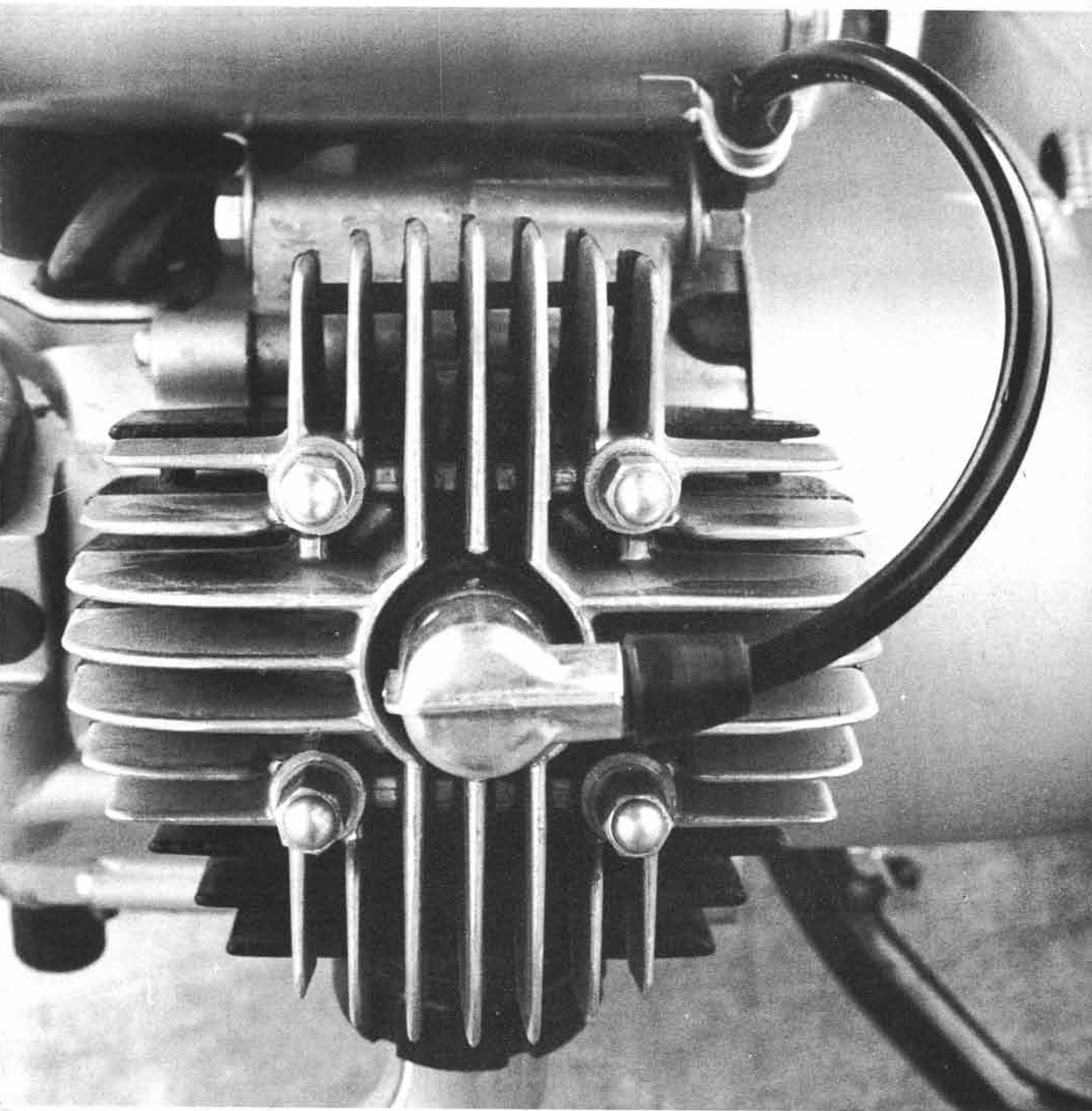




YAMAHA NEWS
ヤマハニュース
NO. 24

モニタートリオ当選発表



ヤマハ ハイライト その11
YJの十字フィン

ただやたらに ヒレを大きくして よく冷えればいいというものじゃない スポーツライクな乗り方が多くなった現在 かたちのキレイさも大切なことのひとつ ヤマハのグッドデザインはここにもあるのです。

躍進ヤマハ 内外のレースで 圧倒的な出足



新記録で 1・2位

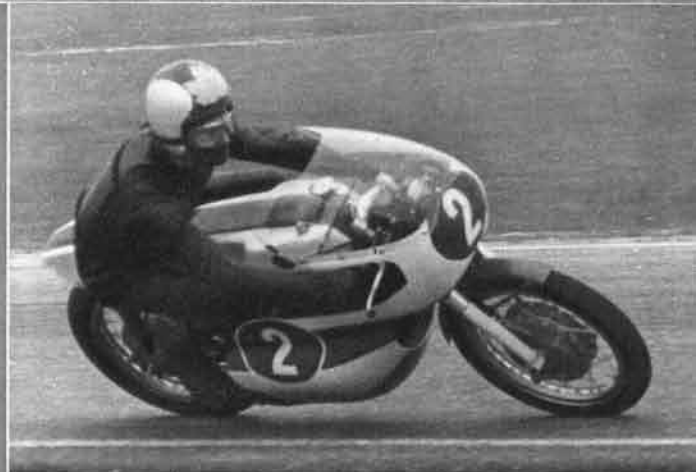
世界選手権第1戦 アメリカGP

3月21日 アメリカ・デイトナコースで行なわれた一九六五年世界選手権ロードレース第一回戦のアメリカGPにおいて、ヤマハ250ccレーサーは新記録で一・二位を獲得。二年連続世界チャンピオンに力強いスタートをきった。

出場全種目に優勝

荒野の王者をきめる モトクロス日本GP

同じく3月21日 名古屋市東山特設コースで開催された'65モトクロス日本GPに参加したヤマハ市販車の改造型モトクロスレーサーは、道なき道の原野で抜群の性能を発揮し出走五種目の優勝を独占。レーサーの優秀性がそのまま市販車につながるヤマハの底力を実証した。



アメリカG.P. カナダの国策カエデの葉を記したヘルメットを頭に 250R Dレーサーを駆って快調なペースでとばす2位入賞のマイク・ダッフ 鈴鹿でうけた負傷はすっかりいえフィル・リードのよき援護役をつとめている

モトクロス日本G.P. 完璧なライディング・スタイルをみせてトップを独走するヤマハ 250 S の渡辺征雄選手(中部) 初陣ながらみごとなテクニックで 250 S の性能をフルにひきだし アマチュア部門に優勝

アメリカG.P. 走る ヤマハの兄弟 車番①は
優勝したリードの工場レーサー 250 R D で ③は
6位入賞したバックナーの市販レーサー T D I



モトクロス日本G.P. 最後尾のライダーを
まさにぬかんとするヤマハ 250 S の②荒井市
次選手 (関西) 堂々ジュニア部門に優勝





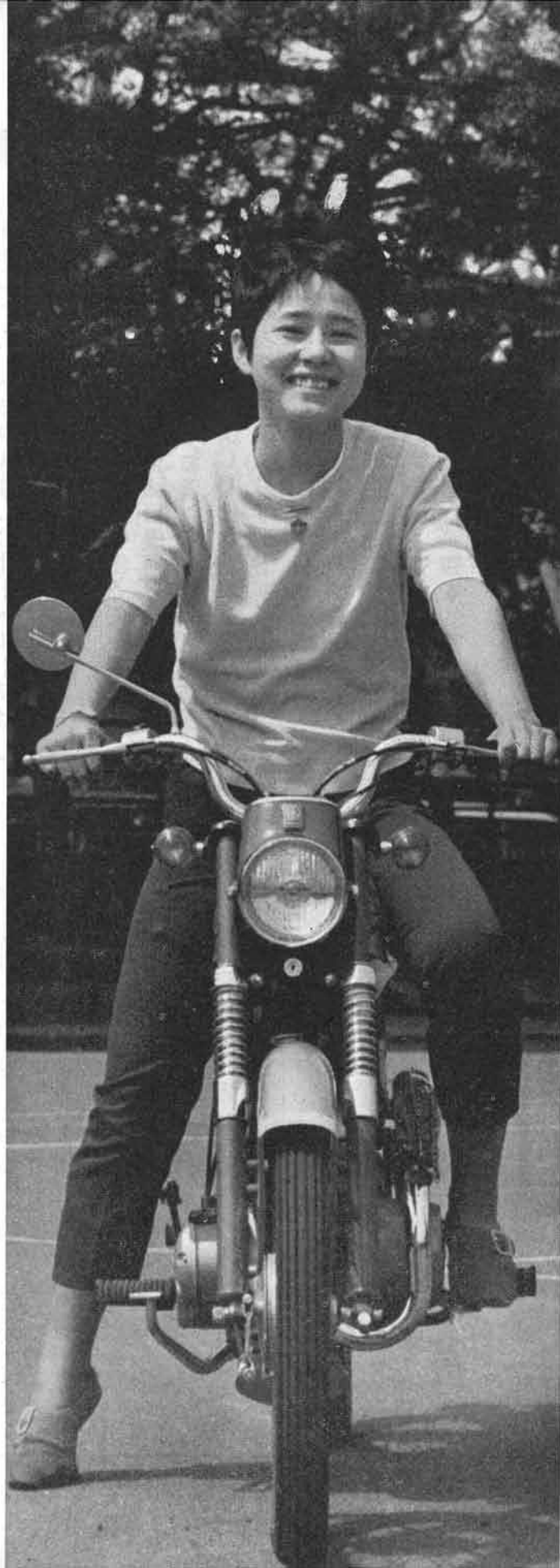
アメリカQ.P. 250cc級レース
を終わって 互いに健斗をたたえ
あうヤマハのマイク・ダップ(右)
とスズキのフランク・ベリス
ベリスは水冷4気筒に乗車したが
優勝したヤマハのフィル・リード
に1周遅れで4位であった



モトクロス日本Q.P. アマ
チュア部門 251cc以上のレー
スで優勝した⑥ヤマハの野口
省吾選手(関東) 左足を大
きくふみだし 90度の方向転
換を行なう寸前のスナップ
⑥は3位となったホンダ

シーズン開幕！

ヤマハです！



■ ■
オートループで売りまくろう

シーズン開幕！ ヤマハです！ オートループで売りまくろう！

さわやかな季節がはじまります
オートバイのシーズンです

誕生から一年、トラブルなしのオートループは
夏も冬もオールシーズンに強いことが実証され
ました。

強いといえば、シーズン当初を飾るモトクロス
日本グランプリで参加全種目優勝

海の向うのアメリカでおこなわれた65第1回世
界選手権ロードレースGPにも、二五〇cc級で
昨年の世界チャンピオン、リード選手が優勝、
二年連続征覇の第一歩をふみだしました。

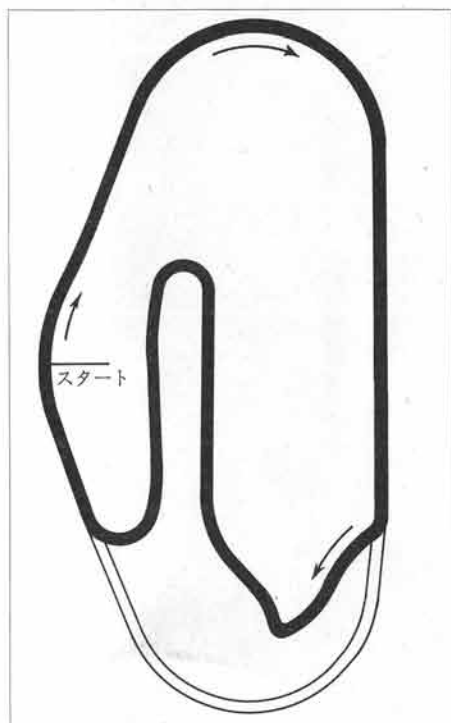
このように連戦連勝のオートループを絶賛する
声は国内海外に高まっております。

それにこたえてヤマハ本社でも生産態勢の充実
をはかり、販売面でも大きな飛躍を約束してい
ます。

またPRの面でも、二輪車業界では初めてのモ
ニター制度である“モニタートリオ”の実施で、
大きく他社に水をあげました。

このように、品質、生産、PRすべて積極的な
前進の姿勢のとき、このときこそヤマハを売り
まくるチャンスです。

このチャンスを生かして売って、売って、売り
まくりましょう。



デイトナのコース 黒の部分がレースの
コース 1周4.99 Km

- 3月21日 アメリカフロリダ州デイトナビーチ
- 3月21日 名古屋市東山モトクロス特設コース
- 車の強さを販売面にも
- 拡販に最大の武器“オートループ”
- 今こそヤマハを売るとき
- 海外でも好調の“オートループ”
- これからの需要層は若い人と女性

三月二十一日 アメリカ
フロリダ州デイトナビーチ

世界GPロードレースの頭初を飾るア

メリカGPの二五〇ccレースがはじま
うとしている。第一日の二十日は五〇と
一二五ccがおこなわれたが、なんといっ
ても全参加台数の半数以上がエントリ
ーしているこの二五〇ccクラスがメイ

速報！！

ヤマハ、マレーシアGPに完勝

4月10、11日、東南アジア地区最大のレースといわれるマレーシアGPに参加したヤマハ・レーシングチームは、出走全クラスの優勝を独占する圧倒的な強さをみせて、またまたヤマハの名を不動のものとした。

二五〇cc級レースの一位は長谷川弘で、二位は本橋泰明。スズキの片山は三位であった。またヤマハの長谷川はTD1-Bで三五〇cc級レースに、同じく本橋はオープン・レースにそれぞれ優勝した。

1965年度世界選手権ロードレース

年月日	アメリカ	GP	優勝
3月20日~21日	西ドイツ	GP	優勝
4月25日	スウェーデン	GP	P
5月9日	フランス	GP	P
5月16日	マロン	GP	P
6月14,16,18日	オランダ	T	GP
6月26日	オランダ	GP	P
7月4日	オランダ	GP	P
7月18日	東ドイツ	GP	P
7月25日	チェコスロバキア	GP	P
8月7日	フィンランド	GP	P
8月22日	フィンランド	GP	P
9月5日	イタリア	GP	P
10月23,24日	日本	G	P

1965年の世界GPは、一昨年までのアルゼンチンGPがなくなり、新たにチェコGPが加わった。そのため有効得点を決める試合数は(13+1)÷2=7の7レースとなり、ベストセブンの成績をプラスして最高点のものがその年のチャンピオンになる。得点は1位8点、2位6点、3位4点、4位3点、5位2点、6位1点。

ベント、その中の本命は、昨年度このクラスの世界チャンピオンP・リード。僚友M・ダップも日本GPのケガもいえて元気にヤマハレーサーにまたがっているスタート：デイトナのコースはカーブにバンクのついたスピードウェイ、ここでも出足とスピードにまさるヤマハがみるみるうちにリード、世界各国から集ったレーサーを尻目に、一位P・リード、二位M・ダップと上位を独占、昨年に変らぬヤマハの強さを示した。タイムは四分二九秒、昨年MZのアラン・シェフアードがつくった五三分二八秒を大きく上回るレース新記録、平均時速一五五・九五キロ。これでヤマハは世界GPに貴重な八点を獲得、二年連覇の第一歩を踏み出した。

三月二十一日 名古屋 東山モトクロス特設コース

あらあらしい、赤土の肌をあらわした山あり谷ありの難コースに、日本全国から集った若者たちが、スクランプラーの轟音をとどろかして、モトクロス日本選手権を争そった。ヤマハ車の参加は、アマチュア一二五cc・二五〇cc・二五二cc以上クラス。ジュニアクラスは一二五cc二五〇ccの二クラスの全五種目。

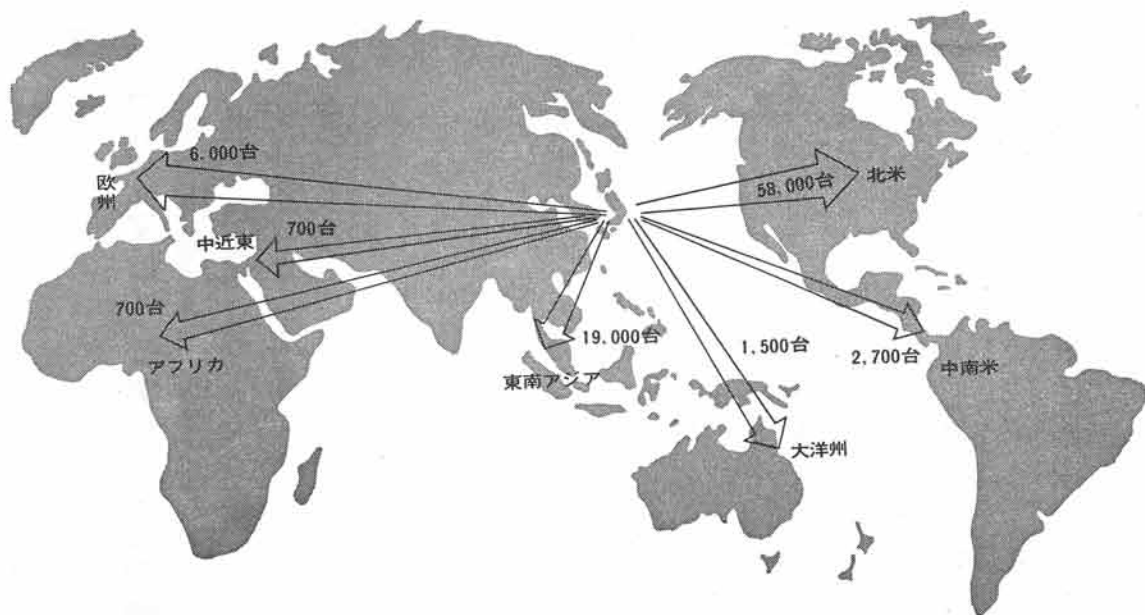
この日のために最高のコンディションに調整されたYA6とYDSはスタートすると他社の車をこぼす抜き、特にジュニア一二五ccクラスでは、荒井選手はス

タートで遅れ最後にスタートしたにもかかわらず冷静なレースはこびで半周以上のハンデを克服、三・五キロコースを十周するこのレースに、後半ではトップグループに食いつき、最終周でトップをうばい、二位に四秒八の大差をつけて日本選手権のタイトルを獲得した。このレースは各社本命車を出走させ、二気筒のモトクロッサーも出たが、単気筒ロータリ・バルブ、オートループのYA6に敵するものはなかった。この戦いぶりに数万人の観客もヤマハのスピードとスタミナに驚嘆、いままらながらオートループのすばらしさを知ったようだった。

また最高ラップ賞もヤマハが独占、アマチュアクラスでは、二五〇ccで三分五十三秒の渡辺征雄選手、ジュニアクラスは、これはベテランの荒井市次選手が同じ二五〇Sに乗って、三分二十八秒をマークした。

このように時を同じくして、日米両国のレースでヤマハが勝ち進んだことはヤマハの完全さを証明したことにほかならないのです。アメリカGPの優勝はメカニズムの限界に挑戦するロードレース、(このレースは最高スピードが二五〇キロ近くにもなることがある)スタミナと耐久力をきそうモトクロス(このレースは不整地を走り、山あり谷あり、三十度の坂をのぼったり、ひよどり越えの逆落しもかくやとばかりの坂をくだったりする)の両方に強いことは、スピード、ス

シーズン開幕！ ヤマハです！ オートループで売りまくろう！



64年度 地域別オートバイ輸出台数

タミナ、タフとあらゆる条件に強いことにはかならないのです。
 オールマイティーの車、オートループのヤマハ、世界中にその強さをまざまざと印象づけたのです。

■ 車の強さを販売面にも

最高のエンジンをめざして、ヤマハが開発してきたオートループも発売以来一年、とかく噂のあった冬場でのトラブルもまったくなく、オールシーズンに強いオートループ、完全なエンジンとしてみます好評です。

エンジンの完全さについて、ヤマハの自信を示すのが、モニターオードです。オートループの普及と交通マナーの向上を目的としたこのモニター制度は、二輪車業界はもちろん、これまでのモニター制度ともちがっています。これまでオートバイといえばとかくカミナリ的なイメージが強かったのですが、このモニターオードでは、カミナリの無謀さを徹底的にチェックします。それは期間中違反や事故を起したチームには、モニター車を贈呈しないというきびしい規則をみ



てもわかります。

また応募条件もきびしく、安全運転誓約書や、両親の承諾書などが必要なのかかわらず、三万三千組約十万人の応募があったことは、いかにこのキャンペーンの反響が大きかったかという証明にほかならないのです。とくに両親が許可するということは、ヤマハ自体のイメージが非常に健全で、年配の方からも好意をもたれている何よりの証拠ではないでしょうか。

■ 拡販に最大の武器

オートループ

オートループ発売当初は、軽四輪の分離給油が比較的不調なところから、かなり不安の声が多かったようです。たしかに軽四輪で使われているものには、ひじょうにラフなものが多く、オイル量の調節についてもあまり変化させることが出来ず安全度をみこんで、大量に供給しすぎるミックスの場合よりもケムリはもうもうオイルの消費量もかえって多くなったという例が多かったのですが、オートループが普及するにつれ、分離給油がほんとうにミックス式よりすぐれていることが一般にわかってきたようです。

具体的にユーザーのオートループを評した声を聞いてみますと、

「2サイクルで日本一周も安心して出来るようになった。これまでは各地のスタンドでミックスを使わなければなら

アメリカ
G.P.

メカニク
座談会

- 出席者
- 彦生均 義義利
 - 武詩 正兼通
 - 川十易 山木村
 - 谷内 鈴木
 - 長竹 永内 鈴中

人気最高のヤマハ

司会 帰朝早々におつかれのところをお集りいただきまして、ありがとうございます。ともかく世界GPの第一戦のUSGPでタイトル保持者の実力を示したわけですが、不安げのない勝ち方だったようです。

A ええ、もう余ゆうたっぶり、二五〇にはスズキの水冷四気筒も出て、試合前には現地の新聞にもヒミツ兵器などと書かしてあおったのですけど、だめでしたね。

B ゼッケンも①と②で、まるではじめから決めてあったみたいですね。(笑)

C T D ー もだいぶ走りましたね。同じように色が塗ってあるの

でタイムもとれないで弱ったですよ。(笑)

司会 やはり二五〇がいちばん参加数も多かったようです。

B ええ 半分以上が二五〇にエントリーしていたんじゃないですか、いちばん人気はありました。

司会 性能的に昨年のもものよりかなりよくなったのですか。

D 昨年よりはラップで六秒から七秒アップしています。

司会 それはすごい、一秒に六〇メートル走るとして、一周で四百メートル以上差が出来るのだからすごいですね。

A シーズンオフの地味な研究が実をむすんだと思ってます。

司会 天候はどうだったのですか 常夏のフロリダということであ

海外でも好調の

オートループ

■ 昨年のメーカーチャンピオン獲得で世界中にその強さを示したヤマハは、輸出品の伸びでも驚異的です。過去四年間の増加は倍数でいて約十四倍、はじめのうちはいわゆる通だけに知られ、二輪のロールスロイスといわれていたヤマハもいよいよ、良品に国境なしの言葉どおり世界中の人の足としてアメリカにヨーロッパに心よいエンジンの音をひびかせるのです。

■ 昨年の輸出で目立つことは、中近東やアフリカなど、いわゆる未開発地域にも輸出されはじめたことで、これは耐久力の点でも各国で認められはじめたということの証拠にはかならないのではないのでしょうか、なぜならカンカン照りの砂漠では、他所のように各所にサービスの便



■ があるわけではなく、自然苛酷な条件で走らなければならぬからです。地域別に見ると、やはり北米地区が多く、全輸出品の半分以上の五万八千台が輸出されています。これはやはりヤマハインターナショナルコーポレーションという強力な販売組織を持っているからでしょう。

■ これからの需要層は

若い人と女性

■ 二輪車の需要構造はどのように変わるのでしょうか。これはアメリカの例を見てもわかるように、どんどんスポーツ的な使い方が主流になることでしょう。まだまだ日本においては実用車としての有用性が大きいようですが、将来五年先十年先はますますスポーツライクなオートバイの楽しみ方が広がっていくことでしょう。なぜなら、身体に感じるスピード感運転テクニクの面白さなどは、四輪の遠く及ぶところではなく、それがかなり安価に手に入ることから、ますますオートバイのマニアは増えていくことでしょう。

■ スポーツライクな乗り方とは別にもう一つ二輪車の新しい需要層として可能性が考えられるものに婦人層があります。アメリカで一九三〇年代に、女性にタバコをのませるキャンペーンをおこなって、タバコの売上げを一挙に倍ちかくのばしたことは有名です。人類の半分は女

シーズン開幕！ ヤマハです！ オートループで売りまくろう！

たかかったですか。

C それがるるつきり逆でレース当日は摂氏8度ぐらい、寒かったですね。それでキャブのセッティングには苦労しました。前日はどしゃ降り、ちよっと第一回の鈴鹿みたいでしたね。

司会 レースはアマチュアの部もあったのですか。

C ええ、AAM主催でありました。これにTD1とYA6が強かったですね。二五〇が一位から三位まで、一二五ccで一位と、ちよっとすごいですね。

A 向うのアマチュアにヤマハは絶対の人気ですね。

D ハイウェイでもよく見かけましたね。上手に乗ってますよ。

終始トップで走る

司会 レースの経過はどうだったのですか。

A スタートはリードもダンプもよかったです。スズキのペリスがちよっともたつきましたね。一周目はダンプが五〇センチぐらいリードをリードしてた(笑)

B 三位とは十秒ぐらい差がありましたね。スズキも三、四周ぐらいまでは三位だったけど、結局最後モリーニにとられましたね。

E ぜんぜん強さがちがったですね。三位も一周遅れでしたからね

ダンプが三〇秒おくれ。

B ダンプの指は完全によくなくていましたね。彼エンジンの調子はパーフェクトだなんてよるこんでいました。ヨーロッパでもやるなんて張り切ってたな。

A 終始一分五秒くらいでまわってまるつきりサインなど必要なかったですね。完走は二五台でした。

司会 アメリカでのレースの人気はどうなのですか。

A ヨーロッパほどの関心はないですね。インディアナなんかにしても、とてつもないエンジンつけて、できるかぎり早く走ろうなんて大味なレースですから、どうしてもテクニクがものをいう二輪のレースはもの足りないみたいですね。だから観客もヨーロッパ程入りませんね。それでもジャーナリストはかなり熱を入れてます。

ラジオやテレビ関係、新聞などかなり前景気をつけていました。ヤマハはよく知られていますね。

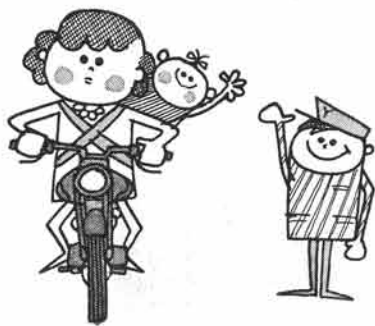
D とにかく二輪マニアにはむしろに人気がありますね。

司会 ともかく第一戦をかざり、まず8点獲得したことは大きいですね。とにかく十月二十四日の日本GPまで十三回もあるんですからこれからも大いに頑張ってください。

性なのにこれまで、男性だけにオートバイを売ってきたのですからもったいないはなしです。もちろんこれには、まだ技術的に解決しないとけないことは多くあります。運転操作の簡易化、機械に対する不安感の除去、軽量化など、いろいろですが、決していつまでも実現不可能なことではありません。発明当時、女性の乗り物になるなどと考えられなかった自転車、現在華麗なデザインをきそって、婦人客のご気げんをとりむすんでいるのです。オートバイも近い将来婦人専用のファンシイサイクルを売り出すことも近いでしょう。

さてこのような将来の需要構成の変化にそなえてあなたのお店ではどのような対策が必要でしょうか。

まず若い人のために、オートバイ関係の書籍や雑誌コーナーをもうけて自由に閲覧させるとか、レース情報をひんげんに店頭にはり出すとか、オートバイに関



してならどんなことでも、この店に来れば即座にわかるという評判をとることです。また交通法規、運転技術、機構などの講習会を開くなどもよい方法ではないでしょうか。とくに交通道德の講話など開けば、実際に購入の最終決定をする若い人たちの父兄にいい印象をうえつけることになりましょう。

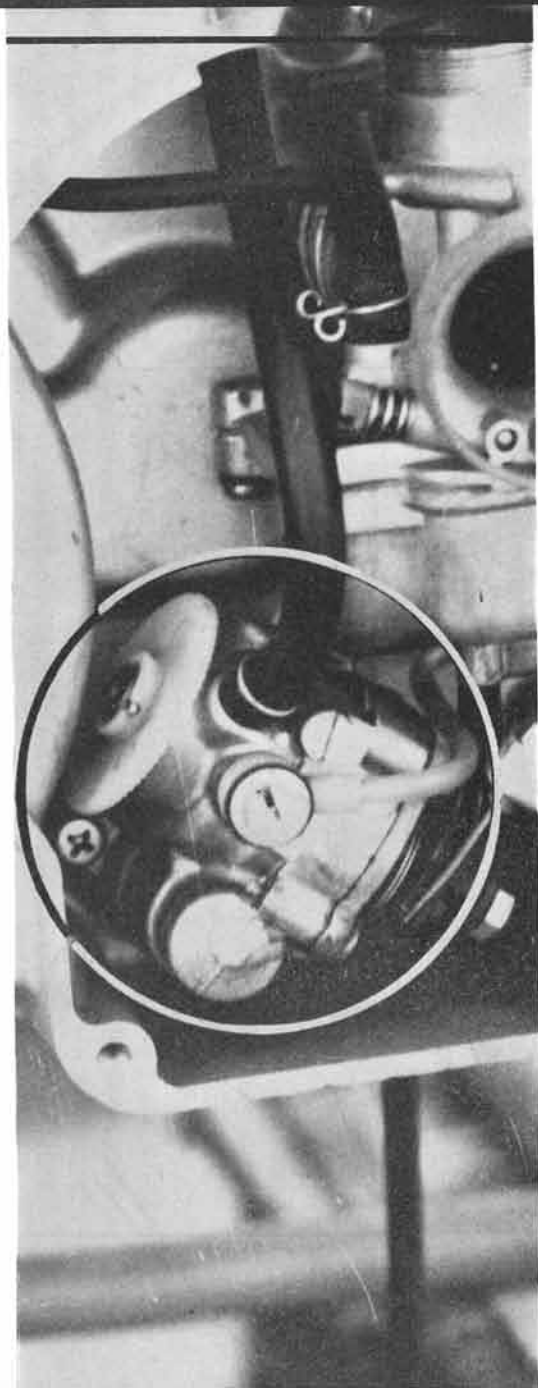
これまで、クラブ活動などをおこなっている販売店の例などを見ると、直接オートバイに関した催し物をおこなうよりも、あまり関係のないグループ活動の方がなにかと拡販には役だつようです。考えてみれば、オートバイに関したグループだと、すでに車は持っている人が多いわけですが、山のグループとか、スキーや、オートなどの趣味のグループを育てていく方が、新規の顧客を開拓するには効果があるそうです。とくにこういうサイクルは、女性顧客を開拓するにも効果的な活動ではないでしょうか。



街に聞いた 〈オートループ〉

ヤマハといえば
△オートループ▽といわれるほどに
なりましたが
この△オートループ▽について
まだその性能をよく知らない人がい
るといいます
また誤った考え方をいだいている人
もいるといわれます

そこで わたくしたちヤマハ・マン
は 街に 村に ヤマハを売る人
ヤマハに乗る人を訪ね
△ヤマハオートループ▽の真価を聞
いてみました
そして
その結論がこれです



■ 完璧オートループ



ヤマハオートループに関する質問にはすすんでその特長を説明しましょう
ヤマハオートループはヤマハ販売の最大に有力な武器なのです

△ヤマハオートループVで問題となる
ところ、他社がここぞとついでるところ、それをまず知ってもらうことがセールスにあたってもっとも重要なことといえるのですが、△ヤマハオートループVには、問題となるところがありません。その性能は完ぺきでした。

△オートループVはエンジンがヤケルなどといってきりこんでくる他社のセールスマンがいたそうですか、それは根も葉もないデマでした。

もっとも分離給油方式を採用しているエンジンにはヤケルものがあるというのなら話は別です。

軽四輪車の○○マチック、○○ミックスなどという分離給油方式のものには、使用オイルの指定もなければ、オイル供給量の不安定なものがあるからです。

オイルを完全におくることができなかつたり、そのおくり量が少なければエンジンがヤケルのは当然のことです。

そしてこのために△ヤマハオートループVはたいへんな迷惑をこうむっていたことも分かりました。

△ヤマハオートループVはいまや分離給油の代名詞とさえなっており、○○マチック、○○ミックスというかわりに○○の「オートループ」などといわれるくらいですから、○○マチック、○○ミックスの不調が△ヤマハオートループVの不調と誤解されてしまうからです。

これはヤマハにとって、はなはだ迷惑なことというはかありません。

△ヤマハオートループVがいかにか完ぺきな性能をもつものであるか、これは次のことからよくお分かりいただけると思います。

その1

△ヤマハオートループVには「エヤ抜き装置」と、「手送り装置」がついています。

したがって新車への組付け時、整備分解後の組立て時にも、このエヤ抜き装置と手送り装置の働きにより、エンジンが最初の回転をはじめるときから、エンジンが必要とする適量のオイルを、必要なときに、確実にエンジンにおくることができのです。

このエヤ抜き装置と、手送り装置がありませんと、ポンプ組立て時にポンプ内に入っているエヤを抜くことができません、またこのエヤがオイル供給を邪魔し、オイルがエンジンにまったく送られなかつたり、オイルの供給量が不正確になったりするわけです。

したがって、エヤ抜きが完全に送られているかどうか、これが大きな問題となり、分離給油式とはいっても最初のある一定期間はオイル混合のガソリンを使うということにもなるわけです。

しかしヤマハの△オートループVは新車の第一回の燃料投入から純ガソリンだけですみ、理想的な潤滑が行なわれるの



連続高速走行につよい<ヤマハ・オートフルール>
排気煙はまったくみられない

です。

その2

△ヤマハオートフルールVは、最大10ミクロンというきわめて高度な加工精度でつくられています。

△ヤマハオートフルールVはプランジャータイプのオイルポンプで、プランジャーまわりの精度が問題となりますが、ヤマハの場合は△オートフルールV全体として最大一〇ミクロンという高度な加工精度をもってつくられています。

またもっとも重要なプランジャーまわりで、とくに加工精度を必要とする個所が一カ所しかないというのも△ヤマハオートフルールVの有利なところではあります。

つまり△ヤマハオートフルールVはプランジャー径とそのシリンドラーの差でオイルの供出量をきめている軽四輪のものとは異なり、プランジャーの径のみでオイルの供出量がきまる仕組みになっているものだからです。

したがって工作上にも無理がなく、耐久性もまた抜群で、つねに安定した性能が発揮できるというわけです。

その3

△ヤマハオートフルールVの働きは目でも確かめられます。

△ヤマハオートフルールVは本当にケムリを吐きません。

また驚くほどオイル消費量が少ないた

めに、果してエンジンにオイルが送られているかどうか、心配になるという人もいます。

しかし△ヤマハオートフルールVは、その作動をこの目で確かめられます。

YDS3、YMIならクランクケースの左側カバーを、YA6、YGS1、YGI1D、YPIなら右側カバーを外してエンジンをかけてみれば、プラスチックのスタータープレートが回転しているのが目につくはずで

このスタータープレートが△オートフルールVの作動を示すものであり、また手送り装置なのです。

スタータープレートが回転さえしていれば、△ヤマハオートフルールVは完全にその機能を果しているのです。

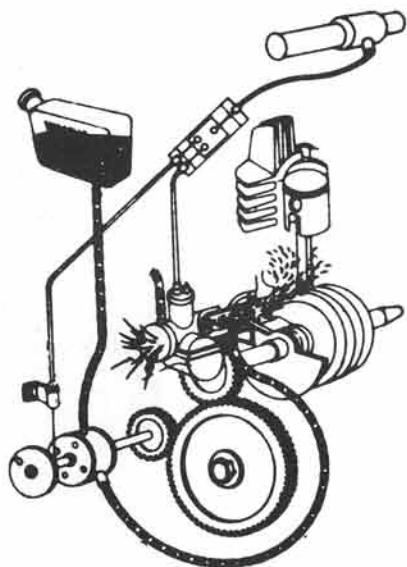
その4

△ヤマハオートフルールVには専用の使用オイルが指定されていますので、厳寒時でも安心して使用できます。

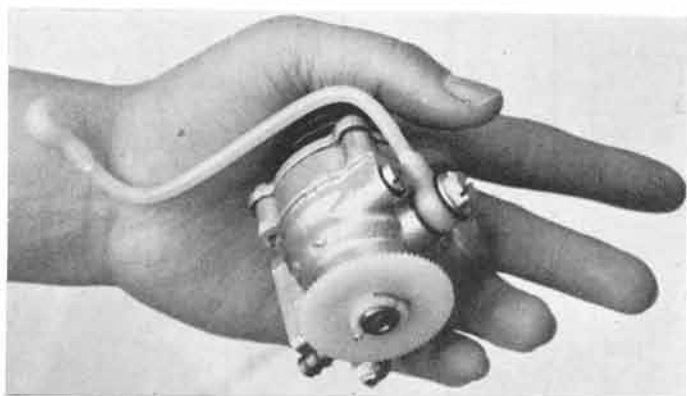
△ヤマハオートフルールVはガソリンはガソリン、オイルはオイルとして使用します。したがって低温ではオイルの流量が少なくなったり、ついには流れなくなるといった恐れがあります。一般の混合用オイルでは0度C以下では粘度が非常に高くなる性質をもっているからです。

そこをうけて「オートフルール」は冬にヨワイなどという人がいますが、ヤマハの△オートフルールVではマイナス二十八度Cまで充分に流動し、安心して使用でき

■ 完璧オートループ



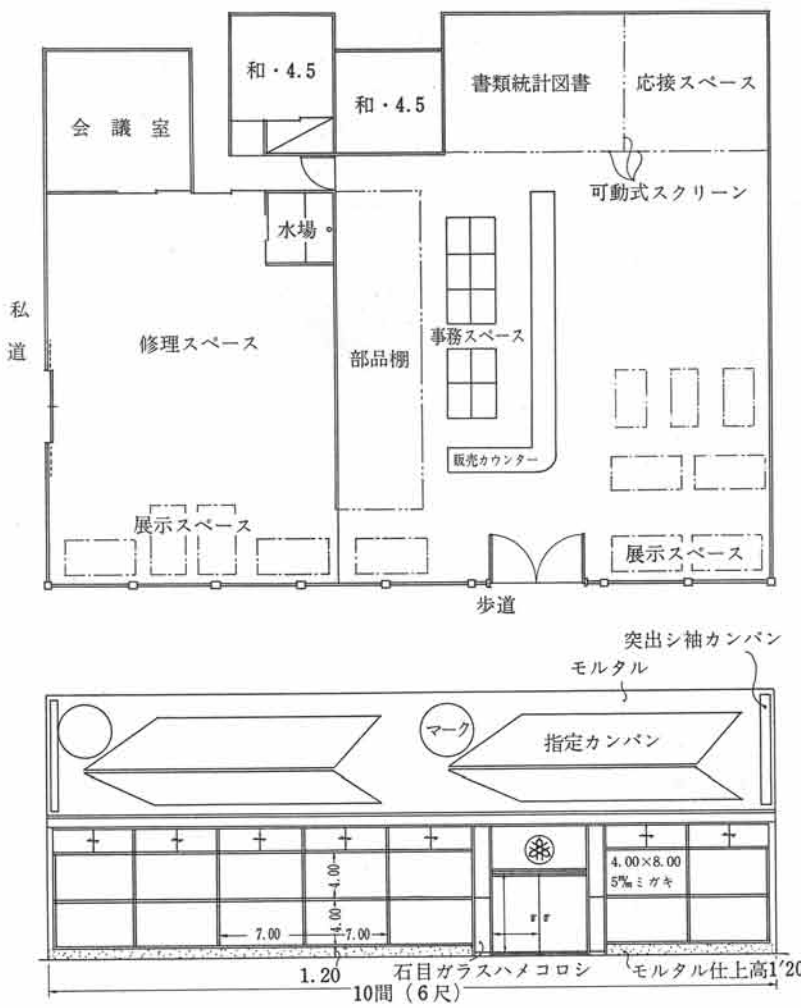
オートループの作動図



手のひらにすっぽり入る超小型、これが2サイクルエンジンに革命をもたらしたヤマハオートループです

- ように改良したヤマハオートループオイルVが用意されていますので、なんら問題ありません。
 - またこのヤマハオートループオイルVはとくに油膜強度の強い、カーボン堆積の少ない、清浄性のすぐれたもので2サイクル用のオイルとしては最高の性能をもつものです。
 - このため最近はおマチック、○○ミックスの軽四輪のユーザーが、ヤマハオートループオイルVと指定してくるものが非常に多くなりました。
- その5
- ヤマハオートループVにはそのほか数多くのすぐれた特長もついています。それをまとめてみますと
 - オイルとガソリンは別々で、維持費はガンと経済的です。
 - 燃料補給はスタンドに横づけ、純ガソリンですむので、当りの費用が安く、手間がかからず、経済的です。
 - オイル消費量にムダがありません。といっても、オイル供給量が少ないのではないのです。
 - 必要なときに、必要な量だけ、エンジンにオイルを供給するからです。
 - したがってオイル消費量にムダがないばかりか、ケムリを出さず、カーボン堆積によるトラブルもなく、エンジンはまったく手つけずで乗れるといつてよいほど、保守が容易なのです。
 - オイル供給システムは完璧です。
- エンジンにおくられるオイルの供給量は、エンジン回転数とスロットル開度により自動的に適量が調節されるのでエンジンの潤滑はつねに最高です。
 - スロットルが全閉で、エンジン回転数が高くなる急な下り坂を走行する、すなわちエンジン・ブレーキも安心してかけられるのです。
 - ハオートループVの信頼性はGPレジャーで保証済みです。
 - もっとも苛酷なテストの場合、世界選手権ロードレースで、メーカー・チャンピオンを獲得、ハオートループVの信頼性が実証されたのです。
- そしてハオートループVにはとくべつむずかしい整備も必要としないし、しかも抜群の耐久性をもっているものなのです。
- ☆ ☆ ☆
- さあ、きょうからお客さまには自信をもって
ヤマハオートループVをすすめてください
ヤマハオートループVの真価は
実際に所有してみても
はじめてその偉大さが分かるもの
なのです

効果的な お店の改造プラン



国道に面したヤマハ栃木の店

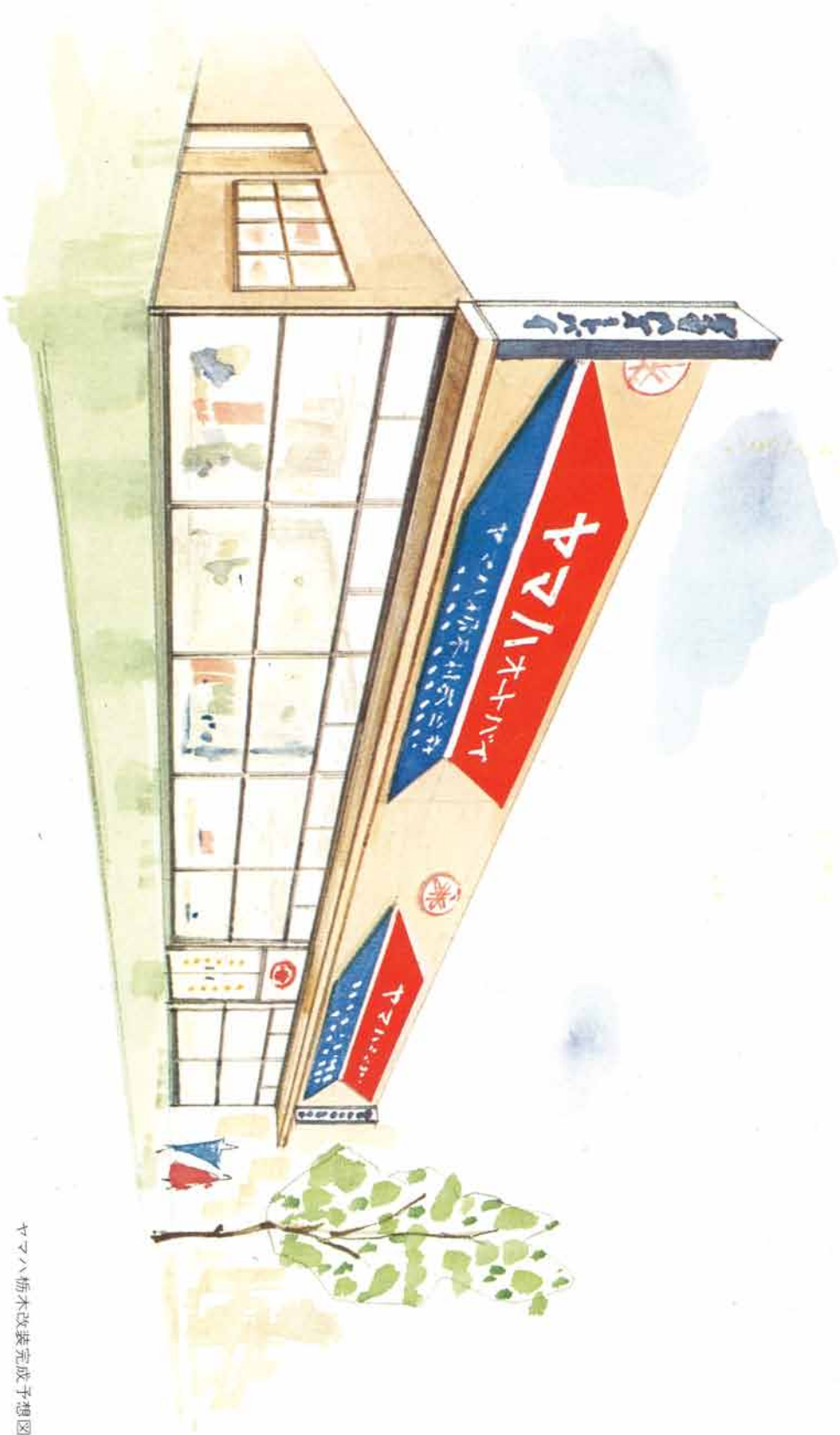
改装のポイント

- ① かなり派手なものにする。他社のデラーと並ぶ以上、目立って注目度の高いものにしなければならない。また、取引先の販売店をも刺戟して、ますますヤマハ販売店美化の気運をたかめるべきだからです。
 - ② 間口の大きさを生かして、四尺×七尺のガラスを効果的に並べる。日光街道はかなり交通量もはげしくショーウィンド的な役割を持たせたいこと、あまり区切ると、入りにくい印象が強くなるからです。
- 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)

今月の改装プランは、Y A I 以来のヤマハはえぬきのデラーで、今回社名を栃木ジャイアントから変更したヤマハ栃木株式会社。北関東最大のデラーであるこの店は、日光街道ぞいにおいて、各社のデラーしが目白押しに並ぶところに位置している。

現在の建物は十年前前に倉庫を移しただけのもので、他社のデラーとくらべても見おとりする。しかし間口はひじょうに広く条件としてはひじょうによいところである。

効果的なお店の改造プラン



豪快 ヤマハ

'65モトクロス日本GPの
出場全種目に圧勝!!






世界が知っているヤマハ

下の凸版は北欧フィンランドの自動車及びオートバイの競技雑誌月刊モートルリ (moottori) 64年12月号のうら表紙にのせられたオイ・アルウイドソン社の広告 オートバイにまたがったサンタクロースが これからでかけようとしているところで 中央のサンタが乗っているのがヤマハ・オートバイ オイ・アルウイドソン社はヘルシンキにあるヤマハの総代理店で傘下に22の協力ディーラーを持っています




**Hvää Joulua ja
Onnellista Uutta Vuotta**

OY ARWIDSON & Co AB

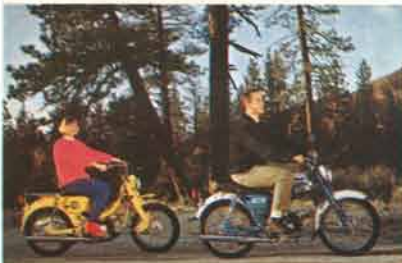


Yamaha's Big Waterproof, Development Budget let you scramble over dusty tracks, ruts, or even hard streams, and still stay safe. Yamaha is the armor of the Auto & Motor Sport Magazine Safety and Engineering Award.




YAMAHA Injection System


Yamaha's Revolutionary Oil Injection System cuts down on oil consumption, and gives you a perfect RPM-controlled blend of gas and oil, with no messy pre-mixing by hand.




When you want to quietly jet away from it all, head for Yamaha country—with a friend. The Yamaha Rotary Jet 80 is just for fun; and the Going's Great.



Smoothest Shift Going. Yamaha's unique Rotary Valve takes you through the gears smoothly and quietly without the stutter or hesitation common in other motorcycles. You get more power at low speeds with this smooth operation.

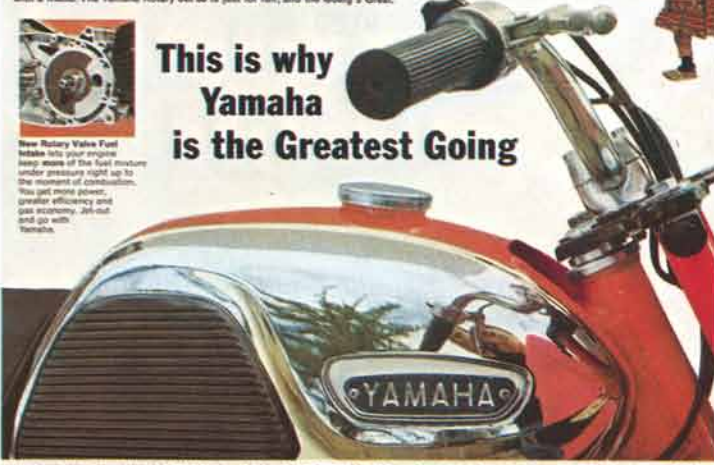


There's a little of this in every Yamaha—race-bred, giving you the features of the 1964 250cc World Grand Prix Champion Yamaha. Riding the Rotary Jet 80 is really exciting—makes you feel like a Samurai.



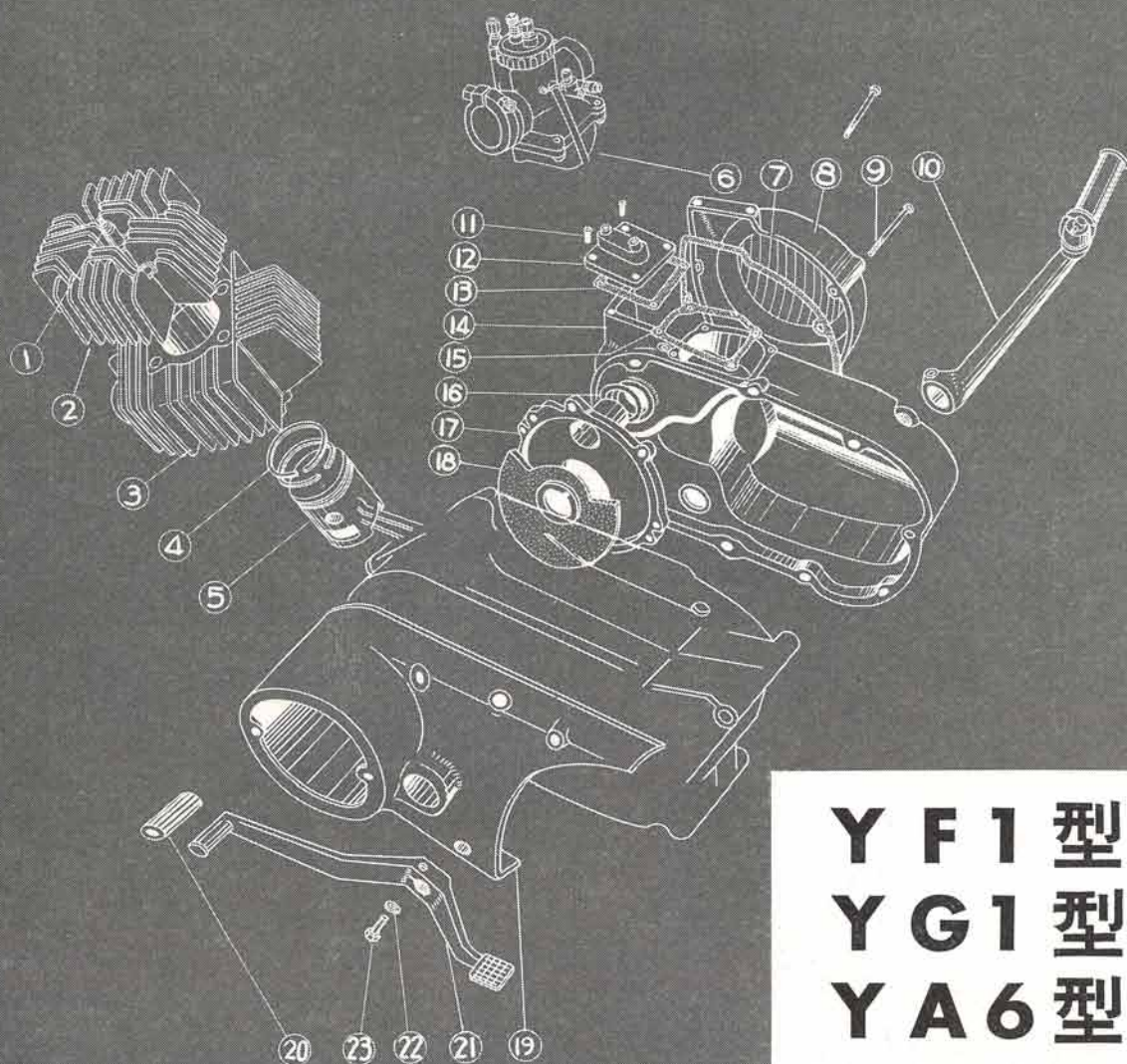
New Rotary Valve Fuel Intake lets your engine keep more of the fuel mixture under pressure right up to the moment of combustion. You get more power, greater efficiency and gas economy. Jet-out and go with Yamaha.

**This is why
Yamaha
is the Greatest Going**



世界最大の発行部数を誇るライフ誌65年4月2日号に掲載されたヤマハの全面カラー広告 オートループ 防水防塵ブレーキ 円滑な四段ミッション 強力なロータリーバルブ式2サイクルなどヤマハのみがもつ特長を写真入りで紹介し この技行のうらづけとして甲冑姿の荒武者にチエッカー旗をふらせ 65年世界選手権ロードレースの 250cc級チャンピオンであることを強調していますそして これらがヤマハをもっとも偉大なバイクに発展させていると結んでいます

モトクロッサー専用パーツ発売



Y F 1 型
Y G 1 型
Y A 6 型

「65モトクロス日本グランプリ」の王者となったヤマハから、モトクロッサー専用のパーツが新しく発売されました。

お店のお客さんで、とくにモータースポーツに関心をもっている方はもとより、未舗装路を主に走行している方にもこのモトクロッサー専用パーツの発売を知らせてください。

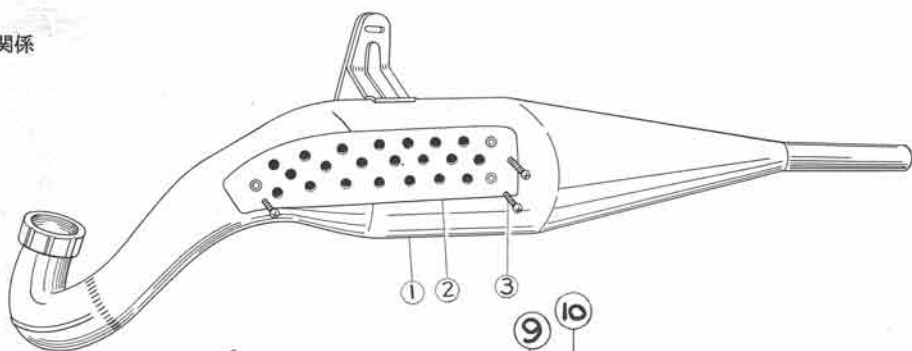
モトクロッサー専用パーツといっても、実用にむくものかなりあるからです。

とにかく、このモトクロッサー専用パーツを全面的に駆使すればビジネス・モデルのYA6もアマチュア、ジュニアの両部門でタイトルを獲得したチャンピオン車と同じものに生れ変わることができるのです。

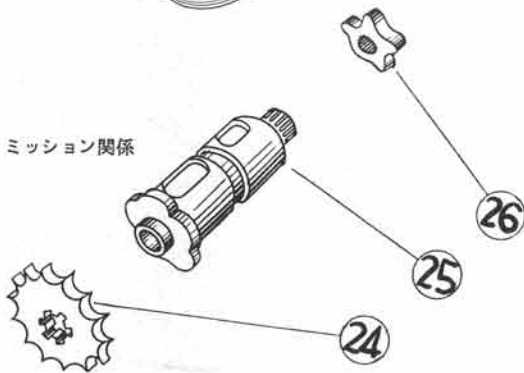
こんどのモトクロッサー専用パーツはYF1型50cc、YG1型75cc、YA6型125ccの三車種ですが間もなくYDS-3型250ccのものも発売できる体制にあります。

完成車と同様に、パーツのほうもどんどん売りこんでください。

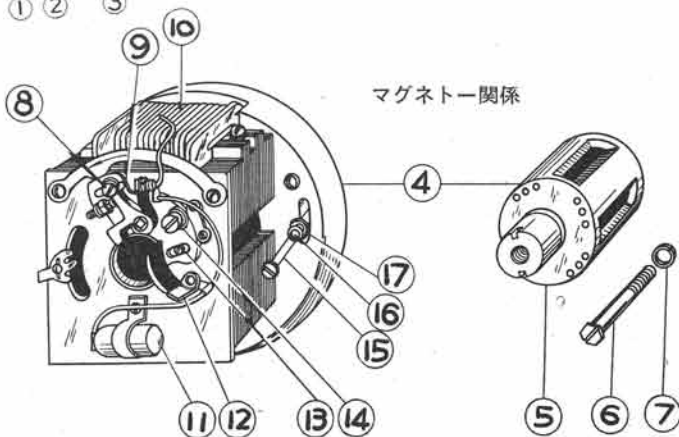
エキ・パイ関係



ミッション関係



マグネト関係



人気の高いモトクロス
を拡販に結びつけよう

いまやモトクロスは、モータースポーツのうちで最高の人口をもつものとなり、いよいよ人気あるスポーツとして全国津々浦々に至るまで普及されようとしています。これは、モトクロスは不整地さえあれば、とくにコースの整備を必要とせず、いつでも、どこでも、手軽に行なえるというモトクロス独特の大衆性がうけ入れられているのと同時に、あけっぴろげに性能を楽しめるという魅力がそなわっているからでしょう。

この春のシーズン期して開催されたモトクロス最大のイベントであるMFJの「65モトクロス日本グランプリ」には三万五千もの観衆が詰めかけましたが、この観客の動員数からもモトクロスの人気のほどが分かるというものです。

そしてヤマハは、「65モトクロス日本グランプリ」では出走全種目、一二五ccクラス以上のすべてのタイトルを独占する偉大な成果をあげるなど、これまで行なわれてきた大小のモトクロスに圧倒的な強さをみせてきました。

「65モトクロス日本グランプリ」は、いまさらいうまでもなくMFJが主催するモトクロスでは最大、最高の権威を持つものですが、このようなヤマハのモト

クロッサーのすぐれた性能にファンの人気は集中し、モトクロッサー専用のキットパーツを要求する声も少なからず耳にするようになりました。

それというのも、ヤマハのモトクロッサーはすべて市販車をベースにしたものであること、また六年も前に、二五〇YDS-1のバリエーションとしてモトクロッサーを用意していた経験があることそしてどこよりも豊富なレース・キャリヤがあることなどがかわれているためですが、とにかくこのシーズンを契機として、モータースポーツのファンのお客さんを満足させるべく、モトクロッサー専用のキットパーツを発売することになったのです。

それも、これからのモトクロス人口の増大を考慮して、従来のように二五〇Sシリーズのみの限られたものとせず、YF1型50cc、YG1型75cc、YA6型125ccにも重点をおき、さらに必ずしもモトクロッサーに仕上げなくとも充分に楽しめるものとしています。

地方の、悪路の多いところのお客さんや、改造好きなお客さんにはうってつけの部品もあるのです。おおいにPRしてください。

キットパーツの内容

次にモトクロッサー専用パーツにはど

◀モトクロッサー専用パーツ発売▶

■ モトクロッサー専用パーツ (YG1Mの一例)

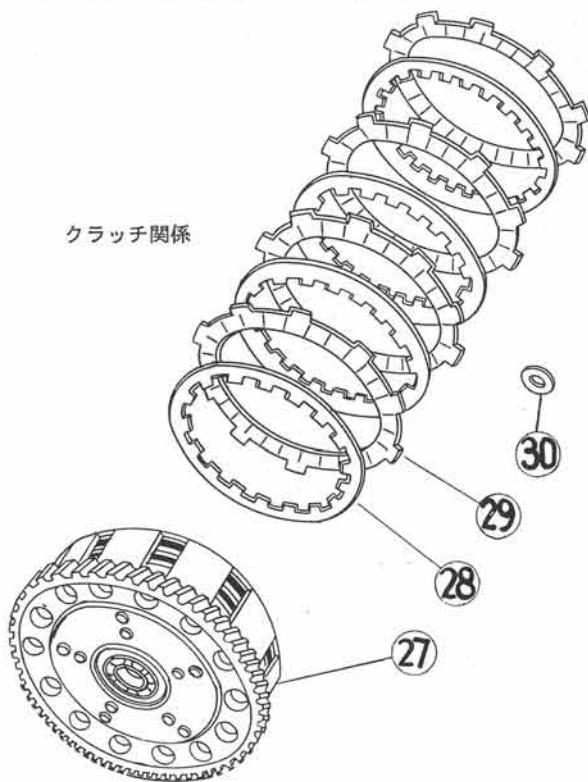
整理 No.	部 品 名	個数/台	定価	備考
YG1(M) キットパーツ				
G1M 0001	シリンダーヘッド	1	1,420	
G1M 0004	シリンダー	1	6,360	
G1M 0015	ピストン	1	880	
G1M 0056	バルブ	1	600	
G1M 0050	バルブカバー	1	520	
SP-B8EN	プラグ B8EN	1	620	
G1M 0016	ピストンリング	2	500	
OR-3-2-26	バルブカバーリングB	1	20	YA6
G1M 0600	キャブレター	1	3,220	
G1M 0631	キャブレターキャップ	1	170	
F1M 0629	キャブレターキャッププレート	1	50	YF1M
YS12-5.12	セットスクリュー	4	5	
G1M 0703	マフラー	1	3,340	
A6M 0724	マフラープロテクター	1	360	YF1M YA6M
YS13-6.10C	プロテクターセットスクリュー	3	5	YF1M YA6M
A6M 0220	ドライブスプロケット 13T	1	220	
G1M 0301	チェンジアーム	1	450	YF1M
YG3 0302	チェンジペダルラバー	1	20	YG1
G1M 0505	クラックケースカバー R	1	2,580	
G1M 0509	キャブカバー	1	400	YF1M
G1M 0511	キャブカバーパッキン	1	30	YF1M
G1T 1751	スプロケットホイール 51T	1	680	YG1T
YG1 3200	モトクロスキットパーツセット	1	16,300	

■ モトクロッサー専用パーツ (YA6Mの一例)

整理 No.	部 品 名	個数/台	定価	備考
YA6(M) キットパーツ				
A6M 0001	シリンダーヘッド	1	2,340	
A6M 0004	シリンダー	1	9,120	
A6M 0015	ピストン	1	1,220	
A6M 0056	バルブ	1	840	
A6M 0050	バルブカバー	1	640	
OR 3-30	// オリングB	1	36	
SF-B8EN	プラグ B8EN	1	620	
DS 3 0016	ピストンリング	1	260	
A6M 2701	マグネット	1	13,480	
A6M 0600	キャブレター	1	4,100	
A6M 0703	マフラー	1	4,020	
A6M 0724	// プロテクター	1	360	YF1M YG1M
YS13-6.10C	プロテクターセットスクリュー	3	5	
A6M 0106	クラッチプレート(B)	5	120	
A6M 0103	フリクションプレート	5	210	
A6M 0168	クラッチスプリングスペーサー	5	14	
A6M 0101	(クラッチアッセンブリー)	(1)	(5,500)	
A6M 0220	ドライブスプロケット 14T	1	300	
A6M 0301	チェンジアーム	1	600	
YD 3 0302	チェンジペダル	1	20	YC1

整理 No.	部 品 名	個数/台	定価	備考
YA6 0346A	シフターラチェットホイール	1	300	YA6A
YA6 0321A	ギヤーシフトカム	1	860	YA6A
A6M 0401	キッククラックアッセンブリー	1	930	
A6M 0518	クラックケースカバー L	1	1,840	
A6M 0519	// R	1	2,960	
A6M 0509	キャブレターカバー	1	680	
A6M 0631	// キャップ	1	380	
A6M 0643	エヤーダクトシールガスケット	1	14	
A6M 0611	キャブカバーガスケット	1	40	
A6M 0629	キャブキャッププレート	1	40	
YS12-6.20	ボルト	1	5	
YS12-6.55	キャブカバースクリュー	2	15	
YS12-5.12	キャッププレートセットスクリュー	4	5	
YA6 3200	モトクロスキットパーツセット	1	34,100	

クラッチ関係



このようなエンジン関係の変更は迅速

二〇〜三〇%アップの出力

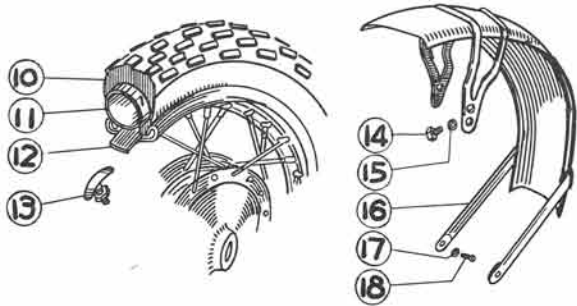
が使用され、とうぜんのことながらメイ
ン・ジェットも番手の大きなものが使わ
れることはいうまでもありませんが、こ
れはレース時の条件により変更されるの
で一定されません。

キャブレターはそれぞれ大口径のもの
の変更から吸気タイミングの設計が変更さ
れたものとなっています。

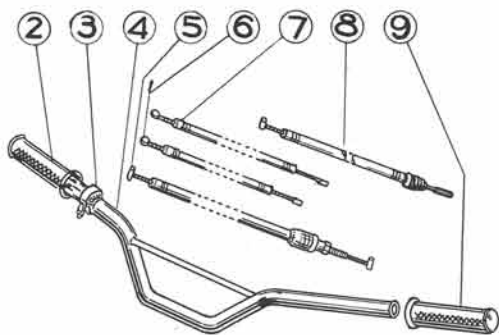
それぞれスタンダードのものと比較し
てみますと、シリンダーヘッドは燃焼室
容積をせばめて圧縮比が高くとれるよう
にしてあり、シリンダーはポート・タイ
ミングが変更され、それぞれ材質も異な
れば、冷却面でも変わっています。

ピストンは第三ポート側のスカート部
の切りおとしが大きくなっており、ロー
タリーバルブもまたシリンダーポートの
変更から吸気タイミングの設計が変更さ
れたものとなっています。

まず、エンジン関係のキットパーツと
しては少ないものでYF1の21点、多い
ものではYA6型の34点となっております
ますが、その内容の主なものをみてみま
すと、まずシリンダーヘッド、シリンダー
ピストン、ロータリーバルブ、キャブレ
ター、スプロケットなどがあります。



フロント・ホイール関係



ハンドル・バー関係

なピークアップを得られることをまず第一の目的とし、低速から高速にかけて十分な出力をもつものとし、また、スタンダードのものにくらべればその性格はかなり高速型のエンジンとなります。

また専用キットパーツの使用により出力は二〇〜三〇パーセントちかくアップするものとなります。そしてこの出力アップは車体重量の軽減によって、さらに有効に生かされるのです。

これは車に乗車してみればすぐ分かることですが、エキゾーストパイプからの排気音はキレのよい、ロードレーサーにも似た金属的なひびきをあげて、スロットルの動きに敏感に反応してくるものとなります。

その性格の変ぼうふりには改造を手がけた人ですらおどろかされるものといえますが、このままでは公道を走らせられないことにご注意ください。

ただしマニアの目をみはらせるにはなによりも強く納得づけるのがエキゾーストパイプからの耳をつく排気音でしょう。お店の宣伝の媒体の一つとして、また技術的な信用をうらづけるものとしてモトクローサーを手がけることはもっとも有効な手段ともいえます。

エンジン関係のキットパーツ一式はYF1型50cc用が、21点で合計一万五千二〇〇円。YG1型75ccが、23点で合計一万六千三〇〇円。YA6型125ccが、34点で三万四千一〇〇円。いずれも小売値段となっています。

車体関係の部品は

オプションです

エンジン関係について用意されていますが、車体関係の部品で、ハンドルをはじめフロント・フォークやリヤ・クッション、タイヤ、コントラール・ワイヤーなどがその主なものです。

またこれらの車体関係の部品はオプションパーツとして用意されているもので、任意に取付け、交換することができません。そして、モトクロスに参加するしないは別として、一般の車にも応用できるもののがかなりあります。

たとえばハンドルなどはその最適の例といえますし、重荷を積む人には重負荷用のリムなどもあるわけです。

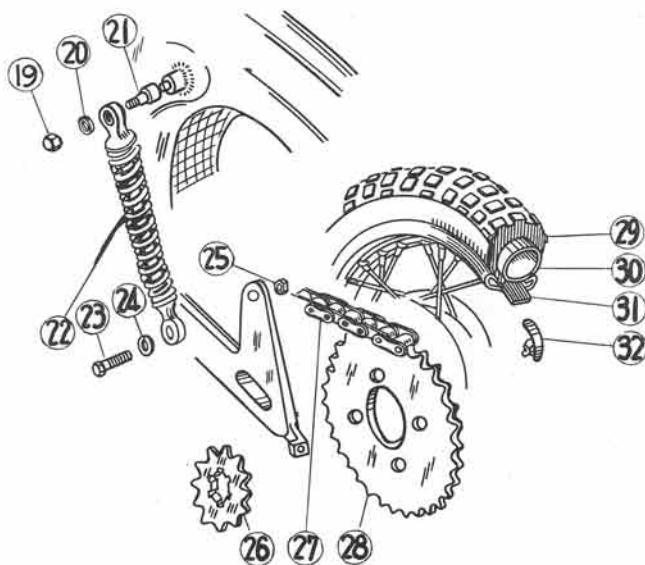
またこのオプション・パーツはエンジン関係のキットパーツにくらべかなり種類が多くなっていますが、これはホルトやナットなどの小物が多くなっている関係で、すべてのオプション・パーツを使用しなければならぬというものではありません。

ただしモトクロスに積極的に参加するというお客さんの場合には、フロント・フォーク、リヤ・クッション、ドライブおよびドリブンスプロケットは交換する必要があります。クッションはスタンダードのままでも

◀モトクロッサー専用パーツ発売▶

これから行なわれる主要モトクロス

4月18日	第12回全日本モトクロス	朝霧高原
5月2日	第11回東京モトクロス	千葉・我孫子
5月16日	第6回東北モトクロス	青森・八戸
5月23日	第2回朝霧モトクロス	朝霧高原
"	第24回スズカモトクロス	三重・鈴鹿
6月6日	帯広モトクロス	北海道・函館
6月13日	北見モトクロス	" 北見
"	北日本モトクロス	青森
6月20日	旭川モトクロス	北海道・旭川
"	第2回武州モトクロス	埼玉・入間川
6月27日	第27回スズカモトクロス	三重・鈴鹿
7月4日	第1回妙高モトクロス	妙高高原
7月11日	第7回東北モトクロス	福島・郡山
7月18日	四国合同モトクロス	高松テック
"	第5回スズカクロスカントリー	三重・鈴鹿
8月1日	第1回三多摩ヒルクライム	未定
8月8日	全道モトクロス選手権大会	北海道・千歳
8月15日	第8回東北モトクロス	秋田・横手
"	第26回スズカモトクロス	三重・鈴鹿
8月22日	第13回全日本モトクロス	静岡・丸の山
9月12日	第9回東北モトクロス	宮城・仙台
9月19日	第5回浅間火山モトクロス	浅間高原
9月26日	第27回スズカモトクロス	三重・鈴鹿
10月3日	第14回全日本モトクロス	未定
"	第28回スズカモトクロス	三重・鈴鹿
10月10日	第2回宝珠花モトクロス	埼玉・宝珠花
10月17日	第6回北日本モトクロス	青森・弘前
11月3日	第6回スズカカントリーレース	三重・鈴鹿
11月17日	第12回東京モトクロス	千葉・我孫子



リヤ・ホイール関係

よい場合がありますが、モトクロスのコースは自然のままの不整地に設定されるのが条件の一つとなっているからで、しばしばジャンプをともなっている走らせねばならず、クッションの柔らかかすぎるものはせり合いなどの場合に、非常なハンドレをとまなうものとなるからです。

またドライブおよびドリブン・スプロケット、タイヤは必ずコースに合ったものとしなければなりません。

減速比を必要以上に大きくとりすぎて力は強いがエンジンがすぐ吹きあがってスピードの伸びが足りなかったり、またその逆の走行性では満足なレース運びが展開できないからです。

なおオプショナル・パーツには燃料タンクやシートが含まれていませんが、これは原則として、スタンダードのものを使用することになっているからです。

改造の際の注意事項

最後にキットパーツを使って改造する場合の注意事項を述べることにします。まず最初に注意したいことは、ライディング・ポジションをお客さんの身体に合わせたいということなのです。

ライディング・ポジションの問題はスタンダードの車においても重要なことですが、モトクロッサーにおいてはとくに重要な項目だからです。というのはスタ

ンダードの車のようにビタリときまったライディング・ポジションではコースが不整地に設定されているだけに、車を自由にあやつることができず、思いのままに走らせることがむずかしくなってくるからです。

したがってハンドル、シート、フットレストの関係をバランスのとれたものとすると同時に、自由なライディング・フォームの変かんがきくようにしておく必要があるのです。

エンジン関係のキットパーツは原則として部分的な変更を行うことは好ましくありません。エンジン性能はエキゾーストパイプ（もちろんエキスパンションチャンパーも）に凹み一つあっても変わってくるほど微妙な面もあるからです。

またきめられたもの以外の改造、すなわちフレームの変更などは避けなければなりません。

そして重量軽減に留意し、車体中の出っぱりをなくすことにつとめます。

☆ ☆ ☆
すばらしいモトクロッサーを仕上げる

こと、それはお店の技術を示す絶好のチャンスであり、お店で改造したヤマハのモトクロッサーが勝利のゴールにとびこんだとき、また新たな需要層が開けるのです。

☆ ☆ ☆
モトクロッサー専用パーツの発売はヤマハの拡販にも結びついているのです。

モニタートリオ 当選発表!!



モニター当選を喜ぶ No. 7424 牧里組の女性トリオ

111組 333人のモニター がスタートしました

全国に多大な反響をまき起したヤマハのキャンペーン「モニター・トリオ」。それだけに応募者の中にも変わったグループがありました。

「神サマ、仏サマ、モニター・トリオのオジさま、ぜひとも私に幸運のキーをおわたしてくださいませ!」

という懇願型。申込書を手にした係員も思わず心を動かされましたが、抽選は厳正。惜しくも選外となりました。またの機会にお願いいたします。

北海道ブロック

No.	氏名	性別	年齢	職業	販売店名
22334	齊藤 芳一	男	20	クリーニング店員	田中商会
	本間 亘	男	18	大工	田中商会
	本間 茂	男	18	学生	田中商会
6042	館岡 幸集	男	18	会社員	川口自転車商会
	小椋 隆	女	19	建築業	川口自転車商会
	齊藤 節子	女	19	看護婦	川口自転車商会
7510	高木 友子	女	19	店員	高木自転車商会
	原 トシ子	女	18	店員	高木自転車商会
	福崎 時子	女	18	店員	高木自転車商会
2241	渡辺 富男	男	20	技師	渡辺商会
	佐々木和男	男	17	会社員	渡辺商会
	板倉 富男	男	17	大工	渡辺商会
1683	井下 友治	男	18	学生	山田自転車商会
	金塚 保宏	男	17	学生	山田自転車商会
	大西 敏允	男	17	学生	山田自転車商会
2954	田中 次郎	男	18	学生	北浦モーターズ
	山口 勝	男	19	公務員	北浦モーターズ
	及川 直彦	男	17	学生	北浦モーターズ
1807	安田 昌弘	男	17	商	新和商会
	吉田 寿郎	男	19	公務員	新和商会
	安田 義昭	男	19	警察官	新和商会
7145	阿部 秀克	男	19	警察官	杉沼モーターズ
	渡辺 茂一	男	16	学生	杉沼モーターズ
	国井 吉和	男	16	学生	杉沼モーターズ
3960	猪本ミエ子	女	20	洋裁	佐井モーターズ
	佐藤ケイ子	女	17	洋裁	佐井モーターズ
	佐藤 幸子	女	17	洋裁	佐井モーターズ
18056	石井 穂	女	18	農	朝倉モーターズ
	佐藤 穂	女	17	農	朝倉モーターズ
	佐藤 良悦	男	17	学生	朝倉モーターズ
905	武田 一春	男	17	会社員	木幡輪業商会
	渋谷 盛夫	男	16	会社員	木幡輪業商会
	保科 政治	男	16	商店員	木幡輪業商会
884	遠藤 義二	男	17	農	東仙モーターズ
	遠藤 秋夫	男	19	会社員	東仙モーターズ
	児玉 正一	男	10	農	東仙モーターズ
19133	飯島 伸夫	男	16	農	根岸輪業
	伊藤 稔	男	20	学生	根岸輪業
	伊藤 五郎	男	20	学生	根岸輪業
13502	小田川 守	男	17	学生	山口輪店
	海老名秀憲	男	17	学生	山口輪店
	太田俊一郎	男	17	学生	山口輪店
22071	若松 広	男	20	大工	山田商会
	滝淵 道博	男	19	商	山田商会
	佐藤 勝	男	20	農	山田商会
6629	石井 久	男	17	学生	山田商会
	円谷 庄三	男	17	学生	山田商会
	熊田 健一	男	17	学生	山田商会

仙台ブロック

に写真を添えて申込んでくれました。いずれも優秀な経歴の持主で、その熱意が通つてかみごと当選、こんごのモニターぶりが期待されます。

その三

トリオ全員の血液型を記してきた人もいます。事故をおこしても迷惑をかけるか? という気持のあらわれなのでしょう。ぜひとも後者の気持であつて欲しいと受付ナンバーを押したものです。

東京ブロック

No.	氏名	性別	年齢	職業	販売店名
5589	久保 庭卓	男	16	学生	石田モーターズ
	大場 泰	男	16	学生	石田モーターズ
	倉田 泰	男	16	学生	石田モーターズ
3821	島田 幸雄	男	17	学生	江田自転車店
	亀山 和男	男	17	学生	江田自転車店
	齊藤 貢	男	17	学生	江田自転車店
8294	松本 信吉	男	16	学生	政木屋モーターズ
	米沢 順一	男	16	学生	政木屋モーターズ
	室井 岸男	男	16	学生	政木屋モーターズ
1064	大根田晴至	男	16	学生	吉沢モーターズ
	黒崎 利男	男	16	学生	吉沢モーターズ
	小島 秀男	男	16	学生	吉沢モーターズ
651	井上 修二	男	16	学生	高尾商会
	岩崎文三郎	男	16	学生	高尾商会
	岩崎 公夫	男	16	学生	高尾商会
11417	並木 衛	男	17	学生	郡総輪業商会
	後藤 宏	男	17	学生	郡総輪業商会
	秀夫	男	17	学生	郡総輪業商会
18175	島田 三雄	男	17	学生	飯野自転車店
	島田 三雄	男	17	学生	飯野自転車店
	正弘	男	17	学生	飯野自転車店

■モニタートリオ当選発表

重村 和行 男 16 学生
三倉 隆 男 16 学生
小池 誠 男 16 学生
富士商會

その五

ある学校の先生が、年令の制限は知っているがという断りをつけて申込んできてくれました。根っからのヤマハ・ファンで、どうしても応募しなければ気がすまないというのです。
しかし規則は規則ということで、係では丁重にお断わりしたところ、こんどは娘さんが、校長先生からのすいせん状を添えて申込んできました。

親娘で熱烈なヤマハ・ファンだったわけですが、すいせん状とは校長先生もまた意気なはからいをしたものです。
大阪ブロック

大下 園芳 男 17 学生
阪田 喜代治 男 17 学生
田村 雅一 男 17 学生
高石モーター

その六

こんどの申込みには、女性ばかりのトリオというグループもかなり目立ちました。また女性をまじえたトリオも少なくありませんでした。
広島牧黒トリオのみなさんはそろって18才。写真同封での申込みでしたが、

山 口 22396
河村 三谷 重白 安田 菊池 名越 若林 若林 哲二 隆朗 始 男 17 学生
光 久雄 明弘 泰彦 純 道夫 始 男 17 学生
流川モーター

ジュニアスポーツとのお見合はみこと成巧しました。このジュニアスポーツは本当に幸せものです。
広島ブロック

その七

愛用のガソリン、オイル、点火プラグなどの詳細を克明に記して申込んできたトリオもいました。
そのさきよう面々が、どのようにモニターに生かされるか楽しみです。
四国ブロック

山 口 16405
松原 寛治 男 20 市吏員
宮城 具 男 19 市吏員
松田 俊子 女 20 事務員
沖元オート

山 口 16405
松原 寛治 男 20 市吏員
宮城 具 男 19 市吏員
松田 俊子 女 20 事務員
沖元オート

最後に

応募者の資格の一つに二〇才以下とい

香川 19805
井口 久保 峰 英見子 女 20 公庫職員
雅泰 和光 男 19 団体
青木商會

たいせつな定期点検

その1



サービス篇



2月1日にさかのぼり、「1年、1万キロ走行」の新しい保証制度が発効されましたが、その条件の一つとして定期点検の実施が約束されています。

車の定期的なチェックは高度な

性能をいつまでも長く維持するために、せつたいに欠かせない大切なことだからです。

お店のお客さんから厚い信頼をうけるためにも、積極的に定期点検を実施するようお願いいたします。

定期点検は

車の健康診断

工場で作られる新車は、充分な耐久テストをかさねて決定された精密な設計仕様と慎重な組立て、そして厳重な検査を経てディーラーのみなさんのお手もとへと届けられるのですが、ユーザーの取扱いは千差万別で、乗りっぱなしという人も少なくありません。

もちろん、メーカーとしては点検をほとんどやらなくとも、そうとう長期に走行できるものにするための努力は常につづけており、でき得るかぎり実現しているのですが、運動部分の摩擦、各部締付け個所のゆるみ、消耗品の消耗もあり定期点検を完全に廃止するわけにはまいりません。いわば車の健康診断となるものだからです。

定期点検の意義を要約しますと――

●定期的に各部の細かい修正や掃除をすることにより、設計どおりの性能をそのまま長期間にわたって持続することができ、つねに満足した状態で使用できる。

●予想されるクレームを早めに発見することができ、サービス店の余分な労力を軽減し、ユーザーの予期しなかった負担を未然にふせぐ。

●定期点検を介して、ユーザーの使用状況を知らることができ、正しい取扱ひ方の指導や、相互信頼のふかいつながりがもてる。

——ということになります。

サービスと同時に

技術も売りますよ

以下、すでにお分かりのこととは思いますが、定期点検の要領を述べてまいります。

1 定期点検の時期

新保証制度の実施にともない、定期点検の実施は「購入後の月」により管理されます。(第1表参照)

したがって、定期点検を完全に実施するには「ユーザー・カード」をつねに整理しておく必要があります。

「ユーザー・カード」を整理することにより、定期点検の実施を積極的に働きかけることができます。



第1表 定期点検の実施時期

	第1回	第2回	第3回	第4回	第5回	(以後)
原付1, 2	1ヵ月	4ヵ月	8ヵ月	12ヵ月	1年4ヵ月	4ヵ月毎
軽以上	1ヵ月	6ヵ月	12ヵ月	1年6ヵ月	2年	6ヵ月毎

第2表 定期点検の料金

cc	50および55	75 cc 級	125cc級	250以上
第1回	無料	無料	無料	無料
第2回	500円	600円	700円	1,125円
第3回	500円	600円	700円	1,500円
第4回	500円	600円	700円	1,125円
以降	500円	600円	700円	※

※は6ヵ月にあたる時1,125円。12ヵ月にあたる時1,500円。
なおオイル代および消耗部品代は別に請求します。

2 定期点検の料金

定期点検といっても、すべてフリー・サービスというものではありません。むしろお店の利益を守るものとさえいえるものです。

親切に、かつ完全にきめられた各部のチェックを果し、ユーザーの満足を得ることで、その報酬を確実に得るものとしなければなりません(第2表参照)

サービスを売るといっても、汚れたくまを水洗いするまでで、これにワックスをかけることは過剰サービスというものなのです。

とくに定期点検の場合は、ユーザーの利益を守るためのものですから、サービスとビジネスの区切りをはっきりとさせておくべきです。

3 定期点検で信用を売ろう

ユーザーの心理とはおかしなもので、ひかてき定期点検の思想がゆきとどいているといわれる腕時計にしても、狂いが出ないかぎり、定期点検すなわち分解掃除にだしたがりなものなのです。

ましてやオートバイの場合などは、調子がわるくならなければ点検もしないという取扱いで、下手にいじられると、調子をくずしてしまうのではないか、などといった大変な心得ちがいのユーザーもいるほどなのです。

したがって定期点検の重要性をとく前に、まず技術の優秀さを売る必要もあるわけです。

それには、サービス・マンたるものはいっ洗ったか分からないような油だらけの作業衣や、かかとをつぶしたような履物で応待するということは考えものです。

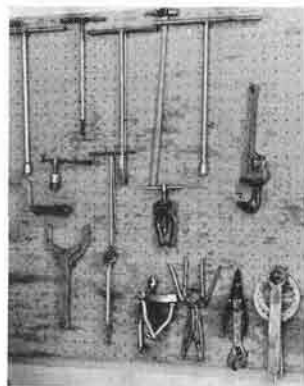
店のショーウィンドにホコリがたまっただような店には、だれだって愛用の時計を手わたすようなことはほしくないのと同じことだからです。

またはずしたボルトやナット類などの小物の部品を地ベタにじかにいたり、スパナののアゴを上むきにして使うようなことはつしむべきです。

ユーザーは往々にして、そんな作業ぶりからお店の技術の程度を知ろうとするからで、つまらぬことでお店の信用を失なうのはまったくつまらぬことです。

話がだいぶわきみちにそれてしまいましたが、定期点検というユーザーとのつながりを生かして、お店の技術売りこみたいものです。

次号から、定期点検の項目とその要領について述べていきます。



はなしのヨビゴム

ヨーロッパに持ちかえりましたが、それは人々の好奇心を刺激したのみにとどまり、なんと二世紀半あまりもかえりみられなかったのです。

ところでゴムをゴムと呼んだ最初の人にはだれかというところ、一六〇一年スペイン人トルデシラスで、その著書にハイチ島の土人の使用するよくはすむ球をゴム(Gum)と記しています。



ラバー

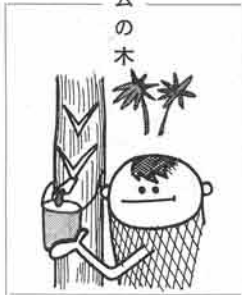
ゴムはまたラバー(Rubber)ともいわれますが、ものの本によりますとこのラバーという言葉をはじめ使ったのは一七七〇年のことで、英国の化学者ブリーズトリーが、ゴムが鉛筆で書いた字を消すのに好適であることを発見したのがその呼び名のはじまりといわれています。ラバーとはこするもの、すなわちラブ(rub)からきている言葉です。余談になりますが、アイ・ラブ・ユアの発音を間違えますと、とんだことになるといいうわけです。



ゴム

ゴム製品、といってもここではオートバイに使われているゴム製品のこと。そしてその代表はタイヤということになります。そのゴムというものを初めて文明人に知らせたのは航海者として有名なクリストファー・コロンブス。

彼は二度目のアメリカ大陸航行の際、サン・トミゴの土人たちがゴムを使用しているのを見出し、若干のサンプルをヨ



ゴムの木

ご承知のようにゴムはゴムの木からとりますが、ゴム液を産する植物の種類はきわめて多く、その数は四〇〇を越え、いずれにも赤道を中心として南北緯30度以内の地域に分布しています。

ゴム樹栽培に適する条件としては
・気温26〜27度Cで、季節的变化が少なく
・年間総雨量一五〇〇〜三〇〇〇ミリのところ

- ・混砂土壌、ゆるやかな起伏があり、排水のよいこと
- ・烈風のおそれが少ないこと
- ・労力が安く、多く得られること

また種子の寿命は短かく、うっかり播種の時期を失うとそれでおジャンということになります。

種子が成長してゴム液採取に至るまでには五〜七年の年月を要し、樹に切付けを行うのは樹の太さが地上1メートルのところ、周45〜50センチぐらいに成長してからです。

またゴム樹液(ラテックス)の産出量は樹令10年ごろが最高で、20年以上になると著しく減少し、採算のとれる限度は30年といわれています。

扱いはむずかしいが、耐久性はすこぶる良好であるといえましょう。



ゴムの保護

ゴムを大別すると、天然ゴム、合成ゴ

ム、再生ゴムの三つに分けられます。天然ゴムとは文字どおりゴムの木の樹液をあつめてつくられたものであり、合成ゴムとは人工的に合成したものです。

この合成ゴムの研究は、アメリカ、ドイツ、ソ連など、天然ゴムの産地をもたない国々で盛んであり、もちろんわが国でも急速な発展をみせています。

ブチル・チネーブといつて、最近色の黒いチネーブが使用されていますが、これは合成ゴムにより作られたものです。また再生ゴムとは、加硫ゴムといってゴムと硫黄の混合物を適度に加熱してゴム質に強度と弾性を与えたいわゆるゴムから脱硫し、これに可塑性をあたえたものです。

再生ゴムは生ゴムと混合使用され、再加硫することができ、一種の増量剤として使われています。

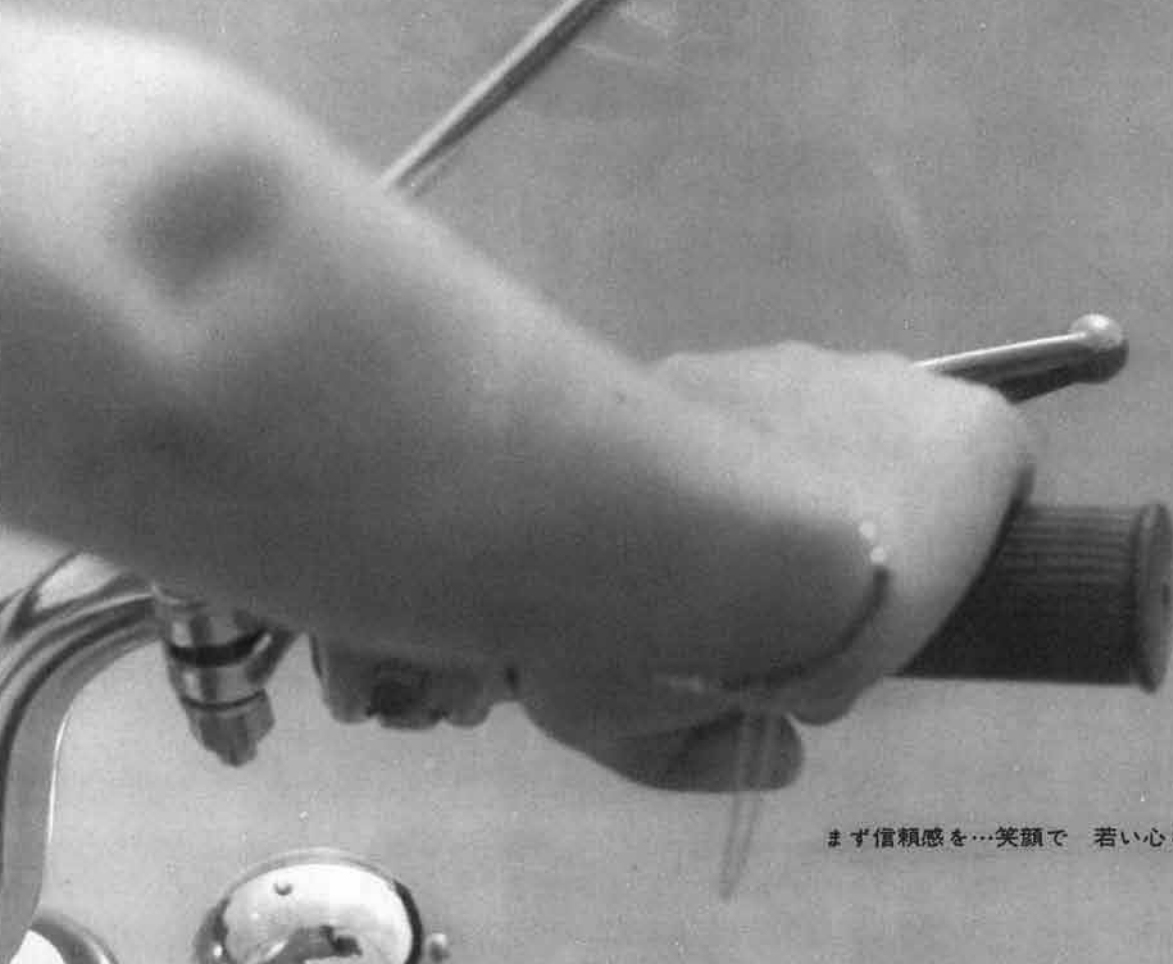


なまゴム

生ゴムという言葉と加硫という言葉がでましたが、生ゴムはもともと著しい弾性をもっていますが、10度C以下の低温では硬直して弾性を失ない。また100度C附近の高温では軟化し、べたついて実用に供することはできません。そこで生ゴムに薬品を混合し、成形し、加熱することによって物理的に安定し、かつ弾性に富んだゴム製品にするわけですが、この加熱が加硫であり、混合された薬品を生ゴムと反応させるものです。

乗りかた教えます

伸びるヤマハは期待する
若い人たちを獲得しよう



まず信頼感を…笑顔で 若い心をつかむコト



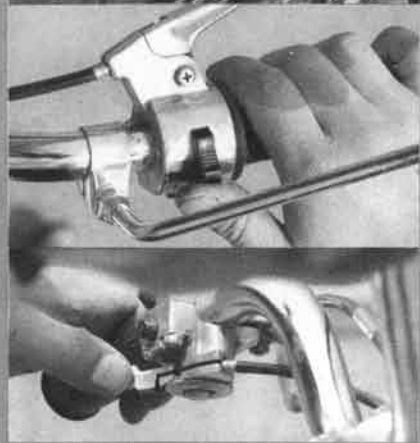
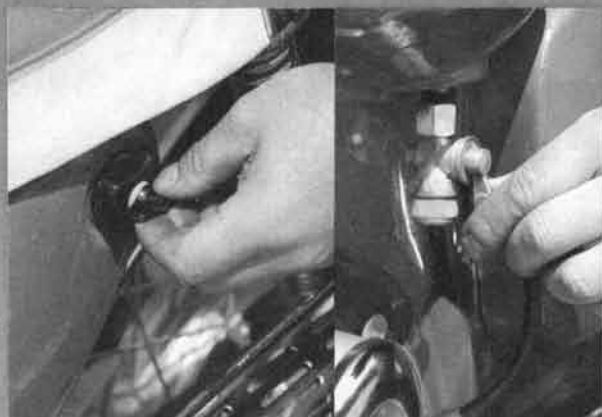
エンジンかける このときはマジメな顔でいきましよう まずキックを踏おろすコソからはじめます



たとえ女性といえども ヘルメットはライダーにつきもの (ただしここでは写真効果の上でとりました……)



またがり方 テレないで 大担に おしつけること この場合とくに押しが肝心



コソク スイッチなど 各箇の操作をまず教えます。順序を間違えずに 正確に二度でも三度でも 必ず使いをやさしく丁寧に

もう1回 ホラ 照れて離れているとこんなことになる
アナタじゃなく 彼女をもっと車にちかづけるコト

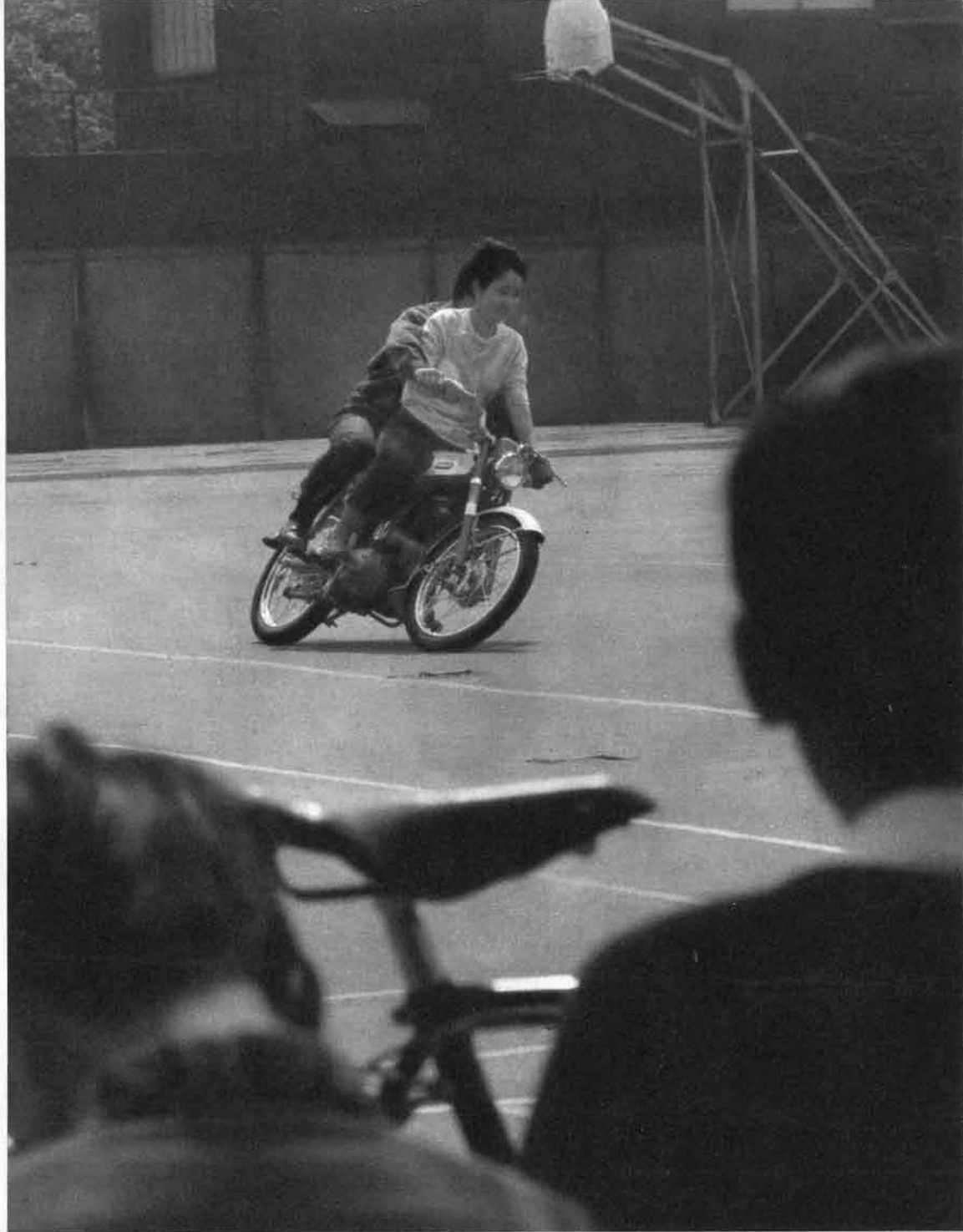


さあ 発進 回転をあげすぎず クラッチ
はやわらかーく つながせる そう この
ようにタンデムで教えるのがイチバンです



クラッチとギヤ・チェンジの関連は こん
な失敗例をみせたらどうでしょう もっと
もコワがらせては逆効果となりますが……

乗車させたら ヒザでタンクをはさむように きつくなく
カタくなく だーれダ 役得だ などというのは……



快走！ すっかりな
れて カーブをきる
自転車族のうらやま
しそうな顔……



そして卒業 3時間前には考えら
れなかったコトです みてくださ
い このみごとなライディングぶ
りを…… ご苦労さまデシタ



ボートのニューモデル

セイリングカタマラン10 SC-14

'65のボートショウでいちばん注目を集めたのがこのSC-14 安定とスピードが身上で初心者でも比較的簡単に操作できることから世界的にブームを呼んでいる 流れるような曲線をもつ艇体は、今年の世界に一段と生彩を加えることでしょう



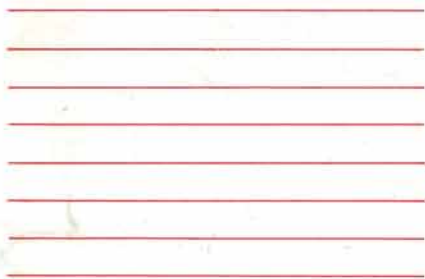
ヤマハニュース No. 24

昭和40年4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



ヤマハ発動機株式会社



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

ヤマハ 80
 ジュニア
 スポーツ