

ヤマハニュース

Yamaha News

2003 NO.479

AUG.

8



YN インプレッション CYGNUS-X

MC FRONT LINE

だから楽しい!“ライディングスクール”再発見

ヤマハ探訪

コンポーネント (ボディ開発室 コンポ開発グループ)

今月のCROSS OVER

エビスサーキット

バイクショップ百景

YSP大阪東

※写真は鈴鹿8時間耐久レースのテスト走行のシーンです。



Y N

Impression

ヤマハニュース・インプレッション

このコーナーは、二輪販売店のみなさんによる
二輪販売店さんのためのヤマハモーターサイクル試乗レポート。
プロライダーが試乗する専門誌レポートとは異なり
実際にお店で取り扱うことになるニューモデルや既存商品について
スタッフ自らが販売視点、ユーザー視点で語る、等身大の試乗記です。
シリーズ第2弾の今回は
都会的なデザインのボディにタフで快適な走行性と機能を織り込んだ
ジャストサイズコミューター「CYGNUS-X」が登場します。

4スト・125スクーターらしい メリットを随所に感じる優等生

CYGNUS-X

試乗レポーター
YSP新宿西／塚本正吉 店長



「数年前までは自分もお客の立場でした。その時に感じたこと、思っていたことをそのまま素直にお客さんへ返していきたいと心がけています」と塚本店長

大学、女子大、予備校、専門学校が集まる東京・高田馬場から中野、杉並の住宅地へ向かう早稲田通りと環状6号線(山手通り)の交差点にほど近いYSP新宿西さんは、地の利を生かした通勤・通学バイク需要を背景に、TWやマジエスティなどのストリートカスタムをいち早く取り入れ、流行に敏感な20代、30代のお客さまを数多く獲得している。そこで今回は、自ら通勤にバイクを使っている塚本店長に数日間「シグナスX」を委ね、実用とカスタムの両面からインプレッションしてもらった。

ラインナップの谷間を埋める

ご存じのように、今はマジエスティをはじめとするビッグスクーターが大人気。うちでもやはり主力商品のひとつになっていま

姉妹店・YSP杉並北のショールームには、東京モーターサイクルショーに展示した新宿西&杉並北共同製作のカスタムモデルが飾ってある。奥に見える「YZF-R1 SP」と同じフレアグラフィックをモチーフにしたデザインで、T MAXもある

グランドアクシスより大柄に見えるが「前輪の端からリアフェンダー先端までを比べると、むしろシグナスXのほうがコンパクト。足付き性やライディングポジションもほどよく、走行安定性にも優れているため、都市の移動には最適な1台」と塚本店長



すが、都内近郊だと、マジエスティが欲しくても車体サイズがネックになって購入に踏み切れないお客さんもいるわけです。その一方、50ccスクーターでは車体が小さすぎるとか、パワーや走行安定性が物足りない、二段階右折や30km/h制限がわずらわしいといった方も多く、そういう場合に原付二種のスクーターをお奨めしています。ところが、ヤマハの原付二種スクーターといえは「グランドアクシス100」。ほとんどのお客さんがそう思い込んでいて、選択の余地がない。もちろんシグナス125



SV」もありましたが、他社の100ccから150ccモデル、さらに海外向けモデル、外国製モデルとライバルが多いなか、いまひとつ魅力がとぼしく、コミュニティーラインナップの谷間になっていました。「シグナスX」は、その弱点を埋める新商品として期待しています。

話題先行でも注目度・大!

今年3月半ばに発表され、モーターサイクルショーではさつそくカスタム車両が登場。二輪専門誌などにも取り上げられたり、シグナスシリーズとしては異例のハデなデビューになりましたね。うちも姉妹店のYSP杉並北と共同で1台カスタム車を作って展示しました。その後発売時期が遅れて肩すかしを食っちゃいましたけど、おかげで

お客さんから「まだ出ないのか?」という問合せをいただいたりして「うちがビックリ!」(笑)。このクラスに新商品が少なかったせいもあるんでしょうが、すでに4~5台の実販に結びついていて、お客さんの情報、反応の早さをあらためて実感しています。

ノーマルで勝負できる素性のよさ

ただ、発売後すぐに納車が続いたので、私自身、シグナスXにじっくり乗るのは今回が初めてなんです。第一印象として感じたのは、すこく4ストローくらしいスクーターだということ。音が静かで、スムーズに回るエンジン、特別な

クセもなく安定したハンドリング……。雨の日や夜も走りましたが、安心して握り込めるブレーキ、明るいヘッドライトなど必要にして十分な性能です。よくできた優等生ですね。

最近ではタンデムする人が増えてきたので、シグナスXでもスタッフをひとり後ろに乗せて走ってみました。フロントの接地感が不足するとかバランスが取りにくいとか、特別気になるところはなく、満足できる乗り心地です。

快適性の面でも合格点。12インチの大径タイヤとロングストロークの前後サスペンションなどのおかげか、荒れた路肩を走っても振られることが少ない。そうそう、燃費のよさもメリットですね。今回、給油の時に計算するのを忘れてしまったので数値ははっきりしませんが、「あれ、こんなにガソリンが持つのか?」って感じ。おそろく、今まで使ったどのスクーターよりも優れていると思いますよ。

すでに購入いただいた4~5人のお客さんはすべて指名買いで、こうしたセールストークをするまでもありませんでしたが、あらためて「これなら大丈夫!」と自信を持つことができました(笑)。

排気量、ボディサイズ、収納力 ラインナップ全体で売り分ける

250ccのマジエスティ、100ccのグランドアクシス、そして125ccのシグナスX。この排気量による大・中・小の位置づけは、そのままボディサイズや価格にもそっくり当てはまります。お客さんにセールストークするときは、まずこれらの条件を基準にして、もっとも要望に合うモデルをお奨めすることになるでしょう。

実用優先で購入を検討する人は燃費や積載性・収納力、4ストのメリットなどを気にしますし、カスタム性を重視する人はアフターパーツの情報を欲しがります。そのあたりを重点的にお話し、よりよい選択

をアドバイスします。例えばシート下のトランク容量と価格の折り合いによってはマジエスティがシグナスXに変わるかもしれませんし、車両価格と維持費を考えれば、グランドアクシスより燃費がよくて2ストオイルもいらぬシグナスXを選ぶ場合もあるはずですよ。

そういう意味では、今回シグナスXが加わったことで、グランドアクシスやマジエスティの特長をそれぞれ比較しながら再確認するいい機会かもしれませんね。

カスタムはさりげなく 小技を利かせてアピール!

シグナスXに限らず、うちではカスタム済みの完成車をあまり売りたいくないんです。できるだけ最初はノーマル車に乗ってもらって、自分なりの好みや要望がわかってきたところで手を入れていく。それが本当のカスタムですからね。

私が自分用のカスタムを組むとしたら? そうですね。オートマチック変速のスクーターにありがちなことですが、試乗した時50km/h付近でパワーの谷を感じたんです。スタートからトップエンドまで回し切るとわかりませんが、途中でいったんアクセルを緩めて、もう一度開け直すと少し気になります。個体差なのかもしれませんが、駆動系にちょっと手を加えてみたらどうかと思います。排気系はレーシーな雰囲気のマフラーが似合いそう。

外観は、シグナスXのデザインが気に入っているの、あまり崩したくありません。特にフロントカウルはそのまま残して、バーハンドルと別体型のメーターを組み合わせた。オリジナルのカラリングは必須でしょう(笑)。単色にビンストライプとか、シンブルでシャープなイメージがいいですね。後はブレーキやサスペンションに手を入れて、スポーティに仕上げたい。大きいパーツより、ポルトの色とか細部に凝って差をつけるというのが好みですね。

- ：今回の新しい特長
- ：従来の主な特長

Monthly Tops NEW MODELS

ディーパーブリッシュブルーメタリック (FZ6-S)
※ほか2色



CFアルミダイキャストフレームに YZF-R6直系エンジン搭載で新登場!

ヨーロッパで高い人気を誇る600ccスポーツFZS600が、いっそうの“走りの爽快感”と“日常ユースでの軽快な機動性”をテーマにフルモデルチェンジ。ヤマハ独自のCFアルミダイキャストフレームにYZF-R6ベースの水冷DOHC4気筒エンジンを搭載し、新しく「FZ6-S「Fazer」」として生まれ変わります。「FZ6-N「FZ6」」は、ニューフレームを強調したネイキッドモデル。



シルバー3 (FZ6-N) ※ほか2色

海外向けニューモデル
FZ6-S「Fazer」/FZ6-N「FZ6」
2003年12月
新発売(欧州)



(写真B)



(写真A)

- YZF-R6ベースで中低速域特性に優れた4ストローク・DOHC・4気筒エンジン
- ヤマハ初の“グループ噴射”式フェルインジェクション(写真B)
- 優れた排気効率と個性的な外観を持つ4in1アップマフラー
- 軽量・高剛性・高質感のCFアルミダイキャスト製メインフレーム(写真A)
- インナー径43mmフォーク&軽量モノクロスサスペンション
- 立体感あふれる個性的ボディデザイン
- 高いプロテクション効果とシャープな新デザインのフロントマスク(FZ6-S)
- 専用ヘッドライト&新フレームを強調するネイキッドデザイン(FZ6-N)

- 質感の高い新装備
フレームやペダル、ワイヤーバスケット、泥よけなど随所にアルミ製、ステンレス製パーツを採用し、質感をアップ。
- 1キー3ロックシステム
ひとつのキーでハンドルとバッテリー、後輪の3カ所をそれぞれ旋錠、開錠できる「1キー3ロック」システムを採用。ハンドルロックは駐輪時のハンドルのふらつき抑止と盗難抑止に効果を発揮する。
- 簡単・スムーズな変速操作を可能にする3段グリップシフター
- 上品なクラシカルデザイン
落ち着いた車体色(オリーブグリーン、パールホワイト)にクラシカルなサドル、ハンドルグリップ、ホワイトリボンタイヤなどを組み合わせ、年齢性別を問わない上品なイメージに仕上げている。
- 軽快で滑らかな走行性とパワフルなアシスト感を実現する小型・軽量ドライブユニット
- ユニットやバッテリーをペダル付近に集中搭載し車体の重量バランスを最適化
- I.F.E.S.対応、小型・軽量の高性能ニッケル水素バッテリー
- 手元メインスイッチなど、使いやすい機能と装備
- 明るいハロゲン球使用のバッテリーランプ



オリーブグリーン



パールホワイト

ヤマハ電動ハイブリッド自転車
New PAS-C
¥79,800 (専用充電器含む)
カラー：2タイプ
サイズ：26インチ
7月30日 新発売

軽さ・使いやすさに上質さをプラス
デラックス装備の新バリエーション!

小型軽量の高効率な新開発ドライブユニット、高性能ニッケル水素バッテリーを採用した軽量スリムなボディ。いっそう軽快で滑らかな走行性と取り回しやすさが魅力のNew PASに、スポーティ&スタイリッシュな装備を追加した「New PAS-C」が新登場します。

Monthly Tops ACCESSORIES

- クリアウインカーレンズセット(リア) ①
NO: Q5K-YSK-031-X02 ¥4,000
- クリアウインカーセット(フロント) ②
NO: Q5K-YSK-031-X01 ¥5,000
- ショースクリーン ②
NO: Q5K-YSK-031-R01 ¥9,800
- サイドバイザー XC125 ②
NO: Q5K-YSK-031-R02 ¥9,800
- リアキャリア XC125 ①
NO: 90793-51094 ¥9,800
- クールメッシュシートカバー ③
NO: 90793-63081 ¥6,800
- グリップヒーターフィッティング
NO: Q5K-YSK-031-U01 ¥1,000



シティランからショートツーリングまで いっそう機能的に快適にサポートする 「CYGNUS-X」ボルトオンパーツ新登場!

都会にジャストフィットするボディと軽快なフットワークが魅力の「シグナスX」を、より使いやすく快適にグレードアップするワイズギア製ボルトオンパーツ。通勤・通学、ビジネス、そして休日のショートツーリングまで、幅広い用途に役立ちます。ぜひ本体購入に合わせてお奨めください。



取り扱い：株式会社ワイズギア (TEL.053-443-2180) ※価格はメーカー希望小売価格です。※価格には、取付工賃、消費税は含まれません。

ぷらっとレポート

Vol. 5



「ヤマハオフロードモデルのキャッチコピーは“Blue is Fast”ですが、私の感覚では“Blue is Family”。お父さんがYZ250F、お母さんはTT-R125LWE、そしてお子さんはPWとご家族そろって楽しんでいただきたい」とヤマハの伊藤さん

WMXに参戦しているS.エパーツやAMAのC.リードの活躍に
触発されたわけではありませんが
「一度もモトクロスに乗ったことのない方でも大歓迎です!!」
との事務局の方のお言葉に誘われて
6月28日(土)に茨城県にあるMX408で行われた
YZの試乗会に出かけてきました。
梅雨時ということもあり、当日はなんと雨。
初心者には直線走るのも難しいようなマディ状態……。
しかし、童心に戻って全身ドロドロになりながら
土の上を走る面白さにはまってしまった1日でした。



ヤマハオフロードワールド体験試乗会

開始時間には雨足が弱まったとはい
え、試乗には少々不向きな路面状況
にもかかわらず会場には定員100名
近い試乗者が詰めかけました。中には
自分の車に愛車を積んで来た人の姿も
ちらほら。

「試乗時間の他に、現在で自分が乗られ
ていらつしゃるマシンと比較してもらっ
フリー走行枠を設けているからなん
です」と説明してくださったのはヤマハ発
動機販売の伊藤和彦さん。

「この試乗会はオフロード需要の創造・
活性化の一環として、YZの予約開始
時期に合わせて毎年行なっています。こ
最近安全な場所です楽しくバイクに乗
りたいという、ファンライドを求めるお
客さまやご家族でバイクを楽しむ方が
増えていきますし、オフロードの関口を広
げたいと、従来の「YZ試乗会」の名
を改め、今年はより親しみやすく、オ
フロードワールド体験試乗会」として
開催。あわせて車種もコンペモデル
他にTT-R125LWEやPW50/80
などのファンバイクも揃えました」

実際、最初の大坂会場では半キャッ
プを手にしたカスタムバイクユーザー
の男の子たちが来場したり、今会場
でもモトクロス装備を持たないジーンズ
姿の参加者を見かけるなど、その効果
が現れていたようです。

「バイクに乗っていてもモトクロスに
触れる機会は少ないのが実状。私自身
もしこの仕事をしていたらオフの
楽しさに気が付かなかったかも知れない。
もったいないことです。だからこそオフ
の世界を知らない、接触がない人にま
ずは存在を知って欲しいという気持ち
がとて強いんです」と伊藤さん。そこ
で試乗の機会を増やす工夫の一つとし

「ショップ単位の試乗会で
活用して欲しい」



日頃の応援に対する感謝とYZの魅力をもっとの人に
伝えたいという気持ちから、村岡選手を始め「Club
YAMAHA MOTORCYCLE RACING」のライダー
やチームスタッフが率先して試乗会運営に協力



恐怖心を与えかねないよう、初心者やキッズ向けに
比較的イージーなコースも用意。特にこの日はマデ
イ状態だったため、性能をきちんと把握したいと、わ
ざわざこちらのコースを利用する人もいた



親子で来場していたあるお父さんは「ほぼ毎週末、練
習がレースに出かけています。子どもと話をしたり、時
には成長したなあと実感したり。バイクに乗ることは
子どもとコミュニケーションを図る機会でもあります」



「レベル問わず、遊びとしてバイクを楽しむにはモ
トクロスはうってつけ。ロードに比べてお金もかかり
ませんね(笑)。いいマシンを作るだけでなく、走らせ
る場所や機会ももっと増やして」という声も聞かれた

「エアリアル試乗車セット」を用意。
「今回は実施会場を絞り込み、大々的な
試乗会は早々に終了。その代わり、試乗
車を1台ずつに分けて1セットにし、東
西のエリアに振り分けるんです。そして
各地のイベント会場などにて、小規模な
ながらも数多くの試乗会を行なおうと
しています。販売店さんには「ユーザー
とメーカーとを繋ぐ架け橋として、この
手軽な試乗車セットを積極的にご活用
いただきたい。地域性や販売傾向に合
わせ、ショップのアレンジを加えてお客
さまにヤマハのモトクロスの世界をご案
内下されば効果的だと思います。お気軽
に担当営業マンにご相談下さい」

もっとオフで遊びたい

「草レースに参戦していますが、レース
中転倒しエンジンが止まってしまうと、
初心者の僕は焦ってなかなか再スタ
ートできない。だからセル付きのTT-R
25LWEは嬉しい」「自分のYZ80と
比べ軽さや操作性が格段に向上してい
て悔しい(笑)」「ホットスタータは画期
的」など、04モデルに対する評価は上々。
その一方で、「オフが好きで、ツーリング
によく行きますが、モトクロスは初
めて。根本的にマシンが違うので驚きま
した。興味があってもYZを店頭で見か
けることが意外と少ないので、こうした
誰にでも開かれた場があると嬉しい」
「店に誘われて来ましたが、こんなバイ
クの遊び方があるなんて知らなかった。
今度はスクールに参加してみたい」と
言うモトクロス初心者も少なく
ありません。そしてなかには「モトクロ
スで遊びたいのに場所も仲間も少なく
なってしまう。だから試乗といよ
りも純粋に走ることを楽しんだ」とい
う方も。口々に場所と機会さえあれば、
もっとオフを楽しみたいと言っていたの
が印象的でした。



うまくなる・自信がつく・発見がある
だから楽しい!“ライディングスクール”

再発見

ここ数年、スポーツバイクの需要が再び盛り上がりを見せるなか、運転技術の向上などを目的としたさまざまなライディングスクールも人気が高まりつつある。充実したバイクライフを過ごすために“安全”が不可欠な前提条件であることは確かだが、参加者たちはむしろスクールをプライベートのひとつとして前向きにとらえ、スクールに参加すること自体を楽しもうとする傾向が強いようだ。かつてYRS(ヤマハライディングスクール)がめざした、遊びながら学ぶ・体験する、上達することを楽しむ——。そんなバイクライフサポートの一環として、もう一度スクールイベントを見直してみては?



■サーキット主催 「SUGOレーシングスクール」

スポーツランドSUGOモータースポーツ1課

渡邊俊義主任

ビギナーも経験者も 自分のペースで たっぷり走れる サンデーレーサー講座

施設の営業上、全日本選手権などのビッグイベントで観戦客を集める以外に、一般のお客さんにもサーキットや周辺施設を利用してもらう「参加・体験型イベント」の開催は欠かせません。

モータースポーツの場合、二輪、四輪、オンロード、オフロードとさまざまなジャンルのレ

ースイイベントがあり、それに参加する人のために各種スクールがある、というのが基本的なスタンスですね。例えば今回の「SUGOレーシングスクール」も、SUGO選手権や全日本選手権をめざす純レーサー向けのコースと、「SUGOサウンドフェスティバル」のようなプロダクションレースに参加するサンデーレーサー向けのコースを用意しています。

このレーシングスクールは1日3時間の走行が確保できるので、参加すればMFJ国内ライセンス資格が得られること、インストラクターと一緒に数回の走行とミーティングを繰り返す実践的なスタイル、の2点が特長。レースビギナーだけでなく、自分なりの課題を解決して速くなりたいという人たちが2度、3度と受講するケースも多いようです。

確かに、ここ数年ロードレース人気が低落している影響でTZやRSなど純レーサーを持ち込む人は減っていますが、その分一般市販

MC FRONT LINE



宮城淳さん (31歳)

サーキットを走り始めたのは2年ほど前から。それまでは友達や先輩と一緒に峠を走っていて、自分たちの腕がどの程度なのか、サーキットで試してみようというSUGOに来たのがきっかけです。それで昨年、国内ライセンスを取ってサウンドフェスティバルのTT-R125レースや6時間耐久にも出ました。今日は、10月にまた6時間耐久があるので、そのための練習で参加したんです。このままじゃ、チーム内で予選落ちしそうなので(笑)。

今日の収穫ですか？ インストラクターが指摘する要注意ポイントでことごとく転倒した経験があって、やっぱり基本が大切だと実感しましたね。ライン取り、そしてコーナリングの時の姿勢を重点的にチェックしたので、今度はスポーツ走行でじっくり復習するつもり。また何か問題点を見ついたら？ もう1度このスクールに参加してもいいな。3時間スポーツ走行すると、だいたい1万5000円。2万円の受講料はお得ですよ。

佐藤貴英さん (26歳)

今度初めて8月のサウンドフェスティバルに出場するので、練習のために参加しました。18歳からバイクに乗っていて、ロードレースも好きだったんですが、なかなかサーキットを走るチャンスがなくて、ちょっと遅いレースデビューです(笑)。

SUGOは、今年6月にライセンス講習会で走ったきり。まるっきりのレースビギナーなんで、今日のところはインストラクターに何か教わるというより、3時間じっくり走り込んで少しでもコースに慣れておきたかったです。あいにくの雨でがっかりですが、それなりに楽しかった。周回を重ねるごとにスピードもタイムも上がっていくし、乗れてきたなってわかるので、よけい楽しい。でも今度はドライの時に参加したいですね。

本スクールは毎月2日曜日に開催し、自分の運転の危うさに気付いた人、ただバイクが好きで速くなりたい、上手になりたい人など、いろんな目的を持った人が参加してきます。人数は平均して30人程度。多いときで50人以上、少ないときで20人ぐらいですね。

初心者向けが前提ですが、実際のところ参加者の8、9割がリピーターで、初心者は一割ほど。20代、30代の男性が多く、女性は多いときで5人くらいでしょうか。

講習の方針や内容は、私が指導員を始めた25年前から変わっていません。ケガをしない・させないをモットーに、余裕のあるライディングができるようバイクの基本的な乗り方を教えるスクールです。まず前半に走行時の心構えや乗車姿勢の説明と、運行前点検を行ない、それからウォーミングアップの完

熟走行をして、8の字、千鳥バランス、一本橋、バイロンストラローム、急制動を繰り返すバランス走行。後半はバイロンで作ったコースを走るストラローム走行で、前半の復習をしながらじっくり走り込みます。

リピーターが多いのは、1度受講すると自分の上達が目に見えるようになるので、繰り返し参加しながら腕を磨く人が多いからでしょう。受講者にも、自分の運転は上手くない、教習所を卒業してもまだ一人前でないことをしっかり理解してほしいと伝えていきます。そういう意味では、安全運転を学ぶスクールという枠を越え、「学ぶ・磨く・競う」ブレイクイベントとして認知されているのかもしれない。

しかし、私たち指導員の目標はあくまでも安全な運転技術の普及と定着。今後はもっと初心者の参加を増やしていくことが課題です。警察主催の安全運転教室なんていうと、すごく堅苦しいイメージが先行して、知らない人はなかなか参加しづらいのかもしれない。でも、初心者をしっかりケアしていく体制はできています。ぜひ販売店のみならず、バイクライフを充実させるイベントとして多くのお客さまにご案内いただければ幸いです。

ただ、ロードレースという敷居の高さがあるせいか、こういうホビーレース、サンデーレースの入り口をなかなか見つけられなかったり、戻込みしてしまう場合も多いと聞きます。SUGOレーシングスクールは草ツナギと125cc以上のスポーツバイクを持っている人なら誰でも気軽に参加できますし、基礎講習と3時間の走行、昼食込みで2万円の料金はかなりリーズナブルだと思います。ぜひロードレースファンのお客さまにご案内ください。

車で参加するサンデーレーサーは増えており、毎回10人程度の受講者があります。

彼らの多くは30代から40代の社会人で、かつてロードレースに憧れていた人たち。あくまで趣味の範疇だから、無理して勝ち負けにこだわらないけれど、自分なりのラップタイムや仲間内でのレースリザルトに対する熱意は強い。オトナらしい楽しみ方ですね。

受け皿は、サウンドフェスティバル以外にも「SUGO 6時間耐久レース」やタイムトライアル競技の「アタックNO.1」などがあり、参加者のみなさんはそれぞれ自分なりに目標をもってスポーツ走行で腕を磨き、課題が見つければレーシングスクールに参加するという、一連の流れができ上がっているようです。

「一度参加すればヤミツキ?」 「学ぶ・磨く・競う」楽しさ

■公的機関主催
「向島警察署二輪車安全運転技能教室」
特別指導員/大島敏男さん



下平有希さん (32歳)

今回で5回目の参加になります。最初のきっかけは、大型バイクに乗り変えてから上手く乗れなくなってしまったこと。バイクには10年も乗っているのに、リターンさえるくりにできないし、とにかく上手になりたいということで、ホームページで探してこのスクールを見つけました。

初めて参加したときは、みんな上手でビックリしたけれど、そんなこと気にならないほど自分のことで精一杯。とにかく毎回熱中しています。今はもう8の字で足をつかなくなったし(笑)、確実に上達していると思います。といっても、この調子だと自分が納得するまで1年以上はかかると思いますが、通い続けようと思います。



田口渉さん (35歳)

ここに通いはじめてもう12年。年に10回として、通算100回以上は参加している計算ですね(笑)。最初の頃は下手くそでどうにもなりませんでしたが、少しずつ上手くなっていくのが楽しくて……。実際、ツーリングに行ってもアクセルの開け方が変わってくるし、バイクが恐くなくなりました。僕にとってスクールとは、ツーリングやレースで感じた問題点を基礎に立ち戻って確認する場所だったのですが、もうここまでくると完全にバイクライフの一部。参加すること自体が楽しみなんです。

寺田直哉さん (21歳)

最初は免許を取ったとき、父の勧めで参加したんです。そうしたら、自分の下手さにびっくり！これはもっと練習するしかない！と毎回参加しているうちに、上達していくことに喜びを感じ始め、今では自分の走りを楽しんでいる感覚が強いですね。

上達を競い合う仲間ができたし、無料で受講できることも大きな魅力。こういう場所は貴重ですよ。事故もせず安全に走っているのは、ここのおかげなんですよね。



うまくなる・自信がつく・発見がある
だから楽しい!“ライディングスクール”

再発見

MC FRONT LINE

伊藤和彦 / ヤマハ八発動機販売

ヤマハニュース6月号の特集で少し触れているように、近年、ヤマハのスクールイベントに参加するお客さまが増えつつあるのは確かです。特にオフロードスクールの人気が高く、ファミリー層の増加にもなっています。女性や子供の姿が目立っていますね。

かつてオフロードスクールは、「転んでもケガをしにくい」「恐くない」という点が重視され、オフロードを楽しむというより、安全運転に主眼をおいたライディングスクールが多かったように思います。ところが最近では、ほとんどエンターテイメント優先。デコボコ道を飛んだり跳ねたり、日常の市街地走行では体験できないバイクの楽しさを味わってみたいという参加者が圧倒的に多くなりました。

お客さまがスクールの楽しみながら自分のバイクの世界を広げ、結果として安全運転にも役立つ。われわれヤマハとしても非常に望ましい傾向です。で、この路線をもっと盛り上げていきたいと考えています。

そのために、例えば「ファーストステップオフロードスクール」では、参加者がより親しみやすいよう女性インストラクターを起用したり、参加者個人の負担を減らすためにマシンやプロテクターなどをレンタルで用意しました。

また内容も、ファミリーやビギナーを意識したものに。また内容も、ファミリーやビギナーを意識したものに。また内容も、ファミリーやビギナーを意識したものに。

という人たちは、それなりに走れる技術を身に付けても、レース志向がなく、土の上で遊んでいることが楽しいというファンライド型で、もうひとつトップを上がるのではなく、それで満足して帰る。うちはいいのですが、行き着くところ、飽きてしまつてバイクを離れる人もいます。興味をつなぎ止め、「セカンドステップ」に引きかかせる試みも必要だと感じています。

そこで今年から、練習に苦しいというイメージを払拭した「アツクグリードオフロードブライクティス」や新企画の「ちゃれこん」など、遊べる、楽しめるカリキュラムのスクールイベントを増やしました。

しかし、販売店のみなさんがこうしたスクールを開催しようとする、準備だけでも大変。そのうえ当日もスタッフの方が運営で手いっぱいになり、お客さまと一緒に楽しむことはますます不可能です。それよりは、ヤマハのスクールを利用してお客さまと一緒に参加し、ともに楽しい時間を共有していただくほうが効果的でしょう。「乗り方を教わる」とか「安全運転のため」と肩ひじを張らず、ツーリングやミーティングなどのイベントと同じような感覚で気軽に「参加ください」。

これらスクールの情報は、冊子「イベントワールド」やインターネットホームページを通じてお届けしています。ぜひ一度ゆっくり覗いてみてください。

■ショップ主催

「サンデーライディングスクール」

MCS小平 / 鈴木昇社長

二輪の社会的理解と地位向上をめざし セーフティライダーの技と心を育む

「サンデーライディングスクール」に持ち込んで思いきり走らせ、日頃のストレス発散に利用している人もいます。上手になりた、カッコよく乗りたいと願う人たちが。特に最近では手軽に大型バイクに乗れるようになった反面、大きな車体や優れた性能を使いこなせずにいる人や30代、40代以上のリターンライダーの参加が増えてきました。

このスクールを始めたのは25年前。交通戦争と呼ばれるほど交通事故死者が多かった時代で、少しでもバイクの事故を減らしたいと思い、新東京自動車教習所と小平警察署の協力をもらって始めたんです。今でも毎月1回第3日曜日(1月・8月を除く)に開催し、毎回平均100名ほどの参加があります。なかには、公道で性能を十分に発揮しきれ



参加費は無料。そのかわり「昼食とケガも自分持ち」



「交通社会におけるマナーや心構えを若い人にこそもっともっと広めていきたい。この周辺地区には大学が多いので、学生を中心に遊び感覚で交通社会人としての意識を呼び起こす『大学対抗安全運転実技大会』みたいなことをやりたいね」と鈴木社長



「スクール」という形式にこだわらず、ショップツーリングなどでも安全運転のアドバイスを欠かさない

く、ブレーキがロックしたらバイクの挙動はどうなるか、実際に体験してもらおう。安全に乗るためには、技術だけでなく、いろんな知識や経験が大切なんです。

もうひとつ大事なことは、ライダーとしての心構え、マナー。いかに優れたバイクに乗っていても、使う人間によってその性能はプラスにもマイナスにも作用します。安全に運転できるテクニックと、安全に走ろうとする心。その両面を兼ね備えたライダーは、道行く人々にもカッコよく映るものです。そして、こうしたライダーがたくさん増えれば社会的なバイクの認識も変わり、地位向上に役立つはず。少なくとも私はそう信じてスクールを開催し続けてきましたし、これまでに参加してくれた延べ2万5000人のライダーがその証だと思っています。

手島直人さん (22歳)

以前、ショップ主催の走行会で1度桶川のダートトラックを走ったことがあったんですが、無我夢中で走っただけで、どうやったら上手く乗れるようになるのかさっぱり見当がつかず、楽しさがあまりよく分からなかった。それで今回、このスクールに参加してみたんです。何度も転びましたが、指摘された課題をクリアしようががんばっているうちに「おおおお、スライドが決まったぞ!」と実感できた瞬間があって、もう最高の気分! これはちょっとやめられませんか(笑)。

田中博文さん (36歳)

興味があっても、ダートトラックのコースが少ないし、まして教えてくれる人なんてほとんどいない。でも加川さんにアドバイスしてもらおうと自分なりの課題がわかるから上達早いし、ひとりで練習する時も張り合いがある。できれば毎回参加したいくらいですよ。



プロモーター主催 「DANDY加川的パフォーマンス ライダー養成とらの穴2003」

ダートトラックレーサー
ダンディー加川(加川信行)さん

豪快! スライド走行のスリルと マシンコントロールの 技を学ぶ

ハイスピードでコーナーに侵入し、カウンターをあてながらバイクをスライドさせ、豪快にオーバルコースを駆け抜ける。ダートトラックはすぐスリリングで、楽しい競技です。ロードレースやモトクロスなどと比べるとマイナーですが、特にアメリカで人気が高く、日本でも2001年から全日本選手権が開催されたり、派手なアクションが雑誌などに取り上げられて、最近ずいぶん認知度がアップしてきました。

私は6年ほど前から埼玉県桶川スポーツランドでダートトラックイベントのアドバイザーをしています。ダートトラックの利用者は着実に増えていますが、いろいろなイベントに呼ばれる回数も今年は2倍に増えました。

この「パフォーマンスライダー養成とらの穴」は、時々お客さんに求められて走り方を教えていたことをきちんとスクールの形でやってみよう、今年1月から毎月第2・4木曜日に開催しているものです。

マシン持ち込みで、昼食を含めた料金は1回1万2500円。定員は毎回6名まで。参加者のレベルがバラバラなので、一人ひとりきちんと教えるためにはこれで手一杯なんです(苦笑)。練習は楽しく和気あいあいと、しかし講習料に見合う満足感、充実感を提供しなくてはね。でも、例えば参加者が1人しかいないとやりません。このスクールに参加して上手く

原田昌広さん (29歳)

ゆとりをもって林道ツーリングを楽しみたいと思っていたので、ライディングテクニックを磨こうと、最初はサーキット走行を始めたんです。でも、それよりはダートの方が練習になるだろうと、3年くらい前から桶川のコースを走り始めました。カウンターを切って走る楽しさは、ハマりますよ。まだレースには参加したことはありませんが、もう少し「虎の穴」で練習を積んで出てみたいと思っています。



バイクショップのみなさん、新しいモータースポーツの世界を一緒に楽しませませんか?

なれば、もつとダートトラックが好きになり、ダートトラックをやる人がさらに増えていく。そう信じていますから。

ただ、自分が身体や感覚に染み込ませて身に付けた技術を、言葉で人に伝えることはすごく難しい(笑)。スライド走行ひとつとっても、手順やポイント、注意点を頭の中で事細かにシミュレーションしながらレポート用紙に書きだして整理し、しゃべりながら身振り手振りを加えて説明するんです。そして、なんとなくわかっただけで絶対には抜けませんね。

でも参加者は、20代から30代くらいで昔のケニー・ロバーツやウェイン・レイニーみたいになりたい人が多い。イベントで私のパフォーマンスを見て、自分もダートトラックがやりたいといってくる人がもつと増えてくれればいいなと思っています。



ヤマハ

ものづくりの現場から

探訪

企業理念に謳われる「感動創造」の言葉。ヤマハ発動機の製品はこの理念に基づき、「世界の人々に新たな感動と豊かな生活を提供する」ことを目的に開発される。それはどのような部署の、どのような人たちの手を経て形になっていくのか——。「ヤマハ探訪」第5回は、コンポ開発。この部署では、モデル全体を俯瞰したうえで仕様を決定するという、ある種の冷静さが求められる。しかし魅力ある製品を仕上げるには、冷静さに、プラスアルファが必要だ。

テクノロジとアート。今やかけ離れているかのように思える二つの分野だが、それぞれの語源を遡っていくと、「テクネー」というひとつの古典ギリシャ語に辿り着く。人間の手技など、「ある成果をもたらす技術」を指す言葉だ。

だからだろうか、現代においても技術と芸術には共通点がある。それは、作り手の情熱がこもった物こそが、見る人、手にする人の心を打つということ。特にバイクのように趣味性が高く、なおかつ高精度な技術が求められる物においては、作り手の熱さがユーザーの感動を呼ぶ。

しかし一方で、バイクには工業製品という避けがたい宿命もある。企業の事業としての製品である限り、一途な思いだけでは成立しない側面があるのだ。いかに合理的で、いかに効率の良い物作りができるか。そんな観点から、情熱からは少し違う角度から見た、冷静な目も不可欠だ。

コンポ開発グループ・グループリーダーの林典男さんは、自らの業務の役割についてそう認識している。「はすに構

えて、横から眺めるんですよ」と笑う。しかし、長く携わってきた電装系の話になると、徐々に言葉に熱がこもってくる。時に席を立ち、ホワイトボードに図を描いて説明する。隠しきれない思いが覗く。

「コンポ開発」のコンポとは、コンポーネントの略。辞書で「Component」と引くと、成分、構成要素、構成部品、構成材、などと書かれている。直訳すれば「バイクの構成部品の開発」。バイクの構成部品」とは、あまりにも範囲が広すぎてつかみどころがないが……。

「我々の部署が担当している主要な部品は、電装品、ブレーキ、サス、エアクリナー、ホイールといったところでしようか」と林さん。つまりエンジンやフレームなどを除く、ほとんどの機能部品の開発である。

冒頭の「はすに構えて横から眺める」という言葉は、単に仕事に対する心構えだけではなく、コンポ開発グループの業務形態そのものを指している。各モデルのプロジェクトを縦の枠組みとす

ると、コンポ開発の業務はそれを横方向から串刺しにする。

「例えば電装の担当者は、R1からパツソルまで、多くのモデルの電装部品を横通しで受け持つんです。ブレーキやサスなど、他の部品に関しても同じです」。ここに、事業としてのバイク作りの「冷静さ」の一面がある。

純粹に、ある一つのモデルを良くしていくという強い意志。それは各モデルが魅力ある製品になるための生命線だ。その一方で、あるモデルばかりに物作りの労力が集中することは、一企業の事業として歓迎ばかりはできない。このバランス取りに、コンポ開発がモデルを横断して行なわれる意義がある。

「モデルをまたいで全体を俯瞰すること、この部品は、もうちょっと工夫すればさらに合理的に開発できるな」というようなことが見えてくるんです」

例えばスーパーバースポーツのR1でもコミューターのパツソルでも、ハーネスの一部は高温になったり、雨をかぶるという点では共通している。クリアしなればならない条件としては同等だ。で

どの部品を
どう組み合わせるか
その原点には
ライダーの存在がある

第5回

MC事業本部 技術統括部
ボディ開発室 コンポ開発グループ

モデルに応じた仕様を提示し、社内関連部署や社外部品メーカーと連携しながら、機能部品を開発する部署。開発の実際においては、各モデルのプロジェクトを横断する形で、担当する各機能部品の専門家として携わる

魅力と同時に 「当たり前品質」も向上する それがヤマハの ブランド力を高める



強力な電波を受けても電装系が誤作動しないかテストする電波暗室。マイナス要素を排除し、「当たり前品質」を高めるのも重要な

あれば、目に見えない内部構成部材をうまく共用することで、双方のモデルにとってより良い性能を、より安価に提供することができるはずだ。そうやってしらみつぶしに、基本性能とコストパフォーマンスを高めていく。これが横通しの大きなメリットのひとつだ。「合理的な開発はとても大切なんですよ。それが結果的には、安心して各プロジェクトにのめり込めるための地盤になりますから」。クールな判断が、ヤマハ全体としてのモデル開発を支えて

いる。

林さんにバイクの部品に関する質問をぶつけると、それがどんなに細かいことであれ、素早く的確な回答が返ってくる。知識の幅が実に広い。コンポ開発においては、社内の関連部署や、社外の部品メーカーとの折衝が欠かせない。特にグループリーダーである林さんには、開発者としてオールラウンダーであることが求められる。

「技術は日々進歩していますからね。最

善のコンポ開発をするためには、我々も常に研鑽し、専門技術を高める必要があるんです。四輪など、他分野の最新技術動向からも目が離せません」

しかし、決して技術におぼれることはない。根底には、あくまでもライダーを主体に据えるヤマハならではの思想がある。

例えばR6に採用されたガトリングヒームヘッドライト。これはデザインナーの「ヘッドライトをもっと薄く、鋭くしたい」という要求が発端だ。薄いヘッドライトは、前方への十分な光量を得にくいものだ。しかし、明るく安全な配光パターンは絶対に譲れない……。その双方を満たす技術として、四輪高級車に採用されて

いたガトリングヘッドライトが浮上した。

もちろん四輪車の技術をそのまま移植はできない。バイクであるがゆえに、ユニットは極力コンパクトでなければならぬし、重量も走行フィーリングの善し悪しに直結してくる。バッテリー容量から消費電力も考慮の必要がある。さらに四輪に比べて車体価格が低い分、相対的にコスト条件が厳しくなる。こういつたハードルをクリアして生まれたガトリングヒームヘッドライト。スタート地点である「明るく安全な配光パターン」も、「非常に高いレベルで達成できています」と林さん。

ABSの作り込みにしても同様だ。「ABSが作動した時にライダーが感じる反動、その唐突さを極力抑える」「安定性は決して崩さないように」「ABSの作動に恐怖感を感じないように」……。ライダーのフィーリングを徹底的に重視する。こういった例は枚挙にいとまがない。

決してクールに効率や合理性だけを追求しているだけではない。かといって、技術に追い立てられているわけでもない。「ライダーが主役の」開発に、積極的なのである。

「ヤマハのもの作りには、譲れない魂があるんです。でも、魂が先にあるわけじゃない。それは、さまざまな技術の本質を突きながら個々の開発を進めていく中で、自然と生み出されるものなんです。一言では言い表しにくいんですけどね(笑)」

ヤマハの開発者たちは、単なる「物体」を作っているのではない。ライダー、つまり使う人に向き合った物作りをしている。だからこそ魂が培われるのだ。



林 典男主査

1979年入社。XV750/920を皮切りに、大型車の電装部品開発ひと筋。点火系ユニット、ABS、EFI、オーディオまで、電気に関わる部品に幅広く携わってきた。今年からグループリーダーとして、電装部品以外の開発にも目を配る



専門的な知識をベースに、各モデルでなるべく合理的に共用でき、なおかつ基本性能を高められる部品を開発する。地道にも思える業務だが、「どんなに優れた造形も、技術的な裏付けがなければ成り立たない」と誇りを持っている



主催はYSP河内・大阪箕面・池田・茨木・東淀川・高槻・枚方南・寝屋川・枚方・くずは・阪奈・門真・大阪鶴見・飛鳥の14店

7月5日、大阪の舞浜スポーツランドにて、YSPメンバーズ北大阪支部のYSP14店が合同で「カスタムミーティング」を開催しました。これは、大阪を中心に拡大しつつあるストリートカスタムの更なる浸透と強化だけにどまらず、YSP同士のリレーション、お客さまとのコミュニケーションの場としても大いに活用しようというものです。会場では、各YSPのオリジナルカスタム車、コンストラクターモデルの展示、フリーマーケット、愛車との撮影会などが催され、YSPスタッフと来場者が談笑する姿があちこちで見られました。また各YSPで事前にエントリーしたカスタムバイクの人気投票を行ない、「カラル」で賞「目立つて賞」「キマッテル」で賞「ゴージャスで賞」を発表。受賞した参加者は「人に審査されたことがはじめてだし、自分のバイクが認められたこともはじめてです。これを機にさらに気合を入れています」といって、さう意欲を高めていました。

YSPメンバーズ北大阪支部が合同で開催
お客さまとの親交を深めるカスタムミーティング

次の半世紀での更なる飛躍に向けて
未来に繋がる既存事業と新規事業を紹介!

ヤマハでは、2005年7月に創立50周年を迎えるにあたり、次の半世紀での更なる飛躍に向け、既存事業の競争力の強化を目的とする技術開発と、将来的に大きく育つ新規事業の基盤造りの技術強化を発表する「技術説明会」を、7月2日に開催しました。

このなかで、既存事業の中心となる「二輪車事業」については、①「アルミ材料技術」の活用強化 ②環境と性能の両立を図るフュエルインジェクション(FI)技術の強化 ③次世代動力源「スマートパワー」の開発推進という3つの方向で成長戦略を展開します。



もっとも注目を集めたのは、世界初となる小型モーターサイクル用「メタノール型燃料電池」

一方新規事業では、既存事業を強力にサポートする将来技術として、IT技術をも大きく包含した「ユビキタス」、水関連ビジネスとそれを発展させた「バイオ」の各領域について取り組むことを発表しました。

昨年ヤマハでは、R&Bバンド「SKOOP ON SOMEBODY」の武田さんと詳細なコミュニケーションを取りながらドラッグスター1100のカスタムを製作しました。現在は、



武田さんのもうひとつの趣味がサーフィン(ロングボード)ということもあり舞台は美しい海岸線

プライベートはもちろん、仕事の移動にも愛用しているDS11は、武田さんにとってライフスタイルに欠かせない存在となっています。そんな武田さんですが、ニューシングル「Sing a Song」のリリース(8月20日)に向けて忙しいなか、7月に南房総ツーリングを楽しみました。「今のバイクシーンは、乗る人それぞれのライフスタイルなしには語れないですね。バイクやカスタムのみを取り上げるのではなく、それを生み出したライダーのライフスタイルにも着目して欲しいと思うんです。だから自分のDS11ライブをとおして、バイクとカスタマイズが持つ真の魅力を多くの人に伝えていけたらいいと思っています」

よくDS11に乗りながら新曲を創作しているという武田さん。今後は、武田さんとDS11が作り出すライブシーンを雑誌などを通じて紹介していくそうです。

武田氏のライフスタイルを通じて
真のカスタムワールドを伝える!

ビッグスクーターだらけの今こそ
あえて「グランドアクシス」をカスタム



グランドアクシス以外のヤマハスクーターにも興味津々の所さん次はいつか……

2台のグランドアクシスの前で二輪専門誌の取材を受けるのは所ジョージさん。今年のモーターサイクルショーで話題を呼んだ「所ジョージTMAX」に続き、人気のビッグスクーターではなく、あえて100ccに注目した所さんプロデュースのグランドアクシスがついに完成しました。

今回のテーマは「シンプル&軽快感」。ごてごてとあからさまに装飾するのではなく、さまざまに手を加えながらいかに純正らしく見せるかにこだわっています。そのなかでも特にお気に入りなのが、所さん所有のクルマと同じデザインを施した特製ホイール。「オレが目指しているカスタムはね“あつ、これカッコイイな、俺にもできそう”と思わせておいて、実際にはなかなかできないものにする。だから一つひとつを簡単に受け付けないで何度も試してみる。そうすることで自分らしさを出せるし、いいものができるでしょ」と所さん。今後、このグランドアクシスは、二輪専門誌「モト・チャンプ」9月号で大きく紹介される予定です。

「YTAヤマハテクニカルアカデミー」確かな知識と技術力でCSアップ!

ヤマハ二輪車整備士講習会日程(9、10月)

会場	9月			10月		
	ブロンズ	シルバー	パス	ブロンズ	シルバー	パス
北海道サービス						
東北サービス						
SC関東						
SC中部						
SC近畿						
中四国サービス		9~11				
九州サービス	9~11					21~24

ブロンズ：ヤマハスクーターエンジンのオーバーホール整備とそれに伴う測定器の習得
シルバー：ヤマハ4サイクル4気筒エンジンのオーバーホール整備と基本的トラブルシューティングの習得
パス：パスに関する一般整備知識の習得

リコール&サービスキャンペーンのお知らせ

商品名	交換部品	車体番号
【リコール対象車】		
●リモコンJOG・JOG・JOG-ZR(CV50)	スピードセンサー	SA16J-000054~030338、 SA16J-030400~030699 UA03J-000013~006302 SA02J-100101~104489 SB01J-100101~103519 SB01J-126437~138056、 SB08J-200101~214122 SB01J-100101~138056 SE01J-000101~005648 SE07J-000106~000590 4TG-000101~008778 SG01J-003245~006687 SG03J-026479~028473 SG03J-000027~015548 SG03J-023359~028533 SG01J-000015~006707 4HC-061237~070060 DG09J-000019~003196
●ギア(BA50)	マフラー	
●ビーウィズ(YW50)	F.マスターシリンダー	
●グランドアクシス(YA100)	F.マスターシリンダー フラッシュャーリレー	
●シグナス(XC125M)	ヘッドライトソケット	
●シグナス(XC125SV)	ヘッドライトソケット	
●シグナス(XC125D)	制動灯用スイッチ	
●マジスティ(YP250A)	ヘッドライトソケット ヘッドロックユニット、R.マスターシリンダー フラッシュャーリレー、電気配線 ハンドルスイッチ、サブリード線 フラッシュャーリレー、電気配線 ハンドルスイッチ、サブリード線 ハンドルスイッチ、サブリード線 CDIユニット	
●マジスティ(YP250S)		
●マジスティ(YP250)		
●TW225E		

下記リコール、改善対策、サービスキャンペーン車両の改修・修理を行なっております。大変ご迷惑をおかけしますが、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。詳しくは、ヤマハ・ホームページ(<http://www.yamaha-motor.co.jp/news/recall.html>)などでお確かめください。

商品名	交換部品	車体番号
●ドラッグスター(XVS250)	整流器 燃料コック	VG02J-000020~004993 VG02J-02672~02751
●ドラッグスター(XVS1100)	整流器	VP10J-000019~003178
●ドラッグスタークランク(XVS1100A)	整流器	VP13J-000013~002707
●ロードスター(XV1600)	マフラーステー	VP12J-000008~000967
【改善対策対象車】		
●シグナス(XC125SV)	ブラケット	SE07J-000101~001560
●メイ(V50)	ハンドル	UA04J-000016~020905
【サービスキャンペーン対象車】		
●JOGボシェ(YV50H)	化油器の点検	SA08J-028523~036627
●JOGアプリオ(YJ50)	化油器の点検	SA11J-065039~088782
●ビーノ(YJ50R)	化油器の点検	SA10J-044334~065863
●グランドアクシス(YA100W)	強制空冷用ファン	SB06J-206603~214916
●マジスティ(YP250)	コンデンサー、電気配線	SG03J-23359~044657
●マジスティ(YP250A)	コンデンサー、電気配線	SG03J-026479~043581
●マジスティ(YP250C)	コンデンサー、電気配線	SG03J-028714~044777

「Club YAMAHA MOTORCYCLE MEETING」中止のお知らせ

9月28日(日)に開催を予定しておりました「Club YAMAHA MOTORCYCLE MEETING」は、諸事情により、開催を見合わせることとなりました。ご了承ください。



「チーム監督」YSP板橋中央/牧野雅幸社長「今までもGPや全日本など、お客さんを誘ってレース観戦によく来ていました。でも、これほど身近にレースを感じたことはなかった。素晴らしい機会に感謝したい」とYSP板橋中央・牧野雅幸社長。一緒に来ていたお客さまからは「ピット作業を見学したり、間近でライダーの真剣な表情を見るなど、改めてレースに興味が高まりました」と「YSP&PRESTOレーシングをもっともっと応援したい気持ちになった」「こんなチャンスでなければ/ドックに行くこともないので、貴重な体験ができた」など感激の声が聞かれました

で終え、その後、安定した走りで周回を重ねます。しかし上位陣の相次ぐリタイヤもあり、最終的に5位でチェッカーを受けました。今回は出走32台の内、完走が19台というサバイバルレースのなかで、キツキツと結果を残したことは中富にとって大きな収穫となったに違いありません。シリーズランキングはこの結果を受けて7位へ浮上。シリーズ後半戦でのさらなる活躍が期待されます。

次回レース開催日程:8/24 全日本ロードレース第6戦 オートポリス大会(大分県・オートポリス)

2003年の全日本ロードレースの前半戦最後となるシリーズ第5戦もてぎ大会が、7月20日、栃木県・ツインリンクもてぎで開催されました。

雨で迎えた19日の予選、ウェットコンディションのもてぎをYZF-R1で走るのは初めての経験という中富伸一は、手探り状態でタイムアタックに挑みます。午後からの予選2本目では一時的に雨が止み、コースも走行ライン一本分だけ乾き始めるという状況。中富はこのときに、前走車を抜くのに手間どり、2分01秒397で7番グリッドからスタートとなりました。

決勝は、予選と一変してドライコンディション。オープニングラップを8位

中富、後半へつながらる5位入賞！ ランキングも7位へアップ

エバーツが怒濤の5連勝！ ついにランキングトップを奪取

7月20日、モトクロス世界選手権・第8戦ベルギーGPが開催され、ステファン・エバーツ(YZ450FM)が優勝。第4戦からの連勝を5と延ばしました。

レースは、3周目にエバーツがトップを奪うと後方にスメッツがぴったり食らいつき、「もっと早めにリードを広げておきたかったが、序盤はスメッツのブッシュが激しくなかなか逃げられなかった」というように、序盤からエバーツとスメッツによる激しいマッチレースが展開されます。しかし、ラスト2〜3ラップでペースを上げ、差をひろげたエバーツは、ラストラップで、コースステープがリアホイールに絡まるアクシデントにも冷静に対処し、そのままトップを守りきり、見事5連勝。ランキングトップのポジションを抜いて待望の首位に浮上しました。



125ccクラスにもYZ250Fを乗り出しているエバーツは、今大会で4勝目を獲得、ランキングも5位に浮上している

大河原がヒート1で3位を獲得！ 釘村、渡辺も各ヒートで上位入賞

全日本モトクロス選手権・第6戦東北大会が7月20日、岩手県のアサヒスポーツランドにて開催されました。今大会ではここまで怪我が続き、思うような結果があげられなかったヤマハライダーたちに復調の兆しが見えてきました。

250ccクラスのヒート1では、マディコンディションで転倒者が続出するなか、安定した走りで周回を重ねた大河原功次が3位に入り今季2度目となる表彰台をゲット。また第5戦に怪我から復帰したばかりの釘村太一も4位入賞と健闘しました。

ヒート2では、前のレース、9周目まで2番手を走行し、惜しくも転倒で順位を落としたYZ450FMを駆る渡辺学が4ストローク最上位の5位。釘村太一も両ヒート入賞となる6位を獲得しています。



第2戦のヒート優勝に続き2回目となる表彰台を獲得した大河原



第5戦の北海道大会のヒート2の4位入賞を合わせ3レース連続入賞の釘村太一



予選で4ストロークトップタイムをマークした渡辺

選手たちも今回のレースで手応えを感じていたようで、今後はヤマハライダーが表彰台に立つ姿が多く見られそうです。今シーズンも残りは4戦、最後まで諦めない選手たちに引き続き熱い応援をよろしくお願ひします。

次回レース開催日程:9/7 全日本モトクロス第7戦 近畿大会(奈良県・名阪スポーツランド)

自然に調和した乗り物代表として 「地球元気村 in お台場」にパッソル登場!

「自然を守り育て、人々を元気にしよう」と冒険家・風間深志さんと音楽家・宇崎童童さん、そして俳優・根津甚八さんとが発起人となり、1988年に誕生した団体「地球元気村」。そのイベント「地球元気村 in お台場」が「人と自然の調和ある社会の実現を目指す」ことを目的に7月19日(土)〜7月21日(月)東京・お台場にて開催され(来場者・11万1千人)、自然との調和を形にした乗り物としてパッソルが展示されました。

「排気ガスも排気音もないパッソルは自然に溶け込み、流れる風を感じるには絶好の相棒ですね」と地球元気村村長の風間さん。「少々時期尚早な感じもしますが、だれかが先陣を切って始めなければならないこと。地球元気村発足当時はちょうどバブル全盛の頃のため、誰もこうした活動や意見に耳を傾けてくれなかった。最近では若干値段が高くても環境に負荷をかけない製品を購入する方がよいという風潮になりつつあり、私たちの活動への理解も得られるようになってきました。それと同じでしょうね。パッソルはまさにクリーンパワー時代幕明けの1台ですよ」



イベント初日にはかつてパッソル II (1981年発売)のイメージキャラクターを務めた宇崎童童さんも駆け付け、トーク&ライブに参加。「ものすごく技術が進歩したんですね」とはパッソルを試乗してのコメント

2003シリーズランキング

AMA NX 250 (第8戦終了時)

1	R・カマイケル	Honda	382
2	K・ウイングダム	Honda	335
3	C・リード	Yamaha	290
4	T・フェリー	Yamaha	260
5	M・ラロッコ	Honda	236
6	D・ビーラマン	Yamaha	203

WMX MXGP (第8戦終了時)

1	S・エバーツ	Yamaha	175
2	M・ビジョン	Suzuki	173
3	J・スメッツ	KTM	168
4	B・ヨルゲンセン	Honda	112
5	C・フェデリチ	Yamaha	95
6	A・マクファーレン	Kawasaki	94

WMX 650MX (第8戦終了時)

1	J・スメッツ	KTM	195
2	J・ガルチアヴィコ	KTM	172
3	C・メロット	Honda	165
4	D・テイベール	HUSABERG	85
5	T・パーカー	KTM	83
6	M・カドレク	Yamaha	80

WGP250 (第9戦終了時)

1	M・ボジャーリ	Aprilia	129
2	A・ニエト	Aprilia	126
3	R・ロルフ	Honda	122
4	T・エアリス	Aprilia	106
5	R・ド・ビュニエ	Aprilia	105
6	A・ウエスト	Aprilia	104

JSB1000 (もてぎ大会終了時)

1	北川圭一	Suzuki	77
2	渡辺篤	Suzuki	61
3	井筒仁康	Honda	51
4	辻村猛	Honda	41
5	山口辰也	Honda	41
6	民辻啓	Suzuki	37
7	中富伸一	Yamaha	26

JMX250 (第6戦終了時)

1	成田亮	Suzuki	285
2	増田一将	Suzuki	193
3	田中教世	Kawasaki	188
4	加賀真一	Suzuki	178
5	高濱龍一郎	Honda	177
6	小池田猛	Yamaha	161

AMA NX 125 (第8戦終了時)

1	G・ラングストン	KTM	249
2	M・ブラウン	Kawasaki	248
3	R・ヒューズ	KTM	216
4	J・スチュワート	Kawasaki	200
5	M・バイレン	Honda	183
6	B・セラース	Yamaha	183

WMX 125MX (第8戦終了時)

1	S・ラモン	KTM	160
2	A・バルトリニ	Yamaha	148
3	M・マスキオ	Kawasaki	139
4	M・ド・ルーバー	KTM	136
5	S・エバーツ	Yamaha	118
6	E・エッゲンス	KTM	106

MotoGP (第9戦終了時)

1	V・ロッシ	Honda	187
2	S・ジベルナウ	Honda	158
3	M・ピアッジ	Honda	130
4	R・カピロッシ	Ducati	97
5	T・ベイリス	Ducati	80
6	宇川徹	Honda	66
7	C・チェカ	Yamaha	65

WSS (第9戦終了時)

1	C・バーミューレン	Honda	141
2	J・ファンデン・グーベルグ	Yamaha	104
3	藤原克昭	Suzuki	103
4	S・ジャンボン	Suzuki	100
5	C・ケルナー	Yamaha	78
6	A・コラディ	Yamaha	63

JRR GP250 (もてぎ大会終了時)

1	青山博一	Honda	39
2	高橋裕紀	Honda	37
3	徳留真紀	Yamaha	37
4	龍谷長純	Honda	33
5	高橋哲久	Yamaha	32
6	小山知良	Yamaha	30

JMX125 (第6戦終了時)

1	溝口哲也	Kawasaki	265
2	芹沢直樹	Honda	223
3	辻健二郎	Honda	220
4	出原忍	Yamaha	207
5	中村友則	Kawasaki	154
6	尾崎友哉	Yamaha	146

女性客が約6割を占める。大浴場も男女別で、女性用が4つ、男性用が3つ。同性に好感を持たれるのも客室係の腕の見せ所だ。かつては新婚旅行の行き先として人気だった時代もあるが、年齢層は年々上がりつつあり、今はシニア層が中心



「おもてなし」は 目配りと素早い行動から

たっぷりとした湯量の広々とした温泉で、手足を伸ばす。窓から望む海の眺めは、まるで潮の香りが届いてきそう。日本人ならたまらない、くつろぎの瞬間。温泉旅館ならではの醍醐味である。

能登・和倉温泉の加賀屋でのくつろぎは、浴場の中にとどまらない。豪華な料理や、各種アミューズメント設備の充実ぶりにも目を見張らされるが、何よりも心を落ち着かせてくれるのが、館内に満ちる「おもてなし」の精神だ。

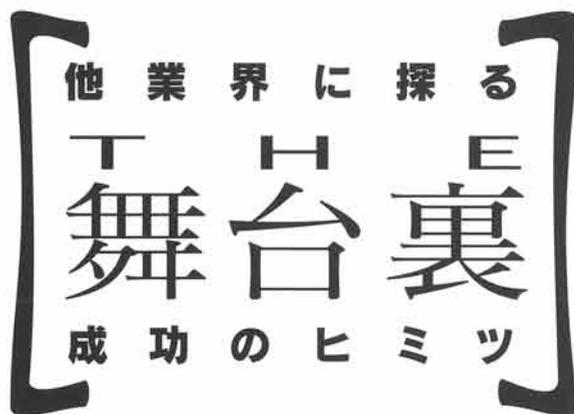
客室係・教育担当の岩間慶子（源氏名・長子）さんは、「お客さまに言われる前に、さりげなくするサービスが、おもてなしだと思います。言われた後なら、誰だってできるでしょう？」

お客がバッグから薬を出したな、と思えば、すぐに水を用意する。洋服のほころびを見つけたら、他の人に気付かれないように声をかけ、針と糸で繕う。外遊

びしてきた子供の靴がどろんどろんになっていけば、言われる前に預かって洗濯し、乾燥してから返す……。

「とにかくお客さまの動きに目を配ること。まずは、お客さまが何をしようとしているのか、さっと気が付くことが基本なんです」と岩間さん。その目配りとささやかな行動の積み重ねが、「おもてなしの宿」としての評価につながっている。

和倉温泉にそびえ立つ、加賀屋。大浴場はもちろん、コンベンションホールや大小宴会場、さらには縁日のようなにぎわいを演出する数々の売店など、豪華絢爛な設備が人気だ。この加賀屋、旅行新聞社主催の「プロが選ぶ日本のホテル・旅館百選」で、1980年から23回連続日本一となっている。設備だけでは語れないその実力の秘密はどこに隠されているのか。客室係の岩間さんに話を聞く。



和倉温泉・加賀屋



客室係・教育担当の岩間慶子さんは、この道35年という大ベテラン。その岩間さんにして、「接客は難しい」と言う。話題は豊富に持って、話し上手でなければならない。なおかつ、言外にあるお客のニーズを聞き分ける聞き上手であることも必要だ。相手の心を読みながら、決して押しつけにならない接客サービスを心がける。押しと引きのタイミングをはかることが大切だ

コミュニケーションで ニーズを探り当てる

「温泉旅館は、お客さまが心をほぐしに来る所。だから私たち客室係も、心をほぐしてあげる商売なんです」

人の心をほぐすことは、そうたやすいことではない。岩間さんは、お客とのコ



株式会社 加賀屋

1200年の歴史を持つ石川県・和倉温泉に位置する加賀屋は明治39年創業で、現在は客室数245室の大規模旅館。(株)加賀屋は「既存イメージを超えた、非日常を提供する21世紀型和風旅館」をコンセプトに、「加賀屋」と「茶寮の宿・あえの風」を中心に、レストラン、宿泊施設コンサルティング企業等を運営するグループ企業。

豪華なアミューズメント設備が目を
楽しませてくれる館内。しかしこれら
のハードウェアは、どんなに改装を
繰り返しても飽きと呼ぶ。リピータ
ー率を高めるのは、何と言ってもソ
フトウェア、つまりは接客の充実だ



よりいてねい
なサービス
を求めている
のか、ある
いはそっとし
ておいてほ

「なるべく会話しよう心がけています。客室係がお客さまと接する時間は決して長くはありませんが、その中で、この方が何を求めているのか掴み取るんです。」

「自分でもあちこちの観光地に行ってみるんですよ」と岩間さん。そして地元の名物を食べる。旅行好きのお客は「あの場所はキレイだったわ」「あの料理はおいしかった」という話を良くする。そんな時に、少しでも多くの話のタネを持っておきたいからだ。

不況のあおりを受けやすい旅行業界。消費の低迷は、旅行のような娯楽活動の縮小に直結しやすい。加賀屋も右肩上がりという状況ではないが、多くのリピーターを獲得していることもあり、堅調を維持している。お客とのコミュニケーションは、リピーター客の獲得にも効果があるぞうだ。

それは、加賀屋の客室係のコミュニケーションが、単なる世間話ではなく、お客のニーズを読みとる役目も果たしているからだ。

自分自身が接客を楽しむ それがお客にも伝わる

「このお客さまはどうかやっつて切り崩そう」と岩間さんは、これを商売上の武器としてとらえているわけではなく、自身で楽しんでる。

「新人教育を担当している岩間さんだが、新人には「あなたも新人だけど、私も毎日新人なのよ」という話をするそう。お客は毎日違う。初めて顔を合わせた瞬間から、そのつど、ゼロからお客の心を探っていくかなければならない。だからベテランの岩間さんでも、心構えとしては新人と同じだと言うのだ。」

客室係として35年のキャリアがあるが、一度としてルーチンワークと思っただことは無い。それは目の前のお客を、お客として以上に、ひとりの人間としてとらえて接しているからだ。

「難しい仕事だと思うんですが、その反面、すぐに反応が返ってくる面白さもある。イヤイヤしていたら笑顔も出ないし、動きも重くなる。良くないところは、すぐお客さまに見抜かれてしまうものです。そういう厳しさもありますが、出会える楽しさもあるんです。」

午後2時半から9時頃まで、一度も座らないこともある。でも岩間さんは仕事上の疲れやストレスをあまり感じないぞうだ。

いいのか。何気ない会話から、さりげなくお客の心を掘り当てていく。

「自分が経営者」という 心構えが生む緊張感

加賀屋は、きめ細やかな接客が高く評価され、「プロが選ぶ日本のホテル・旅館百選」(旅行新聞社主催)で1位に輝いている。第6回から連続して23回目。岩間さんを始めとする客室係は、あくまでも目の前のお客に対して誠心誠意の接客をしているだけだ。そして、そのことこそが、首位の座を譲らない強みになっている。

「ウチの社長がどんなに立派なことを言っても、直接お客さまに接する私たち客室係がきちんとしていなければ、すべて台無し。加賀屋の評価は私たちにかかっている。だから私はいつも、担当の部屋が決まった時、自分のお店を持ったつもりになって「今日はこのお店の経営者ね」と思うようにしています。」

若手育成やISO取得の関係から、接客に関するマニュアルは用意されている。しかし、それはあくまでも下地。マニュアルに、プラスアルファのさりげない思いやりがあつてこそ、日本一でいられると岩間さん。自らが加賀屋の看板を背負っているという責任感が、プラスアルファをもたらし原動力なのだ。

部屋の大きさや料理によって料金が異なる加賀屋だが、接客の質はまったく変わらないという。自分が担当していないお客とすれ違う時にも、きちんと立ち止まって会釈をする。「加賀屋の玄関を一步でも入っていたら、みんな同じ、大切なお客さまですから」。そして、「いつ、誰が見ているとも知れませんが」とも。マニュアルにない「思いやりのあるサービス」は、そんな高い職業意識からもたらされている。

Check Point

「当たり前前を当たり前前やってるだけ」という岩間さん。ストレスを感じることもほとんどなく、「天職なのではないか」と微笑む。しかし自腹で観光地を巡ったり、ライバルの旅館に泊まって視察したりと、サービス向上に費やす努力はただならぬもの。「お客さまは、ひとことで言えばワガママ。でも、普段できないことをしに来るのですから、そのワガママを叶えるのが私たちの仕事です」



館内のあちこちに、日本の伝統芸能や、地元産の芸術品を数多く展示。これらは宿泊をせずとも、喫茶だけのお客でも楽しむことができる。「ひとたび玄関に入れば同じ客」というポリシーは、ここでも買われている



コンペー辺側ではないのが最近のレースイベントの動向だ。エビスではレギュレーションそのものを緩和し、思い思いのチューンを施した幅広いカテゴリーのマシンが同時に走行。速い人を優先してルールを決めるなど、徹底的に敷居を下げる



C
R
O
S
S

同業異種から見る
二輪ユーザー動向

今月の

O
V
E
R

Vol.5

サーキット

エビスサーキット

二輪走行者の7割は ナンバー付きビッグバイク

ロードレース全盛期は6000~7000台ものエントリーがあり、2カテゴリーのレースを2日間で行なったりしたものです。しかし'93~'94年頃には急速にエントリー数が落ち込みました。バブル崩壊も影響しているのですが、日本人は熱しやすく冷めやすいですからね(笑)。

実は四輪のレース人気も冷え込みが著しいのですが、それに比べれば二輪の方が復調してきています。その最大のきっかけは、やはり大型二輪免許が教習所で取得できるようになったことでしょうね。

当サーキットの場合、バイクで走る方の約7割が大型二輪で、600cc以上のスーパースポーツモデルのユーザーがメイン。ほとんどがナンバー付き車両です。近隣は温泉地ですから、ツーリングがてら立ち寄って1~2時間走行していく、なんていう方も目立ちますね。

中にはショップさんがトラックにバイクを積んで来て、お客さんは観光バスで登場、なんてケースも。時にはトラックにバイクを積んで来るような人もいますが、家族連れでピットでパーペキユを楽しんだりしながら、のんびりとしたペースで走っています。

いずれにせよ「サーキット走行」はカリカリのレース志向という考え方は、現在のバイクユーザーのベクトルとは異なるのではないのでしょうか。あくまでもバイクの楽しみ方の一側面として、サーキット走行があるに過ぎないんです。

この傾向は、「二輪文化の定着」に結びつく、非常に良いことだと私は思っています。ですから我々としてもコースライセンス不要で走れる枠や、レンタル革ツナギを用意するなど、できるだけ敷居を下げる取り組みをし、より気軽にサーキット走行を楽しんでもらえるよう努力しています。

幅が広がったユーザーニーズ オールマイティな対応が必要

ビッグバイクユーザーを見ていて特徴的なのは、乗りこなせずに困っている方が多いことですね。「バイクにそそぐ乗れるようになりたい」とか、もう少し先のステップに進んで「ヒザを擦ってみたい」という方が、その実現の場としてサーキットを選ぶことも多いようです。

当サーキットでも昨年から1泊2日のライディングスクールを開催して人気です。特に今の若い人たちは、「痛い・怖い・危ない」ことはイヤなんです。だったらきちんとしたスクールで学びたいという思いが強いのではないのでしょうか。



自分が「痛い・怖い・危ない」思いをするのはイヤでも、カッコいいライディングへの憧れは昔も今も変わりません。ただ、今は動向が掴みにくいんです。ロードレース全盛期は、ほとんどのライダーの憧れの頂点に「レース」があるという単純なピラミッド構造だったので、イベントを仕掛ける側としては楽だった(笑)。それが今は、ロードレース

はある、エクストリームもある、フリースタイルMXもある、そしてモタードもあると、カッコいいもの選択肢が増えていきますから大変です。だから「我々としては、幅広いユーザーニーズにオールマイティに対応する必要があると考えているんですよ。最近ではモタードがカッコいいらしい」という動きを察知したら、すぐに導入してみる。何が当たるか分からない時代ですから、とにかく環境を作って火を点けてみるしかないんです。

できるだけ素早くバイクユーザーの流れをつかんで、とにかく仕掛ける。それも、新規規程を取り込むような仕掛けが必要でしょうね。例えば最初は見るだけでも、その中の何人かが始めてくれるかもしれないですから。



エビスサーキット

常務取締役 支配人
熊久保信重氏

小学校5年生からモトクロスを開始し、国際B級まで進んだ熊久保氏。21歳の時に現役を退くと同時に、同サーキットでオフィシャルとして働き始める。26歳から現職。「常に自分が楽しめることをやっているだけです」と笑う33歳。

クロスイベントが盛況

4月29日、エビスサーキットで行なわれた「Big X」は、二輪のフリースタイルモトクロス、エクストリーム、モタード、そして四輪のドリフトを同時開催したクロスイベント。観客は5000人を数える盛況ぶり、バイクに乗っていない人も多かったそう。さまざまなジャンルのショーを同時開催することで、少しでも新規層に興味を持ってもらう狙いは、概ね成功したと言ふ。



幅が広がり、つかみどころがないユーザーニーズにいち早く応えるために、エビスでは施設拡充に積極的。現在は四輪用などを含めて9つのコースを設定している

周辺にあまり強い光源がないため、夜間は特に店舗の存在感が強調される



ポールサインと2箇所に掲げているYSPサイン、ヤマハロゴサインは、店舗の周辺に高い建物がないため、視認性アップに有効だ



リニューアルでイメージチェンジ お客さまが安らげる空間をめざして

YSP大阪東

大阪府八尾市渋川町1-1-32

関本 博司 社長

総合力を高めるためにさまざまなトライを繰り返してきたYSP大阪東はオフロードスクール開催、ペイントブース設置など有形無形の努力を重ね独自の財産を築いてきた。そしてこの度、店舗を大きくリフレッシュ。お客さまが気持ちよく過ごせる空間に生まれ変わった。

Profile

略歴 ちょうど20年前、全国数カ所にオープンした第1期YSPの一つとして誕生したYSP大阪東。当初はヤマハの営業所を簡単に改装しただけの店舗で、「ショールームと呼べるものではなかった」というが、その後数回にわたる改装を経て、今年3月、ついに大規模なリニューアルでイメージ刷新を図った。

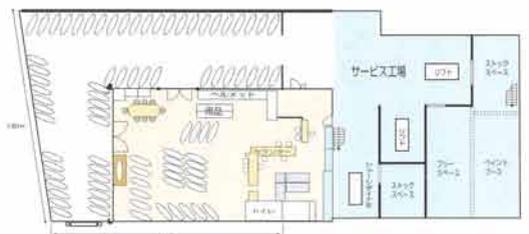
立地 店舗のある八尾市は、大阪環状線や大阪八尾線などの幹線道路により、隣接する大阪市、東大阪市、奈良県などとのアクセスに優れる。店舗は、大阪八尾線沿いに位置しバイクや車での来店が容易だ。さらに周辺に大きな建物が少ないため、視認性に優れる。

店舗 レンガ調のタイルに覆われた外壁と天然石を敷き詰めたオープンスペースによって、外観は落ち着いた雰囲気を持つ。店内も天然素材を多用することで、外観のイメージを上手く引き継いだ。店舗の前面と、向かって左側にあるオープンスペースが約70坪、店内はショールーム(70坪)、

サービス工場(30坪)、ストックルーム(10坪)、そしてペイントブース(10坪)からなる。

商圏・客層 八尾市のなかでも、大阪市へつながる大阪八尾線沿いをメインの商圏としているが、交通網の充実により、吹田市、堺市、奈良県の平群町からのお客さまも訪れる。スポーツバイクを中心とした商品構成ということもあり、客層は20代後半～30代男性が中心。リニューアル後は女性のお客さまも増えてきた。リターンライダーがビッグスクーターを求める傾向があり、販売の割合はスポーツとスクーターがほぼ1:1となっている。

スタッフ 前列左からテクニカルスタッフの神谷勇介さん、田中諭さん。後列左は社長の関本博司さん、サービスチーフの西井清隆さん、テクニカルスタッフの原田和弘さん、そしてヤマハ営業の竹中友章さん。



店内は、使用素材とそのカラーリングを統一することで、バイクの背景をすっきりとみせることができた



サイドのオープンスペースにスクーターを配置したのは、気軽に見ていただきたいという思いが込められている。またパツルコーナーも入口横の目立つ場所に設けた



国内ラインナップはもちろん、WR、YZF-R6、TDMなどの海外向けモデルも店内でしっかり見せる姿勢は以前と変わらないが、PW50など子供用のレンタルバイクなどを用意する工夫も見られる

天井に使ったブラックは、壁や床のカラーとのバランスをはかっただけでなく、照明の光が天井へ反射するのを防ぐ目的もある。また照明自体も店内との調和を考え、一般的なホワイトではなく、ブラウン系をセレクトした



お客さんのくつろぎスペースは入口に程近いところに設置した。テーブルの後ろには、お客さま専用のヘルメット置き場が用意されている



近くに用品店があるため品揃えは少なめというが、ユーザーの意見を反映したYSP大阪東・オリジナル商品などを置いている

キーポイントは自然素材！ “癒しの空間”をめざす

今年でちょうど20周年を迎えるYSP大阪東は、ヤマハのプロショップとして常に総合力と個性の向上に力を注いできた。そして今年3月、これまででもっとも大がかりな店舗のリニューアルを実施。落ち着いた雰囲気と、新しい期待感にあふれた店へとイメージチェンジを果たした。

「基本的に老朽化の目立ち始めたお店を、高級な商品に相応しいものにするためのリニューアルでした。だからといって何のコンセプトも持たないショップでは意味がない。そこで、自分なりのイメージを反映して作ったのがこのお店なんです。一言でいえば「癒しの空間」でしょうか。バイクは存在自体が尖ったものであるし、走行中も緊張感のある乗り物ですから、お客さんの高ぶった心を鎮め、ホッとひと息つける場にしたと思います。自然素材を多用したデザインを意識しました」

今回のリニューアルでは、同業種はもちろん、ワンフロアにいろんな形態の店舗が入るデパートやスーパーを見て回り、その中で隣接するテナント同士がどう差別化を図っているかを参考にした。特に内装は、高級感やリラクセスを誘う照明、素材、カラーリングなどを集約して完成させたのがこの店舗だ。これにより壁、床をはじめ、事務スペース、商談カウンターを囲む収納類まで木材で統一し、カラーリングも合わせ自然素材の温かみを感じさせる造りとしている。

一方外観はYSP外装のなかでもっとも落ち着いたデザインをチョイス。店舗正面と左サイドのオープンスペースには天然石を敷き詰めた。これも柔らかなイメージの演出と、視線を下に向けさせることによって、バイクが視野に入りやすくする効果を狙ったものだ。

提案と実行で着実に総合力をアップ 店舗だけに頼らないお店づくり

しかし関本社長は、新しい店舗はあくまでYSP大阪東という店を包む「容器物」に過ぎないと話す。

「店舗だけに頼るのではなく、YSPに見合ったサービス、



エントランスには「SCREW BALL'S」と書かれたマットが敷かれている。この言葉の意味は「はぐれ者たち」。これは、関本社長がめざす個性的なYSP像を象徴するお店のキャッチコピーだ

店舗正面のオープンスペースには、常時25台程度の中古車を配置している。「バラエティに富んだラインナップがアイキャッチになるし、またがってもらったり、エンジンをかけたり気軽に触れてもらうためです」と関本社長は話す



ペイントブース



大阪モーターサイクルショーに出展した「シグナスX」もこの店でペイント。30、40代男性のお客さまからの反響が大きいという

5年前に設置したペイントブースは、サービス工場の奥にある。バイクのパーツ類にとどまらず、ヘルメットのカスタムペイントも人気。「最近ではスポーツに加え、スクーターのペイントも徐々に増えてきています」

サービス工場



修理後の車両には、洗車した後、ホコリなどがつかないようにカバーをかけて保管している

リフトが2台、シャージダイナモ、洗車スペースが揃う充実したサービス工場は、店舗向かって左奥にある。今後は民間車検のできる指定工場の資格の取得を計画している

技術力などが一体となってそれぞれが引き立て合う相乗効果を期待しています」

その言葉は関本社長の「お客さまにとってYSPはヤマハの入口である」というの信念に帰結する。YSPはヤマハと考えるお客さまの期待に、あらゆる面で100%満足させられる店を理想としているからだ。

「YSPはヤマハの入口」であるといいましたが、たくさん入口を持つショップでなければなりません。だからレースサポート、オフロード、カスタム、ATVのメンテナンス、商品も国内フルモデル、海外向けモデルも展示しています。さらに、ノウハウを持っているだけでなくそれを活用し、お客さんに「こういうこともあるんだ」と、新しいバイクライフに気付いてもらえるようなことも仕掛け、発展させることも行なってきました」

例えばレブリカブームの1988年、DT125R、200Rが発売されたときも、オフロードモデルを積極的に取り上げ、この地区で一大ブームを作り上げた経歴がある。現在では、それを発展させ、毎年1回、「プラザ阪下」を貸し切つての「オフロードスクール」を開催している。このスクールは、ヤマハのインストラクターを呼び、子供からベテランまでを対象に行なうもので、毎年約150人を超える参加者で賑わう巨大イベントだ。

さらに最近では、マジエスティヤ、TW、SRに見られるようなストリートカスタム市場の成長に着目。プロのペインターを雇い、サービス工場とは別に単独のペイントブースを設置した。今ではタンク、外装、ヘルメットのオリジナルペイントから、車両のカスタムと合わせたトータルコーディネートまで幅広いサービスを提供し、大きな成果をあげている。

オフロードスクールにしろ、ペイントブースにしろ、最初は何れもお客さまにヤマハで楽しんでほしいという気持ちからスタートし、YSP大阪東ならではの財産となった。そしてこの新しい店舗が担うのは、充実した営業活動、サービス体制をアピールするにふさわしい設備と外観。ヤマハ専門店としてさらなる総合力を身につけたと言えるが、関本社長はまだ先を見ている。「サービス力の向上はもちろん、信頼を得るために今回手をつけていないサービス工場の改装や、指定工場の資格取得を計画中です」

YSP大阪東は、これからも挑戦の手を緩めることなく、いつその進化を求め続ける。

