

ヤマハニュース No.1



1959

- 激闘浅間レース
- 乗鞍上高地ツーリングコースに行く
- ヤマハオートバイ・ヨーロッパ乗りある記



浅間レース シニアクラス優勝の野口選手

目次

〈座談会〉

浅間レースの激闘

……(1)

〈案内〉

ツーリングを楽しもう
乗鞍・上高地コース

……(8)

〈連載〉

ヤマハYDによる
ヨーロッパ旅行記(二)

……(11)

〈新製品研究〉

ヤマハスポーツ
二五〇Sの全貌

……(14)

〈理論教室〉

性能曲線の見方

……(16)

〈工場紹介〉

ヤマハ発動機の
新工場について

……(20)

〈サービス教室〉

ヤマハオートバイ
納車時の点検調整
勘どころ

……(23)

《座談会》
浅間レース
の激斗



出席者 工藤 充氏 (映画プロデューサー) 鈴木 三郎氏 (鈴木モーターズ)
砂子 義一氏 (ロアー・ヤマハ・クラブ) 田中 義一氏 (井田商会)
野口 種晴氏 (野村モーターズ) (あいうえお順)

本社側 東藤 義雄 (司会) 林 亨 石井 宏

東藤 本日は皆様御多忙中、ころをおいで下さいましてありがとうございます。「ヤマハ・ニュース」も発行されますので、今日は浅間レースを回顧してというこの座談会を開いていただきまして、文頭に飾りたいと思っっているわけでございます。ここにお集まりいただきましたのは、ヤマハでこのレースに参加され相当優秀な成績をおさめられた方、また整備の主任者として統轄された方でございますが、一応御紹介申し上げますと、ベテランレースで優勝されました鈴木三郎選手。選手と同時に店主でもあられるわけです。それから野口さん。ノムラヤマハを代表されまして、三五〇クラスで、クラブマン、メーカー・レースともに優勝され、二五〇クラスのクラブマンレースでは三位に入賞されました。次に、ロアーヤマハ・パーティを代表され、国際レース四位入賞の砂子さん。次が浅間の整備に全面的に当られまして、その努力は大へんなものだった桐生の井田商会、ヤマハの特約店の田中義一さん。それから報道関係を代表しまして、第三者的にできるだけヤマハの御批判を願ひ、またレースを回顧していただくという意味で工藤さんに御参加いただきました。

それではごゆっくりとごやかに放談をブツていただきます。

まず優勝をとられたのは野村さんと鈴木さんなんですけれども、初頭の二五〇クラスで優勝された野口さん——レースの初頭をまず飾られて、われわれも非常に意を強くしたわけなんです、あれは二五〇をボ

ーリングされたわけですね。

野口 そうです。

東藤 二六〇は非常に調子がよかったと思うんですけど、今度この二、三日前に認定をとりまして新車となりました。あれはいかがでしたか。

野口 こわいくらいによく回りましたね。東藤 最初の六周に十八周、計二十四周もあったわけですね。

野口 それに練習で走ったのがありますから、ならずと相当なものになりますね。

東藤 耐久性はこれで十分認めていただけのじゃないかと思えますね、ほかのを除けば。(笑)野口さんとしてはしばらくぶりの表彰式だったと思うんですが、気持ちよかったですね。

野口 まあそうですが、でもずるくなっただですな。

東藤 人間的に練れたということですかね。

野口 やり出してからもう十年でしょう。石井 レース運びがうまくなった。

野口 でも何回上ってもあの味はいいものですよ、表彰台のあれはね。

東藤 どうですか、二六〇レースというのは。

野口 最初は予定通りですね。僕も相手がいらないなと思ってからは、ほんとうにのんびり走ったんですけれどね。三五〇、一つでも一位をとっておけば、あとから出るほかの人たちも気が楽だと思ったんですよ。ヤマハが一等をとったんだから、またおれたちも一等をとってやろうと楽な気持ちで走

れるんじゃないかと思いましたがね。僕も事実そうだった。一回目より二回目、三回目が方がずっと楽でした。

国際レースで

東藤 第一日目には第四レースですか、国際レースがあったわけですね。

砂子 一番最後ですね。

東藤 これは五〇〇クラスの重量級と対抗して、最軽量のヤマハで、ローアヤマハが五人も出たわけですが、しかし結局BMWがつぶれ、BSAが優勝したんだけれども、砂子選手としては最後尾でスタートしながら追い上げて、四位に入賞したわけですからね。

砂子 あんまりよくなかったけどね。

東藤 スタートがよければもう少しいいのかな。

砂子 同じだろうな。

東藤 頭から四〇秒か五〇秒おくれたんでしょう。

砂子 前の車なんて見えなかったもんね。

東藤 かからなかったの。

砂子 かかったけど、フカないんです。

かかってスタートして、中田君、伊藤君のわきをビーツと抜いて出たんだけど、セコンドを入れるとためだね。もう一度ローに戻してピンピンやってくるうちにみんな行っちゃった。待っててくれないもんね。(笑)

野口 メインジェット、どの位つけたの。

砂子 一八〇です。

東藤 野口さんは。

野口 最初二六〇で走ったとき一八〇で、

あんまりフキ過ぎるんですよ。それでエンジンがぶっこわれそうでごわくなつたから、二五〇は一九〇にしちゃった。

砂子 僕なんかのクラスでは、でっかい車と対抗するんだから、会社で見られると思ってたんですよ。ところが何も手をつけてくれないんですからね。

東藤 メーカーとしては、これはクラブマン・レースだということ……。

砂子 がっかりしちゃった。

クラブマンとメーカー

東藤 メーカーがタッチしなかったことについて、田中さんとしてはどうお考えでしょうか。

田中 よそ様のことでは、二、三聞いていますけれどもね。よそのライダーが、同じ車でどうしておれの車は走らないんだ、スピードも何も全然違うんじゃないかとこぼしてしまいましたけれども、その点ヤマハは一律ですから、あとは自分の腕だということになりますね。クラブマンとしてはそれがほんとうだと思っただけです。

東藤 メーカーとしてもそういうふうな考えたわけなんですけれども。砂子さん、野口さん、特に鈴木さんの場合には御自分が相当自信がおありで相当改造されたようですが、馬力アップという点については、全然タッチできなかったようですね。

鈴木 やりませんでした。

東藤 二五〇クラスでは、ヤマハは四十

八車もクラブマンが出たわけですから、全然同一の、全然馬力アップされていない、

市販レーサーそのまま出たわけにして、この点は市販レーサーの真価を問うという意味だったと思うんです。鈴木さんとしてはもう少し練習期間があり、その他の事情があれば、馬力アップされたでしょうな。

鈴木 そうですね、何と言ったって日数がないからね。いつも朝寝坊の人間が、毎日車を走らすのに朝早く起きてやっただから……。

東藤 練習ができなかったのは、結局発売期間がおそすぎたというよりも、なかなか手に入らなかったというようなことがありますか。

鈴木 それもありますが、仕事をしながら、自分から三日も四日も乗りっぱなしわけにもいきませんからね。

東藤 結局お忙しい中をクラブマンとして出られるんですからね。

鈴木 時間もありませんしね。

ベテランレースで

東藤 鈴木さんの方はベテランレースで、第三日目でしたか……。

鈴木 二日目です。

東藤 二日目の中ごろでしたね。後にトライアンフがビツタリくっついていましたけれど、相当余裕があったんじゃないかと思うんですが、鈴木さんの腕でしょうが、いい成績だったですね。

鈴木 そんなこともないですけど。

田中 かなり水があいたでしょう。

東藤 相当離れていましたね。やっぱりコーナー・テクニクにして、入りましたもん

だ……。

鈴木 いやいや。

東藤 過去にクラブマンとして出ておられますから経験も豊かなんですね。去年は一三五クラスでトップでしたか。

鈴木 そうです。

田中 全く見ておいて気持ちがいいというか、不安がないですね。

ファンの目

東藤 工藤さんどうでしょう、五〇Rでずっと見られまして、ほかのクラブマンたちと比べて。



(東藤氏)

工藤 僕は初めてレースを見たんだけれど、クラブマン・レースを見ると、やっぱりアマチュアのよさがあると思うんですよ。僕はヤマハに相当ひいきして見たから、少しフォーカスが狂っているのじゃないかとも思うんですが、ほかのメーカーは、チーム・ワークを相当重んじているような感じもあつたわけなんです。だけど技術においては、ヤマハは絶対うまい。カーブで追い込んでいきますからね。内側にスッと切り込んでいきますからね。スレてないという方もエニクな走り方で、スレてないというか、妙な計算なしにズバリ、ズバリと

切り込んで走るといふことで、見ていて非常に気をよくしたんです。野口さんは気がついていかどうか知らないけれども、僕はカメラマンとヘアピンにいたんですよ。そうしたら一周目にオーイと手を振っていきんだ。これには呑まれちゃったね。(笑)あのスピードで手を振っていくというのは少しおかしんじゃないかと思ったくらいなんです、それでレーサーに対する気持ちを改めましてね。非常に落ちついてるんだなということがわかったんですよ。

田中 鈴木さんや砂子さんもそうでしょうが、野口さんあたりになると、ある程度レースを楽しんで乗っていらっしやるんじゃないですか。

工藤 レースではヘアピンで随分ストップした車がありました。あそこは上り勾配でしょう。押す車があるわけです。その間に後からホンダあたりのだいたい遅れていたやつが追い抜いていくわけです。乗っている人に悪くしていきいけません。乗って何だと思っ、腹が立っちゃってね。

車と操縦技術

田中 整備の面から申しますと、クラブマン・レースですから、あれはメインジェットなんかも自分で調整される方が多いんです。キャブレターのメインジェットなんか、かえられる人がありまして、その選定を間違えた人が多いようなことから、カーブのときの立ち上りが悪いというものが相当出たようですね。

東藤 それからヘアピンのあそこで、ブ

ラグをか、せたのがありますね。

野口 これは技術のことですけれども、あのキャブレターのフロートを後につけたのは間違いですね。キャブレターに並行してなきやうそなん、前の方ならまだいいんだけど、後は絶対だめです。



(野口氏)

鈴木 キャブレターのフロート・チャンバーの位置はもう少し研究しなければなりませんね。エンジンのバイブレーションから一応切り離したということはどうなすけるんですが、位置そのものはまだまだ研究の余地がありますね。

野口 なぜかと言うと、急にグリップをあけると前が浮くんですよ、浮くと後の方が多くなって、キャブレターへ入るのが少なくなってくる。またブレイキをかけると、前が下るから、今度は中へ入っちゃう。だから、とまると吸いこんで走るとうすくなる逆の作用をしているわけです。あれは絶対間違いですね。

鈴木 本社の技術屋さんに聞くと、フロート・チャンバーの内径を細くしてあるということを言っていました、私もうちでテスト中に、どうもフロート・チャンバーの位置がおかしいと思っ、一時キャブレターを全部はずしたんですよ、テスト中は

京浜をつけてけっこういける、思ったのに、いざ山に上ったら全然走らなくなっちゃった。かえようにもベーツはないでしょう。練習もできないし、しょうがないから全部はずして三國をつけたんですよ、チャンバーの位置が各車まちまちなんです。あれをもう少し何とかして、位置をきめるなり何なりすれば、ブラグをかぶらすということも少なかったんじゃないかと思うんですよ。

東藤 確かに油面というのは一番苦労されたと思うんですよ。

田中 野口さんのお話の通り、後についているキャブレターと平行じゃなくて横です、から、いいと思っ、やってみても水平じゃないんですよ。えらい変化がでまっちゃうんです。あの下へ水平器でも取付けてやるとか……。

鈴木 それほどしてやっても、車が走る状態はいつも水平かという、そうじゃないです、からね。

東藤 それに浅間の天候が変るといふこともありますね。特に最後の野口さんの耐久レースなんか、五周目くらいから二〇〇メートル先も見えないというものすごい霧だったわけですから、あれでもメインジェットなんか影響しますね。

野口 でも霧が出たのは、かえって有利なんです。先は見えないけど、エンジンに対しては無理がないからね。

鈴木 車のためにはね。いわゆるヤマハの陽気ですよ。(笑)

工藤 しかしあのレースはものすごく潜在的なヤマハのファンが表面化して

ね。野口さんの車がストップしたとき、僕はちょっと離れたホンダのファンが集まっているところに行っ、たんですよ。そうしたらヤマハが停つた、とおどろいているわけだね。僕は飛び上っちゃった。それから自宅のビットまで飛んで行っ、たんだが、ちょうどコーナーを曲つてついたところだった。あのときのくやしきは筆舌に尽しがたいところだったんですよ。

東藤 ビットマンというのは相当な熟練がいるということですね。ところがクラブマンのビットマンだから、経験も少し、あわてちゃって大へんでした。

工藤 あのときビットにはものすごい群衆が押し寄せたわけなんだ。結局隣のビットの人が棒を持って追っ、つてくれたけれど、押し寄せたのは物見高いやつかというところじゃない。あれはヤマハのファンなんだ。ヤマハの帽子をかぶつ、た、心配でたまらないという人が押し寄せるわけ、これは何とも言えない気持ちでした。

東藤 野口選手は足を完全に骨折して、それを押しての出場ですからね。ノムラヤマハ、あるいは全ヤマハのために大敵でしたよ。

工藤 動かなくなったときにはお客が全部帰っちゃった。それでも僕は帰らなかつ、たが、結局野口君のレースを見ていたようなんだからね。

石井 野口さんの車の事故の原因は何ですか。

野口 クランクですよ。

東藤 最後の軸受けのワッシャーが違っ

ていたんです。

工藤 それは野口さんの車一台だけの故障ですか、設計上のミスですか。

東藤 あれだけです。

工藤 それだと遺憾でしたね。

東藤 あとで分解したのをいろいろ拝見させていただきましたけれど、ビス一本ゆるんでいるのはなかったようですけれど……

砂子 野口さんのはバイブレーションができましたか。

野口 そうでもなかったな。

砂子 僕のは全然だめ。

ヤマハスポーツの使い方

東藤 ヤマハのスポーツカーのクラブマン・レーサーのスタイル、性能、ライディング・ポジション、こういった問題について、御意見を伺いたいんですが。

野口 スタイルなんか、どこで聞いてもいいと言いますね。ある社の設計課長もほめていましたよ。ヤマハにはスポーツカーのスタイルのセンスがあると云ってね。だけれどうちの車はちょっとまずいね。あまりに振りすぎますよ。みんな慣れちゃっているからいいけれど、普通は、あんなにおしりを振らないですよ。

砂子 結局操縦性があるというだけでですね。安定性という点になると問題ですね。だからライダーのテクニックが非常に必要だということになる。自分が自信を持っているときなら、コーナリングやるときだってスムーズに回れるけど、スランプのときは回れないですからね。

東藤 全国のクラブマンたちが本番一週

間前くらいにほとんど赤タンク、いわゆるレーサー・シートのタンクにかえたわけなんです。練習期間も短かったし、乗りづらかったでしょうね。

田中 私なんか、自分で直してみても、ほんとうに乗りにくいと思ったですよ。

野口 もうちょっと重心を前に持っていたらいいんじゃないかと思うんですがね。

東藤 案外満タンにしたときの方が楽じゃないですか。

野口 そうですね。中にガソリンが二十リッター入る大きいのをつけたんです。そうするとカーブのときにガソリンが片側へ寄っちゃります。あれはタンクに仕切りがしてあればいいんじゃないですか。

東藤 いい考えですね。

自分の技術に適した車をえらべ

田中 話は戻りますけれども、レースに出られるすべての方が、スポーツ・スタイルの赤いタンクをつけたわけですね。しかし山に上って二、三日練習されただけの方が赤タンクをつけて、その性能が出るかというところ、そうじゃないわけですね。かえってスタンダードのままの方がいい成績をあげているわけなんです。鈴木さんのところのライダーもそうでした。

鈴木 うちの二台ともタンクはそのままです。

東藤 町の中で乗られているタイプそのままの方が楽なんですね。

鈴木 あのコースなどは、外国人に言わ

したら、それこそスタンプルだと言うだろうと思うんですよ。そうすると、ダウン・ハンドルをつけたスタイルはむづかしくて訓練が必要なんです。去年は一応格好をつけるために、一二五もハンドルを短くして、ダウン・ハンドルをやった。ダウン・ハンドルにすれば、写真なんか見てもスピード感があっていいし、乗る本人も確かに早いような気がする。持ち上ったハンドルでからだを立てていると、本人もスピードが出ないような気がするんですね。しかし実際走ってみるとそうでもないんですよ。

砂子 だけど一〇〇以上出ると、伏せて乗ると立って乗ると、最高一〇キロは違いますよ。

鈴木 しかし今度の場合、ネコも杓子もダウン・ハンドルにしたがったけれどスポーツのスタンダードくらいにハンドルなら、伏せることもできるわけですよ。ケツをちょっとズラせばタンクにピッタリ寝られる。それに振られたときでもふんばりがきくわけですよ。

工藤 僕は素人ですからよくわからないけれども、ヤマハはどうしてあんなに振るんだらうと思ったですよ。ヘアピンを回って出て行く後姿をみているよ。

野口 ギアレシオがほんとうに合っていないこともあるでしょうね。馬力が余っているんですね。

田中 それと千差万別の人が乗ったから、そういうのを見ていると、そんなのがたくさんいるように見えるんじゃないですか。上手なライダーならそうでもないと思うんですよ。

東藤 確かに短期間に乗りこなすということは、クラブマンの皆さんにとってひどかったかもしれないですね。

砂子 むづかしかったでしょう。

鈴木 ニーグリップのところも、レーサー・タンクの場合だとピッタリかないですね。

野口 その人の背の大きさにもよるけど、

鈴木 私なんか背が低いでしょう。意識してあそこに力を入れないとケツが一部上っちゃって、その負担が割合に大きいんですよ。われわれは周回が少いから別に大したことはないけれども、耐久レースで十何周も回るということになるのと相当な負担になりますからね。

田中 その点ヤマハ発動機さんはクラブマンの方を相当啓蒙していただかなければいかんと思います。砂子さんや野口さんがあるというハンドルをつけるからおれもあるんだ——みんなああいう格好がしたいという気持があることはわかりますよ。

工藤 しかし僕はヤマハの車で一番傑作だと思っはスタンダードですね。あれはすごくいいですよ。



(鈴木氏)

鈴木 うちは三台出して、二台はスタン

ダードそのままのスタイルなんです。キャブレターはあれじゃかわいそうだというんで取りかえた。それで一四〇くらいは軽く出るわけですよ。そうすると果して一四〇キロ、どのくらいあのコースで乗り切れるかというのが問題になってきたわけですよ。だから私はうちの二台に言ったんですよ。

「これで絶対大丈夫だからこれで行く。そのかわり優勝を望むな、練習のつもりでやれ。」だから何もマグネットにしなければいけない、赤タンクをつけなければいけないというところはないうわけですね。だからマグネットもコイル・ミッション、タンクもそのまま、あとライトの反射器をはずした程度でボディもそのまま走らせた。それでもいいところまでいったですよ。一人は総合成績十九位でしたが、あれはことし初出場なんですよ。

田中 あとで鈴木さんのところのライダーと話したんですが、スタンダードで走ったことに誇りを持っていましたね。鈴木さんの指導よろしきを得ていいところになったことに満足していましたよ。

東藤 マグネット点火というのは、普通の市販車を扱われている皆さんには少し扱

いにくいんじゃないかと思うんですが、田中 フライホイールマグネットというのは、まず最初に電気位置を合せて、それから点火の時期を合せる。その二通りやらなければいけないわけですね。最後に出走の二、三日前から全部調整されてクラブマン・レースに走られた方は、扱いもなれてお



れたわけですよ。

クラブマン・レースの意義

工藤 クラブマン・レースというものについて僕が帰ってきてから考え方を変えた。市販され、だれでも買える車を出した記録は非常に貴重だという気がしたわけですよ。個人々々でいろいろな部品を直され、調整をした。そのため失敗した人もいるということ、いかにもクラブマンらしくていいですね。

野口 そういうわけですね。

工藤 会社から派遣されたえらい人が直して、これで走れと言ったんじゃない、走ってって価値ないですからね。自分でやって、その結果負けたという方がロマンチックですよ。(笑)アマチュア・レースに当っては、そのレースを管理している者ははじめをわかまえないといけないと思いました。メーカー対抗はメーカー対抗でやればいいと思う。しかしアマチュア・レースは自分が好きな車を自分で整備して出るといのが本旨なんだから、ある社のようにあんなに力を入れるのはおかしいですね。それを考えてほしいんです。

鈴木 クラブマン・レースというのは、やり方に疑問がありましたね。今度私、常任理事になりましたが……。

田中 それじゃ、レースの整備はこうあるべきだという、はっきりした規定をこしらえてもらいたいですね。

東藤 二輪車業界の今後の発展のためという事です。

主催者にチョッピリ

鈴木 ところが仲々うるさいんですよ。

工藤 僕が一番腹が立ったのは、選手が命をかけてレースをやっているのに、審判台の方を見るとチャチな双眼鏡を見ているのが一人。あれじゃわからない。あんなことで審判されちゃたまらないと思ったですよ。

鈴木 しまいは手を振ってとめているんですからね。どうして旗を出さないんだとどなりつけてやったですよ。

工藤 走路係がバアなんだね。命をかけて走るライダーに対するエチケットを欠いているな。レースの途中で通行人が横断する、あれはけしからんですね。

東藤 医者設備にしても、ヤマハから当日お医者さんが行ってくれたから二人になっただけでも、それまでは一人ですからね。あの走路にこの設備でいいのかと思っただですよ。

工藤 まん中のコーナー、コーナーぐらいに救急車を配っておくくらいのが必要でしょうね。

東藤 こちらもお客さんに出てもらうんですから、けがされたら大へんですよ。

田中 大体あそこで電話設備がないんっておかしいですよ。特設電話でもつけるべきですね。練習中とはともかくとしても。

工藤 練習中から引いた方がいいですよ。野口 けがしてもわからないですからね。砂子 協会の方で医者が待機しているというふうにしなればうすですね。樋口さんが転倒したときでも、結局助からないと



(砂子氏)

選手の敢闘精神

砂子 益子なんかよくやりましたね。
東藤 すごいですね。スタートは群を抜いて出て、五〇Rで転倒して、約五分おくられたんですね。

野口 三分でしょう。結局北野は五分三十七秒か四十七秒でしたか、それに対して益子は八分何秒だから、最後は四十一、二秒平均で走っていたんじゃないですか。

工藤 三分遅れるとどのくらい離れるの。
野口 半周以上ですね。

砂子 見ているファンに引っぱり上げられたんだね。

東藤 五〇Rで転倒して、四メートル下に落ちたのが、かつぎ上げて、エンジンをフカして走り出したんですから、これは実にヤマハ・ファンの声援以外の何ものでもないですね。四メートル落ちて、上を見たときはほうぜんとしたそうですよ。

鈴木 はっぱをかけたのはうちのお客さんですね。馬鹿野郎となりつめたそうです。

東藤 頭にきて、ヨシ、チクシヨウというわけで乗ったんでしょうね。結局最後は三位までいったんだから、三十台ばかり追い抜いたわけだけれど、四メートル押し上げるとは大したもんですね。

工藤 写真にも写っているが、一二五のとき煙で見えなくなっちゃった。半分くらい倒れたんですよ。それがみんな起き上って走っていった。あれなんか敢闘精神だけですね。

田中 さんなんかも敢闘精神旺盛だ

ね。骨折を心配して「乗れるかい」と聞いたら「乗れるよ」と言っただけで、練習してないんだからね。望月さんにしても、ギブスをはめて靴がはけないから、靴を切って乗っちゃった。



(田中氏)

野口 広島の武川さん。この人は気の毒だった。

東藤 広島からはるばる浅間まで乗ってこられたわけです。実に涙ぐましいもので、決死の覚悟で、とにかく輪舞台を踏みたいといっている……。

田中 帰りに浅間の土を拾って持ってきましたね。

野口 僕も一日、二日目に走った手袋を渡した。

鈴木 軽井沢の旅館に荷物を置いて、その中に遺書が入っているというんだ。もしも浅間のレースで死んだら家族に渡してくれといっている。

東藤 あれだけ熱心なクラブマンがいるんですから失望させちゃいけないというのがわれわれメーカーの義務ですね。

鈴木 勝負はともかく、最後まで走らせなかったね。

東藤 ことは皆さん合宿というか、一週間前にこられた人が一番といくらいい、

皆さん非常に熱心にやられた。それにつけても、メーカーがノータッチでやったことは申しわけなかったと思っております。

ホンダのレーサー

東藤 ことしのホンダさんは4気筒を出されて、五台完走したのはびっくりでしたね。あの耐久力、業界をリードしているという意欲、さすがだと思えます。野口選手の二五〇が追撃したけれど、ついに及ばずという感じでしたね。

野口 十八万五千では無理でした。(笑) 林 ベンリイとドリームの工場レーサーを見てどうでしたか。

野口 スピードそのものはあのコースじゃこわいとも思わないけど、よくこわれな

いね。
東藤 T・Tに出た車だと思いましたよ。二五が二五〇に伍して走れるんですからね。ライダーもうまかったけど。

砂子 一言、ワンダフルというだけだね。
野口 ものすごく丁寧に乗っていますね。
東藤 市販の車は知らないが、あれは実によかった。

野口 二五〇が終ってすぐ河島さん(本田技研設計課長)と話したんですが、キャブレターの中のメインジェット一つにしても四本同じでなければいけない、それがあれは三番目が大きくて、下りには寄っちゃ

わかっていても、肉親としてお医者さんに診てもらった方が感じがいいですからね。
工藤 ほんとうだよ。
田中 診てもらっていたら、いかなかったですかもしれないしね。
工藤 そういうお粗末さかげんには腹が立ったけれども、ライダーたちは大へんなものだと思っただです。連中の意気たるや軒昂たるもので、純粋に情熱を賭けている。こういうのがまだ日本に残っていたかと思っただです。ペタラン・レースに出るとい

う人が、ブリキみたいな泥よけがついて、走るかどうかもわからないような車に乗って出るといふんです。ああいう気分は、飾り気がなくて、今の日本では貴重だと思っただです。あの車に何十年も乗っているだろうと思うんですがね。

田中 五着か六着に入った車で、一九一七年のワンダラーというのがありましたよ。

工藤 最近相撲は八百長がやかましいけど、オートレースはびっくりですよ、かけ値なしのところ。僕はこし行っ

て一べんにファンになっちゃった。
野口 ありがとうございます。(笑)

東藤 感心したのはドリームの三〇五、これも実にりっぱです。これは国際レースに出場して二五〇と争って、一台完走したんですが、実にスピードが出ますね。タイムも4気筒よりずっといいですよ。

野口 ミッションが焼付いたという話だったけど。

東藤 各種目違った車を出されたのも優秀ですね。

砂子 ヤマハさんも早くそういうふうになって下さいよ。

東藤 ことはメーカーがタッチしないもんだから、特約店のサービスマンの方々が全力をあげてクラブマンのためよくやってくれました。

田中 しかし思い通りできないで残念でした。

東藤 特に田中サービス監督の活躍は目すべきものがありましたね。

田中 そう言われるとテレるんですが、本当に一生懸命みんなやってくれたと思って、特約店のサービスの方に感謝しているんです。皆さんヤマハが好きなんですよ。

野口 そうだね。だけど田中さんがレース気分がきらいだったら、やれと言ったってやらないね。

鈴木 田中さん乗ったからね。おれが一回りしてくると言っていて、ちっとも帰ってこない。(笑)

東藤 三十台、四十台のレーサーが一せいにあげる爆音は実に爽快でした。

田中 山を下りてからも何だか耳が突きましたよ。市販車をいじっていて、「これは

音がうるさい」と言われて、「これは最高の調子ですよ」と言ってみたり、ちょっとピントはずれてした。

東藤 レーサーは確かに音は気にしないですからね。

工藤 あの音がいいんですよ。

東藤 2サイクルの音は特徴がありますね。しかしあのレースを見て、われわれ2サイクルには非常に希望があることを感じました。

野口 これからです。創立後何年ですか。

東藤 四年三月月です。

野口 ヨチヨチ歩きの子供が青年を相手に四つに組んでやろうというんだから、心臓が強くないとできないですよ。

東藤 これはクラブマンの熱意とヤマハ特約店の協力がここまで持ってきたと言えるでしょうね。

ファン心理

林 ここで工藤さんに聞かしていただきたいんですよ。それはあなたが山をおりてきたときの腹立ちの気分なんですよ。あれについて、一つ滔々とやってくれませんか。

工藤 最近腹が立たなくなっただけ。(笑)

石井 あんた何言ってるの。(笑)

林 工藤さんの腹立たしい気分というのは、結局ヤマハのオートバイに乗って行ったり、見に行ったりしたユーザーの気分だと思っただけですよ。

東藤 メーカーに対して一言あると思うんですが。

工藤 そう言われちゃうと何と言っているかわからないんだけどね。一番感心したのは、ヤマハに対するファンが非常に多いということなんだね。その期待を裏切った腹立たしき、宣伝文句に対して、形はいいけれども何だ走らないじゃないかという感じがあったわけですよ。しかし最近はどうも思っていないですよ。落ちついて考えてみると、市販車で走った成績としてはりっぱなものだと思っただ。



(工藤氏)

田中 工藤さんの文句がそれくらいで終わっちゃったもんだから、サービスとして私も一言言わせていただきたいんですが、クラブマンの成績は非常にいい成績だった。これはほんとうによかったと思っただけです。ところが工場レーサーはどうですか。これはやっぱり出なさいけませんよ。一回だけでも休んじやいけない。それが全国のヤマハ・ファンに報いる道なんですからね。

石井 逃げたらだめだということですね。

林 たとい負けてもね。

野口 そうですよ。

砂子 ことしだって、そんなにやられることはないですよ。勝てたんだ。

を抱いて参りました。

砂子 十八万五千でもあれだけいけるんだから、もっと金をかけたらいけませんよ。

工藤 ヤマハ・ファンがヤマハはもうだめだとかにして帰らなかつたということだけは忘れてもらいたくないんだね。僕なんかものわかりがいいから、あとで考えればああそうかと思っちゃうけど、世の中にはものわかりの悪い人もたまにはいる。そういうのがいまだにたくさんいることを忘れないようにして下さいよ。一年はすぐ過ぎちゃうんだ。来年はトップはみんないたきたいな。

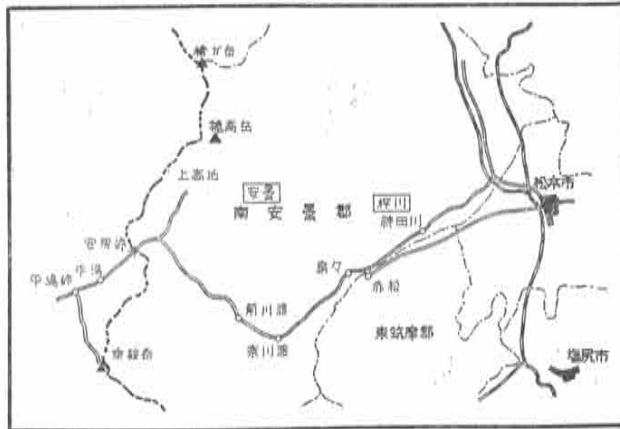
東藤 弁解になりますけれども、ことはスポーツ・カー一本で、はつきり申し上げて時期的にも間に合わなかつたことと、生産上の増産という点で出られなかつたんです。また出さなかつたわけですね。研究はしていても出さなかつたということですが、しかし来年は決して御期待は裏切らないつもりですから。思い切っただけ言っちゃまじいかな。(笑)

野口 それに最後に一言、どしどし増産して下さいよ、車が足りなくてこれでは売れませんよ。レースもいけど増産のほうも一つよろしく。

東藤 はいわかりました。それじゃ皆さんの御健闘とディーラーさんの御協力に感謝いたしまして、メーカーとして今後とも皆さん方の御期待に添うよう努力したいと思います。どうも長時間ありがとうございました。

【終】

を 楽 し も う 地 コー ス



秋風が立ち、天高くなればツーリングの季節だ。サイクリングでは味わえない長距離の爽快なコースを楽しめるのが、オートバイツーリングの特長だ。四輪なら燃費も高くつくし、よく整備された道でもないと車のいたみもひどく、とんだコスト高になるおそれもある。そんな憂もなくサツ爽と走りまわれるのは二輪車ならではの特技。そこで最近ではツーリングの流行とともにオートバイもヤマハ二五〇Sのような特に力があり、ライディング・ポジションが良く、クッションもすぐれ、長距離でも疲れないタイプの専用スポーツカーが市販されるようになった。こういう快適な車を駆って、さてあなたはどんなコースをえらぶか、ここに御紹介するのは編集部で研究し実際に走ったコースの御案内である。

〇コース概観

このコースは初心者にはかなり難しい。ヤマハ二五〇や二六〇またはスポーツ二五〇Sを相当に乗りこなせることが必要だ。特に山登り技術に経験と自信を持っていること。また松本市を離れてからは修理をする店もない日本アルプスの山中であることを念頭において、車の整備技術も身につけておく必要がある。

よく、山の中で「この車は力が無い」といって歎いている人を見かけるが、それらの人の中には車に対して無知であるために運転を誤っている人も多い。一番みかけるのは、上りの急勾配の急カーブを曲った後のエンスト(またはそれに近いような状態)である。これは、山道を上っていると視覚的な勾配の感じがいまいになるので、実際には相当な上りのまま一八〇度転回するような急カーブに来た時にも、無意識的に平地の要領でグリップをしめ(ブレーキを踏み)そのままズルズルとまわるうとする。ところが勾配があるのでエンジンのトルクは相当に落ちてしまう。そこでこれは

いけないとばかりグリップを開けてアクセルするわけだが、さてトルクの落ちたエンジンにガスを送りこんでもいたずらに吸いこませるだけで何の役にも立たない。こうなっては手おくれ、あわててチェンジを低速にしてみても、腹一ぱいガスぶくれのしたエンジンはそのままバテてしまう。とまあ、ざっとこんな要領の失敗が多い。山登りの秘訣はこのチェンジのタイミングを

まちがえぬこと、そして平地の何倍ものスタートまでパッと一瞬のうちにチェンジする等、できるだけエンジンのトルクを落さぬように心がけること、それだけに尽きるという差しつかえないように思う。だから都会地ばかりしか走った経験のない方は少し山道の練習をしてからこのコースに入ることをお奨めする。しかし、山になれた方なら他のコースでは味わえない豪壮雄大な感じを味わえるA級コースである。

〇ベースキャンプ

このコースはベースキャンプを松本市におくのが一番良い。松本まで車で行くか、あるいは車を松本市まで先に送っておいて

乗鞍山頂附近より北アルプス連峯を望む(笠ヶ岳)



オートバイツーリングは必ずグループで行こう



ツリーング 乗鞍・上高



山頂附近——下界を眺める爽快さ

本人は汽車で行くのも手である。参考までに申し添えれば、編集部では東京から箱根・富士・諏訪湖を経て松本入りをした。このほかに中仙道を確氷峠を越え上田から左に折れ山越えに松本市に入るのもある。前者は距離も長く道も悪い（甲府——諏訪間は日本の悪路の見本である）しかし景色が良い。後者はその反対である。

松本市内で一べんよく車を点検すること。ヤマハに乗っている方なら信州自動車松本支店を利用されると良い。松本市内は一、〇〇〇円あれば泊ることができる。

○松本より中の湯まで

松本市から西へ一直線に道が走っている。途中の鳥々（しましま）というところまでは電車もある。そこから梓川（あすま川）の流れと共に道はうねうねと日本アルプスのふところに入っていく。そして中の湯という小さな温泉に着く。ここまでざっと六〇キロ近い。梓川の断崖に添って走ること道は路肩の不良な所も多く、また四輪車ではただではすれ違い不能の細い道だから充分注意して走らねばならない。ここまでは勾配はさほど急ではない。景色はなかなか雄大である。特にこんど東電の安曇（あづま）ダムに予定されている附近は梓川は五〇メートルも真直に切り立った谷底に白く泡をかんでいる。ここまで休憩を入れて三時間。

○中の湯より上高地往復

中の湯で道が分れる。左に行けば乗鞍、まっすぐ梓川に添って行くのが上高地へ出る道。ここで注意すべきは中の湯の茶屋兼

バス停留所の前にあるトンネルである。このトンネルは中で急角度に二回屈折する上に、相当な勾配がある。おまけに路面の石畳がガラガラに崩れているからどうしようもない。オートバイは転倒の危険があるのでロウで行くことをお奨めする。（下手にころんで真暗の中で点火不能になったら目も当てられませんからネ）

このトンネルさえ抜けるとあとはほんの十五分ばかりで御存知の上高地銀座。その手前に水中に生木の立枯れた景色で有名な大正池がある。晴れている日には大正池の向うに壮大に穂高がそびえている。あまりの近さ、あまりの美しさにはっと息を呑むことだろう。

上高地には汽車ポツポツとバスで来た都会じみたハイカーたちがウヨウヨしている。諸君らのようなタフガイの神経には向くまい。このあたりの景色と空気を呼吸したらすみやかに引き上げるべきであろう。

○中の湯より平湯へ

上高地より中の湯まで引きかえす。そして橋（梓川）を渡って淋しい山道にはいる。これは長野県と岐阜県を結ぶ道である。果境の峠を安曇峠といふ標高は一、八二二メートル。これを越して岐阜県のほうを下ると平湯温泉に出る。この約十キロの山道には人家がない上に勾配も屈曲もかなり急で難かしいし路面は岩石と小石でゴロゴロザラザラ……。しかし気分としては山の感じが十分である。すぐそばに髭岳（二、四五八メートル）が真赤になって力んでいる。それが木の間をみえかくれする。

乗鞍山頂附近より雲海を望む

乗鞍山頂附近





乗鞍山中にて

だ。標高海抜三、〇二六メートルに單車を以て挑戦するのだ……と。

このゲイトから一五キロ。バスの通う道だ。もちろんおっぴらにスレちがえる広さはない。ある時は單車だつて下りて道をよけねばならない。山道はウネウネとそしてもう一気呵成な上り一方である。踏みはずせば原生林の谷底だ。路面はひどく悪い。沈着な勇氣が必要だ。

この一五キロを登りつめると急にバツと視界がひらけるとアツと驚く。白雲はいつか眼下に茫洋としてひろがっているではないか。あたりは一めん遺松(はいまつ)だ。高山植物が点々としている。視界がきく日なら北アルプス・南アルプスが望遠でさる。

自動車道路はまもなく終る。そこに園鉄山荘と銀嶺荘がある。この地点は約二、八〇〇メートル。頂上まで約二〇〇メートルをあますにすぎない。

ここで車を下りて徒歩で上る東大のヨコナ観測所のかたわらを通って三〇分で頂上。

ところが歩いていてもフラフラし息切れがするのにも参るだろう。そう、ここは三、〇〇〇メートルなんだから。多かれ少かれ高山病だ。試みにビールでも飲むと良い。平地の三倍くらいヨッぱらう(従ってこれから運転する人は絶対に飲まぬこと)。

標高三、〇〇〇メートルの御來迎の美しさは一しおだ。白く広がり静かに流れて行く雲海をやがてあかね色に染めて日が昇る。

この手で、この手で、今われここに立つという感動が胸にこみ上げて来る。バスで来た連中にはわからない壮大な感動、そして大自然の中の人間の孤独な感動。北アルプスの峯々に比べればオートバイはいかにも小さい。雄大な孤独がここにある。

山を下れば街がある。相変わらずのゴミゴミだ。しかし三、〇二六メートルの山頂を征服した喜びは諸君の胸から消えないだろう。

○装備その他

次のものは必ず用意して下さい。

皮手袋・皮ジャンパー・防寒用下着(夏でも)ビニール雨具(上衣・ズボン共)半長靴・地図・ツーリング用ツール(ペンタ修理具を含む)・黄色の薄い布(これは霧にかこまれた時ヘッドライトにかぶせる)。

山登りの一般的な心がけが必要になる。即ちなるべくベテランのリーダーと一しょにグループで行くこと。独走は危い。天候の変化に気をつけ、無理をしないこと。殊に山の霧は五メートル先も見えないようになるから充分気をつけること。独走の危い例にこんながある。筆者とA君の車が乗鞍からの下りで日が暮れた。ただでもバツテリーのイカれかけていたA君の車のヘッドライトが消えた。A君は筆者の車のヘッドライトとテイルライトをたよりに山を下りた。全く命がけの放れ薬だった。こんな時もし一人だったらもうアウトだ。その他危険はいつでもどこにあるかもしれない。くれぐれも独走はやめられるようにお願いしたい。

○平湯温泉

平湯温泉は岐阜県の東端、標高約一、〇〇〇メートルの山の中の温泉場。ここは長野から来た道と、高山に向う道と、神岡鉱山を経て富山へ抜ける道の分岐点に当り、夏は観光遊山の客でかなり賑わう。旅館設備はよく発達しており一、〇〇〇円から一、五〇〇程度でかなり良い旅館に泊れる。秋は比較的閑散とし、近在の村から臨時女中として働きに来ていたお姐ちゃんたちも帰ってしまう。十月の声をきき山が紅葉するころのんびりしてみたい人はここを訪れると良い。穂高の南隣の笠ヶ岳(かさかたけ二、八九八メートル)がすぐ目の前に見える。おだやかな風情の山あいの部落である。

ここには濃飛バスがフランチャイズしておりガソリンスタンドがあり簡単な整備点

検ができる。

この温泉に泊って翌朝未明に起き出して乗鞍に上り、御來迎(ごらいこう)を拜む手と、平湯には泊らずに一気にその日のうちに乗鞍に上り、頂上附近の園鉄山荘や銀嶺荘に泊って翌日下るやり方がある。料金的には後者のほうが安い。のんびり行きたい向は前者をえらび山の湯の気分を味わうと良い。

○乗鞍へ

平湯から乗鞍山頂まで二〇キロ。西南の方へ高山に行く峠を五キロほど登る。登りつめた所は平湯峠頂上(一、六八四メートル)三〇メートル四方ほどのちよっとした広場になっており、大きなゲイトがあり乗鞍登山口を示している。ここまで来た諸兄は身うちが引きしまるのをおぼえるだろう。さあ、いよいよ乗鞍岳だ。日本アルプス



ドイツ
ジュツセルドルフ市で——
愛用のヤマハYDⅠ型に乗った
筆者。

「ヤマハYDによる

ヨーロッパ旅行記

(一)

棚橋東

此頃は猫も杓子も洋行熱が流行って、何とかデザイナーと称する女史の方々は、シヤンゼリゼーあたりをぐるりと一廻りして小便でもして来れば一躍洋行婦りのデザイナーとして流行児になれるという時代。別にこれに刺激された訳でも無いが、三十余年間オートバイ一辺倒でやって来た私も一度はオートバイで——しかもそのオートバイは国産車で——彼の地を廻って見たいという考えをかねがね持っていた処、此度念願も漸く叶い、去る五月五日羽田発の旅客機でヨーロッパ経由アメリカ廻りというコースで地球をぐるりと一廻りする事に相成った。

さて出発に先立って私は三つの目的は是非叶えたいと思った。その第一は私の商売である眼科の施設及手術を、特に有名な大学の眼科教室で見に来ること。第二はヨーロッパの見物には出来るだけ飛行機及汽車を利用しないで、日数の許す限り国産オートバイで廻ること。第三は英国のT Tレースを是非見物すること。然し全旅程が僅か八十日足らずでこの三つを満足にはたすことは到底不可能なことである。特に問題なのは第二であってヨーロッパ各国の主都は少くとも三日は滞在したいし、スイスでは少くともゼネバ、ベルン、チューリッヒには一日づつ滞在、尚マッターホン及ユングフラウは是非登って来たい。ドイツでは東西ベルリンは見のがせない処だし、北欧のコペンハーゲン、ストックホルムもスケジュールに入っており、又T Tレースのアイロブマンには最少限度六日間は滞在していなければならない。ロンドンには十日間いる予定とすると、いきおいオートバイによるヨーロッパ旅行はかなり制約されて来ることになる訳である。

三年前に決行された東京工大の桶谷先生の率いる国産スクーターのヨーロッパ旅行隊を参考にして作った第一のスケジュールというものは、往路はマルセイユ出発——パリ——カレー——ドーバー——ロンドン——リバプール——アイルオブマン着、復路アイルオブ



ドイツの
或るガソリンスタンドにて——
ヨーロッパのガソリンスタンドでは、必ずガソリンとオイルの混合比をどれだけにしようと聞かれる。日本のように、おしきせの混合油は無い。



(右)
ライン河畔とヤマハYDI型
「なじかは知らねど、心わびて…」
の歌で有名なローレライの近く。

(左、中)
ビンゲン附近のライン河
コブレンツとマインツの間のライン
河を上下している遊覧船。ローレラ
イはここから遠くない。

(左端)
ライン河畔をスイスのベースルに向
う。
この辺の国道は一直線で、向うに見
えるマンモストラックは時速六〇、
七〇キロ位出している。それ違う時
には、オートバイなどフラットとハン
ドルが振れる。

マン出発—リバプール—ロンドン—ロツテルダム—アムステルダム—ジュッセルドルフ—フランクフルト—カールスルーエ—バーゼル—ジュネーブ(ジュネーブ、ミラノ、モナコ、マルセーユは日数に余裕があれば決行)という順にした。然し、フランス語の全然いけない私には、はたしてマルセーユ迄車を送ったとしてもこの通関、国際免許証の入手、保険の手続等が短時日にスラスラと出来るかどうかという不安がある。桶谷先生の様にフランスに永らく留学していらっしゃった方には万事OKであろうが、私にはそれは殆ど不可能に近いことと言わねばならぬ。

思い余って川上社長に相談した処、ドイツのジュッセルドルフにヤマハの社員が留学しているから、そこに車を送って手続きを取るが一番よからうという御意見なので、予定を再び立て直して往路はドイツ、ジュッセルドルフ出発、アムステルダム—ブラッセル—パリ—カレード—ロンドン—リバプール—アイルオブマン、復路はアイルオブマン出発、リバプール—ロンドン—アムステルダム—ジュッセルドルフ—ケルン—フランクフルト—カールスルーエ—バーゼル—ジュネーブの順に改めた。さて車は「ヤマハ」で行くことにしていたが、車種をどの型にするか一寸迷った。

最初YAII型に後部泥よけにスペアタイヤを—丁度スターターのスペアタイヤの様に—おんぶさせる様な装置を作って走って見たが、これは仲々宜しいけれども後部荷物掛に荷物を満載すると、重量配分が相当後輪にかかって前輪が浮き気味になるので困っていたが、欧州ではバンクの心配は先ずしなくてもいいし、平均スピードを上げるにはYDI型が一番適当であろうとの川上社長の御意見に従って、やっとこれでコースと車種を決定することが出来た。

渡欧に用いるヤマハYDI型の性能は充分本社でテストしていただいたことは申す迄も無い。自分で改造した部分としては唯サドル高を約七五ミリ高くしたのと、ハンドルを短かい一文字形として自分の最も好ましいライディングポジションにした位のものである。付属品として後車輪の両側に三角形の荷物入れ(ヤマハYD専用)を取り付け、それには日の丸を書き入れてもらった。尚タンクの上には矢張りヤマハYD専用のタンクバッグを装備した。これは地図はさみが付いていて甚だ便利に出来ている。雨天の際はビニールのカバーがかかる様になっているものである。尚バンク防止のためには後部フエンダーの裏にバンク防止器を付けた。前輪泥よけの前部にも車のナンバーを書き入れたプレートを取り付けた。これは若し英国へ渡った際英国流に前にもナンバープレートを付けなければ入国まかりならぬゾと言われた場合を考慮に入れていることである。

国際マーク—楕円形の白色板にJAPANのJを黒字で書き入れたもの—を後部ナンバープレートの下直に取り付けた。その他、J・A・A(ジャ・オートモ





ビル・アソシエーション)の美麗な丸形の金属マークをハンドルバーの前部と前泥よけの下方両側に付けてもらった。

大阪のスインギングアーマース・モーターサイクルクラブのベークライト製のクラブマーク(私もこのクラブのメンバーとして末席をけがしている)——このマークは世界の何処へ出しても恥かしくない気の利いたもの——を前ホークの右側と後部車輪左側のオイルダンパーとに取り付けた。使用プラグは、NGKのワイドレンジ。其の他の附属品は全部ヤマハの標準のものを用いることとした。

さて話は前にもどって、私のヨーロッパ出発に先立つこと二ヶ月、ヨーロッパ送りのYD I型がヤマ発の名古屋支店を通して手元に到着した。名古屋港→ドイツ、ハンブルク港間は船便で約一ヶ月半かかるものとして残りの半ヶ月が私に許されたYD I型の乗りならし並びに改造期間である。春とは申せ毎晩診療時間が終わってから、五〇及至七〇キロの乗りならし運転は相当私にはつらい仕事であった。約六〇〇キロの乗りならし運転では不十分ではあったが、ヨーロッパの貨物船の出帆日も間近かに迫ったので荷作りのため再びヤマ発本社へ逆送した。

私がヤマ発本社へ行った日には丁度YD I型は頑丈な木箱に納められて、將に箱の蓋がしまろうとしている所であった。製造部長の杉山さんや営業課長の木村さん、東藤さんを始め工場の荷作り掛の方迄があなたも我が子の鹿島立ちに晴衣を着せる気持ちで何くれとなく御世話をして下さったのには思わず眼頭があつくなりました。

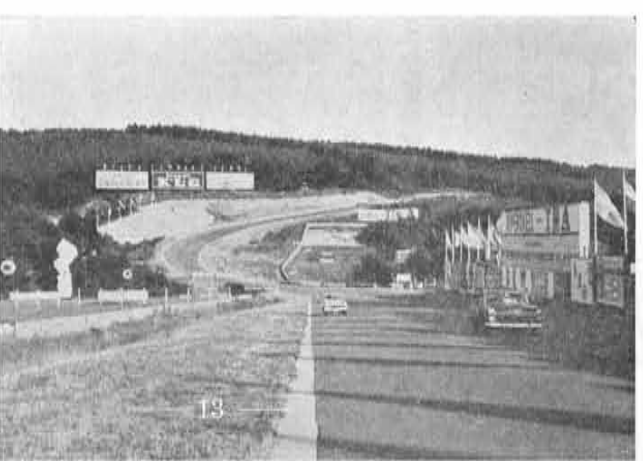
話のついでに左右のカバン及びタンクバッグには何を入れたか申し添えて置くこととしよう。ビニールカバー、荷物をゆわえるゴムロープ三本、コイル二本、コンタクトブリーカー二個、NGKワイドレンジプラグ四個、クラッチワイヤー一本。パンク修理道具一式、携帯空気ポンプ、ユニコン一罐、タンクバッグには辞書、カルネドパッサージュ、地図、ビニール製のパイプ(タンクからガソリンを吸い出す時の用意のため)索引綱、細金、電気系統修理用の小道具、などである。

かくして五月五日の羽田出発に先だつこと一ヶ月半、三月廿日に日本郵船の急行貨客船はヨーロッパ走破用YD I型を積んでスエズ経由ドイツに向って名古屋港を出帆することに相なったのである。

— 付記 —

此度の欧米旅行にあたって川上社長さん始めヤマ発幹部、日菜小杉課長さんの並々ならぬ御力添えに対して深く感謝の意を表する次第である。特に日菜名古屋支店の石井店長さんには本社との連絡等に多忙な時間を割かれ、且こまごましたこと迄御世話下さったことに対しては感謝の言葉も知らない位である。石井店長や小杉課長の御尽力が無ければ、私の今度の旅行は或いは不可能になつたかも知れないと思つている。尚、YD I型の改装に就ては一宮市のヤマハディーラーである「ノリヤス」商会の佐藤さんが一手に引受けて快くやって下さったことに対して、合せてこの項の終りに謝意を表する次第である。

(以下次号)



(右端) マインツ近くのライン河対岸の山頂にある古城。

(右中) ドイツ、ベルギー国境のドイツ側の税関及び国境監視所で、ブラッセルに向うヤマハYD I型と、ドイツ、フランクフルトに向うBMW。YD Iは何処へ行っても注視的であった。

(左) ベルギー・ベルジャン・グランプリ(ベルギーのオートバイ競走)の開かれるフランクフルトのスタートライン。一周一四キロ、コースはヨーロッパの内一番よいと言われている。

ヤマハ・スポーツ

二五〇Sの全貌

(1)

ヤマハ・スポーツ二五〇Sが誕生し、生産もようやく軌道にのってまいりました。

このスポーツ・カーは多年の研究と実験の結果発表されたもので、車の各部分には設計者の苦心が多く秘められております。

ここではYDSの設計者がとくに苦心した点を紹介いたしましょう。

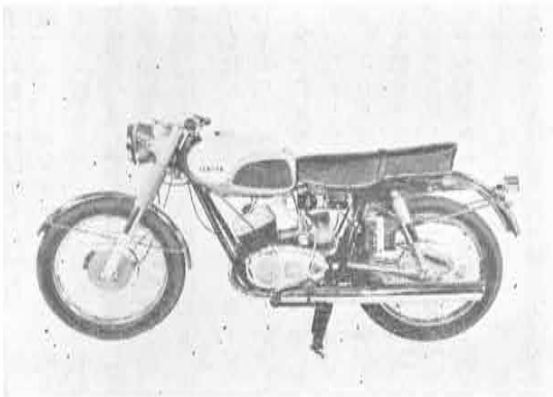
YDSの設計の意図

①ヤマハがスポーツ・カーを出すからにはどうしても国際的なスポーツ・カーでなくてはならない。それも市販レーサーというよりはツーリング用のスポーツ・カーが必要である。

②ツーリング・カーをキット・パーツによるスタンプラーモデルにも、スピードレーサーにも改造出来るものにした。

こうした二つの設計意図をみたすためには、どうしても次のようなエンジン性能が必要となるわけだ。

①スピードが出なければならない



(ヤマハ二五〇S全景)

③燃費も適正でなくてはならない

④エンジンがフレキシビリティに富んでいなければならない。

こうした性能を生みだすために二キャブレターとか五枚ミツシヨンとか種々の新しい機構が必要となりました。

YDSエンジンの新しい機構

①二キャブレターの採用

二気筒一キャブレターの場合は二つのシリンダーの吸入時における干渉が起り吸入効率が非常に悪くなります。このため二キャブレターを採用し、加速時における吸入効率を高め、スピードの要求、加速性の要求に応じました。

同時に又キャブレターを二つにすることによってチョーク・ボアの小さい(20%)キャブレターを使用出来るため燃費が適正となりエンジンもフレキシビリティに富んだもの——いわゆるガスのつぎのよいエンジン——になりました。

③シリンダー

シリンダーの各ポートは高性能に重点を置いた高速型ですが低速においても充分に実用出来るように考慮され非常な苦心がはらわれております。

シリンダーのポートの位置、形状は二サイクル・オートバイでは一番重要なポイントですがいままで各種のレースに参加した豊富なデーターをすべて、ここに導入してすばらしいシリンダーを作りあげました。

④クランク関係

スポーツ・カーの場合、エンジンはとくに、高速回転を要求され、高荷重に耐える必要があります。このためクランクも特殊設計がなされ、コンロッドのリテーナーには特殊設計のニードル・ベヤリングが使用されております。

⑤五枚ミツシヨンの採用

円滑な加速性を得るために、又どんな悪路でも適正なエンジン回転を維持出来るようにするため日本での初の五枚ミツシヨン(実用新案出願中)を採用しております。この五枚ミツシヨンはミツシヨンギヤの配列法、及びシフター機構に特色をもっております。

⑤焼付防止その他

エンジンの耐磨耗性を増し、焼付を防止するために微細なホコリをとることが出来る

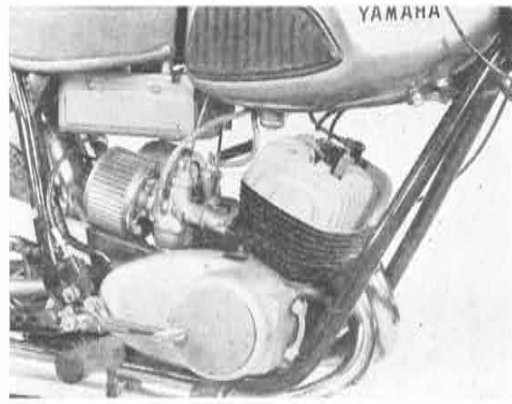
(二キャブレター)



る新形式のエアークリーナーを装着しました。

それと同時にシリンダー、シリンダーヘッドのフィンとクランク、ケースの下側のフィンが大きしく冷却を良くしております。

①整備について
 エンジンの整備・点検を容易にするために、エンジンをフレームからおろさなくても、クラッチ、電装関係、ミッション内部を整備出来るように考慮され設計がなされております。



(エンジン)

YDS車体の新しい機構

①フレームはあらゆる目的、つまりツーリングにも、スピードレースにも、スタラップレースにも耐えるような強靱で軽快なパイプフレームを採用しております。このフレームには次のような特色があります。

- ①自由に改装できること
- ②ネジリ剛性が大きい

②プレス・フレームに比較して応力集中をさげることが出来る

③共振が少ない、バイブレイションが小さい

④足廻り関係がすっきりし、サイド・スタンド、メイン・スタンド、フットレスト等は目的に応じて着脱が簡単である。

このフレームも実用新案出願中です。

②クッション機構

フロントにテレスコピック・オレオ、リヤにスイングアーム・オレオを採用した前後クッションはスピードを出せば出すほど地面に吸いつくような感じをあたえます。最近いろいろな形式のフロントクッション機構がありますが、二五〇C.C級の高速車には実験の結果、テレスコピック機構が最も良好な安定性と操縦性を与える、という結論に達しましたのでこの機構を採用したわけです。

③18吋タイヤの採用

ロード・クリヤランスを大きくとれるように18吋タイヤを採用しました。これによってロード・ホールディングも良くなり不整地における走行性が良くなっております。

④ライディング・ポジション

この車の車体設計者が最も意を用いて設計したものです。タンクの中、ニーの当り、ハンド

ル中、シート高など、一度乗ったらかる本当にすばらしいライディング・ポジションです。

⑤その他の特色

①アクセル・グリップ——まきこみ式で1/4回転で全開までもっていける形式のものを採用。急加速を容易にしております。

②ハンドル・レバー——長いハンドル・レバーを採用し指先の微妙な感じで作出来るようにし、高速時のレバーの操作を容易にしました。同時にハンドルの先端に丸みをつけ転倒時の安全性をはかりました。

③スピード・メーター——高速時でも見やすいということを主目的に設計されました。同時に回転計をつけ一目でエンジンの回転と車速の関係が分かるようにいたしました。これはオートバイ・マ

(フレーム)



(スピードメーター)

ニヤには欠くことの出来ないものです。ツーリングの際の走行距離を自由に記録出来る積算計もつけました。

YDSのデザインの

意図とカラリング

「矢の飛ぶようなスマートなスタイル」ということをスタイリングの根本原則として設計されました。従って水平に流れる線が主体になっております。

カラリングは金と白を主体とした非常に豪華なもので、最高級の塗料(パール・エッセン、メタリック・ゴールド)を使用しております。

性能曲線の見方(1)

まえがき

オートバイをはじめとする乗物一般の進歩は今日まことに急速です。こころみに数年前のオートバイ関係の雑誌を開いてみましょう。オートバイのスタイルが如何にも古色蒼然としているような感じを受けるでしょう。これはスタイルだけでなく、オートバイの性能についても同じことが言えます。ここ数年におけるわが国のオートバイの性能の進歩は著しいものがあり、数年前のオートバイでは今日のオートバイにあらゆる面で太刀打ちできない程に大きい開きがあります。

そのオートバイの性能をよりよく知るためには、仕様書とその性能曲線によらなければなりません。性能曲線はいろいろありますが、大切なのはエンジン性能曲線と、走行性能曲線の二つです。ここではこの二つについて説明することにいたします。

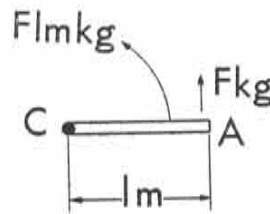
エンジン性能曲線

1 エンジントルク

エンジンは皆機御承知の通り、回転する力を発生する装置であります。回転する力をトルクといいますが、したがってエンジンはトルクを発生する装置だといえることが出来ます。

トルクがどういふものかと申しますと、第1

図のように長さ l m の棒の一端 C を自由に回転できるようにささえて、他の端 A に大きさ F kg の力を加えますと、棒は中心 C のまわりをぐるぐる廻り出します。この時は、棒にトルクが働いて廻りはじめたというわけです。そして、このような場合にトルクの大きさを $F \cdot l \cdot \text{kg}$ で表わします。



(第 1 図)

エンジンの場合を考えてみますと、第2図のように燃焼室でガスが爆発してピストンを押し下げます。ピストンが更にガジロン・ピンを介してコネクティングロッドを図の矢印の方向へ押し、コネクティングロッドがクランクピンを押し、クランクがクランク軸のまわりにまわるわけです。この時のクランクを廻す力が、エンジンの軸トルク、あるいはクランク軸トルクと言われるものなのです。したがって、エンジンの軸トルクというものは、燃焼室のガスの爆発圧力が大きければ大きい程、大きくなりますし爆発圧力が小さければ、軸トルクも小さくなります。

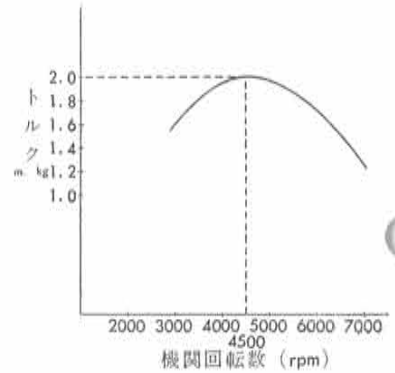
実際のエンジンでは、この爆発圧力はいろんな条件により、大きくなったり、小さくなったりします。



(第 2 図)

キャブレターのスロットルバルブを開いている時と、閉じている時とは、開いている時の方がはるかに爆発圧力が大きく、従って、エンジンの軸トルクも大きいことはよくお分りでしょう。また、同じスロットルバルブ全開でも、エンジンの回転数によっても、爆発圧力は違ってくる。つまり、トルクはエンジンの回転数がかわれば、その大きさがかわって来るわけです。あるエンジンが出し得る一番大きいトルクを、そのエンジンの最大トルクといい、仕様書には最大トルク、20 m·kg/4500 rpm などと書かれているものですが、最大トルクの 20 m·kg だけでなく、その時のエンジン回転数を 4500 rpm というように、必ず書き加えてあるのは回転数が変わればエンジンの軸トルクが変わってくるからです。

この回転数によって、軸トルクが変化する有様を図に示したものが、トルク線図です。第3図に示しましたが、このグラフを御説明しますと、このエンジンは 4500 rpm で、最大トルク 20 m·kg となり、それより高い回転数でも、低い回転数でも、トルクは小さくなっており、なだらかにトルクは減少することが分ります。



(第3図) YD II トルク性能曲線

2 エンジン出力

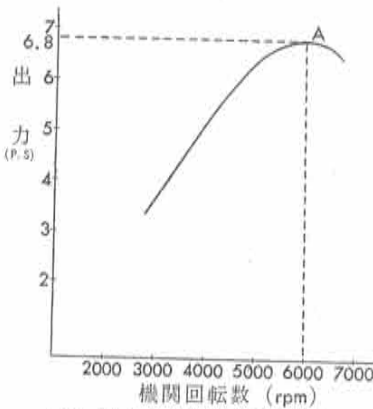
エンジンの出力は普通、馬力で表わしております。馬力には英馬力、仏馬力、メートル馬力の種類がありますが、日本で現在使われている馬力はメートル馬力です。一メートル馬力というのは、一秒間に 75kg の重さのものを、一日持ち上げるだけの能力を表わしております。したがって、馬力が大きいということは、一度にたくさん仕事をすることができるといふことを表しているのです。

前節で述べたトルクというのは、回転させようとする力、つまり回転力のことですが、このトルクと馬力の間には次に説明するような関係があります。すなわち、トルクが大きければ大きい程、馬力は大きいし、回転が早ければ早い程馬力は大きい、という関係です。これを式を使って表わしますと

(馬力) = $716.2 \times (\text{トルク}) \times (\text{毎分の回転数})$ となります。この七一六・二というのは、別に意味はありません。馬力とトルクの単位が別個に決められたため、こういう数を掛けないと理屈が合わなくなってしまうからです。出来れば、こういう数は無いように、単位を決めれば一番良いのです。

さて、馬力とトルクが、上のような関係にあることがわかれば、馬力を測るのは簡単です。エンジンをいろいろな回転数でまわし、それぞれの回転数でトルクを測り、先に書いた掛け算をやれば良いわけです。

こうすると、回転数を変化させた時の馬力の変化が分りますが、これを図に表したものが、馬力(出力)曲線というもので、大体第4図のグラフのような形をしています。



(第4図) YA II 出力性能曲線

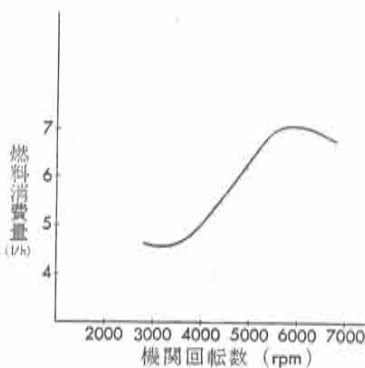
このグラフの一番大きい馬力の点Aを最高馬力点といいます。

YA II の場合、6.8 P.S./6,000rpm というの

は、このA点のことを示しているのです。

3 燃料消費率

オートバイのエンジンは、ガソリンを燃料として使っています。こんなことは分り切ったことですが、この燃料を、どれくらい消費するかということは、オートバイに乗る方は相当の関心を持たざるを得ません。オートバイの維持費の大半を占めるからです。この燃料の消費量は、そのエンジンによってある決った量になります。スロットルバルブを全開にした時に、ガソリンをどれくらい消費するかは、トルクや馬力と同じように回転数によって変化いたします。それを図に示したものが第5図で、馬力曲線に似た形になります。つまり同じ全開でも、回転数の低



(第5図) YD II 燃料消費性能曲線

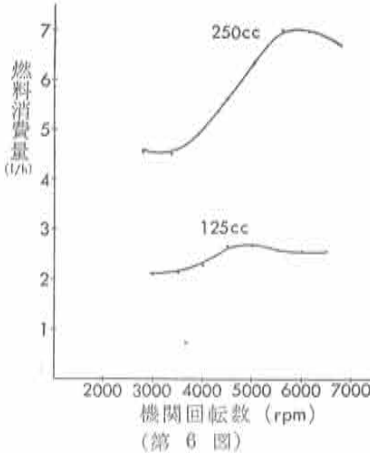
い時には燃料消費量は少く、回転数が高くなるにつれて燃料消費量は大きくなって行きます

が、ある回転数で燃料消費量は最大となり、それ以上回転が上がっても、燃料消費量は減少します。この第5図の場合燃料消費量は一時間に何リットル、ガソリンを食うかで表わします。

この節の標題となっている燃料消費率というのは今まで説明して来ましたが燃料消費量とはまた違ったもので、それを次に説明します。

大きいエンジンは沢山ガソリンを食い、小さいエンジンはガソリンを少ししか食いません。ですから、第5図のような燃料消費量だけで比較しますと、二五〇ccのエンジンと二二五ccのエンジンとは、エンジンとしてはどちらが経済的かは分かりません。

というのは、二五〇ccのエンジンは燃料は沢山消費しますが、それだけ大きい仕事が出るからです。



(第6図)

そこで考えられることは出力で燃料消費量を割れば、一馬力当りの燃料消費量が求められ、容積の異ったエンジンでも比較が出来ます。こういう風に考えたものが、燃料消費率です。

燃料消費率の単位は gr/P.S.h で表わされますが、これはそのエンジンが、一時間、一馬力当り、何グラムのガソリンを消費するかを表わしたものです。たとえば、今あるエンジンが回転数 1,000 rpm で、馬力が三馬力、ガソリンの消費量が 1.5kg/h であったとしましょう。この時の燃料消費率は次のように計算されます。まずガソリンの比重は約 0.72 としますと 1.5kg のガソリンの重量は

$$0.72 \times 1.5 = 1.08 \text{ kg} = 1,080 \text{ g}$$

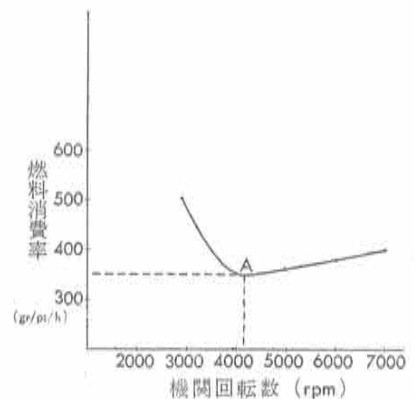
従って、燃料の消費量は一時間に 1,080 グラムです。エンジン出力が三馬力ですからこのエンジンの 1,000 rpm における燃料消費率は、

$$\text{燃料消費率} = 1,080 \text{ gr/h} \div 3 \text{ P.S.} = 360 \text{ gr/P.S.h}$$

という計算で 360 gr/P.S.h と求められます。そして、この値が小さければ小さい程、そのエンジンは少いガソリンで同じ仕事が出ることになり、経済的なエンジンということになります。

以上のようにして求めた燃料消費率は、やはり回転数やスロットルバルブの開度によって異なってきますが、この変化の有様を図に示したものが、燃料消費率曲線と呼ばれるものです。仕様書に書いてある最低燃料消費率というのは、第7図A点で表わされます。この最低燃料消費率はエンジンの種類により大体決っていて、オートバイ用のガソリン・エンジンでは 300~400 gr/P.S.h の値を取っているものが多いようです。ディーゼル・エンジンでは 300 gr/P.S.h 前後となっています。

この燃料消費率というのは、難しい言葉でい

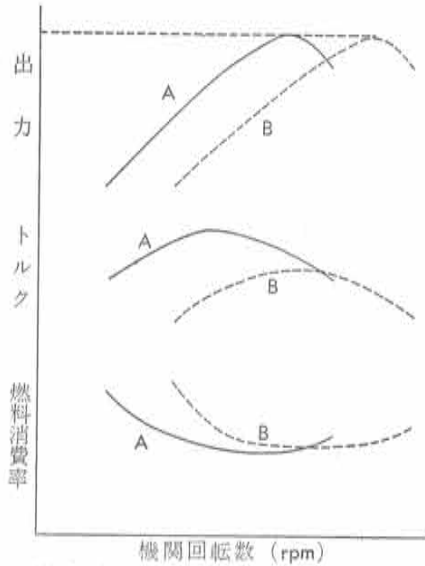


(第7図) YD II 燃料消費率曲線

えば熱効率を表わしています。燃料消費率が小さいもの程エンジンの熱効率が良いのです。熱効率はエンジンが小さい時にはさして問題になりませんが、大きいエンジンになればなる程、熱効率は重視されるようになります。それは大きいものほど、燃料消費率が少し違っても燃料の消費量の差が大きくなるからです。

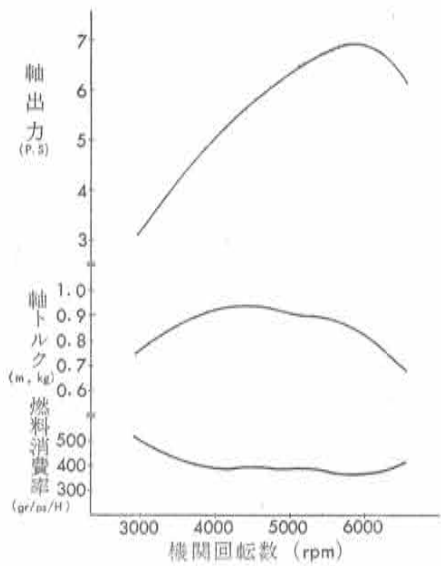
4 エンジン性能曲線の見方

前節までエンジンの主な三つの性能曲線についてお話しして参りましたが、普通はこれを一枚のグラフに集めて第8図のように表わします。このグラフの三本の線がそれぞれ、どれであるかもよくお分りのことと思いますが、一番上が馬力性能曲線、真中がトルク性能曲線、一番下が燃費性能曲線です。馬力曲線の山はトルク

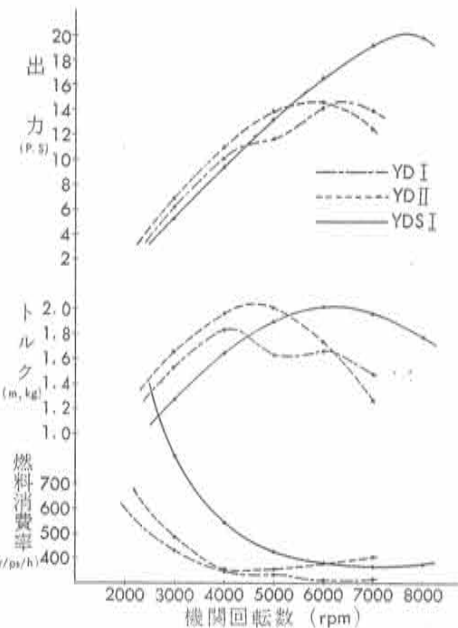


(第9図) A,B二つのエンジンの性能曲線

このエンジンの性能曲線を見れば、そのエンジンの性格は大体分ります。たとえば、第9図のような性能を持つA、B



(第8図) YA II エンジン性能曲線

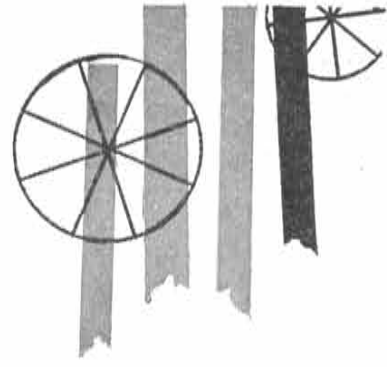


(第10図) YD I, YD II, YDS I エンジン性能曲線

二つのエンジンを考えます。AもBも最高馬力は同じですが、その回転数が違っているような場合、最大トルクは必ず低速型のAの方が大きく、一般に燃費も良い場合が多いようです。またオートバイのエンジンとして使った場合、AのエンジンがBのエンジンよりも扱い易く、加速も良いので、同じ馬力であっても、そのエンジンの性能曲線がどうであるかを知られば、ある程度の優劣は判断出来ます。このA、B二つのエンジンのような関係にあるのが、YD IとYD IIの場合です。YD IとYD IIでは最高出力は一四・五馬力で同じですが、その時の回転数はYD IIの方が若干低目となっております。カタログ、その他仕様書では同じ6,000 rpmですが、ごまかく申しますとYD Iの場合は6,000 ~ 6,300 rpm、YD IIの場合は5,700 ~ 6,000 rpmという附近に最高馬力があり、性能曲線を比較してみますと、第10図のようになります。

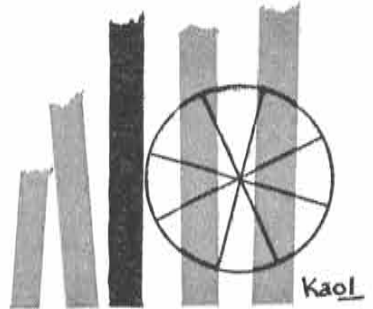
このエンジンの性能の差が、そのままYD Iはスポーツ的な車であり、YD IIはどちらかというと実用車の車である、という性格の岐れめとなっております。もちろん、この他に全体のスタイル、細部の設計にもYD IとYD IIでは差がありますが、車全体の性格の大半は、このエンジン性能によって決められていると考えて良いでしょう。YD IIのエンジンをYD Iの車体へ載せたとしても、その車はもはやスポーツ車とは言えないものになって来るでしょう。YDS Iのエンジンの性能は、第10図にYD I、YD IIと一緒にグラフに書いてありますが、スポーツ車のエンジンが、いわゆる実用車のエンジンとは全く違った性能を持っていることが、このグラフでお分かりいただけると思います。最後にこの稿のまとめをいたしますと二つのエンジンの差異をはっきり掴む必要がある場合は、必ず性能曲線を参照しなければ正しい判断は出来ません。そして出来ることなら第10図のように一枚の図の中に、その比較するエンジン性能曲線を記入し、よくお考え頂ければ、比較は簡単な事ですから、これからは出来るだけそのようにして、合理的な判断を下して頂きたいと思えます。

×
×



ヤマハ発動機の

新工場について



まえがき

Y A II、Y D I 発売以来、予想以上に販売が伸び、月産七、〇〇〇台と従来に比べて三倍に近い増産を行わねばならない状況となりました。

こうした急激な増産を行うためには従来の工場の設備では不可能で、どうしても根本的な工場の合理化が必要であり、このためヤマハ発動機では三月に新工場の建設に着手、九月末に第一次合理化が完成いたしました。

ここでは新工場建設までの計画、合理化された箇所、特徴等を御紹介いたします。

(1) 新工場のレイアウトの特徴

こんどの工場は旧来の機械工場を八〇〇坪広げたもので建坪は一、三五〇坪となりました。

この工場の中で素材の受入、倉庫、検査、機械加工、エンジン組立、車体組立、完成検査を一貫作業で行うことにいたしました。

(従来の機械工場五四〇坪、車体エンジン組立四五〇坪、検査二〇〇坪、部品倉庫一八〇坪、計一、二七

〇坪を新工場に無駄なくうつしたわけです。)

このためこれらの作業をライン化して逆行しないラインを作りあげることがまず必要となり、熱処理もガス浸炭、高周波焼入を利用し、流れに入れました。

又機械の稼働分析が行われ、能力の不足の機械は増設し、全部の作業が一直制で行われるように配慮されました。

「ライス・ハロー」、「マイプレス」をはじめ「マーグの歯切盤」、「リンドバーク・ガス浸炭機」、「自動旋盤」等の新鋭機械が数多く購入されました。

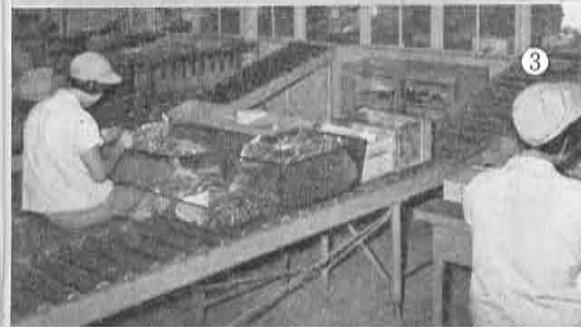
従来別棟に分けられていた部品倉庫、部品受入検査も同時に流れの中に入れ、完成検査も同じ棟で行われます。

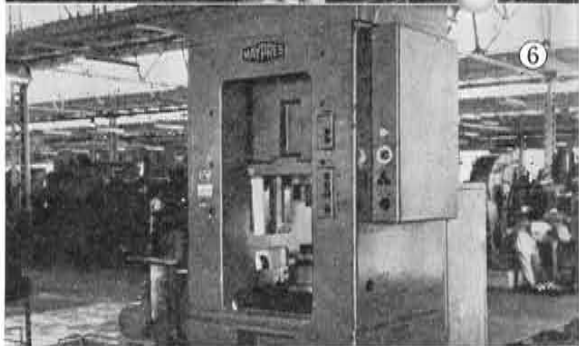
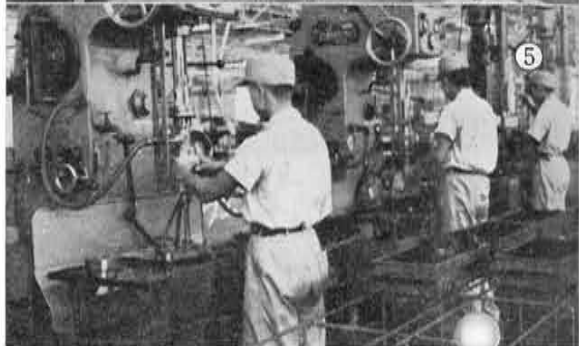
このように「I」型の大きな工場一

棟でほとんど全部の作業が出来るようになったのが、大きな特徴です。

(2) 徹底した流れ作業

組立作業は勿論のこと、部品の機械加工の流れも水が流れるように真直ぐに分りやすく流れています。以下各工程に分けて説明して参ります。





④ 素材の加工 (写真⑤)

シリンダー加工ライン)

素材はホイストによって各加工ラインに送られる。ここでは各種の優秀な工作機械が用いられている。

流れはシリンダー加工、ミツシユギヤ加工、クランクケース加工等非常に見やすいように流されている。

⑤ 優秀な工作機械群

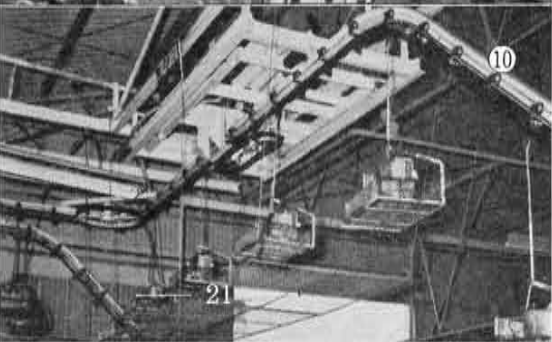
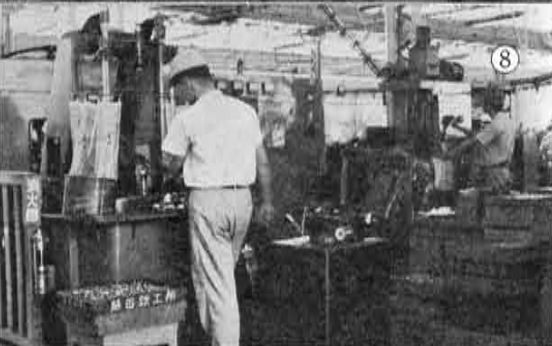
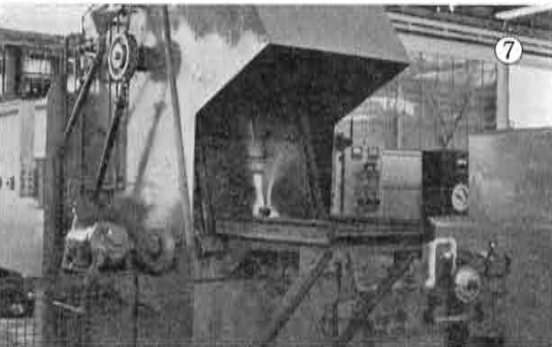
④ マイプレス (写真⑥)

ギヤのブランク加工に用いるプレス機械、圧倒の能力をもつ。

⑤ リンドバグ・ガス浸炭機 (写真⑦)

と高周波焼入 (写真⑧)

熱処理も流れの中に入れるため、ガス浸炭と高周波焼入が全面的に採用された。



① 部品受入プラットフォーム (写真①、②)

工場の北側に部品受入プラットフォームがもうけられた、素材や完成部品は部品納入トラックでプラットフォームに横づけされ、検収される。

② 検査 (写真③)

検収された部品はローラ・コンベヤーによって工場に入り検査を受ける。検査も各部門で流れの中に入り非常に能率が上がった。

③ 部品倉庫 (写真④)

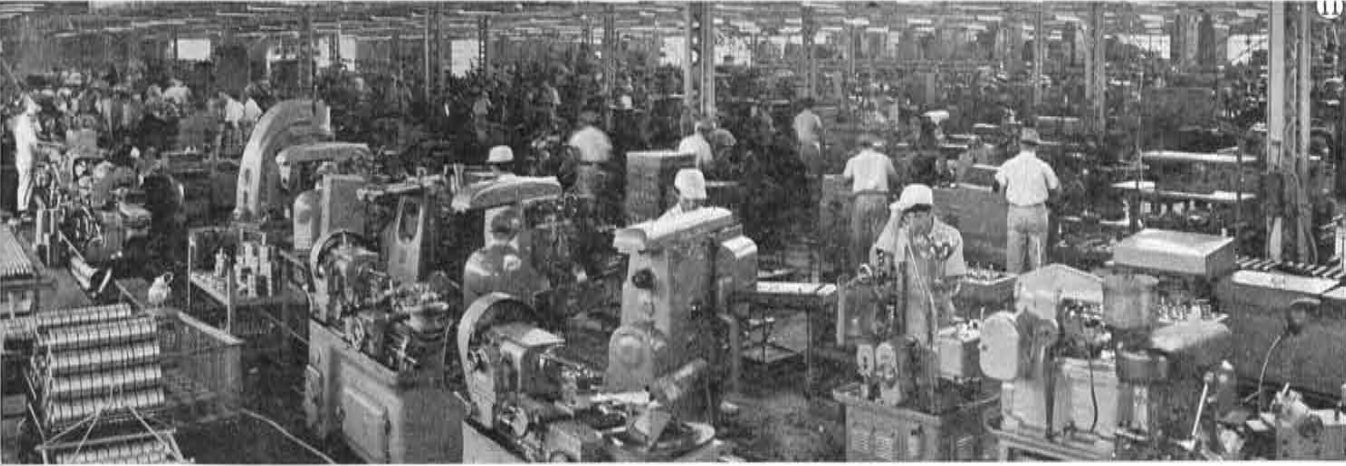
検査を終えた完成部品は組立ラインのすぐそばに作られた部品倉庫に置かれる。ここからオーバーヘッド・コンベヤーにより組立ラインに配布されるが運搬距離は従来にくらべ非常に短くなり合理化された。

④ ライスハワー歯車研磨盤 (写真⑤)

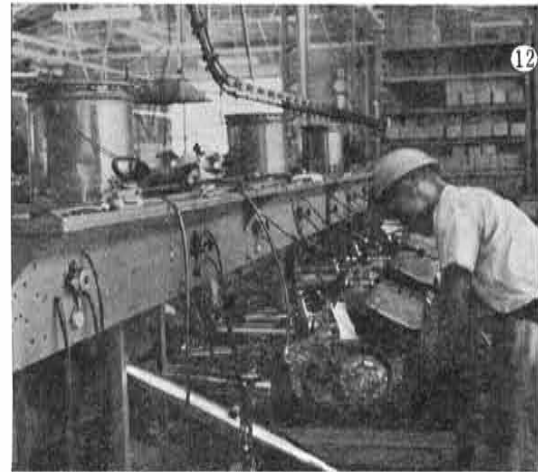
従来、能力が不足していたライスハワーの歯車研磨盤も増強された。

⑤ エンジン・オーバーヘッド・コンベヤー (写真⑥)

加工を終ったエンジン部品は全長二〇〇米に近いエンジン・オーバーヘッド・コンベヤーによって組立ラインに配られる。

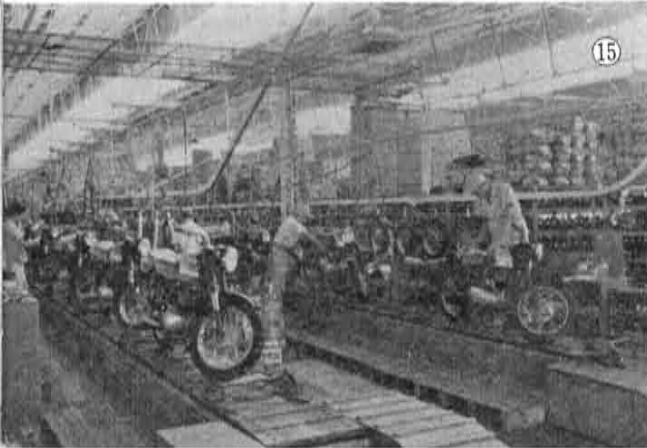


- ⑦ エンジン組立ライン (写真⑭)
- エンジン組立ラインはYAラインとYDラインの二本のラインがある。一つのラインでは十三工程に分れて仕事が行われている。
- ⑧ エンジンのファイヤリングと
ペンチテスト (写真⑮)
- 組立をすましたエンジンはファイヤリングとペンチテストを終え車体組立へ運ばれる。
- ⑨ 車体組立 (写真⑯、⑰、⑱)
- コンベヤーによって車体部品は車体組立ラインに運ばれる。
- 車体組立ラインもYA、YDの二ラインで各々十六工程に分れている。



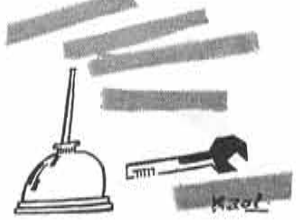
このようにして一分間に一台ずつの割り合いでヤマハ・オートバイが、新しい工場から作られてまいります。

新工場で生産を開始するに当り、当然のことながら、治具その他が合理化され、従来より少ない人員で生産を行う努力がなされました。



ヤマハオートバイ

納車時の点検調整甚どころ



最近では、良い車の求め方々などと書かれた雑誌が数多く見受けられます。

皆様のお店に見えるお客様も多かれ少なかれこの種の本を読まれたり、聞いたりして来られる筈です。

此の様なお客様に対する最高のサービスはお客様に満足感を与えるという事に尽きると考えられます。この満足感は納車時に味うお店に対する信頼感、車に対する信頼感、アフターサービスにより生れるものです。

お客様から整備の点で指摘される所のない様に、事前に整備点検、万全の準備をしてお客様を待ち、又お客様を前にした際に充分の調整が出来る様にあります。

「ブレーキが甘い」ということが気になるまま、納車時調整して貰えないでその内に良くなるだろう、当りがつくだろう、ということでお客様に済まされているお客様は、取扱店に完全調整して貰えなかったという事で、その後例え良くなるだろうとブレ

ーキが甘いという先入感にとられ取扱店のサービスに信頼感が持たなくなってしまうということもあります。

サービスとは何を意味するのでしようか、ひとえに、お客様の満足感を得るための奉仕であります。けれども付属品を多くつける事がサービスであると考えているお客様も少なくありません。真のサービスは買って良かったという気持ちを引き起こすこと、即ち完全な性能とこれをフルに發揮させる信頼すべき技術にあります。

皆様のお店は、お客様にオートバイという花嫁を引合わせる仲人さんの役目です。末永くアフターサービスという面倒を見て差上げる立場です。全てはお見合第一印象（納車時の印象）に帰すると思われま

す。ヤマハオートバイには、ごく些細ですが、数多くの調整箇所があります。そして、これをすべてのお客様に適合する様に調整して頂きたいのです。以下に記載しますことは、全く日頃、無関心な事でしょう。けれ

ども納車時には絶対に欠かせ度くはない事なのです。

調整一つの不満はお客様にとって車全体の不満となり兼ねません。

ヤマハニュース発刊に当り納入時の点検調整事項について、御承知頂き度いことを述べて見たいと思います。

A 納入する以前の点検と整備

ヤマハ発動機より皆様のお店へお届けした車は細部のテストを行い完璧なオートバイとして出荷されたものです。けれども細心の注意をもって行われる運送途中にどの様な支障が起っているかは不明です。荷ずれがあるかも知れません。ポルトの弛みが出ることも考えられます。お客様にお届けする以前に次の様な事は是非点検して頂きたいものです。

① 清掃

梱包、又は裸で送られて来た車が入荷しましたら、先づ荷ずれはないか調べます。

サドル、リム、フェンダー等、繩、又は板で強く押えられている所は良く御注意下さい。これは清掃し乍ら点検し、発見したら直ちに修正しておきましょう。お客様に発見されてからではすべておそいのです。

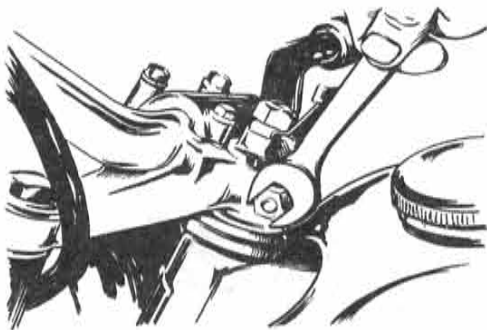
② バッテリー充電と燃料

バッテリーは最寄りのバッテリー特約店にて充電し確実な結線を行ってから燃料を入れます。馴らし運転期間となりますから、混合比一五対一を厳守しましょう。メーターで若干の馴らし運転は行っておりますが、尚五〇〇軒迄は馴らし運転期間ですから混合比には充分御注意いただきたいものです。

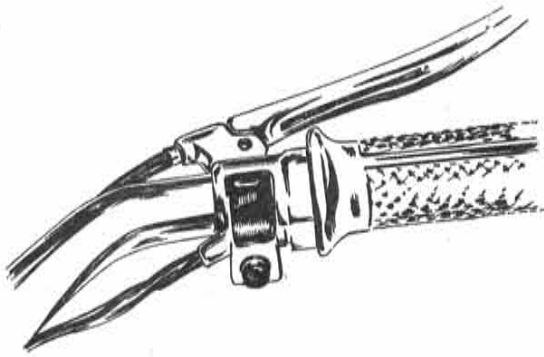
③ バックミラー取付

一般の方の乗車姿勢で後方約三十米が中心に見える様に取付けます。(保安基準)

以上を完了された後の点検は次の様な順序が便利と思われま



(第 1 図)



(第 3 図)



(第 2 図)

次の点検を行いましょう。

④ ハンドル関係

(イ) 標準の高さにハンドルを取付けます。

(ロ) ハンドルの硬さはどうでしょうか。

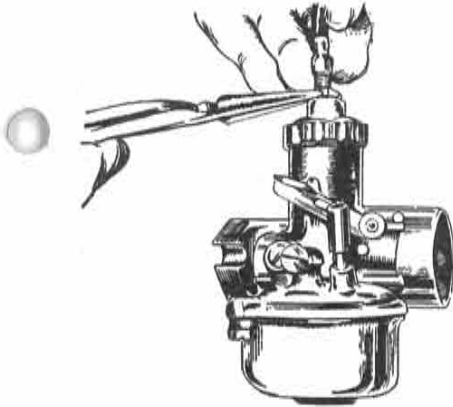
特に重い感じの場合は(第1図(前頁)、第2図)ステアリング軸関係の調整を行います。

(ハ) スロットルグリップの具合はどうでしょうか。

横方向の遊びが多くあるのは感心出来なものです。前ブレーキレバーを寄せ遊びを少くします。(第8図)

グリップの作動はどうでしょうか。

先づ軽く動くでしょうか、雨などで油が切れていたりしたらグリスを注入して下さい。



(第 4 図)

ワイヤーの遊びはキャブレターのワイヤー取出口で調整します。(第4図)

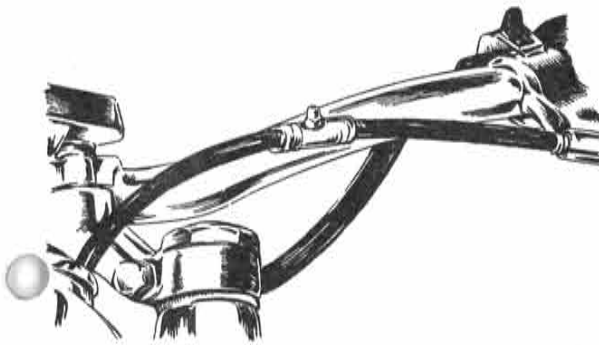
グリップの外周で少し感じる位、五ミリの遊びに調整します。

(ニ) クラッチレバーの作動はスムーズでしょうか。

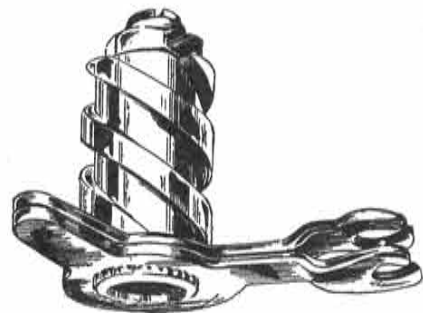
レバーの重いのは疲労の大きいものです。先程のグリップワイヤーと同様にグリスを注入して下さい。(第5図)その他に強い曲りがあれば素直な状態にして下さい。クラッチレバーの調整には次の様な箇所があります。

クランクケースカバー(右)とブッシュネジの摩擦をとる。(第6図)

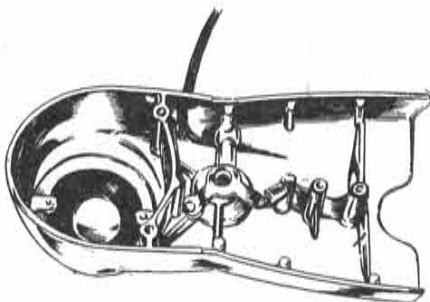
クラッチレバー発条の強さを弱める。(第7図)



(第 5 図)



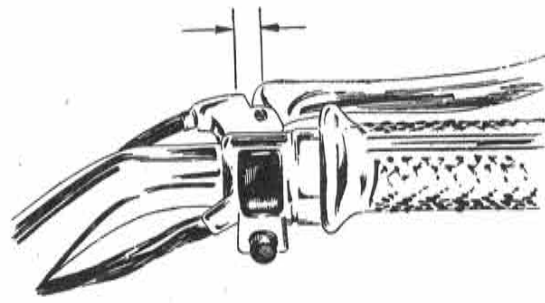
(第 6 図)



(第 7 図)

以上グリースをさすことを述べましたが、これは雨水等に依り内部のグリースが流され錆びる場合もありますから注油を欠かす事は出来ない訳です。

前ブレーキレバー遊び



(第 8 図)

ブレーキの重要性は今更申述べる迄もありません。フロントブレーキはレバーの握り半分で利き終る様に調整しましょう。(第 8 図)

(2) 照明信号関係
ヤマハのスイッチは非常にコンパクトに仕上っております。
フラッシュャー・切換・ホーンスイッチは何れも操作して点検します。これは御存知の通り、保安基準によって定められている

ものですから、しっかりと機能の確認をおきたいものです。

○切換スイッチ
ここで切換スイッチの点検と共にライトの照射具合の調整も兼ねて行います。前照灯をつけた場合、切換スイッチレバーを前に倒せば照射位置が手前に来ます。

○フラッシュャースイッチの作動
左右フラッシュャーランプが点滅するか操作スイッチレバーが中立にきてグラつかないか点検します。運送中の埃によってスイッチ内の接触が不良となり点灯しない場合もあります。

○ブレーキライト
ブレーキペダルを踏みテールライトが正常に点灯するかどうか点検します。乗車して別人に判別して貰うのが望ましいものです。



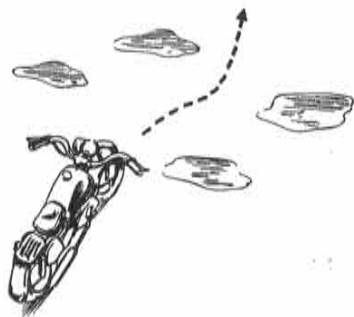
(第 9 図)

です。

○ホーン(クラクション)(第 9 図)
明るい音を発する事が第一条件です、何かの時むせび泣くようなクラクションと言わせない音を発する時があります。水気が附着すると弱い音になります。調整ネジで音量を調整されると治ります。

⑤ クラクションの点検
車に乗り前ブレーキを握ってハンドルを持ち上げる様に、降すと同時にサドル上に体重を掛けて、その時のクラクションの状況を見てみます。何よりも一般の道路を走行してみるのが一番ですが、この様なテストでも良否を判断出来ます。

前フォーク内部に異音は出ないか、後クッション・チェーンケース部に異音はないか等に注意しましょう。音が出る様であれば、



(第 10 図)

ば、各部の弛みを点検し調整して下さい。

フォークカバー内のグリースが切れるとスプリングとの間で音を発する事もあります。又栗廻した後など埃或は泥砂をかんで摩擦音を発します。これではサンドペーパーをかけたと同じで、クッション軸・他摩擦部に附着したら面倒になって来ますからつとめて泥道は避けた方が無難と言えましょう。(第 10 図)

⑥ リヤブレーキ系統
これは社内検査で調整したままですから適当な遊びを持たせてあります。フレーム下部を痛めない限り事故は起り得ません。ペダルが正常に戻るかどうか。そして利くかテストします。スタンドを立て後輪を少し回転させブレーキテストする位で充分です。万一水洗が激しすぎた場合はドラム内に水が入りますので内部乾燥の必要があります。降雨後の整備も同様です。又、ブレーキを離して輪の軽く廻る事は前後輪共絶対にスムーズである事が大切です。

(以下次号)

ヤマハニュース
第一巻 第一号

昭和34年10月20日 印刷
昭和34年10月22日 発行

編集発行人 木村 恒雄
発行所 ヤマハ発動機株式会社
静岡県浜名郡浜北町中条
印刷所 細川活版所
東京都中央区銀座西六ノ二

高出力!



ボタン1つでエンジン快調!



◆ヤマハ59年形電装品点火プラグ適応表

車名	形式	電装品					
		スターク ダイナモ	レギュ レーター	マグネチック スイッチ	点火コイル	点火プラグ	マグネットワ
ヤマハ 125	YA Ⅲ	12V 90W (ダイナモ) 0.25KW (スターク) GS-01	13V 7A T107-05	12V A104-04	12V 1Cyl C11-01	M46G	—
ヤマハ 250	YD Ⅱ	12V 90W (ダイナモ) 0.28KW (スターク) GS-06	13V 7A T107-03	12V A104-08	12V 1Cyl C11-04 ×2ヶ	M44G 又は M45G	—
ヤマハ 250S (スポーツレース用)	YDS Ⅰ	—	—	—	—	M420K 又は L420K	2Cyl MC -2RY

日立標準形電装品

高性能!

ヤマハ—125
YAⅢ

↓
M46G

ヤマハ—250
YDⅡ

↓
M44G

ヤマハ—250S
YDSⅠ

↓
M420K 又は L420K

日立点火プラグ

日立製作所