

RÈGLES GÉNÉRALES 2026

SPÉCIFICATIONS COMPLÉMENTAIRES SIDE CARS VITESSE



A la demande des organisateurs, une nouvelle catégorie est créée **pour 2026** en fusion avec la catégorie Side-cars de la Coupe de France Promosport. Cette catégorie est appelée « Open » correspondant à la catégorie Side-cars « Promo 1 » de la CDF Promosport.

L'ex catégorie « Promo 2 » correspond à la dénomination « F2 » du règlement FSBK.

Les F600 des Coupes de France sont classés en F600 FSBK, et sont éligibles au Championnat FIM Superside s'ils utilisent un moteur Nouvelle Génération de 4cyl., 4T et < à 600cc.

Les règles générales pour les contrôles techniques sont applicables **pour les 3 catégories** ainsi que les articles suivants :

Article 1 – Règlement et moteurs pour catégorie F600

La catégorie F600 est régie par le règlement **FIM** et la liste des moteurs homologués en **Catégorie 600cc** et **Supersport Nouvelle Génération** [Cf. liste des moteurs homologués](#) ainsi que les seules pièces issues de la [Liste FIM des pièces homologuées](#). Veuillez choisir l'onglet **Supersport World (inc NG)** et le moteur concerné dans le tableau, puis dans les onglets du bas de page, les détails du moteur.

Article 2– Moteur pour catégorie F2

Moteurs de motocycles produits en série **avant le 31/12/2007**, uniquement basés sur une homologation Stocksport. Les modifications suivantes peuvent être apportées :

Le carter et les cylindres d'origine peuvent être modifiés, mais l'alésage et la course doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

Le vilebrequin et le volant doivent être d'origine. Le polissage et l'équilibrage sont autorisés. La soudure n'est pas autorisée.

Le poids minimum ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

Les bielles peuvent être modifiées ou remplacées. Leur longueur doit rester comme d'origine. Leur matériau doit être de même alliage que celui homologué. Le poids minimum d'une bielle modifiée ou remplacée ne doit pas être inférieur à 95% de la pièce d'origine.

Les pistons, les segments et les axes de pistons peuvent être modifiés ou remplacés, mais l'alésage doit rester tel qu'homologué. Les cotes réparation sont admises.

La culasse d'origine peut être modifiée. La soudure est autorisée en cas de réparations uniquement (cela signifie qu'il n'est pas autorisé d'avoir chaque chambre de combustion "soudée" de la même manière). Le nombre d'entrées et sorties d'air, de soupapes et le diamètre des soupapes doivent rester tels que produits à l'origine par le constructeur.

Les soupapes, les ressorts de soupapes et les coupelles de ressorts de soupapes peuvent être modifiés ou remplacés, mais le matériau des soupapes et des ressorts de soupapes doit rester comme d'origine.

Les carburateurs peuvent être modifiés ou remplacés. Le système d'injection de carburant est libre et peut être remplacé par des carburateurs.

Les arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

La méthode de transmission de l'arbre à cames doit rester telle que produite à l'origine par le constructeur.

Les pignons des arbres à cames peuvent être modifiés ou remplacés.

Le système d'allumage et le boîtier de contrôle d'allumage sont libres.

Les rapports de vitesses sont libres. Le nombre maximum de vitesses doit rester tel qu'originellement produit par le constructeur.

Le type d'embrayage doit rester tel que produit à l'origine par le constructeur. Les ressorts et les disques d'embrayage peuvent être modifiés ou remplacés. Les systèmes mécaniques contrôlant le patinage de l'embrayage (anti dribbling) sont autorisés. Aucun support électrique ou électronique n'est autorisé.

L'alternateur peut être ôté.

Le démarreur électrique doit rester en place et fonctionner à tout moment.

L'utilisation de matériaux "exotiques" tels que céramiques, métal-matrix (aluminium, béryllium) n'est pas autorisée.

Le système de lubrification d'huile et l'électronique sont libres.

Les moteurs issus de la liste des moteurs homologués en **Catégorie 600cc** et **Supersport Nouvelle Génération** [Cf. liste des moteurs homologués](#) sont qualifiés ainsi que les seules pièces issues de la [Liste FIM des pièces homologuées](#). Veuillez choisir l'onglet rouge **Supersport National (inc NG)** et au moteur concerné dans le tableau, puis dans les onglets du bas de page.

Article 3 – Moteur pour catégorie Open (ex Promo1)

3.1 – Cylindrée

Moteur ancienne génération (avant 1/01/2016) supérieur à 600cc et inférieur à 1000cc.
Les moteurs des années modèle < 31/12/2003, à carburateur d'origine, sont autorisés jusqu'à 1300cc.

Article 4 – Spécifications toutes catégories

4.1 – Guidon - Fourche

Les guidons en aluminium ou alliage soudés sont interdits.

La largeur du guidon doit être de 450mm au minimum, avec un angle de braquage minimum de 20° de chaque côté de l'axe. Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Des butées rigides, autre que des amortisseurs de direction, doivent être fixées afin d'assurer un espace minimum de 20mm entre le carénage et les extrémités du guidon ou de tout autre système de direction, y compris tous les accessoires qui y sont fixés.

Les fixations d'amortisseur, d'axes de roue et de bras oscillant des fourches type « Earles » doivent être freinés.

4.2 – Freins - Commandes hydrauliques

Les side-cars doivent être munis du système de frein suivant : un système principal avec au moins deux circuits indépendants l'un de l'autre. Un des circuits doit agir sur au moins deux des trois roues.

Les vis de fixation des étriers de frein devront être arrêtées par un fil métallique de sécurité.

Seuls les disques de freins en matériau ferreux sont autorisés. Lors des vérifications techniques le contrôleur doit pouvoir accéder facilement au système de frein (maître-cylindre, biellettes de commandes, etc.)

Un frein peut être monté sur la roue du panier. Il doit être couplé avec un frein agissant sur l'une des roues du motorcycle.

Article 4.3 – Système d'échappement

Le niveau sonore doit être conforme à l'article 19 des règles générales pour les contrôles techniques. **Les side-cars doivent être obligatoirement équipées de leur système d'identification sonore (étiquettes ou badge RFID) durant toute l'épreuve, y compris durant les essais libres.**

L'extrémité des tuyaux doit avoir un diamètre constant sur une distance de 30 mm, il ne doit pas dépasser la largeur du side-car, ni l'aplomb arrière du plateau du side-car. Les extrémités des pots d'échappement doivent être disposées de telle façon qu'il soit impossible de s'accrocher avec un autre véhicule. Le montage du silencieux dans l'aile du panier est accepté si l'aile est isolée du feu.

Article 4.4 – Protection

Si la transmission primaire est exposée, elle doit être munie d'une protection conçue de telle façon qu'en aucun cas le pilote ou le passager n'entre en contact accidentellement avec la chaîne ou les pignons.

Un garde chaîne est exigé si la transmission secondaire n'est pas protégée par le carénage.

Les véhicules doivent être munis d'une protection solide et efficace entre le pilote et le moteur. Cette protection doit empêcher que le corps du pilote ou ses vêtements soient en contact direct avec les flammes qui peuvent s'échapper ou avec d'éventuelles projections de fluides.

Les roues doivent être protégées afin d'en éviter le contact.

La roue du panier doit être totalement recouverte à hauteur de la plate-forme. Un aménagement est possible pour contrôler la pression de la roue.

La roue motrice doit être recouverte à hauteur de la plate-forme du côté panier.

La roue motrice, sur les châssis courts, doit être protégée à l'arrière et à l'opposé du panier jusqu'au niveau de l'axe de roue arrière. Des aménagements sont possibles pour évacuer la chaleur des freins.

Les fixations ainsi que la tenue et rigidité des carénages sont vérifiables lors du contrôle technique et jusqu'en prégrille. La carène châssis long est obligatoirement verrouillée par des fixations ¼ de tour ou goupilles.

La carène châssis courts (introduction verticale ou horizontale) est obligatoirement verrouillée par une goupille à chaque point de fixation accessible.

Le fond plat doit être fixé, s'il est en matériau composite, attention que les trous dans la fibre ne se fragilisent pas.

Article 4.5 – Coupe-circuit- Démarreur

Il doit être installé un coupe-circuit relié au pilote, actionné au moyen d'un fil non élastique d'une longueur maximale de 1 m.

Le coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et les pompes à essence, mais pas le feu rouge s'il est utilisé.

Le démarreur électrique est obligatoire afin que le moteur puisse démarrer sans aide externe.

Un lanceur auxiliaire est admis uniquement en pré grille ou en pit-lane.

Pour jouer son rôle en cas d'urgence, le bouton de mise en marche du démarreur doit préférentiellement être directement accessible sans que les mains du pilote quittent le guidon.

Article 4.6 – Récupérateur

La capacité minimale d'un bocal récupérateur pour la boîte de vitesses ou le réservoir d'essence ou le radiateur de refroidissement d'eau est de 250cc. Pour les moteurs munis d'un système de recyclage permanent, le récupérateur de fluides doit avoir une capacité de 1000cc.

Un bac récupérateur étanche, d'au moins 5 litres, doit être fixé sous le moteur. Les dimensions de ce bac doivent être de 100 mm supérieures aux bords extérieurs du carter moteur. Un absorbant ignifugé propre est obligatoire dans le fond du bac. Un déflecteur fixé à l'avant du moteur à l'intérieur du bac, doit avoir une hauteur minimale de 150 mm, et séparer le bloc moteur des tubes d'échappement.

Le passage de chaîne, s'il nécessite de réduire la hauteur du bac ou fond plat, doit être protégé par un système à balais ou à mousse afin de conserver l'étanchéité maximale du bac.

Article 4.7 – Pneus

Seuls les pneus développés et qualifiés pour le side-car sont autorisés.

Pour une sécurité optimale la profondeur des témoins d'usure d'un pneu pluie, avant la course doit être d'au moins 2,5mm.

Article 4.8 – Feu de pluie

Le feu rouge doit être fixé à l'arrière du cadre principal entre le pneu arrière et le side (plateau) situé entre 10 et 30 cm du sol. Le feu tourné vers l'arrière avec un angle maximum de 5° par rapport à l'axe vertical, doit être visible quelque-soit le déplacement du passager. Ce feu doit comporter au moins 9 diodes électroluminescentes à éclairage fixe de forte intensité. Il est directement relié à l'alimentation avec interrupteur et, si besoin, fusible spécifique. Il continue d'éclairer si l'on actionne le coupe-circuit.

Article 4.9 – Anneau de remorquage

La présence obligatoire d'un anneau de remorquage doit permettre le dégagement du side-car d'un bac à graviers. Sa présence est matérialisée sur la carène par un sticker rond de 10 cm et de couleur rouge.

Article 4.10 - Bouchon de vidange et circuit d'huile

Une lumière rouge au tableau de bord, doit s'allumer obligatoirement en cas de chute de la pression d'huile. Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanche, les tuyaux de circulation d'huile doivent être correctement et solidement fixés.

Les filtres à huile externes doivent être rendus indesserrables par un fil métallique de sécurité.

Tous les raccords, bouchons, écrous concernant les huiles du moteur, de la boîte de vitesses ou de la transmission doivent être freinés par un fil métallique de sécurité.

Les contrôleurs techniques sont seuls juges de l'efficacité du système.

Les manomètres mécaniques sont au tableau de bord et montés sur amortisseur de vibrations (joint torique ou silent bloc adaptés).

Les durites d'huile ont des embouts/raccords sertis, les montages à colliers de type « eau » ou à « oreilles pincées » sont interdits.

Article 5 – Garde au sol

La garde au sol des châssis longs mesurée en tous points du châssis avec équipage et fluides ne doit pas être inférieure à 64mm lorsque le guidon est axé.

La garde au sol des châssis courts mesurée en tous points du châssis avec équipage et fluides ne doit pas être inférieure à 62mm lorsque le guidon est axé.

Article 6 – Numéros

Les numéros doivent être collés à l'avant au centre sur le nez de la carène et répétés sur les 2 ailes.

Les F600 ont une plaque à fond blanc et numéro noir

Les F2 ont une plaque à fond noir et numéros blanc.

Les Open ont une plaque à fond rouge et numéro blanc.

Un numéro est attribué à un pilote pour l'année, le n°1 étant réservé au champion de France FSBK de l'année N-1, même s'il n'en fait pas la demande.