



2026
Przepisy Szczegółowe
dla Amatorskich Samochodów Sportowych
w Amatorskich Imprezach Samochodowych
W SEZONIE 2026 REKOMENDOWANE
PO WPROWADZENIU MINI KSS

Modyfikowany artykuł	Data wprowadzenia	Data publikacji
-	-	-

Art.

1. OGÓLNE

Wstęp

00-1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Celem organizacji Amatorskich Imprez Samochodowych jest zapewnienie możliwości rywalizacji sportowej na pierwszym poziomie dla kierowców nieposiadających licencji sportowej. 2. Z tego powodu konieczne jest zapewnienie bezpiecznej rywalizacji przy jednoczesnym ograniczeniu jej kosztów. Mając to na uwadze, opracowano niniejsze przepisy, które umożliwiają rywalizację samochodami o dostosowanym do potrzeb kierowcy zakresie modyfikacji. 3. Samochody zbudowane zgodnie z niniejszymi przepisami muszą posiadać Mini Książkę Samochodu Sportowego PZM, uprawniającą do udziału w zawodach AIS, których trasa nie obejmuje odcinków dojazdowych po drogach publicznych. Jednocześnie, jeżeli organizator danej imprezy lub cyklu imprez przewidzi to w regulaminie uzupełniającym, nie jest wymagane posiadanie przez samochód aktualnego badania technicznego. 4. Przy budowie amatorskiego samochodu sportowego rekomenduje się uwzględnienie przepisów szczegółowych grupy PZM OPEN, które umożliwiają uzyskanie dwuczęściowej KSS PZM i rywalizację w Mistrzostwach Polski, Rajdach Okręgowych, Rally Sprintach i Amatorskich Imprezach Samochodowych, których trasa zawiera odcinki dojazdowe po drogach publicznych. 5. Organizatorzy imprez, w których rywalizują amatorskie samochody sportowe, są zobowiązani uwzględnić zakres dopuszczalnych modyfikacji tych pojazdów podczas projektowania tras prób sportowych. Rekomendowane są trasy o charakterze technicznym, o ograniczonej średniej prędkości przejazdu. 6. Rekomenduje się klasyfikowanie Amatorskich Samochodów Sportowych w odrębnych klasach OPEN.
00-2	<p>Na osobie zgłaszającej pojazd do imprezy spoczywa obowiązek wykazania zgodności zgłoszonego samochodu z niniejszymi przepisami.</p>
00-3	<p>Amatorskie samochody sportowe dopuszczone są w następujących AIS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sprint, 2. Slalomsprint, 3. Wyścig Równoległy, <p>które nie zawierają w trasie odcinków dojazdowych po drogach publicznych.</p> <p>Dopuszczone są również w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Super Sprint (dopuszczone są wyłącznie samochody z silnikami o pojemności przeliczeniowej do 2000 cm³), 2. Superslalom, <p>pod warunkiem posiadania klatki bezpieczeństwa, fotela typu kubełkowego, pasów bezpieczeństwa z aktualną lub wygasłą homologacją FIA zgodnie z art. 10 niniejszych przepisów.</p>
Definicje	
01-1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Samochód bazowy – model samochodu o charakterystyce określonej w art. 02-2 niniejszego regulaminu, stanowiący podstawę do budowy Amatorskiego Samochodu Sportowego. 2. Wersja samochodu - odmiana modelu samochodu różniąca się od innych wersji tego modelu w szczególności silnikiem, układem przeniesienia napędu, zawieszeniem lub wyposażeniem (np. wersje usportowione samochodu seryjnego). 3. Pojemność nominalna silnika – pojemność skokowa silnika.

4. Pojemność przeliczeniowa silnika – pojemność nominalna silnika przemnożona przez współczynnik przeliczeniowy określony w art. 300-1.
5. Charakterystyka oryginalna- zespół cech technicznych samochodu seryjnego w specyfikacji określonej przez producenta.
6. Część oryginalna - część samochodu seryjnego wykonana i dostarczona w specyfikacji określonej przez producenta.
7. Część zamienna - bezpośrednim zamiennik części oryginalnej zgodny z dyrektywą GVO.
8. Część dowolna - część, w przypadku której część oryginalna oraz jej funkcje mogą zostać usunięte lub zastąpione inną częścią, pod warunkiem że nowa część nie posiada żadnych dodatkowych funkcji w porównaniu do części oryginalnej.
9. Ogólnodostępna sprzedaż - sprzedaż produktu wprowadzonego do obrotu na terenie Unii Europejskiej.
10. Mini KSS – Mini Książka Samochodu Sportowego PZM jest dokumentem uprawniającym do rywalizacji Amatorskim Samochodem Sportowym zbudowanym wg niniejszych przepisów w Amatorskich Imprezach Samochodowych, które nie zawierają w trasie odcinków dojazdowych po drogach publicznych.

Samochód bazowy

Warunki jakie musi spełniać samochód bazowy:

1. Samochód musi być kategorii M1 lub N1 zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
2. Samochód musi posiadać co najmniej dwa miejsca siedzące.
3. Samochód musi posiadać sztywny, zamknięty dach. Niedopuszczone są samochody o oznaczeniu rodzaju nadwozia „CA” (cabrio) oraz „C/C” (coupé-cabrio)
4. Dopuszczone są wyłącznie samochody wyposażone w silniki o zapłonie iskrowym lub samoczynnym.
5. Niedopuszczone są samochody zasilane LPG, CNG, LNG lub wodorem.
6. Organizator imprezy który zdecyduje się dopuścić do udziału w niej samochody hybrydowe i elektryczne, w których napięcie instalacji elektrycznej wynosi do 30V prądu zmiennego (AC) i do 60V prądu stałego (DC) – np. samochody typu MHEV (mild hybrid) zobowiązany jest do weryfikacji podczas BK1, że zgłoszony samochód spełnia w/w warunki. Obowiązkiem zgłaszającego jest przedstawienie wiarygodnych dokumentów na potwierdzenie spełnienia tych warunków – np. danych z dokumentacji technicznej samochodu lub oświadczenia jego producenta.
7. Organizator imprezy który planuje dopuścić do udziału w niej samochody hybrydowe i elektryczne, w których napięcie instalacji elektrycznej jest wyższe niż 30V prądu zmiennego (AC) i 60V prądu stałego (DC) zobowiązany jest wcześniej skontaktować się z Zespołem ds. Nowych Technologii powołanym przez GKSS PZM. Bezwzględnie konieczne jest wdrożenie wszystkich procedur opisanych w dokumencie „Samochody Hybrydowe i Elektryczne. Wytyczne dla organizatorów imprez oraz zawodów sportowych” dostępnym na stronie internetowej PZM www.pzm.pl/regulaminy/raidy.
8. Zakres modyfikacji amatorskiego samochodu sportowego określony jest w niniejszych przepisach.

Dozwolone modyfikacje i wyposażenie

1. Niniejsze przepisy mają charakter przepisów zezwalających; w związku z tym wszelkie rozwiązania, modyfikacje lub działania, które nie zostały wyraźnie dopuszczone niniejszym regulaminem, są zabronione.
2. Części oryginalne mogą zostać zastąpione ich bezpośrednimi zamiennikami, pod warunkiem że zamienniki te są zgodne z obowiązującymi przepisami dyrektywy GVO oraz nie powodują zmiany funkcji, charakterystyki ani parametrów technicznych części oryginalnej.
3. Minimalne wymagania dotyczące wyposażenia bezpieczeństwa są określone w art. 10.
4. Samochód, którego konstrukcja zostanie uznana przez Sędziów za niebezpieczną, może zostać niedopuszczony do udziału w imprezie lub zdyskwalifikowany na każdym etapie jej trwania.
5. PZM zastrzega sobie prawo do zmiany niniejszych przepisów ze względów bezpieczeństwa bez zapowiedzi.

2. WYMIARY I MASY

Szerokość nadwozia

- 204-1a Szerokość nadwozia samochodu musi być zgodna z danymi oryginalnego modelu bazowego, z dopuszczalną tolerancją $\pm 1\%$.

204-1b	Dopuszcza się poszerzenie błotników, przy czym maksymalne poszerzenie mierzone na wysokości przedniej i tylnej osi, w odniesieniu do oryginalnego nadwozia, nie może przekraczać 100 mm na stronę samochodu.																																																		
Prześwit																																																			
205-1	<ol style="list-style-type: none"> 1. W przypadku całkowitego spuszczenia powietrza z kół po jednej stronie pojazdu żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem. 2. Badanie należy przeprowadzić na płaskim podłożu, na samochodzie w konfiguracji startowej, z załogą w pojeździe. 																																																		
Rozstaw osi																																																			
206-1	Rozstaw osi samochodu musi być zgodna z danymi oryginalnego modelu bazowego, z dopuszczalną tolerancją $\pm 1\%$.																																																		
3. SILNIK																																																			
Oryginalny silnik może zostać zastąpiony innym pod następującymi warunkami:																																																			
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży. 2. Liczba silników i miejsce montażu muszą być zachowane z samochodu bazowego. 3. Musi to być silnik o zapłonie iskrowym lub samoczynnym, o maksymalnie 6 cylindrach oraz oryginalnej pojemności skokowej: <ol style="list-style-type: none"> a) do 3000 cm³ – w przypadku silników wolnossących (pojemność przeliczeniowa w przypadku silników dwusuwowych lub rotacyjnych (NSU Wankel)). b) do 2000 cm³ – w przypadku silników doładowanych (pojemność nominalna). 4. Współczynniki przeliczeniowe należy stosować zgodnie z art. 252 Zał. J do MKS FIA, tj. dla: <ol style="list-style-type: none"> a) silników benzynowych doładowanych – 1.7, b) silników wysokoprężnych doładowanych – 1.5, c) silników dwusuwowych – 1.9, d) silników rotacyjnych (NSU Wankel) – 1.8, e) silników motocyklowych – 2.0. 5. Zastosowany silnik może zmienić klasę pojemnościową (pojemność przeliczeniowa w przypadku silników wolnossących i pojemność nominalna w przypadku silników doładowanych) samochodu zgodnie z poniższą tabelą wyłącznie o dwie w górę lub dowolną liczbę w dół. Jako odniesienie przyjmuje się maksymalną pojemność skokową silnika spośród wszystkich wersji danego modelu samochodu bazowego: 																																																			
300-1	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lp.</th> <th colspan="3">Pojemność przeliczeniowa silnika dla silników wolnossących i pojemność nominalna silnika dla silników doładowanych, cm³</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>do</td> <td>500 cm³</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>powyżej</td> <td>500 cm³</td> <td>do 600 cm³</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>powyżej</td> <td>600 cm³</td> <td>do 700 cm³</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>powyżej</td> <td>700 cm³</td> <td>do 850 cm³</td> </tr> <tr> <td>5.</td> <td>powyżej</td> <td>850 cm³</td> <td>do 1000 cm³</td> </tr> <tr> <td>6.</td> <td>powyżej</td> <td>1000 cm³</td> <td>do 1150 cm³</td> </tr> <tr> <td>7.</td> <td>powyżej</td> <td>1150 cm³</td> <td>do 1400 cm³</td> </tr> <tr> <td>8.</td> <td>powyżej</td> <td>1400 cm³</td> <td>do 1600 cm³</td> </tr> <tr> <td>9.</td> <td>powyżej</td> <td>1600 cm³</td> <td>do 2000 cm³</td> </tr> <tr> <td>10.</td> <td>powyżej</td> <td>2000 cm³</td> <td>do 2500 cm³</td> </tr> <tr> <td>11.</td> <td>powyżej</td> <td>2500 cm³</td> <td>do 3000 cm³</td> </tr> </tbody> </table>			Lp.	Pojemność przeliczeniowa silnika dla silników wolnossących i pojemność nominalna silnika dla silników doładowanych, cm ³			1.	do	500 cm ³		2.	powyżej	500 cm ³	do 600 cm ³	3.	powyżej	600 cm ³	do 700 cm ³	4.	powyżej	700 cm ³	do 850 cm ³	5.	powyżej	850 cm ³	do 1000 cm ³	6.	powyżej	1000 cm ³	do 1150 cm ³	7.	powyżej	1150 cm ³	do 1400 cm ³	8.	powyżej	1400 cm ³	do 1600 cm ³	9.	powyżej	1600 cm ³	do 2000 cm ³	10.	powyżej	2000 cm ³	do 2500 cm ³	11.	powyżej	2500 cm ³	do 3000 cm ³
Lp.	Pojemność przeliczeniowa silnika dla silników wolnossących i pojemność nominalna silnika dla silników doładowanych, cm ³																																																		
1.	do	500 cm ³																																																	
2.	powyżej	500 cm ³	do 600 cm ³																																																
3.	powyżej	600 cm ³	do 700 cm ³																																																
4.	powyżej	700 cm ³	do 850 cm ³																																																
5.	powyżej	850 cm ³	do 1000 cm ³																																																
6.	powyżej	1000 cm ³	do 1150 cm ³																																																
7.	powyżej	1150 cm ³	do 1400 cm ³																																																
8.	powyżej	1400 cm ³	do 1600 cm ³																																																
9.	powyżej	1600 cm ³	do 2000 cm ³																																																
10.	powyżej	2000 cm ³	do 2500 cm ³																																																
11.	powyżej	2500 cm ³	do 3000 cm ³																																																
<ol style="list-style-type: none"> 6. Zakres modyfikacji silnika jest dowolny pod warunkiem spełnienia pozostałych art. niniejszych przepisów i nie może zmienić klasy pojemnościowej zgodnie z powyższą tabelą. 7. Dozwolone są wyłącznie miejscowe modyfikacje nadwozia w celu modyfikacji lub dodania punktów montażowych silnika. 																																																			
300-2	Osłony silnika wykonane z tworzyw sztucznych, które pełnią wyłącznie funkcję estetyczną mogą zostać usunięte.																																																		
300-3	Elementy dźwiękochłonne oraz ozdobne zamontowane pod maską mogą zostać usunięte.																																																		
Mocowania zespołu napędowego (silnik i skrzynia biegów)																																																			
302-1	Ilość, rozmieszczenie punktów mocowania oraz mocowania zespołu napędowego są dowolne.																																																		

Układ doładowania	
304-1	Dowolny, ale jego występowanie musi być określone w Mini KSS, ponieważ wpływa na pojemność przeliczeniową silnika.
Układ zasilania	
324-1	Dowolny.
Układ dolotowy	
327-1	Dowolny.
Filtr powietrza	
327-2	Dowolny.
Układ wydechowy	
327-3	Dowolny pod następującymi warunkami: <ol style="list-style-type: none"> Końcówki układu wydechowego muszą być zlokalizowane za tylną osią oraz mieścić się w obrysie nadwozia. Poziom hałasu zewnętrznego musi być zgodny z wymaganiami FIA. Organizator ma prawo określić w regulaminie uzupełniającym imprezy niższe poziomy hałasu zewnętrznego.
Katalizator	
327-4	<u>Katalizator:</u> <ol style="list-style-type: none"> Musi pochodzić z Listy Technicznej FIA nr 8 lub ogólnodostępnej sprzedaży. Może być przeniesiony z oryginalnej lokalizacji.
Układ chłodzenia	
331-1	<u>Chłodnica</u> jest dowolna pod warunkiem, że zostanie zamontowana w oryginalnym miejscu bez żadnych modyfikacji nadwozia.
331-2	<u>Zamocowania, kierownice powietrza, przewody wodne (na zewnątrz bloku silnika), wentylatory, pozostałe części układu chłodzenia:</u> Dowolne.
Układ smarowania	
333-a1	Jeżeli układ smarowania posiada otwarte odpowietrzenie skrzyni korbowej, musi on kierować olej do zbiornika o pojemności: <ol style="list-style-type: none"> min. 2 litrów w przypadku silników o pojemności nominalnej do 2000 cm³, min. 3 litrów w przypadku silników o pojemności powyżej 2000 cm³, który musi umożliwiać kontrolę poziomu, np. poprzez przezroczyste tworzywo lub wziernik.
333-a2	Pozostałe części układu smarowania: dowolne.
4. UKŁAD PALIWOWY	
Zbiornik paliwa	
401-1	Zbiornik paliwa musi być do wyboru: <ol style="list-style-type: none"> Oryginalny, który nie może być modyfikowany wraz z rurą wlewową. Rekomenduje się wypełnienie oryginalnego zbiornika paliwa gąbką zgodną z normą American Military Specification MIL-B-83054 lub wypełnieniem przeciwwybuchowym «D-Stop». Posiadać homologację FIA zgodnie z jedną z norm: FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999, 8875-2025 i spełniać wymagania art. 253.14 Zał. J do MKS FIA.
401-2	<ol style="list-style-type: none"> Szczelna i ogniotrwała osłona pomiędzy zbiornikiem paliwa a przestrzenią dla załogi jest obowiązkowa. Aby umożliwić sprawdzenie daty ważności zbiornika paliwa konieczne jest zapewnienie otworu inspekcyjnego, który musi być zakryty szczelną i ognioodporną osłoną, demontowaną przy użyciu narzędzi (art. 253.14 Zał. J do MKS FIA).
401-3	<ol style="list-style-type: none"> Lokalizacja zbiornika paliwa posiadającego homologację FIA musi spełniać następujące warunki: <ol style="list-style-type: none"> Wszelkie modyfikacje nadwozia w celu montażu zbiornika paliwa muszą zostać zatwierdzone przez Zespół GKSS ds. Technicznych przed rozpoczęciem prac.
401-4	Zalecane są osłony zewnętrzne oryginalnego zbiornika i wlewu paliwa muszą spełniać następujące warunki: <ol style="list-style-type: none"> Osłona musi odwzorowywać kształt seryjnego zbiornika paliwa. Minimalna specyfikacja: <ol style="list-style-type: none"> baza z GRP (tworzywo sztuczne wzmocnione włóknem szklanym), obowiązkowa warstwa Kevlaru na zewnętrznej powierzchni osłony, Zabezpieczenie musi wykazywać odporność na ścieranie oraz przebicie.

Instalacja paliwowa

- 402-1 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

- 402-2 Pompy paliwa (w tym ich liczba) są dowolne, pod warunkiem że:
1. mogą pracować wyłącznie podczas pracy silnika oraz podczas fazy rozruchu,
 2. są zainstalowane wewnątrz zbiornika paliwa,
 3. są zainstalowane na zewnątrz zbiornika paliwa i w przypadku gdy znajdują się wewnątrz samochodu zabezpieczone szczelną oraz ognioodporną osłoną.

5. INSTALACJA ELEKTRYCZNA**Zasady ogólne**

1. Wiązki elektryczne są dowolne, jednak wszystkie przewody elektryczne muszą być zaizolowane i solidnie zamocowane.
 2. Zabrania się prowadzenia przewodów między klatką bezpieczeństwa a nadwoziem.
 3. Maksymalne dopuszczalne napięcie instalacji elektrycznej wynosi 16 V, z wyjątkiem sterownika wtryskiwaczy.
 4. Dopuszcza się montaż dodatkowych bezpieczników w instalacji elektrycznej.
 5. Skrzynki bezpieczników mogą zostać przeniesione lub usunięte, pod warunkiem że nie są używane.
 6. Urządzenie rejestrujące prędkość i przebieg (typu Coralba/Halda) może być zamontowane do użytku pilota.
 7. Samochód musi być wyposażony w sprawny prędkościomierz.
 8. Sygnał dźwiękowy może zostać zmieniony i/lub może zostać dodany dodatkowy włącznik, obsługiwany przez pilota.
- 500-1

Akumulator

Oryginalny lub spełniający poniższe wymagania:

Producent i typ akumulatora:

- 501-2a
1. Producent oraz przewody akumulatora są dowolne.
 2. Dozwolony jest jeden akumulator.
 3. Akumulator musi pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży.

Max. pojemność akumulatora: 75 Ah.

Lokalizacja akumulatora:

- 501-2b
1. Akumulator musi być zlokalizowany w oryginalnym miejscu montażu lub w kokpicie.
 2. Akumulator musi być typu suchego, jeżeli nie znajduje się w komorze silnika.

Jeżeli akumulator jest zamontowany w kokpicie, musi znajdować się za fotelem kierowcy lub pilota.

Zamocowanie akumulatora:

1. Akumulator musi być solidnie zamocowany, a zacisk dodatni (+) musi być odpowiednio zaizolowany.
 2. Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, musi być osadzony na metalowej podstawie i przykręcony do nadwozia przy użyciu dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną.
 - a) W przypadku montażu akumulatora w kokpicie, do zamocowania metalowych taśm należy użyć śrub o średnicy co najmniej M10; każda śruba musi być wkręcona w nakrętkę przyspawaną do płytki wzmacniającej, umieszczonej od spodu karoserii, o minimalnej grubości 3 mm i minimalnej powierzchni 20 cm² każda.
 - b) W przypadku gdy akumulator nie został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji w komorze silnika, lecz nie jest kompatybilny z oryginalnym mocowaniem, do zamocowania taśm należy wykorzystać oryginalne punkty montażowe.
- 501-2c

Zalecany zewnętrzny i wewnętrzny główny wyłącznik prądu (art. 253.13 Zał. J do MKS FIA):

- 501-3
1. 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.
 2. 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.

3. 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.

Oświetlenie

503-1a Oryginalne reflektory i lampy tylne muszą być oryginalne (patrz również art. 03-1).

Reflektory dodatkowe:

- 503-1b 1. Dozwolonych jest maksymalnie 6 dodatkowych reflektorów z przodu pojazdu oraz przekaźniki konieczne do ich obsługi.
2. Jeżeli zachowane są oryginalne lampy przeciwmgłowe, to liczone są jako dodatkowe reflektory.

Reflektory dodatkowe nie mogą być zamontowane w karoserii.

Uwagi dodatkowe:

- 503-1c 1. Obowiązkowe jest oryginalne, sprawne oświetlenie samochodu z wyjątkami określonymi w niniejszym artykule.
2. Jeżeli reflektory przeciwmgłowe są niezależne od reflektorów, to mogą zostać zdemontowane. Powstałe otwory muszą zostać zaślepienie lub wykorzystane do chłodzenia hamulców (art. 803-12).
3. 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, skrzynia biegów, układ zmiany biegów

601-1 Dowolne, ale musi zostać zachowany bieg wsteczny.

Mechanizm różnicowy

605-1 Dowolny.

7. UKŁAD ZAWIESZENIA

Przedni i tylny układ jezdny

700-1 Pochodzący z ogólnodostępnej sprzedaży.

700-2 Oryginalne tuleje metalowe-gumowe mogą zostać zastąpione innymi (np. tuleje poliuretanowe lub łożyska typu uniball).

Sprężyny

702-1 Pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży.

Amortyzatory

705-1 Pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży.

8. UKŁAD JEZDNY

Koła

- 801-1 1. Dowolne pod następującymi warunkami:
- a) **Koło musi być schowane w oryginalnym nadwoziu, to oznacza że górna część kompletnego koła, położona powyżej środka piasty, musi być zakryta przez nadwozie.**
 - b) Obręcz (felga) musi być wykonana z aluminium lub stali i muszą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży oraz nie mogą być modyfikowane.
 - c) W aucie na danej osi mogą być zamontowane obręcze (felgi) wyłącznie o takim samym rozmiarze.
 - d) Sposób zamocowania kół za pomocą śrub może być zmieniony na szpilki i nakrętki.
 - e) Używanie dystansów zwiększających rozstaw kół jest dozwolone.
 - f) Stosowanie wyciągów powietrza z kół jest zabronione.
 - g) Dopuszcza się stosowanie dowolnych opon. Organizator całorocznego cyklu imprez może zmienić postanowienia niniejszego art. dotyczące opon, jednakże regulamin ramowy cyklu musi zawierać te informacje. Dodatkowo zasady te będą miały zastosowanie w czasie trwania wszystkich imprez cyklu w sezonie.
 - h) Stosowanie jakiegokolwiek urządzenia umożliwiającego oponie zachowanie jej właściwości przy ciśnieniu w jej wnętrzu równym lub niższym niż ciśnienie atmosferyczne jest zabronione.
2. Wnętrze opony (obszar pomiędzy felgą i wewnętrzną częścią opony) musi być wypełniona wyłącznie powietrzem.

Koło zapasowe

- 802-1
1. Dozwolone jest maksymalnie jedno koło zapasowe.
 2. Koło zapasowe musi być solidnie zamocowane w kokpicie samochodu:
 - a) w przypadku, gdy samochód jest wyposażony w klatkę bezpieczeństwa lub pałąk przeciwkapotażowy- za pałąkiem głównym klatki bezpieczeństwa lub pałąku przeciwkapotażowego (za płaszczyzną przechodzącą przez pałąk główny klatki bezpieczeństwa lub pałąku przeciwkapotażowego).
 - b) w przypadku, gdy samochód nie jest wyposażony w klatkę bezpieczeństwa – w bagażniku.

Układ hamulcowy

- 803-1
- Dowolny pod następującymi warunkami:
1. Zastosowane części muszą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży i być przeznaczone do samochodowych układów hamulcowych.
 2. Specyfikacja zacisków hamulcowych i tarcz hamulcowych musi odpowiadać jako minimum wymiarom części układu hamulcowego z samochodu bazowego.
 3. Dwuobwodowy, obsługiwany tym samym pedałem.
 4. W przypadku wycieku w dowolnym punkcie przewodów układu hamulcowego lub jakiegokolwiek awarii w układzie przeniesienia napędu hamulcowego pedał musi nadal kontrolować co najmniej dwa koła.
 5. Osłony tarcz hamulcowych mogą zostać usunięte lub zagięte.
 6. Przewody hamulcowe mogą zostać zmienione na typu lotniczego, zgodnie z art. 253-3 Zał. J do MKS FIA.
 7. Stosowanie hydraulicznego układu hamulca ręcznego jest dozwolone.

Układ kierowniczy

- 804-1
- Zastosowane części muszą pochodzić z ogólnodostępnej sprzedaży i być przeznaczone do samochodowych układów kierowniczych.

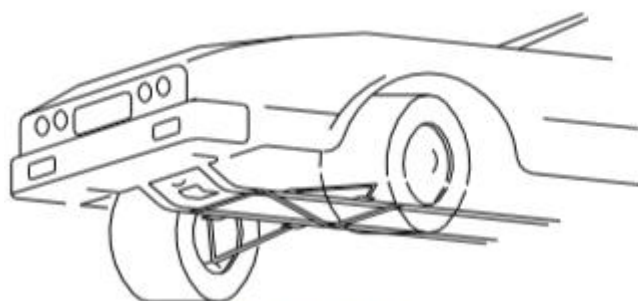
9. NADWOZIE / KAROSERIA

- 900-1
1. Wszelkie modyfikacje nadwozia, które nie są dozwolone niniejszym regulaminem są zabronione.
 2. Wyłącznie następujące części mogą zostać zdemontowane/usunięte z karoserii/nadwozia:
 - a) Dozwolone przez inne punkty niniejszego regulaminu.
 - b) Nieużywane wsporniki w samochodzie rajdowym (np. oryginalnego koła zapasowego), jeżeli nie pełnią jednocześnie funkcji wzmocnienia.
 3. Dodatkowe otwory i przyspawane wsporniki:
 - a) Dozwolone wyłącznie w celu przeprowadzenia lub zamocowania przewodów, wiązek elektrycznych.
 4. Wsporniki dla dodatkowych akcesoriów:
 - a) Mogą być zamocowane lub przyspawane do nadwozia.
 5. Wygląd zewnętrzny
 Oryginalny wygląd zewnętrzny samochodu bazowego może być zmieniony poprzez zastosowanie elementów takich jak: zderzaki, pokrywa silnika, pokrywa bagażnika, błotniki przednie i tylne, tylny element aerodynamiczny pod następującymi warunkami:
 - a) Materiał: tworzywo sztuczne lub kompozyt.
 - b) Oryginalne belki zderzaka oraz inne elementy pochłaniające energię muszą być zachowane.
 - c) Pokrywy silnika i bagażnika muszą być zamocowane w co najmniej czterech punktach i wyposażona w minimum dwa niezależne bezpieczne zaczepy. Oryginalne mechanizmy zamykające muszą być usunięte lub unieruchomione; otwieranie z zewnątrz musi być możliwe bez użycia narzędzi.
 - d) Oryginalne błotniki mogą zostać zmodyfikowane lub zastąpione innymi pod warunkiem spełnienia zapisów art. 204-1b.
 - e) Tylny element aerodynamiczny nie może wystawać poza obrys samochodu w rzucie pionowym i poziomym oraz musi być solidnie zamontowany.
 6. Dopuszczone są lokalne modyfikacje nadwozia w celu montażu układ napędowego.

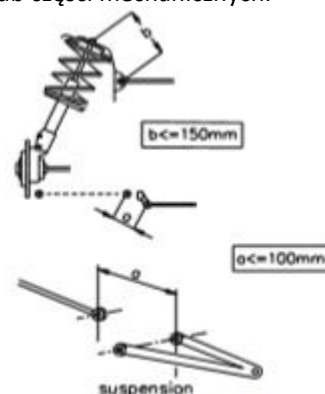
Elementy wzmocniające

- 900-3
1. Elementy wzmocniające 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.
 2. 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.

3. W tym przypadku, maksymalny dystans pomiędzy zamocowaniem poprzeczki górnym punktem obrotu to 150 mm (Rysunki 255-4 i 255-2).
 4. Aby zamocować górną poprzeczkę pomiędzy dwoma górnymi punktami nadwozia, maksymalnie trzy otwory po każdej stronie o maksymalnej średnicy 10.5 mm są dozwolone.
 5. 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

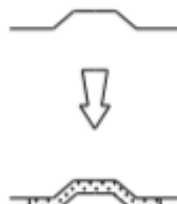
Wzmacnianie nadwozia

Wzmacnianie zawieszonych części nadwozia poprzez dodanie części lub materiału jest dozwolone pod następującymi warunkami:

900-4

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:
 - a) 4 mm dla stalowych części wzmacniających,
 - b) 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

Ostony podwozia

Montaż osłon podwozia jest dozwolony pod następującymi warunkami:

900-7

1. Nie wpływają na prześwit.
2. Są możliwe do demontażu.
3. Stosowane w celu ochrony następujących części: silnik, chłodnica, zawieszenie, skrzynia biegów, zbiornik paliwa, układ napędowy, układ kierowniczy, układ wydechowy.
4. Wykonane z aluminium/stali o minimalnej grubości 3 mm, plastiku i/lub gumy i/lub Kevlaru™ i/lub włókna szklanego.

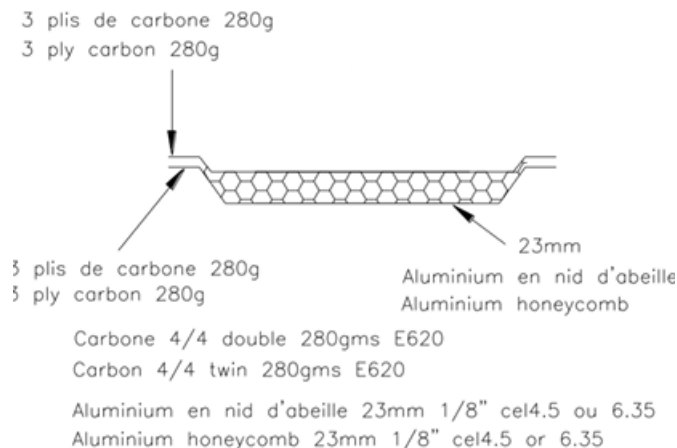
Wnętrze

Wyposażenie wnętrza

901-6

1. Deska rozdzielcza jest dowolna, ale musi zostać zachowana i solidnie zamontowana.
2. Elementy wykończeniowe wnętrza są dowolne, oprócz paneli drzwi.

3. Wzmocnienia drzwi mogą być usunięte, tylko pod warunkiem zastosowania niepalnych, kompozytowych paneli drzwiowych o minimalnej specyfikacji jak na rysunku 255-14.



255-14

4. Jeżeli wzmocnienia drzwi nie zostały usunięte lub zmodyfikowane, oryginalne panele drzwiowe mogą być zastąpione następującymi wykonanymi z:

- arkusza metalu o grubości przynajmniej 0.5 mm,
- włókna węglowego o grubości przynajmniej 1 mm,
- innego solidnego i niepalnego materiału o grubości przynajmniej 2 mm,

Panele te muszą zakrywać cały otwór w drzwiach powstały w wyniku usunięcia oryginalnego panelu.

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 zapobiegającą rozpryskiwaniu się płynu 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 płyn chłodniczy do wnętrza pojazdu muszą zostać zaślepione aby zapobiec rozpryskiwaniu się czynnika chłodniczego w razie wypadku.
 - Kanały powietrzne są dowolne.

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.

Akcesoria zewnętrzne

Układy oczyszczania:

- 903-1
- szyby są dowolne, ale muszą zostać zachowane.
 - reflektorów są dowolne.

- 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.

Szyby

1. Obowiązuje art. 253-11 Zał. J. z poniższymi warunkami.
2. Dodatkowe mocowania szyby czołowej i szyb bocznych mogą zostać zamontowane, pod warunkiem że nie poprawiają własności aerodynamicznych samochodu.
3. Folia zabezpieczająca przed rozbitciem:
 - a) Wszystkie boczne szyby oraz szyberdach muszą być oklejone folią zabezpieczającą przed rozbitciem, przezroczystą i bezbarwną, o maksymalnej grubości 100 mikronów, chyba że są wykonane z poliwęglanu.
 - b) Na tylnych bocznych szybach, tylnej szybie oraz szyberdachu dopuszcza się stosowanie folii przyciemnianych lub lustrzanych zamiast folii bezbarwnych.
 - c) W przypadku tylnych bocznych szyb folia przyciemniana lub lustrzana musi posiadać otwór odpowiadający powierzchni koła o średnicy 70 mm, umożliwiający widoczność kierowcy i wnętrza pojazdu z zewnątrz.
 - d) Dopuszczenie stosowania folii lustrzanych musi być zapisane w regulaminie uzupełniającym zawodów.

4. Szyba czołowa

Oryginalna lub pochodząca z innej wersji danego samochodu bazowego lub homologowana przez FIA/ASN w konkurencji rajdy samochodowe.

904-4

W przypadku, gdy oryginalna szyba jest hartowana, to musi zostać oklejona przezroczystą i bezbarwną folią, o maksymalnej grubości 100 mikronów.

5. Szyby boczne i tylna

Oryginalne szyby boczne i tylna mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami:

- a) Są wykonane z poliwęglanu.
 - b) Muszą posiadać minimalną grubość 3,8 mm.
 - c) Szyby boczne muszą być wymieniane kompletami.
 - d) Szyby boczne muszą być możliwe do zdemontowania bez użycia narzędzi.
 - e) Przesuwne okienko musi zostać zamontowane w szybie w drzwiach kierowcy i pilota. Otwór okienka musi mieć minimalne wymiary 130 mm na 130 mm i maksymalne 150 mm na 150 mm. Do drzwi nie posiadających ramki może zostać ona dodana.
 - f) Mechanizm podnoszenia szyb może zostać zastąpiony urządzeniem blokującym szyby w zamkniętej pozycji.
6. Szyby 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.

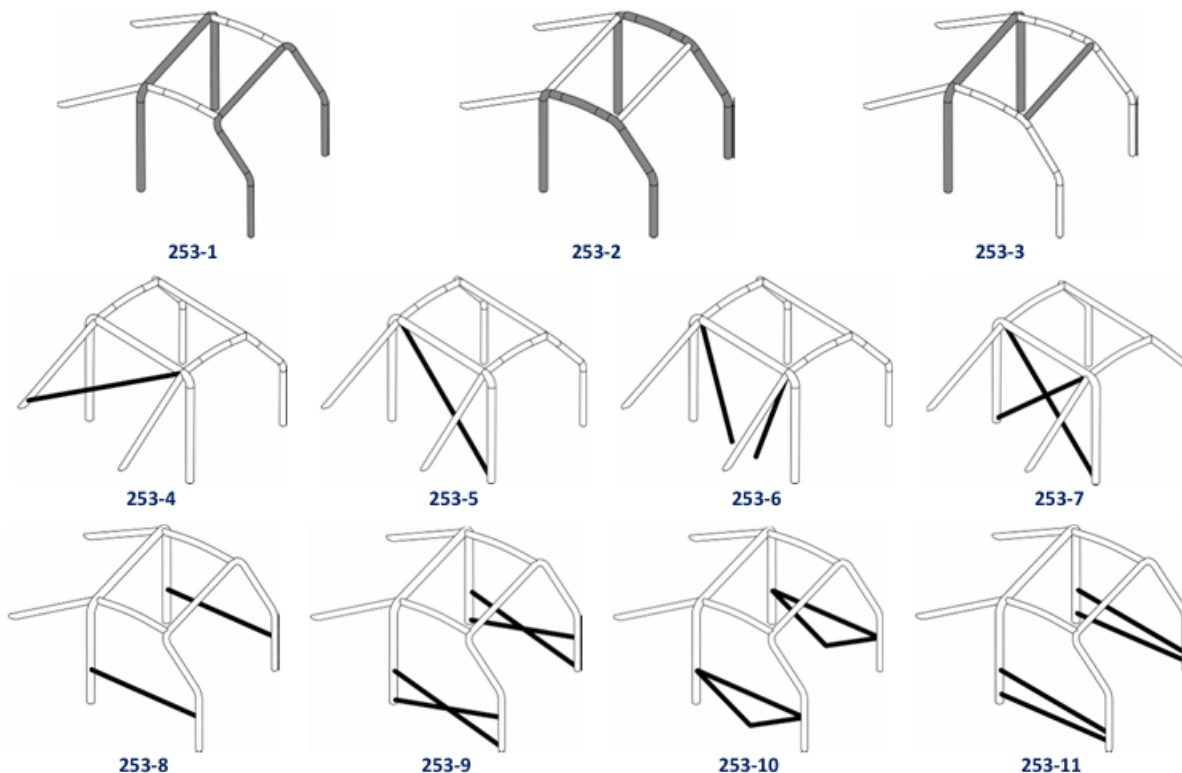
10. Wyposażenie bezpieczeństwa

- 1000-1a
1. Stosowanie klatki bezpieczeństwa jest obowiązkowe w przypadku imprezy:
 - a) Super Sprint (dopuszczone są wyłącznie samochody z silnikami o pojemności przeliczeniowej do 2000 cm³),
 - b) Superslalom.
 2. Stosowanie klatki bezpieczeństwa lub pałąka przeciwkapotażowego jest obowiązkowe w przypadku:
 - a) samochodu z silnikiem o pojemności przeliczeniowej powyżej 2000 cm³,
 - b) gdy zastosowany silnik zmienił klasę pojemnościową zgodnie z art. 300-1 o więcej niż jedną w górę.
 3. W pozostałych przypadkach, klatka bezpieczeństwa lub pałąk przeciwkapotażowy są zalecane.

Klatka bezpieczeństwa

- 1000-1b
1. Klatka bezpieczeństwa musi spełnić wymogi art. 253 Zał. J w niżej określonej, minimalnej konfiguracji, bez względu na datę homologacji FIA samochodu (jeżeli dotyczy) lub datę wydania Paszportu Technicznego (KSS PZM, Mini KSS PZM, Paszporty Techniczne innych ASN).
 2. W przypadku klatek bezpieczeństwa homologowanych przez FIA lub homologowanych/certyfikowanych przez ASN, konieczne jest przedstawienie certyfikatu klatki bezpieczeństwa na BK1 każdej imprezy w której samochód jest zgłoszony.

Minimalna konfiguracja klatki bezpieczeństwa – Art. 253 Zał. J do MKS FIA rys.: 253-1, 253-2, 253-3 z uzupełnieniem o jedną z wybranych konfiguracji elementów przekątnych: 253-4, 253-5, 253-6 lub 253-7 oraz jedną z wybranych konfiguracji wzmocnień drzwi bocznych: 253-8, 253-9, 253-10 lub 253-11.



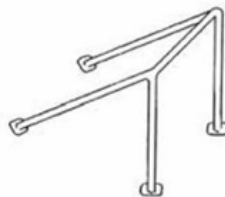
- 1000-1d
- Obowiązkowe jest zastosowanie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa zgodnych (jako minimum) z art. 8.3.5 art. 253 Zał. J na rok 2016.

Pałak przeciwkapotażowy

- 1000-1e 1. Pałak przeciwkapotażowy musi spełniać wymogi art. 253 Zał. J co do sposobu montażu, materiału oraz średnic użytych rur. Pałak musi spełnić poniższe wymogi odnośnie minimalnej konfiguracji.

Minimalna konfiguracja pałaku przeciwkapotażowego – rys. K1 z uzupełnieniem o jedną z wybranych konfiguracji elementów przekątnych: 253-4, 253-5, 253-5, 253-6 lub 253-7.

1000-1f

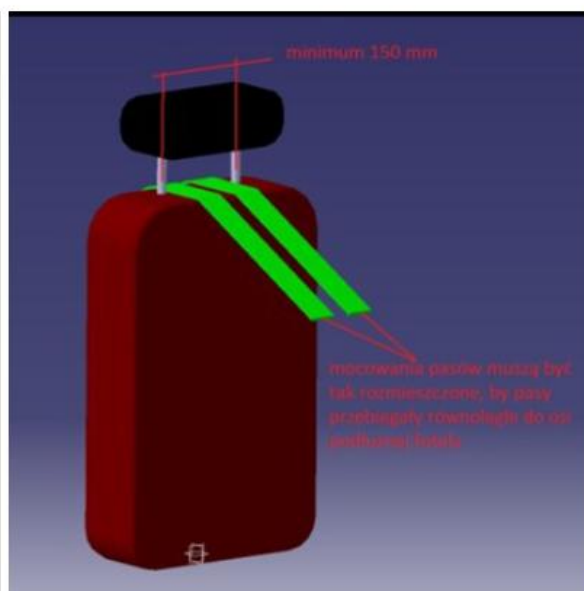
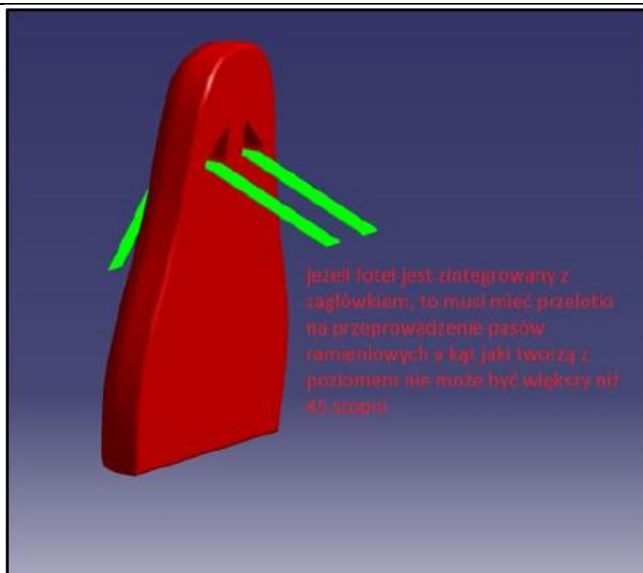


K-1

- 1000-1g Obowiązkowe jest zastosowanie otulin ochronnych klatki bezpieczeństwa zgodnych (jako minimum) z art. 8.3.5 art. 253 Zał. J na rok 2016.

Fotele i Pasy bezpieczeństwa

- 1001-2 1. Pasy bezpieczeństwa, dla kierowcy i pilota muszą być (do wyboru):
- c) Oryginalne, zgodne z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne fotele i nie można stosować klatki bezpieczeństwa oraz systemu FHR).
 - d) Stosowane w sporcie samochodowym z aktualną lub wygasłą homologacją FIA (z listy technicznej FIA nr 24 lub 57). Pasy te muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-6 Zał. J.
 - e) Akcesoryjne, zgodne z homologacją ECE-R 16 (tzw. "E") są dopuszczone wyłącznie do końca sezonu 2026 i w takim przypadku nie może być stosowany system FHR. Muszą być zamontowane zgodnie z instrukcją producenta pasów bezpieczeństwa, którą na żądanie Sędziów Technicznych uczestnik musi przedstawić podczas BK1.
2. W przypadku imprezy:
- a) Super Sprint (dopuszczone są wyłącznie samochody z silnikami o pojemności przeliczeniowej do 2000 cm³),
 - b) Superslalom, pasy bezpieczeństwa muszą być stosowane w sporcie samochodowym z aktualną lub wygasłą homologacją FIA (z listy technicznej FIA nr 24 lub 57). Pasy te muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-6 Zał. J.
- 1001-3 1. Fotel kierowcy i pilota musi być (do wyboru):
- a) oryginalny, zgodny z homologacją producenta samochodu (w tym przypadku można używać tylko oryginalne pasy bezpieczeństwa i nie można stosować klatki bezpieczeństwa) wyjątki podano poniżej,
 - b) z włókna szklanego pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży lub z listy technicznej FIA nr 12, 40 lub 91. Fotele te muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-16 Zał. J.
2. W przypadku imprezy:
- c) Super Sprint (dopuszczone są wyłącznie samochody z silnikami o pojemności przeliczeniowej do 2000 cm³),
 - d) Superslalom, fotel kierowcy i pilota muszą być z włókna szklanego pochodzące z ogólnodostępnej sprzedaży lub z listy technicznej FIA nr 12, 40 lub 91. Fotele te muszą być zamontowane zgodnie z art. 253-16 Zał. J.



1001-4 Schemat zamocowania pasów szelkowych do fotela seryjnego

Obowiązkowe wyposażenie bezpieczeństwa

Każdy samochód musi być obowiązkowo wyposażony w:

1. apteczkę pierwszej pomocy,
2. trójkąt ostrzegawczy,
3. gaśnicę proszkową z ważną legalizacją o wadze minimum 2 kg środka gaśniczego (dotyczy gaśnic proszkowych). W przypadku innych środków gaśniczych jego minimalne ilości muszą być zgodne z art. 253-7 Zał. J. Musi być solidnie zamocowana dwoma metalowymi opaskami z zapięciami, umożliwiającymi jej szybkie wyjęcie z mocowania w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy i pilota. Na gaśnicy muszą być umieszczone następujące informacje: rodzaj środka gaśniczego, masa lub objętość środka gaśniczego, data wymaganego przeglądu, data ważności lub data produkcji. W przypadku, gdy na gaśnicy podana jest wyłącznie data produkcji, to jej ważność wynosi maksymalnie 2 lata,
4. noże do cięcia pasów bezpieczeństwa, w ilości zgodnej z liczbą członków załogi,
5. znak SOS/OK w formacie A3.

1002-3