

Übersicht und Vergleich der technischen RSC-Gruppen S-PC, PC und TC

Allgemeine Definitionen und wichtige Hinweise zur dieser Übersicht bzw. diesem Vergleich der technischen RSC-Fahrzeuggruppen:

- Definition „freigestellt“: Dieses Fahrzeugteil darf in jeder Hinsicht sowie Art und Weise bearbeitet, verändert oder gegen ein anderes Bauteil ausgetauscht bzw. ersetzt werden. Eine völlig freie Wahl besteht dabei auch bei Material, Form und Anzahl des jeweils betroffenen Bauteils. Das jeweilige Teil darf darüber hinaus auch vollkommen weggelassen werden, außer dieses Teil ist laut den Zulassungsvorschriften oder diesen technischen Bestimmungen zwingend vorgeschrieben. Wenn ein Fahrzeugteil als „freigestellt“ gilt, kann diese Freistellung jedoch immer gemäß dieser Bestimmungen mit klar definierten Einschränkungen verbunden sein.
- Definition „Grundmodell“: Unter Grundmodell sind alle Serienmodelle einer selbstständigen Fahrzeugmodellreihe eines Fahrzeugherstellers (nicht Fahrzeugkonzern) gemäß dem Verzeichnis der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu verstehen, die in einer klar begrenzten Produktionsperiode hergestellt werden oder worden sind.
- Definition „Serienmodell“: Unter Serienmodell ist eine spezielle Ausführung eines Grundmodells zu verstehen, das in einer begrenzten Produktionsperiode von einem Fahrzeughersteller gemäß des Verzeichnisses der Hersteller von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern des KBA hergestellt wurde bzw. wird, mit für dieses Serienmodell klar definierten Motor-, Getriebe- wie Ausstattungsvarianten (auch ggf. gegen Aufpreis) und Karosserie- wie Bauteilen, d. h. Form, Art und Material sowie Materialstärke und Herstellungsart dieser Teile, und für jedermann so frei erhältlich war oder ist. Ein Grundmodell kann dabei mehrere Serienmodelle haben, die jedoch immer getrennt voneinander zu betrachten sind (z.B. BMW E30 318is, BMW E30 320is, BMW E36 328i, Honda Civic Type R (EP3), Mitsubishi Lancer (CS0) Evo XI, Mitsubishi Lancer (CY0) Evo X, VW Golf I (Typ 17) GTI, VW Golf II (Typ 19E) GTI, VW Golf III (1H) GTI, Opel Kadett GT/E 2000 EH, Opel Kadett E GSi). Wird diese Bezeichnung geändert, existieren mehrere Modellvarianten eines Grundmodells oder gibt es verschiedene Motorenvarianten eines Grundmodells, so handelt es sich jeweils immer um ein anderes Serienmodell.
- Hinweise zu RSC-Gruppen: Die **RSC-Gruppe Super R4** (Prototypen-Tourenwagen), z. B. Dytco-Fahrzeuge, Open-N-Fahrzeuge, Fahrzeuge der ASN-Gruppe N5, usw., ist in folgender Gegenüberstellung nicht enthalten. Ebenso auch nicht die **RSC-Gruppe E-PC** (Elektro-Produktionswagen, für Fahrzeuge mit Elektroantrieb, Hybridantrieb und/oder mit Wasserstoff als Kraftstoff) und die **RSC-Gruppe S-PC-Performance** (für Fahrzeuge der RSC-Gruppe S-PC, die den dort genannten Sonderbestimmungen der RSC-Gruppe S-PC-Performance entsprechen und vergleichbar sind mit den Fahrzeugen der AMF-Gruppe M1 in Österreich) werden aufgrund ihrer besonderen, technischen Spezifikationen in der folgenden Tabelle nicht aufgeführt. Ihre technischen Bestimmungen lassen sich jedoch ebenfalls in der Motorsportordnung (MSpO) des RSC e. V. finden.

Fahrzeugteil / technische Bestimmungen zu:	RSC-Gruppe S-PC Serien-Produktionswagen (= seriennah/serienmäßig)	RSC-Gruppe PC Produktionswagen (= verbessert/modifiziert)	RSC-Gruppe TC Tourenwagen (= stark verbessert/modifiziert)
Abgasanlage	freigestellt, unter Bedingungen	freigestellt, unter Bedingungen	freigestellt, unter Bedingungen
Abschleppvorrichtung	muss vorn und hinten am Fahrzeug vorhanden sein Ausführung und Kennzeichnung gemäß genannter Bestimmungen	muss vorn und hinten am Fahrzeug vorhanden sein Ausführung und Kennzeichnung gemäß genannter Bestimmungen	muss vorn und hinten am Fahrzeug vorhanden sein Ausführung und Kennzeichnung gemäß genannter Bestimmungen
aerodynamische Hilfsmittel	serienmäßig vorhandene sowie für das jeweilige Grundmodell homologierte aerodynamische Hilfsmittel zulässig, zudem dürfen aerodynamische Hilfsmittel verwendet werden, die im Zubehörhandel erhältlich und für den Straßenverkehr zugelassen bzw. in den Fahrzeugpapieren eingetragen sind serienmäßige Spoiler dürfen entfernt werden Aufstellen bzw. Hochstellen der Front- und/oder Heckhaube ist nicht zulässig, außer dies entspricht der Homologation des jeweiligen Grundmodells	Material, Abmessungen und Form unter genannten Bestimmungen freigestellt alle aerodynamischen Hilfsmittel mit einer Homologation für das jeweilige Grundmodell dürfen verwendet werden serienmäßige Spoiler dürfen entfernt werden Aufstellen bzw. Hochstellen der Front- und/oder Heckhaube ist nicht zulässig, außer dies entspricht der Homologation des jeweiligen Grundmodells	Material, Abmessungen und Form unter genannten Bestimmungen freigestellt alle aerodynamischen Hilfsmittel mit einer Homologation für das jeweilige Grundmodell dürfen verwendet werden serienmäßige Spoiler dürfen entfernt werden Aufstellen bzw. Hochstellen der Front- und/oder Heckhaube ist nicht zulässig, außer dies entspricht der Homologation des jeweiligen Grundmodells

Allradantrieb	gemäß Serienmodell	gemäß Grundmodell und Homologation für die FIA-Gruppe N	gemäß Grundmodell und Homologation für die FIA-Gruppen N, A und/oder R4
Allradantrieb und Mehrventilmotor	muss beim Serienmodell so bereits zusammen vorhanden sein bzw. gewesen sein	muss beim Grundmodell und / oder gemäß Homologation für die FIA-Gruppe N bereits zusammen vorhanden sein bzw. gewesen sein	muss beim Grundmodell und / oder gemäß Homologation für die FIA-Gruppen N, A und / oder R4 bereits zusammen vorhanden sein bzw. gewesen sein
Anti-Lag-System (ALS)	Nachrüstung nicht zulässig	jegliche Art zulässig	jegliche Art zulässig
Antriebsstrang (Getriebe bis inkl. Antriebswellen), nicht zugelassene Bauteile	Bauteile mit einer Homologation ausschließlich für die FIA-Gruppen WRC, RRC, Super 2000-Rallye, Super 1600, Rally1, Rally2, Rally2-Kit, Rally3, Rally4, R5, R4, R3, R3T, R3D, R2, 4, 5, A, B sowie A-Kit, R4-Kit, GT3, GT2, N-GT und R-GT sowie der SRO-Gruppe GT4	Bauteile mit einer Homologation ausschließlich für die FIA-Gruppen WRC, RRC, Super 2000-Rallye, Super 1600, Rally1, Rally2, Rally2-Kit, Rally3, Rally4, R5, R4, R3, R3T, R3D, R2, 4, 5, A, B sowie A-Kit, R4-Kit, GT3, GT2, N-GT und R-GT sowie der SRO-Gruppe GT4	Bauteile mit einer Homologation ausschließlich für die FIA-Gruppen WRC, RRC, R5 und R4-Kit, Rally1, Rally2, Rally2-Kit, GT3, GT2, N-GT und R-GT
Antriebssystem	muss dem Serienmodell entsprechen	muss dem Grundmodell entsprechen	Umbau von Allrad- auf Zweirad-antriebssystem ist zulässig, umgekehrt jedoch nicht Umbau von Front- auf Heckantriebssystem – und umgekehrt – ist zulässig
Balance of Performance (BoP)	findet keine Anwendung	gemäß den genannten Bestimmungen	nicht vorhanden

Batterien	<p>freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p> <p>Einbauort muss dem Serienmodell entsprechen</p> <p>müssen gemäß der genannten Bestimmungen befestigt sein</p> <p>Nass- und Trockenbatterien unter genannten Bestimmungen zulässig</p> <p>sämtliche verlegte Kabel und Stromleitungen müssen in Größe, Material und allen elektrischen Messgrößen und –Kennwerten dem Serienmodell entsprechen</p>	<p>freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p> <p>Einbauort freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p> <p>müssen gemäß der genannten Bestimmungen befestigt sein</p> <p>Nass- und Trockenbatterien unter genannten Bestimmungen zulässig</p>	<p>freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p> <p>Einbauort freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p> <p>müssen gemäß der genannten Bestimmungen befestigt sein</p> <p>Nass- und Trockenbatterien unter genannten Bestimmungen zulässig</p>
Beleuchtungseinrichtungen	<p>muss dem Serienmodell entsprechen, ebenso der Kabelbaum</p> <p>Lichtmaschine freigestellt</p>	<p>freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>	<p>freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>
Bremsanlage	<p>muss der Serien entsprechen, ausgenommen davon sind nur: Bremsbeläge und Bremsschreiben – jedoch nicht der Durchmesser dieser Bremsschreiben</p> <p>die Ausführung Art des Handbremshebels ist freigestellt</p> <p>nicht serienmäßige Waagebalken-Bremsanlagen und Bremskraftregler sind nicht zulässig</p>	<p>freigestellt, es muss jedoch eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage vorhanden sein</p>	<p>freigestellt, es muss jedoch eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage vorhanden sein</p>

Bremsenkühlung	<p>nicht serienmäßige Öffnungen zur Bremskühlung sind zulässig, solange die Form der Karosserie dadurch nicht verändert wird</p> <p>die Art der Bremsenkühlung und das dabei verwendete Kühlmittel sowie alle weiteren technischen Hilfsmittel der Bremsanlage müssen jedoch der Serie, d. h. dem Grundmodell und/oder der Homologation entsprechen</p>	<p>Einrichtungen freigestellt,</p> <p>die Art der Bremsenkühlung und das dabei verwendete Kühlmittel sowie alle weiteren technischen Hilfsmittel der Bremsanlage müssen jedoch der Serie, d. h. dem Grundmodell und/oder der Homologation entsprechen</p>	<p>freigestellt,</p> <p>gilt auch für die Einrichtungen, die Art, das Kühlmittel und alle technischen Einrichtungen dazu</p>
Bremsflüssigkeit und deren Flüssigkeitsbehälter	<p>freigestellt,</p> <p>Behälter muss jedoch fest verschließbar sein</p>	<p>freigestellt,</p> <p>Behälter muss jedoch fest verschließbar sein</p>	<p>freigestellt,</p> <p>Behälter muss jedoch fest verschließbar sein</p>
Differenziale	<p>müssen dem Serienmodell entsprechen</p>	<p>mechanische Sperrdifferenziale freigestellt</p> <p>anders arbeitenden Differenziale müssen dem Grundmodell oder der Homologation entsprechen</p>	<p>freigestellt</p>
Differenziale, Kühlmittel und Schmierstoffe	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>
Elektro- und/oder Hybridantrieb	<p>nicht zulässig</p>	<p>nicht zulässig</p>	<p>nicht zulässig</p>
elektronische Fahrassistenzsysteme	<p>dürfen vollständig deaktiviert bzw. entfernt werden</p>	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>

<p>Fahrgastraum und Innenraum, Armaturenbrett und Innenraum</p>	<p>Armaturenbrett muss Grundmodell entsprechen, es darf beflockt sein</p> <p>Ausstattung sonstiger Innenraum und Fahrzeuginstrumente freigestellt, Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden</p> <p>Airbags, Unterhaltungsausstattung, Klimaanlage, Navigationssysteme, Displays, usw. dürfen vollumfänglich entfernt werden</p> <p>Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>	<p>Armaturenbrett freigestellt, es darf beflockt sein</p> <p>Ausstattung sonstiger Innenraum und Fahrzeuginstrumente freigestellt, Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden</p> <p>Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>	<p>Armaturenbrett freigestellt, es darf beflockt sein</p> <p>Ausstattung sonstiger Innenraum und Fahrzeuginstrumente freigestellt, Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden</p> <p>Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>
<p>Fahrgastraum und Innenraum, Belüftung</p>	<p>Belüftung muss dem Serienmodell entsprechen, zudem sind homologierte Belüftungen des Fahrgastraums zulässig</p> <p>der nachträglicher Einbau von Lufthutzen, Dachklappen bzw. NACA-Einlässen im Fahrzeugdach ist unter genannten Bestimmungen erlaubt</p> <p>nichtserienmäßige oder nicht homologierte Luftzufuhr aus dem Motorraum ist verboten</p> <p>Heizungsanlage freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>	<p>homologierte Belüftungen des Fahrgastraums sind zulässig</p> <p>nachträglicher Einbau von Lufthutzen, Dachklappen bzw. NACA-Einlässen im Fahrzeugdach sind unter genannten Bestimmungen zulässig</p> <p>nichtserienmäßige oder nicht homologierte Luftzufuhr aus dem Motorraum ist verboten</p> <p>Heizungsanlage freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>	<p>homologierte Belüftungen des Fahrgastraums sind zulässig</p> <p>nachträglicher Einbau von Lufthutzen, Dachklappen bzw. NACA-Einlässen im Fahrzeugdach sind unter genannten Bestimmungen zulässig</p> <p>nichtserienmäßige oder nicht homologierte Luftzufuhr aus dem Motorraum ist verboten</p> <p>Heizungsanlage freigestellt, unter genannten Bestimmungen</p>

Fahrgastraum und Innenraum, Fußstütze bzw. Fußablage im Fußraum Beifahrer	Empfehlung, die Fußstütze bzw. Fußablage im Fußraum des Beifahrers so auszubilden, dass sie sich bei großer Krafteinwirkung, z. B. bei einem Unfall, energieabsorbierend verformt	Empfehlung, die Fußstütze bzw. Fußablage im Fußraum des Beifahrers so auszubilden, dass sie sich bei großer Krafteinwirkung, z. B. bei einem Unfall, energieabsorbierend verformt	Empfehlung, die Fußstütze bzw. Fußablage im Fußraum des Beifahrers so auszubilden, dass sie sich bei großer Krafteinwirkung, z. B. bei einem Unfall, energieabsorbierend verformt
Fahrgastraum und Innenraum, Gegenstände und Flüssigkeiten	Überrollvorrichtung, Ersatzräder, Feuerlöscher, Luftbehälter für das Lebensrettungssystem, Funkanlage, Helmhalter, Tracking-System, Komfortteile, Bordwerkzeug und Ballast sind zulässig, müssen aber sicher befestigt werden mit Trinkwasser, Motoröl und / oder Bremsflüssigkeit gefüllte Behältnisse sind zulässig, müssen aber fest verschließbar sein Bordwerkzeug muss mitgeführt werden, unter genannten Bestimmungen	Überrollvorrichtung, Ersatzräder, Feuerlöscher, Luftbehälter für das Lebensrettungssystem, Funkanlage, Helmhalter, Tracking-System, Komfortteile, Bordwerkzeug und Ballast sind zulässig, müssen aber sicher befestigt werden mit Trinkwasser, Motoröl und / oder Bremsflüssigkeit gefüllte Behältnisse sind zulässig, müssen aber fest verschließbar sein	Überrollvorrichtung, Ersatzräder, Feuerlöscher, Luftbehälter für das Lebensrettungssystem, Funkanlage, Helmhalter, Tracking-System, Komfortteile, Bordwerkzeug und Ballast sind zulässig, müssen aber sicher befestigt werden mit Trinkwasser, Motoröl und / oder Bremsflüssigkeit gefüllte Behältnisse sind zulässig, müssen aber fest verschließbar sein
Fahrgastraum und Innenraum, Trennwände Fahrgastraum und Motor- bzw. Kofferraum	müssen der Serie entsprechen	müssen in ihrer ursprünglichen Lage beibehalten werden Einbau von Teilen an oder durch eine dieser Trennwände ist unter genannten Bestimmungen erlaubt	müssen in ihrer ursprünglichen Lage beibehalten werden Einbau von Teilen an oder durch eine dieser Trennwände ist unter genannten Bestimmungen erlaubt

Fahrgastraum und Innenraum, Sitze	<p>Rücksitzbank und Rücksitze dürfen entfernt werden</p> <p>Beide Vordersitze, d. h. Fahrer- und Beifahrersitz, müssen jeweils vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeuges montiert sein</p>	<p>Rücksitzbank und Rücksitze dürfen entfernt werden</p> <p>Beide Vordersitze, d. h. Fahrer- und Beifahrersitz, müssen jeweils vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeuges montiert sein</p>	<p>Rücksitzbank und Rücksitze dürfen entfernt werden</p> <p>Beide Vordersitze, d. h. Fahrer- und Beifahrersitz, müssen jeweils vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeuges montiert sein</p>
Fahrwerk und Fahrwerksteile	<p>müssen der Serie entsprechen, nachträglich Verstärkungen durch Materialhinzufügung sind erlaubt</p>	<p>müssen vom Grundmodell stammen oder von anderen Grundmodellen desselben Fahrzeugherstellers, nachträglich Verstärkungen durch Materialhinzufügung sind erlaubt</p>	<p>freigestellt</p>
Fahrzeugteile mit FIA-Homologation	<p>keine zugelassen, außer sie entsprechen vollkommen dem Serienmodell, d. h. der Serie</p>	<p>nur Fahrzeugteile bzw. Bauteile mit einer Homologation für die FIA-Gruppen N, Rally5/-Kit, R1 sowie 1, 2 und 3 zugelassen</p>	<p>nur Fahrzeugteile bzw. Bauteile mit einer Homologation für die FIA-Gruppen N, A, A-Kit, B, Rally3, Rally4, Rally5/-Kit, R1, R2, R3, R4 sowie 1, 2, 3 und 4 zugelassen</p>
Fahrzeugteile, Funktionsprinzip und Funktionsweise	<p>Das Funktionsprinzip wie auch die Funktionsweise sämtlicher, gemäß dieser technischen Bestimmungen zugelassener Fahrzeugteile müssen der Serie des jeweiligen Serienmodells vollumfänglich entsprechen. Alle Ausnahmen davon müssen dabei immer explizit definiert sein.</p>	<p>Das Funktionsprinzip wie auch die Funktionsweise sämtlicher, gemäß dieser technischen Bestimmungen zugelassener Fahrzeugteile muss der Serie des jeweiligen Grundmodells und/oder dessen Homologation für die FIA-Gruppen 1, 2, 3, N, Rally5/-Kit oder R1 gemäß Anhang J zum ISG der FIA vollumfänglich entsprechen. Alle Ausnahmen davon müssen dabei immer explizit definiert sein.</p>	<p>Das Funktionsprinzip wie auch die Funktionsweise sämtlicher, gemäß dieser technischen Bestimmungen zugelassener Fahrzeugteile sind unter der Berücksichtigung dieser technischen Bestimmungen freigestellt. Alle Ausnahmen davon müssen dabei immer explizit definiert sein.</p>

Feuerlöscher und Feuerlöschanlage	<p>Feuerlöschanlage dringend empfohlen, für Gasantriebssysteme vorgeschrieben</p> <p>Feuerlöscher immer im Fahrzeug verpflichtend vorgeschrieben, 4,0 kg Löschpulver in max. 2 Behältern oder 2,25 Liter AFFF-Löcher mit FIA-zugelassenem Löschmittel</p>	<p>Feuerlöschanlage dringend empfohlen, für Gasantriebssysteme vorgeschrieben</p> <p>Feuerlöscher immer im Fahrzeug verpflichtend vorgeschrieben, 4,0 kg Löschpulver in max. 2 Behältern oder 2,25 Liter AFFF-Löcher mit FIA- FIA-zugelassenem Löschmittel</p>	<p>Feuerlöschanlage für Turbofahrzeuge und Gasantriebssysteme vorgeschrieben, darüber hinaus dringend empfohlen</p> <p>Feuerlöscher immer im Fahrzeug verpflichtend vorgeschrieben, 4,0 kg Löschpulver in max. 2 Behältern oder 2,25 Liter AFFF-Löcher mit FIA- FIA-zugelassenem Löschmittel</p>
Feuerschutzwand (flüssigkeitsdicht und flammenhemmend)	<p>zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter, inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung des Kraftstoffes vorgeschrieben</p> <p>muss dem Serienmodell entsprechen und darf nicht verändert werden</p>	<p>zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter, inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung des Kraftstoffes vorgeschrieben</p> <p>Material: gemäß Serienmodell, aus Metall, Kohlefaser oder Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6</p>	<p>zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter, inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung des Kraftstoffes vorgeschrieben</p> <p>Material: gemäß Serienmodell, aus Metall, Kohlefaser oder Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6</p>
Gasantriebssystem, Gasanlagensystem	<p>zulässig, auch Umbauten auf nachserienmäßig Gasanlagen erlaubt</p>	<p>zulässig, auch Umbauten auf nachserienmäßig Gasanlagen erlaubt</p>	<p>zulässig, auch Umbauten auf nachserienmäßig Gasanlagen erlaubt</p>
Gemischaufbereitung	<p>muss dem Serienmodell entsprechen</p>	<p>muss dem Grundmodell entsprechen</p>	<p>freigestellt</p>

Getriebe	muss dem Serienmodell entsprechen, samt Schaltzeiten und Schaltintervallen sowie Einbauort Schaltknauf und gesamter Schaltbock sind freigestellt	freigestellt, funktionierender Rückwärtsgang muss vorhanden sein und serienmäßiger Einbauort muss beibehalten werden nur 5 bzw. 6 Vorwärtsgänge zulässig, 6 Vorwärtsgänge jedoch nur dann, wenn beim Grundmodell so auch vorhanden	freigestellt, funktionierender Rückwärtsgang muss vorhanden sein. Einbauort freigestellt
Getriebe, Kühlmittel und Schmierstoffe	freigestellt	freigestellt	freigestellt
Getriebe, Schaltsystem	muss dem Serienmodell entsprechen	muss zwingend eine H-Schaltung sein, andere Schaltsysteme sind nicht zulässig	freigestellt
Getriebegehäuse	muss vom Serienmodell stammen	muss vom Grundmodell oder vom selben Fahrzeughersteller bzw. Fahrzeugkonzern wie das Grundmodell selbst stammen und bei min. 150 Fahrzeugen serienmäßig verwendet worden sein bzw. verwendet werden	freigestellt
Haubenhalter für Kofferraumhaube und Motorhaube	2 zusätzliche Haubenhalter sollten angebracht werden Material und Art freigestellt	wenn Haube nicht mehr Serien: min. 4 Haubenhalter vorgeschrieben, serienmäßige Halter dürfen verwendet werden, ursprüngliche, serienmäßige Verriegelungsvorrichtung muss unwirksam gemacht werden	min. 4 Haubenhalter vorgeschrieben, serienmäßige Halter dürfen verwendet werden Material und Art freigestellt

Haubenhalter für Kofferraumhaube und Motorhaube – Fortsetzung	sind so zu gestalten bzw. abzudecken, dass von ihnen kein unnötiges Verletzungsrisiko ausgeht, sowohl beim Öffnen der Hauben als auch im geschlossenen Zustand, und sie leicht von außen ohne jegliche Hilfsmittel zu öffnen sind	wenn Haube Serie entspricht und ursprüngliche, serienmäßige Verriegelungsvorrichtung beibehalten wird: 2 zusätzliche Haubenhalter sollten angebracht werden Material und Art freigestellt sind so zu gestalten bzw. abzudecken, dass von ihnen kein unnötiges Verletzungsrisiko ausgeht, sowohl beim Öffnen der Hauben als auch im geschlossenen Zustand, und sie leicht von außen ohne jegliche Hilfsmittel zu öffnen sind	ursprüngliche, serienmäßige Verriegelungsvorrichtung muss unwirksam gemacht werden sind so zu gestalten bzw. abzudecken, dass von ihnen kein unnötiges Verletzungsrisiko ausgeht, sowohl beim Öffnen der Hauben als auch im geschlossenen Zustand, und sie leicht von außen ohne jegliche Hilfsmittel zu öffnen sind
Hauptstromkreisunterbrecher („Notausschalter“)	gemäß Artikel 253.13 im Anhang J zum ISG der FIA dringend empfohlen, alle notwendigen Umbauarbeiten dazu sind zulässig	gemäß Artikel 253.13 im Anhang J zum ISG der FIA vorgeschrieben	gemäß Artikel 253.13 im Anhang J zum ISG der FIA vorgeschrieben
Hubraum	<u>muss dem Serienmodell entsprechen, jedoch maximal:</u> Motoren ohne Aufladung: maximal 4.250 cm ³ Motoren mit Aufladung: maximal 3.000 cm ³	<u>freigestellt bis:</u> Motoren ohne Aufladung: maximal 3.500 cm ³ Motoren mit Turbolader: maximal 2.060 cm ³ Motoren mit Kompressor: maximal 2.500 cm ³ Motoren mit einer Kombination aus Turbolader und Kompressor (d. h. mechanischem Lader): maximal 1.750 cm ³	<u>freigestellt bis:</u> Motoren ohne Aufladung: maximal 4.250 cm ³ Motoren mit Turbolader: maximal 2.500 cm ³ Motoren mit Kompressor: maximal 3.040 cm ³ Motoren mit einer Kombination aus Turbolader und Kompressor (d. h. mechanischem Lader): maximal 2.120 cm ³

Hubraumfaktoren	Ottomotor mit Turbolader: 1,7 Ottomotor mit Kompressor: 1,4 Ottomotor mit Turbolader und Kompressor: 2,0 Dieselmotoren: 1,5 Rotationskolbenmotoren: 1,5	Ottomotor mit Turbolader: 1,7 Ottomotor mit Kompressor: 1,4 Ottomotor mit Turbolader und Kompressor: 2,0 Dieselmotoren: 1,5 Rotationskolbenmotoren: 1,5	Ottomotor mit Turbolader: 1,7 Ottomotor mit Kompressor: 1,4 Ottomotor mit Turbolader und Kompressor: 2,0 Dieselmotoren: 1,5 Rotationskolbenmotoren: 1,5
hydraulische Handbremse (Fly-Off-Bremseinrichtung)	nicht zulässig	erlaubt und freigestellt	erlaubt und freigestellt
Karosiere und Fahrgestell	müssen dem Serienmodell entsprechen jegliche Erleichterungen und das Herausschneiden von Teilen sind unzulässig. Domstreben sind zulässig Verwendung von nicht serienmäßigen Materialien ist nicht erlaubt	Ausschnitten und Erleichterungen an einem Bauteil dürfen in Summe jeweils höchstens 30 % betragen, bezogen auf die serienmäßig vorhandene Oberfläche wie auch das serienmäßig vorhandene Volumen des jeweiligen Bauteils Domstreben sind zulässig Verwendung von nicht serienmäßigen Materialien ist unter genannten Bedingungen erlaubt	Ausschnitten und Erleichterungen an einem Bauteil dürfen in Summe jeweils höchstens 30 % betragen, bezogen auf die serienmäßig vorhandene Oberfläche wie auch das serienmäßig vorhandene Volumen des jeweiligen Bauteils Domstreben sind zulässig Verwendung von nicht serienmäßigen Materialien ist unter genannten Bedingungen erlaubt
Karosserie, Antriebstunnel	muss dem Serienmodell entsprechen Bohrungen bis zu einem Innendurchmesser von 20 mm sowie zum Versetzen des Schaltbockes nötigen Arbeiten und Anpassungen im/am Antriebstunnel erlaubt	muss dem Grundmodell entsprechen Bohrungen bis zu einem Innendurchmesser von 20 mm sowie zum Versetzen des Schaltbockes nötigen Arbeiten und Anpassungen im/am Antriebstunnel erlaubt	darf jeglicher Form sowie Art und Weise örtlich angepasst werden

Karosserie, äußere Form	muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die hier erlaubten, aerodynamischen Hilfsmittel	muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die hier erlaubten, aerodynamischen Hilfsmittel	muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die hier erlaubten, aerodynamischen Hilfsmittel
Karosserie, Fahrzeugdach und Schiebe- bzw. Sonnendächer	<p>Fahrzeugdach muss serienmäßig sein, ausgenommen davon die erlaubten Änderungen und Einrichtungen zur Fahrgastraum-belüftung</p> <p>serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer sind im Fahrzeugdach erlaubt</p> <p>vorhandene Schiebe bzw. Sonnendächer dürfen entfernt werden</p>	<p>Fahrzeugdach muss serienmäßig sein, ausgenommen davon die erlaubten Änderungen und Einrichtungen zur Fahrgastraum-belüftung</p> <p>serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer sind im Fahrzeugdach erlaubt</p> <p>vorhandene Schiebe bzw. Sonnendächer dürfen entfernt werden</p>	<p>Fahrzeugdach muss serienmäßig sein, ausgenommen davon die erlaubten Änderungen und Einrichtungen zur Fahrgastraum-belüftung</p> <p>serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer sind im Fahrzeugdach erlaubt</p> <p>vorhandene Schiebe bzw. Sonnendächer dürfen entfernt werden</p>
Karosserie, Zierleisten und Stoßfänger bzw. Stoßstangen	<p>dürfen entfernt oder auch durch anderen zulässige Stoßfänger bzw. Stoßstangen ersetzt werden</p> <p>Material, Form und Art freigestellt</p>	<p>dürfen entfernt oder auch durch anderen zulässige Stoßfänger bzw. Stoßstangen ersetzt werden</p> <p>Material, Form und Art freigestellt</p>	<p>dürfen entfernt oder auch durch anderen zulässige Stoßfänger bzw. Stoßstangen ersetzt werden</p> <p>Material, Form und Art freigestellt</p>
Karosserie, Kühlergrill und Frontblech	serienmäßige bzw. homologierte Form muss beibehalten werden, weitere Änderungen unter Bedingungen erlaubt	serienmäßige bzw. homologierte Form muss beibehalten werden, weitere Änderungen unter Bedingungen erlaubt	serienmäßige bzw. homologierte Form muss beibehalten werden, weitere Änderungen unter Bedingungen erlaubt

Karosserie und Fahrgestell, nichterlaubte Verstärkungen und Erleichterungen	<p>Alle Teile, die zur Aufnahme und zur Befestigung des Motors, des Getriebes sowie von Lenkungs-, Brems- und/oder Radaufhängungsteilen dienen, dürfen nicht erleichtert werden.</p> <p>Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht zulässig.</p> <p>Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.</p>	<p>Alle Teile, die zur Aufnahme und zur Befestigung des Motors, des Getriebes sowie von Lenkungs-, Brems- und/oder Radaufhängungsteilen dienen, dürfen nicht erleichtert werden.</p> <p>Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht zulässig.</p> <p>Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.</p>	<p>Alle Teile, die zur Aufnahme und zur Befestigung des Motors, des Getriebes sowie von Lenkungs-, Brems- und/oder Radaufhängungsteilen dienen, dürfen nicht erleichtert werden.</p> <p>Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht zulässig.</p> <p>Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.</p>
Karosserie und Fahrgestell, Türschweller und Fahrzeugboden	<p>Türschweller dürfen nicht geändert werden, ausgenommen Anbringung von Wagenheber-/ Einsteckbockaufnahmen</p>	<p>Türschweller und Fahrzeugboden bzw. die Bodengruppe des Wettbewerbsfahrzeuges dürfen nicht erleichtert werden</p>	<p>Türschweller dürfen nicht erleichtert werden</p> <p>Fahrzeugboden darf unter Bedingungen bearbeitet werden</p>
Kfz-(Sonder-) Zulassungen für den Motorsport	<p>Pflicht für eine amtliche Sonderzulassung, z. B. auf Grundlage des § 70 StVZO besteht nicht</p> <p>alle Sonderzulassungen gemäß § 70 StVZO (z. B. DMSB-KFP und RSC-MSZ) werden anerkannt</p> <p>alle Zulassungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland werden ebenfalls vollumfänglich anerkannt</p>	<p>Pflicht für eine amtliche Sonderzulassung, z. B. auf Grundlage des § 70 StVZO besteht nicht</p> <p>alle Sonderzulassungen gemäß § 70 StVZO (z. B. DMSB-KFP und RSC-MSZ) werden anerkannt</p> <p>alle Zulassungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland werden ebenfalls vollumfänglich anerkannt</p>	<p>Pflicht für eine amtliche Sonderzulassung, z. B. auf Grundlage des § 70 StVZO besteht nicht</p> <p>alle Sonderzulassungen gemäß § 70 StVZO (z. B. DMSB-KFP und RSC-MSZ) werden anerkannt</p> <p>alle Zulassungen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland werden ebenfalls vollumfänglich anerkannt</p>

<p>Kofferraumhaube</p>	<p>Material und Form müssen dem Serienmodell entsprechen</p> <p>Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden</p> <p>Scharniere und Betätigungseinrichtungen freigestellt</p> <p>muss von außen ohne Hilfsmittel zu öffnen sein</p>	<p>Material freigestellt und Form muss dem Serienmodell bzw. der Homologation entsprechen</p> <p>Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden</p> <p>Scharniere und Betätigungseinrichtungen freigestellt</p> <p>muss von außen ohne Hilfsmittel zu öffnen sein</p>	<p>Material freigestellt und Form muss dem Serienmodell bzw. der Homologation entsprechen</p> <p>Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden</p> <p>Scharniere und Betätigungseinrichtungen freigestellt</p> <p>muss von außen ohne Hilfsmittel zu öffnen sein</p>
<p>Kotflügen und Radhaus</p>	<p>Material und Form müssen dem Grundmodell entsprechen</p> <p>Material und Form aufgesetzten Formteile freigestellt</p> <p>Kotflügelverbreiterungen sind unter den genannten Bestimmungen zulässig</p> <p>Kotflügel müssen senkrecht von oben gesehen ab der Radmitte die gesamte Reifenlauffläche abdecken</p> <p>Kotflügel dürfen mit Kühlöffnungen versehen sein</p>	<p>Material muss dem Grundmodell entsprechen</p> <p>Form ist freigestellt</p> <p>Material und Form aufgesetzten Formteile freigestellt</p> <p>Kotflügel müssen senkrecht von oben gesehen ab der Radmitte die gesamte Reifenlauffläche abdecken</p> <p>Kotflügel dürfen mit Kühlöffnungen versehen sein</p> <p>Innere der Kotflügel – nicht das Radhaus – freigestellt</p>	<p>Material und Form freigestellt, auch von aufgesetzten Formteilen</p> <p>Kotflügel müssen senkrecht von oben gesehen ab der Radmitte die gesamte Reifenlauffläche abdecken</p> <p>Kotflügel dürfen mit Kühlöffnungen versehen sein</p> <p>Innere der Kotflügel – nicht das Radhaus – freigestellt</p> <p>alle für das betroffene Wettbewerbsfahrzeug homologierten Änderungen des Radhauses sind erlaubt</p>

<p>Kotflügen und Radhaus – Fortsetzung</p>	<p>Innere der Kotflügen – nicht das Radhaus – freigestellt</p> <p>alle für das betroffene Wettbewerbsfahrzeug homologierten Änderungen des Radhauses sind erlaubt, eine weitergehende Bearbeitung nicht</p>	<p>alle für das betroffene Wettbewerbsfahrzeug homologierten Änderungen des Radhauses sind erlaubt, eine weitergehende Bearbeitung nicht</p>	<p>Jegliches Nachbearbeiten des gesamten Radhauses für die Unterbringung von Rädern bis zu einem maximalen Felgen-durchmesser von 18 Zoll ist zulässig</p>
<p>Kraftstoffanlage und Kraftstoffbehälter</p>	<p><u>Kraftstoff:</u> es gelten die RSC-Bestimmungen, keine FIA-homologierter Kraftstoff zulässig</p> <p>Kraftstoffanlage, inkl. Kraftstoffbehälter, Einfüllöffnung, Ort des Tankstutzens, Kraftstoffkreislauf, usw. muss vollumfänglich dem Serienmodell entsprechen, Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Prüfnorm FT3-1999-, FT3.5-1999 oder FT5-1999 sind erlaubt wie FIA-homologierte Kraftstoffbehälter, solange diese am ursprünglichen Einbauort des Kraftstofftanks verbaut sind</p> <p>Explosionsschutz wird empfohlen</p> <p>Öffnungen zum Betanken und Entlüften immer außerhalb des Fahrgastraumes</p>	<p><u>Kraftstoff:</u> es gelten die RSC-Bestimmungen, FIA-homologierter Kraftstoff zulässig</p> <p>Kraftstoffkreislauf muss so gestaltet sein, dass er bei Unfällen nicht zuerst in Mitleidenschaft gezogen werden kann</p> <p>Anzahl der Kraftstoffbehälter muss dem Grundmodell entsprechen, Ausnahme Gasanlagentanksysteme</p> <p><u>zugelassene Kraftstoffbehälter:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Serienkraftstoffbehälter des Grundmodells, 2. Kraftstoffbehälter anderer Grundmodelle desselben Fahrzeughersteller, 3. baugleiche Nachbaukraftstoffbehälter, 4. FIA-homologierte Kraftstoffbehälter, 	<p><u>Kraftstoff:</u> es gelten die RSC-Bestimmungen, FIA-homologierter Kraftstoff zulässig</p> <p>Kraftstoffkreislauf muss so gestaltet sein, dass er bei Unfällen nicht zuerst in Mitleidenschaft gezogen werden kann</p> <p>Anzahl der Kraftstoffbehälter muss dem Grundmodell entsprechen, Ausnahme Gasanlagentanksysteme</p> <p><u>zugelassene Kraftstoffbehälter:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Serienkraftstoffbehälter des Grundmodells, 2. Kraftstoffbehälter anderer Grundmodelle desselben Fahrzeughersteller, 3. baugleiche Nachbaukraftstoffbehälter, 4. FIA-homologierte Kraftstoffbehälter,

Kraftstoffanlage und Kraftstoffbehälter – Fortsetzung	<p>Bestimmungen zu Einbauorten sind zu beachten</p> <p>Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter gemäß Bestimmungen</p>	<p>5. Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Prüfnorm FT3-1999-, FT3.5-1999 oder FT5-1999</p> <p>Explosionsschutz wird empfohlen</p> <p>Öffnungen zum Betanken und Entlüften immer außerhalb des Fahrgastraumes</p> <p>Bestimmungen zu Einbauorten sind zu beachten</p> <p>Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter gemäß Bestimmungen</p>	<p>5. Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Prüfnorm FT3-1999-, FT3.5-1999 oder FT5-1999</p> <p>Explosionsschutz wird empfohlen</p> <p>Öffnungen zum Betanken und Entlüften immer außerhalb des Fahrgastraumes</p> <p>Bestimmungen zu Einbauorten sind zu beachten</p> <p>Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter gemäß Bestimmungen</p>
kraftübertragende Teile	<p>müssen vollumfänglich dem Serienmodell entsprechen</p>	<p>freigestellt, müssen aber in ihrem serienmäßigen Einbauort bleiben</p>	<p>freigestellt</p> <p>Einbauort: freigestellt</p>
Kühlsystem	<p>muss dem Serienmodell entsprechen</p> <p>Thermostat sowie Zu- und Abschaltung des Kühllüfters und Verschlussdeckel des Kühlsystems sind freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>
Launch-Control-System	<p>Nachrüstung nicht zulässig</p>	<p>jegliche Art zulässig</p>	<p>jegliche Art zulässig</p>

Leistungsgewicht	mit Allradantrieb: 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW ohne Allradantrieb: 3,0 kg/PS bzw. 4,1 kg/kW	mit Allradantrieb: 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW ohne Allradantrieb: 3,0 kg/PS bzw. 4,1 kg/kW	mit Allradantrieb: 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW ohne Allradantrieb: 3,0 kg/PS bzw. 4,1 kg/kW
Leitungen (elektrische Leitungen und Flüssigkeitsleitungen)	alle elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen müssen darüber hinaus jedoch vollumfänglich dem Serienmodell entsprechen, soweit in Bestimmungen nichts anderes explizit erlaubt	Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen unter genannten Bestimmungen freigestellt Wenn die serienmäßige Anordnung der Leitungen beibehalten wird, ist ein zusätzlicher Schutz dieser Leitungen nicht erforderlich, jedoch dringend empfohlen	Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen unter genannten Bestimmungen freigestellt Wenn die serienmäßige Anordnung der Leitungen beibehalten wird, ist ein zusätzlicher Schutz dieser Leitungen nicht erforderlich, jedoch dringend empfohlen
Luftfilter und Luftfiltergehäuse	vorgeschrieben, unter Bedingungen freigestellt	vorgeschrieben, unter Bedingungen freigestellt	freigestellt
Luftmengenbegrenzer (Airrestriktor)	nicht vorgeschrieben, Luftmengenbegrenzer dürfen freiwillig Verwendung finden, es gelten dabei die Bestimmungen der RSC-Gruppe PC	für Turbomotoren sind verpflichtend vorgeschrieben: für Ottomotoren: Innendurchmesser: max. 33 mm Außendurchmesser: max. 39 mm für Dieselmotoren: Innendurchmesser: max. 35 mm Außendurchmesser: max. 41 mm für (2) parallele Kompressoren aller Motorentypen: Innendurchmesser: max. 22,6 mm Außendurchmesser: max. 28,6 mm	für Turbomotoren sind verpflichtend vorgeschrieben: für Ottomotoren: Innendurchmesser: max. 34 mm Außendurchmesser: max. 40 mm für Dieselmotoren: Innendurchmesser: max. 37 mm Außendurchmesser: max. 43 mm für (2) parallele Kompressoren aller Motorentypen: Innendurchmesser: max. 24 mm Außendurchmesser: max. 30 mm

Mindestgewichte	siehe Anlage 3 im Anhang VI zum RSC-Rallye-Reglement	siehe Anlage 3 im Anhang VI zum RSC-Rallye-Reglement	siehe Anlage 2 im Anhang VI zum RSC-Rallye-Reglement
Motor	<p>muss in allen Bauteilen dem Serienmodell, d. h. der Serie entsprechen</p> <p>Zylinderzahl freigestellt</p> <p>Einbauposition des Motors darf nicht geändert werden</p> <p>keinerlei Material darf vom Motorblock weder entfernt noch hinzugefügt werden, außer Zylinderkopfbohrung im Raumen der Werkstoleranz und Übermaßkolben laut Werkstatthandbuch bzw. Ersatzteilliste)</p>	<p>maximal 6 Zylinder zulässig</p> <p>Einbauposition muss dem Grundmodell entsprechen</p> <p>Materialabnahme durch Bearbeitung des Motors, wie das Planen der Dichtfläche, Änderungen am und/oder im Motorblock oder das Anbringen von Gewindebohrungen erlaubt</p> <p>Hinzufügen von Material verboten, nur zur Reparatur und Gestaltung von Gewindebohrungen in nicht homogener Form erlaubt</p>	<p>maximal 8 Zylinder zulässig</p> <p>Einbauposition innerhalb des ursprünglichen Motorraums freigestellt</p> <p>jegliche Bearbeitung des Motorblocks durch Materialen-hinzufügung und -entfernung erlaubt</p>
Motor, Bauteile	müssen vom Serienmodell stammen und der Serie entsprechen	freigestellt, Material und die Herstellungsart dieser Bauteile müssen jedoch der Serie des Grundmodells bzw. der Homologation des jeweiligen Grundmodells entsprechen	freigestellt
Motor, Kurbelwellenachse	muss dem Serienmodell entsprechen	muss dem Grundmodell entsprechen	freigestellt

Motor, Kühlmittel	lediglich Luft, Öl und/oder Wasser, inklusive diesen Stoffen zugesetzter und handelsüblicher Korrosions- bzw. Frostschutzmittel	lediglich Luft, Öl und/oder Wasser, inklusive diesen Stoffen zugesetzter und handelsüblicher Korrosions- bzw. Frostschutzmittel	freigestellt
Motor, Rotationskolbenmotor, z. B. Wankelmotor	Rotationskolbengehäuse muss der Serie entsprechen Anzahl der Rotoren bzw. Scheiben bzw. Läufer ist freigestellt, muss jedoch der Serie entsprechen	Rotationskolbengehäuse samt Form, Art, Ein- und Auslässen, Abmessungen und dessen gesamtes Inneres wie auch dessen Material freigestellt. Anzahl der Rotoren bzw. Scheiben bzw. Läufer auf drei (3) begrenzt	Rotationskolbengehäuse samt Form, Art, Ein- und Auslässen, Abmessungen und dessen gesamtes Inneres wie auch dessen Material freigestellt. Anzahl der Rotoren bzw. Scheiben bzw. Läufer auf vier (4) begrenzt
Motor, Schmierstoffe	freigestellt	freigestellt	freigestellt
Motor, Umbau von Turbo- auf Saugmotor	nicht zulässig	erlaubt, jedoch nur von Turbo- auf Saugmotor, nicht umgekehrt	erlaubt, jedoch nur von Turbo- auf Saugmotor, nicht umgekehrt
Motor, Umrüstung auf Rapsöl- und/oder Pflanzenölkraftstoffen	zulässig	zulässig	zulässig
Motor, Zylinderbohrungen, Zylinderform	müssen der Serie entsprechen	freigestellt, Ausbuchen des Zylinders erlaubt	freigestellt, Ausbuchen des Zylinders erlaubt
Motor, Zylinderkopf	muss vom Serienmodell stammen Zylinderkopfdichtung – wenn Verdichtungsverhältnis sich nicht ändert – freigestellt	muss vom Grundmodell stammen, darf bearbeitet werden Zylinderkopfdichtung freigestellt	freigestellt

Motorblock	muss vom Serienmodell stammen	muss vom Grundmodell stammen	1. vom selben Grundmodell, 2. vom selben Fahrzeughersteller bzw. -konzern wie Grundmodell, 3. von einem Motorenhersteller, der nicht vom KBA als Kraftfahrzeughersteller anerkannt ist, oder 4. ein individueller Eigenbau, jeweils bei gleicher Zylinderzahl wie ursprüngliches Grundmodell
Motorhaube	Material und Form müssen dem Serienmodell entsprechen Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden Scharniere und Betätigungseinrichtungen freigestellt muss von außen ohne Hilfsmittel zu öffnen sein Luftöffnungen unter Bedingungen zulässig, nicht serienmäßige, aufgesetzte Lufthutzen/NACA-Einlässe sind nicht zulässig	Material freigestellt und Form muss dem Serienmodell bzw. der Homologation entsprechen Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden Scharniere und Betätigungseinrichtungen freigestellt muss von außen ohne Hilfsmittel zu öffnen sein Luftöffnungen unter Bedingungen zulässig, nicht serienmäßige, aufgesetzte Lufthutzen/NACA-Einlässe sind nicht zulässig	Material freigestellt und Form muss dem Serienmodell bzw. der Homologation entsprechen Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden Scharniere und Betätigungseinrichtungen freigestellt muss von außen ohne Hilfsmittel zu öffnen sein Luftöffnungen unter Bedingungen zulässig, ebenso nicht serienmäßige, aufgesetzte Lufthutzen/NACA-Einlässe

Motorleistung, Leistungsbegrenzung	mit und ohne Allradantrieb: max. 250 kW bzw. 340 PS	ohne Allradantrieb: max. 285 kW bzw. 388 PS mit Allradantrieb: max. 270 kW bzw. 367 PS	ohne Allradantrieb: max. 320 kW bzw. 435 PS mit Allradantrieb: max. 305 kW bzw. 415 PS
Nothammer und Rettungshammer	an für Fahrer und Beifahrer leicht zugänglicher Stelle im Fahrzeug mitzuführen	an für Fahrer und Beifahrer leicht zugänglicher Stelle im Fahrzeug mitzuführen	an für Fahrer und Beifahrer leicht zugänglicher Stelle im Fahrzeug mitzuführen
Ölkühler	für Motor und Getriebe freigestellt für Differenziale dem Serienmodell entsprechend Einbauposition und Anzahl muss dem Serienmodell entsprechen zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein	für Motor, Getriebe und Differenziale samt der dazugehörigen Leitungen und Pumpen freigestellt Unterbringung im Fahrgastraum nicht zulässig Unterbringung außerhalb der Karosserie unter den genannten Bestimmungen zulässig Unterbringung im Kofferraum unter den genannten Bestimmungen zulässig zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein	für Motor, Getriebe und Differenziale samt der dazugehörigen Leitungen und Pumpen freigestellt Unterbringung im Fahrgastraum nicht zulässig Unterbringung außerhalb der Karosserie unter den genannten Bestimmungen zulässig Unterbringung im Kofferraum unter den genannten Bestimmungen zulässig zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein

Ölsammelbehälter	<p>muss vorhanden sein, wenn Motor- und/oder Getriebschmier-system über eine offene Gehäuse-entlüftung verfügen</p> <p>Fassungsvermögen gemäß ge-nannter Bestimmungen</p>	<p>muss vorhanden sein, wenn Mo-tor- und/oder Getriebschmier-system über eine offene Gehäuse-entlüftung verfügen</p> <p>Fassungsvermögen gemäß ge-nannter Bestimmungen</p>	<p>muss vorhanden sein, wenn Mo-tor- und/oder Getriebschmier-system über eine offene Gehäuse-entlüftung verfügen</p> <p>Fassungsvermögen gemäß ge-nannter Bestimmungen</p>
Radaufhängung	<p>muss der Serie d. h. dem Serienmodell entsprechen, nachträgliche Verstärkungen durch Materialhinzufügung sind erlaubt</p> <p>Federn, Lager, Stoßdämpfer und Stabilisatoren freigestellt</p> <p>Schutzvorrichtungen freigestellt, müssen jedoch fest an der Karosserie und/oder an dem jeweiligen Radaufhängungselement bzw. Fahrwerksteil befestigt sein</p>	<p>muss in Typ und Funktionsprinzip der Ausführung des jeweiligen Grundmodells entsprechen, z. B. Verbundlenkerachse, Starrachse, McPherson, nachträgliche Verstärkungen durch Materialhinzufügung sind erlaubt</p> <p>Federn, Lager, Stoßdämpfer und Stabilisatoren freigestellt</p> <p>Schutzvorrichtungen freigestellt, müssen jedoch fest an der Karosserie und/oder an dem jeweiligen Radaufhängungselement bzw. Fahrwerksteil befestigt sein</p>	<p>freigestellt</p> <p>Schutzvorrichtungen freigestellt, müssen jedoch fest an der Karosserie und/oder an dem jeweiligen Radaufhängungselement bzw. Fahrwerksteil befestigt sein</p>
Radaufhängung, Befestigungspunkte	<p>muss der Serie entsprechen, nachträglich Verstärkungen durch Materialhinzufügung sind erlaubt</p>	<p>müssen vom Grundmodell stammen oder der Homologation entsprechen, nachträglich Verstärkungen durch Materialhinzufügung sind erlaubt</p>	<p>freigestellt</p>
Radaufhängung, radgeometrische Daten	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>

Radaufhängung, Radstand	muss serienmäßig bzw. gemäß Homologation beibehalten werden, Toleranz ± 1 Prozent	muss serienmäßig bzw. gemäß Homologation beibehalten werden, Toleranz ± 1 Prozent	muss serienmäßig bzw. gemäß Homologation beibehalten werden, Toleranz ± 1 Prozent
Radaufhängung, Stütz- und Domlager samt deren Befestigungspunkte	freigestellt, die karosserieeitigen Befestigungspunkte der Radaufhängung müssen jedoch serienmäßig bleiben bzw. dem Werkstatthandbuch des jeweiligen Serienmodells entsprechen	freigestellt, die karosserieeitigen Befestigungspunkte der Radaufhängung müssen jedoch serienmäßig bleiben bzw. dem Werkstatthandbuch des jeweiligen Grundmodells entsprechen	freigestellt
Radnabe	muss vom Serienmodell stammen	muss vom Grundmodell stammen	freigestellt
Reifen, Felgen und Räder	freigestellt, es gelten die Vorschriften des RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR)	freigestellt, es gelten die Vorschriften des RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR)	freigestellt, es gelten die Vorschriften des RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR)
Reifen, Distanzscheiben	zulässig	zulässig	zulässig
Reifen, Ersatzrad	nicht vorgeschrieben, mehr als zwei (2) Ersatzräder zeitgleich im Fahrzeug sind jedoch nicht zulässig	nicht vorgeschrieben, mehr als zwei (2) Ersatzräder zeitgleich im Fahrzeug sind jedoch nicht zulässig	nicht vorgeschrieben, mehr als zwei (2) Ersatzräder zeitgleich im Fahrzeug sind jedoch nicht zulässig
Reifenprofilierung	siehe Anhang IV zum RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR)	siehe Anhang IV zum RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR)	siehe Anhang IV zum RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR)
Rückspiegel	Material, Form und Art freigestellt Innenrückspiegel optional	Material, Form und Art freigestellt Innenrückspiegel optional	Material, Form und Art freigestellt Innenrückspiegel optional

Rückspiegel – Fortsetzung	Empfehlung je 1 Außenspiegel an der Fahrer- und Beifahrerseite, Zulassungsbestimmungen sind zu beachten Ausführung und Größe gemäß genannter Bestimmungen	Empfehlung je 1 Außenspiegel an der Fahrer- und Beifahrerseite, Zulassungsbestimmungen sind zu beachten Ausführung und Größe gemäß genannter Bestimmungen	Empfehlung je 1 Außenspiegel an der Fahrer- und Beifahrerseite, Zulassungsbestimmungen sind zu beachten Ausführung und Größe gemäß genannter Bestimmungen
Schallzeichen Hupe	eine (1) Hupe muss vorhanden sein Art der Betätigungseinrichtung freigestellt	eine (1) Hupe muss vorhanden sein Art der Betätigungseinrichtung freigestellt	eine (1) Hupe muss vorhanden sein Art der Betätigungseinrichtung freigestellt
Scheiben und Fenster, Heckscheibe	Material, Art, Fläche, Befestigung und Form muss dem Serienmodell entsprechen Sicherheitsglas vorgeschrieben Scheibentönung freigestellt serienmäßige Scheiben müssen beibehalten werden, homologierte Scheiben dürfen nicht verwendet werden	Material, Scheibentönung, Fläche, Befestigung und Form freigestellt Sicherheitsglas vorgeschrieben Scheibe muss durchsichtig sein serienmäßige Scheiben dürfen beibehalten werden, homologierte Scheiben dürfen verwendet werden	Material, Scheibentönung, Fläche, Befestigung und Form freigestellt Sicherheitsglas vorgeschrieben Scheibe muss durchsichtig sein serienmäßige Scheiben dürfen beibehalten werden, homologierte Scheiben dürfen verwendet werden
Scheiben und Fenster, Seitenscheiben	Material, Scheibentönung, Befestigung, Betätigungsmechanismus und Form freigestellt Fläche muss beibehalten werden, Scheiben müssen durchsichtig sein	Material, Scheibentönung, Befestigung, Betätigungsmechanismus und Form freigestellt Fläche muss beibehalten werden, Scheiben müssen durchsichtig sein	Material, Scheibentönung, Befestigung, Betätigungsmechanismus und Form freigestellt Fläche muss beibehalten werden, Scheiben müssen durchsichtig sein

<p>Scheiben und Fenster, Seitenscheiben – Fortsetzung</p>	<p>Schiebefenster sowie aufgesetzte Luftführungen bzw. Lufthutzen in Fahrer- und Beifahrertür sind erlaubt</p> <p>Sicherheitsglas vorgeschrieben</p> <p>serienmäßige Scheiben dürfen beibehalten werden, homologierte Scheiben dürfen verwendet werden – jedoch nur für Fahrer- und Beifahrertür</p>	<p>Schiebefenster sowie aufgesetzte Luftführungen bzw. Lufthutzen in Fahrer- und Beifahrertür sind erlaubt</p> <p>Sicherheitsglas vorgeschrieben</p> <p>serienmäßige Scheiben dürfen beibehalten werden, homologierte Scheiben dürfen verwendet werden</p>	<p>Schiebefenster sowie aufgesetzte Luftführungen bzw. Lufthutzen in Fahrer- und Beifahrertür sind erlaubt</p> <p>Sicherheitsglas vorgeschrieben</p> <p>serienmäßige Scheiben dürfen beibehalten werden, homologierte Scheiben dürfen verwendet werden</p>
<p>Scheiben und Fenster, Windschutzscheibe</p>	<p>Verbund-Glas vorgeschrieben, kein Kunststoffglas erlaubt</p> <p>min. 1 Scheibenwischer und eine funktionierende Scheiben-reinigungsanlage, die ansonsten komplett freigestellt ist, müssen vorhanden sein</p> <p>nur serienmäßig Scheibentönung zulässig</p> <p>muss klar durchsichtig sein</p>	<p>Verbund-Glas vorgeschrieben, kein Kunststoffglas erlaubt</p> <p>min. 1 Scheibenwischer und eine funktionierende Scheiben-reinigungsanlage, die ansonsten komplett freigestellt ist, müssen vorhanden sein</p> <p>nur serienmäßig Scheibentönung zulässig</p> <p>muss klar durchsichtig sein</p>	<p>Verbund-Glas vorgeschrieben, kein Kunststoffglas erlaubt</p> <p>min. 1 Scheibenwischer und eine funktionierende Scheiben-reinigungsanlage, die ansonsten komplett freigestellt ist, müssen vorhanden sein</p> <p>nur serienmäßig Scheibentönung zulässig</p> <p>muss klar durchsichtig sein</p>
<p>Schrauben, Muttern, Nieten, Bolzen, Splinte, Unterlegscheiben und Kontermuttern</p>	<p>freigestellt, Materialgüte bzw. Festigkeitsklasse muss mindestens dem jeweiligen Originalteil entsprechen, soweit dieses bereits serienmäßig und/oder homologiert vorhanden</p>	<p>freigestellt, Materialgüte bzw. Festigkeitsklasse muss mindestens dem jeweiligen Originalteil entsprechen, soweit dieses bereits serienmäßig und/oder homologiert vorhanden</p>	<p>freigestellt, Materialgüte bzw. Festigkeitsklasse muss mindestens dem jeweiligen Originalteil entsprechen, soweit dieses bereits serienmäßig und/oder homologiert vorhanden</p>

Sicherheitsausrüstung, Fahrer und Beifahrer	<p>gemäß Anhang L Kapitel III des ISG der FIA vorgeschrieben sowie gemäß der gültigen Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer des RSC e. V.</p> <p>RSC-Helmbestimmungen verpflichtend</p> <p>Fahreranzüge unter Fahrerunterwäsche, Handschuhe und Schuhe gemäß den FIA-Prüfnormen 8856-2000 oder 8856-2018</p> <p>Zulassungsfristen gemäß RSC-Vorschriften, siehe Anhang VIII zum RSC-Rallye-Reglement des</p>	<p>gemäß Anhang L Kapitel III des ISG der FIA vorgeschrieben sowie gemäß der gültigen Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer des RSC e. V.</p> <p>RSC-Helmbestimmungen verpflichtend</p> <p>Fahreranzüge unter Fahrerunterwäsche, Handschuhe und Schuhe gemäß den FIA-Prüfnormen 8856-2000 oder 8856-2018</p> <p>Zulassungsfristen gemäß RSC-Vorschriften, siehe Anhang VIII zum RSC-Rallye-Reglement des</p>	<p>gemäß Anhang L Kapitel III des ISG der FIA vorgeschrieben sowie gemäß der gültigen Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer des RSC e. V.</p> <p>RSC-Helmbestimmungen verpflichtend</p> <p>Fahreranzüge unter Fahrerunterwäsche, Handschuhe und Schuhe gemäß den FIA-Prüfnormen 8856-2000 oder 8856-2018</p> <p>Zulassungsfristen gemäß RSC-Vorschriften, siehe Anhang VIII zum RSC-Rallye-Reglement</p>
Sicherheitsgurte, FIA-homologiert	<p>gemäß FIA-Normen 8853/98 oder 8854/98 oder 8853-2016 vorgeschrieben</p> <p>Alter: max. 13 Jahre,</p> <p>Ausnahme: max. 16 Jahre, wenn max. 110 kW bzw. 150 PS (+ max. 5% StVZO-Toleranz)</p> <p>2 Gurtmesser an für Fahrer und Beifahrer leicht zugänglicher Stelle im Fahrzeug mitzuführen</p> <p>Gurtbefestigung gemäß genannter Bestimmungen</p>	<p>gemäß FIA-Normen 8853/98 oder 8854/98 oder 8853-2016 vorgeschrieben</p> <p>Alter: max. 13 Jahre,</p> <p>Ausnahme: max. 10 Jahre, wenn Leistungsgewicht von unter 4,5 kg/PS bzw. 6,1 kg/kW</p> <p>2 Gurtmesser an für Fahrer und Beifahrer leicht zugänglicher Stelle im Fahrzeug mitzuführen</p> <p>Gurtbefestigung gemäß genannter Bestimmungen</p>	<p>gemäß FIA-Normen 8853/98 oder 8854/98 oder 8853-2016 vorgeschrieben</p> <p>Alter: max. 10 Jahre,</p> <p>Ausnahme: max. 13 Jahre, wenn max. 180 kW bzw. 245 PS (+ max. 5% StVZO-Toleranz) und Leistungsgewicht von mindestens 4,5 kg/PS bzw. 6,1 kg/kW</p> <p>2 Gurtmesser an für Fahrer und Beifahrer leicht zugänglicher Stelle im Fahrzeug mitzuführen</p> <p>Gurtbefestigung gemäß genannter Bestimmungen</p>

Sitze, FIA-homologiert	gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 oder 8855-2021 zwingend vorgeschrieben Alter: max. 13 Jahre, Ausnahme: max. 16 Jahre, wenn max. 110 kW bzw. 150 PS (+ max. 5% StVZO-Toleranz)	gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 oder 8855-2021 zwingend vorgeschrieben Alter: max. 13 Jahre, Ausnahme: max. 10 Jahre, wenn Leistungsgewicht von unter 4,5 kg/PS bzw. 6,1 kg/kW	gemäß FIA-Normen 8855-1999 oder 8862-2009 oder 8855-2021 zwingend vorgeschrieben Alter: max. 10 Jahre, Ausnahme: max. 13 Jahre, wenn max. 180 kW bzw. 245 PS (+ max. 5% StVZO-Toleranz) und Leis- tungsgewicht von mindestens 4,5 kg/PS bzw. 6,1 kg/kW
Sitzbefestigung	muss der Serie, dem Artikel 253.16 im Anhang J zum ISG der FIA, der FIA-Sitzhomologation oder einer Zeichnungen der MSpO entsprechen oder von ei- nem Sachverständigen abgenom- men und in Fahrzeugpapieren ein- getragen, weitere Bestimmungen sind zu beachten serienmäßigen Sitzbefestigungen dürfen entfernt werden	muss der Serie, dem Artikel 253.16 im Anhang J zum ISG der FIA, der FIA-Sitzhomologation oder einer Zeichnungen der MSpO entsprechen oder von ei- nem Sachverständigen abgenom- men und in Fahrzeugpapieren ein- getragen, weitere Bestimmungen sind zu beachten serienmäßigen Sitzbefestigungen dürfen entfernt werden	muss der Serie, dem Artikel 253.16 im Anhang J zum ISG der FIA, der FIA-Sitzhomologation oder einer Zeichnungen der MSpO entsprechen oder von ei- nem Sachverständigen abgenom- men und in Fahrzeugpapieren ein- getragen, weitere Bestimmungen sind zu beachten serienmäßigen Sitzbefestigungen dürfen entfernt werden
Stehbolzenbefestigungen der Räder	zulässig, wobei Materialgüte und Durchmesser dieser Stehbolzen mindestens denen der Original- schrauben entsprechen müssen	zulässig, wobei Materialgüte und Durchmesser dieser Stehbolzen mindestens denen der Original- schrauben entsprechen müssen	zulässig, wobei Materialgüte und Durchmesser dieser Stehbolzen mindestens denen der Original- schrauben entsprechen müssen
Traktionsverbesserung	Maßnahmen müssen der Serie entsprechen	freigestellt, Traktionskontrollsysteme zulässig	freigestellt, Traktionskontrollsysteme zulässig

<p>Türen</p>	<p>Material und Form müssen dem Serienmodell entsprechen</p> <p>Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden, eine Türverkleidung gemäß RSC-Bestimmungen muss vorhanden sein</p> <p>Scharniere und Betätigungs-einrichtungen freigestellt</p> <p>Originalschloss muss beibehalten werden</p> <p>zusätzlicher Seitenaufprallschutz wird dringend empfohlen</p>	<p>Material und Form müssen dem Serienmodell bzw. der Homologation entsprechen</p> <p>Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden, eine Türverkleidung gemäß RSC-Bestimmungen muss vorhanden sein</p> <p>Scharniere und Betätigungs-einrichtungen freigestellt</p> <p>Originalschloss muss beibehalten werden</p> <p>zusätzlicher Seitenaufprallschutz wird dringend empfohlen</p>	<p>Material freigestellt und Form muss dem Serienmodell bzw. der Homologation entsprechen</p> <p>Dämmmaterialien und originale Verkleidungsteile dürfen entfernt werden, eine Türverkleidung gemäß RSC-Bestimmungen muss vorhanden sein</p> <p>Scharniere und Betätigungs-einrichtungen freigestellt</p> <p>Originalschloss muss beibehalten werden</p> <p>zusätzlicher Seitenaufprallschutz wird dringend empfohlen</p>
<p>Turbolader und mechanischer Lader</p>	<p>müssen vollumfänglich dem Serienmodell entsprechen</p> <p>Ladedruck darf nicht erhöht werden und den serienmäßigen Höchstwert nicht überschreiten</p>	<p>Typ muss dem Grundmodell oder der Homologation entsprechen</p> <p>Ladedruck, Marke und Ausführung freigestellt</p> <p>Anzahl darf nicht erhöht werden</p>	<p>Typ muss dem Grundmodell oder der Homologation entsprechen</p> <p>Ladedruck, Marke und Ausführung freigestellt</p> <p>Anzahl darf nicht erhöht werden</p>
<p>OBD-Schnittstelle</p>	<p>muss voll funktionstüchtig und frei zugänglich vorhanden sein</p>	<p>freigestellt</p>	<p>freigestellt</p>

<p>Überrollkäfig</p>	<p>folgende sind zugelassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eigenbaukäfig gemäß den Bestimmungen des RSC e. V. bzw. der FIA, vgl. Artikel 253.8 im Anhang J 2016 bzw. 2020 zum ISG der FIA, 2. Überrollkäfige mit FIA-Homologation, 3. Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat <p>Ergänzung weitere Streben bei FIA-homologierten bzw. ASN-zertifizierten Überrollkäfigen gemäß Eigenbauvorschriften zulässig</p> <p>zusätzliche Querverstärkungen des vorderen und hinteren Hauptbügels zulässig</p> <p>Überrollbügel sind verboten</p> <p>Flankenschutz, Diagonalstreben, Verstärkungsplatten, Befestigungsplatten und Fußbefestigung gemäß RSC-Bestimmungen</p> <p>Dachdiagonalstreben, zusätzliche Stützstreben in der A-Säule und Seitenaufprallschutz dringend empfohlen</p> <p>Schutzpolster vorgeschrieben, Material freigestellt</p>	<p>folgende sind zugelassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eigenbaukäfig gemäß den Bestimmungen des RSC e. V. bzw. der FIA, vgl. Artikel 253.8 im Anhang J 2016 bzw. 2020 zum ISG der FIA, 2. Überrollkäfige mit FIA-Homologation, 3. Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat <p>Ergänzung weitere Streben bei FIA-homologierten bzw. ASN-zertifizierten Überrollkäfigen gemäß Eigenbauvorschriften zulässig</p> <p>zusätzliche Querverstärkungen des vorderen und hinteren Hauptbügels zulässig</p> <p>Überrollbügel sind verboten</p> <p>Flankenschutz, Diagonalstreben, Verstärkungsplatten, Befestigungsplatten und Fußbefestigung gemäß RSC-Bestimmungen</p> <p>Dachdiagonalstreben, zusätzliche Stützstreben in der A-Säule und Seitenaufprallschutz dringend empfohlen</p> <p>Schutzpolster vorgeschrieben, Material freigestellt</p>	<p>folgende sind zugelassen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eigenbaukäfig gemäß den Bestimmungen des RSC e. V. bzw. der FIA, vgl. Artikel 253.8 im Anhang J 2016 bzw. 2020 zum ISG der FIA, 2. Überrollkäfige mit FIA-Homologation, 3. Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat <p>Ergänzung weitere Streben bei FIA-homologierten bzw. ASN-zertifizierten Überrollkäfigen gemäß Eigenbauvorschriften zulässig</p> <p>zusätzliche Querverstärkungen des vorderen und hinteren Hauptbügels zulässig</p> <p>Überrollbügel sind verboten</p> <p>Flankenschutz, Diagonalstreben, Verstärkungsplatten, Befestigungsplatten und Fußbefestigung gemäß RSC-Bestimmungen</p> <p>Dachdiagonalstreben, zusätzliche Stützstreben in der A-Säule und Seitenaufprallschutz dringend empfohlen</p> <p>Schutzpolster vorgeschrieben, Material freigestellt</p>
-----------------------------	---	---	---

Überrollkäfig – Fortsetzung	<p>Materialeignung ist nachzuweisen</p> <p>Nachweis der fachkundigen Ausführung aller Schweißnähte ist nachzuweisen</p> <p>Verstärkungsplatten bzw. Verstärkungsbleche zwischen Überrollkäfig und Karosserie dringend empfohlen, dürfen auch nachträglich ergänzt werden und müssen eine Mindestmaterialstärke von 1,0 mm besitzen</p>	<p>Materialeignung ist nachzuweisen</p> <p>Nachweis der fachkundigen Ausführung aller Schweißnähte ist nachzuweisen</p> <p>Verstärkungsplatten bzw. Verstärkungsbleche zwischen Überrollkäfig und Karosserie dringend empfohlen, dürfen auch nachträglich ergänzt werden und müssen eine Mindestmaterialstärke von 1,0 mm besitzen</p>	<p>Materialeignung ist nachzuweisen</p> <p>Nachweis der fachkundigen Ausführung aller Schweißnähte ist nachzuweisen</p> <p>Verstärkungsplatten bzw. Verstärkungsbleche zwischen Überrollkäfig und Karosserie dringend empfohlen, dürfen auch nachträglich ergänzt werden und müssen eine Mindestmaterialstärke von 1,0 mm besitzen</p>
Unterfahrschutz	zulässig	zulässig	zulässig
Zündanlage	freigestellt, unter Bedingungen	freigestellt	freigestellt
Zündunterbrecher, im Schaltsystem des Getriebes	müssen der Serie entsprechen	nur mechanisch-bedient zulässig	freigestellt
zugelassene Fahrzeuge	<p>Baujahr: nach dem 31.12.1965</p> <p>Stückzahl: min. 150 typengleichen Fahrzeugen binnen 24 Monaten</p> <p>Höhe: max. 1.600 mm</p> <p>Breite: max. 2.000 mm</p>	<p>Baujahr: nach dem 31.12.1965</p> <p>Stückzahl: min. 150 typengleichen Fahrzeugen binnen 24 Monaten</p> <p>Höhe: max. 1.600 mm</p> <p>Breite: max. 2.000 mm</p>	<p>Baujahr: nach dem 31.12.1965</p> <p>Stückzahl: min. 50 typengleichen Fahrzeugen binnen 24 Monaten</p> <p>Höhe: max. 1.600 mm</p> <p>Breite: max. 2.000 mm</p>
Zwischenübersetzungen	müssen der Serie entsprechen	Hinzufügung nur erlaubt, wenn bei Grundmodell vorhanden und/oder für dieses homologiert	freigestellt

Wichtige Anmerkungen zur dieser Gegenüberstellung bzw. Übersicht:

1. Diese Gegenüberstellung bzw. Übersicht dient rein als stichpunktartiger Vergleich der einzelnen, hier genannten RSC-Fahrzeuggruppen.
2. Detailliertere Informationen zu den verschiedenen RSC-Gruppen können aus den Reglements gemäß RSC-Motorsportordnung (MSpO) des RSC e. V. entnommen werden. Nur diese vollständigen Reglementtexte sind jeweils gültig und verbindlich.
3. Freigestellt bedeutet nicht, dass Bauteile mit einer Homologation zum Einsatz kommen dürfen, die im jeweiligen technischen Reglement als nicht zulässige Bauteile gelten. Gleiches gilt auch, wenn Bauteile mit Homologation erlaubt sind, dann sind nämlich nur die Bauteile mit einer im jeweiligen technischen Reglement ausdrücklich zulässigen Homologation erlaubt und dürfen ausschließlich verwendet werden. Andere Bauteile gelten trotz Freistellung und/oder Verweis auf die Homologation als nicht zulässig.
4. Die Nachweispflicht über die tatsächliche Zulässigkeit aller verwendeten Bauteile am Wettbewerbsfahrzeug obliegt alleine dem jeweiligen Teilnehmer selbst. Dieser Nachweis kann über Ersatzteillisten, Prospekte und Kataloge der jeweiligen Hersteller geführt werden. Alles ab Werk für ein bestimmtes Fahrzeug nachweislich lieferbare gilt als serienmäßig im Sinne des Reglements.
5. Fahrzeuge der FIA-Gruppen Rally1, Rally2, Rally2-Kit, R5, R4-Kit, Super 2000-Rallye (gemäß Artikel 255A im Anhang J zum ISG der FIA), RRC, WRC, GT3, GT2, N-GT und R-GT sind in der RSC-Wertungsgruppe R-SC (Rallye Supercars) vollumfänglich bei RSC-Rallyes in den dortigen Wertungsklassen (R-SC 1.1 und R-SC 1.2) teilnahmeberechtigt und in dieser Gegenüberstellung allesamt nicht enthalten.
6. Die Sonderregelungen gemäß Motorsportordnung des RSC e. V. (MSpO) für Fahrzeuge der FIA-Gruppen WRC 2,0 Liter, Rally2, R5, GT3, GT2, N-GT, R-GT, Super 1600 und Super 2000-Rallye sowie für Fahrzeuge der SRO-Gruppe GT4 sind zusätzlich und zwingend zu beachten.

4. WETTBEWERBSFAHRZEUGE UND DEREN BESTIMMUNGEN, WERTUNGSKLASSENEINTEILUNG

4.1 MINDESTLEISTUNGSGEWICHTE UND LEISTUNGSBEGRENZUNGEN

Bei der Nennung seines Wettbewerbsfahrzeuges muss der Teilnehmer immer die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung, welche durch die vorhandene, tatsächliche Motorleistung (d. h. bei mehreren Mappings im Steuergerät des Motors, das Mapping mit der größten Motorleistung) nicht überschritten werden darf, wobei die fünfprozentige (5 %) Leistungstoleranz der StVZO Berücksichtigung findet, und das tatsächliche, während der Veranstaltung vorhandene Fahrzeugleergewicht angeben. Beides kann durch die technischen Kommissare bzw. den Veranstalter jederzeit nachgeprüft werden. Die Bestimmungen des jeweiligen technischen Reglements sind dabei zu beachten.

Das Mindestleistungsgewicht beträgt verbindlich für alle Wettbewerbsfahrzeuge:

- a) mit Allradantrieb: 3,4 kg/PS bzw. 4,6 kg/kW; nur für Rally1, WRC: ≤ 3,1 kg/PS bzw. 4,2 kg/kW
- b) ohne Allradantrieb: 3,0 kg/PS bzw. 4,1 kg/kW

Beispiel: 289 kW – laut den Fahrzeugpapieren – mit Allrad: 289 kW x 4,6 kg/kW = 1.329,4 kg

Dabei darf das im jeweiligen Gruppenreglement bzw. in den technischen Bestimmungen geforderte Mindestgewicht für die jeweilige Hubraumklasse/Leistungsklasse nicht unterschritten werden, davon ausgenommen sind die unter **Artikel 4.2.1** RSC-RR genannten GT-Fahrzeuge (R-GT, GT2, N-GT, GT3). Das maximal zulässige Gesamtgewicht des Wettbewerbsfahrzeuges darf nicht überschritten werden.

Das Mindestleistungsgewicht des individuellen Wettbewerbsfahrzeuges wird ohne Ausnahme immer ohne Insassen und ohne Nachfüllen oder Ablassen von Flüssigkeiten ermittelt, d. h. Leergewicht.

Für alle Wettbewerbsfahrzeuge gelten dabei zusätzlich folgende Leistungsbegrenzungen:

Wertungsgruppen TC und R-SC (Tourenwagen und Rallye Supercars)		Wertungsgruppen PC und EC (Produktionswagen und Elektroproduktionswagen)		Wertungsgruppe S-PC (Serienproduktionswagen)
<u>ohne Allrad- antrieb:</u>	<u>mit Allrad- antrieb:</u>	<u>ohne Allrad- antrieb:</u>	<u>mit Allrad- antrieb:</u>	<u>mit und ohne Allradantrieb:</u>
max. 320 kW bzw. 435 PS	max. 305 kW bzw. 415 PS	max. 285 kW bzw. 388 PS	max. 270 kW bzw. 367 PS	max. 250 kW bzw. 340 PS

O. g. Leistungsbegrenzungen gelten unter Berücksichtigung der fünfprozentigen (5 %) Leistungstoleranz gemäß StVZO und dürfen daher um bis zu 5,0 Prozent überschritten werden. Eine festgestellte, größere Überschreitung dieser Werte führt zum Wertungsausschluss durch den Rallyeleiter und einer Meldung an die Sportkommissare. Die Motorleistung kann jederzeit durch ein vom Veranstalter fest im Wettbewerbsfahrzeug installiertes Gerät oder gemäß EWG-Richtlinie 80/1269 überprüft werden.

4.2 ZUGELASSENE UND NICHT ZUGELASSENE WETTBEWERBSFAHRZEUGE

4.2.1 Es sind nur folgende Wettbewerbsfahrzeuge zugelassen:

- a) Prototypentourenwagen der Gruppe Super R4 gemäß **Anlage 1 zum Anhang VI** des RSC-RR,
- b) Tourenwagen der Gruppe TC gemäß **Anlage 2 zum Anhang VI** des RSC-RR,
- c) Produktionswagen der Gruppe PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-RR,
- d) Serienproduktionswagen der Gruppe S-PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-RR sowie S-PC-Performance-Fahrzeuge gemäß der Sonderregelungen in **Anlage 3 zum Anhang VI**,
- e) Elektroproduktionswagen der Gruppe E-PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-RR sowie Rallye-Elektrofahrzeuge der Gruppe E-Rally5 gemäß Artikel 260A Anhang J zum ISC der FIA,
- f) Produktionswagen der Gruppe N gemäß Artikel 254 im Anhang J 2019 zum ISC der FIA,
- g) Tourenwagen der Gruppe A gemäß Artikel 255 im Anhang J 2019 zum ISC der FIA,
- h) Tourenwagen der Gruppe A-Kit gemäß Artikel 255 im Anhang J 1999 zum ISC der FIA,
- i) Fahrzeuge der Gruppen B, 1, 2, 3 und 4 gemäß des jeweiligen Anhang J zum ISC der FIA,
- j) Fahrzeuge der Gruppen N, A, B, 1, 2, 3 und 4 gemäß Anhang K zum ISC der FIA,
- k) Tourenwagen der Gruppe Super 1600 gemäß Artikel 255 im Anhang J 2006 zum ISC der FIA,
- l) Tourenwagen der Gruppe Super 2000-Rallye gemäß Artikel 254A zum ISC der FIA,
- m) Tourenwagen der Gruppe Super 2000-Rallye – sog. Regional Rally Cars (RRC) gemäß Artikel 255A im Anhang J 2013 zum ISC der FIA (d. h. Homologations-Jahrgänge 2011 bis inkl. 2013),

- n) GT-Fahrzeuge der Gruppe R-GT gemäß Artikel 256 im Anhang J zum ISC der FIA,
- o) GT-Fahrzeuge der Gruppen GT2 bzw. N-GT gemäß Artikel 257 im Anhang J zum ISC der FIA, mit und ohne ASN-Rallye-Datenblatt ausgestellt bzw. gültig ab inkl. 2008,
- p) GT-Fahrzeuge der Gruppe GT3 gemäß Artikel 257A im Anhang J zum ISC der FIA, mit und ohne ASN-Rallye-Datenblatt ausgestellt bzw. gültig ab inkl. 2008,
- q) GT-Fahrzeuge der SRO-Gruppe GT4 gemäß den technischen Bestimmungen der „SRO Motorsports Group“ für die SRO-Gruppe GT4,
- r) Rallye-Tourenwagen der Gruppen Rally3, Rally4 und Rally5 gemäß Artikel 260 im Anhang J zum ISC der FIA bzw. der Gruppen R1, R2 und R3 sowie R4 gemäß Artikel 260 im Anhang J 2018 bzw. 2019 zum ISC der FIA,
- s) Rallye-Tourenwagen der Gruppen R3T und R3D gemäß 260D im Anhang J zum ISC der FIA,
- t) Rallye-Tourenwagen gemäß der FIA-Kit-Bestimmungen der Gruppen R4-Kit, Rally2-Kit gemäß Artikel 260E und Rally5-Kit gemäß Artikel 260B jeweils im Anhang J zum ISC der FIA,
- u) Rallye-Tourenwagen der Gruppen R5, Rally2 gemäß Artikel 261 im Anhang J zum ISC der FIA,
- v) Rallye-Tourenwagen der Gruppe Rally1 gemäß Artikel 262 im Anhang J 2025 zum ISC der FIA,
- w) Fahrzeuge der „Gruppe WRC 2,0 Liter“ gemäß Artikel 255A im Anhang J bis 2010 zum ISC der FIA (d. h. Homologationsjahrgänge ab inkl. 1997 bis inkl. Homologationsjahrgang 2010),
- x) Fahrzeuge der „Gruppe WRC 1,6 Liter“ gemäß Artikel 255A im Anhang J 2011 bis inkl. Artikel 255A im Anhang J 2016 zum ISC der FIA (d. h. Homologationsjahrgänge 2011 bis inkl. 2016),
- y) Fahrzeuge der „Gruppe WRC PLUS“ gemäß Artikel 255A im Anhang J 2017 ff. zum ISC der FIA (d. h. WRC-Fahrzeuge ab inkl. Homologationsjahrgang 2017 bis inkl. 2021),
- z) Fahrzeuge mit einer Ausnahmegenehmigung gemäß **Artikel 15.2** dieses Reglements.

4.2.2 Nicht zugelassen sind u. a. folgende Wettbewerbsfahrzeuge bzw. Fahrzeuggruppen der FIA:

- a) Fahrzeuge der Gruppe B gemäß Artikel 7.4.1 im Anhang K zum ISC der FIA,
- b) Fahrzeuge der Gruppe 5 gemäß Anhang J bzw. Anhang K zum ISC der FIA.

4.3 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR DIE WETTBEWERBSFAHRZEUGE

- 4.3.1 Die Homologationsverlängerungsliste der FIA sowie die Bestimmungen des RSC e. V. gelten für alle Wettbewerbsfahrzeuge mit einer FIA-Homologation – ob abgelaufen oder gültig.
- 4.3.2 **ACHTUNG:** Alle Wettbewerbsfahrzeuge aller technischer Gruppen unterliegen der Balance of Performance, kurz: BoP, des RSC e. V. gemäß **Artikel 4.6** dieses sportlichen Reglements und müssen den Vorgaben der BoP des RSC e. V. vollumfänglich entsprechen. Außerdem können auch Klassenzusammenlegungen gemäß **Artikel 18.2** dieses sportlichen Reglements erfolgen.
- 4.3.3 Bei allen Wettbewerbsfahrzeugen der zugelassenen FIA-Gruppen ist es erlaubt, abgelaufene Korrekturen der jeweiligen Homologation zu verwenden.
- 4.3.4 Für Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen 4, A, A-Kit und B gemäß Anhang J zum ISC der FIA sind – zusätzlich zu den jeweiligen FIA-Bestimmungen gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA – auch die technischen Bestimmungen sowie besonderen Sicherheitsbestimmungen der RSC-Gruppe TC gemäß **Anlage 2 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements anwendbar.
- 4.3.5 Für Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen 1, 2 und 3 sowie N gemäß Anhang J zum ISC der FIA sind – zusätzlich zu den jeweiligen FIA-Bestimmungen gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA – auch die technischen Bestimmungen sowie besonderen Sicherheitsbestimmungen der RSC-Gruppe PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements anwendbar.
- 4.3.6 Des Weiteren dürfen für die FIA-Gruppen 1, 2, 3 und 4 sowie N, A und B gemäß Anhang J zum ISC der FIA auch die technischen Bestimmungen sowie Sicherheitsbestimmungen des gültigen Anhang K zum ISC der FIA Anwendung finden, soweit dies aufgrund der jeweiligen Homologationsperiode zulässig ist. Den Nachweis hierfür hat der Teilnehmer zu erbringen.
- 4.3.7 Jeder Teilnehmer hat selbst dafür Verantwortung zu tragen, dass sein Wettbewerbsfahrzeug jederzeit dem jeweiligen technischen und diesem Reglement vollumfänglich entspricht.
- 4.3.8 Die Homologationsliste der FIA ist auf der Homepage der FIA zu finden, ebenso die Liste der Fahrzeuge mit einer verlängerten Homologation der FIA und die technischen Bestimmungen der FIA-Gruppen, jedoch teilweise nur in englischer und/oder französischer Sprache.
- 4.3.9 **HINWEIS:** Alle technischen Reglements sind Eigentum ihrer jeweiligen Rechteinhaber.

4.4 WERTUNGSKLASSENEINTEILUNG

Klasse	Gruppen (technisch, gemäß ISC der FIA Anhang J bzw. K, SRO- und RSC-Bestimmungen)
EC 5	E-PC, E-Rally5 (VRa5-E) (ohne weitere Wertungs-, Leistungs- und/oder Hubraumklasseneinteilung)
S-PC 4.4	S-PC bis 90 kW / 122 PS, S-PC-Performance bis 1.400 cm ³
S-PC 4.3	S-PC über 90 kW / 122 PS bis 110 kW / 150 PS, S-PC-Performance über 1.400 cm ³ bis 1.600 cm ³
S-PC 4.2	S-PC über 110 kW / 150 PS bis 180 kW / 245 PS, S-PC-Performance über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³
S-PC 4.1	S-PC über 180 kW / 245 PS bis 250 kW / 340 PS, S-PC-Performance über 2.000 cm ³ bis 3.000 cm ³
PC 3.5	PC, N, 1, 2, 3 bis 1.400 cm ³ Rally5, Rally5-Kit, R1 (Saug-Motoren bis 1.390 cm ³ – VRa5 / VRa5-Kit / VR1A) Rally5, Rally5-Kit, R1 (Turbo-Motoren bis 927 cm ³ (nominal) – VRa5 / VRa5-Kit / VR1A)
PC 3.4	PC, N, 1, 2, 3 über 1.400 cm ³ bis 1.600 cm ³ Rally5, Rally5-Kit, R1 (Saug-Motoren über 1.390 cm ³ bis 1.600 cm ³ – VRa5 / VRa5-Kit / VR1 / VR1B)
PC 3.3	PC, N, 1, 2, 3 über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³ Rally5, R1 (Turbo-Motoren über 927 cm ³ bis 1.333 cm ³ (nominal) – VRa5 / VR1 / VR1B) Rally5-Kit (Turbo-Motoren über 927 cm ³ bis 1.620 cm ³ (nominal) – VRa5-Kit) Rally5-Kit (Saug-Motoren über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³ – VRa5-Kit)
PC 3.2	PC, N, 1, 2, 3 über 2.000 cm ³ bis 3.000 cm ³
PC 3.1	PC, N, 1, 2, 3 über 3.000 cm ³ bis 3.500 cm ³
TC 2.6	TC, A, B, 4 bis 1.150 cm ³
TC 2.5	TC, A, A-Kit, B, 4 über 1.150 cm ³ bis 1.400 cm ³
TC 2.4	TC, A, A-Kit, B, 4 über 1.400 cm ³ bis 1.600 cm ³ Rally3, Rally4, R2 (Saug-Motoren über 1.390 cm ³ bis 1.600 cm ³ – VRa3B / VRa4B / VR2B) Rally4, R2 (Turbo-Motoren über 927 cm ³ bis 1.067 cm ³ (nominal) – VRa4B / VR2B) Rally3 (Turbo-Motoren über 927 cm ³ bis 1.067 cm ³ (nominal) – VRa3B)
TC 2.3	TC, A, A-Kit, B, 4 über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³ Rally4, R2 (Saug-Motoren über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³ – VRa4C / VR2C) Rally4, R2 (Turbo-Motoren über 1.067 cm ³ bis 1.333 cm ³ (nominal) – VRa4C / VR2C) Rally3, R3 (Saug-Motoren über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³ – VRa3C / VR3C) Rally3, R3 (Turbo-Motoren über 1.067 cm ³ bis 1.333 cm ³ (nominal) – VRa3C / VR3C) R3 (Diesel-Motoren bis 2.000 cm ³ (nominal) – VR3D) Super 1600 (Saug-Motoren bis 1.600 cm ³) S1600 PLUS (Saug-Motoren über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³) ¹⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.14 a)
TC 2.2	TC, A, B, 4 über 2.000 cm ³ bis 3.000 cm ³ Rally3, R3 (Turbo-Motoren über 1.333 cm ³ bis 1.620 cm ³ (nominal) – VRa3D / VR3T) S1600 MAX (Saug-Motoren über 2.000 cm ³ bis 3.000 cm ³) ¹⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.14 a)
TC 2.1	TC, A, B, 4 über 3.000 cm ³ bis 4.250 cm ³ N, 1, 2, 3 über 3.500 cm ³ bis 4.250 cm ³ R4 (Turbo-Motoren bis 2.002 cm ³ (nominal) – VR4) Super R4 (Saug-Motoren bis 3.500 cm ³ und Turbo-Motoren bis 2.500 cm ³ (nominal)) Super 2000-Rallye (Saug-Motoren bis 2.000 cm ³) S3000 (Saug-Motoren über 2.000 cm ³ bis 3.000 cm ³) ²⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.14 b) GT4 (Saug-Motoren bis 4.250 cm ³ / Turbo-Motoren bis 2.500 cm ³ (nominal)) ³⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Art. 4.5.2 WRC 2,0 Liter (Turbo-Motoren bis 2.000 cm ³ (nominal) – bis inkl. Ersthomologationsjahrgang 2000)
R-SC 1.2	S-PC-Performance über 250 kW / 340 PS und/oder über 3.000 cm ³ ⁴⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.15 A, B, N, 1, 2, 3, 4 über 4.250 cm ³ bis 5.500 cm ³ ⁴⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.15 GT4 (Saug-Motoren über 4.250 cm ³ / Turbo-Motoren über 2.500 cm ³ (nominal)) ³⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.2 R-GT, GT2, N-GT, GT3 (Saug- und Turbo-Motoren) ⁵⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.2 + 4.5.8 Super 2000-Rallye, RRC (Turbo-Motoren bis 1.600 cm ³ (nominal)) S2000 Turbo (Turbo-Motoren bis 2.000 cm ³ (nominal)) ²⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.14 b) Rally2-Kit, R4-Kit (Turbo-Motoren bis 1.620 cm ³ (nominal) – VR4-KIT) WRC 2,0 Liter (Turbo-Motoren bis 2.000 cm ³ (nominal) – ab inkl. Ersthomologationsjahrgang 2001)
R-SC 1.1	Rally2, R5 (Turbo-Motoren bis 1.620 cm ³ (nominal) – VRa2 / VR5), R5-PLUS ⁶⁾ <u>HINWEIS</u> : siehe auch Artikel 4.5.18 Rally1 (Turbo-Motoren bis 1.600 cm ³ (nominal) – VRa1), Rally2-PLUS (gemäß FIA-Bestimmungen) WRC 1,6 Liter, WRC PLUS (Turbo-Motoren bis 1.600 cm ³ (nominal))

4.5 ZUSÄTZLICHE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE WETTBEWERBSFAHRZEUGE

- 4.5.1 WRC-Fahrzeuge der FIA-Gruppe „WRC 2,0 Liter“ der Homologationsnummern A5466, A5480, A5572, A5573, A5586, A5596, A5597, A5604 und A5611 starten in der Wertungsklasse TC 2.1.
- 4.5.2 Der maximal zulässige Hubraum beträgt für alle o. g. GT-Fahrzeuge der Gruppen GT2, N-GT und GT3 sowie GT4 bei Turbomotoren 4.000 cm³ (nominal) und bei Saugmotoren 5.500 cm³. Für diese genannten GT-Fahrzeuge sind alle Bauteile des Antriebsstranges (d. h. ab inkl. Motor bis inkl. Antriebswellen bzw. Steckachsen) samt Schaltsystem, der Bremsanlage samt der Fly-Off-Handbremseinrichtung (ausgerüstet mit Feststellbremse), des Fahrwerks samt Radaufhängung, des Unterfahrschutzes und der Elektrik bzw. Beleuchtung unter Beachtung der Bestimmungen des Anhang J zum ISC der FIA freigestellt. Ihre jeweilige Sicherheitsausstattung muss darüber hinaus immer für zwei (2) Passagiere (d. h. Fahrer und Beifahrer) konzipiert sein.
- 4.5.3 Für alle Wettbewerbsfahrzeuge der zugelassenen FIA- und SRO-Gruppen gilt: Art, Material und Form der Außenspiegel wie auch der Fahrgastraumbelüftung durch das Fahrzeugdach sind freigestellt und dürfen somit von der Homologation des Wettbewerbsfahrzeuges abweichen.
- 4.5.4 Für Wettbewerbsfahrzeuge, die in den unter **Artikel 4.2.1** dieser sportlichen Reglements aufgeführten Gruppen des RSC e. V., der FIA sowie der „SRO Motorsports Group“ genannt haben, sind ausschließlich die jeweiligen technischen Bestimmungen der jeweiligen technischen Gruppe der FIA gemäß Anhang J bzw. K, des RSC e. V. oder der „SRO Motorsports Group“ zu beachten, soweit durch den RSC e. V. nichts anderes ausdrücklich bestimmt worden ist.
- 4.5.5 Es gelten alle allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu den technischen Reglements sowie die allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu den Sicherheitsvorschriften aus dem derzeit gültigen ISC der FIA samt dessen Anhänge, soweit vom RSC e. V. nichts anderes ausdrücklich bestimmt worden ist.
- 4.5.6 Für Wettbewerbsfahrzeuge mit gültiger oder abgelaufener FIA-Homologation für die FIA-Gruppen 1, 2, 3, 4, Rally1, Rally2, Rally2-Kit, Rally3, Rally4, Rally5, Rally5-Kit, E-Rally5, R1A, R1B, R2B, R2C, R3C, R3D, R3T, R4, R4-Kit, R5, RRC, WRC, R-GT, GT2, N-GT, GT3 sowie N, A, A-Kit, B, Super 1600 und Super 2000-Rallye gelten die jeweiligen technischen Bestimmungen der FIA gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA, soweit durch den RSC e. V. jeweils nichts anderes ausdrücklich bestimmt worden ist. Den Nachweis hierfür hat der Teilnehmer zu erbringen.
- 4.5.7 Für Wettbewerbsfahrzeuge der SRO-Gruppe GT4 gelten die technischen Bestimmungen der „SRO Motorsports Group“, soweit durch den RSC e. V. jeweils nichts anderes ausdrücklich bestimmt worden ist. Den Nachweis hierfür hat der Teilnehmer zu erbringen.
- 4.5.8 Für Wettbewerbsfahrzeuge, die in den FIA-Gruppen GT2, N-GT und GT3 auf der Grundlage ihres jeweiligen ASN-Rallye-Datenblatt genannt haben, sind die Vorgaben der ASN-Rallye-Datenblätter GT2-1/08, GT2-2/08, GT2-3/08, GT2-4/08, GT2-5/08, GT2-6/09, GT2-7/09, GT3-8/09, GT2-9/11, GT2-10/11, GT3-11/12, GT2-11/13 und GT3-12/14 zu beachten, die für das jeweilige Wettbewerbsfahrzeug jeweils gültig und bestimmt sind. Die Bestimmungen dieses sportlichen Reglements für das Mindestleistungsgewicht und die Leistungsbegrenzung der Wettbewerbsfahrzeuge sowie die Balance of Performance (BoP) sind auch für diese Fahrzeuggruppen vollumfänglich gültig und einzuhalten.
- 4.5.9 Darüber hinaus gelten für die Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen 4, B, A, A-Kit, Super 1600, Super 2000-Rallye, RRC, WRC, Rally1, Rally2, Rally2-Kit, Rally3, Rally4, R2, R3, R3T, R3D, R4, R4-Kit, R5, GT2, N-GT, GT3 und R-GT gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA sowie der RSC-Gruppe Super R4 gemäß **Anlage 1 zum Anhang VI** des RSC-RR und der SRO-Gruppe GT4 gemäß den technischen Bestimmungen der „SRO Motorsports Group“ die Leistungsbegrenzungen der Wertungsgruppe TC gemäß **Artikel 4.1** des RSC-RR und die Hubraumbegrenzungen gemäß **Artikel 4.4** des RSC-RR sowie die Sonderregelungen in den technischen Regelungen und die Bestimmungen dazu von diesem **Artikel 4.5** dieses sportlichen Reglements.
- 4.5.10 Außerdem gelten für die Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen 1, 2, 3, N und R1 sowie Rally5, Rally5-Kit und E-Rally5 gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA die Leistungs- und Hubraumbegrenzungen der Wertungsgruppe PC gemäß **Artikel 4.1** und **Artikel 4.4** dieses sportlichen Reglements sowie die Sonderregelungen in den technischen Regelungen und die Bestimmungen dazu von diesem **Artikel 4.5** dieses sportlichen Reglements.

- 4.5.11 Die Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen Super 2000-Rallye, RRC, R-GT, R4-Kit und R5 sowie Rally2 und Rally2-Kit gemäß Anhang J zum ISC der FIA, die Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen GT2, N-GT und GT3 gemäß Anhang J zum ISC der FIA – mit oder ohne ASN-Rallye-Datenblatt – sowie die Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppe WRC 2,0 Liter gemäß Anhang J zum ISC der FIA und der FIA-Gruppen WRC 1,6 Liter/PLUS und Rally1 gemäß Anhang J zum ISC der FIA sowie die Wettbewerbsfahrzeuge der RSC-Gruppe Super R4 gemäß **Anlage 1 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements sowie der SRO-Gruppe GT4 müssen in vollem Umfang ihrem jeweiligen technischen Reglement entsprechen, unter Berücksichtigung der Balance of Performance (BoP) des RSC e. V. und den Bestimmungen des RSC e. V. im Allgemeinen.
- 4.5.12 Es ist erlaubt, die o. g. Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen 1, 2, 3, 4, Rally3, Rally4, Rally5, Rally5-Kit, R1A, R1B, R2B, R2C, R3C, R3D, R3T und R4 sowie N, A, A-Kit, B und Super 1600 gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA den technischen Bestimmungen der RSC-Gruppe TC gemäß **Anlage 2 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements, teilweise oder vollständig anzupassen. Sie werden dadurch jedoch automatisch vollumfänglich zu einem Wettbewerbsfahrzeug der RSC-Gruppe TC und sind deshalb auch in die sich daraus ergebenden Wertungsklassen einzugruppieren, ggf. unter Berücksichtigung vorhandener Hubraumfaktoren.
- 4.5.13 Es ist erlaubt, die o. g. Wettbewerbsfahrzeuge der Gruppen 1, 2, 3, R1A, R1B und N, Rally5-Kit sowie Rally5 gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA den technischen Bestimmungen der RSC-Gruppe PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements, teilweise oder vollständig anzupassen. Sie werden dadurch jedoch automatisch vollumfänglich zu einem Wettbewerbsfahrzeug der RSC-Gruppe PC und sind deshalb auch in die sich daraus ergebenden Wertungsklassen einzugruppieren, ggf. unter Berücksichtigung vorhandener Hubraumfaktoren.
- 4.5.14 Über die Bestimmungen der FIA hinaus sind für alle Wettbewerbsfahrzeuge der FIA-Gruppen Super 1600 und Super 2000-Rallye gemäß Artikel 255 bzw. 254A im Anhang J zum ISC der FIA alle Bauteile von Bremsanlage, Fahrwerk und der Kraftübertragung freigestellt. Dies gilt auch für den Motor (d. h.: Motorblock, Zylinderkopf und alle Bauteile des Motors) unter Freistellung der homologierten Zylinderzahl und bis maximal 3.000 cm³ Hubraum, zudem muss es sich weiterhin um einen reinen Saugmotor handeln. Darüber hinaus sind nur in dieser FIA-Gruppe Super 2000-Rallye jedoch unter Beibehaltung der homologierten Zylinderzahl auch Turbomotoren bis zu einem Hubraum von maximal 2.000 cm³ (nominal) zugelassen, welche mit einem Airrestriktor von maximal 34 mm Innendurchmesser ausgerüstet sein müssen. Die o. g. Wettbewerbsfahrzeuge werden durch die gerade genannten Verbesserungen in die folgenden Wertungsklassen des RSC e. V. eingruppiert:
- a) FIA-Gruppe Super 1600:
über 1.600 cm³ bis 2.000 cm³ Hubraum in Wertungsklasse TC 2.3, bezeichnet als: S1600 PLUS
über 2.000 cm³ bis 3.000 cm³ Hubraum in Wertungsklasse TC 2.2, bezeichnet als: S1600 MAX
- b) FIA-Gruppe Super 2000-Rallye, gemäß Artikel 254A zum ISC der FIA:
über 2.000 cm³ bis 3.000 cm³ Hubraum in Wertungsklasse TC 2.1, bezeichnet als: S3000
bis 2.000 cm³ Hubraum mit Aufladung in Wertungsklasse R-SC 1.2, bezeichnet als: S2000 Turbo
- 4.5.15 Mehr als 5.500 cm³ Hubraum für Saugmotoren und 4.000 cm³ für Turbomotoren sowie eine Überschreitung der Leistungsbegrenzungen für die Wertungsgruppe R-SC sind nicht zulässig.
- 4.5.16 Allen Wettbewerbsfahrzeugen, die auf Grund der Balance of Performance (BoP) des RSC e. V. ihren Luftmengenbegrenzer (engl.: Airrestriktor) anpassen müssen, ist außerdem das Steuergerät des Motors freigestellt unabhängig von den technischen Bestimmungen der FIA, der SRO oder des RSC e. V. für diese Wettbewerbsfahrzeuge.
- 4.5.17 Für Wettbewerbsfahrzeuge mit Turbomotor und Ersthomologationsjahrgang bzw. Baujahr vor 2001 gilt für den Luftmengenbegrenzer folgende Ausnahmeregelung. Diese Regelung gilt nicht für Fahrzeuge der FIA-Gruppe WRC sowie gemäß Anhang K zum ISC der FIA und GT-Fahrzeuge:

Ersthomologationsjahrgänge / Baujahre	Innendurchmesser für Wertungsgruppe R-SC	Innendurchmesser für Wertungsgruppe TC	Innendurchmesser für Wertungsgruppe PC
bis inkl. 1991	40 mm / 28 mm	40 mm / 28 mm	38 mm / 26,9 mm
ab 1992 bis inkl. 1995	38 mm / 26,9 mm	38 mm / 26,9 mm	36 mm / 25,5 mm
ab 1996 bis inkl. 2000	36 mm / 25,5 mm	36 mm / 25,5 mm	34 mm / 24 mm

- 4.5.18 Alle Wettbewerbsfahrzeuge der ASN-Gruppe „R5-PLUS“ starten in der Wertungsklasse R-SC 1.1. Für diese ASN-Gruppe sind der Motor – bis zu einem Hubraum von 2.000 cm³ (nominal) für Turbomotoren mit einem Luftmengenbegrenzer von maximal 34 mm Innendurchmesser bzw. von 3.500 cm³ für Saugmotoren, der Turbolader, das Lufteinlasssystem, die Bremsanlage samt der Fly-Off-Handbremseinrichtung, die Radaufhängung, die Kraftübertragung samt Schaltsystem sowie alle aerodynamischen Hilfsmittel freigestellt. Darüber hinaus gelten die Bestimmungen des Artikels 261 im Anhang J zum ISC der FIA weiterhin vollumfänglich.
- 4.5.19 Alles nicht ausdrücklich durch die o. g. technischen Reglements der FIA, der SRO oder des RSC e. V., das RSC-Rallye-Reglement des RSC e. V. samt dessen Anhänge, Sonderregelungen und Anlagen Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen an den Wettbewerbsfahrzeugen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.
- 4.5.20 Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile des Wettbewerbsfahrzeuges dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile, die aus demselben Material hergestellt worden sind, ausgetauscht werden, soweit die jeweiligen technischen Bestimmungen nichts anderes explizit erlauben.
- 4.5.21 Änderungen und Einbauten dürfen nur in Übereinstimmung mit den gültigen technischen Bestimmungen, einschließlich der jeweiligen besonderen Sicherheitsbestimmungen, des RSC e. V. bzw. der jeweiligen zugelassenen Fahrzeuggruppen der FIA / SRO vorgenommen werden.
- 4.5.22 Sämtliche gültigen Homologationsnachträge (z. B. vom Typ VF, VP, VO, ES, ET) des Herstellers und deren jeweilige Bauteile mit einer Anerkennung durch die FIA für das betroffene Wettbewerbsfahrzeug dürfen sowohl einzeln als auch aus diesen unterschiedlichen Nachträgen gemischt bei diesem Wettbewerbsfahrzeug zur Anwendung kommen. Dadurch kann sich eine erlaubte Abweichung für das Wettbewerbsfahrzeug vom jeweils gültigen Anhang J zum ISC der FIA ergeben, auch was dessen ursprüngliche Homologationsperiode bzw. dessen Division betrifft. Gleiches gilt auch bei der Verwendung von Bauteilen mit einem Homologationsnachtrag vom Typ VK („Variante Kit“), WR, WR2, WRC, Super 1600, Super 2000-Rallye oder vergleichbar. Bei der Verwendung solcher Fahrzeugteile werden die betroffenen Wettbewerbsfahrzeuge zudem immer in die entsprechende technische Gruppe und Wertungsklasse eingruppiert. Die jeweiligen technischen Reglements sowie deren Vorschriften und nichtzugelassene Fahrzeugteile innerhalb dieser einzelnen technischen Gruppen sind für das betroffene Wettbewerbsfahrzeug jedoch zwingend zu beachten, bleiben gültig und sind einzuhalten.
- 4.5.23 Für die Wettbewerbsfahrzeuge mit gültiger oder abgelaufener FIA-Homologation für die FIA-Gruppen Rally1, Rally2, Rally2-Kit, R4-Kit, R5, Super 2000-Rallye, RRC, WRC, R-GT, GT2, N-GT und GT3 gemäß Anhang J zum ISC der FIA sowie der SRO-Gruppe GT4 gemäß den technischen Bestimmungen der SRO gelten die Bestimmungen der FIA für das Alter und die zugelassene FIA-Prüfnormen von Gurten und Sitzen. Somit darf das Alter FIA-homologierter bzw. ehemals FIA-homologierter Sitze und Gurte i. d. R. maximal fünf (5) Jahre betragen, gemäß FIA-Vorgaben. Für die Fahrer- und Beifahrerausrüstung gelten die Bestimmungen des **Artikels 36 a)** der RSC-Gruppe Super R4 gemäß **Anlage 1 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements.
- 4.5.24 Für die Wettbewerbsfahrzeuge mit gültiger oder abgelaufener FIA-Homologation für die FIA-Gruppen 4, Rally3, Rally4, R2B, R2C, R3C, R3D, R3T, R4 sowie A, A-Kit, B und Super 1600 gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA gelten jeweils die Bestimmungen für FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze und Gurte samt der Bestimmungen für die Fahrer- und Beifahrerausrüstung der RSC-Gruppe TC gemäß **Anlage 2 zum Anhang VI** des RSC-RR.
- 4.5.25 Für die Wettbewerbsfahrzeuge mit gültiger oder abgelaufener FIA-Homologation für die FIA-Gruppen 1, 2, 3, R1A, R1B, Rally5, Rally5-Kit sowie N gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA gelten jeweils die Bestimmungen für FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze und Gurte samt der Bestimmungen für die Fahrer- und Beifahrerausrüstung der RSC-Gruppe PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements.
- 4.5.26 Schreibt der jeweilige Veranstalter und/oder der Serienausschreiber die Verwendung eines Tracking-Systems für die Teilnehmer verbindlich vor, sind zu den Vorgaben und Bestimmungen des RSC-Rallye-Reglement des RSC e. V. für den Einbau und Betrieb eines solchen Tracking-Systems außerdem auch die Bestimmungen der **Anlage 1, 2 und 3 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements für die Teilnehmer aller Wettbewerbsfahrzeuge zu beachten.

4.6 BALANCE OF PERFORMANCE (BOP)

Es gelten, soweit vom RSC e. V. nicht anders bestimmt, für jedes Wettbewerbsfahrzeug die jeweiligen Vorgaben für Luftmengenbegrenzer und für Hubraumfaktoren aus deren technischen Reglements.

Diese Balance of Performance (BoP) wird abweichend von den Vorgaben im Anhang J bzw. Anhang K zum ISC der FIA sowie von den technischen Bestimmungen und Vorgaben aller in **Artikel 4.2.1** dieses sportlichen Reglements genannten Wettbewerbsfahrzeuge verbindlich vom RSC e. V. festgelegt.

<u>Es gilt für die Wettbewerbsfahrzeuge der:</u>	(jeweils bezogen auf den Innendurchmesser)
a) FIA-Gruppe R4 gemäß Art. 260, ISC Anhang J:	bis zu 34 mm Airrestriktor (Turbo-Motoren)
b) FIA-Gruppe R3T gemäß Art. 260D, ISC Anhang J:	bis zu 32 mm Airrestriktor (Turbo-Motoren)
c) FIA-Gruppen GT2, N-GT, GT3 und R-GT sowie SRO-Gruppe GT4 jeweils: (auch gültig mit ASN-Rallye-Datenblatt)	Airrestriktoren für Saug-Motoren: freigestellt Airrestriktoren für Cup-Motoren: freigestellt Airrestriktoren für Turbo-Motoren: freigestellt
d) FIA-Gruppen Super 2000-Rallye ¹⁾ und RRC ¹⁾ :	bis zu 33 mm Airrestriktor (Turbo-Motoren)
¹⁾ nur gültig für Wettbewerbsfahrzeuge gemäß Artikel 255A im Anhang J zum ISC der FIA	

Wettbewerbsfahrzeuge, die dieser Balance of Performance (BoP) nicht entsprechen, sind nicht startberechtigt bei Veranstaltungen des RSC e. V., auch nicht bei den sog. „Rallye Supercars“ (kurz: R-SC).

Der RSC e. V. behält sich das Recht vor, jederzeit diese Balance of Performance zu ändern, zu erweitern und anzupassen. So können die Durchmesser von Luftmengenbegrenzer (engl.: Airrestriktor) und die Mindestgewichte der Wettbewerbsfahrzeuge auch während der Saison verändert werden.

Jeder verwendete Luftmengenbegrenzer muss in der Art der Ausführung den technischen Vorgaben der RSC-Gruppen Super R4, siehe **Anlage 1 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements bzw. dem jeweiligen technischen Reglement des betroffenen Wettbewerbsfahrzeuges entsprechen. Das betrifft jedoch ausdrücklich nicht dessen zulässigen Innen- und ggf. Außendurchmesser, die in dieser Balance of Performance (BoP) unabhängig geregelt und neu festgesetzt werden können vom RSC e. V.

Auch eine Klassenzusammenlegung gemäß **Artikel 18.2** des RSC-RR setzt diese BoP nicht außer Kraft.

5. REIFEN UND FELGEN

5.1 ALLGEMEINES

Alle Reifen müssen mit den Bestimmungen dieses Artikels, zusammen mit den Bestimmungen des jeweiligen technischen Reglements und des **Anhang IV** des RSC-Rallye-Reglements übereinstimmen. Es wird zudem dringend empfohlen, dass sensorische Warnsysteme zur ständigen Überwachung des Reifeninnendruckes und der Reifentemperaturen im Wettbewerbsfahrzeug verwendet werden.

5.2 FORMGEHEIZTE REIFEN

Alle Wettbewerbsfahrzeuge dürfen im sportlichen Wettbewerb nur formgeheizte Reifen benutzen.

5.3 KONTROLLE DER REIFEN

Die Reifen müssen während der gesamten Rallye gemäß Anweisungen der technischen Kommissare gekennzeichnet sein, d. h. farblich markiert, wenn der Veranstalter eine Reifenmarkierung vorsieht.

Die Reifen müssen immer in eine Reifenkontrollkarte eingetragen sein, wenn der Veranstalter dies so vorsieht. In dieser Reifenkontrollkarte müssen Reifengröße, Typ und Beschaffenheit eingetragen sein.

Wird eine Einführungsrunde gefahren, so erfolgt die Markierung und Eintragung der Reifen nach dieser Einführungsrunde. Wird keine Einführungsrunde gefahren, werden die Reifen spätestens an der Ausfahrt vom Startpark bzw. am Start der Rallye durch einen technischen Kommissar markiert.

Zu jeder Zeit während der Veranstaltung können Kontrollen zu Übereinstimmung der Reifen durchgeführt werden. Die Reifenkontrollkarte ist von außen sichtbar im Wettbewerbsfahrzeug mitzuführen.

Ein Reifen, der den Bestimmungen nicht entspricht, erhält eine besondere Markierung und darf nicht mehr verwendet werden, darüber hinaus erfolgt eine Meldung an den Rallyeleiter.

5.4 REIFENMARKIERUNGS- UND REIFENKONTROLLZONEN

Bei der Ausfahrt aus einer Servicezone bzw. einer Reifenwechselzone kann eine Reifenmarkierungszone eingerichtet werden. Ausschließlich zum Zweck der Hilfestellung bei den Reifenmarkierungen hat ein (1) zusätzliches Mitglied je Team Zugang zu dieser Zone. Wenn die Reifen mit einem Barcode gekennzeichnet sind, muss dieser immer von außerhalb des Wettbewerbsfahrzeugs sichtbar sein.

Der Teilnehmer muss sein Wettbewerbsfahrzeug in der eingerichteten Reifen-/Radmarkierungszone anhalten und auf die Anweisungen der technischen Kommissare oder beauftragte Sportwarte warten. Sollten keine Sportwarte anwesend sein, so kann der Teilnehmer nach kurzem Anhalten die Zone wieder verlassen. Bei Einfahrt in eine Servicezone bzw. eine Reifenwechselzone bzw. eine Sammelkontrolle kann eine Zone für die Überprüfung der Reifenmarkierungen eingerichtet werden.

5.5 VORRICHTUNGEN ZUR ERHALTUNG DER VOLLEN REIFENLEISTUNG

Die Verwendung jeglicher Vorrichtung, die es dem Reifen ermöglicht, seine Leistung bei einem im Vergleich zum atmosphärischen Druck gleichen oder geringeren Innendruck beizubehalten, ist verboten. Die Reifeninnenseite, d. h. der Platz zwischen der Felge und dem inneren Teil des Reifens, darf nur mit Luft bzw. Druckluft oder Stickstoff gefüllt sein.

5.6 ANPASSUNG DES REIFENDRUCKS

Der Reifendruck darf überprüft und angepasst werden,

- a) wenn der Start zu einer Wertungsprüfung für den Teilnehmer um mehr als zehn (10) Minuten verspätet erfolgt,
- b) in einer Sammelkontrolle von mehr als zehn (10) Minuten Dauer, wenn dieser Sammelkontrolle eine Wertungsprüfung folgt,
- c) außerhalb von Zonen/Bereichen mit Parc Ferme-Bestimmungen.

5.7 NACHSCHNEIDEN DES REIFENS PER HAND

Die absichtliche und nachträgliche Modifikation des Profils der Reifen per Hand oder mit maschineller Hilfe ist jederzeit zulässig. Es gelten dabei die Reifenbestimmungen des **Anhang IV** dieses sportlichen Reglements und sind damit auch beim Nachschneiden der Reifen unbedingt zu beachten.

5.8 REIFEN MIT SPIKES

Reifen mit Spikes sind in Deutschland gesetzlich nicht erlaubt und dürfen nicht verwendet werden.

5.9 ERSATZRÄDER

In jedem Wettbewerbsfahrzeug dürfen höchstens zwei (2) Ersatzräder gleichzeitig mitgeführt werden.

5.10 VERFÜGBARKEIT DER REIFEN

Der Reifen muss handelsüblich sein, d. h. in Prospekten, Warenlisten oder Anzeigen des Reifenherstellers, Reifenhändlers oder Runderneuerers abgebildet und/oder für jedermann frei erhältlich sein, vgl. **Anhang IV** zu diesem sportlichen Reglement.

5.11 BEHANDLUNG DER REIFEN

Im Bereich des RSC e. V. ist jegliche thermische Behandlung der Reifen, z. B. durch Heizdecken, Heizkammern oder anderen Hilfsmitteln zum Zwecke einer Erhöhung der Reifentemperatur verboten.

5.12 ANZAHL DER REIFEN

Die maximale Anzahl von Reifen bzw. Rädern, die bei einer Veranstaltung im sportlichen Wettbewerb benutzt werden darf, ist auf sechs (6) Stück pro Wettbewerbsfahrzeug begrenzt und erhöht sich pro Servicezone bzw. Reifenwechselzone jeweils um bis zu weitere sechs (6) Reifen bzw. Räder.

Darüber hinaus ist die Anzahl der Reifen, die verwendet werden dürfen, dem Teilnehmer freigestellt.

Gleiches gilt auch für die tatsächlich am bzw. im Wettbewerbsfahrzeug vorhandenen Räder bzw. Reifen, deren Anzahl, wie auch deren Art und Typ sich im Ermessen des jeweiligen Teilnehmers bei jeder Servicezone bzw. Reifenwechselzone verändern bzw. ändern darf.

Es dürfen nur Räder benutzt werden, die sich bereits beim Start der Rallye oder bei der Ausfahrt aus einer Reifenwechsel- und/oder Servicezone bereits im oder am Wettbewerbsfahrzeug befunden haben. In jeder Reifenwechsel- und/oder Servicezone dürfen alle Räder jedoch ausgetauscht werden.

Der Veranstalter kann in seiner jeweiligen Veranstaltungsausschreibung jedoch nach eigenem Ermessen weitere Einschränkungen bei der Verwendung, Art und Anzahl der zulässigen Reifen vorsehen.

Jedes am Wettbewerbsfahrzeug montierte und/oder im Wettbewerbsfahrzeug mitgeführte Rad muss, solange dieses Mitführen durch eine Beschädigung, o. ä. des Rades kein Sicherheitsrisiko für den betroffenen Teilnehmer darstellt, bis zur nächsten Zone, in der ein Reifenwechsel erlaubt ist, oder bis ins Ziel der Veranstaltung im/am Wettbewerbsfahrzeuge sicher befestigt mitgeführt werden.

Das Fehlen eines (1) oder mehrerer Räder bzw. Ersatzräder führt im Ziel bzw. am Eingang einer Servicezone bzw. Reifenwechselzone nur dann zum Wertungsausschluss ausgesprochen durch den Rallyeleiter, wenn der davon betroffene Teilnehmer den Verbleib dieser nicht prüfbar belegen kann.

6. MECHANISCHE TEILE DER WETTBEWERBSFAHRZEUGE

6.1 MOTOR

6.1.1 Ein Motortausch nach der technischen Abnahme ist verboten.

6.1.2 Für die Überschreitung des zulässigen Hubraums gemäß der jeweiligen technischen Gruppe bzw. Klasse des Wettbewerbsfahrzeugs gilt immer eine Toleranz von 2,5 Prozent, wobei stets der Hubraum als Bemessungsgrundlage dient, der in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist. Jedes Wettbewerbsfahrzeug ist dabei gemäß dieser Eintragung einzugruppieren.

6.2 TURBOLADER UND KOMPRESSOR

6.2.1 Turbolader und Kompressoren werden nachfolgend nur als „Kompressor“ bezeichnet.

6.2.2 Die gültigen Bestimmungen in Bezug auf den Luftbegrenzer und die Markierung der jeweiligen technischen Bestimmungen jedes Wettbewerbsfahrzeuges sind einzuhalten.

6.2.3 Ein Tausch einer oder mehrerer Kompressoren nach der technischen Abnahme ist zulässig.

6.2.4 Die Kompressoren können durch die technischen Kommissare gekennzeichnet werden. Außerdem müssen die Kompressoren verplombt sein. Bei der technischen Abnahme werden durch die technischen Kommissare jegliche Kompressoren neu verplombt, welche noch keine Verplombung vorweisen können, die bestehende Verplombung beschädigt ist oder aus der Sicht die technischen Kommissare die bestehende Verplombung unzureichend ausgeführt ist. Bestehende Verplombungen sind durch die technischen Kommissare dahingehend zu prüfen.

6.2.5 Kompressoren dürfen erst ausgetauscht werden, wenn deren Verplombung durch einen technischen Kommissar entfernt wurde. Getauschte Kompressoren sind nach dem fertigen Einbau sofort neu zu verplomben durch die technischen Kommissare.

6.2.6 Der/die verwendete(n) Kompressor(en) muss ab der technischen Abnahme bis zum Ende der Rallye versiegelt bleiben, so dass die technischen Kommissare ihre Übereinstimmung jederzeit überprüfen können.

6.2.7 Die vorgenannten Bestimmungen sind auch für alle Wettbewerbsfahrzeuge gültig, deren Kompressoren nicht mit einem Luftbegrenzer ausgerüstet sind. In diesem Fall müssen die Kompressoren zum Zwecke der Zählung markiert werden.

6.2.8 In jedem Wettbewerbsfahrzeug der FIA-Gruppen A und B gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA, das mit einem Aufladungssystem ausgestattet ist, muss ein Luftmengenbegrenzer gemäß den technischen Bestimmungen der RSC-Gruppe TC (siehe dazu: [Anlage 2 zum RSC-RR](#)) bzw. gemäß Anhang K zum ISC der FIA verbaut sein. Außerdem sind die Hubraumfaktoren der RSC-Gruppe TC für die Berechnung des Einstufungshubraums zu Grunde zu legen, siehe dazu ebenfalls [Anlage 2 zum Anhang VI](#) des RSC-Rallye-Reglements.

- 6.2.9 In jedem Wettbewerbsfahrzeug der FIA-Gruppe N gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA, das mit einem Aufladungssystem ausgestattet ist, muss ein Luftmengenbegrenzer (engl.: Air-restriktor) gemäß den Bestimmungen der RSC-Gruppe PC (siehe dazu: [Anlage 3 zum RSC-RR](#)) bzw. gemäß den Bestimmungen des Anhang K zum ISC der FIA verbaut sein. Außerdem sind die Hubraumfaktoren der RSC-Gruppe PC für die Berechnung des Einstufungshubraums zu Grunde zu legen, siehe dazu ebenfalls [Anlage 3 zum Anhang VI](#) des RSC-Rallye-Reglements.
- 6.2.10 Für Wettbewerbsfahrzeuge mit Homologation für die FIA-Gruppen 1, 2, 3, 4, R1, R2, R3, R4, R4-Kit, R5, Rally1, Rally2, Rally2-Kit, Rally3, Rally4, Rally5, Rally5-Kit, Super 1600, Super 2000-Rallye, RRC, WRC, A-Kit, R-GT, GT2, N-GT und GT3 gemäß Anhang J bzw. K zum ISC der FIA gelten für die Luftmengenbegrenzer – soweit nötig – die jeweiligen Bestimmungen der FIA sowie ergänzend dazu die Bestimmungen des RSC-Rallye-Reglements mit den dazugehörigen und jeweils gültigen technischen Bestimmungen des RSC e. V., immer unter Berücksichtigung der Balance of Performance (BoP) des RSC e. V. gemäß [Artikel 4.6](#) dieses sportlichen Reglements.

6.3 GETRIEBE

Ein Wechseln des Getriebes nach der technischen Abnahme ist erlaubt, jedoch nur mit der Zustimmung des Obmannes der technischen Kommissare. Das Wettbewerbsfahrzeug ist anschließend von den technischen Kommissaren zu prüfen und die Reglementkonformität des Getriebes festzustellen.

6.4 ELEKTRISCHE ANTRIEBE

Elektromotoren der Antriebseinheit von Wettbewerbsfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb, sog. Elektrofahrzeugen, dürfen nach der technischen Abnahme nicht mehr gewechselt werden.

Alle Akkumulatoren bzw. Batterien bzw. Energiespeichersysteme (kurz: REESS) dürfen nur in der Servicezone gewechselt werden. Im Parc Ferme bzw. in der Sammelkontrolle können sie nur nach vorheriger Zustimmung durch den Rallyeleiter und unter der Aufsicht eines technischen Kommissars gewechselt werden. Jedoch beides jeweils nur, soweit dieses Austausch keine weiteren Arbeiten, als nur den reinen Austausch dieser Komponenten nach sich zieht, und zudem auch gefahrlos möglich ist.

Jegliche, weitergehende Arbeiten im oder am Hochvoltsystem (HV) des Wettbewerbsfahrzeuges sind während der Veranstaltung verboten. Dieses Verbot gilt dabei auch in den Servicezonen.

6.5 WEITERE MECHANISCHE KOMPONENTEN

Alle weiteren mechanischen Komponenten des Wettbewerbsfahrzeuges dürfen nach der technischen Abnahme gewechselt oder verändert werden. Müssen aber durch bauartgleiche, dem jeweiligen technischen Reglement entsprechende und zugelassene Ersatzteile ausgetauscht werden.

Vorhandene Verstellungs- und Einstellungsmöglichkeiten, die bereits bei der technischen Abnahme vorhanden bzw. an der technischen Abnahme im Wettbewerbsfahrzeug verbaut waren und dem jeweiligen technischen Reglement vollumfänglich entsprechen, dürfen jederzeit genutzt werden.

7. UMWELT- UND SICHERHEITSBESTIMMUNGEN FÜR DIE WETTBEWERBSFAHRZEUGE

7.1 ONBOARD-KAMERAS UND ANDERE AUFZEICHNUNGSGERÄTE

- 7.1.1 Falls vom Veranstalter oder dem jeweiligen Serienausschreiber so gewünscht, muss der Teilnehmer in seinem Wettbewerbsfahrzeug eine Onboard-Kamera und/oder ein anderes Aufzeichnungsgerät (z. B. Datenaufzeichnungsgerät, usw.) installieren. Diese werden allerdings vom Veranstalter und/oder vom jeweiligen Serienausschreiber zur Verfügung gestellt und eingebaut bzw. der Veranstalter und/oder der jeweilige Serienausschreiber können den Teilnehmer dazu verpflichten diese Geräte selbstständig ordnungsgemäß einzubauen.

Außerdem müssen sie von einem technischen Kommissar abgenommen werden. Diese Aufzeichnungsgeräte müssen dabei jedoch nicht explizit in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung erwähnt sein.

- 7.1.2 Der Teilnehmer eines Wettbewerbsfahrzeugs, in dem eine Onboard-Kamera des Teilnehmers installiert ist, muss für die Installation und Nutzung dieser Kamera nur eine Zustimmung vom Veranstalter und/oder vom Meisterschaftspromoter haben, falls dies vom Veranstalter in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bzw. vom Serienausschreiber in der jeweiligen Serienausschreibung ausdrücklich vorher so festgelegt wurde.
- 7.1.3 Alle verwendeten Onboard-Kameras müssen bei der technischen Abnahme bereits ausreichend befestigt montiert sein und von einem technischen Kommissar abgenommen werden.
- 7.1.4 Der Rallyeleiter bzw. die Sportkommissare ist/sind berechtigt, alle Aufnahmen von Onboard-Kameras der Wettbewerbsfahrzeuge und/oder anderer Aufzeichnungsgeräte im Wettbewerbsfahrzeug zu sichten und auszuwerten bzw. auswerten zu lassen. Es ist erlaubt, auf der Grundlage dieser Sichtung und Auswertung auch Strafen auszusprechen bzw. abzuändern.

7.2 TRACKING-SYSTEM

Alle Wettbewerbsfahrzeuge sollten mit einem Tracking-System ausgerüstet sein, welches Flaggensignale generieren kann und eine Kommunikation zwischen den Wettbewerbsfahrzeugen untereinander sowie zwischen den Wettbewerbsfahrzeugen und dem Rallyezentrum ermöglicht. Die Verwendung eines solchen Systems wird dem jeweiligen Veranstalter nicht vorgeschrieben aber empfohlen, auch während der Besichtigung der Wertungsprüfungen in den Besichtigungsfahrzeugen der Teilnehmer.

Alle Tracking-Systeme gemäß „FIA-TECHNICAL LIST“ Nummer 98 dürfen verwendet werden.

Die Installation, einschließlich aller dazu nötigen technischen Einrichtungen, muss vom Teilnehmer selbstständig vorgenommen werden und wird bei der technischen Abnahme überprüft. Instruktionen dazu werden vom jeweiligen Veranstalter ausgegeben.

Der Veranstalter kann ein angemessenes Pfand für das Tracking-System verlangen, welches bei ordnungsgemäßer, vollständiger und funktionstüchtiger Rückgabe des Systems zurückerstattet wird.

Jeder unerlaubte Eingriff in das System oder jeder Versuch der Manipulation von außen in das Tracking-System durch den Teilnehmer oder ein anderes Teammitglied muss dem Rallyeleiter sowie den Sportkommissaren gemeldet werden und wird mit dem Wertungsausschluss bestraft.

Der Veranstalter kann auch bei der Besichtigung der Wertungsprüfungen den Teilnehmern ein Tracking-System in ihr Besichtigungsfahrzeug einbauen lassen, um die Fahrtstrecke und Geschwindigkeiten auf den Wertungsprüfungen damit zu kontrollieren.

Die Teilnehmer sind dazu verpflichtet, ein Tracking-System einzubauen für die Besichtigung der Wertungsprüfungen und/oder den sportlichen Wettbewerb der Veranstaltung, wenn der Veranstalter dies in einer Veranstaltungsausschreibung oder einem später dazu veröffentlichten Bulletin für alle Wettbewerbs- und/oder Besichtigungsfahrzeuge verbindlich vorschreibt.

Alle für den Einbau eines Tracking-Systems im Vorfeld nötigen Arbeiten und Vorbereitungen führt der Teilnehmer selbstständig durch und bereitet sein Wettbewerbsfahrzeug wie auch ggf. das Besichtigungsfahrzeug so für die Veranstaltung vor, dass der Ein- und Ausbau eines solchen Systems für den Teilnehmer zügig und ohne weitere Verzögerungen abläuft.

Der Veranstalter ist berechtigt, jedes Wettbewerbsfahrzeug bzw. Besichtigungsfahrzeug ständig zu überwachen und dessen Daten aufzuzeichnen, jedoch dürfen vom Veranstalter bzw. von den Offiziellen des Veranstalters nur Vergehen, Verstöße und Vorfälle gegen die sportrechtlichen Bestimmungen dieses sportlichen Reglements auf den Wertungsprüfungen verfolgt und ggf. geahndet werden.

Außerhalb der Wertungsprüfungen sowohl bei der Besichtigung wie auch im sportlichen Wettbewerb sind der Veranstalter und seine Offiziellen dazu nicht berechtigt. Alle Verstöße auf den Verbindungs-etappen im öffentlichen Straßenverkehr müssen polizeilich oder vergleichbar festgestellt werden. Diese Verstöße werden allerdings ausnahmslos immer gemäß **Artikel 28** dieses sportlichen Reglements durch den jeweiligen Veranstalter bzw. dessen Offizielle sanktioniert.

7.3 ÖLBINDE- UND UMWELTSCHUTZMATTEN

Während des gesamten sportlichen Wettbewerbs sollte in jedem Wettbewerbsfahrzeug mindestens eine (1) Ölbindematte bzw. Umweltschutzmatte gemäß **Artikel 36.2.11** dieses sportlichen Reglements mitgeführt werden. Diese Matten müssen dabei eine Mindestgröße von 60 cm x 90 cm haben.

7.4 GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

Es gelten die jeweiligen nationalen Zulassungsvorschriften des Wettbewerbsfahrzeuges sowie die nachfolgenden Geräuschvorschriften des RSC-Rallye-Reglements und die dazugehörigen technischen Bestimmungen des RSC e. V. für alle Wettbewerbsfahrzeuge.

Darüber hinaus sind die Regelungen der StVZO zu beachten.

Der maximal zulässige Geräuschgrenzwert der Wettbewerbsfahrzeuge beträgt im Standgeräusch für Front-, Mittel- und Heckmotorfahrzeuge einheitlich 115 dB(A) + 2 dB(A) Messtoleranz.

Die Standgeräusche werden dabei nach der Nahfeldmethode gemäß §49 StVZO ermittelt.

Diese Überprüfung kann auch Bestandteil der technischen Abnahme sowie weiterer technischer Untersuchungen vor, während und nach dem sportlichen Wettbewerb jeder Veranstaltung sein.

Der maximal zulässige Geräuschgrenzwert der Wettbewerbsfahrzeuge beträgt im Fahrgeräusch 95 dB(A) + 2 dB(A) Messtoleranz für Frontmotorfahrzeuge sowie 98 dB(A) + 2 dB(A) Messtoleranz für Mittel- und Heckmotorfahrzeuge.

Die Fahrgeräusche werden nach der Richtlinie 70/157/EWG, d. h. den dort genannten Vorgaben, Bestimmungen, usw. an die Geräuschmessungen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen bis mindestens 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht der EG-Fahrzeugklasse M1 (Pkw), bestimmt.

Elektrofahrzeuge müssen im selben Messverfahren einen minimalen Geräuschpegel von mindestens 56 dB(A) im Fahrgeräusch erreichen, ein Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) ist hierbei zulässig.

Bei allen Messverfahren ist die jeweilige Erstzulassung des betroffenen Wettbewerbsfahrzeugs bei der Messung sowie bei der Bewertung der jeweiligen Messergebnisse unbedingt zu beachten.

Die Durchführung solcher Messungen liegt im Ermessen des Obmanns der technischen Kommissare.

Die Messungen werden dabei ausschließlich von den technischen Kommissaren des Veranstalters vorgenommen und/oder durch vom Veranstalter bzw. den technischen Kommissaren damit beauftragten, fachkundigen Personen. Andere Messergebnisse sind nicht von sportrechtlicher Bedeutung.

Der Veranstalter hat die ordnungsgemäße Durchführung dieser Geräuschmessungen zu ermöglichen, wenn dies im Vorfeld vom Obmann der technischen Kommissaren angekündigt wird, und daraufhin jede hierfür notwendige Unterstützung zu geben, wie die Bereitstellung der erforderlichen Messgeräte. Alles Weitere ist vor Beginn der Veranstaltung mit den technischen Kommissaren abzustimmen.

7.5 ABGASVORSCHRIFTEN

Es gelten die jeweiligen nationalen Zulassungsvorschriften des jeweiligen Wettbewerbsfahrzeuges sowie die nachfolgenden Abgasvorschriften des RSC-Rallye-Reglements und die dazugehörigen technischen Bestimmungen des RSC e. V. für alle Wettbewerbsfahrzeuge.

Darüber hinaus sind die Regelungen der StVZO zu beachten.

Die Wettbewerbsfahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer Abgasbestätigung eines ASN der FIA oder der FIA selbst ausgestattet und/oder mit einem Katalysator ausgerüstet sein. Eine Überprüfung kann jederzeit und unangekündigt erfolgen.

Die folgenden Katalysatoren sind zugelassen, der entsprechende Nachweis der Zulässigkeit des verwendeten Katalysators liegt jeweils beim Teilnehmer und muss von diesem erbracht werden:

- a) der verwendete Katalysator müssen aus einem Antriebskonzept für zugelassen Personenkraftwagen stammen, dessen Hubraum mindestens dem Hubraum des Motors im Wettbewerbsfahrzeug entspricht,
- b) der Katalysatortyp muss für jedermann frei erhältlich sein und in Verbindung mit einem typgenehmigten Antriebskonzept für Personenkraftwagen mindestens die Euro-Schadstoffnorm nach Anlage XXV zur StVZO nachweisen können,
- c) Katalysatoren mit ABE, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoffnorm nach Anlage XXV zur StVZO bestätigt ist,
- d) Katalysatoren mit einem TÜV-, GTÜ-, Dekra-Prüfbericht oder vergleichbaren Prüfbericht, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoffnorm nach Anlage XXV zur StVZO bestätigt ist,
- e) von einem ASN der FIA homologierte Katalysatoren oder von der FIA-homologierte Katalysatoren dürfen verwendet werden, wenn eine Zulassung für Deutschland des Herstellers vorliegt oder eine Kopie des betreffenden Homologationsblattes bzw. Testblattes dieses Katalysators, welches beim Hersteller erhältlich ist, bei der Veranstaltung vorgelegt wird und dieser Katalysator die Anforderungen für eine Zulassung in der Bundesrepublik Deutschland erfüllt.

Alle Wettbewerbsfahrzeuge mit Dieselmotor sind gemäß dieser o. g. Bestimmungen mit einem Oxidationskatalysator auszurüsten.

Die Hubraumfaktoren der jeweiligen technischen Gruppen (z. B. für Aufladung, usw.) müssen bei der Katalysatordimensionierung (d. h. Größe und Leistungsfähigkeit) nicht mit berücksichtigt werden.

Alle Wettbewerbsfahrzeuge sollten mit einem FIA-homologierten bzw. einem durch einen ASN der FIA homologierten Katalysator bzw. homologierten Partikelfilter (nur gültig für Dieselfahrzeuge) ausgerüstet sein, das empfiehlt der RSC e. V. allen Teilnehmern bzw. Fahrzeugeigentümern dringend.

Bei Wettbewerbsfahrzeugen mit Katalysator müssen sämtliche Abgase durch den/die Katalysator/en geführt werden. Der Katalysator sollte so nah wie möglich hinter dem Auslasskrümmer des Wettbewerbsfahrzeuges positioniert sein, jedoch ist dabei die Abgastemperatur und deren Einfluss auf die Langlebigkeit und Funktionalität des Katalysators unbedingt und zwingend zu beachten.

Bei Wettbewerbsfahrzeugen mit Dieselmotor müssen analog zu diesen o. g. Bestimmungen sämtliche Abgase durch den Partikelfilter geführt werden.

Bei allen Wettbewerbsfahrzeugen muss vor dem Katalysator ein Prüfanschluss mit Innengewinde M18 x 1,5 vorhanden sein, welcher durch einen Verschlussstopfen abgedichtet werden muss, d. h. Ausführung: Prüfanschluss-Buchsenwinde analog Anschluss für Lambdasonde.

Wichtiger Hinweis: Sofern die Matrix des Katalysators bei ausgebaute Lambdasonde ohne technische Hilfsmittel sichtbar ist, kann auf vorstehenden Prüfanschluss verzichtet werden. Der Zweck dieses Anschlusses ist es, dass sowohl eine Funktionsprüfung als auch eine Sichtprüfung des Katalysators möglich sein soll. Aus diesem Grunde soll der Prüfanschluss so nahe als möglich vor dem Katalysator, gut erreichbar und mit einem demontierbaren Verschlussstopfen angebracht sein.

Durch Einbau dieses Prüfanschlusses erlöscht i. d. R. die ABE des Wettbewerbsfahrzeuges nicht.

Es ist vorab beim Katalysatorhersteller selbstständig durch den Teilnehmer bzw. Fahrzeugeigentümer zu erfragen, ob der verwendete Katalysator eintragungsfähig bzw. eintragungspflichtig ist.

Der Katalysator muss in den Fahrzeugpapieren des Wettbewerbsfahrzeuges eingetragen sein, wenn diese Eintragung zulassungsrechtlich erforderlich und/oder verpflichtend vorgeschrieben ist.

Falls der serienmäßige Katalysator verwendet wird und über die Schlüsselnummer in Ziffer 1 der Fahrzeugpapiere mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO nachgewiesen wird, ist i. d. R. kein zusätzlicher Eintrag in den Fahrzeugpapieren notwendig.

Ein Protest gegen die Konvertierungsrate des Katalysators oder Partikelfilters im Wettbewerbsfahrzeug eines Teilnehmers ist nicht zulässig.

7.6 ELEKTROFAHRZEUGE

Werden Elektrofahrzeuge, d. h. Wettbewerbsfahrzeuge mit elektrischem Antrieb oder Hybridantrieb, z. B. der Gruppe E-PC gemäß **Anlage 3 zum Anhang VI** des RSC-Rallye-Reglements, bei einer RSC-Veranstaltung ausgeschrieben, muss für die technische Abnahme, für eventuelle Reparaturarbeiten am REESS (Rechargeable Energy Storage System), z. B. Akkutausch, sowie für technische Kontrollen während und nach der Veranstaltung mindestens eine (1) zugelassene und geschulte Elektrofachkraft vor Ort sein und die technischen Kommissare bzw. weiteren Offiziellen der Veranstaltung beim Umgang mit Elektrofahrzeugen unterstützen und beraten. Diese Fachkraft darf auch in anderer offizieller Funktion, z. B. als technischer Kommissar oder Sportkommissar, bei der betroffenen Veranstaltung tätig sein. Sie muss, trotz evtl. anderer Aufgabenbereiche, jedoch jederzeit verfügbar sein.

Die Kosten für das Aufladen bzw. Wiederaufladen von Akkumulatoren bzw. Batterien bzw. Energiespeichersystem (REESS) trägt der jeweilige Teilnehmer und können unmittelbar nach dem Laden verrechnet werden. Der Veranstalter kann einen Dritten mit diesem Laden beauftragen.

Es muss durch den jeweiligen Veranstalter eine ausreichende und sichere Energieversorgung für alle Elektrofahrzeuge gewährleistet sein, andernfalls muss der Veranstalter dies in seiner Veranstaltungsausschreibung explizit erwähnen. Der Ladevorgang der Wettbewerbsfahrzeuge muss dabei ständig überwacht werden.

Diese Überwachung sollte durch geeignete und zugelassene Sicherheitseinrichtungen an der Ladeinfrastruktur bzw. Ladestation erfolgen. Außerdem stellt der jeweilige Veranstalter mindestens eine (1) fachkundige Person zur Überwachung eines reglementkonformen Ablaufs des Ladevorganges der Wettbewerbsfahrzeuge ab.

Elektrofahrzeuge müssen gemäß der technischen Bestimmungen der RSC-Gruppe E-PC des RSC e. V. deutlich als solche gekennzeichnet sein durch den jeweiligen Teilnehmer.

Jeder verwendete Akkumulator bzw. jede verwendete Batterie bzw. jedes eingebaute Energiespeichersystem (REESS) des Wettbewerbsfahrzeuges muss geprüft und in Deutschland bzw. der Europäischen Union zugelassen sein und als solches gekennzeichnet sein. Ein anerkanntes Prüfzeichen ist dabei z. B. das CE-Zeichen (Communauté Européenne).

Es muss ein System in jedem Wettbewerbsfahrzeug mit Elektro- oder Hybridantrieb vorhanden sein, was eine Überhitzung des REESS und des/der Akkus verhindert. Dieses System muss zuverlässig funktionieren, um die Brandgefahr des Elektroantriebs deutlich zu verringern.

Der Teilnehmer eines Wettbewerbsfahrzeuges mit Elektrofahrzeugen legt spätestens zum Nennungsschluss dem jeweiligen Veranstalter das Sicherheitsdatenblatt bzw. die Rettungskarte seines Wettbewerbsfahrzeuges unaufgefordert vor.

Der Teilnehmer muss bei der Nennung Angaben zum Ladevorgang des Wettbewerbsfahrzeuges mit Elektro- oder Hybridantrieb machen, d. h. welche Anschlüsse das jeweilige Wettbewerbsfahrzeug zum Laden des Energiespeichersystems hat, welche Ladedauer dazu nötig ist, welche Stromquelle (d. h. Stromstärke und Spannung) dazu benötigt wird, usw. Es sind dabei ausschließlich genormte, in Deutschland zugelassene und geprüfte Anschlüsse am Wettbewerbsfahrzeug zum Laden des Energiespeichersystems bzw. der Akkumulatoren bzw. der Batterien erlaubt.

Alle Wettbewerbsfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb müssen im System sowie der Kennzeichnung ihres Elektroantriebes, z. B. Hochvoltssystem (HV), der Typenzulassung gemäß Richtlinie ECE-R 100 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen entsprechen.

Darüber hinaus sind alle in Deutschland gültigen Vorschriften und Sicherheitshinweise bzw. Sicherheitsanweisungen beim Umgang mit Elektrofahrzeugen sowie die Vorschriften des Artikels 253.18 im Anhang J zum ISC der FIA durch den Veranstalter und die jeweiligen Teilnehmer zu beachten.

7.7 ZUGELASSENE KFZ-KENNZEICHEN UND HU- BZW. AU-NACHWEIS

a) Bei Veranstaltungen des RSC e. V. werden folgende Kfz-Kennzeichenarten an den Wettbewerbsfahrzeugen gemäß der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) der Bundesrepublik Deutschland nicht akzeptiert und dürfen damit nicht verwendet werden:

1. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten, beginnend mit „05“ gemäß § 16 FZV,
2. Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen für das Kfz-Gewerbe, beginnend mit „06“ gemäß § 16 FZV,
3. Kurzzeitkennzeichen (schwarz, weiß, gelb) gemäß § 16a FZV,
4. Ausfuhrkennzeichen (schwarz, weiß, rot) gemäß § 19 FZV,
5. vergleichbare Kfz-Kennzeichen anderer Nationen.

b) Folgende Kennzeichenarten werden bei Veranstaltungen des RSC e. V. an den Wettbewerbsfahrzeugen gemäß der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) der Bundesrepublik Deutschland akzeptiert und dürfen während der Veranstaltung somit verwendet werden:

1. Standardkennzeichen (Euro-Kennzeichen bzw. Kennzeichen in DIN-Form) gemäß § 10 FZV,
2. Wechselkennzeichen gemäß § 8 Abs. 1a FZV,
3. Oldtimerkennzeichen, endend mit „H“ gemäß § 9 Abs. 1 FZV,
4. Saisonkennzeichen gemäß § 9 Abs. 3 FZV,
5. Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge, endend mit „E“ gemäß § 9a FZV,
6. rotes Oldtimerkennzeichen, beginnend mit „07“ gemäß § 17 FZV,
7. vergleichbare Kfz-Kennzeichen anderer Nationen.

Darüber hinaus sind die Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) der Bundesrepublik Deutschland für die Ausgestaltung und Anbringung dieser Kennzeichen gemäß § 10 FZV zu beachten.

Für Wettbewerbsfahrzeuge mit ausländischer Zulassung, d. h. Zulassung außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, sind die §§ 20 bis 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) der Bundesrepublik Deutschland zu beachten.

Für alle Wettbewerbsfahrzeuge mit deutscher Zulassung muss ein schriftlicher HU-Nachweis (Hauptuntersuchungsnachweis) nach § 29 StVZO nachgewiesen werden können, welcher jedoch nicht älter als 24 Monate sein darf. Dieser Nachweis ist stets im jeweiligen Wettbewerbsfahrzeug mitzuführen.

Für Wettbewerbsfahrzeuge mit ausländischer Zulassung, d. h. Zulassung außerhalb der Bundesrepublik Deutschland, muss ein dem schriftlichen HU-Nachweis entsprechendes und gültiges Dokument nachgewiesen werden können und mitgeführt werden. Die Nachweispflicht liegt beim Teilnehmer.

Für alle Wettbewerbsfahrzeuge mit deutscher Zulassung ist eine Abgasuntersuchung (AU) nach § 47 StVZO vorgeschrieben, diese Untersuchung darf höchstens 24 Monate zurückliegen, außer das jeweilige Fahrzeug ist von der Pflicht einer regelmäßigen Abgasuntersuchung gesetzlich explizit befreit.

7.8 OFFENE FENSTERSCHEIBEN UND FENSTERNETZE/TÜRFANGNETZE

Die Fensterscheiben der vorderen Fahrer- und Beifahrertür von Wettbewerbsfahrzeugen, die ohne Schiebefenster ausgestattet sind, dürfen auf einer Wertungsprüfung, d. h. zwischen WP-Start und WP-STOP, im sportlichen Wettbewerb nur zu einem maximal 10 cm breiten Spalt geöffnet sein, z. B. zur Fahrgastraumbelüftung. Dieser Spalt wird jeweils gemessen von der Oberkante der geöffneten Fensterscheibe hinauf zur Unterkante des vorhandenen Fensterrahmens der Tür.

Ein über diesen 10,0 cm breiten Spalt hinausgehendes oder vollständiges Öffnen der Fensterscheiben der vorderen Fahrer- und/oder Beifahrertür ohne Schiebefenster eines Wettbewerbsfahrzeuges auf einer Wertungsprüfung im sportlichen Wettbewerb ist aus sicherheitstechnischen Gründen nur dann erlaubt, wenn sich als Ersatz für die geöffnete Scheibe ein Fensternetz bzw. Türfangnetz bzw. Rennnetz zwischen dem jeweiligen Insassen und dem Fensterrahmen der Tür befindet.

Der jeweilige Wertungsprüfungsleiter, dessen Stellvertreter oder eine durch den Wertungsprüfungsleiter damit beauftragte fachkundige Person prüft stichpunktartig am Start der Prüfung, ob die Fensterscheiben der Fahrer- und Beifahrerseite ordnungsgemäß geöffnet bzw. verschlossen sind. Ist das nicht der Fall, sollte dem Teilnehmer keine Startfreigabe erteilt werden, solange bis alle Fensteröffnungen diesen Bestimmungen entsprechen. Es liegt dabei aber in der Eigenverantwortung eines jeden Teilnehmers, dass diese Bestimmungen zu jedem Zeitpunkt durch ihn eingehalten werden.

Jede Missachtung dieser o. g. Regelungen führt zu einer Meldung an den Rallyeleiter und wird durch diesen bestraft werden. Das Strafmaß beträgt eine (1:00,0) Minute Zeitstrafe. Einzig beim ersten Vergehen sollte nur eine Ermahnung durch den Rallyeleiter an den jeweiligen Teilnehmer erfolgen.

Diese Fensternetze bzw. Türfangnetze müssen dabei folgenden Anforderungen entsprechen:

- a) Die Mindestbreite der Gewebegurte/Gewebefäden muss 19 mm betragen.
- b) Die Maschengröße des Netzes muss zwischen min. 25 x 25 mm und max. 60 x 60 mm liegen.
- c) Das gesamte Netz muss aus flammabweisenden Material bestehen und an jedem Kreuzungspunkt, d. h. an den Überlappungspunkten, miteinander kraftschlüssig verbunden sein.
- d) Das Netz muss die Fensteröffnung bis zur Lenkradmitte abdecken, es darf aber so lokal modifiziert werden, dass die Rundumsicht des Fahrers nach hinten erhalten bleibt.
- e) Die Abmessungen des Netzes sind so zu wählen, dass in Abhängigkeit der Fläche des geöffneten Fensters eine ausreichende Sicherheit gegeben ist. Dabei ist die maximale Fläche maßgebend, die abgedeckt werden muss, nicht die einer teilweise geöffneten Scheibe.
- f) Das Netz muss an der Befestigung einen Schnellöffnungsmechanismus aufweisen.
- g) Das Netz muss kraftschlüssig mit dem Überrollkäfig des jeweiligen Wettbewerbsfahrzeuges verbunden sein und sich auch von außerhalb bei geöffneter Tür ohne weiteres öffnen lassen.
- h) Darüber hinaus ist auch Artikel 253.11 im Anhang J zum ISC der FIA zu beachten.
- i) Alternativ dazu dürfen auch Rennnetze bzw. Sicherheitsnetze gemäß der FIA-Prüfnorm 8863-2013 verwendet werden, die durch die FIA homologiert wurden und eine Zulassung durch die FIA besitzen. Ein solches Rennnetz ist jedoch für keine Fahrzeuggruppe vorgeschrieben.

Die Art und die Stabilität der Befestigungen der Renn-, Türfang- und Fensternetze werden bei der technischen Abnahme durch die technischen Kommissare geprüft.

Alle verwendeten Renn- Türfang- und Fensternetze müssen so befestigt werden, dass sie schnell geöffnet werden können, um ein ungehindertes Aus- und Einsteigen in die Wettbewerbsfahrzeuge zu ermöglichen. Das wird bei der technischen Abnahme durch die technischen Kommissare überprüft.

Entspricht die Befestigung eines Renn-, Türfang- oder Fensternetzes nicht diesen Bestimmungen oder wird dessen Befestigung durch die technischen Kommissare beanstandet, ist das dazugehörige Netz aus dem Wettbewerbsfahrzeug zu entfernen oder entsprechend nachzubessern.

Die Renn-, Türfang- und Fensternetze müssen im öffentlichen Straßenverkehr aus dem Sichtbereich des Fahrers sowie des Beifahrers vollständig entfernt werden bzw. entfernbar sein und dürfen nur auf den Wertungsprüfungen verwendet werden.

Diese Regelung gilt für alle Fahrzeuggruppen und Wertungsklassen des RSC e. V., der SRO und der FIA bei allen Veranstaltungen des RSC e. V.

Sie gilt auch für die Wettbewerbsfahrzeuge der Teilnehmer von RSC-Clubrallyes gemäß **Anhang IX** wie auch der Teilnehmer im Gleichmäßigkeitsrallyesport gemäß **Anhang X** jeweils zum RSC-Rallye-Reglement und für die Teilnehmerfahrzeuge der Teilnehmer von Fahrten im Rahmenprogramm außerhalb des sportlichen Wettbewerbs gemäß **Anhang XI** zum RSC-Rallye-Reglement vollumfänglich.

7.9 RSC-HELMBESTIMMUNGEN

Soweit nichts anderes ausdrücklich bestimmt worden ist, ist der Anhang L zum ISC der FIA gültig.

Alle Insassen der Wettbewerbsfahrzeuge müssen zudem homologierte Kopfrückhaltesysteme gemäß den FIA-Prüfnormen 8858-2002 oder 8858-2010 auf den Wertungsprüfungen tragen.

Die Insassen der Wettbewerbsfahrzeuge müssen im sportlichen Wettbewerb ohne Ausnahme immer FIA-homologierte bzw. durch anerkannte Fachinstitute geprüfte und genormte Fahrerhelme auf den Wertungsprüfungen gemäß den folgenden Prüfstandards bzw. Prüfnormen tragen:

- a) FIA-Prüfnormen 8860-2004, 8860-2010, 8859-2015, 8860-2018 oder 8860-2018-ABP sowie 8859-2024 oder 8859-2024-ABP,
- b) „Snell Memorial Foundation“ SA2000, SA2005, SA2010, SAH2010, SA2015, SA2020 oder SA2025,
- c) „SFI Foundation Inc.“ SFI SPEC 31.1, SFI SPEC 31.1A, SFI SPEC 31.2 oder SFI SPEC 31.2A,
- d) „British Standards Institution“ mit rotem Label BS6658-85 Type A/FR oder BS6658 Type A/FR,
- e) falls zudem gesondert erforderlich: Nachweis über die Zulässigkeit der Verankerungen am Helm für Kopfrückhaltesysteme gemäß den FIA-Prüfnormen 8858-2002 oder 8858-2010.

Darüber hinaus gilt für alle zugelassenen Fahrerhelme folgendes:

1. Jeder mangelfreie Fahrerhelm mit einer gültigen ASN-Zulassung des ASN der FIA für die Bundesrepublik Deutschland und/oder einer Zulassung durch die FIA selbst darf in jedem Wettbewerbsfahrzeug verwendet werden.
2. **ACHTUNG:** Diese RSC-Helmbestimmungen enthalten nur eine Aufzählung von anerkannten Fahrerhelmen, die aber teilweise nicht mehr für jedes Wettbewerbsfahrzeug zulässig sind.
3. Ob ein o. g. Helm für einen Teilnehmer tatsächlich noch zulässig ist, regelt jeweils unabhängig und verbindlich der RSC e. V. für alle jeweils betroffenen Wettbewerbsfahrzeuge von RSC e. V., FIA und SRO.
4. Eine tabellarische Übersicht über die Gültigkeit und die Zulassung der einzelnen o. g. Fahrerhelme in Bezug auf deren Prüfnormen durch die oben genannten Prüfinstitutionen befindet sich in **Artikel 3 des Anhang VIII – Prüfstandards, Normen und technische Listen** zum RSC-Rallye-Reglement des RSC e. V. und ist für alle Teilnehmer einer RSC-Rallye gültig.
5. Die Nachweispflicht für die Zulässigkeit seiner verwendenden Fahrerhelme liegt alleine beim jeweiligen Teilnehmer selbst.

7.10 HANDFEUERLÖSCHER

Mindestens ein (1) Handfeuerlöscher ist im Wettbewerbsfahrzeug im sportlichen Wettbewerb mitzuführen. Dieser muss dabei mindestens 4,0 kg Löschmittel oder alternativ dazu mindestens 2,25 Liter eines von der FIA zugelassenen AFFF-Löschmittels (vgl.: Technical List No 6 der FIA) beinhalten.

Benutzt ein Teilnehmer zur Brandbekämpfung seinen bzw. seine im Wettbewerbsfahrzeug mitgeführten Handfeuerlöscher, müssen alle benutzten Löscher schnellstmöglich, z. B. beim nächsten erlaubten Service und/oder bei der nächsten Sammelkontrolle getauscht bzw. wieder befüllt werden.

Die Pflicht zur Mitführung eines Handfeuerlöschers im Wettbewerbsfahrzeug gilt auch für alle Wettbewerbsfahrzeuge uneingeschränkt, die eine FIA-homologierte Feuerlöschanlage verbaut haben.

Die letzte Überprüfung jedes Handfeuerlöschers darf zudem nicht länger als 24 Monate zurückliegen und muss auf dem Feuerlöscher in zulässiger Weise dokumentiert sein.

8. ANBRINGUNG DER FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN UND BEKLEBUNGSPLAN

8.1 BESTIMMUNGEN ZUR ANBRINGUNG DER FAHRER- UND BEIFÄHRERNAMEN

Der jeweils erste Buchstabe des Vornamens und des Nachnamens des Fahrers und des Beifahrers, zusammen mit der Nationalflagge des Landes, für das der Fahrer bzw. Beifahrer die Staatsbürgerschaft besitzt, sollten auf den hinteren Seitenscheiben unter folgender Richtlinie angebracht sein:

- a) auf schwarzem, weißem oder transparenten Untergrund (Trägerfolie bzw. Scheibe),
- b) Schriftart: Helvetica (empfohlen), Calibri, Arial, Verdana, Norm-Schrift gemäß DIN 1451,
- c) Farbe: weiß (empfohlen), blau, gelb/orange oder schwarz,
- d) Anfangsbuchstaben großgeschrieben, restliche Buchstaben in Kleinschrift,
- e) Höhe 60 mm (für die Großbuchstaben), Strichstärke: 10 mm.

Die Anbringung ist nicht zwingend vorgeschrieben, sie wird jedoch dringend empfohlen. Eine Anbringung der Namen von Fahrer und Beifahrer auf den vorderen Kotflügeln ist ebenfalls erlaubt.

Der Fahrername steht dabei auf der Fahrerseite oben. Auf der Beifahrerseite kann der obere Name auch der des Beifahrers sein. In der Nennung angegebene Pseudonyme dürfen verwendet werden.

Namen von Fahrern bzw. Beifahrern, die sich nicht im Wettbewerbsfahrzeug befinden, jedoch auf dem Wettbewerbsfahrzeug angegeben sind, sind unkenntlich zu machen oder zu entfernen.

8.2 BEKLEBUNGSPLAN FÜR DIE WETTBEWERBSFAHRZEUGE

Türschilder, Startnummern, Fahrer- und Beifahrernamen sowie das / die Rallyeschild(er) sollen gemäß nachfolgender Zeichnung am Wettbewerbsfahrzeug angebracht werden.

Weiteres regelt der Veranstalter unabhängig in seiner jeweiligen Veranstaltungsausschreibung.

Die nachfolgenden, beiden Zeichnungen zeigen jeweils exemplarisch die vorgesehene Anbringung der Fahrer- und Beifahrernamen, der Startnummern, Rallyeschilder sowie des RSC-Logos am Wettbewerbsfahrzeug und dienen als Anhaltspunkt der Beklebung für Teilnehmer und Veranstalter:





9. KENNZEICHNUNG DER WETTBEWERBSFAHRZEUGE UND ANBRINGUNG DER KFZ-KENNZEICHEN

9.1 KENNZEICHNUNG DER WETTBEWERBSFAHRZEUGE

Die Wettbewerbsfahrzeuge werden durch Startnummern klar und eindeutig gekennzeichnet. Es gelten dabei für die Startnummern die Vorgaben des [Artikels 10](#) dieses sportlichen Reglements.

9.2 ANBRINGUNG DER KFZ-KENNZEICHEN UND KLEBEKENNZEICHEN

Am Wettbewerbsfahrzeug muss sich während der Veranstaltung vorn und hinten jeweils ein (1) amtliches Kennzeichen mit Siegel der jeweiligen Zulassungsbehörde befinden. Es gelten dabei die Bestimmungen des jeweiligen Landes der Zulassung des jeweiligen Wettbewerbsfahrzeuges und ergänzend dazu die gültigen Bestimmungen der StVZO und der StVO in der Bundesrepublik Deutschland.

Werden zugelassene Klebekennzeichen am Wettbewerbsfahrzeug angebracht, müssen diese mit dem Siegel der jeweiligen Zulassungsbehörde versehen und in den Fahrzeugpapieren vollumfänglich eingetragen sein. Die originalen und amtlichen Kennzeichen sind jedoch im Wettbewerbsfahrzeug während der gesamten Veranstaltungen mitzuführen und nach Aufforderungen vorzuzeigen.

Alle zulässigen Kfz-Kennzeichen sind zudem im [Artikel 7.6](#) dieses sportlichen Reglements zu finden.

10. STARTNUMMERN, RALLYESCHILDER UND WERBUNG AM WETTBEWERBSFAHRZEUG

10.1 ALLGEMEINES UND VERGABE DER STARTNUMMERN

10.1.1 Der Veranstalter stellt jedem Team gemäß [Artikel 9](#) dieses sportlichen Reglements ein unverwechselbares Identifikationsmittel, wie Startnummer, usw., zur Verfügung, dass vor der technischen Abnahme, wie vorgeschrieben, am Wettbewerbsfahrzeug anzubringen ist.

10.1.2 Jede Werbung innerhalb dieses Identifikationsmittels ist verpflichtend vorgeschrieben und kann von den Teilnehmern nicht abgelehnt werden. Es sind keinerlei Änderungen an diesem Identifikationsmittel ohne die explizite Zustimmung des jeweiligen Veranstalters erlaubt.

10.1.3 Es gibt keine permanenten und festen Startnummern für die Teilnehmer. Jeder Veranstalter vergibt somit die Startnummern seiner Veranstaltung an die Teilnehmer individuell und unabhängig allein nach eigenem Ermessen. Die jeweilige Art der Vergabe der Startnummern sollte in der betroffenen Veranstaltungsausschreibung jedoch erwähnt und beschrieben sein.

10.2 ANBRINGUNG DER STARTNUMMERN

10.2.1 Zwei (2) Startnummernschilder für die Vordertüren sind vorgeschrieben. Die Startnummern haben eine Größe von 50 mm breit und 280 mm hoch und sind schwarz.

Sie müssen auf einem weißen rechteckigen Untergrund mit einer Größe max. 500 mm breit und max. 380 mm hoch untergebracht sein. Diese Fläche ist auf dem Wettbewerbsfahrzeug dafür vorzusehen und freizuhalten.

10.2.2 Außer dem Farbmuster des Wettbewerbsfahrzeuges darf sich kein Zeichen innerhalb von 100 mm zum Startnummernschild befinden.

10.2.3 Die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Startnummern müssen während der gesamten Rallye auf beiden Vordertüren des Wettbewerbsfahrzeuges angebracht sein. Der Verlust einer (1) oder mehrerer Startnummern führt zum Wertungsausschluss durch den Rallyeleiter.

10.3 RALLYESCHILD AUF DER FRONTHAUBE

Mindestens ein (1) Rallyeschild für die Frontseite des Wettbewerbsfahrzeuges, welches in ein Rechteck mit der Breite von 430 mm und einer Höhe von 215 mm passen muss, ist dringend empfohlen.

Dieses Schild muss dabei mindestens den vollen Veranstaltungsnamen, das Datum der Veranstaltung und die Startnummer des jeweiligen Teilnehmers gut lesbar zeigen.

Der Verlust dieses Rallyeschildes führt zum Wertungsverlust.

10.4 RALLYESCHILD AUF DER HECKSCHEIBE

Das Rallyeschild für die Heckscheibe des Wettbewerbsfahrzeuges muss durchsichtig sein (z. B. Klarfolie) und in ein Rechteck mit der Breite von 280 mm und einer Höhe von 150 mm passen.

Die Ausgabe eines Rallyeschildes für die Heckscheibe ist dem Veranstalter freigestellt. Ist es gemäß Veranstaltungsausschreibung vorgesehen, so muss es den vorstehenden Bestimmungen entsprechen und während der gesamten Veranstaltung dort angebracht sein.

10.5 DACHSCHILDER MIT STARTNUMMERN

Finden keine Anwendung im Bereich des RSC e. V.

Der Veranstalter kann ein Dachschild mit Startnummer jedoch nach eigenem Ermessen vorsehen.

10.6 STARTNUMMERN AUF DEN HINTEREN SEITENSCHIEBEN

Alternativ bzw. ergänzend zu [Artikel 10.2](#) dieses sportlichen Reglements können auch gemäß den gültigen Vorgaben der FIA Startnummern in rötlichem Farbton an den hinteren Seitenscheiben des Wettbewerbsfahrzeuges anstelle der bzw. zusätzlich zu den, in [Artikel 10.2](#) dieses sportlichen Reglements genannten, Startnummern in Schwarz angebracht werden.

10.7 VERBINDLICHE VERANSTALTERWERBUNG UND WERBEEINSCHRÄNKUNGEN

10.7.1 Den Teilnehmern ist das Anbringen jeglicher Art von Werbung an ihren Wettbewerbsfahrzeugen unter folgenden Voraussetzungen freigestellt, selbiges gilt auch für die verbindliche Veranstalterwerbung, die der jeweilige Veranstalter herausgibt an seine Teilnehmer:

- a) sie muss nach den nationalen gesetzlichen Bestimmungen erlaubt sein,
- b) sie darf nicht anstößig sein,
- c) sie darf nicht politischer und/oder religiöser Natur sein,
- d) sie muss in Übereinstimmung mit diesem sportlichen Reglement sein,
- e) sie darf die Sicht der Teilnehmer durch die Scheiben nicht behindern.

- 10.7.2 Die verbindliche Veranstalterwerbung kann vom Teilnehmer nicht abgelehnt werden.
- 10.7.3 Der Name eines Automobilherstellers o. ä. kann Teil des Veranstaltungsnamens sein.
- 10.7.4 Der Text für eine verbindliche Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben oder in ein Bulletin vor dem Nennungsschluss veröffentlicht werden.

10.8 FREIWILLIGE VERANSTALTERWERBUNG

- 10.8.1 Der Veranstalter kann die Teilnehmer auffordern, eine freiwillige Werbung anzubringen.

Wenn diese Werbung von einem Teilnehmer abgelehnt wird, darf das Nenngeld deshalb maximal verdoppelt werden. Der **Artikel 10.8.5** muss dabei jedoch beachtet werden.

Dieser verlangte Nenngeldaufschlag darf nicht mehr als 1.000,- € pro Teilnehmer betragen.

- 10.8.2 Für eine freiwillige Veranstalterwerbung, die sich auf eine Automobilmarke, Reifen-, Kraftstoff- oder Ölhersteller bzw. -lieferanten bezieht, kann dem Teilnehmer kein zusätzliches Nenngeld in Rechnung gestellt werden, wenn dieser eine solche Werbung ablehnt.
- 10.8.3 Teilnehmer, welche die freiwillige Veranstalterwerbung akzeptieren, müssen die in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführten Flächen dafür freihalten.
- Änderungen an den Werbeaufklebern sind ohne Erlaubnis des Veranstalters nicht erlaubt.
- 10.8.4 Der Text für die freiwillige Veranstalterwerbung muss eindeutig in der Veranstaltungsausschreibung beschrieben sein.
- 10.8.5 Wird eine freiwillige Veranstalterwerbung erst nach dem Nennungsbeginn der betroffenen Veranstaltung bekanntgegeben, steht es dem Teilnehmer völlig frei, ob er diese freiwillige Veranstalterwerbung an einem Wettbewerbsfahrzeug anbringt oder nicht.
- 10.8.6 Das ordnungsgemäße Anbringen der freiwilligen Veranstalterwerbung wird durch den Veranstalter an der technischen Abnahme geprüft.
- 10.8.7 Darüber hinaus gelten die Werbeeinschränkungen des **Artikel 10.7** dieses Reglements.

10.9 WERBE- UND SONNENSCHUTZFOLIEN AN DER WINDSCHUTZ- UND AN DER HECKSCHEIBE

Es gelten die jeweiligen nationalen Zulassungsvorschriften des betroffenen Wettbewerbsfahrzeuges sowie die nachfolgenden Vorschriften des RSC-Rallye-Reglements und die dazugehörigen technischen Bestimmungen des RSC e. V. für alle Wettbewerbsfahrzeuge vollumfänglich.

Darüber hinaus sind die Regelungen und Vorgaben der StVZO zu beachten.

Werbe- und Sonnenschutzfolien an der Windschutzscheibe jedes Wettbewerbsfahrzeuges dürfen nicht mehr als 250 mm, gemessen von der Oberkante der Windschutzscheibe, von oben gesehen in die Scheibenfläche der Windschutzscheibe hineinragen.

Werbe- und Sonnenschutzfolien an der Heckscheibe jedes Wettbewerbsfahrzeuges dürfen nicht mehr als 150 mm, gemessen von der Oberkante der Heckscheibe, von oben gesehen in die Scheibenfläche der Heckscheibe hineinragen.

Die Rundumsicht des Fahrers darf durch diese Werbe- und Sonnenschutzstreifen jedoch in keinsten Form beeinträchtigt werden. Eine entsprechende Prüfung durch die technischen Kommissare kann Teil der technischen Abnahme sein.

Darüber hinaus müssen die Windschutzscheibe wie auch die vorderen Seitenscheiben frei von Werbung und/oder – aus dem Innenraum betrachtet – blickundurchlässigen Beklebungen/Folien sein.

RSC-Rallye-Reglement 2025 des RSC e. V.

Stand: 18.08.2018

ANHANG IV – REIFENBESTIMMUNGEN DES RSC E. V.

Nachfolgende Regelungen zu Reifen gelten im Bereich des RSC-Rallye-Reglement (RSC-RR).

Die Reifen dürfen mit normaler Druckluft oder alternativ dazu auch mit Stickstoff befüllt sein.

Profillose Reifen, sogenannte Slicks, sind in Deutschland auf öffentlichen Straßen nicht zugelassen.

Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein, soweit nichts anderes bestimmt ist:

- Profiltiefe: min. 1,6 mm,
- Profilbreite: min. 2,0 mm,
- Profilabstand: max. 50 mm,
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm,
- Anzahl der Profilrillen: variabel, herstellerabhängig bzw. gemäß gültiger FIA-Homologation,
- Negativprofilanteil: im Neuzustand des Reifens mindestens 17,0 Prozent (Semi-Slick).

Über vorstehende Profilvervorschrift hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

Darüber hinaus gelten die jeweiligen technischen Bestimmungen, z. B. des RSC e. V., vollumfänglich.

Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf $\frac{3}{4}$ der Lauffläche nicht unterschreiten. Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der Reifen am Wettbewerbsfahrzeug weniger als 1,6 mm betragen auf mindestens $\frac{3}{4}$ der gesamten Profilfläche.

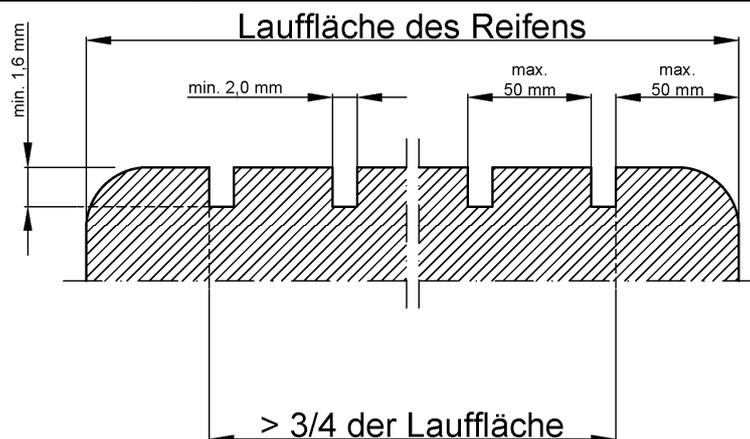
Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen bzw. die E-Kennzeichnung ist in allen technischen Gruppen nicht zulässig, siehe auch RSC-RR.

Alle technischen Fahrzeuggruppen sowohl des RSC e. V. als auch der FIA sind bei Veranstaltungen des RSC e. V. von der Pflicht zur Verwendung von Reifen mit einer E-Kennzeichnung bzw. ECE-Genehmigungszeichen befreit, solange dies mit den Fahrzeugpapieren bzw. Zulassungsvorschriften des jeweiligen Wettbewerbsfahrzeug konform geht. Das bedeutet, dass z. B. bei Fahrzeugen mit deutscher Zulassung u. a. die verwendeten Reifen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

Den Nachweis für die Zulässigkeit seines Reifens / seiner Reifen hat der Teilnehmer zu erbringen.

Die Profilierung der Reifen, d. h. Vulkanisieren, Schneiden, Nachschneiden der Reifen, usw., darf ausschließlich durch den Reifenhersteller selbst, durch eine vom betroffenen Reifenhersteller schriftlich dazu beauftragte Firma bzw. eine hierfür gesondert ausgebildete Person durchgeführt werden. Der Nachweis über diese Beauftragung bzw. die Ausbildung muss nach Aufforderung erbracht werden.

Skizze zu den Vorgaben des Reifenprofils bzw. der Beschaffenheit der Lauffläche der Reifen:



RSC-Rallye-Reglement 2025 des RSC e. V.

Stand: 06.01.2025

ANHANG VIII – PRÜFSTANDARDS, NORMEN UND TECHNISCHE LISTEN

1. FIA-PRÜFNORMEN UND DEREN TECHNISCHE LISTEN

FIA-Prüfnorm	Prüfgegenstand dieser FIA-Norm	dazugehörige technische Liste der FIA
8853/98	FIA-homologierte Sicherheitsgurte	Nummer n° 24
8853-2016	FIA-homologierte Sicherheitsgurte	Nummer n° 57
8854/98	FIA-homologierte Sicherheitsgurte	Nummer n° 24
8855-1999	FIA-homologierte Fahrersitze	Nummer n° 12
8855-2021	FIA-homologierte Fahrersitze	Nummer n° 91
8856-2000	FIA-homologierte Fahrerbekleidung	Nummer n° 27
8856-2018	FIA-homologierte Fahrerbekleidung	Nummer n° 74
8857-2001	FIA-homologierte Schutzpolsterungen am Überrollkäfig vom Typ A	Nummer n° 23
8858-2002	FIA-homologierte Kopfrückhalte-systeme	Nummer n° 29
8858-2010	FIA-homologierte Kopfrückhalte-systeme	Nummer n° 29
8859-2015	FIA-homologierte Fahrerhelme	Nummer n° 49
8859-2024 ¹⁾	FIA-homologierte Fahrerhelme	Nummer n° 107
8860-2004	FIA-homologierte Fahrerhelme	Nummer n° 33, Part/Teil 2
8860-2010	FIA-homologierte Fahrerhelme	Nummer n° 33, Part/Teil 1
8860-2018 ²⁾	FIA-homologierte Fahrerhelme	Nummer n° 69
8862-2009	FIA-homologierte Fahrersitze	Nummer n° 40
8863-2013	FIA-homologierte Renn-, Sicherheits- und Türfangnetze	Nummer n° 48
8865-2015	FIA-homologierte Feuerlöschanlagen und Handfeuerlöcher	Nummer n° 52
8866-2016	FIA-homologierte Schaumstoffe für die Türen von Rallyefahrzeugen	Nummer n° 58
8867-2016	FIA-homologierte Schutzkleidung für Mechaniker	Nummer n° 59
FT3-1999 ³⁾	FIA-homologierte Sicherheitstanks	Nummer n° 01
Standard 1998	FIA-homologierte Feuerlöschanlagen	Nummer n° 16

Anmerkungen: ¹⁾ Fahrerhelme der FIA-Prüfnorm 8859-2024-ABP sind ebenfalls zugelassen,

²⁾ Fahrerhelme der FIA-Prüfnorm 8860-2018-ABP sind ebenfalls zugelassen,

³⁾ technische Liste auch für die FIA-Prüfnormen FT3.5-1999 und FT5-1999 gültig.

Die o. g. Prüfnormen der FIA besitzen sogenannte technische Listen, die von der FIA herausgegeben und veröffentlicht werden. Solange nichts anderes durch die FIA und/oder den RSC e. V. bestimmt worden ist, sind nur in diesen o. g. Listen aufgeführte Ausrüstungen bzw. Ausstattungen im Bereich des durch den RSC e. V. organisierten und überwachten Motorsports gültig und erlaubt.

Es ist dabei jeweils die aktuelle technische Liste der FIA, die zum Tag der Veranstaltung auf der Homepage der FIA unter www.fia.com veröffentlicht ist, gültig und einzuhalten. Es wird jedoch diesbezüglich darauf hingewiesen, dass i. d. R. für alle geprüften Gegenstände bzw. Bauteile bzw. Materialien in Deutschland eine verlängerte ASN-Zulassung gemäß den Veröffentlichungen des ASN der FIA für die Bundesrepublik Deutschland gilt bzw. gelten kann, sowie darauf, dass der RSC e. V. für den durch ihn geregelten und organisierten Sport zum Teil eigene Definitionen in Abhängigkeit der technischen Gruppe bzw. technischen Klasse bzw. Motorleistung des betroffenen Wettbewerbsfahrzeuges verbindlich getroffen und somit für alle Teilnehmer der RSC-Rallyes verpflichtend festgelegt hat.

Alle von den Vorgaben der FIA abweichende Regelungen des RSC e. V. sind verbindlich einzuhalten.

Alle o. g. FIA-Prüfnormen müssen wie in den jeweiligen FIA-Normen beschrieben auf den geprüften Gegenstände bzw. Bauteile bzw. Materialien angebracht sein. Dies erfolgt meist in Labels mit FIA-Hologramm. Diese Labels müssen an den jeweiligen Gegenständen bzw. Bauteilen bzw. Materialien gut lesbar und ohne nachträgliche Ausbesserungen und/oder Veränderungen vorhanden sein.

Die FIA-Prüfnormen wie die dazugehörigen technischen Listen werden meist nur auf französischer und/oder englischer Sprache veröffentlicht. Nur der von der FIA veröffentlichte Originaltext ist gültig.

Es gelten zudem die RSC-Helmbestimmungen gemäß **Artikel 7.9** des RSC-Rallye-Reglements sowie die jeweiligen technischen Bestimmungen und Sicherheitsbestimmungen jedes Wettbewerbsfahrzeuges.

Darüber hinaus sind die Sonderregelungen des **Anhangs IX** für RSC-Clubrallyes, des **Anhangs X** für den Gleichmäßigkeitsrallyesport sowie für Fahrten im Rahmenprogramm außerhalb des sportlichen Wettbewerbs gemäß **Anhang XI** zum RSC-Rallye-Reglement zu beachten.

Die Nachweispflicht über die vorhandene Zulassung und die Gültigkeit der FIA-Prüfnorm aller verwendeten Gegenstände bzw. Bauteile bzw. Materialien liegt alleine beim jeweiligen Teilnehmer.

2. ANDERE PRÜFSTANDARDS UND NORMEN

Weitere in der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Europäischen Union gültige Prüfstandards und Nomen (z. B. DIN, ISO, EN, ECE-Prüfzeichen, E-Kennzeichnung, CE-Kennzeichen, usw.) sind gültig, wenn dazu eine gesetzliche Verpflichtung gesteht und/oder diese explizit in den Reglements wie Bestimmungen und Vorschriften des RSC e. V. erwähnt und verpflichtend vorgeschrieben werden.

Zudem gelten für alle Wettbewerbsfahrzeuge die jeweiligen Normen, Prüfstandards und Richtlinien vollumfänglich, die in dem Land der jeweiligen Zulassung des betroffenen Wettbewerbsfahrzeuges für Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr gültig und einzuhalten sind. Für Wettbewerbsfahrzeuge mit deutscher Zulassung sind dies u. a. die StVO und die StVZO sowie vielerlei ECE-Regelungen bzw. ECE-Richtlinien der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (kurz: UNECE).

Allen Normen, Prüfkennzeichen und Prüfstandards sind, soweit nichts anderes geregelt worden ist, immer in ihrer jeweils aktuell gültigen Form anzuwenden bzw. ausulegen.

Es gelten zudem die RSC-Helmbestimmungen gemäß **Artikel 7.9** des RSC-Rallye-Reglements sowie die in den jeweiligen technischen Bestimmungen und Sicherheitsbestimmungen jedes Wettbewerbsfahrzeuges getroffenen Vorgaben und Anforderungen an die verwendeten Gegenstände bzw. Bauteile bzw. Materialien, die sich dabei teilweise auch auf FIA-unabhängige Normen und Standards beziehen.

3. ÜBERSICHT DER GÜLTIGKEIT UND ZULASSUNG VON NORMEN UND PRÜFSTANDARDS

<u>Tabelle für 2025</u>	Wertungsgruppen, gemäß Artikel 4 des RSC-Rallye-Reglements des RSC e. V.					
Bezeichnung der Prüfnorm:	R-SC ¹⁾	TC > 180 kW	TC ²⁾ ≤ 180 kW	PC ²⁾ und EC ²⁾	S-PC ²⁾ > 110 kW	S-PC ≤ 110 kW
Fahrerhelme gemäß Artikel 7.9 zum RSC-Rallye-Reglement des RSC e. V. (RSC-Helmbestimmungen)						
FIA 8860-2004	2025 ⁷⁾	2025 ⁷⁾	2030 ⁷⁾	2030 ⁷⁾	2030 ⁷⁾	2033 ⁷⁾
FIA 8860-2010	2033 ⁷⁾	2033 ⁷⁾	2038 ⁷⁾	2038 ⁷⁾	2038 ⁷⁾	2041 ⁷⁾
FIA 8859-2015	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet
FIA 8860-2018 ³⁾	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet
FIA 8859-2024 ⁴⁾	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet
SA 2000 ⁵⁾	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	2024 ⁷⁾
SA 2005 ⁵⁾	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2028 ⁷⁾	2028 ⁷⁾	2028 ⁷⁾	2031 ⁷⁾
SA/SAH 2010	2028 ⁷⁾	2028 ⁷⁾	2033 ⁷⁾	2033 ⁷⁾	2033 ⁷⁾	2036 ⁷⁾
SA 2015	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet
SA 2020	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet
SA 2025	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet	unbefristet
SFI SPEC 31.1 ⁵⁾	abgelaufen	abgelaufen	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2026 ⁷⁾
SFI SPEC 31.1A ⁵⁾	abgelaufen	abgelaufen	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2026 ⁷⁾
SFI SPEC 31.2 ⁵⁾	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	2023 ⁷⁾
SFI SPEC 31.2A ⁵⁾	abgelaufen	abgelaufen	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2023 ⁷⁾	2026 ⁷⁾
BS6658-85 ^{5) + 6)}	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	abgelaufen	2023 ⁷⁾
FIA-homologierte Fahrerausrüstung gemäß Artikel 29.1 zum RSC-Rallye-Reglement des RSC e. V.						
FIA 8856-2000	2029 ⁷⁾	2029 ⁷⁾	2034 ⁷⁾	2034 ⁷⁾	2034 ⁷⁾	2037 ⁷⁾
FIA 8856-2018	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	15 Jahre ⁸⁾	15 Jahre ⁸⁾	15 Jahre ⁸⁾	18 Jahre ⁸⁾
FIA-homologierte Fahrersitze gemäß den technischen Bestimmungen von RSC e. V., FIA und SRO						
FIA 8855-1999	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	16 Jahre ⁸⁾
FIA 8855-2021	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	16 Jahre ⁸⁾
FIA 8862-2009	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	16 Jahre ⁸⁾
FIA-homologierte Fahrergurte gemäß den technischen Bestimmungen von RSC e. V., FIA und SRO						
FIA 8853/98	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	16 Jahre ⁸⁾
FIA 8853-2016	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	16 Jahre ⁸⁾
FIA 8854/98	10 Jahre ⁸⁾	10 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	13 Jahre ⁸⁾	16 Jahre ⁸⁾

- Anmerkungen:
- ¹⁾ für die FIA-Gruppen innerhalb dieser RSC-Wertungsgruppe sind nur die Vorgaben und Bestimmungen der FIA gültig, soweit nichts anderes bestimmt wurde,
 - ²⁾ unter Beachtung des Leistungsgewichts (Grenzwert: 4,5 kg/PS bzw. 6,1 kg/kW),
 - ³⁾ auch für FIA-Prüfnorm 8860-2018-ABP vollumfänglich gültig,
 - ⁴⁾ auch für FIA-Prüfnorm 8859-2024-ABP vollumfänglich gültig,
 - ⁵⁾ nur in Verbindung mit FIA-Prüfnorm 8858-2002 oder 8858-2010 zulässig,
 - ⁶⁾ nur für BS6658-85 Type A/FR und BS6658 Type A/FR mit je rotem Label gültig,
 - ⁷⁾ Diese Prüfnorm ist noch gültig bis zum Ende des jeweils genannten Sportjahres,
 - ⁸⁾ gerechnet ab dem Kalenderjahr der Herstellung bis zum Ende des Sportjahres in dem die genannte Jahresfrist der Zulassung abläuft.

- Hinweise:
- a) „**Unbefristet**“ bedeutet nur, dass i. M. noch kein Ablaufdatum definiert worden ist.
 - b) „**Abgelaufen**“ bedeutet, dass diese Norm für die genannten Wettbewerbsfahrzeuge nicht mehr zulässig ist.
 - c) Für alle Wettbewerbsfahrzeuge der RSC-Gruppe Super R4 gemäß **Anlage 1 zum Anhang VI** des RSC-RR gelten die Zulassungen der RSC-Wertungsgruppe TC > 180 kW.
 - d) Für alle Wettbewerbsfahrzeuge der RSC-Wertungsgruppen TC, PC, S-PC und E-PC gilt, unterschreitet das vorhandene Leistungsgewicht den Grenzwert von 4,5 kg/PS bzw. 6,1 kg/kW, gelten vollständig die Zulassungen der RSC-Wertungsgruppe TC > 180 kW.