

mode S		REGULAMIN TECHNICZNY SAMOCHODÓW- GRUPA RHC Przepisy Szczegółowe dla Samochodów Grupy RHC (Racing Hill Climb)
-----------	---	---

	<i>Modyfikowany artykuł</i>	<i>Data wprowadzenia</i>	<i>Data publikacji</i>
	1, 2, 7	15.01.2026	

	Klasa RHC-1 (AWD)			Klasy: RHC-2a, RHC-2b	Klasy: RHC-3a, RHC-3b i RHC-4
Art.	RHC-1 (AWD)	RHC- 2a RHC- 2b	RHC-3a RHC-3b RHC-4		
1	OGÓLNE				
1.1	Wstęp				
	X	X	X	Grupa samochodów RHC jest przeznaczona dla samochodów, które spełniają poniższe warunki w zakresie ich wieku: - Posiadają wydane karty homologacyjne FIA lub krajowe od 01.01.2001. W sezonie 2026 dopuszczone zostaną również samochody opisane w pkt 2.2 - Dla samochodów niehomologowanych, data rozpoczęcia ich produkcji rozpoczęła się od 01.01.1998 roku. Stosowanie przepisów: - Niniejsze przepisy muszą być stosowane z art. 251, 252, 253 oraz 255 aktualnego Zał. J do MKS FIA. - Jeżeli zakres wyposażenia bezpieczeństwa dla grup R-HC jest określony w regulaminie danych mistrzostw, to ma on pierwszeństwo przed niniejszym regulaminem.	
1.2	Definicje				
	X	X	X	Definicje z art. 251 Zał. J do MKS FIA obowiązują, ale określone poniżej mają przed nimi pierwszeństwo: - Model samochodu - zgodnie z art. 251 Zał. J do MKS FIA i wyprodukowany w ilości przynajmniej 1000 szt. w okresie 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. 3, który stanowi bazę do budowy samochodów Grupy RHC.	

				- Charakterystyka oryginalna - Charakterystyka danego samochodu bazowego. - Część oryginalna - część danego samochodu bazowego lub jej zamiennik zgodny z dyrektywą GVO. - Część dowolna zgodna z opisem w niniejszym regulaminie lub z art. 252 Zał. J do MKS FIA. - Ogólnodostępna sprzedaż to produkt wprowadzony do obrotu na terenie Unii Europejskiej. - Segment samochodu zgodnie z dokumentem <i>Case No COMP/M.1406 HYUNDAI / KIA REGULATION (EEC) No 4064/89 MERGER PROCEDURE</i>.
1.2	Zakres dopuszczonych modyfikacji			
	X	X	X	Grupa RHC jest krajową grupą samochodów, dla których maksymalny zakres modyfikacji został określony w niniejszym regulaminie. W przypadkach nieuwzględnionych w niniejszym regulaminie obowiązują aktualne przepisy techniczne opublikowane w Załączniku J-FIA dla samochodów grupy A, art. 255.
2	OGÓLNE ZASADY POZYCJONOWANIA SAMOCHODÓW (w grupach lub w klasach)			
				- Podstawowym kryterium pozycjonowania samochodów są wymagania niniejszego regulaminu, wskaźnik W/P (Masa samochodu / Moc silnika) oraz wskaźniki dodatkowe. <u>Moc silnika zostanie określona na podstawie danych zamieszczonych w tabeli nr 1.</u> <u>Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia w celu uzyskania minimalnej wartości wymaganego wskaźnika W/P dla danej grupy lub klasy.</u> - Stosowany będzie również dodatkowy wskaźnik korekcyjny w przypadku zastosowania już w wersji seryjnej lub homologowanej dodatkowego wyposażenia samochodu, które ma istotny wpływ na jego osiągi, (np. sekwencyjne sterowanie skrzynią biegów, systemu DSG lub innych o zbliżonym działaniu. Wykaz i opis dodatkowych wskaźników zawiera pkt 2.1. - Dla każdego samochodu obowiązkowe będzie przygotowanie Karty Specyfikacji Technicznej, w której: - podane zostaną istotne dane techniczne, - wyliczony zostanie wskaźnik W/P.

Tabela nr 1.

Wyliczanie wskaźnika wydajności silnika (P) w zależności od pojemności skokowej oraz kompletacji silnika ($P = V \times W_p / 10$)				
Typ silnika / pojemność skokowa (V_s cm ³)	Wlot powietrza	Współczynnik przeliczeniowy wydajności silnika (W_p)	Przykładowe wartości (P)	Informacje dodatkowe lub przykład pozycjonowania
BT-2500 Benzynowy / Turbodoładowany / V_s od 2001 do 2500	Zwężka 32 mm	1,6	od 320 do 400	Przykład 1. Samochód AWD, 2,5 turbo $2,5 \times 1,6 \times 100 = 400 \times 3,8 = 1520$ kg Przykład 2. Samochód AWD, 2,3 turbo $2,3 \times 1,6 \times 100 = 368 \times 3,8 = 1400$ kg
BT-2000 (VVT) Benzynowy / Turbodoładowany / V_s pow. 1620 do 2000	Zwężka 34 mm	1,7	od 272 do 340	Przykład 1. Samochód AWD, 2,0 turbo $2,0 \times 1,7 \times 100 = 340 \times 3,8 = 1300$ kg Przykład 2. Samochód AWD, 1,75 turbo $1,75 \times 1,7 \times 100 = 298 \times 3,8 = 1130$ kg
BT-2000 (bez VVT) Benzynowy / Turbodoładowany / V_s pow. 1620 do 2000	Zwężka 34 mm	1,6	od 272 do 340	Przykład 1. Samochód AWD, 2,0 turbo $2,0 \times 1,6 \times 100 = 320 \times 3,8 = 1216$ kg
BTR-1620 (Rally) Benzynowy / Turbodoładowany / V_s maks.1620	Zwężka 31mm lub 32mm	1,7	275	Przykład 1. Samochód AWD, 1,6 turbo + „sekwencja” $1,62 \times 1,7 \times 100 = 275 \times 3,8 = 1045 \times 1,07 = 1120$ kg Przykład 2. Samochód AWD, 1,6 turbo $1,62 \times 1,7 \times 100 = 275 \times 3,8 = 1045$ kg
BTS-1620 (Seryjny) Benzynowy / Turbodoładowany / V_s maks.1620	Bez zwężki	1,9	310	Wymagane: - seryjna turbosprężarka - seryjne wałki rozrządu
BTS-1400 (Seryjny) Benzynowy / Turbodoładowany /	Bez zwężki	1,6	224	Przykład; $3,53 \times 224 = 790$ kg

				Vs maks.1400				
				BTS-1200 (Seryjny) Benzynowy / Turbodoładowany / Vs maks.1200	Sprężarka seryjna lub zastosowany ogranicznik o średnicy zgodnej z wymaganiami i Reg. Techn. RSMP	1,6	192	Przykład; $4,9 \times 190 = 930$ kg
				BTS-1000 (Seryjny) Benzynowy / Turbodoładowany / Vs maks.1000	Bez zwężki	1,6	160	Przykład; $5,33 \times 160 = (853) 850$ kg
				BK-W Benzynowy, z kompresorem wirnikowym	Seryjna średnica przepustnicy	1,5	Silnik 1,6 - 240 Silnik 2,0 - 300	
				BK-R Benzynowy, z kompresorem typu Roots'a	Seryjna średnica przepustnicy	1,4	Silnik 1,6 - 224 Silnik 2,0 - 280	
				BW-VVT+LEC⁽¹⁾ Benzynowy wolnossący: - 4 zawory na cylinder - z systemem zmiennych faz rozrządu, - z systemem zmian wysokości wzniosu zaworów	Średnica przepustnicy maks. 62 mm	1,08	Silnik 1,6 - 173 Silnik 2,0 - 216	(1) - Variable Valve Timing and Lift Electronic Control -samochód bazowy 2,0; $4.9 \times 216 = 1058$ kg -skrzynia „kłowa”; $1058 \times 1,03 = 1090$ kg
				BW-VVT⁽²⁾ Benzynowy wolnossący: - 4 zawory na cylinder - z systemem VVT	Średnica przepustnicy maks. 62 mm	1,0	Silnik 1,6 - 160 Silnik 2,0 - 200	(2) - Variable Valve Timing -samochód bazowy; $4.9 \times 200 = 980$ kg -skrzynia „kłowa”; $980 \times 1,03 = 1010$ kg

				BW/16V Benzynowy wolnossący / 4 zawory na cylinder / bez systemem VVT	Średnica przepustnicy maks. 62 mm	0,95	Silnik 1,6 - 152 Silnik 2,0 - 190	-samochód bazowy; $4,9 \times 190 = 930 \text{ kg}$ -skrzynia „kłowa”; $930 \times 1,03 = 960 \text{ kg}$
				BW Benzynowy wolnossący / 2 zawory na cylinder	Średnica przepustnicy maks. 62 mm	0,8	Silnik 1,6 - 128 Silnik 2,0 - 160	
				DT DIESEL / Turbodoładowany	Turbosprężarka seryjna	0,9	Silnik 1,6 - 144 Silnik 2,0 - 180	
				DW DIESEL / Wolnossący		0,8	Silnik 1,6 - 144 Silnik 2,0 - 160	
2.1				DODATKOWE WSKAŹNIKI KOREKCYJNE				
	X	X	X	1. Należy zastosować dodatkowy wskaźniki korekcyjne w zależności od zastosowanych rozwiązań technicznych. W celu wyliczenia Minimalnej Wymaganej Masy Samochodu (MWMS) należy powiększyć masę bazowego samochodu (MBS) wyliczoną wg wzoru: $W/P \text{ (wymagany wskaźnik)} \times P \text{ (patrz tab. Nr 1)} = MWMS$ o podane poniżej wskaźniki. 2. Przykłady obliczeń zamieszczono w tabeli nr 1. W przypadku konieczności zastosowania jednego z niżej wymienionych wskaźników należy powiększyć wcześniej obliczoną (MWMS) poprzez kolejne pomnożenie zastosowanych wskaźników, wzór oraz przykład poniżej: $MWMS \times 1,05 \times 1,03 = MWMS+ / 980 \times 1,03 \times 1,05 = 1060 \text{ kg}$				
			X	Dla samochodów, które posiadają wyposażenie zgodne z kartą homologacyjną lub oryginalnym wyposażeniem ale jego wymiary przekraczają podane w niniejszym regulaminie. Dotyczy: - większej średnicy przepustnicy jak określona w pkt 2, tabela nr 1, - zastosowania kolektora wydechowego (dla samochodów homologowanych tylko opisanego w podstawowej części karty homologacyjnej). Wskaźnik 1,05				

	X	X	X	W przypadku zastosowania skrzyni biegów z układem sterowania „sekwencyjnym”, DSG lub innym systemem skracającym czas zmiany biegów. Wskaźnik 1,07 Uwaga. W/w skrzynie są dopuszczone tylko w przypadku: - jeżeli są przedmiotem opisu w karcie homologacyjnej, - jeżeli została zastosowana w samochodzie seryjnym.
	X	X	X	W przypadku zastosowania skrzyni biegów tzw. „kłowej”. Wskaźnik 1,03 (*) Przykład: Samochód bazowy $4,9 \times 200 = 980 \text{ kg}$, ze skrzynią biegów „kłową” $980 \text{ kg} \times 1,03 = (1009,4) = 1010 \text{ kg}$ (*) – informacja dodatkowa w pkt 2.2.3
2.2	DOPUSZCZENIA WARUNKOWE OBOWIĄZUJĄCE W 2026 ROKU Stosowanie poniższych będzie przedmiotem analiz w zakresie zasadności ich stosowania w następnych latach.			
2.2.1	X	X	X	<u>Wiek samochodów homologowanych</u> • W sezonie 2026 mogą startować samochody dopuszczone w 2025 roku, dla których karty homologacyjne były wydane od 01.01.1996 roku, • W sezonie 2026 dopuszczone zostaną samochody, dla których karty homologacyjne były wydane od 01.01.1998 roku, • Zaleca się aby samochody z wydanymi kartami homologacyjnymi w okresie od 01.01.1996 do 31.12.2000 zostały dostosowane do przepisów technicznych obowiązujących dla grupy samochodów historycznych • Stosowanie tego dopuszczenia będzie przedmiotem analizy w zakresie zasad jego stosowania w następnych latach.
2.2.2			X	<u>Silniki o większej pojemności skokowej jak w samochodzie seryjnym</u> • Zastosowany silnik może zmienić klasę pojemnościową samochodu, wyłącznie o jedną klasę w górę lub dowolną klasę w dół, • Zakres dopuszczonych zmian musi być zgodny z poniższą tabelą, • Zakres modyfikacji zastosowanego silnika musi być zgodny z przepisami określonymi w niniejszym regulaminie dla właściwej klasy,

				Stosowanie tego dopuszczenia będzie przedmiotem analizy w zakresie zasad jego stosowania w następnych latach. <table><tr><td>1</td><td rowspan="2">Zmiana pojemności skokowej</td><td>z</td><td>1400 cm³</td><td>do</td><td>1600 cm³</td><td rowspan="2">Zmiana pojemności na silnik pochodzący z samochodu tej samej marki oraz modelu produkowanego od roku 2000</td></tr><tr><td>2</td><td>z</td><td>1600 cm³</td><td>do</td><td>2000 cm³</td></tr></table>	1	Zmiana pojemności skokowej	z	1400 cm ³	do	1600 cm ³	Zmiana pojemności na silnik pochodzący z samochodu tej samej marki oraz modelu produkowanego od roku 2000	2	z	1600 cm ³	do	2000 cm ³
1	Zmiana pojemności skokowej	z	1400 cm ³	do	1600 cm ³		Zmiana pojemności na silnik pochodzący z samochodu tej samej marki oraz modelu produkowanego od roku 2000									
2		z	1600 cm ³	do	2000 cm ³											
2.2.3	X	X	X	<u>Skrzynie biegów „kłowe”</u> - Ilość przełożeń musi zostać zachowana jak podana w karcie homologacyjnej lub w samochodzie seryjnym, - W przypadku dopuszczenia takiego rozwiązania w karcie homologacyjnej obowiązkowe jest jego zastosowanie na zasadach opisanych np. w rozszerzeniach V0, - Stosowanie tego typu rozwiązania będzie przedmiotem analizy przed dopuszczeniem do stosowania w następnych latach.												
2.3	Grupy / klasy R-HC, podział według cech konstrukcyjnych samochodów			PODZIAŁ NA GRUPY - SZCZEGÓŁOWE PRZEPISY DOTYCZĄCE PRZYPISANIA SAMOCHODÓW DO GRUPY LUB KLASY oraz PRZYKŁADY												

2.3.1	X	X	X	Samochody z napędem na 4 koła (AWD) Silniki z doładowaniem do 2500 cm³ RHC - 1 Samochody z napędem na jedną oś Silniki z doładowaniem od 1201 cm³ do 2500 cm³ Silniki wolnossące od 2000 cm³ do 3500 cm³ Klasa RHC-2a FWD Klasa RHC-2b RWD Samochody z napędem na jedną oś / Silniki wolnossące do 2000 cm³ Silniki z doładowaniem do 1200 cm³ Klasa RHC-3a FWD Klasa RHC-3b RWD Samochody z napędem na jedną oś / Silniki wolnossące do 1600cm³ lub z doładowaniem do 1000 cm³ RHC - 4
-------	---	---	---	---

	X		I. Klasa RHC-1 jest przewidziana tylko dla samochodów z napędem na 4 koła (RWD) oraz zastosowanym silnikiem spalinowym o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej 2500 cm³ oraz z układem doładowania. Obowiązuje minimalny wskaźnik W/P (Masa/Moc) 3,8 kg/KM. Przykładowe dane. 1. Masa minimalna (W) Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia do wymaganej minimalnej wartości wskaźnika W/P min. 3,8. 2. Moc silnika Moc silnika (P) jaką należy zastosować do wyliczenia wskaźnika P/W została podana w tab. Nr 1, pkt 2. <i>Przykłady:</i> - 1300 kg, z silnikiem 2000 cm³ (340 KM), (wskaźnik masa/moc = 3,82 kg/KM), - 1120 kg, z silnikiem 1620 cm³ (270 KM), (wskaźnik masa/moc = 4,25 x 0,93-sekwencja = 3,86 kg/KM). 3. Maksymalna pojemność skokowa silnika Maksymalna przeliczeniowa pojemność skokowa 3400 cm³ (2,0 x 1,7). 4. Ograniczenia dla silników • obowiązkowe jest stosowanie zwężek na wlocie do turbosprężarki dla silników o nominalnej poj. skokowej od 2001 do 2500 cm³, maks. średnica wewnętrzna zwężki = 32,00 mm, • obowiązkowe jest stosowanie zwężek na wlocie do turbosprężarki dla silników o nominalnej poj. skokowej od 1620 do 2000 cm³, maks. średnica wewnętrzna zwężki = 34,00 mm, • w samochodach R2 oraz R3 obowiązkowe jest stosowanie zwężek na wlocie do turbosprężarki dla silników o nominalnej poj. skokowej do 1620 cm³, maks. średnica wewnętrzna zwężki 31mm lub 32,00 mm, wymóg stosowania zwężek jw. nie dotyczy silników, które posiadają oryginalną specyfikację producenta (seryjną), • w silnikach musi być zachowana oryginalna lub homologowana turbosprężarka. Obowiązkowe jest podanie danych w Karcie Specyfikacji Technicznej (KST). 5. Dodatkowe ograniczenia dla układów sterowania biegami Dopuszcza się stosowanie: - sekwencyjnego sterowania skrzynią, tylko w samochodach, które posiadają silniki o pojemności skokowej do 1620 cm³, - systemu DSG lub innych o zbliżonym działaniu jeżeli jest to wyposażenie seryjne. Dla takich rozwiązań zastosowany będzie dodatkowy współczynnik korekcyjny 1,07 – opis w pkt 2,1
2.3.2	X	X	II. Klasy RHC-FWD są przewidziane tylko dla samochodów z napędem na koła osi przedniej. Podział na 3 klasy:

			1. Klasa RHC-2A (+ 2000). Obowiązuje wskaźnik W/P (Masa / Moc) nie mniejszy lub równy 3,53 kg/KM. 1.a. Masa minimalna (W) Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia do wymaganej minimalnej wartości wskaźnika W/P = 3,53. 1.b. Silniki Dopuszcza się stosowanie silników wolnossących benzynowych o maksymalnej pojemności skokowej 3400 cm³ lub z układem doładowania o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej 2500 cm³, obowiązuje zastosowanie maks. średnicy wewnętrznej zwężki = 32,00 mm, - dla silników z układem doładowania obowiązują współczynniki (P) podane w tabeli nr 1, - w silnikach muszą zostać zachowane oryginalne zespoły systemu doładowania, - obowiązkowe jest stosowania zwężki na wlocie do turbosprężarki o maks. średnicy wewnętrznej = 34,00 mm, - wskaźnik wydajności silnika (P) jaki należy zastosować do wyliczenia wskaźnika P/W został podany w tab. Nr 1. 2. Klasa RHC-3A (-2000). Obowiązuje wskaźnik W/P (/Masa / Moc) nie mniejszy lub równy 4,90 kg/KM. 2.a. Masa minimalna (W) Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia do wymaganej minimalnej wartości wskaźnika W/P = 4,90. 2.b. Silniki - dopuszczone jest stosowanie silników wolnossących benzynowych lub zasilanych olejem napędowym o maksymalnej pojemności skokowej 2000 cm³, - wymagania szczególne dla silników HONDA K20 – patrz pkt 7.16, - dopuszczone jest stosowanie silników benzynowych o maksymalnej pojemności skokowej 1200 cm³ z systemem doładowania z zastosowaną seryjną sprężarką lub zastosowanym ogranicznikiem o średnicy zgodnej z wymaganiami aktualnego Reg. Techn. RSMP) Wskaźnik wydajności silnika (P) jaki należy zastosować do wyliczenia wskaźnika P/W został podany w tab. Nr 1, pkt 2. 3. Klasa RHC-4 Obowiązuje wskaźnik W/P (/Masa / Moc) nie mniejszy lub równy 5,33 kg/KM. 3.a. Minimalna masa; Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia do wymaganej minimalnej wartości wskaźnika W/P = 5,33.
--	--	--	--

			<u>3.b. Dopuszczalne silniki wolnossące benzynowe:</u> - silniki wolnossące o maksymalnej pojemności skokowej 1600 cm³, - zakres modyfikacji układu dolotowego oraz wylotowego na poziomie grupy A wg art. 255 Zał. J-FIA, - obowiązek stosowania pojedynczego korpusu przepustnicy o maksymalnej średnicy podanej w karcie homologacyjnej FIA lub stosowanej w modelu seryjnym. <u>3c. Dopuszczalne silniki benzynowe z systemem doładowania:</u> - maksymalna pojemność skokowa do 1000 cm³, - musi zostać zastosowana oryginalna turbosprężarka jak w modelu seryjnym, Wskaźnik wydajności silnika (P) jaki należy zastosować do wyliczenia wskaźnika P/W został podany w tab. Nr 1, pkt 2. Uwaga. Zaleca się aby samochody z silnikami o poj. skokowej poniżej 1600 cm³ oraz wyposażone w układ doładowania były przygotowane wg przepisów technicznych dla grupy RN.
2.3.3		X	III. Klasy RHC-RWD są przewidziane tylko dla samochodów z napędem na koła osi tylnej. <u>Podział na 2 klasy</u> 1. Klasa RHC-2B (+ 2000). Obowiązuje wskaźnik W / P (/Masa / Moc) nie mniejszy lub równy 3,53. 1.a. <u>Minimalna masa (W)</u> Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia do wymaganej minimalnej wartości wskaźnika W/P = 3,53. 1.b. <u>Silniki</u> Dopuszcza się stosowanie silników wolnossących benzynowych o maksymalnej pojemności skokowej 3400 cm³ lub z układem doładowania o maksymalnej nominalnej pojemności skokowej 2500 cm³, maks. średnica wewnętrzna zwężki = 32,00 mm, - dla silników z układem doładowania obowiązują współczynniki (P) podane w tabeli nr 1, - w silnikach muszą zostać zachowane oryginalne zespoły systemu doładowania, - obowiązkowe jest stosowanie zwężki na wlocie do turbosprężarki o maks. średnicy wewnętrznej = 34,00 mm, - wskaźnik wydajności silnika (P) jaki należy zastosować do wyliczenia wskaźnika P/W został podany w tab. Nr 1.

				2. Klasa RHC-3B (-2000). Obowiązuje wskaźnik W/P (Masa / Moc) nie mniejszy lub równy 4,90. 2.a. <u>Minimalna masa (W)</u> Masa minimalna samochodu musi być odpowiednia do wymaganej minimalnej wartości wskaźnika W/P = 4,90. 2. <u>Silniki</u> - dopuszczone jest stosowanie silników benzynowych wolnossących oraz zasilanych olejem napędowym, wolnossących lub z układem turbodoładowania. - moc silnika (P) jaką należy zastosować do wyliczenia wskaźnika P/W została podana w tab. Nr 1, pkt 2.
3	Dopuszczane Samochody			
3.1	X	X	X	Samochód bazowy Następujące warunki musi spełniać model bazowy samochodu: - Posiadać zamknięty typ nadwozia, którego długość nie przekracza 5000 mm. - Posiadać przynajmniej 2 miejsca. - Posiadać wydaną kartę homologacyjną FIA lub krajową od 01.01.1996 roku - Musiał być wyprodukowany w minimalnej ilości 1000 sztuk identycznych samochodów, przeznaczonych do ogólnodostępnej sprzedaży.
3.2	X	X	X	Samochody niehomologowane. Dla samochodów niehomologowanych, data rozpoczęcia ich produkcji rozpoczęła się od 01.01.1998 roku lub ich produkcja była kontynuowana w 1998 roku i latach następnych. Dla samochodów niehomologowanych prowadzona będzie lista (wykaz) opublikowana i uaktualniana w pkt 3.3.1 do 3.3.3 niniejszego regulaminu. W celu dopuszczenia samochodu, konieczne będzie wypełnienie wniosku (Karty Specyfikacji Technicznej), w którym podane muszą być wymagane dane techniczne i kompletacja samochodu (załącznik do niniejszego regulaminu).
3.3.1	X			Wykaz zgłoszonych samochodów niehomologowanych:
3.3.2		X		Wykaz zgłoszonych samochodów niehomologowanych:
3.3.3			X	Wykaz zgłoszonych samochodów niehomologowanych:

3.4				Samochody homologowane Wykaz samochodów z wydanymi kartami homologacyjnymi FIA oraz Załącznik „J/FIA” z 2001 roku dostępny jest na stronie FIA, link poniżej: https://historicdb.fia.com/sites/default/files/regulations/1440586352/appendix_j_2001_low.pdf
4	Deklaracja specyfikacji samochodu niehomologowanego – KARTA SPECYFIKACJI TECHNICZNEJ			
4.1	X		X	30 dni przed pierwszym udziałem samochodu w zawodach, zawodnik musi przesłać deklarację specyfikacji samochodu na formularzu zaakceptowanym i opublikowanym przez PZM w formie elektronicznej na poniższy adres email: marek.szczuchura@pzm.pl oraz tomasz.czelny@pzm.pl Najpóźniej 14 dni przed BK1 zawodów w których samochód ma wziąć udział, deklaracja musi zostać zatwierdzona przez PZM. W trakcie zawodów samochód musi być zgodny z przedstawioną deklaracją. Deklaracja może być zmieniana w trakcie sezonu przy zachowaniu warunku jak wyżej. Deklaracja specyfikacji danego samochodu będzie dostępna publicznie dla zainteresowanych zawodników.
5	Zgodność regulaminowa			
	X	X	X	Przez cały czas trwania zawodów samochód musi być zgodny z: - Niniejszymi przepisami. - Dokumentami homologacyjnymi FIA/PZM lub innymi określonymi przez PZM dokumentami zawierającymi dane techniczne samochodu zgodnie z art. 4.1. - Zatwierdzoną deklaracją specyfikacji samochodu.
6	Dozwolone modyfikacje i wyposażenie			
6-1	X	X	X	Niniejsze przepisy napisane są w formie zezwolenia, dlatego wszystko co nie jest wyraźnie dozwolone poniżej jest zabronione.
6.2	X	X	X	<u>Zasady ogólne:</u> - Podstawowy zakres modyfikacji samochodów jest określony na poziomie jak dla samochodów w grupie A (art. 255, Zał. J). - Granice dozwolonych dodatkowych modyfikacji oraz wyposażenia zostały określone w dalszej części regulaminu.
6.3	X	X	X	<u>Materiały:</u> - 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. - Użyte materiały muszą charakteryzować się wysoką odpornością na ogień oraz wysokie temperatury.

7	SILNIK			
	X	X	X	Dopuszcza się stosowanie tylko silników jakie zostały zastosowane w modelu bazowym lub określone w karcie homologacyjnej. W roku 2026 dopuszczone będą samochody z silnikami wg zasad opisanych w pkt 2.2.
7.1	Mocowania zespołu napędowego (silnik i skrzynia biegów)			
	X	X	X	Pozycja silnika i skrzyni biegów musi zostać zachowana jak w modelu bazowym, również w zakresie zachowania wysokości i kąta pochylenia.
7.2	Układ doładowania			
	X	X	X	<u>System doładowania:</u> ▪ Oryginalna lub homologowana sprężarka musi zostać zachowana. ▪ Dopuszcza się stosowanie sprężarek, które stosowane były w danym modelu samochodu produkowanym lub homologowanym w okresie późniejszym jak model bazowy. Należy podać numer homologacji oraz podać wymagane w Karcie Technicznej dane techniczne. ▪ W sprężarkach musi zostać zachowany oryginalny lub homologowany system łożyskowania wirnika. <u>Zwężka jest obowiązkowa dla silników z turbodoładowaniem w następującym zakresie:</u> ▪ Samochody o pojemności skokowej 2000 cm³ - maksymalna średnica wewnętrzna zwężki dla silników to 34 mm a zewnętrzna 40 mm , przy założeniu warunków określonych w art. 255.5.1.8.3 Zał. J 2019 do MKS FIA. ▪ Samochody o pojemności skokowej od 2001 do 2500 cm³ - maksymalna średnica wewnętrzna zwężki dla silników to 32* mm a zewnętrzna 38 mm , przy założeniu warunków montażu określonych w art. 255.5.1.8.3 Zał. J 2019 do MKS FIA*. ▪ Samochody posiadające karty homologacyjne FIA muszą posiadać zwężki zgodnie z właściwymi przepisami: - samochody Grupy Rally2 zgodne z art. 261, Zał. J 2024, - samochody Grupy Rally2 Kit (VR4K) zgodne z art. 260E, Zał. J 2024, - samochody Grupy RN4 zgodne z art. 254, Zał. J 2019, ▪ Całość powietrza potrzebnego do zasilenia silnika musi przechodzić przez zwężkę. <u>Wymiennik układu doładowania (intercooler):</u> ▪ Dowolny pod warunkiem, że jego montaż jest możliwy w oryginalnym miejscu i bez modyfikacji elementów strukturalnych nadwozia. ▪ Kierownice powietrza są dowolne. <u>Kanały i przewody układu doładowania:</u> ▪ Kanały przepływu powietrza przed i za intercoolerem są dowolne. ▪ 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.

7.3	Liczba cylindrów			
	X	X	X	Liczba cylindrów jest ograniczona do maksymalnie 6.
7.4	Stopień sprężania			
	X	X	X	- Silniki benzynowe z układem doładowania – maksymalnie 10,5 : 1, - Silniki wolnossące – maksymalnie 12,0 : 1, - Silniki zasilane olejem napędowym - dowolny.
7.5	Tłoki			
	X	X	X	Dowolne
7.6	Korbowody			
	X	X	X	Dowolne
7.7	Wał korbowy			
	X	X	X	Dowolny
7.8	Panewki			
	X	X	X	Dowolne
7.9	Koło zamachowe			
	X	X	X	Dowolne
7.10	Głowica			
		X	X	Oryginalna lub zgodna z kartą homologacyjną FIA
	X			Dopuszcza się stosowanie głowic z systemem zmiennych faz rozrządu zgodnych z opisem w kartach homologacyjnych wydanych w okresie późniejszym jak dla samochodu bazowego.
7.11	Uszczelka głowicy			
	X	X	X	Dowolna
7.12	Wtrysk paliwa			
	X	X	X	Sposób działania oryginalnego systemu musi zostać zachowany.
7.13	Wałki i koła rozrządu			
	X	X	X	1. Musi zostać zachowany oryginalny układ napędu wałków rozrządu oraz sterowania zaworami. 2. W silnikach z zastosowanym systemem Variable Valve Timing and Lift Electronic Control musi zostać zachowany seryjny, maksymalny wznios zaworów.
7.14	Dźwignie i szklanki zaworowe			
	X	X	X	Oryginalne.
7.15	Układ rozrządu - napęd			
	X	X	X	Oryginalny.

7.16	Układ dolotowy			
	X	X	X	Kolektor ssący musi pozostać oryginalny W niżej wymienionych silnikach samochodów HONDA muszą być stosowane oryginalne kolektory ssące wg zasad jak poniżej: – typ silnika K20a2 (homologacja FIA nr 5646 - EP3), kolektor z oznaczeniem na powierzchni odlewu PRB, maksymalna średnica wlotu do wewnętrznych kanałów wlotowych wynosi 45,0 +0,1 mm, – typ silnika K20z4 (homologacja FIA nr 5710 - FN2), kolektor z oznaczeniem na powierzchni odlewu RSP, maksymalna średnica wlotu do wewnętrznych kanałów wlotowych wynosi 50,0+0,1 mm, – ponadto kolektory nie mogą być poddawane żadnym modyfikacjom lub udoskonaleniom.
7.17	Zawory dolotowe i wydechowe			
	X	X	X	Dowolne
7.18	Pedał gazu			
	X	X	X	Dowolny wraz z ogranicznikiem. Linka pedału gazu: może zostać wymieniona na dowolną lub zdublowana dowolną.
7.19	Filtr powietrza			
	X	X	X	Dowolny
7.20	Korpus przepustnicy, średnica przepustnicy			
	X	X	X	Zgodnie z pkt 2
7.21	Sprężyny zaworowe			
	X	X	X	Dowolne
7.22	Kolektor wydechowy			
7.22a	X	X		Oryginalny lub zgodny z Kartą Homologacyjną dla silników z systemem doładowania.
7.22b			X	1. Oryginalny 2. W klasach RHC-3, dla samochodów z silnikami wolnossącymi jeżeli zastosowano kolektor wydechowy inny jak określony w podstawowej części karty homologacyjnej (bez VK) lub seryjny to musi on spełniać poniższe wymagania: • maksymalna średnica wewnętrzna wylotu spalin z kolektora nie może być większa jak 62 mm • w przypadku zastosowania wersji kolektora z dwoma wylotami to powierzchnia wylotów musi być równoważna powierzchni rury o średnicy wewnętrznej 62 mm, tj. średnica wewnętrzna nie może być większa jak 21,9 mm • podane powyżej średnice rury/rur wylotowych muszą zostać utrzymane na minimalnej długości 100 mm.

				grubość ścianki rur użytych do budowy kolektora musi być minimum 0,9 mm, (dla pomiaru kontrolnego do wartości średnicy wewnętrznej wylotu zostanie dodana wartość ok. 1,8 mm).
7.23	Układ wydechowy			
	X	X	X	Każdy układ wydechowy musi spełniać poniższe warunki: - musi być zakończony pojedynczą rurą wydechową na minimum 2/3 długości, - wylot rury musi zawierać się w obrysie samochodu w jego tylnej części i wyprowadzać spaliny poza obrys, - musi być w bezpiecznej odległości od zbiornika paliwa, - musi spełniać wymagania maksymalnego poziomu głośności.
7.24	Katalizator			
	X	X	X	<u>Katalizator:</u> - Jest traktowany jak tłumik i może być przeniesiony. - Jeżeli jest zamontowany bezpośrednio do kolektora wylotowego, katalizator może zostać zastąpiony w tym miejscu stożkową lub rurową częścią o tej samej długości i tymi samymi wymiarami wlotu i wylotu. - Jest obowiązkowy, musi być oryginalny lub pochodzić z innego modelu samochodu. Rekomendowane są katalizatory wymienione w Liście Technicznej FIA nr 8. - Uwaga. Od roku 2027 wprowadzony zostanie obowiązek stosowania katalizatorów wymienionych w Liście Technicznej FIA nr 8.
7.25	Układ zapłonowy			
	X	X	X	Dowolny
7.26	Układ chłodzenia			
	X	X	X	Dowolny
7.27	Układ smarowania			
	X	X	X	Chłodnica oleju lub wymiennik: Dowolne ale muszą być zamontowane w komorze silnika.
7.28	Miska olejowa			
	X	X	X	Dowolna
8	UKŁAD PALIWOWY			
8.1	Zbiornik paliwa			
	X	X	X	Zbiornik paliwa musi być oryginalny lub zgodny z Zał. J, art. 253, pkt. 14
8.2	Instalacja paliwowa			
	X	X	X	<u>Przewody paliwowe:</u> Dowolne pod warunkiem spełnienia zapisów art. 253-3 Zał. J.
8.3	Pompa paliwa wysokiego ciśnienia			
	X	X	X	Dowolna

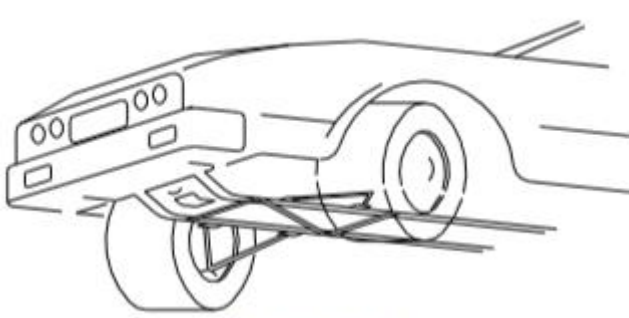
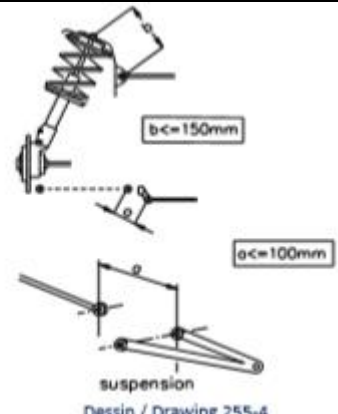
9	INSTALACJA ELEKTRYCZNA			
	X	X	X	Napięcie instalacji elektrycznej zgodne z danymi producenta
9.1	Akumulator			
	X	X	X	<u>Lokalizacja akumulatora:</u> - Akumulator musi być typu suchego jeżeli nie znajduje się w komorze silnika. - Jeżeli jest zamontowany w kokpicie, akumulator musi znajdować za fotelem kierowcy lub pilota. <u>Zamocowanie akumulatora:</u> - Każdy akumulator musi być pewnie zamocowany a złącze plus musi być izolowane. - Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnej lokalizacji, musi zostać zamontowany do nadwozia przy użyciu zamontowanej do podłogi śrubami i nakrętkami metalowej podstawy oraz dwóch metalowych taśm z osłoną izolacyjną. - Do zamocowania metalowych taśm muszą być użyte śruby o rozmiarze przynajmniej M10 i pod każdą z nich płytka wzmacniająca o grubości przynajmniej 3 mm i powierzchni 20 cm² od dołu karoserii. Montaż wyłącznika prądu zewnętrznego oraz w kokpicie jest obowiązkowy.
9.2	Oświetlenie			
	X	X	X	<u>Oryginalne reflektory i lampy tylne mogą zostać zastąpione innymi lub w przypadku reflektorów można je zastąpić wkładami maskującymi (zaślepkami).</u>
10	UKŁAD PRZENIESIENIA NAPIĘDU			
10.1	Sprzęgło			
	X	X	X	Mechanizm sprzęgła oryginalny.
	X	X		<u>Tarcza sprzęgła:</u> Dowolna ale wymienna z oryginalną bez żadnych modyfikacji.
	X	X	X	<u>Tarcza dociskowa:</u> Dowolna.
10.2	Skrzynia biegów			
	X	X	X	Oryginalna. Dopuszcza się stosowanie dowolnych synchronizatorów.
10.3	Układ zmiany biegów			
10.3.1	X			Dopuszcza się: stosowanie sekwencyjnego układu sterowania w samochodach z silnikami z systemem doładowania o poj. skokowej do 1620 cm³.
10.3.2		X		Dopuszcza się: stosowanie sytemu DSG lub innych o zbliżonym działaniu jeżeli jest to wyposażenie seryjne.
10.4	Układ chłodzenia skrzyni biegów			
	X	X	X	Oryginalny.

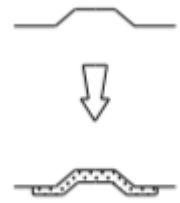
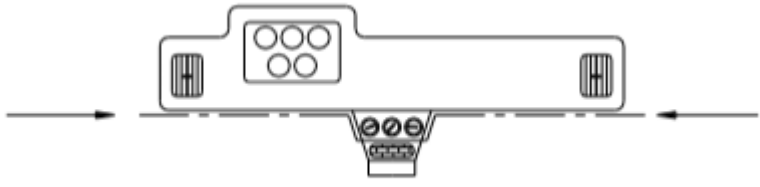
10.5	Przełożenie główne			
	X	X	X	Dowolne
10.6	Mechanizm różnicowy			
	X	X	X	Mechaniczny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu jest dowolny.
10.7	Półosie i wały napędowe			
	X	X	X	Oryginalne półosie i wały napędowe mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Dopuszczone są w karcie homologacyjnej. ▪ Pochodzą z innej wersji modelu samochodu bazowego lub z innego modelu samochodu. ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji.
11	UKŁAD ZAWIESZENIA			
11.1	Przedni i tylny układ jezdny			
	X	X	X	<u>Zasady ogólne:</u> ▪ Wzmacnianie strukturalnych części zawieszenia jak ich zamocowań poprzez dodawanie materiału jest dozwolone. ▪ Tuleje gumowo-metalowe mogą zostać zastąpione innym typem połączenia; wykonanie kołnierzy jest dozwolone. ▪ Dopuszcza się stosowanie rozwiązań opisanych w kartach homologacyjnych FIA lub PZM.
	X	X	X	Tuleje gumowo-metalowe mogą zostać zastąpione innymi pod następującymi warunkami: ▪ Poliuretanowe, ▪ Są wymienne z oryginalnymi bez żadnych modyfikacji.
11.2	Przednie i tylne piasty			
	X	X	X	Oryginalne przednie lub tylne piasty 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. ▪ Wymieniane są parami.
11.3	Przednie i tylne zwrotnice			
	X	X	X	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. ▪ Wymieniane zostaną parami.
	X	X	X	Oryginalne.
11.4	Przednie i tylne wahacze			
	X	X	X	Oryginalne, następujące modyfikacje są dozwolone: ▪ Wzmocnienia są dozwolone wyłącznie przez dodanie materiału przylegającego do powierzchni oryginalnej części, pozostaje łatwo identyfikowalna oraz wzmocnienie nie łączy dwóch osobnych części.

11.5	Przednia i tylna rama			
	X	X	X	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 gumowo-metalowe do montażu ram i/lub belek mogą być wykonane z innego materiału niż oryginalne (np. twardsze tuleje gumowo-metalowe, 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 dla pomiarów pozycji ram.
11.6	Sprężyny			
	X	X	X	- 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. - Części zapobiegające ruchowi sprężyn w odniesieniu do ich miejsca montażu są dozwolone.
11.7	Drażki reakcyjne			
	X	X	X	Dowolne.
	Przedni i tylny stabilizator			
	X	X	X	Dowolny
11.8	Amortyzatory			
	X	X	X	Dowolne
	X	X	X	<u>Sprawdzenie zasady działania amortyzatorów będzie przeprowadzone w następujący sposób:</u> - Gdy sprężyny i/lub drażki reakcyjne zostaną zdemonstrowane, samochód musi opaść do ograniczników w czasie krótszym jak 5 minut. - W odniesieniu do zasady działania, amortyzatory gazowe będą traktowane jako hydrauliczne.
	X	X	X	<u>Zbiorniki amortyzatorów:</u> - Mogą zostać zamontowane bez modyfikacji nadwozia samochodu. - Jeżeli amortyzatory posiadają osobne zbiorniki amortyzatorów zlokalizowane w kokpicie, bagażniku jeżeli nie jest odseparowany od kokpitu, muszą być pewnie zamontowane i zabezpieczone osłoną.
	X	X	X	<u>Ogranicznik skoku zawieszenia:</u> 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.
11.9	Przednie i tylne górne mocowania zawieszenia			
	X	X	X	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 płaszczyźnie X, Y oraz Z względem osi układu współrzędnych dla oryginalnej pozycji osi obrotu. - Wyłącznie miejscowe modyfikacje nadwozia są dozwolone.
11.10	Prześwit			
				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).
12	UKŁAD JEZDNY			
12.1	Koła i opony			
	X	X	X	- Szerokość obręczy kół jest dowolna. - Średnica obręczy kół może być zmieniona w zakresie +/- 2" w stosunku do oryginalnej średnicy.
	X	X	X	Muszą być zachowane następujące warunki: - Stosowanie dystansów jest dozwolone i muszą być wykonane z aluminium (odlewane) lub stali i są jednocześnie. - Koło kpl. musi być schowane w oryginalnym nadwoziu, to oznacza że górna część kompletnego koła, zlokalizowana powyżej środka piasty, musi być zakryta przez nadwozie. - Sposób zamocowania koła za pomocą śrub może być zmieniony na szpilki i nakrętki. - Stosowanie jakiegokolwiek urządzenia umożliwiającego oponie zachowanie jej właściwości przy ciśnieniu równym lub niższym niż ciśnienie atmosferyczne jest zabronione. - Wnętrze opony (obszar pomiędzy felgą i wewnętrzną częścią opony) musi być wypełniona wyłącznie powietrzem.
12.2	Koło zapasowe			
	X	X	X	• Koło zapasowe musi zostać usunięte.
13	UKŁAD HAMULCOWY			
	X	X	X	- Musi być zgodny z art. 253-4 Zał. J do MKS FIA. - Blachy osłaniające mogą zostać usunięte lub zagięte. - Przewody hamulcowe mogą zostać zmienione na typu lotniczego.
13.1	Układ zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania			
	X	X	X	- Jeżeli samochód oryginalnie jest wyposażony w system zapobiegający blokowaniu kół podczas hamowania, sterownik i części tego układu mogą zostać usunięte lub zdezaktywowane, pod warunkiem że zapisy art. 253-4 Zał. J do MKS FIA są spełnione. - Jeżeli wiązka elektryczna nie jest oryginalna, stosowanie tego układu jest zabronione.
13.2	Wspomaganie układu hamulcowego			

	X	X	X	Oryginalny układ wspomagania układu hamulcowego może zostać zastąpiony zestawem, zamontowanym pomiędzy pedałem i pompą hamulcową. Zestaw ten ma za zadanie zapewnić poprawne działanie układu hamulcowego po demontażu oryginalnego układu wspomagania.
	X	X	X	Oryginalne.
13.3	Pompa hamulcowa			
	X	X	X	Dowolna
13.4	Korektor siły hamowania			
	X	X	X	Dowolny pod warunkiem, że pochodzi z ogólnodostępnej sprzedaży.
13.5	Hamulec ręczny			
	X	X	X	▪ Mechanizm blokujący hamulec ręczny może zostać usunięty w celu uzyskania stałego odblokowania (fly-off). ▪ Mechaniczny hamulec ręczny może zostać zastąpiony systemem hydraulicznym. ▪ Dozwolona jest modyfikacja pozycji hydraulicznego hamulca ręcznego pod warunkiem że pozostaje w oryginalnej lokalizacji (tunel centralny...) <u>Pompa hamulca ręcznego hydraulicznego:</u> ▪ Pochodząca z ogólnodostępnej sprzedaży.
	X	X	X	W wyścigach górskich nie jest obowiązkowy.
14	UKŁAD KIEROWNICZY I KOŁO KIEROWNICY			
14.1	Przekładnia kierownicza			
	X	X	X	Oryginalna
	X	X	X	Dopuszcza się dodanie lub wymontowanie wspomagania układu.
14.2	Kolumna kierownicza i koło kierownicy			
	X	X	X	Kolumna - oryginalna, musi być zgodna z art. 253-4 Zał. J do MKS FIA.
14.3	Mocowanie kolumny kierowniczej			
	X	X	X	Oryginalne lub homologowane z klatką bezpieczeństwa.
14.4	Koło kierownicy			
	X	X	X	Dowolne pod warunkiem, że jest dostępne w ogólnodostępnej sprzedaży. System blokujący systemu przeciwwkradzieżowego musi zostać usunięty. System quick-release może zostać użyty pod warunkiem, że jest dostępny w ogólnodostępnej sprzedaży. Musi posiadać pierścień zwalniający zamontowany koncentrycznie do osi kierownicy. Kolor pierścienia musi być żółty poprzez anodowanie lub inną trwałą metodę powlekania. Zwolnienie musi dokonywane poprzez przyciąganie pierścienia zwalniającego wzdłuż osi kierownicy.
15	NADWOZIE / KAROSERIA			
	X	X	X	Dopuszcza się możliwość zastąpienia elementów nadwozia wykonanych z materiałów innych jak elementy oryginalne, przy zachowaniu następujących warunków:

				• Użyty materiał musi posiadać wysoki poziom odporności na ogień i temperaturę. • Posiadają punkty mocowania jak oryginalne części.
15.1	Wykaz części nieoryginalnych nadwozia			
	X	X	X	▪ Pokrywa silnika ▪ Pokrywa bagażnika
15.2	Poprzeczki wzmacniające			
	X	X	X	Poprzeczki wzmacniające mogą być zamontowane do punktów mocowania zawieszenia do nadwozia tej samej osi, po każdej stronie osi wzdłużnej samochodu, pod warunkiem że są demontowalne 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.
	X	X	X	 
15.3	Wzmacnianie nadwozia			
	X	X	X	Wzmacnianie zawieszonych części nadwozia poprzez dodanie części i/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. Konieczne jest zaślepienie otworów w kopiecie, komorze silnika, bagażniku i nadkolach. Do zaślepienia należy zastosować materiały i technologię odporną na ogień, wysoką temperaturę oraz paliwa i oleje.
	X	X	X	 Dessin / Drawing 255-8
15.4	Deska rozdzielcza/Konsola centralna			
	X	X	X	<u>Oryginalna lub stosowana w samochodach tzw. „pucharowych”, następujące modyfikacje są dozwolone:</u> ▪ 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 ogrzewania jak i wskaźników (zgodnie z rysunkiem 255-7). ▪ 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.
	X	X	X	 Dessin / Drawing 255-7
15.5	Ogrzewanie i wentylacja			

	X	X	X	▪ Oryginalny układ ogrzewania może zostać zastąpiony innym układem. ▪ 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 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.
	X	X	X	▪ 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.
15.6	Elementy tapicerskie oraz wygłuszenia			
	X	X	X	<u>Elementy wygłuszające i wykończeniowe:</u> ▪ Inne elementy wygłuszające i wykończeniowe mogą zostać usunięte. ▪ Materiał izolacyjny może zostać dodany do ściany grodziowej aby chronić załogę przed ogniem.
	X	X	X	<u>Tapicerki drzwi:</u> ▪ 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 maksymalnej wysokości poprzeczki 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.
15.7	Włot dachowy			
	X	X	X	Włot dachowy może zostać dodany na poniższych zasadach: ▪ 2 kłapy maksymalnie

				▪ Max. wysokość 10 cm (mierzone od zewnętrznej powierzchni dachu). ▪ Zlokalizowany w pierwszej 1/3 dachu. ▪ Maksymalna szerokość 500 mm ▪ Zwis w odniesieniu do górnej krawędzi szyby ograniczony do 50 mm.
15.8	Szyba czołowa			
	X	X	X	Oryginalna lub homologowana w VR/VO danego modelu lub pochodząca z innej wersji danego modelu. ▪ Musi posiadać homologację drogową. ▪ Dodatkowe mocowania szyby czołowej i szyb bocznych mogą zostać zamontowane.
15.9	Elementy aerodynamiczne			
	X	X	X	Dopuszcza się stosowanie elementów aerodynamicznych w zakresie ich wymiarów oraz sposobu mocowania tylko jeżeli były one montowane w wyposażeniu seryjnym samochodu.
16	DODATKOWE MODYFIKACJE W UKŁADACH STEROWANIA			
	X	X	X	Dopuszcza się stosowanie dodatkowych modyfikacji poprawiających trwałość połączeń np. dźwigienek, linek, cięgien, cięgieł w układach sterowania zespołów lub mechanizmów.