

Artículo 251 - 2009

Clasificación y Definiciones

Classification and Definitions

ARTÍCULO 1 : CLASIFICACIÓN

1.1 Categorías y grupos

Los vehículos utilizados en competición se dividirán en las siguientes categorías y grupos:

Categoría I:

- Grupo N: Vehículos de Producción
- Grupo R: Vehículos de turismo o de gran producción de serie
- Grupo A: Vehículos de Turismo
- Grupo B: Vehículos de Gran Turismo
- Grupo SP: Vehículos de Superproducción
- Grupo T2: Vehículos Todo Terreno de serie

Categoría II:

- Grupo T1: Vehículos Todo Terreno mejorados
- Grupo GT3: Vehículos Gran Turismo "Cup"
- Grupo GT2: Vehículos de Gran Turismo de serie
- Grupo GT1: Vehículos de Gran Turismo
- Grupo CN: Vehículos de Sport de producción
- Grupo D: Vehículos de Competición de Fórmula Internacional
- Grupo E: Vehículos de Competición de Fórmula Libre

Categoría III:

- Grupo F: Camiones de Competición.
- Grupo T4: Camiones Todo Terreno.

1.2 Clases por cilindrada

Los vehículos se dividirán en las siguientes clases en función de su cilindrada:

- | | | |
|------------|-----------------------|-------------------------|
| 1. Hasta | 500 cm ³ | |
| 2. Más de | 500 cm ³ | a 600 cm ³ |
| 3. Más de | 600 cm ³ | a 700 cm ³ |
| 4. Más de | 700 cm ³ | a 850 cm ³ |
| 5. Más de | 850 cm ³ | a 1000 cm ³ |
| 6. Más de | 1000 cm ³ | a 1150 cm ³ |
| 7. Más de | 1150 cm ³ | a 1400 cm ³ |
| 8. Más de | 1400 cm ³ | a 1600 cm ³ |
| 9. Más de | 1600 cm ³ | a 2000 cm ³ |
| 10. Más de | 2000 cm ³ | a 2500 cm ³ |
| 11. Más de | 2500 cm ³ | a 3000 cm ³ |
| 12. Más de | 3000 cm ³ | a 3500 cm ³ |
| 13. Más de | 3500 cm ³ | a 4000 cm ³ |
| 14. Más de | 4000 cm ³ | a 4500 cm ³ |
| 15. Más de | 4500 cm ³ | a 5000 cm ³ |
| 16. Más de | 5000 cm ³ | a 5.500 cm ³ |
| 17. Más de | 5.500 cm ³ | a 6000 cm ³ |
| 18. Más de | 6000 cm ³ | |

Salvo disposiciones contrarias, eventualmente impuestas por la FIA para una categoría de pruebas determinada, los organizadores no están obligados a incluir todas las clases arriba mencionadas en los Reglamentos Particulares y, además, son libres de agrupar dos o más clases consecutivas, de acuerdo con las circunstancias particulares de sus pruebas. Ninguna clase podrá ser subdividida.

ARTÍCULO 2 : DEFINICIONES

2.1 Generalidades

2.1.1 Vehículos de Producción en Serie (Categoría I):

Vehículos de los que se ha comprobado, a instancias del constructor, la fabricación en serie de un cierto número de ejemplares idénticos (ver definición de esta palabra más adelante) en un cierto período de tiempo, y que están destinados a la venta normal al público (ver esta expresión).

Los vehículos deberán venderse de acuerdo con la ficha de homologación.

2.1.2 Vehículos de Competición (Categoría II):

Vehículos construidos a la unidad y destinados exclusivamente a la competición.

2.1.3 Camiones (Categoría III)

ARTICLE 1 : CLASSIFICATION

1.1 Categories and groups

The cars used in competition shall be divided up into the following categories and groups:

Category I:

- Group N: Production Cars
- Group R: Touring Cars or Large Scale Series Production Cars
- Group A: Touring Cars
- Group B: Grand Touring Cars
- Group SP: Super Production Cars
- Group T2: Series Cross-Country Cars

Category II:

- Group T1: Modified Cross-Country Cars
- Group GT3 : Cup Grand Touring Cars
- Group GT2: Series Grand Touring Cars
- Group GT1: Grand Touring Cars
- Group CN: Production Sports Cars
- Group D: International Formula Racing Cars
- Group E: Free Formula Racing Cars

Category III:

- Group F: Racing Trucks
- Group T4: Cross-Country Trucks

1.2 Cubic capacity classes

The cars will be divided up into the following classes according to their cubic capacity:

- | | | |
|----------|----------------------|--------------------------------|
| 1. up to | 500 cm ³ | |
| 2. over | 500 cm ³ | and up to 600 cm ³ |
| 3. over | 600 cm ³ | and up to 700 cm ³ |
| 4. over | 700 cm ³ | and up to 850 cm ³ |
| 5. over | 850 cm ³ | and up to 1000 cm ³ |
| 6. over | 1000 cm ³ | and up to 1150 cm ³ |
| 7. over | 1150 cm ³ | and up to 1400 cm ³ |
| 8. over | 1400 cm ³ | and up to 1600 cm ³ |
| 9. over | 1600 cm ³ | and up to 2000 cm ³ |
| 10. over | 2000 cm ³ | and up to 2500 cm ³ |
| 11. over | 2500 cm ³ | and up to 3000 cm ³ |
| 12. over | 3000 cm ³ | and up to 3500 cm ³ |
| 13. over | 3500 cm ³ | and up to 4000 cm ³ |
| 14. over | 4000 cm ³ | and up to 4500 cm ³ |
| 15. over | 4500 cm ³ | and up to 5000 cm ³ |
| 16. over | 5000 cm ³ | and up to 5500 cm ³ |
| 17. over | 5500 cm ³ | and up to 6000 cm ³ |
| 18. over | 6000 cm ³ | |

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of events, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their events.

No Class can be subdivided.

ARTICLE 2 : DEFINITIONS

2.1 General conditions

2.1.1 Series Production cars (Category I):

Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression).

Cars must be sold in accordance with the homologation form.

2.1.2 Competition cars (Category II):

Cars built as single examples and destined solely for competition.

2.1.3 Trucks (Category III)

2.1.4) Vehículos idénticos:

Vehículos pertenecientes a una misma serie de fabricación y que tienen la misma carrocería (exterior e interior), los mismos componentes mecánicos y el mismo chasis (incluso aunque este chasis pudiera ser una parte integrante de la carrocería en una construcción monocoque).

2.1.5) Modelo de vehículo:

Vehículo perteneciente a una serie de fabricación que se distingue por una concepción y una línea exterior de la carrocería determinadas, y por una misma ejecución mecánica del motor y de la transmisión a las ruedas.

2.1.6) Venta normal:

Significa la distribución de los vehículos a los clientes individuales a través del servicio comercial del constructor.

2.1.7) Homologación:

Es la certificación oficial hecha por la FIA de que un modelo de vehículo determinado está construido en serie suficiente para ser clasificado en Vehículos de Producción (Grupo N), Vehículos de Turismo (Grupo A), Vehículos de Gran Turismo (Grupo B), Vehículos Todo Terreno de Serie (Grupo T2), del presente reglamento.

La solicitud de homologación debe enviarse a la FIA por la ADN del país de construcción del vehículo y dará lugar al establecimiento de una ficha de homologación (ver a continuación).

Deberá estar hecha de acuerdo con un reglamento especial llamado "Reglamento de Homologación", establecido por la FIA.

Toda homologación de un modelo construido en serie caducará a los 7 años del cese definitivo de la fabricación en serie de dicho modelo (producción anual inferior al 10% del mínimo de producción del grupo considerado).

La homologación de un modelo solo puede ser válida en un grupo, Vehículos de Producción (Grupo N)/ Vehículos de Turismo (Grupo A)/ Vehículos Todo Terreno en Serie (Grupo T2) o Vehículos de Gran Turismo (Grupo B). El paso a Grupo Vehículos de Producción (Grupo N)/ Vehículos de Turismo (Grupo A)/Vehículos Todo Terreno de Serie (Grupo T2), de un modelo ya homologado en Vehículos de Gran Turismo (Grupo B), anula la primera homologación.

2.1.8) Fichas de homologación: homologación:

Todo modelo de vehículo homologado por la FIA será objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación en la que estarán todas las características que permitan identificar a dicho modelo.

Esta ficha define la serie tal y como la indica el fabricante.

Según el grupo en el que el participante compita, los límites de las modificaciones autorizadas en competiciones internacionales con relación a esta serie, están indicadas en el Anexo J.

La presentación de las fichas en las verificaciones y/o antes de la salida podrá ser exigida por los organizadores que están en el derecho de rechazar la participación del concursante en caso de no presentación.

La ficha de homologación debe estar obligatoriamente impresa:

- En papel estampado o con marca de agua de la FIA
- O en papel estampado o con marca de agua de una ADN únicamente en el caso en el que el constructor sea de la misma nacionalidad.

Asimismo, en caso de utilización de un vehículo de Grupo A equipado de una variante kit (ver a continuación) que afecte al chasis/carrocería, debe presentarse un certificado original, suministrado por el centro de montaje aprobado por el constructor. Si la fecha de entrada en vigor de una ficha de homologación se sitúa durante una prueba, esta ficha será válida para esta prueba durante toda su duración.

En lo que se refiere a Vehículos de Producción (Grupo N), además de la ficha específica para este grupo, debe presentarse igualmente la ficha de Vehículos de Turismo (Grupo A).

En el caso de que durante la comparación de un modelo de vehículo con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los comisarios técnicos deberán recurrir al manual de entretenimiento editado para el uso de los concesionarios de la marca, o bien, al catálogo general en el que aparece el listado de piezas de recambio.

En el caso de que esta documentación no fuera suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica, disponible en un concesionario.

Es deber del concursante proveerse de la ficha de homologación de su vehículo en su ADN.

2.1.4) Identical cars:

Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).

2.1.5) Model of car:

Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.

2.1.6) Normal sale:

Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.

2.1.7) Homologation:

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), Grand Touring Cars (Group B), Series Cross-Country Cars (Group T2) of these regulations.

Application for homologation shall be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and shall entail the drawing up of a homologation form (see below).

It must be established in accordance with the special regulations called "Regulations for homologation", laid down by the FIA.

Homologation of a series-produced car will become null and void 7 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered).

The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N) / Touring Cars (Group A) / Series Cross-Country Cars (Group T2) or Grand Touring Cars (Group B). If a model already homologated in Grand Touring Cars (Group B) passes into Production Cars (Group N)/Touring Cars (Group A)/Series Cross-Country Cars (Group T2), the first homologation is cancelled.

2.1.8) Homologation forms:

All cars recognised by the FIA will be the subject of a descriptive form called homologation form on which shall be entered all data enabling identification of the said model.

This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer.

According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.

The presentation of the forms at scrutineering and/or at the start may be required by the organisers who will be entitled to refuse the participation of the entrant in the event in case of non-presentation.

The form presented must imperatively be printed:

- Either on FIA stamped/watermarked paper
- Or on stamped/watermarked paper from an ASN only if the manufacturer is of the same nationality as the ASN concerned.

Likewise, if a Group A car fitted with a kit variant (see below) concerning the chassis/shell is used, the original certificate supplied at the time of mounting by a centre approved by the manufacturer must be presented.

Should the date for the coming into force of a homologation form fall during an event, this form will be valid for that event throughout the duration of the said event.

With regard to Production Cars (Group N), apart from the specific form for this group, the Touring Cars (Group A) form must also be submitted.

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers should refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire.

It will be up to the competitor to obtain the homologation form concerning his car from his ASN.

Descripción:

Una ficha se compone de lo siguiente:

- 1) Una ficha base describiendo el modelo base.
- 2) En los casos que corresponda, un cierto número de hojas suplementarias describiendo las extensiones de homologación, que pueden ser "variantes", "erratas" o "evoluciones".

a - Variantes (VF, VP, VO, VK)

Son variantes de suministro (VF) (dos fabricantes diferentes suministran al constructor una misma pieza, y el cliente no tiene la posibilidad de elegir), o variantes de producción (VP) (entregadas bajo pedido y disponibles en los concesionarios), o variantes opciones (VO) (entregadas bajo pedido específico) o "kits" (VK) (suministradas bajo pedido específico).

b - Erratas (ER)

Sustituyen y cancelan una información errónea incluida anteriormente en una ficha por el fabricante.

c - Evoluciones (ET, ES)

Caracterizan a las modificaciones aportadas de forma definitiva al modelo base (abandonando total de la fabricación del modelo en su forma original), para la evolución de tipo (ET), o una evolución deportiva (ES) destinada a hacer más competitivo un modelo.

Utilización:

- 1) Variantes (VF, VP, VO, VK)

El concursante podrá utilizar a su conveniencia cualquier variante o parte de una variante, a condición de que todos los datos técnicos del vehículo así concebido estén conformes con los que se describen en la ficha de homologación aplicable al vehículo, o expresamente autorizados en el Anexo J.

La combinación de varias VO sobre los elementos siguientes está prohibida: turbocompresor, frenos y caja de cambios.

Por ejemplo el montaje de una pinza de freno definida en una ficha variante, solo es posible si las dimensiones de las pastillas, etc., así obtenidas están indicadas en una ficha aplicable al vehículo de que se trate (para Vehículos de Producción (Grupo N), ver también el Art. 254-2).

En lo referente a las variante-kit, no podrán utilizarse nada más que en las condiciones que indique el constructor en la ficha de homologación.

Esto afecta particularmente a los grupos de piezas que deben considerarse obligatoriamente como un conjunto por el concursante, y a las especificaciones que eventualmente deben respetarse.

- 2) Evolución de tipo (ET)

(Ver también el Art. 254-2 para el Grupo Vehículos de Producción (Grupo N))

El vehículo debe corresponder a un estado de evolución determinado (independientemente de su fecha real de salida de la fábrica), y por consiguiente una evolución ha de ser aplicada íntegramente o no serlo en absoluto.

Además, a partir del momento en que el concursante haya elegido una evolución concreta, todas las anteriores han de ser igualmente aplicadas, salvo si existe incompatibilidad entre ellas. Por ejemplo, si dos evoluciones en los frenos se han precedido sucesivamente, se utilizará solamente la que corresponda por la fecha al estado de evolución del vehículo.

- 3) Evolución deportiva (ES)

La ficha ES se refiere a una extensión prevista o a la ficha base, el vehículo debe ser conforme a un estado de evolución correspondiente a dicha referencia además, la evolución deportiva debe aplicarse íntegramente.

2.1.9) Componentes mecánicos:

Todos aquellos necesarios para la propulsión, suspensión, dirección y frenado, así como todos los accesorios, móviles o no, que son necesarios para su funcionamiento normal.

2.1.10) Piezas de origen o de serie:

Una pieza que ha sufrido todas las etapas de producción previstas y efectuadas por el constructor del vehículo considerado, y montada de origen sobre el vehículo.

2.1.11) Material compuesto:

Material formado por varios componentes distintos, cuya asociación proporciona al conjunto unas propiedades que no posee ninguno de los componentes por separado.

2.2 Dimensiones

Perímetro del vehículo visto desde arriba:

Como se presenta el vehículo en la parrilla de salida para la prueba en cuestión.

2.3 Motor**2.3.1) Cilindrada:****Description:**

A form breaks down in the following way:

- 1) A basic form giving a description of the basic model.
- 2) At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

a - Variants (VF, VP, VO, VK)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or production variants (VP) (supplied on request and available from dealers), or option variants (VO) (supplied on specific request), or "kits" (VK) (supplied on specific request).

b - Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

c - Evolution (ET, ES)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form in the case of the evolution of the type (ET), or sporting evolution (ES) intended to render a model more competitive.

Use:

- 1) Variants (VF, VP, VO, VK)

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

The combination of several VO's on the following parts is prohibited: Turbocharger, brakes and gearbox.

For example, the fitting of a brake caliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Production Cars (Group N), see also Art. 254-2).

As far as kit-variants (VK) are concerned, they may not be used only under the conditions indicated by the manufacturer on the homologation form.

This concerns in particular those groups of parts which must be considered as a whole by the competitor, and the specifications which are to be respected, if applicable.

- 2) Evolution of the type (ET)

(For Production Cars - Group N, see also Art. 254-2)

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions should be applied, except where they are incompatible.

For example, if two brake evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

- 3) Sporting evolution (ES)

Since the ES form refers to a previous extension, or to the basic form, the car must correspond to the stage of evolution corresponding to this reference; moreover, the Sporting Evolution must be applied in full.

2.1.9) Mechanical components:

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

2.1.10) Original or series parts:

A part which has undergone all the stages of production foreseen and carried out by the manufacturer of the vehicle concerned, and originally fitted on the vehicle.

2.1.11) Composite:

Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.

2.2 Dimensions

Perimeter of the car seen from above:

The car as presented on the starting grid for the event in question.

2.3 Engine**2.3.1) Cylinder capacity:**

Volumen V engendrado en el cilindro (o cilindros) por el movimiento ascendente o descendente del pistón (es).

$$V = 0,7854 \times d^2 \times c \times n$$

Donde: d = diámetro
c = carrera
n = número de cilindros

2.3.2) Sobrealimentación:

Aumento de la presión de la carga de la mezcla aire-combustible en la cámara de combustión (con relación a la presión engendrada por la presión atmosférica normal, el efecto de inercia y los efectos dinámicos en los sistemas de admisión y/o escape) por cualquier medio, sea cual fuere.

La inyección de combustible a presión no se considera sobrealimentación (ver artículo 252.3.1 de las Prescripciones Generales).

2.3.3) Bloque motor:

El cárter del cigüeñal y los cilindros.

2.3.4) Colector de admisión:

En el caso de un sistema de alimentación por carburador:

- Pieza que recoge la mezcla aire-combustible a la salida del (los) carburador (es) y que llega hasta el plano de la junta con la culata. En el caso de un sistema de alimentación de inyección con una sola mariposa:

- Pieza que se extiende desde el cuerpo de la mariposa, inclusive, hasta el plano de la junta con la culata, recogiendo y regulando el flujo del aire o de la mezcla aire-combustible.

En el caso de un sistema de alimentación de inyección con mariposas múltiples:

- Pieza que se extiende desde las mariposas, inclusive, hasta el plano de la junta con la culata, recogiendo y regulando el flujo de aire o de la mezcla aire-combustible.

En el caso de un motor diesel:

Elemento fijado a la culata, que distribuye el aire desde una entrada de aire o un conducto único hasta los orificios de la culata.

2.3.5) Colector de escape:

Pieza que recoge en todo momento los gases de al menos dos cilindros desde la culata y llega hasta la primera junta que lo separa del resto del sistema de escape.

2.3.6) Para los vehículos con turbocompresor, el escape comienza después del turbocompresor.

2.3.7) Cárter de aceite:

Los elementos atornillados al bloque motor por debajo que contienen y controlan el aceite de lubricación del motor.. Estos elementos no deben tener ninguna fijación al cigüeñal.

2.3.8) Compartimento motor:

Volumen definido por la envoltura estructural más próxima al motor.

2.3.9) Lubricación por cárter seco:

Todo sistema que utiliza una bomba para transferir aceite de una cámara o compartimento a otro, excluyendo a la bomba utilizada para la lubricación normal de las piezas del motor.

2.3.10) Junta estática para piezas mecánicas:

La única función de una junta es asegurar la estanqueidad de al menos dos piezas, unidas una con la otra.

La distancia entre las caras de las piezas separadas por la junta debe ser menor o igual a 5 mm.

2.3.11) Intercambiador:

Elemento mecánico que permite el intercambio de calorías entre dos fluidos.

Para los intercambiadores específicos, el fluido nombrado en primer lugar es el fluido a refrigerar, y el fluido nombrado en segundo lugar es el fluido que permite la refrigeración.

Ejemplo: Intercambiador aceite/agua (el aceite es refrigerado por el agua).

2.3.12) Radiador:

Este es el intercambiador específico que permite refrigerar un líquido por medio del aire.

Intercambiador líquido/aire.

2.3.13) Intercooler o intercambiador de sobrealimentación:

Este es un intercambiador, situado entre el compresor y el motor, que permite refrigerar el aire comprimido por medio de un fluido.

Intercambiador aire/fluido.

2.4 Tren rodante

El tren rodante incluye todos los elementos total o parcialmente no suspendidos.

2.4.1) Rueda:

Volume V generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the piston(s).

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

where: b = bore
s = stroke
n = number of cylinders

2.3.2) Supercharging:

Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (see article 252-3.1 of the General Prescriptions).

2.3.3) Cylinder block:

The crankcase and the cylinders.

2.3.4) Intake manifold:

In the case of a carburettor induction system:

- Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head gasket face.

In the case of a single-valve injection induction system:

- Part extending from the body of the butterfly valve inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.

In the case of a multi-valve injection induction system :

- Part extending from the butterfly valves inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.

In the case of a diesel engine:

Unit mounted to the cylinder head, which distributes the air from one inlet or a sole duct to the cylinder head ports.

2.3.5) Exhaust manifold:

Part collecting together at any time the gases from at least two cylinders from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.

2.3.6) For cars with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.

2.3.7) Sump:

The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.

These elements must not have any mounting part of the crankshaft.

2.3.8) Engine compartment:

Volume defined by the structural envelope closest to the engine.

2.3.9) Lubrication by dry sump:

Any system using a pump to transfer oil from one chamber or compartment to another, to the exclusion of the pump used for the normal lubrication of the engine parts.

2.3.10) Static gasket for mechanical parts:

The only function of a gasket is to ensure the sealing of at least two parts, fixed in relation to each other.

The distance between the faces of the parts separated by the gasket must be less than or equal to 5 mm.

2.3.11) Exchanger:

Mechanical part allowing the exchange of calories between two fluids.

For specific exchangers, the first-named fluid is the fluid to be cooled and the second-named fluid is the fluid that allows this cooling.

e.g. Oil/Water Exchanger (the oil is cooled by the water).

2.3.12) Radiator:

This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air.

Liquid / Air Exchanger.

2.3.13) Intercooler or Supercharging Exchanger:

This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid.

Air / Fluid Exchanger.

2.4 Running gear

The running gear includes all parts totally or partially unsuspended.

2.4.1) Wheel:

El disco y la llanta.

Por rueda completa se entiende disco, llanta y neumático.

2.4.2) Superficie de rozamiento de los frenos:

Superficie barrida por las zapatas del tambor, o las pastillas en ambos lados del disco cuando a rueda describe una vuelta completa.

2.4.3) Suspensión Mac Pherson:

Todo sistema de suspensión en el que un elemento telescópico, no proporcionando necesariamente la función de amortiguación y/o suspensión, pero incorporando el vástago, está fijado en su parte superior sobre un solo punto de anclaje solidario con la carrocería (o el chasis) y pivota en su parte inferior sobre un brazo transversal asegurando el guiado transversal y longitudinal, o sobre un único brazo transversal mantenido longitudinalmente por una barra estabilizadora o una bieleta de triangulación.

2.4.4) Eje Semitorsional:

Eje constituido por dos brazos tirados longitudinales unidos al monocasco por una articulación y entre sí rígidamente por un perfil transversal cuya rigidez a la torsión sea pequeña comparada con su rigidez a la flexión.

2.5 Chasis-carrocería

2.5.1) Chasis:

Estructura del vehículo alrededor de la cual se montan los elementos mecánicos y la carrocería incluyendo cualquier pieza solidaria de dicha estructura.

2.5.2) Carrocería:

- Exteriormente: Todas las partes enteramente suspendidas del vehículo lamidas por la corriente de aire.
- Interiormente: El habitáculo y el maletero.

Conviene distinguir los grupos siguientes de carrocerías:

- 1) Carrocería completamente cerrada.
- 2) Carrocería completamente abierta.
- 3) Carrocería transformable: con capota flexible, rígida, maniobrabable o deslizante.

2.5.3) Asiento:

Las dos superficies que forman la banqueta del asiento y el respaldo.

Respaldo:

La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de una persona normalmente sentada, hacia arriba.

Banqueta del asiento:

La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de esta misma persona hacia delante.

2.5.4) Maletero:

Todo volumen distinto del habitáculo y del compartimento motor y situado en el interior de la estructura del vehículo.

Este volumen está limitado, en longitud, por las estructuras fijas previstas por el constructor y/o por la cara posterior de los asientos traseros en su posición más atrasada y/o, si fuera posible, reclinado un ángulo máximo de 15° hacia atrás.

Este volumen está limitado en altura por las estructuras fijas y/o las separaciones móviles previstas por el constructor, o en su defecto, por el plano horizontal que pasa por el punto más bajo del parabrisas.

2.5.5) Habitáculo:

Volumen estructural interior en el que sitúan el piloto y los pasajeros.

2.5.6) Capó-motor:

Parte exterior de la carrocería que se abre para dar acceso al motor.

2.5.7) Aleta:

Una aleta es la parte definida según el dibujo 251-1.

Flange and rim.

By complete wheel is meant flange, rim and tyre.

2.4.2) Friction surface of the brakes:

Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.

2.4.3) Mac Pherson suspension:

Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and pivots at its bottom end either on a transversal wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transversal link located longitudinally by an anti-roll bar, or by a tie rod.

2.4.4) Twist beam axle:

Axle made of two longitudinal trailing arms, each attached to the bodyshell through a joint, and rigidly attached one to the other through a transversal structure, the torsion stiffness of which is low compared to its bending stiffness.

2.5 Chassis - Bodywork

2.5.1) Chassis:

The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.

2.5.2) Bodywork:

- externally: all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.
- internally: cockpit and boot.

Bodywork is differentiated as follows:

- 1) completely closed bodywork
- 2) completely open bodywork
- 3) convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hardtop) material.

2.5.3) Seat:

The two surfaces making up the seat cushion and seatback or backrest.

Seatback or backrest:

Surface measured from the bottom of a normally seated person's spine.

Seat cushion:

Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

2.5.4) Luggage compartment:

Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.

These volumes are limited in length by the fixed structures provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclinado at a maximum angle of 15° to the rear.

These volumes are limited in height by the fixed structures and/or by the detachable partitions provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.

2.5.5) Cockpit:

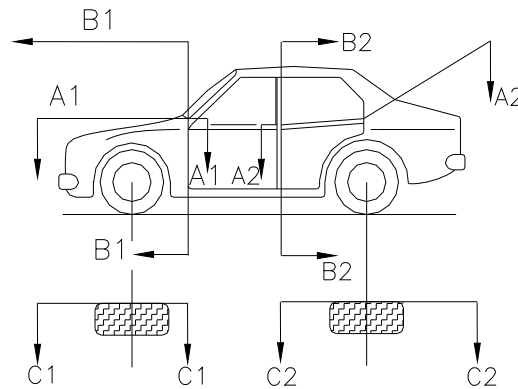
Structural inner volume which accommodates the driver and the passengers.

2.5.6) Bonnet:

Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

2.5.7) Mudguard:

A mudguard will be considered to be the area defined according to drawing 251-1.



Aleta delantera: Parte recorrida por la corriente de aire, limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C1/C1), con el borde delantero de la puerta delantera (B1/B1), y situada por debajo del plano paralelo al borde superior de la puerta y tangente a las esquinas inferiores de la parte visible del parabrisas (A1/A1).

Aleta trasera: Parte recorrida por la corriente de aire, limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C2/C2), con el borde delantero de la puerta trasera (B2/B2), y situada bajo el borde inferior de la parte visible de la ventanilla de la puerta lateral trasera, y bajo la tangente a la esquina inferior de la parte visible de la luneta trasera y a la esquina inferior trasera de la parte visible de la ventanilla lateral de la puerta trasera (A2/A2).

En el caso de un vehículo de dos puertas, B1/B1 y B2/B2 estarán definidas por el borde delantero y trasero de la misma puerta.

2.5.8) Persianas:

Combinación de lamas inclinadas que permiten disimular un objeto situado detrás de ellas mientras posibilitan la circulación de aire a su través.

2.6 Sistema eléctrico

Faro: Toda óptica cuyo foco crea un haz luminoso dirigido hacia delante.

2.7 Depósito de combustible

Todo recipiente conteniendo combustible susceptible de fluir por cualquier medio hacia el depósito principal o el motor.

2.8 Caja de Cambios automática

- Está compuesta por un convertidor de par hidrodinámico, por una caja de trenes epicicloidades equipada con embragues y frenos multidisco teniendo un número de relaciones de desmultiplicación determinadas, y un mando de cambio de marcha.

El cambio de marcha puede ser efectuado automáticamente sin desacoplar motor y caja de cambios, y por lo tanto sin interrumpir la transmisión del par motor.

- Las cajas de cambio con variación de desmultiplicación continua son consideradas cajas de cambio automáticas con la particularidad de tener un infinito número de relaciones de desmultiplicación.

Front mudguard: The area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C1/C1), the front edge of the front door (B1/B1), and situated below the plane parallel to the door sills and tangent to the lower corners of the visible part of the windscreen (A1/A1).

Rear Mudguard: the area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C2/C2), the front edge of the rear door (B2/B2), and situated below the lower edge of the visible part of the window of the rear side door, and below the tangent to the lower corner of the visible part of the rear windscreen and to the lower rear corner of the visible part of the side window of the rear door (A2/A2).

In the case of a two-door car, B1/B1 and B2/B2 will be defined by the front and rear of the same door.

2.5.8) Louvres:

Combinación de inclinadas slats that conceal an object situated behind them while allowing air to pass through.

2.6 Electrical system

Headlight: Any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.

2.7 Fuel tank

Any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.

2.8 Automatic Gearbox

- This is made up of a hydrodynamic torque converter, a box with epicyclic gears equipped with clutches and multi-disc brakes and having a fixed number of reduction gears, and a gear change control.

The gear change can be achieved automatically without disconnecting the engine and gearbox, and thus without interrupting the engine torque transmission.

- Gearboxes with continually variable transmission are considered as automatic gearboxes with the particularity of having an infinite number of reduction ratios.