

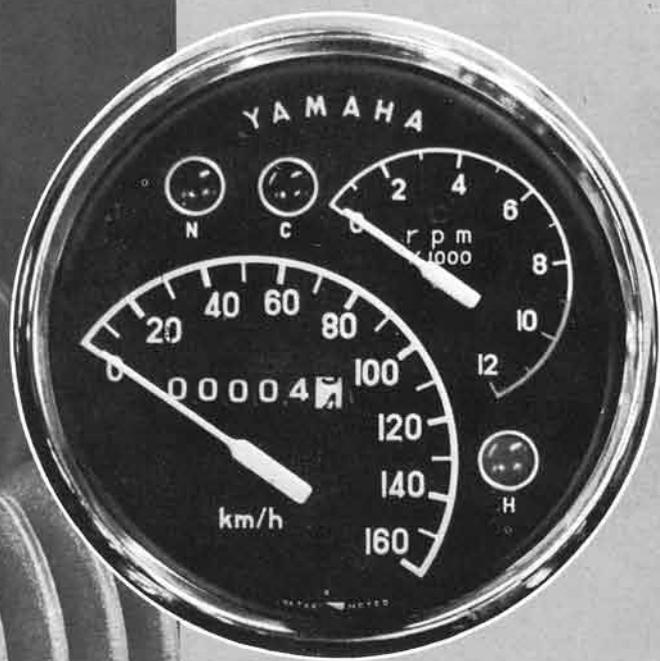
ヤマハニュース NO. 20 YAMAHA NEWS



'64 世界G.P.レースに
ヤマハ完全優勝

ヤマハ・ハイライト

(6)



力感あふれる

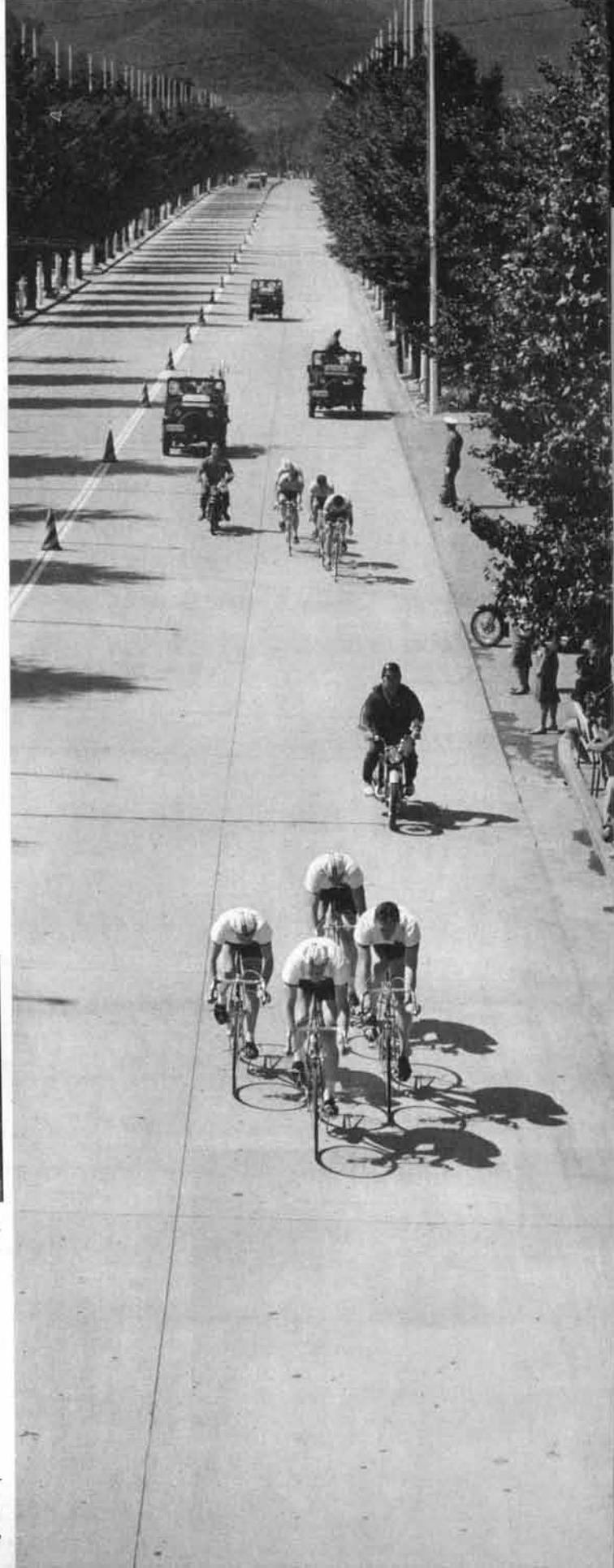
YM 1 305cc

内側から外側にかけてカーブしている深いシリンダヘッドフィンと冷却効率の高いアルミシリンダそしてそれぞれ機能を正確に伝えるユニットメーター 2サイクル車として国産最大の排気量をもつ YM 1 の心臓部は強くたくましい

オリンピックに
ヤマハ
大活躍



故障が一回でもあるとレースの運営にも支障をきたす 無故障 そして高性能がオリンピックにヤマハをえらばせたのだ

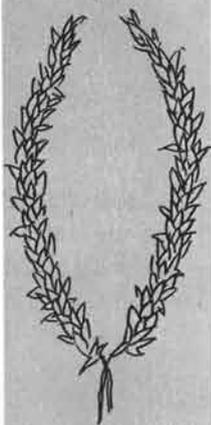


自転車ロードレースは 60キロ以上のスピードでつばしる長距離レースだ ヤマハオートバイは前走車として重要な役割をめている



全長2キロのボートコース ハードトレーニング(体重90キロ位)のコーチが ヤマハ YG-1 に2人乗りして何度も往復し 1日中エンジンの止るひまさえないが 故障は一回もなく サービスマンはあくびをしている

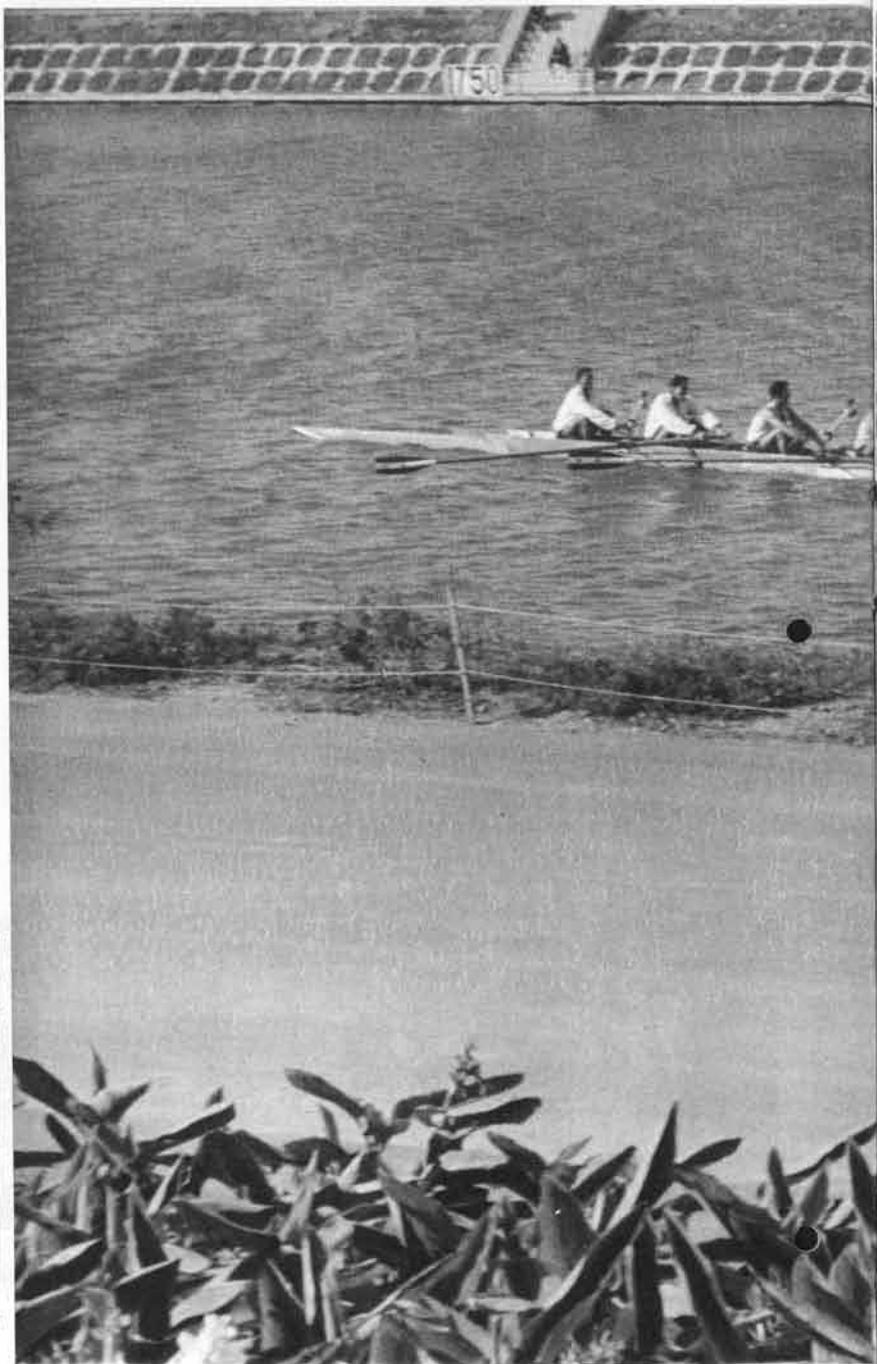
ボートのコンディションは上々 つねにヤマハ YG-1 が選手のおともをしている



オリンピックに
ヤマハ
大活躍



さあ 今朝も始めるぞ 選手はボートに コーチは YG-1 にまたがる



オリンピック競技を円滑に運営するために 連絡用に、そして競技監督用に ヤマハオートバイが使われている。すべて スケジュール通りに行なわれるオリンピックに使われるためには故障がなく、取扱いが簡単で、しかも大きな体の外人選手やコーチが足として使用するために、がんじょうにできてなくてはならず、高性能を要求される。この条件にピッタリな車が、ヤマハオートバイとあって、オリンピック組織委員会は、合計 73 台のヤマハオートバイを各競技場に配置して外人選手のコーチ用に、また競技運営、連絡用になくなくてはならないものになっている。

自転車レース用に 21 台、ボートコースに YG-1 25 台を始めとし、軽井沢の馬術用に 8 台、その他本部やヨット関係などにヤマハが活躍している。

オートバイメーカーとしてはヤマハのみがこれに参加し、さらに、ヤマハボート、ヤマハの各楽器が選手村に配置され、すでに世界のヤマハとして知られているヤマハの良さを世界中の人に直接愛用されつゝ、あり日本の代表的なオートバイ、そして楽器の好印象を世界中に広めるいわば日本産業の外交官としての大きな役割を、毎日、はたしつゝ、あるのです。



連絡用にはキビンに動けるヤマハYG-1が自衛隊さんに配られ 取扱いやすさとのりやすさにみんな大ヨロコビ



オリンピック色にぬられたヤマハはぞくぞくと各競技場に大量にはこびこまれた



オリンピックカラーにぬられたYA-6は各競技場をむすぶもっとも有効な「アシ」として毎日東京中をかけまわっている

ヤマハ、世界選手権 獲得へ〈250cc級〉 栄光の道



■ヤマハ '64 世界GP ■ヤマハ '64 世界GP

メーカーの技術、そしてライダーの名譽をかけて行なわれる世界選手権ロードレースも最終戦の日本GPを残すのみとなりましたが、第一回戦から二五〇cc級レースに参加している「ヤマハ・レーシングチーム」は、第一一回戦一〇レース目にあたるイタリアGPで輝く五連勝をとげ、通算六度の優勝すなわち完全優勝を記録して2サイクル車としては史上初の世界チャンピオンとなりました。

これもひとえに皆様がたのご協力によるものですが、ここに「ヤマハ・レーシングチーム」の勝利の足跡をふりかえってみます。

脚ならしの序盤戦

アメリカGP (第一回戦)

ことし初めての世界選手権ロードレースに加えられたアメリカGPは、レース・シーズンにはまだ間がある二月一・二の二日間にわたって開催された。

注目の二五〇cc級レースには日本からヤマハのほかスズキが参加、またヨーロッパからはプロヴィニの乗るベネッリ(イタリア)、シェファードの乗るMZ(東独)が出走し、激戦が予想されていた。

しかし内容的には非常にあっけなく、また期待が大きかっただけにもの足りな小さえあった。というのはヤマハの空冷二気筒2サイクル、スズキの水冷四気筒

2サイクル、ベネッリの空冷単気筒4サイクルがそれぞれ不調で、ともに完走することなく終わったからである。したがってライバルを失った水冷二気筒2サイクルのMZが優勝するところとなったが、このMZも不調で、第一周目で早くもトップに立ったヤマハの伊藤史朗、そしてフィル・リードとは勝負にならぬほどリードされていたものである。

ヤマハの思わぬ不調は、性能向上の開発発途におこりがちなつまらぬトラブルが原因であった。またアメリカGPに出走したレーサーは六三年式のRD56型である。

スペインGP (第二回戦)

出走はフィル・リードただひとり。乗車はアメリカGPで出走したものと同じ六三年式のRD56型であったが、公式練習の結果はまずまずというところで、このレースでは四気筒のベネッリに乗るプロヴィニにコンマ三秒差で二位という成績であった。

この成績からすればプロヴィニ/ベネッリが当面のライバルといえるが、このほかにシェファード/MZ、そしてことしは初めて顔合わせするレッドマン/ホングダのチャンピオンがひかえていた。

結果はコースの不馴れもあったが、プロヴィニ、レッドマンにつぐ三位で、一位との差は平均時速にして三キロ/弱であった。しかしアメリカGPでのトラブ

こうして6気筒 ホンダに勝った

フィル・リード談

本当のことを言うと、あのホンダの新型を初めて見た時はひどいショックを受けたんですよ。木曜日（九月九日）にパドックの中でガレージを組立てていたところへ誰かが飛びこんできてホンダの人たちが今一台の六気筒レーサーを運び出したところだと報せてくれたんです。

飛び出してゆきました。そのとおり、まるで低空飛行をしているような素晴らしい速いやつが！ 私は自分に言いかけました——「おいフィル、さあ手ごわいのが現れたぞ」三五〇cc級と同じブルーのナンバープレートをつけていたが、これは二五〇cc級のプレートをうつすらと塗りかえたものだということを私はちゃんと見破ったからです。

要するに、ジム（レッドマン）は既に三五〇級のタイトルを取っているんですから、ホンダが三五〇cc級の新しいバイクを空輸してくるはずがないんですね。ジムはこの新型を練習中冷静に乗っていました。他の工場レーサーのライダー

たちからずっと離れて練習していたので我々にはこの六気筒がどれほど速いのか全く分からなかったのです。しかし非常に速い車であることだけは明白でした。

良いスタートをし、それから彼のすぐ後につけるチャンスを掴もうと考えました。そこで我々はヤマハのギヤを、第六速で最高回転になるようにシフトアップ（第七速）は「オーバー・ドライブ」としたのです。こうしておけば、うまくいくとスリップストロームで引張ってもらえるし、過回転はしなくなりました。

私の第一の計画は逆目と出ました。スタートが良くなかったからです。私のヤマハは鮮やかな出足を見せなかったのに反しジムはぐんぐん加速していつてしまったのです。これじゃ駄目だ、私は思いました。絶対彼をつかまえることは出来ない、と思えたのです。

ところが、ヤマハの操縦性が良くなってきたらしく、カーブで伸びることが分かりました。だんだんと、私は差を縮め

■ ヤマハ '64 世界GP ■ ヤマハ '64 世界GP

ルは完全に解決されていることがこのレースで実証されたのは一つの大きな成果であった。

フランスGP（第三回戦）

出走はやはりフィル・リードひとり。しかしヤマハに乗車して六三年日本GP以来四度目のレースを迎えたリードは、2サイクルには不向きといわれるコースにもめげずレッドマン／ホンダに二秒差をつける最高ラップをマークして公式練習を終了したのである。



選手権得点のトップとなったフランスGPでのフィル・リード

そして本番では、スタートでレッドマン、タベリのホンダ組に遅れをとったものの、先頭をきって第一周目を通過、第二周目に突入していったのである。

その後はチャンピオンのレッドマン／ホンダと大接戦をくりひろげた。すなわちレッドマンはホンダ四気筒4サイクルのエンジン・ブレーキを強力にきかせてカーブの手前ギリギリのところまでスピードをおとさずリードを責めれば、リードはヤマハ二気筒2サイクルの鋭い加速性にもいわせてレッドマンを突破するという激斗が展開されたのである。

しかしこのツーとフォアの激斗がつづいたのは全一六周の前半まで。後半の第九周目に入ると間もなくレッドマン／ホンダはエンジンの不調におちいり、ついに脱落の止むなきに至ったからである。

これにひきかえリード／ヤマハは完全にスピードにのり、二位にあがったタベリ／ホンダに四軒余の大差をつけて真先にゴール・インしたのである。しかも従来のラップ・レコードおよびレース・レコードを大きく更新して……。

ここにリード／ヤマハはスペインGPの三位四点に一位八点を追加、選手権得点のトップとなった。

マン島TT（第四回戦）

世界選手権ロードレースのメイン・イベントといわれるマン島TTレースを迎えたヤマハは、新たに六四年式のRD56

第三周でジムを捕えてしまったのです。私の第二の計画は見事に遂行されました。六気筒ホンダはトップ・ギヤで私を引張ってくれたし、私はジムのスリッパ・ストリームから離れてトップを奪ったリ・グンと離れたリカーブで追越したりすることができたからです。

しかし、あの新型の六気筒は明らかにいままでの車よりは速いですね。ストリートでは時速約100マイル速かったし、加速は立派でした。ですからどうして勝つか分からなかったのです。

私の唯一の望みは出来る限り激しく攻撃してホンダをへたばらせることでありました。私が勝ったのはこれがうまくいった結果です。第一五周あたりでそっと後方を振向くと200メートルほど引離していることが分かりました。

偉大なる勝利

—イタリアGP
二五〇cc級レース—

ジョン・ハートル記

時速一八三・三二キロという新記録のスピードで、フィル・リード（ヤマハ）は九月一三日モンツァで行なわれたイタリアGPの二五〇cc級レースに優勝——と同時に二五〇cc級世界選手権を獲得した。

けれども私にはこれがどうしても本当だとは信じられませんでした！ 私は全力を尽して頑張りましたが、ゴールラインを通過するまで今にもジムが猛烈な勢で追越してくるものとばかり思っていたのです。

私は今ぐったりしています——むろん大いに満足ですが——世界選手権を取るのには全く大変な仕事ですから。けれども今年ももう選手権のことは考えないでよいのです。日本へ行ってレースをするのが出来ます。

しかし私はあの六気筒ホンダを甘く見てはいません。来年あれに勝つのは大変なことでしょう！

〔英紙モーター・サイクリング九月一日付から〕

これは日本のヤマハ発動機にとって偉大なる勝利であった。この偉大なる勝利はフィルと新型六気筒ホンダに乗った強敵ジム・レッドマンとが鏖（しのぎ）をけずる大激戦の末、もたらされたものである。

■ヤマハ '64 世界GP ■ヤマハ '64 世界GP

型レーサーと、長谷川監督を団長とするレーシングチームを送りこんだ。

そしてフィル・リードにつづくライダーとして伊藤史朗、それにカナダ生れのイギリス人マイク・ダッフが加わった。

それはともかく昨年（の二五〇cc級レースで二七キロノ時にちかい最高速度をマークしているヤマハは早くから本命視され、その一挙手一投足が注目の的となっていた。なかでも深い関心が寄せられたのは六四年式のレーサーで、その見事な仕上げぶりが現地の専門家の間にある種のセンセーションをまき起したほどである。はたしてこの新型のヤマハに乗車したリードとダッフは公式練習で1位と2位のラップを記録した（伊藤史朗はマレーシアGPで受けた負傷が完全に癒えてなくレースを前に帰国した）。

しかし残念ながらこのすばらしい調子は本番で突然くずれてきたのである。すなわちダッフはリタイアし、リードはスタート後のエンジンの不調を克服しながら一周目を僅差でレッドマン／ホンダにつぐ二位を保っていたが、その後ブラダ交換に貴重な時間を費し、第二周では五位と大きくおちたのである。

間もなくリードはタイムロスを徐々にちぢめ、第三周では四位に、そして第四周では待望のトップに躍りだが、第五周でリードのヤマハはエンジンの動きを停めたのである。伊藤のかわりにヤマハに乗車したロップも不慣れのために調子をだしきれずに七位に終った。

しかしヤマハ・チームを元気づけたものが一つあった。それは市販レーサーのTD1で出走したRブーギーが工場レーサーに伍して五位に入賞したことである。それともう一つ、それは六四年式RD56型レーサーはけっして未完の大型ではないということであった。完走こそ逸したが、リード／ヤマハはこのレースで最高ラップを樹立したのである。

五連勝で栄冠確保

オランダGP（第五回戦）

TTレース終了二週間後に開催されたオランダGPは、激斗をきわめたフランスGPの再現を思わせるほどスリリングなレース場面の連続で、それが最後の最後までつづけられたのである。

それはまさにツーとフォア、加速とブレーキの斗いであった。結果はリード／ヤマハが半車輪の差をレッドマン／ホンダにゆるし、二位に甘んじなければならなかったが、三位にロップ／ヤマハ、そして五位にダッフ／ヤマハが入賞し、六四年式RD56型レーサーの確かなところを実証した。半車輪の差に泣いたリードであるが、このリード／ヤマハのタイムは同じ日に行なわれた三五〇cc級および五〇〇cc級の優勝車の記録を大きく上回るものであった。

またこのオランダGPでヤマハは一二五cc級レースにも参加したが、リード／

しかもカナダのマイク・ダッフがホンダの傷の中に塩をなすりこんだ——すなわち彼はレースの終り近くで時速一八六・八キロという新記録のラップを出して衰えてきた六気筒ホンダを抜き去ったからである。

レース経過

今回のイタリアGPのビッグ・レースは、いうまでもなく、二五〇cc級であった。このレースでフィル・リード(ヤマハ)とジム・レッドマン(ホンダ)との間で争われてきた世界選手権タイトルが決定するのであったから。

レッドマンは素晴らしいスタートを見せた。彼の六気筒レーサーの加速は恐ろしく良かった！ スタートで数メートルの差(ある雑誌では数十メートルほどの差と記している——訳者註)をつけられたフィル・リードは単気筒モリニに乗るジャコモ・アゴステイニとともにレッドマンの後ろを懸命に追った。「六気筒および二気筒を相手にアゴステイニは見事なライディングを見せた、一二六・七キロを走破し四位でゴールインしたときの一位との差は二三・六秒に過ぎなかったからである。」

第一周を終ったときジムはフィルに二・五秒の差をつけ、モンツァで一度だけしかカバーははずさなかった新しい秘密のというよりも極秘のレーサーに乗った

彼はそのままぐんぐん引離してしまいうちに見えた！

ところが、白地にスカレット線のヤマハ二ストローク二気筒を振りまわることができなかった。リードは遅れを取りもどし第三週のゴール・ラインを越える時は両車が列んでいた。そしてその後は両車の差が大きくなり互に抜きつ抜かれつの繰返しを続けた。

この信じられないほどの激戦が第一四周まで毎周毎周トップの交替で続けられたのであるが、第一五周から四一ccシリンドラーのおおのから鋭さがなくなり始めジムは遅れだしたのである。

その間、リードのチーム・メイトであるマイク・ダッフは、ありとあらゆる力を尽してスタートの遅れ(第一周を終った時はやつと九位であった——訳者註)を取りかえし、第一〇周でアゴステイニを抜いて三位に上った。彼の時機はあと二周というときにやってきた、時速一八六・八二KMの新記録ラップを出して二位のレッドマンを抜き去ったのである。五位はルイジ・タヴヱリ(ホンダ四気筒)を三九・四秒も引離したアラン・シエファード(MZ)であった。

〔英紙モーター・サイクル・ニューズ〕の九月一六日号から。筆者ジョン・ハートルはイギリスの名ライダの一人、負傷のため今年にはレースに出なかった。〕

■ヤマハ '64 世界GP ■ヤマハ '64 世界GP

ヤマハの新型ツインは、スペインGP以来三連勝を重ねているホンダ四気筒一二五ccを大きくおびやかす、二五〇cc級同様の激闘を展開し二位に入賞した。リードがあと二周というところで一周遅れのライダー・キラトをうまくかわしていたならば結果はどうなっていたか分からぬというレースであった。

ベルギーGP (第六回戦)

昨年はこのレースで伊藤史朗/ヤマハが新記録を樹立して優勝しているが、リード/ヤマハは公式練習において早くも伊藤の記録を破る出足のよさをみせ、第一位のラップ速度を記録した。以下ジュナイダー/スズキ、ダッフ/ヤマハ、シエファード/MZ、レッドマン/ホンダおよびペリス/スズキとつづき、この六名が第一列にならんだ。ロップ/ヤマハプロヴィニ/ベネッリも二列目に名をつらねている。実に豪華な顔ぶれだ。

西ドイツのホットケンハイムリンクとならんでハイ・スピードコースとして著名なフランコルジャンのコースを舞台に久しぶり世界の強豪が勢揃いしたわけである。そしていよいよ雌雄を決するときがせまった。

まずスタートで調子よくとび出したのはレッドマン/ホンダで、リードおよびダッフ、そしてロップはやや遅れをとった感じであったが、第一コーナーを最初に通過したのはリード/ヤマハ、レッド

マン/ホンダ、ダッフ/ヤマハの順であった。早くもリードはトップに立ったのである。しかしリードのトップは長くつづかず、その位置をダッフにゆずった。少しばかり調子をあげる時期を早まったのが災いしたのである。

これに対しダッフ/ヤマハは好調そのもの、周回を重ねるごとに二位レッドマン/ホンダとの差を次第に大きくし、最終周ではエンジンをかばう余裕すらみせカナダ人として初めて、世界選手権ロードレースに優勝したのである。

一位ダッフ/ヤマハと二位レッドマン/ホンダとの差は三六秒。ダッフ/ヤマハのレース平均速度は実に一九〇・五四キロ/時で新記録、また最高ラップ速度も一九三・五九キロ/時で、これも昨年の伊藤の記録を大巾に破る新記録であった。またロップ/ヤマハも四位に入賞したが、フランスGP以来快心の勝利であり、ヤマハのしゅん足ぶりは現地の専門家の間で大きな話題となった。

西ドイツGP (第七回戦)

西ドイツGPの行なわれるゾリトオデのコースは、フィル・リードにとって今回が初めての経験であったが、そのハンデもものともせず、公式練習では案々と第一位のラップ速度をマークしてポール・ポジションを獲得した。そしてリード/ヤマハにつづいてはモリーニのアゴステイニが入り、チャンピオンのレッドマ

1964年度ロードレース 250cc級世界選手権得点表 ライダーの部(第10回戦まで)

順位	名前	国籍	メーカー	アメリカ	スペイン	フランス	T	オランダ	ベルギー	西ドイツ	東ドイツ	アルスタ	イタリア	総得点	ベスト6	昨年順位
1	フィル・リード	イギリス	ヤマハ	—	4	⑧	—	⑥	—	⑧	⑧	⑧	⑧	50	46	11
2	J. レッドマン	南ローデシア	ホンダ	—	⑥	—	⑧	⑧	⑥	⑥	⑥	6	4	50	40	1
3	A. シェファード	イギリス	MZ	8	—	—	6	—	4	—	—	3	2	23	—	6
4	M. ダッフ	カナダ	ヤマハ	—	—	—	—	2	8	4	—	—	6	20	—	—
5	T. プロヴィニ	イタリア	ベネッリ	—	8	—	—	3	2	2	—	—	—	15	—	2
6	B. ビール	南ローデシア	ホンダ	—	—	3	—	—	—	—	4	2	—	9	—	—
7	L. タヴェリ	スイス	ホンダ	—	—	6	—	—	—	1	—	—	1	8	—	5
8	T. ロップ	北アイルランド	ヤマハ	—	—	—	—	4	3	—	—	—	—	7	—	4
9	R. グラント	アメリカ	バリッラ	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
9	A. バガーニ	イタリア	パートンとアエルマッキ	—	—	—	4	—	—	—	2	—	—	6	—	—
9	G. アゴステイニ	イタリア	モリーニ	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	6	—	—
12	B. シュナイダー	オーストリア	スズキ	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	5	—	—
13	B. ゲーリング	アメリカ	ブルタコ	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
13	相谷 勇	日本	ホンダ	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	4	—	20
13	G. ミラーニ	イタリア	アエルマッキ	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	4	—	20
13	R. ブライアンズ	北アイルランド	ホンダ	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4	—	—
17	G. ロケット	アメリカ	ドウカティ	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
17	S. マリーナ	チェコスロヴァキア	CZ	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	10
17	P. ダンフィ	イギリス	グリーブズ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
19	H. アンダーソン	ニュージーランド	スズキ	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
19	E. ヴァイス	スイス	ホンダ	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
19	R. ブーギー	イギリス	ヤマハ	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—
23	F. ブラウン	アメリカ	ドウカティ	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
23	J. シレーラ	スペイン	モンテサ	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
23	R. マーイェ	フランス	モリーニ	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
23	C. ハント	イギリス	アエルマッキ	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
23	W. ガスト	東ドイツ	MZ	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—

■ ヤマハ '64 世界GP ■ ヤマハ '64 世界GP

ン／ホンダは第三位であった。
しかしリード／ヤマハにとってはアゴステイニ／モリーニは眼中になく、唯一の相手はレッドマン／ホンダであった。そしてこの前のオランダおよびベルギーの両レースを惜しくもおとしているリード／ヤマハは、本人の考えから戦法を変え、本番のレースではいつでもトップを奪える態勢を保持しながらレッドマン／ホンダを先行させる大胆な作戦をとったのである。すなわち速力で劣るレッドマン／ホンダにスリップストリームを与えることをゆるさないことにし、十一周



カナダ人として初優勝新記録(平均速度、最高ラップとも)を樹立したベルギーGPでのマイク・ダッフ

レースの二〇周目が終わるまでレッドマン／ホンダの前に出ることをやめたのであった。
この作戦はものごとくに成功し、リード／ヤマハは最終周もあと半周という下り勾配で一気にスパート、あっという間にレッドマン／ホンダを抜き去り、この初めてのコースで新記録の最高ラップ速度を樹立すると同時に新記録のレース速度で真先にゴールインしたのである。
またダッフ／ヤマハもアゴステイニ／モリーニ、プロヴィニ／ベネッリの両イタリア工場レーサーをおさえて3位に入賞し、花をそえた。

東ドイツGP(第八回戦)

昨年のこのレースでは地元MZのレーサーにマイク・ヘイルウッドが乗り、チャンピオンのレッドマン／ホンダを一敗地においこんだが、ことしも再びヘイルウッド／MZが日本車の挑戦をうけて立つことになった。公式練習の結果もヘイルウッド／MZがトップで、シュナイダー／スズキ、レッドマン／ホンダにつづいてリード／ヤマハの順であった。
しかしスタートで真先にとび出したのは第二列目に位置していたリード／ヤマハで、こんどは西ドイツGPとまったく逆の戦法でレースにのぞんだのである。
リード／ヤマハを追ってヘイルウッド／MZ、レッドマン／ホンダがつづき、ヘイルウッド／MZは途中でリード／ヤ

1964年度ロードレース 250cc級世界選手権得点表 メーカーの部(第10回戦まで)

順位		アメリカ	スペイン	フランス	T T	オランダ	ベルギー	西ドイツ	東ドイツ	アルスタ	イタリア	総得点	ベスト6	昨年順位
1	ヤマハ 日本	—	4	⑧	2	6	⑧	⑧	⑧	⑧	⑧	60	48	3
2	ホンダ 日本	—	⑥	⑥	⑧	⑧	⑥	⑥	6	6	4	56	40	1
3	MZ 東ドイツ	8	—	—	6	—	4	—	1	3	2	24	—	4
4	ベネッリ (Benelli) イタリア	—	8	—	—	3	2	2	—	—	—	15	—	6
5	スズキ 日本	—	2	4	—	—	—	—	—	1	—	7	—	—
5	モリーニ (Morini) イタリア	—	—	1	—	—	—	3	—	—	3	7	—	2
7	パリッラ (Parilla) イタリア	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—
8	アエルマッキ (Aermacchi) イタリア	—	—	—	1	1	—	—	3	—	—	5	—	8
9	ブルタコ (Bultaco) スペイン	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—
9	パートン (Paton) イタリア	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4	—	—
11	ドゥカティ (Ducati) イタリア	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
11	CZ チェコスロヴァキア	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	5
13	グリーヴズ (Greeves) イギリス	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
14	モンテサ (Montesa) スペイン	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—

【備考】 11月1日の日本GPでフィル・リードが1点も取れず、またヤマハのライダーが一人も6位まで入らないとしても、リードおよびヤマハの世界選手権は不動である。3位とそれ以下の順位は変動するかもしれない。

■ヤマハ '64 世界GP ■ヤマハ '64 世界GP

マハに先行したのであるが、それも東の間のことですぐリード/ヤマハの後塵を拝さねばならなかった。

こうして第二周目に入ったとき、ヘイルウッド/MZはどうかと思うほど強引なスピードアップを試みたのである。その結果は第三周目に入った二キロ地点のカーブでオーバーランし転倒、レースを放棄しなければならなかった。

その後はオランダGPと同様にレッドマン/ホンダとの間にスリリングなレース展開がつけられたのであるが、こんどはリード/ヤマハが二車身余の差ではっきりと勝利をつかんだのである。

またリード/ヤマハはこのレースにおいても新記録のレース速度を樹立した。

アイルランドGP (第九回戦)

このレースは相にくの雨天の中で行なわれたが、公式練習で第一位のラップ・タイムを出しているリード/ヤマハは終始安定した走法をみせ、チャンピオンのレッドマン/ホンダを問題とせず楽勝した。このレースでは天候が災いし、予想された新記録は生れなかったが、二位以下に六〇秒以上という大差をつけた。

これでリードは三連勝、ヤマハとしてはベルギーGP以来破竹の四連勝を飾り通算五度目の優勝を記録、完全優勝にあと一步と大きく踏みだしたのである。

なおこのあとのフィンランドGP (第一〇回戦) では二五〇cc級レースが開催

されず、またアルゼンチンGPが中止となったために、一九六四年度二五〇cc級メーカー世界選手権は事実上ヤマハに決定したのであった。

イタリアGP (第一一回戦)

二五〇cc級レースとしては一〇戦目、アイルランドGPから三六日ぶりに開催されたこのイタリアGPには二つの大きな話題があった。すなわち、ベルギーGP以来四連勝という急ピッチで他メーカーをふりきり、2サイクル車としては史上はじめてメーカー世界選手権を獲得したヤマハがこのレースにも優勝すれば通算六度の優勝で文句ない「完全優勝」となり、リードがその栄冠をもたらせば、リード自身も一九六四年ライダー世界選手権者となるからである。

そしてリード/ヤマハの前に大きく立ちほだかったのが一九六三年度のチャンピオンジム・レッドマンであり、これまで噂さのつも出なかった極秘のレーサー、ホンダ六気筒二五〇であった。レッドマン/ホンダとしては是が非ともここで優勝し、ライダー世界選手権の決定を日本GPまでもに越させる算段であったのであろう……。

六気筒のホンダは一段と優れた加速性能をもち、最高速度もこれまでのものにくらべ問題なく向上しているものといわれた。そしてモンツアのスピードコースを舞台とし、激しいトップ争いが展開さ

ヤマハ新記録を多量生産

今年の250cc級世界選手権GPは日本だけを残しているが、イタリアまでに12も新記録が作成された。別表を見れば分かるように、この12という多数の新記録のうちヤマハが実に9も作成している。すなわち75%をヤマハが占めているということになる。

惜しかったのはアルスターGP——ここでもヤマハのリードはホンダのレッドマンに1分(60秒)という大差をつけて楽勝したのであるが、あいにくの豪雨の中で水しぶきを立てて走るという始末であったためレースもラップも新記録を出せなかった。天候さえ良かったら無論ここでも2つの新記録を楽に作成できたであろう。そうすれば、ヤマハの新記録作成率は78.5%以上となり、他のメーカーは全部合わせても21.5%にも達しないということになる……というような勘定をしては「あまり怒ばるもんじゃないぞ」と叱られるかしら。

1964年度250cc級世界選手権の新記録

GP		時速km	作成者(車)
フランス	レース新記録	121.26	リード(ヤマハ)
	従来の記録	120.82	
	ラップ新記録	124.51	リード(ヤマハ)
オランダ	レース新記録	142.32	レッドマン(ホンダ)
	従来の記録	138.86	
	ラップ新記録	143.71	レッドマン(ホンダ)
ベルギー	レース新記録	190.54	ダッフ(ヤマハ)
	従来の記録	185.86	
	ラップ新記録	193.59	ダッフ(ヤマハ)
西ドイツ	レース新記録	156.11	リード(ヤマハ)
	従来の記録	145.70	
	ラップ新記録	159.92	リード(ヤマハ)
東ドイツ	レース新記録	160.36	リード(ヤマハ)
	従来の記録	158.19	
	ラップ新記録	164.25	ヘイルウッド(MZ)
イタリア	レース新記録	183.32	リード(ヤマハ)
	従来の記録	180.94	
	ラップ新記録	186.82	ダッフ(ヤマハ)
	従来の記録	183.67	

■ヤマハ '64 世界GP ■ヤマハ '64 世界GP

れたのである。しかしこの熱戦は二周レースの前半までで、十四周からはトップを走るリード/ヤマハが二位レッドマン/ホンダを徐々に引離し、約一〇秒の差をつけ、平均速度一八三・三二キロ/時の新記録を樹立して優勝。同じくダッフ/ヤマハも最終周に一八六・八キロ/時のニューラップレコードを樹立し、レッドマン/ホンダを抜いて二位に入賞した。ここにヤマハは完全優勝を果すと同時に、フィル・リードの新チャンピオンを誕生させたのである。

「六四年のTTレースで2サイクルは一つの戦いを失ったが、競争そのものに敗れたわけではない。4サイクル比し確かに高い馬力をだすはすはすだから、これを妨げる問題点——潤滑もそのうちのひとつ——に開発を集中して、目ざましいカムバックをする能力を完全に備えている。来年に期待を……」とはフィル・アービングの『技術的に見たTTレース』(モーターサイクリング紙六月二七日号)の結びの言葉であるが、2サイクルのヤマハはTTレースから僅か一月後のベルギーGPから他メーカーを問題とせぬ五連勝をとげ、2サイクルとして初めて世界の主流である二五〇ccクラスのチャンピオンとなったのである。

チャンピオン車として

スズカに登場

一九六四年度世界選手権ロードレースも、いよいよ最終戦の日本GP(第一二回戦)を残すのみとなり、すでに全クラスのマーカーおよびライダー世界選手権の決定をみているが、世界の檜舞台で活躍してきた各社のレーサーが一堂に見られるというところで注目されている。

例年どおり開催種目は五〇、一二五、二五〇、三五〇の四クラスときめられているが、このうちもっとも深い関心がむけられるのは二五〇ccクラスで、チャンピオン車ヤマハ二気筒空冷2サイクルをはじめホンダ六気筒空冷4サイクル、スズキ四気筒水冷4サイクル、MZ二気筒水冷2サイクル、ベネッリ四気筒空冷4サイクルが一堂に会し、それぞれに当代の一流ライダーが乗車し、最終戦を飾ることになっている。

新チャンピオンのフィル・リードに、よきパートナーのマイク・ダッフ、そして日本のホープ伊藤史朗によってチームを組むヤマハが、果してスズカの記録をどのように塗りかえるかの期待は大きい。またオランダGPで激しく一位を争った一二五cc二気筒空冷2サイクルの新型レーサーが、日本ではじめてその姿をみせることになっているのも興味を呼ぶ。

とにかく日本GPを最後に一九六四年度の世界GPは幕をおろすが、ヤマハ勝利の記録は世界の2サイクルにとって大きな自信と希望を与えたようである。

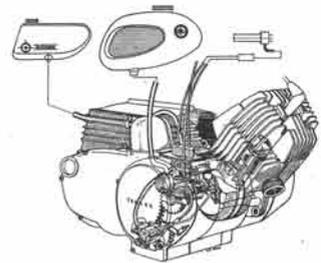
ヤマハ'64

オートループ開発

2サイクル・エンジンでありながらオイル混合のガソリンを必要とせず、オイルはオイルとして供給する新技術の『ヤマハ・オートループ』が市販車に採用されたのはことしの春のことだが、その技術開発はGPレーサー製作以来からつづいているもので、性能、耐久性、信頼性についてはこれ以上苛酷なテストはないといわれる世界GPレースで実証済みのもので、けっしていまにはじまったものではない。

ところでいまにはじまったものではないといえ、2サイクル・エンジンで最初にオイルとガソリンを分離して供給する方式を市販車に採用したのはドイツのDKW（デーカーベ）で、別個に用意したオイルを気化器のフロートチャンバーでガソリンとミックスしていた。DKWではこの方式をルブリマートといっているが、このルブリマート方式を採用していたのはDKWといっても3116で知られている四つ輪のほうでオートバイのDKWには採用されていない。

オートバイではダブルピストンで知られているオーストリアのプッフが早くから採用しているが、それも試験的なもので二五〇cc級一車種にしかすぎない。



オートループ略図

その点ヤマハのように七五ccから二五〇ccまで、実用型もあればスポーツ型もあるというように、「オートループ」を完全に実用化した例は世界にもみられない。これは大いに誇ってよい。

ついでながら、ヤマハ・オートループのオートループとは、Auto-Lubrication（オート・ループリケーション）の略で自動的にオイルを供給するという意味をもっている。

新車トリオ発売

その一 オートバイ型のモベットMF1型五〇cc完成。

その二 オートループ付のジュニアYG1-D型七五cc完成。

その三 オートループ付のすべてに新しいYA6型一二五cc完成。

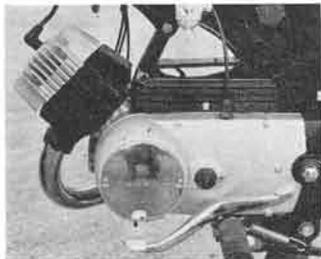
この「新車トリオ」は単に新しいというだけのものではなく、GPレーサー製作の技術がすみずみに生かされ

れているもの。エンジンについてはロータリーバルブ吸気がその一つの例であるといえるし、いまや注目のオートループ装置もGPレーサーが市販車にもたらした技術成果のひとつだ。



YG1-D

そのほか換気性と安定性、フレーム強度など、表面に現われない性能面にもGPレーサー製作の技術がフルに生かされているのである。なんとすればヤマハGPレーサーはヤマハ市販車の明日の姿といえるものだからである。



YA6のエンジン部

ペンは車にヨワかった

新車トリオ発売に先立ち、ヤマハ本社では報道関係者をまねいて各車の全容を発表、2サイクル・エンジンを一新させた『ヤマハ・オートループ』の説明会を開くと同時に、テストコースで試乗会を開催、新車トリオの真価をじかに味わってもらったが、日頃は口うるさい記者連も最高スピードをテストする余裕もあらばこそ、身にこたえる加速性に、けむりをはかないエンジンに、乗ってびっくり見てびっくりしていた。



直接車をみながら説明を受ける報道関係者

「ペンは剣よりも強し」というがこのペンをもつ人もあながい車におヨワイようである——
教訓——良い車は認められる。

新車発売準備OK

新車発売に際して、北は北海道か

ショーからショーまで、この1年の間にヤマハはめざましい発展をとげました。またそれだけにいろいろな出来ごとがあり、いろいろな話題が生まれました。ここにヤマハをめぐる

さまざまな動きをまとめ、ヤマハ1年の歩みをふりかえってみます。ヤマハ発展の記録は、また、あなたとあなたのお店の発展の記録でもあるのです。

ら南は九州鹿児島に至るまで、全国のヤマハ特約店えりぬきのチーフ・サービスマンをまねき、各車種の新機軸およびオートループ装置についての徹底的な技術講習会を開催し、ユーザーへの万全なサービス態勢を整えた。



熱心に新車の部品にとりくむチーフ・サービスマンたち

出席者はいずれおとらぬベテランだけにツーといえどカー、しかしながやかな雰囲気の中にも熱心な質疑応答がくりかえされ、新車の拡販に備えていた。

営業所の増設

既存スーパーディーラーに対する拡販助成と新規需要の開拓をめざし、主要都市を中心に次々と営業所が開設された。

ガッチリ手を握る ヤマハ特約店会議

七月、全国百二十店の特約店が一堂に会して「ヤマハ特約店会議」および「全国ヤマハ会定時総会」が開かれ、優秀販売店の表彰式がとり行なわれた。

大口需要を受けている YA6型

発売以来、強馬力とタフネスぶりに定評あるYA6型は、会社関係の大口需要からも非常に好評をうけ、中部電力の八六台はじめ札幌市役所六五台と次々に大量注文をうけた。

名神でも物足りぬ

新車トリオにつづいてお目見得したのが本格派のオートバイとして定評ある二五〇Sのオートループ付YDS3。

その高速性能はアメリカのフリーウェイで存分なテストをすませているだけに天下一品。平均二二〇〜二三〇キロ/時のスピードで、一日八〇〇キロ以上わたる連続走行にもピクともしない実力をもっている。

このように安定した高速性能もヤマハ技術陣が開発したオートループ



YDS3の高速性能テスト風景

の成果によるもので、テストに立った「サイクル・ワールド」誌の専門家も、アイドリングから最高回転数までまったく理論どおりに働くオートループの精巧さに驚嘆の面持ちであった。

またYDS3型のテストをなぜアメリカで行なったかといえは、残念ながら日本にはYDS3の高速性能をフルに発揮できる道路がないため、つい最近全通した名神高速道路でも、持て余すほどヤマハの性能は高いのである。

マグネチュード・サービス

六月十六日午後一時〇二分――

といえはマグネチュードなる新語をはやらした戦後最大の地震が新潟市を襲った魔の時刻。

舗装路を裂き、橋をおとし、ビルを傾け、石油タンクを爆発させたこの新潟地震は、また地下水を噴出させ、津波を起して新潟市の中心地をあたり一面泥水の街と化した。ヤマハ発動機本社は大地震発生との連絡をうけるやただちに震災地救援隊を編成、他社に先がけ一番乗りを果し



被災車修理に忙殺された高橋商店内

て泥水に埋った被災車の整備にあたった。その数は七月十七日までの一ヵ月間に一八五台を越えている。ところでこのマグネチュードなる言葉は地震の強さを表す単位だがヤマハ救援隊のサービスはまた新潟地震以上のマグネチュードをもって事にあたったといえる。

良品に国境はなし

いっぽう海外ではアメリカの「オ

ート・アンド・モーターズポーツ・マガジン」誌が毎年優秀な商品にのみあたえる「機械工学優秀賞（一九六四年）」にヤマハ・ジュニアYGIが指名され、この名誉ある賞を受けた。



賞を受けたロス支店長；立原光夫氏(右)とセールスマネージャー；スキップ・クラーク氏(左)

ジュニアの受賞はニッポン・グッドデザイン・ショーに二年度目のことであるが、まさに「良品に国境なし」というものである。

対米輸出盛況

ところでアメリカといえば、対米輸出は好調の一途をたどり、毎月うなぎのぼりの販売実績をあげているが、このほどヤマハ・インターナショナル・ロスアンゼルス支店の新店舗が完成、対米輸出の大きな拠点として活動に入った。

なおこのロスアンゼルス支店は資本金が五万ドルに増資され、アメリカに進出したメーカーの現地法人

会社としては文字どおりもっとも有力なものとなった。アメリカに出張の節はどうぞお寄りくださいまし。

ツー・ホイールの

ロールスロイス

ロールスロイスといえば、これは自動車王フォードさえ最敬礼したという最高級車中の最高級車で、高級乗用車の代名詞ともなっているものであるが、フランスの専門家をして「ツー・ホイールのロールスロイス」といわしめたのがヤマハのオートバイ、そしてモベット。

気品に満ちたデザイン、充実した設計、信頼できる性能、行届いたサービス。このどれをとってもロールスロイスなみに完成されているというのが、ヤマハ製品というわけだがこの評価をさらに高めるためにもお互い頑張りましょう。

モトクロス総ナメ

スポーツ面では今シーズンのトップを飾って行なわれたMFJ主催の「64モトクロス日本グランプリ」で二五cc以上級のタイトルを獲得、また一二五cc級では発売後まだ間もないビジネス車のYA6が二、三位に、二五〇cc級ではYDS2が同じく二、三位に入賞し、各クラスで安

定した強さをみせた。

つづいて行なわれたMFJ地方本部主催の「東日本熱海モトクロス」



またMCF AJ主催の「第10回全日本モトクロス選手権」においても一二五cc級と二五〇cc級の二つの部門のタイトルを獲得し、国内における主要モトクロスを総ナメにした。

では一二五cc級、二五〇cc級、オープン級の三部門を制し、ここでもYA6型は優勝、オープン級で三、四位に入賞し、最高ラップを樹立するなどすばらしい成績をおさめた。

またMCF AJ主催の「第10回全日本モトクロス選手権」においても一二五cc級と二五〇cc級の二つの部門のタイトルを獲得し、国内における主要モトクロスを総ナメにした。ところでモトクロス (motorcross) とは、クロス・カントリー (cross-country) レース、すなわち郊外横断競争という意味で、イギリスをはじめその他の英語を話す国ではスクランブル (scramble) といふとわかれてくるもの。つまりモトクロスとは主に不整地をコースとして行なうスピードレースであるため、よく「登る」ところが少なくないというわけ。したがってこのレースで勝利を得るには高出力、大トルクはもち

ろんのこと、それを長時間にわたって保てるエンジンが絶対に欠かせぬものとなる。

スピードレースも

お手のもの

さらに海外レースに目を転ずればデイトナビーチ・スピードウェイにおけるAMA (アメリカ・モーターサイクル協会) 主催のスピードウィーク・レースでTD1市販レーサーとYDS2スポーツが大活躍、ノース部門およびスポーツマン部門に優勝し、エキスパード部門では二倍の排気量をもつ五〇〇cc車やハーレーの一二〇cc車を相手に、ベストテンまでに五車が入賞するという底知れぬ実力を発揮して全米にヤマハの名をとどろかせた。

こちらのほうはモトクロスと違ってスピード本位、したがって加速と最高速度がものをいい、パワーの大きさが問題となるが、ヤマハ各車はパワーも強ければ、その持続時間も長いことをレース成績で証明したというわけである。

GPレース完全優勝

いっぽう一九六四年度の世界選手権ロードレース、すなわち世界GPレースでは五連勝を含めて通算六度

の優勝をなしとげ、2サイクル・レ
ーサーとしては二五〇ccクラスに史
上初のメーカー・チャンピオンを獲
得、またライダー・チャンピオンも
ヤマハのフィル・リード選手の頭上
に輝いた。

この世界GPレースとは、別名ク
ラシック(クラス別)レースといわ
れ、レースはエンジンの排気量別に
分けて行なわれるもの。その第一回
は一九四九年のことで、サイドカー
級、五〇〇cc級、三五〇cc級、二五
〇cc級、一二五cc級の五部門に分け
られていたが、一九六二年に五〇cc
級レースが加わえられ、現在のほか
ちとなった。またチャンピオンシッ
プはメーカーとライダーの二つの部
門に分けられ、一位8点、二位6点
三位4点、四位3点、五位2点、六
位1点の得点によって争われる。



チャンピオン:フィル・リード

しかし必ずしも全レースに出走す
る必要はなく、有効得点の多少でチ
ャンピオンが決定される。この有効

得点はその年の開催レースが奇数の
場合は一を引いて二で割った数に一
を加えたレース数が、また偶数の
場合は二で割った数に一を加わえた
レース数が基準とされ、同点の場合
は優勝数が多いほうが、また優勝数
が同じ場合は2位あるいは3位、4
位……の数が多いうほうがチャンピオ
ンとなる。

ことしの世界GPは十三レースが
行なわれるはずであったが、アルゼ
ンチンGPが中止となり、フィンラ
ンドGPでは二五〇cc級のレースが
行なわれなかったで十一レースとな
るが、ヤマハGPレーサーは二一
〇〇ヤハハに1を加わえた六レ
ースに優勝、の×〇〇〇点をもって
完全優勝を飾った。なお先にも述べ
たようにこの世界GPレースの二五
〇cc級部門で2サイクル・メーカー
がチャンピオンシップを獲得したの
はヤマハがはじめてのことである。

記録、記録、記録

世界レースでヤマハGPレーサー
が樹立した新記録(キロ/時)。
フランスGP ラップ新記録一二四・五一
フランス新記録一二二・二六
ベルギーGP ラップ新記録一九三・五九
西ドイツGP ラップ新記録一九〇・五四
西ドイツGP ラップ新記録一五九・九二
東ドイツGP レース新記録一五六・一一
イタリアGP ラップ新記録一八六・八二

レース新記録一八三・三三
日本GP ?……………というこ
とになるわけであるが、このほかに
マイク・ダップがカナダ人として、
また彼自身としても初めてGPレー
スに優勝したこと、フィル・リード
選手が六三年の日本GPではじめて
ヤマハに乗車したにかかわらず、六
四年にはチャンピオンシップを獲得
したこと、ヤマハ・チームはGPレ
ースに参加して三年、とはいいが、
実際には十七レース目にメーカー・
チャンピオンとなったこと、そして
2サイクル・レーサーがチャンピオ
ンシップを獲得したことは二五〇cc
レースが行なわれて以来十五年、ヤ
マハがはじめてなしとげたことも忘
れてはならない記録といえる。

マレーシアも完勝

東南アジア最大のレースといわれ
るマレーシアGPにおいてもヤマハ



500ccレースに優勝した
本橋泰明

は二五〇ccおよび五〇〇ccの参加二
クラスを問題なく制覇、いつもなが

ら足の速いヤマハ、信頼できるヤマ
ハの性能を実証した。

水の上でもヤマハは強し

レースといえばヤマハ・ボートの
成績も優秀で、日本水上スキー連盟
主催の「第5回全日本長距離水上ス
キー選手権大会」では、初参加のヤ
マハ・チームが熱海―大島間往復九
〇キロのコースを一時間五五分二三
秒の驚異的な記録を作成して優勝。



賞品の山をかかえてゴキゲン
のヤマハチームのメンバー

またこのレースに使用されたボート
は、ヤマハ・ストライプ18スポーツ
に、ヤマハ・マリオンMK130をのせ
て出場したが、耐波性にすぐれ、引
き波がきれいでスキーヤーを疲れさ
せないヤマハ・ストライプがその威
力を発揮し、三艇で1、3、6位を
獲得したものである。

活況を呈す船外機

また船外機の業績も好調で、四年前月産十一台のペースでスタートしたものが現在では月産千三百台ラインをオーバーし、わが国の船外機総生産数の七〇パーセント以上を占めるに至っている。またことしに入ってから千二百台の船外機が海外に輸出されており、その性能の優秀なことは早くもオランダと六五年分三千台の輸出契約をとりかわしたことから十分に察しがつけられる。



一船に広く使われているヤマハ船外機

なお、ヤマハ発動機は日産自動車と技術提携し、一九〇〇cc、九〇馬力、二八〇〇cc、一三〇馬力の本格的な船用エンジンを共同開発したことも大きなニュースである。

海をあなたに

また、ことしの夏には「ヤマハ水上スキークラブ」を開設し、水上スキー教室、ボート教室が開かれ、本格的な海・湖のレジャーがだれにでも親しめるようになった。

オリンピックに 参加したヤマハ

アジアで最初の記念すべきトーキョー・オリンピックにヤマハ・オートバイも晴れの出場。といってもこれはオリンピック委員会がヤマハ・オートバイの機動性に目をつけ、自転車競技の伴走用に、また選手村との連絡用にと二輪車界では、ただ一社、ヤマハを名指しで参加申込みを要請してきたもので、七三台のジュニアYGIがオリンピックのお手伝いをする。

ところでオリンピックといえば日本楽器から佐藤公子がバタフライに出場、また堀内浩太郎氏はローマ・オリンピックについて二年連続してボートのコーチをつとめる。乞うご声援!

ヤマハ・カラー統一

発展するヤマハを象徴すると同時に、だれもがひと目みてヤマハと分かるブルーとシルバーの「ヤマハ・カラー」が決定されたのも一つニュース。

伊藤選手、 芸能界へも乗りだす

日本が生んだ偉大なGPライダー

の一人、ヤマハの伊藤史朗選手がボリドール・レコードと契約、「霧笛が俺を呼んでいる」でさっそうとデビュー。



レコード吹込みの伊藤史朗

また十一月放映のNHK・TV芸術祭参加作品にも出演するほか、東宝映画からも出演交渉をうけるなど、芸能界においてもみごとなスタートぶりをみせた。

青い目の訪問客しきり

アメリカですばらしい発展をみせているヤマハ製品のふる里はいかにと、世界一の発行部数をほこる「ライフ」誌の記者が本社工場を視察。

オートバイをはじめボート工場にまで足を運び、その生産過程のスムーズさに目を見はっていった。

また別にCHPすなわちカリフォルニア・ハイウエイ・パトロールの検察官が『モーターサイクリスト・マガジン』誌のヤマハ特集号の特派員として来訪、ヤマハの性能に絶賛をおくった。

世界のヤマハへ大躍進

YF1、YGI-D、YA6、YDS3とつぎつぎと発表されたヤマハの新型車は海外でも大好評をもってむかえられたが、これら新型車の正しい知識を与え、より徹底したサービスを図ろうと、五月十一日より五日間、アメリカ、インドをはじめ世界中のヤマハ・ディーラーのセールスマンおよびメカニックをまねき、オートループの機構や新型車の特長を細部にわたって説明する講習会を開催、また同時に「世界ヤマハ大会」を開いて、躍進めざましい世界のヤマハをより一層もりたてていくことを決議した。『世界は一つ、ヤマハオートバイ、ヤマハボート』

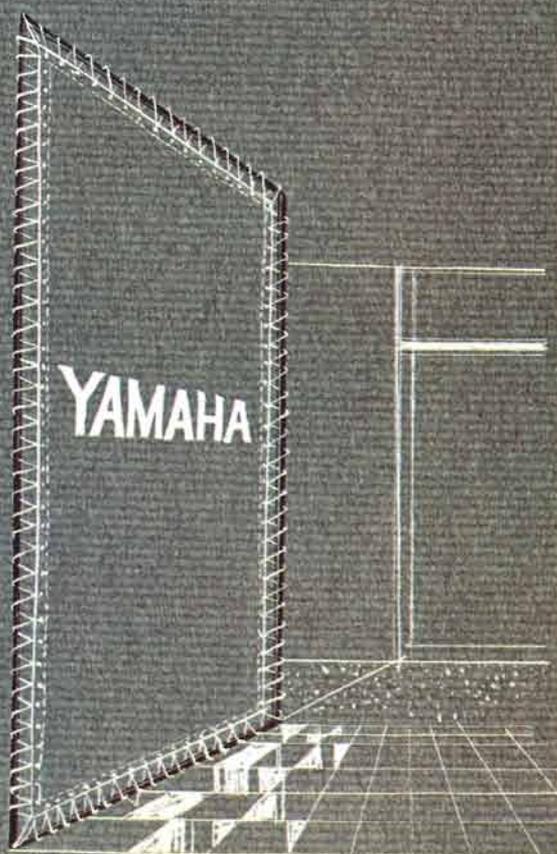
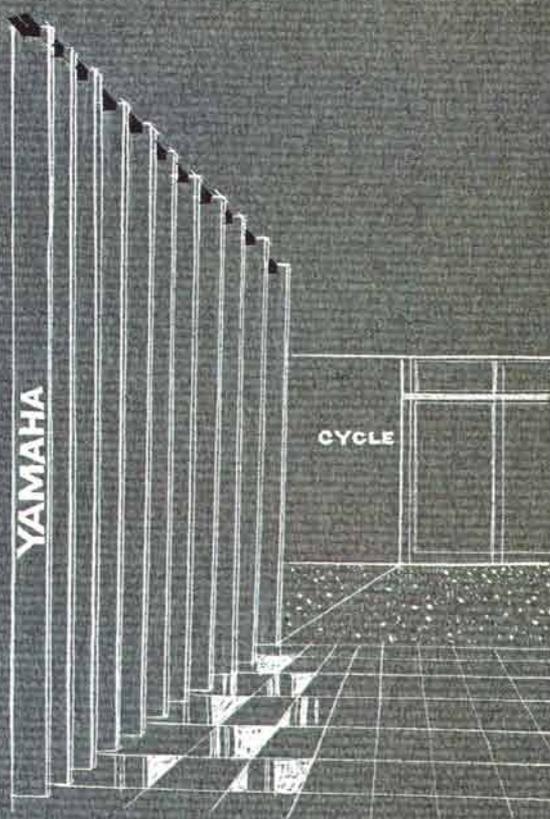
ショーの人気

さらったヤマハ

回を重ねて11回目を迎えた恒例の自動車ショーでは、世界チャンピオンをかちとったヤマハGPレーサーをはじめ、海外で活躍している輸出モデル、国内向け市販車、そして国産車としては最初の2サイクル三〇五cc車YM1型を発表して話題をまいた。

スクリーンで

新車コーナーを



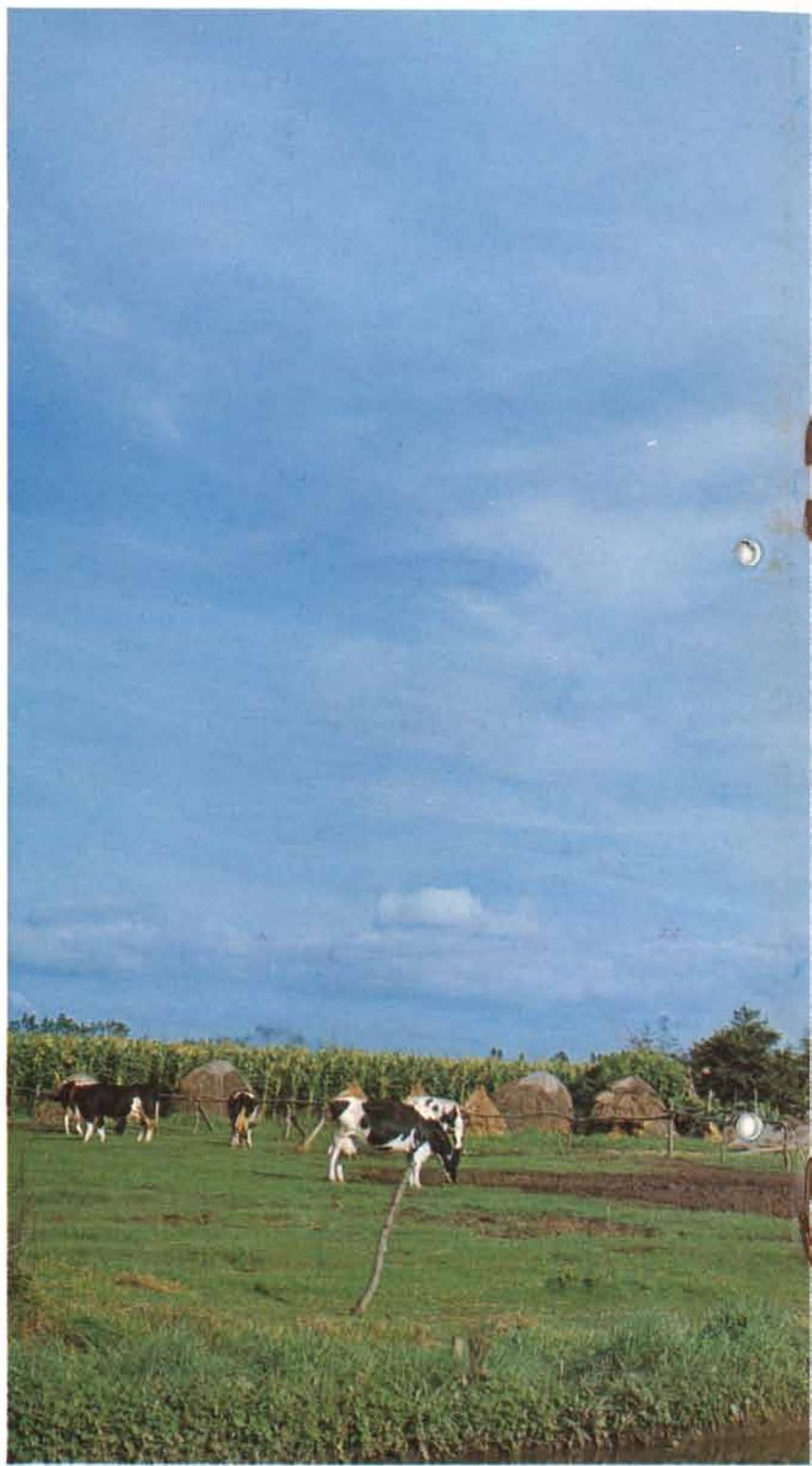
普通の家の一階を使用した店、野菜屋さんと大差のない店、そういうオートバイ、自転車店、修理する所も新車を置いてある所も一諸。新車かどうか区別のつかない店先をこのスクリーン（間仕切）を使って新車コーナーを作って見たら!?

仕上でもよい。色はあくまでもひかえ目にする事、白（あかるい）グレー等。下図はスポーティーな感じに店を仕切る、回りを角パイプ、又は円パイプを使用。中はテントを、ふちどりはと目をつけてロープで張りあげる。（丁度、タイコのようになる）使用材料は木綿のテント生地を使用の事。（色も前に同じくひかえ目に！）



札幌郊外 石狩平野

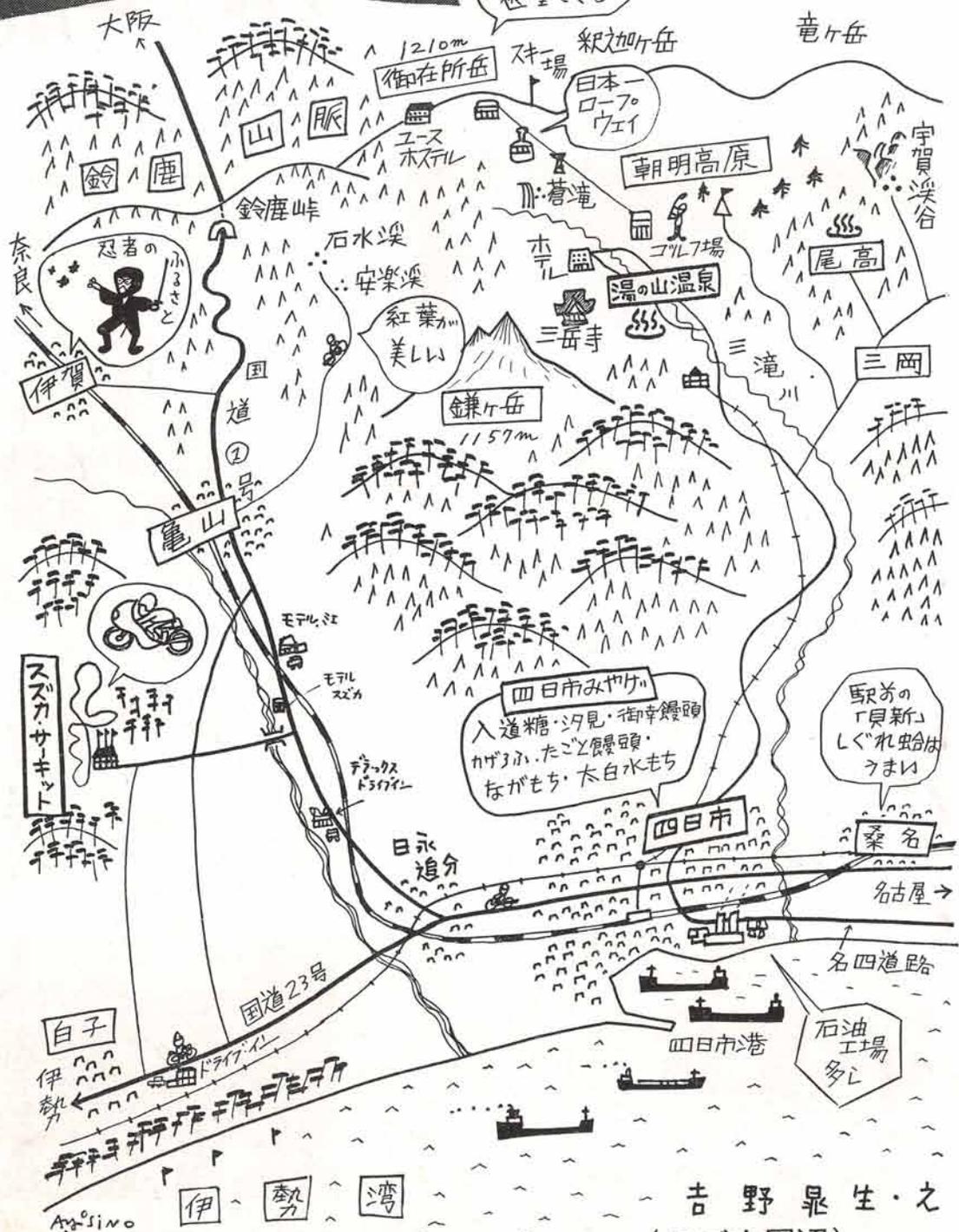
秋の北海道は雲が美しい 澄んだ
空におもいおもいの方向に走るかた
ちは いつまで見てもあきない
山かげも見えないはるか地平線まで
続くトウモロコシ畑 赤い屋根のサイロ 草を食べる牛 うっかりすると日本だったことを忘れてしまいそ
うな風景である



ここにヤマハが...

ヤマハ風土記

西にひの湖
眼下に伊勢湾
知多渥美が
展望できる



吉野 晁生・之
ヤマハツーリングマップ..... (スズカ周辺)



おだやかな調子で、
道楽は酒ぐらいのも
のです。あとは仕事だ
け」と語る橋本社長は
四十七才の働き盛り。
昭和二十三年現在地で
小型部品の販売をはじ
め、昭和三十一年四月
ヤマハと契約というか
ら北陸では一番古株で
ある。

部品店 固め——富山岡田 シーズンオフに足

てきた富山岡田部品店
社長・橋本喜作氏と富
山内燃機社長・辰尾弥
三次郎氏である。

「車を売った以上、最後まで責任をもちます。幸いうちは部品も扱っている関係で、この部品の供給、迅速なサービスでユーザーにも販売店にも信用のあることが強味です。ホンダ、スズキさんとの互角の勝負もこの影響でしょう。」と橋本社長。
「昨年より、管理職の教育、或いは経営者と部長クラスの会議制を採用した

「三月になったら売りまくりますよ。何といっても直販の大口需要は他社の追従を許しません。」橋本社長の本領発揮の言葉だ。
県庁へは、年間オートバイ購入の六〇%、県販購連には九〇%を納入している実績がものをいう。現にこの八月にも北陸電力へ五〇ccと二二五ccを大量納入しているという。

以来、専務の橋本五郎さん（三八才）とともに、車輛部ではオートバイ、部品部では、ヤマハ純正部品（北陸三県を扱う）と両立でて拡販にはげんでいるが、現在従業員は車輛部に十二名、部品部が五名の陣容。傘下販売店は二二〇店、別に直売もやっている。
主力車種はYGYD、YGIで（とくにYGI-Dが多くでる）その伸長率は昨年の一三〇%増というすばらしいものだ。その他二五YA6（春の需要期は冬の間の下交渉が実りどっと出るが、大休需要が限定されてきた）YFI五〇、YJI五五は発売以来尻上りに伸びてきている。

「二年間を通して、売れる土地が羨しい。」といいながら「今後大きく発展して行く富山県でヤマハとともに大いに張ります。」と笑う二人の顔は明るい。
なお、ボートは官庁用に少し出るだけであるが、今年には漁船用の船外機の販売量はヤマハが九〇%を占め、今後の売行きは目算は自信に満ちている。
社長の橋本喜作さんにとって専務の橋本五郎さんは義弟といった間柄でもあって、イキの合ったお二人。
飛躍を期した秘策と努力の成果が現れる日も間近いことであろう。

「部課長制を敷いて各人に責任をもたせてやっていますので、これからの成長が楽しみです。」と意欲のほどをみせる橋本専務。
しかし、雪国の宿命ともいえるべき冬期販売の低下はいかんともしがたい。



岡田部品店（株）
橋本社長（左）橋本専務（右）

ヤマハ 風土記

富山県を訪ねて

「越中富山の反魂丹」と歌われる売葉の産地として有名であった富山市は今でもその年商四十三億円という。しかし最近は大きくクローズアップされてきた立山連峰、黒部峡谷探勝の観光基地としてまた、そのゆたかな発電を利用して工業都市としても変はうしつつある活気溢れる街である。北にコバルト色の富山湾を控え、ここでとれる魚の新鮮な味、これを肴に飲む酒の味も格別なのだろう、富山の人は酒好きだ。この恵まれた風土の中で、新しい富山の発展とともに進んできた、二人がいる。一途に仕事を愛し酒を愛し、明日のヤマハを築こうと努力し

富山岡田部品店

富山市田中町95・社長 橋本喜作氏

富山内燃機

富山市稲荷元町7-22・社長 辰尾弥三次郎氏

味あうなら
 『加賀の菊酒』海のスワイ(雉)、コウ
 バコ(雌)、甘えび、川の岩魚、山の山菜
 など。
 みやげ買うなら
 加賀百万石の豊かさと年輪をしのばせ
 る『柴舟』、『河じか』、『長生殿』の銘菓
 にかぎる。
 旅情にふけるなら
 市内では富山城、あるいは金沢の、日
 本三大庭園の一つ、眺望の六勝を備えた
 兼六園を訪ねよう。少し足を伸ばして山
 鳥の声をきく仙境の神通峡。

自転車の販売網を生かして

富山内燃機

この富山市にあって、岡田部品店が切
 っても切れない縁は、富山内燃機との間
 柄。互いに連絡し合い協調し、値崩れの
 ない商売にはげむ富山内燃機も、同様に
 冬場は春に備える。

辰尾社長(五十八才)そしてオートバ
 イ関係の責任者である渡辺さん(四十八
 才)は、ともに酒を愛し、そして明日の
 エネルギーを貯える。来年への秘策を練
 るお二人の顔は深く冴えきってみえる。

「なんとといっても、岡田部品とうちの
 占める販売台数を合せれば、富山県は



富山城

富山城内の薬祖
前田公の銅像



全国一の占拠率です。きっと今年も一
 位になる見込みですよ。」

辰尾社長の言葉には、この地にとんと
 根を下した人の強い自信がうかがえる。

辰尾社長は、県自転車卸組理事長と
 して、富山県随一の大立物、富山内燃機
 の親会社のタータ商会(富山市南田町六
 九)は、自転車卸の老舗でもある。富山
 内燃機は別会社として昭和三十四年に設
 立、当初は山口自転車も扱っていたのだ
 が、昨年山口の倒産により、現在はヤマ
 ハ一本となり、いよいよ本腰を入れた販
 売に踏みきったのだ。

岡田部品店の近く、日本海前にした
 国道八号線に真近なお店は目下改装中で
 飛躍を期した意欲にあふれている。事実
 ヤマハは毎年、倍増の伸長率をみせ、当
 初三名の従業員だったのが、現在では十
 四名、傘下販売店は一〇〇店に伸びてい
 る。

主力車種はなんといってもYG1、Y
 G11Dで、ホンダ、スズキ製品を上回
 る実績を示し、YF1、YJ1もホンダ
 を追ってスズキと並んでいるという。

わずか数年の間でこうした実績をあげ
 えたことは販売店の良さにあるようだ。
 古くからのタータ商会の自転車店四六〇
 店のうちから選んだというだけに、長年
 つちかわれた親子との間柄のような関係
 が、強い結びつきとなって実績の積み重
 ねとなっていることは事実である。

「十四名の従業員にタータ商会二十名
 の従業員がプラスされ、自転車からオ

富山内燃機(株)

辰尾社長(左) 渡辺氏(右)



ートバイ移行のユーザーの情報交換が
 できるので非常に有利です。」
 たしかに、この立体的ともいえる販売
 態勢が、販売店にとって大きな武器とな
 っているようだ。

「一歩一歩前進主義でやってきた、そ
 のお陰で自転車は富山県一、北陸三県
 でもトップになった。次はヤマハを伸
 ばすこと。」そう言われる辰尾社長。
 渡辺さんの抱負も加わって、今や先を
 見つめる目算だけがあるのだ。
 このお二人の伸びようとする力は、春
 を待たずともふくれ上っていく。

越中ことは
 オラツチャの国へオイデナハンセ
 (僕たちの) (いらっしゃい)
 雪の色したベンタケが、可愛いテング
 (芸者か) (いたずら)
 ウで悩ませる。
 ナンチュウ、イヅマシイ話、チャット
 (なんという) (羨しい) (早く)
 アンマア、イカマイケ
 (兄さん) (行きましよう)

みてきた“世界のヤマハ”

(2) アメリカ



ヤマハ発動機 常務取締役 小池 久雄
営業課長 小宮 功

ヤマハは想像以上に好評

今回アメリカの市場を見てまいりましたが、ヤマハがアメリカでこれほど人気を呼んでいるとはまったくおどろきました。

まず、現地に着いて、各方面への挨拶をかねて、ロスアンジェルス Hilton ホテルで約二百五十名を招待して、カクテルパーティを開きました。

この日はディーラーをはじめとして、日本領事館、東京銀行、住友銀行の方、業界新聞や雑誌記者、リース関係のヤマハライダーなどの参加を得て、大変なごわいでした。

とくに感激したのは、ロスアンジェルス市長よりメッセージをいただいたことで、ヤマハに対する現地の期待が非常に大きいことがわかりました。

今度の訪米の目的は、急上昇するアメリカ市場を実際にこの目でたしかめるとともに、品不足でなげいているディーラー諸氏におわびを申しあげること。また、今後の我が社の増強方針を販売チームに直接お話しして了解を求めること。また直接ディーラーを訪問して、市場の販売動向の見透しをつけて新工場の増強のスケジュールをどのようにしたらよいかを見きわめたかったこともありま。

深い需要層をもつヤマハファン

そして、その結果はアメリカ市場のヤマハの人氣が、決して一時的なものではなく、しっかり家庭内まで根をおろした底力があるもので、子供さんから家庭の主婦までが乗っており、従ってユーザー層も十六才から六十才までと層が厚いことが判りました。

オートバイの需要層のうちには、オートバイに乗ったのは初めてというユーザーが六〇%ともいわれる地区がありました。これは、となりの子供が買ったからそれではウチも買おうという調子です。

その需要ののび方は丁度日本の七、八年前のブームのころと同じようですが、日本では業務用が主であったのが、アメリカでは家庭内に入りこんでゆくのですから強力です。

車種は、ヤマハYGとヤマハYDSスポーツが圧倒的で、通勤やレジャー用に大いに利用されています。

五〇ccクラスは、アメリカでは子供と言っても体格が良いし、使い方も荒いので普通に乗るにはちょっと無理があるので、ひとところよりは五〇ccの人氣は下火になっているようです。

その点、ヤマハはYGは、性能も十分スタイルは良いし、故障がないことがユーザーに受けて、いまでは「ヤマハ」がこのクラスの代名詞にさえなっています。



それに、ディーラーでは、車を売ることに
以外に、レンタカーを兼業し、オートバ
イを賃貸しをして、その良さをお客に認
識させて車を売るというなかなかうまい
方法をとっております。

急増するオートバイファン

現在ヤマハは、セールスマンが客のと
ころへ戸別訪問するわけではなく、夫婦
子供で店にきて買って行くという工合で
す。

参考までにアメリカのオートバイの登
録台数をみると、

一九五八年 五〇七、七四五台であるの
が年々増加して、

一九六二年 六〇〇、〇〇〇台を突破し
六三年にはついに七八六、二〇〇台とい
う目ざましい増加ぶりです。

この、アメリカ市場へ輸入されるオー
トバイのうち、日本車の輸出状況は一九
六一年が総輸入台数六六、二三四台のう
ち、日本車が二三、〇一一台、六二年が
一一二、〇七〇台のうち日本車が七二、
四五五台、六三年は一八三、三五一台の
うち、日本車がなんと一三五、四六九台
というすばらしい伸長率です。

イタリア、イギリス車などの重量車は
すっかりわずかなものとなってしまっ
ていますので、結局、この種の車は日本車
の独壇場といつてよいようです。

ヤマハもアメリカ向けが昨年四〇、〇
〇〇台だったのが、本年は八〇、〇〇〇

台、来年は一六〇、〇〇〇台を目標にし
ています。

従いまして、今後の増産態勢も当然こ
の評判により考え方を大幅に変えなけれ
ばならないし、資本投下もしてゆかなか
くはなりません。

現地のディーラーを、あちらこちら訪問
してみました。本場に本腰をいれてや
っています。利益も十分だから企業とし
て余裕のある経営ができています。

現在アメリカには七五〇店のディーラー
がありますが、まだあちらこちらからデ
ィーラー希望者が多く困りました。

高水準のサービス工場

店頭も、日本とちがい、広いスペース
にずらりとオートバイを並べて、裏側は
部品庫、そして立派なサービス工場、多
くは旋盤までおいてある位です。

そしてお客が来ると、まずサービス工
場、部品庫をみせて、「これだけの部品
とサービス工場があるので、ウチで買え
ば安心である」ということで、機械文明
水準の高いアメリカだけのことはあると
感心した次第です。

レースも盛んで、毎週どこかでレース
が開かれています。

ロスで行なわれていたナイトレース
を私達も見にゆきましたが、観衆は四〇
〇〇人位はいついていて、観客もオートバ
イでかけつけ、若い娘さんがヤマハでさ

っそうと応援にきているのもずい分とみ
かけました。

レースでもヤマハ二五〇ccが優勝し、
毎回ヤマハが圧勝と聞いていましたが、
この目で見たので非常にうれしかったこ
とのひとつです。

なにしろ二五〇ccの年間ランキングダ
イダーは常にヤマハに乗っている青年だ
そうです。このレースの強さも売行きに
大いに力があると思われれます。

幸い五〇ccから二五〇cc以上までの各
車種がそろっているのです。ヤマハ専門店
で十分商売ができるので、ディーラーには
非常に有利だと思います。

そして将来は

ロスアンジェルスのヤマハ・インター
ナショナル・コーポレーションも、この
十月初めには事務所を新築移転しまし
たし、能率良いビジネスができるようにな
りました。

このように、アメリカではすべてが順
調ですが、車不足がなやみの種というこ
とです。

国内需要も、欧州、東南アジア地区も
非常な伸びです。一日もはやく皆さんの
の要求にお応えできるよう新工場建設に
力を入れるとともに、これと並行して新
製品の開発にもたゆまぬ努力を重ねてゆ
きたいと思っております。

■ アメリカヤマハ
フィラデルフィア
支店ご紹介



イーストブランチの全景、前の道路はルート30です



ショールームにかざる車
も足りない位の品不足

ヤマハ・インターナショナル・コーポレーションのイーストブランチ（東部支店、もしくはフィラデルフィア支店ともいう）をご紹介します。
イーストブランチは、アメリカ国道ルート30に面していて、マネージャートのム、クラークを始めとして11人の人達が働いている清潔な感じのオフィスです。

パーツルームの一部、この右側に約三倍のスペースもっている



■ 営業担当者
夏期講習会開く

8月17日と23日から、それぞれ三日間二班にわけて本社営業課主催で社内営業担当のフレッシュマンを対象に夏期講習会を実施した。場所は、静岡県引佐郡奥山、大本山半僧坊方広寺（禪寺）。

全国支店、営業所から一〇名の第一線営業マンが参加、毎日六時起床、ラジオ体操から始まり坐禅、講義と夜まで続くギッシリのスケジュールを強行し、全員修了した。

奥山は文字通り浜松から車でも一時間の山奥にあり、三日間の研修は完全に缶



講義をする側もうける側も真剣そのもの

常陸宮殿下、妃殿下を 鳥羽国際ホテルに おむかえする

9月30日、義宮さまと津軽華子さんのご結婚の儀が行なわれ、新らしく常陸宮家をおこされたが、そのご報告に伊勢神宮にご参拝になった。その宿舎に、三重県鳥羽もんど岬の「鳥羽国際ホテル」をお選びになったお二人は、川上社長のお出むかえでホテルにお入りになり、翌日伊勢、奈良へ向けてごきげんよくご出発された。

写真 女性自身提供



鳥羽国際ホテル屋上でもんど岬の風光をおたのしみになる両殿下

常陸宮殿下と妃殿下をおむかえする川上社長

詰で、業務と人界から隔絶され、坐禅と充実した講義内容はヤマハマンに一段と磨きを加えた。

講義は次の講師を招き、それぞれ専門のテーマで講義、指導を受けた。

早稲田大学教授 宇野政雄、日本大学教授 並木俊守、専修大学講師 出牛正芳、マーケティング研究協会理事 藤枝高士、経営コンサルタント 近藤三郎



6時のラジオ体操から1日が始る

また夜は会社幹部から業界についての話、日紡貝塚「挑戦」の映画などがあり講習会を更に意義あるものとした。

坐禅くむ 半僧坊の蟬しぐれ

— ヤマハマン

月刊「オートバイ」誌愛 読者ヤマハ工場を見学

月刊「オートバイ」雑誌「読者友の会」のヤマハ発動機工場見学会が九月十六日行なわれた。

当日午前の集会時間には、地元は勿論遠く東京、千葉より、西は名古屋、大阪兵庫県よりも熱心なヤマハファンが参加し、六十名近くの多数であった。

先づ、初めに山田業務部長の挨拶があり、このあと小宮営業課長の工場概況を説明、一同三班に分れて工場見学を行なった。

このところ国内外の需要激増で、日夜フル生産を行なっている工場内は活気に溢れ、見学者もヤマハ製品の出来るまでをつぶさに見て満足気であった。

特に注目を集めたのはオートループの組立場で見学者から専門的な質問が次から次とあり、案内者も汗だくであった。



本社工場での受付風景



高い工作精度に感心する見学者

Y A—6で沖繩を 走る

東京工大機械工学科の大塚二郎さんがヤマハY A—6型で、沖繩諸島の四つの島を走破してレポートを寄せてくれました。

「このツーリング報告」は、8月5日～25日の21日間、全行程四五〇マイルに



ひめゆりの塔の前で休む大塚二郎さん

及び特にバラスの路でも六〇マイル（九六キロ）位まで不安なく走れること、安定感が良く、コーナーリングでの安定が良く、オートループにより無理がきき、山岳地帯の無理な走行でもまったく力に変化なく、余裕をもって使用でき、また沖繩でもっとも大きな「塩害」に強く、他車の車が一年位で穴があいてしまうのにヤマハは塗装、メッキが良く長持ちすることも大きな特長といえるがあります。特に石垣島では道路の防じんに塩水を使うため重要なことといえましょう。

また、オートループについて知らない人が多く、説明すると、その場で「この車を売ってくれ」という人もいた位だと記しています。

この車は、那覇市「琉球船用品KK」と石垣市「三田商会」の提供によるものです。

ヤマハ二五—cc優勝

—三五〇cc級レースに驚異
の新記録を作成して—

九月二七日マッローリ・パークで行なわれた国際ロードレース（このレースはデイルー・メイル紙がスポンサーで、イギリスではTTレースに次ぐ重要なもの、今年は一五〇cc級のリード（ヤマハ）、三五〇cc級のレッドマン（ホンダ）、五〇〇cc級のヘイルウッド（MV）、側車級のドイベル（BMW）と、四名の本年度世界チャンピオンが参加）で、ヘイルウッド（MV）が『今年のレース』（一七五ccから五〇〇ccまでのレース）に優勝して一〇五ポンド（約一〇六万円）という巨額の賞金を獲得した。

「しかし」と、英紙モーターサイクリングは巨額の賞金のことよりも「この日の素晴らしいレースの中でも最も驚かされたのは三五〇cc級でフィル・リードが示したレースぶりであった」としている。

「リードは二五—ccという小さいヤマハで、ヘイルウッド（MV）の持つ平均時速一四二・七三kmのラップ記録を粉碎する時速一四五・九二ccの新記録を樹立した。もう〇・四秒だけ早かったらヘイルウッドが五〇〇cc級MVで作ったこのコース（一周二・一七三kmにおけるオー

SHEPHERD MAKES MZs FLY

But Phil takes Scarborough 350 on 251 Yamaha

Five-loss boost for Ashcraft

トバイのラップ記録を破れたのだ！」

リード（二五—ccヤマハ）のレース記録は平均時速一三七・八七kmで、これも従来の記録を破った。

このレース経過を英紙モーターサイクリング・ニュースによって略記すると、リード（二五—ccヤマハ）のスタートは悪かったが、突然調子づくると一〇位から五位に、四位に、そして二位に上った——僅か五周のうちにある。スタートから先頭に立っていたレッドマン（三〇五ccホンダ）に迫いつき、その後両選手は六万名の観衆を湧かす大熱戦を演じた末、一車身差でリードが優勝した。

南米のヤマハ代理店

中南米、ヴェネズエラの子マハ代理店「ヴェネモトスC・A」

この会社の社長さんは大変なオートバイファンで、1950年にはイタリアでレースチャンピオンになった人。

ヴェネズエラに移ってきても、自国を始めアルゼンチンなどに近隣諸国で優勝した経験をもっている。

ヤマハの代理店になる前は、イタリアのドカティを専門に扱っていたこともイタリア出身の社長としては当然だが、いまは、ヤマハを月に60台もオーダーし、ヤマハを主力とする店になっている。



大州市曠川ダムの前で全車そろって記念撮影

この会は、亀岡モータースの子マハファンを中心におこなわれたもので、午前中の悪天候も午後はずっかりはれ、無理な条件の道も全車やすやすと完走、あらためてヤマハの優秀性を確認し、大成功のうちにツーリングを成功させた。

ヤマハ30台を連ねて

ツーリング

四国宇和島市滑床でヤマハファン三十名余りが盛大にツーリングの会を行なわれた。

惜しかった『今年のレース』

三五〇cc級レースのあとリードは同じ二五〇ccヤマハで『今年のレース』にも出走した。リードはまたスタートが思わしくなく、ヘイルウッド(五〇〇cc級MV)、クーパー(五〇〇cc級ノートン)そしてレッドマン(三〇五ccホンダ)その他からかなり遅れていたが、調子を取戻すとともに次々と先行車を抜き、第四周では二位クーパーを超越してトップのヘイルウッドに七秒差と迫り、その差を締め

そうに見えたが変速機の故障でリタイアした。これでまた二位となったクーパーは約一六秒差でゴールインし、レッドマンはレース半ばでクラッチの工合を悪くしながらも四位に入った。

優勝したヘイルウッド(五〇〇cc級MV)の最高ラップは平均時速一四四・八四kmで、リード(二五〇ccヤマハ)の三五〇cc級レースにおける最高ラップより時速一〇八km劣っていた。惜しまれるリード(二五〇ccヤマハ)のリタイア!

ヤマハ三営業所開設

ヤマハ発動機では、大阪支店に二営業所、名古屋支店に一営業所を開設した。

この三店は

◎大阪西営業所 大阪市西区北堀江通 四の二七

◎奈良営業所 奈良市東九条町 (五四一) 四三三一代

◎名古屋営業所 名古屋市中区栄 一五三〇の八 (二一〇) 五七六〇七

◎名古屋営業所 名古屋市中区北区辻本町 二の三四 (九八) 九五二六

以上の三店で、全国に十三営業所となったわけで、既設ディーラーの充実と、営業所新設によって着々と販売網を強化しつつあります。

ドクトル
ヤマハ

—その4—

■ セールスマンのための
サービス講座

セールスマンはユーザーのもっともよき相談相手、あなたが直接手をくださないまでも、サービス技術を知ると知らぬとでは大差があります。この「ドクトル・ヤマハ」をぜひご活用ください。

カーボン堆積とその除去の問題

エヤ・クリーナーやタンクキャップのエヤ・ホールのつまり、さらには燃料系統の不備が高速回転を不調にするということや前号で述べましたが、そのほかに高速回転を不調にする原因にはながあるかという、まず考えられるのが排気系のつまり、すなわち燃焼室、排気孔、エキゾーストパイプ、マフラなどのカーボン堆積です。

排気系にカーボンがたまれば、それだけ排気の流れはわるくなり、出るものが出なければ入るものも入れないということになります。したがってエンジンに入される空気が減少されスロットルを開けているわりあい燃料の供給が少なく、回転があらがない、高速が伸びないということになるわけです。

高速回転不調の原因がこのカーボン堆積にあるものとすれば、邪魔もののカーボンさえ取除けばもう大丈夫、あとは新車時のような調子が取戻せます。

ここでちょっと余談になりますが、カーボンはなぜたまるかといえば、これはひと口に吸って吸入された混合ガスが完全に燃焼しきれないためです。それじゃ完全燃焼さえすればカーボンはぜんぜんたまるのかといえ、これはまたそういうものではないのです。このところが非常にむずかしいところなのですが、俗にカーボン堆積というと2サイクル・

エンジン特有のものときめられがちですが、これは大きな間違いで、やはり4サイクル・エンジンにもカーボン堆積はあり、少なからず、問題にされているのです。ただ2サイクル・エンジンの場合はエンジン潤滑のオイルを燃料のガソリンに混合してエンジン各部に供給しているために、一部のオイルがガソリンと共に燃焼室に入り、その燃え残りがカーボンとなるため、その堆積量が多くなるというわけなのです。しかし2サイクル・エンジンは非常に簡単な構造ですので、カーボン除去という点に関してはさほど面倒がることはありません。4サイクルエンジンではシリダヘッド一つ外すにも大作業となりますが、2サイクル・エンジンでは四個のナットまたはボルトを外すだけでよくマフラも内部に入っているディフューザーパイプはビス一本で取外せる構造となっているからです。比較的カーボン堆積の少ない4サイクル・エンジンでもオイルあがり起すようになれば、そのカーボン堆積は大変なものとなり、ことにマフラが非分解式のものもあるのですから、カーボン除去ということに関しては非常にやりづらくなります。その点2サイクルは有利であり、またヤマハが新しく開発したオートループ付の2サイクルではオイル消費量が激減されていますので、カーボン堆積は2サイクル特有のものとはますますいえなくなっているわけです。

大変ながいちょっとになってしまいましたが、「だいたいお走っているからカーボンがたまっているんじゃないかな」の一言で片づけるより、以上のような説明を簡単につけ加えれば、セールスマンのあなたも立派なドクトル、このついでに「ヤマハ・オートループ」に言及すればまた何台かの新車の注文をうけるということにもつながります。

ま、そこまでいかにしても信頼できるセールスマンと見込まただけで十分というものでしょう。カーボン除去をひとりでやるという人には、シリダヘッドの締付ナットは対角線上にあるものを交互に徐々に脱着していくようにすること、ガスケットやパッキン類の傷のあるものは純正品と交換すること、ピストン頂部のカーボンはグリースを塗布して掻きおとすようにすること、掻きおとしには刃先の丸くなったドライバーとか鉄ノコを使うこと、けっして本体に傷をつけぬこと、シリダを外した場合クランクケースの中に異物が入らぬよう布で覆っておくこと、エキゾーストパイプやディフューザーパイプは苛性ソーダ入りの水で煮てもカーボンがとれること、ピストンリング溝のカーボンは、折れたピストンリングを使うと便利なこと、組立に際してはシリダやピストンに少量のオイルを塗布してから行なうこと……等々をアドバイスしてあげれば、あなたが逃げだしたくてもお客さんが離さないようになるでしょう。

セールス
ノート

話術もろもろ

話し方、質問に対する答え方とはいえ
たんなる「話術」をさすのではなく、あ
くまでも実戦のセールス上の話し方、つ
まりすべて商売の成否をかけた生きた話
術を言うのである。

よく映画や芝居、あるいは小説に登場
するセールスマンは、タテ板に水を流す
ように、よどみなく話し、いつか客は煙
に巻かれて買ってしまう。が、これは空
想の所産であって、実際には納得し喜こ
んで買ってもらう地味な話し方が、セー
ルスの技巧として最も大切である。

「とにかく売ってしまえばこっちのも
の」という話しの持って行き方は、もう
通用しない。すべては心のうちを理解し
てもらおう、そういう態度で話しを進めた
いものである。

相手の理解を得ることはなかなかむづ
かしいが、端的に言えば、要領をつかん
で、確実に表わす言葉を使うこと。それ
には早口の人は落付いて、重口の人は口
を開け気味にして早く、と一般にいわれ
るが、目安として一〇〇字の話し言葉を
約三十秒で話せるようにするとよい。

このセールス会話をノートして、秋の
夜長に、反復練習し、話し、間とリズム
を会得するのも無駄ではない。

人を見て法をとけ

世のセールスマンの中には、品物を買
ってもらうためか、ともすれば卑屈な喋
り方をする人がある。客の方でも物売り
に対する見下げた態度をとる人が多い。

しかし、客とセールスマンとはいえ結局
は人間対人間なのであるから堂々と、そ
れどころか、お客の知らない便利さを教
えてあげる流通機構の担い手としての自
負を持ちたい。無意味なお世辞は不必要
である。

ところで、お客様には年令、教育程度
お金の有無など、まちまちであらゆる階
層の人達と対応することが多い。第三者
的立場からみれば、自分だけ分っていて
も相手にはサッパリ通じないことがあ
る。俗に「人を見て法を説け」とはうま
い言葉であるが、とくにオートバイには
専門用語（例えば最高出力、トルク、ゼ
ロヨン、燃費）があるから、相手のレベ
ルを推測して、ときには素人にも解りや
すく話す必要がある。

「燃費とは走るときのガソリンの量」
「1ℓの燃料で何キロ走れるかを表わ
した数字」

「燃費の数値には定地燃費と実用燃費
があって、定地の場合は舗装平坦路で
優秀な乗り手が乗って最も経済的な速
度で走った時の消費率で、実用燃費は
砂利道、坂道の一般公道を走って得た
数値。この燃費がよければ性能に秀れ
経済的」

以上、燃費ひとつを例にとっても三通
りの説明の仕方がある。前二者は間違い
ではないが説明不足で、オートバイを知
らない人には説得する要素がない。

言葉、言葉の魔術ではないが、日本の
国は言葉の国といわれるほど言葉が多く

また、同じ言葉でも多くの表現方法があ
るから、日頃から研究しておくべきであ
る。

例えば耐久力を表現する場合でも、た
んに「耐久力が優れている」という場合
と「丈夫である」と表わす場合と「もち
が良い」という表現があるから、やさし
く表わしたり、ダイナミックに言い表わ
す技術を身につけることも、また重要な
ことである。

ペースとリズムと演技性

話し方のまともとして、相手の反応を
見つつ喋ることが話術のカギといえる。
それには相手の表情、目、体の動きに応
じ、心を読んで話を進める心掛けをしな
くてはならないことは言うまでもない。

さきに話し言葉のペースについて述べ
たが、なにも相手の心かまわず一定のペ
ースを守れ、というのではなく、十人十
色の客に応じて、相手の興味の趣くところ、
関心をもつ点をキャッチした一つの
リズムを持たなければならぬ。

ひと口にリズムと言ってもむづかしい
が、美しい言葉の旋律というものを身に
つける努力が、なんといっても真の話術
を身につけることにはかならない。

ゆうなれば、簡潔、明瞭、解りやすさ
にプラス適度のユーモアと演技性、これ
がポイントなのである。究めるところ市
広い人間性ということになるが、複雑き
わまる話術の妙を備えれば、あなたはす
でにセールスマンとして女人といえる。

図説 2ストロク

2ストロークの掃気方法

先号では2ストロークの吸気法を述べ究極のところロータリバルブ吸入方式がピストンの動きに関係なく吸気タイミングを設定できる点で、最も優れた方式であることを説明しました。

さて、今号では話を一歩すすめて、掃気の問題点について述べてみましょう。

いったんクランクケースに吸入されたガスは、爆発・燃焼の仕事をして下降するピストンの働きによって、掃気孔から燃焼室へ入って廢ガスを排気管へと押し出す(掃気)わけですが、ここでどうしても新規ガスの一部は廢ガスと一緒に排気系へ流れ出します。

これは第1図をごらんになれば分るように、掃気中は掃気孔と排気孔は同時に開いているからです。この廢ガスと新規ガスの交代を最も理想的に導いてやる必要があるわけです。この両者の気体の

流れをスムーズにして、新気が排気管へ流れ出す(吹き抜けまたは筒抜けという)のを防ぐために、実はいろいろな工夫がなされているのです。

掃気方法のうち最も簡単なものは、第1図で説明したような、掃気孔と排気孔を向い合せに置いたものです。

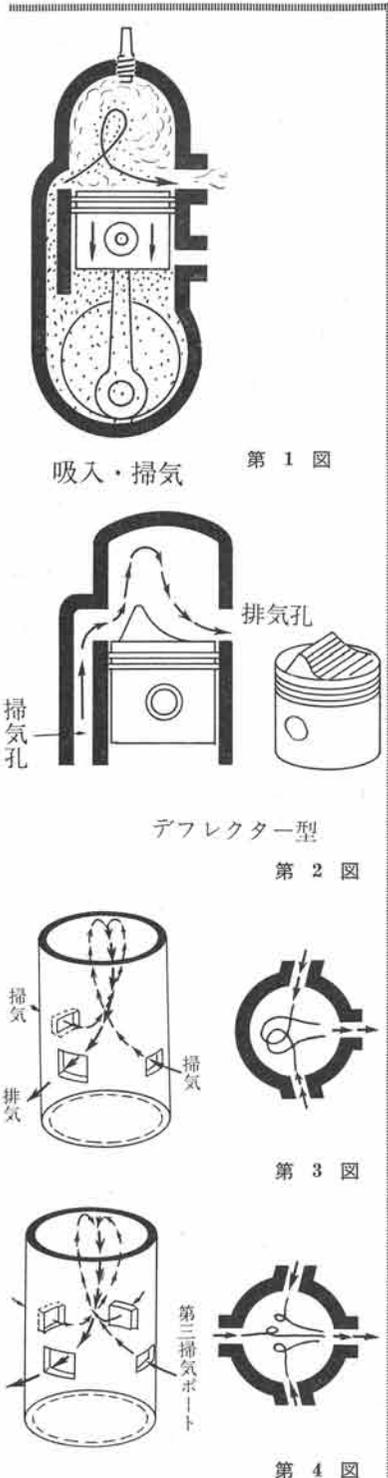
さて、ここで第2図をごらん下さい。そこで考えられるのは、ピストン頂部にデフレクター(そらせ板)を設けて、掃気流の方向を変えて燃焼室上部の廢ガスをそっくり追い出す方式です。

このタイプは昔かなり使われましたがピストン形状のアンバランスから生ずるスラップ(首振りによる上・下死点で反転する際の衝激)、曲部的なカーボンの堆積、あるいは頂部の過熱などにより、現在ではほとんど使用されていません。そこで考えられたのが、掃気孔を左右に二つ設け、この二つの掃気孔から新気を噴射させて新気を反転させる方式です。

この反転掃気法をループ・スカベンジンクあるいは発名者の名前をとってシユニユーレ掃気法と呼んでいます。

第3図をごらんになれば分ると思いますが、左右対称の掃気孔から流出する新気の反転作用により廢ガスを押し出すため新気ガスの吹き抜けは減少します。なお第3図では分りませんが、この二つの掃気孔の通路には一定の角度をつけて斜めの上って噴き上げ、燃焼室で衝突反転して双方の新気が合理的に掃気作用をすよう考えられています。

そして、さらにこの掃気効果を高めるために、第4図のように排気孔と対称にもう一つの掃気孔を設けて、新規ガスの反転運動をより増大させる方法もあります。これはシリンドラ部に吸気孔を設けるかわりに掃気孔を設置できるヤマハのロータリバルブ方式にみられる第三掃気ポートですが、掃気効果が上れば出力の点で非常に有利になるわけです。



モーターショーの 裏方さん

例年のことながらモーターショーの開場前夜は、まるで火事場さわりである。華やかなる新車群の登場も、この裏方さんたちの徹夜も、辞さぬガンバリがあるからだ。



切る 組む 張る 塗る 夜が更ける

はい パパ つみきあそびはオモチロイネ



ヤマハのたーめなら エーンヤコラ ドン

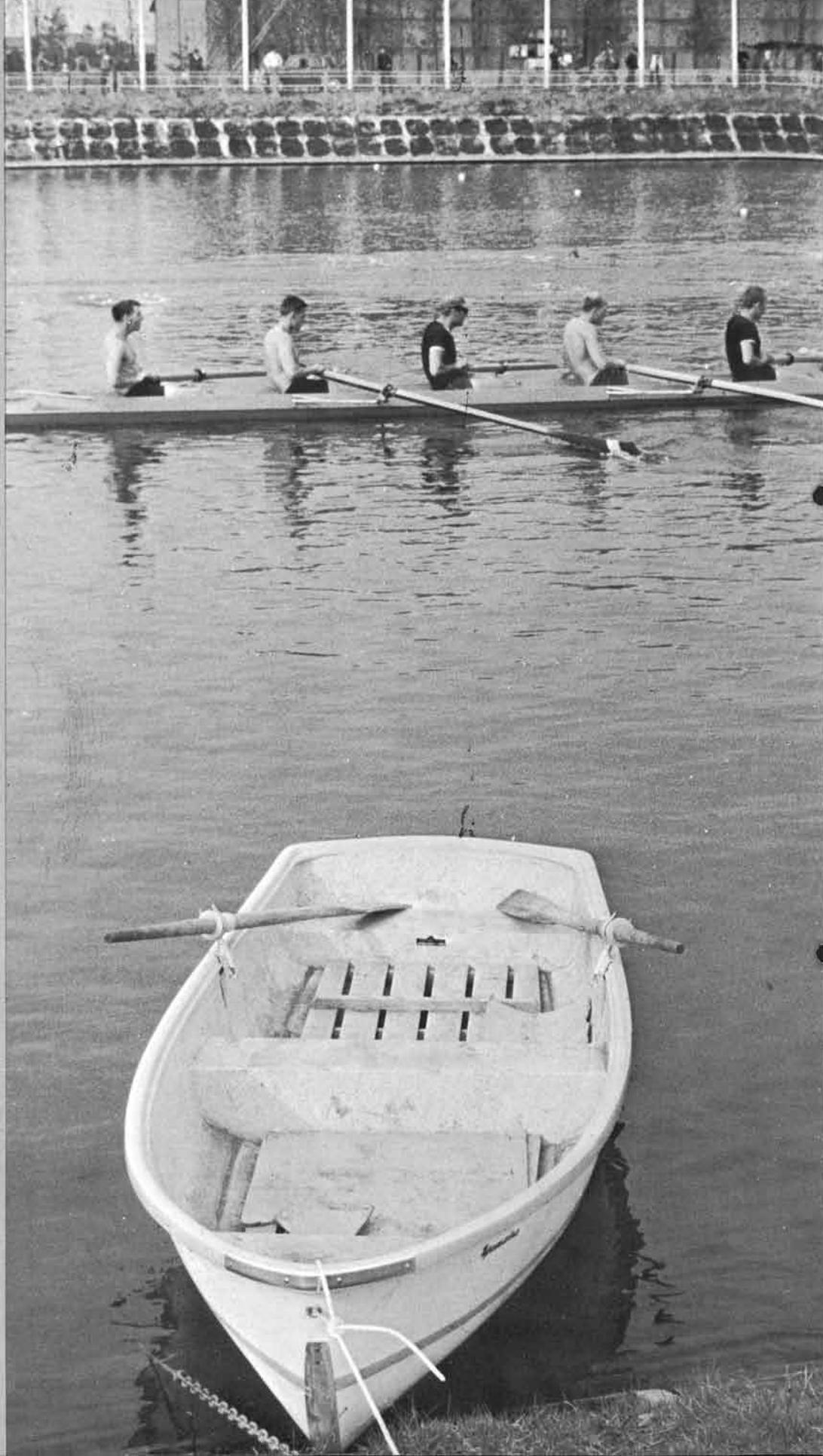
詳しくなっちゃったよ オートループに

ただいまから完工式を行ないます トント



かくて この出来栄え この賑わい リッパ

ヤマハローボートがオリンピックビツクのボートレース場の戸田コースで、コースの保全、連絡用に使用されている。これはさびびらずに、ほつておいてもまったく手がかららないFRPの特性をみるとめられたもので、オートバイ、ボート、楽器とヤマハグループのすべてがオリンピックに協力しているわけだ。



ヤマハニュース No. 20

昭和39年10月15日発行 ■ 発行人 小池久雄 ■ 発行所 ヤマハ発動機株式会社 静岡県浜北市中条 ■ 印刷所 株式会社恒陽社



ヤマハに乗って個人世界選手権を獲得したフィル・リード選手



ヤマハ発動機株式会社



11

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

日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木

12

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