

## JRSA レーシングサイドカー車両規則 (2018 年版)

### 2001.8.1 JRSA 規則第一版発行公示 2006 年、2008 年、2011 年、2018 年修正

本規則は、FIM 国際スポーツ憲章並びに、MFJ 国内競技規則及び、MCFAJ 競技規則の精神に基づいて行われる、国内レーシングサイドカー競技会の為に制定されるものである。

また、本規則の基本的精神は、サイドカーモータースポーツレースを通じてモータースポーツファン並びに関連の至協賛企業、レース主催関係者、サーキット施設関係者等とネットワークを形成し、サイドカーレース競技人口の拡大並びに当該競技の健全な発展育成を目指し、且つモータースポーツを通じた人的交流を図り、健全な精神を育て、社会に寄与貢献する事と共に、世界で活躍できるサイドカーレーサーを育成することを目的としている。

### 基本規則

以降記述される基本的車両及び技術規則は、FIM 国際競技規則サイドカー追加規則を基本骨格として、既存の国内レーシングサイドカー車両に適合させたものである。

また、競技会における参加資格、レース進行規則、レース審査規則及び大会審査委員会の権限、中止及び延期、損害に対する責任、抗議、控訴権、罰則、等は MFJ 国内競技規則書、MCFAJ 競技規則書及びレース主催者発行特別規則書に準ずる。

本規則記述上の車両区分けは、F1 及び F2 クラスを同一項目に、F4 クラスは一項目として規定する。

### 項目

第 1 項 F1.F2 車両規定

第 2 項 ~~F4~~ 車両規定

第 3 項 その他

第 1 項 F1.F2 車両規定

#### 【F1.F2 の定義】

- 1) F1 クラスはリアミッドシップエンジン、ロングホイールベースシャーシ車
- 2) F2 クラスはフロントミッドシップエンジン、ショートホイールベースシャーシ車

#### 【出場車両及び排気量】

- 1) 2 サイクルエンジンに対する最大排気量は 500cc。
- 2) 4 サイクルエンジンに対する最大排気量は 1340cc。この最大排気量は 2017 年までに日本国内のレースでの走行実績のあるマシンに限る。他の型式のエンジンに換装しない限りこの条件は 2018 年以降も有効とする (エンジンハンガーの変更・修正が不要な同型式エンジンへの積み替えは可)。
- 3) 4 サイクルエンジンにおいて、2018 年以降に製作及び他の型式のエンジンに換装するマシンについて

は国際基準に近づけることを目的として、以下の通り最大排気量と気筒数を制限する。

・2018年-2019年に製作・換装する場合：最大排気量 1000cc / 4 気筒まで

・2020年以降に製作・換装する場合：最大排気量 600cc / 4 気筒まで

(FIM スーパースポーツ/スーパーストック 600cc ホモロゲーション適合)

ただし、FIM 規則の変更があった場合等、再検討を行う。

4) 国際レース出場の際は、各レースの規定に従うこととする。

5) エンジンは自然吸気形式のものとする。

#### 【車両最小重量】

オイル、冷却水、燃料を含めた車両総重量と、装備したドライバーとパッセンジャーを含めた重量（スタート前総重量）を F1 は 370 kg、F2 は 350 kg とする。

#### 【ナンバープレート】

1) 車両カウリングに 3 箇所表示する事。

2) フロントはドライバーの前のカウリング上の視認しやすい位置、他の 2 箇所は、サイドカーの車両（リアタイヤハウス横、サイドタイヤハウス横）の外に向かって垂直にカウリング上に表記すること。  
ナンバーは明確に目視できるように配置され、パッセンジャーによって隠れないようにすること。

3) ゼッケンベースの色及び文字の色、書体は、各レース主催者の規格に適合させること。

#### 【燃料】

1) 全てのサイドカーエンジンは、通常市販されている無鉛ガソリンを使用する事を基本とし、いかなるものも添加されてはならない。

2) レース参加台数減少防止を目的として、2 サイクルエンジン使用車両に限り AV ガス、航空機燃料を暫定処置として使用する事を認める。

3) 国際レース出場の際は、4 サイクルエンジンが標準であるので FIM 規定に従うこととする。

#### 【車体寸法】

最大車両寸法の規定は、以下の通りである。

全体の幅：1700 ミリメートル（排気システムを含むこと）

全体の高さ：800 ミリメートル（上部吸気なしの場合、上部吸気の場合 950 ミリメートル）

全体の長さ：3300 ミリメートル

ホイールベース：2300 ミリメートル

#### 【トラックの間の距離】

後部車輪のセンタラインからサイドカー車輪間の距離は、最小 800 ミリメートル最大 1150 ミリメートルでなければならない。

#### 【パッセンジャープラットフォームスペースの寸法】

パッセンジャーに有するプラットフォームスペースの最小寸法規定は、以下の通りである。

800 ミリメートル×300 ミリメートル

（双方共がプラットフォーム上から、150 ミリメートルの高さ位置で測定された時）。

パッセンジャーを保護するスクリーンの高さ：300 ミリメートル

#### 【ドライバーの運転姿勢】

運転席が取り付けられるドライバーポジションは、着座し運転進行方向を覗いている時、ドライバーの

足が、腰の後ろに位置決めされるものでなければならない。

#### 【パッセンジャーの可視性】

- 1) パッセンジャーは、着座した時上方から完全に見え、サイドカーの両側に動作し傾くことができること。
- 2) サイドカー車両には、パッセンジャー用のハンドル（グリップ）を備える。オープンハンドルのボールエンドは直径 40 ミリメートル以上、厚さ 8 ミリメートル以上とする。
- 3) パッセンジャーのプロテクションの高さは最低 300 ミリメートルとする。

#### 【ドライバー及びパッセンジャーポジション】

サイドカー車両乗車時、ドライバー及びパッセンジャーは、前方から覆われなければならない。その際パッセンジャーは、左右どちら側にも動作し傾くことができるようにしなければならない。

#### 【ドライバー及びパッセンジャーの保護】

- 1) サイドカー車両には、ドライバーとエンジン間に、确实且つ効果的な保護機能を持っていないといけない。
- 2) この保護は、ドライバーの身体並びにレーシングスーツが、排気管または漏れてくる燃料、及びオイルに対して直接的に接触する事を防げなければならない。

#### 【カウリングに対する規定】

- 1) カウリングの先端を流線型にする際は、タイヤ先端の部分から 400 ミリメートル内であること。
- 2) カウリング後部エッジを流線型にする際は、後部車輪の先端を越えて 400 ミリメートル内であること。

#### 【空気力学的デバイスの規定】

スポイラーを取り付ける際には、車体全体の寸法を越えてはならない。またフェアリング及びボディ内に、必要不可欠であるという条件で、スポイラー及び他の空気力学的デバイスの設置は認可される。

#### 【フロントシールド】

フロントシールド（スクリーン）エッジ、及び全ての部分のエッジは、安全性を考慮し丸く加工処置施さなければならない。

#### 【車両のグラウンドクリアランス（地上との間隔）】

- 1) 車両とグラウンドの間隔は、車両全長及び、車両全幅において、ドライバーとパッセンジャーの乗車時に、装備するレーシングスーツ類、及び燃料、オイル、冷却水を含み 65 ミリメートル以上でなければならない。
- 2) 車両に装着される全てのデバイス類は、最低 65 ミリメートルのグラウンドクリアランスを有しなければならない。
- 3) レース後、 $-5\text{ mm}$ の公差は認可される。
- 4) ウェットレースの場合、このチェックは除外される。

#### 【サイドカーカウリングの固定】

- 1) シャーシ上の不都合がない部分に 3 つ以上のポイントで、シャーシに支持されなければならない。その内の 1 か所以上をベータピンその他の固定方法でロックしなければならない。
- 2) 支持ポイントは、接続する部分で動きを有する個所は許されない。
- 3) 支持する部分が垂直ではなく傾斜している場合、差し込みだけではなくベータピンその他の固定方法でロックしなければならない。

### 【サイドカーの一体性】

サイドカーのシャーシはメインシャーシと一体で固定されていなければならない。バンキングするサイドカーは禁止する。

### 【操縦システム】

- 1) サイドカーは前輪とハンドルバーによって操縦されなければならない。
- 2) ハンドル先端は、前輪アクスルセンター軸から後方に 500 ミリメートル、ストレートに伸ばした垂線から、更に低くしてはいけない。
- 3) ステアリング軸は、前輪センタラインから（前輪と後輪間の軸線上）75 ミリメートル以上オフセットされてはいけない。
- 4) ハンドルバーの最小幅は 450 ミリメートルとし、ハンドルバーの末端は塞がれていなければならない。

### 【ハンドル及びスロットルコントロール】

- 1) ハンドルのポジションエンドは、カウリング並びに、他の操縦システムエンドとの間に、少なくとも 20 ミリメートルのスペースがなければならない。レバーについては直径 16 ミリメートル以上のボールエンドでなければならない。
- 2) スロットルはセルフクロージングでなければならない。
- 3) スロットルケーブルは開閉の 2 本取り付ける必要がある。ただし、構造上 1 本のみスロットルケーブルのキャブレターについてはこの限りではない。
- 4) ハンドル周りにキルスイッチを装備し、ハーネス式のキルスイッチをドライバーに付けること。

### 【サスペンション】

- 1) フロントのサスペンションは、前輪が地面から垂直にのみ動くように設計されていなければならない。且つオートバイと比較して、車輪は垂直方向にのみ動き、1 平面（地面）に対して相対的に動作する事。且つサスペンションアーム類の運動面は、運転方向に動かなければならない。
- 2) 前期動作は、キャンパ変化及び横方向へのアーム類の移動なしで動作しなければならない。
- 3) フロント、及び後部車輪スピンドルの垂直工程量は最小 20 ミリメートルでなければならない。

### 【駆動】

駆動方法は、オートバイと同様に後部車輪を経て動力を路面に伝えられること。

### 【車輪】

- 1) ホイールの最大幅は前輪 9 インチ、後輪及び側輪 11 インチとする。
- 2) タイヤはスリックまたはトレッド付きで、トレッドパターンに制限はない。
- 3) フロントタイヤ幅は 215 mm まで、リア及びサイドタイヤ幅は 254 mm までとする。

### 【ブレーキ】

- 1) 鉄製または鋳鉄製ブレーキディスクのみ許される。
- 2) 炭素繊維ブレーキパッドは禁止とする。
- 3) フットブレーキは 3 輪すべてに作動するものとする。
- 4) このブレーキシステムには 2 つの独立した系統が必要で、1 つの系統は 3 輪のうち 2 輪に作動する。
- 5) 一方のシステムが故障した場合、他方は効率的に作動する。
- 6) 旧タイプの F2 マシンについては、3 輪それぞれにブレーキシステムを備えていなければならないものとする。

### 【燃料タンク】

- 1) 燃料タンクは、路面から分離され保護されなければならない。
- 2) 燃料タンク内には、防爆材を充填すること。
- 3) 給油口は1つとする。
- 4) ノンリターンバルブを燃料タンクのブリーザーパイプに取り付けなければならない。

#### 【給油口】

- 1) 給油口は完全密閉タイプとし、ロックされるものとする。ねじ式のものにはワイヤーロックをすることとし、レバー式のものにはガムテープ等でレバーの起き上がりを防ぐこと。
- 2) 燃料キャップは、フェアリング及びタンク縦断面に対して突き出ないように取り付けられていなければならない。衝突時においても脱落することがあってはならない。

#### 【バッテリー】

バッテリーはドライバー及びパッセンジャーが、接触し得ない位置に積載し、+端子は絶縁材料で覆われていなければならない。

#### 【エンジンの位置】

- 1) エンジン（定義：エンジン横断線の、最も外側のシリンダーのセンタライン、または、インラインエンジンクランク軸の中間ポジション）の中心ラインが、本車側後部車輪の中心ラインを160ミリメートル以上越えることがないように、エンジンは配置されなければならない。
- 2) エンジンは、後部車輪の前に配置されなければならない。

#### 【2サイクルエンジン詳細規定】

- 1) 2サイクルエンジンは、最大の容量500ccまで許可される。（国内サイドカーレースにおいては暫定処置として使用を認めるが、レース主催者側より不使用指示された場合はその指示に従う事とする）
- 2) プロトタイプ設計のエンジンは使用する事を許可する。
- 3) 最大4シリンダーまで許可する。
- 4) 最大6速の変速装置まで許可する。

#### 【4サイクルエンジン詳細規定】

- 1) 市販量産生産のみのオートバイエンジンを使用する。
- 2) 4サイクルエンジンに対する最大排気量は1340cc。この最大排気量は2017年までに日本国内のレースでの走行実績のあるマシンに限る。他の型式のエンジンに換装しない限りこの条件は2018年以降も有効とする（エンジンハンガーの変更・修正が不要な同型式エンジンへの積み替えは可）。

2018年以降に製作及び他の型式のエンジンに換装するマシンについては国際基準に近づけることを目的として、以下の通り最大排気量を制限する。

- ・2018年-2019年に製作・換装する場合：最大排気量1000ccまで
- ・2020年以降に製作・換装する場合：最大排気量600ccまで

(FIM スーパースポーツ/スーパーストック 600cc ホモロゲーション適合)

ただし、FIM 規則の変更があった場合等、再検討を行う。

- 3) 最大4シリンダーまで許可される。
- 4) クランク軸は、メーカーによって元来供給される状態を維持しなければならない。
- 5) ストロークは、メーカーによって元来供給される状態を維持しなければならない。
- 6) パランサー除去は、許される。

- 7) 軽量化は、許される。
- 8) コンロットは交換しても良いが、チタン及び炭素材料を使用することはできない。
- 9) ピストン、ピストンリング、及び、ピストンピンは交換しても良い。
- 10) オリジナルのシリンダヘッドは、修正されても良い。しかし、ポート及びバルブの数は、メーカーによって元来供給状態を維持しなければならない。
- 11) カムシャフトは変更しても良い。もしくは交換しても良い。しかし、カムシャフトの駆動方式は、メーカーによって元来供給される状態を維持しなければならない。
- 12) 点火システムは、変更または交換しても良い。
- 13) 最大 6 速の変速装置まで許可される。
- 14) クラッチタイプは、メーカーによって元来供給される状態を維持しなければならない。クラッチプレート及びフリクションプレートは変更または交換しても良い。
- 15) ジェネレータは、除去しても良い。
- 16) 電気スタータは、除去しても良い。
- 17) キャブレターは、認可された製品に基づき変更または交換しても良い。
- 18) 燃料噴射装置は、メーカーから量産提供されたオリジナルエンジン上に装着された燃料噴射装置のみ使用可能とする。
- 19) エンジンパーツに使用される材料は、セラミックス、チタニウム合金、アルミニウムベリリウム等の使用は許可されない。

#### 【オイル飛散対策】

- 1) エンジン直下エリアにおいて、総エンジンオイル容量及びエンジン冷却水容量の半分以上（容量最低 5 リットル）がエンジンブレイクダウン時にオイルトレイに保持されるように設置すること。合わせてオイル吸収シートを張り付けること。
- 2) トレイの周囲のエッジ高さは、トレイ底部より 50 ミリメートル以上であること。可能であれば、クランクケースを覆うようにする。
- 3) このエンジン下部のトレイは、最大直径 25 ミリメートルのホールを 2 箇所設置し、ゴム製のプラグによって閉じる事。これらのホールは、ドライコンディションにおいて閉じられ、レインレースコンディションがコースオフィシャルによって宣言されたとき、開かれる状態にしなければならない。
- 4) 4 サイクルエンジンは、オイル受けトレイを装着することを、安全対処として義務づける。
- 5) 交換された、もしくは変更された正圧力がかかるオイルラインは、熱成形、もしくはコネクタ、金属補強されたものによる構成にしなければならない。
- 6) オイルクーラーは、サイドカー本車カウルボディ及び、サイドカーカウルボディ上に搭載してはいけない。オイルタンク及び、オイルクーラーの位置は、それら機器が事故において損傷しえない位置に置かれていなければならない。
- 7) 4 サイクルエンジンにおいては、エンジンブロー時にクランクロット類の破損が原因で、エンジンの外壁を破損する場合がある。その場合に備え、潤滑中のオイルが排気管に付着して火災を起こさないよう、エンジンと排気管の間にオイルフェンスを設置することを義務づける。オイルフェンスの材料は、対燃焼性のある材料とすること。

#### 【排気管】

- 1) 排気管は、サイドカー車両の幅を超えて伸ばしてはならず、最低地上高以上の位置に設置すること。そして排気管の最先端は、サイドカーボディ上に引かれた垂線を越えてはいけない。
- 2) いかなる場合においても、パッセンジャーが火傷を負うことがないようにサイドカーの側面に取り付けられた排気管は、直接パッセンジャーに向かないようにするか、引火しない材質で覆うようにしなければならない。
- 3) 排気管は、いかなる場合においても他の機器、装置類に干渉する事がないように位置決めされ、且つ保護されなければならない。

#### 【フォグランプ】

- 1) サイドカーは、後記する仕様に基づいて、後部に赤い発光ランプを装備する事を推奨する。
  - 1-1) 発光源仕様：2.5 ワットハロゲンバルブ、または、10 ワットの従来バルブ、又は、LED 光。
  - 1-2) 発光源面積：最小 35 cm<sup>2</sup>から最大 100 cm<sup>2</sup>に適合すること。
- 2) そのランプは、メインボディ後部の駆動軸の上、或いは側軸後部に取り付け（地上から、40 センチメートル以上）られなければならない。
- 3) フォグランプは、いつでも見える位置でなければならない。
- 4) 雨天走行時は、後輪の水掻き揚げにより、ランプが可視しづらい場合があるため、設置場所については注意深く検討すること。
- 5) 本規則は、国際レースの際には厳守事項である。国内レースにおいては必須対応としないが、安全上必要とされた場合には通達する事とする。

#### 【バックミラー】

- 1) バックミラーは、走行中において、パッセンジャーの乗車確認を目的とした安全対策として設置することを許可する。
- 2) 設置個所は、進行方向のドライバーシート左側に、車両寸法を超えない位置に設置すること。
- 3) バックミラーは、横転時などを想定して可倒タイプとすること。
- 4) バックミラー鏡面部は、横転破損時などに飛散しないようにすること。鏡類の場合はクリアシートをコーティングしたり、樹脂、プラスチック製の物で覆うこと。

### 第2項 ~~F4~~ 車両規定

### 第3項 その他

#### 【ドライバー、パッセンジャーの装備について】

- 1) レザースーツを着用する。
- 2) 下着等は化学繊維ではない物又は難燃性の物の着用を推奨する。
- 3) レザーグローブ、レザーブーツを着用する。
- 4) 脊髄パッドは首下から尾てい骨付近まで、なるべく広範囲を守るものを着用する。
- 5) チェストパットは必ず着用する。硬質、軟質は問わないが胸部を保護できる機能を有すること。
- 6) フルフェイスヘルメットを着用する。規格についてはレース主催者の規格に合わせる事とするが、SNELL M 2015 を推奨する。

- 7) ヘルメットリムーバーを着用すること。
- 8) ブーツの穴はガムテープでの修繕ではなく、専門店での修理又は靴修理用のゴム等での修繕とする。
- 9) レースの他、練習走行、体験試乗、イベント走行でも同様とする。

#### 【ピットクルーについて】

- 1) 各マシンのドライバーとパッセンジャーの他に1名以上のピットクルーを配置すること。
- 2) ピットクルーは化学繊維ではない物又は難燃性の衣服を着用することを推奨する。
- 3) 走行中、その前後においては、ぞうりやサンダル履きではなく靴を履くこと。
- 4) ピットクルーは、ドライバー及びパッセンジャーの緊急連絡先を把握しておくこと。

#### 【その他の注意事項】

- 1) レース、練習走行、イベント等に参加するときは、健康保険証、お薬手帳等を必ず持参すること。
- 2) 緊急連絡先がわかるように、チーム内で情報交換をしておくこと。
- 3) 無理なスケジュールでの移動とならないようにプランを立て、レース前日の飲酒は控えめにし、万全の体調でレース等に参加するよう努めること。



参考：

ただし、サイドカーに合致しない部分については JRSA 車両規則が適用されます。シーズン前に一般競技規則、基本車両規則を必ず確認すること。

<http://www.mcfaj.org/rr.html>

#### 【2017 MCFAJ クラブマンロードレース・基本車両規則】

##### ◎排気管及び消音器

- 1)必ずサイレンサーを装備すること。その長さは後輪タイヤ後端を通る垂直線より突出してはならない。  
またこの垂直線よりいかなるものも出てはならない。
- 2)現行の音量規制は 105 d b/Aとする。

##### ◎フェンダー

- 1)フェンダーを取り付ける場合はタイヤ幅よりも左右それぞれ 10mm 以上張り出しているものとする。
- 2)フロントフェンダーはタイヤの周囲を少なくとも 100 度以上カバーしていること。  
フロントフェンダーの前端とホイールの中心との角度は 45 度以上 60 以内とする。
- 3)リアフェンダーはタイヤの周辺を少なくとも 120 度以上カバーしていること。  
フェンダーの後端とホイールの中心との角度は 20 度以内とする。

##### ◎過給器

一切の過給は認めない。

##### ◎キャブレターおよびエアークリーナー

- 1)その個数、改造、調整、取り外しは自由である。
- 2)プロダクションクラスについては別項参照

##### ◎コントロール レバー

クラッチレバー及びブレーキレバーの末端は直径 19mm 以上の球状で容易に取れるものであってはならない。また、レバーの長さはピポット部より 200mm 以内とする。

##### ◎ハンドル

- 1)ハンドル幅は 450mm 以上とする。
- 2)ハンドルの回転角度は 15 度以上とする。
- 3)グリップ及びレバーとカウルとの間隔は 20mm 以上とする。
- 4)ハンドルを左右一杯に切ったとき指を挟まないようにハンドルとタンクの間は 30mm 以上の間隔を確保しなければならない。

##### ◎バンク角

50 度に傾斜した場合タイヤ以外のいかなる部品も接地してはならない。

##### ◎カウリング

- 1)タイヤを除くフロントホイールは両側からはっきりと見えること。
- 2)前輪のアクスルシャフトを通る垂線の 100mm 前方から後輪アクスルシャフトの垂線の間にあること。
- 3)カウリングの下端と地面との間隔は 100mm 以上とする。
- 4)後方に面しているカウリングのいかなる部分も末端は少なくとも半径 3.5mm 以上の丸みをとること。  
後方に面しているウインドスクリーンのエッジ部は危険性のないようカバーしておくこと。

5)ライダーシート後方部の高さは150mm以下とする。

6)4st車はすべてオイル溜めの為のアンダーカウルを装着すること。オイル溜めは最低5Lの用量を確保すること。

#### ◎フットレスト

1)フットレストは前後車輪の中心を通過する線の100mm上方より下側にかつ後輪の中心を通過する垂線より前側にありどのコントロールペダルも容易に操作出来る位置にあること。

2)フットレストの先端は確実に半径8mm以上に丸められていること。

フットレストは折りたたみ式でも良いが自動的に戻る仕組みになっていなければならない。

#### ◎リム及びタイヤ

16インチ以上とする。

#### ◎ブレーキ

前後輪にそれぞれ独立した有効なブレーキを備えていること。

#### ◎スプロケットガード

フロントおよびリアのスプロケットにガードを装着のこと。

#### ◎2次カバー（エンジンケース）

カーボンまたはケブラー製は2017年も推奨とする。

#### ◎燃料タンク

1)燃料は車体にしっかりと固定された一つのタンクに入っていること。シートタンク及び補助タンクは禁止。

2)燃料タンクブリーザーパイプ取り付けの場合はノンリターンバルブを燃料タンクブリーザーパイプに取り付けなければならない。これは最低容量250cc以上のキャッチタンクに接続されていること。

#### ◎燃料

ガソリンは通常市販されているものとし、いかなる物も添加されてはならない。

#### ◎燃料ポンプ

電動燃料ポンプは転倒などの際に自動的に停止する回路閉鎖器を介して配線されていなければならない。

#### ◎オイルキャッチタンク

1)4st車はブローバイガスを大気放出しないようクローズドブリーザーシステムを備え、オイルブリーザーパイプはエアークリーナーボックスに接続されボックス中に排出されること。エアークリーナーボックスの下部に排出穴が空いている場合は塞がなければならない。エアークリーナーボックスがない場合はオイルキャッチタンクからのブローバイガスはキャブレターに吸入されるよう措置をとること。

2)すべての車両にはギヤーボックスブリーザーの場合は250cc以上、エンジンブリーザーの場合500cc以上の容量のあるオイルキャッチタンクを装着しなければならない。これは転倒時に容易に破損、脱落せず、高温に耐えられる材質の物で、オイルがこぼれないよう確実に取り付けなければならない。また、競技前には必ず空にしておくこと。

3)エアークリーナーボックスが吸気及びキャブレターその他の開口部より下部に最低500cc以上オイルを収容できる容量がある場合はオイルキャッチタンクとして利用できる。

#### ◎冷却系のオーバーフロー

水冷式のラジエターオーバーフローパイプには最低容量250cc以上のキャッチタンクを取り付けること。なお市販のクーラント液は使用せず、水道水を使用すること。

◎取り外さなければならないもの

- 1)ライト類（飛散防止処理が完全に施されていれば可）
- 2)バックミラー、スタンド類、荷台、ナンバープレート
- 3)その他車検時に安全上取り外しを指定された部品

◎ゼッケンプレート・書体

- 1) 大きさは左右285mm以上、上下235mm以上とする。
- 2) 取り付け位置：1枚は車両の前部に前向きに垂直から30度の角度をつけ、その他は必ずシートカウル部の両側に垂直方向に取り付けること。
- 3) シートカウルが小さい車両はゼッケンナンバー上部1カ所でも可とするが、必ずカウル下部サイドにサポートゼッケンを装着のこと。
- 4) 色分け：別表参照(蛍光色は不可)
- 5) ゼッケンの書体はフーツラボルド体を基本とし以下の数値を満たしていること。文字の高さ=140mm以上／文字の幅=80mm以上／文字の太さ=25mm以上／文字との間隔=15mm

◎ワイヤーロック

以下の関連箇所については確実にワイヤーロックを施すこと。ワイヤーは0.6ミリ以上のステンレス製とする。(割りピン、カシメワッシャー等でも可)

- ② オイルドレンボルト及びフィルターキャップ
- ② リアブレーキトルクロッド取り付けボルトナット
- ③ 前後アクスルシャフト及びナット、クランプボルト
- ④ 前後ブレーキキャリパー取り付けボルト
- ⑤ オイルフィルター取り付けボルト カートリッジタイプは脱落しないようバンドで締めたうえでワイヤーで固定すること。
- ⑥ そのほかの箇所についても締め忘れを防ぐ意味でワイヤーロック、割ピン、ロックワッシャー等の使用を奨励する。

※ワイヤーロックはある程度のゆるみ止めの効果があるかもしれませんが、一番の目的は締め忘れを防ぐ事です