

2025 年 AP250 技術仕様

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。

AP250 車両は、FIM アジア ARRC 技術委員会の公認を受けていなければならない。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。

2.4 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

- マニファクト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。
- すべての車両は自然吸気でなければならない。
- 同一モデル名、同一車両識別番号の製造年度の異なる公認車両同士のパーツの交換は認められない。ホイールリムは除く。

2.4.1 参加可能車両

以下の車両が競技に参加することができる。

- Honda CBR250RR
- Honda CBR300R
- Kawasaki Ninja 250R
- Kawasaki ZX25R & ZX25RR
- KTM RC390
- TVS Apache RR310

- Yamaha YZF-R25
- Yamaha YZX-R3

注：上記にリストされたモデルは、FIM アジア ARRC 技術委員会の公認申請を行わなければならない。

この規則は一般生産型車両のみ適用する。一般生産型のストリートエンデューロ/モトクロスベースのオフロード車両は除く。FIM アジア ARRC 技術委員会は当該クラスに参加可能な車両を特定する。

注：このリストはいつでも FIM アジア ARRC 技術委員会によって変更することができる。

2.4.2 車両最低重量

競技会中、車両重量及び総重量は下記の最低重量より下回ってはならない。

定義 車両重量：燃料タンク内の燃料を含む車両重量

総重量：車両重量及びレース装備を装着したライダーの合計重量

車両名	車両重量	総重量
Honda CBR250RR	140	205
Honda CBR300R	125	190
Kawasaki Ninja 250R	137	205
Kawasaki ZX25R & ZX25RR	157	222
KTM RC390	125	190
TVS Apache RR310	125	190
Yamaha YZF-R25	135	200
Yamaha YZF-R3	140	205

2.4.2.1 各モデルに規定された最低重量を満たすためバラストの使用が認められる。

2.4.2.2 バラストを使用する場合、事前車検時に ARRC テクニカルディレクターに申告しなければならない。

2.4.2.3 重量が低い場合であっても、車両重量が最低重量より 5Kg 多い場合、当該車両に対する重量加算のペナルティーは科されない。

2.4.2.3.1 最終車検時に、無作為抽出された車両は、レースを終えた状態で重量が検査され、この状態で最低重量を満たしていなければならない。車両には何ら加えてはならない。如何なる液体も含む。

2.4.2.3.2 プラクティス及びクオリファイセッション中、ライダーは、重量測定のために車両の提示を要求される場合がある。如何なる場合にせよ、ライダーは、要求に従わなければならない。

2.4.2.4 最低車両重量に対する許容誤差は設定されない。

2.4.3 ナンバー及びナンバープレート

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。

2.4.3.1 地色は白とし数字は黒色に限定する。

2.4.3.2 フロントナンバーのサイズは

2.4.3.2.1 最低高:	140 mm
2.4.3.2.2 最低幅:	80 mm
2.4.3.2.3 数字の太さ:	25 mm
2.4.3.2.4 数字間の最低間隔:	10 mm

2.4.3.3 全てのサイドナンバーのサイズは

2.4.3.3.1 最低高:	120 mm
2.4.3.3.2 最低幅:	60 mm
2.4.3.3.3 数字の太さ:	25 mm
2.4.3.3.4 数字間の最低間隔:	10 mm

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

2.4.3.4.1 一つはフロントでフェアリングセンターまたは左右のどちらか。数字はナンバープレートの全方向より 25 mm 空け、如何なる広告も禁止されるエリアを開け、センターに入れなければならない。

2.4.3.4.2 車両の左右両側に入れる。推奨する位置は車両の両サイドでメインフェアリング下部後端付近（ベリーパン）とする。ナンバーはバックグラウンドの中央に入れられなければならない。

2.4.3.5 ナンバーの承認フォントタイプは下記とする。

2.4.3.6 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

2.4.3.7 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

2.4.3.8 オリバースメッド及びオリバースメッド・イタリック

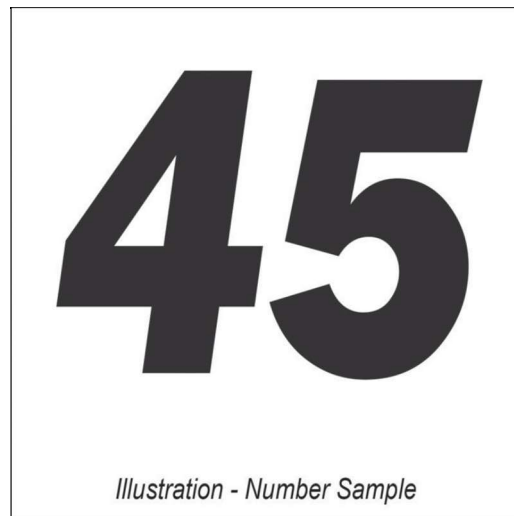
2.4.3.9 フランクリンゴシック及びフランクリンゴシック・イタリック

2.4.3.10 上記フォント以外の場合、その字体及びレイアウトがFIM アジア ARRC テクニカルディレクターの事前承認が第 1 戦の最低 2 週間前までに必要とされる。全ての数字はスタンダードフォームでなければならない。

2.4.3.11 数字のアウトライン（縁取り）は対比色とし、最大幅は 3 mmとする。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。

2.4.3.12 数字を重ねることは認められない。

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



2.4.4 燃料

全ての AP250 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。

2.4.5 タイヤ

2.4.5.1 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。

2.4.5.2 各レース大会毎に5セットのドライタイヤと2セットのウェットタイヤが支給される。この本数が1レースで利用できる最大限となる。支給内容の変更のある場合、エントラントに連絡される。

2.4.5.3 レース用に支給された使用済または未使用の全てのタイヤは、公式サプライヤーに返還されなければならない。

2.4.5.4 公式指定タイヤ以外のタイヤは認められない。

2.4.5.5 如何なる変更（カットやグルーピング）も認められない。

2.4.5.6 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。

2.4.5.7 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。

2.4.5.8 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。

2.4.5.9 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。

2.4.5.10 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。

2.4.5.11 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。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。

2.4.5.12 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、ARRCFIM アジア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。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 ARRC FIM アジアテクニカルディレクターに提示しなければならない。

2.4.6 エンジン

2.4.6.1 全てのエンジンは、クオリファイセッション終了後に封印され、エンジンに損傷のある場合を除き交換することはできない。

2.4.6.2 使用が認められるエンジンの最大数は 1 大会当たり 2 基とする。

2.4.6.3 クオリファイ終了後にエンジン交換を行う場合、変更理由を明記し、書面による要望を行い、エンジンの封印は承認されるまで開けてはならならず、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターはエンジンの確認を要求することが出来る。

2.4.6.4 上記以外、大会期間中は、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターによる必要が生じ無い限り、エンジンは封印されていなければならない。

2.4.7 フュエルインジェクションシステム

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、可変長インテークトラクトデバイス及びフュエルポンプ並びにフュエルプレッシャーレギュレーターを指す。

2.4.7.1 エアファンネル、ベルマウス、ヴェロシティースタックは自由とする。

2.4.7.2 フュエルインジェクターは、公認時のものか公認部品でなければならない。

2.4.7.2.1 インジェクターの数は公認時と同じとする。

2.4.7.2.2 インジェクターの位置変更は認められず、公認時の場所又は車両生産時と同じ場所とする。

2.4.7.3 可変長インテークトラクトデバイスはオリジナルの車両に装備されている場合か装備されて公認となった場合に使用することが出来る。それは、装備されているものと同様に作動しなければならない。可変インテークトラクトデバイスは、公認システムに装備されていたものを如何なる改造もせずに維持されてなければならない。

2.4.7.4 燃料ポンプ及びフュエルプレッシャーレギュレーターは、公認時にされていたものと同じとし如何なる改造も認められない。

2.4.7.4.1 フュエルプレッシャーは、公認時に装備されたものと同じでなければならない。

2.4.7.5 フュエルベントラインは交換することが出来る。

2.4.7.6 フュエルフィルターを追加することが出来る。

2.4.7.7 クイックコネクタを使用する事も追加することも出来る。

例：ドライブレキコネクタ

2.4.7.8 スロットルボディー

以下に特筆されていない限り、全てのスロットルボディーは公認時に装備されているものまたは公認パーツで如何なる改造も認められない。

2.4.7.8.1 アフターマーケットまたはカスタムビルドのスロットルボディーは認められない。

2.4.7.8.2 ライドバイワイヤ

ライドバイワイヤとして知られている電子制御式スロットルバルブは、公認時の車両に装備されている場合または同一システムが一般生産モデルとして存在する場合、使用することが認められる。

2.4.7.8.3 ソフトウェアを含むライドバイワイヤは、全ての安全機能及び手順がオリジナルの製作モデルと同じ場合、改造することが認められる。

2.4.7.8.4 シャフトを含まないセカンダリースロットルバルブは取り外したりオープンポジションに取り付けることが出来、電子機器は接続を断つか取り外すことが出来る。

2.4.7.8.5 スロットルバルブ（パタフライバルブ）スピンドルに隣接するヴェンチュリーの最大直径は、

2.4.7.8.5.1 ホンダ CBR250RR 及びカワサキ ninja250R 及びヤマハ R3 は、32 mm

2.4.7.8.5.2 ヤマハ YZF25R は、34 mm（ストックのスロットルボディーのみ改造可能）

2.4.7.8.5.2.1 ストックスピンドルシャフトは改造することが出来る。

2.4.7.8.5.2.2 スロットルバルブプレート（バタフライバルブ）は、改造または交換することが出来る。

2.4.7.8.5.2.3 スロットルバルブプレート（バタフライバルブ）の止めネジは改造または交換することが出来る。

2.4.7.8.5.3 単気筒車両：46 mmとする。

2.4.7.8.5.3.1 単気筒車両においては、他の一般生産型車両のスロットルボディーを取り付けることが出来る。その他関連部品は変更可能とする。例：ゴム製栓、ホースクリップ、TPS等。

2.4.7.8.5.3.2 他の一般生産型車両からの全スロットルボディーはFIMアジアARRCテクニカルチームに詳細仕様及び公認車両のスロットルボディー製作会社によるパーツナンバーと共に申告しなければならない。

2.4.8 シリンダーヘッド

2.4.8.1 シリンダーヘッドは公認車両に装備されているものまたは下記改造が認められた公認パーツとする。

2.4.8.2 不要なセンサー用の穴は栓で塞ぐか溶接することができる。

2.4.8.3 シリンダーヘッドへのその他部分の溶接は認められない。

2.4.8.4 バルブは公認車両に装備されたものまたは公認パーツとし、一切の改造は認められない。

2.4.8.5 バルブラッピング（バルブ及びバルブシート）は、通常のメンテナンスの範囲で認められる。

2.4.8.5.1 バルブシート輪郭外径とバルブシート角の変更は認められない。

2.4.8.6 ヘッドガスケットは自由とする。

2.4.9 カムシャフト

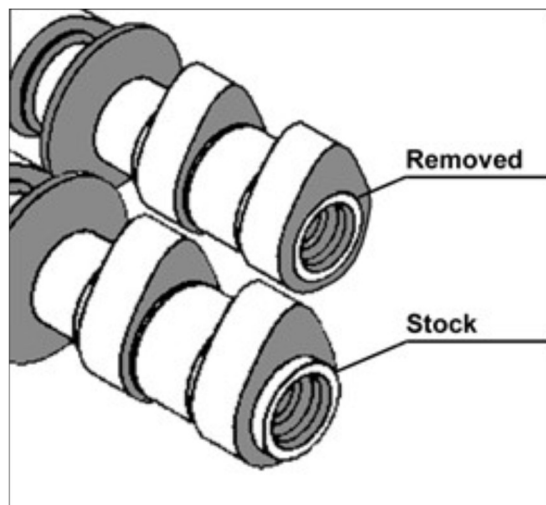
2.4.9.1 カムシャフトは公認時のものまたは公認パーツとし、如何なる改造も認められない。

2.4.9.2 カムシャフト端部の突起物は、カムタイミングのダイアリングを容易にするために取り除くことが出来る。その他改造は一切認められない。下記図を参照。

2.4.9.3 全ての公認カムシャフトの交換は、正規のカムシャフトまたは同一のローブプロフィールを持つオリジナルのモーターサイクルマニュファクチャラーが製造した表面を有する強化版のものが認められる。

2.4.9.4 強化カムシャフトは、パーツナンバーを持ち、事前に FIM アジア ARRC 技術委員会の事前承認を受けていなければならない。

2.4.9.5 これは、カムシャフトの破損を防ぐためのものであり、如何なる手法においてもエンジン性能を向上させるものではない。交換するカムシャフトは、公認時のパーツと同等以上の重量でなければならない。



2.4.10 カムシャフトスプロケットまたはギヤ

2.4.10.1 カムシャフトスプロケット又はギヤは、手動で調整可能なタイプに変更可能とする。また、ストックのカムシャフトスプロケット/ギヤを変更し、そのような調整ができるようにすることも可能とする。

例：ボルト穴の溝加工

2.4.10.2 圧入カムスプロケットを調整可能なボスとカムスプロケットに交換可能とする。

2.4.10.3 位相可変カムタイプのカムシャフトスプロケット/ギヤは、公認時の車両に搭載されている場合にのみ使用が認められる。

2.4.10.4 カムチェーンテンショナーは、自由とする。

2.4.11 シリンダー（シリンダーブロック）

シリンダーは、公認時に装備されているものとし、一切の改造は認められない。

2.4.12 ピストン

2.4.12.1 複数気筒車両のピストン

2.4.12.1.1 ピストンは、公認時に装備されているものまたは改造されていない公認パーツでなければならない。

2.4.12.2 単気筒車両のピストン

2.4.12.2.1 信頼性を目的としたアフターマーケットピストンが認められ、以下が守られなければならない。

2.4.12.2.2 形状はスタンダードと同じでなければならない。

2.4.12.2.3 重量はスタンダードと同じかそれ以上でなければならない。

2.4.12.2.4 ピストンの材質及び製作方法は自由とする。（鋳造、プレス等）

2.4.12.2.5 表面処理は、スタンダードと同じでなければならない。

2.4.12.2.6 これらピストンは、パーツナンバー及び仕様とともに FIM
アジア ARRC 技術委員会に提出され、使用の許可を受け
なければならない。

2.4.13 ピストンリング、ピン及びクリップ

2.4.13.1 ピストンリング、ピン及びクリップは公認時に装備されているものま
たは改造されていない公認パーツでなければならない。

2.4.13.2 全てのピストンリングは装備されていなければならない。

2.4.14 コネクティングロッドアッセンブリー

2.4.14.1 コネクティングロッドアッセンブリーは、公認時に装備されているも
のまたは改造されていない公認パーツでなければならない。

2.4.15 クランクシャフト

2.4.15.1 公認時に装備されているものまたは改造されていない公認パーツでな
ければならない。

2.4.16 クランクケース、エンジンカバー

~~2.4.16.1 公認時に装備されているものまたは公認パーツで以下の範囲内の改造
が認められる。~~

2.4.16.1 オイルを含むエンジンカバーは、金属製のボルトで確実に固定しなけ
ればならない。

2.4.16.2 公認時に装備されているものまたは公認パーツで以下の範囲内の改造
が認められる。

2.4.16.2.1 転倒時に路面と接触する恐れのあるオイルを含む全ての側
面カバー/エンジンケースは、金属製（アルミニウム合
金、ステンレススチール、スチールまたはチタニウム）の
追加のカバーで保護されなければならない。

2.4.16.2.2 追加のカバーは、オリジナルカバーの最低 1/3 をカバー
していなければならない。トラック路面に損傷を与えるよ
うな鋭利な角であってはならない。

2.4.16.2.3 これらカバーは、確実かつ強固に最低3つのケースカバー
ボルトでオリジナルカバー/エンジンケースをクランクケ
ースに固定しなければならない。

2.4.16.2.4 貼付式の追加カバーは認められない。

2.4.16.2.5 FIM 公認カバーは、その材質、寸法に関係なく使用が認め
られる。

2.4.16.2.6 フェアリングが、オリジナルエンジンカバーの 1/3 を覆
っている場合、追加のカバーは要求されない。

2.4.16.3 このカバーに追加し、アルミニウムまたはスチール製のプレートま
たはクラッシュバーが認められる。このようなデバイスは全て突然
起こりうる衝撃、磨滅及び転倒による損傷に耐えうるものでなけれ
ばならない。

FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、安全性を満足していない如何な
るカバーの使用をも拒否することが出来る。

2.4.17 トランスミッション及びギアボックス

2.4.17.1 トランスミッション及びギアボックス比は公認された車両用にマニユ
ファクチャラーが生産したオリジナルのものと同じ仕様でなければ
ならない。下記の改造が認められる。

2.4.17.1.1 構造の強度向上のためのギアの再設計

2.4.17.1.2 トランスミッションギアの材質は、構造上の強度向上を目
的とする変更が認められる。

2.4.17.2 ギア比及び変則ギア段数は、公認された車両用にマニユファクチャ
ーが生産したオリジナルのものでなければならない。

2.4.17.3 クイックシフトシステムが認められる。

2.4.17.4 電子式または油圧式作動シフターは認められず、ギヤシフトは足による操作が維持されていなければならない。

2.4.17.5 フロント及びリアのスプロケット、チェーンピッチ及びチェーンサイズは交換することが出来る。

2.4.17.6 リアフェンダーと合体式でないトップチェーンガードは取り外すことが出来る。

2.4.18 クラッチ

2.4.18.1 クラッチは湿式タイプを維持してなければならず、ドライタイプへの変更は禁止される。

2.4.18.2 クラッチの作動は、ケーブルによるものとし、油圧作動式に変更することは認められない。

2.4.18.3 バックトルクリミットまたはスリッパークラッチシステムの組み込みが認められる。

2.4.18.4 クラッチスプリングは自由とし、事前に装備されたものはシムの追加により変更が出来る。

2.4.18.5 クラッチプレートは自由とする。

2.4.18.6 クラッチケーブルは自由とする。

2.4.19 オイルポンプ及びピルライン

2.4.19.1 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。

2.4.19.2 オイルパンはアフターマーケットのものと交換または他の一般生産型モデルのものを使用することが出来る。

2.4.20 ラヂエター、冷却システム及びオイルクーラー

2.4.20.1 ラヂエター及び全クーリングシステム内には水のみが認められる。

- 2.4.20.2 一切の添加物、不凍液、ラヂエタークーラントまたはその他液体は認められない。
- 2.4.20.3 オリジナルのラヂエター位置にメインフレームへの改造なしで取り付けられる場合、アフターマーケットのラヂエターへの変更または追加ラヂエターを追加することが出来る。
- 2.4.20.4 オイルクーラーの追加が認められる。
- 2.4.20.4.1 柔軟なオイルラインコネクションを持つ如何なる追加オイルクーラーも、モーターサイクルに取り付ける場合、全てのオイルラインは強化タイプとし、外部防御素材でオリジナルのファクトリーの取り付け基準を満たす高性能なものでなければならない。
- 2.4.20.4.2 全てのオイルラインの接続部はスウェージタイプでなければならない。スクリュークランプはタイプは禁止される。
- 2.4.20.4.3 追加のラヂエターのための追加の取り付けブラケットを取り付けることが出来る。
- 2.9.20.5 フレームの一部に近接するオイルライン、ボルトまたはその他突起物は、ストラップ、クランプまたは他のメカニカル器材で保持されていなければならない。
- 2.4.20.6 全てのクーリングシステムのホース及びキャッチタンクは変更することが出来る。
- 2.4.20.7 ラヂエターキャップは自由とする。
- 2.4.20.8 オイル及び/あるいは水ラヂエターの前部に追加の保護用メッシュを追加することが出来る。

2.4.21 エアボックス

2.4.21.1 RAMエアシステム

2.4.21.1.1 エアボックスは、ラムエアシステムを取り入れるため改造することが出来る。

2.4.21.1.2 フロントフェアリングは、ラムエアシステムを取り入れるために改造することが出来る。

2.4.21.2 ストックのエアボックスが装備されていなければならず、それを改造することが認められる。

2.4.21.3 エアフィルターエレメントは自由とし、取り外すことも出来る。

2.4.22 エキゾーストシステム

2.4.22.1 スチール製のアフターマーケット製エキゾーストパイプのみ認められる。

2.4.22.1.1 チタニウム又チタニウム類似の金属製のアフターマーケット製のエキゾーストパイプは認められない。

2.4.22.1.2 サイレンサー/マフラーキャニスターはチタニウムまたはカーボンファイバーの使用が認められる。

2.4.22.2 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、丸められていなければならない。

2.4.22.3 エキゾーストシステムのラッピングは認められないが、安全上、ライダーの足またはフェアリングが接触する部分については熱から保護するために例外とする。

2.4.22.4 エキゾーストシステムの音量値は 115dB/A とする。

2.4.22.4.1 レース後の許容誤差は+3dB/A とする。

2.4.22.5 サイレンサー排気口が複数ある車両の場合の音量計測は、各サイレンサー排気口で行う。

2.4.22.6 音量計測時の固定回転数は下記のとおりとする。

車両	回転数
Honda CBR250RR	7500
Honda CBR300R	5500
Kawasaki Ninja 250R	7500
Kawasaki ZX250R	10500
Kawasaki ZX25RR	10500
KTM RC390	5500
TVS Apache RR310	5500
Yamaha YZF-R25	7500
Yamaha YZF-R3	7500

2.4.23 イグニッション及びエンジンコントロールユニット（ECU）

2.4.23.1 ARRC技術委員会は、下記に明記する aRacer システムのみ承認しており、全参加者が使用しなければならない。以下が承認パーツとする。

2.4.23.1.1 aRacer RC SpecX ECU

2.4.23.1.2 aRacer クイックシフターモジュール及びセンサー

2.4.23.1.3 aRacer Spec Speed Tuning X カリブレーションツール

2.4.23.1.4 aRacer Link ECU と PC 用リンク・コミュニケーションケーブル

2.4.23.1.5 aRacer Race Function Module GPS 及びジャイロモジュール

2.4.23.2 大会期間中、FIM ARRC テクニカルダイレクターまたは公式 ECU 技術者は、以下の権限を有する。

2.4.23.2.1 不正行為確認のためのデータログダウンロード

2.4.23.2.2 性能の統一化のための最大回転数規制

2.4.23.2.3 ECU ハードウェア及び関連部品の交換

2.4.23.2.4 ECU ソフトウェアの変更または最新化

2.4.23.2.5 別のハードウェアまたはソフトウェア ECU サプライヤーの変更

2.4.23.3 そのような変更が行われる場合、全参加者の ECU ハードウェア及びソフトウェアも変更される。

2.4.23.4 ワイヤリングハーネス及びワイヤリングコネクタは、以下の改造を除きオリジナルのものでなければならない。

2.4.23.5 未使用及び/あるいは余分なワイヤハーネス及びコネクタは取り外しても接続を切っても良い。

2.4.23.6 ECU マップスイッチの追加が認められる。

2.4.23.7 イグニッションコイル及びスパークプラグは自由とする。

2.4.23.8 キー/イグニッションロックは位置の変更、交換、取り外すことができる。

2.4.24 ジェネレーター、オルタネーター、エレクトリックスターター

2.4.24.1 これらパーツは、公認された車両に装備されているものとし、改造は認められない。

2.4.24.2 スターターは、オフセットすることなく、オリジナルの取り付け位置になければならない。

2.4.24.3 エレクトリックスターターは正常に作動しなければならず、大会期間中のいつでもエンジンを始動させることができないなければならない。

2.4.24.4 車両保管中、エレクトリックスターターは、ブースとバッテリーを使用せずに適切なスピードでクランクを回転させ、エンジンを最低 2 秒間作動させなければならぬ。ブーストバッテリーは認められない。

2.4.25 バッテリー

2.4.25.1 バッテリー及びバッテリーのサイズは自由とし、その位置の変更も認められる。

2.4.25.2 バッテリーは、確実に取り付けられ、外部に露出していない。

2.4.25.3 レギュレーター/レクティファイヤは自由とする。

2.4.26 メインフレームボディー及びリアサブフレーム

2.4.26.1 フレーム及びサブフレームは、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以下の改造を施した公認部品でなければならない。

2.4.26.2 クラッシュプロテクター（プロテクティブコーン）は、既存の取り付け位置を利用しフレームまたはホイールアクスル端部に圧入し取り付けることができる。

2.4.26.3 認められたパーツ（フェアリングブラケット、ステアリングダンパーマウント、センサー）を取り付けるための穴あけは認められる。

2.4.26.4 フレームボディー側面は、複合素材製の保護用部品で覆うことが認められる。

2.4.26.4.1 このプロテクターはフレーム形状に合うものでなければならない。

2.4.26.4.2 これらカバーは、フレームに構造的剛性を与えて追加する永久接着タイプであってはならない。

2.4.26.5 エンジンマウントブラケットまたはプレー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。

2.4.26.6 ブラケットまたはマウントポイントは、フレームに溶接してはならない。

2.4.26.7 ボルトオンタイプのブラケットは交換、改造、取り外すことができる。

2.4.26.8 ボルトオンアクセサリは取り外すことができる。

2.4.26.9 追加のシートブラケットは認められるが、非ストレスで突出しないブラケットは、モーターサイクルの安全構造またはアッセンブリーに影響を与えない場合、取り外すことができる。

2.4.26.10 全ての車両には車両識別番号（VIN）がフレームまたはボディーまたはサブフレーム上のメタルプレートに刻印されていなければならない。

2.4.27 事前に組まれたスペアフレーム

2.4.27.1 大会期間中、各ライダーは、車検に提示し、フレームに識別シールを貼付された1台の車両のみ使用することが出来る。フレームの交換が必要な場合、ライダーまたはチームは FIM アジア ARRC テクニカルディレクターにスペアフレームの使用を申請しなければならない。

2.4.27.2 事前に組まれたスペアフレームが FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに提示され、車両組み込みの承諾を得なければならない。

2.4.27.3 事前に組まれたフレームとは下記のとおりとする。

2.4.27.4 メインフレームアッセンブリー

2.4.27.5 ベアリング（ステアリングヘッドアッパー及びロワートリプルクランプ、スイングアーム他）

2.4.27.6 スイングアーム

2.4.27.7 リヤサスペンションリンケージ及びショックアブソーバーアッパー及びロワートリプルクランプ

2.4.27.8 ワイヤリングハーネス

2.4.27.9 リビルトされた車両は、使用前に車検員による安全確認を受け、車両のフレームに新たなシールが貼付されなければならない。

2.4.27.10 それ以降の競技会において損傷車両は保管され、その車両のパーツがスペアパーツとして使用されないようにされる。

2.4.28 完全なスペア車両

2.4.28.1 完全なスペア車両への交換は認められない。

2.4.28.2 完全な車両は、登録した車両へのスペアパーツとして個々のパーツを利用するために準備される。

手順の説明

2.4.28.3 1 台の車両のみ事前テクニカルチェックに提示することが認められ、その車両のみがトラック上、プラクティス、予選、ウォームアップ及びレース時にピットボックスの展示スペースに置くことができる。

2.4.28.4 転倒し損傷を受けた車両のフレーム交換が必要であると判断したチームは、FIM ARRC テクニカルダイレクターに申告しなければならない。車両が転倒その他事故により損傷を受けた場合、事前に組み込まれたスペアフレームを使用し車両を再生することが認められる。

2.4.28.5 再生した車両の組み上げが完了した時点で、車検及び安全チェックを受け、公式にシールが貼付される。

2.4.28.6 損傷を受けた車両のシールは車検員によって破棄され、当該車両のシャーシは当該大会期間中に使用することは認められない。

2.4.28.7 新たな識別番号が FIM ARRC テクニカルダイレクターによって記録される。

2.4.28.8 損傷を受けた車両のパーツは、新たな再生車両に利用することができる。

2.4.28.9 交換した新たな車両は、車両が損傷を受けたプラクティス、予選セッションまたはレース終了後以降でなければトラック上で使用することは認められない。

2.4.28.10 損傷を受けた車両は、速やかにピットボックスから取り除かれ、ピットボックスの展示エリアの外に保管されなければならない。

2.4.28.11 事前組み込みされたスペアパーツとしてのフレームが使用され、再度転倒や事故によりフレーム変更が必要となった場合、全く構成部品の取り付けられていない真新しいフレームを使用しなければならない。

2.4.28.12 FIM ARRC テクニカルディレクターは、その真新しいフレームを車両再生作業開始前に確認しなければならない。

2.4.28.13 本手順の条項に反する場合、スポーツ規則に明記された罰則の対象となる。

2.4.29 フロントフォーク及びステアリングダンパー

2.4.29.1 フロントサスペンションシステム（インナーチューブ、ホイールスピンドル等）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、以下に記す以外の改造は認められない。

2.4.29.2 ダンピング調整の為、フォーク内部の改造は認められる。

2.4.29.3 内部ダンパーは改造、交換または取り外すことが出来る。

2.4.29.4 内部フォークスプリングは他の似通った異なるレート之物に交換することが出来る。

2.4.29.5 内部フォークスプリングは、追加または取り外すことが出来る。

2.4.29.6 アッパー及びロワーフォーククランプ（トリプルクランプ、フォークブリッジ）は、交換又は改造することが出来る。

2.4.29.7 フォークキャップ（フォークの上端部にある）は、スプリングのプリロード又はダンピングを外部から調整するために改造、または交換することが出来る。

2.4.29.8 電子制御式ステアリングダンパーは、公認された車両または一般公道用モデルに装備されていない場合、使用することは出来ない。

2.4.29.9 公認車両に装備された物か、公認されたシステムを如何なる改造もせず使用しなければならない。

2.4.29.10 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認められる。ステアリングダンパーは、ステアリングロックデバイスとして機能してはならない。

2.4.29.11 ダストシールは改造、変更または取り外すことが出来る。

2.4.29.12 オイルシールは、完全な状態を維持し、フロントフォークは適切にオイルシールされていなければならない。

2.4.30 ショックアブソーバー（リアサスペンションユニット）

2.4.30.1 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。

2.4.30.2 取り付け位置及びリンク/リンケージは公認時の位置が維持されていなければならない、改造は認められない。

2.4.30.3 電子制御式ショックアブソーバーは認められず、それらは通常タイプのショックアブソーバーに交換されなければならない。

2.4.31 リアスイングアーム（リヤフォーク）

2.4.31.1 リアスイングアームは、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、以下に記す以外の改造は認められない。

2.4.31.2 リアスイングアームピボット位置はオリジナルまたは公認車両と同じ位置に無ければならない。

2.4.31.3 市販車両にインサートがある場合、オリジナルインサートの位置は変更することが出来るが、インサートの交換または改造は認められない。

2.4.31.4 リアホイールスタンドブラケットは、リアスイングアームに溶接またはボルトにて追加することが出来る。ブラケットは端部が丸められていなければならない。（大きな直径で）締め付けボルトは凹所になければならない。オリジナルのリヤブレーキキャリパー取り付け位置を維持する為の固定システムまたはポイントをリアスイングアームに追加することが出来る。

2.4.31.5 強固なプロテクティブカバー（シャークフィン）は、シングアームに取り付けられ、リアホイールの位置に関係なく、常にロワーチェーン可動部、スイングアーム及びリヤホイールスプロケット開口部を覆っていなければならない。

2.4.32 ホイール

2.4.32.1 ホイールは交換することが認められる。アフターマーケットのホイールはアルミニウム製でなければならない。

2.4.32.2 ホイールの直径は 17 インチとし、以下の仕様が認められる。

2.4.32.2.1 認められる最大リム幅は以下のとおりとする。

2.4.32.2.1.1 フロントホイール最大リム幅 3.0 インチ

2.4.32.2.1.2 リアホイール最大リム幅： 4.5 インチ

2.4.32.3 ホイールスペーサーは改造または交換することが出来る。

2.4.32.4 ホイールバランスウェイト取り外し、変更、追加することが出来る。

2.4.32.5 オリジナルのスプロケットキャリアは交換することが出来る。

2.4.32.6 ノンストップコーティング/処理はリムのビードエリアに施すことが出来る。

2.4.32.7 如何なるインフレーションバルブも使用することが出来る。

2.4.33 ブレーキ

2.4.33.1 オリジナルの車両又は公認時に車両に ABS が装備されている場合、システムを切断することが出来る。

2.4.33.2 フロント及びリアブレーキディスクは、アフターマーケットのブレーキディスクに交換することが出来るが、オリジナルのキャリパー及びマウントに取り付けることが出来なければならない。

2.4.33.3 しかし、外径、オフセット、ホイールマウント及びベンチレーションシステムはオリジナルの車両の物か公認時の寸法及びシステムが改造なしで取り付けることが出来る。

2.4.33.4 オリジナル又は公認時の車両がインターナルベンチレーテッドディスクを装備していない場合、その使用は認められない。

2.4.33.5 交換する場合、スチール製（最大カーボン含有量は 2.1wt%）のもののみとする。

2.4.33.6 ブレーキローターの厚みを増加することは出来るが、オリジナル又は公認時のキャリパーに改造なしで取り付けられなければならない。

2.4.33.7 ブレーキディスクローターの数または量（シングルまたはダブル）は、オリジナル又は公認時のものと同じでなければならない。

2.4.33.8 フロント及びリアブレーキキャリパー（マウント、キャリアー、ハンガー）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ず、改造は認められない。

2.4.33.9 フロント及びリアのマスターシリンダーは、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でなければならず、改造は認められない。

2.4.33.10 フロント及びリヤの油圧ブレーキラインは変更することが出来る。両方のフロントブレーキキャリパー用のフロントブレーキラインの分岐点はロワーフォークブリッジより上になければならない。

2.4.33.11 ブレーキパッドは自由とする。

2.4.33.12 ブレーキパッドロックピンは改造またはクイックタイプに変更することが出来る。

2.4.33.12.1 β タイプのものは、安全にワイヤーロックが施されなければならない。

2.4.33.13 作動液の熱を軽減する為にキャリパーシムの追加が認められる。

2.4.33.14 追加のエアスクープまたはダクトは認められない。

2.4.33.15 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。

2.4.33.15.1 テクニカルディレクターは、安全を確保できないと判断するガード類の使用を拒否する権限を有する。

2.4.34 ハンドルバー及びハンドコントロール

2.4.34.1 ハンドルバーは交換することが出来る。

2.4.34.2 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。

2.4.34.3 クラッチパーチ（留め具）とクラッチレバー及びブレーキレバーは、アフターマーケットのものと交換することが出来る。レバーの動きの調整並びにブレーキレバーアジャスターは認められる。

2.4.34.4 スイッチは変更することが出来るが、エレクトリックスタータースイッチ及びエンジンストップスイッチはハンドルバーに装備されなければならない。

- 2.4.34.5 スロットルアッセンブリー及び関連ケーブルは改造または変更することが認められるが、スロットルボディーとスロットルコントロールとの接続は、公認車両の状態を維持していなければならない、如何なる改造も認められない。
- 2.4.34.6 ケーブル式のスロットル（グリップアッセンブリー）は、リモートによるライドバイワイヤセンサーを含み、解放及び閉鎖を行うケーブルが装備されていなければならない。
- 2.4.34.7 スロットルコントロールは、手で握っていないときには自動的に元に戻るものでなければならない。
- 2.4.34.8 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。ボタンまたはスイッチは赤色でなければならない。
- 2.4.35 フットレスト及びフットコントロール
- 2.4.35.1 フットブレーキペダルは自由とする。
- 2.4.35.2 フットレスト、ブラケット及び固定具は交換や位置変更も認められるが、ブラケット自体はオリジナルの取り付け位置を維持しなければならない。
- 2.4.35.3 フットレストは固定タイプまたは折り畳み式のものが認められる。折り畳み式フットレストは自動で戻るメカニズムを備えていなければならない。
- 2.4.35.4 フットレストの端部は最低直径 8mm の強固な球状でなければならない。
- 2.4.35.5 リジッドタイプの金属製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。

2.4.35.6 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。

2.4.36 燃料タンク

2.4.36.1 燃料タンクは、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、改造は認められない。

2.4.36.2 タンクパッドはタンク後部に簡易に取り付けることが出来るが、永久接着は不可とする。

2.4.36.3 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されなければならない。

2.4.36.4 燃料キャップは変更が認められる。

2.4.36.5 誤って開いてしまわないように確実にロックできるものでなければならない。

2.4.36.6 燃料キャップは閉じられた時に漏れ防止でなければならない。

2.4.37 フェアリング/ボディーワーク

2.4.37.1 ウィンドスクリーンのデザイン及び形状は自由とする。

2.4.37.2 フェアリング/ボディーワークのデザイン及び形状は自由とする。

2.4.37.2.1 カーボンファイバーまたはカーボン複合材料を使用したフェアリング/ボディーワークの製造は認められない。

2.4.37.2.1.1 穴および圧力がかかる取り付け領域の周囲の追加の補強のみ、カーボンファイバーまたはカーボン複合材料で追加の層を設けることができる。

2.4.37.2.1.2 オリジナルの RAM エアダクトは取り除きまたは変更することが出来る。

2.4.37.3 オリジナルのコンビネーション・インストルメント／フェアリング・ブラケットは交換することができるがチタニウム及びカーボン（または類似複合素材）は禁止される。

2.4.37.4 ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、最低6リットルを保持できる構造でなければならない。フェアリング開口部の下端は、フェアリングの底より最低 70mm 上に設けられなくてはならない。ロワーフェアリングの横行壁の上端は最下部より最低 70mm 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。

2.4.37.4.1 ロワーフェアリングには、直径 $\leq 25\text{mm}$ の孔がフロント底部に設けられなくてはならない。この孔は常に閉じられていなければならない。

2.4.37.5 フロントフェンダー/マッドガードは、オリジナルパーツのコスメティックデュプリケート（複製したもの）に交換する事が出来る。

2.4.37.6 リヤマッドガードは交換または取り外すことが認められる。

2.4.37.7 チェーンガードは、リヤマッドガードと別に装備されなければならない。

2.4.38 シート

2.4.38.1 シートベース及び関連するシートボディーワークは交換することが出来る。

2.4.38.2 リアシート周りのリヤボディーワーク上部はソロシートに改造することが出来る。

2.4.38.3 シートロックシステム（プレート、ピン、ラバーパッド等）は、取り外すことが出来る。

2.4.39 ファスナー

2.4.39.1 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。しかし、チタニウムまたはその他特殊軽合金素材のファスナーを除くことが本規則内に明記されていたり特筆されている場合を除く。

2.4.39.2 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。

2.4.39.3 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。

2.4.39.4 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。

2.4.39.5 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。

2.4.40 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。

2.4.40.1 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。

2.4.40.2 如何なるスパークプラグも使用することが出来る。

2.4.40.3 全てのガスケット及びその材質も自由とする。

2.4.40.4 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。

2.4.40.5 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。

2.4.40.6 オリジナルでないパーツ（フェアリング、エキゾースト、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。

2.4.40.7 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。

2.4.40.7.1 ただし、構造上の剛性や強度を高めるためにフレームやスイングアームに複合材料を接着することは許可されない。

2.4.40.8 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®）

2.4.41 以下のアイテムは取り除くことが出来る

2.4.41.1 計器、計器ブラケット及び関連ケーブル

2.4.41.2 タコメーター及びスピードメーター

2.4.41.3 ラヂエターファン及びワイヤリング

2.4.41.4 サーモスタット、サーマルスイッチまたは水温センサー

2.4.41.5 リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

2.4.41.6 余分なハンドルバースイッチ類

2.4.41.7 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）

2.4.41.8 リアフェンダーに干渉しないトップチェーンガード

2.4.42 以下のアイテムは取り除かれなければならない

2.4.42.1 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のもので覆われなければならない。

2.4.42.2 バックミラー

2.4.42.3 ホーン

2.4.42.4 ライセンスプレートブラケット

2.4.42.5 工具

2.4.42.6 ヘルメットフック及び荷物用フック

2.4.42.7 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）

2.4.42.8 パッセンジャー用グラブレール

2.4.42.9 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）

2.4.42.10 触媒装置

2.4.43 以下のアイテムは変更されなければならない

2.4.43.1 全てのエンジンにはクローズドブリーザーシステムが装備されていなければならない。全てのオイルブリーザーパイプ/ラインは、
a. オイルキャッチタンクに接続され、エアボックスに排出される。
または
b. 容量 1 リットルのオイルキャッチタンクに直接排出される。

2.4.43.2 如何なるブリーザーパイプ/ラインも直接大気に放出してはならない。

2.4.43.3 ワンウェイバルブの使用が、上記に代わることはない。

2.4.43.4 全てのブリーザーパイプ/ラインは、既存に排出口より排出されるものでなければならない。

2.4.43.5 エアボックスドレーンは封印されなければならない。

2.4.43.6 以下のパーツは確実にワイヤーロックが施されなければならない。

- a. オイルドレンプラグ
- b. オイルフィルターキャップ
- c. 外部オイルフィルター

2.4.44 追加の装備

2.4.44.1 テレメトリーは禁止される。

2.4.44.2 エンジンの作動中またはモーターサイクルの走行中は、データ交換または設定のためモーターサイクルへのリモートまたはワイヤレス接続は認められない。

2.4.44.3 データロガーを使用することができ、以下のデータロギングセンサー（追加のデータロガーに接続）をオートバイのオリジナルのセンサーに追加することができる。

2.4.44.3.1 フォーク位置センサー

2.4.44.3.2 衝撃位置センサー

2.4.44.3.3 前後ブレーキ圧力センサー

2.4.44.3.4 ブレーキディスク温度センサー

2.4.44.3.5 燃圧センサー（温度ではない）

2.4.44.3.6 油圧センサー

2.4.44.3.7 油温センサー

2.4.44.3.8 トランスポンダーまたはラップタイムシグナル

2.4.44.3.9 GPS ユニット（ラップタイミングとトラック位置）

2.4.44.3.10 タイヤ空気圧センサー（TPMS）

2.4.45 車両のバランス理念

FIM アジア及び ARRC 技術委員会は、車両マーケット内における公平性を維持する為同一クラス内の車両のバランス方法に関する権限を有する。FIM アジア及び ARRC 技術委員会は車両毎の性能を比較検討する。

以下に実行可能ないくつかの方法を示すが、これらはレースシーズン中に随時見直しが行われる。

- 重量調整
- 基本的な最大 RPM 制限 (ARRC aRacer Spec ECU システム経由で調整)
- スロットルボディサイズのバランス調整
- エンジン部品のコンセッション (譲歩)
- ハンドリングおよびサスペンション部品のコンセッション (譲歩)
- 必要に応じてその他の適切なバランスをとる方法

※注：詳しくは以下の記事を参照。~~43500~~

基本的最大規制回転数

車両	回転数
Honda CBR250RR	43500 14000
Honda CBR300R	制限無し
Kawasaki Ninja 250R	43500 14000
Kawasaki ZX25R+ZX25RR	16000
KTM RC390	制限無し
TVS Apache RR310	制限無し
Yamaha YZF-R25	43500 14000
Yamaha YZF-R3	12500

2.4.45.1 ライダーの均衡化

2.4.45.1.1 最初の均衡化 - 最初の均衡化は以下の通り実行される。

2.4.45.1.1 誘因：上位 5 名（ランキング）のポイントが、選手権の他のライダー（6 位以下）に対するポイント差が 25 ポイントとなった場合。

2.4.45.1.2 調整：次戦より、当該ライダーの車両の最高 rpm 規制値から 200rpm 差し引かれる。

2.4.45.1.3 期間：調整された最高 rpm 規制値はレースシーズンを通して適用さるか、または、2 度目の均衡化が実施され調整される迄。

2.4.45.1.2 第 2 次均衡化

第 2 次均衡化は以下の通り実施される。

2.4.45.1.2.1 誘因：上位 5 名（ランキング）のポイントが、選手権の他のライダー（6 位以下）に対するポイント差が 50 ポイントとなった場合。

2.4.45.1.2.2 調整：次戦より、当該ライダーの車両の最高 rpm 規制値から ~~2500~~rpm 差し引かれる。

2.4.45.1.2.3 期間：調整された最高 rpm 規制値はレースシーズンを通して適用さるか、または、2 度目の均衡化が実施され調整されたものの必要に応じて調整が図られる迄。

2.4.45.1.3 第 3 次均衡化

第 3 次均衡化は以下の通り実施される。

2.4.45.1.3.1 誘因：上位 5 名（ランキング）のポイントが、選手権の他のライダー（6 位以下）に対するポイント差が 75 ポイントとなった場合。

2.4.45.1.3.2 調整：次戦より、当該ライダーの車両の最高 rpm 規制値から 100rpm 差し引かれる。

2.4.45.1.3.3 期間：調整された最高 rpm 規制値はレースシーズンを通して適用さる。