

ロードレース付録 1

スーパーバイク車両

チャレンジカップにおいてスーパーバイクの混走がある場合、以下の付録規則が適用される。

1 分野別仕様—スーパーバイク

スーパーバイク・モーターサイクルにはFIMの公認が必要とされる。モーターサイクルは、全ての要素に関してロードレース技術規則に明記されている「ロードレースの必要条件」を満たしていなくてはならない。

スーパーバイク・モーターサイクルの前後および側面からの外観形状（別記された場合を除く）は、原則として車両公認時（メーカー出荷時）のものと合致していなくてはならない。

2 スーパーバイク・クラス

スーパーバイク：

排気量	ストローク	最多気筒数
601cc~750cc	4ストローク	4気筒
601cc~900cc	4ストローク	3気筒
751cc~1000cc	4ストローク	2気筒

3 材質

フロントフォーク、ハンドルバー、スイングアーム・スピンドルおよびホイール・スピンドルの構造にチタニウムを使用することは禁止される。ホイール・スピンドルに関して、軽合金の使用も禁止される。

4 最低重量

- 4-1 スーパーバイク：最低重量は気筒数に関わらず162kgとする。
- 4-2 燃料タンクなしの状態、車両重量を検査する場合、最低重量より4kgの差し引きが認められる。
- 4-3 レース終了後の最終車検では、水冷車両の場合、車重検査の前にラジエーターに水を加えることができる。
- 4-4 レース終了後の車重検査では、車両の車重に1%の許容範囲が許可される。
- 4-5 ラジエーターに水を加えることを除いて、レース後のモーターサイクルはレースを終えたままの状態、規定車重に適合していなくてはならない。すべての車両車重は、燃料なしの状態とする。
- 4-6 レース終了後の車両検査において計測される重量は、レース終了時の状態で計測される。設定された車重はレース終了時のマシンの重量でなければならない。水、オイル、燃料、タイヤの変更等いかなるものもマシンに追加されてはならない。
- 4-7 練習走行及び予選時に、マシンの車両検査をピットレーンで受けるようライダーに要請が出されることもある。この場合、ライダー、チームは要請に従わなければならない。

5 ナンバープレートの色

- 5-1 スーパーバイクのナンバープレートの色は、下地が白で数字が黒とする。
- 5-2 PAL色番号：黒=9005、白=9010
- 5-3 ナンバーの明瞭度に関して議論が持ち上がった場合、車検長（またはテクニカルスチュワード）の決定を最終的なものとする。

6 キャブレションインストルメント（キャブレター、インジェクター等）

- 6-1 キャブレター、またはインジェクションシステムのインテークサイズに制限はしない。
- 6-2 オートバイ製造メーカーは公認された車両のキャブレションまたはエアークレックコントロールとは別に、レース専用として一機種に一個特別公認を受けることが出来る。

7 燃料

すべてのスーパーバイクエンジンは、最大鉛含有量0.013g/r（無鉛）と最大MON値89の通常の無鉛ガソリンで作動するものとする。

8 マシンの仕様

以下に明記されないすべてのアイテムは、公認車両として製造メーカーが製作した状態のままではなくてはならない。

- 8-1 **メインフレームボディ**
 - 8-1-1 メインフレームは公認車両として製造メーカーが製作した状態のままではなくてはならない。
 - 8-1-2 メインフレームには、ガゼット（補強板）またはチューブを追加するという変更のみ許可される。ガゼット（補強板）やチューブを取り除くことはできない。
 - 8-1-3 すべてのモーターサイクルには、メインフレームボディに車両識別番号が記されなくてはならない（シャシー・ナンバー）。
 - 8-1-4 リヤのサブフレームは、交換または改修してもよいが、材質は公認を受けたものと同じでなくてはならない。ペイントデザインに制限はない。
- 8-2 **フロントフォーク**
 - 8-2-1 フロントフォークは全体的に、または部分的に交換することができるが、公認車両に装着されたものと同じタイプとする（リーディング、テレスコピック、倒立等）。
 - 8-2-2 上と下のフォーククランプ（三又、フォーク・ブリッジ）は交換してもよいし、モディファイしてもよい。
 - 8-2-3 ステアリングダンパーを追加する、あるいはアフターマーケット・ダンパーと交換してもよい。
 - 8-2-4 ステアリングダンパーは、ステアリングロック制御デバイス（ステアリングストッパー）としての役割を果たしてはならない。
- 8-3 **リヤフォーク（スイングアーム）**
 - 8-3-1 リヤフォークは車両公認時に装着されているものから変更されてもよいし、交換されてもよい。カーボンファイバー、またはカーボンコンポジット材質は、車両公認時に装着

されている場合を除いて許可されない。

- 8-3-2 リヤホイールのドライブsprocketとローチェーンの間にはさまれないようにチェーンガード（シャーク・フィン）が取り付けられなければならない。リヤホイールスタンドブラケットは溶接又はボルトによってリヤフォークに取り付けることができる。
- 8-3-3 ブラケットは端が丸められていなければならない。ボルトオンの際のスクリューは突出してはならない。
- 8-4 **リヤサスペンションユニット**
- 8-4-1 リヤサスペンションユニットは変更及び、位置の移動をしてもよいが、同じシステムが採用されなくてはならない（すなわちデュアル、またはモノ）。
- 8-4-2 リンケージは、公認車両に装着されているものから改造・変更されてもよいし、別のものに変更されてもよい。
- 8-5 **ホイール**
- 8-5-1 ホイールとその関連部品は、車両公認時に装着されているものから改造又は、別の物に交換されてもよい。
- 8-5-2 カーボンファイバー、またはカーボンコンポジットホイールは、製造メーカーが公認車両にこのタイプのホイールを装着している場合を除いて許可されない。
- 8-5-3 ベアリング、シール、およびアクスルは車両公認時に装着されているものから改造、変更されてもよいし、別のものに交換されてもよい。
- 8-5-4 直径16インチ未満のホイールリムは許可されない。
- 8-5-5 フロントホイールリムの最大幅：4.00インチ
- 8-5-6 リヤホイールリムの最大幅：6.25インチ
- 8-6 **ブレーキ**
- 8-6-1 フロントマスターシリンダーは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-6-2 リヤマスターシリンダーは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-6-3 フロントキャリパーは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-6-4 リヤキャリパーは、公認車両に装着されているものから改造、又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-6-5 ブレーキパッド、またはブレーキシューは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-6-6 フロントまたはリヤ油圧ブレーキラインは変更されてもよい。ただしフロントブレーキラインの、左右のキャリパーへの分岐点は、ロアフォークブリッジよりも上に位置しなくてはならない。
- 8-6-7 ブレーキディスクは、モーターサイクルの車両公認時に装備されているものから変更または交換することができる。鉄素材のみがブレーキディスクに採用できる。ブレーキキャリパーへの特殊合金素材（例：アルミニウムベリリウム等）の使用は認められない。
- 8-7 **タイヤ**
- 8-7-1 タイヤは、公認車両に装備されているものから別のものに交換されてもよい。

- 8-7-2 タイヤウォーマーの使用が許可される。
- 8-8 **フットレスト／フットコントロール**
- 8-8-1 フットレスト／フットコントロールの位置は移動してもよい。
- 8-8-2 フットレスト／フットコントロールはリヤ・アクスルの前に設けなくてはならない。
- 8-8-3 フットレストはリジットにマウントされたものか、あるいは通常的位置に戻すデバイス（装置）を持ったホールディングタイプ（折りたたみ式）のものでなくてはならない。
- 8-8-4 フットレストの先端は、最低半径8mmの固いボール状（中空でない玉）でなくてはならない。
- 8-8-5 ホールディングタイプ（折りたたみ式）ではないスチール製フットレストの先端には、プラスチック、テフロン、あるいはそれと同等の材質でできた先端（プラグ）が固定されなくてはならない（最低半径8mm）。
- 8-9 **ハンドルバーとハンドコントロール**
- 8-9-1 ハンドルバー、ハンドコントロール、およびケーブルは公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-9-2 ハンドルバーには、エンジン・ストップ・スイッチ（キルスイッチ）を設けなくてはならない。
- 8-10 **フェアリング（カウリング、ウインドスクリーン含む全てのボディワーク）**
- 8-10-1 フェアリング、フェンダーおよびフェアリングは、原則としてメーカー出荷時の形状で車両公認時の形状に合致しなくてはならない。
- 8-10-2 ウインドスクリーンの交換は認められる。形状の変更も認められる。
- 8-10-3 フェアリングとエアボックスの間を結ぶエアダクトは車両公認時に装着されているものから改造されても交換されてもよい。
- 8-10-4 フェアリング下部は、エンジン破損または故障時に、そのエンジンに使用されるエンジン・オイルおよびエンジン・クーラント総量の最低半分（最低5ℓ）を保持できる構造でなくてはならない。フェアリング下部（オイル受け）の端部は、フェアリングの最下端から最低50mm以上、上になければならない。
- 8-10-5 フェアリング下部には、直径20mm（許容誤差+5mm）の水抜き用の孔を最少1個設けなければならない（孔は2個までとする）。この孔はドライ・コンディションの時には閉じられなくてはならず、競技監督がウェット・レース・コンディションだと宣言した時にのみ開かれなくてはならない。
- 8-10-6 ホイール交換用のエレベーター（スタンド）を採用するため、およびフレームやエンジンにプラスチック製プロテクティブ・コーンを装着するために、フェアリングへの最低限の変更が許可される。
- 8-10-7 オイルクーラーに導入するエアーの量を増大するために、フェアリングにドリルで孔を開けることが許可される。直径10mm以上の大きな孔はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆わなくてはならない。メッシュは周囲の材質にマッチするようにペイントされなくてはならない。
- 8-10-8 フロントフェンダーは、原則としてメーカー出荷時の形状で、車両公認時の形状に合致してなくてはならない。
- 8-10-9 冷却効率を上げるために、フロントフェンダーにドリルで孔を開けることが許可される。

チャレンジカップ選手権スーパーバイク技術仕様

直径10mm以上の大きな孔はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆わなくてはならない。メッシュは周囲の材質にマッチするようにペイントされなくてはならない。

- 8-10-10 リヤフェンダーは追加又は、取り外してもよい。
- 8-10-11 フロントフェンダー、リヤフェンダー、およびフェアリングの材質は、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
露出しているエッジ部分はすべて丸められなくてはならない。
- 8-11 **燃料タンク**
- 8-11-1 側面からオリジナルの外観形状が車両公認時のものに合致していれば、公認時のタンクを改造して最大容量を達成することが許可される。
- 8-11-2 タンクの各側の間にクロスオーバーラインを設けることが許可される（最大内径10mm）。
- 8-11-3 燃料タンクには防爆材（すなわちexplosafeなど）が完全に充填されなくてはならない。
- 8-11-4 タンクブリーザーパイプのついた燃料タンクには、適切な材質でできており、最低容量250ccのキャッチタンクに放出するノンリターン（戻らない）バルブが装備されなくてはならない。
- 8-11-5 燃料タンクフィルターキャップは、公認車両に装着されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-11-6 燃料キャップは、閉じられている状態では漏れない構造になっていなくてはならない。
- 8-11-7 さらに、どのような場合にも事故で開かないように保たれていなくてはならない。
- 8-11-8 プラクティスで使用されたものと同じサイズの燃料タンクがイベントの期間中ずっと使用されなくてはならない。
- 8-11-9 燃料タンク構造の材質は、公認車両に使用されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-11-10 カーボンファイバー、アラミドファイバー又はファイバークラス素材は燃料タンク構造の材質に認められない。
- 8-12 **シート及びシートカウル**
- 8-12-1 シートは、認証モーターサイクルに装備されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-12-2 シート周辺のリヤボディワークの上部分をシングルシートに改造することができる。
- 8-12-3 この場合シートカウルは、リヤゼッケンプレートと一体の構成になっていなくてはならない。前後および両側面からの外観形状は、原則として車両公認時のものと合致しなくてはならない。
- 8-12-4 シートカウル、またはリヤカウルは、正常な数字が表示できなくてはならない。
- 8-12-5 冷却効率を上げるためにシートカウル、またはリヤカウルにドリルで孔を開けることが許可される。10mm以上の大きな孔はメタルガーゼ、または目の細かいメッシュで覆わなくてはならない。メッシュは周囲の材質にマッチするようにペイントされなくてはならない。
- 8-12-6 露出しているエッジ部分はすべて丸められなくてはならない。
- 8-12-6 シートの構造の材質は、公認車両に使用されているものから改造、変更又は、別のものに交換されてもよい。
- 8-13 **ラジエーター／オイルクーラー**

- 8-13-1 オリジナルのラジエター、またはオイルクーラーは、公認車両に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-13-2 ラジエター、またはオイルクーラーを追加してもよい。
- 8-13-3 オイルクーラーはリヤフェンダーの上、またはそれ以上高い位置に設けられてはならない。
- 8-13-4 マシンの前、後ろ、および側面からの外観形状はラジエターまたはオイルクーラーを追加したあとでも、原則として車両公認時のものと合致してはならない。
- 8-14 **エアボックス**
- 8-14-1 エアボックスは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい（レース用スペシャルデザインが許可される）。
- 8-14-2 エアフィルターエレメントは取り外してもよい。
- 8-14-3 エアボックスはインダクションベルマウス（エアファンネル）とすべてのエンジンブリーザー・チューブの周囲を完全に密閉すること。エアはベルマウス・リップ（エアファンネルの縁）の一番低い位置より上からのみ吸気できるようにされなくてはならない。
- 8-14-4 キャブレーションインストルメントは、完全にエアボックスの中に収めることもできる。
- 8-14-5 エアボックスドレインは密閉されなくてはならない。
- 8-14-6 すべてのスーパーバイクモーターサイクルはクローズド・ブリーザー・システムが義務づけられる。オイルブリーザー・ラインはエアボックスに連結され、ここに放出されなくてはならない。
- 8-14-7 ブリーザー・システム（エアボックス+ブリーザーオイルコレクターボックス）は、ドレインパイプが詰まった時に、排出液を最低1000cc保持できるものとする。
- 8-15 **キャブレター**
- 8-15-1 キャブレーションインストルメントは公認車両に装備されたものとは異なる特別公認レーシングタイプに交換することができる。キャブレーションインストルメントの数は公認時のままとする。
- 8-15-2 キャブレーションインストルメントの研磨および軽量化は許可されない。
- 8-15-3 バタフライの交換、またはモディファイは禁止される。
- 8-15-4 キャブレタージェット、ニードル、およびスロットルバルブは別のものに交換されてもよい。
- 8-15-5 ベルマウス（エアファンネル）は、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-15-6 インテーク・マニフォールドの改造が認められる。
- 8-16 **フュエルインジェクションシステム**
- 8-16-1 スロットルボディは、車両公認時に装備されたものとは異なる特別公認レーシング・タイプに交換することができる。
- 8-16-2 キャブレーションインストルメントの数は公認時のままでなくてはならない。
- 8-16-3 キャブレーションインストルメントの研磨および軽量化は許可されない。
- 8-16-4 フュエルインジェクターは車両公認時に装着されたものとは異なる特別公認レーシング

タイプに交換することができる。

8-16-5 バタフライの交換、またはモディファイは禁止される。

8-16-6 フュエルインジェクション・マネージメント・コンピューターアッセンブリーおよびフラッシュRAMは変更することが出来る。

8-16-7 フュエルポンプとプレッシャー・レギュレーターはモディファイされてもよいし、改造、変更されてもよい。

8-17 燃料供給

8-17-1 フュエルラインは別なものに交換することができる。

8-17-2 フュエルベント・ラインは別なものに交換することができる。

8-17-3 フュエルフィルターを追加することができる。

8-17-4 フュエルコックは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

8-18 エンジン

8-18-1 公認時のエンジンデザインコンセプトを変更することはできない。

8-18-2 クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッド、およびギヤボックスハウジングの材質とキャスティングは公認時のものを用いる。クランクケース、シリンダー、シリンダーヘッドおよびギヤボックスハウジングの材質は溶接によってのみ追加され、機械加工でのみ削減できる。

8-18-3 カムドライブの方法は公認車両と同じでなくてはならないが、通常の販売ルートを通じてコンプリートキットが入手できる場合は例外とする。相当数のコンプリートキットが販売され、レーシングスペアパーツブックに記載されていなくてはならない。

8-18-4 バルブリテンションの方法は公認車両と同じでなくてはならない。(公認車両に装着されている場合を除いて、エアーバルブ・リテンション装置は許可されない)。

8-18-5 エンジン内部の動くパーツ、ギヤボックスパーツ、およびクラッチパーツは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。材質の変更も許可される(改造、変更が許可されていない特定の部分に含まれる部品を除く)。

8-18-6 キャブレションインストルメントを除くエンジンパーツの研磨と軽量化は許可される(改造、変更が許可されていない特定の部分に含まれる部品を除く)。

8-19 シリンダーヘッド

8-19-1 シリンダーヘッドは公認時のままでなくてはならない。改造は許可される。

8-19-2 シリンダーヘッドは公認時の材質とキャスティングが使用されなくてはならない。シリンダーヘッドの素材は溶接による追加および、機械加工による切削のみ許可される。

8-19-3 バルブ、ポート(インテークおよびエキゾースト)の数を含む吸排気システムは、公認時のままでなくてはならない。

8-19-4 通常、個人的な調整と考えられるガスフロー、シリンダーヘッド(燃焼室を含む)の修理のような、シリンダーヘッドのポーティング、研磨は許可される。

8-19-5 圧縮比は自由とする。

8-19-6 燃焼室はモディファイしてもよい。

8-19-7 バルブは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

- 8-19-8 バルブシートは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-19-9 バルブガイドは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-19-10 バルブスプリングは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-19-11 バルブリテーナーは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-20 **カムシャフト**
カムシャフトは、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別なものに交換されてもよい。
- 8-21 **カムスプロケット、またはカムギア**
カムスプロケット、またはカムギアは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-22 **クランクシャフト**
- 8-22-1 クランクシャフトは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-22-2 クランクシャフトのストロークは公認時のままでなくてはならない。
- 8-22-3 研磨または軽量化が許可される。
- 8-22-4 クランクシャフト、ロッド、およびピストンのバランス取りが許可される。
- 8-23 **オイルポンプおよびオイルライン**
- 8-23-1 オイルポンプ及びオイルラインは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-23-2 正圧のかかるオイル・ラインは、もし交換されるならば金属強化構造のもの又は、ネジ式のコネクターを持つものを使用しなくてはならない。
- 8-24 **コンロッド**
- 8-24-1 コンロッド（コネクティングロッド）は、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-24-2 カーボンコンポジット、またはカーボンファイバー材質は許可されない。
- 8-24-3 研磨または軽量化が許可される。
- 8-24-4 コンロッドのバランス取りが許可される。
- 8-25 **ピストン**
- 8-25-1 ピストンは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-25-2 ピストンのバランス取りが許可される。
- 8-25-3 研磨または軽量化が許可される。
- 8-26 **ピストンリング**
ピストンリングは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。
- 8-27 **ピストンピンとクリップ**

ピストンピンとクリップは、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別なものに交換されてもよい。

8-28 シリンダー

8-28-1 シリンダーは公認時の材質とキャスティングが使用されなくてはならない。

8-28-2 シリンダーの素材は溶接による追加、機械加工による切削のみ許可される。

8-28-3 スリーブまたはライナーの材質の変更は認められる。

8-28-4 表面加工は認められるが、ボアは公認時のままでなくてはならない。

8-29 クランクケース／ギヤボックスハウジング

8-29-1 クランクケースとギヤボックスハウジングには公認時の材質とキャスティングが使用されなくてはならない。

8-29-2 クランクケースとギヤボックス・ハウジングの素材は溶接による追加、機械加工による切削のみ許可される。

8-30 トランスミッション／ギヤボックス

8-30-1 すべてのトランスミッション／ギヤボックスレシオは自由とする。

8-30-2 プライマリーギヤレシオは自由とする。

8-30-3 ギヤの最大数は6速に制限される。

8-30-4 クイックシフトシステムのようなものをギヤボックス、またはセレクター機構に追加することが許可される。

8-30-5 カウンターシャフトスプロケット、リヤホイールスプロケット、チェーンピッチとチェーンサイズは変更できる。

8-31 クラッチ

8-31-1 クラッチスプリングは変更できる。

8-31-2 フリクションディスクとドライブディスクは変更できる。

8-31-3 クラッチタイプと作動方法は、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別のものに交換されてもよい。

8-32 イグニッション／エンジンコントロールシステム

8-32-1 イグニッション／エンジンコントロールシステムは、モディファイされてもよいし、交換されてもよい。

8-31-2 スパークプラグとプラグワイヤーは別なものに交換することができる。

8-33 ジェネレーター

ジェネレーター、電気式、手動式の始動装置（キックレバー、キックペダル、スタータークランクギヤ、スターターシャフト等）は、車両公認時に装備されているものから改造、変更されてもよいし、別なものに交換されてもよい。

8-34 エキゾーストシステム

エキゾーストパイプとサイレンサーは、車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

8-35 下記のアイテムは車両公認時に装備されているものから改造、変更又は、別なものに交換されてもよい。

8-35-1 潤滑油、ブレーキフルード、サスペンションフルード。

8-35-2 スパークプラグ、およびプラグキャップ。

- 8-35-3 インナーチューブ（装着される場合）またはインフレーションバルブ。
- 8-35-4 ホイールのバランスウェイト（取り外し、交換、追加）
- 8-35-5 いかなるブランドのベアリング（ボール、ローラー、テーパー、プレイン等）。
- 8-35-6 ファスナー（ナット、ボルト、スクリュウ類）
- 8-35-7 エレクトロニックデバイス、電気ケーブル、コネクタ、バッテリー、およびスイッチ
- 8-35-8 外部の表面加工、およびデカール
- 8-36 **下記のアイテムは取り外すことができる**
- 8-36-1 ライトとリフレクター
- 8-36-2 計器類と計器用ブラケットおよび関連ケーブル
- 8-36-3 ホーン
- 8-36-4 ナンバープレートブラケット
- 8-36-5 ツールボックス
- 8-36-6 タコメーター
- 8-36-7 スピードメーター（およびホイールスペーサー）
- 8-36-8 ラジエーターファンとワイヤー
- 8-36-9 パッセンジャー用フットレスト
- 8-36-10 パッセンジャー用グラブレール
- 8-36-11 チェーンガード
- 8-37 **下記のアイテムは変更されなくてはならない**
- 8-37-1 モーターサイクルには、始動しているエンジンおよび、その他のすべての電気部品を停止することのできる効果的なイグニッションキルスイッチ、またはボタンが、ハンドルバーの右あるいは左に設けられていなくてはならない（グリップを握った状態で手の届く距離になくてはならない）。
- 8-37-2 スロットルコントロールは手で握っていない時には自動的に閉じるものでなくてはならない。
- 8-37-3 電動フュエルポンプは、レースでの事故の際に自動的に作動する回路遮断システムを介していなくてはならない。
- 8-37-4 電動フュエルポンプの設計には、車検の時にテストできるように回路遮断のテスト機能が設けられていなくてはならない
- 8-37-5 セーフティバー、センタースタンド、およびサイドスタンドは取り外されなくてはならない（固定されたブラケットは、そのままであればならない）。
- 8-37-6 すべてのドレインプラグはワイヤーロックされなくてはならない。外部オイルフィルタースクリュウおよびオイルフィルターボルトでオイルキャビティ（オイルパン）に進入するものは、すべて安全にワイヤーロックされなくてはならない。
- 8-37-7 ブリーザーパイプ、またはオーバーフローパイプが装備される場合、排出はそのパイプの排気口からなされなくてはならない。公認時のクローズドシステムは維持されなくてはならず、大気へ排出することは禁止される。
- 8-37-8 オイルブリーザーパイプが装備される場合、排出は簡単に手の届く位置に設けられたキャッチタンクにされなくてはならない。
- 8-37-9 キャッチタンクは、レース前に空にされなくてはならない。

チャレンジカップ選手権スーパーバイク技術仕様

オイルクーラーは、リヤ・マッドガードの上、またはそれ以上高い位置に設けられてはならない。

8-37-10 キャッチタンクの最低サイズは、ギヤボックスブリーザーパイプの場合250cc、エンジンブリーザーパイプの場合500ccとする。

8-37-11 すべての4ストロークモーターサイクルには、クローズドブリーザーシステムが採用されなくてはならない。オイルブリーザーラインはエアボックスに連結され、これに排出されなくてはならない。

8-37-12 ヘッドライト、リヤライト、およびウインカーは取り外さなくてはならない。これらを外したあとの穴は、適切な材質で覆わなくてはならない

8-38 追加の装備

車両公認時にはない、追加の装備を設けることができる（すなわちデータ収集器具、コンピューター、記録機器等）。しかしながら、テレメトリーは守られなくてはならない。