

2004 MOTOCROSS RULES

付 17 則

国内モトクロスの仕様

市販レーサーを基本に参加者のコストを抑制、安全性の保持、更に公平性を維持しながらハイレベルなレースを指向し全ての参加者が充足感を得られるレースとすることを基本理念とする。

1 クラス区分

クラス	エンジン排気量		最多気筒数	最多変速段数	国際B級、 国内A・B級	ジュニア、 レディス
	2ストローク	4ストローク				
85	51cc~85cc	—	1	6	○	○
125	100cc~125cc	175cc~250cc	1	6	○	×
250	175cc~250cc	290cc~450cc	1	6	○	×

2 出場車両

- 2-1 国内A級、国内B級、ジュニア、レディス
車両は一般市販レーサー、または一般生産型車両としMFJが公認したもの。
- 2-2 国際B級
車両は一般市販レーサー、またはオフロード専用車としMFJが公認したもの。
- 2-3 国内A級、国内B級及び国際B級共通項目
車両は国内競技規則及びモトクロス基本仕様に示されているすべての条件に適合していること。

3 車重

- 3-1 各クラスの最低車両重量は半乾燥重量で下記のとおりとする。
- 3-1-1 85ccクラス 65kg
- 3-1-2 125ccクラス 88kg
- 3-1-3 250ccクラス 98kg
- 3-2 半乾燥重量とは走行可能な状態から燃料を抜いた値とする。
- 3-3 ダミーウエイトによる車重の調整は認められない。
- 3-4 レース後の計測においては1%の許容誤差が認められる。

4 音量

- 4-1 音量の測定はFIM方式で測定する。
測定手順についてはモトクロス基本仕様を参照。
- 4-2 2ストローク車は下記エンジン回転数で測定し音量は98dB/A以下でなければならない。
- | | |
|-----------------|----------|
| 85ccまで | 8,000rpm |
| 85ccを超え125ccまで | 7,000rpm |
| 125ccを超え250ccまで | 5,000rpm |
| 250ccを超え450ccまで | 4,500rpm |
- 4-3 4ストローク車の音量は94dB/A以下とする。
※全日本選手権に出場する車両（国際A・B級）の音量は98dB/A以下とする。
（全日本開催期間内に限る）
付則15全日本モトクロス選手権大会特別規則①出場車両（196頁）参照。
- 4-3 2006年より全日本選手権における全日本選手権対象クラス（2ストローク、4ストローク車ともに）の音量は、現行の98dB/Aより96dB/Aとなる。

5 互換性

- 5-1 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モデル内にあたっては、一切の追加工無しで単品、またはアッセンブリーで組み付け可能な部品については相互に互換が認められる。
- 5-2 下記の部品は同一メーカーかつ公認車両同士で相互に互換性があれば流用することが認められる。
- 5-2-1 ミッションアッセンブリーまたは単品
 - 5-2-2 フロントフォークアッセンブリーまたは単品
 - 5-2-3 リヤサスペンションユニット及びリンク関係
 - 5-2-4 リヤフォークアッセンブリーまたは単品
 - 5-2-5 キャブレター
 - 5-2-6 シリンダーコンプリート
 - 5-2-7 シリンダーヘッドコンプリート
 - 5-2-8 ピストン及びピストンリング

6 燃料

- 6-1 燃料はMFJが定める無鉛ガソリンを使用しなければならない。
詳細はモトクロス基本仕様「④燃料、燃料／オイルの混合液」（209頁）を参照。
- 6-2 大会特別規則（全日本モトクロス特別規則等）により、ガソリンの銘柄及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 マシン仕様

以下に明記されていない全てのアイテムについては、MFJが公認した状態の仕様でなければならない。

但し、5条に適用できる項目はその条項に従って変更してもよい。

- 7-1 **フレーム及びサブフレーム**
- 7-1-1 フレームは公認車両として製造メーカーが製作した状態のものでなければならない。
 - 7-1-2 フレームには製造メーカーの車両識別番号（シャーシ・ナンバー）が刻印されているこ

と。

7-1-3 フレームへの追加、削除は一切認めない。
但しサイドスタンドブラケットの削除及びエンジンガードプレートを追加するためのフレームへの改造及び補修を目的とするフレームへのガゼット追加は認められる。(詳細は項目22)を参照)

7-1-4 ボルトオンタイプのサブフレームは、同一車両メーカーで且つ公認車両同士であれば相互流用することが出来る。

7-1-5 塗装方法に制限はないが、フレーム、サブフレームへの研磨は許可されない。

7-2 フロントフォーク

7-2-1 フロントフォークは、公認車両の状態でなければならない。但し、同一車両メーカーでかつ公認車両同士であればボルトオンタイプに限り相互流用することが出来る。

7-2-2 フォークスプリングは変更しても良い、またスプリングの長さを調整するためのカラーを追加しても良い。

7-2-3 フォーククランプに対するフロントフォークの高さと位置は変更することができる。

7-2-4 ホールショットデバイスは追加することができる。

7-3 リヤフォーク (スイングアーム)

7-3-1 リヤフォークは公認車両の状態でなければならない。

7-3-2 チェーンガイド (スリッパを含む) は変更または補強しても良い。

7-4 リヤサスペンションユニット、リヤサスペンションリンケージ

7-4-1 リヤサスペンションユニットは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-4-2 リヤサスペンションのスプリングは、変更しても良い。

7-4-3 リヤサスペンションリンケージは、公認車両の状態のものでなければならない。
但し同一車両メーカーで、かつ公認車両同士であればボルトオンタイプに限り相互流用することができる。

7-5 ホイール/タイヤ

7-5-1 ホイールは、一般市販型ホイールと交換しても良い。但し、ホイールの構造は公認車両と同じものでなければならない。

7-5-2 タイヤサイズは規制しない。

7-5-3 スプロケット (エンジンプロケット及びリヤスプロケット) は変更してもよい。

7-5-4 ドライブチェーンは、サイズを含め自由とする。但し、変更する場合は、サイズ及び強度がスタンダードと同等かそれ以上のものでなければならない。

7-5-5 その他詳細についてはモトクロス基本仕様を参照

7-6 ブレーキ

7-6-1 ブレーキディスクは変更しても良い。(雨天用、ドライ用)

7-6-2 油圧ブレーキラインは変更しても良い。

7-6-3 ブレーキパッドは変更しても良い。

7-6-4 ブレーキディスクカバーは取り付けでも、取り外しても良い。

7-6-5 ブレーキレバー及びブレーキペダルは変更しても良い。

7-6-6 その他モトクロス基本仕様を遵守する。

7-7 フットレスト

7-7-1 フットレストは改造して位置を変更しても良い。但しフットレストブラケットの位置は公認車両の状態のものでなければならない。

7-7-2 フットレストは溶接により補強しても良い。

7-7-3 その他詳細はモトクロス基本仕様を参照。

- 7-8 ハンドルバー／ハンドコントロール**
- 7-8-1 ハンドルバー及びハンドルグリップは変更しても良い。
- 7-8-2 ハンドルバーを変更する為にアッパーブラケット及びアンダーブラケットアッセンブリーの変更は認められる。
- 7-8-3 ハンドルバーとハンドコントロールの位置は変更しても良い。
- 7-8-4 ケーブル（クラッチ、スロットル）は変更しても良い。
- 7-8-5 クラッチレバーは変更しても良い。
- 7-8-6 その他詳細についてはモトクロス基本仕様3-5、3-6、3-7（206頁）を参照。
- 7-9 マッドガード（フェンダー）／サイドカバー（ゼッケンプレートを含む）及びラジエーターシュラウド**
- 7-9-1 マッドガード、サイドカバー及びラジエーターシュラウドは変更してもよい、但し、カーボンファイバーの使用は禁止する。
- 7-9-2 変更するマッドガード、サイドカバー及びラジエーターシュラウドの外観形状は基本的に公認車両の状態と同等でなければならない。
- 7-9-3 その他詳細についてはモトクロス基本仕様3-10を参照
- 7-10 燃料タンク**
- 7-10-1 燃料タンクは公認車両のものでなければならない。
- 7-10-2 フュエルコック及びフュエルラインは変更しても良い。
- 7-10-3 フュエルベントラインは変更しても良い。
- 7-11 シート**
- シートはライダーに合わせて変更しても良い、また形状も変更しても良い。
- 7-12 ラジエーター**
- ラジエーターは公認車両のものでなければならない。
- 7-13 エアーボックス（国際B級は付則21-1国際B級の仕様217頁参照）**
- 7-13-1 エアーボックスは公認車両の状態のものでなければならない。
- 7-13-2 エアーフィルター・エレメントは変更しても良い。
- 7-13-3 雨天時の防水防泥対策は許可される。
- 7-14 キャブレター**
- 7-14-1 キャブレターは、公認車両のものを使用しなければならない。
- 7-14-2 キャブレターのセッティングは、取り外し可能なセッティングパーツ（ジェット、ニードル、スロットルバルブ、バルブスプリング等）により使用状況に適したセッティングに変更することが出来る。
- 7-15 シリンダーヘッド（国際B級は付則21国際B級の仕様参照）**
- 7-15-1 シリンダーヘッドは、公認車両のものでなければならない。但し、5条（互換性）に準ずるものはその限りではない。
- 7-15-2 シリンダーヘッドに材質を追加したり機械加工で取り除いたり、改造してはならない。但し、各ポートまたは燃焼室のカーボン除去程度のポーリッシングは認められる。
- 7-15-3 シリンダーヘッドガスケットは一般市販のものに変更しても良い。ガスケットの厚さも変更しても良い。ガスケットの変更による圧縮比の変更は認められる。
- 7-16 クランクシャフト**
- クランクシャフトは、公認車両の状態のものでなければならない。
- 7-17 コンロッド**
- コンロッドは、公認車両の状態のものでなければならない。
- 7-18 ピストン**

ピストンは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-19 ピストンリング

ピストンリングは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-20 シリンダー（国際B級は付則21-1国際B級の仕様217頁参照）

7-20-1 シリンダーは、公認車両のままではなければならない。

7-20-2 但し各ポートのバリ取りやカーボン除去程度のポーリッシング（過度な表面磨きによる寸法の変更は認められない）は認められる。

7-20-3 2ストローク車のリードバルブアッセンブリーは変更または交換しても良い。

7-20-4 シリンダーヘッドとの合わせ面（上面）の歪み是正のための表面仕上げは許可される。（歪みの目安は0.05mmを限度とする）

7-21 クランクケースと他のエンジンカバー（ゼネレーターカバー・クラッチカバー）

7-21-1 クランクケースは、公認車両の状態のものでなければならない。

7-21-2 クランクケース／ギヤボックス／クラッチカバー／ゼネレーターカバーを保護する目的で追加としてガードプレートを取りつけることができる。

7-21-3 ガードプレートを追加するためのフレームへの改造は許可される。

7-21-4 ガードプレートの材質には、ステンレススチール／アルミニウムプレート／カーボン・ケブラー・コンポジット等を使用することができる。

7-21-5 樹脂製のゼネレーターカバーが取り付けられている場合、金属製のカバーに変更することが認められる。

7-22 トランスミッション／ギヤボックス

7-22-1 トランスミッション／ギヤボックスは、公認車両の状態のものでなければならない。

但し5条（互換性）に適用したものとの変更は認められる。

7-22-2 カウンタースプロケットの変更は許可される。

7-22-3 チェンジレバー（ペダル）は変更しても良い。

7-22-4 キックレバーは変更しても良い。

7-23 クラッチ

クラッチは、公認車両の状態のものでなければならない。

但し下記部品は変更することができる。

7-23-1 フリクション・プレート

7-23-2 クラッチ・プレート

7-23-3 クラッチスプリング

7-23-4 クラッチ・バスケット（アウター）、プライマリードライブギヤ

7-24 イグニッション／エンジンコントロールシステム

7-24-1 イグニッション／エンジンコントロールシステムは公認車両の状態のものでなければならない。

7-24-2 ワイヤーハーネスの変更は許可されない。但し、一般公道用車両のワイヤーハーネスは変更しても良い。

7-24-3 スパークプラグは変更しても良い。

7-24-4 ローター（マグネット）によるイナーシャの変更はしても良い。

7-25 エキゾーストシステム

7-25-1 エキゾーストパイプ及びサイレンサーは変更しても良いが、チタニウム素材の使用は認められない。但し、車両公認時にチタニウム素材を使用している場合は例外とする。

7-25-2 音量規定に適合していること。

7-25-3 その他詳細についてはモトクロス基本仕様3-4を参照。

8 各部の仕上げ調整

各部の仕上げ調整とは、公認車両時の基本仕様を変更することなく各製造メーカーがマニュアルで指示している仕上げ調整をいう。

9 公認車両から変更、交換できるもの

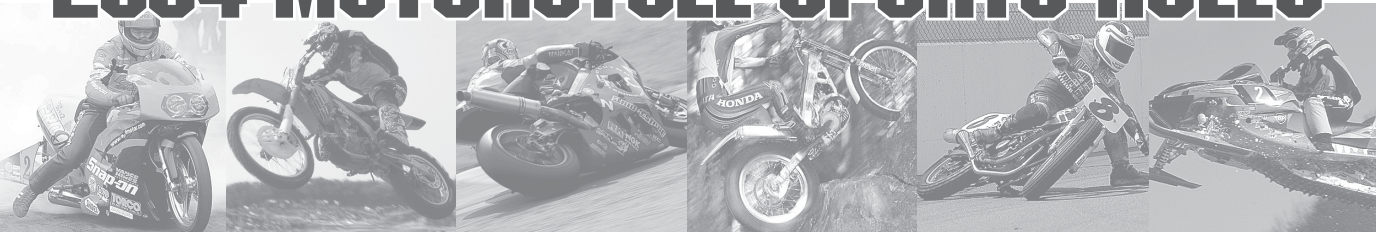
- 9-1 潤滑油、ブレーキフルード、サスペンションオイル。
- 9-2 ガasketとガasketの材質。
- 9-3 カバー、ケース等のボルト、ナット。
- 9-4 ペイントの色、デカール。

10 追加の装備

下記装置は基本的に使用することが禁止される。

- 10-1 テレメトリー
- 10-2 その他データ収集装置

2004 MOTORCYCLE SPORTS RULES



付則17-1 国際B級の仕様

1 マシン仕様

- 1-1 エアーボックス
エアーボックスは変更、改造してもよい、エアーボックスの材質は自由とする。

- 1-2 シリンダーヘッド
シリンダーヘッドは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。
 - 1-2-1 シリンダーヘッドの各ポート及び燃焼室に関しては通常のチューニングして施されるポーティングまたはポリッシングは許可される
 - 1-2-2 シリンダーヘッドガスケット面の表面加工は許可される。
 - 1-2-3 圧縮比は変更しても良い（但し、2ストローク車の一次圧縮比は変更できない）

- 1-3 シリンダー
シリンダーは公認車両の状態のものとし、下記改造が許可される。
 - 1-3-1 2ストローク車における通常のチューニングとして施される各ポートのポーティングまたはポリッシングは許可される。
また、ポーティングによるポートタイミングの変更も許可される。
 - 1-3-2 シリンダーベース面の表面加工は許可される。
その他の仕様は国内モトクロス仕様に準ずる。

- 1-4 エキゾーストシステム
 - 1-4-1 エキゾーストパイプ及びサイレンサーは変更しても良い。
 - 1-4-2 チタニウム製の材質を使用しても良い。

付則17-2 50ccクラスの仕様について

1 基本理念

モーターサイクルスポーツの入門クラスとして参加者のコスト抑制・安全性の保持とともに公平性を維持し、誰もが楽しめ充足感を得られるクラスとすることを基本理念とする。

2 クラス区分

クラス	エンジン排気量	最多気筒数
50	~50cc	1

3 出場車両

車両はMFJ公認車両でなければならない。

4 公認車両に対し、下記以外の改造、変更は認められない。

- 4-1 タイヤの変更（サイズ変更は不可）
- 4-2 スパークプラグの変更
- 4-3 ハンドルグリップの変更
- 4-4 シートの変更
- 4-5 ペイント、デカールの変更
- 4-6 潤滑油、サスペンションオイルの変更
- 4-7 キルスイッチの変更
- 4-8 ステップの変更（但し、一切の追加加工は認められない）
- 4-9 メインジェットの変更（但し、メーカーの出荷する純正部品に限る）

注意事項

マフラーはノーマルに限る。（製造時の溶接以外の溶接（加工）のあるものは、一切認められない）

キャブレター口径、変更、改造は一切認められない。

スプロケットの変更は認められない。

ボアアップは認められない。

車検方法

外装のチェック

他より車両に関する抗議がある場合は、当該ライダーのピットクルーが車検場にてキャブレターの分解を行い車検にて検査される。（分解の範囲はキャブレターのみとする）