

AMICALE SIDECARISTE DE FRANCE



LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMITIÉ

ROYAL ENFIELD

Rassemblements

Voyages

Balades

Sport

Infos





SIDKAR Bulletin de liaison
de l'Amicale Sidecariste de France
www.amicale-sidecariste.com

Vente au n° : 0.60€

Dépôt légal : à parution

Commission paritaire n°0915 G 87265

I.S.S.N. n°1150-6237

Directeur de la publication
Christian Chevalier
30 rue Georges Maeder
8170 Seyssinet-Pariset
amicalesidecariste@free.fr

Rédaction / Maquette
Gérard Okulewicz
asfra@sfr.fr

Abonnement / Adhésion
Geneviève Chevalier
30 rue Georges Maeder
38170 Seyssinet-Pariset
gene.chevalier@free.fr

Calendrier / Agenda
Gérard Okulewicz
asfra@sfr.fr

N°378 février 2021

La reproduction même partielle des textes, dessins et photographies est totalement interdite sans l'accord du directeur de la publication. SIDKAR se réserve tout droit de traduction dans le monde entier. L'envoi de photos ou la remise de documents à la rédaction implique automatiquement les autorisations nécessaires auprès des personnes qui peuvent y figurer, seule la responsabilité de l'auteur est engagée. Les photos sont rendues après publication. Leur envoi implique l'accord de leur auteur. La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et photos publiées qui engagent la seule responsabilité de leurs auteurs. Les indications de marque et les adresses qui figurent dans les pages rédactionnelles de ce numéro sont données à titre d'informations et sans aucun but publicitaire.

Prochaine parution le 5 mars



Le mois prochain





Distinguished Gentleman's Ride 2020



Cette année le Distinguished Gentleman's Ride pour la recherche sur le cancer de la prostate s'est tout de même tenu à Casablanca.

Mais, restrictions locales obligent, en petit comité, sans sortir du périmètre urbain et où mon side-car Ural aura été le seul représentant du genre.

Frédéric Perez
Casablanca Maroc







SIDE-CAR
occasion

Watsonian
SIDECARS • SINCE 1912



**TENDANCE
ROADSTER**



WATSONIAN, le retour de la marque en France

C'est un peu le hasard de mes surveillances qui me fait arriver sur les nouveautés 2019 présentées lors du Nec Show qui a lieu chaque année, en novembre, au centre d'exposition CAROLE NASH de Birmingham.

Mais au fait, je me présente : je m'appelle Benoît TIRARD, légèrement passionné de motos et de side-cars (mais pas que...) depuis plus de 50 ans. C'est vrai que j'ai passablement cassé les pieds de mes parents et de mes sœurs à l'époque de mon adolescence. Depuis, je me suis marié et suis le père de 4 garçons, ... et je m'étais bien promis de mettre de côté cette passion un peu envahissante. Mon comportement a été exemplaire, si ce n'est une pratique quotidienne de la moto (Paris oblige) et une lecture hebdomadaire de nos revues préférées.

Donc, cela a bien raté, puisque Guillaume, mon troisième fils, a fondé TENDANCE ROADSTER en juin 2009 après son retour de 6 mois en Inde pour terminer ses études. Raté ? Oui et non, car cette aventure, démarrée ex-nihilo m'a bien passionné et aujourd'hui son enseignement commence à être bien connu dans le monde des ROYAL ENFIELD.

En juin 2009, il fallait être bien inconscient pour se lancer dans pareille aventure tant la réputation de la marque était calamiteuse pour ceux qui la connaissaient. Pour les autres, c'était plus simple : ils ne connaissaient même pas ! Bref, terrain « en friche ». Tout était à faire. 10 ans après, Tendence Roadster vendait 245 motos Royal Enfield neuves pour l'année 2019, bien aidée par l'arrivée des tant attendues Royal Enfield 650 bicylindres.

Tout cela pour revenir à mes sujets d'intérêts et ma découverte en Novembre



Représentant officiel pour la France !

2019 de la présentation par Watsonian de leur nouvelle réalisation à partir de la Royal Enfield Interceptor. Je tombe en arrêt devant ce très élégant attelage classique, et je rentre immédiatement en relation avec le fabricant dans le but, déjà, de m'équiper personnellement.

Puis de fil en aiguille, et de mails en coups de téléphone, il apparaît que la marque n'est plus vraiment représentée en France. Le terrain serait donc « en friche »..... Et cela me rappelle le lancement de 2009 avec Royal Enfield : Les friches, c'est notre affaire ! Je soumetts donc l'idée de pouvoir représenter à nouveau la marque en France. Et là, la réponse de Watsonian, est : OK, nous vous appointons représentant officiel pour la France ! Joie !

Nous commandons nos premiers side-cars en janvier et ils devaient être livrés début avril 2020. Le confinement généralisé de la planète en a décidé autrement et nos deux premiers side-cars sont arrivés en Septembre 2020.

Qu'avons-nous fait entre janvier et septembre ?

Si Tendance Roadster sait vendre des motos Royal Enfield et les entretenir, l'activité Side-Car est complémentaire mais impose des compétences nouvelles qui ne peuvent pas s'inventer ou s'acquérir spontanément.

Le hasard (encore lui) fait que ma belle-famille est originaire d'Angers et que la maison de mes beaux-parents n'est éloignée que de 10 kms de SIDE CAR OCCASION à Baracé. Cela fait des années que nous nous connaissons Thierry et moi ! Rapidement en fin d'année dernière, nous échangeons sur cette opportunité de s'occuper de la diffusion des side-cars Watsonian en France, et c'est fort naturellement que nous avons noué un partenariat ensemble entre nos deux enseignes.

C'est ainsi qu'aujourd'hui TENDANCE ROADSTER (TR) et SIDE CAR OCCASION (SCOT) sont liés dans un partenariat complémentaire. Toute la technique, le montage et autres réglages des side-cars, c'est le rôle exclusif de SCOT, la logistique de l'importation et la communication reste dévolue à TR. La notoriété et le sérieux de Thierry et Maud sont les garants d'une diffusion que nous voulons réussie pour la marque en France. Bien sûr, au-delà de son rôle technique dans cette association, Side Car Occasion saura vendre ces Watsonian auprès de sa clientèle. Ils seront un peu moins « occasion » dans ce cas, en livrant des attelages neufs :-)

Mais parlons de notre Royal Enfield Interceptor attelée avec le Watsonian GP Manx.

Les deux premiers exemplaires sont arrivés en septembre dans leurs caisses. Au déballage, et tout de suite, la qualité





Les premiers tours de roues montrent un attelage sain

de fabrication saute aux yeux et la couleur Orange Crush du GP Manx est simplement parfaite. Le montage se fait sans surprise. Le faux cadre supplémentaire placé sous le moteur et qui va recevoir les attaches inférieures du panier se positionne bien. Thierry, avec son œil d'expert en profite pour ajouter un gousset de renfort de manière préventive (ceinture et bretelle).

Les premiers tours de roues montrent un attelage sain. Un amortisseur de direction sera ajouté pour rassurer les nouveaux venus qui achèteront cet attelage. De plus, Thierry a déjà le dessin d'une future fourche à balancier pour venir remplacer, de manière optionnelle, la fourche télescopique d'origine pour disposer d'une chasse mieux adaptée que celle d'origine de la moto solo.

Laissons la parole à Thierry :

Un peu d'histoire avant l'essai de la Royal Enfield Interceptor et de son compagnon de route le Watsonian GP Manx. La sortie en 2019 de l'Interceptor et de la Continental GT par le plus ancien constructeur moto au monde est un rappel de deux modèles originels de 1963 et 1965.

Le premier Interceptor était déjà un bicylindre de 736cm³ dédié au marché Américain. La plus anglaise des motos indiennes retrouve ici, avec Watsonian, un compagnon anglais.

Watsonian, en activité depuis 1912, est l'un des plus anciens fabricants de sidecar. Ce panier reconnaissable entre tous, grâce à la forme de son nez octogonale, a été vu pour la première fois sur un modèle Sport en 1930.

La Continental GT se prêtant moins avec ses bracelets à ce type de mariage, la mariée sera donc, naturellement, une Interceptor. Le choix du marié étant lié à la cylindrée de 650cm³ et le poids étant l'ennemi, c'est Le GP Manx avec son châssis raccourci qui a été préféré.

Le montage d'un faux-cadre inférieur, de brides supérieures, ainsi que de tirants réglables sur le châssis Harris, reste dans l'esprit de l'ensemble, simple et efficace.



Seul, on se surprend rapidement à jouer à « La fille de l'air » avec le side-car

Le freinage d'origine avec son ABS est conservé, à l'avant les deux pistons pincent un disque de 320mm et le simple piston arrière est secondé par un double piston sur le side-car.

Les combinés amortisseurs sont également remplacés par une paire adaptée à un sage side-car. Un petit amortisseur de direction réglable est installé.

C'est sur le réseau secondaire que la première partie de l'essai se déroule. Dès les premiers tours de roues, il est évident que la légèreté et la maniabilité sont au rendez-vous.

Le poids total est inférieur à 300 kg et cela se ressent de suite, la direction est légère.

Avec ses 47 chevaux, compatibles avec le permis A2, la Royal Enfield Interceptor relance bien et même très bien, et ses 80% de couple maxi des 2.300 tours, rend le twin vif. La réponse à la poignée est franche et comme à l'essai de la moto solo, l'impression d'avoir plus de puissance est réelle.

Le freinage ne pose pas de souci particulier, avec un passager, le panier assez bas et les grandes roues autorisent une vitesse de passage en courbe tout à fait correcte. Le twin indien délivrant une plaisante mélodie.

Seul, on se surprend rapidement à jouer à « La fille de l'air » avec le side-car. Pour un usage solo il sera probablement préférable de lester un peu le panier. Si l'attelage est sain, il se durcit au guidon en utilisation genre « Arsouille », Il est préférable d'adopter, même rapide, une conduite souple plutôt que de brusquer l'ensemble.

Sorti des réseaux secondaires l'attelage reste efficace. Son moteur témoigne d'une certaine vigueur sur l'autoroute à vitesse légale. Le twin gronde à 5.400 tours/minute sur le dernier rapport mais à cette vitesse, c'est la position de conduite qui devient fatigante

À 90km/h pour doubler on rentrera un rapport pour plus de dynamisme. La sixième étant presque, sur ce side-car, à utiliser comme un overdrive.

Cela contribue à faire de cet attelage un side-car relaxant et confortable, agréable au quotidien ou pour voyager sur de longues distances. Ceci d'autant plus que le GP Manx avec sa suspension assez souple et les grandes roues assurent un excellent confort quel que soit l'état du bitume.

Enfin la consommation étant de 5lit./100 le petit réservoir de 13,7lit. permet une autonomie de 250km.

Et maintenant, Maud, pour sa vision en tant que femme :

Ressenti au féminin en tant que passagère...

Malgré un accès qui demande de la souplesse, ce qui je pense, avec l'habitude, n'est plus dérangent, on retrouve le con-





Ce side-car est idéal pour les balades, les voyages ...

fort et le maintien du panier une place.

Ce side-car est très agréable et le pare-brise assure une bonne protection.

Ressenti au féminin lors de l'essai routier, comme pilote...

L'ensemble n'étant pas lourd, il est très facile à manœuvrer à l'arrêt, ainsi que pour des manœuvres où la place est restreinte, tel un demi-tour sur une route lors d'une erreur de direction... L'ensemble est très agréable à conduire, facile et léger en direction, la position de conduite est très confortable.

Ce side-car est idéal pour des balades, des voyages ou des déplacements quotidiens.

Benoît TIRARD,
TENDANCE ROADSTER
Importateur Watsonian pour la France
Tél : 01 74 63 86 76
infos@tendance-roadster.com
www.tendance-roadster.com

Thierry MOREAU, Maud LANGLAIS.
SIDE-CAR Occasion
Centre Technique pour Watsonian
Tél : 02 41 18 04 04
magasin@sidecar-occasion.com
www.sidecar-occasion.com



TENDANCE
ROADSTER





Balade dans le Parc des Volcans d'Auvergne

Aujourd'hui 31 décembre, c'est décidé on se casse ! Y'a de la neige partout en Auvergne.

Il est 16h, go to les Millevaches avant d'attaquer le Puy de Dôme.

Le réveillon se fera dans un hôtel sur la route.

On en profite pour vous présenter le nouveau venu depuis 15 jours, l'apprentissage se fait directement sur « la blanche ».

Bonne Année 2021 à vous tous.

Francis Archambault





Plus dur qu'en Norvège mais moins long

Puy de Dôme suite, aujourd'hui les routes sont plus compliquées, les cols en majorité fermés.

Des ornières sur Super Besse et la Tour d'Auvergne de 15 à 20 cm d'épaisseur et surtout complètement irrégulières.

Par moment plus dur qu'en Norvège mais moins long, direction la Tour d'Auvergne par la Bourboule, le col est fermé, nous serons les premiers à le franchir accompagnés par la fraise vers la fin et beaucoup de complaisance du personnel de l'équipement surpris mais sympa, c'était un motard...





Quoi de mieux que cette dernière journée de 2020

Dernier jour de la balade dans le parc des volcans d'Auvergne pour le baptême du « side bleu ».

Depuis 15 jours que nous l'avons, quoi rêver de mieux que cette dernière journée de 2020 et 1^{er} week-end de 2021 dans la neige.

À bientôt les copains.

Francis Archambault



Tous les mois un nouveau side-car



Puch P800 (Autriche) 1936

Quand on voit l'élégant Puch P800, on doit remercier Giovanni Marcellino pour cette beauté. Au début des années 20, il a réussi à relancer l'usine mourante de Puch. Giovanni a eu l'idée géniale de produire des moteurs à deux cylindres avec une seule chambre de combustion. Grâce à ces moteurs, la société Puch est devenue le plus grand constructeur de moteurs d'Autriche d'avant-guerre.

Il ne fallut pas longtemps pour que Marcelino conçoive et lance en production de nouveaux modèles de motos, ce qui a immédiatement attiré l'attention des acheteurs. Sur la piste de course, il n'y avait pas d'égal aux nouveaux modèles phares de l'entreprise. Les motos Puch se vendaient bien à l'étranger et la popularité de la marque ne cessait de croître. Depuis 1925, la société occupe la première place en Autriche: en trois ans, sa moto avec un petit moteur de 175 cm³ a été vendue à plus de 3500 exemplaires. La Puch avec un moteur de 220 cm³ a atteint le même nombre de motos vendues rien qu'en Allemagne (seulement en 1929) et en Autriche, plus de 7000 motos Puch de 220 cm³ ont été vendues. Ces machines avaient tout ce que les clients recherchaient, comme un couple exceptionnel, un moteur durable et un échappement très inhabituel, avec un son léger et agréable.

Les motos Puch étaient le meilleur choix pour les promenades en ville et l'utilisation quotidienne. Les modèles les plus populaires étaient S4 (250^{cc}) et 220 (220^{cc}). Ils ont maintenu des niveaux de ventes élevés même après que la direction de l'entreprise ait décidé de fermer le département des courses pour des raisons économiques. Au début des années 1930, les concessions de la société ont commencé à ouvrir dans tout le pays, et de nombreux clubs de motos ont été organisés par des fans de la marque.

Cependant, ceux qui n'étaient pas satisfaits de la puissance moteur limitée



Puch P800
Австрия, 1936 г.



Quantité produite 550 unités

(4,5 ch) du Puch 220, ou ceux qui voulaient acheter une moto avec un side-car, préféraient les véhicules anglais ou américains, ou tout simplement les motos BMW.

Il était évident que la gamme de modèles manquait d'une moto avec un gros volume de moteur. Marcelino ne voulait pas passer de temps sur le développement, il a donc décidé d'utiliser les moteurs anglais prêts. Au printemps 1928, le modèle Puch 500S avec moteur JAP est apparu sur le marché. Cependant, de telles mesures entraînent un inconvénient majeur. Le moteur monocylindre à quatre temps (11 ch) avec soupapes latérales était très cher, de sorte que le prix du modèle est passé à 2500 shillings. La première Puch 500Z équipée d'un moteur quatre cylindres à deux temps de 250 cm³ n'est entrée en production que trois ans plus tard.

À propos du produit phare de la marque, il faut mentionner un fait historique. En 1928, la société Puch a fusionné avec le constructeur automobile Austro-Daimler, AG et six ans plus tard, elle a également fusionné avec Steyr-Werke, AG. Après cette union, on espérait que les autorités locales utiliseraient des véhicules autrichiens et que l'entreprise obtiendrait de gros contrats.

Les commandes étaient principalement basées sur des véhicules blindés et des camions tout-terrain, mais la direction de Steyr-Daimler-Puch, AG ne voulait pas quitter le secteur de la moto. Au début, il semblait que l'armée s'intéressait aux motos autrichiennes, mais en 1927, le commandement a refusé de fournir aux troupes du Puch 220 en raison de sa faible puissance. Le volume du moteur de 500 cm³ était le minimum sur lequel l'armée serait d'accord. De plus, les motos équipées de moteurs étrangers n'ont pas été prises en compte en raison de difficultés d'entretien et du manque de pièces de rechange. Les ventes globales de Puch 220 n'ont pas été comme prévu et en 1928, après 300 unités fabriquées, la production a été arrêtée.

Les motos produites en Autriche n'étant pas assez puissantes, l'armée a de nouveau donné la préférence aux motos BMW. La situation a changé lorsque la société Puch a produit le modèle 500Z en 1931. En moins d'un an, Puch a conçu, lancé et testé un modèle adapté à toutes les exigences militaires, mais le commandement de l'armée n'était toujours pas prêt pour un contrat. En 1934, il est finalement devenu clair que l'équipe d'essai n'aimait pas l'idée d'un embrayage de roue arrière, qui était une caractéristique distinctive des motos Puch.

Les dirigeants de Steyer-Puch n'ont pas abandonné l'espoir de signer un contrat avec l'État. Dans cet esprit, ils ont développé et assemblé un prototype d'une moto fondamentalement différente avec un moteur plat de 750 cm³. Le prototype



Vitesse maximale 95km/h, 125 sans le side-car

a été envoyé aux responsables de l'armée mais la réponse était toujours négative. Marcelino a donc décidé de lui donner une dernière chance et a annoncé le développement d'un nouveau moteur quatre cylindres de 800 cm³.

La nouvelle moto était prête en trois mois, ce n'était pas comme tout ce que l'entreprise avait fait auparavant. Le chef du département de recherche de l'armée, Otto Ischpold, a consacré tout l'été aux essais du Puch P800 et sa réponse finale a été positive, mais l'un des hauts fonctionnaires n'a pas aimé la nouvelle moto et à la fin, l'armée a signé un contrat pour la fourniture d'un Puch 500Z deux temps plus léger et moins cher avec side-car.

Malgré l'échec du contrat militaire, une nouvelle moto Puch P800 a été présentée au public à la Foire de printemps de Vienne en mars 1936. C'est ainsi que la moto a été décrite dans une brochure publicitaire; «La lourde machine à quatre cylindres à quatre temps, tout aussi exigée du pilote le plus exigeant qu'une conduite haute performance.

Le magazine allemand Das Motorrad a publié un rapport détaillé sur les essais réussis de la moto par l'armée. La variante de couleur grise a également été favorisée par le service de police, qui a commandé plus d'une centaine d'unités dans la version solo.

Cependant, malgré d'excellents retours et des tests réussis, les acheteurs potentiels, qui auraient dû inclure des fonctionnaires autrichiens, des citoyens fortunés et des hommes d'affaires, n'étaient pas pressés d'acheter une nouvelle moto et son prix, qui n'était que de 2780 shillings, n'était pas la raison. Les motos étaient moins chères que leurs homologues étrangers avec une puissance comparable, comme la BMW R 12 et la Zundapp K800, sans parler de Harley-Davidson avec des taxes à l'importation absurde-ment élevées.

Il semblait que les Autrichiens devaient choisir une moto moins chère de leur propre production, mais au lieu de cela, les gens étaient confus. La renommée de Giovanni en tant que développeur talentueux de moteurs à deux cylindres lui a joué une mauvaise blague. Personne ne pouvait croire qu'un homme qui avait été engagé dans les moteurs à deux temps toute sa vie, a soudainement décidé de changer de voie et de produire une moto avec un moteur d'un type différent. Le nouveau moteur plat à quatre temps s'est avéré assez fiable et ne présentait aucun défaut sérieux. Toutes les modifications apportées à la conception étaient mineures: le compteur de vitesse et le réservoir d'essence ont changé de forme en 1937, un bouchon de vidange sur le carter du carter et un filtre à essence ont été ajoutés, et peu de temps après le début de la production, le mécanisme de soupape à chaîne était changé, il est devenu à deux rangées et réglable. À la



MOTORWORLD
by V. Sheyanov

МОТОМІР
СЕРВІСНА СЛУЖБА

Poids 195kg, réservoir 17l., autonomie 261km

fin de 1937, le carburateur Puch d'origine a été remplacé par le carburateur Solex CV importé.

Alfred Oswald, responsable de l'ingénierie chez Puch, a utilisé toutes les possibilités de son équipe pour surpasser les célèbres concurrents, tels que BMW et Zundapp. Le moteur à quatre cylindres avec soupapes latérales avait l'air un peu inhabituel mais avait toutes les caractéristiques d'un moteur plat: 4 pistons se déplaçaient l'un vers l'autre et l'angle entre les bielles était de 180 degrés. La solution intéressante était que chaque paire de cylindres a changé son inclinaison de 16 degrés par rapport à l'horizon, l'angle total entre les cylindres était de 148 degrés. Cela a permis de rehausser le bord inférieur du bloc-cylindres de 80 mm, et ainsi d'augmenter la garde au sol.

Le vilebrequin lui-même tournait dans trois roulements à rouleaux et le carter était verticalement divisé en deux parties. Derrière cette partie du moteur, que nous appelons habituellement le carter, il y avait un moulage, qui abritait la tige du vilebrequin. La tige était reliée à l'arbre à cames par une chaîne à deux rangées, la pompe à huile était entraînée par un engrenage à vis sans fin et le générateur par un engrenage conique.

La boîte de vitesses à quatre rapports était solidement fixée au moteur et transférait la puissance à la roue arrière par une chaîne. Un embrayage complexe à deux étages a été installé dans le moyeu de la roue arrière, qui était contrôlé par un levier sur le guidon via un câble.

Le carburateur était situé sur le dessus du moteur, juste derrière le couvercle de soupape; les canaux, qui alimentaient le mélange de carburant et d'air, faisaient partie du couvercle de soupape. Le «distributeur» était entraîné par un arbre à cames et était situé dans la partie supérieure arrière du moteur. Le système de lubrification avec un carter sec nécessitait un réservoir d'huile séparé, il était installé à l'arrière du cadre de la moto. Le col de remplissage était orienté vers la droite ou vers la gauche, selon que le vélo était utilisé avec ou sans side-car. Après l'annexion de l'Autriche par les nazis, il est devenu clair qu'aucun nouvel ordre ne suivrait. La société Puch s'est concentrée sur la production de petites motos à moteur à deux temps. L'armée autrichienne est devenue une partie de la Wehrmacht, et le département de police, ainsi que l'ensemble de l'économie, étaient désormais contrôlés par la machine de guerre allemande. Ainsi, en 1938, la production du P800 a été arrêtée, à ce moment-là, seuls 550 exemplaires de ce modèle ont été produits. À la suite de l'Anschluss, la plupart des motos ont été confisquées par l'armée allemande, puis détruites lors des batailles de la Seconde Guerre mondiale. De nos jours, il ne reste pas plus de 90 motos Puch P800 dans le monde, ce modèle est donc considéré comme l'un des plus rares.



Puch P800
Австрия, 1936 г.



Puch P800
Австрия, 1936 г.



Puch P800
Австрия, 1936 г.

Du côté de chez Héchard Side-cars

Cédric Fabien
HECHARD
SIDE-CARS



SYGMA modèle avec coffre sur MOTO GUZZI 1400 CALIFORNIA



SERVAL avec YAMAHA 1300 FJR

SAPHIR avec BMW R1200RT



SWAN avec ouverture sur la MV AGUSTA



Cédric Fabien
HECHARD
SIDE-CARS



Première hivernale de la saison.
Balade sympa.
Organisation au top.
Participants peu nombreux, mais très sympa.
Vivement la prochaine avec j'espère beaucoup plus de monde...
Garage Bouchet





Michel Sauvadet Photographie



D'après une étude récente les Zeus jaune sont moins fiables que les autres...
Garage Bouchet



Non en réalité c'est un jaune, mais pas encore mûr.
Garage Bouchet

Bonne route 2021



Patrick Abad
Authentic édition 2017 - la célèbre



Michel Sauvadet Photographie



Michel Sauvadet Photographie



Michel Sauvadet Photographie

CALENDRIER ASF 2021

LE MAGAZINE DU SIDE-CAR

SIDKAR

LES TROIS ROUES DE L'AMISIE

Sidkar Bulletin de liaison de l'Amicale Sidecariste de France - www.amicale-sidecariste.com

septembre 2021

	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
3	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20
22	23	24	25	26	27
29	30				

Bulletin de liaison de l'Amicale Sidecariste de France - www.amicale-sidecariste.com

mars 2021

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
1	8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21	22
22	23	24	25	26	27	28	29
29	30	31					

Sidkar Bulletin de liaison de l'Amicale Sidecariste de France - www.amicale-sidecariste.com

avril 2021

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
5	12	13	14	15	16	17
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

Sidkar Bulletin de liaison de l'Amicale Sidecariste de France - www.amicale-sidecariste.com

décembre 2021

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
6	13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26	27
27	28	29	30	31			

Sidkar Bulletin de liaison de l'Amicale Sidecariste de France - www.amicale-sidecariste.com

février 2021

	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
5	12	13	14	15	16
19	20	21	22	23	24
26	27	28	29	30	1

Sidkar Bulletin de liaison de l'Amicale Sidecariste de France - www.amicale-sidecariste.com

L'ASF édite un calendrier pour 2021 au prix de 16€ port compris (format A4).
 Les photos sont issues des numéros de Sidkar parus pendant l'année 2020.
 Pour passer commande, contactez-nous à cette adresse : asfra@sfr.fr

Continental Circus

La saison 2020 des grands prix moto restera dans les annales. Organiser sur 5 mois 15 GP sur dix circuits, uniquement européens, différents, le plus souvent en huis clos (ou presque) avec des équipes réduites, des protocoles sanitaires très stricts et des sacrifices financiers certains, représente en soit une performance. Sur le plan sportif aussi la saison fut palpitante. En Moto2 et Moto3, le titre s'est décidé au 15ème et dernier GP à Portimao au Portugal. En MotoGP, les 14 épreuves ont reçu 15 pilotes différents (sur 23 possibles) sur le podium et connu 9 vainqueurs différents. Seuls, Fabio Quartararo et son coéquipier italien Franco Morbidelli comptent 3 victoires chacun et le portugais, pilote du team varois Tech3 KTM, Miguel Oliveira 2. Au final, Joan Mir, avec une victoire et 7 podiums, très régulier, offre le titre à Suzuki, le team usine le plus modeste, 20 ans après le dernier titre de Kenny Robert Jr. Après le titre en endurance, la Suzuki Loom Manufacturing Company célèbre ainsi dignement son 100ème anniversaire. Enfin les audiences télévisuelles en France ont connu un boum sans précédent. Vivement 2021 avec 2 tops pilotes français sur des motos usines.

Cadeaux de Noël

Papa Noël vous a oublié ? Vous pouvez vous rattraper pour un cadeau de Noël très classieux. Vous pouvez vous offrir la Ducati Desmosedici GP8 que Casey Stoner a utilisé en 2008. Avec son V4 de 990cc et ses 265 chevaux, elle a gagné 6 GP et terminé vice-championne du monde. Elle est mise en vente sur le site allemand Speer pour la modique somme de 449 000 €.



L'heure chez MV

Vous avez loupé la Desmosedici ? Vous pouvez vous rattraper avec la montre 75ème anniversaire de la marque MV. En collaboration avec le fabricant suisse RO-NI, elle est réalisée en titane grade 5 avec un mouvement squelette, du carbone, de l'aluminium et de l'alcantara très chic. Construite à 75 exemplaires, elle coûte le prix très choc de 56 000 €.

Recul du marché

Le second confinement a eu l'effet attendu. Le marché du mois de novembre a chuté de 21 %. Ainsi, le cumul sur 11 mois se trouve à - 5,1 %. Ce sérieux coup de frein à la reprise estivale ne permettra pas de rattraper le retard du printemps (- 80 % en avril). Les motos de plus de 750 résistent le mieux avec - 4,5 % de recul seulement alors que les 125 perdent 24 % des ventes. Avec 18,3 % des ventes du mois, BMW dépasse de peu Yamaha qui reste leader sur l'année. Le marché doit aussi subir les incertitudes concernant la norme Euro5 et les contraintes de circulation urbaine nouvelles.

Le retour de Meguro

Meguro est une ancienne marque japonaise, connue des initiés, construisant des moteurs dès 1924 puis des motos, dont une intéressante 500cc en 1937, jusqu'en 1961, date du rachat par Kawasaki. Cette dernière, se diversifiant dans le deux-roues depuis 1952, a ainsi hérité de la maîtrise de la marque dans les gros 4 temps. Le logo Meguro disparaîtra des réservoirs en 1964. Meguro ressurgit du passé avec la présentation de la K3. D'inspiration néo rétro, elle ressemble à la W800 de chez Kawa. Ceci augure un choix marketing de positionnement de la gamme néo rétro sous une autre marque, déposé internationalement.



Mondial d'endurance 2021

Le championnat du monde d'endurance espère revenir à un format habituel. Le calendrier EWC 2021 revient à une programmation annuelle avec des épreuves connues. L'ouverture se fait les 17 et 18 avril sur le circuit Bugatti pour les 24 heures Motos. Suivront les 8 Heures d'Oschersleben en Allemagne le 23 mai, les 8 Heures de Suzuka le 18 juillet (avant les JO de Tokyo) et le Bol d'Or (et Argent, Bronze et Classic toujours dans les tuyaux) sur le circuit Paul Ricard les 17,18 et 19 septembre. Le final comme en 2020 (qui a donné entière satisfaction) sera les 12 Heures d'Estoril au Portugal le 16 octobre.

Moto3 école

La France peine à fournir des pilotes en GP vitesse. Hormis nos têtes d'affiche Quartararo et Zarco, les jeunes pousses ont du mal à percer. Aussi, la FFM met en place la catégorie Moto5,

dans le cadre du CF 25 Power et des Promosport 125 avec des 250 de moins de 25CV et un championnat Moto3 Objectif Grand Prix (OGP) accédant au championnat du monde junior FIM CEV Repsol.

Baisse de la mortalité

Les routes de France ont enregistré en novembre 2020 170 décès contre 257 en 2019 soit une baisse de 33,4 %. Accidents corporels (- 38 %) et blessés (- 42 %) suivent la même tendance. Le second confinement a logiquement porté ses fruits. La mortalité automobiliste et piéton est en baisse alors que 2 roues avec ou sans moteur reste stable, confirmant l'engouement pour ce type de déplacement en période de virus.

MV 75 Anniversario

Le nouveau patron russe de MV a du faire la même école de commerce que les dirigeants d'Ural. Il adore les séries limitées génératrices de recettes faciles. Ainsi, pour célébrer les 75 ans de la marque, MV propose une déclinaison de la Superveloce standard toujours propulsée par un 3 cylindres de 800cc et de 147cv permettant 240 km/h. Habillement tricolore (vert blanc rouge bien sûr), jantes à rayons, triple silencieux Arrow pour la piste et selle en Alcantara distingue le modèle. Certificat d'authenticité, cartographie spécifique et numéro gravé identifient les 75 exemplaires vendus en moins de 75 heures à 25 000 euros (soit 5 000 euros de plus que le modèle de série).



GP de France décentralisé

La Sarthe, c'est beau mais c'est loin (pour certains) comme disait un ancien Président de la République. Fort de ce constat et aussi de la problématique sanitaire vécu en 2020, les organisateurs du GP de France (Claude Michy et PHA) vont mettre en place du 14 au 16 mai 5 fans zones réparties sur cinq circuits. A Carole (93), Chambley (54), Dijon-Prenois (21), Nogaro Paul Arnagnac (32) et Alès (30) vous pourrez suivre tout le grand prix (essais et courses) sur écran géant avec des animations par des personnalités, parking sécurisé et respect des règles sanitaires en vigueur.

Maxime du mois

Les thèses complotistes se développent pour mieux cacher les vrais problèmes.

Ural Ranger en Euro5

Ural a mis la dernière version du Ranger, la version de « luxe » de sa production, conforme à la norme Euro5. C'est toujours un boxer de 745 cc refroidi par air, boîte 4 avec marche arrière, développant la puissance fabuleuse de 40cv à 5 500 tr/min. Roue du side « sélectionnable » motrice, réservoir de 19 litres, poids de 363 kilos, roue de secours universelle, freins à disques sur les 3 roues complètent le tableau. Il est également disponible pour la conduite à droite (à l'anglaise ou sur circuit). On peut penser que les autres modèles à la motorisation identique recevront la même adaptation.



7 nouvelles ZFE

Le Conseil National de l'Air a annoncé un durcissement des restrictions de circulation. Les ZFE (Zones à Faibles Emissions) couvrant déjà Paris, Lyon et Grenoble seront étendues à 11 zones, concernant 511 villes, courant 2021. A terme, les agglomérations de plus de 150 000 habitants seront concernées d'ici 2025. Tous les véhicules trop vieux (machines d'avant 2007, vignette Crit'Air 3 et au-dessus) seront bannis et le contrôle se fera par radars automatiques. Selon l'effet cliquet, les autorités locales pourront décider de règles plus restrictives.

Brough Superior story

« La fabuleuse histoire de Brough Superior » est un coffret, réalisé par David Dumain et Jean-Louis Basset, regroupant un livre, un documentaire et un film. L'histoire de la marque mythique, fondée par Georges Brough, de 1919 à 1940 puis relancée en 2008 à Toulouse et rachetée par Boxer en 2018 est contée sur 240 pages avec 440 photos (dont de nombreuses rares ou inédites). Le documentaire est un road trip sur les traces de Lawrence d'Arabie et le film est celui du même nom de David Lean. Prix de base 59 € et édition collector à 1 000 exemplaires, avec plaque en alu brossé et dessins, numérotés à 99 €.

Le courage, c'est de chercher la vérité et de la dire, c'est de ne pas subir la loi du mensonge triomphant qui passe et de ne pas faire écho contre son âme aux applaudissements imbéciles et aux huées fanatiques (Jean Jaurès)

Bannissement

Pourtant pays producteur de pétrole, la Norvège dégage la première en bannissant les moteurs thermiques dès 2025. Le gouvernement brexitique britannique lui aussi producteur l'envisage pour 2030. La Californie a déjà acté l'interdiction à la vente en 2035. Pour France et Espagne, l'échéance est fixée à 2040 sans avoir de certitude sur les solutions de remplacement. D'autres pays peuvent suivre dans cette démagogie.

Octobre Rouge II

Il y a 10 ans, Ural avait inauguré ses séries limitées avec Octobre Rouge. La version II arrive sur le marché. C'est le châssis de base du cT actuel (roues de 18, 3 disques de freins, injection, écran LCD) qui sert de support. Cadre et silencieux noirs, porte-bagages et crash-bar accompagnent un rouge pimpant. Poignées et siège du panier chauffants, prises USB, feux à leds et veste rouge bien sûr chauffantes complètent le cadeau. Seulement disponible en 20 exemplaires pour l'Europe au prix de 19 800 € (contre 15 840 € le CT de base).



Ralentisseurs ciblés

Les ralentisseurs plateaux ou trapèzes, dos d'âne ou coussins berlinois fleurissent en France. Déjà en 2013, le magazine Auto Plus dénonçait leur non-conformité dans plus 1/3 des cas malgré une normalisation datant de 1994. Régulièrement, des associations d'usagers, dont la FFMC, dénoncent ces abus. Dernier en date, la Ligue de Défense des Conducteurs s'est unie à l'Automobile-Club des Avocats et Pour une Mobilité Sereine pour alerter les pouvoirs publics voire même intervenir en justice.

Les particules fines

Une étude européenne récente sur la pollution de l'air remet en cause l'analyse des particules fines respirées. Outre la taille, l'étude met en avant le

potentiel oxydant c'est-à-dire la capacité de ces particules à attaquer les cellules. La principale inquiétude concerne le trafic routier mais pas les émissions des gaz d'échappement mais celles des freins et des pneumatiques. La combustion du bois pour le chauffage présente également un risque important, surtout en milieu urbain dense. Cette caractéristique n'est pas encore intégrée dans les analyses.

Excelsior-Henderson

La renaissance des marques de motos, plus ou moins connues ou prestigieuses, est un phénomène relativement récent qui a tendance à s'amplifier, surtout avec des constructeurs exotiques en mal de notoriété et qui s'achètent ainsi une histoire et une légitimité. Ainsi, après Benelli, Moto Morini, SWM et autres Norton, Jawa ou BSA, (et j'en oublie) c'est au tour de la marque américaine Excelsior née en 1908 (et commercialisée en Europe sous la marque X pour cause de concurrence) qui fusionnera avec Henderson (née en 1911) en 1917 et disparut en 1931 des suites de la crise de 29, de renaître. Le géant indien Bajaj envisage de relancer cette grande marque étasunienne, concurrente de Indian à l'époque, largement oubliée depuis, sauf de quelques initiés.



Records pour Voxan

Pour fêter les 20 ans du groupe Venturi du monégasque Pastor, la plus monégasque des marques auvergnates Voxan et son électrique Wattman avait rendez-vous avec le plus monégasque des romains Max Biaggi sur la piste de l'aéroport de Châteauroux pour faire tomber des records de vitesse. 11 records tomberont en catégorie moto électrique de plus de 300 kilos non carénée un jour et semi carénée le lendemain. Avec une pointe à 408 km/h, le ¼ de mille lancé a été homologué à 394,45 km/h, le km lancé à 386,35 km/h et surtout le mile lancé à 366,94 km/h, pulvérisant les anciens records.



MV Superveloce Alpine

On ne change pas une formule qui gagne. Après le succès de l'Anniversario parti en quelques minutes, MV propose une alternative aux déçus. La marque de Varèse s'est associée avec Alpine, la marque française d'automobiles, pour une autre série limitée. Inspirée de la célèbre A110, la Superveloce 800 vitaminée à 153cv reçoit une peinture Bleu « Alpine » et argent, des jantes noires spécifiques, des pièces en carbone, un bouchon de réservoir spécial, une selle en Alcantara et une plaque numérotée de 001 à 110 bien sûr. Un kit « course » avec pots Arrow, boîtier électronique spécifique, capot de selle et housse de protection accompagne un certificat d'origine. Le prix aussi est boosté à 36 300 €.



En campagne

La nouvelle campagne de Sécurité Routière se veut non stigmatisante mais véhicule nombre de clichés. Ainsi des jeunes doivent préférer la vie à un joint avant de prendre la route. Les vieux doivent renoncer à un petit dernier verre pour la route. Quant aux motards, « la vie est plus exaltante qu'une pointe à 140 sur votre nouvelle moto » laisse perplexe sur l'image du motard dans les cabinets ministériels. Donc, les jeunes se droguent, les vieux se pochtronnent et les motards arsouillent (à 140 !). La moto étant nouvelle, c'est l'allure du rodage ? Le nouveau slogan « sécurité routière vivre ensemble » impose une communication moins brutale mais pas aussi simpliste.



Lorenzo dans le viseur

2020 est vraiment une mauvaise année pour le jeune retraité majorquin Jorge Lorenzo. Peu performant comme pilote de développement chez Yamaha, non compétitif pour sa pige à Portimao, au chômage pour 2021, c'est le fisc es-

pagnol qui inquiète le résident suisse. Le média espagnol El Confidencial évoque une opération d'optimisation fiscale Red Charisma de grande ampleur dans laquelle il aurait caché 856 966 € en 2013. L'intéressé réfute ces allégations et se déclare clean.

Ural GearUp GEO

Ural propose une énième édition limitée d'un de ses modèles. La base est le modèle GearUp amélioré avec des suspensions réglables, un réservoir RotoPaX et un échappement GPR relevé pour un usage TT. Pare-brise, pare-chocs nombreux, peinture camouflage faite main, porte bagages avec roue de secours, plaque de protection et protections mains complètent la panoplie baroudeur. Cette édition limitée à 20 semble réservée à 20 amateurs de TT étasuniens pour le prix de 26 999 \$ soit 9 500 \$ de plus que le GearUp de base.



Hélico Kawa Ninja

Kawasaki Heavy Industries (division Aerospace) a fait voler un gros drone hélicoptère télécommandé. Preuve des transferts de technologie, le K-RACER est équipé du moteur turbo de la Ninja H2R. Le 4 cylindres de 998cc à compresseur développe 310cv à 14 000 tr/min. Le rotor principal fait 4 mètres de diamètre et l'engin porte 2 hélices latérales stabilisatrices en bout de petites ailes originales.



Dernière minute

En attendant, le gouvernement annonce l'annulation du maintien de la suppression des mesures dont l'abandon de la confirmation a été abrogé.

Le patron Bruneau

Dentiste de formation mais passionné de mécanique, Jean-Bernard Bruneau est né en 1947 au Mans. Pilote en endurance et même moniteur de l'ACO, cet autodidacte est surtout connu pour ses innovations techniques dès les années 70. Le concept JBB remplace la fourche par un train avant à double triangle. Le team MetisS lui permet de briller en endurance et même de faire 2 podiums en 2008. Il nous a quitté à 73 ans.

Roulons Ensemble Avec Léa

Quelques informations sur le projet en cours pour les médailles souvenirs de Léa. Les médailles, frappées par les ateliers d'art de la Monnaie de Paris à Pessac, devraient nous être livrées dans les tous prochains jours.

Dès la réception des médailles, nous réaliserons les emballages et dans la foulée nous vous ferons les premiers envois.

Pour rappel, il reste plus de 2000 lots de médailles disponibles à la vente.

Un lot de médailles se compose d'une médaille jaune et une médaille blanche. Le bon de commande des médailles est ci-dessous.

L'intégralité du produit de la vente des médailles sera utilisé pour l'acquisition d'un side-car adapté au handicap de Léa. Bien sur, ce side-car, lorsque nous pourrons à nouveau organiser des rencontres et des sorties motos ou des rassemblements, sera également à disposition pour des baptêmes.

Le but de l'association étant de promouvoir la mobilité et l'accès au tourisme pour toutes et tous.

Des encarts en série très limitée et numérotés, 25 exemplaires avec une médaille jaune et 25 exemplaires avec une médaille blanche seront également disponibles au prix unitaire de 20€ plus 3€ de frais de port. Format de l'encart : 170mm x 115 mm. Impression quadri sur papier 300g.

Le bon de commande des encarts et le visuel sont ci-dessous.

Vous pouvez dès maintenant nous envoyer vos commandes accompagnées de votre règlement à l'ordre de "Roulons ensemble avec Léa".

Si vous avez des questions, n'hésitez surtout pas à nous contacter par mail à cette adresse :

roulonsensembleaveclea@gmail.com

Adresse postale :

Roulons Ensemble Avec Léa
Puymaurin
24350 LISLE

https://data.over-blog-kiwi.com/5/59/56/76/20210121/ob_90ff6a_bdc-medailles.pdf

https://data.over-blog-kiwi.com/5/59/56/76/20210121/ob_65fe39_bdc-encart.pdf

CALENDRIER

FEVRIER

19 au 21 février

- 32^{ème} Altes Elefantentreffen
Nürburgring GmbH (Allemagne)

MARS

13 et 14 mars

- La Piste Pour Tous avec le VVM
Side-car Party - Circuit du Val de Vienne(86)
- Salon de la Moto Pecquencourt(59)

21 mars

- Vintage Moto Show - Exposition & bourse
d'échange - Wasquehal(59)
- Balade voitures anciennes - Malaucène(83)
<http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

26 au 29 mars

- Championnat de France FSBK
Circuit Le Mans (72)

27 au 28 mars

- Hivernale des Ardéchouilles - Lalouvesc(07)
- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

28 mars

- MotoGP - Grand Prix du Qatar
Circuit de Losail

29 et 30 mars

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)
06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

AVRIL

4 avril

- MotoGP - Grand Prix de Doha
Circuit de Losail

9 au 11 avril

- Coupe de France Promosport
Circuit de Ledenon(30)

15 au 18 avril

- Salon du 2 Roues - Lyon Eurexpo(69)

16 au 18 avril

- 6^{ème} Saison Women's Cup - Circuit Le Mans (72)

17 et 18 avril

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
24 Heures Motos - Le Mans
- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

18 avril

- MotoGP - Grand Prix du Portugal
Circuit d'Algarve
- Balade Side-cars Antérieurs à 1975 - Malaucène
(83) <http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

23 au 25 avril

- Championnat RSCM Classic & Open
Circuit de Croix en Ternois(62)
- Championnat de France FSBK
Circuit de Nogaro(32)

MAI

2 mai

- MotoGP - Grand Prix d'Espagne
Circuit de Jerez

1^{er} et 2 mai

- Coupe de France Promosport
Circuit Carole(93)

8 et 9 mai

- Exposition Rétro Ventoux Utilitaires - Balade des
Ancêtres antérieurs à 1930 - Malaucène(83)
<http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

13 mai

- 8^{ème} Festival & Rassemblement Toutes Motos

Aubagne Espace Grimaud(13)

13 et 14 mai

Classic Wheels - Magny-Cours(58)

13 au 16 mai

- 1^{er} Mot' Aura-Llye - Rallye routier Motos et Side-
cars se déroulant dans le 63, 42, 43 et 69
www.auvergnemotosport.fr

16 mai

- MotoGP - Grand Prix de France
Circuit Le Mans (72)

15 au 16 mai

- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

21 au 23 mai

- Championnat RSCM Classic
Circuit Paul Ricard(83)
- Sunday Ride Classic - Circuit Paul Ricard(83)

23 mai

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
8 Heures Motos d'Oschersleben(Allemagne)

28 au 30 mai

- Championnat de France FSBK
Circuit de Ledenon(30)

30 mai

- MotoGP - Grand Prix d'Italie
Circuit de Mugello

31 et 1^{er} juin

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)
06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

JUIN

4 au 6 juin

- Coupe de France Promosport
Circuit de Croix en ternois(62)

5 juin

- Lamotocestcool B.B.M.C - balade du souvenir
Mailly-Maillet(80)

5 juin et 6 juin

Sou'Papes Festival - Avignon Parc Expo(84)

6 juin

- MotoGP - Grand Prix de Catalogne
Circuit de Barcelone

12 et 13 juin

- Championnat de France FSBK
Circuit de Pau-Arnos(64)

20 juin

- MotoGP - Grand Prix d'Allemagne
Circuit de Sachsenring

25 au 27 juin

6^{ème} Saison Women's Cup
Circuit de l'Anneau du Rhin(68)

26 et 27 juin

- Championnat RSCM Classic & Open
Circuit de l'Anneau du Rhin(68)

27 juin

- MotoGP - Grand Prix des Pays Bas
Circuit d'Assen
- Balade voitures anciennes - Malaucène(83)
<http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

JUILLET

2 au 4 juillet

- Championnat de France FSBK
Circuit de Magny-Cours(58)

3 et 4 juillet

- 15^{ème} Edition Les Motards du Viaduc
En Lutte contre la Muco - Campagnac(12)
- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

11 juillet

- MotoGP - Grand Prix de Finlandes
Circuit de KymiRing

12 et 13 juillet

- stage side-car Inside - Circuit Le Mans (72)
06.64.06.79.96 ou asmaco-inside@outlook.fr

16 au 18 juillet

- Trofeo Rosso 20 ans - www.trofeorosso.org
Circuit du Val de Vienne(86)
- Coupe de France Promosport
Circuit Le Mans(72)

18 juillet

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance
8 Heures Motos - Suzuka(Japon)

23 au 25 juillet

- 22^{ème} Rassemblement HDC Macadam Motors
Couches(71)
- Championnat RSCM Open
Circuit de Haute Saintonge(17)

25 juillet

- 7^{ème} Montée Historique de Confolant(63)

AOÛT

6 au 8 août

- Championnat RSCM Classic
Circuit de Magny-Cours(58)
6^{ème} Saison Women's Cup
Circuit de Magny-Cours(58)

7 et 8 août

- Ascension du Mont Ventoux Motos Antérieurs à
1975 - <http://malaucene.retromotoc.free.fr/>

15 août

- MotoGP - Grand Prix d'Autriche
Circuit Red Bull Ring

20 au 22 août

Championnat RSCM Open - Marcus Party
Circuit de Lurcy levis(03)

21 et 22 août

- Championnat de France FSBK
Circuit Carole(93)

27 au 29 août

- Coupe de France Promosport
Circuit de l'Anneau du Rhin(68)

28 et 29 août

- 7^{ème} Montée Historique Orbec(14)

29 août

- MotoGP - Grand Prix de Grande Bretagne
Circuit de Silverstone

SEPTEMBRE

3 au 5 septembre

- Championnat RSCM Classic & Open
Circuit de Pau-Arnos(64)

4 au 5 septembre

- stage side-car Side's Cool - Changé(53)
sidescool.fr

10 au 12 septembre

- Championnat de France FSBK
Circuit d'Alès(30)

11 et 12 septembre

- 2^{ème} Montée Historique de Rougnac(16)
- 28^{ème} Coupes Moto Légende
Circuit de Dijon-Presnois(21)

12 septembre

- MotoGP - Grand Prix d'Aragon
Circuit d'Aragon

19 septembre

- MotoGP - Grand Prix de Saint Marin
Circuit de Misano

18 et 19 septembre

- Championnat du Monde FIM EWC - Endurance

LA PISTE POUR TOUS AVEC LE VVM 13 & 14 MARS 2021
Inscriptions solo : www.valdeviennemoto.com



Organisation light pour réagir en cas d'annulation préfecturale
Responsabilité Civile assurée par l'organisation (licence facultative)

Side-car Party
Inscriptions sides et singles isolés : www.france-side-car-competition.com

FRANCE SIDE CAR COMPETITION

Classic - Injection - F1 - F2 - F600

Nous attendons 120 sides et le VVM 150 solos

Public apprécié si tout va bien

Optimark INSIDE SIBOOK AUTOMOTO FIRSTSTOP FSCC HP 2MAC MR SEB

EXPOSITION & BOURSE D'ÉCHANGE PROPOSÉES PAR les amis de la moto

EXPO-VENTE SUR LE PARKING DE LA SALLE PIERRE HERMAN

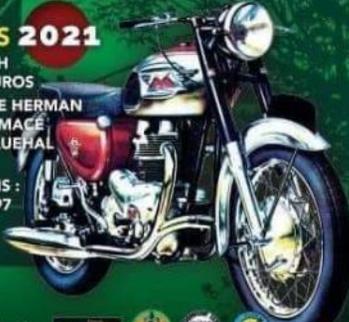
Vintage Moto Show

Wasquehal

21 MARS 2021
DE 10H A 18H
ENTRÉE 2 EUROS

SALLE PIERRE HERMAN
5 RUE JEAN MAGÉ
59290 WASQUEHAL

INFOS & INSCRIPTIONS :
06 62 45 71 97



Wasquehal

Hivernale des Ardechoilles 27 & 28 mars 2021

Concentration toutes motos
Lalouesc 07620 - 04 100€



Places Limitées pas d'inscriptions sur place

LES ARDECHOILLES 2021

Port du masque obligatoire

ardechoilles@gmail.com

Participez à la vie de votre magazine en envoyant un récit de voyage, un essai de votre side-car, partagez une balade ou un rassemblement, un jumbo, une hivernale,... Sidkar a besoin de vous pour enrichir ses pages et vous proposer toujours autant de pages chaque mois. Alors devenez rédacteur de votre magazine et envoyez vos articles et photos, ne vous inquiétez pas nous nous occupons de la mise en page et de l'orthographe. Pour envoyer vos articles une seule adresse : asfra@sfr.fr

Adhésion Abonnement ASF 2021

Merci de cocher la case correspondante

Tarifs

Adhésion (2 motocollants) + Abonnement à SIDKAR (PDF) 15 €

Adhésion du conjoint (même adresse) (2 motocollants) 15 €

Je soutiens l'ASF en versant la somme de €

Mode de règlement (cocher le mode utilisé) mandat - virement - chèque postal - chèque bancaire - espèces

Toute adhésion donne accès à la consultation de Sidkar depuis le site www.amicale-sidecariste.com

Tu seras informé de la prise en compte de ton adhésion et/ou abonnement par mail si tu indiques lisiblement ton adresse ci-dessous

Nom : Prénom :
Date de Naissance :
Adresse :
Code postal : Ville :
Pays :

Téléphone : Téléphone :
E-mail :
Moto (marque, modèle, année) :
Side : (marque, modèle) :
Première adhésion Renouvellement n° carte :
Membres d'un club affilié, pour profiter du tarif spécial, contactez le président de votre club

Nom conjoint : Prénom conjoint :
Date de Naissance :
Adresse :
Code postal : Ville :
Pays :

Téléphone : Téléphone :
E-mail :
Moto : (marque, modèle, année) :
Side : (marque, modèle) :
Première adhésion Renouvellement n° carte :

Bulletin à renvoyer à : ASF Geneviève CHEVALIER 30 rue Georges Maeder 38170 SEYSSINET-PARISSET

Règlement par chèque à l'ordre de l'Amicale Sidecariste de France

Nos amis étrangers peuvent payer, soit par mandat, soit par virement bancaire au numéro IBAN suivant :

FR76 30003 00650 00037268717 22 – Code BIC : SOGEFRPP

Membres d'un club affilié, pour profiter du tarif spécial, contactez le président de votre club

J'autorise (case à cocher) l'ASF à m'envoyer des informations

J'autorise l'A.S.F. à diffuser mes coordonnées personnelles dans l'annuaire interne de ses adhérents Oui Non

Fait à : le : Signature :

Signature (conjoint) :

« Les informations recueillies sont nécessaires pour votre adhésion. Elles font l'objet d'un traitement informatique et sont destinées au secrétariat de l'association. En application de l'article 6.1.a du règlement européen en matière de protection des données personnelles vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Si vous souhaitez exercer ce droit et obtenir communication des informations vous concernant, veuillez-vous adresser à amicalesidecariste@free.fr ». L'explication sur l'utilisation des données personnelles : site officiel <https://www.cnil.fr/fr/reglement-europeen-protection-donnees>