

2026年変更内容

2026/01/28

改訂

7-3-13

転倒時に地面に接触する恐れのあるオイルを保持するすべてのエンジンケース、カバーは複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーによって保護されなければならない。複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑りやすくなるように外見はエッジ等のないスムーズな面で構成されていなければならない。

これらのカバーは、オリジナルのカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーは、厚さは2mm以上とし、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。

2次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない（オリジナルのカバーと共締めとすることが推奨される）。

また、FIM公認の2次カバー（該当するエンジン用）は、材質にかかわらず使用が認められる。

2026年 CBR250RR Dream Cup 技術仕様

本規則はCBR250RRをベースに、安全性、平等性、経済性を考慮した、低コストで参加できる事を基本規則とする。

全ての車両の仕様は、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。競技主催者、主催施設（以下主催者という）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改造、変更は認められない。

ただし一般市販車が本規則の仕様に合致しない場合は、本規則書の仕様が優先される。

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CBR250RR（2017年以降の主催車が認める車両）の市販車、及びレースベース車に限定される。

主催者公認車両＝競技主催国での一般市販車を基本に、他仕向け地車両（輸入車）及びレースベース車等で主催者が競技参加を認めた車両。

2 排気量区分

250cc	4ストローク	2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

下記の回転数で測って105dB/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、下記固定回転数方式が適用される。(7500rpm)

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

測定値の少数点以下の切り捨ては行なわない(105.9dB/A=105.9dB/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FIMまたはMFJ規則による。

5 燃料、オイル、冷却水

5-1

すべての車両には、FIMまたはMFJの定める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

冷却水は、水あるいは水とアルコールの混合物(レース用として一般市販されている冷却水)
に限られる。ただし、不凍液が含まれる冷却水は使用することができない。

5-4

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。

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、観客と
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。
ただし、サポートナンバーが規定の寸法で貼り付け可能な車両については、シートカウル
またはシート上部に数字の上部をライダーに向けるようにゼッケンナンバーを装備するこ
とが認められる。
シートカウル上部のゼッケンサイズはフロントナンバーと同じサイズでなければならない

- 6-2 ナンバープレートの数字の間に穴を開けることができる。しかしどのような状況においても数字自体に穴を開けてはならない。穴の部分も規定の色に見えなくてはならない
- 6-3 ナンバープレートを取り付ける場合、長方形で頑丈な材質でできていなくてはならない。最低寸法はフロントが幅275mm×高さ200mm、サイドは、幅205mm×高さ170mm（3桁ゼッケンの場合は、幅260mmとする）とする。また、別個のナンバープレートを装着する代わりに、ボディーまたはフェアリング両サイドに同寸法のスペースをつや消しでペイントするかあるいは固定してもよい。
- 6-4 ゼッケンナンバーの数字の周囲に、余白25mm以上のスペースを設けなければならない。
- 6-5 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、地の色同様につや消しでなければならない。
- 6-6 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（蛍光色は禁止）
ナンバープレートの地色は、単色でなければならない。
CBR250RR Dream Cupクラス 【黒地に白文字】
- 6-7 シートカウル上部にゼッケンナンバーが装備される車両については、規定の位置の左右両面にサポートナンバーを付けなければならない。サポートナンバーの貼り付け規定位置は、前後のタイヤの上端を結ぶ線の下部カウル内とする。サポートナンバーの最低寸法は、2桁ゼッケン幅185mm×150mm、3桁ゼッケンの最低幅は260mmとする。
サポートナンバーの地色は自由とし、文字の色は黒か白文字とする。
いかなる場合においても、文字は判別しやすいようにしなければならない。
ナンバーをつけるためのアンダーカウルの形状変更は認められる。
- 6-8 数字の最低寸法は下記のとおりとする。
- フロントナンバー及びシートカウル上部の寸法は
- | | |
|----------|--------------------|
| 最低高 | : 140mm |
| 最低幅 | : 80mm (1の場合 25mm) |
| 数字の最低の太さ | : 25mm |
| 数字間のスペース | : 15mm |
- サイドナンバー及びサポートナンバーの寸法は
- | | |
|----------|--------------------|
| 最低高 | : 120mm |
| 最低幅 | : 60mm (1の場合 25mm) |
| 数字の最低の太さ | : 25mm |
| 数字間のスペース | : 15mm |
- 6-9 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。

6-10

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

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なければならない。
キルスイッチは他のスイッチ類と明確に区別するために、キルスイッチのみ赤色にしなければならない。

7-2-3

クローズドブリーザーシステム

7-2-3-1

全ての車両はクローズドブリーザーシステムを採用しなければならない。
オイルブリーザーラインはエアクリーナーボックスまたはエアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクに連結され、これに排出される構造となっていること。
オイルブリーザーラインに逆止弁（ワンウェイバルブ）を追加することは禁止される。

7-2-3-2

エアクリーナーボックス部のオイル受け容量(371cc)以外に629ccのオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。
オイルブリーザーラインが公認車両のチューブ（ホース）をそのまま使用し、接続方法も公認車両の状態が維持された場合は、エアクリーナーボックス単体のオイルキャッチ容量

にかかわらず、オイルキャッチタンクの装着は免除される。
オイルブリーザーラインを公認車両から変更した場合は、エアクリーナーボックス部の
オイル受け容量(371cc)以外に629ccのオイルキャッチタンクを取り付けなければならない。

7-2-3-3

エアクリーナーボックスの下部に排出穴が開いている場合は、オイルを受けられるよう
にふさがなければならない。

7-2-3-4

エアクリーナーボックス及びオイルキャッチタンクは、競技前に空にしなければならない。

7-2-4

エンジンオイルドレンプラグ、フィルターキャップ及びオイルフィルターカバーの取り付け
ボルトは、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。

7-2-5

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
になっていなくてはならない。

7-2-7

主催者公認車両のラジエターリザーバータンクを最低容量250ccのキャッチタンクに変更
することができる。

7-2-8

リアスプロケットガード

7-2-8-1

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。

7-2-8-2

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、アルミニウム合金、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し、安易に脱落したりしないよう確実に固定しな
なければならない。

7-2-8-3

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。

7-2-8-4

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。

7-2-9

フロントスプロケットガード

7-2-9-1

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。

・リアカバーと共にボルト止めされているドライブチェーンガイドプレート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。

7-2-10

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ばいに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30mm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）を取りつけなくてはならない。ステアリング・ダンパーの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

リアサブフレームにボルトオンされたアクセサリーの取り外し。

7-3-1-2

ステアリング・ダンパー及びフェアリング、シートカウル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。ただし、フレームの基本骨格の変更は認められない。

7-3-1-3

全てのフェアリングステーは、部分的に変えたり、交換してもよい。

7-3-1-4

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。

（エンジンに取り付けるタイプのプロテクティブ・コーンは不可）

7-3-1-5

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フェアリングの表面から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。

但し、補強を兼ねる取り付けは許可されない。

7-3-1-6

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。

7-3-2

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カラーの変更は認められるが、その他部品の追加、加工、改修は認められない。

7-3-2-2-1

リバウンドスプリング及びリバウンドスプリングカラーの変更は認められない。

7-3-2-2-2

スプリング及びスプリングカラー変更に伴う構成部品（ジョイント等）の追加、変更は認め

られる。

7-3-2-2-3

2020イヤーモデルのスプリング(長いタイプ)を使用する場合、スプリングガイドの取り外しは認められない。

7-3-2-2-4

CBR250RR(2023YM)用フロントフォークKITの使用を認める。

- ・ 51401-N1J-003 SPRING, FR 7.0
- ・ 51402-N1J-003 SPRING, FR 7.5
- ・ 51403-N1J-003 SPRING, FR 8.0
- ・ 51426-N1J-003 ROD COMP, PISTON
- ・ 51450-N1J-003 ADJUSTER ASSY, FR INITIAL

7-3-2-3

フォーク・キャップは、外部から調節できるように改造、または交換することができる。

7-3-2-4

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。

7-3-2-5

ステアリング・ダンパーを追加することができる。

7-3-2-6

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可。

7-3-2-7

サスペンションフルードの変更可。

7-3-2-8

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。

7-3-2-9

転倒時のダメージを最小限に抑えるため、アクスルナットの変更を認める。
ただし、アクスルナットはオリジナルのネジ径・ピッチを維持すること。

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は可。

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とスプリングカラーは、アフターマーケットのものに変更できる。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の機能を阻害しないものに限り認められる。スプリングは、材質の変更はできない。
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

スプリングカラーにスプリングイニシャル調整機能を付加した場合はロックナット、スぺーサーの材質は、アルミの使用が認められる。又、オリジナルのスプリングイニシャルアジャスターはアフターマーケット品に交換できる。ただし、オリジナルの材料を維持すること。（ダンパー本体の加工・切削等の改造が伴う場合はその限りではない）

7-3-4-3

サスペンション上部のフレームとの取り付け部に、シムを追加して車高調整することが認められる。（シム厚、2mm以内）。

7-3-4-4

バンブラバーの取り外し及び変更は認められない。但し、オリジナルのバンブラバーを全長20mmまでカットすることが認められる。

7-3-4-5

サスペンションストロークを見るために、ロッド外側の黒いプラスチックカバーをカットする事が出来る。

7-3-4-6

ショーワリアサスペンション(HRCモデル)の使用を認める。

・52400-NK4-601

スプリングは、指定案別以外でも材質が同じであればアフターマーケット品への交換を認める。

サスペンションへの加工、改修は一切認められないが、オーバーホールによる消耗部品の交換は認められる。

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(純正品)を使用し、ボルトオンで取り付けられること。主催者公認車両の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が、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、リア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可。

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可。(材質はステンレス製を強く推奨)

7-3-6-3

ブレーキフルードの変更可。

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）は、車両公認時のものでなければならない。公認車両にABS仕様が設定される場合は、マウントを変更しない範囲でノーマル仕様との互換性が認められる。

7-3-6-5

リアのブレーキリザーバータンクステー取り付け位置の変更、追加を認める。

7-3-6-6

下記前後ブレーキディスクの互換性を認める。

- ・フロントブレーキ

ディスクCOMP., フロントブレーキ (45120-K64-N01)

ディスクCOMP., フロントブレーキ (45120-K64-N81)

- ・リアブレーキ

ディスク, リアブレーキ (43251-K64-N01)

ディスク, リアブレーキ (43251-MGZ-J02)

7-3-7

タイヤ、ホイール

7-3-7-1

タイヤ

7-3-7-1-1

タイヤの変更は下記に指定したタイヤに限られる。

ダンロップ SPORTMAX KR410

フロントサイズ: 110/70R17 MED リアサイズ: 140/70R17 MED

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

レーシングレインタイヤを使用する場合のタイヤサイズは、主催者公認車両のホイールサイズに適合したものでなければならない(タイヤメーカーが推奨するホイールサイズが主催者公認車両と合致していなければならない)

ダンロップ フロント : KR189 サイズ 110/70-R17 WA

リア : KR389 サイズ 140/65-R17 WA

- 7-3-7-1-5
タイヤの追加工（再グルーピング等）は禁止される。
- 7-3-7-1-6
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各主催者が定める大会特別規則による。
- 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
ABS仕様ホイールの互換性は認められる。
- 7-3-7-2-3
エアバルブは、スタンダードまたはストレート形状のゴムバルブへの交換を認める。バルブキャップの交換も認める。ただし安易に脱落しない物に限る。
- 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、車検長の許可を得れば、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
ハンドルバーの交換及び取り付け位置の変更が許可される。ただし、ハンドルバーを固定支持するブラケットは、公認車両と同じように、トップブリッジランプの下側に設けなければならない。
別体式でバーの取り付けがブラケットに差し込み式でボルトのみによる締め付けで固定される構造のものをを使用する場合は、ボルトが緩んでもバーが抜けない様にしなければならない。
- 7-3-9-1-2
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。

7-3-9-1-3

ハンドルバーの最低幅は450mm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

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。

7-3-9-4-1

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。

7-3-9-5

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とは別体式のホルダーに変更することも認められる）。

7-3-9-6

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）。

7-3-10

ボディワーク（フェアリング、ウィンドスクリーン）

7-3-10-1

アフターマーケット製のフェアリングを使用する場合は、CBR250RR Dream Cup事務局が公認したもののみ使用することが出来る。
公認フェアリングの材質は、FRPとする。ケブラー、カーボン素材の使用は認められない。
転倒などして破損した場合、公認フェアリングの修復は認める。

（ただし、公認フェアリング形状を維持すること。）

公認フェアリングの公認印は、明確に認識できる状態を保持すること。

2026年1月時点での公認フェアリング継続期限は、2026年12月31日までとする。

※新規公認は別途告知する

7-3-10-2

フェアリングのサイドシルエット及び形状の変更は認められない。ただし、左右非対称部の対称化、及びエンジン転倒カバー部としての最低限度の延長または形状変更は許可される。

7-3-10-2-1

ウィンドスクリーンの材質は変更できる。ただし外観は車両公認時と同様でなければならない。スクリーンエッジは丸みをもたせていなければならない。

7-3-10-2-2

エアクリーナーボックス、ラムダクトおよび吸気ダクト、エアファンネルをMFJが公認した車両の状態に維持しなければならない、変更または改造は許可されない。
フェアリングの変更は認められるが、エアダクト取り入れ口の位置、形状、面積はMFJが公認した車両の状態を維持しなければならない。

7-3-10-2-2-1

インナーパネルの改造を認められるが、取り外しは許可されない。ただし、改造は吸気口部を除く範囲に限定され、吸気口部はスリットを含め公認車両の状態を維持しなければならない。

7-3-10-2-3

下記部品を取り外す事が出来る。
・インナーB.R. ミドルカウル(64370-K64-N00)
・インナーB.L. ミドルカウル(64380-K64-N00)

7-3-10-3

取り付けブラケットの改造及び変更は可。

7-3-10-4

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。

7-3-10-5

フロントフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができるが、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。カーボン／ケブラー素材は認められない。

7-3-10-6

リアフェンダーはアフターマーケットのものに変更することができるが、サイドシルエット及び形状の変更は認められない。カーボン／ケブラー素材は認められない。

7-3-10-7

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とエンジンクーラント（最低2.5リットル）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。

7-3-10-7-1

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。

7-3-10-7-2

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）。

7-3-10-7-3

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。

7-3-10-8

フューエルタンクに同業他社のエンブレムの貼付及び塗装は認められない。

7-3-10-8-1

フューエルタンクカバーの取り外しは認められない。

7-3-11

シート、シートカウル

オプションのシングルシートまたはアフターマーケットのものに変更できる。

カーボン／ケブラー素材の使用は認められない。

また、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を追加することが認められる。

7-3-11-1

リアセーフティーライト

車両には、リアにレッドライトが装着されていなければならない。このライトはスイッチでオン／オフできるようにするか常時オンにされていなければならない。雨（ウェット宣言時は自動的に点灯が義務づけられる）または視界が悪い場合レースディレクションの指示により、ピットレーンおよびコース上で点灯されなければならない。

ライト点灯の確認は車検で行われる。

7-3-11-2

ライトの向きはマシンの中心線（車両の走行方向）と並行で、かつ後方から少なくともマシンの中心線に対して左右それぞれ15° の角度からはっきりと見えなければならない。

7-3-11-3

リアセーフティーライトは、シートカウル後端付近、タイヤ外径の上端より上方に取り付けられていなければならない。

7-3-11-4

電源はマシンのメインスイッチと連動しているか、バッテリー（セーフティーライト専用でも可）から直接接続されていても良い。セーフティーライトのレンズの面積は1200mm²以上とし、使用する電球は1個以上で10～15W（白熱球）または0.6～1.8W（LED）のものを使用すること。

7-3-11-5

ワイヤーハーネスから電源を供給する場合は、セーフティーライト専用カプラー／ギボシ端子および、チェックカプラーからの電源供給を認める。

チェックカプラーからセーフティーライトの間には、ヒューズ（5A程度）の設置を推奨する。ワイヤーハーネスの改修は認めない。

7-3-11-6

シート、シートカウル取り付け時、純正サイドカバーとの干渉がある場合は、サイドカバーの干渉部分を削除する事ができる。サイドカバーの取り外しは認められない。

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02（オーツー）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シートリングの修正、バルブの擦り合せを認める。

7-3-12-1

バルブスプリング（IN／EX）

バルブスプリング（IN／EX）末端の面取り改修は認められる。

7-3-12-2

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すべてのエンジンケース、カバーは複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーによって保護されなければならない。複合材の代わりに一部またはすべてをアルミニウム合金製の2次カバーで保護することも認められるが、転倒時に滑りやすくなるように外見はエッジ等のないスムーズな面で構成されていなければならない。

これらのカバーは、オリジナルのカバー（クラッチおよびACGカバー部と転倒時接触する恐れがある突出部）の少なくとも1/2以上が保護されていなければならない。

複合材（カーボンまたはケブラー製）の2次カバーは、厚さは2mm以上とし、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。

2次カバーの接着性向上のための、必要最低限のエンジンカバーの塗装の剥離は認められる。アルミニウム合金製の2次カバーは厚さ4mm以上とし、急激な衝撃、摩耗、転倒のダメージに耐えるものとし、適切かつ確実に固定されていなければならない（オリジナルのカバーと共締めとすることが推奨される）。

また、FIM公認の2次カバー（該当するエンジン用）は、材質にかかわらず使用が認められる。

7-3-14

ラジエター

7-3-14-1

ラジエターの交換・サブラジエターの追加が認められる。

7-3-14-2

ラジエターブラケットの改造または変更およびブラケット取り付け位置（ステー）の変更。ただし材質は公認時と同じものか鉄またはアルミニウムとする。

7-3-14-3

ラジエターに導風板を取り付けることは認められる。（フェアリング内部形状の変更は可）（ステアリングシステム下部にプレートを付ける事も認められる）

7-3-14-4

ラジエターとエキゾーストマニホールドの間に遮蔽板を取り付けることは認められる。

7-3-14-5

冷却のためのフェアリングへのドリルによる穴あけは認められる（直径10mm以下に限る）。

7-3-14-6

サーモスタットの交換・取り外しとスパーサーへの変更は認められる。

7-3-14-7

ラジエターファン及び関連部品の取り外しは認められる。

7-3-14-8

ラジエターキャップの交換は認められる。（開弁圧 130kPa）

キャップを交換した場合、ホースバンドを純正のクリップ式ホースクランプからネジ式に交換する事を強く推奨する。

7-3-14-9

ラジエター配管でサーモスタットからウォーターポンプの水路を遮断する事ができる。

- 7-3-14-10 水温計（センサー含む）の追加および変更。
- 7-3-15 排気ガス対策部品
- 7-3-15-1 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。
- 7-3-16 クラッチ
クラッチスプリングの変更可。
- 7-3-17 フュエルインジェクション
- 7-3-17-1 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリー及びフラッシュRAMは、主催者公認車両のECUへの変更が許可される。
アフターマーケットのフュエルインジェクション・コントローラーへの変更及び追加は認められない。
主催者側から指示があった場合、その車両に装着されているECUを他のECUに交換しなければならない。
- 7-3-18 ワイヤハーネス
ワイヤーハーネスはHRCレースベース車用のみ認められる。
改造、変更は認められない。
- 7-3-18-1 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。
（関連パーツ）
- | | |
|---------------------|---------------|
| ・SHIFT UP INDICATOR | 37564-NX7-003 |
| ・SHIFT UP LENS COMP | 37569-NX7-003 |
- 7-3-19 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。
ジョイントはカシメ式ものが強く推奨されるが、クリップ式を使う場合ワイヤーロックなどで脱落防止をしなければならない。
モーターサイクル専用ドライブチェーンに限る。
- 7-3-20 エンジンレブリミッター、スピードリミッター
エンジンレブリミッター／スピードリミッターは主催者公認車両に装備されたECUが変更できる範囲で可。
- 7-3-21 点火時期、スパークプラグ
- 7-3-21-1

- 7-3-21-2 スパークプラグの変更は可。ただしネジ径、長さ等のサイズはオリジナルを維持。
- 7-3-22 点火時期の調整は主催者公認車両に装備されたECUが変更できる範囲で可。
- 7-3-22-1 ボルト、ナット類
- 7-3-22-2 ボルト、ナット類の変更は可。ただし同じ材質でなければならない。
- 7-3-22-3 フェアリング（シートカウル含む）、ウィンドスクリーンの取り付けボルト、ナット類は別の素材のものに変更できる。
- 7-3-22-4 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。
- 7-3-23 フェアリングのボルト、ナット類はクイックタイプに変更できる。
- 7-3-24 エアクリナーエレメント
エアクリナーエレメントは変更または改造、あるいは取り外すことができる。
エアクリナーケース及びカバーは、変更・改造・取り外すことは認められない。
- 7-3-25 ポジション調整
燃料タンクまたはタンクカバーに、ライディングポジション調整のための最小限度の部品（パッド、樹脂類など）を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。
- 7-3-26 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。
- 7-3-26-1 トランスミッション／ギアボックス
- 7-3-27 トランスミッション単体及びアッセンブリーは、公認車両の状態から変更できない。
同一機種の派生車両間での交換、変更も認められない。
ただし、ドラムストッパースプリングに限り変更が許可される。
- 7-3-28 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。
ただし、外観寸法と容量の変更は認められない。
- 7-3-28 オイルフィルターエレメントは変更することができる。
カートリッジタイプのフィルターは、アフターマーケット品への変更も許可されるが、構造（フィルターの材質およびフィルターが一体式または別体式）および取り付け方法は公認車両と同じでなければならない。

- 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フェアリングステーを兼ねている場合はフェアリングステーと見なし、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
ホーン
- 7-4-3
ツールボックス
- 7-4-4
タコメーター
- 7-4-5
スピードメーター
- 7-4-6
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に変更は可）
- 7-4-7
燃料タンク給油口内部のガソリンノズル対策プレート
- 7-5
その他
- 7-5-1
DUNLOPステッカー貼付義務。
全ての参加車両は、主催者配布のDUNLOPステッカーを主催者指定箇所に貼付しなければならない。（走行中剥がれた場合も含め、貼付が無い車両は失格となる）
※ステッカーは指定されたもので、汚れや傷のないこと。
- 7-5-1-1
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。
- 7-5-1-2
表彰式登壇時にダンロップの帽子を配られた場合、キャップの着用が義務づけられる。
その場合、他のキャップを被る事ができない。
- 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（シャーシナンバー）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）
- 7-5-5
全すべてのモーターサイクルには、クランクケースにエンジン認識番号（エンジンナンバー）が刻印または表示されていなくてはならない。クランクケース交換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クランクケースを車検にて提示しなければならない

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

データロガー（データ収集器、コンピューター記録装置など）の使用が認められる。

7-6-2-1

データロガー用の電源確保は、メインハーネスに一切の改修無しでバッテリーから直接供給する事を認める。

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。

7-6-5

DUNLOPロゴの貼り付け位置は、下記図 1（JP250レギュレーション）の様に
フェアリング/フロントフォーク/スイングアームのいずれかに
左右一ヶ所貼り付けなければならない。
CBR250RRの場合、スイングアームの表面処理、フロントフォーク（倒立）の為
フェアリングへの貼り付けが望ましい。

7-6-6

燃料タンク内に防爆材（“Explosafe” が望ましい）を充填しても良い。

図 1

フェアリング（左右各 1 カ所）、
フロントフォーク（左右各 1 カ所）、
スイングアーム（左右各 1 カ所）のいずれか。
フェアリングのステッカー貼り付け位置は網がけ
部分内とする。

