

# ヤマハニュース

YAMAHA NEWS No.164 FEBRUARY 1977

明るく楽しいお店でお客さまを引きつける

## 春のヤマハまつりご案内



新発売

ヤマハ50スポーツトリオ

★RD50 ★MR50 ★TY50

★DT250 ★YZ250

2



明るく楽しいお店でお客さまを引きつける

# '77春のヤマハまつりスタート



2月1日～4月30日

お店をホットな活気でつつむ「春のヤマハまつり」がスタートします。

ファミリーバイクを中心に、急速に拡大する総需要に対応して、今年もヤマハは、相つぐ新商品の発売と、強力なセールスキャンペーンを展開、みなさまと共に発展の道を力づよく前進してまいります。

この第1弾として、'77年に飛躍を期すお店のみなさまをバックアップさせていただくのが、にぎやかに春の商

戦の幕あけを告げる、恒例の「春のヤマハまつり」です。

おりしも2月1日から4月30日までの期間中は、RD、MR、TYの50ccスポーツ・バイクトリオ、トールDT250……と魅力のニューモデルも相ついで発売。また3月には、新しい「ソフトバイク」の登場も予定されるなど、商品構成もめざましく充実する時です。

さあ、'77年躍進の第一歩を「春のヤマハまつり」でどうぞ！

YAMAHA





バイクシーズン幕あけの「春」は、人びとの生活テンポも、市場の動きも、にわか  
に活気をおびて、絶好の拡販期。一年のご  
商売を左右する、大切な春の商戦のスター  
トです。

- 確実なヤング・スポーツ需要
- 急伸長するファミリー・女性需要
- 根づよい一般・業務需要

この大きな市場をカバーして、売りやすさを一段と増した魅力の'77ニューモデル群も次々と登場してまいります。

そして、お店の春の商戦を強力に推し

すすめる「春のヤマハまつり」の展開です。

セールの焦点を的確に絞り、明るいお店づくりでお客さまを幅広くつくりだす「春

のヤマハまつり」の展開は、ひとときわお店に活気をもたらし、春の商戦を有利にリードしていく恒例の行事です。

## 春のヤマハまつり 3つのポイント

1 注目させよう  
活気あふれる店頭演出

2 積極的に打って出よう  
きめ細かな販促セール

3 確実に売ろう  
原付免許教室、クレジット販売

すでに担当セールスマンやキャンペーン・マニュアルでご案内のように、「77春のヤマハまつり」は、以上の3点を重点項目として展開していただくものです。

いずれも、大切な日常の販促活動ばかりですが、この機会にひとつひとつのポイントを確実におさえ、完全なアフターフォローで、この成果をお店に定着させてください。

### 1 楽々「美」の「美」を店頭へ

バイクに関心のなかった女性やご家族づれでも、気軽に立寄れる明るく、きれいなお店それが、これからの二輪車販売店に欠かせぬ要素です。

「春のヤマハまつり」を機会に、さまざまなキャンペーンツール、PRツールさらにはお店の個性を生かした手づくりPOPなどで、店頭や店内の明るい雰囲気づくり、効果的な商品展示を実施しましょう。

ポイントは――

- 目立つお店
- 入りやすいお店
- 買いやすいお店

明るい春の雰囲気、そのまま再現した美しい店頭は、新しいお客さまを自然に呼び込むものです。

### 2 商戦の中心を「セール」に

活気あふれる店頭でのご商売と同時に、心はずむ春、活発な人の動きを的確にとらえてお客さまの中に、人の集まる所に、積極的に

明るく楽しいお店でお客さまを引っつける

# 春のヤマハまつり



打って出るご商売も、必ず実施しましょう。  
 また、お店の工夫とアイデアで、商圈に合わせたキメ細かなセールスの打出しも効果的  
 相ついで新発売されるニューモデル各車を  
 フルに活用して、ヤング・ファミリー・女性  
 一般・業務……と需要層、用途別の的を絞  
 ったきめ細かなアプローチが成功のカギです。  
 販売店さま用キャンペーンマニュアルに、  
 需要層別販促セールのサンプル・メニューを  
 ご紹介してあります。  
 ご参考のうえ、お店に合った効果的なセー  
 ルをご検討ください。

### 3 免許教室とのコミットメントの基盤を

はなやかな店頭で注意をひかれて立寄られ  
 たお客さま、積極的なアプローチでキャッチ  
 した見込み客……こうしたお客さまを、確実  
 に購入に結びつける最後のポイントは、売り  
 やすさ、買いやすさ。

そう、原付免許教室とクレジット販売です。  
 免許がネックとなるお客さまには、「原付免  
 許教室」で、免許取得の手軽さをPR。また、  
 すべてのお客さまに「らくらくクレジット」  
 で、購入のやさしさを明快に伝えましょう。  
 どちらもお店の基盤づくりのうえで、大切  
 な、基本的な販促活動ですが、これもお店の  
 「春のヤマハまつり」に合わせた展開、PR  
 で、その効果も一層大きなものとするこ  
 とができるのです。

野崎販売株式会社  
TEL 大東 71-1090

「こんいちには、メナード化粧品です」  
「女ごころ」をチャピイに乗せて寒い朝も元気に訪問セールス



▶「こんにちは、メナードです」お客さまも明るい笑顔で迎えてくれます。

▼こんな坂道の多い所もチャビィで能率アップ。



古今東西を問わず、いつまでも若く美しくありたいのが女ごころ。そんな女性の気持ちを満たしてくれるのが化粧品であり、化粧品の仕方を指導する美容コンサルタントです。その美容コンサルタントとして、化粧品の訪問セールスをしている女性の間で、いま、チャビィが大いに受けています。

## チャビィで能率アップ

大阪府大東市にあるメナード化粧品野崎販売会社には50以上の営業所があり、総数1200人ほどのセールスウーマンの方が働いていて、そのほとんどがお子さんを持つ家庭の主婦です。

いろいろな交通環境にある各家庭を一日に何軒も回る必要があるこの方たちにとって重要な問題は交通手段です。狭い路地、駐車の問題など、四輪ではとても無理。そこで最近までは、ほとんどの方が自転車に乗っていました。ところがこの半年位の間に、これらの働く主婦にとってバイク愛好者がブームのように広がってきています。

野崎販売会社の鎮西礼子社長に、その辺のいきさつをうかがいました。「以前は自転車でも十分だったんですが、このごろは新興住宅が、山を削ったあとにどンドン出来て、そこのお客さんを訪問するには、坂道が多くてバイクでないとしても無理なんです。それにバイクは機動力があり、小回りもきくということ、私たちの仕事にピッタリなんです」

鎮西社長もご自分でもお乗りになるとか「ええ、もちろん。仕事の能率アップというところでバイクをみなさんにすすめる前に、自分でチャビィにも乗ってその良さを確かめました。それにずっと前からバイクで良い成績を上げている人もいましたから」

## 寒い時こそバイクが有効

その優秀セールスウーマン、川田律枝さん

は、保育所に通うお子さんを持つ活動的なママさん。なかなかの先見の明のある方で、将来の役に立つだろうと、高校生の時に免許を取っており、結婚前にお勤めをしていた時もバイクで通勤していたとか。

「子供が保育所に通うようになった2年位前からこのお仕事を始めました。最初はやはり自転車だったんですが、私の受け持ち区域が「石切り」という所で、その名の示すように山坂の多い所で、すぐにバイクに乗り換えたくてです」

今では、250軒ほどのお得意さんを持ち、日曜日以外は毎日、仕事に出られる忙がしい毎日です。

「子供の保育所への送り迎えもありますし、時間を有効に使うことが第一です。それにはやはりバイクが一番です。それにチャビィは軽くてとても乗り易いので、みなさんにもすすめているんですよ」

それにしても寒い冬は大変でしょう「それが逆で、お客さまは、バイクで来たの、寒いでしょう、ちょっと上がって暖まっていたら、なんて言われてお仕事のきつかけにもなって、助かることが多いんです」

ご主人も、自動車がありながら、ちょっと出かける時にはチャビィを愛用。川田さんのお宅にとっても、もはやチャビィは生活の必需品となっているのです。

家庭の主婦が、色々な職場で働くのが常識となっている現在、あなたのお店の近くにもバイクを必要としている女性が、思いのほか多くいるはず。春を迎えたいま、あなたのお店の女性対策はいかがでしょうか。



▲ヤマハ神奈川本社社屋に隣接して設けられた「ヤマハ安全運転教室実習コース」は約800㎡

◀「これからは販売店さまにどしどし利用していただく」と語る藤家常務(右)と長谷川所長



# お客さまと一緒に乗り方講習に参加

やわらかな日差しを浴びて、チャピイ、ポビイ、メイトがやさしい走りをみせています。乗り手はさまざま。ヤングもいれば、ミセスもいますし、中高年のお父さまお母さま、そして販売店の奥さま方が――。



これは、このほどヤマハ神奈川(株)本社協にオープンした「ヤマハ安全運転教室実習コース」の「正しい乗り方講習会」の一コマ。「寒い時期だけに、どの程度お客さまが参加してくださるか心配でしたが、販売店さまの積極的な協力により沢山のお客さまをお迎えし、熱の入った講習会となりました」(ヤマハ神奈川・藤家文治常務)。そしてこの講習会でとくべつ印象が強かったのは、多数のお客さまと共に、販売店さまの奥さまご自身が受講生として卒先して講習会に参加していられたことです。

こうした動きについて横浜営業所長谷川武所長は「お店のお客さまに

ご婦人の方が増え、冬でもバイクは手放せない新しいライフスタイルが定着化し、それにもなつて販売店さまの奥さま方もご自分の家の商品について新しい考え方を持ってきたのではないのでしょうか。ともかく、お店を預かる奥さまとすれば、最近の客層の変化は肌でお分かりいただけるはずで、同性の方が増えるにつれ、従来に増して「ヤマハ奥さま」として自覚を持たれてきたのではないのでしょうか」と述べていました。まさに、「奥さま出番です!」の感をつよく印象づけられた催しではありました。



川崎安全自動車・榊原美子さん「ふだんはチャピイに乗っていますが、ミニトレの80が気に入っていますので、クラッチ付の扱い方を教わりにきたんです。きょうはお客さまと三人で来たんですが、みなさんに喜んでいただけて、本当によかったと思っています」



サイクルセンター関・関民子さん「普通免許は持っているんです。でもうちはバイクの販売店ですし、これからはバイクぐらい乗れないと、ね。それで主人に教わろうとしたら主人は専門家のほうがいい、ぜひ行ってこいといわれて。おかげさまで自信ができました」





座学で交通法規のおさらい



▲8の字施回にトライしたのですが……



◀わたしにも乗れました

# 乗ってみました 試してみました



高野サイクル・高野のぶ子さん「お客さまと一諸に來たの。普通免許はあるので、いつでも乗りだせるんだけど、基礎はしっかり身につけなくてはね。主人は、行くなら行ってきな」ですって。でも本当は喜んでるのよ、私がバイクに乗れば。きつとそうよ」

梅の木サイクル・梅の木京子さん「子供を幼稚園に、学校に。そして銀行や買い物と主婦業もたいへん。でもそこにバイクがあればどんなに便利か。それを身をもって知らしめようと思ひ、教わりにきたの。普通免許はあるのであともう少し。主人も大賛成でした」

鶴ヶ峯青木商会・小尾由美子さん「初心者にとつてはたいへんうれしい催しです。それで親切に教えていただいて本当に自信がついた感じです。こうした機会が沢山あるとういすね。商売上で本当に大切だと思ひます。主人は、氣をつけてこい」の一言でした」

宇田川輪業・宇田川政子さん「これからはバイクの効用性がいちだんともてはやされるようになるでしょうし、女性のお客さまも増えるでしょうから、上手には乗れなくとも講習会の雰囲気ぐらい知っておかないと、と思つてね。免許は自動二輪も持っているんです」

養田モーターズ・養田ゆき江さん「うちでは私を除いてみんな乗れるんですよ。それで恥ずかしかつたんですけど、まず乗り方を教わつて、それから免許を取ろうと……。こういうことはやっぱり若いときに習っておくべきよね。でも練習次第、免許も取れるでしょ」

# '77ヤマハレース活動を発表

健全なモータースポーツの振興と  
技術開発をテーマに、世界選手権  
にもカムバック



ヤマハでは、昨年12月21日、東京・銀座の東急ホテルに国内の報道関係者を招き、'77年度におけるヤマハレース活動計画及びヤマハ契約ライダーを発表、2年ぶりの海外レースへのカムバックを表明するとともに、ヤマハと新たに契約した、現在の250ccモトクロス世界チャンピオン、ヘイッキ・ミツコラ選手を記者団に紹介しました。

なお、この記者発表会は、ヤマハのレース活動とともに15年間、常にトップライダーとして国内外のロードレースで活躍を続けてきた本橋明泰選手の引退発表もあわせて行なわれました（後半グラビアページ参照）。

## 反響を呼んだ記者発表

記者発表会当日、会場には数十名の報道陣が詰めかけ、熱気の高まった雰囲気のうち今年度のヤマハのレース活動計画が表明されました。席上、本社の長谷川取締役から、次のような声明がなされました。

「'76年度、ヤマハは経済情勢、社会情勢などモーターサイクルを取りまく諸環境から判断し、海外レースへの参加を中止し、国内レースに的をしばって活動をしておりました。しかし、レース活動は本来、健全なモーターサイクルスポーツの振興拡大の場として、またモーターサイクルの研究開発の場として欠かさないものであります。特に世界選手権はこうした意味で集約された役割を果しており、これに参加することが結局は高品質の製品を一般消費者に提供することにつながるという観点から、再び海外レースに参加することを決定しました。

また、国内レースにおいても、引き続き参加し、レースのより一層の活発化をはかり、モータースポーツファンの底辺拡大につとめてゆきたいと考えております」

ヤマハの2年ぶりの海外レース復帰とあって、この後、記者団からは多くの質問がなされ、活発な質疑応答が行なわれました。特に初来日した世界チャンピオン、H・ミツコラ選手には、今年度の抱負から日常のトレーニング方法、さらには趣味の話まで様々な質問が飛び、報道関係者のヤマハのレース活動に対する並々ならぬ関心がうかがえました。

'77年度のヤマハ契約ライダーは、左記に紹介の通り、内外ともに充実した精鋭ばかり。その活躍ぶりは本誌でも紹介して行く予定です。二期待ください。

## '77年度ヤマハ契約ライダー

(※印は海外支店契約)

### ★海外レース

#### ●モトクロス

※ヘイッキ・ミツコラフィンランド人で31才。初のレース参加はアイスレースで、故ヤノ・サリネンと一緒に走っていた。'70年からモトクロスに転向、'74年世界選手権500ccチャンピオン、'75年同クラス2位、'76年250ccチャンピオン。今年度は再び500ccにヤマハで挑戦する。「マシンが良いので今年はやれそうだ」と自信を持っている。身長は173cmとそれ程でもないが、鍛えられた体はタフネスそのもの。「レースで良い結果を収めるには練習しかない」という練習の虫レースのない日も毎日欠かさず練習し、一週間に4日は平均10kmのランニングをおこなう。

※ビエル・カールスマーカーオランダ人で30才。この数年米アメリカを中心に活躍、'73年にはヤマハのマシんで、アメリカ国内選手権シリーズ2位。今年500cc世界選手権シリーズに参戦。

#### ●ロードレース

スティーブ・ペーカーカナダ人、24才。昨年ヤマハYZ750でフォーミュラー750cc世界選手権に3勝、今年もこのクラスと500cc世界GPに出場予定。有力なチャンピオン候補の一人。

ジョニー・チェコットヴェネゼラの星、弱冠20



**H. ミッコラ**  
来日中も浜北トレールランドで、マシン調整を兼ねて走りまくった。



**P. カールスマーカー**



**S. ベーカー**



**J. チェコット**



**K. ロバーツ**



**M. アンドリュース**



**金谷秀夫**



**高井幾次郎**



**杉尾良文**



**瀬尾勝彦**



**東福寺保雄**



**光安鉄美**



**佐々木健司**



**大月信和**



**畑山和裕**



**木村治男**



**野田文宏**

才。レース歴1年半の74年に中南米で無敵のライダーとなり、翌年にはヤマハに乗り350cc世界チャンピオン。昨年のデイトナでの勝利は記憶に新しい。

※ケニー・ロバーツはアメリカ人、25才。レース歴8年、アメリカのAMAグランナショナルシリーズでは再三にわたりチャンピオンになり、ロードだけでなくダートレースでもアメリカの第一人者。

●トライアル  
※ミック・アンドリュースはイギリス人、32才。SDT優勝5回、ISDT優勝4回の偉業を誇るトライアル界の王者。単にレースだけでなく、日本のトライアル普及にも大きな力となっている。

(この他、ロードレースではジャコモ・アゴスチーニがイタリアにおけるヤマハのインポーター、

ヤマト社と契約、世界GPのF750cc、500ccに出場予定。またモトクロスでは、アメリカのB・ハナ、R・バージェット、B・グロバーが現地のヤマハ支店と契約、活躍が期待されている)

★国内レース (○の中の数字はゼッケン番号)

●ロードレース  
ご存知、世界のカナヤ、金谷秀夫②と昨年の日本GP優勝の高井幾次郎①の強力コンビ

●モトクロス  
ベテラン杉尾良文⑥、瀬尾勝彦⑤、セニア2年目の東福寺保雄⑩、新鋭の佐々木健司⑨、そしてルーキー光安鉄美⑬の5名。

●トライアル  
トライアル界の「大御所」大月信和②、ベテラン木村治男⑥、若さで勝負の畑山和裕⑤、進境著しい野田文宏⑧。



# ヤングに人気のヤマハ50スポーツトリオ



## 安全性を充実して新発売!

今回のマイナーチェンジの主目的は、新しい装いで商品の新規性を打ち出すことのほかに、若人の生活に深くかわりあう50ccバイクの使用実態を考慮、実用面での安全性、とくに夜間使用時の安全性の充実につとめ、開発していることです。

こうした考えから●ヘッドランプは三機種とも50ccクラス最大の25ワット化を果しました。また●フラッシュャーランプも新型デザイン10ワット化としたほか●フラッシュャーリレーを信頼性の高い熱線スナップ式としています。さらに●フロントのリフレクターも50mm径に大型化し●テールランプ●バックミラーも一新するなど安全性を高めました。

三機種とも、エンジンおよび車体構成上で基本的な変化はありませんが、照明装置の強化にともない●フライホイールマグネトーはそれぞれ出力アップを果しています。

そのほか個々の改良点は左記の通りで、車

ヤマハスポーツRD50



▲半透明角型ケースとなった、リザーバタンク。ヤマハのオイルディスクブレーキ付は、これで全車がこの型に統一された

▶伸びきり音の発生を防止したフロントフォーク

# RD50 MR50 TY50

「RD50」、「MR50」、「TY50」のヤマハ50スポーツトリオが新春を期してカラー、グラフィックを一新、安全性をさらに充実して新発売となりました。

体寸法、重量、出力、走行性能等の数値的な仕様諸元はとくべつ変わりありません。

## New ヤマハス・ポーツRD 50

- ① アルミアウターチューブのフロントフォークは新たに伸びきり音防止装置付とした。
- ② オイルディスクブレーキ用リザーバタンク（マスターシリンダー）を大型車と同タイプ（角型半透明、ビス止めキャップ）とし、液量確認の容易化と安全性を高めた。

## New ヤマハトレールMR 50

- ① 前後のタイヤサイズをアップ（前300—16、ユニバーサルパターンとし走行性を高めた。
- ② フロントフォークのアウトチューブをアルミ製とし、バネ下重量を軽減した。
- ③ オイルタンク容量を1.3ℓにアップ、ニューtral方式のオイル警告灯（オイルインジケータランプ）を採用した。
- ④ チェーンケース形状を改善、オイル飛散の防止をより確実にした。
- ⑤ セミダブルシート、フロントフェンダーの形状、材質を変更した。
- ⑥ ヘルメットホルダーを新設した。
- ⑦ 新型スピードメーター装着。
- ⑧ ライトスイッチをハンドル右グリップ部に。

## New ヤマハトライアルTY 50

- ① ハンドルクラウンにオフセット支持されていたスピードメーター位置をセンターに改め、見やすさを高めた。

ヤマハトライアルTY50



ヤマハトレールMR50



▶センターに位置したスピードメーター  
▼スリムなライディングポジション



▲新型のバックミラー

▼シートロッフとは別体にヘルメットホルダーを装着



▲アルミアウターチューブとなったフロントフォーク。タイヤは前後ともサイズアップ  
▶新型のフラッシュランプとテールランプ

オフロードマシンの雄『ヤマハトレールDT250』が全面的な新設計でモデルチェンジ、新発売です。

●定評あるトルクインダクション・エンジンは整備性を高め、8枚リードバルブを採用してアクセレーションを向上、またミツシオンを強化したほか●フレーム設計を一新、注目の『ヤマハ・モノクロスサスペンション』を採用しての登場です。●持ち前のスリムなスタイルもいよいよ洗練されてファッション性も抜群、重量も軽量化されて、乗りやすさ取りまわしやすさも格段に向上させました。●さらに曲げても折れないフレキシブル性をもつフラッシュャーステーやバッテリーの容量アップなど安全性もひときわ高め、充実させてあります。

ニュー『DT250』、それはオフロードマシンの市場に大きな活気をもたらす新商品です。

## 8枚リードバルブの

## 新設計21馬力エンジン

ラジアルフィンの展開も力づよいブラック仕上げのエンジンは、整備性の向上、重量軽減を図ると同時に、全体的にツキのよい、静かなエンジンをめざしています。

特徴の第一はリードバルブを従来の6枚式から新設計の8枚式としていることですが、そのほかピストン、クランクまわりを改善、ピストンリングは二本ともキーストン型とし、キャブレターのセッティングを改め、スロットル開閉を半強制式にするなど、アクセレーションの向上とピストン打音の発生など騒音の防止を図りました。

またクラッチは市販モトクロスサーYZと同タイプのものとし、軽量化したほかミツシオンギヤの変速比を変え、同時に歯幅も増すなど、乗りやすさと耐久性の向上を図っています。

ます。

取扱い上ではクラッチの点検および調整方法(別稿YZ250新発売の記事参照)とオイルポンプ調整方法(フルスロットル調整)が新しくなっています。

## 注目の技術

## モノクロスサスペンション

車体関係では本車の最大のセールスポイントとなるモノクロスサスペンションの採用によりフレーム設計を一新、全体のスタイルも大きく改め、スリムで、乗りやすく、取りまわしのよいものとしています。

モノクロスサスペンションの優秀性はモトクロス界ですでによく知られていますが、お客さま向けに要約しますと大要次のような特徴が強調できます。

①前後動で衝撃を吸収するクッションによりライダーに伝わる振動がソフトで疲れが少

ない。

- ②リヤアームが三角状で強度、剛性が高い。
- ③構造、作動上からも横ぶれにつよい。
- ④クッションユニットが大型で加工上も無理なく精度が高められる。またド・カルボン式すなわちガス入りでクッション性能の安定度が格段にすぐれている。
- ⑤車体構成上からも無理がなく、まとまりがよい。
- ⑥ニュー『DT250』は7段階にクッション調節が可能……など。

なお、モノクロスサスペンション自体のクッションストロークは82mmですが、ホイールトラベルすなわち後輪の上下動は140mmと大きく、またこれにもないフロントフォークも設計変更し、クッションストロークを195mmと大幅に増しています。

そのほかリムは前後輪ともアルミ製としてバネ下重量を軽減またハンドルクラウンをステアリング軸上にひき寄せ、メーターケースを樹脂化するなどハンドリングウェイットの軽量化にもつとめ、乗り心地の向上と共に操縦安定性の向上を図り、乗りやすさを増しています。

車体関係ではこのほかリヤアームの後輪支持部後端を開放ブレーキストッパーを差込み式とし、車軸を抜かずに後輪を取外せるものとしたほか、カムレバー型のチェーン引きを採用するなど取扱いやすさを増し、車両重量は118kgと軽量化しました。

## 曲げても折れない

## フラッシュャーランプステー

電装関係では、フライホイールマグネトの出力アップを図り、バッテリー容量を6V6AHに増したほか、ACレギュレターを採用、発生電圧の安定度を高めました。

さらに大きなセールスポイントは、リヤのフラッシュャーランプステーをコイルスプリング・ゴムモールド式とし、曲げても折れない柔軟性をもたせたこと、回転計内にオイル警告灯(オイルインジケータランプ)を設置、オートループオイルの残量が0.4Lになると点灯するようにしたこと。これらはオフロード、オンロードを問わず、走りの世界をより安全なものへと高めるものであります。

ヤマハ・モノクロスサスペンション、  
日本の道に、いま新登場。

# New DT250 新発売





コンペティションイエロー

# 走りを変えた。

全長	2165mm
全巾	870mm
全高	1165mm
シート高	855mm
軸間距離	1415mm
最低地上高	255mm
乾燥重量	118kg
舗装平坦路燃費	40km/ℓ (50km/h)
登坂能力	35°
最小回転半径	2200mm
制動停止距離	15m (50km/h)
エンジン	2st, 7ポートトルクインダクション
気筒数・排気量	単気筒・246cc
内径×行程	70×64mm
圧縮比	6.7:1
最高出力	21PS/6000rpm
最大トルク	2.5kg-m/5500rpm
始動方式	プライマリーキック
点火方式	マグネトー
燃料タンク容量	9ℓ
オイルタンク容量	1.1ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)
バッテリー容量	6V6AH
バッテリー型式	6N6-3B-1
発電機種類	フライホイールマグネトー
発電機型式	F000T04274 (三菱)
点火プラグ型式	B-8ES(NGK)、N-2(チャンピオン)
キャブレター型式	VM28SS
エアクリーナー型式	湿式モルトプレーン
一次減速(比)	ギヤ(2.826=65/23)
二次減速(比)	チェーン(2.933=44/15)
クラッチ	湿式多板式
変速機	5段リターン式
変速比1速	2.285=32/14
変速比2速	1.705=29/17
変速比3速	1.300=26/20
変速比4速	1.000=23/23
変速比5速	0.840=21/25
フレーム型式	ダブルクレードル
キャスト	30° 00'
トレール	135mm
タイヤサイズ(前)	3.00-21-4PR
タイヤサイズ(後)	4.00-18-4PR
ブレーキ(前後)	機械式ドラム防塵防水式
懸架緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ
懸架緩衝装置(後)	モノクロスサスペンション式スイングアーム
ヘッドランプ	6V35/35W
テール/ストップランプ	6V5.3/25W
フラッシュランプ	6V17W
パイロットランプ	6V3W

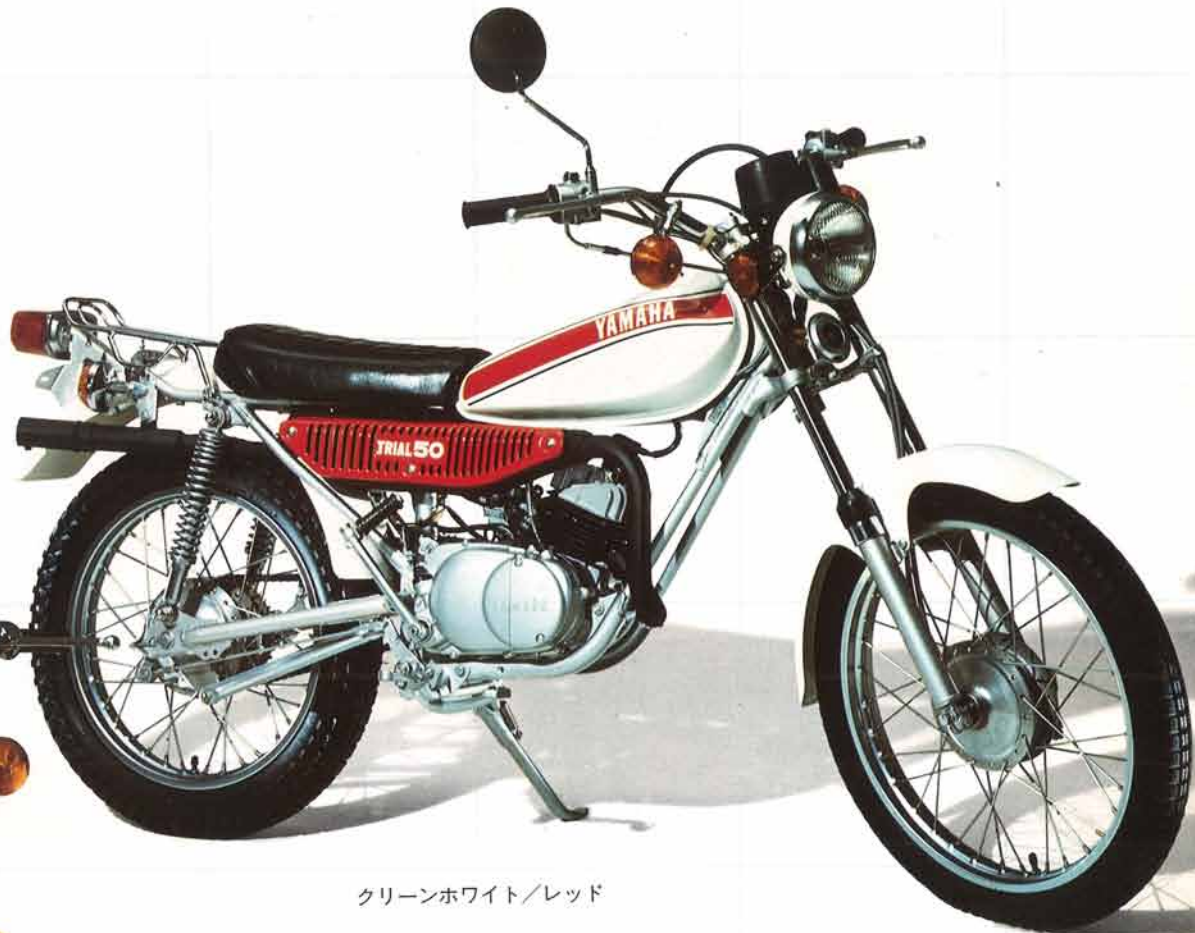


ブリックレッド



# TY50、装いあらたに新発売!

アップなど安全性を充実



クリーンホワイト/レッド



フォーク●サイズアップ・  
ヤ●オイル警告灯●50cc級  
ッシャーランプ●その他



クリーンホワイト/ブルー

**TY50** ●センター取付けのスピードメーター●50cc級最大の25Wヘッドランプ●新型フラッシャーランプ●その他



# RD50

# ヤマハ50のスポーツトリオ

全車25<sup>ワット</sup>Wヘッドランプ



シルバーダスト



クリーンホワイト



チャピレド



コンペティションイエロー

**RD50**

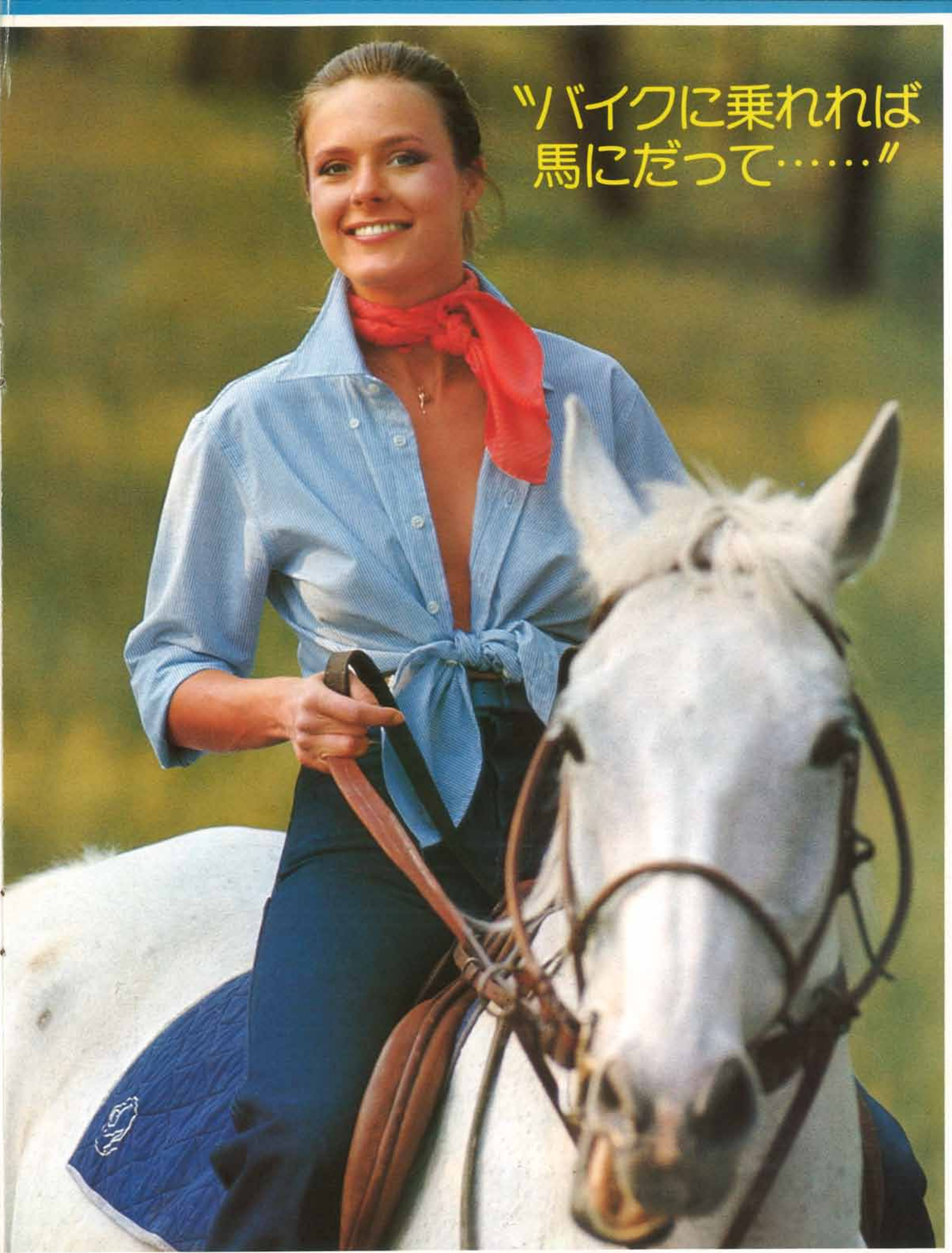
●伸切り音防止フロントフォーク●ビス止めキャップ半透明化のリザーバタンク●50cc級最大の25Wヘッドランプ●新型フラッシャーランプ●その他

**MR50**

●アルミアウターチューブのフロントフォーク●ユニバーサルパターンの前後輪タイヤ●最大級の25Wヘッドランプ●新型フラッ



“バイクに乗れれば  
馬にだって……”



# 話の パドック

暦の上では二月はもう春。しかし、一年中で最も寒さの厳しい時節がこの月です。古くは如月(きさらぎ)ともいわれましたが、この時期はよく寒波が押し寄せ、人々がさらに身にまとう衣服を重ねることから着更衣とも書かれています。

ところで、二月の代表行事は、なんととても節分の日の「豆撒き」。「鬼は外、福は内」などと唱えながら豆を戸口の内外に撒くことで邪気を払い、来る年の幸福を願うことは、先刻ご承知のとおりです。

この声、年々小さくなりがちでちよつと淋しい気がしなくてもありませんが、皆さまの所ではいかがでしょうか。

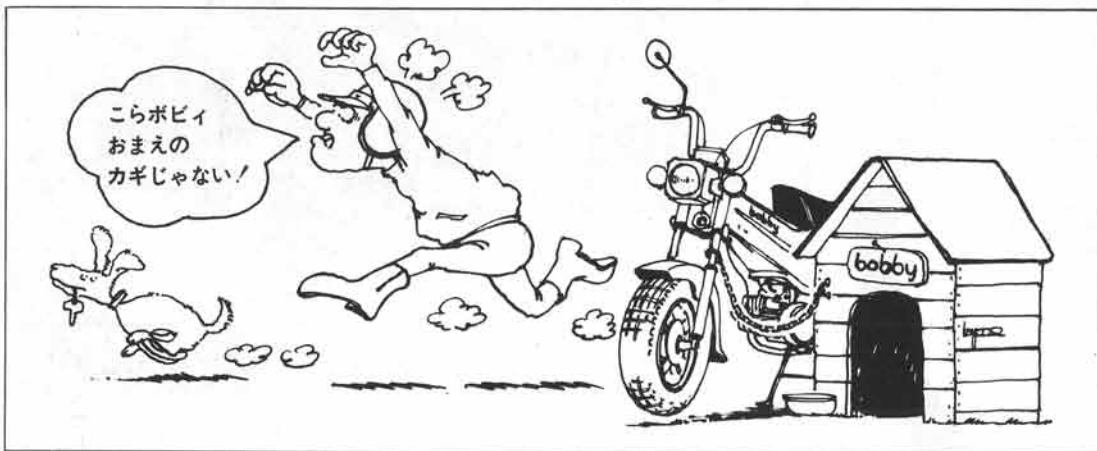
えっ! 「豆撒きなんてしなくなつて、うちの店には必ず福が来る!」ですって……。それはそれは頼もしい限りです。

## 聞くと見るでは……でも

各地の名所旧跡、絶景地、名物などが紙面狭しと盛り込まれているマップや観光案内。そのページの一枚一枚を見てみると、じつに素晴らしい景色が目に見えてきます。

たとえば、日本の最北端の町、稚内の沖合に浮かぶ利尻富士を眺めながら走つたらとか、伊勢路から重畳とした山並みを越え熊野灘への山路は最高だろう——というたぐい。唄に名高い天竜下りのツーリングなどは、岩を嚙

む激流と上り下りのたぎに見上げる南アルプスの高峰が、必ずやロマンチックにライダーの心を誘うに違いありません。  
ところが、実際に走ってみると、ツーリングマップで描いたユメはユメでしかないことも多いのです。まず天竜川などは見たくとも見えない。アルプスも同様で、ときどき垣間見えるだけ。カーブを上って峠を越え、またカーブを下って部落へ——の繰り返しが数十



回。いつの間にかやらあたりの景色は都会的になって浜松。  
こういう経験は、ライダー仲間なら一度や二度は必ず味わっているもの。だからこそ、楽しい空想を裏切られないために五分の一の地図と一緒に見る必要があるが、またこれにもコリず果てしなく未知の世界にユメを馳せ、ツーリングを楽しむのがライダーかたぎのいいところでもあるのです。

## ヘソクリ

某銀行が五〇〇人の既婚サラリーマンを対象に、ヘソクリに関するアンケート調査を試みたところでは、回答者五〇〇人のうちヘソクリをしている人は約二割に達しています。

ところが、妻はヘソクリをしている(らしい)と考える人は四割で、ちょうど二倍にあたります。とくに自分にヘソクリのある夫の場合は約七割まで「妻もしている」と思っており、また自分はしていないと答えながらも「妻はしている」と思っている人は全体の殆どを占めています。

では、そのヘソクリの額はというと、夫の場合、ピンは一五〇万円、キリは一万円。十万円未満27%、十万円台29%、二十万円台9%……で、一人当りの平均額は約二十万円のこと、一方、妻の場合(夫からの推定です)は、最低八千円から最高はなんと五〇〇万円(三人)も。この五〇〇万円を貯められた奥さまは例外としても、残りの方々の平均額を出すと、それでも一人当り三十一万円という数字がでてきます。

ただし、この数字はあくまでも回答者(夫)の推定。とかく、となりの芝生はあおく見えるものですが、それにしても寝起きを共にしている間柄ゆえその信憑性は80%以上とみてよいでしょう。となると夫と妻、ヘソクリの額は断然妻に軍配が上がりそう。こちらへんに女性ユーザー層の拡大の原因も隠されていそうです。

## どっちを選びます

イギリスのギネス・ブックは世界一の記録のコレクションとしては最高の権威とされています。このギネス・ブックによれば、世界一の不眠記録は二百七十六時間、つまり十一・五日で、フィンランドのソイニー氏(五十一歳)が立てたものとか。

この記録と並んで掲げられているのが断食の世界記録です。こちらのほうはアメリカ・ロスアンゼルスのエレーヌ・ジョンソン夫人(三九歳)が立てたもので、なんと百十七日間に及んでいます。この壮挙?で、夫人は百四十三キロの体重を見事に九〇キロまで減らすことに成功したのですから、一日五百グラムの減量。もちろん入院して医師の監視下であればこそやれたものです。

ともあれ、不眠と断食では、十日単位と百日単位のレコードでもわかるとおり、不眠のほうが人間に大きな影響を及ぼすわけで、睡眠ほど人間の生命と健康にとって大切なものはありません。確かに食料危機の問題も大事なことには違いありませんが、もう少し真剣に自分自身の睡眠時間についても考える必要はあるのです。

時間には追われて不眠不休の運転なんて、くれぐれもしないように、お客さまにご指導ください。

「ride」ライド——すなわち乗り物などに乗るという意味ですが、そもそもは馬などの動物に乗って出かけるところからこの単語は生まれています。今「ride」を使った熟語で面白いのが「ride down(乗りつぶす)や「ride down a hill(乱暴に馬を駆る)ですが、これらはまた酷使するとかむちゃなことをするという意味にも使われています。

昨今、スポーツバイクを上手に乗る女性ライダーも増えています。くれぐれもバイクを「ride down」させないようにご注意を!

(写真/オリオンプレス)

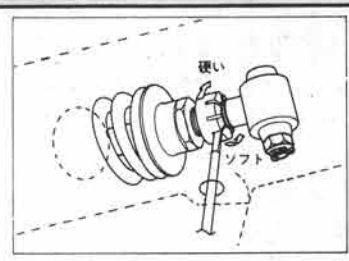


# YZ250



▲より精やかなフィニッシュの「YZ250」。いっそうパワフルなエンジンをのせて新登場

▶モノクロスサスペンションは、写真および図のように車体に装着したままでバネ特性のセッティングができる



パー付すなわち、たるバネ状としてバネ特性を理想化、250mmにおよぶホイールトラベルを確保し、モトクロスサーとして戦闘能力を大きく高めました。

そのほか燃料タンクを樹脂製とし、キャップ口径も大型化したほか、前後輪の大型フェンダー、チェーンガイド兼用のドライブチェーンテンショナーなど、新しい設計を施しました。なおフロント、リヤのクッションスプリング、スプロケット等のオプションパーツも用意してあります。

※ニュー「YZ250」、ニュー「YZ125」の発売を記念して、新車購入のお客さまには「ヤマハYZシャツ(トピックページ参照)」を差上げるになっています。お店のセールスにご活用ください※

## YAMAHA YZ250仕様諸元

全長	2135mm	キャブレター	三国VM36SS
全幅	910mm	エアクリーナー	湿式モルトブレン
全高	1180mm	一次減速(比)	ギヤ(64/24=2.666)
シート高	890mm	二次減速(比)	チェーン(50/13=3.846)
軸間距離	1440mm	クラッチ	湿式多板
最低地上高	290mm	変速機	5段リターン
乾燥重量	101.5kg	変速比第1速	31/15=2.066
		変速比第2速	28/18=1.555
		変速比第3速	26/21=1.238
		変速比第4速	23/23=1.000
		変速比第5速	24/28=0.857
エンジン	7ポート・トルクインダクション 2サイクル単気筒前傾	フレーム	特殊鋼管ダブルクレードル
内径×行程	70×64mm	キャスト	59° 30'
排気量	246cc	トレール	134mm
圧縮比	7.84:1	タイヤ寸法(前)	3.00-21-4PR
最高出力	34.0PS/8000rpm	タイヤ寸法(後)	4.50-18-4PR
最大トルク	3.18kg-m/7500rpm	ブレーキ(前後)	機械式ドラム
始動方式	プライマリキー	懸架緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ(コイル+エヤスプリング)
点火方式	C.D.I.	懸架緩衝装置(後)	モノクロス式ド・カルボンタイプクッション (減衰力およびバネセット荷重調節式)
燃料タンク容量	7.8ℓ		
潤滑方式	燃料混合式(20:1)		
発電機種類	インナーローター式(日立)		
点火プラグ	チャンピオンN-2G		

# ポテンシャルを さらに高めて設計を一新

# NEW YAMAHA

本誌前号で紹介の「YZ125」につづいて'77ニューモデル「ヤマハYZ250」市販モトクロスカーが発売の運びとなりました。このニューマシン「YZ250」も、エンジンをはじめフレーム、緩衝装置などすべてを一新した設計によるもので、走行性能すなわちモトクロスにおける戦闘能力はさらに高められ、乗りやすさ、取扱いやすさの面でも格段の向上を図っております。

折から本年はヤマハ各支店を中心に、再び活発なSLモトクロス活動が推進されようとしており、YZシリーズについての需要は従来に増して多くなるものと予想されます。ご拡売よろしくお願ひ申し上げます。

## 冷却効率を向上 高速域の出力をアップ

この「YZ250」も基本的な開発方針は「YZ125」と同様で、従来モデルをベースに「高性能プラス乗りやすさ」を追求、従来モデルのすぐれた特徴を受け継ぎながらさらにその性能、取扱いやすさを高めたものとなりました。

まずエンジンでは、トルクインダクションすなわち7ポート・ピストンバルブ/リードバルブ併用の2サイクルですが、トランスミッションなどを含めて新設計のものとし、各パーツ類もほとんど新型としてあります。

一見しては分かりませんが、ラジアルフィンをもつシリンダーヘッドは大型化、さらにすぐれた冷却性能をもたせ、吸気関係では2

個口のエキクリーナーを1個とし(容量は同一)、キャブレターはボア36径に小型化しています。また排気系ではエキスパンションチャンパー(排気膨脹管)を整備性のよいサイドアップ式に改めました。

点火はもちろん好評のCDI方式で出力は低中速側をそのままに高速域を広げ、毎分8000回転で34馬力と、ピーク回転を500回転高めて1.5馬力のアップを果しています。

またこのパワーアップと関連してトランスミッションはギヤ比を一新、低中速での乗りやすさを増したワイド設計としてあります。なおクラッチ関係は「YZ125」と同様に、アジャストスクリューをプッシュロッド側からブレッシャープレートに移し、調整代を増したほか、クランクケースに合マークをおき、プッシュレバーを押してこの合マークにレバー

の先端が合致すれば調整は正規にあるという点検作業の容易なものとしました。またクランクケースカバーはマグネシウム製(右)、樹脂製(左)とし、重量を軽減、エンジンマウントステーはフレームへ組立て式としました。

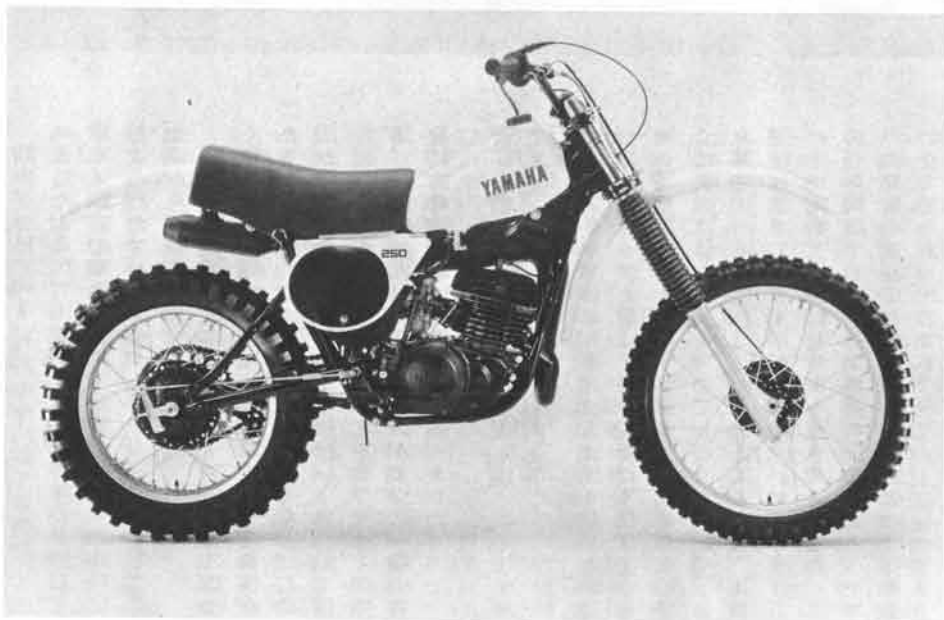
## 戦闘能力を高めた 前後サスペンション性能

次いでフレームおよび前後サスペンション関係ですが、これも一新した設計です。フレームはモノクロスサスペンションを受けもつクッションユニットをメインパイプに内蔵するダブルクレードル型で、一部にクロームモリブデン鋼を使用し、剛性、強度に富む三角状のスイングアームは高張力鋼管製としています。

またステアリングヘッドの軸受部にはテーパーローラーベアリングを配したほか、アッパーベアリングカバーはダストリップ付とし、強度および耐久性を大きく高めています。

さらにフロントフォークは前輪車軸をオフセット支持するものとし、アンダーブラケットおよびハンドルクラウンをステアリング軸上に引き寄せハンドリングウエイトを軽減、またフォークインナーチューブ径を38mmに大型化し、アウトチューブとの嵌合長を増大するなど、剛性を一段と高いものとしています。そのほか、このフロントフォークはエヤスプリングにコイルスプリングを組み合わせ250mmのクッションストロークを持たせたほか、インナーチューブに封入されるエヤの圧力を変えることによってライダーの好みやコース状況に合わせてバネ特性を変えられるものとしています。これによりエヤゲージを標準装備としました。このゲージはまたタイヤ空気圧測定にも使える重宝なものです。

いっぽうモノクロスサスペンションは新たにド・カルボン式ダンパーを採用。これにも減衰力およびバネセット荷重の調整機構を取り入れたほか、オイルシリンダー外壁にはアルミフィンを設けて冷却効率を高め、さらに油温上昇による減衰性能の低下を防止する温度補正機構を内蔵、コイルスプリングもテ-





ご苦労さまでま

現役引退

本橋明泰選手

ヤマハのレース活動  
とともに栄光の15年

前半グラビアページ77ヤマハレース活動でふれましたように、本橋明泰選手は昨年12月21日、東京・銀座の東急ホテルで記者会見し、15年間におよびだヤマハのファクトリーライダーとしての生活から引退する旨発表しました。

席上、本橋選手は「ロードレースは体力ではなく精神力の問題で、現在も体力的には十分自信があるが、精神的に『無心』になれなくなり、この辺が潮時だと考えました。今後はレース活動で得た経験を生かし、それを吸収できるライダーの指導、育成にあたり、モータースポーツの一層の普及に力を注ぎたい」と抱負を述べました。

## 海外でも輝く戦績

本橋選手が本格的にライダー生活を始めたのは、ヤマハのライダー養成テストを受けて記念すべき第一回全日本ロードレース選手権に出場した'62年。この前年にはヤマハが初めて世界GPに出場。また現在のMFJが創立されたのもこの年で、本橋選手はまさしく日本の、またヤマハのモータースポーツ活動とともに15年間を生き延びました。この15年間は、日本の経済成長の歴史であり、ヤマハの発展の道程であり、本橋選手にとっては青春の全てでもあったのです。

この間本橋選手は一貫してヤマハのマシンに乗り続け、数々の輝かしい成績を残しました。特に海外における活躍は素晴らしく、'64、'65、'67、'68年にシンガポールGP優勝。'67年マン島TTレース3位入賞。'67、'68年マレーシアGP優勝。'71、'72年ブラジル・インテルラゴス優勝。'71年マカオGP優勝。'74年デイトナ200マイル10位、といった具合に、まさに世界を股にかけてヤマハとともに走ったものです。

一方、国内においても'74年の日本GP優勝に代表されるように、常に第一線のライダーとして、他の選手の見本となる「走り」を私たちに見せてくれました。この15年間、常にトップライダーの地位を堅持するには、並々ならぬ努力があったと思われれます。



'74年、この年デビューしたYZR500で日本GPに堂々の優勝を果す



▲ロードレースの原点、マン島TTレースにも挑戦。125cc級で3位入賞('67年)も果した  
▲記念すべき第一回全日本ロードレース選手権。雨の中をTD1で疾駆  
▲64年シンガポールGPで快勝、これを皮切りに海外で9つのレースに優勝を飾る



## 技術開発に普及活動に

「最初の2、3年は恐さを打ち消すことと集中力を養うことで一所懸命でした。外人は信するもの、宗教を持っています。私も本を読んだり、教会に行ったりもしました。そうした努力よりも私が長い間やってこれた第一の要因は、なんといってもヤマハのマシンに乗り続けたこと。安全性への完全ともいえる配慮がなされたヤマハの技術に対する信頼感ですね。」

「それに、私は自分の持つて生まれた運の強さも感じます。これは親からさずかったものとして大いに感謝しています。事故を起こした時など、そのダメージを最小限のものにする防禦策は本能的なもので、これは生まれつきのものであります。そこには神秘的なものすら感じられます。おかげで私はケガをしても4日以上入院したことがなく、体にはキズあとがないんです」

15年間、一貫してヤマハのファクトリーライダーとしてモータースポーツの世界に生きた本橋選手の場合、レースにおける輝かしい戦歴もさることながら、テストライダーとしてヤマハの技術開発に対する貢献度も高く評価されています。それはもちろんレーシングマシンに対してだけでなく、一般市販車の場合も同様です。袋井のテストコースでは、あらゆる製品を、様々な角度からテスト走行し、数多くの貴重なデータをもたらし、ヤマハの技術力の向上に大きな貢献をしてきました。

「人によってはテスト走行をあまり好まない人もいるようですが、私はとにかくバイクに乗ること自体に大きな喜びを感じるんです。レースでなくても、それに自分たちのテストの積み重ねが、結局はモーターサイクルの発展につながるものだという気持ちを持っていましたので、かなり厳しいテストでも苦にならなかったですね。」





袋井コースで行なわれたロードレーシングスクール('74年)での名講師ぶり



▲引退発表の席上、記者団とのなごやかな談笑  
▶お店に集まったユーザーと、思い出のレースの写真を見ながら話に花を咲かせる本橋社長



ヤマハのテストは、製品にもライダーにもかなりきついものなんです。しかし我々テストライダーに対しては十二分の配慮がなされています。

例えば、さきほどレースに関しても言ったことですが、安全に対する徹底した対策が上げられます。この安全対策は、もちろんヤマハの製品づくりの根本にあるものです。テストなどを通じて実体験に得られた、ヤマハの製品に対する絶対的な信頼感がありますので、私の店(東京・吉祥寺で「本橋ヤマハ販売」を経営)ではヤマハのバイクしか扱っていないんです。

青春の全てをヤマハとともに生きた本橋選手は、レース活動、技術開発、販売店経営と多忙な日々を送るかたわら、トップライダーとして常に後進の指導にも当たってこられました。ロードレーシングスクールの講師として、また「ワールド・ワイドMC」のチームリーダーとして、若手ライダーの育成に力を注ぎ、日本のモータースポーツの発展に欠かせない存在になっています。

「これからも大いにこうした普及活動は続けて行きたいですね。やはりこうした活動は地道に継続していかないといけません。このことは若い諸君にも言いたいですね。あせらずに自分の出来る範囲で精いっぱいがんばることが必要です。

それと自分自身を大切にして、レースを楽しむ、そこに喜びを発見するように努力する。一人一人のそうした努力の積み重ねが、結局モータースポーツの一層の振興につながるものと考えます」

「ロードレースは生きる喜びを最大限に与えてくれるものだ。集中力と決断力をもって、あらゆることに耐えぬき、耐えぬくためになかさしがし求め、生きてきた」本橋明泰選手。その「耐えぬいた」力は、今後のモータースポーツの普及拡大に更に大きな力を与えてくれるでしょう。

全国各地の販売店の皆さま、お客さま、また関連会社各位、さらには海外で活躍中の方々からたくさんのお年賀状、どうもありがとうございました。今年もよろしくお願致します。

05383-2-1111

内線355

こちらヤマハ発動機  
PR課です

お電話でも、おハガキでも、お気軽に、楽しい話題、明るいニュース、これだと思う情報をお知らせください。ご質問、ご相談、本誌へのご要望もどうぞ。原稿、写真のご投稿も大歓迎です。宛先は「〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社・営業部PR課」です。ニュースの内容によっては編集部員が取材にお伺いいたします。



## カートを使って走行訓練

### ●宮城県警交通機動隊●

〔スポーツランド菅生〕 スポーツランド菅生のロードやトライアル・モトクロスコースを使った宮城県警交通機動隊員の特訓はもうすでにおなじみの光景となっていますが、去る十二月十六、十七、十八日にはカートコースを使用した合宿が開催されました。

たもので、三〇名の白バイ隊員が十名ずつ三班に分かれコース狭しとカートによる走行訓練が行なわれました。

この合宿で、カートの指導にあたったスポーツランド菅生の吉田インストラクターは、「カートは非常にシビアな運転技術を要求するだけに、四輪車の運転の基礎訓練には最適な乗り物。白バイ隊員達は口々に、神経を集中させるにはもってこい」とか、これで四輪の感覚がよみがえったなどと喜んでくれましたが、なかでも共通した感想は「訓練とはいえとにかく面白い」とのこと」と話していました。



## 海外派遣要員に 乗り方講習を実施



〔TCC警田〕 ヤマハでは二輪車輸出の拡大にともない、世界に通用するヤマハマンの育成を図ることにし、昨秋より同社浜北工場内のヤマハ研修会館内に「海外派遣要員研修所」(所長・江口秀人常務)を開設、このほどその研修のひとつとして二輪車の乗り方講習会がテクニカルセンター警田で開かれました。

まる四カ月にわたる研修の内容は語学を主軸に現地の宗教、文化、歴史、社会情勢などの一般教養の他、経営問題や販売活動、二輪車の構造など広く商品知識にまで及んでいます。が、この講習会では二輪車乗車の基本となる取り回しから各種コースを使った走行訓練、さらにサービス等の猛特訓が行なわれたものです。今回の研修に参加したのは十五名。いずれも発展途上国の派遣要員として抜擢された優秀社員ですが、これら発展途上国はとくに自らが二輪車乗車の指導を行なえる知識と技量を備えていなければならないだけに、二日間の講習はとくに気合の入ったものとなり、各人ともに真剣な表情でインストラクターの指導を迎っていました。

## 最終戦にふさわしく熱戦展開

### 大阪支店長杯争奪トライアル教室

〔吹田営業所〕 大阪支店吹田営業所管内のフ

たつて月一回のトライアル競技会を兼ねた「トライアル教室」の開催が続けられてきました

## WORLD TOPICS

### “芸が身を助ける”



趣味で始めたオートバイが仕事に役立ってすっかり悦にいるロスアンゼルスファッションモデル、キーバン・ディグナン嬢。彼女のお気に入りにはスポーティーなスポーティーなヤマハDT100(輸出仕様)です。オートバイアクションのできる女の子というわけで、テレビ映画、コマーシャルの仕事もぐーんとアップ。今やロスでは知らぬ者のないトップスターのひとりとして活躍を続けています。

が、去る十二月十九日(日)にはそのシリーズの最終戦「大阪支店長杯争奪トライアル教室」が京都の亀岡トライアル場で開かれ、'76年度のトライアル活動の締めくくりが行なわれました。

需要創造活動の一環として始められたこの「トライアル教室」は、午前中にエキスパートライダーの指導による講習会、そして午後からそれを実践に生かしてのトライアル競技

会を実施するもの。八戦目を迎えるこの大会には関西地域のエキスパートライダーとして活躍する南野年明、斉藤茂憲、西田等、森至布、森彦二郎らの各選手も駆けつけるなど、あいにくの曇空をも吹き飛ばすがごとく最終戦にふさわしい盛り上りを見せ、28名のトライアルライダーによる熱戦が繰りひろげられたものです。

なお、今大会をもって年間のランキングが



## 地元の信頼を築くバイク仲間と老人の交流 養護老人ホームでモチつき大会



決定したわけですが、豪華な賞品群の中でもひとときを輝く大阪支店長杯は一戦一戦にコンスタントに実力を発揮した天岡有無雄選手の

手に収まりました。以下六位までの成績は左記の通り(②西浦敏彦、③平井義夫、④加藤進、⑤野間照夫、⑥倉矢正秀、敬称略)。

〔榎高木兄弟商会新居浜営業所〕暴走族問題以後、世間の風当りは一般のライダーズクラブにまで及んでいます。愛媛県西条市大師町のヤマハフレンド店・花山商会(花山正光

社長)さんを連絡場所とするツーリングクラブ「フェニックス」(会長/花山正和氏)では、西条市内の養護老人ホーム「明水荘」でモチつき大会を開催するなど老人達との交流活動が続けられ、心暖まる話題を呼び地元の信頼を集めています。そもそも「フェニックス」が結成されたのは二年前。おりしも暴走族問題が華やかになり頃のことですが、これを契機となつて高まったバイクに対する社会の誤った認識を正そうと感じた花山志郎氏(花山商会/バイク部門

“YZ”お買上げのお客さまに

### 特製YZシャツ をプレゼント!

モトクロス・ライダー注視のマトのニュー「YZ125/YZ250」の新発売を記念して、ニューYZお買上げのお客さまにヤマハ特製YZシャツをプレゼント致しております。白地に赤と青の鮮やかなYAMAHA文字とジャンプ場面のイラストが入ったこのYZシャツは、綿100%の厚手の生地を使ったフリーサイズで、モトクロス場でもひととき目をひくことでしょう。







## ヤマハ 原付免許 教室

### 指導スタッフの強化が 着々と進行

責任者)が、それまでソロ・ツーリング等を楽しんでいたお客さまに安全運転のデモンストラクションを展開しようと呼びかけて結成したもので現在では25名のメンバーを数えるほどに成長しています。

「明水荘」でのモチつき大会は、毎月定期的に行なっている日帰りツーリングの際、誰

からともなく口に出た老人問題についての話  
がきっかけとなったものですが、今回は一昨  
年に引き続き二回目。月々の会費から積み立  
てた資金をもとにモチ米や菓子類を買い込み、  
バイク仲間と老人達が一緒になってモチつき  
やゲーム等が行なわれました。(写真提供/  
花山志郎氏)

【東京支店】三千四〇〇万人をゆうに突破し  
た運転免許取得者数。なかでもこの数字に大  
きく貢献しているのが、ヤマハフレンド店を  
軸に展開、今年で八年目を迎えるヤマハ原付

免許教室です。運転免許取得者数はさらに三  
千五〇〇万人を越すといわれる今年、バイク  
の需要の伸びも当然昨年を大きく上回る数字  
が予測されていますが、ヤマハではこの機に  
ヤマハ原付免許教室講師の再教育を目的とし  
てインストラクター研修会を全国各地の拠点  
を通じて開催しています。

社外インストラクターの養成など免許教室  
活動を積極的に展開している東京支店では、  
今回は主に関東・各拠点のセールスマンを対  
象としてインストラクター研修会を開催。昨  
年十一月十三日の千葉を皮切りに、十二月七  
日に茨城、群馬、長野、九日に栃木、神奈川、  
十三日埼玉、十四日中野、多摩、十五日城東、  
城南、山梨と計十二拠点で実施し、躍進の年  
1977への抱負も新たにキメ細かな再教育  
を受けたものでした。

この研修会を指導した東京支店普及本部の  
芝主任は、「受講者の数は年々増える一方、  
当然受け入れ体制の強化も図らなければなり  
ません。今回はとりあえずセールスマンの再  
教育を行ないましたが、今後さらに販売店の  
皆さまをも対象にした研修会を開催し、指導  
スタッフの強化を進めていきたい」と述べて  
いました。



クッション付で話題のヤマハ・サイクル「クッションバイク」と「モトバイク」は相変わらず高い人気を示していますが、それだけにお客さまの愛用の仕方もさまざま。荷物を乗せられるようキャリアを取付けたり、夜間走行のためにライトを装備するなど各人各様の工夫を凝らしています。今回、お手紙をいただいた神戸市垂水区の門内秀裕さんもそのおひとり。以下の文面とともに写真をお寄せいただいたものです。

御多忙中の処お邪魔致します。  
同封の写真は「ヤマハ・モトバイク」を私専  
用にカスタム化したものです。あまりりっぱ  
になったので、製作者の皆様にも目につけ  
ようと思い送りました。

〈主な改良点〉

- ①フェンダーを鉄製にした
- ②前・後部にチャビ用のキャリアを設置
- ③方向指示灯を設置(電池式)
- ④ヘッドライトを設置(〃)

当方37歳、いい歳をして愛用しています。

# フラッシャーランプの点滅不良

寒さの折からバッテリーに起因するケースの多い、電装関係のトラブルシューティングを続けてご紹介しているこのコーナー、今月は、安全運転のうえからもきわめて重要なフラッシャーランプの点滅不良をとりあげてみました。

日を追って、年を追って改良を重ねられていくニューモデル。最近では、新技術の投入と同時に、ニューモデルには必ずより高度な安全対策がもり込まれています。そして、電装関係は、この中でも安全上の大きなポイントとして、より明るいものに、より被視認性の高いものへと、さまざまな改良が加えられ事実、事故の減少に大きな役割を果たしています。

しかし、反面小さなことでトラブルにみまわれることが多い電装関係、灯火関係であるのもまた事実。お客様の安全を守り、バイクの高度な安全装備を生かすうえからも、日頃の注意をお忘れなく。

特にフラッシャーランプをはじめ、信号系統はすべてバッテリー（直流）を電

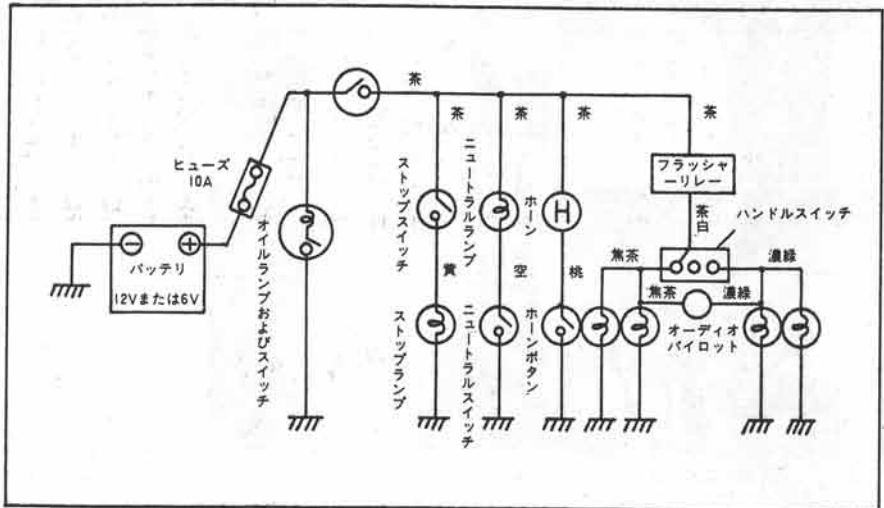
源として作動しています。したがって、この不良はバッテリーの充電状態に大きく左右されることはご承知のとおりです。

それだけに、こうしたトラブルのお客さまには、単にフラッシャーランプの点滅という現象面だけではなく、一歩つ込んで、電装関係のもっと大きなトラブルがあるのではないかと、他にも影響を

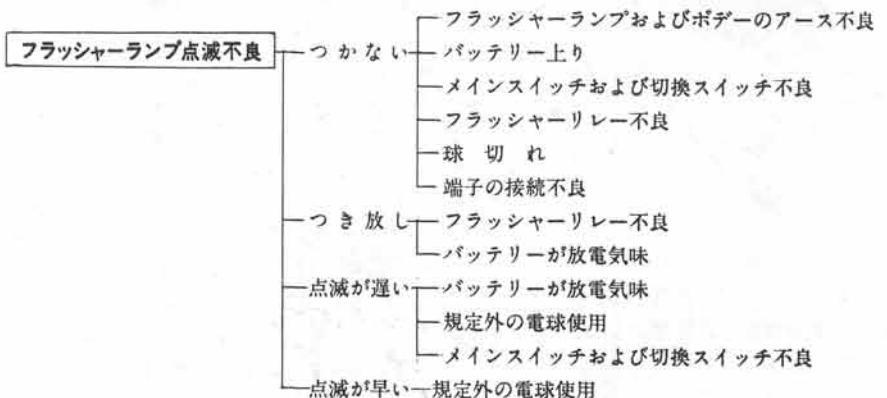
与えるような原因が、ひとつの現象としてフラッシャーの点滅不良に表われているのではないかと、いった点にまで心をくばってあげたいものです。

これも経験やカンだけのものではなく、テスターを用いた科学的な判断と処置で行なうことで、お客さまの信頼もまた一段と高まるものです。

## ●フラッシャーランプの構成と点検部品

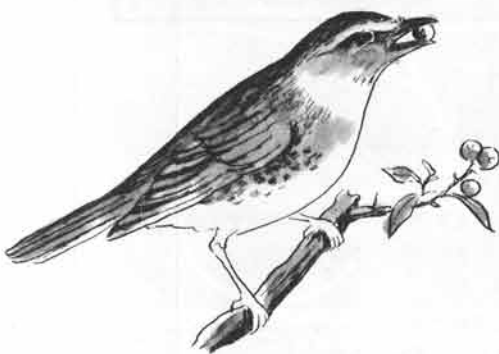


## ●原因の追求





# 陽が輝き、大地が芽を吹く春 笑顔が、歓声が、菅生の自然によみがえる いよいよ3月12日、スポーツランド菅生は 新装なって、'77年度のオープンです。



大地には待遠しかった春の訪れを告げる“ふきのとう”が芽吹き、厳しかった冬を菅生の森ですごした“ツグミ”の動きにも日一日と活気があふれて、いよいよ春3月。

スポーツランド菅生は、各施設の新・増設工事も完了し、3月12日、3シーズン目のオープンを待つばかりです。

●51ルーム、300名のお客さまをお迎えられるホテル「くぬぎ山荘」●同じく300名さまをカバーするレストラン●50名の方がくつろげるパラーウンジ●250名用をはじめ4ルームに増えたファンクションルーム●パ



ターゴルフ●テニスコート●野鳥園●遊歩道●小広場●ランドカー駐車場●池のある庭園●移転拡充したアーチェリー場——など、より一層充実した施設に、笑顔があふれ、歓声がとびかう日ももうすぐ。

好評のモータースポーツ・ゾーンとともにさらに大きく、さらに楽しく生まれ変わった『スポーツランド菅生』を、お客さまともどもぜひお楽しみください。

## ■3月のスポーツランド菅生(モータースポーツ関係)

- 3月13日 宮城県選手権モトクロス
- 3月20日 SCCミニバイクロードレース  
東北選手権トライアル
- 3月27日 ダートジムカーナ



**菅生**  
スポーツランド  
SUGOI

〒989-14 宮城県柴田郡  
村田町菅生路石  
TEL 022483-3111

# New YAMAHA RED ARROW RC100J/RC100S

注目の新発売



地を這うフレーム。右に、左に迫りくるコーナー。増減速の小気味よいショックを全身でうけとめ、強引な遠心力をバケットシートにあずけ、ゴールを目指す。フォーミュラ1の感覚にも似たダイナミックな走りの世界をもつカートは、男女12才から参加できる安全なモータースポーツとして、全国的にファンの急増をみえています。

このカート界にあって、もっとも評判のよいマシンが『ヤマハレッドアロー』。初心者から中級までのRC100J、中級から上級者に最適のRC100Sの両タイプのすぐれた性能は、SLカートレースをはじめ各地のレースで活躍するカーターの実証するところで。そして、この期待のマシンはエンジンおよびフレームに右記のように改良を加え新発売となりました。(写真はニューRC100S)

## 【エンジン(KT100S)】

- コンロッド大端部のベアリングをレーシング用特殊熱処理仕上げとし、さらにローラーおよびゲージ幅を拡大し、耐久性を向上。
- スターターナットをダブルナット方式としてスターターの使用をより容易にした。
- シリンダーヘッドのフィン形状およびフィン枚数を改善し冷却効率を向上。

## 【エンジン(MT100DK)】

- キャブレターを京浜ワルブロー WB-3Aに変更。これによりエンジン単体でもキャブレターはフロートレス方式となった。

## 【フレーム(RC100J/S)】

- ステアリングゲートを10mmオフセット。アクセルペダル、ブレーキペダルの位置ならびにシートスターを改善、ドライビングポジションの向上を図った。
- フロントバンパーの形状を変更、強度向上を図った。

- リヤバンパーの形状を変更、強度向上を図ると共に後方からの乗りあげを防止、押しかけ時の操作性を向上した。(RC100Sのみ)
- ディスクブレーキのディスク板厚を増し高温強度を高めた。
- スプロケットホイールのボスを軽量化、アジャスト幅を拡大した。
- ワイヤープロテクターを採用し、安全性の向上を図った。
- ドライブチェーンはヤマハと大同工業の共同開発によるDI D35Mとし、耐久性向上を図った。



SLカートクラブの新しいシンボルマークが決まりました。SL杯カート選手権シリーズは今年も各地で熱戦の火ぶたが切られます。



# シルバーグレイのプジョー、峻烈に登場。

プジョー・ロードレーサー3機種が、さらに研ぎすまされてモデルチェンジ。

PX10LEJ (旧PX10E)、PR10LJ (旧PR10) は、1975年ツール・ド・フランス優勝のあの栄光のシルバーグレイ。J10J (旧J10) は、ハイグレードの剣先メッキ。まさにプジョーの風格です。

もちろん設計・構成が入念に行なわれたことは言うまでもありません。鋭い切れ味を生み出すスケルトン、サイクリストのレベルを想定し

て設定されたギヤ比、グレードアップしたパーツ等、これはもはやモデルチェンジというより新機種の登場です。プジョーの自転車に対する熱意がそうさせたのです。常に自転車の原点を見つめる合理性に裏打ちされた技術と、90年にわたる伝統が、またもや名車を生み出したのです。あなたもプジョーで疾走してください。テブネのように。きっとプジョーの心が伝わってくるはずです。プジョー、フランスに生まれ、育った自転車。

PX10LEJ NEW!



●フレーム：540mmレインルズ531フルセット・ダブルバット ●Fディレラー：サンプレックス<スーパーコンペティション> ●Rディレラー：サンプレックス<クリテリウム> ●チェーンホイール：ストロングライト93(53・42T) L=170mm ●フリー：5speedシクロコンペティション(14・15・17・19・21T) ●チェーン：セディス ●リム：スーパーチャンピオン<コンペティション>36穴 ●ハブ：マイオール700プジョー<ロワイール>LFQR ●タイヤ：ウォルバー<プジョープロフェッショナル>700-28C チューブラー ●ペダル：レオタード65コンペティション ●ハンドルバー：フィリップ突出し90mm ●サドル：ブルックス<プロフェッショナル> ●シートポスト：サンプレックス・ヒューベルライダー ●ブレーキ：マファック<コンペティション>センターブル ●インフレーター：アドホック・スーパー ●カラー：シルバーグレイ

PR10LJ NEW!



●フレーム：540mmレインルズ531メインチューブ ●Fディレラー：サンプレックス<スーパーコンペティション> ●Rディレラー：サンプレックス<クリテリウム> ●チェーンホイール：ストロングライト49(52・42T) L=170mm ●フリー：5speedアトム(14・17・19・21・24T) ●チェーン：セディス ●リム：マビック・デポーシロード36穴 ●ハブ：ノルマンディLFQR ●タイヤ：ウォルバー<プジョールート>700-28C チューブラー ●ペダル：レオタード45CA ●ハンドルバー：AVA、突出し80mm ●サドル：イデアル80 ●ブレーキ：マファック<レーサー>センターブル ●インフレーター：アドホック・スーパー ●カラー：シルバーグレイ

J10J NEW!



●フレーム：520mm ●Fディレラー：サンプレックス<プレステージ> ●Rディレラー：サンプレックス<プレステージ> ●チェーンホイール：(46・40T) ●フリー：5speed(14・16・18・20・23T) ●チェーン：セディス ●リム：リジダ・クローラックス36穴 ●ハブ：アトムSFWN ●タイヤ：ミシュランWO650-35A ●ペダル：レオタード165R ●サドル：ギヤレイ275 ●ブレーキ：マファック<レーサー>センターブル ●カラー：ホワイト(剣先メッキ)

●プジョーの<ロードレーサー>、<スポーツ>は、この3機種を含めて全部で10機種。すべて一貫した鋭いプジョーイズムに貫かれています。



プジョー・サイクル

# PEUGEOT

ヤマハ発動機株式会社 千438静岡県磐田市新貝2500

ヤマハニューズ2月号 ●昭和52年2月1日発行 ●発行所：ヤマハ発動機株式会社 千438静岡県磐田市新貝2500 ●発行人：小宮功

