

Yamaha News 11

1998
No.422
NOV.

ヤマハ ニュース

「もう一歩」のステップアップを応援します



What's New

V MAX / '99YZ400F・WR400F /
XV 1600 ロードスター・ロードスター ロイヤルベンチャー(輸出車) /
芳賀紀行SUGOでWSB今季5勝目ほか

Open Eyes 四輪ディーラー

ネットヨタ東京(株)
ハブポート若林

Hello! Nice Shop

YSP鹿児島
新車に徹した「見せる」商売

ヤマハスポーツ

V MAX1200

11月15日発売 ¥900,000

カラーリング:1タイプ

カーボンブラック

What's New

NEW MODELS

造形を強調した新色登場! 「カーボンブラック」でメタル感を演出

13年前輸出モデルとしてデビューし、国内仕様の登場から8年。ビッグバイクファンの熱狂的な支持を受けてきたVMAX1200に、新たなカラーリングモデルが追加です。ドイツ・ミュンヘンで開催された国際見本市「インターモト」にも展示して話題を呼んだ、'99年欧州モデルと同

じ「カーボンブラック」。トップカバー、フロントフェンダー、リアフェンダーにカーボン風の表面処理、前後ホイールは光沢のあるバフクリア塗装を施しました。

VMAX独自のシルエットが、いっそう映える新色です。



'98AMAナショナルMXチャンピオン ヤマハ4サイクルパワーがさらに熟成

ヤマハ初の4サイクルモトクロッサーとして昨年デビューしたYZ400Fが、更なる機能進化と熟成を図って新登場!
また、エンデューロモデル「WR400F」についても、同様の変更を施した。'99モデルを用意しています。
現在、MFJでは'99国内競技規則の詳細を検討中で、YZ400FやWR400Fが出場可能な競技数が増加すると見られています。AMA・MX、WMXを沸かせたヤマハ4サイクルパワーが、まもなく国内のレースシーンを席巻するに違いありません。

予約期間(2機種とも)
10月20日~12月10日

'99ヤマハ4サイクルモトクロッサー YZ400F

'98年12月10日発売 ¥639,000

(「エンデューロ音量規制対策マフラー」「サイドカバー右」を同梱)

カラーリング:
1タイプ



ディーパーブリッシュブルーソリッドE

《主な変更点》

■エンジン関係

排気バルブ回りの低フリクション化・ヘッド剛性及びカム軸回りの見直し・キャブレターセッティングの変更(WR400Fのみ)・エアバルブ形状と色変更・サイレンサー形状の一部仕様変更(YZ400Fのみ)、などを実施。パワーバンドが広く、かつ加速特性に優れた特性をいっそう向上させた。

■車体関係

'99「YZ250」と同一パーツをリアアーム及びリアホイール(YZ400Fのみ)に採用し、軽量化と剛性バランスの最適化・コントロール性及び高速時の制動力向上のためリアブレーキディスクサイズの変更('99「YZ250」共通)・リニアな減衰力特性を向上させるための前後サスペンションセッティング変更、などで戦闘力アップを図った。

ディーパーブリッシュブルーソリッドE



'99ヤマハ4サイクルエンデューロ

WR400F

'99年1月13日発売 ¥649,000

カラーリング:
1タイプ

※ここでご紹介した商品の価格は、すべてメーカー希望小売価格です。(北海道、沖縄および一部地域を除く)
※車両の価格には、登録・届け出に伴う諸費用、保険料、税金(消費税ほか)等は含まれません。

ヤマハスポーツ

XV1600 ロードスター

カラーリング: 1タイプ

【主な特徴】

■4バルブ&2プラグ・油圧リフター採用OHV方式Vツイン

新開発の1602cm³4サイクルVツインエンジンは、燃焼室を1気筒あたり4バルブ&2プラグとし、僅か2,500rpmの低回転で最大トルクを発揮する。吸排気バルブ駆動方式は、大排気量エンジンの特徴を活かし、燃焼室形状の設計自由度に優れたOHV方式(ヤマハスポーツバイク初)を採用。また油圧リフター、メッキシリンダー、鍛造ピストンなどの採用により、優れた信頼性を確保した。

■快適で味わいのある乗り心地

クランク軸回転マスの最適化、エンジンリジッド懸架方式の採用などで、パルス感と快適性を合わせもつ特性を実現。さらに、深く歯切れの良い低周波音を実現する大容量マフラー、各ギアのレンジが広いハイギアード5速ミッション、駆動ショックが少なく耐久性に優れたベルトドライブ駆動を採用。フリーウェイでの快適な走行フィーリングを実現した。

■独自のデザインを主張するエンジン

エンジンの右側は吸排気系の流れを演出、左側はエンジンと駆動系の動きを見せるデザインとした。

■優れた車体剛性

リジッド風フレームワークの新設計ダブルクレードルフレームを採用した。溶接部分が見え難いデザインとして優れた外観品質を達成。またエンジンヘッド懸架を採用して優れた剛性を確保した。

「XV1600ロードスター」は、量産モデルとして最大排気量となる1600・Vツインを搭載して「エモーションナルクルーザー」を提唱。「ロイヤルスターベンチャー」は、XVZ1300ロイヤルスターをベースにロングツアラー機能をさらに進化させた「ブルドレスクルーザー」です。これにより、ヤマハアメリカン「スター」シリーズはさらに充実したラインナップがそろいました。

ヤマハブラック



'99 ヤマハ北米向けニューアメリカン US デイリーラミーターディングで発表

ヤマハモーターUSAでは、10月27日から米国で開催された「USヤマハモーターラミーターディング」において、北米市場向け'99ニューモデル「XV1600ロードスター」と「ロイヤルスターベンチャー」を発表しました。

What's New

NEW MODELS

主要諸元 (北米モデル)

●全長×全幅×全高(mm)=2,500×980×1,140 ●シート高(mm)=710 ●軸間距離(mm)=1,685 ●最低地上高(mm)=145 ●乾燥重量(kg)=307 ●原動機種類=空冷4サイクルOHV4バルブ ●気筒数配列=V型2気筒 ●総排気量(cc)=1,602 ●内径×行程(mm×mm)=95.0×113.0 ●最高出力(PS/rpm)=NA ●最大トルク(kg・m/rpm)=NA ●始動方式=セル式 ●潤滑方式=ドライサンプ ●燃料タンク容量(ℓ)=20 ●キャブレター形式=BSR40 ●変速機形式=常時噛合式前進5段リターン ●変速比=1速2.438/2速1.579/3速1.160/4速0.906/5速0.750 ●フレーム形式=ダブルクレードル ●キャスト/トレール(°/mm)=32/142 ●タイヤサイズ(前/後)=130/90-16 67H/150/80B-16 71H ●ブレーキ形式(前/後)=油圧式ダブルディスク/油圧式シングルディスク

ベリールダークマゼンダカクテル1



ヤマハスポーツ

ロイヤルスターベンチャー

カラーリング: 1タイプ

【主な特徴】

■加速特性、パルス感を具現化した水冷V4エンジン
水冷4サイクルDOHC・V型4気筒エンジンは、XVZ1300ロイヤルスターをベースに、キャブ口径アップ・エアクリナー・容量アップ・減速比変更などを図り、特に追い越し加速特性と心地良いパルス感を両立させた。

■走行性に優れた車体性能

エンジンをリジッドマウントとして車体強度メンバーに活用する高剛性ダブルクレードルフレームを採用。前輪まわりのアライメント最適化などの効果も加え、2名乗車時や積載時の優れた走行安定性を実現した。また、大型フェアリング・大型フェルタンク・大型パケットシートなどの採用で、独自のモダンクラシックな外観を実現した。

■快適なツーリングをサポートする装備

大型アッパーカウル・アンダーカウル・パケットタイプのシート・バックレスト&リヤシート・エアアシストシステム採用サスペンションなどを採用して、快適なツーリング機能を実現した。

その他・57ℓ容量リアトランク・左右各35ℓ容量サイドバック・カセットステレオ・CB無線・クルーズコントロール・DCアウトレットを標準装備している。

主要諸元 (北米モデル)

●全長×全幅×全高(mm)=2,655×900×1,565 ●シート高(mm)=750 ●軸間距離(mm)=1,705 ●最低地上高(mm)=155 ●乾燥重量(kg)=366 ●原動機種類=水冷4サイクルDOHC4バルブ ●気筒数配列=V型4気筒 ●総排気量(cc)=1,294 ●内径×行程(mm×mm)=79.0×86.0 ●最高出力(PS/rpm)=98/6,000 ●最大トルク(kg・m/rpm)=12.3/4,750 ●始動方式=セル ●潤滑方式=強制圧送ウエットサンプ ●燃料タンク容量(ℓ)=22.5 ●キャブレター形式=BDSR32 with TPS ●変速機形式=常時噛合式前進5段リターン ●変速比=1速2.529/2速1.632/3速1.200/4速0.960/5速0.786 ●フレーム形式=ダブルクレードル ●キャスト/トレール(°/mm)=28.10/152 ●タイヤサイズ(前/後)=150/80-16 74H/150/90B-15M/G 74H ●ブレーキ形式(前/後)=油圧式ダブルディスク/油圧式シングルディスク

'98Superbike World Championship Round 12 Japan

Heat1

- 1位 北川圭一(スズキ) 38分03秒718
- 2位 梁明(スズキ) 38分04秒025
- 3位 C.フォガティ(ドゥカティ) 38分04秒791
- 4位 柳川明(カワサキ) 38分05秒402
- 5位 S.ラッセル(ヤマハ) 38分15秒623
- 6位 N.ホジソン(カワサキ) 38分17秒051
- 9位 吉川和多留(ヤマハ) 38分19秒045
- R 芳賀紀行(ヤマハ) 12周(コースアウト)
- R 芳賀健輔(ヤマハ) 2周(エンジントラブル)

Heat2

- 1位 芳賀紀行(ヤマハ) 38分00秒935
- 2位 柳川明(カワサキ) 38分02秒335
- 3位 梁明(スズキ) 38分02秒519
- 4位 C.フォガティ(ドゥカティ) 38分08秒812
- 5位 北川圭一(スズキ) 38分11秒702
- 6位 A.スライト(ホンダ) 38分12秒838
- 7位 吉川和多留(ヤマハ) 38分13秒080
- 8位 芳賀健輔(ヤマハ) 38分22秒372
- 12位 S.ラッセル(ヤマハ) 38分26秒981

'98Superbike World Championship Standings

- 1位 C.フォガティ(ドゥカティ) 351.5pts
- 2位 A.スライト(ホンダ) 347pts
- 3位 T.コーサー(ドゥカティ) 328.5pts
- 4位 P.キリ(ドゥカティ) 293.5pts
- 5位 C.エドワーズ(ホンダ) 279.5pts
- 6位 芳賀紀行(ヤマハ) 258pts
- 10位 S.ラッセル(ヤマハ) 130.5pts

右) 気迫のこもった走りを見せた紀行。母国ラウンドで周囲の期待も高い中、第2ヒートで見事な独走優勝を果たす



勝利で飾ったファイナーレ

ワールドスーパーバイク第12戦(最終戦)・日本ラウンド10月4日スポーツランドSUGO

What's New
THE RACING

芳賀紀行、第2ヒート優勝でシーズンを締めくくる



全12戦で行われるワールドスーパーバイク選手権は、10月4日、スポーツランドSUGOで最終戦を迎えた。チャンピオンが決定することから注目を集めたこの大会だが、日本人ファンの視線は凱旋レースとなる芳賀紀行(ヤマハ・ワールドスーパーストーム)に集中。紀行も激しい走りで見事に返した。

紀行はこれまで4勝を挙げており、ランキングは6位。チャンピオン獲得の夢は潰えていたが、2ヒートともに優勝すれば年間最多勝をマークすることができると、また、久々の母国でのレースということもあり、気合い十分。それでも、今回は全日本スーパーバイククラスを戦う吉川和多留、芳賀健輔の両選手がスポット参戦し、紀行もほどよくラックスした様子が見えなかった。

第1ヒート、3番手グリッドから飛び出した紀行は、ホールショットを奪うと独走。後続との差を徐々に広げ、このまま優勝かと思われた。しかし13周目、1コーナーでギア抜けが発生。エンジンブレイクを失った紀行は、フロントブレーキで何とか制動しようとしたが、転倒。そのままリタイヤしてしまった。「ギアが抜けて、フロントから態勢が崩れちゃったんだ。マシンを起こそうとしたけど、手遅れだった」と紀行は残念そうだが、負傷はなく、第2ヒートに向けて気持ちを切り替える。一方、16番グリッドからのスタートとなったラッセルは、ロケットスタートを決め、1周目に5位と大きくジャンプアップ。「ラッキーなスタートが切れたので、トップグループでレースができたね」とラッセル。一時は紀行の転倒で4位となったが、その後、柳川明(カワサキ)にかわされ、5位でフィニッシュした。

第2ヒートも再び紀行が好スタートを決め、ホールショットを奪うと、そのまま独走。今度こそ2位以下をまったく寄せつけない走り、チェッカーを受けた。この勝利で、紀行は今季5勝目をマーク。A・スライト(ホンダ)、P・キリ(ドゥカティ)に並び、シーズン最多勝タイ記録を達成。シリーズランキングでも6位と健闘した。「チームのみ



上) スポット参戦した健輔(左)と吉川。全日本への手応えを得て、十分に意欲のある参戦だったと両選手
左) ビットウォークの際に行われたサイン会では、ファンが殺到。紀行とラッセルの人気の高さを窺わせた



冬到来、お客さまの愛車のメンテを念入りに

YTS講習会日程

ツーリングに快適なシーズンも終盤に近づきました。地域によっては冬の間、休眠状態に入るバイクも増え始めていることでしょうか。不安定な気候、路面条件に対応する冬季の走行や、長期間の保管に耐えるバイクのメンテナン스가必要な季節でもあります。

お客さまに対して技術的な自信を持つサービスをするためにも、YTS講習会をレベルアップにお役立てください。

YTS講習会日程

ブロック	11月	12月
北海道		
東北	B	
東京	M 24~26	M 8~10
中部	M 9~11	B
関西	M 11	B
中国	B	
四国	B	
九州	B	

※B/ベイスック M/マスターD/ドクター※都合により開催変更および中止となる場合があります。また、日程のないものなど、詳しくはヤマハの各担当営業所へお問い合わせください。



9月25日、ヤマハ発動機販売株式会社にて厳正な抽選が行われた

同時に行ったオーバー750ccヤマハバイク購入者対象のプレゼントには、350通の応募エントリーをいただき、10万円の旅行クーポンを20名様、KTCミラーツールセットが100名様に当選しました。発表は賞品の発送、当選通知(郵送)をもって代えさせていただきます。

当選されたみなさま、おめでとうございます。また、本キャンペーンにご協力いただいた販売店のみなさまには、あらためてお礼申し上げます。

オーストラリアツーリングは誰の手に!!

スポーツバイクキャンペーン抽選会

6月から8月末までの期間、ヤマハが展開したスポーツバイクキャンペーンでは、各種プレゼントに多数の応募が寄せられ、厳正なる抽選の結果、当選者が決定しました。

ドラッグスターシリーズ購入者を対象に抽選で100名に「KAZU M.A.S.P.E.C.I.A.L.革ジャン」が当たる「ドラッグスターキャンペーン」では、6月からは8月末までの期間に、応募総数59,7通に上りました。

スポーツバイクのために展開した「ウェルカムビッグバイクキャンペーン」では、オーストラリアツーリング「YES地球見聞隊アドベンチャーツアー オンロードコース7日間」を5名様にプレゼントするオープン懸賞を実施。3千872通もの応募をいただきました。



あいにくの雨天にも関わらず、18クラブ、バイク約200台、約300名のヤマハ車オーナーが愛車の故郷、袋井テストコースに集結

ミーティング前日の26日には、「ヤマハコミュニケーションプラザ」の見学会が行われ、約70名の各クラブ員が参加。展示されているヤマハの名車・旧車、ヤマハの歴史を綴った写真展などに熱い視線を注いでいた。



恒例の抽選会やチャリティーオークションには、ヤマハファン垂涎のグッズが数多く提供され、参加者がステージ間際まで押し寄せる盛り上がりを見せました。チャリティーオークションの売上金及び本部テンの募金箱に集められた金額との

雨にも負けず、新旧ヤマハバイクが元気に集合!!

第5回ヤマハクラブミーティング

ヤマハモーターサイクルを母体に活動する全国のヤマハファンクラブが一同に会する「第5回ヤマハクラブミーティング」が、9月27日(日)、静岡県袋井市のヤマハ袋井テストコースで開催されました。

今回は開催5年目にして初の

雨にたたられましたが、18クラブ約320名が元気に参加。残念ながら毎年恒例のテストコース走行会などは中止となってしまったものの、その代わりYES Sステーションのステージ上のイベントで大いに盛り上がりました。

特にヤマハのモーターサイクル開発プロジェクトリーダー3名によるトークショーでは、バイクの開発秘話や袋井テストコースでの思い出など興味深いエピソードを披露。参加者の間からも、3人に対し「リアクションが質問が投げかけられていました。

合計17万5千201円は、「YES Sナイスライド募金」を通じて(財)日本盲導犬協会に盲導犬の育成基金として寄付されました。

最後に実行副委員長の河野眞一郎さん(XS1100オーナーズクラブ)が「今回はあいにくの雨でテストコース走行ができなかったけれど、そのぶん本来の目的の一つである各クラブ間の親睦がはかれたと思います。来年以降も雨が降ろうと降るまいと、みんなで元気に集まりましょう」と挨拶しました。

■イベント参加のお問い合わせはヤマハクラブミーティング実行委員会事務局 TEL&FAX 0538-23-7213(佐々木)まで

◆参加クラブ一覧◆

- YDSクラブ/FJオーナーズクラブ/XSクラブ/DT-1クラブ/XJR1200 HYPER 空冷四組/XS1100オーナーズクラブ/ヤマハトリプル ミーティング クラブ/RZV500Rオーナーズクラブ/T.F.GENESIS/TENERÉ CLUB Japan/GTSオーナーズクラブ/RDオーナーズクラブ/FZ750オーナーズクラブ/5Valve Parallel-Twin Owners Club/CLUB YAMAHA "Mt. Leaves"/天龍レーシング/Reiz/ロイヤルスタークラブ

SHOP to SHOP

お店をきれいに见せる工夫

サイクルショップ 滝井 (兵庫県相生市・滝井浩志社長)

私の店では、春には桜、夏はひまわり、秋は紅葉をお店の前に飾り付けて季節感を表現し、お客さんからも好評をいただいています。

実は、昨年、店舗を拡大して従来の自転車、原付中心の店からスポーツバイクも扱うようになり、展示用の什器なども含めて、今後どのような店舗の飾り方がいいか考えているところです。

また、塵タイヤや塵パーツ、リフトなどの整備用の機材を、お客さんの目の触れないように管理するもの、お店をきれいに见せるコツだと思ひます。全国のお店でどのような工夫をされているか、ぜひ紹介していただきたいです。

「SHOP TO SHOP」は販売店さんどうしの意見交換のコーナーです。今お店で話題になっていること、課題として取り組んでいることなど、どんなテーマでもかまいませんからどしどし投稿してください。またユニークなイベントや店頭活動などの情報も募集しています。

※別添のメールシートでお寄せください。



南仏の雄大な景色を背景にドラッグスターサ
ウンドがこだまする!

国内外でベストセラーモデルとな
った「XVS400/650ドラ
グスター」の世界を1100ccクラ

「これはスポーツアメリカンだ!」と話題沸騰 XVS1100ドラッグスター海外プレス試乗会

「これまでのビッグツインアメリカン
の既成概念を一新する「スポーツ
アメリカン」とも呼べるマシンだ。
ロングホイールベースながらも切れ
味のよいハンドリングが特徴で、乗
って「スポーツ気分」を楽しめる
のがいい」と、試乗したジャーナリ
ストもその新たなライティングに驚
きの色を隠せない様子でした。
400/650、そして1100
と揃ったドラッグスターシリーズが、
世界中のアメリカンバイク市場をま
すます盛り上げることが期待され
ます。



PASを囲んで活発な議論が交わされた欧州ディス
トリビューターミーティング

世界の市場に向けて PAS技術を強力アピール

IFMA1998(ケルンショー)

ドイツ・ケルン市のケルンメッセに
おいて、9月30日〜10月4日の5日
間、IFMA1998(ケルンショー)
が開催され、ヤマハは世界の市場に

向けてPASの存在を強くアピ
ルしました。

世界最大規模の自転車見本市
である同ショーでは、各社から10数
タイプを超えるモデルが展示され
た電動ハイブリッド自転車の注目
度も高く、合同試乗会が開催され
るなど、'99年以降における業界全
体のトレンドを感じさせました。
完成車およびPASユニット、ま
た今回発表となったニッケル水素バ
ッテリーおよびOEM用新ユニット
等を展示したヤマハブースには、自
転車メーカーやディーラー関係者が
絶え間なく来訪。電動ハイブリッ

ヤマハヨーロッパNVではOEM事業をに
らんだブースを出展。ニッケル水素バッ
テリーへの注目度は欧州でも高い



ド自転車でのリーディングメーカーと
しての技術力・信頼性に高い関心
を寄せていました。また開催前日
には、ヨーロッパでのバス需要拡大を
狙う戦略会議・ディスクリビュター
ミーティングが市内のホテルで開
催され、参加9カ国のバス担当者
が、現状分析と拡張政策について
意見を交換。この中で、OEMビジ
ネスとCBU(完成車)ビジネスの
重要性、各市場でのリーディング
発揮を確認し合いました。

分に満喫しました。

台湾で日本人選手が遠征レース

環パシフィックBW'Sカップレース

日本と台湾のライ
ダーが、台湾ヤマハ製
ビーウィズ100ワン
メイクのモトクロスレ
ースで腕を競い、親
睦を深め合う「環パ
シフィックビーウィズ
カップレース・台湾ラ
ウンド」が、9月27日、
台湾で開催されまし
た。台湾でのビーウ
イズ100レースは、
'97年2月に新発売さ
れてまもなく、台湾
ヤマハ主催で開催さ
れ、大きな人気を呼
んでいます。

先立つて7月19日
にスポーツランドSU
GOで行われた'98環
パシフィックビーウィズレース・日本
ラウンド」には台湾人ライダー11名
が招待参加。このレースで優勝した
羽豆俊哉(埼玉県、28歳)さんら、日
本人の上位4人のライダーが台湾
ラウンドの出場権を得ています。
2ヒート制で行われた台湾ラウ
ンドの決勝レースは、SUGOに引
き続き圧倒的な速さを見せた
羽豆さんが2ヒートとも制して総
合優勝。昨シーズンの台湾チャンピ
オンの鄭 邦中さんが3位/2位
を獲得し、総合2位となりました。
表彰式の後、チャンプの鄭さんを
下した羽豆さんは、台湾のファンに
囲まれ「一緒に写真に写って」「自
分とコースを走りながらライディ
ングの極意を教えてください」と大人気。参
加ライダー、観客ともに国境の壁
を越えて友情を深め合えた1日と
なりました。

言葉は通じなくとも、バイクを愛する気持ちは同じ! 表彰台には日本と
台湾のライダーが仲良く並んだ



★PAN-PACIFIC BW'S CUP RACE IN SUGO (1heat race)

7月19日

1位	羽豆 俊哉
2位	鄭 邦中
3位	秋山 建一
4位	大友 敬一
5位	本田 康広
6位	坪田 純

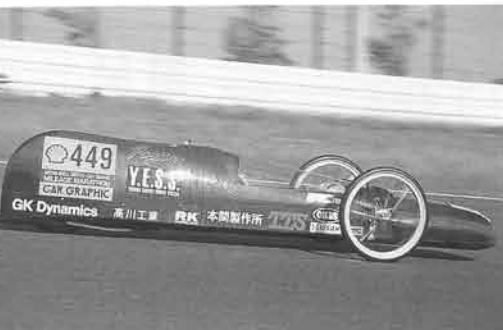
★PAN-PACIFIC BW'S CUP RACE IN TAIWAN (2heat race)

9月27日

1位	羽豆 俊哉	(1位/1位)
2位	鄭 邦中	(3位/2位)
3位	王 進財	(5位/3位)
4位	秋山 建一	(4位/4位)
5位	本田 康広	(2位/9位)
6位	張 哲鴻	(7位/7位)

スクーターと言えども侮れない。台湾製ビーウィズ1
00が、本格的なバトルを展開





必要などき以外はエンジンを切って燃費を稼ぐ。それでも、性能で下るストレートエンドでは、MAX80km/hにも達する

ヤマハ有志チームが 新機軸マシンで挑戦

鈴鹿マイルレヅジマラソン

1日のガンリンでどれだけ長い距離を走れるかを競うレース「98マイルレヅジマラソン」が、10月4日、鈴鹿サーキットで開催され、ヤマハ社員からなる有志チームがチャレンジしました。

このレースは、鈴鹿サーキット東コースを8周し、その消費燃料をもとに1あたり何km走ることができたかを算出、その結果もつとも長い距離を走れる、つまり最も燃費の良い車が優勝となります。この日は465台のマシンが参加。低燃費を実現するために軽量化や空力的処理を施したユニークなマシンが次々とコースに飛び出していきます。

過去12年にわたり参戦を続けていたヤマハチームは、今回、3年以内にトップ3に入ることを目標とし、各所に新機軸を配したニューマシンを開発。タウンメイト50のエンジンをベースに開発したキャブレター仕様の「Enterprize(エンタープライズ)」、インジェクション仕様の「Passion with YES(パッションウイズイエス)」の2台をエントリーしました。

午後の組の出走となった2台、まずはエンタープライズが女性ドライバー平田彩さんの手でスタート。次いで小川一洋さんのドライブでパッションウイズイエスがコースへと走り出しました。途中の上り坂に登りきれずリタイアするクルマが相次ぐ中、2台とも無事完走を果たします。しかし、ゴール後の計測で最終成績は、パッションウイズイエスが377.2km/ℓで88位、エンタープライズが332.7km/ℓで115位という結果に終わり、「今はただ悔しいだけ。でも新車での1年目なので、今回のデータを分析して、目標である3年以内のトップグループ入りを目指します」とチームマネージャーの佐倉康二さん。まだまだスタートラインに立ったばかりのヤマハチーム、今後の飛躍に期待しましょう。



各所に革新的技術を盛り込み、他チームからも注目を集めたヤマハチーム。成績こそ今一つだったが、そのアイデアに対して特別賞の一つ「小野測器賞」が授けられた

バランスの乗りものといわれる二輪車にとって、その乗車姿勢はハンドルと同様運転操作を行なう手段としても重要である。

そこで、これまでは乗車姿勢とバランスについて、走行中のある場面、例えばコーナリング時のリーニンやリーニンウイズ、リーニアウト、着座姿勢、立ち姿勢などを取り上げてきたが、今回はもっと基本的な乗車姿勢の役割を考えてみよう。

その役割は2つ。車体に対して自分の体をホールドするための機能と、ハンドル操作を容易にするための機能である。

二輪車は四輪車と違い、ライダーの体をホールドしてくれるシートを持っていない。しかも手はハンドルやアクセル、ブレーキなどを操作するため、機敏にしかも速い速度で動く車体に体をつなぎ止めるには、車体と接する手や尻、膝、足のすべてを動員しなければならぬ。

例えば加速状態では、体が後方に引っ張られるため、上半身を後ろののけ反らせないよう前傾させ、尻、膝と足で支えることになる。逆に制動時には、上半身を立て、膝でタンクを絞めながら(ニードグリップ)体が前方に押し出されないよう力を配分している。

もつと極端な姿勢変化のなかで、しっかりと体を支持している様子はトライアルなどでよく見かける。登坂時はハンドルを胸の前まで引きつけないからステップ上に真っ直ぐ立ち、急勾配の坂を下る時には腰をいっばいに引きながら、やはり両足でステップを踏み締め、くるぶしのグリップで体を支えている。

旋回時には、上半身に働く遠心力と重力の合力が背骨の方向に働くような姿勢で車体をバランスさせるため、どうしても軽いリーニアウトになることは既に述べたとおりである。このとき、ライダーは進もうとする方向に目と体を向

Safety & Science of Single-track Vehicles

乗車姿勢とバランス

長江 啓泰 日本大学教授 工学博士

けるので、車体より先に自分の体を曲がる方向へ回転させる。したがって、右旋回の場合には左膝でタンクを押しつけるようにして支え、右膝はゆるむのが自然な姿勢である。

二ードグリップは常時行わなければならないものではなく、緩やかな旋回の場合、二ードグリップしない「殿様乗り」であっても十分コーナリングを実行できる。そうして考えると、スクーターなどはともともと二ードな走り方を前提としない乗りものであることがわかる。

さてもうひとつ、ハンドル操作を助ける機能については、直進から右旋回しようとする場面を想定しながら考えてみたい。

二輪車は、先に触れたように、ライダーが見た方向へ進むと言われているが、もちろんそれだけで進路が変わるわけではなく、右に旋回したい場合にはまず車体を右に倒し込まなければならぬ。そのため、ライダーはハンドルを曲がる方向と逆の左へ切り、左足でステップを踏み込みながら、体は右方向に寄せた姿勢をとる。これはちょうどリーニンと同じ姿勢である。こうすることで前輪、タイヤは左方向へ引っ張る力が働き、タイヤは左に向かう。一方、タイヤの接地面より上方の車体はこれまで進んできた方向に向かおうとするため、結果として右側に倒れ込むことになる。

二輪車の運動状態を変えるには、ハンドル操作が最も敏感に作用する。このようにハンドルを左に切る、つまり右手でハンドルの右グリップを押し込むために、体は反対側へねじられ、リーニンの状態になるのである。つまりハンドルの操作を素早く、的確に行うための自然な乗車姿勢の変化と見ることができるとわかった。

しかし、初心者はバイクの上で体を左右にずらしたり、回転させることがうまくできない。また、ハンドルによつて体を支えようとしてしまう。したがって、体が固く、動きも鈍くなり、車両の動きにもぎこちなさかじみ出てくる。

この現象は、経験者も例外ではない。自分に余裕がある範囲では体を素直に動かせるが、限界に近づくと初心者のように体が堅くなったり、旋回時に体が逃げてリーニアウトに変化する様子が見受けられる。

二輪車の操縦の特色は、体を使うこととハンドル操作を容易にすることにある。初心者は、まずバランス感覚と自分が狙ったところへ車両を持つていける基本操作ができなければ、次のステップに進むことはできない。

逆に言えば、乗車姿勢を観察することによって、ライダーの技量の程度、限界の程度を知ることが出来る。例えば同じ路上で数台のバイクが出会ったとき、しばらく一緒に走ると、次の交差点を発進する時に自動的に序列が決まってしまうことがある。それを筆者は「ライダーの仁義」と呼んでいるが、初対面の相手であっても、お互いに乗車姿勢を見ることで技能の優劣がわかってしまうからではないだろうか。

このコーナーではみなさまからの「ご意見、ご感想」を募集しています。
※別添のメールシートでお寄せください。

最短5日で、大型二輪へステップアップが可能に!!

12月1日より免許制度が一部改正



12月1日より、学科試験にイラスト形式の問題を導入。なおイラスト問題の例題集は全国の運転免許試験場、運転免許センター、指定自動車教習所で配布されるほか、警察庁ホームページ(<http://www.npa.go.jp/>)でも掲載中

来る12月1日より免許制度が一部改正され、指定教習所での教習制度が見直されることになりました。主な改正内容は以下の3点で、これは二輪四輪共通のもので、

(1) 学科教習が、従来の32時間から6時間削減され26時間に。

(2) 技能教習が、これまでの4段階から、「基本操作および基本走行」「応用走行」の2段階に変更。これに従い、次の段階に上がるために必要な「見極め」も従来の3回

から1回のみとなります。

(3) 第2段階「応用走行」では、1日最大3時間まで技能教習が受けられます。

これにより、普通二輪免許を持つ人が大型二輪免許へとステップアップする場合、従来なら最短6日間かかる技能教習(学科教習は不要)を5日間で修了することができ、普通二輪を取得する場合は最短8日、大型免許の場合は最短15日

で卒業できるなど、今までよりも免許取得が容易になる改正となっています。

また、免許取得の最後の関門である学科試験についても見直しが行われ、イラストを使用した危険予知に関する問題が、同じく12月1日より盛り込まれることとなります。これにより、試験は従来通りの文章形式の問題を90問(1問1点)、イラスト形式の問題を5問(1問2点)の計100点で行われます。合格ラインは変わらず90点。ただし原付の場合は、文章形式46問、イラスト形式2問の50点満点で、合格ラインは45点となります。

本橋明泰さんとRD05Aが登場 オールドレーサーのエキゾーストが響く

第22回タイムトンネルフェスティバル



本橋さんのライディングで往年と変わらないエキゾーストを響かせたRD05A

今大会で22回目の開催となる「タイムトンネルワインテージモーターサイクルフェスティバル」が、例年通り10月10日、晴天に恵まれた筑波サーキットで開催されました。1964年以前に生産されたモーターサイクルによって行われるこのフェスティバルでは、192人のエントリーがこの日のために仕上げたワインテージバイクで思いっきり走ることを楽しみ、9000人の観客は懐かしいエキゾーストノットに酔いしれるというノスタルジックな雰囲気包まれた一日となりました。

また、毎年趣向をこらして人気を呼んでいるメインエキシビジョンでは、往年のレーサーのデモランが行

われスタ
ンドの注
目を集め
ました。
ヤマハから
は、今年
の5月に
オランダ
のアクセスで行われたセンチナル・クラシックTTに参加した'60年代後半のGPマシン、RD05AとRA31Aが持ち込まれ、アクセスに引き続き元ヤマハのGPライダー本橋明泰さんがライディングを務めました。

エキシビジョンに参加する総勢4人のライダーとマシンが紹介され、エンジンに火が入り5周のパレードランがスタート。ヤマハは本橋さん



RD05Aを整備するのは、60年代当時のGPチームのメカニック。過去の名車を、見事、現代に蘇らせた

の手によりRD05Aが3周、RA31Aが1周する予定でしたが、1周目にRD05がスロットルトラブルでピットインし、走行を断念。しかし主催者の厚意により、その後RD05Aのために2周のデモランの時間が与えられました。トラブル修復後、グッドコンディションのRD05Aは、メインストリートで14000回転まで回り、ヤマハサウンドを高く響かせ観客を魅了しました。

無事デモランを走り終えた本橋さんは「エンジンもよく回りパワーも出ていました。そろそろクランクが辛そうなので、RD05Aの走行は今回が最後になるかも……。今日は気持ちよく走れました」と笑顔で語っていました。

Pick Up MONTHLY TREND

宮城県亘理町で暴走族根絶運動推進条例が公布

暴走族の被害に悩まされていた宮城県亘理町が9月17日、「亘理町暴走族根絶運動推進条例」を公布、施行した。この中には、「事業者等の責務」として「変形ハンドルなどの違法改造パーツを販売しない」「整備不良の車

両にガソリンを販売しない」「暴走族らしき言葉・文字の刺繍を請け負わない」「駐車場、空き地などの管理者は暴走族を集合させないための処置を講じる」「暴走行為を発見したときは遅滞なく、その旨を警察官に通報する」などの条文が盛り込まれている。また同じ宮城県内の中新田町、小野田町、宮崎町、色麻町においても

同様の条例を10月1日付けで公布・施行している。(ヤングマシン11月号)

東京&大阪モーターサイクルショー、来年3月開催

バイクファンの祭典「東京モーターサイクルショー」と「OSAKAモーターサイクルショー」が来春3月相次いで開催される。26回目を迎える「東京モーターサイクルショー」は、3月20~22日の期

間、横浜市のパシフィコ横浜で開催。今回のテーマは「人・夢・感動!バイクでいこう。」

一方、「第15回'99OSAKAモーターサイクルショー」は3月26~28日、大阪市のインテックス大阪で開催され、恒久テーマ「バイクコミュニケーションプラザ」に続くサブテーマを「バイクは"Yu-Jin"だ!」としている。両者とも国内外の二輪メーカー、並びにバイクショップなどのブースが数多く展開されると見られる。(二輪車新聞9月18日/10月9日)

ゲストの中野真矢が大活躍

シングルエンジンイレースin筑波

単気筒、二気筒エンジンを搭載するバイクでモータースポーツを楽しむ「シングルエンジンイレースin筑波」が、ヤマハ発動機販売(株)の後援で、10月11日、筑波サーキットで215人のエントリーを集めて行われました。



コントロールタワ-の放送室から、ひと味違ったレース観戦を楽しんだ中野真矢

この日はシングル、ツインのバイクによる合わせて9クラスのレースが行われ、お昼休みにはヤマハライディングスクールがコース上で開催されました。

また、スペシャルゲストとして今シーズンの全日本ロードレースGP 250ccクラスチャンピオンである「BPヤマハレーシングチーム」の中野真矢が招かれ、YESSSステーション上でのサイン会、トークショー、ジャンケン大会に参加。そしてレース中には、コントロールタワー3階のアナウンス室から、ゲストコメントーターとして大会を盛り上げていました。

全レース終了後にYESSSステーションで行われた表彰式には、各レース上位6名の選手や、中野の誕生日である10月10日にちなんで10位になった選手を表彰。また、最年少エントリーや最年長エントリー等の特別賞がYESSSレーシングメイツより手渡され、更に、各クラスの優勝ライダーには、ヤマハ賞として特製ホワイトクロノウォッチが中野の手から贈られました。

中野は「以前に、レース中のベナルティーで呼び出されてコントロールタワーに上ったことはあったけど(笑)、コメントーターとして上がったのは初めて。高い所からいつもの全日本とは違うレースが見れたし、様々なイベントに参加できて面白かったです」と一日を楽しんだ様子でした。

クラファア-、隣の国で表彰台！ 海外初挑戦の中野は4位に！

世界ロードレース選手権第13戦 オーストラリアGP

オーストラリア・フィリップアイランドで10月4日に行われた世界GP第13戦。

GP500クラスでは、「レッドブルヤマハWCM」のサイモン・クラファア-が予選3位を獲得。決勝レースは、1周目を終えた時点で6位とやや出遅れたものの徐々に挽回。ファステストラップを記録する走り

で2位に上がり、そのままチェッカーを受けました。

「母国」ニュージーランドはGPがないから、僕にとつては「ここがホームコースのようなもの。多くの友達や

ファン、親戚たちの前でいい走りが出来て嬉しい」とクラファア-は表彰台で笑顔を浮かべていました。

また早くも今年の全日本チャンピオンを決めた「BPヤマハレーシングチーム」の中野真矢が、YZZR250でGP250クラスにスポット参戦。予選3番手から絶好のスタートを切つてホルシヨット奪い、そのまま2周にわたつてレースをリードします。その後もGPのトップライダーたちとバトルを繰り返して、最終的に4位でゴ-ル



母国から駆けつけた応援団の後押しを受けてクラファア-は今年3度目の表彰台を獲得

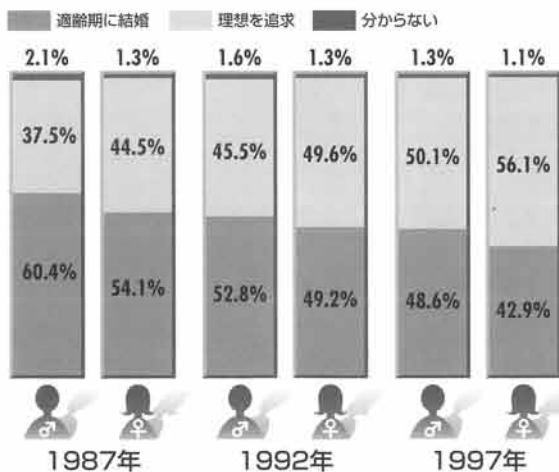
「序盤、トップを走つたのはすごくエキサイティングでした。頑張つて攻め続けていたので、今日はレースがとて短く感じました」と中野。初の海外レースでも臆するどころなく、その実力を披露しました。

データで読む時代の流れ

What About?

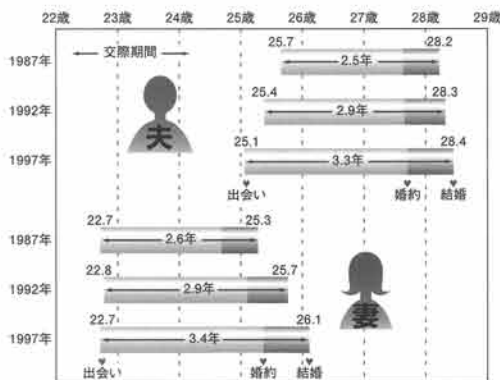
結婚当世事情

■結婚意志を持つ未婚者の結婚観



「理想の相手が見つかるまで、結婚しなくても構わない」。厚生省が全国の18~34歳の未婚男女約7,600人について調査したところ、「理想を追求」派が「適齢期に結婚」派を上回ることが分かった。晩婚化が進む中、さらに結婚離れに拍車がかかっている傾向が浮き彫りになった形だ。しかし、結婚した夫妻が初めて出会った時の平均年齢は従来とまったく変わらないか、男性ではむしろ早まっている。結果的に交際期間が長くなっており、「我が国の晩婚化は交際期間の延長というかたちで進行している」と厚生省。一方で、希望する結婚年齢は男性30歳、女性25歳が最も多く、厚生省では「この辺にまた心理的な壁がある」と見ている。ライフスタイルは、徐々に変わってきており、結婚のように因習が強く作用する営みにおいても、「自分の理想を追求」派が増加している。世間体に対しては心理的な障害はあっても、「個」をより大事にする――。当世若者の一つの側面が浮かび上がる。

■夫婦の初婚過程の平均像



厚生省国立社会保障・人口問題研究所「第11回出生動向基本調査」10月9日付日本経済新聞

ネットトヨタ東京(株) ハブポート若林

OPEN
他業界からのヒントに注目
EYES
vol.22

5つの販売チャネルを持つトヨタ系自動車の国内販売系列。その中で、30年の歴史を持つ「トヨタオート店」が、今年8月18日に「ネットトヨタ店」に名称を変更し、大きな転換を果たした。狙いは、訪問販売を主体とした従来の販売方法から、店頭販売型への販売戦略の大幅転換。その第一号店「ネットトヨタ東京(株)ハブポート若林」は、東京圏の拠点店舗として中核的な役割を担う。

訪問販売主導から 店頭販売重視へと戦略転換

トヨタ系自動車の販売系列には、トヨタ店、トヨベツト店、トヨタオート店、カローラ店、ピスタ店と5つのチャネルがあり、各系列によってカバマーゲットを明確化し、それに合わせた商品・販売両面から特色付けを図ることが必要と考えます。そうした中で、トヨタオート店については、20〜30代の若者層と女性客を主たるマーケットとするチャネル」と位置付け、商品・店舗・売り方の面で若々しくダイナミックな施策を展開したいと考えました。

そこで、トヨタオート店が誕生してからちょうど30周年を機にCとVを導入、今年8月18日にネットトヨタ店と名称も変更いたしました。名称変更以前のトヨタオート店時代から、主に20〜30代の若者層と女性をカバマーゲットとしていましたが、そういった若者のライフスタイルが激変したことも大きな背景です。従来の訪問販売の売り方が通用しなくなってきた。訪問しても昼間不在の方も多く、またプライベートを大事にするという米国的なスタイルが浸透してきている。必然的に訪問販売から店頭販売に転換しなければならない局面に立たされたということです。ネットトヨタ店は、チャネルの流通ブランド化を目指しており、その基本コンセプトは、

- 1 ネット・プロダクト(商品)若々しく躍動感あふれる商品ラインナップを揃える
- 2 ネット・ストア(店舗)店舗の外観はもとより、営業時間の拡大など、いつでも気軽に普段着で立ち寄れる楽しいお店作りを進める
- 3 ネット・スタッフ車のことは何でも相談できるカーライフコンサルタントとして、お客さまをサポートする
- 4 ネット・サービスリリーズナブルで迅速、的確なアフターサービスの提供はもちろん、お客さまだけの個性ある車作りについても提案する
- 5 ネット・スタイルにお客さまの声を大切に、常にチャレンジし、変わり続ける



(右)落ち着いた雰囲気の中核店舗には14台を展示。小石を敷き詰めたような床面になっており、車が置かれる場所をイメージさせる作り。子供を遊ばせるスペースがあり、若いファミリーへの配慮も忘れていない



(下)試乗車も中から見渡せるショールーム1階。入口の大きなマルチビジョンなど開放的な印象。規制緩和の流れから、ドレスアップ車の人気も高く、車種とともに、パーツの展示スペースもあり。従来のディーラーにつきものだった「のぼり」も廃止。各車両は、天井からの旗でさりげなくアピールするなど、徹底的にオシャレな雰囲気こだわっている。このためカブクル客、ヤング・ファミリー客が急増。来店者数は、オープン2カ月で5000人を超えた

販売の流れを変える力を 持ったインターネット

ネットトヨタ店に変わった時点で、ホームページの内容も大幅に刷新しました。ネット各店ごとにホームページを持っておりまして、週に1回は情報を更新し、イベント情報なども盛り込んでいます。また、メーカー側からの試みとしても、ネット上で「ラウム」のネットカラー特別仕様車を販売しております。うちでも、つい先頃2台注文いただきました。当初は1カ月で約2000件程度のアクセスを予想していたのですが、ネットトヨタ店に変わった後、2週間約8000件ものアクセスがありました。カタログ請求の際にアンケートを実施しておりまして、結果を見ると20〜30代の方が一番多く、我々の





の店だと、「二歩入ったら何か買われるのではないか」という懸念があつて、なかなか店内まで踏み込めない。お客さまの不安材料を取り除き、「見るだけ」の方でも気軽に入って、自由にくつろげる場を提供しようということ。実際、女性一人でお見えになつて、商談をされる方も多くいます。今までのケースでは、まず考えられなかったことです。

3つ目の「スタッフ」は店員の対応。今までは展示車を見ている方がいたら、すぐさま店員が近づいて、ああだこうだと説明したり勧めておりましたが、この方法も止めました。あくまでも、お客さまが説明を求めたときだけ丁寧に説明するといった「アスク・ミー」スタイルに変えております。また、お客さまの身になってのアドバイス(コンサルティング)に基づきながらクロージング(成約する)フォー・ユア・アドバイサー」スタイルのことも指しています。

「サービス」は、商品購入時のサービスはもちろん、アフターサービスも含めて、ネット店が組織的にサ

ポートする「チームサポート」スタイルです。そして最後の「ネット・スタイル」は、これらの新たな戦略をバックアップするための社員教育を指します。「これまで申し上げてきました通り、ネットは単に店舗を新しくしただけではいけません。商品にしる、店舗にしる、考え方全てが根本的に変わったわけですから、人も変わらねばなりません。そのためには、新しい知識、サービスをきちんと教育するシステムを確立しなければなりません。

これら、全てが生まれ変わったネットトヨタの核拠点としての第一号店がハブポート若林というわけですが、8月22日のオープン以来、約2カ月が経ちましたが、おかげさまでトヨタオート店だった頃は、来店のみでは月7台弱の売れ行きだったのが、新店舗になつてからは約3・5倍の25・6台というペースになつております。まだ始まったばかりで、試行錯誤の段階ではありますが、新車の登場等によってさらに成果は上がると確信しています。

外観もサービスも「ガラス張り」のサービス工場

改装前までは奥に引込んでいたサービス工場を前面にフューチャーし、店舗内から見えるようにガラス張りにしました。往診スタイルで言うんでしょうかね、「ここが調子悪いのですが」とお客さまが言われたら、調子の悪い部分がどのような状態にあつて、どうすれば適切に処置できるかを、担当者がその場で説明できるシステムになつています。

お客さまは、自分の車が見えるところで修理される安心感、それから「自分では見えなかつた悪い部分を明らかにしてもらつた上で処置される安心感、この両方が得られるわけです。つまり店舗という箱だけではなく、サービス部分でも「ガラス張り」にしているのです。

先程の「ネット・サービス」や「ネット・スタッフ」の話にも関わりますが、このような対応をするためには、店員一人一人の商品知識が向上しなければ成功しません。そのため、お客さまに直接接する営業担当者にも整備担当者にも、ロールプレイングを取り入れた訓練を行っています。

また、「ご予約いただいた方に60分で車検ができる「短時間車検」など新しいサービス商品にも力を入れています。



カバーマーケットと合致していました。蛇足ですが、アクセス時間が夜の2時とか明け方とかあまりにも多くて……(笑)。皆さん、自分が空いた時間にアクセスしているわけだから、そうなるってしまうんでしょうが、最近の若者のライフスタイルの激変ぶりをつくづく感じましたね。

さらにネットの凄さに驚かされたのは、10月末に「アルテツア」が発表されましたが、発売前から「アルテツア・クラブ」というホームページが出来ていて、詳細な情報が載っているんですね。一体どこから情報を入手したのか……という程細かい内容で、店ごとの価格まで網羅されている。みんなの目を当たらしにしようと、生半可な気持ちではいられませんよ。

インターネット上では、法律上の問題など、まだクリアしなければならぬ様々な問題点もあります。しかし、現状でここまで進化している事実がある。売る側としても、お客さまに先を越されないように、早急に手を打たなければならぬでしょう。これからは、お客さまがご自身でインターネットなどのメディアでスペック等の情報を把握し、試乗はショールームで、そして整備は家の近くで、といった流れになつていくでしょうね。

ネット店全体のホームページの中に、「ハブポート若林」のコーナーもあり。「ホームページ・アドレスの告知は折り込みチラシと、検索サイトですね。雑誌等では告知してはおりませんが、検索サイトで探された方が殆どでした」と村川保夫副部長。アドレスは <http://www.netz-toyota-tokyo.co.jp/>

HUMAN PROFILE 村川 保夫氏 新車部副部長



1944年1月東京生まれ。1966年4月、トヨタ東京オート株式会社の前進会社に入社。営業を経験して、販売促進、債権管理、営業所長など様々な部署を経て、1996年4月から新車部に。「ハブポート若林」の改築には最初から関わった一人。

CORPORATION PROFILE ネットトヨタ株式会社 ハブポート若林 東京都世田谷区

トヨタ車の販売・リース、中古車販売、自動車整備等を主な事業内容とする。設立は昭和22年と約50年の歴史を持つ。ネットトヨタ株式会社は、今年8月にトヨタオート店から名称を変更した。ハブポート若林は、今年8月22日オープン。ハブポートとは同店に付けられた愛称だが、「ハブ」とはもともと車輪の中心部を表す言葉で、同社の「核となる拠点」という意味が込められている。2階建てのショールームは、1、2階合わせて約1266.4平方メートルという広さを誇る。展示台数は、1階が屋内8台、屋外2台、試乗車5台の15台。2階は屋内14台と、都内のネット店では最大級。

いいとこ取りの 「ミドル」に注目!

大型スポーツ、レトロスクーター、マジェスティ現象、ファッションバイカーなどが次々と脚光を浴び、賑やかな話題を提供する二輪市場のなかで、通勤、通学の安定した需要を確保しながらほとんど目立たず、ジミな存在だったのが原付二種スクーターだ。しかし最近、実用性一点張りと思われたユーザーの志向に変化が表れ、ジャストサイズの快適さ、趣味と実用の両立を武器にジワジワ販売を伸ばしはじめた。陰の名脇役が、いま主役の座に上ろうとしている――。

いま市場動向は……

好調な東京、大阪市場
1～7月累計で前年伸長

二輪車新聞の記事(98年10月2日・9日付け)によると、今年7月の原付二種登録台数は東京が6カ月連続の増加(前年同月比)、大阪でも4カ月連続の増加(同)を示した。1月から7月の累計でも、東京1万3006台、大阪7332台に達し、それぞれ前年比7.3%と23.2%伸長している。

その原動力は、需要の中心でもあるスクーター。ヤマハもアクシス90やJOGスポーツ90、シグナス125D/Siが健闘を見せているが、市場を牽引しているのはアドレスやリードといった他社の100ccモデル。9月に投入したヤマハのグランドアクシス100にも、さらなる需要活性化の期待がかかる。

スクーターのカテゴリーでは、一般に定番・50ccと新興勢力・250ccモデルのふたつが注目を集め、認知度も高いが、一帯に短し、たすきに長しと感じているユーザーは少なくない。その中間を狙った「ミドル」クラスならでは、手軽で大きすぎない車格と充実した機能、性能。原付二種スクーターは、いまが拡販チャンスだ。

お客さまの視点

フットワークの良さが光る、テニスの友

田中直哉さん

35歳/会社員/東京都三鷹市
所有バイク:シグナス125D

田中さんは、シグナスを快適なシティ通勤用として活用



離れ、その代わり再び125ccに戻ってきたんです。

今、シグナスの使い方は、毎週末テニスを楽しむための足。週末のテニスコートはすごく混雑するんです。クルマで行こうものなら、駐車場探しが大変。その点、スクーターなら狭いスペースでもあればOK。それどころか、コートのすぐ横まで乗り付けることさえできます。

原付二種のスクーターは、21歳のときに買ったトレイシー125が最初でした。もともとヤマハのバイクが好きで、16歳の時に原付免許を取ってからチャビイやRD50、その後GX250、XJ750Eとステップアップしたんです。その途中、限定解除をするため試験場に通う足として手に入れたのが、トレイシーだったというわけ。

確か、当時のRZ125と同じエンジン積んでいたんじゃないかな。加速がもの凄いうえに、スタイリングもカッコよくてね。お気に入りの1台でした。その後、XJと同時に進行でさまざまなバイクを乗り継いできたんですが、そのうち結婚し、クルマを買ったりしたこともあってだんだんスポーツバイクから

グに出かけてみようか、なんて考えています。

家族の安心士「輪」への欲求

本橋政義さん

39歳/会社員/東京都三鷹市
所有バイク:他社125ccスクーター

パツルやパツソーラ、タウニー、50ccのソフトバイクには高校時代からあれこれ乗っていました。その後興味はさらに大きなバイクに移って、RZ250Rにも乗っていたんです。ツーリングにもよく出かけていました。

ところが、あるとき、バイクで転んでしまったんです。こういうことが起きると、やはり家族の反対が強くなりますよね。それがきっかけで、私もスポーツバイクから離れざるを得ないことになってしまったんです。

ただ、バイクは趣味のものである一方、通勤の足でもありました。職場までは自転車でも20分ほどなんですが、毎日となるとツライ。といって、出勤時間が早い仕事なので、バスなどはつながりが悪く不便なんです。

いた仲間がこのクラスのスクリューターに戻ってきているんです。そのうちのひとりには秩父や丹沢などへツーリングに行ったりしていて、「楽しいぞ!」と誘うんです。私も、シグナスで久々のツーリン

そうなる、やはり残された選択肢はバイクしかない。いろいろ検討した結果、「大きなバイクはダメ」という家族、「でも便利!」として何より「バイクに乗りたい」という私の気持ち、この3つをバランスさせて原付二種スクーターに行き着いたんです。

昭和28年に免許を取って以来、ずっとバイクに乗っていて、とうとう自動車の免許は取らずじまい。だから、バイクはなくてはならない私の「足」なんです。若い頃から乗っていると、乗り継いだバイクの台数は50

都心へ用事を足しに行くときや、少し離れた野球場へ練習に出かけたりするのに重宝しています。

そうそう、趣味のルアーフィッシングをするため奥多摩へ出かけるときにも活躍しています。途中、奥多摩街道はよく混むんですが、125ccなら車格がコンパクトで、しかも50ccより走行安定性が高いので走りやすい。

最近、250ccスクーターが流行ですが、私の場合は持て余してしまうと思います。これ以上大きいと、今駐輪場に充てているガレージ前のスペースでは置けないし、250ccは車両価格、維持費も125ccのようにはいかなければいけません。

といって、50ccのように30キロ規制や2段階右折に悩まされることもない原付二種スクーターが、私にはちょうどいい大きさなんです。

無理なく自由に乗りこなせる

鈴木茂夫さん

69歳/無職/静岡県磐田市
所有バイク:グランドアクシス100



750ccまでざっと20数台ほどありますかねえ。50代の頃には、750ccの大型バイクでふらりと北海道や九州まで足を伸ばして、ツーリングを楽しんだものです。

ところが、歳をとるうちに膝を思い、今ではスポーツバイクどころか自転車にも乗れなくなってしまう……。それ以来、もう10年ほどずっとスクーター派です。

50ccじゃ満足できず、250ccクラスのスクリューターも乗ってみたいですが、どうも操作が重くて仕方ない。スピードは魅力ですが、やはり取り回しが楽なバイクがいいと思っただけです。それで125ccに乗り換えたんですが、これもしつくりこない。結局、落ち着いたのがアクシス90でした。

現在のグランドアクシスを買ったのは、今年10月。どうしてかって? うーん、新しいモノ好きなんだな、きつと(笑)。未だに新しいバイクを見る度に心躍るからね。正直なところ、90ccでも特に不満はなかったんです。でも、今度のアクシスは12インチホイールを採用したんですよ。それに床もフラットだから、楽

実用性とスペース効率の両立が125の魅力、と本橋さん

に足が伸ばせる。安定性の良さや姿勢の楽さもいい。デザイン的にも私の好みだし、発売と同時に迷わず買い換えを決意しました。

グランドアクシスのほかにもう一台「ビーウィズ」を所有していますが、こちらは近所に釣りに行くとき専用。タイヤが太いから、砂利道でも気にせず走れる点が気に入っています。ただ、50cc1台だけだとどうしても走れる場所が限定されるからね。ともじゃないが遠出はできない。1000ccなら、高速道路は走れなくても、タンDEMはできるし、長野ぐらいいなら日帰りツーリングも楽しめる。日常の足として無理なく乗れて、なおかつバイクで走る喜びも充分味わわせてくれる。納車されてすぐに、妻を後ろに乗せて走ってみたくて、

今まで、妻に何も言わずにツーリングに出かけたり、散々迷惑かけてきたからね。いい年して照れるけど、なかなかいいもんだね。

家族とのコミュニケーションにも 白倉 操さん

39歳/公務員/静岡県浜北市
所有バイク: シグナス125D

今年8月にシグナス125を購入しました。主な用途は通勤ですね。勤務先まで片道12キロ程度ですから、小回りのきく身軽なスクーターが欲



大ベテランの鈴木さんは、走行安定性と足許の広さでグランドアクシスを選んだ

しかったんです。

16歳でバイクに乗り始め、今もほかにあと3台オフロードバイクを所有しています。実は去年まで毎年エンデューロレースに参加していて、気がついたならレースも含めてバイクが6台。今年、思うところあってレースへの出場を見合わせ、増えすぎたバイクを整理したんです。これでも(笑)レースに出るのはやめたけれど、相変わらず趣味の林道ツーリングの方は止められませんから、どのバイクを残すか少しぶん悩みました。

そのかわり、日常の足として乗られるスクーターを1台持つことに決めました。実はスクーターを購入したのは今回が初めて。本音を言えば、スクーターも250ccが欲しかったんですが、維持費などを考えると4サイクルの125ccがいいということになりました。シグナスに決めたわけですね。原付二種だと、自動車の任意保険で格安なものもある。ウチは自動車2台、バイク3台ですから、保険代をはじめとして維持費はバカにならないんです。と、50ccじゃスピードがも

の足りないし、もどかしい。それともうひとつ125ccの良い点

は、タンDEMができること。ここは少し走れば天竜川があらります。この夏は、ちよつと夕涼みに行こうか」と、家族を後ろに乗せて川縁の道に走りに行きました。今までは自分だけバイクに乗っていて、

家族を乗せてスクーターで走っているのは新鮮な経験でした。バイクの違った楽しみを見つけたような気がします。レースだって、今年はまだあきらめたけど60歳ぐらいいまではチャンスがあると思うし、いつか子どもたちと一緒に走れるようになったら最高だな。そのためにも、まずはシグナスで徐々に教育していくつもりです(笑)。

二人乗りができて おまけに経済的

石川 治さん

57歳/会社員/大阪府大阪市生野区
所有バイク: アクシス90

最初、電車通勤より少しでも時間が短縮されればいいという程度に軽く考えていたんですが、実際にアクシスで通ってみたら、なんとたったの20分! 電車のおよそ4分の1の時間で着いてしまふんです。おかげでかなり大幅な時間の節約になっています。

また、時間だけでなくお金の節約にもなるんですよ。勤め始めてから分かったことなんですが、会社から交通費が一律7,000円支給されるのに対して、電車通勤すると15,000円もかかる、つまり節約どころか赤字になってしまうんですよ。でもアクシスなら維持費を含めても月々3,000円前後で済みますから、すごく経済的で助かっています。通勤は雨の日でも毎日アクシスで、普段の買い物やちょっとした用事の際にも大活躍ですね。

週末には娘を後ろに乗せて大阪城へ散歩に出かけたり、近くの公園へ遊びに行ったりしています。私の娘は少し知的障害がありまして、普段の生活でストレスが生じてくることあるんです。それを軽減するのに、バイクの後ろに乗せて出かけるのがとても役に立っています。娘もバイクが大好きで、私がバイクで出かけるときは必ずついてくるほど。5、6年前までは仕事のためにSR125に乗っていて、その時から娘はバイクの後ろに乗るのが気に入っていました。今でもその時から使っている赤いヘルメットを大事にしているほどなんです。そんなこともあって、通勤のためとはいえ二人乗りができるバイクがどうしても欲しかったんです。

だからといって、もっと大きなバイ

クでは駐車スペースに困りますし、普段の足として使うには高価ですからね。その点このアクシス90は私の使い方にぴったりですよ。スタイルもかっこよくて、家族みんなが気に入っています。

「ラク」なバイクが なにより

高橋勝典さん

27歳/会社員/大阪府大阪市東成区
所有バイク: グランドアクシス100

スクーターの魅力はなんと言っても「ラク」なところ、そこに尽きますね。16歳の時に原付の免許を取って以来、ずっとスクーター一筋。このグラントアクシスで4台目のスクーターになりました。しかも一週間前に買ったばかり。前に乗っていたのもやはり100ccのスクーターだったんですが、7年間乗り続け

石川さんは、娘さんとのコミュニケーションにもアクシス90が欠かせないと話す





原二スクーターのために普通二輪免許を取った高橋さん



たせいか調子が悪くなってしまう、買い換えることにしたんです。
長く乗っていると、みなさん一度はス
ポーツバイクに乗られてるようですが、
私はなかった。会社の先輩でTZR25
0乗っている人がいて、先日それに乗ら
せてもらった時も「結構、楽しいなあ」
って感じなんです。自分で買いたいと
までは思いませんでした。街乗りが主
体の私には、こういったスポーツバイク

のクラッチ操作は煩わしく、また取り回
しの面でも大変に思えるだけ。その点
スクーターは、通勤や買い物にと普段
の足としてうってつけの乗り物ですね。
とりわけ原付二種を選んだ大きな
理由は、やはりスピードです。50ccの制
限速度では無理ですが、このクラス
ならうまく交通の流れに乗れ
ますから。普通二輪の免許を取
ったのもそのためだったんです。も
う今となっては、50ccのスクーターには
戻れないですよ。

だからといって、250ccクラスの大
きいスクーターに乗るつもりもありま
せん。街で乗るには車体が大きすぎて、
私にはうまくさばききれないです。か
ね。私にはグランドアクシスが
ちょうど良い大きさであり、一番
ラクというわけなんです。

**バスフィッシャーの
快速スクーター**
奈良崎一彦さん
38歳/無職/兵庫県神戸市兵庫区
所有バイク:ザクシス90

バイクとは20歳で手に入れたスポー
ズバイク以来のつ
きあいです。その
後、オフロード車
やレジャーレプリ
カを乗り継いで
きましたが、しだ
いに興味がクルマ
に移り、5年ほど
バイクから離れて
いました。

ところが、クルマを事故で失ってしま
い、早急に移動手段を手に入れる必要
が生じたことから、再びバイクに乗る
うと思っただけです。通勤用にはビッグア
メリカンを、そして趣味のバスフィッ
シングのためにアクシス90を買
いました。

アクシス90を選んだのは、燃料タン
ク容量が大きいこととトランク
スペースが広いことが決め手です。
ルアーをはじめ、道具という道具を
すべてトランクスペースに収め、竿は車
体のサイドに固定するよう自作のフッ
クを取り付けました。少し前までは、
週に1度、このアクシスで30キロほど離
れた山へ出かけて行ったものです。

最近バスフィッシングも無沙汰で
すが、その代わり買い物をはじめ日常
の足として活躍しています。あちこち
傷んできたので、それを機会に少し手
を入れ、町乗り快速仕様になりました。
ますます楽しく乗っていますよ。

**タンデムでも
安心・快適な1000CC**
有馬哲哉さん
24歳/公務員/兵庫県神戸市兵庫区
所有バイク:グランドアクシス1000

休みの日の気軽な移動手段
が欲しくてグランドアクシスを買いま
した。普段、仕事で125ccの実用車に
乗っていますが、個人で所有するバイク
はこれが初めてだから、いろいろ考えた
んです。
そのなかで、まず気軽さ、便利さを
優先して候補をスクーターに絞りまし

た。でも、50ccはクルマの流れに乗るに
は心許ない。ゆとりで言えば250cc
ですが、予算面で折り合いがつかない。
私の場合、遠くへ足を伸ばすことはま
ずありませんから、経費の面と二
人乗りができるという点を考え
たら、原付二種になったのは自然な結
果でしょうね。

まだ買って間もないバイクですが、か
なり便利に使っています。買い物はも
ちろんですが、友人宅を訪問したり、
須磨の海浜公園に釣りに出かけたり、
競馬の馬券を買いに行く時も(笑)、い
つでもグランドアクシスと一緒。

それと、いまつき合っている彼女が遊
びに来たら、タンデムでデートも
いいかなと考えているんです。車格
もパワーも十分だから、安心してタ
ンデムできると思っていますよ。

**スクーターの
便利さを発見**
陶山敏次さん
38歳/会社員/福岡県太宰府市
所有バイク:他社125スクーター

3年前前、750ccのスポーツバイク
で転んでしまい、修理代がかなりかかる
と言われたので買い替えることにしたん
です。それが125ccスクーターでした。
ちょうど結婚を控えていたもので、
何かとお金が入り用でしたし、事故を
起こしておきながらまたスポーツバイク
を買いたくないって言うたら、妻がいい顔
するわけじゃないですか。仕方な
くスクーターを選んだ、というのが正直
なところですね。

でも実際に乗り始めたら、これが
なかなかいいんです。気軽に乗れ
るし、使い勝手がとていいし、今では
すっかり満足しています。主に通勤に
使っているんですが、片道7キロの行程
を快適に走ることができずし、維持
費もかなり安く、家計に対する負
担がスポーツバイクよりずっと
軽いんです。私はもちろん、妻も喜ん
でいると思いますよ。

ちなみに妻は、スポーツバイクに限ら
ずバイク全般をとて危険な乗り物だ
と思っただけなんです。そこで、1
25ccくらいのスクーターは安
定性も高く、充分安全だと言っ
て納得させています。

同時に、このスクーターは走る楽し
みしか知らなかった私に「便利
な乗り物」という新たな価値
観を教えてくださいました。もしこの先、
再びスポーツバイクを買うような時が
来ても、きっとスクーターからの「買い換
え」ではなく、「買い増し」になると思
いますよ。

**自分を安全に
運んでくれるパートナー**
門林章吾さん
60歳/会社員/福岡県筑紫野市
所有バイク:ザクシス90

実はこのアクシス90、2代目なんです。
というのは、以前乗っていたアクシスが盗
難に遭ってしまい、同じものを買い直した
から。シグナス125から乗り換えて、ど
ても気に入っていたもので、別の車種
に変える気がしなかったんです。

24歳で免許を取って、若い頃はもっぱら大型のスクーターバイクばかり乗ってました。スクーターは40歳の半ばを過ぎた頃から。スクーターバイクの重量が、だんだん私の手に負えなくなってきたら、年をとって来ると、用心深くなるというのか、転ぶことへの不安が強くなったような気がします。もし今スクーターバイクを持っていたとしても、もう乗れないですね。

これを購入するときもショップの人にスクーターバイクを勧められたんですが、私は迷うことなくこちらに決めて

しました。跨がずに楽に乗れること、クラッチワークをしなくて済む気軽さが、私の年齢に合っているようです。

17キロ離れた職場への行き帰りがほとんどですが、渋滞してもだいたい25分くらいで着けます。もしスクーターバイクだったら、なんて未練もあります。が、今の私じゃもつと時間がかかるでしょう。気軽に乗れて扱いやすい大きさ、アクシス90こそ自分を安全に運んでくれる乗り物として必要なものなんです。

いま店頭では……

**原付二種スクーターは
通勤&レジャーで
見直される**

YSP三鷹

古田哲郎社長／東京都三鷹市

原付二種のスクーターは、これからもつと大きく広がる可能性を秘めていると考えています。

不景気のさなか、多くの人々はお金を少しでも節約したいんです。移動の手段としてクルマを持つてらっしゃる方も、最近、維持費を考えてクルマを手放し二輪に戻ってくる方が多い。そういう場合、受け皿となるのがこの原付二種スクーターだと思っんですよ。



特に昔免許を取られた中高年の方は、排気量に制限を受けず何でも乗ることができるとして。すると車両価格や維持費が50cc並みで、最高速度30キロや二段階右折などの制限を受けない原付二種ももつとも手にしやすいクラスなんです。

それに、原付二種は単なる通勤、通学のためのものではなくなっています。例えば、今、中高年の間でハイキングがブームになっているでしょう。その山までの往復の手段などにもちょうどいい。これからはレジャーと組み合わせる足として勧めれば、さらに魅力あるクラスとして見直されるんじゃないですか。

**「スクーターはバランス
が取りにくい」という
固定観念を
取り払うことが大切**

サイクルスポーツ

鈴木義夫社長／静岡県浜松市

中型、大型のスクーターバイクに乗りながら、セカンドバイクとして欲しい方、またはスクーターバイクが体力的に厳しくなってきた中高年の方の需要が多いですね。もつと少し細かくみると、「原付二種のスクーターは30代以上で、中型以上の免許を持ち、バイクをよく知っている人が選ぶ」って位置付けでしょうか。



ただ、こういう人ほど「スクーターはバランスが取りにくい」というイメージを持っています。でも、新しく出たグラインドアクシスなどの原付二種クラスなら、12インチホイールを採用するなど走行安定性がすごく高くなっているわけですから、このあたりをうまくアピールすれば、お客さんの意識も変えられると思います。こうして全体的な認知度が高まれば、新たな客層を掴むことができるのではと期待しています。

**「中間」クラスの存在を
知らせること
それが
ステップアップへの入口**

YOU SHOP ACS ホンダ

本田隆浩社長／大阪府大阪市

原付二種スクーターは、すでに50ccスクーターをお持ちの方、または今から免許を取ろうとしている方にもつと幅広いバイクライフを知っていただくうえで、いい足がかりになると思うんですよ。

例えば50ccのスクーターを買い物のために利用する主婦や駅までの通勤に使っている方が、実用性の面でもより快適なクラスにステップアップしたいと思つた時、次の候補が250ccでは抵抗があると思っんです。「50ccじゃもの足りないな」と感じながら、先に進めないでいるお客さんはけっこう多いんじゃないですか。

それなのに、原付二種スクーターの存在は意外と知られていないし、例え知つていたとしても、そのメリットには

気づいていない場合が多い。少しでもその良さを知つてもらうために、うちの店では常時原付二種スクーターを並べ、見て、触つてもらおうように心がけています。また、収納スペースが多く、安定感があり、二人乗りもできるといった特徴を、お客さんといろいろな会話しながら使い方に合わせて説明しています。

それと、50ccスクーターを求めて来店したお客さんにも、普通二輪免許の有無に関わらず、原付二種の説明をしているんです。ステップアップが決して難しいことではなく、またスクーターからスクーターバイクまで手の届きやすい距離にあるんだということをも、まず情報として知つてもらいたい。それが、さらに幅広いバイクライフを提供する活動の第一歩だと思っています。



！となりの
お店
Hello!
Nice
Shop
ハローナイスショップ

新車に徹した「見せる」商売

このたび、店舗を新車中心のショールームへとリニューアルした「YSP鹿児島」さん。それまで新車・中古車を同様に扱っていた緒方優範店長にとって、まさに手探りのスタートだった。しかし、今では新車の商売で獲得したお客さまこそ、お店にとっての財産であることを実感している。



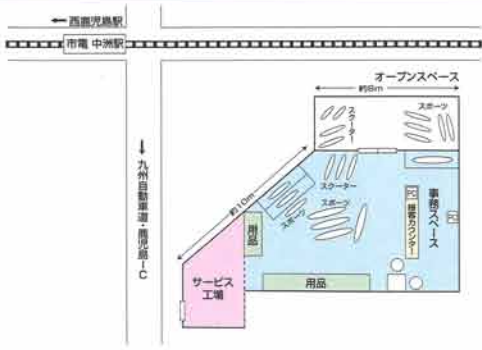
趣味のパソコンを駆使して自作したPOPで展示車を飾り付ける緒方店長。キチンとメーカー希望小売価格を表示することで、価格競争に与しない姿勢をアピールしている



YSP鹿児島

おがたまさのり
鹿児島県鹿児島市 緒方優範店長(40歳)

創業48年の「(有)オートショップ大栄」の支店として昭和57年オープン。現在の店舗は、テナントの建物の改築に合わせて、平成8年8月にリニューアルした。店頭には「ヤマハバイクショールーム」のネオンが掲げられている。鹿児島市内の目抜き通りの交差点に位置し、商圈も市内全域に広がる。近くの鹿児島大学の学生など、若い層のお客さまが6〜7割を占める。また市内の「寛城自動車学校」に教習車の納入・整備を行ない、お互いにお客さまの紹介もしている。





バイクの展示方法と同時に、清潔感にも細心の注意を払うショールーム。桜島の火山灰が降ってくることもあるので、屋外のバイクはもちろん店内の掃除も気づいたときにこまめに行うよう心がけている

！となりの
Hello! Nice Shop
のび研

ハローナイスショップ

「鹿児島県のバイクトレンド拠点」を目指して

今年の5月、YSP鹿児島さんの2軒となりにあった本店の「オートショップ大栄」さんが、より広いスペースを持つ約300メートルほど離れた場所へと移転。それまでは2つの店舗で新車・中古車の販売とサービスを分担していたが、今回の移転をきっかけに、本店とYSPがそれぞれ独立した販売、サービスの機能を持つことになった。だが、同じような商売では商圏内で競合してしまうので、オートショップ大栄を中古車メインに扱う店舗、そしてYSP鹿児島をヤマハ新車のショールーム機能を担う店舗として明確な差別化を図った。

「こちらYSPの役割は、バイクの情報発信基地と位置付けています。そのためには、バイクの展示に力を入れて、限られたスペースの中で、できるだけ多くのモデルを置くように、日々考えています」と緒方優範店長。

背の低いバイクから手前に並べることで、店内を広く見せ、雑壇型の展示台にはホットモデルを載せてお客さまの目を引きつけるなど、立体的な演出を工夫している。また、ポスターやPOPを活用して、店内を飾り付けると同時に、関連情報を付加することにも心がけている。

また、お店の外からも前を通るお客さまにアピールできるように、話題のモデルをオープンスペースに展示。閉店後も、格子状のシャッター越しにバイクが見えるように、一晩中照明を点灯させている。

手作りPOPに込めた意図

店内を飾るPOPのいくつかは、緒方店長自身がパソコンで作ったオリジナルのもの。カラフルで高級感のある力作に仕上がっているのが、メーカー輪旋のPOPにヒケを取らないクオリティと個性で飾り付けることができ、ショールーム内の統一感の表現に役立っている。

また、最近、車両に店頭価格を表示するお店が多いなかで、緒方店長はきちんとメーカー希望小売価格を表示している。

「以前、値引きした金額を掲げていたときは、お客さんがそれだけ見て、そのあと他のお店に行つて値段を見比べてしまうんですね。だから、うちは価格だけで売って店ではないという意志を込めて、メーカー希望小売価格を堂々と表示しているんです。といって値引きをまったくしないということではなく、興味深そうにバイクを眺めているお客さんがいたら、こちらから声をかけてコミ

スタッフ



ごしやせき たくみ
西屋敷 工さん 「私は四輪業界から転職したのですが、バイクに乗ってお客さんは、趣味で乗っているユニークな人が多く、私もお付き合いしていて楽しいです」

緒方優範 店長 「一時期よりも学生のお客さんの割合も増えたり、ツーリングなどのイベントも盛んになってきました。またバイクが盛り上がってきた感じがですね」

緒方ゆかり 夫人 「二人のサポートをしながら、お客さまの立場に立って接するように努力しています。なかなか難しいですけどね」



本店のオートショップ大栄とは重整備などを連携して行く。また本店で販売している中古車をコンピュータで作った写真入りのファイルにまとめて、YSPのお客さまにも足を運ばずに見てもらえるようにしている

ドレスアップ

パーツカタログと展示車を揃え、お客さまに提案

「若いお客さんがバイクをドレスアップして個性を演出するのは、いまや立派なバイクの楽しみ方のひとつ。うちとしても積極的にサポートしたい」という。店内には、各アフターパーツメーカーのパーツカタログを揃え、お客さまにいつでも見ていただけるようにしている。一方で、ドレスアップの完成車の展示もしている。

「お客さんの中には、自分でどんなパーツをつけたいかなかなか決められない人もいます。友達と一緒にカタログを見ながらあれがいい、これがいいとずっと悩んでいる光景もよく見ます。だから、ドレスアップしたバイクを展示して、こちらから提案を行うことも大切なんです」



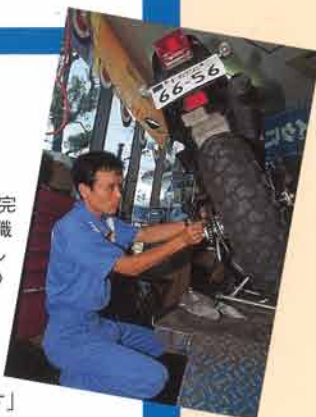
ドレスアップしたバイクを展示して、こちらから提案を行うことも大切なんです」

サービス

営業とサービスを完全に分担

YSP鹿児島さんでは、緒方店長が営業担当、西屋敷さんがサービス担当と完全に仕事を分担して行っている。8年前、四輪ディーラーのサービスマンから転職した西屋敷さんからは、学ぶことが多いと緒方店長。「彼のことを完全に信頼して、すべて任せえています。お客さまへの対応の仕方も、とても丁寧。修理後のアフターコールやトラブルの時の対応の仕方など見習うところも多いです。」

その西屋敷さんは、日々迅速で正確なサービスを心がけているという。「一度の修理で完全に直して、お客さんが何度もお店に足を運ぶことがないように努めています。またサービスのスペースが狭いので、部品が揃うまでバイクをお預かりせず、預かってからもなるべく短時間で作業するようにしています」



パソコン

見積もりはコンピュータと電卓を使い分けて

顧客管理、売上管理、部品の受発注などすべての業務上のデータはコンピュータで管理。見積もり機能もあるが、「コンピュータで出した方がわかりやすいと言う人もいれば、古くから付き合いのあるお客さんなどは逆に冷たい感じを受けることもある。そういう人の前では、わざと目の前で電卓をはじくこともありますよ。」

またホームページも開設中。現在は、イベント、中古車情報のみの掲載だが、今後はニューモデルやドレスアップパーツの情報を盛り込み、さらにはお客さまとのコミュニケーションにも活用していく。

http://plaza29.mbn.or.jp/~ysp_kagoshima/



新車のお客さまは店を買う

「ユニケーションを図るようになっています」

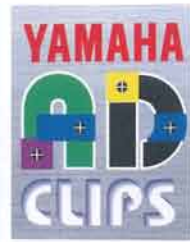
当初、緒方店長は新車ばかりで商売をしていくことは、難しいと感じていた。しかし、今ではお客さまの固定化を図るためには、むしろ大きな効果があることに気づいた。「確かに一台一台の利益なら中古車の方がいいのですが、その後の商売を考えると、中古車のお客さんは買った後の来店率が低い。それに比べて新車を買ってくれたお客さんは、まさにお店を買っていただいたようなもの。どこで買って同じ商品を、あえてうちを選んで買っていたのだから、お店に対する期待感が高いと言えます。実際、購入後もサービスを受けられたり、ツーリングなどに参加したりと、何度もお店を訪ねてくる人が多いんです。今では、一人一人のお客さまと、長くつき合える商売ができるようになったのを実感していますよ」

防犯登録

グッドライダーを促進

全国的な防犯登録ネットワークであるグッドライダー防犯登録制度への加入、お客さまに積極的に勧めているYSP鹿児島さん。昨年その活動に対して、表彰を受けた。防犯に関しては日ごろから、細心の注意を払うことが大切と緒方店長。「たとえば、ほんのちょっとした間でもお客さんのバイクを外に置くときは、キーを抜くように徹底しています」

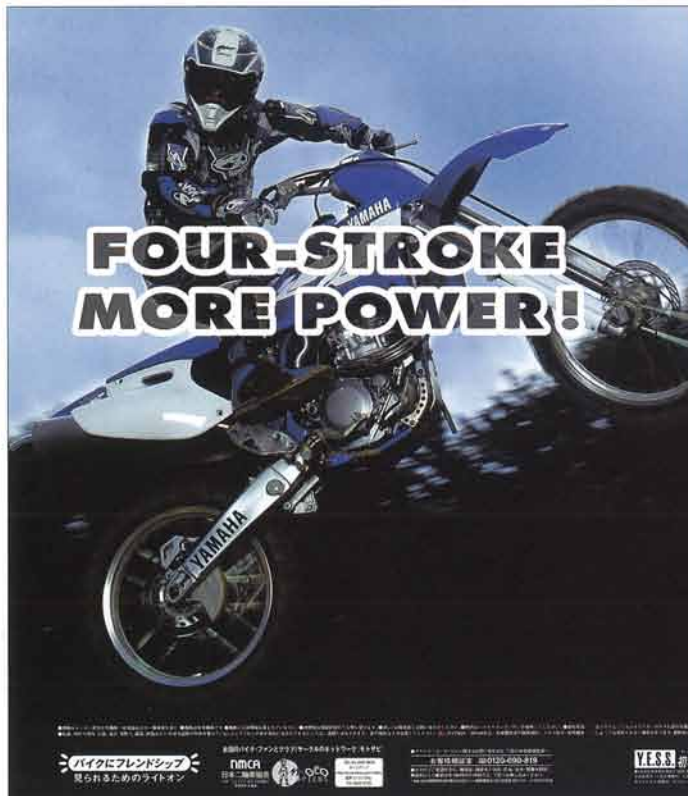




世界のMXトップカテゴリーを席卷!

ヤマハ4stテクノロジーが凝縮された

'99YZ400F&WR400F、いよいよ登場。



この広告は、現在発売中の二輪オフロード専門誌に掲載されています。

最新の4ストロークパワー-YZ400F&WR400Fがさらに戦闘力アップ! いよいよ予約開始。

世界で初めて4ストロークAMAナショナルMX250チャンピオンを獲得したYZ400F。2ストロークと遜色のない軽量・コンパクトな車体、4ストロークならではの広いパワーバンドと粘り強いトルク特性を両立させた、時代の先端を行くマシンである。'99モデルは、その優位性をさらに熟成。エンデューロ仕様のWR400Fとともに、よりコンペティティブで、さらに扱いやすいマシンに進化した。

さらに前かがみになった4ストロークエンジンが、よりパワーを伝える。リア18インチホイール、ワイレシフトラッシュミッション装備など、コンクアードに最適化!



YZ400F ¥639,000 WR400F ¥649,000

予約期間：10月20日から12月10日まで

4ストロークマシンとして初めて、'98AMAナショナルMX250チャンピオンを獲得したYZ400F。2ストロークと遜色のない軽量・コンパクトな車体、4ストロークならではの広いパワーバンドと粘り強いトルク特性を両立させた、時代の先端を行くマシンである。'99モデルは、その優位性をさらに熟成。エンデューロ仕様のWR400Fとともに、よりコンペティティブで、さらに扱いやすいマシンに進化した。出場可能なレースがますます増えるであろう'99シーズン、ヤマハの"400F"はライバルの追従を許さない。

いっそうパワフルで扱いやすくなった'99YZ400F&WR400F。専門誌広告では、その商品性を「FOUR-STROKE MORE POWER」というキャッチコピーと、豪快なジャンプシーンで表現。とりわけメインビジュアルのジャンプシーンは、背景をアンダーにして簡略化しながら、被写体をストロボの光で浮き上がらせる手法をとり、躍動感を強調しています。ライバルと一味違うパフォーマンスでアドバンテージをつかみたい、個性派レーサーにご案内ください。

