

Artículo 281 - 2009

Clasificación y Definiciones de Vehículos Todo Terreno Classification and Definitions of Cross-Country Vehicles

ARTÍCULO 1: CLASIFICACIÓN

1.1 Categorías y Grupos

Los vehículos utilizados en rallyes todo terreno se dividirán en las siguientes categorías y grupos:

- Categoría I: - Grupo T2: Vehículos Todo Terreno de serie.
Categoría II: - Grupo T1: Vehículos Todo Terreno modificados.
Categoría III: - 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. Estos vehículos tendrán seis ruedas como máximo y cuatro ruedas motrices como mínimo.

2.1.2 Vehículos de Competición (Categoría II):

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

2.1.3 Camiones (Categoría III):

Se considerarán camiones aquellos vehículos con un peso en carga superior a 3.500 kg, con un máximo de ocho ruedas y un mínimo de cuatro ruedas motrices.

2.1.4 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.

2.1.5 Vehículos idénticos:

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

2.1.6 Modelo de vehículo:

Vehículos pertenecientes a una serie de fabricación que se distinguen por una concepción y una línea exterior de la carrocería determinadas, y por una misma ejecución mecánica del motor y de

ARTICLE 1: CLASSIFICATION

1.1 Categories and Groups

The vehicles used in cross-country rallies will be divided up into the following categories and groups:

- Category I : - Group T2 : Series Cross-Country Cars
Category II : - Group T1 : Modified Cross-Country Cars
Category III : - 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.

These cars will have a maximum of six wheels and a minimum of four driven wheels.

2.1.2 Competition cars (Category II):

Cars built singly and intended solely for competition.

2.1.3 Trucks (Category III):

Trucks will be considered to mean vehicles with a gross weight exceeding 3500 kg, with a maximum of eight wheels and a minimum of four driven wheels.

2.1.4 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.

2.1.5 Identical vehicles:

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

2.1.6 Model of vehicle:

Vehicles 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

la transmisión a las ruedas con la misma distancia entre ejes y la misma cilindrada.

2.1.7) Venta normal:

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

2.1.8) Homologación:

Es la certificación oficial hecha por la FIA de que un modelo de automóvil o camión, determinado está construido en serie suficiente para ser clasificado en Vehículos Todo Terreno de Serie (Grupo T2) o Camiones Todo Terreno (Grupo T4), 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 el 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).

2.1.9) Fichas de homologación:

Todo modelo de vehículo o camión 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 rehusar 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 que la ADN.

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 el caso de que durante la verificación de un modelo de vehículo o de camión con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los comisarios técnicos deberán recurrir al manual de mantenimiento 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 o en un vehículo de serie del mismo tipo.

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

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)

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), u opciones (VO) (entregadas bajo pedido específico).

b - Erratas (ER)

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

c - Evolución de tipo (ET)

Caracterizan a las modificaciones aportadas de forma definitiva al modelo base (abandono total de la fabricación del modelo en su forma original).

Utilización:

1) Variantes (VF, VO)

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.

Por ejemplo el montaje de una pinza de freno definida en una ficha

transmisión to the wheels, with the same wheelbase and the same cubic capacity.

2.1.7) Normal sale:

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

2.1.8) Homologation:

Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars or trucks of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Series Cross Country Cars (Group T2) or Cross Country Trucks (Group T4) 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 "Homologation Regulations", 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).

2.1.9) Homologation forms:

All cars or trucks 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.

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.

Should any doubt remain after the checking of a model of car or truck 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 the case of a lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire or from a series vehicle of the same type.

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

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)

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 options variants (VO) (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 of the type (ET)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

Use:

1) Variants (VF, VO)

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.

For example, the fitting of a brake calliper as defined on a variant

variante, sólo es posible si las dimensiones de las pastillas, etc., así obtenidas están indicadas en una ficha aplicable al vehículo de que se trate.

2) Evolución de tipo (ET)

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.

2.2 Dimensiones

Perímetro del vehículo visto desde arriba:

Como se presenta el vehículo en la parrilla de salida para la prueba en cuestión (aplicable a los Grupos T1 y T2).

2.3 Motor

2.3.1) Cilindrada:

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 3.1 de las Prescripciones Generales).

2.3.3) Bloque motor:

El cárter del cigüeñal y los cilindros.

2.3.4) Colector de admisión:

- Pieza que recoge la mezcla aire-combustible a la salida del(los) carburador(es) y que llega hasta los orificios de entrada de la culata, en el caso de alimentación por carburadores.

- Pieza situada entre la mariposa del dispositivo que controla el caudal de aire y llega hasta los orificios de entrada a la culata, en el caso de un sistema de alimentación por inyección.

- Pieza que recoge el aire en la salida del filtro del aire y llega hasta los orificios de entrada de la culata, en el caso de un motor diesel.

2.3.5) Colector de escape:

Pieza que recoge los gases a la salida de la culata y llega hasta el primer plano de junta que lo separa del resto del sistema de escape.

2.3.6) Para los motores 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, si estos elementos no deben tener ninguna fijación al cigüeñal.

2.3.8) 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).

2.3.9) Radiador:

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

Intercambiador líquido/aire.

2.3.10) 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 del vehículo total o parcialmente no suspendidos.

2.4.1) Rueda:

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

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.

2) Evolution of the type (ET)

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.

2.2 Dimensions

Perimeter of the car seen from above:

The car as presented on the starting grid for the event in question (applicable to Groups T1 and T2).

2.3 Engine

2.3.1) Cylinder capacity:

Volume V generated in cylinder(s) 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 pressure of the charge of the fuel/air mixture in the combustion chamber (over the pressure 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 3.1 of the General Prescriptions).

2.3.3) Cylinder block:

The crankcase and the cylinders.

2.3.4) Intake manifold:

- Part collecting the air/fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the entrance ports of the cylinder head, in the case of the carburettor induction system.

- Part situated between the valve of the device regulating the air intake and extending to the ports on the cylinder head, in the case of an injection intake system.

- Part collecting the air at the air filter outlet and extending to the cylinder head entrance ports in the case of a diesel engine.

2.3.5) Exhaust manifold:

Part collecting together the gases from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.

2.3.6) For engines 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, if they do not include any mounting part of the crankshaft.

2.3.8) 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).

2.3.9) Radiator:

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

Liquid/Air Exchanger.

2.3.10) 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 is made up of all parts of the vehicle which are totally or partially suspended.

2.4.1) Wheel:

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

ambos lados del disco cuando la 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) Sistema electrónico de control en bucle cerrado:

Sistema controlado electrónicamente en el cual un valor real (variable controlada), es seguido de forma continua, la señal realimentada (feedback) es comparada con un valor deseado (variable de referencia), y, a continuación, el sistema se ajusta automáticamente en función del resultado de esta comparación.

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 lamadas 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, maniobrable o deslizante.
- 4) Carrocería de camión: compuesto de la cabina y de la caja de carga (si existe).

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 la estructura fija prevista por el constructor y/o por la cara posterior de los asientos traseros en su posición más atrasada y/o, si fuera posible, reclinado en ángulo máximo de 15° hacia atrás.

Este volumen está limitado en altura por la estructura fija y/o la separación móvil prevista por el constructor, o en su defecto, por el plano horizontal que pasa por el punto más bajo del parabrisas.

2.5.5) Caja de carga:

Parte de la carrocería de un camión destinada a contener carga. Puede estar hecha de material rígido o flexible, y puede tener diferentes aperturas.

2.5.6) Habitáculo:

Volumen estructural interior en el que se sitúan el piloto y el (los) pasajero(s).

2.5.7) Capó-motor:

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

2.5.8) Aleta:

Coche:

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

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 a single attachment point at its top end, and is pivoted 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) Closed loop electronic control system:

Electronically controlled system in which an actual value (controlled variable) is continuously monitored, the feedback signal is compared with a desired value (reference variable) and the system is then automatically adjusted according to the result of this comparison.

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 air stream.

- 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 (hard-top) material;
- 4) truck bodywork : composed of the cabin and the load-bearing bodywork (if applicable).

2.5.3) Seat:

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

Seatback or backrest:

Surface measured from the base of a normally seated person's spine, towards the top.

Seat cushion:

Surface measured from the base 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.

This volume is limited in length by the fixed structure provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclined at a maximum angle of 15° to the rear.

This volume is limited in height by the fixed structure and/or by the detachable partition 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) Load-bearing bodywork:

Part of the bodywork of a truck allocated to contain goods.

It may be made from flexible and/or rigid materials, and may have several openings.

2.5.6) Cockpit:

Structural inner volume which accommodates the driver and the passenger(s).

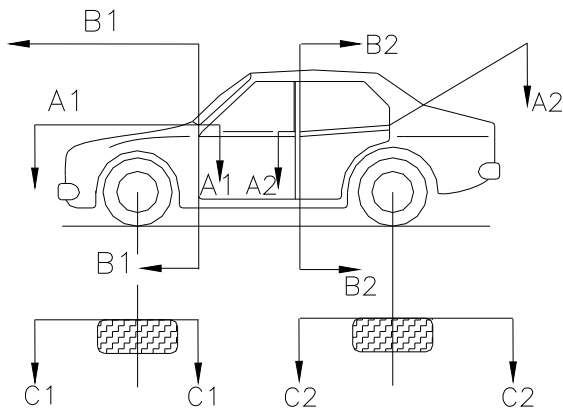
2.5.7) Bonnet:

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

2.5.8) Mudguard:

Car:

A mudguard is the part defined according to drawing 251-1.



251-1

Aleta delantera:

Parte limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C1/C1), el borde inferior de la(s) puerta(s) lateral(es) (A/A) y el borde delantero de la puerta delantera (B1/B1).

Aleta trasera:

Parte limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C2/C2), el borde inferior de la(s) ventanilla(s) lateral(es) (A/A) y el borde trasero de la puerta trasera (B2/B2).

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.

Camión:**Aleta delantera:**

Parte limitada por la cara interior de la rueda completa y por la parte de la carrocería (integrada o añadida) limitada delante por el borde superior del paragolpes delantero en la parte frontal, y por la parte situada al menos al mismo nivel que el borde superior del paragolpes delantero en la parte trasera.

Las faldillas guardabarros no se consideran parte de la aleta.

Aleta trasera:

Parte limitada por la cara interior de la rueda más interior y por la parte que cubre los neumáticos al menos 60° a ambos lados del eje vertical.

La parte horizontal superior puede ser el fondo de la caja de carga.

Las faldillas guardabarros no se consideran parte de la aleta.

2.5.9) Compartimento motor:

Volumen definido por la primera envoltura estructural que rodea el motor.

2.5.10) Casco:

Estructura constituida por elementos de la carrocería, que hace las funciones de chasis.

2.5.11) Para-búfalos:

Elemento destinado a proteger la parte delantera del vehículo, los faros y los radiadores.

2.5.12) Estructura principal:**- Vehículo homologado por la FIA:**

Volumen contenido dentro de la carrocería y situado:

- En proyección frontal, en el interior de los largueros y travesaños más exteriores del casco y/o del chasis original.
- En proyección longitudinal inferior, en el interior y por encima de los elementos de la carrocería que forman el casco, el chasis o el chasis-casco.
- En proyección longitudinal superior, situado por debajo de la proyección del casco o la carrocería original sin capós, portón o puertas.

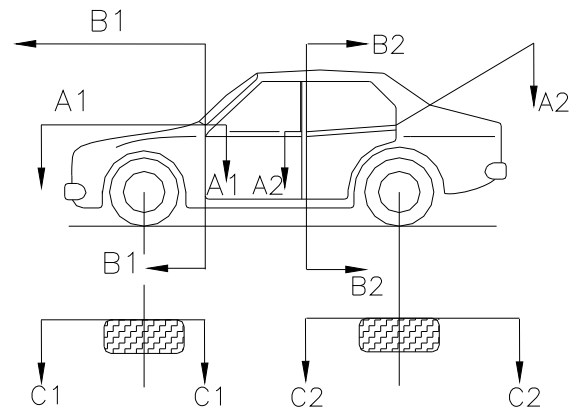
- Vehículo no homologado:

Volumen contenido dentro de la carrocería y situado:

- En proyección vertical, en longitud, entre los planos que pasan por los bordes exteriores de las ruedas y en anchura entre los planos que pasan a través del centro de la rueda completa, con una tolerancia del 3%, a condición de que estos planos pasen a través del casco o chasis, tubular o semitubular.

Si no es el caso, la anchura máxima estará definida por las proyecciones verticales de los elementos de la estructura que reciban las cargas de la suspensión.

- En proyección longitudinal, el volumen estará definido, en su parte inferior, por las proyecciones longitudinales de los elementos inferiores de la estructura que reciban las cargas de la suspensión, y en su parte superior, delante, por los planos que pasan por los puntos más altos del arco de seguridad delantero y los puntos más



251-1

Front mudguard:

The area defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C1/C1) and the lower edge of the side window(s) (A/A) and the front edge of the front door (B1/B1).

Rear mudguard:

The area defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C2/C2) and the lower edge of the side window(s) (A/A) and the rear edge of the rear door (B2/B2).

In the case of two-door cars (B1/B1) and (B2/B2) will be defined by the front and rear of the same door.

Truck:**Front mudguard:**

The area defined by the inner face of the complete wheel and by the part of the bodywork (included and/or added) limited by the upper edge of the front bumper at the front, and by the part situated at least at the same level than that of the front bumper at the rear.

The mud flaps are not part of the mudguard.

Rear mudguard:

The area defined by the inner face of the complete wheel and by the part covering the tyres over at least 60° on both sides of the vertical axis.

The upper horizontal part may be the bottom of the load-bearing bodywork.

Flaring are not part of the mudguard.

2.5.9) Engine compartment:

Volume defined by the first structural envelope surrounding the engine.

2.5.10) Bodyshell:

Structure made up of bodywork parts and having the functions of a chassis.

2.5.11) Cow-catcher:

Part designed to protect the front of the vehicle, the headlights and the radiators.

2.5.12) Main structure:**- FIA-homologated vehicle:**

volume contained within the bodywork and situated:

- in frontal projection, within the outermost side members and crossrails of the original shell and/or chassis.
- in lower longitudinal projection, within and above the original bodywork parts forming the shell, chassis or chassis shell.

- in upper longitudinal projection, below the projection of the original shell or bodywork without boot- or bonnet lids, tailgate or doors.

- Non-homologated vehicle:

volume contained within the bodywork and situated:

- in vertical projection, in length, between the planes passing through the outer edges of the wheels and in width between the planes passing through the centre of the complete wheels with a tolerance of 3 %, on condition that these planes pass through the shell or chassis shell, tubular or semi-tubular.

If this is not the case, the maximum width shall be defined by the vertical projections of the parts of the structure receiving the suspension loads.

- in longitudinal projection, the volume shall be defined in its lower part by the longitudinal projections of the lower parts of the structure receiving the suspension loads, and in its upper part, at the front, by the planes passing through the highest points of the front safety rollbar and the highest points of the structure receiving

altos de la estructura, que reciban las cargas de la suspensión o, alternativamente, el borde superior de las ruedas delanteras.

Por detrás, estará definido por los planos que pasan a través de los puntos más altos del arco de seguridad principal, y los puntos más altos de la estructura que reciban las cargas de las suspensiones o, alternativamente, el borde superior de las ruedas traseras.

Entre los arcos delantero y principal, estará definido por los planos que unen sus extremos superiores.

2.5.13 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 unas canalizaciones 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 epicicloidales 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.

the suspension loads or, alternatively, the upper edges of the front wheels.

To the rear it shall be defined by the planes passing through the highest points of the main safety rollbar and the highest points of the structure receiving the suspension loads or, alternatively, the upper edges of the rear wheels.

Between the main and front rollbars, it shall be defined by the planes joining their upper parts.

2.5.13 Louvres

Combination of inclined 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 means of lines 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.