9 フェアリング（カウリング、ウィンドスクリーン）
 - 7-3-9-1 アフターマーケットのものに変更することができる。ただし外見はノーマルと同じでな

ければならない。

7-3-9-1-1 スクリーンエッジは丸く加工する。

7-3-9-1-2 カーボン、ケブラーの素材は使用できない。

7-3-9-1-3 カウリングを交換した場合、カウ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。

7-3-9-2 取り付けブラケットの改造・変更

7-3-9-3 露出しているエッジは、すべて丸められていなければならない。

7-3-10 シート・シートカウル

オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。ただし外観は車両公認時と同じでなければならず、カーボン/ケブラー等の素材は使用できない。

7-3-11 シリンダーおよびシリンダーヘッド

シリンダーおよびシリンダーヘッドは、公認車両の状態に対して切削、追加、研磨をしてはならない。

カーボン除去のみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。

7-3-12 ラジエター

7-3-12-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

7-3-12-2 ラジエターブラケットの（ステー）の変更。但し材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウムとする。

7-3-12-3 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）

7-3-13 排気ガス対策部品

7-3-13-1 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）

7-3-13-2 キャブレターの温水配管の取り外し

7-3-14 クラッチ

クラッチスプリングの変更

7-3-15 キャブレター

ジェット類、およびニードル類のみ変更が許可される。

7-3-16 フュエルインジェクション

7-3-16-1 スロットルボディは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。

7-3-16-2 インジェクターは、公認モデルの標準ユニットでなければならない。

7-3-16-3 エンジン作動中に機能する、長さが変化するフュエルインジェクションインテイクトラクト装置は許可されない。

7-3-16-4 バタフライの交換・改造は禁止される。

7-3-16-5 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更してもよい。

7-3-16-6 燃料ポンプ、または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。

7-3-17 燃料供給

7-3-17-1 フュエルラインの変更

7-3-17-2 フュエルベントラインの変更

7-3-17-3 フュエルフィルターの追加・変更

7-3-18 ワイヤハーネス

ワイヤハーネスの改造、変更

7-3-19 スプロケット/チェーン

フロントスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンのピッチならびにサイズ

は変更できる。

7-3-20 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

7-3-21 点火時期／スパークプラグ

7-3-21-1 スパークプラグ、プラグキャップの変更

7-3-21-2 ハイテンションコードの変更

7-3-21-3 点火時期の調整

7-3-22 ボルト・ナット類

7-3-22-1 ボルト・ナット類の変更。ただし同じ材質でなければならない。

7-3-22-2 フェアリング（シートカウル含む）、ウイ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。

7-3-22-3 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開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。

7-3-22-4 カウリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。

7-4 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。ただしメーターは車両公認時のものでなければならない。）

7-4-2 ホーン

7-4-3 ツールボックス

7-4-4 タコメーター

7-4-5 スピードメーター

7-4-6 ハンドル左側のスイッチホルダー

7-4-7 ラジエーターファンと配線

7-4-8 サーモスタット

取り外しとスペーサーへの変更は認められる。

7-4-9 チェーンカバー

7-4-10 リヤフェンダー（シートカウル下部またはスイングアームに取り付けられたもの両方）
取り外し及びカットのみ認められる。

7-4-11 リヤサブフレームにボルトオンされたアクセサリ

7-4-12 エアクリナーエレメント（ボックスと一体型の場合はエレメント部の切りとりは認められる）

7-4-13 別体〔ボルトオン〕のライセンスプレート

7-4-14 スターターキックアーム

7-4-15 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 その他

7-5-1 チタン合金部品の使用は禁止される。（エキゾーストパイプ、サイレンサーは除く）

7-5-2 データロガーの使用は認められない。

7-5-3 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。

7-5-4 買い取り制度

7-5-4-1 大会にて6位以内に入賞した車両及び部品は、購入希望者がいた場合、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。

7-5-4-1-1 車両買取価格：国産車両 1,400,000円

外国産車両 2,200,000円

7-5-4-1-2 部品買取価格（単位：円）

車種	キャブレターASSY	シリンダーヘッドASSY	ECU&インジェクション	Fサスペンション	Rサスペンション
CBR600F4i	114,000	255,000	スパークユニット30,000	78,000	42,000
			PGM Fiユニット63,000	Fスプリング& カラー=94,000	リヤスプリング =60,000
			スロットルボディASSY67,000		
YZF-R6	105,000	364,000	—	112,000	51,000
GSX-R600		310,000	ECU37,000	116,000	80,000
			スロットルボディASSY79,000		
'02ZX-6R	170,000	388,000	—	99,000	71,500
'03ZX-6R (ZX600-K)		334,000	ECU71,850	181,500	64,950
			スロットルボディASSY148,500		
'04ZX-6RR (ZX600-M)		359,000	ECU75,450	192,000	68,250
			スロットルボディASSY212,250		

※シリンダーヘッドASSYにはカムシャフト、バルブ類（バルブ組込み工賃含む）が含まれます。

7-5-4-2 購入希望者は売主を除く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、主催者に提出すること。

7-5-4-3 購入希望者が複数の場合、主催者により抽選が行われ、決定される。

7-5-4-4 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50,000円
- ・（購入申請保証金は、購入代金の一部とされる）

7-5-4-5 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。

7-5-4-6 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。

7-5-4-7 上記7-5-4-6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われる。

7-5-4-8 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。

7-5-4-9 売買契約は売主・購入者双方と主催者の立会いのもと行われる。

7-5-4-10 上記7-5-4-6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。

7-5-4-11 主催者が購入申請を行うことができる。

7-5-4-12 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事ができる。