

RÈGLEMENT 2025

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES ROUTIERS - CATEGORIE
« CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »



MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

Table des matières

ARTICLE 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES	3
ARTICLE 1.1 – GENERALITES.....	3
ARTICLE 1.2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES ».....	3
ARTICLE 2 –DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES - HOMOLOGATION.....	3
ARTICLE 3 - UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES :	3
ARTICLE 4 - PNEUMATIQUES.....	4
ARTICLE 5 - FREINS	4
ARTICLE 6 - ECHAPPEMENT.....	4
ARTICLE 7 – PHARES ADDITIONNELS	4
ARTICLE 8 - CARENAGE.....	5
ARTICLE 9 – EXCLUSION	5
ARTICLE 10 - SPECIFICITES SIDE-CARS.....	5

ARTICLE 1 – CATEGORIES, TITRES ET RECOMPENSES

ARTICLE 1.1 – GENERALITES

La catégorie « Classiques » concerne les motocyclettes et les side-cars homologués entre le **01/01/1965** et le **31/12/1998**.

ARTICLE 1.2 – CHAMPIONNAT DE FRANCE CATEGORIE « CLASSIQUES » ET CHALLENGE « ANCIENNES »

Sont considérées comme :

- Motos « anciennes » les machines homologuées entre le 01/01/1965 et le 31/12/1984
- Motos « classiques » les machines homologuées entre le 01/01/1985 et le 31/12/1998

Le championnat de France catégorie « Classiques » et le challenge « Anciennes » se déroulent dans le cadre du Championnat de France des Rallyes Routiers Moto, dont chaque épreuve comporte une ou deux étapes.

La catégorie « Classiques » tient compte, pour établir les classements définitifs, de toutes les étapes. Le challenge « Anciennes » ne tient compte que des classements des étapes de jour.

ARTICLE 2 – DEFINITION TECHNIQUE - REGLES GENERALES - HOMOLOGATION

Les motocycles et les side-cars admis doivent :

- Avoir été homologués entre le **01/01/1965** et le **31/12/1998** ;
- Être conformes aux normes du Code de la Route.

Si une machine est immatriculée après le **31/12/1998**, il appartiendra au concurrent de prouver que sa machine est bien conforme au modèle homologué avant cette date, et ce en fournissant, lors des contrôles techniques, des éléments rédigés en langue française ou anglaise (revues techniques, revues d'époque, cartes grises de modèles similaires, attestations du constructeur ou de l'importateur) corroborant ses dires.

Les immatriculations provisoires sont interdites.

Le récépissé d'homologation est exigé pour toute homologation à titre isolé.

Les motocycles et side-cars admis devront être techniquement conformes aux caractéristiques de leur homologation d'origine.

En cas de modification des caractéristiques de l'homologation d'origine, le pilote devra fournir un certificat d'immatriculation modifié.

ARTICLE 3 - UTILISATION DE PIECES ADAPTABLES :

Certaines pièces d'origine sont parfois indisponibles ; leur remplacement par des pièces adaptables correspondant à l'époque de l'homologation de la moto est toléré.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 4 - PNEUMATIQUES

Les machines doivent être équipées de pneumatiques sculptés, moulés, tarifés et vendus normalement dans le commerce.

Les pneumatiques doivent porter obligatoirement sur leurs flancs une lettre de référence de la norme DOT, à savoir H, S, V, W ou Z.

Les pneus portant la mention "Not for highway use" sont interdits.

Il est interdit de retailler les pneumatiques.

ARTICLE 5 - FREINS

Les freins pourront être à « tambour » ou à « disque » ; ils seront conformes au modèle d'origine et à ses options de l'époque.

Toutefois, pour des raisons de sécurité, le remplacement des durites de frein, des maîtres cylindres et des étriers par des pièces adaptables correspondant à ce qui existait à l'époque de l'homologation de la moto sera toléré.

Le perçage des disques est accepté.

Les étriers à deux pistons et les disques flottants sont tolérés.

Attention : le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 6 - ECHAPPEMENT

Le système d'échappement sera d'origine et conforme au modèle homologué. Toutefois, le remplacement de certaines pièces d'origine (parfois indisponibles) par des pièces adaptables sera toléré.

Quel que soit le système d'échappement utilisé, la valeur du niveau sonore sera celle mentionnée sur le certificat d'immatriculation, avec une tolérance maximum de + 2 db.

Si aucune valeur sonore n'est mentionnée sur le certificat d'immatriculation, le niveau sonore est fixé à 95db avec une tolérance de + 2 dB.

Attention : Le pilote est totalement responsable du choix et du montage de pièces adaptables sur sa machine.

ARTICLE 7 – PHARES ADDITIONNELS

Les phares additionnels sont acceptés.

Ils devront être couplés au commutateur « feux de route/feux de croisement » du motorcycle et comporter de plus un interrupteur permettant de les neutraliser totalement.

ARTICLE 8 - CARENAGE

Le carénage, s'il est d'origine, sera conservé totalement ou partiellement, et pourra être totalement déposé.

Les modèles dépourvus de carénage à l'origine pourront en être pourvus.

Les sabots moteurs seront acceptés.

ARTICLE 9 – EXCLUSION

Si, lors du contrôle technique, il est constaté qu'une machine est équipée de pièces adaptables d'une période ne correspondant pas à sa date de mise en circulation, le concurrent pourra prendre le départ, mais il ne marquera pas de points dans le challenge « Anciennes ».

ARTICLE 10 - SPECIFICITES SIDE-CARS

Définition : véhicule à trois roues laissant deux traces sur le sol et composé d'une moto formant une trace et d'un side-car pour le passager formant l'autre trace.

Les side-cars doivent être homologués et strictement conformes au code de la route et à la feuille d'homologation. Ils devront être équipés d'une carrosserie d'un modèle d'aspect identique au side-car homologué.

Les side-cars Rallyes Routiers Motos Anciennes et Classiques sont soumis aux articles : 2.3.19.3, 2.3.19.11, 2.3.19.13, 2.3.19.19, 2.3.19.24, 2.3.19.26, 2.3.19.27 des Annexes Techniques des Manifestations Internationales de Courses sur Route FIM et aux spécifications particulières ci-dessous :

1. Les pneus doivent être homologués
2. Ni le pilote ni le passager ne doivent être attachés ;
3. Le passager doit pouvoir se pencher de chaque côté ;
4. Le véhicule peut être muni d'une tête de fourche qui, comme le guidon ne doit pas dépasser la tangente de la roue ;
5. Le bouchon du réservoir à essence doit être conçu de telle sorte qu'en profil, il ne dépasse pas la surface du carénage et que, lors d'un accident, le bouchon ne peut pas être arraché. La mise à l'air libre du réservoir à carburant doit se faire sans que le pilote ou le passager ne puissent être atteints par les projections de carburant ;
6. Le garde-boue avant doit couvrir 100° au minimum de la circonférence de la roue avant ;
7. Si le side-car est amovible, il doit être fixé au motocycle en quatre points au minimum. Les points de fixation doivent présenter toutes les garanties de sécurité ;
8. La garde au sol, mesurée sur toute la longueur et la largeur du véhicule, ne doit pas être inférieure à 75 mm lorsque le guidon est dans la position de ligne droite, avec carburant, conducteur et passager ;
9. Le guidon doit être placé au-dessus de l'axe de la roue et plus haut que le siège conducteur. L'unité de direction peut seulement comporter une fourche ou un bras oscillant, monté sur un ou des supports ou sur une fourche télescopique. Les bras articulés sont autorisés pour diriger la roue du side-car ;
10. Le passager doit avoir une place assise aménagée avec dossier ;
11. Les tuyaux d'échappement fixés à côté du side-car doivent être protégés pour éviter au passager de se brûler et leur sortie doit être horizontale sur 30mm au moins et dirigée vers l'arrière. Le tuyau d'échappement ne doit pas dépasser la tangente verticale du bord arrière de la carrosserie du Side-car ;

12. Le véhicule doit être muni d'un dispositif adéquat permettant au passager de s'y tenir lorsqu'il se penche ;
13. Les roues pourront être en 13 ou 14 pouces. Les roues de 15 pouces sont autorisées, mais avec une largeur de pneumatiques de 145 de largeur au maximum ;
14. La fourche avant sera d'origine ou pourra être remplacée par une fourche à deux amortisseurs de type « Earles » ou similaire ;
15. Le cadre doit être obligatoirement d'origine, il peut être renforcé, mais toute découpe ou surbaissement est interdit.
16. Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner si le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et il doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant. Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et doit être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au conducteur. Un câble en spirale (façon cordon téléphonique), d'une longueur maximale d'un mètre, est autorisé.

Les présentes règles générales de définition technique d'une machine dans le cadre du championnat de France des Rallyes Routiers « Classiques » et challenge « Anciennes » à toutes les épreuves de Motos Anciennes et Classiques comportant une catégorie similaire organisées hors du présent Championnat sur le territoire national.

Secrétariat FFM :
Lucas VERSTRAETE

Tel : 01 49 23 77 07

Mail : rallyeroutiers@ffmoto.com