

2016 KING OF THE STRIP クラス概要

1) 四輪のクラスについて

クラス	シャーシ、エンジン仕様の区分	タイヤ制限	ミッション制限
(PD) PRO DRAG	> パイプシャーシ、他全て	> 自由	> 自由
(XS) XTREME STOCK	> パイプシャーシ以外 ET8 秒台迄	> 自由	> 自由
(PG) PRO GTR	> GTR 専用、パイプシャーシ以外 ET9 秒台迄	> DRAG スリック以外	> エアーフター以外
(SG) STREET GTR	> GTR 専用、モノコックシャーシ ET 10 秒台迄	> DOT ラジアルまで	> シンクロ付クロスまで
(OD) OUTLAW DOT	> パイプシャーシ以外(ACT/WG 他混走)ET9 秒台迄	> DRAG スリック以外	> エアーフター以外
(LR) LIMITED RADIAL	> モノコックシャーシ(WG ターボ、他)ET10 秒台迄	> DRAG スリック以外	> エアーフター以外
(RS) REAL STREET	> モノコックシャーシ(WG ターボ、他)ET11 秒台迄	> DOT ラジアルまで	> シンクロ付クロスまで
(SM) STREET MODIFIED	> モノコックシャーシ(ACT ターボ、SC)ET10 秒台迄	> DOT ラジアルまで	> エアーフター以外
(SS) STREET STOCK	> モノコックシャーシ(純正、ACT ターボ、SC) 11 秒台迄	> DOT ラジアルまで	> シンクロ付クロスまで
(N1) NA 1	> モノコックシャーシ S30,S130 の専用 NA 仕様	> DRAG スリック以外	> エアーフター以外
(N2) NA 2	> モノコックシャーシ S30,S130 以外の NA 仕様 <注>	> DRAG スリック以外	> エアーフター以外
(SC) SUPER CAR	> フェーリ、ランボルギーニなどのスーパーカー	> DOT ラジアルまで	> 純正

補足 1-イ) 駆動方法は PRO GTR/STREETGTR クラス以外は区分しない

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) NA2の<注>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。)

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。

補足 2-イ) プロスタートのクラスは必然的に PRO DRAG/XTREME STOCK の計 2 クラスになり 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)
他全て	> 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

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 はアクチュエターの略)
SC仕様	> 過給機本体がエンジン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)
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)
他仕様	> NA 仕様の中でも総排気量が 4000cc 以上の仕様
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-イ) ターボの過給機制御において、WGとACTを両装着している場合、クラス判別に問題が生じるので制御に関わらずWG仕様と見なす

4-ロ) 注意事項、競技中または後にクラス内のエンジン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x 1.5 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
エアシフター以外	>	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)エアシフター	>	競技専用ミッションで変速がエア式
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)、純正、ACTターボ仕様の場合

SS(11秒台迄) > SM(10秒台迄) > OD(9秒台迄) > XS(8秒台迄) > PD

例2)、WGターボ、大排気量NA仕様の場合

RS(11秒台迄) > LR(10秒台迄) > OD(9秒台迄) > XS(8秒台迄) > PD

例3)、GTRクラスの場合

SG(10秒台迄) > PG(9秒台迄) > XS(8秒台迄) > PD

補足 上記3は各クラスの略名で表記しています。