

หมวดที่ 9

กติกากการแข่งขันรถแดรีก

(DRAG RACING REGULATIONS)

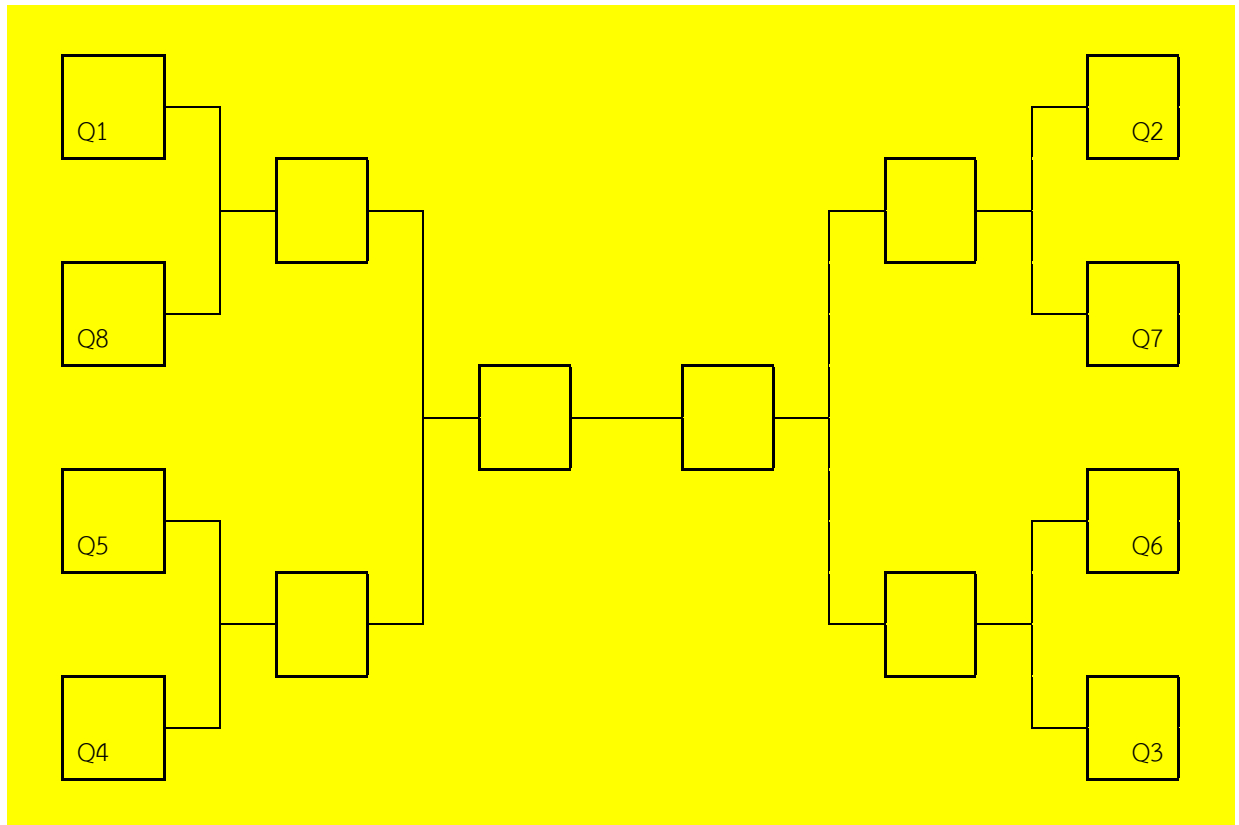
กติกากำหนดรูปแบบการแข่งขัน (Sporting Regulations)

การแข่งขันรถแดรีก (DRAG RACING) เป็นการแข่งรถทางตรงประเภคู่บนลู่นานระยะสั้น

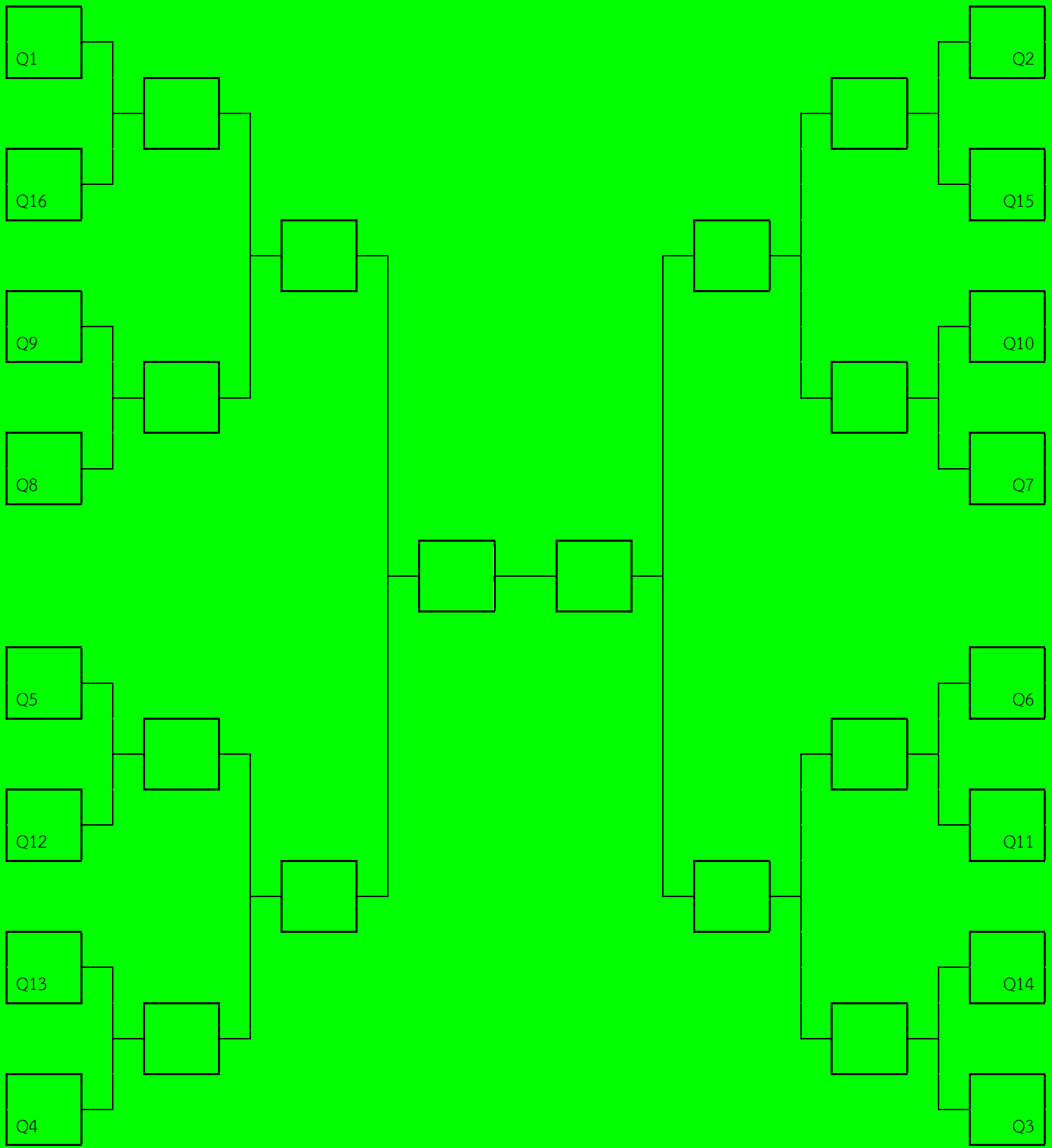
- ลู่นางวิ่งจากเส้นต้นทางถึงเส้นปลายทางมีระยะมาตรฐานคือ 1/4 ไมล์ หรือ 1/8 ไมล์
- รถแข่งทั้งสองลู่นางของแต่ละคู่ประเภคจะเริ่มออกตัวจากเส้นต้นทางตามไฟสัญญาณไล่ลำดับ Count-down ที่เรียกว่า Christmas Tree
- ผู้ชนะของคู่ประเภคคือรถแข่งคันที่วิ่งถึงเส้นปลายทางก่อน (ได้รับสิทธิ์เข้ารอบต่อไป)
- ผู้แพ้ของคู่ประเภคจะถูกคัดออกจากการแข่งขันในรอบต่อไป
- ผู้ชนะในรอบสุดท้ายคือผู้ชนะของรายการแข่งครั้งนั้น

9.1.1.การแบ่งสายและวางคู่ประกบ (Pairing Ladder)

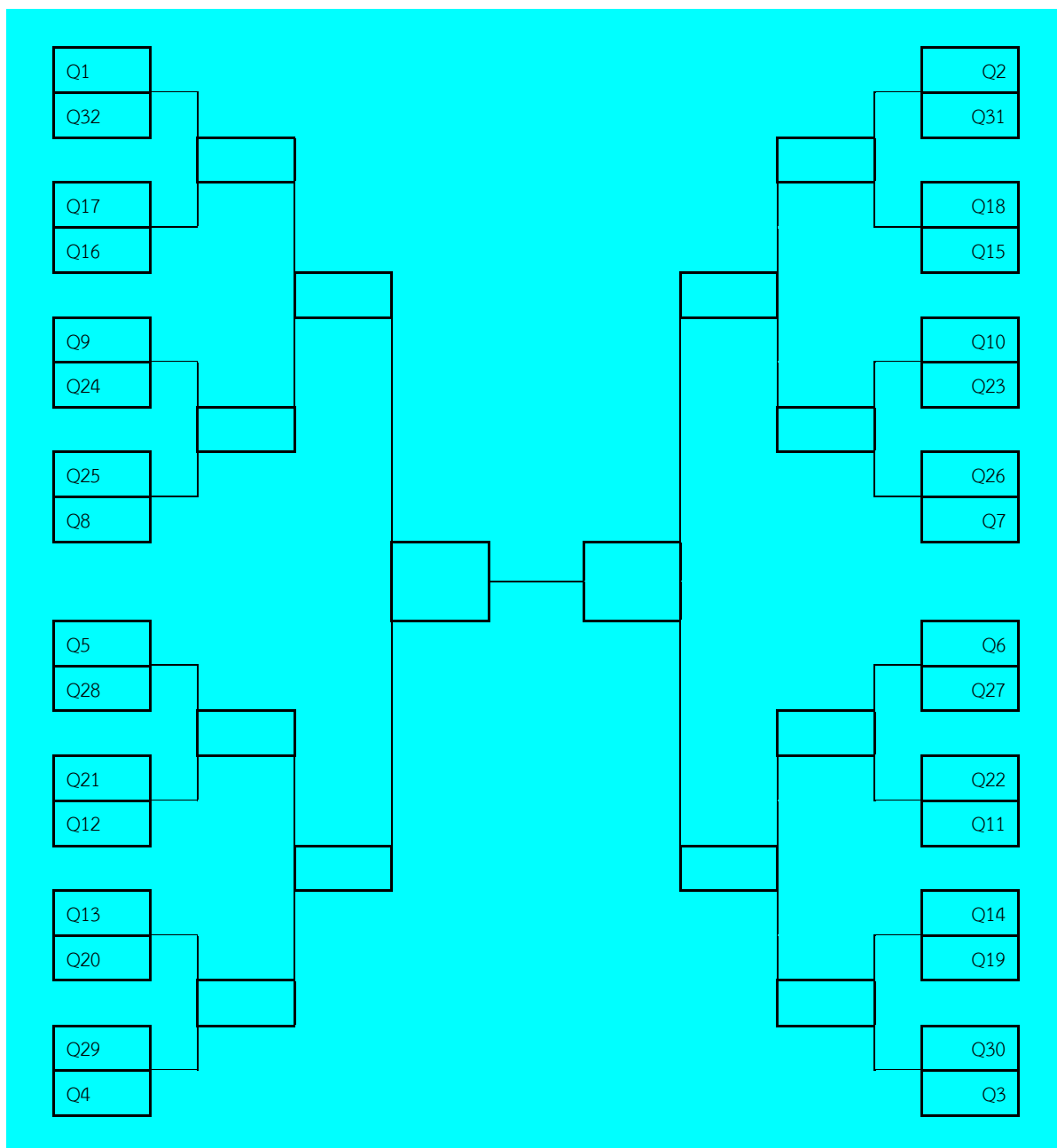
ผังแบ่งสายคู่ประกบรถแข่ง 8 คัน



ผังแบ่งสายคู่ประกบรถแข่ง 16 คัน



ผังแบ่งสายคู่ประกบรถแข่ง 32 คัน



9.1.2.ข้อกำหนดสำหรับ BURN-OUT

9.1.2.1. เพื่อความปลอดภัยของบริเวณเส้นสตาร์ท และเพื่อให้การแข่งขันไปด้วยความรวดเร็ว รถแข่งแต่ละคันได้รับสิทธิ์”ปั่นยางให้ร้อน” (Burn-out) ได้หนึ่งครั้งเป็นเวลาไม่เกิน 5 วินาที (Single 5-second Burn-out) เฉพาะตรงบริเวณที่กำหนดให้ ห้าม Burn-out ผ่านเส้นสตาร์ท (No Burn-out through Start-line

9.1.2.2. ห้ามบุคคลภายนอกรถแข่งแตะต้องส่วนหนึ่งส่วนใดของรถแข่งระหว่าง BURN-OUT

9.1.2.3. เพื่อช่วยให้กระบวนการ Burn-out ง่ายขึ้น ห้ามใช้ของเหลวอื่นใดนอกจากน้ำในปริมาณไม่เกินกว่าล้อยละ 100 ซีซี หรือซัฟผ่าน”รางน้ำ” (Water-box) ที่จัดไว้ให้

9.1.3.ขั้นตอนการนำรถแข่งเข้าเส้นปล่อยตัว (Staging)

9.1.3.1. รถแข่งต้องเคลื่อนตัวเข้าเส้นสตาร์ทด้วยกำลังเครื่องยนต์ประจำรถแข่งเท่านั้น (ห้ามใช้กำลังจากภายนอก)

9.1.3.2. เมื่อนักแข่งได้รับสัญญาณจากกรรมการควบคุม Burn-out

ให้รถแข่งคันที่ได้สิทธิ์เลือกลู่วิ่ง (Lane-choice) เคลื่อนตัวเข้าหาเส้นสตาร์ทก่อน จนล้อย่นไปหยุดขวางลำแสง Pre-stage จากนั้นภายใน 5 วินาที รถแข่งอีกคันหนึ่งต้องเคลื่อนตัวตามจนล้อย่นไปหยุดขวางลำแสง Pre-stage เช่นกัน

9.1.3.3. ภายใน 5 วินาทีที่ดวงไฟ Pre-stage สว่างทั้งสองช่องทางวิ่งแล้ว

รถแข่งคันที่ได้สิทธิ์เลือกลู่วิ่งต้องเคลื่อนตัวก่อนจนล้อย่นไปหยุดขวางลำแสง Stage

จากนั้นภายใน 5 วินาที รถแข่งอีกคันหนึ่งต้องเคลื่อนตัวตามจนล้อย่นไปหยุดขวางลำแสง Stage เช่นกัน

9.1.3.4. นักแข่งเลือกได้ที่จะนำรถแข่ง”เข้าลึก” (Deep-stage) จนดวงไฟ Pre-stage ดับ (เหลือเพียงดวงไฟ Stage ที่ยังสว่างอยู่) หรือจะนำรถแข่ง”เข้าตื้น” (Shallow-stage) โดยทั้งดวงไฟ Pre-stage และ Stage สว่างอยู่ครบทุกดวง

9.1.3.5. ภายในช่วงเวลาไม่น้อยกว่า 3 วินาที แต่ไม่เกินกว่า 5 วินาทีนับจากดวงไฟ Stage ทั้งสองช่องทางวิ่งสว่างขึ้นแล้ว

ในระบบ Sportsman-tree: กรรมการควบคุมสัญญาณไฟจะเริ่มเปิดลำดับ Count-down ไฟเหลือง ดวงที่ 1 ดวงที่ 2 ดวงที่ 3 และไฟเขียว ที่ระยะห่างกันดวงละ 0.500 วินาที

ในระบบ Pro-tree: กรรมการควบคุมสัญญาณไฟจะเริ่มเปิดลำดับ Count-down ชุดไฟเหลืองพร้อมกันทั้ง 3 ดวง และไฟเขียว ที่ระยะห่างกันชุดละ 0.400 วินาที

9.1.4.การควบคุมรถแข่งไม่ให้ออกตัวก่อนกำหนด (Jump-start)

9.1.4.1. รถแข่งจะออกตัวจนล้อหน้าพ้นลำแสง Stage-beam ได้เมื่อดวงไฟเขียวสว่างขึ้นแล้ว หากรถแข่งออกตัวจนล้อหน้าพ้นลำแสง Stage-beam ไปก่อนดวงไฟเขียวสว่างขึ้น ดวงไฟแดง (Red-light หรือ Foul-light) จะสว่างขึ้นเพื่อฟ้องให้รู้ว่าเป็นการออกตัวก่อนกำหนด (Jump-start)

9.1.4.2. ในรอบแพ้คัดออก รถแข่งที่ออกตัวก่อนกำหนดจะถูกปรับเป็นแพ้และถูกคัดออก (Eliminated) (แต่ไม่เป็นผลเสียหายใดๆในรอบคัดเลือก)

9.1.4.3. เป็นความรับผิดชอบของนักแข่งและเจ้าของรถแข่งที่จะต้องเตรียมรถแข่งให้สามารถหยุดนิ่งสนิทขวางลำแสง Stage-beam ด้วยอุปกรณ์ที่เหมาะสมสำหรับการแข่ง Drag Racing

9.1.5.การจัดลำดับจากรอบคัดเลือก (Qualification)

การแข่งขัน Drag Racing ทั่วโลก ใช้ ET (Elapsed Time) เป็น“เวลา”อ้างอิง เพื่อแยก“ความแรง”ของรถแข่งออกจาก“ฝีมือ”ของนักแข่ง

อันดับรอบคัดเลือกจึงจัดเรียงโดยใช้เฉพาะ ET ที่รถแข่งแต่ละคันทำได้ในรอบคัดเลือก นักแข่งจึงไม่จำเป็นต้อง“ชิงไฟเขียว”

9.1.6.การแข่งขันระบบแพ้คัดออก (Elimination)

9.1.6.1. การประกบคู่แข่งระบบแพ้คัดออกใช้แผนผัง (Ladder) เรียงคู่ตามรูปแบบของ NHRA และ IHRA แห่งสหรัฐอเมริกา

9.1.6.2. สิทธิการเลือกทางวิ่ง (Lane-choice) ในรอบแรก ตกเป็นของรถแข่งคันที่ทำ ET จากรอบคัดเลือกเหนือกว่า ในรอบต่อไป ตกเป็นของรถแข่งคันที่ทำ ET จากรอบล่าสุดได้ดีกว่า

9.1.6.3. การแข่งระบบแพ็คตัดออกไม่สามารถให้ตำแหน่งที่ 3 หรือตำแหน่งรองลงไปกว่านั้นได้ เพราะนอกเหนือจากคู่ชิงชนะเลิศ 2 คันสุดท้าย รถแข่งคันอื่นๆ ได้เคยแพ้และถูกคัดออก (Knocked-out) ไปหมดสิ้นแล้ว การแข่งระบบแพ็คตัดออกจึงจบลงด้วย “ผู้ชนะ” (Winner) และ “ผู้แพ้อยู่สุดท้าย” (Runner-up) เท่านั้น

9.1.7. ความรับผิดชอบต่อการรักษาเวลา

9.1.7.1. ในระหว่างการแข่งรอบแพ็คตัดออก เมื่อกรรมการดำเนินการแข่งประกาศเรียกรถแข่งคันใดเข้าสู่บริเวณ Burn-out โดยมีกำหนดเวลาแน่นอน ให้นักแข่งรับนำรถแข่งมายังบริเวณดังกล่าวภายในกำหนดเวลาโดยเคร่งครัด ความล่าช้าเกินกำหนดอาจมีผลถึงขั้นถูกปรับเป็นแพ้และคัดออกจากการแข่ง

9.1.7.2. รถแข่งที่ทำน้ำมันหล่อลื่นหรือของเหลวกำจัดยากหกหรือกระจายเปื้อนผิวทางแข่ง ถือเป็น การกระทำของนักแข่งและเจ้าของรถแข่งที่น่ารังเกียจและสร้างภาระให้แก่ฝ่ายสนามแข่งและเพื่อนนักแข่งรายอื่นทุกคนทุกรุ่น รวมถึงผู้ชมการแข่งขันจะไม่ได้เห็นการแข่งขันที่ต่อเนื่องและยุติธรรมอีกต่อไป ในวันนั้น นักแข่งผู้ใดที่ทำ Oil-down จะต้องใช้ความพยายามสุดความสามารถที่จะหยุดรถแข่งคันดังกล่าวในระยะทางที่สั้นที่สุด ความเสียหายต่อการแข่งในวันนั้นอาจถึงขั้นที่นักแข่งผู้นั้นและ/หรือรถแข่งคันนั้นจะถูกปฏิเสธการสมัครเข้าแข่งในครั้งต่อไปชั่วระยะเวลาหนึ่งได้

9.1.8. ข้อกำหนดเพื่อความปลอดภัย (สำหรับปี พ.ศ.2554)

โดยที่การแข่งขันรถแดร์รี่ในประเทศไทยขณะนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านความพร้อมของ อุปกรณ์ประจำตัวนักแข่ง อุปกรณ์ประจำรถแข่ง อุปกรณ์ประจำสนามแข่ง อุปกรณ์การแพทย์ มาตรการกักกัน มาตรการนำส่งผู้บาดเจ็บ ฯลฯ ไม่เทียบเคียงมาตรฐานความปลอดภัยของการแข่งรถแดร์รี่ในสหรัฐอเมริกา ร.ย.ส.ท.จึงเห็นสมควรกำหนดข้อจำกัดทางด้านความเร็วไว้ระยะหนึ่งก่อน 3 ประการคือ

9.1.8.1. รถแข่งที่ทำความเร็วผ่านเส้นปลายทางเกินกว่า 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมงจะต้องใช้ร่มชะลอความเร็ว (Drag-chute) ขนาดที่เหมาะสมเสริมระบบห้ามล้อปกติ

9.1.8.2. ผู้จัดแข่งต้องยับยั้งการแข่งด้วยประเภทรถหรือรุ่นของรถแข่งที่มีศักยภาพทำความเร็วผ่านเส้นปลายทางเกินกว่า 300 กิโลเมตรต่อชั่วโมงไว้พลางก่อน (แม้ว่าจะบังคับใช้ร่มชะลอความเร็วแล้วก็ตาม)

9.1.8.3. ผู้จัดแข่งต้องยับยั้งการแข่งด้วยประเภทรถหรือรุ่นของรถแข่งที่มีศักยภาพทำ ET ได้ต่ำกว่า 7.500 วินาทีไว้พลางก่อน (แม้ว่าจะบังคับใช้ร่มชะลอความเร็วแล้วก็ตาม)

9.1.9.คะแนนสะสมเพื่อตำแหน่งผู้ชนะเลิศแห่งประเทศไทย

เพื่อตำแหน่งผู้ชนะเลิศแห่งประเทศไทยประจำปี 2553 นักแข่งสะสมคะแนนจากการแข่งแต่ละครั้ง ด้วยกำหนดคะแนนดังต่อไปนี้

9.1.9.1.จากฝั่งการแข่งขันประภคู้ (Elimination) 8 คัน

ผู้ชนะรอบชิงชนะเลิศ.....80 คะแนน

ผู้แพ้รอบชิงชนะเลิศ.....60 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

ผู้แพ้รอบ 4 คัน.....40 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

ผู้แพ้รอบ 8 คัน.....20 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

คะแนนจากรอบคัดเลือก (Qualification)

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 1.....8 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 2.....7 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 3.....6 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 4.....5 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 5.....4 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 6.....3 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 7.....2 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 8.....1 คะแนน

9.1.9.2.จากฝั่งการแข่งขันประภคู้ (Elimination) 16 คัน

ผู้ชนะรอบชิงชนะเลิศ.....100 คะแนน

ผู้แพ้รอบชิงชนะเลิศ.....80 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

ผู้แพ้รอบ 4 คัน.....60 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

ผู้แพ้รอบ 8 คัน.....40 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

ผู้แพ้รอบ 16 คัน.....20 คะแนน (ต้องข้ามเส้นออกตัวด้วยกำลังเครื่องยนต์)

คะแนนจากรอบคัดเลือก (Qualification)

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 1...16 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 2...15 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 3...14 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 4...13 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 5...12 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 6...11 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 7...10 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 8.....9 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 9.....8 คะแนน

ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 10...7 คะแนน
ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 11...6 คะแนน
ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 12...5 คะแนน
ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 13...4 คะแนน
ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 14...3 คะแนน
ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 15...2 คะแนน
ผู้คัดเลือกได้ตำแหน่งที่ 16...1 คะแนน

9.1.9.3. ร.ย.ส.ท. อาจจะกำหนดให้มีผู้จัดแข่งมากกว่าหนึ่งรายเป็นผู้จัดแข่งเพื่อชิงตำแหน่งชนะเลิศแห่งประเทศไทยในแต่ละปี โดยผู้จัดแข่งทุกรายต้องใช้ Sporting Regulations และ Technical Regulations ที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดขึ้นอย่างเคร่งครัด

9.1.9.4. ในกรณีที่ ร.ย.ส.ท. กำหนดให้มีผู้จัดแข่งหลายรายในประเภทรถแข่งเดียวกัน ให้นำคะแนนสะสมของนักแข่งแต่ละคนจากการแข่งของผู้จัดแข่งทุกรายร่วมกัน

กติกากำหนดลักษณะรถแข่ง (Technical Regulations)

ผู้จัดแข่งทุกรายควรที่จะแยกประเภทและรุ่นของรถแข่งให้คล้ายคลึงกัน เพื่อที่นักแข่งจะสามารถสร้างรถแข่งแต่ละคันให้แข่งได้ในหลายรายการที่ผู้จัดทั้งหลายจัดขึ้น

”รถชิง” บนถนนสาธารณะได้ทำลายภาพพจน์ของวงการแข่งรถมามากเกินไปแล้ว โปรตหลักเลี่ยงการตั้งชื่อประเภทรถแข่งว่า Pro Street, Super Street, หรือ Pure Street มีชื่อเรียกอย่างอื่นที่แยกภาพพจน์ให้แปลกแยกจากรถชิงได้ เช่น “Stock”, “Super”, หรือ “Modified” เป็นต้น

ประเภทและรุ่นของรถแข่ง (Categories & Classes)

9.2.1. Bracket Category

ได้แก่กลุ่มรถแข่งที่ใช้แข่งในระบบ “Bracket” หรือ “Handicap”

9.2.1.1. “ET-brackets” (แยกรุ่นรถแข่งตามพิกัดเวลาหลายรุ่น)

9.2.1.2. “Handicap-start” (รวมแข่งระหว่างรถแข่งที่มีสมรรถนะต่างกันไว้ในการแข่งขัน)

9.2.2. Stock Category (ศักยภาพประมาณ 12.5-13.5 วินาที และความเร็วปลายทาง 160-

180 กม.ชม.) ได้แก่กลุ่มรถแข่งที่ใช้ตัวถังรถเก๋งธรรมดา และใช้เครื่องยนต์พร้อมชุดเทอร์โบของแท้ ประจำเครื่อง วางเครื่องยนต์ในตำแหน่งที่หัวเทียนของสูบหน้าสุดไม่อยู่หลังแนวศูนย์ล้อหน้า

9.2.2.1. Stock-4 (กำลัง 300กว่าแรงม้า ขับเคลื่อนรถน้ำหนักเต็ม โดยใช้ยาง Street-radials)

น้ำหนักขั้นต่ำรวมผู้ขับ: FWD 1200กก. RWD 1250กก. 4WD 1300กก.

9.2.2.2. Stock-6 (กำลัง 400กว่าแรงม้า ขับเคลื่อนรถน้ำหนักเต็ม โดยใช้ยาง Street-radials)

น้ำหนักขั้นต่ำรวมผู้ขับ: FWD ----- RWD 1400กก. 4WD 1500กก.

9.2.3. Super Category (ศักยภาพประมาณ 11.5-12.5 วินาที และความเร็วปลายทาง

180-200 กม.ชม.) ได้แก่กลุ่มรถแข่งที่ใช้ตัวถังรถเก๋งธรรมดา และใช้เครื่องยนต์พร้อมชุดเทอร์โบพิเศษ วางเครื่องยนต์ในตำแหน่งที่หัวเทียนของสูบหน้าสุดไม่อยู่หลังแนวศูนย์ล้อหน้า

9.2.3.1. Super-4 (กำลัง 400กว่าแรงม้า ขับเคลื่อนรถน้ำหนักเบา โดยใช้ยาง drag-radials)

น้ำหนักขั้นต่ำรวมผู้ขับ: FWD 1100กก. RWD 1150กก. 4WD 1200กก.

9.2.3.2. Super-6 (กำลัง 600กว่าแรงม้า ขับเคลื่อนรถน้ำหนักเบา โดยใช้ยาง drag-radials)

น้ำหนักขั้นต่ำรวมผู้ขับ: FWD ----- RWD 1300กก. 4WD 1400กก.

9.2.4. Modified Category (ศักยภาพประมาณ 10.5-11.5 วินาที และความเร็วปลายทาง

200-225กม.ชม.) ได้แก่กลุ่มรถแข่งที่ดัดแปลงจากรถเก๋งธรรมดา และใช้เครื่องยนต์พร้อมชุดเทอร์โบ สำหรับแข่ง วางเครื่องยนต์ในตำแหน่งที่หัวเทียนของสูบหน้าสุดไม่อยู่หลังแนวศูนย์ล้อหน้า

9.2.4.1. Modified-4 (กำลัง 400กว่าแรงม้า ขับเคลื่อนรถน้ำหนักเบามาก โดยใช้ยาง Drag-slicks) น้ำหนักขั้นต่ำรวมผู้ขับ: FWD 1000กก. RWD 1050กก. 4WD 1100กก.

9.2.4.2. Modified-6 (กำลัง 600กว่าแรงม้า ขับเคลื่อนรถน้ำหนักเบามาก โดยใช้ยาง Drag-slicks) น้ำหนักขั้นต่ำรวมผู้ขับ: FWD----- RWD 1200กก. 4WD 1300กก.

9.2.5. Pro Category (แยกการแข่งขันเป็น 4 รุ่น)

ได้แก่กลุ่มรถแข่งที่ดัดแปลงจากโครงสร้างรถเก๋งธรรมดา หรือสร้างขึ้นด้วยโครงสร้างSpace-frame และเปลือกตัวถัง Composite

9.2.5.1. Pro-4 NA.....ศักยภาพประมาณ 10.5-11.5 วินาที และความเร็วปลายทาง 200-225 กม.ชม.

9.2.5.2. Pro-4 Turbo....ศักยภาพประมาณ 9.5-10.5 วินาที และความเร็วปลายทาง 225-250 กม.ชม.

9.2.5.3. Pro-6 Turbo....ศักยภาพประมาณ 8.5-9.5 วินาที และความเร็วปลายทาง 250-275 กม.ชม.

9.2.5.4. Pro-Max.....ศักยภาพประมาณ 7.5-8.5 วินาที และความเร็วปลายทาง 275-300 กม.ชม.

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Stock-4

1. เป็นรถแข่งที่ยังคงรักษาสภาพตัวถังเดิมจากโรงงาน
ไม่อนุญาตให้แก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของชิ้นส่วนเดิมเกินกว่าซ่อมบำรุงปกติ ให้เดิมแต่งได้ แต่ทดแทนด้วยวัสดุอื่นหรือถอดออกไม่ได้
2. เป็นรถแข่งที่วางเครื่องยนต์เทอร์โบ 4 สูบ จากตลาดเครื่องยนต์ใช้แล้ว
โดยยังคงรักษาเทอร์โบ ท่อร่วมไอเสีย และท่อร่วมไอดี ของเดิมประจำเครื่องยนต์รหัสนั้น
3. อนุญาตให้วางเครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวถังได้
แต่หัวเทียนของสูบหน้าสุดต้องไม่อยู่หลังแนวขวางของศูนย์ล้อหน้า

4. ต้องใช้เกียร์ที่ควบคู่กับเครื่องยนตร์ห้สนั้น
5. ช่วงล่างเดิมจากโรงงาน ห้ามแก้ไขรูปแบบการทำงาน (Function) ต่างจากเดิม ซ่อมบำรุงด้วยอะไหล่ทดแทนได้
6. น้ำหนักพร้อมผู้ขับ:
 - 6.1. รถขับล้อหน้า 1200 กก.
 - 6.2. รถขับล้อหลัง 1250 กก.
 - 6.3. รถขับสี่ล้อ 1300 กก.
7. ต้องใช้ยาง Street-radial ขนาดที่ไม่ล้นซุ้มล้อของตัวถังเดิม
8. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
9. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

ลักษณะจำเพาะ Specifications) ของ Stock-6

1. เป็นรถแข่งที่ยังคงรักษาสภาพตัวถังเดิมจากโรงงาน
ไม่อนุญาตให้แก้ไขส่วนหนึ่งส่วนใดของชิ้นส่วนเดิมเกินกว่าซ่อมบำรุงปกติ ให้เดิมแต่ได้ แต่ทดแทนด้วยวัสดุอื่นหรือถอดออกไม่ได้
2. เป็นรถแข่งที่วางเครื่องยนตร์เทอร์โบ 6 สูบ จากตลาดเครื่องยนตร์ใช้แล้ว โดยยังคงรักษาเทอร์โบ ท่อร่วมไอเสีย และท่อร่วมไอดี ของเดิมประจำเครื่องยนตร์ห้สนั้น
3. อนุญาตให้วางเครื่องยนตร์ต่างยี่ห้อจากตัวถังได้
แต่หัวเทียนของสูบหน้าสุดต้องไม่อยู่หลังแนวขวางของศูนย์ล้อหน้า
4. ต้องใช้เกียร์ที่ควบคู่กับเครื่องยนตร์ห้สนั้น
5. ช่วงล่างเดิมจากโรงงาน ห้ามแก้ไขรูปแบบการทำงาน (Function) ต่างจากเดิม ซ่อมบำรุงด้วยอะไหล่ทดแทนได้
6. น้ำหนักพร้อมผู้ขับ:
 - 6.1. รถขับล้อหลัง 1400 กก.
 - 6.2. รถขับสี่ล้อ 1500 กก.
7. ต้องใช้ยาง Street-radial ขนาดที่ไม่ล้นซุ้มล้อของตัวถังเดิม

8. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
9. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Super-4

1. เป็นรถแข่งที่ยังคงรักษาสภาพตัวถังเดิมจากโรงงาน
ไม่อนุญาตให้แก้ไขตัดแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของโครงสร้าง
ให้ใช้ฝากระโปรง บังโคลน กระจังหน้า และกันชนที่ทำจากวัสดุอื่น (ชุดแต่ง) ทดแทนได้
แต่ต้องแนบสนิทกลมกลืนกับรูปทรงของตัวถังเดิม
2. เป็นรถแข่งที่วางเครื่องยนต์เทอร์โบ 4 สูบ จากตลาดเครื่องยนต์ใช้แล้ว
โดยเลือกใช้เทอร์โบ ท่อร่วมไอเสีย ท่อร่วมไอดี และ Intercooler ได้โดยเสรี
3. อนุญาตให้วางเครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวถังได้
แต่หัวเทียนของสูบหน้าสุดต้องไม่อยู่หลังแนวขวางของศูนย์ล้อหน้า
4. ต้องใช้เกียร์ที่ควบคุมกับเครื่องยนต์รหัสนั้น
5. ช่วงล่างเดิมจากโรงงาน ห้ามแก้ไขรูปแบบการทำงาน (Function) ต่างจากเดิม
ซ่อมบำรุงด้วยอะไหล่ทดแทนได้
6. น้ำหนักพร้อมผู้ขับ:
 - 6.1. รถขับล้อหน้า 1100 กก.
 - 6.2. รถขับล้อหลัง 1150 กก.
 - 6.3. รถขับสี่ล้อ 1200 กก.
7. ใช้อย่าง Drag-radial ได้ตามขนาดดังต่อไปนี้
 - 7.1. รถขับล้อหน้า แก้มยางไม่กว้างเกิน 255 ม.ม.
 - 7.2. รถขับล้อหลัง แก้มยางไม่กว้างเกิน 275 ม.ม.
 - 7.3. รถขับสี่ล้อ แก้มยางไม่กว้างเกิน 225 ม.ม.
(เกินกว่านี้ต้องเพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก.)
8. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
9. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Super-6

1. เป็นรถแข่งที่ยังคงรักษาสภาพตัวถังเดิมจากโรงงาน
ไม่อนุญาตให้แก้ไขตัดแปลงส่วนหนึ่งส่วนใดของโครงสร้าง
ให้ใช้ฝากระโปรง บังโคลน กระจังหน้า และกันชนที่ทำจากวัสดุอื่น (ชุดแต่ง) ทดแทนได้
แต่ต้องแนบสนิทกลมกลืนกับรูปทรงของตัวถังเดิม
2. เป็นรถแข่งที่วางเครื่องยนต์เทอร์โบ 6 สูบ จากตลาดเครื่องยนต์ใช้แล้ว
โดยเลือกใช้เทอร์โบ ท่อร่วมไอเสีย ท่อร่วมไอดี และ Intercooler ได้โดยเสรี
3. อนุญาตให้วางเครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวถังได้
แต่หัวเทียนของสูบหน้าสุดต้องไม่อยู่หลังแนวขวางของศูนย์ล้อหน้า
4. ต้องใช้เกียร์ที่ควบคู่กับเครื่องยนต์รหัสนั้น
5. ช่วงล่างเดิมจากโรงงาน ห้ามแก้ไขรูปแบบการทำงาน (Function) ต่างจากเดิม
ซ่อมบำรุงด้วยอะไหล่ทดแทนได้
6. น้ำหนักพร้อมผู้ขับ:
 - 6.1. รถขับล้อหลัง 1300 กก.
 - 6.2. รถขับสี่ล้อ 1400 กก.
7. ใช้ยาง Drag-radial ได้ตามขนาดดังต่อไปนี้
 - 7.1. รถขับล้อหลัง แก้มยางไม่กว้างเกิน 315 มม.
 - 7.2. รถขับสี่ล้อ แก้มยางไม่กว้างเกิน 255 มม.
(เกินกว่านี้ต้องเพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก.)
8. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งขันคือ Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
9. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Mod-4

1. เป็นรถแข่งที่ใช้โครงสร้างหลักของตัวถังเดิมจากโรงงาน
อนุญาตให้แก้ไขตัดแปลงได้โดยเสรี
2. เป็นรถแข่งที่วางเครื่องยนต์เทอร์โบ 4 สูบ จากตลาดเครื่องยนต์ใช้แล้ว

โดยเลือกใช้เทอร์โบ ท่อร่วมไอเสีย ท่อร่วมไอดี และ Intercooler ได้โดยเสรี

3. อนุญาตให้วางเครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวถังได้
แต่หัวเทียนของสูบหน้าสุดต้องไม่อยู่หลังแนวขวางของศูนย์ล้อหน้า
4. ต้องใช้เกียร์ที่ควบคู่กับเครื่องยนต์รหัสนั้น
5. ช่วงล่างล้อหน้าเดิมจากโรงงาน ห้ามแก้ไขรูปแบบการทำงาน(Function) ต่างจากเดิม
ซ่อมบำรุงด้วยอะไหล่ทดแทนได้
6. อนุญาตให้แก้ไขตัดแปลงช่วงล่างล้อหลังได้โดยเสรี (Back-half)
7. น้ำหนักพร้อมผู้ขับ:
 - 7.1. รถขับล้อหน้า 1000 กก.
 - 7.2. รถขับล้อหลัง 1050 กก.
 - 7.3. รถขับสี่ล้อ 1100 กก.
8. ใช้อย่าง Drag-slick ได้ตามขนาดดังต่อไปนี้
 - 8.1. รถขับล้อหน้า ขนาดยางไม่เกิน 26.5/10.5-15
 - 8.2. รถขับล้อหลัง ขนาดยางไม่เกิน 26.5/10.5-15
 - 8.3. รถขับสี่ล้อ ขนาดยางไม่เกิน 24.5/8.5-15
(เกินกว่านี้ต้องเพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก.)
9. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
10. ห้ามใช้ Nitrous-oxide
11. โครงสร้างขั้นต่ำต้องมี Roll-bar 4 จุดขึ้นไป

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Mod-6

1. เป็นรถแข่งที่ใช้โครงสร้างหลักของตัวถังเดิมจากโรงงาน
อนุญาตให้แก้ไขตัดแปลงได้โดยเสรี
2. เป็นรถแข่งที่วางเครื่องยนต์เทอร์โบ 6 สูบ จากตลาดเครื่องยนต์ใช้แล้ว
โดยเลือกใช้เทอร์โบ ท่อร่วมไอเสีย ท่อร่วมไอดี และ Intercooler ได้โดยเสรี
3. อนุญาตให้วางเครื่องยนต์ต่างยี่ห้อจากตัวถังได้
แต่หัวเทียนของสูบหน้าสุดต้องไม่อยู่หลังแนวขวางของศูนย์ล้อหน้า
4. ต้องใช้เกียร์ที่ควบคู่กับเครื่องยนต์รหัสนั้น

5. ช่วงล่างล้อหน้าเดิมจากโรงงาน ห้ามแก้ไขรูปแบบการทำงาน(Function) ต่างจากเดิม
ซ่อมบำรุงด้วยอะไหล่ทดแทนได้
6. อนุญาตให้แก้ไขตัดแปลงช่วงล่างล้อหลังได้โดยเสรี (Back-half)
7. น้ำหนักพร้อมผู้ขับ:
 - 7.1. รถขับเคลื่อนล้อหลัง 1200 กก.
 - 7.2. รถขับเคลื่อนล้อ 1300 กก.
8. ใช้อย่าง Drag-slick ได้ตามขนาดดังต่อไปนี้
 - 8.1. รถขับเคลื่อนล้อหลัง ขนาดยางไม่เกิน 29.5/12.5-15
 - 8.2. รถขับเคลื่อนล้อ ขนาดยางไม่เกิน 26.5/10.5-15
(เกินกว่านี้ต้องเพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก.)
9. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งขันคือ Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
10. ห้ามใช้ Nitrous-oxide
11. โครงสร้างขั้นต่ำต้องมี Roll-bar 4 จุดขึ้นไป

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Pro-4 NA

1. เป็นรถแข่งที่ใช้เครื่องยนต์ 4 สูบ ที่ไม่มีเครื่องอัดไอได้หลายประเภทหลายตระกูล
มีศักยภาพ ET ประมาณ 10.5 ถึง 11.5 วินาที
และความเร็วปลายทาง ¼ ไมล์ ประมาณ 200 ถึง 225 กม. ต่อ ชม.
2. เครื่องยนต์แต่ละบล็อกมีพิกัดน้ำหนักขั้นต่ำอยู่ที่ห้าปีประกาศนี้
(นักแข่งที่รู้สึกรู้สึกว่าบล็อกใดเสียเปรียบ โพรตอย่าเลือกใช้บล็อกนั้น)
 - 2.1. ขยายความจุเครื่องยนต์แต่ละบล็อกได้โดยไม่เปิดวัดขนาดที่แท้จริง
 - 2.2. ห้ามยกเปลี่ยนเครื่องยนต์บล็อกที่ตรวจสอบแล้วตลอดโปรแกรมการแข่งขัน
 - 2.3. ปะเก็นฝาสูบนับรวมความหนาทั้งสิ้นต้องไม่เกิน 2.00 มม.
 - 2.4. ห้ามใช้แผ่นวัสดุใดนอกเหนือจากปะเก็นฝาสูบต่อบล็อกให้สูงกว่าสัดส่วนมาตรฐาน
 - 2.5. เครื่องยนต์ยี่ห้อหนึ่งอาจติดตั้งอยู่ในตัวถังต่างยี่ห้อหรือในตัวถังที่ไม่มียี่ห้อได้โดยเสรี
3. พิกัดยางมาตรฐาน 2WD คือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 26.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 10.5 นิ้ว
พิกัดยางมาตรฐาน 4WD คือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 24.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 8.5 นิ้ว

(เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับยางที่เกินพิกัดมาตรฐาน)

4. ประเภทและการทำงานของเกียร์
 - 4.1. เกียร์ Automatic ต้องใช้ Torque-converter และ Planetary Gearsets
 - 4.2. เกียร์ Manual ต้องใช้คันบังคับด้วยมือแบบ H-gate
 - 4.3. ต้องเปลี่ยนเกียร์ได้ทั้งขาขึ้นและขาลง (Up-shiftable & Down-shiftable)
 - 4.4. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับเกียร์ที่เปลี่ยนขึ้นได้ทางเดียว (Up-shift Only)
 - 4.5. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ V-gate
 - 4.6. เพิ่มน้ำหนักอีก 100 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ Sequential
5. โครงสร้างขั้นต่ำต้องมี Roll-bar 4 จุดขึ้นไป
6. ช่วงล้อต้องไม่สั้นกว่า 90 นิ้ว แต่ไม่ยาวกว่า 110 นิ้ว
7. ตัวถังส่วนที่กว้างที่สุดต้องไม่แคบกว่า 60 นิ้ว
8. หลังคาส่วนที่สูงที่สุดต้องไม่ต่ำกว่า 45 นิ้ว
9. อัตราส่วนการเฉลี่ยน้ำหนัก
 - 9.1. เครื่องหน้า-ขับหน้า น้ำหนักล้อหน้าต้องไม่เกิน 70 %
 - 9.2. เครื่องหน้า-ขับหลัง น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 50 %
 - 9.3. เครื่องกลาง-เครื่องท้าย น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 70 % (ใช้น้ำหนักเสมือนขับ 4 ล้อ)
10. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ
Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Diesel, Bio-diesel, Propane, Methane
11. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

Pro-4 NA Weight Chart

รหัสเครื่องยนต์	ซับล้อหน้า น้ำหนัก (กก.)	ซับล้อหลัง น้ำหนัก (กก.)	ซับสี่ล้อ น้ำหนัก (กก.)
Honda B16A/ B18A/ B18B	750	800	
Honda B18C	800	850	
Honda B20B + VTEC-Head	850	900	
Honda F20C/ K20A/ K20C	875	925	
Honda H22A/ H23A	900	950	
Toyota 4AG	700	750	
Toyota 7AF + 4AG-Head	750	800	
Toyota 1ZZ	750	800	
Toyota 3SG	850	900	950
Toyota 3TG		750	
Nissan CA16	750	800	
Nissan CA18	800	850	
Nissan SR20	850	900	950
Nissan L18		750	
Mitsubishi 4G92	700	750	
Mitsubishi 4G93	750	800	
Mitsubishi 4G63	875	925	975
Mitsubishi 4G64	900	950	1000
Mazda B6	700	750	800
Mazda BP	750	800	
Mazda 2-Rotor		950	
Subaru EJ20	850	900	950
Subaru EJ22	875	925	975
Subaru EJ25	900	950	1000
VW Type-1 Stock-head		700	
VW Type-1 Race-head		800	
VW Type-4 Stock-head		800	
VW Type-4 Race-head		900	
VW 1.8/ 8V	700		
VW 2.0/ 8V	750		
BMW M42		800	
BMW S14		950	
BMW M10		850	
Diesel 4-cylinder/ 16V < 3000 cc.		750	

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Pro-4 Turbo

1. เป็นรถแข่งที่ใช้เครื่องยนต์ 4 สูบ ได้หลายประเภทหลายตระกูล มีศักยภาพ ET ประมาณ 9.5 ถึง 10.5 วินาที และความเร็วปลายทาง ¼ ไมล์ ประมาณ 225 ถึง 250 กม. ต่อ ชม.
2. เครื่องยนต์แต่ละบล็อกมีพิกัดน้ำหนักขั้นต่ำอยู่ที่ห้าประเภทนี้ (นักแข่งที่รู้สึกว่ารู้อีกใดเสียเปรียบ โปรดอย่าเลือกใช้บล็อกนั้น)
 - 2.1. ขยายความจุเครื่องยนต์แต่ละบล็อกได้โดยไม่เปิดวัดขนาดที่แท้จริง
 - 2.2. ห้ามยกเปลี่ยนเครื่องยนต์บล็อกที่ตรวจสอบสภาพแล้วตลอดโปรแกรมการแข่งขัน
 - 2.3. ปะเก็นฝาสูบนับรวมความหนาทั้งสิ้นต้องไม่เกิน 2.00 มม.
 - 2.4. ห้ามใช้แผ่นวัสดุใดนอกเหนือจากปะเก็นฝาสูบต่อบล็อกให้สูงกว่าสัดส่วนมาตรฐาน
 - 2.5. เครื่องยนต์ยี่ห้อหนึ่งอาจติดตั้งอยู่ในตัวถังต่างยี่ห้อหรือในตัวถังที่ไม่มียี่ห้อได้โดยเสรี
3. พิกัดยางมาตรฐาน 2WD คือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 26.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 10.5 นิ้ว พิกัดยางมาตรฐาน 4WD คือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 24.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 8.5 นิ้ว (เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับยางที่เกินพิกัดมาตรฐาน)
4. ประเภทและการทำงานของเกียร์
 - 4.1. เกียร์ Automatic ต้องใช้ Torque-converter และ Planetary Gearsets
 - 4.2. เกียร์ Manual ต้องใช้คันบังคับด้วยมือแบบ H-gate
 - 4.3. ต้องเปลี่ยนเกียร์ได้ทั้งขาขึ้นและขาลง (Up-shiftable & Down-shiftable)
 - 4.4. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับเกียร์ที่เปลี่ยนขึ้นได้ทางเดียว (Up-shift- Only)
 - 4.5. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ V-gate
 - 4.6. เพิ่มน้ำหนักอีก 100 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ Sequential
5. โครงสร้างขั้นต่ำต้องมี Roll-bar 4 จุดขึ้นไป
6. ช่วงล้อต้องไม่สั้นกว่า 90 นิ้ว แต่ไม่ยาวกว่า 110 นิ้ว
7. ตัวถังส่วนที่กว้างที่สุดต้องไม่แคบกว่า 60 นิ้ว
8. หลังคาส่วนที่สูงที่สุดต้องไม่ต่ำกว่า 45 นิ้ว
9. อัตราส่วนการเฉลี่ยน้ำหนัก
 - 9.1. เครื่องหน้า-ขับหน้า น้ำหนักล้อหน้าต้องไม่เกิน 70 %

9.2. เครื่องหน้า-ขับหลัง น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 50 %

9.3. เครื่องกลาง-เครื่องท้าย น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 70 % (ใช้น้ำหนักเสมือนขับ 4 ล้อ)

10. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ

Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Diesel, Bio-diesel, Propane, Methane

11. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

Pro-4 Turbo Weight Chart

รหัสเครื่องยนต์	ซับล้อหน้า น้ำหนัก (กก.)	ซับล้อหลัง น้ำหนัก (กก.)	ซับสี่ล้อ น้ำหนัก (กก.)
Honda B16A/ B18A/ B18B	900	950	
Honda B18C	950	1000	
Honda B20B + VTEC-Head	1000	1050	
Honda F20C/ K20A/ K20C	1025	1075	
Honda H22A/ H23A	1050	1100	
Toyota 4AG	850	900	
Toyota 7AF + 4AG-Head	900	950	
Toyota 1ZZ	900	950	
Toyota 3SG	1000	1050	1100
Toyota 3TG		900	
Nissan CA16	900	950	
Nissan CA18	950	1000	
Nissan SR20	1000	1050	1100
Nissan L18		900	
Mitsubishi 4G92	850	900	
Mitsubishi 4G93	900	950	
Mitsubishi 4G63	1025	1075	1125
Mitsubishi 4G64	1050	1100	1150
Mazda B6	850	900	950
Mazda BP	900	950	
Mazda 2-Rotor		1100	
Subaru EJ20	1000	1050	1100
Subaru EJ22	1025	1075	1125
Subaru EJ25	1050	1100	1150
VW Type-1 Stock-head		800	
VW Type-1 Race-head		900	
VW 1.8/ 8V	850		
VW 2.0/ 8V	900		
BMW M42		950	
BMW S14		1100	
BMW M10		1000	
Diesel 4-cylinder/ 8V/ 12V < 3000 cc.		800	
Diesel 4-cylinder/ 16V < 3000 cc.		900	

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Pro-6 Turbo

1. เป็นรถแข่งที่ให้ใช้เครื่องยนต์ 6 สูบ ที่มีเครื่องอัดไอดีได้หลายประเภทหลายตระกูล มีศักยภาพ ET ประมาณ 8.5 ถึง 9.5 วินาที และความเร็วปลายทาง ¼ ไมล์ ประมาณ 250 ถึง 275 กม. ต่อ ชม.
2. เครื่องยนต์แต่ละบล็อกมีพิกัดน้ำหนักขั้นต่ำอยู่ที่ห้าประกาศนีย์ (นักแข่งที่รู้สึกรู้สึกว่าบล็อกใดเสียเปรียบ โปรดอย่าเลือกใช้บล็อกนั้น)
 - 2.1. ขยายความจุเครื่องยนต์แต่ละบล็อกได้โดยไม่เปิดวัตขนาดที่แท้จริง
 - 2.2. ห้ามยกเปลี่ยนเครื่องยนต์บล็อกที่ตรวจสอบสภาพแล้วตลอดโปรแกรมการแข่งขัน
 - 2.3. ปะเก็นฝาสูบนับรวมความหนาทั้งสิ้นต้องไม่เกิน 2.00 มม.
 - 2.4. ห้ามใช้แผ่นวัสดุใดนอกเหนือจากปะเก็นฝาสูบต่อบล็อกให้สูงกว่าสัดส่วนมาตรฐาน
 - 2.5. เครื่องยนต์ยี่ห้อหนึ่งอาจติดตั้งอยู่ในตัวถังต่างยี่ห้อหรือในตัวถังที่ไม่มียี่ห้อได้โดยเสรี
3. พิกัดยางมาตรฐาน 2WD คือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 29.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 12.5 นิ้ว พิกัดยางมาตรฐาน 4WD คือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 26.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 10.5 นิ้ว (เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับยางที่เกินพิกัดมาตรฐาน)
4. ประเภทและการทำงานของเกียร์
 - 4.1. เกียร์ Automatic ต้องใช้ Torque-converter และ Planetary Gearsets
 - 4.2. เกียร์ Manual ต้องใช้คันบังคับด้วยมือแบบ H-gate
 - 4.3. ต้องเปลี่ยนเกียร์ได้ทั้งขาขึ้นและขาลง (Up-shiftable & Down-shiftable)
 - 4.4. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับเกียร์ที่เปลี่ยนขึ้นได้ทางเดียว (Up-shift Only)
 - 4.5. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ V-gate
 - 4.6. เพิ่มน้ำหนักอีก 100 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ Sequential
5. โครงสร้างขั้นต่ำต้องมี Roll-bar 6 จุดขึ้นไป
6. ช่วงล้อต้องไม่สั้นกว่า 90 นิ้ว แต่ไม่ยาวกว่า 120 นิ้ว
7. ตัวถังส่วนที่กว้างที่สุดต้องไม่แคบกว่า 65 นิ้ว
8. หลังคาส่วนที่สูงที่สุดต้องไม่ต่ำกว่า 50 นิ้ว
9. อัตราส่วนการเฉลี่ยน้ำหนัก
 - 9.1. เครื่องหน้า-ขับหลัง น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 50 %

9.2. เครื่องกลาง-เครื่องท้าย น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 70 % (ใช้น้ำหนักเสมือนขับ 4 ล้อ)

10. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ

Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Diesel, Propane, Methane

11. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

Pro-6 Turbo Weight Chart

รหัสเครื่องยนต์		ขับล้อหลัง น้ำหนัก (กก.)	ขับสี่ล้อ น้ำหนัก (กก.)
Toyota 1G		1000	
Toyota 1JZ		1100	
Toyota 2JZ		1200	
Toyota 7M		1200	
Toyota 5M		1050	
Nissan RB20		1050	1150
Nissan RB25		1100	1200
Nissan RB26		1200	1300
Nissan VG30		1200	
Nissan VQ35		1250	
Nissan L28		1050	
Mitsubishi 6G72		1200	1300
Mitsubishi 6G74		1250	1350
Honda C30		1300	
Honda C32		1325	
Mercedes-Benz V6-18V		1200	
Mazda 3-Rotor		1300	
Subaru EJ33			1325
Porsche Air-cooled 12V			1200
Porsche Water-cooled 24V			1400
BMW M50/ M52		1200	
BMW S50		1250	
BMW S38		1300	
Diesel 6-cylinder/ 12V < 4000 cc.		1000	

ลักษณะจำเพาะ (Specifications) ของ Pro-Max

1. เป็นรถแข่งที่ใช้เครื่องยนต์ได้หลายประเภทหลายตระกูล
มีศักยภาพ ET ประมาณ 7.5 ถึง 8.5 วินาที
และความเร็วปลายทาง ¼ ไมล์ ประมาณ 275 ถึง 300 กม. ต่อ ชม.
2. เครื่องยนต์แต่ละบล็อกมีพิกัดน้ำหนักขั้นต่ำอยู่ที่ท้ายประกาศนี้
(นักแข่งที่รู้สึกว่าการบล็อกใดเสียเปรียบ โพรตอย่าเลือกใช้บล็อกนั้น)
 - 2.1. ขยายความจุเครื่องยนต์แต่ละบล็อกได้โดยไม่เปิดวัดขนาดที่แท้จริง
 - 2.2. ห้ามยกเปลี่ยนเครื่องยนต์บล็อกที่ตรวจสอบแล้วตลอดโปรแกรมการแข่งขัน
 - 2.3. ปะเก็นฝาสูบนับรวมความหนาทั้งสิ้นต้องไม่เกิน 2.00 มม.
 - 2.4. ห้ามใช้แผ่นวัสดุใดนอกเหนือจากปะเก็นฝาสูบต่อบล็อกให้สูงกว่าสัดส่วนมาตรฐาน
 - 2.5. เครื่องยนต์ยี่ห้อหนึ่งอาจติดตั้งอยู่ในตัวถังต่างยี่ห้อหรือในตัวถังที่ไม่มียี่ห้อได้โดยเสรี
3. พิกัดยางมาตรฐานคือ เส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 32.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 14.5 นิ้ว
 - 3.1. ลดน้ำหนัก 50 กก. สำหรับเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 29.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 12.5 นิ้ว
 - 3.2. ลดน้ำหนัก 100 กก. สำหรับเส้นผ่าศูนย์กลางไม่เกิน 26.5 นิ้ว หน้าสัมผัสไม่เกิน 10.5 นิ้ว
4. ประเภทและการทำงานของเกียร์
 - 4.1. เกียร์ Automatic ต้องใช้ Torque-converter และ Planetary Gearsets
 - 4.2. เกียร์ Manual ต้องใช้คันบังคับด้วยมือแบบ H-gate
 - 4.3. ต้องเปลี่ยนเกียร์ได้ทั้งขาขึ้นและขาลง (Up-shiftable & Down-shiftable)
 - 4.4. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับเกียร์ที่เปลี่ยนขึ้นได้ทางเดียว (Up-shift Only)
 - 4.5. เพิ่มน้ำหนักอีก 50 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ V-gate
 - 4.6. เพิ่มน้ำหนักอีก 100 กก. สำหรับคันเกียร์แบบ Sequential

5. โครงสร้างขั้นต่ำต้องมี Roll-cage หรือสร้างขึ้นเป็น Space-frame
6. ช่วงล้อต้องไม่สั้นกว่า 90 นิ้ว แต่ไม่ยาวกว่า 120 นิ้ว
7. ตัวถังส่วนที่กว้างที่สุดต้องไม่แคบกว่า 65 นิ้ว
8. หลังคาส่วนที่สูงที่สุดต้องไม่ต่ำกว่า 50 นิ้ว
9. อัตราส่วนการเฉลี่ยน้ำหนัก
 - 9.1. เครื่องหน้า-ขับหลัง น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 50 %
 - 9.2. เครื่องกลาง-เครื่องท้าย น้ำหนักล้อหลังต้องไม่เกิน 70 %
10. เชื้อเพลิงที่ใช้ได้ในการแข่งคือ
Gasoline, Gasohol, Ethanol, Methanol, Propane, Methane
11. ห้ามใช้ Nitrous-oxide

Pro-Max Weight Chart

รหัสเครื่องยนต์		ขับล้อหลัง น้ำหนัก (กก.)	ขับล้อ น้ำหนัก (กก.)
4-Cylinder/2-Rotor Turbo		900	1000
6-Cylinder/3-Rotor Turbo		1100	1200
V8 Small-block 1x4-barrel carburetor NA		1000	
V8 Small-block 2x4-barrel carburetor NA		1100	
V8 Big-block 1x4-barrel carburetor NA		1200	
V8 Big-block 2x4-barrel carburetor NA		1300	
V8 Multi-valve production-automotive NA		1000	
V10 Production-automotive NA		1200	
V12 Production-automotive NA		1300	

