

Yamaha News 10

1998
No.421
O C T.

ヤマハ ニュース

「もう一歩」のステップアップを応援します

What's New

'98ミュンヘンショー出展モデル
中野真矢チャンピオン獲得ほか

Open Eyes カジュアルウェア

株式会社ジーンズメイト

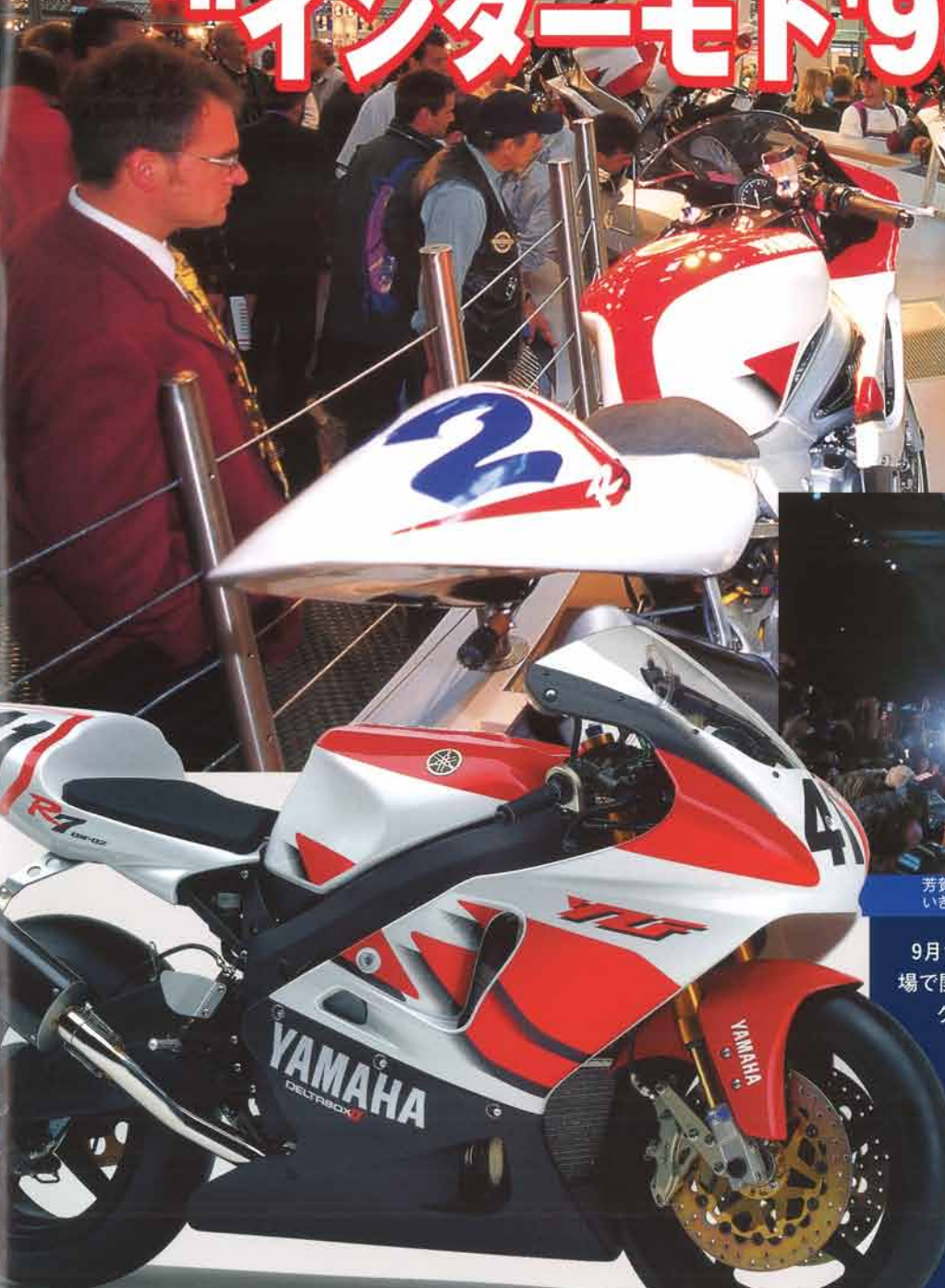
Hello! Nice Shop

YSP富士吉田

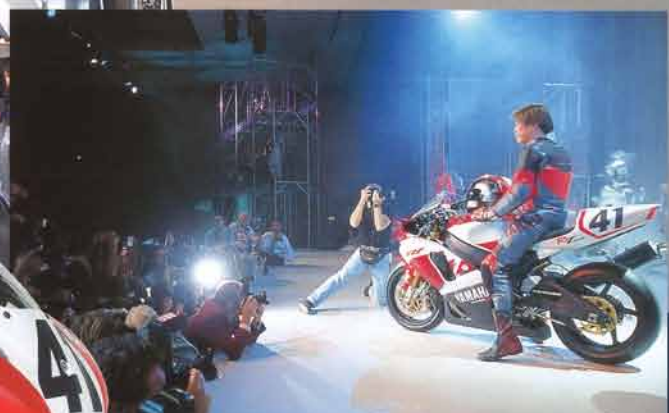
ユーザークラブの絆を需要創造につなげる



新スーパースポーツビッグアメリカンなど '99ヤマハ欧州向けニューモデルを “インターモト'98”に出展



What's New
NEW MODELS



芳賀紀行選手がYZF-R7とともにプレスカンファレンスに登壇。いきなりフラッシュの嵐を浴び、欧州での人気を裏付けた

9月15日から6日間、ドイツ・ミュンヘン郊外の新見本市会場で開かれた「インターモト'98」(第1回国際オートバイ・スクーター見本市)に、ヤマハは欧州市場向けの'99ニューモデルを出展しました。

このイベントは、従来、自転車を含めたサイクルショーとして開催されていた「IFMAショー」からモーターサイクルとスクーター関連が独立する形で行われたもので、35ヵ国900社近くのメーカーやビルダーが参加。世界最大規模の専門見本市となりました。

ここでご紹介するのは、ヤマハ出展の主要3モデル。「YZF-R7」は、ヤマハの新しい750ccスーパースポーツ(SB仕様を展示)。「YZF-R6」は、リッター200馬力を絞り出すニュー600ccエンジンをデルタボックスIIフレームに搭載したモデル。そして「XVS1100ドラッグスター」は、国内、欧米で大人気を呼んでいる“ドラッグスター”スピリットを、1100ccに具現化したビッグアメリカンです。

これらは、会場に詰めかけた72ヵ国15万人のファンやディーラーの注目的。来たるべきデビューを待ち望む声、あちこちで聞かれました。

また、ヤマハブースに隣接して、MBK社も前後16インチタイヤ採用の50ccスクーター「フリッパー」や、欧州新免許制度に呼応して伸長著しい125cc「スカイライナー」などを展示。静かな人気を集めていました。

ヤマハスポーツ YZF-R7 0W02 (参考出品/SB仕様)

スーパーバイクレースで勝利することを狙って開発した、ニュー750ccピュアスーパースポーツ。ミュンヘンのショーでは、この「YZF-R7」をベースとしたスーパーバイク仕様(参考出品)を展示した。

《主な特徴》

- 3軸レイアウトの超小型エンジン
“YZF-R1”に始まった3軸レイアウトによる超小型、軽量のエンジンには、1)デュアルフュエルインジェクションシステム、2)チタン製バルブ&コンロッド、3)バックトルクリミッターなどのさまざまな最新技術を投入。また、この小型なエンジンはGPマシン譲りの超ショートホイールベースとロングリアアームを生み出し、高いコーナリングパフォーマンスの実現に貢献する。
- GPマシンに迫る高性能な車体
“Rコンセプト”の象徴というべきアルミ製デルタボックスIIフレーム、ロングリアアームと、サスペンションにはオーリス製フルアジャスタブルタイプの倒立フロントフォーク、リアショックを採用。また、フロントに320mm大径ダブルディスクブレーキを採用したほか、空力特性に優れたカウリングとシートカウルは軽量なFRP製、タイヤサイズはF120/70-ZR17、R180/55-ZR17となっている。

ヤマハスポーツ YZF-R6

新世代のヤマハスーパースポーツ「Rシリーズ」の600ccモデルが新登場。「YZF-R1」の設計思想をもとに、600ccならではのピュアスポーツの世界に具現化。軽快性、ハイパワー、扱い易さなどを高次元で調和させ、ワインディング路における「最もエキサイティングで速い600cc」を提唱する。



3 YZF-F6 主要諸元

●全長×全幅×全高(mm)=2,025×690×1,105 ●シート高(mm)=820 ●軸間距離(mm)=1,380 ●最低地上高(mm)=135 ●乾燥重量(kg)=169 ●原動機種類=水冷4サイクルDOHC4バルブ ●気筒数配列=並列4気筒 ●総排気量(ccm)=599 ●内径×行程(mm×mm)=65.5×44.5 ●最高出力(ps/rpm)=120/13,000 ●最大トルク(kgf・m/rpm)=6.95/11,500 ●始動方式=セル式 ●潤滑方式=強制圧送ウエットサンプ ●燃料タンク容量(ℓ)=17 ●キャブレター形式=CVKD37 ●変速機形式=常時噛合式前進6段リターン ●変速比=1速2.846/2速1.947/3速1.556/4速1.333/5速1.190/6速1.083 ●フレーム形式=アルミ製デルタボックスII ●キックスタートレール(ℓ/mm)=24/81 ●タイヤサイズ(前/後)=120/60-ZR17/180/55-ZR17 ●ブレーキ形式(前/後)=油圧式ダブルディスク/油圧式シングルディスク



デルタボックスIIフレームを誇示するYZF-R6のストリップ車。「R1」ゆずりの技術を強烈にアピールした

《主な特徴》

■「YZF-R1」の技術を再現した新設計エンジン

ヤマハ独自の高速メッキ技術投入のケース一体式シリンダー、及びコンパクト3軸配置など、「YZF-R1」同様の技術を適用した新設計600ccエンジンを搭載。ボア×ストロークは65.5×44.5mm。いっそうの高回転化と高圧縮比化で、リッター当たりクラス最高の約200馬力に相当する120PS/13,000rpm(DIN)と6.95kgf・m/11,500rpmの最大トルクを達成した。

■随所に信頼の設計

小型軽量&高出力エンジンのキーとなっているのが、高強度な浸炭コンロッド、低フリクションリング、鍛造ピストン等ニューパーツの数々。また、放熱性に優れたメッキシリンダーの採用で高回転での信頼性を確保するとともに、DCCDI、プラグキャップにイグニッションを組み込んだダイレクイグニッション、2極プラグ、2系統点火時期コントロールの採用で優れた性能を確保している。

■「デルタボックスII」フレームを採用

新設計のアルミ製「デルタボックスII」フレームは、「YZF-R1」の設計思想をさらに進化させ、骨格部材に自由曲面と板厚変位の設計手法を導入して最適バランスを実現した。リヤアームも「YZF-R1」同様のロングリヤアームとし、合せてトラス構造を採用するなど随所にGPマシンの技術を投入。軽量新エンジンとの相乗効果で乾燥重量169kg、ホイールベース1380mm、リーンアングル56度を確保した。

■優れた運動性を生む前後サスペンション

フロントにφ43mmの正立フォーク、リアサスペンションには軽量ビギンバックタイプのビルシュタイン型ダンパーを装備。前後ともユニシャル・伸張減衰力のフルアジャスタ機構付き。さらにヘッドパイプには「YZF-R1」同様の新設計ヘアリングとシールを投入してフリクションロス低減を図り、またアルミ接着構造ハンドルの採用で慣性モーメントを低減させ、優れたハンドリングを実現した。

ヤマハスポーツ XVS1100 ドラッグスター

「XVS1100」は、「ドラッグスターのコンセプト」と「リッターバイクの魅力・迫力」の両立を照準に新開発したモデル。リッターバイクならではの存在感・迫力を達成しながら、安心感のある乗り味、優れた加速フィーリングなどを織り込み、「ザ・ビッグサイズ・ドラッグクルーザー」を提案している。



ヨーロッパでも人気急上昇中のアメリカン。フラッグシップたるドラッグスター1100に、ひととき熱い視線が注がれた

《主な特徴》

■スポーツ性とパルス感を両立させた75度Vツイン

空冷4サイクルSOHC・Vツインエンジンは、現行「XV1100ピラーゴ」をベースにしたほとんどの原動機パーツと吸排気系を新設計し、動弁系にも専用セッティングを施した。特にクランクマスの低減、ミッションレシオのワイド化などにより、スポーツ性とパルス感を両立する新キャラクターを達成している。また、アルミ鍛造ピストン、浸炭コンロッドの採用で振動低減を図る一方、メッキシリンダー採用による信頼性向上。新設計外装パーツによるイメージ一新も図っている。キャブレターはTPS付きBSR37を採用。レスポンス向上に寄与している。

■ロー&ロングを実現するダブルクレードルフレーム

「XVS400/650」同様、三角形のリジッド風フレームワークがエンジンを包み込む新フレームを採用。「ロー&ロング」のドラッグイメージを強調した。あわせて690mmの低シート高と1640mmの軸間距離により、余裕のライディングポジション、優れた走行性、独特のシルエットなどを実現した。

■リンク式リアサスペンション

フロントフォークの左右ピッチは240mmの幅広タイプ。インナーチューブ径41mmの正立フォークを組み込み、初期作動がソフトな優れた特性を達成した。リアはトライアングル形状のリヤアームにリンク式モノコックサスペンションを装備。その相乗効果により、安心感があり、かつ扱いやすいハンドリング特性を実現した。



「XVS1100」主要諸元

●全長×全幅×全高(mm)=2,405×895×1,095 ●シート高(mm)=695 ●軸間距離(mm)=1,640 ●最低地上高(mm)=145 ●乾燥重量(kg)=258 ●原動機種類=空冷4サイクルSOHC2バルブ ●気筒数配列=75度V2気筒 ●総排気量(ccm)=1,063 ●内径×行程(mm×mm)=95.0×75.0 ●最高出力(ps/rpm)=61.7/5,750 ●最大トルク(kgf・m/rpm)=8.67/2,500 ●始動方式=セル ●潤滑方式=強制圧送ウエットサンプ ●燃料タンク容量(ℓ)=17 ●キャブレター形式=BSR37 ●変速機形式=常時噛合式前進5段リターン ●変速比=1速2.353/2速1.667/3速1.286/4速1.032/5速0.853 ●フレーム形式=ダブルクレードル ●キックスタートレール(ℓ/mm)=33/136 ●タイヤサイズ(前/後)=110/90-18/170/80-15 ●ブレーキ形式(前/後)=油圧式ダブルディスク/油圧式シングルディスク

中野真矢 & YZR250 (BPヤマハレーシングチーム) 7戦6勝7PPの大活躍で 全日本GP250チャンピオンに輝く!!

What's New
THE RACING

速報!!

勝ったレースはすべて
独走。まさに国内に敵
なしの戦いを見た今
年の真矢。10月4日
には、オーストラリアGPに
エントリーし、海外レ
ースに初挑戦する

THE NEW GENERATION!



「目標はコースレコードでしたが、気温や湿度が急激に上昇したので、レコードを破ることはできませんでした。でも、こうした状況下でレコードにかなり近いタイムが出せたので、満足しています。決勝レースは、スタートで前に出て、逃げ切るのが理想かな」と控えめに語る中野ですが、第1戦から第7戦まで、すべてポールポジションという快挙は、十分に勝利を予感させるものでした。



Y.E.S.S.レーシングチームの松戸直樹は4位入賞でランキング3位に上昇。BPカラーのTZ250Mを駆る関口太郎も7位入賞を果たす

真夏並みに気温が上昇した決勝日。中野は公約通り好スタートを決めてポールショットを奪い、徐々に後続

を引き離しに
かかります。8
周目には2位の
加藤大治郎(ホ
ンダ)に2秒近
い差をつけ、独
走態勢を確立。
レース終盤にな
って加藤をパス
し2位に浮上
した亀谷長純
(スズキ)にやや
差を詰められ
たものの、全く
危なげなく30
周を走りきり、
今季6勝目を達成。ランキング2位の
亀谷とのポイント差を47とし、2レー
スを残してチャンピオンを決めました。
「スタートもうまく決められたし、思
い通りの展開でレースを制することが
できました。今は、チャンピオンに獲
れてホットしたというのが本音です。
でも、まだ全日本は2戦残っているし、
オーストラリアGPへのスポット参戦も
あるので、気持ちを入れ替えて戦つて
いきたいですね」

獲得。その翌週から開幕した全日本
では連戦連勝を重ね、同クラスの新記
録となる5連勝を達成しています。
そして迎えた第7戦の予選、中野
は自身の持つコースレコードの57秒43
0(今年の第3戦時に樹立)こそ上回
れなかったものの、57秒560でポール
を獲得。

まだ若冠20歳の中野。来年以降の
飛躍に大きな期待が寄せられます。

9月20日、茨城県の筑波
サーキットで行われた全日
本ロードレース選手権 第
7戦で今季6勝目を挙げ
た中野真矢(BP ヤマハレ
ーシングチーム)がGP25
0クラスでシリーズ・チャン
ピオンを獲得しました。

チームスタッフからの手荒な
祝福を受ける真矢。「これで
レースが終わったわけでは
なく、ここから本当の勝負。
より一層頑張りますので、こ
れからも応援、よろしくお願
いします」



各界著名人がバイクについて熱く語る

バイクフォーラム'98

「8月19日はバイク(819)の日」を合い言葉に、恒例の「バイクフォーラム'98」が都内のホールで開催されました。

今年のゲストはバイク、モーター

スポーツの熱狂的な愛好家として知られる俳優の岩城滉一さん、「リンク」ラセンなどでお馴染みの人気ホラー作家の鈴木光司さん、バイクジャーナリストの柳原三佳さん、元バレーボール日本代表でスポーツコメンテーターの益子直美さんの4名。それぞれが抱くバイクに対する熱い思いを披露し合い、二輪免許を取りたいけど父親に反対されているという益子さんに、他の3人がバイクの魅力を伝え説得する手段をいろいろとアドバイスする一幕も……。

またステージ上では、ツーリングの時に体をほぐすワンポイントフ



ツーリングで疲れた体をリラックスさせるフィットネスに、ステージと観客席が一緒になって実践

イットネスのデモや、ヘルメットやブルゾンなどが当たる抽選会といったアトラクションも行われ、詰めかけたおよそ700人の参加者は大いに盛り上がりました。

車検のお客さまの獲得をサポート

車検・点検入庫促進キャンペーンのぼり輪旋中

年頭より、ヤマハが展開している「車検点検入庫促進キャンペーン」。その一環として輪旋している車検入庫促進のぼりの新バージョンが完成しました。

自動車・バイク・自転車・歩行者等、お店の前を通るすべての人々にアピールする高い演出効果を持ち、しかも簡単に設置できるのぼり。認証工場の資格を所有するショップ

ブが、バイクの車検が行える技術力を持つことをのぼりでアピールし、新たなお客さまの獲得をサポートします。積極的なご活用よろしくお願いたします。

大きく描かれた車検の文字がショップの高い技術力をアピール

ヤマハ有志チームの3艇が活躍!!

ソーラー&人力ボートレース全日本選手権1998

「人も太陽も力持ち」をキャッチフレーズに今年で9回目を数える「ソーラー&人力ボートレース全日本選手権1998」が、開湖500年を迎えた浜名湖の浜名湖競艇場にて開催されました。

ソーラーボート部門では、6連勝中の「ソーラ

ド」に対し、ヤマハ有志チームによる「今切」が挑戦する。かたちでレースが展開。200mスビードレースは、2艇の併走状態から徐々に抜け出したソーランドが勝利。続く1時間耐久スラロームレースでは「ソーランド」「今切」が首位を入れ替える激しいデッドヒートを繰り広げます。しかし終盤にトップに立った「ソーランド」が独走のままトップでゴール。「今切」は、惜

しくも2位に終わりました。人力ボートレース部門は、今年もヤマハ有志チームで構成された「スーパーフェニックス」と「コギト」の一騎打ち。しかし、200mスビードレースは過去4連勝中の「コギト」を敗り、「スーパーフェニックス」が雪辱を果たします。1周スラロームレース

でも、「コギト」におよそ30秒の差をつけた「スーパーフェニックス」が制し、完全優勝を達成しました。



常勝「ソーランド」に挑むも、惜しくも2位となった「今切」



人力ボート部門を制した「スーパーフェニックス」。横山監督は今年初めは勝ちに行きつて初めて結果が出せましたと会心の笑み

ユアチームが多数参加。その中から上位入賞する艇もあり、例年以上の盛り上がりを見せました。

SHOP to SHOP

腕に自信がないお客さまのレベルアップこそ大切

ライダースパーク世田谷(東京都世田谷区・西山哲二店長)

大型免許が教習所で取れるようになって、技術が伴わないままおっかなびっくりビッグバイクに乗っているライダーが増えたような気がします。今の高性能のバイクは教習所で学んだことだけでは対応できない部分もある。例えば、自分のバイクをアクセル全開やフルブレーキングできる人はどれだけのでしょうか。結局、持て余したままバイクを手放してしまうことになるんです。バイク離れを防ぐためには、そういうお客さんに安全に乗れるテクニックを身につけてもらうことこそ大切ではないでしょうか。

私の店ではそのようなお客さんを15人前後集めて、月に1、2度、「安全なツーリング」をテーマに、筑波サーキットのファミリー走行会に参加しています。これまで転倒者も出ず、バイクの運転に自信を深めてもらっているようです。でも一つのショップだけでは、できることにも限界があるのも事実。初心者でも気軽に参加できるスクールが、メーカーを始めいろいろと協力して、開催できないものかと考えています。

「SHOP TO SHOP」は販売店さんどうしの意見交換のコーナーです。今お店で話題になっていること、課題として取り組んでいることなど、どんなテーマでもかまいませんからどしどし投稿してください。またユニークなイベントや店頭活動などの情報も募集しています。

※別添のメールシートでお寄せください。

※8月29・30日に開催を予定していた「Y.E.S.S.アースリーラン in 車山高原」は、台風4号の接近による悪天候のため、中止とさせていただきます。

400台の新車、中古車が一同に勢揃い

『ヤマハ大特選バイク市』

今年で3回目の開催となるバイクの即売イベント「ヤマハ大特選バイク市」が、YSP/YOUSHO P各メンバーズクラブ東京ブロック会の主催により、9月19日、20日、東京の池袋サンシャインシティで開催されました。

初日の19日は開場前から熱心なお客さまが、入り口前で列を作るという賑わいぶり、中には午前2時からの徹夜組も現れるほど。午前10時のスタートとともに、お目当てのバイクめがけて走り出すという光景も見られました。

2日間の来場者は約800人上り、新車・逆輸入車220台、中古車180台が勢揃いした会場内では、あちこちで熱っぽい商談が繰り広げられました。さらに成約したお客さま対象の抽選会ではテレビ、キャンペーンなど総額200

万円の高額な景品が用意され、当選のたびに大きな歓声が湧き起りました。

来場したお客さまからは「これだけたくさんバイクがあると、見るだけで楽しい」「このようなイベントは珍しいなと思って来てみました。さっそく、新型のTW200を買いましたよ」といった声が聞かれました。

なお「ヤマハ大特選バイク市」は10月10、11日にも、神奈川県横浜市の「横浜参賀ホール」第1展示会場山下公園前で開かれます。



多くのお客さまが来場し賑わいを見せた「ヤマハ大特選バイク市」



元気なお年寄りと講師陣の間で活発なやりとりが交わされた

お年寄りの方にPASを始めとする電動ハイブリッド自転車を中心に乘っただくことを目的とした「電動ハイブリッド自転車安全運転講習会」が、8月28日、9月4日の両日に山形県酒田市で行われました。これは、同市が実施した新しい事業「電動ハイブリッド自転車購入助成」で購入した70歳以上(障害者手帳所持者は65歳以上)のお年寄りを対象としたもので、両日合わせて57名が参加しました。

電動自転車の安全運転を担当

お年寄りにPASの安全運転を学んでもらおう

酒田市で「電動ハイブリッド自転車安全運転講習会」を開催

したのはヤマハのスタッフ。「電動自転車とは言え守る交通法規は普通の自転車と同じ」と前置きして、方向転換の方法やゆとりを持ったサドル調整などといった、電動自転車ならではの取り扱い上の注意点をアドバイス。快適で楽しい電動自転車ライフを呼びかけました。

また参加者からは「バッテリーが自然放電するのはなぜ?」「1回の充電でどれくらい電気代がかかるのか?」といったさまざまな疑問が投げかけられ、熱気こもった質疑応答も繰り広げられました。

ボランティエアバイクレスキュー隊が機動力を披露

静岡県総合防災訓練

今年の夏、各地で台風や地震などの災害に見まわられた日本列島。いざというときの危機管理の大切さを、あらためて認識する機会でもありました。

そんななか、9月1日の「防災の日」、静岡県と掛川市の主催による「静岡県総合防災訓練」が掛川市・静岡県総合運動公園造成地で行われました。この訓練には、市民をはじめ自衛隊、消防、警察、学校など123団体、約2500名が参加。午前9時半に東海地方にマグニチュード8の地震が発生したことを想定して、火災消火や負傷者の救出などの訓練が広大な敷地内で大規模に展開されました。当

日は「バイクレスキューネットワーク(BRN)かけがわ」を中心に、一般ボランティエアによるバイクレスキュー隊約40名も出動。阪神大震災以来、災害時のバイクの機動力が見直されていますが、この日も「AMDA(アジア医師連絡協議会)」の医療隊員の搬送、情報収集、医薬品運搬に力を発揮しました。

BRNかけがわの鈴木繁雄会長は「ライダーにどのような社会貢献ができるか考えた末にバイクボランティエアを組織しましたが、この訓練で災害時に威力を発揮するバイクの姿を多くの人にアピールできたと思っています」と語っていました。



訓練に参加した掛川、浜松、磐田のバイクレスキュー隊



医療隊員や救援物資を運ぶバイクが活躍



アルティシヤで51カ国 14万キロを走破

バイク世界一周に挑戦した鈴木健次さん

94年から3年半かけてヤマハ・アルティシヤで世界一周ツーリングを行った鈴木健次さんが、このたび帰国しました。

鈴木さんは10年前の大学在学中に南北アメリカ大陸を自転車で行き、中米コスタリカで出会った世界一周中のイギリス人ライダーと出会い、バイクによる世界一周を決意。大学卒業後、宅配便会社で働いてツーリング資金を貯め、94年9月にアルティシヤで世界一周の出発地点、チリへ出発しました。

「目的地に向けてまっしぐらだった自転車と比べ、バイクの旅は寄り道できるのがいい」との言葉通り、チリで出会った後の妻ルシアさんと、2500キロ1カ月のタンDEMツーリングを行った



マイペースの旅を続けた鈴木さんは、南北アメリカ、ユーラシア、オーストラリア、アフリカと51カ国14万キロ以上を走行。オーストラリア・ヤマハでオーバホールしてもらっている間、現地のメカニック宅に泊めてもらったりという出会いも数々体験しました。

しかし、世界一周までロシア横断を残すのみとなったエチオピアでバイクが破損し、続行を断念。「悔しいと言うよりも、アッサリした気持ちでした。結局、計画の8割で終わってしまったので、自分にとって世界0.8周なんです」という鈴木さん。その後、旅の最初にチリで出会ったマルシアさんと結婚式を挙げ、今年4月に帰国。

「バイクに乗っていると色々な人に話しかけられたのがよかったですね。アルティシヤは壊れたままですが、妻が乗りたがっているから、いずれ修理して乗ると思っています」と笑顔で語っていました。



トルコでは思いがけず雪に見舞われ、恐怖感を覚える。しかし、自作のチェーンで難局を乗り切る

二 輪車教習の際、運転特性に関する特別3課題として、「急制動」「スラローム」「一本橋」がある。これらは実際の路上で必要とされる操作技能というより、操作の習得時に必要な車両特性を学習するための手段と考えるべきだが、教習所で行う訓練は検定・試験の課題をクリアするためにとらえる側面が強く、解釈の仕方でもさまざまである。

昭和61年のカリキュラム改訂では、そこに「回避」が追加された。この教習目的は、「多様化する交通環境に対応するため、障害物に対する急な回避の判断能力と運転技術を身につけさせる。また、運転情報の認知、実際に行動を起こすまでには、意外に時間が掛かること、人間の能力の限界について体験される」とある。

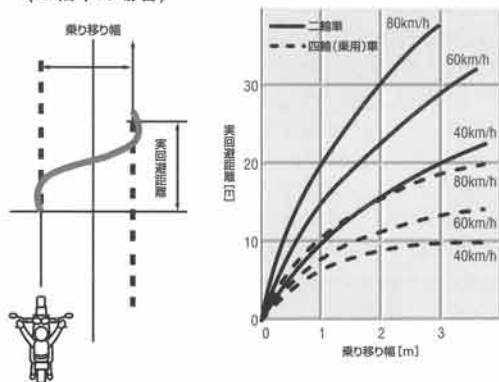
Safety & Science of Single-track Vehicles

危険回避性能

長江 啓泰 日本大学教授 工学博士

乗り移り幅と実回避距離 (二輪車の場合)

四輪車の回避距離



回避運動とは、運動学的に見ると連続して行われる車線変更の一部と見なすことができ、これまで調べてきた運動と同様、車両自体の特性と人の反応、操作特性とを組み合わせた複合運動である。これを我々はどう解釈し、どのような指導を行うべきだろうか。

グラフは、5ナンバーの乗用車と750ccの二輪車が車線変更したとき、乗り移り幅(※1)と反応時間を含まない実回避距離(※2)の関係を表したものである。これによると、街なかの交通渋滞で停車中の車両の間をすり抜けて行ける二輪車は、機動性に優れた乗りものと考えられているが、そうではない。同じ速度で同じ乗り移り幅を移動する場合、四輪車の方がはるかに短い前進距離で車線変更できることがわかる。

なぜなら、右に車線変更する場合、四輪車はそのまま右ハンドルを切り、戻し、左にハンドルを切り戻すという左右一回ずつのハンドル操作で済むが、二輪車では、まず車体を右側に倒し込むためいったんハンドルを左に切る「予備操舵」と、右車線に移った後も左に傾いた車体を立て直すため左側にハンドルを切る「修正操舵」が余分に必要である。また、これらの操作を四輪ほど素早くできないこともあり、長い実回避距離を取らざるを得ないのだ。

二輪車に詳しい方は、二輪車はロールさせなければ曲がらず、そのロール角による旋回が四輪に比べて緩慢だからだと説明されるかもしれない。レースでの違いはまさにその通りであるが、ここでは実用車を使い、車両性能ギリギリの旋回で得た実験結果であることをご承知いただきたい。

さて、この結果に基づいて考えると、時速60キロで走行する四輪車が前方に停止した四輪車を回避するため、乗り移り幅2mの車線変更を行なう時に必要な実回避距離は11m。一方、二輪車が同じように車線変更するには23m。つまり四輪の2倍の距離が必要になる。つまり、それだけ早く障害物を見出し、回避行動を開始しなければならないというわけだ。もし、前記の二輪車が四輪と同じ11mの実回避距離で車線変更すると、その乗り移り幅は約0.6m。これでは、前方に停止した四輪車の車体すれすれに回避できるかどうかの幅に過ぎず、速度が80キロになるとさらに半減する。二輪車の速度を上げると、いかに機敏性が失われるかがわかるだろう。

また、こういう急激な回避操作では反応時間も延びがちで、実際の回避距離

は図よりも長くなる。さらに初心者の場合、急に車体を倒し込めないなどの条件が加わって、もっと距離が長くなる。

こうしたことから、まず運転免許教習のなかで人間の限界、あるいは自分自身の限界を知らしめ、安全運転意識の醸成を目指すことが重要であるといえる。もちろん、既に免許を保有し、実際に運転しているライダーへの講習も同様であり、限られたわずかな時間内で運転技術(技能)を高めることが難しいとしても、運転者の安全に対する物差しを大きく広げ、新しい目盛に変えることに意を注ぐべきではないかと思う。

実際、二輪車安全講習会に携わるみなさんが、実技課題をどのように解釈し実施しているか、筆者の考えと異なる場合には、是非ご意見を寄せたい。

※1. 車線変更する前の進路と変更後の進路までの、横移動した距離。
※2. 車線変更しようとしてハンドルを切りはじめてから、変更が完了するまでの前進距離。

このコーナーではみなさまからの「意見」「感想」を募集しています。
※別添のメールシートでお寄せください。



自分が育ったコースで嬉しい勝利を飾った元木

元木龍幸、'99YZを駆り地元で今季初優勝！

全日本モトクロス・第8戦 近畿大会

大阪府のブラザ坂下モーターランドで、9月20日に行われた全日本モトクロス第8戦。当日は、好天に恵まれ、最高気温34度という真夏以上の暑さの下で決勝レースがスタートしました。

第2ヒートでは、大河原功次(ヤマハ)、元木龍幸(ヤマハ)が揃って好スタート。第1ヒートで3位表彰台に登った元木は先行する高濱龍一郎(ホンダ)を一気にバーストップに浮上。中盤、追い上げてきた田中教世(カワサキ)とのトップ争いとなり、一旦は抜かれたがすぐに抜き返すと徐々にその差を広げはじめ

ます。

「スタミナでは負ける気がしなかった」という元木は、ハイペースのまま最後まで走りきり、勝利のチェックを受けました。

「地元だし絶対に勝つつもりで今日は臨んだ。田中選手とのトップ争いも、負けん気はボクの方が強いから絶対に勝てると思ってた。優勝はマシン、チーム、地元のお客さんの応援、すべてのお陰。やっと勝つことができて嬉しい」

ヤマハにとって今季初、'99年型YZにとっても初の勝利を、元木は地元ファンの前で達成しました。

◆ TIME SCHEDULE ◆

10月2日：公式予選	15:30～16:30
10月3日：公式予選	11:30～12:30
スーパーボール	16:00～
10月4日：決勝第1レース	12:00～12:50
第2レース	15:30～16:20

◆ TV放映 ◆

東日本放送(KHB)をキーステーションにテレビ朝日・静岡朝日テレビ・福島放送・山形テレビで放映予定。

ルーキー芳賀紀行の活躍で盛り上がりを見せる今年のスーパーバイク世界選手権(WSB)。いよいよ10

『凱旋』芳賀紀行の激走に注目!!

SUGOスーパーバイク世界選手権レース

月2〜4日には今シーズンの最終戦として「煌(ファン)エキサイティングCUP SUGOスーパーバイク世界選手権レース」が、スポーツランドSUGOで開催されます。

今年のWSBは、公式予選上位16名が1台ずつタイムアタックを行うスーパーボールでグリッドを決定する新ルールを導入。よりエキサイティングな趣向が凝らされています。

このカテゴリーで最も注目を集めているライダーは、「ヤマハワールドスーパーバイクチーム」の芳賀紀行。全日本タイトルを獲得して、世界挑戦をスタートさせた今年は、ルーキーイヤヤーながら4勝を挙げ、海外

ヤマハワールドスーパーバイクチーム



芳賀 紀行



スコット・ラッセル

ヤマハレーシングチーム



吉川 和多留



芳賀 健輔

での人気も急上昇中。ワイルドカード(開催国出場枠)で出場した昨年2位/1位を獲得しただけに、活躍が期待されます。チームメイトのスコット・ラッセルのベテランらしからぬ豪快な走りも見事です。

またワイルドカードで、全日本スーパーバイクに参戦中の吉川和多留と芳賀健輔が「ヤマハレーシングチーム」から参戦。久々にスプリントレースであいまみえる芳賀兄弟の争いも見逃せません。

PICK UP MONTHLY TREND

12月1日より1日3時限教習が開始

指定教習所の教習課程が12月1日より改定され、学科教習時間が32時間から26時間、技能教習は4段階から2段階となり、また技能教習後半の応用走行では1日3時間までの教習が可能となる。これにより、普通二輪なら最短8日、普通二輪を持つ人が大型二輪を取る場合は最短5日で、教習所を卒業できる。(ヤングマシン10月号)

バイク用エアバッグが登場

バイクのアクシデントからライダーを守るジャケットタイプのエアバ

ッグ「エッグパーカ(無限電光)」、「セーフティエアロバッグ(全国二輪ライダー安全振興会)」が相次いで発売された。これらは、事故などでライダーとバイクが一定の距離以上離れると、バイクとジャケットをつないでいるワイヤーが抜け、その瞬間にジャケットがふくらみ、ライダーの体が路面などと衝突する衝撃を緩和するシステムになっている。(モーターサイクリスト10月号)

キャッシュカードでの買い物、給油が可能に

'99年1月より、銀行や郵貯のキャッシュカードでの各種支払いが可能に

なる「デビットカード」のサービスがスタートする。このシステムは、キャッシュカードをレジ近くの装置に通して金額と暗証番号を入力すれば、自分の口座からその日のうちに代金が引き落とされるというもの。すでに多くの金融機関、企業が参加を表明し、サインの手間が入るクレジットカードや、電子マネーなどよりも、簡単に利用しやすいシステムとして多くの利用者が見込まれている。(モーターサイクリスト10月号)

若者の厳しいフトコロ事情

昨今の不況を反映してか、若者の2割弱は1年前より小遣い額が減少していると回答、その理由として「アルバイトが見つかりにくくなった」「収入が減った」などが挙がっている。携帯電話、PHSの利用率は55.1%に達しているが、その8割は通信費の全額を自分で負担しており、若者の財布を圧迫する新たな要因となっている。(日経流通新聞9月)



モトクロス界に4ストローク革命!! YZ400Fでダグ・ヘンリーが チャンピオン獲得!

'98 AMAナショナル
モトクロス250ccクラス

8月30日、アメリカのビンガムトン(ニューヨーク州)で'98 AMAナショナルモトクロス第11戦が行われ、250ccクラスにヤマハの市販4ストロークマシン「YZ400F」で出場したダグ・ヘンリーが総合優勝。ランキングポイントをとータル446ポイントに伸ばし、最終戦を待たずシリーズチャンピオンに輝きました。



昨年YZM400F、YZ400Fを駆るAMA唯一の4ストライダー、ダグ・ヘンリー。革新的なマシンを駆ってのタイトル獲得に高い評価が寄せられる

連続第2ヒート、ヘンリーはまたもホールショットからトップに立ち、4周目までレースをリード。その後ラリー・ワード(スズキ)、マイク・ラロツコ(ホンダ)らと激しいトップ争いを展開するものの、チャンピオンがほぼ確実な状況となったため、無理せずポジションキープの走りに切り替えて4位フィニッシュ。ランキング2位のジェフ・エミック(カワサキ)との差を63ポイントに伸ばし、チャンピオンを決定しました。ヘンリーにとつて、そしてYZ400Fにとつても初のタイトルをという快挙を達成、モトクロス界に新たな歴史を築きました。

ヤマハにとつては、'81年、リック・ジョンソン以来のタイトルとなります。なお、9月6日、ベンシルバニア州のデルモントで開催された最終・第12戦でも、ヘンリーは2つのヒートレースを2位・1位で制して総合優勝。シリーズ通算493ポイントとして有終の美を飾りました。

第11戦の第1ヒート、ヘンリーは4ストロークのトラクションを活かしてホールショットを奪います。3周目に一度はミカエル・ピション

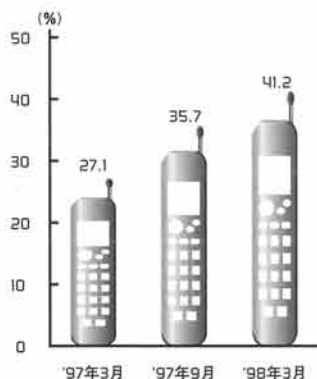
What About?

データで読む時代の流れ

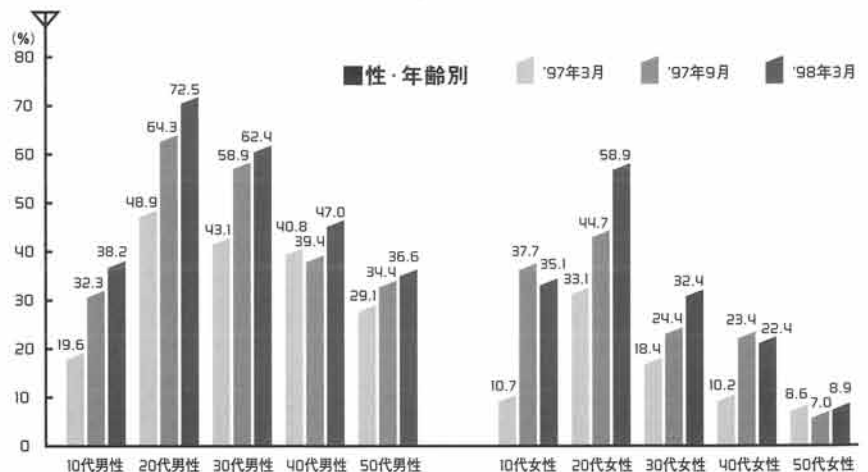
お宅には、携帯電話はありますか?

(自動車電話、PHS含む)

■携帯電話・PHSの個人使用率の推移



普及の一途を辿る携帯電話。個人使用率は'97年9月から'98年3月の半年間で、5.5ポイントもの伸長を示している。殊に20代は男女ともに最も使用率が高く、男性はほぼ4人のうち3人が使用している割合。業務用の携帯電話を含む数字だが、いずれにしても「情報の敏速性」に対する期待値が高いということ。商売にもスピードが要求されるだろう。また、携帯電話を所有しているお客さまは、それだけ連絡をつけやすい相手でもある。「待ち」から「攻め」への発想の転換が、新たな商機を生む。



出所:「情報機器やサービスの利用に関するアンケート」(1997年3月/9月、1998年3月)野村総合研究所調べ

50ccスポーツを

狙え!



50ccとはもう長いときあいなんです。最初に原付免許を取ったのは17歳か18歳のころ。とにかく自分の行動半径を広げたいと思って免許を取り、JOGを買いました。JOGはまさに自分の足代わり。特に思い出に残っているのは、海の家でバイトしていた夏のことです。自宅からバイト先の海までは片道15キロぐらいいはあったんですが、その往復が楽しくって。でも、今の仕事はかなり不規則で、朝からハードに働く日がある反面、中途半端に半日休みがあったり……。慌ただしく追われるような毎日なんです。自分で楽しめるものを探したい、自分の生活を変えてみたい。そういう思いが、昔憧れだったギア付きのバイクに結びついたんです。もちろん、大きなバイクも魅力的ではあ

操作に集中できる ギア付きの魅力

藤倉 洋子さん

川崎市高津区/26歳/会社員

RZ50

つたんですが、まず免許を取るのにかなりお金が必要でしょう? それなら50ccのバイクが買えちゃう。RZ50に決めたのは、フィーリングですね。写真を見た途端、「これだ!」って。発売までの1~2カ月がすごく待ち遠しかった。でも、買った方がいいけど、クラッチ操作に慣れるのが大変でした。仕事から帰ってきて、毎日毎日近所で練習。まだうまく乗れないんですが、練習に集中することが楽しくって仕方ないですね。以前、JOGで近所をあてもなく探検してまわってんですが、RZの運転に慣れたら、また近所探検ツーリングをやってみたい。道に迷うことも楽しみのひとつ、なんてツーリングは気軽な50ccならではの楽しみですから。

SRにも負けない カッコよさ

岡田 健さん

愛知県刈谷市/19歳/大学生

YB-1

以前働いていたアルバイト先の知人がSR400に乗っていて、すごくカッコよかったんです。その印象がずっと残っていたのか、街で何度かYB-1を見るうちにどこかなくSRに似たデザインが気に入って、欲しくなってきた。そこで、さっそくバイクカATALOGの本を買い、一応いろんなバイクを見比べてみたんですが、やっぱり「YB-1を買おうぞ」と心に決めたわけです。問題は、まだ免許を何も持っていないこと。いずれ四輪免許を取るつもりでしたが、YB-1を買う気になった以上、四輪免許が取れるまで待つなんてもうできなくて、すぐ原付免許を取りに行つたんです。今は四輪免許もクルマもありますよ。でも、車は荷物が多い時や複数で出かける時以外はほとんど使わず、バイクばかり乗っている毎日

初めてバイクに乗った ときの感動が蘇った

横山 昌史さん

兵庫県加東郡/31歳/公務員

RZ50

RZ50を購入したのは今年の7月。まだぼやぼやの新車です。これでも乗ってよし、乗り継いだ台数で言えば、もう10数台になりますね。そんな私が再び50ccを、RZ50を選んだのは、16歳の頃初めてバイクに乗った時の感動を思い出させてくれたから。「ヤマハの2サイクルエンジン」に対する思い入れもあったし、昔からRZのスタイルがとても気に入ってた。とにかく憧れでしたからねえ。それと、大型バイクのほかにスリムで軽快なバイクを一台欲しいなと思ってたんです。まだ馴らし運転の最中ですが、今度のRZ50は昔のど比べて格段に洗練されていますね。エンジンが軽く回るようになってるし、トータルバランスもすごく良くなっているようです。もちろん、昔の「荒々しさ」も捨てがたい要素でしたが、今はむしろコントロールに楽しく走りたと思っています。僕が願っていたとおりの1台ですね。その反面、こういうバイクを手に入れてしまうと、気持ちが若返るというか、ワクワクするのも事実。50ccのレースに挑戦してみたいな、なんて密かに思っているんですよ(笑)。

成熟したアダルト層を中心にビッグバイクがスポーツ市場を活性化しているが、その一方、少子化や若者のバイク離れによる底辺層の縮小は何ら有効な解決策が見つかっていない。ビッグバイクの勢いがある今、しっかりと種まきをしておかなければ、需要は下がっていくばかりだ。今回は、その拡販に向けたヒントをお客さまのインスピレーションから拾ってみた。



です。通学はもちろん、買い物などどこへ行くにもYB-1です。渋滞にさほど影響されず走れるし、気軽に乗れて取り回しもしやすいから、すごく便利なんです。

それに、同じ50ccでも、スポーツバイクはスクーターと違ってミッション操作があるから、走ることもそののが楽しい。何度か友人のスクーターを借りたことがあるんですが、荷物がたくさん積めるとか便利ではあっても、走りが物足りない。クルマもマニュアル車にしたほどですから。

でも、最初SRが好きでバイクに乗りはじめたわけで、いつか普通二輪免許を取ってSRに乗りたくて思っています。本当なら今頃はもう免許を取っているはずなんですが、ちょっとお金がなくなっちゃって、もうしばらく先になるかな(笑)。

ただ、YB-1はすっかり気に入ってしまいました。今後SRを買っても、YB-1を手放すことはないと思います。大小の「SR」をそろえて乗り分けるって、カッコいいでしょ？



自分に合ったバイクに巡り会えた

山本 紋子さん

京都市中京区/22歳/学生

YB-1

調べて、最終的にグリーンのYB-1にしようと思いましたが、YB-1が欲しいって言うのと「女の子のくせに」みたいな感じで、説明もろくにしてくれないようなお店もあって、ものすごくシヨクでした。バイクに乗ったことがなくて、しかもギア付きたから、私だって不安だから、だからこそ

いろいろ聞きたかったのに、見た目で判断するなんてひどいと思いませんか？でも、そんな時、友人が別のお店を紹介してくれたんです。女性スタッフもいて、相談しやすい雰囲気が入りました。価格が他の店よりちょっと高かったんですが、今後のことを考えれば、そういうお店で買うほうが安心ですもんね。

ただ、予想してたとはいえ、やっぱり最初はタイヘンでした(笑)。納車の時、お店の方に操作の説明から何から丁寧に教えていただいた、その場で一時間ぐらい練習したかなあ。それでも、京都の街はものすごく交通量ですから、自宅へ乗って帰るまでのスリルときたら、もう冷汗もの！今じゃ笑い話ですけどね。

50ccは腕を磨くのに最適

新井 一平さん

埼玉県大宮市/19歳/学生

TZM50

バイクの場所だったんです。高校時代からバイクが好きで好きで……でも、当時は免許を取ることも禁じられていたから、3年間ひたすら我慢して雑誌を眺めたり、テレビのレース番組を見たり、そんな風に不満をまぎらわせていました。

だから、卒業後すぐ原付免許を取りに行きました。教習の時間や金銭的なことを考えると、原付が一番取得しやすかったからです。高校時代、秋ヶ瀬サーキットでミニバイクレースをよく見ていたので、50ccでも十分楽しめそうだったしね。

バイクは、最初からお目当てのTZM。雑誌の試乗記事でも高い評価を得ていましたし、何より親がずっとヤマハが良かったので、「これしかない」と決めていました。今、このTZMでモトチャンプ杯などのレースにも出ています。

50ccは、車体が軽い分ライダーの動きがそのままマシンの挙動に表れるでしょう。無駄なライディングはできない。そういうシビアさが気に入っています。後々ステップアップしたときのために、テクニクを磨くにはちょうどいいよね。

Market Data

近年飛躍的に伸びるスポーツ50cc カッコよさが若者をつかむカギ

ほかの人は違うバイクに乗りたくて、カッコよく乗りたいという個性、ファッション重視の若者が増えているのはご存じのとおり。バイクの全体需要が足踏みを続けるなか、TW、SR、ドラッグスター、YB-1、ビーノなど、カテゴリーや排気量に関わらず、ドレスアップのベースとなるモデルや独自のデザインを持ったモデルに人気が集まっていることからわかる。

一方、今後ますます少子化が進み、16歳の免許取得年齢到達人口も減少していくのは明らか。ひとりひとりのお客さまを大事に、長い付き合いをしていくことが商売の重要なポイントだと考

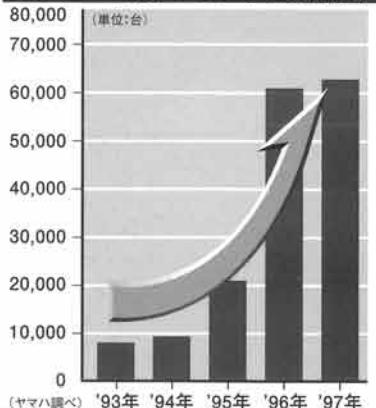
える。とりわけスポーツ50の重要度は非常に大きくなる。

10代のバイクエントリー層に占める割合はスクーターが圧倒的に多いが、その後のステップアップ、あるいは代替えによる継続的な需要を考えた場合、スポーツ50のお客さまは極めて有望な需要層になるからだ。特に長期間の深いお付き合いが見込める地域密着型のお店は、メリットが大きいと思われる。

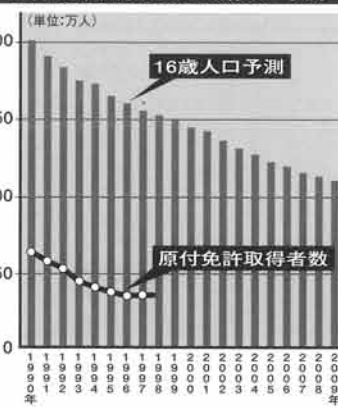
ただ、商品の人気やYB-1やRZ50などに集中しているという点も、それぞれのお店単位では商圏特性によってかなりバラツキがある。展示車両はともかく、商談の時にはDT50やTZR50などの存在もしっかり頭に入れておきたい。「他人と違う」ことが重視されるのであればなおさらだ。

また、ドレスアップに関する情報、パーツ供給も欠かせない要素。お客さまの大半がエントリーユーザーだとすると、お店の提案力、サービス力が需要拡大のカギといえよう。

50ccスポーツ・ファッションカテゴリー登録台数推移



原付免許取得者数と16歳人口予測





もう一回レースにチャレンジしたい

河野 廣政さん

京都府城陽市/24歳/会社員

TZM50

現

在乗っているTZMは、2年ぐらい前に友人からもらったんです。転倒の修理に20万円ぐらいかかると言われて、友人はあきらめたらしいんですが、僕なら自分で修理できると思っています。実際、フレーム修正以外は、部品だけ取り寄せてもらって自力で直しちゃった。全部で7万円ぐらいで済みましたよ。

理はお手のものついでです。

今、TZMの使い方は通勤。ほかにも400ccの中型車を持っていますが、普段の「足」としては小さいほうが何かと便利なんです。

例えば駐車場。中型バイクだと駐車場に1カ月1万5千円かかるけど、50ccは半額以下で済む。それに僕の勤め先は京都市内で、大きいバイクだと駐車する場所に困るくらいですが、50ccなら自転車の脇にでも止めておける。

自宅から会社まで20分の道のりも、TZMの車体は小さくてもライディングポジションが意外にラクだから、ストレスなんか全然感じません。

バイクは、趣味としてこれからはずっと乗り続けていくつもりです。特に、レースでサーキットを走る楽しさは忘れがたいですね。仲間たちが仕事の予定をやりくりできるようなことなら、是非ともミニバイクレースに復活したいと思っています。できれば来春あたりから再開できるといいなあ。

もし実現したら、もちろんこのTZMで走るつもり。勝手知ったるバイクだし、今通勤で使っているのは、車両感覚を忘れないようにという密かな目的もあつたりして……(笑)。最近、暇を見計らって、レース仕様にするだけじゃなく、いじるのも楽しいしね。

ただ、レースにはやっぱり新車が欲しい。そうなら、今のTZMをスベアにします。

ベストチョイスだと自負してます

前田 尚宏さん

大阪市淀川区/29歳/会社員

DT50

以

前はセロー225、そして今はDT50。僕の場合、買い替えるたびに段々小さいバイクに移ってますね。

遠出するのが主目的なら馬力のあるバイクじゃないとキツイけど、はつきり言って今の僕には遠出する時間的な余裕がない。それにそろそろ30歳、昔ほどスピードを追い求めてバリバリ走りたいという気持ちも薄れてきたしね。

という、セローに不満があつたわけじゃないんです。のんびり走るには最高のバイクですからね。ただ、今の状況では250ccクラスさえも必要ないわけで、だったらいっそ50ccと割り切って付き合う方が潔くていいんじゃないかと思つたんです。中途半端な大きさのバイクを選んではいたら、「もうちょっとパワーが……」なんて、あれこれ悩んでいたかもしれないなあ。

だいたい、50ccだからDT50は侮れないよね。例えば街なかを走るにしても、力は充分あるし、ライディングポジションも楽。かえって小回りのきくDTの方が、スイスイ走れて便利なんです。それにオフロード車だから、街乗りだけでなく、林道でもどこでも場所を選ばず走れるでしょ。価格や維持費など、僕の財布に優しい点も大いなる魅力です。

僕にとって、DT50はベストチョイス。ホンマに「いいとこずくめ」ですわ。

こ

のDT50は、通勤のために買いました。3カ月ほど前に東京から仕事(自衛隊)の都合でこっちに引越ししてきて、初めは車で職場に通っていました。が、妻の買い物用に車が必要だということで、普通免許しか持っていない私は50ccのバイクを購入する事にしました。

その時は、何も考えずただ漠然と「安くていいのがあれば何でもいかなあ」と思いながら、家の近くにあるショップに出かけました。結局、その日はカタログを貰うだけで帰って、妻と相談したんです。そしたら彼女が、どこから聞いてきたのか「スクーターより性能的な面でも上だし、どうせ買うのならスポーツタイプの方がいいんじゃない」とかなんとか、妙に説得力のあることを言うんです。

新しい趣味を教えてくれた

川口晃史さん

静岡県御殿場市/32歳/公務員

DT50

ずっと安いスクーターで決まりだろうと思つていたら、妻の思わぬ発言。すっかり納得してしまつた私は、すぐにまたショップに出かけ、その場でDT50の購入を決めてしまいました。

でも、今思うとスポーツバイクを買って大正解でしたね。この辺りは急な勾配が多く、DT50ならスクーターよりパワーがあるし、走行安定性も断然優れています。気軽さという点ではスクーターの方があるとは思いますが、私はスクーターの方が性に合っているようです。50ccスクーターが「スリッパ」だとしたら、DT50は「スニーカー」でしょうか。

ともあれ、私は今までバイクに縁がなく、購入するのはもちろん乗るのもほとんど初めて。最初の頃、なかなかエンジンがかからなかつたり苦労しましたけど、だんだん慣れてくると、サイクリングに行くのが大好きだつた中学生や高校生の頃の自分を思い出し、その時の気持ちも再び甦つてきたんです。新しい趣味として、今度はバイクが大好きになりそうだなって感じてます。

何も知らない私をバイクの世界へ引き込んだDT50……。今は仕事と家庭の事で忙しく、残念ながらツーリングなんてできそうにありませんが、もう少し年をとって40代くらいになったら普通二輪でも取得して、思いきり楽しみたいなと思つています。



世界を広げる身軽で気軽な50

関 久美子さん

東京都葛飾区/18歳/短大生

TZR50

兄

がXJ400に乗っていたので、高校生の頃からバイクに興味はありましたが、当時、一度だけ兄の後ろに乗せてもらったことがあつて、風をそのま

ま感じられるバイクっていいなと思っていました。でも、実際にバイクを手に入れたのは、高校を卒業した今年の春。プライベ

ートの時間が取れるようになったこと、バイクに乗っている友人の影響を受けたことが直接的なきっかけでした。

特に友人からは、自転車の延長上の「気軽なコミューター」として50ccのメリットを教わったんです。兄を見ていて、バイクツーリングというイメージが強かったので、かえって新鮮でした。

このTZR50は、雑誌を手がかりにあれこれ友達と相談しながら決めました。車格が大きいこと、シャープなイメージが気に入ったんです。スクーターではなくギア付きのバイクを選んだのは、まったく趣味の乗り物として考えていたから。通学の



ことを中心に考えていたら、きっとスクーターに乗っていたでしょうね。でも、私にとってバイクはやっぱXJ400のスポーティなイメージが強かったし、なんたってスクーターよりカッコいい。

今までは、自転車を必死に漕いで1時間以上もかかっていた道のりが、バイクならすつと30分で着いてしまう。速いのはもちろんですが、このあいだ、洗車の後ふらっと出かけたんです。行き先も決めないで。こんな気軽さですごくいいんです。

いつかは中型、そして大型って気持ちは以前からあったんですが、TZRを手にして、その思いがもっと強くなりました。とりあえず中型の免許にチャレンジしてみようかな。それも教習所ではなく、試験場に行ってみよう、そんなことを考えています。

限られたパワーを最大限に使いこなす

寺田 知史さん

愛知県日進市/28才/公務員

TZR50

大

学を卒業した後、自動二輪小型限定、中型と免許だけは取ったんですが、就職活動に忙しくてバイクを購入している余裕まではなかったんです。でも、その甲斐あつて無事就職することができたので、社会人1年目の3月に中古の250を初めて購入しました。

ところが、うれしい反面「どうもしっくりこないなあ」と違和感を覚えたんです。自分にとって、FZRはパワーがありすぎる気がしたし、アクセルを離したときのエンジンブレイクの強さも好きになれなかったんです。

ちょうど仕事も面白くなってきた頃で、バイクに乗る気がしなくなり、たった2カ月ほどでFZRを降りてしまいました。それ以後、3年くらいバイクのことは念頭にありませんでしたが、突然、またバイクに乗りたくなってきた。

とはいえ、250や400じゃ持て余すだろうなと思つたので、今度は50ccのスポーツバイクがいいだろうとTZR50を買ったわけです。実は、妻もバイクが好きで400のスポーツに乗っているんですが、彼女は「50だとふらつくので乗っていて怖い」と私のバイクに乗ろうとしない。逆に私は400なんて重量もパワーも大きすぎて馴染みません。なんだかへんですね(笑)。

私にとって、大きなバイクはせつかくすいパワーがあつても、普通の道では十分楽しめるんです。すぐにスピード違反してしまひそうだしね。「パワーのあるバイクをゆつたりと乗る」という方法もあると思うけど、だったら「少ないパワーのバイクで、いかに100%の能力を使い切るか」というスタイルの方が私に合っている。そういう意味で、50ccスポーツは「使いこなせるパワー」こそ最大の魅力と言えるでしょう。このTZRには、オドメーターが1回転するまで乗り続けるつもりです。

from SHOPS



50はスポーツの出発、再出発点

YOU SHOP小林 (愛知県新城市) 小林秀樹店長

お客様に対して、我々がいつも大切に考えているのは、自分が買った1台のバイクをずっと好きでいてもらうこと。特に50ccのスポーツバイクはそうですね。

気軽に免許を取得でき、なおかつ価格的にも購入しやすい。そして、排気量の差を問わず、同じスポーツバイクとしての楽しみ方ができる。でも、エントリーしやすいからこそ離れていくのも早い。ステップアップしたり、クルマに移ってしまったりの方が大半です。売らずに持っているとしても、なかなか乗らなくなってしまいますよね。

それでは50がもったいない。そこで、ウチは排気量に隔てなく付き合えるツーリングチームを作っています。「チーム1100rpm」という名前、これには「どんなバイクでも、一度エンジンをかければアイドリング回転数は一緒。仲間じゃないか」という意味が込められているんです。

その恒例イベントのひとつが、「もっと50ccを楽しもう」をテーマに毎年2、3回行なっている50ccだけのツーリング。新しくRZ50でバイクに乗り始めた人、車庫の奥に眠っていたDT50を引っ張り出す人など、いろんなスポーツ50ユーザーが参加してくれますよ。これをきっかけに、スポーツバイクがもっと好きになり、あるいは改めて50のおもしろさを認識してもらえればうれしいですね。

実車展示、ドレスアップがカギ

レオタニモト西院店 (京都府京都市) 植村真波さん

当店のお客さまは学生さんが多いです。京都の交通事情もあって、50ccの需要はかなり高く、売上の約7~8割程度を占めるでしょう。

スポーツ50はそのうちの2割程度。「ほかの人とは違う」ここにこだわる傾向が強いようです。それに最近の若い人たちは、ファッションの延長としてバイクを捉えていますので、自分のセンスに合わせたバイクもコーディネートしていくカスタム志向の人が多いですよ。排気量の差はあっても、スポーツバイクのライダーは考え方が同じなんです。

ウチの売り方としては、まず在庫を切らさず置くことを心がけてます。今のお客さんは、自分なりの商品情報を持っているから、店で見物を見たがるんです。また、商談の時には、ドレスアップのことも合わせて尋ねるようにしています。先ほど言ったように、要望はかなり多いですから。

もうひとつ気を使うのは、納車の時。50ccスポーツは初めてバ

イクに乗る人が多いから、操作方法やメンテナンスなど、きちんと説明しておかないとトラブルの素になりがちです。これから長く私たちと付き合っていくには、なにより最初が肝心ですもんね。

第一歩の不安をアドバイスで解消

YSP川崎中央・M's日吉店 (神奈川県川崎市) 今井浩店長

一般に、50ccのお客さんは中型や大型のお客さんと比べると若い人が多く、バイクの経験、知識も少ないわけですね。だから、スポーツ50を売る場合には、まずスクーターの経験があるかを訊ねます。せめてスクーターの経験があれば、スポーツバイクとの乗り方の違いを具体的に伝えてあげられるんです。

初めてバイクに乗る人の場合は、スタッフがお客様とマンツーマンで一緒に走りながら、乗り方を教えてあげます。特に、公道をひとりでは走るの不安ですから、街へも一緒に出かけていきます。免許も持っていない人なら、試験場のある場所や問題集の選び方などを教え、取得をバックアップしてあげるのももちろんのことです。

今、よく売れているスポーツ50はYB-1ですね。このバイクはファッションのひとつとして乗る人も多く、店はそのイメージをもっと膨らませます。アドバース、お手伝いが必要だと思います。例えば、バイクと合わせてクロムウエルのヘルメットをさりげなく出して被ってもらったり、ドレスアップパーツのカatalogを見せてあげたり……。

もちろん、お客さんによって方法は異なりますが、大切なのはこれからのバイクライフに対する気持ちを理解し、盛り上げていくことじゃないでしょうか。

株式会社 ジーンズメイト

24時間営業

OPEN
他業界からのヒントに注目
EYES

vol.21

カジュアル衣料大手チエーン、(株)ジーンズメイトは、全店舗数の半数以上にあたる40店舗で24時間営業体制を敷いている。(9月末現在)その数は増加を続け、さらに今後出店する新規店に関しては「24時間営業が原則」と強気だ。「思いつきと模倣から始めているだけのこと」と西脇健司代表取締役社長は笑うが、苦戦が伝えられる衣料小売業界にあつて、着実に売上高・経常利益を伸ばし続けている同社。決して「無謀な」思いつきと「単なる」模倣ではあり得ない好調さは、「継続は力」という西脇社長の信念と、効率を重視する経営者としての手腕に支えられている。

ふとした思いつきから始めた 24時間営業

24時間営業は、もともと私の思いつきで始めました。私、夜遊びをするんです(笑)、朝4時ぐらいでも街ではたくさん人が出歩いてる。それならチャンスはあるんじゃないかと、始めてみたくて。4月6日の渋谷店を皮切りに、現在40店舗で24時間営業していますが、結果としてどの店舗でも前年比を上回る売上高を記録しています。人件費や光熱費などの諸費用はかかりますが、それを上回るペースで売上が伸びている。24時間お店を開いていたって、家賃は変わらないですしね。売上以外にも、いろいろなメリットが生まれました。

まず、出店の可能性が増えた。簡単に言ってしまうと、コンビニがある地域なら

24時間営業に対するニーズが見込める。これまでは、私鉄沿線と言えば特急や急行の停車駅、というふうに出店候補地に制限がありましたが、コンビニ経営が成り立ってさえいけば、各駅停車駅でも問題ない。それから、年中無休24時間営業という武器があれば、

品揃えには敏感に時代を反映

お客さまでもっとも多いのは、19歳の男性です。彼らのファッション動向には常に注目していますよ。遊び場も、私個人としては、浅草や銀座で落ち着いて過したいんですけど(笑)、渋谷や新宿や池袋などの若者の街に出かけるようにしてらっしゃいます。また、全店長を集めて渋谷で勉強会を行っています。彼らには、1万円ぐらいの洋服を買ってこさせる。それを集めて、みんなで話し合おうと。それから街で若い人たちが着て歩いている洋服を、とにかく見させる。私もいい年ですから、体力的にはつらいものがあるんですがね(笑)。

こうして品揃えには常に時代の流行を反映させています。この商売は、品揃えが大きな勝負の分かれ目になるんです。だからというわけでもないですが、原則的には接客はしません。ウチの中心客層である20代の若者は、店員に声をかけられるのを嫌う傾向にあります。自分で選んで、自分で買いたい、というわけです。それに、買わなくてもいいやみなく帰れるでしょう。そういうお店は入りやすいから、再来店しようという気にもなる。

「しつつけのいい会社」を目指して

社員は週に一度、アルバイトはできるだけ毎日、仕事に関して思うところや提案、不満などを「メモ」に書いて、提出してもらっています。社長である私がすべて目を通して、中でも特に建設的な意見を書いてくれた社員を月に一度表彰して、金一封を渡すんです。アメリカなど海外に出張している時でも必ず目を通して、内容について電話で連絡を取ります。だから通信費がバカにならないですよ。でも、この「メモ」は社員とのコミュニケーションの手段のひとつです。



(株)ジーンズメイトに予想以上の増収をもたらした24時間営業。地域からも「便利になった」と好評だ。衣料小売行が苦戦する中、24時間の営業は冒険にも思えるが、「午前2時を過ぎて客足が遠のくのは他の作業にかかれる」「家賃は変わらない」など、効率も十分に重視している



24時間営業を生かし 利便性の高い店作りを

練馬店店長
原田光一郎さん(32歳)

5月のゴールデンウィーク後から24時間営業になりましたが、想像していたよりも売れるんだなというのが正直な感想です。午後10時から午前7時までで、140万円を売り上げたこともあります(同店の1日最高売上高は約300万円)。

地域のお客さまには「便利になったね」と言っていたりなど、概ね好評です。ただ、まだ「営業時間は何時までですか?」と聞かれることがある。これからもっと浸透していけば、商売の面でも期待できるでしょう。

また、練馬店では試験的に歯ブラシ、シャンプー、デオドラント製品などを取りそろえたコンビニグッズコーナーを設けていま



す。コンビニと直接対抗するつもりはありませんが、せつかく24時間開いてるんですから、ちょっと役に立てるお店になればいいかな、と思っています。

深夜専用のアルバイトを6名雇っていますので、特に就業環境での不満というのは聞かれません。でも、店長として人を使うのは大変ですね。いろんな人がいますから、まとめていくのが難しい。

それでもなるべくスタッフとはコミュニケーションをとって、みんなが楽しく仕事ができる環境づくりに心がけています。

ば、売り場面積の小さい店でもやれるな、という感触もあります。今までは80坪以上の売り場面積が必要だったんですが、50坪くらいあれば十分ではないか。深夜に来店するお客さんは、コンビニと同じで迷いがないからなんです。〇〇が欲しい」と来店する。それが日中のお客さんとは大きく違うところで、こちらも品揃えの絞り込みができて、効率の良い店舗運営ができるんです。

効率という意味では他にもメリットがあります。24時間とは言っても、実際には午前2時頃を過ぎると客足が遠のく。それ以降の時間帯を、商品整理やディスプレイの変更などに充てられるんですよ。

まあ何だろってそうだと思うんですが、やってみないと分からない。思いついたらやってみることで。この24時間営業も、どうなるか分からなかったけれど、とりあえずはやってみた。そして、やるからにはどんなにうまくいかなくても3年間はガマンするつもりでした。



そうはいつでも、お客さんの中にはお年寄りもいるし、分からないことを聞きたい人もいます。だから「聞かれたことにはきちんと言え」という教育も徹底しています。

聞かれたことについてと答えることを原則として、接客はしない。19歳の男性というメインターゲットが、「入りやすく、出やすい店舗作り」の結果だ。その分価格はもれなく表示するなど、気配りは欠かさない。

継続していくうちに モノマネも自分のものに

でも、モノマネかどうかなんて、大した問題じゃない。それをキチッと続けられるかどうかだと思うんです。継続していくうちに、マネも自分のものになる。また、継続していけば、知名度も上がる。「チラシのジーンズメイト」「裾上げタダのジーンズメイト」「24時間営業のジーンズメイト」というようにね。これは、商売をしていく上で大きな武器になるんです。

夢は大きく、やることはみみっちく、というのが私のモットー。今までは「日本のジーンズショップ」を目指していましたが、24時間営業を始めてからは「世界一の企業」を目指すようになりました。

と、いうように夢は大きいです。やってみるとは地味(笑)。みみっちく、というのは、地味な努力を継続して、効率を高めていこうということなんです。

割引券付きのチラシを積極的に投下したり、お買い上げいただいたジーンズの裾上げを無料で行ったりしていますが、これはどれもオリジナルな考え方でありません。24時間営業もそうですが、発想自体は他からいただいた「モノマネ」に過ぎないんです。

ら、大事にしています。

それと、しつけない会社になろうと思ってるんです。特にあいさつは、大きな声でするように社員に徹底しています。毎週水曜日は、社長も専務もなく、20分間あいさつの練習です。遅刻にもうるさい。1分遅れたら3時間説教(笑)。服装や、髪型などにもうるさい。茶髪もピアスもヒゲもダメ。

客層のメインは19歳の男性ですが、中学生も来店するわけです。そんな時に茶髪でだらしがない格好をした店員が出てきたら、怖くて帰っちゃうでしょ? 厳しい会社だと思えますよ。でも、今の若い人たちが意外と平気みたいです。上からの支持待ちが目立つところはありますが、周りが言うよりはみんなマジメ。まあ、管理職には「若い人はほめて育てる」と言ってますけど、注意するのはやめなさい、と。7割、8割ほめて、2、3割注意するぐらいがちょうどいいんじゃないですか。やんちゃなヤツほど任せてやるという仕事をすると、周りもありません。それとウチは、ストックオプションを適用して、株価に連動して社員に利益還元してるんです。やっぱり、自分に返ってきた方がみんな頑張ってくれますからね。一生懸命働いた分、お金がキチッともらえる仕組みになっています。

HUMAN PROFILE

西脇健司
代表取締役社長

1945年5月、岡山県生まれ。自分の足で動き、自分の目で見て物事を判断する、現場主義の人。利益は社員に還元し、24時間営業を開始した当初は「何時に呼ばれてもすぐ出ていけるように」と夜遊びを控え、モード系の洋服が流行し店員に着用を命じた際には、自分もモードの服が着られるように体重を18kg落としたりと、社員に対する細やかな気配りを忘れない。「仕事が趣味みたいなものですよ」と笑う行動派の53歳。



CORPORATION PROFILE

株式会社 ジーンズメイト 本社 東京都豊島区

1987年に設立された、首都圏を中心に66店舗を展開するカジュアルウエア小売チェーン店。9月末現在で40店舗が24時間営業を実施しており、今後も拡充していく予定。98年8月中旬期の業績で、経常利益が前年同期比14%増の増益。期初計画では7%減を見込んでいた同社だったが、24時間営業がダイレクトに好影響をもたらした恰好だ。

基本的にはパンツ販売がメインだが、頭から足まですべてがそろった品揃えになっている。1店舗あたりでアイテム数は約3,000。陳列棚の高さを目線より低くすることで、開放感を演出し、店内を広く見通せるので万引きなどの防犯効果もある。現状では男性向けの商品が中心だが、女性向けも増加傾向。「婦人服、子供服を本格的に取り扱っていないことを考えれば、商売の可能性はまだ広い」と西脇社長



新しくバイクの免許を取った！ 念願のステップアップを果たした！
久しぶりにバイクライフを再開した！
新しいバイクワールドに踏み出すフレッシュライダーは、
お店を活性化してくれる元気の素なのです。

リターン

信頼できるショップを得て 年齢にこだわらないバイクライフを楽しむ。

私の伯父は古くから神戸でバイク屋をやっていたこともあって、小さい頃からバイクに囲まれて育ちました。だから普通の人が自然に自転車に乗るようになるのと同じ感覚で、バイクに乗るようになったんです。23歳でもらったバイクを乗り回し、その後、初めて自分でバイクを購入。大学に通っていた頃も、ひたすらバイクに乗っていましたよ。学生時代はいろいろな事をして遊んでいたんですけど、やはり私にとってはバイクが一番でした。

大学を出て働くようになってからは、車にも興味を持ちはじめ一転して車ばかり乗るようになったんです。仕事もかなり忙しくなり、さらに就職5年目にして独立。それからというものさらに身を削るように働かざるを得なくなり、バイクとは縁が薄くなってしまいました。

再びバイクに乗るようになったのは、実は入院がきっかけだったんです。仕事での無理がたつて、43歳の時に病気を患い、2年あまり入院しましてね。その後病気は全快したんですが、退院後試みに自転車に乗ってみたところ、これがふらついて思うように乗れない。病気は治つたものの、体力はなかなか回復していきませんでした。さすがに年齢というものを思い知らされました。

これをきっかけに「もともと体を大切にしたいこと、自分が出したのが、若い頃から慣れ親しんだバイクの存在だったんです。」

私の約50年のバイクライフの中では、ディーラーズさんとの付き合いはここ4、5年程とごく最近始まったばかりですが、内田社長とスタッフの皆さんの人柄の良さに惹かれています。きっかけはたまたまお店の前を通りかかった時、以前から欲しいと思っていたレーサーレブリカが置いてあったこと。すぐにお店に寄って、その場で契約しました。今ではすっかり私のメインショップになりました。複数あるバイクの車検やメンテナンスは全てディーラーズさんでお願いしています。信頼できるショップが



●お客さま
藤田 繁政さん(会社役員・67歳)

ただ興味があるバイクを見たくて何気なく訪れたショップ。そんなちょっとしたきっかけが深い信頼関係に変わるのには、ショップの暖かな接客がカギとなる。

あるからこそ、私も存分にバイクを楽しむことができるんです。

現在6台のバイクを持っているんですが、SRX400とYZF600Rはとても気に入っています。特にSRXはライディングポジションが私にぴったりなんです。性能も申し分ないし、今まで数多くのバイクを乗り継いできたからこそ、このバイクの良さがはつきりと分かりますね。おそろしくこの先ずっと、SRXを手放すことはないと思います。

ディーラーズ・内田善和社長 滋賀県守山市



藤田さんがうちに来られたのは、ちょうど4年前の8月頃。その時は車でしたし、2年配風に見えましたが、リターンの方だとすぐ分かりました。恐ろしく落ち着いたバイクをお求めになるんだろうと思いきや、店頭のレーサーレブリカが欲しいとおっしゃったので、正直なところ驚きましたね。さらに年齢を伺ってもっとびっくりしました。

その時もずいぶん楽しいお話を聞かせてもらい大いに盛り上がったんですが、この時の出会いがきっかけとなって今でも親しくさせてもらっています。他店で購入したバイクでも、うちで車検やメンテナンスをしに来てくれるんですよ。

当たり前のことなんですけど、来店されるお客さまにも、その方が欲しいと思ってるバイクをご提供できるように常日頃から心掛けています。どのバイクにするか迷っている方には、無理にその場で決めてもらったり契約していただくとはしません。その方が本当に欲しいと思うバイクを買ってもらいたいですからね。どんなに迷っていても、一度帰ってからじっくりと考えると決まるものです。その点、藤田さんは欲しいバイクがあつたわけですから、購入までが本当に早かったですね。

藤田さんとはいい意味での「お互いに気を使わない間柄」でお付き合いさせていただいています。ここ数年、藤田さんがお仕事で忙しいこともあって、私もものスタッフがご自宅にお伺いするという形が多かったのですが、もうすぐお仕事の方は引退されるそうなので、是非これからはたくさん遊びにいらして欲しいと思っています。また我々も、どんどんサポートして、より良いバイクライフの手助けをしたいと考えています。

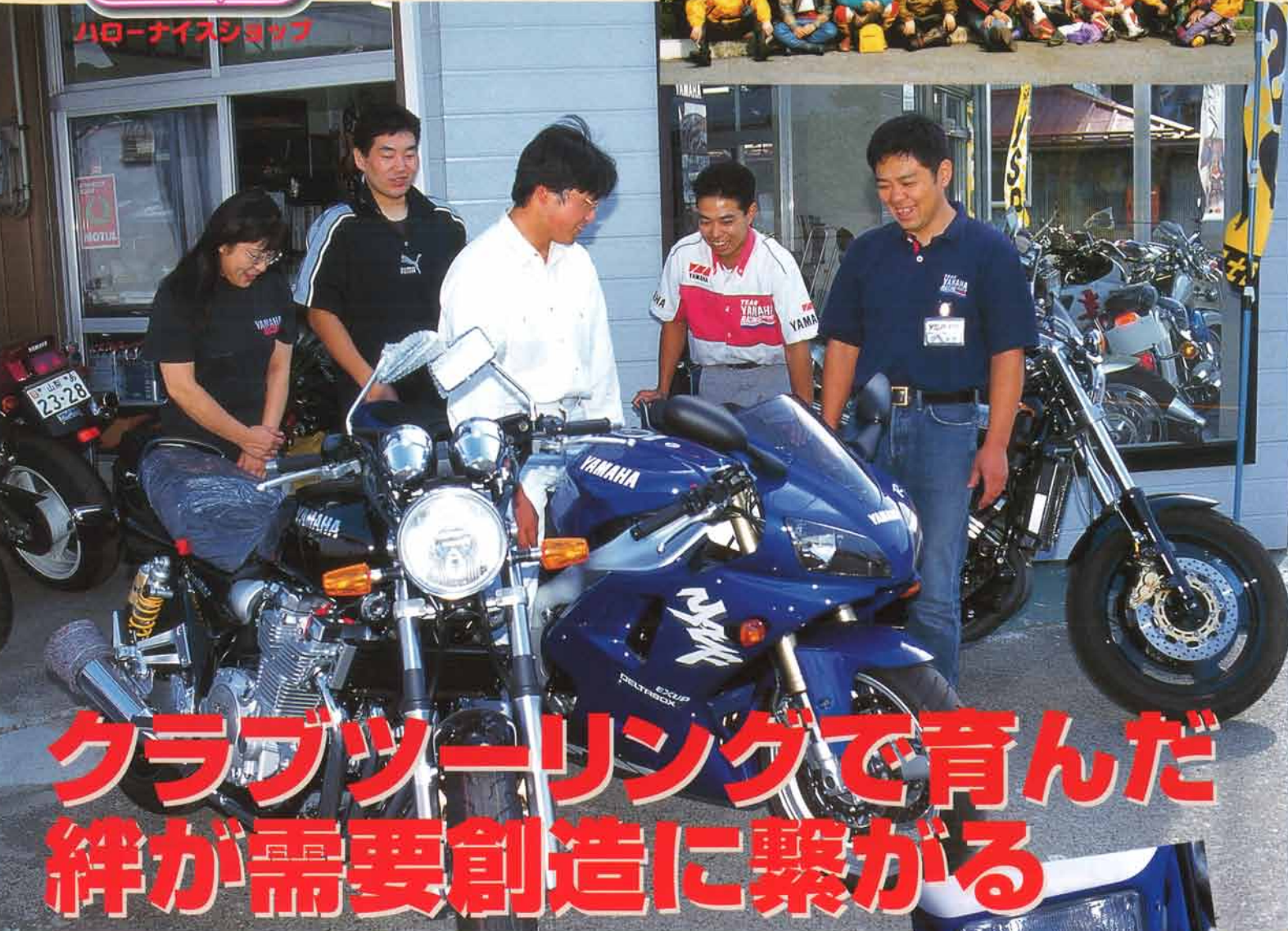
！となりの
お店
Hello!
Nice
Shop

ツーリングクラブ「ひぐらしCLUB」のメンバーとは、いつもバイク談義やツーリングの計画などで盛り上がるアットホームな雰囲気のYSP富士吉田さん。

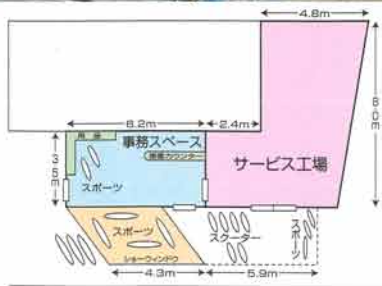


昨年は、平忠彦さんをゲストに招いたツーリングを実施。多彩な遊びのメニューがショップの魅力となっている

ハローナイスショップ



クラブツーリングで育んだ 絆が需要創造に繋がる



国道139号 → 富士吉田市街

ツーリングロードに恵まれた環境に位置する「YSP富士吉田」さん。小沢淳一店長はツーリングを通して、「遊び」を提案し、需要を喚起するとともに同時にライディングのアドバイスも行い、安全で楽しいバイクライフをお客さまに提供している。

YSP富士吉田

山梨県富士吉田市 小沢淳一店長(32歳)

小沢淳一店長の祖父の時代から40年続く前身の「小沢モーター販売」は、富士吉田市内随一のヤマハ販売店。今年の4月に店舗を改装し「YSP富士吉田」としてリニューアルオープンした。

富士山のふもと人口約5万人の富士吉田市は、冬期の路面凍結や降雪のために主婦層などのスクーターの需要規模は大きくない。それだけにバイクショップは、スポーツ車の商売が中心となる。





リニューアル時に増築したショーウィンドウは、明るい採光が特長。夜はライトアップし、仕事帰りなどにショーウィンドウをのぞき込む人も多く、それが休みの日の来店促進につながっている。

見舞! となりのお母
Hello! Nice Shop

ハローナイスショップ

ツーリングを通してバイクの情報を提供

「YSP 富士吉田」さんにとって、一番の財産はショップのツーリングクラブ「ひぐらしCLUB」だと小沢淳一店長は話す。「17年前に私の父親が始めた当初、メンバーは2〜3人だったんですが、今は19歳から50代の人まで約40人に膨れ上がっています。やはりお客さんからは、バイクを楽しむ手段としてツーリングの要望が強いですよ。なかでも、このクラブの特徴は毎週日曜日に行っている早朝ツーリング。日曜の朝一番だと車が少なく安全に快適に走れるので、早朝5時のスタートにもかかわらず、毎週10人ぐらいがコンスタントに参加しています。箱根方面へ走ることが多く、だいたい10時頃に帰り着き、それからお店を開けているんです」もちろん、日帰りや泊2日のメニューでの大人数のツーリングも計画的に行なっている。

これらのツーリングは、クラブ員の代替や大型へのステップアップのきっかけづくりに積極的に活用している。「一昨年の免許制度改正を機に大型免許を取る人が増え、今ではメンバーの30人ぐらいがビッグバイクのユーザーなんです。誰かがビッグバイクに乗り始めると、一緒に走っている中型のユーザーもそのパワーに魅かれるようで、我れ先にとどんどんステップアップしていますよ」

また、メンバーにとってはツーリングに参加することが、新車の情報を得るまたとない機会でもある。

「私自身がニューモデルの試乗車を借りて、ツーリングに乗っていくこともあるんですが、新車が出ると必ず、まっさきにクラブ員の誰かが買ってくれるんですよ。だから店のツーリングは、ちょうどそのお披露目の場というか、ニューモデルの情報交換に役立つてるんですよ」

早朝ツーリングで、富士山近辺の林道へ行く場合もあり、「これに参加するために、新たにオフロードバイクを買ったというメンバーも多く、オン・オフ2台のバイクを持っているのが普通になっていますよ」

お店からの積極的な遊びの提案は、やはりお客さまの心を動かし、需要創造へと結び付けるきっかけとなるのだ。

安全への心配りも一緒に

YSP 富士吉田さんにとって、ツーリングは単なる商売の道具ではない。安全運転指導の場として意識的に活用を心がけている。

小沢淳一店長は二輪車安全運転特別指導員、清美夫人と弟の昌路さんも安全運転指導員の資格を持つ。

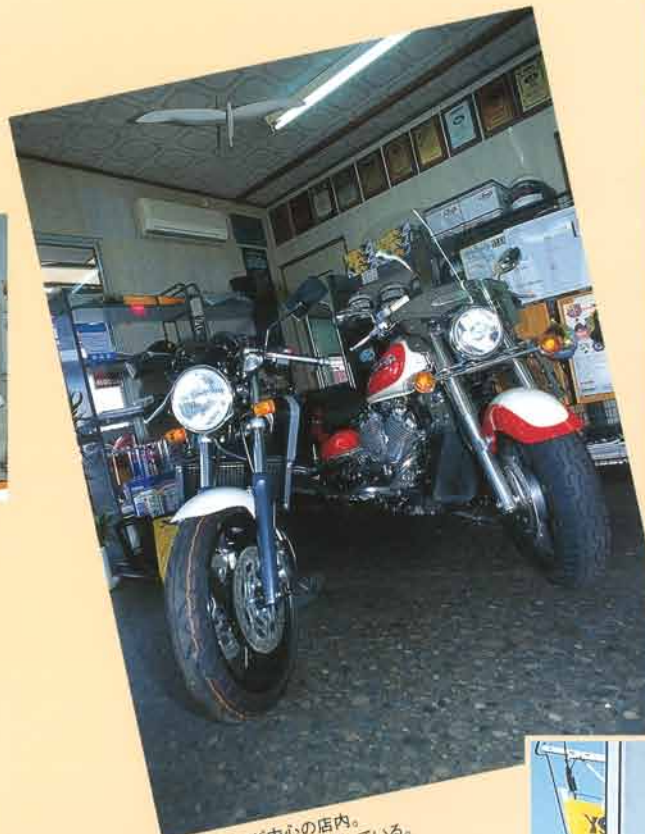
スタッフ

(右から)

小沢昌路工場長「私はヤマハの奨学生出身なのですが、当時お世話になった人たちが今でもお店に顔を出してくれ、いろいろと手助けしてくれます。人と人のつながりを大切にしながら仕事を続けていきたいですね」

小沢淳一店長「私たちのような地方のお店では、お客さんとの親密過ぎるほどつきあうこのやり方が一番と信じて、楽しい関係を築けるようにやっています」

小沢清美夫人「店長と工場長の縁の下の力持ちになれるようにがんばっています。クラブには女性ライダーも5名いるので、彼女たちが楽しく乗れるように同性の立場からサポートしたいですね」



ビッグバイクが中心の店内。スポーティなムードを表現している。



ウィンタースポーツ

バイクを使わないイベントでコミュニケーションは絶やさず

バイクに乗れない冬の間も小沢店長らはクラブ員とのコミュニケーションを欠かさぬよう、ウィンタースポーツイベントを開催している。「冬はスキーやスノーボードのイベントを企画してやっています。やはり何か月も顔を会わさないとその間みんなが何しているかわからないですね。でも冬のイベントを続けることで、また春にバイクに乗ろうよと声がかげやすいです。私もこの年になって新しいことにチャレンジできるので、いい刺激になりますよ」

サービス

ニーズにあったドレスアップをサポート



2年前に認証工場を取得、YARD資格も持ち、技術力には自信がある。車検整備の依頼も多い。「やはり、お客さまからはドレスアップの要望が高いですね。それに対しては、私たちから安全で法的に問題なく乗れるようにパーツ選びのアドバイスからひとつひとつ、サポートしています」また、修理車をお預かりするときはヘルメットも一緒に預かるよう心がけている。「ヘルメットだけ持って行き帰るのは意外に面倒なことなんです。小さなことなんですけど、こちらから言ってあげるとすごく喜ばれますよ」



「ひぐらしCLUB」の活動は店内のホワイトボードで連絡。ツーリング先でのライディング指導にも活用されている。



服装

ピットシャツがユニフォーム

YSPとしてスタートを切った今年の春から、ユニフォームをツナギからピットシャツに切りかえた。「私と店長の2人で商談と修理の両方を担当しているのですが、ツナギ姿のままお客さまと接するのは失礼じゃないかと思ひまして……。ピシッとした身だしなみを感じさせるピットシャツにしたんです。お客さんの受けもいいですよ」と昌路さん。



「近くの教習所では場所を借りるのが難しく、本格的なライディングスクールがなかなか開催できないんです。その代わりにというか、ツーリングで実際の公道を走る際、折にふれて安全運転の指導をするようにしています」

まず、大人数のツーリングの前などには、必ずミーティングを開く。あまり連続で長い距離を走らない無理のないプランを立てるとともに、ライディングのポイントやレクチャーしたり、ビギナーを誰がどう先導するかということを事前に話し合っていて決めている。

さらに、小沢店長自身がツーリング先にホワイトボードを持参して、クラブ員のライディングについて気づいた点を図解して指導を行うこともある。

こうした努力の甲斐あってクラブのツーリングはスタート以来無事故無違反記録を継続中。それが何よりの自慢と小沢店長は胸を張る。

ツーリング以外でもクラブ員の誕生日にカードや花を贈ったり、バイクに乗れない冬の間イベントを行ったりと、クラブ内のコミュニケーションは実に緊密だ。併売店からYSPへリニューアルしたとき、他メーカーのバイクをわざわざヤマハに乗り換えたクラブ員もいたというほど、お店とお客さまの信頼関係は厚い。今後は、「YSPヤマハのスポーツ専門店というネームバリューを活かして、より多くのお客さまと親密な関係を築いていきたいですね」と小沢店長の意欲はますます高まっている。

快適に、スマートに、スピーディに移動する 街のジャストサイズ・コンピューター。 それが新しい100、グランドアクシスだ。

ゆったり乗る。キビキビ走る。
グランドアクシス100だ。

快適に移動する。Power
100ccエンジンを搭載した100PS・100ccエンジンを搭載し、100ccエンジンのパワーを最大限に発揮し、街をスピーディに移動させます。

安心して走行。Security
最新の安全機構「G-LOCK」を搭載し、万一の緊急時に万一の事態に備え、安心の運転をサポートします。

余裕で収納。Utility
ヘルメットボックスやインナーポケットを装備し、荷物を安心して収納できます。

ゆとりの100、新登場
GRAND 100 Axis

¥209,000 (税別) ※メーカー直売価格です。消費税、登録料、重量税、自賠責保険料、整備料、検定料、オプション等別途必要です。詳しくは各販売店にお問い合わせください。

バイクにフレンドリー
買られるためのポイント

点検・整備をしっかりと行いましょう

全国のバイクファンにクラブネットワーク「モトナビ」

nmca 日本自動車連盟

YAMAHA

この広告は、現在発売中の二輪専門誌、一般雑誌に掲載されています。

JOGを生み、マジスティを作り出したヤマハが、次に世に問う新たなシティコンピューター。それがジャストサイズスクーター「グランドアクシス100」だ。ゆったり快適に乗るためのボディ、サスペンションの作り込み。キビキビとストレスなく走るための10PS・100ccエンジンと前輪ディスクブレーキ。たっぷり入るヘルメットボックスやインナーポケット。安心のG-LOCK機構も装備して、最新のライト級エキスプレスが街を駆ける。

50ではものたりないけど、250じゃ大きすぎる。高いスペース効率が求められる都市部に、機能・性能充実のジャストサイズスクーター「グランドアクシス100」が新登場しました。雑誌広告では、夜明とともに活動を始める都会の真ん中で、今にも走り出そうとするグランドアクシスの姿をストレートに表現。Comfort、Power、Security、Utilityという4つの魅力をわかりやすく解説しながら、落ち着いたオトナのライダーに登場感をアピールしています。