

# 2023東北660選手権 HA36カップ

## 車両規則書

### ■ベース車両

HA36S/Vアルト（ミッションは不問）で自然吸気エンジンを搭載した車両。車検の取得有無は問わないが、車検を取得してない車両でも以下の車両規則に従い、公道を走行できる状態と同等な仕様でなければならない。

### ■エンジン系

#### 1-1：エンジン本体

純正部品の旋盤加工／溶接／研磨など機械加工は禁止。ピストンは純正スタンダードサイズに限り使用でき、排気量アップは認めない。カムシャフトなど部品の変更も同様で、同一エンジン型式の純正部品に限り使用を認める。また違う型式のエンジンに載せ替えることは認められない。ブローバイガス還元装置のホースを吸気系から取り外す場合は、排気量と同等以上の容量があるキャッチタンクを必ず取り付けること。

#### 1-2：フライホイールとプーリー

加工や変更を禁止とする。

#### 1-3：エンジンマウント

エンジンマウントは市販品に限り変更を認める。ただしエンジンマウント位置の変更、エンジンマウント本体の加工は認められない。樹脂などを注入する程度の補強は認められる。

#### 1-4：ラジエーター関連

ラジエーター、サーモスタット、ラジエーターキャップ、ラジエーターホースの変更は認められる。水温計センサーを取り付けるためのラジエーターホースへの加工も認める。ラジエーターファンを強制的に作動させる、ON／OFFスイッチの装着もクラスを問わず可能。

#### 1-5：オイルクーラー関連

オイルクーラーの装着は認められるが、フィルターを移動する場合は安全な位置でなければならない。油温計や油圧計のセンサーを取り付ける加工、オイルパンの容量アップやバッフル加工も安全であれば認められる。

#### 1-6 : バッテリー

バッテリー位置の変更は認められない。ドライバッテリーを使用する場合も純正位置に搭載する必要がある。

#### 1-7 : ECU

純正の書き換えは認められるが、サブコンの取り付けやフルコンへの変更は認められない。横滑り防止装置キャンセラーやレーダサポートキャンセラーの取り付けは認められる（レーダーサポート装備車両はレーダーサポートをキャンセルして走行しなければならない）。

#### 1-8 : 点火系

強化コイルやプラグの変更を除き一切の変更は認められない。ただしカプラーオンで取り付けできる場合は使用できる。

#### 1-9 : 燃料系

燃料タンクの加工、コレクタータンクの装着、安全タンクへの変更はすべて認められない。インジェクター容量や燃料ポンプ吐出量の変更も不可とする。燃料は通常のカソリンスタンドで購入できる製品に限り、レースガスなどの使用は認めない。カソリン添加剤は市販品に限り使用できる。

#### 1-10 : 吸気系

エアクリーナーボックスやパイピングの変更が認められる。エアクリーナー本体は剥き出し、純正交換のどちらでも構わない。耐熱バンテージや導風板の装着も認められる。

#### 1-11 : スロットルボディ

スロットルボディの加工や流用を含む変更は不可。電子スロットルコントローラーの取り付けは認められる。

#### 1-12 : 排気系

排ガスや音量など、保安基準に適合する範囲内で市販品のマフラー（フロントパイプ／センターマフラー／リヤママフラー）に限り変更が認められる（ワンオフマフラーや自作品および大きな加工は認めない）。触媒およびエキゾーストマニホールドは純正を使用し、位置の変更や加工は禁止とする。

#### 1-13 : 過給器の取り外し

過給器が付いた車両から過給器を外した、または同形式の自然吸気エンジンに載せ替えた車両での参加を認める。

#### 1-14 : エアコンおよびヒーター

エアコンおよびヒーターの取り外しは認められず、いかなる場合でも正常に作動しなければならない。エアコンベルトの取り外しも禁止する。

### ■足まわりとブレーキ

#### 2-1 : ブッシュ類

強化品への変更が認められる。ピロボールも使用できる。

#### 2-2 : スプリング

自由長やレートの変更は自由だが、サーキットまでの往復を含む公道走行時は9 cm以上の最低地上高が確保されており、縦方向に遊びがない状態で行なければならない。

※競技中は最低地上高が9 cm以上である必要はない。

#### 2-3 : ダンパー

倒立式や別タンク式を含めて、変更が認められる。材質は自由で、減衰力を室内から調整するコントローラーも使用できる。取り付け位置の変更は認められない。

#### 2-4 : サスペンションアームなど

ロアアームやリアアクスル本体の切断・溶接といった加工は一切認められない。リヤキャンバーシムの使用は認められる。

#### 2-5 : 制動装置

ボルトオンで装着可能なブレーキパッド／ローター／ホース／キャリア／マスターシリンダーなどの装着が許される。またバックプレートの取り外しは認められ、マスターバックの取り外しは認められない。

ドラムブレーキからディスクブレーキへの変更は不可。

### ■駆動系

#### 3-1 : クラッチ

ディスク／カバーの変更が認められる。

### 3-2 : トランスミッション

ファイナルギヤを含め、一切の変更が認められない。

### 3-3 : ディファレンシャル

純正品LSD流用や機械式LSDの使用は認められない。

### 3-4 : 駆動方式

ベース車両の駆動方式を変更することはできない。

### 3-5 : AGSからMTまたはMTからAGSへの換装

オートマチックからマニュアルへミッションを変更した車両、またはその逆の変更を行なった車両はクラスを問わず出走できる。ただしナンバー付き車両は必ず公認車検を取得しなければならない。

## ■タイヤとホイール

### 4-1 : タイヤ&ホイール

タイヤ&ホイールは下記の要件をすべて満たさなければならない。

- A) タイヤサイズは165幅で径およびホイールのサイズは自由、ただし4輪とも同一の銘柄に限る。
- B) ホイールのオフセットとリム幅は4輪とも同一である必要はない。
- C) ホイールナットの材質および形状の変更は許される。
- D) タイヤへの加工はすべて認められない。  
※ タイヤの加工は特に悪質な違反と見なす。
- E) ホイールスペーサーはハブボルトに固定できるタイプのみ認める。
- F) タイヤとホイールは、いかなる場合も他の部分と接触してはいけない。
- G) レース終了後を含み、スリップサインが出てはならない。
- H) ホイールのバランスウェイトにはテーピングを施し、走行中に脱落しないよう処置すること。
- I) 他車と接触したときのダメージを軽減するため、ロングタイプのホイールナットを装着する場合は、タイヤを真上から見た状態のときに、ホイールナットの先端がタイヤおよびホイールの最外縁部より飛び出してはならない。

### 4-2 : 使用タイヤ

タイヤは市販ラジアルのみ、Sタイヤおよびスリックタイヤ、ハイグリップタイヤは使用禁止。各メーカーのセカンドグレードのラジアルタイヤを使用すること。

セカンドラジアルとして使用禁止のタイヤ例

ブリヂストン：ポテンザRE-71R／RE-71RS

ヨコハマ：アドバン・ネオバAD08R／AD08

ダンロップ：ディレッツァZ3スタースペック

グッドイヤー：イーグルRSスポーツ エススペック

クムホ：エクスタV700／V710

ハンコック：ヴェンタスV12evo2

フェデラル：595RS-RR

ケンダ：KR20A

ATR：Kスポーツ

ナンカン：NS-2R

VITOUR：ENZO

SHIBATIRE：TW200および同じパターンの製品すべて

※ 現時点で入手可能なタイヤを抜粋している。記載されていないモデルでも新旧を問わず『ハイグリップタイヤ』は禁止となる。また、使用禁止のタイヤはシーズンの途中で追加になる可能性がある。使用可能か判断できない場合は、必ず事前に事務局へ確認すること。確認のないまま使用した場合は何らかのペナルティが与えられる。

タイヤは予選、決勝を通じて4本しか使用できず、車検時にマーキングを施される。パンクなどやむを得ない理由などで、車両申告書と異なるタイヤを使う場合は事務局の許可を受けなければならない。またマーキングされたタイヤを交換する場合は必ず事務局へ申告しなければならない。マーキング後に2本以上のタイヤを交換をした場合、決勝は最後尾グリッドからのスタートとする。

## ■ボディ・外装・内装

### 5-1：ボディ補強

ボルトオンの補強バーなどを取り付けることは認められるが、スポット増しを始め溶接などによるボディ補強はすべて禁止する。発泡ウレタンの注入など、ボディの加工を伴わないものは認められる。リベットによる補強も禁止とする。事故などの修理で必要とされる溶接は認められるが、内容および箇所を必ず事務局へ申告すること。申告のないまま再車検などで発覚した場合はペナルティの対象となる可能性がある。

#### 5-2 : ロールケージ

6点式以上のロールケージを装着すること。

ロールケージは確実な方法で固定しなければならないが、ピラー止め用のブラケットなどを除き、溶接のみでの取り付けは認められない。ロールバーパッドは乗車定員などに合わせ必ず装着し、通常的車検をクリアするようにすること。安全性向上のためサイドバーの装着も推奨する。ロールケージの材質はスチールやクロモリなど、十分な強度が確保できるものに限る。

またロールケージと車体に著しい隙間があってはならない。パイプはピラーなど車体の内装に密着していること。

#### 5-3 : モノコック

モノコックの変更および改造は認めない。

#### 5-4 : 外装の軽量化

ボンネットやリヤゲートなどFRP製軽量部品が使用できるが、純正ボンネット・リアゲート・ドア内側の裏骨の切断や穴あけなどの軽量化は認められない。FRPボンネット・リアゲートを装着する場合はボンネットピンなど確実な方法で固定すること。純正ボンネットでもボンネットピンの装着を推奨する。リヤゲートのダンパーはガスを抜くか、レース時に取り外すこと。FRPリヤゲートを装着する場合は固定フック等の使用を推奨する。

#### 5-5 : 内装の軽量化

後部に限り安全性や美観を損なわない範囲で、また他の車両規則に抵触しないことを前提に取り外しが認められる。

競技中は乗車定員に関わらず助手席や後部座席の取り外しが認められる。アンダーコートやフロントドア左右を除くの内装取り外しは安全性に影響ない範囲で認められる。

#### 5-6 : 自動車登録番号標（ナンバープレート）

競技中のみ取り外しや変更が認められる。

#### 5-7 : 空力装置（エアロパーツ）

保安基準に抵触しない社外品のエアロパーツは使用できるが、ボディ幅が軽自動車のサイズを超えるフェンダーなどは認められない。構造変更を行なったとしても禁止とする。バンパーなどに最小限の加工を施すことは認められるが、リヤバンパーの下半分をカットやバンパーとしての機能を失う様な穴あけ、ダクトの取り付けなど元の形状と外観が大きく変わる加工は認められない。著しい加工と判断された場合は出走を認めなかったり、シーズン途中でも一切の加工を禁止と規則を変更する場合がある。

緊急時の補修を除き、ボンネットやバンパーおよびフェンダーなどの繋ぎ目をテープで塞ぐことは禁止する。

#### 5-8 : ガラス

フロントガラスを変更する場合は、新車時に装着されていたものと同じ合わせガラスに限り認める。アクリルウィンドウの使用はフロント・サイド・リヤとも認められない。フロントおよびフロントサイドガラスへの塗装、色付きフィルムの貼り付け、ステッカーの貼り付けはすべて認められない。サイドおよびリヤガラスは保安基準に抵触せず、かつ視界の妨げとならない限り、色付きフィルムやステッカーの貼り付けを認める。

#### 5-9 : 室外ミラー

保安基準に抵触しない範囲で、室外ミラーの変更を認める。

#### 5-10 : 牽引フック

前後に純正以外の牽引フックの装着を義務づける。前後バンパーからはみ出す金属製フックの場合は、折りたたみできる構造でなければならない。取り付け位置はエアロ等に接触しない上部位置に取り付けること。

#### 5-11 : 補助メーター

電気式メーターに限り、追加メーターを装着することが認める。ただし純正メーターは当初の機能を保持していなければならない。取り付け方法と位置に関しては、乗員の保護と視界の確保を考慮すること。

#### 5-12 : 運転席シート

バケットシートへの変更を認める。ただしシートを車体フレームへ直に取り付けることや、スライド機構がないシートレールは認められない。

#### 5-13 : ステアリング

ステアリングボスを含め、保安基準に抵触しない範囲での変更が認められる。なおエアバッグ付き車両は、競技中はエアバッグコンピューターのコネクタを外すなど、作動をキャンセルさせなければならない。

#### 5-14 : シートベルト

4点式以上のシートベルトの装着を義務づける。

シートベルトは確実な方法で装着し、シートレールへの共締めは禁止する。アイボルトを取り付けるネジ穴がない場合は、十分な強度が得られる部分に穴を開け、確実な方法でアイボルトを取り付けること。シートベルトは3インチ以上の幅で、後部の取り付けも1カ所ではなく2カ所でベルトがシート背後で交差するタイプや6点式シートベルトの装着を強く推奨する。

(HANS対応の製品に限り一部が2インチのシートベルトの使用を認める)

#### 5-15 : 室内ミラー

純正ミラーに被せるタイプのミラーは、競技中に限り取り外すこと。

### ■最低重量

すべての車両は以下に定めた最低重量を満たす必要がある。大会事務局は任意で参加車両の重量を測定する可能性があり、基準を下まわったり測定を拒否した場合はペナルティが科せられる。なお測定する重量は車両のみでドライバーとその装備品は含まず、ガソリンは参加者の申告と燃料計の状態で判断する。  
最低重量 : MT/610kg、AGS/620kg、CVT/650kg

### ■その他

6-1 : 規則書に記載されていないパーツや加工については、車検対応であれば装着を認める場合もある。ただし、それを証明できる書類(証明書/パンフレット/カタログ/強度計算書など)を必ず携行し、事務局が求めた際は速やかに提出しなければならない。車検対応であることが証明できない、または書類を提出できない場合は、ペナルティを適用するので注意すること。

6-2 : サーキットまで自走する車両で、音量や車高などが著しく保安基準を逸脱していると判断した場合、任意で公道走行チェックを実施する。対象はすべての参加車両もしくは該当する車両、いずれの可能性があるので十分に



注意すること。

**■■■必ずお読み下さい■■■**

東北660シリーズは“楽しく・安全に・公正に”という、モータースポーツ本来の目的を関わるすべての人や団体で追求するイベントです。ビギナーにも分かりやすいよう、規則などはJAF公認レースに比べ簡潔に書いてあります。くれぐれも拡大解釈や、「書いてない＝やっていい」と勝手に判断しないようご注意ください。経験者であればあるほど、車両規則の抜け道やグレーゾーンに気付くことも多いでしょう。しかし、経験者の方々はビギナーにとって教科書といえる存在です。自らが率先してレギュレーションを遵守し、また走り方においても手本となっていただけることを期待しています。

新規格NAによる東北660選手権がスタートした直後はチューニング誌『HOT-K』にて、たびたび上記について啓蒙してきました。しかし休刊となり新しい参加者が増えたことで、改めて「書いてない＝やっていい」ではないことを告知しておきます。

また安全面については、規則書に記載してあるのが最低条件です。モータースポーツの敷居を下げることに、安全性の軽視はまったく別の問題です。自分の身を守るだけでなく、相手にケガをさせないこと、相手を加害者にさせないこと、サーキットなど施設に被害を与えないこと。そういったことまでご配慮のうえ、イベントを長続きさせるため安全な車両を製作するようお願い致します。特にプロショップ・パーツメーカー・公式競技の経験者の方々には、車両製作／走行マナー／パドックでの立ち居振る舞いなどを含め、すべてのエントラントの見本となっていたいただければ幸いです。

※この規則は『東北660シリーズ』に適用されます。他の主催者による同じレギュレーションを用いたイベントに関しては、東北660シリーズの事務局および会場となるサーキットとも回答する立場にございません。他イベントに関するご意見やご要望は、それぞれの主催者様へお問い合わせ下さい。

ご質問は東北660シリーズ大会事務局 ([info@mavericks.jp](mailto:info@mavericks.jp)) までお気軽に！