

YAMAHA

商品ガイド

FZR250



限定版

90894-2KRG6

新たな走りの予感。誕生、クオーターFZR。



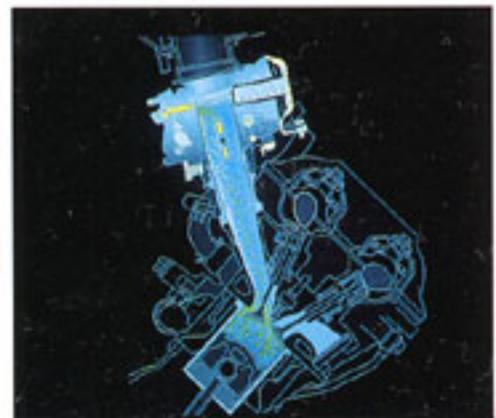
時の流れは、静かに、しかし急激なまでの勢いで流れています。
かつてモーターサイクルはパワーだけを競い合う時代がありました。
しかし、今、モーターサイクルに求められるものは、全てにわたる
トータルパフォーマンス。パワーだけでは、メカニズムだけでは、
多様化するユーザーのマインドを満たすことはできません。
このトータルパフォーマンスをライダーとマシンの親密な関係の上で
追求したヤマハ4ストロークマシンコンセプト・ジェネシス。
この思想を正統に受け継ぎ、クオーター・ピュアスポーツの新たなシー
ンを切り拓くFZR250の誕生です。
より深く、よりピュアに、人間の感性にここまで近づいたマシン。
ヤマハは“誰にでもやさしい高性能”を求め、4ストローク・クオーター
の原点を見詰め、このマシンへと辿り着きました。多くの可能性を
秘め、新次元の走りに挑むFZR250。もはや4ストローク・クオー
ターは、ここまで進化したのです。
このFZR250の最新情報を網羅した商品ガイド。市場動向、開発の意図、
セールスのヒント、テクニカルインフォメーション等を織り混ぜて
編集しました。みなさまの販売活動、あるいはサービス活動にお役
立てください。

1986年11月

ヤマハ発動機株式会社

FZR GENESIS

パワーユニットが、フレームが、足廻りだけが優れているのでは高性能とは呼べない。これらがより有機的に結びついてこそ、マン・マシン一体の高バランスは生まれる。すべてはモーターサイクルを愛するライダーのために。新次元のピュアスポーツFZR。



ジェネシスの証し、充填効率に優れたダウンドラフト吸入システム。



エンジン前傾化によりエキゾーストパイプの曲率を大きく取り、スムーズな排気を実現。

モーターサイクルにとって高性能とは何か。速さが、先進性だけが高性能ではありません。それは、人間の感性にダイレクトに応えるものでなくてはなりません。しかも、誰もが手にできる高性能でなくてはならないのです。そのためにライダーを軸とした新しいマシン設計思想が生まれました。それがジェネシスです。この思想を貫き、世界のサーキットで蓄積したテクノロジーをフィードバックして、モーターサイクルに正常進化を遂げさせたFZR。

単にパワーやテクノロジーを競うマシン達とは次元を異にし、マシントータルでのパフォーマンスを徹底追求。エンジン、フレーム、サスペンション、タイヤ……など、マシンを構成するバーツの一つ一つがそれぞれ個別に機能するのではなく、一体となって機能する。モーターサイクルの基本動作である「走る、曲がる、止まる」という動作をライダーが高次元で引き出せる。

FZRはもはやこれらの動作をレーサーレベルで達成しました。このようにマシン自体が高次元でバランスすることで、FZRはマン・マシン一体の走りを可能にしているのです。

“誰もが手にすることのできる高性能。”この高性能を備えたマシンこそがFZRの名にふさわしいのです。

FZRシリーズの頂点を極めるフラッグシップFZR1000(輸出モデル)。

’86年に市場投入され、圧倒的な支持を受け続けるFZR400。そして今回新たに投入されるFZR250。

この3台のマシンにはヤマハ4ストロークテクノロジーの全てと、レーシングマシン達の熱い血が流れています。



FZR1000(輸出モデル)

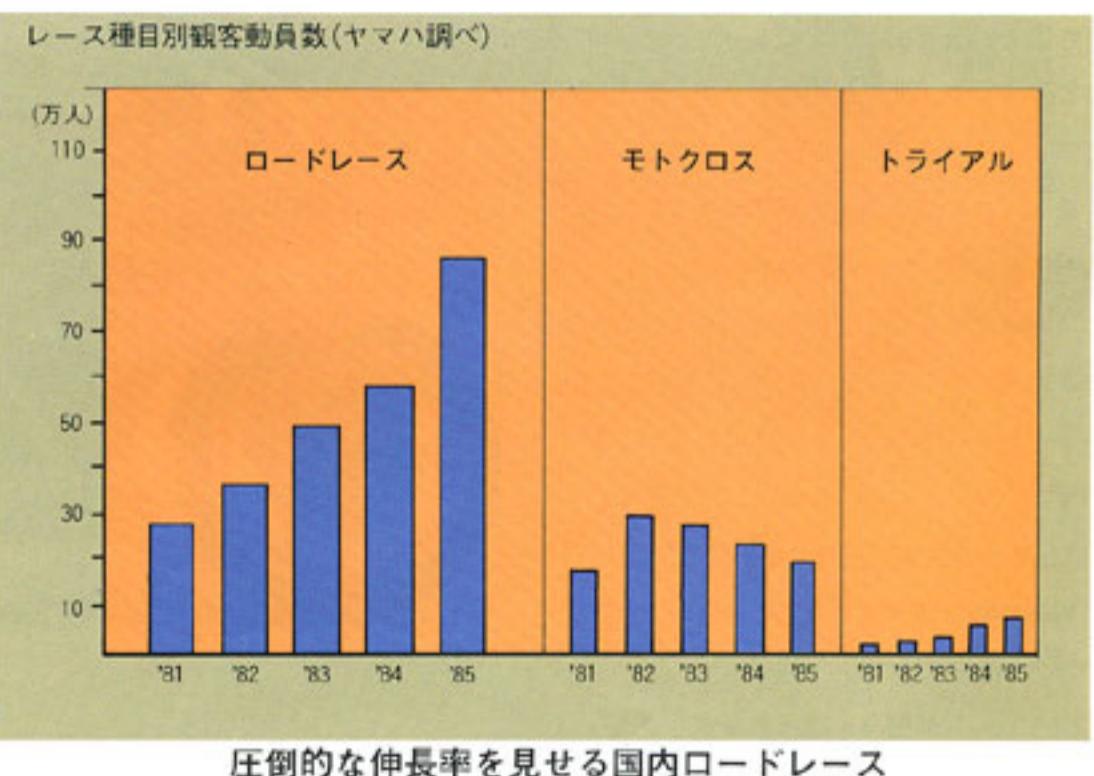
- 水冷45°前傾DOHC5バルブ・989cc
- ボア×ストローク/75×56mm・135PS/10000r.p.m.
- 10.2kg-m/8500r.p.m・車重/229kg(装備)



FZR400

- 水冷45°前傾DOHC4バルブ・399cc
- ボア×ストローク/56×40.5mm・59PS/12000r.p.m
- 3.9kg-m/9500r.p.m・車重/181kg(装備)

とどまるところを知らないロードレース人気。



◆日本のエースライダー平 忠彦。世界の檻舞台で堂々のV。世界の平を目指し、国内レースは益々盛況へ。

世界の走りが身近になった。——世界のトップライダー続々登場。

これまで日本で行われていた世界選手権レースは鈴鹿8時間耐久レースだけでしたが、ロードレース人気が高まるにつれ、日本でも世界の第一線級ライダーの熱い走りを身近に見る機会が増えています。さらに'87年からは、世界選手権グランプリレースやTTフォーミュラレースなどの国際格式レースの開催が決定されており、ロードレース人気は今後も益々高まると予想されます。このようなロードレース人気の高まりとともに、レーサーレプリカモデルの存在価値は一層向上し、市場も安定する方向にあります。これはロードレースの観戦に訪れるファンのマシンのほとんどをレーサーレプリカモデルが占めていることからも推測できます。



'87年に日本で行われる世界選手権

- 世界選手権 日本グランプリ(第1戦) '87.3.29 鈴鹿
- 世界選手権 鈴鹿8時間耐久レース(第3戦) '87.7.26 鈴鹿
- TT・フォーミュラ世界選手権(第9戦) '87.8.30 SUGO



そして今、レーシーはスタンダードへ。

'83年にレーサーレプリカモデルが市場に投入されて以来、その販売台数はロードレース人気と相まって着実に伸長しています。レーシーモデルは市場導入期には、どちらかと言えばスタイル優先的に受け入れられていましたが、そのポテンシャルの高さ、先進的なスタイリング、クオリティーの高さなどがユーザーのライフスタイルと合致して、単なるブームとしてではなく、モーターサイクルのスタンダードとして完全に定着しているようです。今日では、特にヤングユーザーの間で、“モーターサイクル＝レーサーレプリカ”という公式ができあがっているようです。

このような市場に新たに投入されるピュアスポーツFZR250。そのパフォーマンス、スタイリング、ドライバビリティーゆえに、より多くのライダーの心を捉え、今後も益々この市場を伸ばす中心的な役割を担うものと考えられます。

人気投票でもレプリカモデルが各クラス、トップを独占!!

業界で人気のあるオートバイ誌の'86年度人気モデルは、その上位をレーサーレプリカモデルが占めています。これはレーサーレプリカモデルが市場で完全に定着したことと、先のロードレース人気とが相まって、レーシーマシンに憧れを抱くユーザーが増えたといえましょう。このように今後もレーシーブームは衰えることなく続くものと思われます。

オートバイ誌人気投票(各クラス1位のみ)

クラス	車名
750cc	GSX-R750(R)
400cc	FZR400
250cc	TZR250
125cc	RZ125
50cc	YSR50

ここに4ストローク・クオーターの概念が一新される。

時代が求める高性能マシンとは何か。
そこには必然的にFZR250の姿があったのです。

モーターサイクルの本質をレーシングシーンで磨き上げたFZR。レースという極限下での可能性への挑戦がオープンロードにもたらした功績には大きいものがあります。ヤマハ4ストローク・レーシングマシン達の血筋を引くFZR250。今ここに4ストローク・クオーターの概念が一新されようとしています。



既に定評のジェネシスのポテンシャル

4ストローク・クオーター、ジェネシス直系エンジンのポテンシャルの高さ、信頼性の確かさは既にFZ250フェーザーで実証されています。FZR250はこのハイボテンシャルエンジンに、更なる磨きを掛け、操安性の追求、ブレーキ性能の向上、足廻りの味つけなどを中心に全てを徹底して見直し、マシン全体のレベルアップとクオリティを向上。よりスバルタンなマシンとして完成しました。



FZR250 シルキーホワイト

誰もが手にすることのできる高性能

FZR250には、YZF400、YZF750など、一連のヤマハ4ストロークレーサーのノウハウが随所に生かされています。

ヤマハ・4ストローク・レーシングマシンの血統—FZR250

レーサー。その最高速度は僅に250km/hを越え、過酷なブレーキングやシフトダウンが幾度となく繰返される極限下で、その優劣が競われるマシン達。このようなコンペティティブな場から生まれるレーシング

います。レーシーマシンがむしろスタンダードとして定着した今日、レーサーにしか望むことのできなかったハイボテンシャルは、今、4ストローククオーターにも実現されたのです。

マシンは、パワーやレスポンスもしかりですが何よりもトータルバランスを重視しています。このようにレーサーは、メカニズム、耐久性、安全性、信頼性、操安性、その全てが最高レベルでバランスされたマシンと言えるでしょう。このエッセンスを引き継いだFZR250。

より深くよりピュアな走りを求めて、生まれた新次元のマシンです。パワーだけの、スタイルだけのレーシーマシンとは確実に一線を画するヤマハ4ストロークピュアスポーツ・クオーターFZR。この走りは全てのライダーのために…。

シックなカラーを加え、FZRの新たなシーンが広がります

レーシーモデルが一般化した今日、より幅広いカスタマーのニーズに応えるべく、従来のシルキーホワイ

ト色に加え、シックでアダルトな感性をアピールするシャイニーブラックの車体色を設定。レーシーイメージをアピールする従来カラーとは相対的にシックなブラックカラーがFZR250の流麗なフォルムをより一層引き締めます。2色のカラーバリエーションを持つFZRは、あらゆるシーンにマッチする高感度なマシンとして新たな市場を拡大します。



FZR250 シャイニーブラック

これがクオーターFZRだ。

走ることにあくまでこだわり続け、全てにわたる高次元バランスを手にしたFZR250。ヤマハ・4ストロークマシンコンセプト“ジェネシス”を貫き通したそのメカニズムにはサーキットの熱い血が通う。レーサーに徹した圧倒的な存在感。まるで自分のからだの一部分のように扱える操縦性。全てはマン・マシン一体のために。4ストローククオーターの新たな可能性が見えてきた。そう、これがクオーターFZRだ。



■ジェネシス思想直系パワーユニット

FZR250のパワーユニットは、前傾45°インライン4DOHC水冷16バルブエンジン。最高出力45PS/14500rpm。最大トルク2.5kg-m/11500rpm。圧縮比：12.0。レッドゾーン17000rpm以上という卓越したパフォーマンスを発揮する。従来エンジンよりも実用域でのトルク特性を向上させつつ、さらに高回転、高出力を追求した扱い易いパワーユニット。

■大容量エアクリーナー

エアクリーナーはエンジン上方のフェルタンクカバー内にセット。吸気を上から下への流れで効率良くシリンダへ送込むダウンドロフトなレイアウトを採用。しかもシリンダへと続く吸気系をストレートにレイアウトし、エアクリーナの大容量化とが相まって吸入効率の拡大に寄与している。

■低重心フェルタンク

FZRのフェルタンクはタンクカバー内の後方にセットしたインナータンク方式を採用。容量は12ℓ。これによりエアクリーナの大容量化と低重心・マスの集中化を促進。操縦性に影響を与える燃料の減少による重心の変動を最少限に抑えている。

■確実な点火時期特性を発揮するデジタルイグナイタ

エンジンの要求する点火時期により近づけるためにデジタル制御により点火時期をコントロール。あらゆる回転域で理想的な点火時期が得られる。

■F.A.I(フレッシュ・エア・インテーク)

レーサーYZF750などに採用し優れた吸入特性を発揮しているF.A.I(フレッシュ・エア・インテーク)を市販車に初めて採用。常に新鮮でクールなエアをエアクリーナへ送込む。(NEWフィーチャー)

■4into1マフラー

排気システムにはエンジン前傾化のメリットを生かし、曲率の大きな4into1マフラーを採用。排気脈動効果とが相まって優れた排気効率を実現。また、エキゾーストサウンド、外観ともにレーサーイメージを追求し、FZRの名にふさわしい仕上りとなっている。

■角型断面高張力鋼管ワイドフレーム

軽量・高剛性のコンパクトな角型鋼管ワイドフレームを採用。シンプルなフレームワークにより、シャープかつニュートラルな操縦性を引出している。

■対向ピストン型4ポットキャリバ装着 フロントブレーキ

YZRと同サイズのφ320の大径ディスクローターを対向ピストン型4ポットキャリバで強力に締付ける。ディスクローターはレーシングマシン同様にフローティングマウントされ、過酷なブレーキング時のローターの熱変形を抑え、常にバットに対して適正な位置を維持。また良好なタッチフィーリングも提供する。



前傾45°インライン4
DOHC16バルブ
ジェネシス直系エンジン



φ320大径
フローティング
ディスクブレーキ

FZR250



■対向ピストン型2ポットキャリバ装着
リヤブレーキ
リヤには確実な制動力と優れたコントロール特性を発揮するφ210のディスクブレーキを装着。

■バンク角51°

■より乗り易く、750mmの低シート高

■アルミ鋳造セバレートハンドル

■17インチ中空スポートキャストホイール & タイヤ

ホイール&タイヤとも前後に17インチを採用。マシントータルでの造り込みによりシャープなハンドリングと操縦安定性を両立。ホイールは中空スポートキャストホイールを採用し、バネ下重量の軽減に寄与している。また、グリップ限界の高いタイヤを採用。優れたコントローラビリティを備える。

■リンク式モノクロスサスペンション

常に走行状況に最適なクッション性を発揮するライジング特性を備えたヤマハ独創のリンク式モノクロスサス。クッションユニットは、安定した減衰力を保つド・カルボンタイプで、7段のイニシャルアジャスター機能を備える。スイングアームには、軽量・高剛性の角型断面高張力鋼管を採用。バネ下重量の軽減により軽快なフットワークを実現。

■レーサー風セバレート式タンデムシート
シートホールドに優れ、長時間走行でも疲れないセバレートシートを採用。リヤシートにはキーロック付のワンタッチで取外しができる便利な小物入れを装備。

■アルミフートレスト

フロントフートレスト、およびリヤフートレストブラケットはアルミ製を採用。クオリティーの高さが伺える。

■フルフェアリング

4ストローク、クラス初の本格的フルフェアリングを装着。スバルタンなイメージと同時に、ライダーの疲労軽減や空力抵抗の減少に効果を発揮する。

■丸型デュアルハロゲンヘッドライト

レーザーな丸型35/35Wのヘッドライトをデュアル装着。

■フロントビルトオンフラッシュ

■ブッシュキャンセルフラッシュ

■エアロタイプミラー



サーキットを呼吸するFZR。 新次元の走りに向け、 4ストローク・クオーターの 新たな可能性に挑み続ける。

モーターサイクルに魅せられて以来、いくつのコーナーを擦り抜けたことだろう。心はその都度新鮮だった。そして今、新たな感動を手にしている。

クオーターFZR。どうしたらマシンはここまで進化できるのか。

ヤマハ・レーシングマシン達の血統、ピュアスポーツ。ここに4ストローク・クオーターの新たな原点が生まれた。

FZRはサーキットが生んだ高純度マシン

4ストローク・クオーター初のフルフェアリングを装着したFZR250のスタイリングは、そのままレーサーを思わせるほど美しく、スバルタン。このフルフェアリングの内側にはヤマハ4ストロークレーサーのノウハウがふんだんに折込まれたジェネシス思想直系のパワーユニットを搭載しています。低速回転域から高速回転域まで、ストレスなく回る実用性と多くの可能性を備えたエンジンです。フレームには、高剛性角型断面高張力鋼管ワイドフレームを採用。足廻りはヤマハ伝統のリンク式モノクロスサスをリファイン。ブレーキ系統ではフロントにフローティングマウントされた大径ディスクローターを対向ピストン型4ボットキャリバが強力に抱き付ける。などなど、この他FZR250はサーキットか



ロードレース人気を支える レーサーレプリカ

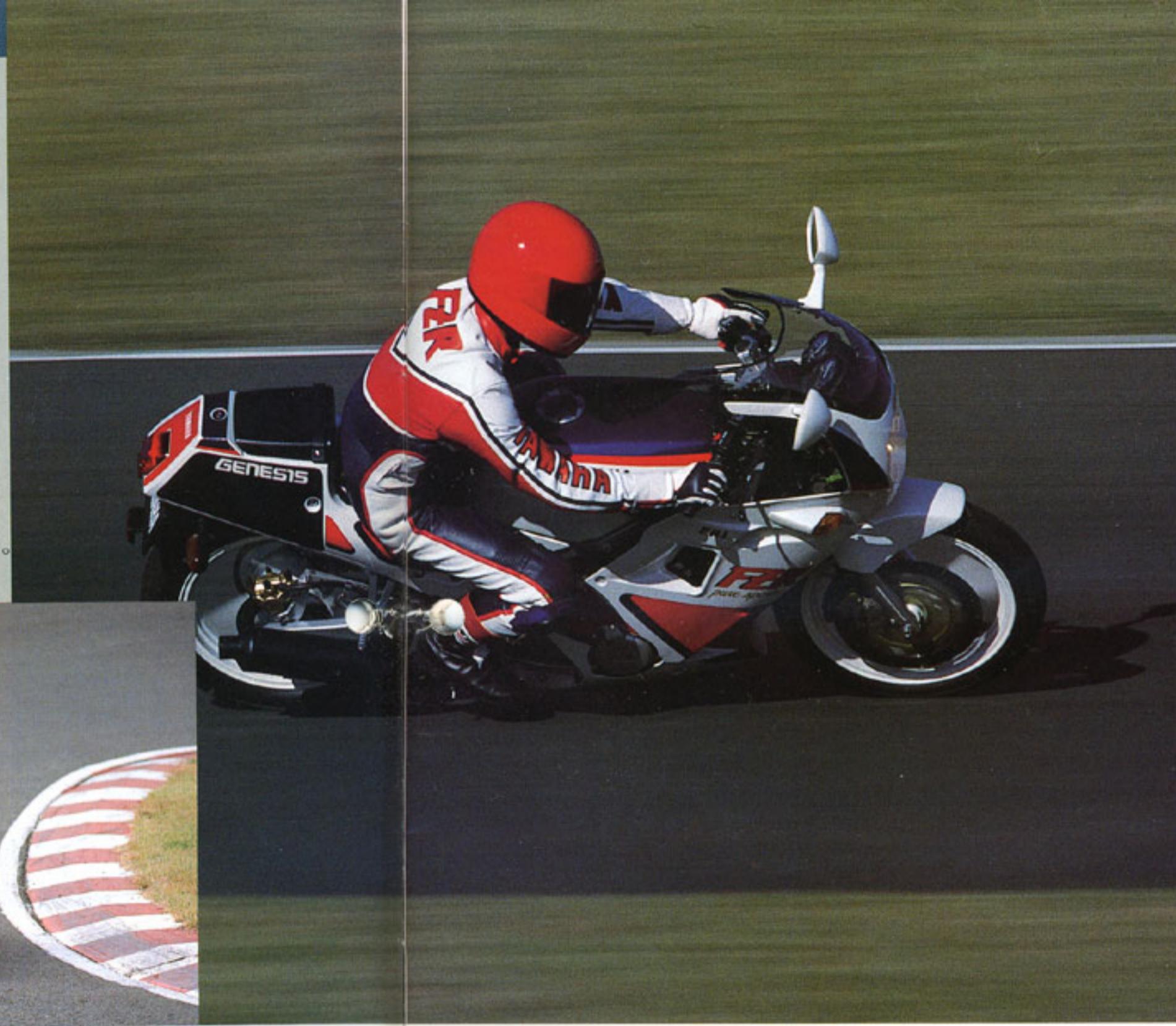
今日のロードレースブームのきっかけの一つが、FZRなどに代表される市販高性能マシンの登場です。従来は非常に高価で一部



らフィードバックされたテクノロジーを満載。メカニズムやテイストにこだわるライダーの期待にも十分なまでに応えるマシンです。

の限られたライダーにしか楽しむことができなかったロードレースも、'86年からのレースレギュレーションの変更に伴い、SPLレース(スポーツ・プロダクション・フォーミュラレース)などの新しいカテゴリーが誕生。市販車のわずかな改造で、誰もが気軽にレースを楽しめるようになりました大きな大会では、予選が何と15組以上にも上るほどの過熱振り。それだけレースが身近になったといえます。こうしたレースを実際に体験しているライダー、あるいはレースファンのマシンの選択基準はあくまでも本物指向。それはレースのような過酷な状況では見せ掛けのスタイルやテクノロジーが通用しないことを誰よりも知っているからです。

こんな厳しい基準にも応えるFZR。本物の走り、本物のクオリティーを手にしたマシンだからこそ彼等の心を熱くするのです。



マシンを引きしめるシングルシートカウルに、レーサーイメージのアルミ・デザインボルトを組合せ、オリジナリティを主張。

① シートカウル No.2KR-W0771-00-NA
(ブラック)

No.2KR-W0771-00-UY
(ホワイト/レッド用)
¥9,800

② シートボルト No.2AL-W0728-00
¥1,200



点検やメンテナンスには欠くことのできないレーシングスタンド。FZRには愛をもって接してほしい。

レーシングスタンド
No.1HX-W0780-00
¥6,500

一度は夢見る サーキットラン

FZR250は、全身にスポーツマインドをまとったピュアスポーツ。そのユーザーは、レースやサーキットの情報に非常に敏感です。また、レースへの参加までは考えていのもの、一度いいからサーキットを走ってみたい、と願うライダーも多いはず。このようなライダーの夢をかなえてくれるのが、各地のサーキットで開催されるYRSサーキットラン。よりFZRを楽しんでいたくためにもテクニックの再確認は大切なステップです。そのための近道がYRS(ヤマハ・ライディング・スクール)です。国際A級ライダーやヤマハインストラクターが理論と実技を徹底指導。楽しみながらモーターサイクルの基礎や、テクニックを磨くこ





**地球が相手だ!!
仲間同士でレツ・イエス。**



地球とオートバイを相手に思いっきり遊びたい。そんなビッグなクラブが、YESS(=イエス: YAMAHA EARTHLY SPORTS STAFF)です。モーターサイクルが与えてくれる限り無く大きな遊びの世界を、より積極的に楽しむために、最新モーターサイクルの情報提供やレース、ツーリングなどのたのしいイベントや催しを企画しましょう。YESSの活動は、ユーザーとの円滑なコミュニケーション作りや用品の販売などにも直接結び付き、ユーザーの定着率の向上や、来店チャンスの増進にもなります。また、顧客管理も容易にでき、販売店さまとユーザーが一つになったコミュニケーションの輪が広がります。

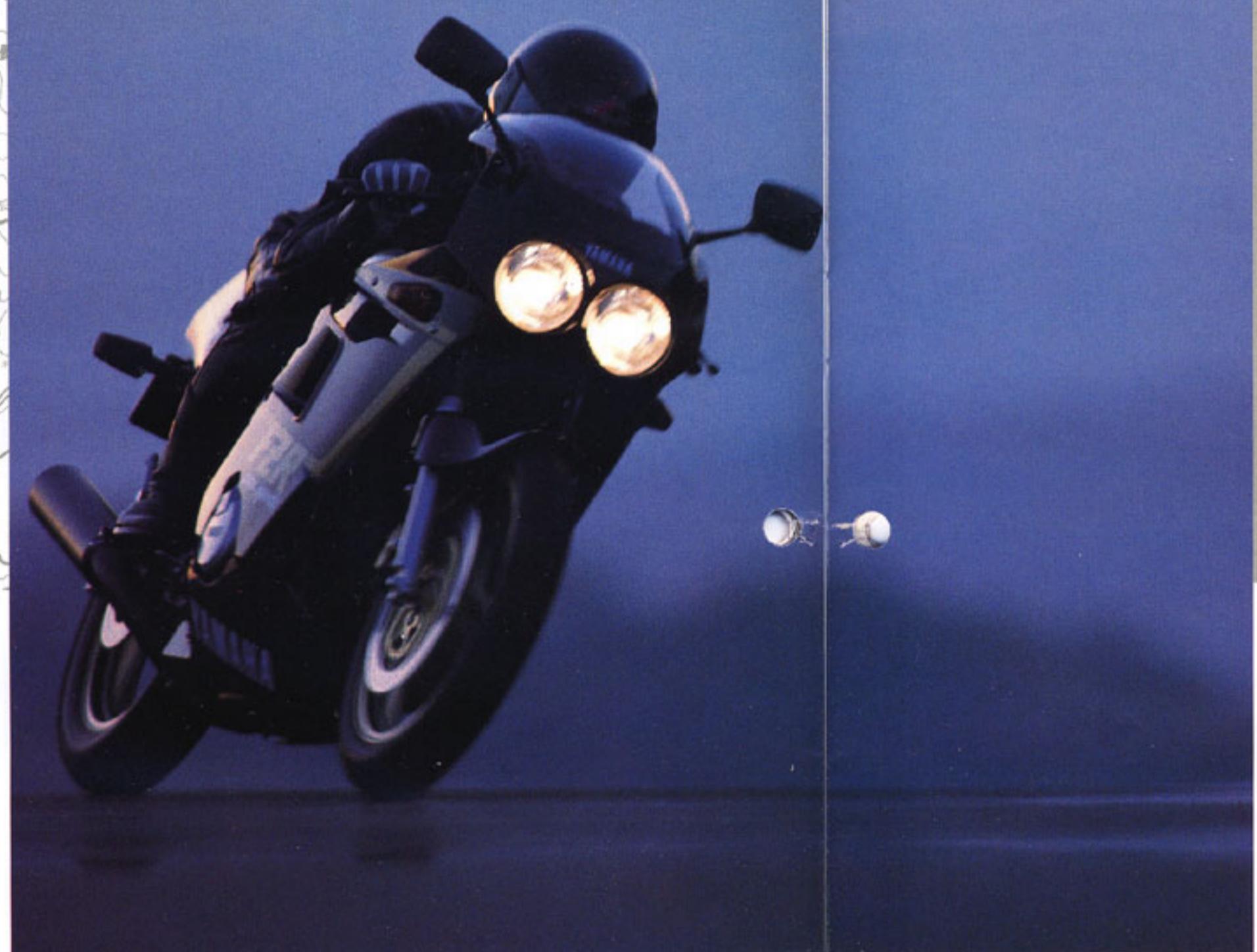
ファンライディングには、 高バランス・マシンが 不可欠です

ファンライディングを楽しむライダーが求めるマシンは、全てにわたる高バランスが要求されます。単に速いとか、カッコイイだけではマシン選びません。勿論これらも重要ですが、彼等が求めるものは、やはり走りの、操ることの喜びです。A地点からB地点までを移動するトランスポーターとしてではなく、ワインディングロードを自在に駆け巡り、語り合うことのできるマシン。そんなマシンを彼等は求めています。こんな条件を満たすFZR250“操ることの喜びを、マン・マシン一体の走り

を伝えたい”このジェネシスの思想から生まれたマシンだからこそファンライディングにふさわしいのです。

アウトドアにはおいしい 情報があります

ふらっと何気なく走りだし、いつの間にかこんな所まで。モーターサイクルに跨るライダーなら誰もが経験する一場面です。目的のないこうした走りも楽しいのですが、きちんと計画を立てたツーリングには、また違った味わいがあります。そんな彼等の素適な情報の発



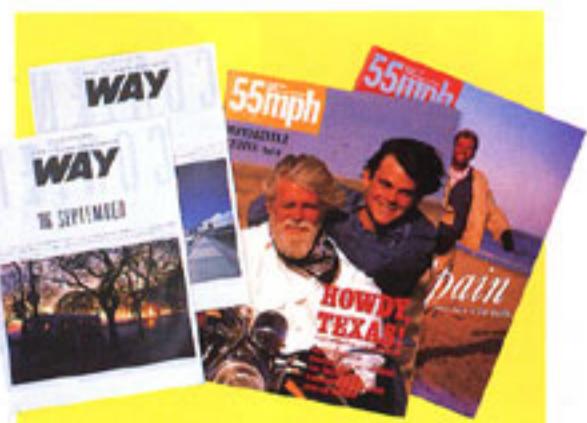
**より深く、よりピュアな走りを求める
ファンライディング。
クオーターFZRは、
ジェネシスの思想のもと、ライダーと
マシンをここまで近づけた。**

ワインディングロードを自在にトリップする。ライダーの心の昂りを反映してベースは自ずと早まってゆく。例えばコーナー。思いのままのトレースラインを描き、流れる景色とマシン、そしてライダーが一体に駆け抜ける。

これはライダーとマシンの絶対的な信頼があってこそ完成する。そのレスポンスはまさにリアル。これがジェネシス。これがFZRの走りだ。



信基地としてお店を活用してはいかがでしょう。ツーリングに関するいろいろな情報を集めたり、クラブを組織してみるのも一考です。「あそこにいけば楽しいよ。」そんな声を掛けてもらえる店造りに取組んでみましょう。なぜならアウトドアには情



報が一杯。情報の交通整理にお店が一役かってみるのもいいですね。

ツーリング派は仲間が一杯

一人でツーリングを、というライダーもありますが、彼等の大半は仲間と一緒にツーリングを



するケースが多いもの。だからこそクチコミで販路が拡大できるのがこの種のユーザーの特徴です。特にビギナーライダーには親切なアドバイスが一番。固定客化を図るためにも、商品と一緒に安心と満足をお届けしましょう。

4ストローク・クオーターは今
ハイポテンシャル、ハイレスポンスを得て
さらなる高まりへ、その一歩をした。
全身にわたる高性能、FZR250。

時間がまるで停止してしまったような錯覚を、ふと覚える午後。
遠くから響くエキゾーストサウンドに
いま走ったばかりのワインディングロードを思い描く。
音が1オクターブ、高くなった。張り詰める空気が心地良い。
ライダーとマシンが限り無く一つになる瞬間、
自分だけの時間を手にすることを知った。
クオーターFZR。これからこのマシンを駆る。

彼等は本物を見抜く“眼” を持っています

シティ派ライダーはモーターサイクルに精通していて、さながらバイク博士。お気に入りのバイク雑誌には必ず目を通します。それだけ彼等がものを選ぶ、バイクを決める、などという場合には大変厳しい選択眼を持っています。注文もかなり複雑です。そんな彼等好みにもマッチする1台。それがFZR250なのです。時代のトレンドを読み、一步先行くクルマ造りを実践したFZR。自分の価値感を持った彼等もこのマシンなら絶対大満足!!

なんといっても彼等は 目立ちたがり屋

とっても個性的な彼等だから、自己主張には余念がありません。持物や行動にも、ちょっとしたことにもこだわります。しかも人とは違ったものを。とにかく目立ちたがり屋の傾向です。自分をいかにPRするかちゃんとコツを心得ているんですね。そん



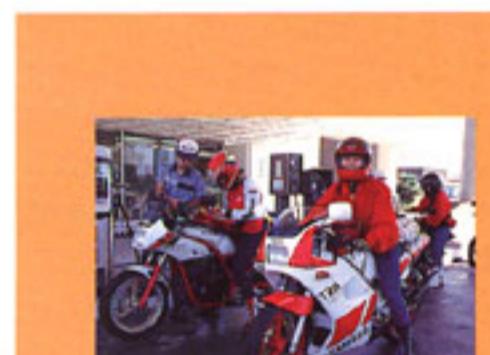
この写真はオプション装着車。シートカウル、レーシングスタンド、シートボルトはオプションです。



な彼等にFZRをPRするとなると、やはり彼等の感性を取り入れなくてはなりません。ヤング向け的一般誌などにも、たまには目を通してみましょう。バイク雑誌とは一味違ったセールス・ヒントがこのへんに潜んでいるかも知れません。個性には個性で対抗。おしゃれ心を持ったライダーにもこれで安心です。

レディースライダー急上昇

最近二輪免許の取得者に女性の占める割合が急増しています。ちょっと昔なら、女の子がオートバイなんてと、冷たい目で見られていたのですが、そこは時代の流れ、女性も益々活発になっています。彼女達が



不安を胸に秘めている様子。こんな彼女達にはFZRの試乗が一番。4ストローク・クオーター、ジェネシス思想のマシンの乗りやすさ、先進のスタイリングをその目で、カラダでシッカリ受止めてもらいましょう。



ウェアやヘルメットはファッション性ばかりでなく、安全性や機能性を重視したものを見たい。



まず、トップライダーのライディングギヤを参考にしましょう。

- ① オンロードを駆る正統派ライダーはライディングギアに厳しく、きちんとした格好をしています。
- ② しっかりした装具を着けていれば最少限のダメージで済みますが、ラフなスタイルでの乗車では、避けられるはずのケガも起きたとも限りません。
- ③ 格好を見ればそのライダーのテクニックや経験が分ってしまいます。ベテラン、あるいは正統派と呼ばれるライダーは長年の経験から、モーターサイクルの楽しさと同時に危険も十分に心得ているためにそれだけ装具には慎重です。

セフティ
ライディング

時代のトレンドに
マッチした
FZR250

FZR250に
乗る人も乗りたい人も、
走り大好き人間

ライディングギアも
マシンに見合った
高性能アイテムを



● レーシングスーツ
ライダーが身を包むレーシングスーツは、自分をアピールすることも大切ですが、ライディングの妨げにならないものを。また転倒時にからだを十分に保護するものを選びましょう。素材は皮、または皮に準ずる強度を持ったものを。種類や製法、皮の厚さ、パットの材質などはさまざまですが、目的に合ったものを選ぶようにしましょう。



YL-327 ヤマハレーシングスーツ
¥174,000
カラー/レッド&ホワイト、サックス&ホワイト
サイズ/M/L/LL



◆ レースで使用できるヘルメット
JIS-T8133-1982-C型
JIS-T8133-2種以上のもの
スネル1980年規格の合格品
MFJ公認ヘルメット

● ヘルメット
ライダーの大切な頭部を保護するヘルメットは、ただ被れば良いというものではありません。たとえ気に入ったデザインでも、サイズが大きすぎれば振動や風圧で視界を妨げることになります。また、窮屈すぎれば疲労の原因になります。どちらの場合もヘルメット本来の機能は果たしません。ヘルメットはフィット性を第一に考えるようしましょう。

ロードレースではジェット型やオワン型のヘルメットは使用できません。フルフェースタイプのものを使用しましょう。帽体やあごヒモなど、強度により種類が異なります。種類についてはヘルメットの内側に表示されていますのでしっかりチェックしましょう。



JIS規格、MFJ公認
ケブラー+FRP積層構造
ジオラマRS-1
(ホワイト/レッド)
¥29,800
No.M/90791-1111M
L/90791-1111L
ジオラマRS-3
(ブラック/レッド)
¥29,800
No.M/90791-1114M
L/90791-1114L

● アンダーウエア
レーシングスーツの下に着るアンダーウエアは吸湿性に富み、ムレないものを。合成繊維のものは万一の転倒時に溶けた激しいヤケドを負う原因になりますので避けましょう。

● ライディングブーツ
確実なペダルワークのためにライディングブーツは、靴底の耐油性に優れたものを選びましょう。高さは25~26cm程度が最適。万一の転倒を考慮して牛皮製で厚さ1.2mm以上のものを。ファスナーはナイロン製のものが安全です。



YL-323 ヤマハレーシングスーツ
¥158,000
カラー/ホワイト&レッド、レッド&ホワイト、ホワイト&ブルー
サイズ/M/L/LL



YL-510 ヤマハレーシンググローブGR-2
¥11,800 カラー/ブラック&レッド、レッド&ブラック
サックス&ネイビー サイズ/M/L

● スライディングパット
レースなどで使用するスライディングパットは、ヒザの形状にあったものを選びましょう。材質は皮やプラスチックが主流です。

