2026

Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM SUPERNATIONAL LIGHT 4x4 (SNL4x4) Rallycross

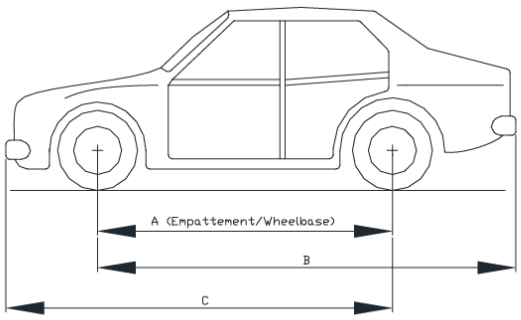
Modyfikowany artykuł	*Data wprowadzenia*	*Data publikacji*
02-1, 02-7, 300-1, 304-1a, 304-1b, 324-a1, 327-a, 327-d4, 801-3, 801-3a, 801-4, 904-4, 1000-1a, 1000-1b	2026.02.16	2026.02.16
Załącznik 1	2026.03.10	2026.03.10
803-4	2026.05.08	2026.05.08

Art.	
	1. OGÓLNE
	Wstęp
00-1	Grupa PZM SuperNational Light 4x4 (SNL4x4) jest krajową grupą samochodów, które: ▪ Posiadają homologację FIA. ▪ Wyposażone są wyłącznie w turbodoładowane silniki benzynowe. ▪ Posiadają napęd na koła obu osi. Głównym celem PZM SuperNational Light 4x4 (SNL4x4) 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 posiadających homologację FIA i są wykorzystywane również w innych konkurencjach z uwzględnieniem ich dostosowania do konkurencji rallycross.
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 pkt. 02-2, który stanowi bazę do budowy samochodu Grupy SNL4x4. ▪ 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*.
	Klasy SNL4x4
02-1	SNL4x4: ▪ turbodoładowany silnik benzynowy o nominalnej pojemności do 2000 cm^3

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ turbodoładowany silnik benzynowy o nominalnej pojemności do 2500 cm^3 w przypadku samochodów Subaru lub wykorzystujących podzespoły Subaru (patrz art. 900-1b).
	Samochód bazowy
02-2	Warunki jakie musi spełniać samochód bazowy: ▪ Posiadać homologację FIA w Grupie N wydaną od 01.01.1993 r. ▪ Posiadać napęd na dwie osie. ▪ Posiadać turbodoładowany silnik o pojemności nominalnej do 2000 cm^3 lub 2500 cm^3 w przypadku samochodów Subaru. PZM zastrzega sobie prawo do niezaakceptowania modelu samochodu, który będzie odbiegał od przyjętej koncepcji grupy samochodów PZM SNL4x4 (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.
	Dopuszczone paliwo
02-7	Dopuszczona są wyłącznie: 1. benzyna (art. 266-B-1 Zał. J do MKS FIA) lub inne paliwa wymienione w art. 266-B-3. 2. benzyna bezołowiowa o liczbie oktanowej 95 (E10), albo 98 (E5) dostępne na stacjach paliw w RP.
	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	Zasady ogólne: ▪ **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 oraz przy zachowaniu mas i wymiarów określonych w homologacji. 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. Nakrętki i śruby: ▪ 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. Czujniki/Siłowniki/Połączenie elektryczne: Dodanie kleju jest dozwolone.
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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ 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 1350 kg. W samochodzie nie mogą być przewożone koła zapasowe oraz fotel pilota.
Długość całkowita	
202-1	Długość całkowita musi odpowiadać wartościom homologacyjnym, uwzględniając tolerancję +/- 1%.
Szerokość nadwozia	
204-1	Szerokość nadwozia musi odpowiadać wartościom homologacyjnym, uwzględniając tolerancję +/- 1%. 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 homologacyjnym, uwzględniając tolerancję +/- 1%.
Zwis przedni i tylny	
209-1	Zwis przedni i tylny musi odpowiadać wartościom homologacyjnym i muszą być mierzone zgodnie z rys. 255A-1.
	 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	Oryginalny silnik może zostać zastąpiony innym pod następującymi warunkami: ▪ pochodzi z homologowanego samochodu i jest tego samego producenta, co samochód bazowy lub w przypadku zastosowania art. 900-1b jest tego samo producenta co pozostałe podzespoły. ▪ w przypadku samochodów Subaru lub wykorzystujących podzespoły Subaru (patrz art. 900-1b) można zastosować silnik o oznaczeniu EJ25X (X – cyfra zmienna).
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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

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	Elementy elastyczne oraz łączniki: Dowolne. Ilość i rozmieszczenie mocowań zespołu napędowego musi pozostać oryginalna.
	Układ doładowania
304-1a	Turbosprężarka: ▪ Oryginalny układ doładowania musi zostać zachowany. ▪ Łożyska wału wirnika mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: – Pochodzą z ogólnodostępnej sprzedaży, – Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji. Ogranicznik wlotu powietrza: ▪ Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wlotu powietrza dla: – silników o pojemności nominalnej do 2000 cm^3 wynosi 34 mm a zewnętrzna 40 mm, – silników o pojemności nominalnej powyżej 2000 cm^3 do 2500 cm^3 wynosi 33 mm a zewnętrzna 39 mm, przy założeniu warunków określonych w art. 255.5.1.8.3 Zał. J 2019 do MKS FIA. ▪ Ogranicznik wlotu powietrza oraz sposób jego montażu musi zostać zatwierdzony przez Zespół GKSS ds. Technicznych. ▪ Całość powietrza potrzebnego do zasilenia silnika musi przechodzić przez ogranicznik wlotu powietrza. W przypadku, gdy w turbosprężarce za ogranicznikiem wlotu powietrza oryginalnie zastosowany jest zawór DV, to dopuszcza się jego usunięcie i zaślepienie powstałych po jego usunięciu otworów. ▪ PZM zastrzega sobie prawo do zmiany średnicy ogranicznika wlotu powietrza bez zapowiedzi. Przewody układu doładowania: ▪ Mocowania są dowolne. Przewody pomiędzy turbosprężarką, intercoolerem i kolektorem są dowolne (pod warunkiem, że pozostają w komorze silnika), ale ich jedyną funkcją musi być kierowanie powietrza i łączenie części ze sobą a ich średnica wewnętrzna oraz długość nie może być większa niż oryginalnych.
304-1b	Wymiennik układu doładowania (intercooler) może zostać zastąpiony innym pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzi z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego modelu samochodu. ▪ Nie może być modyfikowany. ▪ Musi być zamontowany w komorze silnika bez modyfikacji nadwozia. ▪ Mocowania są dowolne. ▪ Jest wymiennikiem ciepła typu powietrze/powietrze o maksymalnej objętości rdzenia 8.5 dm^3. ▪ Kanały prowadzące powietrze od otworów w zderzaku do zewnętrznej części rdzenia intercoolera (kierownice powietrza) są dowolne. ▪ Musi zostać zatwierdzony przez Zespół GKSS ds. Technicznych.
	Stopień sprężania
310-1	Max. 10,5:1.
	Tłoki
317-1	Dowolne, podobnie jak pierścienie tłokowe, sworznie tłokowe oraz ich elementy zabezpieczające.
	Korbowody
318-1	Dowolne pod warunkiem zgodności z masą i wymiarami określonymi w homologacji.
	Wał korbowy
319-1	Oryginalny.
	Panewki
319-2	Marka i materiał są dowolne; muszą jednak zachować oryginalny typ i wymiary.
	Koło zamachowe
320-1	Oryginalne koło zamachowe może zostać zastąpione innym pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Jest wymienny z oryginalnym bez żadnych modyfikacji. ▪ Jest wykonane ze stali lub z żeliwa.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Blok i głowica cylindrów	
321-1	▪ Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku cylindrów i głowicy cylindrów, pod warunkiem że jedynym celem tej operacji jest ich zamknięcie. ▪ Dopuszcza się rozwiercenie cylindrów maksymalnie o 0,6 mm w stosunku do oryginalnej średnicy, o ile nie prowadzi to do przekroczenia limitu pojemności skokowej danej klasy. ▪ Wymiana tulei cylindrowych jest dozwolona na tych samych zasadach, co rozwiercanie, przy czym materiał tulei może zostać zmieniony. ▪ Tuleje muszą mieć wewnętrzny przekrój kołowy i być koncentryczne względem cylindrów, mogą być suche lub mokre oraz oddzielne od siebie. ▪ Planowanie (szlifowanie powierzchni) bloku cylindrów i głowicy cylindrów jest dozwolone.
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	Dowolna.
Wtrysk paliwa	
324-a1	Zasady ogólne: ▪ Sposób działania oryginalnego systemu musi zostać zachowany. ▪ Wtryskiwacze muszą być oryginalne lub pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.
324-a2	ECU musi być do wyboru: ▪ Oryginalne, ▪ Pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży. 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	Dowolne, z wyjątkiem liczby i ilości łożysk. Do łożysk dopuszcza się dodanie tulei ślizgowych, jednak ich szerokość nie może być większa niż szerokość oryginalnych łożysk.
Dźwignie i popychacze zaworowe	
325-f1	Oryginalne.
Układ rozrządu	
326-1	Dowolny.
Układ dolotowy	
327-a	Dowolny.
Zawory dolotowe i wydechowe	
327-d1	Dowolne pod warunkiem zgodności z wymiarami określonymi w homologacji.
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.
Przepustnica	
327-d4	Dowolna.
Sprężyny zaworowe	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

327-h1	Dowolne.
Talerzyki sprężyn zaworowych	
327-h2	Dowolne.
Kolektor wydechowy	
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	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.
333-a2	Wskaźnik oleju: Dowolny, ale musi być stale zamontowany i nie pełnić innych funkcji. Może być przeniesiony z oryginalnej pozycji.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

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 ▪ 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 ognioodporna osłona, jak opisano w artykule 253-14. Lokalizacja 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 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. ▪ Skrzynki bezpieczników mogą zostać przeniesione lub usunięte jeżeli nie są używane.
	Akumulator
501-1a	Oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Producent i typ akumulatora: ▪ Producent oraz przewody akumulatora są dowolne. ▪ Oryginalna liczba akumulatorów musi zostać zachowana. ▪ Musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Max. pojemność 75 Ah. Lokalizacja akumulatora: ▪ Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnej lokalizacji lub w miejscu określonym w VO. ▪ Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika. ▪ Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy. Zamocowanie akumulatora: ▪ 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.
501-1b	Zewnętrzny i wewnętrzny główny wyłącznik prądu (art. 253.13 Zał. J do MKS FIA): ▪ Wyłącznik główny prądu musi odcinać wszystkie obwody elektryczne, w tym: akumulator, alternator lub prądnicę, oświetlenie, sygnały dźwiękowe, zapłon, układy sterowania elektrycznego itp., a także powodować zatrzymanie silnika. ▪ Musi to być model iskrobezpieczny oraz musi być dostępny z wnętrza pojazdu dla kierowcy i pilota siedzących na swoich miejscach i zapiętych pasami bezpieczeństwa, a także z zewnątrz pojazdu. ▪ W przypadku dostępu z zewnątrz, urządzenie uruchamiające wyłącznik musi być obowiązkowo umieszczone w dolnej części mocowania przedniej szyby w samochodach zamkniętych. Musi być ono oznaczone czerwoną błyskawicą umieszczoną w niebieskim trójkącie z białą obwódką, o podstawie co najmniej 12 cm.
	Alternator/Generator/Rozrusznik
502-2	Pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży.
	Oświetlenie
503-1a	Oryginalne reflektory i lampy tylne muszą zostać zdemontowane pod następującymi warunkami: ▪ Powstałe otwory muszą zostać zaślepione zaślepką o kształcie oryginalnego reflektora w części omywanej przez strumień powietrza. Zaślepki te 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,

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	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.
Mocowania układu przeniesienia napędu	
602-1	Elementy elastyczne oraz łączniki: Dowolne.
Skrzynia biegów	
603-2	Oryginalna skrzynia biegów może zostać zastąpiona inną pod następującymi warunkami: ▪ Pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Sposób wybierania biegów ręczny w układzie H lub sekwencyjny. ▪ Dopuszczone są kłowe skrzynie biegów. ▪ Przełożenia biegów są dowolne, ale musi posiadać bieg wsteczny. ▪ Obudowa nie może zostać zmodyfikowana. ▪ Jest wymienna z oryginalną bez żadnych modyfikacji bloku silnika ▪ Miejsce montażu musi być zachowane jak w samochodzie bazowym. ▪ Dozwolone są wyłącznie miejscowe modyfikacje nadwozia w celu dodania punktów montażowych skrzyni biegów. Zabronione są skrzynie biegów: ▪ półautomatyczne, ▪ automatyczne.
Układ zmiany biegów	
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	Dowolne.
Mechanizm różnicowy	
605-3a	Mechaniczny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu jest 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 wały napędowe	
606-1	Półosie i wały napędowe są dowolne.
7. UKŁAD ZAWIESZENIA	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

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.
700-1b	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 modelu samochodu. ▪ 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 modelu samochodu. ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji. ▪ Stosowane są parami.
Przednie i tylne wahacze	
701-3a	Oryginalne. Następujące modyfikacje są dozwolone: ▪ Wzmocnienia są dozwolone wyłącznie przez dodanie materiału podążającego za oryginalnym kształtem oraz pod warunkiem, że część oryginalna pozostaje łatwo identyfikowalna i że to wzmocnienie nie łączy dwóch osobnych części. ▪ Gniazda osadzenia sprężyn mogą zostać usunięte, jeżeli nie są używane. ▪ Sworzeń wahacza łączący go ze zwrotnicą musi być oryginalny.
701-3b	Oryginalne. Następujące modyfikacje są dozwolone: ▪ Wzmacnianie są dozwolone wyłącznie przez dodanie materiału pod warunkiem, że część oryginalna pozostaje łatwo identyfikowalna i że to wzmocnienie nie łączy dwóch osobnych części. ▪ Siedziska sprężyn mogą zostać usunięte, jeżeli nie są używane. Z wyjątkiem, gdy nie są zastosowane oryginalnie, stosowanie łożysk igiełkowych jest zabronione.
Przednia i tylna rama pomocnicza	
701-4	Oryginalne. Następujące modyfikacje są dozwolone: ▪ 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 modelu, ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	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. ▪ Łożyska ślizgowe są obowiązkowe. Zbiorniki amortyzatorów: ▪ Mogą zostać zamontowane bez modyfikacji nadwozia samochodu. ▪ Jeżeli amortyzatory posiadają osobne zbiorniki amortyzatorów zlokalizowane w kokpicie, bagażniku i jeżeli nie jest odseparowany od kokpitu, muszą być pewnie zamontowane i zabezpieczone osłoną. 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. ▪ Wykonane są z aluminium (odlewane) lub stali i są jednoczęściowe. ▪ Pochodzą z ogólnodostępnej sprzedaży i nie są modyfikowane. ▪ **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) w zależności od jej średnicy wynosi: ▪ 18” – 8.0 kg ▪ 17” – 7.5 kg ▪ 16” – 7.5 kg ▪ 15” – 5.5 kg
801-3a	Średnica obręczy (felgi) maksymalnie 18”, szerokość felgi maksymalnie 8” 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 asfaltowych zaakceptowanych przez PZM obowiązujący do publikacji kolejnego wykazu.

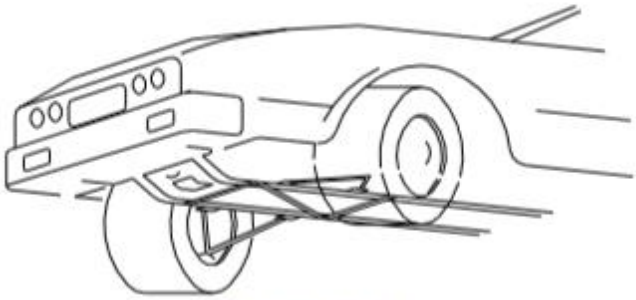
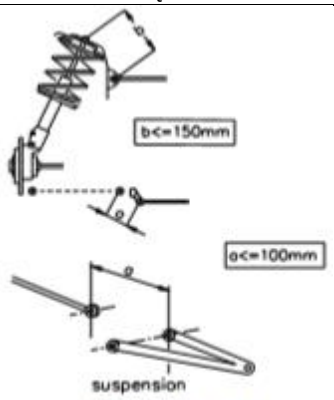
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Zainteresowani mogą zgłaszać propozycje modeli opon na kolejny sezon do 1 lutego danego roku na adres email: autosport@pzm.pl. Obowiązek dostarczenia wymaganych danych odnośnie zaproponowanych opon ciąży na zainteresowanym. Koszt zakupu opony wymienionych w Załączniku 1 nie może przekroczyć ceny 800 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	Dowolny.
Pompa hamulcowa	
803-5	Oryginalne pompa hamulcowa może zostać zastąpione 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 ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ 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	Hamulec ręczny: ▪ 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...) Pompa hamulca ręcznego hydraulicznego: ▪ Pochodząca z ogólnodostępnej sprzedaży.
Okładziny hamulcowe	

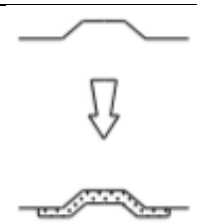
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

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	Kanały chłodzące hamulce: 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.
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	
900-1a	Dodatkowe otwory i przyspawane wsporniki: ▪ Dozwolone wyłącznie w celu przeprowadzenia lub zamocowania przewodów, wiązek elektrycznych. Wsporniki dla dodatkowych akcesoriów: ▪ Mogą być zamocowane lub przyspawane do nadwozia. Wygląd zewnętrzny Oryginalny wygląd zewnętrzny samochodu bazowego musi być zachowany.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

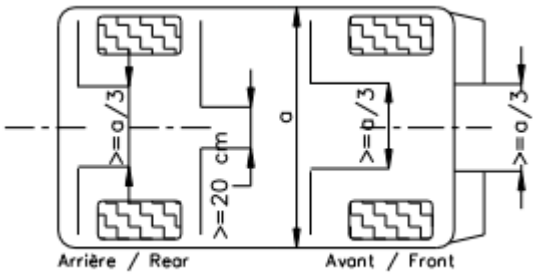
	Szczegółowe informacje odnośnie modyfikacji poszczególnych elementów nadwozia patrz kolejne art.
900-1b	W przypadku samochodów z KSS PZM wydanym do 31 grudnia 2025 r. dopuszczone są również samochody zbudowane na bazie nadwozia samochodu turystycznego wielkoseryjnej produkcji (min. 2500 identycznych egzemplarzy wyprodukowanych w okresie kolejnych 12 miesięcy), który nie posiada homologacji sportowej FIA, ale wykorzystuje podzespoły z samochodów homologowanych i dopuszczonych w SNL 4x4.
	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: ▪ 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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie



Dessin / Drawing 255-8

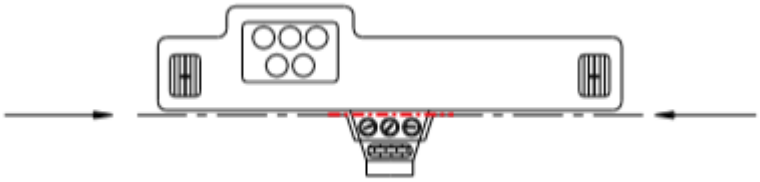
	Przednie i tylne nadkola
900-5a	▪ Dozwolone jest zagięcie metalowych krawędzi lub odcięcie plastikowych krawędzi nadkoli i zderzaków które wystają do wnętrza nadkola (przestrzeń koła). ▪ Plastikowe elementy dźwiękochłonne lub chroniące przed korozją mogą zostać usunięte z wnętrza nadkola. ▪ Ww. części 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 obu osiach. 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.
	Osłony podwozia
900-7	<u>Montaż osłon podwozia jest dozwolony pod następującymi warunkami:</u> ▪ 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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ 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.
	Elementy wykończeniowe wnętrza
901-9	Tylna półka: ▪ Dozwolone jest usunięcie tylnej półki w samochodach dwubryłowych. Podłoga: ▪ Wykładziny podłogi i 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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	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. Schowek: Dodatkowe schowki mogą zostać dodane do schowka na rękawiczki jak również dodatkowe kieszenie w drzwiach.
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 otwory o łącznej powierzchni maksymalnej 1050 cm^2, uwzględniając w tym wszelkie otwory oryginalne. Otwory muszą być wyposażone w siatkę drucianą o maksymalnej wielkości oczka 10 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	
902-2	Materiał: art. 03-3. Kształt powierzchni zewnętrznej niezmieniony w porównaniu do oryginalnego samochodu. Zewnętrzna powierzchnia pokrywy bagażnika może być wykonana z jednego elementu, 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).

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Błotniki
902-3	Oryginalne błotniki mogą zostać zmienione na spełniające poniższe wymagania, jeżeli nie stanowią integralnej części nadwozia. Materiał: art. 03-3. Kształt powierzchni zewnętrznej niezmieniony w porównaniu do oryginalnego samochodu. 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 5,0 mm. Cały przedni zderzak może być wykonany jako jeden element, obejmujący również zewnętrzne osłony tylnych 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. 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 50 mm. Grubość materiału nie może przekraczać 1,5 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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ 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 5,0 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. Dodatkowe mocowania szyby czołowej i szyb bocznych mogą zostać zamontowane, pod warunkiem że nie poprawiają własności aerodynamicznych samochodu. <u>Szyba czołowa</u> 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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	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 drzwiach kierowcy. 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
1000-1a	▪ Klatka bezpieczeństwa musi być zgodna z art. 253-8 aktualnego Zał. J do MKS FIA z poniższymi zmianami. ▪ Dla samochodów dla których Książka Samochodu Sportowego została wystawiona do 31.12.2021 w przypadku samochodów homologowanych przed 01.01.2017 klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2016. ▪ Dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona do 31.12.2026r., klatki bezpieczeństwa jako minimum muszą być zgodne z art. 253-8 Zał. J 2020, uwzględniając rys. 253-35. ▪ Dla samochodów, dla których Książka Samochodu Sportowego zostanie wystawiona od 01.01.2027r., 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).
1000-1b	Obowiązkowe jest zastosowanie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa zgodnych (jako minimum) z art. 8.3.5 art. 253 Zał. J na rok 2016.
	Fotele
1001-2	Fotele muszą spełniać następujące warunki: ▪ Zgodne z art. 253 Zał. J do MKS FIA. ▪ 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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	▪ 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	Pasy bezpieczeństwa muszą spełniać następujące warunki: ▪ 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	Gaśnice ręczne: ▪ Zastosowanie zgodne z art. 253-7 Zał. J jest obowiązkowe. Systemy gaśnicze: ▪ Zastosowanie zgodne z art. 253-7 Zał. J jest opcjonalne. Butle z materiałów kompozytowych są zakazane.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

2026

Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM

SUPERNATIONAL LIGHT 4x4 (SNL4x4)

Rallycross

Załącznik 1

Wykaz modeli opon

Spis treści:

- Część 1. Opony dla klas SNL4x4 cena do 800 zł z VAT za szt.

Część 1. Opony dla klas SNL4x4, cena do 800 zł z VAT za szt.

NELT sp. z o.o. - EXTREME PERFORMANCE TYRES
Nowosądecka 229
33-335 Nawojowa, PL
www.extreme-tyres.com

Rozmiar opony	Marka opony	Model opony	Homologacja
195/55 R15	*EXTREME*	*VR 1*	*E*
195/55 R15	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
195/50 R15	*EXTREME*	*VR 1*	*E*
195/50 R15	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
195/50 R15	*EXTREME*	*VR 2 NK*	*E*
195/50 R15	*EXTREME*	*VR 3*	*E*
195/50 R15	*EXTREME*	*VR 3 NK*	*E*
195/50 R15	*EXTREME*	*VRC NK*	*E/FIA*
195/50 R16	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
195/50 R16	*EXTREME*	*VR 2 NK*	*E*
195/50 R16	*EXTREME*	*VR 3*	*E*
195/50 R16	*EXTREME*	*VR 3 NK*	*E*
195/50 R16	*EXTREME*	*VRC LK*	*E/FIA*
195/50 R16	*EXTREME*	*VRC NK*	*E/FIA*
205/55 R16	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
205/50 R16	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
205/50 R16	*EXTREME*	*VR 2 NK*	*E*
195/50 R17	*EXTREME*	*VRC LK*	*E/FIA*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 1*	*E*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 2 NK*	*E*
205/45 R17	*EXTREME*	*VRC LK*	*E/FIA*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 3*	*E*
205/45 R17	*EXTREME*	*VR 3 NK*	*E*
215/45 R17	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
225/45 R17	*EXTREME*	*VR 1*	*E*
225/45 R17	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
225/45 R17	*EXTREME*	*VR 2 NK*	*E*

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

225/45 R17	*EXTREME*	*VR 3*	*E*
225/45 R17	*EXTREME*	*VR 3 NK*	*E*
225/45 R17	*EXTREME*	*VRC*	*E*
225/45 R17	*EXTREME*	*VRX NK*	*E*
225/640 -17	*EXTREME*	*VR2 PRO NK*	*-*
225/640 -17	*EXTREME*	*VRX*	*-*
225/640 -17	*EXTREME*	*VRX PRO NK*	*-*
210/650 -18	*EXTREME*	*VRC PRO NK*	*-*
225/40 R18	*EXTREME*	*VR 2*	*E*
225/40 R18	*EXTREME*	*VR 3*	*E*
225/40 R18	*EXTREME*	*VRC*	*E*
225/40 R18	*EXTREME*	*VRC NK*	*E*
235/40 R18	*EXTREME*	*VRC LK*	*E*

ODS Serwis
ul. Żwirowa 66
05-090 Puchały, PL
www.odsserwis.com

Rozmiar opony	Marka opony	Model opony	Homologacja
195/45R16	*RGC*	*01 TD*	*E*
195/45R16	*RGC*	*01 TW*	*E*
195/45R16	*RGC*	*02 FW*	*E*
195/50R15	*RGC*	*01 TD*	*E*
195/50R15	*RGC*	*01 TW*	*E*
195/50R15	*RGC*	*02 FW*	*E*
195/50R15	*RGC*	*02 RAJDOWY KARKAS*	*E*
195/50R15	*RGC*	*02 TD*	*E*
205/45R16	*RGC*	*02 TD*	*E*
205/50R15	*RGC*	*02 RAJDOWY KARKAS*	*E*
215/45R17	*RGC*	*01 TD*	*E*
225/45R17	*RGC*	*01 TW*	*E*
225/45R17	*RGC*	*02 FW*	*E*
225/45R17	*RGC*	*02 TD*	*E*
235/40R17	*RGC*	*02 FW*	*E*
235/40R17	*RGC*	*02 TD*	*E*
235/45R17	*Hoosier*	*WRX*	*FIA*
225/40R18	*Cooper*	*DT02 XS1/S1*	*E/FIA*

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

ViDiS Spółka Akcyjna
ul. Logistyczna 4
Bielany Wrocławskie
55-040 Kobierzyce, PL
www.racingtires.pl

Rozmiar opony	Marka opony	Model opony	Homologacja
190/580 R15	*Yokohama*	*ADVAN A050*	*FIA*
225/50 R15	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*
165/50 R15	*Nankang*	*Nankang AR-1*	*E*
225/45 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
185/55 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 120 S*	*E*
165/55 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
165/50 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
165/50 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 120 S*	*E*
205/45 R16	*KUMHO*	*V70A K22 Soft*	*E*
165/50 R16	*Nankang*	*NS-2R 180*	*E*
195/45 R16	*Nankang*	*NS-2R 180*	*E*
195/50 R16	*Nankang*	*NS-2R 180*	*E*
205/45 R16	*Nankang*	*NS-2R 180*	*E*
205/55 R16	*Nankang*	*NS-2R 180*	*E*
215/45 R16	*Nankang*	*Nankang NS-2R 120 S*	*E*
225/45 R16	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
195/45 R16	*Nankang*	*Nankang AR-1*	*E*
195/50 R16	*Nankang*	*Nankang AR-1*	*E*
205/45 R16	*WestLake*	*Sport RS*	*E*
195/45 R16	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*
195/50 R16	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*
205/50 R16	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*
225/45 r16	*Yokohama*	*AD08RS*	*E*
225/45 R16	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*
205/45 r16	*Yokohama*	*AD08RS*	*E*
205/40 R17	*KUMHO*	*V70A K61*	*E*
195/45 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
205/40 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
205/45 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
215/45 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
225/45 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
235/40 R17	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*
195/45 R17	*Nankang*	*Nankang AR-1*	*E*
215/45 R17	*Westlake*	*Sport RS*	*E*
225/45 R17	*Westlake*	*Sport RS*	*E*
205/40 R17	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*
205/40 R17	*KUMHO*	*V70A*	*E*
190/630 R17	*KUMHO*	*TW02*	*E/FIA*
200/615 R17	*KUMHO*	*TW02*	*E/FIA*
210/645 R17	*KUMHO*	*TW02*	*E/FIA*
215/615 R17	*KUMHO*	*S700*	*E*

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	225/45 R17	KUMHO	V70A	E	
	215/615 R17	KUMHO	W700	E/FIA	
	195/45 R17	Nankang	NS-2R 180	E	
	205/40 R17	Nankang	NS-2R 180	E	
	205/45 R17	Nankang	NS-2R 180	E	
	215/45 R17	Nankang	NS-2R 180	E	
	225/45 R17	Nankang	NS-2R 180	E	
	235/40 R17	Nankang	NS-2R 180	E	
	225/45 R17	Nankang	Nakang CR-S	E	
	225/45 R17	Nankang	Nankang AR-1	E	
	215/45 R17	Nankang	Nankang AR-1	E	
	215/40 R17	Nankang	Nakang CR-S	E	
	195/45 R17	Nankang	Nankang AR-1	E	
	215/45 R17	WestLake	Sport RS	E	
	225/45 R17	WestLake	Sport RS	E	
	205/40 R17	Yokohama	ADVAN A052	E	
	205/45 R17	Yokohama	ADVAN A052	E	
	215/40 R17	Yokohama	ADVAN A052	E	
	215/45 R17	Yokohama	ADVAN A052	E	
	225/45 R17	Yokohama	ADVAN A052	E	
	170/600 R16	KUMHO	TW02	E/FIA	
	190/600 R16	KUMHO	TM02	E/FIA	
	205/45 R16	KUMHO	V70A	E	
	195/45 R16	Nankang	Nankang NS-2R 180	E	
	195/50 R16	Nankang	Nankang NS-2R 180	E	
	205/45 R16	Nankang	Nankang NS-2R 180	E	
	205/55 R16	Nankang	Nankang NS-2R 180	E	
	215/45 R16	Nankang	Nankang NS-2R 120 S	E	
	225/45 R16	Nankang	Nankang NS-2R 180	E	
	195/45 R16	Nankang	Nankang AR-1	E	
	195/50 R16	Nankang	Nankang AR-1	E	
	195/50 R16	Nankang	Nakang CR-S	E	
	205/45 R16	Nankang	Nankang AR-1	E	
	205/45 R16	Nankang	Nakang CR-S	E	
	205/45 R16	WestLake	Sport RS	E	
	225/45 R16	Yokohama	ADVAN A052	E	
	205/55 R16	Yokohama	ADVAN A052	E	
	205/50 R16	Yokohama	ADVAN A052	E	
	195/50 R16	Yokohama	ADVAN A052	E	
	195/45 R16	Yokohama	ADVAN A052	E	
	180/580 R15	KUMHO	TM02	E/FIA	
	180/580 R15	KUMHO	TW02	E/FIA	
	190/570 R15	KUMHO	S700	E	
	190/570 R15	KUMHO	W700	E/FIA	
	200/580 R15	KUMHO	TW02	E/FIA	
	225/45 R15	Nankang	Nankang NS-2R 180	E	
	185/55 R15	Nankang	Nankang NS-2R 120 S	E	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	165/55 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*	
	165/50 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 180*	*E*	
	165/50 R15	*Nankang*	*Nankang NS-2R 120 S*	*E*	
	165/50 R15	*Nankang*	*Nankang AR-1*	*E*	
	225/45 R15	*Nankang*	*Nankang AR-1*	*E*	
	225/45 R15	*Nankang*	*Nakang CR-S*	*E*	
	225/50 R15	*Nankang*	*Nakang CR-S*	*E*	
	190/580 R15	*Yokohama*	*A050*	*-*	
	225/50 R15	*Yokohama*	*ADVAN A052*	*E*	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie