

## 【モン Cub 耐久レース及びスプリントレース車両規則】

(以下総称モン Cub 耐とする)

### ◆開催クラス

- ノーマルクラス
- 4st50-MC クラス

### ◆参加可能車両 [50cc エンジンを搭載する下記車両]

#### 【モンキー系車両】

8 インチホイールを採用するホンダ製のモンキー及びゴリラ(FI 車可)

※6V モンキーのマニュアルエンジン載せかえ及びモンキーBAJA、Z50R は出場可能。

※チャピィ.ホッパー.フォーゲル.EPO 等 空冷 8 インチ車の出場可能。

※モトコンポ.DJ1.フラッシュ.スカッシュ.蘭.ミント等 空冷 8 インチスクーターの出場可能。

※10 インチ車のモンキーR は出場不可。

#### 【カブ系車両】

50cc 遠心クラッチのホンダ製カブ、ヤマハ製メイト、スズキ製バーディー。

※※OHV 車及び FI 車、特例として 10 インチのジョルカブ出場可能。

※マニュアルクラッチのスポーツカブ(ベンリィ)は出場不可、

但し遠心クラッチに換装してあれば出場可。

※OHV 車に限り 60cc 迄出場可能(要事前申告)但し賞典外とする。

※ストックからのホイール径 変更車両の出場可能(要事前申告)但し賞典外とする。

★それ以外には主催者に許可を得たモン Cub 耐に相応しい車両。

★身体的ハンディが有る等の場合、

上記に該当しない車両も許可とする場合が有る(要事前申告)

※要事前申告に関しては

M&F Cuby(カビィ)影山

[tel(0532)26-8006 又は cuby@sea.plala.or.jp]迄連絡の事

## ◎車両規則

### [1] モン Cub 耐 全クラス共通車両規則

[1](1)前輪・後輪に独立した有効なブレーキを装備していること、加工は一切禁止とする。

ブレーキシュー及びブレーキアームの変更は可。

[1](2)保安部品、ミラー、ナンバープレートはとりはずすこと。

ライト、ウインカー、テールランプは外すか、テーピングを施すこと。

スタンドは外すことを強く推奨するが、外さない場合はワイヤーロック等動かない措置を講ずること。

- [1](3)ハンドルは左右に一杯切った状態で、指を挟まないよう  
燃料タンク、カウル等に間隔を確保させること。
- [1](4)レバー類、ペダル類は安全上先端を丸くすること、またそれらの変更は可。
- [1](5)カウルなどを取り外した場合、そのステーは取り外すこと。  
その際フレームの加工は不要ステーの削除は可。
- [1](6)同一型式以外でのエンジン・フレーム交換は原則認めない。  
カブに限り 50cc であれば 90/70 等の同型式フレームの使用を認める。  
モンキーに限り「同材質」「同寸法」の社外フレームの使用を認める。
- [1](7)オイルドレンボルト(エンジンオイル、ミッションオイル)給油口はステンレスワイヤーを用い  
ワイヤーロックをすること。
- [1](8)燃料タンクにブリーザーパイプを取り付ける場合は、キャッチタンクを取り付けること。
- [1](9)オイルキャッチタンク、燃料キャッチタンクは、走行前に必ず空にしておくこと。
- [1](10)車両の音量が極端に大きな車両は失格とする場合がある。  
最終判断は競技長の見解に委ねる。
- [1](11)キャブレターからのオーバーフローパイプには、キャッチタンクを取り付けること。
- [1](12)タイヤは一般市販タイヤを使用すること。
- [1](13)F/R アスクルシャフトの固定はロックナット(U ナット)又は割りピンを使用すること。  
スイングアームピボットボルトにアルミ・チタン・マグネシウムを用いることを禁止する。
- [1](14)4stミッション車両は万が一のエンジントラブル時を想定し、  
エンジンオイル総量を受け止めることができる容量と形状を確保した  
アンダーカウルの装着を 4st50-MC クラスは必須とする、ノーマルクラスは推奨。
- [1](15)全てのチェーン駆動車両に関してチェーンカバーを装着すること。純正カバー使用可。
- [1](16)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。  
**カブの場合は下側の純正チェーンケース流用可、又ケースの加工も可。**
- [1](17)修正の範囲(補強ではない)でのフレーム加工は可、カットも可。
- [1](18)バイク前面及び両サイドに横24cm×縦17cm程度のゼッケンプレートを取り付けるか  
カブの場合はレッグシールド利用のゼッケンスペースを作る事。  
(色は自由ですが必ず文字とベースは反対色とする事)  
鋭利な金属や紙類、ダンボールのゼッケンベースは禁止です。  
※サイドゼッケンについてはサイドカバー、タンク部分の流用も可。
- [1](19)フロントサスペンションのクッションユニット部及びスプリングの交換可。
- [1](20)一般入手可能なフロントサスペンションへのサブダンパー装着可。
- [1](21)リアサスペンションの変更可。
- [1](22)レース後車両に懷疑が生じた場合、車両の分解車検を行なうことがある。

## [2] モン Cub 耐 ノーマルクラス車両規則

※4st50-MC クラスはノーマルクラス規則を全て許可する。

[2](1)ノーマルクラスに関しカブ系車両に於いて

原則はっぴいえんどプロジェクト主催「全日本カブ耐久レース」及び「**ルーツ・ザ・原チャリ**」の車両規則に準ずる、

但し本規則内容と全日本カブ耐久の規則と異なる場合は本規則内容に沿う事。

又、現段階ではキャブ車とFI車のクラス分けは行わない。

[2](2)ノーマルクラスに於いてFI車両のサブコン装着及び燃調、リミッターカットを許可する

キャブ車両に関し、ノーマルクラスに於いてハイカムの装着を許可する。

(例 1) FI 車>社外マフラー+サブコン装着⇒ノーマルクラス

(例 2) FI 車>社外マフラー+サブコン装着+ハイカム装着⇒4ST50-MC クラス

(例 3)キャブ車>社外マフラー+ハイカム装着⇒⇒ノーマルクラス

(例 4) キャブ車>社外マフラー+ハイカム装着+ビックキャブ装着⇒4ST50-MC クラス

尚、ノーマルクラスに合致した2スト車両は周回ハンディキャップにて対応する。

[3] モン Cub 耐 4st50-MC クラス 変更可否詳細・腰上編

[3](1)ピストン及びピストンリングの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。

※モンキーとカブの今後の性能差異により変更する場合があります。

[3](2)「ホンダ純正シリンダーヘッド」であること。

但しモンキーRヘッドの使用不可及びFI用のシリンダーヘッドに限りキャブ腰下への流用不可。

[3](3)カムシャフトの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。

[3](4)カムチェーンの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。

[3](5)カムスプロケットの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。

[3](6)カムチェーンガイドローラーの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。

[3](7)バルブスプリング及びリテーナーの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。

[3](8)バルブの加工及び変更不可、但しシートカットによる端面調整に限り加工可。

[3](9)キャブレター及びマニホールドの変更可、FI車はインジェクターの変更及びサブコンの併用可。

FI車のスロットルボディ変更可。

FIエンジンのキャブレター化は当面禁止とする※キャブエンジン(ヘッド)のFI化は可。

[3](10)ポート拡大可。

[3](11)「ホンダ純正の鉄シリンダー」であること、

但し極一部に純正採用されたアルミシリンダーはこの限りではない

(オーバーサイズ 0.5mm までは拡大可)

[3](12)ピストン交換及びガスケット厚以外での圧縮比アップは不可

(面研や肉盛り等の圧縮比変更は不可となります)

[3](13)バルブの加工は傘の外径加工及びセット長調整による端面加工のみ可。

補修によるシートリング入替可、但し純正サイズと同等の事。

[4]モン Cub 耐 4st50-MC クラス 変更可否詳細・腰下編

- [4](1)クランクシャフト及びコネクティングロッドの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。
- [4](2)カムテンショナーはホンダ純正の範囲で変更可、加工は不可。
- [4](3)カムテンショナーローラーの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。
- [4](4)クラッチ本体の変更及び加工可。
- [4](5)オイルポンプの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。
- [4](6)プライマリギアの一般入手可能な社外品への変更可、加工は不可。
- [4](7)フライホイール及びステータコイルの一般入手可能な社外品への変更可、純正加工も可。
- [4](8)トランスミッションの変更可、但し4速までとする、シフトパターンの変更可。
- [4](9)クランクケース加工不可、但しミッション関連の干渉による軽微な加工は可。
- [4](10)2次クラッチへの変更不可。
- [4](11)オイルシールのスプリング抜き等の加工不可。

[5]モン Cub 耐 4st50-MC クラス 変更可否詳細・その他

- [5](1)CDIの変更可
  - [5](2)スパークプラグの変更可
  - [5](3)イグニッションコイル及びハイテンションコード、プラグキャップの変更可
  - [5](4)ボルト類の変更可
  - [5](5)オイル銘柄及びグレードの選択、オイル添加剤の使用も特に規定無しとする。
  - [5](6)ガソリンはガソリンスタンドで一般的に入手可能な市販品を使用する事。
  - [5](7)ガソリン添加剤の使用可、但しバルボグなどに代表するいわゆる有鉛化添加剤は使用禁止。
  - [5](8)エンジン載せ換えは不問とする。
  - [5](9)ボルトオン装着可能なオイルクーラーの装着可、  
FI車に限りオイルクーラーの装着に関わる加工のみ可。
  - [5](10)別材質でのスイングアームの一般入手可能な社外品への変更可、加工は原則不可  
但し強度を保持した加工による60mm延長までは可。  
※チェーンガード装着等の軽微な加工は可
  - [5](11)アルミリム及びキャストホイールの一般入手可能な社外品への変更可、加工は原則不可。
  - [5](12)別材質でのアクスルシャフトの一般入手可能な社外品への変更可。
  - [5](13)加工を伴わないサスペンションリンク及びブッシュ類の変更可。
- ※上記以外の新車時同仕様の純正部品及び同等品以外への交換及び加工は固く禁ずる。  
※上記ルールは大人のマナーとして必ず遵守するようお願いいたします。  
「ライダーが遅いからばれないでしょ」は絶対にやめて下さい。  
※レース後レギュレーション違反が発覚したチーム及びライダーは  
モン Cub 耐より永久追放の処分とさせていただきます。

※全ての判断は競技長に委ねられる。またその判断に対する抗議は一切受け付けない。

※規則の可否詳細については「Cuby」(0532)26-8006 までお問い合わせ下さい。

#### 【モン Cub 耐 規則の変更について】

安全に走れるというのは大前提ですが、初心者への門戸を広げたいという意味で、工夫する楽しみを残しつつ、ブローしない(しにくい)エンジンカスタマイズを念頭に規制及び緩和事項を追加しております。

ある程度の低予算でもレースに参戦出来ると言う事、

そして昨今の横型 50cc エンジンの「費用負担増加」

及び「耐久性を軽視した高性能化」に歯止めを掛ける意味合いもあり、

「エンジンを守る」パーツに対しては緩く、際限なく馬力を上げる方向に対しては

以前と比較して絞っております。

「壊れないエンジンカスタマイズ」

アマチュアライダーに配慮した

「最低 2 シーズンはノンオーバーホールでいける」程度を目標にしております。

どうかご理解の程、宜しくお願い申し上げます。