

ヤマハニュース 4

YAMAHA News No.154 1976 April

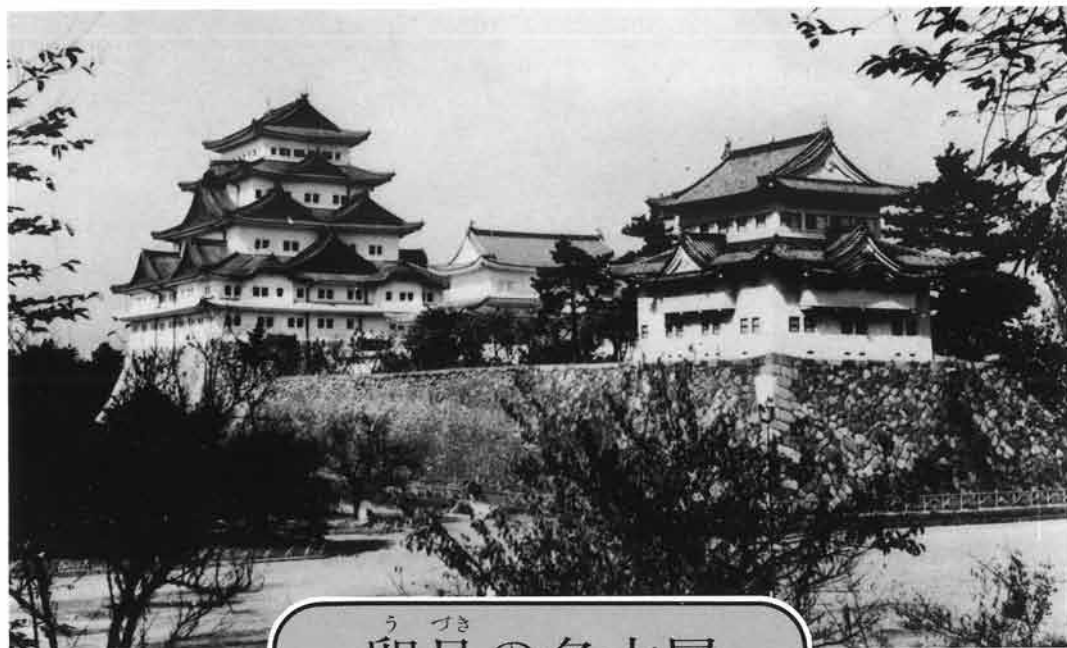


新発売

ヤマハスポーツ

GX750/500

RD400/250/125



うづき 卯月の名古屋

中部、東海地方を代表する都市名古屋。昔から、尾張名古屋は城でもつゝと歌われてきましたが、名古屋城天守閣の金のシャチホコにも、うららかなやさしい春の陽ざしが降りそそぎ、桜の花がいまを盛りと咲き誇っています。

「春のヤマハマつりキャンペーン」もいまが最高潮、各地でのフエスタも賑やかに開催され、フレンド店の店頭には春期需要の活発な息吹きが満ち溢れています。ポビィ、チャピィ、そしてGRなどが陽気な四月の都心を走り、郊外を駆けめぐっています。

春の街とヤマハのバイク、こうした光景はわたくしどもに「バイクでニューライフ」の世界を伝え、明日の商戦に大きな自信と希望を与えてくれます。皆さまの市場へはいかががでしょうか。

名古屋支店

営業課主任

青山

守人

●表紙のことば●

GR、XT500、ポビィと続いてきた本年度のヤマハ新車群に加え、今月はGX、RDシリーズのオンロードスポーツ車群が勢揃いで登場しました。いずれもスタイル、性能ともに優秀な商品性を備え、皆さまのご期待にそうものとなっております。なかでも『GX750』は、これらの頂点モデルとして、バイク通で腕の確かな本格派ライダーにふさわしい内容を備えています。

街中を離れ、自然を相手にノンビリとした一日を過ごしたい、北へ南へ東へ西へどこまでも続く道路を大きく走り、いまだ行ったことのない町を訪ね、そこに住む人々との触れ合いに何かを感じたい……。

今月の表紙では、誰れしもが持つこうした旅心と、『GX750』ならではの大きな走りを表現してみました。

福岡

スーパーマーケットで

新車展示会を開催

福岡市中央区

タナカサイクルさん

「春のヤマハまつり期間中の販促プランとしては、第一に、商品を豊富に展示すること。第二に、多くの大人にニューモデルを見ていただくことにポイントをおきました」

冬の間、女性を対象にしたマン・ツー・マン方式の原付免許教室など、バイク需要の掘り起こしに地道な努力を積み重ねてきたタナカサイクルさんは、シーズン到来と見るや、積極的な販促活動に移りました。まず、ステッカーや連続旗で店内装飾をにぎやかにすると同時に、ヤマハボビイ50やGR50を中心に、店からあふれるほどに大量の商品を陳列したことです。「修理に立寄られたお客さまなどに代替えをすすめるとき、適当な商品が店になかったら機を逸してしまいませう。こうしたにがい体験から、つねにたくさんの商品を展示するよう心掛けています」

つぎに、三月十三(土)十四(日)の両日にわたって、タナカサイクルさんは、地元平尾のスーパーマーケット「サニー」と提携して、「春のヤマハまつり・ニューモーターサイクルショー」を開催しました。自転車でも買物にきた主婦や、通りすがりの高校生

バイクシーズンの開幕を告げる「春のヤマハまつり」がスタートして二カ月。いよいよ春たけなわのシーズンを迎えて、キャンペーンも桜の花を追って南から北へ、全国各地で盛大に展開されています。特にことしは●店頭充実 ●ヤマハフェスタの開催 ●各種セールの実施と日常販売促進活動の徹底——の二本柱を中心に、お店の商圏や個性、相ついで登場する注目の新商品群などと合わせ、より効果的な「76春のヤマハまつり」開催に、積極的なフレンド店さんの姿が目立っています。四月の声とともに商戦もいよいよ佳境。お店でも活気あふれる展開をどうぞ



店頭、店内の飾りつけも万全。安全点検サービスの準備に余念のない大矢政雄社長。

加されている「大矢自転車モーター商会」さん。「何よりも区切りをつけて、中心となる販売促進活動に集中

山梨

乗り方教室も併設し

免許教室を充実

山梨市上神内川

牛山輪業さん

昭和四十五年から毎月欠かさず原付免許教室を開催している山梨市上神内川のヤマハフレンド店「牛山輪業」さんは、この春のヤマハまつりで、さらに免許教室を充実させ、バイクの需要の創造に努めています。免許教室の定期的な開催は、今では「免許のことから牛山さんに聞けばわかる」といわれるくらい、お店に対する信頼も高まり、地元の警察や推進委ら安全運転推進活動の関係者からも大きな期待が寄せられています。

「免許教室は今年で六年目ですが、これまでに卒業したお客さまはざっと数えて四百人つとてどこですか。合格率は八割を越しており、一度目で落ちた人でも再試験で受かっていますから、まあほとんどの人が免許を取っていますね。」

七年前に先代のご主人を亡くされてからは、長男の保さん(33)が社長に、そして弟の進さん(30)が専務として活躍されていますが、とにかくバイクに対する正しい認識を高めて、バイクユーザーを増やしていかなければいけないとのことで、免許教室に取り組んできたといえます。



▲店を明るく、商品をきれいに。ご主人の田中照男さんの提唱に、奥さまの要子さんも帰随。

▶原付免許教室用のテレビ型スライド映写機を利用して、自分で吹き込んだ展示会用カセットを放送。

などに、実際にバイクを見て、さわってもらおうという企画です。スパーマーケット前の駐車場に三十数種類・五十台におよぶヤマハのバイクを展示して、商品とお店のPRにつとめたのです。

いまタナカサイクルさんは、大都会では女性のユーザーはふやしにくいというジレンマに挑戦して、家庭の普及に力を注いでいます。

名古屋

点検サービス中にお客さまをフェスタに

名古屋市南区

大矢自転車モーター商会さん

これまでヤマハのキャンペーンには必ず積極的に参

できる」点を重視されているようです。そんな大矢さんが、今回の春のヤマハまつりの中心に置いたのは日常の販売促進活動の充実、とりわけ「安全点検サービス」です。

「もちろん安全点検サービスははじめ免許教室、新車展示会などはキャンペーンに関係なく必要に応じて開いています。特に今回春のヤマハまつりの中心に「安全点検サービス」を考えたのは、点検にお見えになったお客さまに新商品をご紹介したり、代替えのおすすめてをしたり、さらに一人のお客さまが多ぜいの人たちと一緒にお見えになるというように販売促進の面できわめて効果が高いからです」

もちろんお客さまのご案内から、実際にご来店された方への記念品、さらに、お客さまを紹介してくれた方へのプレミアムなど、まさに水も洩らさぬ配慮が、この安全点検サービスを支えているのです。

「安全点検サービスとはいつでも自動二輪まで枠を広げるわけにはいきませんので、今回はビジネス車とレジャーバイクのお客さまが中心です。ご案内は約500通のDM、これはユーザーカードが完全なので一番効果がありますね。それと約一万枚の折込みチラシとしてご来店された方にはヤマハのPR用品を記念品として進呈し、紹介者にも記念品をお贈りしています。それとDMは全てハガキではなく封筒にし、カタログやチラシ、場合によっては店のステッカーなども同封して印象をつよめています」

特に今回の春のヤマハまつりでは「現在のお客さまとの結びつきを深め、こうしたお客さまのまわりにさらにひとまわり新しいお客さまを」とおっしゃる大矢さん。チャピイやボビイを中心に最近この付近で急増してきた女性層へのアプローチを真剣にお考えの様子です。

そして取材に伺った日の直後に控えていた名古屋南営業所主催のヤマハフェスタには「当日も店では点検サービスを開き、サービスをしている間に、お客さまを私がフェスタにご案内して新商品に触って、乗っていただく、そして店に帰ればサービスも終わっている、なんてことも考えているのですが」と熱っぽい口調で語ってくれたものです。

「春のヤマハまつりでは、もちろん店頭における点検サービスやクレジット販売等にも力を入れていますが、やはり主力は免許教室においでいます。とくに今年からは、従来の座学に加えて、乗り方教室を併設、女性を意識した親切な指導を行なっています。評判は上々です。女性の場合はバイクに対する予備知識もないでしょう、だから話すよりもまず乗せて知ってもらうんです。「バイクって、こんなに簡単に乗れるものなの？」って声があちこちで聞かれます。免許に落ちた人でも、また受けに来てくれますし……。よりバイクに親しんでもらうという面だけでも成果は大きかったんです」

卒業生の六割以上が、そのままお客さまとしておつき合いを続けているとのことですが、そのほかにもバイク需要の傾向が把握できお店の商品構成が先取りできるなど、免許教室によるメリットは多く、今後も「免許教室」を店のイメージとして定着させていきたいと抱負を述べてくれました。



店頭演出も賑やかに「免許教室」に大張りきりの牛山保社長(一番右)と専務の進さん(左から二人目)

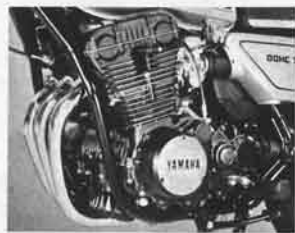
春、バイクシーズンの幕開けを告げて、いま期待のニューマシン『ヤマハスポーツGX750』が新発売となりました。

4サイクル3気筒並列・DOHC・シャフトドライブ。この独創的なメカニズムは昨年の東京モーターショーで公開され、ウデの確かなベテランライダーの間に一大センセーションを巻き起したものです。横ゆれのないシャフトドライブ車を生みだした黒く力づよいパワーユニット、それはまたビッグマシンとしてすぐれた乗車性を確保するものであり、すべてにゆとりをもった走行性能はロングツアアをより安全、快適なものとしします。

ビッグバイクの世界に新しい本流を求めて開発された『GX750』。その設計意図はハイウエーなど高速クルージング走行においてゆとりある乗車性を発揮することに重点をおき、とくに安全性については日常の点検保守をふくめ、その整備性の向上にとめました。いわばこの『GX750』は、ニューライフバイクを提唱するヤマハの思想を、ビッグバイクの世界に実現した新商品です。以下にその主な特徴についてご説明します。

エンジン関係

高性能・3気筒並列DOHC



●新開発の3気筒並列前傾エンジンにシャフトドライブ方式を採用した。これによりエンジン回転は縦方向となり、パワーオン、パワーオフ時に車体の横ゆれがない高性能シャフトドライブ車を実現した。

●3気筒並列前傾のエンジンは、マルチ特有

の円滑な回転を確保し、いっぽうではスリムな車体構成を実現、軽量化につとめた。

●バルブ駆動は4サイクル最高のメカニズムであるDOHC(ダブルオーバーヘッドカムシャフト)とし、カムシャフトからダイレクトにバルブを駆動するものとしてバルブの追随性を向上、シャープなレスポンスが得られるものとした。潤滑はウェットサンブ式。

●クランクシャフトはバランスのよい120度一体クランクとし、往復重量の50%相当をクランクシャフト上にあたえて振動の発生を防止した。

●キャブレターは三国ソレックスSU型BS34(負圧サーボ式可変ベンチュリエンジン)の吸入負圧によってスロットルバルブを上下させ燃料供給をコントロールする)を3連装備とし、ビッグアップのよさと経済性の向上を図った。アイドルリミッターも装着。

●ブローバイガス還元装置を採用。公害対策に備えた。

●エヤクリナーは大容量の二段反転式とし吸気音の減少と性能の安定を図った

●一次伝動は騒音が少なく、すぐれた耐久性をもつハイボア・チェーンを採用、クランクの回転は5段変速機からミドルギヤを介して回転方向を90度交換するものとした。

●マフラーは三本の排気管を一本にまとめる集合式とし、排気音の低減と出力向上につとめ、安全性を考えプロテクター付とした。

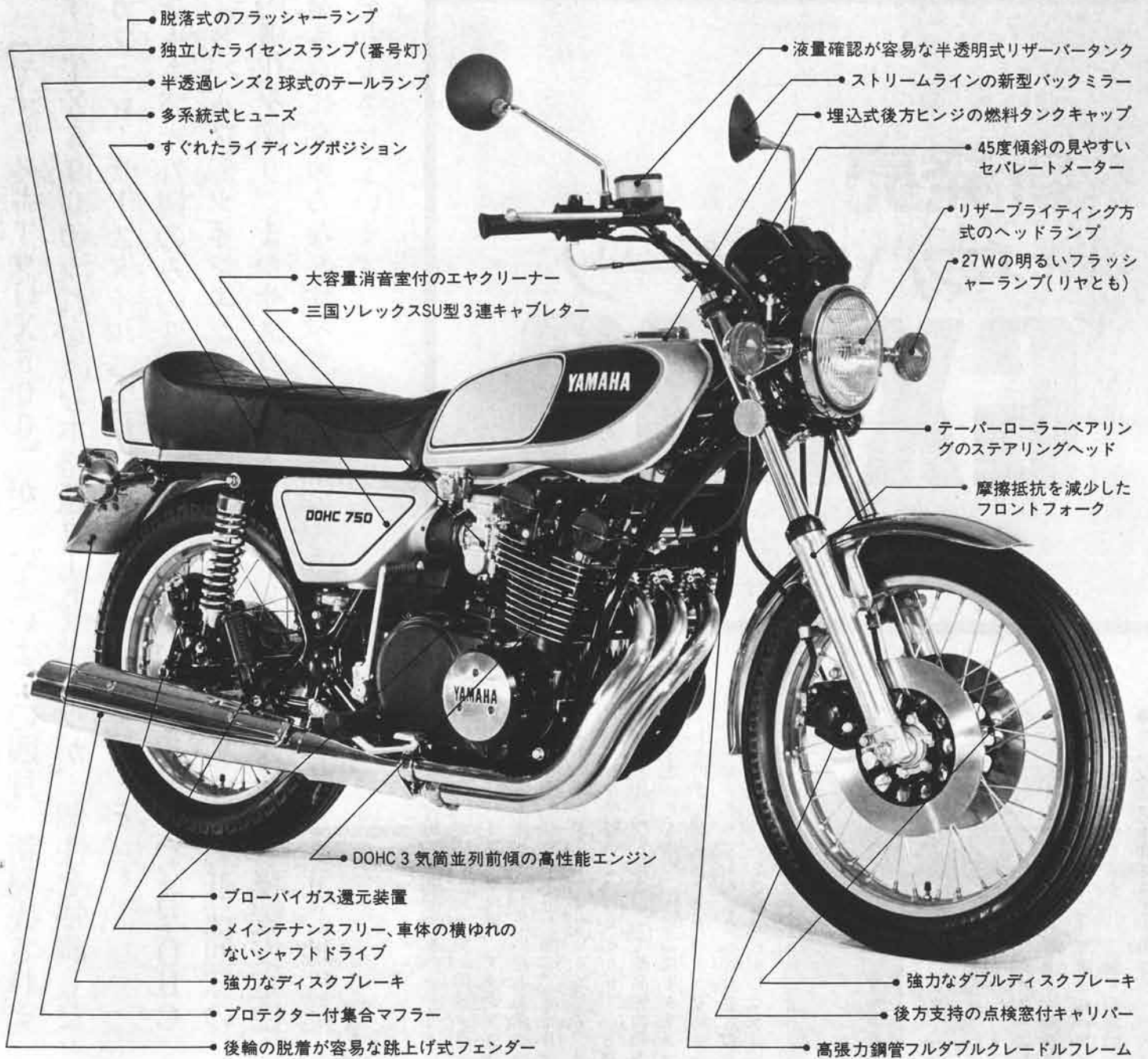
●整備性の向上を図り、エンジンをおろすことなくシリンドラーまで外せるものとした。

フレーム関係

保守の容易なシャフト駆動

●フレームは高張力鋼管製のフルダブルクレードルを採用、ステアリングヘッド部はとくにテーパーローラーベアリングを配した。

●フロントフォークのアウトーチューブシール



- 脱落式のフラッシャーランプ
- 独立したライセンスランプ(番号灯)
- 半透過レンズ2球式のテールランプ
- 多系統式ヒューズ
- すぐれたライディングポジション

- 大容量消音室付のエアクリーナー
- 三国ソレックスSU型3連キャブレター

- 液量確認が容易な半透明式リザーバタンク
- ストリームラインの新型バックミラー
- 埋込式後方ヒンジの燃料タンクキャップ
- 45度傾斜の見やすいセパレートメーター

- リザーブライティング方式のヘッドランプ
- 27Wの明るいフラッシャーランプ(リヤとも)

- テーパーローラーベアリングのステアリングヘッド

- 摩擦抵抗を減少したフロントフォーク

DOHC 750

DOHC 3気筒並列前傾の高性能エンジン

- ブローバイガス還元装置
- メンテナンスフリー、車体の横ゆれのないシャフトドライブ
- 強力なディスクブレーキ
- プロテクター付集合マフラー
- 後輪の脱着が容易な跳上げ式フェンダー

- 強力なダブルディスクブレーキ
- 後方支持の点検窓付キャリパー
- 高張力鋼管フルダブルクレードルフレーム

電装関係

脱落式のフラッシャーランプ

- ヘッドランプはリザーブライティング方式(点燈のランプが切れた場合、自動的に上下が入れ変わる)とした。
- テールランプは2球式とし、レンズは全面がリフレクターがわりとなる半透過式として他車からの視認性を高め、安全性を増した。
- リヤフラッシャーは転倒時など衝撃を受けると脱落して破損を防止する脱落式とした。
- ヒューズを多系統(メインを加え四系統)式とし、安全性、整備性の向上を図った。



2本のボルトを外すだけで、リヤフェンダーは跳上げられる

- 部に特殊合金メタルを採用、またインナーチューブにオイル溝を新設して摩擦抵抗の減少を図った。またリヤのスイングアームをドライブシャフトのケースとし、完全カバーとした。
- フロント、リヤともブレーキは油圧ディスク式とし、とくにフロントはダブルとしてブレーキ性能を強化、キャリパーはフォーク後方支持として操縦安定性の向上につとめた。
- ブレーキオイルのリザーバタンクを半透明化し、液量確認を容易にした。またキャリパーはアルミ製とし、パッド摩擦の点検窓をつけた。
- 後輪駆動にシャフトドライブ方式を採用、信頼性、耐久性を増大、保守を容易にした。
- リヤフェンダーを跳上げ式とし、リヤタイヤの脱着を容易にした。

新発売 ヤマハスポーツ GX500

『ヤマハスポーツGX500』が、いよいよこの四月、新発売されます。TX500の流れを汲む本格派ロードスポーツが、個性を強調したカフェレーサースタイルに生れ変わっての登場です。

もちろん外観のみの変更ではありません。ハイメカニズムなD・OHC / 8バルブのツインエンジンは本来の高速性能をそのままに低速回転の円滑化を図り、またサスペンション、ブレーキ関係を改善、操縦安定性をさらに高めるなどすべてを新設計のものとし、総合的な乗り心地性能を向上させています。

DOHC (ダブルオーバーヘッドカムシャフト)、8バルブ、180度一体式クランクシャフト、バイブレス機構、ブラシレスACダイナモ、ICレギュレーター、左右連結式マフラー、変速ギヤ飛越し防止機構、高張力鋼管製フルダブルレールドルフレームなど、数多くの特徴を受継いで「GX500」へと発展した本車は、ひと口にいて商品性の向上が目的とされたもので、昨年のモーターショーでもそのぞん新なスタイルが大きな話題を呼んだモデルです。お客さまへの説明に役立つ新しい特徴についてご紹介しましょう。



エンジン関係

総合性能を向上 整備性も改善

- クランクシャフトのクランクマスを10%アップ、低速回転の円滑化を図った。低速走行時のギクシャクとした感じが除かれ、アイドリング時の振動も減少した。乗り心地向上。
- カムシャフトケースとシリンダーヘッドを

- 一体化し、密封度を高めた。
- シリンダーヘッドカバーの形状を改良、カバーをとらなくてもシリンダーヘッドの増締めができるようにした。整備性の改善。
- オイルポンプの圧力アップを図った。
- エヤクリナーへの空気取入れ口を改善、吸気音の減少を図った。騒音発生防止。
- キャブレターを三国ソレックスSU型に変更、アイドルリミッターを採用した。
- 変速ギヤの高速側(4速、5速)の材質をつよめ、ドッククラッチのつめ幅を狭めてレスポンスの向上を図った。
- その他、バルブ、ロツカーアームの形状変更、スタータークラッチの容量アップなど耐久性の強化、ほかがある。



フレーム関係

前後輪に ディスクブレーキを採用

- 世界のデザイン主流を先取りしたカフェレーサースタイルを採用、ハンドルバー、シート、ニードリッブ関係をつきつめて、すぐれたライディングポジションを確保した。
- フロントフォークのインナーチューブ径を大きくし、剛性を増し、操縦性を高めた。
- リヤクツションのダンパー特性を改善し、高速走行時の安定性を一段と高めた。
- ブレーキは前後輪とも油圧ディスク式とし制動力を強化、安全性を高めた。キャリパーは前後ともピストンピンスライド型で、ボディはアルミ製としてパッドは角型とした。
- 前輪のディスクはTX500よりも大型である。またキャリパー位置をフォーク後方に移してステアリング関係の慣性モーメントを



- 独立したライセンスランプ(番号灯)
- 半透過レンズ2球式のテールランプ
- 格納しやすい工具スペース
- 多系統式ヒューズ(反対側)
- すぐれたライディングポジション

- 感触のよい軟質ゴム製のグリップ
- 液量確認が容易な半透明式リザーバタンク
- 薄型後方ビンジキーロック式キャップ
- 45度傾斜の見やすいセパレートメーター
- インナーチューブ径を大型化、剛性をアップ

- 強力な油圧ディスクブレーキ
- 減衰特性を改善したリヤクッション
- 4.00H-18と太くなったリヤタイヤ

- フォーク後方キャリパーの油圧ディスク
- フルダブル構成のクレードルフレーム
- より円滑になった低速回転

● セパレート型のメーターは取付角度を45度に設置、視認性を高めた。

● 1キー5ロック(イグニッション、ステアリング、燃料タンク、シート、ヘルメットホルダー)方式とし、キーの種類を増した。

● 多系統ヒューズ(メイン、ヘッドライト、シグナル、イグニッション)を採用、安全性の向上とトラブルチェックの容易化を図った。

● テールランプに半透過式レンズ(内側からの光は通すが、外側からの光は通さず反射する)を採用、リフレクター兼用として他車からの視認性を大きく高めた。

● またテールランプは2球式とし、球切れに(1球切れても安全)に対処した。

● その他、ガバナーの進角特性および点火時期の変更、ほかがある。

半透過2球式のテールランプ



電装関係

軽減しハンドリング性能の向上を図った。

● プレーキマスターステアリングのリザーバタンクを半透明化し、ブレーキオイル量の確認を容易にした。またキャップはビス止めとしていたずらの防止を図った。

● タイヤはBS製とし、リヤタイヤのサイズを一段太く(4.00H18)した。

● スタンディングハンドルを新設(左右)、メインスタンド立てに備えた。

● その他、工具入れをシート後方のテールスペースに移し、出し入れを容易にしてあるほか、フェンダーをポリプロピレン製とし、またハンドルグリップは握りやすい軟質ゴム製とした。燃料タンクキャップは後方ビンジのキーロック式。チェーンケースはポリエチレン製。

新発売 ヤマハスポーツ RD 400 RD 250 RD 125

中型二輪免許で乗れる『ヤマハスポーツRD400/RD250』が新発売となりました。とくに『RD400』は、中型二輪免許の上限、すなわち400ccフルサイズの商品として新開発されたもので、新規需要、代替え需要の喚起に大きな期待がかけられるものです。

また同時に小型二輪免許の『ヤマハスポーツRD125』も新発売です。これらの新商品は、いずれも軽快、俊敏な乗り味をそのままに、操縦安定性、乗り心地、整備性の向上を図って開発されたもので、スタイリッシュなデザインの中に、よりいっそう充実した安全性を持たせています。

新設計の『RD400』、『RD250』は、多くの共通点を持ち、またトルクインダクション方式の2サイクルツイン、高張力鋼管製のフルダブルクレドドルフレームなど、従来のモデルのすぐれた多くの特徴を受継ぎ、乗りやすさと安全性の向上を求めています。とくに『RD400』については、排気量のアップにともない独自の設計があります。

より軽快に、乗りやすく、安全性を高めるという開発意図は『RD125』においても同様で、ここでは従来からの特徴のほか、新しい技術面についてもご説明します。

エンジン関係

冷却効率を高めた新設計

- シリンダーヘッドのフィンを大型化し、冷却効果を増した。RD400およびRD125ではシリンダーフィンを増加した。
- 標準点火プラグをB7ES(NGK)とした。
- 掃気ポートまわりの改善を図って低中速性能を向上させた。
- キャブレターのスロットルストッパーはワイヤーシリンダーが受持つものとし、スロットル

トルの戻しを半強制式とした。これにともないオイルポンプワイヤーの操作関連性が向上してオイル消費量の低減が図られた。

● キャブレターにスロットルバルブ左右同調用の点検窓およびドレンプラグを設けて整備性の向上を図り、性能の安定を期した。

● RD125のキャブレター取付けをゴムジョイント式として整備性を高めた。

● エヤクリーターケースを改善、容量を増大し、性能を安定させ、吸気音を減少させた。

● RD125ではマフラーの容量を増して排気騒音をさらに低減させた。

● 出力トルクの大きいRD400ではエンジン支持をラバーマウント化(四点)し、振動を防止して乗り心地を高めた。

フレーム関係

乗り心地性能を向上

● フレームを新設計とし、エンジン位置を前方に移動させて前後荷重分布を改善した。

● RD400/250では前輪ディスクブレーキのキャリパーをフォーク後方支持としてハンドリング特性を向上させた。また後輪にもオイルディスクブレーキを採用した。

● RD125の後輪ブレーキドラムにシユアの点検孔を設け、点検を容易にした。またブレーキペダルを大型化、フランジ付とした。

● 同じくフロントフォークのインナーチューブ径を大きくして剛性をアップさせた。

● RD400/250ではリヤクッションのストロークを10mm増加、バネ圧を変え、ソフトな乗り心地を得られるものとした。

● RD400では前輪タイヤを3.25-18に、RD250/125ではタイヤパターンを改善、操縦安定性を向上させた。

● 前輪ブレーキのリザーバタンクを半透明化、キャップをビス止めにした。

ニューRD400の特長



- 強力な油圧ディスクブレーキ
- 半透過レンズ2球式のテールランプ
- ストロークアップのリヤクッション
- 多系統式ヒューズ、ACレギュレーター
- すぐれたライディングポジション

- 感触のよい軟質ゴム製のグリップ
- 液量確認が容易な半透明式リザーバタンク
- 薄型後方ヒンジキーロック式キャップ
- 45度傾斜の見やすいセパレートメーター

● フォーク後方キャリバーの油圧ディスク

● サイズアップ (3.25H-18)

● 新設計のフレーム。ラバーマウント支持

● 低中速性能アップのトルクインダクション

● 半強制式戻しのキャブレター

● 容量増大のエアクリナー



● ニューRD250。RD400との外觀上の相違点は塗色、グラフィックのほか、燃料タンクの形状 (13と対16・5と) が大きい



● ニューRD125。軽量級としてピカ一の走行性能をそのままに、一新したスタイルにより高度な商品内容をもたせた

電装関係

オイルレベルインジケータールランプ採用

● オートルーフオイル補給のガイドとしてオ

● 燃料タンクキャップを後方ヒンジのキーロック式とした。RD400/250は埋込式。
● シートの座り心地を高め、またニューデザインと共にライディングポジションをより向上させた。RD400/250ではハンドルグリップ、フットレストを感触のよい軟質ゴム製とし、またフットレストについては中空にして防振効果をあげた。

● オイルレベルインジケータールランプ (ニュートル方式) を採用した。RD400/250は残量 0.4 と、RD125は同 0.3 とで点灯。
● RD400/250では多系統ヒューズを採用 (GX5000の項参照)。
● 同じくテールランプを半透過レンズ2球式とし、安全性を高めた。
● レギュレーターを新設計のACレギュレーターとし、発電電圧をコントロール、充電電圧のほか点灯電圧を調整するものとし、点灯電圧の上昇による球切れトラブルをなくした。
● RD400/250では新設計のメーター配置とし、取付角度を45度傾斜させて見やすく、確認しやすいものとした。



●自動二輪車市場を考える

後退せず前進を

これからが勝負のとき

「バイクでニューライフ」を主題に、春の商戦をむかえたヤマハは、よりすぐれた商品群を加えて市場を
活発なものとしています。

本年初頭より発売されたニューモデル群は「GR50/80」、「ポビィ50/80」、「XT500」、「YB50」、「YZ
125/250」と、まことに豊富。そしてさらに今月は注目のロードモデルに「RDシリーズ」、「GXシ
リーズ」の大型商品群の登場です。

そこで、ここでは、とくに自動二輪にマトを絞り、これからの大型車市場とその背景について考えてみました。
ひびいた免許改正。だが…

自動二輪、とくに大型バイクを考えるとき
まず頭にうかぶことは免許問題でしょう。
昨年十月に行われた免許改正以後、大型二
輪免許は750ccバイクによる実技試験が課せら
れるものとなり、その内容は従来にくらべは
るかに厳しく、合格率は激減（十月の全国平
均二・九％）、折からの冬の需要停滞とも重
なつて、大型バイクの新規ユーザーは大きく
後退しました。

しかしながら一方では、ヘルメット着用義
務づけ（50年7月）や、暴走族等に対する警
察の取締まり強化、さらには二輪車安全運転
推進委員会、ヤマハ安全運転推進本部等によ
る安全教育活動などが奏功して、バイクによる
死亡事故は昨年は大幅な減少を見ました。
また、免許制度改正は、これまでの事故原
因の大半を占めていた未熟運転の防止に大き
な効果をもたらしました。さらにこの改正は

それは、人々に伝えられたビッグバイクに対
する偏見を完全に払拭することです。それに
は、みなさんとヤマハが一体となって正しい
運転技術の指導と安全普及活動を更に徹底し
ていくことが大切だと言えます。

別表①をご覧ください。日本自動車工業会
の調べでは、自動二輪ユーザーのバイク運転
歴は、原付ユーザーに比べてずっと短かくな
っています。とくに三年未満の人が全体の六
割以上もいることが注目されます。そして、
別表②でお分かりのように、自動二輪免許年
令は十代の若者が圧倒的な数にのぼっていま
す。

これらのことから、未熟運転による交通
事故をなくすにはなんといつても若者に対す
る安全教育が不可欠です。

若年ユーザーの自動二輪の使い方をみま
すと、通勤、通学、買い物足といった実用的
な使い方よりも、ツーリングなどレクリエー
ションの足として楽しむ傾向が目立ちます。

こうしたことから考えますと、実際の走行
を楽しみながらベテランライダーの指導がう
けられるグループツーリングは、安全教育面
からも効果あるものといえます。もちろんリ
ーダーとなる人の素質はたいへん重要です。

ある大型フレンド店さんは、若者たちに対
して全人格的なつきあいをもつことで、お客
さまのご家族からの信頼をうけているとい
います。これはすばらしいことです。

乗車練習の機会を与えよう

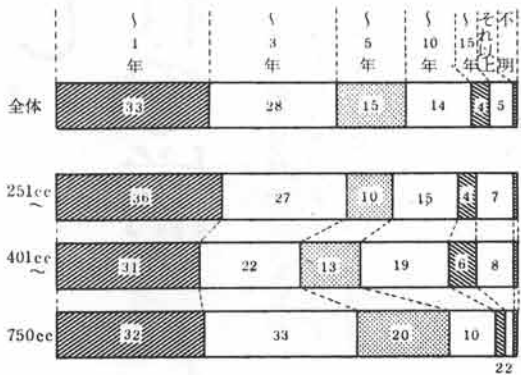
小型、中型、大型と3段階にすることで、ユ
ーザーがそれぞれの技量に見合ったバイクに
乗るといふ本来の姿を型づくるのにはなほ
だ効果的であったともいえるのです。
こういったことはとくに昨年、一部のマス
コミを通じて多くの人々に伝えられたビッグ
バイクに対する偏見を直す面でも大きな力と
なっています。つまり私たちをとり巻く環境
は、一時期考えられたような暗いものでは決
してないということです。

こうして考えてみますと、免許制度の改正
などにより、一時期には大型バイクの需要の
停滞は見られましたものの、長い目で見れば
決して悲観することはなく、むしろこうした
ことは今後の大きな飛躍のためのひとつの試
練の場であったとも考えられるのです。

いま新しい大型商品群を得て、私たちが卒
先して活動しなければならぬ重要なこと、

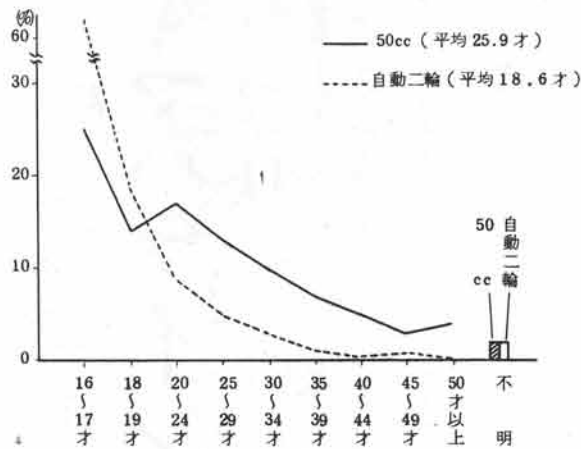
【別表①】

自動2輪(250ccを越えるもの)ユーザーの運転歴



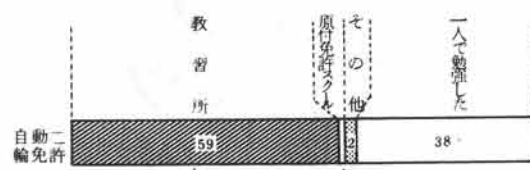
【別表②】

バイクユーザーの免許取得年齢



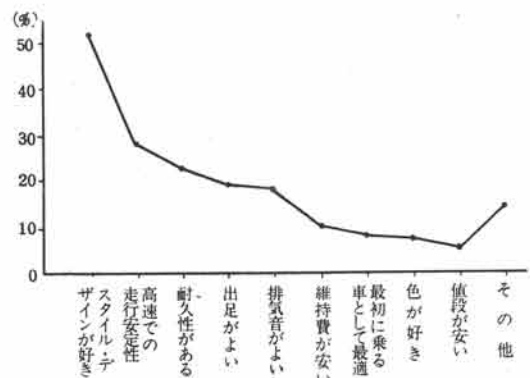
【別表③】

自動2輪(250ccを越えるもの)免許取得勉強形態



【別表④】

自動2輪車(250ccを越えるもの)銘柄選択理由



【注・別表①～④は日本自動車工業会・昭和50年度二輪車需要動向調査(600例サンプル)による】

代替需要を見逃すな!

次に自動二輪ユーザーの免許取得前の勉強方法をみると、「一人でした」という人が四割ちかくいます(別表③)。安全運転に不可欠な基本的な技術知識の修得ということから考えて、これは決して好ましい状態とはいえない。情報網を活用し、こうした人々たちを自動車学校へ紹介するなど、積極的に乗車練習できる機会をつくることは大切です。ヤマハ安全運転推進本部が優秀な自動車学校を推せんしているのもこうした理由によります。

いっぽう自動二輪の需要形態を見ますと、代替需要の比率が六割近い数字になっています。この数字は50ccバイクに比べるとはるかに高いものです。また代替サイクルも自動二輪の場合はずっと短かくなっています。このことは、必然的に原付車と自動二輪の場合とは、ユーザーに対する販売方法を変えることとなります。

もちろん、50ccバイクの場合も売りっぱなし、買っぱなしということは考えられませんが、自動二輪の場合には特にアフターサービスなどを通じて、常にユーザーとのつながり

を深めたいものです。それにはやはり、定期点検、安全点検サービス、またツーリングやオートキャンプなどの行事を開催すること、代替需要をガッチリお店に引き付けておくことが肝要です。この意味では「春のヤマハまつり」への積極的な参加は、格好の手段となります。

セールスポイントを的確に

代替需要の多い自動二輪ユーザーですが、次に買う車種を決めていない人が相当数います。そして、バイクを選ぶ時にユーザーに一番つよい影響を与えるのが販売店さんの声です。また最近ではユーザー、とくに若いお客さまのバイクを見る目は肥えてきており、メカにも明るい人が増えてきています。したがって商品知識を豊富にすることが、良いセールスをする上で欠くことができません。とくに今年のヤマハはご承知のように、それぞれ個性豊かなフルラインナップでの登場です。技術講習会などにも積極的に参加し、セールスにお役立ていただきたいと思います。

ジで紹介していますが、ユーザーの購入動機に関する興味あるデータをお知らせします。バイクの中でも特にロードスポーツの場合は、ニューモデルの発売やモデルチェンジがユーザーの購買意欲を強く刺激するのです。別表④でお分かりのように、購入しようとする車を選ぶ時、選択の根拠を「スタイルとかデザイン」に重きをおく人が圧倒的に多いのです。性能面での特色はむしろ次の重要なファクターになっています。「スタイルやデザインが好きだから、このバイクを買ったんだ」と答えたユーザーが非常な数にのぼっています。また別のデータでは「長距離走行がらく」と結論づけています。この点にこれからの商売のセールスポイントが見出せます。

最後に、自動二輪車の市場はどのようなスケールをもつものでしょうか。過去三年間における新車の登録台数は、昭和48年四万六千余、49年三万七千余、50年三万余の数字となっています。そして新車購入の30%が現金一括支払い、同じく30%が現金分割、残る40%がローン、クレジット、手形というデータも抽出されています。

この春を好機に、自動二輪市場への積極的なアプローチを試みるべきです。

よし、

これで揃ったヤマハラインアツプ!

これは魅力の大型商品群の発売を目前に、編集部が電話でインタビューしたフレンド店みなさまのナマの声です。春の商戦をリードするみなさまの抱負とその市場背景について安全問題についても一言いただきました。

マクロード

山口美太郎社長(埼玉)



「GX750」、「GX500」、「XT500」、「RDシリーズ」とそれぞれ全く異った機構を持つ個性派ぞろい。これだけのものを一挙に出してくるヤマハの技術力、開発力にはあらためて敬意を表します。GXやXTはデザイン関係も含めて、ヤマハのバイオニア精神の現われだと思えます。

操安性の良さと定評のあるRDシリーズに400が出来たことも、私たちにとっては心強いものです。中型限定免許を持つ人にも魅力でしょうね。

免許のことですが、一時的には打撃を受けましたが、将来のことを考えればそんなにまずいことではないと思います。今までは無理をして750ccクラスに乗っていた人もいましたから。小さいバイクは小さいの楽しさ便利さがあるんだ、そういう考えが、これか

らもっと浸透すれば、未熟運転による事故も減りますからね。私たちもお客さまを正しく見てその人の技量と身体に合った大きさのバイクライフを拓けていきたいと思っています。

モータープロダクト大谷

大谷 吉一社長(東京)



「GX750」はいいですね。この十年ぐらい、国内ではシャフトドライブ車は出まさんでして、並列エンジンとの組合わせて車体の横ゆれをなくしているという設計、これにはメカにうるさいマニアのお客さまも等しく注目しています。しかもダブルOH3気筒です。ヤマハの技術力はついにやったかという感じです。早く手にしてみたい、乗ってみたいと思います。

それと「GX500」、わたしは前からTX500のエンジンはカフエレーサー向きとみていたんです。

問題はこうした大型車をどう売っていくか

にありますが、わたしの考えでは車に乗るの人は人間で、その人の扱いがバイクを良くもすれば、わるくもするんですから、要は安全教育の徹底を図っていくほかないと思います。

いまうちで力を入れているのは「チャリテイー走行会」です。これは筑波サーキットを借り、みんな思いっきりフリー走行を楽しもうというもので、安全運転の講習会も兼ねています。ここで、走りの「なにか」を経験したお客さまは、一般公道ではけつして飛ばすようなことはしない、そういう人になるんですね。大型車はそうした大人のライダーをお客さまにしていきたいと思っています。

栄モータース

古川 隆夫社長(伊勢市)



うちは大型車のお客さまが多いので、今後ヤマハから出る新車には大きな期待をもっています。「GX750」を筆頭に、「GX500」、「XT500」、「RD400」とそれぞれ個性的な商品づくりがいてですね。なかでも「RD400」は中型限定で乗れる排気量として人気があるようで、カタログの注文の声も多く聞いています。

大型二輪の免許はむずかしくなったとはいいますが、みんな試験がむずかしいというこ

とでいしゆくしているものですから、うちでは自動車学校の協力を得て、自らが講師となつてじかに教習しているんです。またこうしたことで親御さんからの理解も得られる。これからはこうした地道な努力をコツコツとつづけていくことが大切ですね。

ワールドモーターサイクル商会

渡辺直良社長(名古屋)



まだ実際に現物を手にはしていませんのでつきりしたことはないえませんが、ヤマハの重量車には期待しています。とくにカフエレーサースタイルの「GX500」なんかは、最近の流行をいち早くデザインしたことで若いお客さまの心をとらえるものとなるでしょう。いずれにせよ早く手にしたいものです。

うちではひと月に一回、二泊三日ぐらいの行程でツーリングをやったり、トライアル競技大会に積極的に参加していますが、こうしたことでベテランから教わることも多々あります。いろいろと新しい商品が勢ぞろいして、これからが楽しみです。



マキシマルーン

3気筒並列・DOHC シャフトドライブの偉容

新発売

ヤマハスポーツ

GX750

GXシリーズの頂点、ヤマハスポーツの新しいステータスシンボルとして、いま登場した『GX750』。3気筒並列、DOHC、シャフトドライブの新しいメカニズムは、ゆとりあるパワーを生み出すとともに、設計上すぐれた乗車性を確保、ロングツアーをより安全、快適なものとして、ニューバイクライフの世界を大きくひろげます。



クリスタルシルバー

GX750

昨年の東京モーターショーでの興奮をそのままに、魅力のヤマハスポーツ新車群がいっせいにデビューしました。中でも、確かなライディングテクニックを身につけたお客さまの耳目をいちばんにひきつけて話題となるのは『ヤマハスポーツGX750』でしょう。3気筒並列・DOHC・シャフトドライブというユニークなパワーシステムもさることながら、その洗練されたスタイルは新しいビッグマシンの誕生を鮮烈に印象づけるものです。

『GX750』開発の意図は、ハイウェーなど高速クルージングを主体とした●ロングランの乗車性向上にあり、乗りやすく、安全で快適な走行フィーリングの追求にポイントがおかれました。●3気筒並列前傾のエンジンはバランスのよい120°一体クランクで●DOHC（ダブルオーバーヘッドカムシャフト）はカムシャフトからダイレクトにバルブを駆動する機構をとり、バルブの追従性を高めています。また●SU型（負圧サーボ可変ベン



チュリ)

キャブレーターを3連

装備とし、7500毎分回転にて60

馬力の出力を発生●5段変速機を介してスパイラルペベルギヤにより90°回転向きを変えて後輪を●シャフトドライブするものとなっています。国産750cc級としては初めての駆動方式です。注油や伸び調整を定期的に必要なとするチェーンドライブに比べシャフトドライブの●信頼性は高く、保守も●メンテナンスフリーという手軽さです。また、シャフトの回転部分は全く露出されていません。大排

気量車として高馬力をもつマシンにはシャフトドライブは最適な駆動方式の一つですが、とくに『GX750』にあっては在来の方式とは異なりエンジン回転を前後方向として●トルクリアクション発生にともなう車体の横ゆれを全くなくしていることは大きな特長としてアピールできるものです。さらにブレーキ

は●前後輪に油圧

ディスクを採用、とく

に前輪はダブルとしてブレーキ

性能の強化を図りました。そのほかレンズ全面をリフレクターとした●半透過2球式のテール兼ストップランプや消音効果の高い●集合マフラー●ブローバイガス還元装置など安全面や公害防止のための配慮があり、ひときはグレードの高い商品に仕上げられています。



マキシマルーン



ハンドルまわり。メーター類は45°傾斜して取付けられている。キーは勿論1キー5ロック式



シートは横開き式でストッパーつき。シートうらに車検入れがあり、ツールは中央部に収められ出し入れは容易



3気筒並列前傾のエンジンからメカニカルな曲線を描く3本のエキゾーストパイプは1本のマフラーに集合する。この角度からも、エンジン巾がせまくスリムなまとまりのよさがよく分かる

ヤマハスポーツGX750主要諸元

全長/全巾/全高	2180mm/835mm/1150mm	1次減速(比)	HY-V0チェーン(45/27=1.667)
シート高/軸間距離/最低地上高	810mm/1465mm/145mm	2次減速(比)	シャフトドライブ(%)×(%)×(%)=3.262
乾燥重量	229kg	クラッチ	湿式多板
舗装平坦路燃費	32km/ℓ(60km/h)	変速機	5段リターン式
登坂能力/最小回転半径	26°/2500mm	変速比1速	32/13=2.461
制動停止距離	14m(50km/h)	変速比2速	27/17=1.588
エンジン	4サイクルDOHC前傾並列3気筒	変速比3速	26/20=1.300
排気量(内径×行程)	747cc(68mm×68.6mm)	変速比4速	23/21=1.095
圧縮比	8.5	変速比5速	22/23=0.956
最高出力	60PS/7500rpm	フレーム	高張力鋼管ダブルクレードル
最大トルク	6.0kg-m/6500rpm	キャスト/トレール	63°/110mm
始動方式	セル、キック併設	タイヤサイズ(前/後)	3.25H19-4PR/4.00H18-4PR
点火方式	バッテリー	ブレーキ(前/後)	油圧作動ディスク・ダブル/油圧作動ディスク
燃料タンク容量/エンジンオイル容量	17ℓ/3.5ℓ	懸架緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンプ	懸架緩衝装置(後)	シングアームオレオ
バッテリー容量/バッテリー型式	12V14AH/YB14L	ヘッドランプ	2V50W/40W
発電機種類/型式	ACジェネレーター/LD120-02(日立)	テール/ストップランプ	12V8W/27W
点火プラグ型式	BP-6ES(NGK)	薄暮灯/番号灯	12V8W/8W
キャプテナー型式	三国ソレックスSU型BS34	フラッシャーランプ	12V27W
エアークリーナ	植毛乾式(湿式モルトブレーン)	各種パイロットランプ	12V3.4W

発売

ヤマハスポーツ

GX500

ークはインナーチューブ、剛性を一段と高めディスクブレーキのキャ後方支持としてステアさてています。●タイとし (S21F2 / S21H18-4PR) にサイズアヤクッションの減衰特時の走行安定性、コー上させています。

段と充実させたのも大輪ブレーキ同様に●後ルディスクを採用、キのアルミ製ピストンピンパッドとし、総合的にブを固りました。

マスターシリンダーはを半透明化してオイルにしたほか、キャップ安全性を高めています。

ルランプは2球式としまたレンズは半透過式光を全面で反射する視しています。●埋込式タンクキャップや●多系

用●乗車性のよいライン●重宝なスタンディー5ロックなど、この数多くのすぐれた特徴



ブリックレッド



スターブラック



ワーカー類。使用



バックはヘルメットホルダー裏に車検入れ設置



シート後部におかれたツールボックス。出し入れは容易で安全



安全性の高い半透過2球式の尾灯。番号灯は独立



フロントフォーク後方支持の前輪ディスクブレーキ



後輪のディスクブレーキまわり。マフラーは左右連結式となっている

新



ヤマハブラック

新発売 ヤマハビジネス YB90

新しいグラフィックで新発売の『Y B90II』は、使いやすさ、経済性で定評を得ているY B90をベースに、安全性の向上と保守の簡便さを図ってマイナーチェンジした商品です。

- オイルレベルインジケーターランプを丸型メーター内に設置 (G R50/80と同じ変速ギヤのニュートラルタイプ)
- ヘッドランプの25ワット化 (電装は6ボルトシステムを採用)
- ブレーキシュー点検孔の採用 (前後輪のハブドラムに設置、ライニングの摩耗状況を簡単にチェックできるようにした)
- そのほかチェーンのサイズアップ (428)やサイドリフレクターの大型化、サイドカバーの三点支持取付け、右バックミラーの左ねじ取付け、ブレーキカムシャフトのサイズアップ、ほか細部に改良を加えています。新型燃料タンクの容量は8.6ℓです。

ヤマハスポーツGX500主要諸元

全長	2100mm	点火プラグ型式	D8ES-L (NGK)
全巾	835mm	キャブレター型式	三国ソレックスSU型BS38
全高	1120mm	エアクリーナー型式	乾燥スポンジ式
シート高	805mm	一次減速(比)	ギヤ(79/26=3.038)
軸間距離	1400mm	二次減速(比)	チェーン(43/17=2.529)
最低地上高	155mm	クラッチ	湿式多板
乾燥重量	191kg	変速機	5段リターン
舗装平坦路燃費	35km/ℓ (60km/h)	変速比1速	35/15=2.333
登坂能力	26°	変速比2速	31/20=1.550
最小回転半径	2500mm	変速比3速	31/26=1.192
制動停止距離	14m (50km/h)	変速比4速	28/29=0.965
エンジン	4サイクルDOHC 8バルブ	変速比5速	25/31=0.806
気筒数・排気量	並列2気筒・498cc	フレーム型式	高張力鋼管ダブルクレードル
内径×行程	73mm×59.6mm	キャスト	27°30'
圧縮比	8.5:1	トレール	117mm
最高出力	48PS/8500rpm	タイヤサイズ(前)	3.25H19=4PR
最大トルク	4.5kg-m/6500rpm	タイヤサイズ(後)	4.00H18=4PR
始動方式	セル/キック併設	ブレーキ(前)	油圧作動ディスク
点火方式	バッテリー	ブレーキ(後)	油圧作動ディスク
燃料タンク容量	15ℓ	懸架緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ
エンジンオイル容量	3.5ℓ	懸架緩衝装置(後)	スイングアームオレオ
潤滑方式	強制圧送ウェットサンパ	ヘッドランプ	12V50W/40W
バッテリー容量	12V14AH	薄暮灯/番号灯	12V5W/8W
バッテリー型式	YB14L/12N14-3A	テール/ストップランプ	12V8W/27W
発電機種類	ブラシレスACジェネレーター	フラッシュランプ	12V27W
発電機型式	LD115-04 (日立)	各種パイロットランプ	12V3W

新しいも新たにカフェレーサー型のスタイルで登場した『GX500』。いま世界のバイクの主流となりつつある新しいファッションをもつロードモデルです。

ご覧のようにカラーは明るい赤系のブリックレッド(上)と、落ち着いたムードの黒系スターブラック(下)の2色を用意、20代前後から30代以上の巾広い年齢層の需要に応えられるものとしています。

『GX500』の特徴をひと口でいうならば「走りには徹したメカニズムをファッションナブルなスタイルにつつまだロードモデル」といえます。基本的なメカニズムはTX500をベースにしているのですが、乗りやすさ、安全性の向上にはとくに留意した設計となっています。

すなわち●高張力鋼管フルダブルクレードルのフレームに抱かれた●エンジンはDOHC・8バルブ・180°一体クランク・パイプレス装置付の2気筒で、出力は48PS/8500rpm、4.5kg-m/6500rpmと変わりませんが●クランクマスを10%増し、低速回転を円滑化、低速走行をよりスムーズに出来るものとなりました。また●5段リターン式変速機はギヤ材質を高め、ドッグクラッチのツメ巾をせばめてレスポンスを向上させています。そのほかパワーユニットは各部の整備性、耐久性をひきあげました。

さらに●操縦安定性の向上にも意を注

ぎ●フロントフォーク径を35φにアップすると共に●前輪デリパーをフォークリング特性を向上させ、●リヤも新たにBS製R2)、後輪は4.0アップ、同時に●リヤ性能も改善し、高速ナリング特性を向上

●安全装備を一新した大きな特色です。前輪ブレーキにオイルキャリパーは新設計のスライド型、角型ブレーキ性能の強化

前輪ブレーキのリザーバタンク容量の確認を容易に

はビス止めとして、そのほか●テールに球切れに備え、として外部からの認識の高いものとの後方ヒンジ燃料系統式ヒューズの採用、ディンギングポジションハンドル●1キ『GX-500』にはをもたせています



45度傾斜で見やすく配置された新設計のメーター。ハンドルグリップは感触のよい軟質ゴム製を採用



安全性の高い埋込式後方ヒンジの燃料タンクキャップ。キー付



横開き式のシート。キーホルダーを兼ねている。シート

ニュー『RD400』は、中型二輪免許で乗れる最上級のロードランナーとして開発された商品です。『RD400』の誕生で、ヤマハ400ccクラスはオンロード、オフロード(DT400)の2車種を持つことになり、お店のご商売を大きく広げました。

基本的な構成は、敏しような走り定評を得ているRD350に準じますが、排気量の増大によって生れた性能的なゆとりプラス一新されたスタイルが、商品のグレードを大きくひきあげ、一段と魅力を増しています。

内容的に特記すべきことは●エンジンの冷却効率を高め、低中速性能をアップ、最大出力38馬力を毎分7000回転でひきだすピックアップのよさを備えたことです。また●キャブレターはスロットルの戻りを半強制式としたほか整備性を高め、エアクリーナーの容量を増して吸気音を減少させました。エンジンは

●ラバーマウント支持とし出力増大にともなう振動の発生も最小限に防止しています。

車体関係では●前後輪ブレーキに油圧ディスクを採用、ブレーキ性能の強化を図りました。キャリパーは複動式ピストンで、とくに前輪はフォーク後方支持とし●タイヤをBS製に変更(前輪は3.50S18にサイズアップ)

●前後輪荷重分布、後輪クッションなどの改善により●操縦安定性をひときわ優れたものへと仕上げてあります。そのほか●ハンドルグリップ、シート、フットステップなども改良を加え●乗り心地の向上を図りました。

電装関係では●オイルレベルインジケーターランプの採用(ニュートラルタイプ)●多系統ヒューズ(メイン、ヘッドランプ、フラッシュャー、イグニッション)●半透過2球式のテールランプ●半透明化のブレーキオイルタンク●発生電圧調整式のACレギュレーターな

ど●安全性を向上、使いやすさを増した設計となっています。新しいデザインの●メーターは45度の傾斜をつけて取付けてあり、一段と見やすく、判読しやすいものです。●カラーリングはジェネバグリーンとマキシマルーンの2種類が用意されています。



ニューデザインのメーターまわり。RD250もこれと同一のものとなっている。

トルクインダクション方式の2サイクルツイン、クロスレシオの6段変速、高張力鋼管フルダブルクレードルフレーム、前後輪油圧ディスクブレーキなど、ニュー『RD250』の基本構成はRD400に準じますが●シート高は25mm低く(従来のモデルよりも15mm低い)、また●燃料タンクもやや小型化されて(容量は13ℓで、16.5ℓのRD400より少ないが従来のモデルより1ℓ大きくなっている)、車体重量も軽く、それだけ●取りまわしのらかな乗りやすさをもたせた設計となっています。

性能面では、諸元の数値上では大きな変化はありませんが●乗り心地の向上と安全性の確保を主眼に、より充実した内容をもたせました。エンジン関係では●シリンダーヘッドフィンの大型化による冷却効率の向上、掃気ポートまわりの改良による●低中速性能の向上、半強制戻し式のキャブレター、2倍以上

に容量を増したエアクリーナー、一段と経済性を増したオイル消費率、ほかがあります。

またエンジン位置を前方に移動、フロントブレーキのキャリパーをフォーク後方支持に変更し、リヤクッション、タイヤなどを改善●コーナリングや高速走行の操縦安定性をひきあげています。新型のメーター部にセットされたオイルレベルインジケーターランプは●残量0.4ℓで点灯するニュートラルタイプで、この時点でオートループオイル1ℓがムダなく入ります。また●テールランプは2球式とし、レンズは内からの光を通し、外からの光を反射する半透過式としてリフレクター効果を高め、安全性を増しています。なおレギュレーターは充電、点灯の両系統の電圧を調整する●ACレギュレーターとし、電圧上昇による球切れを防止しています。●カラーはブリリアントレッドとフレンチブルーの2種。

シヨンの改善も図られています。

いっぽう●エンジンはシリンダー、シリンダーヘッドともに冷却フィンを大型化、とくにシリンダーはフィン枚数を増した新設計のものとし、冷却効率を高めています。さらに●ポートまわりを改善、低中速性能の余力を増したほか、キャブレターまわりも大きく改善され、取付けを整備性のよいゴムジョイント式に●スロットル戻しを半強制式として安全性を高め、エアクリーナーは容量アップを図ると共に消音室を設けるなど、乗りやすく静かなエンジンを実現しています。

そのほか特記すべき事項としては●マフラーの容量を増大して排気音の低減化を図ったこと●オイルレベルインジケーターランプ●ACレギュレーター●1キー5ロックの採用ほかがあります。またカラーはスペースブルーとブリックレッドの2色が用意されます。

RD400/250/125 主要諸元(配列順)

全長	2015, 2005, 1940mm
全巾	830, 830, 840mm
全高	1090, 1085, 1050mm
シート高	810, 785, 785mm
軸間距離	1315, 1315, 1240mm
最低地上高	155, 145, 155mm
乾燥重量	155, 152, 110kg
舗装平坦路燃費(km/h)	32(60), 32(60), 50km/ℓ(50)
登坂能力	28, 28, 22.5°
最小回転半径	2310, 2310, 2100mm
制動停止距離(km/h)	14, 14, 14m(50)
エンジン	2サイクル2気筒トルクインダクション
排気量(内径×行程)	398(64×62), 247(54×54), 124cc(43×43mm)
圧縮比	6.2, 6.8, 6.8:1
最高出力	38/7000, 30/7500, 16ps/8500rpm
最大トルク	3.9/6500, 3.0/7000, 1.3kg-m/8000rpm
始動方式	プライマリーキック
点火方式	バッテリー
燃料タンク容量	16.5, 13, 11.5ℓ
オイルタンク容量	1.8, 1.8, 1.2ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)
バッテリー容量	12/5.5, 12/5.5, 12V 5.5AH
発電機種類	ACジェネレーター
点火プラグ型式	B-7ES(NGK)
キャブレター	VM28SC, VM28SC, Y18P-2B
エアクリーナー	乾燥濾紙, 同左, 湿式モルトプレーン
一次減速(比)	ギヤ(2.869, 3.238, 3.894)
二次減速(比)	チェーン(2.235, 2.666, 2.800)
変速機	6段リターン, 同左, 5段リターン
変速比1速	2.571, 2.571, 3.181
変速比2速	1.777, 1.777, 1.812
変速比3速	1.318, 1.318, 1.300
変速比4速	1.083, 1.040, 1.045
変速比5速	0.961, 0.888, 0.840
変速比6速	0.888, 0.785, —
フレーム	高張力鋼管ダブルクレードル, 同左, 鋼管ダイヤモンド
キャスト	62°30'
トール	109, 106, 95mm
タイヤ(前)	3.25S18, 3.00S18, 2.75-18-4PR
タイヤ(後)	3.50S18, 3.25S18, 3.00-18-4PR
ブレーキ(前)	油圧ディスク, 同左, 同左
ブレーキ(後)	油圧ディスク, 同左, 機械式ドラム
緩衝装置(前)	テレスコピックオレオ
緩衝装置(後)	スイングアームオレオ
ヘッドランプ	12V35W/35W
テール/ストップランプ	12V8W/27W
フラッシュランプ	12V27W
各種パイロットランプ	12V3.4W

ニュー『RD125』の特徴の一つはその流麗なスタイリングにあります。前後に長い燃料タンクとサイドケースを結ぶグラフィックデザインを中心に、シートベースをテールアップさせたダブルシート、車体と同色の塗装で仕上げられた前後輪フェンダーなど、そのスタイリングはいま世界の流行の先端をゆくカフェレーサーを思わせて、この商品のつづグレードを一段とひきたてています。

車体構成は●鋼管ダイヤモンド型フレームにトルクインダクション2サイクルツインをのせていますが、その内容は●操縦安定性の向上を求めて新設計のものとなっています。すなわち、フロントフォークは●インナーチューブ径をサイズアップして剛性を高め、エンジン位置は前方に移動するなど、前後輪荷重の分布を改め、タイヤも新型のパターンを採用しています。とうぜんライディングポジ

新発売 ヤマハスポーツ

RD400



ジェネバグリーン



マキシマルーン

新発売 ヤマハスポーツ

RD250



ブリリアントレッド



フレンチブルー

新発売 ヤマハスポーツ

RD125



スペースブルー



ブリックレッド



新しい伝統を創る人たち

フランス



▲朝市でにぎわうパリの下町



▲ノートルダム寺院脇のセーヌ河を下るパト・ムシュ（遊覧船）
▶一流ファッション・アクセサリー店「エルメス」のショー・ウィンドー



歴史と芸術の国フランスはまた、ファッションの本場としても有名で、世界中の流行ファッションはこの国から産み出されているといっても過言ではありません。日本人デザイナーの活躍も数多く聞かれるこの頃ですが、イブ・サンローランやクリスチャン・ディオール、ピエール・カルダンらフランス人の豪華で、しかも繊細なデザインからは永年の伝統で築き上げられた気品が感じられます。

繰り返しの許されないファッションは、時の移りかわりとともに変容を遂げていますがパリを舞台に数々のコレクションが繰り広げられる季節のかわりめは、まさに女性の天国となります。一流デザイナーによる力作は、どれも社交界のご婦人がたやパリジェンヌの心を魅了し、より美しくなりたいと思う気持ちを駆りたてます。洗練された美しさへのあこがれは、女性ならば誰しもが抱いているもの

ですが、とくにフランス女性にはその傾向が、つよく、世界で最もハイセンスな女性として君臨し続けているのです。しかしフランスはまた、オートクチュールとか香水とかの華やぎだけの国でないことは確かです。フランス人の家庭生活そのものは、つつましく、質素で地味な暮らしの伝統を保持しているといえます。そして、そこでの主

役はもちろん女性たちなのです。例えば、おばあさんの服を仕立て直して娘に着せるとか、他の布をあてて縫い直し、孫娘がモダンに装うということは当たり前で、良いものを大切に使う心は他のどの国よりもつよく持っています。ひいおじいさんの使ったタンスとか、家に代々伝わる家具をそれぞれ大切に、日常生活の中に生かしていますが、これは別に経済的な理由からばかりでなく、いわば民族の伝統的習慣といえるよう

です。型にはまった消費文化生活は、人びとの頭や心をも型にはめてしまうものですが、これは料理についても同じことで、すべての料理が規格化され、それぞれの独得な味つけを楽しむことが難しくなっています。この風潮はフランスにもあるのですが、彼らフランス人には使い捨て文化や規格文化に疑問を持つ美德も、根づよく残されているようです。

長いこと過去を見つめていたフランスは、古き良き伝統を第一に考えて生きてきました。が、この10年間に於ける新しい世代、とりわけ若い女性たちの目覚ましい活躍は、これまで伝統的に築き上げられた文化を更に発展させ新しいフランスの建設に大きな影響を与えています。あまりに豊かな過去を持つフランスは、今や彼ら新しい伝統を創造する人たちに支えられているのです。

もともと個人主義が徹底したお国柄だけに、バイクに対する若者たちの好みもさまざまです。彼らの乗るバイクには必ずといっていいほど何らかの改造がほどこされ、カフェレーサーのマシンが大半を占めているようです。女性ライダーは、フランスではもはや珍しいことではなく、モペットはもちろんビッグバイクをさっそうと乗っている姿はパリ市内をはじめ、どの地域においても容易に見かけることができるほどです。

写真提供・オリオンプレス
フランス政府観光局



春のヤマハまつりのビッグなイベント「ヤマハフェスタ」が、三月から五月にかけて、全国七十数カ所ではなやかに開催されています。

76新車展示会と新車試乗会、ときにはレジャーバイク大運動会を組合せた「ヤマハフェスタ」は「新しいヤマハ商品を見て、さわって、楽しく乗っていただく」という積極的な販促活動です。

フレンド店さんの活発なご協力もあって、各地で盛況。ヤマハフェスタの運営経験をもとに、お店独自のフェスタを開催するフレンド店さんもふえています。

(写真は全国に先がけて三月七日(日)福岡県で開催されたヤマハフェスタから。主催はヤマハ福岡株式会社。会場は南福岡自動車学校)

新車展示会に試乗会、そしてレジャーバイク運動会と盛りだくさん



▲思い思いの新車にさわったり、またがったり

▶息子と一緒に参加した49才のメイトファンもいれば、ピカピカのG R 50で駆けつけたヤングもいる



盛り上りも一段とビッグ 春のヤマハまつり「ヤマハフェスタ」



テレビ局の取材カメラが回る中で明るく楽しいゲームが進行する



フレンド店さんたちも乗り方指導に協力



●田中 義矩よしのり(名古屋南営業所)

昭和17年11月、静岡県浜松市に生れ、33才。日本大学経営工学科卒。「本来この科は人事管理、生産管理、財務管理など、将来社長となるべく勉強する科なのですが……」と語るように、むずかしい勉強をし、卒業のテーマは「作業時における目と手の協応動作」について。

学生時代からの「バイク好き」ということもあり、昭和42年、磐田工場（現在のヤマハ本社工場）に入社。第二管理課に約一年勤務し、高知営業所で営業マンとしてスタートをきる。以後営業一筋に、徳島営業所、高知中村出張所（所長）を経て昨年11月より名古屋南営業所へ。

「わたしの仕事に対するモットーをひとことではいえば、販売店のみならず「ヤマハを売るようになってよかった、そして田中と知り合い、話し合い、ともに商売することができてよかった」と、ご満足いただけるよう、よき相棒としての役目を果たしていきたい、ということです」

地味ながら、マイペースをくずすことなく堅実に販路を広めていく、といったタイプ。落ちついた責任感の強い営業マンである。家庭では一男一女の父。

『春のヤマハまつり』がスタートして2カ月、76ヤマハフェスタも全国各地ではなばなく展開されており、桜の開花とともに「ニューバイクライフ」の花もあちこちで大きく咲いています。販売店さんも、商売の立ち上がりというこの大切な時期、「春のヤマハまつり」に合わせて、さまざまな販売活動に忙がしい毎日を過ごされていると思います。

まだ弱輩の身、セールス活動もそれほど長くない私ですが、借越ながらこの欄をお借りして、オートバイ販売について、特に需要創造活動を中心に日頃私の考えていることを述べてみたいと思います。お店の「春のヤマハまつり」の何かの参考にでもなれば幸いです。しかし、あまり堅苦しく考えず、お茶でも飲みながら気楽に読みながしてください。

「初心忘るべからず」

冬の間、私たちの商売はやりにくいですよ。オーバーに言えば、冬の間ユーザーはいわば眠っているんです。冬だけでなく、今まですつと寝っぱなしだったユーザーもいます。

潜在需要層といわれる人々たちです。

この人たちをみんな一緒になって起してあげようじゃありませんか。そのための刺激剤として、絶好の手段となるのが「春のヤマハまつり」というわけなんですよ。

『ヤマハまつり』は私たちにもとてもよい刺激剤になるんですね。人間、長い間同じことをしていると、どうしてもマンネリになり、惰性に落ち入りやすい。スランプになるのもこんな時が多いですね。「そんな時は、なにか自分に刺激を与えて、商売を始めた時の気持ちを思い出さずですよ」という販売店さんがいますが、全く同感です。なに事も「初心忘るべからず」ですね。

私たちセールスマンの一番心がけなくてはならないのは、販売店さんとの深いつながりを保つことなんです。これは販売店さんとお客さんとの間にも言えると思うんですよ。その意味でも、春の需要期という大切な時期にタイミングを合わせた「ヤマハまつり」は、みなさんと一緒に一層盛り上がったものにしたいですね。

「種はまいただけでは実らない」

これは私の持論ですが、商売は、お百姓さんの仕事と同じだと思うんです。春に種をまいてから秋の収穫期を迎えるまで、絶えず水をやり雑草をとり、肥料をほどこさなくてはなりません。

オートバイ販売では、種まきに当るのが初期の段階での需要創造活動で、収穫はオートバイの実売というわけです。そして田や畑に相当するのが需要層、お客さんです。「ただチラシをまいただけでは実売には結びつきませぬね」という話を時々耳にしますが、その後

のいわゆるアフターフォローという、水や肥料に当るものがお客さんには必要なんですね。ある販売店さんが展示会を開く場合、まずチラシで広く知らせ、次にDMでめばしい人に強く印象づけ、最後に戸別訪問をするという具合に計画性を持った販売活動をなさってますが、やはり成功なさってますよね、そういうお店は。

それと、今までの田畑だけでなく、新しい土地を開墾して、新しい作物を収穫するということ、これも考えたいですね。いい例が最近の女性ユーザーの増え方です。つい2〜3年前までは「オートバイは男のもの」なんていう考え方が一般的で、オートバイに乗る女性には珍しがられたものですが、今ではどうです、チャビィが女性にひっぱりだこ。これなんか、既成概念を捨てて、積極的に未開拓の需要層に売り込んで行く必要性がいかに大切かを示す良い例ですね。

「まいた種はすぐには実らない」

需要創造活動は、大変忍耐力を必要とするもので、この点でもお百姓さんの仕事と似ていますね。種をまいたらすぐ収穫というわけにはいかず、秋まで待たねばならない。われわれの仕事でも、なにかをすれば直ちに実売に結びつくというほど甘くはありませんよね。しかし、この当り前のようなことが実際には忘れられてしまうことが多いんです。

この間も免許教室で成功している販売店さんが「教室を初めた頃は人が集まらなくてやめようかと思ったんだけど、続けていて本当によかった。がまんして続けているうちにお客さんも次第に増えてきた。つい目先のことだけ考えちゃうのがいけないよね」と話してく

『春のヤマハまつり』で寝てる子を起こそう!!



『ヤマハまつり』の雰囲気の盛り上がった大矢自転車モーター商会さん(名古屋市南区)で、フェスタの打ち合わせ。

れましたが、「売ってことは耐えること」な
んですね。需要創造活動は、継続性と計画性
を持った方法であれば、必ず芽が出て花も咲
くんじやないでしょうか。

“**まいた種は全部は実らない**”

まいた種が全て実るなんてことはないと同
じで、いま行なった販促活動がそのまま全て

実売に結びつけばこんないい事はないんで
すが、実際はそうはいきません。

チラシ、DM、有線放送、屋外看板、その
他さまざまなPR方法が考えられますが、こ
れらの全てがどの販売店さんにも効果的だと
は限らないということです。その中から自分
の所にあつた方法を選び出すことが必要な
です。良く売っている販売店さんほどいろ
いろと試行錯誤をくり返し、その中から自分

の店に合った方法を早く見つけ出しているんです。
『春のヤマハまつり』でも、いま言った“自
分の店に合った方法”が大変重要になります。
お店の地域性、ユーザー層、店舗の大きさな
どに合わせて、PR方法、展示車種、展示方
法などをより効果的にしたいものです。
あなたのお店も、『春のヤマハまつり』に参
加し、積極的な需要創造活動を忍耐強く展開
して、寝てる子を起こしてください。



負けん気はうちの人以上…

古屋 秋江さん(古屋輪店・古屋久氏夫人)

七人に一台の高いバイク普及率を誇る山梨県甲府市はまた、バイク販売の激戦地としても知られています。ひとつの通りに同じ業種のお店が必ず二〜三軒は並んでいるというのですから、その厳しさは想像できます。そのなかにあつて毎年優秀な成績をあげ、バイクの普及に努めているのが下小河原町のヤマハフレンド店「古屋輪店」さん。なかでも奥さま・古屋秋江さんの活躍ぶりはお客さまの間でも評判で、店頭対応や経理はもちろん、ご主人顔負けの点検サービスまでこなすというまさにスーパーレディなのです。



▲愛車チャビィの前で、由美子ちゃんと
◀担当セールスマンからクレジットの説明を受ける秋江さん



以前はディーラーに籍をおき営業、サービ
ス両面で活躍されていたご主人・古屋久さん
がお店を開いたのが七年前。もともと競争率
の激しかったこの地で、新しくご商売を始め
られたのですから、当初は奥さまのご苦労も
並大抵ではなかったようです。

「ちょうどその年の一月に、長女の由美子
が産れたばかりだったので、子供の世話とお
店とでそれこそテンヤワンヤ。朝七時から夜
の九時まで働きっぱなしの毎日で、二人が食
事をとる時間なんてないんです。正月三日日
は別としても、年に五日も休めればいいほう
でしたネ。商売するには厳しい地域だとい
うことは、うちの人からも聞いていたので、あ
る程度は覚悟してはいたんですが……」

安全点検をお店の性格として打ち出して
きたいと考えていたご主人は、まず開店と
もに安全点検キャンペーンを展開、三日間の
無料点検サービスを実施しましたが、これが
評判に評判を重ねて大成功。ここの秋江さ
んの陰ながらの努力は見逃がせません。

「退職した次の日が開店ということ、す
ごく忙しかったのです。前日は徹夜で店内の
飾りつけをやり、なんとカギリギリで間に合
ったような次第で……。キャンペーン用のチ
ラシは準備していたので、当日の新聞折込と
残りは近所の団地へ配り歩いたんです。それ
だけに、予想以上にお客さんがいらしてくだ
さった時は、泣きたいくらいに嬉しかったで
すネ」

元来がノンビリ屋で、どちらかというと控
え目なタイプの秋江さんですが、お店を始め
られてからは性格はガラリと変わり、今や負
けん気はご主人以上といます。

「昔から気性はサツパリしていたほうです
が、それこそ高校時代は短歌を作ったり、お
琴を弾いたり、当時としてはおしとやかな文
学少女で通っていたんですヨ。でも、とにか

く今は他人の倍以上は働かなければ他の販売
店に負けてしまうと焦るばかりで、時間もな
いし短歌やお琴なんて悠長なことはいって
られないんです」

ご主人がサービスマンで特に自信を持って
いただけに、その負けん気の強さは更に拍車を
かけ、今ではご主人顔負けの点検サービスマ
こなすとカ。秋江さんに対するお客さまの信
頼も高まる一方で、この取材の最中にもお客
さまからの電話に対し、点火時期調整の必要
性を手きわよく説明していました。

「うちの人が留守している時など、子供を
背負って泣き声を聞きながらパンク修理をし

たり、油で真黒に汚れた手で買物へ行ったり
つらいことも数多くありましたが、今から考
えてみればみんな役に立っていますよね。ま
だまだ知らないことばかりで、勉強をしなけ
ればと思っているんです」

四年前に原付免許を取って以来、メイト、
ジッピー、チャビィと乗り継いでいる秋江さ
んは、「次に乗るのはポビィ」と自らもバイ
クライフを楽しんでいる明るく活発な「ヤマ
ハ奥さま」なのです。

(甲府市下小河原町三〇一)

春にピッタリ!

春のヤマハ用品をお客さまにおすすめください

●スプリングジャンパー

ナイロン 100%、エリとソデがジャージの軽
くて着やすいこのジャンパーは、バイクに乗る
ときのみならず、普段でも気軽に着られるおし
ゃれなスポーツウェアとして、いま若者の間
でたいへんな人気です。
標準小売価格 3,500円



●ジュニア・ジャンプスーツ

ポリエステル65%、綿35%、5才~15才までの子供
用ツナギは「わんぱくツナギ」の愛称がまさにびっ
たり。大きなポケット、ウエストのゴムギャザーも
機能的。活発にとびまわる子供たちの中で、いま大
評判です。色もサイズも豊富で、紺と白のストライ
プ(デラックス)は特に人気をあつめています。ご
好評に応え、4月からは3~4才用も用意しました。
ちびっ子をおもちのお父さん、お母さんに、ぜひお
すすめください。

標準小売価格 2,980円(白)
3,700円(ブルー/オレンジ)
3,980円(デラックス)





* マイバイク・ライフ

「いつまでもキレイに 乗りたい!!」

広吉徳文君(14)

東京都世田ヶ谷区宮坂3-2-10

「うちのお客さままで、モトバイクをととても大事に乗っていたら、中学生がいいますヨ」世田ヶ谷区砧の関口輪業商会のご主人のお話で、今回登場願ったのは世田ヶ谷区宮坂に住む広吉徳文君。

徳文君のお宅へうかがうと、なるほど玄関の中に、新品同様に磨き上げられたモトバイクが置いてある。玄関前には自転車置場が設けられているというのに――。

「外に置いておくと、いくらカバーで覆っていても埃りをかぶるし、子供たちがイタズラするでしょう。傷をつけられると大変だし、錆がつくのもイヤだから……」

徳文君のキレイ好きは徹底している。塾の



「愛車を気遣う気持は、誰にも負けません。」

「うちの型は遅くなっても、必ず夕食前に夜露を落して磨くのだそうで、お母さまも彼のモトバイクに対する可愛がりようには呆れているとのこと。」

「いつまでもキレイにしておきたいんです。ひと昔前の型のクルマをキレイに乗っている人って、時々見かけますよ。そういう人って、尊敬しちゃいますネ!」

彼とモトバイクの出会いには、マンガ週刊誌の広告。鮮やかな黄色のフレームとゴツくて太いタイヤ――力強く精悍なスタイルは、いっぺんで徳文君の心を捕えたようだ。

「僕はわりとドロップハンドルって好きじゃないんです。そんなにスピードを出すわけじゃないし、どっかといえは乗りやすくて

丈夫なほうがいい。そういう点で、モトバイクはピタリなんです」

自転車とはもう長いつきあいで、5歳にして16インチを乗りこなし、小学一年の時にはすでに24インチに乗り換えている。徳文君にとってモトバイクは3台目の自転車ということになるが、その感想を聞いてみよう。

「なんといつても前後のクッションがきいていませんネ。まだこれであまり遠くは行っていないけど、多摩川の土手なんかで乗ると面白いですヨ」

友達の間でもモトバイクは人気抜群で、ついこの間も仲の良い友達を買ったとか、徳文君を中心に、モトバイク仲間が続々集まっています。



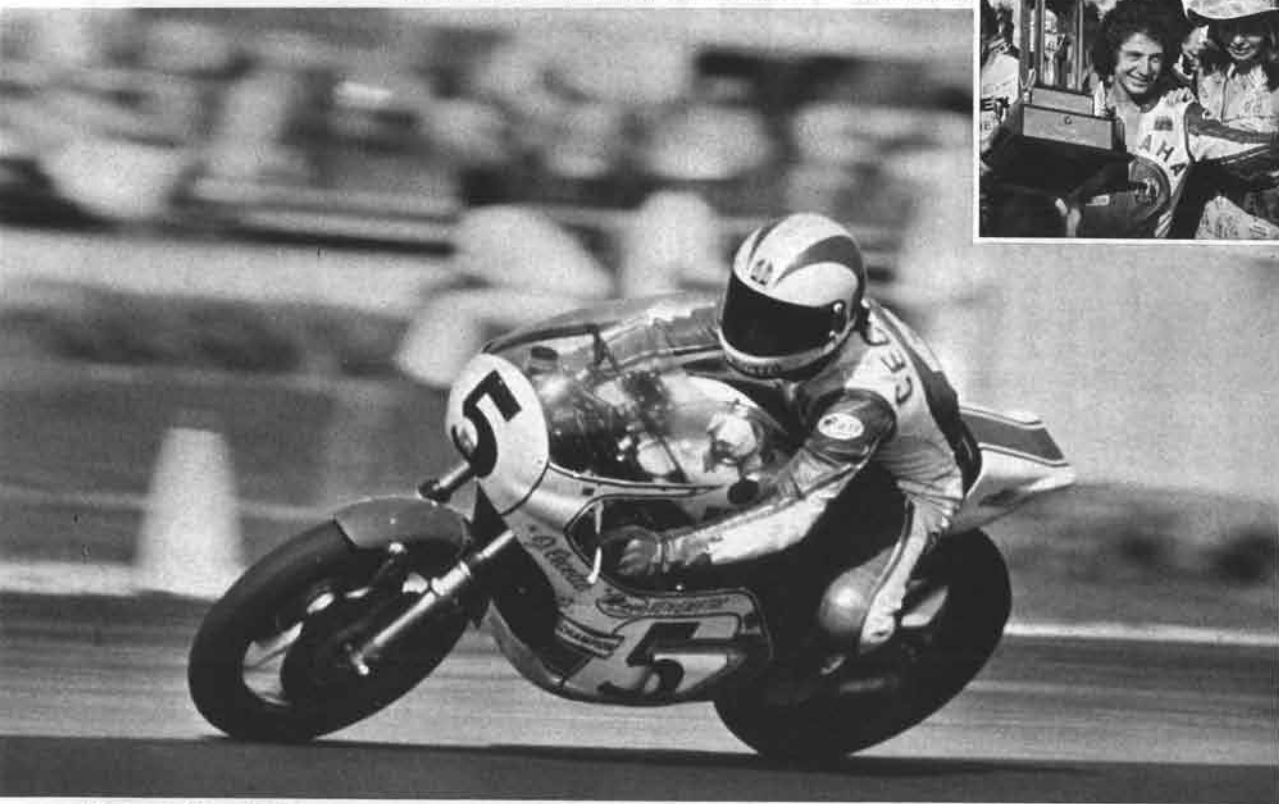
1周目のインフィールドで早くも好位置をキープする②ロバーツ(9位) ③ペーカー ⑤金谷(7位) ⑤セコット(1位)のYZR勢

速報! '76デイトナ200マイルレース

▶しゃく熱の太陽のもと汗まみれのまま大トロフィーを手にしたセコット。次回は彼の昨年の快挙で開催に至ったベネズエラ大会だ



J・セコット(ヤマハYZR750)優勝 ヤマハ、デイトナ五連覇達成!



驚異的な軽量化で操縦性を格段に高めたニューYZR750で勝利にひた走るJ・セコット

国際モータースポーツ界にシーズン開幕を告げる恒例のデイトナ200マイルレースは三月七日、アメリカ・フロリダ州のデイトナスピードウェイで行なわれヤマハYZR750を駆るベネズエラの星・ジョニー・セコットが優勝。これでヤマハは、このビッグレースに72年以来五年連続優勝という大記録をうち立てた。

FIMフォーミュラ750シリーズの第一戦とAMAグラランドナショナル選手権シリーズの第一戦をかねるこの世界最大のロードレースイベントも迎えて今年35回目。

一周三・八七マイルを五十二周二〇〇マイル、一位賞金一万二千ドルに空前の一三一台が参加し、世界中から集まった六万五千大観衆の前に迫力満点の一大ドラマを展開した。

ヤマハファクトリーチームの参加こそなかったものの大観衆の注目を一手に集めたのは最新鋭ヤマハYZR750。地元YICからアントリーのK・ロバーツと金谷秀夫そしてベネズエラ(ベネモトス)のJ・セコット、ヤマハモーターカナダのS・ペーカーの四人である。予選でもロバーツの二分五秒二(一一・四五六マイル時)をトップにペーカー、金谷、セコットの順で最前列を独占。

三月七日、午後一時、スタートと同時にこの四人が快調にとび出す。そして序盤から中盤にかけてロバーツとセコットのヤマハ同士がスタンドを総立ちにさせるようなデッドヒートを展開し、興奮も最高潮に達したが四〇周後半、ロバーツのタイヤがバーストし、セコットの一位は揺るぎないものとなった。

昨年ヤマハYZR350で世界GP初挑戦にしてチャンピオンをかち得たベネズエラの星若冠ニオオのセコットは、こうしてデイトナ挑戦三回目にして優勝という再度の快挙を成しとげた。記録は一時間五十一分四十八秒七四二。不運にみまわれたロバーツも健闘よく九位、終盤迄三位を堅持していた金谷もタイヤトラブルにみまわれビットインを余儀なくされたが七位に食いこみ、前年の覇者G・ロメロの四位から十位までもヤマハ車勢の独占に終り、ことしもヤマハつよしの感を世界の入びとに強烈に印象づけたものであった。

国内モータースポーツも開幕

ベネズエラの星、ジョニー・セコットが、見事な勝利で国際モータースポーツ開幕のファンファレを高らかに鳴り響かせた同日、日本国内でもモトクロスとロードレースの全日本選手権の第一戦が同時に行われ、日本でも本格的なモータースポーツが開幕しました。

●全日本モトクロス選手権第一戦
総勢700台が参加
光安、ニューYZで快勝 **EJ 250**

M F J 全日本モトクロス第一戦は3月6、7日の両日、茨城県谷田部町の日本自動車研究所内特設モトクロス場を舞台に行われた。両日とも、春らしい花曇りの空、風も殆んどない好コンディションに恵まれ、訪れた観客も交通の便に恵まれなかったにもかかわらず数千人を数え、会場は第一戦にふさわしい盛り上がりつつある雰囲気に包まれていた。

コースコンディションは、適当なしめり具合ではこりも立たず、はたから見ると極めてフラットな所だけに、かなり走りやすく思えた。しかし、セニアの選手達は、「表面からちょっと下の堅い土がすく滑りやすく、油断の出来ないコースだ」と言っていた。事実レース中、セニアの中にもかなりの転倒者が出て、見る方をハラハラさせた。

こうした中で、EJの光安鉄美は、本誌で紹

介のニューYZMで出場、エアサスの走破性を十二分に引き出して見事な走りを見せた。特に250ccでは、スタート直後から飛び出し、他を全く寄せつけずに快勝した。125ccでも光安は村上光則（スズキ）に首位は譲つたものの、最後まで見応えのあるレースを展開した。光安の走りは今年のEJの目となりそうだ。

セニアのヤマハ勢は残念ながら、125ccを渡辺明（スズキ）に、250ccを竹沢正治（カワサキ）にとられたが、鈴木都良夫が両クラス共2位に入り元気な所を見せた。セツケン一番の杉尾良文は、両手首に負ったネンザと骨折が完治しておらず、大事をとって後尾からのスタートだったが、125cc5位、250cc8位と大健闘をした。

この他のヤマハ車勢は、ノビス250ccを落としただけで残り全てを勝利し、YZの高性能を強く印象づけた。



あぶなげない走りでも2位以下を20秒近くも引き離し独走を決めた浅見とTZ350



エア・サスで走破性向上のYZ250、光安の走りも光る

●全日本ロードレース選手権シリーズ第一戦
鈴鹿2&4

浅見をトップに
TZ350勢上位を独占

ロードレースの底辺拡大を狙ってエキスパート・ジュニア、セニア、フォーミュラリブレがエキスパートクラス一本に統合された、ことしのM F J 全日本選手権ロードレースシリーズは、三月七日の「鈴鹿2&4」で10戦にわたるシリーズの幕を落した。

特にこの大会は、四輪レースと共催、しかも最上級のエキスパートクラスを対象に、250、350、750の3クラス混合で一レースが行なわれるものだ。

グラウンドスタンドを埋めた観衆を前に十一時四十五分、二十四台が参加してスタートを切った決勝レースでは、前日の予選で最高ラップをマークしポールポジションからスタートしたTZ350の浅見貞男（ワールドワイドM C）が十八周レースの三周目からトップ



NEWS * TOPICS

ニューストピックス

05383-2-1111 内線355

こちらヤマハ発動機PR課です

お電話でも、おハガキでも、お気軽に、楽しい話題、明るいニュース、これとは思う情報をお知らせください。本誌へのご要望、ご質問、ご相談もうけたまわります。原稿・写真のご投稿も大歓迎。宛先は〒438 静岡県磐田市新貝2500 ヤマハ発動機株式会社営業部PR課までどうぞ。ニュースの内容によっては編集部員が取材におうかがいいたします。

に立ち、以後二位以下を大きくひき離して完勝、シリーズ一勝目を上げた。

国内レース初登場で注目を集めたカワサキKR250(水冷)の一周目リタイヤで、興味はヤマハTZ350同士の上位争いに絞られた中、スタンドを大いに沸かせたのは毛利良一(木の実レーシング)と佐藤順造(プレイメイトRT)のシ烈な二位争い。

結局最終ラップまでもつれ込んだこの接戦は最終コーナーで毛利が抜き去り二位、三位の佐藤そして四位に根本健とつづき、第一戦はTZ350を駆る中堅エキスパート勢の健闘一色に塗りつぶされた。

なお第二戦は、四月十七・十八日の筑波ロードレースが予定され、これには一般市販車によるプロダクションレースも行なわれる。

'76国内モータースポーツの内容はこう変わった

ご紹介のように、国内外でモータースポーツは本格的にその幕を切って落としました。今年度の国内のモータースポーツは、周囲の環境の変化に対応して、ロードレース、モトクロス、トライアルの競技内容とルールが、昨年と大分異った所がありますのでお知らせします。モータースポーツ愛好のお客さまにもお知らせの上、ご商売にお役立てください。ロードレースの全日本選手権は10戦行われ、スポーツランド菅生では、7月18日と9月12日に第6戦と第8戦が予定されています。部門分けでは、ノビスとジュニアに変更は見られないが、従来のエキスパートジュニアとセニアが統合されて、エキスパートとなったのが大きな相違点です。排気量別でもこの部分は、従来の750ccが250cc、350cc、750ccに分かれ、125ccと合わせて4クラスになりました。

その他、スタンダード車で出場でき、経費もかからずロードレースの醍醐味を味わえる

ものとして好評だったプロダクションレースも、全日本と合わせて7開催が予定されており、菅生でも行われます。お客さまと一緒に参加なさってはいかがですか。

モトクロスはロードレースほど大幅な変更点は見られませんが、全日本選手権は昨年より2戦少ない10戦が行われます。部門分け、クラス分けは昨年と全く同様です。日本グランプリは従来と異なり、最終戦(9月4、5日)に予定されており、この大会は昨年からの国際競技会に認められ、外人ライダーの参加が期待される所です。

トライアルの部門分けは、従来通り。ただ昨年のようなチャンピオンシップシリーズではなく、各地方選手権シリーズと11月21日の全日本選手権が行われます。採点法は1・3・5方式が1・2・3・5方式に変更されたほかベナルティの定義、セクション幅なども多少変更され国際的なものになっています。

『松尾トライアルランド』開場

千葉県下待望のトライアルランド

ヤマハ千葉(株)の旭営業所管内のみならず、千葉県全域や茨城の販売店の皆さまと、多くのトライアルラーたちにその開場が待ち望まれていた「松尾トライアルランド」が3月7日にオープンしました。

このトライアルランドは、千葉県山武郡横芝町鳥喰下の畑地を利用し、土もりをしたり岩を運びこんだり、谷をつくったりして、平地としてはたいへん変化に富んだものとなりました。

オープン当日は、地元MATCのメンバーをはじめ、千葉県東部方面から約30名のトライアルラーが集まり、さっそく、午前中10セクション、午後10セクションの計20セクションの競技会が行なわれ、選手たちは初めてのセクションに汗を流していましたが、このランドに近い八日市場市の八角本店、里見商店な

ちよつと一言

バイクのニューファッション “カフェレーサー”とは……

いま世界的に広がりつつあるバイクの新しいファッションに、“カフェレーサー”スタイルがあります。日本でも“カフェレーサー”バイクは若い人の中で評判です。「カフェレーサーってなんのこと」という問いに対するちよつとひとこと……を。

“カフェレーサー”という言葉は伝統あるイギリスのライダーが生み出したものです。いまから数年前、イギリスのバイク仲間たちは郊外の国道筋にあるカフェ(Cafe=クルマで旅行したり、長距離トラック便の人たちを主とした食事や喫茶、休憩の場所。日本でいうドライブイン)にあつまり、自分のバイクやガールフレンドのことなど、いろいろと身のまわりのことなどを話しあっていた。そのうち、市販車をベースに性能、スタイル面を自分の技量や好みに合わせてチューニングし、やがてはそれを競いあうようになったのです。

マン島のTTレースをはじめSSDTなどモーターサイクルスポーツの長い歴史をもつイギリスだけに、いろいろと魅力に富んだオリジナルなバイクが生まれ、それがバイクの専門誌紙にも取上げられるようになりました。

カフェを根城に生れたこれらのカスタムバイクは、やがて“カフェレーサー”と呼ばれるようになり、この流行はイギリスからヨーロッパへと広がり、“カフェレーサー”という言葉が定着しました。

これが“カフェレーサー”のあらましです。ヤマハでは“カフェレーサー”に息づく若者のバイクへの夢と期待をいちはやくデザイン化し、'76ニューモデル「ヤマハミニニGR50/80」に、そして「ヤマハスポーツGX500」に表現し、好評を呼んでいます。

どの販売店さまは、「県下で待望の競技までできるトライアル場を得て、こちらのトライアル熱は一層高まることでしょう」と、この

目立つ販売店さまの参加

全国各地の二輪車安全運転指導員講習会

「バイクとともに安全を売る」といった考え方が、多くの販売店さまに普及、浸透するなかで、全国を6ブロックに分けた、全日本交通安全協会主催の二輪車指導員講習会が、2月から3月にかけて各地で開催されました。

これら各地の講習会を通じ目立つ傾向は販売店店主さまの参加が多かったことで、たとえば、2月20、21日の両日、広島県警察本部免許試験場で行なわれた、中国、四国ブロックの講習会では、参加者の6割以上が販売店さまで、とくにヤマハ関係では、販売店さまたちが8割を越えました。販売店さまの安全教育、安全運転思想普及への熱意と関心がいよいよ高まってきているものとして注目されます。



春のホコリにご用心

ポカポカ陽気で、バイクに乗るには格好の季節をむかえましたが、花吹雪のことばかりもわかるように、4月は意外と風のつよい日が多いものです。

陽気がよくて大地が乾き、つよい風が吹けば、土、砂ホコリが立つのは当然で、この土、砂ホコリは皆さまの店頭に表示されている商品にもいつしか降りかかり、商品性を著しく低下させます。商品自体はどんなに魅力があっても、それがホコリだらけといった状態では、せっかくお店を訪れたお客さまの購入意欲も減退してしまうというものです。たとえば皆さまが洋品店に買いものいき、デザイン、色、材質などすべて気にいったものがあったとしても、それが汚れるものであったら一瞬、買うことをためらうか、ある場合は、値引きの交渉をしましょう。洋服も商品、バイクも商品なのです。

バイクについたホコリはこまめにはらいたいもの。また、バイクだけでなく、お店の中を整理、整とんし、ウィンドー、看板などの汚れにも注意の目をむけてください。そんなわずかの心づかいが、お客さまの大きな信頼をかちとることにもなるのです。

トレール教室 インドネシアで活況

常夏の国、インドネシアでいまモトクロス熱が急激に広がっています。これまでバイクといえばメイトなどのモベツトか、100cc級を中心としたスポーツ型が主流を占めていましたが、トレール車が輸入されるにおよんで、にわかにモトクロス熱が高まり、昨年はブンガワンソロで有名なジャワ島のソロ市にモトクロスコースもつくられ、インドネシア始まって以来の最大のモトクロスが行われ人気をあつめました。

このモトクロス熱に呼応して、いまライダー仲間の評判を呼んでいるのが「ヤマハトレール教室」です。現地の販売会社ハラバンモーターでは、この教室の特別講師として日本からMFJセニアライターの岩尾一敏選手を招くなど、新しいモータースポーツの興隆に力を入れており、今年をはじめ行われた「ブンガワンモトクロス」のシリーズ第一戦ではトレール教室の卒業生がみごとフリーフォーオール(オープン)クラスに優勝するという成果をあげました。

岩尾一敏選手は「インドネシアのモトクロスはDT100など、100cc級が中心で、いま始つたばかり。日本のノービス級にもおよびませんが、それだけにトレール教室のやりがいがあるというものです。やがては国際級のライダーが出現するかもしれません。またそうしたいものでも」と感想を述べていました。



万余の観衆を集めて行なわれたインドネシアのトレール教室。右が岩尾一敏特別講師

ヤマハ用品

安全とおしゃれとアイデアのフルライン

ライダーの安全とおしゃれ、そしてバイクの性能と耐久性を一段と高める「ヤマハ用品」。いずれも、セーフティ、ハイパフォーマンス、ファッションブルを柱に、厳しい規格に適

合したものであります。

バイクライフの楽しさを一段と高めるヤマハの安全思想をあなたのお店でもお取扱いください。



第3弾もますます好評! 「ヤマハ用品・プラス作戦」

- ウェアー類
(スプリングジャンパー
ジュニアジャンプスーツ)
- PJチェーンオイル
- ヤマハヘルメット
- チャンピオンプラグ

※ヤマハ用品プラス作戦第3弾は4月30日までです。どうぞよろしく。詳しくは担当セールスマンにおたずねください。

新商品のご案内

ヤマハフルフェイスヘルメット・FS-100 シールドセット&ディスプレイ用ツール

いままでの透明のものに加え、お客さまの好みに合わせて自由に選んでいただけるよう、グリーン、イエロー、スモークの3色のシールドを追加し、透明4枚、イエロー、グリーン各3枚、スモーク2枚の計12枚を1セットとしました。きれいに展示できるように、ディスプレイ用の袋(ビニール製)がついています。ご拡売ください。



バイクでニューライフ

新しい話題

テレビ5番組を提供、ホビィが茶の間に。

●ナイターは巨人戦を中継●

●シンドバッドの冒険

毎週水曜日・午後7時00分～7時30分

●木曜ナイター

毎週木曜日・午後7時30分～8時54分

●金曜ナイター

毎週金曜日・午後7時30分～8時54分

●土曜劇場「嫁だいらん」

毎週土曜日・午後9時00分～9時54分

●栄光のスタードッキリ^秘報告

木曜日 午後8時00分～8時54分

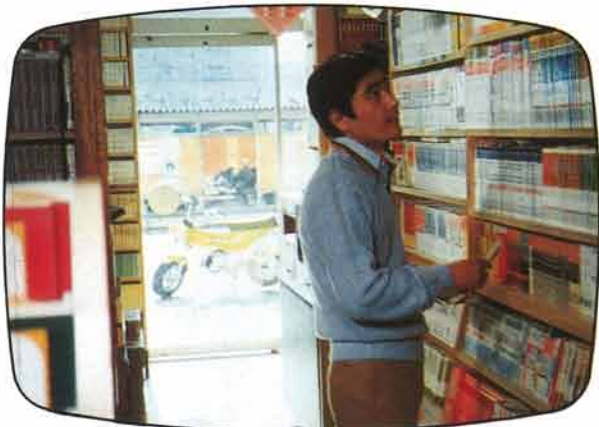
『バイクでニューライフ』——春の需要期を迎えてヤマハではテレビ、週刊誌、月刊雑誌などのマス媒体を利用し、いま大々的なPR活動を展開しています。とくにテレビ関係ではCX系（フジテレビ）全国ネットにのせて左記のように人気の5番組を提供、従来のチャピイ篇のほか新しく2篇の『ボビィ』テレビコマーシャルを放映し、茶の間にくつろぐご家族のみなさまにバイクでニューライフを呼びかけます。どうぞこのPR成果をご商売にご活用ください。



気軽に動きまわれるバイクって楽しい。



今、魅力ある便利な乗物はバイクだなと思うんです。操作が簡単で



ちょっと時間あれば本屋をのぞいたり、



小回りがきくし駐車場もガソリン代も気にならない。気軽にさわや



買物をしたり、自由に走りまわれる……



かに乗れるんですネ。いかがですか、住いを中心に気軽に動けるバ



そうだ今日は坊主に椅子を作つてやるか



イクは、今の私たちの生活にピッタリの乗物だと思いませんか？

うれしい
グッドポイント
のびのびサイクル。

YAMAHA クッションバイク*20

CUSHION BIKE *20

ヤマハ・クッションバイク20。
前後のしゃりん^{ばね}にクッション(ばね)が
ついて、どんな道でもらくらくはしれる。
げんきなきみたちのしてんしゃかうまれた。

新発売

ヤマハが
とくべつにつくった
ラッパ^{しき}式^{しき}ホーン。

ハンドルはにぎり
のところまでオート
バイそっくりだ。

オートバイのように
クッション(ばね)の
ついたしゃりん。
じゃりみちや、
でこぼこみちでも、
らくちん、らくちん。

太さ4.4
センチもあるタイヤ。
よこの文字が
かっこいい。

ながくてすわり
やすいバナナタイプ
サドル。

リヤバグ。
きみの大切なものを
入れておこう。

うしろの
しゃりんも
クッションつき。
のりごごちは
さいこうだ。

ブレーキは
強力な
ドラムブレーキ。

お子さまに、うれしい自転車^{自転車}が生まれました。前後の車輪^{車輪}にクッション^{クッション}がついた、全く新しいタイプの
5才~9才用^{5才~9才用}サイクルです。ロードホールディング^{ロードホールディング}のよい1 $\frac{1}{4}$ インチの太いタイヤ^{太いタイヤ}とあいまって、少しぐらい凹凸^{凹凸}や段差^{段差}があっても、ラクにしかも安全^{安全}に走れます。さらに、制動効果^{制動効果}では定評^{定評}の強力^{強力}ドラムブレーキ^{ドラムブレーキ}。頑丈^{頑丈}なチェーンケース^{チェーンケース}とブリッジ^{ブリッジ}付き
ハンドル^{ハンドル}。ソフトなドロヨケ^{ドロヨケ}など、すべて安全設計^{安全設計}。ヤマハ・クッションバイク20。お子さまに安心して与えていただけるサイクルです。

お父さま
お母さまへ