

2025 年 SS600 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。

SS600 車両は、FIM 公認を必要とし、FIM 公認車両リストのスーパースポーツ/スーパーストックカテゴリーにリストされた車両とする。特例的な状況下（COVID-19 の蔓延等）により公認とすることが出来ない場合、FIM 公認に代わり、以下の方法が用いられる。

- 製造会社の所属する国の公認
- FIM アジア ARRC 技術委員会による公認

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。全車両自然吸気でなければならない。

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 SS600 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（マニュ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。

2.3 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。

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、本規則に特別に同一モデル名、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を認めるとの記載がされているパーツを除き認められない。（例：ホイール）

2.3.1 参加可能車両

本規則は、一般公道用車両にのみ適用される。車両が、FIM 公認車両リストに含まれているものの、本技術規則に合致しないものがある場合、FIM アジア ARRC 技術委員会が SS600 クラスに参加が可能かどうか決定する権限を有する。

2.3.1.1 エンジン排気量、ボア及びストロークは公認時のサイズを維持していなければならない。

2.3.1.2 以下の車両が参加可能とする。

2.3.1.2.1 HONDA CBR600RR (2017 年以降)

2.3.1.2.2 HONDA CBR600R-RR (2024 年以降)

2.3.1.2.3 KAWASAKI ZX-6R (2017 年以降)

2.3.1.2.4 SUZUKI GSX-R L1 (2011 年以降)

2.3.1.2.5 YAMAHA YZF-R6 (2012 年以降)

2.3.1.2.6 YAMAHA YZF-R6 (2017 年以降)

2.3.1.2.7 SS600 ネクストジェネレーション

2.3.1.2.7.1 KAWASAKI ZX-6 (636) (2017 年以降)

注：上記リストは、FIM アジア ARRC 技術委員会によって改訂される場合がある。

2.3.2 車両最低重量

2.3.2.1 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。

	SS600	SS600 ネクストジェネレーション
最低車両重量	1 6 3Kg	1 7 3Kg
最大車両ターゲット重量	1 7 2Kg	1 8 2Kg
総合算重量	2 3 5Kg	2 4 5Kg

2.3.2.2 最低重量を満たすためのバラストの使用が認められる。バラストを使用する場合、事前車検時に FIM ARRC テクニカルディレクターの確認を受けなければならない。変更のある場合、その都度確認されなければならない。総合算重量を満たすためにバラストの使用が認められ、それは最大**9Kg** までとする。

2.3.2.3 総合算重量を満たしていない場合で、既に車両の最大ターゲット重量を超えている場合、重量ペナルティーは与えられない。

2.3.2.4 プラクティス及びウ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。

2.3.2.5 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。

2.3.2.6 車両の最低重量に関する許容誤差値は設定されない。

※総合算重量とは車両重量にレース用装備をしたライダーの体重の合算とする。

2.3.3 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、年間をとと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。

2.3.3.1 バックグラウンドの色は黒白とし、数字は白黒または明るいとする。

2.3.3.2 フロントナンバーのサイズは

2.3.3.2.1 最低高: 140 mm

2.3.3.2.2 低幅: 80 mm

2.3.3.2.3 数字の太さ: 25 mm

2.3.3.2.4 数字間の最低間隔: 10 mm

2.3.3.3 全てのサイドナンバーのサイズは

2.3.3.3.1 最低高: 120 mm

2.3.3.3.2 最低幅: 60 mm

2.3.3.3.3 数字の太さ: 25 mm

2.3.3.3.4 数字間の最低間隔: 10 mm

2.3.3.4 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。

2.3.3.4.1 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。

2.3.2.4.2 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。

2.3.3.5 ナンバーの承認フォントタイプは下記とする。

2.3.3.5.1 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

2.3.3.5.2 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

2.3.3.5.3 オリバースメッド及びオリバースメッド・イタリック

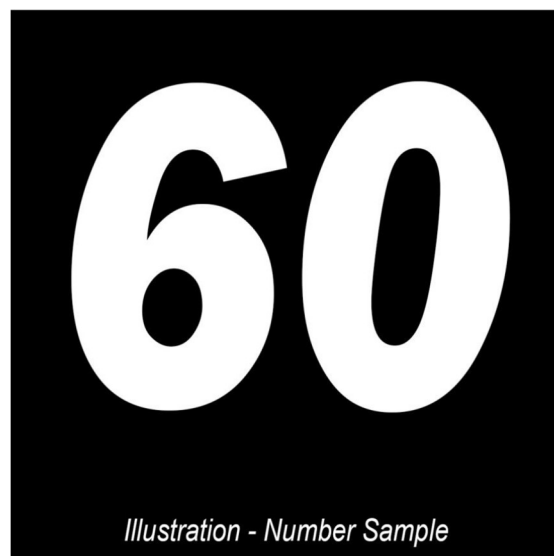
2.3.3.5.4 フランクリンゴシック及びフランクリンゴシック・イタリック

2.3.3.6 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。

2.3.3.7 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。蛍光又は反射タイプの数字は認められない。

2.3.3.8 数字を重ねることは認められない。

2.3.3.9 数字の視認性に関する疑義が生じた場合、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。



2.3.4 燃料

全ての SS600 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。

2.3.5 タイヤ

- 2.3.5.1 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。
- 2.3.5.2 各レース大会毎に最大 5 本のスリックタイヤのみ使用が認められる。更に、1 本のクォリファイ用スリックタイヤが、クォリファイセッション時のみ使用するために供給される。
- 2.3.5.3 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。
- 2.3.5.4 最大 3 セットのウェットタイヤがレースウィークエンドに供給される。
- 2.3.5.5 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。
- 2.3.5.6 如何なる変更（カットやグルーピング）も認められない。
- 2.3.5.7 フリープラクティス、クォ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。
- 2.3.5.8 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。
- 2.3.5.9 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。
- 2.3.5.10 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。
- 2.3.5.11 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。

2.3.5.12 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。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される。

2.3.5.13 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。

2.3.5.14 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。

2.3.5.15 タイヤは、レースディレクションの許可なしに、タイヤ供給会社が指定したものをチームメートを含むライダー間で交換してはならない。

2.3.6 エンジン

2.3.6.1 各大会において、最大 2 基のエンジンの使用が認められる。全てのエンジンは、最初のプラクティス終了後に車検及び安全確認時に封印される。

2.3.6.2 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、FIM アジア ARRC テクニカルディレクターの承認を受けるまで開けてはならない。FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、問題のある交換されたエンジンの確認を要請することが出来る。

2.3.6.3 上記以外、大会期間中は、ARRC FIM アジア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い。

2.3.7 フュエルインジェクションシステム

2.3.7.1 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。

- 2.3.7.2 インジェクターは、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。
- 2.3.7.3 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。
- 2.3.7.4 スロットルボディーは公認時に装備されているものとし、如何なる改造も認められない。
- 2.3.7.5 ベルマウスは、公認時に装備されているものとし、如何なる改造も認められない。
- 2.3.7.6 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ない場合、追加することは認められない。
- 2.3.7.7 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、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。
- 2.3.7.8 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。
- 2.3.7.9 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。
- 2.3.7.10 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。
- 2.3.7.11 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。ソフトウェアを含むライドバイワイヤシステムは改造が認められず、公認時のものを維持するか本来製作されたものでなければならない。
- 2.3.7.12 スロットルボディークランプは変更することが出来る。

2.3.8 燃料供給

2.3.8.1 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ず、改造は認められない。

2.3.8.2 フュエルプレッシャーは、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ない。

2.3.8.3 燃料タンクから供給パイプアッセンブリー（除く）へのフュエルラインは交換することができる。

2.3.8.4 フュエルベントラインは交換することが出来る。

2.3.8.5 フュエルフィルターを追加することが出来る。

2.3.8.6 クイックコネクターの使用または追加が認められる。

例：ドライブブレーキコネクター等

2.3.9 シリンダーヘッド

2.3.9.1 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、改造は認められない。

2.3.9.2 シリンダーヘッドは、如何なるものも追加あるいは切削してはならない。

2.3.9.3 追加の溶接は禁止される。

2.3.9.4 ヘッドガスケットは自由とする。

2.3.9.5 HONDA CBR600RR（PC40: 2013 年以降）のみ：
バルブスプリングは、異なるスプリング比を持つ同等のスプリングに交換することが出来る。

2.3.9.6 バルブ、バルブシート、ガイド、スプリング、リテイナーは、オリジナルとして生産され、公認された車両のマニファクチャラーが供給したものの同じものでなければならず、如何なる改造も認められない。

2.3.9.7 通常のメンテナンスサービスにあるバルブラッピングは認められる。

2.3.10 カムシャフト

2.3.10.1 カム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ず、改造は認められない。

2.3.10.2 全てのカムシャフト変更：オリジナルのカムシャフトまたは同一ローブ仕様でオリジナルのモーターサイクルマニファクチャラーが製作した強化版カムシャフトのみ使用することが出来る。

2.3.10.2.1 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。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を持っていなければならない。

2.3.11 カムシャフトスプロケットまたはギヤ

2.3.11.1 カムシャフトスプロケット/ギヤは手動調整式のタイプに変更することが出来る、あるいは、ストックカムシャフトスプロケット/ギヤは、そのような改造を行うために調整することが出来る。例：ボルトホールスロットティング

2.3.11.2 加圧されたカムスプロケットを調整可能なボス及びカムスプロケットに交換されても良い。

2.3.11.3 バリアブル（可変）カムフェーシング（位相）タイプのカムシャフトスプロケット/ギヤは、公認車両の一般生産車両に装備されている場合使用することが認められる。

2.3.12 シリンダー（シリンダーブロック）

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。

2.3.13 ピストン、リング、ピン及びクリップ

2.3.13.1 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。

2.3.13.2 全てのピストンリングが取り付けられていなければならない。

2.3.14 コネクティングロッドアッセンブリー

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。

2.3.15 クランクシャフトアッセンブリー

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。

2.3.16 クランクケースエンジンカバー及びギヤボックスハウジング

2.3.16.1 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。

2.3.16.2 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クランクケースまたはエンジンカバーは、追加のカバーで保護されなければならない。

2.3.16.2.1 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。

2.3.16.2.2 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。

2.3.16.2.3 貼付式の追加カバーは認められない。

2.3.16.2.4 オイルを含むエンジンカバーはスチール製ボルトで固定しなければならない。

2.3.16.2.5 FIM アジア ARRC テクニカルダイレクターは、安全が確認されない側面カバー及びプロテクションカバーを拒否する権利を有する。

2.3.17 トランスミッション及びギヤボックス

2.3.17.1 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。

2.3.17.1.1 安全を目的として、トランスミッションギヤの材質は、強度の向上を目的とした場合のみ変更することが出来る。

2.3.17.1.2 ギヤ比及び変則ギヤ段数は、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。

2.3.17.1.3 トランスミッション及びギヤに対する上記以外の改造は認められない。

2.3.17.2 メカニカルクイックシフターの追加が認められる。

2.3.17.3 ギヤボックスへのオートセクター機構の追加は認められない。

2.3.17.4 電子式または油圧式作動シフターは認められない。

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

2.3.17.6 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。

2.3.18 クラッチ

2.3.18.1 クラッチは、湿式を維持していなければならず、ドライタイプへの変更は認められない。

2.3.18.2 クラッチの作動方式はケーブル式を維持し、油圧作動式への変更は禁止される。

- 2.3.18.3 バックトルクリミッターまたはスリッパークラッチの使用が認められる。
- 2.3.18.4 クラッチスプリングは自由とし、プリロードされたものはシムの追加により変更が出来る。
- 2.3.18.5 クラッチプレートは自由とする。
- 2.3.18.6 クラッチケーブルは自由とする。
- 2.3.19 オイルポンプ及びオイルライン
 - 2.3.19.1 オイルポンプは、公認された車両用にマニュ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。
 - 2.3.19.2 メタルオイルラインは溶接又は強化する事が認められる。
 - 2.3.19.3 正圧を含むオイルラインが変更される場合、型鉄コネクターを持つメタル強化構造でなければならない。
- 2.3.20 ラヂエター、クーリングシステム及びオイルクーラー
 - 2.3.20.1 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。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。
 - 2.3.20.2 ラヂエターキャップは自由とする。
 - 2.3.20.3 ラヂエター及び取り付けブラケットは交換することが出来るが、取り付け位置は公認時の取り付け位置を維持していなければならない。
 - 2.3.20.4 追加のラヂエター及びオイルクーラーが認められるが、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。
 - 2.3.20.5 オイル及び/あるいはウォーターラヂエター前部へのプロテクティブメッシュの追加が認められる。

2.3.20.6 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。

2.3.21 エアボックス

2.3.21.1 エアボックス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とするが、以下の改造のみ認められる。

2.3.21.1.1 エアフィルターエレメントは自由とする。

2.3.21.1.2 全ての車両（エンジン）はクローズドブリーザーシステムなければならない。全てのオイルブリーザーラインは接続され、オイルキャッチタンクを介してエアボックス内に排出されなければならない。

2.3.21.1.3 エアボックスドレーンは、封印されていないといけない。

2.3.21.2 フェアリングとエアボックス間のオリジナルのエアダクトは公認時のものから改造または変更することが出来る。カーボン複合素材又は、ケブラー素材は禁止される。

2.3.22 エキゾーストシステム

2.3.22.1 エキゾーストパイプ及びサイレンサーは自由とする。

2.3.22.2 チタニウム及びカーボン製エキゾースト及びサイレンサーの使用が認められる。

2.3.22.3 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。

2.3.22.4 SS600 の音量規制値は 105 dB/A とする。（レース後は +3 dB/A）音量測定は以下のとおり行われる。この計測は 5500rpm で行われる。

2.3.22.5 安全上、エキゾーストパイプの端部は鋭利なエッジとならないように丸められていなければならない。

2.3.23 イグニッション/エンジンコントロールシステム

2.3.23.1 ECU は自由とし、交換が認められる。

2.3.23.2 以下の電子ライディングエイドが認められる。

2.3.23.2.1 ダウンシフトブリッパーを含む 2 方向クイックシフター

2.3.23.2.2 トラクションコントロール及びランチコントロール

2.3.23.2.3 これら電子ライディングエイド及び関連ハードウェアは、
車両のスタンダード時に搭載されていない場合、追加する
ことが認められる。

2.3.23.3 ピットレーンスピードリミッターが認められる。

2.3.23.4 ECU マップセレクションスイッチの追加が認められる。

2.3.23.5 ECU の位置を変更することが出来る。

2.3.23.6 抵抗器/ロードは、ECU エラーを避けるため、取り外された電気シス
テム（ライト及びラムダセンサー含む）のパーツ交換時に追加するこ
とが出来る。

2.3.23.7 イグニッションコイルの位置変更が出来る。

2.3.23.8 スパークプラグは変更することが出来る。

2.3.23.9 コーナー間または距離/位置を基準とする調整方式は認められない。

2.3.24 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

2.3.24.1 ジェネレーター（ACG）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。

2.3.24.2 スターターは、オリジナルの位置にオフセットせずに取り付けられて
いなければならない。

2.3.24.3 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といけない。

2.3.24.4 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 秒間始動させなければならい。ブーストバッテリーの使用は認められない。

2.3.25 ワイヤリングハーネス

2.3.25.1 ワイヤリングハーネス及びコネクタは自由とする。

2.3.25.2 キー/イグニッションロックは位置変更、交換または取り外しが認められる。

2.3.26 バッテリー

2.3.26.1 バッテリー及びそのサイズは自由とし、位置変更も認められる。

2.3.26.2 バッテリーは確実に固定され、露出されてはならない。

2.3.26.3 レギュレーター/レクティファイヤ（整流器）は自由とする。

2.3.27 メインフレームボディー及びリアサブフレーム

2.3.27.1 ライダーまたはチームでフレームを交換する場合、スペアフレーム使用嘆願を FIM アジア ARRC テクニカルディレクターに提出しなければならない。

2.3.27.2 フレームは、公認された車両用にマニュ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、如何に記す以外の改造は認められない。

2.3.27.3 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。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。

- 2.3.27.4 承認された部品（例：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、フレームにドリルで穴をあけることが認められる。
- 2.3.27.5 フレームボディーへの追加や切削は、ステアリングダンパーの取り付け以外は禁止される。
- 2.3.27.6 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。
- 2.3.27.7 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。
- 2.3.27.8 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とする。アッセンブリーまたは構造上の安全性を損なわなければ、取り外すことが認められる。リアサブフレームへのボルトオンアクセサリーも取り外すことが出来る。
- 2.3.27.9 ペイントスキームは制限されないが、フレームボディーまたはサブフレームの研磨は認められない。
- 2.3.27.10 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。
- 2.3.27.11 ボルトオンタイプのブラケットは交換、改造、取り外すことが出来る。
- 2.3.27.12 ボルトオンアクセサリーは取り外すことが出来る。
- 2.3.27.13 クラッシュプロテクター（プロテクティブコーン）は、既存のポイント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。例外なく、アクスルは改造することは認められない。

2.3.28 事前に組まれたスペアフレーム及びスペア車両

2.3.28.1 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。

2.3.28.2 フレームの交換が

必要な場合、ライダーまたはチームは FIMARRC 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。

2.3.28.3 事前に組まれたスペアフレームが FIM 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。

2.3.28.4 フレームのプリアセンブリーとは下記に限定される。

2.3.28.4.1 メインフレームアセンブリー

2.3.28.4.2 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）

2.3.28.4.3 スイングアーム

2.3.28.4.4 リアサスペンションリンケージ及びショックアブソーバー

2.3.28.4.5 アッパー及びロワートリプルクランプ

2.3.28.4.6 ワイヤリングハーネス

2.3.28.5 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。

2.3.28.6 登録したメインの車両が損傷を受け競技者のセッション参加機会を失う原因となった、またはレースを終えることが出来なかった場合、完全なスペア車両への変更が認められる。

2.3.28.7 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。

2.3.28.8 手順の説明

- 2.3.28.8.1 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。
- 2.3.28.8.2 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 テクニカルディ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。
- 2.3.28.8.3 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。
- 2.3.28.8.4 損傷を受けた車両のシールは車検員が破棄し、当該車両のシャーシは当該大会期間中に使用する事は認められない。
- 2.3.28.8.5 新たな識別番号が FIM ARRC テクニカルディレクターによって記録される。
- 2.3.28.8.6 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。
- 2.3.28.8.7 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。
- 2.3.28.8.8 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。
- 2.4.28.8.9 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。

2.3.28.8.10 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。

2.3.28.8.11 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。

2.3.29 フロントフォーク及びステアリングダンパー

2.3.29.1 フロントサスペンションシステム（支柱ステム、ホイールスピンドル、アッパー及びロワークラウン等を含むがそれに限られたものではない）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。

2.3.29.2 フロントフォークインナーチューブサイズ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。

2.3.29.3 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、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。

2.3.29.4 以下のスタンダードのフォークのインナーパーツは改造することが出来る。

2.3.29.4.1 シム、ダンパー、油圧ピストン、オイルパッセージ、スプリング及びスペーサー

2.3.29.4.2 アフターマーケットダンパーキットまたはバルブを取り付けることが出来る。

2.3.29.4.3 フォークオイルのタイプ及びオイルの量は自由とする。

2.3.29.5 フロントフォークキャップは改造または交換することが出来る。

2.3.29.6 フロントフォークのフロントクラウンに対する高さ及び位置は自由とする。

2.3.29.7 フォークチューブガードが認められる。

2.3.29.8 ステアリングダンパーの追加やアフターマーケット製の者への交換が認められる。

2.3.29.9 アフターマーケット製の非電子制御式スタリングダンパーが認められる。

23.3.29.9.1 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の機能を持たせてはならない。

2.3.29.10 電子制御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。使用される場合、完全なスタンダード（テクニカルまたは電子パーツも公認された状態または生産されたオリジナルの状態）でなければならない。

2.3.29.11 ダストシールは、改造、変更または交換することが出来る。

2.3.30 ショックアブソーバー（リアサスペンションユニット）

2.3.30.1 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。

2.3.30.2 取り付け位置及びリンク/リンケージは、公認された状態または生産されたオリジナルの状態）でなければならない、改造は認められない。

2.3.30.3 電子制御式ショックアブソーバーは認められず、それは、通常のショックアブソーバーに交換されなければならない。

2.3.31 リアスイングアーム（リアフォーク）

2.3.31.1 リアスイングアームは、公認された状態または生産されたオリジナルの状態）でなければならない、改造は認められない。

2.3.31.1.1 リアホイールスタンドブラケットが、リアスイングアームに溶接又はボルトによって追加することが出来る。ブラケットの端部は丸め（大きな半径）られていなければならない。閉めボルトは凹んでいなければならない。オリジナルのブレーキキャリパーを維持する為のアンカレッジシステムまたはポイントはリアスイングアームに追加することが出来る。

2.3.31.1.2 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、リヤ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。

2.3.31.2 リアスイングアームピボット位置は公認された状態または生産されたオリジナルの状態）でなければならず、改造は認められない。

2.3.31.3 スタンダードの車両がインサートを装備されている場合、オリエンテーション/オリジナルのインサート位置を変更することが出来る。しかし、インサート自体の効果や改造は認められない。

2.3.32 ホイール

2.3.32.1 全てのホイールは公認された車両に装備されたものか部品として製作されたものか、同一フレーム VIN 番号及び同一モデルのものは互換性が認められ、使用が認められる。

2.3.32.2 ホイールの直径及びリム幅は、公認時のままでスタンダード同じでなければならない。

2.3.32.3 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。

2.3.32.4 リアホイールのクッションドライブを含むオリジナルのデザインの場合、公認時の車両と同じオリジナルの状態が維持されていなければならない。

- 2.3.32.5 ホイールバランスウェイトは取り外し、変更、追加することが出来る。
- 2.3.32.6 ノンスリップコーティング/処理が、リムのビードエリアに施すことが出来る。
- 2.3.32.7 インフレーションバルブ及びバルブキャップの使用が認められる。
- 2.3.32.8 フロント及びリアホイールアクスルは、公認された車両用にマニュ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。
- 2.3.32.9 スピードメータードライブは取り外し、またはスパーサーへの交換が認められる。

2.3.33 ブレーキ

- 2.3.33.1 公認車両又はオリジナルの車両が ABS を装備している場合、それは非活動化しなければならない。
- 2.3.33.2 ABS 交換品/バイパスは、取り付けることが認められるが、ABS ユニットを取り外し ECU のみ残すことも出来る。
- 2.3.33.3 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製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られなければならない。しかし、外径、オフセット、ホイールマウント及びヴェンチレーションシステムはオリジナルのものまたは公認パーツと同じものとし、改造は認められない。インターナルヴェンチレーテッドディスクは、公認時の車両が装備していない場合、認められない。
- 2.3.33.4 スチール製（最大カーボン含有量は 2.1wt%）ブレーキディスクにのみ交換が認められる。
- 2.3.33.5 ブレーキディスクローターの厚みを増加することが出来るが、ディスクは公認された車両のブレーキキャリパーに改造することなく装備できなければならない。

2.3.33.6 フロント及びリアブレーキキャリパーは、公認された車両用にマニュ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。

2.3.33.7 フロントマスターシリンダーは交換することが出来る。ハンド及びフットブレーキレバーは自由とする。

2.3.33.8 リアマスターシリンダーは、公認された車両用にマニュ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。

2.3.33.9 フロント及びリア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。

2.3.33.10 ブレーキパッド自由とする。

2.3.33.11 ブレーキパッドロックピン及びスプリングクリップは、取り外すかクイックチェンジタイプに改造することが出来る。

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

2.3.33.13 追加のエアスクープまたはダクトは認められない。

テクニカルディレクターは、安全上、本規則に適合しないガードの使用を拒否する権限を有する。

2.3.34 ハンドルバー及びハンドコントロール

2.3.34.1 ハンドルバーは交換することが出来る。

2.3.34.2 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。（ブレーキマスターシリンダーは除く）

2.3.34.3 クラッチとブレーキレバーは、アフターマーケットのものと交換することが出来る。ブレーキレバーアジャスターが認められる。

2.3.34.4 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。

2.3.34.5 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。ケーブル式のスロットル（グリップアッセンブリー）は、リモートドライブバイワイヤグリップ/デマンドセンサーの作動時を含むオープニング及びクロー징ケーブルが装備されていないなければならない。

2.3.34.6 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。

2.3.34.7 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。

2.3.34.8 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いなければならない。

2.3.35 フットレスト/フットコントロール

2.3.35.1 フットレスト/フットコントロールの位置は変更することは出来るがフレーム上のオリジナルの取り付け位置を維持しなければならない。

2.3.35.2 フットレストはリジッド（強固）タイプまたは折り畳み式のものとする。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。

2.3.35.3 フットレスト端部は最低直径 8mm の強固な球状とする。

2.3.35.4 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。

FIM アジア ARRC テクニカルディレクターは、安全目的を満たしていない如何なるプラグも拒否する権限を有する。

2.3.36 燃料タンク

2.3.36.1 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ない。

2.3.36.2 燃料キャップは変更が認められる。燃料キャップは閉じられた時に漏れ防止になっていなければならない。更に、誤って開いてしまわない

2.3.36.3 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出されなければならない。

2.3.36.4 タンクパッドは、非永久接着剤によってタンクの後部に取り付けることが出来る。それは発泡体パッドまたは複合素材の物でも良い。

2.3.37 フェアリングとボディーワーク

2.3.37.1 フェアリング及びボディーワークはオリジナルパーツの複製品と交換する事が出来るが、レース使用であり若干の変更はあるものの（異なる点数、取り付け位置、フェアリングボトム等）、外観は公認車両用に製作したオリジナルの形状と同じでなければならない。

2.3.37.2 材質は変更可能とするが、カーボンファイバーまたはカーボン繊維素材は認められない。

2.3.37.3 全般的なサイズと寸法は、オリジナルパーツと同じとする。

2.3.37.4 フェアリングブラケットは交換または変更することが出来るが、チタニウム及びカーボンファイバーや似通った複合素材の使用は禁止される。

2.3.37.5 フェアリングの通風路上のオリジナルのエアシュラウドは、取り外すことが出来る。

- 2.3.37.6 ロワーフェアリングは、エンジン破損時に、最低4リットルのオイル/液体を保持する構造でなければならない。
- 2.3.37.7 ロワーフェアリングの横行壁の下端は、フェアリング最下部より少なくとも70 mm上方になければならない。
- 2.3.37.8 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。
- 2.3.37.9 この壁と床面との角度は $\leq 90^{\circ}$ とする。
- 2.3.37.10 ロワーフェアリングには、直径 25mm の孔がフロント底部に設けられなくてはならない。
- 2.3.37.11 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。
- 2.3.37.12 全ての露出する端部は丸められていなければならない。
- 2.3.37.13 ウィンドスクリーンは複製品と交換することが出来るが、それは透明素材でなければならない。
- 2.3.37.14 交換するウィンドスクリーンの高さはオリジナルのものより最大 15 mmまで認められる。垂直方向の寸法はアッパーフォークブリッジよりウィンドスクリーンリップまでを計測する。
- 2.3.37.15 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。
- 2.3.37.16 本来、ストリームライニングを装備していないモーターサイクルには、いかなる形状のストリームライニングも装着することができない。但し、ロワーフェアリング（ベリーパン）を除く。
- 2.3.37.17 このデバイスは、ホイールアクスルからホイールアクスルまで水平に引かれたラインより上に超えてはならない。

2.3.37.18 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。

2.3.37.19 リヤフォーク（スイングアーム）に固定されたリヤマッドガーは、大きい直径のリアスプロケット取付けの為に改造すること出来る。

2.3.37.20 チェーンガードはリヤマッドガードとは別と考慮される。

2.3.38 シート

2.3.38.1 シート、シートベース及び関連するボディーワークは、マニファクチャラーが公認車両の為に製作した物と同様の形状のものに交換することが出来る。

2.3.38.2 リアシート周りのリア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。

2.3.38.3 フロント及びリアからの外見及びプロフィールは公認車両の形状を維持していなければならない。

2.3.38.4 全ての露出された端部は丸められていなければならない。

2.3.38.5 公認またはオリジナルに製作された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。

2.3.39 ファスナー

2.3.39.1 スタンダ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。

2.3.39.2 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。

2.3.39.3 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。

- 2.3.39.4 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。
- 2.3.39.5 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。
- 2.3.40 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。
 - 2.3.40.1 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。
 - 2.3.40.2 如何なるタイプのスパークプラグも認められる。
 - 2.3.40.3 全てのガスケット及びその材質も自由とする。
 - 2.3.40.4 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。
 - 2.3.40.5 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、材質は、特記されているか上記規則で認められている場合を除き、オリジナルのものと同じでなければならない。
 - 2.3.40.6 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。
 - 2.3.40.7 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。但し、カーボン製のエキゾーストサイレンサーハンガーは認められる。
 - 2.3.40.8 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。
 - 2.3.40.9 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®）

2.3.41 以下のアイテムは取り除くことが出来る

2.3.41.1 計器、計器ブラケット及び関連ケーブル

2.3.41.2 タコメーター及びスピードメーター

2.3.41.3 ラヂエターファン及びワイヤリング

2.3.41.4 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。

2.3.41.5 リアサブフレームのボルトオンアクセサリー

2.3.41.6 余分なハンドルバースイッチ類

2.3.41.7 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）

2.3.41.8 リアフェンダーに干渉しないチェーンガード上部

2.3.41.9 リアサブフレーム上のボルトオンアクセサリー

2.3.42 以下のアイテムは取り除かれなければならない

2.3.42.1 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。

2.3.42.2 バックミラー

2.3.42.3 ホーン

2.3.42.4 ライセンスプレートブラケット

2.3.42.5 工具キット

2.3.42.6 ヘルメットフック及び荷物用フック

2.3.42.7 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）

2.3.42.8 パッセンジャー用グラブルール

2.3.42.9 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）

2.3.42.10 触媒装置

2.3.43 以下のアイテムは変更されなければならない

2.3.43.1 全ての車両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。オイルブリーザーパイプ/ラインは以下のとおりに接続されていなければならない。

- a. オイルキャッチタンクを介してエアボックスに排出しなければならない。
- b. 1 リットルの容量のあるオイルキャッチタンクに直接排出されなければならない。

2.3.43.2 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。

2.3.43.3 ワンウェイバルブの使用で上記に置き換えることは出来ない。

2.3.43.4 全てのブリーザーまたはオーバーフローパイプ/ラインは既存の排出口から排出されなければならない。

2.3.43.5 エアボックスドレインは封印されなければならない。

2.3.43.6 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。

2.3.43.7 オイルドレインプラグ

2.3.43.8 オイルフィルターキャップ

2.3.43.9 外部オイルフィルター

2.3.43.10 全てのホイールアクスルナット（または代わりに適切な素材のセーフティーピンが取り付けられなければならない）

2.3.44 ウィング及びエアロダイナミックエイズ

2.3.44.1 ウィング及びそのたエアロダイナミックエイズは、アジア、オセアニア、ヨーロッパの公道用車両で公認された車両に装備されている場合、認められる。

2.3.44.2 レースでウィングを使用する場合、以下のサイズ及び公認時のプロフィールに合致していなければならない。（ $\pm 2\text{mm}$ ）

2.3.44.3 先端（エンドプレート含む）は、最低周囲3mmとする。

2.3.44.4 全てのウィングは先端が丸められて（直径8mm）いるか、フェアリングに含まれるか合体されていなければならない。

2.3.44.5 あるいは、オリジナルの公認された車両に装備され、公道用車両が使用できるウィングを、フェアリングマウント以外の改造無しに取り付ける。

2.3.44.6 ウィングの取り付け位置は、 $\pm 5\text{mm}$ で抑え角 $\pm 2\text{mm}$ とする。

2.3.45 追加の装備

2.3.45.1 テレメトリーは認められない。

2.3.45.2 エンジン稼働状態または車両の走行中は、如何なるデータ交換やセッティングの為にリモートまたはワイヤレスで車両と接続することは禁止される。

2.3.45.3 データロガーの使用が認められ車両に搭載されているオリジナルのセンサーに以下のデータロガー用センサーの追加することが出来る。

2.3.45.3.1 フォークポジションセンサー

2.3.45.3.2 ショックポジションセンサー

2.3.45.3.3 フロント及びリアブレーキプレッシャーセンサー

2.3.45.3.4 ブレーキディスク温度センサー

2.3.45.3.5 燃料プレッシャーセンサー（温度以外）

2.3.45.3.6 オイルプレッシャーセンサー

2.3.45.3.7 オイル温度センサー

2.3.45.3.8 トランスポンダーまたはラップタイムシグナル

2.3.45.3.9 GPS ユニット（ラップタイミング及びトラック位置）

2.3.45.3.10 タイヤ空気圧センサー（Tire Pressure Monitoring System）