



National Hot Rod NL



Technical Specifications

2026

NATIONAL HOT ROD TECHNICAL SPECIFICATIONS

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		Super Cup
NHR.44	EXHAUST SYSTEMS		Euromaster
NHR.45	COOLING SYSTEM		Attentie / Achtung

Rulebook update register

subject	date	info
Title Colors Spoiler	18-2-2025	To avoid issues with UK championship roof colours
Bodywork	2-12-2025	Skirt strengthening
Spaceframe	2-12-2025	Max thickness 3mm
Floor	2-12-2025	Thickness + ballast
Suspension	2-12-2025	Rockers+sliders+rubbers
Shocks	2-12-2025	Max 4 shocks + price
Roll cage	2-12-2025	Max thickness 3mm
Engine types	2-12-2025	Added Vauxhall/opel codes
Intake	2-12-2025	Gasket
Crankshaft sensor	2-12-2025	Febi for Vauxhall
Gearbox	2-12-2025	Cost Cap
Ballast	2-12-2025	Must be bolted
Window	2-12-2025	Mesh and deflectors
Fuel pipes	2-12-2025	Location
transponder	2-12-2025	1.8 meter excl. splitter

NHR.1 DEFINITION

Racing is in a clockwise direction. The object is to complete the specified number of laps in the shortest time. Baulking, pushing, or spinning another car is not permitted. The circuit is clearly marked, and you are not permitted to allow your wheels to pass over the demarcation line.

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 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, BMW Z4 and Mazda RX8.

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 cars are the Mercedes SLK and Ginetta G40R.

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.

The minimum length for a car, when originally manufactured, is 3505mm (138").

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

NHR.2.1 ALLOWABLE ALTERATIONS/CUT CARS

In order to bring the formula up to date enabling more modern car models to fit into current rules, the following alterations may be made:

1. Oversized/Cut 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 ¾" (1060mm).
2. The 'shell' must still resemble the manufactured shape so as to keep the car's identity.
3. The wheelbase measured from centre of the front wheel to the centre of the rear wheel each side must be within 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 for approval before permission is granted.
7. Current cars may also have a facelift, i.e. later grills, bonnets etc, but before production these must also be presented to the NHRRG for approval.

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 adjustors other than bias braking.
5. No tyre softening.
6. No octane boost or upper cylinder lubricants.
7. Only steel rose (rod ends) joints or spherical bearings 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.
9. No Carbon Fibre

NHR.4 PROTECTIVE CLOTHING

PLEASE VISIT THE ORCI WEBSITE WWW.ORCI.CO.UK FOR CURRENT SAFETY EQUIPMENT REGULATIONS

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.*
 - a. *Bonnet and Tailgate: Minimum 1 layer of fibre glass only. 450g material.*
 - b. *Doors and Roof: Minimum 1 layer of 100g KEVLAR and 2 layers of 450g glass fibre.*
 - c. *Front wings, rear wings and door sills: Minimum 1 layer of 300g KEVLAR and 2 layers of 450g glass fibre to a minimum thickness of 4mm.*
 - d. *Front and rear bumpers same spec to a minimum thickness of 5mm.*
 - e. *The NHRPA retains the right to drill any panel/bumper to check the thickness.*
3. Front and rear silhouette must remain symmetrical.
4. Any replacement panel must resemble the same profile and style as the original fitting. The foam filling of any panels is prohibited.
5. No reinforcement is permitted, either structurally or on external panels, which, in the opinion of the Scrutineers, may be classed as armouring.
6. Wheels and tyres must not protrude further than the extreme width of the wings/arches. This will be checked using a straight edge from the point that the arch meets the bumper to the opposite side of the wing/arch raising the straight edge to the top of the wing/arch the wheel/tyre must not protrude at any point.
7. 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.
8. 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.
9. ~~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.~~
10. ~~Any existing panels can be micro chipped if checked and deemed legal by the relevant constructor. Any panels not chipped, or are not eligible to be chipped, will be deemed a copy and therefore illegal.~~
11. No panels will be deemed legal if they derive from an existing cloned panel kit then altered.
12. It is not permitted to put vents, scoops or holes in panels unless specific permission is set out within these rules.
13. **Driver-side, side view aperture.**

One round hole may be made in the B pillar on the driver's side of the car to aid the driver's vision. The hole must be no larger than 75mm and must be covered with clear Perspex. This must be fixed by rivets/nuts and bolts or bonded in place.
14. You may strengthen the side skirt with an aluminium or stainless steel cover. They must be symmetrical side to side and these and the bolts which hold them one will be part of your ballast. Should the scrutineer deem the cover excessive then you will be asked to remove them prior to race 1.

Updated list of the ONLY car constructors sanctioned to build and supply new cars to race within the NHRPA/NHRRG series.

Simon Smith/Autocross Ltd

Contact: Simon Smith 0118 979 7999 01277 361 545 BMW Z4, VW Corrado, MK3 Ford Fiesta, Audi TT, Peugeot 206/206cc (Autocross versions). Fiesta ST MK7.5

Spedeworth Fabrications

Contact: Billy Wood 01252 322934 Vauxhall Tigra 'A', Mercedes SLK, Mazda MX5, Citroen DS3

A1 Performance Products

Contact: Micheal Smith 01429 869888 Vw Polo Mk6 2014-2018

Total Oval Prep

Contact Gerry Rothwell 00 353 (87) 389 6500 Lotus Exige S3

Contact: Carl Boardley 01473 830272 Ginetta G40R

Final decisions with regard to panels will be in the control of Spedeworth/the NHRPA.

Any constructors (listed above or otherwise) currently manufacturing panels for a car/make/model not previously mentioned, or wishing to manufacture a new style of panel/Car/Frame/Chassis, will need to be sanctioned by Spedeworth/the NHRPA for production to continue.

NHR.5.2 FRONT PANELS, GRILLES

1. Front panels/grilles must retain the standard manufacturer's grille 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 grille/headlight panel.

NHR.5.3 BUMPERS

1. No separate bumpers are allowed.
2. Up to two 100mm holes may be cut in the front ~~or rear~~ bumper on each side. The holes must be below the contact area of the bumper, under a line drawn through the centre of the front and rear hubs and outside of the chassis rails.
Up to three 75mm holes may be cut in the rear bumper on each side. The holes must be below the contact area of the bumper, under a line drawn through the centre of the front and rear hubs and outside of the chassis rails to allow for brake cooling.
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. It must have no metal or sharp edges.
The Splitter or Bib must be flat with no aerodynamic winglets
Two support brackets may be used and must be in line with the chassis rails fixed to the front of the splitter/bib to the bumper but not on the contact area the two support brackets maximum diameter is 10mm.
The Splitter/bib must not go back past the rearmost lower part of the front bumper.

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.5.1.2b.
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.
7. No Carbon Fibre

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 (8") past the front and rear axle centre lines and not less than 102mm (4") 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 2.0mm either side (four in total) of the engine block going 200mm (8") 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 tubes from the top of the roll hoop, if extended rearward for a minimum of 200mm (8") 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 mild steel only.
All nuts and bolts are not permitted to be lightened or drilled but maybe cut down flush to the nut.
7. Rear axle links may have aluminium slider blocks on chassis.
8. A maximum material thickness of 3mm for all items

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 prop shaft must be covered by a steel, fibreglass, metal, Kevlar, tunnel.
2. Gearbox and prop tunnel must not be covered in from the underside of the car. If your car has a gearbox/prop tunnel already welded in from the underside, you must drill a minimum of 12 holes front to back at a minimum size of 40mm.
3. The prop shaft must have two steel reinforcing hoops over it, of sufficient strength to prevent it breaking into the car in the event of a prop shaft 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). **To a maximum thickness of flooring installed to the drivers side floor plan only.** 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. Gearbox and prop tunnel must not be covered in from the underside of the car. If your car has a gearbox/prop tunnel already welded in from the underside, you MUST drill a minimum of 12 holes front to back at a minimum size of 40mm.
6. No other aerodynamic aids may be fitted to the underside of the vehicle.
7. The driver's side floor plan 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. The thickness of the floor must be the same across the entire area." Unless the pedals are floor mounted then the mounting area can be increased to 3mm up in the area 50mm from the pedal mounting bolts.
8. As described in rule 22.5 there may be an sump guard fitted under the engine starting at the front of the engine(timingbelt pulley) ending 25mm past the bellhouse mounting surface of the engine. In addition to this rule it is allowed to install a plate in front of the engine that covers the area between the end of the front bumper and the front of the engine. This must not protrude de lower chassis rails to the left or right. The maximum thickness is 1.5mm and only aluminium may be used. It is not allowed to create any form of bumper reinforcement with this floorplate.
9. **The Passenger side of the floor pan must be a steel and must be full length from the bulkhead to the rear hoop and from the outer rail to the transmission tunnel.**
10. **You may use an aluminium floor plate with the footrest built into it. This must be easy to remove and a maximum weight of 1kg. If the floor plate is found to be over 1kg then the entire floor plate will be classified as ballast.**

Zoals beschreven in regel 22.5 mag er een carterbescherming onder de motor worden aangebracht, beginnend bij de voorkant van de motor (distributieriempeolie) eindigend 25 mm voorbij het bellhouse-montageoppervlak van de motor. Naast deze regel is het toegestaan om een plaat te installeren die het gebied tussen het uiteinde van de voorbumper en de voorkant van de motor bedekt. Deze mag niet buiten de onderste chassisrails naar links of rechts uitsteken. De maximale dikte is 1,5 mm en er mag alleen aluminium worden gebruikt. Het is niet toegestaan om met deze vloerplaat enige vorm van bumperversterking te creëren.

Wie in Regel 22.5 beschrieben, kann unter dem Motor ein Unterfahrerschutz angebracht werden, der an der Vorderseite des Motors (Zahnriemenscheibe) beginnt und 25 mm hinter der

Glockengehäuse-Montagefläche des Motors endet. Zusätzlich zu dieser Regel ist es zulässig, eine Platte anzubringen, die den Bereich zwischen dem Ende des vordere-Stoßfängers und der Vorderseite des Motors abdeckt. Diese darf die unteren Fahrgestellschienen weder links noch rechts überragen. Die maximale Dicke beträgt 1,5 mm und es darf nur Aluminium verwendet werden. Es ist nicht zulässig, mit dieser Bodenplatte irgendeine Form von Stoßfängerverstärkung herzustellen.

NHR.11 SUSPENSION

1. A live rear axle only is permitted (see NHR.38).
2. Front suspension is free.
3. All suspension arms and links must be steel.
4. In-board suspension rocker ratios: Ratios must be the same from side to side and be symmetrical. Only one rocker per corner. **This rocker may be made of aluminium but not the drop link arms.**
5. Any type of data logging equipment fitted to the suspension must not be functioning on the days of racing.
6. If Rod Ends (Rose Joints) or Spherical Bearings are used to connect suspension they must be of a steel type only.
7. Front suspension mounts to chassis may be adjustable but must be steel.
8. Steering rack casing, mounting blocks and extensions may be made of aluminum.
9. **Rear axle links may have aluminium slider blocks on chassis.**
10. **Rubber or nylon insert bushes may be used.**

NHR.12 SHOCK ABSORBERS

1. **A maximum of four shock absorbers per car are permitted.**
2. Adjustable shock absorbers may be fitted at all four wheels.
3. Only one shock absorber per corner.
4. Adjustable spring platforms may also be fitted.
5. No active ride systems.
6. No shock absorbers fitted with separate reservoirs including those which form part of the exterior housing.
7. No shock absorbers that can be controlled from the driver's cockpit.
8. No shock absorbers costing in excess of **£850+VAT** each (price is fixed for the foreseeable future **subject to review**).
9. All shock absorbers must be freely available to anybody 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	Lotus Exige S3 R-GT	2370mm

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. **A maximum of all materials used is 3mm**
13. Any part of the roll cage that may come into direct contact with the driver's body must be suitably padded.
14. All joints must be welded over the complete surface area of the joint.
15. It is important there are no large gaps between any part of the cage and the body shell.
16. 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.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 carburettor fuel supply pipes must be drilled and lock wired.~~

~~**NHR.18 AIR FILTERS**~~

Free.

~~**INHR.19 FLYWHEEL/CLUTCH**~~

SEE RULE NHR:33

~~**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. Cut Cars See Rule NHR 2.1

1. 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.
2. 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 (Non Cut cars only)	=	-2.54cm
Distance between the bell housing & the axle centre-line will be a <i>MINIMUM TOTAL</i>		<i>195.58cm</i>

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.
2. 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).
3. Engine and gearbox mounts must be constructed of steel.
4. A wire mesh may be used between the front bumper and the front of the sump guard to help stop stone damage to the engine (also applies to '8 valve' engines).
5. Sump guards must Not protrude forward of the front most part of the engine and no further than 25mm past the rear of the engine block and Must stay within the main chassis rails

	<i>DOHC TYPE</i>	<i>WITH A BORE OF:</i>	<i>WITH A STROKE OF:</i>
1.	Vauxhall X20XE; X20XEV; 20XE; C20XE; C20LET 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	83mm

NHR.23 BORE/STROKE

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

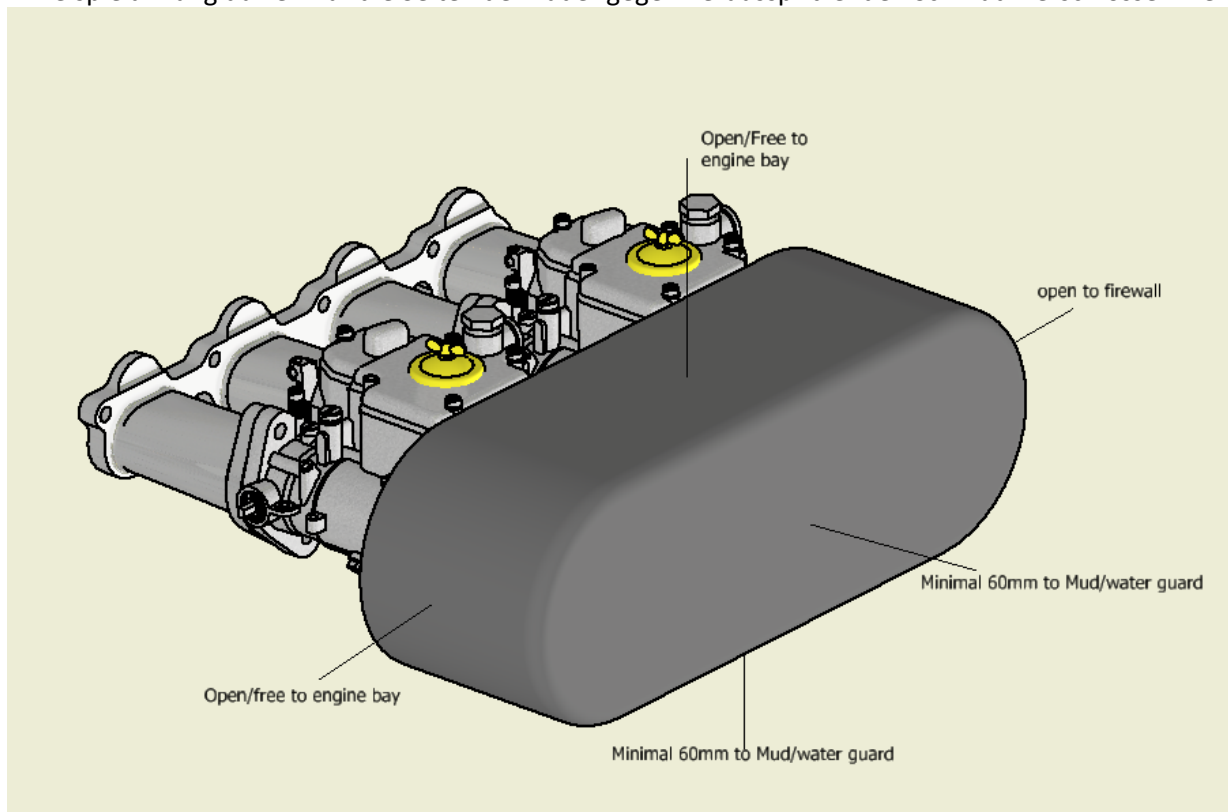
NHR.24 CARBURETTORS

1. Up to 48 DCOE/SP Weber, or Dellorto equivalent, with a maximum venturi size of 38mm (at the smallest point).
2. All air which directly or indirectly affects air fuel mixture must pass through the venturi.
3. All carburettor fuel supply pipes must be drilled and lock-wired.

NHR.25 AIR FILTERS

Free.

25.1(enkel luchtfilter vrij, dus geen airbox. Ook dichtbouwen luchtfilter wordt als airbox beschouwd) Enkel bij wielen tegen opspattend vuil mag dichtgemaakt worden, conform voorbeeld bijlage). Nur der Luftfilter ist frei, also keine Airbox. Ein geschlossener Luftfilter gilt auch als Airbox.) Gemäß Beispielanhang dürfen nur die Seiten der Räder gegen herausspritzenden Schmutz verschlossen werden.



- Mirror instruction if using Vauxhall

NHR.25.2 Wheel well guards (noise reduction)

Wheel well covers to protect the engine bay/air-filter from debris and water.

The inside of the wheel well may have thin plastic sheet/plates, this needs to be on the wheel well side of the frame(tubes). Further more this can also function as a sound barrier when cars have issues meeting noise level restrictions caused by intake noise.

Wielkastafdekkingen om de motorruimte/het luchtfilter te beschermen tegen vuil en water. De binnenkant van de wielkast mag voorzien zijn van dunne plastic sheeten/platen. Deze moeten zich aan de wielkastzijde van het frame (buizen) bevinden. Bovendien kan dit ook fungeren als geluidsbarrière wanneer auto's problemen ondervinden bij het voldoen aan de geluidsniveaubeperkingen veroorzaakt door inlaatgeluid.

Radkastenabdeckungen. Zum Schutz des Motorraums/Luftfilters vor Schmutz und Wasser. Die Innenseite des Radkastens kann aus dünnen Kunststoff schirm/-platten bestehen. Diese müssen sich auf der Radkastenseite des Rahmens (der Rohre) befinden. Darüber hinaus kann dies auch als Schallschutzwand fungieren, wenn Autos aufgrund von Ansauggeräuschen Probleme mit der Einhaltung von Lärmgrenzwerten haben.

NHR.26 INLET MANIFOLD'S ARE FREE

Inlet Manifold Gasket

1.Free

All inlet manifold to cylinder head gaskets will be no thicker than 1.0mm and must be made from original gasket material or gasket paper.

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 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.

Cracked cylinder heads may be repaired with weld in two separate cylinders. The repair may be fettled but NOT polished.

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 within the following table:

		<i>X20XEV Vauxhall</i>	<i>X20XE Vauxhall</i>	<i>VW</i>	<i>Ford</i>	<i>Peugeot</i>	<i>Ford Duratec</i>
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 minimum	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	6.955/6.97mm	6.97mm	6.0mm	6 or 7mm	5.5mm
	Ex.	5.945 to 5.96mm	6.945/6.96mm	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.27.9 below). Bronze guides, or thin wall bronze guide inserts, are permitted.

NHR.27.5 Head Gasket

Free.

NHR.27.6 Vernier Timing Wheels

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

NHR.27.7 Cam Shafts

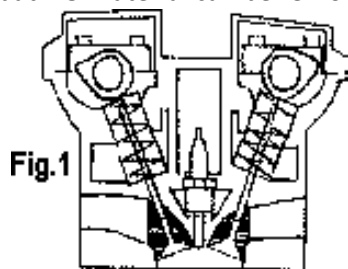
Are Free.

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 the 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.

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 lightweight steel version.
2. Standard diameter ring gear must be retained.
3. Any twin drive plate clutch may be used, minimum diameter 184mm (7.25") 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 07736 805537.
2. The unit and wiring must be visible and accessible for removal. A Scrutineer, or NHRPA Race 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 N^o: Vauxhall 90451441 or Bosch 026120030650 or **Febi 27177**. The Trigger Wheel may be replaced with an aftermarket part in the original position. (also for the VW engine ABF 2.0 litre 16 valve) 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.
7. 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, Mervyn Crawford or John Durrant, 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 carburettor venturi sizes are free.

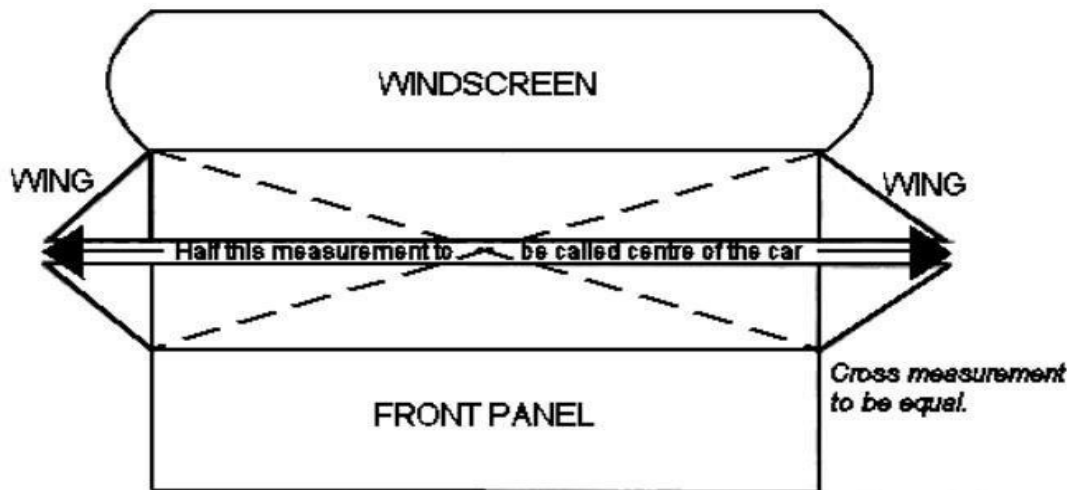
NHR.36 ENGINE POSITION

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.

N.B. 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.

ENGINE POSITION - ANY & ALL ENGINES

The centre crankshaft pulley bolt must be on the centre-line of the car.
This is a diagram showing how this will be measured.
There will be no \pm tolerance.



The centre crankshaft pulley bolt must be on the centre-line of the car.
There will be no \pm tolerance.

NB: Both Wings must be the same width (i.e. no offset panels).

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 pan.
2. Oil galleries may be modified to accept a dry sump system.
3. All breather pipes must return to the dry sump tank.
4. All hoses on the pressure side must be of correct type, and fitted with high pressure connectors.
5. 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. Alloy diff casings are NOT permitted.
10. NASCAR type drop gear or quick change axles are not permitted.
11. Independent and/or transaxles or De-Dion type, are not permitted.
12. Gear change must be manually operated (conventional H pattern stick change) not electronically or by any other method, including sequential shifters.
13. It is not permitted to fit any hydraulic unit similar to a shock absorber to the rear suspension links.
14. No transmission gearboxes may be used with cost in excess of £3200 + VAT, and all transmission gearboxes must be freely available to anybody, either direct from the manufacturer or their agents.
15. 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

IMPORTANT NOTE: Cars may be checked at any time during a race meeting. They must 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 the driver.

The minimum weight for a National Hot Rod is 700kg at any time. Underweight vehicles will carry a two 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.

Left Side Percentage Weight - The maximum left 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 all points on the day and receive a one meeting ban for next NHHRG of NK round.
3. Anyone found to be over 0.5% over this limit will lose all points on the day and receive a one meeting ban for next NHHRG of NK round.
4. If a driver is found over on a second occasion the penalty will automatically double.

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).

AEROFOIL/REAR WING/SPOILER.

Single or double wings permitted with a total front to rear measurement (single or double) 457mm (18"), not including fin plates. It cannot be fitted further forward than the 'B' pillar and must stay within the vertical confines of the original body (excluding wing mirrors).

The NHHRG will monitor Aerofoils/Rear Wings/Roof Spoilers over the next six months and implement more control if necessary

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 (9") high by 38mm (1.5") stroke) – see **NHR 53.4**. 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 AND TYRES

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

<i>Date</i>	<i>Tyre Model</i>	<i>Tyre Price (inc. VAT @ 20%)</i>
January 2023	H12 - 9.0/20.0-13 Slick	<i>via Hoosier</i>
January 2023	H10 - 9.0/20.0-13 Wet	<i>via Hoosier</i>

(Prices may change if exchange rates fluctuate)

Only air to be used to inflate tyres. NO other gas may be used.

The NHRRG may at any time ask a driver to deflate any tyre and reflate the tyre with air supplied by the NHRRG.

Any type of Aluminium or Steel wheel may be used, but may be no wider than 10" where the tyre sits.

1. Only 13" diameter wheels may be used.
2. All Wheel must be four studs fixing.
3. Steel wheels must have rolled edges.
4. All wheels need to have conventional multi stud fixings.
5. Wheel studs must visibly protrude through all wheel nuts at all times.
6. Tyre buffing is permitted.
7. Blow off valves are NOT permitted.

NHR.43.1 banden reglement

Zowel slicks als regenbanden zijn voorzien van een barcode met nummer. Deze nummers dienen te worden ingevuld bij de banden registratie en in het logboek van de auto. Dit logboek ontvangt iedere nieuwe coureur bij zijn eerste keuring.

Voor nieuwe coureurs geldt dat zij voor hun eerste wedstrijddag 4 nieuwe of gebruikte banden mogen aanmelden plus een nieuwe of gebruikte reserveband. Dit geldt voor zowel Slicks als regenbanden.

Per wedstrijd mag een coureur maximaal 5 banden aanmelden. 1 van deze 5 mag een nieuwe band zijn of een gebruikte (reserve) band indien het een nieuwe band is MOET deze ook het gehele evenement gemonteerd zijn.

Het registreren van de banden moet **uiterlijk op donderdag 22.00 voorafgaande aan de het evenement gedaan worden via NHRRG.nl**

*** evenement op Hemelvaartsdag (donderdag) dienen uiterlijk voorafgaande op **maandag 22.00** geregisterd te worden.*

Bij het te laat aanmelden wordt de coureur bij paars ingedeeld. Zie regel 79

Jokerbanden

Tijdens 1 evenement per jaar mag een coureur 4 nieuwe banden aanmelden. Deze MOETEN ook allen gemonteerd zijn tijdens dit evenement (ook al dit evenement uit 2 race dagen bestaat). Naast deze 4 joker banden mag er een 5^e (reserve) worden aangemeld die de coureur eerder heeft gebruikt (dus geen nieuwe).

Deze regel is ook van toepassing op regenbanden. Indien het evenement droog was en de nieuwe joker regenbanden niet gebruikt zijn/worden tijdens het evenement, dienen al deze nieuwe regenbanden bij het volgende evenement gebruikt te worden.

Ook in het logboek moet vermeld worden dat het om Jokerbanden gaat.

Indien een coureur "offset" rijdt en de opgegeven reserveband niet bruikbaar is ingeval van een lekkeband of kapotte velg, Dan kan enkel de keurmeester toestemming geven en in het logboek van de coureur de opgegeven reserveband schrappen en er het nummer van een andere reserveband inzetten. De geschrapte reserveband mag dan tijdens het volgende evenement aangemeld worden als reserve band (mits hij weer bruikbaar is).

Tijdens de gehele evenement moeten er dus 4 van de 5 op de auto gemonteerd zijn tijdens alle manches. Als de training op dezelfde dag is als het evenement (s`morgens voor aanvang) dan dienen ook 4 van de 5 banden gemonteerd te zijn.

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

Een evenement is iedere wedstrijd die is opgenomen in de NHRRG kalender. Dus iedere vrije-, NK-, NHRRG cup- wedstrijd, alsmede Supercup-, Gouden Helm-, Euromaster wedstrijd is een nieuw evenement waarop dit reglement van toepassing is, behoudens de volgende uitzondering:

Indien er 2 wedstrijddagen tijdens bijvoorbeeld een weekend achter elkaar op hetzelfde circuit worden verreden, wordt dit beschouwd als één wedstrijd/evenement en kan dus maar éénmaal voorafgaand 4 banden plus een reserveband worden opgegeven, waarmee beide dagen moet worden gereden.

Wanneer er twee wedstrijddagen tijdens bijvoorbeeld een weekend direct opvolgend zijn achter elkaar, maar op verschillende banen, dan wordt dit beschouwd als twee aparte wedstrijddagen en moeten er ook twee bandensets (5) worden aangemeld voor twee verschillende wedstrijddagen aangemeld worden bij de Via NHRRG.nl.

Doordat er telkens 5 banden aangemeld mogen worden zal de lijst met geregistreerde banden van de coureur uitbreiden, zowel de lijst met Slicks als regenbanden. Gedurende het seizoen mag de coureur voor de volgende wedstrijddag uit die lijst zijn bandensets samenstellen, met inachtneming van dit reglement.

Een coureur moet op een wedstrijddag minimaal een manche van start zijn gegaan om de volgende wedstrijddag/evenement een **nieuwe** reserveband op te mogen geven. Voor regenbanden geldt dat ook.

Indien een coureur banden verkoopt, worden deze geschrapt uit zijn lijst. Dit moet worden afgemeld via het afmeld systeem op www.NHRRG.nl

Mocht de koper een coureur zijn die onder dit reglement rijdt, kan hij na afmelding conform dit reglement de banden gaan aanmelden.

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 of in de banden aan te brengen/smeren of gebruiken. Op geen enkele wijze mogen banden zachter gemaakt worden.

Aflaatventielen zijn verboden.

Door een coureur opgegeven banden zijn persoonlijk en behoren tot de lijst van de betreffende coureur. Dat betekent dat deze niet kunnen worden gebruikt of gedeeld door een andere coureur.

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

LOGBOEK

De coureur is verplicht dit logboek tijdens iedere wedstrijddag bij zich te hebben en op eerste verzoek op ieder moment op de wedstrijddag aan de keurmeester kunnen overleggen. Ook dient het logboek aanwezig te zijn wanneer na de manche de coureur naar het weegplein wordt verwezen of er een aanvullende keuring plaats vindt

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

Sanctie bij overtreden van dit bandenreglement:

Bij overtredingen van dit bandenreglement geldt de volgende sanctie;

De punten voor het desbetreffende evenement worden geschrapt.

*indien er voor aanvang van de wedstrijd is vast gesteld dat de banden niet correct zijn zal in overleg met de (banden)keurmeester bepaald worden wat mogelijk.

Schrijf- en/of type fouten zijn de verantwoordelijkheid van de coureur.

Sancties gelden ook als een coureur **niet** verschijnt of niet 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 parcerfèe 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.

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

Bandenreglement NHRRG 2024 Deutsch

Bitte beachten; Bei Übersetzungen können Fehler auftreten aus diesem Grund ist die niederländische Fassung immer maßgebend

Sowohl Slicks als auch Regenreifen verfügen über einen Barcode mit einer Nummer. Diese Nummern müssen bei der Reifenzulassung und im Bordbuch des Fahrzeugs eingetragen werden. Jeder neue Fahrer erhält dieses Fahrtenbuch bei seiner ersten Inspektion.

Neue Fahrer können für ihren ersten Wettkampftag vier neue oder gebrauchte Reifen sowie einen neuen oder gebrauchten Ersatzreifen anmelden. Dies gilt sowohl für Slicks als auch für Regenreifen.

Pro Wettbewerb darf ein Fahrer maximal 5 Reifen anmelden. Einer dieser 5 Reifen kann ein neuer Reifen oder ein gebrauchter (Ersatz-)Reifen sein. Wenn es sich um einen neuen Reifen handelt, MUSS dieser auch während der gesamten Veranstaltung montiert sein. Die Registrierung der Reifen muss bis spätestens Donnerstag, 22 Uhr vor der Veranstaltung, über NHRRG.nl erfolgen

**Veranstaltungen am Himmelfahrtstag (Donnerstag) müssen am Montag 22.00 davor angemeldet werden.

Bei verspäteter Anmeldung wird der Fahrer lila zugewiesen. Siehe Regel 79

Joker-Reifen

Während einer Veranstaltung pro Jahr kann ein Fahrer 4 neue Reifen anmelden. Diese MÜSSEN alle während dieser Veranstaltung montiert werden (auch wenn diese Veranstaltung aus zwei Renntagen besteht). Zusätzlich zu diesen 4 Joker-Reifen kann ein 5. (Ersatz-)Reifen registriert werden, den der Fahrer bereits verwendet hat (also keine neuen).

Diese Regelung gilt auch für Regenreifen. Wenn die Veranstaltung trocken war und während der Veranstaltung nicht die neuen Joker-Regenreifen verwendet wurden, müssen bei der nächsten Veranstaltung alle diese neuen Regenreifen verwendet werden.

Im Fahrtenbuch muss außerdem vermerkt sein, dass es sich um Joker-Reifen handelt.

Fährt ein Fahrer „versetzt“ und kann bei einer Reifenpanne oder einem Felgenbruch das vorgegebene Reserverad nicht verwendet werden, kann nur der Prüfer die Erlaubnis erteilen und das vorgegebene Reserverad aus dem Fahrtenbuch streichen und die Nummer eines anderen Reserverads eintragen. Das gelöschte Ersatzrad kann dann bei der nächsten Veranstaltung als Ersatzrad angemeldet werden (sofern es wieder verwendbar ist).

Während der gesamten Veranstaltung müssen bei allen Läufen 4 der 5 am Fahrzeug montiert sein. Findet das Training am selben Tag wie die Veranstaltung statt (morgens vor dem Start), müssen zusätzlich 4 der 5 Reifen montiert werden.

Von dieser Reifenregelung ausgenommen sind Trainings und Trainingstage, die nicht an einem Wettkampftag stattfinden.

Eine Veranstaltung ist jeder im NHRRG-Kalender enthaltene Wettbewerb. Daher ist jeder freie NK-, NHRRG-Cup-Wettbewerb sowie Super Cup-, Golden Helmet- und Euromaster-Wettbewerb eine neue Veranstaltung, für die diese Vorschriften gelten, vorbehaltlich der folgenden Ausnahme:

Finden auf derselben Rennstrecke beispielsweise an einem Wochenende zwei Wettkampftage hintereinander statt, gilt dies als ein Wettkampf/Veranstaltung und kann daher nur einmal im Voraus für 4 Reifen plus Ersatzreifen angegeben werden, die auf beiden verwendet werden muss Tage.

Finden beispielsweise an einem Wochenende zwei Wettkampftage hintereinander, aber auf unterschiedlichen Strecken statt, gelten diese als zwei getrennte Wettkampftage und es müssen auch zwei Reifensätze (5) für zwei verschiedene Wettkampftage angemeldet werden. .

Da jeweils 5 Reifen registriert werden können, wird die Liste der registrierten Reifen für den Fahrer erweitert, einschließlich der Liste der Slicks und Regenreifen. Während der Saison kann der Fahrer seine Reifensätze aus dieser Liste für den nächsten Wettkampftag nach Maßgabe dieses Reglements zusammenstellen.

Ein Fahrer muss an einem Renntag mindestens eine Runde gestartet sein, um für den nächsten Renntag/die nächste Veranstaltung einen neuen Ersatzreifen bereitstellen zu können. Dies gilt auch für Regenreifen.

Wenn ein Fahrer Reifen verkauft, werden diese von seiner Liste gestrichen. Die Abmeldung muss über das Abmeldesystem unter www.NHRRG.nl erfolgen
Handelt es sich bei dem Käufer um einen Fahrer, der nach dieser Regelung fährt, kann er nach der Abmeldung die Reifen gemäß dieser Regelung zulassen.

Die einzigen erlaubten Reifen sind die Hoosier H12 Slicks und die Hoosier H10 Regenreifen.

Es ist nicht gestattet, Reifenwärmer zu verwenden oder irgendwelche Substanzen auf oder in den Reifen aufzutragen/zu schmieren oder zu verwenden. Reifen dürfen in keiner Weise aufgeweicht werden. Ablassventile sind verboten.

Die vom Fahrer angegebenen Reifen sind persönlich und gehören zur Liste des jeweiligen Fahrers. Dies bedeutet, dass sie nicht von einem anderen Fahrer verwendet oder geteilt werden können. Soweit in dieser Ordnung ein Richter genannt ist, kann dieser auch der vom Richter für diesen Tag benannte Ersatz sein. Die Mitarbeiter der NHRRG werden dann hierüber informiert.

PROTOKOLL

Der Fahrer ist verpflichtet, dieses Fahrtenbuch an jedem Wettkampftag bei sich zu führen und es jederzeit am Wettkampftag dem Kampfrichter auf erstes Verlangen vorlegen zu können. Das Fahrtenbuch muss auch dann vorhanden sein, wenn der Fahrer nach der Runde auf den Wiegeplatz verwiesen wird oder eine zusätzliche Kontrolle stattfindet

Der Fahrer ist für die korrekte Meldung der Reifennummern verantwortlich, sowohl im Fahrtenbuch als auch per E-Mail an den Prüfer!

Strafe bei Verstößen gegen diese Reifenvorschriften:

Bei Verstößen gegen diese Reifenverordnung gilt folgende Sanktion:

Die Punkte für die entsprechende Veranstaltung werden gelöscht.

*Wenn vor Beginn des Wettbewerbs festgestellt wurde, dass die Reifen falsch sind, wird in Absprache mit dem (Reifen-)Schiedsrichter entschieden, was möglich ist.

Schreib- und/oder Tippfehler liegen in der Verantwortung des Fahrers.

Sanktionen drohen auch, wenn ein Fahrer bei einer Kontrolle nicht erscheint oder nicht kooperiert. persönlich oder über Kopfhörer zum vorgesehenen Parcfermée oder einem anderen vorgesehenen Ort begeben, ohne dass jemand anderes das Auto berühren darf. (also nicht Temperaturen oder Reifen prüfen!) Stellt sich heraus, dass ein Fahrer sich nicht daran gehalten hat, wird dies als mangelnde Mitarbeit bei einer Inspektion gewertet.

In allen Fällen, die nicht unter diese Reifenvorschriften fallen, entscheidet der Prüfer nach Rücksprache mit dem Vorstand.

Sanktion bei Verstoß gegen diese Reifenvorschriften:

Bei Verstößen gegen diese Reifenvorschriften wird der Fahrer für diesen Tag von der Teilnahme ausgeschlossen und der Fahrer aus der Tageswertung entfernt. Alle an diesem Renntag vor dem Zeitpunkt der Feststellung des Verstoßes erzielten Punkte verfallen daher automatisch.

Diese Sanktion gelten in jedem Fall, wenn:

Bei oder nach der Kontrolle sich heraus stellt, dass die vom Fahrer per E-Mail und/oder Logbuch angegebene Bereifung nicht mit der Bereifung des Fahrzeugs an diesem Renntag übereinstimmt. Schreib- und/oder Tippfehler gehen zu Lasten des Fahrers.

Ein Verstoß gegen die Reifenvorschriften wird festgestellt wenn:

Ein Fahrer erscheint nicht oder nimmt an keiner Inspektion teil. Ein Fahrer muss nach Anweisung eines Prüfers oder Vorstandsmitglieds der NHRRG, entweder persönlich oder über Kopfhörer, nach dem Rennen direkt zum ausgewiesenen Parcfermée oder einem anderweitig ausgewiesenen Ort gehen, ohne dass jemand anderes das Auto berühren darf. (also auch nicht Temperatur oder Reifen prüfen!) Stellt sich heraus, dass ein Fahrer dem nicht nachgekommen ist, gilt dies als nicht kooperativ bei einer Kontrolle.

eine Kontrolle ergibt, dass Reifen montiert wurden, die nicht in der Reifenliste des betreffenden Fahrers enthalten sind.

In allen Fällen, die nicht in dieser Reifenreglement vorgesehen sind, entscheidet der Richter 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 technical disqualification 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 254mm (10") of tail pipe on the silencer and must terminate rearwards or down under the vehicle. As supplied from the manufacturer.
4. Exhausts terminating at the side of the vehicle are no longer permitted.

Permitted Silencer, see NHR 74 No form of exhaust gas/temperature sensor is permitted.

NHR.45 COOLING SYSTEMS

1. Radiators are free, but must be fitted forward of the engine.
2. A single overflow pipe must be fitted to terminate within 152mm of the ground.
3. All cooling systems are to be fitted with a pressure cap.

NHR.46 LIFTING EYES

To aid track officials, recovery staff and prevent vehicle damage all cars must have 2 x front and 2 x rear lifting straps.

Front straps are to be mounted to the frame in either side of the front bumper aperture, must be folded back up to the chassis and cable tied so they do not trail on the track during racing.

Rear straps are to be mounted to the frame, must be folded back up to the chassis and cable tied so they do not trail on the track during racing but are long enough so they come 'out and up' from the rear bumper. The rear wing / spoiler must be quick release or pivot forward to prevent damage.

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/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, Makrolon, Perspex or Lexan into the driver's side, or passenger's side, front or rear door window apertures, or anything which may restrict access to/exit front 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 equi-distantly 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 Makrolon, Perspex or Lexan mesh or shields to protect the driver in either inclement weather or 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. **If windscreens are fitted it must cover the complete window area.** The Scrutineer's decision regarding what constitutes excessive shall be final.
9. **If either windows are fitted, rain mesh or a water deflector this will not be classified as ballast.**

NHR.48 STOP LIGHTS

1. At least one centrally fitted single **RED** stop/brake light no wider than 400mm must be fitted. If two **RED** lights are fitted, they must be a minimum of 706mm apart. All brake lights must face rearward and be visible at the rear of the car.
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 21 watt intensity.

NHR.49 MIRRORS/GLASS

1. A driver's side external door mirror must be fitted and must not protrude beyond the extreme body width of the car.
2. A passenger side exterior mirror is optional.
3. A rear-view interior mirror must be fitted.
4. ~~The size of the mirror should be approximately 120 x mm (6" x 4") maximum~~, and, if glass, should be covered with a clear plastic to prevent the glass from fragmenting.

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 and must have a minimum of one breather pipe connecting it 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 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 **or pull cable** 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

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. All fuel tanks must have a breather pipe with a one-way valve fitted within it ~~or a vent pipe~~. Contravention of this rule will result in an automatic mandatory load up from the meeting for the first offence. Second offence will result in a load up and a ban of 6 months. This applies to any driver not having a fully working non-return valve fitted and/or it being tampered with in any way.
6. All fuel pipes must be inside vehicle. **All fuel pipes which go from the fuel tank to the carburettors must be higher than the floor and not pass underneath it.**
7. Only road-side fuel can be used (Shell Optimax, BP Ultimate or Esso Supreme). No additives permitted i.e. upper cylinder lubricants or Octane booster. For full specification see NHR.69. **BP Ultimate 102 is not a permitted fuel.**
8. If there is a floor under the 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 driver (suitably indicated by way of a sign).
10. Fuel lines must be metal, or metal covered.
11. A single electric pump may be used in place of original.
12. Fuel tanks must be metal only, or FIA approved.
13. Fuel regulators are permitted.

NHR.52.1 SIZE AND POSITION OF FUEL TANK

1. We recommend a fuel tank/s 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. 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 on a contrasting background. Background must extend a minimum of 50mm (2") beyond the outline of the number(s).
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 must be a minimum of 229mm (9") high by 38mm (1.5") stroke on each side fin. The numbers should be spaced and visible from both sides of the car. **NO** other writing or shading is allowed on fin plates.
4. FIN PLATE COLOURS. All drivers are required to have two fin plates of each colour background (defined below), with their number clearly displayed. Colours are as follows:

Startnummer buiten zijde spoiler plaat Wit en/of zwart. Op de ondergrondkleur van de grating.

Binnenzijde van nummer plaat wit.

- De buitenkleuren van de panelen zijn verdeeld volgens de grating zie hieronder.
- Nieuwkomers t/m hun 4e racedag buitenkant wit, daarna volgens onderstaande. Gradingkleur geel, blauw, rood volgens gemiddelde punten per periode. Het is verplicht om iedere racedag de startnummerplaten in de juiste kleuren op de auto's te hebben.

Spoiler

- Supercup-kampioen Goud.
- Euro Master Champion geel/rood.
- Point Champion zilver.

Nummer außen Seite Weiß oder schwarz

Innenseite Startnummer platte Weiß

- Die Außenfarben der Platten sowie im Grating eingeteilt siehe unten.
- Neulinge vom 1 bis zum 4ten Renntag in der National Hotrod klasse in Weiß, danach siehe unten.
- Nach Punktedurchschnitt/Periode in den erfahrenen Dachfarben gelb, blau, rot. Die Startnummernplatten sind bei jedem Renntag verpflichtend, in den richtigen Farben auf den Autos zu haben.

Spoiler

- Supercup Champion Gold
- Euro Master Champion gelb/rot
- Point Champion Silber

The fin plates need to be fastened in such a way that they can be changed at short notice. At each meeting the driver will be informed which colour fin plate they need to display.

NHR.54 DRIVER'S/SPONSOR'S NAME

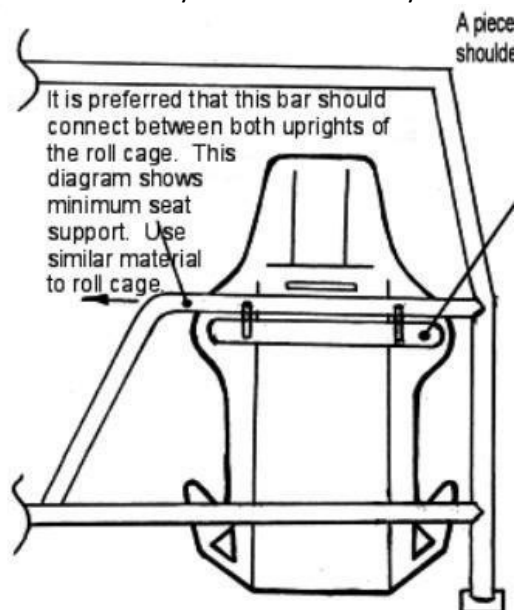
1. A sunvisor, to an approximate depth of 152mm (6") must be fitted.
2. The driver's name must be clearly displayed on all cars; the sun visor is the preferred location. The sun visor must be made available if the NHRPA require it for promotional or sponsorship wording.
3. All sign-writing must be approved by the Promotion; other names permitted are those of sponsors and mechanics only.
4. 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 375 mm (15").

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/she will be involved in a serious incident, and he/she also believes that, if he is involved in a collision, the impact on their 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).



If any part of the seat sits behind the B/pillar hoop a secondary support to the cage must be added. An example of this is shown in the diagrams within this section of the document. This new section must be constructed in a way that the driver's crash helmet cannot make contact with it. Material and thickness as rest of roll cage.

FRONT VIEW



SECONDARY SEAT SUPPORT BARS

REAR VIEW

SECONDARY SEAT SUPPORT BARS



NHR.56 WINDOW NETS

A quick release cloth window net must be fitted to driver's door window aperture between the B post and the steering wheel.

NHR.57 NECK SUPPORTS

A Neck Brace or the HANNIS Head Restraint (or similar device) is optional.

NHR.58 SEAT BELTS

It is mandatory that 3" wide safety belts are used with 2" crotch straps. A 2"- 3" HNR/Hans harness is permitted if the driver is using a HNR/Hans device. 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 information given by your seatbelt manufacturer when fitting the seatbelt.

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 drivers 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 the NHRPA, 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

CRASH HELMET

Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.

NHR.60 CLOTHING

1. Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.
2. GLOVES Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.
3. BALACLAVAS Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.
4. NECK BRACE Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.
5. WET WEATHER CLOTHING Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.
6. HEAD RESTRAINT NET/WINDOW NETS Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations.

NHR.61 FIRE EXTINGUISHERS

Please visit the ORCi website www.orci.co.uk for current safety equipment regulations. Also check the local rules of the track you are racing at. Most tracks it is compulsory to have extinguisher in the pit near your race car.

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 four 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 permission from the NHRRG.

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(s) in question will be deemed to be illegal, resulting in immediate suspension from racing and referral for disciplinary action.
3. **All vehicles must have a safety check prior to the commencement of the 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 judgement, which will be final in any dispute.
6. Clarification on any item may be sought from the NHRPA.

Unless these Rules state you can do it, you CANNOT DO IT.

NHR.64 ENGINE SEALING

1. The NHRRG 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 NHRRG 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 NHRRG'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, positioned 1.8 metres from the furthest forward point of the car, with a direct line of sight to the track, **forward point of the contact area of the bumper of the car, not included the splitter.** 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.
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/warning are heard by every driver at the same time. The system has proved invaluable since introduced and the NHRPA believes it improves safety and the co-ordination of events. It is mandatory for drivers to purchase their own RACEceiver unit.

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 NHRRG before it is built, and once ready to race, must be scrutineered 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 NHRRG, who will advise of any amendments.

NHR.69 FUEL SPECIFICATION

All Oval Racing Formulae: Permitted fuel specification from 1st January 2008 (this specification supersedes all previous specs).

1. All cars must only use fuel from roadside pumps as defined below.
Petrol (Motor Gasoline of the type on sale to the general public from roadside filling stations) 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.
4. Lead Replacement Gasoline, LRG, also known as LRP. Only additives from Sodium, Phosphorous, Potassium, or Manganese according to manufacturers 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.
Lead in excess of EU directive 98/70EC requirements is illegal.
5. We 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.

Roadside fuel consistency when testing fuel samples.

	BS EN 228	BS 7800	BS 4040	LRG/LRP	Test Standard
Motor Oct No (max)	89.0	89.0	89.0	89.0	ASTM D2700/86
Mon (min)	85.0	86.0	86.0	86.0	ASTM D2700/86
Research Oct No (max)	100.0	100.0	100.0	100.0	ASTM D2699/86
Ron (min)	95.0	97.0	97.0	97.0	ASTM D2699/86
Lead (max)	0.005	0.005	0.15		ASTM D3341 / IP362
Lead (min)	ASTM D3237	ASTM D3237		0.005	ASTM D3237 / D3341 / IP362
Density @ 15°	0.720 - 0.775	0.720 - 0.775	0.720 - 0.775	0.720 - 0.775	ASTM D1298/ D4052
Oxygen % max	2.7% w/w	2.7% w/w	2.7% w/w	2.7% w/w	Elemental
Nitrogen % max	0.1% w/w	0.1% w/w	0.1% w/w	0.1% w/w	ASTM D4629/ IP379
Benzene % max	1.0% v/v	1.0% v/v	1.0% v/v	1.0% v/v	EN238
Sulphur	150mg/kg	150mg/kg	150mg/kg	150mg/kg	EN ISO 14596 / ASTM D2622
Olefins*	18% v/v	18% v/v	18% v/v	18% v/v	ASTM D1319
Aromatics*	42% v/v	42% v/v	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 koopovereenkomst in acht te worden genomen.

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

Allgemeine Vorschriften

Der Hot-Rod-Verband stimmt unter bestimmten Voraussetzungen der Nutzung des Opel 2.2 zu. Die NHRRG hat diesbezüglich Vereinbarungen mit Montronic getroffen.

Die Motoren und zugehörigen Komponenten dürfen ausschließlich von Montronic geliefert werden

Die Überholung bzw. Reparatur und Anpassungen an den Motoren und gelieferten Komponenten dürfen, mit Ausnahme des Anlassers und der Lichtmaschine, ausschließlich durch Montronic durchgeführt werden.

Um die Klassengleichheit zu gewährleisten, werden alle Motoren von Montronic geprüft und versiegelt.

Bei Bruch oder Verlust eines oder mehrerer Siegel ist umgehend Kontakt mit der NHRRG aufzunehmen.

Beim Verkauf des Autos und/oder des Motors sind die Bestimmungen des Kaufvertrages zu beachten.

Der Computer wird nach jedem Rennen vom Verband abgenommen und vor jedem Wettkampf ausgetauscht.

Motorspecificatie OPEL 22 SE 2.2 Liter 16 V.

De Opel 2.2. is een verzegelde motor welke in de HotRod 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 verhouding.:		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.

Luchtfilter is verplicht. Type is vrij. **Zie regel 25**

Onderdelen: Uitsluitend door Montronic te leveren.

Vermogen : Het motorvermogen is op 8000 toeren begrensd .

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

Vliegwiel/Starterkrans: Vrij

Vliegwiel, zoals meegeleverd \varnothing 215 mm. Gew. 2,75 kg. Merk koppeling is vrij, mits 184 mm.
Starterkrans met flexplaat, zoals meegeleverd. \varnothing 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 \varnothing 35,1 mm. Gewicht 43 gram Steel \varnothing 6 mm.
Uitlaatklep: Schotel \varnothing 30,1 mm. Gewicht 43 gram Steel \varnothing 6 mm.

Klepzitting: Max.diam.inlaatkanaal: \varnothing 30,90 mm Max.diam.uitlaatkanaal: \varnothing 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: \varnothing 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 \varnothing 44 mm
Lengte voorpijp 1=60 cm +/-
2=60 cm +/-
3=60 cm +/-
4=60 cm +/-
Lengte collector: 12 cm +/- Diameter uitwendig: 59,00mm.

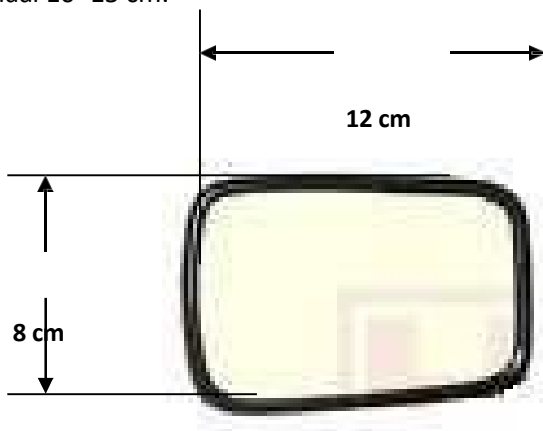
Montronic 2,2 motoren tot 2030 toegestaan. Montronic 2.2-Motoren sind bis 2030 erlaubt.

NHR 71. Motoren algemeen

Zuigerbodem koeling is vrij.
Die Kolbenbodenkühlung ist frei.

NHR 72. Spiegels

Buitenspiegel rechts en links en binnenspiegel zijn verplicht. De minimum maat voor de buitenspiegels is: 8*12 cm en maximaal 10*15 cm.



NHR 73. Gewicht (vertaling regel 40)

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 minimumgewicht voor een National Hotrod is op elk moment 700 kg. Voertuigen die te licht zijn zullen automatisch geschorst worden voor de eerstvolgende NHRRGcup en/of NK wedstrijd en/of Gouden Helm/Supercup/Euromaster. Daarnaast worden alle eventuele behaalde punten op de betreffende racedag geschrapt.

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. Indien er een toegevoegd gewicht tot maximaal 20 kg is aangebracht, dient dit bij de keurmeester te worden gemeld.

Het procentuele linker binnen gewicht (links) van de auto: maximaal 54%

Voor straf overtreding: zie **NHR.40 VEHICLE WEIGHT/BALLAST**, punten 1 t/m 4

DE: Die Fahrzeuge können zu jeder Zeit gewogen werden.

Das Gewicht des Autos muss jederzeit 700 kg betragen. Es ist zu berücksichtigen, dass der Verschleiß von Bremsen, Reifen und der Verbrauch von Flüssigkeiten das Gewicht beeinflussen. Das Gewicht von 700 kg ist ohne Fahrer und seine Rennausrüstung (Overall, Helm etc.)

Das Mindestgewicht für einen National Hotrod beträgt jederzeit 700 kg. Zu leichte Fahrzeuge werden automatisch für die ersten beiden aufeinanderfolgenden NHRRG cup- und/oder NK-Rennen sowie die freien und die dazwischen liegenden Rennen/Goldhelm/Supercup/Euromaster gesperrt. Außerdem werden alle am jeweiligen Renntag gesammelten Punkte gelöscht.

Es ist erlaubt, Gewichte im Auto zu platzieren. Diese Gewichte müssen mit dem Fahrgestell verschraubt oder verschweißt werden. Das maximale Zusatzgewicht darf 20 kg betragen. Wenn ein zusätzliches Gewicht von bis zu 20 kg hinzugefügt wurde, muss dies dem Prüfer (Keurmeester) gemeldet werden.

Der Prozentsatz des linken Innengewichts (links) des Autos beträgt maximal: 54%
Bei Strafverstoß: siehe NHR.40 FAHRZEUGGEWICHT/BALLAST, Punkte 1 bis 4

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 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, Anbringen eines weiteren Schalldämpfers.

NHR 75. Kledingvoorschriften

Vervallen. Staat in punten NHR.59 en NHR.60 omschreven

NHR 76. Uitleg puntentelling

1. De puntentelling voor de manches + finale is als volgt
1. Die Wertung für die Vorläufe und das Finale ist wie folgt

Nederlandse Hot Rod Klasse			
Manche/ Vorlauf		Finale	
Plaats / Platz	Punten/Punkte	Plaats / Platz	Punten/Punkte
1	15	1	25
2	14	2	23
3	13	3	22
4	12	4	21
5	11	5	20
6	10	6	19
7	9	7	18
8	8	8	17
9	7	9	16
10	6	10	15
11	5	11	14
12	4	12	13
13	3	13	12
14	2	14	11
15	1	15	10
16	1	16	9
17	1	17	8
18	1	18	7
19	1	19	6
20	1	20	5
21	1	21	4
22	1	22	3
23	1	23	2
24	1	24	1
25	1	25	1

1. De coureur krijgt in de NK en NHRRG wedstrijden alleen punten wanneer de volledige race is uitgereden en dus de finish heeft gehaald.
Der Fahrer erhält in den NK- und NHRRG-Wettbewerben erst dann Punkte, wenn er das gesamte Rennen absolviert hat und somit das Ziel erreicht hat.
2. 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 laatstgeklasseerde punten voor de NHRRG Cup. Zie ook straffen
3. Schrapwedstrijd NK: De 2 wedstrijden met de minste punten van het jaar word in

minderung gebracht of de niet gereden wedstrijden. Alleen de zondagen (in geval van weekend) van de wedstrijden tellen mee voor het NK. Dit geldt tevens voor de NHRRG cup.

Streichresultate NK: Die 2 Wettkämpfe mit den wenigsten Punkten des Jahres werden abgezogen bzw. die Wettkämpfe die ihr nicht gestartet seid. Nur die Sonntage (im Falle eines Wochenendes) der Rennen zählen für die nationalen Meisterschaften. Dies gilt auch für den NHRRG-Pokal.

4. De NHRRG kampioen moet de achter spoiler zwart wit geblokt spuiten (of plakken). Der NHRRG- Champion muss den Heckspoiler in schwarz-weiß kariert aufsprühen (oder aufkleben).
5. De SuperCup winner moet zijn spoiler in de kleur goud spuiten (of plakken). Der SuperCup-Gewinner muss seinen Spoiler in Gold sprühen (oder aufkleben).
6. De Nederlandse kampioen moet zijn spoiler in de kleur zilver spuiten (of plakken). Der niederländische Meister muss seinen Spoiler in Silber besprühen (oder aufkleben).
7. Haalt een coureur 2 of 3 kampionschappen moeten de kleuren gecombineerd worden op de spoiler.

Wenn ein Fahrer 2 oder 3 Championships sammelt, müssen die Farben auf dem Spoiler kombiniert werden.

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 100 euro per seizoen en dient voor de eerste keer deelname in een seizoen betaald te zijn.

Mitgliedschaft NHRRG

Um an Rennen der National Hotrod's teilnehmen zu können, muss ein Fahrer Mitglied der NHRRG sein. Der Mitgliederbeitrag beträgt 100€ pro Saison und ist vor der erstmaligen Teilnahme einer Saison zu entrichten

Bankgegevens NHRRG / Bankverbiendung 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 - <http://www.nhrrg.nl/>

Zie punt 43.1

Om alles goed voor te bereiden voor zowel NHRRG zaken als communicatie met de circuits is het van belang de coureurs aan de NHRRG doorgeven dat ze deelnemen aan de dan komende wedstrijd. Meld je daarom op maandag voorafgaand aan via de NHRRG groepsapp. Uiteraard is het ook mogelijk om op maandag te registreren via het banden registratie systeem op nhrrg.nl

DE: Fahrer melden sich bitte für jedes Rennen an über -
<http://www.nhrrg.nl/>

Sie punkt 43.1

Um sowohl für NHRRG-Angelegenheiten als auch für die Kommunikation mit den Rennstrecken alles gut vorzubereiten, ist es wichtig, dass die Fahrer die NHRRG über ihre Teilnahme am bevorstehenden Wettbewerb informieren. Melden Sie sich daher am Montag vorher über die NHRRG-Gruppen-App an. Selbstverständlich ist die Registrierung auch montags über das Reifenregistrierungssystem auf nhrrg.nl möglich

NHR.79 Startopstelling / Startaufstellung;

Startopstelling races vanaf 2026

Tijdens een wedstrijddag worden **drie heats** verreden:

- **Heat 1:** 20 rondes (puntenheat)
- **Heat 2:** 20 rondes (puntenheat)
- **Finale heat:** 25 rondes

Startopstelling Heat 1 en Heat 2

Voor **de eerste en tweede heat** wordt de startopstelling bepaald door middel van een **digitale loting**. Hiervoor wordt een loting-app gebruikt die **willekeurig** de startpositie toewijst **binnen de eigen gradinggroep (dakkleur groep)**.

Dit betekent:

- Elke deelnemer start altijd binnen zijn eigen dakkleur groep
- De exacte startpositie binnen die groep wordt volledig random bepaald
- Er wordt geen rekening gehouden met eerdere resultaten of punten

Startopstelling Finale Heat

De startopstelling voor de **finale heat** wordt bepaald op basis van de **behaalde punten in de voorgaande heats**.

Binnen elke dakkleur groep geldt:

- De rijder met **de meeste punten** start **vooraan** in zijn groep
- Vervolgens wordt aflopend opgesteld op basis van het puntentotaal
- Alleen de resultaten uit Heat 1 en Heat 2 tellen mee voor deze rangschikking

Samenvatting

- Heat 1 & 2: **random startopstelling via loting-app**, binnen de eigen dakkleur groep
- Finale heat: **startopstelling op punten**, hoogste punten vooraan binnen de groep
- Dit systeem zorgt voor **gelijke kansen, transparantie** en een **spannende opbouw** richting de finale.

Startaufstellung der Rennen

An einem Renntag werden **drei Läufe (Heats)** gefahren:

- **Lauf 1:** 20 Runden (Punktelauf)
- **Lauf 2:** 20 Runden (Punktelauf)
- **Finallauf:** 25 Runden

Startaufstellung Lauf 1 und Lauf 2

Die Startaufstellung für **den ersten und zweiten Lauf** wird mittels einer **digitalen Auslosung** festgelegt. Hierfür wird eine Los-App verwendet, die die Startposition **zufällig innerhalb der jeweiligen Grading-Gruppe (Dachfarben-Gruppe)** bestimmt.

Das bedeutet:

- Jeder Teilnehmer startet ausschließlich innerhalb seiner eigenen Dachfarben-Gruppe
- Die genaue Startposition innerhalb der Gruppe wird vollständig zufällig ermittelt
- Ergebnisse oder Punktestände aus vorherigen Läufen werden nicht berücksichtigt

Startaufstellung Finallauf

Die Startaufstellung für den **Finallauf** wird anhand der **in den vorhergehenden Läufen erzielten Punkte** bestimmt.

Innerhalb jeder Dachfarben-Gruppe gilt:

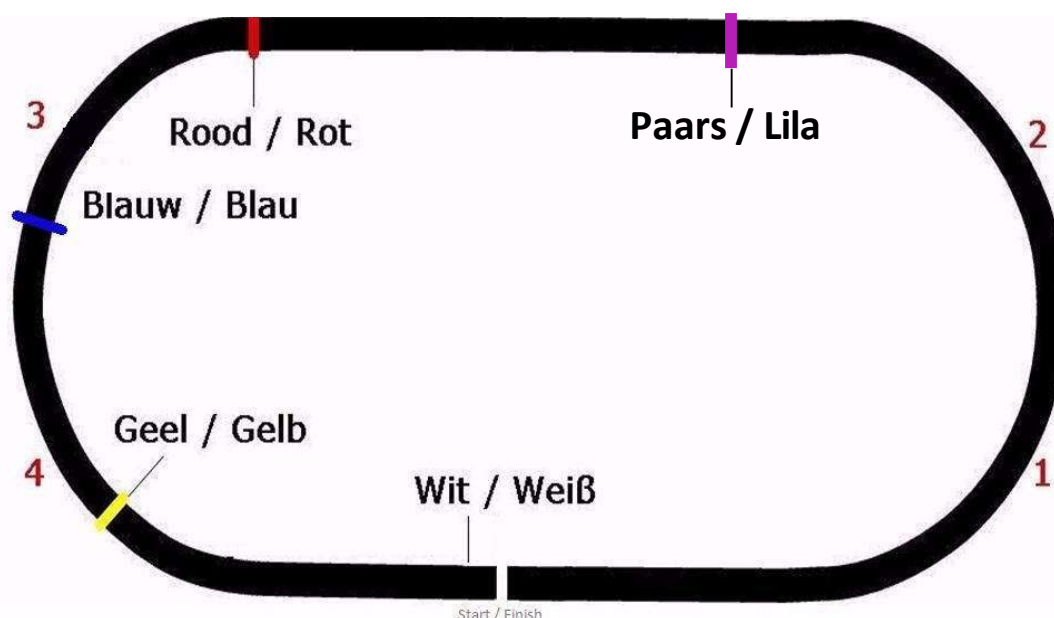
- Der Fahrer mit **der höchsten Punktzahl** startet **an erster Position** in seiner Gruppe
- Die weiteren Startplätze werden in absteigender Reihenfolge nach Punkten vergeben
- Es zählen ausschließlich die Ergebnisse aus Lauf 1 und Lauf 2

Zusammenfassung

- Lauf 1 & 2: **Zufällige Startaufstellung per Los-App**, innerhalb der jeweiligen Dachfarben-Gruppe
- Finallauf: **Startaufstellung nach Punkten**, höchste Punktzahl vorne innerhalb der Gruppe

Dieses System gewährleistet **Chancengleichheit, Transparenz** und einen **spannenden Rennverlauf** bis zum Finallauf.

Nieuw vanaf **Seizoen 2022**
Neu ab **Rennsaison 2022**



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

Startopstelling finale Cupwedstrijden:

Bij gelijke stand na de kwalificatie manches zal de startpositie volgens loting bepaald worden. Dit geldt voor gelijke stand na kwalificatie manches voor iedere positie.

Startaufstellung für die Cup Rennen:

Im Falle eines Unentschiedens nach den Qualifikationsläufen wird die Startposition durch das Los ermittelt. Dies gilt für Unentschieden nach Qualifikationsläufen für jedes positive Ergebnis.

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. Overigens blijft ten alle tijden van kracht hetgeen in NHR.64 vermeld staat.

Die Kosten für einen Protest gegen einen Motor betragen € 1500,-

Nach dem Supercup-Rennen müssen die ersten drei den Motor entschädigungslos zur Verfügung stellen. Im Übrigen gilt immer, was in NHR.64 steht.

NHR. 81 Veiligheidsbeugel aandrijfas / Sicherheitsbügel Antriebswelle

Nederlands

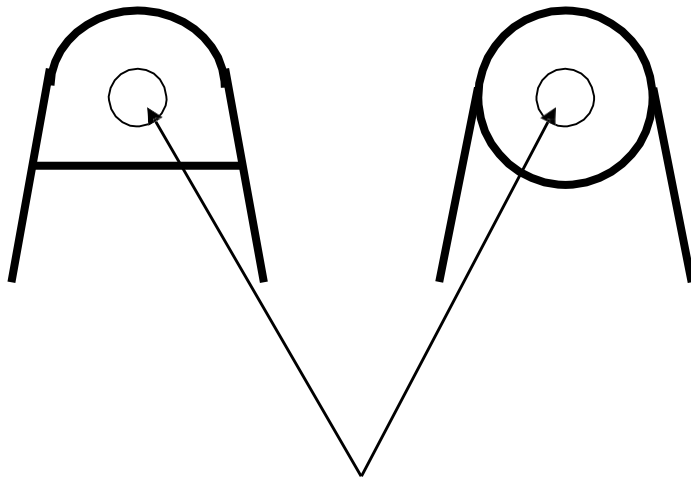
Als de aandrijfas zich boven de vloer bevindt en een tunnel gemonteerd is van fiberglas, metaal, kevlar, of koolstof, dienen er verstevigingbeugels gemonteerd gelast of degelijk geschroefd te zijn. De eerste verstevigingbeugel moet boven de kruiskoppeling aan versnellingsbak geplaatst worden en verdere 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 aandrijfas 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 / Aandrijf

NHR.82 Straffen 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**

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

4. Teams:

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

5. Bedreigingen van een rijder tegen de vrijwilligers van NHRRG

Mocht een rijder zijn ongenoegen uiten in de vorm van geweld of bedreigingen naar de vrijwilligers van NHRRG 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 = minimaal 3 wedstrijden uitgesloten van wedstrijden.

Geweld = minimaal 1 jaar tot levenslang, naar oordeel NHRRG.

6. Bedreigingen tussen rijders:

Bij constatering door NHRRG zullen maatregelen getroffen kunnen worden zoals in punt 3 is beschreven.

7. 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 ten allen tijde te worden opgevolgd. Mocht dit niet gebeuren kan de betreffende rijder uit de einduitslag genomen worden. Het negeren van aanwijzingen van de wedstrijdleiding door middel van de oortjes of van de vlaggen kan worden bestraft met een balk of uitsluiting van de gereden manche.

8. 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.

9. Straffen buiten het reglement om:

- i) De NHRRG behoudt zich het recht voor om bij overtredingen van het reglement hardere straffen op te leggen dan hierboven is vastgelegd, als de situatie naar oordeel van de NHRRG daarom vraagt.
- ii) De wedstrijdleiding kan als het nodig is ook na de wedstrijd nog een balk of een zwarte vlag geven.
- iii) Een straf opgelegd door de strafcommissie van de NHRRG geldt voor alle banen waarop gereden wordt onder het NHRRG Reglement.
- iv) Een schorsing bij een andere klasse, in welke klasse van autosport dan ook, wordt ten alle tijden volledig overgenomen door de NHRRG.
- v) Straffen moeten binnen 8 dagen na de wedstrijddag door de NHRRG worden verzonden. Indien nodig voor overleg, kan deze termijn worden verlengd door de NHRRG. Een eventueel bezwaar op een straf dient bij de NHRRG binnen 8 dagen ontvangen te zijn na het bekend maken van de straf aan betreffende coureur. Data van verzonden emails zijn rechtsgeldig, alsmede een aangetekende brief.

e-mails dienen verzonden te worden naar nl.nationalhotrod@gmail.com

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 Vlaggsignalen 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 = mindestens 3 Renntage Strafe.

Gewalt = je nach Schwere des Vorfalls , mindestens 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

Wenn es von der NHRRG festgestellt wird, können Maßnahmen wie in Punkt 3 beschrieben ergriffen werden.

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

9. Der Rennleiter kann bei Bedarf auch nach dem Rennen einen Balken oder eine schwarze Flagge aussprechen.

10. Strafen müssen von der NHRRG innerhalb von 8 Tagen nach dem Renntag versendet werden. Einsprüche gegen die verhängte Strafe müssen ebenfalls nach 8 Tagen des Erhalts der Strafe bei der NHRRG eingegangen sein.

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.

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).

Gezwaaide 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 manche is dan afgelopen. De nieuwe herstartlijn wordt aan de doorkomst van de vorige ronde bepaald. (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 . Neugestartet wird in der Reihenfolge in der sich die Fahrzeuge bei der letzten Zieldurchfahrt befanden (eine Runde zurück . 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 Überrundung 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 bepaald !**

Per **periode** wordt het gemiddelde opnieuw berekend zie punt 79

Uitzondering !!! Bij een dag overwinning, start de coureur de volgende wedstrijd in de rode groep,

Dan worden de groepen (geel, blauw en rood) ingedeeld. Hier wordt 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). De kleur wit is enkel en eenmalig voorbehouden aan beginnende, nieuwe rijders.

Nieuwe Coureurs moeten hun eerste twee wedstrijden achteraan starten. Zie ook punt 79

Coureurs die 1 jaar geen Hot Rod gereden hebben, worden opgesteld volgens het gemiddelde van hun laatste 4 gereden wedstrijden.

Coureurs die meer dan 2 jaar geen Hot Rod gereden hebben (en coureurs die binnen de oval race overstappen) moeten ook de eerste twee wedstrijden achteraan starten. Daarna wordt de coureur nog 2 wedstrijden ingedeeld in de dakkleur waar de coureur zijn laatste wedstrijd is geëindigd.

Deutsch

Wie wird der Durchschnitt eines Fahrers ermittelt !

pro periode eingeteilt sie punkt 79

Ausnahme !!! Bei einem Tagessieg geht der betreffende Fahrer in die rote.

Anschließend werden die Gruppen (Gelb, Blau und Rot) aufgeteilt. Hierbei wird die Anzahl der bei der NHRRG registrierten Fahrer berücksichtigt (es werden nur die Fahrer berücksichtigt, die den NHRRG-Beitrag gezahlt haben. (Fahrer, die nicht zahlen, werden nicht zugelassen). Die Farbe Weiß ist nur einmalig und für Fahranfänger, neue Fahrer reserviert.

Neue Fahrer müssen ihre ersten beiden Rennen von hinten starten. Siehe auch Punkt 79
Fahrer, die 1 Jahr lang keinen Hot Rod gefahren sind, werden nach dem Durchschnitt ihrer letzten 4 Rennen gewertet.

Fahrer, die seit mehr als 2 Jahren keinen Hot Rod mehr gefahren sind (und Fahrer, die in den Ovalsport wechseln), müssen die ersten beiden Rennen ebenfalls von hinten starten. Der Fahrer wird dann für weitere 2 Rennen der Dachfarbe zugeordnet, in der der Fahrer sein letztes Rennen beendet hat

NHR.85

Allgemeine Regeln (Deutsch)

Videoaufnahmen werden akzeptiert um 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 klassement 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. De wedstrijdleiding kan ten alle tijden ingrijpen bij gevaarlijke situaties en daarvoor besluiten een zwarte vlag te geven, wat niet automatisch een straf inhoudt.

10. Een coureur is ten alle tijden verantwoordelijk voor het gedrag 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 bekere drie maal achterelkaar winnen zal hij een replica 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 verhaald 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 startopstelling wordt bepaald via een kwalificatieracedag die op de gebruikelijke manier is opgebouwd op basis van puntentelling (Gradings). Hieraan worden toegevoegd de eerste 2 heats van de racedag waarop de Gouden Helm wordt verreden. Deze 2 voorheats wordt ook samengesteld op basis van de Gradings (punten) Vervolgens wordt de startopstelling voor de Gouden Helm bepaald op basis van de behaalde punten

Goldener Helm

Goldener Helm

Die Startaufstellung wird über einen Qualifing Renntag der nach Gradings (Punkten) ganz normal aufgestellt wird ermittelt hinzu kommen die ersten 2 Läufe des Renntags an dem der Goldene Helm ausgetragen wird diese 2 Vorläufe werden ebenfalls über die Gradings (Punkte aufgestellt) danach Ermittelt sich die Startaufstellung für den Goldenen Helm nach den eingefahrenen Punkten

Super Cup

De Super Cup word georganiseerd door Raceway Venray. De regels van NHRRG zijn van toepassing Der Super Cup wird von Raceway Venray 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

Holtmanns memorial cup

Op zaterdag 2 Kwalificatie heats via loting 1^e heat 2 revers, op zondag 1^e heat Holtmannscup, meeste punten start voorop. Zondag 2^e, 3^e, finale, NK punten.

Attentie / Achtung

Op de laatste racedag voor elk kampioenschap zullen geen nieuwe coureurs zijn toegelaten. Ter beoordeling Bestuur. Am letzten Renntag zu jeder Meisterschaft werden keine neuen Fahrer zugelassen. Im ermessens