

全日本ラリー選手権適用車両規定 JAF公認車両「JP4」に関する規定

下線部：変更箇所

改正後	現行規定
<p>第1条 総則</p> <p>本規定は、全日本選手権におけるクラス1（JN-1）<u>および</u>クラス2（JN-2）に適用され、JAFから公認される車両「JP4」について定める。JAF公認車両「JP4」<u>（以下「JP4」という）</u>の基本はJAF登録車両であること。</p> <p>ただし、本規定は、年度途中であっても適宜見直すことがある。</p> <p>第2条 車両の定義</p> <p><u>J P 4は過給器付き車両を対象として、全日本ラリー選手権のために開発されたラリーカテゴリである。FIAグループR 5（Rally2）カテゴリの原則に基づいており、グループN（R 4を含む）カテゴリの車両と同程度の性能を有する車両を製作することと国際規則との整合を目的とする。</u></p> <p><u>原則としてJP4の基本車両は、JAF登録車両規定に基づきJAFに登録されたJAF登録車両であり、かつ以下FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項（以下「J項」という）第260条（Rally5/Rally4/Rally3）または第261条（Rally2）および、それらの車両に関するFIA公認規則に準拠して製作されたFIA公認取得前の車両とする。</u></p> <p><u>基本車両は必ずしもFIA公認車両一覧に記載されている必要はなく、車両の技術情報と仕様、主要諸元等は、FIA車両公認書（車両が公認されている場合）、JAF車両公認書、またはJAF登録車両である場合は、当該自動車製造者が発行するカタログ、パンフレット等で確認するものとする。</u></p>	<p>第1条 総則</p> <p>本規定は、全日本選手権におけるクラス1（JN-1）に適用され、JAFから公認される車両「JP4」について定める。JAF公認車両「JP4」の基本はJAF登録車両であること。</p> <p>ただし、本規定は、年度途中であっても適宜見直すことがある。</p> <p>第2条 車両の定義</p> <p><u>原則として基本車両がJAF登録車両であり、以下いずれかを満たす車両。なおJAF公認車両「JP4」の基本車両は、一般交通の用に供することを目的にしている道路での使用を前提とした量産車両（量産方式で同一型式の車両が一定数生産され、自動車製造者による通常の販売経路を通じて入手可能な車両）である。</u></p> <p><u>また、基本車両は必ずしもFIA公認車両一覧に記載されている必要はなく、車両の技術情報と仕様、主要諸元等は、FIA車両公認書（車両が公認されている場合）、またはJAF登録車両である場合は、当該自動車製造者が発行するカタログ、パンフレット等で確認するものとする。</u></p> <p class="list-item-l1">1) FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項（以下、J項という）第260条（Rally5/Rally4/Rally3）または第261条（Rally2）および、それらの車両に関するFIA公認規則に準拠して製作された公認取得前の車両。</p> <p class="list-item-l1">2) J項252条および第253条の安全要件・一般事項等に基づく以下の海外ASNが規定するGroup AP4技術規則に準拠して製作され、海外ASNが公認した、または公認取得前の車両。</p> <p class="list-item-l2">① Motorsport Australia (https://motorsport.org.au/wpcontent/uploads/2023/12/7.16-2025-Group-AP4.pdf?x62217&x62217)</p> <p class="list-item-l2">② Motorsport New Zealand</p>

[\(https://motorsport.org.nz/wp-content/uploads/Group-AP4-Technical-Regulations-2022-V1.0.pdf\)](https://motorsport.org.nz/wp-content/uploads/Group-AP4-Technical-Regulations-2022-V1.0.pdf)

注:本規則に従って製作された車両がアジア太平洋地域内の国際ラリーで参加可能車両の対象となる場合は、FIA 地域ラリー選手権競技規則、および／または APRC＊事務局により承認される。

*APRC : Asia Pacific Rally Championship の略

第3条 一般規定

J P 4は、道路使用のために臨時運行許可番号標で運用されていなければならない。したがって、日本国内における道路交通法および道路運送車両法を遵守しなければならない。

JAF が発行する車両の公認書は必須とする。公認書は、JP4 ボディシェルおよびエンジンタイプの公認の際に発行されるものとする。

なお、本規定は、J 項第 253 条と併せて適用されることとする。

・ J 項第 253 条安全装置

<https://www.fia.com/regulation/category/123> 最新の規定を参照のこと。

車両管理のためログブック／パスポートによる運用を、2027 年以降に適用する場合がある。

第4条 臨時運行許可番号標の取得

J P 4は、臨時運行許可の対象となる競技用車両として、以下の要件すべてを満たし、競技会参加にあたり、競技会ごとに臨時運行許可を得なければならない。

①JAF 国内競技車両規則又は FIA 国際競技車両規則に準拠した自動車である

第3条 一般規定

ラリー競技で使用される JAF 公認車両「JP4」は、道路使用のために臨時運行許可番号標で運用されていなければならない。したがって、日本国内における道路交通法を遵守しなければならない。

JAF が発行する車両の公認書は必須とする。公認書は、完成した JP4 ボディシェルの検査と承認、およびエンジンタイプの承認の際に発行されるものとする。

なお、本規定は、FIA 国際モータースポーツ競技規則付則 J 項 253 条と併せて適用されることとする。

・ J 項第 253 条安全装置

<https://www.fia.com/regulation/category/123> 最新の規定を参照のこと

ASN が発行する車両のログブック／パスポートは必須とする。ログブック／パスポートは、完成した JP4 車両の検査と承認、およびエンジンタイプの承認 [第 2.2 条を参照] の際に ASN により発行されるものとする。ログブック／パスポート発行にあたっては、年間（1 月～12 月）申請料を添えて申請すること。

※ログブック／パスポートについては、2026 年以降に適用する。

第4条 臨時運行許可番号標の取得

JAF 公認車両「JP4」は、臨時運行許可の対象となる競技用車両として、以下の要件すべてを満たし、競技会参加にあたり、競技会ごとに臨時運行許可を得なければならない。

①JAF 国内競技車両規則又は FIA 国際競技車両規則に準拠した自動車である

こと。

- ②道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 77 条に基づく道路使用許可を受けて実施される全日本ラリー選手権へ参加する車両であること。
- ③道路交通条約締約国登録自動車（道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律（昭和 39 年法律第 109 号）第 2 条第 2 項に規定する自動車をいう。）以外の自動車であること。
- ④道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 4 条の登録を受けていない又は同第 16 条第 1 項の登録を受けていること。
- ⑤道路交通に関する条約附属書六に規定する条件を満たすものであり、かつ、安全の確保及び公害の防止のための措置（以下、「安全運行の確保等への対策」という。）が講じられていること。

第 5 条 車両の公認

5. 1) 申請資格

JAF の特別団体とする。

5. 2) 公認

当該年 JAF 国内競技車両規則第 1 編レース車両規定第 3 章第 1 条 1. 6) および第 2 編ラリー車両規定第 1 章一般規定第 3 条 3. 1) に基づく。

5. 3) 公認書

第 2 編ラリー車両規定第 1 章一般規定第 3 条 3. 2) に基づく。

特定の JP 4 車両製造者に対して当該車両のモデル／車種に関し、または特定の部品製造者に対して 7. 2) に係る部品に関し、JAF 公認書等発行の運用を 2027 年以降に適用する場合がある。

こと。

- ②道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 77 条に基づく道路使用許可を受けて実施される競技会へ参加する自動車であること。
- ③道路交通条約締約国登録自動車（道路交通に関する条約の実施に伴う道路運送車両法の特例等に関する法律（昭和 39 年法律第 109 号）第 2 条第 2 項に規定する自動車をいう。）以外の自動車であること。
- ④道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 4 条の登録を受けていない又は同第 16 条第 1 項の登録を受けていること。
- ⑤道路交通に関する条約附属書六に規定する条件を満たすものであり、かつ、安全の確保及び公害の防止のための措置（以下、「安全運行の確保等への対策」という。）が講じられていること。

第 5 条 車両の公認、登録に関する定義

5. 1) 申請資格

JAF の特別団体とする。

5. 2) 公認

当該年 JAF 国内競技車両規則第 1 編レース車両規定第 3 章第 1 条 1. 6) および第 2 編ラリー車両規定第 1 章一般規定第 3 条 3. 1) に基づく。

5. 3) 公認書

JAF および／あるいは FIA、海外 ASN によって公認されたすべての車両の詳細は、公認書に記載される。公認書には、そのモデルの識別を可能とするための諸元が記入される。公認記載項目、記入要領ならびに公認申請要領は「FIA 車両公認規則」に準ずる。

競技車両の型式は打刻によって証明される。オーガナイザーは車両検査時に公認書の提示を要求することができる。

当該車両を車両公認書と照合した結果、何らかの疑義が生じた場合、車両検査員はそのモデルの整備解説書を参照するか、またはラインオフ状態の同一モデルと比較して検査を行うものとする。

参加者は自分の車両が生産された国の ASN から、その車両の公認書、および必要な場合は公認付属書（正常進化・変形公認の公認書等を含む）の交付を受け、常に携帯することが義務付けられている。

	<p><u>なお、ASNは、特定のJP4車両製造者に対して当該車両のモデル／車種に関し、または特定の部品製造者に対して7.2)に係る部品に関し、JAF公認書等を発行する場合がある。※2026年以降に適用する。</u></p>
<p>第6条 JP4改造規定</p> <p>FIAおよび／またはJAF公認状態を維持しなければならないが、本規定で許可されている改造のみFIAおよび／または第7条7.2)に定める部品以外の使用が認められる。</p> <p>規定で許可されていないすべての変更および／または追加は明確に禁止される。許可される変更および追加の制限は、下記に規定され、使用または事故によって消耗した部品は、本規定に定められている部品とのみ交換が認められる。なお、代替エネルギーを使用するEV車両を含み、本条で認められる以外のその他の駆動方式、駆動装置の使用も認める場合がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ナット、ボルト、ネジ類は、強度特性が同等以上であるか、特に明記されていない限り、他のナット、ボルト、またはネジに交換でき、あらゆる種類のロック装置（ワッシャー、ロックナットなど）を備えることができる。 ・<u>以下についてJ項からの変更は、JP4で特別に承認され、車両公認書に詳細が記載されていなければならない。</u> <ol style="list-style-type: none"> 1) ロールケージ：JAF国内競技車両規則第5編細則 ロールケージ製造者のロールケージJAF公認申請手続きに関する細則を参照のこと。 2) シートサポートとアンカー：ロールケージの公認、または<u>JAFあるいは他国ASN公認</u>と組み合わせて承認される。 3) 安全ベルトの取り付けポイント：ロールケージの公認と併せて承認される。 4) 車体の外観・形状の変更／軽量化：<u>JAFあるいは他国ASN公認</u>と併 	<p>第6条 JP4改造規定</p> <p>本規定で許可されている改造のみFIAおよび／またはJAFが公認する部品以外の使用が認められるが、その他はFIAおよび／またはJAF公認状態を維持しなければならない。</p> <p>規定で許可されていないすべての変更および／または追加は明確に禁止される。許可される変更および追加の制限は、下記に規定され、使用または事故によって消耗した部品は、本規定に定められている部品とのみ交換が認められる。なお、代替エネルギーを使用するEV車両を含み、本条で認められる以外のその他の駆動方式、駆動装置の使用も認める場合がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ナット、ボルト、ネジ類は、強度特性が同等以上であるか、特に明記されていない限り、他のナット、ボルト、またはネジに交換でき、あらゆる種類のロック装置（ワッシャー、ロックナットなど）を備えることができる。 ・<u>次の部品／変更は、JAF公認車両で特別に承認され、車両公認書にて詳細が記載されていなければならない。</u> <ol style="list-style-type: none"> 1) ロールケージ：JAFによって公認される設計については、FIA「ロールケージの公認規定」を参照のこと。 2) シートサポートとアンカー：ロールケージの公認、または<u>ASN公認</u>と組み合わせて承認される。 3) 安全ベルトの取り付けポイント：ロールケージの公認と併せて承認される。 4) 車体の外観・形状の変更／軽量化：<u>ASN公認</u>と併せて承認される。

せて承認される。

- ・上記にかかわらず、マグネシウム合金、セラミックおよび／またはチタン合金の使用は、量産車両に取り付けられた部品の場合を除いて許されない。

第7条 対象エンジンおよび構成部品

7. 1) 対象エンジン

以下の条件で、「シリーズ生産エンジン」または、登録車両の製造者に関わらず JAF 登録車両に搭載されたエンジンのいずれかが認められる。過給器付き最大4気筒で、気筒容積2,500 cc以下とする。

なお、当該年の JAF 国内競技車両規則第2編ラリー車両規定 第1章一般規定第7条7.2)に基づくクラス区分は、もとの気筒容積の1.7倍のクラスとする。

注1：本規則では、「シリーズ生産エンジン」は次のように定義される。

1) 一般に販売／販売を開始した車両に搭載されたエンジン、および／または当該車両と共にプラットフォームを使用する別の製造者の車両に搭載されたエンジンで、かつ J A F により公認されたもの。

2) 少なくとも同一のエンジンユニットが12ヶ月連續で生産されていなければならぬ。同一のエンジンを搭載し、12ヶ月連續で5,000台以上生産されていれば、異なるモデルの車両も生産数として数えることができる。

注2：当該年の日本ラリー選手権規定および／または全日本ラリー選手権統一規則により、上記7. 1) に定める以外のエンジンおよび本規定第8条に定める以外の気筒容積区分を設定する場合がある。

- ・上記にかかわらず、マグネシウム合金、セラミックおよび／またはチタン合金の使用は、量産車両に取り付けられた部品の場合を除いて許されない。

第7条 対象エンジンおよび構成部品

7. 1) 対象エンジン

以下の条件の下で、「シリーズ生産エンジン」または、ベース車体メーカーに関わらず JAF 登録車両に搭載された「代替エンジン」のいずれかが認められる。

最大4気筒、排気量2,500 cc以下とし、過給器付き車両は係数1.7を乗じた4,250 ccとする。

注1：本規則では、「シリーズ生産エンジン」は次のように定義される。

一般に販売／販売を開始した車両に搭載されたエンジン、および／または当該車両と共にプラットフォームを利用する別の製造者の車両に搭載されたエンジン。

ただし当該エンジンは、「JP4」車両で使用できるようになる前に、ASNによる承認を受ける必要がある。

※シリーズ生産エンジンとは、少なくとも同一のエンジンユニットが 12ヶ月連續で生産されていなければならない。同一のエンジンを搭載し、12ヶ月連續で 5,000 台以上生産されていれば、異なるモデルの車両も生産数として数えることができる。

注2：「シリーズ生産エンジン」の代わりに「代替エンジン」として、ベース車体メーカーに関わらず JAF 登録車両に搭載されたエンジンを利用することができる。

注3：国内競技規則に基づき、他のエンジンおよび異なる排気量区分を設定するオプションを許可する場合がある。

		将来的に、EV・HVを含むその他のガソリンエンジン以外のエネルギー／動力装置の使用を検討する。
7.2) 構成部品		7.2) 構成部品
SP	純正部品 製造時に車両／エンジンに取り付けられた部品、あるいはその後の使用または故障等により交換された元の部品と同一の部品、または交換部品であること。このような部品はすべて、登録車両製造者の販売店販路を通じて入手できるものとする。 関連するすべての仕様は、自動車製造者の公式情報（自動車製造者が発行するカタログ、パンフレット等）または該当する車両公認書等から参照する。 注：シリーズ生産エンジンまたはJAF登録車両に搭載されたエンジンは純正部品として定める。	SP 純正部品 製造時に自動車／エンジンに取り付けられた部品、あるいはその後の使用または事故により交換された元の部品と同一の部品、または交換部品であること。このような部品はすべて、元の自動車製造者の販売店販路を通じて入手できるものとする。 関連するすべての仕様は、自動車製造者の公式データまたは該当するFIA車両公認書（FIAホモロゲーションシート）等から参照する。 注：シリーズ生産エンジンまたは代替エンジン（JAF登録車両に搭載されたエンジン）は純正部品として定める。
CP	市販部品 一般的に市販されて、通常の販売網を通じて市場で入手可能な部品。 ただし、次項に記載する保安基準への適合が必須の部品等に関しては認定部品（RP）として定める。	CP 市販部品 一般的に市販されて、通常の販売網を通じて市場で入手可能な部品。 ただし、道路運送車両の保安基準に定める車両の保安上重要な装置に係る部品等に関しては次項の認定部品として定める。
RP	認定部品 市販部品（CP）のうち、自動車の基本性能に直結する装置を構成し、故障や不具合が安全性に重大な影響を及ぼす蓋然性が高く、適切な品質管理が求められる部品に関しては別途、強度計算書や製品仕様書等と共にJAFに届け出をし、承認後認定部品として定められる。なお、申請資格はJAF特別団体とする。 また、この承認手続きを行った純正部品（SP）も認定部品とする。 <JP4認定部品の例>サスペンションアーム、ハブ等 (承認に係る手続きは将来的に別途定める。)	RP 認定部品 市販部品（CP）の中でも強度や性能の保障が必要となる道路運送車両の保安基準に定める車両の保安上重要な装置に係る部品に関しては別途、強度計算書や製品仕様書等と共にJAFに届け出る認定部品として定められ、これには届け出された純正部品（SP）も含まれる。 <JP4認定部品の例>サスペンションアーム、ハブ等 (届け出に係る手続きは別途定める。)
CDP	専用部品	CDP 専用部品

	<p>新たに専用に開発され、JAFにより公認された部品。オートマチックギアボックス等は「専用部品」とみなす。<u>なお、申請資格はJAF特別団体とする。</u> (承認に係る手続きは将来的に別途定める。)</p>		<p>新たに専用に開発され、<u>第5条 5.1)</u>に示す申請者から届け出／公認された部品。オートマチックギアボックス等は「専用部品」とみなす。 (届け出に係る手続きは別途定める。)</p>																		
FP	<p>自由部品：</p> <p>自由に調達できる部品。そのような部品は、代替部品が交換する部品に対して追加の機能を持たないことを条件として、取り外したり、別の部品と交換したりすることができる。</p> <p>注：これらの部品には、<u>本規定</u>に基づき個別の条件／<u>制限</u>が追加される場合がある。</p>		<p>FP</p> <p>自由部品：自由</p> <p>自由に調達できる部品。そのような部品は、代替部品が交換する部品に対して追加の機能を持たないことを条件として、取り外したり、別の部品と交換したりすることができる。</p> <p>注：これらの部品には、<u>技術規則</u>に基づき個別の条件／<u>規制</u>が追加される場合がある。</p>																		
エンジン、ギアボックス、ディファレンシャル、制御装置、冷却装置等の部品は、純正部品（SP）を使用する場合には制御は自由（部品そのものの変更は認められない）。			エンジン、ギアボックス、ディファレンシャル、制御装置、冷却装置等の部品は、純正部品（SP）を使用する場合には制御は自由（部品そのものの変更は認められない）。																		
第8条 最低重量			第8条 最低重量																		
気筒容積に対し以下の通りとし、競技中いかなる時でも以下に示す値以上の重量を有していなければならない。			本規定第2条2)に基づく車両の最低重量は、排気量に対し、下記の通りとし、競技中いかなる時でもこの値以上の重量を有していなければならない。																		
<table border="1"> <tr> <td>1,067cc まで</td> <td>1,030kg</td> </tr> <tr> <td>1,067cc を超え 1,333cc まで</td> <td>1,080kg</td> </tr> <tr> <td>1,333cc を超え 1,620cc まで</td> <td>1,230 kg</td> </tr> <tr> <td>1,620cc を超え 2,500cc まで</td> <td>1,300 kg</td> </tr> </table>		1,067cc まで	1,030kg	1,067cc を超え 1,333cc まで	1,080kg	1,333cc を超え 1,620cc まで	1,230 kg	1,620cc を超え 2,500cc まで	1,300 kg	<table border="1"> <tr> <td>1,620cc 未満</td> <td>1,230 kg</td> </tr> <tr> <td>1,620cc 以上</td> <td>1,300 kg</td> </tr> </table>		1,620cc 未満	1,230 kg	1,620cc 以上	1,300 kg	<table border="1"> <tr> <td>1,620cc 未満</td> <td>1,230 kg</td> </tr> <tr> <td>1,620cc 以上</td> <td>1,300 kg</td> </tr> </table>		1,620cc 未満	1,230 kg	1,620cc 以上	1,300 kg
1,067cc まで	1,030kg																				
1,067cc を超え 1,333cc まで	1,080kg																				
1,333cc を超え 1,620cc まで	1,230 kg																				
1,620cc を超え 2,500cc まで	1,300 kg																				
1,620cc 未満	1,230 kg																				
1,620cc 以上	1,300 kg																				
1,620cc 未満	1,230 kg																				
1,620cc 以上	1,300 kg																				
これらの重量は、出走可能な状態で一切の潤滑油、冷却水を満たすとともにスペアホイールを1本のみ搭載し、燃料とドライバーを除く車両の真の最低重量である。			これらの重量は、出走可能な状態で一切の潤滑油、冷却水を満たすとともにスペアホイールを1本のみ搭載し、燃料とドライバーを除く車両の真の最低重量である。																		
疑義がある場合、技術委員長は、重量を検証するため、燃料タンク（複数）を空にすることができる			疑義がある場合、技術委員は、重量を検証するため、燃料タンク（複数）を空にすることができる。																		
上記条件の下、車両とクルーおよび装備品を合わせた最低重量は以下に示す値以上を有していなければならない。			上記条件の下、車両とクルー（ドライバー＋コドライバーおよび装備品）を合わせた最低重量は下記の重量を有していなければならない。																		
<table border="1"> <tr> <td>1,067cc まで</td> <td>1,190kg</td> </tr> <tr> <td>1,067cc を超え 1,333cc まで</td> <td>1,240kg</td> </tr> </table>		1,067cc まで	1,190kg	1,067cc を超え 1,333cc まで	1,240kg	<table border="1"> <tr> <td>1,620cc 未満</td> <td>1,390 kg</td> </tr> <tr> <td>1,620cc 以上</td> <td>1,460 kg</td> </tr> </table>		1,620cc 未満	1,390 kg	1,620cc 以上	1,460 kg	<table border="1"> <tr> <td>1,620cc 未満</td> <td>1,390 kg</td> </tr> <tr> <td>1,620cc 以上</td> <td>1,460 kg</td> </tr> </table>		1,620cc 未満	1,390 kg	1,620cc 以上	1,460 kg				
1,067cc まで	1,190kg																				
1,067cc を超え 1,333cc まで	1,240kg																				
1,620cc 未満	1,390 kg																				
1,620cc 以上	1,460 kg																				
1,620cc 未満	1,390 kg																				
1,620cc 以上	1,460 kg																				
・バラストの使用は、J項第252条に規定されている条件の下で認められる。																					

1,333cc を超え 1,620cc まで	1,390 kg
1,620cc を超え 2,500cc まで	1,460 kg

- ・バラストの使用は、J 項第 252 条に規定されている条件の下で認められる。

第9条 エンジン

第 5 条 5.1) に示す申請資格を有する自動車製造者が提供する当該エンジンの公式情報（自動車製造者が発行するカタログ、パンフレット等）または FIA 公認書を基準とする。

ボアとストロークの測定値を含む気筒容積は、車両の公認書に詳細が記載される。

再スリーブ加工は、乾式または湿式のスリーブ内部セクションが円形で、シリンダーと同心であり、シリンダーごとに独立している場合は許される。

ギアボックス、およびエンジンマウントなどの補助装置を取り付ける目的でのエンジンブロックの最小限の機械加工は許される。

9. 1) エンジン性能調整

過給器付きエンジンについては、下記の規定が適用される。

①過給システムは公認されたエンジンのものに合致していなければならぬ。

②すべての過給器付き車両はコンプレッサーハウジングに固定されるリストリクターを装備していなければならない。

③エンジンに供給されるすべての空気はこのリストリクターを通過しなければならず、リストリクターは、下記を遵守していなければならない。

・ J 項第 254-4 図参照

・リストリクターの最大内径は J 項第 261 条に準じたエンジンおよび AP4 技術規則 3.0 エンジン仕様（Article 3.0 Engine – Specification）に記載の規則に従って製作されたエンジンについては 32mm、シリーズ生産エンジンおよび JAF 登録車両に搭載されたエンジンに何ら加工のないエンジンについては 34mm とする。

・内径は最低 3mm の長さが維持されていなければならない。

・長さは平面 A の上流で計測される。

・平面 A はターボチャージャーの回転軸に垂直で、吸気ダクトの中立軸に沿

第9条 エンジン

第 5 条 5.1) に示す申請資格を有する自動車製造者が提供する当該エンジンの公式情報または FIA 公認情報（公認されている場合）を基準とする。

ボアとストロークの測定値を含む排気量は、車両の公認書又はログブック／パスポートに詳細が記載される。

再スリーブ加工は、乾式または湿式のスリーブ内部セクションが円形で、シリンダーと同心であり、シリンダーごとに独立している場合は許される。ギアボックス、およびエンジンマウントなどの補助装置を取り付ける目的でのエンジンブロックの最小限の機械加工は許される。

9. 1) エンジン性能調整

過給器付きエンジンについては、下記の規定が適用される。

①過給システムは公認されたエンジンのものに合致していなければならない。

②すべての過給器付き車両はコンプレッサーハウジングに固定されるリストリクターを装備していなければならない。

③エンジンに供給されるすべての空気はこのリストリクターを通過しなければならず、リストリクターは、下記を遵守していなければならない。

・ J 項第 254-4 図参照

・リストリクターの最大内径は FIA 付則 J 項第 261 条に準じたエンジンおよび AP4 技術規則 3.0 エンジン仕様に記載の規則に従って製作されたエンジンについては 32mm、シリーズ生産エンジンおよび代替エンジンに何ら加工のないエンジンについては 34mm とする。

・内径は最低 3mm の長さが維持されていなければならない。

・長さは平面 A の上流で計測される。

・平面 A はターボチャージャーの回転軸に垂直で、吸気ダクトの中立軸に沿

つて計測し平面Bの最大47mm上流にある。

- 平面Bはホイールブレードの最も上流端部と中心線がターボチャージャーの回転軸となっている直径34mmの気筒の間の交差部を通過する。

この内径は温度条件に関わらず保持されなければならない。リストリクターの外径は、その最も細い部分で40mm未満でなければならず、上流、下流の双方へそれぞれ5mm以上の距離を維持していなければならない。

リストリクターのターボチャージャーへの取付けに当たっては、コンプレッサーからリストリクターを取り外すためにコンプレッサーハウジングまたはリストリクターから2つのネジを完全に取り除かなければならぬような形で行わなければならない。ニードルスクリューを使用した取付けは認められない。

リストリクターの取付けに際し、コンプレッサーハウジングの部材の除去、または追加は、その目的がリストリクターをコンプレッサーハウジングに取り付けるためのものである場合に限り認められる。

ネジの頭部に封印を可能にするための穴を開けなければならない。リストリクターは、単一の素材で作られていないければならず、取付けおよび封印を目的とした場合にのみ穴を開けることができる。これは、取付けネジ、リストリクター(またはリストリクターとコンプレッサーハウジングの取付け部)、コンプレッサーハウジング(またはハウジングとフランジの取付け部)、およびタービンハウジング(またはハウジングとフランジの取付け部)の間に施されなければならない(第254-4図を参照)。

ディーゼルエンジン車両の場合、リストリクターは、上記の条件下で、最大内径が37mm、外径が43mmでなければならない(この直径の値は予告なく変更される場合がある)。

並列する2基のコンプレッサーを有するエンジンの場合、上記に示された条件で、各コンプレッサーは、最大内径24mm、最大外径30mmのリストリクターにより制限される。

- ④スーパーチャージャー付き車両についてはリストリクターの装着は不要とするが、システム駆動関係のブーリー径の変更は認められない。ただし、リストリクター装着車両との性能の均衡が保たれない場合には、本取り扱いを見直す場合がある。

沿って計測し平面Bの最大47mm上流にある。

- 平面Bはホイールブレードの最も上流端部と中心線がターボチャージャーの回転軸となっている直径34mmの気筒の間の交差部を通過する。

この内径は温度条件に関わらず満たされなければならない。リストリクターの外径は、その最も細い部分で40mm未満でなければならず、上流、下流の双方へそれぞれ5mm以上の距離を維持していなければならない。リストリクターのターボチャージャーへの取付けに当たっては、コンプレッサーからリストリクターを取り外すためにコンプレッサーハウジングまたはリストリクターから2つのネジを完全に取り除かなければならないようないくつかの形で行わなければならない。ニードルスクリューを使用した取付けは認められない。

リストリクターの取付けに際し、コンプレッサーハウジングの部材の除去、または追加は、その目的がリストリクターをコンプレッサーハウジングに取り付けるためのものである場合に限り認められる。

ネジの頭部に封印を可能にするための穴を開けなければならない。リストリクターは、単一の素材で作られていないければならず、取付けおよび封印を目的とした場合にのみ穴を開けることができる。これは、取付けネジ、リストリクター(またはリストリクターとコンプレッサーハウジングの取付け部)、コンプレッサーハウジング(またはハウジングとフランジの取付け部)、およびタービンハウジング(またはハウジングとフランジの取付け部)の間に施されなければならない(第254-4図を参照)。

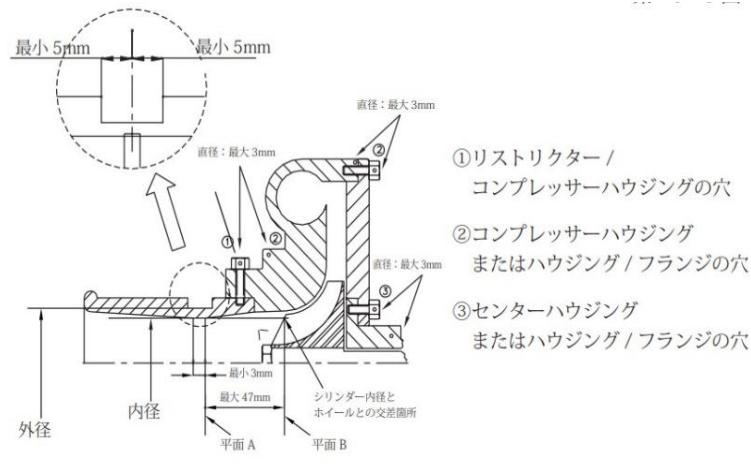
ディーゼルエンジン車両の場合、リストリクターは、上記の条件下で、最大内径が37mm、外径が43mmでなければならない(この直径の値は予告なく変更される場合がある)。

並列する2基のコンプレッサーを有するエンジンの場合、上記に示された条件の下で、各コンプレッサーは、最大内径24.0mm、最大外径30mmのリストリクターにより制限される。

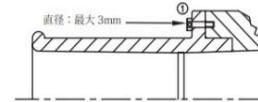
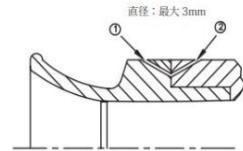
- ④スーパーチャージャー付き車両についてはリストリクターの装着は不要とするが、システム駆動関係のブーリー径の変更は認められない。ただし、リストリクター装着車両との性能の均衡が保たれない場合には、本取り扱いを見直す可能性がある。

⑤過給器のコンプレッサーハウジングの内径が市販状態で32mm以下である場合はリストリクターの装着は不要とする。ただし、リストリクター装着車両との性能の均衡が保たれない場合には、本取り扱いを見直す場合がある。

⑥リストリクターの取り付けについてはJ項第255条第5項に準拠するものとし、その取り付けに必要なコンプレッサーハウジングへの最小限の加工は認められる。また、リストリクター取り付けに伴う最小限の部品の変更は認められる。



他の可能性



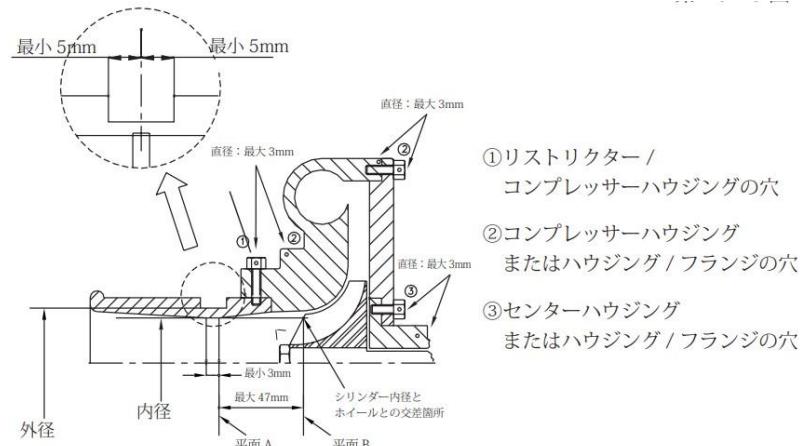
第254-4図

追加として、次の性能コントロールが導入される場合がある。

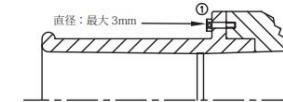
- スロットルバルブのサイズ。
- FIA ブースト制御システム。(FIA TECHNICAL LIST No. 43: LIST OF BOOST CONTROL SYSTEMS (POP-OFF VALVE) HOMOLOGATED BY THE FIA FOR GROUP R)

⑤過給器のコンプレッサーハウジングの内径が市販状態で32mm以下である場合はリストリクターの装着は不要とする。ただし、リストリクター装着車両との性能の均衡が保たれない場合には、本取り扱いを見直す可能性がある。

⑥リストリクターの取り付けについてはJ項第255条第5項に準拠するものとし、その取り付けに必要なコンプレッサーハウジングへの最小限の加工は認められる。また、リストリクター取り付けに伴う最小限の部品の変更は認められる。



他の可能性



第254-4図

追加として、次の性能コントロールが導入される場合がある。

- スロットルバルブのサイズ。
- FIA ブースト制御システム。

- ・コントロール（公認）ECU。

注：エンジン性能は、現行の FIA グループ Rally2 (R5) のパワーウェイトレシオに近似することとするが、これを上回らないこととする。

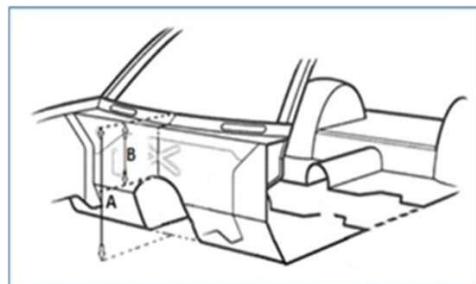
9. 2) エンジンの位置と取付

エンジンは、以下の条件下で縦方向または横方向のいずれかの位置に向けることができる。

- ・エンジンは、元の搭載位置の外に移動することはできないが、シリーズモデルに関連してそのエンジンルーム内の範囲で移動することができる。
- ・バルクヘッドの上部 1/3 (範囲) は、エンジンの搭載に対応するために変更してはならない。

*自動車製造者が取り付けたブラケットは取り外すことができる。

*自動車製造者の成形プレスおよび成形品は、バルクヘッドパネルの主要な平面よりもトリミングまたは削除することができる。



A : バulkヘッドの高さの定義
B : バulkヘッドの上部 1/3 の範囲

9. 3) エンジンカバー

エンジンルーム内の機械部品を覆うことを目的とした主にプラスチック製エンジンシールドで、美観を保つこと以外に機能を有さないものであれば、取り外してもよい。また、エンジンルーム内の防音材の取り外しは認められる。

9. 4) スロットルコントロール

アクセルケーブルの交換またはフライバイワイヤー方式(電気信号により操作するもの)を含めて自由。

9. 5) ボルト、ナット、ネジ

- ・コントロール（公認）ECU。

注：エンジン性能は、現行の FIA グループ Rally2 (R5) のパワーウェイトレシオ近くに合わせることとするが、これを上回らないこととする。

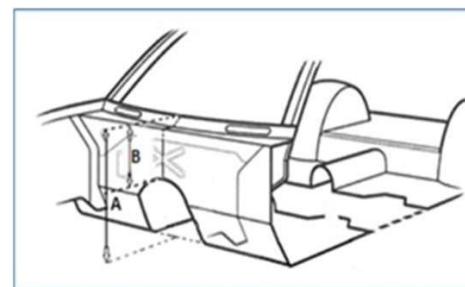
9. 2) エンジンの位置と取付

エンジンは、以下の条件下で縦方向または横方向のいずれかの位置に向けることができる。

- ・エンジンは、元の搭載位置の外に移動することはできないが、シリーズモデルに関連してそのエンジンルーム内の範囲で移動することができる。
- ・バルクヘッドの上部 1/3 (範囲) は、エンジンの搭載に対応するために変更してはならない。

*自動車製造者が取り付けたブラケットは取り外すことができる。

*自動車製造者の成形プレスおよび成形品は、バルクヘッドパネルの主要な平面よりもトリミングまたは削除することができる。



A : バulkヘッドの高さの定義
B : バulkヘッドの上部 1/3 の範囲

9. 3) エンジンカバー

エンジンルーム内の機械部品を覆うことを目的としたプラスチック製エンジンシールドで、美観を保つこと以外に機能を有さないものであれば、取り外してもよい。また、エンジンルーム内の防音材の取り外しは認められる。

9. 4) スロットルコントロール

アクセルケーブルの交換またはフライバイワイヤー方式(電気信号により操作するもの)を含めて自由。

9. 5) ボルト、ナット、ネジ

強度特性が同等以上であるか、特に明記されていない限り、他のナット、ボルト、またはネジに交換が許される。ロック装置（ワッシャー、ロックナットなど）の追加、変更は許される。エンジン固定用のボルト類はスチール系素材でなければならない。

9. 6) 点火装置

スパークプラグ、レブリミッター、ハイテンションコードまたはイグニッションコイルは変更することが許される。

9. 7) 電子制御装置

純正 ECU（システム）の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

- ・市販されている ECU であること。
- ・すべてのアクチュエーターが ECU で制御されていること。ワイヤーハーネスは自由。

*性能調整を目的として、将来的に特定の ECU が指定される場合がある。

9. 8) データロギング

データロギングシステムの使用は認められる。

9. 9) 冷却装置

純正部品 (SP) のウォーターポンプの使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

- ・機械式または電気的式駆動であること。
- ・搭載位置がエンジンルーム内であること。

冷却ファンを含め、純正ラジエターの使用または、エンジンルーム内に設置される場合は自由。

ラジエターキャップおよびホース類の変更は自由。

エキスパンション（ヘッダー）タンクは、リザーバタンクおよびエアブリード装置含め自由。

9. 10) キャブレター

使用を認めない。

9. 11) インジェクションシステム

純正部品 (SP) のインジェクションシステムの使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・インジェクターの最大数は、シリンダーの数または、シリーズ生産エンジ

強度特性が同等以上であるか、特に明記されていない限り、他のナット、ボルト、またはネジに交換が許される。ロック装置（ワッシャー、ロックナットなど）の追加、変更は許される。エンジン固定用のボルト類はスチール系素材でなければならない。

9. 6) 点火装置

スパークプラグ、レブリミッター、ハイテンションコードまたはイグニッションコイルは変更することが許される。

9. 7) 電子制御装置

純正 ECU（システム）の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

- ・市販されている ECU であること。
- ・すべてのアクチュエーターが ECU で制御されていること。ワイヤーハーネスは自由。

*性能調整を目的として特定の ECU が指定される場合もある。

9. 8) データロギング

データロギングシステムの使用は認められる。

9. 9) 冷却装置

純正部品 (SP) のウォーターポンプの使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

- ・機械式または電気的式駆動であること。
- ・搭載位置がエンジンルーム内であること。

冷却ファンを含め、純正ラジエターの使用または、エンジンルーム内に設置される場合は自由。

ラジエターキャップおよびホース類の変更は自由。

エキスパンション（ヘッダー）タンクは、リザーバタンクおよびエアブリード装置含め自由。

9. 10) キャブレター

使用を認めない。

9. 11) インジェクションシステム

純正部品 (SP) のインジェクションシステムの使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・インジェクターの最大数は、シリンダーの数または、シリーズ生産エンジ

<p>ンに取り付けられている数と同じであること。</p> <ul style="list-style-type: none"> 配管と燃圧レギュレーターとの接続部を備えた新たなインジェクターレールの使用等は認められる。 その他の追加インジェクション（水噴射などを含めて）は認められない。 <p>9.12) エアクリーナー ケースの変更を含めて自由。</p> <p>9.12.1) 吸気系 インタークマニホールドは純正部品（SP）の加工を含めて自由。</p> <p>9.13) 潤滑油系統 (1) 純正部品（SP）のオイルパンの使用もしくは、次の条件での変更が許される。 ・鋼板製もしくはアルミ合金製であること。 ・オイルを保持する機能のみを有していること。 (2) 純正部品（SP）のオイルポンプの使用もしくは、次の条件での変更が許される。 ・油圧調整装置の変更は認められる。 ・ターボチャージャーの潤滑システム（エンジンブロックまたはシリンダーヘッドの接続部からターボチャージャーへのフィッティングを備えた圧力パイプ、およびターボチャージャーからオイルサンプまたはエンジンブロックへのリターンパイプ）を追加することができる。 (3) ブリーザータンク（オイルキャッチタンク）の追加を含み、ブリーザー装置の変更が認められる。 (4) 純正の排ガス制御装置は取り外すことができる。</p> <p>9.14) エンジンマウント・ブッシュ 取付位置、数を含めて自由。</p> <p>9.15) 排気系（エキゾーストマニホールドを除く） オーガナイザーは競技会特別規則に規定することによって、音量を規制することができる。</p> <p>9.15.1) 排気系システム ターボチャージャーの出口以降は次の条件で自由に変更が許される。 ・排気管の変更を目的として他のコンポーネントの変更を行わないこと。</p>	<p>ンに取り付けられている数と同じであること。</p> <ul style="list-style-type: none"> 配管と燃圧レギュレーターとの接続部を備えた新たなインジェクターレールの使用等は認められる。 その他の追加インジェクション（水噴射などを含めて）は認められない。 <p>9.12) エアクリーナー ケースの変更を含めて自由。</p> <p>9.12.1) 吸気系 インタークマニホールドは純正部品（SP）の加工を含めて自由。</p> <p>9.13) 潤滑油系統 (1) 純正部品（SP）のオイルパンの使用もしくは、次の条件での変更が許される。 ・鋼板製もしくはアルミ合金製であること。 ・オイルを保持する機能のみを有していること。 (2) 純正部品（SP）のオイルポンプの使用もしくは、次の条件での変更が許される。 ・油圧調整装置の変更は認められる。 ・ターボチャージャーの潤滑システム（エンジンブロックまたはシリンダーヘッドの接続部からターボチャージャーへのフィッティングを備えた圧力パイプ、およびターボチャージャーからオイルサンプまたはエンジンブロックへのリターンパイプ）を追加することができる。 (3) ブリーザータンク（オイルキャッチタンク）の追加を含み、ブリーザー装置の変更が認められる。 (4) 純正の排ガス制御装置は取り外すことができる。</p> <p>9.14) エンジンマウント・ブッシュ 取付位置、数を含めて自由。</p> <p>9.15) 排気系（エキゾーストマニホールドを除く） オーガナイザーは競技会特別規則に規定することによって、音量を規制することができる。</p> <p>9.15.1) 排気系システム ターボチャージャーの出口以降は次の条件で自由に変更が許される。 ・排気管の変更を目的として他のコンポーネントの変更を行わないこと。</p>
---	---

<p>(公認ボディシェルの加工済みフロアパンを除く)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排気管の開口部は車両後方部にあること。(右向きまたは左向きに開口してはならない。) ・9.15.2) に定められた排出ガス触媒を備えること。 <p>9.15.2) 触媒装置</p> <p>全ての車両は、触媒装置を装着しなければならない。</p> <p>(1) 触媒式コンバーターは量産品 (2,500 台より多く生産された公認/登録されたモデルに装着されていたもの) であるか、FIA テクニカルリスト NO. 8 (ASN 公認触媒コンバーター) に列記されているものでなければならない。</p> <p>(2) 触媒式コンバーターのコアは、排気パイプ終了地点前の少なくとも 150 mm 手前に位置しなければならない。</p> <p>9.16) シリンダーへッドガスケット</p> <p>厚さ、材質を含み自由。</p> <p>9.17) オートクルーズ</p> <p>装置を含めて取り外すことが許される。</p> <p>9.18) <u>再ボーリング</u></p> <p>エンジンブロックの再ボーリングは、最大 1.0 mmまで許されるが、これにより<u>気筒容積</u>の制限を超えることは認められない。</p> <p>9.19) 過給器</p> <p>次の条件で変更が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の車両の純正の過給器または、次の条件に適合する過給器に変更できる。 ・少なくとも 2,500 基のターボチャージャーを<u>製造</u>する製造者から入手できるもの。 ・ターボチャージャーは単一ステージの圧縮、拡張を行う單一ユニットであること (多段/複数過給禁止)。 <p>エキゾーストマニホールドとターボチャージャーの間に、厚さ最大 30 mmまでの取り付けアダプターの使用が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大ブースト圧は、絶対圧 2.5 バールとする。 <p>*FIA ブースト制御システム (ブローオフバルブ) が導入される場合があ</p>	<p>(公認ボディシェルの加工済みフロアパンを除く)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・排気管の開口部は車両後方部にあること。(右向きまたは左向きに開口してはならない。) ・9.15.2) に定められた排出ガス触媒を備えること。 <p>9.15.2) 触媒装置</p> <p>全ての車両は、触媒装置を装着しなければならない。</p> <p>(1) 触媒式コンバーターは量産品 (2,500 台より多く生産された公認/登録されたモデルに装着されていたもの) であるか、FIA テクニカルリスト NO. 8 (ASN 公認触媒コンバーター) に列記されているものでなければならない。</p> <p>(2) 触媒式コンバーターのコアは、排気パイプ終了地点前の少なくとも 150 mm 手前に位置しなければならない。</p> <p>9.16) シリンダーへッドガスケット</p> <p>厚さ、材質を含み自由。</p> <p>9.17) オートクルーズ</p> <p>装置を含めて取り外すことが許される。</p> <p>9.18) <u>総排気量</u> <u>再ボーリング</u></p> <p>エンジンブロックの再ボーリングは、最大 1.0 mmまで許されるが、これにより<u>排気量</u>の制限を超えることは認められない。</p> <p>9.19) 過給器</p> <p><u>過給器</u>は次の条件で変更が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当初の車両の純正の過給器または、次の条件に適合する過給器に変更できる。 ・少なくとも 2,500 基のターボチャージャーをする製造者から入手できるもの。 ・ターボチャージャーは単一ステージの圧縮、拡張を行う單一ユニットであること (多段/複数過給禁止)。 <p>エキゾーストマニホールドとターボチャージャーの間に、厚さ最大 30 mmまでの取り付けアダプターの使用が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最大ブースト圧は、絶対圧 2.5 バールとする。 <p>*FIA ブースト制御システム (ブローオフバルブ) が導入される場合があ</p>
---	--

る。(FIA TECHNICAL LIST No. 43: LIST OF BOOST CONTROL SYSTEMS (POP-OFF VALVE) HOMOLOGATED BY THE FIA FOR GROUP R)

9.19.1) リストリクター

- ・9.1)「エンジン性能調整」に定めるリストリクターを装備しなければならない。
- ・リストリクターの最大内径はJ項第261条に準じたエンジンおよび、AP4技術規則3.0) エンジン仕様に記載の規則に従って製作されたエンジンについては32mm、量産エンジンに何ら加工のないエンジンについては34mmとする。
- ・リストリクターは単一の素材で作られていないければならず、シリンドーに供給される空気はすべてこのリストリクターを通過しなければならない。

9.19.2) インタークーラー

純正部品(SP)のインタークーラーの使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・エンジンコンパートメントの範囲内および／または、コンパートメントの直前に設置されていること。
- ・追加の冷却用水噴システムは認められる。

9.20) 量産バランスシャフト

シリーズ生産エンジンにバランスシャフトが取り付けられている場合には、その駆動装置を含めて取り外すことが認められる。

9.21) シリンダーヘッド

純正部品(SP)のみが許され、次の条件で変更が許される。

- ・材質の変更は認められない。
- ・バルブシート、バルブガイドは自由。ただし各バルブの作動角は変更してはならない。
- ・ガスケット面の平面は、圧縮比の調整を目的として最大1mmまでの再研磨が許される。

9.22) ピストン

純正部品(SP)の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・ピストン(ピン、サークリップ、ピストンリング含む)の最低重量は350gとする。

る。

9.19.1) リストリクター

- ・9.1)「エンジン性能調整」に定めるリストリクターを装備しなければならない。
- ・リストリクターの最大内径はJ項第261条に準じたエンジンおよび、AP4技術規則3.0) エンジン仕様に記載の規則に従って製作されたエンジンについては32mm、量産エンジンに何ら加工のないエンジンについては34mmとする。

- ・リストリクターは単一の素材で作られていないければならず、シリンドーに供給される空気はすべてこのリストリクターを通過しなければならない。

9.19.2) インタークーラー

純正部品(SP)のインタークーラーの使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・エンジンコンパートメントの範囲内および／または、コンパートメントの直前に設置されていること。
- ・追加の冷却用水噴システムは認められる。

9.20) 量産バランスシャフト

シリーズ生産エンジンにバランスシャフトが取り付けられている場合には、その駆動装置を含めて取り外すことが認められる。

9.21) シリンダーヘッド

純正部品(SP)のみが許され、次の条件で変更が許される。

- ・材質の変更は認められない。
- ・バルブシート、バルブガイドは自由。ただし各バルブの作動角は変更してはならない。
- ・ガスケット面の平面は、圧縮比の調整を目的として最大1mmまでの再研磨が許される。

9.22) ピストン

純正部品(SP)の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・ピストン(ピン、サークリップ、ピストンリング含む)の最低重量は350gとする。

<ul style="list-style-type: none"> 各ピストンには、少なくとも厚さ 0.95 mm の単一ピストンリングを 3 個以上備えなければならない。 <p>9.2.3) コネクティングロッド</p> <p>純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> コネクティングロッド (キャップ、ボルト、ベアリングを含む) の最低重量は 450 g とする。 材質はスチール製に限る。 コンロッドキャップ (ビッグエンド) のボルトはスチール製でなければならぬ。 <p>9.2.4) クランクシャフト</p> <p>純正部品 (SP) の使用または、自由に変更できるが、いずれも次の条件を満たさなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> クランクシャフト (パイロットベアリングを含む) の最低重量は以下の許可された加工の有無にかかわらず、当初の純正部品 (SP) の 95% (最大 5% の変更) 以上でなければならぬ。 クランクシャフトに追加の機械加工や表面処理を行うことができる。 メインおよびコンロッドベアリングジャーナルは、元の幅と同等であれば他の部品に変更できる。 各クランクシャフトジャーナルの幅と直径は、拡大することが認められる。 クランクプーリー／ギアは自由に変更できる。 <p>9.2.5) スロットルバルブハウジング</p> <p>純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> シングルスロットルボディに限る。 最大開口部サイズはバタフライ部分では 64 mm +/− 0.25 mm とする。 ハウジングの外観の変更は認められるが、バタフライ部の開口部の直径は変更してはならない。 封印用ワイヤーを通せるようにハウジングの取付ボルトに穿孔されていること。 <p>*市販部品 (CP) としてスロットルバルブハウジングが導入される場合があ</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各ピストンには、少なくとも厚さ 0.95 mm の単一ピストンリングを 3 個以上備えなければならない。 <p>9.2.3) コネクティングロッド</p> <p>純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> コネクティングロッド (キャップ、ボルト、ベアリングを含む) の最低重量は 450 g とする。 材質はスチール製に限る。 コンロッドキャップ (ビッグエンド) のボルトはスチール製でなければならぬ。 <p>9.2.4) クランクシャフト</p> <p>純正部品 (SP) の使用または、自由に変更できるが、いずれも次の条件を満たさなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> クランクシャフト (パイロットベアリングを含む) の最低重量は以下の許可された加工の有無にかかわらず、当初の純正部品 (SP) の 95% (最大 5% の変更) 以上でなければならぬ。 クランクシャフトに追加の機械加工や表面処理を行うことができる。 メインおよびコンロッドベアリングジャーナルは、元の幅と同等であれば他の部品に変更できる。 各クランクシャフトジャーナルの幅と直径は、拡大することが認められる。 クランクプーリー／ギアは自由に変更できる。 <p>9.2.5) スロットルバルブハウジング</p> <p>純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> シングルスロットルボディに限る。 最大開口部サイズはバタフライ部分では 64 mm +/− 0.25 mm とする。 ハウジングの外観の変更は認められるが、バタフライ部の開口部の直径は変更してはならない。 封印用ワイヤーを通せるようにハウジングの取付ボルトに穿孔されていること。 <p>*市販部品 (CP) としてスロットルバルブハウジングが導入される場合があ</p>
--	--

る。

9. 2 6) カムシャフト

カムシャフトの数の変更は認められない。

純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・「VVT」、「VALVETRONIC」等のタイプの機構は、純正部品 (SP) に元から備わる場合は認められ、その動作の有無は問わない。

<4気筒エンジン>

- ・吸気バルブの最大リフト量は 11 mm 以下とする。
- ・排気バルブの最大リフト量は 11 mm 以下とする。

<4気筒未満のエンジン>

- ・吸気バルブの最大リフト量は 13 mm 以下とする。
- ・排気バルブの最大リフト量は 13 mm 以下とする。

9. 2 7) 吸気バルブ

純正部品 (SP) の寸法変更は認められない。

- ・市販されている純正部品 (SP) と同一寸法の製品への交換は認められる。

9. 2 8) 排気バルブ

純正部品 (SP) の寸法変更は認められない。

- ・市販されている純正部品 (SP) と同一寸法の製品への交換は認められる。

9. 2 9) エキゾーストマニホールド

純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・マニホールドは自由に変更できるが、材質はスチール製、ステンレス製、または鋳鉄製に限られる。

る。

9. 2 6) カムシャフト

カムシャフトの数の変更は認められない。

純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・「VVT」、「VALVETRONIC」等のタイプの機構は、純正部品 (SP) に元から備わる場合は認められ、その動作の有無は問わない。

<4気筒エンジン>

- ・吸気バルブの最大リフト量は 11 mm 以下とする。
- ・排気バルブの最大リフト量は 11 mm 以下とする。

<4気筒未満のエンジン>

- ・吸気バルブの最大リフト量は 13 mm 以下とする。
- ・排気バルブの最大リフト量は 13 mm 以下とする。

9. 2 7) 吸気バルブ

純正部品 (SP) の寸法変更は認められない。

- ・市販されている純正部品 (SP) と同一寸法の製品への交換は認められる。

9. 2 8) 排気バルブ

純正部品 (SP) の寸法変更は認められない。

- ・市販されている純正部品 (SP) と同一寸法の製品への交換は認められる。

9. 2 9) エキゾーストマニホールド

純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・マニホールドは自由に変更できるが、材質はスチール製、ステンレス製、または鋳鉄製に限られる。

第10条 駆動系等

1 0 . 1) 駆動方式

駆動方式：駆動輪は最大 4 輪までとする。

1 0 . 2) フライホイール

純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・フライホイール（スターターリングと固定ボルト含む）の最低重量は 3,500g とする。
- ・スターターリングを除いて単一部品で製作されていなければならない。

第10条 駆動系等

1 0 . 1) 駆動方式

駆動方式：駆動輪は最大 4 輪までとする。

1 0 . 2) フライホイール

純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・フライホイール（スターターリングと固定ボルト含む）の最低重量は 3,500g とする。
- ・スターターリングを除いて単一部品で製作されていなければならない。

- ・スターターリングはフライホイールと統合されており少なくとも直径250mm以上であること。
- ・材質はスチール製であること。
- ・これら以外の場合は、市販部品(CP)のギアボックスと組み合わせて公認されていなければならず、JAF車両公認書に詳細が記載されていること。
- ・フライホイールは市販部品(CP)のギアボックスと組み合わせて公認される場合がある。この場合、JAF車両公認書に詳細が記載される。
- ・スターターリングギアは市販部品(CP)のギアボックスと組み合わせて公認される場合がある。その場合においてフライホイールとは別に異なる方法で接続することが許される。JAF車両公認書に詳細が記載される。

10.3) クラッチ

純正部品(SP)の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・フリクションディスク(センタープレート)は最大2枚とする。
- ・純正のディスク径から変更する場合は、最小径は183mmとする。

10.3.1) クラッチ制御

制御はフットペダル操作のままであれば自由。

10.4) ギアボックス

基本となるJAF登録車両の純正部品(SP)(量産品)が使用されているか、公認された専用部品(CDP)の使用が認められ、JAF車両公認書に詳細が記載される。

10.4.1) 量産ギアボックス

量産ギアボックスを使用する場合は次の条件が適用され、JAF車両公認書に詳細が記載される。

- ・将来的に、ギアボックスの認定を行う場合がある。その場合、ギアボックスのタイプ／仕様は、認定されたギアボックス製造者から市販されていること。
- ・最大で前進6段+後退1段までとする。
- ・ギアボックスケース内部は自由。(ギアの歯数を含めギア比は自由)
- ・外部のリングケージのジョイントは自由。
- ・ギアボックスのケーシング／ボルトは封印用ワイヤーを通して穿孔されていること。

- ・スターターリングはフライホイールと統合されており少なくとも直径250mm以上であること。
- ・材質はスチール製であること。
- ・これら以外の場合は、市販部品(CP)のギアボックスと組み合わせて公認されていなければならず、JAF車両公認書に詳細が記載されていること。
- ・フライホイールは市販部品(CP)のギアボックスと組み合わせて公認される場合がある。この場合、JAF車両公認書に詳細が記載される。
- ・スターターリングギアは市販部品(CP)のギアボックスと組み合わせて公認される場合がある。その場合においてフライホイールとは別に異なる方法で接続することが許される。JAF車両公認書に詳細が記載される。

10.3) クラッチ

純正部品(SP)の使用もしくは、次の条件での変更が許される。

- ・フリクションディスク(センタープレート)は最大2枚とする。
- ・純正のディスク径から変更する場合は、最少径は183mmとする。

10.3.1) クラッチ制御

制御はフットペダル操作のままであれば自由。

10.4) ギアボックス

量産ツーリングカー(JAF登録車両)の純正部品(SP)(量産品)が使用されているか、公認された専用部品(CDP)の使用が認められ、JAF車両公認書に詳細が記載される。

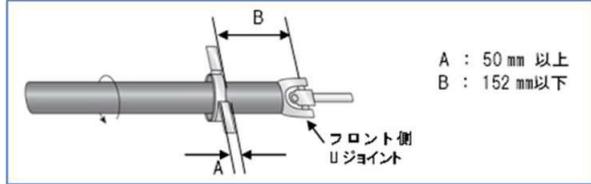
10.4.1) 量産ギアボックス

量産ギアボックスを使用する場合は次の条件が適用され、JAF車両公認書に詳細が記載される。

- ・ギアボックスのタイプ／仕様は、認定されたギアボックス製造者から市販されていること。
- ・最大で前進6段+後退1段までとする。
- ・ギアボックスケース内部は自由。(ギアの歯数を含めギア比は自由)
- ・外部のリングケージのジョイントは自由。
- ・ギアボックスのケーシング／ボルトは封印用ワイヤーを通して穿孔されていること。

<ul style="list-style-type: none"> 封印はギアボックスのみに関係し、クラッチおよびその関連装置の整備を妨げるものではないこと。 <p>10.4.2) 専用部品ギアボックスを使用する場合は次の条件が適用され、JAF車両公認書に詳細が記載される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ギアボックスは、元の自動車製造者の仕様に準拠していること。 外部のリンクージのジョイントは自由。 ギアボックスのケーシング／ボルトは、封印用ワイヤーを通せるように穿孔されていること。 封印はギアボックスのみに関係し、クラッチおよびその関連装置の整備を妨げるものではないこと。 <p>10.4.3) シフトパターン</p> <p>シフトパターンは「H」パターンもしくはシーケンシャル制御のいずれかとし、動作は機械式でなければならない。ギアレバーはフロアまたは、ステアリングコラムのいずれかに固定されていれば、調整を可能とする。</p> <p>10.5) ディファレンシャル</p> <p>10.5.1) センターデフ</p> <p>センターデフは、以下の条件で変更が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 機械式 LSD の装着が認められる。 純正部品 (SP) センターデフを使用する場合は JAF 公認車両または JAF 登録車両に標準装着されている部品でなければならず、一切の改造は禁止される。 <p>10.5.2) ファイナルドライブおよびデフハウジング</p> <p><u>基本となる JAF 登録車両の純正部品 (SP) (量産品)</u> もしくは公認された専用部品 (CDP) の使用が認められる。専用部品 (CDP) を使用する場合、JAF車両公認書に詳細が記載される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 両方の場合においてハウジング／ボルトは封印用ワイヤーを通せるように穿孔されていること。 封印はファイナルドライブ／ディファレンシャルユニットのみに関係し、ユニットの車両からの取り外しを妨げないこと。 「専用部品」のリアサブフレームにある指定位置を利用する場合、リアデフハウジングのマウント方法は自由。 	<ul style="list-style-type: none"> 封印はギアボックスのみに関係し、クラッチおよびその関連装置の整備を妨げるものではないこと。 <p>10.4.2) 専用部品ギアボックスを使用する場合は次の条件が適用され、JAF車両公認書に詳細が記載される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ギアボックスは、元の自動車製造者の仕様に準拠していること。 外部のリンクージのジョイントは自由。 ギアボックスのケーシング／ボルトは、封印用ワイヤーを通せるように穿孔されていること。 封印はギアボックスのみに関係し、クラッチおよびその関連装置の整備を妨げるものではないこと。 <p>10.4.3) シフトパターン</p> <p>シフトパターンは「H」パターンもしくはシーケンシャル制御のいずれかとし、動作は機械式でなければならない。ギアレバーはフロアまたは、ステアリングコラムのいずれかに固定されていれば、調整を可能とする。</p> <p>10.5) ディファレンシャル</p> <p>10.5.1) センターデフ</p> <p>センターデフは、以下の条件で変更が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 機械式 LSD の装着が認められる。 純正部品 (SP) センターデフを使用する場合は JAF 公認車両または JAF 登録車両に標準装着されている部品でなければならず、一切の改造は禁止される。 <p>10.5.2) ファイナルドライブおよびデフハウジング</p> <p><u>量産ツーリングカー (JAF 登録車両) の純正部品 (SP) (量産品)</u> もしくは公認された専用部品 (CDP) の使用が認められる。専用部品 (CDP) を使用する場合、JAF車両公認書に詳細が記載される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 両方の場合においてハウジング／ボルトは封印用ワイヤーを通せるように穿孔されていること。 封印はファイナルドライブ／ディファレンシャルユニットのみに関係し、ユニットの車両からの取り外しを妨げないこと。 「専用部品」のリアサブフレームにある指定位置を利用する場合、リアデフハウジングのマウント方法は自由。
---	--

<p>10.5.3) ファイナルドライブ ディファレンシャル装置 機械式リミテッドスリップデフ (LSD) の使用が次の条件でのみ許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ハウジングの加工を行わずに取付できること。 <p>10.5.4) リアデファレンシャル冷却装置 リアデファレンシャル用オイルクーラーの使用が認められる。ライン、ポンプ、起動方法は自由。</p> <p>10.6) オートマチックギアボックス 変更および使用は認められる。 ギアボックス:マニュアルトランスマッションをオートマチックトランスマッションに変更することができる。(純正部品 (SP) / 専用部品 (CDP))</p> <p>10.7) ドライブシャフト 適合する純正部品 (SP) または認定部品 (RP) の使用は自由。または、純正部品 (SP) を利用する製造者によって規定に合わせて生産されたカスタムドライブシャフトは、次の条件での使用が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> シャフトの材質はスチール (鉄) 製であること。 強度計算書があること。 等速 (CV) ジョイントは、ハブキャリア/ベアリングアッセンブリーに適合していること。 <p>10.8) プロペラシャフト 適合する純正部品 (SP) または認定部品 (RP) の使用が認められる。または、自動車製造者が申請し公認されたカスタムプロペラシャフトは次の条件での使用が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>最小外径 50 mm、最小材料厚 1.5 mm</u>であること。 最低重量はシャフト構成全体 (センターべアリングなし) で 8.5 kg とする。 シャフトの材質はスチール (鉄) 製であること。 強度計算書があること。 <p>使用するプロペラシャフトに関わらず、脱落防止用安全フープを備えなければならない。</p>	<p>10.5.3) ファイナルドライブ ディファレンシャル装置 機械式リミテッドスリップデフ (LSD) の使用が次の条件でのみ許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ハウジングの加工を行わずに取付できること。 <p>10.5.4) リアデファレンシャル冷却装置 リアデファレンシャル用オイルクーラーの使用が認められる。ライン、ポンプ、起動方法は自由。</p> <p>10.6) オートマチックギアボックス 変更および使用は認められる。 <u>①ギアボックス:マニュアルトランスマッションをオートマチックトランスマッションに変更することができる。(純正部品 (SP) / 専用部品 (CDP))</u></p> <p>10.7) ドライブシャフト 適合する純正部品 (SP) または認定部品 (RP) の使用は自由。または、純正部品 (SP) を利用する製造者によって規定に合わせて生産されたカスタムドライブシャフトは、次の条件での使用が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> シャフトの材質はスチール (鉄) 製であること。 強度計算書があること。 等速 (CV) ジョイントは、ハブキャリア/ベアリングアッセンブリーに適合していること。 <p>10.8) プロペラシャフト 適合する純正部品 (SP) または認定部品 (RP) の使用は自由。または、自動車製造者が申請し公認されたカスタムプロペラシャフトは次の条件での使用が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>最少外径 50 mm、最少材料厚 1.5 mm</u>であること。 最低重量はシャフト ASSY (センターべアリングなし) で 8.5 kg とする。 シャフトの材質はスチール (鉄) 製であること。 強度計算書があること。 <p>使用するプロペラシャフトに関わらず、脱落防止用安全フープを備えなければならない。</p>
--	--



第11条 サスペンション

電子安定制御システムは完全に取り除かなければならぬ。

11.1) 前後サスペンション上部取付点

前後の上部取付点は自動車製造者によってボディシェルに取り付けられた専用部品 (CDP) のストラットタワーに取り付けなければならぬ。

11.2) 前後ショックアブソーバーアッパーマウント／アッパープレート

ショックアブソーバー (ダンパー) の上部をボディシェルの専用部品 (CDP) ストラットタワーにのみ固定される場合は、次の条件での変更が認められる。

- ・アッパーマウントプレートは、アルミニウムまたはスチール製でなければならない。
- ・ピロボールの使用が認められる。
- ・ショックアブソーバーシャフト (上部) は、ストラットタワーの中央位置まで、すべての方向に最大 20 mm以内に配置されていること。

11.3) 前後ハブ／ベアリングアッセンブリー

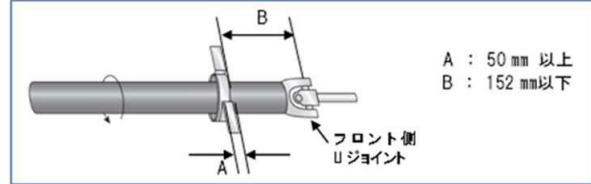
ハブ／ハブアッセンブリーは認定部品 (RP) でなければならず、専用部品 (CDP) もしくは認定部品 (RP) のアップライトに直接取り付けられていなければならない。

ハブベアリングアッセンブリーは、純正部品 (SP) と同一仕様の代替品に置き換えることができる。

11.4) 前後アップライト

アップライトは純正部品 (SP) もしくは認定部品 (RP) でなければならぬ。

アップライトは純正部品 (SP) もしくは認定部品 (RP) のウイッシュボーン (アダプター) とショックアブソーバーのハウジング／ケースに直接



第11条 サスペンション

電子安定制御システムは完全に取り除かなければならぬ。

11.1) 前後サスペンション上部取付点

前後の上部取付点は自動車製造者によってボディシェルに取り付けられた専用部品 (CDP) のストラットタワーに取り付けなければならぬ。

11.2) 前後ショックアブソーバーアッパーマウント／アッパープレート

ショックアブソーバー (ダンパー) の上部をボディシェルの専用部品 (CDP) ストラットタワーにのみ固定される場合は、次の条件での変更が認められる。

- ・アッパーマウントプレートは、アルミニウムまたはスチール製でなければならない。
- ・ピロボールの使用が認められる。
- ・ショックアブソーバーシャフト (上部) は、ストラットタワーの中央位置まで、すべての方向に最大 20 mm以内に配置されていること。

11.3) 前後ハブ／ベアリングアッセンブリー

ハブ／ハブアッセンブリーは認定部品 (RP) でなければならず、専用部品 (CDP) もしくは認定部品 (RP) のアップライトに直接取り付けられていなければならない。

ハブベアリングアッセンブリーは、純正部品 (SP) と同一仕様の代替品に置き換えることができる。

11.4) 前後アップライト

アップライトは純正部品 (SP) もしくは認定部品 (RP) でなければならぬ。

アップライトは純正部品 (SP) もしくは認定部品 (RP) のウイッシュボーン (アダプター) とショックアブソーバーのハウジング／ケースに直接

<p>取り付けられていなければならない。</p> <p>各アップライトユニットは次の構造を含まなければならぬ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サスペンションウィッシュボーン（アダプター）の取り付けポイント（ロアポイント）。 ・ショックアブソーバーユニットの取り付けポイント（アッパーポイント）。 ・ステアリングアーム（ブラケット）の取り付けポイント。 ・リアトーリンクの取り付けポイント。（ブラケット） ・ブレーキキャリパー（ブラケット）の取り付けポイント。 ・ハブキャリア／ベアリングアッセンブリーの取り付けポイント。 	<p>取り付けられていなければならない。</p> <p>各アップライトユニットは次の構造を含まなければならぬ。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・サスペンションウィッシュボーン（アダプター）の取り付けポイント（ロアポイント）。 ・ショックアブソーバーユニットの取り付けポイント（アッパーポイント）。 ・ステアリングアーム（ブラケット）の取り付けポイント。 ・リアトーリンクの取り付けポイント。（ブラケット） ・ブレーキキャリパー（ブラケット）の取り付けポイント。 ・ハブキャリア／ベアリングアッセンブリーの取り付けポイント。
<p>1.1.5) 前後ロアウィッシュボーン（ロアアーム）</p> <p>ロアウィッシュボーン／ロアアームは認定部品（RP）であり強度計算書がなければならぬ、いかなる変更も認められない。</p>	<p>ロアウィッシュボーン／ロアアームは認定部品（RP）であり強度計算書がなければならぬ、いかなる変更も認められない。</p>
<p>ロアウィッシュボーン／ロアアームは認定部品（RP）のサブフレームと認定部品（RP）のアップライトに直接取り付けられていなければならない。</p> <p>ロッドエンドベアリングは、純正部品（SP）と同一仕様の代替品に置き換えることができる。</p>	<p>ロアウィッシュボーン／ロアアームは認定部品（RP）のサブフレームと認定部品（RP）のアップライトに直接取り付けられていなければならない。</p> <p>ロッドエンドベアリングは、純正部品（SP）と同一仕様の代替品に置き換えることができる。</p>
<p>1.1.6) フロントサブフレーム</p> <p>サブフレームは認定部品（RP）もしくは専用部品（CDP）であり、自動車製造者によって製作された車体への取り付けポイントに直接取り付けられていなければならない。基本車両と同一方法で取り付けられる物は、この限りでは無い。</p>	<p>1.1.6) フロントサブフレーム</p> <p>サブフレームは認定部品（RP）もしくは専用部品（CDP）であり、自動車製造者によって製作された車体への取り付けポイントに直接取り付けられていなければならない。基本車両と同一方法で取り付けられる物は、この限りでは無い。</p>
<p>フロントサブフレームには、次のオプションが適用される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オプション1—縦置きエンジン／ギアボックスの取り付け用サブフレーム ・オプション2—横置きエンジン／ギアボックスの取り付け用サブフレーム オプションに関わらず、次の仕様でなければならない。 ・認定部品（RP）のサブフレームの変更は認められない。 ・サブフレームは車体から取り外し可能でなければならない。 ・サブフレーム単体で最低重量は8.8kg以上であること。 	<p>フロントサブフレームには、次のオプションが適用される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オプション1—縦置きエンジン／ギアボックスの取り付け用サブフレーム ・オプション2—横置きエンジン／ギアボックスの取り付け用サブフレーム オプションに関わらず、次の仕様でなければならない。 ・認定部品（RP）のサブフレームの変更は認められない。 ・サブフレームは車体から取り外し可能でなければならない。 ・サブフレーム単体で最低重量は8.8kg以上であること。
<p>1.1.7) リアサブフレーム</p> <p>リアサブフレームは認定部品（RP）であり、自動車製造者によって製作されたボディシェルの取り付けポイントに直接取り付けられていなければならぬ。</p>	<p>リアサブフレームは認定部品（RP）であり、自動車製造者によって製作されたボディシェルの取り付けポイントに直接取り付けられていなければならぬ。</p>

ばならない。

基本車両と同一方法で取り付けられる物は、この限りでは無い。

サブフレームは、次の仕様でなければならない。

- ・認定部品 (RP) のサブフレームの変更は認められない。
- ・サブフレームは車体から取り外し可能でなければならない。
- ・サブフレーム単体で最低重量は 8. 5 kg以上であること。

1 1. 8) 前後ショックアブソーバー／スプリングアッセンブリー

ショックアブソーバー／スプリングアッセンブリーは、次の条件で自由に使用が認められる。

- ・フロントおよびリアサスペンションには、マクファーソンタイプのショックアブソーバー／スプリングアッセンブリーのみが認められる。これは、サスペンションメーカーから市販されている生産品（スチール製）でなければならない。
- ・変更されていない専用部品 (CDP) のボディシェルタレット（ストラットタワー）内に収まるショックアブソーバー／スプリングアッセンブリーのみが認められる。
- ・すべり軸受のみが認められる。リニアベアリングタイプのダンパーは特に禁止される。
- ・各組立部品は、生産カタログおよび部品カタログ等に掲載され一般的な方法で入手することができなければならない。

1 1. 9) スタビライザー／アンチロールバー

ブッシュおよび接続リンクを含めて自由。

- ・ボディへの取付点が変更される場合は、車両の公認に含まれていなければならない。
- ・スタビライザ一本体の材質は、スチール（鉄）製でなければならない。
- ・調整式は認められるが、車室内から調整できる機構は認められない。

ばならない。

基本車両と同一方法で取り付けられる物は、この限りでは無い。

サブフレームは、次の仕様でなければならない。

- ・認定部品 (RP) のサブフレームの変更は認められない。
- ・サブフレームは車体から取り外し可能でなければならない。
- ・サブフレーム単体で最低重量は 8. 5 kg以上であること。

1 1. 8) 前後ショックアブソーバー／スプリングアッセンブリー

ショックアブソーバー／スプリングアッセンブリーは、次の条件で自由に使用が認められる。

- ・フロントおよびリアサスペンションには、マクファーソンタイプのショックアブソーバー／スプリングアッセンブリーのみが認められる。これは、サスペンションメーカーから市販されている生産品（スチール製）でなければならない。
- ・変更されていない専用部品 (CDP) のボディシェルタレット（ストラットタワー）内に収まるショックアブソーバー／スプリングアッセンブリーのみが認められる。
- ・すべり軸受のみが認められる。リニアベアリングタイプのダンパーは特に禁止される。
- ・各組立部品は、生産カタログおよび部品カタログから入手することができなければならない。

1 1. 9) スタビライザー／アンチロールバー

ブッシュおよび接続リンクを含めて自由。

- ・ボディへの取付点が変更される場合は、車両の公認に含まれていなければならない。
- ・スタビライザ一本体の材質は、スチール（鉄）製でなければならない。
- ・調整式は認められるが、車室内から調整できる機構は認められない。

第1 2条 ホイールおよびタイヤ

1 2. 1) ホイール

1 2. 1. 1) ホイール（グラベル仕様）

次の条件で自由に変更が認められる。

第1 2条 ホイールおよびタイヤ

1 2. 1) ホイール

1 2. 1. 1) ホイール（グラベル仕様）

ホイールは次の条件で自由に変更が認められる。

<ul style="list-style-type: none"> ・直径最大 15.0 インチ以下。 ・幅 7.0 インチ以下。 <p>12.1.2) ホイール (ターマック仕様) 次の条件で自由に変更が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直径最大 18.0 インチ以下。 ・幅 8.0 インチ以下。 <p>12.2) タイヤ <u>当該年の全日本ラリー選手権統一規則に定める。</u></p>
--

第13条 制動装置

13.1) 主ブレーキ

13.1.1) 油圧配管

ブレーキ油圧配管は、次の条件で自由に変更が認められる。

- ・全てのブレーキシステム構成部品は保安基準に準拠しなければならない。

・ABS システムは取り除くことが認められる。

・専用部品 (CDP) のブレーキ制御装置の取付が認められる。

13.1.2) ペダルアッセンブリー／プレッシャーレギュレーター (プロポーションバルブ) は純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

・ペダルボックスアッセンブリーは、市販されている量産部品への変更が認められる。

・アッセンブリーボディシェルへの取り付けは、調整式が認められる。

13.1.3) 圧力調整プレッシャーレギュレーター (プロポーションバルブ) はペダルアッセンブリー一体式もしくは、別体の油圧バルブの使用が認められ、バルブの取り付け位置は自由。

13.1.4) マスターシリンダーは純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

・制動装置製造者から市販されている量産部品への変更が認められる。

<ul style="list-style-type: none"> ・直径最大 15.0 インチ以下。 ・幅 7.0 インチ以下。 <p>12.1.2) ホイール (ターマック仕様) ホイールは次の条件で自由に変更が認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・直径最大 18.0 インチ以下。 ・幅 8.0 インチ以下。 <p>12.2) タイヤ <u>全日本ラリー選手権統一規則第1条に定める。</u></p>
--

第13条 制動装置

13.1) 主ブレーキ

13.1.1) 油圧配管

ブレーキ油圧配管は、次の条件で自由に変更が認められる。

- ・全てのブレーキシステム構成部品は道路運送車両の保安基準 (昭和26年運輸省令第67号) (以下「保安基準」という) に準拠しなければならない。

・ABS システムは取り除くことが認められる。

・専用部品 (CDP) のブレーキ制御装置の取付が認められる。

13.1.2) ペダルアッセンブリー／プレッシャーレギュレーター (プロポーションバルブ) は純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

・ペダルボックスアッセンブリーは、市販されている量産部品への変更が認められる。

・アッセンブリーボディシェルへの取り付けは、調整式が認められる。

13.1.3) 圧力調整プレッシャーレギュレーター (プロポーションバルブ) はペダルアッセンブリー一体式もしくは、別体の油圧バルブの使用が認められ、バルブの取り付け位置は自由。

13.1.4) マスターシリンダーは純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

・マスターシリンダーは、制動装置製造者から市販されている量産部品への変更が認められる。

- ・全ての部品は生産カタログまたは競技用部品カタログから入手できなければならない。

1 3 . 1 . 5) ブレーキサーボは純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

 - ・サーボユニットは制動装置製造者から市販されている量産部品への変更が認められる。
 - ・純正部品 (SP) のサーボユニットは取り外してもよい。

1 3 . 2) ブレーキキャリパー／ディスク／ベル (グラベル仕様)

1 3 . 2 . 1) ブレーキキャリパーは次の条件で自由に変更が認められる。

 - ・制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ホイール毎に 1 つのキャリパーユニットのみであること。
 - ・キャリパーハウジング／ボディには、スチールまたはアルミニウム製のみが認められる。
 - ・キャリパーあたり最大 4 つのピストンまでとする。

取り付けブラケットは自由。

ブラケットを除いて、すべての部品は製品カタログまたは部品カタログから入手できなければならない。

 - ・チタンおよびセラミック材料は特に禁止される。

1 3 . 2 . 2) ディスクおよび取付ベルは次の条件で自由に変更が認められる。

 - ・制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ディスクの最大直径 304 mm / 最小厚さ 28 mm とする。

※制動装置製造者は、生産カタログもしくは部品カタログを発行していなければならない。また、制動装置製造者として認識される銘柄以外の部品を使用する場合は、その部品を製造する制動装置製造者が制動装置部品を一般市販向けに生産していることの書面等による証明を条件とする。

1 3 . 3) ブレーキキャリパー／ディスク／ベル (ターマック仕様)

1 3 . 3 . 1) ブレーキキャリパーは次の条件で自由に変更が認められる。

 - ・制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ホイール毎に 1 つのキャリパーユニットのみであること。

- ・全ての部品は生産カタログまたは競技用部品カタログから入手できなければならない。

1 3 . 1 . 5) ブレーキサーボは純正部品 (SP) の使用もしくは、次の条件での変更が認められる。

 - ・サーボユニットは制動装置製造者から市販されている量産部品への変更が認められる。
 - ・純正部品 (SP) のサーボユニットは取り外してもよい。

1 3 . 2) ブレーキキャリパー／ディスク／ベル (グラベル仕様)

1 3 . 2 . 1) ブレーキキャリパーは次の条件で自由に変更が認められる。

 - ・キャリパーは、制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ホイール毎に 1 つのキャリパーユニットのみであること。
 - ・キャリパーハウジング／ボディには、スチールまたはアルミニウム製のみが認められる。
 - ・キャリパーあたり最大 4 つのピストンまでとする。

取り付けブラケットは自由。

ブラケットを除いて、すべての部品は製品カタログまたは部品カタログから入手できなければならない。

 - ・チタンおよびセラミック材料は特に禁止される。

1 3 . 2 . 2) ディスクおよび取付ベルは次の条件で自由に変更が認められる。

 - ・ディスク (ローター) と取付ベルは、制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ディスクの最大直径 304 mm／最少厚さ 28 mmとする。

※制動装置製造者は、生産カタログもしくは部品カタログを発行していなければならない。また、制動装置製造者として認識される銘柄以外の部品を使用する場合は、その部品を製造する制動装置製造者が制動装置部品を一般市販向けに生産していることの書面等による証明を条件とする。

1 3 . 3) ブレーキキャリパー／ディスク／ベル (ターマック仕様)

1 3 . 3 . 1) ブレーキキャリパーは次の条件で自由に変更が認められる。

 - ・キャリパーは、制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ホイール毎に 1 つのキャリパーユニットのみであること。

- ・キャリパーハウジング／ボディには、スチールまたはアルミニウム製のみが認められる。
 - ・キャリパーあたり最大4つのピストンまでとする。
 - ・取り付けブラケットは自由。ブラケットを除いて、すべての部品は製品カタログまたは部品カタログから入手することができなければならない。
 - ・チタンおよびセラミック材料は特に禁止される。
- 13.3.2) ディスクおよび取付ベルは次の条件で自由に変更が認められる。
- ・制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ディスクの最大直径355mm／最小厚さ31mmとする。
車両重量1,300kg以上は、最大直径370mm／最小厚さ31mmとする。
- ※制動装置製造者の定義：13.2.2)※と同様とする。

- ・キャリパーハウジング／ボディには、スチールまたはアルミニウム製のみが認められる。
 - ・キャリパーあたり最大4つのピストンまでとする。
 - ・取り付けブラケットは自由。ブラケットを除いて、すべての部品は製品カタログまたは部品カタログから入手することができなければならない。
 - ・チタンおよびセラミック材料は特に禁止される。
- 13.3.2) ディスクおよび取付ベルは次の条件で自由に変更が認められる。
- ・ディスク（ローター）と取り付けベルは、制動装置製造者から市販されている量産部品であること。
 - ・ディスクの最大直径355mm／最少厚さ31mmとする。
車両重量1,300kg以上は、最大直径370mm／最少厚さ31mmとする。
- ※制動装置製造者の定義：6.7.2.2)※と同様とする。

第14条 操舵装置

14.1) ステアリングコラム

部品の全てが量産品であること。複数の部品で構成される場合は、設計と取り付けは自由。

- ・コラム調整システムは固定する必要があり、工具を使用してのみ操作可能でなければならない。
- ・ステアリング固定装置はすべて取り外さなければならない。

14.1.1) バルクヘッド／ファイアウォール開口部：ステアリングコラム用に新しい位置と新しい開口部を設けることが許される。

14.2) ステアリングラック（ハウジング／ラック／ロッドおよびロッドエンド）

すべての部品は、純正部品（SP）または、操舵装置の製造者によって生産された市販の部品のいずれかでなければならない。

- ・ラックは、認定部品（RP）のフロントサブフレームの指定された場所に取り付けること。
- ・ケーシングの両端にあるラックバーサポートを変更または追加することが許される。

第14条 操舵装置

14.1) ステアリングコラム

部品の全てが量産品であること。複数の部品で構成される場合は、設計と取り付けは自由。

- ・コラム調整システムは固定する必要があり、工具を使用してのみ操作可能でなければならない。
- ・ステアリング固定装置はすべて取り外さなければならない。

14.1.1) バルクヘッド／ファイアウォール開口部：ステアリングコラム用に新しい位置と新しい開口部を設けることが許される。

14.2) ステアリングラック（ハウジング／ラック／ロッドおよびロッドエンド）

すべての部品は、純正部品（SP）または、操舵装置の製造者によって生産された市販の部品のいずれかでなければならない。

- ・ラックは、認定部品（RP）のフロントサブフレームの指定された場所に取り付けること。
- ・ケーシングの両端にあるラックバーサポートを変更または追加することが許される。

- ・サブフレームに固定することのみを目的として、ラックケーシングを変更することが許される。
- ・基本車両と同一の取り付けの場合は、この限りでは無い。

14.2.1) パワーステアリング

純正部品 (SP) または、部品メーカーによって生産されたユニットのいずれかである場合は、油圧または電気式パワーステアリングの取り付けが許される。

14.2.2) パワーステアリング冷却装置

取り付けを含めて、自由に変更が許される。

第15条 車体

15.1) 一般条件

車体の製造者は、公認された「車体ジグ」または寸法/仕様を使用し、量産車体に対する次の変更に責任を負うものとする。

- ・フロントおよびリアサスペンションタレット（ストラットタワー）の取り付け。
- ・フロントおよびリアサブフレーム取り付けポイントの追加および変更。
- ・ロールケージおよび関連する補強材の追加および変更。
- ・燃料タンク用の漏れ防止ボックスの追加および変更。
- ・ドライブラインとトランスミッションに対応するためのトランスミッショントンネルの追加および変更。
- ・ドライブシャフトとサスペンション要素に対応するための変更。
- ・後部フロアのスペアホイールハウジングの除去。
- ・エンジン／トランスミッションおよび補助構成部品の取り付けを可能にするための変更。
- ・ボディキットの取り付けを容易にするためのボディシェルの局所的な変更。
- ・未使用のブラケット、アクセサリーサポート、内装を取り外すためのボディシェルの変更。

量産車両のボディシェルのすべての追加取り付け点は、すべての状況下で、ロールケージとは関係なく、サスペンションの変更によって引き起こ

- ・サブフレームに固定することのみを目的として、ラックケーシングを変更することが許される。

- ・基本車両と同一の取り付けの場合は、この限りでは無い。

14.2.1) パワーステアリング

純正部品 (SP) または、部品メーカーによって生産されたユニットのいずれかである場合は、油圧または電気式パワーステアリングの取り付けが許される。

14.2.2) パワーステアリング冷却装置

取り付けを含めて、自由に変更が許される。

第15条 車体

15.1) 一般条件

車体の製造者は、公認された「車体ジグ」または寸法/仕様を使用し、量産車体に対する次の変更に責任を負うものとする。

- ・フロントおよびリアサブフレーム取り付けポイントの追加および変更。
- ・ロールケージおよび関連する補強材の追加および変更。
- ・燃料タンク用の漏れ防止ボックスの追加および変更。
- ・ドライブラインとトランスミッションに対応するためのトランスミッショントンネルの追加および変更。
- ・ドライブシャフトとサスペンション要素に対応するための変更。
- ・後部フロアのスペアホイールハウジングの除去。
- ・エンジン／トランスミッションおよび補助構成部品の取り付けを可能にするための変更。
- ・ボディキットの取り付けを容易にするためのボディシェルの局所的な変更。
- ・未使用のブラケット、アクセサリーサポート、内装を取り外すためのボディシェルの変更。

量産車両のボディシェルのすべての追加取り付け点は、すべての状況下で、ロールケージとは関係なく、サスペンションの変更によって引き起こ

<p>される負荷に耐えられるように補強しなければならない。</p> <p>1.5.1.1) 車体重量</p> <p><u>改造後の車体の重量は、290 kg以上でなければならない。</u></p> <p>重量に含まれるもの：</p> <p>量産車体、ロールケージ、車体に固定されたシートマウント、リッド付きの安全燃料タンクボックス、フロントとリアのサスペンションタワー、フロントとリアのサブフレームマウント、ステアリングコラムロアマウント、フロントとリアのスタビライザーマウント、ドライブトレインのトンネル変更。</p> <p>重量に含まれないもの：</p> <p>リアハッチ、フロントガード、フロントおよびリアバンパーアッセンブリー、ドア、ガラス類。</p> <p>1.5.1.2) ロールケージ</p> <p>車両公認書に詳述されている設計からいかなる方法、または形状にも変更してはならない。</p> <p>1.5.1.3) インナーホイールアーチ 前後</p> <p>前輪と後輪のアーチは、サスペンションタワーに取り付けられ、(幅の広い) フェンダーに合うように横方向に拡大されていること。</p> <p>ホイールを収容するために、外側のホイールアーチを変更することができる。</p> <p>1.5.1.4) サイドフレーム</p> <p>ホイールアーチの高さで上部サイドフレームを部分的に切断することが許される。この切り欠きのあるサイドレールは、衝突時の車両の抗力が少なくとも、元の抵抗と等しくなるように再構築されなければならない。</p> <p>下側のレールは、ドライブシャフトが移動できるように変更することができる。変更は、側面から見て高さ 25 mm、幅 60 mm の領域に限られる。</p> <p>いずれの場合も、この変更は JAF 公認車両申請により公認を受けなければならない。</p> <p>下側のサイドレールは、ギアボックスアッセンブリーを取り付けることができるよう変更することできる。この変更はすべての場合において JAF</p>	<p>される負荷に耐えられるように補強しなければならない。</p> <p>1.5.1.1) 車体重量</p> <p><u>改造された JAF 公認車両の車体の重量は、290 kg以上でなければならない。</u></p> <p>重量に含まれるもの：</p> <p>量産車体、ロールケージ、車体に固定されたシートマウント、リッド付きの安全燃料 タンクボックス、フロントとリアのサスペンションタワー、フロントとリアのサブフレームマウント、ステアリングコラムロアマウント、フロントとリアのスタビライザーマウント、ドライブトレインのトンネル変更。</p> <p>重量に含まれないもの：</p> <p>リアハッチ、フロントガード、フロントおよびリアバンパーアッセンブリー、ドア、ガラス類。</p> <p>1.5.1.2) ロールケージ</p> <p>車両公認書に詳述されている設計からいかなる方法、または形状にも変更してはならない。</p> <p>1.5.1.3) インナーホイールアーチ 前後</p> <p>前輪と後輪のアーチは、サスペンションタワーに取り付けられ、(幅の広い) フェンダーに合うように横方向に拡大されていること。</p> <p>ホイールを収容するために、外側のホイールアーチを変更することができる。</p> <p>1.5.1.4) サイドフレーム</p> <p>ホイールアーチの高さで上部サイドフレームを部分的に切断することが許される。この切り欠きのあるサイドレールは、衝突時の車両の抗力が少なくとも、元の抵抗と等しくなるように再構築されなければならない。</p> <p>下側のレールは、ドライブシャフトが移動できるように変更することができる。変更は、側面から見て高さ 25 mm、幅 60 mm の領域に限られる。</p> <p>いずれの場合も、この変更は JAF 公認車両申請により公認を受けなければならない。</p> <p>下側のサイドレールは、ギアボックスアッセンブリーを取り付けることができるよう変更することできる。この変更はすべての場合において JAF</p>
--	--

<p>公認車両申請によりに公認を受けなければならず、取付けに必要な最小限の変更に限られる。</p> <p>1.5.1.5) トランスミッショントンネル</p> <p>センタートンネル／フロアは変更が認められる。トンネルの寸法は、トランスミッションプロペラシャフトと排気システムの通過を可能にするためにのみ最小限であること。</p> <p>元の鋼板を置き換えるすべての鋼板の<u>最小</u>厚さは1.2mm以上であること。</p> <p>1.5.1.6) リアフロアパン</p> <p>内部の床のリア部分は、スペアホイールハウジングを取り外し、その場所にいくつかの板金補強材を備えた平面鋼板を追加することによって変更できる。</p> <p>1.5.1.7) 第一メンバー／ラジエターサポート</p> <p>シャシー構造の剛性に影響を与えない限り、エンジン／エンジン付属品の取り付けを可能にするために、上部および／または下部の第一クロスメンバーを（車両のヘッドランプ間で）自由に変更することができる。さらに、クロスメンバーを別のサポートに置き換えることができる。</p> <p>1.5.1.8) ジャッキ／スタンド サポートポイント</p> <p>ジャッキポイントは、ボディシェルサイドシルパネルに追加、強化または移動することができる。</p> <p>1.5.2) ボディシェル外観</p> <p>1.5.2.1) ドア（純正部品（SP））</p> <p>純正部品（SP）のリアドアの部分的な変更は、拡張されたホイールアーチフレアを追加する目的に限り認められる。</p> <p>1.5.2.2) 側面保護エネルギー吸収フォーム</p> <p>エネルギー吸収安全フォームは、ドアパネルの要件を含めて、取り付けなければならない。</p> <p>ポリカーボネート製のサイドウインドウは、このフォームの取り付け要件に従った場合に許される。</p> <p>側面保護エネルギー吸収フォーム取り付けは、乗車人員側（前席側）とする。</p>	<p>公認車両申請によりに公認を受けなければならず、取付けに必要な最小限の変更に限られる。</p> <p>1.5.1.5) トランスミッショントンネル</p> <p>センタートンネル／フロアは変更が認められる。トンネルの寸法は、トランスミッションプロペラシャフトと排気システムの通過を可能にするためにのみ最小限であること。</p> <p>元の鋼板を置き換えるすべての鋼板の<u>最少</u>厚さは1.2mm以上であること。</p> <p>1.5.1.6) リアフロアパン</p> <p>内部の床のリア部分は、スペアホイールハウジングを取り外し、その場所にいくつかの板金補強材を備えた平面鋼板を追加することによって変更できる。</p> <p>1.5.1.7) 第一メンバー／ラジエターサポート</p> <p>シャシー構造の剛性に影響を与えない限り、エンジン／エンジン付属品の取り付けを可能にするために、上部および／または下部の第一クロスメンバーを（車両のヘッドランプ間で）自由に変更することができる。さらに、クロスメンバーを別のサポートに置き換えることができる。</p> <p>1.5.1.8) ジャッキ／スタンド サポートポイント</p> <p>ジャッキポイントは、ボディシェル サイドシルパネルに追加、強化または移動することができる。</p> <p>1.5.2) ボディシェル外観</p> <p>1.5.2.1) ドア（純正部品（SP））</p> <p>純正部品（SP）のリアドアの部分的な変更は、拡張されたホイールアーチフレアを追加する目的に限り認められる。</p> <p>1.5.2.2) 側面保護エネルギー吸収フォーム</p> <p>エネルギー吸収安全フォームは、ドアパネルの要件を含めて、取り付けなければならない。</p> <p>ポリカーボネート製のサイドウインドウは、このフォームの取り付け要件に従った場合に許される。</p> <p>側面保護エネルギー吸収フォーム取り付けは、乗車人員側（前席側）とする。</p>
--	---

15.2.3) ボディキット

ボディキットを製作／使用する場合に、その設計は予め JAF によって承認されなければならない。ボディキットは、車両の公認書に表示される次の部品（前部 3/4 と後部 3/4 の写真）で構成される。

- ・フロントバンパー
- ・ボンネット
- ・後部バンパー
- ・フロントフェンダー（左右）
- ・リアドアエクステンションを含むリアフェンダー（左右）
- ・サイドスカート
- ・ルーフパネル
- ・リア空力デバイス（リアスポイラー／ウイング）

15.2.3.1) フロントバンパー

純正部品 (SP) フロントバンパー（中央部）の基本形状は維持しなければならない。その他部分は、次の変更が許される。

- ・フロントガードの拡大に合わせ、バンパーを拡大することができる。
- ・純正部品 (SP) グリルは、金網に置き換えることができる。
- ・フロントフェンダーのサイドエレメントと一緒にバンパーに追加の開口部を設けることができる。

保護モールディングの開口部の総表面は 2,500 cm²を超えてはならない。開口部は、バンパーの構造強度に影響を与えてはならない。

- ・材質は、純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
- ・フロントバンパーの最低重量は 4.5 kg（元のバンパーが下回っている場合を除く）。
- ・フロントバンパーアンダーパーツは取り外し可能。

この取り外し可能な部分は、垂直投影で見た場合、高さが 100 mm を超えて上部から突き出でてはならない。

- ・取り外し／交換を容易にするために、新しい留め具を備えることができる。
- ・量産車両のバンパーとボディシェルの間にある元の取り付け／衝突保護部品を取り外すことは許される。

15.2.3) ボディキット

ボディキットを製作／使用する場合に、その設計は予め JAF によって承認されなければならない。ボディキットは、車両の公認書に表示される次の部品（前部 3/4 と後部 3/4 の写真）で構成される。

- ・フロントバンパー
- ・ボンネット
- ・後部バンパー
- ・フロントフェンダー（左右）
- ・リアドアエクステンションを含むリアフェンダー（左右）
- ・サイドスカート
- ・ルーフパネル
- ・リア空力デバイス（リアスポイラー／ウイング）

15.2.3.1) フロントバンパー

純正部品 (SP) フロントバンパー（中央部）の基本形状は維持しなければならない。その他部分は、次の変更が許される。

- ・フロントガードの拡大に合わせ、バンパーを拡大することができる。
- ・純正部品 (SP) グリルは、金網に置き換えることができる。
- ・フロントフェンダーのサイドエレメントと一緒にバンパーに追加の開口部を設けることができる。

保護モールディングの開口部の総表面は 2,500 cm²を超えてはならない。開口部は、バンパーの構造強度に影響を与えてはならない。

- ・材質は、純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
- ・フロントバンパーの最少重量は 4.5 kg（元のバンパーが下回っている場合を除く）。
- ・フロントバンパーアンダーパーツは取り外し可能。

この取り外し可能な部分は、垂直投影で見た場合、高さが 100 mm を超えて上部から突き出でてはならない。

- ・取り外し／交換を容易にするために、新しい留め具を備えることができる。
- ・量産車両のバンパーとボディシェルの間にある元の取り付け／衝突保護部品を取り外すことは許される。

15.2.3.2) リアバンパー

- 純正部品 (SP) リアバンパー (中央部) の基本形状は維持しなければならない。その他部分は次の変更が許される。
- ・リアフェンダーの拡大に合わせて、バンパーを拡大することが許される。
 - ・材料は複合材であり、純正部品 (SP) でなければならない。
 - ・一連の取り外し可能な装飾機能を、リアバンパーの主たる構造を形成する平らな表面に置き換えることができる。
 - ・排気の元のカットアウトの変更、または100cm²のカットアウト製作が許される。
 - ・取り外し／交換を容易にするために、新しい留め具を備えることができる。
 - ・量産車両のバンパーとボディシェルの間にある元の取り付け／衝突保護部品を取り外すことは許される。

15.2.4) フロントフェンダー

フロントフェンダー (上部) の基本的な形状は維持しなければならないが、次の変更が許可される。

- ・車両のトレッド幅に合わせて広げることができる。この増加は、拡張によって得られるか、新しいパーツで製作されても良い。
- ・材質は、純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
- ・フェンダー間の最大幅は 1,820 mm (フロントアクスルの中心線で測定)。
- ・追加の空気取り入れ口または排出口は認められない。
- ・空力要素の追加は認められない。

15.2.5) リアフェンダー

リアフェンダー (上部) の基本的な形状は維持しなければならないが、次の変更が認められる。

- ・車両のトレッドの幅に合わせて広げることができる。この増加は、拡張によって得られるか、新しいパーツで製作されても良い。
- ・材質は、純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
- ・一般的な条件：フェンダーは、ラジアルプロジェクションで車輪全体をカバーしなければならない。つまり、ホイール／タイヤアッセンブリーのホイールハブの中心から垂直になる上部は、垂直方向に測定した時に車体

15.2.3.2) リアバンパー

- 純正部品 (SP) リアバンパー (中央部) の基本形状は維持しなければならない。その他部分は次の変更が許される。
- ・リアフェンダーの拡大に合わせて、バンパーを拡大することが許される。
 - ・材料は純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
 - ・一連の取り外し可能な装飾機能を、リアバンパーの主たる構造を形成する平らな表面に置き換えることができる。
 - ・排気の元のカットアウトの変更、または100 cm²のカットアウト製作が許される。
 - ・取り外し／交換を容易にするために、新しい留め具を備えることができる。
 - ・量産車両のバンパーとボディシェルの間にある元の取り付け／衝突保護部品を取り外すことは許される。

15.2.4) フロントフェンダー

フロントフェンダー (上部) の基本的な形状は維持しなければならないが、次の変更が許可される。

- ・フェンダーは、車両のトレッド幅に合わせて広げることができる。この増加は、拡張によって得られるか、新しいパーツで製作されても良い。
- ・材質は、純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
- ・フェンダー間の最大幅は 1,820 mm (フロントアクスルの中心線で測定)。
- ・追加の空気取り入れ口または排出口は認められない。
- ・空力要素の追加は認められない。

15.2.5) リアフェンダー

リアフェンダー (上部) の基本的な形状は維持しなければならないが、次の変更が認められる。

- ・フェンダーは、車両のトレッドの幅に合わせて広げができる。この増加は、拡張によって得られるか、新しいパーツで製作されても良い。
- ・材質は、純正部品 (SP) および／または複合材でなければならない。
- ・一般的な条件：フェンダーは、ラジアルプロジェクションで車輪全体をカバーしなければならない。つまり、ホイール／タイヤアッセンブリーのホイールハブの中心から垂直になる上部は、垂直方向に測定した時にボディ

<p>覆われていなければならない。</p> <p>15.2.6) サイドスカート オリジナルの<u>車体</u>の形状に従っている限り、自由なデザインの変更が許される。</p> <p>15.2.7) ボンネット シリーズ生産車両のボンネットまたは同等形状品（レプリカ）が認められる。どちらの場合も、エンジン／エンジン付属品の取り付けを可能にするために内側で変更することができる。 カットアウトは、次の条件で追加することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開口部の最大表面積は 1,000 cm²とする。 ・細かいメッシュ・網を取り付けること。 ・トリムとして機能するプラスチック部品は、ボンネットから最大 15 mm以内の高さの物を追加することができる。 <p>15.2.8) ルーフパネル 材質は、専用部品（CDP）に限り変更できる。変更は、パネルのみで、構造物（骨格）の改造は許されない。</p> <p>15.2.9) トランクリッド／テールゲート 純正のトランクリッド／テールゲートまたは同等形状品（レプリカ）が認められる。</p> <p>15.2.10) リア空力装置 空力装置は次の部品で構成される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウイング部分 ・翼端板部分 ・取付サポート部分 <p>純正部品（SP）を保持するか、次の条件で代替デバイスと交換することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウイングは単一の部品で製作されなければならない（調整フラップ機構等は認められない）。 ・装置は剛性があり、内部に空気が侵入する可能性が無いこと（溝、穴、開口部など無いこと）。 ・装置は、車両の正面投影内に完全に含まれていなければならない（サイド 	<p><u>ワーク</u>で覆われていなければならない。</p> <p>15.2.6) サイドスカート オリジナルの<u>ボディワーク</u>の形状に従っている限り、自由なデザインの変更が許される。</p> <p>15.2.7) ボンネット シリーズ生産車両のボンネットまたは同等形状品（レプリカ）が認められる。どちらの場合も、エンジン／エンジン付属品の取り付けを可能にするために内側で変更することができる。 カットアウトは、次の条件下で追加することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・開口部の最大表面積は 1,000 cm²とする。 ・細かいメッシュ・網を取り付けること。 ・トリムとして機能するプラスチック部品は、ボンネットから最大 15 mm以内の高さの物を追加することができる。 <p>15.2.8) ルーフパネル <u>ルーフパネルは</u>、材質は、専用部品（CDP）に限り変更できる。変更は、パネルのみで、構造物（骨格）の改造は許されない。</p> <p>15.2.9) トランクリッド／テールゲート 純正のトランクリッド／テールゲートまたは同等形状品（レプリカ）が認められる。</p> <p>15.2.10) リア空力装置 空力装置は次の部品で構成される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウイング部分 ・翼端板部分 ・取付サポート部分 <p>純正部品（SP）を保持するか、次の条件で代替デバイスと交換することができる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ウイングは単一の部品で製作されなければならない（調整フラップ機構等は認められない）。 ・装置は剛性があり、内部に空気が侵入する可能性が無いこと（溝、穴、開口部など無いこと）。 ・装置は、車両の正面投影内に完全に含まれていなければならない（サイド
--	---

<p>ミラーを除く)。</p> <ul style="list-style-type: none"> 翼端板部分は、正面から見て幅110cmを超えることは許されるが、空力を発生させてはならない。 ウイングは車両が水平な状態でチェックされる。 サポートを除いて、複合材料で製作されなければならない。 <p>15.3) ウィンドウ</p> <p>15.3.1) フロントウィンドウおよびワイパー</p> <p>純正部品 (SP) のフロントガラスまたは、次の条件で市販の交換用ガラスの使用も許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交換用ガラスは安全合わせガラス構造でなければならない。 交換用ガラスは、道路での使用が証明されており、識別マークが付いていなければならない。 交換用ガラスの重量は、量産車両のフロントガラス以上でなければならない。 交換用ガラスには、くもり止め用の熱線装置が組み込まれてもよい。 <p>量産車両の (フロントガラス) ワイパーモーターと機構は、変更または再配置できる (ただし、フロントガラス全体を拭くことは許されない)。</p> <p>15.3.2) リアウィンドウ</p> <p>純正部品 (SP) のリアガラスは保持されてよい。リアワイパーは取り外してよい。</p> <p>ポリカーボネート製リアウィンドウは次の条件で認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 材料は、純正部品 (SP) の元の形状を保持し、<u>最小厚さ</u>は3.8mmでなければならない。 リアスクリーンには、2つの外部垂直金属サポートを備えなければならない。 <p>15.3.3) その他のウィンドウガラス</p> <p>量産車両のウィンドウは保持されてよい。開閉操作機構は自由。</p> <p>ポリカーボネート製ウィンドウは次の条件で認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 材料は、純正部品 (SP) の元の形状を保持し、<u>最小厚さ</u>は3.8mmでなければならない。 <p>15.4) 車体内装</p>	<p>ミラーを除く)。</p> <ul style="list-style-type: none"> 翼端板部分は、正面から見て幅110cmを超えることは許されるが、空力を発生させてはならない。 ウイングは車両が水平な状態でチェックされる。 サポートを除いて、複合材料で製作されなければならない。 <p>15.3) ウィンドウ</p> <p>15.3.1) フロントウィンドウおよびワイパー</p> <p>純正部品 (SP) のフロントガラスまたは、次の条件で市販の交換用ガラスの使用も許される。</p> <ul style="list-style-type: none"> 交換用ガラスは安全合わせガラス構造でなければならない。 交換用ガラスは、道路での使用が証明されており、識別マークが付いていなければならない。 交換用ガラスの重量は、量産車両のフロントガラス以上でなければならない。 交換用ガラスには、くもり止め用の熱線装置が組み込まれてもよい。 <p>量産車両の (フロントガラス) ワイパーモーターと機構は、変更または再配置できる (ただし、フロントガラス全体を拭くことは許されない)。</p> <p>15.3.2) リアウィンドウ</p> <p>純正部品 (SP) のリアガラスは保持されてよい。リアワイパーは取り外してよい。</p> <p>ポリカーボネート製リアウィンドウは次の条件で認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 材料は、純正部品 (SP) の元の形状を保持し、<u>最小厚さ</u>は3.8mmでなければならない。 リアスクリーンには、2つの外部垂直金属サポートを備えなければならない。 <p>15.3.3) その他のウィンドウガラス</p> <p>量産車両のウィンドウは保持されてよい。開閉操作機構は自由。</p> <p>ポリカーボネート製ウィンドウは次の条件で認められる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 材料は、純正部品 (SP) の元の形状を保持し、<u>最小厚さ</u>は3.8mmでなければならない。 <p>15.4) 車体内装</p>
--	--

量産車両の内装はすべて、カーペットや消音材を含めて取り外さなければならない。自動車製造者が取り付けた安全ベルトと SRS 機器は取り外すことも認められる。

15.4.1) 前後バルクヘッド

2ボックスおよび3ボックスの車両の場合、フロントバルクヘッドはエンジンと車内の間に気密および液密の隔壁を設けなければならない。3ボックス車両の場合、さらにリア（トランクルーム）バルクヘッドを取り付けることができる。

15.4.2) ダッシュボード 計器類

15.4.2.1) ダッシュボード

量産車両のダッシュボードは、オリジナルの一般的な形状と外観を保持する必要があるが、代替材料のダッシュボードに置き換える、または変更することができる。

15.4.2.2) 計器類

各種メーターの追加、変更は認められる。速度計は装備されていなければならない。

15.4.2.3) 補助パネル

計器および／またはスイッチ用の補助パネルは許される。

15.4.3) ヒーター、空調

純正部品 (SP) のヒーター／AC システムは、取り外すことができる。その場合、フロントガラスの有効な曇り止め装置として、電気デミストシステムまたは同様の曇り止めシステムを備えなければならない。

15.5) 下回り保護 マッドフラップ

アンダーガード類の取り付けは、次の条件で認められる。

- ・以下の材料で作られていること。
ケブラー、アルミ合金、スチールまたはプラスチック。
- ・取り外し可能に設計されていること。
- ・以下の部品を保護するためだけの目的で設計されていること。
エンジン、ラジエター、サスペンション、ギアボックス、トランスミッション、燃料タンク、ステアリング、エキゾースト、消火器。
- ・横方向のマッドフラップは、(車両の後方から見た場合に) 各タイヤの幅

量産車両の内装はすべて、カーペットや消音材を含めて取り外さなければならない。自動車製造者が取り付けた安全ベルトと SRS 機器は取り外すこととも認められる。

15.4.1) 前後バルクヘッド

2ボックスおよび3ボックスの車両の場合、フロントバルクヘッドはエンジンと車内の間に気密および液密の隔壁を設けなければならない。3ボックス車両の場合、さらにリア（トランクルーム）バルクヘッドを取り付けることができる。

15.4.2) ダッシュボード 計器類

15.4.2.1) ダッシュボード

量産車両のダッシュボードは、オリジナルの一般的な形状と外観を保持する必要があるが、代替材料のダッシュボードに置き換える、または変更することができる。

15.4.2.2) 計器類

各種メーターの追加、変更は認められる。速度計は装備されていなければならない。

15.4.2.3) 補助パネル

計器および／またはスイッチ用の補助パネルは許される。

15.4.3) ヒーター、空調

純正部品 (SP) のヒーター／AC システムは、取り外すことができる。その場合、フロントガラスの有効な曇り止め装置として、電気デミストシステムまたは同様の曇り止めシステムを備えなければならない。

15.5) 下回り保護 マッドフラップ

アンダーガード類の取り付けは、次の条件で認められる。

- ・以下の材料で作られていること。
ケブラー、アルミ合金、スチールまたはプラスチック。
- ・取り外し可能に設計されていること。
- ・以下の部品を保護するためだけの目的で設計されていること。
エンジン、ラジエター、サスペンション、ギアボックス、トランスミッション、燃料タンク、ステアリング、エキゾースト、消火器。
- ・横方向のマッドフラップは、(車両の後方から見た場合に) 各タイヤの幅

／高さ全体をカバーし、(車両が静止している時に) 最低地上高が 50 mm～100 mmとなるよう車体に取り付けなければならない。材料は柔軟性があり、最小厚さは 4.0 mmでなければならない。

第16条 電気系統

16.1) 電装

ワイヤーハーネスは自由。

16.1.1) バッテリー位置

バッテリーはその取付位置を含めて自由。ただし、車室内に設置する場合は密閉式バッテリーに限られ、運転席または助手席の後方に設置されなければならない。

16.1.2) イグニッションスイッチ

純正部品 (SP) のイグニッション／スタータースイッチを使用する、あるいは新たなスイッチを取り付けることができる。

16.1.3) キルスイッチ

純正部品 (SP) のイグニッションスイッチを使用する場合も含めて、J 項 253-13 に準拠した車両の外側と内側から操作可能なサーキットブレーカーを備えなければならない。

また、ドライバーとコドライバーの両方が通常の着座位置から操作できなければならず、バッテリー、イグニッション、ポンプ、オルタネーターを含めてエンジンの運転を維持する全ての回路を遮断しなければならない。

16.1.4) スターターモーター

スターターモーターは自由。

16.1.5) ダイナモ／オルタネーター

オルタネーターはエンジンのクランクシャフトから駆動方式が変更されなければならない。

16.1.6) 追加ヒューズ

配線は自由。

16.1.7) 灯火

別途に変更が許されているものを除き、基本となる JAF 登録車両のもの

／高さ全体をカバーし、(車両が静止している時に) 最低地上高が 50 mm～100 mmであるボディワークに取り付けなければならない。材料は柔軟性があり、最少厚さは 4.0 mmでなければならない。

第16条 電気系統

16.1) 電装

ワイヤーハーネスは自由。

16.1.1) バッテリー位置

バッテリーはその取付位置を含めて自由。ただし、車室内に設置する場合は密閉式バッテリーに限られ、運転席または助手席の後方に設置されなければならない。

16.1.2) イグニッションスイッチ

純正部品 (SP) のイグニッション／スタータースイッチを使用する、あるいは新たなスイッチを取り付けることができる。

16.1.3) キルスイッチ

純正部品 (SP) のイグニッションスイッチを使用する場合も含めて、J 項 253-13 に準拠した車両の外側と内側から操作可能なサーキットブレーカーを備えなければならない。

また、ドライバーとコドライバーの両方が通常の着座位置から操作できなければならず、バッテリー、イグニッション、ポンプ、オルタネーターを含めてエンジンの運転を維持する全ての回路を遮断しなければならない。

16.1.4) スターターモーター

スターターモーターは自由。

16.1.5) ダイナモ／オルタネーター

オルタネーターはエンジンのクランクシャフトから駆動方式が変更されなければならない。

16.1.6) 追加ヒューズ

配線は自由。

16.1.7) 灯火

別途に変更が許されているものを除き、ベースとなる量産車両のものが

が保持されていなければならない。

1 6 . 1 . 7 . 1) 前照灯

走行用前照灯（ハイビーム）は一般交通の用に供することを目的としている道路の走行要件を満たすことを条件に追加、変更が認められる。

1 6 . 1 . 7 . 2) 前部霧灯

追加、変更は認められるが、取り付けのためやむを得ずバンパー等を切除する場合は、必要最小限の範囲にとどめること。また前部霧灯の取り付け、取り外しに伴う全長の変化は、基本となる JAF 登録車両の数値から±3 cmの範囲でなければならない。また、いかなる場合も下記の基準を満たしていなければならない。

- ①同時に3個以上点灯する構造のものでないこと。
- ②照射光線は他の交通を妨げないものであること。
- ③照明部の上縁の高さが地上から0.8m以下であって、すれ違い用前照灯の照明部の上縁を含む水平面以下、下縁の高さが地上0.25m以上となるように取り付けられていること。
- ④照明部の最外縁は、車両の最外側から400mm以内となるように取り付けられていること。
- ⑤灯火の色は白色または淡黄色であり、そのすべてが同一であること。
- ⑥前部霧灯は左右同数であり（前部霧灯を1個備える場合を除く）、かつ前面が左右対称である自動車に備えるものにあっては、車両中心面に対して対称の位置に取り付けられたものであること。
- ⑦取り付け部は、照射光線の方向が振動、衝撃等により容易に狂いが生じない構造であること。

1 6 . 1 . 7 . 3) 後退灯

ギアレバーの後退と必ず連動して点灯すること。

保持されていなければならない。

1 6 . 1 . 7 . 1) 前照灯

走行用前照灯（ハイビーム）は一般交通の用に供することを目的としている道路の走行要件を満たすことを条件に追加、変更が認められる。

1 6 . 1 . 7 . 2) 前部霧灯

追加、変更は認められるが、取り付けのためやむを得ずバンパー等を切除する場合は、必要最小限の範囲にとどめること。また前部霧灯の取り付け、取り外しに伴う全長の変化は、ベースとなる量産車両の数値から±3 cmの範囲でなければならない。また、いかなる場合も下記の基準を満たしていなければならない。

- ①同時に3個以上点灯する構造のものでないこと。
- ②照射光線は他の交通を妨げないものであること。
- ③照明部の上縁の高さが地上から0.8m以下であって、すれ違い用前照灯の照明部の上縁を含む水平面以下、下縁の高さが地上0.25m以上となるように取り付けられていること。
- ④照明部の最外縁は、車両の最外側から400mm以内となるように取り付けられていること。
- ⑤灯火の色は白色または淡黄色であり、そのすべてが同一であること。
- ⑥前部霧灯は左右同数であり（前部霧灯を1個備える場合を除く）、かつ前面が左右対称である自動車に備えるものにあっては、車両中心面に対して対称の位置に取り付けられたものであること。
- ⑦取り付け部は、照射光線の方向が振動、衝撃等により容易に狂いが生じない構造であること。

1 6 . 1 . 7 . 3) 後退灯

後退灯は、ギアレバーの後退と必ず連動して点灯すること。

第17条 燃料タンク

FIA承認製造者の物であり、FIA-FT3/FT3 1999規格以上の物でなければならない。

タンクの最大容量は110リットルまでとし、内部安全フォームの使用が推奨される。

燃料タンクは、FIA承認製造者の物であり、FIA-FT3/FT3 1999規格以上の物でなければならない。

タンクの最大容量は110リットルまでとし、内部安全フォームの使用が推奨される。

- 17.1) 燃料タンクとポンプの位置は次の条件に従わなければならない。
- ・タンクは、車室内の後部座席位置になければならない。
 - ・タンクを取り付ける為に後部座席エリアのフロアの変更は認められる。
 - ・フロアの加工できる最大開口寸法は $1,000 \times 500$ mmまでとし、フロア前後方向のレール／ビーム部材への変更は認められない。
 - ・タンクはメインロールバー内のダイアゴナルバーによる面より少なくとも 50 mm後方で後輪の中心軸より前方に位置しなければならない。
 - ・タンクの底はシャシーの最低点から少なくとも 80 mm以上離れていなければならない。
 - ・燃料ポンプはタンク内部になければならない。

17.2) 燃料タンクコンテナ（容器）

燃料タンクはフロアに取り付けられた液漏れ防止コンテナに収められていなければならない。タンクとコクピットは、厚さ 1.2 mmの金属製の遮蔽板で隔てられていないければならない。コクピット内部の燃料タンクアッセンブリー（燃料タンク + 液漏れ防止コンテナ）は高さが 600 mmを超えてはならない。

(タンクの有効期限を確認するための検査ハッチに加えて) 気密および防滴された点検ハッチの設置が2ヶ所まで認められる。

17.3) 燃料タンク配管

燃料タンクに接続される配管は、リターン配管を含めて次の構成内容でなければならない。

- ・エンジンへの燃料供給配管出口 $\times 1$
- ・タンクへのリターン配管 $\times 1$ (ただし設置は任意)
- ・給油用のクイックリリースカプラー $\times 2$ (これらのカプラーは車室内になければならない)
- ・J項 253-3.4 条に準拠したブリーザー $\times 1$

これらの設置の際に、純正の排ガス制御装置は取り外すことができる。

以上

- 17.1) 燃料タンクとポンプの位置は次の条件に従わなければならない。
- ・タンクは、車室内の後部座席位置になければならない。
 - ・タンクを取り付ける為に後部座席エリアのフロアの変更は認められる。
 - ・フロアの加工できる最大開口寸法は $1,000 \times 500$ mmまでとし、フロア前後方向のレール／ビーム部材への変更は認められない。
 - ・タンクはメインロールバー内のダイアゴナルバーによる面より少なくとも 50 mm後方で後輪の中心軸より前方に位置しなければならない。
 - ・タンクの底はシャシーの最低点から少なくとも 80 mm以上離れていなければならない。
 - ・燃料ポンプはタンク内部になければならない。

17.2) 燃料タンクコンテナ（容器）

燃料タンクはフロアに取り付けられた液漏れ防止コンテナに収められていなければならない。タンクとコクピットは、厚さ 1.2 mmの金属製の遮蔽板で隔てられていないければならない。コクピット内部の燃料タンクアッセンブリー（燃料タンク + 液漏れ防止コンテナ）は高さが 600 mmを超えてはならない。

(タンクの有効期限を確認するための検査ハッチに加えて) 気密および防滴された点検ハッチの設置が2ヶ所まで認められる。

17.3) 燃料タンク配管

燃料タンクに接続される配管は、リターン配管を含めて次の構成内容でなければならない。

- ・エンジンへの燃料供給配管出口 $\times 1$
- ・タンクへのリターン配管 $\times 1$ (ただし設置は任意)
- ・給油用のクイックリリースカプラー $\times 2$ (これらのカプラーは車室内になければならない)
- ・J項 253-3.4 条に準拠したブリーザー $\times 1$

これらの設置の際に、純正の排ガス制御装置は取り外すことができる。

以上