

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS NO.138

12 1974  
DEC.

テスト・ランはじまる!!

 SUGO



# テスト・ランはじまる!!



# SUGO

「健全なモータースポーツの世界をひろげるヤマハ」は、商品としてのモーターサイクルの提供のみにとどまらず、新しいスポーツレジャー、として発展する“場”を含め原点からひろくモーターサイクルとそのあり方を考えています。

宮城県仙台市郊外で建設中の、「菅生」もそのひとつ。210万平方メートルの広大な規模のもと、東北のゆたかな緑につつまれて着着と完成に向いつつあるここ「菅生」は、人間と自然とスポーツの調和をめざし、心から憩い、のびのびとしたプレイが満喫できるまったく新しい総合スポーツの場です。

若さと情熱が、バイクを共通のものとしてトライ、チャレンジするモータースポーツゾーンは明年5月オープンの子定。1周2.64キロのロードコースをはじめ、いろいろとコース設定が組変えられるモトクロスコース、変化に富んだトライアルコース、さらにカートコースを加えてのモータースポーツゾーンは、スポーツレジャーを健全に楽しむ若人のメッカとして全国の期待をあつめ、明年のオープンを目前に、いま慎重なテストランが始まっています。

(関連記事カラーページ)



いよいよテスト・ランが始まった「菅生」モータースポーツゾーン全景

ヤマハ技術陣、新低公害エンジンを開発

# ヤマハ希薄混合気燃焼方式

Yamaha Lean Combustion System



マスコミの伝えるニュースによってすでにご承知のことと存じますが、さる十月三十一日、ヤマハ発動機・小池久雄社長は東京証券取引所における記者会見で、排出ガス浄化にかかわる新方式の技術開発に成功したことを公式に発表し、多大な反響を呼び起しました。

あらためて述べるまでもなく、大気汚染は全産業に共通する問題で、とくに自動車関連業界が排出ガス対策に対してなみなみならぬ精力を集中しているのはご承知の通りです。ヤマハにおいても、世界的な二輪車メーカーとして二輪車エンジンのもつ小型高性能という特性をくすすことなく、また長い歴史を通して蓄積されてきたエンジンの良さをそのままのこすという理想的な独自の開発方針に従って排出ガス浄化対策に努めてきました。そしてこのたび、理論混合比よりも薄い混合気を形成し、これを確実に燃焼室に導き、失火することなく完全燃焼させる新しいシステム「ヤマハ希薄混合気燃焼方式」を開発したのです。この技術は、燃焼の本質を見直すことからスタートしたものであり、各種公害対策のなかでも、将来の基軸となる可能性を大きくもつものです。

すでに二種の方式については本年八月、自動車用エンジンとして米環境保護庁（EPA）の第一次テストを実施しており、近々第二次テストが行われる計画です。

現有設備を利用し、エンジンの出力低下を5%以内におさえ、かつ従来のエンジンをほぼ同等の燃料消費で、加速、減速のドライバビリティを殆んどそこなわない「ヤマハ希薄混合気燃焼方式」の開発に、いま大きな注目が寄せられています。

販売店のみなさま、どうぞ、技術のヤマハに二期待ください。

ドン・ベスコ世紀の大記録達成

# ヤマハ(TZ750×2)の排気音



時速453.277km/ 軽飛行機も追いつかぬ速度記録を達成したこのマシンは、全長20フィート8インチ≒6m24cm、重量750ポンド≒327kg、制作費は2万5000ドルを要した

本誌でもすでにおなじみのドン・ベスコが十月一日、米国ユタ州ボンネビル、ソルト・フラットで、シガー型のヤマハ記録挑戦車で時速281・714マイル(時速453・277キロ)という驚異のスピードをマークした。マシンは「TZ750」のエンジンを二基装備した1400ccヤマハストリームライナーであった。

ベスコは4年前にも、TR350ccのエンジンを二基装備したマシンで251・9マイル(時速405・307キロ)の新記録を出したが、これは二週間後に、1480ccハーレーダビッドソンのC・レイボーン(故人)の時速265・492マイル(時速427・176キロ)によつて破られた。

かくして世界最強の市販レーサー「TZ750」のエンジンを基調にするニューマシンを制作、勇躍レイボーンの記録に挑んだのだ。スピード男ベスコがどんな記録を生み出すか、万場固唾をのむ中に、直線ワンマイルの往路走行で281・030マイル/時、復路で282・375マイル/時、平均281・714マイル/時というモーターサイクル陸上スピード最高記録がマークされた。

## ノーマルガソリンで この快拳

装備した二基のTZ750エンジン機構には全く変更が加えられず、点火、気化、排気各装置もスタンダードのままであった。

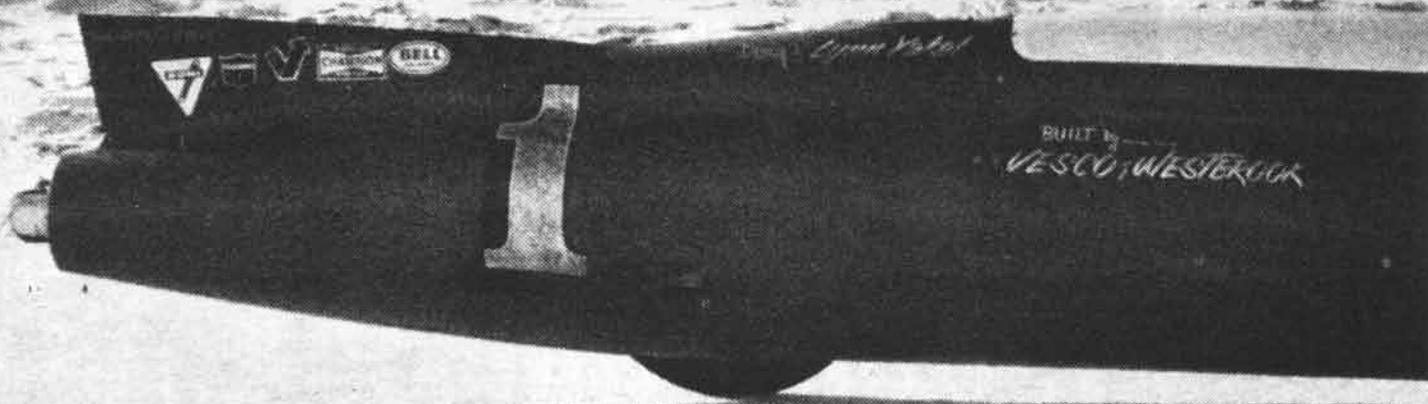
前後に配置されたエンジンのクランクシャフト端部にブリーパーがボルトどめされ、乗用車のカムシャフトを駆動するのに用いられるのと同じ型の歯状ゴムベルトで二基のエンジンは連結された。

トランスミッションは後のエンジンのスタンダード五段変速がそのまま生かされ、アル

# 時速281.714MPH!!

## 塩湖にこだまする8気筒

ソルトレイク



ミニウム合金製のホイールに装着されたグッドイヤータイヤは、100ポンドに保たれた。

ホイールは特製のサスペンション装置でコントロールされるピボットフォークにとりつけられ、ハンドルバーは、ベスコの操縦席への出入を容易にするために蝶番どめされ、ロッドでフロントホイールに連結された。

ブレーキはリアホイールだけで、スタンダードのシングルディスク式であった。

しかし、この種のマシンの制動にはパラシュートが使用されるのが常識であり、ベスコのスペシャルヤマハは、200マイル/時をオーバーする高速用には直径6フィート、低速用には直径8フィートのものをそれぞれ一つずつ備えていた。

ストリームライニングは、記録挑戦車専門のデザイナーL・ヤツケルの設計で、全装備のマシン重量は約750ポンド(約327kg)

また、操縦席は、エンジンコンパartmentの前面と、フロントホイールの後部の間に設けられ、正面面積を最小限におさえていた。ソルト・フラットは全長9マイル(14.48キロ)、スピード測定開始前各4マイルの助走が可能であった。

使用された測定器具はFIM(世界モーターサイクリスト連盟) / AMA(アメリカモーターサイクリスト協会) 認可のもの、立ち会ったタイムキーパーはFIM公認のベテランE・フランダーであった。

### スピードキング・ベスコ

再び世界一のスピード男になったベスコは今年35才、メキシコとの国境に近いサン・デイエゴ近郊のヤマハライダーであるが、かつてはYIC契約のライダーとしてロードレースに出場、デイトナで2位入賞の実績をもっている。

ここ数年来、記録挑戦車のチューナー兼ドライバ―として国際的に有名であるが、今回使用したマシンのエンジンは、YICの提供したものである。  
ベスコの次の目標は300マイル/時であ



モーターサイクルによる陸上最高記録更新に向けて全力疾走する  
ドン・ベスコのヤマハ。制動には大小2個のパラシュートを使う

り、今回の大記録樹立で次の目標達成にも大きな自信を持っている。

# これこそ我がエンジン

ドン・ベスコ (Don Vesco)

4気筒2ストローク700cc、これこそ我がエンジンであった。

ご承知のように、TZ750は今年の Daytona 200マイルで圧勝したが、YICチームのマネージャーK・キャラザースの好意でこの強力エンジンのいくつかの部品を入手することができた。

さらに七月初め、YICは二基の完全なエンジンを私に提供してくれたので、記録挑戦車制作の仕事に本格的に取り組むことになったのである。

私は最初旧型マシンのボデーに新エンジンを装備しようとしたが、これはやっぱり無理だった

たとえば、フロントエンジンからギヤボックスをとり外したとしても、旧型フレームにはとても4気筒700ccを二基収めることはスペース的に不可能であり、それぞれにチャンバーのついた八つの排気系統をうまくフィッットさせることは特に頭の痛い仕事だった。

## 歯状ゴムベルトで連結

こうして新しく制作したボデーは、旧型よりも18インチ(46センチ弱)ほど長くしたが、二基のエンジンを連結するのに、従来のチェーンの代りに歯状のゴムベルトを使ってみたが、これは非常に有利であることがわかった。つまり、潤滑上の問題が大巾に改善されたし、スロットルオープンに対する反応が極めて敏感になったのである。

チェーンの場合だと、どちらか一方のエンジンのピック・アップがどうしても遅れがちになるものだ。

また、ゴムベルトはスチールチェーンにくらべてはるかに軽い。

クランクケースからエンドカバーを取りはずし、クランクシャフトの端部にドリルで穴

をあけて、そこにプリーをボルトどめしたが、フレーム全体のレイアウト上、使用するプリーサイズのかなり制約をうけ、ベルトの強度が、このマシンの一つの泣きどころになったが、将来FRPの特製ベルトを使用するなどしてこの問題を解決したい。

さて私のスペシャルヤマハは六週間ほどで完成、最初のソルト・フラット試走は八月下旬に行われた。

この時期は、アマのライダーにもコースがオープンされるので、我々のようなシリアスなレコードチャレンジにとっては、試走の順番をとるためのタイムロスが、何とも腹立だしい限りだった。

この最初のソルトフラット・チャレンジは我々にマシン改良上の貴重なデータを与えたが、その一つは、八つもあるスロットルバルブは、通常のスロットルグリッブ操作ではうまく作動しないということであった。

そこで、スロットル操作を足動式にしてとまかく走ってみた。

このときのスピードは、270マイル/時(時速434キロ)に達したが、この速度でマシンは極端な横ぶれに見舞われた。

試走後エンジンをオーバーホールした結果一本のコンロッドが、リードバルブを突き抜けてしまっているのを発見した。ガジョンピが外れてしまったのである。しかし、私はいつそれが起ったかわからなかった。

いったん走り出したら、もはやエンジンの作動音など耳に入ることはないのだ。

聞えるものは、ストリームライナーにぶつかる風のうなり、タイヤの摩擦、マシンのきしみがすべてなのだ。

## 再度の挑戦で新記録

こんなわけで、最初の試走は成功とはいえ

ヤマハが4気筒700ccレーシングエンジン開発に成功したニュースほど、私を喜ばせたものはない。  
350ccヤマハエンジンで、私はできるだけ

とくらべて排気量が半分以下ということは大きなハンデだった。  
ヤマハの蓄積した高度の技術を背景にする大排気量、高性能のエンジンがどうしても欲しかったのだ。



## ソルトレイク速度記録挑戦会

米国ユタ州ボンネビルのソルト・フラット（塩湖のコース）で行われるモーターサイクルのスピード記録挑戦会は、この種のイベントとしては世界最高のものである。

アメリカン・モーターサイクル・アソシエーション（AMA）主催で、塩の状態が走るのに最適になる秋に、モンスターマシンを駆る記録挑戦者が、ワンマイル2回のスリル満点の“ラン”を行なう。

1970年AMAのFIM（国際モーターサイクリスト連盟）加盟以来、競技はFIMルールの下に行なわれることになったが、FIM公認の国際タイムキーパーが必ず立ち会わなければならない。

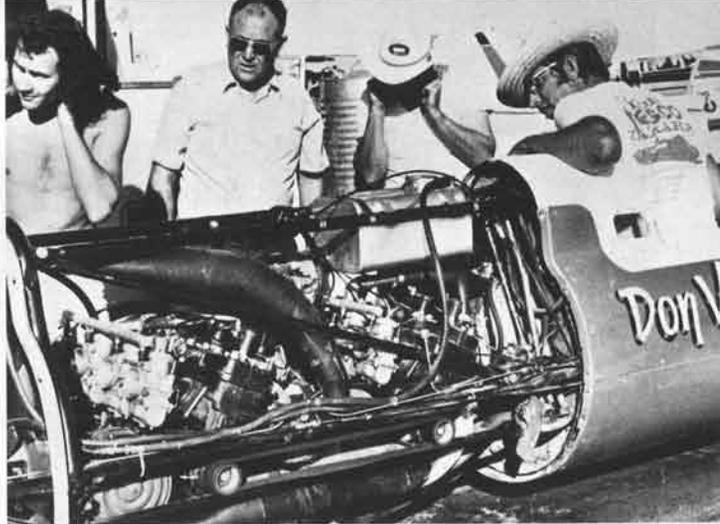


'70年秋、市販レーサー\*TR2-B\*のエンジンを前後に2基つけた700cc4気筒の速度記録作成車。ライダーはむろんドン・ベスコ氏で、このときは時速265.49マイル⇔427.17km/hを達成して、みごとレコード・ホルダーとなった。この記録は間もなく倍の大きさエンジンをもったC・レイボーンのハーレーに破られ、今度の再挑戦となったものである



'65年秋、フォーミュラーC=250cc級で280km/hの最高速度記録樹立したマシンも、エンジンはヤマハで、かの有名なワークスレーサーRD56のものを使用した

高性能プラス高度な信頼性をもったTZ750用700CCエンジンを前後に2基搭載したエンジン部。右端のストローハットをかぶった人がドン・ベスコ氏。



なかつたが、ヤマハ8気筒1400ccストロームライナーの潜在性能には大きな自信をもつことができた。

10月1日、ソルト・フラットの状況は決して理想的なものではなかった。コース表面の状態からみて、私は南から北へ走る作戦をとった。

つまり、この方法で走ると、4マイルの助走の間に、最もこぼこのひどい所を走り抜け、ワンマイルのスピードトラップに理想的な加速状態で突入することができると判断したからだ。

戻ってくるときは、万一このでこぼこ部で転倒したとしても記録に影響することはないのだ。

なぜなら、でこぼこ部に突入する以前に計測は終了するからである。

この作戦は一応図にあたったといえよう。南から北への“ラン”は、マシンのぶれがかなり強く感じられパラシュートをリリースし

てもこれはおさまらなかつた。

しかし、ほんの一瞬の間のできことだ。それ以上に何もいうことはない。

この間の私の記録は281・030マイル/時（時速452・177キロ）、世界新記録達成に大きく一歩近づいたのである。

逆方向からの“ラン”は、FIM規定で1時間以内と定められているので、マシンの各部チェックを手早く行い、ゴムベルトと冷却水を新しくした。

35分後にスタートしたが、この間の走行の方がはるかに快調だった。

フロントホイールが一度だけ異常なぶれを示したが、9000回転でスピードがぐんと増すのはつきりと感じとれた。

パラシュートリリース装置に片手を置いたままでワンマイルのスピードトラップを“あつ”という間に通過。

まさに“やつた”という感じであったが、事実この“ラン”で282・375マイル/

時（時速454・341キロ）という予想以上の記録が出ていたのだ。

平均281・714マイル/時（時速453・277キロ）故C・レイボーンの記録を16マイル/時（時速26キロ弱）上廻るニューワールドレコードになり、私は四年越しの宿願を果したのである。

瞬間最大時速は287・539マイル（時速462・650キロ）に達していたが、あとでエンジンをチェックして8気筒の中の一つが、全く作動していなかったことに気がついて非常に驚いた。

私の次の目標は300マイル/時（時速482・70キロ）だが、もちろんヤマハマシンを使用する。

私が何故こんなにもスピードに熱中するのか、よく人に聞かれるが、私の血がそうさせるのだとしか答えようがない。

スピードへの挑戦、これはすでに私の人生の不可欠な部分になっているのだ。

# miniで平地で楽しめる 人気のミニ・トライアル

鈴木輪業(東京・小平市)のミニバイク運動会から



わたしだってドライできます。  
女性参加者のひとり斉藤由起さん

「天気の良い日はバイクに乗ろう」を合言葉に、SLトレール教室 mini など一連のSL活動がつけられています。これは秋の休日、東京都下・小平市の鈴木輪業(鈴木昇社長)さんが郊外の駅前広場を利用して行った「ミニバイク運動会」です。

参加者は三十六名。うち女性ふたりが花をそえました。内容は①一本橋渡り、②スラローム、③リンボーゲーム、④遅乗り競争、⑤後押し競争、⑥ピン釣り、⑦サッカー、⑧目かくしゲーム、⑨アタックゲーム、⑩ミニ・トライアルと多彩な種目。いずれも興味しんしんたるもので、また実際に想像以上の楽しさで会場を湧かせましたが、このうち特に人気があったのが「ミニ・トライアル」。お客さまに楽しんでいただくという意気込みと、アイデアがみごとに結集した好例としてご紹介いたします。

なお、ヤマハではこうした「ミニバイク運動会」のためのバラエティに富んだプレイ各種集「プレイファイル」を製作しました。どうぞ、バイクのある楽しい一日に、「プレイファイル」をご活用ください。



数々の楽しいミニバイクのプレイ・プランをもうらした「ミニバイク運動会・プレイファイル」。  
ご注文は担当のヤマハマンへ。



“く”の字型においた板を渡って……→



走路が板でせばめられて……→



小さなジャンプ台があって……→



そして窪地があって……→



これが最後の板わたりで、ゴールへ……→

ミニ・トライアルのアイデア・セクション



テープで縛ったパイプをとる……↓



次は小枝を敷いた凹凸路……↓



今度はタイヤの間を通るスラローム……↓



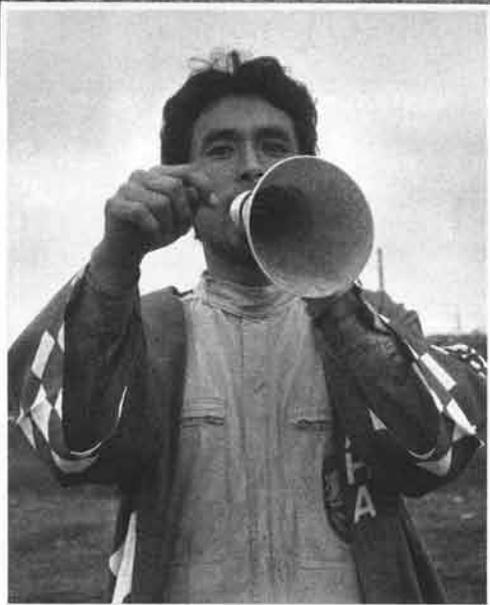
フートレストいっぱい空缶の間を通る……↓



ナァーンだ、というなかれ。セクションとセクションが近く、しかも曲がって入るところがミソ。意外とむずかしく、またそこが言葉でいいあわせない楽しさを生む。



会場となった駅前団地横の広場は100m×70m。このうちミニ・トライアルは60m×50mのスペースで行われたのである。



指揮に、指導に、臨機応変。千両役者ぶりを発揮してリードする鈴木昇社長

楽しかった  
面白かった  
汗かいちゃった  
参加者の声

けど、本当によかったと思えました。わたし、十六のときに免許をとって、もう



もっと多くの女性にもこの楽しさを……。斉藤由起さん（左）と内島敦子さん

「ミニバイク運動会ってこんな楽しいものとは知らなかった。きょうはお友達の敦子さんをひっぱってきたんだ

……と。ええ、とっても愉快で、ほんとに楽しい。行事種目は全部おもしろかった。しかし、ミニ・トライアルがいちばん楽しかった。これは実際にトライしてみなくては分からない。  
ふだんはTX500で、もっぱらツーリングを楽しんでいます。セカンド・バイクとして「ミニ」はもってこいですね。」（東村山市恩多町二一三〇一）



最多得点を獲得して優勝し盛り沢山の賞品を手にした野田武志さん

「鈴木輪業さんのこうした催し物には去年も参加したんですけど、途中からだったもので、今年はずいぶん最初から……」



後押し競争。なかなか思うようにはいかない



2人ペアでボールを転がすバイク・サッカー



片手でボールを拾いのめがけてアタック!



バランス感覚がまるっきり変わる目かくし



五年。ナチュラル・ライダーズのマネージャーをやっているんです。こんどは、うちのクラブのみんなに参加してもらいたいと思っています。ミニは経済的ですし、いま乗っているのはナナハンですので、きょうの楽しさで、ミニを買うことに決めました。」(調布市布田二一七―四)

「斉藤由起さんに誘われて、初めてバイクの運動会に参加し、初めてバイクを運転したのですけど、チャビイって簡単に乗れるんですね。足がつきやすいし、とつてもやさしい感じ。バイクには、よくうしろに乗せてもらっていたけれど、今度は、自分でハンドルをにぎろうと、頑張ることにしました。きょうは本当にいい経験をさせてもらいました。ありがとうございます。」(川崎市南区南加瀬二一八―二)

東北一周ソロ・ツーリングで千四〇〇キロばかり走ってきたんですが、きょうも実に楽しかった。

スピードも楽しめたし、テクニクも結構ためされたり、運が左右する面白さも味わえた。みんなが童心にかえって、運動会の雰囲気、バイクでやれるなんて素晴らしいことです。」(東村山市栄町二―二―一)



もっぱらXS650でソロ・ツーリングを楽しんでいるが、きょうは楽しかった——折原正一さん

「楽しいですね。遠乗りと違って、バイクの新しい魅力がつくられた、というのが実感です。遠乗りといえば、夏に

みなさま

# チャピィの、あの二人連れです

## チャピィLB50-II・A "ゆっくりずむの全国行脚"①

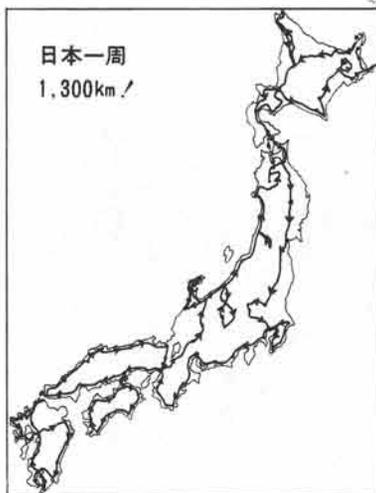
佐納たか子  
久田英子



日本一周 | 万3000km。左が私で、右がパートナーの久田英子さん。

ヨーロッパで覚えた「バイク旅行」の醍醐味をもう一度味わいたくて、再び「日本一周」の旅に出ました。選んだクルマは、いま話題のチャピィLB50-II・A。オートマチックのチャピィです。日本は小さな島国だから……など人にはいっていませんが、ほんとうは、あのストロベリー・レッドVラインに誘惑され、もろくも陥落した……ためなのです。

ヨーロッパ二万キロの旅を終え、雷雨の中をアムステルダムN・Vへ帰りついた時には正直いって「もう二度とオートバイには乗らないだろう」と思っただけなのに、まだヨーロッパの想い出もさめやらぬ春の一日、再びバイク旅行に出発していったのです。



この感激を分けてあげたい！

わずか3カ月半、2万キロの旅でいかにオートバイに洗脳され、オートバイにホレ込んでしまったか……。私の場合、徐々にというのではなく、たった一度の旅「ヨーロッパ二万キロ・ツーリング」で、完全にオートバイの虜になってしまったのです。

というのは、他でもない、オートバイなる乗り物がいかに快適、かつ安全な乗り物であるかを身をもって確認できたからなのです。

おまけに、オセツカイな私は「この感激を誰かに分けてあげたい……」そんな気持ちでいっぱいでした。妹の友人・久田英子さんを今回の旅にさそったのも、そのためです。

「生れてこの方、免許証なるものを持ったことがない」と、自負(?)する彼女でしたが、大阪支店でいただいたテキストを手渡して一週間後、私は彼女からうれしい電話を受けました。「やっぱり連れて行ってください。」



仕事熱心なご主人と、活発な奥さまの深谷モーターズさん(久留米)。この日の夜、この店頭で映写会がひらかれ、集った30余名のヤングのお客さまに、冷い飲み物やら、お菓子などを配って奥さまは大奮戦でした。

ボートに船外機に、グリーンとワイドにYAMAHAを扱っておいで(株)玄洋会さん(長崎)。地元のお客さまも加わって若さがムンムンです。



ここ大江商店さん(山形)の大江社長は無類の旅行好き。私たちふたりは、旅に対する沢山のアドバイスをいただきました。

こちらは、若主人の号令一下、気のいいライダーがワッとあつまる和氣サイクルさん(北九州)

「おみそれ致しました」わが愛車「チャビイ」は、どんな坂でもらくらく。しかも五十余キロの私の他に二十キロものほかデカイ荷物を積んでのことなので、ただ、オドロキです。

気をよくした私は、予定コースをジャンジャン変更し、山また山の内陸部にも、気まぐれに乗り込み、文字どおり「日本再発見」ゆつくりずむの旅を終えたのでした。

全走行距離は一万三千キロ。——日本も広いナ——というのが、もっとも大きな再発見(?)です。それについても、性能バツグン

「おみそれ致しました」わが愛車「チャビイ」は、どんな坂でもらくらく。しかも五十余キロの私の他に二十キロものほかデカイ荷物を積んでのことなので、ただ、オドロキです。

なぜ海岸線を選んだかといえば、総重量わずかに60kgのタウンバイク「チャビイ」が、峻しい山路を登りきれるとは……とてもとても思えないので、まずは起伏の少ない、無難な海岸線を——というワケです。

で、徹底的に海岸線を走る予定。

大阪を出発して、まず岡山、後は四国—山陽—九州—山陰—北陸—東北—北海道、そして、関東、中部—近畿と、百日間をついやして、

彼女はその日、原付のペーパーテストにパスしたのでした。

二週間後の免許証交付を待って、ほとんど毎日、私はつきっきりで、彼女を大阪周辺の街々へ、私の多くの友人宅へ、と連れて歩きました。むろんチャビイで……。

この間、わずかに一ヶ月余、走った距離は800km。

こうして二人は旅立ちました。大雨の降りしきる四月二十一日のことでした。

**予定は「未定」の旅**

全国津々浦々、どこへ行っても言葉は通じ「YAMAHA」あり、何よりは「狭い日本」だから、のんびり50ccバイク旅行にスケジュールなどナンセンスが、今度は一人旅ならぬ二人旅。アウトラインだけは決めました。



羅臼から宇登呂への遊覧船の船長と。「たとえ原付たりとも、エンジンのついたものは乗せられない」という船会社を説得して、チャビィともども海上から知床の秘境を楽しんだ（北海道）



全国各地でくりひろげられている乗り方教室もちょくちょくお目にかかりました（福岡）



各地で盛んなSL活動。これは山形は酒田で出会ったビックマシン45台のSL合同ツーリング“天気の良い日はバイクに乗ろう。”です。

しかも時速制限三十キロのチャビィを選んだのは、実に賢明だったと自負しております。

## 全国のディーラーさん・販売店さん あのがういづれまじだ

～今このように自負していただけるのは、むしろ全国のディーラー・販売店さん・各支店・営業所の皆さまの温かいご支援・ご協力の賜ですが……。

なにしろ最初はマシンが好調なのにまかせて、一日二百キロ近くを、時速〇〇キロで走ったり、快い春風にさそわれて、ついつい終日ノンストップで走り続けたり……でチャビィにとってはたいへんなオーバーペース。

そこでNGK・7HSでスタートしたスパークプラグも、四国で8HSに替えていただき、九州を出る時には9HS。北陸に入ってからにチャンピオン“L3G”に替えていただき、とうとう最後には、メイジェットをスタンダードの#100から、#120に上げていただくなど、全国各地のメカニックの方々にはひとかたならぬごやっかいをおかけしたものでした。

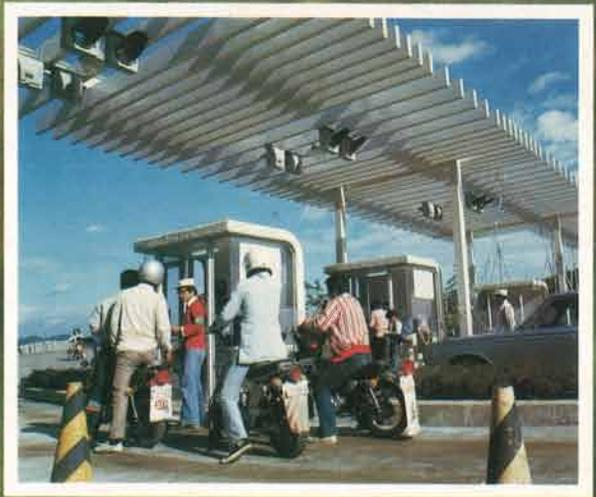
このように常に、充分に整備されたマシンに乗って、安心してきつての旅ですから。あまり大上段にふりかぶるわけにはまいりませんが、今回の旅で学んだ諸々のことを『ヤマハニュース』誌上を拝借して、皆さまにご報告申し上げます。皆々さまのご支援・ご協力に心からのお礼を申し上げます。本当に、ほんとうに、ありがとうございます。

これを機会に、免許取りたての女性にも、一万三千キロ、らくらく走破できる、安全で乗り心地よい『チャビィ』について、改めてお客さま方へ、アピールしていただければ、幸いです。

東北にモータースポーツのあたらしい息吹きをそそぐ



# SUGO



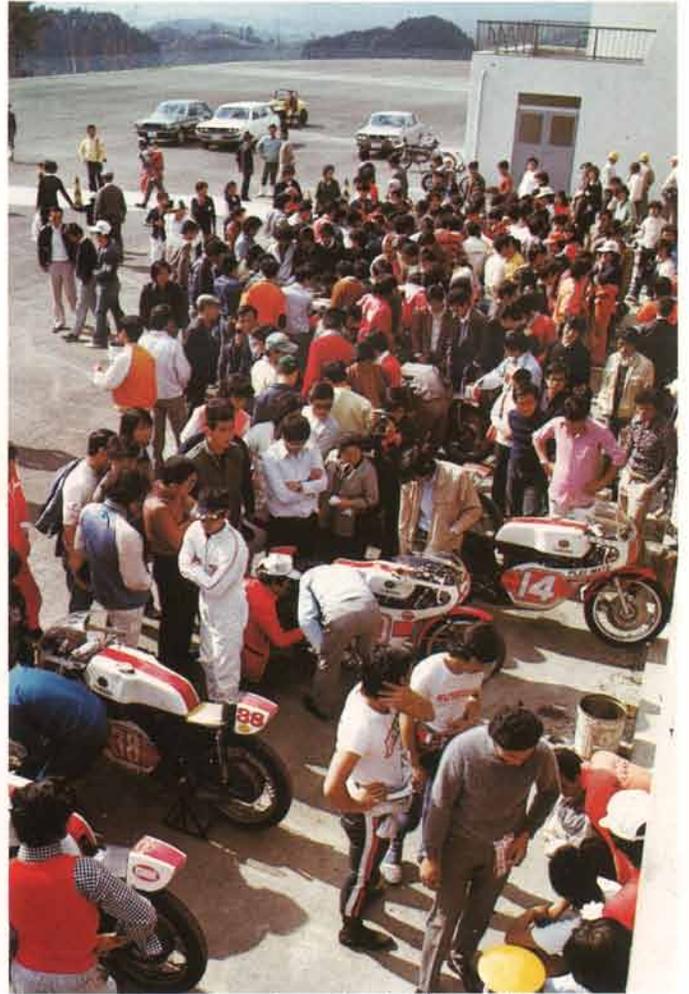
「菅生」のテスト・ランがはじまった。  
ロードレースコースに、モトクロスコースに、ト  
ライアル、カートのコースに。

東北のゆたかな自然につつまれて、明年のオー  
ブンが約束されている「菅生」。二二〇万平方米に  
およぶ広大な規模のもと、世界でも有数の総合モ  
ータースポーツの「場」として、いま急ピッチで  
最終工程を迎えたモータースポーツゾーンに、新  
しい息吹きがそそがれたのです。

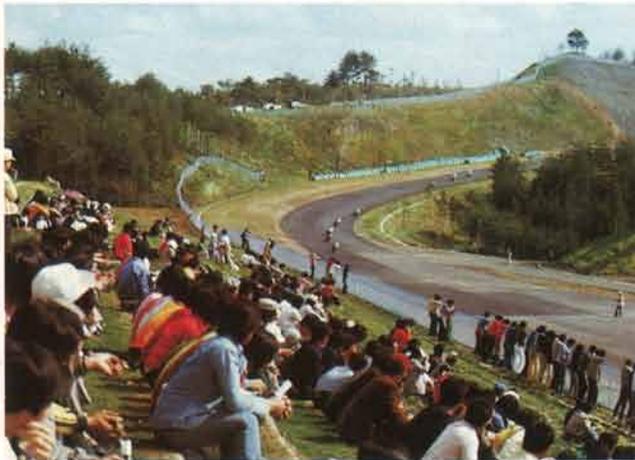
これは、各種コースの安全性確保はもとより、  
行事のスムーズな運営、施設管理、観客の誘導な  
ど、あらゆる角度から「楽しさと安全」を求めて  
開始されたテスト・ラン。すでに十二分なコース  
チェックをすませているモトクロスコースでは、  
SLS会員に特別開放を行い、TCMSも行われる  
など、自然の中に新しい息吹きのサウンスが交錯  
しています。モータースポーツ界の大きな話題と  
注目をあつめて、いま集中的なテスト・ランに明  
け暮れている「菅生」。待たれる来年五月のオーブ  
ン（予定）です。ご期待ください。



「本橋だ、金谷だ、河崎だ」「高井幾次郎もいる、片山も……」。日本を代表するロードのスターが「菅生」で初顔合せ



東北にあつては初めて見る人も多いロードレーサー。熱っぽい空気につつまれる新しいパドック



「ヒョー、すごーい！」 耳にシャープな排気音がこだまし、一線となって新しいルートがつけられるテスト・ラン

トク  
ある



して変化に富んだコースの設定、スターティングマシンの採用や木柵に区分された観客席、二階建ての専用管制塔など、話題は多いモトクロスコース

# SOUND & EXCITEMENT—SUGO TEST RUNS



大きく、のびのびと、自然にとけこんだ新しいモータースポーツの世界—「菅生」。ゆたかな緑は「菅生」のシンボル・カラーでもある



いちはやくコースチェックをすませたモトクロスコースでは、SLクラブの要望をうけいれて特別開放



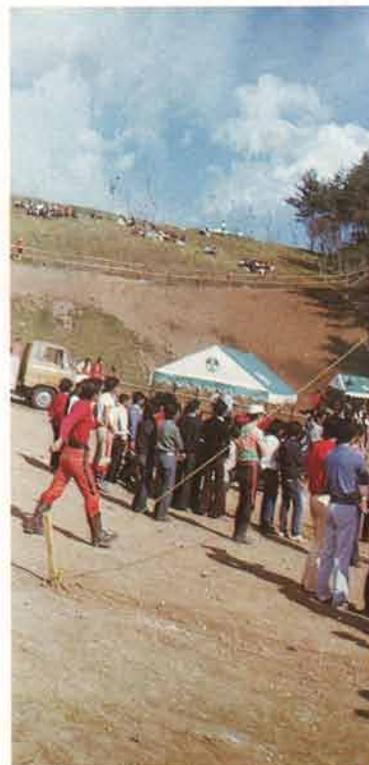
舗装前のカートコース。マダモス場同様に白い管制塔



きょうは一日を「菅生」で。地元のお客さまものびのびとテスト・ランの見学に



コースの要所要所には「菅生」独自の開発によるセフティパッドがずらり



自然の地形をいか

ヤマハレッドアローが大活躍!!

# 74ゴールドデノカートレース

全国から114名の選手が参加!!





予想にたがわず、Sクラスの優勝をかちとった⑩杉山茂雄選手の力走(SLカートクラブ)

静かなブームを巻き起しているカートレースのメインイベントともいえる「74・ゴールデン・カートレース」が、10月19・20の両日にわたり、浜松市郊外の「浜松オートレース場特設コース」で開催された。

## 日の出まえからの熱気

このイベントはJAF(日本自動車連盟)中部本部主催——主管静岡支部——だが、根強く広がりにつつあるカート熱にふさわしく、「浜松市とテレビ静岡の後援」である。

コース全長700m、前夜祭もあり参加者は合計114名と、すべて今年度最高の盛り上がり。遠く北海道からの参加者や女性カッターを含め、受付には日の出前から長い列が続き、冷えた空気の中に熱気を高めた。

19日午前9時30分、SクラスとAクラスのタイムトライアル開始。この結果がスターティング・ポジションの順となる。Sクラスでは「ヤマハ・レッドアロー」が圧倒的。入門クラスとはいえ、仲間のチームメイトとセッティングに余念がない。

午後いよいよ12周の予選が始まる。Sクラス4組、Aクラス2組、注目の杉山茂雄選手は好調そのもの。みことなテクニクをみせる。3時頃からあいにくの雨となり、残るスケジュールは翌日早朝に移し、選手役員ともに前夜祭の会場へと招待された。

## 前夜祭は「つま恋」で!!

前夜祭のカッターの集い「ゴールデン・パ―ティ」は、午後6時30分から袋井市の「つま恋」エキジビジョンホールでオープニング。

これまでの競技会ではこのようなドライバーの集いはなかったため、初めはみなとまどい気味。が、時間とともにうちとけて、フォ

ーク歌手、マイク真木のリードでフォークの歌声が会場全体からわきおこる。やがて、クイズやゲームも盛り込まれ、前夜祭は大喝采のうちに幕を閉じたのだった。

## 女性や親子のカッターも

翌20日は前日とうって変わった秋晴れ。2サイクルの快いエキゾースト・ノイズが響き渡る。参加者の多いSクラスには、兵庫県から来た女性カッターの上川明美さんや、親子で最高年令と最低年令の記録保持者? 埼玉の宮間満州男さん(45才)と正泰さん(15才)の姿も見られる。ヤマハSLカート教室の卒業生も多く、「ヤマハ・レッドアロー」のステアリングを握りしめ、コーナーを真剣な表情で走りぬけていく。スピンする人や、コースアウトする人もいる中で、今年のホープ、杉山茂雄選手(SLカートクラブ)が、Sクラスのトップでゴールする。

こうした熱戦に、道行く人も足をとめ、観客の群に入って共に楽しむことも多く、家族連れや、カップルで駐車場に特設されたこの日の会場は大賑だった。

Sクラス	
1位	杉山 茂雄 (SLカートC)
2位	金子 明弘 (白井レーシング)
3位	鈴木 保利 (シロキヤKC)
Aクラス	
1位	金杉 直幸
2位	磯崎 光伸
3位	山田 安宏



低い車高と独特のドライビングフォーム。  
コーナリングはカートの大きな見どころだ。

「さらさら、快調な排気音をうけて観客席から熱のこもった応援も……」



レースに花をそえた女性カーラー川上明美さん。カートの入門クラスは男女を問わず12才から公式戦に参加できるのだ。



今大会の特設コースは、浜松オートレース場の駐車場に設定された。カートの魅力のひとつはこうした会場設定のやさしさにもある。

## カートの魅力

さて、カートの魅力とは、一言でいえば何であろうか。

### ハダで感じるスピード感覚!!

カートのドライバーたちがまず語ってくれること、それは、「自分の体で風を受け、路面をせめていくことをハダで感じる——そのスピード感覚!!」だ。「自動車のように箱に入ってしまうのではなく、かといって安定のよさはオートバイより入門しやすく、そして何よりコストが安いことだ」と、彼等は目を輝かす。

### 安い——自分で工夫がしやすい

モータースポーツ特有のミリヨクは、スピード感と、自分の手で改造ができることだ。カートも、もちろん、セッティングの良し悪しから、チューンの仕様でぐんぐんタイムを上げられる。Sクラスから、Aクラス、改造クラスへと進んでいく、限らない楽しみがある。YGSFの時のカートのパドックを見た人は記憶にあるように、ディスク・ブレーキから、オリジナル・フレーム制作と、すばらしい楽しみ方である。

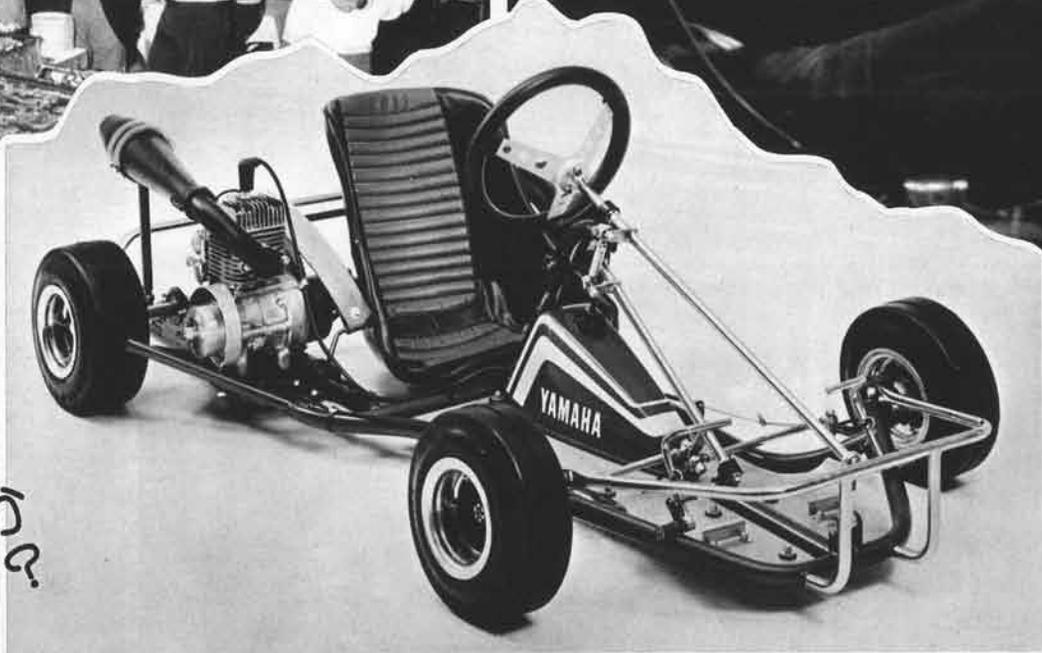
Sクラスでも、コースにあわせてエンジンを積みかえ、コーナりの多い所には立ち上りのよいものを、ストレート・コースには高速の伸びのあるタイプを、と一歩一歩楽しめる。またカート場も、手軽に競技会の開ける駐車場から、専門コースまで全国に増えている。もう一つのオート・スポーツとして、カートの魅力をお考えいただきたい。



国旗がふりおろされて、  
ゴーノ、カートのスタート  
はローリング方式だ



盛り沢山の豪華料理に加え、  
ゲームやクイズに歌声もあつ  
て和気あいの前夜祭



スリッパにゆわな  
カーンゆわな

## 変化があるクラス分け

カートの車両によるクラス分けは別表のよ  
うに8クラスに区分され、現行規定では搭載  
されるエンジンはすべて2サイクルに限られ  
ています。

このクラス分けにおける〈S〉は日本独特  
のもので、競技会における出場台数も最も多  
く、今後ともメインクラスと目されています。  
ヤマハレッドアローに搭載され、現在のSク  
ラスをリードするマヤハ・MT-100エンジン  
もこのクラスです。

車両によるクラス分けがあるように、カー  
ターの方にもライセンスによるクラス分けが  
あります。セニアクラスに国際と国内、ジュ  
ニアクラスにも同様にあわせて四つのクラス  
があります。これらはすべて、年齢と経験で  
分けられ、公平かつ幅広いカートエイジを構  
成しています。

ドライバーライセンスの発行は、カートラ

イセンス講習会を通じてJAFが発行してい  
ます。ヤマハでも北海道から九州まで「SL  
カート教室」と称して、JAF公認講習会を  
開き、これまでに多くの公認カーターが誕生  
しています。同時に、こうして誕生したカー  
ターのための競技会も、「SLカートレース」と  
してシリーズ戦を展開、カートの底辺拡大と  
普及の点からも注目を集めています。

## レースの見どころ

カートレースは、一般に受付から始まり車  
検、公式練習、開会式、ドライバーズミー  
ティングと進み、タイムトライアルでタイムの  
よい順にスターティングポジションが決めら  
れ、予戦から決勝へと進むのが普通です。

タイムトライアルでの各選手の慎重な走り、  
予戦や決勝でのあの独特のローリングスター  
トも見どころですが、なんといってもゴー  
・スタートの日章旗が振られてからの加速と第  
一コーナーへのつっ込みは圧巻!。地をはう

ように走り出し、スピンするもの、そのスピ  
ンに巻き込まれるもの。たくみに回避するも  
の……しかしこれらはトラブルと呼ぶにはほ  
ど遠く、ほとんどのカーターがレースを続け  
ます。カウンターやドリフトなどカート独特  
のコーナリングも見どころ。エキサイティン  
グななかに、安全と観る楽しさを秘めたカー  
トおよびカートレースは、今後一層の発展と  
人気を集めるものと確信させるものをもっ  
ています。

クラス	排気量	エンジンの公認	変速ギヤ	重量制限 (ドライバー含む)
S	100cc以下 単気筒2ストンバルブ	要	不可	110kg以上
SS	100cc以下 単気筒2ストンバルブ	要	不可	110kg以上
A	100cc以下 単気筒	要	不可	120kg以上
B1	100cc以下 プロトタイプ	不要	不可	120kg以上
B2	125cc以下	不要	(5段まで)	130kg以上
C	125cc以下	不要	(5段まで)	130kg以上
D	Aを2割搭載	要	不可	140kg以上
E	250cc以下 空冷2気筒	要	可	150kg以上



価値ある商品で  
価値ある評価を得た!!

スピードショップ・オオセト

山口県光市光井金山 ☎0833-71-0502

自分の家に居るようです——とチャッピーにまたがったスタッフの岡村哲夫さんと後列左から陸則さん、英夫社長、清子さん、そして高田美枝さん



モトクロスを始めてからYAMAHAとのつき合いは長い……長男・隆則さんの整備は正確だ！

ヤマハを商品群に加えたこと、営業用無線機を採用したこと、など必要と思っただけでも実行に移す。これが私の商売に対する一つの姿勢です。もちろん、その後の努力と行動のいかんが成功か否かに結びつくわけですが——大瀬戸英夫社長。

## “自分のこの商売” を大切にす

山口県光市。国道二号線沿いを下って、商店街と離れたところにスピードショップ・オオセトさんがあります。

「私が二輪車販売に踏み出したのは、戦後すぐの昭和二十二年。終戦後の乗り物不足を感じ、廃車自転車を買って販売することでスタートを切ったわけです。最初は自転車だけの商売に加えて、オートバイを扱いはじめたことには二つの理由があります。一つは、駐留米軍が居たため山口県は道路事情が比較的良かったこと。経済が安定してくると人間は贅沢になり、疲れないで移動できることを望むようになるのではないか——この二つの理由です。こうして自転車とオートバイの半々の商売が始まったわけです。商売の可能性を理論的に考える大瀬戸社長も一末の不安を持っていたという。長つづきのする商売をするためには長く店に来てくれるお客さんが必要なこと。そして店になんらかの特徴が欲しい、などこうした不安や希望にどう対処するか考え続ける毎日だった——と当時を回想する。

「長つづきのするお客さん、お店の特徴。」

私の結論が出たのはつまりこういうことでした。お客さんを裏切らない。確かなサービス、という答でした。しかし、これは絶対的な答ではなかったことに間もなく気がついたんです。お客さんを裏切らない確かなサービス。これは別々のものでなく同じものだと思うようになりました。どこかで交わり一本になる、商売を続けていて気づいたわけです。商売上の経験ですネ。ですから私は一番大切にすべきものは「自分のこの商売だ」と自分自身に言い聞かせるようにしたのです。」

こうして商売の目標、ともいえるものを得た「スピードショップ・オオセトさん」が商品群にヤマハを加える時がきた。

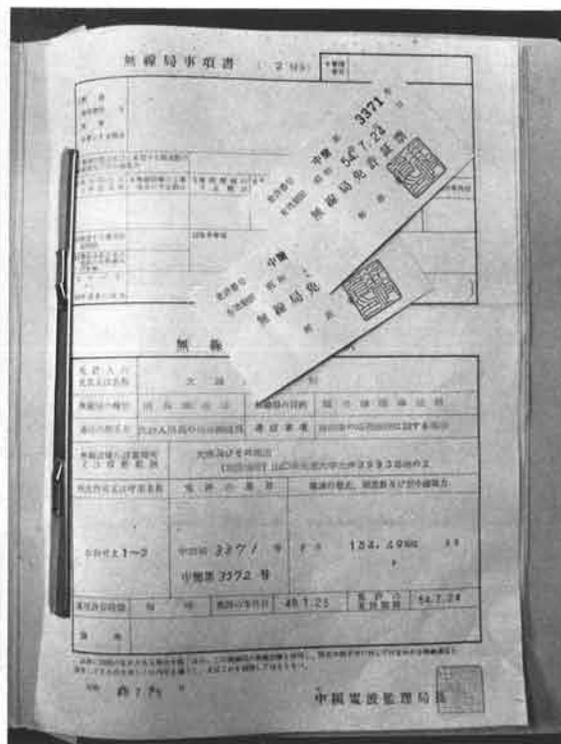
「十年程前ですが、取り扱い商品を、今一度考えなおしてみたときがあるんです。現在の取り扱い商品のなかに何かプラスする必要がないか、あるとするとそれは何か、こうして私は多くの人々の意見を聞いてみました。その時の話や意見のなかに「ヤマハが最近の若い人の人気を集めているから……」というのがあり、それでは一つヤマハを加えてみようと思っただけです。もちろん、人の話を鵜呑みにしたわけではありません。私なりの理論づけをした上のことです。」

## 新時代に向って

### ヤマハ商品をのばす

「スピードショップ・オオセト」さんの現在のスタッフは五人。監督の英夫社長、販売と





「サービスカーへ、至急店へ戻るように……」

修理の長男・隆則さんと同じく岡村哲夫さん、  
 經理の高田美枝子さん。そして隆則さんの奥  
 さんがガッチリとしたチームプレイを示す。  
 「私の店も、当然ながら時代の波に乗って  
 ここまで来ました。商品が充実し、息子が嫁  
 をとる。社会が変わるように、商売の方法も  
 変える必要があることに気づいたのは私より  
 息子の方が先でした。この時私の息子も商売  
 人になってくれたナ、と思いました。今から  
 約五年前でした。」時代と共に、経営の中  
 心が息子さんの隆則さんに移動しつつあるこ  
 とを知った英夫社長は、隆則さんの意見を大  
 切にしなくてはならない、と思ったという。

そして、話の中心も隆則さんにバトンタッ  
 チ。隆則さんが話を続ける。

「私が『スピードショップ・オオセト』に  
 就職してからこれまでの五年間、社長のいう  
 義理人情の商売と新しい感覚の商売の両立  
 を考え、常に社長と相談をしながらこれまで  
 来ました。」

私が店の職についた時はすでにヤマハはう  
 ちの商品になってましたが、これをもっと売  
 りまくろうと店の中心商品にするようにしま  
 した。私がモトクロスをやっていた頃に、心  
 臓ともいえるエンジンに信頼を得ていたので、  
 社長に進言したわけです。よくしたものでお  
 客さんに精意をもって説明して買ってもら  
 うとすると、お客さんもその誠意がわかるん  
 ですネ、ヤマハの販売台数が伸びましたわ  
 けです。お客さんによる口込みもかなりありま  
 した。「ヤマハは故障がないゾ」とか「ヤマ  
 ハを買うならオオセトだ」とか、はっきりと  
 した数字で実績が表われました。」

経営の中心が移り商売の実績が伸びつつあ  
 る時、社長と隆則さんの話合いで一つのまと  
 まりが出た。「今後の商売は店の近くだけでな  
 く、遠く農村部や郡部も商圏にするべきだ」  
 これを実現するために打ち出したのが「ヤマ  
 ハ免許教室」と「営業用無線」の採用だった。

## 免許教室と無線の

### 二大看板で……

隆則さんの商売に対する若い実行力と社長  
 の商売上の経験、そして家族や従業員の協力  
 は成果をあげはじめた。「ヤマハ免許教室」を  
 開催したら、その反響には驚くものがあった  
 という。回数を重ねるにつれ受講生は増え、

# 天気の良い日は バイクに乗ろう。

国内における電波は、電波法により通産省の電波管理局が掌握しており、勝手に電波を発射させることはできません。営業用無線の申請および許可（無線局の設置認可と周波数指定）は各地区の電波管理局が担当しています。申請書類に必要事項を記入し審査費用を添えて提出しますと、審査の後、1〜3ヶ月後に許可があります。  
※スピードショップ“オオセト”さんでは基地局をはじめ二台の移動局など設備いっさいを48年の7月に約八十万円の設備投資で設置、活用しています。



「了解！急行します……」スピーディーなサービスには欠かすことのできない無線システム

いつしか「ヤマハのオオセト」免許教室のオオセト”の二つの看板ができた。

隆則さんは、「商圏が拡がり、アフターサービスに回る距離がかなり長くなり、時には10kmも離れた所の出張修理が終わって帰ったとたんに、その近くのお客さんからの修理の要請があるなど、かなり無駄なこともできてきました。こうして思いついたのが営業用無線の採用なんです。店のデスクに基地局、サービスクーの二台に移動局を設け、営業のスピードアップと合理化を図りました。これも免許教室と同様に喜ばれましたね。こんなことがありました。出張修理の要請があったので、すぐに無線機でサービスクーを呼びだし、〇〇町の〇〇さん宅へ」と指示したんです。そうしたら、たまたまサービスクーが〇〇さんの近くを走っていたので、すぐに急行したらそのお客さんが、キョトンとして驚ろいていた——なんてことが、実に便利ですヨ。移動局の場所にもよりますが、だいたい20kmは電波が届きますから、非常に時間的な無駄がなくなり、同時に人件費の節約にもなっています。岡村君が三人分の働きをしているようなものです。これだけの無線設備は決して安い値段ではありません。しかし、お客さまに喜ばれ、営業上の無駄がはぶける事実は長い見方をすると、それ相応の成果をあげています。」

古くに言われる義理人情を大切にして商売を考え、そしてはつきり行動でうらづけてきた英夫社長。加えて現代的な新しい感覚で、商売に合理性を吹き込む隆則さん、そして良き協力者と多くのお客さま、すべての歯車がピッタリと噛み合って「スピードショップ・オオセト」は今日も確かな商売を積み重ねている。

# 成果あげたヤマハ技術講習会

これからも継続して広く普及へ

本社・営業技術課

課長 下 勿 季 昭  
講師担当 宮本 軍 平  
" 和田 昭 英  
" 福本 猛

司会 ヤマハニュース編集部

司会 「ヤマハニュース」誌上において、都合四回にわたって本社・営業技術課によるヤマハ技術講習会の一端を紹介してきました。

2サイクル単気筒、同2気筒、そして4サイクルと、主題をエンジン・タイプ別に三つのコースに分け、それぞれに関連するキャブレター、点火系統など、主要なテーマの原理から、基本的な技術作業にわたって勉強してきたわけですが、ここで、実際に講師を担当してきたみなさんから卒直な講評をまじえて今後にかける期待、要望などをお伺いしたいと考え、お集りいただいた次第です。

さっそくですが、講習のねらい、また販売店さまみなさんの反響はいかがでしたか。

## 出来るかぎりのことは なんでも学んでいこうと一体化

下 勿 お客さまに安全に、正しく乗っていただくためには定期的な整備の徹底が欠かせない、また的確な整備能力をもつことで、日頃取扱う商品知識もいっそう深まり、お客さまとの話題もゆたかになれば、お店の信頼度も増す、こういうことで、ヤマハ技術講習会は三月からスタートしたんですが、本社サイドだけを見ましても、北海道、九州地区の販売店さんから熱心な受講者を得て、十分にその目的を達したと考えています。

宮本 長つゆや台風、国鉄ストなど、いろいろなアクシデントがありました。十月末現在で、予定の90パーセントを越える受講者を数えています。これは先々のスケジュールを組んで行われる催事としてはかなりの高率といえるもので、私どものねらいは十分にご理解いただけた結果といえます。

ない。こうしたことにも、力を注いで出来るかぎりの成果を求めたということですね。

福本 同じ一つのものを説明するにも、頭から納得させることなく、お客さまの日頃の使用実態をよく見定めて話す。つまりお客さまをたてて説明する。

和田 たとえば、レースの好きなお客さまであれば、レースから話をもっていく。

宮本 みなさん方はプロなんだから、プロ意識をもってお客さまに接してほしい。"修理屋"で終わってはいけないのだ——ということを力説しました。

和田 たしかに交換する修理はできたけれど、なぜだろう。なんて気がつかなかった、という声を多く耳にしました。

下 勿 ヤマハ技術講習会に参加してから、息子の仕事のやり方が変わった、なんていう報告も届いています。

福本 いままで営業所にもちこんでいた仕事を、自分でデスターをもちだして積極的にやってみる、そうした自信がもてた、という嬉しい便りも貰いました。

宮本 初日から毎日ペーパーテストもやっていますが、初めはこの年してテストなんかという声もありましたが、やはり講習の内容を自分がいかに理解したかが分かるということ、非常にいい成果をあげました。文字をかくということは、苦手の人も少なくないんですが、やはり"話すサービス"の理論的なノウハウをなすもので、こうしたことが大きな自信をうえつけたと思いますね。

とにかく、こちらにくるまでいろいろな書類を作ってきたが、それを自分がいつてよいかどうか、"なぜ?"ということ念頭にもう一度自分の作業を見直してみたいと、書類へ



【右】「今年のフォローも含めて来年は支店、営業所段階でも一段と充実した内容で……」下刳営業技術課長  
 【左】「真剣に技術を学び、語りあいたいという熱意あるみなさまの参加をお待ちします……」左より宮本、福本、和田担当講師

和田 遠隔地ですと、本社往復を含めて一週間という日程がかかるいうことを考えると、やはりたいへんなことでしょうからね。

下刳 それを推して参加していただけた、ということにわれわれも意を新たに……。

福本 セっかくご参加いただいたのだから、ということ、われわれもできるかぎりのことは学んでいただこう、研修していただこうと、懸命につとめました。

宮本 そういった熱意というものがぶつかりあって、全般的にみて、非常に充実した講習ができたといえます。もちろん、それでわれわれは満足しているわけではありませんが。

福本 講習は三日間ですが、一日たつと会場の雰囲気ガラリと変わります。仲間意識が

いい意味での競争意識に転じるんですね。和田 教わるものならずすべて身につけていう、という空気が変わる。

### 物事を訴求していくのに

#### 今までの考え方でよいのかどうか

宮本 基本的なテーマは、これだけはぜひ身につけてもらいたいということ、それが主題なんです。なぜそうなるのか、そうなったのか、この「なぜ？」について理解していただくことにつとめました。

福本 いまの時代では、部品を交換するだけが仕事であってはならない。お客さま方の商品知識も、詳しい人はそうとうなものですからね。ですから、「なぜ」についての説明を必要とする。またそうあらねばいけない。

下刳 われわれは、こうしたことを「言葉のサービス」と呼んでいるんですが、それにはある程度の技術的なウラづけがなければなら

をそっくりもってかえった人もいます。

### マスターしたことを

#### 実際面で効果的にいかしている

司会 こうした技術講習会は、本社サイドのほかに、支店、営業所サイドでも実施しているのですが、来年もまた継続して行われるわけですね。

下刳 基本的にオートバイというものを考えてみると、必ずウラにサービスというものがついてくる。売りを攻めとすれば、サービスは守りです。お店の規模によって「攻・守」のやり方はいろいろとあるでしょうが、欧米などでは守りのほうの技術をこなす人は高く評価され、それだけでも商売になるといいます。やるかやらないかは別にして、やはり診断する名医の力をつけたい。そういうことで、機会あるごとに、こうした技術講習会は実施していきたいと考えています。

したがって来年も反復継続して行われますが、われわれはさらに、講習会で得た実績を効果的に生かすべく、来年は今年のフォローも含めて、支店、営業所と緊密な連携プレーをもって対処していく方針です。

宮本 どうぞ積極的にご参加ください。  
 福本 本当に勉強したい、という人なら大歓迎です。

和田 同じ仲間のみなさんの集りですから、技術講習以外に、いろいろと商売についての語りが得られますし、本当に有益です。

下刳 どうぞ、われわれの意のあるところをお汲み戴いて来年もよろしく願います。  
 司会 それではどうも有難うございました。

# おめでとうTCMS仲間

## トレール杯モトクロス選手権シリーズ

### ★★'74ブロック別成績

**EJ125ccクラス**

- ① 平山 博文 極東レーシング
- ② 佐久間富次 チーム風林火山
- ③ 吉津 浩三 盛岡Yスピード
- ④ 佐々木健司 東北スポーツライダーズ

**EJ250ccクラス**

- ① 平山 博文 極東レーシング
- ② 北条 広美 秋田オートレース

- ③ 佐久間富次 チーム風林火山
- ④ 田村千代藤 青森オートクレーヂー

**最優秀選手賞**  
平山 博文(極東レーシング)

**最優秀新人賞**  
大宮 浩三(仙台西友)

**最優秀チーム賞**  
青森オートクレーヂー

**ベテラン90ccクラス**

- ① 杉平 哲男 ジュニアスポーツR
- ② 根本 強 水戸レーシング
- ③ 渡辺 義己 ジュニアスポーツR
- ④ 田中 幸二 春日山レーシング
- ⑤ 関谷 芳治 大和オートフレンズ
- ⑥ 中島 富明 長岡レーシング

**ベテラン125ccクラス**

- ① 東福寺保雄 ジュニアスポーツR
- ② 山崎 政彦 "

- ③ 大塚 保 東京トレールメイツ
- ④ 木原 泰久 ジュニアスポーツR
- ⑤ 村上 光則 東京トレールメイツ
- ⑥ 宮本 英治 水戸レーシング

**ベテラン250ccクラス**

- ① 東福寺保雄 ジュニアスポーツR
- ② 村上 光則 東京トレールメイツ
- ③ 平山 仁文 極東レーシング
- ④ 山崎 政彦 ジュニアスポーツR
- ⑤ 大塚 保 東京トレールメイツ
- ⑥ 木原 泰久 ジュニアスポーツR

## 関東甲信越ブロック大会結果

例年同様、関東甲信越地域をAからDの4小ブロックに細分してシリーズは行なわれた。そして、10月13日、あいにくの雨にもかかわらず、各小ブロックの代表選手が富士スピードウェイに集まり、ブロックチャンピオンをかけて最後の熱戦をくりひろげたものだ。

**スタンダード50ccクラス**

- ① 白鳥 正
- ② 鈴木 清市
- ③ 渡辺 則雄 大和オートフレンズ
- ④ 鉢 鮎 修 WイーグルC
- ⑤ 志々田 烈 "

**スタンダード90ccクラス**

- ① 小垂葉次郎 WイーグルC
- ② 砂場 基市
- ③ 田中 稔
- ④ 吉沢 修
- ⑤ 野際 良一
- ⑥ 安生 茂夫 楽野オートライダーズ

**スタンダード125ccクラス**

- ① 砂場 基市
- ② 栗原 健司 熊谷レーシング
- ③ 丸山 秋雄 原木モーターS
- ④ 山下 俊裕 ナチュラルライダーズ
- ⑤ 清水 孝一
- ⑥ 前田今朝美

- ⑥ 青木 雅俊

**ミニ50cc改造クラス**

- ① 小林 正行 テラレーシング
- ② 新井 富夫 熊谷レーシング
- ③ 菱川 昇 ジュニアスポーツR
- ④ 小沢 孝 テラレーシング
- ⑤ 伊藤 政典 長岡レーシング

**ミニ80cc改造クラス**

- ① 本間 誠吉
- ② 佐島 俊行 テラレーシング
- ③ 三角 勝美 "
- ④ 長谷川節夫 古幡レーシング
- ⑤ 小林 正典 古幡レーシング
- ⑥ 清水 敏男 マッハレーシング

**ノービス50ccクラス**

- ① 竹内 淳 長野ベストライダー
- ② 小林喜代守 水戸レーシング
- ③ 古幡 一 古幡レーシング
- ④ 黒岩徳三郎 吾妻オートバイソン
- ⑤ 篠崎 銀三 サトウスポーツR

**スタンダード250ccクラス**

- ① 原田 昌則 原木モーターS
- ② 小野田 博 WイーグルC
- ③ 山崎 武 ゴーストアドベンチャー
- ④ 尾崎 文俊 ナチュラルライダーズ
- ⑤ 小泉 操
- ⑥ 姉崎 政雄 チーム栃尾

**ミニ50ccクラス**

- ① 鉢 鮎 修 WイーグルC
- ② 谷田貝 健 横浜ライダーズ
- ③ 山下 俊裕 ナチュラルライダーズ
- ④ 下田 勝平 加藤ヤマハトレール
- ⑤ 小林 政成 伊南トレール
- ⑥ 白鳥 正

**ミニ80ccクラス**

- ① 倉林 君男 テラレーシング
- ② 鉢 鮎 修 WイーグルC
- ③ 垂沢 則雄
- ④ 武藤 信行 チーム団栗
- ⑤ 丸岡 勝彦 熊谷スポーツR

**ノービス90ccクラス**

- ① 宮崎 正樹 東京エキスプレス
- ② 星野 吉永 クロスバート群馬
- ③ 田中 義行 ナチュラルライダーズ
- ④ 佐藤 能男
- ⑤ 北村 隆資 松川オート
- ⑥ 石川 岩夫 大月レーシング

**ノービス125ccクラス**

- ① 北村 隆資 松川オート
- ② 石 神 覚 東京エキスプレス
- ③ 菅田 俊孝
- ④ 宮崎 正樹 東京エキスプレス
- ⑤ 星野 健一 テラレーシング
- ⑥ 関田 陽一 ジュニアスポーツR

**ノービス250ccクラス**

- ① 菅田 俊孝
- ② 石 神 覚 東京エキスプレス
- ③ 高田 寛 ナチュラルライダーズ
- ④ 北村 隆資 松川オート
- ⑤ 横山 隆夫 大月レーシング

## 関西ブロックランキング

全5戦にわたった関西シリーズ。最終戦は11月3日、絶好のモトクロス日和にめぐまれた和歌山県橋本市の特設コースで行なわれた。最後の熱戦をくりひろげるTCMS仲間の力走に、フィリッピンからのゲスト女性6名も交えた多ぜいの観衆が声援を送り、楽しく'74シーズンをしめくった。

**ミニ50ccクラス**

- 1 村上 和一 48点
- 2 平松 楠二 42点
- 3 益永 幸夫 34点
- 4 天岡 美広 28点
- 5 青木 順二 15点
- 6 滝 八郎 13点

**ミニ80ccクラス**

- 1 谷畑 一成 34点
- 2 昼間位佐男 32点
- 3 村上 和一 25点
- 4 谷垣 尚也 21点
- 5 平松 正寛 15点
- 6 和田 伸一 15点

**スタンダード50ccクラス**

- 1 工藤 省一 60点
- 2 武藤 博之 47点
- 3 梶山 徳繁 24点
- 4 菅沼 啓二 12点
- 5 井沢 裕美 10点

- 4 平山 薫 12点
- 5 芦田 隆夫 12点
- 6 安井 善次 12点

**ノービス90ccクラス**

- 1 坂本 典正 52点
- 2 花城 清夫 42点
- 3 仲谷 竜二 28点
- 4 草川 重夫 21点
- 5 福島 弘治 18点
- 6 室岡 茂則 18点

**ノービス125ccクラス**

- 1 田中 豊士 35点
- 2 貴船 直治 31点
- 3 本岡 丈夫 30点
- 4 室岡 茂則 25点
- 5 前川 茂樹 24点
- 6 戸嶋 文彦 24点

**ベテラン125ccクラス**

- 1 佐藤 健二 53点
- 2 野崎 元武 39点
- 3 佐藤 敏和 37点
- 4 花城 清友 27点
- 5 森国 竜治 23点
- 6 広尾 久 22点

**スタンダード90ccクラス**

- 1 関下 正司 58点
- 2 平松 楠二 45点
- 3 陸 巖 32点
- 4 松井 博一 28点
- 5 泉谷 栄樹 25点
- 6 渡辺 雅弘 16点

**スタンダード125ccクラス**

- 1 青山 茂 54点
- 2 杉本 勝久 53点
- 3 宮崎 保義 24点
- 4 谷川 透 10点
- 5 坂口 隆志 0点

**スタンダード250ccクラス**

- 1 藤原 優 45点
- 2 宮島 辰也 15点
- 3 武市 純明 14点

**ベテラン250ccクラス**

- 1 谷川 徹二 45点
- 2 佐藤 敏和 41点
- 3 佐藤 健二 36点
- 4 花城 清友 30点
- 5 西尾 雅仁 26点
- 6 野崎 元武 24点



クラブ優勝の北山レーシングのリーダー北山商会社長



モトクロス志向の若者には、TCMSの愛称ですっかりおなじみとなったトレール杯モトクロス選手権シリーズ。一新されたレギュレーションのもとに迎えたことし3年目も、11月24日の四国ブロック大会をもって、すべてのシリーズ戦を終了しました。日一日と高度化していく日本のモトクロスの現状の中で、すべての人が気軽に楽しめるモトクロスシリーズ戦として各地で注目のシリーズ戦を展開し、モトクロスの門戸を大きくひろげる一方、上級クラスからは次代のエースとなるような期待の新星を輩出し、名実ともに成長を示した'74シリーズでした。

お客さまの成績はいかがでしたか？一年間の総まとめとしてここにブロック別ランキング、ブロック選手権大会結果をご報告します。(上のカット写真は、10月20日、「菅生」で開催された東北ブロック大会)

## 北海道ブロックランキング

北海道モトクロス界の事情から4戦のシリーズ戦で終了した北海道ブロック。しかし、いま急速なもり上がりみせる全道モトクロス人口の中で、三分の一の若者はTCMSを追いつづけているというほど、モトクロス志向の若者に定着したのとなっている。

### ノービス50ccクラス

- ①山崎 勝 加藤ヤマハMSC
- ②砂原 敦夫 札幌YRC
- ③小川 等 恵庭レーシング
- ④高橋 作雄 ベアレーシング

### ノービス90ccクラス

- ①竹下 博 中尾レーシング
- ②内藤 義己 SRC室蘭
- ③小林 辰夫
- ④岸 正志 函館トレールライダーズ
- ⑤迫山 英一
- ⑥笠原 重信

### ノービス125ccクラス

- ①佐藤 広美 札幌YRC
- ②小川 則男 十勝レーシング
- ③鹿能 慶司
- ④加藤 勝己
- ⑤佐藤 重雄 札幌タートルR
- ⑥斉藤 恒司 斉藤レーシング

### ノービス250ccクラス

- ①佐藤 広美 札幌YRC
- ②小川 則男 十勝レーシング
- ③橋本 義雄 斉藤レーシング
- ④柴田 強
- ⑤羽田 昭雄
- ⑥羽田 政幸 十勝レーシング

### ベテラン90ccクラス

- ①亀井 慶一 札幌YRC

- ②清水 勝則
- ③伊沢 正光

### ジュニア125ccクラス

- ①五十嵐聖治 札幌YRC
- ②成川 泰 "
- ③中村 広己 十勝レーシング
- ④渡辺 誠 トヨキレーシング
- ⑤阿部 寿幸
- ⑥本間 正男

### ジュニア250ccクラス

- ①五十嵐聖治 札幌YRC
- ②成川 泰 "
- ③渡辺 誠 トヨキレーシング
- ④本間 正男
- ⑤中村 広美 十勝レーシング
- ⑥清水 勝則

### EJ125ccクラス

- ①桶田 進 札幌YRC
- ②太田喜代一 十勝レーシング
- ③古屋 昇 札幌タートルR
- ④武山 勝徳 斉藤レーシング
- ⑤森 義幸 下川レーシング

### EJ250ccクラス

- ①桶田 進 札幌YRC
- ②太田喜代一 十勝レーシング
- ③武山 勝徳 斉藤レーシング
- ④森 義幸 下川レーシング
- ④日下 哲也 函館トレールR
- ⑥古屋 昇 札幌タートルR



## 東北ブロック選手権大会結果

日本でも有数のモトクロス王国・東北。それだけにハイレベルな選手も多いが、一方では親しみやすいモトクロスシリーズとしてTCMSの人気は絶大だ。注目のブロック選手権大会は、10月20日、「菅生」初レースとして行なわれたが、大盛況のうちに'74シリーズをしめくくった。

### スタンダード100cc以下クラス

- ①葛巻 晴彦 盛岡オートロデオ
- ②佐藤 幸一 宮城スパイダース
- ③犬 飼 研 チーム黒加美
- ④久保田 健 ワールドモーターS
- ⑤大田 広行
- ⑥大飼 千好 宮城スパイダース

### スタンダード100cc以上クラス

- ①手島 信幸 チーム黒松
- ②長谷 勝
- ③佐藤喜美夫
- ④伊藤 和栄 西根オートスポーツ
- ⑤吉村 一郎

### ミニ50ccクラス

- ①鈴木 孝二
- ②大内 広行
- ③伊藤 和栄 西根オートスポーツ
- ④鈴木 哲夫

### ミニ80ccクラス

- ①葛巻 秀彦
- ②浅沼 伸悦
- ③樺川 幸男 チーム郡山

### ノービス50ccクラス

- ①清水 正 オオクラR
- ②成田 清一 北斗ライダーズ
- ③山口 秀彦 チーム黒松
- ④石川 和彦 チーム黒加美

### ノービス90ccクラス

- ①我満 昭 青森オートクレージ
- ②斉藤 有三 柴波チャレンジ
- ③我満 定光 青森オートクレージ
- ④我満 竹芳
- ⑤相沢 栄治 チーム黒加美
- ⑥大高 順一 弘前TRC

### ノービス125ccクラス

- ①市川 裕司 チーム風林火山
- ②大宮 浩三 西友
- ③板橋 俊昭 宮城スパイダース
- ④相沢 信義
- ⑤我満 竹芳 青森オートクレージ
- ⑥小野寺健一 岩手スカイヤーズ

### ノービス250ccクラス

- ①石黒 正司 チームファイヤット
- ②我満 昭 青森オートクレージ
- ③市川 裕司 チーム風林火山
- ④竹村 康紀 チームアルマツ
- ⑤宮本 行雄 極東レーシング
- ⑥佐々木英一 スブリック

### ジュニア90ccクラス

- ①青山 正 北上ライダーズ
- ②葛西 国彦 盛岡Yスピード
- ③武藤 朗 "
- ④岩崎 博美 岩崎レーシング
- ⑤対馬 行雄 青森オートクレージ

### ジュニア125ccクラス

- ①武田 章吉 MLH
- ②清野 道夫 "
- ③植村 光男 北斗ライダーズ
- ④和島 正 青森オートクレージ
- ⑤山下 公男 北斗ライダーズ
- ⑥長谷川晋一 東北スポーツライダーズ

### ジュニア250ccクラス

- ①清野 道夫 MLH
- ②武田 章吉 "
- ③阿部 利男 チーム風林火山
- ④和島 正 青森オートクレージ
- ⑤山下 公男 北斗ライダーズ

# プジョーコーナー拜見

熱田商会本店

岡山県津山市津山ロニ〇五

「時世が時世だけに爆発的に売れるとは思ってはいませんが、いままでのお客さまの層に、

新しい層のお客さまをプラスしたい、そう思うって、プジョー」を扱いはじめたわけです」



と、語る自転車販売二代目を継ぐ熱田泰造社長。中途半端なことが嫌いだ、と自から店の改装にあたって陣頭指揮。新装開店した店舗はプジョー一色。お客さまが寄ってくれるだろうか、はじめはとて心配でした。ところが次第にプジョーを見にくるお客さまも増えはじめ、これはいけると思いました。買う買わないは別にしても気軽に来店するお客さまががっちりつかむ。そのためにも並の商売ではうまくゆきません。営業車も「プジョー」で統一して、PRにも役かっているわけです。



本店は自転車、支店がオートバイと完全分離しました。ヤマハとのお付き合いも長いですよ！ 熱田泰造社長

自転車に乗る若い人たちを見ていると本当にうれしい。しかし、正しく乗って、大いに自転車の楽しさを広げてもらいたい。そのためにも売りっぱなしではなく、そのあとのサービス業務がぜひ必要になると思ひ、今年の五月に思い切って改装し、内容の充実を図ったわけです」

また、熱田社長はサイクルクラブをつくり、若い人たちにまじり、月に一度は必ずサイクリングに行くという根っからの自転車好きでもあるのです。

# 冬を ヤマハからの新商品 あたたかく。

寒さにちぢこまっていたのでは、とかく気分もふさがち。冬をあたたかく、のびのびとした気持で、安全第一の運転に心がけていきたいものです。ここにご紹介するのは、若いお客さま、年配のお客さまにもおすすめできる防寒用品。ヤマハの新商品です。ご注文は担当のヤマハマンにお申しつけください。



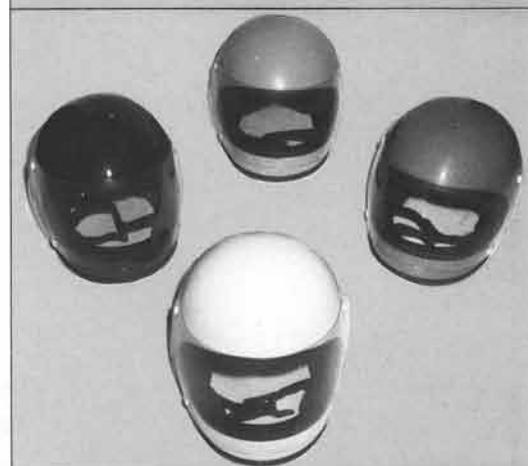
■ヤマハニューウィンタースーツ  
¥11,000(上衣) ¥7,800(ズボン)

毛糸編みのエリとソデロ、ぴったりとフィットするキルティングのコートと、吊りズボンを組合せた防寒スーツです。防水加工が施されており、オートバイはもとより、スノーモビルにも最適です。着用のしやすさからオーバーオールにおすすめください。色は黒と白の2トーン。サイズはM、L、LL(品番90890-59396=上衣M~90890-59401=ズボンLL)



■ヤマハトリプルスーツ  
¥3,950

携帯用の雨具。アノラック式ですので、冷い風も防ぎます。オートバイ用のほか、ボートや釣りなど、晴雨にかかわらず巾広く使えます。ナイロン製で携帯にもかさばりません。サイズはM、L、LL。色は紺とエンジの2種(品番90890-59402=紺M~90890-59407=エンジLL)



■ヤマハヘルメット FS-100  
¥8,900

売りやすい価格のフルフェイス・ヘルメットの普及型。視界を大きくとったほか、着用のしやすさを考えて、後端部にえぐりをとってあります。サイズはS、M、L、XL。色は白、緑、黄、オレンジの4種(品番90890-51124=白S~90890-51139=オレンジXL)。JIS I種合格品。



■ヤマハキルティングジャンパー  
¥5,800

すでにおなじみのヤマハキルティングジャンパーの新型。夜光のテープを両ソデに配してあります。スタンドカラーにはフードも入っており、ナイロン地は防水加工製。タウンウェアとしても気軽に着用できます。サイズはM、L、LLの3種で、色は赤と青(品番90890-59206=CY I4DX 赤M~90890-59211=CY-I4DX青LL)

# Mon ami, Peugeot



## 躍動するプジョー。

経験ゆたかな自転車づくりと、数々の国際レースを制覇した卓抜な技術。プジョーのロードレーサーは、その美しいフォルム、強い剛性、無駄のない軽量化で、「これこそが自転車だ」とプロにいわせた本物時代にふさわしい自転車です。どうぞ、よろしく——。

わが友、プジョー。

# PEUGEOT



プジョー・フランス