

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS NO.130

4

1974
APR.



速報 ヤマハTZ750デイトナで大勝利!!

1位G.アゴスチーニ / 2位K.ロバーツ / 4位D.カストロ / 5位T.ランシボリ / 6位G.ロメロ

新発売 ヤマハスポーツRD90

4月のヤマハ

健全なモータースポーツの世界を広げるYAMAHA
50cc.需要の拡大で経営基盤の強化へ

春を迎えた北半球ではいっせいに活動がはじまった。内に外に、モータースポーツの世界も、さまざまな動きを示している。

世界GPシリーズはロードレースが4月21日にフランスでオープン。その前哨戦ともいべきイタリアのイモラのレースが4月7日に行われる。国内では全日本の第一戦が4月28日鈴鹿でスタートをきる。

いっぽうモトクロスでは4月7日にスペインで50cc級がスタート。国内でも待望の全日本第一戦がこの日に谷田部で開かれ、第二戦は星野へ飛んで、4月21日に火ぶたをきる。

トライアルの情報も、FIM選手権の第三戦で、ミック・アンドリュウスが優勝。国内のS/Lトライアル教室開催などなかなか多彩である。

やはりモータースポーツの世界はこう動いてこないと本当ではない。これに5月からはTCMSが加われさらに賑やかになる。願わくば健全なモータースポーツの世界をさらにおし広げ、年令の差なく、茶の間の話題としていきたいものである。

〔表紙のことば〕

今号の表紙を飾ったのはニューマシンのTZ750と、新しくヤマハの仲間に加わったイタリアの英雄ジャコモ・アゴスチーニ選手。昨年まではMVアグスタに所属して、ヤマハのよきライバルとなっていた人。

その初戦はすでにご存知のデイトナ200マイルレース。世界GPレースですでに13回のタイトルを獲得しているチャンピオンも、TZ750と同じくデイトナ200は初めて。しかし噂にたがわず最上のコンディションでみごとな勝利を記録した。今年の活躍が見ものである。

●ヤマハ発動機株式会社

〒438 静岡県磐田市新貝2500番地 <0538>(2)1111(大代)

●北海道ヤマハ

〒063 札幌市西区24軒1条7丁目35 <011>(541)2711

●仙台支店

〒983 仙台市日の出町3丁目8-36 <022>(94)6121-6

●東京支店

〒104 東京都中央区銀座6丁目9-13 <03>(572)2021
(銀座オリエントビル)

●名古屋支店

〒462 名古屋市中区辻通2丁目34 <052>(913)2121

●大阪支店

〒550 大阪市西区北堀江通4の27 <06>(538)7331

●四国支店

〒760 高松市松島町3丁目22の9 <0878>(31)1661

●九州支店

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

●広島店

〒734 広島市東区東町3丁目16の8 <0822>(82)4111

いま大きく伸びる50c.c.需要

Go Go YAMAHA

で業績アップをめざそう!!

さわやかにスタート

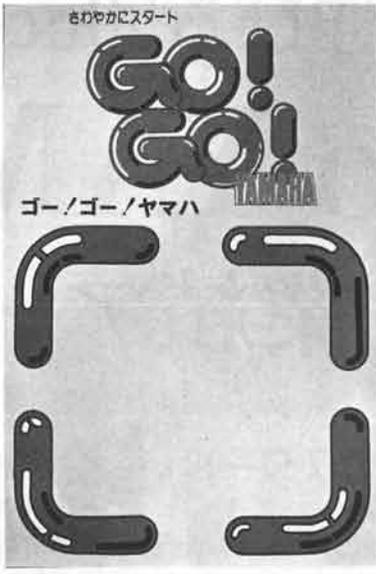


GO!
GO!

YAMAHA

—) ゴー/ゴー/ヤマハ

Go Go YAMAHAは、
50cc.車にマトをしぼったすぐに
役立つセールスプラン集です。



▲お客さまへの案内状。ダイレクトメールのハガキ。顧客名簿をフルに活用してください。
(ハガキ DM@ ¥3)

◀これとは思うお客さまへは、50cc車の魅力と実用性を紹介したパンフレットを差上げるのもよいでしょう。できたら直接お届けしたいものです。(見込み客フォローDM@ ¥25)

売れる時期にこそ売上げを伸ばそう

売れる時期に売上げを大いに伸ばす、だれもが考えていることです。

しかし反面、売れる時期にはだまっても売れるのだから、そうアクセクすることはない、という考え方があられるのも事実です。

あなたはどうか考えになりますか？

ヤマハでは、需要は自らがつくるものと考えます。春の販売促進プラン「GoGo YAMAHA」も、この考え方に立脚して企画されたものです。

そして、ネライはお店にとってもっとも大切なお客さまとなる50cc需要層にマトをしぼり、お店それぞれの独自性を大切に、数々の販売促進策を組み込み、この中からお店にとっていま必要な、もっとも的確なプランを選びだせるものとなりました。

いわばプランナーはヤマハでも、実質的な総指揮はお店のあなた自身です。このプランをお店の業績にいかにかにかかすか、それについては担当のヤマハマンも取り組みます。

どうぞ、この春の販売促進プラン「GoGo YAMAHA」を有効にお役立てください。PRツール類も完備しております。



ポーリング場とタイヤアップの「見て、さわって、乗り方教室」。こんなプランも実施できるのです。

YAMAHA

見てさわって乗方教室

日時 第一日曜日、第三日曜日
午前10時から

場所 サンヨーホール 駐車場

受講料 無料で50ccバイクの乗方を教えます。お気軽に参加下さい
免許を持つてある方はもちろん持っていない方でも参加出来ます

ヤマハ福岡(株) TEL411-3806
(当店にて原付免許教室受講者募集中)

立て看板の一例。こうした細かな面までお店と一緒になって考えます。

いま、大きく広がる50cc車市場

「GoGo YAMAHA」のマーケット・ターゲットをなぜ50cc車需要においたのか？これについては本誌新年号でも紹介したように、50cc車市場は間口も広く非常に大型であるからです。ここ数年の需要動向をみても50cc車需要は総需要数の変動に関係なく着実な伸びをみせており、昨年度は十台のうち七台、正確に言えば64%の多くが50cc車という車両構成比のデータが算出されています。

50cc車に対するこの根づよい人気の要因は何か、それにはいくつかの答えが見出されるでしょう。免許受験がしやすい、四輪免許があればすぐにも乗れる、購入価格が低廉、車種のバラエティーが豊富で選びやすい、すぐれた実用性と経済的な維持費……など。

とくに昨今はオイル・ショック以来の影響で、省資源、省エネルギー化がつよく叫ばれています。このような社会情勢にもっともマッチした乗物としても、50cc車市場の大型化がのぞまれます。

そして50cc車のお客さまは、やがて上級車種へとつながるお客さままであってみれば、やはり、お店の経営基盤の強化にはもっとも大切な市場であるといえます。「50cc需要の拡大で経営基盤の強化へ」これは、ヤマハからあなたへの提言です。



▲人を集めるのも一法。人の集まるところを利用するのもまた一法です。

◀いろいろな催事に合わせて、免許教室相談コーナーの併設も効果的なプランです。

テーマを分けて即効性ある展開策

「GoGo YAMAHA」には、具体的にどんな販売促進プランが用意されているのか？ それについてご説明しましょう。

前項で述べたように「GoGo YAMAHA」キャンペーンは、マーケット・ターゲットを50cc需要に限定しています。その対象は、四輪免許取得者に限ってみても、二千四百万人という大きな市場です。

そして、オートバイとしてはもともとベーシックな商品であるだけに、客層の巾は広く、それだけにお店の基本政策ならびに地域特性など、もろもろの条件を考慮に入れての即効性ある展開策がなくてはなりません。

ヤマハでは、これを次のように大きく5つのテーマに分けて考えてみました。

- ① 需要創造プラン
- ② 代替促進プラン
- ③ イベントPRプラン
- ④ 店頭誘引プラン
- ⑤ 購入動機形成プラン

この5大テーマにのっとり、さらに細分化したプランが組立てられ、お店が主催する場合には何が急務であるか、きめこまかに検討できるようにしてあります。

小さな足で大きなおつきあい

生活感覚充分

ヤマハ50ccバイク、バリエーションの豊富性、乗感性、静音性、時代の進歩に必ずしもあつた小さな足として注目を集めていきます。又、エンジンブレーキが強いから、比較的スピードまで、

レジャーリレーもますます、多岐を踏んでいきます。ライオンエアホーン、ブーンと吹けるヤマハ50ccバイクも、子供から男女の若者まで、幅広い年齢層で。

ヤマハ50ccシリーズ

ヤマハ50ccシリーズの各モデル名と価格が記載されています。また、中央にはライダーが楽しんでいる写真が掲載されています。

YAMAHA

さわやかにスタート

GO! GO!

GO/GO/YAMAHA

ひともバイクも、なぜかジッとしてみられないのでせぬ。歩道の歩調は、なにがごとく、ワッと、やってみよう。それならバイクが楽しめるぞうです。

GO/GO/YAMAHA……あなたとバイクのあもれぬ出会いと、楽しさがいろいろです。

Go Go YAMAHA・キャンペーン用チラシ。「小さな足で大きなおつきあい」オートバイは省資源、省エネルギー化の最たる乗物です。(チラシ@ ¥3)

あなたのお店が主催者です

「GO GO YAMAHA」のプランナーはヤマハでも、それをいかに取上げ、展開していくかはお店の意志によります。もちろんヤマハもフレンド店として積極的な販売姿勢を持っておられるお店には、十分にみなさまのお手伝いをさせていただきます。

たとえば①の需要創造プラン。即むすびつくものといえ、免許教室があります。一歩すすめて正しい乗り方教室もあります。しかし、同じ免許教室でも、従来どおりにお店を会場とすべきなのか、あるいは出張形式をとるのか、さらにはお客さまひとりひとりが自宅で勉強できる自習セット方式をすすめていくのか、その展開策について、ヤマハも一体となってこのプランをすすめていくというわけです。

検討を重ねていくうちには、いろいろと発展策も生まれてきます。春の陽気のよさと、社会情勢の推移をかんがみて、四輪オーナーの方々へのアプローチが最良の展開策となれば乗り方教室をメインにもちだし、それも女性層に的を絞るなら徹底してオートマチックタイプを売っていく……という具合です。

的が絞られてくれば、PRその他のアプローチのメカ組みのお手伝いとなります。

このように「GO GO YAMAHA」キャンペーンの中には、5大テーマのもとにいろいろな有効策が組まれていきます。

どうぞ、この好機をとらえて大いに売上げの増大を図ってください。

トルクインダクション強し

TZ750

デイトナを制す!!



Daytona Circuit - 3.84 miles

GARAGE & PIT AREA

START FINISH

3月10日、アメリカ・フロリダ州デイトナ国際スピードウェイにおいて開催された今年初の国際ロードレース「デイトナ200」は既報(本誌号外)のとおり、ヤマハTZ750を駆るG・アゴスチーニ選手が記録的なハイスピードで勝利を飾り、ヤマハはこの全米ずい一のビッグイベントに三年連続優勝の輝かしい勝ち星を重ねた。

チャンピオン

貫禄の初優勝

快晴、気温32℃を越える午後一時、色とりどりのカウリングに装いこらした80台のスーパーレーシングマシンは、いっせいにスタートをきった。白と赤のおなじみのレーシングストラップはヤマハワークス、G・アゴスチーニと本橋明泰、金谷秀夫の面々。そしてサンビームイエローにブラックは現地ヤマハインターナショナルコーポレーション(YIC)のK・ロバーツ、D・カストロ、G・ロメロらの精鋭だ。さらにオランダ、ヤマハモーターNVのT・ランシホリも加わっている。いずれもマシンは7ポート・トルクインダクションの水冷4気筒2サイクルの「TZ750」だ。

スタートはチャンピオンG・アゴスチーニがやはり速く、金谷、カストロとつづく。そしてスズキのG・ニクソン、カワサキのY・デューハメル、それにアメリカ・ナンパー1ライターのK・ロバーツがはげしくアゴスチーニを追った。この順位に変動をきたしたのは5周目。レースの主導権を得ると、プラクティスで2位の金谷(アゴスチーニは5位、本橋明泰10位)はピッチをあげたが、不運にも

転倒、リタイアを余儀なくした。

しかし、トップを走るG・アゴスチーニは快調なレース運びでラップを重ねていった。10周目で、トップに進出したのはスズキに乗るB・シーン、しかし11周目にはK・ロバーツが頭をとり、14周目にはニクソンがリードを奪うなど、ようやくこの辺からレースは白熱の度を加え、五万七千の観衆の手に汗をにぎらせたのだ。このレースは、その名のとおり200マイルでスピードと技術を競うものだが、今年はいよいよシルシヨックの影響をうけて、レース距離は180マイルに変更されている。16周目でロバーツとデューハメルが給油のためピットイン。18周目にロメロとシーン、20周目にニクソン、そして21周目にアゴスチーニがピットインする。ピットインで首位の順番はめまぐるしく変わるが、その顔ぶれはアゴスチーニ、ロバーツ、ニクソンと変わりにない。33周目ロバーツ第2回の給油4秒。34周目ニクソン最終給油。アゴスチーニ首位に立つ。そして36周目アゴスチーニ給油。さてトップは誰れか。アゴスチーニがゴールめざしてピッチをあげた37周目には唯一のライバル、G・ニクソンの姿はコース上になく、ロバーツが2位で、ヤマハTZ750のワン、ツー態勢が固められていたのだ。



スタート直後の第1コーナー。はやくもトップに立たんとする⑩G・アゴスチーニ(ヤマハ)



1周を終わって、トップはアゴスチーニ。つづいて⑬金谷秀夫(ヤマハ)、⑪D・カストロ(ヤマハ)が追う

2周目に進路をふさがれて止むなくコースアウトしてこれを避け、後半急ピッチの追撃でみごと10位に進出したベテラン本橋明泰



イエロー&ブラックの精悍なカラーリングを施した地元Y10から出走のG・ロメロ。1時間連続走行の記録ホルダーである。



以後アゴスチーニ、ロバートのワンツー態勢はゆるがずアゴスチーニは、彼自身アメリカで初のチェッカーフラッグをうけると共に、TZ750のデビューをみごとな勝利で飾り、世界GPチャンピオンの貫禄を示したのであった。

2周目の第一カーブで、接触し合うライダーから難を避けるため、止むなくコースアウトして先頭集団の通過を待つUターン、コースに復帰した本橋明泰は、その後みごとな追撃ぶりをみせてタイムロスを短縮、10位入賞を果たした。

この成果を

お客さまへの話題に

レース成績は1位G・アゴスチーニ、2位K・ロバーツ、4位D・カストロ、5位T・ラシホリ、8位S・マクローリン、10位本橋明泰から25位までのうち、実に20人のヤマハ車ライダーがならんだが、まさにこれは7ポイント・トルクインダクションの勝利である。

その優秀性は、このレースウィークの開幕に先だって行われたデイトナサーキット(1周2・5マイル)での1時間連続走行速度記

録会でも実証されている。YICからTZ750でこの記録会に挑戦したG・ロメロ選手は150・84マイル/242・75キロの平均時速をマーク、'64年にM・ヘイルウッドがMVアクースタで樹立した144・82マイル/時の記録を大巾に更新した。

また、デイトナ200マイルレースのプラクティスで金谷秀夫選手がマークした191・88マイル/時≒308・80キロ/時の最高速度は断然トップで、TZ750の秘める驚異の性能は本番レース前にすでに最大の話題を提供していた。

なお、7ポイント・トルクインダクションのTZ750のエンジンは、ボア・ストローク64×54mmの水冷2サイクルを並列4気筒にならべたものであり、その総排気量は694ccとなっている。すなわちフル・サイズの750ではない。このことから、いかにヤマハの技術が高度なものであるかが分かる。

どうぞ、このすばらしいニュースをお店のお客さまとの共通の話題としてお役立てください。

★★★デイトナ200ひとロメモ★★★

デイトナ200とは、正しくは「エキスパート200マイルレース」のことで、モトクロスやアトラクションなど一週間にわたって多様な行事が行われるデイトナスピードウェイ最終日の呼びもののロードレース。主催はAMAアメリカンモーターサイクルアソシエーションで、今年33回目。レース規定はFIMのフォーミュラ750によるもので、排気量251〜750ccまでのオリジナルモデルが20台

以上市場に出していないと出走できない。賞金額が多いことでも有名。今年の総額は5万2千ドル。アゴスチーニ選手はこのうち1万4千960ドルを獲得。例年、世界GPレースに先だって行われることから、世界の名だたるライダーが参加し、国際的なロードレースイベントとしての地位を確保、専門家の注目するところとなったが、本来はAMAシリーズのラウンドである。

すばらしいヤマハの技術

L・ティルケنز教授は語る

ヤマハモノクロスサスペンションは こうして実用化された



熱心な口調でとくとくと語るL・ティルケنز氏(左)と
ご子息のガイ君(右)

“モノクロス”初勝利を自撃

“モノ・クロス” 装備の250cc級ワークスマシンが始めて登場したのは昨年のベルギーGPであったが、地元のことであり、私も息子も勿論このレースを観戦した。
結果はご承知のように大成功で、ライダーのアンダーソン君は以後のレースも危げなく勝ちとってチャンピオンになった。

私の考案になる片持ち式リヤサスペンションを、“モノ・クロス”として完成したヤマハ技術の勝利であるが、これをうまく使いこなしたアンダーソン君の腕にも敬意を表したい。また500cc級では、シリーズ前半この新式装備になじめないとの印象をうけたヨンソン君が後半戦ではすっかりなれ、彼本来の力量を発揮していたのは喜ばしい。
今年こそヨンソン君に期待できるだろうと思う。

親子一体で研究開発を推進

オートバイのモノクロスには前から関心を持っていたが、現在250cc世界選手権シリーズで活躍しているS・ゲボーズ君とは、自宅が近い関係もあって、彼が子供の頃から親しい間柄にあった。

丁度六年ばかり前のことになるが、彼がまだチェコのCZマシンで国内レースに参加していた頃、たまたまレースサーキットで競技が終ってから彼と話し合ったことがある。

当時ほどのメーカーも、マシンの開発はまずパワーアップという方針をとっていたようだが、ゲボーズ君の意見によると、これからのモノクロスマシンは、パワーよりもむしろハンドリングの良さがきめ手になるといふことであった。

考えてみると、二十世紀の始めに出現した小型原動機付二輪車・オートバイの基本的フ

オートバイフレーム構造上の革新的技術成果といわれるヤマハモノクロスサスペンションは、元リエンジニア工科大学教授ルシアン・テイルケンズ氏の考案したカンチレバー（片持ち）式リヤサスペンションを基調に開発されたことはすでに伝えられていますが、さる二月末、ヤマハモノクロスサスペンション装備の市販モトクロッサー・ヤマハYZ250の発売を機に来日、本誌編集部への依頼に応じて、ヤマハモノクロスサスペンションの技術成果につき、次のような貴重で興味のある事実を快く語ってくれました。

なお今回の来日には、ヤマハモノクロスサスペンション開発に際して、同氏のよりよき助手であった息子さんのギイ君も同行しました。

フレーム構造、特に前後の緩衝装置のデザインは画期的という言葉に値するほどの進歩はなかったように思えた。

それ以来私は、どうしたらモトクロスマシンのハンドリングが向上するかに真剣にとり組むことになった。

試行錯誤数年の後、理論的にこうするのがいちばん良さそうだとということになったのが例の片持ち式リヤサスペンションであるが、私の理論を実地に試して、私に貴重なテクニカルデータを提供してくれたのが息子のギイだった。

彼も大のモトクロスファンで、ベルギーの国内イベントにさかんに出場していたが、成績はあまり芳しくなく、十位以下に終ることがほとんどだった。

さて、私の考案した最初のカンチレバー式システムとは、スタンダードのリヤサスペンションの片側のユニットから、スプリングを外しただけのものであり、マシンはCZであった。

ギイはこのマシンで、72年ベルギー国内選手権シリーズの第二戦に出場した。

このときの成績もたいしたものではなかったし、またマシンの外観についてもそれほど注意は集まらなかった。

しかし、ライダーである息子の意見によると、この実験マシンのモトクロストラックでの乗り易さは印象的だということであった。

不活性ガスの利用

このときまでに私は、オイルの圧力変動を最小限におさえるための不活性ガスの利用を思いついていた。

ヒントになったのは、水圧利用の洗浄マシンで、放出される水量を一定に保つための水圧変動調整に使われている不活性ガスをカンチレバー装置にも応用しようというわけだ。

その年のシリーズ中盤には、本格的な片持ち式リヤサスペンションのCZ市販車がレースにデビューしたが、結果は上々、ギイはこれまでの成績では最高の五位に入賞、私の計算通りコーナーリングもより速く、よりスムーズになり、ラフな路面での横ぶれがほとんどなくなった。

この新式リヤサスペンションの成功は、多くのレース関係者の興味をひいたがフィンランドのH・ミッコラあたりは特にこの装置に関心を持ったようだ。

ワークスチームのライダーから話を聞いて、各メーカーの技術担当者の間にも相当大きな反響を呼んだことは確かである。

中には正式にテストを申し入れ、自社製マシンに装着して走らせてみたメーカーもあったが、話はそれ以上発展することはなかった。

一方、ヤマハと私のコンタクトは六月中旬に始まったが、ヤマハのエンジニアたちのこの新式リヤサスペンションに対する評価は極

めて高く、テスト後私との間に契約が勿ちまるとまり、その年の秋頃からヤマハ独特のハイレベル技術によるモノクロス・リヤサスペンション装置の開発、改良が開始されることになったのである。

このときから丁度半年ばかりのうちに、ヤマハモノクロスサスペンションとして完成されたこの装置は、内外のレースでその威力を十二分に証明したわけだ。

この装置自体にもまだ改良を加える余地はもち論あるだろうが、モトクロスマシンに限らず、トライアルモデルにも、ストリートスポーツモデルにも将来採用されて、オートバイフレームデザインに一つの新しい時代を画すと私は信じている。

モトクロッサーの場合、クッションユニットの大型なことから、重量が多くなったのではないかと意見もあるようだが、現行のフレーム構造からいって、これ以上小型にするのは望ましくないと思う。

しかし、フレーム各部の改良と相関して、もつとこの装置をコンパクトにまとめることは将来不可能ではないだろう。

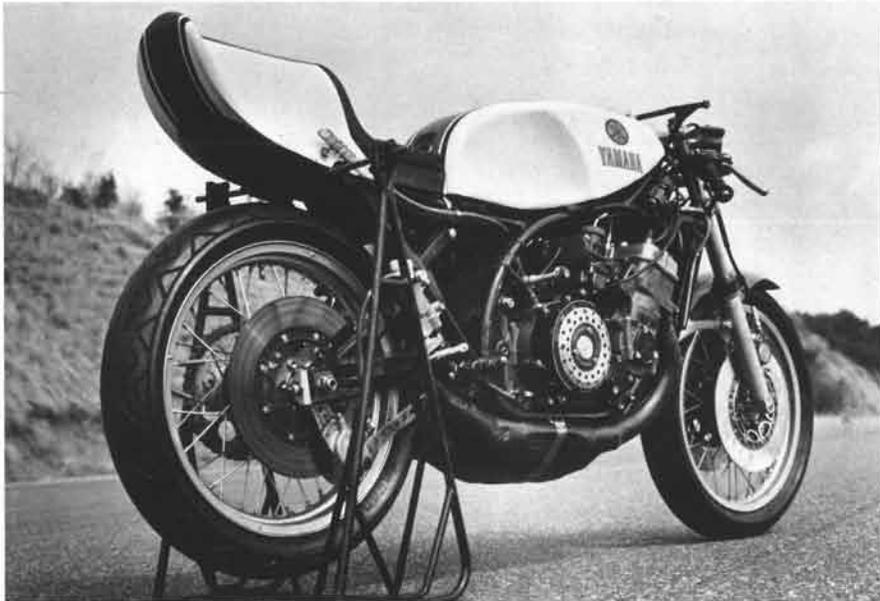
効果的なスポーツ活動

今年もヤマハは、ロードレース、モトクロス、トライアルといったオートバイスポーツの全主要分野で活動するわけだが、ある特定の部門だけに絞って参加する場合とくらべると、その企業イメージ、製品PRの効果は二倍にも三倍にもなる。

つまり、特定部門だけのスポーツ活動ではその分野のファンが少ない地域ではPR効果がそれほど高いとは思われないからだ。

レースに勝ってPRの効果は十二分にあげるとともに、そこから得た貴重なテクニカルデータを惜しみなく市販モデルにとり入れるというスポーツ活動の基本目的を、ヤマハはどみごとに達成しているメーカーは無い。

ヤマハYZR500



ロードレーサーに採用したヤマハモノクロスサスペンションの効果は、ロードホールディングの向上による安定したコーナリングでとくに顕著であり、全体的に走行安定性が向上している。



54mmスクエアの7ポートトルクインダクション2サイクルを並列に4気筒おいた水冷エンジンは、一〇、〇〇〇毎分回転において80馬力以上を發揮、6段変速機を介して、240km/h以上の速度性能をもつ。ブレーキは前輪にダブルディスクを、後輪にシングルディスクを配している。C.D.I点火。重量175kg以下。

注目のヤマハモノクロスサスペンション

ロードに、トライアルに進出

強力なパワーをダイナミックなスピードに生かす最新のリヤ・サスペンション技術としてヤマハが開発した「ヤマハモノクロスサスペンション」は、昨年のワークス・モトクロッサー「ヤマハYZM250」の世界選手権獲得でその技術成果が高く評価されていますが、このほど、さらに技術応用度を広げてロードレーサー「ヤマハYZR500」、トライアルマシン「ヤマハYZT250」に採用、そのすぐれたサスペンション特性をあらゆる角度からテストするものとなりました。

不規則なギャップが連続しているコースを適確なロードホールディングを保ってスピードを競うモトクロスから一転して、舗装されたコースを常に最高のスピードを求めて技術を競うロードレース、いっぽうでは想像を越える難関をいかに確実に走破するか、超低速を主体とした操縦技術を競うトライアル、マシンの性格としては一八〇度趣きを異にする技術分野で問われる「ヤマハモノクロスサスペンション」の成果に、いま、再び世界の専門家の目が集中しようとしているのです。

ヤマハYZT250

ヤマハモノクロスサスペンションの採用でさらにスリムな車体構成となった「YZT250」



クランク室の圧力変動でダイヤフラムポンプを作動、全回転域で適切な燃料供給を行なう新技術を投入したエンジン

FIM選手権トライアル日程

1月6日	アメリカ	悪天候・リタイア
2月2日	アイルランド	モノサス車登場2位
2月24日	ベルギー	優勝
3月3日	スペイン	8位 ランキング2位
3月16日	イギリス	ニューYZT250登場
4月28日	フランス	
5月5日	イタリア	
5月6～11日	SSDT	
5月18～19日	ポーランド	
6月2日	西ドイツ	
8月18日	フィンランド	
8月25日	スウェーデン	
9月22日	チェコ	
10月29日	スイス	

さらにリードするヤマハ技術陣は、「ヤマハYZT250」においてクランク室圧力変動を燃料供給の動力源および供給量の制御情報として利用した新燃料供給方式を開発、実用化への第一歩を踏みだしました。

車両姿勢の変動によって燃料流量の変化がなく、極超低速から高速回転にわたって円滑な燃料供給が確保でき、燃料の霧化にすぐれた燃焼効率の高いこと、すなわちアクセル開閉の全作動範囲で良好なレスポンスが得られるこの新開発燃料供給システムは、さらにデリケートなアクセル操作を容易なものとしていることで、その成果が期待されるものです。

なお、「ヤマハYZR500」は三月十七日、イタリアのモテラレースで優勝、また「ヤマハYZT250」は三月十六日の第五戦イギリス・ラウンドから参加しています。

燃料供給システムに
新技術を投入したYZT250

人気の焦点

ヤマハトライアルTY250J

いま 急速に盛上っているトライアル熱

MFJ(日本モーターサイクル協会)発表のスポーツカレンダーをみますと、今年度のトライアル競技は北は北海道から南は九州に至る全国各地で、規模の大小の差こそあれ実に100を超える公認イベントが組まれています。

まさにトライアルの人気は急上昇といったところですが、この高まるトライアル熱にさらに拍車をかけての登場が『ヤマハトライアルTY250J』です。

この『TY250J』は、昨年の本誌7月号で紹介した本格派マシン“TY250”をベースに国内仕様化したもので、その内容はトライアルの世界的な第一人者、ミック・アンドリュース選手も絶賛の日本で初の本格的なトライアル車として完成されているものです。

それだけに、この『TY250J』には通常のオフ・ロードモデルとはまた異なる特別な設計が施されており、その走行フィーリングもトライアル車独特のものとなっています。

『ヤマハトライアルTY250J』の販売に際しては、トライアル車独特の特徴についてお客さまに十分な理解を得られるようよろしくご説明ください。

以下にそのあらましについて述べます。

本格派をめざした

『ヤマハトライアルTY250J』

▶まず外觀から——。左右にピンと張ったハンドルバー、こじんまりとした薄型のシート、そして後輪寄りに高く位置したフートレスト、“TY250J”のライディング・ポジションはまさに独特です。

というのも、トライアル競技は人間が歩くにも困難な地形を舞台に巧みに乗りこなすか、ライディング・テクニックの優劣を競うものであり、その基本は人と車のバランスにあるからです。

ブリッジなしの巾広なハンドルバーはスリムな車体構成と共に、前に後ろに、右に左にさまざまな地形の変化に応じてライディング

・フォームを変え、障害物を避け、乗り越えてのバランスを保つためのものであり、後輪寄りに高く位置したフートレストは、障害物の回避と同時に、後輪への荷重を増して特別なライディングテクニックをひきだす役目もあるのです。フートレストから遠く位置しているチェンジペダルは、競技の途中で誤って爪先が触れ、不用意なチェンジ・ミスが生じることを防止、障害物からエンジンを守るために、FRP製の頑丈なプロテクターも装備されています。

▶性能面については——。まずいえることは低速重視型ということです。エンジンはフライホイールマスも大きく、変速機は3速以下は競技用として極端にロー・ギヤード化されたクロスレシオとなっています。つまり、速くよりも遅いスピードで、なお安定よく走るマシン、それがトライアル車としての絶対

の条件となっているからです。

フロントフォークのアライメントも、ステアリングヘッドとはオフセットとなる特別設計で、低速においてコントロールのよいものとなっています。したがって、トライアル車は急発進、急加速、高速ツアールやコーナリングを楽しむ性質のものではありません。

トライアル車は一般の公道を走れる条件は満たしていますが、それはトライアル競技のレギュレーションによるもので、本来は競技用車ともいえるのです。

一般使用もOK

しかし、こんな注意を——

以上のようなことから考えますと、トライアル車はモトクロスレースに対するモトクロスサーと同様に、レーサーのカテゴリーに入るものといえます。ただし、トライアルはスピードを競うものではなく、ライディング・テクニックを競うものであり、公道もコースに含まれることから、一般市販車と同等の装備を持てば、また一般走行にも十分に使用できる内容ももっているのです。

ただスタートは必ずしもローからではなく、ニュートラルから一段蹴上げてセカンドからスタートしたほうが便利であったり、緩衝装置のクッション特性が前後ともソフトで、またステアリングが特別設計であることから、高速急カーブや強風による影響度が大きいといった独自性を理解していただきたいというわけです。

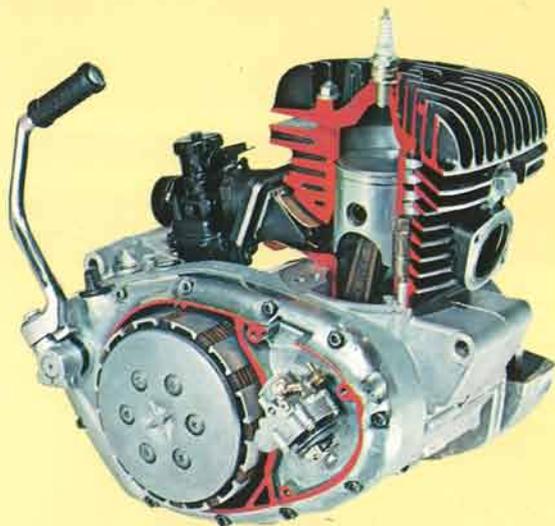
なお、オプションパーツとしてアルミ軽合金製のスプロケットホイール(53T)が競技用として用意されています。

主要諸元

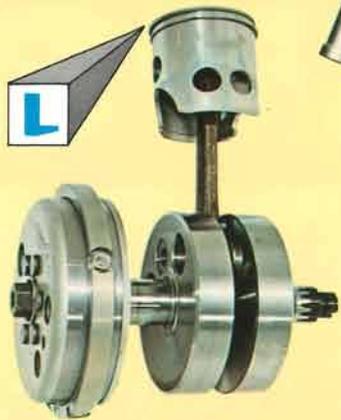
全長	1,980mm
全巾	840mm
全高	1,125mm
シート高	760mm
軸間距離	1,290mm
最低地上高	285mm
乾燥重量	97kg
舗装平坦路燃費	40km/ℓ (50km/h)
最小回転半径	2,000mm
制動停止距離	15mm(50km/h)
エンジン	2 サイクル単気筒 トルクインダクション方式
総排気量	246cc
内径×行程	70mm×64mm
圧縮比	6.0:1
最高出力	16.5PS/6,000rpm

最大トルク	2.1kg-m/5,000rpm
始動方式	プライマリーキック
点火方式	マグネット
燃料タンク容量	6.0ℓ
オイルタンク容量	0.4ℓ
潤滑方式	ヤマハオートループ
バッテリー容量	6V 4AH
バッテリー型式	6N4B-2A
発電機種類	フライホイールマグネト
発電機型式	F145-50
発電機メーカー	日立製作所
点火プラグ型式	(NGK)B-7ES
キャブレター型式	(TK)Y26P
エアクリーナー	湿式モルトブレン
一次減速(比)	ギヤ(68/20=3.400)
二次減速(比)	チェーン(53/15=3.533)
クラッチ型式	湿式多板
変速機型式	常時噛合式5段
操作方式	左足動リターン式

変速比1速	38/14=2.714
変速比2速	35/17=2.058
変速比3速	32/21=1.523
変速比4速	27/26=1.038
変速比5速	21/32=0.656
フレーム材質	高張力鋼管
キャスト	64
トレール	86mm
タイヤ種類	トライアルユニバーサル
タイヤ寸法(前)	2.75-21-4PR
タイヤ寸法(後)	4.00-18-4PR
ブレーキ(前後とも)	機械式ドラム
前輪支持	テレスコピックオレオ
後輪支持	スイングアームオレオ
ヘッドランプ	6V 35W/35W
テールランプ	6V 5.3W
ストップランプ	6V 17W
フラッシャーランプ	6V 17W
パイロットランプ	6V 3W



超低速の回転域もコントロールしやすい7ポ
ートトルクインダクションのエンジン



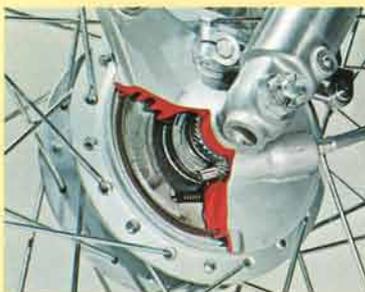
シール特性にすぐれたL型キースト
ンのピストンリングと、フライホイール
マスの大きなクランクシャフト Assy



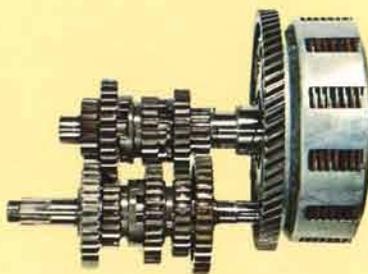
高張力鋼管ダブルダウンチューブのダイヤモン
ド型フレームとFRP製のエンジン・ガード



スイングアームをオイルタンクとした
チェーンオイルと、チェーンのたる
みを適正に押えるテンショナー



ヤマハ特許の防塵防水式の
ドラムブレーキ



チェンジ・ギヤの駆動タイム
ラグも考慮された5段変速機



ダブルクレードルフレーム オイルディスクブレーキ

ポーツ RD90

アイビーグリーン



バハブラウン



オン・ロードの新しい90cc車、「ヤマハスポーツRD90」が誕生しました。エンジンをはじめ、フレーム、ブレーキなど、すべてに新しい設計で完成したこの「RD90」は、乗りやすさ、取扱いやすさで一步ぬきんでた性能をもたせており、若いお客さまはもとより中高年配の方々にも十分にアピールできる内容をもたせています。カラーリングもご覧のようにアイビーグリーン、バハブラウンの2種を用意、売りやすさを増しました。

なめらか2サイクル、乗りこなしやすいオン・ロードモデルの「ヤマハスポーツRD90」

新発売

7ポート トルクインダクション エンジン

ヤマハスガ



がっしりした構成のダブルクレードル型フレーム



アルミシリンダー、7ポートトルクインダクションの10・5馬力エンジン。



ラバーブーツをはいたフロントフォーク。ブレーキはオイルディスク式。

ひと口にいつて、この「RD 90」の乗り味はマイルドな仕上りとなっています。エンジンをぎゅんぎゅん回わして乗りこなすというよりも、低速でも、中速でも力強いトルクでぐんぐん走るというものです。もちろん高速における伸びも水準以上の性能をもちます。

アルミ・シリンダーをもった単気筒2サイクルは、モトクロッサーで、ロードレーサーで威力十分な成果をひきだしている7ポートトルクインダクション方式を採用、リタート式5速の変速機とのマッチングも最適で、従来の90ccクラスを上回る「乗りやすさ」を現実のものとしています。

またフレームも強度、剛性ともにすぐれたダブルクレードル型フレームを採用、前輪ブレーキは油圧ディスクを標準装備としました。ディスク式ブレーキの特徴はすでにご承知のように、高速における制動力が高く、冷却にすぐれていることからフェード現象の心配がないという安全上からも大きなメリットをもつものです。

シート下に設けられた証書入れ、セパレートメーター、防塵防水式のリヤブレーキ、明るいヘッドランプ、始動に便利なプライマリキックなど、従来から好評を得ている特徴はことごとく受け継いでいるほか、大型エヤクリナー、大型マフラーなど騒音対策にも細心な考慮を払い、従来にも増して格段の静かさを追求しています。

そのほか燃料タンクの容量増大(9ℓ)、実用燃費の向上、追越し加速のアップなどもセルスポイントの一つとして大いに取上げてよいところですが、総じて「なめらかな2サイクル」の「乗りやすいロードスポーツ」ということに焦点を絞り、若人から中・高年齢にアピールできる商品としています。

ヤマハスポーツRD90

シート下には証書入れがある。シート開閉はロック式。



サイドモール、パターン入りのダブルシート



消音効果の高い大型マフラー



まとまりのよいメーターまわり

主要諸元

全長	1,860mm
全巾	785mm
全高	1,050mm
シート高	770mm
軸間距離	1,200mm
最低地上高	150mm
乾燥重量	89kg
最高速度	110km/h
舗装平坦路燃費	56km/ℓ (50km/h)
登坂能力	22°
最小回転半径	2,000mm
制動停止距離	3.5m (35km/h)
エンジン	2サイクル7ポートトルクインダクション
排気量	89cc (50×45.6mm)
圧縮比	7 : 1
最高出力	10.5PS/8,000rpm

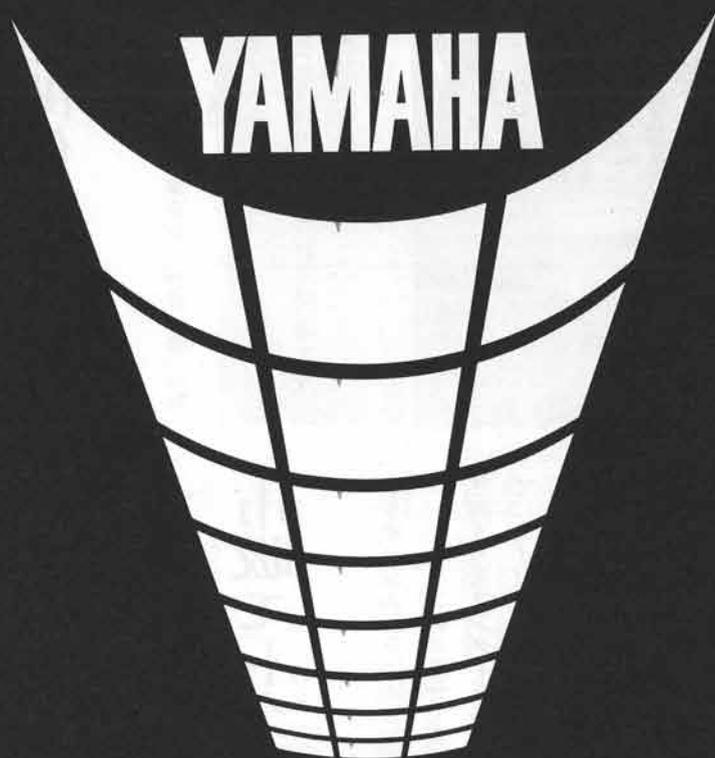
最大トルク	0.96kg-m/7,500rpm
始動方式	プライマリーキック
点火方式	マグネトー
燃料タンク容量	9ℓ
オイルタンク容量	1.5ℓ
潤滑方式	オートループ
バッテリー容量	6V/4AH
発電機種類	フライホイールマグネトー
点火プラグ	NGK・B-7HS
キャブレター	VM20SH
エアクリーナー	湿式モルトブレン
一次減速(比)	ギヤ74/19(3.894)
二次減速(比)	チェーン36/14(2.571)
クラッチ	湿式多板式
変速機	5段リターン式
変速比1速	34/12=2.833

変速比2速	30/16=1.090
変速比3速	26/19=1.368
変速比4速	24/22=1.190
変速比5速	22/23=0.956
フレーム型式	ダブルクレードル
キャスター	62°30'
トレール	90mm
タイヤ寸法(前)	2.50-18/4PR
タイヤ寸法(後)	2.75-18/4PR
懸架緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ
懸架緩衝装置(後)	スイングアームオレオ
ヘッドランプ	6V 25/25W
テール/ストップ	6V 3/10W
フラッシャーランプ	6V 8W
パイロットランプ	6V 3W

ひろげよう  の世界! ——

いよいよ5月、待望のスタート

74トレール杯争奪モトクロス選手権シリーズ



Trail cup Championship Motocross Series

TCMS(ティーシーエムエス)の愛称で日本全国を舞台に、モトクロスの楽しい世界を広げて人気の高い「トレール杯争奪モトクロス選手権シリーズ」が、いよいよ来たる5月からスタートします。

モトクロスを通じて、健全なモータースポーツの世界を広げようと、だれにも参加しやすいシステムで発足したTCMSは、今年で3シーズンを迎え、さらに充実した内容での展開が期待されています。これに添えて、レギュレーションも一新し、スタンダードクラスを拡大、とくにビギナーの方々に親しみやすい構成をとりました。

お店はTCMSの窓口、お客さまともどもこのTCMSに積極的にご参加ください。ことしもよろしくお願ひ致します。



'74 TCM Sは

全国を14ブロックに分け
 スタンダード車／改造車の2部門
 5クラス／5戦(以上)で開催します

⁷⁴TCMSは北は北海道から南は沖縄県まで、全国を14ブロックに分けて開催します。

- 北海道(全道)
- 東北(青森県、秋田県、岩手県、山形県、宮城県、福島県)
- 関東A(千葉県、東京都、神奈川県、山梨県)
- 関東B(新潟県)
- 関東C(茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県)
- 関東D(長野県)

- 中部A(静岡県)
- 中部B(岐阜県、愛知県、三重県)
- 中部C(富山県、石川県、福井県)
- 近畿(滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県)
- 中国(鳥取県、島根県、岡山県、広島県)
- 山口県)
- 四国(徳島県、愛媛県、香川県、高知県)
- 九州(福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県)
- 沖縄(沖縄県)

ライセンス区分、レース種目を一新
 出場車輛は
 スタンダード車と改造車(含む
 市販モトクロッサー)の2本建て

■ライセンス区分はスタンダード、ノービス、ベテランの三区分別です。
 このうちスタンダードというのは、いままでにはライセンスをとったことのない、いわば初心者中心のライセンスで、ノービスはMFJおよびMCF AJのノービスライセンスの人、そしてジュニア以上のライセンス所持者はすべてベテランライセンスの区分に入ります。

■またレース種目はスタンダード、ノービス、ベテランのライセンス区分によって次のように分かれます。すなわちスタンダードライセンス部門はミニとスタンダードとに分けられ、ミニは50ccと80ccの2クラスが、スタンダードは50cc、90cc、125cc、250cc

の4クラスのレースとなります。ノービスもこれと同じ4クラスで、ベテランライセンスは90cc、125cc、250ccの3クラスとなります。

■なお、スタンダード部門はMX、YZなど市販モトクロッサーを除く一般市販車とみなされたものに限りませんが、スタンダードライセンスの人でMX、YZなど市販モトクロッサーで参加する場合は、自動的にノービス部門へと昇格され、ノービスライセンスでの出走となります。またこの逆にすでにMFJやMCF AJのノービス以上のライセンス所持者が一般型市販車で参加してもスタンダード部門への出走は認められません。



人気ふつとこのTCMS お店が受付の窓口です

■最近のモトクロスは、日ごとにレベルアップしてきており、初心者にとつてとび込みにくくなってきているとか。しかし、TCMSでは市販車と改造車、モトクロスサーを完全に分離、ウデとマシンに合わせた参加しやすい構成をとっています。

それだけに、これからモトクロスをしていう人、新しいトレールの実力を思う存分に発揮したいという人にとつてまたない魅力ある行事として受取られています。これがTCMSの人気の主因。お店をTCMSの窓口にしてご協力ください。

第一戦は5月12日

北海道、中部B、四国ブロック等で開幕

■各ブロックのTCMSは次の大会事務局で統轄します。スケジュールその他のお問い合わせは左記へどうぞ。

北海道 北海道ヤマハ株式会社 〒063札幌

市西区24軒一丁目35 ☎〇一

一一一六四一一二七一一

東北 ヤマハ発動機株式会社仙台支店

〒983仙台市日の出町3丁目8番36

号 ☎〇二二二一九四一六一二二

関東A、B、C、D 〒104東京都中央区銀座

座8丁目9番13号銀座オリエント

ビル ☎〇三一一五七二一一〇二二

中部A、B、C ヤマハ発動機株式会社名古屋支店

〒462名古屋市中区北区辻本

通2丁目34 ☎〇五二一九一三

二二二一

近畿 ヤマハ発動機株式会社大阪支店

〒550大阪市西区北堀江通4丁目27

番 ☎〇六一五三八一七三三一

中国 右に同じ

四国 ヤマハ発動機株式会社四国支店

〒760高松市松島町3丁目22番9号

☎〇八七八一三一六一六六一

九州 ヤマハ発動機株式会社九州支店

〒812福岡市博多区博多駅前中央街8

番36号博多ビル ☎〇九二一一四一一

一一三六〇六

沖縄 ヤマハ株式会社 千900沖縄県

那覇市久米2丁目4番14号 ☎〇

九八八一六八一五一九

チャンピオンは あなたのお店のお客さま？ 上位5戦のポイントが決め手

■TCMSはシーズンを通して全国規模で展開されるシリーズ戦。晴れのブロックチャンピオンは1位15点、2位12点、3位10点、4位8点、5位6点、6位5点、7位

4点、8位3点、9位2点、10位1点のポイント制で、上位5戦の成績によってきめられ、1戦出場ごとに1点のボーナスポイントが与えられます。



こんにちは
ヤマハ
です



お客さまが頼りにする店とは…

徳島県羽ノ浦町西の丁 吉原商会 吉原 公男さん

吉原商会さんの社章はカンガルー。「吉原です……」と出された名刺の左上には、赤刷りのカンガルーがくつきりと浮き出ている。

「カンガルーを社章としたのは何か意味があるのでしょうか……」の問いに、代表者の吉原公男さんは、この人もやっぱり聞いてくれたという面持ちで「カンガルーは、考えるから生みだされたもの、そして商売の大きな飛躍をこめてつけたもの。カンガルーのジャンプ力は大了なものですからね」といい一新した内装の店内に目をやりました。

吉原さんが二輪車販売を手がけるようになったのは九年前のこと。三十一才のときといえます。それまでは船員として働き、またサラリーマンなど各種の職業を経験してきました。そして三十才を越えて、人生をかける商売として考えたのが二輪車販売店です。

かつて、ユーザーとしてかくありたいと考えていた二輪車の普及に、いま直接タッチするようになって、どんな店づくりを理想としているのか、今号の「こんにちはヤマハです」は、徳島市と阿南市にはさまれた羽ノ浦町の吉原商会さんに足を運びました。





(上) ヤマハ東四国・徳島営業所の大西所長としばし商談。「吉原さんは、非常に商売熱心な方です。とにかくテキパキとやる方です」大西所長談

(左) 吉原商会さんの最高の売りもの。それはアフターサービス。高価な二輪用ジャッキをフルに稼働させて大きな信頼度を獲得している

船員から一転して

二輪車販売店をオープン

東に紺べきの紀伊水道をのぞむここ羽ノ浦町は、一次産業を主体に発展してきた町ですが、製材業など二次産業も活発で、昨今は観光事業にたずさわる人も増えているといいます。しかし、北に小松島市、徳島市、南に阿南市と、産業、文化、交通の要所がひかえているだけに、羽ノ浦町自体は人口七〇〇〇人とこじんまりとした町並みとなっています。

この羽ノ浦町には、吉原商会さんを含めて十二軒ほどの同業者があり、年間三〇〇台平均の新規需要を満しているといいますが、吉原商会さんの昨年度の実績は一二〇台余、文句なし第一位のシェアを持って飛躍中です。

この吉原商会さんのお店は、町の旧道に面し、間口三間、奥行五間の展示兼作業スペースをもち、この奥に十分なゆとりをもった部品庫と事務室があります。展示スペースはつい最近、内装を一新したばかりです。

——白バイのお巡りさんや、配送の運転手さん、またモトクロスやロードのレーシングライダーから、二輪車販売の世界に入ってきたという人は前にも取材したことがありますが、もと船乗りという経歴はたいへん珍しい例と思いますが……。

「前々から機械いじりが好きだったんですよ。船に乗っていてもよかったです、身体を

こわしましたもので陸に上ったんです。そこでサラリーマン生活に入ったわけなんです。ホワイトカラーのほかにもいろいろな職業を経験しました。

それでも好きだったんですね、オートバイや自動車。昭和三十七〜八年というとき、まだチューニングパーツもそう出回っていませんでしたが、よくオーバーホールしたり、エンジンのチューニングアップなどを手がけました。

そして、いつしか自立するなら二輪車販売店をと思ったんです。このときには二級整備士の資格もと、将来に備えたわけです。」

大きな飛躍は免許教室

奥さまは特別インストラクター

——お店では最初からヤマハを……

「いや違います。ヤマハを扱うようになったのは開店後しばらくたってからでした。私がユーザーであったときも、おそらくそうだったと思うんですが、お客さまは、メーカーがつくり、販売店に供給しているものでありながら、商品に不満などところがあると即、販売店にぶつけてくる。そのトラブルが非常に多かったんです。

それで、ヤマハに切替えたわけですが、またトラブルが多いと、店の信用にもかかわることになるので、自からヤマハを購入、実際にテストしてみても、確かな商品であるという

左が展示スペース、中央がサービススペースでその奥が商談コーナー、用品ケースがあり、そのうら側が部品庫兼事務所となっている。



ことで取引をお願いしたというわけです。あれは、ちょうど「メイト」が出た頃ですね。

それからはヤマハを中心に、ヤマハと共に発展をめざしました。その中心的な役割を果たしたのが「ヤマハ免許教室」です。あれは本当にすばらしい企画です。もちろん、今後とも機会あるごとに実施していかねばなりません。とにかく新しい需要を呼び起す、二輪車の実用面を広く社会に役立てる、交通安全思想を高揚させる等々で、まさに画期的な企画です。

うちでは、家内が免許をもっていましたもので、吉原商会「特別インストラクター」として乗り方の指導をうけもち、二輪車は初めてというお客さまに、手とり足とり正しい乗り方講習を実施して好評を得ました。」

信用第一

その信用はメカの腕

——おかげさまで、「免許教室はヤマハ」の定評を得ていますが、吉原商会さんとしての特色といえますと……。

「やはり店の信用が第一ですね。お客さまにとって、吉原商会は頼りになる、この一語をめぐしてやってきましたし、これからもこの信念でやっていくことには変わりありません。信用第一の商売です。」

では、具体的にどんなことをやっているのか、といわれるでしょうけれど、そんなに目

新しいやり方があるわけではない。

ただ、私は常にユーザーの立場をつよく考えて商売したいと思っています。取扱う商品、とくに影響力の高い商品については私も実地に確かめるようにし、ここぞと思うところをつかんでセールスするようにしているのも、その一例です。ヤマハ初の4サイクルが出れば、率先しておろしましたし、トレーラについても同様です。

そしてアフターフォロー、整備については徹底した体制を敷いていくというのが私の信念であり、店の基盤と考えています。

ご覧ください。このジャッキアップスタンドを。整備車をこれにのせてやれば、もう片ひざついでの見苦しい作業姿勢をとらずにすむばかりか、作業は正確、迅速にすめることができます。ですから、整備料金もきちんといただけますし、お客さまにとっても非常に大きなサービスとなるわけです。グラダラ行うのも、テキパキ行うのもいっしょの作業であれば、速い方がお互いに得をするという理屈ですよ。

加えて、店に対する信頼度が変わってきました。なるほど、これなら安心してまかせられる、これほどまで熱心にやってくれるのだから大事に使おう、お客さまがこうした感じであげとってくれば、これが安全運転にもつながるといってわけですね。

取外したナットやボルトを地面にじかに置いての整備じゃ、店に対する信頼感は生れない。私はそう思います。

SLのマークを染めぬいたレーシングメイト徳島のクラブ旗。
奥さまは乗り方教室のインストラクターもつとめるベテラン。
長女のさとみちゃんはお店と同じ9才の伸びざかり。



きちんとそろえられたサービスツール。

ですから、工具類は最高のものを使うように心がけ、テスターなど必要な機器もきちんと揃え、きちんと使うようにしている。実際のところ、ウデのよい経験者であれば、専用器具など使わなくとも、タイミング調整などやつてのけられます。しかし、エレクトロ・テスターを使い、タイミングライトを使うのとでは、お客さんの評価が違う、信頼度がちがう、これが大切なんです。」

SLクラブを設立

安全を押し売りしない市場環境

——お客さまの層は……

「若い人もおれば、年配の人もいます。もちろんメイトも出れば、スポーツ、トレーラー車も出ています。ご承知のように、メイトは店の基盤をなす車種ですから、つとめて多くの人に乘っていただくなくてはならない。この間も、役場にメイトを納入してきたばかりです。しかし反面、スポーツ車、トレーラー車を介して、若い人との接触も大事にしていかなければなりません。」

それで、うちでは『レーシングメイト徳島』というSLクラブを設け、ラリーに、ツーリングにSL活動も楽しんでいきます。

これからは、こうした活動を通じて、このすばらしい乗物である二輪車の世界をさらに大きく広げていきたいですね。」

——ところで、部品、用品類もかなり取揃

えていますね……。

「ええ、パーツの供給はお客さまへの義務であると考えていますからね。だから、奥のパーツ・スペースは十分なゆとりをもたせて設定しています。」

また、これからの二輪車販売店としては安全面にも細心の注意を払っていかなければならない。そのためにも、信頼のおける用品類も用意しておかなければいけないのです。

初めて車をもったお客さまに、最低これだけは必要という装備品、これはなんとしてもおかなければいけないと思います。

私は町の交通安全対策協議会の副会長をつとめている関係上、安全問題については特別に神経を使っていますが、二輪車の事故はこのところ減少している。これはメーカー、販売店、お客さまが安全について非常に神経質になってきているからといえます。業界の動きも確かに敏なるところがありました。

安全運動はこれからもさらに盛りあげていかなければなりません。その展開については、さらに実際に即したものとすすんでいかなければならないと考えています。道路の状況は刻々と変化しているのですから、形だけのものではないけません。

それにつれても、部品、用品を含めて安全のためという、安全を押し売りしないですむような環境づくりを、業界が一体となって推進していく必要がありますね。それがまたわれわれの世界をさらに大きくするものだと思います。この点よろしくお願いします。」

プロジェクトコーナー拝見!!

サイクルショップ・トモダ

本店 大阪市天王寺区勝山通3-33

支店 大阪市天王寺区烏ヶ辻町17



パーツリストと 通販が自慢



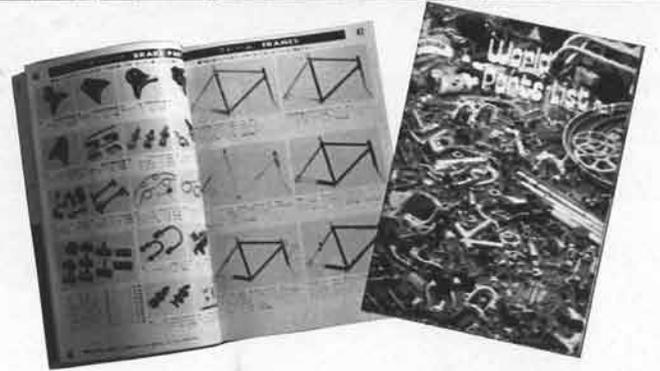
友田明社長

今月のプロジェクトコーナーは、大阪環状線の桃谷駅前支店、そこから約五分程の所に本店と発送部を構える「サイクルショップ・トモダ」さん。自転車販売店に発送部とは？独自の商売理論とアイデアの友田明社長はその理由を次のように述べています。

「私の店で自慢できる一つに、千七百五十点を納めたパーツリストがあります。それが今では日本の北から南までのサイクルマニアに読まれています。パーツリストを地方の方に有効に使ってもらうためには通信販売システムがどうしても必要だと思い、いろいろ工夫して今の通販システムを確立させました。このパーツリストも今度新しく「ワールドパーツリスト」として改訂版を出して一層充実したものになります。現在では売上の80%程が通販によるものです。」



お客さんの足を止めるブジョー。



これが自慢の「パーツリスト」



入ってすぐ左にブジョー、二階のレーサーコーナーにも、そして二階の窓にはブジョーのキャンバンと全て完了といったところ



マニアの集合場所となった店内は、ほとんどのパーツが用意されている。

今年はずジョーで イメージアップ

いまトモダさんではお客さまの望むパーツのほとんどがすぐ出せるという。これだけ内容がそろっているサイクルショップをサイクルマニアが見逃すはずはなく、毎日多くの人々が訪ずれ、見てさわって、そして買い求めて帰る。こんなときに友田社長は「マニアのコーナーを設けよう、自転車ではなくサイクルの良さを知ってもらうために——」こう思っ

てすぐに着工したのがいまのショールームと
いうことです。交通の便のよい支店の二階に
各社のレーサーを並べてお客さんの期待に応
え、店のイメージアップを図ったということ
です。

「しばらく見ていましたらブジョーに見入る
人が非常に多い！これはいけると思いました
ね。私は、それで「パーツのトモダ」そして
「ブジョーのトモダ」を強く印象づけること
にしたのです。ブジョーには店頭キャンバン、
ディスプレイスタンドやポスターなど、なか
なかイキな販促ツールもそろっているのでや
りががありますよ」。

友田社長のネライどおりパーツと共にブジ
ョーの売れゆきは順調そのもの。「年末の販売
実績をみてください」の言葉にも自信があふ
れていました。

る季節です

南の方からは桜の便り北からは雪融け、とツーリングシーズンは花便りと共に南の方から足早にやって来ました。

店頭に並べられたヤマハ関連用品がお客さまに一番目につくのもこの時期です。保安用品からアクセサリー用品まで、お客さまの期待に答える用品をそろえて売り上げを伸ばしてください。

ここにヤマハ関連用品の一部をご紹介します。価格、ご注文など詳しくは担当のヤマハマンにおたずねください。



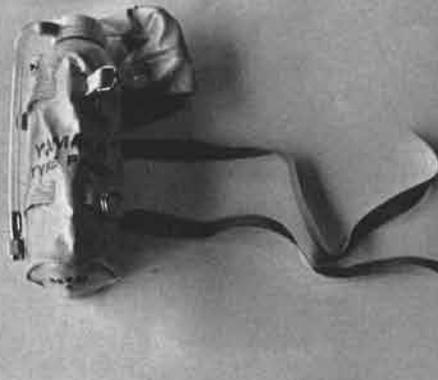
WD-40 90890-70054

金属の錆止め、潤滑剤、静電防止など幅広い用途をそなえ、整備にはもちろん雨時のツーリング前にはぜひご使用をおすすめください。



ヤマハボンド

確実な整備に役立つ強力接着材。金属、ゴム、プラスチックなど多用途にもあります。右上からNo. 2、No. 4、No. 5 S、左上からスーパースリーボンド、No. 7、同No. 20。



タイヤバンド、携帯バック

悪条件のもとでのパンク修理は大変なものです。そんな時にこの「パンク瞬間修理材」があれば……ツーリングのお共にバックといっしょにおすすめください。



ネジロック 90890-05073

締めつけたネジに塗るだけでゆるみや錆を防ぎます。比較的小さなネジに効果があり、とくに振動部分には威力を発揮します。



ヤマハ純正オイル

エンジンの性能をフルに引き出すヤマハオイル。オートループ、オートループスーパー、4サイクル、レーサー、船外機、スノーモービル用と各種あります。1ℓ、18ℓ入。

シーズン開幕 関連用品・部品も売れ



ツなぎ (白・M)90890-59323

動きやすさと着やすさで好評のツなぎ。胸にワッペン、肩からの二本のラインとファッション性も豊かです。白と青の二種類、サイズも各S・M・L・LLがそろっています。



モトクロスシャツ (M)90890-59353

かたあて、ひじあてが着いたものでモトクロスだけでなく、ツーリングにも活用できる本格派です。M・L・LLの三サイズがあります。



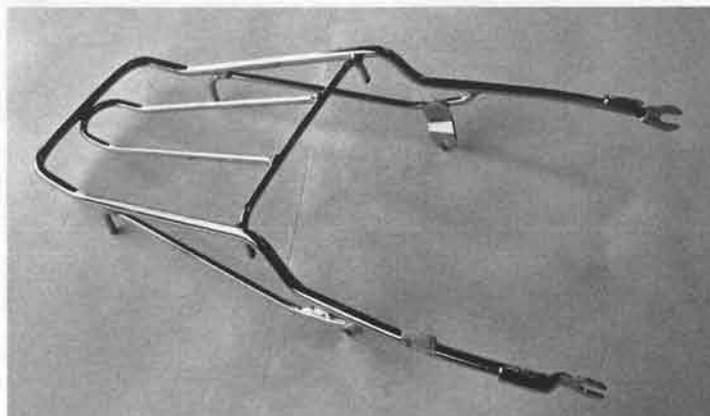
ツーリングジャンパー (M)90890-59198

大きなポケットそで口のファスナー、そして深い前合わせなど、細かい仕上げはきつとお客さまに満足いただけます。



フロントバスケット

チャビィ、ジッピィ、メイトのフロントに取りつけるだけで、イメージアップ。ワンタッチで取りはずせるバスケット部は、スーパーなどへの買いものに便利です。



サブキャリア

ロングツーリングに大荷物につきもの、スマート性を忘れないためにぜひおすすめください。スツッキリとまとめた荷物は安全走行に一役。90ccから750ccまでのスポーツタイプにどうぞ。



ジェット型ヘルメットCX300-T

ブルー、オレンジ、グリーン、ブラウン、ブラックと各色そろったカラーは、お客様の好みに答えます。オートバイのカラーリングと合わせておすすめください。



フルフェイスヘルメットFF100

入念な内装仕上げと高度な安全性は、JIS 2種、アメリカ・スネル規格で実証されています。安全運転の絶対必需品です。カラーは4種類、サイズは3種類があります。



フルフェイスヘルメットSF100

流動感を強調したニューデザイン。安全性と実用性は定評あるところ、スノーモービル、カートなどにも引き立ちます。メガネをご使用の方の着用しやすさがあります。



替えつばセット 90890-51096

ジェット型ヘルメットのイメージチェンジに一役。また炎天下の直射光からライダーの顔を守ります。色は各色とりそろえてあり、どのサイズのヘルメットにも取付けられます。



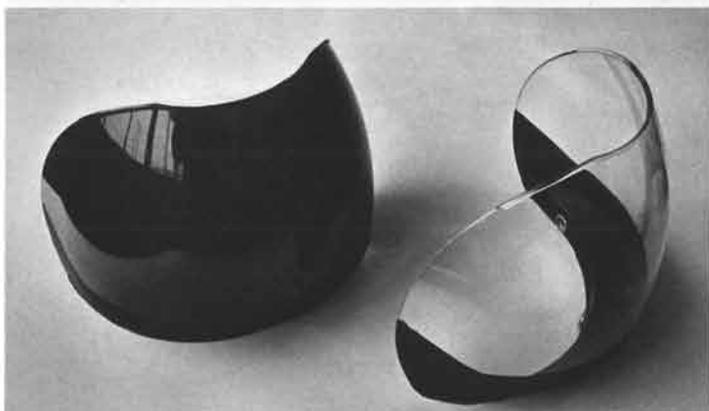
レディースハット

今までのヘルメットのイメージを大きく変えた女性用ヘルメットです。布でおおっているため冷たい風のときは耳カバーに、また頭上で結ぶとすてきなアクセントにもなります。



普及型ヘルメット

いまやオートバイにヘルメットはつきもの。安全性の徹底追究から作られたヤマハヘルメットの着用をお客さまにおすすめください。



ヘルメット風防アラックス型 (輸入品)

ジェット型のものですべてに取付け可能なグッドデザイン。ツバと一体でライダーを悪天候やホコリから守ります。クリアー、スモーク、ブルー、アンバーの4色が用意されています。



球面風防 (オレンジ)90890-51031

ジェット型、フルフェイス型の両方に取付け可能な風防、ヘルメット前面を大きく包み込むようなデザインはロングツアーや高速走行には最適なものです。

お店を飾るPR用品のご注文をどうぞ

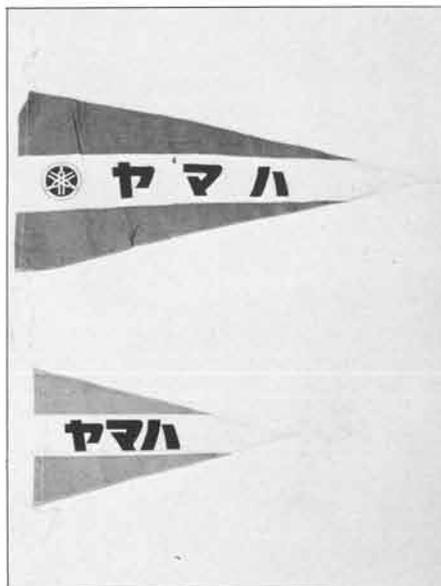
お申付けは担当のヤマハマンがお受けいたしております。

(カッコ内の番号は品番)



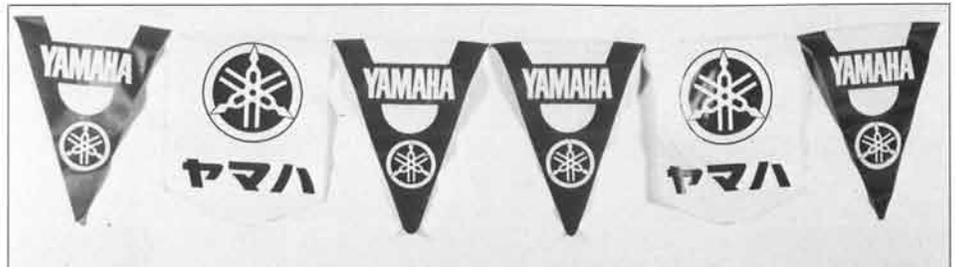
●ペナント(012503)

赤、青、橙色



●三角旗<大>(012502)

●三角旗<小>(012501)

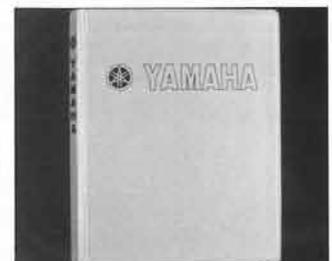


●のれんC(012505)



●ちょうちんA(012506) 紫、白、橙色

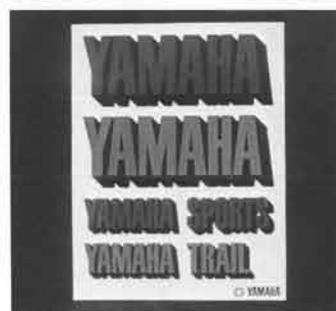
●ちょうちんB(012507) 黄、青、赤色



●カタログフォルダー
B(012510)
A(012509)



●ヘルメット型
照明スタンド
(012512)



●ロゴマークステッカー
(012310) B5判 赤、緑文字



●文字ステッカー<大、小>
赤色(012305) 黄色(012306)

お客さま、お店の人もどうぞ

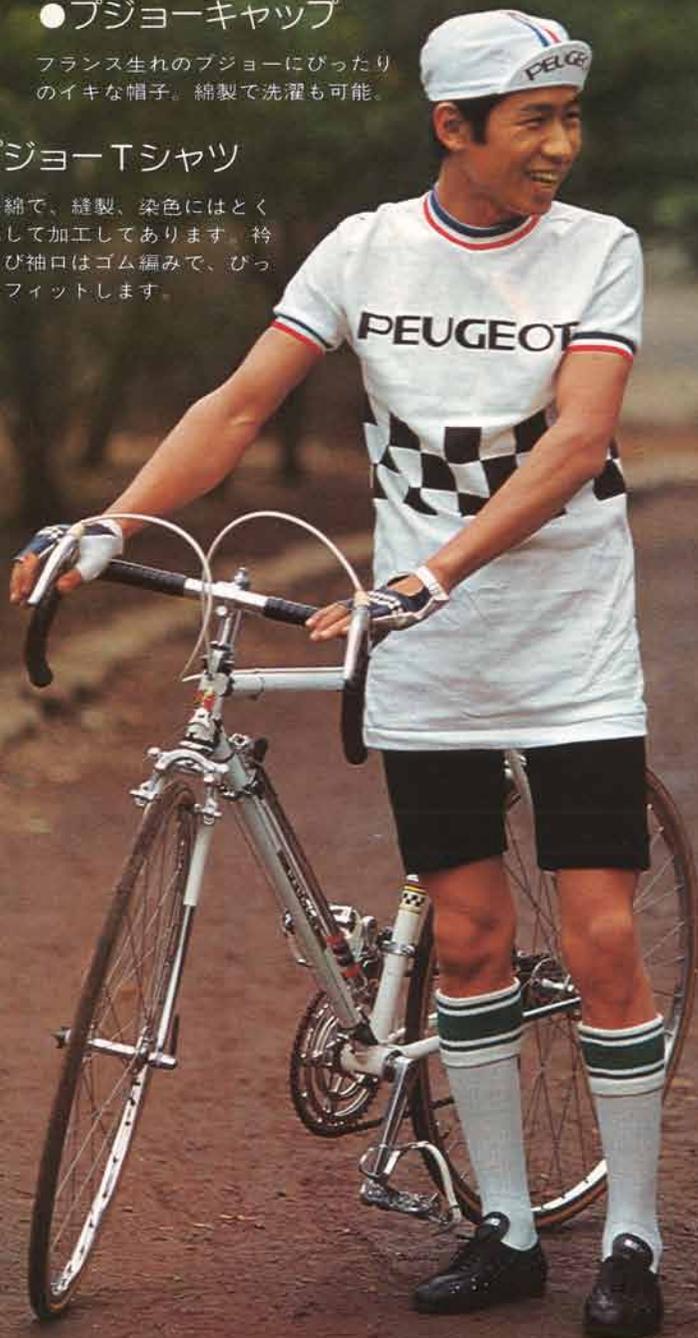
人気急上昇のプジョー・オーナーのお客さまに、またプジョーのセールスを手がけているお店の方に、ぜひとも着用していただきたいサイクルウェアが出来あがりました。これからのシーズンにまさにぴったりのもの。どうぞ広くPRし、ご活用のご希望のほどお願い致します。価格およびご注文については担当のヤマハマンにおたずねください。

●プジョーキャップ

フランス生れのプジョーにぴったりのイキな帽子。綿製で洗濯も可能。

●プジョーTシャツ

厚手の綿で、縫製、染色にはとくに吟味して加工してあります。衿首および袖口はゴム編みで、ぴったりとフィットします。



●プジョーサービスエプロン

ゆったりと長くとった特製のサービスエプロン。お店のあなたの格もあがります。キャンバス製で、洗濯につよく、いつまでも使えるお店の必需品です。