2025

Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM R4N

Modyfikowany artykuł	*Data wprowadzenia*	*Data publikacji*
-	-	-

Art.	
1. OGÓLNE	
Wstęp	
00-1	Grupa PZM R4N jest krajową grupą samochodów, które: ▪ Budowane są na bazie modeli spełniających wymagania art. 02-1. ▪ Wyposażone są we współczesne silniki benzynowe. ▪ Posiadają napęd na dwie osie. Głównym celem PZM R4N jest wdrożenie grupy samochodów, które: ▪ Mają ograniczony zakres modyfikacji a dzięki temu ich koszty budowy i serwisowania są niższe. ▪ Zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa. ▪ Mogą być budowane na bazie modeli spełniających wymagania art. 02-1. ▪ Posiadają homologację Polskiego Związku Motorowego. ▪ Będą atrakcyjne pod kątem marketingowym zarówno dla producentów, importerów, dealerów samochodów jak i sponsorów zawodników.
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. ▪ Homologacja bazowa PZM musi być stosowana w całości z obowiązkowym zastosowaniem następujących części określonych w VO: ○ Ogranicznik wlotu powietrza do turbosprężarki, ○ Klatka bezpieczeństwa, ○ Mocowanie wsporników foteli, ○ Mocowania pasów bezpieczeństwa umieszczonych w nadwoziu. ▪ Stosowanie homologacji FIA wraz z rozszerzeniami (jeżeli występuje dla danego modelu samochodu) 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: ▪ Homologacja samochodu – homologacja samochodu wydawana przez Polski Związek Motorowy. ▪ 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. 02-1, który stanowi bazę do budowy samochodu Grupy PZM R4N. ▪ Charakterystyka oryginalna- charakterystyka danego samochodu bazowego. ▪ Część oryginalna - część danego samochodu bazowego. Ta część może być zastąpiona jej bezpośrednim zamiennikiem zgodnym z dyrektywą GVO. ▪ Część dowolna - zgodnie z art. 252 Zał. J do MKS FIA. ▪ Ogólnodostępna sprzedaż - produkt wprowadzony do obrotu na terenie Unii Europejskiej.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

	▪ Segment samochodu - zgodnie z dokumentem *Case No COMP/M.1406 HYUNDAI / KIA REGULATION (EEC) No 4064/89 MERGER PROCEDURE*. ▪ Tuner – podmiot prowadzący działalność gospodarczą na terenie Rzeczypospolitej Polski w zakresie budowy i serwisowania samochodów przeznaczonych do zawodów sportowych organizowanych wg przepisów FIA/PZM.
Samochód bazowy	
02-1	Warunki jakie musi spełniać samochód bazowy: ▪ Zaliczać się do segmentu B lub C. ▪ Posiadać zamknięty typ nadwozia z minimum 4 miejscami siedzącymi. ▪ Posiadać napęd na dwie osie. ▪ Posiadać turbodoładowany silnik o pojemności nominalnej do 2000 cm^3. ▪ Pochodzić z gamy aktualnie produkowanych samochodów lub których produkcja zakończona została najwyżej 5 lat przed 1 stycznia roku w którym obowiązują niniejsze przepisy. ▪ Pochodzić z minimalnej produkcji 1000 sztuk identycznych samochodów, przeznaczonych do ogólnodostępnej sprzedaży. ▪ Uzyskać homologację PZM. PZM zastrzega sobie prawo do niezaakceptowania modelu samochodu, który będzie odbiegał od przyjętej koncepcji grupy samochodów PZM R4N (np. wysoki koszt zakupu samochodu bazowego, eksploatacji lub odbiegający poziom osiągów).
Samochód sportowy	
02-2	Jako minimum konieczne jest uzyskanie przez tunera wariant opcji (VO) w następującym zakresie: ▪ Ogranicznik wlotu powietrza do turbosprężarki, ▪ Klatka bezpieczeństwa, ▪ Mocowanie wsporników foteli, ▪ Mocowania pasów bezpieczeństwa umieszczonych w nadwoziu. Ww. elementy VO muszą być obligatoryjnie stosowane. Ponadto możliwe jest uzyskanie jest VO na inne części sportowe.
Homologacja PZM	
02-3	Homologację PZM samochodu może uzyskać tuner, zgłaszając odpowiedni wniosek. Proces homologacji składa się z: ▪ Zgłoszenia do Zespołu GKSS ds. Technicznych samochodu bazowego spełniającego wymagania określone w art. 02-1 wraz z koncepcją jego konwersji na samochód sportowy. ▪ Wypełnieniu przez tunera formularzy homologacyjnych dostarczonych przez Zespół GKSS ds. Technicznych. ▪ Inspekcji samochodu bazowego oraz jego wariantu sportowego przez Zespół GKSS ds. Technicznych. Homologację samochód uzyskuje na okres 15 lat z możliwością jej przedłużenia. Tunerzy zainteresowani uzyskaniem homologacji PZM samochodu bazowego mogą uzyskać informacje w tej sprawie wysyłając wiadomość na adres email: autosport@pzm.pl. Wykaz homologowanych modeli samochodów w grupie PZM R4N znajduje się w Załączniku 1.
Certyfikat modyfikacji samochodu	
02-4	Każdy samochód zbudowany zgodnie z wybranym VO musi posiadać certyfikat modyfikacji wystawiony przez tunera określonego w danym VO. W certyfikacie muszą zostać określone: ▪ Nr VIN samochodu, ▪ Nr formularza homologacyjnego PZM samochodu, ▪ Nr zastosowanego VO, ▪ Data wystawienia certyfikatu, ▪ Podpis i pieczęć osoby upoważnionej do reprezentowania tunera. Certyfikat modyfikacji samochodu musi być przedstawiony w trakcie uzyskiwania KSS PZM jak również w trakcie zawodów na każde żądanie Delegata Technicznego, jego Zastępcy i Sędziów Technicznych.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Zgodność regulaminowa	
02-5	Przez cały czas trwania zawodów samochód musi być zgodny z: ▪ Niniejszymi przepisami. ▪ Formularzem homologacyjnym PZM.
Dopuszczone paliwo	
02-6	Paliwo musi spełniać wymagania określone w art. 252 aktualnego Zał. J do MKS FIA.
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: ▪ Samochody muszą być ściśle seryjnymi, produkcyjnymi modelami identyfikowalnymi na podstawie formularza homologacyjnego lub innych, określonych przez PZM dokumentów. ▪ 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. ▪ 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	
Prześwit	
201-1	Samochody muszą posiadać przynajmniej poniższą masę:
201-2	Jest to rzeczywista masa samochodu bez kierowcy, pilota i ich wyposażenia. Wyposażenia kierowcy oraz pilota składa się z: ▪ Kasku kierowcy oraz urządzenia FHR, ▪ Kasku pilota oraz urządzenia FHR. 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.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

201-3	Minimalna masa (na warunkach określonych w art. 201-2 i wyłącznie z jednym kołem zapasowym) wynosi 1300 kg. Minimalna masa samochodu (na warunkach określonych w art. 201-2 i wyłącznie z jednym kołem zapasowym) wraz z załogą (kierowca i pilot) wynosi 1460 kg. Jeżeli w samochodzie przewożone są dwa koła zapasowe, drugie musi zostać wyjęte przed przeprowadzeniem ważenia.
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 załogą w środku.
3. SILNIK	
300-1	Osłony silnika wykonane z tworzyw sztucznych, które pełnią wyłącznie funkcję estetyczną mogą zostać usunięte.
300-2	Elementy dźwiękochłonne oraz ozdobne zamontowane pod maską mogą zostać usunięte.
300-3	Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku silnika, jeżeli jest to jedyny cel tej operacji.
300-4	Napęd pomocniczy osprzętu silnika jest dowolny.
Mocowania zespołu napędowego (silnik i skrzynia biegów)	
302-1	Elementy elastyczne: Dowolne. Ilość i rozmieszczenie mocowań zespołu napędowego musi być do wyboru: ▪ Oryginalna, ▪ Homologowana w VO.
Układ doładowania	
304-1	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 to 33 mm i maksymalna średnica zewnętrzna to 39 mm przy założeniu warunków określonych w art. 255.5.1.8.3 Zał. J 2019 do MKS FIA z następującymi zmianami: – Ogranicznik wlotu powietrza oraz sposób jego montażu musi być homologowany w VO. – PZM zastrzega sobie prawo do zmiany średnicy ogranicznika wlotu powietrza bez zapowiedzi. ▪ 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 konieczne jest jego usunięcie i zaślepienie powstałych po jego usunięciu otworów. Taka modyfikacja musi być homologowana w VO. 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. Wymiennik układu doładowania (intercooler) musi być oryginalny.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

Liczba cylindrów	
305-1	Liczba cylindrów jest ograniczona do 4.
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	Koło zamachowe musi być (do wyboru): ▪ Oryginalne, ▪ Homologowane w VO.
Głowica	
321-1	Oryginalna.
321-2	Wszystkie urządzenia do recyrkulacji gazów wydechowych lub podobne systemy (np. dodatkowa pompa powietrza, filtry węglą aktywnego) mogą zostać usunięte a powstałe otwory w wyniku tej operacji mogą zostać zaślepione.
Uszczelka głowicy	
321-1	Oryginalne.
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. <u>Oprogramowanie ECU jest dowolne.</u> <u>Urządzenie do zapisu danych jest dozwolone pod następującymi warunkami:</u> ▪ 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	<u>Wejścia do/wyjścia z ECU włącznie z ich funkcjami muszą być do wyboru:</u> ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO. <u>Czujniki i siłowniki muszą być do wyboru:</u> ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO. Zabronione jest dodawanie wyłączników pomiędzy ECU a czujnikiem lub elementem wykonawczym.
Wałki i koła rozrządu	
325-1	Oryginalne.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

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.
Przepustnica	
327-d4	Oryginalna.
Sprężyny zaworowe	
327-h1	Oryginalne.
Talerzyki sprężyn zaworowych	
327-h2	Oryginalne.
Kolektor wydechowy	
327-p1	Oryginalny.
Układ wydechowy	
327-p2	Dowolny (poniżej turbosprężarki dla silników doładowanych) 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. ▪ Jeżeli model seryjny wyposażony jest w pojedynczą końcówkę układu wydechowego, to rura wydechowa musi spełniać powyższe wymagania. ▪ Jeżeli model seryjny wyposażony jest w podwójną końcówkę układu wydechowego, możliwe jest zastąpienie seryjnej rury wydechowej pojedynczą rurą lub podwójną (przynajmniej 2/3 rury wydechowej musi składać się z rury o maksymalnym przekroju jak dla rury o średnicy wewnętrznej 70 mm). ▪ Końcówki układu wydechowego muszą być zlokalizowane w oryginalnych miejscach. Powyższe zezwolenia nie mogą skutkować jakimikolwiek modyfikacjami nadwozia i muszą być zgodne z prawem danego kraju odnośnie emisji hałasu w którym odbywają się zawody. Tłumik jest częścią układy wydechowego która służy zmniejszeniu emisji hałasu pojazdu i musi spełniać następujące wymagania: ▪ Przekrój tłumika musi wynosić przynajmniej 170% przekroju rury wlotowej i musi zawierać materiał wygłuszający. Materiał wygłuszający może być wykonany w formie perforowanej w 45% rury lub wkładu syntetycznego. ▪ Długość tłumika musi zawierać się pomiędzy 3 a 8 krotności średnicy wlotu do niego. Tłumik może być częścią seryjną przyspawaną do rury, ale nie będzie ona uważana za część ww. tłumika.
327-p3	<u>Montaż układu wydechowego</u>: Dozwolone są dodatkowe części oraz punkty mocowania. <u>Osłony termiczne są dozwolone:</u> ▪ Bezpośrednio na układzie wylotowym Na częściach silnika w bezpośredniej bliskości układu wylotowego, jeżeli jest umożliwiony ich demontażu.
Katalizator	
327-p4	<u>Katalizator:</u> ▪ Musi pochodzić z Listy Technicznej FIA nr 8.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

	▪ Jest traktowany jak tłumik i może być przeniesiony. ▪ Jeżeli oryginalnie jest zamontowany bezpośrednio do kolektora wylotowego i został przeniesiony, katalizator może zostać zastąpiony w tym miejscu stożkową lub rurową częścią o tej samej długości i tymi samymi wymiarami wlotu i wylotu.
Układ zapłonowy	
330-1	Świece zapłonowe, ograniczniki obrotów, przewody wysokiego napięcia: Dowolny producent i typ.
Układ chłodzenia	
331-1	Chłodnica: Oryginalna.
331-2a	Zamocowania, kierownice powietrza, przewody wodne (na zewnątrz bloku silnika): Dowolne. Wentylatory muszę być do wyboru: ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
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.
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	Oryginalna, montaż przegród jest dozwolony.
4. UKŁAD PALIWOWY	
Zbiornik paliwa	
401-a1	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 1000 x 500 mm. ▪ Nie można modyfikować podłużnic.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

	▪ 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. ▪ 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.
Pompa paliwa wysokiego ciśnienia	
402-a2	Oryginalna.
5. INSTALACJA ELEKTRYCZNA	
Zasady ogólne	
500-1a	▪ Wiązki elektryczne są dowolne. ▪ Maksymalne, dozwolone napięcie wynosi 16V, za wyjątkiem sterownika wtryskiwaczy i układu oświetlenia (lampy wyładowujące, lampy LED…). ▪ Dodatkowe bezpieczniki mogą zostać dodane do instalacji elektrycznej. ▪ Skrzynki bezpieczników mogą zostać przeniesione lub usunięte jeżeli nie są używane. ▪ Urządzenie rejestrujące prędkość i przebieg (typu Coralba/Halda) może być zamontowane do użytku pilota. ▪ Samochód musi być wyposażony w sprawny prędkościomierz. ▪ Sygnał dźwiękowy może zostać zmieniony lub dołożony dodatkowy jego włącznik obsługiwany przez pilota.
Akumulator	
501-1a	Oryginalny lub spełniający poniższe wymagania: 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 lub pilota. 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. Montaż wyłącznika prądu w kokpicie jest obowiązkowy

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

Alternator/Generator/Rozrusznik	
502-2	Oryginalne.
Oświetlenie	
503-1a	Oryginalne reflektory i lampy tylne muszą być oryginalne lub homologowane w VO. Reflektory dodatkowe: ▪ Dozwolonych jest maksymalnie 6 dodatkowych reflektorów z przodu pojazdu oraz przekaźniki konieczne do ich obsługi, pod warunkiem że jest to zgodne z prawem danego kraju. ▪ Jeżeli zachowane są oryginalne lampy przeciwmgłowe, to liczone są jako dodatkowe reflektory. ▪ Nie mogą zostać zamontowane w karoserii. Uwagi dodatkowe: ▪ Obowiązkowe jest oryginalne, sprawne oświetlenie samochodu z wyjątkami określonymi w niniejszym artykule. ▪ Reflektory jak i inne przednie światła zewnętrzne muszą być montowane parami. ▪ Jeżeli reflektory przeciwmgielne są niezależne od reflektorów, to mogą zostać zdemontowane. Powstałe otwory muszą zostać zaślepione lub wykorzystane do chłodzenia hamulców (art. 803-12). ▪ Oryginalne światła dzienne mogą zostać zastąpione częścią zastępczą. ▪ Boczne kierunkowskazy (jak również ich lokalizacja) muszą zostać zachowane jeżeli są oryginalnie zamontowane.
6. UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU	
Sprzęgło	
601-1	Mechanizm sprzęgła musi być (do wyboru): ▪ Oryginalny. ▪ Homologowany w VO.
601-2	Tarcza sprzęgła: Dowolna.
Mocowania układu przeniesienia napędu	
602-1	Elementy elastyczne oraz łączniki: Dowolne.
Skrzynia biegów	
603-2	Skrzynia biegów musi być (do wyboru): ▪ Oryginalna. ▪ Homologowana w VO.
Układ zmiany biegów	
603-3	Układ zmiany biegów musi być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
Układ chłodzenia skrzyni biegów	
603-4	Chłodnica oleju lub wymiennik: Dowolne, ale muszą być zamontowane w komorze silnika.
Przełożenie główne	
605-1	Przełożenie główne musi być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
Mechanizm różnicowy	
605-3a	Mechaniczny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu musi być (do wyboru): ▪ Oryginalny. ▪ Homologowany w VO.
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.

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

	Sprzęgło wiskotyczne nie jest uważane za system mechaniczny.
	Półosie i wały napędowe
606-1	Półosie i wały napędowe muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
	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.
700-1b	▪ Oryginalne tuleje metalowe-gumowe mogą zostać zastąpione innymi i wykonanie kołnierzy jest dozwolone.
	Przednie i tylne piasty
701-1	Piasty muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
	Przednie i tylne zwrotnice
701-2	Zwrotnice muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
	Przednie i tylne wahacze
701-3	Wahacze muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
	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 (ale nie ich rodzaj). ▪ 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	Drążki reakcyjne muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

Przedni i tylny stabilizator	
704-1	Stabilizatory muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
Amortyzatory	
705-1	Amortyzatory muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
Obudowa amortyzatora McPherson	
706-1	Obudowy amortyzatora McPherson muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
Przednie i tylne górne mocowania amortyzatora zawieszenia	
707-1	Obudowy amortyzatora McPherson muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
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. ▪ 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.
Dla rajdów szutrowych i zimowych	
801-2	Średnica obręczy (felgi) 15”, szerokość felgi w zakresie 6” do 7” i musi być przewidziana do użycia danego rozmiaru opony. W danym momencie w aucie mogą być zamontowane felgi wyłącznie o takim samym rozmiarze. Minimalna masa obręczy (felgi): 8.0 kg.
Dla rajdów asfaltowych	
801-3	Średnica obręczy (felgi) od 17” do 18”, szerokość felgi w zakresie 7” do 8 ” i musi być przewidziana do użycia danego rozmiaru opony. W danym momencie w aucie mogą być zamontowane felgi wyłącznie o takim samym rozmiarze. Minimalna masa obręczy (felgi): 8.0 kg.
Koło zapasowe	
802-1	▪ Przynajmniej jedno koło zapasowe jest obowiązkowe. ▪ Koła zapasowe muszą być solidnie zamocowane w kokpicie samochodu za pałąkiem głównym klatki bezpieczeństwa (za płaszczyzną przechodzącą przez pałąk główny klatki bezpieczeństwa).
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.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

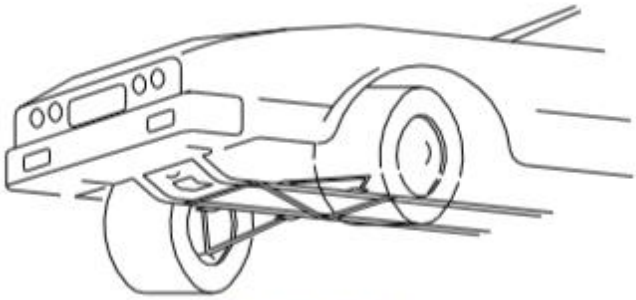
Układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania	
803-2	▪ Jeżeli samochód oryginalnie jest wyposażony w system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania to może on zostać zdezaktywowany a sterownik i części tego układu mogą zostać usunięte, pod warunkiem że są spełnione zapisy art. 253-4 Zał. J do MKS FIA.
Wspomaganie układu hamulcowego	
803-3	Oryginalny układ wspomagania układu hamulcowego może zostać zastąpiony homologowanym w VO zestawem, zamontowanym pomiędzy pedałem i pompą hamulcową.
Zespół pedałów	
803-4	Oryginalny zespół pedałów może być wzmocniony 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	Pompa hamulcowa musi być (do wyboru): ▪ Oryginalna. ▪ Homologowane w VO.
Korektor siły hamowania	
803-6	Jeżeli system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania jest zdezaktywowany lub usunięty zgodnie z art. 803-2, to sportowy korektor siły hamowania jest dowolny pod warunkiem, że pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży i jego występowanie jest homologowane w VO.
Tarcze i zaciski oraz mocowania	
803-7	Tarcze i zaciski muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalna. ▪ Homologowane w VO.
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, jeżeli jest to określone w VO. ▪ Pozycja hydraulicznego hamulca ręcznego musi być zgodna z VO. <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/ub 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.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

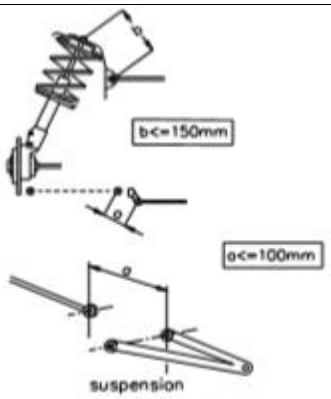
	▪ Jeżeli samochód nie posiada oryginalnych otworów w nadwoziu (m. in. zderzaku), dwa otwory w kształcie koła o średnicy 100 mm lub dowolnym kształcie o równoważnej powierzchni, mogą zostać wykonane w przednim zderzaku. Kanały chłodzące mogą być zamocowane do nadwozia lub wahaczy, ale nie mogą być zamocowane do zwrotnicy.
Układ kierowniczy	
Przekładnia kierownicza	
804-1a	Przekładnia kierownicza może być (do wyboru) ▪ Oryginalna. ▪ Homologowana w VO.
Drążki kierownicze	
804-2a	Drążki kierownicze muszą być (do wyboru): ▪ Oryginalne. ▪ Homologowane w VO.
Kolumna kierownicza i kierownica	
Kolumna kierownicza	
804-3	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	
900-1	<u>Wyłącznie części homologowane w VO mogą zostać zdemontowane/usunięte z karoserii/nadwozia</u>. <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 z wyjątkiem wykorzystania części homologowanych w VO.
Kanały powietrzne do chłodzenia akcesoriów	
900-2	Kanały powietrzne do chłodzenia akcesoriów są dozwolone pod następującymi warunkami: ▪ Powietrze doprowadzane tymi kanałami będzie chłodzić wyłącznie akcesoria. ▪ Jeden kanał na każde akcesorium. ▪ Maksymalne pole przekroju wewnętrznego każdego kanału musi być takie jak dla koła o średnicy 102 mm. ▪ Modyfikacje nadwozia są niedozwolone.
Elementy wzmacniające	

©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

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.



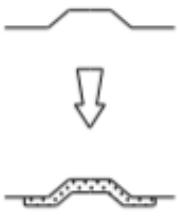
Dessin / Drawing 255-2



Dessin / Drawing 255-4

Wzmacnianie nadwozia

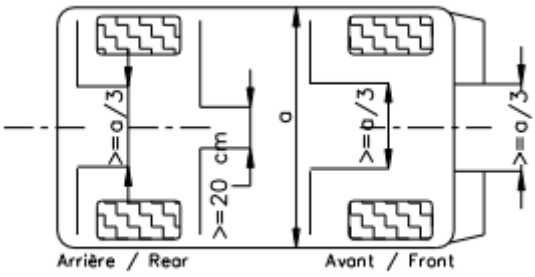
900-4	Wzmacnianie zawieszonych części nadwozia poprzez dodanie części lub materiału jest dozwolone pod następującymi warunkami: 1. Kształt części/materiału wzmacniającego musi podążać za kształtem części wzmacnianej, posiadać kształt podobny do niej (patrz rysunek 255-8) i poniższą minimalną grubość 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.



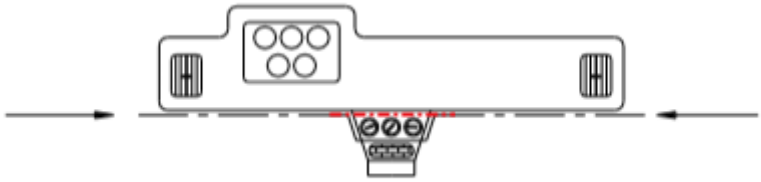
Dessin / Drawing 255-8

Przednie i tylne nadkola

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

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: ▪ obowiązek użycia musi zostać określony w regulaminie uzupełniającym zawodów. Fartuchy przeciwbłotne muszą spełniać następujące warunki: ▪ Muszą być wykonane z elastycznego materiału o grubości minimalnej 4 mm (minimalna gęstość = 0,85 g/cm³). ▪ 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 załogi/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. ▪ Podnośnik może być obsługiwany wyłącznie ręcznie (przez kierowcę lub pilota), tj. bez pomocy systemu hydraulicznego, pneumatycznego lub elektrycznego. Wkrętarka do kół nie może umożliwiać zdjęcia więcej niż jednej nakrętki jednocześnie.
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 aluminimum/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.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

	▪ Osłony zbiornika paliwa mogą być również stosowane w RacingN. Osłony kurzowe pomiędzy osłonami podwozia a karoserią są dozwolone pod następującymi warunkami: ▪ Wykonane z plastiku i/lub gumy i/lub Kevlaru™ i/lub włókna szklanego. ▪ Użycie włókna węglowego jest dozwolone pod warunkiem że tylko jedna warstwa włokna jest użyta i zastosowana do widocznej strony części. Oryginalne plastikowe osłony zamontowane pod karoserią mogą zostać usunięte.
Wnętrze	
Deska rozdzielcza/Konsola centralna	
901-6	Oryginalna, następujące modyfikacje są dozwolone jeżeli są homologowane w VO: ▪ 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. Masa minimalna deski rozdzielczej po modyfikacjach określona jest w VO.
	 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.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

	Podłoga: ▪ Wykładziny podłogi są dowolne i mogą 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 musi być (do wyboru): ▪ Oryginalny. ▪ Homologowany w VO.
	Akcesoria wewnętrzne
902-1	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.
	Akcesoria zewnętrzne
903-1	Układy oczyszczania szyb i reflektorów: ▪ 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 zostać zdemontowany. ▪ Pompy, przewody i dysze są dowolne. Zbiornik układu myjącego szybę: 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.
903-2	Mocowania zderzaków: Dowolne i mogą być wykonane z materiałów kompozytowych, pod warunkiem że karoseria jak i kształt i pozycja pozostają niezmienione.
903-3	Zewnętrzne elementy dekoracyjne: Usunięcie zewnętrznych elementów dekoracyjnych, które podążają za kształtem nadwozia i posiadających wysokość mniejszą niż 55 mm wysokości jest dozwolone.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

	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. ▪ Musi posiadać homologację drogową. <u>Szyby boczne i tylna</u> ○ Oryginalne.
	Podszybie
904-5	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 i musi pochodzić z wykazu klatek bezpieczeństwa określonego w VO.
	Fotele
1001-2	<u>Fotele muszą spełniać następujące warunki:</u> ▪ Zgodne z art. 253 Zał. J do MKS FIA muszą posiadać homologację FIA zgodną z normą 8855-2021. ▪ 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. ▪ 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. ▪ Punkty montażowe wsporników foteli w nadwoziu muszą być homologowane w VO. ▪ Kompletne siedzenie tylne może zostać usunięte.
	Pasy bezpieczeństwa
1001-3	<u>Pasy bezpieczeństwa muszą spełniać następujące warunki:</u> ▪ Zgodne z art. 253 Zał. J do aktualnego MKS FIA. ▪ Punkty montażowe pasów bezpieczeństwa w nadwoziu muszą być homologowane w VO. ▪ Pasy bezpieczeństwa tylnych miejsc siedzących mogą 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 obowiązkowe. Butle z materiałów kompozytowych są zakazane.

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie
Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.

2025

Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy PZM R4N
Załącznik 1

Wykaz Homologowanych Modeli Samochodów

Homologacje Samochodów Bazowych			
Lp.	**Nr homologacji PZM**	**Marka i model samochodu**	**Data homologacji**
1.	PZM 02/24-CAR	Toyota GR Yaris	01.09.2024

Homologacje Samochodów Sportowych Wariant Opcje (VO)				
Lp.	**Nr homologacji PZM**	**Nr VO**	**Tuner**	**Data homologacji**
1.	PZM 02/24-CAR	01/01 VO	K.rallyteam Paweł Paź ul. Augustowska 26 10-683 Olsztyn Telefon: +48 570370101 E-mail: korek@krallyteam.pl	01.03.2025

Zarząd Główny PZM w Warszawie
Główna Komisja Sportu Samochodowego
Zespół GKSS ds. Technicznych
©2025-Zarząd Główny PZM w Warszawie

Zatwierdzono przez GKSS w dniu 11.04.2025 r.
Opublikowano w dniu 11.04.2025 r.