

- 03.50 เฟรมตัวถัง โครงสร้าง, วัสดุ (ดูข้อ 04.50)
- 03.51 โช้คอัพหน้า (ดูข้อ 04.51)
- 03.52 (52.1) ตะเกียบหลัง
(52.2) ระบบกันสะเทือนหลัง
- 03.53 ระบบบังคับเลี้ยว (ดู 04.53)
- 03.54 รูปทรงภายนอกของชุดฝาครอบตัวถัง(ดู 04.54)

หมู่ที่ 04 รถที่ได้รับรองคุณสมบัติ อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงสเปค ดังต่อไปนี้ แต่ต้องอยู่ภายใต้กฎกติกาพื้นฐานของ Road Racing

การเปลี่ยนแปลงสเปคนั้น หมายถึง การโมดิฟาย เปลี่ยนแปลง และถอดออก กติกาที่ระบุเพื่อให้เกิดความชัดเจน ขึ้นส่วนใด ที่ไม่ได้กล่าวถึงในหมู่ที่ 03 และ 04 สามารถเปลี่ยนแปลง หรือถอดเปลี่ยนได้

- 04.5 อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงชุดคัลท์ซ์ สามารถปรับปรุงเปลี่ยนแปลงจากชิ้นส่วนเดิม (ดูหมู่ที่ 10)
- 04.6 อนุญาตให้ปรับลดน้ำหนักแผ่นถ่วงข้อเหวี่ยง (Balancer)
- 04.7 อนุญาตให้เปลี่ยนขนาดวาล์ว และวัสดุของวาล์วไอดี-ไอเสีย (ห้ามใช้ไททาเนียม)
- 04.12 อนุญาตให้เจียรแต่งช่องทางเดินไอดี-ไอเสีย บริเวณฝาสูบ ปาดเสื่อสูบฝาสูบ เพื่อเพิ่มอัตรากำลังอัด
- 04.16 (16.1) อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงเรือนลิ้นเร่ง
(16.2) อนุญาตให้ติดตั้งปากแคระอากาศ หรือเปลี่ยนขนาดปากแคระอากาศ
(16.3) อนุญาตให้ปรับแต่งข้อต่อ และยางยึดปากเรือนลิ้นเร่ง
(16.4) หัวฉีดและเรือนลิ้นเร่ง (Throttle Body) เปลี่ยนแปลงได้ โดยใช้ชิ้นส่วนมาตรฐานประจำรุ่น ของรถจักรยานยนต์ที่มีจำหน่าย ทั้ง 4 บริษัท (Honda, Yamaha, Suzuki และ Kawasaki) หรือ ใช้ชิ้นส่วนที่ได้รับการรับรองคุณสมบัติจาก MSAT
- 04.17 (17.1) อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงช่องเติมน้ำมัน และก๊อคน้ำมันได้
(17.2) อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงท่อน้ำมัน และกรองน้ำมันเชื้อเพลิงได้
(17.3) อนุญาตให้ติดตั้งปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงหรือถอดออกได้ในกรณีเปลี่ยนระบบจ่ายเชื้อเพลิง
- 04.18 (18.1) อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงท่อไอเสียได้อิสระ (ดูหมู่ที่ 7)
(18.2) อนุญาตให้ถอดอุปกรณ์เกี่ยวกับการระบายไอเสียภายนอกเครื่องยนต์ออก (การถอดท่อต่าง, สายต่าง ๆ ภายนอกเครื่องยนต์ออก จะต้องมีการปิดวงจรถัดที่ชัดเจน)
- 04.22 (22.1) อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงวัสดุของผ้าคัลท์ซ์ แผ่นเหล็กคัลท์ซ์และสปริงคัลท์ซ์
(22.2) อนุญาตให้ปรับลดน้ำหนักชุดเฟืองขับขั้นต้นจากชิ้นส่วนเดิม
- 04.24 ระบบสตาร์ทถอดออกได้
- 04.26 อนุญาตให้ถอดปั้มน้ำมันเครื่องและชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้อง
- 04.27 เปลี่ยน หรือถอดกล่องใส่กรองอากาศ
- 04.30 เปลี่ยนแปลงระบบจุดระเบิด
- 04.31 อนุญาตให้ปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ชุดกำเนิดไฟ

- 04.32 เปลี่ยนแปลง หรือโมดิฟายชุดสายไฟ [Wire Harness]
- 04.34 เปลี่ยนแปลง หรือโมดิฟายสายบังคับต่าง ๆ
- 04.36 อนุญาตให้ถอดแฉงมิเตอร์ความเร็ว (รวมทั้งชุดเฟืองไมล์, สายไมล์ และมิเตอร์อื่น ๆ)
- 04.40 อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงขนาดของโช้ และถอดบังโช้
- 04.41 อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงอัตราทดขั้นสุดท้าย (สเตอร์หน้า – หลัง)
- 04.42 อนุญาตให้เปลี่ยนกะทะล้อหลัง โดยใช้ล้อที่ผลิต หรือ ล้อที่ติดตั้งกับรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย แต่กะทะล้อต้องไม่เกินขนาดที่กำหนด (ดูหมู่ที่ 02.2)
- 04.43 อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงวัสดุผ้าเบรก สายเบรก และท่อน้ำมันเบรกหลัง
อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงระบบเบรกได้ โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศและได้รับการรับรองคุณสมบัติจาก MSAT)
- 04.44 อนุญาตให้เปลี่ยนกะทะล้อหน้าโดยใช้ล้อที่ผลิตหรือที่ติดตั้งกับรถจักรยานยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย แต่กะทะล้อต้องไม่เกินขนาดที่กำหนด (ดูหมู่ที่ 02.2)
- 04.45 อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงวัสดุผ้าเบรก สายเบรก และท่อน้ำมันเบรกหน้า
อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงระบบเบรกได้ โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศและได้รับการรับรองคุณสมบัติจาก MSAT)
- 04.46 เปลี่ยนแปลงชุดพักเท้า คันเบรก
- 04.48 อนุญาตให้เปลี่ยนใช้อย่างที่ผลิตในประเทศ และเป็นยางที่ได้รับการอนุญาตให้ใช้จาก MSAT เท่านั้น
- 04.50 โครงตัวถัง โครงสร้าง, วัสดุ (ใช้ชิ้นส่วนที่ได้รับการรับรองคุณสมบัติ จาก MSAT.)
(50.1) อนุญาตให้ตัดชิ้นส่วนที่ไม่จำเป็นของเฟรมออก แต่ต้องไม่ทำให้เฟรมขาดความแข็งแรง เสริมความแข็งแรงของเฟรมได้ตามแนวเฟรม
(50.2) เปลี่ยนแปลงพักเท้า และคันเกียร์
- 04.51 (51.1) เปลี่ยนสปริงโช้คอัพหน้าได้ ปรับปรุงชิ้นส่วนภายในได้
(51.2) อนุญาตให้ติดตั้งสเตบิลิเซอร์เพื่อเสริมความมั่นคงให้กับโช้คอัพหน้า
- 04.52 (52.1) เสริมความแข็งแรงของสวิงอาร์มเดิม
(52.2) โช้คอัพหลังเปลี่ยนแปลงได้ หรือเปลี่ยนโดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยและได้ผ่านการรับรองคุณสมบัติจาก MSAT
- 04.53 (53.1) อนุญาตให้ปรับแต่งแฮนเดิลบาร์, มือเบรก, มือคลัทช์ และปะกับคันเร่ง
(53.2) อนุญาตให้ใส่โช้คคอ [Steering Damper]
(53.3) อนุญาตให้เปลี่ยนชุดแฉงคอ
- 04.54 (54.1) อนุญาตให้ ปรับแต่ง ชุดฝาครอบตัวถัง
(54.2) อนุญาตให้ตัดแต่งบังโคลนหน้า (ดูหมวดที่ 7)
- 04.55 (55.1) อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงรูปร่าง และวัสดุเคาะวาล์วครอบเบาะ [Seat Cowling]

ยกเว้นการใช้วัสดุราคาแพง เช่น คาร์บอนไฟเบอร์

(Carbon fiber) และเคฟลาร์ (Cevlar)

(55.2) อนุญาตให้ถอดบังโคลนหลัง

04.57 อนุญาตให้ใช้น้ำมันหล่อลื่น, น้ำมันเกียร์ และน้ำมันโซ้คได้อิสระ

04.59 ขึ้นส่วนทุกชนิดในรถสามารถปรับ [Adjusting] และขัดผิวให้ลื่น [Polishing]

คำว่า ปรับ [Adjusting] หมายถึง เลือกลงงานชิ้นส่วนโดยไม่ได้แก้ไขรูปร่างของชิ้นส่วนนั้น ๆ

(ยกตัวอย่าง การปรับระยะห่างของวาล์ว การปรับจังหวะจุดระเบิด การปรับสายเบรก)

คำว่า ขัดผิวให้ลื่น [Polishing] หมายถึง การทำผิวของชิ้นส่วนให้ละเอียดและเรียบ โดยไม่ได้ทำให้

ชิ้นส่วนนั้นเปลี่ยนแปลง เช่น การขัดผิวของพอร์ท ขัดผิวข้อเหวี่ยง ลูกสูบ เป็นต้น

04.60 (60.1) จุดยึดต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็น สามารถตัด หรือถอดออก

(60.2) อนุญาตให้ทำจุดยึดเพื่อติดเบอรัล มิเตอร์ และเบาะนั่ง

หมู่ที่ 05 น้ำหนัก

รุ่น

น้ำหนักรถ+นักแข่ง

น้ำหนักรถขั้นต่ำ

Moto 3 Production

200 กิโลกรัม

135 กิโลกรัม + 5 กิโลกรัม สูงสุด

หากน้ำหนักรวมเกินกำหนด ให้ลดน้ำหนักรถ ได้ไม่เกิน 5 กิโลกรัม

หากน้ำหนักรวมไม่ถึงเกณฑ์ ให้ถ่วงน้ำหนักรถ ได้ไม่เกิน 5 กิโลกรัม

การชั่งน้ำหนักให้ใช้แบบ Half Dry Weight อันหมายถึงน้ำหนักของรถจักรยานยนต์ที่อยู่ในสภาพพร้อมแข่ง แต่ไม่มีน้ำมันเชื้อเพลิง สามารถลดเคลื่อนน้อยกว่าได้ไม่เกิน 1 กิโลกรัม (หลังการแข่งขัน)

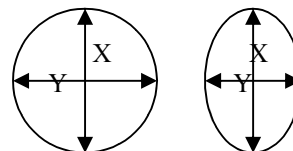
หมู่ที่ 06 รถแข่งที่ผ่านการรับรองคุณสมบัติ Homologated แล้ว ต้องปรับปรุงและเปลี่ยนแปลง สเปคให้สอดคล้องกับกติกา ดังต่อไปนี้

06.16.1 ขนาดคาร์บูเรเตอร์ และเรือนลิ้นเร่ง ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 38 มิลลิเมตร

หมายเหตุ การวัดขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง หมายถึง ส่วนที่แคบที่สุดในช่องทางเดินไอดี โดยไม่คำนึงถึงรูปร่าง ปีกผีเสื้อ / วาล์วคันเร่ง ในกรณีที่มีขนาดใหญ่กว่าที่กำหนด ให้ปรับลดโดยการใส่แหวนจำกัดขนาด (Restrictor) ได้ โดยวงแหวน จะต้องมีความกว้างไม่น้อยกว่า 5 mm.

วิธีการวัด (ดังรูป)

แกน X,Y จะต้องไม่เกินข้อกำหนด



06.17 (17.1) ในกรณีเปลี่ยนแปลงช่องเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ต้องติดตั้งท่อระบายล้น [Over Flow Pipe] และถังพัก [Catch Tank] ขนาดไม่ต่ำกว่า 250 ซีซี

(17.2) ในกรณีที่ใช้ปั้มน้ำมันเชื้อเพลิงไฟฟ้า ต้องติดตั้งอุปกรณ์ตัดไฟในกรณีที่เกิดรถล้มในระหว่างการแข่งขัน

- 06.27 (27.1) ติดตั้งถังพักในระบบระบายล้นของเครื่องยนต์ [Engine Breather] ในรถ 4 จังหวะต้องมี
ไม่ต่ำกว่า 500 ซีซี
- (27.2) ก๊าซและเชื้อเพลิง [Blow-By-Gas] ในถังพักของรถ 4 จังหวะ ต้องเป็นระบบไหลคืน
กลับไปเครื่องยนต์
- 06.32 ติดตั้งสวิตช์ดับเครื่องยนต์ [Engine Killed Switch] ในตำแหน่งที่เอื้อมนิ้วถึงในขณะที่
- 06.35 ถอดเลนส์ และไฟส่องสว่าง
- 06.38 ถอดอุปกรณ์ความปลอดภัย (ฆาตัง กระจกสองหลัง พักเท้าหลัง และไฟเลี้ยวต่าง ๆ รวมทั้ง
ไฟท้าย)
- 06.56 รถแข่งทุกคัน ต้องใช้ลวดนิรภัยล๊อคฝา หรือน็อตต่าง ๆ ที่อุดของเหลว

หมู่ที่ 07 ห้ามเปลี่ยนแปลงสิ่งต่อไปนี้ ไม่ว่ากรณีใด ๆ

- 07.29 การเปลี่ยนแปลง ปรับแต่งโดยใช้อุปกรณ์ วัสดุราคาแพง เช่น โลหะผสมไททาเนียม (Titanium) และ
คาร์บอนไฟเบอร์ (Carbon fiber) ยกเว้นท่อเก็บเสียง
- 07.42 การใช้โลหะผสมประเภทเบนาในแกนล้อหลัง
- 07.44 การใช้โลหะผสมประเภทเบนาในแกนล้อหน้า
- 07.48 ปรับแต่ง หรือเจาะรูอย่าง
- 07.53 ในกรณีที่จะใช้โช๊คคอค ต้องห้ามใช้เพื่อเป็นตัวหยุดการหักเลี้ยวของแฮนด์ [Stopper]

หมู่ที่ 09 การกำหนดระดับเสียง

กำหนดบทเฉพาะกาล (โดย MSAT) “ไม่มีการตรวจวัดระดับเสียงตลอดฤดูกาลแข่งขัน”
รถทุกคันต้องมี ท่อเก็บเสียงส่วนปลาย

หมู่ที่ 10 การใช้ชิ้นส่วนร่วมกัน

ในกรณีที่เป็นรอยี่ห้อเดียวกัน, พื้นฐานเครื่องยนต์และตัวถังแบบเดียวกัน อนุญาตให้ใช้ชิ้นส่วนร่วมกันได้ดังนี้

1. เลื่อสูบ
2. ฝาสูบ
3. ชุดข้อเหวี่ยง
4. ชุดคลัทช์
5. ฝาครอบเครื่องยนต์ด้านขวา
6. แม่เหล็กงานไฟ
7. ชุดแพริงบังลม



หมายเหตุ :

1. รุ่นรถจักรยานยนต์ที่ใช้ได้กับการแข่งขัน
YAMAHA รุ่น WR 250X
HONDA รุ่น CBR 250R
SUZUKI รุ่น ???
KAWASAKI รุ่น D-Tracker
 2. การควบคุมการใช้ยาง อนุญาตให้ใช้ยางที่ MSAT รับรองคุณสมบัติเท่านั้น
การรับรองคุณสมบัติให้รับรองโดยระบุรุ่น,ขนาด,แบบ ของชิ้นส่วนนั้นๆ
 3. การตรวจสอบสภาพ ก่อนการแข่งขัน ตามหัวข้อความปลอดภัย (หมู่ที่ 06 และ 07) ตรวจสอบสภาพหลัง
แข่งตามรายการต่อไปนี้
 - 3.1 วัดปริมาตรกระบอกสูบ (ซีซี) ให้เป็นไปตามรุ่นการแข่งขัน หมู่ที่ 01
 - 3.2 วัดขนาดคาร์บูเรเตอร์ / เรือนลิ้นเร่ง
 - 3.3 ชั่งน้ำหนัก
 - 3.4 วัดดูภายในเครื่องยนต์ (ข้อเหวี่ยง) หากมีการประท้วง
 4. อายุนักแข่งต้องไม่ต่ำกว่า 16 ปี
-
- สมาพันธ์กีฬาแข่งรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย (FMSCT)
 - สมาคมกีฬาแข่งรถจักรยานยนต์แห่งประเทศไทย (MSAT)
 - คณะกรรมการบริหารจัดการกีฬาแข่งรถจักรยานยนต์ (MSMC)

Revise # 1 18 Apr. 2011
