

## Artículo 251.- CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES.

### 1.- CLASIFICACIÓN.

#### 1.1.- Categorías y grupos.

Los vehículos utilizados en competición se dividirán en las siguientes categorías y grupos:

- Categoría I: - Grupo N: Vehículos de Producción.  
- Grupo A: Vehículos de Turismo.  
- Grupo B: Vehículos de Gran Turismo.  
- Grupo SP: Vehículos de Superproducción.  
- Grupo T2: Vehículos Todo Terreno de serie. Categoría II: -
- Grupo T1: Vehículos Todo Terreno mejorados.  
- Grupo GT3 : Vehículos Gran Turismo "Cup"  
- Grupo GT2: Vehículos de Serie Gran Turismo  
- Grupo GT1: Vehículos de Gran Turismo.
- Grupo CN: Vehículos de Sport de producción.  
- Grupo C: Vehículos de Sport.  
- Grupo D: Vehículos de Competición de Fórmula Internacional.  
- Grupo E: Vehículos de Competición de Fórmula Libre. Categoría III:  
- Grupo F: Camiones de Competición.  
- Grupo T4: Camiones Todo Terreno.

#### 1.2.- Clases por cilindrada.

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

1. Hasta 500 cm<sup>3</sup>.
2. Más de 500 cm<sup>3</sup> hasta 600 cm<sup>3</sup>.
3. Más de 600 cm<sup>3</sup> hasta 700 cm<sup>3</sup>.
4. Más de 700 cm<sup>3</sup> hasta 850 cm<sup>3</sup>.
5. Más de 850 cm<sup>3</sup> hasta 1.000 cm<sup>3</sup>.
6. Más de 1.000 cm<sup>3</sup> hasta 1.150 cm<sup>3</sup>.
7. Más de 1.150 cm<sup>3</sup> hasta 1.400 cm<sup>3</sup>.
8. Más de 1.400 cm<sup>3</sup> hasta 1.600 cm<sup>3</sup>.
9. Más de 1.600 cm<sup>3</sup> hasta 2.000 cm<sup>3</sup>.
10. Más de 2.000 cm<sup>3</sup> hasta 2.500 cm<sup>3</sup>.
11. Más de 2.500 cm<sup>3</sup> hasta 3.000 cm<sup>3</sup>.
12. Más de 3.000 cm<sup>3</sup> hasta 3.500 cm<sup>3</sup>.
13. Más de 3.500 cm<sup>3</sup> hasta 4.000 cm<sup>3</sup>.
14. Más de 4.000 cm<sup>3</sup> hasta 4.500 cm<sup>3</sup>.
15. Más de 4.500 cm<sup>3</sup> hasta 5.000 cm<sup>3</sup>.
16. Más de 5.000 cm<sup>3</sup> hasta 5.500 cm<sup>3</sup>.
17. Más de 5.500 cm<sup>3</sup> hasta 6.000 cm<sup>3</sup>.
18. Más de 6.000 cm<sup>3</sup>.

Salvo disposiciones contrarias, eventualmente impuestas por la FIA para una categoría de pruebas 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 pruebas.

Ninguna clase podrá ser subdividida.

### 2.- DEFINICIONES.

#### 2.1.- Generalidades.

##### 2.1.1.- Vehículos de Producción en Serie (Categoría I).

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.

#### **2.1.2.- Vehículos de Competición (Categoría II).**

Vehículos construidos a la unidad y destinados exclusivamente a la competición.

#### **2.1.3.- Camiones (Categoría III).**

##### **2.1.4.- Vehículos idénticos:**

Vehículos pertenecientes a una misma serie de fabricación y que tienen la misma carrocería (exterior e interior), los mismos componentes mecánicos y el mismo chasis (incluso aunque este chasis pudiera ser una parte integrante de la carrocería en una construcción monocasco).

##### **2.1.5.- Modelo de vehículo:**

Vehículo perteneciente a una serie de fabricación que se distingue por una concepción y una línea exterior de la carrocería determinadas, y por una misma ejecución mecánica del motor y de la transmisión a las ruedas.

##### **2.1.6.- Venta normal:**

Significa la distribución de los vehículos a los clientes individuales a través del servicio comercial del constructor.

##### **2.1.7.- Homologación:**

Es la certificación oficial hecha por la FIA de que un modelo de vehículo determinado está construido en serie suficiente para ser clasificado en Vehículos de Producción (Grupo N), Vehículos de Turismo (Grupo A), Vehículos de Gran Turismo (Grupo B), Vehículos Todo Terreno de Serie (Grupo T1), del presente reglamento. La solicitud de homologación debe enviarse a la FIA por la ADN del país de construcción del vehículo y dará lugar al establecimiento de una ficha de homologación (ver a continuación).

Deberá estar hecha de acuerdo con un reglamento especial llamado "Reglamento de Homologación", establecido por la FIA.

Toda homologación de un modelo construido en serie caducará a los 5 años después del cese definitivo de la fabricación en serie de dicho modelo (producción anual inferior al 10% del mínimo de producción del grupo considerado).

La homologación de un modelo solo puede ser válida en un grupo, Vehículos de Producción (Grupo N)/ Vehículos de Turismo (Grupo A) o Vehículos de Gran Turismo (Grupo B). El paso a Grupo Vehículos de Producción (Grupo N)/ Vehículos de Turismo (Grupo A)/Vehículos Todo Terreno de serie (Grupo T1), de un modelo ya homologado en Vehículos de Gran Turismo (grupo B), anula la primera homologación.

##### **2.1.8.- Fichas de homologación:**

Todo modelo de vehículo homologado por la FIA será objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación en la que estarán 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.

La presentación de las fichas en las verificaciones y/o antes de la salida podrá ser exigida por los organizadores que están en el derecho de rehusar la participación del concursante en caso de no presentación.

Asimismo, en caso de utilización de un vehículo de Grupo A equipado de una variante kit (ver a continuación) que afecte al chasis/carrocería, debe presentarse un certificado original, suministrado por el centro de montaje aprobado por el constructor.

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

En lo que se refiere a Vehículos de Producción (Grupo N), además de la ficha específica para este grupo, debe presentarse igualmente la ficha de Vehículos de Turismo (Grupo A).

En el caso de que durante la comparación de un modelo de vehículo con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los comisarios técnicos deberán recurrir al manual de entretenimiento 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.

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

**Descripción.-** Una ficha se compone de lo siguiente:

1.- Una ficha base describiendo el modelo base.

2.- 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, VK):**

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) o “kits” (VK), suministradas bajo pedido específico.

**b) Erratas (ER):**

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

**c) Evoluciones (ET, ES):**

Caracterizan a las modificaciones aportadas de forma definitiva al modelo base (abandono total de la fabricación del modelo en su forma original), para la evolución de tipo (ET), o una evolución deportiva (ES) destinada a hacer más competitivo un modelo.

**Utilización:**

**1.- Variantes (VF, VP, VO, VK):**

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. La combinación de varias VO sobre los elementos siguientes está prohibida: Turbocompresor, frenos y caja de cambios. Por ejemplo el montaje de una pinza de freno definida en una ficha variante, solo es posible si las dimensiones de las pastillas, etc., así obtenidas están indicadas en una ficha aplicable al vehículo de que se trate. (Para Vehículos de Producción (Grupo N), ver también el Art. 254

2). En lo referente a las variante-kit, no podrán utilizarse nada más que en las condiciones que indique el constructor en la ficha de homologación. Esto afecta particularmente a los grupos de piezas que deben considerarse obligatoriamente como un conjunto por el concursante, y a las especificaciones que eventualmente deben respetarse.

**2. Evolución de tipo (ET):**

(Ver también el art. 254.2 para el Grupo Vehículos de Producción (Grupo N).

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 ha de ser aplicada íntegramente o no serlo en absoluto.

Además, a partir del momento en que el concursante haya elegido una evolución concreta, todas las anteriores han de ser igualmente aplicadas, salvo si existe incompatibilidad entre ellas: por ejemplo, si dos evoluciones en los frenos se han precedido sucesivamente, se utilizará solamente la que corresponda por la fecha al estado de evolución del vehículo.

**3. Evolución deportiva (ES):**

La ficha ES se refiere a una extensión prevista o a la ficha base, el vehículo debe ser conforme a un estado de evolución correspondiente a dicha referencia además, la evolución deportiva debe aplicarse íntegramente.

**2.1.9.- Componentes mecánicos.**

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.

**2.1.10.- Piezas de origen o de serie.**

Una pieza que ha sufrido todas las etapas de producción previstas y efectuadas por el constructor del vehículo considerado, y montada de origen sobre el vehículo.

**2.1.11.- Material compuesto.**

Material formado por varios componentes distintos, cuya asociación proporciona al conjunto unas propiedades que no posee ninguno de los componentes por separado.

**2.2.- Dimensiones.**

Perímetro del vehículo visto desde arriba:

Como se presenta el vehículo en la parrilla de salida para la prueba en cuestión.

**2.3.- Motor.**

**2.3.1.- Cilindrada:**

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.

### **2.3.2.- Sobrealimentación:**

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).

### **2.3.3.- Bloque motor :**

El cárter del cigüeñal y los cilindros.

### **2.3.4.- Colector de admisión:**

En el caso de un sistema de alimentación por carburador:

- 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.

En el caso de un sistema de alimentación de inyección con una sola mariposa:

- Pieza que se extiende desde el cuerpo de la mariposa, inclusive, hasta el plano de la junta con la culata, recogiendo y regulando el flujo del aire o de la mezcla aire-combustible.

En el caso de un sistema de alimentación de inyección con mariposas múltiples:

- Pieza que se extiende desde las mariposas, inclusive, hasta el plano de la junta con la culata, recogiendo y regulando el flujo de aire o de la mezcla aire-combustible.

En el caso de un motor diesel:

- Elemento fijado a la culata, que distribuye el aire desde una entrada de aire o un conducto único hasta los orificios de la culata.

### **2.3.5.- Colector de escape:**

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.

2.3.6.- Para los vehículos con turbocompresor, el escape comienza después del turbocompresor.

### **2.3.7.- Cárter de aceite:**

Los elementos atornillados al bloque motor por debajo que contienen y controlan el aceite de lubricación del motor.. Estos elementos no deben tener ninguna fijación al cigüeñal.

### **2.3.8.- Compartimento motor :**

Volumen definido por la envoltura estructural más próxima al motor.

### **2.3.9.- Lubricación por cárter seco:**

Todo sistema que utiliza una bomba para transferir aceite de una cámara o compartimento a otro, excluyendo a la bomba utilizada para la lubricación normal de las piezas del motor.

### **2.3.10.- Junta estática para piezas mecánicas:**

La única función de una junta es asegurar la estanqueidad de al menos dos piezas, unidas una con la otra. La distancia entre las caras de las piezas separadas por la junta debe ser menor o igual a 5 mm.

### **2.3.11.- Intercambiador :**

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).

### **2.3.12.- Radiador:**

Este es el intercambiador específico que permite refrigerar un líquido por medio del aire.

Intercambiador líquido/aire.

### **2.3.13.- Intercooler o intercambiador de sobrealimentación:**

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.

#### **2.4.- Tren rodante:**

El tren rodante incluye todos los elementos total o parcialmente no suspendidos.

##### **2.4.1.-Rueda:**

El disco y la llanta; por rueda completa se entiende disco, llanta y neumático.

##### **2.4.2.- Superficie de rozamiento de los frenos:**

Superficie barrida por las zapatas del tambor, o las pastillas en ambos lados del disco cuando la rueda describe una vuelta completa.

##### **2.4.3.- Suspensión Mac Pherson.**

Todo 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.

##### **2.4.4.- Eje Semitorcional:**

Eje constituido por dos brazos tirados longitudinales unidos al monocasco por una articulación y entre sí rigidamente por un perfil transversal cuya rigidez a la torsión sea pequeña comparado con su rigidez a la flexión.

#### **2.5.- Chasis-carrocería.**

##### **2.5.1.- Chasis:**

Estructura del vehículo alrededor de la cual se montan los elementos mecánicos y la carrocería incluyendo cualquier pieza solidaria de dicha estructura.

##### **2.5.2.- Carrocería:**

- Exteriormente: Todas las partes enteramente suspendidas del vehículo lamidas por la corriente de aire.

- Interiormente: El habitáculo y el maletero.

Conviene distinguir los grupos siguientes de carrocerías:

1.- Carrocería completamente cerrada.

2.- Carrocería completamente abierta.

3.- Carrocería transformable con capota flexible, rígida, maniobrable o deslizante.

##### **2.5.3.- Asiento:**

Las dos superficies que forman la banqueta del asiento y el respaldo.

Respaldo: La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de una persona normalmente sentada, hacia arriba.

Banqueta del asiento: La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de esta misma persona hacia delante.

##### **2.5.4.- Maletero:**

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.

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.

##### **2.5.5.- Habitáculo:**

Volumen estructural interior en el que sitúan el piloto y los pasajeros.

##### **2.5.6.- Capó-motor:**

Parte exterior de la carrocería que se abre para dar acceso al motor.

##### **2.5.7.- Aleta:**

Una aleta es la parte definida según el dibujo 251-1.

Aleta delantera: Parte recorrida por la corriente de aire, limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C1/C1), con el borde delantero de la puerta delantera (B1/B1), y situada por debajo del plano paralelo al borde superior de la puerta y tangente a las esquinas inferiores de la parte visible del parabrisas (A1/A1).

Aleta trasera: Parte recorrida por la corriente de aire, limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C2/C2), con el borde delantero de la puerta trasera (B2/B2), y situada bajo el borde inferior de la parte visible de la ventanilla de la puerta lateral trasera, y bajo la tangente a la esquina inferior de la parte visible de la luneta trasera y a la esquina inferior trasera de la parte visible de la ventanilla lateral de la puerta trasera (A2/A2). En el caso de un vehículo de dos puertas, B1/B1 y B2/B2 estarán definidas por el borde delantero y trasero de la misma puerta.

#### **2.5.8 Persianas.**

Combinación de lamas inclinadas que permiten disimular un objeto situado detrás de ellas mientras posibilitan la circulación de aire a su través.

#### **2.6.- Sistema eléctrico.**

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

#### **2.7.- Depósito de combustible.**

Todo recipiente conteniendo combustible susceptible de fluir por cualquier medio hacia el depósito principal o el motor.

#### **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 teniendo un número de relaciones de desmultiplicación determinadas, y 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.