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 Gross-produktions-Serienwagen
	Gr. A:	Tourenwagen
Kategorie II:	Gr. RGT	Produktions-GT-Wagen
	Gr. GT2:	Serien-Gran-Turismo
	Gr. GT1:	Gran-Turismo-Wagen
	Gr. GT3	Cup Gran-Turismo Wagen
	Gr. CN:	Sport-Produktionswagen
	Gr. D:	Rennwagen int. Formeln
	Gr. E:	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

Sofern 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. Klassen-Unterteilungen sind dagegen untersagt.

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
	Gr. A:	Voitures de Tourisme
Catégorie II:	Gr. RGT:	Voitures GT de Production
	Gr. GT2:	Voit. Grand-Tourisme Série
	Gr. GT1:	Voit. de Grand-Tourisme
	Gr. GT3	Voitures de GT de Coupe
	Gr. CN:	Voit. de Sport-Production
	Gr. D:	Voitures de Course F. Int.
	Gr. E:	Voitures de Course F. Libre
Catégorie III:	Gr. F:	Camions de Course

1.2 Classes de cylindrée

Les voitures seront reparties 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 d'épreuves 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 épreuves.

Aucune classe ne pourra 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 Linienführung der Karosserie, gleiche Motorenkonzeption und gleichen Antriebstyp 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.

Die je nach Gruppenzugehörigkeit gegenüber der Serienfertigung erlaubten Änderungen sind im Anhang J aufgeführt.

Der Veranstalter kann bei der Wagenabnahme und/oder vor dem Start die Vorlage des Homologationsblattes verlangen. Er hat das Recht, dem betreffenden Bewerber die Teilnahme am Wettbewerb zu verweigern, falls dieser kein Homologationsblatt vorlegt.

Das vorgelegte Dokument muss obligatorisch 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 des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

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 devra être présenté.

Wenn das Gültigkeitsdatum eines Homologationsblattes im Verlauf einer Veranstaltung liegt, ist dieses Blatt für die ganze Dauer dieser Veranstaltung gültig.
Bei Wagen der Gruppe N ist ausser dem speziell für diese Gruppe ausgestellten Homologationsblatt auch das entsprechende Blatt der Gruppe A vorzulegen.
Falls der Vergleich des Homologationsblattes mit dem betreffenden Wagenmodell irgendwelche Zweifel hervorruft, sollten die Technischen Kommissare sich auf das Werkstatthandbuch oder auf den Ersatzteilkatalog beziehen.
Sollten diese Unterlagen nicht genau genug sein, ist es ratsam, 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 Basishomologationsblatt, 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 (ET-ES):** Beschreibt alle definitiv am Basis-Modell vorgenommenen Änderungen (vollständige Aufgabe der Herstellung des Modells in seiner alten Form für die Weiterentwicklung des Typs (ET), oder eine sportliche Weiterentwicklung (ES) mit dem Ziel, ein Wagenmodell leistungsfähiger zu machen).

Anwendung:
a) **Varianten (VF, 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. (Vgl. auch Art. 254.2 für die Gruppe N).
Was die Kit-Varianten (VK) anbelangt, sind diese nur unter den vom Hersteller auf dem Homologationsblatt angegebenen Voraussetzungen anwendbar.
Dies betrifft im besonderen die Teilegruppen, die vom Fahrer obligatorisch in ihrer Gesamtheit betrachtet werden müssen und eventuell die einzuhaltenden Spezifikationen.

Si la date de validité d'une fiche d'homologation se situe en cours d'épreuve, cette fiche sera valable pour cette épreuve pendant toute sa durée.
En ce qui concerne le Groupe N, outre la fiche spécifique à ce Groupe, on devra 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 devraient 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 sera 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 (ET-ES):** Caractérise des modifications apportées à titre définitif au modèle de base (abandon complet de la fabrication du modèle sous son ancienne forme pour l'évolution du type (ET) ou une évolution sportive (ES) destinée à rendre plus compétitif un modèle).

Utilisation:
a) **Variantes (VF, 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.
Par exemple 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 pour le groupe N).
En ce qui concerne les variantes-kits (VK), elles ne sont utilisables que 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.

Für FIA-Meisterschaften muss der tecnische Wagenpass FIA der Fahrzeuge WRC, S2000-Rallyes, S2000 und Super 1600 bei der technischen Wagenabnahme der Veranstaltung vorgelegt werden.
Ferner dürfen die mit dem technischen Wagenpass verbundenen Markierungen keinesfalls entfernt werden.

b) **Weiterentwicklung des Typs (ET)** (vgl. auch Art. 254.2 für die Gruppe N): Der Wagen muss einem gegebenen Entwicklungsstadium entsprechen (unabhängig von seinem Herstellungsdatum). Jede Entwicklung muss vollständig, in allen Teilen 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, kommt selbstverständlich nur die eine zur Anwendung, die dem Entwicklungsstadium des Wagens entspricht.

c) **Sportlichen Weiterentwicklung (ES):** Das ES-Blatt bezieht sich auf einen vorangehenden Nachtrag oder auf das Grundblatt. Das Fahrzeug muss damit dem dieser Referenz entsprechenden Entwicklungsstadium entsprechen; ferner muss die sportliche Weiterentwicklung vollständig angewendet 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 Verbundwerkstoff:
Material bestehend aus mehreren unterschiedlichen Komponenten deren Verbindung der Gesamtheit Eigenschaften gewähren, welche keine der einzelnen Komponenten aufweist.

2.1.12 Materialien - Definitionen:
X-Legierung (z.B. Ni-Legierung) - X muss auf einer Basis % w/w das reichlichste Element der Legierung sein. Der Mindest-Massenprozentsatz des Elements X muss immer höher sein als der Höchstprozentsatz von jedem anderen in der Legierung vorhandenen Element.

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

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 x d2 x l x n
mit d = Bohrung, l = Hub, n = Zylinderzahl.

Pour les championnats FIA, le passeport technique FIA des voitures WRC, S2000-Rallyes, S2000 et Super 1600 doit être présenté aux vérifications techniques de l'épreuve.
De plus, les marquages liés au passeport technique ne doivent être enlevés en aucune circonstance.

b) **Evolution du type (ET)** (voir aussi art. 254.2 pour le 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 utilisera uniquement celle correspondant par la date au stade d'évolution de la voiture.

c) **Evolution sportive (ES):** La fiche ES se référant à une extension préalable, ou à la fiche de base, la voiture doit correspondre au stade d'évolution correspondant à cette référence; de plus, l'évolution sportive doit être appliquée intégralement.

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

2.1.12 Matériaux - Définitions:
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 chacun des autres éléments présents dans l'alliage.

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 l'épreuve considérée.

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 x d2 x l x n
avec d = alésage, l = course, n = nombre de cylindres.

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 Zylinderkopföffnungen 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 erste, den Motor umgebende Struktur begrenzt wird.

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.

2.3.10 Statische Dichtung für mechanische Teile:
Die einzige Funktion einer Dichtung besteht darin, 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 betragen.

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 l'enveloppe structurale la plus proche entourant le 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 Joint statique pour parties mécaniques:
La seule fonction d'un joint 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.

2.3.11 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

2.4 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:
Diejenige Oberfläche, welche von den Bremsbelägen an der Bremstrommel oder von den Bremsplättchen auf beiden Seiten der Bremsscheibe 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 trägt 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 einem einfachen Querträger, der in Längsrichtung durch einen Stabilisator oder ein dreieckiges Quergestänge gesichert ist.

2.4.4 Verwindungsachse
Achse, die aus zwei längsgezogene Armen 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 Aufbaues, 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.

2.3.11 Echangeur:
Elément 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 compressé par l'intermédiaire d'un fluide.
Echangeur air/fluide

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 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, manoeuvrable ou à dôme amovible.

2.5.3 Sitze:
Die beiden Flächen, welche die Sitzfläche und die Rückenlehne bilden.
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 vermessener Fläche.

2.5.4 Kofferraum:
Jeder vom Fahrgast- und Motorraum abgegrenzte nutzbare Raum, der sich jedoch innerhalb der Hauptstruktur des Wagens befinden muss.
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 definierte Teil.
Kotflügel vorne: Vom Luftstrom berührtes und durch die Innenfläche des kompletten Rades des Standardfahrzeuges (C1/C1), die Vorderkante der vorderen Türe (B1/B1) begrenztes und unter der zu den Türschwellen parallelen und die unteren Ecken des sichtbaren Teils der Windschutzscheibe tangierenden Ebene gelegenes Teil (A1/A1).
Kotflügel hinten: Vom Luftstrom berührtes und durch die Innenfläche des kompletten Rades des Standardfahrzeuges (C2/C2), die Vorderkante der hinteren Türe (B2/B2) begrenztes und unter der Unterkante des sichtbaren Teils der hinteren Türseitenscheibe und unter der Tangente an der unteren Ecke des sichtbaren Teils der Heckscheibe und an der unteren hinteren Ecke des sichtbaren Teils der hinteren Türseitenscheibe gelegenes Teil (A2/A2).
Im Falle eines zweitürigen Wagens werden B1/B1 und B2/B2 durch die Vorder- und Hinterkante der gleichen Türe definiert.

2.5.8 Jalousien
Zusammensetzung von schräg gestellten Lamellen, die gestatten ein sich dahinter befindenden Objekt zu verstecken und die Luft durchzulassen.

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.

2.5.3 Siège:
Les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.
Dos de siège ou dossier: La surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.
Coussin du siège: 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.
Aile avant: Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C1/C1), le bord avant de la porte avant (B1/B1), et située sous le plan parallèle aux seuils de porte et tangent aux coins inférieurs de la partie visible du pare-brise (A1/A1).
Aile arrière: Partie léchée par les filets d'air, limitée par la face intérieure de la roue complète de la voiture standard (C2/C2), le bord avant de la porte arrière (B2/B2), et située sous le bord inférieur de la partie visible de la glace de la porte latérale arrière, et sous la tangente au coin inférieur de la partie visible de la lunette arrière et au coin inférieur arrière de la partie visible de la glace latérale de porte arrière (A2/A2).
Dans le cas d'une voiture à deux portes, B1/B1 et B2/B2 seront définis par l'avant et l'arrière de la même porte.

2.5.8 Persiennes
Assemblage de lamelles inclinées permettant de dissimuler un objet situé derrière elles tout en laissant l'air circuler à travers.

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 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.

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.