



2010 Bulletin #1 7.14 Wed.

F-ZEROクラス改造限度に於ける解釈について

F-ZEROクラスの改造限度について、'09から'10の規則改定の際に部品の互換性による交換が一部認められるようになりました(下記参照)が、解釈を間違ってしまうという報告が有ることから補足説明させていただきます。

改造の限度 (F-ZERO規則抜粋)

全ての車両は、テイスト・オブ・ツクバ共通車両規定に示されている条件に適合しているもので、以下に示されている項目の改造・変更は禁止する。

- 車両の基本スタイルを損なわないこと。但し、個性的なスタイルに変更することは認めるが近代プロダクションレーサー風のスタイルは望ましくない。
- メインフレームの基本骨格及び構造材質。但し、補強及びステー類のカットは可。(2頁基本骨格の定義参照)
- エンジン型式。
- シリンダー、吸、排気バルブの数。
- クランクケース、ギヤ・ボックス・シェルの材質、鑄造、変更。
ギヤミッションも6速の範囲内でギヤ・ボックス・シェルに変更を加えない限りギヤ段数及び変速比を変更出来る。
圧縮比、及びカムシャフトの変更も可。

※但し、c、eに対し同メーカーの製品で一切の追加加工無しでフレームに組み付け可能な物に限り交換が認められる。性能により個別に規制をかける場合がある。

この規則改定の意図は、GPZ750RとGPZ900Rのクランクケースのように、型式は違えど実際の「物」は同じような場合の流用を認めるべく追加した項目です。エンジン・クランクケース等については、「一切の追加加工無しでフレームに取り付け可能な物に限り交換が認められる」とあります。従いまして、下記のような例は規則に合致しません。

(例1) T.O.Tで一般的な、エンジンを包み込む形のクレードルフレームとは違い、エンジン自体を強度部材として使用するダイヤモンドフレームを使用している車両 (GPZ) の場合。

GPZのフレームは、ダウンチューブを追加することにより、数種類の同メーカーエンジンの載せ換えが可能になる。ダウンチューブの追加は、フレームの補強という概念から規則で認められる範囲である。しかしながら、ダウンチューブやサブフレームを装着しないと、エンジンの載せ換えが出来ないことから、一切の追加加工無しとは言えません。本来GPZのエンジンは、クランクケース後方とシリンダーヘッド前方部分によりフレームにマウントされエンジンが吊り下げられたような状態になっているが、それをダウンチューブを使用して、クランクケース後方とクランクケース前方部分によるマウント方法に変更してのエンジン換装は認められない。
尚、パーツの組み合わせによりGPZのシリンダーヘッドを使用し、本来のエンジンマウント方法であれば他車のクランクケース流用もオンルールとなる。(シリンダーヘッド部分のエンジンマウントとしての機能を無くしてはならない)

(例2) エンジン・ケースなどを交換する目的での追加加工
マウント部分の加工 (補強と称してマウント位置を変更することは論外)

結論としては、エンジンやケースが載せ換えられるパターンは兄弟車など非常に限られていると考えます。従って、規則的には今までのF-ZEROと大きくは変わらず、国内ライダーが参加する一般生産車両による、改造限度が有るクラスに変わりありません。規則に抵触するマシンについてはハーキュリースクラスへの参加となります。

エンジンやケースなどのパーツを規則に沿って交換する場合には、主催者を含むオフィシャルや周りのエントラントに「このケースとこのシリンダーとこのヘッドを組み合わせれば、無加工で換装できる。」などという説明ができる状態であって下さい。