

**VII-J ANHANG J ZUM INTERNATIONALEN AUTOMOBISPORTGESETZ
ANNEXE J AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL**

**Einteilung, Definitionen und Erläuterungen der Wagen
Classification, définition et spécifications des voitures**

Inhaltsverzeichnis / Table des matières

(FIA = vgl. FIA-Jahrbuch oder Internet www.fia.com / FIA = voir Annuaire FIA ou Internet www.fia.com)

Art. 251	Einteilung und Definitionen / Classification et définitions	31
Art. 252	Allgemeine Bestimmungen für die Gruppen N, A, R-GT / Prescriptions Générales pour les Groupes N, A, R-GT	40
Art. 253	Sicherheitsvorrichtungen (Gr. N, A, R-GT) Equipements de sécurité (Gr. N, A, R-GT)	52
Art. 254	Sonderbestimmungen für Produktionswagen (Gruppe N) Réglementation spécifique aux Voitures de Production (Groupes N)	78
Art. 255	Sonderbestimmungen für Tourenwagen (Gruppe A) Réglementation spécifique aux Voitures de Tourisme (Groupes A)	96
Art. 255A	Sonderbestimmungen für Super 2000 – Rallies / WRC Réglementation spécifique aux Super 2000 – Rallies / WRC	FIA
Art. 256	Sonderbestimmungen für Produktions-Gran-Turismo-Wagen (Gruppe R-GT) Réglementation spécifique aux Voitures de Grand-Tourisme de production (Groupe R-GT)	FIA
Art. 257A	Technisches Reglement für Cup-Gran-Turismo-Wagen (Gruppe GT3) Règlement Technique pour Voitures de Grand-Tourisme de Coupe (Groupes GT3)	FIA
Art. 259	Technisches Reglement für Produktions-Sportwagen (Gruppe CN) Règlement Technique pour Voitures de Sport-Production (Groupes CN)	124
Art. 260	Sonderbestimmungen für die Fahrzeuge der Gruppen R Réglementation spécifique aux Voitures des Groupes R	147
Art. 260D	Sonderbestimmungen für die Fahrzeuge R3D und R3T Réglementation spécifique aux Voitures R3D et R3T	182
Art. 263	Sonderbestimmungen für Super 2000 für Rundrennen Réglementation spécifique aux Super 2000 sur Circuits	FIA
Art. 275	Technisches Reglement für Formel 3 (Gr. D) / Règlement Technique pour Formule 3 (Gr. D)	FIA
Art. 277	Technisches Reglement für Formelfrei (Gruppe E) Règlement Technique pour Formule Libre (Groupes E)	191
Art. 278	Technisches Reglement für Nationale Formeln Règlement Technique pour Formules Nationales	202
Art. 279	Technisches Reglement für Rallycross- und Autocross-Wagen Règlement Technique pour Voitures de Rallycross et d'Autocross	FIA
Art. 281	Einteilung und Definitionen der Geländefahrzeuge Classification et définitions des Véhicules Tout-Terrain	FIA
Art. 282	Allgemeine Bestimmungen für die Geländefahrzeuge Réglementation Générale pour les Véhicules Tout-Terrain	FIA
Art. 283	Sicherheitsvorrichtungen der Geländefahrzeuge Equipements de Sécurité des Véhicules Tout-Terrain	FIA
Art. 284	Sonderbestimmungen für Serien-Geländewagen (Gruppe T2) Réglementation spécifique aux Voitures Tout-Terrain de Série (Groupes T2)	FIA
Art. 285	Sonderbestimmungen für geänderte Geländewagen (Gruppe T1) Réglementation spécifique aux Voitures Tout-Terrain modifiées (Groupes T1)	FIA
Art. 286	Sonderbestimmungen für verbesserte Geländewagen (Gruppe T3) Réglementation spécifique aux Voitures Tout-Terrain améliorées (Groupes T3)	FIA
Art. 287	Technisches Reglement für Geländelastwagen Règlement Technique aux Camions Tout-Terrain	FIA
Art. 290	Technisches Reglement für Rundrennen-Lastwagen Règlement Technique aux Camions Circuit	FIA

Art. 251 Einteilung und Definitionen

ART. 1 EINTEILUNG

1.1 Kategorien und Gruppen

Bei Teilnahme an Wettbewerben werden die Wagen in folgende Kategorien und Gruppen eingeteilt:

- Kategorie I:** Gr. N: Produktionswagen
Gr. R* Tourenwagen oder Grossproduktions-Serienwagen
***Rallye5/Rallye4/Rallye3/Rallye2**
 Gr. A: Tourenwagen
 Gr. E-I: Formelfreie Rennwagen
Kategorie II: Gr. R-GT Produktions-GT-Wagen
 Gr. GT3 Cup Gran-Turismo Wagen
 Gr. CN: Sport-Produktionswagen
Gr. E-II: Formelfreie Rennwagen
Kategorie III: Gr. F: Renn-Lastwagen

1.2 Hubraumklassen

Die Wagen werden nach dem Hubraum ihrer Motoren in die folgenden Klassen eingeteilt:

1. Bis 500 cm³
2. Von mehr als 500 cm³ bis 600 cm³
3. Von mehr als 600 cm³ bis 700 cm³
4. Von mehr als 700 cm³ bis 850 cm³
5. Von mehr als 850 cm³ bis 1000 cm³
6. Von mehr als 1000 cm³ bis 1150 cm³
7. Von mehr als 1150 cm³ bis 1400 cm³
8. Von mehr als 1400 cm³ bis 1600 cm³
9. Von mehr als 1600 cm³ bis 2000 cm³
10. Von mehr als 2000 cm³ bis 2500 cm³
11. Von mehr als 2500 cm³ bis 3000 cm³
12. Von mehr als 3000 cm³ bis 3500 cm³
13. Von mehr als 3500 cm³ bis 4000 cm³
14. Von mehr als 4000 cm³ bis 4500 cm³
15. Von mehr als 4500 cm³ bis 5000 cm³
16. Von mehr als 5000 cm³ bis 5500 cm³
17. Von mehr als 5500 cm³ bis 6000 cm³
18. Über 6000 cm³

Soweit die FIA nicht anderslautende Vorschriften, z.B. für bestimmte Wettbewerbsarten, erlässt, sind die Veranstalter nicht verpflichtet, sämtliche Hubraumklassen in ihren Ausschreibungen aufzunehmen. Ebenso ist es erlaubt, zwei oder mehrere aufeinanderfolgende Klassen zusammenzulegen, wenn die gegebenen Umstände dies erforderlich machen. Keine Klasse kann unterteilt werden.

ART. 2 DEFINITIONEN

2.1 Allgemeines

2.1.1 Produktionswagen (Kategorie I):

Wagen, deren serienmässige Fertigung, in bestimmter Stückzahl und innerhalb der vorgeschriebenen Zeitspanne, auf Antrag des Herstellers festgestellt wurde. Diese Wagen müssen untereinander identisch (siehe Definition) und für den normalen Verkauf an die Kundschaft (siehe Definition) bestimmt sein. Die Fahrzeuge müssen in Übereinstimmung mit dem Homologationsblatt verkauft werden.

2.1.2 Rennsportwagen (Kategorie II):

Wagen, welche individuell und ausschliesslich zur Teilnahme an Wettbewerben hergestellt wurden.

Art. 251 Classification et Définitions

ART. 1 CLASSIFICATION

1.1 Catégories et groupes

Les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories/groupes suivants:

- Catégorie I:** Gr. N: Voitures de Production
Gr. R* Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série
***Rallye5/Rallye4/Rallye3/Rallye2**
 Gr. A: Voitures de Tourisme
 Gr. E-I: Voitures de Course F. Libre
Catégorie II: Gr. R-GT: Voitures GT de Production
 Gr. GT3 Voitures de GT de Coupe
 Gr. CN: Voit. de Sport-Production
Gr. E-II: Voitures de Course F. Libre
 Gr. F: Camions de Course

1.2 Classes de cylindrée

Les voitures sont réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les classes suivantes:

1. Jusqu'à 500 cm³
2. De plus de 500 cm³ à 600 cm³
3. De plus de 600 cm³ à 700 cm³
4. De plus de 700 cm³ à 850 cm³
5. De plus de 850 cm³ à 1000 cm³
6. De plus de 1000 cm³ à 1150 cm³
7. De plus de 1150 cm³ à 1400 cm³
8. De plus de 1400 cm³ à 1600 cm³
9. De plus de 1600 cm³ à 2000 cm³
10. De plus de 2000 cm³ à 2500 cm³
11. De plus de 2500 cm³ à 3000 cm³
12. De plus de 3000 cm³ à 3500 cm³
13. De plus de 3500 cm³ à 4000 cm³
14. De plus de 4000 cm³ à 4500 cm³
15. De plus de 4500 cm³ à 5000 cm³
16. De plus de 5000 cm³ à 5500 cm³
17. De plus de 5500 cm³ à 6000 cm³
18. Plus de 6000 cm³

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie de compétitions déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs compétitions. Aucune classe ne peut être subdivisée.

ART. 2 DÉFINITIONS

2.1 Généralités

2.1.1 Voitures de production (catégorie I):

Voitures au sujet desquelles a été constatée à la demande du constructeur, la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression). Les voitures doivent être vendues conformes à la fiche d'homologation.

2.1.2 Voitures de compétition (catégorie II):

Voitures construites à l'unité et uniquement destinées à la compétition.

2.1.3 Lastwagen (Kategorie III)**2.1.4 Identische Wagen:**

Wagen, die ein- und derselben Fabrikationsserie angehören und die gleiche Karosserie (innen und aussen), die gleichen mechanischen Teile und das gleiche Chassis besitzen (dieses Chassis kann allerdings ein integrierter Bestandteil der Karosserie sein, sofern es sich um eine selbsttragende Karosserie handelt).

2.1.5 Wagenmodelle:

Wagen, die einer gleichen Fabrikationsserie angehören und sich durch einheitliche Konzeption, gleiche äussere Linienerführung der Karosserie, gleiche Motorenkonzeption und gleichen Antriebstop auszeichnen.

2.1.6 Normaler Verkauf:

Vertrieb an Einzelkundschaft, über die vom Händler dafür normalerweise vorgesehenen Verkaufsorganisationen.

2.1.7 Homologation:

Die offizielle Bestätigung der FIA, dass ein bestimmtes Wagenmodell in ausreichender Serien-Stückzahl hergestellt wurde, um in den Gruppen N, A, B, T2 vorliegender Bestimmungen eingestuft werden zu können. Der Homologationsantrag muss von der ASN des Herstellerlandes des Wagens an die FIA eingereicht werden, wozu ein Homologationsblatt (siehe nachstehenden Abschnitt) zu erstellen ist.

Dieses Homologationsblatt muss dem von der FIA erlassenen Spezialreglement, den sogenannten «Homologationsbestimmungen», entsprechen.

Die Homologation eines serienmässig hergestellten Modells wird 7 Jahre nach der endgültigen Aufgabe der Serienproduktion hinfällig (d.h. wenn die Jahresproduktion unter 10% der für die Gruppe vorgeschriebenen Mindestproduktion fällt). Ein Wagenmodell kann nur in einer einzigen Gruppe homologiert werden (N, A, T2, B). Beim Wechsel eines bereits in B homologierten Modells in die Gruppe N, A, T2 wird die zuerst ausgesprochene Homologation ungültig.

2.1.8 Homologationsblätter:

Jedes von der FIA homologierte Wagenmodell erhält ein Homologationsblatt, worin der Wagen genau beschrieben wird, unter Aufführung aller zur Identifizierung des Wagens erforderlichen Angaben.

In diesem Homologationsblatt wird die Wagenserie wie vom Hersteller definiert beschrieben.

Je nachdem in welcher Gruppe die Bewerber fahren, sind die gegenüber der Serienfertigung erlaubten Änderungen bei internationalen Veranstaltungen im Anhang J aufgeführt. Die letzte Version des anwendbaren Homologationsblattes muss zu jeder Zeit des Wettbewerbs auf Verlangen der Technischen Kommissare vorgelegt werden.

Im Falle des Nichtvorlegen kann die Strafe bis zur Teilnahmeverweigerung des Teilnehmers am Wettbewerb führen.

Das vorgelegte Dokument muss unbedingt wie folgt gedruckt sein:

- entweder auf Papier mit FIA-Stempel oder -Wasserzeichen
 - oder auf Papier mit ASN-Stempel oder -Wasserzeichen, nur wenn der Hersteller gleicher Nationalität wie die ASN ist.
- Bei Verwendung eines Gruppe A-Wagens, ausgerüstet mit einer den Chassis/Aufbau betreffenden Kit-Variante (siehe nachstehend), muss der bei der Montage durch eine vom Hersteller anerkannten Werkstatt ausgehändigte Originalnachweis vorgelegt werden.

2.1.3 Camions (catégorie III)**2.1.4 Voitures identiques:**

Voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

2.1.5 Modèle de voiture:

Voiture appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne extérieure déterminées de la carrosserie, et par une même exécution mécanique du moteur et de l'entraînement des roues.

2.1.6 Vente normale:

Il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur.

2.1.7 Homologation:

C'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans les Groupes N, A, B, T2 du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ASN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit «Règlement d'homologation» établi par la FIA.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 7 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle (production annuelle inférieure à 10% du minimum de production du groupe considéré).

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe, N, A, T2, B. Le passage en Groupe N, A, T2 d'un modèle déjà homologué en Groupe B annule l'effet de la première homologation.

2.1.8 Fiches d'homologation:

Tout modèle de voiture homologué par la FIA fait l'objet d'une fiche descriptive dite fiche d'homologation sur laquelle sont indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle.

Cette fiche d'homologation définit la série telle que l'indique le constructeur.

Selon le groupe dans lequel courent les concurrents, les limites des modifications autorisées en compétition internationale par rapport à cette série, sont indiquées par l'Annexe J. La présentation de la dernière version des fiches d'homologation applicables est obligatoire à tout moment de la compétition sur demande des commissaires techniques.

En cas de non présentation, la sanction peut aller jusqu'au refus de participation du concurrent à la compétition.

La fiche présentée doit impérativement être imprimée:

- soit sur du papier estampillé/filigrané FIA
- soit sur papier estampillé/filigrané par une ASN uniquement dans le cas où le constructeur est de même nationalité que l'ASN.

De même, en cas d'utilisation d'une voiture de Groupe A équipée d'une variante-kit (voir ci-après) touchant le châssis-coque, le certificat original fourni lors du montage par un centre agréé par le constructeur doit être présenté.

Wenn das Gültigkeitsdatum eines Homologationsblattes im Verlauf eines Wettbewerbs liegt, ist dieses Blatt für die ganze Dauer dieses Wettbewerbs gültig.

Bei Wagen der Gruppe N ist ausser dem speziell für diese Gruppe ausgestellten Homologationsblatt auch das Blatt der Gruppe A vorzulegen.

Falls der Vergleich des Homologationsblattes mit dem betreffenden Wagenmodell irgendwelche Zweifel hervorruft, müssen die Technischen Kommissare sich auf das Werkstatthandbuch oder auf den Ersatzteilkatalog beziehen.

Sollten diese Unterlagen nicht genau genug sein, ist es möglich, direkte Vergleiche mit identischen Ersatzteilen anzustellen, die bei einer Werksvertretung verfügbar ist.

Es ist Aufgabe des Bewerbers, sich das Homologationsblatt seines Wagens über seine ASN zu beschaffen.

Beschreibung:

Ein Homologationsblatt weist folgende Untergliederung auf:

- Das Basisblatt, in dem das Basismodell beschrieben wird.
- Eventuelle Nachtragsblätter über Homologationserweiterungen, die «Varianten», «Druckfehler» oder «Weiterentwicklungen» behandeln können.

- a) **Varianten (VF, VP, VO, VK):** Es sind entweder Liefervarianten (VF) (zwei verschiedene Zulieferer liefern dem Konstrukteur ein gleiches Stück und der Kunde kann nicht wählen) oder Produktionsvarianten (VP) (auf Wunsch lieferbar und bei den Vertragshändlern erhältlich) oder Optionsvarianten (VO), (auf besonderen Wunsch lieferbar), oder «Kits» (VK), (auf besonderen Wunsch lieferbar).
- b) **Druckfehler (ER):** Der Eintrag ersetzt eine frühere, irrtümlicherweise vom Konstrukteur gemachte Angabe und hebt diese auf.
- c) **Weiterentwicklung des Typs (ET):** Beschreibt alle definitiv am Basis-Modell vorgenommenen Änderungen (vollständige Aufgabe der Herstellung des Modells in seiner alten Form).

Anwendung:

- 1) **Varianten (VF, VP, VO, VK):** Die Anwendung einer Variante (oder eines Bestandteiles derselben) ist nur unter der Bedingung möglich, dass der Wagen in technischer Hinsicht entsprechend konzipiert ist und den auf dem Homologationsblatt gegebenen Angaben entspricht, sofern keine durch Anhang J ausdrücklich genehmigte Ausnahme vorliegt.

Die Mischung verschiedener VO betreffend der folgenden Elemente ist verboten: Turbolader, Bremsen und Getriebe. Beispiel: Z.B. ist die Montage eines auf einem Varianten-Nachtragsblatt definierten Bremssattels ist nur möglich, wenn die Abmessungen der verwendeten Beläge usw. in dem für das betreffende Fahrzeug anwendbaren Homologationsblatt aufgeführt sind (siehe. auch Art. 254.2 **Anhang J 2019** für Produktionswagen Gruppe N).

Was die Kit-Varianten (VK) anbelangt, sind diese ausschliesslich unter den vom Hersteller auf dem Homologationsblatt angegebenen Voraussetzungen anwendbar.

Dies betrifft im besonderen die Teilgruppen, die vom Fahrer obligatorisch in ihrer Gesamtheit betrachtet werden müssen und eventuell die einzuhaltenden Spezifikationen. Für FIA-Meisterschaften muss der technische Wagenpass FIA der Fahrzeuge WRC, S2000-Rallyes, **Rallye2 und R-GT** bei der technischen Wagenabnahme des Wettbewerbs vorgelegt werden.

Ferner dürfen die mit dem technischen Wagenpass verbundenen Markierungen keinesfalls entfernt werden.

Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours de compétition, cette fiche est valable pour cette compétition pendant toute sa durée.

En ce qui concerne le Groupe N, outre la fiche spécifique à ce Groupe, on doit également présenter la fiche Groupe A.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques doivent se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange. Au cas où cette documentation ne se révélerait pas suffisamment précise, il est possible d'effectuer des vérifications directes par comparaison avec une pièce identique, disponible chez un concessionnaire.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation concernant sa voiture auprès de son ASN.

Description:

Une fiche se décompose de la façon suivante:

- Une fiche de base décrivant le modèle de base.
 - Eventuellement un certain nombre de feuilles supplémentaires décrivant des extensions d'homologation qui peuvent être des «variantes» des «errata» ou des «évolutions».
- a) **Variantes (VF, VP, VO, VK):** Ce sont soit des variantes de fournitures (VF) (deux fournisseurs livrent au constructeur une même pièce et le client n'est pas en mesure de choisir), soit des variantes de production (VP) (livrables sur demande et disponibles chez les concessionnaires), soit des variantes options (VO) (livrables sur demande spécifique), soit des «kits» (VK) (livrables sur demande spécifique).
 - b) **Erratum (ER):** Il remplace et annule un renseignement erroné fourni précédemment par le constructeur sur une fiche.
 - c) **Evolution du type (ET):** Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme).

Utilisation:

- 2) **Variantes (VF, VP, VO, VK):** Le concurrent ne peut utiliser toute variante ou tout article d'une variante, à sa convenance, qu'à la condition que toutes les données techniques du véhicule ainsi conçu se trouvent conformes à celles qui sont décrites dans la fiche d'homologation applicable à la voiture, ou expressément autorisées par l'Annexe J.

Le mélange de plusieurs VO sur les éléments suivants est interdit: turbocompresseur, freins et boîte de vitesses.

P. Ex. le montage d'un étrier de frein défini sur une fiche variante n'est possible que si les dimensions des garnitures, etc. ainsi obtenues se trouvent indiquées sur une fiche applicable à la voiture concernée (voir aussi art. 254.2 **de l'Annexe J 2019** pour voitures de production (groupe N)).

En ce qui concerne les variantes-kits (VK), elles sont utilisables uniquement dans les conditions indiquées par le constructeur sur la fiche d'homologation.

Ceci concerne en particulier les groupes de pièces qui doivent obligatoirement être considérés dans leur ensemble par le concurrent, et éventuellement les spécifications devant être respectées.

Pour les championnats FIA, le passeport technique FIA des voitures WRC, S2000-Rallyes, **Rallye2 et R-GT** doit être présenté aux vérifications techniques de la compétition. De plus, les marquages liés au passeport technique ne doivent être enlevés en aucune circonstance.

2) **Weiterentwicklung des Typs (ET)** (vgl. auch Art. 254.2 **Anhang J 2019** für Produktions-Fahrzeuge (Gruppe N)): Der Wagen muss einem gegebenen Entwicklungsstadium entsprechen (unabhängig von seinem Herstellungsdatum). Jede Entwicklung muss vollständig durchgeführt oder ganz weggelassen werden.

Ausserdem müssen ab dem Moment, in welchem der Bewerber die Durchführung einer bestimmten Weiterentwicklung beschlossen hat, alle früheren Weiterentwicklungen ebenfalls durchgeführt werden, ausgenommen, diese sind unter einander unvereinbar.

Beispiel: Wenn zwei Entwicklungen am Bremssystem durchgeführt wurden, kann nur die, die dem Entwicklungsstadium des Wagens entspricht verwendet werden.

2.1.9 Mechanische Teile:

Alle Teile, die für den Antrieb, die Aufhängung, die Lenkung und das Bremssystem des Wagens notwendig sind, ebenso alles bewegliche oder unbewegliche Zubehör, das für die vorgenannten Funktionen normalerweise nötig ist.

2.1.10 Original- oder Serienteil:

Teil, der alle vom Hersteller des betreffenden Fahrzeuges vorgesehenen und durchgeführten Fabrikationsphasen erfahren hat und ursprünglich auf dem Fahrzeug montiert ist.

2.1.11 Materialien - Definitionen:

2.1.11a X-Legierung (z.B. Ni-Legierung): X muss auf einer Basis % w/w das reichhaltigste Element der Legierung sein. Der Mindest-Massenprozentsatz des Elements X muss immer höher sein als die Summe des Höchstprozentsatzes von jedem anderen in der Legierung vorhandenen Element.

X-Y Legierung (z.B. Al-Cu Legierung): X muss das reichhaltigste Element sein.

Ferner muss das Element Y das zweit reichhaltigste Bestandteil (% m/m) nach X in der Legierung sein.

Die mögliche Mindestsumme der Massenprozentsätze der Elemente X und Y muss immer höher sein als die mögliche Höchstsumme der Massenprozentsätze jedes der anderen in der Legierung auftretenden Einzelelemente.

2.1.11b Intermetallische Werkstoffe (z.B. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo): Es handelt sich um Materialien auf der Basis intermetallischer Verbindungen. Dies bedeutet, dass die Matrix des Werkstoffs zu mehr als 50 Volumen-% aus intermetallischen Verbindungen besteht.

Eine intermetallische Verbindung ist eine feste Lösung von zwei oder mehreren Metallen. Es kann sich entweder um eine teilweise ionische oder kovalente Bindung, oder um eine metallische Bindung von grosser Bandbreite mit eng begrenzter Zusammensetzung nahe dem stöchiometrischen Verhältnis handeln.

2.1.11c Verbundmaterialien: Material bestehend aus mehreren unterschiedlichen Komponenten deren Verbindung der Gesamtheit Eigenschaften gewähren, welche keine der einzelnen Komponenten aufweist.

Genauer gesagt handelt es sich um Materialien wo ein Matrixmaterial entweder durch eine fortlaufende Phase oder durch eine unterbrochene Phase verstärkt ist.

Die Matrix kann metallisch, keramisch, polymerisch oder auf Glasbasis sein.

Die Verstärkung kann aus Langfasern (fortlaufende Verstärkung) oder aus Kurzfasern, aus Haarkristallen und aus Partikeln (untergebrochene Verstärkung) bestehen.

2) **Evolution du type (ET)** (voir aussi art. 254.2 **Annexe J 2019** pour les voitures de Production (groupe N)): La voiture doit correspondre à un stade d'évolution donné (indépendamment de sa date réelle de sortie d'usine), et donc une évolution doit être appliquée intégralement ou ne pas l'être du tout.

En outre, à partir du moment où le concurrent aura choisi une évolution particulière, toutes les évolutions précédentes doivent également être appliquées, sauf s'il y a incompatibilité entre elles.

Par exemple, si deux évolutions sur les freins ont lieu successivement, on peut utiliser uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

2.1.9 Parties mécaniques:

Toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal.

2.1.10 Pièce d'origine ou de série:

Pièce ayant subi toutes les phases de fabrication prévues et effectuées par le constructeur du véhicule considéré, et montée sur le véhicule à l'origine.

2.1.11 Matériaux - Définitions:

2.1.11a Alliage à base de X (par ex. alliage à base de Ni): X doit être l'élément le plus abondant de l'alliage sur une base % w/w. Le pourcentage en masse minimal de l'élément X doit toujours être supérieur au pourcentage maximal de la somme de chacun des autres éléments présents dans l'alliage.

Alliage à base de X-Y (par ex. alliage à base de Al-Cu): X doit être l'élément le plus abondant.

Par ailleurs, l'élément Y doit être le second constituant le plus élevé (% m/m), après X dans l'alliage.

La somme minimale possible des pourcentages en masse des éléments X et Y doit toujours être supérieure à la somme maximale possible des pourcentages de chacun des autres éléments individuels présents dans l'alliage.

2.1.11b Matériaux intermétalliques (par ex. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo): Il s'agit de matériaux à base de composés intermétalliques, c'est-à-dire que la matrice du matériau comprend plus de 50%v/v de composé(s) intermétallique(s).

Un composé intermétallique est une solution solide entre deux métaux ou plus présentant soit une liaison partiellement ionique ou covalente, soit une liaison métallique avec un large spectre, dans un spectre étroit de composition proche de la proportion stoechiométrique.

2.1.11c Matériaux composites: Matériau formé de plusieurs composants distincts dont l'association confère à l'ensemble des propriétés qu'aucun des composants pris séparément ne possède.

Il s'agit plus précisément de matériaux où un matériau matrice est renforcé soit par une phase continue, soit par une phase discontinue.

La matrice peut être métallique, céramique, polymérique ou à base de verre.

Le renforcement peut être constitué de fibres longues (renforcement continu) ou de fibres courtes, de trichites et de particules (renforcement discontinu).

2.1.11.c.i Durch Fasern verstärktes Polymer (FRP): Verbundwerkstoff bestehend aus einer durch Fasern verstärkter Polymermatrix.

Polymer besteht normalerweise (aber nicht ausschliesslich) aus Plastik oder hitzehärtbarem Epoxidharz, Vinylester oder Polyester. Fasern bestehen normalerweise (aber nicht ausschliesslich) aus Glas, Kohlenstoff, Aramid, Papier, Holz, etc. . .

Durch Kohlenstofffasern verstärktes Polymer (CFRP): Spezifischer FRP-Typ in welchem die Verbindungsmatrix aus hitzehärtbarem oder thermoplastisches Polymer besteht und die Fasern Kohlenstoff beinhalten.

Andere Fasern wie Aramid (z.B. NomexTM, KevlarTM, TwaronTM, ZylonTM, etc. . .) können ebenfalls integriert werden.

2.1.11.c.ii Verbundwerkstoff mit Sandwichstruktur: Sonderklasse von Verbundwerkstoffen, hergestellt durch Verbinden zwei feiner, festen Häuten mit einem dicken und leichten Kern. Das Kernmaterial ist normalerweise ein Material mit niedrigerem Widerstand, wobei seine erhöhte Dicke dem Verbundsandwich eine hohe Biegesteifheit mit einer tieferen Gesamtdichte verleiht.

Typische Beispiele von Häuten: Glaslaminat, FRP, CFRP, Metallblech, etc. . .

Typische Beispiele von Kernmaterial: Schaum, Balsaholz, Wabe, etc

Der Kern und die Häute werden mit Klebmittel befestigt oder mit metallischen Komponenten zusammengelötet.

2.1.11.c.iii Verbundwerkstoffe mit metallischer Matrix (CMM): Es handelt sich um Verbundwerkstoffe mit metallischer Matrix, mit einer in der Flüssigphase der Metallmatrix nicht löslichen Phase von mehr als 2% v/v.

Die 2% v/v müssen verstanden werden als: «auf der tiefsten Temperatur der flüssigen Phase der Matrix».

2.1.11d Keramische Materialien (z.B. jedoch nicht limitiert auf Al2O3, SiC, B4C, Ti5Si3, SiO2, Si3N4): Anorganisches, nicht metallisches Material, zusammengesetzt aus einem Metall und einem nicht Metall.

Das keramische Material kann aus einer kristallinen oder einer teilweise kristallinen Struktur sein.

Es ist gebildet aus einer verschmelzen Masse die sich beim Erkalten verfestigt oder die aus Reife geformt oder getragen ist, zur gleichen Zeit oder später, durch die Einwirkung von Hitze.

2.1.12 Siegel

Verwendetes Teil, um Bestandteile eines Fahrzeugs zu einem der folgenden Zwecke zu identifizieren:

- Kontrolle der Verwendung oder des Ersatzes eines Bestandteils
- Verfolgung der Anzahl verwendeter oder registrierter Bestandteile wie durch die anwendbaren Reglementierung vorgeschrieben
- Registrierung eines beschlagnahmten Bestandteils um sofortige oder nachträgliche technische Untersuchungen vorzunehmen
- Verhinderung der Demontage und/oder der Veränderung eines Bestandteils oder einer Teileverbindung
- Jedes andere Bedürfnis zur Anwendung der technischen und/oder sportlichen Reglementierungen.

2.2 Abmessungen

Wagenumriss, von oben gesehen: Darstellung des auf seinem Startplatz stehenden Wagens, vor Beginn des betreffenden Wettbewerbs.

2.1.11.c.i Polymère Renforcé par des Fibres (FRP): Matériau composite composé d'une matrice polymère renforcée par des fibres.

Le polymère est habituellement en (mais non limité à) plastique ou résine thermodurcissable époxy, vinylester ou polyester. Les fibres sont habituellement (mais non limitées à) en verre, carbone, aramide, papier, bois, etc....

Polymère Renforcé par des Fibres de Carbone (CFRP): Type spécifique de FRP dans lequel la matrice de liaison est un polymère thermodurcissable ou thermoplastique et les fibres contiennent du carbone.

D'autres fibres comme l'aramide (ex: NomexTM, KevlarTM, TwaronTM, ZylonTM, etc. . .) peuvent également être incorporées.

2.1.11.c.ii Composite à structure sandwich: Classe spéciale de matériaux composites fabriqués en attachant deux peaux fines et rigides à un noyau épais et léger.

Le matériau du noyau est normalement un matériau à faible résistance, mais son épaisseur plus élevée confère au sandwich composite une rigidité à la flexion élevée avec une faible densité globale.

Exemples typiques de peaux: stratifiés de verre, FRP, CFRP, tôle métallique, etc. . .

Exemples typiques de matériau de noyau: mousse, bois balsa, nid d'abeille, etc. . .

Le noyau et les peaux sont collés avec un adhésif ou brasés ensemble avec des composants métalliques.

2.1.11.c.iii Composites à matrice métallique (CMM): Il s'agit de matériaux composites à matrice métallique contenant une phase de plus de 2% v/v non soluble dans la phase liquide de la matrice métallique.

Le 2% v/v doit être compris comme: «à la température la plus basse de la phase liquide de la matrice».

2.1.11d Matériaux céramiques (par ex. mais non limité à Al2O3, SiC, B4C, Ti5Si3, SiO2, Si3N4): Matériau inorganique, non métallique, composé d'un métal et d'un non métal.

Le matériau céramique peut être de structure cristalline ou partiellement cristalline.

Il est formé par une masse en fusion qui se solidifie en se refroidissant, ou qui est formé et porté à maturité, en même temps ou ultérieurement, par l'action de la chaleur.

2.1.12 Scellés

Élément utilisé pour identifier des composants d'un véhicule dans l'un des buts suivants:

- Contrôle de l'utilisation ou du remplacement d'un composant
- Suivi du nombre de composants utilisés ou enregistrés comme exigé par la réglementation applicable
- Enregistrement d'un composant saisi afin de procéder à des vérifications techniques immédiates ou ultérieures
- Empêcher le démontage et/ou la modification d'un composant ou d'une pièce d'un assemblage
- Tout autre besoin pour l'application des réglementations techniques et/ou sportives.

2.2 Dimensions

Périmètre de la voiture vue de dessus: Il s'agit de la voiture telle que présentée sur la grille de départ, pour la compétition considérée.

2.3 Motor

2.3.1 Hubraum:

Volumen V, welches durch die Auf- und Abbewegung der/des Kolben(s) im (in den) Zylinder(n) erzeugt wird.

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

mit d = Bohrung, l = Hub, n = Zylinderzahl.

2.3.2 Aufladung:

Erhöhung des Ladedruckes des Treibstoff-Luftgemisches im Verbrennungsraum (im Gegensatz zu dem unter normalen atmosphärischen Druck erzeugten Druck, dem Staueffekt und den dynamischen Effekten im Ansaug- und Abgassystem). Diese Erhöhung kann durch beliebige Mittel erreicht werden. Eine unter Druck erfolgte Treibstoff-Einspritzung hingegen wird nicht als Aufladung angesehen (siehe Art. 252.3.1 der Allgemeinen Bestimmungen).

2.3.3 Motorblock:

Kurbelgehäuse und Zylinder.

2.3.4 Ansaugkrümmer:

Bei Vergasermotoren:

Das Teil, welches das Luft-Treibstoffgemisch vom Ausgang des (der) Vergaser zur Dichtungsfläche des Zylinderkopfes führt.

Bei Einspritzmotoren mit einfacher Drosselklappe:

Das Teil zwischen dem Drosselklappengehäuse inklusive und der Dichtungsfläche des Zylinderkopfes, welches die Luftmenge oder das Luft-/Treibstoffgemisch sammelt und regelt.

Bei Einspritzmotoren mit Mehrfachdrosselklappe:

Das Teil zwischen den Drosselklappen inklusive und der Dichtungsfläche des Zylinderkopfes, welches die Luftmenge oder das Luft-/Treibstoffgemisch sammelt und regelt.

Bei Dieselmotoren:

Am Zylinderkopf befestigtes System, welches die Luft von einer Luftöffnung oder einer einzigen Leitung zu den Zylinderkopfoffnungen verteilt.

2.3.5 Auspuffkrümmer:

Das Teil, das zu jeder Zeit die Abgase mindestens zweier Zylinder vom Ausgang des Zylinderkopfes bis zur ersten Verbindungsebene führt, wodurch eine Trennung von der weiteren Fortführung des Auspuffsystems bewirkt wird.

2.3.6 Auspuff:

Für Fahrzeuge mit Turboaufladung beginnt der Auspuff nach dem Turbolader.

2.3.7 Ölwanne:

Die unter und am Motorblock angeschraubten Elemente, welche das Schmieröl des Motors enthalten und verteilen. Diese Elemente dürfen keine Befestigung der Kurbelwelle beinhalten.

2.3.8 Motorraum:

Raum, der durch die den Motor umgebenden fixen oder abnehmbaren Verkleidungen des Chassis oder der Karosserie begrenzt wird.

Der Kardantunnel gehört nicht zum Motorraum.

2.3.9 Trockensumpfschmierung:

Jegliches System, welches eine Pumpe zur Beförderung des Öls von einer Kammer oder von einem Abteil in eine(n) andere(n) verwendet, mit Ausnahme derjenigen Pumpe, die ausschliesslich zur normalen Schmierung der Motorelemente verwendet wird.

2.3 Moteur

2.3.1 Cylindrée:

Volume V engendré dans le ou les cylindre(s) moteur par le déplacement ascendant ou descendant du (des) piston(s).

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

avec d = alésage, l = course, n = nombre de cylindres.

2.3.2 Suralimentation:

Augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation (voir art. 252.3.1 des Prescriptions Générales).

2.3.3 Bloc-cylindres:

Le carter de vilebrequin et les cylindres.

2.3.4 Collecteur d'admission:

Dans le cas d'une alimentation par carburateurs:

Capacité recueillant le mélange air-carburant à la sortie du (des) carburateur(s) et allant jusqu'au plan de joint de la culasse.

Dans le cas d'une alimentation par injection et mono papillon: Capacité s'étendant du corps de papillon inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.

Dans le cas d'une alimentation par injection et multi-papillon: Capacité s'étendant des papillons inclus au plan de joint de la culasse, collectant et régulant le débit d'air ou du mélange air carburant.

Dans le cas d'un moteur diesel:

Système fixé sur la culasse distribuant l'air depuis une entrée d'air ou un conduit unique jusqu'aux orifices de la culasse.

2.3.5 Collecteur d'échappement:

Capacité regroupant à tout moment les gaz d'au moins deux cylindres à la sortie de la culasse et allant jusqu'au premier plan de joint le séparant de la continuation du système d'échappement.

2.3.6 Echappement:

Pour les voitures à turbocompresseur, l'échappement commence après le turbocompresseur.

2.3.7 Carter d'huile:

Les éléments boulonnés en dessous et au bloc-cylindres, qui contiennent et contrôlent l'huile de lubrification du moteur. Ces éléments ne doivent comporter aucune fixation du vilebrequin.

2.3.8 Compartiment moteur:

Volume délimité par les panneaux fixes ou amovible du châssis ou de la carrosserie entourant le moteur. Le tunnel de transmission ne fait pas partie du compartiment moteur.

2.3.9 Lubrification par carter sec:

Tout système utilisant une pompe pour transférer de l'huile d'une chambre ou d'un compartiment à un autre, à l'exclusion de celle utilisée uniquement pour la lubrification normale des éléments du moteur.

2.3.10 Dichtung für mechanische Teile

Vorrichtung die dazu beiträgt, Teile zusammen zu fügen und jegliches Entweichen verhindert.

2.3.10a Statische Dichtung

Die einzige Funktion einer statischen Dichtung ist, die Dichtigkeit zwischen mindestens zwei zueinander unbeweglichen Teilen sicherzustellen.

Der Abstand zwischen den beiden Flächen der durch die Dichtung getrennten Teile, muss weniger oder gleich 5 mm sein.

2.3.10b Dynamische Dichtung

Notwendige Dichtung um jegliches Entweichen zwischen untereinander abhängigen, sich bewegenden Teilen.

2.3.11 Wärmetauscher:

Mechanisches Element, welches das Austauschen von Kalorien zwischen zwei Flüssigkeiten erlaubt.

Für spezifische Wärmetauscher wird als erste die zu kühlende Flüssigkeit, als zweite die zur Kühlung dienende Flüssigkeit genannt. Beispiel: Öl/Wasser Wärmetauscher (Das Öl wird durch Wasser gekühlt)

2.3.12 Kühler:

Spezifischer Wärmetauscher, der eine Flüssigkeit mittels Luft kühlt. Flüssigkeit/Luft Wärmetauscher

2.3.13 Intercooler oder Wärmetauscher der Aufladung:

Ein zwischen Kompressor und Motor angebrachter Wärmetauscher, der komprimierte Luft mittels einer Flüssigkeit kühlt.

Luft/Flüssigkeit Wärmetauscher

2.3.14 Vergleichsterminologie zwischen Hubkolbenmotor und Rotationskolbenmotoren

Hubkolben	Rotationskolben
Zylinderblock (oder Motorblock)	Läufergehäuse (Stator)
Zylinderkopf	seitliches Gehäuse (wenn Seitenauslass) oder Läufergehäuse (wenn Umfangsauslass)
Kolben / Kolbenring	Läufer / Läuferdichtung
Kurbelwelle	Exzenterwelle

2.4 Laufwerk

Das Laufwerk besteht aus allen vollständig oder teilweise ungefederten Teilen des Fahrzeuges.

2.4.1 Rad:

Radstern und Felge. Unter komplettem Rad versteht man Radstern, Felge, Reifen.

2.4.2 Bestrichene Bremsfläche:

Oberfläche, welche von den Bremsbelägen an der Bremsstrommel oder von den Bremsplättchen auf beiden Seiten der Brems Scheibe bestrichen wird, bei einer ganzen Umdrehung des Rades.

2.4.3 Mac Pherson-Aufhängung:

Jedes Aufhängungssystem mit einem teleskopischen Element welches nicht unbedingt eine dämpfende und/oder federnde Funktion ausüben muss, jedoch den Achsschenkel dreht und in seiner oberen Partie mittels eines einzigen Drehzapfens formschlüssig zur Karosserie verbunden ist, in seiner unteren Partie über einem Quergestänge dreht, welches die Quer- und Längsführung bewirkt, oder auch über

2.3.10 Joint pour pièces mécaniques

Dispositif qui contribue à assembler des pièces ensemble en empêchant toute fuite.

2.3.10a Joint statique

La seule fonction d'un joint statique est d'assurer l'étanchéité entre deux pièces minimum, immobiles l'une par rapport à l'autre.

La distance entre les faces des pièces séparées par le joint doit être inférieure ou égale à 5 mm.

2.3.10b Joint dynamique

Joint nécessaire pour empêcher toute fuite entre des pièces en mouvement relatif les unes par rapport aux autres.

2.3.11 Echangeur:

Élément mécanique permettant l'échange de calories entre deux fluides.

Pour les échangeurs particuliers, on nommera le premier fluide comme le fluide à refroidir et le deuxième comme le fluide permettant ce refroidissement.

Exemple: Echangeur huile/eau (l'huile est refroidie par l'eau)

2.3.12 Radiateur:

C'est un échangeur particulier permettant de refroidir un liquide par l'intermédiaire de l'air. Echangeur liquide/air

2.3.13 Intercooler ou Echangeur de suralimentation:

C'est un échangeur, situé entre le compresseur et le moteur, permettant de refroidir l'air comprimé par l'intermédiaire d'un fluide.

Echangeur air/fluide

2.3.14 Equivalence de terminologie entre moteur à piston alternatif et moteur à piston rotatif

Alternatif	Rotatif
Bloc-cylindres (ou Bloc moteur)	Carter de rotor (stator)
Culasse	Carter latéral (si échappement lateral) ou Carter de rotor (si échappement périphérique)
Piston / Segments de piston	Rotor / Joints de rotor
Vilebrequin	Arbre à excentriques

2.4 Train roulant

Le train roulant se compose de toutes les parties de la voiture totalement ou partiellement non suspendues.

2.4.1 Roue:

Le voile et la jante. Par roue complète, on entend le voile, la jante et le pneumatique.

2.4.2 Surface de frottement des freins:

Surface balayée par les garnitures sur le tambour, ou par les plaquettes sur les deux faces du disque lorsque la roue décrit un tour complet.

2.4.3 Suspension Mac Pherson:

Tout système de suspension comprenant un élément télescopique n'assurant pas nécessairement la fonction d'amortissement et/ou de suspension et portant la fusée, articulée en sa partie supérieure sur un seul pivot d'ancrage solidaire de la carrosserie (ou du châssis) et pivotant en sa partie inférieure sur un levier transversal assurant le guidage transversal et longitudinal, ou sur un levier transversal simple maintenu

einem einfachen Querträger, der in Längsrichtung durch einen Stabilisator oder ein dreieckiges Quergestänge gesichert ist.

2.4.4 Verwindungsachse

Achse, die aus zwei längsgezogene Arme besteht, welche einzeln mittels Gelenk mit der Karosserie verbunden sind und untereinander durch ein Querprofil starr verbunden sind, dessen Drehfestigkeit schwächer als dessen Biegefestigkeit ist.

2.5 Chassis – Karosserie

2.5.1 Chassis:

Gesamtheit des Aufbaus, der die mechanischen Teile und die Karosserie vereinigt, einschliesslich aller formschlüssig mit besagtem Aufbau verbundenen Teile.

2.5.2 Karosserie:

Aussen: alle vollkommen abgefederten Wagenpartien, die vom Luftstrom berührt werden; innen: Fahrgast- und Kofferraum.

Man unterscheidet nachstehende Karosserietypen:

- vollständig geschlossene Karosserie.
- völlig offene Karosserie.
- veränderbare Karosserie mit weichem oder festem Verdeck, verstellbar oder abnehmbar.

2.5.3 Sitze:

Ausrüstung bestehend aus einer Sitzfläche und einer Rückenlehne. Rückenlehne: Vom untersten Punkt der Wirbelsäule einer normal sitzenden Person nach oben vermessene Fläche.

Sitzfläche: Bei der gleichen Person von der untersten Wirbelsäulenpartie aus nach vorn vermessene Fläche.

2.5.4 Kofferraum:

Jeder vom Fahrgast- und Motorraum abgegrenzte und sich innerhalb der Hauptstruktur des Wagens befindende Raum. Das Volumen des Kofferraumes wird in der Länge durch die vom Hersteller vorgesehene feste Wagenstruktur oder auch durch die Rückwand der hintersten Sitzkombination, in zurück geschobener Position (gegebenenfalls um maximal 15° nach hinten geneigt) bestimmt.

Die Begrenzung nach oben wird ebenfalls durch die feste Wagenstruktur und/oder die vom Hersteller vorgesehene entfernbare Trennwand oder, stattdessen, durch die vom niedrigsten Punkt der Windschutzscheibe ausgehenden Horizontale gebildet.

2.5.5 Fahrgastraum:

Innenraum des Wagens, in dem der Fahrer und die Beifahrer Platz nehmen können.

2.5.6 Motorhaube:

Äusseres Karosserieteil, welches geöffnet werden kann und somit den Zugriff zum Motor ermöglicht.

2.5.7 Kotflügel:

Ein Kotflügel ist der gemäss Skizze 251-1 und der Skizze XIII-A1 (oder XIII) des Gruppe A Homologationsblattes (falls anwendbar) definierte Teil.

Kotflügel hinten: Die obere Limite des Kotflügels, seitlich gesehen, stellt sich zusammen aus:

- der untere Rand der sichtbaren Partie der seitlichen hinteren Scheibe in geschlossener Position (Skizze 251-1).
- die Linie die die untere hintere Ecke der sichtbaren Partie der seitlichen hinteren Scheibe in geschlossener Position und die untere Ecke der sichtbaren Partie der Heckscheibe verbindet (Skizze 251-1).

longitudinalement par une barre anti-roulis ou une biellette de triangulation.

2.4.4 Essieu de torsion

Essieu constitué de deux bras tirés longitudinaux reliés chacun à la caisse par une articulation, et reliés rigidement entre eux par un profil transversal dont la rigidité en torsion est faible comparée à sa rigidité en flexion.

2.5 Châssis – Carrosserie

2.5.1 Châssis:

Structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de ladite structure.

2.5.2 Carrosserie:

A l'extérieur: toutes les parties entièrement suspendues de la voiture, léchées par les filets d'air; à l'intérieur: l'habitacle et le coffre à bagages.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries:

- carrosserie complètement fermée.
- carrosserie complètement ouverte.
- carrosserie transformable, à capote souple, rigide, manœuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3 Siège:

Equipement constitué d'une assise et d'un dossier.

Dossier: La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

Assise: La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

2.5.4 Coffre(s) à bagages:

Tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.

Ce volume est limité en longueur par les structures fixes prévues par le constructeur et/ou par la face arrière des sièges les plus en arrière dans leur position la plus reculée et/ou, le cas échéant, inclinée à 15° vers l'arrière au maximum.

Ce volume est limité en hauteur par les structures fixes et/ou les séparations amovibles prévues par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise.

2.5.5 Habitacle:

Volume structural intérieur dans lequel se placent le pilote et les passagers.

2.5.6 Capot-moteur:

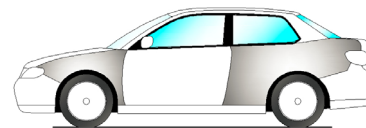
Partie extérieure de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès au moteur.

2.5.7 Aile:

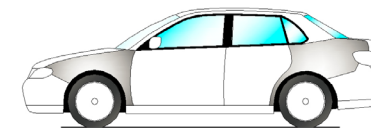
Une aile est la partie définie selon le dessin 251-1 et le Dessin XIII-A1 (ou XIII) de la fiche d'homologation Groupe A (si applicable).

Aile arrière: La limite supérieure de l'aile en vue de côté est constituée par:

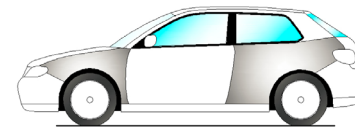
- le bord inférieur de la partie visible de la glace latérale arrière en position fermée (Dessin 251-1),
- la ligne reliant le coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale arrière en position fermée au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière (Dessin 251-1).



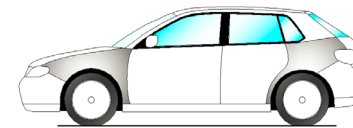
voiture à 2 portes / Wagen 2-türig



voiture à 4 portes / Wagen 4-türig



voiture à 3 portes / Wagen 3-türig



voiture à 5 portes / Wagen 5-türig

Dessin/Skizze 251-1

2.5.8 Jalousien

Zusammensetzung von schräg gestellten, innerhalb einer Öffnung angebrachten Lamellen, die gestatten ein sich dahinter befindendes Objekt zu verstecken, wenn man senkrecht auf die Öffnungsfläche hinschaut.

2.5.9 Tageslichter

Nach vorne gerichteten Lichter, welche verwendet werden um das Fahrzeug am Tag besser sichtbar zu machen. Die Tageslichter müssen automatisch erlöschen, wenn die Scheinwerfer eingeschaltet sind.

2.6 Elektrisches System

Scheinwerfer: Jede optische Vorrichtung, die einen nach vorn gerichteten, gebündelten Lichtstrahl erzeugt.

2.7 Treibstoff

Treibstofftank: Jeder Treibstoff enthaltende Behälter, dessen Entleerung zum Haupttank oder Motor durch beliebige Vorrichtungen bewirkt wird.

2.8 Automatisches Getriebe

– Es besteht aus einem hydrodynamischen Drehmomentwandler, einem Planetenradsatz mit Mehrscheibenkupplungen und -bremsen, der eine bestimmte Anzahl von Untersetzungen aufweist, sowie einem Steuerelement für den Gangwechsel.

Der Wechsel der Gänge kann automatisch erfolgen, ohne den Motor vom Getriebe abzukuppeln, also ohne Unterbrechung des Kraftflusses vom Motor.

– Getriebe mit stufenlos variabler Untersetzung gelten als automatische Getriebe mit der Besonderheit, dass sie eine unbegrenzte Zahl von Untersetzungen besitzen.

ART. 3 SPEZIFISCHE DEFINITIONEN FÜR FAHRZEUGE MIT ELEKTRISCHEM ANTRIEB

Siehe FIA Jahrbuch oder Internetseite www.fia.com

2.5.8 Persiennes

Assemblage de lamelles inclinées disposées à l'intérieur du périmètre d'une ouverture permettant de dissimuler un objet situé derrière elles lorsque l'on regarde perpendiculairement à la surface de l'ouverture.

2.5.9 Feux diurnes

Feux dirigés vers l'avant et utilisés pour rendre le véhicule facilement visible pour la conduite de jour. Les feux diurnes doivent s'éteindre automatiquement lorsque les phares sont allumés.

2.6 Système électrique

Phare: Toute optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant.

2.7 Carburant

Réservoir de carburant: Toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

2.8 Boîte de vitesses automatique

– Elle est composée d'un convertisseur de couple hydrodynamique, d'une boîte à trains épicycloïdaux munis d'embrayages et de freins multidisques possédant un nombre de rapports de démultiplication déterminé, et d'une commande de changement de rapport.

Le changement de rapport de démultiplication peut s'effectuer automatiquement sans désaccoupler le moteur et la boîte de vitesses donc sans interruption de la transmission du couple moteur.

– Les boîtes de vitesses à variation de démultiplication continue sont considérées comme des boîtes de vitesses automatiques avec la particularité de comporter une infinité de rapports de démultiplication.

ART. 3 DEFINITIONS SPECIFIQUES AUX VEHICULES A PROPULSION ELECTRIQUE

Voir Annuaire FIA ou site Internet www.fia.com