

MOTO Revolution
特別競技車両規則

原則として、すべての車両は2022年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

また、以下に各クラスの個性に応じた特別車両規定を設けるので、各クラスに応じた規則を遵守すること。
なお、車検長が安全でない車両と判断した場合は、出走することは出来ない。

本規則に解釈の相違が生じた場合は、当該競技会車検長の判断を最終のものとする。

第33条 排気量区分

ミニ	排気量(cc)		その他	排気量(cc)	
	4st	2st		4st	2st
ドリーム50	75以下		F3レトロ	400以下	350以下
80-Mini(2&4)	80以下		F3モダン	400以下	350以下
MC125	125以下		オープン-Challenge	590以上	
1966年までに生産された車両	250以下	125以下	オープン	590以上	
ネオ・クラシック	排気量(cc)		オープン・マイスター	オープン	
	4st	2st	オープンR		
NMC125	125以下		SS250	2気筒 250以下 単気筒 300以下	
シングル	排気量(cc)		オープンSS	2気筒 850以下	
	4st			3気筒 700以下	
MS1(ModifiedSingle1)	251以上			4気筒 600以下	
MS2(ModifiedSingle2)	251未満				
ES (ExpertSingle)	オープン				
ツイン	排気量(cc)				
	4st				
AT(AirTwin)	390以上				
MT(ModifiedTwin)	600以上				
XTM	390以上				
SUPERTWIN	500以上～700以下				
SUPERTWIN LIGHTS	500以上～700以下				

ヒストリックレース車両規則

公 示

本規則は、FIM国際スポーツ憲章、並びにMF J国内競技規則に基づいて行われるMF Jレジャースポーツ承認競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、広くレジャースポーツ部門の範疇における、初級、中級及び上級ライダーたちが、モーターサイクルスポーツの歴史を理解する上で、歴史的なモーターサイクルを実働状態で保存する事によって、その重要な発展の事実を目のあたりにする喜びや、大切さを認識する事にある。

歴史を正しく理解する事は、我が国のモータースポーツ振興の一端に貢献するものと確信するものでもある。

第34条 ヒストリックレース規定

MF Jが承認する歴史的なモーターサイクルによるレースは、その総称をヒストリックレースと呼ぶ。また、以下の2つの年式による区別によって、これを明確に分けて行うものとする。

なお、この年式による区分は、諸外国のヒストリックレースの流れに合わせるべく、それを模範として、日本国内の現状を加味したものである。

1. クラシッククラス規定

1974年以前に生産されたモーターサイクルによる競技会。モーターサイクルの製造国についての制限はない。

2. ネオ・クラシッククラス規定

1979年以前に生産されたモーターサイクルによる競技会。モーターサイクルの製造国についての制限はない。

第35条 MC (クラシック) 車両規定

1. 出場車両

車両は基本的に1974年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1974年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものだけに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。また、車両によっては1974年以前のモーターサイクルであってもこのレースを主催する主催者の判断によって出場を制限される場合もある。いずれの場合も、競技会において同一の性能のモーターサイクルを競技させる事を目的において主催者の適切な判断に委ねるものである。

車両区分 (排気量cc) を以下の通りとする。

また、車両区分 (排気量cc) を以下の通りとする。

車両区分	排気量 (cc)	1966年迄に生産された車両の排気量制限	
		4 s t	2 s t
MC 1 2 5	1 2 5 cc以下	2 5 0 cc以下	1 2 5 cc以下

※上記総排気量に対し15%のボアアップまで認める。

2. 改造の限度

全ての車両は、原則として本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示される条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。

※ヒストリックレースの基本的精神を重視し、当時のシルエットを損なわない事を大前提とすること。

3. 危険防止

危険な改造、他に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。競技出走前の公式車検において、車検委員が危険と判断した車両は出走を取り消す場合もある。

4. ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第36条 NMC（ネオ・クラシック）車両規定

1. 出場車両

車両は基本的に1979年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1979年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。また、車両によっては1979年以前のモーターサイクルであってもこのレースを主催する主催者の判断によって出場を制限される場合もある。いずれの場合も、競技会において同一の性能のモーターサイクルを競技させる事を目的において主催者の適切な判断に委ねるものである。

車両区分（排気量cc）を以下の通りとする。

車両区分	排気量 (cc)
NMC 1 2 5	1 2 5 cc以下

2. 改造の限度

全ての車両は、原則として本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に示される条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。

※ヒストリックレースの基本的精神を重視し、当時のシルエットを損なわない事を大前提とすること。

3. 危険防止

危険な改造、他に迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。競技出走前の公式車検において、車検委員が危険と判断した車両は出走を取り消す場合もある。

4. ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

シングル&ツインレース車両規則

公 示

本規則は、FIM国際スポーツ憲章、並びにMF J国内競技規則に基づいて行われるMF Jレジャースポーツ承認競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、広くレジャースポーツ部門の範疇における中級・初級ライダーの育成を主眼とし、将来を担う若いライダーの健全な発展を願うと同時に、我が国のモータースポーツ振興の一端に貢献することを目的とするものである。

第37条 シングル&ツインレース車両規定

1. 出場車両

車両は、すべて4サイクル単気筒（シングル）エンジンか4サイクル2気筒（ツイン）エンジンを有するモーターサイクルで製造国についての制限はない。

2. 総合仕様

車両は、安全のために次の各項のすべてを満たしていなければならない。原則として、すべての車両は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

①ブレーキ

車両は前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えなければならない。

②リム及びホイール

最小リム直径16インチまでとし、最大リム直径は19インチまでとする。

③フロントスプロケットガードの装着

車輛公認時のスプロケットガードが装着されていないといけない。

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。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

④音量規制

音量はFIM方式による測定方法で、105db(A)以下。

⑤カウリング

カウリングを使用する場合は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に加え次の条件をそなえたものでなければならない。

- 1) 前輪の車軸を通る垂線の50mm前方から後輪、車軸垂線の間になければならない。
- 2) カウリングの下端と地面との間隔は荷重のかかった状態で100mm以上でなければならない。
- 3) ライダーが普通に乗車状態でライダーの両前腕部以外は上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面またはそのヘルメットとカウリング（ウインド・スクリーンを含む）との間の最小限スペースは100mm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、その端部を少なくとも半径35mmの球状にしなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。

⑥フェンダー

フロントフェンダーは取り付けなければならない。カウリング使用の場合は取り外し可。

⑦オイルキャッチタンク

すべての車両（標準でエアクリーナーボックスが装着されている車両も含む）はその排気量より容量多いオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。ただし、エアクリーナーボックスの形状がオイルを溜められる形状であるものに関しては、強く推奨とする。キャッチタンク取り付けの判断は車検長の裁定を最終とし、その裁定に対する一切の抗議を受け付けない。

⑧燃料タンク

燃料は、車両にしっかりと固定されたタンク内に収めるものとする。シート・タンク及び補助タ

ンクの使用は禁止されている。

⑨シリンダー

シリンダーのキャスティング（鋳造）を変更することなくボアを拡大することができる。ただし、この拡大が当該車両本来の出場を認められるクラスの排気量の限度を越えないことを条件とする。

⑩取り付けなければならないもの

1) レースゼッケンプレート／ゼッケン色

MS 1、MS 2	白ベースに黒文字
AT、MT、SS 250	蛍光色を除く対照色であれば自由

2) ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

3) 以下の部品には、必ずワイヤーロックまたは、割りピンのゆるみ止めをすること。

- ・エンジン及びミッションのドレーンボルト
- ・オイルフィルターキャップ
- ・オイルレベルゲージ
- ・前後ホイールスピンドル及びナット
- ・オイルエレメント取り付けボルト・ナット

4) 前後ブレーキキャリパーの取り付けボルト及びフロントフォークオイルドレンボルトはワイヤーロックされていることが望ましい。

⑪部品の最後端

いかなる部品も後輪最後端垂線より後ろに突き出していない。

⑫次の部品の使用は禁止する。

- 1) すべての過給装置の使用。
- 2) オフロード、モトクロス、トライアルタイヤの使用。

⑬危険防止

危険及び迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。公式車検において危険と判定された車両は出走できない。

3. モディファイド (M) クラス及びAT (Air Twin) クラスの改造限度

①出場車両

市販レーサーを除く一般生産型モーターサイクルを基に、改造規定に従い改造された車両。

②改造の限度

すべての車両は、総合仕様を示されている条件に適合しているもので、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) フレームの変更は不可。補強及びステア類のカット、リアサスペンションのレイダウンやサスペンション型式変更に伴う改造は可。
(AT、MTクラスは、フレームとスイングアームの変更が許される。ただし、一般に市販されているものに限る。)
- 2) エンジンの型式の変更は不可
- 3) シリンダー、吸入・排気バルブ数の変更は不可
- 4) ピストンストローク (AT、MTクラスは可) の変更は不可
- 5) シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスシエルの材質
ただしGPマシンのエンジンパーツは使用不可。
- 6) **タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシングレインは使用可**。磨耗限度を超えたもの及びグルーピング、カッティングは禁止する。
- 7) 下記の制限内で改造をおこなうことができる。
ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスシエルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。
- 8) MS 2クラスは、市販アフターパーツが少ないことを考慮し、例外的に最大直径1mmまでのオーバーサイズピストンの使用を認める。ただし、使用が認められるのは、シリンダー内壁

の傷や破損に対応するために用意されているオートバイメーカー純正品のオーバーサイズピストンに限定される。この措置はマシン修復時のコスト低廉化を目的としており、パワーアップを目的とするオーバーサイズピストンの使用は一切禁止される。また、この判断は車検長の裁定を最終とし、その裁定に対する一切の抗議を受け付けない。

- 9) AT、MTクラスについて改造規定に適合しない機種は、事前に全体写真（カウルをはずした写真）と車両仕様を添付し、このレースの主催者に判断を委ねること。主催者が許可したものに限り、出場を認める場合がある。尚、性能に著しく差が生じた車種は、次戦より主催者にてクラス分けを決定する。
4. その他
同一クラス同一メーカーの車両について、一切の追加工無しで組み付け可能な単品、結合部品の交換は認められる（スイングアーム・ブレーキの交換も認められる）。
改造規定に適合しない機種または性能に著しく差が生じる車種は、このレースの主催者にてクラス分けを決定する。
5. グース350の特定措置について
グース350に限り、グース250のフレーム・サスペンション・スイングアームを使用することを認める。

第38条 XTM

1. 出場車両
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量390cc以上の一般生産型モーターサイクルとする。
2. 改造の限度
①すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、3. モディファイド（M）クラス及びAT（Air Twin）クラスの改造限度に適合していること。
②スリックタイヤが使用できる。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第39条 SUPERTWIN

1. 出場車両
①4サイクル2気筒エンジンを有する排気量500cc以上700cc以下の一般生産型モーターサイクルとする。
尚、本年については車両カタログ数値80PS以下の車両のみ参加可能とする。
②エントリーの際はベースエンジンの車両を、メーカー、車両名、年式として登録すること。
③上記以外の車両で参加を希望する場合は、岡山国際サーキット レース事務局に、

理由書	
車両の仕様を詳細に記した資料（写真・改造箇所含む）	
車両性能を証明する資料（パワーチェックデータ、参加ライダーによる走行データおよび比較資料、同等の性能である根拠など）	
上記3点を揃え事前に審査を受けること。なお、審査料が必要となる。	
審査料（税込）／1台	11,000円

2. 総合仕様
車両は、安全のために次の各項のすべてを満たしていなければならない。原則として、すべての車両は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。
- ①ブレーキ
車両は前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えなければならない。

②リム及びホイール

最小リム直径16インチまでとし、最大リム直径は19インチまでとする。

③フロントスプロケットガードの装着

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。ただし、本来の機能が果たせなくなるようなカットは認められない。

④カウリング

カウリングを使用する場合は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に加え次の条件をそなえたものでなければならない。

- 1) 前輪の車軸を通る垂線の50mm前方から後輪、車軸垂線の間になければならない。
- 2) カウリングの下端と地面との間隔は荷重のかかった状態で100mm以上でなければならない。
- 3) ライダーが普通に乗車状態でライダーの両前腕部以外は上方、後方、両側面から見えなければならない。ライダーの顔面またはそのヘルメットとカウリング（ウインド・スクリーンを含む）との間の最小限スペースは100mm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、その端部を少なくとも半径35mmの球状にしなければならない。後方に面しているウインド・スクリーンの端部にはガードを施して切り傷を負う恐れのないようにしなければならない。

⑤フェンダー

フロントフェンダーは取り付けなければならない。カウリング使用の場合は取り外し可。

⑥燃料タンク

燃料は、車両にしっかりと固定されたタンク内に収めるものとする。シート・タンク及び補助タンクの使用は禁止されている。

⑦ゼッケンプレート/ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様準ずる。

⑧部品の最後端

いかなる部品も後輪最後端垂線より後ろに突き出していないはならない。

⑨すべての過給装置の使用は禁止する。

⑩危険防止

危険及び迷惑をおよぼすような改造をしてはならない。公式車検において危険と判定された車両は出走できない。

3. 改造限度

すべての車両は、総合仕様に示されている条件に適合しているもので、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フレームとスイングアームの変更が許される。ただし、一般に市販されているものに限る。**エンジン積載のための加工**、補強及びステー類のカット、リアサスペンションのレイダウンやサスペンション型式変更に伴う改造は可。
- ②エンジンの型式の変更は不可
- ③シリンダー、吸入・排気バルブ数の変更は不可
- ④ピストンストローク、ボアの変更は可。ただし総排気量は700cc以下とする。
- ⑤シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、ギアボックスシエルの材質
ただしGPマシンのエンジンパーツは使用不可。
- ⑥タイヤは、スリックタイヤ、レーシングレイン使用可。磨耗限度を超えたもの及びグルーピング、カッティングは禁止する。
- ⑦下記の制限内で改造をおこなうことができる。
ギアミッションは6速の範囲内でギアボックスシエルに変更を加えない限りギア段数及び変速比を変更できる。

4. その他

岡山国際サーキット レース事務局とは別にプロモーション事務局を設ける。

プロモーションに関する決定は、岡山国際サーキット レース事務局とプロモーション事務局が連携して行う。

【SUPERTWINプロモーション事務局】

マイスタークラブ事務局

〒709-0301 岡山県備前市吉永町加賀美10-1 (出張所)

TEL: 0869-93-4210

info@sideponton.co.jp

第40条 SUPERTWIN LIGHTS

1. 基本コンセプト

SUPERTWIN LIGHTSクラスは、車両開発途中でもモチベーションを保てるよう設けられたクラスであり、参加の容易さを求めて設定されたクラスではない。

2. SUPERTWIN車両規則に下記制限を設けたものとなる。

3. 改造限度

①フレームとスイングアームの変更は不可。補強及びブステー類のカット、リアサスペンションのレイダウン変更に伴う改造は可。

②フロントフォークのインナーチューブ、アウターチューブは変更できない。(内部の変更は可能)

③エンジン本体、ミッション部品の変更、改造は不可。

④フルコンECUの利用は禁止。

⑤タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシンググレインは使用可。

その他のクラスの車両規則

第41条 ドリーム50

1. 出場車両
ホンダドリーム50に限定する。
2. 改造の限度
ワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めた**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**の範囲とし下記に記載された改造、加工及び変更は認められる。
タイヤは市販されているオンロード用タイヤで速度レンジL（120km/h）以上とし磨耗限度を超えたもの、及びグルーピング（溝切り、カッティング等）は許されない。また、スリックタイヤの使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は許される。
3. 車両規定
 - ①フレーム廻り
フレーム本体の変更及び補強、不要なステー類のカットは認められる。また、フロントフォーク、ステアリングステム、トップブリッジ、ハンドル、ハンドルストッパー、リアサスペンション、スイングアーム等の変更及び改造に伴う加工は認められる。
 - ②外装廻り
ガソリタンク、シート、フットレスト、ハンドル類等の変更・改造及びカウリングの取り付けは認められる。
 - ③ホイール
17インチまたは18インチのスポークホイールであればスポーク、リムともに変更は認められる。
 - ④ブレーキ改造、変更ともに認められる。
 - ⑤エンジン
クランクケース本体の変更は認められないがその他の加工、改造は認められる。シリンダー、シリンダーヘッド、ピストン、ピストンリング、クランクシャフト、トランスミッション、クラッチの変更及び改造も認められる。
 - ⑥吸排気系
キャブレター、インテークマニホールド、バルブ、マフラー、サイレンサーの改造、変更ともに認められる。過給機の使用は認められない。
 - ⑦電気系改造、変更は認められる。
 - ⑧排気量
総排気量50ccに対し50%のボアアップまで認められる。(=75cc)
 - ⑨ファイナル
レシオ変更は認められる。
 - ⑩ドライブチェーン
チェーンサイズの変更は認められる。
 - ⑪サスペンション
改造、変更は認められる。
4. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。
※ただし、国際ライセンス所持者のゼッケン色に限って赤ベースに白文字とする。また、ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第42条 80-Mini (2&4)

1. 出場車両

車両は基本的に1989年以前に生産されたモーターサイクルとするが、1989年以前に生産された同形式の車両がその後も継続して生産されたものに限り主催者の判断によって年式によらず出場させる事が出来る。尚、排気量は2サイクル、4サイクルに関係なく80cc以下とする。

【出場可能車両 (例)】

HONDA NS50F・MBX50
YAMAHA YSR50・YSR80・RZ50
SUZUKI GAG・RG50E・RG50・ウルフ50
KAWASAKI AR50

2. 改造の限度

ワイヤーロックやブリーザーシステム等を含めた**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**の範囲とし下記に記載された改造、加工及び変更は認められる。

タイヤは市販されているオンロード用タイヤで速度レンジL (120km/h)以上とし磨耗限度を超えたもの、及びグルーピング(溝切り、カッティング等)は許されない。また、スリックタイヤの使用は禁止する。レーシングレインタイヤの使用は許される。

3. 車両規定

①フレーム廻り

フレーム本体の変更及び補強、不要なステー類のカットは認められる。また、フロントフォーク、ステアリングステム、トップブリッジ、ハンドル、ハンドルストッパー、リアサスペンション、スイングアーム等の変更及び改造に伴う加工は認められる。

②外装廻り

ガソリタンク、シート、フットレスト、ハンドル類等の変更・改造及びカウリングの取り付けは認められる。

③ホイール

ボルトオン(一切の加工なく)で装着できる同一メーカー純正ホイールへの変更。

④ブレーキ改造、変更ともに認められる。

⑤エンジン

クランクケース本体の変更は認められないがその他の加工、改造は認められる。シリンダー、シリンダーヘッド、ピストン、ピストンリング、クランクシャフト、トランスミッション、クラッチの変更及び改造も認められる。

⑥吸排気系

キャブレター、インテークマニホールド、バルブ、マフラー、サイレンサーの改造、変更ともに認められる。過給機の使用は認められない。

⑦電気系改造、変更は認められる。

⑧排気量

総排気量80ccまでボアアップが認められる。

⑨ファイナル

レシオ変更は認められる。

⑩ドライブチェーン

チェーンサイズの変更は認められる。

⑪サスペンション

改造、変更は認められる。

4. ゼッケン色

黄ベースに黒文字とする。

※ただし、国際ライセンス所持者に限って赤ベースに白文字とする。

また、ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第43条 ES (Expert Single)

1. 出場車両
全ての車両は4サイクル単気筒エンジンを有するモーターサイクルで、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に適合していなければならない。
2. 改造限度
 - ①オリジナルフレーム、もしくはエンジンとフレームが別モデルの場合も出場を認められる。
ただし、エントリー時に全体写真（カウルをはずした写真）を添付すること。
 - ②エンジンの排気量・型式・構造に制限はない。
 - ③スリックタイヤの使用は認められる。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第44条 AT (Air Twin)

1. 出場車両
4サイクル空冷2気筒エンジンを有する排気量390cc以上の一般生産型モーターサイクルとする。
2. 改造の限度
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対象色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第45条 SS250

1. 出場車両
4サイクル2気筒エンジンを有する排気量250cc以下または4サイクル単気筒エンジンを有する排気量300cc以下の一般生産型モーターサイクルとする。
なお、単気筒250cc車両については、部品互換のある排気量251～300ccの車両が存在する場合に限り、その純正部品と交換することによる排気量の変更が認められる。（シリンダー内壁を削る方法での排気量アップは安全管理上禁止する。
2. 改造の限度
すべての車両は、原則として本規則シングル&ツインレース車両規則第37条2. 総合仕様及び、
3. モディファイド (M) クラスの改造限度に適合していること。
3. ゼッケン色
蛍光色を除き対象色であれば自由とする。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第46条 オープン・マイスター／オープンR

1. 出場車両
全ての車両は、GPマシン（市販レーサー等）を除く、4サイクル車両は390cc以上、2サイクル車両は240cc以上の一般生産型モーターサイクル車両とする。なお、主催者の判断で危険またはその可能性を有すると判断した車両は出走出来ない。
2. 改造限度
全ての車両は、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に示されている条件に適合していなくてはならない。なお、全ての車両でスリックタイヤの使用は認められない。
3. ゼッケン色
蛍光色を除く対照色であれば自由だが、赤ベースに白文字を推奨する。
※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

第47条 オープン/オープン-Challenge/オープンSS

1. 出場車両

GPマシン（市販レーサー等）を除く590cc以上の2気筒以上の車両とする。

2. 改造の限度

全ての車両は、**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に示されている条件に適合しているもので、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フレーム及びエンジン

項目		オープン-Challenge	オープン
フレーム	フレームの変更	可	可
	補強及びブステーのカット	可	可
	リアサスペンションのレイダウンやサスサスペンション形式変更に伴う改造	可	可
	オリジナルフレームへの変更	不可	不可
エンジン	エンジンの載せ替え変更	可	可
	エンジン型式の変更	不可	可
	同型式エンジンへの変更	可	可
	類似シリーズのエンジンへの変更	不可	可
	シリンダーの数の変更	可	可
	吸入・排気バルブの数の変更	可	可
	シリンダー/シリンダーヘッド/クランクケース/ギアボックスシエルの材質の変更	可	可
ギアミッション段数（6速以内）および変速費の変更	可	可	ギアミッションは6速の範囲内/ギアボックスシエルの改造不可

②タイヤ及びホイール

タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシンググレインは使用可。 摩耗限度を超えたもの、及びグルーピング、カッティングは禁止する。

タイヤ、ホイールともにサイズ、材質を含めた変更が認められる。ただし、経年変化による劣化が著しい軽合金製ホイール（マグネシウム素材の物など）は、車検長の判断によって認められない場合がある。

③外装廻り

変更、改造ともに認めるが、外観形状の変更は許されない。

④ゼッケン色

蛍光色を除く対照色であれば自由とする。

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は**本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様**に準ずる。

⑤オープンSSクラスは下記排気量を対象とする。

（4気筒＝600cc以下、3気筒＝700cc以下、2気筒＝850cc以下）

第48条 F3（レトロ、モダン）

1. 出場車両

4ストロークエンジンは400cc以下、2ストロークエンジンは350cc以下のGPマシンを除く市販モーターサイクルで車両の製造国に制限はない。

①F3レトロクラス：1989年以前に生産された車両

②F3モダンクラス：1990年以降に生産された車両

※上記に合致する車両であっても、著しい性能差が明らかな場合には主催者の判断によって、年式によらずF3モダンへ編入する場合がある。

※上記の年式の区切りはレース結果を鑑み、毎年見直しを検討していくものとする。

また、特定車両の特別措置として、以下の車両をF3レトロに参加を認める。

●ヤマハR1-Z

2. 改造の限度

基本仕様

ワイヤーロックやブリーザーシステム、リアスプロケットガード、アンダートレイを含めて現行の本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様を満たしていること。

タイヤは、一般市販され通常ルートで購入できる溝付きオンロードタイヤのみ使用可。レーシングレインは使用可。 磨耗限度を超えたもの及び、グルービング、カッティング、スリックタイヤの使用は禁止する。

※改造範囲は多岐に渡るが、各部の強度、耐久性について熟慮された安全な車両であることを最優先事項とする。

3. F3レトロ

F3モダンクラスの改造限度から①、②、③、④、⑦を削除した範囲とする。

4. F3モダン

下記についてメーカー出荷時の型式に変更を加えることはできない。

下記以外の部品の改造・変更については制限がない。

①エンジンの型式

②シリンダー、吸・排気バルブの数

③ピストンストローク

④シリンダー、シリンダーヘッド、クランクケース、及びギアボックスシェルの材質及び鋳造

⑤バルブ数、2サイクルエンジンのポート数、過給器の装着

⑥キャブレターの数

⑦フレーム

⑧燃料タンク（一切の加工なしに取り付けられる物に限る）

5. ゼッケン色

F3レトロ	赤ベースに白文字
F3モダン	青ベースに白文字

※ゼッケンナンバーの字体及び寸法は本年度のOKAYAMAロードレース基本仕様に準ずる。

第49条 Ninja Team Green Cup

カワサキモーターズ株式会社が定める車両規則に準ずる。

第50条 ニーラー

JRSA（日本レーシングサイドカー協会）の車両規定に準ずる。

以上
大会事務局