



## **FSAQ – SOLOSPORT**

### **RÈGLEMENT DE SOLOSPRINT 2008**

FSAQ  
514-252-3052  
info@fsaq.qc.ca  
www.fsaq.qc.ca

La référence à l'ASN dans ce texte réfère à la FSAQ et à l'ASN Canada FIA. Ces règlements sont rédigés dans le but d'aider au déroulement de compétitions de SoloSprint.

Ces règlements constituent un guide visant à augmenter la sécurité générale, et n'assurent en aucun cas les participants, les spectateurs ou toute autre personne contre les blessures ou la mort. L'application ou la publication de ces règlements n'offre aucune garantie exprimée ou sous-entendue de sécurité ou de mise en forme pour un but particulier.

Le contenu de ce document est strictement la propriété de la FSAQ et ne peut être reproduit sans permission écrite au préalable.

©FSAQ et ASN Canada FIA

L'ASN Canada FIA est l'organisme qui régie le sport automobile au Canada. Il est nommé par la Fédération Internationale de l'Automobile.

## **RÉGLEMENTATION DE LA FSAQ POUR LE SOLOSPORT-SOLOSPRINT**

.1 En vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2008. La FSAQ se réserve le droit de modifier les règlements ci-joints en tout temps. De telles modifications ou ajouts seront publiés sous la forme de règlements révisés ou de bulletins d'information. Tous changements à ces règlements entreront en vigueur à la date de publication à moins d'être corrigés ou révoqués par la FSAQ. Toutes questions au sujet des règlements devraient être adressées au Directeur de SoloSprint de la FSAQ par l'entremise du président ou du représentant du club.

.2 Les règlements ci-joints ont été établis par la FSAQ dans le but d'assister au bon déroulement d'événements de SoloSport et d'améliorer la sécurité des participants et des spectateurs.

.3 Ces règlements sont basés sur la réglementation nationale de l'ASN CANADA FIA.

.4 Par sa participation aux événements, tout participant s'engage à respecter chacun des articles de ces règlements. L'interprétation et la détermination de ces règlements par les responsables de la FSAQ seront finales et ferme. Afin de conserver une nature sportive, pour atteindre de bons résultats de compétition et en considération des bienfaits pour eux-même, tous les membres, clubs et responsables de la FSAQ jurent ici même que :

.5 L'application déterminée par les responsables de la FSAQ est non-contestable.

.6 Aucun litige ne sera initié contre la FSAQ, Club ou les membres responsables de la FSAQ qui doivent renverser ou modifier les résultats des applications déterminés ou qui doivent tenter de récupérer des dommages ou autre forme de compensation résultant soi-disant ou requis suite à une telle application ; et là où une personne initie ou maintient un litige violant cette provision, cette personne accepte de rembourser la FSAQ pour tous les coûts associés à la poursuite légale.

# 1 SÉCURITÉ ET COMPÉTITION

## 1.0 LES CASQUES DE PROTECTION

.1 Tout pilotes et passagers devront porter un casque qui rencontre les critères suivant.

.2 Les casques peuvent être à recouvrement complet du visage (full face) ou non. Ils doivent être en bonne condition autant à l'intérieur qu'à l'extérieur et ne doivent jamais avoir été impliqués dans une collision ou un impact majeur. Il est fortement recommandé de remplacer le casque après cinq ans, pour cause de la détérioration.

.3 Les standards suivant qui sont acceptés par la FIA seront acceptés :

Homologation FIA	FIA 8860-2004
Snell Foundation	Snell SA 2000 (expire le 31 décembre 2001) Snell SA 2005
SFI Foundation Inc.	SFI 31.A SFI 31.2A
British Standards Institution	BS6658-85 A/FR

.4 Un casque Snell 2000M (date d'expiration 31 décembre 2011) ou 2005M ou Snell K est acceptable pour toutes les classes tant que la voiture n'est pas équipée d'une cage de sécurité ou de pneus de course non approuvés D.OT. Tout casque équivalent classé par la FIA est aussi accepté.

## 1.1 BANCS ET CEINTURES DE SÉCURITÉ

.1 Chaque compétiteur devra porter adéquatement une ceinture de sécurité (dispositif de retenue) approuvée pendant les essais et les compétitions. Le compétiteur est responsable de s'assurer que les ceintures à l'intérieur du véhicule sont en bonne condition et qu'elles sont installées adéquatement

.2 Les ceinture de sécurité à 3 points approuvées OE ou D.O.T. sont acceptables dans toutes classes pour les véhicules dotés ou non d'arceaux de sécurité, à l'exception de la classe « Modifié ». L'emploi de bretelles sur un dispositif de retenue non approuvé par D.O.T. à 4, -5, -6 points d'attaches ou de harnais de course est interdit pour tout véhicule ne possédant pas d'arceau ou de cage de sécurité rencontrant les pré-requis décrits dans la section 2.3. La sangle à la taille sur un harnais de course est permise avec l'utilisation conjointe du harnais d'épaule de la ceinture de sécurité d'origine (OE). Le dispositif de 'verrou CG' ou tout autre mécanisme de verrou de la ceinture de sécurité d'origine qui restreint la sangle à la taille est permis.

.3 Une ceinture à cinq ou six points d'attaches est requise pour tous les véhicules de la classe « Modifié » ainsi que pour tout véhicule de n'importe quelle classe équipée d'une cage de sécurité.

.4 Lorsque qu'un harnais est utilisé, les bretelles de celui-ci devront avoir deux courroies passant par-dessus les épaules. Dans la direction descendante, les courroies devront être dirigées vers l'arrière et devront être installées de façon à ce qu'elles ne créent pas un angle plus grand que 45 degrés à l'horizontale avec le bord supérieur de l'appui dorsale, bien qu'il soit recommandé que cet angle n'exécède pas 10 degrés. Les angles maximums en relation avec la ligne centrale du siège sont de 20 degrés divergents ou convergents. Lorsqu'approprié, il est acceptable de fixer les bretelles du harnais aux points de fixation installés en usine pour les ceintures de sécurité arrière.

Les sangles de la ceinture et de l'entrejambe devraient passer à travers le siège plutôt que par-dessus, de façon à entourer le bassin et le retenir sur la plus grande surface possible. Les sangles abdominales doivent s'ajuster précisément dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. En aucun cas, elles ne doivent être portées au-dessus de la région abdominale.

.5 Les ceintures non OEM devront avoir obtenu les normes FIA ou SFI. Dans tous les cas, le matériel pour les sangles devra être d'une largeur minimale de 2.75 pouces ou 70 millimètres (nominal), à l'exception des sangles empêchant l'effet sous-marin qui peuvent être d'une largeur de 44 millimètres (1.75 pouces). Les ceintures pour le système Hans approuver par la FIA sont aussi accepté.

.6 Les compétiteurs n'utilisant pas les points d'ancrages d'origine devront utiliser des boulons de 3/8 de pouce de diamètre de grade 5 SAE ou mieux. Tout point d'ancrage devra soit être le point d'ancrage au châssis original ou de la cage de sécurité, soit un point adéquatement renforcé. Tout renforcissent devra être suffisamment large et d'une épaisseur considérable afin de prévenir la déformation sous un poids extrême.

.7 Les banc d'origine et banc de compétition doit être installé selon les normes de leur manufacturier.

## **1.2 SÉCURITÉ EN CAS D'INCENDIES**

.1 Le port d'un gilet à manches longues, de pantalons, de souliers et de bas fait de matériaux non-synthétiques est recommandé lorsque les compétiteurs sont en piste ou qu'ils travaillent sur la piste.

.2 Les compétiteurs de la classe « Modifié », à l'exception de ceux dont le véhicule est immatriculé pour la voie publique et qui participent avec des pneus approuvés par le Ministère des transports D.O.T., devront porter des gants ainsi qu'un habit de course en bonne condition en Nomex, d'une ou de plusieurs épaisseurs, sujets aux points mentionnés dans l'article .3 (voir ci-bas).

.3 Tous les compétiteurs qui conduisent des véhicules « Ouvert-Modifié » de type formule (ex. : F-1600, F-4, etc) devront se soumettre aux règles de sécurité de course régionale FSAQ. Ceci inclus, mais ne se limite pas à, une protection contre le capotage, un casque à recouvrement complet du visage ainsi que les items suivants, fabriqués de

matériaux résistants aux flammes approuvés par l'ASN Canada, la FIA, le SCCA ou la SFI : gants, sous-vêtements, souliers, habit de course une pièce à 2 épaisseurs, passe-montagne et bas.

### **1.3 PROTECTION EN CAS DE CAPOTAGE – ARCEAUX DE SÉCURITÉ**

.1 Il est obligatoire d'avoir un arceau de sécurité pour :

- i) tous les véhicules avec un toit pliable ou amovible (ex.: véhicules décapotables)
- ii) tous les véhicules qui ont monté de 5 classes ou plus de leur « classe originale» (classe originale + 5)
- iii) tous les véhicules de la catégorie « Modifié »

.2 Le but premier de l'arceau de sécurité est de protéger le conducteur si le véhicule fait un capotage.

.3 Une installation particulière de l'arceau de sécurité est sujette à l'approbation de l'inspecteur en chef. L'inspecteur en chef peut approuver l'installation d'arceaux de sécurité qui rencontrent d'autres standards reconnus.

.4 Le sommet de l'arceau de sécurité doit être installé au moins 2 pouces au-dessus du casque du conducteur lorsque celui-ci est assis dans une position de conduite normale. Il devra aussi être situé aussi près que possible du toit dans les véhicules fermés ou dans les véhicules avec un toit rigide du manufacturier ou décapotable, en autant que le toit du véhicule soit installé et levé durant la compétition. Le dessus de l'arceau de sécurité ne devra pas être à plus de 10 pouces derrière l'arrière du casque du conducteur lorsque celui-ci est assis dans la position normale de conduite.

.5 L'arceau de sécurité devra être conçu pour soutenir les forces de compression pouvant résulter du poids du véhicule s'affaissant sur celui-ci et résister au poids longitudinal pouvant résulter du poids du véhicule glissant au sol sur l'arceau.

.6 Les 2 côtés verticaux qui forment l'arceau principal devront occuper la pleine largeur de l'habitacle afin de fournir une zone de protection maximale.

.7 Un système d'appui-tête devra équiper le véhicule afin de prévenir les coups de fouets cervicaux et que la tête du conducteur aille heurter le dessous de l'arceau principal. L'appui-tête devra être capable d'absorber une force de 200 lbs dans la direction arrière. Il est recommandé d'utiliser un appui-tête d'approximativement 36 pouces carrés avec un coussinage résistant d'une épaisseur de 2 pouces.

.8 Les armatures frontales et les portions de l'arceau principal sujettes au contact avec le casque du conducteur (alors que le conducteur est assis normalement et retenu par un harnais d'épaule) doivent être cousinées avec un matériel mou comme la mousse Ethafoam ou de l'Ensolite ou tout autre matériel similaire d'une épaisseur minimale d'un

demi-pouce. Les tubes d'isolation de tuyauterie et les "spaghettis de piscines" ne sont pas reconnus.

.9 Les tubes formant l'arceau principal et tous les renforts devront être de tubulure sans soudure ou d'acier doux ERW ou DOM ou d'acier en alliage de chrome molybdique tel le SAE 4130. Il est recommandé que les tubulures en acier doux soient utilisées puisque les alliages de chrome présentent des difficultés de soudage et doivent recevoir un traitement thermique afin d'enlever les contraintes interne. L'obligation de fournir une preuve sur l'utilisation de l'acier allié sera la responsabilité du participant.

.10 La dimension de la tubulure qui devra être utilisé dans la construction de l'arceau de sécurité sera déterminée par le tableau suivant qui est basé sur l'Appendice J du livre de règlements de Solo de la SCCA, impression 2005 (toutes les dimensions fournies sont en pouce):

Poids à vide du véhicule	Format de l'arceau de sécurité	Matériel de l'arceau de sécurité
Moins de 2000 lbs	1.500 x .120	Acier doux
Entre 2001 – 3500 lbs	1.750 x .120	Acier doux
Plus de 3500 lbs	2.000 x .120	Acier doux

Poids à vide du véhicule	Format de l'arceau de sécurité	Matériel de l'arceau de sécurité
Moins de 1500 lbs	1.375 x .090	Acier allié
Entre 1501 - 2500 lbs	1.625 x .095	Acier allié
Plus de 2500 lbs	2.000 x .095	Acier allié

.11 Un trou d'inspection d'au moins 3/16" de diamètre devra être percé dans une section non-critique de l'arceau principal afin de permettre la vérification de l'épaisseur de la paroi.

.12 Les boulons et les écrous qui sont utilisés pour fixer l'arceau de sécurité au châssis ou au cadre du véhicule (ex. : un arceau de sécurité boulonné), devront avoir au moins 3/8 de pouces de diamètre, de standard SAE grade 5.

.13 Un seul grand tube devra être utilisé pour l'arceau principal avec des plis continuel et lissent et sans signes de gaufrages ou de défauts au niveau des parois.

.14 Lorsque des soudures sont utilisées pour fixer l'arceau de sécurité au châssis du véhicule, elles devront être de la meilleure qualité possible avec une pénétration complète. Les soudures à l'arc, particulièrement celles à l'hélium (de type héliaque), devront être utilisées lorsque possible. Les alliages d'acier devront recevoir un traitement thermique après la soudure.

.15 Deux (2) renforts longitudinaux avec tubulure d'au moins le même diamètre que celui requis pour l'arceau principal devront être installés. Au moins un tube diagonal latéral de diamètre égale à celle requise pour l'arceau principal devra être installé afin de prévenir la déformation latérale de l'arceau de sécurité. Dans la plupart des cas, un tube du coin inférieur de l'arceau principal au coin supérieur du côté opposé est suffisant.

.16 Les renforts longitudinaux doivent être fixés aussi près que possible de la partie supérieure de l'arceau principale et doivent respecter une distance minimale de 6" et avoir un angle d'ouverture intérieur d'au moins 30 degrés.

.17 Dans les véhicules avec un châssis, l'arceau de sécurité et les renforts devront être fixés là où possible au châssis du véhicule. Des plaques de renforts devront être fixées au châssis du véhicule peu importe si celles-ci sont soudées ou boulonnées et devront avoir une épaisseur minimale de 3/16 de pouce.

.18 Pour les véhicules avec une construction monocoque ou sans châssis ou les voitures avec un châssis dont la fixation de l'arceau et des renforts est non pratiques, des plaques de fixation devront être utilisées pour solidifier la structure de l'arceau de sécurité au plancher de l'auto. L'aire minimum de la plaque de fixation devra avoir 20 pouces carrés. La considération importante est que le poids soit distribué sur une zone aussi large que possible et aussi près de la structure horizontale que possible. Toute plaque de fixation boulonnée à la structure devra avoir plus de 3/16 de pouce en épaisseur. Une contre-plaque de dimension et d'épaisseur égale doit être installée du côté opposé du panneau et les plaques doivent être boulonnées ensemble de bord en bord.

.19 Les plaques de fixation soudées à la structure devront avoir une épaisseur supérieure à 0.080 pouces. Là où possible, les plaques de fixation devraient se prolonger sur une section verticale de la structure telle qu'un pilier de porte.

.20 Les arceaux de sécurité et les renforts amovibles devront être conçus soigneusement et construits pour être au moins aussi solides qu'une installation permanente. Si un tube peut pénétrer à l'intérieur d'un autre tube afin d'en faciliter le démontage, la partie télescopique devra s'insérer étroitement et devra s'appuyer sur un point de montage permanent. De plus, au moins deux (2) boulons devront être utilisés pour fixer sécuritairement le montage. La partie télescopique devra avoir au moins 8 pouces de longueur.

#### **1.4 PROTECTION EN CAS DE CAPOTAGE – CAGE DE SÉCURITÉ**

.1 Bien que non requise, une cage de sécurité est recommandée pour tout véhicule nécessitant une protection contre le capotage.

.2 Les cages de sécurité qui rencontrent les règlements du SCCA (RGC, section 18), de la NASA (RGC, section 15.5.8), du CARS (RGC, partie B, section 2) et de la FSAQ sont acceptables.

.3 Les participants ont la responsabilité de fournir la documentation sur les normes utilisées pour la fabrication de leur cage.

## **1.5 EXIGENCES DES VÉHICULES**

Les véhicules doivent rencontrer les pré-requis suivants :

.1 Un empattement de 183 cm (72”) de longueur ou plus, une voie avant et arrière de 107 cm (42”) de largeur ou plus. La hauteur maximum permise pour les véhicules qui participent à une compétition est de 160 cm (63”).

.2 Quatre roues de 10” de diamètre ou plus et quatre pneus en bonne condition avec aucune déformation ou matériel de sous cordage apparent. Un système de freinage hydraulique en tandem pouvant opérer les quatre roues en même temps par un système de contrôle unique.

.3 Le véhicule doit avoir une structure et une carrosserie qui entoure et protège les pilotes au moins au niveau de la taille lorsque assis dans une position normale de conduite. Les panneaux extérieurs doivent être faits de métal, de plastique renforcé de verre ou d’un matériel résistant au feu, sauf pour les panneaux OE.

.4 Utilisez uniquement du carburant à base d’hydrocarbure ou de diesel, incluant le bio diesel, de l’essence contenant de l’éthanol ou des additifs quelconques (ex. : du propylène ou tous autres additifs augmentant l’indice d’octane) ajouté directement au réservoir d’essence OE. Toute autre source d’essence ou d’additif pour l’essence que celui du système d’origine est défendue, incluant les systèmes d’oxyde nitreux et le propane.

.5 Un démarreur opérationnel atteignable de l’intérieur du cockpit. Il devra permettre au moteur de fonctionner au ralenti sur la grille de départ (ex. : sans surchauffer) pour une période de temps raisonnable sans affecter le déroulement de l’événement.

.6 La batterie doit être installée de façon sécuritaire. Si la batterie est à l’intérieur de l’habitacle des passagers et de type acide, elle doit être installée à l’intérieur d’une boîte ventilée de style marine. Les batteries de type sèche ne doit pas obligatoirement être installées à l’intérieur d’une boîte mais est fortement recommander.

.7 Note: D’emblée, ces règlements interdisent les karts.

## **1.6 ADMISSIBILITÉ DES COMPÉTITEURS**

.1 Pour être éligible à une compétition, un participant doit être un membre en règle d’un club affilié à l’ASN et avoir une licence de compétition valide de niveau SoloSprint ou supérieur qui devra être émise par l’ASN Canada FIA (Fédération Internationale de l’Automobile), un territoire de l’ASN ou le SCCA. Il est possible de participer sans avoir de licence toutefois tout pilote n’ayant pas de licence valide devra être accompagné d’un instructeur de la FSAQ en tout temps.

.2 Tous compétiteurs, officiels, travailleurs de piste, bénévoles et passagers doivent lire et signer le formulaire de renonciation avant d’être autorisé à franchir toute zone restreinte

(comme par exemple les puits, les postes de pylônes, les postes de surveillance ou tout autre lieu privé réservé aux compétiteurs) ou de participer à un événement.

.3 Aucun compétiteur ne peut s'inscrire à un même événement plus d'une fois. Par contre, un véhicule peut être inscrit par un maximum de deux (2) conducteurs différents.

.4 Chaque pilote sera responsable du comportement de son équipe de soutien (voir RGC 5.14).

.5 L'aide des compétiteurs est essentielle pour assurer le succès d'un événement. Les organisateurs peuvent exiger que les compétiteurs aident lors d'un événement et peuvent exclure un ou plusieurs résultats ou même interdire des essais aux compétiteurs qui refusent d'exécuter les tâches demandées.

.6 Il est fortement défendu qu'un pilote, visiteur, membre de l'équipe (co-équipiers) ou officiel consomme des breuvages alcooliques lors d'un événement avant la fin totale et absolue des activités de piste de cette journée.

## **1.7 LES PASSAGERS**

.1 Vous pouvez avoir un passager en tout temps à condition qu'il ait lu et signé les avis de renonciation appropriés.

.2 Les personnes d'âge mineur (sous l'âge de la majorité de la province dans laquelle se déroule l'événement) peuvent participer comme passager à condition d'avoir la permission de l'organisateur et que la personne qui détient le droit parental ait signé le formulaire de renonciation pour personnes mineures. Les personnes mineures sont sujettes aux règles suivantes :

- i. Elles ne peuvent être passager pendant la compétition. Elles peuvent seulement être passager durant les essais libres et les tours de pratique;
- ii. Elles peuvent uniquement être passager dans le véhicule de leurs parents ou gardien légal;
- iii. Elles doivent avoir un casque de la bonne grandeur et la ceinture de sécurité doit s'ajuster correctement;
- iv. La ceinture de sécurité doit répondre aux exigences de la section 1.1;
- v. Elles doivent être âgées d'au moins 12 ans.

## **1.8 LA CONDUITE ET LE POINTAGE**

.1 À moins d'une égalité, seul l'essai le plus rapide du compétiteur, incluant les pénalités, sera compté. Lorsqu'un événement se tient pendant 2 jours ou plus, comme lors du Championnat national de SoloSprint canadien de l'ASN Canada FIA, l'essai le plus rapide de chaque jour de compétition, incluant les pénalités, sera compté (à moins d'une égalité).

.2 Si des temps identiques sont enregistrés pour plus d'un véhicule ou participant à l'intérieur de la même classe donnant droit au même prix, le deuxième (2<sup>e</sup>) meilleur temps sera alors utilisé afin de briser l'égalité.

.3 Lors d'un essai, le pointage d'un compétiteur doit être enregistré en secondes et en fractions de secondes.

.4 Les temps et les pénalités de chaque essai fait par les compétiteurs doivent être continuellement affichés au cours de l'évènement.

.5 La mention DNS ("Did Not Start") est attribuée si un compétiteur néglige de quitter la position de départ lorsqu'il est avisé de le faire par le responsable de la course. Tous les tours de cet essai seront enregistrés comme DNS.

.6 La mention FWO ("Four Wheel Off") est attribuée lorsqu'un véhicule quitte la surface de la piste avec les 4 roues pendant l'essai, incluant lors des tours de réchauffement et de refroidissement. Il sera de même si un compétiteur immobilise son véhicule sur la piste sans avoir reçu l'ordre de le faire. Une pénalité de 200 secondes sera appliquée pour tous les tours d'un essai où un FWO a été attribuée.

.7 La mention DNF ("Did Not Finish") est donnée lorsque le véhicule d'un compétiteur quitte le parcours par la sortie officielle. Les tours non-complétés de cet essai seront alors enregistrés comme un DNF.

.8 Si un véhicule éprouve des troubles mécaniques pendant un essai, aucune reprise d'essai ne sera accordée. Cependant, le pilote peut poursuivre les essais qui lui restent à bord d'un autre véhicule à condition que ce véhicule soit dans la même classe ou d'une classe inférieur.

.9 Si un véhicule est piloté par 2 conducteurs, ceux-ci devront laisser cinq (5) minutes entre chacun de leurs essais sur ce véhicule avant de laisser le véhicule repartir.

.10 Un véhicule ne peut être changé de classe une fois la compétition commencée (dès que le premier véhicule de la journée est en piste), à moins d'avoir obtenu une approbation du commissaire de l'évènement.

.11 Si des essais supplémentaires sont ajoutés au programme publié de la journée, ils devront être annoncés avant que tous les compétiteurs débutent leur dernier essai précédemment cédulé.

.12 Si tous les compétiteurs n'ont pas l'opportunité de compléter les essais cédulés, les temps de la vague d'essais qui n'est pas complétés par tous les compétiteurs peuvent être annulés par le commissaire en chef. L'organisateur ne peut changer le nombre de tours chronométrés ou le format des essais quand une vague est déjà débutée.

## **1.9 LES REPRISES D'ESSAIS**

- .1 Une reprise d'essai est seulement accordée lorsqu'elle est autorisée par un officiel.
- .2 Lorsqu'une reprise d'essai est accordée, elle doit être effectuée en laissant d'abord un minimum de cinq minutes suivant l'essai du compétiteur.
- .3 Une reprise d'essai s'appliquera uniquement aux nombres de tours chronométrés affectés.
- .4 Si un drapeau rouge ou jaune pendant est agité pendant l'essai d'un compétiteur, une reprise d'essai peut lui être accordée à condition que le compétiteur ne soit pas à l'origine de la levée du drapeau.
- .5 Si un véhicule reçoit un drapeau rouge à la suite d'un problème de chronomètre, une reprise d'essai peut être accordé par un officiel.

## **1.10 NIVEAU D'ÉMISSION DE BRUIT DES VÉHICULES**

.1 L'organisateur d'un événement peut déterminer un niveau maximum de bruit émis par les véhicules. Le niveau sonore peut être mesuré à différents emplacements autour du site utilisé. Les compétiteurs sont avisés que les permis de piste spécifient des limites de bruits tolérés et que c'est leur responsabilité de s'assurer que leur véhicule est conforme aux normes de bruit établis pour chaque événement auquel ils participent. Aucun appel ou protêt ne sera permis sur les décisions prises par l'organisateur concernant le niveau maximum de bruit établi pour le site, le système de mesure utilisé ou les actions correctives à prendre.

## **2 L'ORGANISATION DES ÉVÈNEMENTS**

### **2.0 LA SÉCURITÉ SUR LE PARCOURS**

.1 Il est important que les zones des spectateurs incluant les zones de stationnement soient à une distance sécuritaire du parcours, particulièrement de la zone des départs et des arrivées. La sécurité sur le parcours est une priorité. Il faut s'attendre à ce qu'il y ait des spectateurs, donc des mesures adéquates de contrôle des foules doivent être en place. À moins qu'elles ne soient délimitées par une barrière considérable, les zones des spectateurs devraient être délimitées par une corde, du ruban ou clairement définies.

.2 Une attention particulière devrait être apportée à la sécurité dans les puits de ravitaillements, autour des zones de départs et d'arrivées et près des stations des signaleurs. Une attention particulière devrait être apportée afin de s'assurer que personne ne soit installé dans un emplacement dangereux, ceci inclus les chronométreurs et les commissaires de course.

.3 Les postes de signaleur doivent être installés avant des virages à l'aveugle et là où les pilotes ne peuvent voir les dangers, avec au moins un poste aux 1 000 m de piste.

.4 Un système de communication fiable devra être établi entre l'officiel du parcours et les stations de signalement du parcours si le parcours n'est pas entièrement visible du point central où l'officiel du parcours est installé.

.5 L'officiel du parcours peut déclarer un véhicule FWO (Four Wheels Off) dans les circonstances suivantes :

- i. Un conducteur a encombré la surface de la piste en coupant les coins, fait tomber un pylône sur la piste ou traîné n'importe quel autre objet sur la surface de la piste forçant ainsi les autres véhicules sur le parcours à ralentir ou à changer leur ligne afin d'éviter l'objet;
- ii. Un conducteur dérape sur la piste et il retient le déroulement de l'événement (ex. : il force la levée du drapeau rouge sur tout le parcours);
- iii. Un conducteur ignore ou manque des drapeaux;
- iv. La conduite du conducteur sur la piste met le conducteur ainsi que les autres participants en danger ou ralenti le déroulement de l'événement (ex. : aller trop lentement sur un tour de réchauffement ou de refroidissement).
- iiii. Le compétiteur immobilise son véhicule sur la piste sans avoir reçu l'ordre de le faire.

.6 L'organisateur de l'événement doit fournir un drapeau rouge, jaune, vert et noir ainsi qu'un extincteur de 10 BC ou plus à chaque station de signalement ainsi qu'à la zone de départ et d'arrivée. Les travailleurs de piste doivent avoir reçu une formation sur l'usage de ceux-ci.

.7 Lors d'un événement, l'organisateur doit avoir un extincteur de 10 BC ou plus à chaque station de signalement en plus de quatre (4) extincteurs de surplus.

.8 L'organisateur doit avoir un plan pré établi pour gérer les urgences majeures. Le plan d'urgence doit au moins coordonner rapidement l'accès à un téléphone cellulaire non verrouillé avec une liste des numéros d'urgence locaux. Notez que le 911 n'est pas disponible dans toutes les villes. L'organisateur est responsable d'afficher tous les numéros d'urgence afin que les membres organisateurs et les officiels de la sécurité y aient accès rapidement.

.9 L'organisateur peut choisir de restreindre l'admission d'un véhicule ou d'un compétiteur à un événement.

.10 Le directeur de course est en charge de la gestion de la sécurité sur le tracé lorsque les véhicules sont en piste. Si le parcours devient encombré, le responsable doit donner la directive d'agiter le drapeau rouge à chaque station de surveillance (voir 2.2.4 ci-bas). Une fois l'objet encombrant suffisamment dégagé, le responsable pourra donner la directive d'agiter le drapeau vert (voir 2.2.7 ci-bas).

## **2.1 LES DRAPEAUX**

.1 Les drapeaux doivent être utilisés exclusivement sous les directives du directeur de course.

.2 Le drapeau de départ : utilisé pour envoyer des nouveaux véhicules sur la piste ou encore pour faire repartir un véhicule qui s'est vu signaler un drapeau rouge et qui s'est arrêté à une station de surveillance. Le drapeau vert peut être pointé, agité ou tout simplement accompagné d'un signal très clair de la main signalant au véhicule qu'il peut entrer en piste.

.3 Le drapeau à damier noir et blanc : lorsqu'il est agité à la ligne d'arrivée ou à un autre emplacement spécifié dans les règlements supplémentaires, il indique la fin de la séance de compétition.

.4 Le drapeau rouge : lorsqu'il est agité à toutes les stations de surveillance et par le responsable des départs sous les instructions du directeur de course, il informe tous les participants qu'ils doivent immobiliser sécuritairement leur véhicule et se rendre ensuite très lentement vers une station de surveillance pour obtenir des informations supplémentaires. Les conducteurs devraient toujours être prêts à s'arrêter. Le tour de piste sur lequel le drapeau rouge a été agité ne sera pas compté. Le drapeau rouge est communément utilisé en SoloSprint lorsqu'un FWO (Four Wheels Off) survient afin que le responsable du parcours puisse ramener tous les véhicules en piste vers un endroit sécuritaire et que le véhicule qui a dérapé puisse regagner la surface de la piste sans danger ou qu'une remorqueuse soit envoyée pour retirer le véhicule.

.5 Le drapeau noir : lorsqu'il est agité à la ligne de départ / d'arrivée ou à n'importe quelles autres stations de surveillance sous les instructions du directeur de course, il informe le conducteur de retourner aux puits immédiatement et d'y attendre les instructions des officiels. Le drapeau noir est souvent utilisé lorsqu'un véhicule a manqué le drapeau à damiers ou si un véhicule perd un liquide, une quantité excessive de fumée ou semble éprouver un problème mécanique.

.6 Le drapeau jaune : lorsqu'il est agité à n'importe quelles stations de surveillance incluant les postes de départs / d'arrivées sous les instructions du directeur de course, il informe le pilote de ralentir et de se distancer du véhicule qui le précède. Le tour de piste où le drapeau jaune est agité ne sera pas chronométré. Les conducteurs doivent piloter à une vitesse qui crée un espace sécuritaire pour le véhicule devant, mais qui ne ralentit pas le véhicule derrière. Les conducteurs doivent regarder le plus loin devant possible afin de remarquer un drapeau vert agité sur le parcours.

.7 Le drapeau vert : utilisé pour remplacer le drapeau jaune à n'importe qu'elles stations de surveillance dès qu'un espace suffisant a été créé entre les véhicules selon l'opinion du directeur de course. Il indique que le conducteur doit immédiatement reprendre sa pleine vitesse et que les tours débiteront lorsque le véhicule franchira la ligne de départ / d'arrivée.

## **2.2 LES PERMIS**

.1 Un permis est requis pour tous les événements sanctionnés par la FSAQ. Le coût du permis est disponible sur le site internet de la FSAQ. Le Permis est payable au moins quatre (4) semaines avant l'événement.

.2 Tout club organisateur de manche du championnat provinciale doit soumettre à la commission SoloSport de la FSAQ les items suivants au moins six (6) semaines avant l'événement :

- La réglementation supplémentaire de l'événement pour approbation avant la publication et la remise aux participants potentiels;
- Des copies du matériel promotionnel à être utilisé pour promouvoir l'événement auprès du grand public et des compétiteurs;
- Des copies du matériel acheminé aux médias;
- Les dépliants de l'événement.

## **2.3 DÉPLIANTS POUR LES ÉVÉNEMENTS ET LA RÉGLEMENTATION SUPPLÉMENTAIRE**

.1 Les dépliants de l'événement et la réglementation supplémentaire peuvent être combinés en un seul document ou émis en 2 parties.

.2 Le dépliant d'événement doit contenir :

- i. Les mots « sanctionnée par la FSAQ »;
- ii. L'affirmation : « Tenue sous les RGC de la FSAQ, la réglementation de la FSAQ »;
- iii. Les noms de l'événement, du club organisateur, des commanditaires de la série et des commanditaires de l'événement;
- iv. La date et l'emplacement de l'événement;
- v. L'heure des inscriptions et de la fin des inscriptions, des représentations, du meeting des pilotes et du premier départ;
- vi. La répartition des coûts d'entrées;
- vii. Le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse du courrier électronique de l'organisateur ou de tout contact alternatif du club.

viii. Toute restriction concernant le niveau de bruit toléré lors de l'événement s'il est différent du niveau indiqué dans les règlements supplémentaires.

.3 Les règlements supplémentaires doivent contenir :

- i. Les mots « sanctionnée par la FSAQ »;
- ii. L'affirmation : « Tenue sous les RGC de la FSAQ, la réglementation de la FSAQ »;
- iii. Les noms de l'événement, du club organisateur, des commanditaires de la série et des commanditaires de l'événement;
- iv. Le nom, l'adresse, le numéro de téléphone et l'adresse du courrier électronique de l'organisateur ou de tout contact alternatif du club.
- v. Les noms et les contacts des commissaires de l'événement et du directeur de course;
- vi. La date et l'emplacement de l'événement;
- vii. L'heure des inscriptions et de la fin des inscriptions, des inspections techniques, du meeting des pilotes et du premier départ;
- viii. La cédule et les coûts d'entrées;
- ix. Toute restriction concernant le niveau de bruit toléré lors de l'événement s'il est différent du niveau indiqué dans les règlements supplémentaires.
- x. Les règlements au sujet des déplacements et des procédures de la journée ainsi qu'une description des zones de dépassement (si utilisées);
- xi. Une liste détaillée des prix de présence et des trophées remis;
- xii. L'identification des juges de fait (si utilisés) et des faits à être jugés (voir RGC 7.17).

.4 Toute réglementation supplémentaire doit être affichée lors d'un événement et les compétiteurs doivent être informés de son emplacement pendant le meeting des pilotes.

## **2.4 DOCUMENTATION DES ORGANISATEURS**

.1 Sur les lieux de l'événement, l'organisateur devra afficher les items suivants dans un lieu central et facile d'accès, comme par exemple la zone des inscriptions ou le même endroit où les sont affichés(voir aussi RGC 4.7) :

- i. Le permit;
- ii. Le certificat d'assurance;
- iii. Une copie des réglementations supplémentaires;
- iv. La liste des officiels qui devra aussi être lu pendant le meeting des pilotes.

## **2.5 LE PARCOURS**

.1 Tout changement apporté à la configuration du parcours, sous l'approbation du ou des commissaires, doit être porté à l'attention des compétiteurs lors du meeting des pilotes.

.2 Le parcours, incluant le départ et l'arrivée, doit être clairement défini. Lorsque l'utilisation de pylônes est requise sur le parcours, l'emplacement de ceux-ci doit être marqué avec précision afin qu'ils puissent être remplacés avec exactitude lorsqu'ils sont déplacés.

.3 Les pylônes utilisés pour tracer le parcours devront avoir au minimum dix (10) pouces de haut et devront être d'une couleur distinctive, facile à identifier. Les pylônes devront

être suffisamment lourds pour éviter qu'ils se déplacent, sauf au contact du véhicule d'un participant.

.4 Le parcours doit rencontrer les critères d'approbation du commissaire en chef avant le début de la compétition.

## **2.6 LES ESSAIS**

.1 Tous les compétiteurs doivent assister au meeting des pilotes afin de pouvoir participer à la compétition, à moins d'avoir pris un arrangement préalable avec l'organisateur. Cette mesure vise à assurer la sécurité des compétiteurs et des autres participants.

.2 Il est permis de faire rouler plus d'un véhicule sur la piste à la fois à condition que les véhicules soient séparés d'une distance sécuritaire sur le parcours. Les dépassements de véhicules en mouvement sur la piste seront interdits durant la compétition (plus précisément lors des essais chronométrés, voir l'article .3 ci-bas).

.3 Les essais non-chronométrés doivent être effectués en respectant les règlements nationaux de Lapping d'ASN Canada FIA

## **2.7 LE CHRONOMÉTRAGE**

.1 un chronomètre électronique doit être utilisé comme système de chronométrage principal. Il doit être opéré par le responsable du chronométrage de l'événement.

.2 Si, selon le responsable du chronométrage, un problème s'est produit dans le système de chronométrage, une reprise d'essai peut être accordée par le directeur de course.

.3 Si une panne totale du chronomètre principale survenait, un autre appareil ou système pourrait être utilisé. L'appareil secondaire devrait être en mesure de chronométrer en centième (100<sup>e</sup>) de secondes. Une montre manuelle analogique ou un chronomètre manuel pourrait être utilisés à condition d'avoir été approuvés par l'organisateur, les commissaires et le responsable du chronométrage.

.4 Si l'article .3 survenait et que le temps officiel obtenu pour un compétiteur était basé sur un système de chronométrage en centième de secondes, alors que le temps officiel d'un autre compétiteur était basé sur un système de chronométrage en millième de secondes; la règle suivante s'appliquerait: si les compétiteurs sont à égalité à un centième de secondes, alors la portion numérique du millième de secondes chronométré ne devrait pas être considérée dans le pointage. Exemple : Un temps de 61.495 sera considéré un temps de 61.49

## **2.8 LES PUIITS DE RAVITAILLEMENTS (PADDOCKS)**

.1 Une zone de puits de ravitaillements (paddock) doit être prévue pour les véhicules participants à la compétition et leurs véhicules de service. Une vitesse maximale de 15km/h devra être respectée.

## **2.9 LES COMMISSAIRES (STEWARDS)**

.1 Pour les manches du Championnat Québécois, le poste de commissaire en chef sera occupé par le Directeur SoloSprint de la FSAQ ou toute autre personne désigner par celui-ci.

2. Pour les manches du Championnat Québécois, deux commissaires supplémentaires sera requis, ces commissaires devraient être des compétiteurs expérimentés et être membre d'autres clubs que le club organisateur. Le nom des commissaires devrait être annoncé au meeting des pilotes et être publié dans la réglementation supplémentaire.

.3 Le directeur de course aura l'autorité d'appliquer les règlements de la FSAQ, les RGC et la réglementation supplémentaire pour tous les événements sans commissaire(s) attitré(s).

## **2.10 LES ASSURANCES ET LES FORMULAIRES DE RENONCIATION**

.1 Les assurances pour les événements de SoloSprint sont fournies sous le régime d'assurance de l'ASN Canada FIA. Tous les clubs affiliés à l'ASN Canada qui organisent des événements de SoloSprint, doivent faire une demande de couverture pour l'événement.

.2 Tous les compétiteurs, officiels, chronométreurs, travailleurs, coéquipiers et toute autre personne ayant l'autorisation de pénétrer dans les espaces normalement fermés au grand public doivent lire, comprendre et signer le formulaire de renonciation général fourni par l'ASN Canada FIA. Il est strictement interdit à quiconque n'ayant pas signé le formulaire de renonciation d'entrer dans les aires de course ou de chronomètre pour surveiller, faire du bénévolat ou participer à un événement.

.3 Les compétiteurs ou tous autres participants d'âge mineur doivent compléter et signer le « Formulaire de renonciation pour personnes mineures » fourni par l'ASN Canada FIA. Les titulaires de l'autorité parentale (parents ou gardiens légaux) doivent aussi signer le « Formulaire de renonciation – approbation parentale annuelle ».

.4 Tous les formulaires de renonciation fournis par l'ASN Canada FIA peuvent être téléchargés de leur site Web au [www.asncanada.com](http://www.asncanada.com) et imprimés par les organisateurs afin d'être utilisés pendant un événement. Une attention particulière devrait être portée à l'impression des formulaires afin de s'assurer que les copies imprimés soient bien lisibles.

.5 Tous les formulaires doivent être complétés en totalité incluant la ou les date(s) et le nom de l'événement (en haut du formulaire).

.6 À l'inscription, les individus responsables du formulaire de renonciation doivent garder le formulaire sous leur control en tout temps et doivent signer comme témoin dans la section réservée à cet effet au moment où chaque participant signe les sections obligatoires.

.7 Les propriétaires ou les commanditaires qui font la requête d'être ajoutés au certificat d'assurance de l'événement comme assurés additionnels peuvent être accommodés par l'organisateur en listant les assurés additionnels à demande de couverture de l'événement.

## **2.11 RAPPORT D'INCIDENT**

.1 Tout(e) accident, blessure, incident et impact ou dommage survenant pendant un événement, doit être rapporté(e) au bureau de l'ASN Canada FIA en envoyant le formulaire 'Rapport d'incident', préalablement complété, par télécopieur dans les 48 heures suivant la fin de l'événement. Un rapport d'incident doit être complété pour chaque accident qu'il fasse l'objet ou non d'une réclamation anticipée. Les organisateurs peuvent télécharger et imprimer le formulaire 'Rapport d'incident' sur le site Web de l'ASN Canada FIA.

.2 Le 'Rapport d'incident' devrait être entièrement complété en suivant les instructions sur le formulaire. Il devrait contenir autant d'information que possible, incluant le nom et l'adresse de tout témoin ou personne blessé ainsi que les détails du traitement médical apporté, les détails de toute bande vidéo et de photographies qui auraient pu être prises, etc.

.3 Le rapport original devrait être posté au bureau de l'ASN Canada FIA une fois télécopié.

## **2.12 LES RÉSULTATS OFFICELS**

.1 Les résultats officiels devraient inclure :

- i. Le nom et la date de l'événement;
- ii. Le nom du club organisateur;
- iii. Le nom de l'organisateur en chef, du directeur de course, du chronométreur en chef et du ou des commissaire(s);
- iv. Les mots : « sanctionné par la FSAQ »;
- v. Les remerciements aux commanditaires;
- vi. Le nom de chaque compétiteur;
- vii. Le club de chaque compétiteur;
- viii. Les commanditaires de chaque véhicule si rapporté sur le formulaire d'inscription;
- ix. La marque et le modèle du véhicule de chaque compétiteur;
- x. Les meilleurs temps de piste, incluant les pénalités, de la position finale;
- xi. Les résultats publiés dans chaque catégorie en ordre de classement.
- xiii. Une liste complète de tous vainqueurs se méritant un trophée ou un prix.

.2 Les résultats officiels des manches du Championnat Québécois doivent être postés envoyés par courrier électronique au Directeur SoloSprint de la FSAQ dans les 8 jours suivant l'événement. Ils doivent aussi être disponibles pour tous les compétiteurs.

.3 Les résultats provisoires d'un événement deviennent des résultats officiels:

- i. 20 minutes après avoir été affichés, lorsqu'il n'y a pas d'investigations sur les résultats à être classés et qu'il n'y a pas de procédures de protest d'irrésolu;

- ii. Si une requête de vérification a été reçue et que le temps alloué pour recevoir le protêt, tel que stipulé par le RGC 10.3, s'est expiré;
- iii. Si un protêt a été reçu et que le temps alloué pour recevoir un appel, tel que stipulé par le RGC 11.4, s'est expiré;
- iv. Si un avis d'appel a été remis et que la procédure d'appel a été conclue.

Dans les cas iii et iv ci-haut, les sections des résultats qui ne seraient pas affectées par le protêt/ les procédures d'appel, peuvent être déclarées « finales » par le(s) commissaire(s).

### **2.13 REQUÊTE D'ACTION**

Le directeur de course peut soumettre une requête d'action au(x) commissaire(s) s'il soupçonne qu'il y a un manque ou une violation de la réglementation ou qu'un participant semble faire preuve de mauvaise conduite. Le(s) commissaire(s) de l'événement devront agir sur cette requête de la même manière qu'ils agiraient face à un protêt et devront avoir la même autorité pour imposer les pénalités que lors d'un protêt.

### **2.14 LES PROTÊTS ET LES APPELS**

Tout protêt ou appel devra suivre les procédures définies dans les RGC de la FSAQ (10 & 11).

## **3 LE POINTAGE DU CHAMPIONNAT QUÉBÉCOIS**

### **3.0 LE CHAMPION AU CLASSEMENT GÉNÉRAL**

.1 Le compétiteur avec le plus grand pointage cumulatif des cinq (5) manches du Championnat Québécois (tel que déterminé ici-bas), sera déclaré le champion Québécois de SoloSprint.

.2 S'il y avait une égalité, le pointage serait recompté et le champion au classement général serait le compétiteur qui, tel qu'expliqué ci-bas, remporterait le plus haut pointage sur la moyenne de tous les essais de chaque jour de compétition. Les pires tours de piste du compétiteur sont exclus de ce calcul. Le nombre de tours de piste à exclure sera égal au nombre de tours de piste dans une vague.

Exemple: Temps des tours de piste 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, DNF

L'événement compte 9 tours de piste avec 3 tours de piste par essai

Le points de bris d'égalité =  $100 \times (54 \div 54 + 54 \div 55 + 54 \div 56 + 54 \div 57 + 54 \div 58 + 54 \div 59) \div 6 = 95.663$ .

Éditorial : Le bris d'égalité vous affecte seulement si vous êtes un des compétiteurs à égalité avec un autre compétiteur pour le classement général. La stratégie optimale sera de premièrement remporter dans votre classe et ensuite de rouler avec consistance toute la journée en obtenant des temps rapides. Vous n'avez droit qu'à une seule erreur majeure (ex. : « FWO » qui vous balayera de votre vague) ou à trois erreurs mineures (vos trois pires tours de piste).

### **3.1 LE CHAMPION DE CLASSE**

.1 Le compétiteur avec le plus de points accumulés dans une classe pour les cinq (5) manches du championnat sera déclaré le champion de classe.

.2 S'il y a une égalité, celle-ci sera brisée en utilisant la même méthode que celle utilisée pour déterminer le champion au classement général (voir la sous-section 3.0.2).

## 3.2 LE POINTAGE DES CLASSES

.1 Pour chacune des cinq (5) manches du Championnat Québécois, cent (100) points seront remis au participant le plus rapide de la classe selon les règlements de surclassement de la sous-section .2 ci-bas. Tout autre participant dans la classe se verra attribuer ses points selon la formule suivante: le temps du gagnant de la classe (ou de la classe de surclassement) pour la journée, divisé par son meilleur temps, multiplié par 100

.2 Disposition de surclassement

L'ordre des classes est la suivante:

1. Ouvert-modifié
2. Modifié
3. Préparé
4. Amélioré
5. Super Grand Touring 1
6. Super Grand Touring 2
7. Super Grand Touring 3
8. Grand Touring 1
9. Grand Touring 2
10. Grand Touring 3
11. Grand Touring 4
12. Touring 1
13. Touring 2
14. Touring 3

Pour que les champions de classe de la journée puissent recevoir 100 points, ils doivent être plus rapides que les vainqueurs de toutes les classes subalternes au classement (ex. : «e» est classé plus bas que «d»). Par contre, si le vainqueur de la classe n'est pas plus rapide, son temps sera alors basé sur le temps le plus rapide du vainqueur de la classe subalterne. La classe Super grand touring 1 est décrite comme étant surclassée par la classe Super grand touring 2 si le vainqueur de la classe Super grand touring 2 est plus rapide que le vainqueur de la classe Super grand touring 1. La sous-section .4 ci-bas offre quelques exemples.

.3 Si la classe est surclassée telle que décrit à la sous-section .2, alors le pointage pour tous les compétiteurs de la classe surclassée sera basé sur le temps qui a forcé le surclassement.

.4 Exemples

Classes	Temps
Véhicules	en ...
Modifié	le vainqueur a couru en 50.0 sec.
Préparé	le vainqueur a couru en 50.5 sec.
Super Grand Touring 1	le vainqueur a couru en 50.2 sec.
Super Grand Touring 2	le vainqueur a couru en 49.6 sec.
Super Grand Touring 3	le vainqueur a couru en 49.7 sec.
Grand Touring 1	le vainqueur a couru en 49.8 sec.

## Pointage

Super Grand Touring 2	le vainqueur reçoit 100.0 points
Super Grand Touring 3	le vainqueur reçoit 100.0 points
Grand Touring 1	le vainqueur reçoit 100.0 points
Modifié	le vainqueur reçoit $49.6 \div 50.0 = 98.217$ points
Super Grand Touring 1	le vainqueur reçoit $49.6 \div 50.2 = 98.804$ points
Préparé	le vainqueur reçoit $49.6 \div 50.5 = 98.804$ points

.5 Dans l'éventualité qu'un important changement météorologique vienne influencer le surclassement, l'organisateur et les commissaires peuvent, à leur discrétion, abolir la disposition de surclassement pour cette journée. Dans un tel cas, la disposition de surclassement ne sera pas utilisée dans le pointage des classes pour la journée. La décision doit être prise par l'organisateur et les commissaires dans les 60 minutes suivant le changement de météo et avant que les classements officiels ne soient annoncés.

### **3.3 LE POINTAGE DES CLASSES À FAIBLE TAUX D'INSCRIPTIONS**

Lorsqu'il y a moins de trois (3) participants dans une classe, ceux-ci seront classés premièrement suivant les règles de la sous-section .1 ci-bas et ensuite suivant les règles de la sous-section .2 ci-bas :

.1 Selon les règlements de sur classement décrits dans la section 3.2.2, dans l'éventualité que le vainqueur d'une classe à faible taux d'inscription surclasse une classe ou plusieurs classes plus élevées (et toutes les classes qui peuvent surclasser la classe ou les classes plus élevées), les compétiteurs de la classe avec un faible taux d'inscrits obtiendrait alors un pointage comme si la ou les classes surclassées faisaient partie de leur classe, en autant qu'il y ait maintenant au moins trois (3) compétiteurs au total qui influencent le pointage des compétiteurs de la classe.

.2 Autrement, lorsqu'il y a moins de trois (3) compétiteurs dans une classe, ceux-ci recevront un pointage basé sur le système d'indexation PAX de SoloSprint. Ces classes recevront un facteur d'indexation basé sur la moyenne du temps le plus rapide de chaque classe complète (c'est à dire plus de 3 voitures). Toutes les classes à faible taux d'inscription seront dorénavant indexées selon ce facteur PAX. Par exemple, si Grand touring 1, Grand touring 3 et Super grand touring 3 ont tous trois (3) compétiteurs et plus, la moyenne de leurs temps le plus rapide sera calculée  $((GT1 + GT3 + SGT 3) \div 3)$ . Tout compétiteur inscrit dans une classe à faible taux d'inscription recevra un pointage basé sur la moyenne PAX.

S'il y a moins de deux (2) classes complètes, alors tous les compétiteurs dans une classe à faible taux d'inscription seront indexés selon les résultats des classes complètes. S'il n'y a aucune classe complète, alors tous les compétiteurs auront leur temps indexé selon le temps indexé le plus rapide de la journée. Dans tous les cas, aucun compétiteur ne pourra se voir attribué plus de 100 points.

### .3 Les facteurs d'indexation PAX

Les facteurs d'indexation PAX suivants seront utilisés:

<b>CLASS</b>	<b>PAX Factor</b>
Ouvert-modifié	1.036
Modifié	1.024
Préparé	1.012
Amélioré	1.000
Super grand touring 1	0.988
Super grand touring 2	0.976
Super grand touring 3	0.964
Grand touring 1	0.952
Grand touring 2	0.940
Grand touring 3	0.928
Grand touring 4	0.916
Touring 1	0.904
Touring 2	0.892
Touring 3	0.880

.4 Les facteurs d'indexation PAX sont dérivés de la meilleure performance historique des compétiteurs de chaque classe. Ainsi, ils représentent le potentiel de la performance de chaque classe en prenant pour acquis qu'un compétiteur conduit une voiture optimisée pour la classe dans laquelle il se trouve et qu'il pilote sur un circuit familier. Les facteurs d'indexation PAX sont utilisés comme système de handicap en SoloSprint pour permettre la comparaison et le pointage de classes différentes.

Afin d'illustrer ceci avec un exemple, imaginez qu'un compétiteur A conduisant un véhicule pleinement optimisé pour la classe Grand touring 1 (facteur d'indexation PAX = 0.952) atteigne son meilleur temps de 60.000 secondes. Si ce compétiteur conduisait un véhicule pleinement optimisé pour la classe Touring 1 (facteur d'indexation PAX = 0.904), son meilleur temps de 60.000 secondes devrait se comparer à  $(0.952 \div 0.904) = 63.186$  secondes dans cette dernière classe.

Avant de pouvoir utiliser les facteurs d'indexation PAX pour comparer le pointage d'un compétiteur avec celui d'un autre, la moyenne d'indexation PAX de l'événement doit être calculée. La moyenne PAX de l'événement est calculée à partir des meilleurs résultats observés dans les classes complètes pendant l'événement. Si un événement a trois (3) classes complètes et une (1) classe à faible taux d'inscrits, les trois (3) classes complètes sont utilisées pour déterminer la moyenne PAX de l'événement.

Par exemple :

Pilote	Classe complète	Meilleur temps	FacteurTemps	PAX
A	SGT3	58.611	0.964	56.501
B	GT2	59.235	0.940	55.681
C	T1	61.785	0.904	55.854
Somme des temps PAX :				168.036
Moyenne PAX :				56.012

En prenant pour acquis que le compétiteur de la classe à faible taux d'inscription (D) obtienne un meilleur temps enregistré de 57.450 secondes en SGT1 (facteur d'indexation PAX = 0.960), le pointage de «D» serait comme suit :

$$\text{Temps PAX} = 57.450 \times 0.960 = 55.152$$

Pointage = moyenne PAX de l'événement  $\div$  temps PAX =  $56.012 \div 55.152 = 101.5\%$   
Le pilote «D» a battu l'index PAX et reçoit le pointage de 100% puisque aucun compétiteur ne peut recevoir un pointage supérieur à 100 points.

### **3.4 IDENTIFICATION ET PUBLICITÉ**

.1 Les numéros des véhicules et le lettrage de la classe de participation doivent être bien en vue sur les deux (2) côtés du véhicule. Les numéros doivent avoir une hauteur minimale de 8 pouces et une largeur d'au moins 1 pouce. Le lettrage de la classe de participation doit avoir au moins 4 pouces de hauteur et être placée après le numéro.

.2 Même s'il y a 2 pilotes, chaque véhicule qui se trouve sur le parcours doit afficher un seul numéro de participant à la fois.

.3 Les numéros devraient être retirés du véhicule ou complètement recouverts lorsque le véhicule est conduit sur la voie publique (rue), même sur de courtes distances.

.4 Les collants obligatoires des commanditaires doivent absolument être placés bien en vue sur le véhicule. Les véhicules qui n'ont pas les collants des commanditaires ne seront pas autorisés à participer à la compétition. Tous les collants ou décalques doivent être en place avant l'inspection technique de l'événement. Certaines exceptions et dispenses peuvent être permises à la discrétion de l'organisateur.

## **4 CATÉGORIES, ADMISSIBILITÉ ET MODIFICATIONS DES VÉHICULES**

### **4.0 CATÉGORIES DES VÉHICULES**

.1 Il y a 14 catégories de véhicules: les véhicules en Ouvert-modifié, Modifié, Préparé, Améliorée, Super grand touring 1 (SGT 1), Super grand touring 2 (SGT 2), Super grand touring 3 (SGT 3), Grand touring 1 (SG 1), Grand touring 2 (SG 2), Grand touring 3 (SG 3), Grand touring 4 (SG 4), Touring 1 (T 1), Touring 2 (T 2), Touring 3 (T 3),

.2 Les sections 5, 6 et 7 déterminent dans quelle(s) catégorie(s) un véhicule peut participer à la compétition.

### **4.1 EXIGENCES MINIMALES DE SÉCURITÉ**

Les véhicules doivent rencontrer les exigences de sécurité suivantes:

.1 Les ceintures de sécurité doivent être à tissage de nylon, avec des boucles métal sur métal en bonne condition et qui sont aussi acceptables aux yeux de l'inspecteur en chef.

.2 La batterie doit être fixée de façon sécuritaire au véhicule.

.3 Les enjoliveurs de roue, les chapeaux de roue, et les garnitures en anneaux (trim rings) qui ne sont pas boulonnés aux roues doivent être retirés.

.4 Avoir des contenants de récupération du liquide de refroidissement. Les tuyaux d'aération du carter de moteur doivent avoir eux-aussi un contenant de récupération adéquat et ne doivent pas s'aérer à l'air libre.

.5 Passé toutes les inspections de sécurité.

### **4.2 LES SÉRIES DE COURSE ET LES VOITURES ARTISANALES (KIT CARS)**

.1 Les véhicules suivants, parfois appelés voitures artisanales, peuvent participer à une compétition avec le même équipement de sécurité que les véhicules de la « classe originale» à condition qu'ils soient équipés d'une protection adéquate contre les capotages (voir section 1.3 et 1.4), qu'ils soient immatriculés pour la voie publique (rue) et qu'ils participent sur des pneus approuvés D.O.T.

Voitures assemblées à la maison de type Aurora (style cobra), Dutton, Caterham et Lotus 7.

Les voitures artisanales seront classées en catégorie « Modifié » à moins que l'ASTC émette une classe spéciale pour ce véhicule en ce basant sur les résultats d'un Dynamomètre (voir l'option Dynamomètre à la section 5.0), d'une preuve du poids total du véhicule et d'autres informations jugées nécessaires.

.2 Les véhicules vendus par les manufacturiers pour une des séries telles que: Player's/GM sport motorisé (Motorsport), la coupe Rothmans/Porsche, Honda/Michelin

ou le challenge de stock car de l'Ontario (les séries Nissan Sentra), sont admissibles à la compétition basé sur le type de véhicule original ajusté aux P.I.P. encouru pour toutes les modifications.

### **4.3 VÉHICULES DE PRODUCTION**

Un véhicule de production est défini comme possédant une marque, un modèle et une année spécifique (excluant la classe « Ouvert-modifié ») et doit rencontrer tous les critères de « véhicules de production » suivants:

Produit en série;

Approuvé par le gouvernement fédéral comme véhicule pouvant légalement circuler sur les voies publiques du Canada;

Disponible au grand public pour achat et livraison par le biais des points de ventes des détaillants du manufacturier au Canada, à moins d'être admis par ces réglementations ou un bulletin ASN;

Conforme à toutes les spécifications et équipements d'origine du manufacturier, telles que défini dans la section 4.3. Exception faite pour toutes les exigences obligatoires de ce règlement et toutes les modifications permises dans laquelle le véhicule est inscrit.

Exempté de la clause expliquée à la section 4.2 ci-haut.

### **4.4 SPÉCIFICATIONS DE L'ÉQUIPEMENT D'ORIGINE**

.1 Les spécifications de l'équipement d'origine 'OE' sont définies comme suit: toutes les pièces de l'équipement d'origine ou les pièces de remplacement qui sont identiques aux pièces d'origines et qui auraient pu être achetées sur ce « véhicule de production » conjointement à toutes les spécifications de l'équipement d'origine, puis être installées par le manufacturier du véhicule. Par exemple, les pistons pourraient être remplacés avec des pièces provenant du marché des pièces de rechanges si celles-ci avaient le même poids et le même taux de compression. Par contre, le remplacement des pistons coulés avec des pistons forgés serait une modification. Si un compétiteur n'est pas certain qu'une pièce est équivalente à une pièce d'origine (OE), il doit poser la question à la commission de SoloSport de la FSAQ.

.2 Les pièces ou les spécifications installées par le concessionnaire ne sont pas définis comme de l'équipement d'origine (OE), à moins d'être requises par une directive du manufacturier. Les pièces ou les spécifications que le manufacturier a listées comme étant de type « compétition » ou pour un but similaire, ne sont pas définis comme de l'équipement d'origine (OE).

### **4.5 MODIFICATIONS PERMISES**

Les modifications permises dans ce guide de règlements peuvent ne pas être légales pour les véhicules circulant sur la voie publique (rues et autoroutes). Il incombe au compétiteur de s'assurer que son véhicule est conforme à toutes les lois et les standards de sécurité applicables au code de la route lorsqu'il conduit son véhicule dans la rue.

.1 Les modifications autorisées pour une catégorie (ex. : véhicule en Touring, GT, SGT, Amélioré, Préparé, Modifié), sont les seules permises dans celle-ci. Si les présents

règlements ou un bulletin de la FSAQ pour l'année en cours ne permettent pas spécifiquement une modification aux spécifications de l'équipement d'origine (OE), alors ces modifications ne sont pas permises. Règle générale : en cas de doute, ne le faite pas.

.2 Lorsqu'il est permis de remplacer un item, il est possible de retirer les pièces d'origine (OE) afin de faciliter le remplacement. Par contre, seul l'item permis peut être modifié.

.3 Les règlements sur les modifications sont écrits afin de communiquer la fonction, l'étendu ou l'intention de la modification. Tout usage autre que celui décrit pour la modification permise n'est pas considéré comme une modification autorisée. S'il y a certaines incertitudes au sujet des fonctions, de l'étendu et/ou de l'intention d'un règlement concernant la modification d'un véhicule, le participant a la responsabilité d'obtenir des précisions au près de la commission SoloSport de la FSAQ avant d'entreprendre les modifications en question.

#### **4.6 DÉFINITIONS D'UNE MODIFICATION**

Une modification se définit comme suit :

.1 Le retrait d'une pièce, sauf lorsque cette pièce a été changée par une pièce de remplacement identique à la pièce OE.

.2 L'addition d'une pièce, sauf lorsque la pièce ajoutée est une pièce d'équipement d'origine (OE) ou une pièce de remplacement identique à la pièce de remplacement OE.

.3 Une méthode d'ajustement ou procédure de service non d'origine.

.4 Un changement ou une substitution affectant les spécifications de l'équipement d'origine.

#### **4.7 INSPECTION TECHNIQUE**

Le véhicule doit être à la disposition de l'inspecteur technique au besoin. Le véhicule doit passer toutes les inspections obligatoires.

#### **4.8 LE FARDEAU DE LA PREUVE**

Les participants ont le fardeau de la preuve en ce qui concerne la conformité de leur véhicule à toutes les réglementations applicables et, à l'exception de la catégorie « Modifié », que leur véhicule est conforme à toutes les exigences des véhicules de production en série. Chaque participant doit être prêt à montrer le manuel du propriétaire, le(s) manuel(s) d'entretien du manufacturier, le(s) catalogue(s) du manufacturier et autre document officiels comme preuve que le véhicule est bien conforme et admissible.

#### **4.9 MODIFICATIONS PERMISES – VALEUR de ZERO P.I.P.**

Les modifications énumérées dans les sous-sections 4.9.0 à 4.9.4, sont établies avec la valeur zéro (0) de Points d'Index de Performance (P.I.P.) et sont par conséquent les

seules modifications permises pour les véhicules de la «classe originale» sans devoir déclarer les P.I.P.

#### **4.9.0 MODIFICATIONS GÉNÉRALES**

.1 Les systèmes stéréo, les systèmes d'alarme, les jauges, les interrupteurs, les essuis glaces, les phares, les miroirs et toutes autres pièces similaires qui n'offrent aucun avantage de performance ou de conduite du véhicule peuvent être installés ou remplacés avec une pièce semblable.

.2 Le pare-soleil, le volant (incluant le coussin gonflable contenu dans le volant), les pédales, le pommeau du levier de vitesse ainsi que le levier de vitesse peuvent être modifiés.

.3 Le pare-brise et le toit convertible peuvent être abaissés à condition que le mécanisme qui les active soit d'origine (OE). Le panneau amovible du toit vitré et les sections amovibles du toit peuvent être retirés.

.4 Les pneus de secours, les outils, le cric, les tapis de plancher et les compartiments de rangement ajoutés (filets, tablettes, toiles) doivent être retirés.

.5 Les enjoliveurs de roues doivent être retirés s'ils ne sont pas fixés solidement.

.6 La configuration des sièges peut être modifiée de l'une des trois (3) façons suivantes :

i. En retirant les sièges arrière; OU

ii. En retirant le siège du passager avant; OU

iii. En remplaçant le siège d'origine (OE) avec un banc de course à dossier fixe. Toute autre modification non-autorisée de la configuration des sièges avant ou arrière, doit être déclaré sous la section 5.1.C - La carrosserie et les garnitures.

.7 Les ceintures de sécurité peuvent être remplacées avec toute ceinture ou autre équipement conforme aux exigences de la sécurité des participants expliquées à la section 1.1- Ceintures de sécurité.

.8 Un système de protection contre les capotages (arceau de sécurité) peut être ajouté s'il est conforme aux exigences de la sécurité des participants. Voir la section 1.3 et 1.4 Protection contre les capotages. Les garnitures intérieures et les sièges peuvent être modifiés uniquement dans la mesure où ceux-ci facilitent l'addition de l'arceau.

.9 Les pièces de fixation de la barre de remorquage, les crochets d'encrage et les attaches remorques peuvent être ajoutés ou retirés. Le pare-chocs, le châssis, les garnitures extérieures et les panneaux extérieurs peuvent être modifiés uniquement dans la mesure où ceux-ci facilitent l'addition ou le retrait de la barre de traction.

.10 Le siège du passager et du pilote peuvent être remplacés par des sièges sport inclinables.

#### **4.9.1 MOTEUR ET TRANSMISSION**

.1 Les bougies, les rupteurs de contact, le(s) rotor(s), le(s) chapeau(x) d'allumage, la/les bobine(s) d'allumage, les câbles à haute tension, les composantes de réglage du système mécanique du calage de l'allumage, les composantes des décharges par étincelles multiples et/ou les composantes des décharges par étincelles capacitatives et les mécanismes limitant les révolutions par seconde du moteur peuvent être modifiés. Les compétiteurs doivent se souvenir que les composantes électroniques du système d'allumage et du système de gestion du moteur doivent demeurer des pièces d'origine (OE).

.2 Les batteries peuvent être remplacées avec toute batterie automobile de grandeur similaire à condition que son emplacement soit d'origine (OE) et que la quantité de batteries ne soit pas réduite.

.3 Le système de filtration d'air peut être modifié, mais se limite, pour les moteurs atmosphériques, au côté du capteur de débit d'air OE ou au papillon des gaz vers l'élément filtrant. Sur un moteur à suralimentation, cette modification se rend jusqu'au turbo ou au compresseur volumétrique. En plus, seulement sur un moteur atmosphérique, la tuyauterie connectant le boîtier du filtre à air au moteur peut être modifiée ou remplacée. Par contre, le capteur du débit d'air et le papillon des gaz d'admission ne peuvent pas être remplacés ou modifiés.

.4 Les réservoirs de récupération, les filtres à l'huile, les filtres à essence et les refroidisseurs d'huiles sur le moteur, la transmission et le boîtier du différentiel peuvent être modifiés.

.5 Les cylindres peuvent être surdimensionnés jusqu'à 1.016 mm (0.040 pouces) et les pistons remplacés par des pistons OE.

.6 Le différentiel à glissement limité d'origine peut être remplacé avec un différentiel ouvert de format équivalant tant que la couronne et le pignon demeurent d'origine (OE).

.7 Le système d'anti-patinage à l'accélération ou tout autre système similaire peuvent être désactivés ou retirés. Il n'est pas permis de modifier ou désactiver l'anti-patinage en reprogrammant l'ECU.

.8 Les supports du moteur et de la transmission peuvent être modifiés tant que l'emplacement du moteur et de la transmission demeurent d'origine (OE).

.9 Le système de refroidissement du moteur peut être modifié. Le thermostat peut être substitué ou retiré.

.10 Les écrous, les boulons, les vis, les rondelles et toute autre quincaillerie peuvent être remplacés à condition qu'ils ne servent à aucune autre fonction que celle d'attacher des pièces, tel que l'équipement d'origine (OE).

.11 Le convertisseur catalytique d'origine peut être remplacé avec un convertisseur catalytique de rechange ou à haut débit à condition qu'il rencontre la réglementation canadienne sur les émissions.

.12 Le réacheminement de la ligne d'essence est permise, sauf à l'intérieur du véhicule. Une isolation peut être ajoutée.

.13 Les arbres de transmission et/ou les demi-arbres de transmission peuvent être remplacés.

.14 Le système d'embrayage peut être modifié. Le système d'embrayage est défini comme suit : il s'agit du mécanisme d'embrayage, du boîtier, du roulement d'engagement, des disques, de la plaque de pression et du roulement de guidage. Le mécanisme d'embrayage de la transmission peut être modifié.

.15 Le système d'échappement peut être modifié sous les contraintes suivantes:

- Véhicules atmosphérique et supercompressé: les systèmes d'échappement après le convertisseur catalytique excluant toutes les composantes du collecteur d'échappement peut être modifié tant que les système d'échappement rencontre les normes canadiennes d'émissions.

- Le système d'échappement peut être envelopper d'isolation ou être traiter avec un revêtement haute température.

.16 La programmation du changement de vitesse sur une transmission automatique ainsi que le convertisseur de couple peuvent être modifiés.

.17 Le changement des poulies affectant le ratio de celles-ci, afin d'uniquement réduire la vitesse des accessoires, est permis.

.18 Un différentiel EO à glissement limité, excluant le rapport de vitesse peut être modifié.

#### **4.9.2 SUSPENSION ET TRAIN ROULANT**

.1 L'alignement des roues peut être ajusté. Les résultats obtenus devront demeurer à l'intérieur des spécifications originales du manufacturier pour la conduite hors compétition.

.2 Le système de freinage, incluant les étriers de freins, les disques, l'hydraulique, les garnitures et le système 'ABS' peut être modifié. Un système de refroidissement des freins peut-être ajouté.

.3 Les roues d'origine peuvent être remplacées avec des roues de 10 pouces de diamètre ou plus à condition qu'aucune modification facilitant le dégagement de la roue, autre que les modifications des fausses ailes intérieures, ne soit faite et à condition que ces modifications ne servent aucun autre but. Les ailes doivent demeurer d'origine (OE), cependant le rebord de l'aile intérieure peut être roulé/aplati afin de faciliter le dégagement du pneu.

.4 Les pneus peuvent être remplacés avec des pneus de n'importe quelle marque, modèle ou grosseur, à condition:

i. Qu'il ne s'agisse pas de pneus de course lisse. Si le pneu est muni d'un numéro d'approbation D.O.T., moulé sur le pneu, et que le pneu est pour toute intention et but d'un pneu équivalent à une version approuvée D.O.T, comme par exemple des Hoosiers Grand Am Cup ou des pneus de marché étranger Yokohama A048R, alors le pneu n'est pas considéré un pneu de course lisse.

ii. Que la marque et le modèle spécifique du pneu de remplacement soit disponible sur deux diamètres de roues différents, sauf pour les pneus d'origine.

iii. Qu'aucune modification ne soit apportée pour faciliter le dégagement du pneu, autre que les modifications aux fausses ailes intérieurs et que ces modifications ne servent aucune autre fonction. L'aile doit rester d'origine, cependant les rebords intérieurs de l'aile peuvent être roulés/aplatie afin de faciliter le dégagement du pneu.

iv. Que la grosseur des pneus se limite aux détails suivants: la partie supérieure où est située la surface de contact, ne doit pas dépasser l'ouverture du puits de roue d'origine, lorsque regardé par le haut et perpendiculairement au sol. Pour déterminer si une combinaison de pneu/roue particulière rencontre cette règle, la surface de contact du pneu peut être déterminée en roulant le pneu, lorsque qu'il est monté à la voiture et qu'il est gonflé à la pression maximale permise, dans une mince (1/16 de pouce ou moins) couche de substance poudreuse, comme de la craie. Une fois la surface de contact marquée de cette façon, le véhicule est roulé vers l'avant afin que la partie de la bande de roulement du pneu qui est recouvert de craie se retrouve sur le dessus. Si la zone de la bande de roulement, marquée par la craie, ne s'étire pas au-delà de la ligne imaginaire perpendiculaire tombant du rebord de l'aile, alors la combinaison est légale.

.5 Les points d'attache sur l'amortisseur, incluant les pièces de fixation et leur quincaillerie peuvent être modifiés à condition que la géométrie de la suspension demeure d'origine (OE). Les emplacements et les points de fixation de la suspension doivent aussi demeurer d'origine (OE).

.6 Les points de fixations de la suspension au châssis peuvent être renforcés. Des barres de renforts ou d'attachement peuvent être ajoutées entre les points d'attaches de la suspension et le châssis ou la paroi anti-feu. Des renforts de suspension (ex. : renforts des tours de suspension, des armatures du tunnel et des barres d'anti-rapprochement), des connecteurs de sous-châssis et des renforts à la paroi anti-feu peuvent être ajoutés. Le châssis et/ou le plancher peuvent être modifiés uniquement pour faciliter ces modifications.

.7 les mises à jour ou anti-datage des compostant de suspension sont permises si les conditions suivantes sont respectées:

i. les composantes installés proviennent du même modèle (mais une année différente)

ii. les composantes sont directement interchangeables sans modification

iii. les deux années de production on la même cote de SUSP

.8 Les liens d'attache de la barre anti roulis peuvent remplacer.

### **4.9.3 LA CARROSSERIE ET LES GARNITURES**

.1 L'aile avant peut être remplacée avec une aile de grosseur, de poids et de forme équivalente ou supérieure à l'équipement d'origine (OE).

.2 Les ailerons, les entrées d'air et les jupes peuvent être ajoutés ou remplacés à condition que le remplacement soit d'un poids équivalent ou supérieur au poids de l'équipement d'origine. Les panneaux extérieurs, les garnitures extérieurs et les pare-chocs peuvent être modifiés dans la mesure où ils facilitent l'addition ou le remplacement de la pièce.

.3 Les grilles et les entrées d'air des panneaux extérieurs peuvent être agrandis ou ajoutés afin de faciliter le refroidissement/ l'admission d'air au moteur ou afin de refroidir les freins, à condition que ces modifications ne servent aucun autre but.

.4 Les moulures extérieures, les insignes et les miroirs peuvent être modifiés.

### **4.10 "MODIFIED" AND "OPEN MODIFIED" CLASS VEHICLES**

.1 Le véhicule doit être conforme à toute la réglementation sur la sécurité des participants et l'admissibilité des véhicules.

.2 Une protection contre les capotages, conforme à la réglementation sur la sécurité des véhicules et des participants (section 1.3et 1.4), doit être ajoutée.

.3 Les limites des modifications sont spécifiées dans la liste des classes :

i. Les véhicules de la catégorie « Ouvert-modifié » inclus les véhicules hors production suivants: formule; véhicules à roue non-recouverte; à châssis tubulaire; véhicule non-homologué; ou avec plus d'un moteur.

ii. Les véhicules de la catégorie « Modifié » inclus tous les véhicules de production (tels que définis dans la section 4.3) conditionnel à la section 4.24, mais qui ont utilisé plus de P.I.P. que permis pour leur véhicule selon les indications de la catégorie « Préparé ».

.4 Tout pneu de course non-D.O.T. est permis (voir 4.9.2.4).

## **5 LISTE DES POINTS D'INDEXATION DE PERFORMANCE (PIP)**

### **5.1 MOTEUR ET ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT**

#### **A SYSTÈME D'ADMISSION :**

.1 Toutes modifications à la tubulure d'admission, au papillon des gaz, au plénum ou au débitmètre d'air. 1 P.I.P.

.2 Les modifications au système du carburateur, incluant la (les) pompe(s) d'essence et les régulateurs de pression d'essence. Ceci exclus le nombre de corps du carburateur et la tubulure d'admission. 1 P.I.P.

.3 Échange du carburateur d'origine (OE) avec tout autre carburateur possédant un nombre supérieur de corps de carburation que celui d'origine (OE). 3 P.I.P.

.4 L'échange d'un 'système à carburateur' d'origine (OE) pour un 'système d'injection d'essence avec papillon des gaz' possédant le même nombre de papillon des gaz que le nombre de corps d'origine (OE). Ceci inclus tous les capteurs requis et les unités de contrôle ainsi que tous les items sous la section 5.0.A.2, A.3 et C.1. 3 P.I.P.

.5 L'échange d'un 'système à carburateur' d'origine (OE) pour un 'système d'injection d'essence avec papillon des gaz' possédant un plus grand nombre de papillon des gaz que le nombre de corps d'origine (OE). Ceci inclus tous les capteurs requis et les unités de contrôle ainsi que tous les items sous la section 5.0.A.2, A.3 et C.1. 5 P.I.P.

.6 L'échange du 'système de carburation' d'origine (OE) avec un 'système d'injection multipoints'. Ceci inclus tous les capteurs requis et les unités de contrôle ainsi que tous les items sous la section 6.1.A.2, A.3 et C.1. 6 P.I.P.

#### **B SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT:**

.1 Pour les véhicules qui ne sont pas à suralimentation turbocompressés : la modification de la tubulure d'échappement, de l'échangeur de chaleur ou du manifold à tubulure (header). 2 P.I.P.

.2 Pour les véhicules à suralimentation turbocompressés d'usine: la modification du système de la tubulure d'échappement, de l'échangeur de chaleur ou du manifold à tubulure (header). Ceci exclus la tubulure de descente ou d'acensions (du turbocompresseur au convertisseur catalytique). 2 P.I.P.

.3 Pour les véhicules à suralimentation turbocompressés d'usine: la modification à la tubulure de descente ou d'acensions (du turbocompresseur au convertisseur catalytique). 3 P.I.P.

.4 Retirer ou vider le convertisseur catalytique et/ou toutes autres modifications tel que le retrait ou modification de la pompe à air, le(s) réacteur(s) thermique(s) et sa plomberie, les systèmes PCV et les systèmes d'évaporation de l'essence qui peuvent rendre le

véhicule non-conforme avec les standards d'émissions applicables à un véhicule de rue de ce genre. 1 P.I.P.

.5 La modification du pot d'échappement partant du convertisseur catalytique sur un véhicule turbocompressé d'usine, lorsque le diamètre de la tubulure du système d'échappement est plus grand que celui d'origine (OE) 1 P.I.P.

### **C LE SYSTÈME ÉLECTRONIQUE ET LE CIRCUIT D'ALIMENTATION DE L'ESSENCE DU MOTEUR :**

.1 Pour les véhicules à moteur atmosphérique: la modification aux composantes électroniques d'allumage ou du système de gestion du moteur (ex.: changement de la puce électronique de l'ECU). Ceci inclus aussi les modifications décrites au point 5.0.C.3. 2 P.I.P.

.2 Pour les véhicules d'usine à suralimentation turbocompressés et à compression volumétrique, la modification des composantes du système d'allumage ou du système de gestion du moteur (ex. : changement de la puce électronique de l'ECU). Ceci inclus aussi les modifications décrites au point 5.0.C.3. 4 P.I.P.

.3 Le 'système à injection de l'essence' peut être modifié, incluant la (les) pompe(s) à essence, le(s) régulateur(s) de pression, l'(les) injecteur(s) à essence, les capteurs du moteur et toute autre composante de gestion informatisée du moteur non-relié à sa capacité à consommer le carburant. 1 P.I.P.

### **D SYSTÈMES À SURALIMENTATION:**

.1 Toutes modifications du refroidisseur d'air de suralimentation (intercooler) ou au système d'injection d'eau. 3 P.I.P.

.2 L'ajout d'un système de refroidisseur air-liquide. 4 P.I.P.

.3 Addition of a water spray system; includes water spraying any non-oxidizer or accelerant. 1 PIP

.4 L'ajout d'un système de vaporisateur d'eau, incluant l'envoi d'un jet vaporisateur de type non-corrosif ou accélérateur. 1 P.I.P.

.5 La modification au turbo d'origine (OE) affectant le débit ou l'efficacité, (amincir les ailettes d'origine (OE) ou remplacer les ailettes avec un modèle qui n'est pas d'origine) ou l'installation d'un turbo qui n'est pas d'origine, incluant le(s) manifold(s) d'échappement. 6 P.I.P.

.6 Pour les véhicules d'usine avec un système de suralimentation à compresseur volumétrique : la modification du compresseur volumétrique OE, incluant le système de poulie. 3 P.I.P.

.7 L'ajout d'un système à suralimentation à turbocompresseur sur un véhicule qui n'en avait pas à sa sortie d'usine, incluant toutes les modifications permises dans la section 5.0.B.2, 5.0.B.3, 5.0.C.2, 5.0.D.2, 5.0.D.4. 13 P.I.P

Note : Des P.I.P. supplémentaires peuvent être attribués pour chaque modification dans la section 5.0.A.2 and 5.0.D.1

.8 L'ajout d'un système de suralimentation à compresseur volumétrique sur un véhicule qui n'en avait pas à sa sortie d'usine, incluant toutes les modifications permises dans la section 5.0.B.2, 5.0.B.3, 5.0.C.2, 5.0.D.2, 5.0.D.4.. 9 P.I.P.

Note : Des P.I.P. supplémentaires peuvent être attribués pour chaque modification dans la section 5.0.A.2 and 5.0.D.1.

## **E CULASSES ET DISPOSITIF DE SYSTÈME COMMANDE DES SOUPAPES**

.1 La modification de(s) l'arbre à came, incluant les ressorts des valves, les rondelles de retenu et du contrôle du dispositif de commande des soupapes (ex. : Poulie de l'arbre à came ou le contrôleur du VTEC) 3 P.I.P

.2 La modification des culbuteurs, incluant l'ajout de culbuteurs ou d'un contrôle du réglage de distribution (ex. : poulie de l'arbre à came ou le contrôle du VTEC). Ceci exclus les arbres à came et toute autre composante du dispositif de commande des soupapes. 1 P.I.P

.3 La modification de la culasse d'origine (OE), incluant le meulage et le polissage et toutes modifications aux valves. Ceci exclus tout changement affectant la compression (ex.: le resurfaçage de la tête, le reformage de la chambre à combustion, l'épaisseur du joint d'étanchéité de tête non conforme à celui d'origine (OE). 2 P.I.P

.4 La substitution de la (des) culasse(s) d'origine (OE) pour toute culasse d'origine (OE) différente mais du même manufacturier, incluant les points de la section 5.0 E. 1, le dispositif de commande des soupapes et les arbres à came, mais excluant les points de la section 5.0 A.1 expliquant la tubulure d'admission et le papillon des gaz ainsi que toute(s) culasse(s) de performance disponible(s) d'origine (OE)chez le manufacturier ou sur le marché de revente. 4 P.I.P

Note : À titre d'illustration de cette règle, une culasse OE signifie que celle-ci doit avoir été produite pour être utilisée sur un véhicule de production, excluant toute culasse disponible dans le catalogue des pièces de performance du manufacturier.

.5 Le remplacement de la culasse originale (OE) pour toute culasse n'étant pas d'origine (OE), incluant les culasses de haute performance du manufacturier ou de course du manufacturier et du marché de revente; incluant la Section 5.0.F.1, système de commande des soupapes et de l'arbre à came. Mais excluant la section 5.0.A.1 traitant de la tubulure d'admission et du corps du papillon. 7 P.I.P

Note : À titre d'illustration de cette règle, l'équipement ne faisant pas partie de l'équipement d'origine (OE) signifie que la culasse a été volontairement construite pour les applications de haute performance ou de course, qu'elle n'a jamais été équipée par le

manufacturier sur aucun véhicule de production et qu'elle vient avec des caractéristiques importantes qui améliorent le design; équivalent à la description faite à la section 5.0E.3

## **F LES COMPOSANTES INTERNES DU MOTEUR**

.1 Tout changement du taux de compression original provenant de la modification des pistons, de la chambre de combustion de la culasse, du fraisage de la culasse, de l'épaisseur des joints d'étanchéité de la culasse et du machinage du dessus du bloc moteur (decking). 2 P.I.P.

.2 L'alésage des cylindres pour une dimension supérieure à 1.016 mm (.040 pouces) 2 P.I.P.

.3 Tout changement à la course des pistons du moteur, incluant les modifications des bielles et/ou du vilebrequin. P.I.P. 3.

Note : Tout changement au taux de compression original (OE) venant des points décrits dans la section 5.0F.2 et/ou 5.0.F.3 recevra des P.I.P. sous la section 5.0.F.1 Si la compression d'origine (OE) est rétablie sans gains de performance mesurable (ex. : en utilisant un joint d'étanchéité de culasse plus épais), aucun P.I.P. n'ont besoin d'être déclarés sous la section 5.0.F.1.

.4 Les modifications sur un moteur rotatif, incluant les modifications de meulage et du joint d'étanchéité entre les rotors et la chambre de combustion. Ceci exclus tout changement au nombre de rotors et à la configuration motrice du véhicule. 7 P.I.P

## **G LES ÉCHANGES DE MOTEURS (SUBSTITUTIONS)**

.1 La substitution d'un groupe motopropulseur complet, sans y apporter de modifications, incluant le moteur, la transmission, le différentiel et les composantes reliées à la gestion du moteur, est sujette aux restrictions suivantes :

a) Si pour effectuer l'échange, le groupe motopropulseur, la transmission et/ou le différentiel inclus un différentiel à glissement limité alors que la transmission / le différentiel d'origine n'en comptais pas, 2 P.I.P. doivent être déclarés sous la section 5.1.A.3.

b) Si pour effectuer l'échange, le groupe motopropulseur, le moteur, la transmission et/ou le différentiel utilisé comprends des ratios d'engrenage ou des rapports de pont différents de ceux d'origine, des P.I.P. doivent être déclarés sous la section 5.1.A.1

.2 Les moteurs échangés peuvent être modifiés et assignés des P.I.P. sous la section 5.1.A à F.

.3 Les véhicules avec des moteurs échangés obtiendront un nouveau PI original basé sur la puissance nominale en HP du nouveau moteur.

.4 Tout compétiteur ayant un véhicule avec un changement de moteur peut se voir demander, à la discrétion de la commission SoloSport de la FSAQ, de fournir le résultat graphique d'un dynamomètre (voir la section H pour les exigences) pour permettre le classement.

## H LES EXIGENCES DU RÉSULTAT GRAPHIQUE D'UN DYNAMOMÈTRE

.1 Tout participant avec un véhicule à suralimentation turbochargé ou superchargé ayant accumulé 12 P.I.P. ou plus sur le moteur et le groupe motopropulseur, tel qu'établi dans la section 5.0.A à .G, doit fournir à la commission SoloSport de la FSAQ le résultat graphique d'un dynamomètre (au frais du participant) provenant d'un établissement ayant un dynamomètre reconnu, capable de documenter le niveau de chevaux-vapeur du moteur corrigé SAE. Tous les compétiteurs, peu importe le type de moteur ou le niveau, peuvent demander de soumettre le résultat graphique d'un dynamomètre dans le but de classer leur véhicule s'ils ont une bonne raison de croire que le résultat rapporté par le manufacturier au sujet des chevaux-vapeurs de leur véhicule est inexact. La commission peut refuser toute demande de résultat graphique d'un dynamomètre si la demande est jugée sans fondement et/ou si les participants négligents de fournir des preuves à l'appui de leur demande. Le niveau de chevaux-vapeur du moteur documenté sur le résultat graphique d'un dynamomètre sera converti en puissance au vilebrequin en utilisant la table de conversion suivante et ensuite substitué pour le classement (rating) de la puissance de chevaux-vapeur de base dans le tableau de classement afin de déterminer une catégorie de classement exacte pour le véhicule en question. Cette règle remplace les P.I.P. établis pour la section 5.0.A à .G,

### **Table de conversion des chevaux vapeur aux roues vers le vilebrequin :**

Instruction: Pour convertir la puissance des chevaux-vapeur aux roues en puissance au vilebrequin (qui est ensuite substitué dans le tableau de classement afin de déterminer le nouveau PI de départ de votre véhicule), divisez votre pointe (peak) ou la valeur de la puissance de chevaux-vapeur aux roues maximale, telle que mesurée sur le dynamomètre par la valeur ci-dessous qui concorde avec le type de dynamomètre utilisé et la configuration du groupe motopropulseur de votre véhicule.

<b>Type de dynamomètre / groupe motopropulseur</b>	<b>FWD</b>	<b>RWD</b>	<b>AWD</b>
DynoJet (dynamomètre d'inertie)	0.865	0.855	0.845
Mustang (dynamomètre courant Eddy)	0.840	0.830	0.820
DynaPack (dynamomètre à moyeu)	0.870	0.865	0.860

.2 Afin que l'ASTC accepte la validité du résultat graphique d'un dynamomètre fourni par un participant, le test doit être effectué comme suit: en utilisant la 4<sup>e</sup> vitesse comme vitesse de test pour tous les essais; en utilisant les mêmes roues et les mêmes pneus qui seront utilisés pendant la compétition de SoloSprint si un dynamomètre de style 'inertie' (ex. : DynoJet) ou 'Eddy current' (ex. : Mustang) est utilisé; en utilisant la même essence (ex. : le même niveau d'octane) qui sera employé pendant la compétition de SoloSprint; en utilisant le même niveau de pression pour les moteurs à suralimentation à un niveau déclaré (ex. : vous ne pouvez pas augmenter le niveau de pression une fois sur la piste au-delà du niveau utilisé lors du test de dynamomètre); et tous autres paramètres de préparation qui doivent être les mêmes que ceux utilisés lors de la compétition de SoloSprint. Si quelconque changement est fait au moteur ou aux systèmes associés affectant la production de la puissance, incluant les changements de préparation affectant l'allumage et le mélange de carburant, la synchronisation de l'arbre à came ou autre, ceci

doit être déclaré et un nouveau graphique de dynamomètre précis peut être exigé pour des raisons de classement.

.3 Le résultat graphique du dynamomètre doit être soumis dans le format graphique désigné pour l'évaluation et doit être généré dans les meilleurs délais et ne doit pas sous-évaluer la puissance du moteur.

.4 Tous participants qui abusent de ce règlement verront un changement immédiat et rétroactif de leur classement, plaçant alors leur véhicule dans la classe « Modifié ».

.5 Faute de soumettre le résultat graphique d'un dynamomètre alors qu'il est exigé, une pénalité minimale de 5 P.I.P. établie en plus du P.I.P. final du véhicule vous sera imposée, avec une pénalité maximale P.I.P. à être déterminée par et à la discrétion de l'ASTC.

.6 Pour tout véhicule avec des données d'usine douteuses au sujet de la puissance en HP (ex.: aucune source exacte et vérifiable connue), un résultat graphique d'un dynamomètre peut être exigé par l'ASTC pour des raisons de classement du véhicule en question

## **5.2 AUTRES MODIFICATIONS A ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT**

.1 Modification aux ratios des rapports de la transmission ou du rapport de pont final. 1 PIP

.2 Installation d'un différentiel à glissement limité sur une voiture non équipée à l'origine avec un LSD. 1.5 PIP

## **B SUSPENSION ET ROUAGE D'ENTRAÎNEMENT**

Les modifications à la suspension et au rouage d'entraînement qui accumulent des sPIP sont énumérées dans cette section. Le nombre total de sPIP doit être converti selon le tableau à la fin de cette section afin de déterminer la classe de participation.

.1 La modification de la barre anti-roulie de la suspension avant, 1 sPIP

.2 La modification de la barre anti-roulis de la suspension arrière. 1 sPIP

.3 Les paramètres d'alignement en dehors des données prescrites par le manufacturier pour un usage hors compétition tel que le carrossage, le pincement, etc. 1 sPIP

Note : Les changements mineurs de la quincaillerie (ex : calles et boulons) sont permis. Les modifications aux plaques de carrossage, à l'angle de chasse ou aux bras de suspension sont permises avec des coussinets de n'importe quel matériel à condition qu'elles correspondent aux exigences du paragraphe suivant : L'installation a comme unique but l'ajustement de l'alignement. Sur une voiture abaissée, la modification d'une barre Panhard existante est permise pour compenser le changement de la garde au sol.

.4 La modification de l'amortisseur / la jambe de force d'origine (OE), incluant toutes les pièces opérationnelles et de fixation. La garde au sol d'origine du véhicule doit être maintenue. 2 sPIP

Note: l'installation de dispositif ajustable pour l'alignement, tel que décrit dans la section 5.1 B.3 est permise dans la seul fonction d'ajusté l'alignement à l'intérieur des spécifications EO.

.5 La modification des ressorts de suspension d'origine (OE), incluant le changement de garde au sol du véhicule (ex. : système de type 'coilover' sont permis), mais tous changement de l'amortisseur / la jambe de force doit être déclaré en 5.1B.4 . 4 sPIP

Note : L'installation de mécanismes d'alignement ajustables, tels que décrits dans la section 5.1B.3, est permise uniquement si elle permet d'atteindre les paramètres d'alignement à l'intérieur des spécifications d'origine.

.6 La modification du sous châssis ou du membre en K excluant les bras de suspension en A ou tout autre bras de suspension. 2 sPIP

.7 L'emploi de roues/pneus qui dépassent l'ouverture des ailes d'origine du véhicule (voir la section 4.9.2.4.iv), incluant l'élargissement des ailes. 2 sPIP

.8 Modification à la suspension arrière en installant une barre Panhard ou un lien Watts 1 sPIP

.9 Installation d'un compas sur un essieu rigide. 1 sPIP

.10 Modification non autoriser, non énuméré dabs cette section, sur d'autre composante de la suspension incluant les bras en A, les bras de contrôle, les bras oscillants, coussinets. 1 sPIP

#### CONVERSION TABLE sPIP to PIP

	≤0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	≥12
<b>SUSP</b>		sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP	sPIP
≤35%	<b>0.0</b>	<b>1.5</b>	<b>3.1</b>	<b>4.5</b>	<b>6.0</b>	<b>7.3</b>	<b>8.6</b>	<b>9.8</b>	<b>11.0</b>	<b>12.1</b>	<b>13.1</b>	<b>14.1</b>	<b>15.0</b>
40%	<b>0.0</b>	<b>1.5</b>	<b>3.0</b>	<b>4.4</b>	<b>5.7</b>	<b>7.0</b>	<b>8.2</b>	<b>9.4</b>	<b>10.5</b>	<b>11.5</b>	<b>12.5</b>	<b>13.4</b>	<b>14.3</b>
45%	<b>0.0</b>	<b>1.4</b>	<b>2.8</b>	<b>4.2</b>	<b>5.5</b>	<b>6.7</b>	<b>7.9</b>	<b>9.0</b>	<b>10.0</b>	<b>11.0</b>	<b>11.9</b>	<b>12.8</b>	<b>13.6</b>
50%	<b>0.0</b>	<b>1.4</b>	<b>2.7</b>	<b>4.0</b>	<b>5.2</b>	<b>6.4</b>	<b>7.5</b>	<b>8.5</b>	<b>9.5</b>	<b>10.4</b>	<b>11.3</b>	<b>12.1</b>	<b>12.8</b>
55%	<b>0.0</b>	<b>1.3</b>	<b>2.6</b>	<b>3.8</b>	<b>5.0</b>	<b>6.1</b>	<b>7.1</b>	<b>8.1</b>	<b>9.0</b>	<b>9.8</b>	<b>10.6</b>	<b>11.3</b>	<b>12.0</b>
60%	<b>0.0</b>	<b>1.2</b>	<b>2.4</b>	<b>3.6</b>	<b>4.7</b>	<b>5.7</b>	<b>6.7</b>	<b>7.6</b>	<b>8.4</b>	<b>9.2</b>	<b>9.9</b>	<b>10.6</b>	<b>11.2</b>
65%	<b>0.0</b>	<b>1.1</b>	<b>2.3</b>	<b>3.3</b>	<b>4.4</b>	<b>5.3</b>	<b>6.2</b>	<b>7.1</b>	<b>7.8</b>	<b>8.5</b>	<b>9.2</b>	<b>9.8</b>	<b>10.3</b>
70%	<b>0.0</b>	<b>1.1</b>	<b>2.1</b>	<b>3.1</b>	<b>4.1</b>	<b>5.0</b>	<b>5.8</b>	<b>6.5</b>	<b>7.2</b>	<b>7.9</b>	<b>8.4</b>	<b>8.9</b>	<b>9.4</b>
75%	<b>0.0</b>	<b>1.0</b>	<b>2.0</b>	<b>2.9</b>	<b>3.7</b>	<b>4.5</b>	<b>5.3</b>	<b>5.9</b>	<b>6.6</b>	<b>7.1</b>	<b>7.6</b>	<b>8.0</b>	<b>8.4</b>
80%	<b>0.0</b>	<b>0.8</b>	<b>1.7</b>	<b>2.5</b>	<b>3.3</b>	<b>4.0</b>	<b>4.7</b>	<b>5.3</b>	<b>5.8</b>	<b>6.2</b>	<b>6.6</b>	<b>7.0</b>	<b>7.3</b>
85%	<b>0.0</b>	<b>0.8</b>	<b>1.6</b>	<b>2.3</b>	<b>3.0</b>	<b>3.6</b>	<b>4.1</b>	<b>4.6</b>	<b>5.0</b>	<b>5.4</b>	<b>5.7</b>	<b>5.9</b>	<b>6.1</b>

Note: Trouvez la ligne de la cote SUSP de votre voiture, les chiffres en caractère gras représente la Valeur en PIP des sPIP accumulé.  
Exemple, une voiture avec un 50% SUSP avec 6 sPIPs doit ajouter 7.5 PIPs à son PI de départ suite aux modifications de la suspension.

## **C LA CARROSSERIE ET LES GARNITURES**

Les modifications à la carrosserie et les garnitures qui accumulent des bPIP sont énumérées dans cette section. Le nombre total de bPIP doit être convertit selon le tableau à la fin de cette section afin de déterminer la classe de participation.

Le(s) P.I.P. négatif(s) réclamé(s) pour la protection contre les capotages et les systèmes de protection des incendies peuvent uniquement être utilisés pour contrebalancer le(s) P.I.P. réclamés sous la section de la carrosserie et des garnitures, section 5.1C Lorsque l'installation d'un panneau de remplacement extérieur est nécessaire, la surface extérieure du panneau de remplacement doit substituer complètement le panneau d'origine et doit contenir aucun trous ou autres anomalies dans la continuité de la surface, sauf si préalablement autorisé. Le panneau de remplacement doit être en métal, en fibre de verre ou en matériel à l'épreuve du feu.

Note: Un véhicule avec plus de 4 PIPs dans la section 5.1C « LA CARROSSERIE ET LES GARNITURES » DOIT soumettre un poids « de course » tel que décrit à la section 5.1D « CLASSEMENT SELON LE POIDS »

.1 L'installation d'une cage de sécurité conforme aux exigences de design de la section 1.4 ET un extincteur rempli de 2.5 lbs (5 BC) (ou plus), fixé de manière sécuritaire à l'intérieur de l'habitacle dans une position accessible et prêt à être utilisé par le pilote ou le commissaire au besoin. – 2 bPIP

.2 L'installation d'un arceau de sécurité conforme aux exigences de design de la section 1.3 ET un extincteur rempli de 2.5 lbs (5 BC) (ou plus), fixé de manière sécuritaire à l'intérieur de l'habitacle dans une position accessible et prêt à être utilisé par le pilote ou le commissaire au besoin. – 1 bPIP

.3 La modification ou le remplacement d'un ou de plusieurs panneaux de carrosserie incluant les pièces d'ouverture / de fermeture dont font partie le toit, le couvercle du coffre du véhicule ou tout couvercle similaire (excluant les fenêtres, la finition intérieure du toit, le capot et le toit ouvrant). 2 bPIP

.4 La modification ou la substitution du capot (ex. : fibre de verre ou fibre de carbone), incluant toutes les pièces de fixation. 1 bPIP

.5 La modification ou la substitution du toit ouvrant d'origine, incluant toutes les pièces de fixation et d'opération. 1 bPIP

.6 Le retrait du radiateur de chauffage et de toute pièce du système associé au chauffage. 0.5 bPIP

.7 Le retrait du système d'éclairage, incluant les phares avant, les feux arrière et toutes pièces et câblages associés. 1 bPIP

- .8 La modification non-autorisée du siège du passager. 1 bPIP
- .9 La modification, le remplacement ou le retrait, non-autorisé, de la banquette arrière passager. 1 bPIP
- .10 Le du compresseur et tout autres du système de climatisation. 0.5 bPIP
- .11 La modification d'une ou de toutes fenêtres, dont la vitre, les pièces de fixation et les moulures. Ceci exclus le pare-brise. 1 bPIP
- .12 La modification du pare-brise. 1 bPIP
- .13 La modification des 'garnitures intérieures' dont font partie le tableau de bord, la console, la garniture du toit, les miroirs intérieurs, les coussins gonflables, le tapis, et tout autre panneau de la finition intérieure, à l'avant du siège du conducteur à moins d'avoir été spécifiés sous une autre forme comme modification autorisée. 1 bPIP
- .14 La modification des 'garnitures intérieures' dont font partie la garniture du toit, les coussins gonflables, le tapis, et tout autre panneau de la finition intérieure, à l'arrière du siège du conducteur à moins d'avoir été spécifiés sous une autre forme comme modification 1 bPIP
- .16 La modification du système de pare-chocs avant et/ou arrière dont font partie le parechocs, les pièces de fixation, les mécanismes d'absorption d'énergie et toute autre pièce du système de pare-chocs. . 1 bPIP
- .17 Le remplacement du (des) réservoir(s) d'essence avec une cellule de carburant sécuritaire (voir la définition ci-bas), à condition qu'une cloison sépare la cellule de carburant de l'intérieur du véhicule. Dans ce cas, la garniture intérieure et le plancher peuvent être modifiés afin de faciliter le remplacement. 1 bPIP

#### DÉFINITION :

- i. Une cellule de carburant est constituée d'un réservoir approuvé par la FIA, d'une mousse isolante de cellule de carburant et d'un contenant de métal, tel que spécifié ci-inclus.
- ii. Un réservoir d'essence est composé d'un réservoir de polymère avec un lien en croisement conçu pour être utilisé comme réservoir d'essence dans un véhicule de course, d'une mousse isolante de cellule de carburant approuvée et d'un contenant de métal, tel que spécifié ci-inclus.
- .18 Modification au volant moteur (réduction de la masse rotationnelle).1 bPIP

Les PIPs (bPIPs) de Carrosserie et Garnitures seront convertit en PIP régulier selon le tableau ci-dessous pour calculer le PI final. La Valeur HP pour convertir les bPIPs en PIPs sera la puissance spécifié du véhicule ou le graphique dynamométrique si cette option a été retenue; dans ce cas la puissance sera celle au vilebrequin calculé selon l'option graphique dynamométrique.

### Table de Conversion : bPIPs à PIPs

bPIPs	Moins de 135 HP	136 à 175 HP	176 à 220 HP	221 à 270 HP	271 à 350 HP	Plus de 350 HP
≤0	0	0	0	0	0	0
0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2
1	1	0.8	0.6	0.5	0.4	0.3
1.5	1.5	1.2	0.9	0.8	0.6	0.5
2	2	1.6	1.2	1.0	0.8	0.6
2.5	2.5	2.0	1.5	1.3	1.0	0.8
3	3	2.4	1.8	1.5	1.2	0.9
3.5	3.5	2.8	2.1	1.8	1.4	1.1
4	4	3.2	2.4	2.0	1.6	1.2

### D CLASSEMENT SELON LE POIDS

Tout compétiteur dont le véhicule est équipé d'un arceau de sécurité et d'un extincteur rencontrant la réglementation de SoloSprint (tel que décrit dans la section 1.3 et 1.4) et/ou qui a fait l'objet d'un changement de moteur légal en SoloSprint (tel que défini dans la section 6.1.H), peut remettre le résultat du poids total du véhicule en état de courir à la commission de SoloSport de la FSAQ afin qu'il réajuste les données du tableau de classement. Cette option remplace la section 5.1.C, ce qui veut dire qu'aucun P.I.P. n'a besoin d'être déclaré dans la section sur 'La carrosserie et les garnitures' de ce livre de règlements.

Afin que la commission accepte l'exactitude et la validité des données fournies par un participant au sujet du poids total, le véhicule DOIT être pesé sans pilote et avec tout son équipement de course, ce qui veut dire avec les réservoirs de fluides remplis (ex. : freins, transmission, refroidissant et l'essence), les roues et les pneus de compétition) sans le pneu de secours, le cric, les tapis d'auto et tout autre article normalement retiré du véhicule avant une course de SoloSprint) et tout autre modification au véhicule pour qu'il soit dans le même état que lorsqu'il est dans la ligne des puits pendant la compétition. La pesé doit être effectuée sur des balances de coins adéquatement calibrées ou à une station de pesé municipale capable de mesurer le poids du véhicule avec précision.

Note : Il est interdit d'ajouter un poids mort stationnaire dans le véhicule dans le but d'augmenter le poids du véhicule en préparation de course et d'abaisser son classement. Certaines exceptions peuvent être faites, à la discrétion de la commission, permettant aux véhicules de course équipés de lest de participer à une compétition régionale (ex. : Championnat Touring GT) sans qu'on exige que le lest soit retiré.

## **6 LE CLASSEMENT DES VÉHICULES**

### **6.0 LA CLASSIFICATION DES VÉHICULES**

.1 Tout véhicule qui n'est pas listé sera classé de manière provisoire lors de l'événement auquel il est inscrit. Il sera classé par le premier officiel de la liste suivante qui sera présent et consentant à déterminer le classement :

- i. Le commissaire en chef,
- ii. Les autres commissaires de l'événement,
- iii. Le Directeur SoloSprint de la FSAQ,
- iv. Tout membre de la commission de SoloSport de la FSAQ,
- v. Faute de quoi, l'organisateur de l'événement.

..2 Tout compétiteur qui a besoin de faire classer son véhicule devrait en faire la demande auprès de la commission de SoloSport de la FSAQ. Il est préférable pour tout compétiteur que la demande soit faite avant la compétition afin de garantir que les points soient accumulés dans la même classe tout au long de l'année (voir .3 ci-bas). Veuillez inclure le classement que vous proposez, des explications et le matériel adéquat à la demande.

.3 Le classement des véhicules deviendra officiel quand il aura été vérifié par la commission. Les classements sont provisoires jusqu'à ce temps et peuvent changer. Le pointage et les événements ne seront pas recalculés rétroactivement si un classement provisoire est modifié.

.4 Un véhicule qui reçoit le mauvais classement ou qui n'est pas officiellement classé peut être protesté, tel que spécifié dans les RGC.

.5 Les organisateurs peuvent refuser d'admettre un véhicule non-classé si ceux-ci croient que le véhicule est dangereux. Les véhicules classés peuvent être exclus suite à une inspection technique. Veuillez noter que le règlement 1.5.1 - Exigences des véhicules) interdit l'inscription de tous VUS et camionnettes lors d'un événement de SoloSprint.

### **6.1 LE SYSTÈME DE CLASSEMENT**

Un système de classement linéaire a été développé afin de classer systématiquement les véhicules. Les éléments clés du système sont détaillés ci-bas :

1. La première étape dans le classement d'un véhicule est de déterminer son Index de performance (PI). Le PI est calculé en utilisant un 'Index de rapport poids-puissance' (W-HP) et un 'Index de comportement' (SUSP) pour que la version originale du manufacturier soit classée. Cette information fournit un moyen de base pour mesurer

2. Un 'Index de rapport-puissance' (W-HP) est obtenu pour chaque véhicule représenté en comparant le poids total de ce véhicule et en le divisant par son HP avec une échelle dont la valeur maximale est de 35.0 et la valeur minimale est de 6.0. Par exemple, un véhicule pesant 3 400lbs avec 300 HP à sa sortie d'usine aura un W-HP de  $3\ 400 \div 300 = 11.3$ . Son index W-HP serait de  $(\text{Max WHP} - \text{WHP}) \div (\text{Max WHP} - \text{Min WHP}) = (35.0 - 11.3) \div (35.0 - 6.0) = 23.7 \div 29.0 = 81.7\%$

3. L'index de comportement' (SUSP) est une valeur de 5 à 100, en intervalle de 5, qui est assignée à chaque véhicule représenté afin de juger sa capacité de tenue de route et de freinage (et autres critères non reliés à la puissance moteur ou au poids) relativement aux autres véhicules. De plus amples détails et une liste d'exemples pour chaque valeur de l'échelle de 'l'Index de comportement' sont donnés dans la section 7.2 – Index de comportement. Les exemples fournis doivent être utilisés à titre de référence pour établir les Index de comportement pour les véhicules qui ne sont pas classés.

4. Un 'Index de performance' (PI) est établi pour chaque véhicule afin de classer les véhicules en relation les uns aux autres et est basé sur la moyenne de poids des deux sous-indices décrits dans les sous-sections 6.1.2 et 6.1.3. Le poids relatif des indices est : 70% W-HP et 30% SUSP, tel que listé dans la section 6.3 – Indices relatifs de poids.

5. La base ou « Classe originale » pour chaque véhicule est basée sur l'endroit où se situe l'index de performance de ce véhicule relativement aux points optimaux de la « classe originale », tel que détaillé dans la section 6.4 – Catégories des classes originales et les niveaux de classement

6. Les véhicules qui ont subi des modifications, par exemple les véhicules qui obtiennent des P.I.P., tombent dans l'une ou l'autre des classes supérieures à sa classe originale basée sur les niveaux de classement de la catégorie décrites dans la section 6.4 – Les catégories et les niveaux de classement des classes originales; section 4, 'Modifications autorisées'; et section 5, 'Tableau des points de performance (P.I.P.)'.

## **6.2 L'INDEX DU COMPORTEMENT DU VÉHICULE**

Plusieurs facteurs peuvent influencer le comportement du véhicule – le design de la suspension, la géométrie de la conduite, la rigidité du châssis, l'empattement, la voie, la distribution du poids, le centre de gravité, le centre de rotation, la largeur des pneus qui peuvent physiquement être installés sur le véhicule, etc. L'ASTC a quantifié ces différents attributs de comportements (et autres attributs qui ne relèvent pas de la puissance du moteur et du poids du véhicule) dans un chiffre représentatif à 'l'Index de comportement'. Ce tableau contient une liste de chiffres représentatifs de l'Index de comportement avec des exemples de véhicules communs utilisés comme référence pour évaluer les autres. Note : Le haut de l'index est volontairement incomplet afin de permettre d'insérer les données de véhicules avec une meilleure tenue de route dans le futur.

Index: Exemple de véhicules

100

95

90 Porsche 911 GT2 (2003), Ferrari F360 Modena (2002)

85 Dodge Viper ACR (2000), C5 Corvette Z06 (2002), Porsche 911 Turbo (2003)

80 C5 Corvette Coupe (2002), WRX STi (2004), BMW M3 (2002)

75 Porsche Boxster (2003), Honda S2000 (2001), RX7 Twin Turbo (1995)

70 C4 Corvette (1996), Acura Integra Type R (2001), Mazda Miata MX-5 (2000)

65 BMW 328i (1997), Porsche 944 Turbo (1989), Nissan Sentra SE-R Spec V (2002)

60 Subaru Impreza WRX (2002), Honda Prelude SH (2001), Eagle Talon TSi AWD (1997)

55 Honda Civic Si (1993), Ford Mustang Cobra SVT (1998), Audi A4 2.8 FrontTrak (1999)

50 Chevrolet Camaro IROC (1989), Honda CRX Si (1987), Volkswagen Golf GTi (1998)

45 Mazda RX-7 (1981), Honda Accord EX coupe (1997), Saturn SC2 (1994)

40 Toyota Camry CE V6(2002), Volkswagen Jetta VR6 GLX(1998), Chevrolet Cavalier Z24(1993)

35 Ford Mustang 5.0 (1988), Dodge Daytona IROC R/T (1993), Subaru Legacy Turbo (1993)

30 Dodge Omni GLH Turbo (1986), Audi Coupe GT (1987), Triumph TR4A (1965)

25 Toyota Paseo (1997), Volvo 123 (1967)

20 Toyota Starlett (1983), Toyota Tercel (1996)

15

10

5

### **6.3 7.3 LES INDICES RELATIFS AU POIDS DU VÉHICULE**

Index du rapport poids-puissance 70%  
 Index de comportement 30%

### **6.4 LES NIVEAUX DE POINTAGE POUR LES CLASSES ORIGINALES**

.1 Système de classement linéaire

CLASSE: Points optimales de l'index de performance (PI):

Véhicules en...

*Modifié	105% et plus
*Préparé	100-105%
Amélioré	95-100%
Super grand touring 1	90-95%
Super grand touring 2	85-90%
Super grand touring 3	80-85%
Grand touring 1	75-80%
Grand touring 2	70-75%
Grand touring 3	65-70%
Grand touring 4	60-65%
Touring 1	55-60%
Touring 2	50-55%
Touring 3	45-50%

\* Aucun véhicule de production ne débute dans les deux plus hautes classes.

Pour déterminer la classe originale de votre véhicule, référez-vous à l'appendice C – Classement des véhicules. Notez l'index de performance de votre véhicule (PI) et ensuite ajoutez tous les Points d'index de performance (P.I.P.) de la section 5 à sa valeur PI après vous être référé à la section 5 pour déterminer toute valeur zéro de P.I.P. ou 'modifications autorisées' pour votre véhicule. Vérifiez la valeur PI modifiée de votre véhicule avec les niveaux de classement démontrés dans la section précédente 5.4.1 pour déterminer la catégorie (ou classe) dans laquelle votre véhicule devrait participer.

.2 Open Ouvert-modifié: pour les véhicules artisanaux de type Formule, roue non recouverte et tout autre véhicule fait sur mesure. Cette classe opère hors du système de classement linéaire, tel que défini dans la section 6.4.1.

.3 La classe modifiée représente la classe la plus haute pour un véhicule de production. Le potentiel de performance est jugé sans fin et est considéré à l'extérieur du modèle linéaire du système de classification. Pour cette raison les résultats de cette classe ne seront pas utilisés pour déterminer la moyenne de PAX d'un événement.

## APPENDIX A – CLASSIFICATION DES VÉHICULES

Marque	Modèle	Année	Poids	BHP	SUSP	PI	Classe
N/A Not Production Based							
Acura	1.6 EL SE	2000 2000	2478	127	55	53.8	T2
Acura	1.7 EL	2001 2001	2546	127	50	51.0	T2
Acura	2.3 CL	1999 1999	3003	150	45	49.6	T3
Acura	3.0 CL	1999 1999	3232	200	45	58.9	T1
Acura	3.2 CL Type S	2001 2001	3510	260	50	66.8	GT3
Acura	3.2 CL Type S	2004 2006	3446	260	55	68.9	GT3
Acura	3.2 TL	2007 2007	3623	258	50	65.5	GT3
Acura	3.2 TL Type S	2003 2003	3551	260	55	68.0	GT3
Acura	3.5 TL Type S	2007 2007	3559	286	55	70.9	GT2
Acura	CSX Premium	2006 2006	2895	155	55	55.8	T1
Acura	CSX Touring	2006 2006	2842	155	55	56.7	T1
Acura	CSX Type S	2007 2007	2952	197	70	69.3	GT3
Acura	Integra GS-R	1993 1993	2657	160	60	62.3	GT4
Acura	Integra GS-R	1994 2001	2668	170	60	64.6	GT4
Acura	Integra LS	1995 1995	2643	142	55	56.0	T1
Acura	Integra LS coupe	1992 1992	2623	140	55	55.7	T1
Acura	Integra RS	1993 1993	2557	140	55	56.8	T1
Acura	Integra Type R	2001 2001	2639	195	70	72.8	GT2
Acura	Legend LS Coupe	1995 1995	3538	230	50	62.3	GT4
Acura	NSX	1991 1991	3009	270	80	81.5	SGT3
Acura	NSX	2002 2002	3153	290	80	82.2	SGT3
Acura	NSX-T	1998 1998	3164	290	80	82.1	SGT3
Acura	RL	2005 2005	4001	300	50	67.2	GT3
Acura	RSX	2002 2002	2634	160	55	61.2	GT4
Acura	RSX Type S	2002 2002	2767	200	60	69.0	GT3
Acura	RSX Type S	2005 2005	2848	210	60	69.7	GT3
Acura	TL 2004	2004	3482	270	50	68.3	GT3
Acura	TSX	2005 2005	3230	200	55	62.0	GT4
Acura	Vigor	1994 1994	3142	176	40	53.3	T2
AlfaRomeo	GTV	1972 1972	2167	110	40	48.9	T3
Audi	A3 2.0T	2006 2006	3263	200	60	63.1	GT4
Audi	A3 2.0T DSG	2006 2006	3329	200	60	62.3	GT4
Audi	A3 3.2T DSG	2006 2006	3660	250	60	67.1	GT3
Audi	A4 1.8T FrontTrak	2001 2001	2998	170	55	58.4	T1
Audi	A4 1.8T Quattro	2001 2001	3218	170	60	56.7	T1
Audi	A4 1.8T Quattro	1999 1999	3241	150	60	50.3	T2
Audi	A4 1.8T Quattro	2002 2002	3406	170	60	54.1	T2
Audi	A4 2.0 T	2005 2005	3362	200	60	61.9	GT4
Audi	A4 2.0 T	2006 2006	3428	200	60	61.1	GT4
Audi	A4 2.0 T Quattro	2005 2005	3517	200	60	60.0	GT4
Audi	A4 2.0 T Quattro	2006 2006	3549	200	60	59.6	T1
Audi	A4 2.0 T Quattro Tiptronic	2005 2005	3583	200	60	59.2	T1
Audi	A4 2.0 T Multitronic CVT	2006 2006	3450	200	60	60.8	GT4
Audi	A4 2.0 T Multitronic	2005 2005	3417	200	60	61.2	GT4
Audi	A4 2.8 FrontTrak	1999 1999	3164	190	55	60.7	GT4
Audi	A4 2.8 Quattro	1999 1999	3384	190	60	59.4	T1
Audi	A4 3.0 Quattro	2002 2002	3583	220	60	63.1	GT4
Audi	A4 3.2 Quattro	2006 2006	3649	255	60	67.9	GT3
Audi	A4 3.2 Quattro Tiptronic	2006 2006	3748	255	60	67.0	GT3
Audi	A4 3.2 Quattro Tiptronic	2005 2005	3726	255	60	67.2	GT3

Audi	A6 3.2	2005	2005	3957	255	60	65.0	GT3
Audi	A6 4.2	2005	2005	4144	335	60	72.6	GT2
Audi	A4 2.0 TQuattro Tiptronic	2006	2006	3660	200	60	58.3	T1
Audi	Coupe GT	1987	1987	2507	130	30	46.9	T3
Audi	Coupe Quattro	1990	1990	3168	164	45	51.3	T2
Audi	RS4	2007	2007	3957	420	75	84.2	SGT3
Audi	RS6	2003	2003	4024	450	70	83.8	SGT3
Audi	S4	2000	2000	3594	250	65	69.2	GT3
Audi	S4	2004	2004	3825	340	65	76.8	GT1
Audi	S4 Avant	2004	2004	3936	340	65	76.0	GT1
Audi	S4 Quattro	1994	1994	3781	227	55	60.7	GT4
Audi	S6 Avant	2002	2002	4024	340	55	72.4	GT2
Audi	S6 Quattro	1995	1995	3825	227	55	60.3	GT4
Audi	TT Coupe	2002	2002	2921	180	60	63.3	GT4
Audi	TT Coupe Quattro	2004	2004	3351	250	65	71.6	GT2
Audi	TT Quattro	2002	2002	3274	225	65	68.8	GT3
Austin-Healey	Sprite	1966	1966	1390	43	40	18.4	T4
BMW	318is	1991	1991	2602	134	60	55.6	T1
BMW	318is	1994	1994	2867	138	65	53.8	T2
BMW	318ti	1995	1995	2745	138	60	54.4	T2
BMW	320i	2001	2001	3168	168	65	58.4	T1
BMW	323i	2000	2000	3153	170	65	59.2	T1
BMW	325Ci	2006	2006	3197	185	70	63.7	GT4
BMW	325e	1983	1987	2654	121	55	48.0	T3
BMW	325i	1989	1989	2855	168	55	59.9	T1
BMW	325i	1991	1991	2811	168	60	62.0	GT4
BMW	325i	2001	2001	3241	184	65	61.4	GT4
BMW	325i	2006	2006	3285	215	65	67.1	GT3
BMW	325i, Diff ouvert	1992	1995	3087	189	65	64.5	GT4
BMW	325is, LSD	1992	1995	3087	189	70	66.0	GT3
BMW	325xi	2005	2005	3461	184	65	58.5	T1
BMW	325xi	2006	2006	3560	215	70	65.5	GT3
BMW	328Ci	1999	1999	3197	193	65	63.9	GT4
BMW	328is, LSD	1996	1996	3120	190	70	65.8	GT3
BMW	328is, Open Diff	1996	1999	3142	190	65	64.0	GT4
BMW	330Ci	2003	2003	3285	225	65	68.7	GT3
BMW	330Ci	2006	2006	3285	235	70	71.7	GT2
BMW	330Ci M	2005	2005	3285	235	70	71.7	GT2
BMW	330i	2006	2006	3417	255	70	73.1	GT2
BMW	330xi	2006	2006	3627	255	70	71.1	GT2
BMW	335i Coupe	2007	2007	3571	300	70	76.7	GT1
BMW	525i	2006	2006	3428	215	65	65.4	GT3
BMW	530i	2005	2005	3472	225	65	66.7	GT3
BMW	530i	2006	2006	3475	255	65	71.0	GT2
BMW	533i	1983	1983	3160	181	35	52.8	T2
BMW	535i	1987	1987	3250	182	40	53.3	T2
BMW	545i	2005	2005	3803	325	65	75.7	GT1
BMW	550i	2006	2006	3803	360	65	78.4	GT1
BMW	635CSi	1985	1985	3380	182	40	51.6	T2
BMW	645Ci Coupe	2005	2005	3781	325	70	77.4	GT1
BMW	650i Coupe	2006	2006	3814	360	70	79.9	GT1
BMW	M Coupe	1999	1999	3131	240	70	73.9	GT2
BMW	M Coupe	2001	2001	3131	315	70	81.4	SGT3
BMW	M Roadster	1999	1999	3086	240	65	72.9	GT2
BMW	M Roadster	2002	2002	3086	315	65	80.3	SGT3
BMW	M3	1995	1999	3175	240	75	75.0	GT1

BMW	M3	2001	2001	3415	333	80	83.7	SGT3
BMW	M3 3.0 Euro	1994	1994	3219	286	75	79.8	GT1
BMW	M3, 2.3l	1988	1988	2733	192	70	71.1	GT2
BMW	M5	1988	1988	3420	256	55	68.7	GT3
BMW	M5	1993	1993	3804	310	60	72.8	GT2
BMW	M5	2001	2001	4024	394	65	79.3	GT1
BMW	M5	2006	2006	4012	500	70	86.1	SGT2
BMW	M6	2006	2006	3909	500	70	86.6	SGT2
BMW	Z3 1.9	1997	1997	2701	138	60	55.2	T1
BMW	Z3 2.3	2000	2000	2899	170	60	61.3	GT4
BMW	Z3 2.5	2001	2001	2899	184	60	64.4	GT4
BMW	Z3 2.8	2000	2000	2910	193	60	66.0	GT3
BMW	Z3 3.0	2001	2001	2910	225	60	71.2	GT2
BMW	Z4 2.5i	2003	2003	2932	184	70	67.0	GT3
BMW	Z4 3.0i	2003	2003	2998	225	70	73.3	GT2
BMW	Z4 3.0i Roadster	2006	2006	3020	215	70	71.5	GT2
BMW	Z4 3.0si Coupe	2006	2006	3108	255	70	76.0	GT1
BMW	Z4 3.0si Roadster	2006	2006	3086	255	70	76.2	GT1
BMW	Z4 M Coupe	2006	2006	3230	330	75	83.3	SGT3
BMW	Z4 M Roadster	2006	2006	3197	330	75	83.5	SGT3
BMW	Z8	2001	2001	3494	394	75	85.5	SGT2
Cadillac	CTS (AT, 3.2LV6)	2003	2003	3568	220	55	61.8	GT4
Cadillac	CTS (AT, 3.6LV6)	2004	2004	3568	255	55	67.2	GT3
Cadillac	CTS (MT, 3.6LV6)	2004	2004	3509	255	55	67.7	GT3
Cadillac	CTS (AT, 2.8LV6)	2005	2005	3568	205	55	58.9	T1
Cadillac	CTS (MT, 2.8LV6)	2005	2005	3509	205	55	59.6	T1
Cadillac	CTS (AT, 2.8LV6)	2006	2006	3568	210	55	59.9	T1
Cadillac	CTS (MT, 2.8LV6)	2006	2006	3509	210	55	60.6	GT4
Cadillac	CTS 3.2l V6 MT	2003	2004	3509	220	55	62.4	GT4
Cadillac	CTS-V	2005	2005	3850	400	60	79.2	GT1
Cadillac	XLR AT	2003	2003	3647	320	70	77.9	GT1
Cadillac	XLR-V (AT)	2005	2005	3810	443	75	86.2	SGT2
Chevrolet	Aveo	2004	2006	2365	103	35	39.5	T4
Chevrolet	Aveo	2007	2007	2531	103	40	37.1	T4
Chevrolet	Aveo5	2007	2007	2343	103	40	41.5	T4
Chevrolet	Camaro coupe	1988	1988	3273	220	50	63.5	GT4
Chevrolet	Camaro IROC	1987	1987	3326	190	50	57.2	T1
Chevrolet	Camaro IROC	1988	1988	3229	170	50	53.6	T2
Chevrolet	Camaro IROC	1989	1989	3105	230	50	66.8	GT3
Chevrolet	Camaro SLP LT4	1997	1997	3480	330	55	75.5	GT1
Chevrolet	Camaro SS	1997	1997	3473	305	55	73.4	GT2
Chevrolet	Camaro SS	2000	2000	3403	320	60	76.8	GT1
Chevrolet	Camaro SS	2002	2002	3403	325	60	77.2	GT1
Chevrolet	Camaro Z28	1980	1980	3550	190	35	49.8	T3
Chevrolet	Camaro Z28	1995	1995	3473	275	55	70.4	GT2
Chevrolet	Camaro Z28	1997	1997	3473	285	55	71.5	GT2
Chevrolet	Camaro Z28	2000	2000	3396	305	60	75.6	GT1
Chevrolet	Camaro Z28	2002	2002	3396	310	60	76.0	GT1
Chevrolet	Cavalier LS	2002	2002	2749	140	50	52.0	T2
Chevrolet	Cavalier Sedan	2001	2001	2676	115	50	43.3	T4
Chevrolet	Cavalier Z24	1993	1993	2630	140	40	51.1	T2
Chevrolet	Cavalier Z24	1997	1997	2749	150	55	56.7	T1
Chevrolet	Chevette, 2 door	1985	1985	2010	65	20	15.8	T4
Chevrolet	Cobalt Coupe	2005	2005	2991	145	50	49.6	T3
Chevrolet	Cobalt SS Coupe	2006	2006	2815	171	60	62.7	GT4
Chevrolet	Cobalt SS Sedan	2006	2006	2871	171	60	61.9	GT4

Chevrolet	Cobalt SS Supercharged	2005	2005	2991	205	60	67.2	GT3
Chevrolet	Corvette	1986	1986	3200	230	70	71.8	GT2
Chevrolet	Corvette (C6)	2005	2005	3179	400	85	90.7	SGT1
Chevrolet	Corvette Coupe	2000	2000	3260	345	80	85.6	SGT2
Chevrolet	Corvette Coupe	2003	2003	3215	350	80	86.3	SGT2
Chevrolet	Corvette Coupe (L98)	1985	1985	3224	230	70	71.6	GT2
Chevrolet	Corvette Coupe (LT1)	1996	1996	3298	300	70	78.9	GT1
Chevrolet	Corvette Grand Sport(LT4)	1996	1996	3350	330	70	80.9	SGT3
Chevrolet	Corvette Z06	2001	2001	3130	385	85	90.3	SGT1
Chevrolet	Corvette Z06	2002	2002	3130	405	85	91.3	SGT1
Chevrolet	Corvette Z06	2006	2006	3130	505	90	96.5	Impr
Chevrolet	Corvette ZR1	1995	1995	3433	405	70	85.0	SGT2
Chevrolet	Malibu LT	2006	2006	3297	201	45	58.3	T1
Chevrolet	Malibu LTZ	2006	2006	3315	201	45	58.1	T1
Chevrolet	Malibu SS	2006	2006	3315	240	50	66.1	GT3
Chevrolet	Canso Evo IV (Chevy IINova)	1967	1967	3400	200	35	53.9	T2
Chevrolet	Prizm Lsi	2000	2000	2370	125	35	49.2	T3
Chevrolet	Sprint Turbo	1988	1988	1620	70	35	39.1	T4
Chrysler	300M SRT8	2005	2005	4162	425	65	80.3	SGT3
Chrysler	Crossfire	2004	2004	3061	215	70	71.1	GT2
Chrysler	Crossfire Coupe, AT	2006	2006	3010	215	70	71.6	GT2
Chrysler	Crossfire Roadster Limited, M	2006	2006	3140	215	70	70.2	GT2
Chrysler	Crossfire Roadster, MT	2006	2006	3089	215	70	70.8	GT2
Chrysler	Crossfire SRT-6 Roadster	2006	2006	3328	330	75	82.6	SGT3
Chrysler	LeBaron GTC Turbo	1990	1990	3244	174	30	48.4	T3
Chrysler	PT Cruiser Base	2006	2006	3076	150	40	46.9	T3
Chrysler	PT Cruiser Classic	2003	2005	3190	150	40	45.1	T3
Chrysler	PT Cruiser GT Turbo	2006	2006	3076	230	40	64.2	GT4
Chrysler	PT Cruiser Turbo	2003	2005	3311	215	40	59.3	T1
Chrysler	PT Cruiser Turbo	2006	2006	3076	180	40	55.2	T1
Chrysler	Sebring Lxi	2001	2001	3183	200	35	56.5	T1
Chrysler	SRT6 Coupe	2005	2005	3240	330	75	83.2	SGT3
Daewoo	Lanos SE	2000	2000	2447	105	30	37.2	T4
Daewoo	Nubira SX	1999	1999	2566	129	30	45.4	T3
Datsun	240Z	1973	1973	2355	150	55	63.0	GT4
Dodge	Avenger ES	1999	1999	2989	140	45	46.4	T3
Dodge	Caliber R/T	2007	2007	3156	172	45	53.6	T2
Dodge	Caliber R/T CVT, CVT	2007	2007	3308	172	45	51.5	T2
Dodge	Caliber SE	2007	2007	2966	148	45	49.6	T3
Dodge	Caliber SXT	2007	2007	3039	158	45	51.5	T2
Dodge	Charger Base	2006	2006	3820	250	50	62.6	GT4
Dodge	Charger RT	2006	2006	4100	350	55	72.7	GT2
Dodge	Charger SRT8	2006	2006	4160	425	60	78.8	GT1
Dodge	Charger SXT	2006	2006	3820	340	55	73.8	GT2
Dodge	Colt GT Turbo	1989	1989	2550	135	40	50.8	T2
Dodge	Daytona IROC R/T	1993	1993	3017	244	35	65.1	GT3
Dodge	Daytona Shelby Z	1989	1989	2951	174	40	55.5	T1
Dodge	Intrepid R/T	2000	2000	3526	242	35	59.8	T1
Dodge	Intrepid SE	2003	2003	3469	200	35	53.1	T2
Dodge	Neon (DOHC)	1997	1997	2466	150	55	61.3	GT4
Dodge	Neon ACR	1996	1996	2463	150	60	62.8	GT4
Dodge	Neon R/T	2001	2001	2567	150	55	59.6	T1
Dodge	Neon Sport	2001	2001	2567	132	55	54.0	T2
Dodge	Neon Sport (SOHC)	1997	1997	2491	132	55	55.4	T1
Dodge	Omni GLH	1986	1986	2347	110	30	41.9	T4
Dodge	Omni GLH Turbo	1986	1986	2460	146	30	52.8	T2

Dodge	Shelby Charger	1984	1984	2435	110	30	40.0	T4
Dodge	Shelby Charger Turbo	1986	1986	2500	146	30	52.1	T2
Dodge	SRT-4	2004	2004	2970	250	60	73.8	GT2
Dodge	SRT-4 (non LSD)	2003	2003	2970	250	55	72.3	GT2
Dodge	Stealth RT	1993	1993	3373	222	60	65.8	GT3
Dodge	Stealth RT	1996	1996	3153	218	60	67.5	GT3
Dodge	Stealth RT Turbo	1993	1993	3803	300	60	71.8	GT2
Dodge	Stealth RT Turbo	1996	1996	3671	320	60	74.7	GT2
Dodge	Stratus ES	1999	1999	3168	168	40	50.9	T2
Dodge	SX 2.0	2003	2003	2581	132	55	53.7	T2
Dodge	SX 2.0 R/T	2003	2003	2712	150	55	57.3	T1
Dodge	Viper ACR	2000	2000	3355	460	85	92.3	SGT1
Dodge	Viper GTS	1996	1997	3383	450	80	90.3	SGT1
Dodge	Viper RT/10	1995	1995	3502	400	80	87.3	SGT2
Dodge	Viper SRT-10	2003	2003	3357	500	85	93.7	SGT1
Dodge	Viper SRT10 Coupe	2006	2006	3410	510	85	93.8	SGT1
Eagle	Talon ESi	1994	1994	2712	135	50	50.9	T2
Eagle	Talon ESi	1997	1997	2729	140	55	53.9	T2
Eagle	Talon TSi AWD	1990	1990	3101	195	55	62.5	GT4
Eagle	Talon TSi AWD	1995	1995	3120	210	60	66.6	GT3
Factory Five	Roadster			2214	342	75	91.3	SGT1
Ferrari	308 GT4	1979	1979	3200	205	65	66.3	GT3
Ferrari	612 Scaglietti	2005	2005	4056	540	80	90.3	SGT1
Ferrari	F360 Modena	2003	2003	3197	400	90	92.1	SGT1
Ferrari	F430	2005	2005	3197	483	90	95.5	Impr
Ferrari	Superamerica Maranello	2005	2005	3815	540	80	91.4	SGT1
Fiat	X 1/9	1980	1980	2143	67	65	26.7	T4
Fiat	X 1/9	1982	1982	2028	85	65	46.3	T3
Ford	Contour SE	1997	1997	3020	170	40	53.5	T2
Ford	Contour SVT	2000	2000	3071	200	50	62.4	GT4
Ford	Escort GT	1996	1996	2455	127	50	52.8	T2
Ford	Escort ZX2	1999	1999	2482	130	50	53.3	T2
Ford	Festiva	1989	1989	1819	63	40	26.7	T4
Ford	Focus ZX3	2000	2000	2557	130	55	53.4	T2
Ford	Marauder	2003	2003	4195	302	40	62.9	GT4
Ford	Mercury V6 S	2001	2001	3069	200	45	60.9	GT4
Ford	Mustang 5.0	1988	1988	3215	225	35	60.4	GT4
Ford	Mustang Bullitt GT	2001	2001	3273	420	50	80.6	SGT3
Ford	Mustang GT	1991	1991	3191	225	35	60.7	GT4
Ford	Mustang GT	1996	1996	3279	215	45	61.1	GT4
Ford	Mustang GT	2003	2003	3324	260	50	68.6	GT3
Ford	Mustang GT	2005		3483	300	55	72.9	GT2
Ford	Mustang GT convertible	1986	1986	3399	225	30	57.0	T1
Ford	Mustang LX 4cyl	1993	1993	2751	105	35	31.7	T4
Ford	Mustang LX 5.0	1992	1992	3069	225	35	62.0	GT4
Ford	Mustang Mach 1	2003	2003	3465	305	50	72.0	GT2
Ford	Mustang Shelby GT500	2007	2007	3920	500	60	83.5	SGT3
Ford	Mustang SVO	1986	1986	2992	175	35	53.7	T2
Ford	Mustang SVT Cobra	1997	1997	3404	305	50	72.5	GT2
Ford	Mustang SVT Cobra	1998	1998	3364	305	50	72.8	GT2
Ford	Mustang SVT Cobra	2001	2001	3392	320	55	75.3	GT1
Ford	Mustang SVT Cobra	2003	2003	3665	390	55	78.2	GT1
Ford	Mustang SVT Cobra R	2001	2001	3580	385	85	87.5	SGT2
Ford	Mustang V6	2000	2000	3069	190	45	58.9	T1
Ford	Mustang V6 Coupe	2005	2005	3300	210	50	61.5	GT4
Ford	Probe GT 1997	1997		2897	164	55	58.3	T1

Ford	SVT Focus	2002	2002	2750	170	65	64.9	GT4
Ford	Taurus SEL Premium	2003	2003	3353	200	35	54.5	T2
Ford	Taurus SHO	1999	1999	3441	235	40	61.1	GT4
Ford	Taurus SHO	1989	1991	3078	220	35	61.2	GT4
Ford	Thunderbird	2002	2002	3775	252	50	63.3	GT4
Ford	Thunderbird	2003	2003	3775	280	50	66.9	GT3
Ford	Thunderbird SC	1995	1995	3758	230	40	57.0	T1
Honda	Accord DX	1997	1997	2855	130	45	44.9	T4
Honda	Accord EX coupe	1997	1997	2965	170	45	55.8	T1
Honda	Accord EX-V6 coupe	2000	2000	3263	200	45	58.6	T1
Honda	Accord Hybrid	2005	2005	3525	255	45	64.6	GT4
Honda	Accord LX coupe	2000	2000	2965	150	45	50.2	T2
Honda	Accord LX coupe	2003	2003	3060	160	45	51.8	T2
Honda	Accord LX V6 coupe	2003	2003	3250	240	45	65.2	GT3
Honda	Civic 1500S	1987	1987	1954	83	50	42.6	T4
Honda	Civic CX	1993	1993	2165	102	50	48.2	T3
Honda	Civic CX	1999	1999	2286	106	50	47.4	T3
Honda	Civic DX	1989	1989	1993	92	50	47.1	T3
Honda	Civic DX	1995	1995	2231	102	50	46.6	T3
Honda	Civic DX	1998	1998	2339	106	50	46.2	T3
Honda	Civic DX	2003	2003	2416	115	50	48.7	T3
Honda	Civic DX Coupe	2006	2006	2593	140	55	56.2	T1
Honda	Civic EX Coupe	2006	2006	2701	140	55	54.4	T2
Honda	Civic LX	1995	1995	2376	102	50	43.2	T4
Honda	Civic LX coupe	2006		2654	140	55	55.2	T1
Honda	Civic LX Coupe	2006		2654	140	55	55.2	T1
Honda	Civic LX sedan	2006		2698	140	55	54.4	T2
Honda	Civic LX sedan, AT	2006		2762	140	55	53.3	T2
Honda	Civic Si	1991	1991	2260	108	55	50.4	T2
Honda	Civic Si	1992	1993	2326	125	55	56.0	T1
Honda	Civic Si	2001	2001	2515	127	55	53.1	T2
Honda	Civic Si Coupe	1994	1994	2443	125	55	53.8	T2
Honda	Civic Si coupe	2000	2000	2478	127	55	53.8	T2
Honda	Civic Si Coupe	2006	2006	2877	197	70	70.2	GT2
Honda	Civic Si Sedan	2007	2007	2945	197	70	69.3	GT3
Honda	Civic SiR	2000	2000	2606	160	60	63.1	GT4
Honda	Civic SiR	2002	2002	2744	160	55	59.5	T1
Honda	Civic VX	1992	1992	2094	92	50	44.5	T4
Honda	CRX DX	1987	1987	1865	86	50	47.1	T3
Honda	CRX DX	1991	1991	2103	92	50	44.3	T4
Honda	CRX DX	1989	1989	2048	92	50	45.7	T3
Honda	CRX Si	1987	1987	1953	91	50	47.6	T3
Honda	CRX Si	1988	1988	2011	105	55	54.7	T2
Honda	CRX Si	1991	1991	2148	108	55	52.9	T2
Honda	Del Sol (non-VTEC)	1993	1993	2414	127	50	53.6	T2
Honda	Del Sol VTEC	1995	1995	2522	160	50	61.4	GT4
Honda	Fit	2007	2007	2432	109	55	47.1	T3
Honda	Insight	2003	2003	1878	73	40	34.3	T4
Honda	Prelude	1986	1986	2379	110	50	47.2	T3
Honda	Prelude (base)	1999	1999	2954	200	60	66.8	GT3
Honda	Prelude SH	2001	2001	3042	200	60	65.7	GT3
Honda	Prelude Si	1988	1988	2690	140	55	54.6	T2
Honda	Prelude Si	1993	1993	2866	160	60	59.2	T1
Honda	Prelude SR-V	1996	1996	2932	190	60	65.2	GT3
Honda	S2000	2003	2003	2811	240	70	77.2	GT1
Honda	S2000 2.2L	2004	2004	2835	240	70	76.9	GT1

Honda	S2000 2.2L	2006 2006	2855	237	70	76.4	GT1
Hyundai	Accent	1995 1996	2101	92	40	41.3	T4
Hyundai	Accent 5	2005 2005	2280	104	35	42.0	T4
Hyundai	Accent GLS	2006 2006	2366	110	40	44.5	T4
Hyundai	Accent Gsi	2000 2000	2187	106	45	48.1	T3
Hyundai	Scoupe	1995 1995	2176	92	45	40.8	T4
Hyundai	Scoupe Turbo	1995 1995	2240	115	45	50.9	T2
Hyundai	Tiburon	2000 2000	2549	140	50	55.5	T1
Hyundai	Tiburon GT	2003 2003	2939	170	50	57.7	T1
Hyundai	Tiburon GT	2007 2007	2898	138	50	48.7	T3
Hyundai	Tiburon GT V6	2004 2004	3041	172	50	56.8	T1
Hyundai	Tiburon GT V6	2007 2007	2969	172	50	57.8	T1
Hyundai	Tiburon SE	2003 2003	2822	134	50	48.6	T3
Infiniti	G20	1996 1996	2892	145	50	51.3	T2
Infiniti	G20t 2001	2001	2937	145	45	49.0	T3
Infiniti	G35 Coupe	2003 2003	3420	280	65	74.4	GT2
Infiniti	G35 Coupe	2007 2007	3497	275	65	73.2	GT2
Infiniti	G35 Coupe Sport Package 6MT	2005 2005	3514	298	65	75.5	GT1
Infiniti	G35 Coupe SportPackage, 6MT	2007 2007	3532	306	65	76.1	GT1
Infiniti	G35 Sedan	2003 2003	3386	260	65	72.5	GT2
Infiniti	G35 Sedan (MT)	2005 2005	3516	298	65	75.5	GT1
Infiniti	G35 Sedan, MT	2007 2007	3532	306	65	76.1	GT1
Infiniti	G35x	2005 2005	3668	298	65	74.2	GT2
Infiniti	G35x	2007 2007	3704	306	65	74.7	GT2
Isuzu	I-Mark LS hatchback	1989 1989	2186	110	35	47.0	T3
Isuzu	I-Mark RS hatchback	1989 1989	2167	125	35	53.1	T2
Isuzu	Impulse RS Turbo	1992 1992	2750	160	45	56.4	T1
Isuzu	Impulse Turbo RS	1989 1989	2960	140	45	46.9	T3
Isuzu	Impulse XS	1991 1991	2411	130	45	53.2	T2
Isuzu	Impulse XS	1993 1993	2480	140	45	55.2	T1
Jaguar	S-Type 4.0	2003 2003	3874	294	50	67.6	GT3
Jaguar	XJ8	2005 2005	3766	294	55	70.0	GT2
Jaguar	XJR	2005 2005	3949	390	60	78.0	GT1
Jaguar	XK	2007 2007	3671	300	65	74.4	GT2
Jaguar	XK8 Coupe	2005 2005	3734	294	60	71.8	GT2
Jaguar	XKR	2007 2007	3814	420	65	82.0	SGT3
Jaguar	XKR Coupe	2005 2005	3785	390	65	80.5	SGT3
Kia	Rio LX	2006 2006	2365	110	40	44.5	T4
Kia	Rio5 SX	2006 2006	2438	110	40	42.9	T4
Kia	Sephia L	2001 2001	2478	125	35	47.1	T3
Kia	Spectra SX	2006 2006	2701	138	45	50.7	T2
Kia	Spectra SX	2006 2006	2701	138	45	50.7	T2
Lexus	IS 250 6-Speed Manual	2006 2006	3455	204	60	61.6	GT4
Lexus	IS 250 6-Speed Sequential	2006 2006	3435	204	60	61.8	GT4
Lexus	IS 250 AWD	2006 2006	3651	204	60	59.2	T1
Lexus	IS 350	2006 2006	3527	306	60	74.6	GT2
Lexus	IS300	2003 2003	3255	215	65	67.4	GT3
Lexus	IS300 Sportcross	2005 2005	3410	215	65	65.6	GT3
Lexus	SC400	1997 1997	3605	260	50	66.0	GT3
Lexus	SC430	2002 2002	3820	300	50	68.7	GT3
Lotus	Elise	2004 2004	1975	190	85	84.8	SGT3
Lotus	Esprit Turbo	1995 1995	2952	300	70	81.7	SGT3
Lotus	Seven	1970 1970	1300	135	65	80.7	SGT3
Mazda	323	1994 1994	2238	82	40	30.6	T4
Mazda	323 GTX	1989 1989	2645	132	55	52.6	T2
Mazda	626 LX-V6	2000 2000	3023	170	40	53.5	T2

Mazda	Mazda3 GT	2004 2004	2762	160	60	60.8	GT4
Mazda	Mazda3 GX/GS	2004 2004	2696	148	60	58.5	T1
Mazda	Mazda3 Sport GS/GT	2004 2004	2826	160	60	59.8	T1
Mazda	Mazda6 4-cyl	2003 2004	3042	160	55	55.0	T1
Mazda	Mazda6 4-cyl, 5-door	2003 2004	3166	160	55	53.2	T2
Mazda	Mazda6 Sport (V6)	2003 2004	3243	220	55	65.4	GT3
Mazda	Mazda6 Sport (V6), 5-door	2003 2004	3336	220	55	64.3	GT4
Mazda	Mazdaspeed 6	2005 2005	3500	274	65	73.1	GT2
Mazda	Mazdaspeed MX-5 Miata	2004 2004	2485	178	70	71.7	GT2
Mazda	Mazdaspeed Protégé	2003 2003	2843	170	65	63.6	GT4
Mazda	Mazdaspeed3	2007 2007	3153	263	70	76.5	GT1
Mazda	Miata GS/GX/GT	2004 2004	2427	142	70	64.2	GT4
Mazda	Miata MX-5	1990 1990	2182	116	65	58.5	T1
Mazda	Miata MX-5	1997 1997	2293	133	65	62.3	GT4
Mazda	Miata MX-5	1999 2000	2332	140	70	65.2	GT3
Mazda	Miata MX-5	2002 2002	2350	142	70	65.5	GT3
Mazda	Miata MX-5 special edition	1999 1999	2299	140	70	65.8	GT3
Mazda	MX-5 Club Spec	2006 2006	2441	170	70	70.8	GT2
Mazda	MX-5 Sport	2006 2006	2498	170	70	70.0	GT2
Mazda	MX-5 Touring	2006 2006	2474	170	70	70.3	GT2
Mazda	MX-6 GT Turbo	1991 1991	2705	145	45	52.9	T2
Mazda	MX-6 LS	1992 1992	2700	164	50	59.7	T1
Mazda	MX-6 LS	1993 1993	2699	164	50	59.7	T1
Mazda	Precidia MX-3	1992 1992	2567	130	55	53.3	T2
Mazda	Protegé GT	1989 1993	2487	125	50	51.4	T2
Mazda	Protegé LX	2003 2003	2632	130	50	50.6	T2
Mazda	Protegé MP3	2001 2001	2638	140	60	57.0	T1
Mazda	Protegé SE	1998 1998	2377	92	45	35.6	T4
Mazda	Protegé SE	2003 2003	2493	103	50	41.0	T4
Mazda	Protegé5	2001 2003	2716	130	55	50.5	T2
Mazda	RX-7	1981 1981	2300	100	45	42.4	T4
Mazda	RX-7 (non-turbo)	1989 1991	2787	160	60	60.4	GT4
Mazda	RX-7 GXL	1986 1988	2625	146	60	59.0	T1
Mazda	RX-7 GXL (non-turbo)	1989 1991	2881	160	60	59.0	T1
Mazda	RX-7 Turbo	1993 1995	2858	255	75	79.9	GT1
Mazda	RX-7 Turbo II	1986 1988	2850	182	60	64.6	GT4
Mazda	RX-7 Turbo II	1989 1991	2987	200	60	66.4	GT3
Mazda	RX-8 GS/GT, 6MT	2004 2005	3051	238	70	74.5	GT2
Mazda	RX-8 GS/GT, 6MT	2006 2006	3062	232	70	73.6	GT2
Mercedes-Benz	C230 coupe	2002 2002	3310	192	55	59.3	T1
Mercedes-Benz	C230 Kompressor Sport	2000 2000	3250	185	55	58.5	T1
Mercedes-Benz	C230 Sports Sedan	2005 2005	3240	189	60	61.1	GT4
Mercedes-Benz	C55 AMG	2005 2005	3540	362	70	81.8	SGT3
Mercedes-Benz	CLK320	2003 2003	3514	216	55	61.7	GT4
Mercedes-Benz	CLK430	2001 2001	3362	275	55	71.4	GT2
Mercedes-Benz	E55 AMG	2004 2004	4045	469	80	87.6	SGT2
Mercedes-Benz	SLK 230 Kompressor	2003 2003	3055	192	60	64.0	GT4
Mercedes-Benz	SLK 320	2002 2002	3099	215	60	67.6	GT3
Mercedes-Benz	SLK 350	2005 2005	3231	268	65	74.8	GT2
Mercedes-Benz	SLK 55 AMG	2005 2005	3397	362	75	84.3	SGT3
Mercedes-Benz	SLK280	2006 2006	3210	228	65	69.9	GT3
Mercury	Capri XR2	1993 1993	2498	132	35	49.3	T3
Mercury	Cougar V6	2002 2002	3013	170	50	56.7	T1
Merkur	XR4Ti	1986 1986	2950	175	45	57.2	T1
MINI	Cooper	2002 2002	2519	115	65	51.1	T2
MINI	Cooper S	2002 2002	2673	163	70	65.8	GT3

MINI	Cooper S Convertible	2005	2005	2844	163	70	63.3	GT4
MINI	Cooper S JCW	2005	2005	2678	200	70	73.1	GT2
Mitsubishi	Eclipse GS	2002	2002	2910	147	55	53.1	T2
Mitsubishi	Eclipse GS	2006	2006	3274	162	60	53.7	T2
Mitsubishi	Eclipse GT	2003	2003	3142	200	60	64.5	GT4
Mitsubishi	Eclipse GT	2006	2006	3472	263	60	70.6	GT2
Mitsubishi	Eclipse Spyder	1997	1997	3052	210	60	67.4	GT3
Mitsubishi	Galant GTZ	2002	2002	3296	195	45	57.1	T1
Mitsubishi	Galant LS	2005	2005	3560	230	45	60.6	GT4
Mitsubishi	Lancer Evo8	2004	2004	3263	271	75	77.9	GT1
Mitsubishi	Lancer Evolution RS	2006	2006	3219	286	80	81.3	SGT3
Mitsubishi	Lancer OZ Rally	2002	2002	2701	120	50	45.1	T3
Mitsubishi	Lancer OZ-Rally	2006	2006	2745	120	50	44.2	T4
Mitsubishi	Lancer Ralliart	2006	2006	2922	162	55	57.4	T1
Morris	Mini	1977	1977	1630	44	55	16.5	T4
Morris	Mini Cooper S	1966	1966	1410	80	60	59.9	T1
Nissan	200SX SE-R	1998	1998	2330	140	45	57.8	T1
Nissan	200SX XE hatchback	1988	1988	2734	102	55	36.2	T4
Nissan	240SX SE	1989	1991	2684	140	60	56.2	T1
Nissan	240SX SE	1993	1993	2771	155	60	59.3	T1
Nissan	240SX SE	1998	1998	2859	155	60	57.9	T1
Nissan	240SX SE hatchback	1992	1992	2747	155	60	59.7	T1
Nissan	280ZX	1981	1981	2835	135	55	50.2	T2
Nissan	300ZX	1989	1989	3219	205	50	61.5	GT4
Nissan	300ZX	1996	1996	3405	223	70	68.6	GT3
Nissan	300ZX Turbo	1989	1989	3265	222	50	63.9	GT4
Nissan	300ZX TwinTurbo	1996	1996	3504	300	70	77.2	GT1
Nissan	350Z	2006	2006	3339	300	70	78.6	GT1
Nissan	350Z Performance	2003	2003	3269	287	70	77.9	GT1
Nissan	350Z Track	2003	2003	3225	287	70	78.3	GT1
Nissan	350Z Track	2006	2006	3400	300	70	78.1	GT1
Nissan	350Z Track	2005	2005	3225	300	70	79.5	GT1
Nissan	Altima 2.5	2007	2007	3055	170	45	54.6	T2
Nissan	Altima 2.5S	2007	2007	3093	175	45	55.3	T1
Nissan	Altima 3.5 SE	2003	2003	3210	245	45	66.3	GT3
Nissan	Altima 3.5 SE	2007	2007	3268	270	50	70.2	GT2
Nissan	Altima SE	2000	2000	2926	155	35	49.4	T3
Nissan	Altima SE-R	2005	2005	3279	260	55	70.5	GT2
Nissan	Maxima	2000	2000	3199	222	45	63.2	GT4
Nissan	Maxima SE	1994	1994	3144	190	40	56.5	T1
Nissan	Maxima SE	2002	2002	3247	260	45	67.8	GT3
Nissan	NX1600	1993	1993	2361	110	60	50.6	T2
Nissan	NX2000	1993	1993	2460	140	60	60.0	GT4
Nissan	Sentra SE	1999	1999	2593	140	45	53.2	T2
Nissan	Sentra SE	2001	2001	2674	145	55	56.4	T1
Nissan	Sentra SE-R	1994	1994	2469	138	50	56.2	T1
Nissan	Sentra SE-R	2002	2002	2746	165	60	62.3	GT4
Nissan	Sentra SE-R Spec V	2002	2002	2746	175	65	66.1	GT3
Nissan	Sentra XE	1999	1999	2386	115	45	47.9	T3
Nissan	Sentra XE	2003	2003	2544	126	45	49.2	T3
Nissan	Sentra, (AT, 2.0)	2007	2007	2897	140	45	48.0	T3
Nissan	Sentra, (MT, 2.0)	2007	2007	2853	140	45	48.7	T3
Nissan	Skyline GT-R	1989	1989	3152	280	70	78.3	GT1
Nissan	Versa, (AT, 1.8SL)	2007	2007	2749	122	50	45.0	T3
Nissan	Versa, (CV, 1.8SL)	2007	2007	2777	122	50	44.5	T4
Nissan	Versa, (MT, 1.8S)	2007	2007	2720	122	50	45.6	T3

Plymouth	Conquest	1984	1984	2802	145	40	49.8	T3
Plymouth	Conquest Tsi	1989	1989	3031	188	45	59.0	T1
Plymouth	Laser Base (1.8L)	1991	1991	2524	92	50	33.2	T4
Pontiac	Fiero	1987	1987	2604	98	45	33.8	T4
Pontiac	Fiero GT	1988	1988	2790	135	50	49.5	T3
Pontiac	Firebird	1995	1995	3473	275	55	70.4	GT2
Pontiac	Firebird	1997	1997	3473	285	55	71.5	GT2
Pontiac	Firebird	2000	2000	3396	305	60	75.6	GT1
Pontiac	Firebird WS6	2000	2000	3403	320	60	76.8	GT1
Pontiac	Firebird WS6	2002	2002	3403	325	60	77.2	GT1
Pontiac	Firebird Formula Firehawk	2002	2002	3396	345	60	78.7	GT1
Pontiac	Firebird TransAm	2002	2002	3396	310	60	76.0	GT1
Pontiac	Firebird WS6	1997	1997	3473	305	55	73.4	GT2
Pontiac	G5	2007	2007	2991	148	50	50.7	T2
Pontiac	G5 GT	2007	2007	2991	173	50	57.7	T1
Pontiac	G6 GT	2005	2005	3428	200	50	58.1	T1
Pontiac	G6 GTP	2006	2006	3525	240	50	64.0	GT4
Pontiac	G6 GTP	2007	2007	3487	252	50	66.0	GT3
Pontiac	Grand Am GT	2000	2000	3115	175	35	52.0	T2
Pontiac	Grand Prix GT	2000	2000	3417	200	40	55.2	T1
Pontiac	Grand Prix GTP	2001	2001	3555	240	45	62.2	GT4
Pontiac	Grand Prix GTP	2003	2003	3583	260	45	64.7	GT4
Pontiac	GTO	2004	2004	3770	350	60	76.4	GT1
Pontiac	GTO	2005	2005	3725	400	60	80.0	SGT3
Pontiac	Pursuit	2005	2005	2991	145	50	49.6	T3
Pontiac	Solstice	2006	2006	2860	177	70	66.4	GT3
Pontiac	Solstice GXP	2007	2007	2976	260	70	77.8	GT1
Pontiac	Sunfire GT	2000	2000	2679	150	55	57.8	T1
Pontiac	Sunfire GT	2002	2002	2771	140	55	53.2	T2
Pontiac	Turbo Firefly	1989	1989	1591	70	35	40.1	T4
Pontiac	Vibe GT	2003	2003	2800	180	50	61.9	GT4
Porsche	911	1986	1986	2756	214	70	74.3	GT2
Porsche	911	1984	1985	2615	200	40	64.9	GT4
Porsche	911 Carrera	1999	1999	2910	296	80	84.7	SGT3
Porsche	911 Carrera 2	2002	2002	3098	320	80	85.1	SGT2
Porsche	911 Carrera 3.6L	2005	2005	3075	325	80	85.6	SGT2
Porsche	911 Carrera S	1998	1998	3064	282	80	82.2	SGT3
Porsche	911 Carrera S 3.8L	2005	2005	3131	355	80	87.1	SGT2
Porsche	911 GT2	2003	2003	3175	456	90	94.6	SGT1
Porsche	911 GT3	2007	2007	3076	415	85	92.0	SGT1
Porsche	911 Turbo	1989	1989	2976	282	80	83.0	SGT3
Porsche	911 Turbo	1994	1994	3274	355	80	86.2	SGT2
Porsche	911 Turbo	1998	1998	3307	400	80	88.5	SGT2
Porsche	911 Turbo	2002	2002	3388	415	85	90.2	SGT1
Porsche	911 Turbo	2007	2007	3495	480	85	92.4	SGT1
Porsche	914	1972	1972	2139	85	55	40.2	T4
Porsche	914-4 2.0 litre	1973	1973	2029	91	55	47.1	T3
Porsche	914-6 GT	1973	1973	2200	130	70	64.6	GT4
Porsche	924 S	1987	1987	2734	147	55	56.0	T1
Porsche	924 S	1988	1988	2734	158	55	59.2	T1
Porsche	928 GT	1991	1991	3505	326	60	76.5	GT1
Porsche	928 GTS	1995	1995	3593	345	60	77.3	GT1
Porsche	944	1984	1985.5	2778	143	55	54.0	T2
Porsche	944	1985	1985	2637	150	55	58.5	T1
Porsche	944	1985.5	1987	2778	147	55	55.3	T1
Porsche	944	1988	1988	2844	158	55	57.5	T1

Porsche	944	1989	1989	2866	162	55	58.2	T1
Porsche	944 S2	1989	1989	2932	208	65	69.9	GT3
Porsche	944 S2	1990	1991	2998	208	65	69.1	GT3
Porsche	944 S2, Cab	1990	1991	3109	208	65	67.9	GT3
Porsche	944 Turbo	1986	1986	2899	217	65	71.7	GT2
Porsche	944 Turbo	1987	1988	2998	217	65	70.6	GT2
Porsche	944 Turbo	1989	1989	2998	247	65	74.6	GT2
Porsche	944 Turbo	1990	1990	3086	247	65	73.8	GT2
Porsche	944 Turbo S	1988	1988	2998	247	65	74.6	GT2
Porsche	944S	1987	1988	2866	188	60	65.6	GT3
Porsche	968	1992	1995	3086	236	65	72.4	GT2
Porsche	Boxster	2000	2000	2778	217	70	74.5	GT2
Porsche	Boxster	2003	2003	2936	228	75	75.8	GT1
Porsche	Boxster	2005	2005	2855	240	75	78.2	GT1
Porsche	Boxster 2.7L	2007	2007	2855	245	75	78.8	GT1
Porsche	Boxster S	2000	2000	2855	250	75	79.4	GT1
Porsche	Boxster S	2003	2003	2999	258	80	80.4	SGT3
Porsche	Boxster S	2005	2005	2965	280	80	82.9	SGT3
Porsche	Boxster S 3.2L	2007	2007	2965	295	80	84.2	SGT3
Porsche	Cayman S	2006	2006	2954	295	80	84.3	SGT3
Renault	GTA	1987	1987	2280	100	45	42.9	T4
Saab	9-2X 2.5i	2006	2006	3091	173	60	59.3	T1
Saab	900 SE	1997	1997	2943	170	55	59.1	T1
Saab	900 SE	1998	1998	2943	185	55	62.5	GT4
Saab	9-2X Aero	2005	2005	3179	227	60	68.6	GT3
Saab	9-3 Vector Sentronic	2003	2003	3285	210	50	61.7	GT4
Saab	9-3 Viggen	2000	2000	2987	230	60	71.1	GT2
Saab	9-5 2001	2001		3285	185	50	56.6	T1
Saab	9-5 Aero	2002	2002	3450	250	55	67.6	GT3
Saab	9-5 SE	2000	2000	3450	200	50	57.8	T1
Saturn	Ion	2003	2003	2751	140	55	53.5	T2
Saturn	Ion Red Line	2004	2004	2850	205	60	68.9	GT3
Saturn	Ion2	2007	2007	2752	145	55	55.1	T1
Saturn	Ion3	2007	2007	2752	175	55	63.0	GT4
Saturn	SC2	1996	1996	2318	124	45	52.8	T2
Saturn	SC2	1997	1997	2386	124	45	51.5	T2
Saturn	Sky 2.4L	2007	2007	2933	177	70	65.4	GT3
Saturn	Sky Redline 2.0L	2007	2007	2990	260	70	77.7	GT1
Saturn	SL2	1993	1993	2386	124	40	50.0	T2
Saturn	SL2	2000	2000	2399	124	40	49.7	T3
Shelby	Cobra 427 S/C	1965	1965	2500	400	65	88.8	SGT2
Subaru	Forester 2.5 XT	2004	2004	3208	210	35	58.1	T1
Subaru	Impreza 2.5 RS	1999	1999	2795	165	55	60.0	GT4
Subaru	Impreza 2.5 RS	2002	2003	2965	165	55	57.6	T1
Subaru	Impreza 2.5 RS	2004	2005	2972	165	55	57.5	T1
Subaru	Impreza 2.5i	2006	2006	3016	173	55	58.9	T1
Subaru	Impreza 2.5i SpecialEdition	2007	2007	3039	173	55	58.5	T1
Subaru	Impreza WRX	2002	2005	3085	227	60	69.6	GT3
Subaru	Impreza WRX Limited	2006	2006	3239	230	60	68.4	GT3
Subaru	Impreza WRX Limited	2007	2007	3239	224	60	67.5	GT3
Subaru	Impreza WRX STi	2004	2004	3263	300	80	82.2	SGT3
Subaru	Impreza WRX STi	2006	2006	3351	300	80	81.5	SGT3
Subaru	Impreza WRX STi	2007	2007	3351	293	80	80.8	SGT3
Subaru	Impreza WRX STi	2005	2005	3298	300	80	81.9	SGT3
Subaru	Impreza WRX TR	2006	2006	3192	230	60	68.9	GT3
Subaru	Impreza WRX TR	2007	2007	3192	224	60	68.0	GT3

Subaru	Impreza WRX Wagon	2002	2002	3159	227	60	68.8	GT3
Subaru	Legacy 2.5 GT	1999	1999	3130	165	50	53.6	T2
Subaru	Legacy 2.5 GT Limited	2005	2005	3365	250	50	66.9	GT3
Subaru	Legacy 2.5 GT Sedan	2005	2005	3296	250	50	67.6	GT3
Subaru	Legacy 2.5 GT Spec B	2006	2006	3400	250	50	66.6	GT3
Subaru	Legacy 2.5i	2005	2005	3200	168	50	53.5	T2
Subaru	Legacy 2.5i	2006	2006	3250	175	50	54.6	T2
Subaru	Legacy 2.5i Limited	2005	2005	3265	168	50	52.5	T2
Subaru	Legacy 2.5i Special Edition	2006	2006	3305	175	50	53.8	T2
Subaru	Legacy GT	2003	2003	3365	165	50	50.2	T2
Subaru	Legacy GT	2000	2000	3335	165	50	50.6	T2
Subaru	Legacy GT	2001	2001	3345	165	50	50.5	T2
Subaru	Legacy GT-Limited	2000	2000	3360	165	50	50.3	T2
Subaru	Legacy GT-Limited	2001	2001	3370	165	50	50.1	T2
Subaru	Legacy L	2000	2000	3245	165	50	52.0	T2
Subaru	Legacy L	2001	2001	3255	165	50	51.8	T2
Subaru	Legacy L	2003	2003	3285	165	50	51.4	T2
Subaru	Legacy L Special Edition	2003	2003	3225	165	50	52.3	T2
Subaru	Legacy L Wagon	2004	2004	3225	165	45	50.8	T2
Subaru	Legacy TS Wagon	2004	2004	3045	165	45	53.4	T2
Subaru	Legacy Turbo	1993	1994	3100	160	35	48.2	T3
Subaru	SVX	1992	1992	3582	230	50	61.8	GT4
Suzuki	Aerio	2003	2003	2590	145	45	54.8	T2
Suzuki	Aerio	2004	2004	2676	155	45	56.3	T1
Suzuki	Esteem GLX	1997	1997	2174	98	35	41.4	T4
Suzuki	Esteem GLX	2000	2000	2337	122	35	48.7	T3
Suzuki	Forenza	2004	2004	2701	119	40	41.6	T4
Suzuki	Swift	2000	2000	1896	79	35	37.0	T4
Suzuki	Swift GTi	1992	1992	1947	100	45	50.9	T2
Toyota	Camry 2.4L	2007	2007	3263	158	40	46.6	T3
Toyota	Camry 3.5L V6	2007	2007	3461	268	45	66.8	GT3
Toyota	Camry 6cyl	1992	1992	3252	185	35	52.5	T2
Toyota	Camry CE V6	2002	2002	3406	194	40	54.1	T2
Toyota	Camry SE V6	2004	2004	3351	225	40	60.5	GT4
Toyota	Celica All-Trac Turbo	1989	1989	3197	190	50	58.8	T1
Toyota	Celica All-Trac Turbo	1993	1993	3219	200	50	60.6	GT4
Toyota	Celica GT	2000	2000	2425	140	55	59.1	T1
Toyota	Celica GT-S	1999	1999	2579	130	60	54.5	T2
Toyota	Celica GT-S	2000	2000	2500	180	60	68.9	GT3
Toyota	Celica GT-S liftback	1989	1989	2666	135	45	50.3	T2
Toyota	Celica GTS, IRS	1983	1983	2478	105	35	38.0	T4
Toyota	Corolla GT-S	1987	1987	2264	112	40	47.6	T3
Toyota	Corolla GT-S	1991	1991	2372	130	40	52.4	T2
Toyota	Corolla Sport	2003	2003	2590	130	45	49.8	T3
Toyota	Corolla VE	2000	2000	2414	125	40	49.8	T3
Toyota	Echo RS Hatchback	2004	2004	2081	108	50	52.9	T2
Toyota	Matrix XRS	2003	2003	2765	180	50	62.4	GT4
Toyota	MR2 coupe	1989	1989	2350	115	60	53.1	T2
Toyota	MR2 Spyder	2001	2001	2195	138	70	67.0	GT3
Toyota	MR2 Supercharged	1989	1989	2494	145	60	60.9	GT4
Toyota	MR2 Supercharged	1988	1988	2494	145	55	59.4	T1
Toyota	MR2 Turbo	1991	1991	2758	223	60	72.6	GT2
Toyota	Paseo	1997	1997	2075	93	25	38.1	T4
Toyota	Solara SE V6	2000	2000	3230	200	40	57.5	T1
Toyota	Starlett	1983	1983	2076	76	20	24.5	T4
Toyota	Supra	1987	1987	3468	200	60	60.6	GT4

Toyota	Supra Turbo	1992	1992	3615	232	60	64.8	GT4
Toyota	Supra Turbo	1997	1997	3505	320	75	80.5	SGT3
Toyota	Tercel	1996	1996	2005	93	20	38.4	T4
Toyota	Yaris	2006	2006	2293	106	45	45.7	T3
Triumph	TR4A	1965	1965	2361	88	30	28.7	T4
Triumph	TR7	1980	1980	2551	90.7	40	28.5	T4
Triumph	TR8	1979	1979	2505	137	45	53.8	T2
Volkswagen	Corrado G60	1990	1990	2657	158	60	61.8	GT4
Volkswagen	Corrado VR6	1994	1994	2808	178	60	64.4	GT4
Volkswagen	Eos 2.0L Turbo	2007	2007	3503	200	55	58.7	T1
Volkswagen	Eos 3.2L V6, AT	2007	2007	3686	250	55	65.3	GT3
Volkswagen	Fox	1988	1988	2126	81	35	31.6	T4
Volkswagen	Golf GL	2000	2000	2864	115	55	40.8	T4
Volkswagen	Golf GTI	1998	1998	2565	115	50	45.6	T3
Volkswagen	Golf GTI	2000	2000	2906	150	55	54.2	T2
Volkswagen	Golf GTI 1.8T	2002	2002	2935	180	55	61.6	GT4
Volkswagen	Golf GTI 16V	1992	1992	2445	134	50	55.4	T1
Volkswagen	Golf GTI 8V	1992	1992	2346	105	45	44.0	T4
Volkswagen	Golf GTI VR6	1998	1998	2820	172	55	61.4	GT4
Volkswagen	Golf GTI VR6	2002	2002	3011	174	55	59.2	T1
Volkswagen	Golf GTI VR6	2003	2003	3035	200	55	64.3	GT4
Volkswagen	Golf R32 2004	2004		3256	241	70	72.8	GT2
Volkswagen	GTI Coupe	2006	2006	3100	200	60	65.0	GT3
Volkswagen	GTI Sedan	2007	2007	3162	200	60	64.3	GT4
Volkswagen	Jetta	1982	1982	2001	74	35	29.7	T4
Volkswagen	Jetta 2.0T	2006	2006	3259	200	55	61.6	GT4
Volkswagen	Jetta 2.5L	2005	2005	3230	150	55	49.0	T3
Volkswagen	Jetta GLI	2003	2003	3179	200	50	61.1	GT4
Volkswagen	Jetta GLS 1.8T	2002	2002	3037	180	50	58.7	T1
Volkswagen	Jetta GTX 1992	1992		2420	134	40	52.8	T2
Volkswagen	Jetta VR6 GLS	2002	2002	3113	174	50	56.2	T1
Volkswagen	Jetta VR6 GLX	1998	1998	2928	172	40	55.3	T1
Volkswagen	Jetta Wolfsburg 1.8T	2001	2001	2952	150	50	51.9	T2
Volkswagen	New Beetle GL	1999	1999	2817	115	55	41.8	T4
Volkswagen	New Beetle GLS 1.8T	2000	2000	2875	150	55	54.7	T2
Volkswagen	New Beetle Turbo S 1.8L	2003	2003	3005	180	60	62.1	GT4
Volkswagen	Passat GLX	1995	1995	3152	172	40	52.2	T2
Volkswagen	Passat W8	2005	2005	3907	270	50	64.5	GT4
Volkswagen	Rabbit 2.5L Coupe	2007	2007	2975	150	55	53.1	T2
Volkswagen	Rabbit 2.5L Sedan	2006	2006	3072	150	55	51.5	T2
Volkswagen	Rabbit GTI	1984	1984	1990	90	40	43.1	T4
Volkswagen	Scirocco 16V	1984	1984	2530	123	40	46.8	T3
Volvo	123 GT	1967	1967	2500	115	25	39.5	T4
Volvo	740 Wagon	1987	1987	3177	160	40	48.5	T3
Volvo	C70 +	2000	2000	3203	236	55	68.2	GT3
Volvo	S40	2003	2003	2767	170	55	61.6	GT4
Volvo	S40 T5	2005	2005	3128	218	60	67.8	GT3
Volvo	S60 R	2005	2005	3532	300	65	75.5	GT1
Volvo	S60 T5	2000	2000	3146	247	55	70.2	GT2
Volvo	S70 T5	2000	2000	3034	236	55	69.9	GT3
Volvo	V70 R	2005	2005	3697	300	65	74.2	GT2

Les échanges de moteurs présentement classés sont (la liste sera développée sur une base de cas par cas):

Volkswagen	Beetle (914 Type 4), 1974	Touring 3	<b>41.3%</b>
------------	---------------------------	-----------	--------------

Austin Healey	Sprite (Datsun A14), 1966	Touring 3	<b>44.5%</b>
Honda	CRX DX, 1987 (Si engine)	Touring 2	<b>50.0%</b>
Acura Integra	GS-R, 1994 (B20b)	Touring 2	<b>51.4%</b>
Volkswagen	Scirocco, 1984 (G60)	Touring 1	<b>57.8%</b>
Honda	Civic VX, 1992 (JDM D15)	Grand Touring 4	<b>60.0%</b>
Honda	Civic DX, 1988 (D16Z6)	Grand Touring 4	<b>61.0%</b>
Honda	Civic Si, 1987 (D16A1)	Grand Touring 4	<b>61.8%</b>
Honda	Civic Si, 1989 (B16a)	Grand Touring 3	<b>66.9%</b>
Honda	Civic CX, 1993 (B16b)	Grand Touring 2	<b>71.2%</b>
Honda	Civic, 1992 (B20z)	Grand Touring 4	<b>64.3%</b>
Honda	CRX Si, 1989 (B16a)	Grand Touring 3	<b>68.7%</b>
Honda	Civic Si, 1993 (JDM GSR)	Grand Touring 3	<b>69.8%</b>
Nissan 240SX, 1995 (JDM SR20DET)		Grand Touring 3	<b>69.9%</b>
Honda Civic Si, 1988 (B16a1)		Grand Touring 2	<b>70.6%</b>
Honda Civic CX, 1999 (B18c5)		Grand Touring 2	<b>71.2%</b>
Honda CRX Si, 1991 (B18c5)		Grand Touring 2	<b>74.1%</b>
Honda CX, 1993 (B18c5)		Grand Touring 2	<b>72.6%</b>

Note: Si vous envisagez participer à une compétition abord d'un véhicule ayant subi un changement de moteur, veuillez en aviser la commission de SoloSport de la FSAQ afin que votre véhicule, dont le moteur n'est plus d'origine, soit ajouté à la liste. Voir la section 5.0.H pour les détails concernant la légalité de votre changement de moteur. À titre de précision, toutes modifications apportées au moteur échangé et au rouage d'entraînement se verront obligatoirement imposés des PIPs dans la section 5.