

2018年変更内容

- 2018/02/06 改訂
4-1-9 ※2019年より、測定値の少数点以下の切り捨ては行なわない（105.9dB/A=105.9dB/A）。
- 7-2-3-2 ※2019年より、オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。オイルブリーザーラインを公認車両から変更した場合は、エアクリーナーボックス部のオイル受け容量(371cc)以外に629ccのオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。
- 7-3-4-6 ショーワリアサスペンション(HRCモデル)の使用を認める。
・52400-NK4-601
スプリングは、指定案別スプリングのみ変更が認められる。
サスペンションへの加工、改修は一切認められないが、オーバーホールによる消耗部品の交換は認められる。
- 7-3-9-4 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
他の車両との接触等の場合に、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
- 7-3-9-4-1 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジが無い状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターの材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラー禁止）また、はアルミニウム製に限定される。
- 7-3-13 ※2019年より、いずれの場合も保護範囲は、オリジナルのエンジンカバーの少なくとも1/2以上が保護されていないといけない。
- 2018/4/4 改訂
7-3-14-1 ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。
- 7-3-14-2 ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取り付け位置（ステー）の変更。ただ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。
- 7-3-14-7 ラジエターファン及び関連部品の取り外しは認められる。

2018年 CBR250RR Dream Cup 技術仕様

本規則はCBR250RRをベースに、安全性、平等性、経済性を考慮した、低コストで参加できる事を基本規則とする。

全ての車両の仕様は、本規則をベースに開催されるレースの大会特別規則に適合していなくてはならない。競技主催者、主催施設（以下主催者という）の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、変更は認められない。

ただし一般市販車が本規則の仕様に合致しない場合は、本規則書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
 材質＝「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。各材質は、各々の材質を主成分としたものである。
 材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行なう。
 素材＝材質と製造方法を含む。

1 出場車両

ホンダCBR250RR（2017年以降の主催車が認める車輛）の市販車、及びレースベース車に限定される。

主催者公認車両＝競技主催国での一般市販車を基本に、他仕向け地車両（輸入車）及びレースベース車等で主催者が競技参加を認めた車両。

2 排気量区分

250cc	4ストローク	2気筒
-------	--------	-----

3 最低重量

車両の最低重量は規定しない。

4 音量

4-1

音量の測定は、以下の方法で行われる。ただし、主催者が別に定める計測方法（非計測を含む）がある場合はその大会特別規則による。

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°で排気と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。

4-1-2

規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに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、マークを受けたスピア・サイレンサーに関しては例外とする。

4-1-3

ギアはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの

回転を増していかなくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。

4-1-4

音量規制値

下記の回転数で測って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
ただし、主催者が別に定める数値がある場合はその大会特別規則による。

4-1-5

音量測定は、下記固定回転数方式が適用される。(7500rpm)

4-1-6

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。

4-1-7

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。

4-1-8

気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。

4-1-9

メーターの読み方は常に切り捨てとする(105.9dB/A=105dB/A)。

※2019年より、測定値の少数点以下の切り捨ては行なわない(105.9dB/A=105.9dB/A)。

4-1-10

音量測定方法で、ここに記載されていない項目はFIMまたはMFJ規則による。

5 燃料、オイル、冷却水

5-1

すべての車両には、FIMまたは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。

5-3

冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物(レース用として一般市販されている冷却水)
に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

5-4

大会特別規則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。

6 ナンバープレート及びカラー

6-1

マシンのフロントとシートカウルの両サイドにゼッケンナンバーが装着され、観客と
オフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。
さらに、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。
ただし、サポートナンバーが規定の寸法で貼り付け可能な車両については、シートカウル
またはシート上部に数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーを装備するこ
とが認められる。

- 6-2 シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない
 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
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。
- 6-4 ゼッケンナンバーの数字の周囲に、余白25mm以上のスペースを設けなければならない。
- 6-5 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ために、地の色同様につや消し
 でなければならない。
- 6-6 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）
 ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。
CBR250RR Dream Cupクラス 【黒地に白文字】
- 6-7 シートカウル上部にゼッケンナンバーが装備される車両については、規定の位置の左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。サポートナンバーの貼り付け規定位置は、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部カウル内とする。サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。サポートナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。
- 6-8 数字の最低寸法は下記のとおりとする。
- フロントナンバー及びシートカウル上部の寸法は
- | | |
|----------|--------------------|
| 最低高 | : 140mm |
| 最低幅 | : 80mm (1の場合 25mm) |
| 数字の最低の太さ | : 25mm |
| 数字間のスペース | : 15mm |
- サイドナンバー及びサポートナンバーの寸法は
- | | |
|----------|--------------------|
| 最低高 | : 120mm |
| 最低幅 | : 60mm (1の場合 25mm) |
| 数字の最低の太さ | : 25mm |
| 数字間のスペース | : 15mm |
- 6-9

数字の字体は、Futura Heavyを基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

6-10

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 仕様

以下に明記されていないすべての事項については、主催者公認車両と同じ仕様でなければならない。

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／ナンバープレートブラケット

7-1-4

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

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り付けけること。

7-2-3

クローズドブリーザーシステム

7-2-3-1

全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。

7-2-3-2

エアクリーナーボックス部のオイル受け容量(371cc)以外に629ccのオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。

※2019年より、オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
オイルブリーザーラインを公認車両から変更した場合は、エアクリーナーボックス部の

オイル受け容量(371cc)以外に629ccのオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。

7-2-3-3

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。

7-2-3-4

エアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。

7-2-4

エンジンオイルドレインプラグ、フィルターキャップ及びオイルフィルターカバーの取り付けボルトは、安全にワイヤーロックされなければならない。シーリングボルトのワイヤーロックは不要。ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。

7-2-5

燃料タンクブリーザーパイプには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクを取り付け、漏れた燃料はキャッチタンクに放出されるように変更することができる。

7-2-6

燃料タンクフィルターキャップ及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。

7-2-7

主催者公認車両のラジエターリザーバータンクを最低容量250ccのキャッチタンクに変更することができる。

7-2-8

リアスプロケットガード

7-2-8-1

チェーンとリア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、リアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。

7-2-8-2

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、アルミニウム合金、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。

7-2-8-3

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。

7-2-8-4

リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。

7-2-9

フロントスプロケットガード

7-2-9-1

純正のLリアカバーが装着されていなければならない。ただし、逆シフトにしようとする際、Lリアカバーに干渉する場合は最小限の改造は認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。

・Lリアカバーと共にボルト止めされているドライブチェーンガイドプレートはドライブスプロケットの変更でドライブチェーンが干渉する場合の改修は認めるが取り外しは不可。

7-2-10

ハンドルストッパー

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ばいに切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの上に最低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）を取り付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。

7-3

レースのために変更、改造が許可される部分。

7-3-1

フレーム。

7-3-1-1

リア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・ダンパー及びフェアリング、シートカウル取り付け目的のためのフレーム加工（ステー及びブラケットの追加を含む）は認められる。ただし、フレームの基本骨格の変更は認められない。

7-3-1-3

全てのフェアリングステーは、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。

7-3-1-6

サイドスタンドの取り付けブラケット部分のカットは許可される。

7-3-2

フロントフォーク。

7-3-2-1

フロントフォークのアウトチューブの表面塗装の変更が認められる。

7-3-2-2

フロントフォーク内部パーツはスプリング及びスプリングカラーの変更は認められるが、その他、カラーの追加、加工、改修は一切認められない。

7-3-2-2-1

リバウンドスプリング及びリバウンドスプリングカラーの変更は認められない。

7-3-2-3

フォーク・キャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。

7-3-2-4

上部と下部のフォーク・クランプ（三叉、フォーク・ブリッジ）は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。

7-3-2-5

ステアリング・ダンパーを追加することができる。

7-3-2-6

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可。

7-3-2-7

サスペンションフルードの変更可。

7-3-2-8

ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。

7-3-2-9

転倒時のダメージを最小限に抑えるため、アクスルナットの変更を認める。ただし、アクスルナットはオリジナルのネジ径・ピッチを維持すること。

7-3-3

リアフォーク（リアスイングアーム）

7-3-3-1

リアプロケットガードの取り付け、及び取り付け目的の加工は可。

7-3-3-2

リアホイールスタンドのブラケットの取り付け、及び取り付け目的の加工。ただ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。

7-3-4

リアサスペンション

7-3-4-1

リアサスペンションのスプリングとスプリングカラーは、アフターマーケットのものに変更できる。変更するスプリングとスプリングカラーは、リアサスペンションの機能を阻害しないものに限り認められる。スプリングは、材質の変更はできない。スプリングカラーの材質は、アルミの使用が認められる。

7-3-4-2

スプリングカラーにスプリングイニシャル調整機能を付加した場合はロックナット、スペーサーの材質は、アルミの使用が認められる。又、オリジナルのスプリングイニシャルアジャスターはアフターマーケット品に交換できる。ただし、オリジナルの材料を維持すること。（ダンパー本体の加工・切削等の改造が伴う場合はその限りではない）

7-3-4-3

サスペンション上部のフレームとの取り付け部に、シムを追加して車高調整することが認められる。（シム厚、2mm以内）。

7-3-4-4

バンブラバーの取り外し及び変更は認められない。但し、オリジナルのバンブラバーを全長20mmまでカットすることが認められる。

7-3-4-5

サスペンションストロークを見るために、ロッド外側の黒いプラスチックカバーをカットする事が出来る。

7-3-4-6

ショーワリアサスペンション(HRCモデル)の使用を認める。

・52400-NK4-601

スプリングは、指定案別スプリングのみ変更が認められる。

サスペンションへの加工、改修は一切認められないが、オーバーホールによる消耗部品の交換は認められる。

7-3-5

エキゾーストシステム

7-3-5-1

サイレンサーの変更、または改造が認められる。ただし、ステーを含めチタン、カーボンの素材は使用できない。サイレンサーを変更する場合は、主催者公認車両のエキゾーストパイプを使用し、ボルトオンで取り付けられること。エキゾーストパイプはサイレンサー取り付け用ステー及びスプリングフックを取り付けのための追加工と溶接部の切削加工が認められる。

7-3-5-2

サイレンサーを変更する場合、ステーの交換及び取り付け位置の変更も認められる。

7-3-5-3

サイレンサー先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければならない。

サイレンサー先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、サイレンサー先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。

7-3-5-4

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、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。

7-3-5-5

サイレンサーの後端は、リアタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。

7-3-6

ブレーキ

7-3-6-1

前後ブレーキパッドとホースの変更可。

7-3-6-2

ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更可。

7-3-6-3

ブレーキフルードの変更可。

7-3-6-4

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。公認車両にABS仕様が設定される場合は、マウントを変更しない範囲でノーマル仕様との互換性が認められる。

7-3-6-5

リアのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更、追加を認める。

7-3-7

タイヤ、ホイール

7-3-7-1

タイヤ

7-3-7-1-1

ハンドルバー、レバー類

7-3-9-1

ハンドルバーの交換及び取り付け位置の変更が許可される。ただし、ハンドルバーを固定支持するブラケットは、公認車両と同じように、トップブリッジランプの下側に設けなければならない。

7-3-9-1-2

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。

7-3-9-1-3

ハンドルバーの最低幅は450mmとする。

7-3-9-2

ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）及びクラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。

7-3-9-3

ブレーキレバーに関しては、調整機構つきのもも認められるが、リモート式への変更は許可されない。

7-3-9-4

ブレーキおよびクラッチレバープロテクション

他の車両との接触等の場合に、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。

クラッチレバープロテクションの装備も認められる。

7-3-9-4-1

レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジが無い状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターの材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラー禁止）また、はアルミニウム製に限定される。

7-3-9-5

ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更（スロットルハウジングとスイッチ一体式の場合は別体式のホルダーに変更することも認められる）。

7-3-9-6

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16mm）このボールを平たくすることができるが、端部は丸みをもたせていなければならない（最低の厚み14mm）。

7-3-10

ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン）

7-3-10-1

アフターマーケット製のフェアリングを使用する場合は、CBR250RR Dream Cup事務局が公認したもののみ使用することが出来る。
公認フェアリングの材質は、FRPとする。ケブラー、カーボン素材の使用は認められない。
転倒などして破損した場合、公認フェアリングの修復は認める。

(ただし、公認フェアリング形状を維持すること。)

2018年1月時点での公認フェアリング継続期限は、2018年12月31日までとする。

※新規公認は別途告知する

7-3-10-2

フェアリングのサイドシルエット及び形状の変更は認められない。ただし、左右非対称部の対称化、及びエンジン転倒カバー部としての最低限度の延長または形状変更は許可される。

7-3-10-2-1

スクリーンエッジは丸みをもたせていなければならない。

7-3-10-2-2

フェアリングを交換した場合、フェアリングの吸気口のメッシュフィンは付いてなくても良い。

7-3-10-2-3

純正のミドルカウルを使用する場合、下記部品を取り外す事が出来る。

- ・インナーB.R. ミドルカウル(64370-K64-N00)
- ・インナーB.L. ミドルカウル(64380-K64-N00)

7-3-10-3

取り付けブラケットの改造及び変更は可。

7-3-10-4

露出しているエッジは、すべて丸みをおびていなければならない。

7-3-10-5

フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができるが、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。カーボン/ケブラー素材は認められない。

7-3-10-6

リアフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができるが、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。カーボン/ケブラー素材は認められない。

7-3-10-7

アンダーカウル下部はエンジン破損時にエンジン内のオイルとエンジンクーラント(最低2.5リットル)を保持できる構造とする。アンダーカウル下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材の貼付を推奨する。カーボン/ケブラー素材は認められない。

7-3-10-7-1

アンダーカウル下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。

7-3-10-7-2

アンダーカウル下部には、直径20mm(許容誤差+5mm)の水抜き用の穴を最小1個設けなければならない(穴は2個までとする)。

7-3-10-7-3

この穴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。

7-3-10-8

フューエルタンクに同業他社のエンブレムの貼付及び塗装は認められない。

7-3-11

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。

カーボン／ケブラー素材の使用は認められない。
また、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。

7-3-12

シリンダー、シリンダーヘッド

シリンダー及びシリンダーヘッドは、主催者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。ボルトオンの02（オーツ）センサーはシーリングプラグ（ボルト）への変更が認められる。

オリジナルの性能を維持する為のメンテナンスはカーボン除去及びバルブの擦り合せを認める。

7-3-12-1

バルブスプリング（IN／EX）

バルブスプリング（IN／EX）末端の面取り改修は認められる。

7-3-12-2

エンジン内部パーツへの追加工（WPC、DLC、ラッピング等）は認められない。

7-3-13

エンジン2次カバー

転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは樹脂製（FRP、カーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）の2次カバーによって保護されなければならない。ただし、フェアリングの延長により接触部がカバーされる場合は2次カバーの取り付けはなくても認められる。この全ての2次カバーは、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない。2次カバーの厚さは2mm以上とする。

※2019年より、いずれの場合も保護範囲は、オリジナルのエンジンカバーの少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

7-3-14

ラジエター

7-3-14-1

ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

7-3-14-2

ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取り付け位置（ステー）の変更。ただ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。

7-3-14-3

ラジエターに導風板を取り付けることは認められる。（フェアリング内部形状の変更は可）（ステアリングシステム下部にプレートを付ける事も認められる）

7-3-14-4

ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。

7-3-14-5

冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10mm以下に限る）。

7-3-14-6

サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。

7-3-14-7

ラジエーターファン及び関連部品の取り外しは認められる。

7-3-14-8

ラジエーターキャップの交換は認められる。(開弁圧 130kPa)
キャップを交換した場合、ホースバンドを純正のクリップ式ホースクランプからネジ式に交換する事を強く推奨する。

7-3-14-9

ラジエーター配管でサーモスタットからウォーターポンプの水路を遮断する事ができる。

7-3-15

排気ガス対策部品

7-3-15-1

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)が認められる。

7-3-16

クラッチ
クラッチスプリングの変更可。

7-3-17

フュエルインジェクション

7-3-17-1

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及びフラッシュRAMは、主催者公認車両のECUへの変更が許可される。
アフターマーケットのフュエルインジェクション・コントローラーへの変更及び追加は認められない。

7-3-18

ワイヤーハーネス
ワイヤーハーネス(スイッチ類を含む)の改造、変更可。

7-3-18-1

オプションパーツのシフトアップインジケータの装着を認める。
(関連パーツ)

- ・SHIFT UP INDICATOR 37564-NX7-003
- ・SHIFT UP LENS COMP 37569-NX7-003

7-3-19

スプロケット、チェーン
フロントスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンは変更が許されるが、チェーンのサイズは主催者公認車両と同じでなければならない。
モーターサイクル専用ドライブチェーンに限る。

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は主催者公認車両に装備されたECUが変更できる範囲で可。

7-3-21

点火時期、スパークプラグ

7-3-21-1

- 7-3-21-2 スパークプラグの変更は可。ただしネジ径、長さ等のサイズはオリジナルを維持。
点火時期の調整は主催者公認車両に装備されたECUが変更できる範囲で可。
- 7-3-22 ボルト、ナット類
- 7-3-22-1 ボルト、ナット類の変更は可。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）、ウィ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 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。
- 7-3-23 エアクリナーエレメント・エレメントホルダー
エアクリナーエレメント及びエレメントホルダーの変更は出来ないが、改造または取り外すことができる。
エアクリナーケース及びカバーは、変更・改造・取り外すことは認められない
また、ダクトインレットの取り外し、変更は出来ないが改造は認められる。
- 7-3-24 ポジション調整
燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。
その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。
部品にはカーボン/ケブラー素材の使用は認められない。
- 7-3-25 クイックシフターは、出荷時のシステム以外は認められない。
- 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変更は不可）
- 7-4-1 計器類と計器用ブラケット及び関連ケーブル（計器用ブラケットがフェアリングステーを兼ねている場合はフェアリングステーと見なし、変更は可。
ただしメーターは主催者公認車両に装備された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（ただし、主催者公認車両に装備された部品に変更は可）
- 7-4-7 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 DUNLOPステッカー貼付義務。
全ての参加車両は、主催者配布のDUNLOPステッカーを主催者指定箇所に貼付しなければならない。（貼付が無い車両は失格となる場合がある）
- 7-5-1-1 同業他社名、同業他社の商品名等のステッカー貼付及び広告行為は認められない。
- 7-5-2 チタン合金部品の使用は禁止される。
- 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 全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャーシナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない（スペアフレームの場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）
- 7-6 追加の装備
- 7-6-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、及び装備を妨げてはならない。
- 7-6-2 アナログ式を含むデータ収集器、データ収集に使用される部品の取り付けは、一般に入手できる簡易なものに限って認められる。（例：デジスパイスなどのGPS型データロガー）ただし独立して機能しなければならず、電源及びデータ取得等、いずれの場合もデバイスを車両自体のシステムに接続してはならない。取り付け方法は安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。
- 7-6-3 テレメトリー（無線による情報伝達）
・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義務づけられる場合がある。
- 7-6-4 車載カメラは、事前に各主催者に申請し許可された場合は可とする。
ただし、取付時は脱落しない様、固定されなければならない。
- 7-6-5 DUNLOPロゴの貼り付け位置は、下記図1（JP250レギュレーション）の様に

フェアリング/フロントフォーク/スイングアームのいずれかに
左右一ヶ所貼り付けなければならない。
CBR250RRの場合、スイングアームの表面処理、フロントフォーク(倒立)の為
フェアリングへの貼り付けが望ましい。

図 1

フェアリング (左右各 1 カ所)、
フロントフォーク (左右各 1 カ所)、
スイングアーム (左右各 1 カ所) のいずれか。
フェアリングのステッカー貼り付け位置は網がけ
部分内とする。

