



tempor

2020

NATIONAL HOT ROD SPECIFICATIONS

| <i>NATIONAL HOT ROD RULES</i> | | | |
|-------------------------------|---|--------|--|
| NHR.1 | DEFINITION | NHR.46 | LIFTING EYES |
| NHR.2 | TYPE OF CAR | NHR.47 | WINDSCREEN/GLASS |
| NHR.3 | IMPORTANT PROHIBITIONS | NHR.48 | STOP LIGHTS |
| NHR.4 | PROTECTIVE CLOTHING | NHR.49 | MIRRORS/GLASS |
| NHR.5 | BODYWORK | NHR.50 | CATCH TANK |
| NHR.6 | SPACEFRAME | NHR.51 | BATTERIES & ELECTRICAL SYSTEM |
| NHR.7 | BULKHEAD | NHR.52 | FUEL TANK & SYSTEM |
| NHR.8 | TRANSMISSION TUNNEL | NHR.53 | RACING NUMBERS |
| NHR.9 | REAR FIREWALL | NHR.54 | DRIVERS / SPONSORS NAME |
| NHR.10 | FLOOR | NHR.55 | DRIVERS SEAT |
| NHR.11 | SUSPENSION | NHR.56 | WINDOW NETS |
| NHR.12 | SHOCK ABSORBERS | NHR.57 | NECK SUPPORTS |
| NHR.13 | WHEELBASE | NHR.58 | SEAT BELTS |
| NHR.14 | ROLL CAGE | NHR.59 | HELMETS/EYE PROTECTION |
| NHR.15 | 8 VALVE ENGINES — SOHC TYPE | NHR.60 | CLOTHING |
| NHR.16 | BORE / STROKE | NHR.61 | FIRE EXTINGUISHER |
| NHR.17 | CARBURETTORS | NHR.62 | FINAL PREPARATIONS & COLOURS |
| NHR.18 | AIR FILTERS | NHR.63 | VIOLATIONS |
| NHR.19 | FLYWHEEL / CLUTCH | NHR.64 | ENGINE SEALING |
| NHR.20 | CYLINDER HEAD / BLOCK | NHR.65 | TIMING TRANSPONDER/RACECEIVERS |
| NHR.21 | ENGINE POSITION | NHR.66 | DATA LOGGING |
| NHR.22 | 16 VALVE ENGINES — DOHC TYPE | NHR.67 | SCRUTINEERING OF NEW CARS |
| NHR.23 | BORE / STROKE | NHR.68 | RULE CHANGES |
| NHR.24 | CARBURETTORS | NHR.69 | FUEL SPECIFICATION |
| NHR.25 | AIR FILTERS | | Toevoegingen / Beifügungen |
| NHR.26 | INLET MANIFOLD | NHR.70 | Opel 2,2 Liter Motor |
| NHR.27 | CYLINDER HEAD | NHR.71 | Motoren algemeen / Motoren allgemein |
| NHR.28 | CYLINDER BLOCK | NHR.72 | Buitenspiegels / Ausenspiegel |
| NHR.29 | PISTONS | NHR.73 | Gewicht |
| NHR.30 | CON RODS | NHR.74 | Geluid / Lautstärke Db |
| NHR.31 | CRANKSHAFT | NHR.75 | Kleding coureur / Kleidung Fahrer |
| NHR.32 | BALANCING | NHR.76 | Puntenindeling / Punkteinteilung |
| NHR.33 | FLYWHEEL / CLUTCH | NHR.77 | Lidmanschap NHRRG Mitgliedschaft |
| NHR.34 | IGNITION SYSTEM | NHR.78 | Inschrijving Coureurs / Einschreiben |
| NHR.35 | ENGINE EXCEPTIONS | NHR.79 | Startopstelling / Startaufstellung |
| NHR.36 | ENGINE POSITION | NHR.80 | Protest |
| NHR.37 | OIL SYSTEM | NHR.81 | Veiligheidsbuegel Aandrijfas Sicherheitsbügel Antriebswelle |
| NHR.38 | GEARBOX / FINAL DRIVE | NHR.82 | Straffen / Strafen |
| NHR.39 | OIL COOLER | NHR.83 | Vlaggensignalen / Flagensignale |
| NHR.40 | VEHICLE WEIGHT / BALLAST | NHR.84 | Gemiddelde van een coureur |
| NHR.41 | BRAKES | NHR.85 | Algemene regels / Allgemein Regeln |
| NHR.42 | AEROFOIL / REAR WING / ROOF SPOILER | | Gouden Helm / Goldener Helm |
| NHR.43 | WHEELS & TYRES - Bandenreglement | | Super Cup |
| NHR.44 | EXHAUST SYSTEMS | | Euromaster |
| NHR.45 | COOLING SYSTEM | | Attentie / Achtung |

NHR.1 DEFINITION

Race is counterclockwise in the Netherlands. The object is to complete the specified number of laps in the shortest time. Baulking, pushing, or spinning another car is not permitted.

NHR.2 TYPE OF CAR (Full Space frame only)

Only cars that are front engined, saloon or hatchback, are permitted, based on a standard steel production shell. Coupés and certain sports cars may be used, but only with the permission of the NHRPA. The NHRPA's definition of a Coupé is as follows; any car with 2 doors and a boot lid, not a hatchback; The current approved Coupés are the Ford Puma, Peugeot 206cc, Vauxhall Tigra, Audi TT and BMW Z4.

The NHRPA's definition of a Sports Car is as follows: Any car with 2 doors and only originally constructed to carry two persons; the only currently approved Sports Car is the Mercedes SLK.

Any new car to be introduced into the formula, must have permission of the NHRPA before it is built, and once ready to race, must be scrutineered at a meeting prior to the first meeting where it is intended to be raced.

1. The minimum length for a car, when originally manufactured, is 3505mm (138").
2. The maximum length for a car, when originally manufactured, is 4450mm (175.2").
3. The maximum width of any car shall not be more than 1854mm (73") when ready to race.
4. All cars must be rear wheel drive; front wheel drive cars must be converted.

NHR.2.1 Formula Update

It has been agreed that in order to bring the formula up to date and allow more modern models to fit into current rules, the following alterations may be made:

1. Oversized cars may be used by altering the bodies to fall within the existing length and width rules. They must have a minimum height from car floor to roof of $41\frac{3}{4}$ " (1060mm)
2. The shell must still resemble the manufactured shape so as to keep the car's identity.
3. The wheel base must be a maximum 99" (2515mm) and minimum 96" (2438mm).
4. The engine position will be calculated from the actual wheelbase. i.e. a minimum 31" (787.4mm) forward of centre line of front and rear axles.
5. Current rules are applicable to all other areas.
6. Any proposed new model must have drawings or photographs presented to the NHRPA before permission is granted.
7. Current cars may also have a facelift, with later grills, bonnets etc., but these changes must also be presented to the NHRPA before production.

NHR.3 IMPORTANT PROHIBITIONS

1. No fuel injection allowed.
2. No forced induction or nitrous oxide.
3. No traction control system (s).
4. No in-car adjusters other than bias braking.
5. No tyre softening
6. No Octane booster or upper cylinder lubricants.
7. Only steel rose (rod ends) joints or spherical bearing on suspension.
8. Cars, engines and fuel will be checked on a random basis. Violations may result in an immediate suspension of all racing facilities and any refusal to have cars checked will result in an automatic 12 month ban.

NHR.4 PROTECTIVE CLOTHING

All Drivers will be required to wear fire-retardant gloves and balaclavas, in addition to existing rules on fire- retardant protective clothing, and all body parts must be entirely covered at all times (e.g. sleeves must not be rolled-up).

NHR.5 BODYWORK

NHR.5.1 Body Panels

1. Replacement of all body panels is permitted, provided that they retain the standard silhouette in side elevation (with the exception of spoilers). If, when the rear screen is removed and the silhouette is sufficiently altered, (i.e. making the vehicle look similar to a 'pick up') the sides of the aperture may be filled or constructed as part of the boot lid/tailgate/roof. The silhouette of both front doors must be visible, and the door sills must not protrude into silhouette, but may be reduced in depth by 1/3 of its original dimension, shape of replacement sill is free.
2. When original body panels are replaced they must be to the following specification and must be identical on each side, in material content and gauge.
3. Bonnet and Tailgate: Minimum 1 layer of fibre glass only. 450g material.
4. Doors and Roof: Minimum 1 layer of 100g KEVLAR and 2 layers of 450g glass fibre.
5. Front wings, rear wings and door sills: Minimum 1 layer 300g KEVLAR and 2 layers 450g glass fibre to a minimum of 4mm thickness.
6. Front and rear bumpers same spec to a minimum thickness of 5mm.
7. Front and rear silhouette must remain symmetrical.
8. Any replacement panels must resemble the same profile and style as the original fitting. The foam filling of any panels is prohibited.
9. No reinforcement is permitted, either structurally or on external panels, which, in the opinion of the Scrutineers, may be classed as armouring.
10. Wheels and tyres must not protrude further than the extreme width of the wings/arches.
11. Cooling holes may be drilled on forward edge only of the front and rear wheel arches, below a line drawn through the centre of the front and rear hubs.
12. All body panels must be obtained from the constructor who owns the rights to the relevant model that have been produced from an inspected plug and passed by Spedeworth and the NHRPA.
13. All NEW panels will be micro chipped for identification and the purchaser gives the right to any constructor to check the validity at any time.
14. Any existing panels can be micro chipped, if checked and deemed legal by the relevant constructor. Any panels not chipped, or that are not eligible to be chipped, will be deemed a copy and therefore illegal.
15. No panels will be deemed legal if they derive from an existing cloned panel kit, then altered.
16. It is not permitted to put vents, scoops or holes in panels unless specific permission is set out within these rules.

The current NHRPA sanctioned constructors are:

Simon Smith/Autocross Ltd

Contact: *Simon Smith 0118 979 7999*

BMW Z4, VW Corrado, MK3 Ford Fiesta, Audi TT, Peugeot 206 (Autocross version), Peugeot 206cc (Autocross version).

Boss Motors

Contact: *Mark Skitmore 01953 887471*

Peugeot 205, Peugeot 206 (Boss version), Peugeot 206cc (Boss version), MK6 Ford Fiesta, Vauxhall Corsa,

Boss Motors / Haird Motorsport – Tigra B

Spedeworth Fabrications

Contact : *Richard Poulter 01252 322934*

Tigra A Mercedes SLK Mitsubishi Colt

SHP Engineering

Contact: *Sonny Howard 01353 861168*

Mazda RX8

Brooks Motorsport

Contact: *Dave Brooks 01753 680302*

Ford Puma

C.A.R Race Car Body and Fibre glass Composites

Contact: *Gary Lee 01277 373511 / 077370633608*

Citroën Saxo

Loram - Tigra A

Carl Bordley Motorsport - Ginetta G40R

Final decisions with regard to panels will be in the control of Spedeworth and the NHRPA, and not the constructors.

Any constructors, (one of the above or otherwise), currently manufacturing panels for a car, make/model not previously mentioned, will need to be sanctioned by Spedeworth/NHRPA, for production to continue.

Any constructor, (one of the above or otherwise), wishing to manufacture a new style of panel, must have it sanctioned by Spedeworth/NHRPA

NHR.5.2 Front Panels / Grills

1. Front panels/grills must retain the standard manufacturer's grill and headlamp apertures, albeit blanked-off and in replica form.
2. Cooling holes may be drilled within the outline of the blanked-off headlamp where glass would have been.
3. The front panels must not be bonded together to form one unit (i.e. front panel wings/bonnet).
4. The front section of the bonnet may be incorporated into the grill/headlight panel.

NHR.5.3 Bumpers

1. No separate bumpers are allowed.
2. Three 50mm inspection holes should be drilled at the front and rear bumper levels. These must be equally spaced between the chassis rails. Any holes in the front or rear bumper must be below the contact area of the bumper and within the confines of the original body width.
3. Number plate location area may be removed or filled to contour of bumper.
4. All bumper fixings must be via separate brackets or sleeved tubes. They must not be welded or bolted directly to chassis. Securing bumpers on the contact area (where two cars touch) is not permitted. Reinforcing or armouring is not permitted.
5. The silhouette of the bumpers in the side elevation, below a line drawn through the centre of the front and rear hubs, is free.
6. A splitter or bib may be part of the lower spoiler, but no part of the lower splitter or bib may extend forward of the front bumper by more than 44mm at any point. It must have no metal or sharp edges.

NHR.5.4 Bonnet/Doors/Boot Lid/Tailgate

1. The boot lid/tailgate may split at the window level, or may include rear lights.
2. If doors are replaced, the replacement units must be as NHR.5.1.4).
3. Drivers are urged to securely fix bonnet and doors with over-lock clips, or similar, so that there is no possibility of them coming off during racing.
4. Any holes in the bonnet must be forward of the engine timing cover.
5. No mechanical components should be visible from the rear of the bonnet.
6. If there is a moulding between the rear edge of the bonnet and the windscreen scuttle panel, this may be incorporated in the bonnet or roof moulding.

NHR.6 SPACE FRAME

1. Front space frame members must be 38 X 2.0mm min.
2. The rear space frame members must be 38 X 1.5mm min.
3. The space frame must be a minimum of 200mm (8in) past the front and rear axle centre lines and not less than 102mm (4in) from the bumper contact area front and rear.
4. The use of T45/Molychrome will not be permitted on main space frame. It may only be used on cross bracing and may be of any gauge.
5. The minimum required front tubes will be 2 x 38 X 2mm either side (four in total) of the engine block going 200mm (8in) past the centre line with one cross member, joining two of the required four front tubes past the axle centre line. It will be the same for the rear with 2 x 38 X 1.5mm min gauge tube, four in total. The two tube's from the top of the roll hoop, if extended rearward for a minimum of 200mm (8in) past the axle centre line, may be included as two of the four required rear tubes with one cross member joining two or four tubes past the axle centre line.
6. All fasteners used to retain the major components i.e. front and rear suspension, steering gear, engine and transmission, seat, pedals, fuel and oil tanks, radiator and batteries must be steel.
7. Rear axle links may have aluminum slider blocks on chassis.

NHR.7 BULKHEAD

1. The front bulkhead must be made of steel.
2. Apertures may be cut to accommodate engine and auxiliaries where necessary, but the bulkhead must be fire-proofed.

NHR.8 TRANSMISSION TUNNEL

1. The gearbox and propshaft must be covered by a steel, fibre glass, metal, Kevlar, or carbon- fibre tunnel.
2. The bottom of the tunnel may be covered (see NHR.10).
3. The propshaft must have three steel reinforcing hoops over it, of sufficient strength to prevent it breaking into the car in the event of a propshaft failure.

NHR.9 REAR FIREWALL

1. Safety belts must not pass through the firewall; all connection points must be visible.
2. Fuel tanks and dry sump tanks must be securely retained behind a metal firewall or a fire-proof metal compartment.
3. Batteries not fitted behind the rear firewall, must be insulated by some form of cover (unless sealed type).
4. If the car is fitted with a metal firewall, it must be effective; i.e. all holes/gaps effectively filled or sealed. If the car is fitted with a firewall of any other material, a secondary metal enclosure must be constructed over the fuel tank, with its own filler cap, effectively enclosing the tank but open at the bottom (see NHR.10 4. if floor under tank).

NHR.10 FLOOR

1. When calculating original floor height, it may be taken from the highest point (if in doubt, check with the NHRPA).
2. This must remain in its original plain, $\pm 25\text{mm}$, and must be made of steel. However, the floor, from the front of the rear seat squab to the rear panel, may be removed (see 3. below).
3. When rear floors are removed (in part or whole), cars must be fitted with a fully enclosed and effective rear firewall. If firewall is constructed of anything other than metal, check fuel tank spec.
4. Extra flooring/under-trays (in addition only to 2 above) are permitted (covering the underside of the vehicle, in part or in whole). If fitted under the fuel tank, four 50mm spillage holes must be made in the tray, directly under the tank, and extra holes anywhere that fuel or oil might lie.
5. Floor/under-trays must be constructed of either metal, fibre glass/Kevlar, or carbon fibre. No other aerodynamic aids may be fitted to the underside of the vehicle
6. The driver's side floor pan must be full length from the bulkhead to the rear hoop and from the outer rail to the transmission tunnel and must be minimum 1.5mm steel. The new pan may be fitted over or under the original floor pan, but must be minimum 1.5mm.

NHR.11 SUSPENSION

1. A live rear axle only is permitted (see NHR.39)
2. Front suspension is free.
3. All suspension arms and links must be steel.
4. Any type of data logging equipment fitted to the suspension must not be functioning on the days of racing.
5. If Rod Ends (Rose Joints) or Spherical bearings are used to connect suspension they must be of a steel type only.
6. Front suspension mounts to chassis may be adjustable but must be steel.
7. Steering rack casing, mounting blocks and extensions may be made of aluminum.

NHR.12 SHOCK ABSORBERS

1. Adjustable shock absorbers may be fitted at all four wheels.
2. Only one shock absorber per corner.
3. Adjustable spring platforms may also be fitted.
4. No active ride systems.
5. No shock absorbers fitted with separate reservoirs, including those which form part of the exterior housing.
6. No shock absorbers that can be controlled from the driver's cockpit.
7. No shock absorbers costing in excess of £600 plus VAT each. (This price is fixed for the foreseeable future)
8. All shock absorbers must be freely available to anybody in the UK, either direct from the manufacturer or their agents

NHR.13 WHEELBASE

The wheelbase of the car must remain standard $\pm 50.8\text{mm}$. * If the wheelbase varies within the model range, the driver must identify the model they are racing and this must be registered in their logbook.

| WHEELBASES | | | | | | | |
|---------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------------|------------------|-----------------------|--------|
| Audi TT | 2426mm | * Fiesta (1995–02) | 2446mm | * Fiesta (2002–06) | 2486mm | Focus (2001–05) | 2615mm |
| Puma (1997–02) | 2446mm | * Corsa B (97–00) | 2443mm | * Corsa C (2000–06) | 2491mm | * Tigra A (1994 - 96) | 2443mm |
| * Tigra A (1997–00) | 2429mm | * Tigra B (2004–06) | 2491mm | BMW Z4 | 2495mm | Peugeot 206/206cc | 2442mm |
| Mercedes SLK | 2400mm | Mitsubishi Colt | 2415mm | VW Corrado | 2475mm | Clio (2001–06) | 2472mm |
| Mazda RX8 | See Rule NHR.2.1 | Ginetta G40R | See Rule NHR.2.1 | Fiesta MK7.5 | See Rule NHR.2.1 | | |

NHR.14 ROLL CAGE

The roll cage must be an integral part of the space frame. All cars must be inspected before racing and comply with the following specifications:

Safety cage material specification is CDS (Cold Drawn Seamless) or current equivalent.

Minimum size: 38mm (1.5") x 2.5mm, alternatively the main hoop may be 50mm (2") x 2mm. Or RAC specification: Main roll bar 50mm (2") x 2mm, 45mm (1.75") x 2.5mm, other parts of roll cage 38mm (1.5") x 2.5mm, 40mm (1.6") x 2mm.

1. Alloy roll cages are not permitted.
2. A full roll cage (which must support both A & B pillars), consisting of a minimum of two hoops, either running from front-to-rear or side-to-side.
3. Two top hoop connecting bars.
4. One rear hoop cross bar at shoulder height to mount seat support, or a seat brace hoop to mount seat support (see NHR.55).
5. One lower bar, if cross bar at shoulder height is not fitted.
6. One dash cross bar.
7. Three driver's side door bars at least two of which must be shaped in to the door and all three must connect to the A and B pillars of the roll cage. The three bars must be joined by at least three connecting tubes using roll cage material between each bar.
8. Minimum height of bottom face of top door bar from floor 250mm (10") in front of main hoop must be 375mm (15") with a minimum gap between tubes of 75mm (3") at same any point between the A and B pillar of the roll cage. **Minimum height from the floor to the bottom face of the top door bar at the roll cage A post is 300mm (12 Inches)**
9. Three passenger-side door bars using roll cage material at least one of which must be shaped into the door. The remaining two may be horizontal or cross.
10. If the roof panel is not steel, then two cross bars must be fitted above the drivers head a minimum 38mm X 2.5mm and must be not more than 152mm (6") from a welded joint by the 'A' and 'B' pillars forming a cross in the roof area.
11. All structural bars connecting to the cage/space frame must be steel, and terminate a minimum of 100mm (4") from the front and rear panel.
12. Any part of the roll cage that may come into direct contact with the driver's body must be suitably padded.
13. All joints must be welded over the complete surface area of the joint.
14. It is important there are no large gaps between any part of the cage and the body shell.
15. Roll hoops and connecting bars must not be dropped from roof, and must support the A & B pillars. It is permitted to move the B pillar hoop rearwards to protect the drivers head; please bear in mind the seat should occupy its original position.

NHR.15 8 VALVE ENGINES — SOHC TYPE

1. All engines must conform to manufacturer's homologation specifications.
2. Any 8 valve engine may be used, when, in standard form, it does not exceed four cylinders and 2000cc, and is fitted to a model of car which is listed in the current Glass's Guide.
3. Engine and gearbox mounts must be constructed of steel

NHR.16 BORE / STROKE

1. As produced with a maximum over bore of 1.5mm.
2. Sleeving is permitted, with 1.5mm over bore above standard.

NHR.17 CARBURETTORS

1. Up to 48 DCOE/SP Weber, or Dellorto equivalent, with a maximum venturi size of 40mm (at the smallest point).
2. Exception: The Ford SOHC Pinto may use a maximum venturi of 42mm (at the smallest point).
3. All air which directly or indirectly affects air fuel mixture must pass through the venturi. All carburetor fuel supply pipes must be drilled and lock-wired.

NHR.18 AIR FILTERS

Free.

NHR.19 FLYWHEEL / CLUTCH

1. Flywheels are free, but a standard diameter ring gear must be retained.
2. Clutches are free but carbon clutches are not permitted.

NHR.20 CYLINDER HEAD / BLOCK

The original production cylinder head and block must be used. All other parts may be modified or replaced.

NHR.21 ENGINE POSITION

All 8 valve and 16 valve engines: Front-to-Rear.

Engines must be a minimum of 78.74cm (31") forward of the centre-line between the front and rear axles, measured from the rear face of the engine block when viewed vertically.

Due to the difficulty in establishing a true front to rear centre-line due to the wheelbase tolerance, the engine position will be calculated from the rear axle centre-line to the lower bell-housing face (see Example Calculation below). Because of the advantage gained by the engine movement, only 25.4mm will be deducted for wheelbase tolerance from the bell housing to axle centre-line measurement.

| <i>EXAMPLE CALCULATION</i> | | |
|---|---|-----------------|
| Standard Fiesta wheel base | = | 238.76cm |
| Therefore, 50% of wheel base | = | 119.38cm |
| Engine position forward of centre-line | = | 78.74cm |
| <i>Sub Total</i> | = | <i>198.12cm</i> |
| Deduction for wheel base tolerance | = | -2.54cm |
| Distance between the bell housing & the axle centre-line will be a <i>MINIMUM TOTAL</i> | | 195.58cm |

NHR.22 16 VALVE ENGINES - DOHC TYPE

All engine components must be original to the engine used, unless specified below.

1. All engines must conform to manufacturer's homologation specifications. Only the following DOHC 16 valve engines are permitted for use (permission must be sought from the NHRPA in order to use any other multi-valve engines):
2. Engine and gearbox mounts must be constructed of steel

| | DOHC TYPE | WITH A BORE OF: | WITH A STROKE OF: |
|----|--|-----------------|-------------------|
| 1. | Vauxhall C20XE; C20XEV 2.0 litre 16 valve | 86mm | 86mm |
| 2. | VW ABF 2.0 litre 16 valve | 82.5mm | 92.8mm |
| 3. | Ford Z Tec NGA; NGB & NGC 2.0 litre 16 valve | 84.8mm | 88mm |
| 4. | Peugeot XU10J4 RS/L/NZ 2.0 litre 16 valve | 86mm | 86mm |
| 5. | Ford Duratec IS7G or 4M5G | 87.5mm | 83.1mm |

NHR.23 BORE / STROKE

As produced, with a maximum overbore of 1.5mm. Sleeving is permitted, with 1.5mm overbore above standard.

NHR.24 CARBURETTORS

Up to 48 DCOE/SP Weber, or Dellorto equivalent, with a maximum venturi size 38mm, measured at the smallest point.

1. All air that directly or indirectly effects air fuel mixture must pass through the venturies.
2. All carburettor fuel supply pipes must be drilled and lock-wired.

NHR.25 AIR FILTERS

Free.

NHR.26 INLET MANIFOLD

Free.

NHR.27 CYLINDER HEAD

There must be no other fettling or machining to any part of the cylinder head, other than that specified within these Rules. When competition camshafts are used the area either side of the cam follower may be fettled only to allow camshafts to rotate freely if necessary. The drilling of extra or enlarging or reducing existing water ways is not permitted in the block/head or gasket. On 16 valve cylinder heads, the obsolete distributor housing may be reduced and blanked, if applicable.

NHR.27.1 Head bolts/Studs/Fasteners

All internal and external fasteners are free, with the exception of the cylinder head-to-block fixings, which must remain as original.

NHR.27.2 Replacement Valves

May be used. Shape may be changed. If a replacement valve is used, it must be stainless steel, with dimensions as listed below:

| | | C20XE Vauxhall | C20XE Vauxhall | VW | Ford | Peugeot | Ford Duratec |
|--------------------------------|-----|---------------------------|---------------------------|-------------------|-----------------|--------------------|-------------------------|
| Valve head diameter | In. | 33.0mm | 33.0mm | 33.0mm | 33.0mm | 34.65mm | 35mm |
| | Ex. | 29.0mm | 29.0mm | 29.0mm | 29.0mm | 29.55mm | 30mm |
| Total valve length | In. | 102mm minimum | 104.5mm minimum | 95mm minimum | 96mm minimum | 106mm minimu | 103mm minimum |
| | Ex. | 92mm minimum | 104.5mm minimum | 97.5mm minimum | 96mm minimum | 105.5mm minimum | 104mm minimum |
| Valve stem diameter | In. | 5.955 to 5.97mm | 6.955/6970mm | 6.97mm | 6.0mm | 6 or 7mm | 5.5mm |
| | Ex. | 5.945 to 5.96mm | 6.945/6960mm | 6.94mm | 6.0mm | 6 or 7mm | 5.5mm |

NHR.27.3 Valve Springs/Top Caps/Collets

Are free, and the spring seat may be machined.

NHR.27.4 Valve Guides

Must remain in the original position, but may be replaced (see Gas Flowing NHR.29.9 below). Bronze guides, or thin wall bronze guide inserts, are permitted.

NHR.27.5 Head Gasket

The original production gasket only must be used, unmodified, with no other sealing aids. Head gasket surface only may be machined.

NHR.27.6 Vernier Timing Wheels

Are permitted and on Ford Duratec camshafts and crankshaft pulleys may be pinned / keyed

NHR.27.7 Cam Shafts

Are free.

NHR.27.8 Cam Followers

Either standard hydraulic or solid. If using the Z-TEC Ford, Vauxhall XE solid lifters may be used. Machining to accommodate the lifters is permitted.

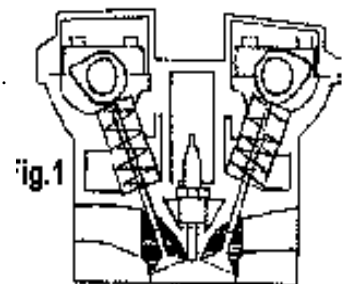
NHR.27.9 Gas Flowing

No porting or gas flowing work outside the shaded area is permitted (see diagram Fig.1).

Metal must not be added to or removed from the combustion chamber or ports.

The end of the valve guide in the shaded area may be fettled.

Where there is a hole left by an injector, it can be blanked off and blended to the inlet port but **NO** material can be removed from the inlet port.



NHR.27.10 Spark Plugs

The Z-TEC Ford may have the spark plug threads counter-sunk in cylinder head to enable the use of conventional plugs with a wider heat range.

NHR. 27. 11 Timing Chain Tensioner

On the Duratec 16-valve engine, it is permitted to modify the timing chain tensioner.

NHR.28 CYLINDER BLOCK

May be machined on head gasket surface only. Machining to accommodate dry sump system is permitted.

NHR.29 PISTONS

May be replaced with any forged type. Machining of valve pockets is permitted.

NHR.30 CON RODS

1. Must be original standard part - exception the Ford Z-Tec may interchange con rods between engine type NGA and NGB/NGC engines.
2. Approved steel con rods are permitted for use in 16 valve engines and must be replicas of the original in dimension.
3. On original or steel replicas the big end bolts may be replaced and con rods may be machined to accommodate them. Gudgeon pins may be press fit or floating. Con Rods must not be lightened.

Current manufacturers are Arrow, Farndon, or Baines

NHR.31 CRANKSHAFT

Must be original standard part.

NHR.32 BALANCING

The balancing of pistons, con rods, crankshaft, flywheel and clutch assembly is permitted. This may be achieved by Spot Machining, either hand grind, drill or machine. Crankshafts and con rods must not be lightened.

NHR.33 FLYWHEEL / CLUTCH

1. This may be replaced with a light-weight steel version.
2. Standard diameter ring gear must be retained.
3. Any twin drive plate clutch must be used, minimum diameter 7.25" (184mm) but carbon clutches are not permitted.

NHR.34 IGNITION SYSTEM

1. This must be a system supplied by MBE Systems Ltd (Tel. 01285 883030). The unit for the above engines has a fixed advance curve, and a limiter set at 8000 rpm. Order MBE boxes through Incarace 0773 6805537.
2. The unit and wiring must be visible and accessible for removal. A Scrutineer, or NHRPA Director, can demand to check the unit and any hidden wiring before racing.
3. All engines must have a fixed TDC mark on the front of the engine for the purpose of carrying out ignition advance curve checks (actual TDC will be checked against your marks).
4. The Peugeot and the Z-TEC Ford may fit a timing disc and sensor to the crankshaft pulley in place of the original flywheel pickup. Both engines must use a 36-1 tooth disc with the Z-TEC sensor and advance curve. The static position of the tooth disc must be as the original flywheel, and must have provision to fit seals to securing bolts of sensor and tooth disc, if adjustable.
5. The 16v Vauxhall must use pickup sensor, Part No: Vauxhall 90451441 or Bosch 026120030650. The Trigger Wheel may be replaced with an aftermarket part in the original position. The number and location of teeth in relation to mounting holes must be as original.
6. The Ford Duratec must use an original type Ford pickup sensor. The crankshaft pulley may be replaced with an aftermarket part but must remain a 36-1 tooth disc. There must be provision to fit seals to securing bolts of sensor and disc, if adjustable and must have a positive means of positioning to the crankshaft; by either a roll pin / dowel or keyway so a true TDC position can be achieved.

All ignition modules must be dual sealed. They must have the original MBE seal, plus an NHRPA seal and both numbers must be registered in your log book. If you carry a spare box the same rule applies. Any driver that carries a spare box must give one to the NHRPA Scrutineers, Dave or Carole Longhurst, who will have the ignition map checked and returned to you.

If you do not have two seals on your module you will lose all points and risk suspension. Please ask the Scrutineers to seal your box ASAP. As long as the Scrutineers have been informed you may continue to race until they have sealed your units.

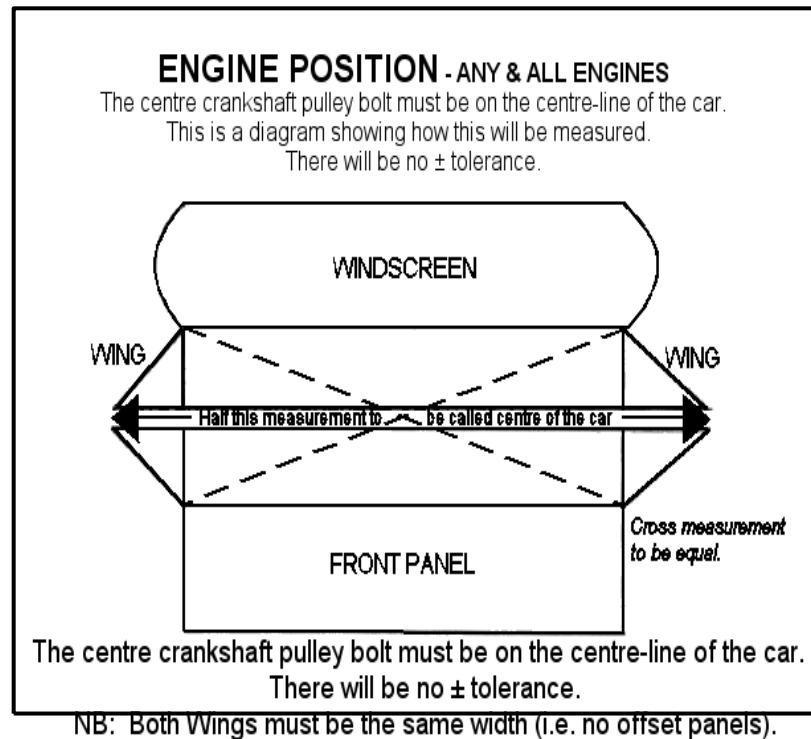
NHR.35 ENGINE EXCEPTIONS

The Ford 1600cc Kent engine is subject to a 1700cc absolute maximum. Stroke and carburetor venturi sizes are free.

NHR.36 ENGINE POSITION

All Engines — Side-to-Side. The centre crankshaft pulley bolt must be on the centre-line of the car. A diagram showing how this will be measured is shown below. There will be no \pm tolerance.

NB: Provided an engine satisfies all existing engine position rules, silhouette confines, and ground clearance, it may be tilted by an angle (not to exceed 20 degrees from vertical).



NHR.37 OIL SYSTEM

NHR.37.1 Wet Sump System: 16 or 8 Valve Engines

1. Sump pan may be modified to hold more or less oil, and may be baffled. Oil pick up may be modified but must terminate within the sump.
2. High pressure and/or high capacity oil pumps may be used.

NHR.37.2 Dry Sump System: 16 or 8 Valve Engines

1. Original sump may be replaced with a dry sump
2. Oil galleries may be modified to accept a dry sump system. All breather pipes must return to the dry sump tank
3. All hoses on the pressure side must be of the correct type and fitted with high pressure connectors.
4. All oil pipes running through the car must be effectively covered.

NHR. 38 GEARBOX/FINAL DRIVE

1. Live rear axle only is permitted, based on the English Ford concept as fitted to the Escort or Capri etc. (See NHR.11).
2. Axle may be modified.
3. Half shafts are free.
4. Axle may be offset either in the car or in construction.
5. All axle casings must be steel.
6. Propshafts must be made of steel and may not be perforated
7. Differentials - locked or limited slip versions are permitted.
8. The crown wheel and pinion must be as per the original Ford concept, i.e. a screw drive pinion, not a centre drive type. Ratios are free.
9. NASCAR type drop gear or quick change axles are not permitted.
10. Independent and/or transaxles or De-Dion types are not permitted.
11. Gear change must be manually operated, (conventional H pattern stick change), not electronically or by any other method, including sequential shifters.
12. It is not permitted to fit any hydraulic unit similar to a shock absorber to the rear suspension links.
13. No transmission/gearboxes may be used with cost in excess of £2,300 + vat, and all transmission/gearboxes must be freely available to anyone in the UK, either direct from the manufacturer or their agents.
14. The only exception to this is the sequential gearbox supplied by Spedeworth Motorsport

NHR. 39 OIL COOLERS

Oil coolers are free.

+

NHR. 40 VEHICLE WEIGHT/BALLAST

Zie ook / siehe auch NHR 73

IMPORTANT NOTE : Cars may be checked at any time. They must, once the race meeting has started, meet the minimum and/or maximum permitted weights as listed below. Drivers should allow for wear of brakes, tyres, and use of fluids during a race which, depending on the length of a race, can be in excess of 3kg. All weights exclude driver.

The minimum weight for a National Hot Rod is 700kg at any time. Underweight vehicles will carry a two World Series meeting ban which will include any other domestic or other meetings which may fall between these two meetings, and a loss of all points at the meeting where they are deemed to be underweight.

A maximum of 20kg of ballast is permitted, which must be securely bolted or welded in place.

Right Side Percentage Weight - The maximum right side weight is 54%.

1. If you are checked and found to be up to 0.5% over this limit you will lose all points on the day and receive a final warning.
2. If you are found on a second occasion to be up to 0.5% over this limit you will lose the points for the meeting where the car is deemed to be over the side weight and receive a one meeting ban from your next World Qualifying Round
3. Anyone found to be over 0.5% above this limit will lose the points from the meeting where the car is deemed to be over the side weight and receive a one meeting ban from your next World Qualifying Round
4. If a driver is found over on a second occasion, the penalty will automatically be doubled.

NHR.41 BRAKES

1. Brakes must be effective and in good working order on all four wheels.
2. No ABS or similar systems.
3. Steel discs only

NHR.42 AEROFOIL/REAR WING/ROOF SPOILER

These are permitted within the following confines:

Only one of the following may be fitted: aerofoil, or roof spoiler (not including boot or tailgate spoiler, if they are originally fitted and are below the rear window aperture).

1. **AEROFOIL** (above roof line). Single or double wings permitted with a total front to rear measurement (single or double) 457mm (18in), not including fin plates. If fitted above the roof, at least 50% of the aerofoil must be over the roof (the top of the tailgate to the edge of the rear windscreen aperture may be classed as part of the roof). It cannot be fitted further forward than the B pillar, and must stay within the vertical confines of the original body (excluding wing mirrors).
2. **REAR WING** (below roof line single or double wings permitted with a total front to rear measurement (single or double) 457mm (18in), not including fin plates. If 50% is not over the roof, it must stay within the horizontal and vertical confines of the vehicle rearwards, and the vertical confines of the original body width (excluding wing mirrors).
3. Any **SPOILER** fitted to the roof must not exceed 152mm (6in) above the highest point of the roof and must stay within the vertical confines of the vehicle (including arches) and must not be fitted further forward than the B pillar.
4. **FIN PLATES**: Two fin plates must be fitted, of equal size and position, and large enough to accommodate regulation numbers (the numbers must be a minimum of 229mm (9in) high by 38mm (1.5in) stroke) see rule NHR 54.4 They may be fitted to aerofoil, rear wing, roof spoiler, or roof line. Maximum height above roof is 305mm (12"); maximum length of fin plates 559mm (22").

NHR.43 WHEELS & TYRES

The only tyre permitted is the Hoosier. The use of tyre warmers and/or tyre softener is not permitted to be used at any race meeting.

| Date | Tyre Model | Tyre Price (inc. VAT @ 20%) |
|--------------|-------------------------|--------------------------------|
| January 2016 | H12 - 9.0/20.0-13 Slick | £130.00 |
| January 2016 | H10 - 9.0/20.0-13 Wet | £140.00 |

The above prices may change if exchange rates fluctuate.

1. Any type of wheel may be used, but may be no wider than 10" where the tyre sits.
2. Only 13" diameter wheels may be used.
3. Steel wheels must have rolled edges.
4. All wheels need to have conventional multi stud fixings.
5. Tyre buffing is permitted
6. **Tire pressure relief valve are not allowed**

Bandenreglement NHRRG 2020 Nederlands

Algemeen

Voor iedere wedstrijd dag moet de coureur de 4 banden opgeven waarop hij die wedstrijd dag zal gaan rijden. Daarnaast moet hij 1 reserveband opgeven.

Voor de eerste wedstrijd dag van het seizoen voor betreffende coureur mogen de 4 banden waarop die dag gereden wordt en de opgegeven reserveband zowel nieuw als gebruikt zijn.

De eerstvolgende wedstrijd dag van de coureur moet de opgegeven reserveband van de vorige wedstrijd dag op de auto liggen als een van de 4 opgegeven banden waar de coureur die wedstrijd dag mee zal rijden. Daarnaast mag de coureur dan weer een nieuwe reserveband opgeven, die zowel nieuw als gebruikt mag zijn. Enzovoorts voor alle volgende wedstrijd dagen gedurende het seizoen.

Op een wedstriiddag mag een coureur zijn opgegeven reserveband enkel op de auto leggen na controle en met toestemming van de keurmeester in geval van lekrijden. De keurmeester zal dit aftekenen in het logboek van betreffende coureur.

Indien een coureur "offset" rijdt en de opgegeven reserveband is niet de juiste, kan enkel de keurmeester toestemming geven en in het logboek van de coureur de opgegeven reserveband uit de opgave van die dag schrappen en er het nummer van een andere reserveband inzetten. De geschrapte reserveband kan dan voor een volgende wedstrijd weer als nieuwe opgave als reserveband worden opgegeven.

Op de gehele wedstriiddag moeten er dus de 4 opgegeven banden op de auto gemonteerd zijn tijdens alle manches én gedurende de trainingen, mits die voorafgaand aan de wedstrijden op dezelfde dag zijn.

Trainingen en trainingsdagen die niet op een wedstriiddag zelf plaatsvinden, zijn uitgesloten van dit bandenreglement.

Een wedstriiddag is iedere wedstriiddag die is opgenomen in de kalender die de NHRRG heeft gemaakt en verstrekt. Dus iedere vrije-, NK-, NHRRG cup- wedstrijd, alsmede Supercup-, Gouden Helm-, Euromaster wedstrijd is een nieuwe wedstriiddag waarop dit reglement van toepassing is. Een weekend met 2 wedstriiddagen zijn dan ook 2 aparte wedstriiddagen.

Door het opgeven van een reserveband iedere wedstriiddag kan een coureur dus zijn lijst uitbreiden met banden. Gedurende het seizoen mag de coureur voor de volgende wedstriiddag uit die lijst zijn bandenkeuze voor de volgende wedstriiddag opgeven, met inachtneming van dit reglement.

Een coureur moet op een wedstriiddag van start zijn gegaan van een manche om de volgende wedstriiddag een nieuwe reserveband op te mogen geven.

Voor regenbanden geldt hetzelfde reglement. Voor de eerste wedstriiddag van de coureur moeten er minimaal 4 regenbanden opgegeven worden en mag 1 reserveband opgegeven worden. Ook deze 5 regenbanden mogen voor de eerste wedstriiddag nieuw of gebruikt zijn. Echter mag slechts pas weer een nieuwe reserveband worden opgegeven na een wedstriiddag waarop minimaal 1 manche met regenbanden is gereden.

Indien een coureur banden verkoopt, worden deze geschrapd uit zijn lijst. Mocht de koper een coureur zijn die onder dit reglement rijdt, kan hij conform dit reglement die banden aanmelden conform dit reglement.

De enige toegestane banden zijn de Hoosier H12 Slicks en de Hoosier H10 regenbanden.

Het is niet toegestaan om bandenwarmers te gebruiken of enig middel op de banden te smeren of gebruiken. Op geen enkele wijze mogen banden zachter gemaakt worden.

Aflaatventielen mogen vanaf 2020 niet meer gebruikt worden.

Daar waar keurmeester in dit reglement genoemd wordt, kan dit ook de voor die dag door de keurmeester aangewezen vervanger zijn. Het bestuur van de NHRRG zal daarvan dan op de hoogte zijn.

Het doorgeven van de banden:

Iedere coureur zal van de NHRRG voor of zijn eerste wedstriiddag een logboek krijgen. Daarin dient de coureur op de wedstriiddag zijn opgegeven banden conform dit reglement hebben ingevuld. De coureur is verplicht dit logboek tijdens iedere wedstriiddag bij zich te hebben en op eerste verzoek op ieder moment op de wedstriiddag aan de keurmeester kunnen overleggen.

Iedere coureur moet daarnaast zijn opgave van banden conform dit reglement voorafgaand aan iedere wedstriiddag per mail doorgeven aan: Bandenkeurmeester@nhrrg.nl En wel uiterlijk op donderdag voor betreffende wedstriiddag om 22.00 uur ! Uitgezonderd hiervan is de wedstrijd op Hemelvaartsdag. Dan is opgave uiterlijk op dinsdag voorafgaand om 22.00 uur.

De coureur is zelf verantwoordelijk voor het juist doorgeven van de bandennummers, zowel in het logboek als per mail aan de keurmeester !

Sanctie bij overtreden van dit bandenreglement:

Bij overtredingen van dit bandenreglement geldt als sanctie dat de coureur van deelname voor die dag zal zijn uitgesloten en zal de coureur uit de uitslag van die dag worden geschrapt. Eventuele behaalde punten op die wedstrijddag voorafgaand aan het moment van vaststellen van overtreding komen dan dus ook automatisch te vervallen.

Deze sanctie is in ieder geval van toepassing, indien:

Bij of na keuring blijkt dat de opgegeven banden door de coureur per mail en/of logboek **niet** corresponderen met de banden die op de auto liggen op die wedstrijddag. Schrijf- en/of type fouten zijn de verantwoordelijkheid van de coureur.

Bij of na keuring blijkt dat de opgegeven reserveband **zonder** schriftelijke toestemming van de keurmeester in het logboek, op de auto is gelegd op die wedstrijddag.

Een coureur **niet** verschijnt of meewerkt aan welke keuring dan ook. Een coureur moet na aanwijzing van een keurmeester of bestuurslid van NHRRG, persoonlijk of middels de oortjes, zich rechtstreeks na de wedstrijd naar het doorgegeven parcfermée of anders aangewezen plaats begeven, zonder dat iemand anders de auto nog mag aanraken. (dus ook geen temperatuur of banden controleren !) Wordt geconstateerd dat een coureur hieraan niet heeft voldaan, wordt dit gezien als het niet meewerken aan een keuring.

Bij of na keuring banden zijn gemonteerd op de wedstrijddag op de auto die **niet** zijn opgenomen in de bandenlijst van betreffende coureur.

In ieder voorkomend geval waarin dit bandenreglement niet voorziet, beslist de keurmeester na overleg met bestuur.

Bandenreglement NHRRG 2020 Deutsch

Allgemein

- Für jeden Renntag muss der Fahrer die 4 Reifen angeben auf denen er an dem betreffenden Renntag fahren wird. Außerdem muss er 1 Reserverad angeben.
- Am ersten Renntag der Saison!: Für jeden Fahrer dürfen die 4 Reifen auf denen am diesem Tag gefahren werden wird und das angegebene Reserverad sowohl neu als auch gebraucht sein.
- Am nächsten Renntag des Fahrers muss das angegebene Reserverad des vorherigen Renntages als einer der 4 angegebenen Reifen an diesem Renntag vorhanden sein. Außerdem kann der Fahrer dann erneut einen neuen Ersatzreifen angeben, der sowohl neu als auch gebraucht sein kann. Dies gilt für alle folgende Renntage der Saison.
- An einem Renntag darf ein Fahrer sein angegebenes Reserverad im Falle einer Reifenpanne nur nach Überprüfung und mit Zustimmung des Prüfers (Bandenkeurmeester) auf das Auto montieren. Der Prüfer wird dies im Logbuch des betreffenden Fahrers vermerken.
- Wenn ein Fahrer "Offset" fährt und der angegebene Ersatzreifen nicht der richtige ist, kann nur der Prüfer die Erlaubnis erteilen und den angegebenen Ersatzreifen aus dem Protokoll des Tages löschen und die Nummer eines anderen Ersatzreifens in das Logbuch des Fahrers eintragen. Der gelöschte Ersatzreifen kann dann als neuer Artikel als Ersatzreifen für das nächste Rennen angegeben werden.
- Am gesamten Renntag müssen die 4 angegebenen Reifen während aller Rennen und während der Trainingseinheiten am Fahrzeug montiert sein, sofern sie sich das Training am selben Tag vor den Rennen befinden.
- Training und Trainingstage, die nicht an einem Renntagtag stattfinden, sind von dieser Reifenregelung ausgenommen.
- Ein Renntag ist jeder Renntag, der in dem von der NHRRG erstellten und bereitgestellten Kalender enthalten ist. Jeder Freie , NK-, NHRRG-Cup sowie SuperCup, Goldener Helm, Euromaster-Wettbewerb ist daher ein neuer Renntag, für den diese Bestimmungen gelten.

- Ein Wochenende mit 2 Renntagen sind somit 2 separate Renntagtage.
- Durch die Angabe eines Ersatzreifens an jedem Renntag kann der Fahrer seine Liste der Reifen erweitern. Während der Saison kann der Fahrer aus dieser Liste seine Reifenwahl treffen gemäß der Bestimmungen im Reifenreglement
- Ein Fahrer muss an einem Renntag ein Lauf gestartet sein, um am folgenden Renntag einen neuen Ersatzreifen eintragen zu können.
- Für Regenreifen gelten die gleichen Vorschriften. Für den ersten Renntag des Fahrers müssen mindestens 4 Regenreifen und 1 Reserverad angegeben werden. Diese 5 Regenreifen können neu oder gebraucht sein. Ein Fahrer muss an einem Renntag ein Lauf gestartet sein, um am folgenden Renntag einen neuen Ersatzreifen eintragen zu können.
- Wenn ein Fahrer Reifen verkauft, werden diese von seiner Liste gestrichen. Wenn der Käufer ein Fahrer ist, der nach diesen Regeln fährt, kann er diese Reifen nach diesen Regeln registrieren.
- Die einzigen zugelassenen Reifen sind die Hoosier H12 Slicks und die Hoosier H10 Regenreifen.
- Es ist nicht gestattet, Reifenwärmer zu verwenden oder die Reifen zu schmieren oder irgendwelche andere Mittel zu verwenden. Reifen sollten in keiner Weise weicher gemacht werden.
- Ab 2020 dürfen keine Auslassventile mehr verwendet werden.
- Wenn der in diesen Vorschriften aufgeführte Keurmeester (Prüfer) an einem Tag nicht anwesend sein, kann er durch eine andere angewiesene Person ersetzt werden. Dies wird dann dem NHRRG-Vorstand bekannt sein.

Das registrieren der Reifen:

- Jeder Fahrer erhält vor oder an seinem ersten Renntag ein Logbuch von der NHRRG. Der Fahrer muss seine angegebenen Reifen am Renntag gemäß diesen Vorschriften ins Logbuch eingetragen haben. Der Fahrer ist verpflichtet dieses Logbuch an jeden Renntag bei sich zu haben und auf Aufforderung jederzeit dem Prüfer vorlegen zu können.
- Außerdem muss jeder Fahrer vor jedem Renntag, **spätestens jedoch am Donnerstag vor dem jeweiligen Renntag bis 22 Uhr** seine Reifennummern gemäß dieser Bestimmungen per E-Mail an Bandkeurmeester@nhrrg.nl durchgeben! Ausgenommen ist der Renntag an Christi Himmelfahrt, diese muss dann bis spätestens Dienstag um 22.00 Uhr erfolgen.
- Der Fahrer ist selbst für die korrekte Weitergabe der Reifennummern verantwortlich, sowohl im Logbuch als auch per E-Mail an den Prüfer!

Sanktion wegen Verstoßes gegen diese Reifenbestimmungen:

Bei Verstößen gegen diese Reifenbestimmungen wird der Fahrer für diesen Tag von der Teilnahme ausgeschlossen und aus dem Ergebnis dieses Tages gestrichen. Alle Punkte, die an diesem Renntag vor dem Zeitpunkt der Feststellung des Verstoßes gesammelt wurden, verfallen daher automatisch.

Diese Strafe gilt in jedem Fall, wenn:

- Bei oder nach der Prüfung hat sich herausgestellt, dass die vom Fahrer per E-Mail und / oder Logbuch angegebenen Reifen **nicht** mit den Reifen am jeweiligen Tag des Rennens übereinstimmen. Schreibfehler und / oder Tippfehler liegen in der Verantwortung des Fahrers.
- Bei oder nach der Inspektion hat sich herausgestellt, dass das angegebene Reserverad an diesem Renntag **ohne** schriftliche Genehmigung des Prüfers im Logbuch auf dem Fahrzeug montiert wurde.
- Ein Fahrer erscheint **nicht** oder nimmt an keiner Inspektion teil. Ein Fahrer muss bei Aufforderung des Prüfers oder eines Vorstandsmitgliedes der NHRRG, entweder persönlich oder über den Funk direkt zu der vorgesehenen oder einer anderweitig ausgewiesenen Stelle fahren, ohne dass jemand anderes das Auto berühren darf. (also keine Temperatur- oder Reifenkontrolle!) Wird festgestellt, dass ein Fahrer dies nicht beachtet, wird dies als nicht an einer Inspektion teilnehmend gewertet.

- Bei oder nach der Prüfung sind am Renntag Reifen an dem Fahrzeug montiert, die nicht in der Reifenliste des betreffenden Fahrers aufgeführt sind.

In jedem Fall, der nicht unter diese Reifenverordnung fällt, entscheidet der Keurmeester (Prüfer) nach Rücksprache mit dem Vorstand.

NHR.44 EXHAUST SYSTEMS

If a silencer becomes ineffective or insecure during racing, the driver should automatically pull off. If the exhaust becomes ineffective within the last five laps, it may not be possible for the Start Marshal to issue a Black Flag, but you will automatically be removed from any result. Silencers must be effective in reducing noise.

1. Exhaust manifolds are free.
2. Any exhaust system passing through the driver's cockpit must be fully covered by a metal shield.
3. There must be a maximum of 10in (254mm) of tail pipe on the silencer, and must terminate rearwards or down under the vehicle.
4. Exhausts terminating at the side of the vehicle are no longer permitted.

The MS500 is the current permitted silencer. The MS500 is longer in body and more effective in reducing noise. No form of exhaust gas/temperature sensor is permitted.

NHR.45 COOLING SYSTEMS

Radiators are free, but must be fitted forward of the engine.

A single overflow pipe must be fitted to terminate within 152mm of the ground. All cooling systems are to be fitted with a pressure cap.

NHR.46 LIFTING EYES

All cars must be fitted with two lifting eyes under the bonnet, near turret tops or shock absorbers. Also, two lifting eyes must be fitted at the rear, in the boot area. If your vehicle has a chassis or roll cage member which can be utilised in these areas, the lifting eyes do not have to be fitted but damage may occur to tubes or panels if not. Towing eyes at the front and rear are permitted, but must not protrude from the front or rear panel.

NHR.47 WINDSCREENS / GLASS

1. A front windscreen may be fitted but must be of laminated glass, Makrolon, Perspex, Lexan or similar material.
2. Windscreen bar or bars must remain
3. A rear screen and rear quarters may be fitted but must be made out of Makrolon, Perspex, Lexan or similar material.
4. A windscreen wiper or wipers may be fitted
5. You may not fit glass, Perspex, Makrolon, Lexan or similar into the driver's side or passenger's side, front or rear door window apertures, or anything which may restrict access to the vehicle.
6. A metal upright, to a maximum 38mm, minimum 19mm, box or tube section, must be welded or bolted to the centre of the front windscreen aperture, or multiples equidistantly in the front windscreen aperture.
7. A wire mesh panel covering the driver's side of the screen is not permitted.
8. The fitting of temporary Perspex, Lexan or Makrolon shields to protect the driver in either inclement weather of dirty track conditions only, is permitted. Such shields may be attached to the bonnet or within the windscreen aperture, or both, and must not be of excessive size. The Scrutineer's decision regarding what constitutes excessive shall be final.

NHR.48 STOP LIGHTS

1. Either two stop/brake lights, or a centrally-fitted single stop/brake strip-light (no wider than 406mm (16")), must be fitted onto the parcel shelf, or hung from the roof in the case of hatchbacks. If two lights are fitted, they must be a minimum of 762mm (30") apart, facing rearward.
2. Lamps must be operated by the standard switch, as fitted to the car. No other switches or modifications are allowed.
3. Lamps must be a minimum of 76mm (3"), and a maximum of 127mm (5"), diameter square/rectangle.
4. Lamps must be a 21 watt intensity.

NHR.49 MIRRORS / GLASS

Look NHR 72

NHR.50 CATCH TANK

1. A wet sump oil catch tank, with a minimum capacity of 1 litre, must be fitted in the engine bay. It must have a minimum of one breather pipe connected to the engine. If the catch tank becomes ineffective during racing or practice, the car will be withdrawn from the event.
2. A dry sump system must have all breathers returning to the dry sump tank, and a catch tank is required, with a minimum of 1 litre capacity, and may be fitted near the dry sump tank.

NHR.51 BATTERIES & ELECTRICAL SYSTEM

1. Batteries must be securely fixed and covered with a rot-proof material if they are not of a sealed type.
2. Contact between the safety harness and battery must not be possible.
3. Battery must be a minimum of 152mm (6") from the fuel tank.
4. The battery position is free and a maximum of two batteries are allowed. Oversized batteries being used as ballast are not permitted.
5. A battery master switch must be fitted in the area of the rear left-hand window, and must be clearly marked — ON/OFF, or have an Electricity Danger Decal.
6. If an electric fuel pump is fitted, a switch must be fitted within easy reach of the driver.
7. A self-starter motor must be fitted, and in working order at all times.

NHR.52 FUEL TANKS & SYSTEMS

NHR 52.1

1. All fuel tanks must have a positive means of fixing (metal straps or bolted)
2. Filler caps must not be prone to spillage – no push-on caps. Caps must be metal and secure, or a screw on type
3. Fuel tanks, including filler caps, must be covered by a metal firewall
4. Fuel outlet must be from top of tank
5. A breather pipe, which must incorporate a one way valve, or a vent pipe must terminate below the tank so it would prevent spillage if inverted
6. All fuel pipes must be inside vehicle
7. Only road side fuel can be used (either Shell Optimax, BP Ultimate, or Esso Supreme). No additives permitted i.e. upper cylinder lubricants or Octane booster. For full specification please see NHR 70. BP Ultimate 102 is not a permitted fuel.
8. If there is a floor under the fuel tank, there must be four 50mm holes in the floor, in case of spillage.
9. A fuel shut off tap must be fitted within easy reach of the driver (must be suitably indicated by way of a sign).
10. Fuel lines must be metal or metal covered
11. A single electric fuel pump may be used in place of the original
12. Fuel tanks must be metal only or FIA approved
13. Fuel regulators are permitted

NHR.52.2 Size and Position of fuel tank

1. We recommend a fuel tank with a maximum total capacity of 18 litres at all meetings, except for long distance races.
2. The fuel tank must be fitted behind the driver.
3. If the fuel tank is behind the rear axle, a minimum of two horizontal steel tubes (minimum diameter 38 x 1.5mm) must be fitted between the chassis rails to protect the tank.
4. It is recommended that the formula moves towards the use of ATL fuel cells, or bag tanks.
5. If the car is fitted with a metal firewall, it must be effective, i.e. all holes/gaps, etc., must be filled/sealed. If the car is fitted with a firewall of any other material, a secondary metal enclosure must be constructed around the fuel tank (with its own filler cap), effectively enclosing the tank, but must be open at the bottom.

NHR.53 RACING NUMBERS

1. **SIDE OF CAR.** The driver's racing number must appear on both sides of the car. Preferably, these should be in large, American-style numbers. Background must extend a minimum of 50mm (2") beyond the outline of the number.
2. **FIN PLATES.** Must be used if aerofoil is not applicable, and the numbers must be a minimum of 229mm (9") high by 38mm (1.5") stroke, fitted on, or above the roof-line, but must not be higher than 305mm (12") in total, and 559mm (22") in length.
3. **AEROFOIL/FIN PLATES.** Numbers should be a minimum of 229mm (9") high by 38mm (1.5") stroke on each side fin so visible from both sides of the car.

4. Coulers of Fin Plates

- **Black on White**



NHR.54 DRIVER'S/SPONSOR'S NAME

1. A sun visor, to an approximate depth of 152mm (6"), with your name or nickname clearly sign written, must be fitted.
2. All sign-writing must be approved by the Promotion; other names permitted are those of sponsors and mechanics only.
3. The sun visor or a designated area on the vehicle may be required by the NHRPA if a promotional deal is secured.

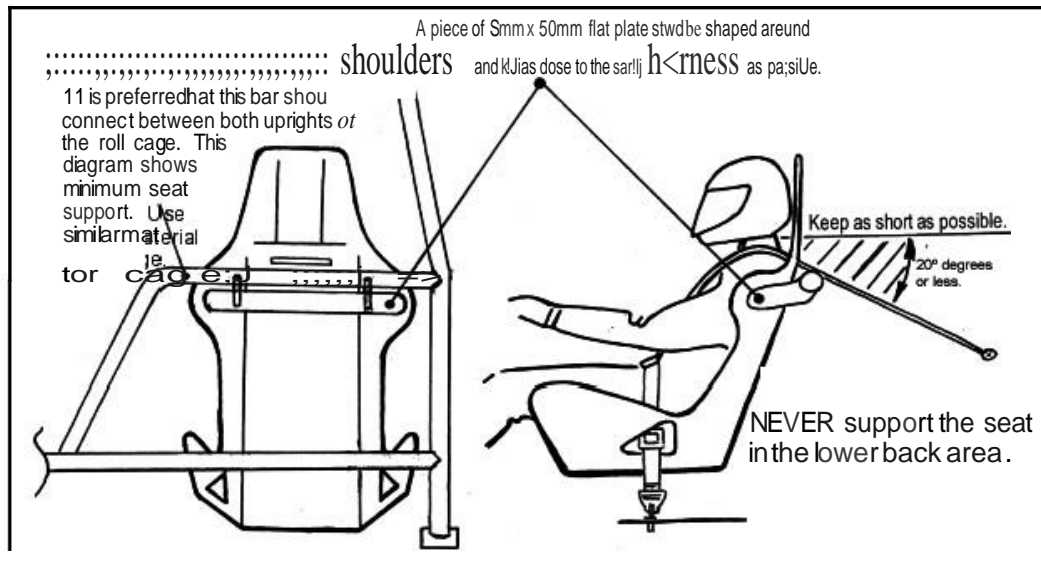
NHR.55 DRIVER'S SEAT

See diagram for fitting instructions.

1. Seats should occupy original position, where applicable.
2. Seats must be of competition type and adequately supported at shoulder height (see roll cage spec for material, size and position).
3. If a seat does not have structural stiffeners at sides and back, a framework must be made to strengthen seat.
4. Seats must be securely fitted and provide a strong head restraint; otherwise, the head restraint must be an integral part of the roll cage.
5. If you have an integral head restraint, it must be fixed top and bottom to avoid your head being forced under or over.
6. Driver must sit on the offside of the centre-line of the vehicle.
7. The measurement from the vertical centre line of the axle to the nearest part of the seat back, must be a minimum of 15in (37.5cm).

Over the years, we have had many unnecessary injuries due to badly fitted seats. They frequently occur in non-contact formulas, when perhaps a driver believes it is more unlikely that he will be involved in a serious incident, and he also believes that, if he is involved in a collision, the impact on his car will be from the front. However, this is often not the case. It is, therefore, imperative that you ensure your seat is really well supported, especially where the shoulder straps go through. You must also ensure that your seat cannot move sideways. The safety of your seat will be judged by the Scrutineers, and you will only be permitted to race when they are satisfied that you will be as safe as possible in any event. See diagram.





NHR.56 WINDOW NETS

A quick release cloth window net must be fitted to driver's door window aperture. Net spacing must be 76mm x 76mm maximum and must fill the window aperture from rear of door frame (B pillar) to in line with the centre line of the steering wheel.

NHR.57 NECK SUPPORTS

A Neck Brace or the HANNS Head Restraint (or similar device) is highly recommended.

NHR.58 SEAT BELTS

It is mandatory that 3in wide safety belts are used with 2in crotch straps. A full five point buckle release harness

(including NASCAR type) with crotch straps must be fitted and bolted to the floor and/or the roll cage. Shoulder belts with a sternum protection latch are highly recommended.

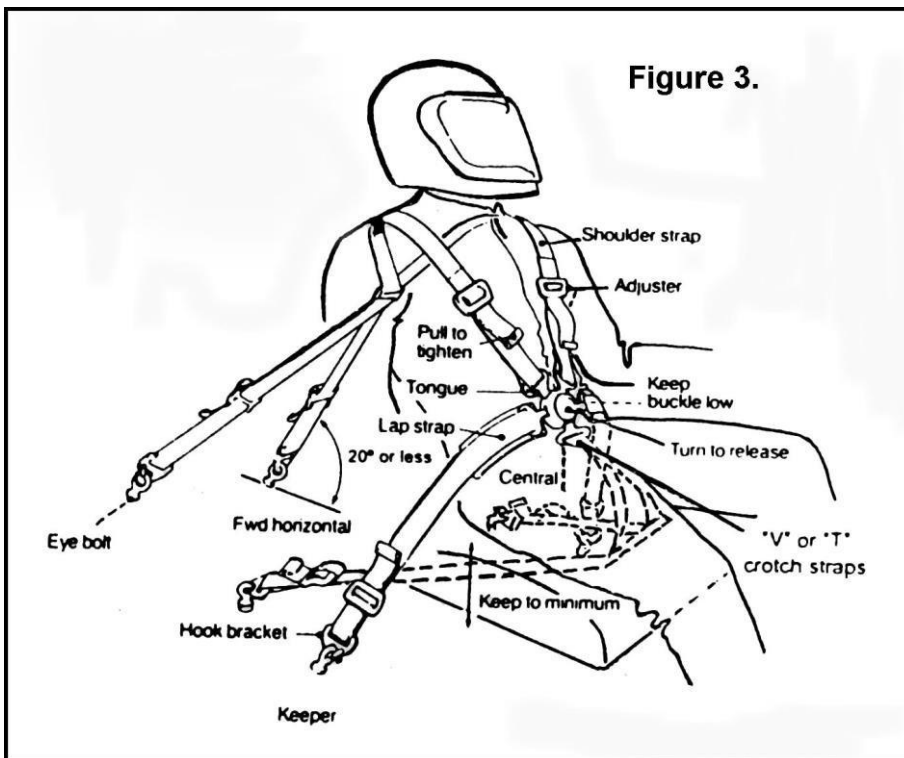
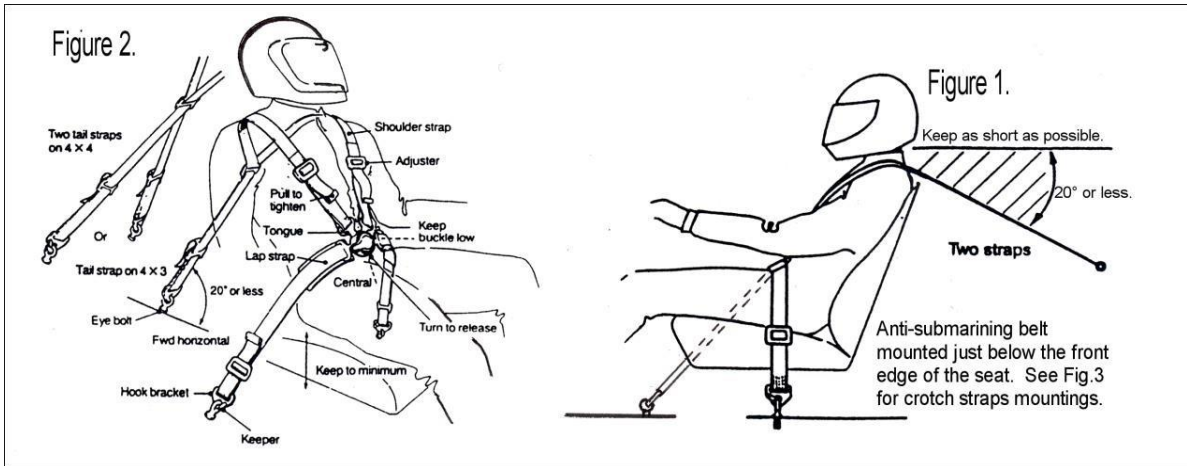
Following recent research made by leading safety harness manufacturers, new information has been made available with regard to the best way to fit your safety harness, which will further ensure your safety. Please study the diagrams below to ensure your safety harness is fitted correctly.

The lap belt/straps and crotch straps should not pass over the sides of the seat, but through it in order to wrap and hold the pelvic region over the greatest possible surface, the lap belt crossing it below the anterior-superior iliac spines (bony part of the hip). Under no circumstances should it be worn over the region of the abdomen. Lap belt/straps must terminate vertically downwards, and not forwards or rearwards of the hip joint. Lap straps should terminate symmetrically about the wearer on either side of the seat, about 500mm (20in) apart. The distance between the seating surface and the anchorage point should be kept to a minimum to prevent submarining. The location of the crotch strap mounting should be to the rear of the driver, and 250mm (10in) to 300mm (12in) apart. Fig. 2 shows the location for the tail straps, which should be horizontal to 20° below horizontal, and as close to the shoulder as is practical for optimum restraint.

Only safety belts comprising of separate shoulder, lap, and sub-straps will be permitted. The sub-strap must be used at all times and all belts must connect to the quick release buckle. The abdominal strap fixing point must be on the chassis, roll cage, or floor (for vehicles with no chassis), either side of the driver.

The shoulder straps must be supported at shoulder height. NASCAR type buckles must be fitted with lever on the right side of the driver. It is advisable to fit a secondary means of detent to prevent overall sleeves accidentally unhooking buckles during racing. A small section of tube grip elasticated bandage, slid over the hooked buckle, serves the purpose. Special attention must be paid to the condition of seat belt fixings once fitted. Information is available, from your Promotion, on the correct procedure to follow when fitting seat belts. Remember - your life depends on them, and belts, once involved in a severe accident, should be

discarded and replaced. Safety belts must not pass through the firewall - all connection points must be visible.



NHR.59 HELMETS / EYE PROTECTION

Helmets must be of a minimum standard as directed by British Oval Racing Safety Executive (B.O.R.S.E).
These are:

FIA8860-2004

Snell SA2005 Snell

SA2010

SFI Foundation 31.1A SFI Foundation 31.2A

The E2205 European standard helmet may be used in Fibre glass, Carbon or Tri-Composite form only NO

POLYCARBONATE helmets are allowed.

It is important that the helmet fits the driver correctly.

Shatterproof goggles/visors must be worn although tinted visors are not advisable. Your helmet must display the current ORCi (ORC10) sticker.

It will be a requirement in the near future for drivers to wear a device such as the HANNIS (Head Restraint) or similar device. This will require helmets with the restraint fixings on the side of the helmet. If your helmet is due for replacement please keep this in mind.

NHR.60 CLOTHING

1. Drivers must wear racing overalls of fire-retardant Proban, or higher specification material.
2. Drivers and mechanics must wear bright-coloured racing overalls, and these must be maintained in a clean and tidy condition when in public view.
3. Wet weather clothing must be worn in addition to, not instead of, racing overalls.
4. Fire retardant gloves and balaclavas are compulsory.

NHR.61 FIRE EXTINGUISHERS

Fire extinguishers are no longer compulsory, but if preferred, a 1kg Dry Powder Gauge Fire Extinguisher is highly recommended. This should be fitted in a tube with a spring top and should be within easy reach of the driver. Old type BCF (green) type extinguishers are not allowed. All tow vehicles must carry a minimum of a 2kg fire extinguisher, dry powder or gas, which must be within easy reach of the driver and mechanics at all times, especially when refueling.

NHR.62 FINAL PREPARATIONS & COLOURS

1. Make sure that, in the construction of your car, you have not included any flammable material; all original interior and exterior trim, mouldings, and wiring, must be removed (unless stated otherwise).
2. The external painting of the car must, at all times, be of professional appearance — preferably in bright colours, although any colour scheme is permitted.
3. A maximum of two cars may be painted in team colours, or painted to look similar to another car, unless it is required and specifically stated by the Promotion (i.e. Team Events). All sign-writing must be of a professional nature. Scrutineers are instructed to refuse any car which they consider unsafe, unsightly, or in any way offensive.
4. No on-board cameras are permitted without prior permission from the NHRPA.

NHR.63 VIOLATIONS

When referring to the engine, gearbox, differential, mechanical, or construction Rules & Regulations, the principle will always be:

1. Unless permission is specifically granted to make modifications (or any variation), nothing may be done to alter or change the Standard Parts in any way.
2. It is the responsibility of the driver to prove to the Promotion that the part is legal, by way of written proof of where the part originated. This must be undertaken within seven days, otherwise the part in question will be deemed to be illegal, resulting in immediate suspension from racing and referral for disciplinary action.
3. Presentation of a vehicle for Scrutineering is a declaration by the entrant that the vehicle is eligible for that event.

4. Car, engines, and fuel will be checked on a random basis. Violations, or refusal to allow an engine check, will result in an immediate suspension of all racing facilities.
5. All car and engine specifications will be taken from either the manufacturer's Technical Specification Books, or the Technical Service Data Books for cars, as published by Glass's Guide Service Limited. If there are any discrepancies occurring between books, the Promotion will exercise its judgment, which will be final in any dispute.
6. Clarification on any item may be sought from the NHRPA.
7. Unless these Rules state you can do it, you CAN NOT DO DO IT.

NHR.64 ENGINE SEALING

1. The NHRPA may at any time require your engine, or other parts, to be checked or sealed. This may or may not mean your engine/parts will automatically be checked. It could be that we wish to monitor your performance or seek clarification on any item. It is normal to strip engines/parts at all major championships unless they run consecutively in which case with agreement of NHRPA stripping may be postponed (see below).
2. Drivers wishing to have their engine sealed at build stage may do so. It will require two people (one should be an official, the other a Scrutineer) to be present at the final stages of build and will incur a charge based on the time and distance travelled. If this option is taken at major championships your engine will not require stripping, unless seals are not intact. Seals can only be removed by NHRPA officials and if removed without permission the engine/parts will be deemed illegal and the driver suspended pending Board of Control. If any engine/parts are sealed because Championship events are within a period, which may exclude that driver due to the rebuild time, a driver may, with the NHRPA's agreement, postpone stripping for three meetings maximum.
3. Provision for sealing must be made on either side of the sump, two head bolts (if not covered, in part or wholly, by rocker cover), two inlet manifold bolts, and two rocker cover bolts. If this is not done, you will lose the opportunity to have your engine sealed.

NHR.65 TIMING TRANSPONDERS & RACECEIVERS

1. A timing transponder must be fitted with direct line of sight to the track. The beam is projected at an angle, so the further you fit the transponder away from the floor the larger the hole will need to be. Transponders must be securely fitted and must have a permanent feed only being disabled by the master isolator. It would take a number of weeks to flatten a battery with the small current these units draw. You will be informed after practice if your module is not functioning, but following that if your transponder is still not working then you will not be lap scored electronically. Transponders must be positioned 1.8 metres from the furthest forward point of the car.
2. A Raceceiver is a communication system which has been widely used in the USA for some time. It is a one way communication link from the Steward to the drivers on track. The system enables the Steward to give instructions or warnings to a specific driver, or to all drivers warning of possible track hazards etc. When the Steward transmits via this system, his instructions/warnings are heard by every driver at the same time. The system has proved invaluable to those that have already installed it, and we believe it will improve both safety and the co-ordination of events. It is mandatory for drivers to purchase their own Raceceiver unit from Hoosier.

NHR.66 DATA LOGGING

Rev counters are mandatory as they are required for the conducting of noise tests. Other than lap times and engine rpm, no other downloadable data is permitted.

NHR.67 SCRUTINEERING OF NEW CARS

A new car to be introduced into the formula, must have permission from the NHRPA before it is built, and once ready to race, must be scrutineered at a meeting prior to the first meeting where it is intended to be raced. It is requested that drivers wishing to have pre-race Scrutineering carried out on their car should contact the NHRPA prior to that event, so that the NHRPA officials can ensure Scrutineers are expecting them.

NHR.68 RULE CHANGES

The Promotion may, at any time, make amendments to the specifications, in the interests of safety. It may make amendments in the interest of expense to the driver; or in areas that are determined to be detrimental to the future of the formula; or if unnecessary advantage has been deemed; or if it is felt the formula is drifting away from its original concept. Current registered drivers will be notified automatically, but if you are building a new car from these specifications, please check with the NHRPA, who will advise of any amendments.

NHR.69 FUEL SPECIFICATION

Permitted fuel specification from 1st January 2007 (this specification supersedes all previous specs).

1. All cars must only use fuel from road-side pumps (either BP Ultimate (not 102) or Shell V Power or Esso Supreme). (no additives are permitted i.e. Upper cylinder lubricants, Octane booster). As defined below. Petrol (Motor Gasoline of the type on sale to the general public from roadside filling stations— see NHR 53) BS 4040 (Leaded) Subject to a valid permit for use. LRG (Unleaded) BS EN 228 (Unleaded) BS7800 (Super Unleaded)
2. Petrol is a product refined from crude oil that contains a large number of identifiable compounds that can typically be 250 in number. These compounds can be identified and compared to the available petrol from major oil companies and suppliers.
3. Unless otherwise stated, or the distinction is made between leaded and unleaded petrol, major gasoline fuel shall meet the following; Acceptance levels for Octane numbers will be determined at 95% confidence level. Only additives to this motor gasoline fuel solely for the purpose of lead replacement are allowed.

Lead Replacement Gasoline, LRG, also known as LRP. Only additives from Sodium, Phosphorous, Potassium, or Manganese according to manufacturer's recommendations are allowed. Note; Manganese can enhance octane values in any petrol. Under no circumstances will values in excess of 0.005 grams/litre be permitted.

4. Lead in excess of EU directive 98/70EC requirements is illegal.

NHRPA reserve the right to amend the detail of the above specification to reflect any change occurring in the quality of the fuel on sale to the general public at any time.

| | BSEN 228 | BS7800 | | BS4040 | LRG/LRP | Test |
|----------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------|------------------|------------------|--|
| Mon (max) | 89.0 | 89.0 | Mon (max) | 89.0 | 89.0 | ASTM D2700/86 |
| Mon (min) | 85.0 | 86.0 | Mon (min) | 86.0 | 86.0 | ASTM D2700/86 |
| Ron (max) | 100.0 | 100.0 | Ron (max) | 100.0 | 100.0 | ASTM D2699/86 |
| Ron (min) | 95.0 | 97.0 | Ron (min) | 97.0 | 97.0 | ASTM D2699/86 |
| Lead (max) | 0.005 Test ASTM D3237 | 0.005 Test ASTM D3237 | Lead (max) Lead (min) | 0.15 - | - 0.005 | ASTM D3341 / IP362 ASTM D3237 / D3341 / IP362 |
| Density 15° | 0.720- 0.775 | 0.720- 0.775 | Density 15° | 0.720 – 0.775 | 0.720 – 0.775 | ASTM D1298 / D4052 |
| Oxygen % Max | 2.7% w/w | 2.7% w/w | Oxygen % max | 2.7% w/w | 2.7% w/w | Elemental |
| Nitrogen % Max | 0.1% w/w | 0.1% w/w | Nitrogen % max | 0.1% w/w | 0.1% w/w | ASTM D4629 / IP379 |
| Benzene % max | 1.0% v/v | 1.0% v/v | Benzene % max | 1.0% v/v | 1.0% v/v | EN238 |
| Sulphur | 150mg/kg | 150mg/kg | Sulphur | 150mg/kg | 150mg/kg | EN ISO 14596 / ASTM D2622 |
| Olefins* | 18% v/v | 18% v/v | Olefins* | 18% v/v | 18% v/v | ASTM D1319 |
| Aromatics* | 42% v/v | 42% v/v | Aromatics* | 42% v/v | 42% v/v | ASTM D1319 |

* Olefins and Aromatics values are expressed as a percentage of total fuel

NHR.70 Opel 2.2 Hotrod motor

Algemene voorwaarden

De Hot Rod vereniging gaat, onder bepaalde voorwaarden, akkoord met het gebruik van de Opel 2.2. motor in hun klasse en hebben daarover afspraken gemaakt met Montronic.

De motoren en de daarbij behorende componenten mogen uitsluitend door Montronic worden geleverd, tevens mag de revisie c.q reparatie en aanpassingen aan de motoren en bijgeleverde componenten uitsluitend door Montronic worden verricht, uitgezonderd hiervan zijn de startmotor en de dynamo.

Om gelijkheid in de klasse te waarborgen zullen alle motoren, door Montronic, worden afgetest en verzegeld.

Bij het verbreken of verloren gaan van een of meerdere zegels dient men onverwijld contact op te nemen met de Vereniging.

Bij verkoop van de auto en/of motor dient overeenkomstig het bepaalde in de koopovereen-komst in acht te worden genomen.

De computer zal na elke race door de vereniging worden ingenomen en voor elke wedstrijd worden gewisseld.

Motorspecificatie **OPEL 22 SE 2.2 Liter 16 V.**

De Opel 2.2. is een verzegelde motor welke in de Hot Rod klasse onder de volgende voorwaarden/eisen is toegestaan:

Verzegeling: De motor is op 4 plaatsen verzegeld. Te weten 2x kleppen-deksel en 2x carter. Indien de verzegeling verbroken c.q. verloren is gegaan dient men dit onverwijld te melden aan de organisatie.

Motor: Opel Z 22 SE
Boring: 86,0 mm.
Slag: 94,6 mm.
Slagvolume: 2198 cc.
Verbrandingsruimte: 61 cc.
Compressie verh.: 1:11

Brandstofsysteem: Injectie
Dubbele Throttle Bodies Ø 45, Airhorn 70 mm.hoog.
Benzinedruk 4 bar(+/- 0,1 bar) Injectors
Montronic S 13 Inlaatspruitstuk onbewerkt
lengte 5 cm. Luchtfiler is verplicht. Type is vrij.

Onderdelen: Uitsluitend door Montronic te leveren.

Vermogen : Het motorvermogen is op 8000 toeren bergrensd .

Computer: Verzegeld en kan door de organisatie ten alle tijden worden ingenomen/gewisseld.

Vliegwiel/Starterkrans: Vrij
Vliegwiel, zoals meegeleverd Ø 215 mm. Gew.2,75 kg.
Merk koppeling is vrij, mits 184 mm.
Starterkrans met flexplaat, zoals meegeleverd.
Ø 288 mm, Gew. 1,25 kg.

| | | |
|-----------------------------|--|--|
| Cilinderkop: | Kophoogte: | 128,2 mm +/- 0,1 |
| | Koppakking: | Std 0,45 mm Opel-93170143 |
| | Koppakking boring: | 87,0 mm |
| | Volume i.d.cilinderkop: | 48 cc. |
| | Inlaatklep: | Schotel Ø 35,1 mm. Gewicht 43 gram Steel Ø 6 mm. |
| | Uitlaatklep: | Schotel Ø 30,1 mm. Gewicht 43 gram Steel Ø 6 mm. |
| | Klepzitting: | Max.diam.inlaatkanaal: Ø 30,90 mm Max.diam.uitlaatkanaal:Ø 24,75 mm |
| | Inlaatkanaal: | Onbewerkt 47,5 x 31,00 mm. |
| | Uitlaatkanaal: | Onbewerkt 38,5 x 23,00 mm. |
| | Klepstoters: | Hydraulisch |
| | Tuimelaar: | 42 gram |
| | Nokkenas: | Inlaat : Montronic 10 Uitlaat: Montronic 11 |
| | Bougies: | Vrij. Bosch HLR8 STEX AC Delco 12571040 |
| Koppelingshuis: | Vrij Uitsluitend te gebruiken, zoals deze door Montronic is meegeleverd. Gewicht: 6,00 Kg. | |
| Zuiger + Drijfstang: | Zuiger: Type: Montronic P 125 Zuigerdiameter: Ø 86,00 mm. | |
| | Drijfstang: Gew:Drijfstang+Bouten+Lagers=585 Gr. Lengte Drijfstang, hart op hart, 146,50 mm Drijfstang boring krukzijde 52,120 mm Zuigerpenoog met lager 22,20 mm | |
| Blok: | Aluminium Cilinderwand: Nicocil Blokhoogte: 221, 00 mm | |
| | Krukas: Gewicht: 17,00 kg. Gietcode: 7327 | |
| Uitlaat: | Vrij. Uitlaat 4 in 1 en 4 - 2 - 1 Voorpijp Ø 44 mm Lengte voorpijp 1=60 cm +/- 2=60 cm +/- 3=60 cm +/- 4=60 cm +/- Lengte collector: 12 cm +/- Diameter uitwendig: 59,00mm. | |

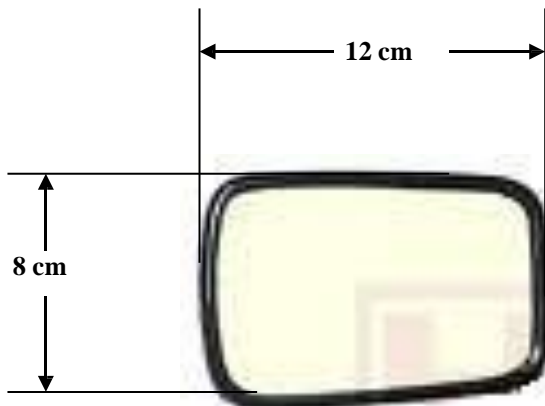
NHR 71. Motoren algemeen

Zuigerbodem koeling is vrij

NHR 72. Spiegels

Buitenspiegel rechts en links en binnenspiegel zijn verplicht.

De minimum maat voor de buitenspiegels is: 8*12 cm



NHR 73. Gewicht

NL: Auto's kunnen ten alle tijden onderworpen worden aan een weging.

Het gewicht van de auto dient ten alle tijden 700kg te zijn. Daarbij moet rekening worden gehouden dat slijtage van remmen, banden en verbruik van vloeistoffen van invloed is op het gewicht. Het gewicht van 700 kg is zonder coureur en zijn race uitrusting (overall, helm etc.)

Het is toegestaan om gewichten in de auto aan te brengen. Deze gewichten dienen gebout of gelast te worden aan het chassis. Maximaal toegevoegd gewicht mag 20 kg zijn.

Procentueel gewicht linkerkant auto: maximaal 54% van totaal

1. Iedereen, waarbij geconstateerd wordt dat het gewicht niet conform reglement is ontvangt een waarschuwing.
2. Wordt een deelnemer voor de tweede keer afgekeurd op het gewicht van de auto dan volgt wederom afkeur. Punten blijven behouden maar er volgt een schorsing van 1 wedstrijddag.
3. Bij de derde constatering volgt een schorsing van 2 wedstrijddagen.

DE: Die Fahrzeuge können zu jeder Zeit gewogen werden.

Sie müssen, sobald der Renntag gestartet ist, die minimal und / oder maximal zugelassenen Gewichte, wie unten aufgelistet, erreichen.

Die Fahrer müssen dabei einen Verschleiß von Bremsen, Reifen und den Verbrauch von Flüssigkeiten während eines Rennens berücksichtigen, der, abhängig von der Länge eines Rennens, mehr als 3 kg ausmachen

kann. Alle Gewichte sind ohne Fahrer, Helm oder sonstigen Gegenständen

Das minimale Gewicht eines Hot-Rod ist zu jeder Zeit 700kg. Fahrzeuge mit Untergewicht führen zu einer Sperre von zwei Renntagen. Zusätzlich werden alle Punkte für den Renntag, an dem das Fahrzeug als Untergewichtig galt, aberkannt.

Ein Zusatzgewicht ist zugelassen, welches sicher festgeschraubt oder festgeschweißt werden muss. Das maximale Gewicht was zugefügt werden darf beträgt 20 KG.

Prozentuales Gewicht Linke Seite – Das maximale Gewicht der linken Seite ist 54%

1. Jeder, der beim ersten Mal oberhalb dieser Gewichte erwischt wird, bekommt alle Punkte für diesen Renntag, an dem das Auto als nicht Gewichtskonform erklärt wurde, aberkannt.
2. Wird man zum zweiten Mal oberhalb dieser Gewichte erwischt, bekommt man alle Punkte für diesen Renntag, an dem das Auto als nicht Gewichtskonform erklärt wurde, aberkannt und eine Sperre von einem Renntag.
3. Wird ein Fahrer zum dritten oder wiederholten Mal oberhalb einer dieser Gewichte erwischt, so verdoppelt sich die Strafe automatisch.

NHR 74. Geluid

NL: Maximale geluidsniveau is 96 DB. Er kunnen per promotor afwijkingen zijn in de regels, raadpleeg hiervoor het reglement van de betreffende promotor.

Bij het niet voldoen aan bovenstaande norm dienen maatregelen genomen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan een airbox of het aanbrengen van een tweede geluidsdemper.

DE: Die maximale Lautstärke eines Fahrzeuges darf den Wert von 96 db nicht überschreiten. Es können jedoch je nach Veranstalter Abweichungen vom den Regeln vorkommen, dazu seht bitte in das vom Veranstalter eigene Reglement.

Bei Überschreitung der oben angeführten Lautstärke müssen Maßnahmen getroffen werden. Hierzu kann an folgende Maßnahmen gedacht werden, Airbox oder Anbringen eines weiteren Schalldämpfers.

NHR 75. Kleding coureur

NL: Zie voor kledingvoorschriften het algemeen reglement van de betreffende promotor.

DE: Für die Kleidervorschriften seht bitte in das allgemeine Reglement des betreffenden Veranstalters.

NHR 76. Uitleg puntentelling

1. De puntentelling voor de manches + finale is als volgt

| Positie | Manche Vorlauf | Finale |
|----------------|---------------------------|---------------|
| 1 | 15 | 25 |
| 2 | 14 | 23 |
| 3 | 13 | 22 |
| 4 | 12 | 21 |
| 5 | 11 | 20 |
| 6 | 10 | 19 |
| 7 | 9 | 18 |
| 8 | 8 | 17 |
| 9 | 7 | 16 |
| 10 | 6 | 15 |
| 11 | 5 | 14 |
| 12 | 4 | 13 |
| 13 | 3 | 12 |
| 14 | 2 | 11 |
| 15 | 1 | 10 |
| 16 | 1 | 9 |
| 17 | 1 | 8 |
| 18 | 1 | 7 |
| 19 | 1 | 6 |
| 20 | 1 | 5 |

| Positie | Manche Vorlauf | Finale |
|---------|-------------------|--------|
| 21 | 1 | 4 |
| 22 | 1 | 3 |
| 23 | 1 | 2 |
| 24 | 1 | 1 |
| 25 | 1 | 1 |

2. De coureur krijgt in de NK wedstrijden alleen punten wanneer de volledige race is gereden en dus de finish heeft gehaald. Met als toevoeging dat bij de NHRRG Cup wedstrijden ook de uitvallers punten krijgen. Zij dienen dan wel aan de start te verschijnen en krijgen als laatst geklasseerde punten voor de NHRRG Cup. Zie ook straffen

3. Strepwedstrijd NK: De wedstrijd met de minste punten van het jaar word in mindering gebracht of de niet gereden wedstrijd.

- 4. De NHRRG kampioen moet de achter spoiler zwart wit geblokt spuiten (of plakken).
- 5. De SuperCup winner moet zijn spoiler in de kleur goud spuiten (of plakken).
- 6. De Nederlandse kampioen moet zijn spoiler in de kleur zilver spuiten (of plakken).
- 7. Haalt een coureur 2 of 3 kampioenschappen moeten de kleuren gekombineert worden op de spoiler.

NHR 77. Lidmaatschap NHRRG

Om deel te kunnen nemen aan de races bij de National Hotrods dient een coureur lid te zijn van de rijdersvereniging NHRRG. Het lidmaatschapsgeld bedraagt 60 euro per seizoen en dient voor de eerste keer deelname in een seizoen betaald te zijn.

Bankgegevens NHRRG

NHRRG

Rabobank Maashorst

Horst aan de Maas

Rekeningnummer : 1346.40.659

IBAN Nr. NL46rabo0134640659

BIC of Swift Nr.raboNL2U

NHR 78. Inschrijven coureurs

NL: Rijders a.u.b. voor elke wedstrijd aanmelden via -
aanmelden@nhrrg.nl

Bij wedstrijden op Raceway Venray dienen de rijders zich ook op de site van Raceway Venray en NHRRG aan te melden.

Bij niet aanmelden of niet tijdig aanmelden moet de betreffende rijder van achteraan starten.

DE: Wir bitten die Fahrer sich frühzeitig für jedes Rennen anzumelden unter -
aanmelden@nhrrg.nl

Bei Veranstaltungen auf dem Raceway Venray müssen sich die Fahrer über die Website des Raceway Venray und der NHRRG anmelden.

Bei nicht Anmelden oder nicht zeitig anmelden muß der betreffende Fahrer von ganz hinten starten.

NHR.79 Startopstelling / Startaufstellung

U wordt in de eerste manche opgesteld door de NHRRG (Startopstelling die is uitgeven).

In de tweede en derde manche dient u exact dezelfde plaats zelf in te nemen.

Dus ook als er voor of naast U een medecoureur niet aanwezig is gaat u op dezelfde plaats staan en blijft de plaats van de coureur die niet aanwezig is open, zelfs als dit een complete rij is. Bovenstaand wordt door de organisatie gecontroleerd, indien u niet op de aan u toegewezen plaats staat kunt u hiervoor bestraft worden(Rest van de dag achter aan).

Im ersten Lauf werdet ihr durch die NHRRG aufgestellt (Startaufstellung die ihr erhalten habt).

Im zweiten und dritten Lauf müsst ihr exakt und selbstständig den selben Startplatz einnehmen wie im ersten Lauf.

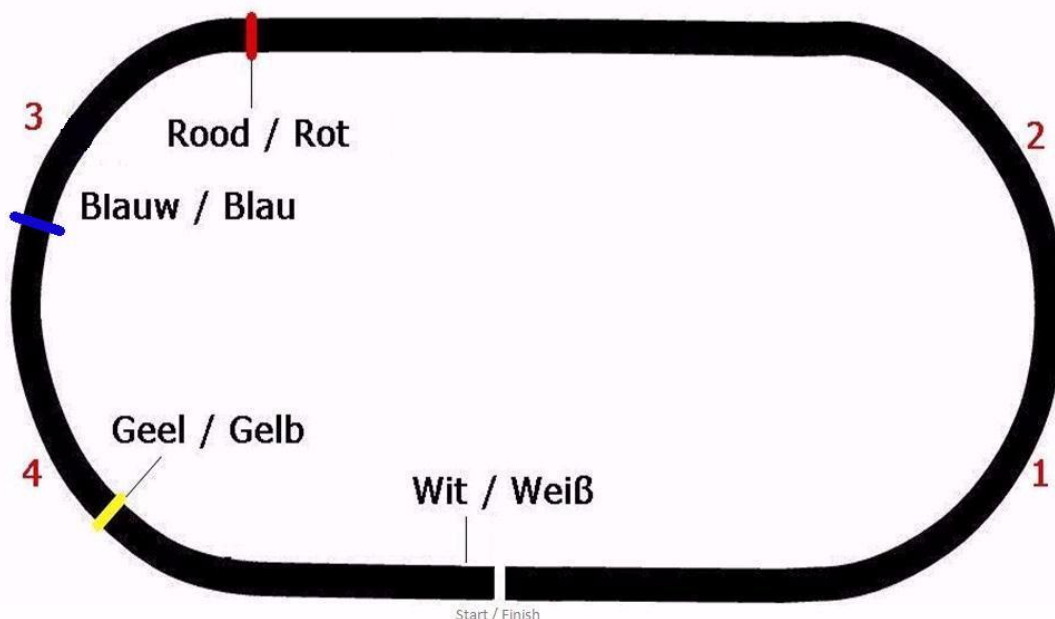
Auch dann wenn durch den Ausfall eines anderen vor oder neben euch ein Platz frei geworden ist, auch dann wenn hierdurch eine komplette Reihe frei bleibt.

Oben aufgeführtes wir durch die Rennleitung kontrolliert.

Eine Nichteinhaltung kann zu einer Bestrafung führen. (Rest vom Tag aus der letzten Startreihe.)

Startgroepen indeling / Startgruppen Einteilung vanaf / ab 16-07-2017

Neu / Nieuwe vanaf / Ab 16-07-2017



NHR 80. Protest

De kosten bij een protest tegen een motor bedragen € 1500,-

Na de Supercup race moeten de eersten drie de motor voor de controle beschikbaar stellen zonder vergoeding.

NHR. 81 Veiligheidsbeugel aandrijfjas / Sicherheitsbügel Antriebswelle

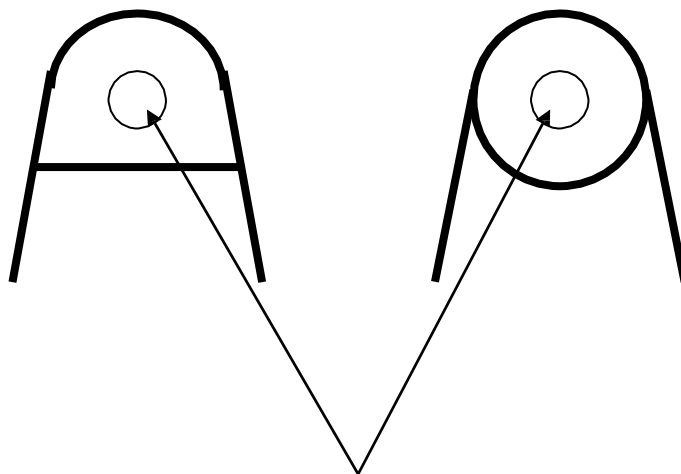
Nederlands

Als de aandrijfjas zich boven de vloer bevindt en een tunnel gemonteerd is van fiberglas, metaal, kevlar, of koolstof, dienen er verstevigingbeugels gemonteerd gelast of degelijk geschroefd te zijn. De eerste verstevigingbeugel moet boven de kruiskoppeling aan versnellingsbak geplaatst worden en verdere dan om de 25/30 cm tot aan het achter schutbord. Het materiaal dient van staal en minimum 40 mm breed en 3 mm dik te zijn. Deze beugels dienen er voor als de aandrijfjas breekt, en dan niet in de auto kan gaan slingeren.

Deutsch

Wenn sich die Antriebswelle oberhalb der Bodenplatte und in einem Tunnel aus Fiberglas, Metal, Kevlar oder Kohlefaser befindet, müssen zusätzliche Sicherheitsbügel angebracht werden. Diese müssen verschweißt oder mit großen Schrauben verschraubt werden. Der erste Sicherheitsbügel muss über dem Kreuzgelenk am Getriebe angebracht werden, weitere Bügel müssen dann im Abstand von 25 bis 30 cm bis hin zur hinteren Schutzwand angebracht werden. Die Bügel müssen aus Stahl mit einer Mindestbreite von 40 mm und einer Mindestdicke von 3 mm gefertigt werden. Diese Bügel dienen der Sicherheit und soll verhindern das die Antriebswelle bei einem Bruch durch das Fahrzeug geschleudert wird.

Beispiele/vorbilden



Antriebswelle / Aandrijfjas

NHR.82 Strafen NHRRG

Nederlands

1. Startopstelling:

Als een rijder niet op zijn eigen toegewezen startplaats staat wordt de betreffende rijder voor de rest van de dag achteraan geplaatst.

Bij een valse start mag de wedstrijdleiding beslissen om de desbetreffende rijder vanuit de laatste start rij te laten starten. Bij het herhalen van een valste start moet de rijder direct de wedstrijd verlaten en zal voor de volgende manches van de betreffende dag achteraan gestart moeten worden.

Blijft een rijder bij de start door technische problemen staan dan moet deze bij een herstart vanuit de laatste startrij vertrekken of de wedstrijd verlaten.

2. Contact, drukken, leunen etc.

Licht contact in onze takt van sport is niet te vermeiden (wat licht contact inhoudt wordt bepaald door de wedstrijdleiding).

Contact wat door de wedstrijdleiding gezien wordt en niet is toegestaan zal middels het algemene communicatiekanaal (radio) worden medegedeeld aan de betreffende rijder (startnummer), een zogenaamde waarschuwing. Wordt er geen gehoor gegeven na meerdere waarschuwing (2) volgt hierop een **balk**, het terugplaatsen van de coureur in de einduitslag van de manche (nader te bepalen hoeveel plaatsen het hierom zal gaan). Is het contact dusdanig zwaar dan zal de betreffende rijder verzocht worden via een zwarte vlag en middels de radio de wedstrijd te verlaten (**Zwart**).

Een rijder die zijn tegenstander van de baan drukt, in dit geval maakt het niet uit of hij WEL of NIET kan doorrijden, wordt uit de wedstrijd gehaald (**Zwart**). Resulteert dit in een rode vlag situatie waardoor de race geen vervolg meer zal krijgen dan zal de uitslag van de race -1 ronde terug aangehouden worden. De veroorzaker van een rode vlag situatie wordt uit de einduitslag gehaald en krijgt hierdoor geen punten. **Zie ook NHR.83 Vlaggenignalen en hun betekenis**

Rijders die voor eigen rechter moeten spelen worden voor de betreffende wedstrijddag uitgesloten en gestraft met een schorsing van een half jaar. Bedreigingen worden met tenminste 3 wedstrijddagen bestraft.

3. Teams:

De rijder zelf is verantwoordelijk voor het gedrag van zijn team en aanhang. Een team die andere rijders fysiek aanvallen wordt per direct uitgesloten voor de betreffende wedstrijddag en geschorst voor een half jaar. Bedreigingen worden met tenminste 3 wedstrijddagen bestraft.

4. Bedreigingen van een rijder tegen de wedstrijdleiding

Mocht een rijder zijn ongenoegen uiten in de vorm van geweld of bedreigingen naar de wedstrijdleiding dan zal deze geschorst worden voor de betreffende wedstrijddag. Een vervolg van de nog op te leggen straf wordt nader bepaald en schriftelijk medegedeeld. Een eventuele straf kan zijn !

Beledigingen = 1 tot 3 wedstrijden uitgesloten van wedstrijden.

Bedreiging = 3 wedstrijden uitgesloten van wedstrijden.

Geweld = je na zwaarte van geweld 1 jaar of levenslang.

5. Bedreigingen tussen rijders:

Zonder dat de ernst en inhoud van een bedreiging geuit aan een bestuurslid of andere rijder bekend is, kan de NHRRG helaas geen maatregelen treffen. Is dit wel bekend dan zal de NHRRG maatregelen treffen zoals in punt 3 is beschreven.

6. Radio:

Rijders dienen zelf zorg te dragen voor een juiste werking van de door hun aangeschafte communicatiematerialen (RaceReceiver). Aanwijzingen die door de wedstrijdleiding worden gemeld dienen te allen tijde te worden opgevolgd. Mocht dit niet gebeuren kan de betreffende rijder uit de einduitslag genomen worden. Negeren van de wedstrijdleiding door middel van de oortjes of vlaggen wordt bestraft, dit kan een balk zijn of uitsluiting van de gereden manche.

7. Briefing:

Elke rijder dient tijdig op het vooraf aangegeven tijdstip aanwezig te zijn voor de briefing. Bij het niet komen opdagen op de briefing moet de rijder de gehele dag achteraan starten. De radio "RaceReceiver" dient altijd werkend (volle batterij) meegenomen te worden naar de briefing.

8. Straffen buiten het reglement om:

NHRRG behoudt het recht om het straffen reglement uit te breiden en hardere straffen uit te spreken dan hierboven is vastgelegd.

Deutsch

1. Startaufstellung:

Sollte ein Fahrer nicht auf seinem zugewiesenen Startplatz starten wird der betreffende Fahrer für den Rest des Renntages aus der letzten Reihe starten müssen.

Bei einem Fehlstart entscheidet die Rennleitung ob der betreffenden Fahrer den nächste Neustart aus der letzten antreten muss. Bei wiederholtem Fehlstart eines Fahrers muss der betreffende Fahrer die Startaufstellung verlassen und der Lauf ist für ihn beendet, weiter hin muss er beim nächsten Lauf aus der letzten Reihe starten.

Bleibt ein Fahrer durch technische Probleme beim Start stehen muss er den Neustart aus der letzten Reihe in Angriff nehmen oder gegebenenfalls den Lauf verlassen.

2. Kontakt, Drücken, Schieben, Anlehnen usw.

Geringfügige Berührungen sind in unseren Sport nicht zu vermeiden (Was Geringfügig ist entscheidet die Rennleitung) .

Kontakt der durch die Rennleitung gesehen wird und nicht zugelassen ist wird mit einer Verwarnung geahndet und dem betreffenden Fahrer (Startnummer) über Funk mitgeteilt. Wird der betreffende Fahrer ein zweites Mal verwarnt folgt hier nach ein Balken und wird somit im Endergebnis zurückversetzt (wie viel plätze es sein werden wird nach dem Lauf entschieden). Sollte der Kontakt zu stark sein wird dem betreffende Fahrer über Funk mitgeteilt den Lauf zu verlassen (SCHWARZ).Ein Fahrer der einen Gegner von der Strecke drückt egal ob er weiterfahren kann oder nicht wird er sofort aus dem Rennen genommen (Schwarz). Sollte es dabei zu einen Rennabbruch kommen wird der Lauf mit einer Runde zurück gewertet. Der Verursacher des Rennabbruchs (Rot) wird aus der Wertung genommen und erhält keine Punkte. Siehe auch **NHR.83 Vlaggensignalen en hun betekenis**

Fahrer die meinen den eigenen Richter spielen zu müssen werden mit sofortiger Wirkung vom Renntag ausgeschlossen und mit einer Strafe von einem halben Jahr bestraft. Bedrohungen werden mit mindestens 3 Renntagen bestraft.

3. Teams :

Der Fahrer ist immer für sein Team oder Anhang verantwortlich. Ein Team der einen anderen Fahrer Körperlich angreifen wird mit sofortiger Wirkung vom Renntag ausgeschlossen und mit einer Strafe von mindestens einem halbe Jahr bestraft. Bedrohungen werden mit mindestens 3 Renntagen bestraft.

4. Androhungen eines Fahrers gegen die Rennleitung:

Sollte ein Fahrer gegen die Rennleitung mit Gewalt oder Androhungen oder mit sonstigen Mitteln vorgehen wird er von Renntag ausgeschlossen. Eine weitere Bestrafung wird ihm dann Schriftlich mitgeteilt. Eventuelle Strafen können sein!

Beleidigungen = 1 bis 3 Renntage Strafe.

Beschimpfungen und Androhungen = 3 Renntage Strafe.

Gewalt = je nach Schwere des Vorfalls 1 Jahr Strafe oder Lebenslang.

Ein Fahrer der unter Androhung jeglicher Art eine ausgesprochen Entscheidung der Rennleitung oder Vorstand erzwingen will wird mit einer Strafe von mindesten einem Renntag bestraft.

5. Androhungen von Fahrer zu Fahrer

Ohne das die Androhungen von einem Vorstandmitglied oder anderen Fahrer gehört werden kann die NHRRG keine Schritte unternehmen, sollte es aber gehört werden gelten dieselben Strafen wie in Punkt 3 schon erwähnt.

6. Die Fahrer haben dafür Sorge zu tragen das ihr Funk zu jeder Zeit funktioniert. Die Fahrer haben die über Funk gegebenen Anweisungen zu befolgen.

Bei nicht befolgen wird der betreffende Fahrer aus dem Rennen genommen. Ignorieren der Anweisungen der Rennleitung sei es über Funk oder über Fahnen wird bestraft, je nach Vorfall kann dies mit einem Balken oder der Disqualifikation geahndet werden.

7. Briefing :

Jeder Fahrer hat zum angegebenen Zeitpunkt zum Briefing zu erscheinen. Bei nicht erscheinen muss der betreffende Fahrer aus der letzten Startreihe starten. Zum Briefing müssen die Fahrer ihren RaceReceiver (Funk) mit vollgeladener Batterie mitbringen.

8. Die NHRRG behält sich vor diesen Strafen Katalog anzufüllen und gegebenenfalls härtere Strafen auszusprechen.

NHR.83 Vlaggenignalen en hun betekenis

Nederlands

De start:

Na twee opwarmronden moeten alle coureurs hun startplaats weer innemen. Pas als alle race-wagens stil staan wordt de start vrijgegeven. Bij een stilstaande start wordt een groene en een rode vlag getoond, is de rode vlag boven moet iedereen wachten tot dat de groene vlag gezwenkt wordt, dan is de start vrijgegeven.

Ongezwente gele vlag:

Opgepast, het circuit is plaatselijk geblokkeerd. Er bevinden zich een of meerdere coureurs in hun gestrande Race-wagens (maar niet op de racelijn).

Gezwente gele vlag:

Circuit praktisch geheel geblokkeerd door een of meerdere racewagens. Iedere coureur dient zijn snelheid te verminderen en er mag niet meer ingehaald worden. De pacecar vangt de koploper in en blijft zolang op het circuit tot dat deze is vrijgemaakt. (De rondes achter de pace-car worden meegeteld.) Als de pace-car het circuit verlaat, wordt de start met de groene vlag weer vrij gegeven. Na het zwenken van de groene vlag mag er weer ingehaald worden.

Blauwe vlag:

Dit betekend voor de desbetreffende coureur lijn houden en niet meer wisselen tussen binnen en buiten baan of omgekeerd, daar een snellere coureur wil inhalen. Blokkeren wordt meteen met schorsing bestraft.

Rode vlag:

Meteen stoppen, wedstrijd wordt onderbroken.

Wordt de wedstrijd in de eerste 5 rondes onderbroken, volgt er een nieuwe start in de oorspronkelijke startopstelling. Wordt de wedstrijd onderbroken na 5 rondes dan volgt er een herstart in de volgorde waarop de race-wagens de finishlijn in de vooraf gereden ronde hebben gepasseerd. De veroorzaker (s) van de rode vlag mag niet meer aan deze manche deelnemen. Wordt de wedstrijd in de laatste 5 rondes onderbroken, volgt er GEEN nieuwe herstart meer. De manche is dan afgelopen. De einduitslag wordt aan de doorkomst van de vorige ronde bepaald. De veroorzaker (s) van de rode vlag worden uit de einduitslag van deze manche verwijderd.

Zwart - wit geblokte vlag:

Dit is de finishvlag. De eerste 3 coureurs worden hiermee afgevlagd. Dan volgt de rode vlag waarmee de wedstrijd beëindigd wordt. Men dient nog een ronde te rijden en de snelheid geleidelijk te verminderen.

Gele vlag met rode streep:

Pas op, op het circuit bevindt zich olie of andere vloeistoffen. Gedeeltelijk glad.

Zwarte vlag:

Directe diskwalificatie van de wedstrijd. Men dient het circuit direct te verlaten. Wordt de zwarte vlag meerdere malen genegeerd, dan moet de coureur voor deze wedstrijd dag opladen. Aan de volgende racedag moet deze coureur de hele dag achteraan starten.

Balk:

Deze balk wordt getoond bij onreglementair gedrag tijdens een manche. Dit betekent, een of meerdere plaatsen terug in de uitslag.

Flaggensignale und Ihre Bedeutung

Deutsch

Der Start :

Nach den beiden Aufwärmrunden müssen alle Ihren Startplatz wieder einnehmen , erst wenn das letzte Fahrzeug steht wird der Start freigegeben .

Beim stehendem Start werden eine grüne und eine rote Flagge gezeigt , ist die rote Flagge oben hat jeder darauf zu warten bis das die grüne Flagge geschwenkt wird und somit der Start freigegeben wird .

Gelbe Flagge nicht geschwenkt:

Achtung , die Rennstrecke ist teilweise blockiert. Es befinden sich ein oder mehrere Fahrer in ihren Fahrzeugen auf der Rennstrecke (aber nicht auf der Rennlinie).

Geschwenkte gelbe Flagge :

Die Rennstrecke ist durch ein oder mehrere Fahrzeug blockiert , jeder hat sofort die Geschwindigkeit zu DROSSELN und nicht mehr zu ÜBERHOLEN .

Das Startfahrzeug fängt den Führenden ein und bleibt solange auf der Rennstrecke bis das Problem beseitigt ist . (Die Runden hinter dem Startfahrzeug zählen mit.)

Erlischt die Rundumleuchte des Startfahrzeugs heißt dies noch eine Runde bis das Rennen wieder freigegeben wird .

Nach dem das Startfahrzeug die Rennstrecke wieder verlassen hat, wird das Rennen durch schwenken der grünen Flagge wieder freigegeben. Das Überholen ist sofort nach dem schwenken der grünen Flagge wieder erlaubt.

Blaue Flagge :

Dieses bedeutet für den betreffenden Fahrer die Spur zu halten und nicht mehr zu wechseln da entweder der Führende oder andere Fahrzeug zur Übrerrundung ansetzen . Ein Blockieren wird mit sofortigem Ausschluss geahndet .

Rote Flagge :

Sofort anhalten , das Rennen ist unterbrochen .

Wird das Rennen innerhalb der ersten 5 Runden nach dem Start unterbrochen , erfolgt ein Neustart in der ursprünglichen Reihenfolge .

Wird das Rennen nach 5 Runden unterbrochen , wird in der Reihenfolge Neugestartet in der sich die Fahrzeuge bei der letzten Zieldurchfahrt befanden .

Der oder die Fahrer die die rote Flagge verursacht haben dürfen nicht mehr an diesem Rennen teilnehmen . Wird das Rennen in den letzten 5 Runden unterbrochen erfolgt KEIN Neustart mehr (Rennende) . Das Endergebnis gleicht der Reihenfolge in der sich die Fahrzeuge bei der letzten Zieldurchfahrt befanden . Der oder die Verursacher der roten Flagge werden aus dem Endergebnis gestrichen .

Schwarz / Weiß karierte Flagge :

Hiermit wird das Rennen für die ersten drei Fahrer ab gewunken . Dann folgt die rote Flagge und das Rennen ist für alle anderen beendet . Sie müssen noch eine Runde ausfahren und haben die Geschwindigkeit allmählich zu verringern .

Gelbe Flagge mit rotem Balken:

Achtung , die Rennstrecke ist durch Öl oder andere Flüssigkeit Stellenweise glatt .

Schwarze Flagge:

Sofortige Disqualifikation vom Rennen . Die Rennstrecke ist sofort zu verlassen. Wird die schwarze Flagge mehrere Male missachtet , dann muss der Fahrer sein Fahrzeug für diesen Renntag aufladen . Am nächsten Renntag muss dieser Fahrer den ganzen Tag aus der letzten Startreihe starten

Balken:

Der Balken kann gezeigt werden wegen unvorschriftsmäßigen Verhalten während des Rennens. Dies bedeutet das der Fahrer einen oder mehrere Plätze in der Wertung zurück gesetzt wird.

NHR . 84

Nederlands

Hoe word het gemiddelde van een coureur uitgerekend !

Het gemiddelde word voor iedere baan apart uitgerekend .

Het gemiddelde word naar iedere wedstriiddag nieuw uitgerekend en altijd tellen de laatste twee wedstriiddagen.

De gemiddelde voor een coureur word als volgt uitgerekend :

Voorbeeld :

100 punten in twee wedstriiddagen behaald gedeeld door twee = 50 punten.

Dan worden de groepen (geel, blauw en rood) ingedeeld. Hier word naar het aantal ingeschreven coureurs bij de NHRRG gekeken (het word alleen naar de coureurs gekeken die de contributie van de NHRRG betaald hebben . (Coureurs die niet betalen worden niet toegelaten) .

Als er 24 betalende coureurs zijn ingeschreven bij de NHRRG betekend dit dat 24 coureurs in 3 groepen worden ingedeeld . $24 : 4 = 6$ per groep. Zijn er meer coureurs ingeschreven worden de groepen groter. De coureur met het hoogste gemiddelde staat achteraan opgesteld enz.

De coureur die dagwinner word gaat automatisch een groep kleur omhoog en moet minimaal voor een wedstriiddag in de hogere groep blijven,na deze wedstriiddag word hij gewoon weer naar het gemiddelde ingedeeld.

Als er een coureur is die nog nooit op een betreffende circuit heeft gereden, worden de laatste twee gereden races (andere circuits) gebruikt om het gemiddelde te berekenen.

Nieuwe Coureurs moeten de eerste twee wedstrijden achteraan starten. Nieuwe coureurs die hun eerste seizoen rijden en aan de twee beginnersraces hebben deelgenomen, kunnen de eerste race na de beginnersraces vanaf de eerste rij (wit) starten (eenmalig en niet per baan). Dit betekend dat zij bij de volgende wedstrijd na het gemiddelde op gestelt worden.

Oude coureurs die meer dan 2 jaar geen Hot Rod gereden hebben moeten ook de eerste twee wedstrijden achteraan starten. Dit betekend dat zij bij de volgende wedstrijd na het gemiddelde op gestelt worden.

Deutsch

Wie wird der Durchschnitt eines Fahrers ausgerechnet !

Der Durchschnitt wird für jede Rennstrecke separat berechnet.

Der Durchschnitt wird für jeden Renntag tag neu berechnet, und immer zählen die letzten zwei Renntage

Der Durchschnitt wird wie folgt berechnet :

Beispiel :

100 Punkte an 2 Renntagen eingefahren geteilt durch 2 Renntage = 50 Punkte.

Dann werden die Gruppen (Weiß,Gelb,Blau und Rot) eingeteilt. Hier wird nach den eingeschriebenen Mitgliedern (Fahrer) der NHRRG geesehen (es wird nur nach den Mitgliedern gesehen die ihren Mitgliedsbeitrag bezahlt haben. Fahrer die den Mitgliedsbeitrag nicht bezahlen sind zum Rennen nicht zugelassen.) .

Wenn zB. 24 bezahlende Fahrer bei der NHRRG eingeschrieben sind dann bedeutet das das 24 Fahrer in 4 Gruppen werden eingeteilt. $24 : 4 = 6$ pro Gruppe. Sind mehr Fahrer eingeschrieben werden auch die Gruppen größer. Der Fahrer mit dem höchsten Durchschnitt steht ganz hinten usw..

Der Fahrer der Tagessieger wird geht automatisch beim nächsten Renntag eine Gruppe höher und muß für minimal einen Renntag in der höherer Gruppe bleiben, nach diesem Renntag wird er wieder laut Durchschnitt eingeteilt in die Gruppen.

Wenn es einen Fahrer gibt, der noch nie auf einer betreffenden Strecke gefahren ist, werden die letzten beiden gefahrenen Rennen (andere Strecken) zur Berechnung des Durchschnitts verwendet und der Fahrer wird dann nach dem Durchschnitt in die Gruppen eingeteilt (gelb, blau und rot).

Neue Fahrer, die ihre erste Saison absolvieren und an den beiden Anfänger Rennen teilgenommen haben, können das ersten Rennen aus der ersten Reihe starten, ab dem nächsten Rennen werden sie dann nach dem Durchschnitt platziert.

Alte Fahrer, die länger als 2 Jahre keinen Hot Rod gefahren sind, müssen auch die ersten beiden Rennen von hinten starten. Dies bedeutet, dass sie ab dem 3. Renntag nach dem Durchschnitt positioniert werden.

NHR.85

Allgemeine Regeln (Deutsch)

Videoopnamen worden akzeptiert om eine Entscheidung der Rennleitung gegebenenfalls auch nach dem Rennen zu ändern und eine andere Entscheidung zu treffen.

Das Rennen

1. In der NHRRG HotRod Klasse werden maximal 2 Vorläufe mit maximal 20 Runden ausgefahren. Das Finale werden über 25 Runden ausgefahren.
2. Die Anzahl der Runden kann durch Wetter, Dunkelheit oder zu geringer Starter oder anderer Unvorhersehbare Umstände durch die Rennleitung ein gekürzt werden.
3. Das Ergebnis wird durch das sogenannte Transpondersystem von My Laps bestimmt. Der Fahrer ist jederzeit für seinen Transponder verantwortlich. Das Transponderergebnis ist immer gültig. Dagegen können keine Proteste eingereicht werden.
4. Aussteigen / Reparieren während einer Neutralisierungszeit ist NICHT erlaubt.
5. Das Verlassen der Rennstrecke während einer Neutralisierung ist NICHT erlaubt.
6. Befindet sich ein Fahrer mit 4 Rädern außerhalb der Strecke, darf das Rennen fortgesetzt werden, wenn der betreffende Fahrer davon nicht profitiert hat.
7. Teilnehmer, die während eines Rennens (auf oder neben der Strecke) ausfallen, müssen im Auto mit Sicherheitsgurten, angezogenem Helm und Handschuhen sitzen bleiben und dürfen nur auf Anweisung eines Streckenpostens das Auto verlassen.
8. Ein Training - oder ein Rennen ist beendet, sobald ein Teilnehmer die angegebene Rundenzahl absolviert hat. Dies wird durch die Rennleitung mittels die schwarz-weiß karierte Flagge angezeigt. Die anderen Teilnehmer werden mit der gleichen Flagge ab gewunken, sobald sie die angegebene Runde beendet haben. Nach der Zieldurchfahrt muss die Rennstrecke gemäß den Anweisungen der Streckenposten verlassen werden. Die Platzierung wird auch dann erstellt, wenn im Falle einer roten Flagge 80% der zu absolvierenden Runden absolviert wurden. Es zählt dann die Runde der vorherigen Runde (bis auf den Teilnehmer, der die Rote-Flagge-Situation verursacht hat).
9. Ein Fahrer, der während eines Rennens oder eines Finales zweimal überrundet wird, muss das Rennen auf Aufforderung des Rennleiters die Strecke verlassen und seinen Rennwagen auf dem Innenfeld absetzen.
10. Ein Fahrer ist zu jeder Zeit für das Verhalten seiner Mechaniker, Familie oder Fans verantwortlich, auch im Fahrerlager.

ALGEMENE REGELS (Nederlands)

Videobeelden worden geaccepteerd om een beslissing van de wedstrijdleiding misschien achteraf ongedaan te maken of anders te beslissen.

DE WEDSTRIJD

1. In de NHRRG Hot Rod klasse worden maximaal 2 manches over maximaal 20 ronden verreden. De finales worden verreden over maximaal 25 ronden.
2. Het aantal ronden kan in verband met het weer, de invallende duisternis, het aantal deelnemers of door onvoorziene omstandigheden door de wedstrijdleiding worden ingekort.
3. De uitslag wordt bepaald door het zgn transpondersysteem van My Laps. De rijder is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn/haar transponder. De transponderuitslag is te allen tijde geldig. Hiertegen kunnen geen protesten worden ingediend.
4. Sleutelen/repareren tijdens een neutralisatieperiode is NIET toegestaan.
5. Het verlaten van de baan tijdens een neutralisatie is NIET toegestaan
6. Indien een rijder met 4 wielen buiten de baan komt is het toegestaan de wedstrijd weer op te nemen als de betreffende rijder zich hierdoor geen voordeel van heeft verschaft.
7. Deelnemers die tijdens een race uitvallen (op of naast de baan) dienen in de auto te blijven zitten met gordels vast, helm op en handschoenen aan en alleen op aanwijzing(en) van de baancommissarissen kunnen/mogen ze de auto verlaten en op aanwijzing een veiliger heenkomen zoeken .

8. Een training- of wedstrijdrit is geëindigd zodra één deelnemer in deze rit het vastgestelde aantal ronden heeft afgelegd. Dit wordt door de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt d.m.v. de zwart-wit geblokte vlag. De overige deelnemers zullen met dezelfde vlag worden afgevlagd, zodra zij de ingegane ronde hebben voltooid. In elke rit worden de deelnemers geklasseerd volgens hun positie en het aantal afgelegde ronden. Na de finish moet het circuit worden verlaten volgens de aanwijzingen van de officials.

Tevens wordt het klassemment opgemaakt indien in geval van een rode vlag situatie 80% van het aantal af te leggen ronden is voltooid. Hierbij telt dan de doorkomst van de voorgaande ronde (behalve de deelnemer die voor de rode vlag situatie heeft gezorgd door uit te vallen).

9. Een coureur die tijdens een manche of een finale tweemaal over rond moet op opvoering van de wedstrijdleader de wedstrijd verlaten en naar het middenterrein zijn racewagen afzetten.

10. Een coureur is ten alle tijden verantwoordelijk voor het gedraag van zijn monteurs, familie of aanhang, ook in het rennerskwartier.

Reglement Wisselbeker NHRRG CUP en Nederlandse Kampioenschap

Artikel 1 – Eigendomsbepaling

De wisselbekers blijven ten alle tijden eigendom van de NHRRG.

De winnaar van het Nederlandse Kampioenschap mag, indien hij akkoord is gegaan met het bepaalde in dit reglement, de wisselbeker een jaar in zijn bezit houden.

Zal een coureur een van deze bekens drie maal achterelkaar winnen zal hij een replika van deze beker ontvangen en deze voor altijd mogen houden.

Artikel 2 – Rechten van de winnaar

De winnaars van het Nederlandse Kampioenschap en de NHRRG CUP krijgen de wisselbeker op de feestavond van de NHRRG en mogen deze voor een jaar in zijn bezit houden.

De naam van de winnaar wordt door het bestuur van de NHRRG op de voet van de wisselbeker bijgezet.

Artikel 3 – Plichten van de winnaar

De winnaar is verplicht akkoord te gaan met het bepaalde in dit reglement.

Indien de winnaar niet akkoord gaat, zal de winnaar de wisselbeker niet meekrijgen. De winnaar draagt zorg voor de wisselbeker. De wisselbeker dient onbeschadigd en compleet te worden teruggegeven.

De winnaar dient zich te legitimeren en het reglement te ondertekenen.

Artikel 4 – Teruggave wisselbeker

Het bestuur van de NHRRG neemt uiterlijk vier weken voor de laatste wedstrijd van het seizoen contact op met de winnaar met betrekking tot de teruggave van de wisselbeker. De winnaar zorgt ervoor dat de wisselbeker uiterlijk op de laatste wedstrijd van het seizoen in het bezit is van de NHRRG.

Indien er wijzigingen zijn in de contactgegevens van de winnaar, dient deze dit te melden aan het bestuur van de NHRRG.

Artikel 5 – Nalatigheid

Indien de winnaar de wisselbeker niet of deze beschadigd inlevert, dan kunnen de reparatiekosten of de kosten voor de aanschaf van een nieuwe wisselbeker worden verhaalt op de winnaar.

Artikel 6 – Slotbepaling

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet beslist het bestuur van de NHRRG. Deze beslissing is bindend.

Gouden Helm

De eerste manche word na de officiële puntenlijst van de betreffend baan opgesteld .

In de tweede manche word de staropstelling omgekeerd opgesteld .

De punten uit deze twee manches worden samen op geteld en bepalen de startplek van de derde manche.

De puntbeste word als laatste opgesteld en de punt slechtste heeft de eerste startplek .

In alle 3 manches worden de zelfde punten weggeven.

15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1,

Winnar van de Gouden Helm is die coureur die in deze 3 manches de meeste punten behaalt heeft.

Goldener Helm

Der erste Lauf wird nach der offiziellen Punkteliste der betreffenden Strecke aufgestellt.

Im zweiten Lauf wird die Startaufstellung umgedreht.

Die Punkte aus diesen beiden Läufen werden addiert und ergibt die Startaufstellung für den dritten Lauf.

Der Punktbeste wird aus der letzten Startreihe und der Punktschlechteste von der 1. Startposition starten .

In allen 3 Läufen werden die gleichen Punkte vergeben.15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1, 1,

Gewinner des Golden Helms ist der Fahrer, der in diesen 3 Läufen die meisten Punkte hat.

Super Cup

De Super Cup word georganiseerd door Raceway Venray en NNO Ter Apel . De regels van NHRRG zijn van toepassing

Der Super Cup wird von Raceway Venray und NNO Ter Apel organisiert. Es gelten die Regeln der NHRRG

Euromaster

De Euromaster word georganiseerd door NNO Ter Apel . De regels van NHRRG zijn van toepassing. Startaufstellung per Los

Der Euromaster wird von NNO Ter Apel organisiert. Es gelten die Regeln der NHRRG Startopstelling per loting

Attentie / Achtung

Op de laatste racedag voor elk kampioenschap zullen geen nieuwe coureurs zijn toegelaten.

Am letzten Renntag zu jeder Meisterschaft werden keine neuen Fahrer zugelassen

