

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

【レインボーカラーズ耐久 / 美浜4輪耐久 2026 GT 耐久部門 車両規則】 Ver.1.0

- ・本規則によって許されていない全ての変更および調整仕上げは禁止される。
- ・「クローズドクラス(改造範囲の狭いクラス)」に許される改造範囲を超える場合は、「オープンクラス(改造範囲の広いクラス)」に編入される。オープンクラスに許される改造範囲を超える改造は認められない。
- ・各クラスともナンバーの有無は問わないが、ナンバー付きの車両で自走にて来場する場合は、道路運送車両法に合致した状態で走行して来ること。
- ・昨年の耐久からの**変更点は赤色**で記載してある。**昨シーズンからの細部の変更には注意すること。**

1) エンジン関係

	GT耐久【オープンクラス】GT-X	GT耐久【クローズドクラス】GT-0, GT-1, GT-2, GT-3
エンジン本体	車両と同一メーカーのエンジンであれば別車種のエンジンを搭載できる。	同一車両型式に搭載されるエンジンに限る。
気筒容積	変更は自由。	変更は許されない。
シリンダーヘッド	自由	変更は許されない。
バルブスプリング	自由	自動車メーカーの定めた数と取り付け部を変更することなく取り付けられることを条件に、他のものと変更することができる。
バルブおよびバルブシート	自由	同一型式車両に設定されている純正部品への変更は許される。
カムシャフト	自由。 ただしカムシャフトの位置、個数および駆動方式は変更出来ない。 材質の変更は禁止される。	同一型式車両に設定されている純正部品への変更は許される。
ヘッドガスケット	ヘッドガスケットの変更は許される	←オープンクラスに同じ
シリンダーブロック	改造は自由。	変更は許されない。
ピストンおよびコンロッド	自由	ピストンおよびコンロッドはバランス調整のみ許されるが、それぞれ1個が未加工品であること。
クランク	自由。ただしチタン合金の使用は許されない。	変更は許されない。
フライホイール	自由。 ただし材質はスチールに限定される。	同一型式車両に設定されている純正部品への変更は許される。
オイルパン	変更および改造は自由。	オイルパンの外観変更は許されない。 ただしオイルの片寄り防止、および温度センサー取付けのための追加加工は許される。 また、エンジンへの取り付け位置および取り付け方法・作動原理を変えなければ、オイルストレーナーの位置を変更することも許される。
オイルポンプ	変更が許される。	シムおよびスペーサーによる油圧の調整機構に限り変更が許される。
オイルフィルター	自由。	←オープンクラスに同じ
エンジンオイルクーラー	オイルクーラーの取り付けおよび変更は許される。 元のオイルクーラーを取り外すことも許される。 ただし車体外部への取付けは認められない。	←オープンクラスに同じ
サーモスタット	自由	←オープンクラスに同じ
ウォーターラジエターおよびホース	自由。	・ 車体側取付部の変更がなければ、容量およびラジエターキャップ圧力の変更が許される。

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

クーリングファン／ファンシュラウド*	取り外しおよび変更が許される。クーリングファンの変更に伴うファンシュラウドの最小限の変更は許される。ファンスイッチの加工、変更、追加等の改造が認められる。	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホース類の変更は許される。 ←オープンクラスに同じ
エアクリーナー	自由	エアフィルターはその車両用の純正交換タイプの物に限り交換が許され、取り付け位置の変更や取り外しは許されない。 またフィルターボックスは当初のままでなければならない。 フィルターボックスより前部に位置する、ボルト・バンド等で装着されたパイプ・ダクト(吸気音防止レゾネーターやブローパイガス循環ホース等)を取り外すことができる。ただし、取り外した後の穴は完全に塞がなくてはならない。
キャブレターおよびインジェクションシステム	自由	キャブレターをインジェクターに変更することは許されない。その逆も同様とする。 ① キャブレター ・キャブレターはベンチュリーの直径あるいはスロットル開口部を変更することは出来ない。 ・キャブレターの部品は、流入する空気の量に影響がなければ、改造または交換することが許される。 ②インジェクション ・インジェクションシステムは当初の形式が保持され、かつ機能していなければならない。 ・インジェクション装置の部品(インジェクター、コネクター、プレッシャーレギュレーター、エアフロメーター等を含む)は、流入する空気の量に影響がなければ、改造または変更することが許される。
コンピュータ(ECU)	自由	旧年式車両への救済措置としての観点から、同一エンジン型式内でラインナップされる ECU との交換は認められるが、社外品への交換は行わないこと。但し必要に応じて、サブコンピュータを追加取付することはできる。
吸気系統	自由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 吸気マニホールドは国内向けの当初の部品と同一な純正部品との交換できる。 ・ ただしポート内面に段付き修正を行なう場合、取付面より5mm奥行の範囲に限りシリンダーヘッド側を含み加工が許される。 ・ 取り付け位置について、取付穴の修正によりポート合わせを行うことも許される。 ・ インタークーラーホースの変更は許される。
燃料ポンプ	自由	安全燃料タンクおよびコレクタータンクを装着した場合に限り、燃料ポンプを変更することが認められ、元のポンプを取り除くことが許される。
安全燃料タンク	安全燃料タンクの装着が許される。これに伴う燃料配管の変更は許される。但し安全タンクを装着した場合には、純正タンクは取り外すか、不使用としなければならない(外さない場合、燃料配管を確認する)。詳しくは安全規定を参照のこと。	←オープンクラスに同じ

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

排気系統	<ul style="list-style-type: none"> 排気系統は材質を含み自由。 ただしスパ西浦モーターパークの排気音量基準(走行時最大95dB)を満たすこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 排気マニホールドは当初の部品と同一な純正部品との交換が許される。 ただしポート内面に段付き修正を行なう場合、取付面より5mm奥行の範囲に限りシリンダーヘッド側を含み加工が許される。 排気マニホールドは断熱措置を施すことが許されるが、確認作業のために全面を覆うことは出来ない。 排気マニホールド後方(ターボ付きの場合はターボの後方)の部分は、スチール又はステンレス製であれば自由とする。 スパ西浦モーターパークの排気音量基準(走行時最大95dB)を満たすこと。
排気口	<ul style="list-style-type: none"> 排気口の位置は自由とするが、車体の側面、又は後面より突き出してはならない。 <p>※ただし排気音量対策のためサイレンサーを追加装着した場合はこの限りではない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> その車両が側方排気である場合を除き、後方排気でなければならない。 排気口の位置は車体の後面より突き出してはならない。(※ただし排気音量対策のためサイレンサーを追加装着した場合はこの限りではない。)
ターボおよびアクチュエーター	変更および改造は自由。	変更および改造は許されない。
ブーストコントローラー	装着は許される。 ブースト圧の変更は自由。	装着は許されない。 ブースト圧は当初のままではなければならない。
電気系統	<ul style="list-style-type: none"> 点火系統は自由 バッテリーは取付位置、ブラケット、取付ボルトの変更を含み自由。 室内にドライ以外のバッテリーを搭載する場合は安全規定に従うこと。 	<ul style="list-style-type: none"> 点火装置は装着ブラケットを含み、改造が許される。 デストリビューター方式を同時点火方式(マルチコイル方式等)に変更することは許される。 プラグの変更は自由。 バッテリーの変更は自由。ただし取付位置の変更は許されない。取付ブラケット・ボルトの変更は自由。
マウント方法	自由。	マウントを強化ゴムタイプに変更することは許される。

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

2)シャシー関係

	【オープンクラス】	【クローズドクラス】																																	
最低重量	特に規定しない	<p>それぞれの気筒容積に対して下表の最低重量を必要とする。(ホンダ車以外は 2015 年度よりも各排気量とも 30kg 軽くなった) ただし、過給装置付きエンジンの車両はその公称気筒容積に係数 1.1 を、ロータリーエンジンの車両は係数 1.7 を、ハイブリッドカーは係数 1.0 を掛け、それによって得られた値に相当するクラスの車両として扱われる。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>ホンダ車</th> <th>ホンダ車以外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1000cc 以下</td><td>690Kg</td><td>660Kg</td></tr> <tr><td>1300cc 以下</td><td>760Kg</td><td>730Kg</td></tr> <tr><td>1400cc 以下</td><td>780Kg</td><td>750Kg</td></tr> <tr><td>1500cc 以下</td><td>830Kg</td><td>800Kg</td></tr> <tr><td>1600cc 以下</td><td>880Kg</td><td>850Kg</td></tr> <tr><td>2000cc 以下</td><td>970Kg</td><td>940Kg</td></tr> <tr><td>2500cc 以下</td><td>1050Kg</td><td>1020Kg</td></tr> <tr><td>3000cc 以下</td><td>1130Kg</td><td>1100Kg</td></tr> <tr><td>3500cc 以下</td><td>1210Kg</td><td>1180Kg</td></tr> <tr><td>4000cc 以下</td><td>1290Kg</td><td>1260Kg</td></tr> </tbody> </table> <p>これらの重量は出走可能な状態で全ての潤滑油、冷却水を満たし、車載消火器を搭載し、燃料、ドライバーを除く車両の真の最低重量である。 競技中、いかなるときでも上記に記載されている最低重量より車両が軽くなっているのではない。 但しホンダ・シティ GA2 については、特例として 720kg と定めるものとする。 ※最低重量を下回った場合、周回数減算のペナルティが科せられる。</p>		ホンダ車	ホンダ車以外	1000cc 以下	690Kg	660Kg	1300cc 以下	760Kg	730Kg	1400cc 以下	780Kg	750Kg	1500cc 以下	830Kg	800Kg	1600cc 以下	880Kg	850Kg	2000cc 以下	970Kg	940Kg	2500cc 以下	1050Kg	1020Kg	3000cc 以下	1130Kg	1100Kg	3500cc 以下	1210Kg	1180Kg	4000cc 以下	1290Kg	1260Kg
	ホンダ車	ホンダ車以外																																	
1000cc 以下	690Kg	660Kg																																	
1300cc 以下	760Kg	730Kg																																	
1400cc 以下	780Kg	750Kg																																	
1500cc 以下	830Kg	800Kg																																	
1600cc 以下	880Kg	850Kg																																	
2000cc 以下	970Kg	940Kg																																	
2500cc 以下	1050Kg	1020Kg																																	
3000cc 以下	1130Kg	1100Kg																																	
3500cc 以下	1210Kg	1180Kg																																	
4000cc 以下	1290Kg	1260Kg																																	
バラスト	バラストの搭載は自由。 バラストは十分な強度を有する単一構造体で、工具によって、車室または荷物室の床に目で見えるように取り付けること。	1 個あるいは数個のバラストによって最低重量を満たすことが許される。 ただしバラストは十分な強度を有する単一構造体で、工具によって、車室または荷物室の床に目で見えるように取り付けられ、封印出来る構造でなければならない。 上記条件を満たせば、1 個のスペアホイールまたはリムをバラストとして使用してもよいが、当初の搭載位置に当初の取り付け方法で搭載しなければならない。																																	
クラッチ	自由。	取付け方法、および枚数の変更を行なわなければ、クラッチカバー、クラッチディスク、クラッチスプリングの変更は許される。																																	
トランスミッション、ディファレンシャル、ファイナルギヤ	自由。	同一型式車両に設定されている純正部品への変更は許される。 シフトレバーはボルトオンで装着出来るものに限り変更が許される。 リミテッドスリップデフは装着が許される。																																	
オイルクーラー(ミッション、デフ)	取り付けは自由。 ただし車体外部への取り付けは認められない。	空冷式オイルクーラーおよび電動オイルポンプを取付けることができる。ただし車体外部への取り付けは認められない。																																	
タイヤ	一般市販ストリート用ラジアルタイヤに限る(スリック、S タイヤ(別表 1 参照)は禁止)サイズは自由だが、車体のいかなる箇所にも、いかなる場合でも当たらないこと。 ただしタイヤは車軸中心より前方 30°、後方 50° の範囲内でフェンダーからはみ出さないこと。	一般市販ストリート用ラジアルタイヤに限る(スリック、S タイヤ(別表 1 参照)は禁止)サイズは自由だが、車体のいかなる箇所にも、いかなる場合でも当たらないこと。 ただしタイヤは車軸中心より前方 30°、後方 50° の範囲内でフェンダーからはみ出さないこと。																																	

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

ホイール	サイズ含め自由。ただしホイールは車軸中心より前方30°、後方50°の範囲内でフェンダーからはみ出さないこと。 スペーサー使用は禁止する。ホイールナットは自由だが、しっかりと締めること。	クローズドクラスに相当する全クラスは、基本車両の主要諸元に記載された径よりも前後それぞれのサイズにて1インチ大きなサイズまでの変更は許される(同一型式内であればグレード違いのサイズは許される)。 リム幅、オフセットについては自由とする。 ホイールは車軸中心より前方30°、後方50°の範囲内でフェンダーからはみ出さないこと。 スペーサー使用は禁止する。ホイールナットは自由だが、しっかりと締めること。
ストラットおよびショックアブソーバー	自由	車体への取り付け位置と取り付け方法、数および作動原理を変えなければ、ストラットおよびショックアブソーバーの変更は許される。
ラテラルロッド	自由	車体への取り付け方法が同じであれば変更、改造が許される。全長調整式は可能。両端のマウント部の材質は金属以外であること。
サスペンションの要素(アーム、リンク、等)	当初の形式を保つなら変更、改造は自由。 当初の形式とは「ストラット方式」、「ウイッシュボーン方式」、トレーリングアーム方式、「スウィングアクスル方式」、「リジッドアクスル方式」の5つをいう。	当初の形式を保っている事(左欄参照)。またボルトオンで装着できるタイプの部品のみ、追加装着可能。ラテラルロッドについては調整式を装着することができるが、ロアアーム側の取付位置の変更は部品に伴って変更することができる。
ストラットタワーバー	自由。	ボルトを利用して取り付けることが許される。 当初から装着されている車両は、ボルトを利用して取りけるものであれば変更することが許される。
スプリング	自由。 ただし主要な形式は変更してはならない。 補助スプリングの追加は許される。	車体への取り付け位置、取り付け方法、作動原理を変えなければ、変更は許される。 車高調整式への変更に伴うスプリングシートの変更、および挿入物の追加も許される。
スタビライザー	自由。	スタビライザーは径の変更が許される。 また、連結を含みその取り外しも許される。ただし、可変式スタビライザーへの変更は認められない。 スタビライザーが当初から取付けられていない車両については、同一型式車両に設定されている場合に限り、取り付けが許される。 金属以外の材質に変更することが許される。 スタビライザーの径の変更に伴うブッシュ内径の変更は許される。
ラバーマウントおよびブッシュ類	自由。	形状および寸法を変えなければ、金属への変更を除き、材質および硬度の変更が許される。 また、スグリタイプのをソリッドタイプに変更することが許される。 サスペンションアッパーマウントに限り、ピロボールの使用が許される。
ブレーキ	自由。	ブレーキパッド、ブレーキホース、ブレーキローターの交換変更は許される。 冷却ダクトの装着は許される。 ABS 及びトラクションコントロール装置との接続を外すこと、及びそれらの電子制御装置を取り外すことも許される。
ステアリングホイールおよびステアリング	自由	ステアリングシャフトの変更または改造を行うことなく取り付けられる、ステアリングホイールとボスは自由。 クイックリリースシステムの装着も自由。 ステアリングホイールの上下位置の調整は許される。 パワーステアリングのポンプと配管の接続を外すこと、およびそれらを取り外すことは許される。
アクスル	スピンドルを含み自由。	変更、改造は許されない。

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

ペダル類	安全性、操作性を向上させる目的でペダルパッドを変更することは許される。 ペダル剛性向上のため、マスターシリンダーまたはマスターバックに対してストッパーを装着することが認められる。	←オープンクラスと同じ
ドライブシャフト	ブーツの材質を変更することが認められる。	←オープンクラスと同じ

3) 車体関係 ★印の項目はピットストップ時間ハンディーの対象となります。

	【オープンクラス】	【クローズドクラス】
バンパー	バンパーは自由。 またバンパーの幅は拡幅が許されるが、フェンダーと滑らかに接続すること。	バンパーは自由。 ただし幅は全幅を超えないこと。
ボンネット、トランク、ハッチバック	ボンネット、トランクリッド、ハッチバックは、合成樹脂、または軽金属製への交換が許される。 ただしこれらの部分は十分な強度を満足し、走行中に開かないようにすること。 エンジンクーリングのため、ナカダクトおよびルーバーを設置することが出来る。	ボンネットに限り、合成樹脂、または軽金属製への交換が許される。ただしリヤエンジン車両は、エンジンフードも合成樹脂、または軽金属製への交換が許される。 ただしこれらの部分は十分な強度を満足し、走行中に開かないようにすること。 エンジンクーリングのため、ナカダクトおよびルーバーを設置することが出来る。
前部空力装置	前部空力装置は自由。 前部空力装置をバンパーと一体に成形することができる。 アンダーパネルは自由。	前部空力装置は自由。 前部空力装置をバンパーと一体に成形することができる。 前車軸の中心より前方のアンダーパネルは自由。
フェンダー	オーバーフェンダーの装着および叩き出しによる拡幅が許される。 フェンダーの爪折りおよびインナーフェンダーの取り外しは許される。 モールの取り付けは許される。	オーバーフェンダーの装着および叩き出しによる拡幅は許されない。 フェンダーの爪折りおよびインナーフェンダーの取り外しは許される。 片側1cm厚以内のモールの取り付けは許される。
サイドスカート	サイドスカートは車体から遊離した形状でなければ取付けることができる。	←オープンクラスと同じ
後部空力装置	車両の全長、全高、全幅を超えなければ装着は自由。	←オープンクラスと同じ
外部ミラー	外部の後方視界用ミラーは車両の両側に有効に取り付けられていなければならない。	←オープンクラスと同じ
室内冷却用ダクト	ドライバーおよび車内補機類を冷却するためのダクトを設置してもよい。 これに伴う外観形状の変更は許される。	ドライバーおよび車内補機類を冷却するためのダクトを設置してもよい。 ただし外観形状の変更を伴うものは許されない。 フレキシブルダクトをピラー等に簡易的に固定することなどは、外観形状の変更とはみなされない。
フロントガラス	フロントガラスは合わせガラスを常に備えていなければならない。 上端から15cmの幅で幻感防止措置を施すことが許される。 ガラスの表面の保護のため無色透明なフィルムの貼り付けが許される。	←オープンクラスと同じ
窓ガラス	ドアウインドウ、サイドウインドウおよびリヤウインドウを無色透明な他の材質のものに変更することが許される。(厚さは問わない。) ただし取り付け位置の変更は許されない。 取り付け部をタッピング、ビス等で補強することが推奨される。 ガラスの表面の保護のため無色透明なフィルムの貼り付けが許される。	変更は許されない。 サイドウインドウに対し、無色透明なフィルム等で飛散防止対策を施すことを推奨する。

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

ドア	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアは合成樹脂製への交換が許されるが、交換した場合はロールケージのドアバーの装着が義務付けられる。 ・サイドドアビームを取り外すことは許されるが、外した場合はロールケージのドアバーの装着が義務付けられる。 ・防音材を取り外すことは許される。ただし取り外すことにより、ドアの形状に変更をもたらすものであってはならない。 ・ウェザーストリップ等の保護材を取り除くことは許されない。 ・ドア内部に衝撃吸収のための難燃性の衝撃吸収材を充填することが許される。 ・電気式巻上げ装置を手動式巻上げ装置に取り替えることが許され、取り付けのための最小限の改造は認められる。 ・ドアの内装(トリム)は取り外すことは許されないが、ドアバーの装着に伴う内装の切除は認められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ドアの変更は許されない。 防音材を取り外すことは許される。ただし取り外すことにより、ドアの形状に変更をもたらすものであってはならない。 ・ウェザーストリップ等の保護材を取り除くことは許されない。また、ボルトオンであってもサイドドアビームは取り外してはならない。 ・ドア内部に衝撃吸収のための難燃性の衝撃吸収材を充填することが許される。 ・電気式巻上げ装置を手動式巻上げ装置に取り替えることが許され、取り付けのための最小限の改造は認められる。 ・ドアの内装(トリム)は取り外すことは許されないが、ドアバーの装着に伴う内装の切除は認められる。
シート	<p>ドライビングポジションを改善する目的で運転席を交換してもよい。</p> <p>座席を交換する場合、シートレールの強度は当初のものと同様以上でなければならない。</p> <p>車体側の取り付け部の変更は許されない。</p> <p>運転席以外のシートは取り外すことが認められる。</p>	←オープンクラスに同じ
ダッシュボード	変更および交換は許されるが、取り外しは許されない。	当初のものを使用しなければならない。
内装	<p>運転席、助手席のドアの内張りを除き、車体のドア開口部のプロテクター、内張りを取り外すことは許される。</p> <p>ただしナンバー付き車両は乗車定員が座るシート横の内張りがあること。</p> <p>ロールケージの取り付けに伴う内装の切除は認められるが、最小限にとどめること。</p> <p>フロアカーペットは取り外すことを推奨する。</p> <p>ステアリング下のコラム周辺の内装は、装着した状態か、外した場合には保護の為に何等かのカバーを取り付けること。</p>	<p>運転席、助手席のドアの内張り、および車体のドア開口部のプロテクターを除き、内張りを取り外すことは許される。</p> <p>ただしナンバー付き車両は乗車定員が座るシート横の内張りがあること。</p> <p>ロールケージの取り付けに伴う内装の切除は認められるが、最小限にとどめること。</p> <p>フロアカーペットは取り外すことを推奨する。</p> <p>ステアリング下のコラム周辺の内装は、装着した状態か、外した場合には保護の為に何等かのカバーを取り付けること。</p>
エアコン、ヒーター	取り外しは自由。	取り外しは自由。
ライト	<p>前照灯、尾灯、制動灯、バック灯、方向指示器は正常に作動しなければならない。</p> <p>ガラス製のライト類は無色透明のガラス飛散防止策を必ず実施すること。</p>	←オープンクラスに同じ
追加メーター、ラップチェッカー、データロガー	装着は自由。	←オープンクラスに同じ
補強バー類	溶接での装着を含め自由。	ボルトオンでの装着に限り自由。

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

■別表1(使用禁止のタイヤ)

メーカー	銘柄
ブリヂストン(POTENZA)	RE520S、RE540S、RE55S、RE11S RE-11A 2.0、RE-12D、RE-05D、RE-07D
ヨコハマゴム(ADVAN)	A021、A032、A038、A039、A048、A049、A050、A052、 A08B
ダンロップ(FORMULA-R、DIREZZA)	D93J、D98J、D01J、02G、03G、RSV98、β 02、β 04
トーヨータイヤ(PROXES)	FM9R、08R、R881、R888、R888R
GOOD YEAR	Sタイヤ該当無し
クムホ	V710
ハンコック	Z221、Z205、Z209、Z210、RS4 Z232T (※RS4 は使用可)
フェデラル	595RS-R、595RS-RR、595RS-PRO
ATR	K SPORT(合致サイズの場合)
ナンカン	AR-1
ネクセン	NFERA SPORT R
ゼクノヴァ(Zeknova)	ZS01、Circuit07S
フージャー	スポーツ DOT ラジアル A7&R7、A6&R6
ニッター	NT01
VALINO	VR08GP
SHIBATIRE	R50、R60

※上記タイヤ以外でも主催者が判断した場合は使用禁止となる。上記以外、及び新発売のタイヤで判断が付かないケースでは個別相談となる。必ず主催者に問い合わせること。

※原則として排水溝(縦溝)が十分でないタイヤは認められない。

『2026 GT耐久部門』車両規則 Ver.1.0

【補記 1:GT-0 クラスについて】

2026 年シーズンより、GR86(ZN8)、BRZ(ZD8)によるクラスとして新設する。共通車両規則を満たしていれば、基本的にエンジン・トランスミッションはノーマルである車両が参加できる。(86 ワンメイクレース仕様車両もそのまま参加可)尚、ZN6、ZC6 については排気量等も異なるため、GT-1 クラスに区分される。ロールケージについては推奨されるが、装着されていなくても参加・出走できる。各項目については、クローズドクラスの内容に準拠すること。

【補記 2:GT-X クラスについて】

共通車両規則が満たされたロータスエリーゼ、エキシージ系車両で NA エンジン車は、本クラスとして参加できる。また、箱型(モノコックフレーム)ではない車両でナンバー取得可能な車両として、スーパーセヴン系車両(但し 4 輪車であること)、RADICAL、といった車両についても本クラスとして参加できる。但し、排気量が 660cc 以下エンジンの車両については、K 耐久部門の K-F クラスとなる。ザウルス、VITA、V-Granz、フォーミュラカー等のレーシングカー、その他主催者が判断した車両は参加不可とする。各項目については、オープンクラスの内容に準拠すること。

【補記 3:K-F クラスについて】

- ・K4GP における R 車両(2019 年以降の規則における GP4、GP5 クラスに相当する車両)や、その他 660cc 以下エンジン搭載のカスタムカー(市販ボディ・フレームを使用していない車両等)
- ・車両については、本大会の共通車両規則を満たしていなければならない。ロールケージの装着を強く推奨する。
(ロールケージが無く、ボディ強度、乗員保護の観点から出走を許可しない場合がある)
- ・美浜サーキット(98db)、スパ西浦(96db)、及び鈴鹿ツインサーキット(105db)の音量規制をクリアできねばならない。
- ・タイヤ…自由。但し、スリックタイヤを使用する場合は、別途必ずレインタイヤを 1 セット用意し、ウェット宣言の場合には履き替えねばならない。(ウェットタイヤは車検時にチェックされる)
- ・その他、車両規則については当該規則書に従うこと。