2026

Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM RWD3000 CUP Rallycross

Modyfikowany artykuł	*Data wprowadzenia*	*Data publikacji*
904-4	18.02.2026	18.02.2026
Załącznik 1	30.03.2026	30.03.2026

Art.	
	1. OGÓLNE
	Wstęp
00-1	Grupa PZM RWD3000 CUP jest krajową grupą samochodów, które: ▪ Budowane są na bazie modeli spełniających wymagania art. 02-2. ▪ Wyposażone są wyłącznie w wolnossące silniki benzynowe. ▪ Posiadają napęd na koła jednej osi. Głównym celem PZM RWD3000 CUP jest wdrożenie grupy samochodów, które: ▪ Mają ograniczony zakres modyfikacji a dzięki temu ich koszty budowy i serwisowania są niższe. ▪ Mogą być budowane na bazie modeli spełniających wymagania art. 02-2, również tych niehomologowanych przez FIA/PZM.
00-2	Stosowanie przepisów oraz homologacji: ▪ W kwestiach nieuregulowanych niniejszym regulaminem muszą być stosowane przepisy art. 251, 252, i 253 Zał. J do MKS FIA jak dla Grupy A. ▪ Stosowanie rozszerzeń homologacyjnych FIA (jeżeli występują dla samochodów homologowanych) innych niż ET, VP, VF w odniesieniu do Grupy A jest zabronione, chyba że niniejsze przepisy zezwalają na to.
	Definicje
01-1	Definicje z art. 251 Zał. J do MKS FIA obowiązują z poniższymi zmianami: ▪ Model samochodu - zgodnie z art. 251 Zał. J do MKS FIA i wyprodukowany w ilości przynajmniej 1000 szt. w momencie stosowania przepisów. ▪ Wersja samochodu - modele samochodu różniące się między sobą silnikiem, układami przeniesienia napędu, zawieszenia oraz wyposażeniem. ▪ Samochód bazowy - model samochodu o charakterystyce określonej w art. 02-2, który stanowi bazę do budowy samochodu Grupy RWD3000 CUP. ▪ Silnik bazowy – silnik wymieniony w art. 300-1. ▪ Charakterystyka oryginalna- charakterystyka danego samochodu seryjnego w specyfikacji określonej przez producenta samochodu. ▪ Część oryginalna - część danego samochodu seryjnego w specyfikacji określonej przez producenta samochodu. ▪ Część dowolna - oznacza, że oryginalna część, a także jej funkcje, mogą zostać usunięte lub zastąpione nową częścią, pod warunkiem, że nowa część nie będzie miała żadnej dodatkowej funkcji w stosunku do oryginalnej części. ▪ Ogólnodostępna sprzedaż - produkt wprowadzony do obrotu na terenie Unii Europejskiej. ▪ Segment samochodu - zgodnie z dokumentem *Case No COMP/M.1406 HYUNDAI / KIA REGULATION (EEC) No 4064/89 MERGER PROCEDURE*.
	Samochód bazowy
02-2	Warunki jakie musi spełniać samochód bazowy: ▪ Posiadać nadwozie BMW serii: ○ 1 (E81, E82, E87, F20, F21), ○ 2 (F22), ○ 3 (E30, E36, E46, E90, E92, F30).

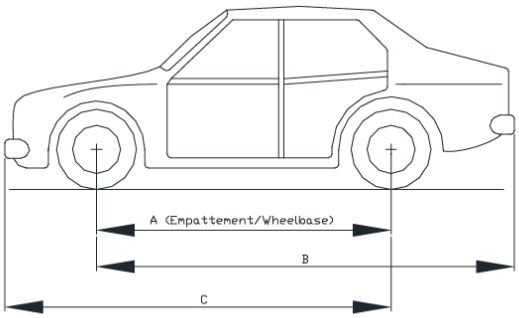
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ Posiadać zamknięty typ nadwozia z minimum 4 miejscami siedzącymi: o coupe, o hatchback, o sedan, o compact. ▪ Posiadać napęd na tylną oś. ▪ Posiada jeden z silników bazowych (BMW M50, M52, M54, N52B25), albo jest możliwy jego montaż bez konieczności modyfikacji nadwozia za wyjątkiem mocowań zespołu napędowego. ▪ Pochodzić z gamy aktualnie produkowanych samochodów lub które były produkowane jeszcze 1 stycznia 1993 r. ▪ Pochodzić z minimalnej produkcji 1000 sztuk identycznych samochodów, przeznaczonych do ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Posiadać homologację FIA/PZM Grupy A lub jeżeli jej brak to równoważne dane, określone przez PZM, w formie m.in. instrukcji obsługowych, katalogów części. PZM zastrzega sobie prawo do niezaakceptowania modelu samochodu lub silnika, który będzie odbiegał od przyjętej koncepcji grupy samochodów PZM RWD3000 CUP (np. wysoki koszt zakupu samochodu bazowego, eksploatacji lub odbiegający poziom osiągów).
Zgodność regulaminowa	
02-6	Przez cały czas trwania zawodów samochód musi być zgodny z: ▪ Niniejszymi przepisami. ▪ Dokumentami homologacyjnymi FIA/PZM lub innymi określonymi przez PZM dokumentami zawierającymi dane techniczne samochodu zgodnie z art. 02-2.
Dopuszczone paliwo	
02-7	Jedynym dopuszczonym paliwem będzie benzyna bezołowiowa o liczbie oktanowej 95 (E10) , albo 98 (E5) (bez możliwości mieszania) ze stacji benzynowej wskazanej przez organizatora w regulaminie uzupełniającym zawodów.
Złącze do poboru paliwa	
02-8	Samouszczelniające złącze do poboru próbki paliwa będzie obowiązkowe we wszystkich konkurencjach sportu samochodowego. Złącze to musi pochodzić z Listy Technicznej FIA nr 5 i zostać zamontowane na przewodzie zasilającym w paliwo wewnątrz komory silnika.
Dozwolone modyfikacje i wyposażenie	
03-1	▪ **Niniejsze przepisy napisane są w formie zezwolenia, dlatego wszystko co nie jest wyraźnie dozwolone poniżej jest zabronione.** ▪ **Części oryginalne mogą być zastępowane ich bezpośrednim zamiennikiem zgodnym z dyrektywą GVO.** ▪ **Minimalne wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa są określone w Art. 10.** ▪ **Samochód, którego konstrukcja zostanie uznana za niebezpieczną, może zostać niedopuszczony do imprezy lub z niej zdyskwalifikowany w każdym momencie jej trwania.**
03-2	<u>Zasady ogólne:</u> ▪ Oryginalne części układu napędowego oraz akcesoria niezbędne do ich prawidłowego funkcjonowania – z wyjątkiem elementów układu kierowniczego, hamulcowego i zawieszenia – mogą być poddawane obróbce wykańczającej, skrawaniu oraz innym operacjom tuningowym, przy zachowaniu możliwości identyfikacji części oryginalnej. Dozwolona jest obróbka mechaniczna, chemiczna i cieplna, w tym szlifowanie, wyważanie, regulacja, redukcja i modyfikacja kształtu. ▪ Granice dozwolonych modyfikacji oraz wyposażenia są określone w kolejnych artykułach. ▪ Zniszczone gwinty mogą zostać naprawione poprzez zastosowanie technologii wkręcenia gwintu z tą samą średnicą wewnętrzną (np. typ „helicoil"). ▪ Ponadto każda część zużyta podczas użytkowania jak i wypadku może zostać zastąpiona wyłącznie częścią identyczną do zniszczonej lub określoną niniejszymi przepisami. <u>Nakrętki i śruby:</u> ▪ Dowolną nakrętkę, śrubę, szpilkę, nit lub wkręt w samochodzie można zastąpić dowolną inną nakrętką, śrubą, szpilką lub wkrętem, również mającą system blokujący (podkładka, nakrętka zabezpieczająca, itd.). Dodanie podkładek jest dozwolone. <u>Czujniki/Siłowniki/Połączenie elektryczne:</u> Dodanie kleju jest dozwolone.

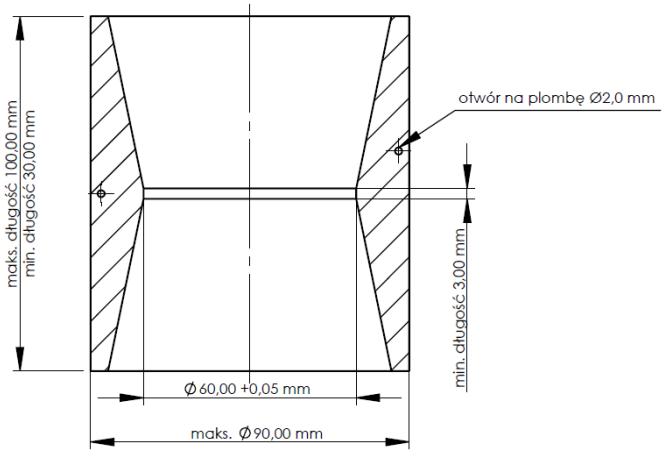
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

03-3	Materiały: ▪ Używanie stopów magnezu, tytanu oraz ceramiki jest zabronione, z wyjątkiem części które są zamontowane w danym samochodzie bazowym. ▪ Użycie włókna węglowego i/lub Kevlaru™ jest dozwolone pod warunkiem, że jest użyta wyłącznie jedna warstwa tkaniny i jest przymocowana do widocznej części powierzchni. ▪ Osłony nadwozia (boki, podłoga, nadkola wewnętrzne) mogą być wykonane z plastiku, gumy lub kilku warstw Kevlaru™ lub włókna szklanego. ▪ Osłony zbiornika paliwa mogą być wykonane z kilku warstw Kevlaru™, włókna węglowego lub włókna szklanego. ▪ Części dowolne musza być zgodne z art. 252-1.3 Zał. J do MKS FIA. Powłoka części: ▪ Zmiana koloru powierzchni części jest dozwolona pod warunkiem, że technologia obróbki powierzchni (malowanie, anodowanie, brak obróbki, etc.) pozostaje oryginalna.
2. WYMIARY I MASY	
Masa minimalna	
201-1	Samochody muszą posiadać przynajmniej poniższą masę:
201-2	Jest to rzeczywista masa samochodu z: ▪ pozostałymi w momencie wykonywania pomiaru płynami, ▪ z kierowcą w pełnym stroju wyścigowym. W żadnym momencie trwania zawodów samochód nie może ważyć mniej niż określona masa minimalna. Użycie balastu jest dozwolone zgodnie z art. 252-2.2. Zał. J do MKS FIA oraz Załącznikiem 1 do niniejszego regulaminu.
201-3	Minimalna masa (na warunkach określonych w art. 201-2) wynosi 1250 kg. W samochodzie nie mogą być przewożone koła zapasowe oraz fotel pilota.
Długość całkowita	
202-1	Długość całkowita musi odpowiadać wartościom samochodu produkowanego seryjnie, uwzględniając tolerancję +/- 1%.
Szerokość nadwozia	
204-1	Szerokość nadwozia musi: ▪ odpowiadać wartościom samochodu produkowanego seryjnie, uwzględniając tolerancję +/- 1% oraz dopuszczone modyfikacje w art. 902-3. ▪ wynosić maksymalnie 1900 mm. Pomiar szerokości nadwozia należy wykonać między górnymi krawędziami nadkoli, na linii środkowej przedniej i tylnej osi, bez uwzględniania akcesoriów (kierunkowskazów itp.).
Prześwit	
205-1	Żadna część samochodu nie może dotykać podłoża gdy powietrze z kół po jednej jego stronie jest spuszczone. Ten test musi być przeprowadzony na płaskim podłożu z samochodem przygotowanym do startu z kierowcą w środku.
Rozstaw osi	
206-1	Rozstaw osi musi odpowiadać wartościom samochodu produkowanego seryjnie, uwzględniając tolerancję +/- 1%.
Zwis przedni i tylny	
209-1	Zwis przedni i tylny musi odpowiadać wartościom samochodu produkowanego seryjnie i muszą być mierzone zgodnie z rys. 255A-1.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	 La tolérance de +/−1% s'applique à A, B, C The tolerance of +/−1% applies to A, B, C Exemple : Empattement = 2580 mm / Porte à faux avant = 780 mm Wheebase = 2580 mm / Front overhang = 780 mm C doit être compris entre les valeurs suivantes : C must be between the following figures : (2580+780)−1% < C < (2580+780)+1% 3326.4 mm < C < 3393.6 mm Dessin / Drawing **255A-1**
3. SILNIK	
300-1	▪ Dozwolone są wyłącznie silniki BMW M50, M52, M54 i N52B25 (silniki bazowe): – Maksymalna pojemność silników BMW M50, M52, M54 wynosi 3000 cm^3 +2.5%, – Maksymalna pojemność silnika BMW N52B25 wynosi 2500 cm^3 +2.5%. ▪ Dozwolona jest wymiana części pomiędzy silnikami bazowymi pod warunkiem, że nie wchodzi to w konflikt z zapisami innych art. niniejszego regulaminu. ▪ Miejsce montażu musi być zachowane jak w samochodzie bazowym. ▪ Dozwolone są wyłącznie miejscowe modyfikacje nadwozia w celu dodania lub modyfikacji punktów montażowych silnika.
300-2	Osłony silnika wykonane z tworzyw sztucznych, które pełnią wyłącznie funkcję estetyczną mogą zostać usunięte.
300-3	Elementy dźwiękochłonne oraz ozdobne zamontowane pod maską mogą zostać usunięte.
300-4	Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku silnika, jeżeli jest to jedyny cel tej operacji.
300-5	Napęd pomocniczy osprzętu silnika jest dowolny.
Mocowania zespołu napędowego (silnik i skrzynia biegów)	
302-1	Ilość, rozmieszczenie oraz mocowania zespołu napędowego są dowolne.
Stopień sprężania	
310-1	Oryginalny.
Tłoki	
317-1	Oryginalne.
Korbowody	
318-1	Oryginalne.
Wał korbowy	
319-1	Oryginalny.
Panewki	
319-2	Oryginalne.
Koło zamachowe	
320-1	Dowolne.
Blok i głowica cylindrów	
321-1	Oryginalne.
321-2	Wszystkie urządzenia do recyrkulacji gazów wydechowych lub podobne systemy (np. dodatkowa pompa powietrza, filtry węgla aktywnego) mogą zostać usunięte a powstałe otwory w wyniku tej operacji mogą zostać zaślepione.
Uszczelka głowicy	
321-1	Oryginalna.
Wtrysk paliwa	
324-a1	<u>Zasady ogólne:</u> ▪ Sposób działania oryginalnego systemu musi zostać zachowany. ▪ Wtryskiwacze: oryginalne.
324-a2	<u>ECU musi być do wyboru:</u> ▪ Oryginalne, ▪ Pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Oprogramowanie ECU jest dowolne. Urządzenie do zapisu danych jest dozwolone pod następującymi warunkami: ▪ Oryginalne lub pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Może być wykorzystywane wyłącznie do odczytu danych z homologowanych czujników określonych oraz ich zapisu. ▪ Urządzenia wykorzystujące bezprzewodową transmisję danych są zabronione, odczyt danych z urządzenia może odbywać się wyłącznie za pomocą komunikacji przewodowej.
324-a3	Wejścia do/wyjścia z ECU włącznie z ich funkcjami muszą być oryginalne, niemniej zabrania się stosowania czujników, przełączników stykowych lub przewodów elektrycznych przy czterech kołach, w skrzyni biegów lub przednim, w środkowym lub tylnym mechanizmie różnicowym. Czujniki i siłowniki muszą być oryginalne. Zabronione jest dodawanie wyłączników pomiędzy ECU a czujnikiem lub elementem wykonawczym.
Wałki i koła rozrządu	
325-1	Oryginalne.
Dźwignie i popychacze zaworowe	
325-f1	Oryginalne.
Układ rozrządu	
326-1	Oryginalny.
Układ dolotowy	
327-a	Oryginalny.
Zawory dolotowe i wydechowe	
327-d1	Oryginalne.
Filtr powietrza	
327-d3	Wkład filtra powietrza, obudowa filtra powietrza, kanały dolotowe do obudowy filtra powietrza oraz od obudowy filtra powietrza do korpusu przepustnicy są dowolne ale muszą pozostać w komorze silnika.
Korpus przepustnicy	
327-d4	Korpus przepustnicy musi być oryginalny lub pochodzący z innego silnika bazowego (do wyboru): ▪ o maksymalnej średnicy wewnętrznej w miejscu przepustnicy nie większej niż 60,1 mm bez konieczności stosowania zwężki, ▪ o maksymalnej średnicy wewnętrznej w miejscu przepustnicy większej niż 60,1 mm. W takim przypadku konieczne jest zastosowanie zwężki na poniższych zasadach. Zwężka musi być umieszczona nie dalej niż 300 mm przed korpusem przepustnicy i musi być wykonana zgodnie z poniższym rys.: 
Sprężyny zaworowe	
327-h1	Oryginalne.
Talerzyki sprężyn zaworowych	
327-h2	Oryginalne.
Kolektor wydechowy	

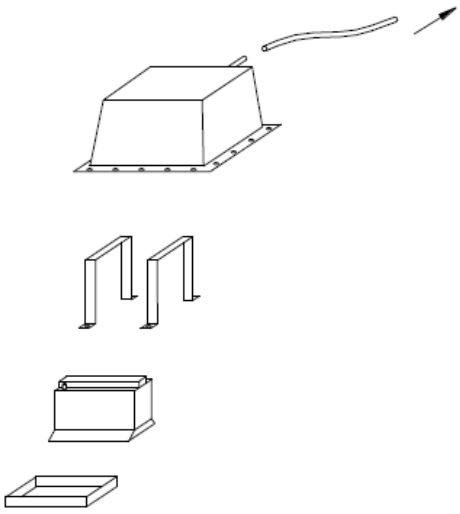
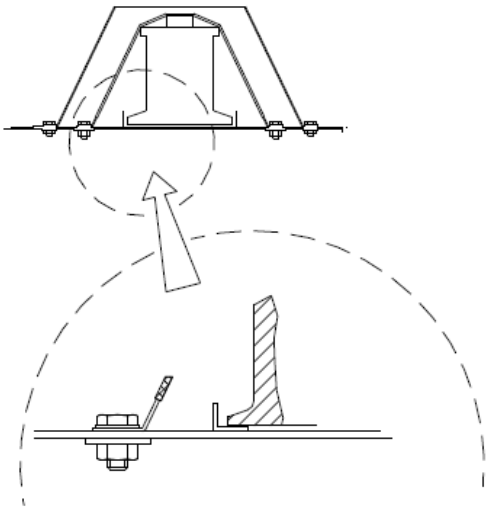
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

327-p1	Dowolny.
	Układ wydechowy
327-p2	Dowolny pod następującymi warunkami: ▪ Grubość rur użytych do układu wydechowego musi być większa lub równa 0.9 mm, mierzone na odcinkach prostych. Maksymalny przekrój tych rur jest równy przekrojowi jak dla rury o średnicy wewnętrznej 70 mm. ▪ Wylot rury wydechowej musi znajdować się z tyłu samochodu, w obrębie jego obrysu, i nie dalej niż 10 cm od tego obrysu. ▪ Końcówki układu wydechowego mogą być przeniesione pod warunkiem, że będą znajdować się z tyłu pojazdu, w jego obwodzie, w odległości mniejszej niż 10 cm od tego obwodu. ▪ Wylot spalin musi być poziomy. Powyższe zezwolenia nie mogą skutkować jakimikolwiek modyfikacjami nadwozia. Wymagania odnośnie poziomu głośności: ▪ Dla wszystkich samochodów obowiązuje limit 100 dB/A. ▪ Hałas należy mierzyć zgodnie z procedurą pomiaru hałasu FIA za pomocą sonometru ustawionego na „A" i „SLOW", umieszczonego pod kątem 45° i w odległości 500 mm od wylotu układu wydechowego, przy silniku samochodu pracującym z prędkością 4500 obr./min.
327-p3	Montaż układu wydechowego: Dozwolone są dodatkowe części oraz punkty mocowania. Osłony termiczne są dozwolone: ▪ Bezpośrednio na układzie wylotowym ▪ Na częściach silnika w bezpośredniej bliskości układu wylotowego, jeżeli jest umożliwiony ich demontażu.
	Katalizator
327-p4	Katalizator: ▪ Musi pochodzić z Listy Technicznej FIA nr 8 lub ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Może być przeniesiony.
	Układ zapłonowy
330-1	Świece zapłonowe, ograniczniki obrotów, przewody wysokiego napięcia: Dowolny producent i typ.
	Układ chłodzenia
331-1	Układ chłodzenia: Dowolny, ale jego elementy, z wyjątkiem urządzenia do ogrzewania wnętrza, nie mogą znajdować się wewnątrz samochodu ani w bagażniku. Chłodnica jest dowolna pod warunkiem, że zostanie zamontowana w oryginalnym miejscu bez żadnych modyfikacji nadwozia.
331-2a	Zamocowania, kierownice powietrza, przewody wodne (na zewnątrz bloku silnika): Dowolne. Można zamontować osłonę chłodnicy, pod warunkiem, że nie spowoduje to wzmocnienia nadwozia. Wentylatory mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Są zamocowane bezpośrednio do chłodnicy lub jej wsporników. ▪ Ich ilość nie może przekraczać dwóch. Zabrania się stosowania jakichkolwiek układów natryskowych na chłodnicę wody silnika.
331-2b	Pozostałe części układu chłodzenia: ▪ Montaż zbiornika wyrównawczego płynu chłodzącego jest dozwolony. ▪ Oryginalny zbiornik wyrównawczy może zostać zastąpiony innym, pod warunkiem że pojemność nowego zbiornika jest nie większa niż 2 litry i jest zlokalizowany w komorze silnika. ▪ Korek układu chłodzenia jest dowolny. Termostat jest dowolny, jak i układ sterowania wentylatora/ów i temperatury przy której się włączają/wyłączają.
	Układ smarowania
333-a1	Chłodnica oleju lub wymiennik: Dowolne ale muszą być zamontowane w komorze silnika. Jeśli odpowietrzenie skrzyni korbowej silnika zostało zmienione w stosunku do modelu podstawowego, musi ono znajdować się w zamkniętym pojemniku (oil catch tank) do oddzielania oleju o pojemności co najmniej 1 litra. Pojemnik ten można umieścić wyłącznie w komorze silnika, montując go w sposób uniemożliwiający przesuwanie się. Musi on również posiadać wentylację prowadzącą na zewnątrz komory silnika.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

333-a2	Wskaźnik oleju: Dowolny, ale musi być stale zamontowany i nie pełnić innych funkcji. Może być przeniesiony z oryginalnej pozycji.
333-a3	Filtr oleju i jego podstawa: ▪ Filtr i/lub wkład filtra oleju są dowolne pod warunkiem że są zamienne z oryginalnymi częściami. ▪ Oryginalne przewody olejowe mogą zostać zastąpione innymi (na zewnątrz bloku silnika). ▪ W celu zamontowania chłodnicy oleju i czujnika temperatury i/lub ciśnienia, podstawa filtra oleju może być obrobiona lub zamieniona na inną. ▪ Dozwolony jest adapter pomiędzy filtrem oleju i jego obudową lub pomiędzy filtrem oleju a blokiem silnika. Ten adapter może mieć również przyłącza dla czujników temperatury i/lub ciśnienia.
Miska olejowa	
333-b1	Dowolna.
4. UKŁAD PALIWOWY	
Zbiornik paliwa	
401-a1	Zbiornik paliwa musi pozostać do wyboru: ▪ Oryginalny. ▪ Bezpieczny zbiornik paliwa musi posiadać homologację FIA zgodnie z jedną z norm: ▪ FT3-1999, ▪ FT3.5-1999, ▪ FT5-1999. Szczelna i ogniotrwała osłona pomiędzy zbiornikiem paliwa a przestrzenią dla załogi jest obowiązkowa. Obowiązkowo tankowanie musi odbywać się wyłącznie za pomocą szybkozłącza. Aby umożliwić sprawdzenie daty ważności zbiornika paliwa, musi być dostępna szczelna i ogniotrwała osłona, jak opisano w artykule 253-14. Lokalizacja bezpiecznego zbiornika paliwa musi spełniać następujące warunki: ▪ Podłoga kokpitu w obszarze tylnych siedzeń może zostać zmodyfikowana w celu zamontowania zbiornika paliwa. ▪ Maksymalne wymiary powstałego otworu w podłodze wynoszą 500 x 500 mm. ▪ Nie można modyfikować podłużnic. ▪ Musi znajdować się co najmniej 50 mm za obowiązkowym elementem przekątnym pałąka głównego klatki bezpieczeństwa. ▪ Musi znajdować się przed osią kół tylnych. ▪ Obowiązkowa jest stalowa szczelna i ogniotrwała osłona o grubości 1,2 mm zamontowana między zbiornikiem a kokpitem. ▪ Dół zbiornika musi znajdować się co najmniej 80 mm od najniższego punktu podwozia. ▪ Wysokość zestawu (zbiornik + obudowa) nie może przekraczać 500 mm. ▪ W kokpicie dozwolone są wyłącznie dwa szczelne otwory inspekcyjne (oprócz otworu inspekcyjnego do sprawdzania daty ważności zbiornika) o łącznej powierzchni 800 cm^2. ▪ Wszelkie modyfikacje podwozia/nadwozie (konstrukcja i montaż) muszą zostać bezwzględnie zatwierdzone przez Zespół GKSS ds. Technicznych przed przystąpieniem do prac.
Instalacja paliwowa	
402-a1	Przewody paliwowe: Dowolne pod warunkiem spełnienia zapisów art. 253-3 Zał. J. Do obwodu zasilania paliwem można dodać filtry paliwa o maksymalnej pojemności jednostkowej 0,5 l.
Pompa paliwa	
402-a2	Pompy paliwa (w tym ich liczba) są dowolne, pod warunkiem że są zainstalowane: ▪ wewnątrz zbiornika paliwa, ▪ na zewnątrz zbiornika paliwa, zabezpieczone szczelną i ognioodporną osłoną.
5. INSTALACJA ELEKTRYCZNA	
Zasady ogólne	
500-1a	▪ Wiązki elektryczne są dowolne, ale wszystkie przewody elektryczne muszą być zaizolowane, solidnie zamocowane i poprowadzone w kokpicie, komorze silnika lub bagażniku. ▪ Niedozwolone jest prowadzenie przewodów między klatką bezpieczeństwa a nadwoziem oraz pod podłogą samochodu. ▪ Maksymalne, dozwolone napięcie wynosi 16V, za wyjątkiem sterownika wtryskiwaczy. ▪ Dodatkowe bezpieczniki mogą zostać dodane do instalacji elektrycznej.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ Skrzynki bezpieczników mogą zostać przeniesione lub usunięte jeżeli nie są używane. ▪ Montaż głównego wyłącznika prądu w kokpicie jest obowiązkowy. **Główny wyłącznik prądu musi odcinać wszystkie obwody elektryczne** – akumulator, alternator lub prądnicę, klaksony, zapłon, sterowanie elektryczne itd. – **i musi również zatrzymywać silnik**. Wyłącznik musi być **iskrobezpieczny** i **dostępny zarówno z wnętrza samochodu** – dla kierowcy siedzącego w fotelu i przypiętego pasami bezpieczeństwa – **jak i z zewnątrz pojazdu**. Jeśli chodzi o dostęp z zewnątrz, **uruchamianie wyłącznika prądu musi obowiązkowo znajdować się w dolnej części mocowania przedniej szyby w samochodach zamkniętych**. Musi być oznaczone **czerwoną błyskawicą** na **niebieskim trójkącie z białą obwódką**, o podstawie co najmniej 12 cm.
	Akumulator
501-1a	<u>Oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:</u> <u>Producent i typ akumulatora:</u> ▪ Producent oraz przewody akumulatora są dowolne. ▪ Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana. ▪ Musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Max. pojemność 70 Ah. <u>Lokalizacja akumulatora:</u> ▪ Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w kokpicie. ▪ Zaleca się, aby akumulator był typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika. ▪ Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy. ▪ Jeśli używany jest akumulator kwasowy i umieszczony jest on w bagażniku, musi on znajdować się w hermetycznie zamkniętym, kwasoodpornym pojemniku, a wentylacja pojemnika musi być prowadzona na zewnątrz samochodu. Bagażnik musi być oddzielony szczelną i ogniotrwała przegrodą od kokpitu.  255-10  255-11 <u>Zamocowanie akumulatora:</u> ▪ Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane. ▪ Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, to musi zostać osadzony na metalowej podstawie i przykręcony śrubami do nadwozia przy użyciu dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną. ▪ W przypadku gdy akumulator jest zamontowany w kokpicie do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i każda z nich musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej umiejscowionej od dołu karoserii o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm^2 każda. ▪ W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, ale nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem to do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.
	Alternator/Generator/Rozrusznik
502-2	Pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Oświetlenie	
503-1a	Oryginalne reflektory i lampy tylne muszą zostać do wyboru: ▪ oklejone przeźroczystą folią. ▪ zdemontowane pod następującymi warunkami: – Powstałe otwory muszą zostać zaślepione zaślepką o kształcie oryginalnego reflektora w części omywanej przez strumień powietrza. W samochodach RWD3000 CUP zaślepki reflektorów mogą zostać wykorzystane do podłączenia kanału doprowadzającego powietrze do obudowy filtra powietrza (art. 327-d3). Obowiązkowe jest następujące oświetlenie tylne Lampy STOP, które muszą spełniać następujące warunki: ▪ Dwie tylne lampy typu przeciwmgielnego o minimalnej powierzchni świetlnej 60 cm^2 z żarówkami o mocy minimalnej 15 wat każda, albo dwie tylne lampy deszczowe wymienione w Liście Technicznej FIA nr 19. ▪ Działać za każdym razem, gdy uruchamiane są hamulce, ▪ Musi być umieszczone symetrycznie w stosunku do osi wzdłużnej samochodu i na tej samej płaszczyźnie poziomej, Dodatkowo do powyższych lamp STOP obowiązkowa jest jedna lampa tylna, która musi spełniać następujące warunki: ▪ Skierowana do tyłu samochodu, ▪ Moc musi zawierać się pomiędzy 20 wat a 30 wat, ▪ Powierzchnia świetlna musi zawierać się pomiędzy 60 cm^2 a 70 cm^2, ▪ Musi być zamontowane na osi wzdłużnej samochodu, ▪ Musi być włączone podczas wszystkich sesji treningowych, kwalifikacji i finałów, ▪ Musi być włączone nawet, jeżeli wyłącznik główny jest w pozycji wyłączony, ▪ Rekomendowane jest użycie lampy deszczowej wymienionej w Liście Technicznej FIA nr 19, Zarówno lampy STOP jak i tylna muszą być zamontowane pomiędzy 1000 mm a 1500 mm powyżej poziomu gruntu, muszą być widoczne z tyłu i muszą zostać zamontowane za płaszczyzną pionową przechodzącą przez oś tylnych kół. Uwagi dodatkowe: Jeżeli reflektory przeciwmgielne są niezależne od reflektorów, to muszą zostać zdemontowane. Powstałe otwory muszą zostać zaślepione lub wykorzystane do chłodzenia hamulców (art. 803-12).
6. UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU	
Sprzęgło	
601-1	Sprzęgło jest dowolne, jednak należy zachować homologowaną obudowę sprzęgła (dzwon) wraz z ze sposobem działania jego mechanizmu. Zbiorniczki płynu sprzęgła mogą być zamontowane wewnątrz kabiny. W takim przypadku muszą być solidnie zamocowane i zabezpieczone osłoną odporną na działanie cieczy i ognia.
601-2	Tarcza sprzęgła: Dowolna, ale musi być tylko jedna pojedyncza tarcza.
Mocowania układu przeniesienia napędu	
602-1	Elementy elastyczne oraz łączniki: Dowolne.
Skrzynia biegów	
603-2	▪ Dozwolone są tylko 5- i 6-biegowe skrzynie biegów z synchronizacją, które były montowane oryginalnie w komplecie z silnikami bazowymi (BMW M50, M52, M54 i N52B25; producenci: Getrag, ZF). ▪ Skrzynie biegów pochodzące z modelów M są zabronione. ▪ Zabrania się zmiany/modyfikowania poszczególnych biegów w obrębie skrzyni biegów, również pomiędzy dozwolonymi skrzyniami biegów. ▪ Dozwolone są wyłącznie miejscowe modyfikacje nadwozia w celu dodania punktów montażowych skrzyni biegów. Zabronione są skrzynie biegów: ▪ półautomatyczne, ▪ automatyczne, ▪ sekwencyjne, ▪ kłowe.
Układ zmiany biegów	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

603-3	Oryginalny układ zmiany biegów, który nie wchodzi w skład skrzyni biegów może zostać zastąpiony innym pod następującymi warunkami: ▪ Jest wymienny z oryginalnym bez żadnych modyfikacji. ▪ Jest układem wyłącznie mechanicznym. ▪ Dozwolone są miejscowe modyfikacje ściany grodziowej w celu przeprowadzenia elementów sterujących.
Układ chłodzenia skrzyni biegów	
603-4	Chłodnica oleju lub wymiennik: Dowolne, pod warunkiem, że nie powodują żadnych modyfikacji nadwozia i znajdują się w jego obrębie.
Przełożenie główne	
605-1	Oryginalne przełożenie główne może zostać zastąpione innym pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego modelu samochodu. ▪ Jest wymienne z oryginalnym w skrzyni biegów bez żadnych modyfikacji. ▪ Wartość przełożenia nie może być niższa niż 4.45. ▪ Dopuszcza się lokalne modyfikacje tylnej ramy pomocniczej w celu dopasowania przełożenia głównego i mechanizmu różnicowego z obudową z innego modelu samochodu bazowego lub z innego modelu samochodu.
Mechanizm różnicowy	
605-3a	Mechanizm różnicowy - dowolny.
605-3b	„Mechaniczny mechanizm różnicowy" oznacza system który działa wyłącznie mechanicznie, tj. bez pomocy układów hydraulicznych lub elektrycznych.
605-3c	Jeżeli samochód oryginalnie wyposażony był w sprzęgło wiskotyczne to może ono zostać zachowane ale nie można dodawać innego mechanizmu różnicowego lub go modyfikować. Sprzęgło wiskotyczne nie jest uważane za system mechaniczny.
Półosie i wał napędowy	
606-1	Półosie są dowolne. Wał napędowy musi być oryginalny lub pochodzić z innej wersji modelu samochodu bazowego.
7. UKŁAD ZAWIESZENIA	
Przedni i tylny układ jezdny	
700-1a	Zasady ogólne: ▪ Wzmacnianie strukturalnych części zawieszenia jak ich zamocowań poprzez dodawanie materiału jest dozwolone pod warunkiem spełnienia zapisów szczegółowych dla danej części określonych w kolejnych artykułach. Elementy zawieszenia z materiałów kompozytowych są zabronione.
700-1b	Sworznie kulowe zawieszenia muszą być oryginalne. Oryginalne tuleje metalowe-gumowe mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Zostaną wykonane z materiału poliuretanowego. ▪ Będą one wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji.
Przednie i tylne piasty	
701-1	Oryginalne przednie lub tylne piasty mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego samochodu bazowego wymienionego w art. 02-2. ▪ Będą one wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji. ▪ Stosowane są parami.
Przednie i tylne zwrotnice	
701-2	Oryginalne przednie lub tylne zwrotnice mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego samochodu bazowego wymienionego w art. 02-2. ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji. ▪ Stosowane są parami.
Przednie i tylne wahacze	
701-3	▪ Wahacze dowolne. ▪ Tylne mocowanie przedniego dolnego wahacza - dowolne.
Przednia i tylna rama pomocnicza	
701-4	Oryginalne. Następujące modyfikacje są dozwolone:

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ Wzmacnianie ram i punktów montażowych poprzez dodanie materiału jest dozwolone. Wzmocnienia ram nie mogą tworzyć przekrojów i nie mogą łączyć dwóch oddzielnych części tworząc jedną. ▪ Tuleje metalowo-gumowe do montażu ram i/lub belek mogą być wykonane z innego materiału niż oryginalne (np. twardsze tuleje metalowo-gumowe, aluminium, pierścienie nylonowe) pod warunkiem że pozycja ramy i/lub belki w odniesieniu do nadwozia pozostaje identyczna biorąc pod uwagę trzy osie układu współrzędnych. Ramy i/lub belki, nadwozie i oryginalne punkty montażowe nie mogą być zmodyfikowane podczas tej operacji. Tolerancja +/- 5mm jest stosowana przy pomiarach pozycji ram.
Sprężyny	
702-1	▪ Wymiary sprężyny głównej i pomocniczej są dowolne. ▪ Siedzisko sprężyny może być przerobione na regulowane również poprzez dodanie materiału. ▪ Sprężyna główna i pomocnicza musi być wykonana ze stopów stali. ▪ Sprężyna śrubowa może zostać wymieniona na dwie lub więcej tego samego typu, osiowo lub szeregowo, pod warunkiem że mogą zostać zamontowane bez żadnych modyfikacji oprócz wymienionych w tym artykule. ▪ Dozwolona jest zmiana położenia sprężyny na umiejscowienie współosiowo do amortyzatora. ▪ Części zapobiegające ruchowi sprężyn w odniesieniu do ich miejsca montażu są dozwolone.
Drążki reakcyjne	
703-1	Dowolne.
Przedni i tylny stabilizator	
704-1	Oryginalny przedni i tylny stabilizator mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego samochodu bazowego wymienionego w art. 02-2, ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji. Może zostać wymontowany lub rozłączony.
Amortyzatory	
705-1	Dowolne pod następującymi warunkami:. ▪ Pochodzą z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Dozwolony jest tylko jeden amortyzator na jedno koło jezdne. ▪ Dozwolona jest zewnętrzna regulacja parametrów amortyzatora (siła ugięcia/odbicia). ▪ Bez zbiorników zewnętrznych. Ustawienie sprężyn jak i amortyzatora z kokpitu jest zabronione.
705-2	Sprawdzenie zasady działania amortyzatorów będzie przeprowadzona w następujący sposób: ▪ Gdy sprężyny i/lub drążki reakcyjne zostaną zdemontowane, samochód musi opaść do ograniczników w czasie krótszym niż 5 minut. ▪ W odniesieniu do zasady działania, amortyzatory gazowe będą traktowane jako hydrauliczne.
705-3	Ogranicznik skoku zawieszenia: Jedna taśma lub linka ograniczająca skok zawieszenia może zostać zamontowana na każde koło i ich jedyną funkcją musi być ograniczanie skoku zawieszenia kiedy amortyzator jest otwarty.
Obudowa amortyzatora McPherson	
706-1	Dowolna pod warunkiem, że pochodzą z ogólnodostępnej sprzedaży.
Przednie i tylne górne mocowania amortyzatora zawieszenia	
707-1	Dowolne pod następującymi warunkami: ▪ Kiedy górne mocowanie zawieszenia jest zamontowane do nadwozia, pozycja punktów obrotu nie może zostać przemieszczona o więcej niż 20 mm w każdej z osi X/Y/Z wg osi układu współrzędnych od oryginalnej pozycji osi obrotu. ▪ Wyłącznie miejscowe modyfikacje nadwozia są dozwolone.
8. UKŁAD JEZDNY	
Koła	
801-1	Dowolne pod następującymi warunkami: ▪ W żadnych warunkach złożenie obręcz (felga)/opona nie może przekraczać szerokości 9” i średnicy 650 mm. ▪ Dopuszczony rozmiar opony: 205/45 R17. ▪ Wykonane są z aluminium (odlewane) lub stali i są jednoczęściowe. ▪ Pochodzą z ogólnodostępnej sprzedaży i nie są modyfikowane.

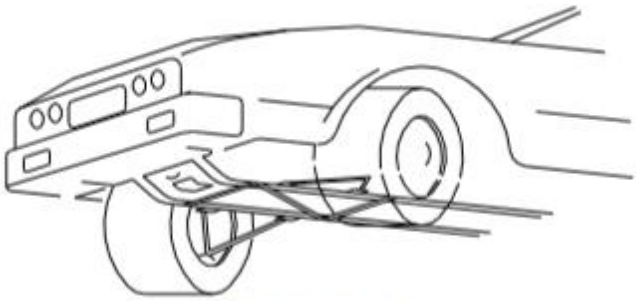
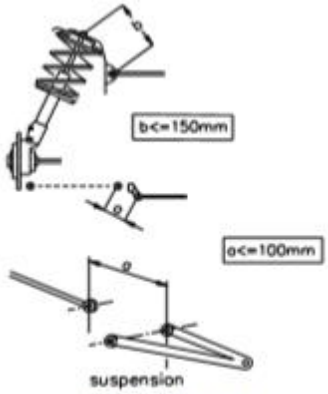
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ **Koło musi być schowane w oryginalnym nadwoziu, to oznacza że górna część kompletnego koła, położona powyżej środka piasty, musi być zakryta przez nadwozie.** ▪ Sposób zamocowania kół za pomocą śrub może być zmieniony na szpilki i nakrętki. ▪ Używanie dystansów zwiększających rozstaw kół jest dozwolone. ▪ Stosowanie wyciągów powietrza z kół jest zabronione. ▪ Stosowanie jakiegokolwiek urządzenia umożliwiającego oponie zachowanie jej właściwości przy ciśnieniu w jej wnętrzu równym lub niższym niż ciśnienie atmosferyczne jest zabronione. ▪ Wnętrze opony (obszar pomiędzy felgą i wewnętrzną częścią opony) musi być wypełniona wyłącznie powietrzem.
801-3	Minimalna masa obręczy (felgi) wynosi 7.5 kg.
801-3a	Średnica obręczy (felgi): 17", szerokość felgi maksymalnie 7" i musi być przewidziana do użycia danego rozmiaru opony. W danym momencie w aucie mogą być zamontowane felgi wyłącznie o takim samym rozmiarze.
801-4	Do 1 marca każdego roku w Załączniku 1 zostanie opublikowany wykaz modeli opon zaakceptowanych przez PZM obowiązujący do publikacji kolejnego wykazu. Zainteresowani mogą zgłaszać propozycje modeli opon na kolejny sezon do 1 lutego danego roku na adres email: rn@pzm.pl. Obowiązek dostarczenia wymaganych danych odnośnie zaproponowanych opon ciąży na zainteresowanym. Koszt zakupu opony wymienionych w Załączniku 1 nie może przekroczyć: ▪ nie może przekroczyć ceny 600 zł z VAT za szt., PZM zastrzega sobie prawo do: ▪ wykreślenie z wykazu danego modelu opony w trakcie sezonu, jeżeli jej koszt zakupu znacznie wzrośnie lub ze względów bezpieczeństwa. zmiany limitu kosztu zakupu opon, biorąc pod uwagę wskaźnik CPI publikowany przez Główny Urząd Statystyczny.
Koło zapasowe	
802-1	Koło zapasowe jest zabronione.
Układ hamulcowy	
803-1	▪ Musi być zgodny z art. 253-4 Zał. J do MKS FIA. ▪ Osłony tarcz hamulcowych mogą zostać usunięte lub zagięte. ▪ Przewody hamulcowe mogą zostać zmienione na typu lotniczego.
Układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania	
803-2	Jeżeli samochód oryginalnie jest wyposażony w system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania to musi on zostać zdezaktywowany a sterownik i części tego układu muszą zostać usunięte.
Wspomaganie układu hamulcowego	
803-3	Oryginalny układ wspomagania układu hamulcowego może zostać: ▪ Zdezaktywowany. ▪ Zastąpiony zestawem, zamontowanym pomiędzy pedałem i pompą hamulcową. Zestaw ten ma za zadanie zapewnić poprawne działanie układu hamulcowego po demontażu oryginalnego układu wspomagania.
Zespół pedałów	
803-4	Wzmacnianie jest dozwolone wyłącznie poprzez dodanie materiału i pod warunkiem że oryginalny zespół pedałów pozostaje wyraźnie identyfikowalny i że te wzmocnienia nie tworzą z dwóch części jednej.
Pompa hamulcowa	
803-5	Oryginalna pompa hamulcowa może zostać zastąpiona inną pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzi z innej wersji modelu samochodu bazowego lub innego modelu samochodu. ▪ Jest wymienna z oryginalną bez żadnych modyfikacji.
Korektor siły hamowania	
803-6	Sportowy korektor siły hamowania jest dowolny pod warunkiem, że pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży.
Tarcze i zaciski oraz mocowania	
803-7	Oryginalne przednie tarcze oraz zaciski hamulcowe wraz z adapterami mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego samochodu bazowego wymienionego w art. 02-2.

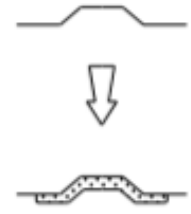
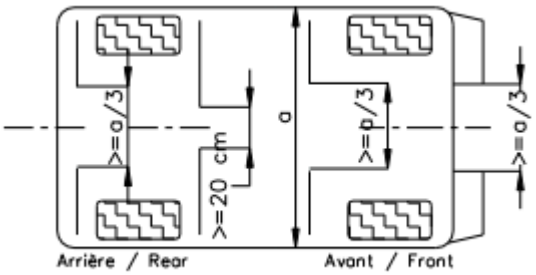
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ Minimalna średnica zewnętrzna i grubość tarczy hamulcowej nie może być mniejsza niż w modelu bazowym. ▪ Przednie tarcze hamulcowe muszą być wentylowane. ▪ Zaciski hamulcowe z adapterem są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji lub zastosowano adapter wykonany ze stali. ▪ Wymieniane są parami. Dozwolone jest dodanie sprężyny w cylindrze zacisków i zastąpić innymi uszczelki oraz osłony pyłowe zacisków.
Hamulec ręczny	
803-9	<u>Hamulec ręczny:</u> ▪ Mechanizm blokujący hamulec ręczny może zostać usunięty w celu uzyskania szybkiego odblokowania (fly-off). ▪ Mechaniczny hamulec ręczny może zostać zastąpiony systemem hydraulicznym. ▪ Dozwolona jest modyfikacja pozycji hydraulicznego hamulca ręcznego pod warunkiem że pozostaje w oryginalnej lokalizacji (tunel centralny…) <u>Pompa hamulca ręcznego hydraulicznego:</u> ▪ Pochodząca z ogólnodostępnej sprzedaży.
Okładziny hamulcowe	
803-10	Materiał i metoda montażu (nitowanie, klejenie) jest dowolne pod warunkiem, że ich powierzchnia nie jest zwiększona.
803-11	Dozwolone jest stosowanie: ▪ Elementów usuwających błoto, które zbiera się na tarczach hamulcowych i/lub kołach. ▪ Elementów chroniących hamulce przed kamieniami.
Kanały chłodzące hamulce	
803-12	<u>Kanały chłodzące hamulce:</u> Dla każdego hamulca jeden kanał chłodzący o maksymalnej średnicy wewnętrznej 100 mm lub dwa o maksymalnej średnicy wewnętrznej 70 mm są dozwolone. Ww. średnica musi zostać zachowana na przynajmniej 2/3 przewodu pomiędzy wlotem i wylotem. Ww. kanały mogą zostać wykonane z kompozytów. Wyłącznie poniższe miejsca montażowe mogą zostać wykorzystane do zamocowania wlotów do ww. kanałów: ▪ Oryginalne otwory w nadwoziu (m. in. zderzaku), np. dla lamp przeciwmgłowych. Element łączący kanał powietrzny z oryginalnym otworem w nadwoziu jest dowolny, pod warunkiem że te otwory pozostaną oryginalne. ▪ Jeżeli samochód nie posiada oryginalnych otworów w nadwoziu (m. in. zderzaku), dwa otwory w kształcie koła o średnicy 100 mm lub dowolnym kształcie o równoważnej powierzchni, mogą zostać wykonane w przednim zderzaku. Kanały chłodzące mogą być zamocowane do nadwozia lub wahaczy, ale nie mogą być zamocowane do zwrotnicy.
Układ kierowniczy	
804-1	Układ kierowniczy i jego rozmieszczenie są dowolne, ale zezwala się wyłącznie na jedno bezpośrednie połączenie mechaniczne pomiędzy kołem kierownicy i kołami kierowanymi. Zabroniony jest układ kierowania 4 kół.
Przekładnia kierownicza	
804-1a	Oryginalna przekładnia kierownicza może zostać zastąpione inną pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzi z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego modelu samochodu. ▪ Jest wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji.
Drążki kierownicze	
804-2a	Oryginalne drążki kierownicze mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego modelu samochodu. ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji. ▪ Stosowane są kompletami.
Kolumna kierownicza i kierownica	
Kolumna kierownicza	
804-3a	Oryginalna, musi być zgodna z art. 253-4 Zał. J do MKS FIA.
Mocowanie kolumny kierowniczej	
804-4	Oryginalne lub homologowane/certyfikowane z klatką bezpieczeństwa.

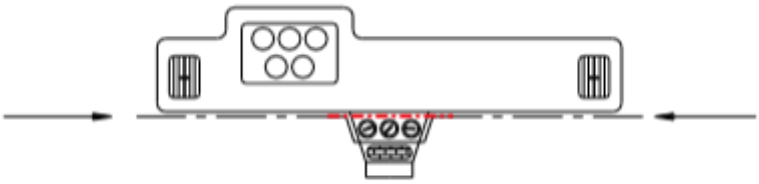
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Koło kierownicy
804-5	Dowolne pod warunkiem, że pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży. System blokujący systemu przeciw kradzieżowego musi zostać usunięty. System quick-release może zostać użyty pod warunkiem, że pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży. Musi składać się z piasty zamontowanej koncentrycznie do osi wałka koła kierownicy, w której kołnierz zwalniający musi posiadać żółty kolor naniesiony poprzez anodowanie lub inną trwałą metodę powlekania i zamontowany jest za kołem kierownicy. Zwolnienie musi być dokonywane poprzez przyciąganie kołnierza zwalniającego wzdłuż osi kierownicy.
	9. NADWOZIE / KAROSERIA
900-1	Wyłącznie następujące części mogą zostać zdemontowane/usunięte z karoserii/nadwozia: ▪ Dozwolone przez inne punkty niniejszego regulaminu. ▪ Nieużywane wsporniki w samochodzie sportowym (np. oryginalnego koła zapasowego), jeżeli nie pełnią jednocześnie funkcji wzmocnienia. <u>Dodatkowe otwory i przyspawane wsporniki:</u> ▪ Dozwolone wyłącznie w celu przeprowadzenia lub zamocowania przewodów, wiązek elektrycznych. <u>Wsporniki dla dodatkowych akcesoriów:</u> ▪ Mogą być zamocowane lub przyspawane do nadwozia. <u>Wygląd zewnętrzny</u> Oryginalny wygląd zewnętrzny samochodu bazowego musi być zachowany. Szczegółowe informacje odnośnie modyfikacji poszczególnych elementów nadwozia patrz kolejne art.
	Elementy wzmacniające
900-3	Elementy wzmacniające mogą być zamontowane do punktów mocowania zawieszenia do nadwozia tej samej osi, po każdej stronie osi wzdłużnej samochodu, pod warunkiem że są możliwe do demontażu i przykręcane do nadwozia. Odległość pomiędzy punktem montażu zawieszenia a zamocowaniem poprzeczki nie może być większa niż 100 mm, chyba że jest to górna poprzeczka zamocowana do zawieszenia McPherson lub podobnego. W tym przypadku, maksymalny dystans pomiędzy zamocowaniem poprzeczki górny punktem obrotu to 150 mm (Rysunki 255-4 i 255-2). Aby zamocować górną poprzeczkę pomiędzy dwoma górnymi punktami nadwozia, maksymalnie trzy otwory po każdej stronie o maksymalnej średnicy 10.5 mm są dozwolone. Elementy montażowe górnych poprzeczek mogą być przyspawane do nadwozia. Poza tymi punktami, górna poprzeczka nie może być zamontowana do nadwozia lub części mechanicznych.
	 Dessin / Drawing 255-2
	 Dessin / Drawing 255-4
	Wzmacnianie nadwozia
900-4	Wzmacnianie zawieszonych części nadwozia poprzez dodanie części lub materiału jest dozwolone pod następującymi warunkami: 1. Kształt części/materiału wzmacniającego musi podążać za kształtem części wzmacnianej, posiadać kształt podobny do niej (patrz rysunek 255-8) i poniższą minimalną grubość mierzoną od powierzchni części oryginalnej:

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ 4 mm dla stalowych części wzmacniających, ▪ 12 mm dla aluminiowych części wzmacniających. 2. Dla części nadwozia, części/materiały wzmacniające muszą być w przestrzeni niewidocznej z zewnątrz. 3. Żebra wzmacniające są dozwolone ale tworzenie przekrojów jest zabronione. 4. Część/materiał wzmacniający nie może mieć innej funkcji niż wzmacnianie i jego grubość musi być stała. Możliwe jest zaślepienie otworów w kopicie, komorze silnika, bagażniku i nadkolach. Te otwory mogą być zaślepione przy użyciu metalu lub plastiku i mogą być przyspawane, przyklejone lub przynitowane. Pozostałe otwory w nadwoziu mogą być zaślepione wyłącznie przy użyciu taśmy klejącej.
 Dessin / Drawing 255-8	
Przednie i tylne nadkola	
900-5a	▪ Dozwolone jest zagięcie metalowych krawędzi lub odcięcie plastikowych krawędzi nadkoli i zderzaków które wystają do wnętrza nadkola (przestrzeń koła). ▪ Plastikowe elementy dźwiękochłonne lub chroniące przed korozją mogą zostać usunięte z wnętrza nadkola. ▪ Ww. części wykonane z materiałów syntetycznych mogą zostać zmienione na aluminiowe, plastikowe lub kompozytowe o tym samym kształcie. ▪ Oryginalne, jednoczęściowe i możliwe do demontażu poszerzenia nadkoli mogą zostać przecięte wzdłuż linii rozdzielającej panele karoserii wyłącznie w celu ułatwienia montażu/demontażu zderzaków.
Fartuchy przeciwbłotne	
900-5b	Zastosowanie fartuchów przeciwbłotnych: ▪ Obowiązkowe na osi napędowej. Fartuchy przeciwbłotne muszą spełniać następujące warunki: ▪ Muszą być wykonane z elastycznego materiału o grubości minimalnej 4 mm (minimalna gęstość = 0,85 g/cm^3). ▪ Muszą być zamocowane do nadwozia. ▪ Muszą zakrywać co najmniej szerokość każdego koła, ale przynajmniej 1/3 szerokości samochodu (patrz rys. 252-6) pomiędzy przednimi i tylnymi kołami musi pozostać niezakryta. ▪ Dolna krawędź fartuchów musi przebiegać nie więcej, niż 10 cm od nawierzchni, gdy samochód stoi bez kierowcy. Z góry i na całej wysokości opony, cała szerokość opony musi być zakryta (patrząc od tyłu).
 252-6	
Podnośnik	
900-6	Punkty podparcia podnośnika mogą zostać wzmocnione, przeniesione i może zostać zwiększona ich liczba. Te modyfikacje są ograniczone wyłącznie do punktów zamocowania podnośnika.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Osłony podwozia	
900-7	Montaż osłon podwozia jest dozwolony pod następującymi warunkami: ▪ Nie wpływają na prześwit. ▪ Są możliwe do demontażu. ▪ Stosowane w celu ochrony następujących części: silnik, chłodnica, zawieszenie, skrzynia biegów, zbiornik paliwa, układ napędowy, układ kierowniczy, układ wydechowy, butle gaśnicze. ▪ Wykonane z aluminium/stali o minimalnej grubości 3 mm, plastiku i/lub gumy i/lub Kevlaru™ i/lub włókna szklanego. ▪ Jeżeli są to osłony zbiornika paliwa mogą być wykonane z kilku warstw Kevlaru™, włókna węglowego lub włókna szklanego. ▪ Jeżeli są to osłony progów mogą być wykonane z kilku warstw Kevlaru™ i włókna szklanego. Oryginalne plastikowe osłony zamontowane pod karoserią mogą zostać usunięte.
Wnętrze	
901-0	W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji, wewnątrz których znajdują się płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem. W kabinie nie mogą występować jakiekolwiek elementy z ostrymi krawędziami. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepione niepalnym materiałem (zalecane zaspawanie).
Deska rozdzielcza/Konsola centralna	
901-6	Oryginalna, następujące modyfikacje są dozwolone: ▪ Elementy wykończeniowe znajdujące się poniżej deski rozdzielczej, które nie są jej częścią mogą zostać usunięte, ▪ Dozwolone jest usunięcie części konsoli centralnej która nie zawiera zarówno oryginalnego sterowania układu ogrzewania jak i wskaźników zgodnie z rysunkiem 255-7a – czarna linia przerywana. Jeżeli oryginalne sterowanie układu ogrzewania nie jest wykorzystywane, to dozwolone jest usunięcie części konsoli centralnej zgodnie z rysunkiem 255-7a – czerwona linia przerywana. ▪ Oryginalne wskaźniki mogą zostać zmienione. ▪ Dodatkowe panele na wskaźniki i/lub przełączniki mogą być z materiałów kompozytowych. ▪ Miejscowe modyfikacje w celu montażu klatki bezpieczeństwa są dozwolone.
 Dessin / Drawing 255-7a	
Ogrzewanie i wentylacja	
901-7	▪ **Wlot powietrza do układu wentylacji musi być odseparowany od komory silnika.** ▪ Oryginalny układ ogrzewania może zostać zastąpiony innym układem, ale układ ten musi zapewnić możliwość usuwania pary wodnej z wewnętrznej powierzchni szyby w każdych warunkach klimatycznych. ▪ Jeżeli nie zostało zachowane rozwiązanie oryginalne, przewody doprowadzające czynnik chłodniczy do wymiennika ciepła w kabinie nie mogą mieć żadnych dodatkowych połączeń oprócz tych na ścianie grodziowej oraz przy wymienniku. Przewody oraz złączki muszą być przystosowane do pracy w temperaturze przewidzianej w układzie chłodzenia oraz posiadać dodatkową osłonę zapobiegająca rozpryskiwaniu się czynnika chłodniczego w kabinie w razie ich rozszczelnienia. ▪ Układ ogrzewania może zostać częściowo lub całkowicie usunięty, jeżeli jest używana elektrycznie ogrzewana szyba (element grzejny lub wentylator elektryczny). W takim przypadku przewody układu chłodzenia doprowadzające wodę do wnętrza pojazdu muszą zostać zaślepione aby zapobiec rozpryskiwaniu się czynnika chłodniczego w razie wypadku. ▪ Kanały powietrzne są dowolne.
901-8	▪ Następujące części układu klimatyzacji mogą zostać usunięte: kompresor klimatyzacji, skraplacz i dodatkowy wentylator, zbiornik płynu, parownik i wentylator parownika, zawór rozprężny, jak również rurki, połączenia, włączniki, czujniki i siłowniki potrzebne do funkcjonowania systemu. ▪ Jeżeli któreś elementy są wspólne z systemem ogrzewania i jest on zachowany, to nie mogą zostać usunięte.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Elementy wykończeniowe wnętrza	
901-9	Tylna półka: ▪ Dozwolone jest usunięcie tylnej półki w samochodach dwubryłowych. Podłoga: ▪ Wykładziny podłogi muszą zostać usunięte. Elementy wygłuszające i wykończeniowe: ▪ Inne elementy wygłuszające i wykończeniowe, poza tymi które są wymienione w artykułach 901-6 i 901-10 mogą zostać usunięte. Materiał izolacyjny może zostać dodany do ściany grodziowej aby chronić załogę przed ogniem.
901-10	Poszycie wewnętrzne drzwi: ▪ Zabronione jest usuwanie lub modyfikowanie jakichkolwiek struktur wzmacniających drzwi. ▪ Dozwolone jest usunięcie materiałów wygłuszających z drzwi, pod warunkiem, że kształt drzwi nie będzie zmodyfikowany. ▪ System centralnego blokowania drzwi może zostać dezaktywowany lub usunięty. ▪ Panele drzwiowe mogą zostać wykonane z arkusza metalu o grubości przynajmniej 0.5 mm, włókna węglowego o grubości przynajmniej 1 mm lub innego solidnego i niepalnego materiału o grubości przynajmniej 2 mm. Minimalna wysokość panelu zabezpieczającego drzwi boczne musi rozciągać się od dołu drzwi do wysokości poprzeczki podszybia drzwi. ▪ Powyższe zasady dotyczą również tapicerki znajdującej się poniżej tylnych bocznych okien samochodów dwudrzwiowych. W przypadku samochodów 4 lub 5 drzwiowych, mechanizm podnoszenia tylnych szyb może zostać zastąpiony urządzeniem blokującym szyby w zamkniętej pozycji.
Wlot dachowy	
901-11	Wlot dachowy może zostać dodany na poniższych zasadach: ▪ 2 klapy maksymalnie ▪ Max. wysokość 10 cm (mierzone od zewnętrznej powierzchni dachu). ▪ Zlokalizowany w 1/3 przedniej części dachu. ▪ Maksymalna szerokość 500 mm. ▪ Zwis w odniesieniu do górnej krawędzi szyby ograniczony do 50 mm.
Akcesoria wewnętrzne	
901-12	Akcesoria: ▪ Wszystkie, które nie mają wpływu na osiągi samochodu, np. wyposażenie polepszające estetykę lub komfort wnętrza samochodu (oświetlenie, ogrzewanie, radio, etc.) są dozwolone. ▪ Wszystkie układy sterujące muszą spełniać tę samą rolę, którą przewidział producent. ▪ Mogą zostać zmodyfikowane aby polepszyć ich używanie i dostępność, np. dłuższa dźwignia hamulca ręcznego, dodatkowa nakładka na pedale hamulca, etc. ▪ W żadnym przypadku te akcesoria nie mogą zwiększać mocy silnika lub wpływać na układy: kierowniczy, przeniesienia napędu, hamulcowy lub przyczepność do drogi, nawet pośrednio.
Pokrywa silnika	
902-1	Materiał: art. 03-3. Kształt powierzchni zewnętrznej nie zmieniony w porównaniu do oryginalnego samochodu. Kształt powierzchni wewnętrznej jest dowolny, pod warunkiem, że nie wystaje z powierzchni zewnętrznej na więcej niż 50 mm do wnętrza. Można wykonać dodatkowe do oryginalnych otwory o łącznej powierzchni maksymalnej 300 cm^2, wliczając to otwory dozwolone w zaślepkach reflektorów (art. 503-1a). Otwory muszą być wyposażone w siatkę drucianą o maksymalnej wielkości oczka 5 mm. Do otworów mogą być dodane zdejmowane obramowania, pod warunkiem, że nie wystają one z powierzchni zewnętrznej na więcej niż 15 mm na zewnątrz i 50 mm do wnętrza. Obramowania nie są uwzględniane przy obliczaniu maksymalnej łącznej powierzchni otworów. Muszą być zamontowane co najmniej dwa bezpieczne zaczepy. Minimalna liczba punktów mocowania do nadwozia = 4. Oryginalne mechanizmy zamykające muszą zostać unieruchomione lub usunięte. Otwieranie z zewnątrz musi być możliwe (bez użycia narzędzi).
Tylna klapa	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

902-2	Materiał: art. 03-3. Kształt powierzchni zewnętrznej niezmieniony w porównaniu do oryginalnego samochodu. Zewnętrzna powierzchnia pokrywy bagażnika może być wykonana z jednego elmentu, obejmującego również zewnętrzne osłony tylnych świateł. Powierzchnia wewnętrzna – dowolna. Muszą być zamontowane co najmniej dwa bezpieczne zaczepy. Minimalna liczba punktów mocowania do nadwozia = 4. Oryginalne mechanizmy zamykające muszą zostać unieruchomione lub usunięte. Otwieranie z zewnątrz musi być możliwe (bez użycia narzędzi).
	Błotniki
902-3	Oryginalne błotniki mogą zostać zmienione na spełniające poniższe wymagania, jeżeli nie stanowią integralnej części nadwozia. Materiał: art. 03-3. Mogą być poszerzone o nie więcej niż 50 mm z każdej strony, mierząc od pionowej części błotnika samochodu bazowego. Dozwolone jest usunięcie materiału błotnika spod poszerzonej części. Kształt nadkola musi być zachowany, ale jego rozmiar jest dowolny. Dozwolona jest zmiana, ale nie całkowity demontaż, wewnętrznego nadkola błotnika. Maksymalna szerokość samochodu nie może zostać przekroczona. Powierzchnia wewnętrzna – dowolna. Minimalna liczba punktów mocowania do nadwozia = 4.
	Drzwi
902-4	Z wyjątkiem drzwi kierowcy, materiał jest dowolny, pod warunkiem zachowania oryginalnego kształtu zewnętrznego. Zawiasy drzwi oraz zewnętrzne klamki są dowolne. Oryginalne zamki mogą zostać wymienione, jednak nowe muszą działać skutecznie. Musi istnieć możliwość otwierania przednich drzwi zarówno z zewnątrz, jak i od wewnątrz. Oryginalne drzwi kierowcy muszą zostać zachowane. Dopuszcza się usunięcie materiałów wygłuszających i wykończenia drzwi. Listwy ozdobne mogą zostać usunięte. Usunięcie bocznych belek ochronnych jest zabronione.
	Zderzak przedni
902-5	Materiał: art. 03-3. Kształt powierzchni zewnętrznej nie zmieniony w porównaniu do oryginalnego samochodu. Grubość przedniego zderzaka musi wynosić minimum 1,0 mm i maksimum 3,0 mm. Cały przedni zderzak może być wykonany jako jeden element, obejmujący również zewnętrzne osłony przednich świateł. Systemy mocowania tylnego zderzaka mogą zostać wymienione. Otwory Dodatkowe otwory mogą zostać wykonane w przednim zderzaku, wraz z bocznymi elementami przedniego zderzaka, jednak łączna powierzchnia otworów w przednim zderzaku nie może przekraczać 2500 cm^2. Otwory te nie mogą wpływać na integralność strukturalną zderzaka. Oryginalne otwory mogą zostać zamknięte. ▪ Kanały powietrzne (bez jakiejkolwiek modyfikacji dozwolonych otworów) mogą zostać dodane pod następującymi warunkami: Doprowadzanie powietrza jest dozwolone wyłącznie w celu chłodzenia następujących elementów pomocniczych silnika: – alternatora – pompy wody – pompy oleju ▪ Dozwolony jest jeden kanał na każdy z wymienionych elementów pomocniczych. ▪ Maksymalny przekrój wewnętrzny każdego kanału musi odpowiadać średnicy koła o średnicy 102 mm.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Przedni zderzak – Mocowania Oryginalne mocowania, belki oraz elementy pochłaniające energię przy niskich prędkościach mogą zostać wymienione, pod warunkiem że główne elementy strukturalne nadwozia nie zostaną osłabione. Można zastosować jedną belkę lub rurę wykonaną ze stali pod następującymi warunkami: ▪ Kształt przekroju jest dowolny, pod warunkiem że jego powierzchnia przekroju poprzecznego jest zawsze mniejsza niż przekrój rury o średnicy 40 mm i grubości 2 mm. ▪ Położenie nowej belki lub rury, włącznie z mocowaniami przedniego zderzaka, nie może znajdować się dalej do przodu niż najbardziej wysunięte do przodu położenie oryginalnych mocowań, belek i elementów pochłaniających energię przy niskich prędkościach. ▪ Należy zachować oryginalne punkty mocowania belki do przednich podłużnic. ▪ Szerokość boczna nowej belki lub rury jest ograniczona maksymalną szerokością przedniego zderzaka. ▪ Aby zapobiec odginaniu się bocznych części rury/belki na zewnątrz, musi ona być połączona z nadwoziem za pomocą stalowej liny (średnica min. 7 mm, maks. 8 mm). ▪ Nowa belka lub rura musi być zakryta przez przedni zderzak. ▪ Seryjny element pochłaniający energię może zostać zmodyfikowany lub usunięty.
	Zderzak tylny
902-6	Materiał: art. 03-3. Kształt powierzchni zewnętrznej nie zmieniony w porównaniu do oryginalnego samochodu. Grubość tylnego zderzaka musi wynosić minimum 1,0 mm i maksimum 3,0 mm. Cały tylny zderzak może być wykonany jako jeden element, obejmujący również zewnętrzne osłony tylnych świateł. Elementy bezpieczeństwa umożliwiające pochłanianie energii uderzenia między zderzakiem a podwoziem mogą zostać usunięte. Systemy mocowania tylnego zderzaka mogą zostać wymienione. Dopuszcza się: ▪ powiększenie oryginalnego wycięcia w tylnym zderzaku pod układ wydechowy lub wykonanie jednego bądź kilku nowych wycięć wyłącznie w celu umożliwienia wyprowadzenia układu wydechowego, ▪ wykonanie jednego lub kilku nowych wycięć (maksymalna łączna powierzchnia = 500 cm^2) wyłącznie w celu odprowadzania ciepła wytwarzanego przez tłumik. Wycięcia muszą być pokryte siatką drucianą o maksymalnym rozmiarze oczka 10 × 10 mm.
	Tylny element aerodynamiczny
902-7	Materiał: art. 03-3. ▪ Nie może wystawać poza obrys samochodu w rzucie pionowym i poziomym. ▪ Musi być solidnie zamontowany.
	Akcesoria zewnętrzne
903-1	<u>Układy oczyszczania szyb i reflektorów:</u> ▪ Pióra wycieraczek dowolne. ▪ W celu montażu klatki bezpieczeństwa mechanizm wycieraczek wraz z silnikiem może zostać przeniesiony (wyłącznie wzdłuż osi wzdłużnej i poprzecznej samochodu. ▪ Tylny mechanizm wycieraczki może zostać usunięty. ▪ Układ czyszczenia reflektorów ~~może~~ musi zostać zdemontowany. ▪ Pompy, przewody i dysze są dowolne. <u>Zbiornik układu myjącego szybę:</u> Pojemność zbiornika jest dowolna i zbiornik może zostać przeniesiony do kokpitu zgodnie z art. 252-7.3 Zał. J lub wnętrza bagażnika lub komory silnikowej. **Musi on być zamontowany za pomocą metalowych taśm.**
903-2	<u>Mocowania zderzaków</u>: Dowolne i mogą być wykonane z materiałów kompozytowych, pod warunkiem że karoseria jak i kształt i pozycja pozostają niezmienione.
903-3	<u>Zewnętrzne elementy dekoracyjne</u>: Usunięcie zewnętrznych elementów dekoracyjnych, które podążają za kształtem nadwozia i posiadających wysokość mniejszą niż 55 mm wysokości jest dozwolone.
	Szyby
904-4	Obowiązuje art. 253-11 Zał. J. z poniższymi warunkami.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Dodatkowe mocowania szyby czołowej i szyb bocznych mogą zostać zamontowane, pod warunkiem że nie poprawiają własności aerodynamicznych samochodu. Szyba czołowa Oryginalna lub homologowana w VO danego modelu lub pochodząca z innej wersji danego modelu może zostać zastąpiona inną pod następującymi warunkami: ▪ Jest wykonana z Poliwęglanu lub PMMA. ▪ Zapewnia tę samą przejrzystość jak szyba oryginalna. ▪ Musi posiadać minimalną grubość 4.75 mm. Szyby boczne i tylna Oryginalne szyby boczne i tylna mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Są wykonane z Poliwęglanu lub PMMA. ▪ Zapewniają tę samą przejrzystość jak szyba oryginalna. ▪ Muszą posiadać minimalną grubość 3.8 mm. ▪ Szyby boczne muszą być wymieniane kompletami. ▪ Szyby boczne muszą być możliwe do zdemontowania bez użycia narzędzi. ▪ Przesuwne okienko musi zostać zamontowane w szybie w lewych przednich i prawych przednich drzwiach. Otwór okienka musi mieć minimalne wymiary 130 mm na 130 mm i maksymalne 150 mm na 150 mm. ▪ Mechanizm podnoszenia szyb może zostać zastąpiony urządzeniem blokującym szyby w zamkniętej pozycji. Szyba czołowa, boczne i tylne jeżeli nie są oryginalne, to dokument określający specyfikację materiału użytego do jej wykonania musi zostać przedstawiony na BK1 zawodów na żądanie Sędziów Technicznych.
Widoczność do tyłu	
904-5	Zewnętrzne lusterka wsteczne: Liczba: 2 (lewe i prawe). Każde lusterko wsteczne musi mieć powierzchnię odbijającą co najmniej 90 cm^2. Dozwolony materiał kompozytowy. Dozwolone jest wycięcie (maks. 25 cm^2) w celu wentylacji kokpitu. Wewnętrzne lusterko wsteczne: Liczba: 1.
Podszybie	
904-6	Oryginalne, zmodyfikowane miejscowo w celu: ▪ Montażu klatki bezpieczeństwa. ▪ Ułatwienia dostępu do górnych punktów mocowania zawieszenia. Dodatkowe zamocowania mogą zostać dodane w celu ich montażu do nadwozia.
10. Wyposażenie bezpieczeństwa	
Klatka Bezpieczeństwa	
1000-1	▪ Klatka bezpieczeństwa musi być zgodna z art. 8.1 i 8.2 art. 253 aktualnego Zał. J do MKS FIA. Do określenia daty stosowania przepisów określonych w art. 253-8 Zał. J zostanie przyjęta data homologacji FIA/PZM samochodu (jeżeli występuje) lub wystawienia KSS PZM. ▪ Dla samochodów dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2022, alternatywnie klatki bezpieczeństwa muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi w załączniku nr 5, pkt 3 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM. W przypadku stosowania procedury opisanej w załączniku nr 5, pkt 3 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM, samochód będzie mógł być zgłaszany wyłącznie w zawodach krajowych PZM, co zostanie potwierdzone adnotacją w Książce Samochodu Sportowego PZM. ▪ Dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2023 i przed 01.01.2027, alternatywnie, klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być certyfikowane zgodnie z wymogami określonymi przez PZM (załącznik nr 5, pkt 2 Regulaminu Certyfikacji Klatek Bezpieczeństwa PZM, uwzględniając rys. 253-35 Art. 253 Zał. J do MKS 2020).
Fotele	
1001-2	Fotele muszą spełniać następujące warunki: ▪ Zgodne z art. 253 Zał. J do MKS FIA.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ Mogą być używane przez maksymalnie 10 lat od daty produkcji. ▪ Materiał foteli kierowcy jest dowolny ale waga skorupy fotela (siedzenie bez gąbki i wsporników) musi wynosić więcej niż 7 kg. ▪ Użycie foteli zgodnych z normą 8855-2021 wykonanych z włókna węglowego jest zabronione, chyba że jest to zgodne z art. 03-3. Masa kompletnego fotela tak jak był on homologowany (zgodnie z Listą Techniczną FIA Nr 91) bez wsporników musi wynosić więcej niż 10 kg. ▪ Fotele zgodne z normą 8862-2009: Materiał foteli jest dowolny, natomiast masa samej skorupy (fotel bez pianki i mocowań) musi być większa niż 10 kg. ▪ Dozwolony jest wyłącznie fotel kierowcy. ▪ Przednie fotele mogą zostać przesunięte do tyłu ale nie dalej niż za płaszczyznę pionową zdefiniowaną przez przednią krawędź oryginalnego tylnego siedzenia i muszą być zamontowane przed pałąkiem głównym (lub tylnym elementem pionowym półpałąka bocznego) klatki bezpieczeństwa. ▪ Kompletne siedzenie tylne musi zostać usunięte.
Pasy bezpieczeństwa	
1001-3	<u>Pasy bezpieczeństwa muszą spełniać następujące warunki:</u> ▪ Zgodne z art. 253 Zał. J do MKS FIA (norma 8853-2016). ▪ Posiadać przynajmniej 5 punktów zamocowania. Pasy bezpieczeństwa tylnych miejsc siedzących muszą zostać usunięte.
Gaśnice i Systemy Gaśnicze	
1001-4	<u>Gaśnice ręczne:</u> ▪ Zastosowanie zgodne z art. 253-7 Zał. J jest obowiązkowe. <u>Systemy gaśnicze:</u> ▪ Zastosowanie zgodne z art. 253-7 Zał. J jest opcjonalne. Butle z materiałów kompozytowych są zakazane.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM

RWD3000 CUP

Rallycross

Załącznik 1

Wykaz modeli opon

205/45 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 1*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 2*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 2 NK*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 3*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 3 NK*
205/45 R17	*MALATESTA*	*MRX WET*
205/45 R17	*MALATESTA*	*MRX SOFT*
205/45 R17	*WESTLAKE*	*Z-107*

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie