

■二輪車販売の実務と情報

ヤマハニュース

12

YAMAHA NEWS NO.126 '73 DEC.



特集

第20回★東京モーターショー

ずらり新型!! トレールシリーズ 4車種登場

いよ 新発売!! ヤマハトライアルTY250J

★近日発売のモデルも多数出品で人気いちばん



トレール杯争奪モトクロス選手権シリーズ

ご協力ありがとうございました。

全国を11ブロックに分けて熱戦を展開、健全なモータースポーツの世界を広げて新しい市場を開拓してきましたTCMS＝トレール杯争奪モトクロス選手権シリーズも予定どおり全スケジュールを終了、各地に新しいスポーツレジャーを定着させて好評を得ました。

ご協力いただきましたフレンド店のみなさま、レース関係者のみなさま、ライダーのみなさまに厚くお礼申し上げます。

なお、ブロック別成績については追って本誌上において発表いたします。

来シーズンのTCMSも、YG SFを頂点にまたはなばなしいスタートが約束されています。どうぞよろしくお引立てください。

折から師走、何かとお忙がしいことと存じます。お身体にはお気をつけくださいます。本年最後の商戦にご活躍ください。

ありがとうございました——

●ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新井2500番地 ☎(05383)(2)1111(大代)

●北海道ヤマハ

〒063 札幌市西区24軒1条7丁目35 ☎(011)(64)2711

●仙台支店

〒983 仙台市日の出町3丁目8-36 ☎(0222)(94)6121-6

●東京支店

〒104 東京都中央区銀座8丁目9-13銀座オリエントビル ☎(03)(572)2021

●名古屋支店

〒462 名古屋市北区社本通2丁目34 ☎(052)(913)2121

●大阪支店

〒550 大阪市西区北堀江通4の27 ☎(06)(538)7331

●四国支店

〒760 高松市松島町3丁目22の9 ☎(0878)(31)1661

●九州支店

〒812 福岡市博多区博多駅中央街8丁目36博多ビル ☎(092)(41)3606

●広島支店

〒734 広島市東区東町3丁目16の8 ☎(0822)(82)4111

特集★第20回東京モーターショー

ずらり新型、新技術。

《健全なモータースポーツの世界を拓げるヤマハ》



自動車界の秋の恒例の行事、東京モーターショーはさる10月30日から2週間の会期で東京・晴海の国際貿易センターを会場にひらかれました。

回を重ねて20回、いわば成人式をむかえた東京モーターショーですが、内外にむずかしい問題をかかえての開幕であったのもまた事実。しかし、海外からの出展数も増し、20周年記念事業館が設けられるなど自動車の果す社会的役割を中心に充実した内容を盛り込み、1,223,000余の観客を動員して盛況でした。

なかでも二輪車館は例年のごとく若いお客さまで終

日にぎわい、とくに男女のカップルであれこれとバラエティに富んだ二輪車にほほを紅潮させて語りあっているのが印象的でした。

こうした雰囲気の中に、ヤマハは“健全なモータースポーツの世界を拓げるヤマハ”をテーマとして、トール車、スポーツ車、トライアル車、レジャーバイク、レーサー、カート、スノーモビルなど、発売を間近にした新製品を含めてヤマハならではの豊富な商品ぞろえを紹介、ご来場いただいた多くのお客さまから好評を博したのでした。

おお、トレールはDTか!!

全機種ニューモデルで登場

New ヤマハトレールDT 360 (12月1日発売)

New ヤマハトレールDT 250 (12月1日発売)

New ヤマハトレールDT 125 (12月1日発売)

New ヤマハトレールDT 90 (12月1日発売)

「トレールというまったく新しい車種を世界に広げて今年で五年。DT1といえばトレールといわれるほどオフロードスポーツの世界に大きな足跡を残し、リードしているヤマハトレール車のシリーズが四車種いっきよにフル・モデルチェンジ、型式名をDTに統一して間もない雄姿を堂々とご披露したのがトレール車コーナーです。」

MXの技術が生きる 新型トレールDTシリーズ

「おお、トレールはDTか!」

「うーん、迫力あるスタイルだ!」

新型トレール車群を前にして担当説明員の解説は――

「オフロードスポーツ車のパイオニアとして定評のあるヤマハが、絶大の自信をもってデビューさせたのがこの新型トレールDTシリーズです。」

全車種に共通していることは、オフロードをより乗りやすく、安全に、楽しく走れることを主眼に設計されていることで、市販モトクロッサーとして大いに名をあげたMXシリーズの開発技術が全面的に投入されて完成されているものです。それだけに、モトクロッサーとしても十分な戦斗力を秘めたモデルといえます。この新型トレールDTシリーズの登場で、TCMS IIトレール杯争奪モトクロス選手権や、MFJ、MCF AJなど、モトクロスの内容もまた高まることでしょう。

ご覧ください。DT 360、DT 250、DT 125、DT 90と、4モデルともエンジンは中・低速回転域でネバリづよいトルクインダクション

方式を採用、マフラーはセンタースタップ方式としてライディング・ポジションはライダーの自在な動きをスムーズに約束する非常にスリムな構成をとっています。

また灯火類、とくにテールランプ、フラッシュランプ、リフレクター等を大型化、被視認性を高めて安全性の向上を図りました。」

充実した装備が決め手 オンロード性能も大きく向上

「や、サーマルフロー付だぜ!」

「フロントは21インチだ!」

人気車種のDT 250を囲んで、若いトレール車ファンの歓声があがる。

パワーがあり、それだけに苛酷な走行がしられるビッグトレールのDT 250、DT 360には新たにリヤ・クッションはサーマルフロー付となりました。同時にフロントには21タイヤをはかせています。これによって、クッション性能、踏破性能ともに格段に向上したわけで、トレールの世界はまたまた大きく広がったわけです。なお、DT 360には自動進角装置を採用のほか、キッククラックと連動のデ・コンプ装置を装着、ビッグ・シングル特有の始動時の不安定なキックによって発生するケッチンを防止する処置がとられています。めざといユーザーは、エンジンのかたちをひと目みるなり、この新型トレールDTシリーズが、ほかならぬMXをベースにつくられていることに大いに満足、12月1日の市販にひとりうなずいていたものでした。

ともかく、久々のフル・モデルチェンジとあってDTコーナーは大変な人気でした。

20th TOKYO MOTOR SHOW

新設計のエンジンに、
新設計のフレーム。セ
ンターアップマフラー
方式で一段と乗りやす
さを増したDTシリー
ズ。250および360は
共にフロントに21吋ホ
イールをはかせ、リヤ
はサーマルフローショ
ック付である。



フロントのフラッシャーランプはハンドル
バーに取付られた。またセンターアップの
マフラーは右から左へとまわっている。



スリムにまとめられたライディングポジシ
ョン。大型化された灯火類とリフレクター
(写真はDT90)



迫力あふれたフロントビュー。ハイポジシ
ョン支持のフロントフェンダーはポリプロ
ピレン製 (写真はDT125)

50でオイルディスク付

RDシリーズがそろった

New ヤマハスポーツRD 50 (近日発売)

New ヤマハスポーツRD 90 (参考出品)

New ヤマハスポーツRD 125 (近日発売)

RD is 2 CYCLE — 2 サイクル・スポーツ車はRDのコーナーでは、トルクインダクション・ツイン、6段変速、敏しような走りっぷりが定評の350、250を最前面に、RD 125、RD 90、RD 50の新型車を展示して若いお客さまの注目をあつめました。

このうち、RD 90は現時点では参考出品というかたちのデビューですが、RD 50、RD 125は近日発売となるもので、オール・デイズ・ツゥーサイクルは350ccを頂点に50ccまで4機種のシリーズ化が組まれたわけです。

乗ってみたいRD 50
いいものは、やっぱりいい

まず若い人の関心をあつめたのはRD 50。一様に熱心なまなざしをむけていた高校生グループのひとりには、いま求められる50としては文句のない装備と性能をもった車として次のように語ってくれました。

「エンジンはトルクインダクション方式、変速機はリターン式5速、フレームはパイプのダブルレールドル、スピードとタコのセパレートメーター、ロングタンクに、ロングシート。ロードレーサーのファイリングをイメージづけたスタイルは抜群です。それが、こんどはフロントにオイルディスクのブレーキがついた。すばらしいですね! まさにピタシの車ですよ。ぼくは一度乗ってみたいんです、オイルディスクのブレーキの車!」

50ccクラスで初めてオイルディスクブレーキを装備した車として、RD 50の評判はまさに上乘といったところです。そばでクラスメイトのひとりが次のようにいっていたことが

印象的でした。

「いいものはいいい、ですよ、やっぱり。6.5馬力、5段変速、プラス・オイルディスクブレーキ、待望の50ですね、RD 50は!」

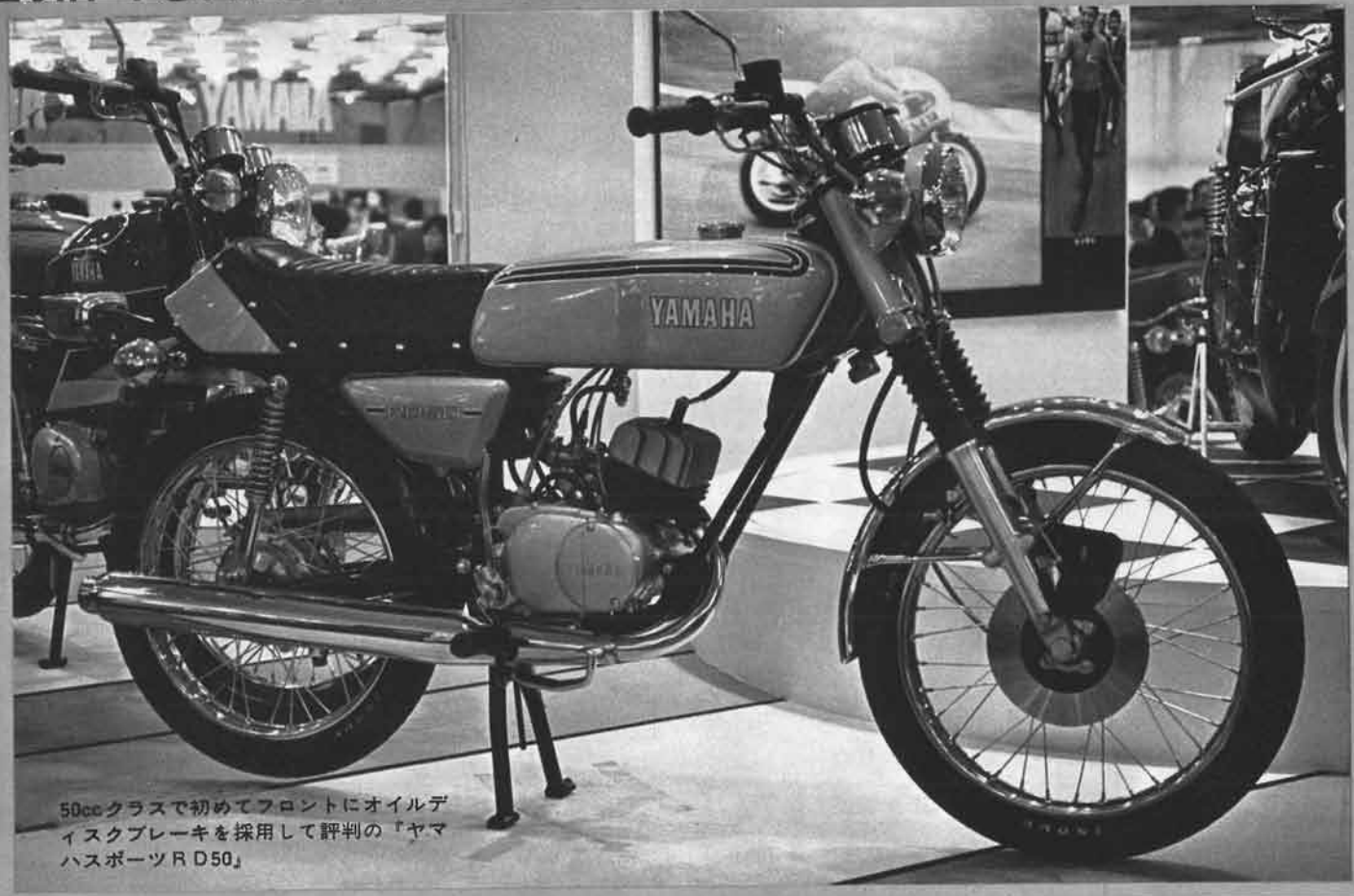
ドレスアップのRD 125
大いに期待されたRD 90

グラフィック・デザインを一新して登場した新型RD 125も人気のマト。また鋭意開発がすすめられている参考出品のRD 90には数多くの質問が浴びせられました。やはり興味の中心はHX 90との比較。かたやツイン、こなたシングルということ、マニアにとっては格好の話題となったわけです。

それはともかく、ダブルレールドルのパイプフレームに、アルミシリンダー、トルクインダクションのシングル・エンジンをのせたこのRD 90は、きわめて均整のとれたスタイルに大多数のお客さまの目があつまったようです。フルスケール一万二〇〇〇回転のタコメーターが、九〇〇〇回転からレッドゾーンになっていること、またフロントにはオイルディスクのブレーキをもつことで、かなり足の速いシングルではないか、と期待したお客さまも少なくありませんでした。

なお、RD 90はあくまで参考出品として展示されたものであり、市販時期、価格はもとより、仕様諸元についてもいっさいの発表は控えました。ヤマハが、いま研究開発している商品グループの中にはこうしたかたちのものであるという、いわば技術の一端を紹介すると共に、RD is 2 CYCLEのイメージアップを果すモデル役もつとめさせたのです。

20th TOKYO MOTOR SHOW



50ccクラスで初めてフロントにオイルディスクブレーキを採用して評判の「ヤマハスポーツRD50」



均整のよいスタイリングで好評を博したヤマハスポーツRD90。参考出品。



グラフィックの処理を一変して鮮やかにイメージチェンジした「ヤマハスポーツRD125」



コンパクトにまとめられたRD90のエンジン部。仕上げのよさも群をぬいている。

近日発売のTXシリーズ

魅力あふれた個性の3車

ヤマハスポーツ
TX500

New ヤマハスポーツTX750 (近日発売)

New ヤマハスポーツTX650 (近日発売)

New ヤマハスポーツTX500 (近日発売)

ディエックスイフフォーサイクル

TX is 4 CYCLE——こちらは4サイクル・スポーツ車
ならTXシリーズのコーナー。マルチに劣らぬ静かなツイ
ンのTX 750 はダブルディスクブレーキを装備して、また
伝統のバーチカルツインはデザイン、内容を一新してTX 650

となり、D・OHC、8バルブのハイ・メカを誇るTX500
は鮮やかなグラフィック・デザインで登場。それぞれに強
烈な魅力ある個性が重量車ファンの心をひきつけました。
三車とも間もなく発売の運びです。



ヤマハ4サイクルはビッグツインの
TXトリオ。新たな装いにそれぞれ
独自の個性を強調してのデビューだ。

人気のチャピイに仲間が増えた

《ギヤ・ミッションの50と80》

New ヤマハチャピイLB50-II・H (近日発売)
 New ヤマハチャピイLB80-II・H (近日発売)

スポーツ万能のミニ、ユニークな乗り味のジッピー、やさしい運転操作のかわいいチャピイと、バリエーションもゆたかなレジャーバイクのコーナーには、新たに4段ミッション/ハンドクラッチ式のチャピイ50/80が加わって都

合10車種の品揃えでお目見得です。

タウン向けにスポーツに、乗りやすさと使いやすさに加えて独自のスタイル、カラーリングなど、ファッションブルな楽しさでお客さまの目をひきつけたレジャーバイク群です。



ブレーキペダルのついたチャピイとないチャピイ。スタイルは変わらない。



シーソー式のチェンジペダルで4段ギヤをチェンジ。

新登場。さあ！
 いよいよ発売です
 トライアル車の本格派TY250J

YAMAHA TRIAL TY250



トライアルの立役者として注目をあつめた本格派「ヤマハトライアル250」。一般公道も走れるがトライアルに使ってはじめてその真価が大きくあらわれる。

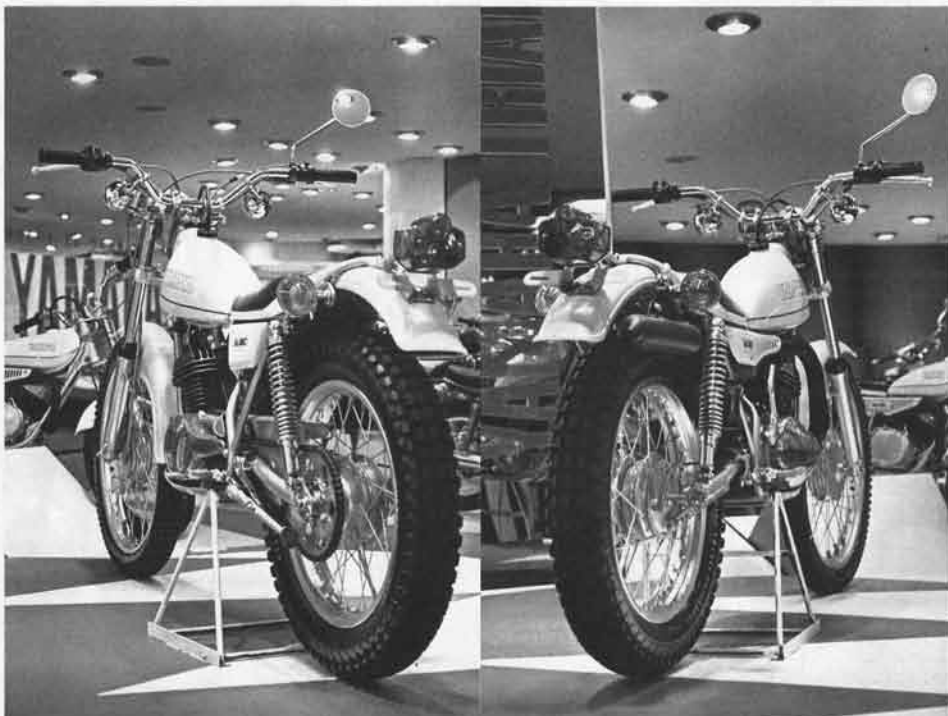
New ヤマハトライアルTY250J (12月1日発売)



クランクケースを巾広くカバーするFRP製のエンジン・プロテクター。ロードクリアランスは285mmある。



左がワークスマシンのTY250で、右がTY250J。両車のつながりがよく分かる。



リヤ・クッションの取付ボルト1本にも細かな神経が使っているスリムな車体構成。



ワッサーと人波に囲まれたトライアルの映画コーナー。ミックの巧みなテクニックに、ただ感嘆の声がどよめいた。

新しいモータースポーツとしてにわかには
ポットライトを浴び、話題をあつめているの
がトライアル競技です。

静かに、ちからづよく いまトライアルのブームは起った

困難な地形を選んで、ライディング・テクニクの信頼性を一人ひとり試していくこの競技は、ロードレースやモトクロスのようにタイムにスピードに勝利をかけてライバルと激しく競い合うといった手に汗をにぎる派手な場面はありません。しかし、人車一体となつて演じられるバランスの妙味とそのライディングの世界は、これまた見る人の心をしっかりと捉え、みごときれいに走破したときなど、思わず拍手が出るほどの魅力をもっているものです。しかも、男女の別なく参加できるのです。

ヤマハではこのトライアルについて、今年超一流選手のミック・アンドリュウスと契約、ヨーロッパ選手権など世界の檜舞台で活躍したほか、ミックを二度にわたつて日本に招き、各地でトライアル教室をひらくなどその普及に努力してきたものです。

それだけに、トライアル車に対する人気もまたすばらしく、市販を間近にひかえたTY250Jのコーナーは終日たいへんな賑わいを見せて盛況でした。とくに、今シーズンのトライアル選手権が見られる映画コーナーは人、人の山。ミックのトライアル競技に対するアドバイスと、SSDTをはじめとする本場ヨーロッパのトライアルの妙技に歓声をあげて見学していたものでした。

すべてに本格設計 これぞ待望のトライアル車

このショーでいよいよ12月1日発売を公表した「ヤマハトライアルTY250J」は、先に発表された輸出モデルをベースに、道路車輛運送法など国内レギュレーションに合わせたもので、フラッシュャーランプの装備やバッテリーの積載、灯火類の大型化などが「J」モデルとしての特徴。したがって基本的な設計はとくべつな変更はなく、同時に展示されたワークスマシンのTY250すなわち、初参加でヨーロッパ選手権トライアルのシリーズ戦で二位に入賞したミックのマシンのレプリカ版といえるものです。

トルクインダクション方式のシングル・エンジンには、アイドリング状態でも走行できるほどフラットなトルク特性をもつもので、これに組合せたミッションは、サード以下をセクション用とした特製の5速。さらにフレームはダブルダウンチューブのダイヤモンド型で、FRP製の巾広いエンジン・プロテクターを装備して難路に備えています。

自在なライディング・ポジションを容易なものとするスリムな車体構成は、また徹底した軽量化が図られており、250cc級ながらその車輻重量は97kgにすぎません。

微調整式のアクセルワイヤー、泥はけのよいアルミ合金製E型リム、柔軟性に富んだポリプロピレン製フェンダー、樹脂加工仕上げのワイヤー類をはじめ倒れてもガソリン洩れの心配がない燃料タンクキャップなど、すべてが本格派トライアル車としての設計です。

チカラ、スピードの新技術

New ヤマハモトクロスサー YZ250 (来春発売)

New ヤマハモトクロスサー YZ 125 (来春発売)



ウホー、ついに出了か、モノクロスサスノ
ほんどだ、本当に見えないクッションだノ



精悍なYZ250のブラック・エンジン。もち
ろんトルクインダクション方式である。

不活性ガス+オイル+コイルスプリング+ゴムという緩衝部材の組合せで非常にソフトな
クッション性能をもち、かつストロークが長く、一本であるために左右のバランスのくず
れもなく、リヤアームの剛性も増すオフロードの理想的なクッション。それがヤマハの
新技術。モノクロスサスベンションだ。



ワークスマシンから市販レーサーへ、そし
て市販レーサーから一般車へと技術が移行さ
れるのは当然のことだが、それにしてもこれ
ほど急ピッチですすめられるとはさすがヤマ
ハだ……と、レース関係者の目を見張らせた
のはモトクロスサー「YZ 250」とロードレ
サー「TZ 750」の出品でした。

YZ 250は今年度モトクロス界で最大の話題
となった。モノクロスサス[®]を装備、モトク
ロス世界グランプリで破竹の快進撃をつづけ
て、みごと250cc級メーカーチャンピオンを獲
得したYZ M 250のレブリカ版で、見えないク
ッションの強力マシンとそのデビューがさわ
がれたのはこの春のことです。

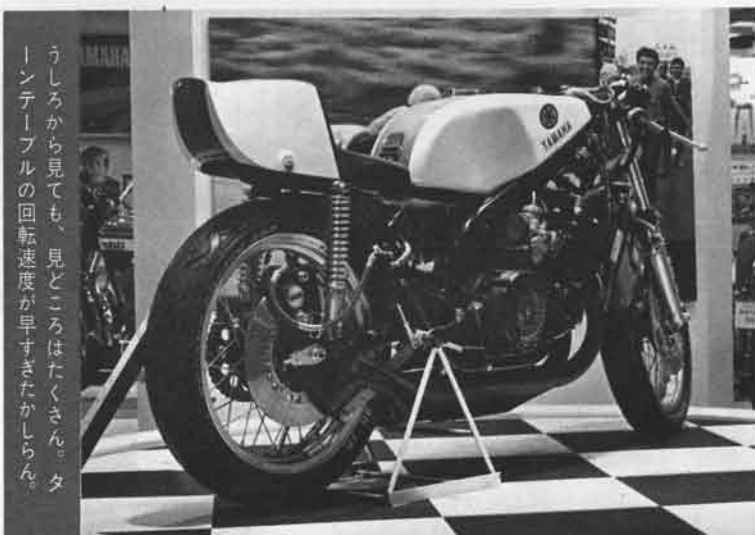
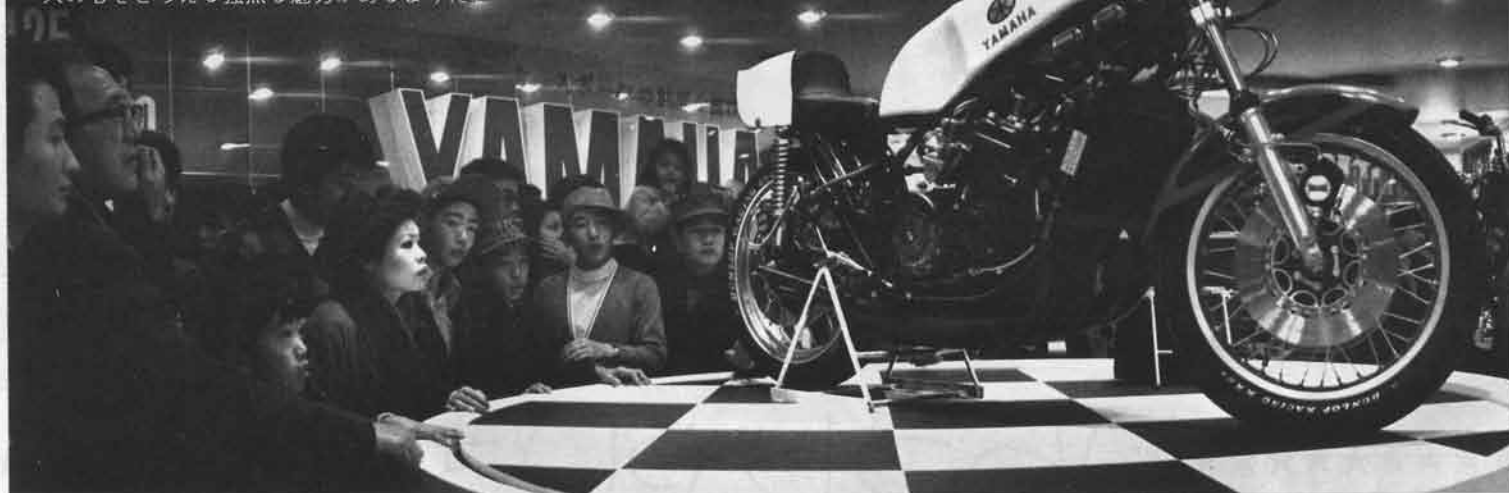
また同時に出品されたYZ 125は、従来に増

きわだつ市販レーサー群

New ヤマハロードレーサー-TZ750 (参考出品)



迫力に満ちたスタイルに、パワフルなメカニズムにただただ感嘆！ やはりレーサーには人の心をとらえる強烈な魅力があるようだ。



うしろから見ても、見どころはたくさん。タービンタイプの回転速度が早すぎたかしらん。

して高性能が向上されての登場です。
いっぽうのTZ750は、一連の市販ロードレーサーの頂点に立つものとして、主にアメリカ市場を目標に開発されたものです。
エンジンはYZR500と同じくトルクインダクション方式の並列4気筒水冷で、その強力な走りっぷりは、8月のYGSFでたっぷりご覧いただいているもの。
ワークスマシンを主役としたメーカーチャンピオンの争いは、いまや明日の市販レーサーの競り合いともいわれていますが、この技術交流のサイクルにおいてヤマハの速さは一歩ぬきんでているわけです。
ほかに一連の市販ロードレーサーも展示して、自由にさわって乗っても貰いました。



モノクロスサスペンションに興味深げにご覧になる総裁・高松宮殿下（中央）とご案内役の本社・根本技術担当重役（向って右隣り）

そろいのヤマハハットでショーを訪れたのはヨーロッパ・ディーラーのお客さま。青い目のヤマハフレンド店さんがたである。

ようこそヤマハへ。世界GP 125ccチャンピオンのK.アンダーソン選手（中央右）と250ccチャンピオンのD.ブラウン選手（左）。

ようこそヤマハへ



いらっしやいませ



世界GP 3クラス制覇のヤマハ。こうしてレーサーにまたがれるのもショーなればこそ。

モトクロス世界GPでもヤマハは大活躍。250ccのチャンピオンとなった。

12才から乗れるカートはいかが。レーシング仕様のカートは人気のマト

雪のスポーツにもヤマハの名があります。それがこのスノーモビル。

やはりヤマハだ!! この信頼に
お応えして

技術のヤマハを高らかにうたいあげた 〈ヤマハモノクロスサスペンション〉



▲ オフロードの世界を変えたご存知くヤマハモノクロスサスペンション。この新機構を標準仕様として来春デビューするのが市販モトクロス『ヤマハYZ250』。モノクロスサスの構造と働きを示したディスプレイに映画も加えて強力なPRを図りました。

▲ 内外のモトクロス場で、勝利像を鮮烈に印象づけたワークスカラーをうけついで登場の『ヤマハYZ250』(左)と『ヤマハYZ125』(右)。奥のスクリーンでは「モノクロスサス」'73モトクロス世界GPの映画を写し'74モトクロスもヤマハの印象を高めたのです。

今回のショーの直前にデビューした'74トレールシリーズの展示コーナーはまさに圧巻。トレールの代名詞“DT”をトータル名称に、エンジン、フレームともに一新、野性味もたくましいファッションに、モトクロス志向の戦斗力を増して登場したのです。



『ヤマハトレールDT125』 カラーはブランディレッドとグラスグリーンの2色。標準現金価格¥168,000



『ヤマハトレールDT90』 カラーはハイパークルブルーとアロマグリーンメタリックの2種。標準現金価格¥119,000

DTはトレール、
いま、ずらり新型でラインアップ(12月1日)
新発売

YAMAHA TRAIL

DT 360

DT 250



▲『ヤマハトレールMR50』標準現金価格¥89,000



『ヤマハトレールDT360』 カラーはセイジ
ブラウンの1色。標準現金価格¥254,000



『ヤマハトレールDT250』 カラーはブルー
ダストとジェネバグリーンの2色。標準現金
価格¥239,000

ティ・エックス
イズ・フォーサイクル

TX is 4cycle

おなじみヤマハ大型スポーツ車群TXシリーズも様に「新型」。ダブルディスクのナナハン、伝統のパーチカルツインのロクハン、ニューカラーD・OHCのゴヒャク、それぞれ個性ゆたかな商品そろえに熱い視線が集中、楽しい選択の話題をつくったものでした。



近日発売 New 『ヤマハスポーツTX750』
標準現金価格 ¥410,000

近日発売 New 『ヤマハスポーツTX650』
標準現金価格 ¥380,000

近日発売 New 『ヤマハスポーツTX500』
標準現金価格 ¥360,000



RD is 2cycle

アール・ディ
イズ・ツゥーサイクル

中型、小型スポーツ車群でリードするヤマハのRDシリーズ。その展示コーナーにはRD 350/250を筆頭に、125cc、50ccのニューモデルのほか、90ccの試作モデルを参考出品し、健全なモータースポーツの世界を広げるヤマハの意欲をつよくアピールしました。



近日発売 『ヤマハスポーツRD125』

参考出品 『ヤマハスポーツRD90』

近日発売 『ヤマハスポーツRD50』



『ヤマハスポーツRD350』
標準現金価格 ¥250,000

『ヤマハスポーツRD250』
標準現金価格 ¥237,000

お待たせしました。 いよいよヤマハトライアル車の発売です!!

人気急上昇のトライアル界にいま登場したのが「ヤマハトライアルTY250J」。トライアルの魔術師、ミックが乗ったワークスマシンのTY250やチビのTY80、そしてSSDTほか今シーズンのヨーロッパ選手権トライアル

の紹介映画など、ヤマハのトライアル車コーナーは迫力満点。すべてのオートバイスポーツの原点といわれるトライアル競技にかけたヤマハの情熱に大きな支持があつまり、さすがヤマハの拍手が湧いたのでした。



これがミックの乗ったワークスマシンの同型のTY250。

これは楽しいの声しきりのTY80。(参考出品)



一般道路を走れる装備で、なみは本格的なトライアルマシンの「ヤマハトライアルTY250J」。12月1日新発売。標準現金価格¥280,000

持ってよかった!! ヤマハのレジャーバイク。みなさんど〜ぞ。



使用目的で、運転操作で、ファッションで色とりもゆたかなヤマハレジャーバイクのバリエーション。人気のチャビィにはハンド・クラッチ式も加わって、ご家族連れて訪れたお客様さまに楽しい話題をまいたものです。

「ヤマハチャビィ L B50-II・A」	¥90,000
「ヤマハチャビィ L B80-II・A」	¥95,000
「ヤマハジッピィ L B50-I・C」	¥86,000
「ヤマハジッピィ L B50-I・H」	¥89,000
「ヤマハジッピィ L B80-I・C」	¥91,000
「ヤマハジッピィ L B80-I・H」	¥94,000
「ヤマハミニG T50」	¥86,000
「ヤマハミニG T80」	¥89,000
「ヤマハスノーモビル S-300M」	¥280,000
「ヤマハスノーモビル GP-338F」	¥340,000

(価格はいずれも標準現金価格)



近日発売です。
ハンドクラッチ、4段ミツシ
ョン付のチャビィ
50/80は

★人気のカートに おなじみスノーモビル



レース仕様の「ヤマハカート」も展示。これはイカス!と大変な人気でした。

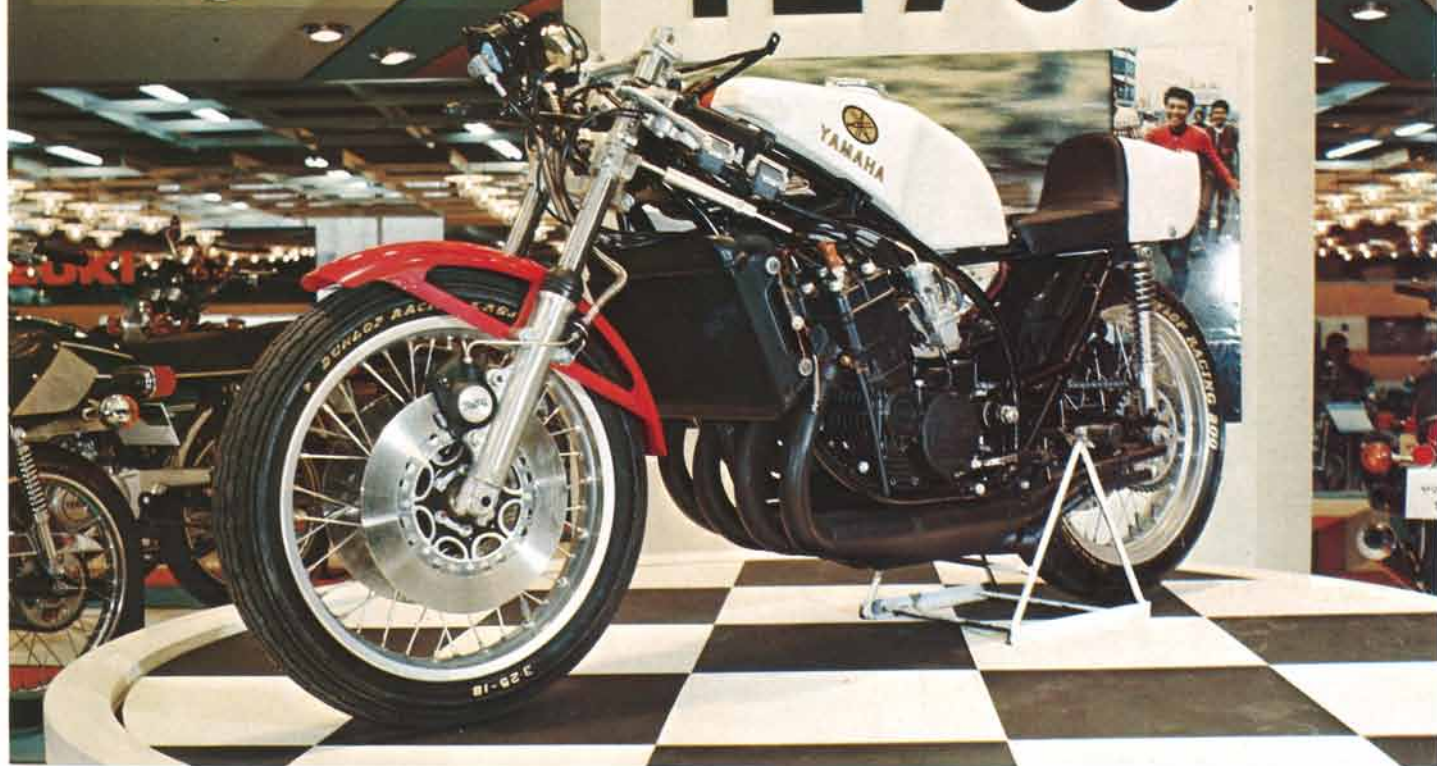


「自然が白一色につつまれて……」雪のシーズン＝ヤマハスノーモビルです。

世界のモータースポーツ界が注目!! ヤマハ技術の結晶“TZ750”

内外のロードレース界を席卷する常勝のヤマハ。新しい記録が、新しいスターが、ヤマハのマシンでこれからも次々と誕生し、さらに素晴らしいモータースポーツの世界が展開される。強力布陣のヤマハ市販レーサー群、年のショーでもやはり花形。中でも新登場のTZ750に沢山の熱い視線が集中しました。

TZ750



世界選手権ロードレースシリーズで、125cc、250cc、350ccの3階級を制覇したヤマハの市販レーサー。左からTA125cc、TZ250cc、TZ350cc。



こんにちは

ヤマハ

です

お祭り広場に「チャピイを見た」

群馬・富岡祭り

と

フレンド店さんの活躍



お祭り広場の下真中。チャピイバラソルの花が咲いたその下に現われましたる……。お化粧したフレンド店さんのご主人とご近所の旦那衆。

山車も出た出た。チャピイも出ました。



「ほんと、カッコいい」「どうでしょう、買
っちゃおうか」「うん、うん」なんて……。



チャビエブロンで大張り切りのヤマハ奥さ
またち。展示会場で。

踊りだす。そうです、地元のお祭りです。



「ヤマハニュース」九月号のトップ記事「走
行者天国にチャビイを見た」にヒントを得て、
富岡市を中心としたヤマハフレンド店さん
の主人、奥さまたちがヤマハ群馬協会の協力、
十月十四日に行なわれた「富岡祭り」にチャ
ビイ、ジッビイの一大デモンストレーション
を実施しました。

富岡祭りは、戦後は長く中止されていまし
たが、歴史も古く、由緒あるお祭りで、復活
と同時に人気も出て、昨年は近郊はもとより
遠く新潟や長野からもお客さんがあつまる盛
大さで、二日間で10万人を超える人出を記録
しています。

そこで地元のフレンド店さんの新井巖輪店、
高野輪業、宮下サイクル、斉藤モーターズ、
茂木輪業、田中輪店、中島オート商会さん等
があつまって、この際、チャビイ&ジッビイの
デモをかけて、PR効果をさらに高めようと互
いに作戦を練り、今回のデモとなったわけです。

当日は、午前10時にお祭り広場に面した広
場に全員集合、さっそくテントの設営にかか
り、チャビイ、ジッビイの展示に、飾りつけ
にと、仕事をすすめました。

午前中はもっぱら展示会が中心です。そし
て午後になって人混みも激しくなり、広場へ
の車両の乗入れが禁止になる直前に、六台の
チャビイにユカタがけで乗車、お祭り広場を
デモンストレーション。そして周辺の町々へ
と、お祭りムードをかき立てたのです。

いっぽう、時間が立つにしたがってお祭り



みんなで協力して、このすばらしい演出を実現したフレンド店さん、ヤマハ群馬のみなさん。

祭りも佳境となれば、こちらもうかれて



「チャピイをご存じかな、ハイ、こちら赤くち小さく可愛いチャピイ——とばかり声をからしてチラシを配って……」



広場は大盛況、十三台の山車が出るにおよんで、そのまわりを踊る人、それを見る人で超満員となりました。このときにおよんで出番となったのが奥さま方です。

チャピイエブロンに、チャピイバラソルをさしたヤマハ奥さまたちは、周囲のお客さま方に愛嬌をふりまきながら、チラシやカタログを手に手に渡していったのです。

展示会場のほうも大盛況。入れかわり立ちかわり多勢のお客さまが訪れて、ヤマハ奥さまたちの説明をうけています。

「スカートだから恥ずかしい……」といいながら、赤いチャピイの可愛さにまたがってみたりします。仲間が多いと大変です。「乗りやすいね」、「思ったよりいい」、「とってもカッコいい」など、しばしお祭りを忘れてのチャピイ批評。交通整理のお巡りさんまでがまたがっていました。

こうして、チャピイ・テモは大成功のうちに終わりました。テントをたたき、チャピイをトラックにのせてから、しばしの反省会。「思ったが吉日だったが、それにしても時間がなかった」「来年はもっと早くから準備をしよう」「もっとお祭りにも積極的に参加し、お祭りをさらに盛り上げるかたちでPR策を考えよう」「子供たちに配るものも用意すべきだった」。

いろいろと反省の声があったのも、想像以上に大きな手応えがあったから。

それにしても、すばらしく思いきったPR展開策でした。

こんにちは

ヤマハ

です

チャピイも、プジョーも参加した 北海道・真駒内団地の体育祭

▲「よーい、スタート!」「手を離さないで!」オートバイは初めての人も気軽に参加。



▶やはり男性ともなれば、これは本格的なスラローム。
◀映画出演などでおなじみの南道郎会長がスラローム競技の説明。



体育の日の十月十日、札幌オリンピックで有名な真駒内屋内アイススケート場で「第一回真駒内体育祭」が盛大に行なわれました。バラエティに富んだ、この催しに、ヤマハチャピイや、プジョー自転車特別出演し、人気を集めました。



▲体育祭会場の外も、このとおり、チャビィ教室がいたけなわ。



▲“お母さん、頑張って!”

▼“気はあせるけど、上手にしなければいワア”



真駒内団地といえ、札幌オリンピックの選手村を中心にできた、人口約二万五千の住宅街です。

ことしの九月、団地内の交通公園で、お母さんたちを対象にした「チャビィ・スクール」が開かれた関係もあって、すでにチャビィは、おなじみ深い存在です。

真駒内地区連合会と真駒内青少年育成委員会の主催で「第一回真駒内体育祭」が開かれることになったとき、チャビィを使った面白い競技を、というアイデアが出されたのは、このチャビィ・スクールがあつたからでしょう。

チャビィが活躍した種目は「スラローム・レース」。フロアの外周に並べた黄色い障害



“ボク、仮面ライダー。チャビィの味方”

物をぬって、お父さんやお母さんが競走。オートバイは始めてという女性も、積極的に参加して、競技を楽しんでいました。

体育祭のしんがりを飾つたのは「ご苦労でした」と題する、プジョー自転車による珍レースです。

小さなキャリアに、バケツだのダンボールなどを山ほど積んで、早くゴール・インした者が勝ちというゲームに、会場には笑いの渦が巻き上りました。

一方、会場になった屋内スケート場の外では、北海道ヤマハ(株)が、チャビィ、プジョーの展示会と乗り方教室を開催。団地の人びとの間に、一人でも多くのファンを育てたいと努めていました。

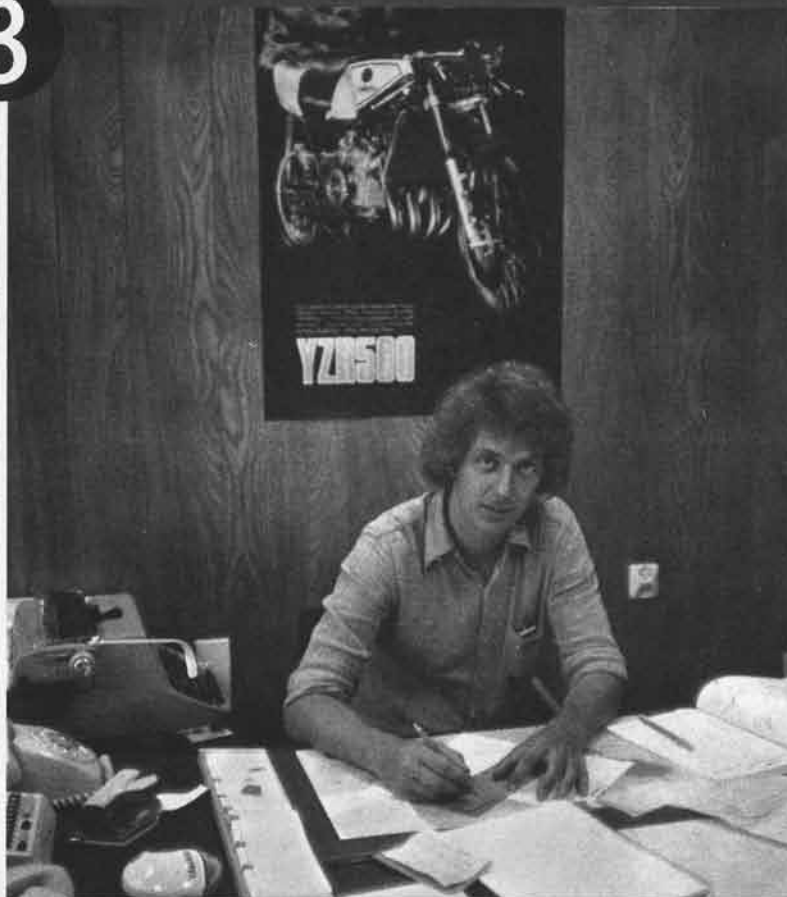
女ひとり 免許をとって3ヵ月

ヨーロッパ走りある記

3



いよいよ充実したガン・ヘグナー社をひきいるヘグナー社長。たいへんご歓待していただきありがとうございました。



日本のヤマハのみなさんこんにちは！ ハルマン社長は昨年2月に来日、MXの開発テストにも参加した。モトクロス世界GPで、'62-'63、'66-'67と2年連続チャンピオンを2回もとっているベテラン中のベテラン選手。たいへんお世話になりました。



ソ連

そしてノルウェーの取材も好調。半世紀の社歴をもつガン・ヘグナー社の社長ヘグナー氏は、大きなよく透る声で、いろいろと質問に答えてくれたはなはだ魅力的なミドル・エイジの紳士でした。北欧三カ国は本当に楽しい旅でした。

スウェーデンに入ってからも天候に恵まれ快適なツアーでストックホルムへと着きました。ところがハルマン&イネクフェストモーターA日のあるナツカというところ、ただでさえ分りにくいストックホルムの地形に重ねて、道路標識に名前が出ていなくて、本当に苦労しました。でも、私を迎えてくださったハルマン氏は三十三才という若さで、ハンサムなスタイリスト。おまけに人あたりのよい社交家とまでたまたくまに私は彼のペーసుに乗せられてインタビューもトントンすすみました。

佐納たかこ

スウェーデンが生んだ
モトクロスの名ライダー、
トルステン・ハルマン
選手のお店「ハルマン・
イネクフェクト会社」。

HALLMAN & ENEQVIST MOTOR AB



◀ハルマン社の社長とスタッフのみなさん。



▲古都ストックホルムの路地うらから。

メインは125ccクラス 高い税率のビッグマシン

まず、スウェーデンの免許制度とか交通事情などについてハルマン社長にうかがったところ、71年度から交通法規関係はすべての面で厳しくなり、モベットは十五才以上で制限速度三〇キロ/時、125ccは十六才以上、250cc以上は十八才以上で、ともに車と同じ九〇キロ/時です。

そして、こちらでは95%がレジャーに使用され、実用としては十六〜十七才が通学用に使うぐらいといえます。

またこの問題は十八才で車が持てるということと関連して、マシン・ファンが圧倒的に望む750ccのコストが高いところにも起因して大きな問題であるといえます。ちなみにTX750を例にとってみますと一万一千スウェディッシュクローネ(約70万4千円)と、なまじつかなマシン・ファンではちよつと手が出ない高値。というのにも関税5%のほかに特別税17・6%、おまけに完全保険一五〇〇SKrなどが加算されるからです。このためマシンにいちばん熱狂的な十八〜二十才ぐらいのヤングにはちよつと手がだせないわけで、250cc以上の大型マシンは二十代、三十代という人たちに限定されてくるようです。必然的にヤマハ・インポーターとしてのメインは125ccで、全売上げの75%に達するといえます。

盛んなスポーツレジャー 国際レースにも積極的に参加

ところで、日本のMFJにあたるスウェー

デン・モーターフェデレーションがすでに60年の歴史をもつこの国では、とうぜん沢山のスウェデッシュMCがあり、ツーリングやラリーを通常二十〜四十人の単位で行なうという、一つの町に一〜二のレーシングクラブがあり、ヨーロッパ各地で行なわれるインターナショナル・ミーティングにも各自活発に参加しているといえます。

とくに夏季にはスウェーデンの北部でインターナショナル・ミーティングが行なわれることも多いので、モータースポーツ活動はかなり浸透している感があります。

私の質問に対してテキパキと応答してくださったハルマン氏は、このあとスウェーデンの観光どころなどを教えてくれたりして、私のホテルの手配に美人秘書をつけてくださった。しかも会社負担で支払いまで。私としてはもう感謝感激!!「ありがとうございました」と心からお礼を述べたのでした。

S・O・S

かけつけてくれたヘグナー社

ついで目指すはノルウェー、オスロのガン・ヘグナー社です。途中、どしゃぶりの雨のため、やむなくスピードをおとして走っていたところ、またまたプラグのトラブル。やっぱりまだまだ未熟なものです。電話でヘグナー社長に救助を要請、ヘグナー社の出先のワー克斯ショップからご子息のガナルフ君がサービスマンを飛ばしてきてくれて、雨の中のトラブルは解決しました。しかし、その待ち時間の一時半が長かったこと、さびしかったこと。いや、そんなことをいっただらバチがあ

豪雨の中のプラグ・トラブル、私のS・O・Sでかけつけてくれたガン・ヘグナー社のワークスショップ。



▲ひろびろとしたワークスショップのフロント。



▲おびただしい数のパンフレット、ブックレットを収納したガン・ヘグナー社の整理棚。

たります。本당にご迷惑をおかけしました。ということとで、その日はホテルに直行ということになりました。

翌朝、約束の八時四十五分にヘグナー社長ご自身がホテルに出迎えてくれ、まずはヘグナー社へ直行です。

ブルーの半袖シャツに紺色のネクタイ、その上にヤマハ特製のオレンジ色のジャケットを無造作に着込んで車から降りてきた社長の大きいこと！ 私なんぞ胸どころか彼のおなかのあたりに顔が埋ってしまいそうな大きさで、おまけに大きな声のよく透ること！

社長室で、改めて自己紹介のあと、即座に質問をきりだした私に、まず一問、一問「リッスン！！」と大声を発しておいて、彼は理路整然と丁寧に説明、まことに気持のよい紳士です。

ガン・ヘグナー社は社歴すでに五十年。これはヘグナー氏が創設されたマリナーに始まるもので、オートバイは'69年からのこと。さすが五十年の重みは社内隔々まで行き届きどの部分を区切ってみても、みな一様に整然としていて実に気持がよい。

そんな中で、ひっきりなしにかかってくる電話の応待と交互にヘグナー氏が話してくださったノルウェーのオートバイ事情、そしてヘグナー氏の見解は次のようなものでした。

気持のよい乗物オートバイ 安全運転教育で互いに理解を

「現在、登録されているユーザーは一万五千人。80cc〜100ccクラスは十六才で免許がとれるが、250cc以上は十八才以上でないと許可

されない。実用車としての50ccクラス、モベットの需要は多いようだ。

とまれ、とかく世界の非難をうけがちなオートバイだが、完全な教育のもとでなら、中年以上の人たちも賛成してくれるはずだし、世の大人たちもセカンドカーとして250ccクラスのものを持って、天気の良い日には通勤や仕事に大いに活用すべきで、実際、天気さえ良ければこんなに気持のよい乗物はない。本當にオートバイは素晴らしい乗物だ。

現に、南ヨーロッパやアメリカでは徐々にそうなりつつあるのではないかと。ちゃんとした指導のもとに決して危険な乗物ではないはずだから……。

したがってまた、完全なスポーツレジャー用として求められている750ccクラスには特別なライセンスを与えるべきで、大人たちはやみくもに非難する前に、まず正しい指導をするべきだろう。アメリカではすでに「Learn to ride safety program」という安全に運転するためのテクニックを学ぶ組織があって、若者たちに正しい教育をしている。

そこで私自身、ことし九月か十月にこれらのスクールを見学しに渡米の予定でもいるし、ヤマハのユーザーのクラブを組織して、クラブハウスを与えて、徹底的に教育したい———と思っている。つまり、ノルウェーにおける「ヤマハ安全スクール」の実施である。」

安全第一につとめよう 免許問題も再考すべきだ

さらに安全について、ヘグナー社長は次のようなことを話してくれた。



▲半世紀の社歴をもち、さらに一大発展を期す
ガン・ヘグナー本社

◀バックシートは初めての経験。しかし大変参考になりました。ヘグナー社長のご子息に運転の手ほどきを受けたのでした。

『72年1月のパリ会議で、グッチ氏（イタリアのモト・グッチ車の社長）が開口一番、トラフィック・アシデントのパーセンテージは、絶対にモーターサイクルが高いのは誠に遺憾なことである——といったが、まことにその通りである。

しかし、ここで私の所感を述べるなら、たいていの場合、車がオートバイを見きわめない。つまり、ドライバーは車には注意を払うが、オートバイには全く注意を払わないために起るケースがもつとも多い上に、万一これが車同志の場合なら軽い接触事故ですむところも、相手がオートバイだと、接触されたオートバイのほうが完全なダメージを受けてしまう。ここに問題がある。

さらに、ノルウェーの現状では十六才で小型免許を取った者は十八才になると同時に250cc以上、つまり750ccでさえ自動的に乗れる資格が与えられるというところに大きな問題がある。小型マシンと大型マシンとは根本的に取扱いが異ってくるのだから、改めて厳正なテストをし、新たなライセンスを交付すべきだと思う。

——そう、確かにノルウェーでも750ccの価格についての問題は大きい。というのは、現在750ccの価格は一万八千N Kr（約88万円）で一番関心を示すヤングたちにとっても手の届く価格ではないから。なにしろ関税25%上に税金25%というのだから大変なものでしょう。それに諸々の保険料も全部加えるとヤングたちにはとてもとても……。

今後ヤマハに望むこと？——現在アムステルダムとの連絡もうまくいっているし、対

人関係はこの上なくよいと思っている。さらに社内は50周年を迎えて一層充実しているしほかに何を望めばよいのか。

モーターサイクルの今後についても非常に樂觀的に考えているし、目下のところすべてに満足しています。

実に早いテンポで、時々「リッスン!!」と大声で区切っては、次の解答をひきだしていく。まことに気持のよい魅力あるミドル・エイジであった。

50年の輝しき社歴 さらに大きな発展へ出発

ヘグナー社長自身がいうように、「すべてが充実した中年そのもの」にあるのがいまのガン・ヘグナー社なのでしよう。解答の合い間合い間にかかってくる電話の応答も実に気持がよいのは、「サービスは、まず電話の応答に始まる」という彼の持論に基くものです。

一年半前にオスロの東二十キロばかりのところ建てたワークスショップは、年末にはさらに倍の大きさに拡張。スノーモビルのワークスショップとして用い、アフターサービスその他の面で一段の充実を図りたい——と意気盛んなヘグナー社長。何度もいうようにですけれど、まことにアクティブで、魅力的な中年紳士でした。

このインタビュ어의あと、自由に社内のあるこちを写真に撮らせていただいたから、社員食堂に用意されていた社長の食事を半分いただいで、ポート修理場をのぞき見してから再びワークショップをヘグナー社長に案内してもらったのでした。

活躍したヤマハフレンド



雨に対しても抜群の腕の冴えをみせた片山の疾走。日本GPレースで。

プリンス片山、日本グランプリを制す

八月のYGSF杯争奪グランプリにおけるみことな走りっぷりも記憶に新しいあの片山敬済選手（神戸木の実）が、国内ロードレースのメイン・イベント、全日本選手権シリーズ最終戦「日本グランプリロードレース大会」フォーミュラリブレ、セニア、エキスパートジュニア750cc級レースにTZ350で出場、日本の第一戦級ライダーが駆るビッグマシンを尻目に堂々の総合優勝をとげた。



ジュニアの昨年から数えてV10の片山敬済選手



チャンピオンを決めて喜びの毛利良一選手



セニア2年目にして早くもチャンピオンの根元健選手

この日は相にくの冷雨。しかし、前日の公式予選で2分26秒9、350cc級レーサー、しかも市販型でのマイク・ヘイルウッドの記録も破る驚異のラップ記録を叩きだして注目をあつめていた片山敬済は、和田正宏（750cc）、隅谷守男（650cc）、安良岡健（750cc）らのビッグマシン勢と共に最前列からスタート、三周目にしてトップに進出した以後は無敵の独走ぶりを発揮し、グランプリ総合優勝を飾ると共にエキスパートジュニア750cc級のチャンピオンをきめた。

なお片山選手はこれで昨シーズンから10連勝、セニア昇格を決めた。

セニア根本、EJ125は毛利

いっぽうセニアクラスでは、着実にポイントをあげていた根本健選手（フライングドルフィン）が、またEJ125ccクラスは片山の同僚、毛利良一がチャンピオンとなった。

全日本選手権シリーズに

「モノクロスサス」の登場など、さまざまな話題をまいて熱戦を展開してきた全日本選手権シリーズのモノクロス戦も、十月二十八日の「山口モトクロス大会」で73年の全スケジュールを終了した。

秀明／都良夫兄弟
クラスを入れ替えて
再びチャンピオンの座に



おめでとう秀明(右)／都良夫兄弟。最終戦の山口モトクロス大会にて。



注目セニア部門では、最終戦でもヤマハYZM125/250で圧倒的なつよさをみせた秀明／都良夫の鈴木兄弟が、昨年にひきつづいて晴れのタイトル・ウィナーとなったが、クラスは秀明選手が250ccクラス、都良夫選手が125ccクラスと昨年と入れ替わってのチャンピオンとなった。

昨年度の最優秀選手として、今シーズンはヨーロッパの檜舞台にも転戦した鈴木都良夫選手は、国内においてもチャンピオンをきめたことからまたもVIPの声が高い。

おみごと
ジュニアクラス独占
大きく育った古田哲郎

またジュニア部門ではTCMS戦からデビューした古田哲郎選手(杉並テクニカル)が90cc、125cc、250ccの三クラスのタイトルをひとり独占するハット・トリックの偉業を果たしたほか、ヤマハMXのライダーが各部門でめざましい活躍をみせた。



がんばった、つよかった！ 古田哲郎選手。



こちら

群馬県警本部交通機動隊 活躍めざましいTX750白バイ



白バイ仕様のTX750はシングルシート。群馬県警では左右にサイドバッグをつけている。

今年の二月、TX750の「白バイ仕様車」が正式の認可を受けてから、あちこちで交通指導や取締りなどに活躍していますが、ここに紹介するのは、さる八月にヤマハ群馬株が群馬県警に納めたもの。

この新しい「白バイ」のハンドルをにぎっている須賀第二小隊長さんに、ちよつと評判をきいたところ、性能は文句なし、とくに砂利道、凸凹道での安定がよい。また実際の車輻重量より、軽く取扱える感じで非常に助かることでした。

一日に六時間は乗り、一二〇キロは走ると聞いていますが、それだけに、隊のみなさんはオートバイ好き。「いかにもオートバイらしいスタイルがいいじゃないか」の声に、大いに意気があつたものですが、勤務に入った瞬間、そこには交通安全に身を徹してかける白バイマンの真剣な顔がありました。
本当にご苦労さまです。



ホッカン・アンダーソン

(Sweden)

世界選手権モトクロス
250cc級チャンピオン

レース歴は10年、ハスクバーナのエース・ライダーとして活躍していましたが、'68、'69年は足の骨折でふるわず、引退の噂もありましたが、'71年度はみごとなカムバックぶりでランキング2位に躍進、このあと先輩のT.ハルマンとともにヤマハに加わりました。昨年はハルマン開発のヤマハマシンで再びランキング2位に名をつらねました。そして今シーズン、ヤマハ独特の「モノクロス」装備のニューマシンを駆って登場したアンダーソンは、タイトル争いを終始リード、第8戦のフィンランドGPでヤマハのメーカーチャンピオンを決めると同時に晴れのライダーチャンピオンを獲得、来年も最有力候補とみられています。今年29才。

ヤマハ YAMAHA

陸に、水に、雪に楽しいスポーツレジャーを生み、精力的に働くヤマハ、YAMAHA。世界を市場に、いまヤマハの名は不動です。ここでは、このヤマハを駆って「健全なモータースポーツの世界を拓ける、青い目のチャンピオン・フレンドを紹介しました。



ケニー・ロバーツ

(America)

AMAグランド
チャンピオン

今年21才の新鋭ライダーで、今後の活躍がもっとも期待される有力ライダーの一人です。アメリカ独特のグランドチャンピオン・システムは、ダート、スピードウェー、ロードレース、エンデューロなど年間22イベントの総得点でチャンピオンを決定する方式ですが、'71年度からライダー生活に入ったロバーツはベテランK.キャラザースの指導よろしきを得てめきめきと腕をあげ、'73シーズンみごとにこの栄冠を獲得しました。若さにプラス多彩なテクニックが印象的で、異色のオール・ラウンド型ライダーです。またメーカーチャンピオンシップはヤマハが獲得しましたが、これは日本のマシンとしては初めてのことで。



ケント・アンダーソン

(Sweden)

世界選手権ロードレース
125cc級チャンピオン

かつてハスクバーナに乗って鈴鹿の日本GPに出場した経歴もありますが、ヤマハに乗車するようになっていっきに国際スターダムにのしあがり、'69年250cc級2位から毎年チャンピオンシップ・ランキングの上位に名を連ねてきました。本年度は125cc級レースで連戦連勝、ホームグラウンドのスウェーデンGPでスウェーデン人として初めてのロードレース部門チャンピオンを獲得しました。これにより'74年度スウェーデンGPでは最初スケジュールに組みこまれていなかった125cc級レースをチャンピオンに敬意して特別に実施することにしたほどです。レース歴10年、今年31才のベテラン・ライダーは来年もまた活躍が楽しみです。



ブライアン・ヒンドル

(Australia)

オーストラリア選手権ロード
レース 350cc級チャンピオン

オーストラリア国内はもとより、シンガポール、マレーシア、インドネシアなど東南アジア地区のビック・イベントで活躍しているスター・ライダーです。

初めてロードレースに出場したのは11年前のことで、ニューサウスウェルズのローカルイベントに出場して以来すっかりスピードに魅せられ、本職の印刷業そこのけにレース参加に精を出していましたが、'69年ヤマハに乗るようになってから各地のビッグレースで連戦連勝、今シーズンは350cc級のチャンピオンとなりました。すでに34才のベテランですが、2年前にはTR2でMVのアゴスチーニを破ったことがあり、オーストラリアのピカールライダーです。



データー・ブラウン

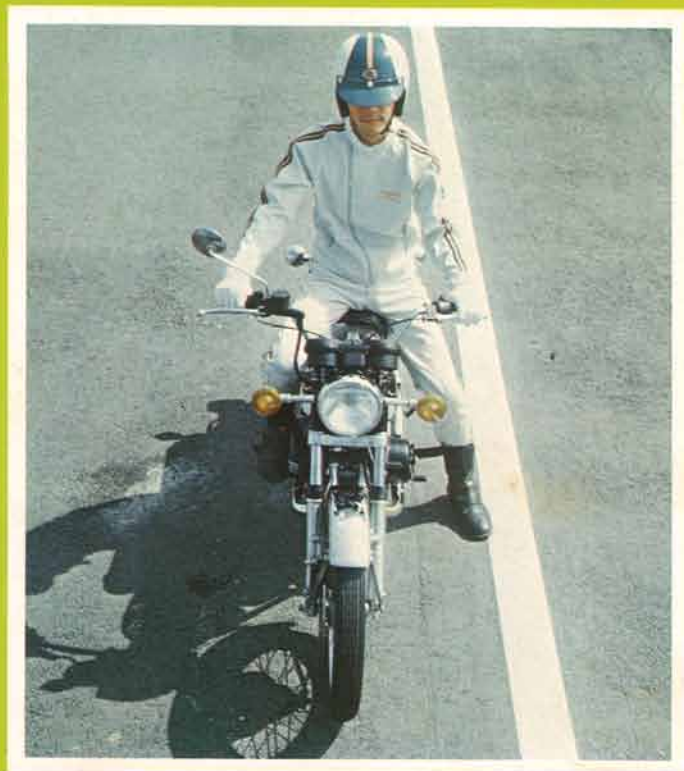
(W. Germany)

世界選手権ロードレース
250cc級チャンピオン

ライダーとしては長身、180cmを越える体軀は見るからにエネルギーギッシュです。レース歴は11年になりますが、最初の3年間はモトクロスに出場していました。'70年度はスズキに乗って125cc級チャンピオンになっていますが、翌'70年からはマシンをヤマハに変えて、125cc、250cc、350cc級で常にランキングの上位に位置していました。本年度は西ドイツのヤマハ・インポーターと契約をかわし、同型のマシンに乗ったフィンランドのチューボ・ランシボリ、オーストラリアのジョン・ドゥス等と激戦を展開しましたが、終始安定した成績を残して初の250cc級タイトル・ウィナーとなりました。今年30才、まだ独身です。

安全へ、ヤマハからの提言。

安全運転10訓



- 1 自分に適した車を選ぶ
- 2 正しい運転技術を学ぼう
- 3 よい服装で運転しよう
- 4 仕業点検と定期点検をしよう
- 5 正しい乗車姿勢を保とう
- 6 交通ルールを守って走ろう
- 7 道路状況をよく見て走ろう
- 8 素早い判断と適切な操作をしよう
- 9 無理な運転はやめよう
- 10 迷惑をかけない運転をしよう