



2025 KIC-CUP 투어링카 레이스 규정집

2025. 06.



버전	개정 날짜	변경 내용
2.5	2025.06.12.	-규정집 발표
3.6	2025.06.25.	- KIC-TT 클래스 신설 - FTT (타임 타겟) 신설 - KIC-sprint 참가 가능 차량 변경 기존 : 벨로스터 N 아반떼 N 라인 변경 : 벨로스터 N 아반떼 N KIC 참가 가능 차량 변경에 따른 기술 규정 변경 - 스프린트, 타임트라이얼 클래스 간 상금 지급액 변경 - 86-TT 최저중량 변경
3.7	2025.06.27	- 핸디캡 규정 신설 (86-TT) - F-TT 차종제한 규정 변경 기존: 승합차, LPG차량, 전기차, 하이브리드 차량 제한 변경: 승합차, LPG차량, 전기차 제한

목 차

제1부 대회 운영 규정

1. 서문
2. 대회 조직위원회
3. 대회 조직위원회의 권한과 의무
4. 공지
5. 출전 자격 및 라이선스
6. 참가 신청
7. 상금
8. 참가 가능 차량
9. 경기방식
10. 엔트리 번호 및 공식 광고 부착물
11. 참가자 확인
12. 드라이버 브리핑
13. 메디컬 체크
14. 검차
15. 사건
16. 경기 신호
17. 피트레인과 피트
18. 기록 측정
19. 타임트라이얼 & 타임타겟 경기
20. 스프린트 경기 예선 및 결승
21. 공식 경기 진행 요령
22. 경기의 중단
23. 세이프티 카

24. 경기 종료
25. 경기 포기(리타이어)
26. 파크퍼미
27. 상전
28. 페널티
29. 항의
30. 항소
31. 참가자 준수 사항

제2부 차량 기술 규정

1. 서문
2. 클래스 구분
3. 최저 무게
4. 개조 범위(공통)
5. 배기 음량
6. 안전장치

용어 정의 및 약어

- 대회(Event) : 라운드마다 진행되는 연습, 예선, 결승 경기와 그 밖에 진행되는 부대행사
- 경기(Competition) : 대회 중 주행으로 타임트라이얼, 예선, 결승 경기로 구분
- 특별규정(Supplementary Regulations) : 본 규정 외 주최사가 추가로 발표하는 보조 규정
- 공식 통지(Official Notice) : 주최사, 심사위원회, 경기위원회가 참가자에게 알리는 공식 문서
- 드라이버 라이선스(Driver License) : KARA로부터 대회 참가 자격을 인정받은 증명
- 서킷 라이선스(Circuit License) : 각 경기장으로부터 서킷 주행 자격을 인정받은 증명
- 참가자(Participants) : KIC-CUP 투어링카 레이스에 참가하는 사람으로 선수 및 팀원
- 드라이버(Driver) : KIC-CUP 투어링카 레이스에 참가하며 선수등록이 되어 있는 자
- 팀크루(Team Crew) : 참가팀 운영 스텝 및 미케닉
- 참가 차량(Car) : KIC-CUP 투어링카 레이스 참가 차량
- 코스(Course) : 경기가 진행되는 차량의 주행 경로
- 트랙(Track) : 코스 내 연석을 미포함한 가장자리 백색선까지의 구간
- 트랙 이탈 주행(Off track limit) : 모든 바퀴가 트랙 밖으로 이탈하여 주행하는 행위
- 파크페미(Parc Ferme) : 예선 및 결승 경기 종료 후 심의, 향의, 기록 정리 등의 목적으로 차량을 보관하는 장소
- 세이프티카(SC) : 경기 중 사고 혹은 악천후로 인해 정상적인 경기 진행이 어렵다고 판단될 때 경기 중립화 목적으로 투입되는 차량
- ISC규칙 : International Sporting Code의 약어로 FIA(국제자동차연맹) 국제스포츠 규칙과 그 부칙
- KARA : Korea Automobile Racing Association, 한국의 ASN인 (사)대한자동차경주협회의 약어

제1부 대회 운영 규정

1. 서문

- 1.1. (주)코리아모빌리티그룹 전남지사는 KIC-CUP 투어링카 레이스(이하 ‘대회’)를 주관, 주최한다.
- 1.2. 본 대회는 FIA의 ISC 및 KARA의 ‘2025 국내 자동차 경주 규정집’ 그리고 ‘2025 KIC-CUP 투어링카 레이스 규정집’ (이하 ‘규정집’)에 따라 대회를 조직하고 운영한다.
- 1.3. 본 대회의 규정집은 본 대회에 참가하는 참가자에게 적용되며 발표 시점부터 효력을 갖는다.
- 1.4. 본 규정에 대한 해석과 기재되지 않은 사항에 대한 적용 및 결정은 대회 조직위원회의 권한이다.

2. 대회 조직위원회

- 2.1. 대회 조직위원회는 본 대회를 주최하는 (주)코리아모빌리티그룹 전남지사, 심사위원회, 경기위원회로 구성된다.
- 2.2. 주최사 : 코리아모빌리티그룹 전남지사(이하 ‘KMG’)
- 2.3. 주관사 : 코리아모빌리티그룹 전남지사(이하 ‘KMG’)
 - 주소 : 전라남도 영암군 삼호읍 에프원로 2, F1 경주장 상설빌딩 2층
 - 전화 : 1577-2324
 - 팩스 : 061-469-1090
 - 홈페이지 : www.koreacircuit.kr
 - E-Mail : info@kmgcompany.co.kr
- 2.4. 심사위원회
 - 심사위원장
 - 심사위원
 - KARA 심사위원
- 2.5. 경기위원회

- 경기위원장
- 레이스디렉터
- 사무국장
- 코스위원장
- 안전위원장
- 피트위원장
- 기술위원장
- 기록위원장
- 관제위원장
- 의료위원장

3. 대회 조직위원회의 권한과 의무

- 3.1. 대회 조직위원회는 본 대회의 운영과 규정 제정, 개정 및 시행관리를 한다.
- 3.2. 대회 조직위원회는 특정 클래스의 경기개최 여부 및 경기 운영 방식을 결정할 수 있다.
- 3.3. 대회 조직위원회는 특정 참가자의 참가를 거부할 수 있으며, 참가 거부 시 거부 사유와 함께 참가비는 환불한다.
- 3.4. 대회 조직위원회는 타임테이블 배정과 엔트리 번호의 지정 및 PIT 배치 등을 결정할 수 있다.
- 3.5. 대회 조직위원회는 참가비의 반환, 면제 등을 결정할 수 있다.
- 3.6. 대회 조직위원회는 참가 대수가 적을 경우 클래스를 통합할 수 있으며, 참가 대수가 5대 미만인 경우 경기를 취소할 수 있다.
- 3.7. 대회 조직위원회는 자연재해 및 천재지변을 포함하여 불가항력으로 인한 대회의 연기 및 취소 권한을 가지며, 이때 참가자는 이에 따른 피해 보상을 요구할 수 없다. 24시간 이상의 연기가 결정된 경우 참가비는 이월 혹은 환불한다.
- 3.8. 대회 조직위원회는 모든 참가자 및 참가 차량에 대해 대회 조직위원회 또는 대회 조직위원회가 지정한 자의 촬영 및 녹음한 자료의 보도, 방

송, 방영, 출판에 대한 저작권 및 지식 재산권, 초상권을 가지며, 이를 제3자가 사용하도록 위임할 수 있다.

- 3.9. 대회 조직위원회는 대회에 대하여 주최자배상책임보험을 가입해야 한다.
- 3.10. 대회 조직위원회는 대회 일정 및 대회별 타임테이블을 KIC 홈페이지를 통해 공지한다.
- 3.11. 단, 대회 일정 및 타임테이블은 변경될 수 있으며, 변경할 경우 KIC 홈페이지를 통해 공지된다.
- 3.12. 클래스별 드라이버 브리핑, 메디컬체크, 예선, 결승, 타임트라이얼, 연습 주행, 시상식은 모두 공식 일정으로 진행된다.
- 3.13. 공식 이벤트에 참가 선수는 반드시 대회 조직위원회가 정한 시간에 참가하여야 한다. 단, 차량 파손 등으로 공식 이벤트 참가가 힘들 경우 경기위원회의 대회 사무국에 이를 통보하여야 한다.

4. 공지

- 4.1. 대회 조직위원회는 특별규칙을 포함한 공지 사항을 KIC 홈페이지를 통해 공지한다.
- 4.2. 경기위원회는 모든 잠정 및 공식기록과 심사결정문, 공식 통지, 페널티, 조사 및 심의 대상 안내 등을 경기장의 지정된 게시판에 게시한다.
- 4.3. 심사위원회와 경기위원회의 모든 결정 서류에는 반드시 근거 규정의 조항이 명시되어야 하며, 심사위원회 결정 서류에는 심사위원 전원의 서명이 있어야 한다.

5. 출전 자격 및 라이선스

- 5.1. KARA에서 발급한 유효한 라이선스와 KIC에서 발급한 유효한 서킷 라이선스를 보유하여야 한다.
- 5.2. 타국 ASN에서 발급받은 FIA라이선스 소지자의 경우 KARA의 자격 심사 규정을 따른다.

5.3. 클래스별 참가 자격 요건은 다음과 같다.

클래스	라이선스
KIC-스프린트	국내 C 이상
KIC-TT	국내 D 이상
86-타임트라이얼	국내 D 이상
무제한-타임트라이얼	국내 D 이상
F-TT	국내 D 이상

6. 참가 신청

- 6.1. 모든 참가자는 대회별 정해진 참가 접수 기간 내 공지의 방법에 따라 참가 접수를 해야 하며, 참가 접수 마감 이전까지 참가비를 납부해야 한다. 그렇지 않을 때는 출전을 제한받을 수 있다.
- 6.2. 참가 신청 링크는 KIC 홈페이지에서 확인할 수 있다.
- 6.3. 클래스별 참가비는 다음과 같다.

클래스	참가비 (토요일 연습주행, 예선, 결승 포함)
KIC-스프린트	350,000원
KIC-TT	300,000원
86-타임트라이얼	300,000원
무제한-타임트라이얼	300,000원
F-TT	200,000원

※ 부가세 포함

- 6.4. 참가비는 사전 결제(계좌 이체)를 원칙으로 한다.
- 6.5. 다음의 경우를 제외하고 납부한 참가비는 환불되지 않는다.
 - 6.5.1. 참가 접수 후 KMG로부터 참가가 거부된 경우
 - 6.5.2. 불가항력 및 천재지변으로 경기가 취소된 경우

7. 상금

7.1. 클래스별 상금은 다음과 같다.

클래스		상금		
		1위	2위	3위
KIC-스프린트	JS N, CN7 N	1,000,000원	500,000원	300,000원
KIC-TT	JS N	500,000원	300,000원	200,000원
	CN7 N	500,000원	300,000원	200,000원
86-타임트라이얼	GR86	500,000원	300,000원	200,000원
	GT86	500,000원	300,000원	200,000원
무제한 타임트라이얼	수입	500,000원	300,000원	200,000원
F-TT	-	300,000원	200,000원	150,000원

7.2. 단, 종목별 참가대수 10대 미만일 경우 1등만 상금을 지급한다.

8. 참가 가능 차량

- 8.1. 대회에 참가 가능 차량은 제조사 구분 없이 양산 차량으로 한다. 단, 양산 차량 외의 차량은 대회 조직위원회의 승인이 필요하다.
- 8.2. KIC-스프린트 참가 가능 차량은 현대 벨로스터 N(JS N), 현대 아반떼 N (CN7 N)로 운영
- 8.3 KIC-TT 차량 클래스를 현대 벨로스터 N(JS N), 현대 아반떼 N (CN7 N) 구분하여 운영
- 8.4 86-타임트라이얼 클래스를 GT-86, GR-86 구분하여 운영
- 8.5 무제한-타임트라이얼 클래스를 국산차, 수입차 구분하여 운영
- 8.6 F-TT 클래스는 승합차, LPG차량, 전기차를 제외한 전 차종으로 운영

9. 경기방식

9.1. 본 대회의 경기방식은 아래와 같다.

클래스	경기방식	비고
KIC-스프린트	스프린트	정해진 랩 수를 가장 빨리 주행한 순서로 순위를 정한다.
KIC-TT 86-타임트라이얼 무제한-타임트라이얼	타임트라이얼	가장 빠른 랩 타임 기록으로 순위를 정한다.
F-TT	타임 타겟	드라이버가 신청한 목표 기록에 가장 가까운 기록으로 순위를 정한다.

9.2. 클래스별 경기방식은 대회 조직위원회의 판단에 따라 시준 중 변경될 수 있다.

10. 엔트리 번호 및 공식 광고 부착물

- 10.1. 엔트리 번호
 - 10.1.1. 모든 참가 차량은 대회 조직위원회가 지급한 엔트리를 지정된 위치에 부착해야 한다.
 - 10.1.2. 엔트리 번호는 전면유리(조수석 상단), 좌우 측면 도어, 총 3개 위치에 부착해야 한다.
 - 10.1.3. 참가 차량의 엔트리는 차량 검사, 연습 주행, 예선, 결승 등 공식 이벤트가 진행되는 동안 지정된 위치에 항상 부착되어 있어야 한다.
 - 10.1.4. 엔트리 번호는 001번부터 999번까지로 하며 대회 조직위원회에 의해 지정된다.
 - 10.1.5. 33번은 KARA가 지정한 영구결번이므로 사용하지 않는다.
- 10.2. 공식 광고 부착물
 - 10.2.1. 대회 조직위원회는 특정 광고를 전 참가 차량에 위치를 지정하여 부

착하거나, 차량에 표시 또는 부착된 특정 광고를 제한할 수 있으며, 참가자는 이에 따라야 한다.

- 10.2.2. 대회 조직위원회가 지정한 광고물에 대해 정해진 위치에 부착하지 않을 시 엄중한 페널티를 받는다.
- 10.2.3. 차량에 표시 또는 부착하는 광고는 참가팀, 드라이버 등의 이름, 차량명, 회사명, 상품명, 후원사가 원하는 메시지 및 통상 사용되는 스티커에 한하여 허가한다. 단, 미풍양속에 어긋나는 광고는 부착할 수 없다. 대회 조직위원회는 지정한 광고 부착물을 참가자가 부착하지 않거나 분명하게 대회 조직위원회의 광고 활동을 방해했다고 판단될 시 해당 참가자의 경기 출전을 제한할 수 있다.
- 10.2.4. 참가 차량 광고는 엔트리 번호 식별에 영향을 주면 안 된다. 대회 조직위원회에 의해 부적당하다고 판단될 경우 수정 명령이 내려지며, 이를 거부할 경우 경기 출전이 제한된다.
- 10.2.5. 차량에 부착 되는 엔트리 번호와 공식 부착물은 최초 참가시 1회 무상 제공하며 이후 추가로 필요할 경우 KMG를 통해 유상으로 구매하여야 한다.

11. 참가자 확인

- 11.1. 모든 참가자는 드라이버 브리핑 이전에 실시하는 참가자 현장 접수에 반드시 응해야 한다.
- 11.2. 대회 참가신청서 작성을 하지 않은 참가자는 경기 출전에 제한받을 수 있다.
- 11.3. 대회 참가 신청 및 드라이버 브리핑 장소와 시간은 타임테이블을 통하여 공지한다.

12. 드라이버 브리핑

- 12.1. 대회 조직위원회는 드라이버 브리핑을 할 수 있다.

12.2. 모든 드라이버는 드라이버 브리핑에 반드시 참석해야 하며, 대리 출석은 불가능하다.

12.3. 드라이버 브리핑에 지각 혹은 불참한 드라이버는 벌금 및 출전 제한의 페널티가 부과된다.

12.4. 드라이버 브리핑 불참 시 경기 출전이 제한될 수 있으며, 이때 참가비는 환급 및 이월되지 않는다.

12.5. 드라이버 브리핑에 참석할 수 있는 인원은 다음과 같다.

12.5.1. 드라이버

12.5.2. 참가 팀 감독 1인

12.5.3. 통역 1인(드라이버가 외국인일 경우)

12.5.4. 대회 조직위원회가 지정한 오피셜 미디어

13. 메디컬 체크

13.1. 모든 참가자는 지정된 시간 이내에 반드시 메디컬 체크를 받아야 한다.

13.2. 대회 조직위원회가 필요하다고 인정될 경우 언제든지 추가로 참가자의 메디컬 체크를 진행할 수 있다.

13.3. 의료위원장은 참가자의 건강에 문제가 있다고 판단할 경우 경기 참가를 제한할 수 있다.

13.4. 메디컬 체크를 받지 않았으면 및 의료위원장이 경기 출전이 불가능하다고 판단한 경우 경기 참가를 제한할 수 있다.

13.5. 음주 측정에 적발될 경우 알코올 농도에 상관없이 참가할 수 없다.

13.6. 메디컬 체크에 불참 및 부적합 시 경기 출전에 제한될 수 있으며 이때 참가비는 환불 및 이월되지 않는다.

14. 검차

- 14.1. 모든 참가자는 반드시 지정된 시간까지 공인 차량 검차를 받아야 한다.
- 14.2. 안전 장구 및 공식 광고 부착물은 공인 차량 검차와 함께 진행된다.
- 14.3. 사전 공인 차량 검차를 받지 않았거나 부적합 판정을 받은 차량 혹은 기술위원장 또는 심사위원회의 수정 명령에 응하지 않은 차량은 경기에 참가할 수 없다.
- 14.4. 사전 공인 차량 검사에 합격한 차량은 지정된 장소(피트) 외에서의 작업은 금지한다.
- 14.5. 기술위원장은 공인 차량 검사 시간 외에도 수시로 참가 차량 검사를 진행할 수 있는 권한을 가지며 이 검사에 응하지 않는 참가자에 대해 페널티가 적용될 수 있다.
- 14.6. 경기 종료 후 검차
 - 14.6.1. 의무 검차는 경기위원회에 의해 지명된 참가 차량의 검사를 말한다.
 - 14.6.2. 항의 검차는 공식 항의에 의한 참가 차량 검차를 말한다.

15. 사건

- 15.1. 사건이란 경기 중 다음과 같이 발생한 위반 행위 혹은 판정을 위해 조사가 필요한 사항을 말한다.
 - 15.1.1. 대회 규정을 위반했을 때
 - 15.1.2. 사고를 유발했을 때
 - 15.1.3. 차량이 트랙 밖으로 나갔을 때
 - 15.1.4. 정당한 방법으로 추월하는 차량의 진로를 방해했을 때
 - 15.1.5. 피트레인 및 피트에서 지켜야 할 사항을 위반했을 때
 - 15.1.6. 트랙 이탈 주행 발생 시 경기위원회의 판단으로 고의와 이득 여부를 판단하며 심사위원회에서 이로 인한 이익 여부를 판단한 후 다음과 같이 페널티를 부과한다.

클래스	페널티
KIC-스프린트	예선 : 해당 랩 삭제 결승 : 트랙 이탈로 추월이 이루어지는 경우 드라이브 스루 이상의 페널티
KIC-TT	해당 랩 삭제 / 5회 이상 전체 기록 삭제
86-타임트라이얼	
무제한-타임트라이얼	
F-TT	

16. 경기 신호

- 16.1. 경기 중 신호 규정은 FIA ISC Appendix H 규정을 따른다.
- 16.2. 신호기 표시는 신호기와 신호등에 의해 행해진다.
- 16.3. 경기중 모든 신호 표시를 준수하여야 하며 위반 시 페널티가 부과된다.
- 16.4. 황색기 구간 안에서는 코스의 센터 라인으로 주행해야 하며, 황색기 구간 안에서 추월, 스핀, 트랙 이탈, 선행 차량 추돌 및 위협을 하는 경우 엄중한 페널티가 부과된다.

17. 피트레인과 피트

- 17.1. 대회 조직위원회는 참가자에게 피트를 배정한다.
- 17.2. 이벤트 기간 중 차량은 지정된 피트에 있어야 하며 피트 셔터는 열려 있어야 한다.
- 17.3. 피트레인은 차량 주행이 가능한 패스트레인과 차량 작업이 가능한 위킹레인으로 구분된다.
- 17.4. 피트레인 내 주행은 반드시 패스트레인으로만 가능하며 주행속도는 60km/h 이하이다.
- 17.5. 피트인 차량은 코스인 차량보다 우선권을 갖는다
- 17.6. 위킹레인에서 작업 중인 차량 및 팀크루는 패스트레인을 주행하는 다른 차량을 방해해서는 안 된다.
- 17.7. 피트레인 내 동력 후진은 금지한다. 이때 페널티가 부과될 수 있다.

- 17.8. 패스트레인에 차량을 세워두거나 공구를 방치해서는 안 된다.
- 17.9. 차량으로 워킹레인을 가로지르는 주행은 할 수 없다.
- 17.10. 경기 중 워킹레인에서 작업을 필요로 하는 경우 드라이버가 차량에서 벗어나 본인 차량의 작업을 하는 행위를 허용한다. 단, 스프린트 경기중 드라이버 하차는 실격 처리한다.
- 17.11. 스프린트 레이스의 경우 피트월에 진입할 수 있는 패스를 소지한 자는 결승 경기 스타트 후 모든 참가 차량이 1랩을 경과한 뒤 피트 오피셜의 허가하에 피트월에 진입할 수 있다. 이외 레이스는 항상 진입할 수 있다.
- 17.12. 피트레인으로부터 코스인 할 때 피트 출구의 신호등 또는 오피셜의 신호에 따라야 하며, 오피셜의 수신호와 신호등이 다를 경우 오피셜의 수신호를 우선시한다.
- 17.13. 피트 내부에서 흡연, 화기 사용, 취사, 용접 및 도색 작업은 금지한다. 이를 위반할 경우 페널티가 부과될 수 있다.
- 17.14. 경기 종료 후 피트 내부와 주변 정리 및 시설물을 원상 복구해야 한다.
- 17.15. 피트 내부에는 허가받은 경주 차량 외 다른 차량의 주차는 금지한다.

18. 기록 계측

- 18.1. 기록 계측 방법은 차량이 컨트롤라인을 통과한 순간에 자동으로 랩타임이 기록되는 트랜스폰더를 사용한다.
- 18.2. 모든 차량은 트랜스폰더를 장착한 후 코스인을 할 수 있다.
- 18.3. 트랜스폰더에 이상이 발생했을 때 기록위원장을 통해 경기장의 수동 장치에 의해 기록될 수 있다.
- 18.4. 트랜스폰더는 본 규정집에서 지정한 위치에 트랜스폰더 홀더를 사용하여 단단하게 장착해야 한다.
- 18.5. 트랜스폰더는 트랙에서 수직으로 60cm 이내, 프론트 휠하우스 안쪽에 장착되어야 한다.

- 18.6. 트랜스폰더와 트랙 사이에 금속이나 탄소섬유 구조물이 없어야 한다.

19. 타임트라이얼 & 타임 타겟 경기

- 19.1. 타임트라이얼은 1회의 워업 후 1차, 2차 주행을 통합하여 가장 빠른 랩타임으로 최종 순위를 정한다.
- 19.2 타임 타겟은 각 라운드에 참가하는 드라이버가 신청한 목표 기록에 가장 가까운 기록으로 순위를 정하며 각 드라이버가 신청한 목표 시간이 초과 되는 기록은 삭제 된다.
예시) 신청 목표 기록 1분 30초 -> 실제 기록 1분 30초 01 (기록삭제)
신청 목표 기록 1분 30초 -> 실제 기록 1분 29초 99 (기록인정)
- 19.3 타임 타겟은 워업 주행 후 정해진 시간 내에 (운영 사무국 방송 안내) 본인의 신청 목표 기록을 사무국에 제출 하여야 한다.
- 19.4 타임 타겟은 1차, 2차 주행을 통하여 본인이 신청한 목표 기록에 가장 근접한 기록으로 순위를 정한다.

20. 스프린트 경기 예선 및 결승

- 20.1. 스프린트 클래스는 예선과 결승으로 진행되며 모든 참가자는 공식 예선 경기에 참가해야 한다.
- 20.2. 예선은 참가자의 베스트랩 타임으로 결승 그리드 순위를 정하며, 2대 이상의 차량이 같은 베스트랩 타임을 기록한 경우 2번째로 빠른 랩타임을 비교하여 순위를 정하고, 두 번째 랩타임도 같은 경우 그다음 기록으로 순위를 정한다.
- 20.3. 예선을 참가하였으나 기록이 없는 경우는 기록이 있는 참가자를 기록순으로 배정하고 이후 코스인 한 선수로 순위를 배정한다. 예선 경기에 참가를 못한 경우 결승 그리드 게시 30분 전까지 ‘특별출주 신청서’를 대회 조직위원회에 제출한 후 심사위원회의 승인을 득한 후 결승 경기에 참가할 수 있다.

20.4. 결승은 예선의 순서로 그리드를 배정받아 출발선에 정렬한 후 스탠딩 스타트 방식으로 출발하여 정해진 랩 수를 달려 가장 먼저 체커기를 받은 순서로 순위가 부여된다.

21. 공식 경기 진행 요령

- 21.1. 공식 이벤트 개시 5분 전까지 드라이버는 안전 장구를 착용한 상태로 차량에 탑승하여 피트레인 출구에 대기해야 한다.
- 21.2. 공식 경기 코스인은 피트레인 출구의 녹색 신호등 또는 오피셜의 수 신호로 한다.
- 21.3. 공식 경기 종료는 피니시 포스트에서 체커기로 표시한다.

22. 경기의 중단

- 22.1. 안전상 경기위원장은 코스의 정비 또는 사고 차량 및 드라이버의 구난을 위해 경기를 중단할 수 있으며 이때 전 포스트에 적기를 발령하며 전 차량은 60km/h이하의 속도로 순위의 변동 없이 이동해야 한다.
- 22.2. 모든 참가자는 경기 중 적기가 발령되면 피트인하여 피트레인 출구에 대기하여야 한다. 스프린트 클래스의 결승 중 적기가 발령된 경우 컨트롤라인 뒤로 오피셜의 지시에 따라 정렬하여야 한다.
- 22.3. 경기 중단의 경우 이벤트 시간의 조정은 심사위원회가 결정하며, 이에 대한 항의는 할 수 없다.
- 22.4. 공식 이벤트 중 구난 된 차량의 경우 기술위원회 또는 심사위원회 승인 하에 경기에 참가할 수 있다.
- 22.5. 혼주 클래스는 경기 중단 후 재개 시 클래스 별 스타트라인에 도착 순서대로 클래스별로 정렬해야 한다.
- 22.6. 레이스가 중단되는 동안 경기나 기록 시스템은 중단되지 않으며, 대기 중인 차량의 점검을 할 수 있다. 이때 정비가 필요한 차량은 피트인하여 워킹레인에서만 작업이 가능하다. 정비 작업으로 인해 경기 재개를 방해해서는 안 되며 연료 급유 작업은 금지된다. 드라이버는 심사위원회의 승인을 받아 하차할 수 있다.

23. 세이프티카

- 23.1. SC가 발령되면 전 포스트는 SC보드와 함께 황색기가 제시되며, 각 신호등은 일제히 황색등이 점멸되고 SC가 투입된다. 이때 모든 참가 차량은 서행해야 하며, 추월은 엄격히 금지된다.
- 23.2. SC상황에 따른 주행 랩 수와 주행시간은 공식 이벤트 내용에 포함된다.

24. 경기 종료

- 24.1. 체크기는 모든 참가 차량이 피니쉬라인을 통과할 때까지 제시된다.
- 24.2. 체크기를 받은 차량은 순위의 변동 없이 주행속도를 유지하며 즉시 피트인을 해야 한다.

25. 경기 포기(리타이어)

- 25.1. 경기 중 사고 또는 고장으로 인해 자력으로 움직일 수 없을 때 드라이버는 즉시 하차하여 안전한 곳으로 대피해야 하며, 이 경우 리타이어로 처리한다.
- 25.2. 경기 중 드라이버가 차량을 밀어서 피트에 돌아오는 것은 금지한다. 이 경우 리타이어로 간주한다.
- 25.3. 참가자가 결승 레이스를 출전할 수 없는 경우, 결승 레이스의 시작 30분 전까지 사무국에 의사를 전달하여야 한다.

26. 파크퍼미

- 26.1. 파크퍼미 운영 클래스와 장소는 KIC 홈페이지 및 공식 게시판을 통해 공지한다.
- 26.2. 파크퍼미를 운영하는 경우 공식 경기 종료 후 해당 차량은 드라이버에 의해 파크퍼미로 옮겨져야 한다. 이때, 팀 크루의 도움은 받을 수 없다.
- 26.3. 경기가 종료되기 전 피트에서 대기하고 있던 차량은 오피셜의 지시에 따라 드라이버에 의해 파크퍼미로 옮겨져야 한다.
- 26.4. 체크기를 받은 직후부터 파크퍼미 해제까지 그 어떤 누구라도 차량에 접촉할 수 없다. 단, 기술위원장 또는 경기위원회가 허가하는 작업은 예외이며 이 경우 해당 작업에 필요한 최소 인원만 들어가 기술 오피셜의 입회하에 작업해야 한다.

- 26.5. 공식 경기 종료 후 모든 참가 차량은 반드시 경기위원장의 해제 지시가 있을 때까지 파크퍼미에 보관된다.
- 26.6. 단, 사고로 인해 사고 처리나 정비가 필요할 경우 기술위원회의 승인을 득한 후 차량을 정해진 장소로 이동해 작업할 수 있다.

27. 상전

- 27.1. 각 클래스 입상 드라이버는 대회 조직위원회에서 사전 안내한 시간을 준수하고 시상식에 반드시 참석해야 한다.
- 27.2. 순위에 따른 트로피는 1~3위에게만 지급된다.

28. 페널티

- 28.1. 본 규정 및 대회특별규정을 위반한 것에 대한 페널티는 심사위원회가 정하고 위반자에게 통보된다.
- 28.2. 페널티의 종류는 다음과 같다.
 - 28.2.1. 주의
 - 28.2.2. 경고
 - 28.2.3. 벌금
 - 28.2.4. 기록 삭제
 - 28.2.5. 그리드 강등
 - 28.2.6. 피트 스타트
 - 28.2.7. 순위 변동
 - 28.2.8. 초 가산 페널티
 - 28.2.9. 드라이브 스루 / 스탑 앤 고
 - 28.2.10. 실격
 - 28.2.11. 출장 정지
- 28.3. 트랙 이탈에 따른 페널티는 아래와 같다.

클래스	예선	결승(Trial:1차+2차)
KIC-스프린트	해당 Lap 삭제	트랙 이탈로 추월이 이루어지는 경우 드라이브 스루 이상의 페널티
KIC-TT	해당없음	해당 랩 삭제 5회 이상 전체 기록 삭제
86-타임트라이얼		
무제한-타임트라이얼		
F-TT		

28.4. 총 5회 이상 위반의 경우 해당 이벤트 전체 기록 삭제

29. 항의

- 29.1. 드라이버는 자신이 부당하게 처우 받았다고 판단하는 경우 이에 항의할 권리를 갖는다.
- 29.2. 항의는 출전 드라이버만이 할 수 있다.
- 29.3. 항의는 서면으로만 할 수 있으며, 항의 대상과 내용을 구체적으로 기재해야 한다.
- 29.4. 항의 대상과 구체적인 사건 내용을 작성한 항의 신청서를 항의 보조금과 함께 오피셜 사무국에 제출한 시각을 최종 접수 시간으로 한다.
- 29.5. 항의에 관한 심사가 작업이 필요한 경우에는 작업 비용 전액을 신청자가 부담한다. 이 비용은 항의가 정당하다고 판정된 경우에만 반환되며, 이때 해당 비용은 피항의자가 부담한다.
- 29.6. 모든 항의는 잠정 기록 발표 후 30분 이내에 한다.
- 29.7. 판정에 참고할 수 있는 영상 및 사진 자료는 대회 조직위원회가 지정한 오피셜 미디어에 한정한다.
- 29.8. 판정을 위해 심사위원회는 참가자에게 참고 자료의 제출을 요구할 수 있다.
- 29.9. 심사위원회가 내린 항의의 심의 결과는 당사자에게 서면으로 통보하고 공식 게시판에 게시한다.
- 29.10. 심사 후 곧바로 제정이 내려지지 않는 경우 그 제정 발표의 일시와 장소를 명확히 하여 연기할 수 있다.

29.11. 항의 보조금은 항의가 성립한 경우에는 항의자에게 반환되지만 항의 불성립의 경우는 반환되지 않는다.

29.12. 클래스별 항의료는 다음과 같다.

클래스	항의료
KIC-스프린트	350,000
KIC-TT	250,000
86-타임트라이얼	250,000
무제한-타임트라이얼	250,000
F-TT	250,000

30. 항소

- 30.1. 모든 경기 참가자는 심사위원회가 선고할 벌칙 또는 결정에 대하여 KARA에 항소할 수 있는 권리를 가진다. 항소를 하기 위해서는 공식 발표 후 1시간 이내에 서면으로 심사위원회에 항소를 할 의사가 있는 것으로 통보해야 하고, 항소 보증금 일부(50만원)을 함께 납부하여야 한다. 항의와 항소는 ‘KARA 자동차경기 국내규정집 제2장 제12조 항의와 제13조 항소’의 규정을 따른다.

31. 참가자 준수 사항

- 31.1. 참가자는 본 규정집의 내용을 숙지 및 준수해야 한다.
- 31.2. 참가자는 안전에 유의해야 하며, 참가자의 팀 관계자 및 초청자의 모든 행동에 책임이 있다.
- 31.3. 참가자는 언행에 주의하며, 스포츠맨십을 지켜야 한다.
- 31.4. 참가자는 동료 선수 및 대회 관계자 및 단체의 명예를 훼손하는 행동을 해서는 안 된다.
- 31.5. 택시 타임, 이벤트 주행 등 조수석에 동승이 허용된 경우를 제외한 모

든 주행의 동승은 금지된다.

- 31.6. 참가자 및 관계자는 대회 기간 중 음주 및 세계반도핑기구(WADA)에서 금지한 약물을 복용해서는 안 된다. 단 치료 목적인 경우 사전에 대회 조직위원회에 보고해야 한다.
- 31.7. 경기 중 사고로 발생한 손해에 대한 책임은 각 당사자에게 있으며, 타인에게 배상을 요구할 수 없고, 보상을 청구할 수 없다.
- 31.8. 상기 모든 참가자 준수 사항을 위반할 경우 심사위원회의 심의 대상이 되며, 페널티가 부과된다.
- 31.9. 모든 드라이버는 본 규정에서 명시한 클래스별 안전 장구를 주행 중 반드시 착용해야 한다.
- 31.10. 드라이버는 긴급 상황 발생 시 언제든지 구급차, 소방차, 경기위원회 차량 등 서비스 차량이 코스에 들어올 수 있음을 인지해야 한다.
- 31.11. 코스인 차량은 안전경계선을 밟거나 넘어서 코스인 하는 것을 금한다.
- 31.12. 황기 구간에서 스핀 혹은 코스 이탈할 경우 해당 드라이버는 최대 실력의 엄중한 처벌이 주어진다.
- 31.13. 경기 중 드라이버는 다음과 같이 고의로 다른 차량의 주행을 방해하는 행위를 할 수 없다.
 - 31.13.1. 코너링 시 코너 안쪽의 차량은 바깥쪽에 차량이 있을 시 이 차량을 보호할 의무를 가지며, 코스 밖으로 밀어내는 행위는 금지된다.
 - 31.13.2. 선행 차량보다 후행 차량이 빨라 추월을 시도할 때 선행 차량은 2회 이상 진로를 변경할 수 없다.
 - 31.13.3. 코스 밖으로 벗어난 경우 정상적으로 주행 중인 후속 차량을 먼저 보내고 코스로 복귀해야 한다. 코스 복귀 시 타 차량에 방해 행위가 있다고 판단될 때 페널티가 부여될 수 있다.
 - 31.13.4. 위험 사항을 피하기 위한 경우는 예외가 될 수 있다.
 - 31.13.5. 공식 경기 중 차량 수리와 타이어 교환은 반드시 지정된 워킹레인에서 행해야 하며, 다른 장소에서 행하는 것은 엄격히 금지된다.

32. 핸디캡

32.1. 86-TT 핸디캡 부여 기준은 다음과 같다

32.1.1 각 라운드 입상자는 다음 라운드 공식기록에 핸디캡 타임이 가산

1등	2등	3등
+ 3.0 초	+ 2.0 초	+ 1.0 초

32.1.2 핸디캡은 누적이 가능하다. 단, 누적 가능한 최대치는 + 3.0초 제한 (예: 2등 2회 → +2.0초 +2.0초 = +3.0초 적용)

32.1.3 핸디캡 타임을 부여 받은 선수가 이후 라운드에서 4위 이하를 기록한 경우, 누적된 핸디캡 타임은 전부 삭제 된다.

32.1.4 리타이어 시 핸디캡 삭제 단, 불참 (DNS), 실격 (DSQ) 의 경우 핸디캡 삭제 조건에 해당하지 않는다.

32.1.5 핸디캡 타임은 해당 라운드의 공식 베스트 랩 타임에 가산되어 순위를 결정한다.

32.1.6 핸디캡은 차량과 관계 없이 선수에게 적용 된다.

제2부 차량 기술 규정

1. 서문

- 1.1. 본 기술 규정은 대회 참가 차량에 적용된다.
- 1.2. 대회 참가 차량은 차량 기술 규정과 대회 조직위원회로부터 추가로 공지된 기술 관련 공지를 준수하여야 한다.
- 1.3. 모든 참가자는 경기 기간 중 언제든지 기술 위원의 차량 검사 요청에 응해야 한다. 이때 참가 차량이 위험하다고 여겨질 경우 심사위원회는 해당 차량 출전을 제한할 수 있다.
- 1.4. 대회 조직위원회의 판단에 따라 의무 개조를 시행할 수 있으며, 참가자는 이를 따라야 한다. 이때 발생하는 비용은 참가자가 부담한다.
- 1.5. 모든 참가자는 자신의 안전과 동료 참가자의 안전을 최우선으로 차량을 튜닝 및 운영해야 한다.
- 1.6. 기술 규정의 위반으로 실격된 차량은 해당 사항의 조치 없이 이후 이 벤트에 참가할 수 없다,
- 1.7. 본 규정에 대한 해석과 기재되지 않은 사항에 대한 적용 및 결정은 대회 조직위원회의 권한이다.

2. 클래스 구분

2.1. 클래스별 참가 가능 차량은 다음과 같다.

클래스	참가가능차량
KIC-스프린트	KIC-스프린트 : 현대 벨로스터 N (JS N) 현대 아반떼 N (CN7 N, CN7 N PE)
KIC-TT	현대 벨로스터 N, 현대 아반떼 N (JS N, CN7 N, CN7 N PE)
86-타임트라이얼	TOYOTA GT 86, GR 86
무제한-타임트라이얼	수입 양산 차량
F-TT	-

3. 최저 무게

3.1 각 클래스의 최저무게는 아래와 같다.

클래스	최저무게
KIC-스프린트	<ul style="list-style-type: none"> ▪ JS N (MT) : 1,300Kg ▪ JS N (DCT) : 1,350kg (윤활유, 작동유, 연료 등 일체) ▪ CN7 N (MT) : 1,430 Kg ▪ CN7 N (DCT) : 1,480Kg (PE 동일, 윤활유, 작동유, 연료 등 일체)
KIC - TT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ JS N (MT) : 1,310Kg ▪ JS N (DCT) : 1,360kg (윤활유, 작동유, 연료 등 일체) ▪ CN7 N (MT) : 1,430 Kg ▪ CN7 N (DCT) : 1,480Kg (PE 동일, 윤활유, 작동유, 연료 등 일체)
86-타임트라이얼	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GT86 : 1200kg 이상(드라이버 및 장구류 제외) ▪ GR86 : 1250kg 이상(드라이버 및 장구류 제외)
무제한 타임트라이얼	-
F-TT	

3.2. 드라이버와 장구류의 무게는 더하지 않는다.

3.3. 차량의 내장재, 시트 제거 등은 각 클래스 세부 규정에서 정한다.

4. 개조 범위(공통)



- 4.1. 엔진에 공급되는 연료는 실린더 내에서 연소 되어야 하며 배기포트 및 이후의 점화는 금지된다.
- 4.2. 스티어링휠에 핸들봉을 장착해서는 안 된다.
- 4.3. 주유소에서 시판되는 연료를 사용해야 한다.
- 4.4. 국내에서 시판 중인 타이어를 사용해야 하며, 어떠한 물리적, 화학적 가공도 할 수 없다.
- 4.5. 디젤 차량은 DPF 장치가 장착되어 있어야 한다.
- 4.6. 배기파이프 배출구는 차량 후방으로 향하며, 차량 외곽선을 넘지 않아야 한다.
- 4.7. 가변 배기장치가 장착된 차량의 경우 소음측정을 통과한 상태로 유지해야 한다.
- 4.8. 이벤트 기간 중 항상 자력으로 엔진 시동이 가능하여야 한다.
- 4.9. 모든 전장류는 퓨즈를 통해 연결되어야 한다.
- 4.10. 차량의 와이퍼는 항상 작동되어야 한다.
- 4.11. 조명 및 신호장치는 출고 상태를 유지해야 하며, 이벤트 기간 중 상시 작동되어야 한다.

5. 배기 음량

- 5.1. 본 대회에 참가하는 모든 차량은 대회 조직위원회에서 진행하는 소음 측정을 통해 KMG에서 발행하는 소음검차 스티커를 부착해야 한다.
- 5.2. 배기 음량 기준은 105dB 이하로 한다. 단, 말소 차량의 경우 110dB 이하로 한다.
- 5.3. 배기 음량의 측정 기준은 가솔린 5,000RPM 디젤은 3,500RPM으로 한다.
- 5.4. 배기 음량의 측정은 기술위원장의 권한으로 대회 진행 중 추가로 진행이 가능하며, 위반 사항이 적발되면 경기 출전을 제한할 수 있다.

6. 안전장치

- 6.1. 소화 장치
 - 6.1.1. 모든 참가 차량은 소화기를 장착해야 한다.
 - 6.1.2. 차량 내부에 장착된 소화기는 드라이버가 앉은 상태에서 사용할 수 있는 위치에 장착되어야 한다.
 - 6.1.3. 다음의 소화기를 사용해야 한다.

종류	용량	사진	비고
분말소화기	3.3Kg 이상		
하론소화기	3Kg 이상		

- 6.2. 견인 고리
 - 6.2.1. 모든 참가 차량은 전방 또는 후방에 견인고리가 장착되어야 하며 다음의 기준을 충족해야 한다.

구분	형상	최소내경	최소두께	최소폭
금속재질	원형	50mm	10mm	10mm
스트랩	밴드	50mm	2.5mm	50mm






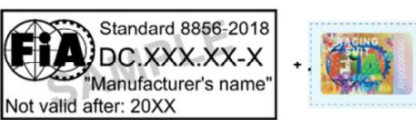
- 6.3. 롤케이지와 윈도우넷
 - 6.3.1. 롤케이지 : 4점식 이상 또는 6점식
 - 6.3.2. 스프린트 : 필수 / 타임트라이얼 : 권장
 - 6.3.3. 윈도우넷이 없는 경우 창문을 닫고 주행해야 한다.

6.4. 드라이버 안전 장구

6.4.1. 드라이버 안전 장구의 의무 사용은 클래스별 아래와 같다.

클래스	헬멧	슈트	글러브	슈즈	HA NS	버킷 시트	4점이상 벨트	방염 내의
KIC-스프린트	필수	필수	필수	필수	필수	필수	필수	권장
KIC-TT	필수	필수	필수	필수	권장	권장	권장	권장
86-타임트라이얼	필수	필수	필수	필수	권장	권장	권장	권장
무제한-타임트라이얼	필수	필수	필수	필수	권장	권장	권장	권장
F-TT	필수	권장	필수	권장	권장	권장	권장	권장

6.4.2. FIA 드라이버 안전 장구 정보

장비명	허가번호	라벨	유효기간
헬멧	FIA8860-2018 and 8860-2018-ABP		추후 발표까지 유효
	FIA8860-2010		2028.12.31.까 지 유효
	FIA8859-2015		추후 발표까지 유효
HANS	FIA8858-2002		추후 발표까지 유효
슈트	FIA8856-2000		라벨만 있을 시 2022.12.31까지 홀로그램 스티커가 있을 시 2028.12.31까지
	FIA8856-2018		추후 발표까지 유효

장비명	허가번호	라벨	유효기간
방염내의 발라클라바 방염양말 글러브 슈즈	FIA8856-2000		2028.12.31. 까지 유효
	FIA8856-2018		라벨 표기일까지 유효
시트벨트	FIA8853/98 FIA8854/98		라벨 표기일까지 유효
시트	FIA8855-1999		제작된 년도로부터 5년, 추가 2년 연장 라벨 부착시 2년 연장
	FIA8862-2009		제작년도로 부터 10년

제3부 각 클래스 차량 기술 규정

1. KIC-Sprint(JS N, CN7 N(PE동일))

- 1.1. 엔진, ECU : 순정 상태 유지
- 1.2. 변속기 : 순정 상태 유지 (수동 또는 DCT)
- 1.3. 흡기배기 : 순정 상태 유지 (N파츠 사용 가능)
- 1.4. 전기계통 : 순정 상태 유지 (경량 배터리 사용 가능)
- 1.5. 서스펜션 : 순정 상태 유지 (캠버볼트 사용가능)
- 1.6. 휠 : 자유
- 1.7. 타이어

JS N	CN7 N (PE 동일)
폭 245mm 이하까지 허용	폭 235mm 이하까지 허용
TW 200 이상 국내 판매 중인 타이어만 사용가능 스태거드 셋업 가능 (예시 F:235mm R:225mm) ※슬릭타이어 불가능	

- 1.8. 브레이크 및 패드 : 순정 브레이크 사용, 패드 자유 (N 파츠 사용불가)
- 1.9. 외관 : 전면 본넷 변경 가능 외 순정 상태 유지
(N파츠 사용 가능, 범퍼레일 탈거 금지)
- 1.10. 실내 : 조수석, 리어시트, 실내 트림 탈거 가능
(단, 대시보드, 프론트 도어트림 탈거 금지)

2. KIC-TT (JS N, CN7 N(PE포함))

- 1.1. 엔진, ECU : 순정 상태 유지
- 1.2. 변속기 : 순정 상태 유지 (수동 또는 DCT)
- 1.3. 흡기배기 : 자유
- 1.4. 전기계통 : 순정 상태 유지 (경량 배터리 사용 가능)
- 1.5. 서스펜션 : 자유
- 1.6. 휠 : 자유
- 1.7. 타이어 : 국내 판매 중인 TW200 이상 폭 245mm 이하 타이어만 사용 가능
(국내외 브랜드)
※ 슬릭타이어 불가능
- 1.8. 브레이크 및 패드 : 자유
- 1.9. 외관 : 디자인 목적의 프론트 립, 리어디퓨저 가능 외 순정상태 유지
(프론트 스플리터, 순정 출고 제품 외 리어 스포일러 금지)
(아반떼 N TCR 에디션 리어윙 금지)
- 1.10. 실내 : 조수석, 리어시트, 실내 트림 탈거 가능
(단, 대시보드, 프론트 도어트림 탈거 금지)

3. 86-TT(GR86)

- 1.1. 엔진 : GR86-240마력 이하, 헤드/블록/피스톤/크랭크 순정 유지, 한 개 이상의 촉매 장치 필수, 독립 스톱틀 사용 금지
- 1.2. 변속기 : 기어비 순정 유지(GR86 종감속 순정 수동 기준 4.1)
- 1.3. 흡기배기 : 자유
- 1.4. 전기계통 : 자유
- 1.5. 서스펜션 : 자유
- 1.6. 휠 : 자유
- 1.7. 타이어 : 국내 판매 중인 타이어만 사용 가능(국내외 브랜드)
※ 슬릭타이어 불가능
- 1.8. 브레이크 패드 : 자유
- 1.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 1.10. 실내 : 대시보드, 도어트림 탈거는 금지한다. (단, 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

4. 86-TT(GT86)

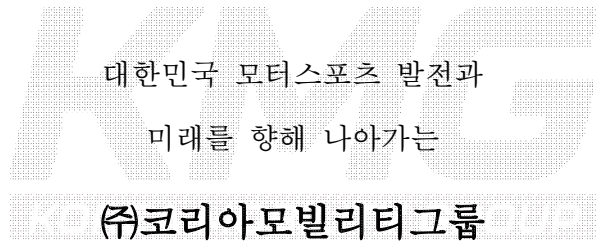
- 1.1. 엔진 : GT86-200마력 이하, 헤드/블록/피스톤/크랭크 순정 유지, 한 개 이상의 축매 장치 필수, 독립 스톱틀 사용 금지
- 1.2. 변속기 : 기어비 순정 유지(GT86 종감속 순정 수동 기준 4.1)
- 1.3. 흡기배기 : 자유
- 1.4. 전기계통 : 자유
- 1.5. 서스펜션 : 자유
- 1.6. 휠 : 자유
- 1.7. 타이어 : 국내 판매 중인 타이어만 사용 가능(국내외 브랜드)
※ 슬릭타이어 불가능
- 1.8. 브레이크 패드 : 자유
- 1.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 1.10. 실내 : 대시보드, 도어트림 탈거는 금지한다.
(단, 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

5. 무제한-TT

- 1.1. 엔진 : 자유
- 1.2. 변속기 : 자유
- 1.3. 흡기배기 : 자유
- 1.4. 전기계통 : ECU 개조 가능
- 1.5. 서스펜션 : 자유
- 1.6. 휠 : 자유
- 1.7. 타이어 : 자유 ※ 슬릭타이어 가능
- 1.8. 브레이크 패드 : 자유
- 1.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 1.10. 실내 : 조수석, 엔진 커버, 실내트림 탈착 가능
(대시보드, 도어트림 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)

6. F-TT (타임 타겟)

- 1.1. 엔진 : 자유
- 1.2. 변속기 : 자유
- 1.3. 흡기배기 : 자유
- 1.4. 전기계통 : ECU 개조 가능
- 1.5. 서스펜션 : 자유
- 1.6. 휠 : 자유
- 1.7. 타이어 : 자유
- 1.8. 브레이크 패드 : 자유
- 1.9. 외관 : 양산 차량의 기본 틀은 유지
- 1.10. 실내 : 조수석, 엔진 커버, 실내트림 탈착 가능
(대시보드, 도어트림 탈거 시 FRP 또는 카본 마감)



대한민국 모터스포츠 발전과

미래를 향해 나아가는

(주)코리아모빌리티그룹