

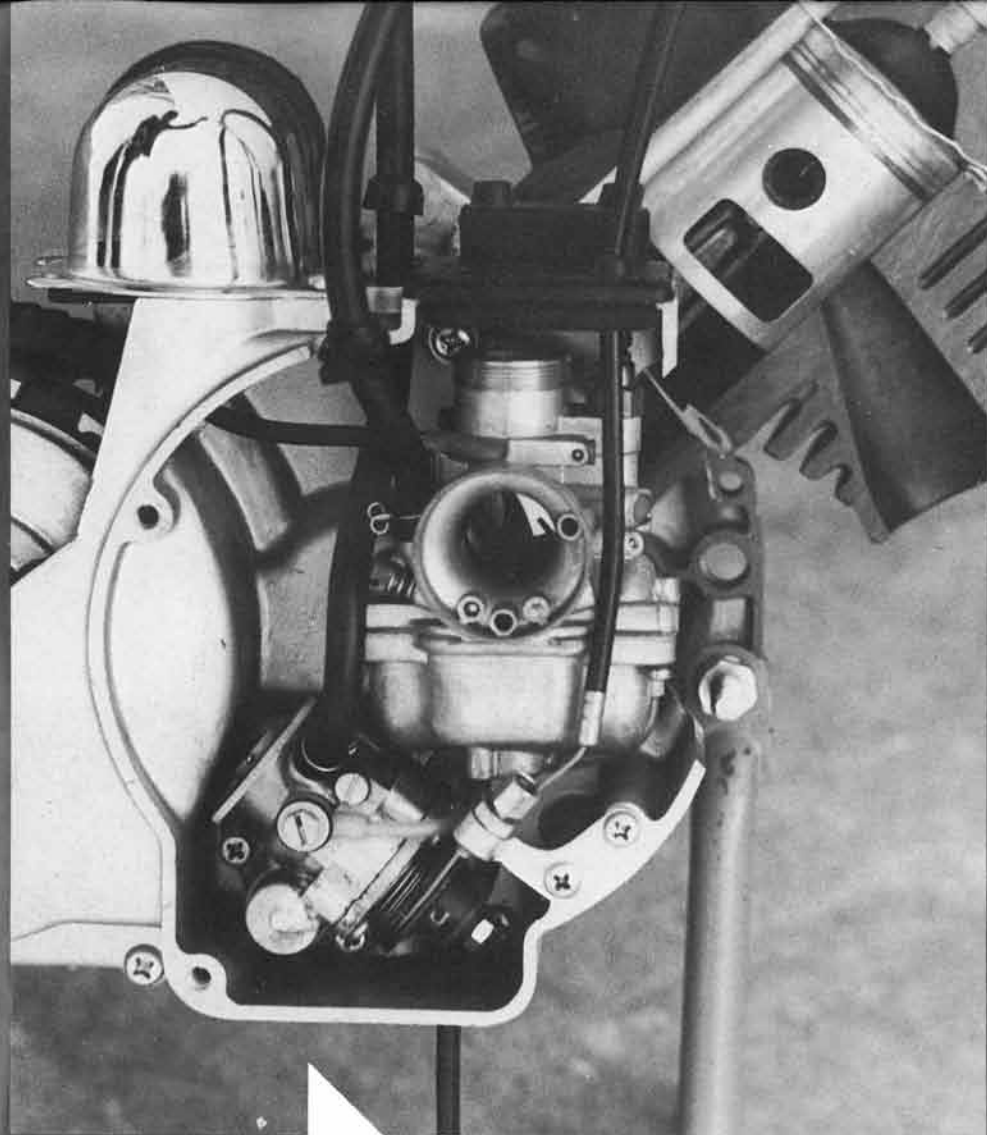
YAMAHA NEWS 21
ヤマハニュース NO. 21



特集 * ヤマハ
オートルーズ

ヤマハ
ハイライト
その7

世界が注目する
ヤマハ オートループ

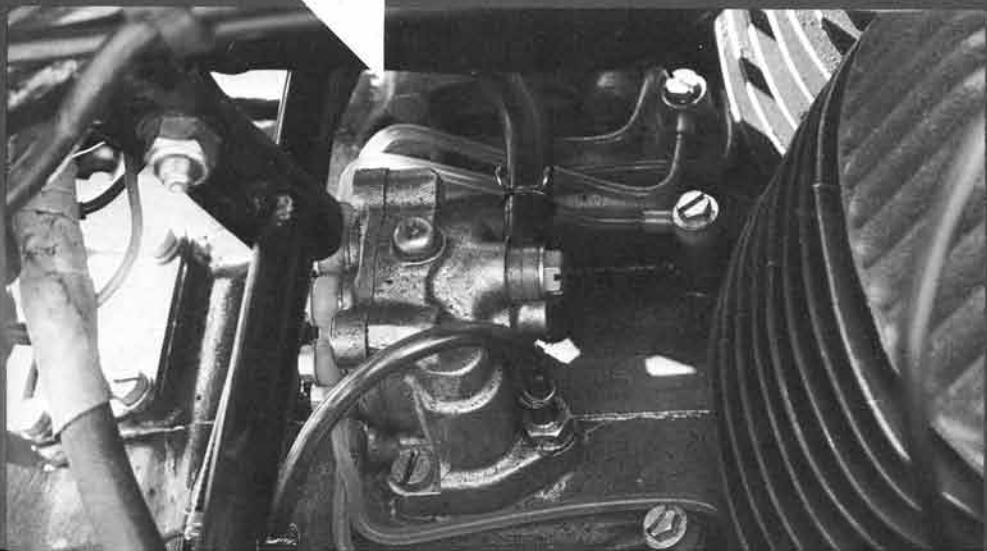


市販車 YA6-125

市販車に直結する
レーサーの新機構

ヤマハ オートループ

レーサー RD-250



W. B. スイム氏
在日16年 朝日イブ
ニング・ニュース記者時
代オートバイで日本国
中を行脚 独立後 海
外各社の特派員をつと
め とくに日本車の紹
介に熱意をもっている

世界が注目する オートループ



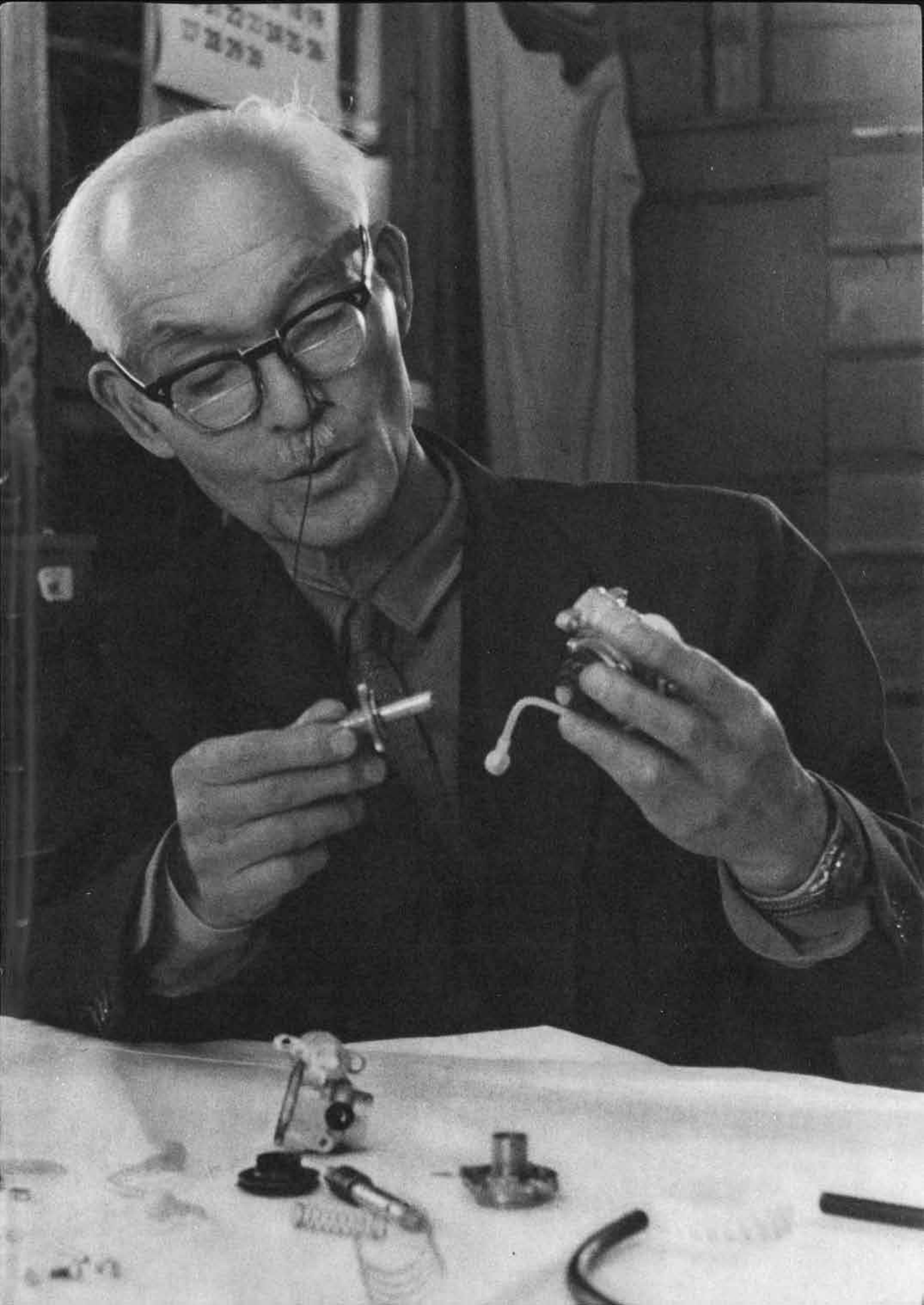
オートループ

IN U.S.A

サイクル・ワールド特派員

W・B・スイム

ロスアンジェルスにあるヤマハ・インターナショナルではいまさばききれないほどの注文で、たいへんないそがしさです。それは、オートループがアメリカのユーザーの要求にピッタリだったからでしょう。これまで2サイクルは混合燃料を使っていたのがインジェクション・システムになったからです。アメリカのスタンドは二輪車のお客をあまりよろこびません。なぜなら、四輪だと二〇ガロンもいっぺんに給油しますが、たった一ガロンぐらいしか入れないでそのうえ、その二〇分の一のオイルをまぜてくれなどたのんでも、人件費の高いアメリカでは相手にしてくれません。それで、2サイクルのユーザーはいままで全部自分で混合しなければなりません。アメリカ人は遊び好きのくせに手のよこれることを嫌いますから、2サイクルはこれまであまり好まれていなかったのです。レースに強い車はとくに人気があります。オートループは世界一のレーサーが開発され、それで二年間もたつたかい十分研究されつくした機構ですから、耐久性において安全性においてもぜったい信頼できるものと思っと思っています。とにかく、すごい売れゆきです。お金を積んで三カ月も経たなければ手に入らないというほどの大人気です。



富塚 清氏 航空機エンジンの権威 また
オートバイの2サイクル・エンジン研究でも
内外で有名 現在明大講師で好日を楽しんで
おられるが 二輪車のテストがあると いま
でも自分で乗りまわすほどのモーターファン

私は オートループを すいせんする

オートループの
社会的功績

東京大学名誉教授

富塚 清

専門的な立場からみて

オートループの機構

はまことによくできていて、とくにいうべき
ことはありません。立派なものです。
それ以上に私がオートループについて強調し
たいことは、その社会的な功績です。
これまで、2サイクル・エンジンの最大唯一
の欠点は排気管からのケムリが非常に多か
ったということです。これは単に排気管の掃
除がたいへんとかいう問題でなく、いやしく
も公道を走る車が、公害としてもっともき
われている煙を吐きちらしてはいけないとい

うことです。
オートループはこのような観点からみても
それを完全に解決したのですから、すばらし
いものです。また、経済的にも2サイクルを
さらに有利なものにしたと思います。
いままでは、最大負荷時における安全度をみ
こんでオイルを混合するので、アイドリング
時においても二〇対一というムダ使いをして
いた従来のものにくらべれば、燃費の点から
も画期的な発明といえるでしょう。



若林敏子さん
東京・神田 糸屋の娘さん
一見 愛くるしいお嬢さん
だが 威勢のいい神田ッ子
250のヤマハをモベットの
ように乗りまわすベテラ
ライダーである

オートルーフは すばらしい

いかす!

オイルの使い捨て

女性スポーツ・ライダーズ
若林 敏子

とにかくヤマハはいかすわよね わたしヤマハ以外は乗る気しないもん だけどいままでスタンドに行ってもミックスでさ 手まわしのポンプでチヨロチヨロ入れるの ちよっとカッコわるかったわ でもオートルーフってカン

タン 大きなからジャーと入れるの これいいわね オイル代もぜんぜんやすいわ いっぺん入れとくと 忘れるくらいあるでしょ だいいちオイルを 使い捨てつてのが気に入っちゃうナ 神田の生れヨ



三遊亭小金馬氏
御幼少のみぎりからク
ルマが大好きで ほん
とは機械技師になるは
ずだったが キカイも
奇怪 落語界きっての
クルマ通となりけり



超小型
超正確
オート
ループ

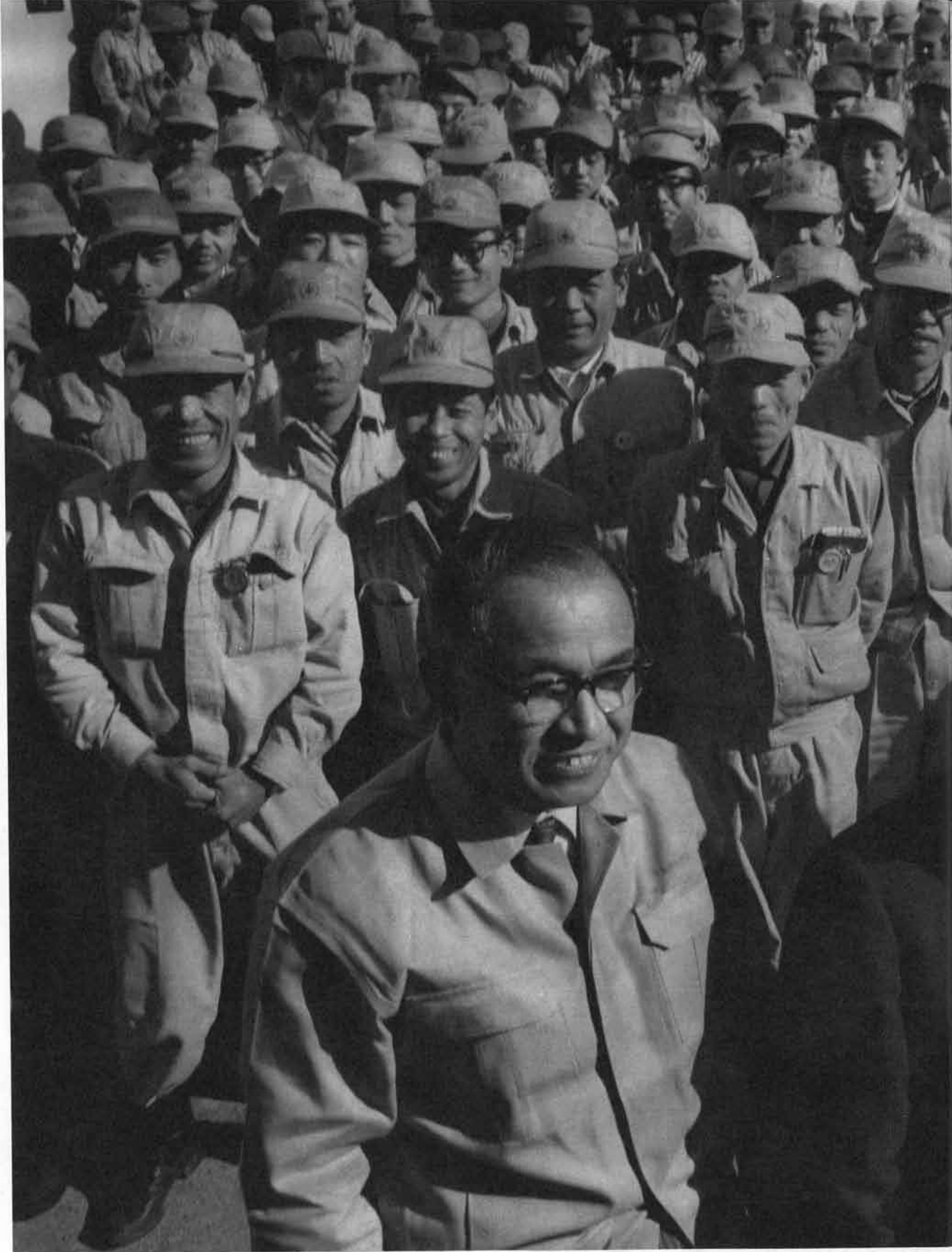
オードブルで
オン・ザ・ロック

ご存知 お笑い三人組
三遊亭小金馬

なんですか オードブルじ
やない……オートループ…
へえーこれがね
これでも機械にはつよいん
ですよ ホント
ミックスを使うなんざ下の
下ですよね やっぱリスト
レート オンザロックで
スカットいきたいすね
ケムがでないってのかい
イじゃないスカ クルマの
うしろからもうケム吐
くなんて まるで自來也か
蒸気機関車 近代的なオー
トバイとはいえませんやね



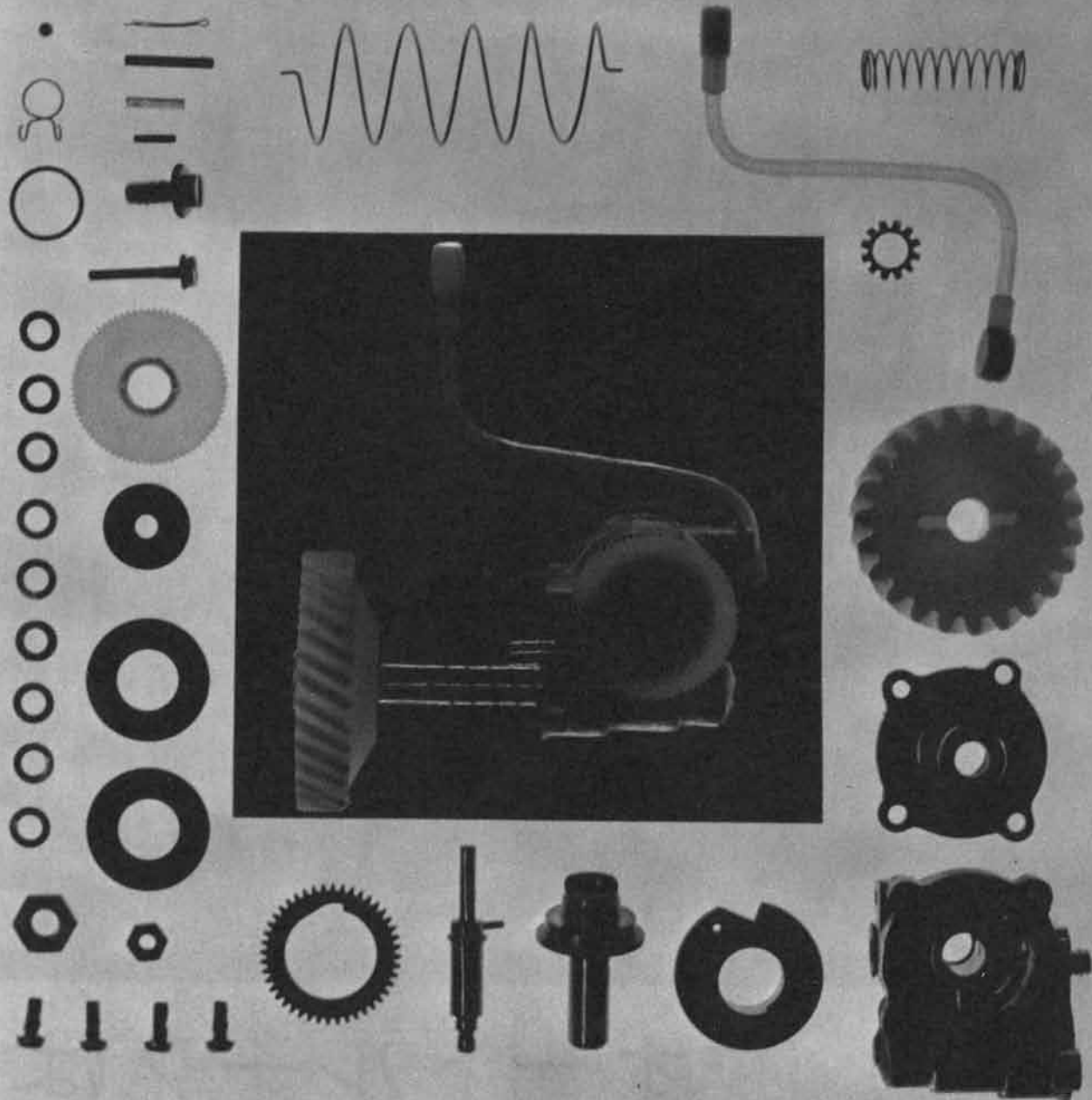
ヤマハの誇りです



オートループは



これが ヤマハ・オートループです



企業の大小を問わず、企業が繁栄し、社会的にその存在に意味があるのは、必ず正しいプリンシプルにもとずいた事業活動が必要であり、ひとたびこの道はずれるときは、必ず滅亡にいたるものであります。

最高の品質の商品を正しい利潤をもって販売するために一切の知恵と努力をもってこの条件をつくること以外に道はないと思います。

ヤマハはこの道をまじめに急ぐことなく、一歩一歩、会社、従業員、販売店が丸となって追求いたしましたと存じます。またこれがヤマハを利用される顧客に対する最善のサービスなることを期待いたします。

昭和四十年元旦

ヤマハ発動機株式会社

社長 川 上 源 一



礼賛

AUTO LUBE SPLENDID!

オートループ付のヤマハが発売されて約一年、YG1-D、YA6、YDS3など、発売以来あらゆるところで、あらゆる人のお役に立っています。

今号は、これらのオートループ付ヤマハが、ユーザーの方たちにどのように受けとられているかを、北海道から九州そして世界各地におたずねして、ヤマハの働きぶりを、とくにオートループについてのご意見を中心にお話をまとめました。

ヤマハはすばらしい。実にすばらしい



アントニオ・セラノ・フランコ
メキシコの本物クロス
チャンピオン

こちらでは道路はいいですね、ですからオートバイも相当なスピードを出しています。気候のよいときは、ジャングルの中を走る舗装道路をオートバイですばすのも気持ちのよいものです。私もヤマハでちよっと走ったのですが、スタンドにミックスがないのはおどろきましたね。原地の人たちは、混合比というのがわからなくて、ジュースのビンかなにかにいっぱい入れるなんて調子ですが、その点オートループ付だとめんどろがなくて喜んでいるようです。



藤田長男氏
電機技師 在ブノンベン

車だ。もし、この世にヤマハという車が必要ならば、私はメキシコのチャンピオンになれなかったらう。この一年間、私はメキシコ内の著名なモトクロス選手をほとんど制覇したが、それというのもヤマハが信頼できる優秀な車であったからだ。猫がノドを鳴しているような静かなエンジンが、ライオンの咆哮にも似た轟音を発したとき、私はいつもトップに立っていた。一度でもヤマハに乗れば、テキーラのような強烈なスピードにだれもが酔いしれることだらう。

そのヤマハにオートループがついた。これでペトロイルとはおわかれ。ますます性能がよくなった。私はオートループのヤマハを支持して止まない。



伏見典也氏
北海道電力管財課勤務

オートループというものが出来たというのを聞いたとき、やっと出たかという感じでした。2サイクルのもっとも理想的な私たちはこの分離給油ですからね、スペースも、排気量も大きい四輪車では技術的にはなんでもないのでしょうけど、オートバイともなると、実現までいろいろ苦労があったのだらうと思いま



斉藤一郎氏
オートバイ評論家

す。それだけに新製品だといっても、耐久性とか機構に対する疑問はありませんね。ヤマハがこの半年間で、これからのオートバイのあり方をハッキリ世界に示したといえるでしょう。

2サイクルっていうのはむかしからオイル混合ガソリンを入れるというのが一つの特長で、燃料さえあればオイルもあるというのがミソだった。それがこんどはガソリンとオイルを分けて供給するということになった。

考えてみると一つ面倒が増えたようだが、実際はオイルを一度補給すれば何千キロかはもつのだし、オイル混合の手間がないのだからこれは帳消しとならう。その上オイル銘柄は自由に選ぶことができるのだし、エンジンにかかる負荷、エンジンの回転数に応じて自動的に最適なオイル量が供給されるのだから、2サイクルとしてこんなよいことはない。

オイル消費量が少なくなり、カーボン堆積が激減し、マフラーからの発煙が少なく、性能が向上するというところでオートループはまさに画期的なものといえるが

オートループはすばらしい

オートループ

修理関係で苦勞してきた私にとってもっとも嬉しいことはオートループにはせんせん手をつけないですむということだ。ここまで完全な装置を開発したヤマハの技術陣に敬意を表したい。



堀内浩太郎氏
オリンピック・日本
ボートチームコーチ

外国の連中がいていたのですが、はじめ、小さなオートバイをみたときは、彼等が乗ったらつぶれてしまうのではないかと心配したそうです。とくにボート選手は身体が大きいですからね、みんな八十キロ以上あるでしょう。それが二人も乗ってボートの伴走をするんです。スピードは二十キロ位のノロノロですが、力も安定もすばらしいとおどろいてました。

あとで世界で始めてのオートループ機構がついていると聞いて、そんな技術をもった会社の車はさすがだと思っただなどと話してました。



満汐 実氏
宮崎県日向市
日向自動車教習所長

これまでヤマハの出足とか、すぐれた性能というものがなかなか生かせなかった、というのは、スタンドに行ってみたくスを入れても、どんなオイルをませたかわからないし、本当に比率が正確なのかどうかもわからなかったでしょう。

しかもそれが性能に大きく影きょうするわけですから、結局自分でオイルを選択して、自分で混合してたんですが、遠出のときなど、どうしても既製のものをに入れてしまうんで、エンジンの調子を狂わしてしまうこともあったですね。

その点オートループは私の理想を実現しましたね、その上エンジンブレーキの効きがよくなつたですから、いうことではないじゃないですか。

この町から、ひえつき節で有名な椎葉村に入れますが、オートバイで二時間から三時間かかるんですが、そこ

に行くときは六〇キロの道はほとんど山道ですからね、エンジンブレーキの効きがいいのはほんとに助かりますわ。バスが一台通ると、自転車も通れないような山道ですからねオートバイがいちばんですもんね。椎葉には発電所があります。その職員の人一人オートループ付を持っていますが、調子はいいですね。



吾郷芳雄氏
広島市山口町出雲そば
本家大黒屋勤務

私どもがやってるのは割子そばといまして、小さな丸い重箱のようなものにそばを盛ってお客さんに出すのですが、これを自分の座高の高さほど食べると一人前といわれています。毎年春夏秋冬にそば食い競争の場所がございますが、四十二枚が今年の横綱の記録です。

たくさん喰べる要領は、あまりツユを多くしないでちょっぴりかけるんですわ、こんなところがこのオートループに似てますでしょう。必要最小限だけオイルを使うということがね。とにかく出雲では、これをよく喰べますわ、ちよつとしたお茶受けがわりですね、お茶を出す漬物を出す地方がありますが、それと同じですね。



モーリス検察官
アメリカカリフォルニア
ハイウエーパトロール

ハイウエーを走ることほだれでもできる。しかしだれでもハイウエーに乗りいられるというものではない。といわれればほどハイウエーに車を入れたることはむずかしい。本線の車の流れを乱さずさっと乗り入れるにはなによりも優れた加速性能が要求される。

ヤマハは数あるモーターサイクルの中でもとくに加速が優れていることで有名だが、こんどはオートループがついて連続高速運転にもエンジンは十分に潤滑されるようになった、安心してハイウエーを飛ばせるというものである。



波岡義雄氏
読売新聞原稿輸送課

新聞社のオートバイといえば、むかしから外車の重量車というのが一つのきまりのようになっていたのですが、最近の

若い人たちは、外車よりも国産車に深い関心を抱いているようです。

それというのも国産車は小型・軽量・高性能で、信頼性も高く、取りまわしや保守が非常に簡単であるということが買われているからでしょう。

とくにヤマハのオートループ付エンジンなどは、2サイクルでありながらオイル混合のガソリンを必要とせず、その上エンジン・オイルの交換もないというのですから手間がかかりません。オートループは使いやすいということでも一分一秒を争う新聞社のオートバイにも最適です



大津 博司くん
高校生
東京都北区志茂町

イギリスで、日本のオートバイが時計だといわれたと聞きましたけど、この機構は時計以上ですね。75ccのシリンドーにガス状で入るガソリンはそれこそわずかのものでしょう。それに対して百対一から二十対一までのオイルをその時の走行状態に応じて供給するというんだからオドロキですね、人間の手でピペットを使ってもこんなわずかな差をつけるのは不可能に近いんじゃないですか。それもオートバイにつけたのは世界で最初だっ

ていうし、将来この方に進もうとするボクとしては、頼もしいし、ちょっとおそろしい気がします。



沖山温和氏
八丈島八丈町大賀郷
禁酒同盟会長

オートループがついたということできっとそく乗ってみました。がやはりどこかちがいますね、島は表通りをはなれると山坂が多いですから、いまままでだと大げさにけむりをはいたり、坂を降りるときもブレーキを使わないといけませんでしたが、これはセコンドにすると、エンジンブレーキも今までよりもよくききますからね。オイルもムダに使われないうかですが、禁酒同盟の主旨も、ムダな飲酒をつつしむのですから、非常に都合のよいわけですね。



田上頼彦氏
東京都銀座天国

それと、レジャーに機動性といいますが、大型車では行けないところまで、モーターサイクルを使うといったようなわけでトレールでガンや竿をかついだ人によく見かけますね。結局レジャー用ですから、スタイルな

天ぶらというのはね、衣もタネも大事だが、なんとたって油だよ、油が古かったり、つかれてたりすると、シヤキッと揚がりませんよ。そんなことでね、いつも新しいオイルを使うというところに惚れたんだね、他だとね、ガソリンとませたり、何んべも循環させて使ったり、何かこうワシらの氣持にピッタリこないよね。



福田好男氏
東京都品川区南品川

アメリカでコンパクトカーがブームになって五年位たちますが、これが一段落ついて、大きな車はとてつもなく大きくなり、セコンド・カーにヨーロッパ車とかの小型が普及して、次の乗りものはなにかというとき小型オートバイなんです。この二、三年来女子供が、主として日本の小型オートバイを自転車かわりに使うことが多くなってきました。

どがいちばん選択のポイントになるのか。ヤマハの車は有利です。その上今度はオートループで取り扱いや給油の面倒が少なくなつて、不精で手を汚さず済む。アメリカ人にはもってこいですね。

それと別に、モーターサイクルも軽量化の傾向で、ハイウェイをハレーなんかで飛ばしていた連中がヤマハの二五〇ccに乗っているのを見かけました。七〇マイルぐらいでこちらが走っていても、スイーと抜いていくんで、おどろきましただけ、トラブルは聞きませんでした。



田辺伸一氏

東京都世田谷区祖師谷
森永牛乳配給所

混合油でないのでタンクのまわりにオイルがベタベタしないから、手がよごさないでいいですね。これだとガソリンだけだから、布でふくとすぐきれいになって、清潔です。扱うものが扱うものですから、どうしてもそんなことが気になりますね。

牛乳の配達にうちでは使っていますが、毎朝二三百本入れて出るんですけど、重いんですよ、ピンですからね。

ボクがまわるとこは団地が多くてお客さんもセンスのある人が多いでしょう。

それでデザインがいいこれをえらんなんです。2サイクルだけどオートループがついてるんで都合がいいんです。



富永映子さん

横須賀市走水

オートループってすてきね。だって混合ガソリン使わないですむんでしょ。だから燃料こぼしたって赤ジャンにシミをつけることもないし、第一くるまをキレイにすることができるじゃない。それとオイル代が安くなるっていうし、ケムリもはかなくなつたっていうんだからゴキゲンだわ。女の人がケムリはいてる車にのっているのって、あんまし感じいいもんじゃありませんね。



山本舜茂くん

東京都世田谷区経堂町
井上石油勤務

ミックスするっていうの、案外面倒なんですよ、お客さんによってはコッた人がいて、二十対一だの三十対一だのいう人がいるでしょう。それをいちいち用意しとかないといけないし、その点オートループだとそんな面倒ないし、とくにメカニックにうるさい人は2サイクル愛好者でヤマハファンに多かつたんですから非常に助かりますね。うちに来るうるさ方のあいだでYDS-3なんかいつも話題になりますね。

ジュニアのお客さんもいらっしやいますが、オイル代はたしかに安くなっていますね、4サイクルだと一リットルで五百キロぐらいで交換しますけれど、オートループだと二千五百キロはもちます。



村山昭司氏

新潟市沼垂吉原
村山自転車店

うちのお客さんでも四、五人オートループ付の車持ってますけど、一様に評判がいいですね。オートループ自体が故障したということはまだ聞いてません。一、二回オートループのせいじゃないかと車を見せに来た方がいらっしやいますけど、それは別の原因でした。新しい機構はとかく疑がわれやすく、いつも

白い眼でみられますけど、それですね。いまではみなさん信頼されてます。なにかヤマハの方式以外はちよつと無理なんですってね。当分ヤマハしかオートループをつけれないとすると、ヤマハは売れますね。

信頼するといふより大変な人気で、すぐ欲しいという方がいっぱい見えますけど、なかなか車がまわってこない状態です、それでもうちは、高橋商店に近いので入るとすぐもらってきますけど、すぐ持っていくかれてしまつて店に並べる車もない状態です。



川澄 滋氏

東京都赤坂丹後町
レストランお寿美

このごろはお客さんでも、ストレーターの人がだんだん多くなりました。それに水割りね。やつと日本の紳士達も好みが世界的な水準になつたというところですかね。

ストレーターのよさというのは、やはりすっきりしてますね、いままで混合のカクテルだったですからね、いつも思つたことですが、ヤマハはデザインがすっきりしているのにその点どうもすっきりしなかつたけど、よかつたね。



オートバイ化の筆者

静岡県浜松市名残町
鈴木伸太郎

オートラブは すばらしい

<私のオートラブレポート>

「三度の食事よりオートバイが好き」といえば、これはちよっとオーバーな表現となりますが、雨が降っても、風が吹いても、毎日一度は愛車にまたがらねば気がすまぬというのがきょうこの頃の私の生活です。

私の愛車、それはちよっとイナセな感じの中間排気量車「ヤマハ・ジュニアYG1-D型七五ccで、六四年四月、発売と同時に購入したものです。

なぜジュニア、それもYG1-D型を選んだかという点、それはこの車には期待のオートラブが装着されているからです。2サイクルでありながらオイル混合のガソリンを使わないですむオートラブ装置については、六三年の自動車ショーでその合理的な機能をまざまざとみせつけられ、それ以来、2サイクルはヤマハと決めていたからでした。前おきが長くなりましたが、さてこのオートラブ付のジュニアが実際面でのような効果を発揮しているか、メーカーとしてはいろいろと研究しているとは思いますが、ここに私の体験をご報告したいと思えます。このレポートが何かのお役に立てば幸いです。

六四年四月に購入して、この半年間にすでに六五〇〇キロをオーバーしました。外観は手入れがよいので新車同様。

友だちからよく質問されることの一つは「オートラブがいつまでどのようになら変わるか」といわれますが、まず維持費が非常に安くなったこと、これはオイル混合のガソリンを使わずにす

むことと、オイル消費量が極端に減少したことによるものです。

六五二五キロ走行現在において消費したガソリンはちよっと一〇〇ℓで、燃料消費率は六五・二五ℓ/ℓ。これに対しオイルは一・四ℓとなり、この消費率四六六・七ℓ/ℓとなり、この消費率から平均燃料混合比を割出してみますと四六六・七/六五・二五で、約七・一対一ということになり、オートラブ付は二〇対一の混合ガソリン式にくらべ三倍以上もオイル代を節約していることが分かります。

またこれは4サイクルとくらべても断然有利なデータといえます。というのは4サイクルは短かいもので三〇〇ℓ/四〇ℓ走行ごとに、ふつうは五〇〇ℓ/長いものでも一〇〇ℓ走行ごとにオイル交換を行なう必要があり、非常に大きなムダがあるからです。

オートラブはこのように、まずオイル代を大巾にひきさげてくれましたが、燃料補給も純ガソリンですむので、案外やすく購入できることも一つの利点といえます（私の場合は父が使用しているガソリン伝票をこっそり使えるので非常に助かる。オイルについても同様）。

またオイル消費量が減少したことにより、カーボンの堆積も非常に少なくなりまし。これは点火プラグの汚れをぜんぜん気にしないですむことからも、またマフラーの汚れが非常に少なくなっていることからも確かなことといえます。

スピードメーターの走行計が五〇〇〇キロを指したとき、マフラー内のデ

フニザーパイプを取外してみました。2サイクル特有といわれたタールでベトベトの現象がないのには驚きました。

日帰りツーリングで山坂道を六時間連続して走るという苛酷な運転もしてみましたが、最高スピードは長い間エンジン、急加速、急減速、さらには長い間エンジン・ブレーキを使用しても、エンジンが快調そのもの。とにかくオートラブ付の2サイクルは疲れを知りません。

オイル・ガソリン代が安く、カーボン除去の手間もかからなければ、エンジン焼付の心配もないということでオートラブは絶対に必要な装置です。

ツーリング仲間4サイクル車に乗っている友人が、オートラブが故障したらしいんだよ、なんてひやかしていましたが、4サイクルのオイルポンプがいかれたらそれこそ動きがとれませんが、2サイクルでは方が一にも（あるはずはありません）オートラブが働かなくなっても、オイルタンクのオイルを燃料タンクに入れる、すなわち混合ガソリンにすればそれで何の心配もなく走れるんですから「ヘイキのヘイザ」というものです。あんがいこんなことも分らない人が多いので、もっぱら頭のこちこちの4サイクル車ファンに説明してやると非常に感心しているのが痛快です。話がだいぶ横道にそれてしまいましたが、とにかくオートラブによってわれわれユーザーは非常に得をしているといえます。ヤマハ技術のみなさん、ありがとうございます。



拝啓 オトルブさま

東京都世田谷区
給田町七七八
辻すみ子

川上社長様
突然お便りをさしあげます失礼をお許しく下さいませ。

私、一昨年退社いたしましたので、約五年間日楽東京支店に勤務しておりました。その後、K堂の海外派遣駐在員として七ヵ月間（昨年十二月より今年の七月まで）マニラに滞在したのでございますが、あちらでヤマハの名をどの日本製品よりも多く耳にし、それは私にとりまして、未知の外国で十年の知己にめぐりあったようになつかしくおもわれました。

東南アジアにおける日本製品の進出はめざましいものがありますが、群雄割拠という状態のなかで、ヤマハの名は群を抜いて抜まっていますことに驚嘆しました。

これは首都マニラだけでなく、飛行機で二時間の距離にあるセブ島のセブ市にも、大きなヤマハ・モーターの標識が出ておりました。こんな看板がある以上、ヤマハのオフィスかエイジエントがあるものと思ひ、早速電話帖を開いてみました。そしてヤマハ・モーターフィリップ



ヤマハ・アッセンブル工場での筆者

ンエイジエント・ノーキスモーターKKを見つけた。しかし一面識もない私が突然たずねるのもと思ひまして、アナウンサーをやっている友人に相談したところ彼もヤマハに乗っていて、ノーキスモーターはよく知っているということで、その紹介でノーキスモーターを訪ねました。

支配人も副支配人も浜松の工場に講習で行ったことがあるという親日家で、大変楽しい一日でした。

そこで始めて知ったのですが、ヤマハにオートループというメカニックがついたとかで、支配人がさかんにすばらしいすばらしいを連発していました。私には機構的なわずかしいことはわかりませんでしたけれども、オートループのおかげでこれまで他の車を使っていた層にも強力に売り込みが出来るようになると喜んでいました。フィリップは完成車の輸入は関税が高いとかで、部品を入れて組み立てる方式なので、ここは大きな組み立て工場になっていましたが、組立て中の部品をとりあげては、これがすばらしい、あれがすばらしいと、オートループをはじめ各部の説明をしてくださいました。機械には縁のうすい私ですが、支配人のすばらしいということばに、なにか自分がこのオートバイを作ったような気がなつてきて、誇らしくさえなつてきました。

あとで聞いたことですが、フィリップンのガソリンスタンドでは日本とちがって、オートループを使わないオートバイ用の燃料は売ってないので、これまで自分で調合したりしてその点不便だったのだそうです。



左から二人目がヤマハ・アッセンブル工場の支配人

話題はオートバイだけでなく、楽器のことに及びました。楽器についても、完成品の輸入は出来ないで、どうしてもこちらで組み立てねばならない。しかしそれはヤマハのすぐれた技術は生かされない、ヤマハの名前をキズつけることになるから、それは出来ない、説明する支配人の、心からヤマハを愛していただくことを知りほんとうにうれしく存じました。

七ヵ月間の滞在中、私はまだ日本女性がふみこんだことのない島にまで足をのびしましたが、それらの小さな島々でたまたま見かけるヤマハの文字にはいつも心づよいかぎりでした。

オートループを テストする

横内 一馬

専門誌テスト・ライダー

2サイクルを変えた 「オートループ」

2サイクル・エンジンといわれても、
なにか頭にかぶるだろうか。

ある人は象型バルブやバルブスプリング、そしてそれに附随するロッカーアームやカムシャフトなどの複雑な機構がないことを頭にうかべ、またある人はシリンダーに吸排気ポートがあいていることやロータリーバルブという言葉の思いだすだろう。

しかしどれもがまっさきに気づくことはガソリンにオイルを混ぜた燃料、すなわち混合ガソリンを使うということであり、マフラーから白い煙を吐くエンジン（最近の車ではみられないけれど）であるということだろう。

実際、混合ガソリンを使うということはオートバイ用2サイクル・エンジンの定義の一つにも数えられていたことで、2サイクル・エンジンと混合ガソリンとは切離して考えられる筋合いのものでなかった。

しかしこの定義も、ヤマハ・オートループの出現によってようやく書きかえられる時がきたのである。

もちろん混合ガソリンを使用する従来の2サイクル・エンジンにも沢山の利点がある。まず特別な潤滑装置を必要としないということ、これは一大利点といつてよからう。タンクに燃料さえ入っていればエンジンに対する給油はいついっさい心配しないですむのである。

しかしこの一大利点も、必ずしもパーフェクトなものではない。というのはある一定の混合比、たとえば20対1という割合はある一定の負荷に対しての安全度を見込んだ混合比であり、全負荷時、とくにそれが長くつづくような状態においては潤滑が不足するということが考えられるからである。

このようなことがあるために、高速や急勾配の連続しているところ、あるいはレースに出走する場合は20対1の混合比ですむものでも18対1とか、15対1というようにオイルを多くするのである。

しかしそれで全負荷時のトラブルを除いたにしても、こんどはアイドリングなど無負荷時や低・中速走行時など軽荷重

のときは逆にオイル過多となり、いろいろとロスが多くなってくるのである。

もちろんそれが2サイクル・エンジンを使用するにあたって大問題となる筋合いのものではないが、車を知り、性能を楽しむユーザー側からの見地からすればとにかくこのお仕着せの潤滑には気がつかうものなのである。

実験的に調べられた潤滑油の必要量は混合比にしてアイドリング時の約10対1から全負荷時の15対1附近まで、その負荷に応じて巾広く変化するものであり、市販混合ガソリンの標準混合比となつている20対1という割合は約80パーセントの連続負荷時の安全値といわれている。このガソリンの必要量とオイルの必要量が比例しないところに、混合潤滑のプラス面とむずかしい面が同居しているわけだが、ヤマハ技術陣は2サイクルにとって宿命的ともいわれられていたこの難問をうけてたち、オイル混合ガソリンに頼らぬ新しい潤滑装置を生みだしたのである。



街中をテスト走行

世界に先がけて完成した

「オートループ」

これがいま最大の話題となっている「ヤマハ・オートループ」で、ヤマハ技術陣はロータリーバルブ吸気方式の実用化について、またまた2サイクル・エンジン最大の課題とされた自動給油方式を世界に先がけてみごとく解決したのである。実に立派というほかはない。

聞くところによればこの「オートループ」もロータリーバルブ吸気の開発と同様にレーサー製作の技術から生まれ、レーサーによってその精巧な働き、信頼おける耐久性が確認されたというが、その技術は次々と市販車に移され、すでにY G I D、Y A 6、Y D S 3は混合ガソリンを使用しない2サイクル車として、国内はもとより、諸外国で大評判をとっている。私も関係している専門誌のテストで、Y G I D、Y A 6、Y D S 3に乗車したが、こと「オートループ」に関しては非常に満足している。

そうはいっても、これは乗車してみれば分かることであるが、「オートループ」付だからといってとくべつ変わったところがあるわけではない。「オートループ」そのものは外部から見えず、また「オートループ」がついたことによってライディングテクニクが大巾に変わるものではないからである。

だが手がにしても同じことであろうが「オートループ」車といっても、実際に手にして感じられることは、その精密なメカニズムの中で自動的に混合比が変わっていくというよりも、まずマフラーから煙が出ないということである。



影 近 者 筆

これはY G 1-Dを例にとっても明かにY G 1と比較できることである。

始動後エンジンが暖まるまでは多少煙が出ることもあるが、ウォーミングアップ終了後は、その淡い排気煙も完全に消滅し、急激な加速時にも目で感じるほどの煙は出ない。

またアイドリングの落着も良く、20分でも30分でも円滑な回転を持続してくれる。これはアイドリング状態での混合比が20対1といういままでは考えられないほどのオイル量に規正されるためである。始動に際して多少不手際にもスターターレバーを使用し、飲みこまじすぎてもプラグをべたべたにしてしまうようなことはない。また濡らしたにしても回復するのが早い。

と、オイルタンク量約一・一ℓ、実走行燃費を1ℓで50軒と多めに見積っても二千軒でオイル1ℓ、ガソリン40ℓで約40対1の平均混合率となり、一般の20対1にくらべて半分のオイル消費ですむということになる。この数値は最悪の条件であり、ふつう一般の乗り方ではさらに経済的になることはいうまでもない。

経済性だけではなく2サイクル・エンジンの定期的な手入れであったシリンドラーヘッド、ポート、エキゾーストパイプ、マフラー等のカーボン落しの間は大市に延長されるようになった。

私自身経験した事があつたが2000km以上走行したY A 6のマフラー内筒を引き出す時に何の抵抗もなく抜け、それがやや温つていた程度であつたのを見ても、いかに無駄なく給油されているかが理解できたものである。

ハイオクタン・ガソリンも使える
オートループ

走行中の加速も良くなつたと感じるのは私ひとりだけではないだろう。従来から2サイクル・エンジンにはハイオクタン・ガソリンの効果はないといわれたのだが、オートループ付のY G 1-D、Y A 6、Y D S 3のエンジンではその差がはっきりと現われてくる。

これはヤマハ全車種についていえることであるが、オートループ用のオイルタンクは満タンで少なくとも二千軒以上は走行可能ということになつていく。このオイル消費率のついては走行条件に応じた潤滑が行なわれることから、当然のことながら高速走行型のライダーの方がオイル消費は多い。

これをY G 1-Dを例に取上げてみる

であり、特に粘度指数の安定したものの、即ち流動性に変化のないものが必要で、それがオートループ機構の取り扱いに対する唯一の注意であり、メーカー指定の「オートループオイル」が最も好ましい結果を示すことはいうまでもない。

タンク内のオイル量は外部から一日で確認できるレベル窓があるし、そうとう乗る人でも一度のオイル補給で一カ月以上走行できるので余り神経質にならずに使用できよう。

混合燃料に対しては今まで持っていた種々の不満が一挙に解決され、最大の安全性と経済性を兼ね備え、さらに第三者に対しても排気中のオイルの飛沫等による迷惑なども防がれるようになり、公害防止にも役立つている。

この、オートループ機構は現在日本のオートバイ界唯一の存在であり、ヤマハの誇れるメカニズムである。

その効果は素晴らしく、一石二鳥どころか、一石で五鳥も六鳥もの利点と性能を持ち、使用者の期待に応えてくれるものである。

2サイクル、4サイクルを問わず、オートループはすべてのオートバイ・ファンの夢をかえした画期的な装置といえよう。

非常に保守が簡単な
オートループ

この便利なオートループ機構も精密なポンプであるということをお忘れずに取扱うことが大切である。その方法は簡単に品質の良い清浄なオイルを使用すること

- ☆ ☆
- ☆ ☆
- ☆ ☆
- ☆ ☆

わがヤマハ わがオートループ

取締役技術部長
根本文夫



2 サイクル・エンジンのよさはどこにあるかといえば、構造が簡単で、高性能であるということ、そして保守が容易で長持ちすることにあります。どんな商品でも同じことですが、とくにオートバイの場合は性能がよくなければなりません。それもただはやく走れる、力があるというだけではいけない。扱いやすく、長持ちするというものでなければならぬのです。

扱いやすいということは、乗りやすいということであり、手入れが容易であるということ、これは性能がよいということと同時に非常に重要なことなのです。どのような高性能をもつものでも、それが扱いやすく出来ていなければその高性能を生かすことができません、いわば宝の持ちぐされということになってしまふからです。さらに長持ちすること、いいかえればいつまでも性能の変化がないものでなければ意味をなしません。

この点、2サイクル・エンジンは毎回爆発ということ、性能も高く、また構造が簡単なことから扱いやすく、保守も容易です。とくにエンジンの寿命を左右する潤滑に関しては毎回新しいオイルが送られますので耐久性も抜群です。

※年五月、世界に先がけてロータリーバルブ吸気方式を実用化しました。

吸気ポートの開閉をピストンに頼らず切欠きをもった円板を回転させて開閉するというこの吸気方法は、2サイクル・エンジンの性能を一新させ、2サイクル・エンジンをいっそう扱いやすいものとなりました。まず低速性能がグンと向上し、一段とネバリあるものとなりました。またこの低速性能の向上により、低速から高速にかけてのつながりがよくスムーズ

なものとなったほか、燃料消費が減少され、キャブレターの汚れも完全に防止されたのです。

ロータリーバルブ吸気はこのように2サイクル・エンジンに画期的な性能向上をもたらせ、2サイクル・エンジンをますます完璧なものとしたのです。これはヤマハを追って、その後各社でロータリーバルブ吸気の2サイクル・エンジンを製作するようになったことからその優秀性が分かるというものです。

しかしヤマハの技術陣はこれでよしとしませんでした。

2サイクル・エンジンをよりいっそう完全なものとするために、2サイクル・エンジンにただ一つ残されているといわれる問題点、すなわち混合ガソリンを使用するという本質的な問題に技術のメスを入れることにしたのです。

オイル混合ガソリンを使用するということは、2サイクル・エンジンの一つの

- 高性能で耐久性の高い2サイクル
- 世界に先がけて開発した“オートループ”
- もっとも維持費が安い“オートループ”付2サイクル
- 2サイクルを一新させた“オートループ”

わがヤマハ わがオートループ



YG1-Dのオートループ装置

大きな特長でもあるのですが、また逆に2サイクル・エンジンの性能向上ということに関して一つの壁ともなっていたからです。

燃料のガソリンに潤滑用のオイルを混合するという混合潤滑の利点は、燃料さえあればエンジンの潤滑に関してはいっさい手がかからず、潤滑のための装置を何一つ必要としないということにあり、非常に手軽なものであるわけなのです。

しかし、ガソリンに混合されるオイルはその使い方からして、ガソリンによくとけるものでなければならず、オイル本来の目的である潤滑性のみ重点をおいてオイルを選定できないこと、またその混合比はエンジンにかかる最大負荷を考慮して安全度を高くとらねばならず、このため通常の走行時はどうしてもオイル供給過多となること、さらに市販の混合ガソリンは必ずしも一〇〇パーセント信用できるものでないこと……など、不利な面ももっているのです。

とくにロータリーバルブの採用など、最近の2サイクル・エンジンの目覚ましい発達には、このような不利な面をいままです以上に大きな問題としてクローズアップさせました。またアメリカや東南アジアなど、混合ガソリンが販売されていない

いところでは、販売上で非常に大きなハンデを負わされるわけでした。

このようなことで、ヤマハでは早くから混合ガソリンに頼らぬ2サイクル・エンジンの開発に努力してきました。

どのように高性能の2サイクル・エンジンを開発しても、車を工場の外に出せば、あとはオイル屋さんによって性能の度合が変わるというのであっては、われわれ技術屋としては、泣くにも泣けませぬし、何よりも高いオイルを余分に使っているというのでは、お客さんに対していたいへん申しわけないことであるからです。もっとも余分にオイルに使っているといっても、2サイクルのオイル消費量は4サイクルほど多くありません。2サイクルにはオイル交換というロスがないからです。

しかし2サイクル・エンジンをさらによいものとするからには、前述のような理由からどうしても混合ガソリンと手をきらなければなりません。とはいっても2サイクル・エンジンから混合ガソリンを切離すということは、いってみれば2サイクル・エンジンの革命ともいってよいもので、非常に困難なことでした。しかしこの困難にうち勝たねば技術の進歩というものはありません。ヤマハ技術陣はじっくりと腰をすえ、あせらず、おそれず、一步一步着実に研究をすすめて、ついにこの革命に成功したのです。

混合ガソリンを使用しない2サイクル・エンジン、それは2サイクル・エンジンを手がけている技術者であれば、誰もが一度は頭に画いたことのある夢であり、理想でもあったのですが、若く、たくましいヤマハ技術陣が、その夢を現実のものとしたのです。

それが「ヤマハ・オートループ」です。ガソリンはガソリンとして、オイルはオイルとして供給する分離給油方式「ヤマハ・オートループ」の成功は2サイクル・エンジンをまったく新しいものにおきかえたといえます。それは次に述べるように非常に数多くの利点をもつものだからです。

そしてわれわれ技術屋が大いに誇りに思うことは、ロータリーバルブについて世界最初のものであるということのほか、この「オートループ」により、ヤマハが設計し、ヤマハが製作したエンジンを、ヤマハが選定したオイルによって品質保証できるということです。

「オートループ」が装着されたからといって、エンジンそのものの構造が変わったということはありません。しかし取扱いは保守は今まで以上に楽なものとなりました。オートバイ用のエンジンとしては最高の性能をもち、もっとも扱いやすく、もっとも維持費のやすいものが「オートループ」付の2サイクル・エンジンであるといってよいでしょう。

とこがどのように変わったか、といえ



YDS 3のオートループ装置

ば、まず燃料の補給はガソリンだけで済むようになったということです。これは混合ガソリンが容易に入手できない地区の人にとっては何よりも大きな特長といえるでしょう。

エンジンはいままでどおり2サイクルなのですが、混合ガソリンは使用せず、オイルはガソリンとは別のオイル専用タンクに入れ、オイルポンプによりエンジンへ自動的に供給されます。

そしてエンジンに送られるオイル量はエンジンの回転数、エンジンにかかる負荷に応じて、自動的に、そのエンジンの運転状況に最適な量にコントロールされるようになっていきます。これによりオイル消費量は激減されました。

「オートループ」式でない、すなわち混合潤滑のものでは、ふつうは20対1という割合でガソリンとオイルを混ぜて使用していますが、前にも述べたように、このオイル量はそのエンジンがフル性能で走行しても、潤滑不足を起さないようにしたものなのです。したがってふつうの走行ではオイル供給が多すぎるということになります。

わたくしどもが実験した結果では、40 l 60 km/h のスピードでは70 l 80 対1の混合比で使用してもなんら支障なく使用できることが実証されていますし、アイドリング時などエンジンが無負荷のときは100 l 120 対1という混合比でも十分にエンジンを潤滑することができますのです。

ですから混合潤滑式のものとはオイル消費にかなりムダがあったわけですが、これを「オートループ」が取除いたのです。

「ヤマハ・オートループ」のオイルポンプはプランジャーポンプの一種で、円筒状のディストリビューターと併用して作動しますが、エンジン回転数とキャブレターのスロットル開度の変動によりオイル吐出量をかえる小型で高性能なポンプなのです。もちろんヤマハなればこそはじめて完成された技術であることはいうまでもありませんが、すでに数多くの特許もだされており、ちょっと真似のできるものではありません。

そしてこのポンプのプランジャーストロークは、最大で2 mm、最小で1.8 mm、一回の作動で吐出されるオイル量は100分の4 cc というもので、スロットル全開時の18対1からアイドリング時の100 l 120 対1まで忠実に必要なオイル量を計測し、確実にエンジンに供給するものです。したがってオイル消費にムダはなく、きわめて経済的なものとなるわけです。そのオイル消費率は混合潤滑式の3分の1以下



オートループ装置を分解したもの

で、1リットルのオイルで少なくとも3千km以上は走れるものとなっています。もちろんこれは4サイクルにくらべても非常に有利なデータといえるものです。

さらにガソリンと混合しなくてもいいことは、混合比およびオイルの品質に対する不安をのぞき、信頼できるオイルの選定が自由となるほか、オイルの粒子が大きく、燃焼室への逃げも少なくなるので有効な潤滑が期待できます。また燃焼室へのオイルの逃げが少なくなったことは、オイル消費の少なくなったことと同時に燃焼室や排気孔、エキゾーストパイプ、マフラーなどのカーボン堆積を減少させ、点火プラグの寿命を増すと同時に排気煙をなくし、煙をはかない2サイクル・エンジンを現出させています。

キャブレター部にオイルがまわりませんので、たとえオーバーフローさせてもこれまでのもののようにオイル分がのこってこれにホコリが附着するというようなこともなく、エンジン部を清潔に保てるのも「オートループ」の一つの利点です。

またガソリンとオイルを切離したことは、ガソリンについていえばムダなオイル分だけガソリンの密度が増したということであり、燃焼効率がよく、とくに低速および加速性を向上させるものといえます。さらに忘れてはならないことは、エンジン・ブレイキも安心してかけられるということです。「オートループ」はスロットルとエンジンの回転数との両面

わがヤマハ わがオートループ



YA6のオートループ装置

- まねのできない“オートループ”
- 4サイクルよりも少ないオイル消費
- 理想的な潤滑が行なえる“オートループ”
- まったく手数のかからぬ“オートループ”

からコントロールされていますので、たとえスロットルを全閉としても、エンジン回転に応じて必要量のオイルがエンジンに送られるからです。

このように“オートループ”は混合潤滑式では考えられない数多くの利点を2サイクル・エンジンにもたらしました。2サイクル・エンジンはいまや“オートループ”によりその性能を一新したのです。しかし問題となるのは果して“オートループ”が長持ちするものであるかどうか、あるいは点検調整の手間がかかるのではないか、さらに故障がおきたらどうなるのかということでしょう。

“オートループ”に関してはずまず手

けずですむといっても過言ではありません。針先ほどのオイル量を正確に計測してエンジンにおくるといっても、その構造はきわめて合理的なもので、ポンプの摩擦という点に関してほとんど問題ありませんし、必要とあらばオイル供給量を調節できる構造となっているので心配ありません。

エンジンが八千毎分回転という高速で回転している場合でも、オイルポンプの作動は二百回転にすぎないのです。エンジンを分解するためポンプを外したときなどに締付部を点検する程度で、とくに定期的な点検する必要もなければ、調整を必要とするものではないのです。誤って粗悪なオイルを使用してポンプをつまらせたというのであればこれは問題となりますが、それも4サイクルのように絶対に走れなくなるというものではありません。20対1の混合ガソリンを使用すれば“オートループ”が働かなくともふつうに走ることができるのが2サイクル・エンジンであるからです。

オイルタンクからのオイルはまず“オートループ”のオイルポンプにより、エンジンが必要とするオイル量を計測し、そのオイルを吸入管に噴出させ、ここで吸入された混合ガスと共にエンジン部に供給されるのですが、クランクケース内に入ったオイルは、コンロッド大端部にあたり、ついでメインベヤリング、コンロッド小端、ピストンスカートと順次に

重要な部分から潤滑していき、最後に残ったオイルが掃気孔を通してシリンダにまわるようになっていきます。

これはプラスチックの透明エンジンによって実験的に確かめられたことであり、“オートループ”についてはなんら問題とすることが残されていないほど完璧なものであります。

また“オートループ”の心臓部でもあるオイルポンプは、2サイクル・エンジンでメーカーチャンピオンを獲得したヤマハ技術陣が設計し製作した、ヤマハ製のもので、一台一台エンジンと共に厳密な検査をうけて完成されているものであり、その信頼性はGPレーサーによって保証されているものです。

“オートループ”によって混合ガソリンのわずらわしさから脱脚した2サイクル・エンジンは、すでに述べたように数多くのすぐれた性能をもち、ロータリーバルブに次ぐ2サイクル・エンジンの有力な武器として、世界の専門家の注目するところとなっています。

限らない可能性に満ちた2サイクル・エンジンは、ヤマハの“オートループ”によってまた一歩大きく前進しました。

新しい年、一九六五年は“オートループ”です。ひとりひとりが“わがヤマハわがオートループ”と絶大なる自信をもって、大いに市場占拠率を高めて欲しいと念願しています。

世界が注目する“オートループ”



YDS3はそのすばらしい走行性能とオートループが最大の注目をあつめたようである。モーター・サイクル 64年11月12日号



「オートループヤマハの新型2機種に装着」として、図解入りでYDS3およびYA6を紹介しているモーター・サイクル・ニュース紙64年11月4日号 図の説明に「魔法のような」ポンプは軽合金のカバーの中におさまっていると記されている。

世界に先がけてヤマハ技術陣が開発した2サイクル・エンジンの分離給油方式——「ヤマハ・オートループ」——が実用化されて10カ月の日時がすぎた。その真価についてはいまや世界の専門家が注目するところであるが、ここに国内外の評判をひろってみると……

ヤマハの偉大なる前進

—モーター・サイクル・ニュース—

ヤマハというのは、営業上でも技術上でも、実に進取的な会社である。

こんど、イギリスに上陸した二つの新型、すなわち時速九〇マイルを出す五段変速二五〇cc級ツインと、ロータリーバルブの二二五cc級シングルは、ともに2ストロークサイクルであるが伝統のガソリン・オイル混合を捨てた。オートループ潤滑方式を採用している。

これは2ストロークサイクル・エンジンの設計における偉大な前進で、ヤマハ・モーターサイクルのスタンドは多くの人々の注目を集めることであろう。

革命的な給油方式

—モーター・サイクル—

AUTOLUBE——というのが、ふたつの新しい型の2ストロークサイクルすなわち活気にあふれたスポーツ二五〇ツインと、ロータリーバルブを持った二二五cc級シングルに用いられているヤマハの革命的なポンプ・インゼクション給油方式の名称である。

この新しい二二五cc級はとくにハンサムで、すっきりしたモデルである。

気化器と、オートループの心臓部をなすオイルポンプはクランクケースの右側カバーの中にしまわれているが、オイルタンクを持っていること、そしてこのオイルタンクの検視窓の中にある油面ゲージに注目して欲しい。

見ておかねばならないもう一つの新型は4段変速の五〇cc級スポーツ——。これは兄といえる八〇cc級のイメージの中で作られたものである。

人気の中心オートループ

—モーター・サイクリング紙—

東洋の日本から、まさに注文でもしただよように二二五cc級と、二五〇ツインのスポーツマンがやってきた。この二つの新型マシンは、いずれもヤマハ製で、みごとに飾られたそのまわりは常に人垣が絶えない。というのもこれらヤマハの新型マシンにはAUTOLUBEがついていたからである。

AUTOLUBEとは独立したオイルタンクから、ポンプで自動的にオイルをエンジンに噴射するものである。

コンパクトにまとめられたオイルポンプはエンジンカバー内におさまっておりオイルタンクの反対側には大きなツールボックスがバランスよくおさまっている。そして非常にスマートである。

備考(以上は六四年十一月四日から二十一日までの八日間、ロンドンのアールズ・コートで開催されたロンドン・ショー(隔年開催)に出品されたヤマハのオートバイについての紹介記事の一部であるが、イギリスの専門雑誌、および新聞は、他のメーカーのものについては見られない絶賛

YAMAHA

Stand 56

ONLY a last-minute dash to the Continent saved Yamaha's star exhibits.

The 125 cc and 250 cc "Sports" machines were tied up in Customs on the way from Japan, but the models which had appeared at the Cologne Show were rushed over in their place.

Reason for the panic was that these machines are the new models with "Autolube"—automatic oil injection by pump from a separate oil tank.

"Autolube" models differ externally only in having an oil tank on the off-side of the machine, and a larger tool-box and battery carrier on the near-side to balance it. The very compact pump is stowed away under the near-side engine cover.

The 250, the "Sports" YDS3, has a touring counter part in the more sober YD3 which is continued with petrol lubrication.

The "Autolube" 125 cc YA is now the only 125 in the range.

To remind visitors of their sports achievements, Yamaha have, as a stand centre-piece, Phil Read's 250 World Championship-winning twin.

PUMPING THE OIL



OIL



オイルをポンプで送る。と題してヤマハのオートループ付を解説しているモーター・サイクル 64年11月5日号

ヤマハのぞん新な“オートループ”。給油潤滑装置という写真説明をつけたモーター・サイクリング紙 64年11月21日号

最後のダンシュにヤマハの実力が秘められているという書き出してヤマハ“オートループ”付各車の解説記事のせているモーター・サイクリング 64年11月21日号(写真左)



新しい方向を指示した

ヤマハ・オートループ

—モーター・サイクリング誌—

をおくっている。なおヤマハはこのロンドン・ショーにMF2K、YF MJ2、YG1、YA6、YD3およびYDS3の七市販車のほか、フイル・リードの乗った六年度二五〇cc級世界チャンピオン・ロードレ—サーを出展した。」

もつとも重宝な変更箇所は、ヤマハ独自で開発した「ヤマハ・オートループ」の装備である。これは軽四輪に採用されているものと同様の考えに基いた一種の強制潤滑といえる。

つまりとかく面倒で、しかもトラブルの原因ともなった。混合油を使用せずガソリンとオイルを分離して積み、小型のオイルポンプを用いて、自動的に給油するという方式である。

このメカニズムは比較的簡単なものである。簡単にいえばオイルタンクから導かれたオイルを、プランスジャタイプのポンプで、吸気管に圧送するという仕掛けである。バルブはロータリー式で、プランスジャのストロークをスロットルと連動させてコントロールする仕組みである。気泡除去装置、オイル占検孔、ポンプ作動チェック装置も付属している。ポンプはミッションのメインシャフトより減速して行なう。

この分離給油式の利点としては①オイルの選択自由、②オイル消費の減少、③燃料補給の三点があげられる。従来からのミックスオイルは混合性に重点がおかれていたため、潤滑性に主眼をお

いて選定できなかった。この弊害の除去また混合潤滑のガソリンとオイルの比率20対1あるいは25対1はあくまでも最高速度、最大ロードを想定したもので、ふつうの走行ではむしろ潤滑過多となり、ひいてはカーボン堆積、リング摩着、プラグ汚損、排気煙などいわゆる2サイクルのわるい面として取上げられる諸現象を生じている。

これが強制潤滑の採用により、普通走行時には60対1から85対1の混合比で走行可能という。また酸化器の汚れも少なくなり、性能も安定する。そして地方の人も苦勞がなく給油が可能など、種々の長所が生れる。

数多い利点をもたらした

「ヤマハ・オートループ」

—オートバイ誌—

志村 いうなれば混合燃料を使用することなく、ポンプを設けて常に新しい適量のオイルを、エンジンの回転数および負荷の大きさに応じて、エンジンの各部分に自動的に供給してやるという考えです。これはアイデアとしてはけっこう新しいものではなく、過去においてかなり失敗した例を持っていますが、とにかく日本のヤマハが成功にこぎつけたという点で注目し備えるものがあります。

石田 失敗したというのは、単にオイルポンプで送るだけで、各走行条件に応じてメーターリングしなかつた。潤滑方法排気煙対策としてもきわめて不満足なものが多かったわけですが、技術の進歩、工作機械の発展、検査、管理技術などの進歩によって品質精度が保証できるようになった。ということが歴史的にみて非

自動分離給油装置

ヤマハ、東発が発表



この装置は、エンジンに供給される燃料油を自動的にろ過し、汚れや水分を分離して排出する。これにより、エンジンの寿命を延ばし、メンテナンスの手間を省くことができる。ヤマハと東発が共同で開発したこの装置は、現在市販のバイクや小型エンジンに搭載されている。

輸出倍増体制確立へ

海外販売網の拡充急ぐ

ヤマハ、東発は、海外市場での販売を拡大するために、積極的に販売網を拡充している。特にアジア、ヨーロッパ、南米などの主要市場に重点を置き、現地法人の設立や代理店の増設を進めている。この取り組みにより、今後の輸出額を大幅に増やすことが期待されている。

ヤマハ：アジア、ヨーロッパ、南米を中心に、現地法人の設立を進めている。特にインド、ブラジル、メキシコなどの市場に注力している。

東発：アジア、ヨーロッパを中心に、代理店の増設を進めている。特に中国、韓国、タイなどの市場に注力している。



このバイクは、最新の自動分離給油装置を搭載している。これにより、エンジンの性能が向上し、燃費も改善されている。また、メンテナンスの手間も大幅に減る。ヤマハと東発の共同開発によるこの装置は、バイク愛好家にとって非常に魅力的な機能となっている。



この写真は、バイクのエンジン部分を示している。自動分離給油装置がどのように機能しているかをよく理解するために、エンジンの内部構造を確認することが重要である。また、定期的なメンテナンスを行うことで、エンジンの寿命を延ばすことができる。

常に注目されていると思います。川崎 一回に送る量が少なくて、少ない量をちやんと送るという事は非常にむずかしいことですが、焼けに対する抵抗をふやそう、オイルの使用量を減らそうということが目的なんです。混合潤滑の場合は無負荷でも、重荷負でも20対1というオイル混合比は変わらないが、それを無負荷では一〇対一から一〇対一にするというのが分離給油方式です。つまりスロットルの開きが大きくなったときにオイルを余計にやって潤滑をよくなる。そしてスロットルの開度が少ないときは少なくなる。いいかえれば合理的にエンジンの回転、エンジンにかかる負荷に応じてオイル供給が行なわれるというのが分離給油方式の特長でもあります。利点でもあるというわけです。

志村 混合潤滑では絞り弁開度や回転数などによって、その混合割合を変えることができないので、もつとも辛い状態に耐えられるようにオイル量が指定されているわけです。

したがって低速のときは余分なオイルを供給しているため、この余分なオイルがカーボン堆積の原因となり、いろいろなトラブルを生じることにもなっているのですが、この分離給油の利点はオイルが必要なとき、それに応じた分量だけ供給できることが、何といっても有利でしょう。その意味ではユーザー側とすれば分離給油のほうが好ましいし、その傾向は今後の本筋であらうと思われします。

石田 公約には、最近とみにうるさい都市周辺の有害ガスについても問題ないという利点もあれば、エンジン・ブレイキも長くかけられるという大きな利点も持っています。

志村 そういった要求が全部からんで、混合潤滑方式よりも分離給油方式のほうがす

すんだものであるというわけで、今後はかなり普及されるべきものではないかと見込んでいます。

特許のオートループ

—モーターファン誌—

本誌 話題の中心は2サイクルでありながら混合潤滑でないもの。特許申請中で非常に精巧な働きをするそうなんです。影山 一と変わったアイデアです。棚橋 ヤマハの分離給油方式は、そのうち全部のモデルに採用するらしいです。本誌 スズカのレースでみられたシステムが、レーサー以外にどんなに出てきたというわけなんです。影山 一大進歩なんです。だいたい二〇対一なんて混合比なんかで走るのが、分離給油式なら一〇対一で十分なんです。ムタに煙をはいて走っている。油も損するし……。

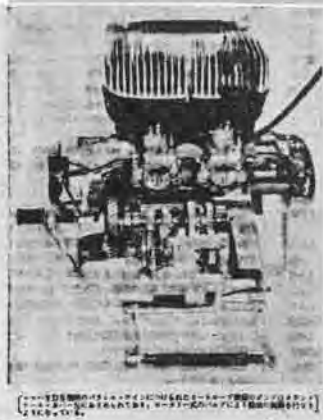
本誌 分離式だと手間もはぶけますね。東京でこそまざったのを買えますが、地方にいわば厄介です。混合だと濃いオイルが使えませんか。輸出したときも混ぜたのが手に入りにくいそうなんです。

興味ある2サイクルの分離給油

—モーターサイクリスト—

技術的な興味をひいたのは2サイクル分離給油方式である。二輪車ではレーサーのトラップ防止の意味で考慮されており、ヤマハではレーサーでテストをつづけていた。そしてその結果、市販車にも採用される気運となってきた。

オイルだけの給油方法は古くから考えられてきた潤滑法ではあるが、オイル量の微量の規正、すなわちオイルポンプの

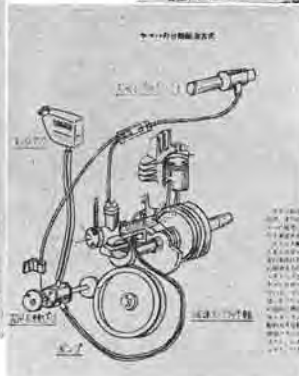


3台で見た 2ストロークの分油給油

油オイル消費量と掛け回数のために、
燃料、スロートとヤマハで分油給油装置を開発しました。これが、この起りはドイツのルブリカント方式ですが、これを基本にドイツがもっともびびって採用したのが日本です。初めて分油給油装置なんです。そして、販売開始やしているメーカーが適いかけはじめ、スズキが採用してはじめてのようです。とにかく低燃費の2サイクル車が増えたと
なると当然二輪でも買えざるを得ない。
別編 限るところによると、ドイツの分油給油装置は
よみました理由というのが、アメリカの分油給油装置
を改良したらしいですね。採用するまでにはいろいろ苦
闘した。たとえばエンジンやエンジン側の構造なども
変えたりしたらしいです。

そういう使い方をした場合、掛け回すためのピストン
とシリンダーの摩耗をふやしてやれば燃費は向上しま
すが、音が出てくるわけですね。つまりピストン・スラップ
という音の種になる。そこで、燃やさないようにい
くらだけ回したらどりか、ということが出てきます。そ
ういう必然性を背景にしたところから、日本のルブリカ
ントが生まれたのだ。

これをなんとかせよとしようとしてドイツと三國工業が具
体で研究をすすめていたわけですね。だから日本のルブリ
カントはオートループにドイツを入れたのが、ドイツ
では個人輸入に入れたわけですね。この方式はドイツと
三國の共同研究により生まれたのですが、1年の期間つき
かしたので、ヤマハやスズキは独自のポンプを開発して
適用したわけですね。

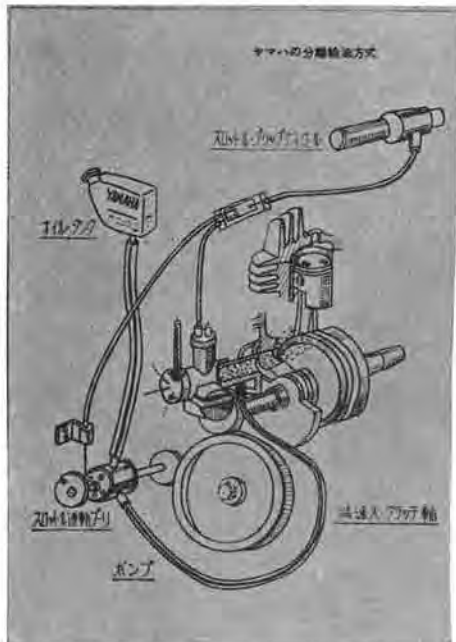


2ストローク

250cc

最新しい技術を搭載した
ヤマハのY250Eは、3気筒、ヤマハ・オートループ付

大排気量
250cc
水冷
2ストローク
最新
5速
カニカ
乗車



製作の問題で困難があったが、今回のシ
ョーで発表されたヤマハの「オートルー
プ」は、軽四輪にみられるようにミクニ
製のポンプではなく、ヤマハ独自のポン
プであることに興味がある。
またこのポンプのもう一つの特長は供
給オイル量を回転速度に比例して変化さ
せるだけでなく、スロットル開度に応じ
て変化させることである。
すなわちエンジンの運転条件の過酷な
ときにオイル量をふやし、低速走行やア
イドリング時にはオイル量を少しばってや
り、平均オイル量をカソリンの高から高
程度におさえるものである。
このオイル量は2サイクルの排気煙を
減らし、ほとんど4サイクルなみにする
だけでなく、実際にオイル量も少なくな
り、個人だけでなく、公害的な立場から
も望ましく、すべての2サイクル・メー
カーの一日も早い実用化が期待される。
備考(以上はヤマハが六三年度の自動車
ショーで、「オートループ」装置を
はじめて発表したことに対する専門
誌の評価である。)

すべてに満足するオートループ

—オートバイ誌—

このオートループ機構は同社の一二五
および二五〇cc車にも採用されているが
モベッククラスともいえる七五ccのジュ
ニアにも採用されたという点から、この
機構のもつ長所が改めて見直される。
オートループについてはメーカーのカ
タログはもとより、本誌の解説記事にも
幾度か取上げられているが、従来の2サ
イクル・エンジンにおける燃料混合潤滑
の持つ欠点をすべて満足させるというメ
カニズムである。
オートループの良さは使用した人が痛
切に感じるものである。
備考(これは「オートループ」付のヤマ
ハ・ジュニアYGIIDに対する最
新の評価で、ロードテスト後の印象
記でもある。)



ホンコン空港で大歓迎をうけた視察団一行

座 談 会

みてきた世界のヤマハ (3)

東南アジア視察団

を囲んで

■オートルーフ付以外は
売らないシンガポール□

司会 六四年をふりかえてみますと
ひじょうに海外との交流がこれまでとく
らべて多かった。と思うのです。

これは会社側の人間だけでなく、デー
ラーの方も東南アジアの視察を終って帰
ってらっしゃいましたし、とにかくオリ
ンピックで国内は国際色がいっぱい、ヤ
マハも国際色がいっぱいということ、
今日は直接海外の空気にふれてこられた
方ばかりお集りねがいます、みてきた
世界の中でヤマハを語っていただきた
と思います。東南アジアに行かれたデ
ィラーの方たちが一番最近帰ってこられ
たのですが、出発は十月の十八日でした
か。

高橋 ええ、ちょうどオリンピックの
開催中でして、はじめ十一日出発だっ
たのですが、せっかくのオリンピックだか
ら半分だけでも見ていこうということに
なりました。

司会 何日間いらしたのですか。
高橋 二十八日まで十日間です。まわ
ったところは、バンコック、シンガポー
ル、ホンコン、台北の四都市です。

菅野 バンコックに降りたら、テレビ
局のカメラが来てましてね、すごいライ
トを照らされて、皆んな合衣服だったの
で暑くてね。(笑)

竹元 政府の要人もかくやとばかりの
歓迎ぶりでしたね。

山本 そのうえ首からレイをかけてく
れてね、はっぺたにキスはしてくれな
かったけど。(笑)

司会 バンコックはサイアムモーター

みてきた世界のヤマハ

ですが、タイの市場は
いかがですか。

高橋 ひじょうに有望というより、占拠率は高いし、地方の方まで販売網は開拓されてるし、サイアムモーターさんの努力には頭が下がりますね。あちらは文盲率は高く民度が低いですから、いろいろ苦労があるらしいですね。その点今度のオートループだと混合の仕方を教えずともいいので、拡販に役に立っているとのことでした。

宮田 ガソリンをこれにいっぱい入れたら、コーラのビンに一本オイルを入れるとか、とにかく大変らしいですね。

二十対一なんていっても計算など縁のない人たちが相手ですから、それにくらべると日本なんて楽なもんだと思いたね。

小池 なるほど、オートループの評判は世界各地で大変なものです、それぞれうけとり方はちがうのですね。

北 そうですね。アメリカあたりでも給油の際のわずらわしさもあるのですがそれより、排気煙の問題とか、メカニックとか、性能に直結したところで評価していますね。

菅野 ともかくオートループが出来たということは、海外市場におけるヤマハ



タイガーパークにおける一行

のエポックでしたね。

宮田 シンガポールの揚さんなど、オートループ付以外はあつかわないという徹底の仕方ですからね。

■日本製品がハンラン する東南アジア□

竹元 ホンコンも新聞社が空港に来てたりして、歓迎はすごかったですね。

菅野 ヤマハのユーザーの方たちも来てましてね。ホンコンはどれも日本製品のネオンだらけで、まるで日本に帰って来たみたいですね。

高橋 そうですね、台湾はネオンはないけど、日本語が通じますから、ここも南から帰ってくるとホッとしますね。

山本 三十才以上の人だいたい通じますね。若い人でもコンニチワぐらい通じる。

■スモッグ対策にオートループ□

司会 オートループの評価がそれぞれ国によって違うことですが、具体的にいうとどういふことなのでしょう。小池 東南アジアとアメリカについてはさきほどちょっと話がありました。ヨーロッパ、特にイギリスでは、それまであちらのメーカーで完成できなかったものををつくりあげた技術を高く評価していますね。特にヨーロッパでは二五〇以下のものは2サイクルであることが当然という考えかたですからね。

北 アメリカでは、とくにロスなどですが、スモッグになやまされてるためか、排気煙については神経質ですね。高速で走るために、どうしても混合比を上げるので、こちらで使うよりミックスの場合合煙が出やすいですから。

出席者

横山 輪業商会	菅野 専務
高橋 商店	高橋 専務
富山岡田部分品店	橋本 社長
信州自動車	宮沢 専務
和歌山ヤマハ	宮田 社長
新日本モーターズ	山本 社長
ヤマハ発動機	小池 常務
	北企画課長
	竹元 社員
日本楽器	三宅輸出課長
司 会	小宮営業課長

みてきた世界のヤマハ



新日本モーターズ
山本社長



和歌山ヤマハ
宮田社長



信州自動車
宮沢専務



富山岡田部品
橋本社長



高橋商店
高橋専務



横山輪業商會
菅野専務

三宅 それにこちらはスタンドにミックスは売ってませんから、どうしてもオックウになるようですね。

竹元 東南アジアもまったくミックスの用意はありませんね。

三宅 あるのはヨーロッパと日本ぐらいのもですね、ヨーロッパでも日本のように必ずあるとはかきりませんから。

北 国内のユーザーでも、既成のミックスではどんなオイルが入ってるかわからないし、やはり自分で混ぜないと気がすまないという人が多かったですからね。その点オートループだと自分でえらんだオイルをタンクに入れとけばいいのですから喜ばれていますね。

■ブランドイメージの

高いヤマハ□

司会 小池常務はヨーロッパとアメリカの両方まわってこられたのですが、アメリカは私もお供をしました。この二つのちがってるところとか、共通点とかお感じになったことはございませんか。

小池 ちがったところといっても別にありませんが、共通なところといえば、ヤマハのブランドイメージがひじょうに高いところにあることですね。

高橋 それは東南アジアでも一緒でした。ディーラーの方がほんとうにヤマハを愛しているといった感じで、商売をはなれてうちこんでるようなところもあってわれわれもあまりせたいくいわないで、もっともって努力しないといけないと思えました。

北 私はカナダの方を主にまわったのですが、ウイニペグのピアノハウスというディーラーのウオルター・ローエン社長などは、ヤマハスピリットというものがあれば、この人こそそれを身につけてると思わざるを得ないような状態で、社員である私の方がかえって教えられるところが多かったです。

小池 デイラーに限らず、ユーザーでも惚れこむといった人が多いですね。それもかなり高度な機械的な知識を持った人が、いわゆる「通」というんですか。そういった人たちに人気がありますね。

宮田 それは日本でも同じです。

小池 イギリスでもそんなユーザーがせひヤマハの者と話したいといって訪ねてきたことがあります。フランスではもとアルジェリアにいたという男にせひレーサーに乗せろといってつきまともわたり……

三宅 そんな人がそのままディーラーになったという例が多いようですね。

小池 アイルランドのダンフェイもそうですから。

小池 技術者にも高くかわれています。ヨーロッパの各地で、エンジンを発注するところが多かったですからね。

どうしてこんなにいていねいに作ってあるのかなどと質問を受けて面喰うこともありました。だからオートループなども成功するのだろうと納得してくれたり。

マレーシア ・オートループの旅

オートループ付の新型車の説明のためシンガポールを中心に各地を旅行してきました。

はじめマレーに行けといわれて、うっそうとしたジャングル、浜辺にはえるヤシの木などを想像してましたが、道路の素晴しさは予想外のことでした。赤道直下の、まばゆいばかりのフリーウェイを百キロ以上で飛ばす車、もちろんオートバイも百キロが標準スピードだそうです。

そのためユーザーは、性能に対してひじょうに敏感です。しかし、共通して、高回転エンジンを好んでいません。

みてきた世界のヤマハ



ヤマハ発動機
小宮営業課長



日本楽器
三宅輸出課長



ヤマハ発動機
竹元社員



ヤマハ発動機
北企画課長



ヤマハ発動機
小池常務

■オートバイがこんなに売れるとは知らなかったデラー□

司会 北課長はカナダに行かれたのですが、何日間でしたか。

北 四十日はかりです。九月四日に出發して十月十五日に帰国したのですから。そのあいだに、バンクーバーから太平洋岸のノバスコシアの方まで殆んどまわって来ました。

司会 般外機の方の調査に行かれたのでしたね。

北 ええ、船用内燃機工業会の視察団の一員として行ったわけです。運輸省の人や他の業界の人達と一行八人でした。司会 カナダといえは湖が多いのですが、船外機の需要もかなりあるのでしようね。

北 あります、しかし日本のように業務用としてでなく、プレジャー用ですね。フィッシングとハンティングの名所ですから。オートバイもそのためトールなど有望でしょうね。どっちにしろこれからのところですが、すでにヤマハを扱ったデラーなど、これまでオートバイがこんなに売れる商品だとは思わなかったとおどろいています。

司会 地理的な面から行ってもあそこはアメリカの物資が多いでしょう。

北 そうです、二次産業製品はすべてアメリカ製です、人が少ないこと、高賃金ということで加工する製品は成り立

たないようです。

マスコミもすべてアメリカのネットワークですから、しかし気風はガラリと変わりますね。道路はまったくすばらしいのですが、車のスピードもゆっくりとしているし、人間も親切ですが、全体に沈滞した感じですね。これに較べれば日本などエネルギーのかたまりですね。

三宅 ヨーロッパなどもそれは感じますね。その点アメリカはすべてに活気がある。

北 旅行の途中と最後にアメリカに入ったのですが、あのバイタリティにはとてもかえません。やはりまだ成長しつづけているという感じですね。カナダは日本の何十倍という広さのところに、日本の六分の一位の人口しかないので、それから、どうしてもノンビリしてしまうんでしょう。資源は豊富だから生活水準は高いし、湖や山はきれいで、ほんとうにいいところですが、気候が寒いので冬は大変らしいですね。それで十月から四月まではオートバイもシーズンオフです。今年からはブームになるのじゃないですか、というのはアメリカの流行が二年遅れて来るということですから。

竹元 それから二年遅れた日本というわけですか(笑)

■船会社に電話する

アメリカのデラー□

司会 二輪車を使ううえで、これは変

耐久性がないからです。その点比較的低回転のところトルクのピークがあるヤマハが非常によろこばれています。しかしこれまでは2サイクルの宿命だった混合燃料ということで、非常に売りにくかったと、スーパードーラーW・M社の揚社長はおっしゃいました。とにかく二十対一といっても、日本人のようにすぐ計算できない、だから



マラヤの博物館前で

これまで、ガソリンをこれだけ入れたら、タバコの空きカンに一杯オイルを入れるというような説明してきたのだそうです。

それにさきほどいったように、高速で飛ばすので、どうしてもオイルを多くするので、市街地での煙が多いなど、あまり売りよい状態ではなかったようです。

ですからオートループの出現をひじょうによろこんで、説明に行った私が、もうなにも言わなくていいほどその効用はご存じでした。

みてきた世界のヤマハ



ホンコンの国境付近での一行

っているといったことはありませんか。東南アジアなどではどうでしょう。

竹元 別にこれといってありません。しかし価格の面からいって小排気量のものが増えるということはありません。

小池 アメリカなどでは逆に大排気量を要求されますから、アメリカの主力はYDSになりますね。

三宅 これが必要に応じきれないのでいつもディーラーからうるさくいわれます。アメリカのディーラーなどはロス支店に問い合わせてもらいがあかないので、船会社に電話を入れて、港に待ちぶせて持っていくといった状態ですね。なかには、他のディーラーをまわって、プレミアムつけて買い占めて歩くところまであるようです。

高橋 品不足というのは東南アジアでも同じで、どこに行ってももっと欲しい

という声ばかりでした。

菅野 それに同情して、帰国したらメーカーにそう頼むことを約束しましたが気がついたら、こちらも同様で、人ごとじゃありません(笑)

三宅 アメリカでおもしろい話があるのですが、ディーラーの一人が、アメリカにヤマハの重役が来ると、われわれにSell more YAMAHAという三つの言葉しかいわないが、われわれとしても三つの言葉しかいえない、それは Make more YAMAHA だというわけです。

ほんとにどこでも面白いわけでしたが私は製造部長と一緒にしたので、全部そちらに文句はまわしてしまいました。

(笑)

■ヤマハ トレールで羊を追う□

司会 アメリカなどはやはり四輪車のサブとして使われることが多いですね。

北 そうですね。トレールなんかでも車のうしろに積んで、目的地で使うといったことですね。

三宅 それと子供や婦人の自転車がりんに使うとかいったことでしょうか。

トレールで思いました。ニュージランドでは羊飼いの牧童たちが馬よりもいいということで、大量に使われているようです。

小池 オートバイで羊を追うというのも、二〇・六世紀の風俗でしょうね。

北 アジアを除いて実用に供されると

滞在中、中国人とマレー人の騒動のため二度ほど戒厳令がひかれるなど、やはり新興の国だなと思われました。

そのためあまり町で買い物もできませんでしたが、物価は安く、日本と同じくらいの生活水準で、月三万円くらいあれば二人で暮らせるくらいです。郊外に出るとゴム園やジャングルがありますが、そのあいだをどこまでもフリーウェイが続き、絶好のドライブ



ヤシ林の中でスピードテスト

コースです。もちろんアベックもたくさんヤマハで走っていました。マレーでは奥さんが三人いる人もいますから、そんな公平に三回ドライブしなければならぬだろうと人ごとながら心配しました。

ゴキゲンな経験もありました。ある販売店の改装再開店日にヤマハのPRをしゃべったあと、日本の歌をご披露しました。曲目は「上を向いて歩こう」「長崎のちょうちょうさん」など、こ

みてきた世界のヤマハ



ディスカッションは各地で開かれた
(写真は功学社にて)

いう例はめずらしいですね。船外機でもそうですし、あちらで漁業といえば全部トロールですから。

司会 船外機といえば、ヨーロッパでも今年は大きな足がかりが得られましたね。

三宅 オランダのアムステル・テクニークですね。ここはヤマハの船外機を輸入するために作られた会社で、ヨーロッパ一円をカバーすることになっています。

小池 これまでヨーロッパも完全にアメリカ製品のひとり舞台の感じでしたから、これからは楽しみですね。

宮田 船外機にオートループはどうなんでしょうか。

北 もちろんつけることはできますがボートの場合スタンドなどないので結局は自分で給油しなければならぬし、あらかじめ混合したものを大量に積んどくことが出来ますから、アメリカ製のものでもほとんどが混合ガソリンを使っていますね。排気にしても水の上では問題ありませんし。

小池 ボートとなれば、そういう混合するということ自体も楽しみのひとつに入るのでしょうか。

■真剣な海外のディーラー□

司会 デーラーの方達は商売柄あちらの販売の仕方などもごらんになってきたと思います、何かご参考になりましたか。

高橋 はじめこちらもそのつもりでいろいろ質問を用意していたのですが、結局あちらからの質問せめにあうといった状態で、いろいろお教えしてきました。ですから販売技術的にはあまり見るべきものはありませんでしたが、質問してくる熱心さに圧倒される感じで、そういう真剣なところは学ばべきだと思います。

菅野 まったくそうですね。

竹元 どこでもサブディーラーまで集めてのディスカッションをやりましたね。

司会 皆さん海外旅行始めての方が多かったのですが、ことはの点ではどうでしたか。

竹元 これはいろいろエピソードもありますけど、ホテルで、ハイ・クリーニング・カモンが通じてからはみなさん自信がついたようですね。(笑)

北 それはなんですか。

竹元 シャツをクリーニングに出すときなんです。

北 言葉については私もいろいろ感じました。だいたい日本製品を売り込むのに語学の不得意が非常に障害になっているように思いますね。結局日常会話に不便はしなくても、それがひとつこじれてクレームをつけたいとか、自分の意志を強調して主張したいときなど困るのですね。クリーニングの場合でも、頼むことは出来ても、そのシャツを破られたり、なくされたりしたとき、クレームをつけるとなると、ハタと弱りますからね、あ



クララルプールの近郊でヤマハにのる女性

れでけっこうメシが喰えるなどエツに入っていたら、バンドの人がたいへんなヤマハ・ファンで、なんとか伴奏を合わせてくれたのだそうで。フカクでした。

とにかく、東南アジア市場ではオートループがついて以来たいへんな売れ行きです。これは東南アジアだけではないでしょうが、とにかく世界市場に大きな足がかりを作ったという実感は、私にもひしひしと感じられたことは事実です。

これからもオートループとともにヤマハを世界の商品にするため努力していきたいと思えます。

ヤマハ発動機・東京支店

サービス課・南次郎

みてきた世界のヤマハ



台湾のメーン・デ
ーラー功学社の前
で

のシャツは特注で生地もいから三千円弁償しろなんて、なかなか言えませんが、商売ともなれば、いつもニコニコして、ハウアーユーだけでは仕方ないですからね。

小池 語学の力不足というのは島国日本の宿命みたいなものですが、これからはこの弱点を直さないと、商売の上でも一歩たちおくれますね。

高橋 台湾などジェットで三時間ちょっとですら、まるで外国という感じはしません。そんなことで世界も狭くなってきましたから、これからの人たちは私達の考えられないほど外国に出ていく

し語学も達者になることでしようね。

■二輪車のロールスロイス□

司会 東南アジアでは、対日感情はどうですか。

竹元 行くまえはどんなものかと心配したのですが、別にたいしたことはありませんでした。今度行ったところの近くでは戦争やっているとあるわけで、途中で革命にあうとか、いろんなことも心配しましたが別にそんなトラブルは全然ありませんでした。

三宅 そういう点、東南アジアとか、ラテンアメリカを旅行するとスリルはあるでしょうね。

北 革命がおこったら、オートループルつきのヤマハで逃げるのがいちばんだとPRしますか。(笑)

小池 海外をまわると、いろいろその国の家庭の事情があるわけで、受け入れ態勢も、車の利用状況もそれぞれお困りがあるわけです。それも政治的、経済的とよってるところがちがってわけです。しかし、どこでも意外なほどヤマハを高く評価してくれます。ヨーロッパなどでは二輪車のロールスロイスだなどといううたい文句までもらったようなわけで、このような声価に対して我々は責任が重いと思ってます。ですから評判にたよって数を売るといった方針でやっていきたくはないと思えます。

三宅 アメリカ市場でも、そういったポリシーはサブにまで徹底していただいて、お客さんが買いに来て、車を見せると同時に修理工場や部品倉庫を見せてこれだからサービスは満点だということをお納得させて売っています。

小池 ですからディーラーの数もあまり増やすことは考えていません。精鋭主義でいって、現在の技術水準を落とすことのないようにしていきたいと思ってます。

それとアメリカでは保険会社からも表彰されました。これは安全ということに第一に考えて作られて、実際にトラブルが少ないということに対して贈られたものですが、大変よろこばしいことだと思ってます。

高橋 保険会社がそんな表彰をするというのもおもしろいですね。

菅野 保険会社の保証つきなら絶対安全なわけですか。(笑)

小池 とにかく過去一年間オートループを売ってきて、国内で考えていたよりずっと反響が大きいのおどろいたわけですが、これからはおどろいてばかりもいけないわけで、大いに売っていいこう、レースの上でもオートループが制覇をしたわけですから、市販車もオートループで制覇できることはあきらかです。

高橋 それにはせむもつと生産していただくということで。(笑)

小池 よくわかりました(笑)

司会 ではこのへんで、どうもありがとうございました。

メーカーチャンピオンの シンボルが決まりました

世界各地で勝ちぬいてきたヤマハレーシングチームの
栄誉にふさわしいシンボルです
丸の中は地図でも そのほか車の写真でも絵でもよい
のです 新聞 雑誌 映画館のスライドなどにお使い
ください

世界を勝ち抜いたヤマハのシンボル



52

ヤマハ世界を制す

オートループの威力いかになく発揮! メーカーチャンピオン獲得
1年を戦い抜いてトップ! オートバイの オートループの勝利! スピードコースの
世界一! チャンピオンはヤマハです。1年に ヘルギー、カーブの多い西ドイツ、あらゆる
11回戦で250ccで、得点争い 条件に勝ちました。エンジ
ンから「ヤケル」ということ
ばを遺放したオートループ

ヤマハオートバイ

28

1964 GRAND PRIX

オートループ世界を制すヤマハ「メーカーチャンピオン」獲得

オートバイの世界を争うグランプリレース、250ccは1
年に11戦。ヤマハチームは、ロータリーバルブやオート
ループ—世界の2サイクルを完全にひきはなした新機構
を装備して挑戦しました。そして硬竹の5連勝をふくむ
快進撃、世界一「メーカーチャンピオン」の座を、もん
くなく獲得しました。

ヤマハオートバイは、市販車で世界最初のオート
ループやロータリーバルブを採用、エンジンの性
能は抜きん出て優秀です。

ヤマハオートバイ

©ヤマハ発動機株式会社



ここに
ヤマハが……

世界のベストセラーYGI オートループが
ついでますます好調です。オシャレな車とし
てはもう定評がありますが、これが意外と山
坂に強い。エンジンブレーキをかけてもシリ
ンダの中がオイルでべとつかないので、営林
署や発電所などでも活躍しています。



効果的な店舗の 改造プラン

店を客に印象づけるのに〈at・adjacent・in〉と言う三つの方則がある atは店へのアテンション・ゲッターで 自分の店へ注目づける手段 adjacentは〈隣よりも〉と言う競争に勝つことを意味し inは〈中へ〉つまり客を中へ誘導するということ これらが揃っておれば 大体よろしいと言うことである

さて 今回は実験台上に 販売店を見ながらどうしたら店の印象を客に深めることができるか そのための経費はどのくらいか、るかをテーマにしてみた 実験台になったのは 東京第二京浜国道雪谷沿いの安藤ブラザースさん 道路から引込んだ普通住宅にモルタル作りの建増しで 10坪ほどの店舗である 近所の大工に頼んで建増し 現在のようなスロープ床と オーニングをとって店頭看板用シャッターボックスを取付けた 約40万円か、っている ところが大工が忙しさにかまけて改造前の柱をなおしてくれない しかもこれ以上は売上利益対比からも改造費の出費はきついということであった 結局看板は某メーカーに頼み 柱はそのままにした 安藤さんの話では 店舗改造=店舗イメージの促進という段階までいくにはなかなか困難だと言うことであった

さて今からは 遅きに失したが 40万円の中 シャッター費取付共高値10万円とみて 残30万円で どの程度店舗が変わるか試みてみよう 先記3原則を生かしながらである さらに2輪車の店舗では客がゆっくりできる〈客のための工場〉つまり自家工場の延長といったムード構成も重要である 一4原則となる具体的に30万円でこの4つを生かす例をあげると ①店頭看板 ②ロードサイン ③ショーステージ ④接客用椅子 テーブル ⑤修理道具整理用パネル ⑥ポスターボード ⑦商品説明パネル 壁面 柱はそのまま・利用し ただペイント仕上げで面白い効果をだす 経費を計算しながら絵にすると下の通り見積りはざっと次のような具合になる 店舗を販促イメージの立場から計画的に考えていくと 右記のように割安値となることが分る



●柱巻きテックツアプレイ既存の柱にベニヤ或はトタンを巻いてオイルペイントで装飾する。

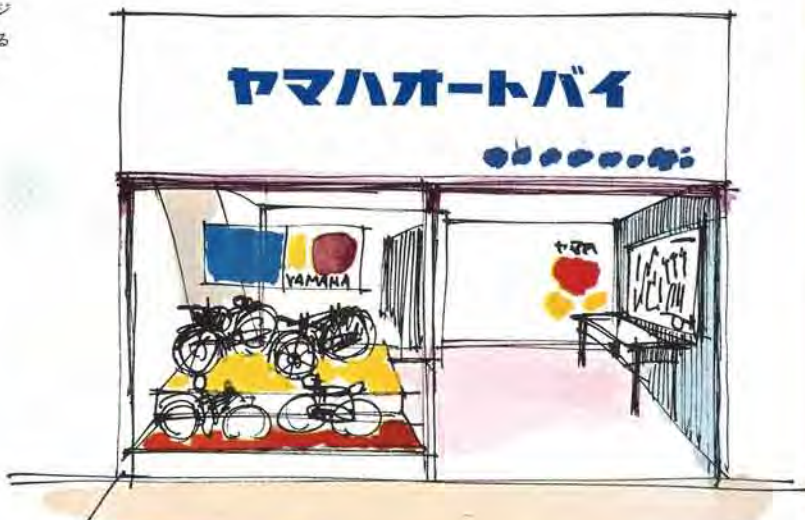
見 積

店頭看板 合板切抜文字 2尺×18尺	28,000
ショーステージ 2段ヒナ段ベニヤ12台乗	12,000
商品説明パネル ベニヤOP仕上 3尺×6尺	6,000
ポスターボード ユニット式ベニヤOP 3尺×6尺	6,000
修理道具用パネル 2尺×6尺 OP金具共	9,000
柱巻きディスプレイ ベニヤ巻き OP仕上 6尺	6,000
壁面 (片面ベニヤOP 棚6尺×1.5尺3段)	25,000
外壁 ヒルボード OP仕上6尺×6尺	20,000
運 送 費	6,000
施工営業費	15%

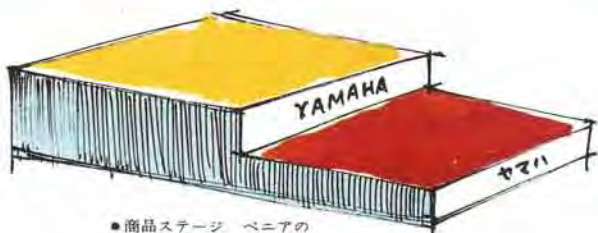
計 118,000



ポスターパネル ポスターも又店舗装飾の一つである



修理道具はパネルに規定しかけると装飾化する



●商品ステージ ベニヤの箱を2つタイルは格子模様すると楽しい。

65年ヤマハの抱負

ヤマハ発動機株式会社

業務部長

山田能司



新年おめでとうございます。

昨年中は格別のお引き立てにあずかり厚くお礼申し上げます。本年もまた旧年にも増して、ご愛顧、ご協力たまわりますようお願い申し上げます。

さて、昨年は一部不況ムードにもかかわらずヤマハの販売は一昨年比し、国内約一四〇%、輸出約二〇〇%という実績を収めることができました。ヤマハがこのような伸び率を示したのは

1 販売店の皆様が、ともにヤマハを売ろうと本気になって協力いただいたこと。

2 ユーザーの皆様がヤマハの品質、性能などをよくご認識いただいたこと

3 メーカーとしてYF1、YJ1、YG1D、YA6、YDS3と、五車種の新車を発売したこと。

4 オートループの開発装着は完全にヤマハのみが持つ新機構であり、これが大きく市場にアピールしたこと

5 ヤマハが世界GPレースにて、メーカーチャンピオンを獲得したこと。

などの理由があげられると思います。

これら昨年の実績を土台として、さらに今年は次のような考えで仕事を進めてまいり所存でございます。

1 オートループ装着車を中心とした新車を開発してゆく。

ヤマハはつねにユーザーにご満足いただくことを願っており、昨年市場に送り出して多くのユーザーに喜んでいただいたオートループ装着車を中心に、さらに次々と新車種を開発してゆく。これによって販売店の皆様も、より販売しやすくなるのではないかと思っております。

2 販売網の充実強化をはかってゆく。

ヤマハを扱うことによりお店が安定し発展してゆく、このような方向に進めてまいりたいと存じます。どのお店もガッチリした経営方針にもとずいた計画的なご商売をしていただければ、ヤマハも皆様とともに、販売網の充実、強化をはかるうえにまことに心強いと思えます。

3 輸出の増進。

オートループの開発は世界市場におけるヤマハの名声をより高くし、

これが昨年の大巾な輸出伸長として現われています。これをさらに押して進めて、さらに輸出を伸ばしてゆきたい。輸出の振興は日本政府の国策でもあり、企業としてもこれに貢献できることはヤマハの誇りであります。

4 業界正常化を推進する。

ヤマハが多年叫んでまいりました業界正常化の動きが昨年の後半から出てきつつありますが、さらにこれを推進してゆきたい。一般市況は必ずしも樂觀を許せないだけに、二輪業界の正常化により業界全体の発展に努力してまいりたいと思えます。

このように前向きな姿勢を、今年も自信をもって押し進めてゆく覚悟でございます。しかしこれを実現するためには、ひとりメーカー側だけの力だけではなく、ディーラー皆様方の大きなお力添えがなくてはなりません。ぜひ、本年もヤマハとともに可能性に満ちた未来への一歩をお進めいただくよう、お願いいたします。

オートループ評判記

例年、鈴鹿のグランプリレースの前日おこなわれる、世界特約店会議が今年も十月三十一日、名古屋ミヤコホテル三階宴会場にておこなわれた。これにさきだち午前十時より、会場となりの小会議場で、海外データーと国内代表データーおよびメーカーの三者懇談会がおこなわれ、世界各地のデーターの発言があり、国内データーにも深い感銘をあたえた。

特にアメリカ、東南アジアから集った代表達の声は、ヤマハに全巾の信頼をおいていることが感じられ、世界に伸びているヤマハの足どりが確実なものだという自信をいだかせるに充分だった。ここに各代表の発言を紹介しよう。

バート・スミス

ヤマハ・インターナショナル
セールスマネージャー
(ロスアンゼルス)

アメリカの二輪市場におけるヤマハの状況についてお話ししたいと思います。

現在、アメリカに輸入されている日本の二輪車は、ホンダ、スズキ、ヤマハといろいろあります。この中で販売台数はホンダが多いのですが、売れゆきの伸びかたから考えると、断然ヤマハがトップなのです。その理由はなにかというと、オートループなのです。これまでヤマハの性能や品質のよさを知っている

人でも混合燃料を使うということで購入をひかえていたのですが、オートループによって購入希望者がどっと増えたため、私たちは品不足でいつもなやまされています。

ご承知のように、アメリカではガソリンスタンドに行っても混合燃料を売っていないので、どうしてもこれまで4サイクルの車にお客をとられるといった状態だったのです。しかしこのオートループが出来てからは、2サイクルであるヤマハの出足のよさと、4サイクルの燃料の簡便さが一緒になって、それが大きな魅力となり、売れゆきのうえにあらわれてきたといえます。

そのうえ4サイクルとちがって、オイルを循環させず、常に新鮮なオイルを供給するといったところが受けていて、大変なヒットになっています。まったくこれは2サイクルにおける革命だと思えます。ヤマハ自体に対する人気は以上のとおりですが、販売の方はどうかというと3ヵ年ないしは5ヵ年計画といったものを立案していますが、とにかく来年は少なくとも七万台売ることを目標にしています。これは絶対に達成出来る

確信しています。なぜなら過去におけるヤマハの伸長率がひじょうにすばらしいからです。四年前と今年の実績をくらべると約三十倍という素晴らしいです。

そのうえ、ヤマハのグッド・セールとグッド・サービスの販売方針、また各地でのレースにおける好成绩など、すべてプラスの条件はそろっています。

グッド・セール、グッド・サービスということばが出ましたが、これはただ数を売るといっただけでなく、品質とサービスを売るといったことを主眼にしてやっております。品質は絶対世界一なのですから、それに世界一のサービスを加えれば、もうこわいものはないわけです。

現在ヤマハの販売店は全米で七五〇軒から八〇〇軒ありますが、将来もこの数をあまり増やさず、グッド・セールの条件にかなう店、すなわちパーツの在庫とか設備とかの点で恥かしくないところだけに販売をまかせの方針です。

今年ヤマハの二五〇ccが世界GPで勝ちましたが、アメリカ各地のスピード・レースでの成績もすばらしいものです。このように性能の点で世界一であるうえに、そのデザインが非常

に安全性というものに重点をおいているということはアメリカ人に非常によろこばれています。これは保険会社から表彰されたりしたことで実証されています。また、エンジンが静かなこと、全然イヤなノイズがないといったこともヤマハがアメリカで受けている原因の一つです。それに加えて、PR活動が非常に効果的におこなわれていて大衆の評判がよいことも注目すべきことです。

それらの好条件のうえにオートループが加わったのですから、近い将来ヤマハは絶対にナンバーワンになれると確信して販売店を指導しております。

ヨー・キャン・ベン

シンガポール W・M社
(マレーシア)

マラヤにおいては、所得の関係から千マラヤドルを越すものは手が出ないということから、一二五cc以上の車はたいへん売りにくいのです。ですから主力は五〇〜七五ccあたりの車もともと希望されています。

これまでヤマハの車は混合燃料を使うということで、ちょっとのびなやみだったのですが、オートループの出現でこのなやみは一挙に解決されたといえます。

代表ディーラー懇談会会場



す。ですから私は一刻も早くヤマハの全車種にオートループをつけてもらいたいと思っています。それに九十ccぐらいのスポーツタイプの車を作ってもらえれば、マレーシアにおける二輪

車のすべてをヤマハにする自信があります。

文盲率の高いマレーシアでは車を売るのがいろいろの障害があります。また英、中、マレー語の三つを使う種族がいるので、説明書なども三通用意しなければならず、日本では考えられないような苦勞がいろいろとあります。

レースはマレーシアにおいても非常にさかんで、今回も二人ほど選手が日本GPに参加するために来ております。

シーズン始めにおこなわれるマレーシアGPでは、毎年ヤマハが好成績をおさめ、販売拡張に大きな助けになっています。ですから、今年ヤマハがメーカークャンピオンを取ったということは、非常に売りやすくなったと喜んでいきます。

チャー・ケー・シン氏

功学社

(台湾)

台湾にヤマハが輸入されて五年になりますが、それまで使われていたBSA、ノートンなどの欧米車は、すべて姿を消したといっても過言ではありません。なぜならば、ガソリンをべらぼうに食う不経済な車だからです。現在二輪車はすべて日本

車といった状態です。

その中でヤマハは数において他社の車に押され気味ですが、それはなぜかという点、中華民国政府の輸入政策にあるのです。現在中華民国では完成車の輸入を認めておりません。すべてパーツで輸入して、機関部は国内のものを使うといった法律があるのです。その製作も過去の実績に比例して割当てられるので、他社のように違法で大量に入れていかなかったヤマハは数が少ないということになります。これも将来ヤマハの名声のために国家違反を侵してまでやってはいけないと思ひまして遠慮していたわけです。

このように車が少ないのに、人気は一番で、お客さんからもっと車を入れろと尻をたたかれて、努力はしているんですけれども、どうにもならないんです。しかし将来はこの人気が実績につながるって、数でも第一になると思います。

そして、こんどのオートループで、これまで4サイクルに乗っていた人達が大量にヤマハに乗り移ることは確かです。

これまでもヤマハの性能はよく知っているけれど、どうしても混合油になじめないといった

人がやむおえず4サイクルに乗っていたのですが、オートループで、安心してヤマハに乗ってくれると考えています。これは実際に4サイクルに乗っている人達が言っているのを私自身が聞いたのですが、早くオートループを入れてくれ、ヤマハなら耐久力が倍だから、輸入税で倍の値段になっても、結局日本での値段と同じになるのだから。4サイクルは非常に故障が多い、始めの二万キロまではいいけれども、それ以後がどうもいけない。ヤマハだと六万キロ以上平気だということです。こんなことで将来台湾では六十パーセントをヤマハが占めると確信をもっています。

今度、私がこの会に出席することを各ディーラーに話しましたら、みんな大喜びで我々もどんどん輸入できるよう努力するから、ヤマハでも生産台数をどんどんふやして、完全に台湾の需要に応じれるようにと、強く要望されましたので、その点一つどうぞよろしく願ひいたします。

先日他社の台湾総代理店につとめている人たちがうちに遊びに来まして、さいわいこれまでにヤマハが少なかったから、う

左から テリー・ティーン、トム・クラーク、ジミー・ジング、
B・スミス各氏



おみえになり、またメーカーを
まじえて私どもと懇談できる機
会を得ましたことを大変うれし
く存じ、感謝いたします。

先刻から各国のヤマハの販売
意欲、あるいはヤマハの技術水
準が世界一であるというよう
なことをうかがいまして、私も
国内にても、常にそういうこと
を誇りと思っておった裏付けを
いただいたということについて
非常に喜びをおもっております。

ちも助かっていただけ、大量に
入るようになったらお手あげだ
から、そのときはよろしくたの
む、なんていってまして、大変
愉快だったです。(笑)

とにかく、台湾でもオートル
ープの人気はたいしたもの、
これまでの4サイクルより数等
すぐれたものだ、私達も宣伝
してありますが、お客さんの方で
のように理解してくれてるよう
です。

柳谷文吉氏

(北海道モーターズ)

本日は各国から多数の方々

本年の春から発売されたオート
ループ付の新車がそれぞれ皆様
のお国と同様大変好評でござい
まして好成績を納めておりま
す。

しかし皆様方の方で注文が多
いものですから、どんどんそ
らの方に多く向けられて、国内
の方も非常に少なくて困ってお
るんであります。(笑)

ともかくヤマハのセールス地
区は世界に伸びており、そうし
て今後思いますことは、世界の
平和のためにも大きく寄与する
ことになると思います。

とにかく本日は遠いところか
ら明日のレースのためにご来援
いただきましたお礼と、もっと
もって国内で頑張れというよう
な声援を受けたような感じが
いたしまして、この点あつくお礼
申し上げます。ほんとうにあり
がとうございました。

横山新二郎氏

(横山輪業商会)

私どもいつも、小池常務など
から皆様の消息を聞いて非常に
尊敬しておりますが、今日な
おいろいろなお聞きを、いまさ
らに私たちの先生的な立
場にあるということ、いまさ
らながら感じました。今後とも

よろしくお願いいたします。

そのような方々にこうやって
お逢いしておりますと、非常に
販売意欲がわいてきてまして、一
生懸命私どもも販売したいと思
いますけれども、しかし残念な
からそのためにまた品物が足り
なくなるのではないかと心配し
ております(笑)、しかしこの際
メーカーに公平に配分するよう
提言いたします(拍手)

ところで、日本における二輪
車業界のことを申し上げます。
ここに日本で非常に権威のある
業界紙がありますが、その十月
十七日の記事に、ヤマハは幸福
をつくる会社だというような内
容の記事がでております。これ
は二輪車業界がこれまで八方破
れで野放図な伸張策だけで販売
態勢に破たんをきたしている状
態のなかでひとりヤマハだけが
キメのこまかい販売政策で確実
に地歩をかためている、といっ
たことからこのような表現にな
ったのであります。

しかし現在のようにヤマハが
ひとりで売れていくまでにな
った過程においては、私達もそ
れ相当の苦勞がございました。
これはヤマハの精神が品物を売
るより、良い品物をつくらうと
する努力がみのったのだといえ

オートループ
で売りまくろう



左から 謝敬信、ヨー・キャン・ディー、ヌー・チュン・バック、右端(額半分見えている)がヨー・キャン・ベンの各氏

ます。これはヤマハの勝利というより、ヤマハの技術の勝利だところうふうに言いたいと思います。

ヤマハ精神、いわゆるヤマハスピリットと申しますのは、紳士的であるということであり、これは販売政策にも浸透していきまして、他社のように押し込み販売のようなことは決してないのであります。それでも売れるということは、やはりこの方向がもっとも正しい方法だと

信じているのであります。そこでヤマハの発展は正しい二輪車業界の発展であり、幸福追求の商業道であるというふうに私たちは考えるわけで、皆さんとともに堂々と、正しい幸福を追求するためにヤマハの発展に寄与したいと思っております。

トム・クラーク氏

(フィラデルフィア)

アメリカにおける販売政策は、もっと売れ、もっと売れといったようなものでなく、まずディーラーの組織をガッチリつけて、ヤマハの品質のよさを百パーセント売れるような態勢を作ることをまず第一と考えています。そのため、ヤマハの伸張率というものはスローだけれど

も確実です。日本の場合と同じですが、まず、ディーラーの幸福を重んじていることも事実です。それと日本でディーラーの組織がガッチリしているということをお聞きしましたが、アメリカでもひんばんにディーラー同士の会合があります。またサービス講習などもありますので、そのようなことは非常にスムーズにいきます。

さきほどヤマハの精神が紳士的という話が出ましたが、アメリカにおいてもまったくそうです。ある地域で販売台数を上げる場合でも、この地域はこの車種が売れるだろう、とディーラーと相談して目標をきめ、それでどうしても売れない場合に、それではもう一軒ふやしますよと

いったやり方で、ディーラーに納得してくだんどもことを運ぶので、問題はおこらないといったあなばいんです。これがアメリカでヤマハが成功した大きな原因の一つだと考えます。またPRに關しても非常に強力で、これがディーラーへの強力な援護射撃になっています。

ユーザーに対するサービスでも、非常に親切で、アフターサービスの完備していることは、他を圧しています。これもディーラーの基礎づくりを第一として考えるヤマハの政策の結果だと考えます。

これからもより確実により紳士的にヤマハ精神にのっとった販売をやっていきたいと思っております。

代表ディーラー懇談会出席者〔敬称略〕

- アメリカ
 - バート・スミス (ロス セールスマネージャー)
 - ジミー・ジング (アドバタイジング マネージャー)
 - トム・クラーク (イーストコースト セールスマネージャー)
 - テリー・ティナン (コロラド・ワイオミング・ウッド アイダホ ディストリクト マネージャー)
 - ジャック・ホンエル (ダコタ・カンザス・ネブラスカ ディストリクト マネージャー)
- ベン・渡辺 (ロス文店社員)
- マレーシア
 - ヌー・チュン・バック
 - ヨー・キャン・ディー
 - ヨー・キャン・ベン
- フィリッピン N・キサンピング
- 台湾 謝敬信
- 日本
 - 柳谷文吉 (北海道 ヤマハモーターズ)
 - 横山新二郎 (仙台 横山輪業商会)
 - 中村義郎 (長岡 高橋商店)
 - 中村信治 (新潟 高橋商店)
 - 伝田邦夫 (長野 信州自動車)
 - 城川俊夫 (東京 ミツワオート)
 - 柳原一 (岐阜 柳原モーターズ)
 - 服部逸男 (四日市 第一自動車)
 - 森野元治 (京都 大洋自動車)
 - 宮田勝美 (和歌山 ヤマハ和歌山自動車)
 - 成瀬節夫 (岡山 吉村商店)



落成した新社屋外景



ヤマハの各車種を並べたショーウィンドー内。左側にヤマハピアノとヤマハスキーがおかれている。



整然と管理されている部品倉庫内

ヤマハスピリッツ

ヤマハ・インターナショナル 新社屋完成

アメリカにおける、ヤマハの受注増加にともない、ヤマハインターナショナルコーポレーションも拡張、去る十月二十三日、川上社長、ロスアンゼルス市長などを迎えて盛大な完成披露のレセプションをおこなった。

この社屋は、ロスアンゼルスから、デイズニールランドに通じるサンタナフリーウェイに面する絶好の場所にあつて、ハイウェイを行くドライバーの目をそばだたせている。

このインターナショナル・コーポレーションは、資本金五〇万ドル、アメリカ

におけるヤマハの唯一の窓口である。この他フィラデルフィアにイーストブランチがあり、その下に七五〇軒から八〇〇軒くらいのディーラーを擁している。

このたび完成した社屋は敷地五千坪、建坪千三百五十坪の広大なもので、ショールーム、オフィス、部品倉庫の三プロックからなっている。



レーサーをかたどった水の大彫刻がパーティーの会場の真中に偉容をほこった



第19期最優秀店の表彰 右より高橋商店中村専務 北海道ヤマハモーターズ柳谷社長 信州自動車伝田支配人



夜のパーティーでB・スミス氏と イーストランチ セールスマネージャーのT・クラーク氏にはさまれ、話のはずむ小池常務



アメリカ市場におけるヤマハの現況を説明する B・スミス氏 (ロス セールスマネージャー)



参加国国旗をかかげて国際色もゆたかな会場

夜に入って、会場は六四年二五〇cc級メーカークャンピオン獲得の祝賀会場となり、川上社長を中心に乾杯のあと、来年の飛躍と発展を誓いあった。

十月三十一日、名古屋都ホテル三階宴会場において、第二回世界特約店会議が開かれた。今年はおトループによる飛躍的な海外需要の伸びを反映して、終始前進ムードにつつまれ、なごやかなうちにも、ヤマハの若々しいエネルギーが会場にあふれている感じだった。

午後の本会議にさきだち、隣の小会議場で、国内代表データーと、海外データーの懇談会が開かれたが、お互いに昨年の会議で顔なじみのため、冗談がとび出すほどだった。

午後からは本会場に国内データー二〇店と海外データーが集り、まず十九期優秀特約店二十店の表彰がおこなわれ、そのあと二時間余にわたって、会社側とデーター側との活発な意見交換がおこなわれた。

世界ヤマハ特約店会議開く

第19期表彰者

- | | | |
|-------------|-----|-------|
| 最優秀店 | 3店 | |
| 岐阜 高橋商店 | | (新潟) |
| 北海道ヤマハモーターズ | | (北海道) |
| 信州自動車 | | (長野) |
| 優秀店 | 7店 | |
| 岐阜 吉村商店 | | (岡山) |
| 第一自動車 | | (四日市) |
| ヤマハ和歌山自動車 | | (和歌山) |
| 新日本モーター | | (佐賀) |
| 横山輪業 | | (仙台) |
| 安山モーター | | (松江) |
| 富山岡田 | | (富山) |
| 優良店 | 10店 | |
| 原田モーター | | (岐阜) |
| 飯田モーター | | (飯田) |
| 後藤竹山 | | (山形) |
| 柳原竹山 | | (鹿兒島) |
| 飯柳竹山 | | (鶴岡) |
| 富山 | | (青森) |
| 石川 | | (高松) |
| | | (富山) |
| | | (名古屋) |
| | | (金沢) |

ヤマハオートループ

ケサーダ氏ヤマハに惚れる

——南米ペルーのヤマハ代理店

昨年までチンボータという田舎町で、ホンダと貴金属や家庭電器品の販売店をしていたケサーダ氏は、今年ヤマハを扱ってからの性能の優秀さに感心した。そのうえユーザーがヤマハのブランドを

知っていて、入荷した車が飛ぶように売れるのにも驚いたという。

そしてオートループによる市場開拓も見通しは明るいところから、ペルー全域のヤマハ代理店の権利をカクトクして、商品もヤマハオートバイだけに絞ってしまおうという、たいへん惚れこみよう。毎月百台以上の販売目標をたてて張り切っている。

この十月、首都リマ市の繁華街に新店舗が完成、PR担当にデデキン氏を置き本格的な売り込みを開始した。開店早々デデキン氏のヒットは、狩猟

と釣りのクラブを作ったことである。入会資格はトレールまたはモトクロック

サーオートバイの所有者で、車のブランドは問わないが、これによって、ペルーにおけるレジャー車の普及に大きな足がかりをつけ、この方面でもヤマハの優位を確かなものにした。

ケサーダ氏の優れた企画力は、このように有能なスタッフにより次々と実現されている。若冠三〇才のケサーダ氏は、サービス部門の強化とサブディーラーの育成をこれからの課題としており、近い将来販売数も飛躍的に延びることは確実で、アンデスの山や谷をヤマハの心よい排気音でうめつくす日もそう遠くはないようだ。

東南アジア視察団帰国

十月十八日、東南アジアにおけるヤマハの現状を視察のため、羽田の東京国際空港を出発した国内データー有志の一行は、十日間の視察をおえて、二十八日無事帰国した。

タイのバンコックを皮切りに、シンガポール、ホンコン、台湾とまわった一行は、各地でテレビ、ラジオの報道陣に迎えられるという歓迎を受けた。

いろいろと質問を用意して現地のデーターをたずねると、かえって質問せめにあい、その熱心さに頭の下がる思いだったというのが一行の共通した感想だったようだ。



地方色ゆたかな田舎を行くYD (写真上)

おなじみの帽子をかぶったペルーの女性 (写真中)

ケサーダ氏 (写真左)



10日間の東南アジアの旅を終え、無事羽田におりたった視察団一行



ホリディインジャパンを楽しみに来日したアメリカのベストディーラーの一行



YAMAHA kommt nach Deutschland ...

und damit für Sie die Chance, eines der besten Motorradmodelle der Welt zu besitzen. YAMAHA ist Synonym für Qualität - entwickelt und perfektioniert durch die berühmten Rennmaschinen - mit einer großen Siegerliste. Wegen der weltweit wachsenden Nachfrage nach YAMAHA-Motorradern sind wir jetzt in der Lage, diese auch in Deutschland anzubieten.

Zum ersten Mal können diese berühmten Motorräder auf der IFMA besichtigt werden: zuerst dann bei Ihrem zuständigen Vertreter.

IFMA Köln
Stand Nr. 11
Gang H

ダス・モートルラートに掲載されたヤマハの広告



ヤマハトレールマスターにのるピング・クロスビー

西ドイツのオートバイ雑誌で最も権威ある「ダス・モートルラート」(隔週発行)一九六四年九月二六日号に出したヤマハの広告

YAMAHA ドイツに到着

……これは皆さんにとって世界で最優秀のオートバイを所有するチャンスということになります。YAMAHAはご承知のとおり偉大なる連続優勝をなした有名なレーサーにより開発された最先端の品質です。世界中で増加するYAMAHAのオートバイに対する需要に応じ

アメリカのベストディーラー来日

先般、アメリカのヤマハディーラーの七人、ベストディーラー四名が招待され、十一月六日から十七日まで日本の休日を楽しんだ。

れなかったのですが、今回やっとドイツにも輸入できるようになったのです。

この有名なオートバイを初めてIFMA(ケルン市で開催の国際オートバイショー)でご覧になります。その後は最寄の代理店どうぞ。

ケルン市のIFMAにおけるYAMAHAのスタンド番号は一で入口はHです。

クロスビーヤマハでござけん

アメリカで大好評のYGの活躍は、映画の都ハリウッドでも例外ではありません。

歌手でスター、いくつもの会社の重役で、大リーグ、インディアンズのオートナードである、ピング・クロスビーも、YGのトレールに大変なごきげんです。

大御所のクロスビーがトレールなら、現役第一人者のプレスリーも、彼の新作

メトロ映画のガールハッピーにさっそうとYGで登場しました。大スターとならんで、ちっとも見おどろしないYGの小粋な姿をごらんください。あなたもプレスリー同様美女と相乗りどうぞ。



ヤマハにまたがるエルビス・プレスリー

早朝から詰めかけたヤマハ・ファンは正午に4,000人に達し会場を埋めつくした。フィルリード選手のあいさつに耳をかたむける聴衆。



会場の子供たちと一緒に歌をうたう坂本九（写真下）



ヤマハ・レーシングチーム・メンバー
左より 長谷川監督、フィル・リード、マイク・ダップ、伊藤史朗



各地のレースで獲得した数々のカップがヤマハの戦績を語る。



九重祐三子さんの手で抽選 一等MFの当選者が決まった（写真上）

メーカークーチャンピオン

獲得記念祝賀会

十一月四日、浜松市体育館において、六四年世界メーカークーチャンピオン獲得記念の祝賀会が開かれた。

正午に開場予定の会場には、朝六時から並ぶ人がいたほどで、係員も整理券を発行してあせどくのであった。

正午には四千余人の熱心なヤマハ・ファン従業員が集まり、さしもの広い体育館もぎっしりの人で埋った。

社長あいさつのおと、ヤマハレーシングチームの長谷川監督、フィル・リード、マイク・ダップ、伊藤史朗などのレース報告のあと、マナセプロダクションのバトンガールチームのはなやかな演技で第二部のアトラクションが始まった。

坂本九、九重祐三子をはじめバラダイス・キングなど、もりだくさんのだしものに、会場は完全に魅了されていた。

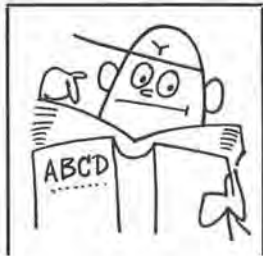
（この部分のテキストは上記の段落と重複する内容を含みます）

ヤマハ教室

セールス篇

オートループ

問答集



セールスマンにとってもっとも大切なこと——それはいつでも顧客の相談にのれる豊富な商品知識を身につけておくことです。

さあ、この「オートループ問答集」により、ヤマハが考え、ヤマハがつくり、ヤマハにしかない「オートループ」のすべてを学びとってください。

What is AUTOLUBE? と聞かれてもくちがらひです。

質問1

「オートループ」とは何語ですか？

「オートループ」とは英語 Automatic Lubrication (オート・マティックループリケーション(自動給油))からとったヤマハ製の立派な日本語です。ただし「オートループ」とはフランス語で、西洋料理の食事の前に出てくるつまみもの、すなわち前菜のこと。お間違えのないように。

質問2

「オートループ」を英訳したら……

「オートループ」を英訳すると、Oil Injection System (オイル・インJECTION システム) オイル注入方式) ということとなります。

目の青い、背の高い人に「ホワット・イズ・オートループ (What is Autolube)?」なんて聞かれたら、「イッテイズ・オートループ・イン・エンジンシステム・フォー・ヤマハ・ストローク・エンジン (It is an oil-injection system for YAMAHA's 2 stroke engine)」と胸をはって答え、こうつけ加えてあげましょう。

ヤマハ・イズ・ベスト・モーターサイクル・イン・ザ・ワールド・アンド・ヤマハ・イズ・ウオン・ザ・ナインティシックス・ステイフ・オアワールド・チャンピオンシップ・ロードレーシング (YAMAHA is best motorcycle in the world and YAMAHA has won the 1964 world championship road racing)……と。

質問3

「オートループ」の働きは……

一口に「オートループ」の働きはエンジンが必要とするオイル量をもっとも適確に供給するものです。

この「オートループ」の発明により、オイル混合ガソリンを主食としていた2サイクル・エンジンも、ガソリンはガソリン、オイルはオイルとして分離して使用できるようになり、エンジンの消化不良もなくなり、栄養不良におちいることもなくなりました。

質問4

ミックス・ガソリンは使わないというわけですね。

そうです。ガソリンはガソリン、オイルはオイルとしてそれぞれストレートで使用し、いままでの2サイクル・エンジンのようにオイル混合ガソリンは使いません。生(き)のままです。

質問5

なぜ「オートループ」にしなければいけないのですか。

「オートループ」は非常にすぐれた利点をもつものだからです。

「オートループ」はお客に莫大な利益をもたらすものだからです。

「オートループ」によって2サイクル・エンジンの一つのカベがつき破られ、さらに優れた性能が得られるからです。

質問6

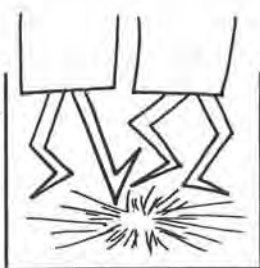
「オートループ」にはどんな利点があるのですか。

☆「オートループ」は時間を節約します。「オートループ」の発明により、2サイクル・エンジンにはつきものの混合ガソリンとは別れを告げ、燃料補給は純ガソリンだけで済むようになりました。

これはアメリカや東南アジア、いや世界一の大都会といわれる東京にあっても大島や八丈島など、ミックス・ガソリンが簡単に入手できない地域のユーザーを燃料調合の手段から解放し、時間をせつやくします。

それだけではありません

☆「オートループ」は燃料代を大巾にひきさげます。



「オートループ」によりミックス・ガソリンを使わずに済むことは、高いオイル代を節約することになるからです。

- オートループとは何語か?
- オートループを英訳したら……
- オートループの働きは……
- ミックスガソリンは使わない
- なぜオートループでなければいけないか
- オートループの利点
- オートループの作動範囲は

- 時間を節約します
- 燃料代を大巾にひき下げます
- オイル代も節約します
- エンジンの保守を楽にする
- 車をきれいにスマートにします
- エンジンの寿命をのびします
- 走行性能をより向上させます

理想的なオイル・コントロールをする「オートループ」にはこのようなトラブル

「オートループ」にはこのようなトラブル

従来の2サイクルはエンジンが最高の力を発揮する際に必要なオイル量をはじめるからガソリンに混合し、オイルをどれほど必要としないスタートや低速のときもそのまま使わなければならないが、エンジンの運転状態に応じて理想的にオイル・コントロールする「オートループ」がそのムダをはぶいたからです。

「オートループ」はオイル代も節約します。

エンジンに供給されるオイル量を運転状態に応じて理想的にコントロールする「オートループ」は、オイル消費量のムダをゆるさないからです。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

つまり私たちが必要とするビタミンは、いくらか大量にとっても身体が必要とする分だけしか吸収されず、あとは体外に排泄されて副作用はないのですが、ミックス・ガソリンのようにオイル過多になるような場合はその余ったオイルがカーボンとなってエンジン内に残り、点火プラグを汚したり、燃焼室や排気孔をせばめたり、ピストンリングを傷つけたりし、一部はエンジン外でエキゾーストパイプやマフラーをつまらせる原因となります。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。



それだけではありません

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

理想的なオイル・コントロールをする「オートループ」にはこのようなトラブル

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

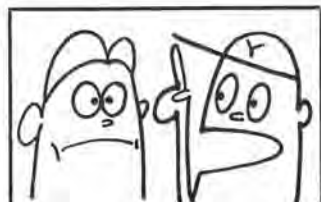
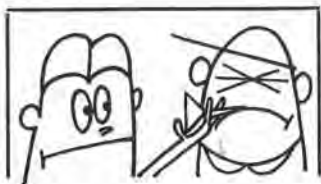
「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

「オートループ」はエンジンに余り多くのオイルをやると、逆にマイナスの面が多くなってきます。

- オートループの動きはどのようにコントロールされるか
- オートループの心臓部はどうなっているか
- オートループがこわれたら
- オートループ用のオイルは
- オートループのような機構はほかにもあるか



「オートループ」はスロットル開度とエンジン回転の両面からコントロールされるようになっていきます。これはスロットル全開が必ずしも最高回転につながるものでないからです。

たとえば急な登坂路では、スロットルを全開にしてもエンジン回転はピークに達しません。またスロットルは全開であってもエンジン回転がピークにちかくなると急な下り坂もあるわけですね。

「オートループ」はこのようにあらゆる走行状態を考慮し、いつ、どのような状態にあっても最適なオイル量が供給さ

質問8
「オートループ」の動きはどのようにコントロールされるのですか。

一般の2サイクル用混合ガソリンの混合比が20対1となっているのは、このもつとも苛酷な条件を考慮して調合されているからですが、「オートループ」はアイドリングから最高回転まで、無負荷から重負荷に至るまで、エンジンが必要とするオイルをムダなく供給するのです。つまりミックス・ガソリンにたとえていえば、120対1から20対1までのミックス・ガソリンを自動的につくりますというのが「オートループ」なのです。

量はどのくらいかという点、吸入されるガソリン量の100と120分の1、つまりミックス・ガソリンに換算して100と120対1の混合比です。逆に、エンジンがもつともつらい。たとえば最高回転が要求されるような苛酷な状態では、ガソリン20に對しオイル1ぐらいの割合、あるいはガソリン15にオイル1というようにオイル供給量を増さねばならないのです。

「オートループ」は電子計算機なみの働

質問10
「オートループ」がこわれたら……

「オートループ」の心臓部はオイルを送りだすブランチジャーポンプと、オイル吐出口を開閉するデイストリビューターとからなっており、「オートループ」それ自体の大きさはコブシほど、重量は問題にならぬほど軽く出ています。

そしてこの「オートループ」はエンジンの回転によって駆動され、アイドリング時のようにもつともオイル量が少なくてすむときはブランチジャーのストロークが0・一八ミリ、エンジンに供給されるオイル量は0・〇二ccという極めて微妙なコントロールを実に正確にやってくれるのです。その働きはまさに電子計算機なみといえるものです。

質問9
「オートループ」の心臓部はどのようになっているのですか。

れるよう二重にコントロールにされる仕組みとなっているのです。



きをやつてのけませんが、その構造はきわめて簡単なものであり、合理的かつ耐久性に富んだ設計となっていますので、まずこわれることはありません。

質問11
「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

「オートループ」の心臓部はオイルを送りだすブランチジャーポンプと、オイル吐出口を開閉するデイストリビューターとからなっており、「オートループ」それ自体の大きさはコブシほど、重量は問題にならぬほど軽く出ています。

そしてこの「オートループ」はエンジンの回転によって駆動され、アイドリング時のようにもつともオイル量が少なくてすむときはブランチジャーのストロークが0・一八ミリ、エンジンに供給されるオイル量は0・〇二ccという極めて微妙なコントロールを実に正確にやってくれるのです。その働きはまさに電子計算機なみといえるものです。

「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

「オートループ」のオイルは特別のものを使うのですか。またオイル交換はあ

やま教室

サービス篇

オートループの保守

2サイクル・エンジンに数多くのすぐれた利点をもたらせた「オートループ」は、いまや世界の専門家の注目の的となつていますが、ここでは主に「オートループ」の保守取扱いについて一般的な注意事項をとりあげてみました。

注意事項と申ししても、とくべつ変わったこともなければ、またむずかしいものでもありません。

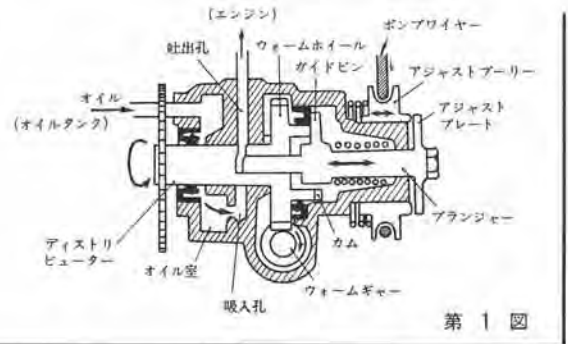
精巧な働きをするかわりに、いたって保守の簡単なことが「オートループ」の一つの特長でもあるのです。

「オートループ」の構造と働き
整備に際してまず重要なことは、整備すべき個所の構造とその働きを十分に理解しておくということです。

まず「オートループ」の構造ですが、これは回転しながらオイルの吐出し孔を開閉するデイストリビューターと、このデイストリビューターと一語に回転するカム、さらにこのカムによって作動されるプランジャーとからなっており、その働きはオイルポンプと似ており、そのポンプとしての働きはプランジャーの往復運動によってその機能が果されることからプランジャーポンプと呼ばれるものに属します。

このプランジャーポンプの働きは、注射器やオモチャの水鉄砲と同じように、プランジャーの往復する動きにより、オイルを吸入したり、吐出したりするものです。そしてこのプランジャーの働きが円筒状のデイストリビューターと連動して、エンジンの回転数およびキャブレター・スロットル開度の両面からオイルの吐出し量を規正する仕組みになつてゐるのです。

「オートループ」の働きを順を追って



第 1 図

考えてみましょう。

まずエンジンが始動し、減速歯車の(大)が回転し、プラスチック製のポンプドライブギヤが駆動され、ウォームギヤを通じてウォームホイールが回転し、ウォームホイールとピンにより固定されたデイストリビューターが回転し、デイストリビューターのガイドピンと接する端面のカムの山にそつてプランジャーが往復運動し、オイルの吸入が行なわれ、オイルの吐出しが行なわれるというわけです。(第1図参照)

その作動はきわめて明解であり、きわめて精密に設計され、きわめて精巧に製作された機構により理想的なオイル・コントロールが行なわれます。

各部の点検と調整

「オートループ」の取扱い要点といつても、「オートループ」は点火プラグのように消耗品でもなければ、またコンタクトブレーカーのポイントほど定期的な点検も必要ないのです。

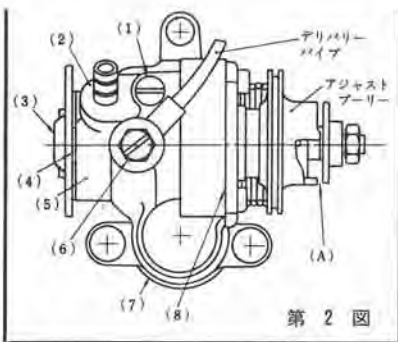
しかしエンジンを分解するなど、「オートループ」機構を取外した場合は次のような点検作業を行ないます。

○各部の締付け

バンジョーボルト、プリーザーボルトその他の締付部にゆるみがないかどうかを点検する。

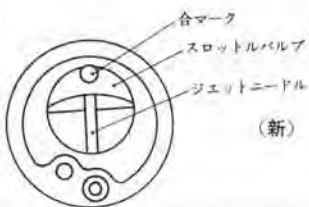
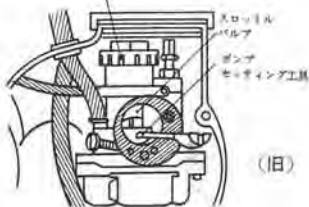
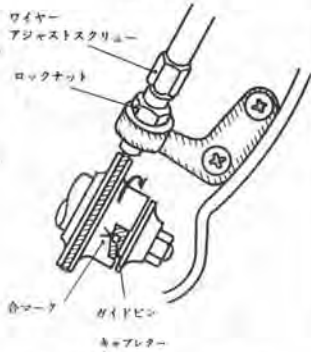
実際のところ、締付部のゆるみというのはまず考えられませんが、もしゆるみがあるとすれば当然のことながらオイル洩れが生じることになります。このオイル洩れの生じる箇所およびその対策は次のように行ないます。(第2図参照)

- (1) プリーザーガスケット
- (2) 対策IIガスケットおよび締付部点検
- (3) シメ代、仕上面点検
- (4) デイストリビューターブラダ



第 2 図

第 3 図



■ 各部の点検と調整

- ・ 各部の締付け
- ・ エア抜き
- ・ 最小ストロークの確認
- ・ ワイヤーの点検
- ・ ポンプ・セッティング (YG1-D, YA6 と YDS3 の方法)

対策Ⅱシメ代および圧入方法点検
 (4) ディストリビューターオイルシール
 対策Ⅱオイルシール点検、交換
 (5) ポンプケースの果洩れ
 対策Ⅱ交換

(6) バンジョーの取付部
 対策Ⅱガスケットおよび締付点検
 (7) ポンプ取付台面
 対策Ⅱガスケット、締付点検

(8) ポンプケースカバーの台面
 対策Ⅱガスケット、締付点検

(9) ブランジャー先端部
 対策Ⅱカバーの果洩れ、ブランジャー
 ーカムオイルシール、ブランジャー
 オイルシール点検

○ エア抜き

ポンプ内に気泡の発生がある場合は、ブリーザーパイプを抜いてブリーザーポルト締付孔から気泡が出なくなるまでスタータープレートを回転させ、オイルが吹きだしてきたところでブリーザーパイプを取付けます。スタータープレートは時計方向に手で回転させていきます。

○ 最小ストロークの確認

ブランジャーのストロークは多すぎたり、少なすぎたりは「オートループ」の機能は満足に発揮されません。このストロークの測定はシックスエッジを用いて行ないます。まずアクセルを完全に戻し、次いでポンプスタータープレートを手で回転させていき、第一図Aの部分の間隙が最大になったとき、〇・二四ミリにあればよいのです。この数値はYG1-D、YA6、YDS3とも同一です。

○ ワイヤーの点検

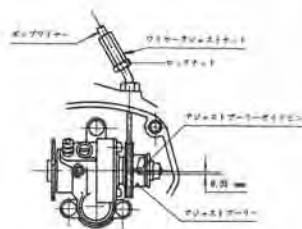
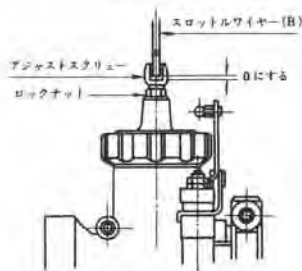
「オートループ」はエンジン回転とは別にキャブレターのスロットル開度によってもコントロールされる仕組みになっていますので、アクセルグリップと連動しているポンプ作動ワイヤーが正常にはられ、正規に作動するかを点検します。

○ ポンプ・セッティング

キャブレターのスロットルバルブの開度とポンプストロークのセッティングが設計どおりに行なわれているかどうかを点検します。

この点検方法はYG1-DおよびYA

第 4 図



6とYDS3とは多少異なります。

まずYG1-DおよびYA6においては、アクセルグリップを回してキャブレターのスロットルバルブの開度を2分の1とし、このときポンプのアジャスタープリーアの合マークとガイドピンが一致するようワイヤーアジャストスクリューで調整します。

なおスロットルバルブ2分の1開度の確認は専用工具、またはスロットルバルブの中間にある指示マークで容易に確認することができず。(第3図参照)

次にYDS3の調整ですが、この場合はアクセルグリップを完全に戻したアイドリング状態でスロットルバルブの遊びをなくし、アジャストプリーアの合マークとガイドピンを一致するようにオイルワイヤーを調整します。(第4図参照)

以上で「オートループ」は完全にその機能を果たすものとなります。前にも述べましたように、「オートループ」の構造およびその働きはきわめて明解なものであり、非常に精巧に働きますが、ひんぱんに点検調整するというや、かいなものではありません。

若いヤマハに夢がある

エンジンの馬力に

限界はない

北 2サイクルエンジンの革命ともいわれるオートループを完成して、一つの夢を実現したことになりましたが、さらに大きな夢がヤマハ発にはゴロゴロしていることをここでデモンストレーションしたいと考えます。

もちろん夢といいますが、空想科学小説の夢もありますけど、ここは研究機関ではなくて、メーカーなので、顧客の要求に密着したものでないといけないと思うのですが。そういう観点からひとつ、社名にも発動機とついているのですからまずエンジンの方からおねがいしましょうか。

塩川 はじめにオハチがまわってくるとは思わなかったな。(笑) 結局エンジンの夢といえば、小型化と馬力の増大につきるのじゃないですか。

北 その馬力ですが、リッター当りの馬力というのはどのくらいが限界なのでしょう。

畑 限界はありませんね。回転数が上がればそれだけ馬力が上がってくるのですから馬力に関しては無限といえるのじゃないですか。結局それを作る材料の面でこわれることから押さえられる。

三浦 レシプロ型はですか。

畑 レシプロでありながら、タービンのような機構を持っているというようなものではないか。

北 そうするとロータリーエンジンみたいなものですか。

畑 ロータリーもまだ完全なものとはいえないませんが、重量や、コンパクトという面からいえばロータリーの方向に向うでしょうね。

土屋 今のままのものでも、吸排気に弁をつけるとかでかなり上がってくるでしょうけど。

三浦 エンジンの小型化ほどの程度まで進むものでしょうね。

塩川 これはほんとうにエンジンに関しては見えてぬ夢でしょうね。車体の方からも、デザインの間からも私たちはいつも責められてるわけですが、われわれとしては材料の方をせめることになりません。

安間 YGが75ccでありながらYALと同じ出力があるということは、やはり一つの小型化ですけれども、そうするとやはり軸にしる、歯車にしるYAと同じくらいに丈夫にしなければいけないということですが、車体全体の小型軽量化からいくと逆行してるようなことで、現実にはむずかしい問題があります。ひとつこの航空機屋さんがさかんに材料をいじりましたけど、それと同じことですね。

排気をなくして

スモッグ禍解消

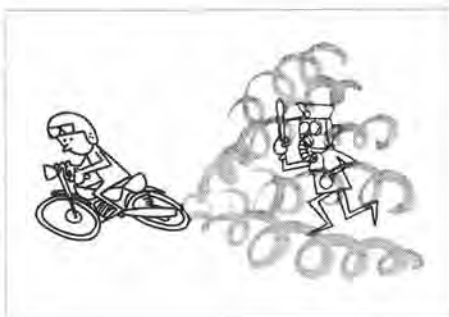
北 どうもむじょうに具体的にない、てしまいましたが、馬力に限界はない、ということ、夢にも限界をつけないで

安間さんなにかありませんか。

安間 これは夢になるかどうかかわかりませんが、排気ガスの問題ですがね。将来は必ずこの規制が立法化されると思わります。このところ実用新案や特許にもこの関係の申請が多いようです。

そのなかでは排気自体の質を化学作用で変化させて無害にするといったものが多いですね。

畑 これは実現させるべきですね。むじょうに大きな社会に対する貢献になりますね。国道なんか走っても交通量の多いところなんか目に見えるくらいですわね。



塩川 ロスなどスモッグにうるさいところですから、まっさきに取り締まられるでしょうね。

北 その点、今回のオートループというのは喜ばれていますね。余計なケム



安間 酉吉 塩川 信夫 高橋 孝雄 西田 喜久男 高見 桂一 吉田 順一 菅田 季昭
 設計一課 設計一課 設計二課 設計二課 設計二課 ポート課 船外機課

敬称略・順不同

出 席 者

司会・本誌編集部

サービス二課 営業課 企画課長 研究三課 研究一課 GKデザイン 営業課
 石沢 栄一 三浦 勝彦 北 享 畑 則行 土屋 加津彦 本田 隆三 竹元 信男



リが出ないからスモッグの核にならない
 ということだね。まったくあちらは神経
 質ですね。
 〓 本田 〓音の方はどうなですか。
 〓 塩川 〓音はあった方がいいのじゃない
 かな。
 〓 吉田 〓音のないレースというのは殺風
 景だしね(笑)
 〓 土屋 〓音に関しても最近ヨーロッパで
 はものすごく規制がうるさくなってきて
 いますね。ところが規格に合わせて音を
 小さくしたら評判が悪くてさっぱり売れ
 なかったとか(笑)これもむずかしい問
 題ですね。
 〓 石沢 〓音に関しては船外機も、最近外
 国では大きくとりあげられていますね。
 〓 菅田 〓だけど音がなくなつては、どこ
 に船が行ったかわからないということも
 おこりますね。
 〓 土屋 〓音に関しては、日本のJISに
 はまったく規約はないといつてもいいく
 らいの野ばなし状態ですからね。でも今
 度新しく規約が出来るらしいのですが、
 それだと今までの車はだいぶひっかかる
 らしいので問題にはなっています。
 〓 北 〓音に関しては小さくすること自
 体そうむずかしいと思えますが、さ
 きほどの排気の件、これは実現可能な夢
 ですか。
 〓 安間 〓化学作用で排気の変えらる
 ということになる、形が大きかったり複
 雑になったりして実用性という点から考
 えるとまだなかなかでしょうね。

〓 畑 〓実現されたら相当反響をよぶで
 しょうね。

〓 竹元 〓自転車の魅力というのは、ガス
 が出ない、音が出ない、そして軽いこと
 の三つですから、今まで出た夢が全部実
 現されればこの魅力を三つとも満足させ
 ることになりませぬ。

早く走ることが
 第一のユメ

〓 北 〓観点をガラリと変えてみますが
 四輪と二輪では夢の実現ということにお
 いて二輪の方がうんと差をつけてると思
 うのです。四輪としてはまだもつともつ
 と手近かなところで追いつけるべき夢が
 沢山あると思う。二輪の方は限られた条
 件がいっぱいあるにかかわらず、早いテ
 ンポで実現されていますからね。

〓 畑 〓アメリカなどではタービンの市
 販車も出てますからね。

〓 北 〓しかし、二輪は限界にきたから
 四輪にして屋根もつけるということじゃ
 おもしろくないと思えますし、これでは
 お客様に夢をあたえることも出来なく
 なりますね。

〓 安間 〓これはあくまでも私見ですけれ
 ども、二輪に対する夢というのは、結局
 早く走る車であれば、八十%は満足され
 ると思うんですが、そこが四輪とちがう
 ところといえるのじゃないですか。

〓 塩川 〓そうね。アメリカなんかじゃ日
 本とちがって、完全に遊びに使うとい
 うことで、オモチャになってますからね。



電 機 会 ス ナ ッ プ

四輪はすでに持っていて、さらに二輪も持つてるといふ場合とはかなりの差がありますね。

竹元 日本じゃまだ四輪は買えないから二輪を買うといった場合が多くて、実用面からせめてきますからね。しかし、将来はアメリカと同じになるでしょう。

本田 日本の場合四輪にしても二輪にしても本質的なメリットの追求が足りないと、思いますね。結局どちらも実用としての用途を主に考えられるから、どうしても夢という遊びが少なくなってきたますね。これがアメリカと同じような使い方されればデザインの面でも夢はふくらむばかりですね。

北 現在アメリカがその夢のふくらんでる状態ということで、この二、三年来二輪車の需要は非常にのびているんですね。

電気ジャンパー ガスジャンパー

北 ここで電気関係にうつりたいと思うんですが、高見さん電気という分野はきわめて夢が多いと思うんですが。

高見 そう言われるとたいへんはずかしいですけど、(笑)設計のときに電気というのはいつも進歩がないといわれているんですよ。そういうことで夢に欠けているから夢を見にやあいかんわけだけども。

北 現在可能性のあるものといえればどんなものがあるんでしょうね。

高見 半導体、ニッケルと鉄のアルカリ電池、などテーマはいくらでもありませんね。しかしダイナモなんかまだまだ大きいし、安間さんにいつももっと小さくといわれるんですけど、これも大きき面より、銅線の代りにアルミを使うとかいったことで、軽量化は比較的楽でしょうね。

北 だけど、どうでしょうか。バッテリーがよくなれば電気オートバイも可能と思うのですが。

高見 それは簡単ですけどね。ただ電動機ということになりますと、内燃機にくらべると、馬力あたりの重量という点でまだ無理ということでしょうね。ですからバッテリーが軽くなってもモーターの方がよくならなければ、それもこれまでの常識をうちやぶるような画期的なものでないと駄目ですね。

畑 しかし電気はおもしろいです。そのうち太陽電池や燃料電池で走ることになれば、これは理想的ですよ。ガソリンスタンドもいらないうし、排気ガスなんかもなくなるし。

本田 一挙解決だ(笑)



北 車体の方にお聞きしたいのですが、二輪車の宿命の寒いということ、雨が降るとのこと、これを解決するとなると、軽四輪とか軽三輪になってしまふのですが、この方に結びつけないでなにか好い解決法はないものですか。

高橋 よくその話が出るのですが、寒さに対しては電気ジャンパーかなんか出ないかといったんですが、でなければ排気ガスを持ってきてジャンパーの中に入れてとかね(笑)

北 ほんとうにその辺が変れば、スピードを楽しむという点では二輪の方が四輪より数倍も効果的なんだから早くそ



うしたいですね。

高橋 車体に関してはやはり大きな問題として軽量化がありますね。

本田 ちよっとおたずねしますが、オートバイで考える軽量化とは技術的にいってどういふふうなことを基準に決めるのでしょうか。たとえば自転車なら、こ

若いヤマト人に夢がある



座談会メンバー

これはあきらかに、一人で持って歩ける重量とか、アバートの階段を持って上げられる程度とかあるわけですね。

北 軽くならねばなるほどいいでしょうね。

本田 性能的な意味ですか。

北 そうですね。そういうこともありますが、これまでオートバイの重さというものが非常にユーザーの中を狭くしていると思うのです。

三浦 これは営業の面での夢になりまして、成人の女性すべてにオートバイに乗ってもらいたい。子供にも乗ってもらいたい。すくなくとも今自転車に乗っている人にはすべて乗ってもらいたいと思いますね。今のところ交通法規で年令なども制限があるので、これが絶対安全だとわかれば国家も乗せると思うのですがね。

北 女性が乗るということですが、アメリカなど非常に女性ドライバーが多いのですが、これはひとえにトルコンの普及にあると思うのですが、小型のトルコンなどもっと追求すべきではないのですか。

本田 そうですね。オートバイのチェンジとか、クラッチとかああいっただ難解な操作性といったものをなくしたいですね。そのうちにはイージードライブと、スピードの二つに別れていくでしょうね。

塩川 トルコンもなかなかむずかしく、これはという決定版はまだなかなか

実現しませんけれども、最後は脳波で自由に変速できるようなものになると思いますね。こうなるよとまったくの夢ですが、止まろうと考えると止まったり、早くしたいと思うと早くなったりね。(笑)

本田 ちょっと今年度では無理だな。(笑)

高橋 もうひとつ、水陸両用オートバイというのも実現さしてみたいですね。

北 水が出てきましたけど、ボート屋さんとしてはどうですか。

吉田 いいですね。陸では自転車がわり、水では泳ぐかわりに乗れるといったものね。

石沢 やはりそこで問題になるのは腐蝕ということでしょうね。船外機なんかで今もっとも問題になっているのはサビということですからね。さびずに軽くて安いという。ここでも材料屋さんに一肌ぬいでもらわないといけませんね。

船外機も 世界一に

北 オートバイの話もどうか水にまで入ってききましたから、こちらでひじょうに夢の多いボート、船外機の方に話題を拾ってみましょうか。船外機どうですか。

菅田 さっき軽量小型という話がさかんにでたけれども、船外機の場合は、もうでない商品にならないといったはつきりした基準がありますから。しかしこ

れまでの船外機をみても、ちょっと持って歩くというわけにいかないようなものが多いですね。とくにアメリカのものなど、クレーンでなくては持てないようなものもありますから。これはやはり子供でも片手で持てて、その折りたたんでどこでも持っていけるといった程度のもにしたいですね。

北 そうですね。

石沢 さらに欲をいえばそれを何らかの動力源として使いたいということですね。

本田 小さくするにはどういったことが考えられますか。

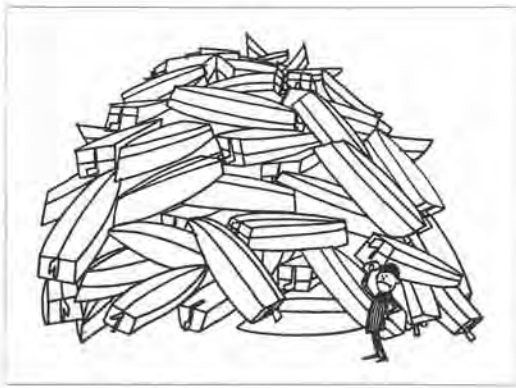
石沢 やはりシンプルなものにして、エンジンの出力を上げるといったところでしょね。それとプロペラから離れるということでしょうね。

吉田 ジェットなんて称するのもありますけど、あれはやはりロスが大きいですね。

北 しかし夢という立場から考えれば、この商品自体漁民に夢を与えているものですね。ほんとうに気の毒なくらいの労働ですから。船外機がついたところが大変な夢の実現になりますね。ところが外国ではその反対に時間が余ってしょうがないといった人たちのためにあるのですから、これは対照的ですね。

石沢 夢といえは、ひとつ世界記録に挑戦してみたいですね。

北 なるほどこれは考えられる夢ですね。



●石沢 ●オートバイは世界一になったのですから、これはむずかしい問題ではないと思うのですが。これはやはりそれだけの気力を持ってやらなければいけないでしょうね。

●北 ●そうなれば商売の方もひじょうに延びますしね。商売の話になりましたが、ここで営業の方から発言をいただきますでしょうか。

使います

オートバイ

●三浦 ●営業の夢といえば、現在の家庭電化品などのように使いますのできるようなアフターサービスのいらぬものですね。売りっぱなしでも充分売っていいものですね。

●石沢 ●使い捨てというより自転車のように誰でもすぐなおせればね。

●塩川 ●そのくらい構造が簡単になればいいですね。

●竹元 ●オートループなんかそれに近くなっていますけどね。修理の必要はない。もし駄目になったら交換するという

ことで。

●三浦 ●将来はエンジンもそうしてシールしてしまいたいですね。すべてそのように交換部品だけということになれば、今のオートバイ屋さんに感じるキタなさといったものはなくなりますね。

●北 ●私もちょっと営業の立場で(笑)発言してもらいますが、世界に夢を売りたいと思いますね。そのためにはどん

どん新製品の開発をやっていききたい。これは日本国内だけで考えるものでなしに世界的な視野に立ってです。

そのためには、いつも他よりぬきんでなくてはいけない。オートループもその一つですが、これもやがては追いつかれると思うのです。これで完成品だけでなく、その単体だけでもどんどん輸出して、船外機などはOMCぐらい買

いってしまいたいですね。

●三浦 ●これは大きい夢ですね。

●菅田 ●私も世界中の水の上を黄色いヤマハ船外機のタンクの色でうめつくしたいですね。これはヨーロッパでもオランダを中心に輸出の足がかりも出来てきたし、ぜひ実現したいですね。

それには、船外機に限りますけど、まだまだ初歩的なのですから、もっと簡単な操作でどんな人でもあつかえるようにしたいですね。

捨て場がない

オート

●吉田 ●さきほどからポータブル化とか取り扱いの簡便化が大きな夢になっているんですけど、オートに関してはこのこととは同じですね。ヤマハオートはFRPですからアフターサービスの点ではまだ何年保つのかアメリカでもデータの出てないほどです。これはさきほども話題になりましたけど、使い捨てることになるんですね。でもあんな大きなものどこに捨てるんだらうと心配になりますけど。

(笑)軽量化の話ですけど、現在手こぎのオートが四十五キロ、持てない重さではないけども、やはりもっと軽くしたいですね。現在でもゴムとかキャンバスとがありますけど、まだまだですね。変質したり、小穴があいたりトラブルはありますからね。これがFRPの耐久力であるようにコンパクトになればいいことないのですけど。

●北 ●時と所をえらばず彼女とオートが楽しめるわけですね。

●吉田 ●入江だらうがほら穴だらうが。

(笑)

●北 ●ここで本田さん、ひとつためにデザインの話から発言してください。

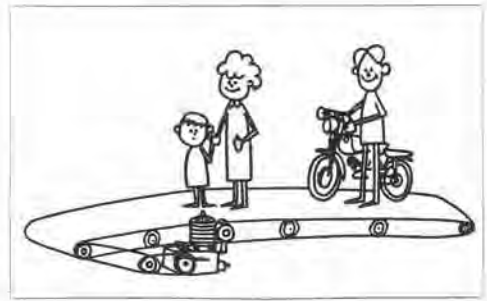
●本田 ●まとめなど口はばつたいですけど、ほくはやはりデザインを通してヤマハを世界に広めていきたいと思えます。

この間ヨーロッパをまわっては来たのですが、ヤマハとしてはもう一応の水準はもってるわけですから、これからはオートバイのメリットというものを追求して、使う人に機能の面でも、スタイルの面でも納得して使ってもらうようにする。スタイルだけ先行してしまっても、その反対でも、これはやはり世界に広がっていくには障害になると思いますね。バランスのとれた製品を作っていく、これが夢であり理想です。

人間一人に

二五〇cc

若いヤマハに夢がある



北 〓 これまではみなさんにメーカーの人間としての立場から発言してもらったわけですが、今度はそんな制限をなくして、一つ無限に広げた夢をひとつずつでも語っていただきたいと思っていますが。

畑 〓 そういうことならありますね。汽車なんかでも早くコンベヤ式にしたらと思いますね。トランスポーターションを点から線に変えるという大きな命題を含んだものと思いますが、早くそうならないかいつも考えてます。

北 〓 ニューヨークの世界博でも夢として考えておられますね。

畑 〓 技術的にはどこまでも続くコンベヤをどうやって作るかということでしょうね。

塩川 〓 これも実験的な段階でもやるようですが、自動車の誘導道路ね。あれは早く実現しないものかと思えますね。車でも運転するということがなくなれば、よほど疲れもへると思えますね。

北 〓 これでさきほどの脳波で動くという装置でもついたら完全ですか。

畑 〓 アルコールの近くにくとスピードが落ちたりしてね(笑)

北 〓 安間さんなにかありませんか。

安間 〓 私はね、今の乗り物といたら必ず活動範囲が限られてるでしょう。どんなにオートバイが便利でも自分の家の中で食堂と寝室のあいだを動かすために使う人はないでしょう。そんな活動する次元を制限しないもの。すなわちオールマイティーパーソナルカーといったような

ものがあるといいと思いますね。形としては水陸両用のエアカーみたいなものでしょうね。こうなれば道路なんていらなくなるんじゃないですか。

北 〓 人間にエンジンをつけることが出来ないかと思うんですが。

畑 〓 私もそんなこと考えたことがあって、ちょっと計算してみたんですが十五馬力あればいいと思えますがね。

吉田 〓 十五馬力というは何ccぐらいですか。

畑 〓 安全性をみこんで二五〇ccくらいのところでしょうね。

夢がないのが夢

北 〓 まったく革命的な動力源といったものはありませんか。

畑 〓 重力制御でしょうね。これが自由コントロールできれば空間をたても横でも自由自在ですね。成功すれば地球を動すことも簡単ですね。

北 〓 だんだん大きくなってきましたね(笑)

塩川 〓 もっと身近で、垂直上昇の飛行



機の決定版ができればね、それもオートバイぐらい値段になればこれはもう革命ですね。

北 〓 そう、どんなにすごいものが出て来ても、現在の月ロケットのように一発何百億というのじゃ無理ですね。

高見 〓 人間の筋肉の動きはすべて弱電流の刺激だというのが、なにか身につけると自動的に筋肉が動いて歩くといったような、発信器かなにかあったらどうでしょうね。これを使えばいくらうごいても疲れない。ひそかに身につけて走ればアベベもかなわないうわけですね(笑)

高橋 〓 そんなもの一歩進めてね。自分の思っていることを全部してしまう機械があればいいですね。会社に来てこれとこれと考えれば一時間くらいで終ってしまつて、あと七時間は夢をみていれば、この座談会でも、もっと夢がかたれるわけです(笑)

竹元 〓 それはいいや。

本田 〓 ぼくの夢はね。今夢といわれてるものが夢でなくなるのが夢ですね。

北 〓 これはまたすごい夢ですね。

菅田 〓 しかし夢がなくなるとつまらないでしょうね。

本田 〓 いやまた新しい夢が出来ますよ(笑)

北 〓 ロウを得てショクをのぞむといったところでね、オートループに始まつてとんでもないとこまで夢が広がりますがこのへんでおわりたと思います。どうもありがとうございました。

ヤマハ風土記

松江は山陰を代表する観光都市である。ここを訪れる観光客は年間百五十万人をくだらないし、その数は年々増加の一途をたどっているというから、その発展ぶりも知れよう。

穴道湖に臨んだ松江は、近くに多くの名泉を従え、その自然美は絶佳。そのうえ、古くは大国主命、そして三百五〇年の歴史をもつ松江城、明治に入ってから小泉八雲（ラフカディオ・ハーン）と史跡・名跡・神話にことかかない。「水の都」とか「神話の国」といわれるゆえんである。

その松江は、近頃関西はおろか、九州、遠くは関東・東北からもオートバイを連ねてのツーリング組が目立つほど売れっ子なのである。

さて、それでは、ここ地元・山陰地方のオートバイ事情はどんなものだろうか。

ヤマハの天下、

山陰地方

走ってる、走ってる。あそこにもここにもヤマハが走っている。YGI-D型も、YA6型も、そしてYD3、YDS3も走ってる。これは松江市に本社をおき、山陰地方に号令をかけて、ヤマハの名を知らしめた安全モーター商会さんの成果である。

早速、社長さんにお会いした。がっしりした体格、当年五十八才とはとても思えぬファイト漲る若々しい古曳嘉蔵さんがその人である。冬という季節的ハンデキャップをもつこ

の山陰地方での商戦は、何かと苦労の多いことと思われるが、そんなカゲは微塵もない。仕事が楽しくてしょうがないといった感じである。

「ウチはですね、一切がガラス張り経営なんです。この決算書をのらんださい。こちらは日計表です。何もかも毎日のものがすべて一目瞭然です。一銭の無駄もありませんよ」と自信ある経営方針をちよっぴりのぞかせてから、

「いい車、だから売れるんですよ。信用が第一です」

とソツがない。古曳さんは若いときからクルマ好きで、神戸市のモーターズで腕を磨

き、二十八才のときに郷里の松江市に帰って独立（昭和八年）。以来オートバイ一本に打ち込んできた人である。

戦前は外車のアリエル、BSA、ハーレーなどの販売を手がけ、自らも根っからのスピードマニアだったので全国各地のオートレースで走り回ったそうである。

こうしてレースでの優勝旗が増えるにつれてオートバイの販売も伸び、着々と地盤が固まり、戦後は、メグロを手がけて昔からの実績にものをいわせ、他銘柄の追従を許さなかったというほどの業績を示している。

ヤマハを取り扱うようになったのは昭和三十三年、YA3型の時からである。

「いい時にヤマハを始めましたよ。昔からの実績のうえにヤマハを乗せたことがこれまでに伸びた原因でしょうね。それと、私の最もよることとするのはクルマはもろんのこと、優秀な人材を擁するヤマハの本社の将来性、これはうれしいことです。ヤマハチームの一員に参加できたことは本当に嬉しいですよ」と、やり甲斐ある仕事に対して平直な喜びを語ってくれた。

同社は松江に本社をおき、米子市に営業所（所長・立脇才三氏）を持っている。

販売店は長年意気の合った六十店が松江市内を中心に、出雲市周辺、海岸線の大田市、仁摩市、江津市、浜田市に配置され、山間地帯にもむらなく布石されている。

一方、本社は直売は行わず、もっぱら大口需要に力を入れ、諸官庁、会社関係は昔から上得意となつている。現在も他銘柄は大口需要には、入り込む余地がないほどの実績をあげており、最近では島根県庁へYGI型を五十台納入し、また極く最近では中部電力よりYA6型二十台近くの注文が舞い込んでいる。

この大口需要の実績は、ヤマハ・オートバイの高性能もさることながら、当社のサービスの万全が大きな支えとなつていると古曳さんは自慢する。

なるほど整備工場は充実している。ボーリング設備から板金塗装まですべての諸設備が整っている。この整備工場で出来ないのはメッキだけだというから、整備関係での設備がいかに充実しているかがうかがえる。

この立派な整備工場も、いかに設備がよくても有効に使われなくては意味がない。ところが職長の木戸さん以下十名の職員が真面目で研究熱心な人ばかりときているから、鬼に金棒である。木戸さんは骨の髄からの技術やさんで、クランクの組み替

「水の都」

松江市の安全モーター商会

(有) 安全モーター商会 社長・古曳嘉蔵氏
本社：島根県松江市本郷町 1421
米子営業所：米子市立町 4 丁目



え設備から研磨、フレーム修正設備、洗浄台、荷台作成など鉄板切断機、その他工具類にいたるまで自分で設計して自分で作るという達人。この熱心さが部下に浸透し、上下を分かたず完全なサービステクニクが店の信用となり、さらに大口需要の増大に拍車をかけるという誠に理想的な結果を生んでいるわけである。

傘下の販売店は意気の合った兄弟も同然、横・縦の連絡もよい。この販売店の中には同社の元従業員が店を出したというのが六店ある。古曳さんはこの販売店教育について、

「第一に手堅い取引、第二に新車

販売の促進、第三には中古車の早急処分——とこの三方針を旗印にしています」

と述べている。が、理想論におわらず地に足のついた実践がこれにもなっているのはさすがに感心させられた。

人気上昇の

オートループ

同社販売担当の三田村さんに直接消費者に接しているので近頃の動向を伺ってみた。

「ウチは昔からの関係で一二五cc車が非常に強いのですが、近頃はオートループ付のYG11D型、それにYF11型が売れ出してきました。特にオートループは評判がよいですね。山間地方へ行きますと混合燃料を買うのも不便ですね、自分で混合するのも面倒だし、そういった点でも確かに使用者側の関心はたかまってきました。ここが勝負のしどころでしょうね。現在の六十店の販売店だけで満足せずにもっともって強力で販売促進に全力を尽すときがきたようです」。

三田村さんは眼を輝かせていた。しかしこの地方にも冬將軍という悩みがある。一月末から三月初めまではプランクとなる季節だ。北海道や東北地方ほどの積雪ではないので、町中ではチェーンをつけてオート



松江城を背景にした古曳社長

バイを活用しているが、山間地方は完全にストップしてしまう。しかしこのいわば「ストリープリーグ」は、春先きの荷動きに影響する大切な時期なのである。担当者は販売店を督励して「予約販売」の獲得に全力を注がねばならない。

「ストリープリーグは間近ですが、他銘柄に負けないよう既に勝算われにありですよ」。

三田村さんは明るく笑った。社長をはじめ、技術やさんも第一線の営業マンもすさまじいばかりのファイトの持主ばかりである。

古曳さんの言によれば米子地区も工業都市で将来性はあり、全体の業績も年毎に目覚ましい伸長を示しているという。

松江を中心に島根県下を制した安

全モーター商会の努力と、高性能を誇る信頼されるヤマハとがこれからもガッチリ組んで山陰をわがものにするには間違いないだろう。

ロータリバルブ、そして画期的なヤマハオートループの真価はますます高くなってきた。

しかし、古曳さんはいうのであろう。「オートバイばかりじゃありませんよ。現在船外機も八十パーセント近く私のところで売っています。そのうち宍道湖にヤマハボートと華やかな水上スキーを大いに走らせてみせますよ」

と。このファイトおそれいりませぬ。

古曳さんのヤマハを中心とした事業の構想は宍道湖よりもっともって大きく広がってゆくようだ。



1965年はオートループの年です 発売とともに人気爆発のヤマハ・オートループは いまや市場占拠率の拡大に地すべり的な威力を発揮しつつあります 北から南から 世界の各地から殺到する出荷とくそくに ヤマハはただいま全社をあげて 昼夜兼行の大車輪です

急送 オートループ

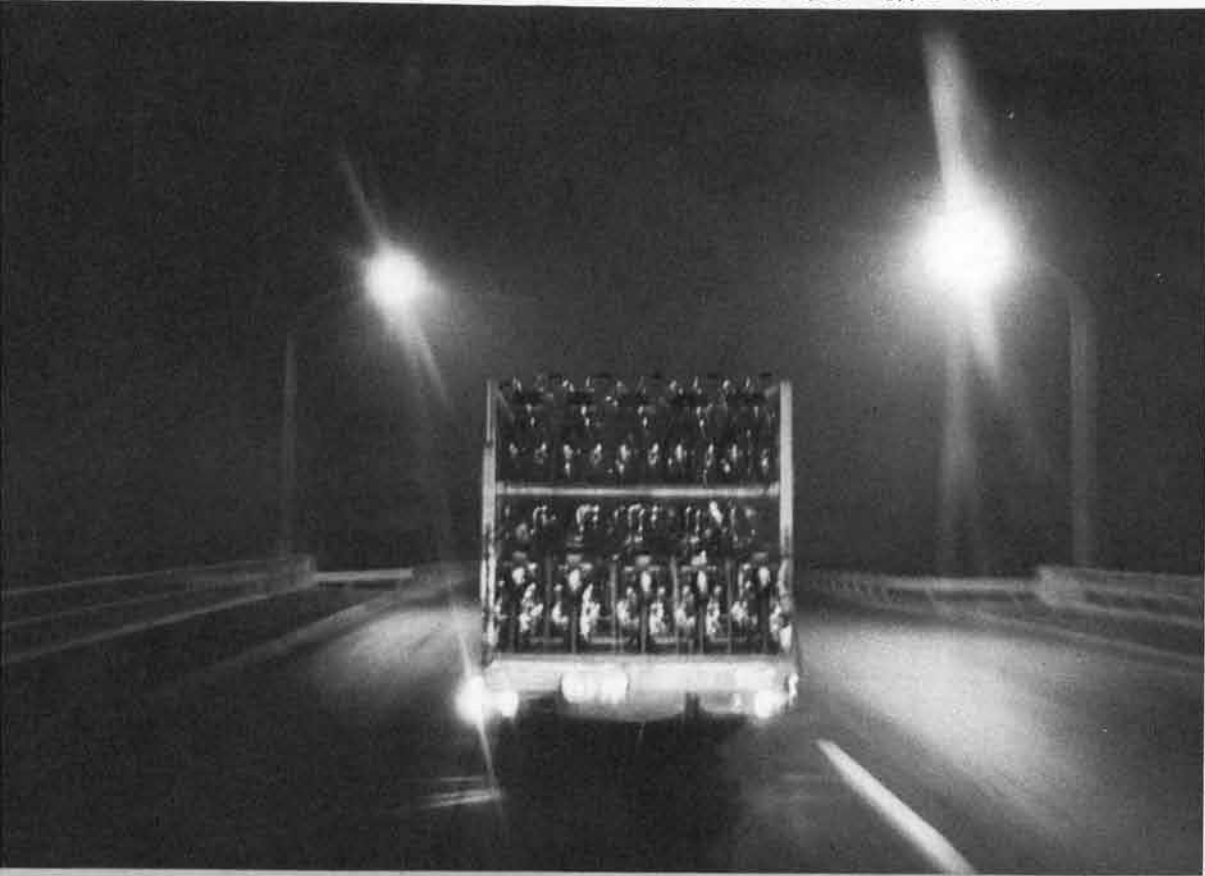
お待たせしました 躍進ヤマハの尖兵「ヤマハ専用輸送車」の一群が オートループを満載 西に東に ぞくぞくと進発する



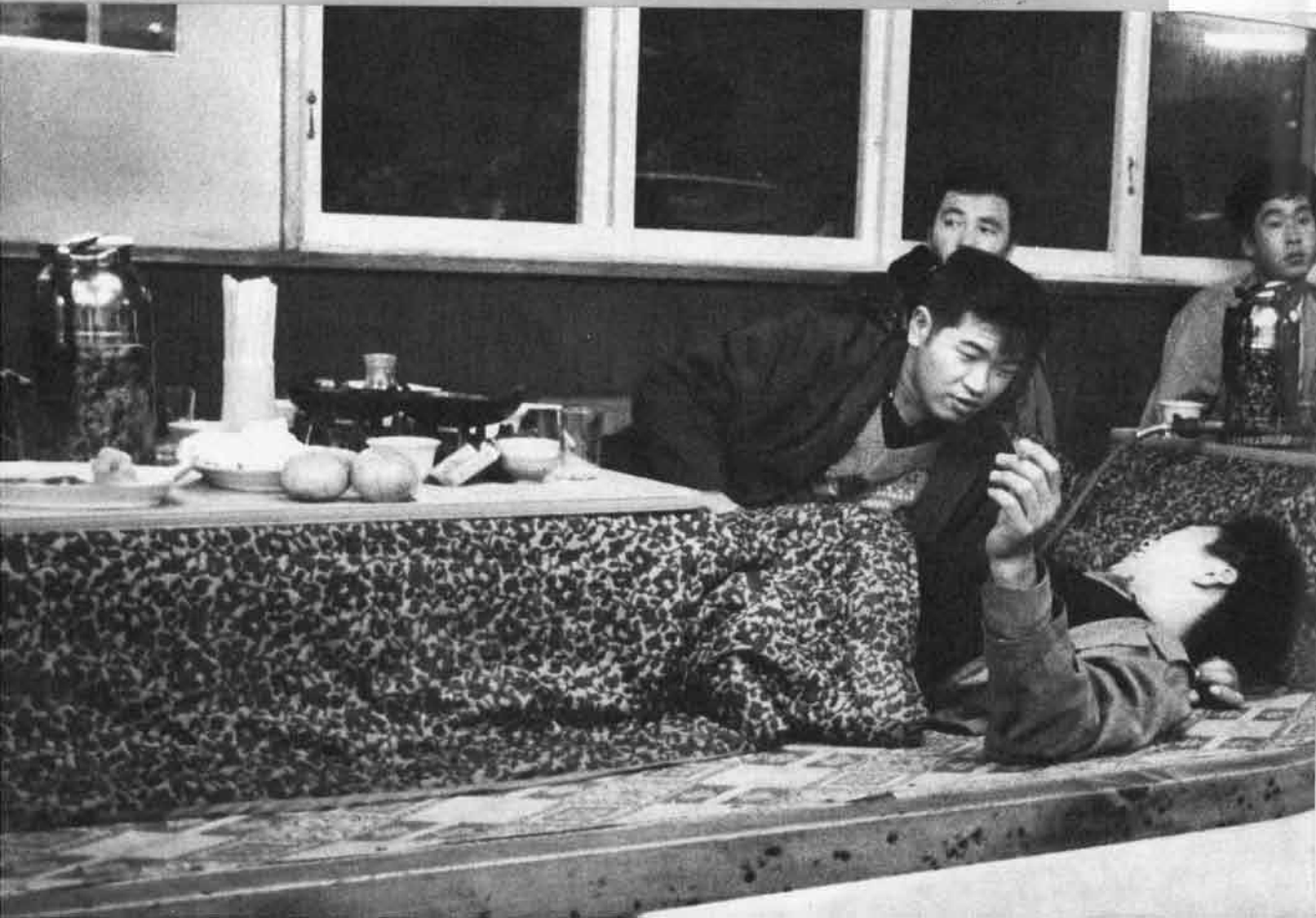
若き精鋭たちよ ヤマハ'65の大躍進は誓って諸士の双輪にかかる ゆけ オートループ



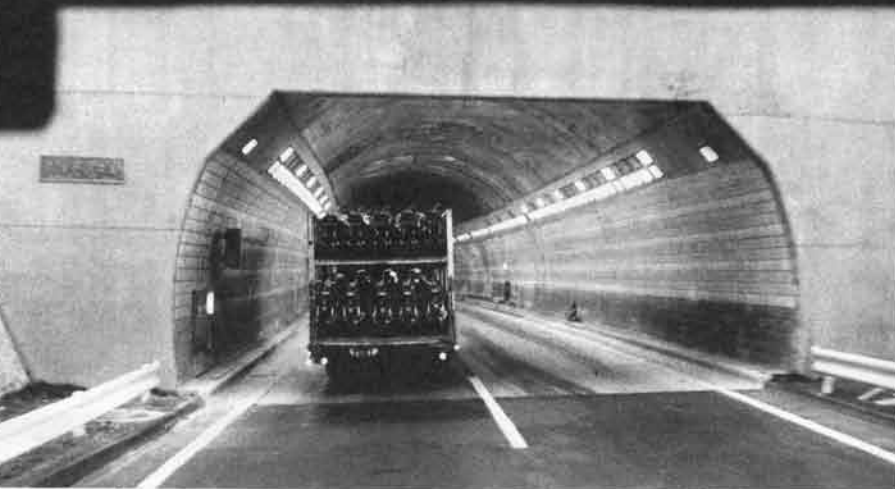
中国電力関係は一步前へ 諸士の活躍は即あかるい社会の建設に直結する 乗車開始!



03:30 岡崎のおなじみホテルにて大休止 大めし50エン ぶた汁30エン こたつはタダ





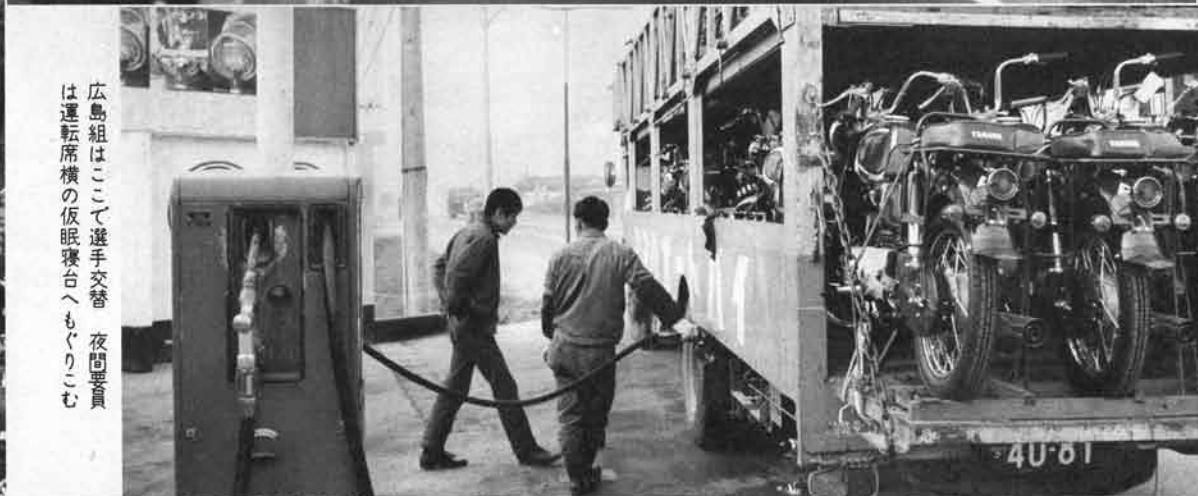


地をつらぬき 山の端をかすめ わがオートループ集団 西へゆく

栗東より名神高速道路へ進入 各車全力走行に移る
ああ愉快なりユカイなり よくぞ男の子に生れけり



さらば兄弟たちよ 京へ 大阪へ
和歌山へ 各車 単独行動に移れ



広島組はここで選手交替 夜間要員
は運転席横の仮眠寝台へもぐりこむ



09:00 神戸にて眠げさましの小休止 トカナン
トカ 熱いのはコーヒーばかりではなさそうだ



ひとつ 言行に恥ずるなかりしか ノオ 気力に欠く
る……イササカ 努力にうらみ……ソノトオリ 残念

11:00 姫路 なにごとの在わしますかは知らねども YG
D ただいま御城下通過中 キョオツケェ カシラヒダリ



15:30 尾道はこだまの町なり 海が呼び ヤマハと応える
長旅もようやく終りに近づいて 旅情 とみにあふれくる

こんにちは ヤマハです オートループです すごい性能 すてきな車です 1965年 ことしはヤマハの年 オートループの年です



申告いたします 西日本陸運株式会社 ヤマハ専用輸送車所属 曾我英一 篠原茂清の両名は ヤマハYG 1-D [35] YA 6 [20] を引卒 ただいま到着いたしました 終り

広島を指乎の間へのぞみタバコを一本相棒はめし抜きてただ眠るのみ





ヤマハボート新艇発表

65新艇が発表されました 20フィートのオープン もちろんストライプです 14フィートのカタマランワークボート これは積載面積が広く ひじょうに使いやすい実用艇です



ヤマハニュース No. 21

昭和40年1月1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



YAMAHA オートループ AUTOLUBE

オートループ * 世界を制す



ヤマハ発動機株式会社



主 日 月 火 水 木 金 1月

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	

YDS3

YAMAHA

オートループは すばらしい

2月 土 日 月 火 水 木 金

		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						