

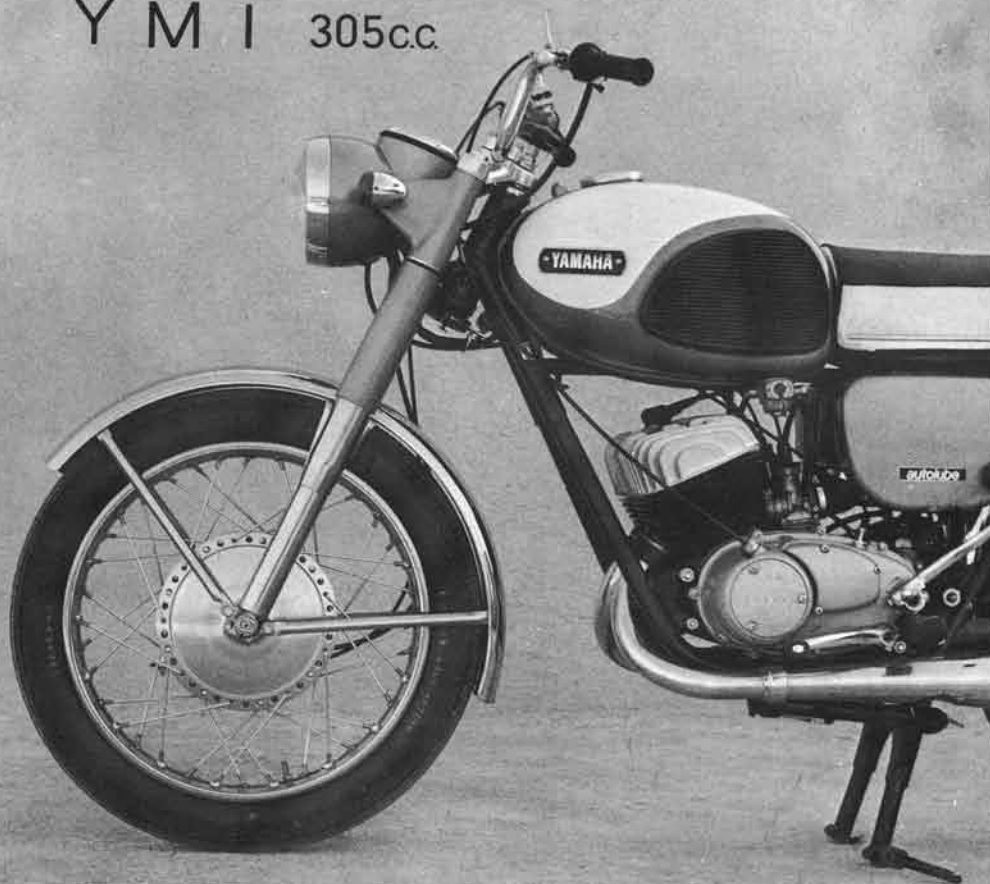
オートループ  
機構と効用

YAMAHA NEWS 22  
ヤマハニュース NO. 22

■ ヤマハ・ハイライト  
—その8—

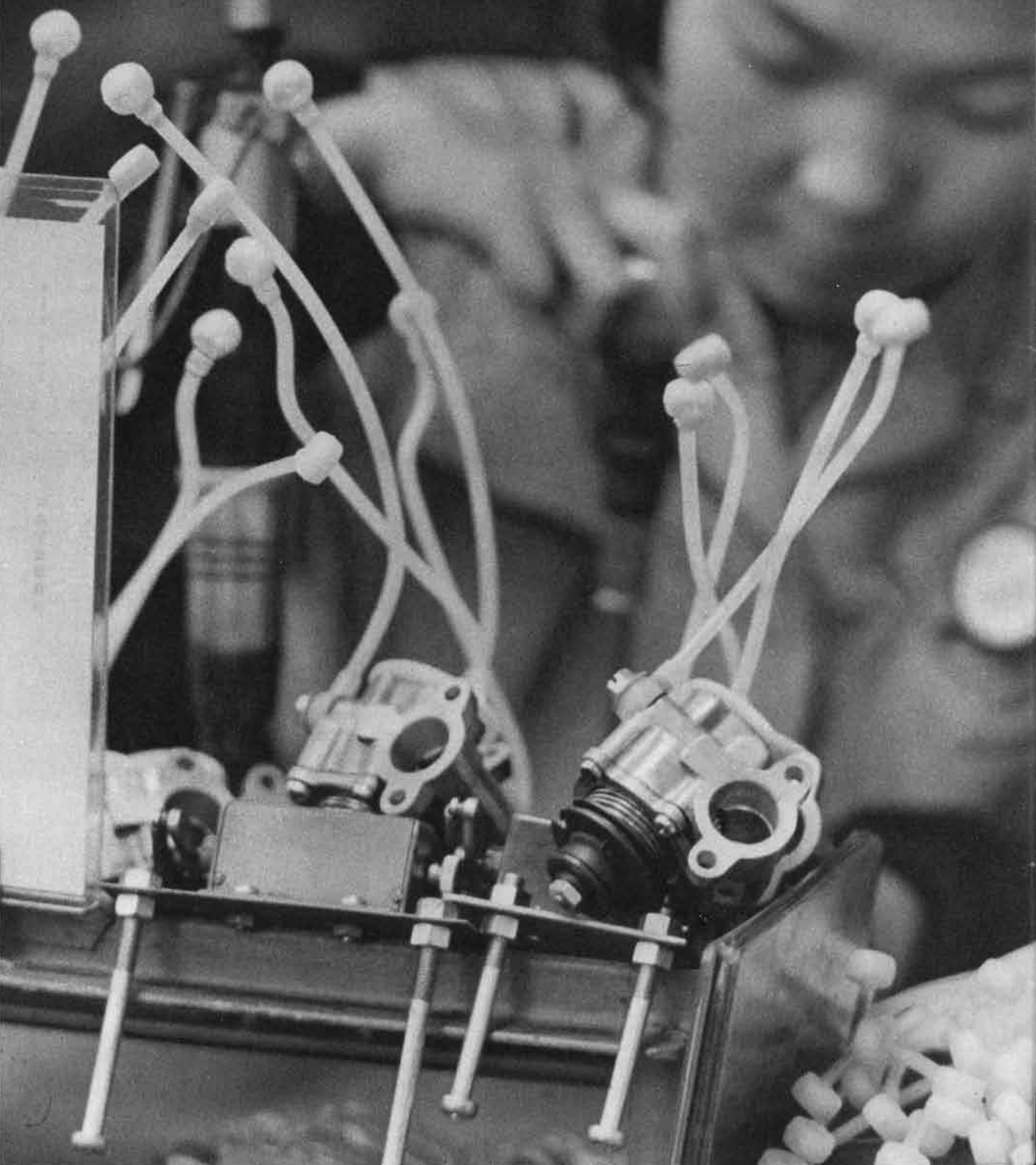
# 完ぺきな高速性能をもつ Y M I 305c.c.

26馬力のパワーと 157  
km/hのスピード そ  
のスタミナはオートル  
ープが保証し テレス  
コーピックオレオのフ  
ロントフォークがすぐ  
れた操縦性を約束して  
います ハイ・スピー  
ドに強く たくましい  
それがY M Iです



# オートループをつくる

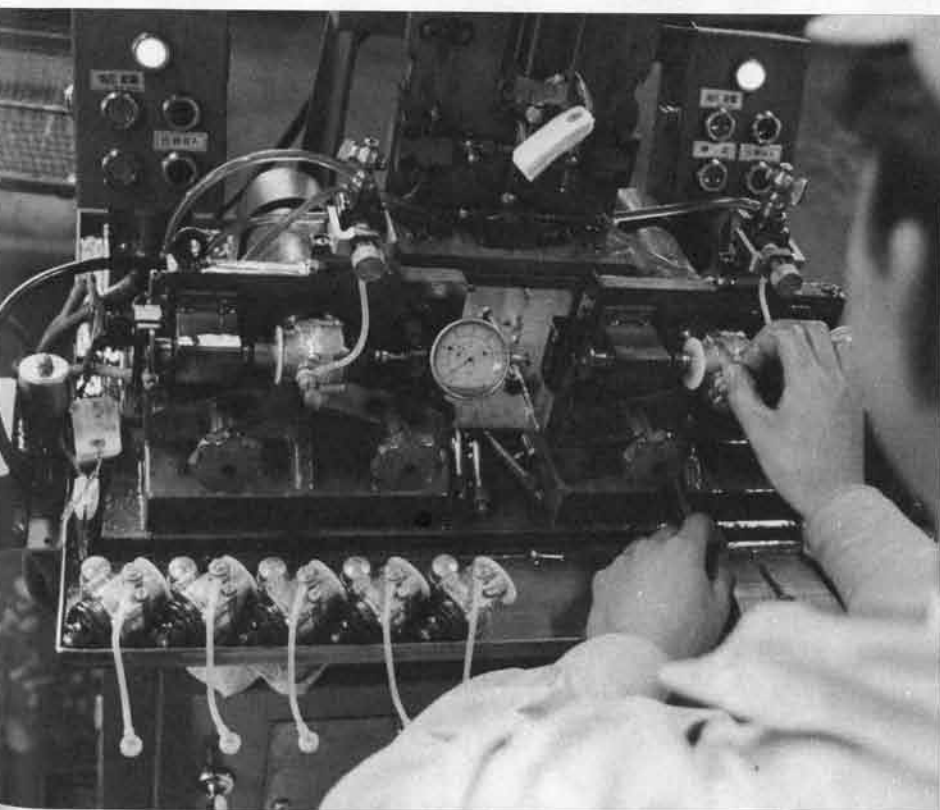
世界の専門家が注目した「ヤマハオートループ」  
いま 生産は急ピッチですすめられている







わたしたちがつくる〈オートループ〉それが“世界のマヤハ”をつくりだす



“世界を制したオートループ”  
その機能検査は慎重なうえにも厳格に行なわれる



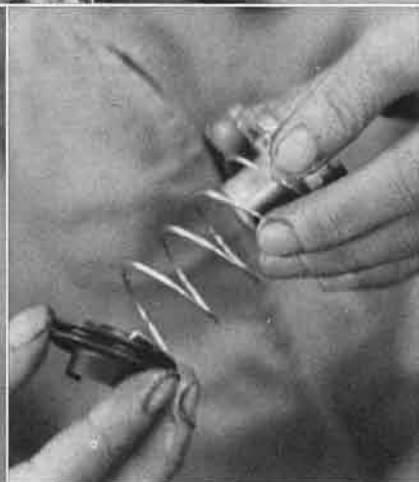
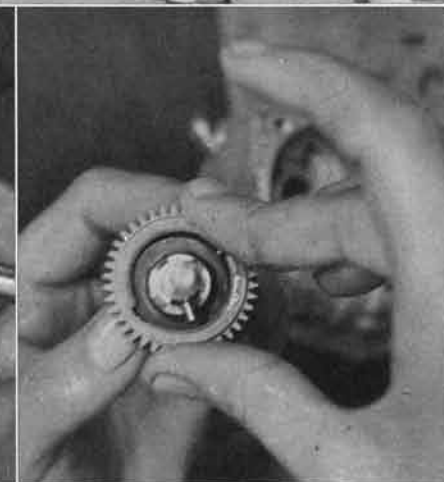
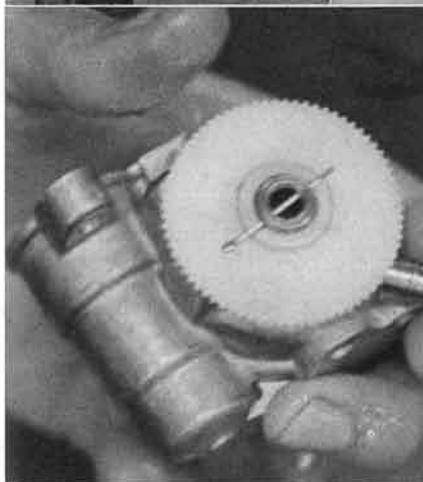
世界のファンの期待を胸に思えば 組立て加工にも熱が入るというもの

〈オートロープ〉の組立ては完全な流れ作業  
ベルトコンベアによって12カ所のセクションを通れば 2サイクル・エンジンを一新させたくオートロープが出来あがる 組立て作業に真剣にとりくむ夢多き乙女たち “若いヤマハ”の原動力がここに満ち溢れている



“若いヤマハ”は伸びざかり わたしのおさげも伸びざかり

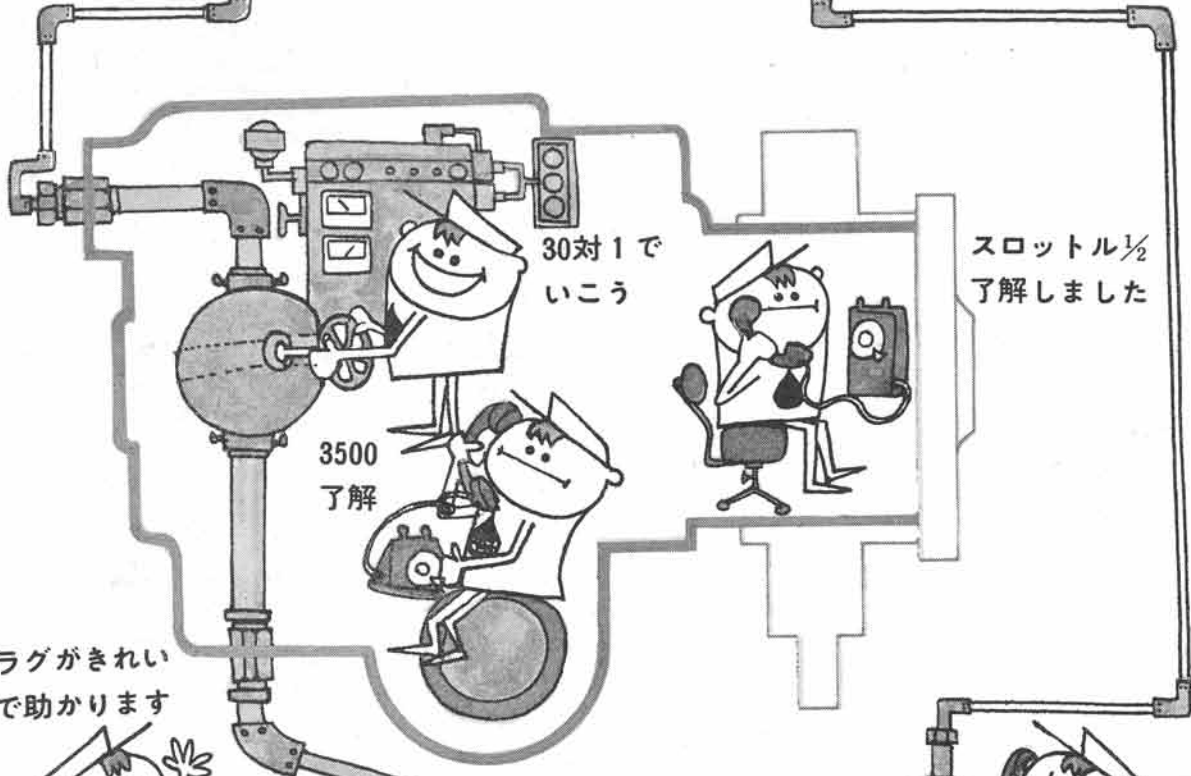
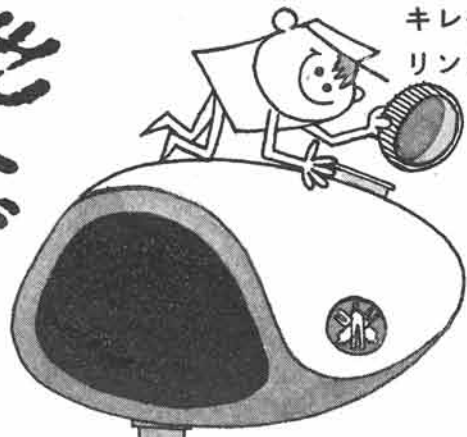
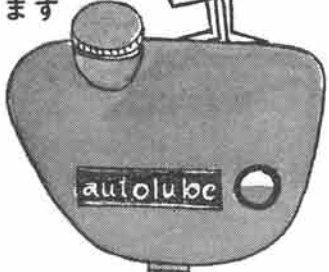
オートループをつくる  
手 手 手 若く 健  
康で 繊細な乙女の美  
しい指先が 次々とオ  
ートループをつくりだ  
して行く



オートループ  
は最高のオイ  
ルが使えます

# 絵とき オート ループ

キレイなガソ  
リンだな

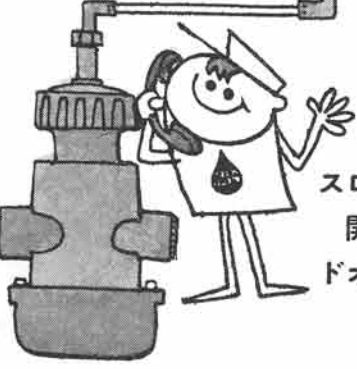
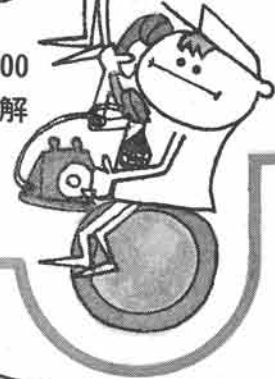


30対1で  
いこう

スロットル $\frac{1}{2}$   
了解しました

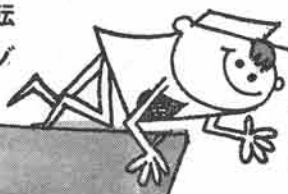
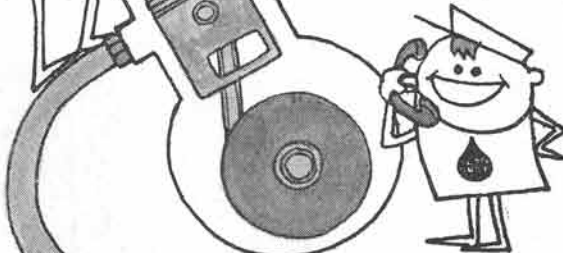
3500  
了解

プラグがきれい  
いで助かります



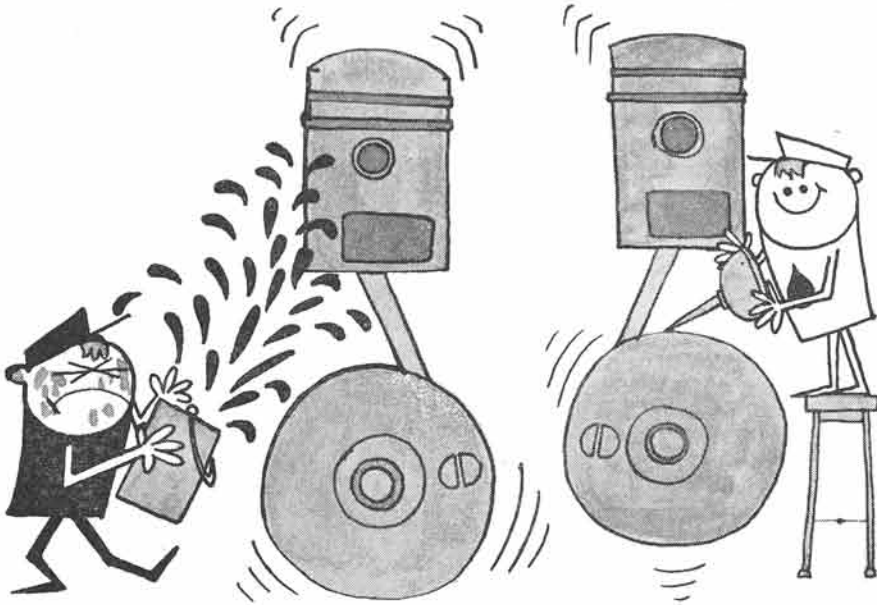
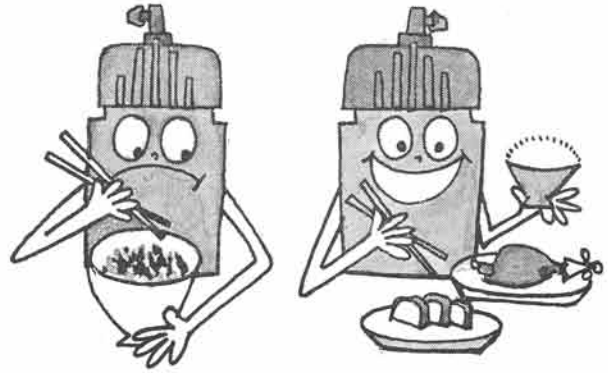
スロットル  
開度 $\frac{1}{2}$   
ドオン

現在  
毎分3500回転  
です ドオン



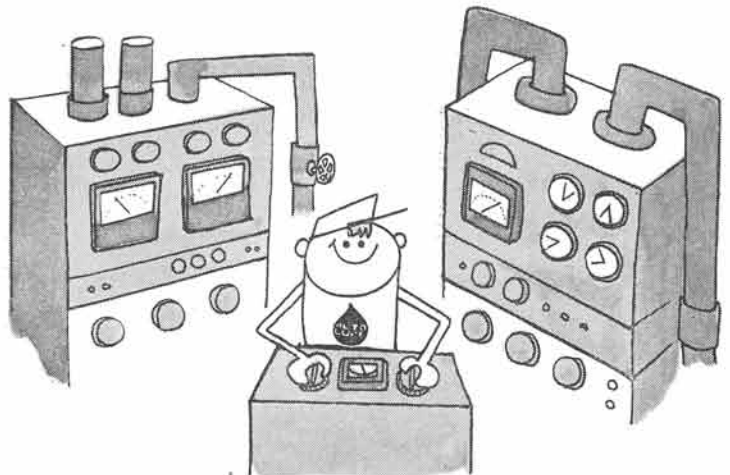
マフラーは  
いつもドライ  
ケムリもゼンゼン  
出ません

→オートループは オイルとガソリンを別々に使うため それぞれの味を生かして使います ミックスおじやを食べるエンジンのまずそうな顔を見てください これではオイルは潤滑能力をそこない ガソリンもオクタン価が下がっています



←4サイクルエンジンも分離給油ですが オイルパンから多量に循環させ バルブ附近の冷却までおこないますので オイルの劣化がおこり 五百キロ以上走るとオイルが汚れて交換しなくてはなりません しかしオートループでは 必要な場所に必要な量だけ給油しますから ムダもなく つねに新鮮なオイルが供給されるのです

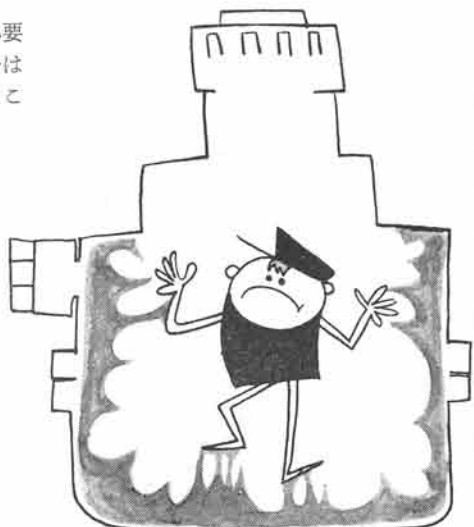
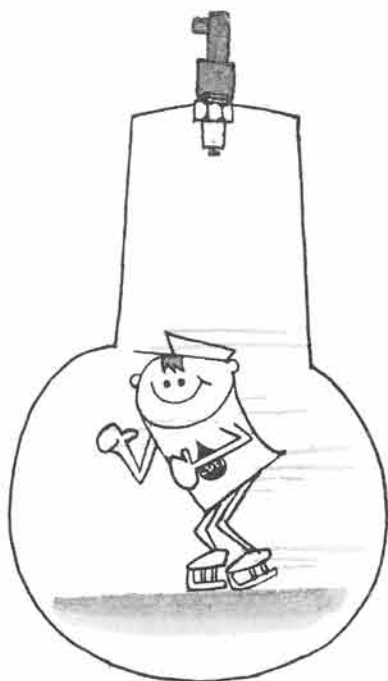
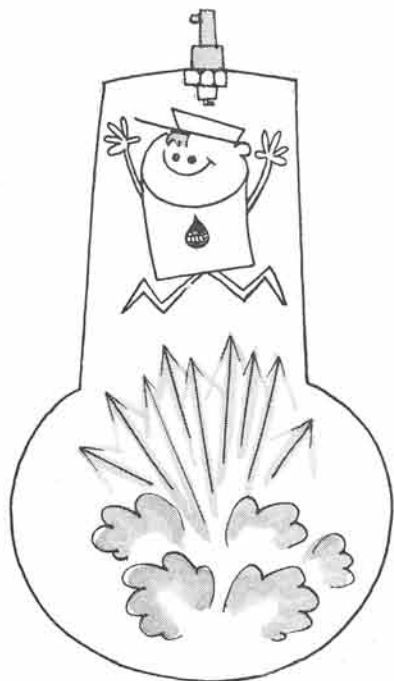
→オートループがあらゆる状況に対して完全なのは オイル量の調節機構が二段がまえになっているからです スロットル開度と エンジン回転の両方により プランジャーポンプのストロークが変化しますから スロットルを閉めてエンジンブレーキをかけている状態でも充分に潤滑はおこなわれるのです





## 絵ときオートループ

↓オートループでは オイルをガソリンに混合しないので 溶けやすいという性質を必要とせず 潤滑能力のすぐれたオイルを使用することができます そのためオイルの粒子は大きくエンジンの中は十分に潤滑されます またガソリンもオクタン価が高いまま使うことができるので エンジンの力も強力になります

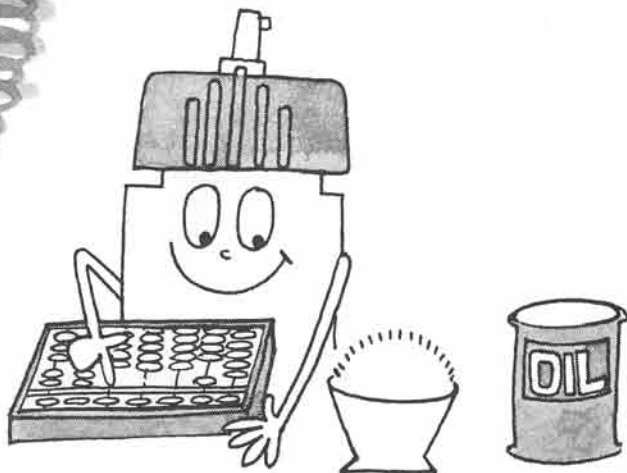


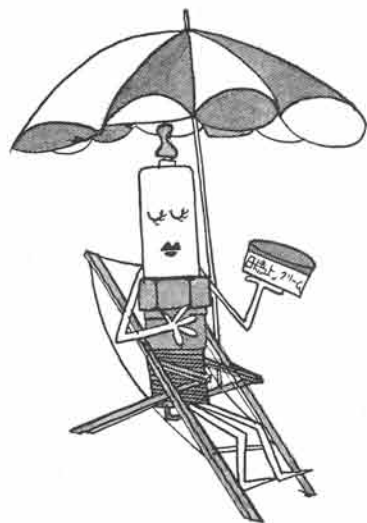
↑オートループではキャブレーターにオイルが来ないので キャブまわりがベトついたり ヨゴレたりしないのです

↓20：1の混合油ではオイルが必要以上供給される場合が多いので どうしてもエンジンの中がくすぶってカーボンがたまってしまいます



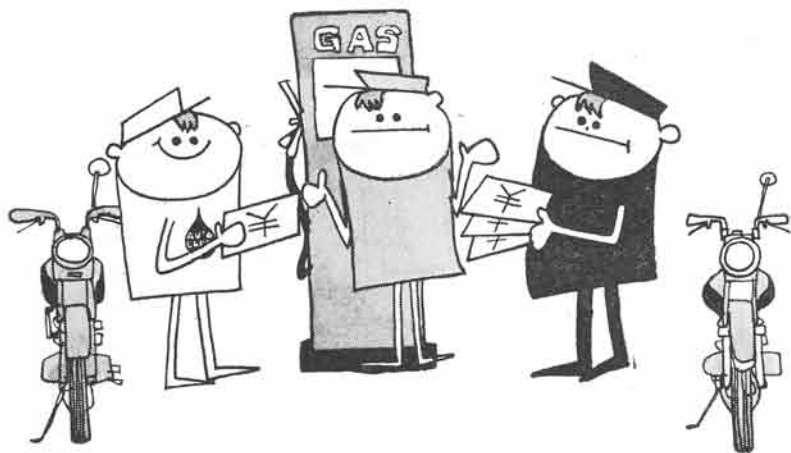
↓オートループの出現で エンジン は始めて計算ができるようになりました これまでどんときも20：1のミックスを使っていたのですが 今では 走行状況に応じてもっとも適したオイル混合比を計算して ムダなく潤滑をおこなっているのです



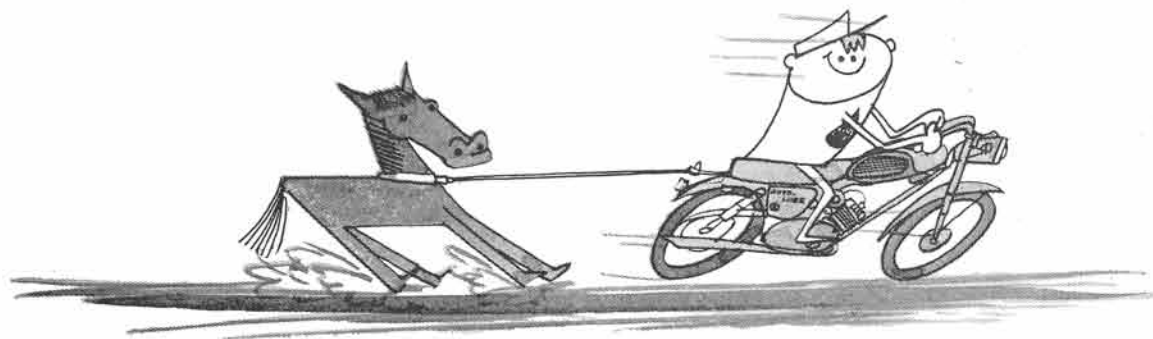


◀オートループがいかに適正な混合比でオイルを供給するかということは プラグの焼け具合を見るとわかります これまで2サイクルでは考えられないようなきれいな焼け方です まるで日焼け止めを塗って日光浴をしたグラマーの肌のようにです

↓オートループ車の燃料費が安いことは 乗った人すべてが口にする長所です これまでのミックスより1リットルあたり 12 円安く オイルは満タン (約1ℓ) にしておく和普通に走行すれば 3000 キロ以上も保つのですからこれは当然です



↓これまで2サイクルではエンジンブレーキをかけることはできないといわれていました これはスロットルをしぼると オイル混合の燃料が供給されないため オイルの不足をきたし焼付きをおこしたからです オートループではスロットルをしぼってもエンジンが回転していればオイルが供給されますから 焼付きの心配もなく 安全なドライブが楽しめます





# オートループつき 市販第1号車 に乗って —YGI-D—



愛車 YGI-D の第一号車に乗って雪の飛弾路を走る青江さん



オートループ付のヤマハを発売して早くも一年が過ぎようとしています。その間何千万というオートループ付のヤマハが発売されましたが、その第一号車を今回はたずねてみました。エンジン番号六〇一〇五、YGI-D、嫁入先は岐阜県吉城郡神岡町坂戸、青江力造さん方。お世話したのは、神岡町の桜井モーターズさんです。北アルプスのふもと、亜鉛鉱山の町神岡は現在雪におおわれていますが、そこを走るオートループ第一号は元氣そのもの。誰の目にも良縁と認められました。雪の峠をバスにゆられて神岡をおとすれたヤマハニュースはさっそく青江さんに一問一答をこころみました

問 オートループということばを どこでお知りになりましたか

三十八年の暮に新聞広告で知りました  
問 そうすると発売前からご存知だったわけですね。

そうです。

問 それまで車はお持ちだったのですか  
ええ、やはりヤマハでモベットのMJ

に乗っていました。

問 オートループについて もっとも期待なされたことはなんでしょう

やはり混合油を使わないということでしょうね。ほんとうに規定どおり混合されるのか。どんなオイルを使ってるのかさっぱりわかりませんから。それとケムリが出ないということも魅力でした  
問 こちらは坂が多いようですから、どうしても従来の2サイクルではケムリが多かったですよね

その方がいさましくいいという人もいますけど、あまりハデに出るとやはり気がひけますね。その点まったくオートループは大丈夫です。

問 ケムリが出ないということだけを考えれば4サイクルでもいいわけなんです、ヤマハをおえらびになったのはなぜですか

やはり力がちがいますね。よその人の車ともときどきのりくらべてみますけどロータリーバルブのヤマハは格段に強いですからね。それに4サイクルは故障が目立つようですし、どうしても悪路になると機構が複雑なだけに無理なものではないでしょうか。私は専門家ではないのでよくわかりませんが、4サイクルのバルブ機構とかカム機構など見ると、シロウト目にも大変だなと思いますね。





雪の中で元気な YG1-D 第一号車

問 ではオートループはまったくおのぞみどおりのオートバイだったわけですね

そういうことですね。

問 購入は何月でしたか

桜井モーターズさんへ一月に注文しまして、手に入ったのが四月の十六日でした。

問 それが市販の第一号車だということをご存知でしたか

いえ、まったく知りませんでした。もちろんこの町ではトップでしたけども、こんど知らせていただくまでそんなことは考えてもみませんでした。

問 これまで何キロ走られましたか

ちょうど千八百キロ（一月二十五日現



青江さんと YG1-D の間をとりもった桜井モーターズの前で

在)を越したところです。家から会社まで二キロほど通勤するだけで、たまに仲間とツーリングするくらいですからあまり使っている方ではありませんね。しかし私が買ってから、町内で4人程これを買いましたけど、その中にはもうだいぶ走っている人もいますね。

問 実際に乗ってみてオートループに満足なさいましたか

ええ、すべての点で期待どおりでした。オートループだけでなく、ヤマハはメッキや塗装などいいですね。なにかすべてにいていい感じがしますね。

問 オイルの消費はいかがですか

私の場合まだ二千キロ走ってませんが、まだ一回も補給してません。一度定期点検のときに入れておこうかというので足したはずですが、ほんのわずかです。二百ccも入れなかったんじゃないですか。かえってオイルがまわっているのかどうか心配になるくらいです。でも焼つきなんてことはまったくないし、実際総合的な燃料費はずいぶん安くなっています。4サイクルだともう三回はオイル交換しているはずですね。

問 オートループに対してほかの人たちの反応はいかがですか

みんなひじょうに興味をもっているようです。私もよく質問されます。それでさっきもいきましたように、私の近所

だけで4人もYG1-Dを買ったのですけど、みんなよろこんでくれていますので、推選者としては面目をほどこしています。

問 現在かなり雪がつもっているのですが、寒さに対する不安はありませんか

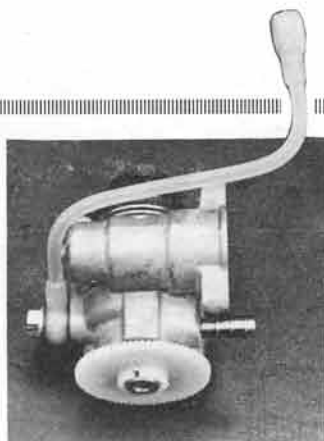
べつにありませんね。この地方は一番寒いときで、零下十五度くらいまで気温が下がりますが、オイルがたまっていたんてことは全然ないですね。始動もチョークを引いとけばなんなくかかりますし、注意するといえは朝はなるべくセルを使わずキックでスタートさせるといいうぐらいのものでしょうか。

問 たいへんおほめをいただいたわけですが、なにかこんなところはこうしてほしいという、メーカーへの要望はございませんか

そういわれてもこれといってありませんね。これはこうしてほしいということではありませんが、モペットなどにも早くオートループをつけてもらえば、もっと安価にこの性能が楽しめるんですが。とにかくヤマハはだいに使いたくなる車ですね。使えば使うほど愛着が出てくるといった感じで、だいにしがいのある車です。

とおっしゃる青江さんは、手入れのゆきとどいた愛車にまたがって、雪の道を軽快な排気音を残して帰っていかれました。

# この一年



## エンジンを分解して 自信をもつ

司会 昨年の春に「オートループ」の新車を発売しまして、ちょうど一年たちました。この間にヤマハでは十何万台かの「オートループ」車を市場におくりだしていますが、きょうはその「オートループ」車で市場の第一線にたっていられる販売店のみなさまから「オートループ」の評判やら成果など、「オートループ」に対するいろいろなご意見をうかがいたいと思います。どうぞ、キタンのないところで……。

間瀬 2サイクル・エンジンに混合ガソリンを使わない「オートループ」は、工場レーサーで開発され、研究され、そして完成されたもので、この画期的な装置

出席者  
(順不同・敬称略)

宮坂好治  
水谷 輪 業  
営業課主任

黒宮新治  
第一 自動 車  
サービス課主任

芝崎辰雄  
ヤマハ和歌山  
整工部 課長

サービス課長  
間瀬 清

設計 一 課  
塩川 信 夫

司会・サービス課主任  
石塚 順 也

を実用車に移すにはまたそれなりに十分なテストをやってきました。サービスの面でも、全国のディーラーさんに「オートループ」を知っていただくために研修会などを盛んに行なったことは、みなさまご承知のとおりです。しかし、とにかく新しいものですので、一部では懸念されるむきもあつたようです。もちろんわたくしどもは「オートループ」の重要性について十二分に承知しており、一〇〇パーセント故障のないもの、という考えで研究をすすめてきました、その技術の正しさが危惧の念を吹きとばし、クレームらしいクレームもなくやってきました。

響がサブさんのほうに心配でした。  
黒宮 混合ガソリンを使わない2サイクルは調子がよくない、オイルの消費も少なくなるわけではなく、ケムリもはくし、冬が問題だ、などといわれていたことがありましたからね。  
宮坂 それでサンブルカーを思いのままに走らせて、エンジンをバラしてみたいですよ。そしたら非常にいいオイルのまわり方をしている。そのとき「これはイケルぞ」と思いました。それから乗るだけ乗って新車をバラしてくれ、ということではサブさんをまわりました。薦める立場にある人が強い自信を持たぬと、サブ・ディーラーの人はうけつけてくれませんからね。

そこで、これからはさらに「オートループ」をもちあげようというわけで、市場でつぶさにみてきたみなさんの卒直な意見をお聞きしたいのです。

芝崎 発売前のPRが行きとどいていたのか、ディーラーよりお客さんのほうがよく知っていたりした。うちの場合は山坂が多いので、オイル消費量もそうは少なくありませんがね。

司会 まず「オートループ」は期待どおりのものであったかどうか、それからお話をうかがいましょう。

間瀬 それでも実際には混合ガソリンの一定のものより俾力があるんです。

黒宮 2サイクルの分離給油は軽四でやっているの知っていました。最初はあんな大きなものが二輪の小さなエンジンにつくものかと心配でした。それが講習で見せてもらったら非常に小さく出ています。立派だと思いました。しかし耐久性がどうか、正直いってそれが心配

宮坂 最初はオイルをくうということはいわれたことがありましたが、最近はそのいうことを耳にしませんね。

でしたが、18時間耐久レースに参加してみても、非常に信頼性の高いものであることがわかった。そして安心しました。

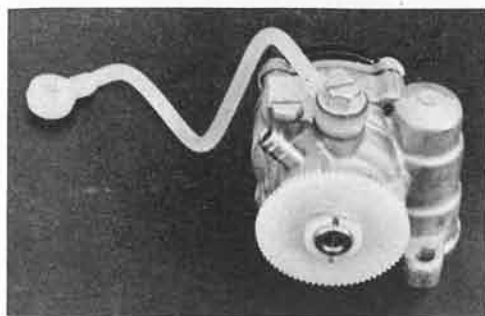
黒宮 PRのとき、講習のときのデータがよすぎたんですよ。(笑)

宮坂 軽四のはポンプ関係の故障が多くて、いい結果が得られなかった。その影

宮坂 第一、「オートループ」はケムリをはかないものね。これで大丈夫なのかなどと、逆に心配されてしまう。(笑)

## 座談会

# オートルーズ



### 分離給油の代名詞

#### 「オートループ」

をバラしてみい、ということになり、あけてみたんですが、混合ガソリンのものより、オイルがよくまわっているんですね。この調子じゃオイルなしでも走れるんじゃないか、なんていって(笑)、それから大いに自信をもちました。

司会 「オートループ」のもつ特長はどのような説明方法で……。

宮坂 混合の場合だと、オイルを溶かしている。しかし「オートループ」はオイルはオイルとして、粒子の大きいものがエンジンにいく。しかもその量はエンジンの状態に応じて変わる。はじめっから安全比を含んでいる混合式のようにムダがない、などと説明しました。

黒宮 わたしは人間の働きの状態と同じだと説明しました。遊んでいるときと重労働しているときのカラダの働きはちがうんだ。エンジンもそれと同じで、遊んでいるときは少ないオイルでいいんだ。遊んでいるときに多くやったのではダメだ。この説明で納得してくれましたね。

司会 「オートループ」という言葉で、すぐに分離給油だということが分かりますか。

黒宮 雑誌などで勉強している人にはすぐ分かってもらえましたね。しかし最初はオイルマチックともいわれていたもの

が、最近では軽四輪を使っている人が「オートループ」などといってますわ。

芝崎 それだけ名が売れてきたというわけですね。ですからこの辺でガンと一発大々的なPR作戦を展開して欲しいと思います。

黒宮 「オートループ」は分離給油方式の代名詞になりつつあるんですからね。

### ユーザーに大歓迎の

#### 「オートループ」

司会 「オートループ」車が出まわるようになりましてから、ご商売のほうはどう変わりましたか。

黒宮 混合の車が売れなくなりました。「オートループ」で全体の売れゆきは伸びますが……。

宮坂 たしかに伸びていますね。2サイクルはいいけど、ケムリが嫌だといっていた人が「オートループ」で満足していますし、そういう意味で需要層の中もグンと広くなりました。

黒宮 一年間どのくらい走るかということとを計算している人は、「オートループ」車はオイルでもうかるといっています。混合ガソリンは単価が高く、4サイクルでは五〇〇軒ごとにオイルを交換しなければなりませんから、けっきょく「オートループ」車がもっとも経済的だというわけです。

司会 ユーザーにはどのような点で喜ば

れていますか。

黒宮 オイルを選べるということ、この安心感が大きいですね。

宮坂 混合ガソリンだと、どんなガソリンにどんなオイルが入っているかぜんぜん分からない、ユーザーにとってはこれがいちばんの心配なんですわ。

黒宮 スポーツに乗っている人は、自分で燃料を調合している人が多いのもそれなんですよ。「オートループ」はその手間がかからないし、ハイオクタンがよければそれがサーッと入れられるというのも大きな魅力となっていますね。

宮坂 ハイオクタンを入れたがる人はかなり多いですよ。ハイオクタンで走れる車というのが気に入ったという人が少ない。

黒宮 その点、S3に乗っている人は、「オートループ」車に大きな魅力を感じています。

芝崎 立派なスタンドへ車を乗りつけても、混合の場合だとわきの方で手コギでガスを入れるということになります。「オートループ」ではそのみじめな感じがないですものね。

宮坂 「オートループ」車に乗るためにYDS3を指名してくる人がいます。

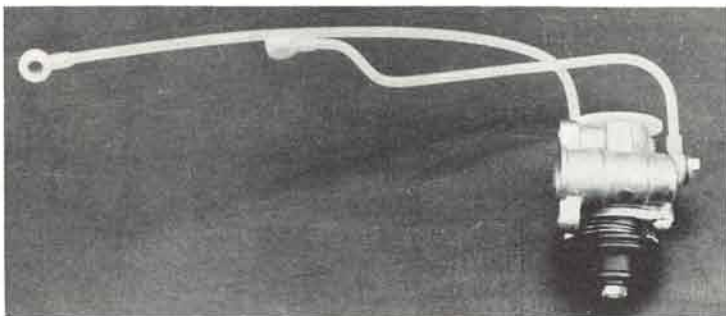
黒宮 クリーニング屋さんやYDS3に乗りたがるんです。YDS3には「オートループ」がついていないからダメだといって、スポーツのS3に大きな荷物を入れて走っている。キャリアを取付ける改造には世話をやかされましたよ。(笑)



黒宮新治さん



芝崎辰雄さん



## 寒さに強かった

### 「オートトループ」

宮坂 しかし最初のお客さんは「オートトループ」にくわしかったですね。いまの人は「オートトループ」のよさを知らないで乗っているような感じがうけます  
芝崎 そういえば最初の頃に買った人は世話をかけてませんね。それに比べてS3でちょこちょこ走ろうという二次的な人、こういうお客さんの中には「オートトループ」のよさを知らない人がいる。  
宮坂 回転をあげると駄目になると頭からきめてしまい、トップでゴツゴツ走ったりしてね。

芝崎 「オートトループオイル」を使わなかったり……。

宮坂 「オートトループオイル」で、お客さんにくどいくらいに知っていることは冬の間は絶対に「オートトループオイル」を使わなくては駄目だということですよ。実際にためしてみましたけど、「オートトループオイル」以外のものでは寒さでオイルがたかくなり、エンジンにおいていけないことがあるんです。

塩川 分離給油は冬にヨワイののではないかといわれたのもそんなことが心配されたからですが、「オートトループオイル」はとくに粘度指数の高いものにしてありますので、寒さにヨワイという心配はまったくありません。耐寒テストは北海道

の旭川の奥にあたる士別というところで行なったんですが、このときは車を一晩放置して、マイナス27度という状態でしたが、オイルは十分に流れ、始動性も別に問題なければ、クラッチも支障なく作動することが確認されました。寒さに強いことはこのテストに立合った現地の人が太鼓判を押しているくらいです。

宮坂 あるお店で「オートトループ」車を一台売ったら、オイルの注文がすごくく。おかしいなと思って聞いてみたら、スバル、ダイハツなどの分離給油として「ヤマハオートトループオイル」を使っているんですね。調子がいいということお客さんが喜んでくれるというんです。

間瀬 「ヤマハオートトループオイル」の優秀性がかわれたというわけですね。

宮坂 それとあの1ℓ缶は親切ですね。いかにも新しいオイルを投入するという気がしますもの。とにかくうちでは「オートトループオイル」をきよくくりよく売っています。「オートトループオイル」以外のオイルを使ったのでは責任もたないといいきっています。

黒宮 困ったことといえば、軽四輪の場合には分離給油式でも、新車の場合はある一定の距離を走るまで混合ガソリンを使っているんですね。それで、それと同じようにして、「オートトループ」車に混合ガソリンを使う人がいるんですよ。

宮坂 YDS3にそれをやったお客さんがいますね、プラグがかぶるなんて苦情をもちこまれました。(笑)

間瀬 2サイクルは混合ガソリンを使うものということで、そういう間違ひもあったでしょうね。スタンドマンがだまって混合にしてしまうこともあるでしょうからね。

宮坂 「ガソリンでいいんですか」と念をおされたりして……。

黒宮 ヤマハは2サイクルで、混合の車やで「など」とね。純ガソリンのマークがタンクに貼ってあるんで、いまはどろというところありませんが。

宮坂 逆にMFあたりに純ガソリンを入られたりして、ヤマハにも混合式があるのか……などと。(笑)

## カーボン堆積の項は省略せよ

司会 カーボン堆積についてはどうでしょうか。

黒宮 これは問題ならぬくらい少ないですね。2当り二二〇〇〜三〇〇〇キロのYA6で、一万五千キロ走って手づけずですんでいるんです。マフラーの出口がぬれていても、中は非常によく焼けているんです。

宮坂 オイルをくいすぎるという車でも六〇〇〜七〇〇〇キロではマフラーのつまりはない。プラグの寿命も非常に長くなりました。

芝崎 YA5では三〇〇〇キロでかなりのカーボン堆積があったけど、取扱説明書





宮坂好治さん



間瀬サービス課長



塩川設計一課員



司会の石塚サービス課主任

のカーボン除去の項目は必要ないくらい少ないですね。そういえば「オートルーブ」はカーボン堆積が激減するというのが一つの大きな特長となっているのに、オートルーブ付車の取扱説明書をみるとみなカーボン堆積の項目があり、しかも混合式と同じように書いてある。あれはおかしいですよ。お客さんに不信の念を与えることにもなって具合わるい。

間瀬 これはイタイところをつかれまして。うちのほうでもちょっと問題になったのですが、お客さんの使用実態は一樣でないということ、また予備知識としてカーボン除去の方法をのせておいてもよからうということ、とくにかえなかつたんです。実際にカーボンが少ないのですから、マフラーを外したにしても掃除する必要がないので、かえって「オートルーブ」の真価がよく分かっていいんじゃないかという考え方もあったんです。

塩川 実験室のデータでカーボン堆積が問題にならぬくらい少ないことは分かっていたんですが、なんせ最初の経験ですから、どんな反響があるか分かりませんからね。一年生ですもの。(笑)でも説明書の件は早急に手をうちましょう。

## すべての車に「オートルーブ」を

司会 そのようなことで、まだ何かほかにあるでしょうか。

芝崎 「オートルーブ」そのものは最高ですわ。サブ・デリーラーからの苦情はまったく聞きません。

黒宮 最初はオイル点検窓が小さすぎて知らんうちに通りこしてしまっただけかといわれたのですが、あの窓を通りこす時間は非常に長いですね。一〇〇〇杆ぐらい乗ったがオイルが減らない。大丈夫だろうか、なんていう苦情をうけています。(笑)

塩川 アメリカあたりでは走る距離も長く、スタンドとスタンドの間が日本では考えられぬくらい長いので、あの点検窓を長くしてくれという要望がきていますか……。

黒宮 それよりもジュニアのオイル容量が1ℓないほうが問題ですね。

宮坂 カバーを外しても1ℓ入るようにしてもらいたいですね。

司会 ゴミづまりで問題になったということはありますね。

宮坂 いつでしたか、サブさんでポンプをバラしてみたことがあるんですが、キリコ一つ出でませんでした。非常にキレイなものでした。

黒宮 それよりもオイルタンクに水が入るといふ苦情がありました。水洗いのときにキャップの通気孔から入るんです。間瀬 その件につきましてはキャップの通気孔を横位置につけることで解決してあります。

宮坂 オイルが流れているの見えるようにして欲しいですね。

黒宮 オイルに色をつけたらどうですか芝崎 そう、もう少し着色して欲しいですね。パイプの色が変わってしまうのでポンプへいくオイルが見えにくくなるんですよ。色をつけたら便利ですね。

塩川 いいアイデアですね。オイル・メーカーと検討してみましょう。

宮坂 とにかく「オートルーブ」いいですよ。「オートルーブオイル」さえ使っていればまず間違いないし、

黒宮 最初は自信がなかったけど、宮坂 いまなら自信をもって、もしエンジンが調子わるければそっくり変えますよっていいきますからね。

黒宮 ヤマハ製品は全車種「オートルーブ」付にしたいと思いますね。

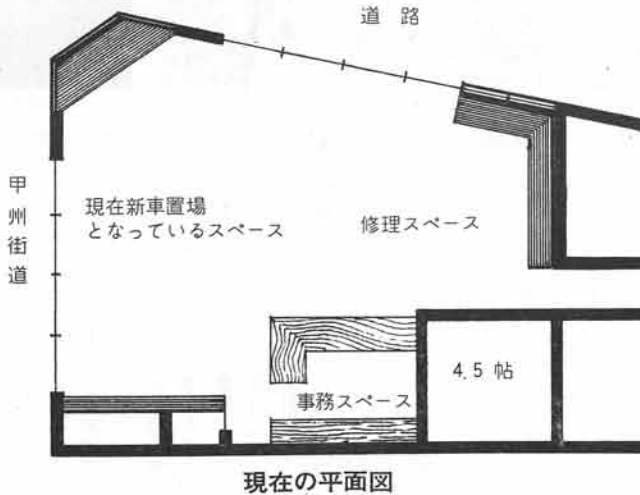
塩川 50までつけるのは時間の問題と違ってよいでしょう。

宮坂 それと私どもが歩いていたのでは行動半径が少ないので、思うようにPRできません。一つ、メーカーで大々的なオートルーブのキャンペーンをくりひろげてもらいたいですね。そういうことで「オートルーブ」のすべっていったような直接ユーザーにぶつけられる宣伝物が欲しいと思います。マニアの口コミというのは意外と強力ですからね。

黒宮 この一年で「オートルーブ」の性能のよさは保証されたといつてよく、事実なら手のかかるものでないことは、われわれ非常によく分かりました。

司会 いろいろと貴重なご意見をお聞かせいただき、ありがとうございます。

# 効果的なお店の改造プラン



現在の平面図

八王子トーハツ全景



東京と塩尻をむすぶ甲州街道、この国道二十号線に面した八王子の八王子トーハツさん（八王子市明神町四七四代表者田中福蔵氏）の店舗を改造するプランをたててみました。

## お店の現状

店舗の広さは、二十五坪、北東に面した角地で、立地条件はひじょうに有利といえます。しかし現況ではこの有利さを生かしきっていません。

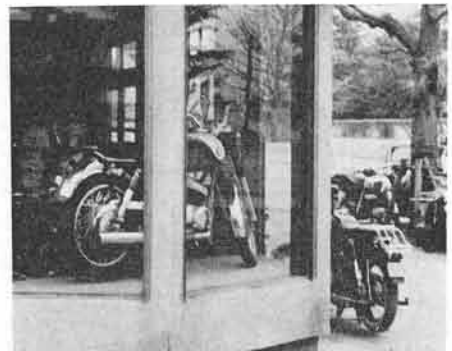
現在北面の甲州街道側は、新車の置場となり、この側からの出入りは不可能な状態です。またこの新車置場が、修理スペースとなんのしきりもなく、そのため新車にはこりがかり、商品価値を低めている結果になっています。

また、角にディスプレイウィンドがつくられてはいますが、写真でもわかるとおり、柱が大きく商品を効果的に展示しているとは思われません。

## 改造のポイント

まず、北面の甲州街道側から積極的に顧客を誘導し、道路も店舗部分の延長（実際には道交法違反なんです）と考へ店舗との有機的な連ケイをもたせるため道路との間のガラス戸をうしろに下げ、展示スペースを解放します。

展示する場所は、車が見やすく、また手でさわりやすいように十センチから二十センチの高さにします。また代表車種



現在のウィンドは柱が太く商品が見にくい……

を現在のディスプレイウィンド側に四十センチ程度の台をつくり、スペースも広くとって三台くらい展示してはどうでしょう。

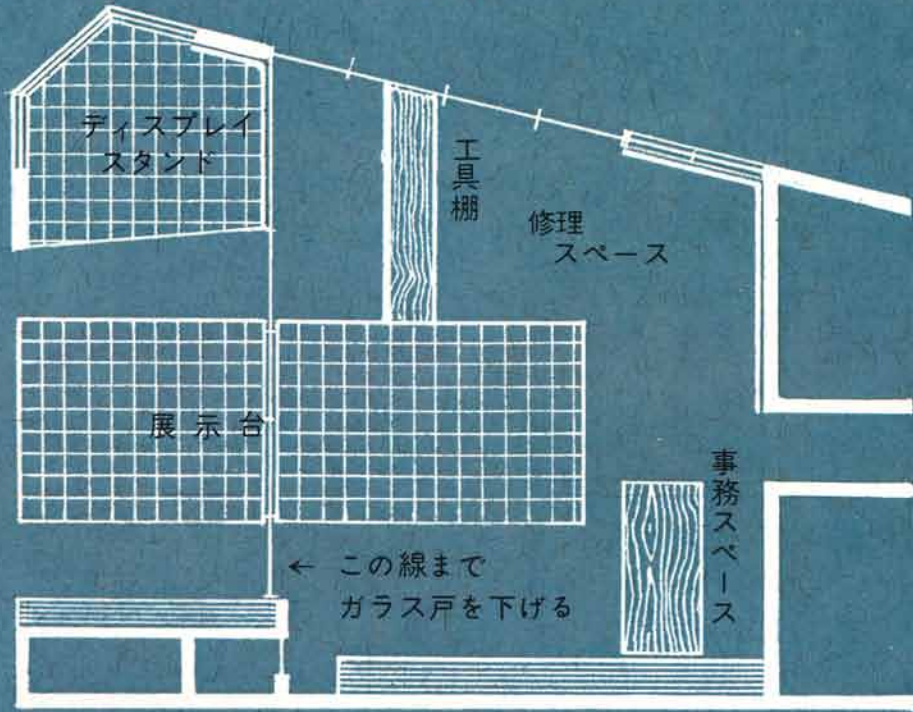
店舗内は、現在南西の隅にある四帖半の部屋をオープンな事務スペースとし、修理スペースは、ディスプレイウィンド側に工具棚をすることにより隔離します。この程度の工事ならお店を休むことはなく、比較的短期間に改造を完成することができるといえるでしょう。

角地という有利な条件を生かし、このように展示に大きなスペースをとることによって、顧客の足を止め、店に入る抵抗感が少くなります。

なお改造プランご希望の方は、ヤマハニュース編集部までお申込み下さい。一流専門家がご相談に応じます。（静岡県浜北市中条・ヤマハ発動機株式会社ヤマハニュース編集部宛）

道路

甲州街道

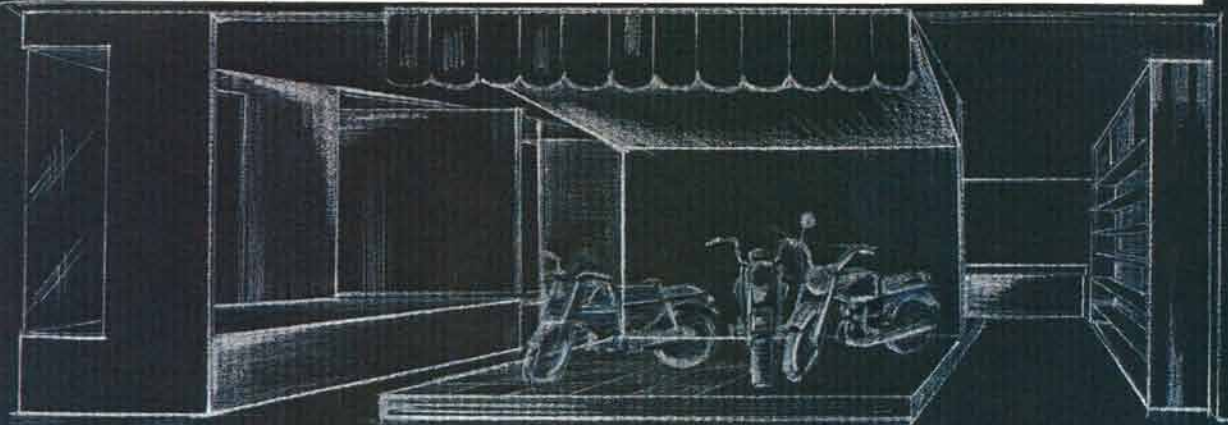


改造後の平面図



# ヤマハオートバイ

ヤマハオートバイ



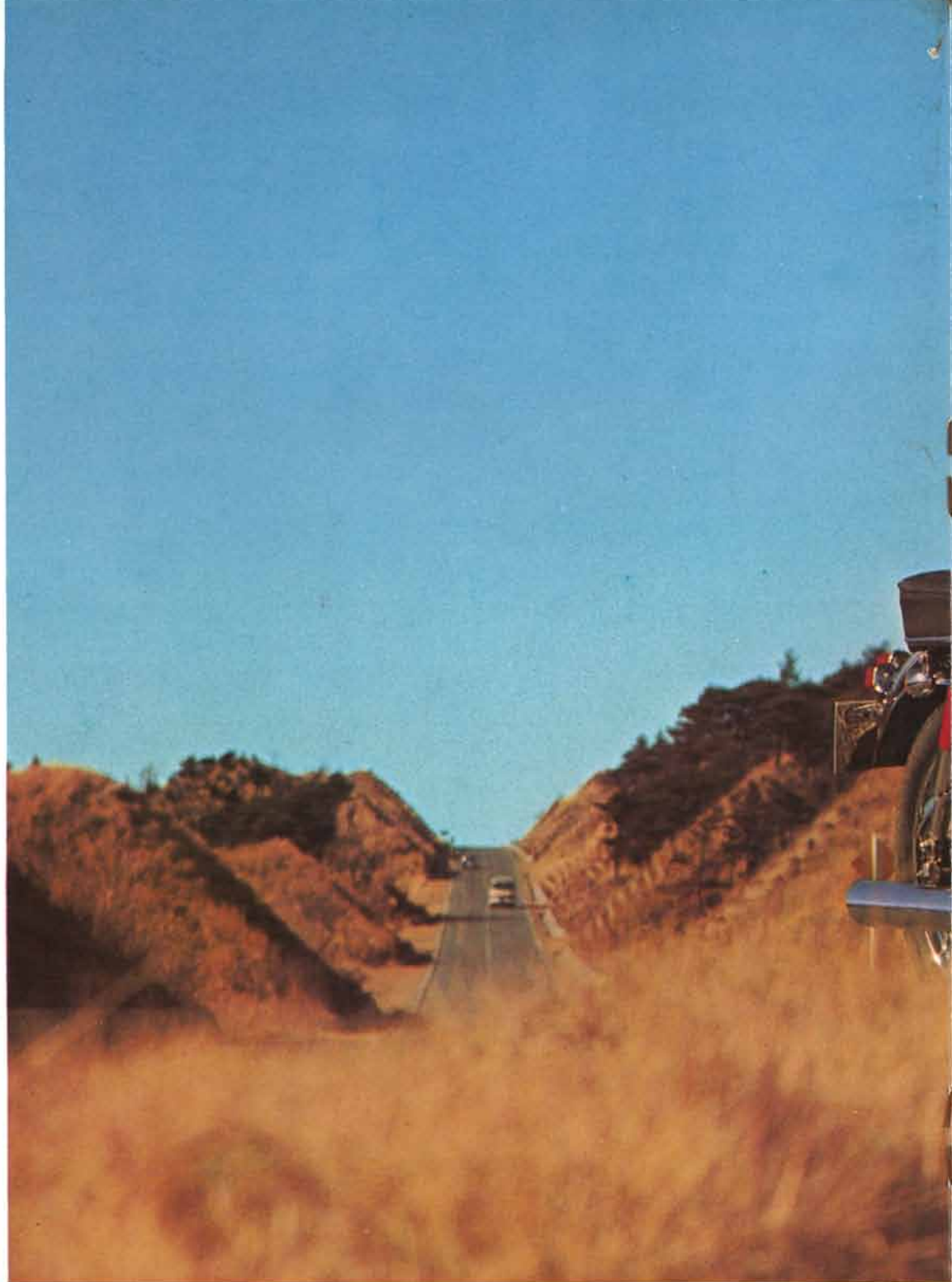




オートルーフ付の二五〇スポーツYDS-3 わが国にスポーツブームをまきおこしたYDS-1を母体として オートルーフなど新しい数々の機構を加え 完成された機能と洗練されたスタイルは世界のハイウェイのスターです。



川口ヤマダ...



# ご利用ください ヤマハ・カラー・スライド

(各地のヤマハ支店へお申出ください)

## 例1 セールスマン向け



現代のセールスマンは自分の商品とともに知識・技術をサービス——いままで買ったことのない人や買うつもりのない人に自分の話しかけて買わないではいけないようにしむける人なのです



ではセールスマンシップとはなにか 一口で云いますと「商品や知識 あるいは技術やサービスで買手の欲望を満足させ その結果 売手と買手の間に 永続的でしかも有利な関係が確立されるような技術」ということとなります



ではオートバイのセールス・ポイントを簡単に説明しましょう オートバイの生命はなんといっても すばらしいスピードと力 鋭い出足 自由自在にきく小まわり それにプラス安全性です



訪問計画はできるだけ具体的に そして可能性ある立て方をします 午前中は従来の客をまわってみる 午後からは見込み客を5軒 飛びこみを3軒 持参する資料はこれとこれ 話題はこの人にはこの手で この人にはこのように……

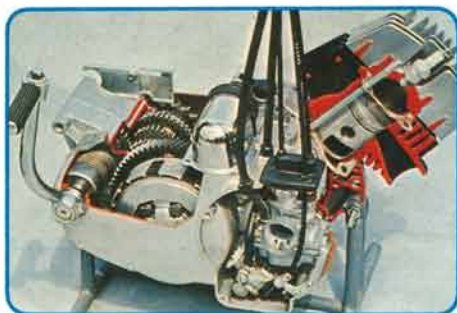
## 例2 ユーザー向け



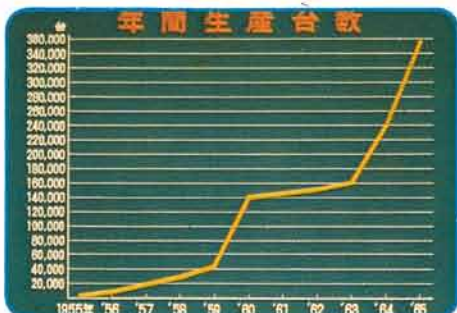
するどいダッシュ 仲たかなスピード



世界各国の著名大学で研鑽を重ねた「若い頭脳」を結集し さらに大きな可能性を目指して前進するヤマハの研究陣……



車の性能を左右するポイント とくにエンジンと伝導機構部に 最高の技術がそそがれているからです



海外への輸出も 1960年を境としてグングン増加…… このはげしい需要にこたえて……

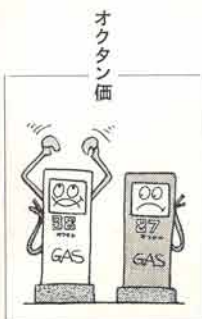


# のしなは くどくど

んが、ハオートループVによりガソリンとオイルは切離されましたので、お互いの性質を損うことなく、効果的に使えるようになったというわけです。

これはハオートループVがもたらした大きな利点で、オイルはオイルとして潤滑にもっとも適したものが使用できることはエンジンのために非常によいことですし、ガソリンも本来の質をおとさず使用できることは、性能上からいっても非常に都合がよいというわけです。

ところでハイオクタン価ガソリンのオクタン価というのは、燃料（ここではガソリン）のアンチノック性をあらわす指数で、オクタン価、オクタン数、オクタン番号などともいい、あるきめられたエンジンをもとに、その燃料のもつアンチノック性をテストし、その性質がオクタン価としてあらわされているものです。オクタン価は高ければ高いほど、すなわちその表示数字が大きければ大きいほど、高圧縮でもノックを越さぬものとなっていますが、JIS（日本工業規格）ではレギュラーはオクタン価80以上、ハイオクタンは90以上と規定されており、同じレギュラー、同じハイオクタンでもメーカーによってオクタン価はいろいろと変わってきております。



オクタン価

ハオートループVの採用により、ヤマハスポーツDS3はハイオクタン・ガソリンも使用できるようになりました。混合式だからといってハイオクタン価ガソリンが使用できないわけではありません。



ガソリンの混合

レギュラーのガソリンにハイオクタン価のガソリンを混ぜたらどうなるか。その混合比率が問題ですが、半々に混ぜたと

して、全体のオクタン価はレギュラーのものより高くなります。一般にいわれているように、レギュラーにハイオクタンを入れてもレギュラーに同調してオクタン価はあがらないというのは誤りで、多少なりともオクタン価はあがります。

## 色



ガソリンは揮発油の一種ですから本来は無色透明のものですが、これに色がついているのは危険物であること、そしてオクタン価を表すものでもあり、一般にオートバイ、自動車用に使われているガソリンはオレンジ色で、レギュラーよりハイオクタンのほうが着色の度合いが濃くなっています。ただしオレンジ色といっても、メーカーによって赤味がかつたものもあれば黄味がかつたものもありその濃度の差も一定してはいません。

## 鉛（なまり）



ハオートループVによりハイオクタン価ガソリンの効果は失われずに使用できるようになったこと、これはさきにふ

れましたが、ハイオクタン価ガソリンが使用できるからといって、いつもハイオクタン価ガソリンを使わなければならないというわけではありません。

すでに述べたように、ハイオクタン価ガソリンはレギュラーにくらべアンチノック性が高くなっていますが、これがすぐというものではなく、またエンジンによってはハイオクタン価ガソリンをぜんぜん必要としないものもあるからです。

この辺のところをよくわきまえていませんと、いたずらにガソリン代がかさむばかりかエンジンにとっても悪影響をもたらすこととなります。

アンチノック性を高めるために、ハイオクタン価ガソリンには4エチル鉛が入っているのですが、この鉛がエンジンを洗ったりしても身体によくありません。

ハイオクタン価ガソリンは、圧縮比が高くレギュラーガソリンではスロー走行がおちつかないとか、強力な加速をのぞむような走り方をする場合にむいているものといっってよいでしょう。

## 火つき



ハイオクタン価ガソリンとレギュラーガソリンではどちらが火つきがよいか、それはハイオクタンのほうき、などといったら笑われます。ハイオクタン価ガソリンはアンチノック性を高めるためにわざわざ火つきをわるくしてあるのです。

これがヤマハだ！

ヤマハの  
セールス  
ポイント

これが ヤマハだ！  
これが

セルルスポイントとは、その商品だけがもち、その商品を手に入れたお客さまがもっとも満足されるポイントではないでしょうか。ここにヤマハのセルルスポイントをあげてみました。ヤマハだけが持ち、ヤマハのユーザーだけが受けられる利益、これこそヤマハがお客さまに買っていたきたいポイントです。

ポイント1

### ヤマハオートループ

昨年春の発売以来 オートループ三車種、Y G I D Y A 6、Y D S 1 3の売れゆきは驚異的です。これも二輪車の2サイクルエンジンに分離給油を実現させたという、世界ではじめての事実が、そうさせているのです。これこそ真正銘ヤマハにしかないセルルスポイントです。世界が目するオートループ、ヤマハのセルルスポイントを語るとき、まず

これからはじめるのは当然といえましよう。

現在、世界でもっとも進んだ2サイクル分離給油機構です

オイル量の調整がひじょうに精巧です。最高に負荷のかかっているときエンジンが必要とするオイル量は従来の混合ガソリンの比率でいうと一七対一、アイドリング時は二〇対一と、その比は約七倍、しかもジュニアの七五ccエンジンでそれを可能にしたことは、世界中の2サイクルメーカーの注目をあつめています。

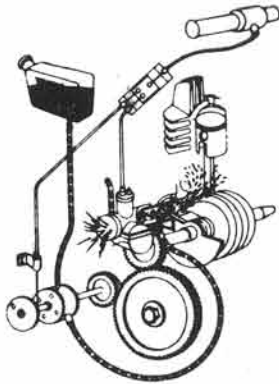
オートループは分離給油の特徴をもっとも生かしています

2サイクルの分離給油を最初に実現したDKWのルブリマートはキャブレターのプロトタイプにオイルを供給するので、キャブレター位置においては、従来の混合油方式と交らず、オートループに似た場合など、ガソリ

ンは蒸発しますがオイル分が残りにくく、どうしてもゴミがついてよごれやすくなります。しかしオートループではキャブレターから吹き出した霧状のガソリンの中にオイルを供給しますので、キャブまわりをよごすこともなく、オイルの潤滑能力も失なわれません。

二段階に調整されるポンプのストロークはあらゆる場合の潤滑事故をふせぎます

昭和三十八年のモーターショウでオートループと同時に発表されたトハツのセパループは、エンジンの回転数だけでオイルを調整



する方式の分離給油でした。しかしエンジンの回転数が同じでも、スロットルを大きく開く登坂時とスロットルをしめてしまう降坂時では、エンジンの回転部にかかる負荷は大きく変わってきます。ですから回転数だけでオイルを調整すると、坂を降りるときはオイルの供給過多で排気煙が出たり、坂を登るときは逆にオイル不足からエンジンの焼つきを起すおそれが多分にあり、これでは何のための分離給油かということになってしまいます。しかしオートループではポンプのオイル吐き出し量がスロットル開度からも調節されますから、いつでもどこでも、理想的な混合比の燃料で走ることが出来るのです。

オートループがついて エンジンは始めて計算出来るようになったのです。これまでの2サイクルエンジンは車の使用条件から、もっともエ



ンジンに負荷のかかる場合を想定して、その際エンジンが焼つかないだけのオイルをあらかじめ混合して使用していました。このためアイドリング時には二〇対一でよいのに二〇対一の混合燃料をシリンドラーに送っていたわけです。

そのため、高価なオイルをムダにもやしてモクモク排気煙を出し、カーボンをつけ、マフラーをドロドロにまごしていたのです。これでは、まるでオツリの計算が出来ない人が、大根一本、タバコ一箱買うにも、一万円を払っていたやうなものです。もっともお金の方が多い場合はかまいませんが、二万円のものまで一万円で買ったりすると大変です。連続高速運転や、坂の多い場所を走るときなど、混合比を変えてオイルを多く入れるのはこのためです。

しかしオートループは市街地をトコトコ走るときでも、ハイウェイを一〇〇キロ以上で何時間もとばすときでも、必要な混合比を計算して、充分に必要な量のオイルをいつも供給しています。

オートループは使い古しがきらいです。なぜなら、分離給油といっても4サイクルエンジンはもともと分離給油です。しかし4サイクルでは、オイルパンに入ったオイルをじゅん選させて潤滑をおこなって

いますので、フィルターで口過して、何べんも同じオイルを使います。このためオイルの劣化も早くオイル交換をひんばんにしなくてはなりません。

しかしオートループでは必要なだけ、新鮮なオイルをもっとも効果的な箇所に供給します。潤滑能力の高い、いつも新しいオイルを使うことよって、オイルの消費量も4サイクルの五分の一以下と経済的です。

オートループはすべてに最高のものを使います

すでに混合してある市販のミックスを見て、混合比が正しいか、よいオイルが使っているか、判断することは不可能です。信用あるスタンドから買う以外方法はなかったわけです。オートループは、ガソリンとオイルを別々のタンクに入れるため、それぞれ最高の物をえらぶことが出来ます。これまでに2サイクルではオイル混合の際のオクタン価の低下のため、あまり効果的でなかったハイオクタンガソリンを使うことが出来ます。

オートループは エンジンを最高の状態にたもちます

これまで2サイクルエンジンでは、オイルが多く供給されるためカーボンの発生が多く、プラグを理想的な焼け具合にするなど思い

もよらないことだったので、オートループ車のプラグは、実にすばらしい焼け具合をしめします。クランクなどの回転部分には充分にオイルがまわって最高の潤滑状態です。キャブはオイルでベトベトすることなく最高に清潔、マフラーもタールのようなドレーンが、たまるようなことはありません。すべて最高の状態で働きます。このことは、エンジンのモチを考えると、大変重要なことです、能率のよい長もちするエンジン、これこそ最高に経済的なエンジンです。

オートループは これからの二輪車の進む道を方向づけました

これまで、オートバイのエンジンを2サイクルにするか4サイクルにするかさかんに議論されてきました。しかしどちらも一長一短4サイクルはバルブ機構が故障しやすい、調整が大変、排気吸入と一回ムダなストロークがあるが、混合油を使用せず、エンジンブレイキをかけられるなど利点がありました。一方2ストロークでは、毎回爆発、回転の上りが早い、機構が簡単で故障が少なく、重量も軽くなるが、混合油を使うことエンジンブレイキを使えないことなどまだ解決されない問題をかかえていました。しかし、オートループ



ブの出現で2サイクルの優位は歴然となりました。混合油を使わないということ、それに附随し、カーボン堆積、排気煙などの、これまで2サイクルの欠点とされてきたものすべてが一挙に解決しました。その上高速時でも安心してエンジンブレイキが使えますからライディングテクニクの面でもひじょうに門がひろくなったといえます。

オートループは2サイクルから焼付きというこぼをなくしました

これまで2サイクルでは、一定量のオイルをあらかじめガソリンに混合していたためある限度をこすとオイル不足をきたし、潤滑不良から焼つきをおこす危険があり

これが ヤマハだ！      これが ヤマハだ！

ました。このようなことをなくすため、充分な安全度をみてオイルを多量に混合していたのですが、このためエンジンやマフラー内をよごし、燃料費の点でも多くのムダがあったわけです。また高速時にエンジンブレーキをかけた場合これまでの2サイクルではガソリンと一緒にオイルが供給されるため、スロットルをしぼることによって潤滑不良を起こし、焼付くことがあります。しかし、オートループではスロットルをしぼっても、エンジンが回転している以上オイルが供給されますので、焼付きの心配は絶対ありません。

### ポイント2

#### ヤマハオートバイ

ヤマハオートバイ自体がもっている他よりすぐれたポイントをならべてみました。店頭に並ぶオートバイを見ていただくだけでお客さんに充分納得していただけるポイントです。

ヤマハはオートバイ流行をリードしてきました

日本でスポーツタイプのオートバイを最初に発売したのはヤマハです。その後各社から雨後の筍のようにスポーツ車が発売されたの

はご承知のとおりです。またガソリンタンクにデザインのポイントをおき、車自体に個性をもたしたのもヤマハが最初です。それまですべての車につけられていたちまき型のタンクから各車それぞれタンクにモデルチェンジのポイントをおくようになり、現在は四角いの丸いというにぎやかさです。

またジュニアによって中間排気量車のブームを起こしたことも記憶に新しいところです。このようにつねにオートバイの流行をリードするヤマハはいつも明日のオートバイを、現在より一歩進んだオートバイをお客さまにお届けします。

### ヤマハは世界一の品質と

#### 世界一の性能を

お客さまのお手もとまでとどけます

二輪車のグランプリレーサーのなかで、ヤマハが一番市販車に近い機構をもっています。

レーサーが二気筒なら市販車も二気筒、オートループもレーサーから開発されました。ですからお客さまのお手もとにある車はそのままメーカーチャンピオンを獲得したヤマハの技術が生かされているのです。

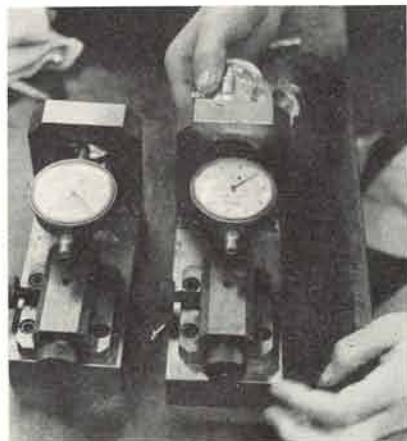
### ポイント3

#### 走るヤマハ

なんといってもオートバイは走らなくてはなりません。走ってみてはじめてわかるヤマハのよさ、お客さまにまず乗っていただいて、実際にそのよさをあじわっていただきますよう。

ヤマハは味のあるオートバイです

ただスピードが出て、ブレーキをふめば止まるといいうのでは、人間をのせる乗りものとはいえませんが。オートバイは無人ロケットとはちがうのです。適切なギヤレシオによるスムーズな加速、この味は乗っていただかなくてはわかりません。



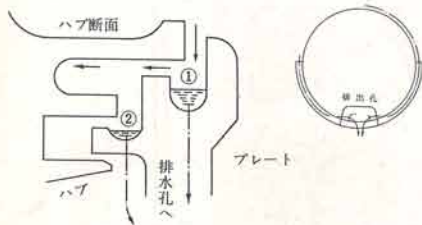
これが ヤマハだノ

# ヤマハの セールス ポイント

ブレーキも踏み込んでいつて、最後にロックしたようにカクンと止まるのでは、前につんのめって危険です。ヤマハのブレーキのきき味は始めから終りまで平均した力でひじょうに強く短い距離で確実に止まります。これも一度お客さまにためしていただければすぐわかっていただけれます。これまで他の車に乗っていた方なら、そのきき味よさ、きき方のちがいにおどろかれることは、まちがいありません。

ヤマハのブレーキは防水でなく排水ブレーキです

防水ブレーキは別に珍しくもありません。しかしヤマハのは少し他のものとはちがっています。ヤマハのブレーキは水も入りにくいのですが、万一水が入ってもすぐ出てしまうような構造になっています。他車の防水ブレーキはいっ



たん何かの拍子に水が入ってしまふと、分解しなくてはその水をとりに出すことは出来ません。分解などしなくても入った水が自然に出てしまふヤマハのブレーキ、これは防水でなく排水ブレーキといわなければならないでしょう。

## ポイント4

### ヤマハをとりまくもの

ヨーロッパで二輪車のロールスロイスといわれたヤマハ。ヤマハの品質の高さを示す、このくらい適切なことばはないでしょう。その品質を生みだしたヤマハの技術、ヤマハスピリットなど、ヤマハのはこりは、ヤマハを持つお客様のほりでもありません。

ヤマハから発売されるものはヤマハが満足したものだけです。

ヤマハはお金のかかった車ということをよく専門家のあいだで耳にします。ヨーロッパなどでも、あちらのジャーナリストに、どうしてこんなにいいに作るのかといわれます。

これもヤマハ発動機の母体である日本楽器からうけついでのものでピアノをつくる神経でオートバイを作ります。調律師が一つ一つ納

得いくまで手をかけてピアノを完成させるように、オートバイも一つ一つ仕上げのような慎重さでラインから送りだされていきます。そのため世界でもっともクレームの少ないオートバイとして各国の専門家のあいだに定評が出来るました。

### ヤマハは若いオートバイです

ヤマハはまだ10才です。10年前ヤマハは誕生と同時に浅間レースに優勝しました。それ以来レースに強いスポーツカーという印象がヤマハにはあるのです。レース、これこそ若者の世界です。スポーツカー、これこそ若さそのものです。若い車、若さの車、若さを生む車、乗る人をすべて若くしてしまうオートバイ、それがヤマハです。

以上4つのポイントについて述べましたが、これらすべて、ヤマハだけが持っているものです。カタログデータだけでは決してわからないヤマハのよさを、よくお客さまに理解していただいてください。

× × ×



# 東京国際電報局を たずねて



海の向うから電報がとどいた、さあ出番だ、なす紺のYAがいち早く配達に出発する

オートバイの集団就職、それが大口需要。各地の電力会社、電報局などで使われ、赤や黄色に塗られたこれらのオートバイは、町の人気物。この色彩あざやかな人気者たちを各地に訪ねてその活躍ぶりをご報告しましょう。

地球の裏から、ことばをはこぶヤマハ

地球の裏側から声をはこび、ことばをはこぶ国際電信電話株式会社、略して国際電電、KDD。この東京大手町本社にヤマハが働いています。受信装置が発達してどんなに早く海の向うからのことばをうけとつても、それを受信者までとはばなくてはどうにもなりません。その最後の仕上げがヤマハYAの仕事です。この大手町は丸の内と接して、大きな商社



巨大なパラポアンテナがそびえる国際電電大手町本社

や銀行がならぶ「動く日本経済の中心」ともいうところ、それは同時にビジネスでむすばれる世界への窓口です。それだけにヤマハの役目は大きいといえるでしょう。

現在KDDの配達用オートバイの総数は百台、そのうち五十三台がヤマハださうです。

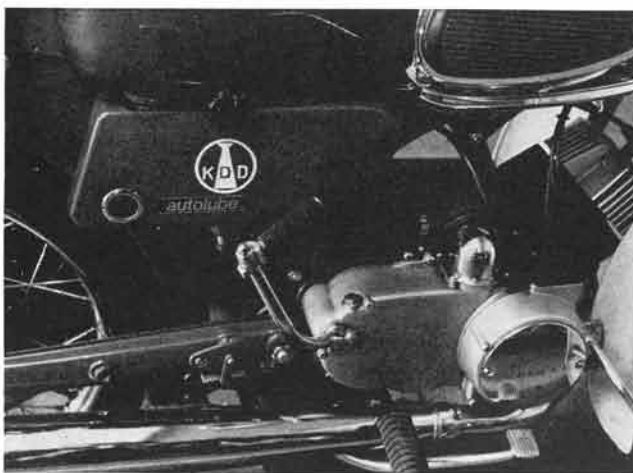
購入する車種の決定をおこなう管財部 調理課・栗原金次郎さんの机の上には、全国各支社から送られる、車輛現況報告書が積みまわっていました。この報告書は3ヵ月ごとに現場より送られるもので、期間内の走行料、累積走行料、燃料費、修理回数、修理費用などが書きこまれていて、このデータは次の購入車種決定に参考とされるのださうです。



## 補修費が半分のヤマハ

この現況報告からヤマハの働きぶりを見ると、実にうれしい結果が出ていました。4サイクルのオートバイが三年間で保修費が、一台あたり平均約八万円かかっているのに対して、2サイクルであるヤマハは約四万円。いかにヤマハが経済的な車であるかが、わかるとういようです。

栗原さんのお話では、ヤマハは維持費が安いばかりでなく、アフターサービスについても、他社とくらべてひじょうによいとのことでした。本来は自家修理工場を持ち、専属の整備士を置くことがの



オートループと並ぶKDDのアンテナマーク



現況報告は全国から集ってくる

際に乗っていらっしゃる、配達係の方達にお聞きしたところ、やはり混合油でないことが、ひじょうに扱いよくなっているとのことでした。

各自がおこなう整備の際も、混合油式よりエンジン各部のよごれも少なく、オイル分がキャブまわりなどにつかず、ウエスで軽く拭くだけでよいのでとても楽だそう。オイルの消費も、まったく補給することを忘れるくらいで、この費用の差は、近い将来、確実に現況報告からあらわれてくるでしょう。

### 安心して走れる強力なブレーキ

YA6に乗車する配達係の方達が口をそろえてほめるのに、ブレーキの効きがあります。ひとまわり大きくなったためどんなスピードでも安心してかけられることは、自動車ラッシュで、神風タクシーと一緒に走らなければならない条件ではなによりも大切なことなのでしょう。



車庫に並ぶYA5とYA6

しかし、フラッシュランプが少しくらいのがたまにキズだとのこと。日中多くの車の中ではどうしても小さいフラッシュは見おとされ勝ちで、手信号を併用しなくては確実でないか。フラッシュを大きくすることは都心を走る車には不可欠の条件かもしれません。

一人の出動回数は一日平均八回、約三十キロぐらいが一日の走行キロだそうです。しかし信号も、車もない道を三十キロ走るのとはわけがちがって、屈先を捜し、信号に注意し、横断歩道で一時的停止、右折禁止に一方通行と、ひんばんな発進と停止は、車にも人にもかなりの重労働です。この重労働に耐えていく、なす紺色のYA5とYA6とがガレージに整然とならんでいるところは頼もしいかぎりでした。

### サービスマンの熱意が大功

国際電々におけるヤマハの占拠率は、現在五十三パーセント、この数字はだんだん増える傾向にあるそうです。現況報告から得たデータと、現場の声が購入車種の決定に大きく作用するというのですから、これは当然でしょう。それとサービスマンの訪問回数がなんと、いって大きく影響するのだそうです。車種決定に感情を入れるのは決してよいことではないがサービスマンの熱意がどうしてもさせてしまうのは、やむおえないことだと栗原さんはおっしゃっていました。

### 着々と実績をあげるオートループ

最近この国際電報局にもオートループの新鋭車YA6が入りました。まだ日も浅いので、はっきりしたデータはないとのことでしたが、実

# ヤマハスポーツ

ゴールドステートルームに  
集った275人のディーラー



## ヤマハイインターナショナル 第4回ディーラー スクール開く

一月四日五日の両日ロスアンジェルスのスタットラーヒルトンホテル・ゴールドステートルームにおいてヤマハディーラースクールがおこなわれた。

集ったディーラーは二七五人。その中に三十五年もの道に在るベテランディーラーは、ディーラースクールはどこでもいってもあるが、こんな立派なのは初めてだとおどろくほどでした。

講習はYA6の分解組立からはじまりカタリナで活躍したYDS-3のエンジンなどの実物と、よくわかるチャートでもって進められた。

二日目は新しい保証制度や笠原総支配人のあいさつなどのあと、夕食会に、サイクルワールド、モーターサイクリスト、サイクルマガジン、ホットロッドマガジンなど有力四誌の編集長が出席した。

## モータートレンド誌(アメリカ)

### 日本三車種の批評を発表

アメリカで三五万部の発行部数を誇るモータートレンド誌に日本製オートバイの総合批評が発表された。

## ホンダ

最大の問題は減速時の過回転が原因

でバルブがまがったり、低速で連続運転する際焼つきがおこることである。90ccの運搬車ではキャブがツーリングタイプのものでちがっていて、調整が困難で、取りあつかいがむずかしい。

## スズキ

最大の問題はブレーキング中に操作をやまると、ピストンが停止する。これが度かざるとピストンやシリンダーを交換しなくてはならない。

## ヤマハ

スズキと同じようなことがあってもピストンビンやニードルベアリングが働きを止めるといふようなことはない。現在ヤマハに問題があるといえれば点火コイルのおとろえぐらいのものである。しかし、ヤマハのエンジンは世界中で一番トラブルが少ないのではないだろうか。

加速はヤマハ、スズキ、ホンダの順。

最高スピードはホンダであり、三種とも甲乙つけがたいが、多くの人がヤマハの優位をみとめている。

## P・リードとM・ダッフの近況

昨年メーカーチャンピオンを獲得したヤマハレーシングチームのエース、P・リードとM・ダッフが長谷川監督のもと



## 新年早々 電々公社に大量一二五台納入

力とスタミナ、ハオートループVの手軽さと経済性がかわれて、さる一月二日、うす緑に化粧をかえた百十一台のYA6が電々公社に納入された。また同時に10台のYG1と2台のYFおよびYD3がおとも、しめて百二十五台の大量納入となった。



一物残さず焼けおちた高梨さん宅跡



奇蹟的に類焼をまぬがれた工場

ヤマハオートループオイル  
18缶発売

このほどオートループ専用の18缶オイル缶が発売されました。メーカーはモービル石油と日本石油の両社。小売価格は四千四百四十円。



高梨悦三氏

へ近況を知らせる手紙がとどきました。  
P・リード  
二、三月のイギリスは寒さがきびしくモーターズボーツもすべてシーズンオフとなりますが、そのあいだのコンディション調整にトリアル競技に出ている。今年も全レースに参加して昨年以上の成績をおさめた。  
M・タツワ  
昨年スズカでケガした指は皮フの移植によりどうにか回復。その後も経過は良好で、USグランプリにはベストコンディションで参加出来る。  
このように二人ともやる気マンマン。今年のレースはぜひたいにおもしろくな

りそうです。  
大島の大火 高梨モーターズ類焼  
ヤマハより  
サービスマン派遣”  
一月十一日の夜より起った大島の大火は新聞雑誌にもくわしく報道されたが、元町七番地にあるヤマハディーラー高梨モーターズ（代表高梨悦三氏）の住居を全焼した。  
ヤマハ発動機営業所ではさっそく森谷、鈴木の名が非常食や見舞品をもって12日夕出発、火事で損傷したオートバイのサービスを実施した。さいわい高梨モーターズの修理工場は奇蹟的に類焼を

まぬがれたため、ぞくぞくと故障車、類焼車はこびこまれた。その後、15日より三日間、初貝、鈴木、サービスマンが第二陣として出発、殺到する車をさばいた。火事場を走るため特にバンク車が多く、半分以上がバンク修理だったことだった。  
現在は高梨さんのお宅も修理工場の方へ移り、落着かれたとのことだ。  
一日も早い復興をお祈りします。  
オリンピックに協力したヤマハに組織委員会より感謝状がとどきました。  
感謝状の写真をこらんどください。



## 感謝状

ヤマハ発動機株式会社殿

貴社は第18回オリンピック競技大会の開催にあたり本会の事業に進んで協力され大会の成功に著しい貢献をされました

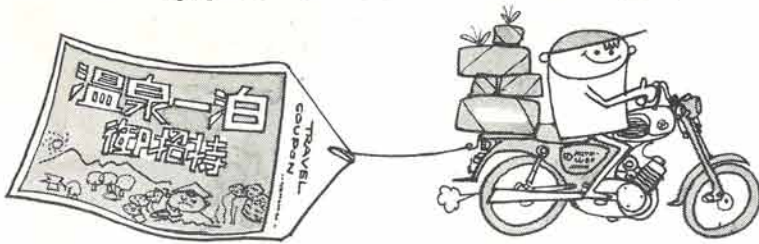
ここに深く感謝の意を表します

昭和39年11月

財団法人オリンピック東京大会組織委員会

会長 岩川第五郎

## 新しい機構に 新しいセールス



### 亀の子タワシはなくなった 混合燃料も不要の時代

2サイクルの革命児、ヤマハのオート  
ループ製品は、食器を洗うタワシが亀の  
子タワシからスポンジに変ったようなも  
のです。いや、今アメリカでは全盛の電  
気皿洗器のような高度な、技術革新をも  
たらしたと同じようなものです。

新しい製品が亀の子タワシにとって変  
ったように、いまやオートループが混合  
燃料式の車を過去のものにしようとして  
います。

こうした世の推移を実際に示しながら  
オートループの効用を説くのが、お客さ  
まを納得させる秘訣です。「世の中とい  
うものは、技術的な進歩をとげた新しい  
便利な商品をどしどし吸収していくもの  
です」というように。

身近な例をあげれば、二五〇ccでかつ  
ての一〇〇ccや五〇〇ccオートバイと  
同程度の馬力のもので、しかも値段段  
も安いとなれば、需要は新しいものに移  
るのは必然的です。

オートループの機構的な特長とその効  
果の説明、これがなんといってもセール  
スポイントではありませんが、さきに述べ  
たとおり、技術革新の実例をオートルー  
プに当てはめて話しをしたほうが、より  
効果の上ることは事実です。とかくこの  
業界にいると、自分が車を理解している

わりには、世間の皆さんはオートループ  
への理解が薄いと思うことがあります。  
まして、これから車を買おうとする素人  
の方には、むづかしい技術や機構をすぐ  
理解できませんから、やんわりと世間話  
をするようにしながらオートループの優  
れた効用を知ってもらうのがコツです。

### 昔から人は欲ばりでした オートループも欲ばり者です

大むかし、けだものや魚を獲って自給  
自足の暮しをしていた人間が生活を発展  
させて、自分の能力や条件を生きて得意  
なものを獲り、欲しいものと交換するよ  
うになり、さらなるべく有利なものと  
交換しようとするようになりました。

元来、人間は欲張りに生れたようです  
が、次の時代には貨幣が生れて物の流通  
が円滑になりより安く良い物を求めよう  
とするようになりました。オートループ  
もより便利なよりよい物を得ようという  
人間の欲ばりから生れたものですが、他  
の商品と同じく安く買おうというお客に  
値切られることもあるでしょう。

しかし値引きせずに販売台数を伸ばす  
のがオートループの真価を高めることで  
す。

まず現在、絶対に値切られない店とい  
うのはデパートです。それは格式と信用  
があるからです。とかく堂々とした立派  
な相手には値切り心も引込まむもので

す。反対に弱い立場のものには値切りや  
すいものです。したがって日頃からお客  
の信用を得ていることが一番大切で  
すし、値引きしない商品はその商品の品格  
を高めることとなります。

あそこの店で千円引いたから、うちも  
千円引く、という具合では、結果的には  
商品の価値を落してしまいます。まして  
新しい画期的なオートループは、優れた  
数々の商品価値をもっているのですから  
それを売りものにして他車と対抗するよ  
うでなければなりません。

さきに、人間は欲ばりだと言いました  
が、かりに値引きなしで売ったとしても  
そのマージンを消費者に還元するとい  
う考え方で、例えば「春の通学、通勤む  
きのオートループ車売り出し」という名目  
で、毛布やヘルメットを謝恩景品として  
つけるとか、一泊ツーリングの招待券を  
つけるのであれば、お客さまを満足させら  
れるでしょう。

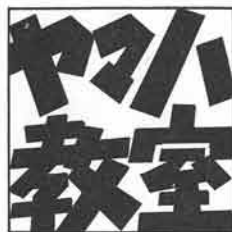
こうしたプランを折り込み広告にし、  
店もそれ相応の飾り付けをしてフリーの  
客を呼ぶと同時に、前からの得意客や目  
星をつけた客のところへ積極的にセール  
スに行くことも可能です。

こうした計画の費用は利益から返すこ  
とになるわけですが、一定の謝恩サービ  
スをすることによってお客に信頼感を与  
え、値切る客にも「正価でお願いする建  
前ですが、現在売り出し中ですから〇〇  
をサービスさせていただきます」と  
と値切りかわすことができる筈です。

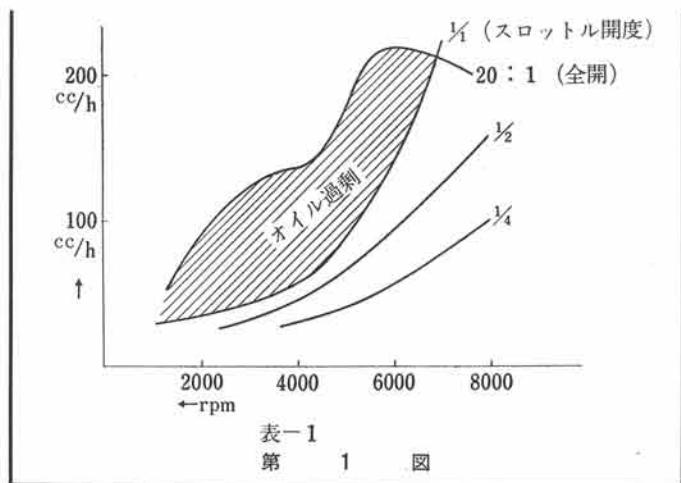


# ■ 完璧なオートループ ■

— オートループの保守 (2) —



セールス篇



発売から一年、ヤマハ・オートループ車は予想どおりこの冬場においても完全な働きをみせ、その高性能な信頼性を十分に発揮しました。このオートループについて、前号では機構的な説明から一般的な保守取扱いについてとりあげましたが、今回は性能面からオートループをとりあげ、同時に再び具体的な取扱いに焦点をあててみることにします。

オイル供給量が少ないのでは  
ないのです  
必要ときに必要な量だけ  
オイルを供給するので

それがオートループなのですが、その必要量をきめる潤滑の理論は次のようなものです。

ピストンとシリンダ、クランクシャフトとベアリングなど、それぞれの運動部分は摺動運動を行っており、そこでは当然のことながら摩擦が発生しており、そして摩擦が大きければ大きいほどその運動部分に無理が生じ、焼付、破損などのトラブルが起るわけです。

このトラブルを防止するためには潤滑が必要です。その潤滑作用を行なうために潤滑オイルが必要になってくるわけですが、このオイルにより、各回転運動部分に強い油膜をつくらねばなりません。

この油膜の強さはオイル本来の性質によるものと、オイルの量によるものとの二つのものが考えられるのです。そして2サイクルの場合にはこうした潤滑のみを考えればよいのです。すなわち4サイクルにあっては新しい冷たいガスは燃焼室に入り、燃料本来の働きと同時に冷却の作用まで行なうのですが、クランクケースのほうはそうはいかずオイルが冷却の役目もつとめなければなりません。ところが2サイクルにあっては、新しい冷たいガスはクランクケースに入ると同時に燃焼室にも入るため、各部の冷却も十分に行なわれるわけです。そのためオイルによる冷却はほとんど考慮する必要はなく、潤滑のこと、つまり強い油膜をつくることのみ考えればよいわけです。

## 2 サイクル・エンジンの オイルの必要量とは

2 サイクル・エンジンのオイルが作動中にどのように分布され、どの部分にどれだけの量があればよいか、ということ

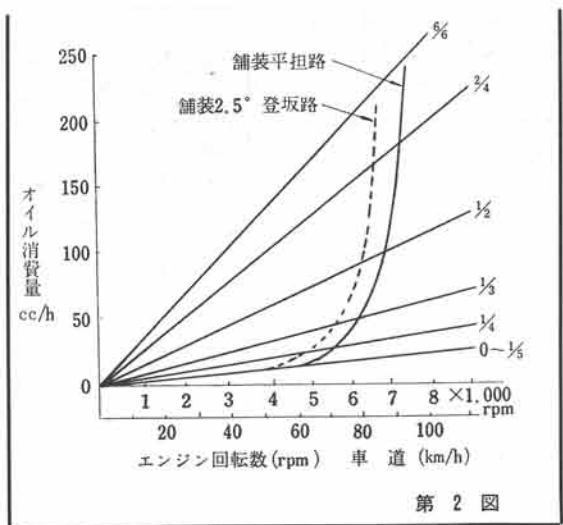
は、エンジンの機構、運転状態、外部の条件などが大いに関係してくるため、なかなかつかみにくいのですが、あらゆる条件を加味し、実験した結果、第1図のような結果が出たわけです。

一般の走行の条件と合わせて、スロットルバルブを開き、一定の開度において負荷をかけて回転を変化させたとき、どれくらいオイルの量が供給されれば焼付などのトラブルが発生しないかを算出したものです。この結果、エンジンの回転があがればあがるほど、さらにまた負荷が大きくなればなるほど、より多くのオイルが必要になるということが明らかにされたのです。

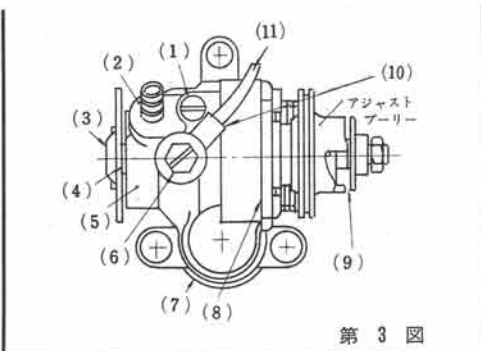
たとえばアイドリング(低速回転)においては20cc/hぐらい、つまりガソリンとオイルの混合比がいえば約1:20(1:40)対一で十分であり、スロットルを全開とする最高回転ではじめて一般の混合式2サイクルに使用されている200cc/hぐらい、つまり1:7~1:20対一が必要であると確認されたわけです。オートループでは、以上のような結果を満足させるためにすでにご承知のようにプランジャー式ポンプを使用し、エンジンの回転に応じてポンプの回転数を変え、さらにスロットルバルブの開度に応じてポンプストロークを変え、その供給オイル量のコントロールを自動的にこなすようにしたのです。第2図に示したのはYA6のオイル消費量です。

## オイルは有効に働く

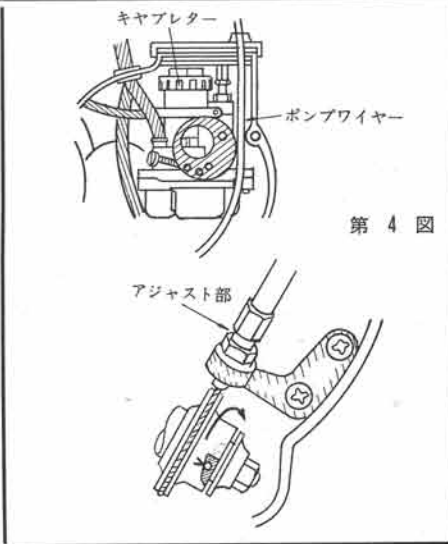
従来の混合潤滑方式では、オイルはガソリンにより薄められること、そしてオイルの多くは燃焼室を通じて外部に排出



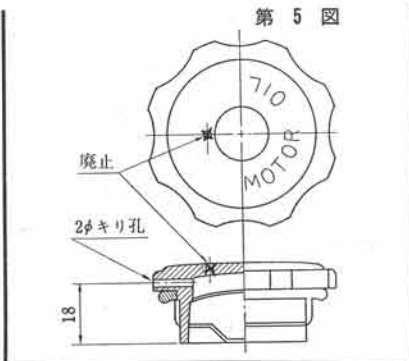
第 2 図



第 3 図



第 4 図



第 5 図

されるため、供給されるオイル量にくらべ実際に有効に働くオイル量が少ないのですが、オートループにあってはオイルの粒子が大きいので、慣性が大きく、そしてガンソリンにより薄められがたいためクラックまわりなど、運動部分に附着するオイル量が非常に多くなるのです。

このようなことから、供給オイルは少ない量であっても、きわめて有効な潤滑作用が行なわれるわけです。

**オートループの手入れ**

オートループは一〇〇パーセント問題ないものを目標に、レーサーでも十分なテストを行ない、その高度な信頼性が確認されているものです。したがってオートループに対するクレームはまったくないといつてよいほど少なく、その発生率は少数点以下のパーセントとなっています。その少ないクレームも、もちろん根本的なものではなく、いずれも実質的には殆んど問題にならないような、容易に対策の手がうてるものです。

次に数少ないクレームを実例に、オートループの保守について述べてみます。

**A ポンプまわりのオイル洩れ**  
(第3図参照) オイル洩れについてはブリーザーボルト①、バンジョーボルト⑥の箇所から九〇パーセント以上で、殆んどものはパッキンを交換するか、増締めを行なうだけで完全に解決されています。

またオイルシール④⑤の箇所の僅少の洩れは性能に関係ありません。オイルシールが完全に働らくためにはオイルシールリップ部分に油膜を形成する必要があります、その分が僅かににじんでいるだけです。

**B デリバリーパイプ⑩内のエア入り**  
前述した⑩の締め付け不完全によるものが殆んどです。十分に締め付けを行なったあとエヤ抜き作業(ブリーザーボルト①を抜き、スタータープレート③を手でまわし気泡がなくなるまで行ないます)を実施してください。この作業はクラン

クケース右カバーを取外すような作業を行なったときは必ず実施してください。またデリバリーパイプバンジョー部⑥圧入はがれの場合には交換します。

**C オイル消費量過大**

YA6の場合には、オイル1ℓにて、だいたい二五〇〇〜三〇〇〇kmぐらい走行できるのが一般的なデータですが、一五〇〇〜二〇〇〇kmぐらいしか走行できないというものです。

オイルの消費量はご承知のように道路条件や運転条件により異なります。走行状態を考慮しておかつ消費量が多い場合には、(イ)キャブレターとポンプのセッティングを完全に行なうこと、(ロ)オイル洩れ箇所(オイルパイプ取付部を含む)を点検すること、(ハ)ポンプワイヤー(第5図参照)アジャスト部、ワイヤーシリンダー部のアウトワイヤーが完全に納まっているかどうかを点検すること……を必要とします。キャブレターキャップを上へあげ、作業終了後に組立てのためキャップをはめたとき、アウトワイヤーがアジャスト部に完全に戻らない、すなわちポンプワイヤーがあがったままになる場合がありますので、調整などの作業時は充分にご注意ください。

**D オイルの白濁**

オイルが白く濁る場合がありますが、これはオイルの中に水が入ったもので、洗車するときなどにオイルタンクのキャップから水が浸入したものです。

この件についてはオイルタンクのキャップの空気抜き孔を上面より側面に変更して解決しています。(第5図参照) 以上いずれも性能に急速に影響するようなものではありませんが、定期点検のおりなど注意していただければ、簡単に防止できるものです。

ヤマハが新聞もつてきた——



小田原駅に着いた夕刊をトッサリ積み込む。胸に新聞社のマークをつけてほごらしげなMF



店の前には、ヤマハが勢揃い。次々と新聞を背に出発していく姿はたのしい。

ちょっとしたマウンテンコース。小田原Tまでいいでしょうか。







この道はいつも来る道。今日は何のコースでカーブを抜けようか。レーシングテクニックにいつのまにか精通する

新聞配達に早起きはつきもの。初刊を駅にとりにいくのが午前3時。湘南電車の一番が通るころは、ほとんど配りおえていて新聞の束はもう小さくなっている。冬の朝のつめたい空気の中でもヤマハのタフなエンジンは力強く働いてくれる。

## ■ ヤマハが新聞もつてきた

新聞配達といえは、戸口から戸口へズック。店主の水口恭司さんは大のヤマハファン。これまでヤマハ以外の車もだいたい使ってみたえがきですが、小田原の水口新聞店では、ヤマハの急発進急加速をくりがえす新聞配達のマハオートバイがズック靴のかわりをつとめています。

結局数年前からヤマハだけにされたとか。

小田原といえは、天下の嶮嶮根の山の登り口。ちよつと山手にまわると坂また坂。羊腸の小径まるでモトクロスコース。とてもかけ足や自転車ではまに合いません。一台のオートバイが一日に三、四下り走るといふからとても苦学少年の足にたよるわけにはいかないのでしよう。

力の強さ、耐久力。そして水に強いことが、他車のおよばないところだそう。防水の点で絶対信頼のおけるヤマハでなくては、雨の日の山道などの配達には不可能だとのこと。モトクロスが得意そうな配達コースを行くヤマハは水口さんの信頼にこたえて今日も元気に走っています。



**バイク使用心得**

一 法令を遵守すること  
(飲酒スリット点検許容表)

二 盗に私用しないこと  
(私用中事故は故障は自己負担)

三 故障箇所は速かに修理す  
(長い故障は他の文字が壊れること)

四 駐車中は盗難を予防す  
(盗難の場合は苦情すること)

五 店主の承諾なしに第三者に貸すはならない

六 代車使用後はあと使う人を修理等にカリン新給洗車故障修理等必ずしうること

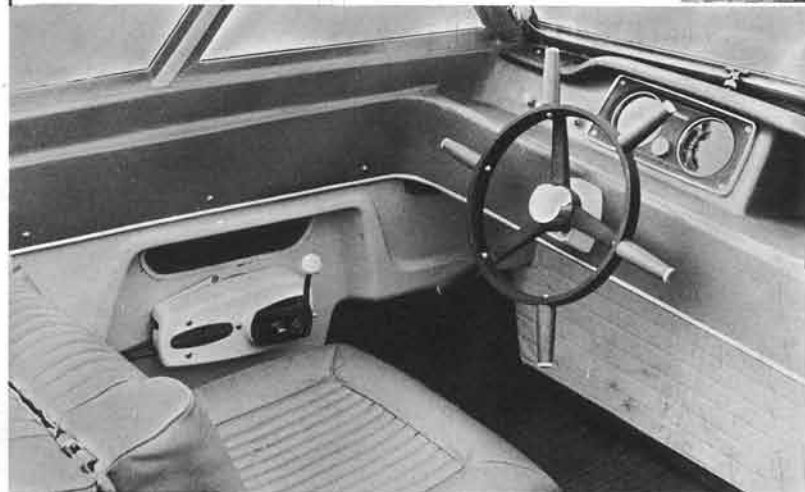
右の七と守れる人はバイク使用をこころりませう

使用心得を書いたからには店主みずからその範をたれなくては行けない 坊やの監視で 手入れも万全

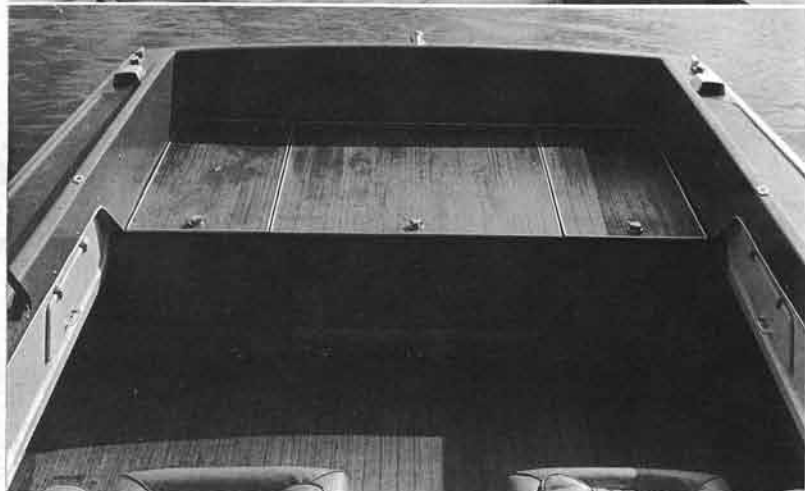


配達途中でも、ディーラーによって車の健康診断をする。ついでに新車の知識なども仕入れていく

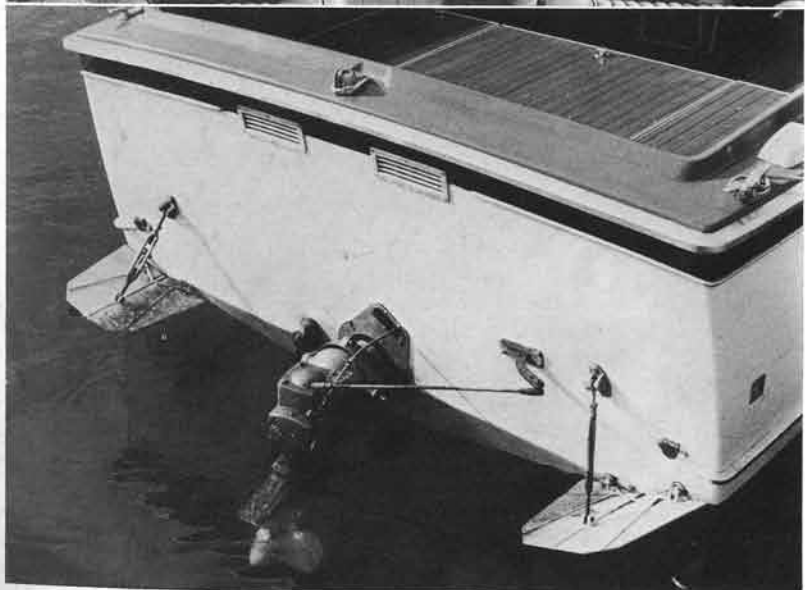
■ ヤマハから新しく発売されたストライプ20  
 スポーツ・デラックスの各部をご紹介します  
 内部はすべて落ち着いた木目張りでゴージャスな  
 雰囲気を持ち 運転席も広くなり メーターが  
 立ちあがったときも見やすくなっています



メーターが見やすくなったコックピット



スターンにもうけられたフラットデッキ この上  
 にマットをしいて シートにすることもできる

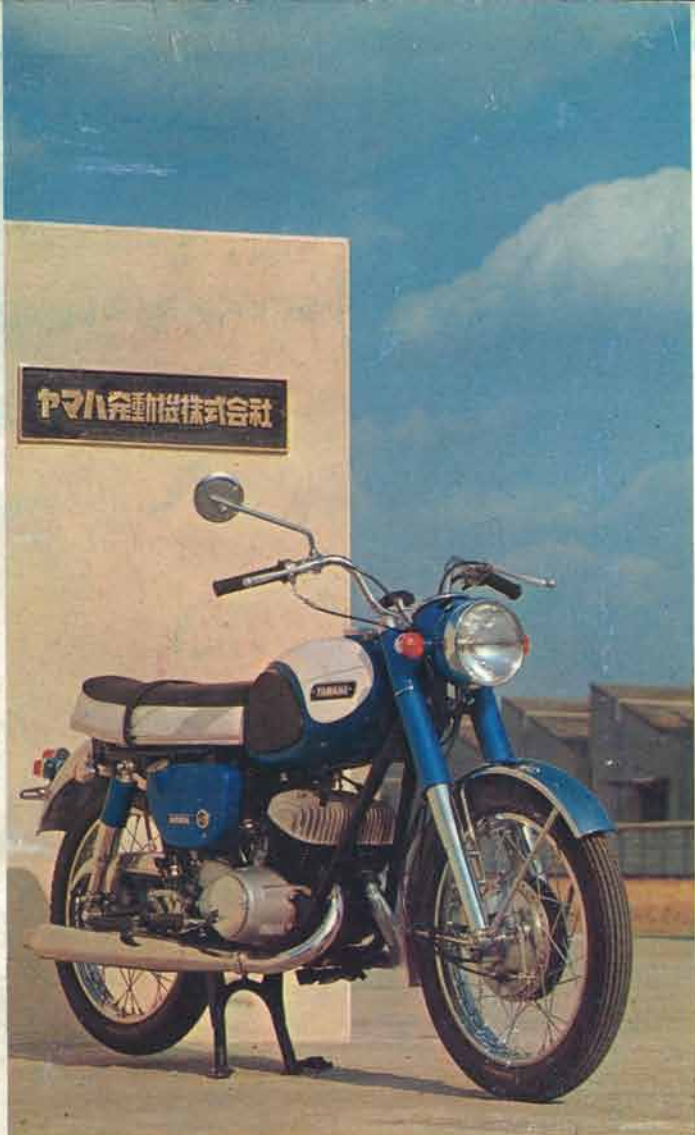


船尾部とヤマハマリナーのドライブ機構

**YAMAHA: ヤマハ  
 STR-20  
 スポーツ・デラックス**

ヤマハニュース No. 22  
 ■昭和40年2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 305スーパースポーツ YM1



ヤマハ発動機株式会社