



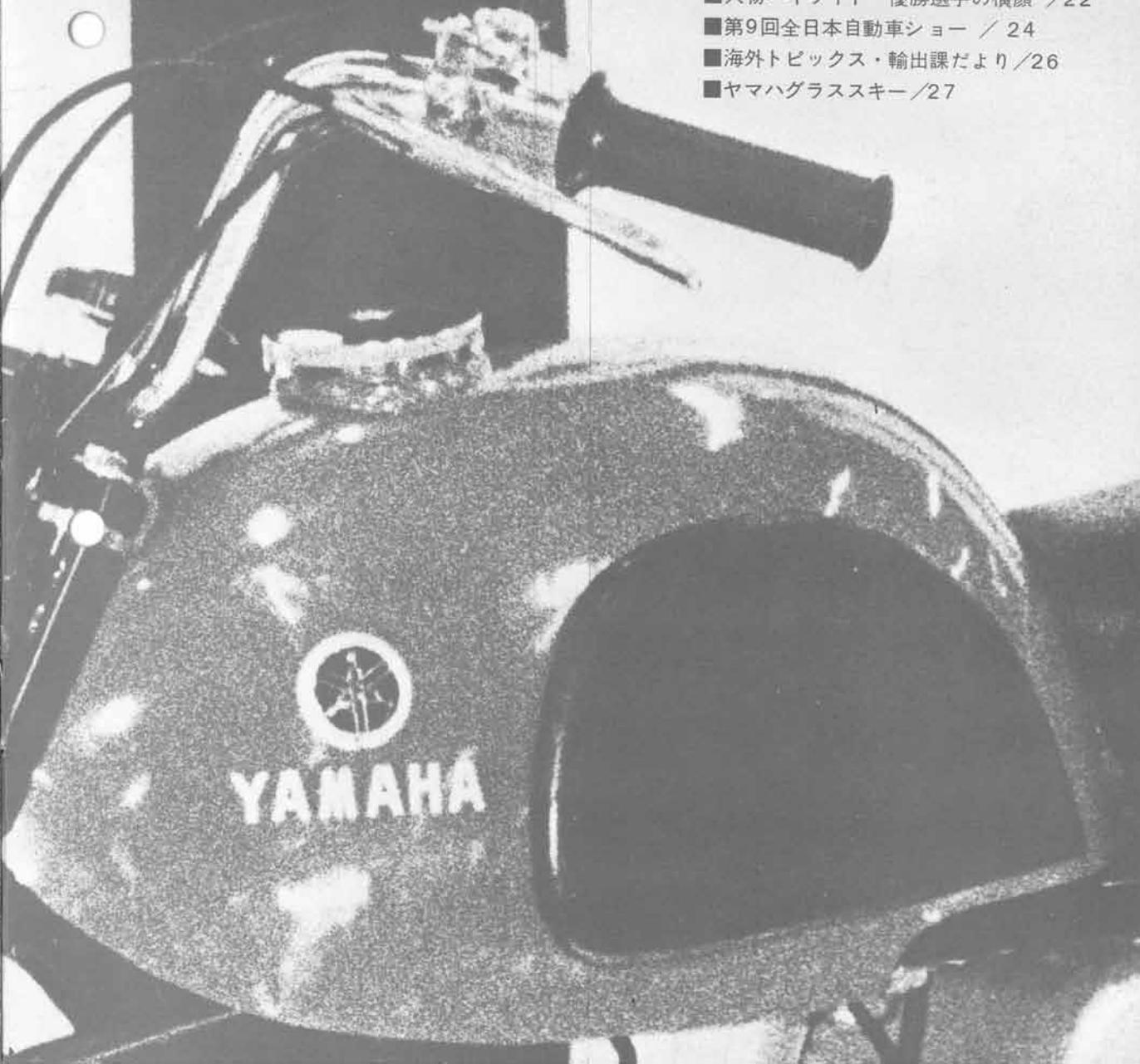
ヤマハニュース

YAMAHA NEWS

NO 8

目次

- 表紙 快走するTD-1 /1
- YAT-1 125cc /2
- 市販レーサー TD-1 圧勝!! /3
- ごあいさつ 社長 川上源一 /7
- 全日本選手権ロードレース大会 勝利の記録 /8
- レース観戦記 /12
- マンガ 佃公彦 /14
- 市販レーサー TD-1 解説 /16
- YAT-1 解説 /17
- 名ライダー物語 自分の腕で勝ちとった世界選手権 H.Pミューラー選手 /18
- ハイテクニック スピン・ターン /19
- ヤマハ風土記 信州自動車KKをたずねて /20
- 人物ハイライト 優勝選手の横顔 /22
- 第9回全日本自動車ショー /24
- 海外トピックス・輸出課だより /26
- ヤマハグラススキー /27



市販レーサー TD-1

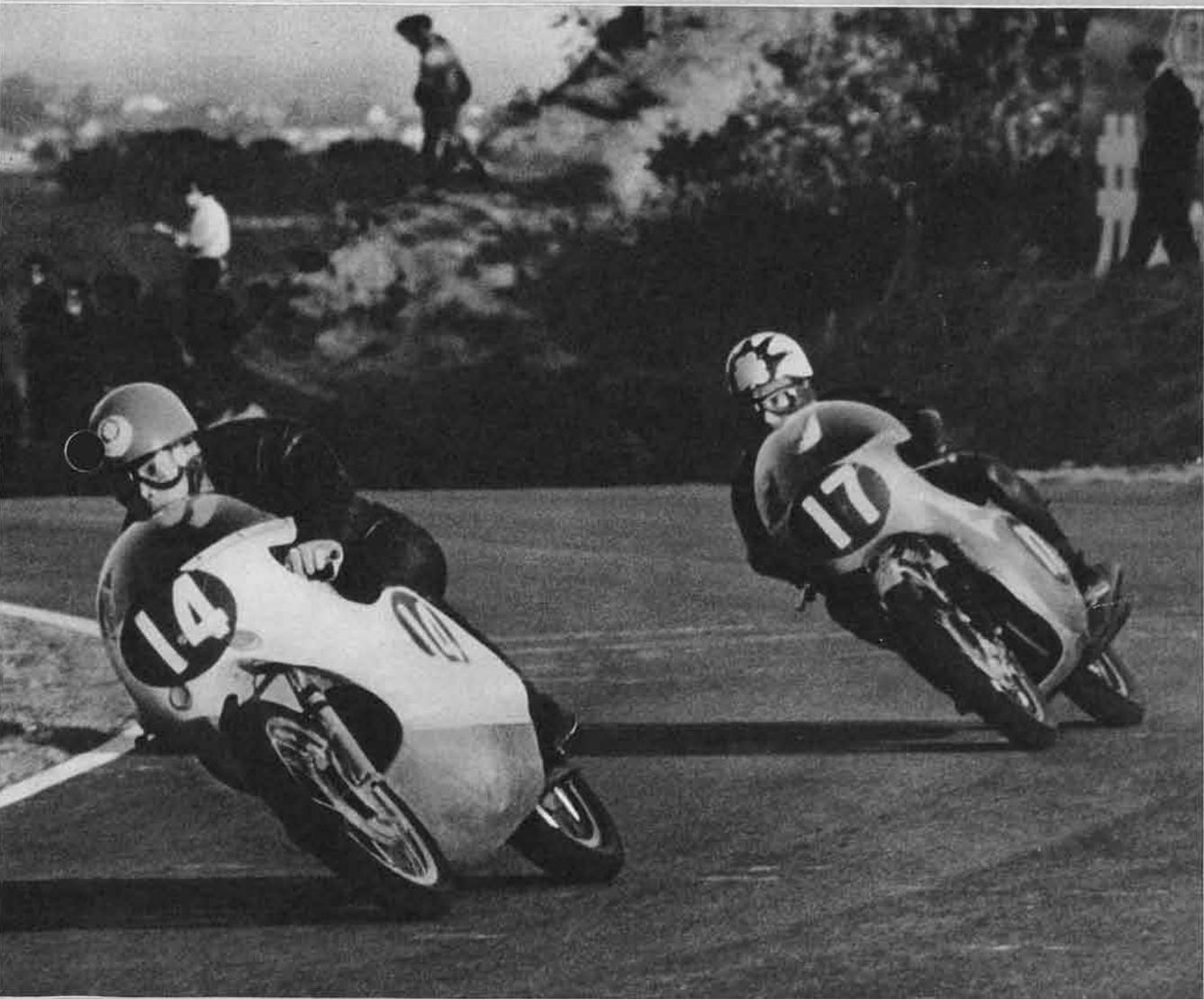
第1回全日本選手権ロードレース大会で **圧勝!!**



ノービス 250ccクラスでよく2位にくいこんだ関西代表の片山義美選手は、TD-1のシリンダ内径をわずかに拡大した255ccで、ノービス350ccクラスにも挑戦。第1周からトップで独走のまま、15周90.06kmを平均時速130.404kmで走りきり、2位以下に大差をつけて快勝した。



11月3日・4日 スズカ・サーキットで行なわれた「第1回全日本選手権ロードレース大会」に新鋭市販レーサー ヤマハTD-1をひっさげてノービス250ccおよび350ccの両クラスに出場したヤマハのユーザーたちは力走また快走ノさきに行なわれた九州・雁ノ巣レースで片リンをのぞかせたTD-1の威力を存分に発揮して両部門とも首位から上位を独占するという偉業をなしとげ両日にわたって30万は集まったといわれる全国のスピード・ファンから嵐のような歓呼を浴びた





ノービスクラス 250ccレースは 吹き降りの最悪コンディション下に行なわれたにもかかわらず 一団となってバク走するヤマハ勢の意気高く 水しぶきをあげトップでゴールにつっこむ関東代表三橋実選手(車番9)につづいて 2, 5, 6 位いずれもヤマハTD-1 という圧勝ぶりであった



今大会もっとも白熱的なシーソーゲームを展開して モーターサイクル・レースのダイゴ味を満喫させてくれた 伊藤(車番14ヤマハ)選手とロップ(車番17ホンダ)選手の スタンド正面80R附近における激烈な競り合い



しぶく雨にもめげず 早朝から繰りこむ
 ーラー関係や 全国のヤマハ・ファンの人波



地区予選 公式予選 大会——と勝ちぬいてきたライダーたちの
 技倆は TD-1とともに 国際的にも高く評価された



はなばなしい成果のかけに もくもくと整備調整にうち
 こんでいるメカニックの人たちは まさに縁の下の力持ち



TD-1 ライダー メカニック そして デーラー ユーザー…… 人も車も一丸となって 「スピードのヤマハ
 健在なり」を実証し得たことを祝い あわせて「世界選手権への道」をきりひらいてゆくことを誓い合った



「あいさつ」

ヤマハ発動機(株)
取締役社長

川上源一



昨今の金詰りは大変なもので、業種の如何を問わず夫々生きるために懸命な努力をほらっております。

我々のおかれているオートバイ業界も、過当競争状態のまま今回の金詰りに遭遇したので「作る方も売る方も」その苦勞は並大抵のことではありません。

私は、オートバイ製造を思い立ったときから「乱売のない秩序正しい商売」を念願いたしております。

今もこの気持は変わりません。

我々は、2サイクルメーカーとして、2サイクルエンジンの開発改良に徹底した努力をほらい、皆様方に愛される商品を作るのは勿論ですが、我々が社会生活をしてゆく以上「一人よがり」は許されません。

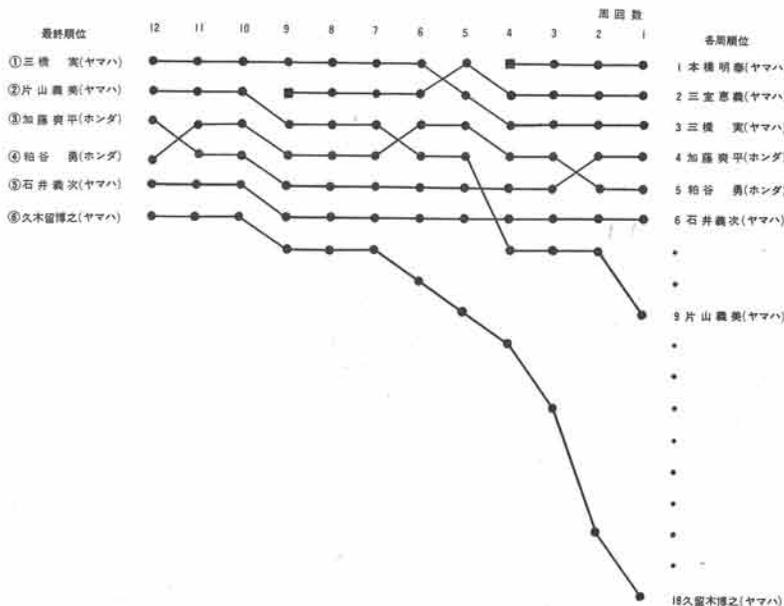
売っていただく特约店、販売店及び、使用していただくユーザーの立場もよく考え、会社を中心として系列化というよりも、共同化の気持で一つの「運命共同体」としてヤマハグループを力強く推進してゆきたいと考えております。

第1回全日本選手権
ロードレース大会

勝利の記録

T D I I 好調、上位を独占

■二五〇cc級（一般）レース



第一回全日本選手権ロードレース大会のノビリス（一般ライダー）部門では、できる限り地区対抗という線を押したそうとしたようであるが現実にはメーカーの対抗となった——特にこの二五〇cc級レースではそれが著しく現れたと言わねばならない。ここではヤマハ対ホンダである。出走車二十五台のうちヤマハが十五台でホンダが十台、数の上でヤマハが優るばかりでなく、質すなわち公式練習のタイムを見てもヤマハの方に歩がある。ただ公式練習では車番⑭のホンダに乗る粕谷が微差ながら車番⑨のヤマハに乗る三橋よりよいタイムで1位となっていたから、レースは面白くなりそうである。このようなレースこそ心から楽しめるのである。どちらでもよい、勝てる実力のあるものが勝てばよいのだ。



スタートは、車番⑧ホンダの加藤が車番⑭ヤマハの本橋より先んじたようである。しかし第1列と第2列、すなわち公式練習のタイム11位までの選手（ヤマハ8台とホンダ3台）はまず順当に出ていった。

雨で走路がぬれているのかかわらず第1周は事故らしい事故がなく25台とも完走し終えた。1位から3位までがヤマハ、4位と5位がホンダ、6位と7位がヤマハといった順。1位車番⑨ヤマハの本橋と4位車番⑧ホンダの加藤とはざっと2秒の差がある。ヤマハ優

勢と見なければならぬであろう。

第2周から第4周までも、1位から3位までがヤマハ、4位と5位がホンダ、6位と7位がヤマハであったから、メーカー別に見ると第1週の順位と少しも変わらない。第5周になって初めて大きい変動があった——第1周から第4周を終えるまでトップを続けてきた車番⑭ヤマハの本橋が14位に後退したため、2位車番⑨ヤマハの三室がトップとなり、2位が車番⑩ヤマハの三橋、3位に車番⑭ホンダの粕谷が繰り上がった。6位までは、ヤマハ、ヤマハ、ホンダ、ヤマハ（この第4位が第1週の8位から躍進してきた車番⑳の片山）、ホンダ、ヤマハである。

第6周に前週の1位と2位が入れかわっただけで7位まで変わらず、第7周は前周4位の車番㉑片山が3位となり、また1位から3位



第1周からトップをつづけたが、惜しくも第5周でリタイアした本橋選手

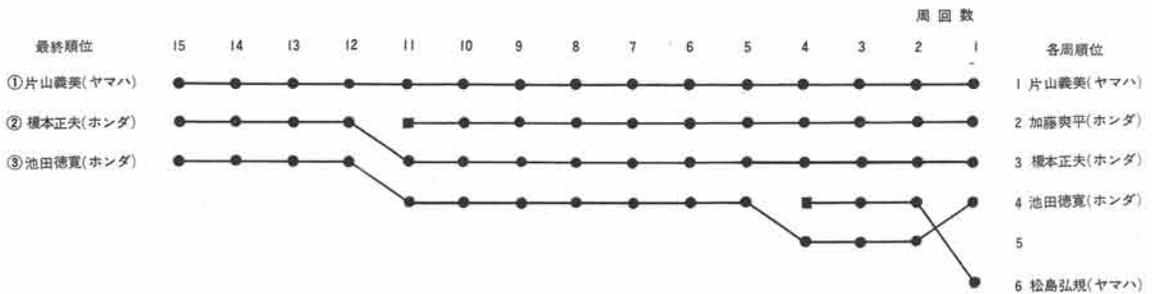
までがヤマハ、4位と5位がホンダ、6位と7位がヤマハとなつて、第1周から第4周までと同じ形勢に戻つたのである。この順位は次の周およびそのまた次の周まで続いて、どうやらこのままでレースが終るのではないかと思われたが、第10周にヤマハにとって痛い

変動が生じた——前周まで2位を保っていた車番⑳の三室が9位に後退したのである。

第10週の順位は、1位と2位がヤマハ、3位と4位がホンダ、5位から7位までがヤマハで、結局この順位が最後まで変わらないという事になった。全十二周を完走したのは十二台だけで、ヤマハが七台にホンダが五台。一般の見物する側には物足りないレースであった——ホンダがただの1周も2位にさえ食いこめなかったからである。

ただ、第11周で自己のベスト・ラップを出した車番⑧の加藤が、次の最終周でどこまで1位および2位のヤマハに迫るかが見ものと思わせたが、それも同チームの車番⑭粕谷を抜いただけ。第10周までに3位4位のホンダをかなり引離した1位2位のヤマハは最後の2周を無理せずペースを落として余裕たっぷりといった走りかたであった。もしホンダが近くに迫れば何時でもまた引離してやるぞ、という風に見られた。事実、3位までの最高ラップ（ヤマハが2分53秒2と2分52秒3でホンダが2分55秒0）を比較すれば、両車の相違がはっきりする。白熱戦を期待したことがそもそも誤りだったと言われても致しかたがないのである。

ヤマハとしては車番⑳の本橋と車番㉑の三室を序盤戦のままで走らせて1位から4位までを独占したかったであろう。欲をいえば際限がない、3位のホンダを14秒から18秒以上も引離したのであるから満足すべしである。



前日の二五〇cc級レースに比べて著しい相違は、出走車二十六台のうちヤマハが僅か二台だけで残り全部がホンダという点である。しかしヤマハの二台は公式練習で1位と3位のラップ・タイムを出しているから、文字どおり少数精鋭主義ということになる。この公式練習のタイムの1位は車番①ヤマハの松島で2分41秒9で、2位は車番⑤ホンダの榎本で2分42秒0、3位は車番③ヤマハの片山で2分42秒1であったから、その差は紙一重というところ。4位はやや遅れて車番⑩ホ

片山、独走で楽勝

■三五〇cc級(一般)レース

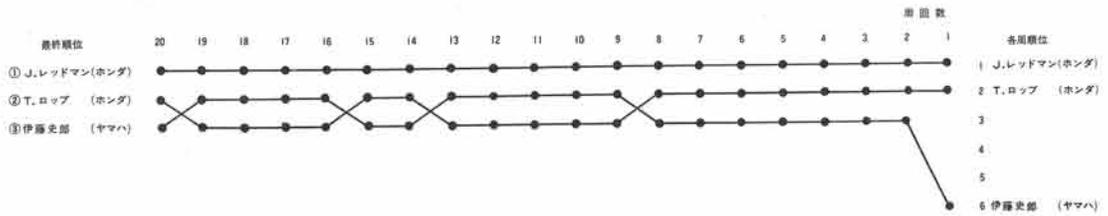
前日の二五〇cc級レースに比べて著しい相違は、出走車二十六台のうちヤマハが僅か二台だけで残り全部がホンダという点である。しかしヤマハの二台は公式練習で1位と3位のラップ・タイムを出しているから、文字どおり少数精鋭主義ということになる。この公式練習のタイムの1位は車番①ヤマハの松島で2分41秒9で、2位は車番⑤ホンダの榎本で2分42秒0、3位は車番③ヤマハの片山で2分42秒1であったから、その差は紙一重というところ。4位はやや遅れて車番⑩ホ



公式練習で1位のタイムを出し、ホンダをおびやかした松島選手

下は2分50秒台を割っていなかった。公式練習のタイム1位から5位までが首尾を争うと見るのが順当な予想。第1周は、1位車番③ヤマハの片山、2位車番⑩ホンダの加藤、3位車番⑤ホンダの榎本、4位車番⑦ホンダの池田、5位車番⑩ホンダの大沢(公式練習タイム第6位)、6位車番①ヤマハの松島。1位から6位までが公式練習タイムでも6位までのものである。ただ車番①松島が好調ではなさそうなのがヤマハ陣の気がかりであろう。しかし車番③片山は余裕をもって2位以下をリードしている。でも片山ひとりでは? 第2周で車番①松島が先行のホンダを2台抜いて4位に上がり、第4周が終るまで1位ヤマハ、2位と3位ホンダ、4位ヤマハという順が続き、ヤマハ陣はひと安心というところであったが、第5周で車番①松島が22位に急落したため、ずっとリードを続ける車番③片山ひとりに頼るはかなくなつた。

その片山は、しかし、ヤマハの期待にこたえて不動の1位を保ち続ける。第11周まで彼の後を追ってきた2位の車番⑩ホンダの加藤が第12周で姿を消し、それまで3位から6位であったホンダの4選手がそれぞれ1位ずつ繰り上がったが、片山のヤマハは快調そのもの、2位以下を大きく引離している。まったくの独走——今回の8レースのうちで独走の楽勝というのはこの片山だけである。ゴールインした時は2位ホンダの榎本を2km以上も引離していた。最高ラップから見ても榎本より3秒4も良いのであるから、ホンダの諸選手がどう頑張っても処置なしであった。



日本人を湧かせた ヤマハの伊藤

■二五〇cc級(国際)レース

本年度の世界選手権車ホンダに乗る本年度の世界選手権者レッドマンにヤマハの伊藤史郎が、どこまで迫るか、どのように挑戦するかが最大の興味。伊藤は熱をいれて公式練習に励んでいたが、ラップタイムは世界チャンピオンの2分36秒より0秒7劣っていた。

スタートについては9台、ホンダ6台にヤマハ3台、第1周から世界チャンピオンのレッドマンがはつきりとリード。2位もホンダの外人選手ロップ、3位が北野、4位が田中と、いずれも今年の世界選手権グランプリに出場したホンダ・チームばかり、5位にヤマハが初めて姿を現したが

伊藤でなく長谷川、伊藤は6位。第2周で伊藤



250cc セニアクラスの猛烈なスタートぶり

藤は3位に躍進、この後第8周が終るまで1位レッドマン、2位ロップ、3位伊藤の順位は変わらず、レッドマンは2位との差を次第に大きくしてゆくが、伊藤は2位のロップにくらいついて離れない。

第9周で伊藤がロップを抜き2位に交代。このあと第13周まで今度はロップが伊藤にくらいついて離れない。そしてその次の周でロップが伊藤から2位を奪い返した。1位と2位の差は大きい、3位伊藤と4位ホンダの田中の差はそれよりもずっと大きくなった。1位のレッドマンに2位と3位が迫ることが不可能である以上に、4位以下が3位に追いつくことはできない——レースの焦点はホンダのロップとヤマハの伊藤の2位争いに絞られたわけである。伊藤への声援が強い。

はたして、第16周で伊藤がまたロップから2位を奪い、第19周までその順位を保持、いよいよ最終周に入る。とたんにロップがスタートを始めた、伊藤を抜いた——しかしまだ勝負は分らない、ロップに劣らず海千山千の伊藤のことであるから。しかし、伊藤はついていかなかった。1周遅れのホンダ2選手がロップとの間に挟まったので、ロップに迫るチャンスを選したのである。ゴールインの差は0秒9、両車の間隔がこれほど開いたのは第2周以来初めてである。それほど面白いレースを両選手が展開してくれたので観衆は心ゆくまで楽しめた。全20周を完走したのは4位ホンダの田中までであるが、田中は3位の伊藤に1分10秒近い大差をつけられていた。

レ ス 観 戦 記



眠むれる獅子「ヤマハ」ついに起つ

晩秋の陽ざしを背に、キラリと光ったカウリングが三つ、あたかも編隊飛行を築しむジェット機のような走法でゴールに突入、瞬間黒白の縞模様も鮮やかに大型なチェッカー旗が振りおろされる。ハッと我にかえった大観衆から、期せずして湧きあがる歓声――。

そう、昭和三十二年十月十九日、第二回浅間火山レースのライト級(二五〇cc)レースにおけるヤマハ完勝の一シーンである。

ヤマハを介してオートバイに乗る楽しみを知らされた私、「ヤマハ完勝」を胸に念じ、愛車YAIを駆って、はるばる浜松から夜を通して浅間にたどりついた私にとって、それはけっして忘れることのできない感激のシーンであり、今もなお、目をつむれば当時の情況がありありと思ひ浮べられるほどであるがその後のヤマハは、何故かレース界から遠のき、胸のすく、あの見事な走法を二度と見せようとしなかった。

そして五年、半分はあきらめていたあのヤマハの俊足を、私は、いまこの目で確実に見てとったのである。国際規格に基づく本格的ロードレース場スズカ・サーキットにおいてそして記念すべき第一回全日本選手権ロードレースにおいて、私の「ヤマハ」は群がる強豪を尻目に、輝くチャンピオンの座を再び獲得したのである。「眠むれる獅子「ヤマハ」ついに起つて」そんな感慨が私の身の内をかめぐった。

「」の目で見たヤマハの勝利

第一回全日本選手権ロードレース大会は、昭和三十七年十一月三日、四日の両日にわたり、三重県鈴鹿のスズカ・サーキットにおいて盛大に開催されたが、メーカー・チームが一堂に会してスピードと技術の粋を競いあったのは昭和三十四年の浅間レース以来のことであり、三年ぶりのことであるが、ヤマハ・チームが国内ファンの前にその健在な姿を見せたのは実に五年ぶりのことなのである。

この間にヤマハは、国産車のトップをきって海外レースに参加、昭和三十三年に米國カリフォルニアのカタリナ・グランプリに入賞また、昨年は世界選手権ロードレースにも挑戦、数々の入賞記録を残して実力のあるところを見せているが、国内レースにおいてはまったく関知せず、沈黙を守っていた。

それがひとたびレース界に復帰するやいなや、万余のファンをうならせるレース展開を演じたのである。

すなわち、ノービス部門(一般ライダー)とセニア部門(国際級ライダー)とに分けられ、覇を競い合った第一回全日本選手権ロードレース大会の初日、第二レースのノービス部門二五〇cc級レースにおいて、早くもヤマハは栄冠の座を獲得、レース界に見事な復帰ぶりを見せたのである。

この日はちょうどあいにくの雨天となり、風も強く最悪のコンディションのもとにレースは挙行されたのであるが、ヤマハはスタートから終始トップをゆずらず、全長六軒余、十二周七二・〇五軒のスズカ・サーキットを存分に走り、みごと優勝の栄冠を獲得したのであった。

全長六軒余のコースに、二十Rのヘヤピンを含めて大小十八のカーブをもつスズカ・サーキットは、殆んど平坦なところがなく、上り下りが連続し、下り勾配における急カーブという難所もいくつもある。したがってエンジン・ブレーキによわい2サイクルには不利なコースともいわれているが、ヤマハを駆って参加したノービス部門のライダーは、荒れ狂う風雨にもめげず、ヤマハの持てる性能をフルに引きだし、ヤマハ・ファンの期待に応えたのであった。

結果は一位ヤマハ、二位ヤマハ、三位ホンダ、四位ホンダ、五位ヤマハ、六位ヤマハの順であったが、レース前半は完全にヤマハ勢がトップ・グループを作り、あの浅間の活躍ぶりを再現して見せてくれたのであった。

ノービス部門の二五〇cc級レースに参加し



パドックでは笑い声が絶えなかった

たヤマハ・レーサーは、国産スポーツ車のパイオニアともいわれているヤマハ・スポーツから発展したもので、四〇馬力にちかい出力をもつといわれる二サイクル・ツインは機構的に殆んど市販のもの

と変わらない二サイクルであり、同じセニア部門に出走した工場レーサーとはまったく別個のものなのである。

ノービス部門の名にふさわしく、市販車の機構をもってレースに参加したこと、ここに一つの意義があり、これが万余のファンの注目を集めた一つの大きな要因になっているが、実際、ヤマハの走りっぷりは、これがあのスポーツ車から発展したものと疑われるほどの高性能ぶりを示し、あの快い排気音をグランド・スタンド一杯に響かせ、レース界の名門ヤマハの健在ぶりを余すことなく見せてくれたのである。

一周目から断然トップをきった車番十七のヤマハが四周目に、また九周目までよく二位を堅持していた車番十九のヤマハがレース途

中で姿を消したのは誠に残念なことであったが、ピットにおける空気はその日の悪天候とは別に、からりと晴れあがった秋空のように明るく、そして陽気なものですらあった。

このような空気は翌日のレースにも引きつがれ、さらに伸びのあるヤマハを見せてくれたものである。

二日目は前日の悪天候とうって変わり、うそのような上天気のもとにレースは挙行されたが、この日の第二レース、ノービス部門三五〇cc級には、前日の二五〇cc級レースで大活躍したレーサーと同機構の二五五cc車が出走、大排気量車をもとの相手とせず、初回からトップを奪い、文字通りの楽勝と終わったのである。

そして、スズカ・レース最大の呼びものとなったセニア部門の二五〇cc級レースが行なわれたのであるが、このレースでヤマハは本年度の世界選手権車であるホンダの四気筒をよくおびやかし、激烈な二位争いを演じて集った万余の観衆をスリルと興奮の世界へと誘った。

レースと共に飛躍するヤマハ

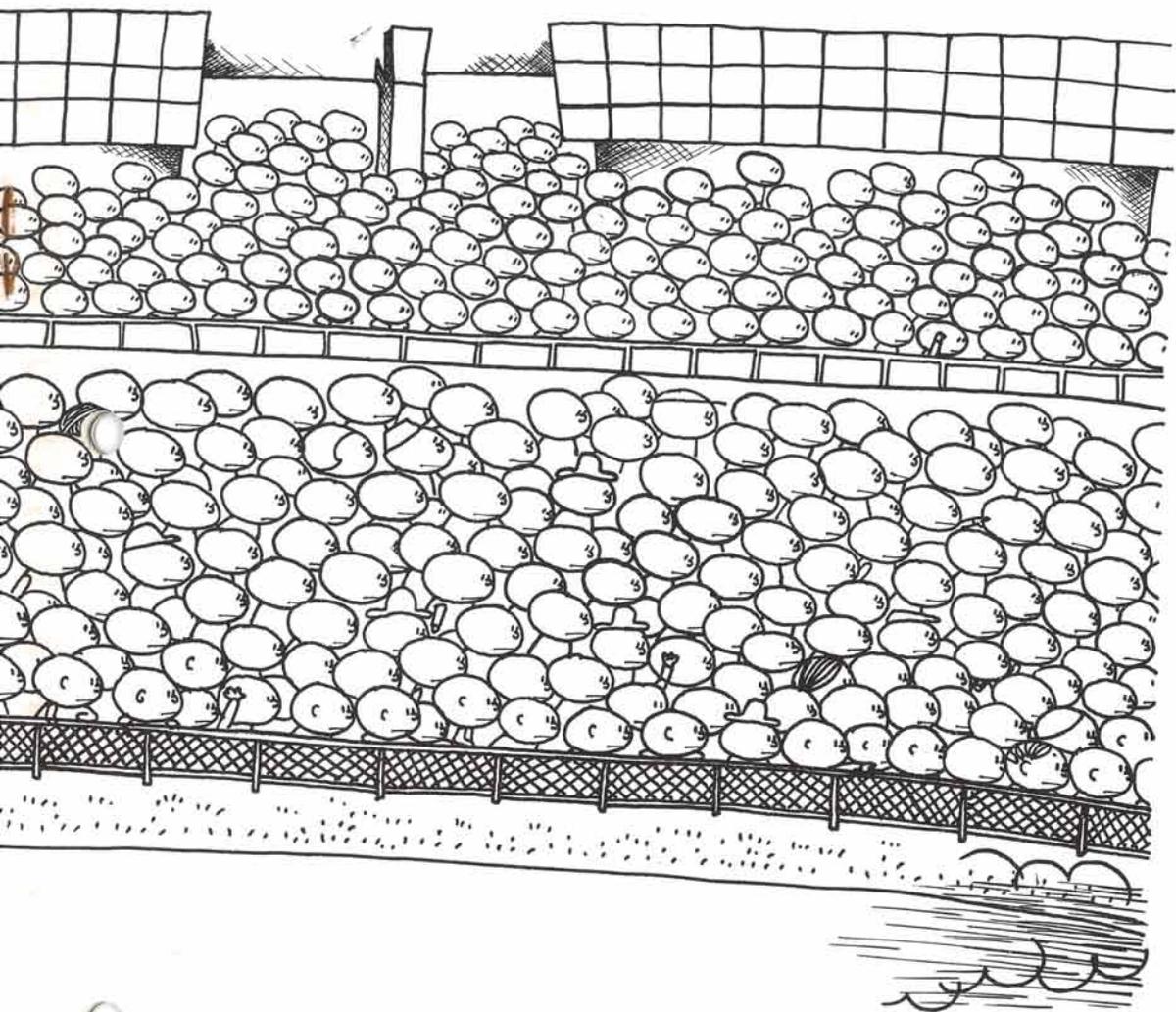
「ヤマハとホンダ」やはりこの両者が顔をださないとレースにならないね——、とはあるオートバイ・ファンがいみじくも口にした言葉であるが、実際、八レースを数えた第一回全日本選手権ロードレースの三レースが完全なヤマハ対ホンダのレースであり、初日のセニア部門三五〇cc級レースに予定通りヤマ

ハ・チームが参加していれば、ちょうど半分の四レースがヤマハとホンダのレースとなっていたのである。

二日目のノービス部門三五〇cc級レースのごときは、二車のヤマハが二十四車のホンダを受けて起ったレースであり、それでもレースの興味はいささかもそがれることがなかった。しかしこれが、初日のセニア部門三五〇cc級レースのごとく、ホンダのみ、しかも出走車が三台というものであったらどうだろうか——。もはやこれはレースとはならない。このようなことを考えるとき、ヤマハはヤマハだけのものであってはならないことに気がつく。

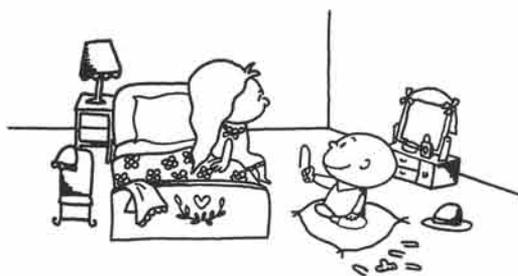
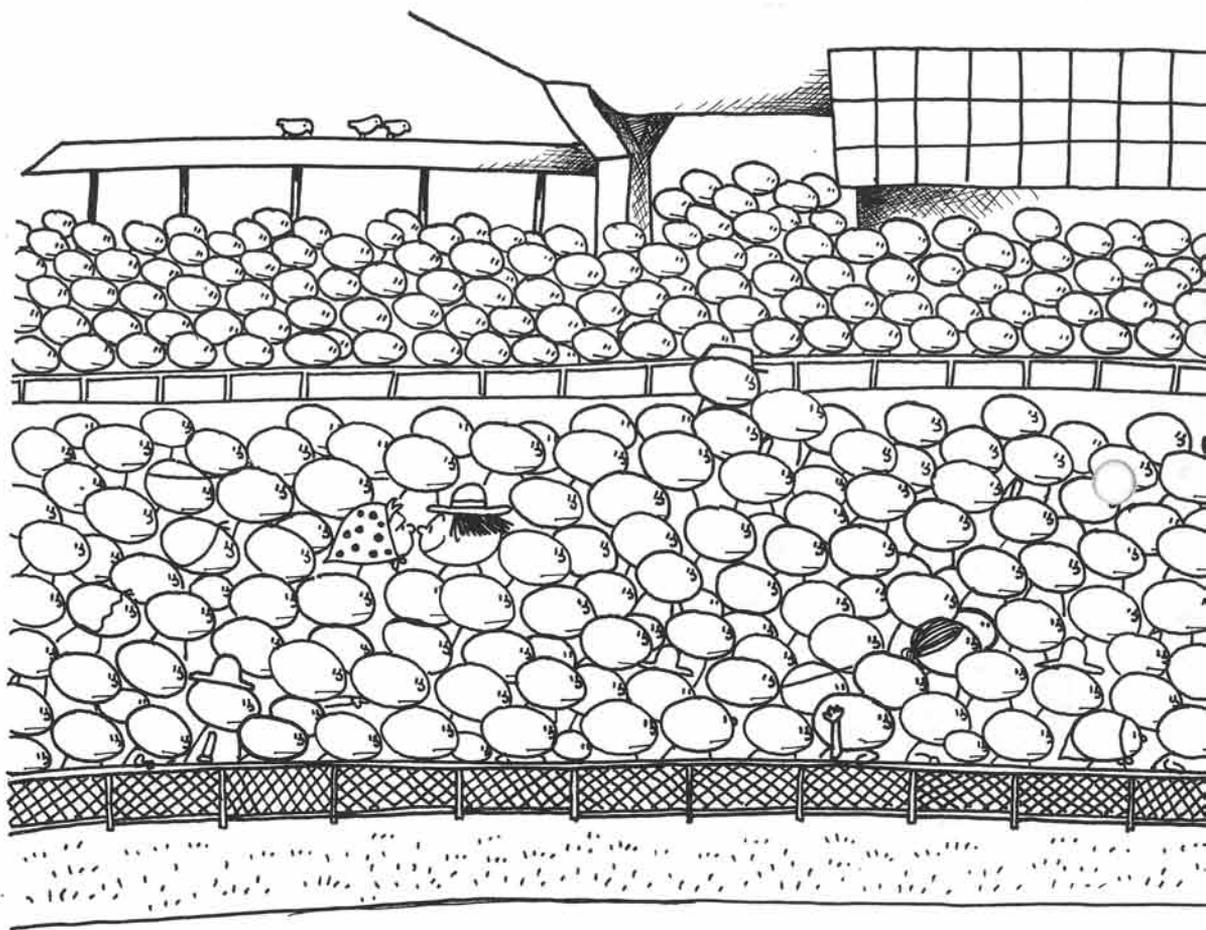
レースには勝敗がつきものであり、またレースの勝敗が直接間接に商売に影響することもある事実である。しかし、レース参加における技術開発は、勝敗のいかんとは別に計り知れない大きなものがあるはずである。そして今のヤマハは、独自の力でまた新しい道に大きな足跡を残したのである。この道は世界への道に通じるものであり、世界のヤマハを築きあげる輝やかしい第一歩なのである。

ヤマハ・ファンとして、第一回全日本選手権ロードレース大会の成功を祝すと同時にヤマハの行手に、栄光あれと祈らずにいられない。なぜならばレースと共に大きく飛躍しているのがこれまでヤマハであり、これからヤマハの姿でもあるからだ。



スタート !!

♣ 佃 公 彦 ♣

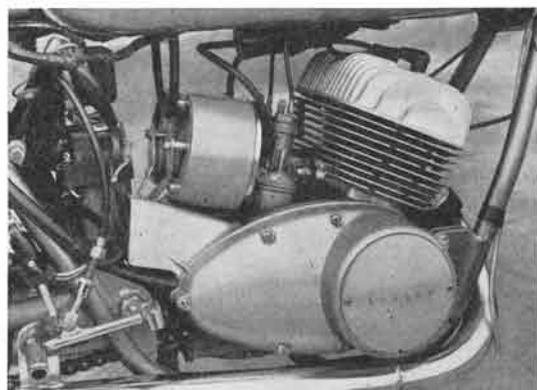


「つまり ヘヤーピソカーフとは……」

ヤマハ250 TD-1



市販レーサーとして設計されているTD-1
レース出走のための不要な部品はすべて簡単に取外せるほか、各種のレーサー・パーツが用意されている。



2サイクル・ツインは2キャブ方式で、点火はバッテリー式だが、レーサーとして使用する場合はマグネット点火に改造する。

またこのエンジンはだいたいに於いてスポーツのYDS 2をベースとして、ピストン・バルブ式の2サイクル・エンジンとしては最高の性能をもつものといわれてよく、またその耐久性に富んでいることは雁ノ巣およびスズカのレースにお

いて万人が等しく認めるどころである。変速は5段で、これもYDS 2と同様であるが、出力が大きくなっていることからハイ・レージョになっており、最高速度は軽く一六〇km/hをマーク、レーサーとしてカウリングを施せば一八〇km/h以上の高速も期待できる。このような高速を発揮するため操縦・安定性にはとくに意を払い、フレームはクロームモリブデン鋼のダブル・クレードル型を採用、前輪支持にはテレスコーピックオレオを、また後輪支持にはスイングアームオレオを配して十分な剛性をもたせている。そのほかブレイキは前後ともエヤ・スクープ付の二〇〇mm径ドラムを採用、とくに前輪には二連カム式ブレイキを採用して万全を期している。

またレーサー改装時の重量はわずかに九五kgでしかない。したがって三二馬力としても馬力当り重量は三kg/PS弱ということになり、これが加速のヤマハをさらに印象づけているといつてよい。なおこのTD-1は国内販売を前にすでに相当数が海外に輸出されており、青い目のヤマハ・ファンを大いに楽しませている。

雁ノ巣のクラブマン・レースでその名を欲しいままに活躍し、記念すべき第一回全日本選手権ロードレースのスズカでさらにその名を不動のものとしたヤマハ二五〇TD-1(ティディワン)レーサーは、グランプリ・レースにも十分に通用する性能と耐久性をもつ本格的なロードレーサーで、そのねらいは市販レーサーとして設計されているものである。

したがって通常は一般の公道も走行できるよう、法規で定められているいっさいの保安部品を装着しているが、姉妹車のヤマハ・スポーツYDS 2型とはまったく別個の性格をもつもので、一言にしていうならばスピードの極致を楽しめる車といえるものである。しかし、レース場以外では走れないという

高性能のものであっては、より多くの需要が期待できないという販売上の大きな問題があり、また実際、法規や道路事情などによって公道上の走行ではレーサーのもつ高性能を味わうすべもなく、このため保安部品つきものにあつては余裕ある性能を秘めているというので、幾分ひかえめの性能を標準データとして、

すなわち二四六cc(五六×五〇mm) 2サイクル・ツインは九対一の圧縮比をとって、毎分八五〇回転において三二馬力を発生するが、これは一つの目安であつて、レース出走の場合はレーサー部品(シリンドラーヘッド、シリンドラー、ピストン、プラグなど)の装着により、さらに大きな出力が期待できるのである。

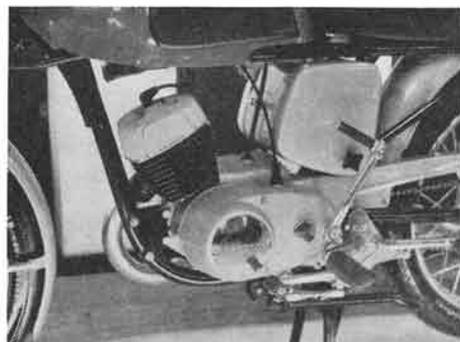


ハンドル・バーは文字通り一文字型。スピード・メーターとタコ・メーターは一つの計器に組合わせられているのはYDS 2と同様。

ヤマハ125ツリー ング YAT-1 型



スッキリとした精悍なスタイルのYAT・1



性能は一段高いYAT・1のエンジン

当然のことともいえるが、18時リムの採用やゆったりとしたハンドルバー、ロングシート装着など、ビジネス・モデルのYA5型とはまた異った配慮が各所に盛り込まれているのはユーザーの身になって設

安定した性能と信頼性ある耐久力です。定評を得ているヤマハ一二五に、また新たな魅力ある軽快車加わることになり、発売の前に早くもオートバイ・ファンの間で大きな話題となっているが、これがその期待の新型「ヤマハ一二五ツリーングYAT・1型」である。

エンジンはすでにお馴染みのYA5型と同じく、ボア五六mmストローク五〇mmの一三三cc単気筒で、もちろんロータリーバルブ式の2サイクルが採用されている。したがって機構的にはYA5型と特に変りないが、性能的には一段高く、七対一の圧縮比をとって実に十二馬力(毎分七〇〇回転)の出力を得ており、トルクも一・二二kg-m(毎分五五〇

〇回転)とさらに強力になっている。

単気筒で十二馬力もの高出力を得ているのは市販国産一二五cc級としてはこのYATが初めてのことであり、オートバイ・ファンの話題となるのもまた当然のことといつてよからう。単気筒で2気筒エンジンの性能をというのがヤマハ一二五の設計方針であるが、このYAT・1型においては二気筒エンジンを凌駕する性能を得ているといつてよく、まさにヤマハ技術陣の面目躍如の感がある。

変速はYA5型と同じく4段で、クラッチも湿式多板式と変わらないが、フレームは全面的に変更され、パイプのクレードル型が採用されている。これによりスタイルはがらりと変わり、ツリーングの名にふさわしい軽快さあふれるスマートなものとなっている。

燃料タンクの形状が改められると同時に容量も10ℓに増大され、行動半径をさらに大きなものとしているのはツリーング型としては



標準部品としてサブ・キャリアがつく

計されている証拠で、YATがカタチばかりの新型でないことをよくもの語っている。

前輪支持のテレスコープ、後輪支持のスイングアームはいままでもなく油圧タンパー付で、一五〇mm径のドラムを持つ前後輪ブレーキはともに防水構造式となっているのはYA5型と同様だが、とくに注目されるのは後部席用のフットレストが後輪スイングアームと切離されて取付けられていることである。

すなわち後部席のフットレストはスイングアームのクッション作動とは無関係であり、悪路走行においても、後部席の足もとは常に安定しているということである。これはタンデム・ツリーングの際はとくに重要なことで、後部席の安定は乗せる乗せられるの別なく神経的肉体的な疲労を大きく軽減するものである。

性能は最高速度一一五km/h、燃料消費量六五km/ℓ(四〇km/hにて)、制動距離初速五〇km/hにて十四・五m、登坂能力 $\frac{1}{4}$ 、始動方式はセルダイナモによるセルフスタート式(キック併設)である。



自分の腕で勝ちとった世界選手権

— H・P・ミュラー選手の略歴 —

※一九三二年 メーカー（ヴィクトリア）からの援助を受けることなく三五〇cc級サイドカーの全ドイツ選手権を獲得、レース生活への見とおしが明るくなってきた。
一九三五年 DKWから工場チームの一員として迎えられ、新人としては立派な成績を挙げた。
一九三六年 五〇〇cc級の全ドイツ選手権を獲得、またヨーロッパ選手権（世界選手権が行われるようになったのは第二次世界大戦後の一九四九年から）のランキング第二

れてしまった。
一九四六年 振り出しに戻ってDKWの二五〇cc級普通型オートバイを改造し、レースのスタートに立つ。
一九四七年 自分の手で改造したDKWで二五〇cc級の全ドイツ選手権を獲得。
一九四八年 同じ車で同じ選手権を獲得。
一九五〇年 やはり自分の手で改造したDKWで二二五cc級の全ドイツ選手権を獲得した（その後も二回、したがって全ドイツ選手権獲得は合計七回である）。
一九五四年 NSUの工場チームの一員となる。この年の世界選手権ランキングは二二五ccと二五〇ccの両級とも三位。
一九五五年 NSUが前年限りで工場チームを解散し工場レーサーを出さなくなったので、NSUの二五〇cc級単気筒（工場レーサーは二気筒）スポーツ型マックスを買い自分でレーサーに改造し、ふたたび世界選手権グランプリに挑戦。

一九〇九年 ドイツ北ライン州ビーレフェルト市の貧しい家に生れた。

一九一四年（四年間にわたる第一次世界大戦の始まった年） 国民学校を卒業、すぐ自動車修理工場の見習工となる。

一九二八年 給料を貯蓄して買った中古オートバイ（NSU）を自分ひとりでレーサーに改造、初めてレースに出場した。この後の三年間あまりが最も苦しい時期であったが、それは同時に自分でレーサーを作り自分でレーシング・テクニクを工夫する基礎を築いた大切な時期でもあった。 ※

位となる。

一九三七年 DKWの自動車レース・チームの一員に抜擢される——長い自動車修理工場での修業中に自動車のレーシング・テクニクをも身につけていたのである。

一九三八年 事故をおこし再起不可能かと危ぶまれる重傷を負う。

一九三九年 自動車レース選手として第一のあこがれであるフランクス・グランプリに新記録を出して優勝。しかしこのあと間もなく第二次世界大戦（一九三九—四五年）が始まったため、栄光への道に終止符が打た

サンドフォード（一九五二年の二二五cc級及び一九五七年の二五〇cc級の世界選手権者）のグツィ、タヴェリ（一九六二年の二二五cc級世界選手権者）およびウツピアリ（一九五一年から六〇年までに二二五ccおよび二五〇ccの両級で合計一〇回の世界選手権者）のMVなどの工場レーサー陣を相手として遂に世界選手権を獲得した。

——時に満四十六才、おそらく今後二度とは現れないであろう独立独行の名選手と讃えてよいのではあるまいか。

“スピ・ターン”



それじゃ、サイナラ……っていうのが早いからオートバイはクルッと半回転して、ピーンと走りだしている。あとにはくっきりと描かれたタイヤの跡と淡い排気煙が残されているのみ。まことに鮮やかなUターンぶりだ、新米ライダーはただただアッケにとられて見過しているほか手はないが、左様、これがスピ・ターンと称するハイ・テクニクの一つで、ベテラン・ライダーともなれば半回転どころか三回転も四回転も、思うように車を操つれるものなのである。

ところでこのスピ・ターンはどのようにやるのか——ということだが、一見たいへんむつかしように思えるこのテクニクも、そのコツさえうまく呑込んでしまえば、こうも簡単にできるものかと、びっくりするくらい楽にできるものなのである。とはいえ、ハナからナメてかかれば、ウデのワルさはたちまちバレてしまう。簡単にできるといっても、そうそう安直にできるものではない。

さてそのコツだが、手取り早くいって、ス

ピ・ターンはライダーの操縦でオートバイを回転させるものでなく、オートバイがひとりだけでうまくまわられるような状態を作りだしてやるというのがその奥儀なのである。早い話、フットレストでオートバイを支え、ギヤをローに入れて加速すれば、オートバイは横になってグルグルとまわる——、すなわちオートバイがかってにスピニングしてくれるものなのである。したがってこのときにフットレストを浮かしてやれば、これはもう立派なスピ・ターンとなるわけである。

これを自分の腕でまわそうとするから、オートバイの重さに自由を失ない、あげくの果てにオートバイにふりまわされ、とんでもない方向にもっていかれてしまうのである。

スピで注意しなければならぬことは、車をたてすぎず、ねかせすぎず、支点となる足をフットレストと並行して動かしていくことである。また左手は常にクラッチ・レバーを握れる状態にしておかねばならない。車が立ちすぎていると、加速をかけたときにさらに立あがり、とんでもない方向にもっていかれることがある、このようなときにとっさにクラッチが切れねば危険の上でもないからである。また車によってはフットレストが低すぎでスピに適さないものもある。このような車で無理にやっつけようとすると、加速のさいにサスペンションが伸びて、フットレストで地面を叩き、その反動で車もろとも外側に投げだされることがある。

車がヤマハのように合理的にできているものではその心配はなく、最初に述べたコツで

すべてが会得できるものである。案ずるよりは生むが易し、まずは試してみることである。そうすれば足の動かし方、ハンドルのさばき方、身体のもっていき方など、いちいち言葉にできぬものが実によく分かるはずである。

スピをぬげだすには、フットレストのせている外側の足をつっぱる、つまり車を起すと同時にスピと逆にハンドルを切れればよい。このときフラつくことなく目的の方向に車をもっていければ上出来である。その場でスピをやめるときはこの要領がものをいうが、スピに入っているときは前後輪ともブレーキはかけない。スピードはスロットル開度とクラッチのつなぎで調節する。

なおスピをやるときには左右いずれも同じようにできなければ意味がない。というのはスピのかたちはハンドルをとられて落車寸前に迫込まれているライダーのスタイルとよく似ているからで、意のままにスピすることができれば車もろとも転倒することはけっしてないといわれている。

なおスピ・ターンは別名アクセル・ターン、ピボット・ターンともいうが、ここでさらに学のあるところを示せば、スピ（spin）とは紡錘、すなわち糸まきのようにくるりと回ることであり、アクセルとは加速装置（accelerator）の略で、加速力を利用してターンすることを意味しており、ピボット（pivot）とはスイングアームのピボットと同じく軸を中心にして回るといふ意味で、もっとも手取り早くて分かりやすい日本語でいえば“その場回転”という意味である。

ヤマハ 凡工記

長野市南県町六八五ノ四

信州自動車KK

をたがねて

汽車の窓に繰りひろげられる信州の山々を静かに楽しみながら……と思ったのもまったくのあてはずれ、列車の中は善光寺詣りの善男善女（実は温泉行きが目的のようですが）、或いは若き山男、山女の威勢のよい歌声、アルコールの入った温泉行団体の大騒ぎで、小諸なる古城のほとり……どころのハナシじゃありません。

長野といえは善光寺さん、全国からくり出す参詣者の数は相当のものです。その帰りに湯田中、渋、戸倉、上山田などの温泉が待っているのですから一挙兩得です。

また若い人たちにとっての長野は別の性格をもっているようで、西にある戸隠、飲綱高原、東の志賀高原の基地として四季を問わず訪れる若人達で駅前広場が埋まります。

「長野市は県の北部、飲綱・戸隠の二山を背にした善光寺平の一角にあって蓮花山の扇

状地上に発達した人口十六万の県下第一の都市である」……とは旅行案内書の説明です。産物は皆さまご存知のマユ、生糸の集散地特産物にはアンズ、リンゴなどがあり、高原峡谷、温泉などが豊富で仏都であるとともにすぐれた観光都市でもあります。さて前置きが十分なくなりまして、この辺で信州自動車さんをお訪ねしてみましよう。

サブディーラー八十店

お店は駅より北西二キロ弱の官庁街で県庁のすぐ前でした。

なるほど山国のお店らしく雪に備えてか屋根が急角度に傾斜したどっしりした貫録のある社屋です。あいにくお昼時でしたが刺を通じると、川崎賢太郎社長さんほか支配人の官



信濃の善光寺

鈴鹿レースをみて

三重県四日市市河原町

第一自動車KK 服部通男

地元三重県で行なわれた、国際級レース、第一回全日本選手権ロードレースに於いて、我がヤマハ市販レーサーTD・1を中心にしてノービス部門に圧勝したことは、ヤマハのディーラーとしてもこんな喜びばしいことはありません。

この鈴鹿で行われる将来の国際レースに於いてのヤマハの活躍が眼に見えるようです。この感激を皆さんと一語に味うのは地元の私達のもっとも大きな喜びです。

沢秀男さん、経理課長の伝田邦夫さんの幹部の方が笑顔で応接室へ迎え入れてくれます。まずみなさんのおトシをきいて実際より若いのにびっくりしました。（本当のおトシは伏せておきましょう）信州は山国の寒冷地で空気が澄んでいるから肌がいいのですかナと川崎社長さんの気品のある整ったお顔がホロボビます。

同社の創立は昭和二十五年信糧運輸KKの社名で運送業を営み、現在もこの部門が盛業中で県内十カ所に営業所を設け従業員百名が活躍して盛業中です。ヤマハオートバイを始めたのは昭和三十年五月からです。

現在、松本、岩村田、上田の三カ所に支店を有し中古車部、整備工場も備えて、五十六名の従業員が夫々のポジションについて活躍しております。販売区域は北信、東信、中信の三地区で長野県の約三分の二を受持つております。

この傘下販売店は八十店でなかなかの大世帯です。

良い車をタイミンクよく

川崎社長さんは、

“なにせ雪国ですからね、商売の時期が短かいですよ、十二月下旬から二月一杯は雪ですから活動期に入る三月、四月、五月が勝負です。ですからこの期間に良い車が出ればその年はこっちのいたどきです。

お蔭でY A 5が順調に出ていますから、これに來春の新型車が当れば占めたものです”と語る言葉にも熱が入っています。

“しかし雪になっても全然売れないわけじゃありません。板チェーンをタイヤに巻いて走るわけです。大分今年もこのチェーンを仕入れましたんで雪が降らないと困るんですよ。とにかく山国にオートバイの機動力は大いに必要なわけで、実用車が圧倒的でしたが



向って右から
宮沢、川崎、伝田の各氏

最近は大分スポーツタイプも若い人たちの間に人気が出てきております。モベットも上昇気味でたのしみです”と、落着いた語調でお話しするのは、元陸軍大尉？ タイプの宮沢さんです。

このあとをついで伝田さんは“傘下の販売店もこの九月「信州ヤマハ会」を結成（会長湯本輪店、副会長中野農蚕社、東信オートバイ、岩崎誠輪社）しまして大いに一致団結してやろうと発足しました”と張りきっています。

ユーザー層も商業関係が次第に四輪車に移ってゆくの、現在は勤人、職人さんから農村へ専ら力を入れていよう、一二五ccクラスのヤマハの占拠率は他銘柄を圧倒しているそうです。

今後ぞくぞくと新型車が出てくれば、また一段と飛躍が期待されます。

“とにかく信州人は新しいものを非常に好むところです。ですから先ほども申しましたように、タイミンクよく良い車を出してもらうことです”、と強く念をおされました。

社長さんのモットーはと、うかがいかけると間髪を入れず一枚の便箋を差出しました。いわく

事業所従業員心得

- (1) 和を以って第一義とす
- (2) 誠心誠意事に当り自己の責任を明確にする

(3) 人に対しては親切、丁寧を旨とす……大分お話しもなぐなりましたので——応接室を出てお店を通ると、店内左側の部品部は来客で混雑し、事務所はヒッキリなしの電話で店内には活気が横溢しております。

信州自動車盛んなりと意を強くしました。さて善光寺さんでもお詣りして帰ろうかと、表に出ますと川崎社長さんが“大切なことを忘れておりました”と又一枚の紙片を私の手に渡します。

いわく「利益の処分 (1)株主配当一割 (2)社内保留 (3)職員優遇 (4)販売店優遇」この最後の(4)には赤線がひいてあります。

“要はみんなで一生懸命働いてその儲けはみんなで分配する。ですから社長の私より収入の多いセールスマンもおりますよ。ハッハッハ……”

ヤマハニュース NO. 8

昭和三十七年十一月二十五日印刷
昭和三十七年十二月一日発行

発行人 小池久雄
発行所 ヤマハ発動機株式会社
静岡興浜名郡浜北町中条

印刷所 株式会社 恒陽社印刷所
東京都品川区南品川五の二六一



信州自動車K K

全日本ロードレース大会開催、これを機にヤマハの手で世界選手権の獲得を……誓い合ってから何ヵ月……想い起せば残暑きびしい八月中旬、天竜テストコースにおける第一次合宿、地区予選からよりぬかれた選手をまじえての鈴鹿合宿まで、きびしいトレーニングの連続だった。

その甲斐あって片山選手はノービス三五〇cc級で第一位二五〇cc級では、第二位を獲得、三橋選手はノービス二五〇cc級で優勝、セニア二五〇cc級では伊藤選手が世界の強豪と対等に勝負して堂々第三位に入賞という輝やかなしい戦果をあげることができた。これはメカニックのたえまざる努力を始め、全社一丸となつての結晶のたまものといえよう。その心の支えとなつて下さった全国ヤマハ関係者の激励に深く感謝すると同時に、今後の飛躍を期したい。

この栄光をかち得たヤマハチームの結集、ここまで育て上げた渡瀬監督の苦労は並々ならぬものであった筈。

「とにかく勝つこと、これを主眼にはげしい訓練、そ

の結果いづれも予選タイムは好成绩だったのでかなりのところまでやる自信はあった。しかし第一日目は雨となつて転倒に人一倍心配したが、どの選手も私の忠告を守ってくれてよく走ってくれた。伊藤選手も日本人ライダーの第一人者として思いっきり活躍してくれた。われわれ一同は今回の成績におごることなく、今後の技術の練磨にはげみ、ヤマハの手で世界選手権を獲得するまで頑張る覚悟。」

渡瀬監督の語るように、よくやってくれたという実感がヤマハ中にあらわれている。片山、三橋の両選手もこのレースで確たる自信を得たであらうし、美しいフォームの森下選手も申し分なく活躍してくれた。

ベテラン伊藤選手も世界の強豪と伍して劣らず走った。この総合したヤマハチームの力をもってすれば、日本人の手による世界選手権の獲得も夢ではない。この第一回の記念すべきゆるがぬ地盤に立って、さらに大きく歩を進めたものである。

伊藤 史朗 (二三才)

セニア二五〇cc級第三位



いまや日本人選手を代表する国際的ライダー。第一回浅間火山レース二五〇cc級に優勝し無名の新人から彗星の如く現われた。続いて第二回の浅間でセニア五〇cc級で優勝、三六年のT・Tレースにはヤマハチーム

に参加し、初陣ながら二五〇cc級で六位に入賞、ヤマハの伊藤の名を世界に示した。

今回のレースではヤマハチームの主力として後輩を手がけ優勝の原動力となった。この二五〇ccセニア級でも世界ランキング一位のJ・レッドマン、T・ロップと白熱の接戦を演じ、終始手に汗にぎるレースを展開した。トップの直ぐあとにつくのを得意とする伊藤選手は、八周目まで二位のロップに続いて、九周目に肉迫して二位を奪い、十九周目までロップと抜きつ抜かれつ堂々の戦いをみせた。

「来年はヤマハに乗って必ず日本人ライダーの手でG・Pレースの優勝を飾ってみせる」と語る伊藤選手は、互角に戦い終えた自信をもって、きつと来年はヤマハの飛躍を約束してくれるだろう。

三橋 実 (二二才)

ノービス二五〇cc級第一位



はじめは都下三多摩地区のスリーホークスで活躍していたが、朝霧のモトクロスで先輩野口種晴選手に声をかけられ、スポーツライダースに加入した。以後、青森、浅間、雁ノ巣と、徹底的にスピードレースにおけるテクニクをたたきこまれたお蔭で、新人らしいレース度胸と堅実な走行ぶりは定評がある。

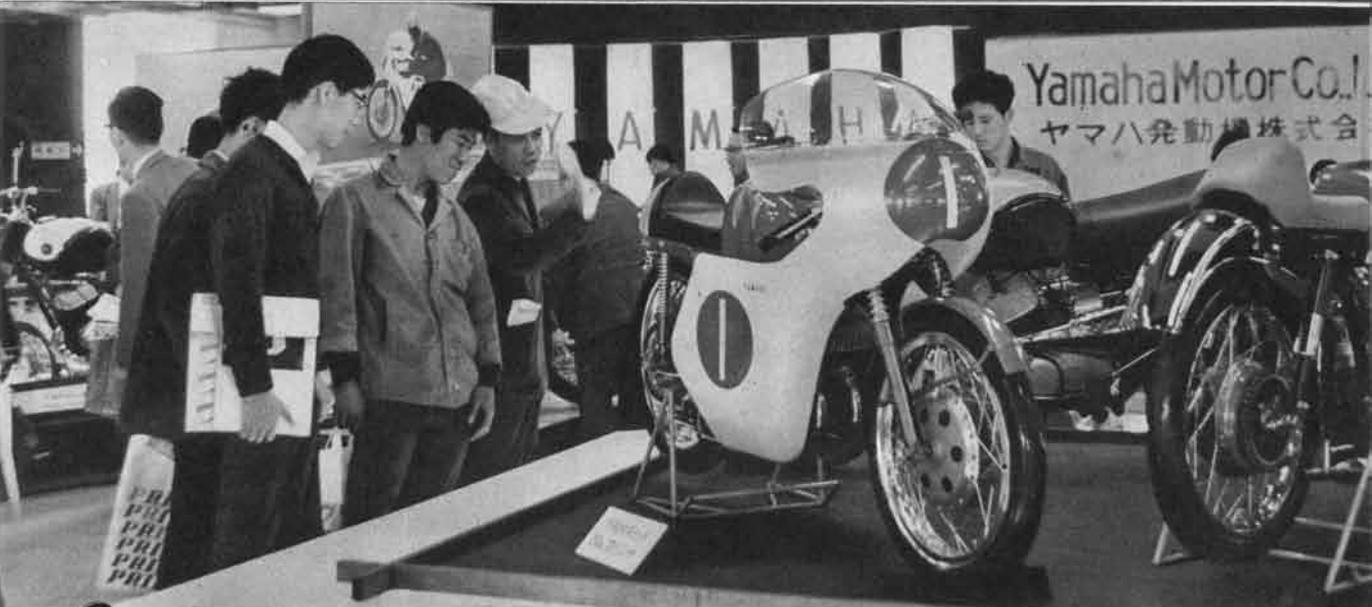
雨中のレースで一〇〇Rのカーブで転倒、しかし、よく立直って三周目まで三位を維持し、四周目から二位に、六周目からトップにのし上ってゴールした時は、ヤマハのデララー・グループから思わず拍手がどよめいた。スタートはやや遅れたが、じりじりと追いつけたあたり、底知れぬ根性の持主である。また高性能のTDI型レーサーの持てる力を余すことなく使つての走行ぶり、その高度なテクニクは新人とはいえ、国際クラスのライダーを思わせるものであった。

「伊藤さんの忠告どおり走ったのが勝因、車が調子よかったのもラッキーだった。これを機に、今後は一流ライダーへの道を歩みたい。」と喜びを語る三橋選手の胸中には、勝者の感激と未来の希望にあふれている。

ノビス三五〇cc級で第一位、同じく二五〇cc級で第二位と、ダブル栄冠を獲得した片山義美選手。二二才。三五年四月の富士モトクロスで四位入賞、続く九州クラブマンでは二位に入賞しレース界に頭角を現わした。

そしてこの三五〇cc級の公式練習では二分四二秒一（平均時速二三三、三四三km）を出して注目され、予想たがわず見事優勝、新鋭ながら今後の活躍ぶりが大いに期待されている。





会場に現れた川上社長も盛り上ったショーの雰囲気満足の表情



次代のユーザーは大人以上にヤマハの「通」である



第九回
全日本自動車ショー
東京晴海で行われるモーターショーも今年で九回、年中行事として一般の関心も益々高くなっている。

今回のヤマハのブースはハイライトに TD・1レジャー、一二五CC ツーリング車。これを中心に、YDS2、YD3を始めとしてMF2・Kに至る十二車が出品されたが、なかでも人気のまとはTD・1市



ヤマハブースを訪れたFIM会長ノーティア氏 市販レーサへの関心はひときわで かなりの時間を費した



カタログの台の前はラッシュアワーなみだ 山とつまれたカタログもみるみるなくなる



販売レーサーで、GPレーサーのカウリングのきわだったスマートさは他車を圧倒した。

またYAT、YDTのツリーリング2車の人気も説明員にいとまを与えぬありさまであったのもうれしい悲鳴といったところ。

今年のショー入場者の多くはスポーツタイプの車に対する関心の深いのが印象的であった。



輸出課だより

アメリカ—販路態勢がととのい毎月千台のペースに乗っています 東南アジア—国内需要に追われている MJ2・MF2 に矢のさいきくで 頭が痛いです インド—建設中のパールスクーター KKへ技術員の第二陣が出発しますが 明年1月の開所式には川上社長も参列される予定です メキシコ—ますます好調 ヤマハの独壇場です ヨーロッパ—ロンドン・ショーに出品 本格的なPRを開始しました 以上 海外輸出は順調に伸び 月間3,000台に追っております

先日もガム島から代理店主が来社し YDS2 YD3を大量注文してゆきましたが 若いG.I.たちには絶大な人気だそうです



バンコック(左)やベノスアイレス(右)でも さかんな新車発表会が催されました

YAMAHA GLASSSKI

ヤマハグラススキー

hi-flex ¥31,000

all round ¥19,800

YAMAHA

YAMAHA

YAMAHA

YAMAHA

YAMAHA

YAMAHA

科学が生んだ理想のスキーが、日本製の「ヤマハ・グラススキー」です。

ヤマハグラススキーは、長年の経験をほこる楽器製造、更に洋弓、ボートの製造によって得られた技術によって開発されたスキーで、ガラス繊維で強化されたプラスチック製(FRP)で出来ています。

このFRPのスキーのすばらしい特性は、近い将来においてスキーの材料を支配すると思われます。

FRPスキーの特長は、粘りのある弾力性が第一にあげられます。木では弾力が不足し金属の弾力は動的粘りがたりません。これらの不足はヤマハグラススキーで満足を得られます。従ってどのような凹凸でもはねることなく滑り、また大きな凹凸に入ったときもはね返す力をもった、「柔かくて固いスキー」と云う表現がぴったりします。

また捻りに対して強く、FRPの構成によって対捻力を強く出来、エキスパート用には(HI-FLEX)特に強い対捻力を、またビギナー用にはヒッコーリ程度のALLROUNDというようにすることが容易です。

この他、非振動性、反撥力に於いても抜群の性能をもっています。

品質的には完全な耐水性で、反りもなく、アーチバンドの変化も極少です。前後のプロテクターには18-8ステンレスを、エッジは特に鋼質を選定し、一定の硬度を保ちシャープな切れ味をいつまでも保つものです。

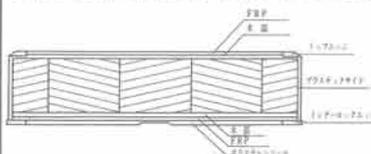
また、プラスチックは最高品質のポリエチレンでワックスの必要がありません。

更に重さ、たわみ、バンドのバランスは完全で、操作が楽でむだな力がいらず、疲れ知らずのスキーと云えましょう。

ヤマハグラススキーは、エキスパート用(HI-FLEX)一般レクリエーション用(ALLROUND)がありFRPの構成のちがいでそれぞれの特質を出しているのです。またHI-FLEXにはモールドエッジが使

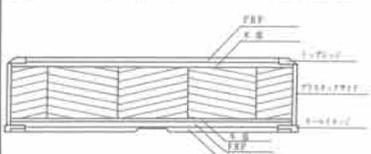
YAMAHA all round

サイズ：185,190,195,200,205(cm) ¥19,800



YAMAHA hi-flex

サイズ：200,205(cm) ¥31,000





ヤマハ発動機株式会社