

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS NO.133

7

1974
JUL.

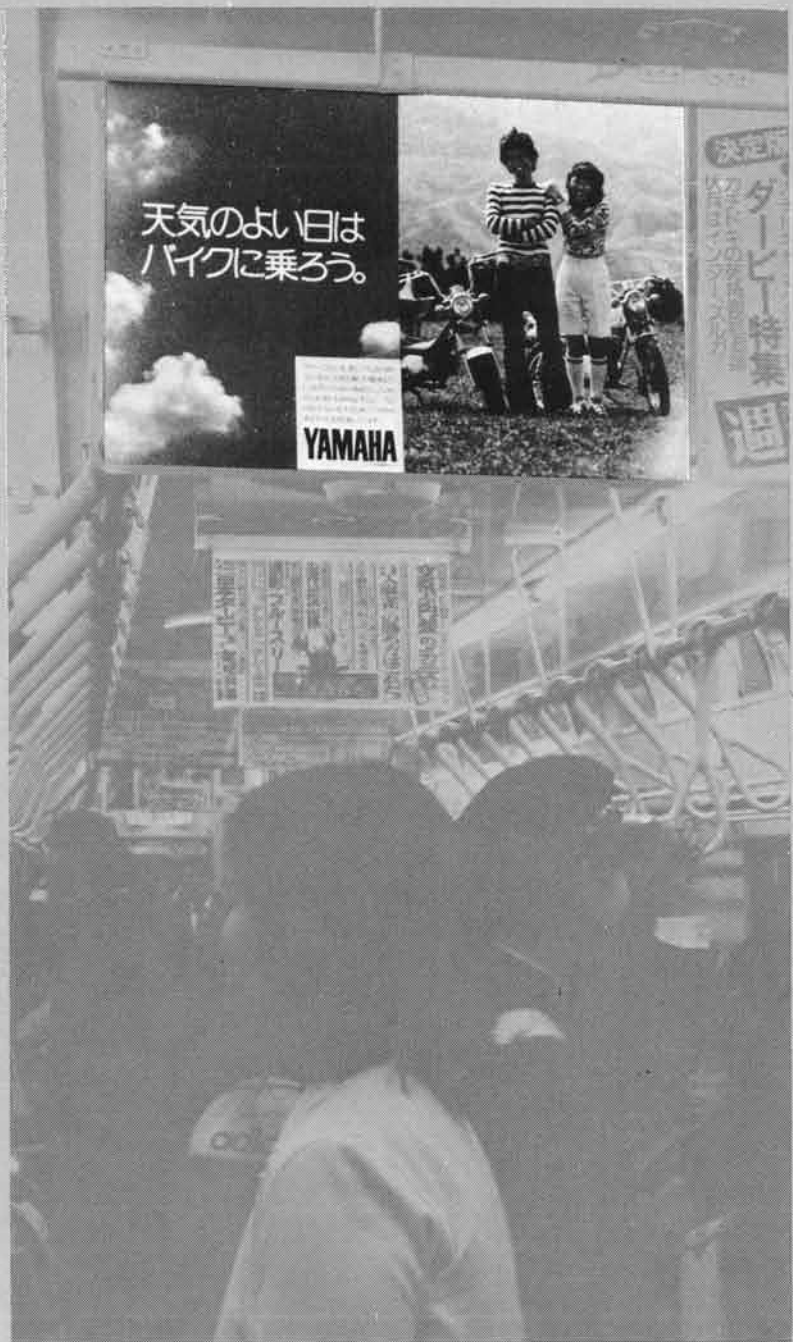
天気の良い日は
バイクに乗ろう。



新発売

4段変速の

ヤマハチャピィLB80-II・H



●ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新員2500番地 <05383>(2)1111(大代)

●名古屋支店

〒462 名古屋市北区辻本通2丁目34 <052>(913)2121

●北海道ヤマハ

〒063 札幌市西区24軒1条7丁目35 <011>(641)2711

●大阪支店

〒550 大阪市西区北堀江通4の27 <06>(538)7331

●仙台支店

〒983 仙台市日の出町3丁目8-36 <0222>(94)6121-6

●四国支店

〒760 高松市松島町3丁目22の9 <0878>(31)1661

●東京支店

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

●九州支店

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

販売店のみなさま

絶大なご協力

ありがとうございます

ヤマハの新たな提案、
「天気の良い日はバイクに乗ろう」のPRキ
ャンペーンは、販売店みなさまの大きな支援をいただきまして、き
わめて意義ある成果をあげています。

お店でも、新しいお客さまが次々と増えていることでしょう。七
月はシーズンの最盛期、「天気の良い日はバイクに乗ろう」を合言葉
に、お店にもっともマッチしたセールスプランを実施して、すばら
しい業績アップを先取りしてください。（写真はきょうも新しいお客
さまが……。東京・小平市・鈴木輪業さんでのスナップ）



売で大型市場づくりを



▲これが話題の青空シャツ

「ゴージャス、ヤマハ！」から、
「天気の良い日はバイクに乗ろう」と、いま一連の動きをもつてすすめられている74ヤマハセールスキャンペーンは、これまでに、バイクには関心をもたなかつた新しいお客さまを次々とお店に結びつけ、マイ・バイク時代への強力な足がかりをつくっています。

そして、気候もバイクに乗るには絶好のシーズンとなりました。七月から八月にかけては、需要はさらに活発になるものと期待されます。こうした好機に、ヤマハは販売店のみなさまと、さらに綿密な連けいを保ち、たしかに商売をもちあげていきたいと決意しております。

青空シャツプレゼント

「天気の良い日はバイクに乗ろう」

すでに沢山の方々からご支持をいただいておりますこのPRキャンペーンを、さらに身近かなものに印象づける「青空シャツプレゼント」が、この七月一日からスタートします。

ハガキに、住所、氏名、年齢、性別、職業を記入して、〒438 磐田市磐田郵便局私書箱1号ヤマハ青空シャツプレゼント係宛お送りいただければ、毎週300名さまに抽せんで「青空シャツ」を差上げるとい内容です。

この「青空シャツプレゼント」の期間は七月一日から八月三十一日まで。ブルーのTシャツに白い雲、赤文字で英語のファイン・デイズ・オン・ヤマハと入ったナウな贈りものが、町の、村の、あなたのお店をいっそう身近かなものとしします。

青空シャツをシンボルに 積極的なセールス作戦を

こうしたチャンスに、まずお店で協力いただきたいこと、それはお店の商品を「見て、さわって、乗っていただく」ことでしょう。

このために、ヤマハでは、お店の地域特性も考慮した数々のセールスプランを企画しております。たとえば、お店にデモカーをご用意していただいて――

1「青空レンタル」

ヤングを対象に実施すれば、仲間と話題をつくり、ヤマハレジャーバイクの認知と、実際の接触の場がつくれます。

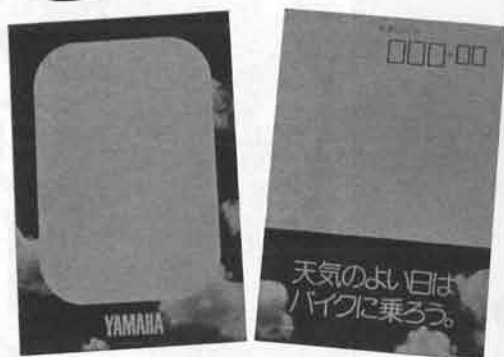
2「青空リース」

一定期間の賃貸です。商店で、この一台がどのよ

50cc.バイクの拡

青空シャツで
行動開始!

A全判、ジャンボな
豪華DM



DMハガキ▶

ウインドーステッカー▼



うに働くか、その実績がお客さまをつくります。

3「青空モニター」

一定期間に限って、お店が欲しい情報あつめをモニターしてもらってもよいでしょう。いろいろなグループの長の人などをお願いできれば効果的です。

4「青空バザール」

これからが本番となる夏まつりなど、地域の催事に合わせて展示即売会、乗り方教室、試乗会、点検サービスなどを実施していけば、お店の知名度、親密度がいつそう高まります。

等々、いずれも「青空シャツ」をキャンペーン・シンボルとして、お店のみなさまも、お客さまにも着用していただき、青空をうたい、へ天気の良い日バイクに乗ろうキャンペーンを売りあるものへとおすすすめください。いずれも詳しくはヤマハマンがご相談にのります。

市場拡大の基盤は だれもが乗れるミニバイク

こうした数々の企画は、50ccバイク、とくにチャビイ、ジッピー、ミニ、メイト、MR、RD、YBの50cc車を中心に絞って実施していくことが効果的です。

いうまでもなく、50cc車は普通免許で乗れるファミリーバイクです。用途別の車種も豊富、カラーも豊富、取扱いもやさしいオートマチックから自動遠心クラッチ式、テクニシャンを満足させる5段変速機付と、機構・性能ともこれまたヤマハの50ccバイクは豊富。すでに普通免許をもっているマイカーのオーナーの方々を、ぜひお店のお客さまとしてください。また、まだ免許をおとりのないお客さまには「ヤマハ原付免許教室」へ、時間のゆとりのないお客さま、小規模受講のような場合は、前号で紹介しました「原付免許パッケージ」のご利用をおすすめします。

夏休みの前は

ヤマハ原付免許教室

〈天気の良い日はバイクに乗ろう〉のキャンペーンにのって、手軽、経済的なバイクに新しい関心もたれています。

夏休みをのんびりと、たしかな自分の“足”をもって手近なレジャーを楽しみたいという方も多いことでしょう。

また、例年のように新しく16才を迎えた方をはじめ、この夏休みの余暇を利用して免許をとろうと心がけている人は多勢います。

お店の基盤を固め、安定した成長を促すうえからも、「ヤマハ原付免許教室」の重要性はいつも変わりません。



こうした手軽な教材もあります……と原付免許パッケージの紹介もあって、恒例のヤマハ原付免許教室の開催

市内でもやればできる

ヤマハ原付免許教室

青森県弘前市大町三ノ十ノ

今井モーターズ ☎01722(2)7736

今井 貞夫社長

効果高める定期的な開催

今井モーターズさんは開店いらい、スポーツ車で大きく伸びてきたお店です。今井貞夫社長が36才と若く、活動的であることから、お客さまと一緒にツーリングなどを行ない、スポーツ車市場を高めてきました。

お店にはTTC（津軽ツーリングクラブ）というクラブもあり、いまも活発なSL活動をすすめています。

こうしたことから「スポーツ車は今井モーターズ」という定着した効果をあげて成功したのですが、冬の訪れが早い東北は弘前のこと。九月に入るとスポーツ車の売れ足は次第に鈍り、翌年の雪どけの季節を待たなければなりません。したがって、この期間の販売活動をいかに効率よく保つかが大きな悩みの一つとなっていました。

そこで、需要の大きいメイトなど、商用車の需要開拓にもりだしたのです。とうぜんここで問題となったのが「免許教室」の開催でした。新規需要を喚起するには、「免許教



ゆたかな経験と、たくみな話術で初めての人にもわかりやすい道交法の解説で名インストラクターの評判高い長内英五郎さん



テキストの読み合わせ。ここがポイントになります……と長内インストラクターのゆきとどいた解説が入る

室”の開催が大きな役割を果たすことは理解していた今井社長も、郊外にくらべ、交通の便がよく、歩いてでも用のたせる市街地で、いかに効率のよい“免許教室”といえども、それだけで果してお客さまが集ってくれるかどうか、にわかには即断することができなかったのです。

しかし、バイクに乗るには免許は絶対必要なものであり、現実に免許をとる人は増えているのです。ここで今井社長は決断したのです。“スポーツ車は今井”というイメージを定着したように、“免許教室は今井”のイメージをうえつける、それには定期的な開催としっかりした講師をもつことである。

こうした考えのもとに今井社長は、新築の二階を免許教室の会場として開校、毎月第二日曜日を免許教室日と決めました。昨年の一月のことでした。

そしてその実績は、みごとに成功をおさめました。昨年一年間における受講生は一〇〇名を突破、しかも七〇パーセントを越える合格率をあげたのです。

このようにみごとな成果をあげたことですから自信をもった今井社長は、今年もシーズンを迎え、さらに充実した免許教室を力を入れていきます。

アフターフォローは親切に

今井社長の話「そうですね、最初は二キロ以内の店の周辺から地盤を固めていこうと思いい、地元の人に積極的にアプローチしました。隣の市立病院から多勢の看護婦さんが参加してくれたのはうれしかったですね。

また、うちにバイクを見に来たお客さんには必ず免許をもっているかどうかをたずね、もしもついでにあれば電話番号を聞いて、開



教室をおわってお客さまと談笑。左が奥さまのかつさん。中央が今井貞夫社長

催の前に知らせてあげました。

なんととっても、お客さまの身になって親切に、誠意をもって接することが一番です。免許教室の時間にバスでは間に合わないから迎えにきてほしいというお客さまを迎えに出たこともありますし、分からないところを電話で質問してくるお客さまにはついねいに答えてあげたり、写真と住民票を持ってくればこちらで試験場に手続きをとってあげたり、最初から最後まで相談にのってあげました。このようなことが非常に大切なのです。

女性のお客さまなど、合格すると飛んで喜びます。お客さまに喜んでもらえるだけでこちらも嬉しいですし、そのお客さまから注文をいただいたときなど、本当によかったと感激です。

ヤマハ原付免許教室をやるようになってから、おかげさまで長内さんのような素晴らしいインストラクターに恵まれ、今井モーター



きょうはご苦労さまでした。受講者のみなさま

スの免許教室は非常に分かりやすいと喜んでもらっています。ですからお客さまが口コミで友人や知人を紹介してくれるんです。人間対人間の問題ですから、こちらが誠意をもって接すれば、お客さまのほうでもそれに応えてくれるんです。

免許教室をお店の核に

こうした今井さんの「免許教室」の成果は数字の上でもはっきりとあらわれています。以前はスポーツ車の十に対し、メイトクラスは二であったものが、スポーツ車の売上げを減らすことなく、いまでは十対五とメイトクラスを伸ばしてきているのです。



今井モーターさんを担当している五所ヶ原営業所一条営業員も「職人肌で誠実な社長と如才ない奥さまの名コンビは、自然とお客さまの心をとらえる魅力もっています」と述べていますが、奥さまの協力ぶりもたいしたもの。オートマチックのメイトをデモカーとしておろし、お店に見えられるお客さまに乗り方指導を行っています。

こうしたことで、女性のお客さまはもっぱら奥さまのかつさんがうけもっているとか。「ヤマハ原付免許教室」を核に大きく発展している今井モーターさんです。

天気の良い日は
バイクに乗ろう。

販売店さんを対象とした ヤマハ原付免許教室を開催

【ヤマハ島根発】シーズン・インして山陰地方もいよいよ活発な市場動向をみせています。それにつれて免許教室の開催も各地で行われるようになり、このほど、販売店さんを受講者とした“講師のためのヤマハ原付免許教室”を開

催して好評を得ました。

これは販売店さん自からが自店で講師となって「ヤマハ原付免許教室」を開催できるようにしたもので、講師に大阪支店の藤原特別指導員を迎えての特訓でした。



午前中2時間を受講生として藤原特別指導員の講義をうける販売店さんのみなさま



午後は講師に早変わり。安来市・山崎自転車社長



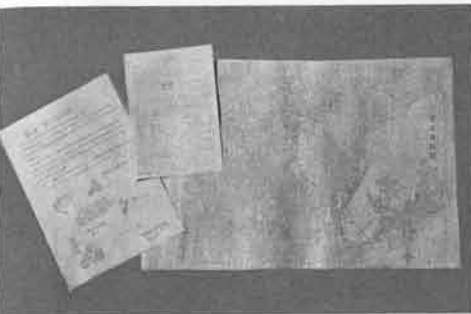
テキストを読みあげる松江市・河野モータース社長



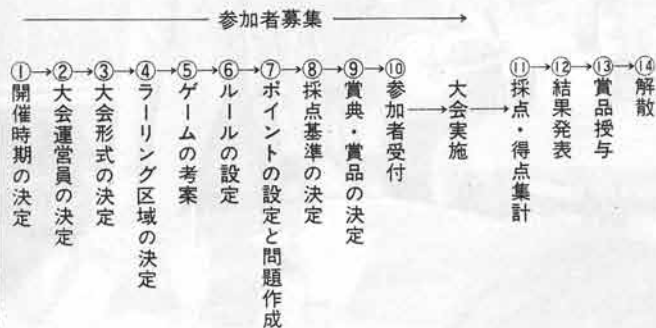
講義をする社長さんも、講義をうける社長さんもみな真剣



解説をつづける出雲市板垣モータース社長



★ラリーリングの開催要領(ラリーリング開催から表彰まで)



夏休みの
SLプランに最適

発見の旅 ヤマハ オリジナルの ラリーリングを開催しよう

ヤマハが考え、ヤマハがつくった
まったく新しいモータースポーツ
それがラリーリングです
ラリーとツーリングの楽しさを組合せ
人手もかけず ツーリングも十二分に満喫
いつでも、どこへでも
好きなコースを選んで
誰れもが参加でき 誰れもが主催できる
それがラリーリングです。
夏休みには格好のSLプランとしてどうぞ

ラリーリングは簡単に実施できます

ラリーリングのやり方はまったく簡単です。
まずある地域に場所を離していくつかのキー
ポイントをおき(たとえば5〜6カ所)、こ
のキーポイントに問題を設定し、解答をもら
うというものです。
キーポイントはどうまわろうと自由です。
したがって途中で休んだり、寄り道するのも
気の向くままというわけです。
ですから、ラリーのようにスタートからゴ
ールまで、タイムに追われるということもな



ヤマハではバイクのある生活をさらに楽しくするこのオリジナル・モータースポーツのラーリングを広く普及しようと、ラーリングの主催にすぐに役立つ楽しいラーリング・パンフレットを作成しました。どうぞご利用ください。ご連絡をお待ちしています。



ければ、団体行動をとらなければならぬというわずらわしさがありません。キーポイントの地点は明示されますから、目的のキーポ

問題の設定はアイデア次第で興味倍増

たとえば、富士山周遊道路に6つのキーポイントをおいたとします。

この6つのキーポイントをドライブインや途中の名所案内の文面において、文字合せや数字合わせが出来ます。文字合せはフジノタカネを正解として行うとして、キーポイントをまわる順番は別に定めていけませんから、必ずしもこのとおりに出るとはかぎりません。カネノタフジなどと出たらめな文面となってきたりします。たまたまフジノタカネとまわった人が出ればこれが優秀賞、いろいろ用意

イントまではのんびりとツーリング気分が味わえるわけです。

された賞品を最優先で選べるなどとして、ゲームの面白さを楽しもうというわけです。キーポイントを増して、不用の文字を組み合わせたり、また正解文の文字それぞれにボーナス点をつけておいて、解答は正解でなくとも正解と文字位置が合っている度合の多少を競うこともできます。そのほか宝捜しや、ポーカーゲーム、看板の電話番号から好きな数字をとらせるラッキーナンバー当てなどアイデア次第でいろいろと楽しい問題設定ができます。

車種の大小による差別もありません

ラーリングは50cc車でも750cc車でも、それぞれに楽しめます。一人でも、グループでも

OK。ツーリングを楽しみ、ゲームを楽しむ面白さがお店にいろいろな話題をつくりま

基本ルール+ゲームルールを明確に

ルールは基本ルール+ラーリングゲームのルールによって構成されます。

基本ルールは交通違反や事故を起した人は失格とか、一定のゴール時間以後の解答は無効とかのライターとして守らねばならないことと、ゲームの公正を期すためにはつきりさせておかなければならないことです。

ゴール時間は、参加者が一同にあつまってお互いに自分の走ったコースを話しながら成績の発表をうけるということで、やはり一定

の時間をきめておく必要があります。とはいえ、問題の設定だけで、日時は一週間のうち都合のよい日に参加するといったワンテイナーリングに対するウィークラーリングも可能ですので、この辺は主催者の判断でいろいろときめてよいでしょう。

夏休みのSLプランに、ぜひラーリングの実施をご検討ください。ツーリングの興味がまたいっそう新鮮なものとなり、お店とお客さまの話題も豊富になります。

第11回モトクロス日本GP

'74全日本選手権シリーズ第4戦
5月18・19日 富山県牛岳スキー場



豪快なジャンプで大観衆を魅了したYZM250の⑧瀬尾勝彦（エクスプレスMC）
C）S-250に1、9位で総合5位、S-125は4、5位で総合4位となった。

3万8000人を動員したモトクロス日本グランプリ 意気あがるヤングヤマハ勢の快走!!



地元・八尾中学校のみなさんも参加して、盛大だった開会式。



祝辞を述べられる高松宮殿下。

モトクロスの祭典『第11回モトクロス日本グランプリ大会』は、ま夏を思わせる好天に恵まれた5月18、19日の二日間、富山県婦負郡山田村・牛岳スキー場特設コースに、全国からの精鋭158人、280台を集めて熱戦を展開した。この大会でMX、YZのヤマハ勢、とくにジュニアクラスの新鋭たちが文字通り息をもつかせぬデッドヒートを演じて会場を湧かせれば、地元関係者も村をあげての協力体制をしいて、この若人の祭典を大いにもりあげた。



◀グランプリ第1回から連続出場の“忠さん”こと鈴木忠男。S-125の第1ヒートでは堂々3位をかちとった。



▼激しく首位を争うエキスパートジュニア勢。スタート直後のこの混戦からいかに離脱するかに勝負の重要なポイントがかくされている。

北海道から、九州から若者が参加

モトクロスの祭典として、また全日本選手権シリーズのメインイベントとして例年シリーズ中盤のヤマ場に行なわれるこのGPだが、今年はシリーズ三戦目(第2戦・福岡モトクロス大会が中止されたため)として開催されることになった。

出場申込み切りは四月の第一戦直後、こうしたことから、例年のGPにくらべ大会前のもり上がりにはひとつ欠ける場所があったことも事実だ。

ところが、快晴絶好のコンディションのもとで、いよいよGPの幕が切っておとされる、地元の絶大な協力もあって大会は、いやがうえにもり上がった。

北は北海道からの札幌YRCのヤマハフレ

観客動員三万八千、ジュニアの白熱戦にわく

富山市の東方、約四〇キロの牛岳、ここの北斜面を利用して設けられた牛岳スキー場の特設コース一周一・九キロのコース脇は、早朝から観衆で埋められた。

特に高松宮殿下もご臨席されての二日目、開会式典からは、もう「GP」ムードも最高潮に達したものであった。

カサカサに乾いた山砂の路面、スキー場特有の多くのアップダウン、広いコースに連続する逆バンクとコーナーが、選手たちを悩ませる。そして、選手たちの力走に一喜一憂しながら大きな声援を送る大観衆。まさに、健全なモータースポーツの世界ここにありといったところだ。

こうした中で、ジュニア、エキスパート・ジュニア、セニアの三部門、セクラス、九レースにわたって「グランプリ」の栄光をかけて

ンド三選手、南は九州から福岡ブレイメイットの精鋭たちと、文字通り日本全国から一五八名、二八〇台の選手が参集し、これに添えて地元では、交通整理、会場整備をはじめ八尾中学校生徒によるプラスチックバンドや入場行進の先頭役をつとめるプラスチックカードを持った女生徒などまさに地元を上げて、このモトクロスの祭典に臨む若人たちへの協力態勢をしいたものであった。

昨年の全日本選手権第9戦・富山モトクロス大会の会場となつて以来、地元の人びとに健全なモータースポーツ・モトクロスと、それに打込む若者のひたむきな努力が、地元の人びとの心をつよく打った結果であろう。

の熱戦がつづいたが、もつとも会場を湧かせ文字通り手に汗にぎる白熱戦を演じたのがジュニアクラスの若者たちだ。

中級クラスとして年令もテクニクも、若いジュニア達。しかし彼らの力いっばいのフレッシュな力走は、90ccクラスで、最終ゴール直前まで持込まれたMX90、三台の大接戦に鶴田重雄が逆転優勝を挙げたり、125ccでも光安鉄美、大賀広美の福岡ブレイメイイトコンビが、逆転また逆転の熱戦を展開して光安選手が勝利をおさめ、また250ccでは河内賢三、大賀、谷川徹二、光安のYZ250勢が終始順位の入れかわる接戦を演じて結局、最後の最後に河内選手が一位でゴールするといったものすこさであった。

MX、YZの大活躍、福岡ブレイメイイト・トリオの大健闘、中でも今GPの最優秀新人

賞に輝いた光安鉄美選手は、若冠16才、第一戦にはノービスで参加したが、途中から自己申請によってジュニアクラスに昇格したもので、ジュニアになって後もこの活躍は、関係

杉尾良文、負傷にもめげずセニア250を制覇

いっぽう性能面ではセニア級にせまる市販モトクロツサーでハイレベルなレースを見せるエキスパート・ジュニアの二レースでは、125ccに手島寅夫、末永初弘のこれまた福岡ブレイメイトコンビが、接戦の末二、三位を占

者からも大きな注目が寄せられている。こんな彼の姿にこそ、基本から正しくモータースポーツの楽しさと安全をつなぐヤマハの成果が象徴されているといえるだろう。

そして注目、二ヒートで争われたセニアクラス。30分プラス二周の二ヒートの総合結果で順位が決定するというハードなものだ。125ccレースでは、前回の鈴鹿モトクロスで大殊勲のニクラス制覇を達成したばかりの木下信安がセニア一年生ながら、ベテランを尻目に力走をつづけ、第一ヒート二位、第二ヒート三位の安定した力で総合でも二位に入り、また今GPで十一年目という大ベテラン・鈴木忠男が、第一ヒート三位に入る豪快な走りを見せ、「さすが忠さん」と、会場を驚かせた。そして、メインレースの250ccでは、第一ヒ

ート、エース鈴木都良夫(欧州遠征中)、秀明(ケガで欠場)のチャンピオンコンビを欠く今大会の最右翼とみられていた瀬尾勝彦が、YZM250と一体となったみごとな走りでも首位を確保。しかし、総合では第一ヒート確実に四位につけていた杉尾良文が、第二ヒートでも二位に入り、公式練習でコースポストに出ていたクイのため裂傷した手首の負傷をおし、総合優勝を果たした。そして二位には、同じYZM250の石井正美が入り、今GPのメイン・セニア250は、ヤングヤマハコンビによって占められたのであった。



熱のこもったレース展開で、会場を湧かせに湧かせた九州勢。



若さが、情熱が、一段とテクニックに磨きをかけて晴れの舞台で乱舞する明日のスター、ジュニアクラスの面々。



バンクを使って目のさめるようなハイスピード・コーナリングを見せるセニア250ccクラス優勝の⑥杉尾良文（杉尾レーシング）。



手に汗をにぎるデッドヒートを展開するジュニア90のMX勢。⑤は優勝の鶴田重雄（豊橋パールホワイトライダーズ）

大活躍の九州勢、福岡プレイメイトの新しい星。③光安鉄美（J-125優勝）、⑩大賀広美（J-125、250に2位）、⑨河内賢三（J-125に3位）

華麗なライディングフォームをみせる木下信安（福岡プレイメイト）。セニア125で2位、3位の成績で、結局2位となる。



チャピィLB80-II・H主要諸元

全長	1570mm
全巾	665mm
全高	925mm
シート高	685mm
軸間距離	1050mm
最低地上高	130mm
重量(乾燥)	71kg
最高速度	70km/h
舗装平坦路燃費	70km/ℓ / 50km/h
登坂能力	20°
最小回転半径	1500mm
制動停止距離	8m / 35km/h
エンジン	2サイクル・リードバルブ
排気量	72cc(47×42mm)
圧縮比	6.8:1
最高出力	4.5ps/5500rpm
最大トルク	0.65kg-m/4000rpm
始動方式	キック
点火方式	フライホイールマグネト
点火プラグ	B-6HS(M45W)
燃料タンク容量	2.9ℓ
オイルタンク容量	0.6ℓ
潤滑方式	オートループ
バッテリー	6V4AH(6N4-2A-2)
キャブレター	VM14SQ
エアクリーナー	湿式モルトプレントラッチ
一次減速(比)	ギヤ(3.578)
二次減速(比)	チェーン(1.857)
変速機	ロータリー4段
変速比1速	39/12=3.250
変速比2速	34/17=2.000
変速比3速	30/21=1.428
変速比4速	27/24=1.125
タイヤ寸法	前後とも4.00-8-4PR
ブレーキ操作	前/手動・後/足動ドラム式
懸架緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ
懸架緩衝装置(後)	スイングアームオレオ
フレーム型式	鋼管オープン式
ヘッドランプ	6V15/15W
テール兼ストップ	6V3/10W
フラッシャーランプ	6V8W

売

4段変速のチャピィ80



LB50-II・H
ピイレッド)



ヤマハチャピィLB50-II・H
(ギヤミッション/チャピィイエロー)



ヤマハチャピィLB80-II・A
(オートマチック/チャピィレッド)

chappy

チャッピー

マイ・バイク時代をつくるチャッピーシリーズ

80ccで一人乗り。マイ・バイク時代の口火をきったチャッピー80に、このたびハンドクラッチ、4段ロータリー式変速の『ヤマハチャッピーLB80-II・H』が加わりました。

色あざやかなチャッピーイエローに仕上げられたこのLB80-II・Hは、低中速につよいパワフルなエンジンを能動的に使えることでよりスピーディな走りが楽しめるものです。

若い人はもとより、バイクから自動車へと乗りかえていった方々の、セカンド・カー的な乗物としても格好な商品です。

軽い操作の手動クラッチ、扱いやすいロータリー式変速、小気味よい加速、そして静かな排気音……。バイクに親しんでいた頃の若さがよみがえるというものです。しかも、80ccで一人乗り。ちょっとデラックスなパーソナリティ・バイクというわけです。

らくに足が地につく低いシート位置、走行安

定性のよい4吋タイヤ、ソフトなクッション、大型な灯火類、防塵防水式ブレーキ、重宝なりヤ・サブキャリア、ステアリングロックと連用のヘルメットホルダーなど、チャッピーの特徴はすべてそのまま受継いでおり、またエンジン、変速機関係はチャッピー50ccのハンドクラッチ車“LB50-II・H”と同様の構造となっておりサービス面もとくべつ変わったところはありません。

これでチャッピー・シリーズは50cc/80ccともオートマチックとギヤ・ミッション車がそろったわけで、さらに多くのお客さまにアピールできるものとなりました。

どうぞ、よろしく。



新発



ヤマハチャッピーLB50-II・A
(オートマチック/チャッピーレッド)



ヤマハチャッピーLB50-II・A
(オートマチック/チャッピーグリーン)



ヤマハチャッピー
(ギヤミッション/チャッピー)

74 S.S.D.T.

ヤマハ 優勝の記録



これがトライアルだ！ とばかりの最高のテクニックで派登りセクションをクリーンするヤマハYZT250のミック。



喜びのミック夫妻。ジル夫人はトライアル競技の名オブザーバーであり、今回はご主人を助けてよきコーチぶりを発揮した

ミック・アンドリュウスは、日本に初めてのSSDTの勝利をもたらした。モノクロス・サスペンション、新開発燃料供給システムなど、数々の技術的特徴で関係者の耳目をうばってきた「ヤマハYZT250」に乗ったエース、ミックは、昨年の覇者マルコム・ラスメル（ブルタコ）の追撃をゆるさず、昨年の雪辱をみごと果すと共に、この世界最大のオブザベーション・トライアルSSDTに通算4度目の優勝を記録し、サミー・ミラーのもつ最多優勝記録にあと一步とせまったのである――

世界最大級のトライアル 六日間二六〇キロ 一六四セクションのトライ

本誌前月号でも紹介したように、ヤマハに乗ったミック・アンドリュウスのSSDT優勝のニュースは、海外のどの専門誌も最大級の見出しをつけて大きく報道した。

というのも、このSSDTとはオブザベーション・トライアルとしては世界最大、また最古の歴史をもつ権威ある競技会としてその成果が注目されているものだからである。

SSDTは、Scottish Six Days Trial（スコティッシュ・スイックス・デイズ・トライアル）の略。その第一回は一九〇九年に開催されていたのだが、その翌年からは六日間となり、今年はいよいよ五二回目にあたる。

開催は例年五月であり、その名のとおりに六日間におよそ二〇〇キロ、一六〇余のセクションにトライする。今年のSSDTはコース全長七二マイル（一一六〇キロ）、この間に一六四のセクションが設定され、十三カ国から二二八人の選手が栄冠を競った。

イギリス北部の主要都市エジンバラをスタート（ゴール）地点とし、そこからフォートウィリアムに向けて出発し、第一日目の競技が始まる。コースの長さもさることながら、その大半がスコットランド特有の岩だらけの荒野。橋のない河川を渡り、車輪が埋まるような沼地を横切り、ドラム缶のような大岩を乗り越え、人気のない山脈を一時、二時間とノン・ストップで走る。こうして、次々とつくられたセクションをトライしていくのである。しかもタイム・キーピング方式で、持



SSDTでは欠かせない場面“パイプライン”英国アルミニウムカンパニーに電力を供給する水力発電所のパイプラインに沿って長い登りの碎石セクションがある



長い時間をじっとたたずんで待っていた多勢の観客の視線を浴びて、自信に満ちたトライをつづけるミック

ち時間に遅れると一分につき一点の失点がとられる。またマシンの重要部分、たとえばエンジン、フレーム、フロントフォーク、リヤクッション、ホイール、燃料タンクなどの交換はゆるめられない。途中でガス欠ともなったらまさにお手上げである。

こうして、六日間を、グループ別ごとに出発時間を順番にずらせて行われるのである。

いわばこのSSDTは、ロードレースでいえばマン島のTTレースに匹敵する苛酷さをもつものといえよう。それだけに、今回のヤマハの勝利の意義は大きいわけだ。

六日間の競技の経過については、本誌前号でそのあらましを紹介しているので、ここではミックの喜びの声を伝え、ヤマハ勝利の記事

録としたい。

完ぺきな性能をもったYZT この喜びをヤマハと共に

私は日本製マシンによるSSDT最初の覇者となったことを大きな喜びとしている。

ヤマハが私の乗ったマシーンに注いでくれたすべての努力は、この輝かしい勝利によって報われた。「ヤマハYZT250」は、その高度な技術内容から完ぺきともいえる性能を発揮した。それは、今まで私が乗ったどれよりも素晴らしいものであった。全競技、六日間を通じて交換したものといえば、前後のタイヤ

一本ずつと、ドライブ・チェーンを2本、そしてフロント・フェンダーぐらいで、あの苛酷な七二〇マイルもの長距離を走っても、エヤクリナーやプラグなど、一回も取換えずに済んだのである。

また新開発の燃料供給システムも大したもので、競技中に燃料を補給したのは最終日のちようと昼食のただ一回だけであった。

競技に徹したミック 最大の目標はチャンピオン

私は自分のスターティングのナンバーをもらったとき、もっとも大切な最終日にいちばん早くスタートしなければならず、これに反して、ライバルのマルコム・ラスメルはずっと遅れてスタートするという恵まれた番号を手に入れたことを知った。

そこで私は妻のジルと作戦を話し合った結果、六日間の前半で出来るかぎりがんばり、問題の最終日を始める前までには少くとも10マークス・ロストのアドバンテージを確保しておこうということになった。

そしてこの計画はみごとに図に当たり、というよりもそれ以上にうまくいき、最終的にも10ポイント差をキープすることができた。

私が競技期間中にライディング以外のことで気をつけたことといえば、夜になって本部に設けられているバブ（酒場）などにはいかず、自分の宿舎でチーム・メイトのピーター・ガントと一緒に過ごし、つとめて気分をリラックスに保つことにした。なぜなら、SSDTへ私はホリデーでやってきたのではなく、仕事として来たのだからだ。

とにかく今の私は非常に満足である。あとは選手権シリーズでいかにチャンピオンとなるかである。日本のみなさまによりしく。

朝の七時。早出組となった最終日のミックはマシンを受取るや慎重に最後の点検を終えた（左のライダーがミック）



お客さまとの話題をつくる

SSDTとロメモ

トライアルといえば、他の多くのモーターサイクル・スポーツと同様に、イギリスのお家芸的なスポーツですが、ラフで、バラエティに富むスコットランドがこの競技発祥の地となっています。

約70年ほど前、つまり交通手段のニューフェイスとしてモーターサイクルが初めて出現して間もなくの頃、さかに行われていたマシンの性能を試すための荒っぽいオフロード・ライディングがトライアル競技の始まりであるといわれていますが、マシンと一体になるライディング・テクニックの優劣判定を行う競技としての体裁を整えたのはこのときからあとのことで、競技としてのトライアルには2つの流れができたのです。

1つは、耐久競技的な色彩のつよいライアビリティ・トライアルであり、もう1つはラフな地形に挑むキメ細かいライディング・テクニックを主に採点するオブザベーション・トライアルです。

ライアビリティ・トライアル最高のイベントは、毎年9月に開催される1 SSDT（国際6日間トライアル）であり、オブザベーション・トライアル最高のクラシック・イベントが5月に開催されるSSDTです。

この両大イベントは、いずれも国際モーターサイクリスト連盟（FIM）のスポーツコードにもとづくルールで行われますが、毎年開催場所が変更される1 SSDT（今年はイタリア）に対して、SSDTはトライアル発祥の地に敬意を表し、英国トライアル選手権シリーズの1ラウンドとして毎年スコットランドの一定地域で開催されます。

今年で52回目を迎えたこのイベントは、半世紀前と殆んど変化ない地形の特色をもつスコットランド・エジンバラ地方の荒野に大小164のオブザバード・セクション（ライディング・テクニックの監視区域）を設け、連続6日間、1160キロにもわたってライダーの操縦技術とマシンの安定性能の極限が追求されたわけです。

競技の性質上、観客がオブザバード・セクションに近づく場所は非常に限られています（人家から遠く離れている）、それでも想像を越える多数の観客が雨の中をじっとたたずんで選手の競技を見守っていることがめずらしくありません。

そのような中で、とくに有名なのが“パイプライン”“ブラックウォーター”“デビルズステアケース”“エドラムッキー”などのセクションで、いずれもマシン・ブレーキングのライダー泣かせといわれるバニング・セクションです。

なお、今年のSSDTではマーキング・システムが変わり、従来の1-3-5から1-2-3-5ポイントが採用されました。

前輪をわずかに浮かせてみことなラインをみせる。クラッチ、ブレーキレバーには指先もかけていない



スコットランドは湖沼の多いところ。有名なネス湖もこの地方にある。美しい自然にとけあって世界第1級のテクニシャンを観賞できるのは羨ましいかぎり

ヤマハレッドアローRC-100M



デビュー間もない「RC-100M」が次々とみられたクラスS。大型バッテリーを動力源とした直流モーターでエンジンを始動。

S/L杯カートレース選手権東海シリーズ第1戦

☆5/21☆ 清水サーキット

即、競技に参加できるカートとして登場した「ヤマハレッドアローRC-100M」は、いま全国のカートファンの人気をあつめていますが、静岡県下のカーティングクラブ・松島レーシング、浜松カーティングでは、五月二日、清水サーキットにS/L会員を主体とするおよそ六十名の参加者を集め、「S/L杯カートレース選手権東海シリーズ第一戦」をスタートさせました。

クラス分けは、まったくの初心者によるルーキー部門クラスSと、経験者のノービス部門クラスSとクラスA。注目の「RC-100M」は両部門のクラスSに出場します。

この日、天候は快晴。午前八時の車検開始には、すでに参加申込者の全員が顔をそろえて、はやくも熱っぽい空気があたりをつつみます。カート専用の清水サーキットは全長六〇メートル。競技はこのコースを15周するスプリント方式で予選レースから開始され、午前中のスケジュールを終わりました。

午後はいよいよ決勝レース(20周)。健全なカーターを育てる「S/Lカート教室」の卒業生の顔もみられ、なごやかなうちにも迫力あるレース展開がつづいて、家族連れでにぎわう観客席の声をうけたものでした。

なお、「S/L杯カートレース選手権」は全国を七ブロックに分けて行われることになっており、この日の競技は文字どおりS/L杯の第一戦で、ルーキー部門クラスSには今関一夫(アレーシング)、ノービス部門クラスSでは横沢三男(KAA)、同クラスAには磯崎光伸(トキーヨーカークラス)の三選手が、特大のトロフィーを手にしました。



あざやかな走りでデビュー



快調に走るノービス部門クラスSの“RC-100M”。



ロードレースの大御所“チョーさん”も熱心なカートファンの一ひとり。マシンの調整はいかにと、お客さま方とひとしきり打合せ。



本日の前に、ウワーツと人垣が出来て大忙し。



カートのスタートはローリング方式。マシンをかるく流して、各車そろったところでゴーとなる。うまくそろはないとラップを繰り返す。



見どころのひとつはコーナーワーク、それっ。

S/L活動を基盤に

お客さまに満足を買ってもらおう

岡山市下中野360-5
宗安モータース

宗安 民雄社長
☎08621(4)0828

こんにちは
ヤマハ
です



いよいよ明日はクラブ恒例の“大山ツーリング”。ツーといえばカーの間柄ながら、やはり遠乗り前夜は何かと心がうきうき。ツナギスーツをもっているのが宗安氏

お店とお客さまが一体となってS/L活動を推進していく。そこには当然クラブの設立が図られ、あるクラブはモトクロスやロードレース、あるいはトライアルといった競技面に特色を出し、またあるクラブはツーリングやラリーなど一般的な走行に重点をおく、といったかたちになるのが普通です。

ここに紹介する宗安モータースさんもそうしたS/L活動の推進に力を入れているフレンド店さんです。そしてツーリングを主体としたクラブをもち、オートバイのある生活をお客さまともども楽しんで、市場を大きく広げています。

メカの腕と

S/L活動で特徴ある店に

MMTC、これが宗安モータースさんのクラブ略称です。正式名は「宗安モータースツーリングクラブ」といいますが、MMTCのほうがはるかに通りがいいのです。というのも、クラブの主体をなす正会員はいずれもビッグマシンのオーナーであり、緑梓のナンバープレートの下には、MMTCとメンバーナンバーを入れたクラブプレートをつけ、各地をグループ・ツーリングしているからです。

宗安モータースの天井には、わだちの跡を示すペナントが、所せましと並べられていることでも、そのさかんなS/L活動の実績がみられます。

そう、MMTCもみな気のいい人たちが集ったお宅のクラブと同じようなクラブです。しかし、変わっているのはクラブの会費も



明朝7時、運動公園に集合。楽しい話題に花が咲く夜の宗安モータース



こんばんは、今晚は。クラブメンバーが次々とあらわれて……



これが正会員のクラブプレート。ブレーキライトはOKだ



なければ、クラブの会則もないということ。また陣頭指揮にたつ人もとくべつきまっているわけでもないのです。

MMTCの設立が、大のモーターサイクリストであり、大のツーリングファンである宗安民雄社長を中心に、いつしか自然に生れたものであり、クラブの事務所が宗安モータースにおかれていることから、宗安社長を中心にまとまっているというのです。

ここで、ちよつと宗安民雄社長について紹介しましょう。宗安社長はかつてヤマハ岡山にサービスマンとして籍をおいていたことがあり、メカニックにかけては一流のウデをもっています。ここで、奥さまの昌代さんと結ばれたことは「ヤマハ奥さま」46年4月号で紹介されていますが、フレンド店として出発したのは45年5月のことでした。

好きなモーターサイクルにかけては誰にも負けない情熱をもつ宗安社長は、早くからモーターサイクルショップをもとうと心がけていましたが、その店の特色には、メカニックを生かしたSL活動ということで発展を期したというわけです。

こうした宗安社長の決意もあって、お客さまは次々とあつまるようになり、発足間もなくMMTCが誕生したというわけです。

クラブ運営と

サービスの問題

「クラブの運営というのは、四角四面に考えるとむずかしくなる。かといって、気を許すとすぐルーズなものにおちてしまう。やは



あいにく天気の良い日は……にならなかったが
雲にかくれた大山を目指す一行



パパいってらっしゃい。気をつけて

り、リーダーに立つ人は誰にも負けぬ情熱をもつべきで、そこにしっかりとした統率力が生まれてくるのではないのでしょうか。

また商売がからんでくると、はっきりいつて金銭的な面でいろいろとむずかしいことが出てきます。どこまでがサービスで、どこからが商売となるかなど。私も同業の人からいろいろと聞いておりますが、私の信念としては、サービスとは、安くすることではない。いかにお客さまに満足してもらおうか、だと思っております。たとえばプラグ、ただお客さまの要望でプラグを渡すのではない。お客さまの乗り方に合ったプラグを選定してあげる、これがサービスだと考えます。

そういう点でうちのお客さま、いや、クラ

ブのメンバーはみなすばらしい方々ばかりです。正直いって、調子を乱したヤマハに乗っていられると、こちらの方が気持ちわるくなっちゃうんです。それで、つい手を出してしまうんですが、ヤマハはこんなに調子がいいのかい、なんて感謝されると、ああ、これでよかったんだナ、と、こっちのほうも感謝感謝です。わずかの点火時期のくるいが、不経済な燃費データを出す。それがいつべんで解消し、お客さまも実感として本調子がつかめる。これがサービスなんです。

宗安モーターズを担当しているヤマハ岡山株式会社森営業部員は「宗安社長は根っからのモーターサイクリストです。お店を開いてから五年目を迎えますが、ビッグマシンを手がけては、この地区でも指折りのお店となっています。というのも技術力はピカイですし、奥さまも非常に理解がある。だから若いお客さまも、何かというとお店にあつまる。そういうことから、MMTCも非常にままとまりのよいクラブとして発展しています。なんといいか、大人のクラブですね」

会費も会則もなし クラブ員は模範であれ

「うちのクラブは、会費の徴収もなければ会則もない。それでいて、うまくまとまりがあるのは、やっぱり真のモーターサイクリストなんですね、メンバーは、三十人ぐらいですが、クラブプレートをつける正式会員は十五人です。会則がないといっても、三カ月ぐらいいは入会できません。この期間は本当のク



この日のSL仲間総勢25名+24台。MMTCの熱意に、雨具をつけたり、脱いだりはあったが、どうやら天気はもち直して楽しい一日を終わった

ラブ員になれるかどうか、いわばテスト期間で、半年以上はクラブの活動についてくる人でないと、メンバーの数ばかり増えて、クラブは動かなくなりそうですからね。

だからうちのクラブではクラブ員は募集してないんですよ。募集して、むりにクラブづくりしたのでは長続きしない。

うちのクラブには女性メンバーもいますし結婚して夫婦のメンバーもいるんです。行事としては、年一回の「大山ツーリング」、それと夏休みの長距離ラン、元旦の初日の出ツーリングが、クラブ恒例の行事となっていますが、そのほかは、日時を合わせて小パーティーを組んで適宜にツアーを重ねています。

正会員はヘルメット、皮ツナギは絶対の条件。しかしこれも不文律で、交通安全には当然のことだが細かく気をくばっています。」

取材の日は、恒例の「大山ツーリング」の前日ということで、記者も加わってしばしモーターサイクル談義。ヤマハTXシリーズの評価についてこんな言葉がきかれました。

「TX750。決め手はビッグ・ツインということ。ツインによる乗りやすさがいい」

「トップの追越し加速が最高。だからロングランの疲れがぐんと少ない。マフラーの音も満足できる」

「TX650。国産他車には求められない「味」を持った車。パイプレーションまた然り。TX750のように静かだったら魅力なし」

「バックミラーひとつとっても、大きくしつかりしている。いかにもしつかりつくったという感じで、「通」向きの車といえる」

「TX500。コーナーリングの軽快さ抜群。加速感また最高。4気筒に似たフィーリングも

あり、個性ゆたか」

「得がたい特色、それは500を感じさせない軽快さ。マニアの心をとらえている」

このほか燃費について、通常の扱いでTX750で22〜25km/ℓ、XS650では通勤で28km/ℓ、ツーリングで33km/ℓというのがほぼ平均したところといい、専門雑誌ではどうしてわるいデータが出ているのか不思議であるとして述べていたのが印象的でした。

SL活動を重ねて

お客さまはみなヤマハ

明日の「大山ツーリング」は四回目の行事とか。みんな心持ち上気している感じですよ。

宗安社長は、「みんなこのツーリングを心待ちにしているんですよ。新車をおろすのもこのツーリングに合わせて……というくらいなんですからね。日帰り380kmの行程ですが、峠越えがいくつもあり、交通量も少ないので楽しいツーリングになります。ロングランはやはりビッグマシンならはですよ。」

でもうちのメンバーは、そろってビッグマシンのオーナーですけれど、それぞれみんな小さいのを持っているんです。ちよつとそこまでの「ちよい乗り」には、ビッグマシンは乗らないんです。ミニに、メイトに、HTにと、四台も持っている人もいます。

TXシリーズが出そろって、今年の「大山ツーリング」は、参加車の90パーセント以上がヤマハとなっています。

SL活動を通じて、より大きな市場づくりを目指す宗安モーターズさんです。

ミツク首位に進出！ '74欧州選手権トライアル

第七戦（イタリア）で、首位のM・ラスメル（ブルタコ）に四点差にまで追い上げていたヤマハのエース、ミツク・アンドリュウスは第八戦（ポランド）五月十八日）で、三位に入賞、ラスメルが五位にとどまったため、前ラウンドまでの点差をいっきにとりもどし、選手権争い待望の首位に躍進した。

ミツクの意見によると、かなり危険なセクションがふくまれ、タイムリミットもシビアであったが、ミツクは、ポイントにこだわらず、無理のない走り方で、タイムリミットまで10分を残して最初にゴールインした。ベストパフォーマンスはU・カールソン（モンテサ）、ランナーアップはM・ランプキン（ブルタコ）であった。

四位のY・ベストリネン（ブルタコ）、五位のラスメルはタイムリミットオーバーでかなりの減点をこうむっていた。

八戦終了で、ミツク対ラスメルのポイントトータルは77対77で同点であるが、選手権争いはベストセブンの成績がカウントされ、ミツクの77点に変動はないのに対し、ラスメルは76点になる。

'74世界選手権ロードレース第四戦イタリアGP

アゴスチーニ 350 c.c.級三連勝

500 c.c.級は不運にもガス欠でリタイア

五月十九日、イモラのサーキットで開催されたシリーズ第四戦のイタリアGP、ヤマハのエースG・アゴスチーニは、350cc級では危げなく今年三回目の優勝を果し、選手権獲

得にまた一歩近づいた。

注目の500cc級でも、スタートから快調に飛ばし、ライバルのP・リード（MV）をほとんどラップするばかりの勢であった。

装いも改たにオープン

スピーディな出荷体制を整えた鈴木モータース（横須賀）

四月二十六日、かねてより建設をすすめていた鈴木モータース（鈴木三郎社長）横須賀市安浦町二一十三）の新社屋が落成、従来に増して迅速なサービス体制を整えました。

新社屋は旧社屋を取除いたあとにつくられたもので、地上五階、地下一階、総面積五九四平方メートルのビルディング。一階にショールームと事務所、二階に業務部、三、四階が倉庫で、五階が住居となっています。

敷地が一〇〇平方メートル強しかないので設計には苦労しました。ショールームは絶対に必要だと思えます。商品をより多くの方々に知ってもらうために。倉庫は五〇〇台のスペースをもち、専用のエレベーターで搬入、搬出を行い、リフトでハンガーアウトできるように設計してあります。

これからは商品管理をさらに徹底させて、販売店のみなさまには迅速、正確なサービスをもってご注文にお応えしてまいります」と抱負を語る鈴木三郎社長。

米軍の極東海軍基地を対象に、輸出業務も合わせ行う鈴木モータースさん。入口の英語の営業案内と、白い外壁の「YAMAHA」のネオン看板がひときは目立つ新社屋です。

（電話〇四六八―二一四三三三三代表）



アゴスチーニの優勝を疑う者は、誰もいなかったが、三十六ラップのレース終了まで、あと一周ちよつとのところで、燃料が無くなるという思いがけないハブニングが生じ、リタイヤに追い込まれてしまった。

二位を走っていたMVのG・ボネーラが、ラッキーな優勝を拾い、二位T・ランシポリ(ヤマハ)、三位P・リード(MV)の順になった。

250cc級では、地元の水冷式ツイン型ハーレー(アエルマツキ)レーサーのW・ピラが、ヤマハに乗るB・ニューバーラーに競り勝って首位、今年ヤマハにとって唯一の油断でき

ないライバルであることを実証した。

125cc級、今年すでに二連勝しているスエーデンのエースK・アンダーソン(ヤマハ)の三勝目が期待されたが、トップを走っている最中、ガードレールカバーのストローベールに接触して転倒、二十一位から再スタートすることになった。

ことしデルビにカムバックした元チャンピオンのA・ニエート(スペイン)を追うアンダーソンのダイナミックなスパートは、このGP最大のみせ場になったが、結局十七秒ちよつとの差で二位になった。

'74世界選手権モトクロス

乱戦模様の250 C.C.級シリーズ

チャンピオンH・アンダーソン(ヤマハ)の負傷欠場によって、今年の250cc級シリーズは目下乱戦気味だ。

五月十二日の第四ラウンドポールランドGPでは、今年のチャンピオンの有力な候補者であるソビエトのエースG・モイセフ(KTM)が両ヒートの首位を占め、また二位には、このところ好調のスズキのG・ライアが入賞した。

500ccモトクロス世界選手権シリーズは、五月二十六日のイタリアGPで三ラウンドを消化したが、依然スウェーデンのハスクバーナに乗るH・ミッコラの好調が続いている。しかし、イタリアGPでは、ヤマハのベテランA・ヨンソンが印象的な活躍をした。第一ヒートでは、首位のミッコラに六秒差

しかし、次のユーゴGP(五月十九日)では、カワサキのT・ハンセンが大いに振り、

第一ヒート首位、第二ヒート三位で、このラウンドで、25の大量得点をものにした。

モイセフ(KTM)は、第一ヒートリタイアしたが、第二ヒートでは、ライバルのJ・フォルタ(CZ)に次いで二位に入賞、選手権争いをリードしている。

まで迫って二位、第二ヒートも好調であったが、飛石でブレーキをいため、ビットインしてから再発走したため七位にとどまった。ヨンソンのチームメイトJ・V・ベルソーヘンは両ヒートとも五位に入賞した。また、第二ヒートの首位は、スズキのR・デコスターであった。

ミッコラ依然トップ 500 C.C.級シリーズ

全日本ロードレース第2戦(鈴鹿)

河崎裕之TZ750二連勝

SLヤマハロードレーシングスクール受講の

鈴木修がJ250/350に優勝

六月二日、快晴の鈴鹿サーキットで行われた74全日本選手権シリーズ第二戦の鈴鹿ロードレース大会EJ/S750ccクラスは、TZ750を駆る河崎裕之が、第一戦にひきつづいて勝ち星を重ねた。

このレース、ポールポジションを獲得したのはTZ350の高井幾次郎で、高井はスタートから飛びだし、三周目までトップを堅持したが、このあと河崎がリードを奪い、残る十四周を独走、平均ラップ二分二十八秒三、平均時速一四五・七五km/hで二勝目をあ

げたのである。2位高井、3位大脇俊夫(TZ750)、4位毛利良一(TZ350)で、六月二十日ヨーロッパに旅立つ片山敬済はTZ250で6位に入賞した。また14位までをヤマハ車のライダーが占めた。

またジュニア250/350ccクラスでは、先に行われたSLヤマハロードレーシングスクールにそっせん参加した鈴木修が、スタートからトップを奪い、ラップを重ねることに2位をひきはなす独走で、みこと十五周を完勝、一段高い表彰台で栄与をうけた。



ヘヤピンをまわり、加速にかからんとする河崎裕之(TZ750)



優勝の感激を満面にあらわしての鈴木修(ブレイメイ トレーシング)

プジョーコーナー拝見

(有)加藤商会

本店 札幌市中央区南2条西7丁目
支店 札幌市北25条東7丁目



北支店のディスプレイ

札幌市の繁華街、狸小路の近くに本店をおく加藤商会さんは、今年の三月、以前から自転車を中心に販売している東区北二五条の北支店を改装、プジョーコーナーを新設しました。プジョーコーナーといっても、一步店内に入ると、きれいにディスプレイされている自転車はすべてプジョー。パネルにつるされたスーパーX10Eをはじめ、ロードレーサー、スポーツ、ミニ、軽快車と、殆んど全機種がそろっています。

加藤よし子社長から、この北支店を任せられている責任者の飴谷孟さんは、室蘭工業大学出身の26才の好青年。学生時代からサイクルは大好きで、たまたまアルバイトにお店を手伝ったことから入社となりました。

F Mステレオの美しい音楽が流されている店内で飴谷さんは、

「うちのお客さまは若い人が多いんです。午後三時頃になると学校帰りの中学生、高校生が、六時頃からは勤め帰りの若いお客さまが店を訪れ、いつも賑やかです。そんなわけで、夜の九時、十時とつい営業時間を伸ばしてしまふことも珍しくありません」

お客さまが気軽に集れる店として若い雰囲気重視している飴谷さんは、いまクラブづくりも準備中です。

「五月三日にサイクリングをしました。各車と一緒に走るこうした機会は、説明なしでプジョーの良さが分かってもらえるのでつよいですね」

いっぽう本店で采配をふるっている責任者の関根良夫さんは「今年はずジョーの拡販に力を入れています。やっぱり良いものは認められるということです。ただ商売の方法とし



▲気軽に接客する飴谷孟さん
加藤よし子社長と関野良夫さん。本店で▶

て、最初からプジョー一本で足りだすよりもいろいろとお客さまの要望をお聞きしたうえで、プジョーもありますと、実際に手に触れてもらい、持ちあげて、乗っていただくという手順のほうが、お客さまの心をつよくとらえますね。ひとりプジョーのお客さまが増えますと、そのまわりの方々から、私もプジョーをという注文をよく受けます」

狸小路という繁華街に位置しているだけに本店のほうのお客さまはお店のご主人など、比較的年配の方が多いとか、また北海道電力や北海道放送など、大手会社の指定も受けているのも加藤商会さんの大きなつよみです。

どうぞご利用ください 新しいプジョーのPR用品

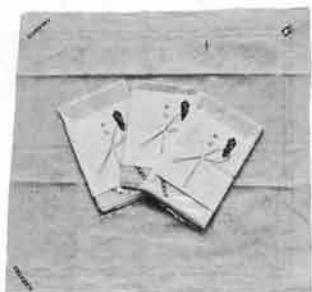
プジョー・サイクルのイメージアップを図る新しいPR用品が出来あがりました。プジョー・サイクルお取扱いのみなさまのご利用をお待ちしております。どうぞお客さま方にも広くPRください。(ご注文は担当のヤマハマンにお申しつけください)



●012602 プジョーキャップ (B)
男女兼用でご使用になれます。



●012603 プジョーハット (C)
女性用。暑い日射しを避けます。



●012604 プジョーハンカチ (黄)
●012605 プジョーハンカチ (青)
綿100%。大版、刺しゅう入り。



●012609 プジョーエプロン (B)
綿100%。赤青黒白のカラフルデザイン。



●012607 プジョーTシャツ (B) サイズS/M
綿100%。胸もとに3色刷りのワンポイント入り。



●012610 プジョー三角旗 (小)
マス・ツーリングにご利用ください。



●012611 プジョー連続旗。6枚つづり。水につよい合成紙刷り。



PEUGEOT



フジオー・フランス

名車フジオーを代表する精鋭

vélos course

ロードレーサー

1882年以来自転車をつくりつづけてきた深い伝統。数々の国際レースを制覇した卓抜な技術。フジオーは、その長い経験と技術の練磨から生まれ育ってきました。主要部分を世界一級のパーツで構成、しかもマンガンモリブデン鋼などの特殊合金をふんだんに使用。美しいフォルム、強い剛性、無駄のない軽量化などで、プロ達にも「これこそが自転車だ」と呼ばれています。フジオーは、名車のみがもちうる気品と、どなたにも愛される乗りやすさ・扱いやすさをもつ、まさに本物時代にふさわしい自転車です。



super PX10E ▶ ホワイト

●外装12段サンプレックス製パンタグラフ式●フジオープロフェッショナルクイックリリース●マファック製センタープルキャリパーブレーキ〈コンペティション〉●マンガンモリブデン鋼レイノルズ製“531”フルセットダブルバテットチューブ●ストロングライト製“93”コッタレスクランク●イテアル製“2002”レーシングサドル●21-27×1 $\frac{1}{8}$ ●車重10.1kg



PX10E ▶ ホワイト

●外装10段サンプレックス製パンタグラフ式●サンプレックス製クイックリリース●マファック製センタープルキャリパーブレーキ●21-27×1 $\frac{1}{8}$ ●マンガンモリブデン鋼レイノルズ製“531”フルセットダブルバテットチューブ●重量10.3kg



PRIO ▶ ホワイト

●外装10段サンプレックス製パンタグラフ式●サンプレックス製クイックリリース●マファック製センタープルキャリパーブレーキ●21-27×1 $\frac{1}{8}$ ●マンガンモリブデン鋼レイノルズ製“531”ダブルバテットチューブ●車重10.5kg



PA10E ▶ ホワイト

●外装10段サンプレックス製パンタグラフ式●サンプレックス製クイックリリース●マファック製センタープルキャリパーブレーキ●21-27×1 $\frac{1}{8}$ ●車重11.5kg



J10 ▶ ホワイト/イエロー

●外装10段サンプレックス製パンタグラフ式●ウィングナットリリース●マファック製センタープルキャリパーブレーキ●21 $\frac{1}{2}$ -26×1 $\frac{1}{4}$ ●車重11.0kg