ワールドタイムアタックチャレンジ

クラブスプリント技術規則

バージョン1

2024

技術規則 – 2024年

一般規定

Copyright Superlap Australia Pty LTD 2024.

本規定のいかなる部分も、Superlap Australia の書面による許可なく複製、再配布、商業目的または私用目的で使用することは一切認められない。

※ ご不明な点は technical@worldtimeattack.com までご連絡ください。質問内容により回答までに最大14日かかる場合があります ※

ワールドタイムアタックチャレンジ（WTAC）の規則は、安全性を第一に確保するために構成される。各ドライバー及び参加車両は、イベントプロモーターもしくはイベントオフィシャルの書面および口頭による指示に従わなければならない。従わない場合は即座にイベントから除外されると共に、その際の参加費の払い戻しは行われないことがある。

英語と日本語のニュアンスの違いによる誤解が生じた場合は、本規則の英語版を基にイベントプロモーター及びオーガナイザーにより判断が下される。

1. 序文

1.1 各車両は、大会期間中において本規則およびモータースポーツ・オーストラリア協会（MOTORSPORT AUSTRALIA）の関連規則の全条項を遵守しなければならない。遵守を拒否した場合、競技委員会と協議の上、除外を含むペナルティが課される。

1.2 各車両の構造、改造、及び装備に関するいかなる部分も、本規則または関連する MOTORSPORT AUSTRALIA の規則で特に許可されていないものは認められない。

2. 車両要件

(a) 各車両は、自動車メーカーの認定モデルでなければならない。

(b) オープンホイール車、クラブマン、キットカー、センターステア車は、イベントプロモーターの判断により使用できない。

(c) 各車両は4輪のみで、ステアリングは前輪のみに作用しなければならない。ただし、後輪ステアリングが元々装備されている場合は、元のシステムを残すことができる。

(d) 各車両に搭載できるエンジンは、従来の内燃機関1基のみとする。ただし、プロクラス車両にはKERSまたは電動式デバイスを搭載することができる。

(e) 各車両はWTAC安全規則を遵守していなければならない。

3. WTAC競技大会

WTAC競技大会は4つに分類され参加要件は以下の通りとする:

3.1 クラブスプリント

(a) WTACの入門クラスとして企画され、改造制限とタイヤ制限によりコストを抑制している。

(b) イベントプロモーターが決定するプロドライバーは、クラブスプリントには参加できない。

(c) 本規則内の車両リスト(第16 条参照)で定められたスーパーカーの使用は認められない。

(d) クラブスプリント各車両は、ヨコハマ アドバン ネオバ AD08RまたはA052タイヤを使用しなければならない。

3.2 オープン

(a) クラブスプリントの枠を超えた自由が認められるが、いくつかの制限も設けられている。

(b) 各ドライバーはエントリー時に氏名登録しなければならず、オープンクラス内で2台以上の車両を運転することはできない。

(c) 各車両はアドバン A050 のコントロールタイヤを使用しなければならない。

3.3 プロアマ

(a) プロクラスまたはオープンクラスの車両のオーナーで、競技への参加を希望する人のためのクラスである。イベントプロモーターの決定により、プロドライバーは参加することができない。

(b) 規則は、ドライバー条件を除きすべてプロクラスに準ずる。エントリーは申込制とする。

3.4 プロ

(a) プロチームによる最高峰のタイムアタックレース。オープンクラス以上の自由度が認められている。

(b) プロは、イベントプロモーターへの申し込みによる招待制とする。招待はイベントプロモーターの独自の判断による。

(c) 各ドライバーはエントリー時に氏名登録しなければならず、プロクラス内で2台以上の車両を運転することはできない。

4. 車両表示

(a) 参加車両はイベントプロモーターの指定する、イベントスポンサー及びイベントプロモーターのステッカー(ゼッケン番号を含む)を、指示に従い車両に貼付しなければならない。各ステッカーを貼付せずコースインした車両が見つかった場合は、競技結果から除外される場合がある。

(b) イベントのタイヤサプライヤー以外のタイヤ業者の看板やカラーリングは、長さ 500mm、高さ 200mm を超えてはならない。

5. 旧WTAC車両特別出場権

イベントプロモーターは、過去に功績を残したWTAC参戦歴のある車両を 旧WTAC規則で出場させることを特別に許可する場合がある。これはイベントプロモーターの独自の判断によるものとする。承認された車両にはイベントプロモーターが決定するハンディが課される場合がある。これには、必要最小限の重量を超える重量の追加、タイヤの制限、その他イベントプロモーターが指示するハンディが含まれる。

安全規定

1. ドライバー装備

1.1 各ドライバーは最低限以下の基準を満たすウエアを着用し、検査の際に提示できる状態でなければならない：

(a) フロント・ヘッド・レストレイント（FHR）を使用する場合、ヘルメットは FHR の使用に適合したものでなければならない。

(b) フロント・ヘッド・レストレイント(FHR)の基準は、モータースポーツ・オーストラリアの技術付則(MOTORSPORT AUSTRALIA Manual – Technical Appendix – Schedule D)を参照すること。

(c) ウエア、シューズ、ソックス、グローブはFIA 8856-2000または8856-2018規格に準拠したものでなければならない。

(d) オープンカーでは、AS1609-1981規格以上のゴーグルまたはガラス以外のレンズ材質のバイザーが義務付けられる。

2. WTACクラブスプリント用装備

2.1 WTACクラブスプリントでは【第1条 ドライバー装備】に加え、各ドライバーは最低限以下のものを着用し、イベント中いかなる場面でも提示できる状態でなければならない：

(a) 首から手首、足首まで覆う不燃性の衣服（ナイロンまたは類似の素材の衣服は禁止）。

2.2 クラブスプリントでは以下のことを強く推奨する：

(a) レーススーツ、アンダーウェア、バラクラバなど、より高水準のウェアの使用。

3. クラブスプリント車両装備

各車両は最低限、MOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix Schedule A and Bに 準拠していなければならず、さらに以下の事項が義務付けられる：

(a) MOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix – Schedule Hに準拠した、最低容量900gの

手持ち消火器1本以上の搭載。

最低2.4リットルの容量を持ち、FIAの要件に適合することを推奨する消火器システム（ファイアーボム）を車載し、配管に取り付けることを**強く推奨する**；

(b) コンバーチブルタイプの車両は MOTORSPORT AUSTRALIA の規則に準拠したハードトップまたはロールケージを装備し、技術委員長の承認を得なければならない；

(c) MOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix – Schedule I に準拠した5または6点以上のシートベルト；

(d) ドライバー用シートは、5もしくは6点式セーフティベルトの使用及び装着に適したものでなければならない。FIA基準8855-1999、8855-2021、8862-2009に準拠したモータースポーツ用シートの使用；

(e) バッテリーアイソレーター（キルスイッチ）の搭載；

(f) ブレーキランプは純正ランプが装着され、確実に作動しなければならない（センターランプは除く）；

(g) 後方の視覚確保ができる、ドアミラーまたはルームミラーを最低2個装備していなければならない；

(h)　外装エアロへの研究用フルードコーティング（空力効果を示すフルードなど）の使用は禁止されている。

注：モータースポーツ・オーストラリアのテクニカル・アペンディックス（技術付則）は、https://www.motorsport.org.au/regulations/manual/technical-appendix からオンラインで入手できます。

WTAC 競技者は、最新のテクニカル・アペンディックスの情報を確認しておく。

4.. ロールオーバー･プロテクション （ロールケージ）

各車両はMOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix – Schedule J に準拠した タイプ2 セーフティケージ（ハーフケージ）を装着しなければならない。

5. 車両検査

5.1 各参加車両は、そのままレースに参加できるよう整えられた状態で車両検査に臨まなければならない。各車両は競技またはコース上の活動に参加する前に、全ての検査を完了していなければならない。

5.2 MOTORSPORT AUSTRALIA ログブックを所持している場合は、検査時にそれを提示しなければならない。

5.3 参加車両には車両検査に合格したことを証明するステッカーが貼られる。

5.4 各車両の競技への参加の適格性は、技術委員長と連携しイベント･プロモーターにのみ判断が委ねられる。

5.5 参加車両はMOTORSPORT AUSTRALIA 技術規則に準拠し、且つ以下の要件を満たしていなければならない：

(a)　各箇所において緩み等がないか全て確認し、あれば固定し直す、もしくは取り除いておく；

(b)　バッテリーは完全に固定され、青い三角形でその場所を示しておく；

(c)　ボンネットやその他のパネルで開閉できる部分がある場合は、それぞれ独立した２つの留め具を取り付けなければならない；

(d)　車両の前方・後方それぞれに、ホイールがアスファルト路面上でロックした状態でも牽引のできる強度を備えた **外径 40mm の牽引ポイント**を設置しておかなければならない。**この牽引ポイントは車両検査の際に、外径 40mm のパイプを通しチェックされる場合がある。**牽引ポイントが見え難い場合は、各牽引ポイントに対照色で**「TOW」**の文字を明示しておかなければならない。

(e)　前面にあるフロントガラス以外のガラス部品は、飛散防止の透明フィルムでカバーされていなければならない；

(f)　エンジンルームはコックピット側から完全に密閉されていなければならない；

(g)　車両内は、路面上や走行時のホイール等からの異物の侵入を最小限に抑える構造になっていなければならない；

(h)　プロペラシャフトまたはユニバーサルジョイントがコックピット内を通っている場合は、しっかりと固定され囲われていること；

(i)　プロペラシャフト破損時の落下防止のため、プロペラシャフトループ等シャフトが地面に接触しないよう保護する装置を備えていること；

(j)　駆動チェーンは確実に保護されていなければならない；

(k)　コックピット内に 500ml 以上の高温の液体が入る容器（直列のヒーターコアを除く）を設置する場合は、

密閉されたファイヤーウォールに収納され、コックピットから隔離されていなければならない；

(l)　各燃料タンクの排気システムは、必ず車外に排気される構造でなければならない；

(m)　防炎・防液構造の隔壁を装備すること。この隔壁は、燃料タンク、燃料システムのポンプ／コレクター、給油システムからコックピットを確実に隔離するものでなければならない。素材がポリカーボネート製の場合、その厚さは6mm以上でなければならない;

(n)　クランクケース・ブリーザーが装備されている場合、各ブリーザーは、2000cc までのエンジンの場合は最低 2 リットル、2000cc 以上のエンジンの場合は最低 3 リットルの容量のキャッチタンクに排出されること;

(o)　ラジエーターのクーラントベントオーバーフローが装備されている場合、最低 1 リットルの容量のキャッチタンクに排出されなければならない;

(p)　フロントガラス及び全てのウィンドウは透明であること。着色されている場合はオーストラリア規格AS2080に準拠した素材で作られていること;

(q)　ブレーキパイプを装備する場合は、スチール製専用部品または同等の部品を使用すること。その際、パイプを振動や損傷から保護するように取り付けること;

(r)　カメラやビデオレコーダーを取り付ける場合は、確実に固定し技術委員長の承認を受けること。安全に取り付けられた追加装置の無い状態でサクションカップマウントを車外に設置することは認められない;

(s)　スロットルリンケージが故障した場合、各スロットルを確実に自動で閉じる構造を備えていること;

(t)　運転者が操作可能なリバース・ギアを備えていること;

(u)　ハンドルには純正仕様でない限り木材が使用されていないこと;

6.　イベント中における車両検査

各車両はイベント期間中いつでも技術委員の要請により、さらなるチェックや検査を受けることを求められる場合がある:

(a)　競技中にオイルまたは液体漏れが確認された車両は、漏れが完全になくなるよう処置されたということを、技術委員長及びコース委員が認めるまで出場を停止する。

(b)　液体漏れ、故障、事故など、コース上でのアクシデントに巻き込まれた車両は、競技を続行する前に技術委員長による車両の再チェックと許可を受けなければならない。これを怠った場合、競技から除外される場合がある。

(c)　競技中にコース上で同車両による事故が再発した場合、その車両は規則違反とみなされイベントからの除外を含むさらなるペナルティが課される場合がある。

(d)　使用するタイヤは、競技開始前にタイヤ検査員により車両ごとにマーキング及び記録されなければならない。

改造内容の適合性

各車両は本規則で認められている条件を除き、メーカー純正車両に準じて提示されなければならない。

注意事項:

本規則や要件を満たしていない車両（例:ショックタワー、シャーシ・フレームレール、または要件に指定されているものが搭載されていない車両）や判断が難しい車両（例:プッシュロッドサスペンションを装備した車両など）は、事前に車両の改造を申告し承認を受けておかなければならない。承認は全てイベントプロモーターの判断に委ねられる。

1. ボディ

(a) フロント及びリアバンパー、ボンネット、サイドステップ、トランクは、メーカー純正部品と同じ形状であれば交換が認められる。

(b) ボンネットベントはエンジンルームの冷却を目的とし、ボンネットの形状を変更しない場合に限り認められる。ボンネットがフロントフェンダーと一体化されている場合、下記 (d) の場合を除き、フロントホイールとタイヤ全体を覆う部分の加工は認められない。

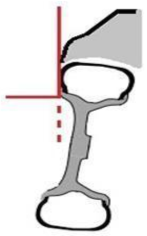
(c) フロントとリア共にオーバーフェンダーの交換は認められる。

(d) コントロールタイヤを装着するためのメーカー純正フェンダーのホイールアーチの加工は認められる。

(e) メーカー純正フェンダーは純正素材でなければならないが、コントロールタイヤをカバーするためのオーバーフェンダーの加工は認められる。

(f) 各ホイールとタイヤは【図1】を参照し、上から垂直に見た際にタイヤ上部からホイールハブフランジの中心までが車両の外周に収まるよう取り付けなければならない。

<u>図1</u>:



(g) 車体の残りの部分はメーカー純正のままでなければならない。

(h) ヘッドライト・アセンブリーはメーカー純正のままで、確実に作動すること。

2. シャーシ

(a) 各車両は純正車両のバルクヘッドを保持しなければならない。

(b) ミッションクリアランス、配線、ロールケージ等のためのバルクヘッドの交換は可能だが、

その際、以下の条件を満たしていなければならない：

- (i) 純正車両と同等のもの；
- (ii) 構造上でも同等なもの；
- (iii) コックピットは前方エリアと隔離されていなければならない。
- (iv) 純正のバルクヘッドと同じ厚みで且つ、同等の材質　(例：スチールにはスチール、アルミニウムにはアルミニウム) を使用すること。

(c) 純正のショックアブソーバー（マクファーソンストラットなど）のタワーは保持すること。

(d) 全体がパイプ構造である場合や複合モノコックは認められない。

3.　車両最低重量

車両最低重量は、すべての液体タンクを通常レベルにしたうえで最大5リットルの燃料を含むものとする。その際の重量はドライバーを含まない。すべての車両重量は 「限定生産モデル」 ではなく、世界で 500台以上生産された「車両ステータス」 に基づくものでなければならない。車両最低重量は【技術付則-A】の 車両重量表に詳述されている。

クラブスプリントの車両最低重量は、メーカー独自による同車種における最軽量仕様から5%を差し引いた重量とする。（例：三菱ランサーエボ9は単純に三菱ランサーとは異なり、純正重量が1500kgを超える車両には5%ルールは適用されないが、競技最低許容重量は1425kgとなる。NA車両については、最低重量からさらに10%の減少が認められる。）

4.　空力装置

4.1　空力補助パーツの強度と固定方法は車両検査で念入りにチェックされ、不適当と判断された車両は技術委員長の承認が得られるまで競技大会への出場は許されない。

4.2　いずれのクラスにおいても、電動もしくは油圧式で可動するアクティブ・エアロの使用は認められない。

4.3　人の手による測定の不確さと熱膨張を考慮し、すべての測定値には±3mmの誤差が認められる。

4.4　クラブスプリントでは以下のことが認められる：

(a)　フロントアンダーカバー／スプリッターは、メーカー純正フロントバンパーの外形に完全に沿うものでなければならず、メーカー純正車体より50mm前方まで延長することができる【図2参照】。

(b)　フロントカナード／ウィングは許可されるが、純正ガードから50mmの幅を超えてはならず 【図2】 のように、メーカー純正フレームよりも前方にはみ出してはならない。

(c)　メーカー純正リアウイング、または最大2個までにハネが分かれた社外リアウイングは、無改造の状態でのみ使用することができる。ウィング幅はボディの幅を超えてはならない。社外ウイングは1台につき1個のみ使用が可能。

(d)　リアウイングは平面図で見た場合に、ボディまたはトランクの上にくるように取り付けなければならない。但し、ハッチバックの場合はウィング最高点からルーフラインまでの高さは150mm以内とし、ルーフ後方部へのみ取り付けを許可する。

(e)　リヤウイングのいかなる部分も、リヤバンパーの最後尾より後方にはみ出してはならない【図3参照】。

(f)　リアアンダーカバー/リアディヒューザーは車幅からはみ出してはならず、取り付けはリアアクスルの中心線を超えてはならない。

(g)　社外サイドミラーの使用は許される。

(h)　サイドステップの幅は、250mmを超えてはならない【図4参照】。

図2:

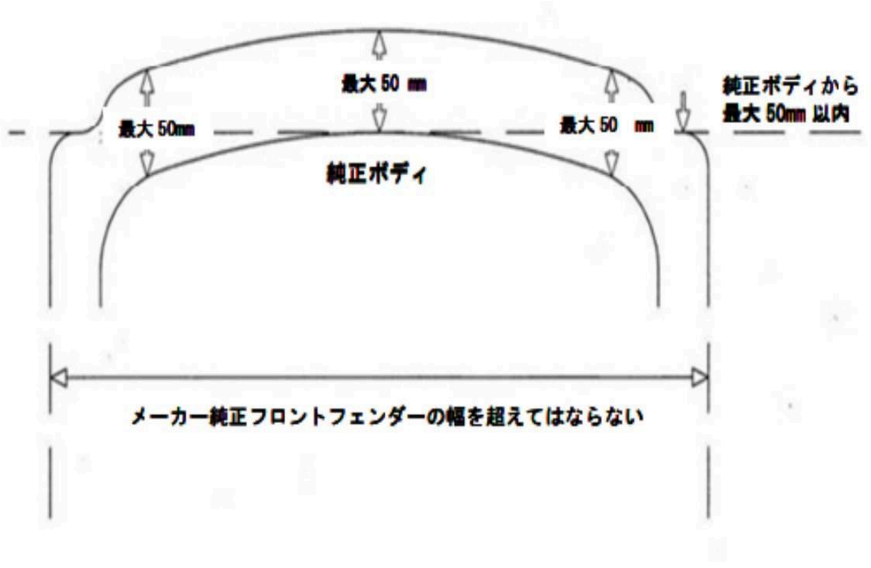

最大 50 mm
純正ボディから
最大 50mm 以内
最大 50mm
最大 50 mm
純正ボディ
メーカー純正フロントフェンダーの幅を超えてはならない

図3:

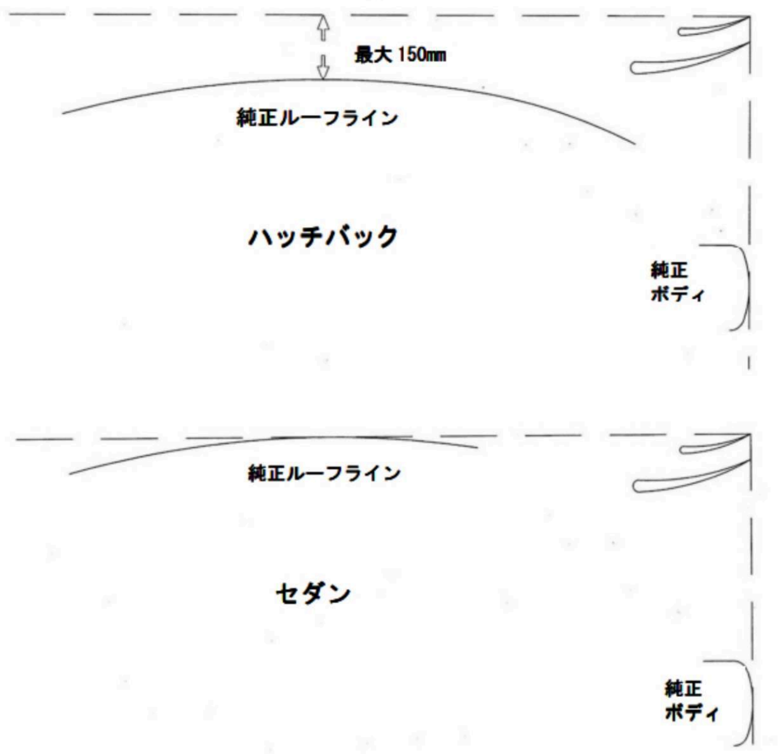
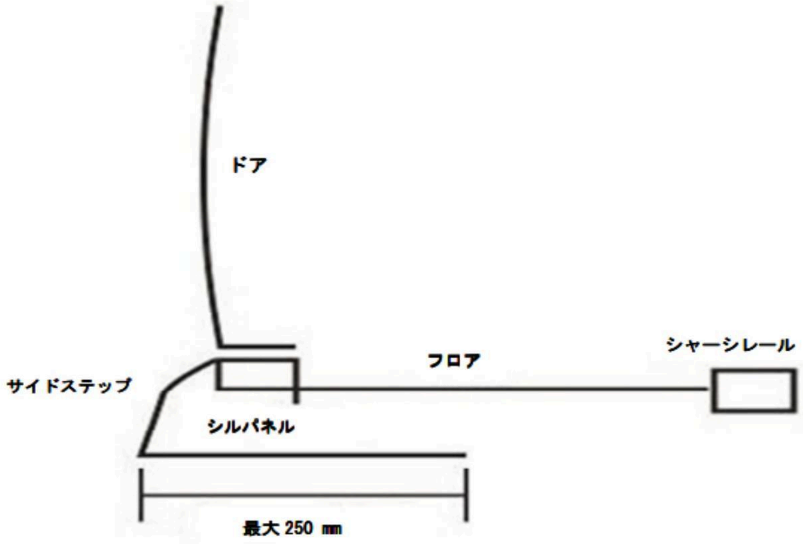

最大 150mm
純正ルーフライン
ハッチバック
純正
ボディ
純正ルーフライン
セダン
純正
ボディ

図4:



5. エンジン

5.1 各車両は、MOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix – Schedule Gに従い市販燃料、E85または無鉛レーシング燃料を使用しなければならない。

5.2 イベント中のエンジン交換は、必ず技術委員長の承認を得なければならない。

5.3 プロモーター判断により、マツダ 26B の4ローターも市販エンジンとみなされる。

5.4 クラブスプリント用

(a) エンジンの改造は自由であるが、同メーカーの純正品であり、且つ、同数のシリンダーを保持していなければならない。ロータリーエンジンの場合はローターが純正と同数のままでなければならない。

(b) ターボチャージャーまたはスーパーチャージャーの使用は認められる。

注:例えば、*4気筒エンジン搭載のトヨタ車であれば、トヨタの4気筒エンジンであればいずれも装着でき、強制吸気可能なものでも許められる。*

6. 冷却装置

(a) 冷却装置のホースまたはカップリングの交換は認められる。

(b) エンジン用ラジエーターは、以下の規定内であれば構造またはサイズの自由が認められる:

(1) 交換用ラジエーターは、メーカー純正位置から前方または後方に最大75mmまでの位置変更が許されるが、上記範囲内で純正と同じ位置および向きに取り付けられなければならない；

または

メーカー純正からターボチャージャーが装備され、トップマウントインタークーラーが装着されている車両については、交換用ラジエーターを純正車と同じ位置に装着することが許可される。ラジエーターの前方または後方への位置変更は、純正位置から最大75mmまで許可される。この場合ラジエーターの向きは自由である。

(2) ラジエーターサポートパネル、またはラジエーターサポート構造は、交換用ラジエターの取り付けやファスナーの追加、及びラジエターパイプワークまたはホースの設置目的にのみ許可されるがパイプワーク及びホース設置位置の範囲内でのみ変更することが許される。エンジン用ラジエーターファンは自由。

(c) ターボチャージャー/スーパーチャージャーのインタークーラーの設計及び交換は自由だが、純正車両のボディ内に収まる構造でなければならない。ボディの変更はファスナーの追加、インタークーラーのパイプ構造またはホースの設置目的である場合のみ、それぞれの設置範囲内であれば許される。

(d) エンジン用またはトランスミッション、デフ、パワステオイル用オイルクーラーの追加または設置位置は自由だが、純正のボディ内に収まっていなければならない。ボディ加工はファスナーの追加、パイプ構造もしくはホース設置の目的に限られ、オイルクーラーのパイプ構造もしくはホースの設置位置の範囲内でのみ許可される。

(e) 冷却装置用の追加ダクトは、ダクト取り付け用の留め具の追加を除き、純正車両のフレーム加工をしない条件でのみ取り付けを許可する。その他ダクトを追加する場合は、必ずボディ内に収める必要がある。

7. 燃料装置

7.1 全ての燃料装置は、コックピット及びドライバーの保護を最大限重視した上で、本規則に定めるすべての安全規則を遵守しなければならない。

(a) ポンプ、レギュレーター、配管は自由。

(b) 追加燃料タンクは最大容量5リットルまでの物であれば1つのみ追加設置できる。

(c) メーカー純正燃料タンクは、交換することが可能だが純正と同じ位置に設置されなければならない。交換用タンクは、MOTORSPORT AUSTRALIA; Technical Appendix – Schedule N Tank of Free Design または FIA Fuel Cell 要件に適合したものとする。

(d) タンクを装着するために、フロアやシャーシなどを取り外すことは認められない。

(e) 燃料タンク／燃料システムはコックピット側から密閉されていなければならない。

(f) 燃料タンクのスポンジや仕切り板の使用は許可する。

8. 電装品

(a) エンジン・コントロール・ユニット（ECU）の交換を認める。

(b) 純正のワイヤーハーネスの改造は認められる。

9. 排気系統

9.1 クラブスプリントの排気システム一式は、以下に従って変更または交換が認められる：

(a) 95db @ 30mの騒音規制を遵守すること。

(b) マフラー出口は、元の位置から100mm以内に収まっていなければならず、車体の最後尾から100mmを超えて突出してはならない。

10. トランスミッション、デフ、パワートレイン

(a) クラッチ及びフライホイール／フレックスプレートの使用は自由とする。

(b) トランスミッションとデフは、自由設計の別のものに交換が許される。

(c) トランスミッションやデフの内部部品は自由とする。

(d) ベルハウジングは自由とする。

(e) メーカー純正で同型式のオートマチックをオプション提供している場合に限り、オートマチック・トランスミッションの使用を許可する。

(f) トランスミッションとデフはメーカー純正と同じ位置に設置すること。

(g) トランスミッションのシフト操作は自由とする。

11. サスペンション

11.1 各測定値は、人の手による測定の不確かさと熱膨張を考慮し ±3mmの誤差を認める。

11.2 クラブスプリントの最低車高は 80mm とする : 排気系を除く車両の各スプリング部分は、ホイールベース内のどのポイントにおいても測定したときの値が地面から上記の高さ以上でなければならない。車高はドライバーを除いた状態で、 且つタイヤ空気圧は最低20psiで測定される。

11.3 クラブスプリント用

(a) 各スプリングとダンパー/ショックアブソーバーの交換は可能だが、1台あたりの各パーツの数はメーカー純正のままでなければならない。

(b) サスペンションブッシュは自由とする。

(c) サスペンションのメーカー純正取付け位置の補強または変更は許されるが、設置位置の変更は認められない。

(d) スタビライザーは自由とする。

(e) 各車両ともメーカー純正のシャーシ取り付け位置とナックルの位置を使用しなければならないが、サスペンションのジオメトリーとアームは自由とする。

(f) 純正ハブは車両に装着されたままでなければならないが、同メーカーの異なるモデルのものであっても使用することができる（例:ホンダならホンダ、スバルならスバルなど）。

(g) ナックル本体は自由だが、元々のメーカー純正構造への接続方法が保持されている場合に限られる。

(h) 純正サスペンションメンバー以外の使用は認められない。

12. ブレーキ装置

12.1 どのクラスにおいても コンピュータ制御のダイアゴナル・ブレーキシステムまたはトランスバース・ブレーキシステムは、元々装備されている場合を除き認められない :

(a) 必ず純正の取り付け位置を使用すること。

13.　タイヤ要件

13.1　すべての競技クラスにおいて、以下の通りタイヤ規制が適用される：

(a)　各タイヤは、オーガナイザーが車両検査時にマーキングしなければならない。

(b)　タイヤを軟化させる薬品や処理剤をタイヤに使用することは固く禁じられており、使用が確認された場合は即座に競技から除外される。

(c)　イベント期間中、ランダムなタイヤチェックが行われ、これに従わない場合は競技除外を含むペナルティが課される。

(d)　タイヤのサイズは、幅(mm)/扁平率(%)/直径(インチ)で定義される。

13.2　クラブスプリント用タイヤ：

(a)　ヨコハマ・アドバン・ネオバAD09またはA052タイヤを使用すること。

(b)　競技大会を通じて使用できるタイヤの本数に制限は設けない。

(c)　4輪駆動車の各タイヤの幅は、メーカー純正がその車種に対しより大きなサイズを指定していない限り、265以下でなければならない。

(d)　2輪駆動車の各タイヤの幅は、メーカー純正によりそれ以上の幅が指定されている場合を除き、295以下でなければならない。

(e)　アドバン規格のタイヤがない場合、車両はメーカー純正規格のタイヤ、もしくはそれに準じたタイヤを使用し必ず競技出場前にオーガナイザーによる検査及び承認を得なければならない。

13.3　超軽量車両のタイヤサイズ規制

(a)　超軽量車両とは、車両クラス重量に関する【技術付則A】に従った修正フォーマットで、競技重量が4WD車で1001kg未満、FR車で901kg未満、FF車で801kg未満の車両をいう。

(b)　これらに該当する車両には、以下のタイヤサイズ制限が適用される：

4WD（タイヤ幅mm）	FR（タイヤ幅mm）	FF（タイヤ幅mm）
<750kg=205タイヤ	<700kg未満＝205タイヤ	< 700kg未満＝225タイヤ
751kg–800kg＝225タイヤ	701kg–750kg＝225タイヤ	701kg–750kg＝255タイヤ
801kg–950kg＝255タイヤ	751kg–800kg＝255タイヤ	751kg–800kg＝265タイヤ
951kg–1000kg＝265タイヤ	801kg–900kg＝265タイヤ	>801kg以上＝295タイヤ
>1001kg以上＝295タイヤ	>901kg以上＝295タイヤ	

14.　ホイール

(a)　各ホイールサイズは自由だが、使用するタイヤサイズに合ったものでなければならない。

(b)　金属製スペーサーは、各ホイールにつき1枚まで使用が許される。スペーサーを取り付ける際は、スタッドボルトの長さを考慮しなければならない。

(c)　最大スペーサーサイズはホイール1本あたり30mm までとする。

15. インテリア

内装は基本的に自由だが以下の要件に沿ったものとする：

(a) ロールケージ装着のための内装の局所的な改造は認められる。

(b) ダッシュボードは純正車のものを保持しなければならないが、スイッチやメーターを追加することは可能とする。

(c) ヒーターコア、エアコン、およびダッシュボード上に見えない関連部品は取り外すことができる。

(d) 純正車のドアトリムは保持しなければならない。

(e) メーターパネルの交換は認められる。

(f) 乗降時の安全対策としてロールケージが装着されている場合は、取り外し可能なステアリングホイールが認められる。

16. クラブスプリント不適格車両リスト：

アウディR8

フェラーリ – 全車両

ランボルギーニ – 全車両

日産GTR（R35）

ポルシェ – 924/944を除く全車両

シボレーC6 Zo6、ZR1 コルベット

ダッジ・バイパー

アストンマーティン – 全車両

メルセデスSLSまたは、全てのブラックシリーズ

マクラーレン – 全車両

レクサスLFA

TVR – 全車両

フォード GT