

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS NO.127

1 1974
JAN.



'74ヤマハ

健全なモータースポーツの世界を拓ける YAMAHA

50cc需要の拡大で経営基盤の強化へ

謹賀新年

新しい年・一九七四年は、日本の経済界はもとより、国民生活の上でも、相当、厳しい年になりそうです。

金融引締めや石油危機のあおりを受けて、経済成長はにぶり、記録の更新を続けてきたGNP（国民総生産）もこれまでのような伸びは望むべくもありません。

もちろん、こうした情勢の変化は、ヤマハフレンド店のご商売の方法にも、影響を与えないではおかないでしょう。

ヤマハでは、フレンド店の皆様と一体になって諸政策を展開し、試練の一九七四年をも、安定成長の年にすべく、決意を新たにしております。

インフレの下で諸物価が高騰している中であつて、二輪車は相対的な価格が低下していることや、公害問題や、ガソリン不足に悩む四輪車に代つて、経済的な二輪車に人々の眼がむけられていることなどの好材料もあり、目下の経済環境、社会環境の中で、ご商売を有利に展開することも不可能ではありません。

しかし、それを実現するためには、メーカーや特約店と一体になつた販売店さんの努力が必要です。

ヤマハでは、新しい事態に対処するために、つねに正確な情勢の把握と分析を行ない、的確な判断に基づき迅速な活動を展開してまいります。販売店の皆様におかれましても、倍旧のご理解とご支援を賜わり、相携えて、この多難の年を乗り越えて参りたいと存じます。皆様のご健康とご繁栄をお祈りいたします。

1974 YAMAHA



ジャコモ・アゴスチーニ ヤマハに加入



帝国ホテル・車の間での発表会は、予定時間を大幅にオーバーするほど活気に満ちた。

ヤマハでは、このほどイタリアの生んだ天才的なGPライダー、ジャコモ・アゴスチーニ選手と契約を交しました。これは健全なモータースポーツの興隆を図ると共に、レース活動を通じてより高度な技術開発をおしすすめるためのものです。

すでにご承知のように、G・アゴスチーニ選手は世界GPレースの超一流ライダーとして、イタリアの国民的英雄といわれている人です。そのスターが、いままで所属していた自国のMVアグスタを離れてヤマハに加入するだけでなく、このニュースは世界のモータースポーツ・ジャーナリストの耳目をあつめるところとなりました。

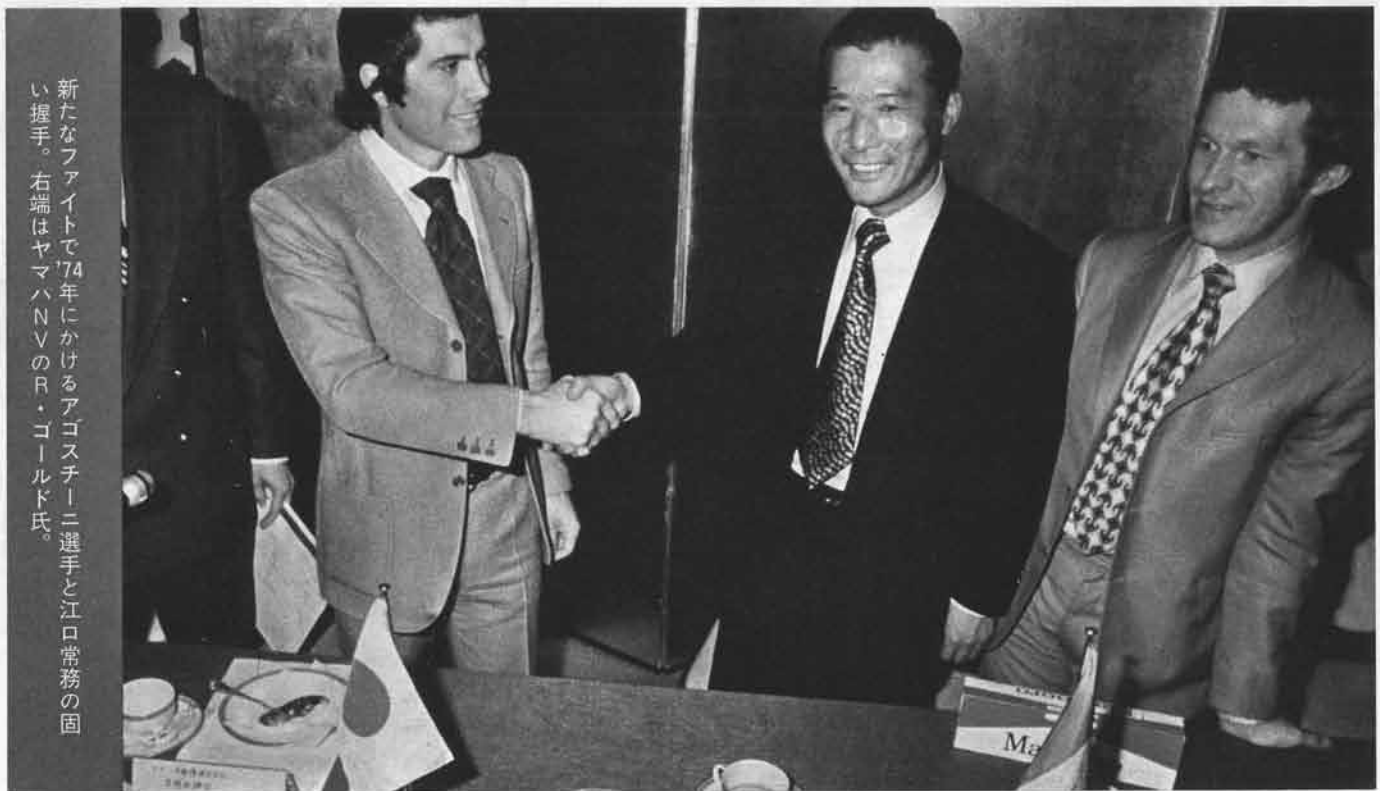
日本では十二月六日、東京・帝国ホテルに多数の報道関係者を招き、同選手出席のもとに正式発表となりましたが、席上あいさつに立ったヤマハ発動機株式会社・江口秀人常務取締役は、その所信を大要つぎのように述べて記者団の共感をえました。

「諸般の状況は、たしかにモータースポーツの世界にとってもきびしいものがある。しかし、レースには勝敗とは別に、技術成果を迅速に高めるといふ大きな収穫がある。よりすぐれた製品を創りだすことで社会に奉仕するのはメーカーのつとめであり、そのためにも技術探究の姿勢は、いついかなる状況にあつても持ちつづけたいものだ」



〈ジャコモ・アゴスチーニ選手の横顔〉 (GIACOMO AGOSTINI)

1942年イタリア生れ。31才。身長164cm、体重66kg。独身。趣味は水上スキー、トレールラン、スキー。おもなレース歴は、'62年にモトモリーニを駆ってナショナルレースに初出場。'64年イタリアチャンピオン。同年世界GP初出場、250cc10位。'65年からMVアグースタのライダーになり鈴鹿サーキットの日本GPにも参加。世界GP500ccクラスでは'66年から'72年まで7年連続、また350ccクラスでは、'68年からもっか6年連続ワールドチャンピオンの座にある。



新たなファイトで'74年にかけるアゴスチーニ選手と江口常務の固い握手。右端はヤマハNVのR・ゴールド氏。

「さらに健全なモータースポーツの世界をひろげるヤマハとして、これまで世界の多くの人びとの期待と支持を得てきた姿勢はすぐ変わるものではない。この双方の基本姿勢に完全に応えてくれるのが、アゴスチーニ選手の加入となってあらわれたのである」

つづいてアゴスチーニ選手の会見に入り、記者団の矢つぎばやの質問に、同選手は熱っぽく口調で抱負をつぎのように語りました。

「私はヤマハと、その2サイクル技術に絶大な信頼をおいている。私はヤマハで勝利を得る、ヤマハはその高度な技術で私の栄光をさらに高める。両者が厳しい責任を感じあっている。これは非常に大切なことだ」

「9年間も在籍したMVアグースタを去ることに何も感じていないというのは不自然で、愛着やさびしさはある。しかし、今はヤマハと新しい家族的な愛着をつくっていく喜びの方がはるかに大きい」

「私としては、'74年度はMVとアゴスチーニというイメージをさらに大きく飛躍させ、ヤマハとアゴスチーニのイメージとして確立しなければならぬ緊張の年だ。もちろん、いままで以上の成果を上げる確信はある」

「また、2サイクルマシンに乗るのは、はじめてのことだが、ツートフォーターの差は慣れ以外のなものもない。一日も早くトレールニングを始めたいとウズウズしている」

なお、アゴスチーニ選手との契約は二カ年で、350cc、500cc、750ccなどのマシンに乗り、世界選手権ロードレースGPと、アメリカのビッグイベントレースに出場する予定となっています。

トライアル教室を開催



▶新しい需要層として、いまトライアルは静かな高まりをみせています。
▲日本各地で行なわれた「ミック・アンドリュウスのヤマハトライアル教室」



小旗、セクションナンバーカード、セクションマーク、採点筆記板、掲示バーなどのトライアル教室開催ツール。このほかに参加申込書、サイン表、採点表、成績表、掲示ボードなど各種のツールも用意されています。



モーターサイクルがもつ本来の特質は、機敏な行動力とそのスポーツ性にあります。

ヤマハでは、早くからこの特質を生かした各種のスポーツ教室を实践、卒先してモータースポーツの興隆に意をそいできました。トレール教室をはじめラリー、モトクロス、ジムカーナ、ツーリングなど、ヤマハの健全なモータースポーツ活動は、操縦テクニックの向上はもとより、団体行動における規律の徹底などで、安全面、マナー面で多大な成果をあげ好評を得てきたものです。そして、ことし74シーズンは新たにトライアル教室、ロードレース教室を追加、いっそうの充実を図ることにしました。

中東戦争に端を発した石油問題で、スポーツ活動にまつわる周辺もあわただしい動きをみせており、きびしい環境におかれてはいますが、これら教室の開催は、身心の鍛練をふくめて基本の技術を修得するということできわめて有意義な行事であります。地道に育てていくことが大切です。

新しい需要をつくる

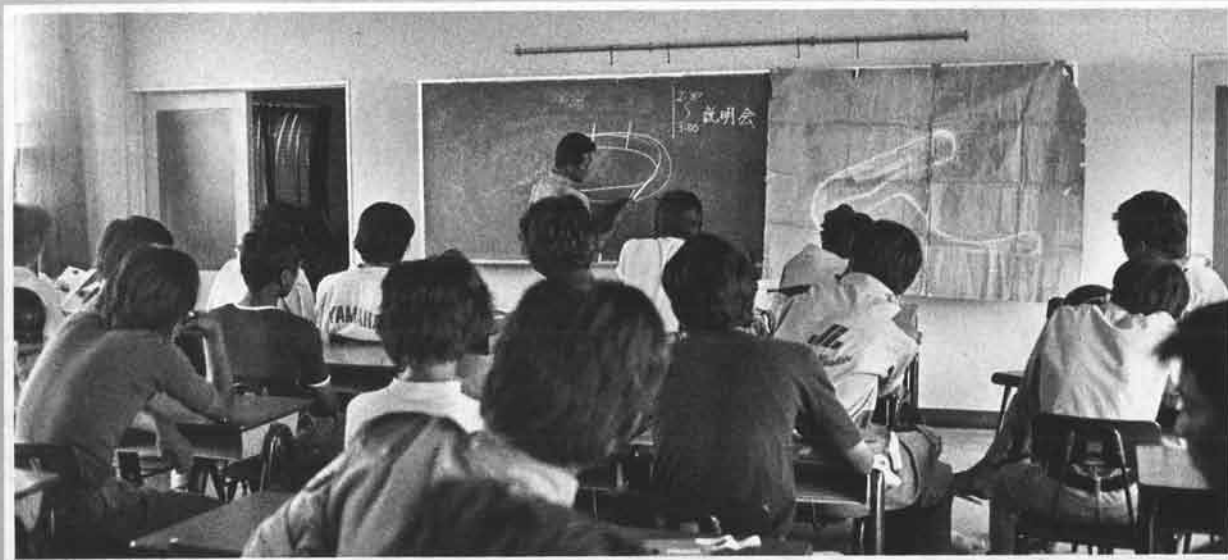
SLヤマハトライアル教室

トライアル教室はすでに昨年、トライアルの魔術師といわれる超一流のライダー、ミック・アンドリュウス選手を招いて「ヤマハトライアル教室」を開催、多数のトライアル・ファンをつくって好評を得ていますが、74シーズンにスタートする「SLヤマハトライアル教室」はこのミック選手にじきじきの特訓を受けた特別インストラクターを中心に、トライアル・テクニクのABCを学んでいくものです。

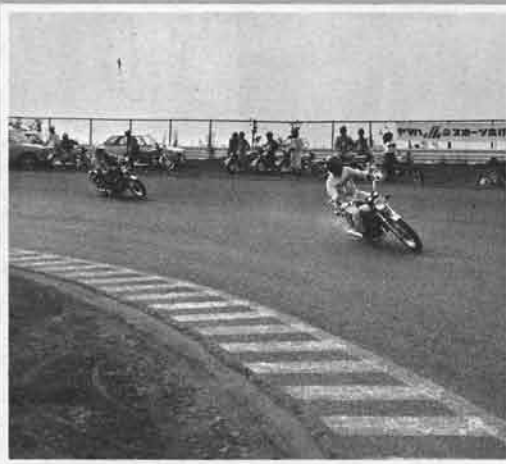
トライアルについては、本誌でもすでに何度か紹介し、そこで学ばれる技術は安全運転面にも大きく役立つものとして高く評価されている競技ですが、待望の「ヤマハトライアルTY250J」の発売もあって、需要促進、安全けいもうの面でもまさにマトを得たものとして多くの支持をあつめるものとなりましょう。



ロードレース教室



▼ひざをまじえての質疑応答。すぐに役立つ知識が新しいSLS仲間をベスト・ライダーに育てていく。
 ▲経験ゆたかなベテラン・ライダーを講師にむかえて、コースのとり方の勉強。



実技の講習。セニア・ライダーのテクニックが確実に受けつがれていく(写真はいずれもSLS会スポーツ走行講習会より)。



昨年のYGSFでみせたあの熱狂的ともいえるシーンの再現も期待できるのです。すでに教室開催用として各種のツール類も用意されており、スタートを待つばかりです。

安全と楽しさを基本に

SLSヤマハロードレース教室

数あるモータースポーツの中で、ロードレースはもっともシビアな競技といわれていますが、それだけに、レースにのぞむ基礎技術の修得はおろそかにできません。

とくに、最近のレースは内容も高度なものとなり、基礎技術の重要性はますます高まってきています。TZ350、TZ250、TA125など、世界第一級の性能をもつ市販レーサーをようするヤマハとしては、安全と楽しさを基本に徹底した技術修得の場をつくることにしました。それがこのたび企画された「SLSヤマハロードレース教室」です。

対象は、これからロードレースを志すノービス・クラスライダーを中心に、レース場でのマナー、マシンの基礎知識、コースの覚え方など、内容ゆたかな講座をひらきます。

そして、ヤマハ袋井コースを会場に、スタート、シフトアップ、シフトダウン、エンジンブレイキ、ストレート、単一コーナー、複合コーナー、ヘアピンカーブ、ハイスピードコーナーなど、実技について学びます。

インストラクターはもちろん経験ゆたかなセニアライダー、レーシングメカニックが担当する予定です。ご期待ください。

陽春のスタート

詳細は追ってご案内します

「SLSヤマハロードレース教室」、「SLSヤマハロードレース教室」については、陽春よりスタートする予定です。追ってその詳細を発表いたします。お店でも、チャンスをとらえてお客さまにお知らせください。

びている 50c.c.車



50cc車はもっとも手軽な乗物として、あらゆる人々の期待に応えていま着実に伸びています。*らくらくメイト*で定評を得ている「ヤマハメイト」には、キック始動式、セル始動式のノー・クラッチ/3段変速機付のV 50-S(スタンダード)、V 50-D

(デラックス)、V 50-E D(セル付・デラックス)のほか、自動2段変速のオートマチックV 50-A(キック始動)と、V 50-E A(セル始動)の5機種が用意されています。

今日の経済環境、社会環境を考えても、50cc車はもっとも手軽な、時代にマッチした乗物であるといえましょう。これが50cc車の根

もっとも手軽で 大型の需要をもつ 50 cc

までもあるわけです。
このようなことから、お店の経営基盤の強化にあたっては、そのポイントを50cc需要の拡大におくことは重要です。

昨年一年間における国内の販売台数はおよそ一一八万台、昭和四十七年にくらべて約十一万台増となりましたが、この急伸を支えたものが50cc需要です。前年度、50cc車の販売は六十七万台でしたが、それがいきよに八十二万台と増大したのです。つまり一〇台のうち実に七台が50cc需要であったということになります。

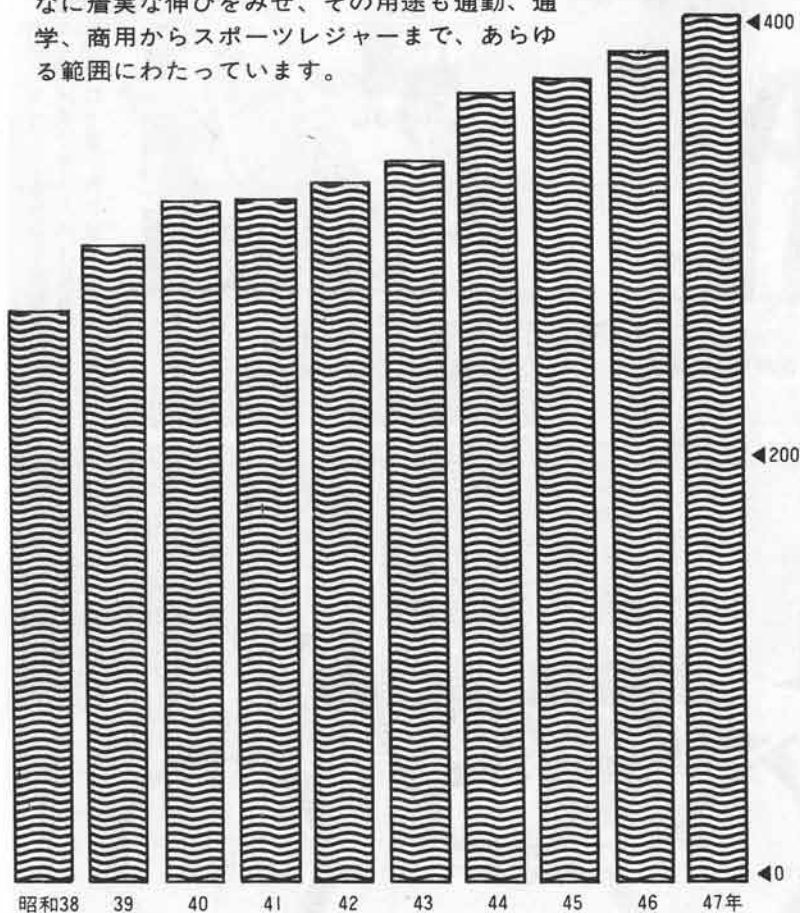
グラフでもお分かりいただけるように

に、50cc需要は過去10年の実績でも着実な伸びをみせています。そして、50cc車のお客さまはやがて90cc車、125cc車、250cc車へとつながる大切なお客さまでもあるわけですから。

いま、着実に伸

●過去10年間の50cc車保有台数の推移

もっとも手軽な乗物として50cc車は、こんなに着実な伸びをみせ、その用途も通勤、通学、商用からスポーツレジャーまで、あらゆる範囲にわたっています。



女性にとくに人気のある「ヤマハチャビィ」。このチャビィにもオートマチックとマニュアル・ミッション付とがあります。



モータースポーツを愛好する女性ファンも、年ごとに著しく増えています。その立役者となっているのが「ヤマハチャビィ」。

強い需要を支えているのです。

免許も、身体検査と学科試験のみです。しかも他の上級免許を取れば、自動的に50cc車の免許をもったことにもなっています。全国の運転免許者数は、昭和四十七年現在で約二千九百五十万人を数え、その免許件数は約五千三百万に達していますが、このうち、50cc車の原付免許とは独立している耕耘機などの小型特殊免許は二・七%にしかすぎません。したがって、免許を持っている人は殆んどすべてが50cc車の運転資格をもっている人ともいえるのです。

まさに50cc車市場は大型です。

中広い年齢層でキャッチ 二輪車に戻るお客さまも増加

モーターサイクルは男の乗物といわれていたのは、すでに昔のことです。若く活発な娘さんとはもとより、お母さま方が積極的に乗りだしている例が少なくありません。モータースポーツを愛好する女性ファンは年々増えてきているのです。

地方の高校では、女子学生がメイトやミニを通学の足とし、また農村では働くお母さんの足に数多くの50cc車が使われています。

また都会地においても、駐車規制や車庫規制が強化されるにたがって、かつては二輪車で活躍したオーナー・ドライバーの方々が再び二輪車へ戻る傾向がみえています。これからは、オヤツと思うようなお客さまも増え



ヤングの共通した話題の中に、モーターサイクルは密着しています。
「ヤマハミニ」はタウンからモトクロスまでの万能型。



テクニックの向上を図って、ヤマハではこうした安全運転講習も積極的にすすめています。軽快な走行性能で若い人の注目をあつめている「ヤマハスポーツF X 50」。変速は5段。RD 50ではオイルディスクブレーキ付です。



ダイナミックなスタイルが好評の「ヤマハトレールMR50」。

ることでしょう。

また忘れてならないお客さまに、すでに社会の第一線をしりぞかれた先輩のみなさんがいます。六十年代、七十年代で二輪車のある生活を楽しんでいる人は結構みかけるものです。

定期的開催しよう

好評のヤマハ原付免許教室

これから春にかけては、社会にとびたつ人も沢山あります。免許年令に達する人も次々と増えていきます。

新しく免許をとろうという人はいつの時代にもいるわけです。そこで、すぐに役に立つのが「ヤマハ原付免許教室」です。充実したツールで、経験ゆたかなインストラクターによる「ヤマハ原付免許教室」は、合格率の高さでいままでに多くのお客さまを増やしてきました。

ヤマハが業界に率先して免許教室を開設してから間もなく五年を過ぎようとしています。この間に、全国の「ヤマハ原付免許教室」を受講した人は五十万人を数えています。いかに多くのお客さまに受け入れられたかが分かります。

また、お店で「ヤマハ原付免許教室」をひらくことによって、お店と地域社会との結びつきをつよめ、お店の信用を高めると同時にゆるぎない商圏づくりに役立ちました。

ことしも、ぜひ「ヤマハ原付免許教室」を定期的開催することで、さらに多くのお客

《50cc需要の拡大で経営基盤の強化へ》



内容の充実さと実績で、社会的にも高く評価されている「ヤマハ原付免許教室」。



おなじみ「ヤマハジッピー」。ユニークさが決め手の商品です。オートマチック型とマニュアル・ミッション型があります。



働きものの「ヤマハビジネスYB50」。業務用に使われて、売れ足のはやい商品です。

さまを獲得してください。お店のみなさまがインストラクターとなって教室を開催できる新しいツールの開発もすすめられています。

あらゆるお客さまの

要望にえられるヤマハ50

この大型な50cc需要の市場に対して、いまヤマハはもつともバラエティ豊かな商品群を完備しています。かつて「ヤマハミニ」の出現が50cc車の多様化をおすすめ、多くのお客さまを獲得した以上に、「ヤマハオートマチックメイト」「ヤマハジッピー」「ヤマハチャピイ」は50cc車市場を拡大してきています。

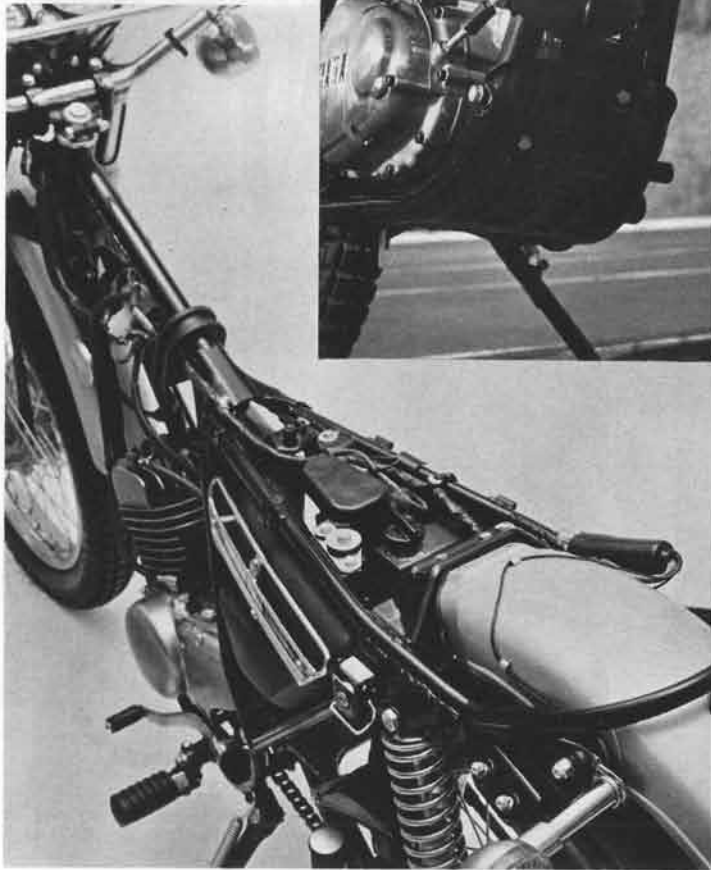
石油危機が叫ばれていらい、たしかに産業界は、生産面でも、販売面でも、いろいろとさまざまな影響をうけ、暮しにくさも増してきました。しかし、このような試練のときこそ、計画的な販売で店の商圏をゆるぎないものとしなければなりません。

ヤマハでは、つねにみなさまと一体となつて、この避けられない困難な時代にも共に繁栄への道をめざします。

50cc需要の拡大発展策はその基調となるものであり、新しいお客さまへ対処しての安全運転推進活動も積極的にすすめていく方針です。お客さまに、ヤマハを買ってよかった！と、実感していただくために、ことしもヤマハはあらゆる面で積極的にご商売を応援してまいります。

中・低速のトルクアップを重点に、さらに使いやすいパワーバンドをもったトルクインダクション・エンジン（写真はDT250）

フレームは高張力鋼管を使用したダブルクレードル型。シートはロック付でヘルメットハンガー付（写真はDT125）



乗りやすさを徹底して追究

オン・ロードの走りも向上した

新型オフ・ロード専用バイク・DTシリーズ

オフ・ロード専用に非ず

オフ・ロード専用モデルに非ず——。新発売・DTシリーズの商品特性をひと口でいうならば、こんな結論がひきだされてもよいはずだ。

“DT”といえば、たしかにオフ・ロードの代表車。モーターサイクルの世界にトレールというまったく新しいジャンルをきりひらいたパイオニアとして、つとに名声高いものがあります。新発売・DTシリーズは、この“DT”の名称を受継ぐものとして、オフ・ロード車として徹底した走行性能をもつものとし、さらにすぐれた乗車性を発揮できるも

のとはしていますが、その結果は、オン・ロードにおいても格段に向上した使いやすさをもつものとなっているからです。

したがって、これからのご商売にはトレール車もオフ・ロード専用車という既成の概念にとらわれず、より柔軟な考え方をもちお客さまをリードしていくことが大切です。

MXをベースに

最新の技術設計を大胆に投入

大は360ccからはじまる今回のいっせいモデル・チェンジで各車共通した特徴といえば、まず外観では排気系のセンターアップ方式にもなうデザイン変更があげられます。

これは、オフ・ロード走行の安定性を高めることから生れたもので、一つはエンジンの低位置設計による重心位置低下によって実現したもので、そのねらいはオフ・ロード走行における性能アップです。

最近のモトクロスは従来に増してスピード性能が問題視されていますが、設計的には一様に重心位置は下げられてきています。つまり、必要なロードクリアランスを確保しつつも重心位置は出来るかぎり下におき、安定性の向上をもってスピード性能の向上をかきだそうというものです。

もちろん、これはたんに重心位置のみの問題で解決づけられるようなものではなく、フレーム設計をはじめサスペンション機能などエンジン性能に関連した多くの重要なファクターが満足されたことですが、今回のDTシリーズではオフ・ロード車のリーディング・マシーンとしてさらに徹底した内容をもたせることから、すでにMXシリーズで実証済みの最新技術を受継ぐなど、大胆な設計がとり入れられたものです。

ヤマハトレール

DT250



ヤマハトレール

DT360



ヤマハトレール

DT90



ヤマハトレール

DT125



ハイポジションのフロントフェンダー（ポリプロピレン製）、センターアップの排気系もさん新なニュー・トレールの力強いスタイル。



360、250はサーマルフロー付



5段切替え式のクッション



ロック付の燃料タンク



DT360、250のシート下シート開閉はロック式



ピシッときまった車体側面ニードリップ部

いっぽうエンジン性能面では、従来のモデルと比較してさらに中低速におけるトルクアップを図ったものとなりました。数値上ではと

中・低速の出力向上
売りやすさ増したDT360

こうした場合、走行ショックの多いオフ・ロードの乗車性を格段に高め、またそれがオン・ロードにおける走行性能の向上にも極めて効果的に結びついているわけです。トレール車をロードでこなす——、こうした使用法は新感覚の若者たちが得意とするところであり、新発売のニューDTシリーズはその期待に十分に応えるだけのオン・ロード性能をもっています。

またエンジン関係もこれらフレーム設計にマッチすべく一新した設計となっております。クラシックケース巾をさらにせばめ、DT360、DT250ではキッククラックも根もとから折りたたんでエンジン側にふかく収容できるものとしていきます。つまり、スリムなDTがさらにスリムにリファインされたわけです。

それによりライディングポジションは一段と理想化されました。キッククラックがくるぶしに当たったり、上体の移動で内またに異和感を覚えるようなことはありません。安定性の向上と共に、さらにバランスしやすいライディングフォームの自在化が無理なく図られるものとなっているのです。

異和感のない
スリムなライディングポジション

くにパワーアップの表示はみられませんが、それはマキシマム面でのことで、実質的にはさらにネバリあるパワーを安定して発揮できるものとしています。

DT360、DT250においては、ヤマハ独自の技術として定評を得ているトルクインダクション方式をさらにおしすすめ、リードバルブは6枚式としているほか、シリンドラーおよびシリンドラーヘッドをそれぞれ単独に締付けるものとして、従来のスタッドボルト式一体取付のものよりさらに安定度の高い性能確保を果したものとされています。

またDT360においては、不安定な始動操作によるビッグシングル特有のケッチンを防止するため、CDI点火にプラス自動進角装置を採用、キックと連動して働くデ・コンプ装置を設けました。

DT360は、従来はDT250のボア・アップ型と受取られてきましたが、このような技術的な特徴を備えたことよって、さらに高級化されたビッグ・トレールとして売りやすさを増したわけです。

またフロントホイールを踏破性の高い21インチとし、リヤ・クッションをサーマルフロートとしていますが、これはDT250においても同様の設計となつていゝるものです。

サーマルフロートはワークス・モトクロッサーにおいて実験、開発されたものであり、市販モトクロッサーマXに採用されて注目をあつめた技術成果ですが、その働きはオイルダンパーのオイル上昇にともなう減衰特性の低下を防止するためのもので、オフ・ロードにおける激しい使用状況下で大きな効果を発揮するものです。

そのほか防塵効率のすぐれたモルトブレーン・エヤクリナー、キー付燃料タンクキャップ、ヘルメットホルダー、キル・スイッチの採用などがありますが、これらはニューDTシリーズに共通したセールスポイントです。



消音効果のすぐれたマフラー



大型化されたテールランプ



コントロールディスプレイしたスイッチ類



右グリップ部に新設されたキル・スイッチ



ハンドルバーについてフロントフラッシャー

主要諸元

DT360

DT250

DT125

DT90

全長	2,180mm	2,180mm	2,015mm	1,970mm
全巾	870mm	870mm	880mm	880mm
全高	1,140mm	1,140mm	1,055mm	1,055mm
シート高	815mm	815mm	770mm	770mm
軸間距離	1,425mm	1,410mm	1,325mm	1,285mm
最低地上高	220mm	220mm	230mm	230mm
車輻重量	128kg	123kg	96kg	92kg
舗装平坦路燃費	35km/ℓ(60km/h)	40km/ℓ(50km/h)	55km/ℓ(50km/h)	60km/ℓ(50km/h)
登坂能力	35°	35°	30°	27°
最小回転半径	2,500mm	2,500mm	2,500mm	2,500mm
制動停止距離	16m/(50km/h)	16m/(50km/h)	15m/(50km/h)	8.5m/(35km/h)
エンジン	単気筒前傾2ストローク・トルクインダクション(7ポート/ピストン・リードバルブ)			
排気量	351cc	246cc	123cc	89cc
内径×行程	80×70mm	70×64mm	56×50mm	50×45.6mm
圧縮比	6.4	6.8	6.7	7.0
最高出力	30ps/6,000rpm	23ps/7,000rpm	13ps/7,000rpm	10ps/8,000rpm
最大トルク	3.6kg-m/5,500rpm	2.4kg-m/6,000rpm	1.38kg-m/6,000rpm	0.95kg-m/7,000rpm
始動方式	プライマリーキック			
点火方式	CDI	フライホイールマグネト		
燃料タンク容量	9.0ℓ	9.0ℓ	7.0ℓ	6.0ℓ
オイルタンク容量	1.5ℓ	1.5ℓ	1.2ℓ	1.2ℓ
潤滑方式	分離給油ヤマハオートループ			
発電機種類	フライホイールマグネト			
バッテリー	6V 4AH	6V 4AH	6V 4AH	6V 4AH
点火プラグ	NGK B-8ES	NGK B-8ES	NGK B-8ES	B-8HS
キャブレター	VM30SS	VM28SS	VM24SS	VM22SS
エヤクリナー	湿式モルトブレン			
クラッチ	湿式多板			
変速機	5速(2.250, 1.684, 1.260, 1.000, 0.793)			
フレーム	高張力鋼管ダブルクレードル			
キャスト	59° 30'	59° 30'	59°	59°
トレール	135mm	135mm	120mm	132mm
タイヤ寸法(前後)	3.00-21/4.00-18			
ブレーキ(前後)	防塵防水式機械式ドラム			
懸架方式(前後)	テレスコピックオレオ/スイングアームオレオ			
ヘッドランプ	6V 35W/35W	6V 35W/35W	6V 25W/25W	6V 25W/25W
テール/ストップ	6V 17W/5.3W	6V 17W/5.3W	6V 17W/5.3W	6V 17W/5.3W
フラッシャー	6V 17W	6V 17W	6V 17W	6V 17W
パイロット	6V 3W	6V 3W	6V 3W	6V 3W

新型トレール いっせいデビュー

性能、スタイルを一新、'74スポーツレジャーの立役者としてデビューしたニューDTシリーズ！ オフ・ロードの世界をさらに広げ、オン・ロード性能も一段と高めた内容が、いま高まる二輪車需要に、大きなご商売を約束します。





オン・ロードからオフ・ロードへ。さあ、いっちょよういっかが！
 21吋フロントホイール、サーマルフローショップ・リヤクッションで代表される“MX”の血筋。ニューDT360(左)、ニューDT250(右)は第一級の本モトクロスサーをベースに、高度な内容を備えたオフ・ロードのリーディング・マシンである。



DT125

ブランディレッド



DT90

ハイスパークルブルー



DT125

グラスグリーン



DT90

アロマグリーンメタリック



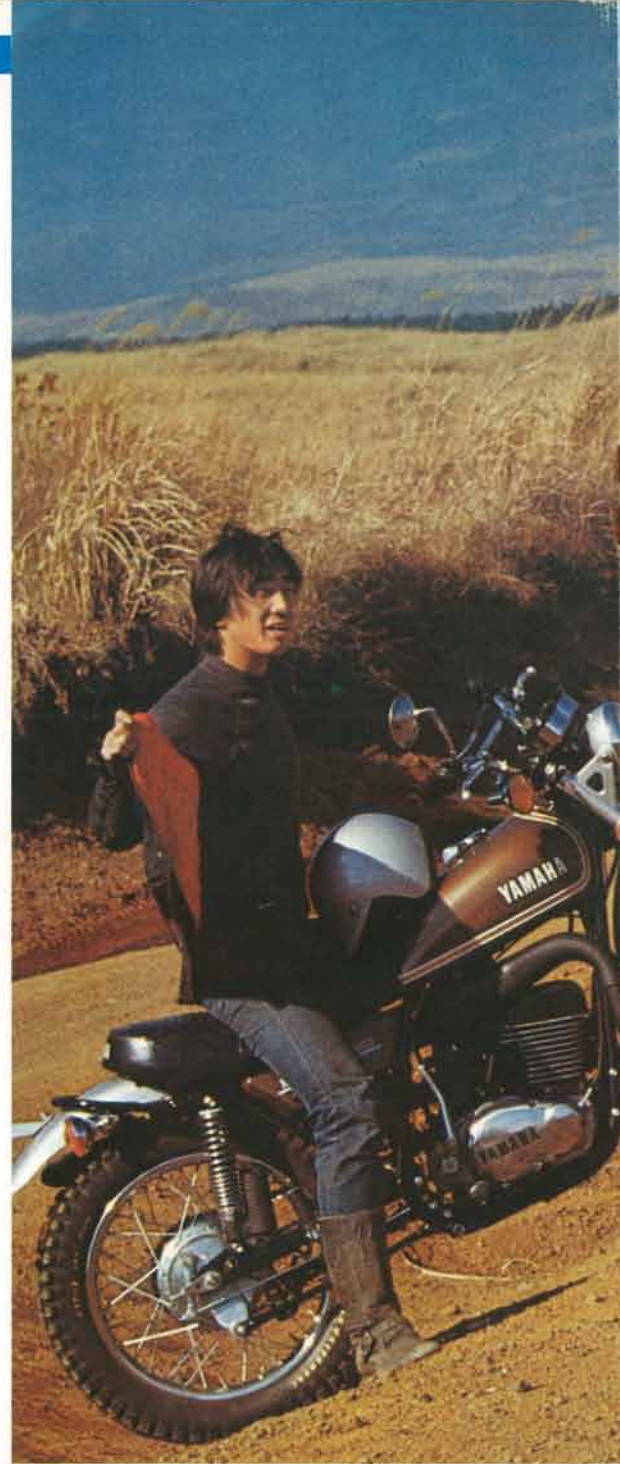
新型トレール
 DTシリーズの
 カラーリング



▲オフ・ロード志向派のビギナーにもっとも身近かな位置にあるニューDT90。オン・ロードにおける乗車性も向上してそのレパートリーは広い。



オフ・ロード独特のダイナミックなテクニクを満喫する実力十分なニューDT125。トルクインダクション方式のネバリづよいエンジンそのままにタフな性能を持つものだ。



DT360
セイジブラウン



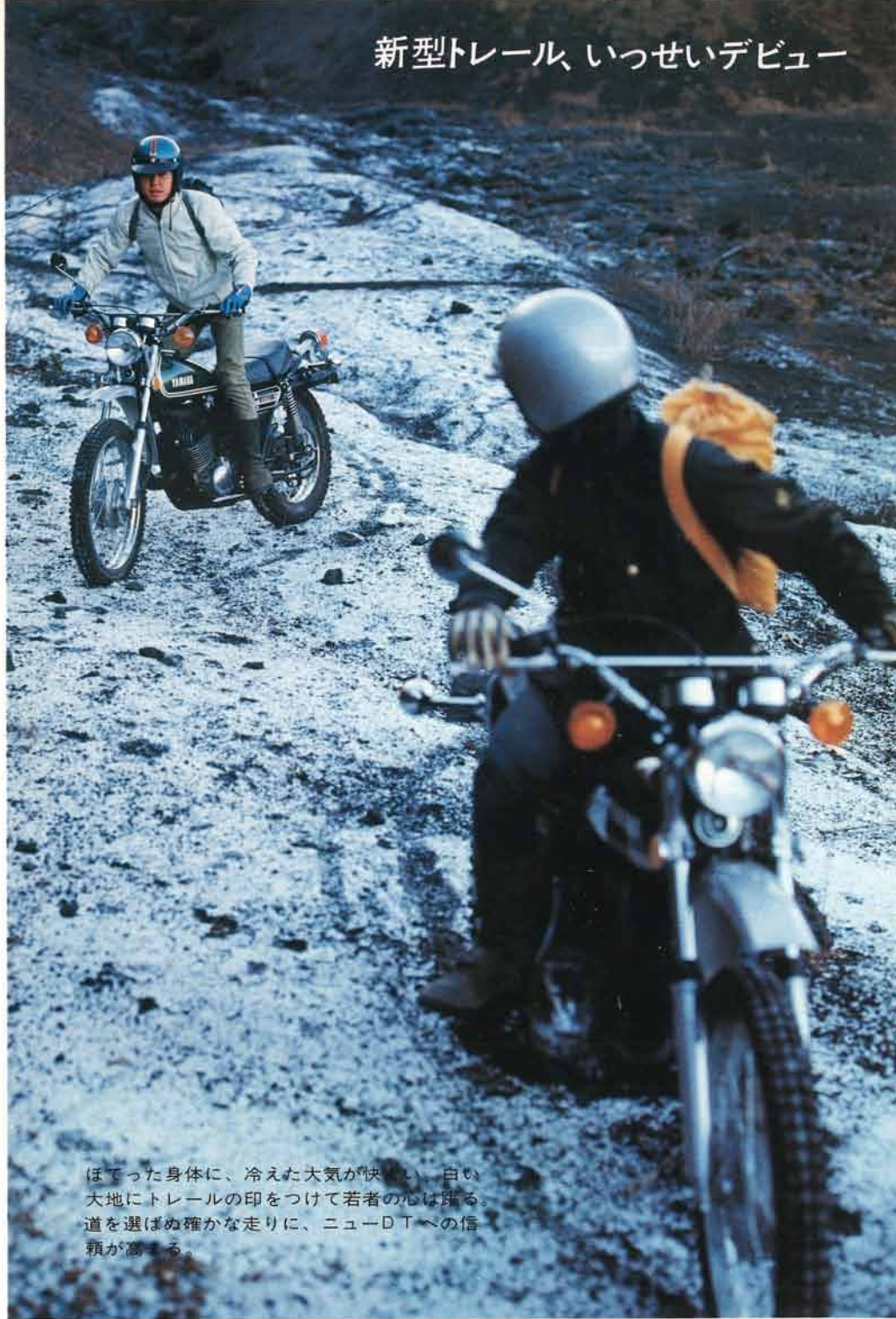
DT250
ブルーダスト

NEW
YAMAHA TRAIL
SERIES



DT250
ジェネバグリーン

新型トレール、いっせいデビュー



ほてった身体に、冷えた大気が快い。白い大地にトレールの印をつけて若者の心は躍る。道を選ばぬ確かな走りに、ニューDTへの信頼が高まる。



オフ・ロードからオン・ロードへ。必要にして十分なロード・クリアランスを保ちながら重心位置を低下した新設計のフレーム構成、静かな排気音、完備した安全への配慮がトレールの魅力をさらに大きく高めている。



1974年、ヤマハは今年も 積極的なPR活動をすすめてまいります

新春1月4日より

全国25局ネットでテレビCF放映

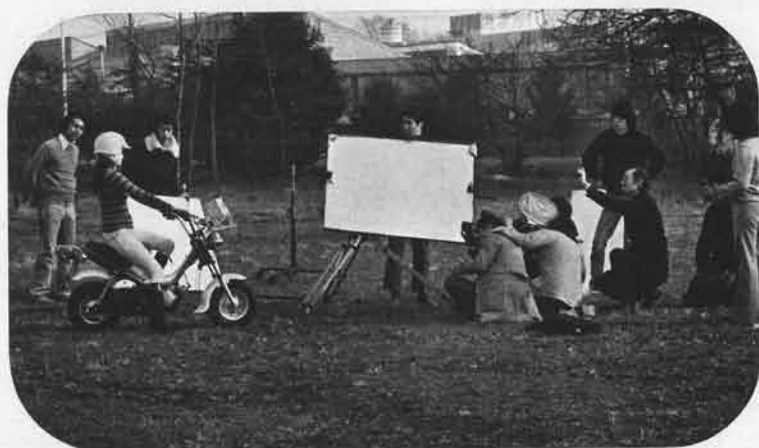
たがいにファイトをかりたて、いっしんふ
らんにボールを追って駆ける、飛ぶ、若者た
ち。スクラメイジを組んでガムシヤラにボー
ルをかく。そのわずかな瞬間に、かいまみた
可愛い女性ライダー。おやッ、ボールをしつ

かり小脇にかかえて若者がダッシュする。チ
ャピイに乗った若い女性に向って……。若者
たちの足はいまやジッピイ。チャピイを追う
ジッピイ、軽快に、スマートに——。
これは、新年四日からTBS（東京放送）

をキー・ステーションとして、全国25局を
ネットに放映される「ヤマハチャピイ」、「ヤ
マハジッピイ」のテレビCFです。
毎週金曜日・夜八時（一部地区は水曜日六
時三十分）ヤングの間で人気をあつめている
『走れノケー100』が終わった午後八時のゴー
ルディンタイム。茶の間のテレビの前に一家
団らんのときに放映されます。

このテレビCFは、年間を通して企画され
た第一弾の30秒スポットで、さらにそのとき
どきにマッチした新しいテレビCFも着々と
進行しております。

ヤマハは今年も、積極的なPR活動をつづ
け、つねに新しい需要の喚起をめざします。



お店のみなさんもお覧ください

お客さまとの楽しい話題をつくります。
そしてご意見をお寄せください。

TBS系全国25局ネット30秒スポット
毎週金曜日午後8:00

TBS 東京放送	KU-TV テレビ高知
HBC 北海道放送	TYS テレビ山口
ATV 青森テレビ	RKB RKB毎日放送
IBC 岩手放送	MRT 宮崎放送
TBC 東北放送	OBS 大分放送
FTV 福島テレビ	MBC 南日本放送
BSN 新潟放送	RBC 琉球放送
UTY テレビ山梨	
SBS 静岡放送	毎週水曜日午後6:30
CBC 中部日本放送	SBC 信越放送
ABC 朝日放送	MRO 北陸放送
BSS 山陰放送	RKK 熊本放送
RSK 山陽放送	NBC 長崎放送
RCC 中国放送	

おめでとうTCMS仲間

トレール杯争奪モトクロス選手権シリーズ

'73ブロック別成績

モトクロスの楽しさをすべての人に——と一昨年からスタートしたトレール杯争奪モトクロス選手権シリーズは、お店のみなさまのご協力のもとに、一段と充実した'73シリーズを終了しました。

前半戦からYGSFでの全国大会、そして秋のブロック選手権大会へと、2シーズン目

にふさわしい充実したシリーズ戦がつづき、モトクロスの若きチャンピオンが日本各地に誕生しました。

お客さまの活躍はいかがでしたか？ '73シリーズの総決算として、ここにブロック別ランキングおよびブロック選手権大会結果をご報告します。(顔写真は、各クラス・ブロックチャンピオンです)





原田正則 桶田進 成川泰 齊藤博実 矢野俊昭 寺沢健一 渡辺誠 原子三雄 天内保幸 野崎順悦 佐々木信宏



北海道ブロックランキング

全7戦にわたった'73 TCMS北海道ブロックシリーズは、毎回200台を上回る参加台数を集め、北海道の地に再び一大モトクロスブームを呼ぶ発火点となった。

TCMS仲間も全道中に増え、これが契機となって今シーズンの全日本選手権シリーズの予定には北海道大会も含まれるに至っている。



市販車100cc以下クラス 1. 佐々木信宏 75点 2. 若本良治 57 3. 鈴木孝雄 43 4. 高橋徹也 35 5. 田中直二 23 6. 高畑亮 6	ノービス90ccクラス 1. 原子三雄 67点 2. 小川則男 56 3. 佐々木武明 40 4. 迫山英一 34 5. 竹下博 19 6. 浜本勉 16	ジュニア125ccクラス 1. 齊藤博実 72点 2. 五十嵐聖治 60 3. 矢野俊昭 53 4. 成川泰 51 5. 亀井慶一 44 6. 鈴木彰 27
市販車101cc以上クラス 1. 佐々木信宏 75点 2. 原野善行 68 3. 二木雅彦 30 4. 坂本秀一 15 5. 佐藤重雄 15 6. 新井田義則 15	ノービス125ccクラス 1. 渡辺誠 81点 2. 中村広巳 67 3. 対馬博正 32 4. 加藤勝巳 20 5. 浜本勉 18 6. 東海林勝 17	ジュニア250ccクラス 1. 成川泰 62点 2. 坂本徳二 58 3. 五十嵐聖治 57 4. 鈴木彰 42 5. 清水修 32 6. 齊藤博実 32
ミニレール50ccクラス 1. 野崎順悦 30点 2. 杉本弘美 27 3. 天内保幸 20 4. 阿部信夫 15 5. 岸正志 15 6. 安間登 15	ノービス250ccクラス 1. 寺沢健一 57点 2. 渡辺誠 50 3. 佐藤雅博 49 4. 頰家政幸 44 5. 山崎勝 38 6. 原子三雄 37	E・J125ccクラス 1. 桶田進 118点 2. 古屋昇 68 3. 太田喜代一 58 4. 高橋正信 45 5. 武山勝徳 33 6. 日下哲也 29
ノービス50ccクラス 1. 天内保幸 63点 2. 原子三雄 57 3. 岸正志 15 4. 山崎勝 15 5. 金見勉 15 6. 坂本秀一 12	ジュニア90ccクラス 1. 矢野俊昭 99点 2. 亀井慶一 54 3. 平井豊 10	E・J250ccクラス 1. 桶田進 101点 2. 太田喜代一 67 3. 古屋昇 63 4. 武山勝徳 46 5. 高橋正信 35 6. 日下哲也 24



福田敬治 松井久夫 富田英一 齊田福男 熊沢晴夫 谷口和之 紫田勝美 東福寺保雄 村上光則 杉平哲夫 小沢孝

関東甲信越ブロック選手権大会結果



関東甲信越をAからDまでの4ブロックに細分してシリーズ戦が行なわれた関東ブロック。最終戦は関東甲信越ブロック選手権大会と銘打って、各小ブロックの代表選手が、あのYGSFと所も同じ富士スピードウェイに集まり、楽しくもまた激しかった'73シリーズをしめくくった。

市販車100cc以下クラス	ノービス50ccクラス	ジュニア90ccクラス
1. 前田今朝美 2. 真藤秀夫 3. 高橋国男 4. 金子昌博 5. 垂沢則雄 6. 志々田烈	1. 大塚保 2. 桑名芳寿 3. 渡辺照男 4. 竹内淳 5. 小林喜代志 6. 鈴木英一	1. 本間誠二 2. 長谷部勇 3. 岩崎忠夫 4. 熊井清幸 5. 岩本利一 6. 高橋和夫
市販車101cc以上クラス	ノービス90ccクラス	ジュニア125ccクラス
1. 原田正則 2. 岩崎完治 3. 高田寛 4. 奥村幸志 5. 金沢光章	1. 杉平哲夫 2. 岩岡忠夫 3. 照井静夫 4. 村上光則 5. 石川岩夫 6. 吉田茂雄	1. 宮本英治 2. 東福寺保雄 3. 長谷部勇 4. 齊藤克巳 5. 若林孝明 6. 山下和夫
		ジュニア250ccクラス
		1. 東福寺保雄 2. 宮本英治 3. 山下和夫 4. 木原泰久 5. 若林孝明 6. 平山仁文
ミニトレール50ccクラス	ノービス125ccクラス	E・J125ccクラス
1. 大越光男 2. 大野則夫 3. 小林正行 4. 高橋洋 5. 大沢喜志郎 6. 伊藤政典	1. 杉平哲夫 2. 小川浩一 3. 有田尚明 4. 照井静夫	1. 紫田勝美 2. 伊東一比古
ミニトレール80ccクラス	ノービス250ccクラス	E・J250ccクラス
1. 小沢孝 2. 中沢清一 3. 増田逸夫 4. 垂沢則夫 5. 渡辺則夫 6. 沖山源	1. 村上光則 2. 有田尚明 3. 中野真人 4. 鈴木幸治 5. 清武夫 6. 齊藤雅彦	1. 紫田勝美

東北ブロック選手権大会結果

東北ブロックは、9戦と全国でも最多開催数のシリーズ戦となった。最終戦・ブロック選手権大会は、モトクロスのメッカ・仙台テクニカルハイランドになんと500台というTCMS仲間が集結、熱戦のようが仙台放送をはじめ6局を通じて東北全県に中継されるなど、大きな話題の中で行なわれた。



市販車100cc以下クラス	ノービス90ccクラス	ジュニア125ccクラス
1. 熊谷君男 岩手 2. 葛巻晴彦 " 3. 中村正美 " 4. 佐々木政治 宮城 5. 小野寺健一 岩手 6. 大久保広信 宮城	1. 細川賢一 岩手 2. 庄子勤治 福島 3. 津田善貴 岩手 4. 関村治 岩手 5. 武田文夫 宮城 6. 岩崎芳弘 宮城	1. 菅野康夫 宮城 2. 浅野民夫 " 3. 佐々木健司 " 4. 成田操 " 5. 高橋一夫 " 6. 武田章吉 "
市販車101cc以上クラス	ノービス125ccクラス	ジュニア250ccクラス
1. 相沢栄治 宮城 2. 大友宏 " 3. 貴田久夫 " 4. 須藤重夫 " 5. 中村幸一 " 6. 小野寺清春 "	1. 布田善一 宮城 2. 上野均 岩手 3. 菅原輝明 岩手 4. 戸塚寿 山形 5. 市川裕二 山形 6. 照井裕一 岩手	1. 菅野康夫 宮城 2. 平山仁文 東京 3. 高橋一夫 宮城 4. 阿部勉 " 5. 佐々木健司 " 6. 北林武志 秋田
ミニトレール50ccクラス	ノービス250ccクラス	E・J125ccクラス
1. 福地栄幸 福島 2. 大内広行 " 3. 大友十三夫 "	1. 戸塚寿 岩手 2. 阿部利男 宮城 3. 高橋清彦 岩手 4. 菅原輝勝 宮城 5. 百井明 宮城 6. 加賀一俊 岩手	1. 吉津浩三 岩手 2. 小松哲悦 岩手 3. 戸塚恵 岩手 4. 渡辺秀孝 宮城 5. 北条広美 秋田 6. 村形徳雄 山形
ミニトレール80ccクラス	ジュニア90ccクラス	E・J250ccクラス
1. 貴田久夫 宮城 2. 葛巻秀彦 岩手 3. 富永勝博 福島 4. 佐藤豊 "	1. 浅野民夫 宮城 2. 菅野康夫 " 3. 佐藤寛美 " 4. 成田操 青森 5. 葛西国彦 岩手 6. 平山勝行 岩手	1. 山口達夫 宮城 2. 戸塚恵悦 岩手 3. 北条広美 秋田 4. 千葉房助 山形 5. 会田互 山形 6. 加藤隆 福島
ノービス50ccクラス		
1. 梅崎正弘 秋田 2. 高橋章右 岩手 3. 石川和彦 宮城 4. 佐久間敬一 " 5. 佐々木金左エ門 " 6. 赤沢敏男 岩手		



晶 重晴 山腰陽一 田中正雄 藤原幸治 山本勝美 仲谷竜二 宇都 勉 金馬幸三 杉本 清 原田正則 米田真一郎

関西ブロックランキング



全6戦にわたった関西ブロック。和歌山県橋本市郊外の特設コースに200台以上の仲間が参加し、セニア鈴木忠男選手、杉尾良文選手らも交えてのブロック選手権大会は、文字通り'73TCMS全ブロックの悼尾を飾るにふさわしい盛大な大会であった。

市販車100cc以下クラス	ノービス50ccクラス	ジュニア90ccクラス
1. 金馬幸三 61点 2. 竹中義中 31 3. 田中和吉 24 4. 山本勝美 24 5. 大西明男 22 6. 中川達男 22	1. 仲谷竜二 74点 2. 梶原厚生 52 3. 村上 勇 35 4. 阿瀬博俊 27 5. 山本和人 20 6. 森 至和 15	1. 山腰陽一 84点 2. 太田みのる 43 3. 市原哲郎 18 4. 森国竜治 15 5. 杉本 12 6. 岩橋正次 10
市販車101cc以上クラス	ノービス90ccクラス	ジュニア125ccクラス
1. 宇都 勉 69点 2. 幸野雄二 30 3. 前野彰男 30 4. 前川伸一郎 27 5. 下浦進 25 6. 辰巳真行 22	1. 藤原幸治 64点 2. 田中正雄 45 3. 佐藤健二 32 4. 大久保弘 20 5. 室岡茂則 20 6. 斉藤清一 16	1. 山腰陽一 58点 2. 森国竜治 52 3. 花城清友 32 4. 吉田一夫 27 5. 西尾雅仁 27 6. 広尾 久 23
ミニトレール50ccクラス	ノービス125ccクラス	ジュニア250ccクラス
1. 仲谷竜二 48点 2. 藤幡正志 43 3. 田中秀男 30 4. 佐々木信治 25 5. 森 正巳 22 6. 増田 智 22	1. 田中正雄 65点 2. 佐藤健二 39 3. 溝上康三 37 4. 斉藤正信 26 5. 村上和人 23 6. 風間和好 18	1. 晶 重晴 57点 2. 森国竜治 39 3. 花城清友 35 4. 山腰陽一 34 5. 西尾雅仁 23 6. 野崎勝比郎 22
ミニトレール80ccクラス	ノービス250ccクラス	E・J250ccクラス
1. 山本勝美 83点 2. 千葉勝美 41 3. 昼馬伊勢男 28 4. 山本 等 24 5. 藤幡正志 18 6. 中野 猛 15	1. 田中正雄 65点 2. 谷川徹二 62 3. 笠原輝男 28 4. 小川昭夫 27 5. 金石正美 18 6. 佐藤健二 15	1. 川本光一 45点



中部ブロック選手権大会結果

関東同様、中部ブロックも中部、北陸を浜松、愛知、三重、岐阜、北陸の5小ブロックに細分してシリーズ戦が行なわれてきた。

そして最終戦は、三重県津市のトレールランド三重に各地からの精鋭が参集、'73ブロックチャンピオンをかけて最後の熱戦を展開した。



市販車100cc以下クラス	ノービス50ccクラス	ジュニア90ccクラス
1. 谷口和之 岐阜 2. 児玉増夫 静岡 3. 斉田福夫 愛知 4. 北川 稔 三重 5. 永井友二 6. 渡辺慎一 愛知	1. 松井久夫 2. 松井利男 3. 永井友二	1. 原田正則 三重 2. 北嶋雪雄 北陸
市販車101cc以上クラス	ノービス90ccクラス	ジュニア125ccクラス
1. 熊沢晴夫 岐阜 2. 中村宗弘 愛知 3. 西 基市 岐阜 4. 内島外博 北陸 5. 更家一成 三重 6. 斉田福夫 愛知	1. 福田敬治 岐阜 2. 野田照彦 三重 3. 鈴木 〃 4. 中田守彦 岐阜 5. 矢田正博 三重 6. 出原富士夫 岐阜	1. 原田正則 三重 2. 故金政司 愛知
ミニトレール50ccクラス	ノービス125ccクラス	ジュニア250ccクラス
1. 斉田福男 愛知 2. 小宮山雄二 岐阜 3. 河北由道 三重 4. 高山	1. 米田真一郎 愛知 2. 菊地正芳 岐阜 3. 山内 治 4. 川場秀喜 北陸 5. 高田繁夫 岐阜 6. 竹山昭夫 岐阜	1. 原田正則 三重 2. 故金政司 愛知
ミニトレール80ccクラス	ノービス250ccクラス	E・J125ccクラス
1. 富田英一 2. 江場匡修 三重 3. 奥西克至	1. 福田敬治 岐阜 2. 稲森 3. 杉口康博 北陸 4. 前川 実 三重 5. 6. 谷口善男 岐阜	1. 杉本 清 2. 伊藤 隆 3. 若林孝明
		E・J250ccクラス
		1. 杉本 清 2. 若林孝明 3. 伊藤 隆





太田屋正義 青木一男 松川宏雄 立脇三樹夫 藤井良介 渡辺貞雄 久保恵太郎 若木恭一 藤原義弘 林英樹 川本光一



中国ブロックランキング

西日本のモトクロスファンの間にはすっかり定着したTCMS中国ブロック。総決算・中国ブロック選手権大会には、山陽、山陰、中国地方各地から230台が広島県西条市郊外特設コースに集い、一年間の成果のほどをフルに発揮して競いあった。



市販車100cc以下クラス	ノービス50ccクラス	ジュニア90ccクラス
1. 林 英樹 60点	1. 渡辺貞雄 49点	1. 松川宏雄 56点
2. 藤原義弘 48	2. 立脇三樹夫 45	2. 青山 清 49
3. 滝本 浩 36	3. 安原 昭 31	3. 山本義明 35
4. 小椋 栄 23	4. 浜本範明 22	4. 岸 宣之 32
5. 飯垣佳治 20	5. 山形久智 15	5. 青木一雄 30
6. 伊久享治 15	6. 本田 晃 13	6. 小林佳昭 22
市販車101cc以上クラス	ノービス90ccクラス	ジュニア125ccクラス
1. 藤原義弘 51点	1. 藤井良介 45点	1. 青木一男 40点
2. 飯藤一弘 47	2. 中本辰男 30	2. 山本義明 40
3. 林 英樹 35	3. 立脇三樹夫 30	3. 太田屋正義 32
4. 山本卓二 25	4. 小林紀夫 27	4. 小林信昭 28
5. 小林三功 23	5. 芝田早人 24	5. 松川宏雄 25
6. 大崎達雄 15	6. 藤原 猛 23	6. 西尾和泰 20
ミニトレール50ccクラス	ノービス125ccクラス	ジュニア250ccクラス
1. 若木恭一 50点	1. 立脇三樹夫 42点	1. 太田屋正義 60点
2. 松島泰則 39	2. 藤井良介 37	2. 小林信昭 44
3. 山本ひろし 26	3. 世田 寿 25	3. 堂野憲三 36
4. 中井良三 26	4. 舟橋一來 22	4. 青木一男 27
5. 合田光邦 22	5. 中山治男 16	5. 青山 清 25
6. 内田敏雄 20	6. 光安鉄兵 15	6. 岸 宣之 20
ミニトレール80ccクラス	ノービス250ccクラス	E・J125ccクラス
1. 久保恵太郎 42点	1. 立脇三樹夫 50点	1. 守分浩二 15点
2. 荒谷好信 38	2. 藤井良介 31	
3. 寺迫孝男 22	3. 黒松康弘 28	E・J250ccクラス
4. 柳原 隆 15	4. 河野晴彦 23	1. 守分浩二 15点
5. 久保 勇 12	5. 山形 誠 23	
6. 石原範和 10	6. 舟橋一來 22	



大賀広美 静 保 以西正春 今滝 一 武智富夫 真鍋武志 高橋秀博 大角昌司 守分浩二

九州ブロックランキング



TCMSからはばたいた期待のエースたちが、全日本選手権などではなばない活躍を示しているところから注目のシリーズ戦となっている九州ブロック。ことしもトレールランド星野でのブロック選手権大会は若者の熱気みなぎる好レースが続き、モトクロスの新星が誕生している。

市販車100cc以下クラス	ノービス50ccクラス	ジュニア90ccクラス
1. 白水正規 52点	1. 中野文夫 60点	1. 菊永耕作 71点
2. 上野松雄 39	2. 江島光夫 35	2. 手島寅夫 40
3. 福永信夫 38	3. 藤高敏明 31	3. 藤正徳 39
4. 福田忠則 35	4. 原田定祐 22	4. 木村太光 15
5. 米倉憲 27	5. 中間美晶 16	4. 富永保光 15
6. 久保 関 16	6. 松波 哲 15	6. 今滝 一 10
		6. 下村田 敬 10



ジュニア125ccクラス
1. 菊永耕作 55点
2. 藤正徳 47
3. 手島寅夫 42
4. 末永初弘 30
5. 富永保光 15
6. 木村 太 12

市販車101cc以上クラス	ノービス90ccクラス	ジュニア250ccクラス
1. 鍛冶谷 修 45点	1. 大賀広美 75点	1. 菊永耕作 58点
2. 谷口 聖剛 40	2. 山本富生 51	2. 末永初弘 45
3. 丸山勇夫 39	3. 光安鉄美 41	3. 手島寅夫 37
4. 野瀬幸雄 29	4. 野田基義 23	4. 弥栄義和 24
5. 渡辺隆夫 15	4. 西沢厚司 23	5. 富永保光 22
5. 篠原正昭 15	6. 小川隆生 18	5. 藤正徳 22
	6. 入江 克 18	

ミニトレール50ccクラス	ノービス125ccクラス	E・J125ccクラス
1. 中村和夫 77点	1. 大賀広美 60点	1. 樋口勇二 42点
2. 甲斐弘美 38	2. 光安鉄美 59	2. 木下信安 27
3. 平島次郎 32	3. 西沢厚司 25	
4. 浜 順一 30	4. 石原 仁 20	
5. 佐々木金次 29	5. 秋山 弘 15	
6. 古賀 徹 20	6. 白水正規 14	

ミニトレール80ccクラス	ノービス250ccクラス	E・J250ccクラス
1. 瀬義行 50点	1. 大賀広美 72点	1. 木下信安 39点
2. 平島嘉明 30	2. 米村正秋 27	2. 樋口勇二 30
3. 高貝茂喜 24	3. 光安鉄美 24	3. 飯塚多喜男 12
4. 柏原正彦 18	4. 篠田由夫 20	4. 藤 秀信 10
5. 有村幸夫 15	5. 河内賢三 15	
6. 磨井幸治 14	5. 入江 郎 15	

四国ブロックランキング

四国最大のモトクロスイベントとして定着したTCMS四国ブロックである。6戦にわたったシリーズ戦は、参加台数こそ少なめではあったものの、一戦ごとに密度の高い充実したレースを展開し、きわめて大きな成果をおさめたものであった。



市販車クラス	ノービス250ccクラス
1. 大角昌司 58点	1. 武智富雄 71点
2. 石川秀敏 35	2. 真鍋武志 48
3. 五十嵐好博 27	3. 細谷好弘 32
4. 美野重美 22	4. 藤田 清 26
5. 河野 暁 20	5. 玉島 昇 22
6. 米谷 勲 15	6. 織田弘光 20

ミニトレールクラス	ジュニア90ccクラス
1. 高橋秀博 62点	1. 今滝 一 69点
2. 角田信孝 61	2. 比見原正三 55
3. 竹田充孝 38	3. 永井豊和 52
4. 橋本順一 32	4. 大岡修一 30
5. 藤本弘司 31	5. 以西正春 30
6. 美野重美 15	6. 宮脇秀夫 24

ノービス90ccクラス	ジュニア125ccクラス	E・J125ccクラス
1. 真鍋武志 57点	1. 以西正春 72点	1. 静 保 54点
2. 玉島 昇 44	2. 今滝 一 40	2. 友枝茂弘 45
3. 藤山昌巳 26	3. 松本恭二 33	3. 辻 恭利 42
4. 高砂正市 25	4. 松下雅明 32	4. 小林信芳 26
5. 渡辺寿孝 22	5. 三宅晃弘 24	5. 中村敏信 24
6. 井原浩二 17	6. 永井豊和 23	

ノービス125ccクラス	ジュニア250ccクラス	E・J250ccクラス
1. 武智富夫 68点	1. 以西正春 82点	1. 静 保 78点
2. 藤山昌巳 47	2. 比見原正三 51	2. 中村敏信 52
3. 織田村健 30	3. 松下雅明 47	3. 友枝茂弘 44
5. 藤田 清元 24	4. 福上弘幸 30	4. 辻 恭利 30
6. 高砂正市 18	5. 渡部耕三 24	
6. 渡辺 享 18		



第一回全日本選手権トライアル大会

TY250勢めざましい活躍

木村治男初の全日本チャンピオンに



実力どおりのベストパフォーマンス、木村治男選手のトライ。

日本で初めてのトライアル全日本チャンピオンを決定する第一回全日本選手権トライアル大会（主催MFJ）は、去る十一月十八日神奈川県丹沢山中の早戸川で開かれたが、予想どおりヤマハトライアルTY250を駆る木村治男選手が減点31でベストパフォーマンスに輝き、みごと初代全日本の王座についた。

また、この木村選手につづき、ファーストクラスアワード22名中の約半数にTY250勢がくい込む健闘ぶり、いちはやくトライアルの国内普及に積極的な活動をくりひろげてきたヤマハの成果のほどを示し、注目を集めた。

この第一回全日本選手権トライアルは、トライアルを競技種目に組込んで初年度のMFJが、東北、関東、中部、北陸、関西、九州の各地で行なっていた選抜戦の上位選手を集め、初の全日本選手権をかけて開催したもの。

各地から、日本のトライアルをリードするライダー一二名が参加、早戸川の溪流に沿って設けられた15セクションを午前、午後に分けて2ラップし、テクニクを競いあった。

若冠19才ながら落着いたトライド、堅実にこなす木村治男は、減点午前13、午後18の計31でベストパフォーマンス、さらに計30セクションのうち、19セクションをクリーンし、ベストクリーン賞もあわせて獲得した。



木村選手につづき、ファーストクラス4位に入った大月信和選手。



トライアルらしいなごやかな表彰式で快心のよろこびをかみしめる。

◇ わかりやすくまとめました
歩行者と自転車のための《交通ルール》

みんなが安全に道路を使用するためには、歩行者も自転車に乗る人も、交通のルールとマナーをわきまえていなければなりません。

ヤマハでは「歩行者と自転車のための交通ルール」(週刊誌と同じ大きさで本文20ページ)を製作しました。歩行者と自転車に乗る人に必要な知識とマナーを、マンガ入りでやさしく解説したものです。

歩行者も自転車に乗っている人も、将来お客さまになってくれるかもしれない大切な人です。中学生からの見込客をふやすためのツールとして、また、お店の社会的な活動に役立たせるためのツールとして、ご活用ください。

お問い合わせは担当のセールスマンにどうぞ。



おめでとう!! ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

最優秀選手賞に輝く
ヤマハフレンドたち

恒例のMFJ全日本選手権ランキング認定表彰式は、12月8日、東京ヒルトンホテルで行なわれた。

モトクロス、ロードレースのセニア、エキスパートジュニアのチャンピオンの中から選定される注目の最優秀選手には、2年連続という初の快挙を達成した鈴木都良夫 (MX/S)、根本健 (RR/S)、毛利良一 (RR/EJ) と、ヤマハフレンド3名 (写真右2人目から) がそろって顔を並べ、今春のヨーロッパ派遣にはやくも胸おどらせていた。

女ひとり 免許をとって3カ月 ヨーロッパ走りある記

4



ヨーロッパ市場の最前線で活躍する三井デュッセルドルフのみなさん。現地の人びとに交じて日本人も多い。右から三人目が杉山氏。

佐納たかこ

北欧三カ国の楽しい旅を終え、スウェーデンからデンマークへ渡り、再び西欧の旅へ。デンマークでは、予定していたオートバイのインポーターが生憎の夏季休暇で、オートバイに関するインタビュは見事失敗。

でも、そのかわりというわけではありませんが、ドイツ・デュッセルドルフでは、当地のインポーター・三井物産デュッセルドルフ支店を訪問、アムステルダム出発以来、はじめての日本人との出会い、思う存分日本語でインタビュさせていただきました。

そして、オーストリアでは、オートバイ好きが昂じて家業の石材商からインポーターに転身したというフォルカー・ロチエルド氏を訪れ、オーストリアのオートバイ事情をつぶささうかがうことができました。





▲三井デュッセルドルフでは、日本からやってきたメカニックが、私のマシンチェックをしてくれた。



▲活みなぎる三井のオフィス内。



◀スイス・オーストリア国境の険しい山越えをエスコートしてくれたAS2のアベックとマツダに乗ったおじさん。

オートバイ王国ドイツでも

50ccの伸びに大きな期待

まず、三井デュッセルドルフのヤマハ担当杉山氏は、さすが日本人の優れた統計的頭脳といふべきか？ 山のような資料にもとづき、さまざまな数字を列挙して、当地のオートバイ事情を話してくださったのですが、私のお粗末な頭脳では、とてもとても整理しきれず、かいつまんでご報告しましょう。

'72年のオートバイ登録台数をみると、50cc以下は三万四三七二台、51cc以上になると二万五六〇台で、50ccではヘラクレス、クライドラー、ツンダップがドイツご三家。ビッグマシンになるとなんといつてもBMWが主力ですが、他はすべて日本のマシンが上位を独占しているところ。しかも、250cc、350ccについてはRDを中心にヤマハが、すでに市場を確立しているといえる状況です。

さらに杉山氏によれば、FT1J、ミニトレール、FS1そしてRD50と50cc級に大いなる期待が寄せられており、中でもRD50は今後軽排気量車の中心機種になるだろうとのことでした。

ただし、同じ50ccクラスでも、モベットやモキックスになるとドイツ製品は、百貨店経由で、アフターサービスなしで売れるほどだそう。この分野だけはさしもの日本製マシンも、だいたい勝手がちがうようです。

ところで、オートバイに最高に人気の高いドイツのこと、免許もさぞかし簡単だろう、などと思ったら大間違い。むしろ、他の国より遙かに厳しいものです。

まず49cc以下(MOFA)は、制限速度二

十五キロ/時で免許不要ですが、モベット、モキックスは、四〇キロ/時で十六才以上、五級免許が必要。50ccになると五〇キロ/時、十六才以上、四級免許。さらに、51cc以上では十八才以上で一級免許が必要になっているとのこと。

久しぶりの日本人同士の話しにすっかり旅の疲れも忘れ、おまけに入念なマシンチェックをしていただいて、名残りのデュッセルドルフを後に、再びアウトバーンをオーストリア目指してハンドルを握ったのです。

せっかちなロチエルド氏の

精力的な仕事ぶり

オーストリアでの目的地は、ザルツブルグにあるオーストリアのインポーター、フォルカー・ロチエルド社です。ところが、あと二〇キロ弱でザルツブルグという所のアウトバーン上で、なんとガス欠。本来なら三時には到着している予定が、ガス補給に手間どりザルツブルグに着いたのは四時。

早起きのヨーロッパ人のこと、社業は七時半から四時なんてことも？ と気が気ではなく、アウトバーンを降りるとすぐにロチエルド氏に電話。ところが電話口に出た氏は、私に「日本から来たサノウですけど……」としかいわせず、「十分間待ってください。迎えに行きますから、いいですね！」と性急な返事。正確に十分後、ワイシャツの腕をまくり上げた見るからに「働き者」という感じの四〇年輩の男性が現われたのです。

私が「ハウドュー、ドウ」といっただけなのに、ロチエルド氏は「さあ、当地でのあなたの予定は？、次の目的地は？ じゃあ私の



有名なザルツブルクリンクには、毎週火曜日アマチュアライダーが集まる。ここでもヤマハは人気のマト。

入念なマシンチェックを終えて出発の朝。ロチェルド氏には、本当にお世話になりました。



ザルツブルグのインポーター、フォルカー・ロチェルド氏は、かんで含めるようにオーストリアの現状を話してくださった。

違反には厳しい罰則 ライダーには暖かい目

車について来てくださる事務所へ行きますから」なんてせっかちな方なんでしょう。会社へは僅か十分あまり、ところが四時じまいでは……なんて思ったのはとんでもない。五時をすぎてもタイプはパチパチ、計算機はガチガチ……ロチェルド氏自身も私を一人社長室へ座わらせたままあつちへ行ったりこちへ行ったり活気みなぎる社内です。六時半によろやく終業、その夜は氏の案内で旧市街を見物、楽しい一夜をすごしました。

ところが、私の予定で明日出発という日の午後になって、私のRDのシリンドラに異状が発見されたのです。ロチェルド氏の説明では「多分オイルを間違えていれたらたか、2ストロークオイルという言葉が通じなかったか生憎なくてゴマカされたか……ともかくオイルが原因だろう」とのこと。でもライダーテクニクに全く自身のない私としては、「責任重大」と思わずにはいられません。

こんなワケで、さらにまたロチェルド氏とお話する機会が増えたわけですが、まずロチェルド氏が父上の石材商を営むかわらヤマハのインポーターを志したのは「何んといつてもオートバイが好きで仕方がなかった、十四、五才から乗りはじめ三十四才のいまでも、時には自分でテストランをする。好きでやる仕事のなんと楽しいことか！ ヤマハとのつながりは、'69年、私がヤマハに直接手紙を送ったことに始まる……」と十代の少年のような熱心さで語ってくれたものです。さて、氏のお話くださったオーストリアの

オートバイ事情は――

「50cc、モペットは十六才になれば免許なしで乗れる。制限速度は四〇キロ/時、違反に対しては百〜百五〇シリング（百シリングは約千五百円）、さらに極端な違反になるとナンバーを没収のうえ、五百〜千シリングの罰金と、かなり厳しい罰則がひかれている。

いっぽう、オートバイの平均的価格は、50ccで九千〜一万二千シリング、350ccで二万六千〜三万二千シリング、750ccになると四万五千〜六万シリングぐらい。これに対してユーザの平均的月収は、事務員で六〜八千シリング、高給の高校教師で五千〜一万八千シリングぐらい」とのことです。

さて、オートバイに関する一般的印象をうかがうと「決して悪くはなく、むしろ、自分も若ければ、ぜひ乗ってみたい」という声が圧倒的に多い」といいます。これに関して氏のご意見は、「オーストリアでは、ライダーはおしなべて礼儀正しく、彼らの多くは二十五〜三〇才で四輪車と併わせて楽しんでるためだ」

ちょうどこのとき、奇しくもこの話を裏付けるようなハプニングが起ってロチェルド氏は大奮闘。というのは、ある得意先の青年の父上が六〇才にもなるというのに、「どうしてもTX750を……」といってきかず、ロチェルド氏は売ればという主義ではないので、なんとかRDか、せめてTX500に……と説得、ディーラーとの間をいったりきたりして汗を流したというしだいでした。

とまれ、オートバイが大好きで、'69年に一台のレーサーを売ったのが始まりで、今日に至ったというロチェルド氏のこと。今後とも大いに頑張っていたいだきたいものです。

雪の季節を暖かく、行動的に、安全に。

好評のヤマハスノーモビルに附属する用品として、新しい「スノーモビル・ルック」、「スノーモビル・ヘルメット」、「スノーモビル・手袋」ができあがりました。いずれも使いやすさをいちばんに、保温性にとくべつの考慮を払って製作されているものです。

ご注文および価格については担当のセールスマンにおたずねください。



New スノーモビル・手袋

品番 なし
特徴 操作性と保温性を高めた3本指スタイルです。裏地はボア仕上げ。手首のカバーを長めにとって、上衣とぴったりフィットするものとなりました。



すそ口は着脱に便利なようファスナーを長目にとって大きくあけられます。



New スノーモビル・ルック

品番 90890-59376 Mサイズ
90890-59377 Lサイズ
90890-59378 LLサイズ

特徴 ショルダー部を白系に、胸元を赤とした紺色で、非視認性のすぐれたデザインとしています。生地は最高級ロディスター布地を使用、保温性にすぐれているほか、きわめて伸縮性に富み、激しいアクションにも負担がかからぬフード付ツナギ型のオーバーオールです。



New スノーモビル・ヘルメットSF-100

品番 90890-51116 Sサイズ
90890-51117 Mサイズ
90890-51118 Lサイズ

特徴 軽くて丈夫なFRP製。JIS2種規格品。色はイエロー。あごまわりを広くとってあり、眼鏡使用のまま着脱できる便利なものです。



PEUGEOT



プジョー・フランス

バイコロジーなどという言葉が生れるほど社会的にも大きな注目を集めている自転車。その自転車の中でも高品質、高性能で世界の市場で第一級の名声を得ているプジョー・フランス。軽快車、ミニサイクルのファミリー用からスポーツ車、ロードレーサーなど4機種16車種のプジョー・フランスがヤマハの輸入販売で日本に登場、新しいたくさんのお客さまを増やしています。



▲女性のために特別な設計が施されている軽快車・PUE 25、サイクリングに便利なアルミ製ツールボックスやスマートなチェーンガード付で、ブレーキはベレーブルクイン製センタープルキャリパー式を採用しています。

◀パリ生れのいぶきが伝わるユニークなミニ・NS40。ご家族のどなたでも気軽に乗れる設計です。外装4段サンプレックス製バンタグラフ式変速機を備え、サドル、ハンドル高さはワンタッチ調整式。エヤポンプ、テールライトのほかハンドルロックも標準装備です。