



MAVERICK HILL CLIMB CZECH



Technické propozice

LIQUI MOLY Maverick Hill Climb Czech pro mezinárodní mistrovství závodů automobilů do vrchu v roce 2026

OBSAH:

- ČLÁNEK 1 - Sbor Technických komisařů
- ČLÁNEK 2 - Technický protest
- ČLÁNEK 3 - Všeobecný bezpečnostní předpis
- ČLÁNEK 4 - Předpis pro upravené sériové vozy - Skupina S1
- ČLÁNEK 5 - Předpis pro vozy volné formule kategorie I. - Skupina E1
- ČLÁNEK 6 - Předpis pro upravené historické vozy - Skupina HA1
- ČLÁNEK 7 - Předpis pro vozy dle HTP nebo TP - Skupina HA1-K
- ČLÁNEK 8 - Předpis pro historické formulové vozy a sportovní prototypy - Skupina HA2
- ČLÁNEK 9 - Předpis pro formulové vozy a sportovní prototypy - Skupina E2-SS/SC
- ČLÁNEK 10 - Předpis pro vozidla typu Buggy či Formule KART - Skupina E2/SCB

Technické propozice platné pro rok 2026

1. Sbor Technických komisařů MMZAV LIQUI MOLY Maverick Hill Climb Czech 2026

Je složen:

Hlavní technický komisař seriálu MMZAV LM-MHCC 2026

Hlavní technický komisař závodu,

2. Technický komisař závodu, 3. Technický komisař závodu.

2. Technický protest

2.1. Jeden technický protest může být podán na jednu konkrétní podskupinu, tj.:

- _ blok motoru
- _ klikový mechanismus
- _ hlava válců
- _ rozvody
- _ chladicí a mazací systém
- _ plnicí a výfukový systém
- _ převody
- _ zavěšení a řízení
- _ brzdy
- _ karoserie a šasi
- _ kola a pneumatiky

- _ elektrický a elektronický systém
- _ bezpečnostní výbava.
- _ zdvihový objem dle příslušného technického předpisu.

2.2. Předmětem protestu na takto uvedenou podskupinu pak může být:

- _ materiál
- _ rozměry a hmotnosti
- _ rozsah úprav dle příslušného technického předpisu.

3. Všeobecný bezpečnostní předpis, platný pro všechny skupiny a třídy.

3.1. Ochranný bezpečnostní rám:

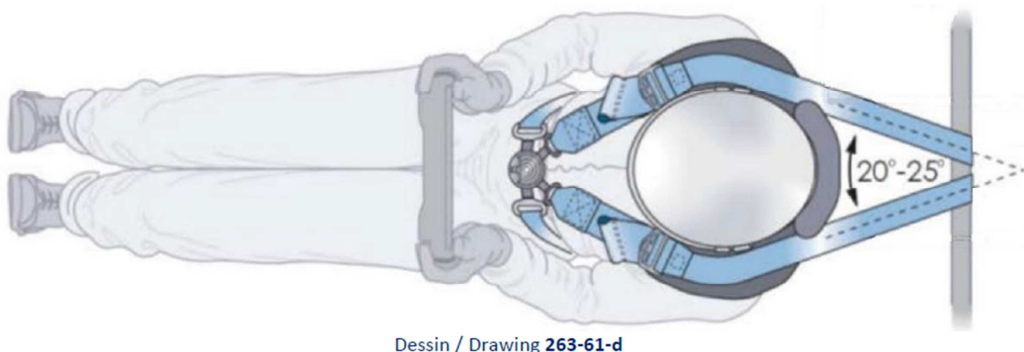
Do všech vozidel bez rozdílu roku výroby je povinná montáž ochranného rámu. Rám musí tvarem, uchycením ke karoserii a rozměry použitých trubek odpovídat některému vyobrazení v **platné příloze „J“ Mezinárodních sportovních řádů (MSŘ) FIA** článek „definice rámu“ nebo předpisům AS AČR

3.2. Bezpečnostní pásy:

Povinná montáž pětibodových, třípalcových bezpečnostních pásů, uchycených ke karoserii či rámu dle některého vyobrazení v platné příloze „J“ MSŘ FIA. Vedení pásů musí odpovídat MSŘ FIA v příloze „J“ dle nákresu 263-61-d.

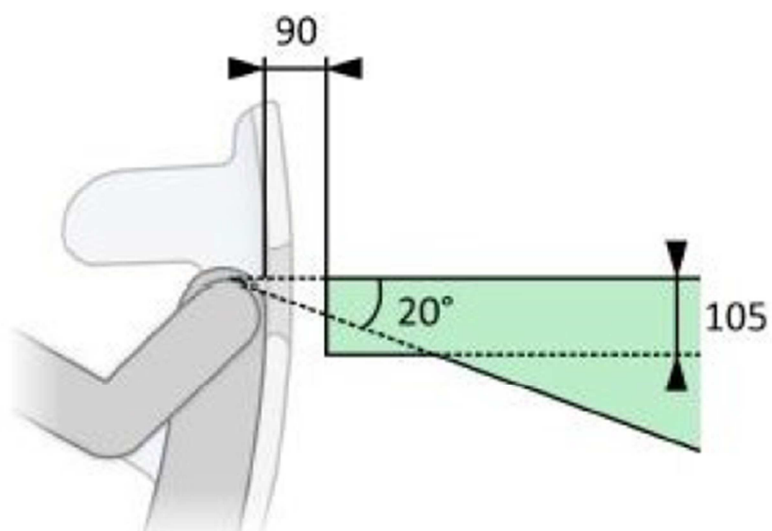
Pásy musí mít homologaci FIA, **může však být i propadlá, ne však o více než 5 let.** Pásy musí být v bezvadném stavu. **Upevnění pásů ke karoserii vozidla musí splňovat požadavky FIA přílohy J, čl. 253. (Obrázek 3 a 4)**

V případě použití HANS systému je povinné použití homologovaných pásů pro tento systém.

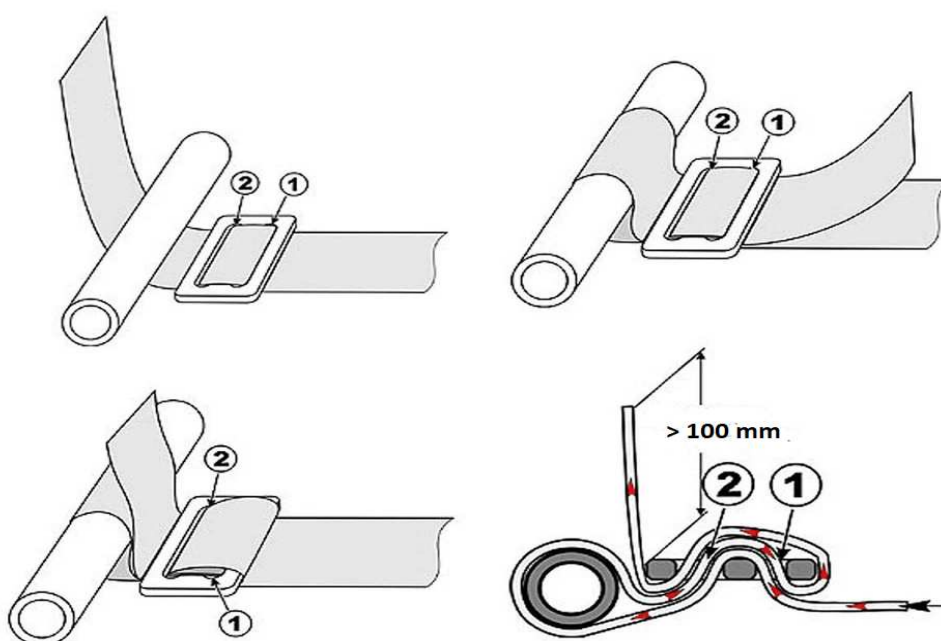


Dessin / Drawing 263-61-d

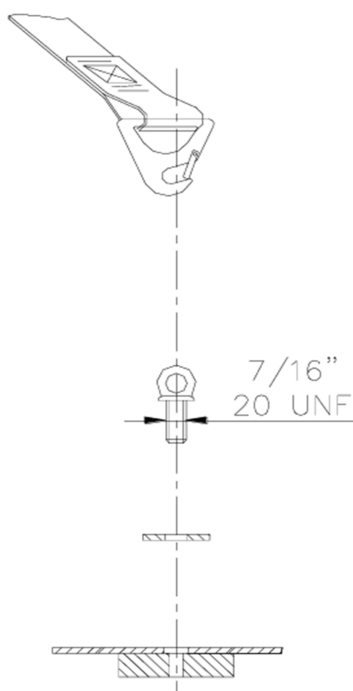
Obrázek 1: Výkres 563-61-d pro provedení bezpečnostních pásů



Obrázek 2: Výkres – boční pohled



Obrázek 3: Uchycení pásů ke karoserii / rámu vozidla (horní pás)



Obrázek 4: Provedení uchycení pásů ke karoserii vozidla (boční a spodní pás)

3.3. Sedačka:

Povinná montáž sportovní či závodní sedačky, uzpůsobené pro vedení pětibodových bezpečnostních pásů. **V případě použití skořepinové sedačky, není nutná homologace dle FIA, u sedačky s trubkovým rámem je nutná homologace FIA a to i propadlá, ne však více jak o 5 let.**

Sedačka musí mít homologaci dle FIA i propadlou, ne však o více než 5 let.

Sedačka může být ve vozidle namontovaná buď napevno, **nebo přes posuvný mechanismus, posuvné kolejničky či jiné posuvné zařízení. Použití posuvného zařízení je možné pouze v případě, že toto zařízení má závodní homologaci a to i prošlou.**

V případě skořepinových sedaček je homologace FIA pro seriál MMZAV-LM-MHCC důrazně doporučena. Použití sedaček obecně je pro soudobé automobily doporučeno v souladu s přílohou „J“ a pro historické automobily v souladu s přílohou „K“ řádů FIA.

3.4. Vybavení jezdce:

Povinná bezpečnostní výbava jezdce platná pro sezónu 2026:

Závodní automobilová přilba s homologací FIA (může mít prošlou homologaci).

Je doporučeno použití ochranné přilby s platnou homologací FIA pro automobilové závody – FIA Standard **8859-2024**, 8860-2018, 8860-2010 a 8859-2015, případně prošlou homologací, například: SA2010, SAH2010, SA2015 aj.

Schválené homologace přileb jsou uvedeny v Národních sportovních řádech AS AČR v kapitole E – Technické předpisy (na www.autoklub.cz) **a na Technických listech FIA č. 33, 41, 49, 69 a 107 (na www.fia.com).**

Kombinéza dle FIA Standardu 8856-2018, 8856-2000. Rukavice a boty dle FIA Standardu 8856-2018, 8856-2000. Spodní prádlo, kukla a ponožky dle FIA Standardu 8856-2018, 8856-2000. **Homologace jsou uvedeny na Technických listech FIA č. 27 a 74.**

Homologace kombinézy, rukavic, bot a spodního prádla může být propadlá, ne však více jak o 5 let. Avšak všechny části oděvu musí být ve vyhovujícím stavu.

Technický komisař má právo kdykoliv během celého podniku posoudit bezpečnost celého vybavení a má právo odmítnout použití nevyhovujících součástí.

Dle přílohy L řádů FIA čl. 1.4 jsou zakázány jakékoli modifikace přilby, které nejsou v souladu s předpisy výrobce a homologací. To se týká především instalace nehomologovaných kamerových prvků. Jakékoli nehomologované modifikace (kamery, visory) jsou zakázány.

Při technické přejímce bude přilba technickým komisařem označena samolepkou, která značí, že dané vybavení bylo zkontrolováno a převzato do závodu. Označení bude provedeno na levé straně, tak, aby bylo dostatečně viditelné. Pokud jezdec přilbu vymění v průběhu sezony, nebo nálepku ztratí, je povinen znovu absolvovat technickou přejímku. Bez tohoto označení nebude vpuštěn do závodu.

3.5. Hasicí přístroj:

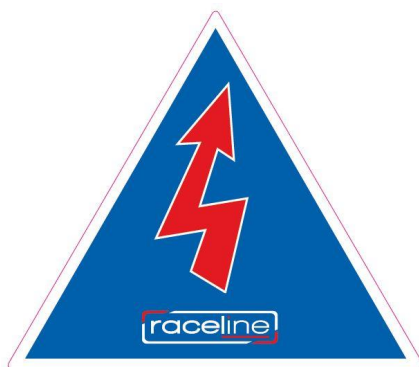
Umístění hasicího přístroje o hmotnosti min. 2 kg musí být na podlaze vozidla v dosahu z místa jezdce. V případě použití hasicího systému musí být vnější ovládání umístěno vlevo na straně řidiče pod čelním oknem a označeno dle přílohy „J“ MSŘ FIA. Láhev s hasicím médiem musí být a mít platnou revizi. V případě, že je použito ručního přístroje i hasicího systému současně, musí mít platnou revizi obě lahve s hasicím médiem. Revizní interval dle FIA je dva roky. **Umístění nálepky označující hasicí systém je v případě ručního hasicího přístroje na pravých dveřích na viditelném místě tak, aby nesplýval s grafikou vozu.**



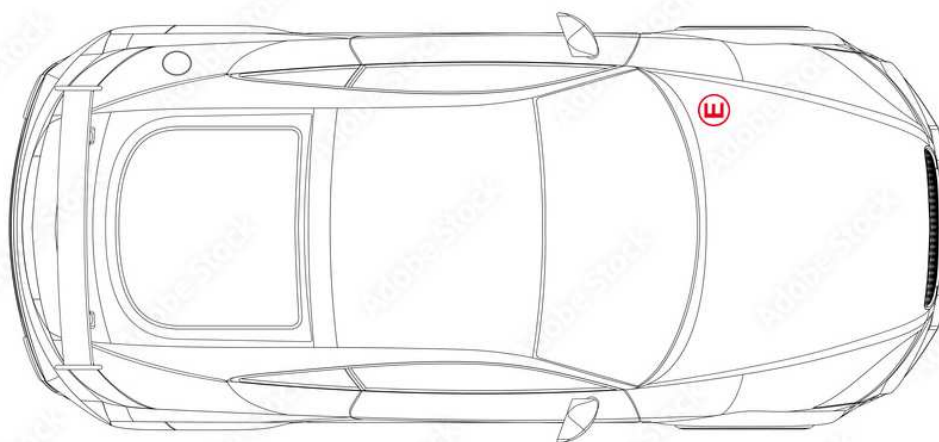
Obrázek 5: Příklad provedení označení ovládání hasicího systému

3.6. Odpojovač elektrického obvodu:

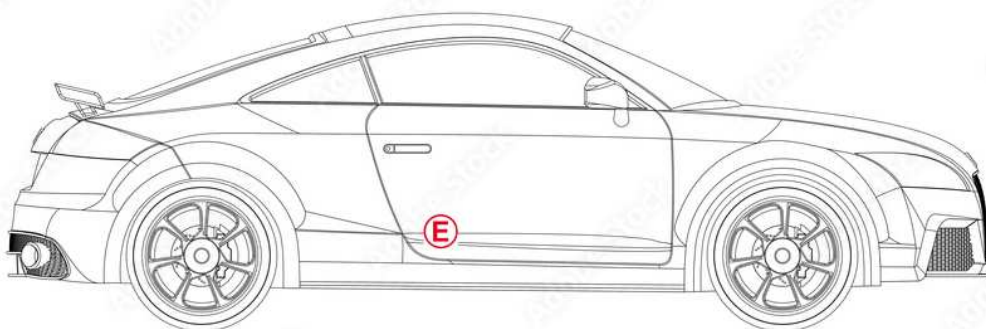
Hlavní odpojovač musí přerušit všechny elektrické obvody (baterie, alternátor nebo dynamo, světla, blikáče, osvětlení, elektrické ovladače atd.) a musí také zastavit motor. Tento odpojovač musí být v nejiskřivém provedení a musí být možné ho ovládat zevnitř i zvenčí vozu. Na vnější straně je ovládání povinně umístěno v dolní části u levého sloupku čelního skla a je povinné pro všechny uzavřené vozy. Musí být jasně označeno červeným bleskem v modrém trojúhelníku s bílým okrajem se základnou minimálně 12 cm.



Obrázek 6: Příklad provedení označení odpojovače elektrického obvodu



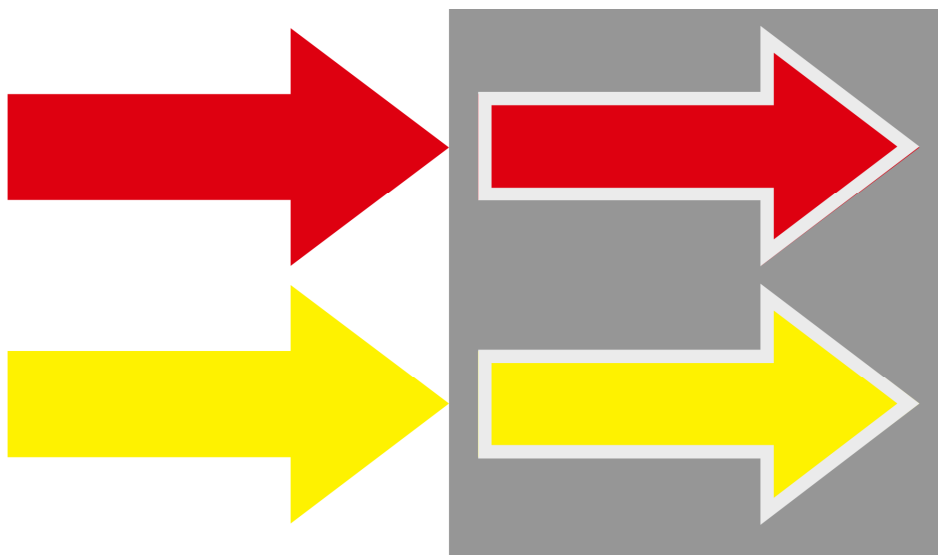
Obrázek 7: Umístění označení hasicího systému



Obrázek 8: Umístění označení ručního hasicího přístroje

3.7. Tažné oko:

Vozidlo musí být vybaveno tažným okem v přední i zadní části. Tažné oko musí být řádně upevněno tak, aby bylo možné vozidlo za tažné oko vyprostit z prostoru mimo vozovku. Oko musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou. Pozice oka musí být označena šipkou provedenou v kontrastní barvě vůči podkladu a v dostatečné velikosti. Doporučeno použití kovového provedení tažných ok.



Obrázek 9: Příklad provedení označení pozic tažného oka

4. Technický předpis pro upravené sériové vozy – Skupina S1

4.1. Definice – vozidla, která byla, nebo jsou běžně sériově vyráběna a určena pro normální prodej zákazníkům a mají schválení pro běžný silniční provoz na pozemních komunikacích a odpovídají stupněm úprav těmito propozicím v plném rozsahu. Vozidlo musí být minimálně dvoudílné.

4.2. Závodů MMZAV LM-MHCC: se ve skupině S1 mohou zúčastnit pouze vozidla odpovídající níže uvedeným Technickým předpisům pro skupinu S1.

4.3. Vypsání třídy podle zdvihového objemu válců v cm³

S1 do 1600cm³

S1 do 2000cm³

S1 nad 2000cm³ 2WD

S1 nad 2000cm³ 4WD

4.4. Karoserie: Musí zůstat zachována zcela sériová původní a to včetně materiálu, odlehčení karoserie, je zakázáno. Všechny výztuhy a nosníky musí zůstat zachovány a bez úprav. Je možno rozšířit vozidlo pomocí vytažení stávajících plechových blatníků, a to maximálně o 50 mm na každou stranu. Je povolena montáž okrasných a aerodynamických tuningových prvků (spoilerů, lemů blatníků, prahů atd.) Okna musí zůstat původní sériová. Původní kapoty mohou být nahrazeny kapotami z jiného materiálu, avšak musí být zachovány původní panty a zámky. Těsnící, antikoroční a protihlukové hmoty nesmí být odstraněny, s výjimkou plastových částí podběhů, demontovatelné izolace motorového prostoru a plastové ochrany pod motorovým prostorem. Pro vstup vzduchu do sání je možno upravit **nebo odstranit** část přední kapoty, masky chladiče nebo nárazníku. Veškeré povolené úpravy na karoserii musí být bez ostrých hran. Přední světlomety, zadní světla, ukazatele směru, klakson a stěrače musí zůstat plně funkční. Stahování bočních oken, kliky dveří, zámky dveří a kapot musí být zachovány a plně funkční. Pokud je vozidlo vybaveno střešní oknem musí být během závodů uzavřeno. Vozidla typu kabriolet musí používat střechu typu hardtop. Jakékoliv další úpravy karoserie jsou zakázány. Vozidlo musí být vybaveno tažným okem v přední i zadní části. Tažné oko musí být řádně upevněno tak, aby bylo možné vozidlo za tažné oko vyprostit z prostoru mimo vozovku. Oko musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou. Je povolen spodní kryt motoru.

4.5. Interiér, povolené úpravy.

Je povoleno odstranit pouze zadní sedadla s opěradly, kompletní sedadlo spolujezdce, vnitřní víko zavazadlového prostoru, koberečky, čalounění podlahy, stropu a kufru, rezervní kolo a povinnou výbavu. Čalounění předních dveří musí zůstat zachováno. Palubní deska musí zůstat zachována včetně stávajících přístrojů v přístrojové desce. Montáž přídatných přístrojů je povolena. Boční ochranná síť je doporučena. Některé části zachovaného čalounění lze odstranit, nebo nahradit (čalounění dveří), ale to jen v místech, kde by bránily montáži ochranného rámu. Sportovní doplňky (volant, pedály a řadicí páka) jsou povoleny. V případě zachování původního volantu, musí mít vozidlo odpojen čelní airbag řidiče! Topení případně klimatizace mohou být odstraněny.

4.6. Nápravy, ramena, těhlice a stabilizátory musí zůstat včetně materiálu zcela sériové. **Body jejich uchycení musí zůstat původní.** Materiál uložení „silentbloky“, musí zůstat pružné, mohou být buď sériové, nebo mohou být použity modifikované „Powerflex“ apod. Tlumiče a pružiny mohou být nahrazeny sportovními **nebo závodními.** **Tlumiče mohou být uloženy v pevných pouzdrech „unibal“.** Jakékoliv další úpravy podvozku jsou zakázány. Světla výška není omezena, avšak žádná část vozidla se nesmí, při vypuštění kol na jedné straně, dotýkat země.

4.7. Kola a pneumatiky jsou libovolné, bez omezení. **Nahřívání pneumatik i kompletních kol je ZAKÁZÁNO!** Podložky pod disky jsou povoleny, avšak kolo včetně pneumatiky nesmí přesahovat obrys vozidla o víc než 50 mm.

4.8. Kompletní brzdy, včetně ruční musí být plně funkční. Montáž hydraulické ruční brzdy je povolena. Použití sportovních nebo závodních brzdových třmenů, kotoučů i destiček je povoleno. **Je možno odpojit ABS a použít pancéřových hadic na místo původních trubek.**

4.9. Řízení musí být zachováno plně funkční sériové. Odpojení posilovače je povolené.

4.10. Motor musí být použit pouze původní pro daný typ vozidla. Objem motoru musí zůstat původní. Blok motoru a systém rozvodů musí být zachovány původní sériové. Klikový mechanismus, setrvačnick, písty, kroužky, ojnice, vačka(y), ventily a další vnitřní části motoru jsou volné. Hlava válců nesmí být použita jiná než vyráběná pro daný typ vozidla, avšak jsou povoleny její úpravy. Sací potrubí je možné upravit. Výfukové svody včetně kompletního potrubí mohou být upraveny nebo nahrazeny. Koncovka výfuku je libovolná, ale nesmí přesahovat obrys vozu o víc jak o 10cm. Použití turbodmychadla nebo kompresoru je možné pouze v případě, že je výrobce montuje v rámci modelové řady daného vozidla sériově. Pro vznětové motory je povolena výměna či úprava turbodmychadla. Zážehové motory musí mít turbodmychadlo se stejným průměrem vstupu do kompresorové části jako sériový model. Systém ALS (Antilag systém) je povolen. Systém NOS je zakázán. Uložení motoru musí být zachováno na původním místě. Materiál uložení motoru „silentbloky“, musí zůstat pružné, buď původní sériové nebo mohou být nahrazeny modifikovanými „Powerflex“ apod. Sériový systém mazání může být doplněn o chladič oleje.

4.11. Příprava směsi musí zůstat zachována původní, tlak vstřikované směsi je možné měnit. Sériový vzduchový filtr je možno odstranit nebo nahradit jiným. Přívod vzduchu od filtru do motoru je libovolný (délka, průměr, materiál). Škrťací klapka musí zůstat originální, její úprava není povolena. Intercooler je volný.

4.12. Systém ovládání spojky musí zůstat zachován původní sériový. Spojka je volná

4.13. Převodovka musí mít zachován sériový obal. Převodová kola, počet zubů, tvar ozubení a systém řazení (synchronní – bezsynchronní) je volné. Počet převodových stupňů včetně zpátečky musí být zachován. Použití sériové převodovky z vozu stejné modelové řady je povoleno.

- 4.14.** Použití diferenciálu s omezenou svorností je povoleno.
- 4.15.** Princip pohonu vozidla, včetně materiálu poloos, musí být zachován původní sériový.
- 4.16.** Zapalování je libovolné. Použití programovatelné jednotky ECU je povoleno. Startování, včetně ovládání musí zůstat sériové původní. Akumulátor musí být funkční, na původním místě a řádně připevněn.
- 4.17.** Sériová nádrž musí zůstat na původním místě. Vedení paliva musí být sériové, jak bylo montováno výrobcem. Je povoleno vyměnit původní sériové hadičky za pancéřové. Palivo a přísady jsou volné bez omezení. Použití FIA homologované bezpečnostní nádrže je povoleno, její umístění a ochrana musí odpovídat řádům FIA. Nádrž s propadlou homologací je povolena.
- 4.18.** Úpravy nad rámec skupiny „S1“, automaticky znamenají přeřazení do skupiny „E1“, pokud této skupině vyhovují. O přeřazení nebo případném vyřazení ze závodu rozhoduje sbor technických komisařů.

5. Technický předpis pro vozy kategorie I. - Skupina E1

- 5.1. Definice** – Speciálně upravená vozidla vycházející původem ze sériových cestovních automobilů určená výhradně pro závody či soutěže. Podobnost s daným sériovým vozem, musí být jasně zřetelná, původní struktura (šasi/skelet) musí zůstat kdykoli identifikovatelná.
- 5.2. Závodů MMZAV LM-MHCC:** se ve skupině E1 mohou zúčastnit vozidla odpovídající níže uvedeným Technickým předpisům pro skupinu E1 a dále pak vozidla odpovídající Mezinárodním sportovním řádům FIA a Národním sportovním řádům AS AČR.
- 5.3. Vypsání tříd podle zdvihového objemu válců v cm³**
- E1 do 1150 cm³
 - E1 do 1400 cm³
 - E1 do 1600 cm³
 - E1 do 2000 cm³
 - E1 do 3000 cm³ (2WD)
 - E1 nad 3000 cm³ (2WD)
 - E1 nad 2000 cm³ (4WD)

- 5.4. Karoserie.** Je možno použít skelet ze sériově vyráběného automobilu, homologovaný karbonový monocoque nebo konstrukci E2-SH dle předpisu FIA 2019. Karoserie může být odlehčena nebo zesílena. V případě zásahů do sériového skeletu je nutné zachování části A a B sloupků, rámu střechy po B sloupky a rámu předního okna. V případě nahrazení sériového materiálu střechy je nutné zesílit ochranný rám pod střechou dvěma vzpěrami (podélnými nebo příčnými nebo ve tvaru X či V), v případě nahrazení materiálu podlahy je nutné vyztužit nově vytvořenou podlahu křížem mezi předním a zadním obloukem ochranného rámu, materiál použitý na podlahu vozu musí mít dostatečnou pevnost, aby unesl hmotnost jezdce a zároveň bez problémů odolal vnějším vlivům. Původní materiál střechy může být nahrazen jiným. Materiál kapot, dveří, blatníků a nárazníků je libovolný a může být u nich měněn tvar. Okrasné a aerodynamické prvky jsou povoleny. Čelní sklo musí být vrstvené, bezpečnostní, původní, nebo může být použit materiál polykarbonát s povrchovou úpravou „SAFIR“ o minimální tloušťce 5mm. Ostatní skla mohou být nahrazena plastovými (MAKROLON) min. tl. 3 mm. Posunovací okna jsou povolena. Je zakázáno použití třířtivého materiálu. Pokud bylo ve vozidle namontováno střešní okno musí být demontováno a otvor po něm zaslepen. Víko motorového a zavazadlového prostoru

musí být vybaveno nejméně dvěma upevňovacími zařízeními, přičemž původní zámky mohou být odstraněny. Musí zůstat funkční dveře u pilota i spolujezdce, ostatní mohou být zaslepeny. Je povoleno používat demontovatelné pneumatické zvedáky, ale bez lahve se stlačeným vzduchem ve vozidle. Vozidlo musí být vybaveno alespoň 1 zpětným zrcátkem. Přední i zadní světla mohou být odstraněna. Je povolen spodní kryt motoru. Podobnost s daným sériovým vozem, musí být jasně zřetelná, původní struktura (šasi/skelet) musí zůstat kdykoli identifikovatelná. Boční ochranná síť je doporučena, a to i na pravé straně v případě jízdy spolujezdce. Vozidlo musí být vybaveno tažným okem v přední i zadní části. Tažné oko musí být řádně upevněno tak, aby bylo možné vozidlo za tažné oko vyprostit z prostoru mimo vozovku. Oko musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

- 5.5. Interiér vozidla může být upravován, přístrojová deska libovolná bez ostrých hran. Čalounění a zvukové izolační materiály mohou být odstraněny, po jejich odstranění nesmí v interiéru zůstat žádné ostré hrany. Původní topné nebo klimatizační zařízení může být odstraněno. Volant může být libovolný. Airbagy, houkačka, stahování oken a osvětlení interiéru může být odstraněno.
- 5.6. Nápravy, uchycení ramen a materiál může být měněn. Uložení v kovových pouzdrech je povoleno. Tlumiče a pružiny jsou libovolné, stejně jako jejich umístění a uchycení. Stabilizátor a jeho uchycení je libovolné. Světla výška vozu není omezena, avšak žádná část vozidla se nesmí dotýkat země, pokud jsou všechny pneumatiky na jedné straně vypuštěny.
- 5.7. Kola a pneumatiky jsou libovolné. Nahřívání pneumatik a kompletních kol je ZAKÁZÁNO! Podložky pod disky jsou povoleny.
- 5.8. Brzdový systém je libovolný pod podmínkou, že zahrnuje minimálně dva nezávislé okruhy ovládané týmž pedálem. Parkovací brzda není povinná.
- 5.9. Řízení může být libovolné.
- 5.10. Motor. Všechny vozy smí používat libovolný motor. Materiál uložení motoru je libovolný, místo uložení motoru nemusí být původní, pokud je však umístěn tak, že zasahuje do interiéru vozidla (do kabiny), musí být od místa řidiče oddělen pevnou nehořlavou přepážkou. Úpravy motoru a všech jeho dílů jsou zcela bez omezení.
- 5.11. Převodovka bez omezení. Počet stupňů a převody jsou libovolné.
- 5.12. Diferenciály bez omezení. Je povolen samosvorný diferenciál.
- 5.13. Koncepce pohonu může být změněna. Elektronické systémy jsou povoleny.
- 5.14. Zapalování může být libovolné. Alternátor může být odstraněn. **Baterie může být přemístěna, avšak musí být pevně uložena.** Vozidlo musí mít vlastní, funkční startovací systém.
- 5.15. Pokud není použita sériová nádrž, musí být tato nádrž, vč. případného vedení palivového systému uvnitř vozu, chráněna pevným bezpečnostním krytem. Palivo a přísady jsou libovolné.
- 5.16. Výfukové potrubí je libovolné vč. svodů. Vyústění libovolné. Výfukové plyny smějí vycházet pouze na konci systému.

6. Technický předpis pro upravené sériové historické vozy - Skupina HA1

6.1 Definice – Homologované a nehomologované cestovní a sportovní vozy, upravené pro závody a soutěže, vyrobené před 31. 12. 1995

6.2. Závodů MMZAV LM-MHCC: se ve skupině HA1 mohou zúčastnit vozidla odpovídající níže uvedeným Technickým předpisům pro skupinu HA1 (**MMZAV LM-MHCC**) vyrobené před 31.12.1995, a dále pak vozidla odpovídající Mezinárodním sportovním řádům FIA příloze „K“, příloze „J“ platné v době vzniku a Národním sportovním řádům AS AČR, vydaným pro skupinu Historických cestovních a sportovních automobilů.

6.3. Vypsání třídy podle zdvihového objemu válců v cm³

HA1 do 1400cm³

HA1 do 2000cm³

HA1 nad 2000cm³

6.4. Karoserie – musí být původní, tvarem a materiálem shodná s tím, jak byla vyráběna v dané době. Hliníkové, laminátové případně tvarově odlišné díly mohou být použity, pokud s nimi bylo vozidlo homologováno ve své době pro sportovní účely. V případě, že nelze zajistit originální díl karoserie (blatník, kapota, čelo atd.), je povoleno vyrobít tento díl z laminátu nebo hliníku, musí však být tvarově identický s původním dílem. Kompozitní materiály (karbon, kevlar atd.) nejsou povoleny. Veškerá odlehčení karoserie jsou zakázána, pokud nejsou výslovně povolena. Je povoleno zesílení všeho druhu. **Je nařízeno odstranit kompletní zadní sedadla s opěradly a sedadlo spolujezdce.** Všechny dveře musí být plně funkční (zámkové dveře původní), stahování oken může být odstraněno. Je povoleno zasklení průhledným netříštivým materiálem (Makrolon atd.) min. tloušťky 3 mm, mimo čelního okna, to může zůstat původní, nebo může být nahrazeno bezpečnostním. Pro vozy Škoda jsou povoleny úpravy karoserie pro montáž chladiče do přední části karoserie (např. jako u Škoda 120 S Rallye). Je povolena úprava blatníků-rozšíření max. o 5 cm- vytažením případně navařením nebo nanýtováním lemu. Je povolena demontáž nárazníků. **Osvětlení, kromě brzdových světel, může být demontováno, ale otvory musí být zaslepeny**

6.5. Úpravy interiéru a bezpečnostní prvky shodné se skupinou E1 v článku 5.5 těchto předpisů. Bezpečnostní ochranný rám, je možno použít i takový jaký předepisoval MSŘ FIA v době kdy bylo dané vozidlo vyráběno. Boční ochranná síť je doporučena. Vozidlo musí být vybaveno tažným okem v přední i zadní části. Tažné oko musí být řádně upevněno tak, aby bylo možné vozidlo za tažné oko vyprostit z prostoru mimo vozovku. Oko musí být jasně viditelné a natřené žlutou, červenou nebo oranžovou barvou.

6.6. Nápravy a ramena, včetně materiálu musí zůstat původní, avšak je možno je zesílit nebo zpevnit, stabilizátory je možno použít libovolné, jejich uchycení a uložení je možné upravovat. U vozidel Škoda 1000,1100,100,110 a 105–120 typu „A“ je povoleno použít podvozkové komponenty, širší přední nápravy, zadní nápravy s vlečnými rameny uzpůsobené k montáži suchých poloos z vozidel modelové řady 105,120... typu „M“ a zadní ramena z typů 130 LR či RS, a to včetně replik originálních ramen např. „Molčan“ atd. Koncepce odpružení musí zůstat zachována tak, jak bylo vozidlo vyráběno, nebo ve své době homologováno (pružiny, listová péra, zkrutné tyče apod.). Tlumiče jsou libovolné.

6.7. Kola a pneumatiky jsou libovolné. **Nahřívání pneumatik i kompletních kol je ZAKÁZÁNO!** Podložky pod disky jsou povoleny, ale kola včetně pneumatik nesmí v žádném případě přechřívát přes obrys vozidla.

6.8. **Koncepce a systém brzd musí být zachována tak, jak byly v originále montovány, pouze u vozidel, které používaly na přední nápravě bubnové brzdy je možno tyto zaměnit za**

kotoučové a u vozidel používajících původní jednookruhový brzdový rozvod, je povinné tento vyměnit za dvouokruhový. Brzdové obložení libovolné. Brzdové hadičky lze zaměnit za pancéřové.

- 6.9.** Řízení - původní jak bylo dodáváno. Pouze u vozidel, u kterých byla standardně montována jednoduchá tyč řízení mezi volantem a skříňkou řízení, je povoleno tuto zaměnit za bezpečnostní, kloubovou, teleskopickou apod. Změna šnekového převodu na hřebenový je povolena, převodový poměr řízení je libovolný.
- 6.10.** Blok motoru, hlava válců a koncepce rozvodů a počet ventilů musí být zachovány původní, jak byly pro daný typ vozidla vyrobeny, lze je však libovolně upravovat. Nelze kombinovat základní díly motorů z více typů. Klikový mechanismus, ojnice, písty, kroužky, ventily a další vnitřní části motoru mohou být libovolně upraveny nebo vyměněny. Sací potrubí libovolné. Počet karburátorů a škrtků klapky musí být zachován tak jak byl dodáván výrobcem pro daný typ vozidla. Pokud výrobce vozidla v dané době montoval do daného typu vozu pro sportovní účely více karburátorů, nebo karburátor s více škrtky klapkami, je povoleno toto použít. Průměr difuzorů je libovolný. Vzduchový filtr bez omezení. Výfukové svody a potrubí libovolné, avšak vyústění nesmí překročit víc jak 10 cm obrys karoserie. U vozidel značky Škoda, které ve své době používaly „osmikanálovou“ litinovou hlavu válců, je povoleno vyměnit blok motoru za typ „Favorit“ na který lze namontovat „osmikanálovou“, hliníkovou hlavu válců, jejíž použití je v tomto případě povoleno. Eventuální zvýšení objemu motorů je možné provést pouze změnou vrtání, nikoliv změnou zdvihu motoru.
- 6.11.** Systém ovládání spojky musí zůstat zachován. Setrvačnický, přítlačný talíř a lamela(y) bez omezení.
- 6.12.** Převodovka musí být použita z daného typu vozidla, je možné měnit pouze převodové poměry jednotlivých převodových stupňů. Počet převodových stupňů, systém a mechanismus řazení musí zůstat zachován. Počínaje typem Škoda 100 mohou všechny mladší navazující modely vozů Škoda používat pětistupňovou převodovou skříň. Samosvorný diferenciál je povolen.
- 6.13.** Systém a koncepce pohonu vozidla musí být zachovány.
- 6.14.** Koncepce zapalování a regulace předstihu musí být zachována. Alternátor může být odstraněn. Akumulátor může být přemístěn, avšak musí být řádně upevněn. Systém startování motoru, včetně ovládání startéru musí zůstat zachován.
- 6.15.** Palivová nádrž. Ustanovení je shodné se skupinou E1 ve smyslu článku 5.15. těchto předpisů.
- 6.16.** V případě, že u některého vozidla neodpovídá jakýkoliv díl či struktura ustanovení některého článku tohoto technického předpisu, je nutné, aby jezdec sám prokázal technickým komisařům, že daný díl či struktura byly do vozidla ve své době montovány. Nedostupné díly závodních speciálů, lze nahradit díly z následné sériové výroby, záměna tohoto dílu nesmí přinést žádnou jinou výhodu než dostupnost daného dílu. Záměnu tohoto dílu, musí soutěžící předem písemně nahlásit před prvním přihlášením do seriálu LIQUI MOLY Maverick Hill Climb Czech a nechat si ji schválit technickým komisařem.

7. Technický předpis pro vozy dle HTP nebo TP - Skupina HA1-K

7.1 Definice - Homologované a nehomologované cestovní a sportovní vozy, upravené pro závody a soutěže, vyrobené před 31. 12. 1995, pro které byl vystaven mezinárodní nebo národní HTP / TPHV.

7.2. Závodů MMZAV LM-MHCC se ve skupině HA1-K mohou zúčastnit pouze vozidla vyrobená před 31. 12. 1995, odpovídající Mezinárodním sportovním řádům FIA příloze „K“, příloze „J“ platným v době vzniku a Národním sportovním řádům AS AČR, vydaným pro skupinu Historických cestovních a sportovních automobilů. Soutěžící je povinen předložit mezinárodní nebo národní HTP nebo TPHV, který však nemusí být platný pro rok 2026.

7.3. Vypsání třídy podle zdvihového objemu válců v cm³

HA1-K do 1300 cm³
HA1-K do 1600 cm³
HA1-K do 2000 cm³
HA1-K nad 2000 cm³

8. Technický předpis pro historické závodní vozy – Skupina HA2

8.1. Definice – Jednomístné nebo dvoumístné závodní vozy (formule nebo prototypy), vyráběné v malých sériích, nebo jako jednotlivé exempláře, určené pouze pro sportovní účely, vyrobené před 31.12.1995.

8.2. Vypsání třídy podle zdvihového objemu válců v cm³

HA2/ZST do 1600cm³
HA2

8.3. Závodů MMZAV LM-MHCC: se ve třídě HA2/ZST do 1600 cm³ mohou účastnit formulové monoposty, nebo sportovní prototypy vyrobené v kterémkoliv státě ZST (ZST = Země socialistického tábora) a účastníci se závodů v ZST do 31.12.1989, a dále odpovídající Mezinárodním sportovním řádům FIA příloha „K“ a Národním sportovním řádům AS AČR. Jedná se o vozy např. B6, F3 a F-Junior, F-Škoda, F-Easter, Národní formule a další. Značky např. MTX, Avia, Delta, RAF, SEG, SRG, Estonia, Melkus, případně tzv. individuální samostavby (v NDR Eigenbau). Jezdci těchto vozů si mohou zvolit, zda budou startovat ve třídě HA2/ZST do 1600 cm³ nebo ve třídě HA2 bez rozdílu objemu.

8.4. Závodů MMZAV LM-MHCC: se ve třídě HA2 mohou účastnit závodní vozy vyrobené před 31. 12. 1995, a dále odpovídající Mezinárodním sportovním řádům FIA příloha „K“ a Národním sportovním řádům AS AČR. Pro závodní vozy platí omezení objemu do 2000cm³.

8.5. Všechna vozidla zařazená do skupiny HA2, musí přesně odpovídat původnímu typu, bez jakýchkoli pozdějších úprav na podvozku, karoserii, motoru a převodovce. Na vyžádání technického komisaře při první přejímce vozidla je nutné předložit buďto původní Průkaz sportovního vozidla, vydaný sportovní autoritou „FIA“ nebo dobovou technickou dokumentaci.

8.6. V případě vzniku pochybnosti že u některého vozidla neodpovídá jakýkoliv díl či struktura, je nutné, aby jezdec sám prokázal technickým komisařům, že daný díl či struktura byly do vozidla ve své době montovány.

8.7. Doporučená je montáž odnímatelného volantu a montáž bezpečnostní kloubové či teleskopické tyče řízení (sloupku volantu).

9. Technický předpis pro formulové vozy a sportovní prototypy - Skupina E2-SC/SS

9.1. Definice – vozy vyráběné v malých sériích nebo jako jednotlivé exempláře určené výhradně pro závody

9.2. Závodů MMZAV LM-MHCC: se ve skupině E2-SC/SS mohou zúčastnit vozidla odpovídající níže uvedeným Technickým předpisům pro skupinu E2-SC/SS a dále pak vozidla odpovídající Mezinárodním sportovním řádům FIA a Národním sportovním řádům AS AČR, vydaným pro skupiny E, D, NF, C, CN, C3, CM.

9.3. Vypsání tříd podle zdvihového objemu válců v cm³

E2/SC do 1600 cm³
E2/SC do 2000 cm³
E2/SC nad 2000 cm³

E2/SS do 1600 cm³
E2/SS do 2000 cm³
E2/SS nad 2000 cm³

9.4. Formulové speciály a sportovní prototypy musí splňovat ustanovení mezinárodních FIA nebo národních technických předpisů pro danou kategorii platných v příslušném období, pro které byly tyto předpisy vydány. To se týká zejména bezpečnostních prvků jako hasicí přístroj, bezpečnostní pásy, odpojovač baterie, ochranný rám, palivová nádrž a celková konstrukce vozidla

10. Technický předpis pro vozidla typu Buggy či Formule KART - Skupina E2/SCB

10.1. Definice: Závodní speciály typově označované jako Buggy či vozidla typu KART

10.2. Podmínka přijetí: Všechna vozidla musí splňovat bezpečnostní pravidla MMZAV LM-MHCC dle článku 3.

10.3. Vypsání tříd podle zdvihového objemu válců v cm³ - bez rozdílu objemu motoru

Obecně platí, co není povoleno, je zakázáno!!!

Vozidla typu motokáry nejsou povolena.

Na vozidlech startujících v seriálu **MMZAV LM-MHCC 2026** není povolena reklama politických stran či hnutí!

Nahřívání pneumatik v seriálu **MMZAV LM-MHCC 2026** není povolené!!!

V případě přepřehování je jmenovitý zdvihový objem válců násoben koeficientem a vůz se převede do třídy, která odpovídá takto vypočtenému objemu.

Koeficient u zážehových přepřehovaných motorů činí 1,7násobek původního objemu motoru. Vozy s jednou poháněnou nápravou a s přepřehovaným benzínovým motorem, jehož jmenovitý objem nepřesahuje 1600 cm³, budou zařazeny o 1 třídu výše dle svého nominálního objemu (Příklad: 1590 přepřehovaný zážehový motor 2WD bude startovat ve třídě E1-2000)

Koeficient u vznětových motorů přepřehovaných činí 1,7 násobek původního objemu motoru.

Vozy s jednou poháněnou nápravou a s přeplňovaným vznětovým motorem, jehož jmenovitý objem nepřesahuje 2000 cm³, budou zařazeny do jednotlivých tříd podle nominálního objemu.

U motorů rotačních - WANKEL je koeficient 1,3. V případě přeplňování tohoto motoru se použije koeficient 2,0.

Každý soutěžící je povinen prokázat technickým a sportovním komisařům, že jeho vůz po celou dobu závodu plně odpovídá předpisům.

Rozdělení startovních čísel dle jednotlivých objemových tříd:

Startovní čísla 1 –10 budou přidělena a rezervována jezdcům, kteří se v loňském roce 2024 umístili v absolutním pořadí TOP 10 MMZAV LM-MHCC.

skupina E2-SC/SS • st. č. 11 – 79

skupina E2/SCB • st. č. 80 – 89

skupina HA2 • st. č. 90 – 99

skupina E1 • st. č. 100 – 299

skupina S1 • st. č. 300 – 399

skupina HA1 • st. č. 400 – 499

skupina HA1-K • st. č. 500–550

V Brně dne: 6. 2. 2026

Aleš Gänsdorfer – promotér a ředitel závodů LIQUI MOLY Maverick Hill Climb Czech

Vladimír Starý – organizačně sportovní činnost LIQUI MOLY Maverick Hill Climb Czech

Petr Kučera – hlavní technický komisař LIQUI MOLY Maverick Hill Climb Czech



zapsaný spolek
Maverick Rescue

