

# 2025 OKAYAMAチャレンジカップレース特別車両規則 第3章 付則1

## <v. Granz車両規則>

2025/3/17

### 1. 定義

サーキットあるいはクローズドコース上で行われるスピードレースのためのみに設計された4輪自動車であり、安全基準を重視し信頼性を備え、鈴鹿クラブマンレース運営委員会によって認定された車両(v. Granz)とし、本車両を製造するVITA CLUB株式会社の出荷時の状態を基本とする。出荷時の状態が維持されているかの判断は、純正パーツリストと認定車両写真が用いられるが、判断が困難な場合はVITA CLUB株式会社からの提言が採用される。

ただし、事前にVITA CLUB株式会社が車両製造上で仕様変更した場合はこの限りではない。基本的には、下記の項目で書いていない箇所は加工および変更禁止とする。

### 2. 車両規則

エンジンおよび補機

車両に搭載できるエンジンはトヨタM20A-FKSとする。

エンジンは、下記の項目を除き変更は出来ない。

VITA CLUB株式会社で新規に搭載されるM20A-FKSエンジンは分解できないように封印がされる(2か所)。

封印のないエンジンは使用できない。エンジン本体については、センサー類も含めて一切の加工や変更は禁止される。

このエンジンにはVITA CLUB株式会社で指定されたECUが加工取付されるが、その内部プログラムは固定され、変更・改造は禁止される。純正エンジンハーネスは、専用ECU接続のため加工されているが、これ以外に加工・外部からの接続などは禁止される。エンジンのオーバーホールについては、VITA CLUB株式会社が指定した認定工場でのみ行え、施工後封印される。

- 1) エンジンはオルタネーター及びオルタネーターベルトを付けた状態とし、そのオルタネーターは発電機能をさせた上で取り付いていること。
- 2) エキゾーストパイプ(一次集合まで及びテールパイプ)は一切変更・加工はできない。
- 3) エアフィルターの交換は自由とするが、ウエストレーシングカーズ株式会社に製作された吸気アダプタ・吸気ホース・エアフィルターボックスの加工および取り除きは禁止。
- 4) スパークプラグは純正型番と同じねじ径・長さ寸法であれば変更可能。  
スパークプラグの加工は禁止される。
- 5) オイルフィルターの銘柄は自由。  
上記以外の加工・交換は一切禁止とする。

### 3. 車体寸法

車両の最大長	400cm
車両の最大幅	170cm
ホイールベース	220cm以上
フロントオーバーハング	100cm以下
リアオーバーハング	90cm以下

### 4. 最低重量

v. Granz : 690kg以上とする(レーシング重量)

(レース用装備品をすべて着用した状態のドライバーおよび燃料を含めた、競技の行われている全ての期間中の重量を言う。)

重量を調整するためウェイトを搭載する場合は、ペダルボックスから後方で消火器までのフロア面にボルトで固定すること。

## 5. 駆動

最大2輪とする。また、デフ形式のノンスリップシステムは禁止される。

## 6. ギアボックス

前進5段、後退1段を越えるものであってはならない。

v. Granzの標準ギヤレシオは下記の通りとし、ギヤレシオ変更は許されない。

1速 12 : 31

2速 17 : 29

3速 18 : 23

4速 19 : 21

5速 26 : 24

CWP 9 : 31

シーケンシャル及びパドルシフトは許される。

## 7. 後退ギア

すべての車両は競技会の出走時において作動可能な後退ギアを含むギアボックスを有さなければならない。また、着座したドライバーによって操作出来ること。

## 8. 運転席

運転席に着座するドライバーは進行方向に直面するようになっていなければならない。

## 9. ホイール

1) 15インチ径以下のホイールを使用すること。リム幅は最大7.0インチまでとする。

2) ホイールのインセットは+48mmでなければならない。

3) ホイールスペーサーの使用は禁止する。

4) 材質は鉄またはアルミ軽合金とする。

## 10. タイヤ

1) 使用するタイヤは、横浜ゴム製ADVANレーシング

・ドライタイヤは A005 190/580R15

・レインタイヤは A006 190/580R15とする。

※シーズン途中で変更がある場合は事前にブルテンにて公示される。

2) 公式予選、決勝レースを通じて、使用できるドライタイヤは4本までとする。

使用するドライタイヤ4本は、公式予選前の車両検査時に技術委員によってタイヤマーキングが実施される。

3) ウエットタイヤに関して制限は設けない。

4) 競技中のタイヤ交換は外的要因により競技長の許可を得た場合以外は認められない。この場合、公式予選にて達成された決勝レース・スターティンググリッドを失うものとし、

①1本交換・・・5グリッド降格

②2本以上交換・・・最後尾スタートとする。

なお、当初のグリッドより3グリッド以内に最後尾グリッドがある場合はピットスタートとする。

5) タイヤウォーマー・タイヤの加工（溶剤の塗布など）は禁止される。

6) チャレンジカップ2H耐久レースについては別途CC2H耐久特別規則に準ずる。

7) MEC120についてはMECシリーズ統一規則に準ずる。

## 11. サスペンション

1) VITA CLUB株式会社で製作・設定されたサスペンション形式の変更は禁止とし、アップライト、サスペンションアーム、ロッド類、スタビライザー等の改造・変更も禁止とする。

2) コイルスプリング、ダンパーの変更は認められる。

ダンパー変更に伴う最小限のボディ改造は認められる。ただし変更する機械要素の50mm以上の

範囲を超えてはならないとする。

- 3) キャンバー調整のためのシム脱着は認められる。
- 4) 3rdエレメント等の追加は禁止。

## 12. 制動装置

同一のペダルによって操作される2系統の回路を有し、次の条件に合うものでなければならない。  
ペダルは通常4輪を制御するものであること。

制動装置のパイプに漏れがある場合、もしくは制動伝達装置に何らかの欠陥がある場合でも、ペダルは少なくとも2輪を依然として制御するものであること。

出荷状態からの変更・改造は下記部品を除き一切禁止とする。

ブレーキパッドの変更は認められる。

## 13. 赤色警告灯

12ワット以上の赤色警告灯2個と停止灯2個を後方から明瞭に見えるように取り付けること。

赤色警告灯は競技長の指示により常時点灯できる構造でなければならない。

(操作スイッチにより点灯した時には常時点滅する構造のものであっても良い)

## 14. 燃料タンク

1) FIA公認安全燃料タンク (FIA-FT3、WEST品番16C-G-01) とし、変更・改造は出来ない。

2) 製造後5年を経過したブラダーは使用することが出来ない。

3) 燃料系統の部品追加・改造は一切禁止する。

4) タンクの位置は車両の縦軸から65cm以上にあってはならず、シートバックとエンジンルームの間に1個とする。

タンクは燃料がこぼれたり、漏出したり、あるいはタンクに事故が生じた場合、燃料がドライバー席あるいはエンジンルームまたは排気系のいかなる部分にも流出し、かつ接触しないように隔壁によって隔離すること。

## 15. 車体

### 1) シャシー構造体

①スペースフレーム構造を基本とする。

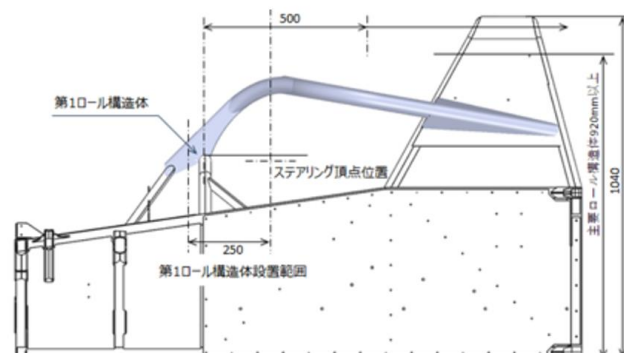
主要な構造体には外形28mm以上で肉厚1.6mm以上のパイプを使用しなければならない。

ドライバーの足部裏面からドライバー座席の背部までのコックピット内部断面積は1,000cm<sup>2</sup>以下であってはならず、また最小幅はコックピットの全長を通じ380mm以上で、主要ロール構造体バルクヘッド部は680mm以上なければならない。

②フロントサスペンションピックアップは車体構造体の外部にあり、フロントバルクヘッドからピックアップ後部まではスペースフレームに厚さ1.6mmの鉄板を溶接で組み合わされた構造でなければならない。

③スペースフレーム構造体両側面には補強として肉厚1.5mm以上のパネルを張り付けられる。このパネルの最小引張強度225N/mm<sup>2</sup>以上であること。

④VITA CLUB株式会社にて認定されたコックピット保護装置 (CSD) の取り付けが認められる。(図参照) ただし、CSDへの一切の加工は禁止される。



- 2) ボディは吸気と排気パイプおよびエンジンの上部の突き出しを除き、すべての機械的構成要素を覆うこと。
- 3) ボディはホイール上の張り出し、少なくともホイールの円周の1/3にわたり効果的に覆いタイヤの幅も覆うこと。
- 4) 車両のいかなる部分も地上90cmの水平面を超えてはならない。  
ただし、安全ロールバーは、この寸法に含まれない。
- 5) 側面防護体  
ドライバーを保護するため、車両の両側に側面防護体を設けなければならない。  
側面防護体は車両の中心線から最小750mmのところ、高さ95mm以上、前後長さは第2ロール構造体の前端から燃料タンク後端までの間に、車体構造体と連結したボックス構造を備えること。  
この側面防護体は最小引張強度225N/mm<sup>2</sup>以上のパネルを使用した構造であること。
- 6) コックピット  
コックピットはドライバーが脱出するために5秒以上を要しないよう設計されていること。  
コックピット開口部は、ステアリングホイールより後方600mmから前方において600mmの開口部が300mmあること。  
①オープンボディとする。  
②後方視界  
車両には、ドライバーが後方を見る為に少なくとも2つのミラーを装備すること、また、それぞれのミラーの最小幅は150mmで、少なくともそれが縦50mmにわたり維持されていなければならない、各コーナーの半径は10mmを超えてはならない。
- 7) ヘッドレスト  
全ての車両は後方へ85kgの荷重がかかった時に5cm以上傾かないヘッドレストを備えていなくてはならない。  
ヘッドレストの表面は200cm<sup>2</sup>以上で、連続的であり、突出した部分があつてはならない。
- 8) 空力装置  
①認定を受けた車両に取り付けられた空力装置（認定部品）の装着が認められる。  
フロント：カナード・ガーニーフラップ  
リア：ウイング、ガーニーフラップ、ディフューザー  
②認定を受けた車両に取り付けられた空力装置（認定部品）の形状変更は認められない。  
③空力装置（認定部品）の内、カナード及び前後ガーニーフラップの脱着は認められる。
- 9) 牽引用穴あきブラケット  
2025JAF国内競技車両規則第1編第4章公認車両および登録車両に関する安全規定第8条に準拠して取り付けなければならない。ただし、オープンボディの車はブラケットをロールバーで兼用できる。

## 16. 安全装置

### 1) 安全ベルト

安全ベルトは、その素材、取り付け方法などを含み2025JAF国内競技車両規則第4編「レース競技における安全ベルトに関する付則」に従い、フルハーネスタイプでなければならない（ヘッドアンドネックサポート指定ベルトを除く）。

安全ベルトを座席やその支持体に固定することは禁止される。

FIA国際モータースポーツ競技規則付則J項第253条に定められた取り付け方法も許される。（2025JAF国内競技車両規則第1編第4章第4-3図～第4-4図参照）

### 2) 安全ロールバー

#### ①ロールバー

a) 安全構造の基本目的はドライバーの保護にある。

この目的は設計の基本考察である。

b) すべての車両は、最低2つのロールオーバー構造でなくてはならない。

**第2** ロール構造体はステアリングホイールの前になくなくてはならず、ステアリングホイールリムの頂点より250mm前方まで、また少なくとも同じ高さになくなくてはならない。

主要ロール構造体は、第2ロール構造体より少なくとも500mm後方になくなくてはならず、主要ロール構造体の頂点から第2ロール構造体の頂点に伸びる線が、ヘルメットを着用してシートベルトを締め、通常日着座したドライバーの上方50mmの位置を通るよう、十分な高い位置になくなくてはならない。

この主要ロール構造体の最低高はドライバーの脊柱に沿って座席のシェルからロール構造体の頂点までを測定し最低920mmなければならない。側面の2つの直立支柱の間にあるロール構造体の内側で測定し、その幅は少なくとも380mmなければならない。それはドライバーの脊柱に沿って座席のシェルから垂直に高さ600mmの位置で測定すること。

②強度：

チューブとブレース（支柱）の直径は少なくとも35mmで、肉厚は少なくとも2mmなければならない。その材質は、モリブデンクロムSAE4130またはSAE4125（あるいは、DIN、NF等と同等なもの）。

ロール構造体の頂点から水平に対し60°を越えない角度で後方に少なくとも1本の支柱を取り付けること。この支柱の直径および材質はロール構造体と同じでなければならない。2本の支柱を取り付ける場合は、外径26mmで肉厚3mmのパイプを用いても良い。メインフープと支柱との間の取り外し可能な連結部は付則J項第253-37図から第253-46図に合致していなくてはならない。支柱は前方に取り付けても良いが、転等した際、ドライバーが脱出できる構造とすること。

③一般考察：

ボルト、ナットを使用する場合にはその数に応じて十分な最小寸法を必要とする。

その材質は最上級であること。（航空機用）

スクエアヘッドボルト、ナットは使用しないこと。

構造の主たる部分には継ぎ目のない1本の管を使用し、曲折部分は滑らかに連続的に曲げられており、ひだ、あるいは壁部に欠損がないこと。

溶接は全体にわたって最高の技術をもって行なわれるべきである。（通常はアーク溶接または特別の場合にはヘリアークが使われる）

スペースフレーム構造に開し、ロールバーの構造はそれにかかる荷重を広い面積に分散するように車両に取り付けられることが重要である。

ロールバーを単一の管あるいは継ぎ足された管に付着させるだけでは不十分である。

ロールバーはフレームの延長として設計されるべきで、単にフレームの付属として考えるべきではない。

基本構造の強度には十分な考慮が払われるべきである。例えば荷重を分散させるため補強バーあるいはプレートを付加すること。

3) 被覆線、電線または電器装置

バッテリー、燃料ポンプ等のような被覆線、電線と電気装置の装備場所、材料または結合部がMIL規格に合致していない場合は、それらは次の漏洩を起因しないように装備しなければならない。

- ・燃料の累積
- ・燃料のコックピット内の流入
- ・燃料と電線あるいは電気装置との接触

もし、被覆線あるいは電線、電気部品がコックピットを通り抜け、あるいは、その内部に設置されている場合には、それらは防漏材または防火材で完全に覆われていなければならない。

4) 燃料タンクの注入キャップ

①燃料入口とキャップは車体より突き出してはならない。

衝突の際および不完全なロックによりキャップがゆるまぬように設計されていなければならない。

②空気孔はコックピットの後方15cm以上の場所に位置すること。

③給油時のオーバーフローガソリンはコックピット内に流入しない構造であること。

5) 消火装置

すべての車両は、内容量2kg以上の粉末消火器、または、F I A国際モータースポーツ競技規則付則J項第253条7項に記された消火器を、ドライバーが速やかに操作できるようにしなければならない。

金属製ストラップの付いたラピッドリリースメタル(ワンタッチ金具)の装着のみ認められる(最低2箇所装着することが推奨される)。

記載事項

以下の情報を消火器に明記しなければならない。

- a) 容器の容量
- b) 消火剤の種類
- c) 消火剤の容量もしくは重量
- d) 消火器の点検日(消火器の有効期限は、充填した日もしくは前回点検日から2年とする)

6) ステアリングホイール

ステアリングホイールは迅速に取り外せる機構を備えていなければならない。

その取り外しはステアリングホイール裏側のステアリングコラムに設置された同心円状のフランジを引く方法であること。

スイッチ、メーターその他の部品を装着する場合、それらは突起した形状(トルグスイッチ等)であってはならず、ドライバーと対面するステアリングホイールリム全体で形成される平面よりドライバーに近いところに位置してはならない。

緩衝パッドの装着を推奨する。

7) 電気回路開閉装置(サーキットブレーカー)

すべての回路を遮断できる電気回路開閉装置(サーキットブレーカー)を取り付け、その取り付け位置には赤色のスパークを底辺が最小10cmの青色の三角形で囲んだ記号で表示し、外部からでも容易に操作できること。

8) オイルキャッチ装置

エンジンから外に出るオイルを集めるためにタンクもしくは装置を装着しなければならない。

この装置は最小限2リットルの容量を有するものでなければならない。

9) 防火装置

全ての車両は出火の際、火炎の直接の噴出を防止するためエンジンと運転席の間に有効な防護壁を設けなければならない。

10) 触媒装置及び消音器

触媒装置の装着を義務付け、消音器の装着が推奨される。

11) 排気音量

2025 J A F 国内競技車両規則に示された「レース車両の排気音量規制」の検査方法に準じ、排気音量規定値は最大で105dB(A)以下とし、各競技会の特別規則書を優先する。

12) その他

技術委員長によって安全でないと判断された車両は競技に参加できない。

17. データロガー搭載及びデータの開示

公式予選上位6位までの車両に、指定されたポータブルタイプのデータロガーを搭載するように指示された場合は、その搭載されたデータロガーの決勝レース中のデータは、v. Granz参加者には開示しなければならない。

以上