



ワールドタイムアタックチャレンジ

オープンクラス技術規則

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・商業目的または私的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。質問内容によっては回答に最大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もしくは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かったことがある。

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、本規約の全条項を遵守し、且つ以下の条件を満たさなければならない。
イベント期間中はモータースポーツ・オーストラリア協会 (MOTORSPORT AUSTRALIA) 関連規則を遵守すること。車両はいつでもその遵守をチェックされる場合があり、遵守を拒否する場合は競技委員会と競技の上、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 MOTORSPORT AUSTRALIA の関連規約で特に許可されていないものは認められない。

2. 車両

- (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) クラブスプリント規則内の車両リストで定められたスーパーカーは認められない（第16条参照）。
- (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の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ているが、いくつかの制限も残されている。
- (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ない。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、競技に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) プロクラスは、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ない。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。各ステッカーを貼らずに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. IJWTAC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IJWTAC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ェアを着用し、検査の際に提示できる状態でなければならない：

- (a) ヘルメットは、MOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix - Schedule D に従い、オーストラリア国内スピード競技会の要件に適合していなければならない；
- (b) フットウェア、ソックス、グローブは FIA 8856-2000規格に適合していること。
- (c) 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ている。

2. WTACオープンクラス用装備

2.1 WTACオープンクラスは【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前、イベント中の検査において提示できなければならない：

- (a) FIA 8856-2000に準拠したワンピースタイプのドライビングスーツ；
- (b) FIA 8856-2000に準拠したバラクラバを着用すること。
- (c) HANS®などのFHRを使用する場合は、FIA8858-2002または8858-2010規格に適合しなければならない。

2.2 オープンクラスでは以下の条件を強く推奨する：

- (a) いずれのウェアも高水準の物を使用すること。

3. 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ない：

- (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本の搭載。最低容量2.4リットル以上で、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が強く推奨される；
- (b) コンバート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点または6点以上のセーフティハーネスの使用；
- (d) ドライバー用シートは、背もたれが固定されたデザインで、モータースポーツでの使用が認められているもので、且つ最低限FIA基準8855-1999を満たしたモータースポーツ用シートの使用を強く推奨する；
- (e) バッテリーからすべての電気回路を完全に絶縁し、エンジンを停止するバッテリーアイソレーター（キルスイッチ）を搭載し、運転席側の Aピラーの付け根付近に第2のスイッチ、またはメインスイッチを遠隔操作する手段を持っていること。さらにMOTORSPORT AUSTRALIA付則に準拠したマークが明示されていなければならない。
- (f) ブレーキランプは純正ランプが装着され、確実に作動するものでなければならない。（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）の使用は固く禁止されている。

注：モータースポーツ・オーストラリアの技術付則は、
<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、テクニカル・アペンディックスの最新情報を確認すること。

4. ロールオーバー・プロテクション（ロールケージ）

ロールオーバー・プロテクションは義務であり、最低でもMOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix - Schedule Jに準拠したタイプ3のセーフティケージ構造でなければならない。

5. 車両検査

- 5.1 各車両は、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。
さらに競技またはコース上の活動に参加する前までに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、検査時に提示しなければならない。
- 5.3 検査後、各車両には検査の合格を証明するステッカーが貼られ、出場前に確認が行われる。
- 5.4 各競技の参加車両の適格性は、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マニュアルに準拠し、且つ以下の条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、あれば固定し直すか取り除いておく；
 - (b) バッテリーは完全に固定され、青い三角形でその場所が示されていること；
 - (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のパイプが入る牽引ポイントを設置しておかななければならない。この牽引ポイントは車両検査の際、外径40mmのパイプで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なければならない；
 - (e) フロントガラスを除く前面のガラス部品は、飛散防止用の透明フィルムでカバーしておく；
 - (f) エンジンルームはコックピット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中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を通過する場合は、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、シャフトが路面に接触するのを防ぐ保護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) 防災・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密閉するものでなければならない。素材がポリカーボネートの場合、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を超える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ておくこと；
- (r) カメラやビデオレコーダーを取り付ける場合は、確実に固定し技術検査員長の承認を受けること。安全に固定された追加装置のない状態でサクシオ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

参加車両はイベント期間中いつでも検査委員の要請により、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) 競技中にオイルや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装備車両など）は、事前に車両の改造内容を申告し承認を得なければならない。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) 各ホイールとタイヤは、（図1）を参照し、上から垂直に見たときに、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に取り付けなければならない。

図1



- (b) センターーフ部分を含む取り外し可能なパネルにおいては交換が認められるが、車体はすべて純正と同じ形状及び外観を保持していなければならない。
- (c) 許容される車幅の範囲内であれば、フロントフェンダーの変更は許される。
- (d) ホイールアーチとフロントドアの間のフェンダー部分の改造は認められる。
- (e) 車幅の増加を含むリヤクォーターパネルの交換は許められるが、リアウインドウの上部と下部を結ぶ C ピラーの中心ラインより低い位置に取り付けられなければならない。
- (f) 内部シートメタルはいずれも、本規定で変更または除去が許可されている場合を除き、純正のままではなければならない。
- (g) フロント及びリアバンパーは、エアロパーツを組み込むために変更することができるが、メーカー純正車体に対し、フロントは車体前方へ150mm以内、リアは車体後方へ100mm以内の範囲に収めなければならない。
- (h) 正面から見た車幅は（ミラーを除き、最も幅の広い部分で測定すること）、メーカー純正ボディより250mmを超えてはならない。
- (i) ヘッドライトは取り外しが可能だが、純正位置にヘッドライト用ステッカーを貼付しておかなければならない。
- (j) フロントガラスはメーカー純正を保持しなければならないが、他のウィンドウはレキサンなどのポリカーボネートシートの貼付を条件に交換することができる。

2. シャーシ

- (a) 各車両は純正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ファイアウォールの変更は可能だが、その際は以下の条件を満たしていなければならない：
 - (i) 純正車と同等のものである；
 - (ii) 構造上においても純正車と同等である；
 - (iii) 前方エリアとコックピットは隔離されていなければならない；
 - (iv) 純正ファイアウォールと同じ厚みで且つ、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）のタワーを保持すること。
- (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。
- (e) エンジンブロックの最後尾は、バルクヘッド垂直部分の最前部から51mm以内にななければならない。車両がリアエンジンの場合は、エンジンブロックの最前部は、リアバルクヘッド垂直部分の最後尾から51mm以内に設置されていなければならない。
- (f) エンジンのクリアランスのためにバルクヘッドを改造することは可能だが、メーカー純正位置を保持しなければならない。

- (g) 目的がインナーフェンダークリアランス、フロントショックタワー前方の冷却装置ダクトのためである場合のみ、ホイールインナーフェンダーの改造やパーツの除去が、フロント・リア共に許可される。
- (h) 燃料または液体タンクの設置目的であれば、部品の取り外し、または関連する接続部品やマフラーを、車両後方部へ取り付けることが認められる。
- (i) もともとFF車であった車両に、リアデフを装着するためのリアフロア加工は認められる。
- (j) サイド出しマフラー取り付けのための、ホイールベース間のフロアを改造することは可能だが、排気経路が通る部分のみでなければならない。

3. 最低車両重量

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。全ての重量にドライバーは含まれない。車両重量は「メーカー限定生産モデル」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。車両の最低重量は【付則 A】- 車両重量表に詳述されている。

オープンクラスの最低重量は、メーカー独自による同車種におけるの最軽量仕様から15%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を超える車両は、15%ルールは適用されないが、競技最低許容重量は1275kgとなる。）

4. 空力装置

- 4.1 空力補助パーツの強度および固定方法は車両検査にて念入りにチェックされ、不適格と判断された場合は、技術委員長の承認が得られるまで競技大会への参加は許されない。
- 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正確さと熱膨張を考慮し、すべての測定値には $\pm 3\text{mm}$ の誤差が認められる。
- 4.4 オープンクラスでは以下のことが認められる：

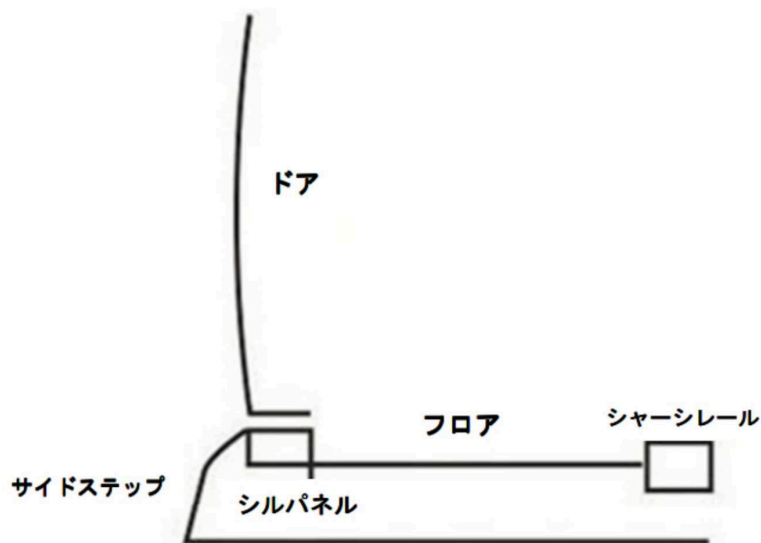
- (a) 各空力装置は【図2】に詳述されている外形に収まるものでなければならない：
 - (i) ボックスA：フロントホイール前方の空力装置は、メーカー純正ボディよりも前方最大150mm以内、左右それぞれ最大200mm以内の幅に収まっていないといけない。また、メーカー純正ボンネットの最高部よりも低くなくてはならない。フロントアンダーカバーは、フロントアクスルの中心線より後方に出ているのはならない。
 - (ii) ボックスB：フロント（ボックスA）とリア（ボックスB）間にある空力補助装置（サイドステップなど）は、メーカー純正ボディより片側につき最大125mmの幅を超えてはならない。さらにメーカー純正シャーシレールの最も内側部分を超えて内側に入り込んではいけない【図3】。純正ドアの下のラインを超えることも認められない。
 - (iii) ボックスC：リアホイール後方の空力補助装置は、メーカー純正ボディより後方に最大100mm以内、左右それぞれ最大100mm以内の幅に収まっていないといけない。また、メーカー純正ルーフの最も高い位置から250mm以内の高さでなければならない。リヤウインドウの最も低い位置の上に装着される空力補助装置は、水平部分を2つ以上含んではならない。リア下側に装着されるリアディフューザー/アンダートレイは、リアアクスルの中心線よりも前方に出ているのはならない。
- (b) フロントアクスルとリアアクスルの中心線間にあるメーカー純正フロアの下側は、気流を確保できる状態で行なければならない。本規則で許可されている場合を除き、メーカー純正フロアの下側を

覆ったり、この部分に作用する気流を変えたりすること（フラットフロアの装着など）は認められない。

図2:



図3:



※ サイドステップはシャーシレール端まで延長可能

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 競技中のエンジン交換は、技術委員長の承認を得た上でのみ許可される。
- 5.3 マツダ26 Bの4ローターは、プロモーターの判断により市販エンジンとみなされる。
- 5.4 オープンクラス用
 - (a) エンジンの改造は自由だが、公認自動車メーカーの市販エンジンをベースとしているもの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。
 - (c) クランクシャフトの中心線は下げてもよいが、エンジンの位置決めおよび取り付けは「第2条シャーシ」にある通り、バルクヘッドとの関係性を超えない限り自由である。

6. 冷却装置

- (a) 各冷却装置のホースおよび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とその取り付け位置は、車体内に収められ一般的な純正の位置（例：FF車の場合はフロント）であれば自由である。純正のラジエーターサポートパネルや構造は、取り外したり、代替材料に置き換えることができる。クーリングファンは自由であるが、車体と一体化してなければならない。
- (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とその取り付けは、車体内に収まっていれば自由とする。
- (d) 各オイルクーラーがボディ内に収まっていればオイルクーラーは自由とする。
- (e) 冷却装置用追加ダクトは、車体内に収まるものであれば自由とする。装着されるダクトは、本規則内における、シャーシからの部品の取り外しが許可されている改造範囲内でなければならない。

7. 燃料装置

7.1 全ての燃料装置は、本規則で要求される全ての安全規則に準拠しなければならない。

- (a) 燃料構造は自由。
- (b) メーカー純正燃料タンクは、交換用タンクに交換することが可能。交換用タンクは、MOTORSPORT AUSTRALIA Manual; Technical Appendix – Schedule N Tank of Free Design または FIA燃料セル基準に適合していなければならない。
- (c) 燃料タンク／構造はコックピットから密閉隔離されていなければならない。

8. 電装品

- (a) 電装品は自由とする。

9. NOS（亜酸化窒素）

NOSボトル（亜酸化窒素）の使用はオープンクラスの全車両に使用が許可されている。

NOSボトルを使用するための条件は以下の通りで、これらの条件を満たさない車両は、必ず事前にWTACの承認を得る必要がある。

競技者は、亜酸化窒素の誤った使用に伴う危険性を再認識すること。それを踏まえ、公認メーカーから完全な状態で調達することを強く推奨する。NOSボトルの使用には以下の規定が適用される；

- (a) **配管**：配管はコックピット外へ取り付けられていなければならないが、ボトルが運転席周辺の車内に取り付けられている場合は、ボトルのアウトレットにできるだけ近い位置の車外に配管されていなければならない。配管がベルハウジングやフライホイール付近を通る場合は、最低3mmの厚さのステンレス鋼管で覆われていなければならない。配管には、最低 10.3 MPa の高圧ホースが必要であり、専用の焼結青銅フィルターがガス供給ラインに取り付けられていなければならない。
- (b) **ボトルの取り付け**：ボトルはエンジンルームの外に取り付けること。運転席周辺に設置されるボトルは、車両の構造上固定された金属製ブラケットと、車外へ排気されるリリーフバルブを車内に取り付けられなければならない。ボトルは直立または半直立の状態でなければならない。逆さ取り付けボトルは認められない。ボトルには必ずオン／オフのバルブが付いていること。特別な鍵などを要するボトルの遮断キーは認められない。使用するボトルは、亜酸化窒素用に作られたものでなければならない。ボトルの温度を上げるために使用される電気装置は、業界公認メーカーによってその目的のために製造されたものでなければならず、いかなる改造も認められない。
- (c) **スイッチ**：スイッチは次の3つのいずれかの方法により、全てのシステムを完全にオフにすることができなければならない：(1) スロットルを閉めたとき (2) ソレノイドに電力を供給する専用アーミングスイッチ (3) 通常のイグニッションスイッチ
- (d) **マーカ**：NOSボトルを使用する全車両は、車両外側にボトルの位置、車両側面のWTAC競技番号に隣接する場所には特別マーカを明示していかななければならない。マーカは一辺125mmの黄色い菱形で、黒文字でN²Oと印刷されていなければならない。



- (e) **警告灯**：車両のダッシュボード上には、フロントガラス越しでもよく目立つ青色の警告灯を設置し、システムが起動されたことが確認できるようにしておかななければならない。

10. 排気系統

10.1 オープンクラス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：

後方排気の場合、出口は地面から75mmから600mmの高さで、車体後部の縦方向100mm以内になければならない。排気口が横向きの場合、ホイールベースの中間点より後方に位置し、車体の最大幅を超えて突出してはならず、また車体から内側に50mm以上超えてはならない。サイド出しマフラーは、ホイールベース間のどの位置においても、メーカー純正ボディシルラインの最下点から最大200mmを超えてはならず、「第2条シャーシ」で許可されたフロアの改造範囲内に収まっていなければならない。さらに、車両のセンターラインと逆の方向に排出されなければならない。

11. 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は自由。
- (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することができる。
- (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。
- (e) トランスミッションおよびデフオイルクーラーの使用は可能とする。
- (f) 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。
- (g) ドライブラインは自由だが、2WD、4WDなど、純正の駆動数を保持すること。
- (h) トランスミッションとデフの取り付け位置は、FFをFRに変更した場合を除きメーカー純正の取り付け位置を使用しなければならない。
- (i) オープンクラスでは、シーケンシャルシフトおよびパドル式シフト操作を認める。
- (j) トランスミッションの装着に必要なセンタートンネルの改造は認められる。
- (k) プロペラシャフトの交換は認められる。

12. サスペンション

12.1 各測定値は、人の手による測定の不正確さと熱膨張を考慮し±3mmの誤差を認める。

12.2 オープンクラスの最低車高は65mm：排気システム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規定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、且つタイヤ空気圧は最低20psiで測定される。

12.3 すべての競技者はクラックテスト結果を含む、すべてのサスペンションコンポーネントのエンジニアリング適合証の提出を要求されることがある。

12.4 オープンクラス用

- (a) 各スプリングとダンパー/ショックアブソーバーは交換可能だが、1台あたりのダンパー/ショックアブソーバー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) サスペンションのユニボディ構造車両におけるメーカー純正の取付け位置は、設計や取り付け位置の補強や変更が認められる。
- (d) サスペンションメンバーは自由だがメーカー純正位置は変更することができない。
- (e) サスペンションメンバーのメーカー純正取付け位置の補強及び修正はできるが、取り付け位置への修正は認められない。
- (f) スタビライザーは自由とする。

- (g) サスペンションは「第12条(c)」にある取付け位置の規則を除いて自由である。

13. ブレーキ装置

- 13.1 コンピューター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、元々装着されている場合を除きどのクラスでも認められないが、ブレーキ装置一式は自由とする。

14. タイヤ要件

- 14.1 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でマーキングしなければならない。
- (b) タイヤ軟化剤の使用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) イベント期間中は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) タイヤサイズは、幅(mm)/扁平率(%)/直径(インチ)で定義される。

- 14.2 オープンクラス用タイヤ：

- (a) 硬さがソフトまたはミディアムのアドバンA050を使用すること。
- (b) 大会期間を通じて使用できるタイヤの本数に制限は設けない。

- 14.3 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	

15. ホイール

- (a) 各ホイールのサイズは自由だが、使用するタイヤサイズに適し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。

16. インテリア

- 内装は自由だが、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) 素材や設計は自由だが必ずドアトリムを取り付けること。
- (c) ウィンドウネットの装着を強く推奨する。
- (d) ドライバーのシート位置は後方に移動できるが、後部足元スペースを超えてはならない。
- (e) 各車両はダッシュボード全幅を保持しなければならない。