

Article 251 - 2012

Osztályba sorolás és meghatározások

Classification and Definitions

Hozzáadott cikkely 2.1.13 (azonnali)

kiadva 2012.03.12

Addition of Article 2.1.13 (Immediate)

published on 12.03.2012

1. OSZTÁLYBA SOROLÁS**1.1 Kategóriák és csoportok**

A versenyeken használt gépjárműveket az alábbi kategóriákra és csoportokra kell felosztani:

I. Kategória :

- Gr N : Szériaautók
- Gr A : Túraautók
- Gr R : Túraautók vagy nagy sorozatban gyártott szériaautók

II. Kategória :

- Gr RGT : Széria GT autók
- Gr GT1 : Nagy túraautók
- Gr GT2 : Nagy túraautók
- Gr GT3 : Kupa nagy túraautók
- Gr CN : Gyártott sportautó
- Gr D : Nemzetközi formula versenyautók
- Gr E : Szabad formula versenyautók

III. Kategória :

- Gr F : Versenykamionok

1.2 Hengerűrtartalom szerinti osztályok

Az autókat az alábbi osztályokba kell sorolni, hengerűrtartalmuktól függően:

1. Legfeljebb: 500 cm³
2. Nagyobb, mint 500 cm³, de legfeljebb 600 cm³
3. Nagyobb, mint 600 cm³, de legfeljebb 700 cm³
4. Nagyobb, mint 700 cm³, de legfeljebb 850 cm³
5. Nagyobb, mint 850 cm³, de legfeljebb 1000 cm³
6. Nagyobb, mint 1000 cm³, de legfeljebb 1150 cm³
7. Nagyobb, mint 1150 cm³, de legfeljebb 1400 cm³
8. Nagyobb, mint 1400 cm³, de legfeljebb 1600 cm³
9. Nagyobb, mint 1600 cm³, de legfeljebb 2000 cm³
10. Nagyobb, mint 2000 cm³, de legfeljebb 2500 cm³
11. Nagyobb, mint 2500 cm³, de legfeljebb 3000 cm³
12. Nagyobb, mint 3000 cm³, de legfeljebb 3500 cm³
13. Nagyobb, mint 3500 cm³, de legfeljebb 4000 cm³
14. Nagyobb, mint 4000 cm³, de legfeljebb 4500 cm³
15. Nagyobb, mint 4500 cm³, de legfeljebb 5000 cm³
16. Nagyobb, mint 5000 cm³, de legfeljebb 5500 cm³
17. Nagyobb, mint 5500 cm³, de legfeljebb 6000 cm³
18. 6000 cm³ felett

Amennyiben az FIA különleges követelményei keretében másként nem határozza meg, bizonyos eseményeknél a szervezők nem kötelesek az összes, fent említett osztályt a versenykiírásba foglalni, továbbá két, vagy több egymás után következő osztály össze is vonható a rendezvény adott körülményeitől függően.

Egyik osztály sem osztható tovább

ARTICLE 2 : MEGHATÁROZÁSOK**2.1 Általános feltételek****2.1.1) Sorozatgyártású autók (I. kategória):**

Olyan autók, amelyekből bizonyos darabszámú azonos példány (ennek meghatározását lásd később) bizonyos idő alatt történt legyártását a gyártó kérésére igazolták, és amelyeket normál közforgalmi értékesítésre szántak (ennek meghatározását lásd később).

Az autókat a homologizációs lapnak megfelelően kell árusítani.

2.1.2) Versenyautók (II. kategória):

Egyedi példányként épített autók, melyek kizárólagosan versenyzés céljait szolgálják.

2.1.3) Kamionok (III. kategória)**2.1.4) Azonos autók:**

Azonos gyártási sorozatba tartozó gépjárművek, melyek azonos

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 A: Touring Cars
- Group R: Touring Cars or Large Scale Series Production Cars

Category II:

- Group RGT: GT Production Cars
- Group GT1: Grand Touring Cars
- Group GT2: Grand Touring Cars
- Group GT3: Cup 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

1.2 Cubic capacity classes

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

1. up to 500 cm³
2. over 500 cm³ and up to 600 cm³
3. over 600 cm³ and up to 700 cm³
4. over 700 cm³ and up to 850 cm³
5. over 850 cm³ and up to 1000 cm³
6. over 1000 cm³ and up to 1150 cm³
7. over 1150 cm³ and up to 1400 cm³
8. over 1400 cm³ and up to 1600 cm³
9. over 1600 cm³ and up to 2000 cm³
10. over 2000 cm³ and up to 2500 cm³
11. over 2500 cm³ and up to 3000 cm³
12. over 3000 cm³ and up to 3500 cm³
13. over 3500 cm³ and up to 4000 cm³
14. over 4000 cm³ and up to 4500 cm³
15. over 4500 cm³ and up to 5000 cm³
16. over 5000 cm³ and up to 5500 cm³
17. over 5500 cm³ and up to 6000 cm³
18. over 6000 cm³

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) Identical cars:**

Cars belonging to the same production series and which have the

karosszériával (kívül-belül) rendelkeznek, azonos mechanikai alkatrészekből állnak és azonos alvázzal rendelkeznek (akkor is, ha ez az alváz a karosszéria szerves alkotórésze lehet, pl. egy önhordó konstrukció esetén).

2.1.5) Gépjárműmodell:

Olyan gyártási sorozatba tartozó gépjármű, amely megkülönböztethető a karosszéria meghatározott koncepciója és általános külső vonalvezetése, valamint a motor és az erőátvitel azonos konstrukciója alapján.

2.1.6) Normál értékesítés:

Ez a fogalom azt jelenti, hogy az autót egyéni vásárlók részére, a gyártó normál kereskedelmi csatornáin keresztül terjesztik.

2.1.7) Homologizáció:

Az a hivatalos igazolás, amelyet az FIA ad ki arról, hogy egy adott modellhez tartozó gépjármű gyártása a sorozatgyártás feltételei között elegendő számban megtörtént ahhoz, hogy az besorolható legyen, a szériaautók (Gr. N), vagy a túraautók (Gr. A) kategóriájába a jelen szabályok szerint.

A homologizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA részére benyújtani, amelyben az autót gyártották, és ehhez ki kell töltenie egy homologizációs formanyomtatványt (lásd később).

Ennek meg kell felelnie azon különleges szabályok előírásainak, melyek címe "Homologizációs szabályok", s melyeket az FIA rögzített.

Egy sorozatgyártású autó homologizációja 7 évvel az adott autó sorozatgyártásának utolsó napját követően lejár. (A gyártás évi darabszáma az adott csoport minimális homologizációs darabszámának 10% -a alá esik)

Egy modell homologizációja csak egy csoportban lehet érvényes, Szériaautók (Gr N)/ Túraautók (Gr A).

2.1.8) Homologizációs formanyomtatványok:

Minden, az FIA által jóváhagyott autóról részletes, leíró formanyomtatványt, kell kitölteni, melyet homologizációs formanyomtatványnak neveznek, melyen minden olyan adatot fel kell tüntetni, mely az említett modell azonosítását lehetővé teszi.

Ez a homologizációs formanyomtatvány meghatározza a sorozatot, ahogyan azt a gyártó megadta.

A sorozat, nemzetközi versenyeken engedélyezett módosításait, annak a csoportnak megfelelően, melyben a résztvevők versenyeznek, a jelen J függelék tartalmazza.

A formanyomtatványok bemutatását a gépvételkor és/vagy a rajtnál, a verseny rendezői kérhetik, akiknek joguk van az adott autó illető versenyen való részvételét az adott kategóriában visszautasítani, ha a nyomtatványt nem mutatják be.

A formanyomtatványoknak vagy:

- FIA által lebélyegzett, vagy vízjellel ellátott

- Vagy az ASN által lebélyegzett vagy vízjellel ellátott (de csak akkor, ha a gyártó ugyanazon nemzetséggel, mint az ASN) papíron kell lennie.

Ezen túl, azokhoz a túraautókhoz (Gr. A), melyeket a karosszériát/héjat érintő "kit"-tel(lásd később) szereltek fel, be kell mutatni azt az eredeti igazolást is, amelyet az összeszerelés során a gyártó cég ad ki.

Ha egy homologizációs formanyomtatvány érvényesítésének dátuma egy verseny idejére tehető, akkor azt érvényesnek kell tekinteni a verseny egész időtartama alatt.

A szériaautók (Gr. N) esetében, a csoportra vonatkozó formanyomtatványon túl, a sorozatgyártású túraautóra (Gr. A) vonatkozó formanyomtatványt is be kell mutatni.

Bármilyen kétség esetén, mely egy gépjárműmodell homologizációs formanyomtatványával összevetett ellenőrzését követően még fennáll, a technikai ellenőrök az adott gépjármű márka kereskedelmi forgalmazói részére kiadott kezelési könyvre, vagy az összes pótalkatrészt felsoroló, általános katalógusra kell támaszkodniuk.

Amennyiben megfelelő pontosságú dokumentáció nem áll rendelkezésre, a technika ellenőrök közvetlen ellenőrzést is végre hajthatnak, egy a gyártó képviselőjétől beszerezhető, azonosító alkatrészszel való összehasonlítás formájában.

A nevezőnek kell gondoskodnia az autójára vonatkozó homologizációs okmány beszerzéséről saját ASN-jén keresztül.

A homologizációs lap ismertetése :

Egy ilyen formanyomtatvány az alábbiak szerint néz ki:

1) Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.

2) Egy későbbi fokon, bizonyos számú pótlapokon kell ismertetni a homologizációs kiterjesztéseket, melyek lehetnek "Változatok", "Hibaigazítás", vagy "Fejlesztések" címűek.

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), 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).

The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N) / Touring Cars (Group A).

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.

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 - Változatok (VF, VP, VO, VK)

Ezek lehetnek szállított változatok (VF), (ahol is két szállító ugyanazon alkatrészekkel látja el a gyártót és az ügyfélnek nincs választási lehetősége), vagy gyártási változatok (VP) (kívánság szerint a képviselőknek beszerezhető), vagy kívánság szerinti változatok (VO), (melyeket csak külön kérésre szállítanak), vagy "kit"-ek (VK), (melyeket szintén csak külön kérésre szállítanak).

b - Hibaigazítás (ER)

Előzőleg, a gyártó által, a formanyomtatványon feltüntetett tájékoztatás nem megfelelő részének kiigazítására, törlésére szolgál.

c - Fejlesztés (ET)

Olyan változtatások, melyeket elvégez a gyártó az alapmodellen (az autó eredeti formájában történő gyártásának megszüntetése).

Homologizációs lap használata :**1) Változtatások (VF, VP, VO, VK) :**

A versenyző saját választása szerint bármelyik változatot, vagy egy változat bármely részét felhasználhatja, de csak olyan feltétellel, hogy az így módon kialakított jármű minden műszaki adatának meg kell felelnie az autóhoz tartozó homologizációs formanyomtatványban feltüntetetteknek, vagy azokat a J függelék kifejezetten engedélyezi.

Különböző VO-k kombinációja az alábbi alkatrészeket illetően tilos: turbófeltöltő, fékek és sebességváltó.

Például, egy féknyeregnek a változtatási lapon meghatározott felszerelése csak akkor lehetséges, ha a fékbetétek méretei, stb. megfelelnek, az autóhoz kiadott formanyomtatványon feltüntetett adatoknak. (A szériaautókkal Gr. N- kapcsolatban lásd még a 254-2 is).

A "kit" változatokat illetően (VK), azok csak a homologizációs formanyomtatványon a konstruktőr által megjelölt feltételek mellett használhatóak.

Ez különösképpen azokat az alkatrészcsoportokat illeti, amelyeket a nevezőnek kötelezően egy egységnek kell tekintenie, és azokat az előírásokat, amelyeket figyelembe kell vennie – amennyiben azok alkalmazhatóak.

FIA Bajnokságok futamain a gépátvételen be kell mutatni a WRC, S2000 Rallye, S2000 és Super1600 autók esetében az „FIA Technical Passport” -ot

A jeleket amikkel párosítják a dokumentumot, nem szabad eltávolítani semmilyen körülmények között.

2) Típusfejlesztés (ET) :

(Szériaautók - Gr. N esetén lásd még a 254-2 is).

Az autóknek meg kell felelniük egy adott fejlesztési fokozatnak (függetlenül az időponttól, amikor a gyártat elhagyta) és így módon egy fejlesztésre irányuló változtatást vagy csak teljes egészében, vagy egyáltalán nem lehet felhasználni.

Ezentúl, ha egy nevező egyfajta fejlesztés megvalósítását választotta, attól a pillanattól kezdve az összes, azt megelőző fejlesztéseket is alkalmaznia kell, kivéve ott, ahol nem lehetséges: pl. ha a fékeket, egymást követően, két ízben fejlesztették tovább, csak azt lehet használni, mely az autó fejlesztési fokozatának időpontjához tartozik.

2.1.9) Mechanikai alkatrészek:

Minden olyan szükséges tartozék - akár mozgó, akár nem -, ami a meghajtás, felfüggesztés, kormányzás vagy fékezés normális üzemeléséhez szükséges.

2.1.10) Eredeti, vagy széria alkatrészek:

Olyan alkatrészek, amely az illető gépjármű konstruktöre által előírtak és végrehajtott valamennyi gyártási fázison átesettek, és eredetileg azokat a gépjárműre felszerelték.

2.1.11) Kompozit :

Több, különböző összetevőből álló olyan anyag, amely összetevőinek társítása a tulajdonsággal ruházza fel, hogy abból egy összetevő sem választható külön.

2.1.12) Anyagok – Definíciók :

X alapú ötvözet (pl. Ni alapú ötvözet) – X-nek kell az ötvözetben a legnagyobb mennyiségben jelen lennie, ez az alap tömeg %. X összetevő minimális lehetséges tömegszázalékos arányának mindig nagyobb kell lennie, mint bármely más összetevő lehetséges maximális tömegszázalékos aránya.

2.1.13) Plomba :

Eszköz, melyet arra használnak, hogy egy jármű adott alkatrésze a következő célok bármelyikére azonosítható legyen:

- Használt vagy cserélt alkatrészek ellenőrzése
- Használt, vagy jelölt alkatrészek darabszámának

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)

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, VP, VO, VK)**

The competitor may use any variant or any article 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 VOs 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.

For FIA championships, the FIA technical passport of WRC, S2000-Rally, S2000 and Super 1600 cars must be presented at scrutineering for the event.

In addition, the markings linked to the technical passport must not be removed under any circumstances.

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.

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.

2.1.12) Materials – Definitions:

X Based Alloy (e.g. Ni based alloy) – X must be the most abundant element in the alloy on a % w/w basis. The minimum possible weight percent of the element X must always be greater than the maximum possible of each of the other individual elements present in the alloy.

2.1.13 Seal:

Element used for identifying components of a vehicle for either of the following purposes :

- Control of the use or replacement of a component
- Follow up of the number of components used or registered as

- nyomonkövetése, ahol a szabályok előírják
- Közvetlen, vagy közvetett technikai ellenőrzésre kisserelt alkatrész azonosítására
 - Megakadályozza az alkatrészek szétszerelését és/vagy módosítását
 - Bármely más esetben, ha a technikai és/vagy a sportszabályok ezt előírják

2.2 Méretek

Az autó felülnézeti kerülete:

Az autó, ahogy az a kérdéses rendezvény során, a rajtrácson megjelent.

2.3 A motor

2.3.1) Hengerűrtartalom (V) :

A hengerben (vagy hengerekben), a dugattyú (vagy dugattyúk) felfelé és lefelé irányuló mozgása által meghatározott térfogat.

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

ahol :
 d = furatátmérő
 l = lökethossz
 n = hengerek száma

2.3.2) Feltöltés :

Az égéstérben lévő üzemanyag-levegő keverék tömegének megnövelése a normál légköri nyomás által biztosított tömegérték fölé (figyelembe véve a statikus és dinamikus hatásokat a szívó és/vagy kipufogó rendszerben) bármilyen, erre a célra felhasználható eszköz segítségével.

Az üzemanyag nyomás alatti befecskendezése nem tekintendő feltöltésnek (lásd az Általános előírások 252-3.1. pontját).

2.3.3) Hengerblokk :

A forgattyúház és a hengerek.

2.3.4) Szívócső:

Karburátoros rendszer esetén :

- az az alkatrész, mely összegyűjti a karburátor(ok)ból származó üzemanyag-levegő keveréket, és eljuttatja azt a hengerfej tömítési felületéig.

Központi benzinbefecskendezés esetén :

- a fojtószelep háztól a hengerfej tömítési felületéig terjedő alkatrész, mely a levegő illetve a benzin-levegő keverék áramlását szabályozza.

Hengerekénti benzinbefecskendezés esetén :

- a fojtószeleptől a hengerfej tömítési felületéig terjedő alkatrész, mely a levegő illetve a benzin-levegő keverék áramlását szabályozza.

Dízelmotor esetén :

- a hengerfejre szerelt olyan szerkezet, mely a levegőt egy bemenetből vagy csőből a hengerfej különböző nyílásaihoz osztja szét.

2.3.5) Kipufogó csomagtartó:

Az az alkatrész, mely minden esetben a hengerfej legalább két nyílásából összegyűjti a gázokat, és eljuttatja az első tömítésig, amely elválasztja azt a kipufogócső többi részétől.

2.3.6) A turbófeltöltős motoroknál a kipufogó a turbófeltöltő után kezdődik.

2.3.7) Olajteknő:

A hengerblokk alatt elhelyezkedő, ahhoz csavarral rögzített alkatrész, amely a motor kenőolaját tárolja.

2.3.8) Motortér :

Az a térfogat, amelyet a motorhoz legközelebb eső karosszériaelemek határolnak.

2.3.9) Száraz olajteknős kenés:

Minden olyan rendszer, amely szivattyút használ ahhoz, hogy olajat szállítson egyik üregből vagy térből egy másikba, kivéve azt a szivattyút, amelyet kizárólag a motor alkatrészeinek normális kenésére használnak.

2.3.10) Gépelemek nyugvó tömítései:

A tömítés egyetlen funkciója, hogy legalább két, egymáshoz rögzített alkatrész között lezárást biztosítson.

A tömítéssel elválasztott felületek távolsága nem lehet több, mint 5 mm.

2.3.11) Hőcserélő:

Olyan mechanikus alkatrész, amely két áramló közeg közötti hőcserét tesz lehetővé.

A hőcserélők elnevezésében első folyadék a hűtendő közeg, a második pedig a hűtő közeg.

Például: Olaj/víz hőcserélő (az olajat a víz hűti).

required by the applicable regulations

- Registration of a component seized for carrying out immediate or differed technical checks
- Prevent the dismantling and/or the modification of a component or part of an assembly
- Any other need for the application of technical and/or sporting regulations

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:

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.

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) Hűtő – radiátor:

Egy speciális hőcserélő, amely a levegő segítségével teszi lehetővé valamely folyadék hűtését. Folyadék/levegő hőcserélő.

2.3.13) Intercooler, vagy töltőlevegő hűtő :

A kompresszor és a motor között található olyan hőcserélő, amely lehetővé teszi a sűrített levegő hűtését valamely folyadék segítségével. Levegő/folyadék hőcserélő.

2.4 Futómű

Az autó teljesen vagy részben fel nem függesztett (rugózatlan) alkatrészeinek összessége.

2.4.1) A kerék:

Perem és tárcsa.

A teljes keréken értjük a peremet, a tárcsát és a gumibroncsot.

2.4.2) A fékek súrlódási felülete:

A fékbetétek által a fékdobon, vagy a féktárcsa mindkét oldalán súrolt felület, amíg a kerék egy teljes fordulatot tesz meg.

2.4.3) MacPherson felfüggesztés:

Bármilyen kerékfelfüggesztés, melyben egy olyan teleszkópos rúd van (amely nem lát el szükségszerűen csillapítási és/vagy rugózási feladatot), amely hordozza a tengelycsontot és a felső végén - a karosszérián vagy az alvázon - egyetlen rögzítési pontja van. Alsó végén pedig akár egy egyszerű keresztirányú karhoz csuklósan kapcsolódik, amely a hossz és keresztirányú vezetést biztosítja, akár pedig egy egyszerű keresztirányú karhoz, amelyet hosszirányban a stabilizátor rúd karja vagy egy kitámasztó rúd tart.

2.4.4) Torziós tartó tengely:

A tengely két hosszirányú vonórúdból áll, amelyek mindegyike csatlakozó elem segítségével kapcsolódik a karosszériához, és amelyek olyan keresztirányú szerkezettel vannak mereven egymáshoz kapcsolva, amelynek torziós merevsége a hajlító merevséghez képest alacsony.

2.5 Váz - karosszéria**2.5.1) Váz :**

Az autónak az a szerkezeti eleme, amelyre fel vannak építve a mechanikai alkatrészek és a karosszéria, beleértve az adott struktúra minden szerkezeti részét.

2.5.2) A karosszéria :

Kívülről: az autó teljesen felfüggesztett (rugózott), valamennyi alkatrésze, melyet a légáramlat ér

Belülről: az utastér és csomagtartó

A karosszériákat a következőképpen különböztetik meg:

- 1) Teljesen zárt karosszéria.
- 2) Teljesen nyitott karosszéria.
- 3) Átalakítható karosszéria, melynek teteje rugalmas (un. drop-head), vagy merev (un. hard-top) anyagból készül.

2.5.3) Az ülés :

Az a két felület, mely az ülés ülőfelületét és hátrészét, vagy háttámláját alkotja.

Az ülés hátrésze vagy háttámlája:

Egy normál ülőhelyzetben lévő személy csípő-vonalától felfelé mért felület.

Az ülőfelület:

Az a felület, mely ugyanazon személy csípőjétől lefelé, és előre mérhető.

2.5.4) Csomagtartó :

Minden olyan tér, amely elkülönül a vezetőfülkétől és a motortértől a jármű belsejében.

Ezeknek a tereknek a hosszát vagy a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek, és/vagy a leghátsó állásban lévő, legfeljebb 15 fokos szögben hátrafelé döntött, leghátsó ülések támlái határozzák meg.

Ezeket a tereket felülről a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek és/vagy kivehető válaszlap, vagy ezek hiányában a szélvédő legalacsonyabb pontján áthaladó vízszintes sík határolja.

2.5.5) Az utastér :

Az a belső tér, amelyben a vezető és az utasok elhelyezkednek.

2.5.6) A motorháztető :

A karosszériának azon külső része, mely felnyitható és ezáltal a motor hozzáférhetővé válik.

2.5.7) A sárvédő :

Sárvédők fogalmán a 251-1 ábra szerint meghatározott felületeket értjük.

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:

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 transverse wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transverse 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 transverse 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, reclined 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:

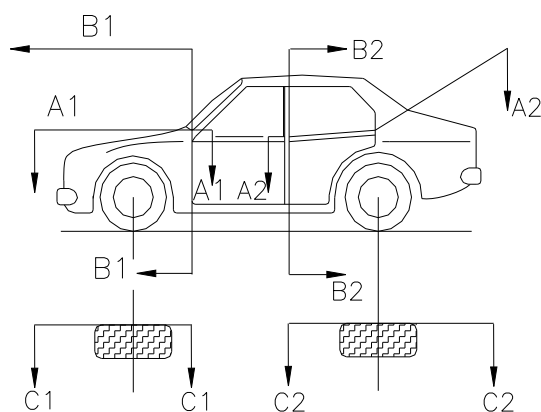
Structural inner volume which accommodates the driver and the passengers.

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.



251-1

Első sárvédő: az a légáramlással érintett felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső része által meghatározott sík (C1/C1) és az első ajtó első éle által meghatározott sík (B1/B1) határol, és az ajtóközszöbbel párhuzamos és a szélvédő látható részének alsó sarkaira merőleges (A1/A1) sík alatt helyezkedik el.

Hátsó sárvédő: az a légáramlással érintett felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső része által meghatározott sík (C2/C2) és a hátsó ajtó első éle által meghatározott sík (B2/B2) határol, és a hátsó ajtó ablakának látható részének alsó szélé alatt helyezkedik el, valamint merőleges a hátsó szélvédő alsó sarkára és a hátsó ajtó oldalablakának látható részének alsó hátsó sarkára (A2/A2).

Kétajtós autók esetén B1/B1 és B2/B2-t ugyanazon ajtó első és hátsó éle határolja.

2.5.8) Szellőzőrács :

Drótszalak kombinációja, mely a mögötte lévő tárgyat eltakarja, de a levegő áramlását biztosítja.

2.6 A villamos berendezések

Fényszóró: Minden olyan lámpa, melynek fókusza mélységi fénynyalábot idéz elő, mely előre felé mutat.

2.7 Üzemanyagtartály

Bármiféle olyan tartály, mely oly módon tartalmazza az üzemanyagot, hogy az bármilyen felhasznált eszköz segítségével bejuthat a központi üzemanyagtartályba vagy a motorba.

2.8 Automata sebességváltó

Rögzített számú áttétellel és sebességváltó vezérléssel ellátott berendezés, melynek felépítése hidraulikus nyomaték váltóból, kuplungokkal és többtárcsás fékekkel ellátott epiciklikus fogaskerekekből áll.

A sebességváltás automatikusan, a motor és a sebességváltó szétválasztása és a nyomatékátvitel megszakítása nélkül történik.

A folyamatosan változtatható áttétellel rendelkező sebességváltók is automata váltónak tekinthetők, azzal a sajátossággal, hogy végtelen sok áttétellel rendelkeznek.

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:

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 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.

MÓDOSTÁSOK 2013. JANUÁR 1 - TŐL

MODIFICATIONS APPLICABLES ON 01.01.2013