

# 2010 ユナリチャンピオンシップ レギュレーション

## 各クラスのレギュレーション

### スーパーオープンクラス

- ・ 原則として、排気量50cc 以上であること。
- ・ ユナリチャンピオンシップとして排気量の上限を規制することはないが、ATV 協会との整合性を取る為に96.1cc を上限とすることが望ましい。  
参考値: 日本ATV 協会のレギュレーション(ボア:ノーマル+2mm)  
UNILLI90cc モデル: B52xS42mm(89.2cc) B54xS42mm(96.1cc)
- ・ 選手相互の安全を確保するために、出場資格は下記の条件をいずれか満たすこと。
  - 1: ユナリチャンピオンシップ オープンクラス/日本ATV 協会主催レースにおいて前年度と当年度を合算した出場経験が3戦以上あること。
  - 2: JJSBA/JJSF/大手二輪,四輪競技会の選手登録があり事務局の認めた所属ショップの推薦があること。
  - 3: 事務局で特に認めたもの(招待選手等)。  
参加が認められても、事務局が危険であると判断した場合には出走できません。(技術不足など)  
ゼッケン 赤ベース/黄文字

### MID90クラス

AもしくはBの規定に準じた車両であること。

#### MID90クラスA規定(90ccエンジン車両)

排気量89.2cc 以下でかつ以下の規定に準じた車両。

- ・ 排気管はノーマル(Unilli 純正品)若しくは認定品(AIM製トニックマフラー等)を使用すること。
- ・ 排気管の形状は前端から直線距離250mm以内において  
おおむね外径35mm以内であること。以降はチャンバー形状でも差し支えない。
- ・ 排気管は主催側で認定されたものであること。  
認定品以外の場合は予め主催側に認定を受けること。(レース当日の申請は認めない)
- ・ 排気音量は著しく大きくないこと。

#### MID90クラスB規定(50ccエンジン車両)

- ・ 排気量50cc以上であること、但しクランクケースの加工をしてシリンダーを取り付けてはならない。
- ・ シリンダーベースガスケットは2枚まで(Unilli 純正品相当品)使用できる。
- ・ シリンダーとクランクケースの間にスペーサーを使用してはならない。
- ・ その他、オープンクラスの規定に準ずる。

ゼッケン 黒ベース/白文字

新設クラスの為、レギュレーションは主催と当該クラス参加者の協議によってシリーズ中でも随時変更できるものとする。

### オープンクラス

- ・ 排気量49cc 以下であること。

ゼッケン 黒ベース/黄文字

## ノーマルクラス

- ・ 排気量49cc 以下であること。
- ・ キャブレターはノーマル(ユナリジャパン純正品17 )であること。
- ・ PRO モデル用キャブレター純正24 はユナリジャパン純正17 に換装すること。
- ・ 排気管はノーマル(Unilli 純正品)若しくはノーマル形状のものを使用すること。  
但し、形状のみではなく排気音量においてもノーマルに近いものとする。  
原則として、主催側で認定されたものであること。
- ・ エンジン保安灯火に必要な発電容量を確保されていること  
(インナーローター/灯火用バッテリーは禁止する)。  
特記事項 : AIM社製 トニックマフラー 2004 年12 月認定。  
原則として日常的に公道で利用されている車を対象とする。  
ゼッケン 黒ベース/赤文字

## ウイメン/キッズクラス

- ・ 排気量49cc 以下であること。(オープンクラス以下の車輛)
- ・ キッズの定義は6~15才とする。6才未満の場合は事務局の認めた所属ショップの推薦があること。
- ・ ウイメン/キッズクラス以外に単独にて出場している選手の参加(出走)は可能だが賞典外とする。
- ・ ゼッケンは胸ゼッケンとする。  
上記の各クラスレギュレーションに沿わない車輛でも、事務局が認めた場合に限り  
出走することができる。但し、その場合には賞典外とする。

# 全クラス共通の主レギュレーション

## ボディ/フレーム

- ・ フットレストを装着し、フットレストとリアフェンダーは連続した構造とする。
- ・ ナーフバーを装着する場合は予め事務局の公認を必要とする。(リアタイヤへの足巻き込み防止)
- ・ 前後に別途規定するゼッケンプレートを装着すること。(黒ベース・赤ベース/文字色各クラス別)
- ・ 運転者や第三者に危険となる鋭利な突起や断面があってはならない。
- ・ フレームは ユナリジャパン純正品 のみとし製造番号を改変/抹消等してはならない。  
また、補強加工は可能だが、中間切断(延長等)は禁止する。
- ・ 灯火類は、取り外す。又は、テーピングを施す。
- ・ バックミラー・リアキャリアの装着は、禁止とする。
- ・ フロントフェンダー：カットは可能であるが断面が鋭利にならないこと。
- ・ リアフェンダー：カットや変形を禁止する。

## サスペンション/トレッド/ホイールベース

- ・ 前後とも機能するサスペンションを有すること。
- ・ トレッド及びホイールベースはノーマル数値以上であること。
- ・ 四輪車であり、左右の車輪は対照位置にあること。(三輪/変形四輪の禁止)  
例外としてオーバール等のコース旋回特性上によるスペーサーを使用した非対称トレッドは可とする。
- ・ フロント及びリアのアーム類変更は可能であるが、構造の変更はしないこと。  
フロントAアームをワイド化のものに変更 OK  
フロントAアームをダブルウィッシュボーンに変更 構造変更のため ×  
**ユナリ純正オプションのダブルウィッシュボーンキットに関しては装着を認めます。**

## ブレーキ

- ・ ノーマル状態より性能低下させる改造をしないこと。
- ・ 前後独立作動、かつ四輪全てを確実に制動できる2系統以上の装置を備えること。

## エンジン

- ・ エンジンケースは ユナリジャパン純正品のみとし製造番号を改変/抹消等してはならない。
- ・ スーパーオープンクラス、MID 90クラス、以外は排気量49cc 以下であること。
- ・ 1気筒であること。
- ・ 排気量計算は小数点以下を切り捨てとする(例 89.3cc 89cc)

## 駆動系等

- ・ 後輪駆動であり、後軸は左右輪直結であること(デフの装着禁止)。

## 燃料タンク

- ・ 取り付け位置はノーマル位置であること。
- ・ 容量はノーマルと同等もしくは以下であること。
- ・ 強度はノーマルと同等以上であること。

## タイヤ

- ・ 別途規定のある場合を除き、スパイクタイヤの使用は禁止する。
- ・ 他車に危険を及ぼすような制動力を発揮できないタイヤは禁止する場合がある。  
(例:スノー/氷上レース時のスリック、オンロードタイヤ、残溝等)
- ・ 前後輪問わずダブルタイヤ等を禁止する。

## スペアカー(予備車輛)

- ・ スプリントの別ヒートにおいては、スペアカーを使用することができる(同クラス車輛以下)
- ・ 使用にあたって、スプリントレースにおいてはペナルティなし。
- ・ エンデューロに限り、競技中でも1台のみスペアカーを使用することができる。(同クラス車輛以下)
- ・ 使用にあたっては別途ペナルティを規定する。(総周回数の10%減)
- ・ スペアカーを使用した後はいかなる場合でも通常登録車に戻ることはできない。
- ・ ゼッケンは、事務局で用意する。
- ・ スペアカーは事前登録制とし、車検は通常登録車と同時に受けること。
- ・ スペアカーを無断で使用した場合には、そのチーム全てのライダーを失格とする。
- ・ 複数チームで1台のスペアカーを登録することができる。  
この場合ゼッケンは代表チームの番号を使用する。
- ・ スペアカーを使用開始する場合、速やかに本部(周回カウント担当)に報告すること。  
又、レース中スペアカーは、大会本部にて保管する。  
尚、報告遅れに起因する周回カウントや視認ミスの責を事務局は負わないこととする。

## その他

- ・ 運転者が落車したときにエンジンが停止するキル(コード)スイッチを装着すること。
- ・ 排気/走行騒音に関しては別途規定する。
- ・ 記載されていない事項は都度協議し、事務局の判断で随時改正することができる。
- ・ いかなる場合でも最終決議は事務局が行えることとし、参加者は従わなくてはならない。
- ・ レギュレーション違反があった場合は、運営側の協議によりポイントの減点又は、失格とする。