

2025 年 UB（アンダーボーン）150 技術仕様

以下に記す規則は、公認車両に対して限られた変更を認め安全性及び各車両コンセプト間の競技性の向上のためのものとする。

本規則に明記されていない事項の一切の変更は禁止される。

パーツまたはシステムで下記に明記されていないものは禁止される。

UB150 車両は、FIM アジア ARRC 技術委員会による公認を必要とする。全ての車両は自然吸気でなければならない。全ての車両は、すでに車両製造時点で満足する装備が備わっている場合を除き、本本技術規則に明記されたロードレースの要件の一つ一つに適合していなければならない。

一度公認となった車両は、当該クラスに新たな規則により公認が取り消されるまで、または当該クラスの技術規則が変更となるまでの最大 8 年間使用することができる。

フロント、リアの外観及び UB150 車両のプロフィール（特記事項のない限り）公認時の車両または生産された形状（マニファクチャラーによって製作された状態）を保っていなければならない。エキゾーストシステムの外観は除く。

2.5 総合仕様

車両の全てのパーツおよびシステムは以下の事項に記載されていない限り、

- マニファクチャラーが製作したオリジナルのままとする。
- 公認車両に装備されたオリジナルのままとする。
- すべての車両は、電子的モーターアシスト（ハイブリッドモーター等）を使用しない自然吸気でなければならない。

2.5.1 参加可能車両

以下の車両が競技に参加することが認められる。

~~— 136 cc から 150 cc の 4 ストローク垂直傾斜型エンジンを持つアンダーボーン車両~~

- ー 136cc～150cc の 4 ストローク垂直傾斜エンジンを搭載したアンダーボーン車両。ただし、Honda RS150R | RSX | Winner X 150 | Supra GTR 150 では、コンセッションオプション（事項 2.5.49.5 参照）が選択されている場合、排気量は 155.4cc に制限される。

これらの規則は一般公道用車両の為のものである。一般生産型エンデュロモトクロスをベースとしたオフロード車両は特に認められない。FIM アジア ARRC 技術委員会がこのクラスに参加が可能かどうか決定する権限を有する。

2.5.2 重量規制

プラクティス及びクォリファイセッション中、ライダーは車両を重量検査に提出することを要請される場合がある。ライダーは如何なる場合であってもこの要請に従わなければならない。競技会中、車両重量及び燃料タンクと残燃料を含む総重量は下記の最低重量より下回ってはならない。

2.5.2.1 最低総重量： 168Kg

2.5.2.2 レース終了後の最終車両検査において選ばれた車両は、レース終了時の状態で重量が計測され、この最低重量を満たしていなければならない。車両には如何なる物も付加されてはならない。これには全ての液体も含まれる。

2.5.2.3 車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない

2.5.2.4 総重量に適合するために、以下のことが認められる。

2.5.2.4.1 重量バラストの追加

2.5.2.4.1.1 すべての重量バラストは、適切な強度/サイズ (M8) のボルトでしっかりと取り付けられ、固定され、車両安全検査中に車検チームに申告しなければならない。

2.5.2.4.2 軽量の外部部品への変更は許可される。ただし、回転部品、ホイール、エンジン部品は除外されます。

2.5.2.4.3 カーボン複合材、チタン、その他の軽量金属は許可される。

2.5.2.4.4 サブフレームは変更することが出来、その素材の変更も認められる。

※ 総重量とは、車両重量に加えフル装備のライダー重量を合算した重量

2.5.3 スターティングナンバー

アジアロードレースに受理された各ライダーは、年間をとおして使用する自身のナンバーを選択することができる。1 から 10 までは前年の選手権における選手権ポイントランキング用とする。

2.5.3.1 フロントナンバー

2.5.3.1.1 バックグラウンドの色は黒とし、数字は白または明るい色とする。

2.5.3.1.2 フロントナンバーのサイズは

- | | |
|---------------|--------|
| i. 最低高: | 140 mm |
| ii. 最低幅: | 80 mm |
| iii. 数字の太さ: | 25mm |
| iv. 数字間の最低間隔: | 10mm |

2.5.3.2 サイドナンバー（ベリーパンナンバー）

2.5.3.2.1 サイドナンバーは、ベリーパンの両側に装着しなければならない。ナンバー及びバックグラウンドの色はフロントナンバーと同様とする。

2.5.3.2.2 サイドナンバーのサイズは下記とする。

- | | |
|---------------|-------|
| i. 最低高: | 95 mm |
| ii. 最低幅: | 55 mm |
| iii. 数字の太さ: | 12mm |
| iv. 数字間の最低間隔: | 6mm |

2.5.3.3 ナンバーの承認フォントタイプは下記とする。

- i. フューチャヘヴィー及びフューチャヘヴィー・イタリック
- ii. ユニバースボールド及びユニバースボールド・イタリック
- iii. オリバースメッド及びオリバースメッド・イタリック
- iv. フランクリンゴシック及びフランクリンゴシック・イタリック

2.5.3.4 指定されたライダーのナンバー（及びプレート）は以下のとおり車両に確実に取り付けられなければならない。

2.5.3.4.1 一つはフロントでフェアリングセンターまたは若干左右のどちらかに寄らすことが出来る。数字はナンバープレートのセンターに入れなければならない。

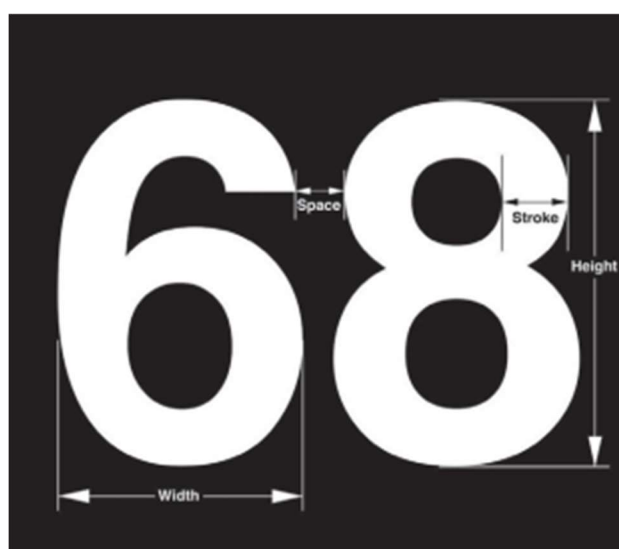
2.5.3.4.2 ロワーフェアリングの両側（ベリールパン）に装備されなければならない。ナンバーはバックグラウンドの中央に位置しなければならない。

2.5.3.5 アウトラインは対照的な色としアウトラインの最大幅は3mm とする。

2.5.3.6 数字を重ねることは出来ない。

2.5.3.7 バックグラウンドの色は、数字の周り（縁取り含む）が明確に視認できるものでなければならない。蛍光または反射タイプの数字は認められない。

2.5.3.8 数字の視認性に関する疑義が生じた場合、ARRC FIM アジアテクニカルディレクターの裁定が最終のものとされる。



2.5.4 燃料

全てのUB150 車両は、オーガナイザーが支給する無鉛ガソリンを使用しなければならない。

2.5.5 タイヤ

2.5.5.1 タイヤは公式タイヤサプライヤーであるダンロップから提供される。

2.5.5.2 各大会最大 2 本のフロントと 3 本のスリックタイヤのみ使用が認められる。

2.5.5.3 最大 1 本のフロントと 2 本のリアのウェットタイヤのみ使用が認められる。

2.5.5.4 これらはレースウィークエンドに使用可能な最大本数とする。配給内容の変更のある場合、エントラントに連絡される。

2.5.5.5 全ての使用済みタイヤ及び未使用のタイヤは、レース後に公式タイヤサプライヤーに返却されなければならない。

2.5.5.6 如何なる変更（カットやグルーピング）も認められない。

2.5.5.7 フリープラクティス、クオリファイプラクティス、ウォームアップ及びレースで使用するドライタイヤは、公式タイヤサプライヤーによる識別番号が付されたステッカーによりマークされる。

2.5.5.8 ライダーまたはチームの判断により、レースで使用するタイヤをドライにするかウェットタイヤにするか選択することが出来る。

2.5.5.9 タイヤの選択は、公式サプライヤー代表により無作為に行われる。チームメイト間であっても、また、レースディレクションの許可無しに公式タイヤサプライヤーによっても一度指定されたタイヤを交換することは認められない。

2.5.5.10 ステッカーには、各ライダーの識別番号が記され、各配布時に異なる色の者が使用される。

2.5.5.11 ステッカーは、タイヤのサイドウォール右側に貼付しなければならない。

2.5.5.12 FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに任命されたオフィシャルまたは人員は、ピットレーンにおいて車両が正しくステッカーを貼付されているか確認する。

2.5.5.13 ステッカーの無いタイヤ車両の場合、適切な指示を仰ぐため速やかにレースディレクションに報告しなければならない。

2.5.5.14 特例的な事情において、ステッカーの損傷や誤って貼付した場合、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターの判断により追加の 1 枚を支給することが出来る。

2.5.5.14.1 しかし、その場合、損傷したステッカーの返還、または貼付した無傷のタイヤを FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに提示しなければならない。

2.5.6 エンジン

2.5.6.1 エンジンのタイプ：4 ストロークの垂直傾斜型

2.5.6.2 ボア及びストロークはスタンダードのものか公認時の状態でなければならない。

2.5.6.2.1 Honda RS150R | RSX | Winner X 150 | Supra GTR を除き、コンセッションオプション（性能バランス）がピストン直径 58.5 mmを選択している場合、排気 155.4cc に制限される。

2.5.6.2.2 車検チームまたはその代理者は、レースイベント中の特定セッションにおける RPM データをダウンロードする。

2.5.7 フュエルインジェクションシステム

2.5.7.1 フュエルインジェクションシステムとは、スロットルボディー、フュエルインジェクター、可変インテークトラクトデバイス及びフュエルプレッシャーレギュレーターを指す。

2.5.7.2 バタフライバルブタイプのスロットルボディーのみ認められる。

2.5.7.3 スロットルボディーの最大サイズは 32 mm とする。Honda RS150R | RSX | Winner X 150 | Supra GTR 150 では、コンセプションオプション（事項 2.5.49.5 参照）が選択されている場合、スロットルボディーサイズは 34 mm とする。

2.5.7.4 他の一般生産型車両のスロットルボディー及びアフターマーケットのバタフライバルブタイプのスロットルボディーが認められる。

2.5.7.5 特注またはプロトタイプのスロットルボディーは認められない。

2.5.7.6 大気及び空気と燃料の混合のみスロットルボディーバタフライを介して燃焼室に送り込むことが認められる。

2.5.7.7 インジェクターの数は、公認時または車両が生産された時と同じでなければならない。

2.5.7.8 インジェクターは、インテークバルブ及びスロットルバタフライバルブの間に無ければならない。スロットルバタフライバルブ前（アップストリーム）にインジェクターを位置することは認められない。

2.5.7.9 エアファンネルまたはベロシティースタックは自由とする。

2.5.7.10 燃料ポンプへのワイヤリングハーネスは自由とする。

2.5.7.11 インテークパイプまたはインテークマニフォールドインシュレータープレートは自由とする。

2.5.7.12 可変長インテークトラクトデバイスは認められない。

2.5.8 燃料供給

2.5.8.1 フュエルポンプ及びフュエルプレッシャーレギュレーターは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならぬが改造は認められる。

2.5.8.2 燃料タンクからインジェクター（フュエルホース、デリバリーパイプアセンブリー、ジョイント、クランプ、フュエルキャニスター）へのフュエルラインは交換することができるが、それは、転倒による損傷を避けられるようにされなければならない。

2.5.8.3 フュエルベントラインは交換することが出来る。

2.5.8.4 フュエルフィルターを追加することが出来る。

2.5.8.5 クイックコネクターの使用または追加が認められる。

例：ドライブレーキコネクタ等

2.5.9 シリンダーヘッド

2.5.9.1 シリンダーヘッドは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、以下の改造のみ認められる。

2.5.9.1.1 シリンダーヘッド表面は、圧縮比調整のために機械加工が認められる。圧縮比は自由とする。

2.5.9.1.2 材質の除去（ポーティング及びポリッシング）及びエポキシの追加によるポートシェイプの変更によるインテーク及びエキゾーストポートの改造が認められる。

2.5.9.1.3 インテーク及びエキゾーストポートの位置は、スタンダード面を維持する為に変更が認められる。

2.5.9.1.4 インテーク及びエキゾーストのセンターライン角は公認時のスタンダード角を維持していなければならない。

2.5.9.1.5 この特別な作業をするための溶接は認められる。

- 2.5.9.2 センサーが外された場合、そのセンサー用の穴は塞ぐか溶接される。
- 2.5.9.3 その他を目的とする如何なる溶接も認められない。
- 2.5.9.4 バルブシートの材質は自由とする。
- 2.5.9.5 バルブ角は変更することが出来ない。
- 2.5.9.6 シリンダーヘッドのナット及びワッシャーは自由とする。
- 2.5.9.7 バルブコッターピン及びその材質はスタンダードのものを維持しなければならない。
- 2.5.9.8 最大バルブサイズは以下とする。
- 2.5.9.8.1 インテークバルブ：22 mm
- 2.5.9.8.2 エキゾーストバルブ：19 mm
- 2.5.9.9 バルブの材質は自由とする。その重量は 13 グラムより軽くてはならない。
- 2.5.9.10 バルブインスペクションキャップ（インテーク及びエキゾースト）は自由とする。
- 2.5.9.11 インテーク及びエキゾーストバルブシールの両方ともに交換することが出来るが、装着されていないなければならない。
- 2.5.9.12 バルブスプリングは、異なるスプリング比の同等のスプリングに交換することが出来る。
- 2.5.9.12.1 バルブスプリングシート及びバルブスプリングリテーナーの寸法及びサイズは自由とする。
- 2.5.9.13 バルブガイドは、公認時に装着されているものまたは公認パーツでなければならないが、カット及びグラインドは認められる。

2.5.10 カムシャフト及びカムシャフトスプロケットまたはギア

2.5.10.1 カムシャフトは自由とする。

2.5.10.2 カムシャフトカバーまたはカムスプロケットインスペクションキャップは改造、変更することが認められる。

2.5.10.3 カムシャフトチェーンガイド及びテンショナーは自由とする。

2.5.10.4 カムシャフトスプロケットまたはギアは自由とする。

2.5.10.5 カムシャフトベアリングは自由とする。

2.5.11 ロッカーアーム及びロッカーアームシャフト

ロッカーアーム及びロッカーアームシャフトは自由とする。

2.5.12 タイミングチェーン及びタイミングチェーンガイド

タイミングチェーン及びタイミングチェーンガイドは自由とする。

2.5.13 ペアバルブ（エアクリーナーボックスへの）－（クローズドブリーザーシステム）

ペアバルブは取り外しまたは封印することが出来る。

2.5.14 シリンダー（シリンダーブロック）

2.5.14.1 シリンダーは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものまたは公認されたアフターマーケットオプション品でなければならない。

2.5.14.2 シリンダーブロック公認

2.5.14.2.1 シリンダーブロックは、公認を受けるため、FIM アジア ARRC 技術委員会に送付されなければならない。この過程では、サンプルユニットが到着し全ての関連データが整うまで約 14 日間を要する。

2.5.14.2.2 以下が現状の公認アイテムとなっている。

2.5.14.2.3 SCKレーシング、ブロックキットY15

コードNo. EGBK-5857-FGSD-OM(O1Y15CB9)

2.5.14.2.4 SCKレーシング、ブロックキットRS15

コードNo. EGBK-2357-FG00-00(O1RSCB5)

2.5.14.2.5 UMAレーシング、セラミックシリンダーブロック

コードNo. 02B00370

2.5.14.2.6 カーディナルレーシングブロック・レーシングセット鋳造
Y15ZR

コードNO. TWS57Y

2.5.14.3 燃焼比率を変更するためのシリンダーブロックデッキまたはベース
表面の機械加工が認められる。

2.5.14.4 シリンダーブロックガスキットの材質と厚みは自由とする。

2.5.14.5 ボルトスタッド（シリンダー固定の物）は交換されても良い。ま
た、その数及び直径はマニュファクチャラーが公認のために製作し
たものと同じでなければならない。

2.5.15 ピストン及びピストンリング

2.5.15.1 ピストン表面及び寸法は自由とする。但し、直径は公認時の仕様と同
じでなければならない。

2.5.15.2 ピストン及びリングの材質は自由とする。ピストンには3つのリン
グ溝(グループ)がなければならない。

2.5.15.3 ピストンリングのタイプは自由とするが、全て装着されていなければ
ならない。

2.5.15.4 ビッグエンドピン（クランクピン）は、公認時に装備されたものでな
なければならない。

2.5.16 コネクティングロッドアッセンブリー

2.5.16.1 コネクティングロッドアッセンブリーは、公認時に装備されたパーツでなければならない、以下の改造のみ認められる。

2.5.16.2 コネクティングロッドの端部の小さな孔は、大きなピストンピンを取り付けるために改造することが出来る。

2.5.16.3 コネクティングロッドベアリングは自由とし、交換が認められる。

2.5.16.4 ビッグエンドピン（クランクピン）は、公認時に装備されたものでなければならない。

2.5.17 クランクシャフトアッセンブリー

2.5.17.1 クランクシャフトは、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない、改造は認められない。

2.5.17.2 クランクシャフトフライホイールへの機械加工又は磨きは認められない。

2.5.17.3 クランクシャフトバランサーギアは取り外しまたは改造が認められる。

2.5.17.3.1 バッファーボス、コンプレッションスプリング及び合わせピンは、取り外しまたは改造が認められる。

2.5.18 クランクケースエンジンカバー

2.5.18.1 公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない、以下の改造のみ認めらる。

2.5.18.2 クランクケースカバーへの追加のプロテクティブカバーの装着が強く推奨される。

2.5.18.3 クランクケースとシリンダーブロックの合わせ面は、圧縮比を変更するために機械加工が認められる。

- 2.5.18.4 マグネトー/スターターエンジンカバーは穴あけが認められる。しかし、安全上、その穴の直径は 10 mm以上とする。
- 2.5.18.5 イグニッションタイミングインスペクションキャップは取り外すことができる。
- 2.5.18.6 マグネトー/スターターエンジンカバーは、同一エンジンシリーズの異なる機種の似通ったものと変更することが出来る。
- 2.5.18.7 全てのドレーンプラグ（エンジンオイルリリーススクリュー）は適切かつ確実にワイヤーロックされなければならない。
- 2.5.19 フロントスプロケットプロテクティブカバー
 - 2.5.19.1 安全上、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのスプロケットカバーが装着されていなければならない。
 - 2.5.19.2 カバーには、ドリル又は機械加工で穴をあけることが認められるが、その穴は 10 mm以上であってはならない。
- 2.5.20 オイルシール
 - 全てのクランクケースに使用されているオイルシールは自由とする。
- 2.5.21 ベアリング
 - 全てのベアリングは自由とする。
- 2.5.22 トランスミッション及びギアボックス
 - 2.5.22.1 ギア比は自由とする。
 - 2.5.22.2 最高ギア段数は 6 速とする。
 - 2.5.22.3 ギアシフトフォーク及びギアシフトシャフトの構造は自由とする。
 - 2.5.22.4 カウンターシャフトの構造及び材質は自由とする。
 - 2.5.22.5 ギアシフトカムの構造及び機構は自由とする。

2.5.22.6 メカニカルクイックシフターの追加が認められる。

2.5.22.7 電子式又は油圧式作動シフターは認められない。

2.5.22.8 フロント、リアスプロケット、チェーンピッチ及びチェーンサイズは変更することが出来る。

2.5.22.9 キックスターターアッセンブリーは取り外すことが出来る。

2.5.22.10 エンジンカバーのキックスターターシャフト用の穴は塞ぐことが出来る。

2.5.22.11 スターターモーターは取り外すことが出来る。

2.5.22.12 スターターワンウェイクラッチは取り外すことが出来る。

2.5.22.13 スターターギア及びベアリングは取り外すことが出来る。

2.5.22.14 リアフェンダーに干渉しないチェーンガードの上部は取り外すことが出来る。

2.5.23 クラッチ

2.5.23.1 クラッチシステムは、湿式を維持していなければならない。

2.5.23.2 油圧式クラッチシステムは認められない。

2.5.23.3 スリッパークラッチまたはバックトルクリミッターの使用が認められる。

2.5.23.4 その他クラッチ構成部品は自由とする。

2.5.24 プライマリードライブ

2.5.24.1 プライマリードライブ比は変更することが出来ない。

2.5.24.2 機械加工またはスキミングダウンによるプライマリードライブ及びドリブンギアの重量削減が認められる。

2.5.25 オイルポンプ

2.5.25.1 内部オイルポンプは改造することが出来る。またはアフターマーケットのものに変更することが出来る。

2.5.25.2 外部エレクトリックポンプは認められない。

2.5.25.3 オイルフィルターは自由とする。

2.5.26 ラヂエター及びクーリングシステム

2.5.26.1 ラヂエターサイズ、位置、取り付け位置は変更することが出来る。

2.5.26.2 追加のウォーターラヂエターが認められるが、フロント及びリアの外観は公認時のものと同じでなければならない。

2.5.26.3 ラヂエターキャップは自由とする。

2.5.26.4 ラヂエター前部へのプロテクティブメッシュの取り付けが出来る。

2.5.26.5 ウォーターポンプを変更することが出来る。

2.5.26.6 エレクトリックウォーターポンプをオリジナルのものに代えて取り付けることが出来る。

2.5.26.7 配管及び取り付け備品は、この目的のために製造することが出来る。

2.5.26.8 この目的のためのワイヤリングハーネスの改造が認められる。

2.2.26.9 ラヂエター及び冷却システム全体に使用できるのは水のみとする。

2.2.26.10 如何なる添加物、不燃液、ラヂエタークーラントまたはその他液体も認められない。

2.2.26.11 ラヂエターファンは自由とする。

2.2.26.12 追加のラヂエターを取り付けるための追加のマウントブラケットの取り付けが認められる。

2.2.26.13 ラヂエターに向かってエアの流れを増加させるための追加のラヂエターシュラウド及びインナーエアダクトは認められるが、車両のフロント及びリヤの外観並びにプロフィールを変更することは出来ない。

2.5.27 エアボックス

2.5.27.1 RAM エアシステムは認められない。

2.5.27.2 エアボックス及びエアボックスからの突出したダクトは認められない。

2.5.27.3 エアボックスは、スロットルボディーへのもの以外に繋がるエアダクトがあってはならない。

2.5.27.4 エアボックスの構造及び形状は自由とするが、上記規則を遵守しなければならない。

2.5.28 エキゾーストシステム

2.5.28.1 エキゾーストパイプは変更可能とするが、以下のサイズのアウトプットリストラクターサイレンサーが出口に取り付けられていなければならない。

2.5.28.1.1 サイレンサーは、少なくとも 22% の穴の空いた領域を持つ穿孔ロールシートで製作されていなければならない。付録 1S 参照。

2.5.28.1.2 最小穿孔長: 80 mm

2.5.28.1.3 最小全長: 100 mm

2.5.28.1.4 最大内径: 38 mm

2.5.28.2 エキゾーストパイプ、サイレンサー、取り付けステーまたはブラケットの材質は自由とする。

2.5.28.2.1 チタニウム及びカーボンファイバーが認められる。

2.5.28.3 排気は他のライダーへの障害とならないように後方になされなければならない。

2.2.28.4 エキゾーストパイプの後端は、リアホイールの後端を超えてはならない。

2.5.28.5 安全上、エキゾーストパイプの露出した先端は鋭利な先端を避けるために丸められていなければならない。

2.2.28.6 エキゾーストシステムの音量規制値は 122dB/A(5700rpm) とする。

2.2.28.6.1 レース後の許容誤差は+ 3dB/A とする。

2.5.29 イグニッション/エンジンコントロールシステム (ECU)

2.5.29.1 以下の aRacer RC Super X ECU のみが公認されている。

2.5.29.2 トラクション及びラウンチコントロールシステムが認められる。

2.5.29.3 フュエル及びイグニッションマップは自由とする。

2.5.29.4 マップセレクションスイッチを追加することが出来る。

2.5.29.5 マグネトー（ローター）システム及びチャージングシステムは自由とする。

2.5.29.6 イグニッションコイル及びリードワイヤは自由とする。

2.5.29.7 スパークプラグ及びスパークプラグキャップは自由とする。

2.5.30 エレクトリカル

2.5.30.1 ワイヤーハーネスは自由とする。

2.5.30.2 安全上、ワイヤーハーネスは取り回しを確実にし、漏電がないか確認しなければならない。

2.5.30.3 キー/イグニッションロックは位置変更、交換または取り外すことが出来る。

2.5.31 バッテリー

2.5.31.1 バッテリー及びバッテリーサイズは自由とし、その取り付け位置も変更可能とする。

2.5.31.2 バッテリーは確実に取り付けられ、外部に露出してはならない。

2.4.31.3 レギュレーター/ラクティファイヤ（整流器）は自由とする。

2.5.32 シャーシー

2.5.32.1 シャーシー、フレームはオリジナルのものでなければならない。

2.5.32.2 シャーシー、フレームは強度向上が認められる。

2.5.32.3 未使用のステー類は切削することが出来る。

2.5.32.4 ヘッドセットベアリングは変更することが出来る。

2.5.32.5 リアアブソーバマウントの位置変更のための改造が認められる。

2.5.32.6 大きな径を持つリアショックアブソーバー及びショックスプリングを取り付けるための改造が認められる。

2.5.32.7 バイクシャーシフレームの後部は、軽量化の為に削除することが出来る。

2.5.32.8 承認された構成部品（例：フェアリング、ステアリングダンパー、センサー等）を取り付けるためにフレームに穴あけ加工を施すことが出来る。

2.5.33 完全なスペア車両

2.5.33.1 完全なスペア車両への交換は認められない。

2.5.33.2 完全なスペア車両とは、登録された車両へのパーツ交換のために部品を供給するためにあるものとする。

2.5.34 フロントフォーク及びステアリングダンパー

2.5.34.1 通常の RWU (right Way Up) 正立フロントフォークのみ認められる。

2.5.34.2 アップサイドダウンのフロントフォークを装備する車両は、この RWU（正立）フォークタイプに変更しなければならない。これらのパーツは車両を生産している供給元による適合品で東南アジア地域で半版されていないなければならない。

2.5.34.3 フォークオイルのタイプ及びフォークオイルの量は自由とする。

2.5.34.4 内部スプリング及びダンパーシステムは改造または変更することが出来る。

2.5.34.5 オリジナルのキャップボルト/アッパースプリングシートは、スプリングのプリロード及びダンピング調整のために改造することが出来る。

- 2.5.34.6 オリジナルのキャップボルトアッパースプリングシートは、更なるスプリングのプリロード及びダンピング調整機能のみ出来るアフターマーケットのものと変更することが出来る。
- 2.5.34.7 追加の外部ダンパーユニットは認められない。
- 2.5.34.8 フォークチューブガードが認められる。
- 2.5.34.9 ダストシールは改造、変更、取り外すことが出来る。
- 2.5.34.10 全てのフォークは適切にオイルシールが施されなければならない。
- 2.5.34.11 ロワーフロントフォークのアウターチューブにあるホイールスピンドルシャフトホールは、大きなスピンドルシャフトに合わせるために機械加工することが出来る。
- 2.5.34.12 ハーフフロントフォークモデルの車両
- 2.5.34.12.1 アッパーブラケットコンプリート（フォーククランプ）は、完全なフォーククランプコンプリートユニットのカスタム製作を含み自由とする。
 - 2.4.34.12.2 フォークインナーチューブの最大直径は 31 mmとする。
 - 2.3.34.12.3 他のアジアで生産された車両、モデルの 31 mmフロントフォークも使用することが出来る。
- 2.5.34.13 フルフロントフォークモデルの車両
- 2.5.34.13.1 フロントフォークアッセンブリー（トップブリッジ、フォークヨーク、インナー及びアウターチューブ）は、公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならない。
 - 2.5.34.13 2 アフターマーケットの非電子式ステアリングダンパーは、フロントフォークインナーチューブに直接止付けることが出来るが、ステアリングロックデバイスとしての機能を持っていてはならない。

2.5.35 ショックアブソーバー（リアサスペンションユニット）

2.5.35.1 ショックアブソーバーユニット及びスプリングは自由とする。

2.5.35.2 ショックアブソーバー及びその取り付けは、長さ調整のための改造が認められる。

2.5.35.3 トップ及びボトムショックアブソーバーマウントは位置の変更が認められる。

2.5.35.4 マウントポイントは一か所のみとする。

2.5.36 スイングアーム

2.5.36.1 スイングアーム強化のためのスタビライザーまたはブレースのアタッチメントは認められる。

2.5.36.2 追加材質（ブレース）の大きさの制限は、オリジナルのスイングアームより大きなものであってはならない。

2.5.36.3 金属製のガセット及びチューブの追加による強化が認められる。このための溶接は認められる。

2.5.36.4 リアアブソーバーマウントの位置変更によるスイングアームの改造が認められる。

2.5.36.5 台形のリアアブソーバー及びショックスプリングを装着するためのスイングアームの改造が認められる。

2.5.36.6 スイングアームブッシュ及びカラーは自由とする。

2.5.36.7 スイングアームピボットシャフトの直径は公認時のままとする。

2.5.36.8 ホイールベースを調整するためのチェーンアジャストスロットの改造が認められる。

2.5.36.9 ファイナルドライブチェーンガイドは変更、取り外しまたは交換が認められる。

2.5.37 ホイール

2.5.37.1 ホイールは、鋳造アルミニウムタイプのアフターマーケット製ホイールに交換することが出来るが、公認時の直径とし以下の幅が順守されなければならない。

2.5.37.1.1 フロント：最低 2.15、最大 2.5 インチ

2.5.37.1.2 リア： 最低 3.0、最大 3.5 インチ

2.5.37.2 ホイールアッセンブリー（ホイール、インナーチューブ（ある場合、エアインフレーションバルブ、ブレーキディスク/ローター、事前に設定されたホイールバランスウェイト及びベアリング））の最低重量は以下のとおり

2.5.37.2.1 フロント 6Kg

2.5.37.2.2 リア 8.5Kg

2.5.37.3 鋳造アルミニウムタイプのホイール以外にスポークタイプホイールの使用が出来る。

2.5.37.4 ホイールハブはスポークタイプホイールに変更、交換することが出来る。

2.5.37.5 ホイールの直径は、公認時のものを維持していなければならない。

2.5.37.6 クッションドライブ（スプロケットダンパー）は維持されていなければならない、交換、変更することが認められる。しかし、完全に取り除くことは出来ない。（例外として、オリジナルに装着されていない場合を除く）

2.5.37.7 ホイールのバランスを目的としたホイールバランスウェイトは、追加、取り外し、変更することが出来る。

2.5.37.8 バランス用鉛ウェイトは確実に取り付け及び安全にテープ止めされなければならない。

2.5.37.9 ノンスリップコーティング/処理をリムのビードエリアに施すことが出来る。

2.5.37.10 如何なるインフレーションタイプ及びバルブキャップも使用することが出来る。

2.5.37.11 スピードメータードライブは取り外し、スペーサーに代えることが出来る。

2.5.37.12 ホイールスペーサー及びカラーは、改造、追加または変更することが出来る。

2.5.37.13 フロントホイールスピンドルシャフトのサイズは自由とし、その材質は SUS（ステンレススチール）を含む金属製でなければならない。

2.5.37.14 ホイールベアリング及びホイールベアリングサイズは自由とする。

2.5.38 ブレーキ

2.5.38.1 アフターマーケット製のノンセラミックタイプのブレーキディスクローター及びアフターマーケット製のディスクキャリアが認められる。

2.5.38.2 ブレーキディスクの数（シングルかダブルか）は、公認された車両用にマニファクチャラーが生産した状態でなければならない。

2.5.38.3 フロントディスクはフローティング製のものも認められるが、オリジナルのローター及びマウンティングポイントを使用しなければならない。

2.5.38.3.1 フローター 수는自由とする。

2.5.38.4 ディスクローターの寸法は自由とする。

2.5.38.5 フロントブレーキシステムクーリングダクトまたはブレーキエアスクープが認められる。

2.5.38.6 完全に覆うタイプのディスクカバーは認められない。（以下の参考図参照）

2.5.38.7 それは金属以外の材質で製造されていなければならない。
例：ナイロン、プラスチック、CRP 等

2.5.38.8 フロントフェンダーは、冷却ダクトまたはブレーキエアスクープを取り付けを実行するために若干の改造が認められる。

2.5.38.9 FIM アジア ARRC 技術委員会は、ブレーキ冷却ダクトまたはブレーキエアスクープアセンブリーが危険であると判断した場合、拒否する権限を有する。

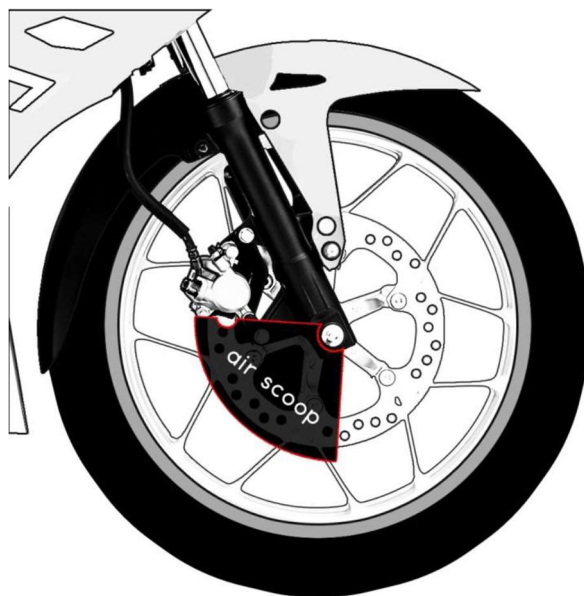


Illustration – UB150-3.0

2.5.39 ハンドルバー及びハンドコントロール

2.5.39.1 ハンドルバーは交換することが出来る。

2.5.39.2 ハンドルバー及びハンドコントロールの位置を変更することは認められる。（ブレーキマスターシリンダーは除く）

2.5.39.3 ハンドルバーカバーは取り付けられなければならない、取り付け調整を目的とした若干の切削や改造が、認められる。

- 2.5.39.4 ブレーキ及びクラッチレバーは、交換することが出来る。しかし、レバーの端部は、最低直径 16 mmとし、最低 14 mmの厚みを持たせていなければならない。
- 2.5.39.5 ブレーキ及びクラッチレバーの長さは、ピボットポイント中央から計測し 200 mmを超えてはならない。
- 2.5.39.6 ブレーキレバーの行程を調整するためのアジャスターをブレーキレバーに取り付けることは認められる。
- 2.5.39.7 スロットルケーブルは交換することが出来る。
- 2.5.39.8 安全上、スロットルケーブルは、ライダーや他の競技者への障害とならないように配置されなければならない。
- 2.5.39.9 クイックスロットルタイプのスロットルシステムが認められる。
- 2.5.39.10 スロットルコントロールは手で握られていないときに自動で閉じるものでなければならない。
- 2.5.39.11 スイッチ類は交換することが認められるが、エンジンストップスイッチはハンドルバーになければならない。
- 2.5.39.12 モーターサイクルには有効なイグニッションキルスイッチまたはボタンがハンドルバー右側（グリップに手がある時に届く範囲）に装備され、作動しているエンジンを止めることが出来なければならない。
- 2.5.39.13 ボタンまたはスイッチは赤色でなければならない。
- 2.5.39.14 車両には、他の車両との接触等により誤って作動しないようにハンドルバーブレーキレバーを保護するためのブレーキレバープロテクションが装備されていなければならない。

2.5.40 フットレスト及びフットコントロール

2.5.40.1 フットレストの位置は変更することは出来るが、ブラケットは確実に取り付けられていなければならない。

2.5.40.2 フットレストはリジッドタイプでなければならない。

2.5.40.3 折り畳み式フットレストの全てのタイプは認められない。

2.5.40.4 フットレストの端部は最低直径 15mm を維持していなければならない。

2.5.40.5 フットレストの端部にはプラスチック製、ナイロンまたは同等の素材タイプ製のエンドプラグが取り付けられていなければならない。

2.5.40.6 エンドプラグは、最低 8 mmの直径とする。

2.5.40.7 FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、安全目的を満足しないプラグを拒否する権限を有する。

2.5.40.8 リアブレーキペダルは自由とする。

2.5.40.9 ギアシフトレバーは自由とする。

2.5.40.10 クイックシフトシステムは自由とする。

2.5.41 燃料タンク

2.5.41.1 公認された車両用にマニファクチャラーが生産したオリジナルのものでなければならず、改造は認められない。

2.5.41.2 燃料タンクの位置変更は認められない。

2.5.41.3 燃料タンクキャップは交換することが出来る。

2.5.41.3.1 燃料タンクキャップは、改造または穴あけが禁止され、閉じられている時に漏れ防止が施されていないといけない。

- 2.5.41.4 追加の措置として、如何なる時も誤って開いたりしないような安全ロックが施されていなければならない。
- 2.5.41.5 タンクブリーザーパイプの装備された燃料タンクにはノンリターンバルブが装備され、適切な素材で作られた最低容量 250 ccのキャッチタンクに排出されなければならない。
- 2.5.41.6 燃料タンク内の燃料の跳ね返りを防ぐためにフィンの追加が認められる。
- 2.5.41.7 燃料ホース及びクリップは交換することが出来る。サイズ及び燃料ホースの長さは自由とする。
- 2.5.41.8 安全上、ホース類はライダーの動きを邪魔するようなものであってはならない。
- 2.5.41.10 燃料ホースに沿ってクイックコネクターの使用が認められる。
- 2.5.42 ボディーワーク（カバー、パネル、レッグシールド等）
 - 2.5.42.1 シングルシートカバーの追加が出来る。
 - 2.5.42.2 シングルシーターカバーとテールピースを繋げることが出来る。左右のサイドパネルでシングルユニットを形成することが出来る。
 - 2.5.42.3 カーボンファイバー又はケブラーをボディーワークの構成に使用することは認められない。
 - 2.5.42.4 交換されたボディーワークは、一般生産型車両と同じ外観でなければならない。
 - 2.5.42.5 全てのボディーワーク（レッグシールド、ボディーパネル、ハンドルカバーを含む）は、オリジナルのシルエットを維持する範囲の変更、若干の調整、ドリルによる穴あけや切削が認められる。
 - 2.5.42.6 シートユニットは自由とする。
 - 2.5.42.7 フロントフェンダーは似通った複製品に変更することが出来る。

2.5.42.8 カバー類の全ての端部は丸められていなければならない。

2.5.42.9 フロントバイザースクリーンはハンドルカバーに追加することが出来る。

2.5.43 ファスナー

2.5.43.1 スタンドアードのファスナーは、如何なるデザイン及び材質の物に変更することが認められる。（チタニウムを含む）

2.5.43.2 強度とデザインは十分なものとし、スタンダードファスナーと比較し同等以上のものでなければならない。

2.5.43.3 ファスナーには、セーフティーワイヤー取り付けのための穴あけが認められるが、故意に軽量化のための穴あけは認められない。

2.5.43.4 フェアリング/ボディーワークのファスナーはクイックディスコネクトタイプのものに交換することが出来る。

2.5.43.5 アルミニウム製のファスナーは、車両構造に影響しない場所にのみ使用することが出来る。

2.5.44 以下は変更することが出来るまたは公認された車両用に製作されたものから交換することが出来る。

2.5.44.1 如何なるブレーキオイルまたはサスペンションオイルも使用することが出来る。

2.5.44.2 如何なるスパークプラグも使用することが出来る。

2.5.43.3 ホイールバランスウェイトは取り外し、変更または交換することが出来る。

2.5.44.4 全てのガスケット及びその材質も自由とする。

2.5.44.5 外部ペイントワーク、デカール及びカラスキームは自由とする。

- 2.5.44.6 ボルト及びナットは変更または交換することが出来る。しかし、その材質はオリジナルのものと同じでなければならない。
- 2.5.44.7 計器、計器ブラケット及び関連ケーブルは交換することが出来る。
- 2.5.44.8 オリジナルでないパーツ（フェアリング、計器類等）をフレーム（またはエンジン）に取り付けるためのブラケットの材質は、チタニウムまたは強化繊維素材であってはならない。但し、遠くに認められている場合を除く。例：エキゾースト
- 2.5.44.9 フレーム、チェーン及びフットレストのプロテクティブカバーは、それが公認された車両に取り付けられたオリジナルのパーツの位置を変更しない場合、繊維複合材等、別の材質のものが認められる。
- 2.5.44.10 全ての燃料タンクは防爆剤が充填されていなければならない。（オープンコールドメッシュまたは Explosafe®）
- 2.5.45 以下のアイテムは取り除くことが出来る
 - 2.5.45.1 計器、計器ブラケット及び関連ケーブル
 - 2.5.45.2 タコメーター及びスピードメーター
 - 2.5.45.3 ラヂエターファン及びワイヤリング
 - 2.5.45.4 冷却システム内のサーマルスイッチ、水温センサー及びサーモスタットは取り除くことが出来る。
 - 2.5.45.5 リアサブフレーム上のボルトオンアクセサリー
 - 2.5.45.6 余分なハンドルバースイッチ類
 - 2.5.45.7 エアボックス内及び周囲の排気ガスコントロール装置（非公害）及びエンジン（O2 センサーエアインジェクションデバイス）
 - 2.5.45.8 リアフェンダーに干渉しないトップチェーンガード

2.5.45.9 如何なる機能または目的の無い小さな二次カバー類は取り外すことが出来る。しかし、車両の外観形状に影響を与えるものではない。

2.5.46 以下のアイテムは取り除かれなければならない

2.5.46.1 ヘッドランプ、リヤランプ及び方向指示器は取り除かれなければならないが、前方からの外観プロフィールは維持されなければならない。開口部は適切な素材で塞がれていなければならない。

2.5.46.2 バックミラー

2.5.46.3 ホーン

2.5.46.4 ライセンスプレートブラケット

2.5.46.5 工具キット

2.5.46.6 ヘルメットフック及び荷物用フック

2.5.46.7 パッセンジャー用フットレスト及び取り付けブラケット（ある場合）

2.5.46.8 パッセンジャー用グラブレール

2.5.46.9 セーフティーバー、センター及びサイドスタンドは取り外されなければならない。（固定されたブラケットはそのまま残さなければならない）

2.5.46.10 触媒装置

2.5.47 以下のアイテムは変更されなければならない

2.5.47.1 モーターサイクルには有効なイグニッションキルスイッチまたはボタンがハンドルバー右側（グリップに手がある時に届く範囲）に装備され、作動しているエンジンを止めることが出来なければならない。そのスイッチは赤色でなければならない。

- 2.5.47.2 全てのドレーンプラグ（エンジンオイルリリーススクリュー）は、確実にワイヤーロックが施されていなければならない。
- 2.5.47.3 オイルキャビティーへの外部オイルフィルターボルトは安全にワイヤーロックされていなければならない。（例：クランクケース上）
- 2.5.47.4 ブリーザーまたはオーバーフローパイプが装備される場合、それは既存の排出口から排出されなければならない。オリジナルのクローズドシステムが維持されていなければならない。大気への直接的な排出は禁止される。
- 2.5.47.5 ブリーザー及びオーバーフローパイプはホースクリップで確実に留められていなければならない。
- 2.5.47.6 トラック上へのオイル飛散を防ぐため、車両にはオイルキャッチタンクが装備されなければならない。そのキャッチタンクは最低 250 cc のオイルを保持できなければならない。別のイラスト図参照。
- 2.5.47.7 全ての車両にはベリーパン（ロワーフェアリング）は装備されていなければならない。エンジン破損等の場合に最低 1 リットルのオイル/液体を保持出来るものでなければならない。
- 2.5.47.8 フェアリングのロワーエッジは、フェアリングの最下部より最低 50 mm 上方に位置していなければならない。
- 2.5.47.9 ロワーフェアリングの横行壁の上端は最下部より最低 50mm 上方でなければならない。この壁と床面との角度は $\leq 90^\circ$ とする。
- 2.5.47.10 ロワーフェアリングには、直径 15mm の孔がフロント底部に設けられなくてはならない。この孔は、ドライコンディションでは閉じられていなければならない。
- 2.5.47.11 この封印はウェットレースまたはウェットブラクティスが宣言された場合に開放されなければならない。
- 2.5.47.12 全ての車両には、チェーンガード（シャークフィン）が、スイングア

ームの後部に取り付けられ、リアスプロケットを覆い、ライダーの身体の一部がロワーチェーン可動部とリヤホイールスプロケット間に挟まれることを防がなければならない。

2.5.48 追加の装備

2.5.48.1 テレメトリーは禁止される。

2.5.48.2 エンジン作動中またはバイクが奏功している間のリモート又はワイヤレス方式により、バイクから如何なるデータ交換やセッティングを行う事は認められない。

2.5.48.3 データロガーの使用が認められ、以下のデータログセンサー（追加のデータロガーに接続）を車両のオリジナルのセンサーについて以下することが出来る。

2.5.48.3.1 フォークポジションセンサー

2.5.48.3.2 ショックポジションセンサー

2.5.48.3.3 フロント及びリアブレーキプレッシャーセンサー

2.5.48.3.4 ブレーキディスク温度センサー

2.5.48.3.5 燃料プレッシャーセンサー（温度ではない）

2.5.48.3.6 オイルプレッシャーセンサー

2.5.48.3.7 オイル温度センサー

2.5.48.3.8 トランスポンダーまたはラップタイム信号

2.5.48.3.9 GPS ユニット（ラップタイム及びトラック位置）

2.5.48.3.10 タイヤプレッシャーセンサー（TPMS）

2.5.49 車両のバランス理念

2.5.49.1 FIM アジア及び ARRC 技術委員会は、公平性を維持する為、第 3 戦及び第 6 戦後に車両性能のバランスを見直す。

2.5.49.2 FIM アジア ARRC 技術委員会は、同一クラス内にある車両の公平性を維持する為にバランスを調整する権限を有する。

2.5.49.3 以下がその方法とする。

2.5.49.3.1 エンジン REV 規制

2.5.49.3.2 車両重量規制の変更

2.5.49.3.3 エンジンのメカニカル数値規制

例：バルブサイズまたはバルブリフト規制

2.5.49.3.4 インテークサイズ規制

2.5.49.4 バランス理念に関する決定は、大会の公平性の維持の為、FIM アジア ARRC 技術委員会により必要に応じて行われる。

2.5.49.5 承認された特例

2.5.49.5.1 次のバイクタイプの特例。

2.5.49.5.1.1 メーカー: Honda

2.5.49.5.1.2 モデル: RS150R | RSX | Winner X 150 | Supra
GTR 150

2.5.49.5.1.3 参加者は、次の 2 つの特例オプションのうち、いずれか 1 つを選択できる。

a) 最大ピストン径 58.5 mm

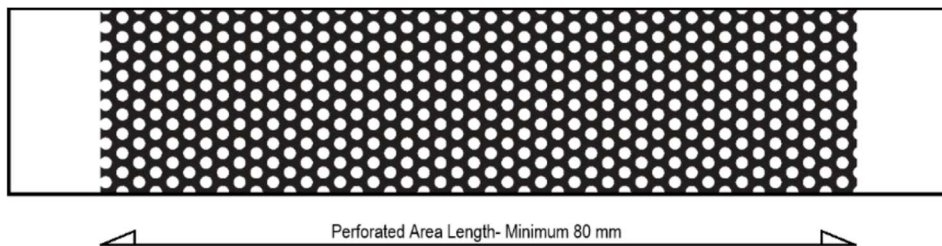
b) 制限スロットル ボディ 34 mm

2.5.49.5.2 本特例は定期的に見直され、必要に応じて微調整される。

サンプル #01

Total Length 100 mm, ID $\varnothing$ 38 mm

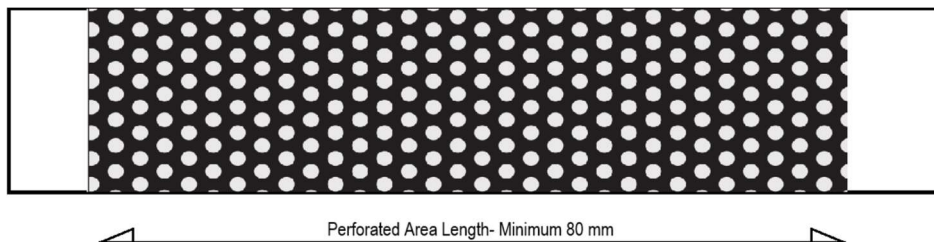
Perforated Sheet Specification: Open Area 22.68%, Holes 1.5 mm



サンプル #02

Total Length 100 mm, ID $\varnothing$ 38 mm

Perforated Sheet Specification: Open Area 29.62%, Holes 2 mm



オイルキャッチタンク図

Illustration OCT - 1.0
OIL CATCH TANK (min. 250ml)

