

CHALLENGE SCOOTENTOLE

RÈGLEMENT TECHNIQUE

v2011.12.02



Le règlement technique suivant s'applique lors du déroulement des manifestations "*Challenge Scootentole*" organisées par l'association Scootentole ou sous son égide à partir de l'année 2011.

Sommaire

1. Règlement technique général	4
1. Partie Cycle	4
1. Châssis	4
2. Fourche.....	4
3. Amortisseurs.....	4
4. Freins	4
5. Pneumatiques	5
6. Réservoir de carburant	5
2. Motorisation.....	5
1. Moteur	5
2. Carburateur	5
3. Admission.....	6
4. Allumage	6
5. Transmission et rapports	6
6. Échappement	6
3. Sécurité	6
1. Sécurité des scooters	6
2. Sécurité des pilotes.....	7
1. Protections obligatoires.....	7
2. Protections recommandées.....	7
2. Catégories – Définitions techniques.....	8
1. Catégorie C1 : Découverte de la piste	8
2. Catégorie C2S.....	8
1. C2S - Partie cycle	9
1. Châssis.....	9
2. Pneumatiques.....	9
2. C2S - Motorisation	10
1. Moteur	10
2. Carburateur	10
3. Admission	10
4. Rotor et Stator	10

5. Transmission primaire et rapports de boîte	10
6. Échappement	0
3. Catégorie C2L	13
1. C2L - Partie cycle.....	13
1. Châssis.....	13
2. Pneumatiques.....	14
2. C2L - Motorisation	14
1. Moteur	14
2. Carburateur	15
3. Admission	15
4. Rotor et Stator	15
5. Transmission primaire et rapports de boîte	15
6. Échappement	15
4. Catégorie C3 : Petites Coques Coursifiées	17
1. C3 - Partie cycle	17
2. C3 - Motorisation	17
1. Moteur	17
5. Catégorie C4 : Grosses Coques Coursifiées	18
1. C4 - Partie cycle	18
2. C4 - Motorisation	18
1. Moteur	18
6. Catégorie C7 : Féminine	19

1. Règlement technique général

Clauses générales toutes catégories

Type de machines : Scooters anciens, à vitesses, d'origines ou modifiés pour la piste, présentant une carrosserie métallique, porteuse ou non. Sont admises toutes marques de scooters anciens, dans la mesure où ils répondent au règlement technique.

1.1. Partie Cycle

1.1.1. Châssis

Qu'il soit de type coque autoporteuse ou châssis tubulaire, celui-ci ne doit pas comporter de trace d'usure excessive ni de corrosion avancée, notamment au niveau des points d'ancrage du moteur, des amortisseurs ainsi que de la liaison avec la fourche. Les points d'ancrage du moteur doivent être d'origine. Toutes modifications apportées sur le châssis, (soudures – découpes) sont de l'entière responsabilité du pilote, quand à la tenue de la structure du châssis. Néanmoins, tout scooter présentant des modifications structurelles du châssis, jugées dangereuses ou inadaptées, pourra se voir refuser l'accès à la piste.

1.1.2. Fourche

La fourche pourra être, du type ou différente du type origine du scooter. Elle doit présenter une raideur suffisante et ne pas avoir de jeux de fonctionnement excessifs. La liaison avec le châssis doit être sans jeu et des butées devront limiter sa rotation.

1.1.3. Amortisseurs

Le type d'amortisseurs est libre, cependant ils ne doivent en aucun cas présenter une usure trop importante ou conférer au scooter un comportement incompatible avec la pratique du 2 roues sur circuit. Les points de liaison de ceux-ci avec le châssis ou la fourche doivent être mécaniquement résistants.

1.1.4. Freins

Le scooter doit être muni de deux systèmes de freinage, indépendants et fonctionnels, un sur la roue avant et un sur la roue arrière. Ils peuvent être du type à tambour ou à disque. Ils doivent être suffisamment efficaces pour arrêter la puissance du moteur et le poids du véhicule. Les organes

de commande ainsi que les éléments de freinage doivent être en parfait état de fonctionnement. Le système de freinage global pourra être mono-type ou un mélange des 2 types.

1.1.5. Pneumatiques

La taille et le type des pneumatiques sont définis pour chaque catégorie. Ils ne devront pas présenter de trace d'usure anormale. Toute utilisation de produit visant à modifier les caractéristiques techniques d'un pneumatique est formellement interdite ainsi que le re-taillage de ceux-ci. La pression de gonflage devra être effectuée, suffisante et ne pas permettre de déformation excessive des pneumatiques.

1.1.6. Réservoir de carburant

Le type du réservoir ainsi que sa contenance sont libres mais le matériau de construction doit être suffisamment résistant en cas de chute. Il doit être fixé mécaniquement et ne doit pas présenter de fuite. L'orifice de remplissage doit être fermé à l'aide d'un bouchon étanche et ne doit pas pouvoir s'ouvrir par simple gravitation.

1.2. Motorisation

1.2.1. Moteur

De type 2 temps ou 4 temps, mono ou multi-cylindres, à refroidissement par air ou liquide suivant les catégories.

Les carters doivent être d'origine du type du scooter, ou dérivés de la famille du type du scooter. Le haut-moteur pourra être, du type ou différent du type du scooter. La cylindrée, la puissance, et le type du moteur sont libres dans les limites imposées dans chaque catégorie (voir définitions des catégories).

Dans un souci de sécurité, les carters, moteur et boîte de vitesse, ainsi que le haut moteur, doivent être étanches et ne pas présenter de fuite de liquide (huile, essence, liquide de refroidissement).

1.2.2. Carburateur

Le nombre, le type et la taille des carburateurs sont libres dans les limites de chaque catégorie (voir définitions des catégories). Ils ne doivent pas présenter de fuites d'essence et être munis d'un système de récupération.

1.2.3. Admission

Le type d'admission peut être, d'origine du type ou différent du type du moteur, dans le cadre de chaque catégorie.

1.2.4. Allumage

Le type d'allumage est libre dans les limites de chaque catégorie (voir définitions des catégories).

1.2.5. Transmission et rapports

Le type de transmission doit être d'origine du type du moteur. Les rapports de transmission (primaire et secondaire) sont libres dans les limites imposées dans chaque catégorie (voir définitions des catégories).

1.2.6. Échappement

Le type et le nombre d'échappements sont libres dans les limites imposées dans chaque catégorie (voir définitions des catégories). La fixation du système d'échappement, ainsi que ses éléments constitutifs, doivent être mécaniquement résistants. Les systèmes d'échappement des moteurs 2 temps doivent être suffisamment étanches afin d'empêcher la diffusion d'huile sur la piste. Le système d'échappement ne doit pas dépasser le niveau sonore de 102 décibels, avec une tolérance de 3 décibels. Les mesures seront effectuées en statique, le sonomètre placé à 50 cm de l'extrémité du système d'échappement sous un angle de 45° selon les normes FFM. La partie silencieuse des systèmes d'échappement qui en sont pourvus devra être obligatoirement munie d'une matière absorbante.

Tout scooter, dont le système d'échappement ne répondrait pas à ces clauses, peut se voir interdire l'accès à la piste.

1.3. Sécurité

1.3.1. Sécurité des scooters

- Toutes parties dangereuses, saillantes devront être protégées
- Les embouts de guidons doivent être fermés de même que tout tube étant susceptible de faire office d'emporte-pièce.
- Toutes les pièces moteurs tournantes et risquant de présenter un danger, doivent être protégées par un carter.
- Tous les accessoires inutiles pour la pratique du 2 roues sur circuit, du type, porte-bagages, rétroviseurs, enjoliveurs divers, susceptibles de présenter un danger, doivent être démontés.

- Tous les éléments tels que, optiques de feu et de phare, clignotants...., pouvant dans leurs bris laisser des éléments coupants pour les pneumatiques, doivent être masqués à l'aide de chatterton ou équivalent, afin de garder la cohésion des débris.

IMPORTANT : Le scooter doit être muni d'un système de mise à l'arrêt du moteur, de type coupe circuit ou contacteur à clé, fonctionnel et rapidement identifiable.

1.3.2. Sécurité des pilotes

1.3.2.1. Protections obligatoires

- Casque homologué CE, de type Intégral ou Modulable, en bon état et muni de son écran.
- Gants moto en cuir.
- Bottes moto ou chaussures montantes en cuir.
- Pantalon et blousons renforcés, type moto recommandé. Dans le cas où le pantalon et le blouson ne possèdent pas de renforts CE aux genoux et aux coudes, le port de genouillères et de coudières est obligatoire.

1.3.2.2. Protections recommandées

- Casque intégrale homologué CE, muni de son écran
- Combinaison cuir 1 ou 2 pièces avec protections genoux et coudes identique aux protections obligatoires.
- Protection dorsale homologuée CE, cette dernière étant fortement recommandée.

IMPORTANT : Nous insistons sur le fait que tous les pilotes, et cela quelle que soit sa catégorie, doivent porter un équipement adéquat au roulage ou à la course sur circuit.

2. Catégories – Définitions techniques

Préambule à la définition des classes.

Petite Coque : sont désignés comme « Petite Coque », les châssis des scooters suivants :

- Scooter Piaggio : V5A, V8A, V100, PL170, Primavera, PK (50, 80, 125), 50SS et 90SS.
- Scooter Innocenti : Lui /Vega / Luna / Cometa, J50 et J125.

Grosse Coque : sont désignés comme « Grosse Coque », les châssis des scooters suivants :

- Tous les châssis des scooters non définis comme « Petite Coque »

2.1. Catégorie C1 : Découverte de la piste

Cette catégorie a pour but de permettre l'accès au roulage sur piste, aux conducteurs de scooters anciens, débutants ou confirmés. Il n'y a pas de notion de compétition dans cette catégorie, donc pas de classement, mais uniquement un chronométrage à titre indicatif.

Le partage de la piste, sans vitesse excessive ni conduite dangereuse, et le respect des autres sont les maîtres mots de cette classe. Tout participant, ne respectant pas ces conditions, pourra se voir signifier son exclusion de la manifestation.

Les scooters admis en catégorie C1 peuvent être homologués route et répondre aux clauses générales du règlement technique. Ils peuvent être de type Petite Coque ou Grosse Coque.

Tout moteur, de cylindrée allant de 50cc à 250cc, rentrant dans le cadre de l'homologation du véhicule.

A noter

Les scooters participant au championnat ESC dans la catégorie K6 peuvent courir dans la catégorie C1, et inversement. [Voir tableau d'equivalence.](#)

Pour les autres dispositions techniques, se reporter aux clauses générales.

2.2. Catégorie C2S

Cette catégorie a pour but de permettre aux conducteurs de scooters anciens, l'accès à la compétition sur circuits avec un budget contenu.

Les conducteurs débutants ne seront pas autorisés à prendre part aux sessions de cette catégorie.

Cette catégorie est une formule pour "scooter de tous les jours" dans laquelle l'amusement sur circuit et le fair-play sont les règles fondamentales. Les comportements excessivement agressifs seront sanctionnés.

Les scooters admis en catégorie C2S doivent répondre aux clauses générales du règlement technique. Ils doivent être de type *Petite Coque* et doivent respecter au maximum l'aspect visuel d'origine.

Dispositions spécifiques de la classe:

2.2.1. C2S - Partie cycle

2.2.1.1. Châssis

D'origine ou respectant au maximum l'aspect d'origine.

- Dessous et dessus de guidon obligatoires
- Panneaux latéraux obligatoires
- Garde-boue obligatoire (langue de chat toléré)
- Descente de klaxon obligatoire
- Selle obligatoire
- Barre de renfort autorisée
- Le réservoir de carburant doit se situer à son emplacement d'origine (sous la selle pour vespa et lambretta)
- Découpages de la carrosserie autorisés dans les limites strictes ci-après:
 - Maxi 15cm à l'arrière par rapport à la hauteur horizontale du plancher,
 - Maxi 5cm en largeur totale (tablier et plancher),
 - Les découpes ne devront pas présenter d'aspects tranchants ou dangereux.
 - Les découpes ne devront pas altérer la silhouette générale du scooter

A noter

Dérogations esthétiques possibles (soumise à inspection au Contrôle Technique) aux scooters participants au championnat ESC dans la catégorie K5A. Lien vers règlement ESC-K5A

2011-2012: http://docs.google.com/View?id=dftcv6ds_4f4j6c5d9

2.2.1.2. Pneumatiques

Les pneumatiques doivent **être homologués route**, les pneus *slick* sont interdits.

2.2.2. C2S - Motorisation

Esprit "plug'n play".

2.2.2.1. Moteur

- La cylindrée doit être comprise entre 75cc et 140cc
- La **puissance** du moteur ne doit pas **excéder 14ch**
- Toutes les pièces d'origine Piaggio / LML / Innocenti sont autorisées
- Le refroidissement liquide n'est pas autorisé
- Kits **commerciaux en fonte** autorisés dans la limite du type du moteur
- Pas de « greffe » de haut moteur autorisée (pas de cylindre Rotax par exemple)
- Cylindre, piston et culasse doivent provenir du même modèle de haut moteur. En absence de culasse, la culasse d'origine (adaptée si nécessaire) doit être utilisée.
- Ne sont pas autorisées les cales d'embase ou de culasse
- Ne sont pas autorisés les vilebrequins à flux optimisé (aussi appelé *lipé*, c'est à dire à masselotes arrondies)
- Course du vilebrequin
 - Vespa: 43mm ou 51mm suivant haut moteur
 - Lambretta: 44mm ou 48mm suivant haut moteur
- Travaux/ajustages carters et haut moteur autorisés

2.2.2.2. Carburateur

- Tout type d'une taille maximale de 24mm

2.2.2.3. Admission

- De type libre

2.2.2.4. Rotor et Stator

- Le type d'allumage doit être d'origine du type du moteur
- **Pas** d'allumage à avance variable
- **Pas** de rotor à ailettes plastiques
- **Pas** de rotor interne

2.2.2.5. Transmission primaire et rapports de boîte

- Le rapport de transmission primaire est libre

- Les rapports de transmission sont libres
- Le nombre de rapport de transmission de la boîte doit être d'origine du type du moteur

2.2.2.6. Échappement

- Pas de modification autorisée de la forme ou du volume du pot
- Modification de la fixation et de la cartouche autorisé pour éviter les frottements
- Le pot d'échappement doit être choisi parmi les listes suivantes:
 - "Origine/banane/serpentin" dit "à gauche" respectant les clauses du règlement technique général et de marque:
 - Polini
 - Proma
 - Gianelli
 - Leovinci
 - Sito
 - Pinasco
 - "Type origine" (Piaggio et refabrication)

Quelques exemples ci-dessous:

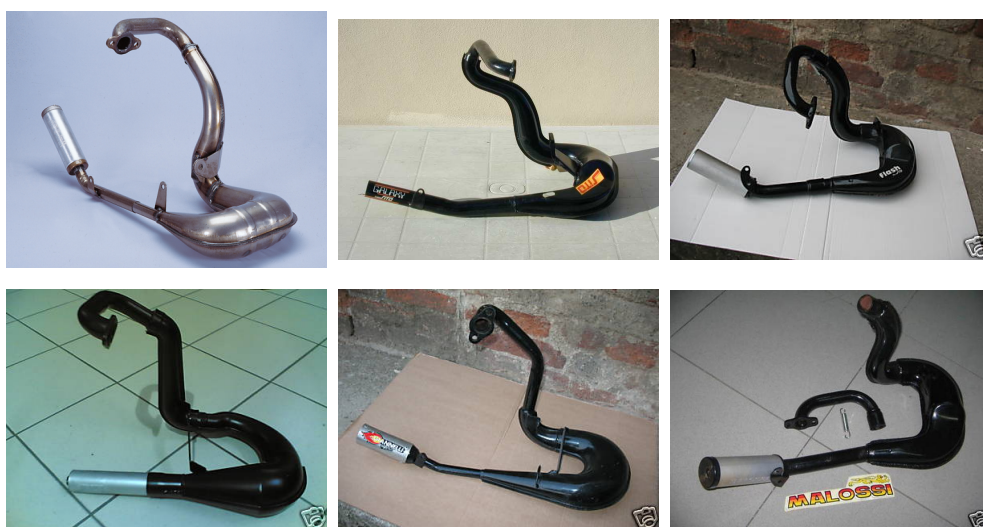


Gianelli, Pinasco, Leovinci, Polini, Leovinci PK et Proma

- "Sortie à droite sous le moteur" de marque:
 - Gianelli

- Polini
- Proma
- Malossi
- Sito
- Simonini
- "Type origine" (Innocenti et refabrication)

Quelques exemples ci-dessous:



Polini, Sito Galaxy, Sito Flash, Simonini, Gianelli et Malossi

A noter

L'organisation se donne le droit de demander l'inspection du haut moteur.

L'organisation se donne le droit d'imposer un passage sur le banc de puissance.

En cas de tricherie avérée, le candidat sera disqualifié et sa participation aux futurs Challenges Scootentole soumises à une commission.

A noter

Les scooters participant au championnat ESC dans la catégorie K5A ou dans la catégorie K5B peuvent courir dans la catégorie C2S, et inversement. [Voir tableau d'equivalence.](#)

Pour les autres dispositions techniques, se reporter aux clauses générales.

2.3. Catégorie C2L

Cette catégorie a pour but de permettre aux conducteurs de scooters anciens, l'accès à la compétition sur circuits avec un budget contenu.

Les conducteurs débutants ne seront pas autorisés à prendre part aux sessions de cette catégorie.

Cette catégorie est une formule pour "scooter de tous les jours" dans laquelle l'amusement sur circuit et le fair-play sont les règles fondamentales. Les comportements excessivement agressifs seront sanctionnés.

Les scooters admis en catégorie C2L doivent répondre aux clauses générales du règlement technique. Ils doivent être de type *Grosse Coque*, et doivent respecter au maximum l'aspect visuel d'origine.

A noter

Dérogations esthétiques et mécaniques possibles (soumise à inspection au Contrôle Technique) aux scooters participants au championnat ESC dans la catégorie K3A. Lien vers règlement ESC-K3A 2011-2012: http://docs.google.com/View?id=dftcv6ds_5dvmq3594

Dispositions spécifiques de la classe:

2.3.1. C2L - Partie cycle

2.3.1.1. Châssis

D'origine ou respectant au maximum l'aspect d'origine.

- Dessous et dessus de guidon obligatoires
- ailes/Panneaux latéraux obligatoires
- Garde-boue obligatoire (langue de chat toléré)
- Descente de klaxon obligatoire
- Selle obligatoire
- Barre de renfort autorisée
- Le réservoir de carburant doit se situer à son emplacement d'origine (sous la selle pour vespa et lambretta)
- Découpages de la carrosserie autorisés dans les limites strictes ci-après:
 - Maxi 15cm à l'arrière par rapport à la hauteur horizontale du plancher,
 - Maxi 5cm en largeur totale (tablier et plancher),
 - Les découpes ne devront pas présenter d'aspects tranchants ou dangereux.
 - Les découpes ne devront pas altérer la silhouette générale du scooter

2.3.1.2. Pneumatiques

Les pneumatiques doivent être homologués route, les pneus "slick" sont interdits.

2.3.2. C2L - Motorisation

Esprit "plug'n play"

2.3.2.1. Moteur

- La cylindrée doit être comprise entre 75cc à 215cc
- La puissance du moteur **ne doit pas excéder 16ch**
- Toutes les pièces d'origine Piaggio / LML / Bajaj / Innocenti / SIL sont autorisées
- Le refroidissement liquide n'est pas autorisé
- Kits du commerce autorisés:
 - Malossi 139, 166, T5 172, 210
 - Polini T5 152, 177, 208
 - DR 135, 177
 - Pinasco T5 177, 177, 213
 - Mugello 186, 200
 - Casa Lambretta 186, 200
 - Kits indien "sr" ou apparenté 175, 185, 200
 - GRANTURISMO 190
 - Classic Rapido 200cc
 - MBD Race-Tour 190cc
- Cylindre, piston et culasse doivent provenir du même modèle de haut moteur. En absence de culasse, la culasse d'origine (adaptée si nécessaire) doit être utilisée. Dans le cas du Vespa T5, toutes autres culasses refroidies par air.
- Ne sont pas autorisées les cales d'embase ou de culasse
- Ne sont pas autorisés les vilebrequins à flux optimisé (aussi appelé "lipé", c'est à dire à masselotes arrondies)
- Course du vilebrequin: Origine suivant haut moteur
- Pas de « greffe » de haut moteur admise (pas de cylindre Lambretta sur carters Vespa, etc)
- Travaux/ajustages carters et haut moteur autorisés

2.3.2.2. Carburateur

- Pour Vespa:
 - Tout type d'une taille maximale de 24mm
 - **Exception:** Dell'Orto Si26 autorisé
- Pour Lambretta:
 - Tout type d'une taille maximale de 28mm

2.3.2.3. Admission

- De type libre

2.3.2.4. Rotor et Stator

- Le type d'allumage doit être d'origine du type du moteur
- **Pas** d'allumage à avance variable
- **Pas** de rotor à ailettes plastiques
- **Pas** de rotor interne

2.3.2.5. Transmission primaire et rapports de boîte

- Le rapport de transmission primaire est libre
- Les rapports de transmission sont libres
- Le nombre de rapport de transmission de la boîte doit être d'origine du type du moteur

2.3.2.6. Échappement

- Pas de modification autorisée de la forme ou du volume du pot
- Modification de la fixation et de la cartouche autorisé pour éviter les frottements
- L'échappement doit être choisi parmi la liste suivante:
 - LeoVinci
 - Malossi
 - Pep+ 2.0
 - Pinasco
 - Pitone
 - Polini
 - Proma
 - Simonini
 - SIP Road

- Sito Plus
- Sito
- "Type" Clubman
- "Type" Origine (Piaggio, Innocenti et refabrication)

Quelques exemples ci-dessous:



Polini, Sito origine, Pitone, Malossi, AF Clubman, Simonini, Pinasco et Sito Plus

A noter

L'organisation se donne le droit de demander l'inspection du haut moteur.

L'organisation se donne le droit d'imposer un passage sur le banc de puissance.

En cas de tricherie avérée, le candidat sera disqualifié et sa participation aux futurs Challenges Scootentole soumises à une commission.

A noter

Les scooters participant au championnat ESC dans la catégorie K3A ou dans la catégorie K3B peuvent courir dans la catégorie C2L, et inversement. [Voir tableau d'equivalence.](#)

Pour les autres dispositions techniques, se reporter aux clauses générales.

2.4. Catégorie C3 : Petites Coques Coursifiées

Cette catégorie a pour but de permettre aux conducteurs de scooters anciens, de participer à une compétition sur circuits, avec des véhicules entièrement dédiés à la compétition, de performances et de maniabilité similaires.

S'agissant de compétition, les conducteurs débutants ne seront pas autorisés à prendre part aux sessions de cette catégorie.

Les scooters admis en catégorie C3 sont de type *Petite Coque* uniquement et doivent répondre aux clauses générales du règlement technique.

Dispositions spécifiques de la classe:

2.4.1. C3 - Partie cycle

- L'ensemble des éléments de la partie cycle est libre, dans le respect des clauses générales.

2.4.2. C3 - Motorisation

2.4.2.1. Moteur

- Tout moteur, de cylindrée allant de 75cc à 160cc, et de **puissance limitée à 30ch**
- Kits du commerce autorisés et « greffe » de haut moteur admise.

A noter

Les scooters participant au championnat ESC dans la catégorie K1 ou dans la catégorie K2 peuvent courir dans la catégorie C3, et inversement. [Voir tableau d'equivalence.](#)

Pour les autres dispositions techniques, se reporter aux clauses générales.

2.5. Catégorie C4 : Grosses Coques Coursifiées

Cette catégorie a pour but de permettre aux conducteurs de scooters anciens, de participer à une compétition sur circuits, avec des véhicules entièrement dédiés à la compétition, de performances et de maniabilité similaires.

S'agissant de compétition, les conducteurs débutants ne seront pas autorisés à prendre part aux sessions de cette catégorie.

Les scooters admis en catégorie C4 sont de type *Grosse Coque* uniquement et doivent répondre aux clauses générales du règlement technique.

Dispositions spécifiques de la classe :

2.5.1. C4 - Partie cycle

- L'ensemble des éléments de la partie cycle est libre, dans le respect des clauses générales.

2.5.2. C4 - Motorisation

2.5.2.1. Moteur

- Tout moteur, de cylindrée allant de 139cc à 250cc, et de **puissance limitée à 40ch**
- Kits du commerce autorisés et « greffe » de haut moteur admise.

A noter

Les scooters participant au championnat ESC dans la catégorie K4 peuvent courir dans la catégorie C4, et inversement. [Voir tableau d'equivalence.](#)

Pour les autres dispositions techniques, se reporter aux clauses générales.

2.6. Catégorie C7 : Féminine

Cette catégorie a pour but de permettre aux conductrices de scooters anciens, l'accès à la compétition sur circuits dans une catégorie réservée à la gente féminine.

Les scooters admis en catégorie C7 doivent répondre aux clauses générales du règlement technique.

A noter

Les scooters participant au championnat ESC dans la catégorie K7 peuvent courir dans la catégorie C7, et inversement. [Voir tableau d'equivalence.](#)

L'association Scootentole se réserve le droit de modifier le règlement si des circonstances particulières et imprévues l'exigent.



Association
Scootentole

Le Bourg

69490 ANCY

www.scootentole.org