

CHALLENGE and PROGRESS YAMAHA

特集 第26回東京モーターショー



CHALLENGE and PROGRESS YAMAHA

特集 第26回東京モーターショー

走る文化。くるま新時代——をテーマに、第26回東京モーターショーが、11月1日から11日まで東京・晴海の東京国際見本市会場で開かれました。

部品メーカーをめぐり、2政府、2団体が出品。史上最高の1032台のモデルが華やかに並んだ今回のモーターショーは、11日間で空前の129万人もの入場者がつめかける盛況ぶりです。



アクセサリ用品の展示もかねたインフォメーションカウンター。隣には和泉雅子さんの北極圏踏破行で大活躍したヤマハスノーモビル・エクセルⅢも展示

こうした中で、ことし創立30周年を迎えたヤマハは、「チャレンジ&プログレス」をテーマに、つねに新しいモーターサイクルの世界を切り拓いてきた不断の挑戦とさらなる進化を、TZR250をはじめとする独創のニューモデルと、他の追従を許さぬ数かすのレーシングマシンによって表現して、二輪車館最高の人気を呼んだものです。

（19ページに参考出品車のカラー紹介があります。あわせてご参照ください）

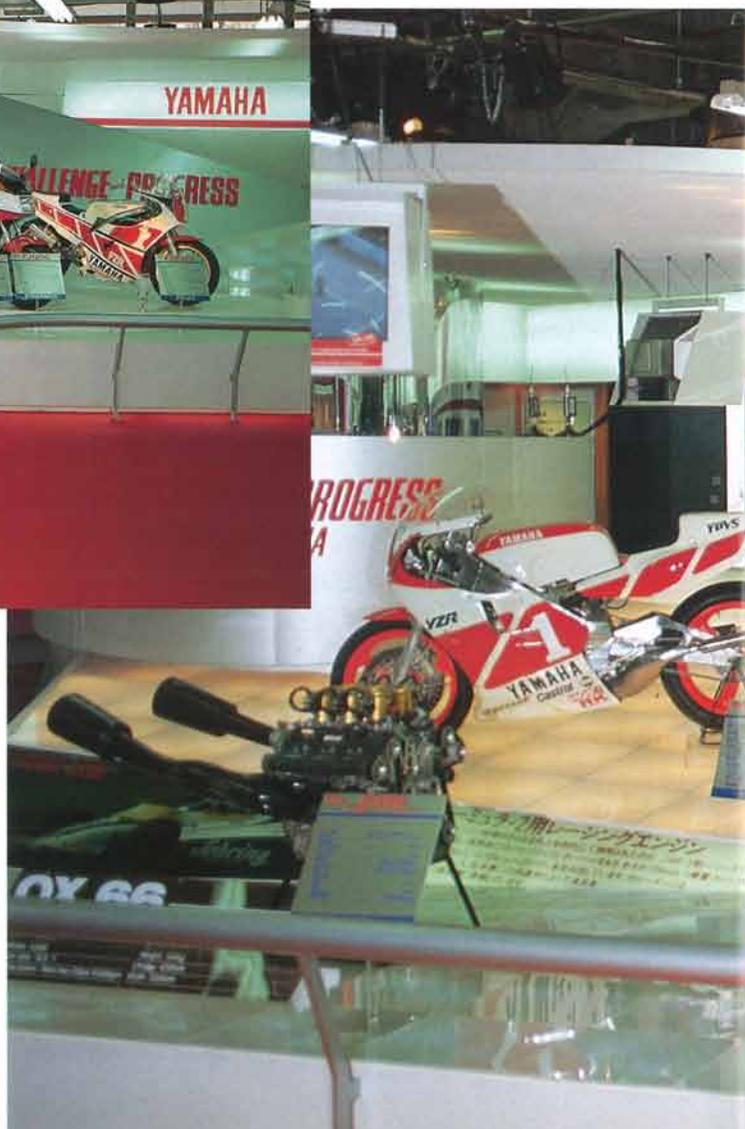


ヤマハ4サイクル・パフォーマンス路線「ジェネシス」も2年目を前にますます充実。鈴鹿8時間につづいてポルドール24時間耐久レースでも大活躍したFZ R750（右）とともに参考出品車FZX750も登場した。こちらは「ニューテイスティ・オブ・ジェネシス」。その鮮烈なスタイリングとジェネシス・パワーがまた新しい走りの世界をひらく



S R X400,600によって完全に定着した「テイスティ・ワールド」。V-MAX（左端）やXV1100ピラーゴ（左から2台目）など輸出モデルも加わってその印象はさらに強烈

’85東京モーターショー・2輪車館のハイライトとなったT Z R250を中央に、T Z R250 F III仕様（左）、同時開発の市販レーサーT Z 250（右端）、そしてファクトリーレーサーY Z R500（左端）が並ぶレーシングスピリットコーナー。左手前には、四輪F2用レーシングエンジンO X66も





つねにオフロードの新しい楽しさを提案しているヤマハならではの充実したオフロードコーナー。新発売のB W 80/200にY F M 80、セロー225が、新しい遊びの世界を提供すれば、一新したD T 200 RやT Y 250 R、Y Z 250そして'85バリ・ダカルラリー出場のX T 600デネレが、ダイナミックなオフロードレーシングの世界を演出。さらに、スクーターの未来をひらくルイジ・コラーニ氏デザインのF C - 1も参考出品(右端)



2階現行モデルコーナーの一隅には「イン・ラブチェア」ヤマハ・ライディングウェアも



2輪車館の2階に設けられた現行モデルコーナー。ここでお客さまはキュート、トライからF Z 750まで販売中のモデルにじかに接し、その後1階コーナーでじっくりとニューモデル、参考出品モデルを見物



関係者招待日にはモーターショー総裁の高松宮殿下もご来場。ヤマハコーナーでは江口社長(左)のご案内で居ながらビッグバイクを二覧になっていた

CHALLENGE and PROGRESS

YAMAHA

特集

第26回東京モーターショー

連日、最高にホットな熱気がうず巻いたヤマハ・レーシングスピリット・コーナー



熱い視線くぎ付け

コンセプトが明快で、一台一台のモデルがはっきりした個性を備えている、これがスクーターから750ccまで最近のヤマハに寄せられる人気のヒミツのひとつになっていますが、今年26回目を迎えた東京モーターショー・ヤマハコーナーも『主張がはっきりしていて、

予想どおり、二輪車館ナンバーワンの人気を集めたTZR250

ヤマハコーナーのメインとなって連日つめかけた人びとの話題をさらったのが、11月1日、モーターショー開幕にあわせて新発売された「TZR250」を中心に展開した。レーシングスピリット・コーナーです。「TZR250」が、中央のターンテーブル上でゆつくりと回転しながら、ヤマハレーシングスタッフの手で細部までしっかりと造り込まれた流麗な姿態をみせれば、その前には45馬力のハイパワーを発揮するTZ直系のパワーユニット、クランク室リードバルブ吸気のバラ

2スト・クォーターのニューモデルとあってその人気もつきまぎります。

とてもわかりやすく好感が持たれた」といってお客さまの声を集めながら、二輪車館ナンバーワンの人気を呼んでいました。まずは、そんなヤマハコーナーを誌上再現してご紹介しましょう。

レル・ツインエンジンが、さらにシンプルな構成でしかもひととき美しい仕上がりをみせる軽量・高剛性のアルミ・デルタボックスフレームが、来場者の熱い視線を集めています。事実、この「TZR250」は、ショー開幕のはるか以前から今回のショーのハイライトとして話題を呼んでいたのですが、実際にフタを開けてみると前評判をはるかに上回る完成度の高さに加えて、2輪車館唯一の

そして、この「TZR250」の左隣には、スリックタイヤ、レーシングチャンバー、レーシングカウル、シングルシートカウルに身を固めたプロトタイプFIIIバージョンが展示されレース志向のお客さまの期待を高めています。さらに「TZR250」と完全同時開発の市販ロードレーサー「TZ250」、またTZRやTZ開発の母体となった熟成の2サイクルVフォア全日本チャンピオンマシン「YZR500」が並びヤマハのレーシングテクノロジ、2サイクルテクノロジの拡がりをアピールしました。

いずれも、ホワイトボディに鮮やかなレッドのストロボラインを施したおなじみのヤマハレーシング・グラフィック。それだけに、このコーナーは、極限への挑戦、レースで培った最先端の技術をいち早く市販モデルにフィードバックして、性能ばかりでなく、乗り

幕のはるか以前から今回のショーのハイライトとして話題を呼んでいたのですが、実際にフタを開けてみると前評判をはるかに上回る完成度の高さに加えて、2輪車館唯一の



やすさ、扱いやすさ、信頼性、安全性を向上させていく、ヤマハのモーターサイクルづく

りの姿勢をひととき強烈に訪れた人びとに印象つけていました。

さらにも広がるジェネシスの可能性 FZX750 衝撃のデビュー!

このレーシングスピリット・コーナーと好対照をなして見る人の目を釘づけにしたのが4サイクル・パフォーマンスタシス『ジェネシス』のコーナーです。

乗りこなす高性能・ジェネシス。高性能の意味を根本から問い直し、人間とマシンの理想的なあり方を追求したヤマハのまったく新しい4サイクル・ハイパフォーマンス設計思想『ジェネシス』は、『FZ250フェーザー』『FZ750』を通じて今年、きわめて多くのライダーの共感を集めてきましたが、このヤマハ独自の思想を今回のショーで改めてアピールしたのが、このコーナーです。

『ジェネシス』のコンセプトマシンとして7月の鈴鹿8時間耐久レースで大活躍したケニール・ロバーツ/平忠彦組、テック21チームの『FZR750』が、カウリングを脱いで初の初登場です。ワイドなアルミ・テルタボックスフレームとそれに抱かれるように低くセットされた、コンパクトな、45度前傾 DOHC・5バルブエンジンが、『ジェネシス』のハイパフォーマンスとスーパーバランスを鮮明に物語っていました。

そして、この『FZR750』の隣りで、4サイクルファンの注目を一身に集めたのが、国内初登場の参考出品モデル『FZX750』です。『ニューフェイスティ・オブ・ジェネシス』のキャッチフレーズどおり、『FZ750』ゆずりのジェネシスパワーと、鮮烈なスタイリングの組合わせでまったく新しい走りのカテゴリーを開くニュー750。

『FZ750』と共通の45度前傾 DOHC・5バルブ、水冷・並列4気筒エンジンは、吸排気系の変更によって中低速トルクを一段と向上、スムーズで強烈な加速感を生み出して

います。また新設計のダブルクレードル・フレームを中心に、V-MAXと同じダミータンク(センターフェルタンク方式)前16時、後15時という小径ホイールによる低シート高、テレスコピック型のリヤクッション、ドイツシユタイプアルミキャストホイールなど車体構成も斬新! 粘りづよいトルク感、軽快なハンドリング、快適な乗り心地がいかにもヤマハらしい個性的なデザインとみごとに融和したパフォーマンス・クルーザーです。

今年ヤマハが提唱した新しいモーターサイクルの世界『フェイスティ・ワールド』は、日本伝統の輪島塗りで仕上げたブラックとスベシャルペイントのホワイトの2台の『SRX600』(参考出品、新たに1100ccに排気量アップし、サンバースト塗装を施した『XV1100ピラゴ』(86アメリカ向モデル)そしてゼロヨン世界最速を誇る『V-MAX』(輸出モデル)などによって今回のモーターショーでも、多くの人びとの共感を呼んでいました。この『FZX750』の登場は、そんな『フェイスティ・ワールド』にさらに大きな拡がりを与えるものとして、熱心なファンの期待を集めていました。

また、『FZX750』の隣には、全日本ロードレースFIII部門で大活躍の『FZR400』と『FJ1200』(輸出モデル)も展示。とくに、性能、スタイル、高級感をあわせ持ったスーパーマシンとして全世界で高い評価を博しているFJは、そのコンセプトを生かしながら、排気量アップによるエンジン性能の向上、カウリングの一新による空力特性のアップ、さらにスタイリング、商品性のグレードアップを施した『FJ1200』として登場し、注目されたものです。

BW・ビッグホイールが オフの新しい楽しさを提供

感性の科学から生まれる個性的なマシンで、個性的なモーターサイクルライフを楽しむ、「テイステイ・ワールド」。今回の東京モーターショーでは、とくにオフロードの分野にまでその領域を広げて注目を集めました。

「これはおもしろそう!」2輪派、4輪派、オフロードファン、オンロードファンを問わず幅広い人気を集めた「BW80」(左)と「BW200」



オフロードの楽しみを拓くバルーンタイヤモデルの登場です。11月中旬から新発売されている「BW80」、「BW200」とアメリカ向け四輪モデルの「YFM80」。

興味深げに眺めるお客さまの多くが、指で極太のバルーンタイヤを押し試みます。簡単に凹凸低圧タイヤ。じつはこのバルーンタイヤこそ、ちびっ子からベテランライダーにまで、新しいオフロードの楽しみを与えてくれる魔法のタイヤなのです。4サイクル・200ccエンジンにヘビーデューティ・サスペンションを組み合わせた本格派「BW200」、2サイクル・80ccエンジンと自動遠心クラッチの入門用ブレイバイク「BW80」、そして4サイクル・80ccエンジン搭載の4輪・ブレイバイク「YFM80」……いずれもバルーンタイヤの特性をフルに生かして、砂地、ガレ場、川などこれまでのオフロードバイクではハードに感じられた場所をらくらくと走破。カウンター走行などのハイテクニクも、自然に身につけられるという楽しさを備えています。テクニクが上がるほどに、バラエティに富んだ楽しい世界が広がるこのBWとYFMは、いかにもオフロードの先駆・ヤマハらしいニューモデルとして人気を集めています。(BW80、200の新商品紹介は中カラー22ページにあります。あわせてご参照ください)

ニューDT200Rも注目の的

一方、トレールのヤマハ伝統のオフロードレーシングのコーナーも盛況です。こちらでは、厚くビクビクなアルミ・エンジンガードが、その苛酷さをしのばせるバリ・ダカールラリイ仕様の「XT600」が、まず来場者の興味を引きつけていました。

4サイクル・OHC・YDIS装備の「XT

600テネレ」を660ccまで排気量アップ、同時に高剛性大径フロントフォークや高フライジングレートのモノクロスサスペンションなどの足まわり、20日間で1100キロの荒野を走破するための各種装備を備えたもの。そしてこの「XT600テネレ」は、「85バリ・ダカールラリー」において、スペシャルステージ

での最多勝利をはじめ、上位10台中5台を占めて抜群の耐久性と信頼性を立証したモデルでもあるのです。

この「XT600」、さらには市販モトクロッサー「YZ250」、トライアル「TY250R」がならぶこのコーナーでオフロードファンの話題をさらったのがニュー「DT200R」です。

前回'83年のモーターショーでデビューした「DT200R」は、ウィークエンドモトクロッサーの代名詞どおり、パワフルなYPPVS装備エンジンとすぐれた足まわりが生み出すエキサイティングな走り、大きな人気を集めてきましたが、今回はパワーも32馬力にアップ、人車一体感を高めたライディングポジション、YZと共通イメージの精悍なカラリングなどで熟成の度を大幅に高めて新登場したものです。(ニューDT200Rの新商品紹介は、中カラー21ページにあります。あわせてご参照ください)

スクーターの未来を拓くFC-1



未来のコミュニケーションへ夢馳せるお客さまも多い

さて、モーターショーのたびごとに高まってきた二輪車館の混雑をいくらかでも緩和しようとして、一方通行が実施された今回の東京モーターショー・二輪車館、ヤマハコーナーの出口でお客さまに強烈な印象を与えたのが、近未来のコミュニケーションとして参考出品した「FC-1」です。

ヤマハのマン・マシン思想と世界的デザイナー、ルイジ・コラーニ氏のバイオデザインが一体となって生まれた人間中心のスクーター。生命体の原点「卵」をシェルモチーフにエアロ・空気力学、ハイドロ・流体力学、エルゴノミクス・人間工学を駆使してまとめられたデザインとメカニズム。

それは単に、夢のスクーターの範囲を越えて近未来のトランスポーターとしてのスクーターの可能性と、スクーターの分野でもリーダーシップを発揮しつづけるヤマハの姿をアピールして大きな反響を呼んでいました。



「オッ、DT200Rが変ったゾ」とニューDTも注目のマト



みんな

なヤマハが
お気に入りに入り

●お客さまインタビュー

さて、二輪車館すい一の熱気がうすまぐヤマハコーナーにあつて、展示モデルのかすがすはつめかけたお客さまの目にとるように映ったのでしょうか。後から後から押しよせる人の波に必死にさからいながら、お気に入りのモデルにひときわホットな視線を送っていた約50名の方にインタビューしました。

レーサーレプリカとは次元がちがう
ハンパじゃないつくりが最高だ!

今回の東京モーターショーにつめかけた多くのバイクファンにとって最大のお目当ては、11月1日に新発売されたばかりの2スト・クォーター「TZR250」。中には販売店さんから納車されたばかりのTZRを駆って来場されたお客さまの姿もチラホラと目についたものです。そして実際にヤマハコーナーを訪れたお客さまのほとんどが、この「TZR250」に最も強烈な「印象」を受けていたようです。

強烈な「印象」の筆頭はいうまでもなく、その機能的な美しいスタイリングと、隔ずみまで行き届いたつくりの良さ、確かさです。

●「TZR250」にはビックリ。デザインやフレームなどの技術もYZRやTZそのままだんですね。それに見るからに軽量そうですね。(17才・高校生・チャンプユーザー)
●レーサーレプリカといわれるバイクはいろいろあるけど、ハンパじゃないつくりが



街乗りなんてもったいない

- 最高だね。それに他のレーサーレプリカと比べても仕上げが全然ちがっているし。(25才・2スト・クォーターユーザー)
- カッコイイ。スタイルが気に入った。それにカラーリングやイメージがYZR500、TZ250と同じなのも最高。(18才・高校生・JOGユーザー)
- そのままレーサーという感じ。テールランプまわりの丸味のあるデザインなんか本場に美しいと思うな。(23才・大学生)
- カウリング、ヘッドランプ、フェンダー、赤いホイール、大きなディスクブレーキ、私はTZRのフロントまわりのかんじが好き。まさに極めつけね。(20才・主婦・4スト・クォーターユーザー)
- しかし、「TZR250」ほどのモデルに関心を寄せるお客さまもなると、こんな外觀的なことだけに感心しているのはほんの序の口。専門誌や販売店さんを通じての予備知識も十分で、メカニズムはもちろんコンセプトなどまで深い洞察をめぐらす人々も少なくは
- さて、購入するか、しないか、できるか、できないか、乗りこなせるかどうか……そんな現実的な問題はすべて頭の中から叩き出し、お気に入りのモデルの前で、それに乗る自分の姿をあれこれ思いめぐらすのもモーターショーならではの楽しみ。では「TZR250」の前でお客さまは、どんな風に乗りこなしている「夢」を描かれていたのでしょうか。
- 街乗りなんてもったいない。山、峠のワインディングに行きますね。(26才・4スト・クォーターユーザー)
- コーナーを攻めに、峠道ですなゼツタイ。(23才・学生ほか多数)
- 乗ってみたいと思うけど、ウテがないと乗れないんですよ。乗れたらツーリングしたい。温泉めぐりツーリング。(20才・主婦・4スト・クォーターユーザー)
- 学校に乗っていくにはもったいないから、
- ありません。
- 「YZR500」「TZ250」「TZR250」とこのヤマハレーシングスピリットのコーナーに並んだ3台のマシンをじっくりと眺めていると、「TZR250」の生まれてきたプロセスが本当によくわかりますね。単純に同じようなカタチの市販モデルをつくったんじゃないという。とくにアルミ・デルタボックスフレームを見ると、YZRからTZRまでの距離の近さが実感させられ、改めて信頼感がつよまってくる。(21才・男性)
- 前後17インチホイール、クランク室リードバルブのエンジン、アルミ・デルタボックスフレームとメカも最高。それにしても、今までじっくりのぞいてみましたけど造り込みがしっかりしているというか、仕上がりがきれいですね。(27才・RZ250ユーザー)
- いかにも走りそうな雰囲気。アンチダイブなんてないシムブルさが気に入った。(20才・大学生・400ccユーザー)



ツーリングに絞って楽しむでしょうね。(ライダー予備軍の中学生グループ)
どうやら、「TZR250」とはいえ、平均的なお客さまはメインユースのイメージをツーリングに置いているようです。

TZRならサーキットへ一直線

もちろん、こうしたツーリング志向派とはまったく反対に、ズバリ、レースに出てみたい」と答えた人の数も少なくはありません。
●TZRの持ち味をフルに楽しむなら、やっぱりレースに出ることでしょ。(20才・400ccユーザー)
●峠道を攻めても、ただそれだけで終わってし

しかし、ツーリングと答えたお客さまの多くも、どうしてもそれだけにとどまらず、サーキットへ、FIIIレースへと夢を拡げていく。これも「TZR250」の魅力の大きさの証明なのでしょう。

まう。TZRに乗ればどうしても他の人と競走してみたくなるでしょうからね。やはりレースでなければ……。(17才・2スト・クォーターユーザー)
●レース出たら楽しいでしょうね。それもNP(ニュープロダクション)レースがいい。FIIIだとセッティングが勝負の分かれ目に



なってくるけど、NPはそこまで改造できないから、卒直に自分のウエが試せるからね。TZRは、そんなNPレースに理想のバイクといえるでしょう。(18才・50ccスポートユーザー)
●ボクがTZRに乗るとしたら、やはり街中では乗りたくないですね。せっかくの持ち味を十分に発揮できないもの。やはりFIIIレースぐらいはしてみたい。FIIIといっても最初はタイヤを替えるだけで行けそうです。いやむしろ、TZRの特性に慣れるまではノーマルのタイヤでもいいのかな。

アダルトの眼は、都会的なFNZ、個性的なティースティ・モデルに

今回、本誌編集部がモーターショー・ヤマハコーナーで行なったお客さまへのインタビュの中で、圧倒的多数を占めた「TZR250」への反響に次いで、注目を集めたのが「FZR750」と「FZX750」のジェネシス・コーナーです。とりわけ「FZX750」には、アダルト・ライダーのホットな視線が集中していました。

●「FZX750」がおもしろいですね。輸出モデルなら下取り価格もそう落ちないから、いま逆輸入の「FJ1100」に乗っているんです。この次は絶対「V-MAX」に決めていたんですけど、「FZX750」を見て気持が変わってしまった。今までのバイクとは全く違うスタイルが最高。ちょっとステータジが高くて全体のフォルムがつかめなかったのが残念だけど、街乗りにもツーリングにもびったり。原宿あたりに乗りつけるには最高じゃないかな。(26才・FJ1100ユーザー)
●「FZX750」のこれまでにない斬新なデザインが最高。V-マックス的などころもあるけど、あそこまでドラッグレース風でも

その方が理想的かも知れませんが(32才・FZ400Rユーザー、FIIIレース出場中) スタイルやデザイン、つくり込みや仕上げの美しさから、メカニズム、性能、そして楽しみ方まで、いかに新発売直後とはいえ1台のニューモデルにこれほど多くの反響が寄せられるのは、あまり例のないこと。こんなところからも、「TZR250」に寄せられる人気と関心の高さを改めて認識させられたものでした。

ないしね。140mmのリヤタイヤの太さ、ショックのカッコよさ、新しいセンスのホイール……とても都会的です。あれなら皮ツナギを着なくてもすみそうだし。来年の春までには限定解除して「FZ750」をと思っていたんですけど、「FZX750」をみて、どっちにしたらよいかわからなくなりましたよ。(21才・FZ400Rユーザー)
●乗る以上は、それなりにヒットしたモデルに乗りたいたいという気持がいつもあるんですけど、そんなこととは関係なく、この「FZX750」は気に入りました。レプリカっぽくないし、カラーリングもアダルト向きですからね。エンジンも「FZ750」と同じ5バルブです。(27才・2スト・クォーターユーザー)

●これまでのバイクとはちょっと流れのちがうデザイン、それにビッタリのエンジン、そして本当の意味でノーマルなポジションの「FZX750」が、僕は一番気に入りました。(21才・RZ250Rユーザー)
もちろん、こうした「FZX750」「FZ250」大きな期待の裏には、「FZ750」「FZ250

0”などを通じて定着した。ジェネシス”への信頼感も見逃すことはできません。その証拠に今回のモーターショーでも、『FZ X750』の隣で、ジェネシス”コンセプトマシン『FZ R750』が、大きな注目を集めていました。●ワークスレーサーのストリップなんてめったにお目にかかれないので、『FZ R750』



を隅から隅までじっくりと見てきました。ヤマハ4サイクル技術のレベルの高さを改めて思い知らされた感じですね。販売店さんで何度も鈴鹿8時間耐久レースのビデオを見ましたけど、ケニーと平の走りもスゴイ。(21才・FZ400Rユーザー)

一方、ヤマハが他に先がけて提唱してきたモーターサイクルの新しい世界”テイステイワールド”に対するお客さまの反響が、きわめて高かったのも今回のショーの特徴。『V-MAX』、『XV1100ピラゴ』、ブラックとホワイトの2台の『SRX600』には、次のような声がいっぱい聞かれました。

●どれも個性的なモデルばかりですけど、どのモデルも洗練されたスマートなフォルムに信頼できるエンジンを載せたという感じですね。洗練されたパワートが『FJ1200』なら『V-MAX』はパワーの固まり。あんなモーターサイクルの世界があるなんて初めて知りました。(31才・750ccユーザー)

●いずれ『SRX600』を買おうと思っています。メカニカルなデザインと、いかにもオートバイらしい味のあるバイクですからね。(29才・750ccユーザー)

●いまの750ccに加えて、街乗りやツーリング用に『V-MAX』、『FJ1200』なんか欲しいですね。それに『SRX600』も。SRXが出たときは、本当にヤマハらしい”と思いましたよ。オートバイのことを本当に知ってるメーカーだ”ってね。(35才・750ccユーザー)

オフロードにも大きな期待

文字通り展示されたモデルの前で、次つぎに夢を拡げていくオンロードファンのお客さま。一方、オフロード派の声は? というところから、『BW80/200』、『DT200R』から『セロ1225』まで、展示車の多くが販売モデルとあってその印象もグッと現実的です。

●『セロ1225』が欲しいの。シートが低くて安心できますからね。林道ツーリングでベシションへ、そんなことに使ってみたいな。

(23才・女性・FZ250フェザーユーザー)

●BWとかYFMとか、とてもおもしろそうですね。いろいろと遊べそうで。それにしてもヤマハは、いつも新しいオフロードのプレイバイクを出してくれませんか。(29才・XT200ユーザー)

●『DT200R』、新しくなったんですね。今DT125で市販車のモトクロスに出ているんですけど、日本人の体にピッタリ、パ



ワーも十分、どんなコースでもこなせちゃうんですよ。エツ、ニュー『DT200R』32馬力になったんですか、楽しみな。(21才・DT125ユーザー)

●全くとって、ずらり並んだモデルの1台1台が、つめかけたお客さまにしっかりと印象”を与えたヤマハコナー。最後に未米感覚のスクーター『FC11』の印象も上がって見ました。

●全くとって、ずらり並んだモデルの1台1台が、つめかけたお客さまにしっかりと印象”を与えたヤマハコナー。最後に未米感覚のスクーター『FC11』の印象も上がって見ました。

●全くとって、ずらり並んだモデルの1台1台が、つめかけたお客さまにしっかりと印象”を与えたヤマハコナー。最後に未米感覚のスクーター『FC11』の印象も上がって見ました。



トライ、SRX600 '85グッドデザイン商品に!



●トライとSRX600の2機種が、昭和60年度のグッドデザイン商品(G-Mark商品)に選定されました。

通産省が、デザインが美しくしかも機能性、耐久性、安全性などすべてにわたってすぐれた商品を選定し、消費者に推奨することによって日本の商品水準の向上と、消費者の暮らしの質的向上をはかろうと毎年実施しているグッドデザイン商品の選定で、今年もヤマハから2つの商品が選ばれたわけです。どうぞこの成果を年末・年始の商戦にお役立てください。



話題満載のニューモデル群 楽しみな'86商戦の展開

販売店さん対談

東京モーターショーから見た'86商戦の展開

山口玩一社長VS金子正秋社長

(YSP成城/東京都世田谷区)

(芝園モーターズ/東京都港区)

さて最後は、東京モーターショーに見る'86年商戦の展開を2店の販売店さんに話し合っていました。ヤマハ東京株・城南営業内でご商売する『YSP成城』山口社長さんと『芝園モーターズ』金子社長さんのお2人です。

ユーザーの期待に応えた明快な商品群

山口 今回のモーターショー・ヤマハコーナーは、メーカーが何を訴えようとしているかが非常に明確に出ていたように思います。ニューモデルやコンセプトカーみたいなものを何機種も展示するのではなく、オンなら『TZR250』と『FZX750』、オフなら『DT200R』や『BW80/200』という感じで、訴求すべき商品が絞り込まれていて、ポイントが明確につかめましたね。

コーナー入口から見ると、『V-MAX』からはじまる4サイクルモデルの最後に『FZ

X750』が置いてありましたけど、ああいう一連の展示というか、関連のある展示がとても良かったです。

金子 そうですね。それと、出展車については、お客さんの中には夢のある新しい型のものでズラッと展示してある方が良いという方もいるかも知れませんが、夢だけに終わってしまうんじゃないかと、『TZR250』などのように発売されているモデル、またすぐに発売されるようなモデルと、手の届く範囲のモデルが中心となっていたのも良かったと思う。

「インプレリア」の11月発売で いよいよ冬が近づいて、今年の冬!

山口 うん、最近のお客さんは未来のバイクよりも、来年はどんな型が出るのだろうか、という身近な興味の方が先行していますからね。現実に出てくる、もしくは現実に出てきそうなものを見せたということで、ヤマハコーナーの特徴が出ていましたね。

金子 店に来る若い人たちの話なんか聞いてみると、モーターショーの注目度ってすごいですからね。夏ごろから話題になっていっているんですよ。

山口 我われとしては答えられないんですけど、お客さんからよく「今度はどんなモデルが出てくるのか?」なんていう質問を受ける

でしょう。何も言わないでいると、お客さんの方から「ここが変わるんじゃないか?」とか「こんなモデルが出るみたいですよ」なんて話しだすんですけど、驚くほど鋭いんですよ。雑誌なんかを読んで想像しているんですけど、あれだけの情報が入っているということは、やはりモーターショーへの関心というのは相当に高いんでしょうね。

そういう場所に各メーカーとも自信のニューモデルを持込むわけですから、やはり特徴づけのための努力はすごい。ニューモデルっていうのはデビューの仕方でもその後かなり市場に与えるインパクトが違ってきますからね。

金子 そういった意味からも、今回の「TZ R250」のモーターショーと同時発売というのは良かったですね。モーターショーのある年はいつもそうなんですけど、8月を過ぎたところからユーザーの間で買い控えが起きるんですよ。ショーを見てから買う物を決めよう、ということなんです。実際にニューモデルが出る翌年の春まで買わないというお客さんもいますしね。

山口 確かに今年の冬はいつもと違う商売ができそうですね。「TZ R250」に乗るような人たちというのは、寒くても走るというタイプが多そうですね。

それに例年だと5月から6月にかけてニューモデルが出ますが、新しければ買うという層の人たちが買って、それを見てついて来る人たちが購買意欲を出す頃にはまたシーズンオフに入っちゃう、というのが平均的パターンでしたね。でもいまから出ればちょうど来春に入った頃から本格的な商売ができそうですね。「TZ R250」に関してはかなり理想的なデビューと言えんじゃないでしょうか。

金子 レーシングモード一色の統一されたイメージでデビューしたというのも、お客さんにはかなりインパクトがあったと思います。

山口 展示も「TZ」があつて真ん中に「TZ R250」があつて、その前に「デルタボックスフレーム」でしょ、そして左後方に、「TZ R250」のFII仕様、そして「YZ R」があるというあのレイアウトで、「TZ R250」はファクトリーレーサーYZRから生まれたんだ、「TZ」と同時に開発されたんだという、レーサー直系の雰囲気最高に演出されています。

あそこで初めて「TZ R250」と出合った人もどういうクルマなのか? ということをかなりの所まで理解できたんじゃないでしょうか。売れるモデルはまず最初にデビューの仕方、あとはお客さまに何を訴えて売れるかですから、第一印象がすごく大切ですよ。

金子 レーシー志向っていうのは、オンロードのスポーツモデルに乗っている人の間ではやはりまだ主流ですからね。

山口 ちょっと流れは変わったと思えますけどね。レプリカモデルを見慣れちゃったという

ことで、レーシーと言われていたモデルが普通になってレプリカだけがレーシー志向みたいだね。この辺でレーシー志向も限界かなっていう感じもしたけど、今度の「TZ R」の場合はカラーリングやデザインだけでなく、イメージ通りの機能を持った本物ということ、これを求めるユーザーは多いと思いますよ。

金子 20才位までの男性がメインですかね? 山口 案外我われがそう思っているだけかも知れませんが、「この型ちょっとハデだな」なんて言いながら、乗ってみると意外といいねなんて感じて。TZ Rそのものは年齢層で乗れないなんてイメージじゃないから。作り手の良さと本物ということで、結構上の方の年齢層も乗ってくるような気がします。

金子 そう言えば「RZ V500R」のときもそうでしたね。大型二輪免許が必要ということで年齢が上だったこともあるのかも知れませんが、型だけ見たらあの方がハデですからね。

山口 「RZ V500R」の場合はある程度熟練していないと、というのがありましたけど、「TZ R250」を試乗したときの感触としては、初心者でも初心者なりにそのポテンシャルを楽しめるバイクだと思うんですよ。低回転でも無理なく走るし足つき性もいいですから。

金子 乗り手を選ばないっていうのは私も感じましたね。そうなると女性ユーザーも考えられますね。

山口 まあ、「FZ 250 フェーザー」のときみたいな感じにはいかないでしょが、女性

山口 雑誌を読んでスゴイなって思って、実際に乗ってみてさらにスゴイって思うんですよ、最近のヤマハ車は。雑誌の評価にもさらに確信が持てるという感じですよ。これ

ヤマハコーナーで'86商戦への期待を語り合う金子社長(左)と山口社長



にも十分乗れることは確かですね。ただイメージ的に女性には無理だと思われがちですよ、型を見て。

しかし、今の段階では各社から400cc、250ccと色いろと出ていますけど、ユーザーの話題は「TZ R250」に集中していますからね。実際に街を走り出してみると、なんとも言えないですね。その辺の予想は金子 それにヤマハの本当の良さっていうのは乗ってみたいと判らない、みたいのっであるでしょ、以前から笑。

山口 「RZ 250」初期型が出た頃から、性能がデザインで判断できるようになりましたけど、さらにそれ以上の性能っていうのがありますよね。雑誌とか読んだだけでは判らない。

新しい「遊び」に対する要望 それに応えて登場したニューモデル

は「DT 200R」なんかもそうでしょ。

金子 オフのユーザーっていうのは実質的な部分で物選びをする人が多いので、実際に乗ったり走ったりして確認してから買う人がい

ますからね。その辺のことは良く理解しているし、知っていますね。

山口 今度のニュー「DT200R」もそのことを良く考えて作ってありますね。「DT200R」は今までもコンスタントに売れていて、安定しているでしょ。今オフではNo.1ですよ。

金子 あのダイナミックな吹き上りとか走りはオフのRZという感じですからね。あれに乗ると他の類似モデルには乗れないですよ。山口 そうですよ。だからニューモデルと言っても、ユーザーにウケている線はちゃんと守っているんですよ。先ほども出ましたけど、オフのユーザーは実質的な物選びをするから、そんなに大きなモデルチェンジは望んでいない。自分に合った車種があれば、それにプラスアルファの性能とか機能というレベルでの要求ですからね。売れているモデルはあまりガラッと変えない方がいいですよ。

金子 今は各メーカーともオンロード車に力を入れてるので、なんとなくオフが冷え込んでいくように思われがちですけど、オフのユーザーっていうのは以前と変りなく健在で、そういった層にうまくアピールしたできですよ。山口 今のオフが冷え込んでいるという話ですけど、オフの場合は販売店によって力の入れ方がかなり違うでしょ。オフの強い店っていうのは、本当に良く売っていますからね。まあ、ほとんどの店がファミリーやオンが強いわけですから、メーカーがオンに力を入れればオン一色になったように感じてしまうかも知れませんが、でも「DT200R」や「セロー225」なんかはファミリーやオンの強い店でも売れていますからね。

金子 ええ、「セロー225」のグリーンのなんかはバックオーダーを抱えている状態ですから。山口 今回のショーの中で、ひとつだけ不満があるとしたらそこなんですよ。「セロー225」の打ち出しがちよっと淋しかった。あれはもっと訴えた方が良かったと思いますよ。金子 「DT200R」で楽しみたいですね。場所を「セロー225」なら楽しめるというこ

とで、「DT200R」のユーザーにもウケてますからね。

山口 今までの林道だけじゃなくて、ケモノ道まで入って行けるといのがスゴイ魅力ですからね。今、オフロードファンが一番注目している車種と言っても過言ではない。その割にはちよっと演出不足でしたね。

金子 「DT200R」ほどベストセラーではないけど、安定して売れるロングセラーの車種だと思います。

山口 あとオフで言えば「BW80/200」と「YMF80」ね、とても面白そうなバイクですね。この手の車種を出したときには、こういう場所、こういう使い方ができますっていうことをユーザーに訴えてやらないと。「砂地で今までのオフとはまったく違った走りが楽しめる」とか、遊びを考えていかなないとね。「YESS」の方でレースを組んだりしてしっかりした訴求が必要だと思いますね。金子 そういって新しい遊びに対する要望というのは増えていますからね。セローがウケ

普通のポジションで乗れる高性能モデル 「ジャパニーズ」って呼びたいFNZ

金子 ところで4サイクルについてはどうでしたか。うちでは「FZ400R」なんかは順調なんですけど。

山口 「FZ400R」に関しては売れ行きが落ちるとかの谷間がなくで発売以来順調ですね。あれがウケているのは、やはりデザインがいいからだと思えますよ。1年ちょっと前に出たモデルだけど、あれを超えるデザインはまだ出てこない。古くささがまったくないですからね。それに専門誌なんかを見ると絶対的なパワーみたいなのは他社モデルの方が上のように書いてありますが、デザインを含めたトータルバランスだと「FZ400R」の方が上だと思いますから。今のユーザーにとっては、パワーというのは一番の選択

ているのも新しい遊びの世界を体験できるからだと思いますよ。機能的にまとまりがあるっていうか、メーカーが訴えていることと、



売られている商品の機能が一致しているからできるんですけどね。

要因にはなっていないですから。

金子 そうですね。デザイン評価はウチに来るお客さんの間でも一番ですからね、あのモデルは。

山口 それよりも「FZ250フェーザー」の伸びがいま一步の感じでしたけど、今回のショーを見てなんとなく安心しましたね。と言うのは、各社からあれだけフェーザーと同じようなモデルが出揃うと、フェーザーのあの独特なスタイリングが特異じゃなくなってくる。エンジンの良さは誰もが認めますけど、デザインは好き嫌いがハッキリしていますよ。先端を行っているというので、買う人もデザインが気に入って買うわけですが、イヤダと言う人もデザインが一番のネックにな

っていましたからね。時代の最先端を嫌う人っていうのは保守的なわけですけど、各社から一斉にあの型が出てくれば、フェーザーは特異なモデルじゃなくなりますからね。金子 確かにそう言えますね、デザインを見るとヤマハの後を追っている感じが強いんですから。250ccのマルチだとフェーザー風だし、シングルだと「SRX250」風だったりね。(笑)

山口 デザインで言えば「FZX750」も見応えがありますね。前から思っていたんですけど、バイクのスタイルを大別するとアメリカンとヨーロッパに分けられますが、ジャパニーズという型があってもいいんじゃないかって。日本人に合った形をしてい



る日本人のバイクということ、あれはジャパニーズって呼んでもいいんじゃないかな。
金子 30代ぐらいの人が安心して乗れるバイクってというのが少ないでしょ。私はそういう意味でFZXに興味がありますね。
山口 ええ、その年齢層だとすぐに「SRX 400/600」を想像しがちですけど、単気筒には単気筒じゃなきゃダメっていうファ

“遊び”を通じてバイク仲間づくり

’86商戦のキメ手はアフターフォロワー

金子 今回のショーにはコンセプトモデルとして「FC-1」しか出ていなかったけど、最近のスクーターっていうのもいいですよ。だけど今は「チャンプ」と「ジョグ」、それに「キュート」が売れていて、「トライ」も良く売れているんですけど、10万円以下なので、もうちょっと期待したい。
山口 「キュート」はイメージからいって女の子に、そしてジョグはカワイイから男女とも、「チャンプ」はより上のクラスを求めている男の子という感じですけど、「トライ」はまだこういう認識のされ方が定着してない……。

ンがちゃんといますから。それよりもマルチだけでも前傾姿勢じゃなくて、ちゃんとコーナーも楽しめるバイク、普通のポジションで乗れる高性能車っていうのがその辺の層の主流ですよ。やっぱり。普通のボジションで乗れて日本の道でも疲れずに走れて、しかもスタイリングがいい、だからジャパニーズですよ(笑)。

しかし、ユーザーのヤマハスクーターに対するイメージには確固たるものがありますから。走りのヤマハ、スクーターのヤマハってね。金子 「ジョグ」がなにしろ良く走ったから、ヤマハのスクーターは走るという意識がユーザーにあって、チャンプはその見分ということでユーザーは乗る前からそういうイメージで見えていますからね。
山口 実際にはどのスクーターも公道を普通に走るには十分なんですけど。そういうイメージが定着している分、有利ですよ。最近流行しているスクーターレースなんか見てい

ても、エントリーはほとんどヤマハ車ですからね。
金子 あれはスゴイですね。私も先日初めて経験しましたけど、装備も走りもロードレールス並に本格的なんです。出場者はかなりその気になってますよ(笑)。
山口 スポーツモデルも含めて、これからはそういう「遊び」のフォロワーっていうのは一層大切になってくると思いますね。

金子 私のところでは9月にクラブを作ったばかりですが、急成長の時代には売るのが忙しくてそういう部分は考えなくても良かったんですが、これからは必要ですね。
山口 店にお客さんを固定化するという部分ですけどね。新規客っていうのは以前ほどではなくても店には来てくれると思うんですけど。その新規客の中でも20代か30代の、以前バイクに乗っていて、途中4輪に行き、また二輪に戻って来たというような人たちにとつてとくに遊びのフォロワーは必要だと思うんです。高校生ぐらいなら回りの友だちもバイクを持っているから一緒に遊べるけど、そういう人っていうのは回りにバイク乗っている人って少ないですよ。

金子 遊びというのにつきつめれば仲間づくりというのが大きな目的ですからね。仲間ができることによって店に来やすくなったり、ツーリングなんかも行きやすくなったりしますからね。これが固定化だと思いますよ。
山口 それと、お客さんっていうのは商売やっている現場から見ると、ふた言目には価格の話をしているように思いますけど、実際には価格の高い安いついていうのは店選びの一番の要因とはなっていないんですよ。買ってくる前に自分の家に近いとか、サービスをしっかりやってくれそうとか、店主の人の良さそうとか、結語色々見ているんですよ。
金子 だから実際に買う場面では価格の話からはじまる、というわけですね。
山口 お客さん自体は今も昔もそんなに大きな変化はないですからね。店が増えたとか、情報が豊富

になったとか、そういう部分の変化なんです。だから、今はその気になれば誰でも好きなバイクを手に入れられるわけだから、「TZR250」なんかにしても、装備や走りの良さを納得してもらい、遊ぶ場を与えてやれば決して高価格だという受け止め方はないと思います。そういう部分を納得してもらって足掛かりとしても、今回のモーターショーはユーザーに与えたインパクトも十分だったと思います。

山口玩一社長 (YSP成城)

23区最大の住宅地・世田谷で二商売を始めて30年。都心への通勤・通学に適した場所柄、お店周辺にはアパートやマンションが多く、新規客が全体の8割を占めるまでになっている。山口社長は二商売のかたわら、城南地区のヤマハ販売店さんによって組織されるYES(YAMAHA・エンジニア・ショップ)の会長として、また城南YSP店会の会長としても活躍されている。

金子正秋社長 (芝園モーターズ)

東京のオフィス街・港区芝公園にあるお店をお父さんとお2人で経営。最近の客層としてはお店周辺のオフィス街に通勤してくる東京近郊のベッドタウン在住者が多いという。現在はスポーツ車の販売シェア拡大を目指し、いろいろな普及活動に積極的に取り組んでいる。





確かめた！ YZR250試乗会開催 YZRメンバーズクラブ

11月1日の新発売が、ちょうど東京モーターショーの開幕と重なって、話題も一気に急上昇のYZR250。これに先がけて10月24日には、静岡県袋井市のヤマハコースに全国から141店のYSP店さんが集結して、YZR250試

乗会が開かれました。ここでもYZR250は、パフォーマンスで、走行フィーリングで、メカニズムで、そして造りのよさで、厳しい眼を持つYSPのみなさんを魅了。冬のスポーツバイク商戦への意欲を大いに高めていました。

話題いつばこの“YZR”で

北海道の長いシーズンオフを吹き飛ばしたい！

●YSP旭川・藤本博社長(北海道旭川市)

静かで低速から高速までスムーズに、そしてパワフルに回るエンジン。これを125ccクラスではと思うほどの軽くて取り回しのいい車体に積んだバイクですね。RRと比較すると、まるでRRがツーリングバイクに感じられてしまうほど走りに徹っしていますね。それにブレーキが素晴らしい。コーナーの手前で思いっ



りレバーを握ってみました。まったくブレずに安定して作動してくれました。これだけ走りの要素が揃ったバイクですから地域柄オフロードユーザーが多いウチのお客さんにも、十分にオンロードの楽しさを訴求できると思います。この試乗会の前にすでに2名のお客さんから予約が入っていますが、やはりターゲットとしては、RRとかFZ400Rからの代替層が狙い目でしょう。発売当初に買ったお客さんは、ちょうど車検時期でもありますね。北海道の冬はバイクにはまったくのオフシーズンですが、YZR250なら話題性も充分だし、これでシーズンオフを吹き飛ばしたいくらいです。

これだけ安定した操縦性と広いパワーバンドなら より幅広いお客さまにおすすめてみる！

●YSP坂戸・石井正実社長(埼玉県坂戸市)

足まわりが特にいい、というのが試乗して最初に感じたことです。実は私もYZV500Rに乗っている

んですが、YZRはYZV500Rとほぼ同等の足まわりの剛性を備えていると思います。サスペンション



の減衰特性も良好で、急制動時でも姿勢変化が起こらないんです。だからといって堅い感じでもなく、ギャップ通過時も抜群の安定性をみせてくれます。

パワーバンドもRRより確実に広くなっていますから、自分の限界以上で走らせたい。自分の腕がよくなったように感じてしまうバイク

ヤングへのインパクトも十分 86商戦のメイン商品として拡販！

●YSP鴻巣・鴨下勝幸店長(埼玉県鴻巣市)

見た目はポリウムたっぷり、それでいて軽くて扱いやすい。デザインもカラーリングも86TZと同じとすれば、見た目、第一印象で物選びをする若いお客さんに対してどうとうにインパクトのあるモデルだと思えます。54万9千円という価格についても、商品の良さをどこまでお客さんに納得してもらえるか、といえられれば決って高い買物ではないはずですからね。

2000回転ぐらいで4スト並みに無造作に扱っても走り出す、とても扱いやすいエンジンですし、デルタボックス・フレームとサスペンションのせいか走りもすごく安定



しているんですよ。ターゲットはずばり言うって10代から20代前半のヤングだと思えますが、今YZRを商談中の5人のユーザーには2ストクォーターからの代替が3人いるので、そういった人たちのステップアップ車としても期待しています。86年のうちのメイン商品として取組んでいくつもりです。

どんなお客さまでも、レベルに合わせて楽しめるYZR250

●YSP葛飾南・箱崎茂社長(東京都葛飾区)

エンジンにはスムーズのひと言ですね。しかも低速から強力なトルクがありますから、1500回転くらいでポンとクラッチをつないでも発進

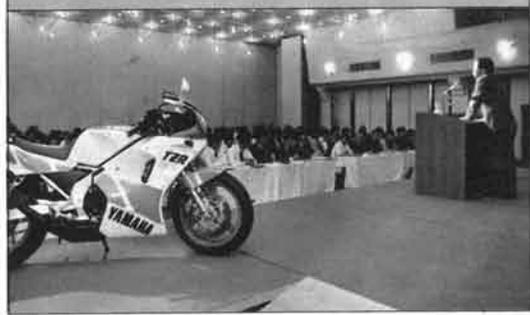
はOK。半クラが不要なんです。前後17インチのマッチングも最高。とても安定した操縦性をみせてくれます。コーナーに入っていくときも、

です。お客さんとしては、やはり代替層が中心になると思います。でも、これだけ安定した操縦性と広いパワーバンドをもったマシンならビギナーが乗っても、十分に楽しんでもらえるはず。また、大径フロントブレーキやデルタボックスフレーム、そしてスタイルなど……外観から見たこのマシンの魅力は、単に2サイクル車の代替や初心者のお客さんだけでなく、いままでもない幅広い層のお客さんからの支持を集められるのではないかと期待しているんです。

期待の新品「TZR250」のすばらしい商品性を確かめて拡販への自信を深める北海道、関西、九州ブロックのYSPのみなさん



ヤマハコースでの「TZR250」試乗会の前日10月23日には、つま恋において'85YSP秋季商品内示会、や'YSPメンバーズクラブ総会、も開催。'85年から'86年のスポーツバイク市場の動向、ヤマハのスポーツバイク政策などが披露された。



●YSP 筑後・城島健治社長(福岡県八女市)

乗りやすさが身上 2サイクルユーザーの代替に期待

ちよつと肘できつかけをつくってやれば思い通りのラインをとれるんです。また、フロントのロードホールディングが良く、コーナーの立ちあがりて安心してアクセルを開けることができるのも魅力です。

いずれにせよこのTZRは、自分の技量に見合ったライディングを、それぞれのレベルで楽しめるバイク。初心者なら初心者なりに自分の技量内でその走りを満喫してもらえますし、また飛ばし屋さんなら飛ばし屋さんなりに走りを楽しんでもらえる

ヤマハコースを6周走りましたが、乗っていて全く異和感がなく、たいへん乗りやすいバイクに仕上がっているというのが第一印象です。エンジンのフィーリングも軽快そのもので、いまのRZに較べてみても、低速から高速まで確実に扱いやすくなっていきますね。

それに車体まわりのソフト感、安定感はおそらく、これまでの市販車にはなかったものだと思います。前後17インチタイヤのマッチングも良好で、320%径というフロントディスクの効きも最高。単純に効きが良いというのではなく、ソフトにブレーキングすればソフトに効いてくれる、ハードにかけるとハードに効いてくれるんです。つまり、思うままのブレーキコントロールが可能なんです。

こんなに素晴らしいバイクですから、やはりバイクにかなり乗り込んで来た人にぜひ乗ってもらいたい。中でもいま2サイクル車に乗っている人達こそ、このTZR250の良さを最も理解してくれるお客さんじゃないかと思えます。

うちでは会員50名のツーリングク



と思います。

ですから、どんなお客さんにも自信をもつてすすめられます。すでに免許取りたてのヤングや30代のベテランの方など、幅広い年齢層の方からの予約が入っているんですよ。

●YSP 横須賀・福本勝治専務(神奈川県横須賀市)

店に来るお客さんの間で、なぜか昨年の夏ごろからいろいろとウワサがあったんですよ。で、専門誌にTZRの写真が掲載された時には、ものすごい反響。実際にはRZとは全く別のモデルとしてデビューしたわけですが、外観だけ見てもお客さんの期待以上のモデルだと思えますね。

特にデルタボックスフレームはYZRに使われて以来、いつ市販車にフィードバックされるのかな、という感じでしたので、とてもインパクトがありますね。

そして実際に乗ってみても、これが文句なし！ フレームからサスペンション、ブレーキまでトータルに良く作り込まれています。エンジンもパワーだけじゃなくて、とてもスム

ラブを母体として西日本サーキットでのYRSなどに参加しています

拓販の力ギは「試乗」。YRSでオフモデルやスクーターユーザーにも訴求！

●YSP 武蔵小金井・山本信人店長(東京都小金井市)

エンジンのレスポンスは、ちょうどRRをNP-II仕様にチューンナップしたときの感じにとても良く似ていますね。しかもパワー、トルクがピーキーでなく、低回転から高回転まで徐々にアクセルの開度に応じてついてくる感じなんです。

その上足まわりがいい。もちろん

外観じゃなくて中身を売る
待ちに待った期待どおりのバイク

ペテランから初心者まで、広い層のお客さんが増えてくれると思えますが、ポイントやはり試乗。こんなに乗りやすいマシンですから、試乗さえしてもらえれば多くの方が決めてくださると思います。YRSなどのチャンスをうまく利用して、オフロードバイクのお客さん、スクーターのお客さんにもどしどしTZRに乗ってもらおうようにします！



が、それを利用してTZR250への代替を促進するつもりです。



ーズに良く回り、扱いやすい。デザインだけ見ると初心者や女性には不向きな感じも受けますが、これだけ扱いやすく安定していれば、女性でも楽しく乗れるので、この層にも積極的にすすめていきたい。また最近はお客さんにも性能を重視するユーザーが増えていますから、TZRなら絶対に納得してもらえらると思うので中身の良さ、走りの良さをどんどん売っていきたくいですね。

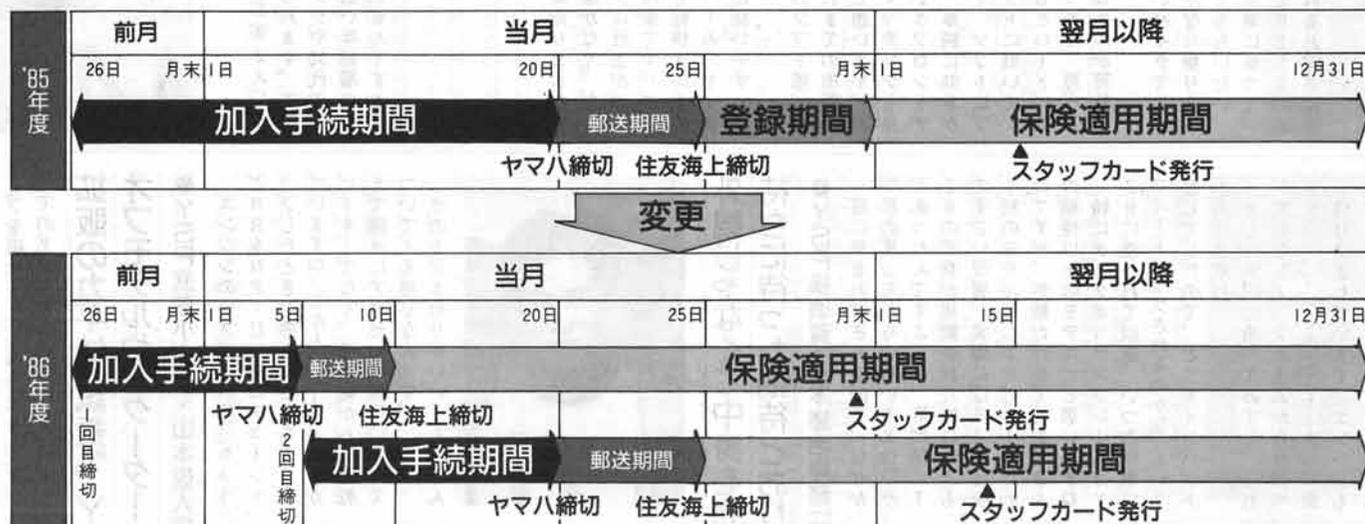
システムが変わりました '86 Y.E.S.S. スタッフの加入手続き

本欄前号でお知らせしました「'86 Y.E.S.S. スタッフの更新手続き」は、11月末日をもって締切らせていただき、現在その事務処理を行っております。お忙しいなか、ご協力をいただきましたY.E.S.S. ショップのみなさまには、誌上より厚く御礼申し上げます。さて、そこで今回は、'86 Y.E.S.S. スタッフの加入手続きのシステムが、若干変更しましたのでご紹介いたします。



従来のスタッフ加入手続きでは、毎月の締切日が月1回（ヤマハで毎月20日締切）しかなかったために、スタッフの申込みからカード発行までの期間にかなりの日数を要していました。そこで、その期間を短縮するために'86年1月からは以下のようなシステムに変更することになりました。

これにより、スタッフカードの発行を早めるばかりでなく、保険（交通事故傷害保険）の適用もよりシビアに対応できることになりました。Y.E.S.S. ショップの皆さまも、この変更の意図を十分にご理解の上、より円滑な入会手続きをおねがいたします。



'85年度と'86年度におけるスタッフ加入手続き上の大きな違いは、以下の通りです。

- ① スタッフ加入手続きの締切日が月2回（ヤマハで毎月5日と20日締切）になるため、スタッフへの対応が早くなる。
- ② 保険（交通事故傷害保険）の適用は、住友海上受付締切日（毎月10日もしくは25日）からとなり、より早くなる。
- ③ スタッフカード発行も月2回になるため、スタッフへの手元により早く届けられる。

○
ご商売の中に占めるモータースポーツ普及活動の重要性がさらにアップしそうな'86年。その活動の中核としてY.E.S.S.への期待もさらに高まりをみせていますが、みなさまのお店でもこの新加入手続きシステムをご理解の上、新規スタッフの募集活動をご展開ください。

※詳しくは、担当セールスマンもしくはヤマハ営業所SLマンにお問合わせください。



CHALLENGE and PROGRESS YAMAHA

第26回東京モーターショー

主な参考出品車 アルバム

レーシング・スピリットをみなぎらせたホットなマシンたち。
見る人の、乗る人の感性に語りかける
個性的なマシンのかすかす。
そしてスクーターの未来をひらく近未来コンピューター……
人気沸とうのヤマハコーナーの中から、
主な参考出品車をご紹介します。



FZX750 (参考出品)

FZ750ゆずりのジェネシス・パワーとV-MAXの血を引く鮮烈なスタイリングで、新しい走りの世界を開くニューマシン。

前傾45°、5バルブ・DOHC、水冷・並列4気筒は、FZ750よりも一段と中低速トルクをアップ。スムーズでパワフルな加速感を楽しませてくれる。

- 全長2205mm ●全幅765mm ●全高1110mm ●4サイクル・水冷・DOHC・5バルブ・749cc
- 最高出力96P S / 9500rpm ●最大トルク7.6 kg-m / 8000rpm ●変速機リターン式6段 ●タイヤ (前) 110/90-V16 (後) 140/90-V15 ●乾燥重量200kg



XV1100ビラーゴ (輸出モデル)

国内でも人気のアメリカン・XV750ビラーゴのアメリカ向けモデルは、'86年排気量を1100ccにアップしてデビュー。これにより中低速トルクを増し、アメリカンならではのテイスティな走りを一段と強調している。

- 全長2235mm ●全幅840mm ●全高1170mm ●空冷・4サイクル・V型・2気筒・1063cc ●最高出力70P S / 6000rpm ●最大トルク8.8kg-m / 3000rpm ●変速機リターン式5段変速 ●タイヤ (前) 100/90-19 57H (後) 140/90-15 70H ●乾燥重量221kg



FC-1 (参考出品)

暮らしの足・スクーターの世界をリードするヤマハが、近未来のコミューターとして提案したのが、このFC-1。ルイジ・コラーニ氏のデザインによるこの流麗なフォルムには、人間を中心に考えるヤマハのものづくりの姿勢が表われている。イグニッション・スイッチはキーに代わって暗唱ボタンによるキーエントリーシステム、カラー液晶を使った大型メーターパネル、そして空気ばかりでなく水の流れをもきめ細かく配慮したフルキャップ付ホイール……など、どれも人間と機械の結びつきに新次元をもたらしている。

FZR750 (鈴鹿8時間耐久レース仕様)

乗りこなすための高性能・ジェネシスのコンセプトを、もっとも象徴的に伝えるものとして出品されたFZR750・エンデュランス仕様。そのユニークな構成が、マン・マシンの理想的なあり方を追求するヤマハの開発姿勢をつよく印象づけていた。

●水冷・4サイクル・DOHC・5バルブ・並列4気筒・749cc●最高出力130P S以上●乾燥重量155kg以上(スプリント仕様)



XT600 (パリ・ダカールレース仕様)

出走140台中、完走わずか25台という'85パリ・ダカールレースで、上位10台中じつに5台を占めたXT600テネレ。これは堂々2位入賞を果たしたヤマハ・ゴロワースチーム、J・Cオリビエと同じマシンだが、限界への挑戦を通じてマシンを進化させる、ヤマハの姿勢を示して注目を集めた。

●空冷・4サイクル・OHC・単気筒・660cc●最高出力51P S以上/6500rpm
●変速機リターン式5段●タイヤ(前)90/90-21(後)140/90-18●乾燥重量157kg

スーパートレールさらにエキサイティングに

NEW DT200R 新発売

- カラー：ホワイト/ファイアーレッド
ホワイト/スペースブルー
- 標準現金価格：33万9千円
(北海道、沖縄は6千円高)

東京モーターショーでもオフロードファン注目の集めたニュー『DT 200 R』が、11月15日より新発売されています。発売以来3年目を迎える『DT 200 R』は、定評の“走り”をさらに進化させ、エキサイティング・スーパートレールという個性を一層極めた新登場です。

※マナーを守った走行と、動植物へのやさしい配慮で自然を楽しむよう、お客さまへのご指導よろしくおねがいいたします。



DT200R仕様諸元

●全長2150mm●全幅825mm●全高1205mm●シート高850mm●軸間距離1365mm●最低地上高290mm●乾燥重量99kg●舗装平坦路燃費57km/ℓ(50km/h)●最小回転半径2m●制動停止距離14m(50km/h)●エンジン2サイクル・単気筒・195cc●内径×行程66×57mm●圧縮比6.4●最高出力32P S/8500rpm●最大トルク2.7kg-m/8000rpm●燃料タンク容量10ℓ●バッテリー容量12V3A H●1次減速(比)ギヤ(3, 058)●2次減速(比)チェーン(3, 153)●変速機リターン式6段●変速比①2, 750②1, 875③1, 411④1, 142⑤0, 956⑥0, 818●フレーム鋼管セミダブルクレードル●タイヤ(前)3, 00-21-4 P R(後)4, 60-18-4 P R●ブレーキ(前)油圧式ディスク(後)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●ホイールトラベル(前)240mm(後)210mm●ヘッドランプ12V 45W/45W(ハロゲン)●ストップランプ12V 21W

新たな特徴

1171-DT-200R SMOOS

クラス最高のパワーを発揮するY P V S 装備の2サイクル・単気筒エンジンは、燃焼室形状の変更、圧縮比のアップ、キャブレターセッティングの変更、Y P V S 特性の変更、エキパイの改良……等により、従来モデルと同じ8000回転で、2馬力アップ、32馬力のハイパワーを生み出しています。最大トルクも2.7kg-m/8000回転に向上。同時にスロットル・レスポンスも一層クイックになった他、定地燃費や低速時のオイル消費量も低減させています。

エンジン性能のアップにあわせて、クラッチ容量もアップ。同時に6速ミッションの1、2速間をさらにクロスレシオ化して、乗りやすさを高めています。

オフロード専用設計のフロント・ディスクブレーキには、ニュータイプの小型マスタシリンダーを採用。またリヤブレーキは、レバークラムシャフトをアルミ鍛造するとともにレバークラッチも変更。同時にフレーム右サイドにブレーキロード・ガードを装備しました。

リヤクッションのサブタンクをアルミ化。軽量化とあわせて放熱性を高めています。

ハンドル形状を変更。ライディング・ポジションは、さらにマン・マシンの一体感を高めたものとなっています。ハンドル・レバーもよりショートに。

一段とエキサイティングになったニューDT 200 R をアピールするため、カラーリング、グラフィックは'86 Y Z シリーズと共通イメージとしています。

オフロードの新しい楽しさを提供する **BW80/BW200** 新発売

BW80



ニュー『DT200R』と同様に、東京モーターショーでの発表にひきついで新発売されたのが『BW80、BW200』の2モデルです。

オフロードの新しい楽しさをクリエイイトし、提供しつづけるヤマハが、セロー225についで発売した『BW80、200』は、その名の通り“ビッグ・ホイール”、低圧・極太のバルーンタイヤを装着し、平地はもちろん、砂丘や岩場をはじめとするさまざまな不整地を、安全に、容易に、思いのままに走りまわれるもので、これまでのオフロードバイクにはない、新しいファン・ライディングの世界をつくり出します。

'86年のトレール市場活性化の格好の材料として、さまざまな活用も期待される新商品『BW80、200』。ご拡販よろしくおねがいいたします。

■BW80仕様諸元

●全長1575mm ●全幅640mm ●全高875mm ●シート高 630mm ●軸間距離1090mm ●最低地上高 180mm ●乾燥重量66kg ●エンジン2サイクルピストンリードバルブ・単気筒・79cc ●最高出力4.6 P S / 5500 rpm ●最大トルク0.62kg-m / 5000rpm ●変速機リターン式3段 ●タイヤ(前)19×7-10(後)19×9-7 ●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

■BW200仕様諸元

●全長1985mm ●全幅 830mm ●全高1090mm ●シート高 795mm ●軸間距離1380mm ●最低地上高240mm ●乾燥重量110kg ●エンジン4サイクル・OHC・単気筒・196cc ●最高出力14.6 P S / 7500 rpm ●最大トルク1.49kg-m / 6500rpm ●変速機リターン式5段 ●タイヤ(前)25×8-12(後)23×12-9 ●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

※日 W80/200ともナンバープレートを取得し、一般公道を走行することはできません。またマナーを守った走行と、動植物など自然への配慮を、お客さまにしっかりとご指導ください。

BW200



■BW80の主な特徴

体 重40kg以下のジュニアを対象に開発したBW80。パワーユニットは、空冷・2サイクル・ピストンリードバルブ・単気筒・79ccに、自動遠心クラッチ、ボトムニュートラル式の3速ミッションを組み合わせています。

ポ リエステルコードを使った専用開発のバルーンタイヤを前後輪に装着。この大径、幅広、低圧タイヤによって砂地などオフロードをらくらくと走破する、BW特有の走りを生み出しています。

車 体は、鋼管バックボーンフレームを中心に、体重移動の容易なロングシート、プロテクション効果の高い幅広フェンダー、大型チェーンガード等を装備。BW独特の走りを、安全に、快適に楽しめるようにしています。リヤには定評のモノクロス・サスペンションを採用。

■BW200の主な特徴

ビ ギナーからベテランまで幅広い層の人びとにオフロードの新しい楽しさを提供しようと新開発したBW200。エンジンは、広いパワーバンドと、フラットで強力なトルク特性を備えた4サイクル・OHC・単気筒196cc。リターン式5速ミッションを介して、23×12吋リヤホイールをチェーン駆動します。

フ レームは剛性の高い鋼管ダイヤモンド型。シートは年少者や女性にも容易に接地できるよう、足つきを重視した設計です。

単 位面積当りの接地面圧を下げ、砂丘やぬかるみをはじめとするオフロードの走破性にすぐれた大型バルーンタイヤ。路面からの衝撃もソフトに吸収します。

フ ロントフォークは、オイルダンパー併用のリールディング・アクスルタイプ。リヤは、ツイン・クッションで路面からのショックを効果的に吸収します。

YAMAHA RACING SPIRITS

シリーズ9

証言で綴るヤマハ挑戦の記録

モトクロス、トライアル '90年代に向かう

ニューヤマハ・レーシングスピリット

78年、モトクロスとロードレースの両方で世界の頂点に立ったヤマハの両雄。H・ミッコラ(左)とケニー・ロバーツ



天才少年デビュー!

「モトクロス場まで10km以上もあるのに、毎日毎日、マシンを押しして練習に行く少年がいるんですよ」

誰にもなくそんなことを話していたあるライメン屋の主人は、後に少年と口を聞くようになる。そして彼のあまりの熱心さに心を奪われやがて彼に1台のモトクロッサーを与えらるることになる。

しかも、そのモトクロス場とは、単に遠いだけではなく、クルマでやっと登れるほどの急坂が立ちだかっていた。それをことなげに14歳の少年は押し上げていたのだ。巷ではそんな少年のひたむきさが話題として広まっていた。

その少年こそ、現在ヤマハモトクロスチームの主砲として活躍する光安鉄美選手その人

である。場所は九州・福岡。福岡といえばモトクロスの名門、福岡ブレイメイイトが大活躍していた。

当然、このモトクロス少年の噂は、福岡ブレイメイイトの育ての親・萩尾喜努男氏(萩尾商会社長)の耳にも届いた。萩尾氏はもともとヤマハのディーラーに務め、草創期のモトクロスで荒井市次選手らとともに活躍した人でもある。

噂の人となった光安少年の走りを見た萩尾氏は、一瞬体を突き抜けるような熱い戦慄を覚えたという。

「光ってましたからね、当時から。ノービスに登録する前から国際B級レベルにありましたよ彼は。彼をヤマハのライダーとして絶対に育てなければならぬ、という使命感みた



天才少年の名を欲しいままにした光安も、いまや27才。単独アメリカ遠征、そして結婚というあわただしい84年も過ぎて、今年は今日本フルエントリ。一変した攻めの走りファンを喜ばせた



光安をはじめ、多くの名ライダーを育てた福岡ブレイメイイトレーシングの萩尾氏

いなものが、その時私には湧いてきましたね。それで彼をうちのクラブに入れたんです」萩尾氏はその時の胸の昂ぶりを鮮明に思い出しながらそう語った。

光安少年が彗星のように現れたのは、ちょうど鈴木秀明、都良夫兄弟がモトクロスサスペンションのYZMで全日本選手権シリーズで大暴れしていた頃。世界GPではH・アンダーソンが250ccクラスでチャンピオンを決め、ロードレース部門に優るとも劣らぬ勢

いでモトクロスのヤマハを強烈にイメージづけていた時代であった。

光安は福岡レイメイイトの先輩たち、たとえば木下信安や手島寅夫、藤秀信らの厳しいトレーニングを見習い、著しい成長を見せていった。

「やはり伸びるライダーは最初から違いますね。何があんでもモトクロスをやりたいといつて入ってきた藤と同じように、光安もすごい情熱でトレーニングに励みましたからね。それに言葉ひとつ投げかけても、ピツピツと鋭く返ってくる」

萩尾氏は続ける――
「光安を始めとするたっくさんの選手が地元にもいましたけれど、さらに成長させるために環

世界を制した、 鉄人「ミッコラ」の活躍！

ノービスで1戦だけ走ってジュニアに昇格。そしてEJ(現国際B級)で2年間走った光安は、'77年にいよいよセニア(現国際A級)入りを果たす。ゼッケン33番、当時のヤマハには、瀬尾勝彦、杉尾良文、東福寺保雄、そして藤秀信といった壮々たるメンバーが名を連ねていた。それは、鈴木忠男、鈴木秀明、鈴木都良夫らの手で築かれたヤマハの第1期モトクロス黄金時代に続く、第2期黄金時代でもあった。

翌'78年、セニア2年目にして光安は、2500ccクラスのチャンピオンを決め、早くも黄金時代の主役となる。わずか20歳という若さだった。

'77年、'78年といえば海外では「鉄人」の異名を持つフィンランドのヘイキ・ミッコラが世界GPで2年連続チャンピオンを獲得、ヤマハに念願の500ccタイトルをもたらした年でもあった。

光安とミッコラ、内外におけるこの輝かしい功績はやはりYZMの完成度の高さを証明していた。'73年からのカンチレバー式のモノ

境をより良くしてやろう、ということでは何人かのクラブ員を九州支店の社員として迎え入れたのです。全日本選手権レースともなると多せいの人が九州から北海道まで応援に出掛けるなど、それはもう全社一丸となってモトクロスに力を入れていた時代でしたからね」

'70年代中期といえは、オイルショックによる景気の低迷とインフレーションに襲われていた頃である。そうした中でもヤマハは各支店単位の地道な活動でモータースポーツの普及をつづけていた。モータースポーツこそ、モーターサイクルメーカーが欠落させてはならない重要な活動であることを、ヤマハは富士登山レースや浅間火山レースの時代から認識し、伝統として受け継いできたからだ。

クロスサスペンションと、'74年から研究を重ねていたY.P.V.S(ヤマハ・パワーバルブシステム)がともに成熟の域を迎えていたのだ。このミッコラのヤマハ入りがどれほど意義深いものであったか、同じライダーとして光安自身は次のようにふり返る。

「ミッコラは走るだけでなく、トレーニングについても最も進んだ考えを持っていました。基礎体力の重要性を主張し、具体的にサーキットトレーニングのメニューまで作ってくれたほどで、ヤマハチームへの貢献も大きかったと思います」

光安はこう思い出しながら続ける。
「その後ヤマハのモトクロスチームは彼のメニユーによるトレーニングを、1年を通じてライダー全員が同じところに住みながら続けました。合宿ですね。それもジュニア、国際B級、国際A級のすべてのライダーがそうでした。ヤマハはそれだけミッコラを評価していたことになるし、モトクロスにも力を入れていたわけです。お蔭でボクは1ヒート40分間のレースを全力で走っても全然平気



になりました。それと同時に、マシンを開発するテンポがびつくりするくらい速かったですね。それはヤマハに戻ってきた藤選手も言っていましたね」

'78年、ミッコラが再び世界タイトルを奪うと国内の光安もそれに負けじと、'79年の全日本チャンピオンを決めた。しかも125ccと250ccの両クラスを制覇したのだ。彼にしてみれば「それほどプレッシャーなどなくタイトルが取れた」という。

'79年の暮れにヤマハは光安に世界GPエントリを奨める。野心に燃えていた光安は喜

んで遠征を決めた。チャレンジするのは125cc級の世界GPシリーズ。

「GP参戦では、結局最後まで慣れることができませんでした。特にサンドコースには苦勞しましたが、ヨーロッパでは常に120%の力を発揮できないと、あつという間に抜かれてしまうのです。だから帰国後は攻める走りを意識的にやりましたね」

ともかく光安はひとまわり大きくなって帰国した。人材育成を昔から大切にしてきたヤマハ流のやり方が光安の息とピッタリ合っていた。そして'81年、'82年、'83年と国内でヤマハ

'77年、'78年と2年連続して500ccワールドチャンピオンに輝いた「鉄人」ミッコラとYZM500。彼もまた多くの面で光安ら日本人ライダーに大きな影響を与えた

各界専門誌編集長が語る当世若者気質

Magazine & Magazine

Part. 12

lui japon スコラ

編集長
中尾龍一氏



〔発行〕(株)スコラ／(株)講談社
〔創刊〕1982年3月。隔週刊発行(毎月14日および24日発行)。現在の発行部数48万部。定価390円。
〔読者層〕地域別では関東47%、中部12%、関西19%と圧倒的に東海道の都市部が独占。年齢的には16～18歳16%、19～22歳34%、23～26歳28%で78%を占めている。男女比は98：2で男性が圧倒、そのほとんどは学生とサラリーマンで5人に4人が独身貴族。
〔編集方針〕その時代のキーワードを適切に指摘し、若者の「不安」をくすぐり、なくさめ、ノウハウを提供する。

〔編集内容〕人気ギャル・グラビア、クルマ・バイク情報、SEX ハウ・ツウ企画をはじめヤング男性の関心事を一挙掲載。
〔編集長プロフィール〕朝日新聞、週刊文春、スポーツナンバーの編集にたずさわり、1981年にスコラ創刊のための企画に従事。翌年創刊と同時に編集部に所属、1985年9月より編集長として活躍する。1952年1月8日生まれ、血液型AB型。

こういって失礼かもしれないが、男性誌は低迷の時代というべきなのだろう。なにしろ、時代の中でカッコイイのはすべて女性、元気のいいのも女なら強いのも女という訳で、話題にのぼる男性は皆無、三浦和義さんぐらいなのだから。そんな時代を反映してか一般的にいつて男性雑誌からは「元氣」が感じられないのだが、唯一「スコラ」だけは違う。今回は、弱い男性に訴えかける「スコラ」の中尾龍一編集長にインタビューを試みた。

『ホットドッグ・プレス』のウラ本

「スコラ」というタイトルは、スコラ学派から来ていると思うのですが、雑誌の内容はずいぶん現実的ですね。つまりその、ヌードがいっぱいという感じで、あまりアカデミック

クとはいえない……。〔笑〕

「ええ、スタートは8年前なんですけど、その時はいわゆるサイエンス雑誌でスタートしたんです。それが、いつの間にかこうなっちゃいました……。〔笑〕

雑誌作りは試行錯誤の連続ですが、まあ当初とはかなりコンセプトが違って来たことは



事実ですね。それだけ時代が変わってきたということでしょうか。もちろん、ヤング男性のライフスタイルや趣味嗜好も大幅に変化してきているわけです。ある面では、それに合わせて雑誌も変化していかないと、勝ち残れませんでしょ。」

発行部数が48万部ということは、低迷する男性雑誌の中でかなり頑張っているといえますが。

「そうですね。いまも読者は増えている。田中康夫さん(クリスタル・ブームの仕掛人)なんかには、「ホットドッグ・プレス」のウラ本などと言われてるくらいですから。」

「うん、「ホットドッグ・プレス」というと、大学のイメージで言えばメジャーな六大学になるわけですよ。SEX特集なんかやっていても、男前になるためのSEX「なんて企画で、ハウ・ツウ物でありながらも上品という

かアカデミックにまとめてある。しかし、うちの「スコラ」は違う、その逆なんです。例えばSEX特集でいえば、すぐウマくなるSEXアドベンチャー」なんて具合でネッ。〔笑〕

あの、業界用語で二本、ウラ本ってことばがあるでしょ。これはエロ雑誌の世界の話なんですけど、ウラ本といえば発禁本ですよ。ウラ本はウラ本で表の社会には現れないものの、厳然たる事実としてひとつの世界を築いている。で、「ホットドッグ・プレス」がオモテ本なら、「スコラ」はウラ本って関係で語られちゃうわけなんですよ。」

寡黙で真面目な時代

でも、ウラ本ってパワーがありますよ。」「そう、むしろオモテ本よりもパワーを発揮することがある。そして、本質をついていることも多い。姿こそ見せないものの、結構支持する層は広いです。一般にオモテ本がメジャーでウラ本がマイナーとして語られがちですが、実はウラ本にこそ本当の世界があり真実があるようにも思っている。だから決して「スコラ」はマイナー誌ではなく、超メジャー誌である……。〔笑〕

実際、「スコラ」を支持している読者といえますと、どんなキャラクターになるのでしょうか。

「先程、六大学の話をしましたが、「スコラ」の読者はいつてみれば六大学に対して東都大学なんです。別の言い方をすれば、ハワイトカラー族ではなくブルーカラー族。高校出もしくは専門学校卒なんかも多い。いわばエリートでもなく、落ちこぼれでもない人たち

「いまはハシヤグ時代ではなく、生き方のノウハウを求めめる時代」



なんです。

実をいえば、この世の中にはこの層が一番多いわけで、私たちはそんな読者に何が必要なのかということ徹底的にリサーチした中で、雑誌作りをしているんです」

「こういう層は、意外と上昇意欲も持っているものなんですよね。」

「実はこの間、自衛隊に呼ばれて、いえ、講演をしてくれといわれたんですが、相手は若い自衛官なんですけどね。そこで彼等と話して感じたことは、今の若い人たちが実に『真顔で真面目な時代』に生きているんだなあって。」

「彼等は口を揃えて『自衛隊に入って良かった』って本音で語るわけです。なんでだつて聞いたら、『苦しいけど友達ができた』、『心の許せる仲間がいる』って言うのね。訓練は厳しいし、条件だっていいわけじゃない。でもね、皆が皆、結構充実感を抱きながら生きていくわけです。苦しい中でも真剣に生きていっているんです。」

よく、今の若者っていうのは、仲間づき合いが上手で、女性にモテて、お金を持っているなんていいますよね。でもね、そういう若者はほんのひと握りなんです。多くの若者は苦しい状況をジッと耐えて暮らしている。友達を持って自衛隊員なんていいほうで、その大半は友達すら持てない人たちなんです。だからこそ苦しい現状から早く抜け出したいという意味で上昇意欲も強いんですね。ホクはそんな彼等が大好きです」

逆境からの立上りに共感

具体的に彼等の嗜好を解説していただきたいのですが。

「彼等が何よりも欲しいものは、クルマでありビデオデッキであり、衣服・家具、そしてバイクなんです。」

そして、実際には幻想的な部分もあるんですよ。これらを所有することによって



「自己解放したいと考えているわけですが、月づきの小遣いなんかはどの位ですか。」

「読者アンケートのデータによると、3万円以上が43%もいる。そして1〜3万円が38%、大雑把に言うところ高校生は1万円以内、大学生は1〜3万円、社会人になると3万円以上といえそうですね」

それは凄いな！

「でも、彼らは決して遊び方が上手なわけじゃないんです。そしてリッチな生活を送っているわけでもない。住んでいるのはマンションじゃなくてアパートだし、生活費の足しというより遊興費のために何かしらアルバイトしていたり。」

所有している耐久消費材のベスト5を見て、トップがラジカセで79・5%、2位がテレビの77・6%、3位がオーディオで65・7%、4位がカメラで61・9%、5位が自転車の54・6%。以下にバイク51・7%、自動車47・9%が続いていますが、実際のところ自動車の保有率が50%を超えるのは22歳から上の年代なんですから」

ちよっぴり暗くなってきた。(笑)

「そう、だから彼らは矢沢永吉にアコガれるんです。兄貴みたいに慕っている。さつき、『スコラ』はウラ本って言いましたけれども、

何もモードグラビアやSEX記事が受けているわけではないんですよ、ホント。それより何よりも一番人気があるのは、矢沢永吉のインタビュ―であるとか、松田優作のページなんです。決して森田健作ではない。つまり、ある種のニオイのある、強烈な生き方で自分の人生を切り拓いてきた男達の生のドキュメント。逆境からの立上りに共感を求めているんです。」

そして、そういう人物から、彼等は彼等なりに生き方を学ぶわけですね。決してヌードやSEX記事ばかりでは、雑誌はそう簡単に売れるものじゃありませんよ。」

同一地点で考え、手助けする

真顔で真面目な時代の中で、成り上がり思想を学ぶ彼等。なんとも痛ましい気がしないでもありませんか。

「ハッキリ言って、いまはハシャイている時代じゃないですね。どちらかというと沈黙思考の時代というか、多くの人がとが真面目にどうやって生きていくのか考えていると思



います。

ホクはずーっと男性誌の世界にいますから女性のことはよくわかりませんが、確かに男性は一人で悩んでいることが多い。だからホクが雑誌を作る一人一人も、同じ地点に立つたところで考えを進めていかなければ彼等の支持は得られないと思っています」

実は、これが『スコラ』の発行部数をここまで伸ばしてきた理由でもあるわけです。

「そういつていただけだと嬉しいですね。手取り13万円の月給で、月3万円の家賃を払い、食費も3万円、洋服代に1万円、そのほかクレジットの支払いが2万円となると、残るは4万円しかない。たまにはソープランドにも行きたいし、バイクも欲しい。もちろん、女の子の友達も欲しい。そういう彼等の置かれている状況をキチンと把握し、考え、手助けしてあげることが、いま一番必要なんじゃないかと思うんです。」

やはり、何が原因かというところ、コミュニケーション不足なんです。1人っきりの殻にとじこもっていて、憶病になっているわけなんです。それでいて情報は黙って家にとじこもっていて、いとも簡単に家に入ってくる。情報だけは圧倒的にあるんですけど、それを信じて有効に使った方がいいのかわからないんです。ですから『スコラ』は、そんな読者の指針となればいいと考えているんです」



情報スクランブル

●お忙しい販売店さんのための情報アンテナ

MUSIC

●ビートの数だけ感動がある
『イン・アン・アイデアル・ワールド』

ビートルズをはじめとし世界に名だたるトップアーティストを続々と生み出す国・イギリスから、またしてもショッキングなニューアーティストが登場しました。その名はサンセットガン。スイートなバラードからダンスナンバーまで、ソウルフルなサウンドを白人



とは思えないくらいに見事にこなしています。
CBS (USA) / ¥1980

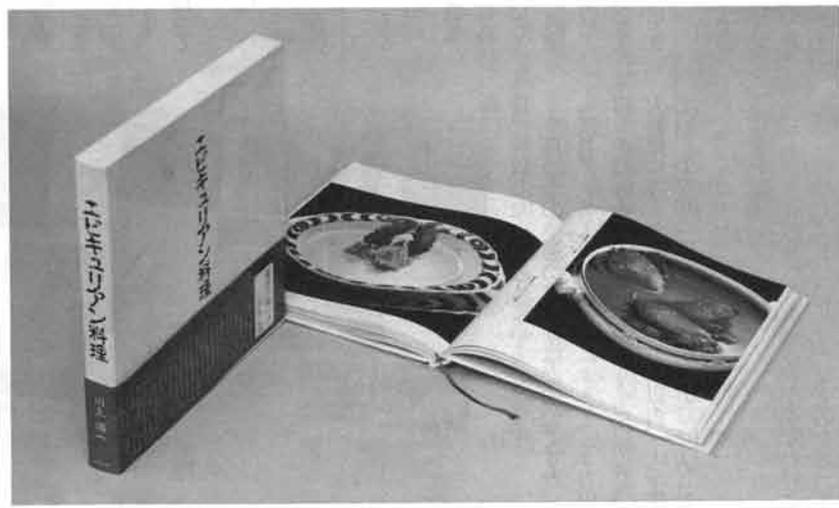
料理は創造である——『エピキュリアン料理』

川上源一・ヤマハ発動機会長がつくった料理の本『エピキュリアン料理』(ヤマハレクリエーション制作)が、このほど文芸春秋社から刊行されました。

『エピキュリアン料理』とは、人生は快樂を持って最高の善となす——という、古代ギリシャの哲人・エピキュロスの哲学に共感を持つ川上会長が、ヤマハ施設の中で作り出されるかずかずの素材を生かして創作した、オリジナル料理に命名したものだ。

この一冊には、飼育から手がけたキジやカモなどの野鳥類、有機栽培で育てた果実や野菜を使った他所では真似のできない豊富なメニューのわずかずつが紹介されているほか、料理の本質や理念が、川上会長とゲストの対談で楽しく語られています。

〔定価・4800円〕



★WAVE BESTS 5

年の瀬を迎えて何かとお忙しいことと思いますが、BGMはクリスマスソング一色なんていうのはちょっと演出不足ですね。ヤングを相手にNOW感覚を強調するなら、やっぱりBGMも最新のヒットナンバーに限りません。流行のアップテンポで寒さを吹き飛ばしましょう。東京・六本木『ウェーブ』の洋楽LP売上げベスト5です。

順位	アーティスト	アルバム名
1位	アン・ピガール	エブリシング・グッド・ドゥー・ユー・パーフェクト
2位	バディ・ホーステン	グレイティング・アウェイ・ウィズ・マター
3位	ザ・インペリアル	ワーキング・アウト・バック
4位	マッドネス	マッド・ノット・マッド
5位	トム・エイツ	レインドッグス

ACCESSORIE

●デイベックに詰め込める310mlの温かさ『タフスリム』

昔はカウボーイ、今はライダーと、なぜか大きなカップを満たすコーヒーは野を駆ける男たちに似合います。そこで、温かいコーヒーを手軽に持ち運べる新型マホービンの紹介。直径6cm、高さ25cmのスリムなボディで310mlの中身を入れることができます。しかも、ボディもステンレス製なので、落としても割れないタフ構造。日帰りツーリングにピッタリの便利モノです。
象印マホービン(株) / ¥4000



HOBBY

●机上で楽しめる16,000rpm

『1/12・FZ250フェーザー』



精密さで定評のあるタミヤ・1/12オートバイシリーズに、新たにFZ250フェーザーが仲間入りしました。プラモデルとは言っても45度前傾DOHC16バルブエンジンのプラグの一本一本からキャブレター、またフレームやリンク式のサスペンションまでを忠実に再現したスケレモノで、完成後はディスプレイとしても一級品です。
田宮模型 / ¥900

EVENT

●銀世界を自在に走る『スノーモビル・スポーツスクール』

冬には冬のモータースポーツというわけで、最近とみに注目されたスノーモビル。銀世界を自在に走り回る爽快感は、他のモータースポーツにない魅力です。その乗り方教室が、昨年に引き続き今年も開かれます。クラスは手軽に学べる1時間クラスから、ジックリとマスターする1日クラスまでの3通り。12月28日から来年の3月31日まで、新潟県と長野県の2会場で常時開校される予定です。

お問合せ 日本スノーモビルスクール事務局 ☎03(341)8448 / 担当・神戸 ※尚、MFJ会員の方には講習料引きの特典もあります。

従業員さん登場

12

4輪から2輪に転向して6カ月 ただ今、猛勉強の真っ最中です。

猪又光彦さん(26歳)バイクショップ・アサノ/サービス(宮城県仙台市)

サービステクニクから接客応対まで、覚えなければならぬことが山ほどある二輪販売。まさに若い従業員さんにとっては、毎日勉強の連続でしょう。このコーナーでは1年間に渡って全国各地で汗を流す、そんな従業員さんたちをご紹介してきましたが、今回はその締めくくりとして、サービス歴9年の新人、半年前に4輪サービスマンから2輪サービスマンへと転身した猪又さんにご登場いただきました。

●将来を考えて今の職場へ

専門学校でエンジンのメカニクを学び、卒業後は4輪ディーラーにサービスマンとして就職。仕事の合間を見ては勉強をつづけ、3年後に見事2級整備士の資格を取得するなど、順調なペースで四輪整備士の道を歩んでいた猪又さんが、この春、心機一転して2輪車販売の道に転向しました。



一日も早く整備技術のマスターを、と支店で働く東さん(右)とともに修理済車のチェックをする猪又さん

た職場からの衝動的とも思える転身の理由を猪又さんは――

「一番の理由は将来の夢だった独立のことを考えたからです。4輪のサービスマン工場を独立して経営するとなると、今は必要工具を揃えるだけでもばく大なお金がかかるんですね。エンジン機構だけ見ても以前のようなシンプルなものではなく、あらゆるところにエレクトロニクスが使われている時代ですから、それらを完全に整備するためには、やはりそれなりの設備が必要になってくるわけです。

ですから、好きなメカニズムに接しながらできる仕事で、しかも現実的に独立が可能な職場ということで二輪販売店への転職を決意したんです。それと、小学校6年生の時にモトクロスをやっていた親戚の人にすすめられてヤマハの「HT1」を自宅の庭で乗り回してから、自分の生活範囲から一度もバイクを手離したことがなく、バイク好きだったということも大きな理由ですけれどね」

●当面の目標は

「普通に街中を走れる修理」

自分の将来をしっかりと見定め、目的を達成するための充分な考えのもとに転身を図った猪又さんは、二輪販売という新しいフィールドで、乗車歴14年、サービス歴9年の新人として再スタートを切ったのです。

「4輪車の整備と2輪車の整備を単純に比較すると、私自身が2輪車に馴れていないというハンデを差引いても、2輪車の整備の方がはるかにシビアで難しいですね。以前ロード

社長さんからひと言



浅野民夫社長

口で言うのは最後です。まず見て仕事を覚えてもらいたいと思っております。口うるさく説明するよりは、仕事を見て覚える方が、若い人には気楽じゃないですか。それと仕事と遊びの区別はきちっとつけますが、仕事を離れたら家族同様のつき合いの心がけています。

レースをちよつとかじったことがあることや、今は店のクラブでモトクロスをやったりしているの、よくレーサーのチューナーのようなことを目指しているように思われがちですが、普通街中を走れるように整備したり修理したりするのが今のところは精一杯なんです。スクーター一台を直すのに、サービスマニアルをめくり、社長に話を聞き、と大忙しですよ。早く自分の満足できる整備ができるようになりたいですね」と、2輪車サービスマンの難しさを語り、それに正面から取り組む猪又さんですが、もうひとつ、メカ的なこと以外でも「苦労されている部分があるようですよ。」「サービスマンとは言っても、そんなに大きな店じゃないから、主婦のお客さまなどはメカニズムの説明しても理解してくれないし、時にはまるっきり子供扱いされたりしてやりにくいですね(笑)。早く実力を認めてもらい、信頼されるようになりたいですね」

四輪整備から二輪への転進に後悔は……というちよつびり意地悪な質問にも「後悔なんでもありません。第一そんな暇もないくらい、いまは猛勉強の最中なんです。彼女を見つけない限り、ステキな女の子がいたら紹介してくださいよ」と、さわやかな笑顔がかえってきました。



いずれ劣らぬSR & SRXマニア。勢ぞろいしたユニコーン・ユニオンのみなさん

SR,SRX ファンの集い

第2回ユニコーン・ミーティング開催

SRとSRXをこよなく愛する人たちのクラブ「ユニコーン・ユニオン」(加藤芳雄会長)の全国ミーティングが、10月26日、静岡県のヤマハマリナー浜名湖でひらかれました。この日は関東、中部、関西、北陸などの各地からツーリングを兼ねて23台のSRと4台のSRXが集合。会場では、参加メンバーの愛車の品評会に、またバイク自慢、バイクライフ自慢に、時のたつのも忘れて花を咲かせていました。

(ヤマハ東京㈱・城東園) 東京・足立区のYSP足立中央、YSP足立環七、YSP西新井、石井モーターズ、吉川モーターズの5店さんと結成されたYSC足立(ヤマハスポーツクラブ足立)では、10月13日、千葉県我孫子市の利根川河川敷でユニークな「初心者向けモトクロスこっこ」を開催、お



Gパンにフルフェイスというお客さんも目立つYSC足立さん主催の「初心者向けモトクロスこっこ」

気軽さでウケています。
5店さん合同主催の「モトクロスこっこ」

客さまの好評を集めました。今年3回目のこの催しは、市販トール車や販売店さん持参のレンタルバイクで、Gパン姿で気軽に参加できるのが人気の的。この日も50名にのぼるお客さまが、午前中のオフロードYRS、午後のレースと、秋の一日、モトクロスこっこに興じていました。

上野選手と
マストツーリング!
●大好評のYESSS
バイクビレッジ

(ヤマハ東京㈱東神奈川園) 10月13日の両日、ヤマハ東神奈川園管内の5店の販売店さんから40名のお客さまが参加して、今年2回目の、同営業所主催のYESSSバイクビレッジが開かれました。

集合地は長野県の松原湖・ヤングペンション。思い思いのコースでツーリングを楽しんだ参加者みなさんは、夜は同ペンションでヤマハラライダー上野真一選手を囲んでゲーム大会やフリーディスカッションを楽しみ、さらに翌日は麦草峠までのワインディングロード、約30kmを上野選手とツーリング、YESSSスタッフならではの楽しい2日間を満喫しました。



RACING EXPRESS

ヤマハOX66コンビ、2位、3位 '85JAF鈴鹿GP

今年の国内四輪レースの総決算'85JAF鈴鹿GPが11月3日、快晴の鈴鹿サーキットに6万8千人の観衆を集めて開催された。ヤマハのニューレーシング・エンジンOX66の登場で注目されたメインレースの全日本JAF-FIIクラスでは、松本恵二、ジェフ・リースと、ヤマハOX66が2位、3位を占める大活躍をみせて、人気をさらい、来シーズンへの期待を高めていた。

松本+ヤマハOX66+マーチ85J



ゼッケン90番、平忠彦選手!? 2万人を集めて筑波フェスティバル開催

ロードレースファンには、すっかりおなじみとなった「筑波フェスティバル」が、10月27日、筑波サーキットに2万人の観衆を集めて開かれた。国際A級F1クラスでFZR750の上野真一、同FIIIでFZR400の平塚庄治が優勝して人気を呼んだが、この日のトピックは、'86T Z250で250ccクラスに出場の平忠彦。予選2番手、決勝ではトップグループを走りながら惜しくも転倒リタイヤに終わってしまったが、この日の話題をさらってしまった。(写真は、上野真一+FZR750)



光安'85ランキング3位

'85全日本選手権モトクロスシリーズの最終戦第22回モトクロス日本グランプリが、10月12、13の両日、スポーツランドSUGO・モトクロスコースで行なわれた。S・マーチン、東福寺保雄とともにチャンピオン争いをつづけていた光安鉄美とYZ250は、第1ヒート、日本人最高の3位、第2ヒートも4位と、外人ライダー相手にみごとな走りをみせたが、'85シリーズポイントでは第3位に終わった。(暫定)



●ヤマハニュースは、販売店みなさまの情報誌です。みなさまの積極的な誌上参加をお待ちしております。ご商売に関する話題、ご質問、ご相談なんでも結

お店独自の YESSEXイベントに トライアル大会を 開催

(ヤマハ東京圏西神奈川圏) YESSEXスタッフもっか10名以上というほど積極的なYESSEX活動を展開しているのは神奈川県藤沢市のYES P藤沢(山本俊彦社長)さん。
61年度への更新手続きも順調に進む中で、同店さんでは初のお店独自のYESSEXイベントとして先頃トライアル大会を開催しました。当日は、あいにくの雨にもかかわらず、約50名のYESSEXスタッフが参加して、初のイベントを楽しんでいました。同店さんでは今後もツーリング、サーキット走行会からモトクロスまで、お店独自のYESSEX活動の幅を広げていきたいとハリキっています。



アダルト対象の ライディングスクールに 30名が参加

(ヤマハ中国圏・松江圏) ビッグバイクのアダルトユーザーに、ライディングテクニクを再確認していただくという「BSSライディングスクール」が、10月20日、山陰放送とヤマハ中国・松江営業所、管内販売店さんの主催のもとに開かれました。
会場となった米子自動車学校には、小雨にもかかわらず、女



女性ライダーも参加して熱心なトレーニングが行なわれたBSSライディングスクール

性4名を含む27台の中型バイク、また3台の大型バイクを駆ってお客様が集合。慣熟走行から級別審査まで、みっちり5時間間のトレーニングを行ないました。お客様は「ぜひ定期的なスクールとして定着させたい」と今後の抱負を語っていました。

キョートで「LOGO」ブランドで奥さまセミナーツーリング (横田自動車販売) 栃木県足利市のヤマハ特約店・横田自動車さんでは奥さまセミナーの一環として先頃ヤマハ奥さまによる日帰りスクーターツーリングを実施しました。
参加したのは10店のヤマハ奥さま、足利県立自然公園の中にある名草巨石群が目的。参加した奥さまたちはすっかり色づいた田園のツーリングを楽しみ、目的地ではにぎやかにパーベキューを囲んで毎日のご商売での疲れをいやしていました。



●ヤマハから販売店さまへの業務連絡です。さらに詳しくは、担当のヤマハマン、または各特約店販売会社の営業技術員サービス(S1マン)・モータースポーツ、パーソン(部)にお問合わせください。

ヤマハ特製「年末・年始ツールセット」でにぎやかな歳末・新春セールを!

12月。いよいよ年末そして新春商戦のスタートです。今年1年のご商売のしめくりと新しい年の商戦の快調なスタートダッシュのために、今年こそ気分も新たな歳末・新春セールをご展開されてはいかがでしょう。

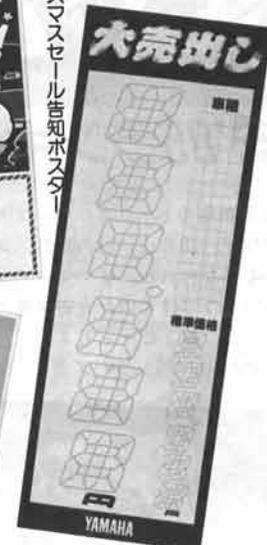
そのために、ヤマハでは写真のような店舗ツールセットも用意しました。キュートやチャンプに人気が集まるスクーター、TZR250ファイバーまつ最新のスポーツバイク、例年になくホットな歳末・新春商戦です。どうぞお店でも、これら店舗ツールをご利用してにぎやかな特別セールをご展開ください。

- ①車体タッグセット
トライ・キュート、ジョグ・チャンプのロゴとマンガのキャラクター
- ②大売り出しピラ
車種名と標準価格、それに特別セールの価格が表示できる貼り出し用ピラ。デジタル式のデザインで、価格は必要な部分をマジックでぬりつぶせばOK。(10枚入り)
- ③クリスマス・セール告知ポスター
A2サイズ・4色刷りの横型ポスター。下3分の1サイズの部分はホワイトスペースのため、お店独自のインフォメーションに利用できます。(3枚入り)
- ④新年ご挨拶ポスター
A2サイズ・4色刷りの縦型ポスター。新年の営業開始日が告知できます。(2枚入り)
- ⑤カラー軍手セット
手の甲をデザインした紺と赤の軍手セット。(紺・赤2セット)
※詳しくは、担当セールスマンにお問合わせください。



②大売り出しピラ

③クリスマスセール告知ポスター



④ご新年挨拶ポスター

SALES

サービス業務の充実でスポーツバイクユーザーをキャッチン

TZR250の理解を深めよう!

85東京モーターショーで衝撃のデビューを果たしたTZR250は、そのスタイリングもさることながらYZRゆずりの走行フィーリングが評価され、目下、人気急上昇。そんなTZR250のメカニズム解説したのが、ここに紹介する「TZR250サービスマニュアル」です。

TZR250のサービスデータをはじめ各部の仕組み、整備要領、トラブルシューティング等を、写真や分解図、イラストを数多く使用してわかりやすく編集。TZR250の点検、調整、分解、組立て等に関する整備の手引きとしてお使いいただけます。皆様のお店にもぜひ1冊お揃えください。

- TZR250サービスマニュアル
- 品番/1KT28197-00
- 注文番号/321096
- 価格/3,000円

優秀サービスマンご紹介

ヤマハ技術講習会は、この9月10月も大人気で、数多くのお店の社長

さまや従業員さまが受講され、優秀サービスマンとしてご商売にお役立っていただいております。今回は研修センター九州と研修セ

ンター東京の卒業生をご紹介します。※この欄に関するお問合せは、最寄りのヤマハ特約店・販売会社の営業技術課までどうぞ。

SERVICE



①9/18-20の電装コース(九州)

左より古賀自動車・古賀章浩社員、馬渡商会・又木和彦社員、ヤマハ熊本・田辺誠一社員、百武モーターズ・百武浩二社員、モーターショップフクナガ・福永彪社長、野町モーターズ・後藤雅彦社員。



②10/16-18の4~DOHCコース(東京)

前列左より調布自動車学校・矢野辰夫社員、バイクハウスゼロ・樋口匠社員、南橋本輪業・橋本康弘社員、後列左より南ビットクルー・植野起世士社員、モトブラサカントリー・岩崎修社員、YSP八王子東・高嶋将司社員、モトハウスリパティ・岸本勝慶社員。

トライアルクラブ・DIG

小泉商会・小泉善郎社長 義宏専務 静岡県清水市有東坂2-294-1

陽だまりの中で、枯草や大地の匂いをかきながらトライアルに汗を流すには最高の季節がやってきました。趣味として「トライアルを楽しみながら仲間の輪を広げている「DIG」のみなさんの活動も、ここへ来てまた一段と活発になっています。

●平均年齢30代前半の アダルトたちのクラブ

DIG・テイックを英和辞典で引くと、掘る、探究する、切開く、こつこつ働く、猛勉強する……などの意味があります。いかにもトライアル競技にびつたりという言葉。

2年前、TY250Rのお客さまが1人、2人と集まって「みんなで一緒にやろう」とスタートした「小泉商会」さんのクラブは、「点取り虫」の意味を込めて、この「DIG」をクラブ名にしました。

「どちらの大会でも、しばしばトロフィーを手にしてくる」といって、成績を上げています。

その名の通り？ 全日本選手権大会や名のあるイベントなどビッグ競技をめざすので

はなく、あくまで趣味としてトライアルを楽しもうという人たちの集まり。ノービスクラスは2名、残る10数名はすべてビギナークラスというのがそのレベルです。

クラブ員の平均年齢も30代前半、会社員や自営業の人が中心の大人のクラブといえるでしょう。2カ月に1度、清水市内の販売店さんが主催する定例トライアル大会をはじめ、藤枝市の藪田トライアル場で開かれるMFJ公認イベントが、DIGのメンバーが出場するメインイベント。



小泉商会さんのオールスタッフ。後列右から2人目が小泉善郎社長、左端が義宏専務

●自分たちで練習し、 自分たちで楽しむメンバー

こうした競技会以外では、藤枝、藪田、岡部、日本平などのトライアル場にクラブ員が自由に集まって、思い思いに練習を重ねています。また、お店から1時間程のハイキングコースで、クラブ員が連れだつて、早朝トライアル・ランを楽しんでもいます。

「クラブ員は大人ばかりなので、本当に手がからず助かっています。以前は私もTY125や175を乗りまわしていたトライアルは好きなんです。腕前はクラブ員の方がずっと上。だから練習にも付いて行ったことはないし、クラブの活動にも直接口出しはし

草競技会でもトライアルは楽し!

パパさんライダーも多い「DIG」の面めん。
'86年は全クラブ員がY.E.S.S.会員として活動
することになっている



せん」と語る小泉義宏専務。
というわけで、お店からクラブに対するサ
ポートは、もっぱらマシンの整備が中心にな
っています。

「日曜日に電話してくるクラブ員が多いんで
すよね。競技会や練習に出かけて行ったら、マ
シンを壊した」といって部品を注文したり、
修理を持ち込んでくるんです。それと、日曜
日に競技会に出場したクラブ員は、必ず店に
結果報告に寄ってくれますからね。日曜日は
自然にクラブ員が集まって店をにぎわしてい
るんです」

●初心を忘れず、 いつまでも楽しさ本位で

メンバーのレベルアップにつれて、クラブ
の活動にバラツキが生じてくるのは、コンペ
ティションクラブの常。歴史の浅い「DIG」
とて、決して例外ではありません。

「いくら趣味としてトライアルを楽しむ、と
はいってもだんだんテクニックが向上すれば、
より実戦的にやりたいと思いますよね。その
一方では、トライアル・ラン的な楽しみを追
求したいという人たちもいる。同じTYでも
片やナンバーなし、片やナンバー付き、分か
れてしまうのはやむを得ないことでしょう。

うちもここまで試行錯誤の連続でやってき
ました。でも、トライアルは、競技すること
それ自体が楽しいのですから、クラブ全体の
方針としては、ジュニア、国際B級、国際A
級とアップしていく必要はないと思っています。

あくまでも「DIG」というクラブの名前
どおり、初心を忘れずに、楽しさ本位でつづ
けてほしいですね。草競技でも、万年ノービ
スでも、ともかく楽しくやるのが第一じゃな
いですか」

と語りながら、小泉専務は、もっかお店の
専用トライアル場の建設や、楽しさ本位のツ
ードトライアルの開催などの企画に没頭され
ているところだ。



お客さまの信頼を集める「新和」さんの中心、サービスコーナー



ショールーム出入口脇のスクーターコーナー。成約済みの商品には、必ず「お買いあげピラ」が貼られ、「商品が発売に動いているお店」のイメージをアピールしている



「30年前前からオートバイと用品のトータルコーディネートを考えてきた」というだけに、用品類の品ぞろえも豊富



オン、オフふたつのクラブが活発な活動をくりひろげている



市内のメインストリートには、こんな捨て看板も

最近では、お客さまの間から「この次のツーリングはいつ……」と催促の声があるほど。もちろん、オフロードモデルの販売も順調です。

30年の伝統を支える心のこもった点検サービス、そしてお客さまへの利益還元気持でつづけられているクラブ活動やユーザー指導、さらにこうした活動を通じて育成されるマーケットリーダーを中心に、着実に拡大するお客さまの輪……こうして、いかに老舗らしいご商売で発展をつづける「新和自動車工業株式会社」さんです。

特にオフロードは基本的なテクニックがオンロードとまったくちがう。そして、それを知らないのとせっかくのオフロードの楽しさも半減してしまいますよね。そこで、ツーリング先などでは広場をみつけて即席ミニ・ライディングスクールを開いて初心者もベテランも、一緒に基本を確認するようにしています。

「お客さま指導には特に力を入れてやっています。幸いツーリングクラブの方では先輩クラブ員が初心者のお客さまにアドバイスするようになってきましたし、オフロードでは店のスタッフ・斉藤和幸君がモトクロス国際B級なのでクラブ員指導の中心になってもらっています。

のクラブに成長し、年に3回のツーリングを楽しんでいます。

また「レーシングメイト・オブ福島」は、やっと1年目を迎えたばかりの若いクラブですが、いつも20人前後のお客さまが集まっています。両方のクラブとも毎月10000円の会費を徴収し、それをツーリングの時の食事代や諸経費として使っているんです」

と語る長谷川社長は「自身が安全運転指導員資格を持ち、2年前までは東北の福島県二輪車安全普及協会支部長をされていたこともあって、これらのクラブ活動でも単にお客さまが集まってワイワイ楽しむばかりでなく、オートバイの正しい乗り方、交通のルールやマナー、そして遊び方の指導までを、きちんと行なっています。

■新商品コーナー

SL-1 新発売

スクーターユーザーに オシャレなライト感覚ヘルメット



スクーターユーザーのニーズの多様化や女性ユーザーの増加にあわせて、新たにファッショセンスあふれたライト感覚ヘルメット『SL-1』を開発しました。

この『SL-1』は、とくに女性ユーザーからの要望を重視して設計したもので、かぶりやすいフォーム、風やホコリから顔を守るシールド、全体的に丸味を帯びたデザイン等が特徴となっています。タイプは、シールド付きのセミジェット型。カラーは、ホワイト、レッド、ブルー、イエロー、ピンクの5色。サイズはM、L2種類。価格は、8,900円。なお、発売時期は、12月中旬を予定しています。

皆さまのお店でも、ぜひこのファッショナブルな『SL-1』をスクーターユーザーにおすすめていただき、ヘルメット需要の拡大をお図りください。

『SL-1』の主な特徴

- ファッショナブルなデザイン
主にスクーターに乗車するヤング女性をメインターゲットとして、丸くて可愛らしいイメージをデザイン化。
- 見やすく安全な開閉式シールド
走行中に顔に飛込んでくるゴミやホコリ、虫等をガードし、安全なライディングを確保。
- しつかりした装着感
頭全体を適度にホールドして、かぶり心地、信頼感は抜群。
- カラフルなカラーリング
ホワイト、レッド、ブルー、イエロー、ピンクのカラフルなカラーリングは、スクーターとのマッチングも最高ノ、さらに被視認性にすぐれ、安全性も向上。
- 軽くて強いFRP成型品
JIS-A種、SGマークで信頼度もハッチリ。ヤマハのFRP技術が随所に生かされている。

SL-1		
ホワイト/90791-3501M、	90791-3501L	
レッド/90791-3502M、	90791-3502L	
ブルー/90791-3503M、	90791-3503L	
イエロー/90791-3504M、	90791-3504L	
ピンク/90791-3505M、	90791-3505L	
■標準小売価格：8,900円		

●NEWウインドシールド

ほとんどの50ccスクーター（他社スクーターも含む）に取付け可能なスクータータイプと6タイプのメイトに共通して取付け可能なメイトタイプの2タイプが新登場。ワイドなクリアシールドで防風性と視認性を向上します。

●メイト用



●NEWハンドルカバー

50ccスクータータイプと、ビジネスバイク用の2タイプ。いずれもワンカラーでどんな機種にも対応できる汎用タイプですから、在庫リスクも少なくおすすめです。

※上記ニュータイプ以外にも従来のアイテムは継続販売しておりますが、在庫がなくなり次第これらの商品は販売中止させていただきます。なお、これらのアイテムのほか、バイクカバーや防寒ウェアなども、この時期に需要が拡大する傾向にありますので、これらも含めてウインター用品の品揃えをおすすめてください。

話題のコーナー

お揃いですか？

ウインター用品

日に日に寒さを増してくるこの頃、お店のウインター用品の品揃えは万全ですか？

先に、「ハンドルカバー」と「ウインドシールド」のニュータイプをご案内しましたが、これからがいよいよこうした防寒用品の活躍どき。お客さまのニーズを先取りしてウインター用品のバリエーションをお揃えください。

一般工事や農林作業そしてレジャーに 新型発電機、エンジンポンプを!

一般工事、農林作業から非常用、防災用、レジャー用まで、幅広い用途で活躍しているヤマハ発電機、ヤマハエンジンポンプのニューモデルが新登場しました。

ヤマハ発電機『EF2000G』/『EF2600G』

長時間連続運転作業に最適な大容量燃料タンク装備のヤマハ発電機。多様化する工事現場のニーズを取り入れ、数かずの便利な機構を装備して現場作業に徹した発電機です。

<主な特徴>

- 大容量燃料タンク装備—18.5ℓ入りで『EF2000G』で13.5時間、『EF2600G』で11時間の連続運転が可能
- オイルウォーニング装置—オイルが規定量以下になると自動的にエンジン停止
- ブラシレス発電装置—発電体のカーボン取換え等のメンテナンスを軽減
- 堅牢なパイプフレーム—丈夫なパイプフレームで本体をしっかりガード
- 大型マウントラバー採用—あらゆる方向の振動を吸収する斜め支持型のラバー装備
- 前面に集中した操作機能—コントロールボックス、燃料コック、チョークレバー、リコイルスターター等を前面に配備



『EF2000G』 ■標準小売価格：155,000円



『EF2600G』 ■標準小売価格：210,000円

ヤマハエンジンポンプ『YP10G』

農業用の育苗作り、灌漑用、園芸植木の散水、土木建設機械の洗浄をはじめ、いろいろところで威力を発揮するハンディタイプのヤマハエンジンポンプです。

<主な特徴>

- 軽量コンパクト—重量はわずか7.5kg
- T C I 点火—メンテナンスフリー
- 優れたポンプ能力—最大吐出量120ℓ/min、最大揚程40m、自吸高さ6mの性能を発揮
- 耐久性に優れたエンジン—ヤマハ・2サイクル32.6ccエンジン
- 経済性を重視した設計—2段階のスロットルレバーを採用。タンク容量1.7ℓにして連続2時間運転可能



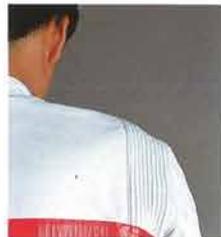
※上記商品についてのお問合せは、ヤマハ特約店&販売会社の特機営業課までどうぞ。

■ここが違う!ヤマハグッズ

乗り手に負担をかけない ファッションブルなレザーズーツ

スポーツバイクのお客さまの間で、いま好評を呼んでいるのがここにご紹介する『YL321 ジオラマスポーツズーツ』。そこで今回は、その人気の秘密にスポットを当ててみましょう。

レーサー・レプリカが流行する中で、レザーズーツもワークスカラーのレーシングタイプが主流を占めてきましたが、この『YL321 ジオラマスポーツズーツ』は新時代のカラフル・デザインを採用しています。カラーリング・バリエーションは、ホワイト・レッド・グレー&ブラックとホワイト・イエロー・グレー&ブラック、ホワイト・サックス&ネイビーの3タイプですが、このカジュアル感覚がまさに現代のユーザーニーズと合致。ヤングからアダルトまでのお客さまに幅広く愛用されているものです。



素材は、もちろん良質牛皮を表地に採用、裏地には吸水・透湿性特殊生地として評判のポリエステルメッシュ「マーバス」を使用して快適性を追求。さらに、膝にプラスチックパッド、肩、腰、膝上にシャーリングを採り入れるなど、安全性と動き易さを配慮。ユーザーの間では「乗り手に負担をかけず、しかもいままでにないデザインでファッションブル!」と好評です。



なお、この『YL321 ジオラマスポーツズーツ』は、『YL608 ヤマハレーシングブーツ』や『YL508 ジオラマSPウィンターグローブ』とのトータルコーディネートも可能。そんなところも年ねんオシャレな感覚を重視するバイクユーザーに受けている理由のひとつかもしれません。

YL321 ジオラマ スポーツズーツ

- ホワイト・レッド・グレー&ブラック
 - ホワイト・イエロー・グレー&ブラック
 - ホワイト・サックス&ネイビー
(サイズはM、L、LLの3サイズ)
- 標準小売価格：135,000円



YL608 ヤマハレーシングブーツ

- ホワイト・ブラック&レッド
 - ブラック・レッド・グレー&ホワイト
 - ネイビー・ブルー・サックス&ホワイト
 - ブラック・イエロー・グレー&ホワイト
(サイズは、24.0cm~27.0cmまで0.5cmごとに7サイズ)
- 標準小売価格：30,000円

YL508 ジオラマSPウィンター

- レッド&ホワイト
 - レッド&ブラック
 - サックス&ネイビー
 - イエロー&ホワイト
(サイズは、フリーサイズ)
- 標準小売価格：14,800円

