

Article 281 - 2012

Osztályba sorolás és meghatározások Terepjárművekre

Classification and Definitions of Cross-Country Vehicles

1 : OSZTÁLYBA SOROLÁS

1.1 Kategóriák és csoportok

A tereprallyban használt gépjárművek az alábbi kategóriákra és csoportokra vannak osztva:

- I Kategória: - T2 csoport: Sorozat gyártású Terepjárművek
 II Kategória: - T1 csoport: Módosított Terepjárművek
 - T3 csoport: Fejlesztett Terepjárművek
 III Kategória: - T4 csoport: Terep kamionok

1.2 Hengerűrtartalom szerinti csoportok :

Az autók az alábbi osztályokra vannak osztva hengerűrtartalmuk szerint:

1. 500 cm³-ig
2. 500 cm³ fölött 600 cm³-ig
3. 600 cm³ fölött 700 cm³-ig
4. 700 cm³ fölött 850 cm³-ig
5. 850 cm³ fölött 1000 cm³-ig
6. 1000 cm³ fölött 1150 cm³-ig
7. 1150 cm³ fölött 1400 cm³-ig
8. 1140 cm³ fölött 1600 cm³-ig
9. 1600 cm³ fölött 2000 cm³-ig
10. 2000 cm³ fölött 2500 cm³-ig
11. 2500 cm³ fölött 3000 cm³-ig
12. 3000 cm³ fölött 3500 cm³-ig
13. 3500 cm³ fölött 4000 cm³-ig
14. 4000 cm³ fölött 4500 cm³-ig
15. 4500 cm³ fölött 5000 cm³-ig
16. 5000 cm³ fölött 5500 cm³-ig
17. 5500 cm³ fölött 6000 cm³-ig
18. 6000 cm³ fölött

Amennyiben az FIA által egy adott kategóriájú versenyre vonatkozóan meghatározott speciális szabályok másképpen nem rendelkeznek, a verseny rendezői nem kötelesek a versenykiírásban a fent felsorolt osztályok mindegyikét kiírni, továbbá jogukban áll 2 vagy több egymást követő csoportot összeolvasztani az általuk megrendezésre kerülő verseny körülményei alapján.

Az osztályokat felosztani nem lehet.

2 : MEGHATÁROZÁSOK

2.1 Általános feltételek

2.1.1 Sorozat gyártású (széria) gépjárművek (I. kategória):

Olyan teljesen azonos (lásd a definíciót) gépjárművek, melyek adott számban történő gyártása egy adott időintervallumban a gyártó kívánságára történik, és melyek „normális” (lásd a definíciót) közforgalmi értékesítésre kerülnek.

Az autókat csak a homolog lapoknak megfelelően lehet eladni.

Ezen autók maximum 6 kerékkel és minimum 4 hajtott kerékkel kell, hogy rendelkezzenek.

2.1.2 Versenyautók (II. kategória):

Egyedi építésű autók, melyeket kizárólag versenyhasználatra terveztek.

2.1.3 Kamionok (III. kategória):

Kamionnak számít minden bruttó 3500 kg-ot meghaladó tömegű gépjármű, mely maximum 8 kerékkel és minimum 4 hajtott kerékkel rendelkezik.

2.1.4 Mechanikus alkatrészek:

Minden olyan elem, akár álló, akár mozgó, mely a haladás, rugózás, fékezés és kormányzás normális működéséhez szükséges.

2.1.5 Azonos gépjárművek:

Azonos sorozatgyártáshoz tartozó autók, melyek azonos mechanikus alkatrészekből állnak valamint azonos az alvázuk (még akkor is, ha az alváz szerves részét képezi a karosszériának,

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
 - Group T3: Improved 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 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.

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

önhordó karosszériájú gépjárművek esetén).

2.1.6) Gépjárműmodell:

Sorozat gyártású autó, mely egy speciális koncepció, mely a karosszéria egy alapvető és külsőleg látható vonala alapján ismerhető fel, valamint megkülönböztethető a motor, a tengelykapcsoló azonos felépítéséről, azonos tengelytávjáról és hengerűrtartalmáról.

2.1.7) Normál értékesítés:

A gépjárművek magánszemélyeknek történő értékesítését jelenti, a gyártó megszokott kereskedelmi csatornáin keresztül.

2.1.8) Homologizáció:

A FIA által kiadott hivatalos igazolás arról, hogy egy bizonyos típusú autóból vagy kamionból kellő darabszám készült sorozatgyártásban ahhoz, hogy a jelen szabályozásban a sorozatgyártású terepjárművek csoportba (T2) vagy terepjármű kamion (T4) csoportba besorolható legyen. A homologizációra történő igényt az FIA-nak kell benyújtani azon ország ASN-jén keresztül, ahol a gépjárművet gyártják, valamint a homologizációs lapot ki kell tölteni az FIA által meghatározott „Homologizációs Szabályok” nevű speciális szabályok szerint. A Sorozatgyártású autók homologizációja 7 évig érvényes az adott modell sorozatgyártásának leállításától számítva (a csoport figyelembe vétele alapján a minimum termelés 10% alatti sorozat gyártásánál).

2.1.9) Homológ lapok :

Minden FIA által elfogadott autónak vagy kamionnak rendelkeznie kell egy tulajdonságait jellemző dokumentummal, más néven homológ lappal, melyen az autó minden adatát fel kell tüntetni, ami az adott modell beazonosításához szükséges.

A homológ lap meghatározza a gyártó által feltüntetett sorozatot.

A csoportokra vonatkozóan a nemzetközi versenyeken engedélyezett módosítási lehetőségeket a J függelék határozza meg.

Gépátvételnél és/vagy a rajtnál a rendező kérésére a homológ lapokat be kell mutatni, azon versenyző, aki nem tudja bemutatni rajtengedély megvonással büntethető.

A homológ lapot kötelezően ki kell nyomtatni:

- Vagy FIA lepecsételt/vízjeles papírra
- Vagy lepecsételt/vízjeles papírra az ASN-től, csak ha a gyártó azonos nemzetiségű, mint az érintett ASN.

Amennyiben a homológ lap érvényessége a verseny ideje alatt jár le, az a verseny teljes idejére érvényes marad.

Amennyiben bármilyen kétség felmerül egy adott típusú autó vagy kamion homológ lapjával kapcsolatban, a Technikai Ellenőröknek a gépjármű használati utasítását vagy az összes alkatrész listáját tartalmazó katalógust kell alapul venni.

A megfelelő dokumentáció hiányában, az ellenőrök direkt gépátvételt tarthatnak, egy a gyártó képviselőtől beszerezhető, vagy egy azonos típusú sorozatgyártású gépkocsiból származó azonosító alkatrészrel való összehasonlítás formájában.

A homológ lapok beszerzése az ASN-től az adott autóra vonatkozóan a versenyző feladata.

Leírás: A homológ lap az alábbi részekből áll:

1. Alapformája, mely az alap modell leírását tartalmazza.
2. Bizonyos számú kiegészítő oldal, melyek a „homologizációs kiterjesztéseket” tartalmazzák. Ezek lehetnek „Változatok”, „Hibaigazítás” illetve „Fejlesztések”.

a - Változatok (VF, VP, VO)

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 képviselőteknél beszerezhető), vagy választható változatok (VO), (melyeket csak külön kérésre szállítanak, és a képviselőteknél szerezhető be).

b - Hibaigazítás (ER)

Helyettesít és töröl egy a gyártó által a formanyomtatványon nem megfelelően megadott információt.

c - Fejlesztés (ET)

Az alapmodellén végrehajtott végleges változtatás (az autó alapmodelljének gyártása teljesen felfüggesztve).

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 transmission 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).

Használat:

1) Változtatások (VF, VO)

A versenyzőnek jogában áll bármilyen variánst, vagy a variáns egy alkatrészét használni akarata szerint, amennyiben a gépjármű technikai adatai a gépjármű homolog lapjában meghatározottaknak megfelelnek vagy amennyiben arra a J függelék kifejezetten engedélyt ad.

Például: Egy féknyereg beépítése a variáns lap alapján akkor lehetséges, ha az ehhez használt fékbetét méreteit a kérdéses autó homolog lapján feltüntetik.

2) Típusfejlesztés (ET)

Az autónak meg kell felelni az evolúció egy adott állapotának (függetlenül attól, hogy mikor hagyta el a gyárat), ily módon a változtatásokat vagy teljesen végre kell hajtani vagy sehogy.

Amint egy versenyző kiválaszt egy adott evolúciót, az összes azt megelőző fejlesztést végre kell hajtani, kivéve, ha azok technikai okokból nem végrehajthatók (összeférhetetlenség):

Pl.: Ha két fékfejlesztés egymást követi, kizárólag az adott evolúcióhoz tartozó változtatást kell végrehajtani.

2.1.10) Anyagok – Meghatározások :

X alapú ötvözet (pl. Ni alapú ötvözet) - X kell legyen a leggyakoribb elem az ötvözetben a % w / w alapján. Az X elem lehető legkisebb tömegszázaléka mindig nagyobb kell legyen, mint az összes többi külön elem legnagyobb tömegszázaléka az ötvözetben.

2.2 Méretek

Az autó kerülete felülnézetből:

Az autó, ahogy az a kérdéses rendezvény során, a rajtrácson megjelent. (alkalmazható T1, T3 és T2 csoportban).

2.3 Motor**2.3.1) Hengerűrtartalom:**

V henger(ek) térfogata, melyet a dugattyú(k) le-föl mozgása ad meg.

$$V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n$$

ahol: b= furat, s= löket, 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 3.1. pontját).

2.3.3) Hengerblokk:

A forgattyúház és a hengerek.

2.3.4) Szívócső:

- Karburátoros rendszer esetén az az alkatrész, mely begyűjti a levegő-benzin keveréket a karburátor(ok)tól és a hengerfej(ek) beömlő nyílásához továbbítja azt.

- Elektronikus befecskendező rendszer esetén a folyót szeleptől a hengerfej(ek) beömlő nyílásáig terjedő rész.

- Dízel motorok esetében a levegőszűrő kivezetésétől a hengerfejek beömlő nyílásáig terjedő rész.

2.3.5) Kipufogó csonc:

- alkatrész, mely összegyűjti a gázokat a hengerfejből és azokat eljuttatja a kipufogó rendszer többi elemétől elválasztó első tömítésig.

2.3.6) Turbófeltöltés motoroknál a kipufogó a turbó feltöltő után kezdődik.

2.3.7) Olajteknő:

A hengerblokkra és az alá erősített alkatrész, mely tartalmazza a motor kenőolaját. A teknő nem tartalmazhatja a főtengelyt rögzítő alkatrészeket.

2.3.8) Hőcserélő:

Mechanikus alkatrész, mely 2 áramló közeg hőmérsékletét kicseréli. Néhány speciális hőcserélő esetében, az elsőnek megnevezett folyadék a lehűtendő folyadék, a másodiknak megnevezett folyadék a lehűtő. Pl.: Olaj/Víz hőcserélő (a víz hűti az olajat)

2.3.9) Vízűtő:

Egy speciális hőcserélő, ahol a levegő hűti a vizet.

Pl.: Folyadék – Levegő hőcserélő

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 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.

2.1.10) 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.

2.2 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, T3 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.

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) Közberső hűtő vagy Feltöltős hőcserélő:

Ez egy olyan hőcserélő, melyet a kompresszor és a motor közbe szerelnek, ily módon a sűrített levegőt egy folyadék hűti. Levegő - Folyadék hőcserélő

2.4 Futómű

A futómű az autó minden olyan alkatrésze, melyek teljesen vagy részben fel vannak függesztve.

2.4.1) Kerék:

Perem és tárcsa: egy teljes keréken a peremet, a tárcsát és a gumibroncsot értjük.

2.4.2) A fékek súrlódási felülete:

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

2.4.3) MacPherson felfüggesztés:

Bármilyen kerékfelfüggesztés, melyben egy olyan teleszkópos rúd van, amely nem lát el szükségszerűen csillapítási és/vagy rugózási feladatot. 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, vagy pedig egy egyszerű keresztirányú karhoz, amelyet hosszirányban a stabilizátor rúd karja vagy egy kitémasztó rúd tart.

2.4.4) Zárt hurkú elektromos vezérlő rendszer:

Elektromosan vezérelt rendszer, ahol az aktuális értéket (vezérelt változó) mindig ellenőrizni lehet a visszacsatolt értéket a kívánt értékkel összehasonlítva, (referencia változó) ezáltal a rendszer automatikusan igazodik az összehasonlításból kapott érték szerint.

2.5 Alváz – Karosszéria

2.5.1) Alváz: Az autó teljes szerkezete, amely köré építik a mechanikus alkatrészeket valamint a karosszériát beleértve az adott szerkezeti elemeit.

2.5.2) Karosszéria:

- külső: az autó összes, teljesen felfüggesztett eleme, mely a légáramlással érintkezik
- belső: utastér és csomagtartó

A karosszériának alábbi fajtái lehetségesek:

- 1) teljesen zárt karosszéria
- 2) teljesen nyitott karosszéria
- 3) konvertálható, lehajtható tetejű vagy keménytetős
- 4) kamionkarosszéria: vezetőfülke és teherter (ha van)

2.5.3) Ülés:

Két részből tevődik össze: ülőlap és hátlap

Hátlap vagy háttámla

Egy normál pozícióban ülő ember csípővonalától felfele mért terület.

Ülőlap vagy ülés párna

Az felület, mely ugyanazon ember 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 válaszlappal, vagy ezek hiányában a szélvédő legalacsonyabb pontján áthaladó vízszintes sík határolja.

2.5.5) Teherter

A karosszéria azon része, mely áruszállításra van kijelölve. Készülhet flexibilis vagy merev oldallal és különböző nyílásokkal.

2.5.6) Utastér

Az autó szerkezetének belső légtere, amelyben a vezető és az utasok foglalnak helyet.

2.5.7) Motorháztető:

A karosszéria külső része, mely kinyitásával a motort lehet megközelíteni.

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 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 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) 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 :

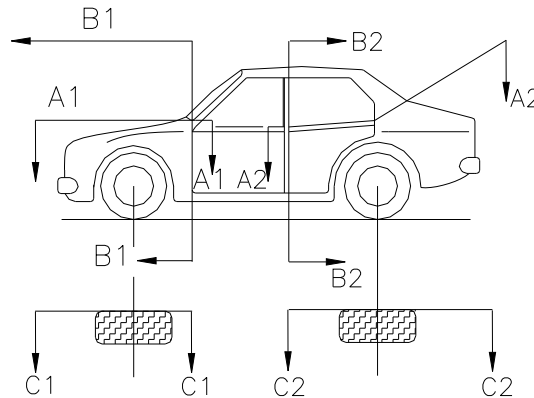
Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

2.5.8) Sárvédő:**Autó:**

A sárvédő fogalmát a 251-1. ábra határozza meg.

2.5.8) Mudguard :**Car :**

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



251-1

Első sárvédő:

Az a 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 ajtóküszöbvel párhuzamos és a szélvédő látható részének alsó sarkaira merőleges (A1/A1) sík alatt helyezkedik el.

Hátsó sárvédő:

Az a felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső része által meghatározott sík (C2/C2) és a hátsó ajtó hátsó éle által meghatározott sík (B1/B1) határol, és a hátsó ajtó ablakának látható részének alsó szélé alatt helyezkedik el. Kétajtós autók esetében (B1/B1) és (B2/B2) az első és hátsó sík meghatározását ugyanazon ajtó fogja meghatározni

Kétajtós autók esetében (B1/B1) és (B2/B2) az első és hátsó sík meghatározását ugyanazon ajtó fogja meghatározni

Kamion :**Első sárvédő:**

Az a felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső része és a karosszériának a lökhárító első, felső éle által meghatározott sík a lökhárító hátsó élének szintjéig.

A sárfogó gumi nem része a sárvédőnek.

Hátsó sárvédő:

Az a felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső oldala és a kereket a függőleges tengely mindkét oldalán 60 fokban lefedő sík határol.

A felső felület lehet a teherhordó szerkezet alja.

A jelzők nem részei a sárvédőnek.

2.5.9) Motortér:

Terület, melyet a motort körülvevő szerkezet határoz meg.

2.5.10) Kocsiszekrény:

Szerkezet, melyet a karosszéria elemei alkotnak

2.5.11) A „gallytörő” rács

Az alkatrész, mely megvédi a gépjármű elejét, lámpáit és a hűtőt.

2.5.12) Fő szerkezet :**- FIA szabályai szerint homologizált gépjármű esetében:**

A karosszéria belsejében lévő terület, mely az alábbiak szerint helyezkedik el:

- frontális leképezésben, az eredeti karosszéria és/vagy az alváz legszélső oldalsó hossztartóin és keresztgerendáin belül.
- alsó hosszirányú leképezésben, a karosszériát, alvázat alkotó eredeti elemeken belül és a fölött.
- felső hosszirányú leképezésben, az eredeti karosszéria leképezése alatt a csomagtartó, motorháztető vagy ajtók nélkül.

- Nem homologizált gépjármű esetében:

A karosszéria belsejében lévő térfogat, mely az alábbiak szerint helyezkedik el:

- függőleges leképezésben hosszúságban a kerekek külső élei mentén keletkező síkok között, szélességben a kerekek közepén áthaladó síkok között 3%-os tűréssel, feltéve, hogy a síkok keresztezik a karosszériát.

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.

Ellenkező esetben a maximális szélességet a szerkezet azon elemeinek függőleges leképezése adja meg, melyek a felfüggesztés terhelését kapják.

- hosszirányú leképezésben, a térfogatot az alsó részben a szerkezet azon alsó elemeinek hosszirányú leképezése adja meg, melyek a felfüggesztés terhelését kapják, a felső részben elől, az elülső biztonsági keresztrúd legfelső pontjain, valamint a szerkezet legfelső pontjain - melyek a felfüggesztés terhelését kapják - áthaladó síkok adják meg illetve az elülső kerekek felső élei.

A hátul pedig meg kell határozni azt a síkot, amelyet a főív legmagasabb pontja és a csőszerkezetnek a hátsó felfüggesztéshez történő rögzítésének a legmagasabb pontja, vagy pedig a hátsó kerekek felső széle jelöl ki. A bukócső fő- és az első ívei között, meg kell határozni, hogyan csatlakoztatjuk a felső részeket.

2.5.13) Szellőzőrács

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

2.6 Elektronikus rendszer

Fényszóró: bármilyen jelző berendezés, mely fókusza mélységi fénynyalábot irányít előre.

2.7 Üzemanyagtank

Bármilyen tároló, mely üzemanyagot tárol, és azt a fő tankhoz vagy a motorhoz csöveken keresztül eljuttatja.

2.8 Automata sebességváltó

Hidrodinamikus nyomaték átalakító, epiciklikus fogaskerekekkel, tengelykapcsolóval és többtárcsás fékkel, rögzített számú fokozattal és sebességváltó vezérléssel.

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

Sebességváltók folyamatosan variálható átvitelrel akkor tekinthetők automata sebességváltónak, ha meghatározott számú fokozattal rendelkeznek.

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 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.

MÓDOSÍTÁSOK 2013.01.01.-TŐL

MODIFICATIONS APPLICABLES ON 01.01.2013