



2017  
ANEXO J / APPENDIX J – ARTÍCULO / ARTICLE 281

Clasificación y definiciones de los Vehículos Todo Terreno

Classification and Definitions of Cross-Country Vehicles

Artículo modificado <i>Modified Article</i>	Fecha de aplicación <i>Date of application</i>	Fecha de publicación <i>Date of publication</i>

ART. 1 CLASIFICACIÓN CLASSIFICATION

1.1 Categorías y grupos Categories and groups

Los vehículos utilizados en rallies Todo Terreno se dividirán en las siguientes categorías y grupos:

**Categoría I**

- Grupo T2 Vehículos Todo Terreno de Serie

**Categoría II**

- Grupo T1 Vehículos Todo Terreno modificados
- Grupo T3 Vehículos Todo Terreno mejorados

**Categoría III**

- Grupo T4 Camiones Todo Terreno

The vehicles used in Cross-Country rallies are 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 Clases por cilindrada

Los vehículos se dividen en las siguientes clases en función de su cilindrada:

1.	hasta	500 cm <sup>3</sup>		
2.	desde	500 cm <sup>3</sup>	a	600 cm <sup>3</sup>
3.	desde	600 cm <sup>3</sup>	a	700 cm <sup>3</sup>
4.	desde	700 cm <sup>3</sup>	a	850 cm <sup>3</sup>
5.	desde	850 cm <sup>3</sup>	a	1000 cm <sup>3</sup>
6.	desde	1000 cm <sup>3</sup>	a	1150 cm <sup>3</sup>
7.	desde	1150 cm <sup>3</sup>	a	1400 cm <sup>3</sup>
8.	desde	1400 cm <sup>3</sup>	a	1600 cm <sup>3</sup>
9.	desde	1600 cm <sup>3</sup>	a	2000 cm <sup>3</sup>
10.	desde	2000 cm <sup>3</sup>	a	2500 cm <sup>3</sup>
11.	desde	2500 cm <sup>3</sup>	a	3000 cm <sup>3</sup>
12.	desde	3000 cm <sup>3</sup>	a	3500 cm <sup>3</sup>
13.	desde	3500 cm <sup>3</sup>	a	4000 cm <sup>3</sup>
14.	desde	4000 cm <sup>3</sup>	a	4500 cm <sup>3</sup>
15.	desde	4500 cm <sup>3</sup>	a	5000 cm <sup>3</sup>
16.	desde	5000 cm <sup>3</sup>	a	5500 cm <sup>3</sup>
17.	desde	5500 cm <sup>3</sup>	a	6000 cm <sup>3</sup>
18.	desde	6000 cm <sup>3</sup>		

**Cubic capacity classes**

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

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

Salvo disposiciones contrarias, eventualmente impuestas por la FIA para una categoría de competiciones determinada, los organizadores no están obligados a incluir todas las clases arriba mencionadas en los Reglamentos Particulares y, además, son libres de agrupar dos o más clases consecutivas, de acuerdo con las circunstancias particulares de sus competiciones.

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of competitions, 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 competitions.

Ninguna clase podrá ser subdividida.

No class can be subdivided.

<b>ART. 2</b>	<b>DEFINICIONES</b>	<b>DEFINITIONS</b>
<b>2.1</b>	<b>Condiciones Generales</b>	<b>General Conditions</b>
<b>2.1.1</b>	<b>Vehículos de Producción en Serie (Categoría I)</b>  Vehículos de los que se ha comprobado, a instancias del constructor, la fabricación en serie de un cierto número de ejemplares idénticos (ver definición de esta palabra más adelante) en un cierto período de tiempo, y que están destinados a la venta normal al público (ver esta expresión). Los vehículos deberán venderse de acuerdo con la ficha de homologación. Estos vehículos tienen seis ruedas como máximo y cuatro ruedas motrices como mínimo.	<b>Series Production cars (Category I)</b>  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 have a maximum of six wheels and a minimum of four driven wheels.
<b>2.1.2</b>	<b>Vehículos de Competición (Categoría II)</b>  Vehículos contruidos a la unidad y destinados exclusivamente a la competición.	<b>Competition cars (Category II)</b>  Cars built singly and intended solely for competition.
<b>2.1.3</b>	<b>Camiones (Categoría II)</b>  Se consideran camiones aquellos vehículos con un peso en carga superior a 3.500 kg, con un máximo de ocho ruedas y un mínimo de cuatro ruedas motrices.	<b>Trucks (Category III)</b>  Trucks are considered to mean vehicles with a gross weight exceeding 3500 kg, with a maximum of eight wheels and a minimum of four driven wheels.
<b>2.1.4</b>	<b>Componentes mecánicos</b>  Todos aquellos necesarios para la propulsión, suspensión, dirección y frenado, así como todos los accesorios, móviles o no, que son necesarios para su funcionamiento normal.	<b>Mechanical components</b>  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.
<b>2.1.5</b>	<b>Vehículos idénticos</b>  Vehículos pertenecientes a una misma serie de fabricación y que tienen los mismos componentes mecánicos y el mismo chasis (incluso aunque este chasis pudiera ser una parte integrante de la carrocería en una construcción monocasco).	<b>Identical vehicles</b>  Vehicles belonging to the same production series and which have the same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in the case of a monocoque construction).
<b>2.1.6</b>	<b>Modelo de vehículo</b>  Vehículos pertenecientes a una serie de fabricación que se distinguen por un diseño y una línea exterior de la carrocería determinados, y por una misma ejecución mecánica del motor y de la transmisión a las ruedas con la misma distancia entre ejes y la misma cilindrada.	<b>Model of vehicle</b>  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.
<b>2.1.7</b>	<b>Venta normal</b>  Significa la distribución de los vehículos a los clientes individuales a través del servicio comercial del constructor.	<b>Normal sale</b>  Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.
<b>2.1.8</b>	<b>Homologación</b>  Es la certificación oficial hecha por la FIA de que un modelo de automóvil o camión, determinado está construido en serie suficiente para ser clasificado en Vehículos Todo Terreno de Serie (Grupo T2) o Camiones Todo Terreno (Grupo T4), del presente reglamento. La solicitud de homologación debe enviarse a la FIA por la ADN del país de construcción del vehículo y debe dar lugar al establecimiento de una ficha de homologación (ver a continuación). Deberá estar hecha de acuerdo con el reglamento especial llamado "Reglamento de Homologación", establecido por la FIA. Toda homologación de un modelo construido en serie caducará a los 7 años del cese definitivo de la fabricación en serie de dicho modelo (producción anual inferior al 10% del mínimo de producción del grupo considerado).	<b>Homologation</b>  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 must be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and must 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 becomes 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).
<b>2.1.9</b>	<b>Ficha de homologación</b>  Todo modelo de vehículo o camión homologado por la FIA son objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación en la que deben estar todas las características que permitan identificar a dicho modelo. Esta ficha define la serie tal y como la indica el fabricante.  Según el grupo en el que el participante compita, los límites de las modificaciones autorizadas en competiciones internacionales con relación a esta serie, están indicadas en el Anexo J.	<b>Homologation forms</b>  All cars or trucks recognised by the FIA are the subject of a descriptive form called homologation form on which must 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.

La presentación de la última versión de las fichas de homologación es obligatoria bajo petición de los comisarios técnicos en cualquier momento durante la competición.

En caso de no presentarla, la penalización puede ir hasta rechazar la participación del competidor en la competición.

La ficha de homologación debe estar obligatoriamente impresa:

- En papel estampado o con marca de agua de la FIA
- O en papel estampado o con marca de agua de una ADN únicamente en el caso en el que el constructor sea de la misma nacionalidad que la ADN.

Si la fecha de entrada en vigor de una ficha de homologación se sitúa durante una competición, esta ficha es válida para esta competición durante toda su duración.

En el caso de que durante la verificación de un modelo de vehículo o de camión con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los comisarios técnicos deben recurrir al manual de mantenimiento editado para el uso de los concesionarios de la marca, o bien, al catálogo general en el que aparece el listado de piezas de recambio. En el caso de que esta documentación no fuera suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica, disponible en un concesionario o en un vehículo de serie del mismo tipo.

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

#### **Description:**

Una ficha se compone de lo siguiente:

- Una ficha base describiendo el modelo base.
- En los casos que corresponda, un cierto número de hojas suplementarias describiendo las "extensiones de homologación", que pueden ser "variantes", "erratas" o "evoluciones".

#### **a. Variantes (VF, VP, VO)**

Son variantes de suministro (VF) (dos fabricantes diferentes suministran al constructor una misma pieza, y el cliente no tiene la posibilidad de elegir), o variantes de producción (VP) (entregadas bajo pedido y disponibles en los concesionarios), u opciones (VO) (entregadas bajo pedido específico).

#### **b. Erratum (ER)**

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

#### **c. Evolución de tipo (ET)**

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

#### **Uso**

##### 1) Variantes (VF, VO)

El concursante podrá utilizar a su conveniencia cualquier variante o parte de una variante, a condición de que todos los datos técnicos del vehículo así concebido estén conformes con los que se describen en la ficha de homologación aplicable al vehículo, o expresamente autorizados en el Anexo J.

Por ejemplo el montaje de una pinza de freno definida en una ficha variante, sólo es posible si las dimensiones de las pastillas, etc., así obtenidas están indicadas en una ficha aplicable al vehículo de que se trate.

##### 2) Evolución de tipo (ET)

El vehículo debe corresponder a un estado de evolución determinado (independientemente de su fecha real de salida de la fábrica), y por consiguiente una evolución debe ser aplicada íntegramente o no debe ser aplicada en absoluto.

Además, a partir del momento en que el concursante haya elegido una evolución concreta, todas las anteriores deben de ser igualmente aplicadas, salvo si existe incompatibilidad entre ellas:

Por ejemplo, si dos evoluciones en los frenos se han precedido sucesivamente, se podrá usar solamente la que corresponda por la fecha al estado de evolución del vehículo.

#### **2.1.10 Materiales – Definiciones**

The presentation of the latest version of the applicable homologation forms is compulsory upon request by the scrutineers at any time during the competition.

In case of non-presentation, the penalty may go as far as to refuse the participation of the competitor in the competition.

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 a competition, this form is valid for that competition throughout the duration of the said competition.

Should any doubt remain after the checking of a model of car or truck against its homologation form, the scrutineers must 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 is up to the competitor to obtain the homologation concerning his car from his ASN.

#### **Description:**

A form breaks down in the following way:

- A basic form giving a description of the basic model.
- At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

#### **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).

#### **Erratum (ER)**

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

#### **Evolution of the type (ET)**

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

#### **Use**

##### 1) Variants (VF,VO)

The competitor may use any variant or any part of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

For example, the fitting of a brake calliper as defined on a variant 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 must 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 may be used.

#### **Materials – Definitions**

Aleación basada en X (por ej. aleación basada en Ni)

X debe ser el elemento más abundante en un % de la base w/w. El porcentaje mínimo posible en peso del elemento X debe ser siempre mayor que el máximo posible de la suma de cada uno de los elementos que componen la aleación individualmente.

Aleación X-Y (por ej. Aleación Al-Cu)

X debe ser el elemento más abundante.

Además, el elemento Y debe ser el segundo constituyente en mayor proporción en la aleación (%m/m) después de X.

La suma mínima posible de los pesos en tanto por ciento de los elementos X e Y siempre debe ser mayor que el porcentaje máximo posible de la suma de cada uno de los elementos individuales presentes en la aleación.

Materiales intermetálicos (por ej. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

Estos son materiales en los que el material está basado en fases intermetálicas, es decir, la matriz del material consta de más del 50%v/v de fase(s) intermetálica(s).

Una fase intermetálica es una solución sólida entre dos o más metales ya sea en parte iónico o covalente, o enlace metálico con un orden de largo alcance, en un rango estrecho de composición en torno a la proporción estequiométrica.

Materiales compuestos

Material formado por distintos componentes, cuya asociación aporta al material final con las propiedades que cada uno de los componentes por separado no poseen.

Más específicamente, estos son materiales en los que el material matriz se refuerza tanto por una fase continua como por una discontinua.

La matriz puede ser metálica, cerámica, polimérica o de vidrio.

El refuerzo puede presentarse como fibras largas (refuerzo continuo) o fibras cortas, ojuelas y partículas (fibras discontinuas).

Compuestos de Matriz Metálica (MMCs)

Estos son materiales compuestos con una matriz metálica que contiene un fase de más de un 2%v/v que no es soluble en la fase líquida de la matriz metálica.

Se entiende el 2%v/v: "a la menor temperatura de la fase líquida de la matriz"

Materiales cerámicos (por ej. pero no restringido a Al2O3, SiC, B4C, Ti5Si3, SiO2, Si3N4)

Inorgánicos, materiales no metálicos compuestos por un metal y un no metal.

Los materiales cerámicos pueden ser cristalinos o parcialmente cristalinos.

Está formado por una fusión de masa, que solidifica al enfriarse, o el cual está formado y madurado al mismo tiempo, o subsecuentemente, por acción del calor.

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 the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

X-Y-based alloy (e.g. Al-Cu-based alloy)

X must be the most abundant element.

In addition, element Y must be the second highest constituent (%w/w) after X in the alloy.

The minimum possible sum of the weight percentages of the elements X and Y must always be greater than the maximum possible percentage of the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

Intermetallic materials (e.g. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

These are materials where the material is based upon intermetallic phases, i.e. the matrix of the material consists of more than 50%v/v intermetallic phase(s).

An intermetallic phase is a solid solution between two or more metals exhibiting either partly ionic or covalent, or metallic bonding with a long range order, in a narrow range of composition around the stoichiometric proportion.

Composite materials

Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.

More specifically, these are materials where a matrix material is reinforced by either a continuous or discontinuous phase.

The matrix can be metallic, ceramic, polymeric or glass based.

The reinforcement can be present as long fibres (continuous reinforcement) or short fibres, whiskers and particles (discontinuous reinforcement).

Metal Matrix Composites (MMCs)

These are composite materials with a metallic matrix containing a phase of more than 2%v/v which is not soluble in the liquid phase of the metallic matrix.

The 2%v/v is to be understood: "at the lowest temperature of the matrix liquid phase".

Ceramic materials (e.g. but not restricted to Al2O3, SiC, B4C, Ti5Si3, SiO2, Si3N4)

Inorganic, non-metallic material made from compounds of a metal and a non-metal.

Ceramic material may be crystalline or partly crystalline.

It is formed by a fused mass, which solidifies as it cools, or which is formed and matured at the same time, or subsequently, by the action of heat.

**2.2 Dimensiones**Perímetro del vehículo visto desde arriba

Como se presenta el vehículo en la parrilla de salida para la competición en cuestión (aplicable a los Grupos T1, T3 y T2).

**Dimensions**Perimeter of the car seen from above

The car as presented on the starting grid for the competition in question (applicable to Groups T1, T3 and T2).

**2.3 Motor****Engine****2.3.1 Cilindrada****Cylinder capacity**

Volumen V engendrado en el cilindro (o cilindros) por el movimiento ascendente o descendente del pistón(es).

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

Donde: d = diámetro

c = carrera

n = número de cilindros

Volumen V generado en cilindro(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 Sobrealimentación****Supercharging**

Aumento de la presión de la carga de la mezcla aire-combustible en la cámara de combustión (con relación a la presión engendrada por la presión atmosférica normal, el efecto de inercia y los efectos dinámicos en los sistemas de admisión y/o escape) por cualquier medio, sea cual fuere.

La inyección de combustible a presión no se considera sobrealimentación (ver Artículo 3.1 de las Prescripciones Generales).

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).

<b>2.3.3</b>	<b>Bloque motor</b> El cárter del cigüeñal y los cilindros.	<b>Cylinder block</b> The crankcase and the cylinders.
<b>2.3.4</b>	<b>Colector de admisión</b> <u>En el caso de un sistema de alimentación por carburador</u> Pieza que recoge la mezcla aire-combustible a la salida del (los) carburador (es) y que llega hasta el plano de la junta con la culata. <u>En el caso de un sistema de inyección inducida</u> Pieza situada entre la mariposa del dispositivo que controla el caudal de aire y llega hasta los orificios de entrada a la culata. <u>En el caso de un motor diésel</u> Elemento fijado a la culata, que distribuye el aire desde una entrada de aire o un conducto único hasta los orificios de la culata. <u>En el caso de un motor diésel sobrealimentado</u> Pieza situada entre la salida del último de los intercambiadores y que llega hasta los orificios de entrada de las culatas.	<b>Intake manifold</b> <u>In the case of a carburettor induction system</u> Part collecting the air/fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head intake ports. <u>In the case of an injection induction system</u> Part situated between the valve of the device regulating the air intake and extending cylinder head intake ports. <u>In the case of a diesel engine</u> Part collecting the air at the air filter outlet and extending to the cylinder head intake ports. <u>In the case of a supercharged diesel engine</u> Part situated between the outlet of the last exchanger(s) and extending to the cylinder head(s) intake ports.
<b>2.3.5</b>	<b>Colector de escape</b> Pieza que recoge en todo momento los gases de al menos dos cilindros desde la culata y llega hasta la primera junta que lo separa del resto del sistema de escape.	<b>Exhaust manifold</b> Part collecting together the gases from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.
<b>2.3.6</b>	Para los vehículos con turbocompresor, el escape comienza después del turbocompresor.	For engines with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.
<b>2.3.7</b>	<b>Cárter de aceite</b> Los elementos atornillados al bloque motor por debajo que contienen y controlan el aceite de lubricación del motor.	<b>Oil sump</b> The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.
<b>2.3.8</b>	<b>Intercambiador</b> Elemento mecánico que permite el intercambio de calorías entre dos fluidos. Para los intercambiadores específicos, el fluido nombrado en primer lugar es el fluido a refrigerar, y el fluido nombrado en segundo lugar es el fluido que permite la refrigeración. Ejemplo: Intercambiador aceite/agua (el aceite es refrigerado por el agua).	<b>Exchanger</b> 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).
<b>2.3.9</b>	<b>Radiador</b> Este es el intercambiador específico que permite refrigerar un líquido por medio del aire. Intercambiador líquido/aire.	<b>Radiator</b> This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air. Liquid/Air Exchanger.
<b>2.3.10</b>	<b>Intercooler o Intercambiador de Sobrealimentación</b> Este es un intercambiador, situado entre el compresor y el motor, que permite refrigerar el aire comprimido por medio de un fluido. Intercambiador aire/fluido.	<b>Intercooler or Supercharging Exchanger</b> This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid. Air/Fluid Exchanger.
<b>2.4</b>	<b>Tren rodante</b> El tren rodante incluye todos los elementos total o parcialmente no suspendidos.	<b>Running Gear</b> The running gear is made up of all parts of the vehicle which are totally or partially suspended.
<b>2.4.1</b>	<b>Rueda</b> El disco y la llanta. Por rueda completa se entiende disco, llanta y neumático.	<b>Wheel</b> Flange and rim. By complete wheel is meant flange, rim and tyre.
<b>2.4.2</b>	<b>Superficie de rozamiento de los frenos</b> Superficie barrida por las zapatas del tambor, o las pastillas en ambos lados del disco cuando a rueda describe una vuelta completa.	<b>Friction surface of the brakes</b> Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.
<b>2.4.3</b>	<b>Suspensión McPherson</b> Cualquier sistema de suspensión en el que un elemento telescópico, no proporcionando necesariamente la función de amortiguación y/o suspensión, pero incorporando el vástago, está fijado en su parte superior sobre un solo punto de anclaje solidario con la carrocería (o el chasis) y pivota en su parte inferior sobre un brazo transversal asegurando el guiado transversal y longitudinal, o sobre un único brazo transversal mantenido longitudinalmente por una barra estabilizadora o una bieleta de triangulación.	<b>McPherson suspension</b> 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 antiroll bar, or by a tie rod.

<b>2.4.4</b>	<b>Sistema electrónico de control en bucle cerrado</b>	<b>Closed loop electronic control system</b>
	Sistema controlado electrónicamente en el cual un valor real (variable controlada), es seguido de forma continua, la señal realimentada (feedback) es comparada con un valor deseado (variable de referencia), y, a continuación, el sistema se ajusta automáticamente en función del resultado de esta comparación.	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.
<b>2.5</b>	<b>Chasis - Carrocería</b>	<b>Chassis - Bodywork</b>
<b>2.5.1</b>	<b>Chasis</b>	<b>Chassis</b>
	Estructura del vehículo alrededor de la cual se montan los elementos mecánicos y la carrocería incluyendo cualquier pieza solidaria de dicha estructura.	The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.
<b>2.5.2</b>	<b>Carrocería</b>	<b>Bodywork</b>
	<u>Externamente:</u> Todas las partes enteramente suspendidas del vehículo lamidas por la corriente de aire.	<u>Externally:</u> All the entirely suspended parts of the car licked by the air stream.
	<u>Interiormente:</u> El habitáculo y el maletero.	<u>Internally:</u> Cockpit and boot.
	<u>Conviene distinguir los grupos siguientes de carrocerías:</u>	<u>Bodywork is differentiated as follows:</u>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carrocería completamente cerrada</li> <li>• Carrocería completamente abierta</li> <li>• Carrocería transformable con capota flexible, rígida, maniobrable o deslizante</li> <li>• Carrocería de camión compuesto de la cabina y de la caja de carga (si existe).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completely closed bodywork</li> <li>• Completely open bodywork</li> <li>• Convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hard-top) material</li> <li>• Truck bodywork composed of the cabin and the load-bearing bodywork (if applicable)</li> </ul>
<b>2.5.3</b>	<b>Asiento</b>	<b>Seat</b>
	Equipamiento formado por una base y un respaldo	Equipment made of one base and one backrest.
	<u>Respaldo</u> La superficie medida hacia arriba desde la parte inferior de la columna vertebral de una persona normalmente sentada.	<u>Backrest</u> Surface measured upwards from the base of a normally seated person's spine.
	<u>Base del asiento</u> La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de esta misma persona hacia delante.	<u>Seat basis</u> Surface measured from the base of the same person's spine towards the front.
<b>2.5.4</b>	<b>Maletero</b>	<b>Luggage compartment</b>
	Todo volumen distinto del habitáculo y del compartimento motor y situado en el interior de la estructura del vehículo. Este volumen está limitado, en longitud, por las estructuras fijas previstas por el constructor y/o por la cara posterior de los asientos traseros en su posición más atrasada y/o, si fuera posible, reclinado un ángulo máximo de 15° hacia atrás.	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.
	Este volumen está limitado en altura por las estructuras fijas y/o las separaciones móviles previstas por el constructor, o en su defecto, por el plano horizontal que pasa por el punto más bajo del parabrisas.	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.
<b>2.5.5</b>	<b>Caja de carga</b>	<b>Load-bearing bodywork</b>
	Parte de la carrocería de un camión destinada a contener carga. Puede estar hecha de material rígido o flexible, y puede tener diferentes aperturas.	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.
<b>2.5.6</b>	<b>Habitáculo</b>	<b>Cockpit</b>
	Volumen estructural interior en el que se sitúan el piloto y el (los) pasajero(s).	Structural inner volume which accommodates the driver and the passenger(s).
<b>2.5.7</b>	<b>Capó motor</b>	<b>Bonnet</b>
	Parte exterior de la carrocería que se abre para dar acceso al motor.	Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.
<b>2.5.8</b>	<b>Aletas</b>	<b>Fenders</b>
	<b>Coche</b>	<b>Car</b>
	Se consider una aleta el área definida de acuerdo al Dibujo 251-1 y al Dibujo XIII-A1 (o XIII) de la ficha de homologación de Grupo T2 (si fuera de aplicación) Ver Artículo 251-2.5.7.	A fender is considered to be the area defined according to Drawing 251-1 and to Drawing XIII-A1 (or XIII) of the Group T2 homologation form (if applicable). See Article 251-2.5.7.
	<b>Camion</b>	<b>Truck</b>

	<p><u>Aleta delantera</u> Parte limitada por la cara interior de la rueda completa y por la parte de la carrocería (integrada o añadida) limitada delante por el borde superior del paragolpes delantero en la parte frontal, y por la parte situada al menos al mismo nivel que el borde superior del paragolpes delantero en la parte trasera. Las faldillas guardabarros no se consideran parte de la aleta.</p> <p><u>Aleta trasera</u> Parte limitada por la cara interior de la rueda más interior y por la parte que cubre los neumáticos al menos 60° a ambos lados del eje vertical. La parte horizontal superior puede ser el fondo de la caja de carga.  Las faldillas guardabarros no se consideran parte de la aleta.</p>	<p><u>Front mudguard</u> The area limited 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.</p> <p>Mud flaps are not part of the mudguard.</p> <p><u>Rear mudguard</u> The area limited by the inner face of the innermost 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. Mud flaps are not part of the mudguard.</p>
<b>2.5.9</b>	<p><b>Compartimento motor</b>  Volumen definido por los paneles del chasis o carrocería, fijos o desmontables, que rodean el motor. El túnel de transmisión no forma parte del compartimento motor.</p>	<p><b>Engine compartment</b>  Volume defined by the fixed or detachable chassis and bodywork panels surrounding the engine. The transmission tunnel is not part of the engine compartment.</p>
<b>2.5.10</b>	<p><b>Casco</b>  Estructura constituida por elementos de la carrocería, que hace las funciones de chasis.</p>	<p><b>Bodyshell</b>  Structure made up of bodywork parts and having the functions of a chassis.</p>
<b>2.15.11</b>	<p><b>Para-búfalos</b>  Elemento destinado a proteger la parte delantera del vehículo, los faros y los radiadores</p>	<p><b>Cow-catcher</b>  Part designed to protect the front of the vehicle, the headlights and the radiators.</p>
<b>2.5.12</b>	<p><b>Estructura principal</b>  <u>Vehículo homologado por la FIA</u> Volumen contenido dentro de la carrocería y situado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En proyección frontal, en el interior de los largueros y travesaños más exteriores del casco y/o del chasis original.</li> <li>• En proyección longitudinal inferior, en el interior y por encima de los elementos de la carrocería que forman el casco, el chasis o el chasis-casco.</li> <li>• En proyección longitudinal superior, situado por debajo de la proyección del casco o la carrocería original sin capós, portón o puertas.</li> </ul> <p><u>Vehículo no homologado</u> Volumen contenido dentro de la carrocería y situado</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En proyección vertical, en longitud, entre los planos que pasan por los bordes exteriores de las ruedas y en anchura entre los planos que pasan a través del centro de la rueda completa, con una tolerancia del 3%, a condición de que estos planos pasen a través del casco o chasis, tubular o semitubular. Si no es el caso, la anchura máxima está definida por las proyecciones verticales de los elementos de la estructura que reciban las cargas de la suspensión.</li> <li>• En proyección longitudinal, el volumen está definido, en su parte inferior, por las proyecciones longitudinales de los elementos inferiores de la estructura que reciban las cargas de la suspensión, y en su parte superior, delante, por los planos que pasan por los puntos más altos del arco de seguridad delantero y los puntos más altos de la estructura, que reciban las cargas de la suspensión o, alternativamente, el borde superior de las ruedas delanteras. Por detrás, está definido por los planos que pasan a través de los puntos más altos del arco de seguridad principal, y los puntos más altos de la estructura que reciban las cargas de las suspensión o, alternativamente, el borde superior de las ruedas traseras. Entre los arcos delantero y principal, está definido por los planos que unen sus extremos superiores.</li> </ul>	<p><b>Main structure</b>  <u>FIA-homologated vehicle</u> Volume contained within the bodywork and situated:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In frontal projection, within the outermost side members and cross members of the original shell and/or chassis</li> <li>• In lower longitudinal projection, within and above the original bodywork parts forming the shell, chassis or chassis Shell</li> <li>• In upper longitudinal projection, below the projection of the original shell or bodywork without boot or bonnet lids, tailgate or doors.</li> </ul> <p><u>Non-homologated vehicle</u> Volume contained within the bodywork and situated:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In vertical projection, in length, between the planes passing through the outer edges of the wheels and in width between the planes passing through the centre of the complete wheels with a tolerance of 3 %, on condition that these planes pass through the shell or chassis shell, tubular or semi-tubular If this is not the case, the maximum width is defined by the vertical projections of the parts of the structure receiving the suspension loads</li> <li>• In longitudinal projection, the volume is 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 is 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 is defined by the planes joining their upper parts.</li> </ul>
<b>2.5.13</b>	<p><b>Persianas</b>  Combinación de lamas inclinadas dispuestas dentro del perímetro de una abertura que ocultan un objeto situado detrás de ellos cuando se mira perpendicularmente a la superficie de la abertura.</p>	<p><b>Louvres</b>  Combination of inclined slats arranged within the perimeter of an opening that conceal an object situated behind them when looked at perpendicularly to the surface of the opening.</p>
<b>2.6</b>	<p><b>Sistema eléctrico</b></p>	<p><b>Electrical system</b></p>

Faro

Toda óptica cuyo foco crea un haz luminoso dirigido hacia delante.

Headlight

Any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.

2.7

**Depósito de combustible**

Todo recipiente conteniendo combustible susceptible de fluir por unas canalizaciones hacia el depósito principal o el motor.

**Fuel tank**

Any container holding fuel likely to flow by means of lines towards the main tank or the engine.

2.8

**Caja de cambios automática**

Está compuesta por un convertidor de par hidrodinámico, por una caja de trenes epicicloidades equipada con embragues y frenos multidisco, cuenta un número de relaciones de desmultiplicación determinadas, y con un mando de cambio de marcha.

El cambio de marcha puede ser efectuado automáticamente sin desacoplar motor y caja de cambios, y por lo tanto sin interrumpir la transmisión del par motor.

Las cajas de cambio con variación de desmultiplicación continua son consideradas cajas de cambio automáticas con la particularidad de tener un infinito número de relaciones de desmultiplicación.

**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.

**ART. 3**

**DEFINICIONES ESPECÍFICAS PARA VEHÍCULOS PROPULSADOS ELÉCTRICAMENTE**

**SPECIFIC DEFINITIONS FOR ELECTRICALLY-POWERED VEHICLES**

Ver Artículo 251-3.

See Article 251-3.

**MODIFICACIONES APLICABLES A PARTIR DEL 01.01.2019**

**MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2019**

**MODIFICACIONES APLICABLES A PARTIR DEL 01.01.2020**

**MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2020**