

2018年改訂内容

2018/02/06 改訂

4-1-9 ※2019年より、測定値の少数点以下の切り捨ては行わない（99.9dB/A=99.9dB/A）。

5-1 すべての車両には、一般のスタンドで購入できる~~レギュラーまたは~~プレミアム（ハイオク）の無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。

7-3-5-3 サイレンサー先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければならない。

7-6-5 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
他の車両との接触等の場合に、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。

7-6-5-1 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジが無い状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターの材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラー禁止）また、はアルミニウム製に限定される。

HRC GROM Cup 技術規則

本規則は安全性、平等性を考慮した、低コストで参加できる、「HRC GROM Cup」の基本規則である。

車両の仕様は、本規則をベースに開催されるレースの大会特別規則に適合していなくてはならない。

HRC 及び各サーキット（以下主催者）の規則に明記されていない、または許可されていないものについては一切の改造、変更は認められない。

＜用語の定義＞

- 改造 オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）に対し切削、追加、研磨を行う行為。
- 変更 オリジナルパーツ（車両公認時に装着されたもの）を、他のパーツに置き換える行為。
- 材質 「鉄、アルミニウム、マグネシウム、カーボンなど」の分類を指し、製造方法まで規制するものではない。
各材質は、各々の材質を主成分としたものである。
材質については、必要に応じて製造方法も併記して規制の運用を行なう。
- 素材 材質と製造方法を含む。

1 出場車両

ホンダ GROM（2016 年以降の主催者が認める車両）の市販車、及び HRC レースベース車に限定される。

※主催者公認車両＝HRC レースベース車を基本に一般市販車、他仕向け地車両（輸入車）で主催者が競技参加を認めた車両。

2 排気量区分

125cc	4ストローク	単気筒
-------	--------	-----

3 最低重量

車両の最低重量は規定しない。

4 音量

- 4-1 音量の測定は、以下の方法で行われる。ただし、主催者が別に定める計測方法（非計測を含む）がある場合はその大会特別規則による。

- 4-1-1 計測のためのマイクロフォンの位置は排気管後端から500mmで、かつ中心線から後45°で排気管と同じ高さとする。ただし、高さが200mm以下である場合は45°上方の点で行う。
- 4-1-2 規制に適合しているサイレンサーには大会ごとに車検にてマークが付けられ、車検後にサイレンサーを変更することが禁止される。ただし同様に車検合格し、マークを受けたスペア・サイレンサーに関しては例外とする。
- 4-1-3 ギアはニュートラルとしてエンジンを回転させ、所定の回転数域に達するまでエンジンの回転を増していかななくてはならない。測定は所定の回転数に達した時に行うものとする。
- 4-1-4 音量規制値は、下記の回転数で測って99dB/Aまでとする。レース終了後は3dB/Aの許容誤差が認められる。ただし、主催者が別に定める数値がある場合はその大会特別規則による。
- 4-1-5 音量測定は、下記の固定回転数方式が適用される。
4000rpm
- 4-1-6 規制値をオーバーしているマシンは、レース前車検において再度測定を受けることができる。
- 4-1-7 音量測定は気温20℃を基準とする。気温10℃以下の場合許容誤差+1dB/Aが認められる。
- 4-1-8 気温0℃以下の場合許容誤差+2dB/Aが認められる。
- 4-1-9 メーターの読み方は常に切り捨てとする（99.9dB/A=99dB/A）。
※2019年より、測定値の少数点以下の切り捨ては行わない（99.9dB/A=99.9dB/A）。
- 4-1-10 音量測定方法で、ここに記載されていない項目はMFJ規則による。

5 燃料、オイル

- 5-1 すべての車両には、一般のスタンドで購入できるプレミアム（ハイオク）の無鉛ガソリンが使用されなくてはならない。
（AVガス『航空機用燃料』の使用は禁止される）
- 5-2 競技に使用できるガソリンは、販売時に混入されている以外のいかなるものも添加されてはならない。
- 5-3 大会特別規則によりガソリンの銘柄及び供給方法が指定される場合、それに従わなくてはならない。

5-4 エンジンオイルはメーカー及びグレードの規制はしない。

6 ナンバープレート及びカラー

6-1 マシンのフロントとシートカウルの両サイドにゼッケンナンバーが装着され、オフィシャルが明白に認識できるようにしなければならない。さらに、モーターサイクルのいかなる部分、またはライダーが自分のシートに座った時に身体で隠れてしまわないようにしなくてはならない。

6-2 HRC GROM Cup のナンバープレートの地色及び数字の色は下記のとおりとする。

黒地に白文字

地色の黒はつや消しでなければならない。

6-3 数字ははっきり読めるように、また太陽光線の反射を避けるために、つや消しでなければならない。

6-4 数字の最低寸法は下記のとおりとする。

フロント及びシートカウル

最低高	: 120mm
最低幅	: 60mm (1 の場合は25mm)
数字の最低の太さ	: 25mm
数字間のスペース	: 15mm

6-5 数字の字体は、**Futura Heavy**を基準とするゴシック体とする。また、影付き文字などは認められない。

6-6 正規のナンバーと混同する恐れのあるその他のナンバープレート、またはマーキングは競技会の開始前にすべて取り外されなくてはならない。

7 仕様 以下に明記されていないすべての事項については、主催者公認車両と同じ仕様でなければならない。

7-1 レースのために取り外されなければならない部品

7-1-1 ライト／ウィンカー／リフレクター

7-1-2 バックミラー／ホーン／ツールボックス

7-1-3 ナンバープレート／ナンバープレートブラケット

7-1-4 サイドスタンド

- 7-1-5 同乗者用フットレスト／グラブレール
- 7-1-6 その他車検時に安全上取り外しを指示された部品
- 7-2 安全確保のため、改造、変更が義務付けられる事項
 - 7-2-1 アクセルは手で握っていないときは、自動的に閉じるようになっていること。
 - 7-2-2 キルスイッチは、ハンドルを握ったまま操作できる位置に取り付けけること。
 - 7-2-3 クローズドブリーザーシステム
 - 7-2-3-1 市販車両からのオイルブリーザーライン変更は禁止される。（キャッチタンク取り付けは免除される。）
 - 7-2-3-2 エアクリナーボックスの下部に排出穴が開いている場合は、オイルが外部に排出されないようにふさがれていなければならない。
 - 7-2-4 オイルドレンプラグ及びフィルターキャップ
エンジンオイルドレンプラグ及びフィルターキャップは、安全にワイヤーロックされなければならない。ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
 - 7-2-4-1 カムチェーンテンショナーシーリングボルト及び、プッシュロッドにオイルを注入する為のサイドボルトもワイヤーロックしなければならない。ワイヤーロックするための穴あけ加工は認められる。
 - 7-2-5 燃料タンクブリーザーパイプには、適切な材質でできた最低容量250ccのキャッチタンクを取り付け、漏れた燃料はキャッチタンクに放出されるように変更する。
 - 7-2-6 燃料タンクフィルターキャップ及びオイルフィルターキャップは閉じた状態で漏れないようになっているなくてはならない。
 - 7-2-7 リアスプロケットガード
 - 7-2-7-1 チェーンとリアスプロケットの間に、身体の一部が誤って挟まれることのないように、リアスプロケットガードを取り付けなくてはならない。
 - 7-2-7-2 そのガードは、スプロケットとドライブチェーンの噛合部をカバーすることとし、その材質は、アルミニウム、頑強なプラスチックまたは樹脂とし、その取り付け方式は、スイングアームにボルトオンまたは溶接で固定し、容易に脱落したりしないよう確実に固定しなければならない。（取り付けのためのスイングアームへの穴あけ加工は認められない）

- 7-2-7-3 形状はチェーンとスプロケットの間にライダーの手足が巻き込まれないという目的にかなったもので、かつシャープエッジでないこと。
- 7-2-7-4 リアスプロケットガードの板厚は最低2mmなければならない。
- 7-2-8 フロントスプロケットガード
- 7-2-8-1 純正のLリアカバーが装着されていなければならない。ただし、逆シフトにしようとする際、Lリアカバーに干渉する場合は最小限の改造は認められる。本来の機能が果たせない場合は不可となる。
Lリアカバーに焼止めされ一体化しているドライブチェーンガイドは、ドライブスプロケットの変更でドライブチェーンが干渉する場合の改修は認めるが、取り外しは不可。
- 7-2-9 ハンドルストッパー
ライダーの指が挟まれないようにするために、ハンドルを左右いっぱい切ってもハンドルバー（レバーを含む）と燃料タンクの間に最低20mmの間隔があるように、ストッパー（ステアリングダンパー以外のもの）を取り付けなくてはならない。
ステアリング・ダンパーをハンドルストッパーとしての使用は認められない。
- 7-3 レースのために変更、改造が許可される部分
- 7-3-1 フレーム
- 7-3-1-1 不要なステーの切断、ECU取り付けの為のステーの溶接、ハンドルストッパーの溶接は認められる。ただし、フレームの基本骨格の変更は認められない。
- 7-3-1-2 ステアリング・ダンパー取り付け目的のためのフレーム加工（ステー及びブラケットの追加を含む）は認められる。
- 7-3-1-3 転倒時に車両のダメージを最小限に抑えるため、フレームにプロテクティブ・コーンの取り付けは可。
- 7-3-1-4 プロテクティブ・コーンを取り付けた場合、プロテクティブ・コーンの突き出し量は左右のエンジン幅から20mm以上突き出してはならない。また、プロテクティブ・コーンのRは10R以上とする。
FRおよびRRアクスル/ナットにプロテクターを装着する場合、セルフロックナットが確実に機能する構造のこと。また、アクスルナットの締め付け座面が金属製で、スタンダードのアクスル/ナットで締め付ける構造のプロテクターであること。

- 7-3-1-5 サイドスタンドの取り付けブラケット部分のカットは許可される。
- 7-3-1-6 フロント／リアアクスルシャフトの変更は認められない。
- 7-3-1-7 スイングアームピボット部に使用しているアクスルシャフトは、HRC指定の部品にのみ交換を認める。（純正品：303mm）
 - 90102-MAZ-000 (290mm)
 - 90102-MZ1-000 (282mm)
 - 90103-MGS-D30 (276mm)
- 7-3-2 フロントフォーク
- 7-3-2-1 フロントフォークのアウターチューブの表面塗装の変更が認められる。
- 7-3-2-2 フロントフォーク内部パーツはスプリング及びスプリング変更に伴うカラーの変更に限り認められる。
- 7-3-2-3 上部と下部のフォーク・クランプ（三叉、フォーク・ブリッジ）は、公認車両時のままに維持されなくてはならない。
- 7-3-2-4 ステアリング・ダンパーを追加することができる。
- 7-3-2-5 車高調整を目的としたフロントフォークの上下の取り付け位置の調整。
- 7-3-2-6 サスペンションフルードの変更。
- 7-3-2-7 ダストシールの改造、変更、取り外しを行なうことができる。
- 7-3-3 リアフォーク（リアスイングアーム）
- 7-3-3-1 リアスプロケットガードの取り付け、及び取り付け目的の加工。
- 7-3-3-2 リアホイールスタンドのブラケットの取り付け、及び取り付け目的の加工。ただし必要以上に長く鋭角なものは安全上使用が認められない場合があるので注意すること。
- 7-3-4 リアサスペンション
- 7-3-4-1 リアサスペンションのスプリング及びカラーはアフターマーケットの物に変更できる。変更するスプリングとスプリングカラーは、リアサスペンション本体を改造することなしに取り付けられるものに限り認められる。
 スプリングは、材質の変更が出来ない。
 スプリングカラーの材質は、アルミの使用が認められる。

- 7-3-4-2 バンプラバーの取り外し及び変更は認められない。
ただし、オリジナルのバンプラバーの上端から5mmまでをカットすることが出来る。
- 7-3-5 エキゾーストシステム
 - 7-3-5-1 サイレンサーの変更、または改造が認められる（ただし、ステーを含めチタン、カーボンの素材は使用できない）。サイレンサーを変更する場合は、主催者公認車両のエキゾーストパイプを使用し、ボルトオンで取り付けられること。
エキゾーストパイプはサイレンサー取り付け用ステー及びスプリングフックを取り付けのための追加工と溶接部の切削加工が認められる。
 - 7-3-5-2 サイレンサーを変更する場合、ステーの交換及び取り付け位置の変更も認められる。
 - 7-3-5-3 サイレンサー先端を含む鋭利な部分は、エンドカバーのあるなしに関わらず丸みを帯びさせていなければならない。
サイレンサー先端を含む鋭利な部分の丸みを帯びさせるとは、サイレンサー先端の板厚が2mm以上、その角部は0.5R以上とする。板厚を確保するために複数の板の溶接構造としてもよい。
 - 7-3-5-4 排気ガスは後方に排出しなければならない。また埃を立てたり、タイヤやブレーキを汚したり、他のライダーに迷惑をかけるような放出方法であってはならない。
 - 7-3-5-5 サイレンサーの後端は、リヤタイヤ後端の垂直線より後ろにあってはならない。
- 7-3-6 ブレーキ
 - 7-3-6-1 前後ブレーキパッドとホースの変更。
 - 7-3-6-2 ブレーキホース変更に伴うバンジョウボルトの変更。
 - 7-3-6-3 ブレーキフルードの変更。
 - 7-3-6-4 フロントとリアブレーキキャリパー（マウント、キャリア、ハンガー）およびマスターシリンダーは、車両公認時のものでなければならない。
FRのマスターシリンダーにはプロテクターを取り付けることが出来るが、取り付け方法はハンドルバーブラケットプラグを利用し、M10のボルトで固定すること。
 - 7-3-6-5 リアのブレーキリザーバータンクおよびステー取り付け位置の変更、追加を認める。

7-3-7 タイヤ、ホイール

7-3-7-1 タイヤ

7-3-7-1-1 タイヤは変更できるが、主催者が指定したタイヤサイズに限られる。

- ・FRタイヤサイズ 120/70-12 100/485-12 100/90-12
- ・RRタイヤサイズ 130/70-12 120/500-12 120/80-12

※高速サーキットでは必ずスピードレンジに合ったタイヤを使用すること。

7-3-7-1-2 ドライタイヤは予選及び決勝を通じて1セットのみ使用できる。WET宣言時の使用本数制限は行わない。

7-3-7-1-3 レーシングレインタイヤの使用可否については各主催者が定める大会特別規則による。

7-3-7-1-4 タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。

7-3-7-1-5 グリッド及びピットレーン上でのタイヤウォーマーの使用は禁止。但し電源が入っていないタイヤウォーマーの使用は許可される。

7-3-7-2 ホイール

7-3-7-2-1 表面塗装については変更を認める。

7-3-7-2-2 オイルシールの取り外し、ベアリングおよびディスタンスカラーの変更は禁止される。

7-3-8 フットレスト、チェンジレバー、ブレーキペダル、フットレストは改造、変更してよいが、下記条件を満たさなければならない。ただし車両公認時から改造・変更しない場合は、突起物を取り外し、主催者の許可を得れば、下記仕様を満たさなくても使用できる。

7-3-8-1 ブラケットの改造、変更によりフットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよいが、ブラケットは元の取り付け位置に固定しなければならない。

7-3-8-2 フットレストの先端は、最低半径8mmの中空でない一体構造の球状になっていなければならない。

7-3-8-3 折りたたみ式の場合は、自動的に戻るようになっていなければならない。

7-3-8-4 折りたたみ式でないフットレストには、アルミニウム、プラスチック、テフロン、または、同等の材質でできたエンドプラグ（最低半径8mm以上）が常時固定されていなくてはならない。

- 7-3-9 ハンドルバー、レバー類
 - 7-3-9-1 ハンドルバーは、交換および取り付け位置の変更が許可される。
 - 7-3-9-1-1 ハンドルバーの末端が露出している場合は、固形物質を詰めるかゴムでカバーされていなくてはならない。
 - 7-3-9-1-2 ハンドルバーの最低幅は400mmとする。
 - 7-3-9-2 ブレーキレバー／クラッチレバー（ホルダーを含む）及びクラッチケーブル／スロットルケーブルの変更は認められる。
 - 7-3-9-3 ブレーキレバーに関しては、調整機構付きのものも認められるが、リモート式への変更は許可されない。
 - 7-3-9-4 ハイスロットルのためのスロットルホルダーの変更（スロットルハウジングとスイッチ一体式のものは別体式のホルダーに変更することも認められる）。
 - 7-3-9-5 ブレーキ／クラッチレバーの先端はボール状でなくてはならない。
（最低直径16mm）
このボールを平たくすることができるが、端部は丸みをもたせていなければならない（最低の厚み14mm）。
 - 7-3-9-6 ブレーキおよびクラッチレバープロテクション
他の車両との接触等の場合に、ブレーキレバーが作動しないようにブレーキレバープロテクションを装備しなければならない。ただし、スロットルグリップの作動に支障をきたさないことを条件とする。
クラッチレバープロテクションの装備も認められる。
 - 7-3-9-6-1 レバープロテクターの最大幅は、取り付け部を含めて左右のグリップラバーエンドから50mm以上突出していないこと。形状は自由とするが、鋭利な部分やエッジが無い状態で、取り付け方法は片持ちタイプに限定される。
レバープロテクターの材質は、樹脂製（ただしカーボン、ケブラー禁止）また、はアルミニウム製に限定される。
- 7-3-10 ボディワーク（カウリング）
 - 7-3-10-1 アフターマーケットのものに変更することができるが、ゼッケンカバー／アンダーカウル／シートカウルはHRC公認カウルのみ使用することができる。
タンクカバー／シュラウドは公認車両の状態を変更することが出来ない。
 - 7-3-10-2 取り付けブラケットの改造、変更。

- 7-3-10-3 露出しているエッジは、すべて丸みをおびていなければならない。
- 7-3-10-4 フロントフェンダー変更は認められない。
但し、タイヤとの干渉を避けるためのステーの追加は認められる。
- 7-3-10-5 リアフェンダー変更は認められない。但し、ステップおよびブレーキ位置変更に伴う干渉を避ける為の最小限の改造は認められる。
- 7-3-10-6 アンダーカウル下部はエンジン破損時にエンジン内のオイル（全容量）を保持できる構造とする。アンダーカウル下部の内側には、オイルを吸収する難燃性の素材の貼付を推奨する。カーボン／ケブラー素材は認められない。
- 7-3-10-6-1 アンダーカウル下部の端部は、一番低いところから最低50mmの高さまでなければならない。
- 7-3-10-6-2 アンダーカウル下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の穴を最小1個設けなければならない（穴は2個までとする）。
- 7-3-10-6-3 この穴はドライコンディションの時には閉じられ、競技監督がウェットレースを宣言した場合、開けなければならない。
- 7-3-11 シート
シートの変更は認められない。
但し、ライディングポジション調整の為、スポンジ／シート表皮の改造が認められる。
- 7-3-12 シリンダー、シリンダーヘッド

シリンダー及びシリンダーヘッドは、主催者公認車両の状態に対して切削、追加、研磨をしてはならない。ボルトオンのO2（オージェ）センサーはシーリングプラグ（ボルト）への変更が認められる。
オリジナルの性能を維持する為のメンテナンスはカーボン除去及びバルブの擦り合せのみ認められ、シリンダーヘッドの研磨は一切認められない。
- 7-3-12-1 エンジン内部パーツへの追加工（WPC、DLC、ラッピング等）は認められない。
- 7-3-13 エンジン2次カバー
転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持する全てのエンジンケース、カバーは樹脂製（FRP、カーボン、ケブラー、プラスチック、ジュラコン等）の2次カバーによって保護することが出来る。（2次カバーは、強固な接着剤またはボルトにて適切かつ確実に固定されていなければならない）
- 7-3-14 排気ガス対策部品

- 7-3-14-1 エンジン内部以外の排気ガス対策装置の取り外し(エンジン外部に装備されたパイプ・チューブ類を取り外し、回路を閉塞すること) が認められる。

- 7-3-15 クラッチ
クラッチスプリングの変更は認められる。

- 7-3-16 ECU・フュエルインジェクター

- 7-3-16-1 ECUはHRCレースベース車用のみ認められる。
サブ・コンピューターの追加は認められない。
フュエルインジェクターの変更は認められない。

- 7-3-17 ワイヤーハーネス
ワイヤーハーネス(スイッチ類を含む)はHRCレースベース車用のみ認められる。

- 7-3-17-1 オプションパーツのシフトアップインジケータの装着を認める。
 - ・SHIFT UP INDICATOR 37564-NX7-003
 - ・SHIFT UP LENS COMP 37569-NX7-003

- 7-3-18 スプロケット、チェーン
フロントスプロケット、リアホイールスプロケット、チェーンは変更が許されるが、チェーンのサイズは主催者公認車両と同じでなければならない。
モーターサイクル専用ドライブチェーンに限る。

- 7-3-19 スパークプラグ
スパークプラグの変更は認められる。

- 7-3-20 ボルト、ナット類

- 7-3-20-1 ボルト、ナット類の変更は認められる。ただし同じ材質でなければならない。

- 7-3-20-2 ボルト、ナット類はセーフティワイヤーを付けるために穴を開けてもよい。しかし軽量化する改造は認められない。

- 7-3-21 エアクリナー(エレメント/ケース/カバー)の変更、改造および取り外しは認められない。
吸気ダクトの変更、改造は認められないが、取り外しのみ認められる。

- 7-3-22 ライディングポジション調整
調整のための最小限度の部品(パッド、樹脂類など)を燃料タンクに追加することが認められる。

その取り付け方法は、安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。
部品にはカーボン／ケブラー素材の使用は認められない。

- 7-3-23 クイックシフターは、出荷時のシステム以外は認められない。
- 7-3-24 バッテリー
バッテリーの交換は認められるが、鉛蓄電池タイプのみ許可される。
- 7-4 取り外すことができる部品（アフターマーケット部品との変更は不可）
- 7-4-1 計器類と計器用ブラケット及び関連ケーブル（計器用ブラケットがカウルステーを兼ねている場合はカウルステーと見なし、変更は可。ただしメーターは主催者公認車両に装備されたものでなければならない）。
- 7-4-2 ハンドル左側のスイッチホルダー（ただし、主催者公認車両に装備された部品への変更は可）
- 7-5 その他
- 7-5-1 同業他社名、同業他社の商品名等のステッカー貼付及び広告行為は認められない。
- 7-5-2 チタン合金部品の使用は禁止される。
- 7-5-3 エレクトリックスターターは常に正常に作動しなければならない。
- 7-5-4 全てのモーターサイクルには、メインフレームに車両認識番号（シャシーナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。（スペアフレームの場合は刻印なしの状態の販売証明の提示または、交換前の刻印のあるフレームを車検にて提示しなければならない）
- 7-6 追加の装備
- 7-6-1 自動ラップ計時デバイスを追加することができる。ただし、公式計時方式、及び装備を妨げてはならない。
- 7-6-2 アナログ式を含むデータ収集器、データ収集に使用される部品の取り付けは、一般に入手できる簡易なものに限って認められる（例：デジスパイスなどのGPS型データロガー）。ただし独立して機能しなければならず、電源及びデータ取得等、いずれの場合もデバイスを車両自体のシステムに接続してはならない。取り付け方法は安易に脱落しないように確実に固定しなければならない。
- 7-6-3 テレメトリー（無線による情報伝達）

- ・動いているモーターサイクルへ情報を伝える、または動いているモーターサイクルから情報を得ることは禁止される。
- ・マシンには公式シグナリングデバイスの搭載が義務づけられる場合がある。

7-6-4 車載カメラは、事前に各主催者に申請し許可された場合は可とする。ただし、取付時は脱落しない様、固定されなければならない。