

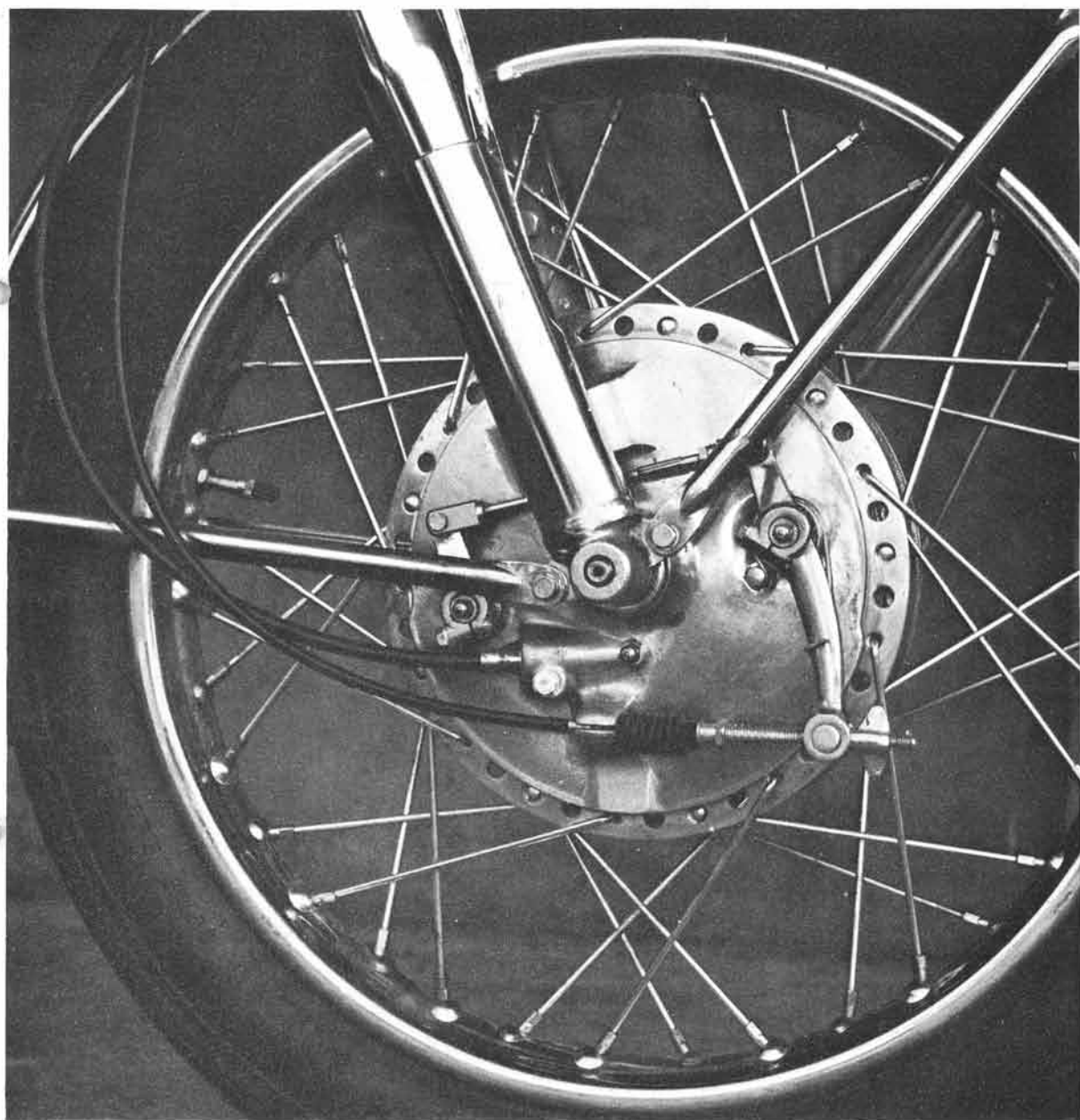
YAMAHA NEWS
ヤマハニュース NO18





すみずみまで高速性能を追求した YDS-3

ヤマハ・ハイライト (4)



レーザーできたえた高速走行における安全性ゆとりをもったYDS-3のブレーキは、新しい設計のハブ・ドラムをもち、完全な防水防塵構造をもっていて、前輪は2リーディングシューの強力なもの。スポーツの高性能を支えるYDS-3のハイライトである。

ヤマハ八丈ゆく



港に車がついた 島の生活必需品と一諸には二ばれてくる 荷揚げの際の事故がないように服部さんも陣頭指揮だ



羽田を飛びたつて五〇分 伊豆七島で二番目に大きな島 八丈島につくと 空港の前にならぶ ビカビカのハイヤー群におどろいてしまう

現在島には大型から原動機付にいたるまで登録されている自動車は約千八百台 船以外 はこぶすべのない島によくこれだけはこんだものと感心する

島の人口は一万三千人 世帯数二千だから 各戸に一台というのもそう遠くない

他に交通機関のない島にとって は自転車かオートバイが一番便利を乗り物だが 坂が多く一週五六キロという大きな島だから エンジンのついた方に人気があつまるのももつともなはなした

この八丈にヤマハの代理店がある

島で唯一人の二級整備士服部恒夫さんの経営する 八丈モーターズがそれである

七年前 新設された自動車整備工場の主任技師としてふ任してきた服部さんが その後独立し 数年の短期間でこのように島になくてはならない整備工場をつくりあげたのは ひとえに島を愛した服部さんの仕事熱心さにあるのだ



島で一番おそくまで 電気のついでいるところといえは、だれもが八丈モーターと口を揃えるほどだ

このように服部さんの島を愛する気持と 島の人たちの伝統的な人情の深さが八丈モーターを育てたといえよう

また服部さんの技術的な実力も大いに働いていることは当然だ。さきにも書いたように、島で唯一の二級整備士の関係上、二輪車にかぎらずあらゆる自動車について相談をもちかけられる。

警察でも車種のおからない車などがあるとまっさきに八丈モーターに電話がかかってくるほどだ。このように、工場だけでなく





右中 八丈富士をのぞむ八丈モーターズ 今日
日もヤマハファンが来て話はずきない

右下 観葉植物は八丈の大きな産物の一つだ
島に住むものにとって 熱帯植物の知識も必
要なもの 東光園のご主人に蘭の説明をきく

下 島といっても東京都 指定看板もいちは
やくついている

左 八丈ローヤルホテルのcockク長もおとく
いの一人 最近納車したMJの調子をきく

右 新しいのほりを店頭にかかせる 風のつ
よい島では しつかりとめないとすぐ飛ん
で しまう



服部さん自身が島になくてはなら
ない人なのだ

亜熱帯の火山島を今日もユーズ
ーをたずねて走る服部さんの一日
をカメラでおいかけてみよう





八丈燈台は島の南部 島の中心からかなり
遠いので ジュニアは燈台の人たちの重要な
足だ



右 大平洋の沙風をまともにうけて 仕事の
つかれをいやす一服 服部さんが島を一番好
きになるときだ

上 榕岩の浜辺を行くヤマハサービスカー

新車紹介…ヤマハ・スポーツYDS3型



アメリカで徹底的な高速テストをした

本格派のオートバイ

ヤマハ・

スポーツYDS-3型

日本で最初の本格的なスポーツ車——といえ、ヤマハ・ファンならずともYDSを口にするほど、ヤマハYDSは多く人によく知られていますが、このほど従来のYDS2型にかわるYDS3型が完成し、アメリカのフリーウェイにおいてその高性能ぶりが徹底的にテストされ、この六月一〇日を期して全国一斉に発売される運びとなりました。

そこでここに最新鋭のスポーツ車「ヤマハ・スポーツYDS3型」の紹介と、あわせてアメリカにおけるテスト・レポートをご報告することにします。

その前に、なぜアメリカにおいてテストされたかという点、これは残念ながら日本にはYDS3型の最高性能をテストするのに満足な道路がないためであります。

もちろん国内の使用にあつては十二分な自信を持っておりませんが、このYDS3型は

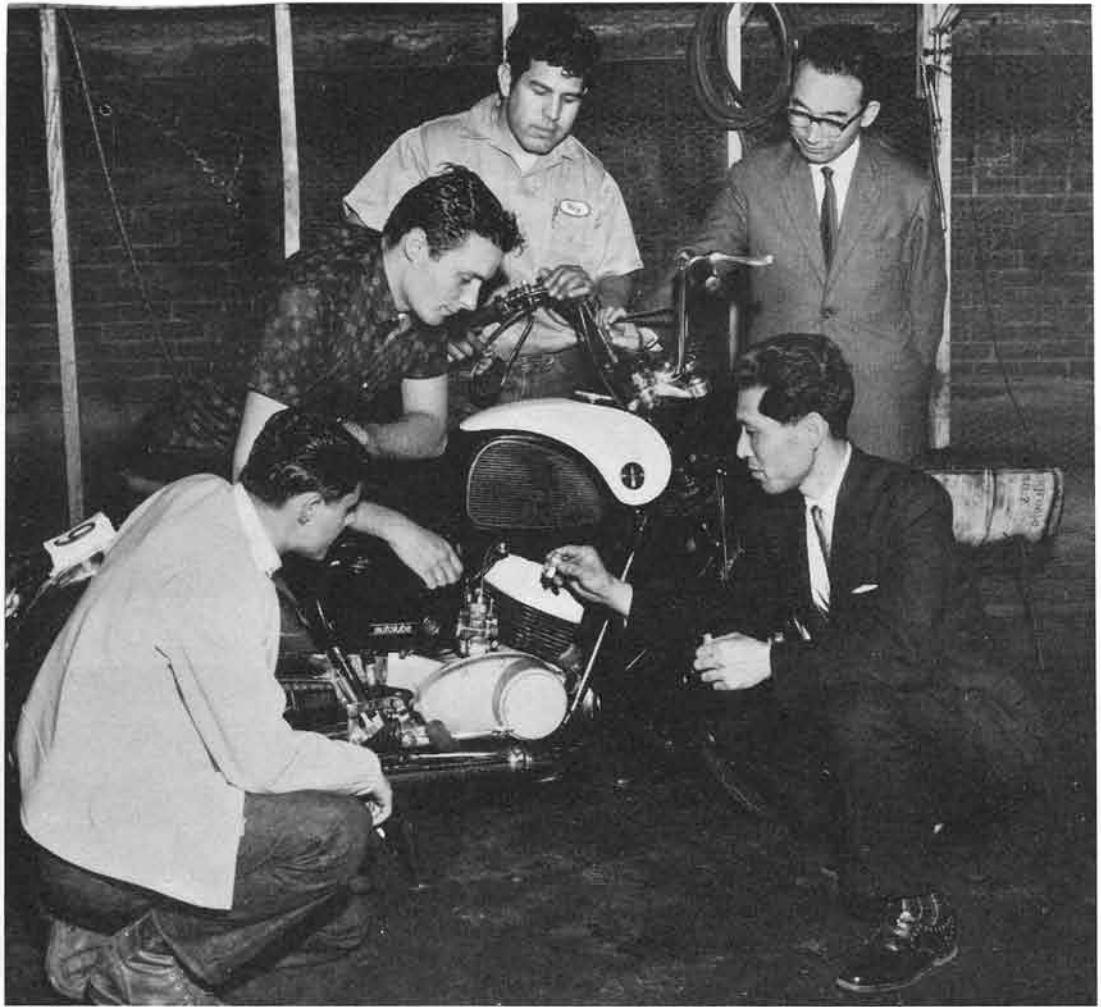
相当数の輸出が見込まれる車種でもありませんので、使用状況をまったく異にする立地条件でのデータ収録という目的もあり、アメリカのフリーウェイをテスト・コースとして徹底的な性能テストが行われたというわけです。

■ 特長の第一はオートループ

テスト・レポートとご報告する前に、この「ヤマハ・スポーツYDS3型」のアウト・ラインをご紹介しますと——

まず第一の特長は在来の2サイクル・エンジンの概念をまったく変えたヤマハ・オートループ、すなわち分離給油式自動滑潤装置が採用されているということです。

このヤマハ・オートループとは、すでに姉



■■■ 点火プラグの焼け具合を検討する内藤 浩技術1課長。常時100~120 km/hのハイ・スピードで走行するには、国内で使われているものより2番手ほどコールドタイプのものが必要でした。

妹車のジュニアYG1-D型七五cc、YA6型一二五ccに採用されて好評を博しているのですが、その働きをかいつまんでご説明すると、エンジンの回転数およびエンジンにかかる負荷の大小に応じて、エンジンが必要とする最小限のオイルを気化器から吸入されたガソリンと空気の混合ガスに自動的に混合させるというものです。

したがって、使用される燃料は2サイクル・エンジンながらオイルを混ぜた混合燃料ではなく、4サイクル・エンジンとまったく同様にガソリンそのものなのです。

エンジンが必要とする滑潤オイルは、フレームに装着されたオイル・タンクに貯えられここからオイル・ポンプの作動によって最小限必要な量だけのオイルが気化器うしろの吸入管に噴出されるようになっていきます。

これにより燃料調合の手間が省けるほか、オイル消費量が大幅に減少されました。またオイル消費量の減少にともない、燃料費が経済的になったほか、カーボンの堆積、点火プラグのトラブル、排気煙、気化器まわりの汚れ……等々が飛躍的に少なくなるという大きな利点をもたらし、維持費および取扱い面において長足の進歩をとげました。

■ 94PS / 1、5段ミッション

次に注目していただきたいのは、エンジン



■■■ 高速シャッターで撮影したためにスピード感に乏しい写真となっていますが、75哩/h=120km/hで疾走中のYSD3型。マフラーからの発煙はまったく見られません。



■■■ 高速連続耐久テストに出発しようとするUSヤマハのテスト・ライダー。テストに使用されたYSD3型は市販モデルそのものです。

各部の機能向上と高速回転における耐久性が全面的に再検討されているということです。エンジンそのものはこれまでのYDSシリーズと同様に、五六×五〇mmの2ストローク・ツイン、2キャブレター式であり、外観的には目立った変化はありませんが、クランクシャフト径を大型とし、ギヤの歯巾に厚みをもたせるなど、細部の点においていろいろと改良の手がうたれております。エンジン・マウントが従来の三点支持から四点支持になったのもその一例で、低速から高速にかけて迅速なピックアップが得られるほか、振動の少ない非常に静かなエンジンとなっております。

さらにまた出力は実に ℓ 当り九六馬力に相

当する二四馬力をマーク、しかもこの高出力は七五〇/毎分という無理のない回転において発揮され、二・三kg/m/六〇〇/毎分回転という非常に強大なトルクの発生と共に長時間にわたって持続されます。

またこのような優れた性能を無駄なく生かすミッションは、国産車としては唯一の五段変速で、適切なギヤ・レシオの選定により、歩くよりも遅いスピードから一四七km/毎時の最高スピードまで、実につながりよくギヤ・チェンジしていくことができます。

■ 総合的な乗心地性能の向上

乗心地が優れていることもこの「ヤマハ・スポーツYD3型」の大きな特長で、クッションはフロント、リヤとも高速車に見合ったややかためのもので使用されていますが、シート・クッション・ストロークが増大され、スプリングの形状を変えて形状保持の改善が果たされていますので長時間の乗車にも苦痛を感じさせません。

これはまた人間工学的に設計されたライディング・ポジションを備えていること、剛性に富んだパイプのダブルクレードル型フレームを採用していることにもよりますが、くせのない操縦性にカバーされている点を見逃すことができません。

前輪にテレスコープ式のオレオフォークを



■■■■ 高速連続耐久テスト
はロスアンゼルスを中心に、
2台1組となって西に東にフ
リーウェイを存分に走って行
なわれましたが、1日の走行
料数は少ないときでも800km
におよぶ苛酷なものでした。

■ 完全な機能をもつオートループ

スポーツ車の特長ともいふべき快速、軽快性、機能美を徹底的に追求して作られた車、それがすなわち「ヤマハ・スポーツYDS 3型二五〇cc」で、高速走行における操縦性、安定性バランス、および耐久性をとくに重要視して設計されているものですが、その外観は従来のYDSシリーズと目立った変化はみられません。しかし、先に述べたようにオートループの採用をはじめ、内容的にはまったく新しいものとなっており、従来のYDSシリーズとは一線を画して明らかに別個の車となつています。それはこのYD 3型は多用途性を廃し、スタンダード・モデルに主眼をお

採用し、後輪はスイングアーム式のオレオダンパー付と、サスペンション関係は従来のYDSシリーズと同一といえますが、リヤのオレオダンパーはクッション・スプリングの力を三段階に変更することのできる負荷調節装置付となっており、フロントおよびリヤとも減衰特性が改善されて、ロードホールディングはまた一段と向上しております。
とくにまたエンジン・マウントの変更や、ラバー・マウント式の燃料タンクの取付けによって振動が防止されていること、高速車と

フリーウェイでのテスト・レポート

して十分にマッチしたパワーフルなブレーキを備えていることは、常にキック一発で始動できるスターター付キャブレターの採用と相まって総合的な乗心地性能を向上させたといえるものです。
そのほか細部に目を通しますと、回転計と速度計を一つのケースにまとめたコンビネーション・メーターのデザインが変わり、読みとりやすくなったこと、ハンドル右にスロットルのワイヤーガイドパイプを設けたことなどが指摘できます。

いたいわゆる高速車ということでは十分にお分かりいただけると思います。

今回のアメリカにおけるテストも、実はこうした車の性格から不可欠な条件として課せられたもので、テストの目的も連続的な高速走行の耐久性に重点をおいて実施されました。

もちろん高速走行をテストするからにはこれを可能とする操縦性、安定性、加速性、ブレーキ、乗心地などのテストが行なわれたことはいまでもありません。

テスト班の一行がUSヤマハに到着したのは三月九日のことで、ロスアンゼルスを中心に、ここからサンジェゴおよびサンフランシスコに走るフリー・ウェイをテストコースと

新車紹介…… ヤマハ・スポーツYDS 3型



■ ■ ■ アメリカではガソリンスタンドには不自由しませんが、混合燃料の入手は日本ほど容易ではありません。したがって2サイクル車にとってはかなりの制約をうける覚悟が必要でしたが、オートループを装着したYDS 3型では燃料補給はガソリンだけでOK輸出に対しては非常に有利となりました。

して、まず一万哩の耐久テストからはじめられました。

このテストには現地のヤマハラライダーの手をわずらわしましたが、一日の走行は少ないときで五〇〇哩、すなわち八〇〇軒、多いときは一〇〇〇軒を越える強行軍で、スピードは常時六五〜七五哩/毎時、すなわちkmに換算して一〇〇〜一二〇km/毎時、ときには一四〇km/毎時を越えるハイ・スピードで連続的に走行するという苛酷なものでしたが、エンジンは快調そのもの、一度たりともトラブルを発生せず、無事一万哩の高速連続耐久テストを終わりました。

この結果をYDS 2型と比較してみますとまず真先にあげられることは高速での振動が極端に少なくなったということです。

これはエンジン回転のバランスが合理的にとれていること、およびエンジン・マウントの改良によるものであると確認しましたが、とにかく高速における振動はまったく問題となっておりません。

ついでいえることは六〇哩/毎時、すなわち九六km/毎時あたりからの加速が非常に強力であるということです。

このYDS 3型のエンジンは六〇〇〇毎分回転にトルクのピークがおかれており、このときのスピードはローギヤで三二〜三三km/毎時、セコンドギヤ四九〜五〇km/毎時、サードギヤ六八km/毎時、フォースギヤ九四km/毎時、トップギヤ一一〇km/毎時となりますが、フリーウェイを六〇哩/毎時で走行して

いる車を追抜くのは瞬時のことで、しかもギヤはまだ上に1段あるといこうとで非常に安全にフリーウェイの走行が楽しめることが実証されました。

高速車ということが大きなバックボーンとなっているこのYDS 3型にとって、5段変速は必要不可欠なものであり、またそのギヤ・レシオの選定も実走行に非常によくマッチしたものであることが確認された次第です。

ついで今回のテストでもっとも大きな課題とされていたオートループの機能についてですが、オートループ装置はいかなる高速走行においても完全に理論通りに働くものであるということが確認されました。

スロットルはほとんど全開、あるいはまったく全開にして走行しますので、オイルの混合割合は三〇対一程度の濃さとなります。したがって国内で使用する場合にくらべて今回のテストではオイルの使用量は多くなりましたが、マフラーから排気煙はどのような状態にあっても見えず、一日八〇〇軒以上を走行してきたテスト車のマフラーもからからに乾いているといった状態でした。実際にマフラーの中に指を入れても、きれいさっぱり、指の腹にオイルらしきものさえついていないのには、まったくのところ設計者自身おどろかされたくらいです。

テストの途中でオートループの機能を確かめるために、全開のスロットルを急激に閉じてみるということを何回となく行ないましたがこのために焼付が生じたということはただの



■■■ きわめて満足すべき成績を残してYDS 3型の高連続耐久テストを終了したテスト班。このテストには63年USグランプリでヤマハに乗車し大活躍をしたドン・ヴェスコ選手もその一員として加わっています。

一度も経験しませんでした。

またエンジン関係のトラブルがなかったことは最初にも述べましたが、スロットル全開一五〇km/hを越えるスピードを持ちこたえるだけでもこたえさせるという苛酷なテストにも、オートループはその機能を完全に果し焼付はもとよりエンジンの変調すら感じさせませんでした。

テストに立会った専門家はこのようなまぎれもない事実に接し、「ヤマハ・オートループ付のエンジンこそ、もっとも信頼のおけるエンジンである」と感嘆したほどです。

とにかく、ヤマハ・オートループに関しては、オイルタンクを空にしないかぎり絶対的な信頼をおけるものであり、理論通りに、そして無故障で働くものであることが確認されたことをご報告しておきます。

■ 外誌記者も「ワンダフル」

一万哩の高速走行耐久テストに平行して、操縦性ならびにブレーキ性能などのテストも行なわれましたが、操縦性についてはサスペンションの改良によってコーナリングの安定性が飛躍的に改善されており、いままです以上に進歩していることが結論づけられました。

コーナリングはどのように進路をとろうとも極めて素直に操縦することができ、とくにロードホールディングの優れていることはラ

イダーにこの上ない安心感を与えているようです。

サペンションはダンピング・レシオが検討され、これまでのYDSシリーズとくらべるとややかためのものでなっているのですが前後のクッション・バランスが改善された結果、そのかたさを身体にひびかせないものとしていきます。これがロードホールディングの向上に大きく役立ったわけで、このあたりはGPレーサー製作にあたって開発された技術が確実に生かされているところです。

操縦性の優れていることはヤマハの伝統ともいべき特長ですが、今回のテストによって、さらに一段と進歩したことが確認されたわけです。

つぎにブレーキ性能ですが、これは高速車として十分にゆとりあるブレーキドラムを装着しており、初速五〇km/毎時において十二メートル以下で完全に車を停止させます。

しかしブレーキは単に制動停止距離を争うものでなく、その効き味、強弱のコントロールの難易が問題となるものです。また耐久性に富み、水に対して強くなければなりません。

「ヤマハ・スポーツYDS 3型においては前輪にツー・リーディングシューのパワフルなブレーキを採用、ブレーキ・レバーおよびペダルも軽く、操作しやすい位置におかれています。またブレーキは前後とも完全な防水塵構造となっており、十二分な制動性能をもつことが、今回のフリーウェイのテスト

出陣者

五十音順

五十嵐 吉彦
北海道ヤマハモーターズKK 営業部
今泉 滋
有限会社 今泉商会
岩野 義之
北海道ヤマハモーターズKK 営業部
加藤 辰男
有限会社 加藤商会代表取締役
高慶 繁常
株式会社 千歳マルエイ商会
進士 正道
進士商会 代表者

司会・ヤマハ発動機KK北海道支店
齊藤保之助 岩崎定雄

春の セールスを語る

◆◆◆ 半年で一年の商売を

◆◆◆
司会 シーズン中のいそがしいなかを集って
いただいております……。

北海道は他の地区とちがって冬がながく、オートバイの販売シーズンも短いのですが皆さんのお店ではいかがでしょうか……。

五十嵐 動き出すのは二月からですが、実際の販売は、三月から始まって五月・六月まで年間販売の約6〜8割をこの4ヵ月で行ないます。

シーズンオフ、すなわち車が走らない時期は11月から2月まで。この間でも都市部は除雪がゆきとどくのですが、地方では殆どのオートバイは走っていませんね。

高慶 そうですね。都会ではその間約半分、地方では一割位。全体的に二割位の台数が冬の実動台数でしょう。従って、今は商売の方もネコの手もかりたい位いそがしい。

進士 なんとと言っても北海道では、夏の販売でも常に「冬」を意識しなければならぬ特殊性が強いわけです。

◆◆◆ 北海道は道が悪い

◆◆◆
司会 この特殊性のために拡販にもそれなりの特色があると思えますし、また土地柄、道路状況も内地とはちがった面があると思えますが……

加藤 まず道路は都市と幹線をのぞいては、

悪路で、雪や雨で大変なヌカルミになりますし、先ほどのお話しのようにオートバイの走る期間が少ない。また道路状況と土地が広いためにある程度以上チカラのあるクルマでないと実用性にとぼしくなります。

◆◆◆
今泉 実用に使うお客さんが殆どで、レジャー専用でオートバイを買うお客さんはないと言っても良いでしょう。だから買う側も、経済性や耐久力を真険になって考えます。

◆◆◆
岩野 大ざっぱに言って、この土地柄、二五ccを中心に、七五cc、そしてモペット、二五〇ccの順で要求が多いようです。二五〇ccのお客さんはチカラのいる仕事を三輪や四輪車にまかせるようになったし、五〇ccのスクータータイプはあまり道の悪いところではのりにくいと言うこともあります。

◆◆◆ 新車はみんな大好評

◆◆◆
司会 ところで今年は、五〇ccのオートバイタイプのYF11、中間車種で大好評のYGR11にヤマハだけが解決した新機構「オートループ」を取付けたYGR11D、同じくオートループ付の一二五cc、YA6、そしてYDS13型、この三車は、もうユーズーの手にわたり、いろいろと反響がでてきていると思われそうです。それをうかがいたいと思えますが……

◆◆◆
加藤 YA6型の大口ユーズーの声ですが、そこはかなりの台数を集金に使用しているのですが、買う前に燃費のことをえらくう

談座



■ 春の新車セールス 中間報告 ■

北海道ヤマハチーム

るさく言われ、まあ絶対に経済的な車だから使ってみてくれと言うことでいれたところ、燃費だけに限っても非常に満足すべき状態であるとおほめをいただいています。

進士 そうですね、YA-6のエンジンは非常になめらかで、その上ネバリがある。更に経済的であるのだから……

今泉 スタイルの面ではどうかね。

加藤 エアークリーナーの線やオイルタンクのカタチは好評だし、YA-5のユーズァーがオートループ付に非常に興味をもっている。

加藤 YA-6は、市役所にかかり入ったけど、これは、舗装路を始めとして小路、悪路と、耐久試験のようなものですし、この結果が良いと、次の年に大きな影響を与えるわけです。

岩野 なにしる北海道の場合、車の耐久度は冬を何回越したかと言うわけで、特にこう言った実用に使われる車は、耐久度がはっきりしたカタチで目に見えます。

進士 YA-6型はすこしPRが足りないみたいだね、これだけの性能を持っているのだから、もっとこの良さを一般に知らせるよう努力しなければね……

司会 オートループについてはどうですか。

加藤 新しい機構だけに、まだ一般に良くは知られていないようで、大口ユーズァーでは故障の心配をしている。もっとも新車にはどうしても最初はそう言った抵抗が強く、一般の評ばんをたしかめてから買うという傾向はあります。

岩野 そのかわり製品が良い場合は、そのあとでドット註文がくるわけです。今年の新車はいずれも評判が良いし、性能が良いから今から註文をどうさばくかが頭痛のタネです。

高慶 よくきかれるのですが、「オートループは故障しないか」「故障すると車が動かないんじゃないか」と言うことをユーズァーは心配しています。

司会 オートループの故障は殆ど考えられないことです。レースでもし故障するとエンジンが焼きついてライダーの命にかかわります。このレーサーで永年にわたって経験をつんだ技術ですので、大変精密なものでありながら決して故障を起さないのがオートループの大きな特長なんです。

今泉 もし故障しても普通の混合油をタンクに入れば良いわけだ。

加藤 北海道の冬でも問題はないだろうか。

司会 発売前に北海道にもってきてマイナス30度で十分にテストを行ないまして、この気温では多少オイルがかたくなりますが使用には差仕えなく、セル一発でエンジンがかかっています。ただ、こう言う条件のときはオートループの専用オイルを使っていた方がいい。市販のオイルのなかにはマイナス20度位で固くなるものもありますから……

進士 オートループ付を売るときは、2サイクルの力の強さに4サイクルの長所をとりいれたと説明します。

またよく質問されることに、オイルは何キロで交換するのかと聞かれます。これも交換



進士さん



加藤さん



岩野さん



今泉さん



五十嵐さん

ではなく、へった分を足してやって、エンジンには常に「新しいオイル」が行く、と説明するとなっとくしてくれる。

高慶 使う人は、結果が良ければ良いんだから、経済的で、故障がなく、エンジンの調子が良くなったし、耐久力も増したと言うことがなっとくゆけばもっと売りやすくなるのだから、もっとオートループについて宣伝する必要があるね。

五十嵐 オートループは実際は宣伝以上にいいもので、声を大きくして画期的なものであることを強調したいですね。

高慶 オートループ付の車はどんな状態で使ってもマフラーからオイルは落ちないし、指をつっこんでこすってみてもカラツカラに変わっているの良さがわかりますね。

加藤 そう、こんなことは今までの車や他社の車では絶対になかったことです。

◆◆◆ タフなYA-6型

司会 このへんで各車別に評判をお聞かせ願えません。最初に全く新しいYA-6型。

岩野 スタイルにうるさいお客さんが、まったく満足しております。

進士 どのような商売にも向く地味さもかねそなえているし、色、スタイル共に好評を得ています。

五十嵐 色は車の性格にあった良い色とみんながいいです。

加藤 エンジンの力が強く、なめらかだと

われますし、故障はないが、デラックスモデルやタンデムシート付もほしいと言う声をききますね。

今泉 そう、今は荷物をつむんじゃなくて、集金に使われるような場合が多いから、そう言う声もありますね。

司会 ヤマハの車は、雨に強く、冬に強いと言う特長がありますが、YA-6も全くタフにできていますので新型車に対する不安は全くないと言えます。

岩野 品質が良すぎる位ですからね。

高慶 こまかいところで、新しいフェンダーではドロハネが、全くないと喜ばれています。うちの方は悪路が多く、ドロハネは大きな問題になるのですから……

加藤 オイルの消費が少なく、経済的だと大量に納入した月賦屋さんのデータがあります。長期にわたればエンジンの耐久性が良いのもっと経済的と言われるでしょうが……

◆◆◆ スタイルが良く強力なYG1-D

司会 YG1-Dはいかがでしょう。

岩野 一二五ccの需要がへることなくYG1-Dの台数がふえています。

今泉 そう、一二五の客がYGに乗りかえる人もいるけど、大半は五〇からの乗りかえ、または若い人ですね。

高慶 若い人、とくに高校生にも圧倒的人気です。スタイルにひかれる。そしてのっぴみりと加速も良いし乗りやすい。



斉藤さん



岩崎さん



高慶 この前、高校生で、官立の高校にはいったごほうびとしてYGを買ってもらうんだと言うのです。結局、2人そのようなお客がありました。

岩野 北海道は広いので、高校生で通学の距離が4キロをこえる生徒がいるのです。そう言う人にYGが売れる。自然の悪路が多いために力のある、そして取扱いやすい車が良いのです。

加藤 もともとYG-1は評判が良いのにオートループをつけたために、若い人達は専門誌を良くよんでいて私達よりよくオートループのことは知っていて、YG-1Dは大変な人気です。品物が間に合わずに困っています。

今泉 YG-1Dはズボンがよけれないと行って喜ばれている。経済性はまだ日が浅いからデータはそろっていないようです。

進士 故障が全くないのも今のヤマハ車の特長だね。使い方が悪いのはしょうがないが、それ以外は殆ど文句がない。従って部品をきらすと言うことがなくなった。

岩野 設計の合理性、スタイルなどYA-1型を思い出すという方もいます。しかし性能的には当時の一二五より今の七五ccの方がすぐれているくらいですからヤマハの技術的進歩も大したものですね。

加藤 YG-1Dを売っていると商売に対する自信がわいてきますよ。

高慶 すこし話はちがうけど、会社のバックがしっかりしているために一段とお客の信用

がある。オートバイだけでなく、ピアノやバイクまで作っている大メーカーの製品という信用は大きいですよ。

◆◆◆
期待される新車YF-1

◆◆◆
司会 ヤマハが自信をもって発売したオートバイタイプの五〇cc・YF-1型があります
が……

今泉 北海道は悪路、そして雪という条件から五〇ccは乗りにくいという声があったのですが、YF-1は完全なオートバイタイプでYG-1と殆ど同じような高性能であるために私は大いに自信をもちています。

加藤 うちの若い整備員が本社の工場見学に行っすっきり自信をつけてかえてきた。あれだけいいのに作られている車だからわれわれも、もっと自信をもって売らなければと言っている。

司会 新車が出そろい、さらにYDS-3型と、魅力的な車が発表になりましたし、と今年このシーズンはずてきな結果になるでしょう。

このすぐれた車をメーカーもPRに努力しますので販売の第一線の方々の強いご協力を願って、北海道でのヤマハのネームパリエーの強さも大いに自覚していただき、自信をもって売っていただきたいと思えます。そしてわれわれは過当競争という自分達の首をしめるようなことをしないちつじよあるセールス活動をしたいものです。

一同 全く同感です。

ヤマハカラーが きまりました

軽快なブルーを基調とする、ヤマハの色が
きまりました。

これは、全国どこへ行っても、この色さえ
みればヤマハグループの一員と云うことがわ
かり、ヤマハのイメージを一般の人にも強く
うたえるために決められたものです。

トラック用、ライトバン、乗用車、オート
バイのすべてに指定の色と、ぬりを図面がお
手許にとどめているはずですので、それを参
考にしてください十分に活用して下さい。

書体、マークを正しくかくために、グラフ
用紙のように小さく区分をして書いて行けば
正確に文字やマークがかけます。

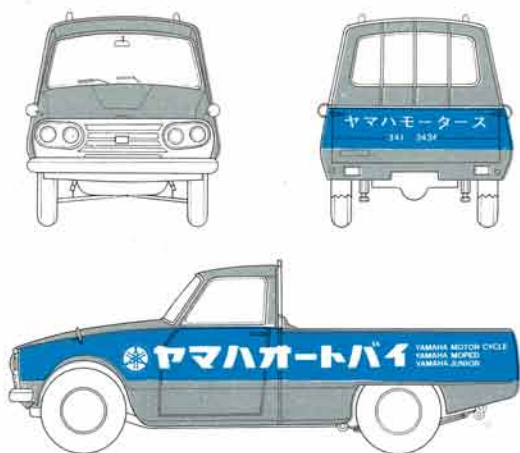
塗装専門店ではこう云う書き方はなれてい
ますので、この比率を見せてやって下さい。

色も、ペイントの登録番号を示してやれば
全国どこでも手に入るペイントで、いつも同
じ色を塗ることができます。

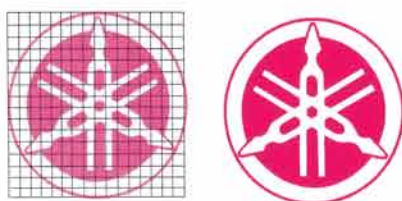
ヤマハカラーで明るく走ろう

ヤマハオートバイの すばらしい性能にふさわしい カラーリングがきまりました
 明るい配色
 工場から全国へ
 ヤマハオートバイを
 送りどける大型トラックも
 この配色です

トラック《小型・大型》用



マーク、商品名は
 正しい比率でお使いください



ヤマハオートバイ

ヤマハオートバイ

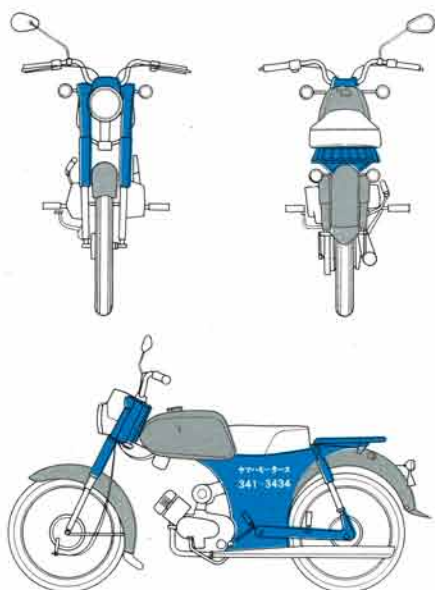
MOPED JUNIOR

MOPED JUNIOR

YAMAHA MOTOR CYCLE

YAMAHA MOTOR CYCLE

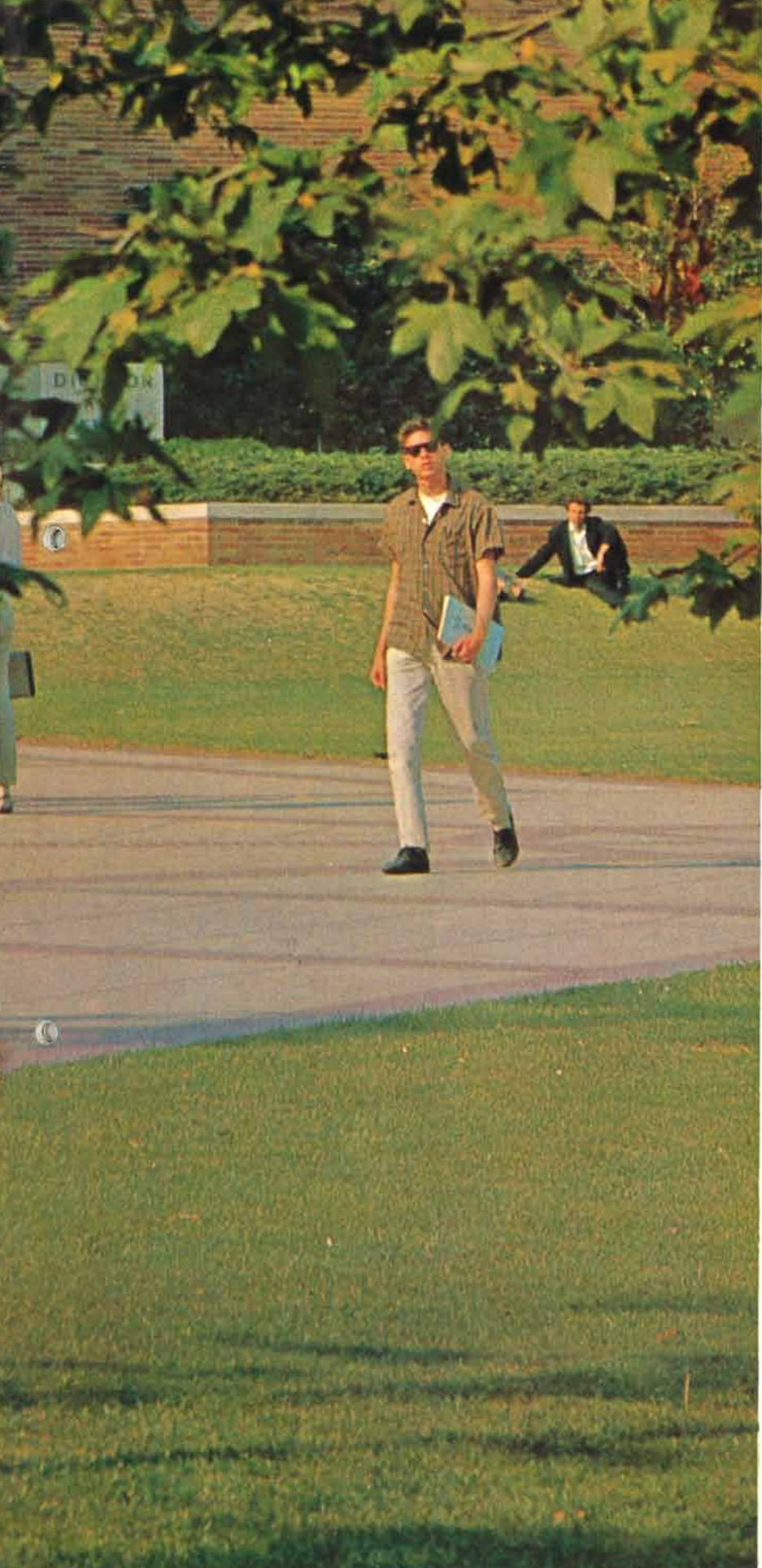
オートバイ用



車体用指定色

●塗料は下の登録ナンバーを
 塗装工場にご指定ください

色名	ペイント 登録番号	色見本	使用原色
リバー ブルー	セルベ カラー 383		白 77 ファースト ブルー-23
シルバー			



ここに

ヤマノが…

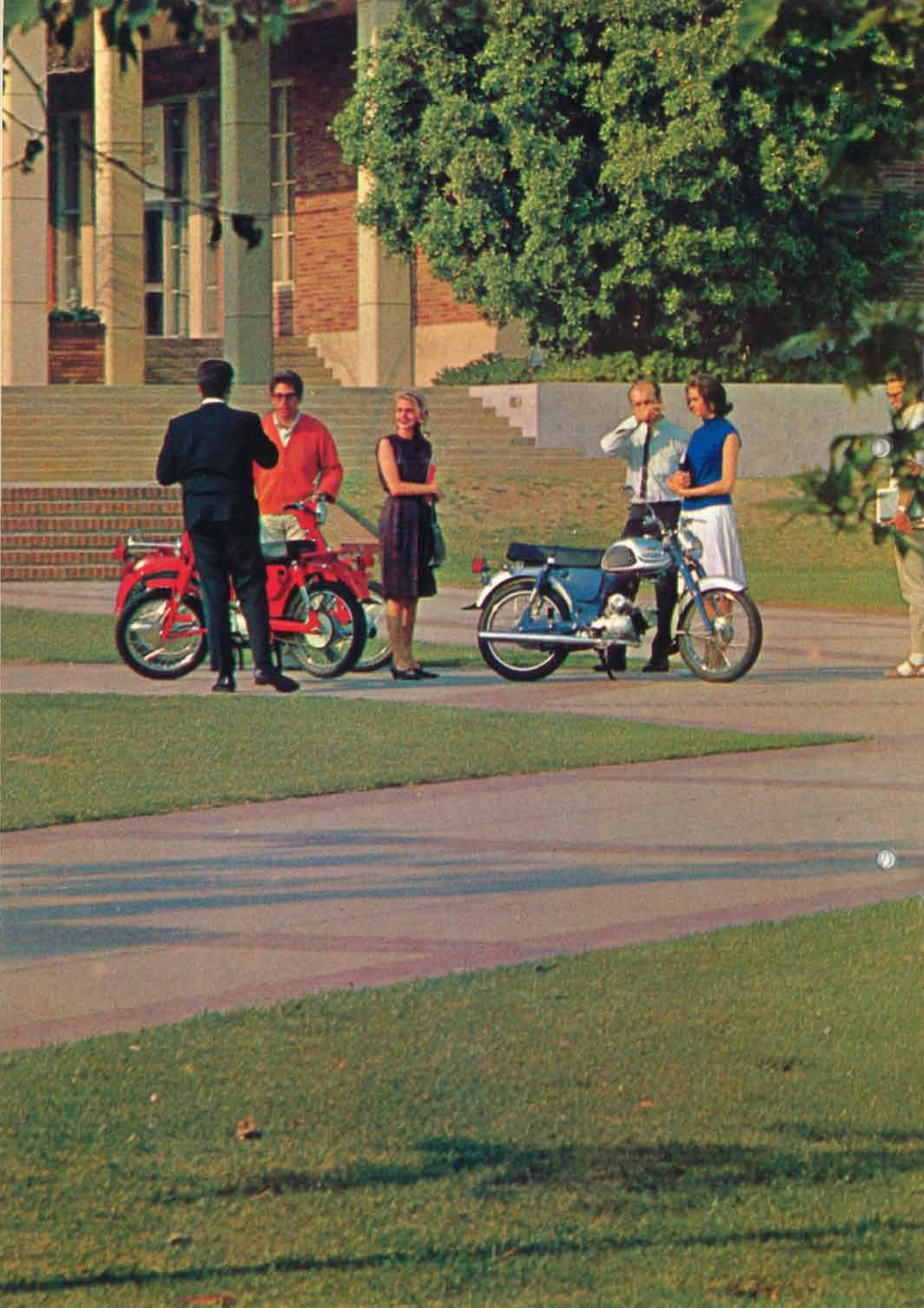
息をはずませて走った

カいっばいとんだ

青い匂い、真紅のハート

ノートの一ページに残った

そんな学生時代の想い出



ヤマハ水上スキークラブ 会員募集



ヤマハ水上スキークラブ 会員募集

強力なモーターボート群と 優秀なコーチ陣をそろえた 「ヤマハ水上スキークラブ」が誕生しました。6月21日の浜名湖をトップに 各地ではなやかな活動を開始します。太陽と 水しぶきと スビードを ことしこそ存分に楽しんでください。

歩ける人ならだれでも 一時間くらいでマスターできます。泳げない人でも ぜったい安全なスキーベルトが用意してあります。

グループで ご家族づれで 気軽にお申込みください。会期 会場 規定などは次のとおりですが 地域によって多少変更がありますので 詳細は各支店ボート課へお問い合わせください。

7月1日↓7月20日 三浦半島油壺ヨッテル

7月20日↓8月31日 葉山マリーナー

6月21日↓8月30日 浜名湖館山寺

7月1日↓8月31日 三河湾西浦

7月1日↓8月31日 びわ湖大津

入会規定(葉山マリーナーの場合)

■資格 一〇才以上の男女

■申込金 一人五〇〇円

■会費 一人四五〇〇円(昼食代を含む)

■持参品 水着 帽子 サングラス ビーチウエア 海辺履など

■会員の特典 ○期間中ヤマハローボート

セールボートを自由にご利用いただけます

○会員証により抽選でヤマハ・ハイフレックス11を進呈します

○ボート教室の料金が半額になります

東北の城下町を訪ねて

.....山形県の巻.....

■ 株式会社 後藤モーターズ

山形市十日町一丁目一〇三三

■ 株式会社 山一商事

鶴岡市三日町一一二

■ 有限会社 米輪商会

米沢市鉄砲屋町四一三四

アイデアで売る

後藤モーターズ

月岡城のあった城下町、「森のまち」とも呼ばれる名高い温泉町、お店は美しい鉄筋コンクリート造りである。この屋上バルコニーに立って、社長の後藤さんは蔵王連峰をはるかにのぞみながら、今日もこの山形の街に新しいヤマハの車を

走らせよう、とねがう。

新感覚のヤマハを新しいアイデアで：そう考えながら街並みを見渡す表情にフアイトが湧くのである。

ヤマハに根っからホレている後藤さんが、昭和三十一年からホレぬいてきたヤマハ——ひとすじに売り、そして喜ばれることに誇りをもってきた後藤さんを後押しする、傘下八十店の販売店相互の結びつきはかたい。

とくにいま、ブームの八〇ccクラスは

ヤマハ、ホンダ、スズキ三社の争いがはげしいので、販売店が結束して対処しているとのこと。

つい先日みんなが集って話し合ったこれから八月までは需要の最盛期、この機に新型車が登場したので、他をリードできる公算は大きいと胸を張る、目下スムーズな配車待ちである。

今日の目算はどの辺りか……：相変わらず見渡す後藤さんの眼、やはり今いち番売れている農村だろうか、それとも今後有力市場と目される酒田市だろうか。いずれにしても、こうして決意あらたに一日がはじまる。

じっくりと動勢をみて仕事にかかる。この手がたさが信用にもつながり、銀行の信用度は業界一。受取り手形も割引きせず、期日まで金庫に納めているほどであるが、手がたさと余裕のある商売、その奥底に、秘めたるフアイトが隠されているのだ。



コマクサ

「閑さや岩にしみ入る蝉の声」
市内山寺の立石寺の秋のけすく（景色）は格別だばい。一日ゆっぐりあちこつての寺めぐりして、湯にはず——のどつかって一ぱい（杯）やれば、おばこ節やらしんぞぶす（新庄節）が湧いでくるのもふすぎ（不思議）はないさ。

山形市なら——



後藤 誉之助社長

後藤モーターズ



信用のためものは仕事を生む——最近銀行とタイアップして「長期分割セール」に着手したばかりでもある。いま後藤さんの頭の中は、どうしてその成果をあげるか一杯だ。

この六月から七月までに、新車を一台

土地の子になりきる 山一商事

縄文時代の歴史のにおい、そして整然とした城下町のたたずまいの二つをそのまま伝える落付いた街、鶴岡。

社長の杉本さんは、ここに根を下す以前、お父さんがお役人だったため、群馬——千葉——長野——和歌山——横浜——新潟と転々と、戦争で外地、終戦で名古屋へ、と、めまぐるしい変転のすえ、やっと見出した安住の地鶴岡の空気が、奥深い安

お買上げのお客さまに、半年間のガソリンとオイルを無料で提供しようと考えている。信用から発展したアイデア、そして拡販、すなわち新しいヤマハの風を静かな街に山合いに吹き込む夢が、日増しにかなえられているのである。

らぎを与えてくれたのだ。戦いに破れて乱れる心にそっとしのび寄ったこの地の戦友の情け、それが動機で、モンキー一本、現金二万円をふところによって来た放浪の男——。

オートバイ好きだったのを元手に、手がけたのがトヨモーター、見ず知らずの土地での苦勞を忘れさせてくれるのが土地柄の良さだった。

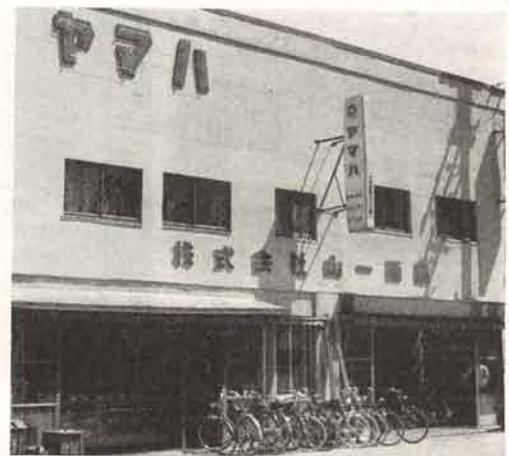
来る日も来る日も懸念だった——。杉本さんはそう回想する。そして、やっと土地っ子らしくなった昭和三十四年、ヤマハの将来性に目をつけて特約店になった。



羽根ばんどり

鶴岡市なら——

手づくりの技術、心のふるさと
は民芸品にかぎったお！。たん精
ごめでづく（作）った山ぞり、
や沖さこり、なぞのわらうひ
ん（菓工品）——素材な暮すの東
北らすさがすのばわる致道博物館
は、忘れてなんなえ——東北のお
（味）だものお。



山一商事

「この車なら……」そう思って医者、弁護士などを主にねらったのが功を奏し、着々と地盤は固まり、今では従業員二十七名、本社のほかに山形支店を持つまで

な層へでも斬り込んでいくのが持論。こわいものなしのファイトマンである。が、その杉本さんにも悩みがあって人手不足には弱り果てているようだ。

その対策というわけではないが、自らプロ級のハーモニカの技能を生かして、ハワイアンバンドを結成、ともに働き、ともに楽しむことを信条としているのはゴリツパである。

こうした環境の中で次第に土地柄に密着した仕事——たとえば、天候如何で、米の出来ぐあいで、激変する景気の観測、はては漁村向けに出る船外機の売り込み対策などで、休むいとまもない。だが杉本さんはうれし

発展したのである。
昨年は一昨年より六割増今年は四月ですすでに二割五分の伸び率を示しているがまだまだこれからとファイトをもやす快男児である。
傘下販売店は後藤モーターと同様に八十店。もっとも出足の早い車は七五ccと一二五cc、もっとも新車が欲しいといううれしい悲鳴をあげている。
現在、ユーズー層は農村が七〇%を占めており、若い女性が増えているのも特長らしいが、とにかくどんな



杉本一郎社長

ヤマハ風土記

いのだ。なぜならば、ヤマハがこの土地柄に合っているからだ、現にこの庄内藩十六代目の殿様酒井氏をはじめ多く

ねばり強く歴史を

つくる米輪商会

奥羽山肌の西側に開けた盆地に栄枯の影を宿す米沢市、みちのくの名残りを止めるかのよう、店舗の奥の葉がき住いに白い土蔵……が住む大友さん一家の素朴な人柄をしのばせていた。



米輪商会

の人がヤマハに乗っている。かざりけのないそして良いものを素直にうけ入れるじゅん朴な気風——この鶴岡が性に合っているんだナ——と高らかに笑った。

いろいろで語る米輪商会の代表者、大友栄吉さんのオートバイに関する歴史は素朴なところから出発した。時はさかのぼって明治三十七年、お父さんが同市で初めて自転車店を開業、二代目の栄吉さんは大正五年にトライアンフの販売に手を染めた。戦後はエーブスター、クルーザーなどの販売をしたのち、昭和三十七年、ヤマハ一本に切り替えた。昔ゆずりの地味さに、ご子息の栄さんの張りきりようを加えて、ヤマハムードの浸透に余念がないきょうこの頃である。

「どうやら地味に信頼できる傘下販売店が十五店になった」とつとつと語る大友氏の言葉をよぎるように「市場はホンダに続いてヤマハであるが、着々と追いうちをかけている」というのは、ご子息の栄さん。古さの中に閉ざされたこの地に、やがて新しい時代の訪れを確信するこのお店が、その歴史にかけて活動する日も近かるう。

冬はみな出稼ぎに行くので商売はさっぱり駄目、需要も米ど

新車の機構を、そしてオートループと熱心な世界中のディーラーたち。



世界各地のディーラーを招き、講習会開く

五月十一日より五日間、アメリカ、インドをはじめとして、世界中のヤマハディーラーのセールスマン、メカニックに、64年型新型車の正しい知識を与え、ヤマハセールsteamになお一層販売意欲を与えるための講習会が開かれた。

画期的新製品、オートループについて、そしてY G I D、Y D S 3型、Y F 1の細部



工場では、すぐれた製品を生み出す設備と技術を確認した。



いずめ子

米沢市なら
——
なんすつでも上杉すつこ
(十五)万石のすだい(時代)からの織物を土産にすつこつだ。米沢へき(米)だら六千年も前の常信庵のミイラさみで、すみれ漬でもぐ(喰)うだら、もうどうほく(東北)ばのあず(味)はまんぎす(満喫)できる。

ころだけにその出来不出来で左右されがちであるが、農村の生活様式は年ごとに近代化されつつある。その日の到来を待つ大友さんご一家は、ねばり強く、営々と今日まで歩んできたのだ。



なごやかな大友家

その大友さん一家には今年は大活躍の時期であるようだ。ヤマハ一連の新型車の発売、それに伴い販売店の間でヤマハムードの盛り上がり、田植時期も真近い。ここで全力を傾けなくてはと目下七名の従業員をフル活動させる手はずも整ったところである。

ゆっくりだが年ごとに近代化する農村忘れ去られていた繁栄を再びとり戻そうと動きつつある街。それらを背景に、これからもねばり強くヤマハの歯車を回そうとする米輪商会、二輪にかけた大友家の歴史は、きょうも力強く前進をつづけていた。



大友 栄吉氏



大友 栄社長



テストコースではなっとくの行くまでのって新車の優秀さをたしかめた。

にわたる説明、そして天竜テストコースでの試乗会を含め、熱心な工場見学と盛りだくさんの予定を消化して、

「すばらしい工場と生産工程のすばらしさ、そしてオートループに代表される技術水準の高さと、すぐれたデザインのヤマハをなご一層、世界中に力強く売ってゆこう」という言葉をのこして、64年度の拡販を約束して日本をはなれていった。



完成テストのきびしさは、一流製品のみのものでディーラーに自信を与える。



■ 愛媛自動車ショウで
ヤマハ大好評

去る三月、愛媛市で行なわれた、第10回エヒメ自動車ショウに、嶋本商会よりヤマハ各車を出品し、YF11、YG11型を中心に若い人を始めとして女性、老人にまで、スマートなヤマハは大人気であった。



■ 東日本熱海モトクロスにヤマハ優勝

五月一日、静岡県の一國峠でおこなわれたM・F・J山梨・神奈川・静岡支部主催の第一回東日本モトクロス大会で50ccをのぞくすべてのクラスにヤマハが優勝した。

参加台数二六〇台、観衆一万人の盛会だった。レースの成績は次のとおり。

- 一二五ccクラス四周 (一周二キロ)
 - 一位 田沢 ヤマハ(YA6)
 - 四位 安良岡 最高ラップ賞 田沢 ヤマハ(YA6)

二五〇ccクラス四周

- 一位 安良岡 ヤマハ(YDS)
- 二位 鈴木 "
- 三位 小袋 "
- 四位 田沢 "

オープンクラス 四周

- 一位 鈴木 ヤマハ(YDS)
- 三位 田沢 ヤマハ(YA6)
- 四位 安良岡 ヤマハ(YA6)



■ タイのチェンマイ

モーターズの
バレーボールチーム

タイ国の首都、バンコックのヤマハの販売店、チェンマイ・モーターズの女子社員は、なかなかのスポーツマンばかり、この写真のチームはバレーボールチームで、胸に真紅のヤマハのマークをつけ活躍している。

■ Y A 6 の大口受注 軌道にのる

発売以来、タフさとチカラに定評のあるオートループ付の Y A 6 が、電力会社など大口需要にこたえ大量に納入されている。

五月二二日現在までの納入台数と納入先は次のとおり、

北海道電力	三二台
中部電力	八二台
中国電力	六六台
札幌市役所	六五台
関東電気工事	二二台
東京電力	三台
一宮市役所	三台
計	二七二台

写真は中部電力に納入する Y A 6



■ ヤマハ・チーム 海外 G P へ出発

ヤマハでは昨年にひきつづき世界各地の G P レース参加することを決めた。すでにマレーシア、アメリカ、スペイン、フランスの各レースを終りマレーシアとフランス G P で優勝、幸先のよいスタートをきっている。

今後はマン島 T・T を中心に各レースに強力な選手団を参加させる予定。種目は二五〇 cc、場合によって二二五 cc にも出場する。



ヤマハ・グループ新製品紹介

■ ヤマハ・バイラント ガス湯沸器

世界でもっとも信頼されている、ガス湯沸器、バイラントがヤマハから発売されます。ドイツで百余年の伝統をもつ湯沸器の専門メーカー、バイラント・カイザー社の製品で百数種のパテントをもち、三十カ国以上で愛用されている一流品です。

カラダき防止の自動弁、温度を一定にするガス自動調節器、水量を一定にする水量調節器など使い易い機構がいっぱいです。

家庭用の GS 5 号から、GS 10 B 号まで 9 種類あって、都市ガス用とプロパンガス用があり、表面はホーロー仕上げで色も 8 色用意してあります。値段は

GS 5 号の二四、〇〇〇円から GS 10 B 号の七五、〇〇〇円まであります。写真は GS 5 号



ヤマハ・バイラント
ガス湯沸器

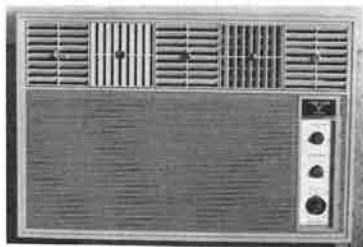
■ ヤマハ・ルーム・クーラー

お部屋に涼風をおくるルーム・クーラーをヤマハで発売しました。

強力なコンプレッサーで冷房速度が早く、操作がカンタンです。振動については特に留意して設計してありますので、仕事部屋で振動音になやまされることはありません。

A-60 型 一〇〇V 六〇〇W
和室六八畳用 一二五、〇〇〇円
A-75 型 一〇〇V 七五〇W
和室八十畳用 一六〇、〇〇〇円
A D-75 型 二〇〇V 七五〇W
和室八十畳用 一六〇、〇〇〇円

ヤマハ・ルーム・クーラー



選手団の編成は次のとおり。

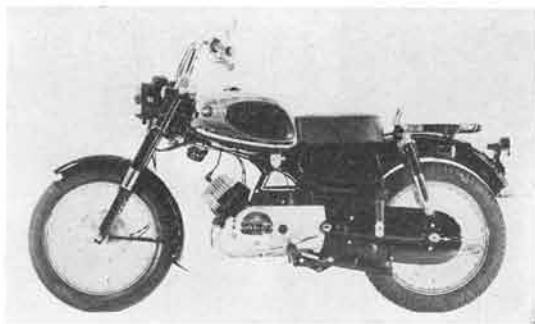
監督	長谷川武彦	山田誠一郎
エンジニア	永易均	関正胤
メカニック	松井隆	
	鈴木兼儀	
	内山正義	
ライダー	伊藤史朗	T・ゴッド
	フリー P・リード	
M・ダッフ		

渉外 浜野圭市

参加レース

アメリカ G P	2月1・2日
マレーシア G P	3月29・30日 (二五〇cc 二三位)
スペイン G P	5月10日 (二五〇cc オープン優勝)
フランス G P	5月17日 (二五〇cc 三位)
マン島 T T	5月17日 (二五〇cc 優勝)
マン島 T T	6月8・12日
ダッチ T T	6月27日
ベルギー G P	7月5日

西独 G P・東独 G P・アルスター G P (予定)



チャンスはつくるもの。これが現代を

生きぬく者の第一条件である。果報は寝て待て」とはすでに昔の言葉、人はみなすべからず積極的によつて運ばなければ、テキに出し抜かれてしまうのである。そこで今、新型車発売のチャンスまさに到来せり、デアル。

チャンス——このチャンスを生かして拡販をつくる。これがわれわれに課せられた一つの課題であるのだ。

そして、機は熟せりで、その戦法アレコレを先号で述べたが、実際に第一戦で見込み客と相対してみると、新機構の車は魅力的な反面、すぐ馴染めないもの。ずらりと並べられたオートループの利点を読み、胸の高まりを抑えながら……

「本当にこんなに優れたものなのか？」そんな素朴な疑問を抱くにちがいない。人とはそういうものなのでアル。新しいものだけに市場での評価は未知数、それだけに食指は動くが「もう少し様子を見てからにしよう」という買い控える気を起すのが人情。

そこで、デアル、人がまだ手に染めぬオートループの利点、優秀性、良さを一日も早く認識してもらい、ヤマハの新型車を持つ喜びに溢れんことを希いたいもの。それが買っていただく「チャンスづくり」そのものなのでアル。

「オイルポンプは壊れやすくないか」そう言うかもしれない。少くとも、そうした懸念をもつご仁があるろう。そこで自信をぐらつかせてはならないのでア

ル。

ヤマハは男でござる。あなたもオトコでござる。胸を張って「駄目になるような製品は作りません」そう答えよう。そして、「過去なん年間に亘りレーサーに採用した技術です、この機構にもしミスがあれば、たちどころにレーサーは焼けついて、今日の栄光を勝ち得ることはできません」

むしろ苛酷なレースという条件に対処して、焼け防止のために開発したものだということ述べれば、これに優る言葉はあるまい。

このように、すべて実証的に、なるべくデータを含めて説明するのが、相手の疑惑を払いのける近道であり、効果的な説得法であるのでアル。

このほか、いろいろな問題に直面しよう。疑問を投げかけて逃げの手に合うこともあろう。パイオニアのツライところかな、デアルが先駆者の誇りがあるろうというものだ。ひたすらに理路整然と説きそして売り、喜んでもらうのが使命でもあるのだから。

「オイルの使用量が少いというが……」この質問に対して、とにかく必要量だけ送るのだから少い、という答えでは相手は雲をつかむようなもの。プランジャー式のオイルポンプはクランク回転より減速されてエンジン回転に比例し、かつスロットル開度と連動しているから消費量は少ない、という具合に話しをもって

ゆくことが肝要。こうして必要だけ供給されるので、常に約六十対一、最少負荷時には約百二十対一もの混合比になることを説明すれば、納得することウケ合いです。だからこそ、余分なオイルが供給されないから、カーボンの付着がなくエンジン回りは清潔である、という理屈も素直に分ってもらえる筈。

相手が「なるほどネエ」と首をタテにふればシメタモノ。あなたの説得力は見ごとなもの。チャンスをイカス男として通用しようというものでアル。

新しい時代の喜びを分ち合う。これぞ近代セールスの在り方である。説得し買っていただいて喜んでもらえば、こちらも業績向上で喜び増進、それがわれわれの生き甲斐である筈でアル。

そのための説得法をオートループの焦点にしばって述べたわけであるが、要は買い控えなどする時代は過ぎ去って、新しい便利な製品を手にして暮しを豊かにする消費者の時代であるのでアル。

自信をもって、発表以来クレームのないことも強調し、じわり、じわりと攻める。こうした買い控え——それは好きな人の色よい返事を待つのと似ていて、説得がモノをいうものでアル。

チャンスを生かすキメ手がここににあるのだ。有能な説得者たれ——それが流通機構をなうセールスマンの役目でありバラ色の人生にするのも説得力次第というわけであるのでアル。

ヨセおじもぶるんく

なまえ 一



数あるGPレースの中でも、もっとも歴史が古く、もっとも困難なレースとい

えばこれはこの六月八日、一〇日、一二日に開かれる英国マン島のTTレースということとなりますが、このTTレースでは五〇〇cc級のことをセニア級、三五〇cc級のことをジュニア級、二五〇cc級のことをライト級、一二五cc級のことをウルトラライト級と呼んでいます。六二年から世界GPにつけ加えられた五〇cc級についてはまだこれに類する呼び名がつけられていません。

あなただっただらなんとつけますか？

なまえ 二



「春のうららの隅田川……と歌にもうたわれている隅田川。その隅田川はいま

や昔の面影はなく、ときには悪臭をはなしながら黒く長く流れているにすぎませんが、全国の河川の戸籍簿ともいうべきものを管轄している建設者の河川局には隅田川という名の川は見当らず、荒川ということになっているそうです。

そんなバカな……とお思になる人もいらっしやるでしょうが、実際にこうした例はまああることで、話はちょっと飛躍しますが、日本製のカメラが一つ海を越えるともうどこの国のカメラか分からないような名前になってしまうことなど珍らしくないといわれます。

しかしヤマハはどこへいってもYAMAHA、メキシコで作られた車も、インドで作られた車もその名はヤマハです。

ダ円形



東京湾の埋立地から小判が発見され、とんだ黄金ラッシュの騒ぎを演じたのはつい最近のことですが、小判のかたちがどういう意味でダ円形となっているか

存じですか。

それは貨幣が作られなかった頃に貨幣がわりとして通用していた米からきているもので、小判のダ円形は米俵を意味しているのです。

ところでヤマハ・ジュニアのメーターは古今東西にその例がないダ円形となっていますが、これはハンドルまわりの慣性重量を軽くするために必然的に生れたデザインであり、小判を形どったものでもなければデザインのためのデザインでもありません。

ほうりんぐ



最近ではボウリング・ブームといっているほどボウリングがはやっています。といってもこのボウリングはシリンドラをボーリングする *bowling* (中ぐり、すでにうがたれている孔を指定の寸法にするためさらに孔を大きくすること) ではなくボールをころがして一〇本のピンを倒す室内ゲームの *bowling* のこと。

目標にものを投げつけ、それをたたきこわす遊びは人間の本能につながるとか

で、そのみちのツウにいわせると、ボウリングの歴史は古く、遠く石器時代にさかのぼり、紀元前五二〇年時代のエジプトの王子の墓の中からも10ピン・ボウリングに似た道具が発見されたとかいわれています。

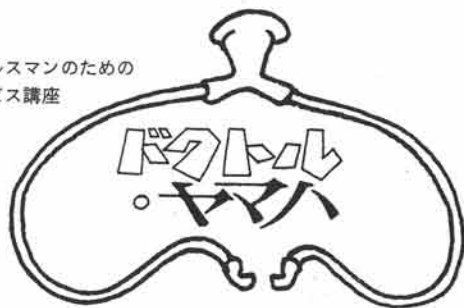
De Luxe



デラックスという言葉が日常会話に登場してもう何年になるでしょうか。デラックスな車、デラックスなムードと、いまでは立派な日本語となっている感じがしますが、この *de Luxe* という言葉はラテン語からフランス語になったもので、日本語としてのデラックスはゴージャスなすなわち豪華とかけんらん、あるいはスペシヤルすなわち特別のとか特製の、と意味にも使われていますが、ラテン語では「日常生活に必要でないぜいたく品」という意味の言葉です。

またフランス語読みにすると「ドゥ・リュクス」が正しいのですが、いまでは英語にもなっており、デルクス、ドゥラックスともいわれています。

ヨセおじもぶるんく



— その 2 —

エンジンの回転不調

エンジンの回転不調 (1)

低速
回転
不調

圧縮圧力の不足	修理
点火時期の早過ぎ	調整
点火プラグにカーボン推積	
間隙の不調, 碍子不良	交換
ポイント接点不良	調整
コンタクト・アームまわりの不良	修正
エンジンの冷えすぎ	暖気運転
混合ガスの不正	気化器調整

エンジンはかかるにはかかるが、どうも回転がおちつかない……とか、スロットルに回転がついてこない、回転にむらがある……などという故障があります。これはある意味ではわれわれセールスマンにとって、前号のエンジンがかからないよりもまだ始末がわるいものです。というのは、エンジンがかからなければ、これはまったくどうしようもありませんからお客さんはすぐサービスマンの巡遣を要請するか、修理に出すでしょうが、エンジンはかかるし、車が動くことと、少しぐらいの回転不調など気にかげず、そのまま使いこんでしまうことが少なくないからです。

その結果、回転不調による性能低下に気をおかけずして、「この車の調子はこんなもの」と断定され、「○○車は調子が出ないぜ」ということになってしまいます。これでは車を手がけた技術屋さんよりもとより、ユーザーのためを思っていないわかれわれセールスマンの立つ瀬がないというものです。

われわれセールスマンはけっして売りっぱなしではいけないというわけです。

低速回転の不調

話が本題を外れてしまいました。ひと口に回転不調といってもその状態は種々様々です。そこでまずその見分け方ですが、エンジンはかかるのですから、回転がどのくらいあがったときに不調とな

るか、それをまずテストします。これはスロットルの開度でおおよその見当がつけられるはずですが、すなわちスロットル開度を3段階に分けて、三分の一以下ならば低速回転、三分の一から三分の二ぐらいの範囲では中速回転、三分の二以上なら高速回転というわけです。おおよざばに二分の一以下は低速、二分の一以上は高速とみてもよいでしょう。走行時はアイドリングのように急にエンジンがまわっているわけでないからです。



そこで低速回転時にバラツキがあるなど不調であるとすれば、この原因は次のようなことが考えられます。

まず車が相当に古く、それ相応に走っているとするれば、たとえそうでなくても燃料にオイルを混合させなかったり、あるいは何度もエンジンを焼きつかせたりしたという乱暴な使い方をしているものであれば、シリンドラおよびピストンが相対に損耗しているはずですが、

したがって圧縮圧力の不足が原因という事になります。この件については前号で述べた通りで、ひどいものはキック時の足応えて圧力の程度が分かれます。

圧縮圧力が原因であるとするれば、これはもちろんお店で修理ということになります。

次に考えられるのは点火時期の早過ぎということですが、キックすることにケツチンがくるとすれば、これは点火時期が早すぎる証拠です。ピストンが上死点にくる前にプラグに火がとび、混合ガスに着火されるので、背伸びしきらぬうちにピストンの頭が殴ぐられるというわけです。これではスムーズに回転する道理がありません。

点火時期の調整は新車一台ずつに必ずついている取扱説明書に詳しく書かれてあります。セールスマンも一通り目を通しておきましょう。この点火時期の狂いは回転不調の代表的な主因ともいわれているものだからです。

ついで多いのは点火プラグに原因するもので、接点間隙へのカーボン推積、間隙の広すぎ、絶縁不良などが指適されます。これは新しいプラグと交換するようにします。点火プラグに推積したカーボンはつけペンのペン先、女の人がかかへヤーピンを利用してかじりおとすと手軽にきれいになります。

またコンタクト・ポイントが汚損していたり、接点面が正しく合わされていなかったり、あるいはまた接点間隙が正しく保たれていない場合も回転不調を招きます。この手当てについては前号で述べていますので省略しますが、コンタクト・アームに不良部分がないかどうかにも

ヤマハ教室
連さい
**2ストロークエンジンの
はなし**

前号では、主に2ストローク・エンジンと4ストローク・エンジンの機構的な相違について述べました。すなわちエンジンが動力を発生するためには、ガソリンと空気との混合気をシリンダ内に吸込ませ、これをピストンで圧縮し、点火プラグに火を飛ばせて着火爆発させ、燃焼後の廃ガスをシリンダの外に排出させるといふ作動の行程を必要とするのですが、4ストローク・エンジンでは、この吸入、圧縮、爆発、排気の各作動を、クランク軸2回転、ピストンが4行程して行なうのに対し、2ストローク・エンジンはクランク軸1回転、ピストンが上下するこの2行程ですませてしまうといふことを述べました。今回はこれをもう少しすすめて、2ストローク・エンジンがなぜ4ストローク・エンジン

注意する必要があることを忘れないことです。そのほか冬の寒いときなどエンジンが冷えているときは、とかく低速回転が不

ンの半分の行程で動力を発生するのか、それについて図示してみましよう。

2ストロークエンジンの作動

第一図をこらんでください。これはピストンが上昇しているところです。そしてピストンの上ではシリンダ内に吸入された燃料(ガソリン)と空気との混合ガスが圧縮されているところです。これだけでは4ストロークの圧縮行程時とまったく同じですが、実はピストンの下では次の新しい混合ガスの吸入がはじめられているのです。

2ストローク・エンジンのシリンダには吸気、掃気、排気の各ポートが開けられていることは前号で述べましたが、ピストンの上昇によって、いままでピストンの胴部で閉ざされていた吸気孔が開き、負圧となったクランクケース内に気化器からの混合ガスが嫌応なく吸込まれるというわけです。

次が第二図で、圧縮された混合ガスに点火プラグの火花がとんで爆発し、爆発の圧力が動力となってピストンは急激に下降をはじめます。クランクケース内に吸込まれたガスはピストンの下降、吸気孔の閉じで逃げ場所がなく圧縮(これを予圧という)されます。次が三図です。ピストンの下降により排気孔が開き、爆発燃焼で膨脹した廃ガスがシリンダの外に逃げだし、ほぼ同時に掃気孔が開

調となりますが、これはチョーク・シャッターを閉じれば直ります。もちろんエンジンが暖まればチョークを全開にしますが、それで不調の場合は気化器の調整

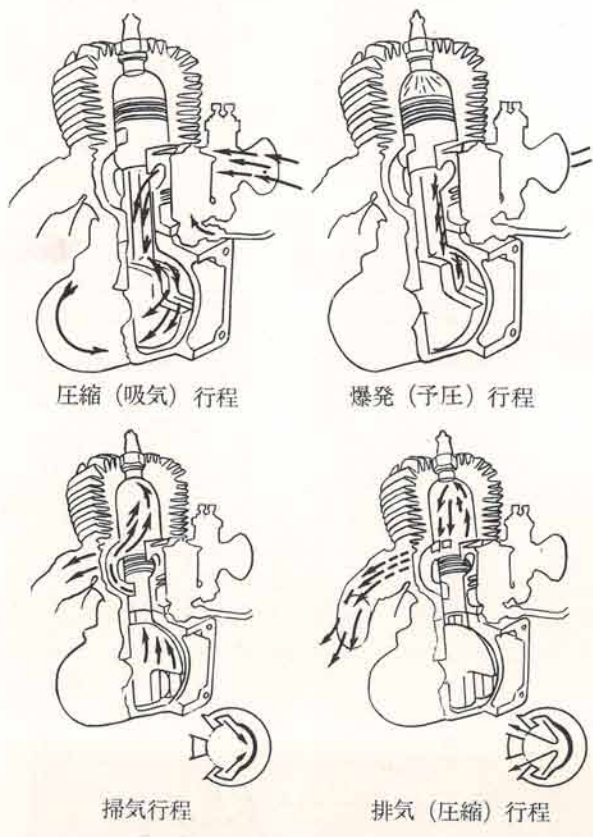
いて、クランクケース内で予圧されていた新気の混合ガスが、掃気孔からシリンダ内へと入っているところです。このとき新気ガスが廃ガスを追出し、掃除するということからこのシリンダ内へ通ずるポート(孔)を掃気孔といっているのです。

第四図はピストンが完全に下降しきった状態で、このときはシリンダ内は完全に新気ガスで充満されています。そして第一図に移るわけです。まず掃気孔

不良による混合ガスの不適ということが原因として考えられます。気化器の調整については次の機会です。

が閉まり、吸気孔が開いて新しい混合ガスが吸入がはじまり、排気孔が完全に閉じて圧縮がはじまるというわけです。

さあこれでピストンが上下の一往復、すなわち2ストロークで、吸入、圧縮、爆発、排気の1サイクルを完了したわけです。この間にクランク軸は一回転しますので、2ストローク・サイクル・エンジンは毎回爆発、すなわちクランク軸が一回するたびに動力の発生が得られているというわけです。



圧縮(吸気)行程

爆発(予圧)行程

掃気行程

排気(圧縮)行程

ユーザー・ディーラー・メーカー

整備士は医者 身なりをきちんと

現代の医学は病気を治療するよりも、病気がかかぬということに力を入れている。オートバイの場合もこれと同じで、故障する前に、前にと手を打っていかねばならない——というように、前号のヤマハ・ニューズに出ていましたが、まことにものごとにもことだと思えます。

そこでちょっと気づいたことがあるのですが、お客さまの車の修理をあずかるわれわれサービス店、さきの伝でいけば病院ということになります。その医師すなわち整備士はちよつと信頼に足りないような格好をしているのではないかと思うのです。

いつ洗ったかも分からないような油だらけの作業衣、もちろん仕事の関係で油まみれにしなければならないし、油の汚れを気にしているようではよい仕事もできないのですが

取扱説明書は 血の通ったものに

遠乗りによし、スポーツによし——というわれわれライダーにとって絶好なシーズンとなりましたが、ここにメーカー側のサービスのあり方に一つ苦言を呈したいと思えます。

というのはほかでもありません。新車ならどんな車にもついている取扱説明書の内容について、もの申すことがあるのです。

どこのメーカーのものもそうですが、この取扱説明書は車の特長についてのキヤッチフレーズからはじまって、諸元表、車体各部の名称、スタートの仕方、ギヤ・チェンジの仕方、ブレーキのかけ方などの操縦に関する項目がならば、次に点火時期とかブレーキの調整など整備の記事がのっていますが、どれをとってみても通りいっぺんのものです。

その中でもとくに整備の項目で、日常の点

検などどれくらいいしくうたってありながらも、その点検の方法についての説明は木で鼻をかんだようなもの、少なくとも血のかよったようなものにお目にかかったことがありません。

定期点検についてなどはもっとひどく、定期点検を行なう個所と、そのときの走行料数が記されているだけで、肝心なもののどうして定期点検を行なわねばならないのか、また定期点検を行なわないとどういうことになるのか——についてはなんの説明もなく、完全に肩すかしを喰わされた感じがします。

したがって車に乗り慣れた、シーズンもし、ひとつ遠乗りに出かけるか、と思ってもどこをどのように点検してよいか、そのポイントをつかむことができません。

それにしても少しばかり汚れすぎているようです。それと気をつけて見ると、ボタンがとれているのをそのままにしておいたり、ホコロビを直していないのも少なくありません。

たとえ作業衣に油じみがいっぱいついているとしても、洗濯のゆきどきといっているもの、そうでもない、ホコロビたままのもの、ちゃんとツギのあたっているものとはどう変わった感じとなります。

こんなところでユーザーの不信をかけているとしたら、これほどつまらぬ損失はないというものです。

また衣服についていえることは履き物。たいていは底のすり切れたボロ靴か、サンダルばきというのが多いのですが、これもあんまり感心したものでありません。

テカテカに光らしたよそゆきの靴をおろせ

もちろんそういう場合はディーラーのサービスにまかせればよいのでしようけれど、ディーラーが遠かったり、また近くにあっても信頼できないという場合もあります。そうまでいわないまでも、私のように月曜から土曜までは日が昇るから日が落ちるまで目いっぱい働いているというものにとってはどうしようもありません。

なんでも、取扱説明書はほとんどの人が読まないとかで、それであるより詳しくしてもしようがない——とか、あるいはまた詳しくすぎると読まないで簡単にしてある——とかで、それでどこのメーカーのものもペラペラのものになっているようですが、エンジンやバラバラにしても分かるぐらいの詳しいものが欲しいものです。

とはいいたませんが、もう少しましなものを上手に履きなしたいたいものです。カカトがすり減っていても、ヒモを通すべきところはヒモを通し、カカトを起してチャンと履いていれば、それですむことなのです。

それと気にかかるとは手ぬぐいなどを首にまいたり、頭をボサボサにしておくこと。

けつしておしゃれしろというわけでありませんが、人に不快な感じを与える身なりは、たとえ内輪同志といえども避けたいものです。これからは暑さにむくおから、だらけた仕事をしないためにも身なりはきちんとしておきたいものです。

お客さまから車を受けるとき、お客さまに車をわたすとき、そのときだけでも白手袋をはめてごらん下さい。ただそれだけでも店に寄せる信頼感がかわってくるものです。

こうしたいもの

こうしてほしい

東海道は深い霧にまつまれていたが ベテランライダーを先頭に統制のとれた走りっぷりをみせた

ベテラングループ 本社を見学

あざやかなヤマハのタンクマークをかがやかせたYDS型ばかりの10数台のツーリンググループが東海道を通る人々の目をひいた

東京上野に程近い入谷の機具モータースを中心に ベテランばかり集って 西浦までのツーリングを計画しその途中 YDS型のふるさとであるヤマハ本社をおとずれて そのすばらしい工場を見学し 愛車に対する一層の信頼感をもとうというわけだ

5月18日の午前3時 エンジンの音を殺し

て静かに10数台のヤマハが集合 4時 まだあけやらぬ東京をあとに浜松へ向け出発 YDSの力強いスタートとともに法規を完全に守り ヤマハオーナーのプライドをもって一糸みだれぬツーリングを行い ベテランぞろいで全くの安心感のある走行ぶりは最後まで一台のトラブルもなく 深い霧の東海道を西下 正午ヤマハ発動機の本社に到着し 工場をゆっくり見学した後 最後の目的地西浦へと力強くスタートしていった

午前3時 磯貝モーター
ースにエンジンを止めて
静かに集合 出発前
のひとつ



東京をはずれ 多摩川
大橋をすぎる頃 東の
空が白々と明るくなっ
てきた





ヤマハ本社玄関前にせいぞろい スポーツばかりの大集団がおとずれたのは初めてのこと



途中数箇所て休けい 箱根バイパス入口でコンディションをととのえる




工場で輸出車の数にびっくり あざやかな色とていねいな製造工程にあらためてヤマハの良さを知る

関西ヤマハ会 新車発売 記念パーティ



YF-1 YG-1D YA-6など一群の新鋭車を市場にむかえた「関西ヤマハ会」では 4月18日 大阪市大開園を会場に 盛大な新車発表記念パーティを開催した 当日は好天にめぐまれ祝賀気分も満点 圏内各地からバスをつらねて乗りこむ参会者は 800名をこえた パーティは盛りだくさんなプログラムのもとに進行 試乗をかねた新車群にあらためて眺め入るもの モギ店で歓談するもの ヤマハポートに初夏の気分を味うものなど なごやかに あすへの英気を養った



 夏を呼ぶ ヤマハボート ヤマハ・マリーン・エンジン

きれいな曳き波は 水上スキーに好適です
水きりがよく 女性でも簡単に操縦できます
強力なエンジンは 4人の乗員と9人のスキーヤーを同時に やすやすと曳航しました

さあ ことしも各地で「ヤマハ水上スキークラブ」が開始されます 積乱雲のかなた 青い水をきって ます あなたがら 楽しい水上スキーをはじめてください





ヤマハ発動機株式会社

1964 / 7

SUN MON TUE WED THU FRI SAT

			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

