

# 2017 MCFAJクラブマンロードレース・基本車両規則

## ■基本仕様

参加車両は市販レサーカー一般生産型モーターサイクルで次の条件に従って安全に整備され、しかも走行上安全なものでなければならぬ。

◎**クラス分け**:車両は排気量によって次のように分けられる。

### ■GPクラス (純レサー)

GP-125	2st. 101~125cc/4st. 200~250cc (GP-MONO&NSF250R)	E&N	赤地×白文字
--------	--	-----	--------

### ■CLUBMAN NEO(クラブマンネオ)

NEO-250 : 一般に市販されている単気筒~2気筒・4スト250cc (車両例) H-CBR250R・VTR250・I VTR250(キャブ仕様)・スパーダ250/ Y-YZF-R25・SRX250/S-GSX250E・GSR250/ K-Ninja250・Ninja250SLなど	白地×黒文字
NEO-A : 2スト、4スト問わず一般市販車195~250cc (車両例) H-NSR250・CBR250RR(4気筒)/Y-FZ250・TZR250/S-RGV250yなど	
NEO-B : 2スト、4スト一般市販車251~400(単気筒は660)cc (車両例) H-CB400SF/Y-SRX400・600・RZ350R・YZF-R3/ S-GSX400・DRZ400SM/K-GPZ400・ZZ-R400など ※NEO-250はプロダクション規則。A・Bはモディファイ可能なため 基本仕様に準ずる。スリック不可、ボアアップは1ミリまで可	

### ■プロダクション600 (市販ベース)

Eプロダクション600	4st. 401~600cc	E	青地×白文字
Nプロダクション600	(2&3気筒は~750cc)	N	黄地×黒文字

※2015年よりスリックタイヤ装着可とする

### ■アンリミテッド (750ccよりも大きな一般生産型スポーツモデル。改造自由)

Eアンリミテッド	701cc~ CBR1000RR,YZF-R1,車, GSX-R1000,ZX-10R,S1000RR等	E	青地×白文字
Nアンリミテッド		N	黄地×黒文字

### ■スーパーモンスター80'S

バイクブーム全盛期の80年代鉄フレームマシンのレース。改造自由。			
クラス<A>	'83年までの空冷4st.601cc以上、鉄フレーム、リヤ2本サス Z650,ZII,Z1000,GS1000,GSX1100S刀など	白地×黒文字	
クラス<B>	'84以降の空冷4st.701cc以上/2st.381cc以上、鉄フレーム GPZ900R,FZR750,GSF1200など(一部アルミフレーム可)	赤地×白文字	

### ■オーバー40レジェンド

40歳以上/スリックタイヤ使用可/車両の制限無し	白地×黒文字
--------------------------	--------

## ◎排気管及び消音器

1)必ずサイレンサーを装備すること。その長さは後輪タイヤ後端を通る垂直線より突出してはならない。またこの垂直線よりいかなるものも出てはならない。

2)現行の音量規制は105db/Aとする。※右表参照

## ◎フェンダー

1)フェンダーを取り付ける場合はタイヤ幅よりも左右それぞれ10mm以上張り出しているものとする。

2)フロントフェンダーはタイヤの周囲を少なくとも100度以上カバーしていること。フロントフェンダーの前端とホイールの中心との角度は45度以上60以内とする。

3)リヤフェンダーはタイヤの周辺を少なくとも120度以上カバーしていること。フェンダーの後端とホイールの中心との角度は20度以内とする。

## ◎過給器

一切の過給は認めない。

## ◎キャブレターおよびエアークリーナー

1)その個数、改造、調整、取り外しは自由である。

2)プロダクションクラスについては別項参照

## ◎コントロールレバー

クラッチレバー及びブレーキレバーの末端は直径19mm以上の球状で容易に取れるものであってはならない。

また、レバーの長さはピボット部より200mm以内とする。

## ◎ハンドル

1)ハンドル幅は450mm以上とする。

2)ハンドルの回転角度は15度以上とする。

3)グリップ及びレバーとカウルとの間隔は20mm以上とする。

4)ハンドルを左右一杯に切ったとき指を挟まないようにハンドルとタンクの間に30mm以上の間隔を確保しなければならない。

## ◎バンク角

50度に傾斜した場合タイヤ以外のいかなる部品も接地してはならない。

## ◎カウリング

1)タイヤを除くフロントホイールは両側からはっきりと見えること。

2)前輪のアクスルシャフトを通る垂線の100mm前方から後輪アクスルシャフトの垂線の間にあること。

3)カウリングの下端と地面との間隔は100mm以上とする。

4)後方に面しているカウリングのいかなる部分も末端は少なくとも半径3.5mm以上の丸みをとること。後方に面しているウインドスク

リーンのエッジ部は危険性のないようカバーしておくこと。

5)ライダーシート後方部の高さは150mm以下とする。

6)4st車はすべてオイル溜めの為のアンダーカウルを装着すること。オイル溜めは最低5Lの用量を確保すること。

## ◎フットレスト

1)フットレストは前後車輪の中心を通過する線の100mm上方より下側にかつ後輪の中心を通過する垂線より前側にありどのコントロールペダルも容易に操作出来る位置にあること。

2)フットレストの先端は確実に半径8mm以上に丸められていること。

フットレストは折りたたみ式でも良いが自動的に戻る仕組みになっていなければならない。

## ◎リム及びタイヤ

16インチ以上とする。

## ◎ブレーキ

前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えていること。

## ◎スプロケットガード

フロントおよびリアのスプロケットにガードを装着のこと。

## ◎2次カバー(エンジンケース)

カーボンまたはブレーカー製は2017年も推奨とする。

## ◎燃料タンク

1)燃料は車体にしっかりと固定された一つのタンクに入っていること。シートタンク及び補助タンクは禁止。

2)燃料タンクブリーザーパイプ取り付けの場合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ければならない。これは最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていること。

## ◎燃料

ガソリンは通常市販されているものとし、いかなる物も添加されてはならない。

## ◎燃料ポンプ

電動燃料ポンプは転倒などの際に自動的に停止する回路閉鎖器を介して配線されていなければならない。

## ◎オイルキャッチタンク

1)4st車はブローバイガスを大気放出しないようクローズドブリーザーシステムを備え、オイルブリーザーパイプはエアークリーナーボックスに接続されボックス中に排出されること。エアークリーナーボックスの下部に排出穴が空いている場合は塞がなければならない。エアークリーナーボックスがない場合はオイルキャッチタンクからのブローバイガスはキャブレターに吸入されるよう措置をとること。

2)すべての車両にはキャーボックスブリーザーの場合は250cc以上、エンジンブリーザーの場合は500cc以上の容量のあるオイルキャッチタンクを装着しなければならない。これは転倒時に容易に破損、脱落せず、高温に耐えられる材質の物で、オイルがこぼれないよう確実に取り付けなければならない。また、競技前には必ず空にしておくこと。

3)エアークリーナーボックスが吸気及びキャブレターその他の開口部より下部に最低500cc以上オイルを収容できる容量がある場合はオイルキャッチタンクとして利用できる。

## ◎冷却系のオーバーフロー

水冷式のラジエターオーバーフローパイプには最低容量250cc以上のキャッチタンクを取り付けること。なお市販のクーラント液は使用せず、水道水を使用すること。

## ◎取り外さなければならないもの

1)ライト類(飛散防止処理が完全に施されていれば可)

2)バックミラー、スタンド類、荷台、ナンバープレート

3)その他車検時に安全上取り外しを指定された部品

## ◎ゼッケンプレート・書体

1)大きさは左右285mm以上、上下235mm以上とする。

2)取り付け位置:1枚は車両の前面に前向きに垂直から30度の角度をつけ、その他は必ずシートカウル部の両側に垂直方向に取り付けること。

3)シートカウルが小さい車両はゼッケンナンバー上部1カ所でも可とするが、必ずカウル下部サイドにサポートゼッケンを装着のこと。

4)色分け左表参照(蛍光色は不可)

5)ゼッケンの書体はフーツラポルト体を基本とし

以下の数値を満たしていること。

文字の高さ=140mm以上/文字の幅=80mm以上/文字の太さ=25mm以上/文字との間隔=15mm

## ◎ワイヤーロック

以下の関連箇所については確実にワイヤーロックを施すこと。ワイヤーは0.6mm以上のステンレス製とする。

(割リピン、カンメワッシャー等でも可)

①オイルドレンボルト及びフィルターキャップ

②リアブレーキトルクロッド取り付けボルトナット

③前後アクスルシャフト及びナット、クランプボルト

④前後ブレーキキャリア取り付けボルト

⑤オイルフィルター取り付けボルト

カートリッジタイプは脱落しないようバンドで締めたうえにワイヤーで固定すること。

そのほかの箇所についても締め忘れを防ぐ意味でワイヤーロック、割ピン、ロックワッシャー等の使用を奨励する。

※ワイヤーロックはある程度のゆるみ止めの効果があるかもしれませんが、一番の目的は締め忘れを防ぐ事です。

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

<書体見本>

## ■GP部門車両規則

### ◎クラス分け

- ・ GP-125：市販レーサー=2st.101~125cc&GP-MONO=4st.~250cc(H-NSF250-R) / ライセンス=E&N / ゼッケン=赤地×白文字
- 1) すべての車両は基本仕様の条件を満たしていること。

## ■プロダクションクラス車両規則

### ◎参加車両

市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルで運輸省の型式認定を受けた車両であること。(ナンバーを取れる車両であること)

### ◎クラス分け

- E プロダクション 600：4st.401~600 cc(2 気筒は~750cc) / 資格：E / ゼッケン=青地×白文字
- N プロダクション 600：4st.401~600 cc(2 気筒は~750cc) / 資格：N / ゼッケン=黄地×黒文字

### ◎改造範囲

1) すべての車両は基本仕様の条件を満たしていること。

2) 改造の範囲規定

下記に示されている項目以外の改造、変更ができない。

①フレーム(リヤサブフレーム含む)

・市販時のものとする。ただし不要なステア類のカット、追加は可。

②エンジン本体

・市販時のものとする。ただし、以下の改造、変更は可。・調整範囲内の吸排気ポートの研磨、面研、燃焼室のみがき、バリ取り等  
・カムシャフト交換可

③燃料タンク

・市販時のものとする。

④エアボックス

・市販時のものとする。・エレメントの取り外しは可。・エアボックスのドレインは密閉されていること。

⑤キャブレター

・市販時のものとジェット、ニードル類等の変更は可。

⑥フェューエルインジェクション

・市販時のものとする。ただし、コンピューターボックス、ROMの変更は可

⑦フロントサスペンション及びフォーククランプ

・市販時のものとする。ただしスプリング、ダンパーキット等の変更可

⑧リヤフォーク、スウィングアーム

・市販時のものとする。

⑨ホイール

・市販時のものとする。但し下記の車両は除かれる。

※例外車両：フロントホイールが16インチで市販された車両については現在プロダクションタイヤが無いため対象外の車両になります。ただし、変更できるホイールは純正部品とし軽量ホイール等は使用できません。

⑩ブレーキ

・前後ブレーキキャリパーは市販時のものとしホース、パッドの変更可。・前後マスターシリンダーは市販時のものとする。

⑪始動装置：セルスターターは使用可。

3) 下記事項の改造及び変更をすることができる。

①リヤサスペンション

・ユニット本体及びスプリングの交換可

②タイヤ：スリックタイヤ、および一般に市販されているプロダクションタイヤと称するもの(レース用・公道用を問わない)で通常ルートで購入可能なものとする。

③ステアリングダンパー

④シート及びシートカウル

⑤ステップ及びペダル

⑥スプロケット及びチェーンの変更は可。

⑦ラジエーター/オイルクーラーの変更可。ただし追加のオイルクーラーは不可

⑧カウリングは同形状のものであれば交換可

⑨ハンドルバー

⑩サイレンサー(マフラー)

4) その他

フレーム打刻型式とエンジン打刻型式が同じ車両同士の部品で互換性のあるものの交換は認められる。

ただし、追加工等のない場合に限る。

## ■アンリミテッド車両規則

### ◎クラス分け

- E- アンリミテッド：701cc~ / 資格：E / ゼッケン=青地×白文字
- N- アンリミテッド：701cc~ / 資格：N / ゼッケン=黄地×黒文字

### ◎改造範囲

701cc よりも大きな一般生産型スポーツモデル。すべての車両は基本仕様の条件を満たしていること。

1) 改造自由

- ・車両例：CBR1000RR, CBR1000XX, YZF-R1, GSX-R1000, 隼, ZX-9R, 10R, 12R, GPZ900R, ZZ-R1400 など
- ※上記以外でも参加可能な車両があると思われます。その場合は事務局にお問い合わせください。

## ■クラブマン NEO 車両規則

① CLUBMAN NEO(クラブマン・ネオ) / ライセンス=E&N / ゼッケン=白地×黒文字

② NEO-250=4 ストローク 250cc2 気筒および単気筒車両でプロダクション規定内の改造。

(車両：H-CBR250R, VTR250/Y-YZF-R25/K-GPZ250R-Ninja/S-GSR250)

③ NEO-A=2 スト, 4 スト問わず、一般市販車 195~250cc

④ NEO-B=2 スト, 4 スト問わず、一般市販車 251~400(単気筒は 660)cc

※A・Bはモディファイ可能なため基本仕様に準ずる。ただしスリックタイヤの使用は不可。ボアアップは 1 ミリアップまで可能。

※2サイクル車の分離給油を混合に変更可。

## ■スーパーモンスター 80's 車両規則 ☆詳細は別便にて発送するエントリー用紙を参照してください☆

### ◎クラス分け

① A クラス(基本仕様)

・1983 年までに市販された鉄フレーム、リヤ 2 本サス、空冷 4 ストローク  
総排気量 601cc 以上のマシンであることを基本とし、下記特例のモデルを参加可能とする。

・特例車両例：K-GPZ750F/1100F(リヤモノサス) / H-VF750F(水冷・リヤモノサス)

・上記以外で出走希望車両がある場合は事務局(ロードレース委員会)判断と致します。

② B クラス(基本仕様)

・1984 年以降に市販された空・水冷、鉄フレーム、4 ストローク、総排気量 701cc 以上のマシンを基本ベースとし、下記特例を設けます。

<基本ベース車両例>H-VF1000R, K-GPZ750R/900R, Y-FZ750

・特例車両例

<特例マシン -1>アルミフレーム、総排気量 750cc まで

H-VFR750F(~'86)S-GSX-R750(~'87)Y-FZR750(~'87)

<特例マシン -2>2 ストロークマシン、総排気量 381cc 以上

H-NS400R, Y-RZV500R, S-RG500/400y

<特例マシン -3>ネイキッドマシン

S-GSF1200

・上記全てに該当しないマシンで出走希望の方は事務局へご相談ください。

### ◎改造範囲

すべての車両は基本仕様の条件を満た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) フレームの基本構造の改造変更は禁止。ただし、補強、ステア類のカットは可。

2) 4st. 車両はアンダーカウル部のオイル溜を装着すること。

3) タイヤは一般に市販されているプロダクションタイヤと称するもの(レース用・公道用を問わない)で通常ルートで購入可能なものとし、雨天候のみレーシングレイン使用可。

### ◎その他

参加台数が少ない場合は他の A&B クラス同賞典となる。また CSTT、オーバー 40、CSSC オープンなどに編成され混走レースとなる。

## ■オーバー40-レジェンド車両規則

### ◎クラス分け

・年齢 40 歳以上 / 車両の制限無し / スリックタイヤ使用可

### ◎改造範囲

すべての車両は基本仕様の条件を満たしていること。

ゼッケンの色は基本的に白×黒文字とするが、他のクラスとのダブルエントリーの方はそのゼッケンカラーで可。

## ★その他のセミレギュラーおよびエキジビションクラスは、各々のエントリー用紙に記載します。

(サイドカー、COTT、2&4、NP150、CSSC オープン、AVCC 等)