

## 2017 KING OF THE STRIP クラス概要

### 1) 四輪のクラスについて

#### 過給機付クラス

クラス	ETタイム基準	シャーシ	タイヤ制限	ミッション制限	ツリー方式
(PD) PRO DRAG	> なし	> 自由	> 自由	> 自由	> PRO
(PX) PRO XTREME	> 8.5 秒迄	> パイプシャーシ以外	> 自由	> 自由	> PRO
(OD) OUTLAW DOT	> 9.0 秒迄	> パイプシャーシ以外	> DRAG スリック以外	> SQ迄	> ストック
(LD) LIMITED DOT	> 9.5 秒迄	> パイプシャーシ以外	> DRAG スリック以外	> SQ迄	> ストック
(RD) REAL DOT	> 10.0 秒迄	> モノコックシャーシ	> DRAG スリック以外	> SQ迄	> ストック
(SR) STREET RADIAL	> 10.5 秒迄	> モノコックシャーシ	> DOT ラジアルまで	> SQ迄	> ストック
(SS) STREET STOCK	> 11.0 秒迄	> モノコックシャーシ	> DOT ラジアルまで	> シンクロ付クロス迄	> ストック

#### NAクラス

(PN) PRO NA	> なし	> 自由	> 自由	> 自由	> PRO
(ND) NA DOT	> 11.0 秒迄	> モノコックシャーシ	> DRAG スリック以外	> SQ迄	> ストック
(NR) NA RADIAL	> 11.0 秒迄	> モノコックシャーシ	> DRAG スリック以外	> SQ迄	> ストック

補足 1-イ) 駆動方法は全クラス区分しない

1-ロ) ETタイムがクラス上限を上まわった場合、次戦より該当クラスに変更となります。

1-ハ) ETタイム制限は当主催競技記録を基準とします。

1-ニ) NAクラスは総排気量を4000cc迄とし参加クラスはターボクラスでタイム基準と車両仕様で決定します。

1-ホ) 車両変更について原則として認めない。但し事故より車両を変更した場合のみ参加を認めます。

また、2台以上で参加分けの方は車名、センケンの変更にて参加をお願い致します。

(シリーズポイントは車両別に換算させていただきます。)

1-ヘ) GTR、ACT(アクチュエーター)クラスはタイム基準の見直しで統合し、NAクラスに新クラスを新設しました。

1-ト) クラス名もスタート方式とタイヤ規格が解かる様に一部改名しました。

1-チ) ミッション制限のSQはシーケンシャルミッションの略称

### 2) スタート方法について

ツリーのスタートシグナルは基本ET9秒を基準としてプロスタートとストックスタートを切り替えます。(PRO NA以外)

補足 2-イ) プロスタートのクラスは必然的にPRO DRAG/PRO XTREME/PRO NAの計3クラスになり 其の他はストックスタートになります。

### 3) 車両区分規定について

パイプシャーシ	> 車両の骨格がパイプ材で出来ていて、エンジン、ショック、駆動系が骨格のパイプ材に接合されている車両(フルパイプ)
パイプシャーシ以外	> 基本モノコックシャーシの骨格で部分的にパイプ材を用いて骨格が出来ている車両 (ハーフパイプ)
モノコックシャーシ	> 車両の骨格が鋼板の箱形状で出来ていて、エンジン、ショック、駆動系が骨格の鋼板に接合される車両 (純正形状)
自由	> 上記全ての骨格構造の車両

### 4) エンジン仕様の違いとNOSの使用について

#### 過給機付クラス

WG仕様	> ターボの過給圧制御において、ターボ本体以外に別体式の制御機構を装備している仕様(WGはウェストゲートの略)
ACT仕様	> ターボの過給圧制御において、ターボ本体に制御機構を内臓装備している仕様 (ACTはアクチュエーターの略)
SC仕様	> 過給機本体がエンジンクランクの回転動力で過給される仕様 (SCはスーパーチャージャーの略)
他、仕様	> NA仕様の中でも総排気量が4000cc以上の仕様

#### NAクラス

NA仕様 > 過給機を装備していない自然吸入仕様 (NAはノーマルアスピレーション又はナチュラルアスピレーションの略)

NOS仕様 > エンジンに空気以外に別な気体を送り込む仕様(NOSはナイトロオキシドの略) 全クラス使用可

- 補足 4-ロ) 注意事項、競技中または後にクラス内の仕様区分規定違反が判明した場合は失格とする。ただし競技前でのクラス変更する場合のみ参加を認めます。  
4-ハ) ローターエンジンのNA仕様は総排気量x1.5倍で換算します。

5) タイヤ制限について (下記1のA~Eを参照)

自由	>	A~Eが使用可能
DRAG スリック以外	>	B~Eが使用可能
DOT ラジアルまで	>	C~Eが使用可能

注意) クラス内のタイヤ制限に違反した場合は失格と見なします。

記1

A) ドラッグスリック(ドラスリ)	>	バイアス構造で溝の無いドラッグ専用タイヤ	(完全なスリックタイヤ、表記がインチ)
B) DOT バイアス	>	バイアス構造でDOT規格を承認されたタイヤ	(縦か横の少々溝が有、サイズ表記がインチ)
C) DOT ラジアル	>	ラジアル構造でDOT規格を承認されたタイヤ	(縦か横の少々溝が有、サイズ表記がミリ)
D) Sタイヤ	>	ラジアル構造でJIS規格を承認された競技用タイヤ	(溝が有、特殊ゴム、サイズ表記がミリ)
E) 市販ラジアル	>	ラジアル構造でJIS規格を承認された一般タイヤ	(溝が有、サイズ表記がミリ)

補足 5-イ) DOTとJISの違いは一般道路で使用出来るかの規格差で、DOTはUSA規格 JISは日本規格になります。  
5-ロ) 注意事項、クラス内のタイヤ制限に違反した場合は失格と見なします。

6) ミッション制限について (下記2のa~hを参照)

自由	>	a~hが使用可能
SQ迄	>	c~hが使用可能
シンクロ付クロスまで	>	f~hが使用可能

記2

a) エアークラッチ	>	競技専用ミッションで変速がエアークラッチ式
b) クラッチレス	>	競技専用ミッションで変速が手動式
c) シーケンシャルクワッドミッション	>	競技専用ミッションで変速が手動式(Iパターン)
d) ドッグ式ミッション	>	競技専用ミッションで変速が手動式(Hパターン)
e) レース専用AT	>	競技専用ミッションのオートマチック
f) シンクロ付クロス	>	ギヤ比を変更したシンクロ付マニュアル式ミッション
g) 強化AT	>	純正オートマチックミッションに伝達強化をしたミッション
h) 純正	>	自動車メーカーのそのままのミッション

補足 6-イ) クラス内のミッション制限に違反した場合は失格と見なします。

7) ETタイム制限を上回った時のクラスの流れについて

該当クラスでETタイム上限を超えてしまった場合、下記3の様になります。

記3

例1)、過給機付クラスの場合

SS(11秒台迄) > SR(10.5秒台) > RD(10秒台) > LD(9.5秒台) > OD(9秒台) > PE(8.5秒台) > PD

例2)、NAクラスの場合

NR(11秒台) > PN / ND(11秒台) > PN

補足 上記3は各クラスの略名で表記しています。