REGULAMIN PUCHARU VTEC CUP POLAND 2026

1. INFORMACJE PODSTAWOWE

VTEC CUP POLAND to liga sportowa stworzona z myślą o właścicielach samochodów marki Honda oraz innych samochodów wyposażonych w silniki Hondy, będąca jednak otwartą dla zawodników startujących pojazdami wszystkich marek. Zawody rozgrywane są w formule time-attack, co oznacza, że zadaniem uczestników będzie uzyskanie najlepszego czasu pojedynczego okrążenia w swojej klasie.

Zawodnicy jeżdżą własnymi samochodami.

Na cykl zawodów w sezonie 2026 składa się sześć rund pucharowych, odbywających się na sześciu różnych torach (lub innych obiektach zamkniętych od ruchu drogowego), oraz rundy dodatkowe, nie liczone do klasyfikacji generalnej. W sezonie 2026 rundami pucharowymi są kolejno: Silesia Ring, Moto Park Ułęż, Tor Krzywa, Tor Kielce, Tor Jastrząb, Tor Białystok. Dodatkowo odbędzie się wspólny wyjazd integracyjny na tor Nurburgring, runda dodatkowa na torze Poznań w ramach festiwalu JapFest oraz treningi. Warunkiem zaliczenia do klasyfikacji końcowej pucharu, jest posiadanie **Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND** oraz udział w przynajmniej **dwóch** rundach cyklu. Do klasyfikacji końcowej liczone są wyniki z **pięciu** rund pucharowych.

Cztery rundy cyklu będą przeprowadzone we współpracy z Kaizen Cup (Silesia Ring, Moto Park Ułęż, Tor Kielce, Tor Jastrząb).

Dokładne informacje organizacyjne na temat poszczególnych rund i ich terminów, będą podawane na stronie **VTEC CUP POLAND** na portalu Facebook (www.facebook.com/vteccuppoland), w Wydarzeniach dotyczących poszczególnych rund oraz na stronie www.vteccup.pl. Szczegóły przebiegu rund przesyłane będą zapisanym uczestnikom za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Do zapisów na poszczególne eliminacje w pierwszej kolejności mają dostęp osoby posiadające **Kartę Zawodnika VTEC CUP POLAND**, to znaczy posiadające samochód marki Honda i wpłacone wpisowe na sezon 2026.

Organizatorem VTEC CUP POLAND jest:

Zeromedia Mateusz Jarzombek
Rudzka 8
47-440 Górki Śląskie
NIP: 639 198 50 83

Kontakt z organizatorem odbywa się mailowo pod adresem kontakt@vteccup.pl

2. ZASADY UCZESTNICTWA W VTEC CUP POLAND

2.1 WARUNKI UCZESTNICTWA W PUCHARZE

- posiadanie i użytkowanie w ramach pucharu samochodu marki Honda lub innego samochodu, napędzanego silnikiem Hondy; Samochód powinien posiadać ważne ubezpieczenie OC;
- posiadanie ważnego Prawa Jazdy lub zgody opiekuna prawnego na udział w zawodach (dotyczy zawodników niepełnoletnich, mających udokumentowane doświadczenie w motorsporcie);
- posiadanie **Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND**; Zawodnik nieposiadający karty również może być dopuszczony do udziału w zawodach, jednak jego wyniki nie będą wliczane do klasyfikacji sezonowej;
- akceptacja wszystkich wymaganych zgód, podpisanie oświadczeń oraz dokonanie opłat wpisowych;

2.2 KARTA ZAWODNIKA VTEC CUP POLAND

UWAGA! ZAKUP KARTY ZAWODNIKA NIE JEST WYMAGANY DO STARTU W RUNDZIE! JEDNAK JEJ ZAKUP POZWALA NA UDZIAŁ W KLASYFIKACJACH SEZONOWYCH

Zgłoszenie zawodnika, oraz zakup Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND odbywa się poprzez stronę internetową **www.vteccup.pl**. Aby zgłoszenie przebiegło pomyślnie należy:

- przesłać wszystkie konieczne dane oraz zdjęcie samochodu poprzez formularz w sekcji „ZAPISZ SIĘ!” (górne menu strony); **PODANE DANE MUSZĄ ODZWIERCIEDLAĆ STAN FAKTYCZNY POD RYGOREM WYKLUCZENIA Z PUCHARU BEZ ZWROTU OPŁATY WPISOWEJ**
- przesłać zdjęcie samochodu poprzez wtyczkę przygotowaną na podstronie “ZAPISZ SIĘ”
- zakupić przedmiot „KARTA ZAWODNIKA VTEC CUP POLAND” w sekcji „SKLEP”

Koszt Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND w sezonie 2026 wynosi 139zł.

Zakup karty pozwala na:

- udział zawodnika w zawodach pucharu VTEC CUP POLAND w sezonie 2026, wraz z zaliczeniem do klasyfikacji końcowej w ramach danej klasy. Zaliczenie do klasyfikacji oznacza jednocześnie możliwość otrzymania nagród za czołowe miejsca w każdej rundzie, oraz w całym sezonie;
- pierwszeństwo zapisu na poszczególne rundy pucharu (zawodnicy bez karty będą zapisywani tylko w przypadku braku chętnych zawodników posiadających kartę)
- zamieszczenie profilu zawodnika wraz ze zdjęciem samochodu na stronie www.vteccup.pl w sekcji „NASI ZAWODNICY”;
- zniżkę na gadżety i odzież VTEC CUP POLAND;
- dostęp do grupy Facebookowej „VTEC CUP POLAND – grupa zamknięta”, gdzie poruszane będą kwestie organizacyjne, pomysły na kolejne rundy, rozwiązywane niejasności oraz gdzie można podyskutować na tematy techniczne dotyczące samochodów, modyfikacji, torów;
- inne korzyści wynikające ze współpracy ze sponsorami, partnerami;

Zakup Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND pełni rolę opłaty wpisowej na sezon 2026. Dochód z zakupu karty zostanie przeznaczony na przygotowanie oprawy wizualnej zawodów, opłacenie usług związanych z rozpoczęciem działalności pucharu (puchary, grafiki, materiały reklamowe itp.).

2.3 INNE INFORMACJE DOT. ZGŁOSZENIA UCZESTNICTWA ORAZ OPŁATY WPISOWE NA RUNDY

Zakup Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND jest możliwy podczas trwania całego sezonu, jednak po 3 rundach, zawieszamy otwartą możliwość jej zakupu przez sklep (zakup tylko po kontakcie z organizatorem). Jej cena jest stała i nie zmienia się w zależności od terminu zakupu. W wypadku

zakupu karty w trakcie trwania sezonu, zawodnik jest świadomy straty punktowej wynikającej z opuszczenia minionych rund pucharu.

Organizator ma prawo nie przyjąć zgłoszenia bez podania przyczyny.

Start i klasyfikacja dwóch zawodników startujących w jednym samochodzie jest możliwa, pod warunkiem posiadania przez obu zawodników Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND, oraz opłacenia przez obu wpisowego na daną rundę.

UWAGA!

Opłata wpisowa na każdą rundę jest płatna osobno a jej wysokość zależy od toru na którym runda jest przeprowadzana. Opłata uiszczana jest przez zakup odpowiedniego „produktu" na stronie www.vteccup.pl. Szczegółowe informacje zostaną podane na stronie www.vteccup.pl oraz w wydarzeniach na Facebooku odpowiadających poszczególnym rundom. Maksymalna liczba uczestników w danej rundzie zależy od toru na którym przeprowadzona zostanie runda i zostanie ogłoszona na stronie www.vteccup.pl i na wydarzeniu (Facebook) promującym daną rundę. O uczestnictwie w rundzie decyduje kolejność wpłynięcia prawidłowo wypełnionych zgłoszeń.

WAŻNE!
Osoby, które biorą udział w zawodach VTEC Cup Poland po raz pierwszy, lub w przeszłości okazały się nierzetelne i będąc zapisanym na rundę, nie wzięły w niej udziału bez uprzedniego poinformowania o tym organizatora, zostaną wpisane na listę startową dopiero PO wpłynięciu opłaty wpisowej na konto. Dodatkowo, w przypadku osób, które notorycznie wykazywały się brakiem odpowiedzialności i mimo zajmowania miejsca na liście startowej nie brały udziału w rundach, nie informując o tym, organizator zastrzega sobie prawo odmowy zwrotu opłaty wpisowej, w przypadku kolejnej nieobecności zawodnika.

Ostateczny termin zgłoszeń udziału w danej rundzie pucharu upływa na trzy dni przed imprezą lub w przypadku wykupienia wszystkich dostępnych miejsc.

2.4 ZWROTY

Zwrot **Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND** może nastąpić bez podania przyczyny do 14 dni od daty zakupu. Przysługuje wtedy zwrot 100% poniesionych kosztów.

Zwrot **opłaty wpisowej za daną rundę** nastąpi TYLKO w przypadku kiedy:

- impreza została odwołana z winy organizatora;
- zgłoszenie zostało opłacone, ale nie zostało przyjęte;
- **UWAGA! W przeciwieństwie do poprzednich sezonów (ze względu na wiele przypadków nadużyć i nieuczciwości zawodników), zwrot opłaty wpisowej na rundę NIE JEST MOŻLIWY. Takie zmiany mocno utrudniają organizację zawodów. W takim przypadku, zawodnik ma możliwość poszukania zawodnika zastępczego lub „odsprzedania" swojego miejsca jednocześnie informując organizatora o tym fakcie i podając dane zawodnika zastępczego.**
- w wyjątkowych sytuacjach rozpatrywanych indywidualnie jednak wyłącznie w formie przeniesienia całości lub części opłaty na inną rundę (nie dotyczy ostatniej rundy sezonu);

3. PODZIAŁ NA KLASY ORAZ WARUNKI TECHNICZNE DOT. SAMOCHODÓW

Klasyfikacja pucharu **VTEC CUP POLAND** opiera się na dwóch głównych typach klas:

- **STREET** dla samochodów ulicznych, bez znacznych modyfikacji;
- **PRO** dla samochodów przygotowanych do rywalizacji torowej;

W sezonie 2026 zawodnicy chcący wystartować samochodem marki innej niż Honda (tzw. OPEN), będą podlegać takim samym zasadom jak zawodnicy klas STREET i PRO, jednak nie będą otrzymywać

punktów w klasyfikacji sezonowej, a podczas przydzielania punktów z rundy, będą pomijani, podobnie jak ma to miejsce w przypadku uczestników bez Karty Zawodnika.

Klasy te podzielone są na mniejsze podklasy.
Zostaną utworzone również klasy dodatkowe, mające na celu uhonorowanie zawodników startujących autami najsłabszymi oraz zawodników debiutujących.

3.1 KLASY STREET

Do klasy **STREET** zaliczamy samochody seryjne, niezależnie od typu zainstalowanego silnika, startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami nie posuniętymi w znaczący sposób.

Dopuszczalne modyfikacje w klasie **STREET**:

- modyfikacje silnika (w tym zmiany silnika na inny), układu napędowego (oprócz sekwencyjnych i kłowych skrzyń biegów, szper płytkowych). **Auta doładowane rozpatrywane indywidualnie**);
- szpery typu „torsen" (np. te dostępne fabrycznie w niektórych modelach);
- montaż dodatkowych elementów chłodzenia (układ chłodzenia oleju, większe chłodnice);
- modyfikacje zawieszenia, które nie ingerują w konstrukcję samochodu;
- modyfikacje układu hamulcowego, które nie ingerują w konstrukcję samochodu (hydrauliczny hamulec ręczny nie jest dopuszczony);
- montaż fotela/foteli kubełkowych;
- montaż szelkowych pasów bezpieczeństwa;
- montaż kierownicy sportowej;
- klatka bezpieczeństwa lub rollbar (tylko zainstalowane w sposób nie wymagający usuwania całych, głównych elementów wnętrza - tapicerka, plastiki, boczki drzwi, deska);
- montaż elementów nadwozia pełniących funkcję wizualną, niemających kluczowego wpływu na aerodynamikę i zachowanie się samochodu (proste dokładki, lotk niewystające poza obrys samochodu, niestandardowe lusterka, naklejki);
- koła w rozmiarze innym niż seryjny;
- zasilanie benzyną, olejem napędowym lub gazem LPG;
- opony drogowe, semislick oraz slick rajdowy z homologacją drogową „E" (do końca sezonu 2026);

Zabronione modyfikacje w klasie **STREET**:

- sekwencyjna skrzynia biegów lub skrzynia biegów o prostych zębach (kłowa);
- szpera płytkowa;
- usuwanie elementów wnętrza (osłony plastikowe, deska rozdzielcza, panele wnętrza, boczki, podsufitki, dywan, **kanapa (patrz: wyjątek niżej)**, fotele);
- zaawansowane elementy aerodynamiczne (splitter, płaska podłoga, progi, dyfuzor, duże skrzydło tylne);
- zastąpienie oryginalnych elementów nadwozia odpowiednikami z materiałów lekkich [**dotyczy:** drzwi, niestandardowe zderzaki, dach, reflektory, błotniki, tylna klapa; **nie dotyczy:** lotka tylna seryjna lub bliska seryjnej (typu: Spoon/TypeR), dokładki, poszycie szyberdachu (usuwanie całego szyberdachu jest zabronione), blenda pod tablicę rejestracyjną (również tzw. „burta" w Hondzie Civic piątej generacji) oraz maska (pod warunkiem zachowania seryjnego charakteru samochodu)];
- zastąpienie oryginalnych szyb szklanych innym materiałem (laminat, poliwęglan itp.)
- ingerencja w konstrukcję podwozia i nadwozia (wycinanie elementów nadwozia oraz podwozia, poszerzenia, wide body kity;
- usuwanie kluczowych elementów wyposażenia samochodu (np. wycieraczki szyb)
- **opony typu SLICK oraz SLICK RAJDOWY (Z WYJĄTKIEM TYCH POSIADAJĄCYCH HOMOLOGACJĘ DROGOWĄ „E");**

Klasa STREET dzieli się na trzy podklasy:

- **STREET** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy wynosi maksymalnie **0,14KM/kg włącznie)**;
- **STREET +** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy mieści się w przedziale od **0,14** do **0,20KM/kg włącznie. Wyjątek: Honda S2000**);
- **TOP STREET** (dla samochodów jw., których stosunek mocy do masy przekracza **0,20KM/kg**).

Dodatkowo w sezonie 2026, wprowadza się klasę nie-pucharową:

- **MINI STREET** - dla zawodników klasy STREET, jednak spełniających minimum jeden z trzech warunków:
  - pojemność skokowa silnika do 1400ccm
  - moc silnika do 100KM
  - do trzeciego startu w ramach VCP włącznie (bez względu na parametry samochodu);

W klasie STREET przewiduje się kilka wyjątków/odstępstw od regulaminu. Ich dopuszczenie jest podyktowane nadrzędnym celem pucharu VTEC Cup Poland, czyli uczynieniem ścigania dostępnym i satysfakcjonującym.

WYJĄTEK 1: W celu ułatwienia procedur logistycznych (transport kół na zmianę) warunkowo dopuszczamy wyjęcie tylnej kanapy w klasach STREET, jednak konieczne jest zgłoszenie tego faktu w formularzu rejestracyjnym, oraz będzie się to wiązać z karą w postaci obniżenia masy samochodu w obliczeniach o 50kg (pięciokrotność wagi przeciętnej kanapy w Hondzie Civic), jak również z przeniesieniem do wyższej klasy jeśli tak obliczony współczynnik przekroczy określone wyżej granice. Ta sama zasada zostanie wykorzystana w przypadku usunięcia JEDNEGO z innych kluczowych elementów, lub odstępstwa od JEDNEGO z pozostałych punktów regulaminu klasy STREET.

—

UWAGA DOT. MOCY SAMOCHODU!

Moc brana pod uwagę przy liczeniu współczynnika nie jest mocą katalogową. Optymalnie, powinna być udokumentowana pomiarem na hamowni. Jeśli takiego pomiaru nie było, podana moc powinna być wartością UCZCIWIE oszacowaną na podstawie zastosowanych modyfikacji, przy założeniu punktu wyjścia jakim jest oryginalna seryjna moc danego silnika (zdrowy, sprawny silnik).

ZE WZGLĘDU NA POLE DO NADUŻYĆ, PODANA MOC NIE MOŻE BYĆ NIŻSZA NIŻ SERYJNA MOC SILNIKA ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W SAMOCHODZIE! ZAWODNIK, PODAJĄC MOC STAWIA NA SZALI SWÓJ HONOR I ZASADY FAIR-PLAY, A PRZYŁAPANIE NA CELOWYM ZANIŻANIU PARAMETRU SKUTKOWAĆ BĘDZIE WYDALENIEM Z RYWALIZACJI W RUNDZIE I W CAŁYM SEZONIE PUCHARU.

—

UWAGA DOT. MASY WŁASNEJ SAMOCHODU!

W sezonie 2026, w przypadku klas STREET masa własna samochodu POWINNA być oszacowaną, lub udokumentowaną realną wartością. Masa własna z dowodów rejestracyjnych jest wartością nieadekwatną, ze względu na zmieniające się przepisy w jej wyliczaniu, dlatego bezpośrednie branie jej pod uwagę do obliczeń nie ma sensu.

W formularzu rejestracyjnym oprócz masy własnej samochodu, należy wskazać czy podana wartość jest oszacowana, zważona czy pochodzi z dowodu rejestracyjnego. Na tej podstawie organizator zadecyduje w jaki sposób przydzielić samochód do klasy. W przypadku samochodów nowszych niż 1995r. masa własna w dowodzie podawana jest wraz z kierowcą, którego wagę przyjęto jako 75kg. Wartość ta zostanie odjęta.

Wprowadza się również graniczne wartości masy własnej dla najbardziej popularnych modeli, określone na podstawie pomiarów profesjonalnym sprzętem (patrz Załącznik) .

Wartości i informacje podane przy rejestracji mogą być weryfikowane w trakcie trwania sezonu przy użyciu np. wag mobilnych. Zweryfikowana w ten sposób masa własna staje się wartością

nadrzędną i na jej podstawie przyporządkowana klasa zostanie ustalona zarówno w ramach danej rundy jak i do końca sezonu (chyba, że zawodnik podejmie działania, mające na celu doprowadzenie masy własnej samochodu do wymaganej w ramach danej klasy).

W przypadku zmiany danych podanych przy rejestracji, należy jak najszybciej powiadomić organizatora.

*Hondy Civic TypeR VII oraz VIII generacji bez względu na podane parametry, nie wystartują w klasie niższej niż STREET+
**Hondy S2000 oraz Civic TypeR IX, X oraz XI generacji, bez względu na podane parametry, nie wystartują w klasie niższej niż TOP STREET

SAMOCHODY **DOŁADOWANE** SĄ ROZPATRYWANE **INDYWIDUALNIE**!

3.2 KLASY PRO

Do klasy PRO zaliczamy samochody zmodyfikowane w sposób bardzo zaawansowany, często taki, który nie dopuszcza poruszania się po drogach publicznych.

Klasa PRO dzieli się na trzy podklasy, w których decydującym czynnikiem jest typ silnika (seria), ale również zakres modyfikacji, typ opony, czy w przypadku samochodów innej marki niż Honda - pojemność.

Klasa PRO dzieli się na trzy podklasy:

- **PRO**
  - samochody wyposażone w silniki **D serii** (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC), **których masa jest nie niższa niż 770kg**;
  - samochody wyposażone w silniki **B serii** (ale także H serii do 220KM oraz D serii z doładowaniem), **zmodyfikowane w sposób nieznaczny*** (patrz UWAGA poniżej) **lub** startujące na oponach typu semi-slick;
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności do 1600ccm** (patrz UWAGA poniżej)

- **PRO+**
  - samochody wyposażone w silniki **B serii** (ale także serii H do 220KM oraz D serii z doładowaniem), **których masa jest nie niższa niż 800kg;**
  - samochody wyposażone w silniki **D serii** (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC), **których masa jest niższa niż 770kg;**
  - samochody wyposażone w silniki **K serii** (ale także H serii powyżej 220KM, B serii z doładowaniem, F DOHC), **zmodyfikowane w sposób nieznaczny*** (patrz UWAGA poniżej) lub startujące na oponach typu semi-slick;
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności do 2000ccm** (patrz UWAGA poniżej)

- **PRO ELITE**
  - dla samochodów wyposażonych w silniki K serii (ale także serii H powyżej 220KM, B serii z doładowaniem, F DOHC);
  - samochody wyposażone w silniki **B serii** (ale także serii H do 220KM oraz D serii z doładowaniem), **których masa jest niższa niż 800kg;**
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności powyżej 2000ccm** (patrz UWAGA poniżej)

Dodatkowo w sezonie 2026, wprowadza się klasę nie-pucharową:

- **SEMI-PRO** - dla zawodników klasy PRO, jednak spełniających minimum jeden z trzech warunków:
  - samochody wyposażone w silniki **D serii** (ale także serii L, R, F SOHC a także serii B bez systemu VTEC), **zmodyfikowane w sposób nieznaczny*** (patrz UWAGA poniżej) lub startujące na oponach typu semi-slick;
  - moc poniżej 100KM
  - do trzeciego startu w ramach VCP włącznie (bez względu na parametry samochodu);
  - samochody marek innych niż Honda, o pojemności do 1300ccm** (patrz UWAGA poniżej)

***UWAGA!**
W samochodach klas PRO, określanym jako „zmodyfikowane w sposób nieznaczny" zabronione są następujące modyfikacje:

- sekwencyjna skrzynia biegów lub skrzynia biegów o prostych zębach (kłowa);
- szpera płytkowa;
- usunięcie deski rozdzielczej lub montaż deski rozdzielczej innej niż seryjna;
- zaawansowane elementy aerodynamiczne (splitter, płaska podłoga, progi wspomagające aerodynamikę, dyfuzor, duże skrzydło tylne);
- zastąpienie oryginalnych elementów nadwozia odpowiednikami z materiałów lekkich [dotyczy: drzwi, zderzaki, dach, tylna klapa, reflektory; nie dotyczy: lotka tylna seryjna lub bliska seryjnej (typu: Spoon/TypeR), dokładki, błotniki, poszycie szyberdachu (usuwanie całego szyberdachu jest zabronione), blenda pod tablicę rejestracyjną (również tzw. „burta" w Hondzie Civic piątej generacji) oraz maska];
- zastąpienie oryginalnych szyb szklanych innym materiałem (laminat, poliwęglan itp.)
- ingerencja w konstrukcję podwozia i nadwozia (wycinanie elementów nadwozia oraz podwozia, poszerzenia, wide body kity;
- usuwanie kluczowych elementów wyposażenia samochodu (np. wycieraczki szyb)
- zastąpienie seryjnego układu paliwowego innym rozwiązaniem;

Dopuszczalne modyfikacje obejmują wszystko, co jest dopuszczone w klasach typu STREET a dodatkowo:

- opony typu SLICK
- dowolne usuwanie elementów wnętrza (oprócz deski rozdzielczej);
- usunięcie fotela pasażera;
- pełna klatka bezpieczeństwa
- laminatowe zamienniki błotników;

****UWAGA!**
W przypadku doładowanych samochodów marek innych niż Honda, pojemność mnożona jest x1,4. Samochody z wolnossącym silnikiem Wankla (Renesis), przyporządkowane są do klasy PRO+ Powyższe warunki przydziału samochodów marek innych niż Honda są jedynie poglądowe i niewiążące, ze względu na ilość możliwych sytuacji, konfiguracji i modeli każdy przypadek będzie indywidualnie oceniany przez organizatora.

3.3 OPEN - BOLIDY/ONE-SEATERY/SUPERCARY

Samochody, które w sposób ponadprzeciętny przekraczają parametry samochodów startujących w klasach PRO, mogą brać czynny udział w zawodach, jednak nie będą klasyfikowane w żadnej z klas pucharowych.

Do takich samochodów zaliczamy:

- bolidy i one-seatery (Radical, Ariel, Bolidy Formuł itp.)
- supersamochody o współczynniku moc/masa przekraczającym 0,35

3.4 PROCEDURA PRZYDZIAŁU DO KLAS I PRZYKŁADY

Przydziału do klas dokonuje organizator na podstawie danych o samochodzie dostarczonych przez zawodnika. Poniżej przedstawiamy uproszczoną procedurę jak taki przydział przeprowadzić:

KLASY STREET:

- sprawdź, czy zastosowane modyfikacje pozwalają Ci wystartować w klasach STREET (punkt 3.1)
- określ moc swojego samochodu w KM (realnie, na podstawie modyfikacji lub wykresu z hamowni. Jednak nie mniejszą niż seryjna moc zainstalowanego silnika);
- określ masę własną samochodu oraz podaj źródło tej informacji (dowód rejestracyjny, waga);
- Uwzględnij UWAGI zawarte w punkcie 3.1
- Podziel moc w KM przez masę w KM i sprawdź w którym przedziale się znajdujesz:
    - do 0,140 - STREET
    - od 0,141 do 0,200 - STREET+
    - od 0,201 - TOP STREET

KLASY PRO:

- sprawdź, czy zastosowane modyfikacje powodują przeniesienie do klas PRO (punkt 3.1);
- określ swoją serię silnika (w przypadku Hondy) lub pojemność (inne marki) i znajdź swoją bazową klasę wg punktu 3.2
- określ masę własną samochodu i sprawdź, czy jest niższa niż wartości graniczne. Jeśli tak, zostajesz przeniesiony o klasę wyżej;
- sprawdź czy modyfikacje Twojego samochodu podlegają pod definicję „nieznacznych” (*UWAGA w punkcie 3.2). Jeśli tak, zostajesz przeniesiony o klasę niżej.

KLASY DODATKOWE:

- jeśli jesteś w najniższej klasie STREET, możesz dodatkowo otrzymać przydział do klasy dodatkowej MINI STREET jeśli:
    - Twoja pojemność skokowa wynosi poniżej 1400ccm
    - Twoja moc wynosi poniżej 100KM
    - jest to Twój debiut w VCP;

- jeśli jesteś w najniższej klasie PRO, możesz dodatkowo otrzymać przydział do klasy dodatkowej SEMI PRO jeśli:
    - Twoja moc wynosi poniżej 100KM
    - jest to Twój debiut w VCP;
    - masz auto innej marki niż Honda, z pojemnością silnika niższą niż 1300ccm)

PRZYKŁADY

- Honda Civic EJ9, D16W4, 155KM, 745kg - **PRO+** (bazowo PRO, jednak przeniesienie wyżej ze względu na masę)
- Honda Civic EP3, K20A2, 230KM, 1170kg, brak zaawansowanych modyfikacji - **PRO+** (bazowo ELITE, jednak ze względu na bardzo niewielki stopień modyfikacji, przeniesienie o klasę niżej)
- Honda Civic EG, B16A2, 175KM, 820kg - **PRO+**
- Honda Civic EG, B18C4, 235KM, 735kg - **ELITE**

- Honda Civic EG/EJ, K20Z4, 240KM, 860kg - **ELITE**
- Honda Civic EJ9, D16Z6, 135KM, 920kg - **PRO**
- Honda Civic EE9, B16A1, 160KM, 980kg, wywalony tył i fotel, wstawiony rollbar, brak większych modów - **PRO** (bazowo PRO+, jednak ze względu na bardzo niewielki stopień modyfikacji, przeniesienie o klasę niżej)
- Honda Civic EJ9, D14Z1, 98KM, 1090kg, usunięte wnętrze i fotel, brak większych modów - **PRO oraz** dodatkowo **SEMI-PRO** ze względu na bardzo niewielki stopień modyfikacji i niską moc);

3.5 POZOSTAŁE INFORMACJE DOTYCZĄCE PODZIAŁU NA KLASY

UWAGA!
Ostateczną i niepodważalną decyzję dot. przydziału danego zawodnika do klasy, podejmuje organizator pucharu, który na podstawie swojego doświadczenia i wiedzy na temat zawodników ma prawo wg własnego uznania rozwiązać sytuacje sporne, graniczne lub oraz nie do końca określone. Warunkiem i nadrzędnym celem wszystkich podjętych przez organizatora decyzji jest sprawiedliwa i wyrównana rywalizacja w klasach. Od decyzji organizatora przysługuje możliwość odwołania lub wniesienia protestu (patrz dział „PROTESTY I INTERWENCJE").

WAŻNE! W przypadku wykorzystywania opon typu SLICK, polegamy na regulaminie toru na którym odbywa się dana runda (lub regulaminie imprezy partnerskiej. Patrz: regulamin JapFest). Podczas większości rund, zawodnicy klas PRO mogą korzystać z tego typu opon bez ograniczeń.

W każdej z klas w każdej rundzie oraz w klasyfikacji końcowej nagradzane są trzy najlepsze wyniki (podium).

W sezonie 2026 wymagana jest minimalna ilość **trzech** zawodników zarejestrowanych w danej klasie. W przypadku niespełnienia tego warunku, klasa nie zostanie otwarta, a zapisani w niej zawodnicy zostaną przyporządkowani do innej, najbliższej im klasy.

Ramy przydziału do poszczególnych klas są precyzyjnie określone. W przypadku braku zgody co do przydziału, przysługuje możliwość odwołania się od decyzji w terminie 7 dni. W przypadku odwołania, zawodnik zostanie poproszony przez organizatora o indywidualną rozmowę, dodatkowe informacje a w razie potrzeby dokładne zdjęcia samochodu. Po dokładnej inspekcji samochodu, odwołanie zostanie przyjęte lub odrzucone. Ostateczna decyzja dot. przydziału do klasy należy do organizatora.

UWAGA!

Celowe wprowadzanie organizatorów i innych zawodników w błąd poprzez podanie nieprawdziwych lub zafałszowanych danych jest oszustwem i w rażący sposób narusza zasady fair-play oraz przepisy tego regulaminu. Działania takie zostaną objęte konsekwencjami w postaci wykluczenia z danej rundy zawodów lub całego cyklu.

W przypadku dyskwalifikacji zawodnika spowodowanej próbą oszustwa opłata za Kartę Zawodnika oraz za start w danej rundzie NIE ZOSTANĄ ZWRÓCONE!

4. ZASADY PUNKTACJI PUCHARU

4.1 KLASYFIKACJA KOŃCOWA W KLASACH

W klasyfikacji dla poszczególnych klas punktowane jest 10 miejsc. Punkty rozkładają się następująco:

Miejsce:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty:	**25**	**20**	**16**	**13**	**10**	**8**	**6**	**4**	**2**	**1**

4.2 KLASYFIKACJA GENERALNA

UWAGA! Klasyfikacja generalna jest klasyfikacją nieoficjalną, pełniącą tylko funkcje poglądowe. Możliwe jest przyznawanie w tych klasach nagród specjalnych i dodatkowych, jednak jest ona jedynie elementem dodatkowym pucharu VTEC Cup Poland.

W klasyfikacji generalnej całego pucharu punktowane jest 30 miejsc. Punkty rozkładają się następująco:

– miejsca 1-15:

Miejsce:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Punkty:	**100**	**80**	**60**	**50**	**45**	**40**	**36**	**32**	**29**	**26**	**24**	**22**	**20**	**18**	**16**

– miejsca 16-30:

Miejsce:	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Punkty:	**15**	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**

4.3 ZASADY KLASYFIKACJI (dotyczy zarówno klasyfikacji w klasach jak i generalnej)

Warunkiem uwzględnienia w klasyfikacjach końcowych jest posiadanie oficjalnej Karty Zawodnika VTEC CUP POLAND, oraz udział w minimum 2 rundach pucharowych.

Do klasyfikacji końcowej zaliczamy punkty z pięciu rund pucharowych.

Jeśli dojdzie do remisu punktowego wśród zawodników zajmujących miejsca na podium, decyduje większa liczba przejechanych rund pucharowych. W przypadku braku rozstrzygnięcia, zadecyduje liczba pierwszych, drugich oraz trzecich miejsc. Ostatecznym warunkiem rozstrzygającym, jest niższa suma czasów poszczególnych rund.

Każda runda cyklu powinna być przejechana tym samym samochodem (lub samochodem tej samej klasy). Przypadki kiedy nie będzie to możliwe będą rozpatrywane indywidualnie, aczkolwiek należy liczyć się z możliwością nie zaliczenia tej rundy do klasyfikacji punktowej sezonu.

Organizator przewiduje możliwość utworzenia dodatkowych klasyfikacji.

Liczba klas, w których zawodnik jest klasyfikowany w ramach danej rundy, jest zależna od liczby wniesionych opłat wpisowych, w myśl zasady „1 opłata = 1 klasa”. Oznacza to, że zawodnik w ramach danej rundy może walczyć w kilku różnych klasach, korzystając z kilku samochodów, lub jednego samochodu z różnym poziomem modyfikacji, pod warunkiem wniesienia wielokrotności opłaty wpisowej proporcjonalnej do liczby klasyfikacji.

Start kilkoma autami, należącymi do różnych klas jest możliwy przy wniesieniu tylko jednokrotnej opłaty wpisowej, jednak wtedy zawodnik musi zdecydować w której klasie chce zostać sklasyfikowany.

Dokonanie wielokrotności opłaty wpisowej, proporcjonalnie zwiększa liczbę przysługujących sesji.

Chęć startu i udziału w kilku klasach musi być zgłoszona przed zawodami, a zawodnik musi znajdować się na liście startowej w każdej z tych klas.

Przykład 1:

- Zawodnik A przywiózł na zawody auto klasy STREET+ oraz auto klasy ELITE i chce na zmianę korzystać z obu:

a.) w przypadku dokonania podwójnej opłaty wpisowej, zawodnik zostanie sklasyfikowany w obu klasach i w obu klasach zdobędzie punkty do klasyfikacji sezonowej. Ma również do dyspozycji podwojoną liczbę sesji, które może dowolnie dzielić pomiędzy auta

b.) w przypadku dokonania pojedynczej opłaty wpisowej, zawodnik musi jasno określić która klasa jest dla niego wiążąca i tylko w niej zostanie sklasyfikowany. Nadal może korzystać z obu samochodów, a nawet mieć osobny transponder pomiarowy, jednak wynik jednego z nich nie będzie brany pod uwagę; Do dyspozycji pojedyncza liczba sesji.

Przykład 2:

- Zawodnik A jeżdżący w klasie STREET+ pożyczył na jedną sesję auto zawodnika B należące do klasy ELITE:

a.) w przypadku dokonania podwójnej opłaty wpisowej, zawodnik A zostanie sklasyfikowany w obu klasach i w obu klasach zdobędzie punkty do klasyfikacji sezonowej. Ma również do dyspozycji podwojoną liczbę sesji, które może dowolnie wykorzystać.

b.) w przypadku dokonania pojedynczej opłaty wpisowej, zawodnik musi jasno określić która klasa jest dla niego wiążąca i tylko w niej zostanie sklasyfikowany. Nadal może skorzystać z obu samochodów, a nawet mieć osobny transponder pomiarowy (jeśli jest dostępny), jednak wynik jednego z nich nie będzie brany pod uwagę; Do dyspozycji pojedyncza liczba sesji.

5. PRZEBIEG ZAWODÓW

5.1 BEZPIECZEŃSTWO

- Uczestniczenie w zawodach pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających jest **SUROWO ZABRONIONE**. Każdy kierowca, który złamie ten przepis i dopuści się jazdy pod wpływem, podlega natychmiastowej i nieodwołalnej dyskwalifikacji z całego sezonu pucharu VTEC CUP POLAND;
- Uczestnictwo w odprawie oraz stosowanie się do zasad tam przedstawionych (np. flagi) jest obowiązkowe
- KAŻDY kierowca startujący w zawodach VTEC CUP POLAND, musi mieć założony i zapięty kask bezpieczeństwa podczas trwania całej sesji pomiarowej. Obowiązek ten dotyczy również pasażerów;
- Każdy samochód zgłoszony do udziału musi być wyposażony w ważną gaśnicę;
- Każdy samochód startujący w zawodach VTEC CUP POLAND, musi być sprawny technicznie. Nie mogą wyciekać z niego żadne płyny eksploatacyjne. Elementy odpowiadające za bezpieczeństwo MUSZĄ być zamontowane w sposób prawidłowy, zgodny ze sztuką techniczną. Stwierdzenie złego stanu technicznego samochodu może być przyczyną dyskwalifikacji zawodnika do czasu usunięcia usterki;
- Z samochodu należy usunąć wszystkie luźne, nie przymocowane przedmioty.
- W parku maszyn obowiązuje ograniczenie prędkości do 10km/h oraz zakaz jazd testowych, grzania opon, jazdy bez określonego celu;
- Zjazd do DEPO i wyjazd na tor powinien przebiegać z ograniczoną prędkością, przy zachowaniu szczególnej ostrożności i wszelkich zasad bezpieczeństwa;
- Ściganie się jest zakazane. Wyprzedzanie dozwolone jest tylko w momencie, kiedy poprzedzający pojazd jasno sygnalizuje chęć przepuszczenia pojazdu jadącego za nim (włączenie prawego kierunkowskazu, obranie nienaturalnej, szerokiej linii jazdy);

5.2 ORGANIZACJA

- Każdy zawodnik po przybyciu na miejsce zawodów ma obowiązek niezwłocznie udać się do Biura Zawodów w celu odebrania pakietów startowych (naklejki, transponder);

- Każdy zawodnik ma obowiązek wydrukować i dostarczyć podpisane wszystkie wymagane oświadczenia jako potwierdzenie zaznajomienia się z regulaminem pucharu VTEC CUP POLAND oraz regulaminem toru;
- Puste oświadczenia będą rozdawane odpłatnie, po uiszczeniu opłaty w wysokości 20zł;
- Każdy uczestnik ma obowiązek okleić samochód otrzymanymi naklejkami, stosując się do wskazówek organizatora;
- Udział w odprawie jest bezwzględnie obowiązkowy;
- Każdy zawodnik podczas swojej próby ma możliwość zabrania ze sobą jednego pasażera (pilota). Pasażer musi podpisać specjalne oświadczenie, posiadać kask oraz zapięte pasy bezpieczeństwa;
- **Każdy uczestnik zobowiązany jest do przestrzegania zasad kultury osobistej, porządku (całkowity zakaz śmiecenia) oraz postępowania w duchu sportowej rywalizacji;**

5.3 KARY

- **Niedopuszczenie do startu:** stan odurzenia, brak zgłoszenia, brak wpisowego, niepodpisanie wymaganych oświadczeń, nieobecność na odprawie, samochód niespełniający wymagań regulaminu;
- **Wykluczenie z próby:** brak kasku, niezapięte pasy, niesportowe zachowanie, niestosowanie się do poleceń organizatora i obsługi toru; łamanie zasad określonych w regulaminach oraz podczas odprawy;
- **Wykluczenie z rundy lub całej serii VTEC Cup Poland.** W przypadku wyjątkowo niesportowego zachowania, prób oszustwa, nagminnego łamania postanowień regulaminu lub zasad fair play, organizator ma prawo wykluczyć zawodnika z dalszego uczestnictwa w pucharze.

5.4 PROTESTY I INTERWENCJE

Każdy uczestniczący w rundzie zawodnik ma prawo wnieść swój sprzeciw wobec zaistniałych na torze sytuacji, niesportowego zachowania rywali, prób oszustw czy niewłaściwie zinterpretowanych wyników. Protest taki musi być skierowany do organizatorów. Protesty należy zgłaszać bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia. Protesty wniesione później niż 15 minut po zaistnieniu zdarzenia nie będą rozpatrywane.

6. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Organizatorzy nie przyjmują na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania imprezy zarówno w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia. Podczas każdej imprezy, oprócz niniejszego regulaminu, obowiązuje również regulamin obiektu (toru), na którym impreza się odbywa, oraz regulamin ewentualnych partnerów, będących współorganizatorami imprezy.

Za zniszczenie lub uszkodzenie mienia swojego, innych uczestników, lub któregokolwiek z podmiotów współpracujących z organizatorami w celu realizacji pucharu VTEC CUP POLAND odpowiedzialny jest wyłącznie uczestnik, który takiego zniszczenia lub uszkodzenia dokonał.

Regulamin został stworzony przez organizatora ligi, który ma on pełną wiedzę na temat jego treści. W przypadku nieścisłości lub sporów, organizator zastrzega sobie prawo do ostatecznej interpretacji przedstawionych w nim ustaleń. Podczas całego okresu obowiązywania niniejszego regulaminu, organizator ma prawo wydawać dodatkowe komunikaty, instrukcje, regulaminy uzupełniające, a także modyfikować zapisy niniejszego regulaminu.

Organizator ma prawo odwołać poszczególne części pucharu lub rozgrywki w całym sezonie. W takim przypadku uczestnikom przysługuje pełny zwrot kosztów poniesionych na zakup Karty Zawodnika i kuponów wstępu na poszczególne rundy.

Więcej informacji na temat ligi pod adresem:
www.vteccup.pl

Jeśli masz jakieś pytania, skorzystaj z formularza kontaktowego znajdującego się na naszej stronie www.vteccup.pl, lub napisz na adres:
kontakt@vteccup.pl

ZAŁĄCZNIK 1 – KALENDARZ RUND PUCHAROWYCH – VTEC CUP POLAND

15.03.2026 – Runda 1: Silesia Ring feat. GT Series Poland
18.04.2026 – Runda 2: Moto Park Ułęż feat. GT Series Poland Tor Krzywa
13.06.2026 – Runda 3: Tor Krzywa
04.07.2026 – Runda 4: Tor Kielce feat. GT Series Poland
29.08.2026 – Runda 5: Tor Jastrząb feat. GT Series Poland
10.10.2026 – Runda 6: Tor Białystok
24.07.2026 – Runda dodatkowa: Tor Poznań (w ramach festiwalu JapFest)
04/05.2026 – VCP Nurburgring Trip 2025
Październik 2026 - dodatkowy trening z GT Series Poland
Listopad 2026 - trening + gala zakończenia sezonu

ZAŁĄCZNIK 2 – GRANICZNE WAGI WYBRANYCH MODELI HONDY (NA POTRZEBY KLAS STREET)

Za graniczne wartości masy własnej dla najbardziej popularnych modeli Hondy określa się:

Honda Civic EG4 – 1020kg
Honda Civic EJ9 – 1100kg
Honda Civic EP3 – 1230kg
Honda Civic FN2 – 1290kg
Honda Civic FK2/FK8 – 1410kg