

251.1 KLASSEINDDDELING.....	2
251.1.1 KATEGORIER OG GRUPPER	2
251.1.2 KLASSEINDDDELING EFTER SLAGVOLUMEN	2
251.2 DEFINITIONER	3
251.2.1 GENERELLE BESTEMMELSER.....	3
251.2.2 DIMENSIONER	7
251.2.3 MOTOR.....	7
251.2.4 KRAFTOVERFØRSEL	8
251.2.5 CHASSIS – KAROSSERI	9
251.2.6 ELEKTRISK SYSTEM	10
251.2.7 BRÆNDSTOFTANK	10
251.2.8 AUTOMATISK GEARKASSE	10
251.3 DEFINITIONER FOR ELEKTRISK DREVNE KØRETØJER	11
PLANLAGTE ÆNDRINGER 01.01.2021	11

251.1 KLASSEINDELING

251.1.1 KATEGORIER OG GRUPPER

Biler som bruges til konkurrence er opdelt i følgende kategorier og grupper:

Kategori I:

Gruppe N:	Seriefremstillede biler
Gruppe A:	Touring biler
Gruppe R*:	Touring biler eller seriefremstillede biler fra store serier *Rally5/Rally4/Rally3/Rally2 fra 2020
Gruppe E-I:	Fri Formel racerbiler

Kategori II:

Gruppe R-GT:	GT Seriefremstillede biler
Gruppe GT3:	Cup Grand Touring biler
Gruppe CN:	Seriefremstillede Sports biler
Gruppe E-II:	Fri Formel racerbiler

Kategori III:

Gruppe F:	Racing Trucks
-----------	---------------

Danske nationale rallyklasser:

Gruppe DK national:	Seriefremstillede biler
Gruppe E National:	Seriefremstillede biler
Gruppe KRB national:	Seriefremstillede biler
Gruppe R2 national:	Seriefremstillede biler
Gruppe 4WD national:	Seriefremstillede biler
Gruppe Proto 4WD nat.:	Specialfremstillede biler

251.1.2 KLASSEINDELING EFTER SLAGVOLUMEN

Bilerne bliver inddelt i følgende klasser efter deres slagvolumen:

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

Med mindre det specielt af FIA bliver pålagt en løbsarrangør for en bestemt serie af konkurrencer, behøver løbsarrangøren ikke at udskrive løb for samtlige ovennævnte klasser, ligesom han frit kan sammenlægge to eller flere på hinanden følgende klasser. Ingen klasser kan deles yderligere.

251.2 DEFINITIONER

251.2.1 GENERELLE BESTEMMELSER

251.2.1.0

National bestemmelse

I tilfælde af uoverensstemmelser mellem de danske oversættelser af FIA reglementer og FIA's reglementer er FIA's reglementer gældende. Dette gælder dog ikke hvis andet er fastsat i nationale bestemmelser.

251.2.1.1 Serieproducerede biler (Kategori I)

Biler fremstillet i et nærmere angivet antal identiske eksemplarer (se definition af dette ord senere) og inden for et nærmere angivet tidsrum, bekræftet på foranledning af producenten fremstillet med normalt salg til publikum for øje (se dette udtryk).

Bilerne skal ved salg være i overensstemmelse med homologeringsattesten.

251.2.1.2 Biler til konkurrencebrug (Kategori II)

Biler bygget i enkelte eksemplarer, og udelukkende beregnet til konkurrencebrug.

251.2.1.3 Trucks (Kategori III)

251.2.1.4 Identiske biler

Biler fra samme produktionsserie, og som har samme karrosseri (udvendig og indvendig), samme mekaniske komponenter og samme chassis (selv om dette chassis er en integreret del af karrosseriet, når der er tale om selvbærende konstruktioner).

251.2.1.5 Bilmodel

Biler fra samme produktionsserie, og som er genkendelige ud fra selve grundopbygningen og på de ydre linjer af karrosseriet, og som har en identisk mekanisk konstruktion af motoren og af transmissionen til hjulene.

251.2.1.6 Normalt salg

Bilen kan købes gennem fabrikkens sædvanlige forhandlernet.

251.2.1.7 Homologering

Dette er den officielle godkendelse fra FIA på, at det antal biler af en bestemt model, er blevet fremstillet ved serieproduktion i et sådant antal, at bilen kan godkendes til Seriefremstillet biler (gruppe N), Touring Cars (gruppe A) under disse reglementer.

Ansøgning om homologering skal tilsendes FIA gennem det pågældende produktionslands ASN. Ansøgningen skal indeholde en udfyldt homologeringsattest (se nedenfor).

Denne skal udfyldes efter "Regler for homologering" som er udarbejdet af FIA.

Homologering af seriefremstillede biler bliver annulleret og ugyldigt 7 år efter serie-

produktionen af den omhandlede model kommer under 10% af minimumsproduktionen.

Homologering af en model kan kun være gyldig for en gruppe, Seriefremstillet biler (gruppe N) / Touring cars (gruppe A).

National bestemmelse, rally

Biler til de nationale rallyklasser Gruppe DK, E, KRB, R2 Nat, 4WD Nat og Proto 4WD Nat kan godkendes og homologeres af DASU. Ansøgningen om national homologering sker gennem DASU.

251.2.1.8 Homologeringsattester

Alle biler, godkendt af FIA, skal have en detaljeret beskrivelse, kaldet en homologeringsattest, på hvilken alle data for identifikation af modellen skal opføres.

Denne homologeringsattest definerer serierne som angivet af fabrikanten.

I overensstemmelse med den gruppe som løbsdeltageren deltager i, er de tilladte modifikationsgrænser for international konkurrence for disse serier angivet i Appendiks J.

National bestemmelse, rally

Biler i de nationale rallyklasser Gruppe DK, E, KRB, R2 Nat, 4WD Nat og Proto 4WD nat beskrives i en national homologeringsattest. Homologeringsattesten består af en grundhomologeringsattest, der beskriver bilen i standardudgaven samt evt. en DK, E, KRB, R2 Nat, 4WD Nat eller Proto 4WD nat attest, der beskriver de ændringer, der er foretaget i overensstemmelse med de pågældende klassereglementer. Forhold der ikke er beskrevet i homologeringsattesten eller et evt. tillæg kan ændres i overensstemmelse med de pågældende klassereglementer.

Forevisning af den seneste version af den relevante homologeringsattest kan forlanges af løbets tekniske kontrollanter under hele løbsarrangementet.

Løbsledelsen kan udelukke deltageren fra løbet, hvis denne ikke kan forevise gyldig homologeringsattest.

Den foreviste homologeringsattest skal være trykt på:

- Enten på papir med FIA stempel/vandmærke.
- Eller på papir med stempel/vandmærke fra ASN i de tilfælde hvor fabrikanten har samme nationalitet som det pågældende ASN.

Hvis en gruppe A bil er opbygget med Kit variantudstyret (se nederst) der vedrører karrosseriets ændring og udformning, skal den originale attest (certifikat) med dato for montering fremvises. Denne attest viser hvilket firma, som er godkendt af bilproducenten, der har påbygget de karrosseriemtalte Kit-dele.

I tilfælde af, at udløbsdatoen på homologeringsattesten er den samme dag som et løb, vil attesten være gyldig for dette pågældende løb.

Med hensyn til Seriefremstillet biler (gruppe N) skal disse, foruden deres egne specifikke attest, kunne forevise gruppe A attest.

Hvis der ved sammenligning af en bilmodel med den pågældende homologeringsattest skulle opstå tvivl, skal teknisk kontrol støtte sig til værkstedshåndbogen eller reservedelskataloget.

I tilfælde hvor tilstrækkelig dokumentation ikke forevises, kan kontrollen udføres med en direkte sammenligning af dele leveret fra en autoriseret forhandler/producent.

Det er op til deltageren selv at fremskaffe homologeringsattest på bilen fra ejerens ASN.

BESKRIVELSE:

En homologeringsattest deles op på følgende måde:

1. En basisattest, der giver en beskrivelse af basismodellen.
2. På et senere tidspunkt, et antal tillægssider med beskrivelse af "homologeringsudvidelser", som kan være "varianter", "rettelser" eller "udviklinger".

A – Varianter (VF, VP, VO, VK)

Disse er enten leveringsvarianter (VF) (to underleverandører, der leverer den samme del til fabrikanten, således at køberen ikke har mulighed for at vælge), eller en produktions variant (VP) (leveret efter ønske og tilgængelig fra forhandler) eller valgmulighedsvarianter (VO) (leveres efter specifikt ønske), eller "kits" (VK) (leveres efter specifikt ønske).

B – Rettelser (ER)

Erstatter og annullerer en ukorrekt oplysning tidligere givet af en fabrikant på en attest.

C – Udviklinger af typen (ET)

Karakteriseret ved permanente ændringer udført på basismodellen (fremstilling af bilen i den originale form er ophørt).

ANVENDELSE:

1. Varianter (VF, VP, VO, VK)

Konkurrencedeltageren må anvende enhver variant eller del af en variant efter eget valg, dog

kun på betingelse af, at alle bilens tekniske data i den nye udformning er i overensstemmelse med det på bilens homologeringsattest anførte, eller udtrykkeligt er tilladt i Appendix J. Kombinationer af flere VO'er på følgende dele er forbudt: turbolader, bremses og gearkasse. F.eks. er det kun muligt at montere en bremsekaliber, som beskrevet på en variantattest, hvis bremseoverfladen og bremsebelægningens størrelser osv. der opnås derved, er angivet på en attest, der gælder for den pågældende bil. (For Serieproduceret biler (gruppe N) biler, se også pkt. 254.2 fra 2019, Appendix J)

Hvad angår kit varianter (VK), må disse kun anvendes under betingelser som angivet af fabrikanten i homologeringsattesten.

Dette vedrører specielt de grupper af reservedele som må betragtes som en enhed af deltageren, og specifikationerne skal overholdes når de benyttes.

I FIA mesterskaber skal FIA technical passport til WRC, S2000-Rally, Rally2 og R-GT biler fremvises til løbets tekniske kontrol.

De bemærkninger der er indført i det technical passport må under ingen omstændigheder fjernes.

2. Udvikling af typen (ET)

(For Serieproduceret biler - gruppe N, se også pkt. 254.2 fra 2019, Appendix J)

Bilen skal være i overensstemmelse med et bestemt trin i udviklingen (uafhængig af den dag, den forlod fabrikken) og en udvikling må således være helt gennemført eller slet ikke udført. Når en konkurrencedeltager har valgt et bestemt udviklingstrin, skal alle tidligere udviklinger være gennemført, undtagen hvis dette er umuligt.

F.eks. hvis der er to bremseudviklinger umiddelbart efter hinanden, skal den der svarer til det udviklingstrin, som bilen bliver brugt i, bruges.

251.2.1.9 Mekaniske komponenter

Alt som er nødvendigt for fremdrift, affjedring, styring og bremsning samt alt tilbehør som bevæger sig eller ej, som er nødvendige for deres normale funktioner.

251.2.1.10 Original eller seriefremstillet dele

En del, som har gennemgået alle produktionstrin bestemt af og udført af producenten af den pågældende bil, og som oprindeligt er monteret i/på bilen.

251.2.1.11 Definition af materialer

251.2.1.11.a X baserede legeringer (f.eks. Nikkel (Ni) baserede legeringer)

X skal være det mest forekommende stof i legeringen baseret på en w/w % basis. Den mindst tilladelige vægtprocent af komponenten X skal altid være større end summen af vægtprocenterne af hver enkelt af de andre komponenter i legeringen.

X-Y baserede legeringer (f. eks. Al-Cu baserede legeringer)

X skal være det mest forekommende stof.

Herudover skal stoffet Y være det næstmest forekommende stof efter X i legeringen målt som w/w %.

Den mindst tilladelige vægtprocent af komponenterne X og Y, skal altid være større end den maksimale sum af procenten af hver af de andre individuelle elementers procent i legeringen.

251.2.1.11.b Intermetalliske materialer (F.eks. TiAl, NiAl, FeAl, Cu₃Au og NiCo)

Dette er materialer som er baseret på intermetalliske faser, eksempelvis at materialets matrix består af mere end 50 % v/v intermetallisk(e) fase(r).

En intermetallisk fase er en opløsning i fast fase af to eller flere metaller der udviser enten delvis covalent eller ionisk, eller metallisk binding med lang rækkevidde, inden for et snævert område med det støkiometriske forhold.

251.2.1.11.c Komposit materialer

Materiale der er dannet af flere enkeltkomponenter, hvor sammensætningen af komponenterne tilfører det kompositte materiale egenskaber, som ingen af enkeltkomponenterne besidder alene. Mere specifikt er det materialer hvor en matrix er forstærket med enten kontinuert eller diskontinuert fase.

Matrixen kan være metallisk-, keramisk-, polymer- eller glasbaseret.

Forstærkningen kan være lange fibre (kontinuert forstærkning) eller korte fibre, whiskers eller partikler (diskontinuert forstærkning).

251.2.1.11.c.i Fiberforstærket Polymer (FRP)

Kompositmaterialer fremstillet af en polymermatrix, forstærket af fibre.

Polymeren er sædvanligvis (men ikke begrænset til) en epoxy, vinylester eller polyester, termohærdende plast eller harpiks.

Fibrene er sædvanligvis (men ikke begrænset til) glas, carbon, aramid, papir, træ, osv.

Carbon fiberforstærket Polymer (CFRP)

Specifik type af FRP, hvori den bindende matrix er termohærdede eller termoplastisk polymer og fibre indeholder carbon.

Andre fibre, såsom aramid (eks: Nomex™, Kevlar™, Twaron™, Zylon™ osv.) kan også være inkluderet.

251.2.1.11.c.ii Sandwich-struktureret komposit

Speciel klasse af kompositmaterialer, fremstillet ved at fastgøre 2 tynde stive skind til en let og tyk kerne.

Kernematerialet er normalt et lavstyrkemateriale, men den større tykkelse forener sandwich-kompositten med høj bøjningsstivhed og samlet lav densitet.

Typiske eksempler på skind: Laminater af glas, FRP, CFRP, metalplader, etc.

Typiske eksempler på kernemateriale: Skum, balsa træ, "honeycomb", etc.

Kerne og skind er bundet sammen med et klæbemiddel eller loddet sammen med metalkomponenter.

251.2.1.11.c.iii Metal Matrix Composit (MMCs)

Det er komposit materialer med en metallisk matrix indeholdende en fase større end 2% v/v som ikke er opløselig i den flydende fase af den metalliske matrix.

De 2% v/v er at forstå: "ved den laveste temperatur af den matrix flydende fase".

251.2.1.11.d Keramiske materialer (eks. Men ikke begrænset til Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

Uorganiske, ikke-metallisk materiale, fremstillet af komponenter fra metal og ikke-metal.

Kemisk materiale kan være krystallinske eller delvis krystallinske.

Det er dannet af en kondenseret masse, som størkner når det afkøles, eller formes og modnes på samme tid, eller efterfølgende, ved virkningen af varme.

251.2.1.12 Forsegling

Elementer der bruges til at identificere komponenter på et køretøj til et af følgende formål:

- Kontrol af brugen af eller udskiftningen af en komponent.
- Opfølgning på antallet af komponenter der er anvendt eller registreret ifølge gældende regulering.
- Registrering af en komponent der er tilbageholdt for at udføre umiddelbare eller senere teknisk check.
- Undgå afmontering og / eller ændring af en komponent eller en del af en sammensat enhed.
- Ethvert andet behov for at bringe teknisk og / eller sportslige regler til anvendelse.

251.2.2 DIMENSIONER

Omkredsen af en bil set fra oven: Bilen som den vil stå på startlinien til den aktuelle konkurrence.

251.2.3 MOTOR

251.2.3.1 Slagvolumen

Volumen V er udtrykt som det rumfang i cylinderen eller cylindrene, der passerer af stemplet (stemplerne) i en op- eller nedadgående bevægelse.

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

Hvor: b = boring
 s = slaglængde
 n = antal af cylindre

251.2.3.2 Trykladning

Herved forstås enhver forøgelse af vægten af brændstof/luftblandingen i forbrændingskammeret (udover vægten frembragt ved normalt atmosfærisk tryk, rameffekten samt dynamiske effekter i indsugnings- og/eller udstødningssystemet) på en hvilken som helst måde.

Brændstofindsprøjtningen anses ikke for at være trykladning (Se pkt. 252-3.1 i Generelle Bestemmelser).

251.2.3.3 Motorblok

Herved forstås krumtaphus og cylindre.

251.2.3.4 Indsugningsmanifold

Indsugningssystem med Karburator:

Den del, der leder brændstof/luftblandingen fra karburatoren/erne og gennem topstykket til toppakningens anlægsflade på topstykket.

Indsugningssystem med enkelt indsprøjtningssyde:

Den del, der leder luften fra luftindtagskontrollen og gennem topstykket til toppakningens anlægsflade på topstykket og som samler og regulerer luft/brændstof mængden.

Indsugningssystem med flere indsprøjtningssyde:

Den del, der leder luften fra luftindtagskontrollen og gennem topstykket til toppakningens anlægsflade på topstykket.

For diesel motorer:

Enhed monteret på topstykket, som fordeler luften fra en enkelt indgang eller kanal til topstykkets porte.

251.2.3.5 Udstødningssystem

Den del, som altid leder udstødningssystemet fra mindst 2 cylindre fra topstykket og videre til den første pakning, hvor manifolden kan adskilles fra resten af udstødningssystemet.

251.2.3.6

For turboladede biler begynder udstødningssystemet efter turboladeren.

251.2.3.7 Bundkar

Den del, der er monteret under cylinderblok og som opsamler og kontrollerer motorens smøreolie.

251.2.3.8 Motorrum

Rumfanget defineres af de faste eller aftagelige chassis- og karosseripaneler der omgiver motoren.

Kardantunnellen er ikke en del af motorrummet.

251.2.3.9 Smøring med tørsump

Ethvert system der benytter en pumpe til at transportere olie fra et kammer eller beholder til et andet, og hvor motorens oliepumpe udelukkende bruges til smøring af motorens dele.

251.2.3.10 Pakninger for mekaniske dele

Apparat der afhjælper foreningen af dele, ved at forebygge lækage.

251.2.3.10.a Statisk pakning

Den eneste funktion af en statisk pakning er at sørge for tætning af mindst 2 dele, monteret i relation til hinanden.

Afstanden mellem pakningsfladerne på delene som er adskilt af en pakning skal være mindre end eller lige med 5 mm.

251.2.3.10.b Dynamisk pakning

Pakning som skal forebygge lækage mellem dele i relativ bevægelse til hinanden.

251.2.3.11 Varmeveksler

En enhed der formidler ændring af temperaturen mellem to væsker.

For at konkretisere varmeveksler, er den først nævnte væske den der skal køles og den næst nævnte er den der formidler kølingen. F.eks. olie/vand varmeveksler (olie bliver kølet af vand).

251.2.3.12 Køler

Dette er en separat enhed der formidler væske at blive kølet ved hjælp af luft.

Væske/luft varmeveksler.

251.2.3.13 Intercooler eller Turbo Intercooler

Dette er en varmeveksler, placeret mellem kompressoren og motoren, der bevirker at den sammenpressede luft bliver kølet af væske. Luft/væske varmeveksler.

251.2.3.14 Sammenlignelig terminologi mellem motorer med plejstang/stempel og motorer med roterende stempel

Plejstænger	Rotation
Motorblok	Rotor hus (stator)
Bundkar	Side hus (Hvis der er sideudstødning) ellers Rotor hus (Hvis der er udvendig udstødning)
Stempel / Stempel ringe	Rotor / Rotor pakning
Krumtap	Excenteraksel

251.2.4 KRAFTOVERFØRSEL

Alle dele som er helt eller delvis uaffjedrede.

251.2.4.1 Hjul

Flange og fælg. Ved komplet hjul forstås flange, fælg og dæk.

Braking system controlled electronically ("Brake-by-wire")

"Brake-by-wire" technology provides the possibility to control the braking of wheels through electrical means. It may supplement the traditional braking system (mechanical and hydraulic

controls) or be a standalone brake system replacing the traditional system with electronic control systems using electromechanical actuators and human-machine interfaces such as pedal feel emulators, etc....

251.2.4.2 Bremsernes friktionsflader

Overfladen som berøres af bremsebelægningerne på tromlebremser, eller af bremseklodserne på begge sider af bremsekiven, når hjulet har drejet en hel omgang.

251.2.4.3 MacPherson ophæng

Ethvert affjedringssystem, hvori en teleskopisk enhed, som ikke nødvendigvis bevirker affjedring og/eller dæmpning, men som spindlen er en del af, hvis øverste ende er monteret til chassis/karosseri i et enkelt monteringspunkt, og som i dets nederste monteringspunkt er monteret på enten tværgående bærearmler som lokaliserer affjedringen i både tværgående og langsgående retning eller tværgående enkel bærearmler som i langsgående retning holdes på plads af en krængningsstabilisator eller en langsgående støttestang.

251.2.4.4 Twist beam aksel

Aksel bestående af to langsgående svingarme monteret til karosseriet gennem en bøsning, og fastmonteret til den anden arm gennem en stiv transvers konstruktion, torsions stivheden er lav sammenlignet med bøjnings stivheden.

251.2.5 CHASSIS – KAROSSERI

251.2.5.1 Chassis

Den bærende del af bilen, på hvilken de mekaniske komponenter og karosseriet er anbragt.

251.2.5.2 Karosseri

- Udvendig: Alle de 100% affjedrede dele der berøres af luftstrømmen.
- Indvendig: Kabine og bagagerum.

Karosseriet inddeles således:

- Helt lukket karosseri.
- Helt åbent karosseri.
- Åbent karosseri enten med kaleche eller hardtop.

251.2.5.3 Sædet

Udstyr bestående af en sædebund og rygstøtte.

Rygstøtten: Den del af sædet, der går fra en normalt siddende persons nederste rygsøjlehvirvel og opover.

Siddepuden: Den del, der går fra en normalt siddende persons nederste rygsøjle og fremover.

251.2.5.4 Bagagerum

Alle rum udenfor kabinen og motorrummet, men inde i bilen. Volumen er begrænset i længden af strukturen forudset af fabrikanten og/eller bag ved sæderne, og hvis muligt med en max. hældning på 15 grader.

Volumen er begrænset i højden af den fastsatte struktur og/eller ved en aftagelig del forudset af fabrikanten, eller i mangel af en sådan, ved et horisontalt plan gående gennem det laveste punkt af forruden.

251.2.5.5 Kabine

Det indvendige rum som skaffer plads til føreren og passagererne.

251.2.5.6 Motorhjelme

Den yderste del af karosseriet, som kan åbnes for at give adgang til motoren.

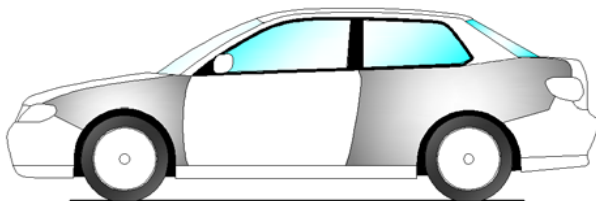
251.2.5.7 Skærme

En skærm er den del, der er defineret i overensstemmelse med tegning 251-1 og tegning XIII-A1 (eller XIII) af gruppe A homologeringen (hvis den findes).

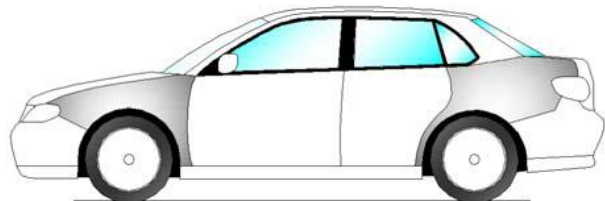
Bagskærm

Den øverste kant af skærmen, set fra siden, består af:

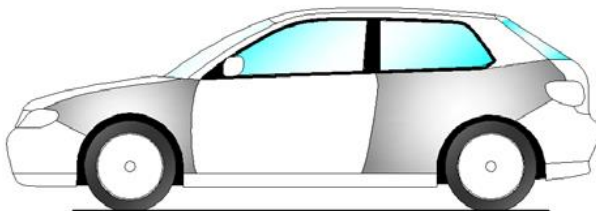
- Den nederste kant af den synlige del af bagsideruden i lukket position (tegning 251-1).
- Linien der forbinder det lave bagerste hjørne af den synlige del af bagsideruden i lukket position og det lave hjørne af den synlige del af bagruden (tegning 251-1).



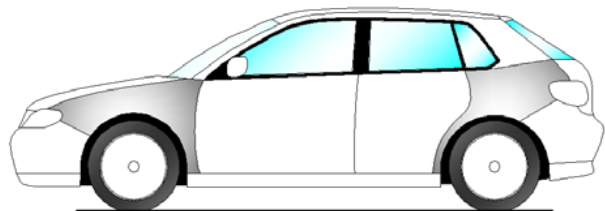
2-dørs bil



4-dørs bil



3-dørs bil



5-dørs bil

251-1

251.2.5.8 Jalousi

Det er en kombination af skråt stillede gæller inden for omkredsen af en åbning som dækker et objekt bag gællerne betragtet vinkelret på åbningens overflade.

251.2.5.9 Kørellys

Lys der lyser i en fremadrettet retning med henblik på at gøre køretøjet lettere synligt under kørsel i dagtimerne.

Dette lys skal slukke automatisk, når det normale kørellys i forlygterne er tændt.

251.2.6 ELEKTRISK SYSTEM

Forlygter: Ved forlygter forstås ethvert hjælpemiddel, der frembringer lysstråler fremefter.

251.2.7 BRÆNDSTOFTANK

Enhver beholder, indeholdende brændstof, hvorfra dette på en hvilken som helst måde kan ledes til hovedtank eller motor.

251.2.8 AUTOMATISK GEARKASSE

Den består af en hydrodynamisk torque converter, og planetgear udstyret med koblinger, og multiskivebremsning, og med et fast nummer af reduktionsgear, og et kontrolleret gearskifte. Gearskiftet kan ske automatisk uden udkobling fra motoren, og uden at ændre på motorens moment transmission.

Gearkasser med konstant variabel transmission er anset for at være automatisk gearkasse på grund af at den har et uendeligt antal af udvekslinger.

251.3 DEFINITIONER FOR ELEKTRISK DREVNE

KØRETØJER

Kapitlet er udeladt, der henvises til FIA article 251.

251.4 DEFINITIONER FOR BRINT DREVNE

KØRETØJER

Kapitlet er udeladt, Der henvises til FIA article 251.

PLANLAGTE ÆNDRINGER 01.01.2022

Ingen planlagte ændringer.