

ヤマハスポーツ250cc新時代

新発売！ XT250 / SR250 / XS250 *Special* / NEW GX250SP

商品性をさらに高めて新発売！

NEW MR50 / NEW TY50



My Dear Bike

ボクのタウンイ..... 3

ヤマハスポーツ250cc新時代

- スポーツバイク市場はいま..... 6
- ここがポイント! スポーツ車拡販.....10
- 話題のクォーターバイクいよいよ登場.....12

●カラー

- NEW XS250スペシャル.....16
- NEW GX250SP.....17
- NEW XT250.....18
- NEW SR250.....19

新発売 NEW MR50/TY50 }20
 '80ヤマハ レッドアロー・RCシリーズ }

話のバドック.....22

お店訪問・こんにちはヤマハです

- 滋賀県彦根市「溝口オート商会」さん.....24
- パワーアップ・ヤマハ奥さま.....26
- 安全運転推進本部コーナー.....27
- 販売促進12章.....28
- モータースポーツハイライト.....30
- ヤマハトピックス.....32
- サービスコーナー・まごころ点検.....34
- ヤマハ部品・用品コーナー.....35



ヤ マハスポーツ250cc新時代開幕! お客さまの関心も日毎に高まる中で、4月から「XT250」「SR250」「XS250スペシャル」「GX250SP」の4機種がデビューします。昨年のモーターショー以来、2輪専門誌をにぎわしている「クォーターバイク」今月はスポーツユーザーのオビニオンリーダーともいえる各専門誌の編集長さんに「最新スポーツバイク事情」を語っていただきました(6ページ)

テ イトナ200マイルレースにヤマハ9連覇達成! モータースポーツシーズンの開幕に、またまたビッグニュースが報じられ話題を呼んでいます。注目のウィナーは、TZ750のパトリック・ボンズ(写真)。なんと彼の本職は、みなさまと同じモーターサイクルショップの経営者。27才、独身。フランスはパリのシャンゼリゼ通りに2店を構え、レース後は飛行機でパリへ直行。普段は電話付きのベンツで忙しく、市内を走りまわっているという働き者です。(30ページにレース詳細)



〈表紙〉「ヤマハスポーツ250cc新時代」を告げて新登場いま注目の4サイクル・スーパートレール「XT250」

My Dear Bike ボクのタウンニー



「ヤマハタウンニー、ボクのバイク」渡辺貞男さんが、さわやかな笑顔で語りかけるテレビCMとともに男のソフトバイク「タウンニー」は、3月1日の新発売以来快調にお客さまを増やし、男性ソフトバイク市場の形成へめざましいスタートダッシュを示しています。

「6輪使い分け」時代の暮しの足として、また生活をスポーティに彩るホビーとして、お客さまの使い方もさまざまですが、なにはともあれ発売旬日にして「タウンニー」ユーザーとなったお客さま方のフレッシュなバイクライフと走りの実感をご紹介します。

バイクもファッション

自分の好きな服装でキメて街を歩く
『タウニイ』に乗るのもこれと同じ感覚です
やつと乗りたいたいバイクに出会えました

●神田佳於さん(29才)ブティック経営

埼玉県与野市下落合



『タウニイ』のしゃれたセンスがすっかりお気に入りの神田さん。*6輪使い分け。も『タウニイ』の比重がグンと高まっている

前ページにご紹介したステキなカッパルは埼玉県与野市でファッションブティックを経営されている神田佳於さん、晴美さんご夫妻。『タウニイ』のしゃれたデザイン、鮮やかなグラフィックが、お二人の敏感なファッション感覚を触発して即「車名も知らずに購入」となったのです。

「都内へ買い物に出かけた時、販売店のウインドに展示されている黄色のタウニイを車の中から見かけたんです。黄色と黒のコントラストがすごく印象的でナウな感覚。てっきり輸入モノだと思いましたが、気になったので帰りにじっくり見に行ったら何とヤマハのバイク。それで翌日近くの及川オート(及川豪社長)さんに行っただけで決めてしまいました

た。なにしろ車名もその時まで知らなかったほど印象が新鮮でしたね」

こうしてスタートした神田さんの『タウニイ』でのバイクライフは、もっぱら6輪使い分け。『タウニイ』のおしゃれなセンスとファッションブティックというお仕事がつたりとマッチしてお客さまや取引先の方々にも人気を呼んでいます。

「スタイリングやカラーリングのよさは街を走ってみると一層ひき立つようですね。それと乗ってみて気がついたのはシート高もボクにはびびったり、シートも大きくなって疲れることもありませんし、あのリヤの2本のサスペンションが乗り心地を良くしているんでしょうね。家から店まで通ったり、お客さまの所へ洋服を届けたり、大宮や浦和あたりの同業者を訪ねたり、あまり気軽に乗れるので今まで四輪で出かけていた所もほとんど『タウニイ』

に変わってしまいました。先々の人気も上々ですよ」

そしてもうひとつ『タウニイ』ユーザーとなった神田さんを喜ばせたのが、広告キャラクターとして登場した渡辺貞真さん。

「ナベサダといえば、ぼくらの年代の男たちの理想像のひとつ。やさしくて、自然で、いつも新鮮な魅力がにじみ出ている。あのテレビCMで、また『タウニイ』が気に入ってしまいました」

最後に、こんな『タウニイ』をお店の演出にも使ってみたい、とも話していただきました。

「今のブティックの他に『輸入雑貨品店』を出すんですけど、こんなファッションブランドな『タウニイ』を、ディスプレイのひとつとして使ってみようと思っています。きつと、しやれた黄色いバイクのあるお店」とお客さまに印象づけるにも最高だと思えます」

大好きな唄を口づさみながら

『タウニイ』でらくらく通勤

朝がとつても新鮮になりました

●須藤一博さん(33才)公務員

東京都足立区本木東町

須藤さんのお顔にオヤツ、と思われる方もいらつしやるでしょう。須藤さんはテレビで活躍中の女性レポーター須藤和美さんのお兄さん。2月10日には、オールスター家族対抗歌合戦に出演して自慢のノドを披露されたばかりです。お仕事は東京都の公務員。『タウニイ』購入後は、毎朝最寄り駅までの約4キロ、大好きな唄を口づさみながらのさわやかな通勤をつづけられています。

「私の場合は、試乗してみてこれはイイト即決でした。まず驚いたのが音の静かさ、そして走り出してみると何ともスムーズ。シャフトドライブの良さですかねアレ。車高も男のソフトバイク」というだけあって私にもピッタリでした。本当に女性の借りものではない男モノとして設計されているんですね」

なかなかメカにもくわしい須藤さん。それもそのはず多くのアダルトユーザーと共通して須藤さんもUターン組のライダー。

「18才の頃350ccのスポーツなんかに乗っていたんです。でもここ10年ぐらいは四輪専門。通勤も駅まではバス利用でした。混雑がイヤになって、もう一度バイクに乗ろうと思いついたんです。それでパッソラにでも



お気に入りのリヤバッグを付けて「小マメに買い物にも出かけるようになりました…」と須藤さん

しようと思いい近所の「山崎オート」（山崎敏雄社長）さんに行っただんですが、ここに納車直後の「タウニー」があつて、すぐ試乗させてもらったんです。

この日は、3月2日、翌3日には購入というほどの即断即決ぶり。そしていまでは、毎日の通勤だけでは物足りず、奥さまにかわつての近所の買い物などにも大活躍の須藤さんと「タウニー」です。

初めてのバイク『タウニー』 四輪ドライブに、またひとつ 楽しみがふえました

●矢崎今朝人さん(25才)建設会社勤務

神奈川県藤沢市円行

矢崎さんにとって「タウニー」は正真正銘の生まれ初めてのバイク。マイカー通勤の禁止からやむなく乗り始めたものです

が、今では通勤の足ばかりでなく、休日の遊びとしても大活躍。バイクのある暮らしを広げられています。

「じつは走って快適なばかりでなく、後のバッグが気に入っているんです。「タウニー」にじつに良く似合うし、重宝なんですね。家から約2キロ離れた所にあるスーパーマーケットにも女房のかわりによく買い物に出かけるようになりました。これからは陽気も最高「タウニー」で通勤もらくになり、気分的にも新鮮な毎朝です。ついつい唄が出ちゃいますよ」

「マイカー通勤が会社の方で禁止されてしまいましたね。やはり省エネルギーや駐車スペースのことを考えるとやむを得ないことですね。そこでマイカーに代わる足としてバイク通勤を考えました」

さて、どんなバイクにしようかと迷っていた矢先に新聞の経済欄の新型車発表の記事に載っていた「タウニー」が目にとまったんです。スタイルがすごくスツキリしてスマートだったんですごく気に入ってしまいました。

すぐ近所の「丸安スポーツサイクル」（伊東晃社長）さんに行っただんですが、まだ2月末のこと、発売は3月1日ということので発売日まで待っての購入でした」

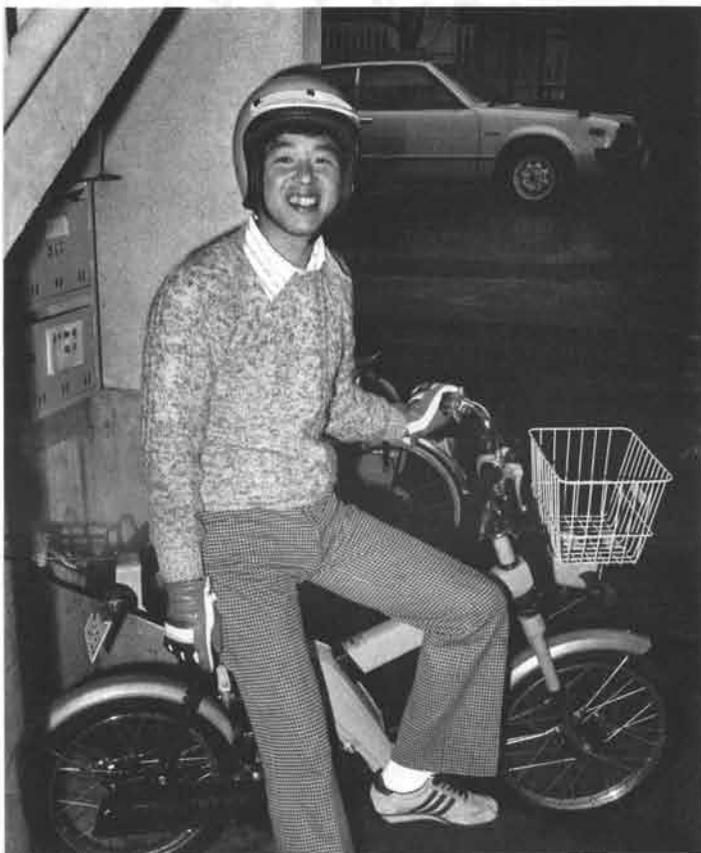
こうして初めてバイクに乗り始めた矢崎さんは、昨近のソフトバイクブームはなるほど当然のこと」と改めて感じられたというほどバイクの経済性や便利さに見は

られています。

「今までは四輪車だけしか乗っていませんでしたが、「タウニー」に乗り始めてなるほどここ2、3年のソフトバイクブームも外ならずですね。なにしろ、ちょっとした外出も便利だし、駐車場の心配も全く無用。私が「タウニー」に乗り始めてから女房まで「バイクに乗りたくない」といい出しています」

「第一「タウニー」はスタイルもいいし、性能もオートマチック2速とパワーも十分、快適な乗り心地といい四輪に劣るところは全くない。コンペティション・イエローのカラーもすごく気に入って、ヘルメットまで黄色であわせて楽しんでいます。

たまの休日の楽しみといえば、これまでは女房と2人運転を交替しながら出かけたドライブでしたが、これからは手頃なツーリング、というもうひとつの楽しみもできました」



ヘルメットまで「タウニー」と同じ黄色でまとめて、通勤に、遊びに初めてのバイクライフをフルにエンジョイする矢崎さん

ヤマハスポーツ 250cc 新時代

昨年秋のあの『東京モーターショー』の熱気をみなさまの市場に再現して、いよいよ注目のヤマハ・クォーターバイクシリーズの新登場。お客さまの話題も、いまや最高潮のクォーターバイクです。

“250ccこそモーターサイクルの原点、とは、多くのバイクファンの認めるところですが、期待のヤマハスポーツ250ccシリーズの新発売を期に、ここにいま一度250ccスポーツを特集してみました。まずは、特にスポーツユーザーに強い影響力を持ち、オピニオンリーダー役を果たしているともいえる2輪専門誌7誌の編集長の語る“最新250ccスポーツバイク事情。から……”
(文責・編集部)



2輪専門誌編集長が語る 最新250c.c.スポーツバイク事情

スポーツバイク市場はいま……



『ミスター・バイク』編集室にてスタッフと(中央が大竹編集長)

●『ミスター・バイク』誌
大竹 修編集長

「ウチが250ccを『クォーター』と名づけて3年。その名の由来はといえば、世の中が1000ccブームになる中でその4分の1の排気量でも堂々と勝負できる250ccバイクが欲しい——という意味でつけたんです。」

「当時は大排気量ブームもさることながら、この日本では免許改正、深夜乗り入れ禁止などバイクに対する規制が日増しに厳しくなるといった状況で、『車検がない』『保険・税金が安い』『高速道路が走れる』『2人乗りができる』『省エネルギー』——など、250ccのメリットをもう一度見直そうと考えたからです。」

その名が由来はといえば、世の中が1000ccブームになる中でその4分の1の排気量でも堂々と勝負できる250ccバイクが欲しい——という意味でつけたんです。

「当時は大排気量ブームもさることながら、この日本では免許改正、深夜乗り入れ禁止などバイクに対する規制が日増しに厳しくなるといった状況で、『車検がない』『保険・税金が安い』『高速道路が走れる』『2人乗りができる』『省エネルギー』——など、250ccのメリットをもう一度見直そうと考えたからです。」



「クォーターこそ日本のバイクだ!!」といち早くキャンペーンを展開し、ついには『日本クォーター党』なる運動まで提唱しているミスター・バイク誌。すでに、この『日本クォーター党』提案に賛同したバイクライターの投書は千通を越えているそうで、250ccバイクに寄せる熱い期待を語ってくれたのです。

栄光の時代があり、名車と呼ばれるバイクも数多くあったと聞きます。なのに当時は250ccの名車が少なかったのもその理由のひとつです。

そうして250ccバイクを調べ、のめり込むうちに確信がもてたのが、この排気量が最もスポーツ性に富み、実にすぐれたバイクであるということ。なかでも大きな確信は、250ccバイクが近頃はやりのアメリカンでもヨーロッパでもなく、まったくのジャパネスク、日本のバイクの可能性をもっている——ということだったんです。

嬉しいことにヤマハを筆頭に多くのメーカーも現在のこの『クォーター』を注目、次から次へと個性あふれたバイクが発表されているわけですが、本誌でもこれに呼応して『日本クォーターバイク党』の結成を提案。『クォーター』の良さをわかってもらおうと、バイクの素晴らしさをもっともっと大きくしようと、そしてバイクをとりまく世界をもっと自由に面白くなるようにしようと考えたわけです。

事実、それらの傾向はかなり具現化されつつあるのだからから楽しみです。「クォーターバイク党」への参加希望者が殺到していることでもわかるように、250ccに対するライダーの期待もかなり大きいだけに、本誌としても250ccバイクについてはさらに注目していこうと考えているんです。

CONSUMER

編集方針

ライダーを見つめる本、であると同時にライダーから見られることに敏感な本づくりを心がけている。

読者対象 中学生からおじいさんまで。

発行形態 毎月10日発売。

販売店さんへひとこと

もっとガンコであってほしい。もっとポリシーをもって、仕事に自信と誇りをもってほしい。

読者のニーズに添えて4月号では、ついに「走りのクォーターバイク独占同時比較」の特集まで繰り出したモーターサイクリスト誌。今日の250ccバイクのブームについては、少なくとも以下の4つの要因があった——と分析してくれました。

商品性能、社会情勢、ライフスタイルがうまく合致し、ひとつのブームに。今後はより軽く、よりパワーアップが！

●『モーターサイクリスト』誌 石居崇範編集長

「僕がバイクに乗り始めたのはYD1から。いわば、その頃が第一期の250ccブームだったわけですが、それから20年してもう一度ブームを迎え、感慨もひとしおですネ。

この250ccバイク・ブームですが、なぜここまで盛り上がるに至ったかといえば、それは第1に250ccの専用設計が実現し、走る「バイク」が出現したことにつきます。

第2としては、税制や道交法や免許制、車検……でのメリットの認識。そして、第3が中年のUターン族も手軽に乗れるほどバランス性にすぐれている点。さらに、第4がこの250ccバイクはなんと——これも日本人をターゲットにすえていること——があげられます。



「今後の250ccバイクの競争が楽しみですネ」と語る石居編集長(右)



インナップの発表が、一段とその傾向に油を注いだわけですが、それ以来ウチの読者からの250ccに関する問合せも増える一方なんです。

それで、という訳でもないのですが、この4月号で特集したのが、走りのクォーターバイク独占同時比較。これは特に評判よく、これから250cc愛好者が増えてくる傾向を充分予感することができました。

さて、そこで今後の250ccバイクの行方——なんですが、それはもうより軽く、よりパワーアップして、しかもバランス性能が向上したバイクの競り合いになるのではないかな。ユーザーにしてもより個性をもとめて、選択の基準もシビアになってくるものと考えられますからネ。

COMPILER

■編集方針
500頁近い本でありながら、すみからすみまで読んでもらえる編集。

■読者対象
16歳をピークに、下は中学生から上は壮年まで。

■発行形態 毎月1日発売。
【販売店さんへひとこと】
ユーザーの購入動機の80%が雑誌からとはいえ、あとは口コミなので、販売店さんもミスリードしないよう勉強してほしいですネ。

「まだ、大きいものはいい！」という神話もあることは事実だけど、ユーザーの目は本当にいいものを見抜き始めている」と語るオートバイ誌。今後のバイク市場については、250ccバイクのラインアップがかなりの影響をもたらす——と、さらに大きな飛躍の到来を予測します。



選ぶ楽しさから本物志向へ。250ccの見直しはあらゆる層で始められているのだ!!

●『オートバイ』誌 小川 孝編集長

「いまの250ccバイクの世界をひとことというらと、本物の魅力が出てきたという感じがすネ。250ccでも充分走れるんだ、実力があるんだ、日本国内で走るのになんら遜色ないんだ」といえるバイクが次から次へと出現しつつある。

しかも、この認識を高めるがごとく、税制等の外的状況も250ccバイクに有利になってきている。そんなことから、高校生はともかくも、多くのユーザーの間では虚色をかなぐり捨てて内容本位で250ccバイクを選ぶ傾向にあることは事実なんです。

さらに、パリエーションが増え、選ぶ楽しさもできた。東京モーターショーのヤマハコーナーなどはいい例で、RZだ/XSだ/SRだ/XTだという声が生き生きと弾んでいたほどですからネ。

そして、もうひとつ、忘れてならないのが、RZにみられるように、250ccクラス独自の開発がそのふしぶしに感じられるということでしょう。

とにかく、ウチの2月号でやった「RZ」特集はスゴい反響があった。いってみれば、あの号はRZと心中するつもりでやったんですが、



山積みされた投書を前に語る小川編集長

予想以上の好結果を得ることができあらためてその期待の大きさに驚かされたほどです。から。いまだ、大きいものはいい！」という神話は残っているし、それを支えるユーザーが多いうることは否定できない事実だけど、もう一方ではそれらのユーザーさえも250ccを見直し始めています。そういった意味でも、これからはもつともつと250ccバイクの市場は伸びることは間違いなんでしょうネ。

COMPILER

■編集方針
バイクエイジ80をリードする2輪誌のチャンピオン。のキャッチフレーズのごとく、ユーザーおよびユーザー予備軍、さらに2輪車業界の発展のために作る。

■読者対象
免許をとれる16歳をピークとして、主体は15歳から18歳まで。

■発行形態 毎月1日発売。
【販売店さんへひとこと】
若い人は一人になると元気がないので、仲間意識が持てるお店であってほしい！

77年10月の創刊一周年記念号に、250ccはスーパーバイクの原点に帰れ、の特集を組み大反響。以来、250ccバイクの特集はことごとく当たっているというモトライダー誌は、自信をもって250ccブームの到来について語ってくれました。

パワーを感じさせながらコントロールラブル。性能向上の250ccバイクは、今後も注目せざるをえない!

●「モトライダー」誌 井上寿一編集長

「250ccといえば、僕らがバイクに夢中だった頃がちょうど全盛だったですよ。しかし、それ以後は忘れ去られた存在に。250ccの特集をやるよ!と言っても、売れないからダメって、よく言われましたから。というのも、その頃は400ccのポアダウンでしかなかったでしょう。実際、400ccのほうがよかったです。でも、僕らは250ccに未練があったんです。

で、やったのが、創刊1周年(77年10月号)の、250ccはスーパーバイクの原点に帰れ、の特集。これ以後も2度ほど250ccの特集を組んでいますが、結果はすべて大当たり。250ccに対してはそれなりの興味をユーザーは持っていることを確信したんです。

では何が250ccなのか——といえば、パワーを感じさせながらそれでいてコントロールラブルである点。それなりの性能アップさえ計られていればマニアにも楽しめ、また50ccからステ



編集のスタッフ全員が勢揃い(手前が井上編集長)



ップ・アップするのも最適という点でしょう。実際、このところ250ccは専用機種としての開発が進み、いいバイクが次々と出ている。また、モーターサイクルの原点ともいべきSR250などのように、余分なものはついておらず機能面のみを追求したバイクも出始めているので、ユーザーにとってはその選択に迷っている、というのが実情ではないでしょうか。

僕個人にしても、400ccバイクを背のびした経済状態の中で乗るより、250ccをフルに楽しんだほうがいい、と思っています。とにかく、昨年11月からのバイクを購入しようかと迷い続けているんですよ。

今後250ccクラスのバリエーションはより豊富になると予想されますが、読者のニーズのためにも250ccに関しては真正面からとらえていきたいと思っています。

250cc

■編集方針
キャッチフレーズは「わかっているライダーのバイク」。ユーザーにできるだけ正確な情報を伝えている。

■読者対象
主な読者は18歳〜25歳。アダルト層も近頃とみに増えている。

■発行形態 毎月27日発売。

■販売店さんへひとこと
長い目で日本のモーターサイクリゼーションを考え、バイクユーザーを正しく指導してほしい!



「ユーザーが役立つ情報を提供する上で、250ccバイクの特集は組まざるを得ない」と語るヤングマシン誌。読者の便りからもその感触はモロに伝わり、今後の250ccブームの拡大に期待を寄せると強調します。

復活した250ccのスポーツ性。大きければ、速ければ、の時代から軽くてシンプルが好まれる時代へ!

●「ヤングマシン」誌 森川秀雄編集長

「バイクはある時期から、大きければいい、速ければいい、何でもついていけばいい——という傾向になっていきましたよ。要するに、それがまた元に戻ってきたのが、いまの時代!! 80年代じゃないかと思うんです。

イギリスなんかでは、もうこれは昔からバイクは軽くてシンプルなのがいい——という傾向でした。これこそ本質をついているわけなんです。その思想がようやく日本にも定着しつつある、と人間に動物的な感覚が残っている以上は、こういった思想はなくなりませんからな。

ところで、250ccバイクのブームについてですが、これはもうその思想が定着したい例。これから増えつつある高いバイクが出るにつれて、それを支持するユーザー層も厚くなることでしょう。ウチでも今後はよりライダーに正確な情報を



「250ccブームの復活は好ましい状況」と語る森川編集長(左)

250cc

■編集方針
これから買おうとしている人やユーザーが役立つ情報を提供する。キャッチフレーズは「グッドライダーのためのオートバイマガジン」。

■読者対象 15、16、17歳のヤング・ゼネレーション。

■発行形態 毎月1日発売。

■販売店さんへひとこと
地味すぎるので、もっとスポーティな雰囲気をお店に表現したらいいのでは。

「ヨーロッパの250ccレースでは36台のポジションに、それこそ200台がひしめき合う」と、250ccバイクの強い人気を話すライダーズクラブ誌・根本編集長。自らの豊富な海外体験をひき合いに出して、250ccバイク・ブーム到来の裏付けを語ってくれました。

バランスの良ささとユーティリティの高さ。 250ccのための250ccこそ、 多くのユーザーが求めていたバイク。

●『ライダーズクラブ』誌 根本 健編集長

「750cc時代の前から250ccバイクはバランスがよいといわれてきた。事実、レースのカテゴリの基本は、いまはいろいろあるにしても昔は250ccと500ccの2本立てだった位です。」

ヨーロッパでは、いまだに250ccクラスがいちばん多いわけで、36台のポジションを奪うため200台が予選するなんてシボランにある。むしろこの人はこれに乗るなせなくて他のクラスには移れないと考えているんです。

さて、わが国の250ccブームですが、どんなクラスの人にも対応できるバイクが出てきたということではないでしょうか。基本から出発して基本に帰る！といったように、手軽に乗れ、しかもある程度の楽しさを与えてくれる車格が備わってきた、といった……。

そして、250ccのための250ccの開発がされた、ということでしょう。新しい意味での250ccが登場した、と。

フリージャーナリストの間でも、いままでは250ccにいいのがない、といったんでした。

●編集方針

年齢に関係なく若い心を持っている人たちといつまでも一緒にやっていきたいし、そのつながりのひとつになればいいと思っています。

●読者対象

ある程度のキャリアをもっていて、自分の人生の中で趣味としてバイクを持つつけている人。

●発行形態

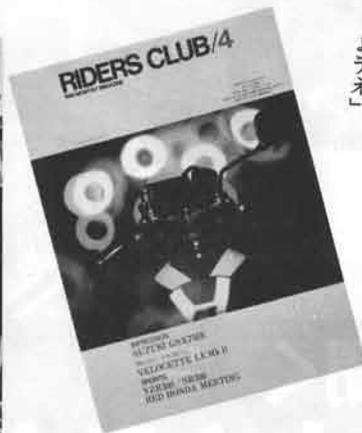
毎月27日発売。

●販売店さんへひとこと

モーターサイクルを大切にしている気持ち、少年ばい心を受け入れてくれる小さな心遣いをぜひ忘れないうでほしい。



レースの合い間にパドックでくつろぐ根本編集長(右から2人目)



が、いまは小さく、軽くなっていいバイクが出ている。ユーティリティの高さも相まって、多くのライダーの共感を得ること間違いのないでしょう。

多用途から個性化まで。

リッチな250ccバイクの出現は、 マニアの目をも250ccに集中させている！

●『別冊モーターサイクリスト』誌 福島新介編集長

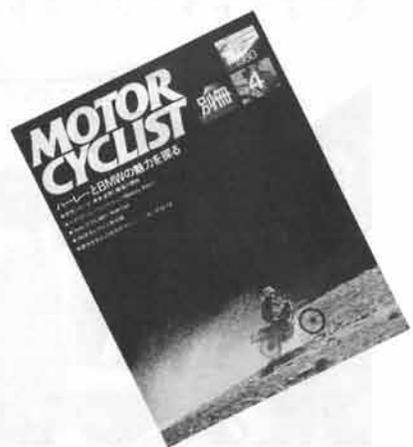
「バイク市場はここに来てめざましい進歩を遂げています。パッソル、パッソラに乗って、バイクは意外と面白く、という人が多くなり、史上最高の販売台数を達成したり。一方、管理社会が進むにつれて、職場で自己が失なわれ、逆に自分で100%コントロールするバイクの面白さが注目されてきたりといったように。いわゆる、バイクに乗る人の立場が多岐にわたり、その目的自体も拡散されている。さらに一部の人に至ってはどんどん先鋭化してくる。バイクにしても、本質を見きわめた先鋭的な商品も出さざるをえないわけです。」

そこでクローズアップされたのが250ccと有利なバイクが絞られたわけですね。バイクの中ではかなりバランスのいい条件をもってプームになりざるをえないわけですね。ウチの読者はかなりマニアックな人ばかりですが、いま最も注目しているのがやはりこのク



『別冊モーターサイクリスト』誌の編集スタッフは3名(中央が福島編集長)

単なる乗り物としての使われ方から、本来の楽しみ方＝男のロマンを満たすバイクへの移向を見通す別冊モーターサイクリスト誌。近い将来のバイク市場は、「ますます本物志向へエスカレートする」と力説します。



●編集方針

バイクを製造する人間、それに乗る人間に焦点をあて、中に内在するロマンを広げる。

●読者対象

20代後半から30代の既存誌で育った人たち。

●発行形態

毎月15日発売。

●販売店さんへひとこと

乗り方にしても、楽しみ方にしても、お客さんと一緒に楽しめる指導が必要。これからは真価が問われるので、お店の個性化、カラーを出すべき。



躍進店さんに聞く ここがポイント! スポーツバイク拡販

結果は、それまでとは全くちがったお客さまが多く来店され、修理の面倒を見たり、バイクの話をしたりしているうちに店を氣にしましたね。

そこで、1年目は需要さえあれば比較的売りやすかったソフトバイク主体の商売をつづけ、台数をこなしながら着々とスポーツバイクのお客さまづくりにつとめてきたのです。

1年やってみて、スポーツ主体でやっていけそうなメドがつかまりましたので店の様子、雰囲気や演出ですね、これをソフトバイク店からスポーツ店にガラリ一変させてみたのです。

「売る」姿勢が必要なの
スポーツバイク

——矢島社長さんは、10代の頃からバイクに乗り始め、モータースポーツの経験も長く、30代を迎えるに当たってこの商売を始められたというところなど似かよった経歴のスポーツ店さんも多いようですが、当初から現在のようなスポーツバイクを主体としたお店としてスタートされたのですか。

氣持としてはそうでした。しかし縁もゆかりもない土地での開業でもあり、バイク販売の経験も皆無でしたから果してどのくらいお客さまが来てくれるものか不安ばかりでした。

ソフトバイクとスポーツバイク、同じバイクでありながらお客さまが販売店さんに求める要素が、さまざまな面で大きく異なっていることはご承知のとおりです。

そしてまた、スポーツバイクではこうした要素を数多く備えた「魅力あるお店」にお客さまが集中していることも事実。

そこで、このページでは「ヤマハスポーツ250cc新時代」の幕開けに当たって改めて、スポーツバイクユーザーの支持を集める「魅力あるお店」とは? を躍進店さんのお話からさぐってみました。

お訪ねしたのは、千葉県船橋市の「矢島スポーツショップ」(矢島 明社長)さん。新規開店以来わずか4年でスポーツバイク、ソフトバイク合わせて約400台も販売する大型店に成長した文字通りの躍進店さんです。



繁栄するスポーツバイク店について語ってくれた矢島明社長とお店の外観

豊富な車種の展示、そしてスポーツショップらしい雰囲気は、スポーツ車販売に欠かせない要素

に入ってくれ代替車をうちから購入してくれるようになりまし。そんなお客さまが、しだいに新しいお客さまを紹介してくれるというかたちでお客さまが増えているんですね。

具体的には、どうなふうにソフトバイク店からスポーツ店へとイメージチェンジされたのですか。

まず品揃えです。新車のスポーツバイクそれも中・大型をできる限り多く仕入れ、陳列したんです。

それまでは、店内にソフトバイク、店頭にもスポーツバイクを並べていましたが、台数的にも逆転しましたので陳列も逆にして店内にはスポーツバイクをビッシリ展示しました。それから店を広げ、店舗と整備場を切り離しました。店内はできる限りスポーツ店らしさを出そうとビッグバイクのポスターなどで雰囲気づくりもしましたよ。ともかくスポーツバイク販売では、ソフトバイク以上に、こちらから「売る」姿勢でお客さまにつよくアピールする必要がありますね。置いておけば売れる。なんてことはまずない。スポーツバイクのお客さまは、いろいろなお店をよく知っていますから、何かひとつでも他店に負けない魅力をつくり出さなければ……。

「魅力あるお店には遠くからもお客さまが集まる」

たしかにスポーツバイクのお客さまとソフトバイクのお客さまの一番の違いは、スポーツの場合お客さまがお店のことを良く知っている。気に入ったお店ならば遠方からでも来店し購入するということでしょうね。スポーツバイクは「買いまわり品」的といえますね。そうですね。いま増えているUターン組いわゆるアダルトユーザーさえ、購入前にいろいろな人からお店についての情報を集めていますからね。ましてヤングや何台も

乗り継いでいるベテランユーザーはかなり離れた店についても研究し、自分の希望をかなえてくれそうな店を探し求めている。こんなお客さまの要求を満足させられなければ、たまたま売れることはあってもスポーツ店としての成長はむづかしい。ソフトバイク以上にお客さまとの末長いおつき合いができる店であればなりませんし、満足してくれるお客さまは必ず新しいお客さまを紹介してくれるものです。

お客さまが集まるお店は店全体にスポーツショップらしさがにじみ出ている

では最後に、具体的にスポーツバイクのお客さまはお店に対してどんな要求を持っているのか？ どう満足させればよいのか？といったところを挙げていただけますか。

それには店主が「ユーザー」になって自分ならどんな店を買いたいのか？ どんな店に行つてみたいのか？ を考えてみればハッキリすると思います。うちの店はさておき一般的には――

まず整備ですね。修理ができなければダメ。値引きなどで1台は売れても、お客さまはつづかないでしょう。

次が店全体の雰囲気。感じのよい店、楽しい店ですね。お客さまが集まる店は、全体にこんな雰囲気が浸み出ている、それが「スポーツ店らしさ」になっているんじゃないですか。では何を楽しいと思うか、感じが良いと思うかという点、これはむづかしいですが、気軽に立ち寄れて店主やサービスマンと楽しく話ができる

●バイクについていろいろ教えてもらえる
●店主や店員ばかりでなく、その店に集まるバイク仲間とも親しく話せたり友達かたきる
●商品、特に新型車が豊富で、見たり、ふれたり話しが聞ける

●バイクについて気軽に相談できる
●センスのいい用品類が揃っていて、バイク以外でも面白い物が楽しめる
●店の人がバイク好きで、仲間を増やし一緒に楽しもうという姿勢がある
●ツーリングや新車試乗会など催しもよく開催してくれる
ざっとこんなところではないでしょうか。うちでも全てを満たすことは困難ですが需要

が着実に増えつつづけている中で、これらひとつひとつを着実に備え、より多くの人が集まってくれる店にしたいと思っています。――貴重なお話しありがとうございました。さて、「ヤマハスポーツ250cc新時代」もスタートする4月、みなさまのお店でも改めてこれら各項目の再チェックと、ソフトバイクにつづくスポーツ車販売へのスタートダッシュをお切りください。



◆スポーツバイクのシンボルとして店内に展示されている「XS750スペシャル」

◆店舗と切り離されたサービス場。優秀なサービスはスポーツバイク店の前提条件である



バイク以外でも買い物を楽しめるよう用品コーナーにも豊富な品ぞろえが



話題のクォーターバイク・シリーズ いよいよ登場!

「ヤマハスポーツ250cc新時代」の幕開けを高くかに告げて、3月から新発売の「XS250スベシヤル」、「GX250SP」につづき、いよいよ4月10日より「XT250」、「SR250」の話題のクォーターバイク2機種が新発売となります。いずれも日本のモーターサイクルの原点ともいえる250ccスポーツ本来の機能を追求し、250ccとして独自に開発した期待の新商品。それだけに新機構、新技術も数多く盛り込まれています。以下にご紹介する各機種の開発意図、設計の狙い、各部の特徴をどうぞみなさまのセールストークにお役立てください。

オフロード機能の徹底追求から生まれた 4サイクル・スーパートレール

XT250

「トータルバランスにすぐれ、しかも幅広いオフロードの走行パターンをカバーする真のトレールバイク」という一貫したヤマハのオフロードバイクづくりの思想を最高度に具現した新しい4サイクル・トレール、それが、いまお客さまの大きな注目を集めている「XT250」です。特に開発に当たっては――

- 性能、ハンドリング性能の高度なトータルバランスの実現
- トライアル・ランからモトクロスのような走りまで幅広いオフロードの走行パターンへの対応
- デュアルパーバスマシンとしてのオン・オフ両方の乗りやすさ、快適性の確保
- 安全設計、親切設計、省エネルギー

――というオフロードモデルに要求される機能を徹底的に追求して、以下の各項目に重点を置いた設計がなされています。

114kgの超軽量、 高性能OHCエンジン、 モノクロス・サスペンションの 最高度のマッチング

つまり、マシンコントロールのしやすさを決定づける車両重量を、実に114kgという超軽量に押さえ、これに合わせて高速性能はもちろん中低速性能も十分なシングルOHC単気筒エンジンを搭載、4サイクル車として初採用のヤマハ・モノクロス・サスペンション、205mmとロングストロークのリーディングアクスル型フロントフォーク等の採用に



軽量・コンパクトな「XT250」のOHC・エンジン。マフラーとエキパイは一体化、VM型キャブは加速ポンプ付き

よってエンジン、サスペンション、車重、ハンドリングの最高度のマッチングをはかり、オフロードでの卓越した走破性能と、オンロードでの安定した操縦性を生み出しているのです。また、乗りやすさ、快適さについてもスリムな車体構成、十分なロードクリアランス(250mm)を確保しながら、しかも840mmという低シート高とし、さらにエンジンにはパラサワーを装備して振動をおさえ、オンロードでの快適な乗り心地を確保しています。

XT250各部の特徴

すぐれた瞬発力、ねばり強い中低速、
高速での十分な伸びを發揮する
OHCエンジン

軽量・コンパクトでスリムなプロファイルにまとめあげた新開発のOHC・単気筒エンジンは、吸気側38φ、排気側32φの大径バルブ、75×56・5mmという超ショートストローク

ク、約1万回転という高回転までを可能にしたシルベスタバルブスプリング、さらに2カ所の吸入口を持つ大容量エアクリナーなどの採用によって中低速での谷のないフラットなトルクと21馬力/8000回転と高速での十分な伸びを兼ね備えたエンジン特性を実現。さらに強制閉閉式VM型キャブレターも加速ポンプ付きとして、オフロードで特に要求されるすぐれた瞬発力を發揮させています。また、始動はキック連動式のオートデコンプと電子進角式のCDI点火の採用で、始動性を高めたもの。さらに大きな時代の要請でもある省エネルギーや静しゅく性についても周辺部をスキッシュ形状とした2球式燃焼室によって燃焼効率を高め55km/ℓという低燃費を実現しました。また大容量エアクリナーやスチールネット内張り式マフラーによって走行騒音を低減させ、同時に心地よいエキゾーストサウンドを生み出しています。さらにエンジン関係では、確実なシフト機構の採用。転がりベアリング装備のカムシャフト支持をはじめとする高度な耐久性の確保。オフロードモデルとして欠かすことのできないメンテナンスのしやすさも特筆すべき特徴といえます。

軽量・スリムな車体構成に ヤマハ・モノクロス サスペンションを装備

車体関係では、鋼管ダイヤモンド型フレームによって軽量・スリムな車体構成としている点が第一の特徴ですが、このフレームやリヤアームは特に有限要素法による構造解析プログラムを用いて軽量でかつ剛性も十分な強度バランスのすぐれたものとしています。

またオフロードで抜群の走破性を發揮する前後のサスペンションは、リヤに定評あるヤマハ独自のモノクロス・サスペンションを装備。これはド・カルボン式、無段イニシャル調整式で178mmのホイールトラベルを持つもの。またフロントには冷却フィン付きアルミアウトチューブ、ブーツ付きインナーチューブのリーディングアクスル型フォークを採用、205mmのロングホイールトラベルを確保しています。この前後のホイールトラベ





乗りやすく、快適なヒューマンバイク

SR250

4サイクル単気筒エンジンを搭載しながら、アメリカン・ホースバックライディングスタイルを採用してビッグシグナル「SR400SP/500SP」とは、大きく趣きを異にしている。「SR250」これは「SR250」の開発意図が「ヒューマンバイク」という新タイプのスポーツモデルを目指しているためです。

「SR250」の4サイクル・OHCEエンジンは、軽量・コンパクトな「XT250」と同一基本構成のもので、ヒューマンバイクという「SR250」の個性にあわせてさまざまな独自の特性がもたらされています。つまり、最高出力21馬力/8000回転と高速走行を楽しむハイパワーも十分に備えながら大容量エアクリナーやマフラーに設けら

SR250各部の特徴

中低速性能にもすぐれた扱いやすいエンジン特性

「SR250」の4サイクル・OHCEエンジンは、軽量・コンパクトな「XT250」と同一基本構成のもので、ヒューマンバイクという「SR250」の個性にあわせてさまざまな独自の特性がもたらされています。つまり、最高出力21馬力/8000回転と高速走行を楽しむハイパワーも十分に備えながら大容量エアクリナーやマフラーに設けら

軽量・スリムなボディに超低シート高 ゆとりあるホースバック・スタイル

前述のとおり車体関係では、座り心地のよいキング&クイーンタイプの段付きシートにもかかわらず740mmと50ccなみの低シート高で、さらには両足が接地するのが特徴ですが、これはサイドカバーまわりの設計とリヤの小径幅広タイヤによって実現されたもの。

「XS400スペシャル」と同サイズの120/90-16時のリヤタイヤは、走行安定性を少しも損うことなくこの超低シート高の確保を可能にしたもので、合わせて前輪も19吋と750ccなみの大径ホイールを装備しています。

また軽量・スリムな車体構成も特筆される。造解析プログラムでフレームの軽量化と剛性



エンジン後方に設けられた大容量サブチャンバー。この側面にチェーン調整レベルが刻まれている。

ルは、250ccクラスとしては最高値。

この充実したサスペンションは、オフロードでの高いトラクションとオンロードでのウェット性能を両立させた前後のニューパタータイヤ、スリムな車体構成、250mmと十分な最低地上高……などのマッチングによってオフロードでの走破性と軽快なハンドリングまたオンロードでの快適な乗り心地と安定した操縦性を生み出しているものです。

また、このように十分なホイール・トラベルを確保しながらもシート厚を犠牲にすることなく840mmという低シート高を実現しているのも大きな特徴といえます。

車体関係では、この他にブリーザーパイプを排したニュータイプの燃料タンクキャップ、オーバードレンジャーと一体化したルーバー式フエンドリ、チェーンテシヨナーと大型チェーンガード、大型チェーンケースさらにスネールカム式チェーンプラーなどオフロード機能に徹したキメ細かい親切設計、安全設計が施されていますが、これらはいずれも、海外で評価の高いオフロード専用輸出モデル・I

Tシリーズの実績を余すところなくもり込んだものです。

2輪車初のノンヒューズブレーカーを採用 タコメーターも標準装備

電装関係でも、2輪車として初めてノンヒューズブレーカーを採用。またCDI点火方式などによってオフロード機能を高めています。このノンヒューズブレーカーは、小型シンプルな構造ながらきわめて信頼度の高いサーキット・ブレーカーで電気トラブルにもヒューズ交換を不要にした新機構です。またメソテナンスフリーのCDI点火も、現在では最も進んだ進角方式の電子進角式を採用しました。

また、ヘッドランプは35Wと明るく130φと大型で安全性を高め、特に灯火類の寿命向上のために半導体式のポルテジレギュレーターも装備。さらに、デュアルパーパスマシンとして欠かすことのできないタコメーターも標準装備しています。

シート高740mmから設計をスタート!

このため、特に開発に当たっては●身構えることなく気軽に走れること●乗りやすさ●快適さ●安全性と使いやすさ●経済性——というヒューマンバイクの条件を満たしながら、ゆとりあるライディングフォームで、両足がらくに接地すること。そのためのシート高は740mmという目標値を設定し、左記の各ポイントに置いて設計がなされています。

- 124kgという250ccストリートモデルでは最も軽い車両重量
- ゆとりあるポジションが無理なく得られるアメリカン・ホースバックライディングフォーム
- 740mmの超低シート高
- 高速性能はもちろん、中低速性能にもすぐれた4サイクル・OHCEエンジン
- セルスターターをはじめとする徹底した使いやすさと安全性への配慮

つまり、この「SR250」は走行性能のみを重視した「速いだけ」のスポーツバイクから●より幅広いユーザー層を対象として●ダウンユースからスポーツツーリングまで●オールラウンドに楽しめること●しかもモーターサイクルに乗せられるのではなく、自分の体の一部のように自由にコントロールすることによって、真のモーターサイクルの世界をエンジョイできること——を主眼に250cc専用設計として独自に開発したニューモデルです。

れた大容量のサブチャンバーによって2000-6000回転といった中低速域のパワーアップを果していること。

また始動はセル専用として、キック始動のわずらわしさを解消し、キャブレターも可変ベンチユリ型SUキャブを採用してラフなスロットル操作にも過敏に反応しすぎることのないスムーズな加速を得ていることです。

この他、点火方式をメンテナンスフリーのフルトランジスタ点火とした所も「XT250」と異なる点ですが、ギヤ駆動式パラシナーによる振動の低減、2球式燃焼室による57km/ℓの好燃費、クランクケースカバーへのオイル点検窓の設置などは「XT250」と共通の特徴です。

の調和をはかり、あわせて各部品機能の拡大による部品点数の削減、樹脂を中心とした軽量素材の採用によって124kgという軽い乾燥重量でまとめられています。

この他車体関係では、サブチャンバー側面にチェーン調整レベル表示を設けチェーンのたわみ調整をより正確に行なえるものとしたほか、負圧コックの採用、ハンドルクラウン部と完全脱着式のシート下に小物入れを設置、前後ブレーキに指針式ライニング摩耗インジケータを装備、スノールカム式チェーンラッパ、左右の角型バックミラーの標準装備など、キメ細かい安全設計、親切設計を施しています。

セルモーター専用の イージースタートを支える 信頼性の高い点火、充電系統

電装関係の最大の特徴は、キックを排してセルモーター専用としたこのクラスでは唯一の始動方式です。これも特に、点火装置をI

Cをふんだんに用いた高度な電子回路で点火時期の進角を制御するフルトランジスタとしたブラシレス・アウターローター型AC発電機とICレギュレーターによる充実した充電系統、12V12AHの大容量バッテリー……などによってセルモーター専用始動の信頼性を高めています。

またこのセルモーターには、ニュートラル時またはクラッチを切った状態でなければ作動しない始動安全装置も採用されています。この他、安全面では50W/40Wの大光量ヘッドランプ、「XS750/650スペシャル」と同一のゴージャスな大型メーター・パイロットボックス等も採用。メインスイッチは、他の3機種と同様ステアリングロック一体式です。

なお、「XT250」「SR250」についてさらに詳しくはそれぞれのサービスガイド等をご参照ください。

「スペシャル」スタイルを250cc.に再現

XS250スペシャル



「XS250スペシャル」は、いうまでもなく「XS750/650スペシャル」で、お客さまの間に完全に定着したアメリカン・ホースバックライディング・スタイルをそのまま250cc.に再現したものです。フルバックハンドル、ティアドロップ型燃料タンク、ゴージャスなアルミ製グラブバー付きキング&クイーンシートからなるゆとりあるライディング・ポジションは、あますところなくこの「XS250スペシャル」に活かされています。

エンジンは、「GX250SP」で定評の180度クランクの高性能OHCツインと同一ですが、特にこの「XS250スペシャル」では、ショートカットメカホンマフラーで「スペシャル」イメージを高めるとともに、左右

マフラーを連結して中低速性能を向上させ、あわせて小気味よいエキゾーストサウンドを生み出しています。

また4・2ℓと大容量のエアクリナーによって清浄効率のアップと吸気音を低減させているのも新しい特徴。そして点火方式にはメンテナンスフリーのフルトランジスタを採用しました。

また車体関係では、リヤタイヤにヤマハ独自の120/90-16吋の小径幅広タイヤを採

ヨーロッパのロング・ツアラー

GX250SP



用。キャストホイール仕様車は前後輪ともチューブレスタイヤを装着させているほか、前輪の油圧式ディスクブレーキは、キャリパーをスイングタイプとしてパッドの交換を容易にし、整備性を高めています。

電装関係では、メーターとパイロットボックスを55度傾斜させて読みとりやすくセット。キング&クイーンシートにフィットした大型テールランプは安全性の高い2球式で、ライセンランプは別体式としています。

等によってこれを実現させたものです。

つまり、ヨーロッパタイプのコンチネンタルハンドル、長距離ツーリングに合わせた17ℓ入りの大型タンク、足つき性のよいステップドシートとこれらに合わせた従来モデルより約100ミリ後方にセットしたバックステップが、高速ツーリングに最もマッチした前傾ライディングフォームを生み出しているのです。また、このバックステップに合わせて、チェンジベダルもリンク式で後方にスライドさせていますが、これはライダーに合わせて高さの調整が容易に行なえるものです。

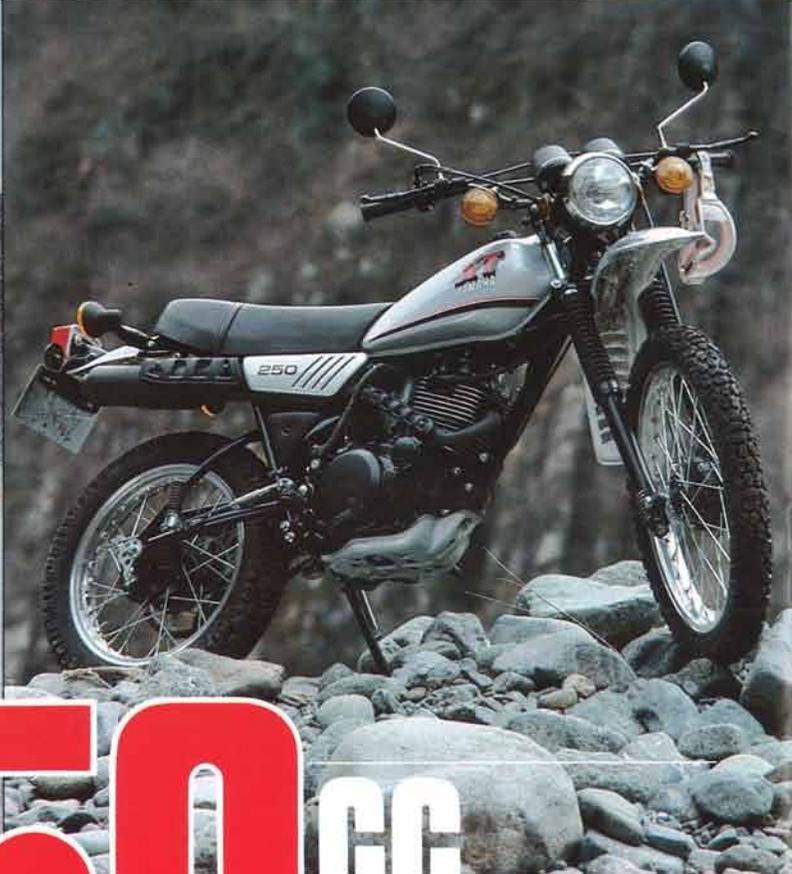
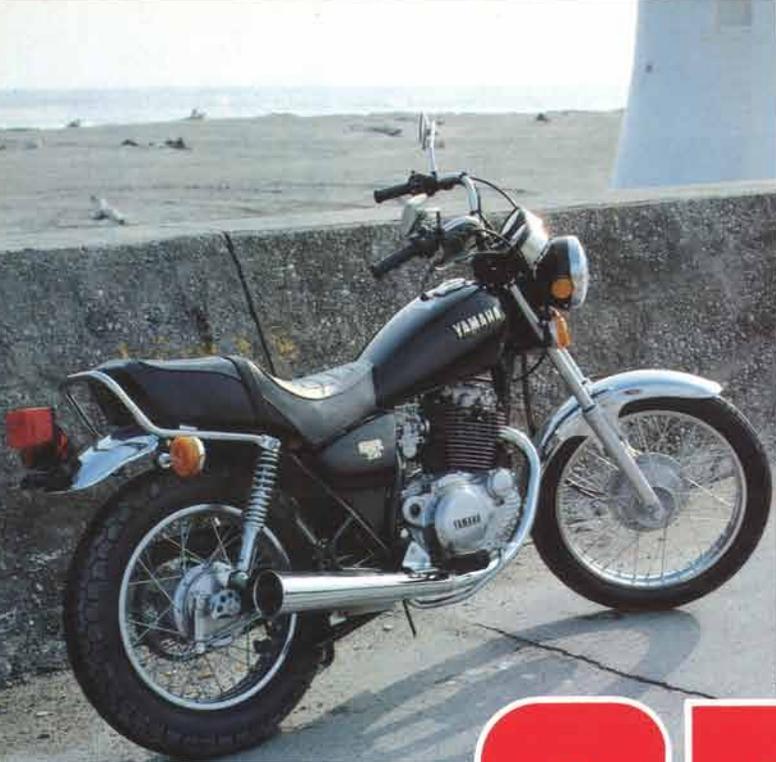
また前後ともタイヤはグリップ性にすぐれたニューパターンを採用。前輪ディスクブレーキはキャリパーをスイングタイプとして整備性を高めています。

78年に新登場した「GX250SP」は、ヤングからアダルトまで幅広いお客さまの好評を集め、タウンユースからロングツーリングまできわめて多種多様に愛用されています。これをさらにグレードアップ、ヨーロッパタイプのロングツアラーという新しい個性を鮮明に打出して新登場したのがこのニュー「GX250SP」です。

それだけに設計に当ってはロングツアラーとしてのライディングポジションに主眼をおき、コンチネンタルハンドル、大型フェイエルタンク、ステップドシート、バックステック

180度クランクのOHCツイン・エンジンは、6速ミッションも含め従来と基本構成に変更はありませんが、左右連結式マフラーによる中低速性能の向上をはじめ、メンテナンスフリーのフルトランジスタ点火、大容量エアクリナー、新設計のエキゾーストパイプ・マフラーによって定評ある高性能を一段と安定させています。

また、電装関係でもニュータイプのシートに合わせたスマートなテールランプを採用。メーターパネルには断線警告灯を新設して安全性を向上させています。



ヤマハ
スポーツ

250

CC

新時代



アメリカン・ホースバックスタイル XS250 Special



お客さま待望の「スペシャル」が、ついに250ccクラスにも新登場です。「XS750/650スペシャル」で完全に定着したアメリカン・ホースバックライディング・スタイルを余すところなく再現した「XS250スペシャル」。特に250ccクラスのユーザーに幅広くお応えするために、キャストホイール仕様とスポークホイール仕様をご用意しました。

XS250 Specialのセールスポイント

- アメリカン・ホースバックスタイルのゆとりあるライディング・ポジション
- プルバックハンドル、ティアドロップ型燃料タンク、キング&クイーンシート、ショートカットメガホンマフラー、小径幅広リヤタイヤなど「XS750/650スペシャル」のイメージをそのまま250ccに再現
- 定評ある180度クランク・OHCツインエンジン
- ショートカットメガホンマフラーで中低速性能向上と小気味よいエキゾーストサウンド
- メンテナンスフリーのフルトランジスタ点火
- キャストホイールにチューブレスタイヤ
- 大型2球式テールランプ



- カラー：〈キャストホイール仕様〉ブラックゴールド/カーディナルレッド
〈スポークホイール仕様〉ニューミッドナイトブルー

XS250 Special仕様諸元

- 全長2070mm ● 全幅870mm ● 全高1140mm ● シート高770mm ● 軸間距離1375mm ● 最低地上高135mm ● 乾燥重量166kg ● 舗装平坦路燃費46km/ℓ(50km/h) ● 登坂能力20° ● 最小回転半径2300mm ● 制動停止距離14m(50km/h)
- エンジン・4サイクル・SOHC・並列2気筒・248cc ● 内径×行程55×52.4mm ● 圧縮比9.6 ● 最高出力25PS/9500r.p.m. ● 最大トルク1.9kg-m/8500r.p.m. ● 始動方式セル・キック併用 ● 点火方式フルトランジスタ ● 燃料タンク容量14ℓ ● エンジンオイル容量2.6ℓ ● 潤滑方式強制圧送ウエットサンプ ● バッテリー容量12V12AH(12N12A-4A) ● 点火プラグBP7ES(NGK) W22EP(日本電装) ● キャブレターBS34×2 ● エアクリーター乾式ウレタンフォーム+植毛
- 1次減速(比)ギヤ(3.250) ● 2次減速(比)チェーン(2.733) ● リターン式6段変速
- 変速比①35/14=2.500 ②32/18=1.777 ③29/21=1.380 ④27/24=1.125 ⑤25/26=0.961 ⑥25/30=0.866 ● フレーム鋼管セミダブルクレードル型 ● キャスタ27°30' ● トレール87mm ● タイヤサイズ(前)3.00S18(後)120/90-16 ● ブレーキ(前)油圧式ディスク(後)機械式ドラム ● 懸架緩衝装置(前)テレスコピックオレオ(後)スイングアーム ● ホイールトラベル(前)140mm(後)100mm
- ヘッドランプ12V45W/45W ● テールランプ12V8W ● ストップランプ12V27W ● フラッシュャーランプ12V27W ● パイロットランプ類12V3.4W



55度傾斜させてセットした読みとりやすい「XS250スペシャル」のメーターまわり。



120/90-16とヤマハ車だけの小径幅広リヤタイヤ。シートとフィットした大型テールランプは安全性の高い2球式で、ライセンスランプとは別体、グラブバーも、ゴージャスなアルミ製。

「XS250スペシャル」のアメリカン・ホースバックスタイルとまさに好対称のヨーロピアンタイプのロングツアラー、それが新しい個性を鮮明に打出して新登場のニュー「GX250SP」です。

GX250SPのセールスポイント

- コンチネンタル・ハンドル、大型燃料タンク、ステップシート、バックステップによるヨーロピアンタイプの前傾ライディングポジション
- パワーユニットは、従来から定評の180度クランク、OHCツインエンジンと6速ミッション
- 左右連結式マフラーで中低速性能を向上
- メンテナンスフリーのフルトランジスタ点火
- 17ℓ入り大容量燃料タンク
- グリップ性能のすぐれた前後のニューパターンタイヤ

高速クルージングにも最高のヨーロピアンタイプの前傾ポジション



●カラー：ブラックゴールド
/ニュールビーレッド

GX250SP仕様諸元

- 全長2025mm ●全幅745mm ●全高1065mm ●シート高780mm ●軸間距離1380mm ●最低地上高150mm ●乾燥重量167kg ●舗装平坦路燃費46km/ℓ (50km/h) ●登坂能力20° ●制動停止距離14m (50km/h)
- エンジン・4サイクル・SOHC・並列2気筒・248cc ●内径×行程55×52.4mm ●圧縮比9.6 ●最高出力25PS/9500r.p.m. ●最大トルク1.9kg-m/8500r.p.m. ●始動方式セル・キック併用 ●点火方式フルトランジスタ ●燃料タンク容量17ℓ ●エンジンオイル容量2.6ℓ ●潤滑方式強制圧送ウェットサンプ ●バッテリー容量12V12AH(12N12A-4A) ●点火プラグBP7ES(NGK) W22EP(日本電装) ●キャブレターBS32×2 ●エアクリナー乾式ウレタンフォーム+植毛 ●1次減速(比)ギヤ(3.250) ●2次減速(比)チェーン(2.866) ●リターン式6段変速 ●変速比①35/14=2.500②32/18=1.777③29/21=1.380④27/24=1.125⑤25/26=0.961⑥26/30=0.866 ●フレーム鋼管セミダブルクレードル ●キャスト27" ●トレール84mm ●タイヤサイズ(前)3.00S18(後)3.50S18 ●ブレーキ(前)油圧式ディスク(後)機械式ドラム ●懸架緩衝装置(前)テレスコピックオレオ(後)スイングアーム ●ホイールトラベル(前)140mm(後)100mm ●ヘッドランプ12V50W/40W ●テールランプ12V8W ●ストップランプ12V27W ●フラッシャーランプ12V27W ●パイロットランプ類12V3.4W

ヨーロピアンタイプのロングツアラー NEW GX250SP



ヤマハ・オフロードテクノロジーの結晶

XT250

4月10日より新発売



「トータルバランスにすぐれたマシンづくり」——DT 1以来一貫してつらぬかれていたヤマハ・オフロードテクノロジーをすべて結集し、オフロード機能を徹底的に追求して250cc独自に開発した「XT250」。4サイクル・オフロードモデルのイメージを一新する'80年代の4サイクル・スーパートレールです。

XT250のセールスポイント

- じつに114kgという超軽量の車両重量
- 中低速から最高速まで十分なハイパワーを備えた4サイクルOHCエンジン
- ヤマハ・モノクロスサスペンション、を4サイクル車として初装備
- ロングストロークのリーディングアクスル型フロントフォーク
- 以上各部の最高度なトータルバランスを実現して生み出される、オフロードでの抜群の走破性能とオンロードでの安定した操縦性
- 840ミリの低シート高とスリムな車体構成
- オンロードでの快適な走行を約束するバランス付きエンジン
- オフロードモデルとしての整備性の追求
- 徹底した親切設計、安全設計、省エネ対策

XT250仕様諸元

- 全長2135mm ● 全幅885mm ● 全高1170mm ● シート高840mm ● 軸間距離1400mm ● 最低地上高250mm ● 乾燥重量114kg ● 舗装平坦路燃費55km/ℓ(50km/h) ● 登坂能力32° ● 最小回転半径2300mm ● 制動停止距離16m(50km/h)
- エンジン4サイクル・SOHC・単気筒・249cc ● 内径×行程75×56.5mm ● 圧縮比9.2
- 最高出力21PS/8000r.p.m. ● 最大トルク2.0kg-m/6500r.p.m. ● 始動方式キック
- 点火方式CDI ● 燃料タンク容量8ℓ ● エンジンオイル容量1.6ℓ ● 潤滑方式強制圧送ウェットサンプ ● バッテリー容量6V6AH(6N6-3B) ● 点火プラグBP7ES(NGK)W22 EP(日本電装) ● キャブレターVM28 ● エアクリーター湿式ウレタンフォーム+植毛
- 1次減速(比)ギヤ(3.310) ● 2次減速(比)チェーン(2.875) ● リターン式5段変速
- 変速比①37/14=2.642②32/19=1.684③29/23=1.260④26/26=1.000⑤23/28=0.821 ● フレーム鋼管ダイヤモンド型 ● キャスタ29°15' ● トレール118mm ● タイヤサイズ(前)3.00-21(後)4.60-17 ● ブレーキ機械式ドラム ● 懸架緩衝装置(前)テレスコピックオレオ(後)モノクロスサスペンション(ド・カルボン式) ● ホイールトラベル(前)205mm(後)178mm
- ヘッドランプ6V/35W35W ● テールランプ6V5W ● ストップランプ6V25W ● フラッシャーランプ6V17W ● バイロットランプ類6V3W



● カラー：クリスタルシルバー
カーディナルレッド



左にスピードメーター、右にタコメーターを配した「XT250」のメーターまわり。スピードメーターには便利なトリップメーターも装備。メインスイッチはハンドルロック連動式。



気軽に乗り出せ、しかもまるで自分の体の一部のように自由にコントロールすることによって真のモーターサイクルの世界をエンジョイできる——「SR250」は、250cc.の合理性の徹底追求から生まれた「ヒューマンバイク」です。

SR250のセールスポイント

- 124kgと250ccロードモデルでは最も軽い重量
- アメリカン・ホースバック・ライディングフォームのゆとりあるポジション
- 740ミリ（ヤマハMR50と同一）と両足がらくらく地につく超低シート高
- 高速性能はもちろん、中低速性能も十分な高性能4サイクル・OHCエンジン
- エンジンにはバルブサーを装備して快適な乗り心地を確保
- セルモーター専用のイージースタート
- エンジン・コントロールを容易にした可変ベンチュリー式SU型キャブレターの採用
- 徹底した親切設計、安全設計、省エネ対策



● カラー：ブラックゴールド
ニールビーレッド



見るからにスリムな「SR250」の車体構成。フルバックハンドル、ティアドロップ型燃料タンク、キング&クイーンシートがゆとりあるアメリカン・ホースバック・ライディングフォームをつくり出す。



セルモーター、バルブサーを組み込みながらも、ご覧のとおりコンパクトでスリムな「SR250」のOHCエンジン。基本構成は、「XT250」と同一だが、こちらはフルトランジスタ点火、BS型キャブレターを採用

SR250仕様諸元

- 全長2020mm ● 全幅815mm ● 全高1135mm ● シート高740mm ● 軸間距離1340mm ● 乾燥重量124kg ● 舗装平坦路燃費57km/ℓ(50km/h) ● 登坂能力30° ● 最小回転半径2300mm ● 制動停止距離14m(50km/h)
- エンジン 4サイクル・SOHC・単気筒・249cc ● 内径×行程75×56.5mm ● 圧縮比9.2
- 最高出力21PS/8000r.p.m. ● 最大トルク2.05kg-m/6500r.p.m. ● 始動方式セル ● 点火方式フルトランジスタ ● 燃料タンク容量10ℓ ● エンジンオイル容量1.6ℓ ● 潤滑方式強制圧送ウェットサンプ ● バッテリー容量12V12AH(12N12A-4A) ● 点火プラグBP7ES(NGK) W22EP(日本電装) ● キャブレターBS34 ● エアクリナー湿式ウレタンフォーム
- 1次減速(比)ギヤ(3.130) ● 2次減速(比)チェーン(2.750) ● リターン式5段変速
- 変速比 ①37/14=2.642 ②32/19=1.684 ③29/23=1.260 ④26/26=1.000 ⑤23/28=0.821 ● フレーム鋼管ダイヤモンド型 ● キャスタ30°20' ● トレール132mm ● タイヤサイズ(前)3.00-19(後)120/90-16 ● ブレーキ機械式ドラム ● 懸架緩衝装置(前)テレスコピックオレオ(後)スイングアーム ● ホイールトラベル(前)140mm(後)85mm ● ヘッドランプ12V50W/40W ● テールランプ12V8W ● ストップランプ12V27W ● フラッシュャーランプ12V27W ● パイロットランプ類12V3.4W

新時代のヒューマンバイク

SR250

4月10日より新発売



いよいよ春の需要期。商戦も日ごとに
バイクシリーズ4機種に加えて人気の50

大きなもりあがりを見せていますが、4月からは話題のクォーター
ccスポーツ「MR50」「TY50」も商品性を一段と高めて新登場です。

NEW MR50

●カラー：マスカットグリーン
クリスタルシルバー

毎分8500回転で6馬力の高性能トルクインダクションエンジン、ヤマハ・モノクロスサスペンション。リーディングアックスル型フロントフォークなど、本格的なオフロード性能と充実した装備で幅広いユーザーを持つ「MR50」が、その性能、装備を一段と充実させ、上級車なみのトレールモデルとして新発売となります。

MR50の新たな特徴

- フロントホイールを19インチとサイズアップしてオフロードの走破性を向上
- リヤのモノクロス・サスペンションは2段バネ式としてオフロードでのハードな走行とオンロードでのソフトな乗り心地をアップ
- 剛性の高い角型リヤアームを採用
- パワーレバーの新装備
- 始動性にすぐれメンテナンスフリーのCDI点火方式
- 前後ブレーキにライニング摩耗インジケータを新設
- 前後タイヤに摩耗限度を知らせるウェアインジケータを追加して安全性を向上
- フロント・サイドリフレクター大型化



NEW RC100S-D



注目の「RC100S-VI」に加えて、今シーズンは「RC100S-D」も新登場します。「RC100S」のスペシャルモデルともいえるこの「RC100S-D」は、ブラックフレームに段付シャフト、マグネシウムホイール、「RC100A」と同一ステアリングホイール等の採用によって、一層のポテンシャルアップを計ったものです。

NEW RC100A-II



一方、頂点モデル「RC100A-II」は、高度なポテンシャルと抜群の耐久性を備えた新開発の「KT100AX」エンジンを新たに搭載。定評ある高剛性フレームとのマッチングによって実戦能力を大幅に高めたもの。パルスバイプレスの新設計ウォルボロキャブレターや3ピースホイールなどの新採用も新しい特徴。SLシリーズ戦Aクラスから国際レースまで幅広い活躍が期待される、カーター注目のニューマシンです。

商品性をさらに高めて新登場!

NEW TY50



右の「MR50」そして「RD50」とともに「ヤマハ50cc.スポーツトリオ」の1機種としてヤングの人気を集める「TY50」も、ご覧のとおりさわやかにイメージを一新して新登場します。

●ホワイトにレッド系とブルー系の鮮やかなストライプのニューグラフィックで●49cc・4馬力のフラットトルクの扱いやすいエンジン●軽量・スリムな車体構成など基本構成に変更はありません。



'80 YAMAHA KART RED ARROW

もっか急ピッチで愛好者を増やし、全国的にめざましい盛り上がりを見せているカートスポーツ。この強力な推進役を果し、最も多くのカーターに愛用されているのが入門者からベテランまですべてをカバーする「ヤマハレッドアローRCシリーズ」のフルラインアップですが、本格的なシーズンの開幕に先が



けて中級者用「RC100S-VI」と上級者用「RC100A-II」の'80年モデルが、総合的な戦闘力を一段と高めて新登場しています。

NEW RC100S-VI



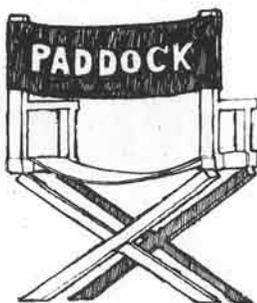
各地のSLカートシリーズ戦のSストック、SまたJAF全日本選手権シリーズのSクラス等で活躍めざましい「RC100S」。'80年モデルは、定評ある高性能「KT100S」エンジン、剛性に富みすぐれた操縦安定性を発揮するフレーム関係とともに、'79年モデルと基本構成に大きな変更はありませんが、ずい所に耐久性アップを主眼としたキメ細かい改良を施し、持ち前の高度な戦闘力に一段と磨きをかけています。



旅ごころ M

イタリア北部・ロンバルディア地方の春。残雪も消えた峰々に、ワインディング・ロードを登るエキゾーストサウンドがこだまする。

ヤングからミドル、ミスからミセスまでの話題と流行の情報コーナー・話のパドック。今月は、ヤマハ・サッカーチームの日本リーグ1部での開幕にちなんで、サッカーの話題、やさしい見方などをご紹介します。テレビ中継の機会もグンと増えるヤマハ・イレブンの活躍、お客さまともどもご声援を！



格闘技

●サッカーといえば、1チームが11名ということはお存知だろう。それより何より、足を使ってプレイするゲームということ位は、常識だ。では、足だけしか使ってはいけないのか、といえば、そんなことはない。正式には手以外の部分なら、身体のだこでも使っているのがサッカーなのだ。時には頭を使ったり、時には胸を使ったり、さらに肩を使って相手を押しのけることも。いや、手にしたって、近づいた相手を押し返そうと伸ばすのは反則だが、最初から伸ばして相手を近づけないのは一向に構わない。

タテ120m×ヨコ90mのコートの中で、22名の選手が前・後半90分間にわたって1つのボールを奪い合う。当然、選手同志が激突するシーンも数多いわけだが、こんなところが「格闘技」といわれる由縁なのである。

キック

●キックボクシングの場合だと、キックの種類といったら、せいぜいローキックとハイキックとヒザ蹴りくらいしか思い浮かばないだろう。だが、ことサッカーに関しては、その種類は多種多様。まず、もっとも基本的なインステップ（足の甲）キックと、インサイド（足の内側）キック。そして、その変型としてのインフロント（親指つけ根から甲にかけての部分）キックとアウトフロント（小指つけ根から甲にかけての部分）キック、アウトサイド（足の外側）キックがある。さらに愉快なのが、トゥ（つま先）キックと、ヒール（かかと）キック。その他、空中にあるボールをそのまま蹴るボレーキックやハーフボレーキック、目の前の敵の頭上をかすめ飛ばせるチョップキックなど、キックのテクニックもまさに無限。

スローイング

●サッカーのゲーム中、ボールに手を触れることができるのはゴールキーパーだけということ位は、誰でも知っている。ただし、他のプレーヤーでも、時にはボールに手を触れることが許される場合もあるということは知っておきたい。その場合とは、サイドラインに

ボールが出た時、出したプレーヤーの反対側に権利が与えられるスローイング。いわゆる両手で頭ごしに投げる方法だ。ちなみに、ゴールラインを割った時は、ゴールキック（攻撃側が出した場合）かコーナーキック（守備側が出した場合）が行なわれるが、そのほかペナルティを犯した場合はフリーキック（その地点で相手側のボールとなる）が与えられる。よく話題に上がるところのペナルティ・キック（P・K）は、自陣のペナルティエリア内で反則を犯した場合、相手側に与えられるもの。ゴール正面、11mの地点からのシュートは、まさに確率最高。

だまし合い

●力と力のぶつかり合いがサッカーの醍醐味だが、また頭脳プレーがかなりのウェイトを占めているところも、サッカー・ファンにとっては嬉しい限りだ。例えば、オフサイドというルールがある。これは攻撃側のプレーヤーが相手側の陣内で後方の味方からパスを受ける時、そのプレーヤーと相手側のゴールとの間にゴールキーパーを入れて必ず相手選手が2名以上いなくてはならないとされているものだが、これをより有効に利用。攻撃側がゴールと味方プレーヤーとの間に2名以上の相手がいるとしてパスしようとした瞬間、相手側がパスを受け取る攻撃側プレーヤーより前に出て意識的にオフサイドをとらせる——なんて高等戦術もあるからだ。これを名づけて「オフサイド・ストップ」。だまし、だまされるの頭脳合戦はまだ多い。

超スパルタ特訓

●ヤマハイレブンの1部リーグ昇格で最も話題を集めているのは、かつての全日本チームの名ウィング杉山隆一監督の超スパルタ特訓。10年計画で1部入りをめざしたものの、なんと6年で念願を達成したわけだが、とにかく



練習では精神面のパワーアップを強調。「勝って喜びたかったら人一倍練習を」とイレブンをシゴキまくった。サッカー部員の練習開始は午後2時から「残した仕事をカバーしてくれる同僚のためにも勝つサッカーをしよう」の熱意が、このスピード昇格の原動力である。

遠征

- 1部リーグの試合方式は、10チーム総当りの2回戦・リーグ方式。同じチームと2回ずつ対戦するわけでホーム&アウェイと呼ばれ、1度は地元のホームグラウンドで、もう1度は相手側のホームグラウンドで行なわれる。もちろんアウェイ・ゲームのハンデは格別で、そんな時こそ、各地のヤマハフレンド店さんの声援は百人力にも勝るつよい味方。ぜひお客さまをお誘いのうえ、暖かいご声援を！
- ちなみにヤマハの前期スケジュールは下記のとおり。なんと第1戦が、かつて杉山監督とともに戦った釜本監督率いるヤンマーディーゼル。ヤンマーのホームグラウンドでの開幕戦。
- 4月20日 対ヤンマー（神戸/14時）
 - 4月23日 対東洋工業（ヤマハ/19時）
 - 4月26日 対古河電工（西ヶ丘/12時）
 - 5月1日 対新日鉄（ヤマハ/19時）
 - 5月4日 対日産自動車（ヤマハ/13時）
 - 5月7日 対フジタ工業（国立/15時）
 - 5月11日 対日立製作所（草薙/14時）
 - 5月15日 対三菱重工業（大宮/19時）
 - 5月18日 対読売クラブ（ヤマハ/15時45分）

あいにくと平日の取材とあって「友の会」のメンバーは一部が駆けつけてくれたにすぎなかったが迫力は充分

YAMAHA

溝口オート商会

こんにちは
ヤマハです

80-4



溝口オート商会さんを語るとき 欠かせない「友の会」の存在

編集子が溝口オート商会さんを訪問したのは、3月始めのこと。いまだ寒風が吹き残る彦根にあって、お店だけは早くも春そのもののイメージ。男のソフトバイク「タウニイ」を中心に、店頭ディスプレイは明るく、さわやかな装いで満ちあふれていました。

お店に入り、まず挨拶を交した溝口社長は、静かな雰囲気を持ち主。しかし、人あたりのやわらかさの中にもエネルギーが溢れるパワーがにじみ出て、まさに「男盛りの39歳」という印象です。

その溝口社長が開口一番、語ってくれたのが——「とにかくウチに来たからには、なん



なんといいっても
ウチの商売の強味は
マーケットリーダーが
しっかりしていること！

溝口オート商会 溝口武社長

滋賀県彦根市芹町3番6号
☎07492-2-2126

とかく「いいお店」には「いいお客さま」が多いもの。いわゆる「いいお店」が「いいお客さま」を集め、さらに「いいお店」へと発展する——という図式が、大型店へと飛躍を続けるお店においてはしっかりと確立されているようです。

ここにご紹介する溝口オート商会さんも、その例にもれず「いいお客さま」に恵まれ大型店への仲間入りを果たしているお店のひとつ。以下は、溝口オート商会さんの「いいお客さま」獲得法のさわりです。

といってもウチのお客さんが組織した「溝口オート商会友の会」の取材をしてくれなければ片手落ち。あいにく今日は平日なのでメンバーの半数も集まらないだろうけど、ウチを語るとき、彼等ではなくてはならない存在なんですから……」

そこで、さっそく話は「溝口オート商会友の会」の話から始まったのですが、なんでもこのクラブは溝口オート商会さんのお客さまのリーダー格が集まって作られたクラブとか。溝口社長いわく、「資格は25歳以上の心身ともに健全で、つねに安全運転に心がけ、他のライダーの模範となり、リーダーシップをとれる人」とか。現在メンバーは13名。XS650/750スペシャルをはじめ、SRやTXを駆って、地元ライダーの信頼を一手に

溝口オート商会さんのご商売の概要

■立地環境

人口8万8千人の滋賀県彦根市の中心、国鉄・彦根駅から歩いて10分の位置にお店を構える。

■商圏の内容

溝口オート商会さんの商圏は、彦根市中心部の商業地を中心に市内全域に及ぶ。従って販売するバイクの車種もバラエティに富み、ファミリーバイク40%、実用車40%、スポーツバイク20%の構成。「市内商店街の実用車はもちろん、彦根市を走る大型スポーツバイクのほとんどはウチの店から出ているもの」とは溝口社長のお話。

■店舗

自転車販売店から出発して60年。バイク専売となったのは20年前からで、現在の溝口社長は2代目。総面積300坪の所有地の約3分の1を店舗敷地として、40坪が店舗(ショールーム15坪、サービススペース25坪)、残りの60坪を屋外展示スペース兼駐車場にアてている。このほか、別の土地に約30坪の倉庫も所有。

■スタッフ

溝口社長(39)をもちたてたスタッフは3名(営業1、サービス2)。社長の片腕として活躍する営業の溝口直氏(31)は実弟にあたり、主にSP関係を担当している。

■お店の特徴

門戸を大きく開放し、広い層への訴えかけを展開。溝口社長自ら消防団の副団長を努めていることからわかるように、地域への働きかけも積極的で、お店の信頼は絶大。官庁関係をはじめとして、職域への喰い込みでも成果を上げている。溝口オート商会のマーケットリーダーともいえる「溝口オート商会友の会」は、お客さまの間で自発的に発足されたバイクマニア組織。交通安全協会とのつながりも大変深く、お店のイメージアップに、大きな貢献をもたらしている。

■販売促進活動

- 原付免許教室……毎月1回、地元の市民会館で開催されるヤマハ京都の合同免許教室に参加。
- 広告活動……原付免許教室の開催告知をはじめ、セールスの打出しや点検のおすすめを内容としたチラシ配布は毎月1回、1万5千枚を消化する。
- 展示会……季節の切り替え時期にはそのつど店内で展示会を開催するが、なんとといってもメインは毎年春に市内のホテル駐車場を会場として催す展示試乗会。約200台のバイクを勢揃いさせての2日間は、さながらモーターショウの雰囲気充分。開催告知のチラシもこの時は約3万枚を用意するほか、顧客へのDM1500通、投げ込みDM1000通……と総力を注ぐ。
- 普及活動……「溝口オート商会友の会」のメンバーを中心にツーリングは年間4~5回。



春の二展示会をはじめ
乗り方指導やロコミはお手のもの

実際のところ「友の会」のみならずの溝口オート商会さんのご商売に対する組み込みは目を見はります。というのも、例えば溝口オート商会さんが毎年1回、市内のホテルに約200台のバイクを集めて開催する春の一大展示会の場合、「友の会」のメンバーは全員が丸2日間駆けつけて、前夜の会場準備や監視から、当日の会場整理やお客さまの応対、

集めている方ばかりです。では、一体何が溝口オート商会さんにとって、語るに欠かせない「存在なのか」といえば、彼らのお店におけるマーケットリーダーとしての活躍。一方で、お店の一人として需要創造活動に積極的に取り組み、他方で客観的な視野に立ってお店に正確なアドバイスを与えるといった「いいお客さま」としてのお店とおつき合いです。



サービス体制も万全。現在2名のサービス要員を配しお客さまの信頼も厚い(中央が溝口直氏)



店舗のコーナーを利用した展示台にはタウニィを展示



用品・部品コーナーも実に種類が豊富でお客さまのニーズにこたえている

試乗会の手伝いまで、フルに支援活動を展開するからです。

X S 7 5 0 スペシャルのオーナーでもある「友の会」のリーダー・藤田秀樹さんは、その理由をこう説明します。

「溝口オート商会さんとはY A 6 の15年前からのつき合いです。何が好きかといえばその経営概念がしっかり確立されていることでしょうね。もちろん社長の人柄の良さもそのひとつですが、サービス体制にしてもユーザー管理にしても、はたまたユーザー指導にしても一貫したポリシーをもっている。それは、こと商売だけでなく、地域活動も含めて自分の言葉に責任をもって行動している点

です」

地域活動といえ、溝口社長は県下最年少で消防団の副団長に就任したことも有名ですが、藤田さんの言葉を受けて溝口社長は、「お客さまとお店は持ちつ持たれつの関係。このバランスをいつまでも維持することが、お店の発展にもつながります。いつてみれば「友の会」のメンバーはお客さま全体からみればほんの一部にすぎませんが、時には私たちの手足となって販促や安全普及に従事し、またある時は若いお客さまの声を吸い上げ私たちに伝えてくれるなど、パイプ役をかって出してくれるので本当に感謝しているんです」とご満悦。

「こんなにお客さまとの関係がうまくいっているお店は、まだまだ少ないですよ。スポーツバイクの取扱にはことに成果は大。充実したサービス力とともに、溝口オート商会さんにとっては飛躍の2本柱になりえてはいます。ただ、ひとつ欲をいわせてもらえたら、今後はファミリーバイク層への影響力をもつ女性のマーケットリーダー育成にも力を入れてもらいたいこと」とは増馬担当セールスの話ですが、こちらの方も溝口社長の実弟にあたるSP担当の直氏が現在その下地を開拓中で成果はもうすぐ。80年代もさらにお客さまとの連携プレーで一大飛躍を勝ち取るうと、大きな抱負を抱いているのでした。



「ソフトバイクのお客さまは、私に任せて……」免許教室のアフターフォローから、契約、納車まで、まさにスーパーパワーアップ奥さまの関春代さん



私が外の仕事を精一杯するのは アフターサービスの良い店を 貫き通すためです

春の需要期を迎え、パワーアップする奥さま方の話題が各地から寄せられています。今月はそうした奥さまのおひとりごりで免許教室の開催から納車まで、店内外のお仕事に大活躍される、スーパーパワーアップ奥さま、関春代さん（関サイクルセンター・関隆雄社長＝東京都府中市住吉町）をご紹介します。

免許教室の開催から 納車まで…… 1人？役の大奮闘！

関サイクルセンターさんでは、毎月一回、お店の裏手にある町の公民館で、お店の原付免許教室を開催しています。

この教室は、講師こそヤマハマンが勤めています。その段取り進行はすべて奥さまの春代さんのお仕事です。チラシづくりから始まり、折り込みの心配、受講者の受け付け、当日のお世話、試験場の送迎、そしてアフターフォロー、契約、納車まで。春代さんは「ソフトバイクのお客さまは任せておいて」といわんばかりの大活躍。お店の免許教室というより、春代さんの免許教室」といった感さえます。

3月のある日曜日、この春代さんの免許教室が開催されました。その日、春代さんのチラシを見て集まった受講生は16名。30代、40代の主婦の



毎回、15～20名の受講者を集めるお店の原付免許教室。春代さんは、この教室にかかわる全ての仕事を見事にこなしています。

方々が中心でしたが、春代さんの当日のお仕事ぶりをご紹介します。

昼すぎ、会場にはほとんどの方が集まっています。

春代さんは、前日お寿司屋さんに手配し、会場に届けられたお弁当と、テキストや練習問題集を一人ひとりのお客さまに配りながら談話しています。そしていよいよ開講時間。

春代さんは立ち上がり、開講のご挨拶です。「今日は雨の中(あいにくこの日は雨でした)私ども関サイクルセンターの免許教室にご参加いただき、ありがとうございます」

「これから勉強をはじめたいと思います。今日の講師を勤めてくださるヤマハの谷田部さんをご紹介します」

「時間は約4時間ですが、しっかりと勉強してください」

講師の谷田部さんにバトンタッチした春代さんはお店に戻ります。

お店に戻られた春代さんは、お客さまへの電話連絡を数件したり教室の休けい時間に受講者のみなさんに差し出すジュースやお菓子の買い出しのためスーパーへ。そして、また

会場に行つてそれを配ります。講義が再開されるとまたお店に。そして、今度はお店でサービスをしているご主人たちのお茶の仕度。「今日は日曜日、3月はとくにお客さまが多いので、雨でなければいま頃の時間は大忙しなんですよ」などと話していたかと思うと椅子も暖まらぬうちに再び軽四輪を駆ってなによりお使いに。

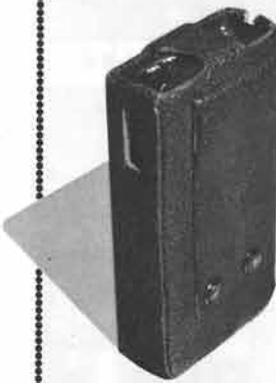
講義の終了時間に合わせて戻られた春代さんは三たび会場へ。そして講義の終わるのを待つて閉講のご挨拶。試験場へのご案内について説明したり、お客さまからの質問に答えられる春代さんの様子は、誌面の都合で詳しくご紹介できませんが、それは見事なものでした。

「それでは、明後日、お店でお待ちしております。お宅でもう一度復習してください。お疲れさまでした」としめくり、お客さまを送り出して、やっとほっとした様子。

ひと思つた感じの春代さんは、免許教室に限らず、外まわりの仕事を中心に毎日大活躍されるわけを、さりげなくこう話してくれました。

「それは、うちの店のモットーである、アフターサービスの良い店」を守り抜くためです。うちはサービスの良さを伸びてきたとはいえませんが、そのサービスにあたるのは主人や高橋君つまり男手です。

修理などで来店したお客さまを待たせないためには、なるべく主人に店にいてもらわねばなりません。が、もちろん外の仕事も販売店の大切な仕事です。どちらもしなくてはならないわけですから、私でもできる外の仕事をなるべくすることが主人の店にいる時間を増やすことになり、それがアフターサービスの良い店という評判となるわけです」



忙しい春代さん愛用(?)のポケットベル

地域に根ざした安全普及めざして 販売店さんのパワーを結集しよう!

社団法人・全国二輪車安全普及協会では、「地域社会に根ざした二輪車安全普及対策の推進」を、今年度の重点事業と決め、「あなたの町の、あなたのお客さまの安全を守る活動のために、販売店のみなさまの地域普及組織づくりを…」と呼びかけ、すでに実行のためのさまざまな活動をくりひろげています。

●地域の販売店さんが、 力を合わせて安全普及を!

これまでバイク業界による組織的な安全普及活動は、二輪車安全普及協会とその傘下の各都道府県二輪車安全普及協会によって行われてきました。メーカーと特約店、販売会社のメンバーを中心に構成されているこれら組織の活動に、販売店指導員のみなさまが協力して原付免許取得者への技能講習や高校・職域などに対する安全運転推進活動を展開してきたことはご承知のとおりです。

しかし、原付免許取得者の激増、ファミリーバイクの急増につれて、こうした活動にも限界があることはいうまでもありません。そこで、すべてのユーザーにバイクを正しく扱ってもらい、バイク事故を減らすた

めに販売店みなさまの力を結集して、それぞれの地域やお客さまに、より密着した安全普及活動を推進していただく、というところから今回のこの呼びかけとなったものです。

●警察区域単位に地域組織づくり

具体的なこの活動の内容は、各警察署の区域ごとに販売店みなさまによる地域安全普及組織を結成。地元の警察署、交通安全協会などの関係団体と密接な連携をとりながら、協力して安全講習会の開催や組織的なユーザーサービスの向上を計ろうというものです。

- ①二輪車を運転する人、運転しようとする人に対する安全運転講習関係の作業
- ②二輪車が健全に使用されるためのユーザー指導

- ③店頭指導などの能力アップのための協力
- ④地元の警察署や関連団体が行なう二輪車安全運転活動その他、交通安全活動への協力
- ⑤会員相互の親睦協調の促進
——などを主な骨子としています。

●事故減少でより良い環境づくりを!

もちろん、こうした呼びかけの背景には一省エネルギー時代の浸透につれて、人びとの暮らしの中でバイクの役割が日毎に増大し、保有台数も著しい伸長をみせていますが、これにつれて交通事故も増加傾向にあること。

しかも、四輪車の事故が比較的順調に減少している折だけに、これと対比して二輪車の交通事故対策が特に叫ばれていること。—などがあることはいうまでもありません。こうした、二輪車の交通事故減少が円滑に達成されなければ二輪車をとりまく社会環境が悪化する危険性も十分に予測されることです。

販売店みなさまの地道な努力の積み重ねで築き上げられた「バイクの市民権」。「業界に対する社会的信用」を決して崩壊させることのないよう、一丸となって二輪車の事故減少にとり組みたいものです。

●一部ではすでに組織結成も

なお、二輪車安全普及協会では、今年10月頃をメドに、この販売店さんによる地域二輪車安全普及組織の結成を望んでおり、警察庁でも大きな期待を寄せています。

また、こうした組織化の働きかけに応えて早くも京都府や宮城県などでは、地域販売店さんグループによる二輪車安全普及組織が、二輪車安全普及協会の支部として結成されています。

二輪車の事故を減らし、健全な業界の発展のために、どうぞお店でもこの地域組織の結成、活動に積極的にご参加ください。



これまでも販売店さんの安全運転活動は活発に行なわれているが、地域毎の結束によってさらにパワーアップを

●吉川雅之



●お店づくり ●顧客づくり ●利益づくり

前号にひきつづいて、お客さまとの上手な会話のすすめ方、をとりあげました。今月はスムーズな会話の基礎となる話手の態度まで掘り下げてみました。

●筆者紹介

吉川雅之(昭和14年生)産業能率大学経営管理研究所研究員/産業能率短期大学専任講師(販売促進) 著書に「新しい販売促進」(共著・酒井書店)「得意先についての知識」等がある。趣味はバイク。DT125、TY125等数台を所有、ユーザーとして販売店さまのおつきあいも。「今の楽しみはRZ250の発売。」というアダルトユーザーの1人。

上手な会話のすすめ方

一人の中に、三人の態度

まずは、気楽な気持ちで別表のテストを試してみてください。あなたは何型になるでしょう？

一人の人間の中には、いつてもちがった三人の人間が住んでいるといわれます。時によってその三人のいずれかが表に現われます。

例えば、お店の前をお客さまの一人が、バイクでスピードを出して通りすぎました。こんな時あなたはどんな態度をとられるのでしょうか。この場合に、3種類の反応の態度があるのです。

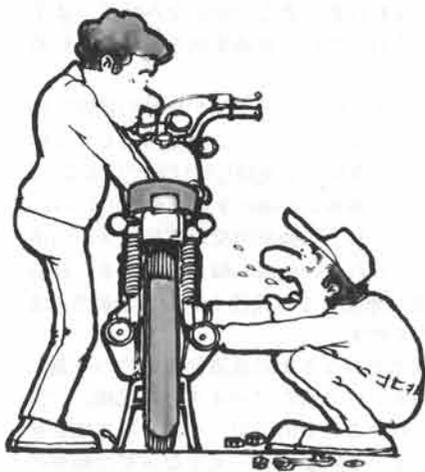
第一は、「あんなにとばしてけしからん！まだ新米のくせに」「オオッ！彼もずい分うまくなったものだが、もう少し乗り方を教えてやらなくては」などのような気持です。

これは、いずれも自分が優位に立ってやや上から人を見おろすような態度で考えています。こんな態度を「親」の態度といえます。

第二は「成人」の態度といわれるものです。この態度をとると理性的、合理的な判断をし感情などは表わしません。お店の前を走っていくお客さまを見て「かなりのスピードだが、

何キロぐらい出ていたんだろう」「今日はなぜあんなにスピードを出しているのだろう」「あれはたしか2月に売ったバイクだ」など、事実や原因、結果などについて感情を交えずに考える態度です。

第三の反応は、「わあ！、すごいな」「気持よさそうだな。うらやましい」などのように自分の気持や欲望をそのまま自由に表す態度で「子供」の態度といわれています。



もちろん、一人の人間の中にこの「親」「成人」「子供」の態度が多かれ少なかれ含まれているというところで、実際にご自身が戸籍上の親か子供か、などということとは無関係。さあ、あなたはこの三つの態度のうち、どれが強く、どれが弱かったでしょうか？ この三つのうちのどれが強いことが良いのではなく、三つのバランスが必要なのです。

そして、これら三つの態度を時に応じて使わねばならないことを必要です。では、三つの態度がそれぞれ大きすぎた時、小さすぎた時の問題点を考えてみましょう。

「親」の態度が強すぎる場合

規律や道徳を守る、という点は長所ですがこの面が強すぎるとガミガミ親父型になってしまう、近づくにくく、一方的で独りよがり傾向があり、人にケムたがられかねません。「親」の態度が弱すぎる場合

規則や約束なども守らず、だらしない人頼りない人と見られます。

「成人」の態度が強すぎる場合

事実や数字には興味を持ちますが、人の心に対する配慮に欠け、冷たい人、面白味のない

パトリック・ポンス

TZ750で圧勝!

世界のモータースポーツ界に、本格的なシーズン到来を告げる「デイトナ200マイルレース」は、3月4日から9日まで6日間わたってアメリカ・フロリダ州デイトナス・ビードウェイで開催されるモータースポーツの祭典「モーターサイクル・ウィーク」のメインイベント。迎えて今年39回である。

ポールポジションはケニー・YZR750

注目の「200マイルレース」は、特に今回、昨年までのフォーミュラ750マシンにTTフォーミュラ規定(マン島など公道レース用に設けられた車両規定で2サイクルマシンは500ccまで、4サイクルは1000

0ccまでを同一クラスとしている)を採用したため、なみいるヤマハTZ750に1リットークラスの4サイクルマシンも大挙出場、また新しい興味をもち込んだものとなった。現地時間5日に行なわれたクォーリハイ(予選)でポールポジションを獲得したのは79年YZR750のケニー・ロバーツ。一昨年のタイムを2秒も短縮する平均182.12km/hというハイペースであった。2位は18才のF・スペンサー(TZ750)。

ポンス余裕ある走りで大波乱のレースに終止符!

さて、1周3・87マイルのコースを52周・200マイルにわたって争われる世界で最

も長く、最も速くそして最もハードな200マイルレースの決勝は9日、午後1時にスタート。

スタートよくとび出したのはW・クーリー(ススキ)、好調のスペンサー、P・ポンスなど。3周目大本命のケニーがキャブレターのトラブルで戦列を離れると、若いスペンサーがリーダーシップをとり始めた。

ところが9周目頃からコース上を雨雲がおおい始めにわかに雨足がよくなつて、ついに11周目レース中止のレッドフラッグが振られた。スタートから22分で全車ストップ。アメリカのロードレースは雨の場合中止されるためやむを得ないところである。

50分後に雨は上がり、ライダーズミーティングの結果、レースは10周目から再開されることとなった。午後4時にレース再開。

各ライダーともチェック後、9周目時点のトップ、スペンサーとのタイム差をプラスされることとなった。

再スタートしたレースもスペンサーの圧倒的リードがつづき、誰もがこの若きホープの優勝を信じ始めたところ急激な変化が表われた。39周目でスペンサーのマシンがストップして

しまったのだ。このため、着実に2位をキープしていたポンスがそのままトップへ、残り12周をまったく余裕あるライディングで走り抜き、1時間52分25秒75、平均時速172.08kmでこのビッグレースの初優勝を果した。2位は昨年の覇者D・シングルトン、3位B・ドルメン(オランダ)、4位S・アクスランド、5位M・フォンタンと上位5位までヤマハTZ750のライダーが独占してしまつた。

優勝したパトリック・ポンスはデイトナ挑戦6度目にしての快挙。パリのシャンゼリゼ通りに2店のモーターサイクルショップを持つ経営者でもある。フランスのヤマハインポーター・ソノートヤマハのライダーとして昨年世界選手権フォーミュラ750チャンピオンを獲得。昨年10月の「第6回TBCビッグロードレース」にも出場して、日本のファンにも華麗な走りを披露したことは記憶に新しいところである。

これによりヤマハは72年のD・エムデ(TZ350)・73年故J・サリネン(TZ350)・74年G・ロメロ(TZ750)・75年G・アゴスチーニ、76年J・チェコット、77年S・ペーカー、78年K・ロバーツ(以上いずれもYZR750)・79年D・シングルトン(TZ750)そして今回のP・ポンスとこの世界最大スケールのロードレースを9年連続して制覇したわけである。

250cc・100マイルレースはTZ250SE・ローン初優勝

一方、200マイルレースに先がけて8日に行なわれた250ccマシンによる100マイルの「ライトウェイ・インターナショナルエキスパートレース」では、200マイルレースの優勝を惜しい所で逸したスペンサーとE・ローンソンの2台のTZ250が、KR250のA・マングと激しいデッドヒートを展開。3車一丸となつてのゴールインであったが結局E・ローンソンの平均時速164.992kmというレコードタイムで優勝。ヤマハV9に華を添えた。

R・ステートン/YZ250の勝利でヤマハグスパーパークロスも制覇

「TZ750を駆るパトリック・ポンスの圧勝でヤマハはデイトナ200マイルレースに驚異の9連覇を達成!」

今年もまた世界のモータースポーツシーズンはヤマハマシンとヤマハライダーのはなばなしい活躍で幕を開けた



ヤマハV9



250cc・100マイルレースは同レベルマシンが80台も参加して人気を呼んだが、壮烈なデッドヒートの末3車一丸となつてのゴール。②がTZ250で優勝のローソン。



F750チャンピオンらしい安定したライディングで52周を走破。初優勝とヤマハへのV9をもたらしたボンスとTZ750



「200マイルレース」に勝るとも劣らぬ人気のスーパークロスでもYZ250のレックス・ステートンが優勝。



4月のレーシングカレンダー

4月6日 全日本モトクロス② 西日本サーキット

4月13日 全日本ロードレース③ スポーツランド菅生

4月20日 全日本ロードレース④ 鈴鹿サーキット

4月27日 全日本モトクロス③ 菅生ハイランド

5月4日 250cc級モトクロス③ベルギーGP

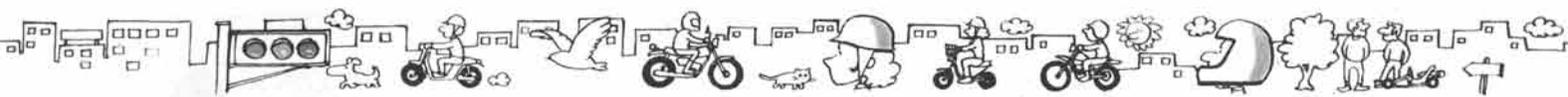
5月11日 500cc級モトクロス②オーストリアGP

5月18日 世界選手権ロードレース①オーストリアGP

5月25日 250cc級モトクロス④フランスGP

さらに、3月7日(土)、デイトナスピードウェイのインフィールドを利用してモックアメリカで最も人気の高いスーパークロス(スタジアム・モトクロス)シリーズの第4戦も開催された。観客数のうえではメインレースの「200マイル」をしのぐほどの人気を集めたこのレースで、ヤマハのベテラン、レックス・ステートンが中盤からレースをリード。追いつがるM・スミス(スズキ)、M・ベル(ヤマハ)、C・サン(ホンダ)らを振り切って、今シーズンの一勝目を上げた。なお、注目のこのシリーズ、もっかんキングライダーはヤマハYZのマイク・ベルである。

※世界選手権ロードレースシリーズは、当初予定されていた第一戦・ベネズエラGPが中止されたため、4月27日のオーストリアGPが開幕戦となります。



技術講習会も、C.D.I.など最新技術を高レベルで講習してもらいました。30代、40代の社長さんのお店、2代目の方のお店が中心ですが、これからはその都度、テーマを決めて内容の濃い講習を続けていきます」と会長役の奥野忠昭社長。

「われわれのパワーを結束して、業界の真のレベルアップ、モラルアップを……」と販売店みなさまの意気込みも大いにもり上がっており、今後の展開が期待されているところです。

地域の安全運転活動に 販売店さんが団結 「大和二輪車安全運転指導員会」



夜遅くまで活動計画の作成に取り組む大和二輪車安全運転指導員会の販売店みなさま

〔ヤマハ神奈川・平塚営業所〕 二輪車安全普及協会の呼びかけのもとに今全国で安全活動推進のための販売店みなさまの組織化が進められていることは本号の安全運転推進本部コーナーにご紹介したとおりですが、神奈川県大和市とその周辺の販売店みなさまは、この呼びかけに先がけて「大和二輪車安全運転指導員会」(会長・柴崎オート/柴崎義雄社長)の安全指導を開始しています。

この指導員会のメンバーは、現在

16名。いずれもこれまで原付免許講習会を開催したり、大和自動車学校を会場に原付乗り方講習をつづけてこられた販売店のみなさまです。

みなさんの新しい組織では①原付基本技術講習②バイク販売時の店頭指導の徹底③関係官庁、交通関係団体の二輪車安全運転活動への協力④二輪車の安全および健全な利用の広報

——などの目標を掲げ、地域と一体となった安全普及に、取り組んでいます。

'80年・春の商戦に意気あがる 香川県の販売店みなさま

〔ヤマハ四国〕 「需要喚起は我々の手で」六輪車時代は我々の手で」の2大スローガンを掲げて、'80ヤマ

ハ二輪取扱店拡販総決起大会」が、先ごろ香川県高松市の高松国際ホテルで開かれました。

これは香川県地区のヤマハ四国・高松営業所と榑高木兄弟商会の合同主催で行なわれたもので、傘下305店の販売店さまが出席するという大盛況ぶり。

春の需要期に向けて最新の市場動向、男のソフトバイク「タウニイ」や250ccスポーツなど強力な新商品群のご紹介そして地域に密着したさまざまな春の販売促進企画の発表……と充実した内容に、出席されたみなさまは熱心に耳を傾け、新しい需要層の開拓に新たな意気込みを燃やしていました。



モトクロス教室も併催 盛況の'80SLモトクロスシリーズ戦

モトクロスの最も身近なシリーズ戦として、ここ数年来再び参加者を増やしつつづけている「SLモトクロス」

シリーズは、今シーズン早くもシリーズ戦のスタートを切り、8月3日スポーツランド菅生で開催される「全国大会」めざしての熱戦が各地でくりひろげられています。

特に今シーズンのシリーズ戦は、各大会ともレースと合わせ「SLモトクロス教室」が開催されるとあってビギナーの気も上々。



これは、YZシリーズなどモトクロスカーの著しい性能向上にあわせて、参加されるお客さま方にも基礎技術を正しくマスターし、モトクロスのルールやマナーを身につけて、正しく安全に楽しんでいただくためのもの。受講された方には、修了証をかねたSLモトクロスライセンスも発行されています。こうして、一段と充実したSLモトクロスシリーズ、どうぞお店のお客さまにもご案内ください。

まごころ点検

紹介されて来たお客さま

このコーナーでは、点検サービス時のお客さまの心理をシリーズでとりあげています。「うちのお店では、こんなサービスシステムをとってお客さまに喜ばれている」とか「こんな場合には、どう対応したらよいのか?」といった販売店みなさまのサービスにまつわる体験談や質問も、あわせてとりあげてまいります。どうぞお気軽にご投書ください。宛先は 〒438 静岡県磐田市新貝25000 ヤマハ発動機㈱ 広報部PR課「ヤマハニュース」係

基 盤のガッチリとしたお店には、必ずと書いていいほど、新しいお客さまを紹介してくれるしつかりとした固定客・オビニオンリーダーがいるものです。

もちろん、お店に人を紹介しようという時には、紹介しようとする人と、紹介先のお店の両方に対してなんらかの好意と信頼感が紹介者になければならないわけですから、こうしたお客さまを紹介してくれる固定客の信頼を増やすことがお客さまを獲得する重要なポイント。この中で占める日頃の修理・サービスのウエイトは、新車購入時の商談以上に大きいともいえるでしょう。

「オレが太鼓判を押すよ、あそこならアフターサービスは心配ない」「そんなトラブルなら、あの店に行くといい。イッパツで直してくれるよ」——こんな信頼を築くことが、なんととっても先決。さて、こうして固定客から紹介された初めてのお客さまが来店しました。このお客さまにどう応対し、どう自分のお店のお客さまとしていくか? これが今月のテーマです。

私

たちの心理には知らず知らずのうちに「同調」する心理があるようです。大

げさにいえば流行もそうですし、街の話題、仲間内の評判などというのもこれ。人に紹介する、される、というのもこの延長です。そこで——

「Aクンに聞いて来たんですけど、ボクのバイクがどうも調子悪くて……」という初めてのお客さまに対して「ああ、そうですね」では問題外。

「Aクン元気でやっていますか? そういえば彼のバイクも快調かな? そうキミのバイクはどかが不調……」ぐらいは当然。

さらに言えば「Aクンにはいつもお世話だからパツチリ修理しましょう」これなら紹介者の顔を立てながら、このお客さまに対しても万全。

きつと、この新しいお客さまは「なるほどサービス技術もさることながら、お客に対してこんなに気を使っているのか。ここならオレが常連になっても大丈夫」と思われることまちがいないです。

こ んな態度をもっと徹底しているお店もあります。つまり紹介されて来たお客さまがいる所で、紹介者にお礼の電話を入れ

るのです。

「今Aクンの紹介でBサンが修理に見えています。うちの店を紹介してくれてありがとうございました。パツチリと修理しますのご安心ください」というわけです。

来店されたお客さまにとっては紹介されて来たかいたったと、信頼感も高まり、一方紹介したお客さまにも、紹介してよかったという気持ちを起こさせる方法。

紹介されて来たお客さまを定着させるばかりでなく、紹介してくれたAクンをさらに強力なオビニオンリーダーとして育成していくうえで、絶対の条件ともいえるでしょう。

純 然たる紹介客とはちよつとちがいますが、若いお客さまは良く友人と連れ立って修理に見ることがあります。

お店とのおつき合いが特別深い方もいないグループの場合。こんなときにも、先の例と似たようなことがいえます。

「修理を依頼される人だけに意識を集中しすぎてはダメ」ということです。仲間の内にはメカについての知識も当のお客さまよりぐんと深い人、逆にほとんど知らない人とさまさま。特にメカに詳しい人を「口うるさい」と思

って敬遠するのは失敗のもと。「こんなに良く知ってる友だちがいるのに、こんなミスをしちゃって……」などと言って、こんなマニアをまず味方につけてしまうことです。こんなひととて、このグループぐるみとお店のおつきあいの芽も、大きく育っていくのです。

同 じようなことが、ご家族づれにもいえ

ます。ご主人やお子さまと一緒に来店されるソフトバイクの奥さまユーザー。奥さまばかりに気をとられることなく、「ご主人、バッテリーぐらいは見てあげてくださいよ」のひと言が家族のみなさんと店のつながりをも生み出すもと。

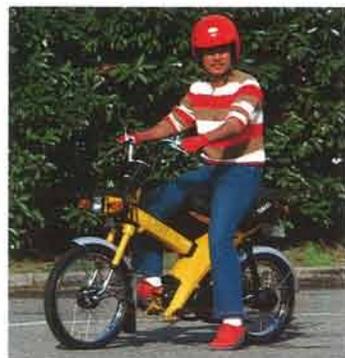
反対にスポーツバイクのアダルトユーザーでこんなケースも聞きました。「一度奥さんと一緒に定期点検に来たきり、2度と来店しなくなりました。いろいろ調べてみたら奥さんが、不愛想なサービスマンの態度がイヤだという……」。以来、店の全員がサービスマナーの向上に心掛けています。

「目の前の依頼主だけがお客さまではない」特に修理・サービスは同伴者の心をつかむ最高の機会でもあるだけに、肝に銘じておきたいことです。(つづく)



男たちのバイクライフをさらに広げる タウンイ オプショナルパーツ

※6輪使い分け時代、のエースとして3月1日の新発売以来、早くも大好評の男のソフトバイク『タウンイ』。ホビーに、スポーツに、ビジネスに……男たちの暮らしの良きパートナーとして『タウンイ』の幅広い機能が話題を呼んでいるものですが、こうした『タウンイ』の行動範囲をさらに広げるために、豊富なオプショナルパーツもあわせてご用意しました。どうぞお客さまの用途に合わせておすすめください。



タウンイ専用 オプショナルパーツ

1. フロントバスケット
(ブラック) <90890-55170>
標準小売価格 800円
2. 左バックミラー
<4J2-26290-10>
標準小売価格 500円
3. マスコット風防セット
(スモーク) <90890-56630>
標準小売価格 3,200円
4. 大型風防セット
<4J2-W0038-00-05>
標準小売価格 4,100円
※タレ各色あり (チェック/ブルー、鳥/ブルー、鳥/イエロー、鳥/グリーン、鳥/クリーム)
5. アタッシュケース・キャリヤ
※近日発売予定。仕様は写真と異なることもあります。

ソフトバイク共通 オプショナルパーツ

1. ハンドルカバー
#10・1,800円、#11・1,500円
#12・1,300円 (いずれも黒、赤、黄、青、緑の5カラー)
2. チェーンロック
A (大) 1,400円
B (小) 1,100円
3. ゴムバンド
A (X型) 350円、B (片フック) 300円、C (平型) 250円
4. カラーボックス 5,200円
(黄、緑、青、オレンジ、赤、白の6カラー)
5. ツールセット 880円
6. バイクカバー(M) 4,200円
7. フロントバスケットバッグ
950円 (デニム、無地、プリント地。無地とプリント地には緑、青、オレンジの3カラー)



My Dear Bike

TOWNY

男のソフトバイク 新発売 標準定価 ¥89,800



バイクに乗るなら、ハートで乗りたいね。 渡辺貞夫

楽器は、いつでもそばにおいて可愛がってやると、その愛情に応じてくれるよ、と語る渡辺さん。だから彼の音楽はあんなに温かくて美しいんだ。バイクもそうで、愛情をもって乗れば乗るほど、ちょうど渡辺さんとアルトサックスのようにバイクと一体になる。となると渡辺さん流に言えば、街の中をソフトサンバのリズムにのってスイングする感じ。そんなバイクの愉しきは形容しがたく、思わずマイ・ディア・バイクと呼びたくなります。

YAMAHA

ヤマハ発動機株式会社
〒438 静岡県磐田市新貝2500
TEL.05383(2)1111

●全長1,600mm ●全高1,050mm ●重量50kg ●2サイクル49ccオートマチック2速 ●最高出力2.8ps/6,000r.p.m ●燃費75km/ℓ(30km/h) ●50ccバイクは普通免許でも乗れます ●ヘルメットをかぶり、安全運転を ●定期点検も忘れずに

広告活動ご紹介

マイ・ディア・バイク『タウンイ』——これは3月発売の一般誌に掲載した『タウンイ』の新発売広告です。3月1日の新発売を期して一般誌、専門誌、テレビCMなど多彩な新発売広告キャンペーンが展開されています。「バイクに乗るなら、ハートで乗りたいね」渡辺貞夫さんのメッセージとともに、新しい男性ソフトバイク市場の開拓を強力におすすめてください。