

湯ノ瀬旅館杯 2025年 ソレイユミニロードシリーズ車両規則書

1. 総合仕様（全ての車輛に該当する規則）

1－0

レース前車検での主催者側の判断には、その解釈の全てに対して、いかなる場合でも参加者は講義を申し立てられない。

1－1

ブレーキは前輪後輪にそれぞれ安全で独立した有効なブレーキを備えなければならない。

1－2

ハンドルは、回転角度を左右一杯に切ったときに、ハンドルと燃料タンク・カウリング等 3 0 mmの間隔を確保しなければならない。

1－3

クラッチレバー、ブレーキレバー、グリップレバーの変更可、ただし、その先端に丸みを持たせなければならない。

1－4

フットレスト、ペダル類の先端は、安全上丸められていなければならない。

1－5

S P 1 2 クラスと改造クラスの全車輛、および走行中明らかに接地している車輛に関しては、サイドスタンドステーの切除しなくてはならない。

またその他のクラス（M 1 2 など）に関してもサイドスタンドステー切除が望ましい。

1－6

取れはすさなければならない物は、バックミラー、スタンド類、フロントバスケット、リヤキャリア等、また、ヘッドライト、テールランプ、ウインカーなどは、取り外すか、テープングを施さなければならない。

1－7

カウルなどはずした場合は、全てのカウルステーも取り外すこと。

1－8

オイルドレーンボルトおよび給油口（エンジンオイル、ミッションオイル）は、必ずワイヤーロックを施すこと。

1－9

燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は、必ず透明、または半透明のキャッチタンク（1 0 0 c c 以上）を取り付けること。

1－1 0

オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンクは、必ず走行前に空にしておくこと。

1－1 1

他のライダーに危険および迷惑をおよぼすような改造はしてはいけない。

1－1 2

車輛の排気音は、2 サイクルは 9 9 d b 以下、4 サイクルは 9 9 + 5 d b 以下でなければならない。音量規定法は、排気管から 0 . 5 m の所に、先端のセンタースラインから測って 4 5 度の角度で排気管の高さと同じ高さに、マイクロフォンを据え付けて測定する。その時の平均ピストンスピードは、4 サイクル 1 1 m / s 、2 サイクルは 1 3 m / s とする。なお、レース終了後は + 3 d b まで認める。

1－1 3

ラジエーターを装着している全ての車輛は、転倒時に影響のない場所に強固に取り付けなければならない。サーモスタッドの取り外しは可。

1－1 4

全ての車輛は、キャブレターからの"オーバーフローパイプ"には、透明または半透明のガソリンキャッチタンク（1 0 0 c c 以上）を転倒時に影響のない場所に強固に取り付けなければならない。

1－1 5

主催者が指定したゼッケンナンバーを使用し、書体は M F J 指定のゴシック体で 2 0 c m 程度の見えやすい大きさにする事。見えにくいと判断した場合には、車検時に変更を指示する場合あり。

1－1 6

アクスルシャフト（F・R）の固定はロックナット又は、ワリピンを使用すること。

1－1 7

オープンクラス以外は、原動機形式とフレーム形式の異なる車輛の部品を使用することが出来ない。但し、各クラス規定内で認められているものはこの限りではない。（形式とはメーカーが定めた、機種に属する原動機番号、フレーム番号をいう）

1－1 8

オープンクラス以外は、メーカー市販時の原動機形式とフレーム形式が合致していなければならない。ただし、年式の異なる原動機番号を持つ原動機および原動機部品は、同車種のフレームに限り使用を認める。

1－1 9

車輛規則を違反した者は、主催者判断で当該シリーズの次のレースに出場停止処分とすることがある。

1－2 0

リヤサスペンションの変更は可。ただし補強ステーなどを使用する場合は、十分な強度を保つこと。いかなる場合でもスイングアーム、フレーム側の取り付け部分などの

改造変更は一切不可。強度的、構造的な判断は主催者に一任する。

1－2 1

ミッション車の燃料タンクに、樹脂製などのカバーを装着することを認める。ただし、取り付け方法は、車検員の指示があった場合に容易に取り外せるものとする。

1－2 2

全てのチェーン駆動車両に関して、フロント・リアスプロケットの両方にチェーンカバーを装着すること。ただし、リアフェンダーがチェーンカバーの機能を完全に満たしている場合の取り外しは可。また、チェーンとスプロケットの噛合部にリア（ドリブン）スプロケットガードの装着を必須とする。ただし、安易に脱落しないよう、強固に取り付けらる。装着目的のスイングアームへの加工は可とする。

2. ノーマルクラス（ミッション付きノーマル車、レーサー/モトクロッサーEng不可）

2－0

下記以外の改造・変更は一切不可。

2－1

リミッターのカットおよび C D I ユニットの改造・変更は可。ワイヤーハーネスの改造・変更も可。ただし、メインキー取り外しの場合はキルスイッチを装着すること。

2－2

タイヤは、一般市販されている通常ルートで購入出来る物のみ交換は可。レース専用タイヤは不可。

2－3

スプロケット、チェーン、チェーンサイズの変更は可。

2－4

スパークプラグ、プラグキャップの変更は可。ただし、プラグコードの変換は不可。

2－5

カウリングは市販時にフルカウルの装着されている車輛はスクリーンを含むカウルの取り外しは不可。また、スクリーンを含むフルカウルは純正部品以外でも使用可。

2－6

シートカウルの改造・変更は可。なお。改造・変更の有無に関わらず、転倒時にシートカウルが外れないように強固に固定しなければならない。メーターやシートの固定のための追加ステーの使用、およびハンドル切れ角調整のための改造は可。

2－7

ホンダ N S R 5 0 と N S R ミニの部品の互換性を認める。

2－8

ブレーキは、前後共に市販時の物とし変更は認められない。ただし、ブレーキレバー、（規則 1－3 より処理）、パッド、シューの材質、ブレーキオイル、ブレーキホース、バンジョーボルトの変更は認める。（注）ブレーキとは、マスターシリンダー、キャリアー、トルクロッド、ディスクプレートまでをいう。

2－9

リヤサスペンション変更は可。ただし、規則（1－2 0）を適用する。

2－1 0

1 3 インチ以上のマシンでノーマルクラスに出場する場合は、規則（3－4）を適用する。

2－1 1

Y A M A H A T Z M 5 0 R、T Z R 5 0 R、R Z 5 0 について、キャブヒーティング機構の取り外し（ホースのみ）と、その後の処理（ホース取り外し後の蓋）のみ可とする。

2－1 2

車輛排気量は 5 0 c c 未満、4 s t 1 0 0 c c 未満とする。（ピストンはメーカー純正品であっても、オーバーサイズの使用は不可）

2－1 3

キャブレターは、ジェット類、ニードル類等のセッティングインナーパーツの変更、インテークチャンバーの取り外しと、その後の処理のみ可。それ以外の改造・変更は不可。

2－1 4

エアークリーナーおよびボックス、エレメントの改造・変更・取り外しは可。また、エアーファンネル等の取り付けは可。

（ただし、エアーファンネルは、キャブレター本体を無加工で取り付けられるものに限り）

電磁バルブ等を用いず、走行風のみでキャブボックスを加圧する「ラム圧」は使用可とする。

2－1 5

始動機構とそれらの関連部品の取外しは可。

2－1 6

2 サイクル車の分離給油のオイルポンプ（オイルタンク等の関連部品も含む）の改造・変更・取り外しは可。

2－1 7

アクセルワイヤー・アクセルグリップ部（ハイスロットル、ラバー R・L を含む）、オイルポンプ作動用ワイヤーの改造・変更は可。

2－1 8

クランクケースカバー（R・L）の改造・変更は不可。

2－1 9

ラジエータ本体の改造・変更は不可。ただし、ラジエーターカバー、サーモスタットの改造・変更・追加は可。

2－2 0

フレームの改造・変更は不可。ただし、サイドスタンドの取り付け部はそのステーの最端部より4 0 mm程度削除すること。不要のステーの削除、およびメーター、シート固定のための追加ステーの使用、およびハンドル切れ角調整のための改造は可。ただし、どの場合も先端を丸める処理を施すこと。カウル取付けの為の強度・剛性に影響しないステーの追加は可。

2－2 1

フロントサスペンションの変更は不可。ただし、エア加压の為のバルブ取付け、スプリングの変更、イニシャルアジャスターの取付け、インナーブーツ（シートパイプ・スプリングなど）の改造・変更・スタビライザーでの補強は可。また、ダストシールの変更・取外しも可。

2－2 2

ステアリングダンパーの装着は可。ただし、ステアリングストッパーとの兼用は不可。

2－2 3

ホイールアッセンブリーの変更は不可。ただし、スピードメーターケーブル駆動用のギア、および、ダストシールの取外しのみ可。フロントおよびリヤホイールカラーの変更は可。

2－2 4

ハンドルバー、およびトップブリッジの改造・変更は可。ただし、フレームなどの改造は不可。

2－2 5

メーター類の改造・変更は可。

2－2 6

ガソリントankは、市販時のもので改造・変更は認められないが、フュエルコック、給油口の改造・変更は可。

2－2 7

フロントフェンダー、リヤフェンダーの改造は可とし、フロントフェンダーはフルカウル装着車輛のみ取外しを可とする。

2－2 8

ステップペダル、ステップホルダー、ステップバー、リンクなどの改造・変更は自由であるが、どのペダルも容易に操作できる位置にしなければいけない。かつ、（1－4）により処理されていなければならぬ。

2－2 9

オイルキャッチタンクは、クランクケースよりホースの出ている物のみ取り付けなければならない。なお、転倒時に容易に脱落したり破損せず、高温にも耐えられる物で、オイルがこぼれ出したりしないような処置をし、確実に取り付けること。

2－3 0

ワイヤーハーネスおよびカブラーの改造・変更も可。ただし、メインキー取外す場合は、キルスイッチを装着すること。

2－3 1

バッテリーの変更・取外し、および充電コイルの取外しは可。

2－3 2

アルミ・チタン製のボルト・ナットの使用については、エンジン関係とプレーキ関係（ただし、プレーキフルード系統とクラッチケースカバーは除く）は安全上の為、全て不可。

2－3 3

クラッチ機構は、クラッチプレート、フリクションディスクに純正部品を使用していれば、クラッチスプリング、クラッチセンター（クラッチボス）の改造・変更およびクラッチプレート、フリクションディスクの数量変更は可。ただし、クラッチプレート、フリクションディスクの数量は、当該車輛のメーカー出荷時を下回ってはいけない。

2－3 4

規則（9）に記載されたウエイト規制を満たしていること。

2－3 5

NS F 1 0 0の参戦を認めない。NS F 1 0 0は、NS F 1 0 0 T R O P H Yへの出場を推奨する。

3．S Pクラス（ミッション付き一部改造車、レーサー/モトクロス車Eng不可）

3－0（共通）

下記以外の改造・変更は一切不可。

3－1（共通）

マフラーの改造・変更は可。ただし、規則（1－1 2）を満たしていること。サイレンサーのテールエンドパイプは、路面と水平が望ましい。なお、サイレンサーは、後輪最後端の垂直線より後ろに突き出してはならない。

3－2（共通）

規則（9）に記載されたウエイト規制を満たしていること。

3－3（共通）

車輛排気量は2 s t 5 0 c c未満、4 s t 1 0 0 c c未満とする。（ピストンはメーカー純正品であっても、オーバーサイズの使用は不可）

3－4（共通）

カウリングは市販時に取り付けられている物（オプションを含む）のみ可。カウルステーの改造・変更も可。カウリングの取外しも可。また、サイドカバーの取外しも自由。ただし、取外さない場合は脱落しないように処置すること。

3－5（共通）

フレームの改造・変更は不可。ただし、ゼッケンプレート、メーター、シート固定のための追加ステーの追加、および必要でないステーの類（シートレールの一部を含む）のカットは、フレーム強度・剛性に全く影響の与えない場所に限り可。（規則2－2 0参照）

3－6（共通）

ステップの位置変更は可。ステップの位置変更に伴う部分においてのみ、フレームのカットを認める。

3－7（2 s t）

NS S 0 FおよびNS S 0 Rに、NS R 5 0のマスターシリンダーユニットを装着することは可。

3－8（2 s t）

ヤマハT Z 5 0の参加は、市販状態より上記改造範囲内であれば認める。

3－9（2 s t）

ホンダNS S 0 Rの参加を認める。NS S 0 Fとの互換性は、規則（3－1 0）を参照。

3－1 0（2 s t）

NS S 0 R型式番号（S S 0 R）とNS S 0 F型式番号（A C 0 8）の部品の互換性を認める。ただし、下記事項を遵守すること。

・NS S 0 Rのシリンダーを使用する際、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケットもNS S 0 R用を使用すること。

・NS S 0 Fのシリンダーを使用する際、シリンダーヘッド、シリンダーヘッドガスケットもNS S 0 F用を使用すること。

3－1 1（4 s t）

ホンダNSF100、XR100-M/R、APE100（Type-D）の部品の互換性を認める。ただしXR100R シリンダーAssy 12100-436-000]の使用は不可。（上記パーツ＝スカートを除くシリンダーの高さが※69.75mm 以下の物）※製品誤差や測定環境等による±0.1mm の誤差を認める。また、エンジン関係以外に限り、NSR50/mini の部品の互換性を認める。

3－1 2（4 s t）

ヘッドカバーの改造、変更は可。（オイルシャワーヘッド等）

3－1 3（4 s t）

エアクリーナーボックスおよびエレメント、キャブガードの改造、変更、取り外しは可。また、エアファンネルの取り付けは可。

3－1 4（4 s t）

キャブレターの改造、変更、及びそれに伴うマニホールドの改造、変更は可。また、ジェットやニードル、スロットルバルブの改造、変更も可。

3－1 5（4 s t）

クラッチスプリングの改造、変更は可。また、APE50 のクラッチパーツの使用は可。

3－1 6（4 s t）

オイルクーラーの装着は可。また、それに伴うクラッチケースカバーの改造、変更は可。但し、ホースは耐熱、耐油性を満たした物で、ホースバンド等で強固に固定すること。

3－1 7（4 s t）

オイルポンプの改造、変更は可。また、それに伴うオイル通路の拡張加工は可。

3－1 8（4 s t）

始動機構と、それらの関連部品の取外しは可。

3－1 9（4 s t）

イグニッションコイルの改造、変更は可。

3－2 0（4 s t）

スパークプラグ及びプラグコード、プラグキャップの改造、変更は可。

3－2 1（4 s t）

ステーターコイル類の取外しは可。また、フライホイールの変更改造は可。但し、加工する際は最低限の耐久性を損なわない様十分注意する事。安全性を考慮し、フライホイール外周肉厚が9.5mm 以上で、側面の取付けボスとの高低差が5.5mm 以内であることが望ましい。

3－2 2（4 s t）

クランクケース及びレケースカバーの改造、変更は不可。但し、エンジン換装時の干渉を避ける為の、最小限の切削のみ可。

3－2 3（4 s t）

フレームは原則的に出荷時の状態を基本とするが、エンジン換装やクランク対策に伴う最小限の追加工を認める。また、不要ステーの削除及びメーターやシート固定の為の追加ステーの使用、ハンドル切れ角調整の為の加工も可。但し、どの場合も先端を丸める処理を施す事。エンジンマウントKIT の使用及び、エンジン換装に伴う追加ステー等の使用は可。

3－2 4（4 s t）

エンジンを整備する際の、バルブの擦り合わせや部品を組み付ける際のバリ取り、アタリのボカシ等最低限必要なメンテナンスは可。ただし、出荷時本来の形状を崩す様な加工は一切不可。ホーニングやリユーターを使つての加工は厳禁とする。

3－2 5 補足

上記以外の改造・変更範囲については、総合仕様、ノーマルクラス規定に準ずる。

4. オープンクラス（ミッション付き2st85ccまで、4st150ccまでの改造車両） ※市販レーサー車両も含む

4－0

総合仕様に適合していれば下記以外の改造・変更は可。

4－1

車輛排気量は、2ストローク8 5 c c 未満、4ストローク1 5 0 c c 未満とする。

4－2

エンジンは、ミッション付エンジンのクランクケースを使用すること。レーサーベースも可。

4－3

市販レーサーフレーム・市販アルミフレームの使用は可。

4－4

レース専用タイヤの使用は可。

4－5

ミッションは6 段以下とする。

4－6

ドライブスプロケットのカバーは、必ず取り付けること。MFJ 規則に順ずること。

5. インポートミニクラス（17インチ4st125ccミッション付き一部改造車、市販レーサーを除く一般公道走行用の車輛）

5－0

下記以外の改造・変更は一切不可。

5－1

ハンドル/レバー/ステップ/ペダル等の、ポジション関連部品の改造・変更は可。また、それに伴う不要なステー、フレームの最小限の加工は可。

5－2

ブレーキに関しては、パッド/ホース/バンジョーボルト/F・Rディスクローターの変更にパッドスプリングの取り外しは可。また、キャリパー/マスターガード装着と、それに伴うボルトの変更も可。ただし、その場合のボルト材質は鉄/ステンに限る。加えてFマスターシリンダーの変更可とするが、そのピストン径は9/16(14.3mm)以下とする。

5－3

フロントフォークのインナーパーツの改造・変更・追加は可。また、トップブリッチ、イニシャルアジャスター、スタビライザーの追加・変更は可。

5－4

リヤサスペンションの変更は可。また、それに伴うアダプターの使用や、リンク、及び、リンクベアリングの改造・変更は可。また、ストロークセンサーの追加は可。

5－5

インジェクションをキャブレターに交換することは禁止とする。エアクリーナーBOXの改造、変更、取り外しは可。また、それに伴うファンネルの使用は可。ただしGSX-R125 に関しては不可。取り外すエアクリーナーBOXにブリーザーホースが通っている場合は、別途オイルキャッチタンクを取り付け吸気循環方式処置を施す事。

5－6

フルコントローラーの取り付けは不可（点火時期の変更不可）。サブコンを用いた燃調及びレプリミットの変更は可。GSX-R125 に関しては、WestPower(Special Agent) 製インジェクションコントローラー（Negotiator-1）の使用は可とするが、点火時期の変更は不可。オートシフターの使用は可。

5－7

スロットル/グリップレバー及び、スロットルワイヤー/クラッチワイヤーの改造・変更は可。ただし、スロットルボディ本体に関しては一切不可。

5－8

スパークプラグ、プラグキャップ及びイグニッションコイルの変更は可。

5－9

カウル/タンクカバー/フェンダー等の、フェアリング関連パーツの改造・変更は可。また、それに伴うステーの追加やフレームの最小限の加工を認める。 アンダーカウルはエンジン故障時に備えオイルトレイ形状になっていること。

5－1 0

マフラーの変更は可（車両の音量は99.0db以下でなければならない。但し、測定環境等による+1dbの誤差は許容範囲内とする）

純正で O2 センサーが装着されている場合は、純正ハーネスを無加工で取り付けられる位置に取り付けの事。

5－1 1

チェーン及びサイズ、アジャスターの変更は可。またスプロケットの変更は可。Fスプロケットカバーの改造・変更は可とするが、安全性を満たしていないものは不可。

5－1 2

タイヤは一般市販されていて通常ルートで購入できるもののみ可とし、レインタイヤの使用も可。ただしスリックタイヤ、グルーピング及びカッティング、 試作品など通常品とは異なるタイヤの使用は不可。

5－1 3

クラッチスプリング、フリクションディスク、クラッチプレートの改造、変更は可。

5－1 4

燃料ポンプの改造、変更は可。

5－1 5

ラジエターの改造、変更は可。またそれに伴うホース関連やステー、ラジエターキャップ、ラジエターシュラウドなどの改造、変更及びサーモスタットの取り外しは可。

5－1 6

YZF-R125 と R15 における、給排気バルブの互換性を認める。

5－1 7

GSX-R125/150及び、YZF-R125/150間での、F/RホイールAssyの互換性を認め、各所カラーやダストシールなど関連部品の改造・変更・追加・取り外しは可。ただし、ベアリングディスタンスカラーの変更は不可。

5－1 8

メインハーネスの改造・変更及び走行に不要なセンサーやパーツの取り外しは可。ただし出荷時に備わっていない機能の追加や性能向上を目的とした改造は不可。

データロガー及びメーターの追加は可とするが、メインハーネスに配線を割り込ませない事。バッテリーの変更は可とするが、純正品同等の容量である事。

6. ST150クラス（17インチ4st160ccまでのミッション付き一部改造車、市販レーサーを除く一般公道走行用の車輛）

6－0

下記以外の改造・変更は一切不可。

6－1

スパークプラグの変更は可（但し、シリンダーヘッドに無改造、ブラケット等を使用せずに装着出来ること。）

6－2

フェアリング、シートフェアリングおよび、ステーの変更は可

6－3

フロントフェンダー及び、リアフェンダーの変更は可

6－4

ハンドルの変更は可

6－5

ステアリングダンパーの装着は可

6－6

ステップペダル、ホルダーおよび、シフトリンクの変更は可

6－7

ブレーキホース、パッドおよび、シューの変更は可

6－8

ブレーキ、クラッチレバーおよび、レバーホルダーの変更は可

6－9

スプロケット、チェーンの変更は可（チェーンサイズを含む）

6－1 0

マフラーの変更は可（但し、有効なサイレンサーを装着すること）

6－1 1

キャブレターのジェット類、ニードルおよび、スロットルバルブの変更は可

6－1 2

インジェクションコントローラー、サブコンなどの装着は可

6－1 3

CDIの変更は可（回転リミッターなどの付加装置も可）

6－1 4

フロントサスペンションのサスペンションオイル量、オイル種類、フロントフォークスプリングの変更は可

6－1 5

リアサスペンションの変更、改造は可

6－1 6

スイングアームへの、レーシングスタンドフックの装着は可

6－1 7

エアクリーナーボックスの変更、撤去、改造は不可

6－1 8

過給機の使用は不可（ラム圧は可）

6－1 9

一般市販されており、通常の購入方法で購入可能な、オンロードタイヤのみ使用できる。（一般公道で使用できないタイヤ、競技専用タイヤも含む。但し、スリック

タイヤは使用できない。)

6 – 2 0

雨天時のみ、レーシングレインタイヤの使用を認める。

6 – 2 1

ホイールサイズに適合したサイズのタイヤを装着すること。

7. NSF 100 HRC Trophy (NSF100 ワンメイクレース)

7 – 0

NSF100 HRC トロフィーレギュレーション「車両規定」に準ずる。

8. HRC GROMカップ (GROM ワンメイクレース)

8 – 0

HRC GROMカップ レギュレーション「車両規定」に準ずる。