



ヤマハ
ハイライト
その12



これはなんでしょう オートループのオイル監視窓です これだけへったらもうオイルを入れなくてはいけません メーターなどを使うよりも これが一番確実な方法です

おばこトリオ



(大曲発)

ようやく春がきた秋田県六郷町。まだ多い残雪の間を、三人の「おばこ」がヘルメットにマフラーをなびかせ、八十日間で一千里を……と走りまくっている。

三人は町内の呉服店に勤める猪本ミ子さん(20)、佐藤幸子さん(17)、佐藤ケイ子さん(17)。あるオートバイメーカーが募集した「原付二種以上の免許、二十以下のトリオ」という条件にピッタリでモニターになった。

持ちかねた雪どけ。丸Oのバイクを配達、注文とりに乗り回しているが、無事故であればバイクは三人のもの。「もうもらったも同然……」とおばこトリオに張り切っている。

以上は一般紙にまで報道された「おばこトリオ」誕生の記です。



「オートバイを店のためにも使ってくれるので、ずいぶん助かりますが、みんな3年から4年のベテランお針子さんでしょう。こう有名になっちゃ、嫁コの話がどっときて、ウチの商売がアガッたりになるんじゃないかと心配ですワ」とは、おばこトリオが勤めている佐岩洋服店主のうれしい悲鳴である

北国の春はおそい。残雪の山なみを越えてくるシベリアおろしはまだ冷いが、日ざしはうらら。休日ごとのツーリングで、走行キロ数はもう500km近い。この調子だとモニター終了まで規定の倍くらい走ってしまいそうだ。





扱い店である佐井モーター
さんは洋服店からたった5、
6軒先 サービスは万全で
ある メンデラーの石
橋モーターさんも わざわ
ざ大曲市から“おばこトリ
オ”を激励にやってきた



せまい町なので赤いモニター車は
どこへ行っても注目的 自転車
で服地の行商をしているオネエさ
んたちから うらやましがられたり
熱心に質問をうけたり



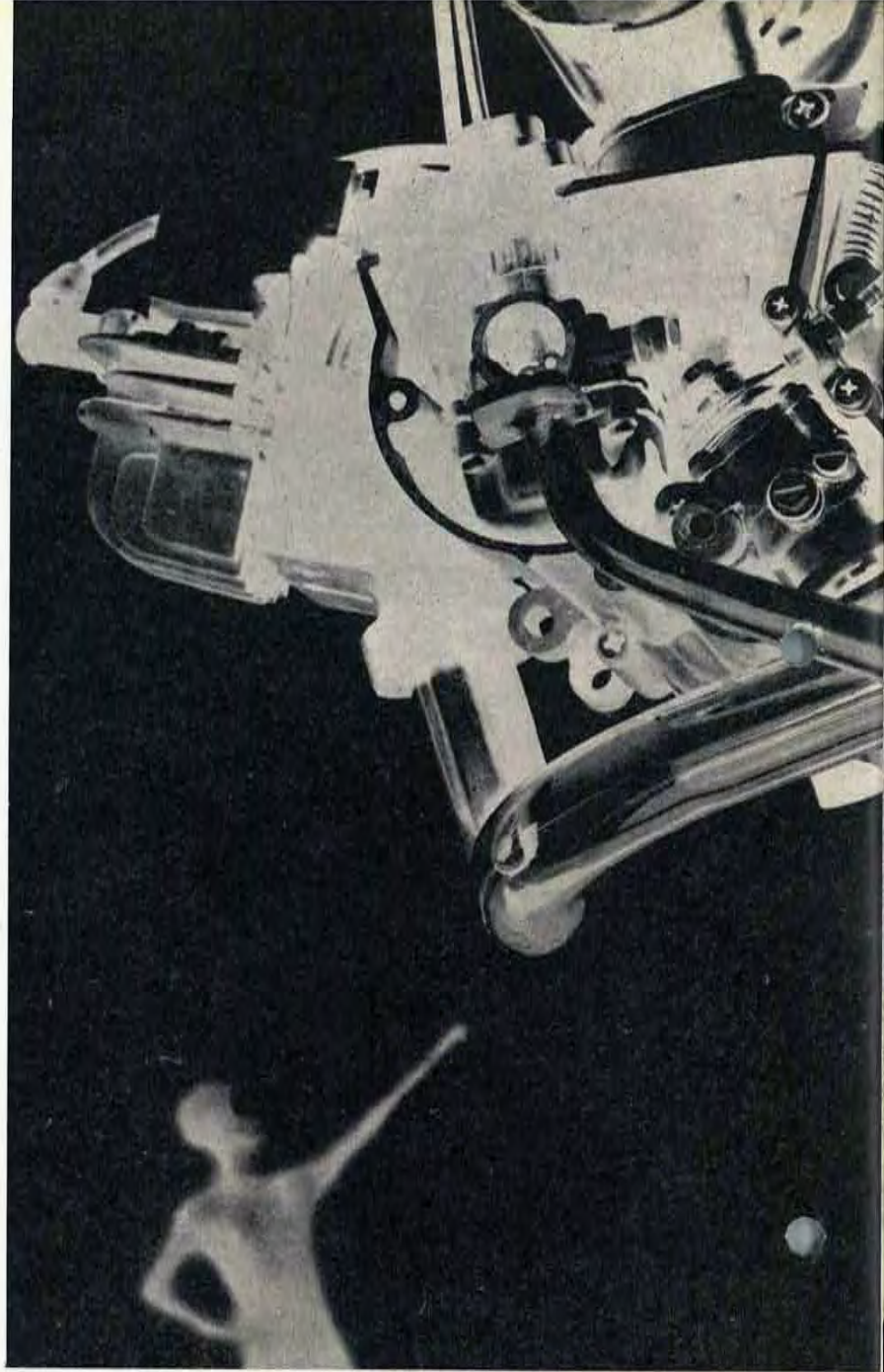


縫い上げた洋服を配達に出発 YGS-1のおかげで行動半径がぐんと広がったので店主の佐々木さんもホクホク 右見て左見て徐行 一時停止 ぜったい安全運転……とわが子のように注意する

服地の見本をつんで庭先へ横づけ ホイまた売れた メジャーさばきもあざやかに おばこ商法は快調 ついでにオートループの効用も一席 どうもありがとう

第2回目のレポート用紙きたる アナタノトモダチデ〈オートループ〉ラシッテルノワ 10ニンチュウ ナンニカ 「8人」〈オートループ〉シャノイトコロワ 「長距離に強い」





完ぺきなエンジン

プラス

2サイクル+オートループ

エンジンは
2サイクル^{プラス}+オートループ
これが世界の常識です



オートバイの心臓ともいわれるエンジン
そしてその心臓の

“強さ”

“元氣さ”

“寿命の長さ”

が苛酷なまでにテストされる世界選手権

ロードレース

その世界選手権ロードレースのもっとも

人気ある二五〇cc級レースで

2サイクル車としてヤマハがはじめて

メーカー選手権を獲得していろいろ

ヤマハの市販車に採用されている

2サイクル+オートループの優秀性が
世界の専門家の間で

大きな話題となつています

出力において 経済性において

保守の容易さ 信頼性において

ずばぬけた性能をもつのが

2サイクル+オートループと実証された

からです

小型空冷エンジンならヤマハ

オートバイ・エンジンならヤマハ

ヤマハの名はいまや不動です

これが 世界一のオートバイ技術をきわめた

ヤマハのエンジン 2サイクル+オートループの特長です

- 構造が簡単です
- 小型・軽量です
- 快適な乗心地を生みだします
- 始動性にすぐれています
- ガソリン・オイルの消費が経済的です
- 取扱い保守が容易です
- 耐久性に富んでいます
- 性能はいちばんです

2サイクル・エンジンのよさはどこに

あるかといえば

構造がかんたんで 高性能であること

そして 保守が容易で

ながもちするということにあります

エンジンが動力を発生するには燃料ガ

スを吸入し、圧縮し、そしてこれに点火

爆発させ、燃焼後の廃気ガスを排出させ

る吸入・圧縮・爆発・排気の四つの仕事

をしなければなりません

が、2サイクル

・エンジンはこの四つの仕事をシリンダ

ー内でピストンが上下するその2行程で

なしとげ、そのためになに一つとして特

完ぺきなエンジン 2サイクル+オートループ

別の装置をもっていないのです。

ただシリンドラーには吸気、掃気、排気の三つのポート（孔）があげられているだけなのです。そしてピストンの上下移動がこれらのポートの開閉をうけもっているのです。

その方法はキャブレターをおしてエンジンに送りこまれる燃料ガスを、直接燃焼室におくりこまず、シリンドラーの吸入ポートからひとまずクランクケースにみちびき、ここで予圧したのち、掃気ポートからシリンドラー内におくり、ここからはじめて圧縮、爆発の仕事に入るというものです。

つまりピストンが上昇して燃料ガスを圧縮すなわち圧縮行程に入ると、吸気ポートが開いて負圧となったクランクケース内に新しい燃料ガスが吸入されるのです。そして圧縮された燃料ガスに火がとび、爆発行程となるわけです。

爆発のちからによってピストンが下降するにしたがい排気ポートが開き、掃気ポートが開きますが、また同時に下降するピストンによってクランクケース内に吸入されていた新しい燃料ガスが圧縮されますので掃気ポートが開くにしたがいこの予圧された燃料ガスが掃気ポートからシリンドラー内に移行し、燃焼後の廃気ガスを追出しながら次の圧縮を待つという順序となるわけです。

このようにピストンがバルブの働きをなすことから、2サイクル・エンジンは

ピストン・バルブ式エンジンともいわれその構造は4つのナットを外すだけでシリンドラーヘッドとシリンドラーを分解することができ、ピストンやコンロッドにすぐ手がとどくという簡単なものとなっているのです。

エンジンの構造がかんたんであるという点、それは
トラブルの発生が少なく
手入れが容易であるということを意味しているのです。

そのうえ2サイクル・エンジンは非常にすぐれた性能を発揮します

燃料ガスの吸入や、廃気ガスの排出に別個のバルブ装置をもてば、そのバルブ装置を駆動するための機構をそなえなければならず、当然のことながらエンジンの構造は複雑なものとなってきます。

そして、機構が複雑化すればするほど故障の発生率も大きくなり、点検・調整の手間もふえてくるということになるのです。

そればかりではありません。重量もかさんできます。これは性能面からみて明らかにマイナスとなるものです。

同じ重量の車であれば、エンジンの重量が軽い分だけ車体部分に強度をもたせるための重量にふりむけることもできるからです。

このように、構造がかんたんであると



2サイクル・エンジンは赤ん坊でも扱える？
が 赤ん坊を扱うほどむずかしくはない

いうことは、たんに故障の発生個所が少なくなり、点検・調整の手間がはぶけるということのほかに、性能面において非常に有利なものとなってくるのです。

性能の問題がでてきましたが、2サイクル・エンジンの性能はまた非常にすぐれたものです。

さきに述べたように2サイクル・エンジンはピストンが一往復すなわちクランクシャフトが一回転することに動力の発生が得られますので、トルク変動が少なく、振動のない、きわめてすぐれた乗心地が得られるのも特長の一つです。

また2サイクル・エンジンの潤滑は燃料混合式にしる、また後述するオートループ式にしる、潤滑オイルをくりかえし使用しません。つねに新しいオイルがエンジンにおくられますので、耐久性は抜群です。

とくに燃料混合式は、潤滑オイルを一定の割合で燃料のガソリンに混合するだ



つぎつぎと完成されていくヤマハのエンジン その一台一台に 2サイクルの高度な性能が秘められている



2サイクル・エンジンは構造の簡単なことがもっとも大きな特長である むぎんでた性能をもつエンジン それが2サイクル+オートループのヤマハである

けでよく、潤滑のためのとくべつな装置はなに一つ必要としませんので、エンジンの構造をますますかんたんなものとしているのです。

それと同時にエンジン・オイルの交換という手間もありませんので、保守の面でも非常にらくであるといえます。

またエンジンの始動性がすぐれているのも2サイクル・エンジンの大きな特長といえます。これはクランクシャフト一回転ごとに爆発行程があるからで、キックもかるく 機敏です。

そのほか、エンジン回転の吹きあがり
が早く、迅速なピークアップが得られま
すので、胸のすく鋭いダッシュが発揮で

きます。

構造がかんたんで小型・軽量であること、そして維持費が安くつき、乗心地にすぐれているということは、オートバイのエンジンとしては欠かせぬ条件といえるのですが、2サイクル・エンジンはこれらの要求をすべてに満足させるばかりでなく、始動性にすぐれ、故障が少なく、耐久性に富み、取扱いが容易であるという特長をそなえているのです。

数多くのすぐれた特長をもつ2サイクルエンジン

その2サイクル・エンジン技術で世界をリードしているのがヤマハです

以上が2サイクル・エンジンのすぐれた特長です。要約していえば「構造がかんたんで合理的な働きをなし、小型・軽量で乗心地がよく、取扱い保守が容易で耐久性に富むエンジン」、それが2サイクルであるといえます。

しかし、このすぐれた特長をもつ2サイクル・エンジンも、吸気タイミングに制約をうけること、オイル混合ガソリンを使用すること、この動かしがたい二つの事項により、総合的な性能アップがはばまれていたのです。

出力アップをはかるには、エンジンの吸入空気量を増すということが一つの有

■ 完ぺきなエンジン 2サイクル+オートループ

力な手段となるのですが、ピストン・バルブ式といわれる2サイクル・エンジンでは、吸入空気量の増大をはかって吸入ポートをはやく開ければ、閉まるときははやくあけた分だけおそくなり、せっかくエンジンに吸込んだ燃料ガスをはきだしてしまふことになるからです。

これは吸入ポートの開閉をピストンの上下移動にたよっているためなのです。

またオイル混合ガソリンを使うこと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、通常の走行ではオイル供給過多となることを避けられぬこと、さらに市販のオイル混合ガソリンは必ずしも一〇〇パーセント信用のおけるものでないこと……など、不利な面をもっていたのです。

それでも2サイクル・エンジンは「構造がかんたんで、合理的な働きをなし、小型・軽量で乗心地がよく、取扱い保守が容易で、耐久性に富む」ことから、オートバイ用のエンジンとしては最適のものとして広く使用されてきたわけです。

とくに手軽さ、経済性が重視されるヨーロッパでは、二五〇cc以下の主流オートバイはその大半以上が2サイクル・エンジンを採用しているほど、2サイクル・エンジンの人気は高かったわけです。

しかしこのような2サイクル・エンジンも、ヤマハのすぐれた頭脳と高度な技術により、まったく新しい時代がきりひらかれ、ますます完ぺきなエンジンとし

て大きな飛躍をなしとげたのです。

それがヤマハによって世界で初めて実用化されたロータリーバルブ吸気と、オートループ潤滑法です。

ロータリーバルブ吸気と オートループ潤滑

それは、世界が認めたヤマハの偉大な技術の成果です

ロータリーバルブをひと口で説明しますと、切欠きのある円板を回転させて吸気ポートを開閉するものです。そしてこの切欠きのある円板はクランクシャフトに装着されるため、バルブをもっているとはいうものの、バルブ駆動のためのごくべつな装置はなにごと必要としません。ただ吸気ポートがシリンダーからクランクケースに移され、燃料ガスはキャブレターから直接クランクケース内におくりこまれるだけです。

これがロータリーバルブ吸気の方法ですが、そのねらいとするところはピストン位相にとらわれずに吸気タイミングを変えられるという点にあります。

ロータリーバルブ方式の吸気タイミングはバルブの切欠きで決定されますのでこの切欠きを変えればピストン位相に関係なく自由なタイミングを設定することができるようになります。

そしてこのロータリーバルブ方式の採用により、理想的な吸気タイミングがと



世界が認めるヤマハの技術
つねに世界をリードしている

れることから吸入空気量すなわち燃料ガスの吸入効率が向上し、まず出力アップに成功したのでです。

この出力アップはそのピークが高められたという限られたものではなく、低速から高速にかけて一様に向上しているのです。というのも吸気の終了時期を止められることからクランクケース圧縮をあげることができると、回転によるムラもなく、低速性能がいちじるしく向上しているからです。

またクランクケース圧縮が高められたということは吹返しがなくなったことを意味し、エンジンまわりの汚れがなくなったほか、燃料経済のうえでもいちじるしい進歩をとげたわけです。

さらにロータリーバルブ吸気の採用は2サイクル・エンジンにもう一つの新しい利点をもたらしたのでです。

それは吸気ポートがシリンダーからクランクケースに移されたことにより、シ

リンダーにもう一つの掃気ポートがつくられたということです。

これによりシリンダー内での新旧のガスの入れかえはいっそう理想的なかたちで行なわれるようになり、この掃気効率の向上が2サイクル・エンジンをより強力なエンジンとしたわけです。また新しい掃気ポートすなわち第三ポートの採用はエンジンの内部冷却にも効果的な条件を生みだしており、エンジンの潤滑効果をも高めているのです。

このようにロータリーバルブ吸気は2サイクル・エンジンに画期的な性能向上をもたらし、2サイクル・エンジンはロータリーバルブ吸気でますます完璧な

ものへと技術進展をみせたのです。

そして、世界に先がけてロータリーバルブ吸気の実用化に成功したヤマハの技術は、実績面で他車を四年もリードしているのです。

2サイクル・エンジンの革命
世界の話題△オートループV
 これこそヤマハのみがもつ技術です

ロータリーバルブ吸気の優秀性については、その後ヤマハを追って各社がきそって手がけるようになったことから容易に判断することができますが、ヤマハのすぐれた頭脳と高度な技術は、△オート

ループVでまたまた世界を大きくリードしたのです。

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た問題点すなわちオイル混合のガソリンを使用するという本質的な問題をものごとくに解決したからです。

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なにより一つ必要としないという手軽さにあり、2サイクル・エンジンの一大特長でもあるわけですが、先にも述べたように



ヨーロッパの専門家から「魔法のポンプ」といわれたオートループも その構成部品は非常にかんたんなものである



ベルトコンベア・システムで手際よく組立てられていくオートループ 加工精度に増して組立精度は万全を期しておりテストは厳重をきわめている

完ぺきなエンジン 2サイクル+オートループ

オイル供給過多の傾向が避けられないこと、燃料調合の手間がかかること、あるいは市販燃料の混合オイルの品質が全面的に信用できないことなどの問題も軽視できず、またなによりもまずロータリーバルブ吸気の採用など、2サイクル・エンジンを目ざましい発達に対して一つのカベとさえなってきたからです。

さらに重要なことは、世界的な商品としてみた場合に混合潤滑は燃料調合ということで大きなハンデキャップともなっていたからです。

それとは別に、オイル混合ガソリンを使わない2サイクル・エンジンはオートバイのエンジンの理想の一つでもあったからです。そしてその理想のエンジンをヤマハが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装置ヤマハ・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のです。

それは次に述べるように非常に数多くのすぐれた利点をもたらせたことから容易に納得されるものです。

まずガソリンはガソリン、オイルはオイルとして分離して給油するということから、燃料調合の手間は完全になくなり燃料補給が手軽になったこと、そしてガソリンもオイルもそれぞれの性質を損なわずして使用できるということです。

またヤマハ・オートループのいちばんの大きな特長は、エンジンに供給されるオイル量が「エンジン回転数およびエンジンにかかる負荷」にに応じて「自動的につねに最適の量にコントロールされる」ということにあります。

すなわちアイドリング時にはアイドリングに必要なだけの、また加速時や全力行走時にはそれに見合ったオイル量がおくられるということ、非常に数多くの利点を生みだしています。

まず第一にオイル供給の過不足がないということからオイル消費量が減少し、4サイクルを含めてどのエンジンより経済的であること、オイル供給の過不足がないことからマフラーからの発煙もなければ、カーボン堆積によるトラブルも解消し、エンジンの焼付という問題もまったく気にしないうすむようになっていくことです。

さらにまた、ヤマハ・オートループはエンジン・ブレーキの使用も自由に行っているということです。

スロットルを締めて燃料ガスの供給をしばっても、オイルの供給はエンジン回転数とスロットル開度の両面からコントロールされていますので、なんら心配ないわけです。

そしてなによりも重要なことは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も変わらなければ、オートループそのものは手つけずに使用



ヤマハ・オートループで2サイクルはさらに完成されたものとなりました

することができるといいうことです。

さらにオートループの精巧な働きと信頼ある耐久性は時速二〇〇キロをかくマークするGPレーサーによって実証済みであり、2サイクル車として世界選手権ロードレース史上初の二五〇ccチャンピオンを獲得した実績が保証しているのです。

2サイクル+オートループ

それはヤマハが生みだした世界最高のオートバイ用エンジンなのです。

1965

ヤマハ また独走優勝

65年度世界選手権第2回戦 西ドイツG.P. 250cc級レース

本年度世界選手権ロードレースの第2回戦である西ドイツG.P.は、四月二四日と二五日の両日にわたり、ニュルブルクリンクの南サーキット（註）で、全6級のレースが行なわれ、二五〇cc級レースに出走したヤマハのベア（フィル・リードとマイク・ダッフ）は、スタートからゴールまでの一七周で他車を全然寄せつけず、第一回戦のアメリカG.P.と同じく独走の形で一位と二位を占めた。

（註）ニュルブルクリンクは過去2回世界選手権G.P.に用いられたが、いずれも北サーキットであった。南サーキットは一周七・七四七kmで、北サーキットよりはずっと短い。やはりなかなかの難コースである。

出場した車

二五〇cc級レースに出場したのは四四台であったが、そのうち工場レーサーまたは工場レーサーと見なしてよいのは、スズキ（2サイクル水冷4気筒、選手はパリスひとりだけ）

MZ（2サイクル水冷2気筒、選手はウッドマンひとりだけ）

ブルタコ（2サイクル空冷単気筒、選手はトラス、ディクスンなど）

アエルマッキ（4サイクル空冷単気筒、選手はミラーニ、パソリーニとヴィセンツイ）

ヤマハ（2サイクル空冷2気筒、選手はリードとダッフ）

ホンダは、4サイクル空冷6気筒で出

速報!!

ヤマハ、スペインGPに優勝

世界選手権ロードレース第3回戦のスペインGPは5月9日、バルセロナの一周三・七九キロメートルのコースで開催されたが、世界選手権車のヤマハRDレーサーを駆って二五〇cc級レースに出走した世界選手権者のフィル・リード選手は、せせこましく曲りくねった登り下りの多いこのコースを三十三周して真先にゴールイン、平均速度一一七・一七三キロメートル/時をもって優勝、また一一八・八八〇キロメートル/時（一分五十四秒七九）の最高ラップを樹立した。

またこのレースで同じくヤマハRDレーサーに乗車するマイク・ダッフは三位に入賞した。

フランスGPも勝つ

世界選手権ロードレース第四回戦のフランスGPは、オートバイのレースとしては十二年ぶりのルーアンのコースにおいて開催されたが、注目の二五〇cc級レースはまたも2サイクルオートバイのヤマハにその栄冠が輝いた。これでヤマハとフィル・リードは四連勝、二年連続チャンピオンにあと三勝と大きく迫ったわけである。

なお、このレースにおいてホンダ6気筒で出走したジム・レッドマンは、レース中盤をおわるまで激しくリードに戦いを挑んできたが、オーパーワークがたたって十六周目にマシントラブルを発生し、ついにリタイアするという最悪の事態を招いた。

ヤマハ
西ドイツGPレースに
独走優勝 つづく
スペインGP,
フランスGPにも
優勝

世界選手権第2回戦・西ドイツGP

250 cc 級 (17 周) レースの成績

	所要時間	km/時
1. P. リード (ヤマハ)	58' 25" 2	135.2
2. M. ダッフ (ヤマハ)	58' 26" 1	135.0
3. R. トーラス (ブルタコ)	59' 51" 9	130.9
4. G. ヴィセンツイ (アエルマッキ)	16 周	
5. G. ベーア (ホンダ)	"	
6. G. ミラーニ (アエルマッキ)	"	

7位およびそれ以下の22位までも1周遅れの16周。

最高ラップ・タイムはリード (ヤマハ) の3分11.96秒 (138.7km時) で新記録 [従来の記録は昨年タヴェリ (ホンダ) の作った3分30.8秒 (132.3km時)]。



場するはずであったレッドマンが前日に行なわれた三五〇cc級レースで転倒負傷したため、また4気筒で出場するはずであったビールも公式練習中に転倒負傷したので、2台とも姿を見せなかった。なお、ベネッリ (4サイクル空冷4気筒、選手はプロヴィニ) は、自信がないのであろうか、参加申込をしなかった。

市販レーサーまたはスーパースポーツ型では、ホンダ、ヤマハ、ブルタコ、アエルマッキなどのほか、地元のアードラーとNSUが出場した。

レース経過

前回のアメリカGPと同様にレース経過は至って単調、ヤマハのペアの「ウォーク・オーバー」(独走) に終り、ヤマハの実力に同等の戦いを挑んできたレーサーは一車たりともなかった。このヤマハのリードとダッフに1周追いこされなかったのは、ブルタコのラモン・トラスただ一人だけ、それも毎周5秒ないし6秒ずつ引き離されていったのであるから問題にならない。

「両ヤマハがこのコースにおける従来のレコードを粉砕したのも不思議ではない。結局リードは従来の記録 (ホンダのタヴェリが昨年作ったラップ・タイム) を一秒以上も切りつめた。このコースをよく知っているダッフはその経験を活かして数回もリードに先行したが、リードは引き離されず常にダッフからトップを奪い返していた」 (英紙モーター・サイクリング)。

トーラス (ブルタコ) は、スタートからゴールまで3位を確保し続けた。ペリス (スズキ) は、トーラスに追いつける気配もあったが、第4周目に変速機のトラブルでリタイアし、今年からMZに乗るウッドマンも失火に悩み二度もプラグを取りかえたため大きく後退した。出場四四台のうちレースを完了したのは僅か半数の二台だけで、このうち一九台はヤマハに1周追いこされたのである。

ヤマハ世界選手権で断然トップ

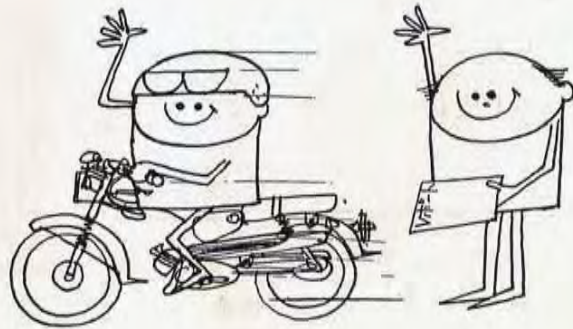
本年度二五〇cc級世界選手権GPの第1回戦 (アメリカ) と第2回戦 (西ドイツ) に、2台ずつ出場したヤマハは、い



西ドイツGP、レース

ささかの不安もなく1位と2位を独占し世界選手権ランキングの得点は合計16で断然たる1位である。2位は、アメリカで3位に入ったモリーニと西ドイツで3位に入ったブルタコの各4点で、ヤマハとの点差は12。4位は、アメリカで4位に入ったスズキと西ドイツで4位に入ったアエルマッキの各3点。6位は、アメリカで5位に入ったモンテッサと西ドイツで5位に入ったホンダの各2点。

昨年ヤマハは世界選手権を獲得したが第1回戦のアメリカGPでは得点0、第2回戦のスペインGPでは3位に入り得点4をかきだだけであった。これに比較すると今年の滑り出しは上の上、ヤマハの実力は存分に発揮されている。



モニタートリオ発進!

333個のヘルメットと111台のジュニアスポーツが全国で走りはじめました。ヤマハオートループ・モニタートリオのスタートです。約十万人の応募者の中から、厳正に抽選され、幸運のモニターとなった三百三十三人の若人たちは、全国各地でツートンカラーのYGS-1にまたがって、町に村にと、その性能のすべてを知ろうと走りまわっています。

このモニタートリオの目的は、オートループのすぐれた性能をより多くの人に知っていたただくことはもちろんですが、近い将来立法化されようとしている、ヘルメット着用の義務をいちはやく実行し、交通安全のキャンペーンを全国的に広げるのも大きな目的なのです。

このため、関東地区のモニター車引き渡しは東京中野の警察大学でおこなわれ、学長富永誠美氏と、全日本交通安全協会専務理事片岡清一氏が、モニター諸君に期待する特別講演をされました。このように、これまで全面的に警察庁当局の協力を得られたモニターはなかったのです。これもすべてヤマハの正しい方針と、全国ヤマハファン交通マナーのよさのためです。

本社にはぞくぞくと、モニターの第一回レポートが集っています。その中には、とても素人とは思えない、専門的なご意見を書いてくださる方も多数いらっしゃいます。車に関する深い



富永学長



知識と、正しい交通マナー、これこそロードマスターに必要な条件です、将来このモニターの
中から、だれからも称賛される真のロードマ
スターが生れていくことでしよう。

四月十一日曜日、モニタートリオ、関東地区のモニター車引渡し式が東京中野の警察大学講堂でおこなわれました。午後二時の開会に、昼前から着いた人たちもいて定時には全員出席、きれいに並べられたモニター車を前にして、緊張したおももちのモニター諸君。この日、特にヤマハの交通安全をもちこんだモニターの主旨に賛同の意を表され、警察大学の富永誠美学長と、全日本交通安全協会片岡清一専務理事のお二人から講演がありました。

富永学長

皆さんモニター当選おめでとう、現在日本のオートバイは大変な進歩を示し、性能は名実ともに世界一といえる。しかしその世界一のオートバイに乗る人が世界一の良識を持っているかどうか問題です。

事故のおそろしさは誰でも知ってはいるけれども、本当にスピードの

限界を知っているGPの世界のならイダーはみな一般公道では無茶な運転をしない。それはスピードのおそろしさを身にしみるほど知っているからです。

あるサーキットで、指導員に聞いた話ですが、まず教えることは、高速の車をいかに安全に止めるかということと、これを非常に意味の深いことだと思えます。一般に、オートバイでは特にそうですが、ブレーキを使わずにハンドルでさげようとする傾向が多いが、これはいちばんあぶない、とにかく危険だと思っただけ止まること、これが第一です。

また、事故の際、人命に関するケガは頭のケガが一番多いし、またケガする箇所も頭が五〇%以上という統計があります。このようなことから、今度の道交法改正ではヘルメットの着用が義務づけられますが、この点モニタートリオでヘルメットを同時にくばることはたいへんよいと思います。ヘルメットも、必ずJIS規格のものを使うべきです。破山用などは、上から落ちて来た物には

- 世界一のオートバイに世界一のマナー
- スピードのおそろしさを知るGPライダー
- まず車を止めることを教える
- ハンドルを使わずブレーキを使え
- 頭のケガが一番多い
- ヘルメットはJISマークのものを

モニタートリオ

発進

片岡専務理事



強いが、横からの力によく、オートバイの危険防止にはあまり役に立たないようです。しかし白いヘルメットをかぶると、みんな白バイと思ってビックリするから用心した方がいいでしょう。

世界で事故の多い国は、アメリカドイツ、日本といわれている。アメリカは圧倒的に車の数が多いので当然です。ドイツは、オートバイという立派な道路が発達して、その上、みんな自分の車の優秀性をみせたがるので、すごい事故もおきる。その次に日本があるのはあまり名誉なこととはいえません。日本人はどうもせっかちで、先にもいったようにブレーキを使わずハンドルを操るとうとする。これは絶対にやめなければいけません。これも狭い国土に人間がひしめいて、生存競争のはげしいせいかもしれません。イタリアも日本と同じくバイクが発達している国だが、ここは血の気が多く、ちょっとでも自分に優先権があると相手にゆずろうとしない。事故のあと天国に行っても優先権を主張しつづけるのではないかと思うくらいです。これと正対なのがイギリスで、実にオットリしている。またイギリスの警官は走らないということまで有名です。どんな事件現場に行くにもせったいに走らない。大またで歩いただけです。もっとも、向うの警官は六

尺近いからそれが走ってはみんなビックリしてしまうからかもしれません。

とにかく、運転するときは、せっかちではいけない。もちろん機敏に行動することは必要ですが、落ついて運転していただき。また子供をみたら赤信号と思っていいただきたい。子供は自分の目的地にむかってまっしぐらに走るから、よく注意してください。

とにかく、性能も力も一段とよくなったオートバイを運転するうえは充分に注意に注意をかきねて運転してください。

片岡専務理事

この度ヤマハ発動機株式会社で、新車発売にあたり、安全運転をすめようとする主旨に私は大いに賛成し、心から敬意を表するものです。

私どもは、これまで各自動車メーカーのみなさんに対して、いつも安全運転をその宣伝の中に生かしてくるようお願いしているのですが、安全運転を強調すると車が売れないからといって、なかなか実現せず、残念に思っていたのであります。

アメリカなどではこの反対で、自動車会社と保険会社が卒先して、安全運動を推進しています。

- 世界第3位の交通事故国日本
- せったい走らないイギリスの警官
- 子供を見たら赤信号と思え
- 安全運転をPRに生かしたヤマハ



アメリカの事故は、そのスピードからいって殆ど死亡事故です。このようなことではいけないというので、F・C・カーチスというジャーナリストがリーダーダース・ダイジェスト誌に、「突然の死」という記事を書いたのです。それがひじょうな名文であつたため、全米にたいへんな反響をおこし、全国的に交通事故防止運動が展開されたのです。

現在でもアメリカでは年間四万人の人が交通事故で死んでいます。しかし、これは人口と車の保有台数八千万という数からみれば非常に少数といえます。それにくらべればオートバイも含めて五・六百万台しかない日本は、人口あたりからいえば一番多い国だと思われれます。

とにかくアメリカではメーカーが交通安全に力をいれていますが、保険制度もひじょうにきびしく、その額も二万五千ドルという大きなものです。その保険に加入し、また充分に保障できる能力があると認められないと自動車総監から運行の許可が出ないシステムです。これはアメリカだけでなく欧州でも同じことで、一旦事故で人を傷つけたりすると那伽で億をこす金額を払わなくてはなりません。

今回ヤマハ発動機がメーカーとして安全運動に参加されるということには非常に意義ぶかいものがあります。

また新しいオートバイのモニターになったみなさんは、十万人の中から選ばれた。安全運転に自信のある方たちだとお聞きして、心強く思っています。

現在のところわが国では一日平均三十三人の人が交通事故で死亡しています。しかしこれは事故が起きて二十四時間以内に死亡した人だけで、それ以後に死亡した人を加えればまだまだ多くなるのです。また死亡しなくても、頭を打ったり背すいの神経を切ったりするために後遺症におかされる人が多い、この後遺症というのは、事故の際外傷はなくても、内出血やその他で運動障害をおこしたり、視力がなくなったりして廃人同様になるのです。死亡の数は一万数千人ですが、負傷する人も加えると、三十五万から四十万で、これはちょうど長崎市の人口に匹敵するのです。最近で一番事故の多かったのは三六年度で一万二千八百六十五人でした。それ以後はだんだんへってきて、今年佐藤総理みずから提唱して交通事故撲滅に努力しています。

とにかく私どもは社会ルールとして交通道徳を守ろうと主張していますが、おたがいに思いやりとゆずり合いの精神こそもっとも大切です。どうかみなさんもこの精神を忘れずに安全運転につとめてください。

モニターリポート

発進



香川県のモニタートリオ当選者 No. 19805 の峰峯見子キャプテンとその右へ久保和光、井口雅泰さん。右端は常磐自動車の南原社員とその右は青木商会の青木社長

このように、交通安全を目的としたモニタートリオは各方面から、好感をもってむかえられました。もともとヤマハのファンは、ひじょうに質がたかく、ほんとうに車のたのしさを知っている人が多いため、むやみにカミナリぶりを発揮することは無いのです。各地で、いろいろなオートバイククラブが、その無軌道ぶりに、警察から解散を命じられることが多くなっていますが、ヤマハファンの集ったクラブではそのような例を聞いていません。

金沢市のヤマハデーター、太陽電機に集る若い人たちが作っている石川ヤマハライダースも、マナーの点では日本一をほこるクラブ、会則にも事故やトラブルを起した人は一年間脱退してもらうというきびしいものです。このクラブのメンバーは、定時制高校にかよう十代の人たちで、みんなねっからのヤマハファン、自分で働いてYDS-3やYM1を愛用、ツーリングなどで並ぶとちょっと壮観です。クラブ結成以来無事故がこのクラブの誇りです。同じライトルーのヘルメットをかぶり道路の左側を一行に行儀よく走るこのクラブのツーリングをみて、石川県地区のモトクロスで、さかんに上位

を席捲しているとは思えません。このような交通マナーのリーダーとなるようなヤマハ愛好者のクラブが、各地でヤマハの印象を上昇させているのです。

このような実績、メーカーの正しい方針とがあいまって、はじめて今回のような警察庁が大々的に協力するモニタートリオのキャンペーンが実現したので。

ともかく各方面、各データー、販売店の好意的な協力もあってオートバイでは初めてのモニターが発足しました。

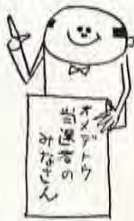
四月十五日第一回のモニターレポートが提出されました。全国三百三十三人のモニターから送られるレポートは、ぞくぞくと本社に集っています。レポートはすべてオートトループのよさをあらためて見なおしたという意見が多いようです。とくに燃料代が安くてよいという方が多いようです。なかには少し音が大きいギヤチェンジがロータリーの方がよいなどの意見もありますが現在のところ、すべてが快調な出足、四月十五日ですでに三九〇キロ以上走ったモニターもあるようです。

順調にスタートしたモニタートリオ、交通道徳の向上と、オートトループのよさを広めるために、大いに走りまくってください。

- 質の高いヤマハファン
- 警察庁の協力を得た実績
- 第1回モニターレポート
- 順調な発足モニタートリオ

モニタートリオ

発進



“ヤマハオートループ モニタートリオ募集” の結果について.....

特約店の皆様をはじめ、販売店の皆様にも絶大なご協力をいただきまして、さる2月21日より募集をはじめましたヤマハオートループ・モニタートリオも4月11日各地で行なっていただきました引渡し式を終え一段落いたしました。

その間、各位には、申込用紙の配布、当選者調査、引渡し式等、多大のお手数をわざわざおりましたが、快よく引受けていただき心から感謝いたしております。

おかげさまで応募数32,143通、約100,000人とこの種の企画の常識をはるかに越える大好評をいただきました。ここにモニター企画に関する一連の問題についてご報告いたします。

上位10店

販売店名	住 所	特 約 店 名
和歌山城東産業	和歌山市北新地中六軒丁	ヤマハ和歌山自動車(株)
オーケー商会	藤沢市藤沢 1872	信州自動車(株)
南勢ヤマハ商会	松阪市鎌田町昭和通り	第一自動車(株)
深谷モーターズ	久留米市園分町 1949	ヤマハ福岡自動車販売(株)
河口モーターズ	長野県岡谷市東銀座1丁目4-21	飯田モーター(株)
城山モーターズ	長野県箱清水	信州自動車(株)
宮田自転車	西脇市島町	信州自動車(株)
持田モーターズ	長野県須坂市上町	信州自動車(株)
鈴木モーターズ	三重県一志郡久居町二ノ町1619	第一自動車(株)
富士商会	清水市高橋町東 1055	静岡営業所

努力店

販売店名	住 所	特 約 店 名
小池モーターズ	長野県伊那市下春日	飯田モーター(株)
窪田オート	松本市宮崎町	信州自動車(株)
清水サイクル	上田市神科	信州自動車(株)
丸山輪店	南安曇郡穂高町	信州自動車(株)
清水自転車店	南安曇郡穂高町柏原	〃
湯本輪店	中野市一本木	〃
三沢オートバイ	上伊那郡西吾近村	飯田モーター(株)
岡沢輪店	上水内郡北更村	〃
小川自動車(株)	新潟県十日町市宇都宮 37	長岡・高橋商店
モリサイクル	茅ヶ崎市仲町 12509	信田中商店
川越オート	埼玉県川越市神明町 2113	(資) 関根商店
八王子トータツ	八王子市神明町 474	多摩営業所
紀州ヤマハモーターズ	和歌山県田辺市本町 49	ヤマハ和歌山自動車(株)
松本モーターズ	兵庫県神戸郡福崎町辻川	(株) 藤田商会
第一オート	沼津市三枚橋 855	竹沢商店
静岡ヤマハ	静岡市本町	静岡営業所
今西商会	浜松市住吉町 155の6	(株) 丸岡商会
野末モーターズ	浜北市小松東町 4737	〃
小亀自転車商会	三重県亀山市本町 394	第一自動車(株)
門脇モーターズ	三重県藍野町下村 1443	〃
河合モーターズ	名古屋市中区裏門前町 2-16	大池モーターズ(株)
加藤自転車店	岐阜県瑞浪市稲津町小里	柳原モーターズ(株)
近藤自転車	名古屋市瑞穂区田光町 1-1	東洋自転車(株)
浜田モーターズ	鹿児島県東牟婁郡野田町 3	竹原商会
田中自転車商会	札幌市北42条東2丁目	北海道ヤマハモーターズ(株)
ツバメ自転車	小樽市花園町西2の1	〃
川尻モーターズ	帯広市西4条南1丁目	北海道ヤマハ帯広(株)
大西自転車	岡山県児島市下之町岡照	信吉村商店
三笠商会	〃 笠岡市笠岡 1098	〃
横田商会	〃 総社市小寺1の3	〃
岡山ヤマハ	〃 岡山市門田屋敷 8	〃
津山モーターズ	〃 津山市茅町 8514	〃

1. モニター車をお取り扱いいただいておりますお店に工具一式を発送いたしました。

モニター車をお取り扱いのお店に4月18日工具を直送いたしました。

なお、同店にはサービス料金(モニター取扱料)6,000円をお支払いいたしました。モニター期間中のサービスをお願いいたします。

6,000円のお支払い方法は、本社より現金書留にて販売店に4月26日お送りいたしました。

2. 応募組数の多かった上位10店様に対する謝礼の件

イ 上位10店の集計には大変時間がかかりましたが別紙のお店に決まりました。なお、謝礼50,000円は感謝状を添えて各支店にて5月10日お支払いいたしました。

ロ 当初上位10店様に上記の特典をお約束いたしました。今回の企画の大成功を記念いたしまして、また、本当にご協力いただきましたお店に感謝をこめまして、多数の申込みを下さいました32店様に記念品と感謝状を5月10日直送いたしました。販売店につきましては左表をご参照下さい。

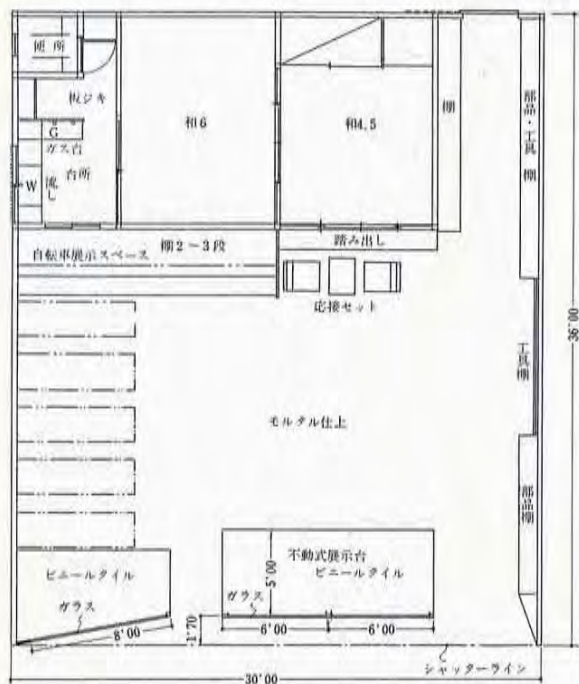
3. 落せん者対象オートループ・ダブル・プレゼントについて。

落せん者の方には全チームのキャプテンにレポート用紙を添えて通知をいたしました。もう一度ジュニアスポーツ10台が当たる企画をいたしました。その結果につきましては本誌トビックスのページに詳細を掲載してあります。

効果的な お店の改造プラン

<東京都・北多摩郡>

野島輪業



S-1 / 50R

今月の改造プランにとりあげましたお店は多摩営業所管内のお店で、都心から西へ、西武池袋線清瀬駅下車徒歩約5分の北多摩郡清瀬町上清戸五六五に位置した野島輪業さんのお店です。

- 現況診断
- 緊急に手入れを必要とする。
- 改装の目的（改装ではなく新築）

店舗と居住区が離れているので、これを同一とする。

○予算

約四、〇〇〇、〇〇〇円

○敷地

約三〇坪（九九平方メートル）うち二〇坪（六六平方メートル）を売場面積とする。

○今後の経営方針

オートバイ二〇台、自転車五〇台ぐらいを店頭におき、宣伝しながら店売りを主体にする。

現在の販売主力車種は一二五ccクラスで、七〇cc、八〇cc、五〇ccがこれにつづぐが、二五〇ccに期待をかけており、このため遠乗り会などの企画も立てており、月商目標額は一五〇万円を予定している。

○人員構成

現在は主人夫婦と店員一名であるが改装後は店員を二名にする。

遊園法の一つに「借景」というのがありますが、店舗をつくる場合も常に自分の店の周囲を考慮に入れるべきです。

野島さんの場合、六メートルの道路をへだてた向い側が病院の駐車場になっており、常時オートバイや自転車などが二〇〜三〇台おかれていますが、これを借景するのは有利です。

1 店舗を開放的にする。

2 道路面とガラスの底面との厚さの差をできるだけ小さくする。（ス

テージの厚さの差を周囲の状況によって変える必要がある）

3 軒から上をできるだけ大きく、道路にかぶさってくるような感じを

だす。（できるだけシンプルなデザインにすれば大きさがでてくるものである）

店舗の改装はそうたびたびできるものではありません。

●周囲の店舗にくらべて少なくとも5年ぐらいは先をみてザン新すぎるぐらいの店構えとしても、周囲はすぐ追い付いてきます。

●テレクさがらずに思いきった新しさ（デザイン、材質ともに）に切りかえるべきです。

●いわゆる「オートバイ屋」のきたなさを改革すべきです。

●オートバイ・デザインの美しさをより高めるためにも美しい店舗のデザインを考えるべきです。

●修理場と売り場が切りはなされた感じにするのはよくありません。しかし修理場はよれやすいものです。修理場のよれれを売り場に伝染させてはなりません。この矛盾を解決するために、道具類の配列をよく考え合理的に配置すれば修理場のよれれや乱雑さを防ぐことができます。



効果的なお店の改造プラン

オートループ 空をゆく



オートループ機構によって、まったく新しい2サイクルエンジンを開発したヤマハは、自信まんまん、全世界に向けて積極的なPRを行なっています。

もちろん、国内PRもますます拡大、ついには空からの大攻勢です。農業散布で全国を駆けまわっているヘリコプター二十機が、ヤマハオートループを背負って、きょうもしらみつぶしの、ヒヤうたんPRに活躍しています。



定期点検

お客さまにカードをどうぞ

お店のお客さまに定期点検をお知らせする しゃれたカードを作成しました 季節ごとに分かれ ハガキとして使用できるようになっています せいぜいご利用ください

春、夏の活躍で、くるまにも疲れの見える秋口です。ブレーキのききは完ぺきですか？念のためしらべてください。点火時期は正確ですか？マフラーがつまってはいませんか？定期点検をお忘れなく。大切に使うくるまに事故はありません。当店で調整したくるまはぜったいに長もちします。

秋がきます 愛車の定期点検を



この前プラグを点検したのはいつでしたか？もしカーボンがたまっているようなら、せつかくのツーリングが途中で立往生になりかねません。本格的なオートバイシーズンを前に、当店の定期点検をご利用ください。ヤマハオートバイの調子を整えることでは、メーカー折紙つきの技術です。

春がきます 愛車の定期点検を



冬がきます 愛車の定期点検を

この前ミッションオイルを交換したのはいつでしたか？寒さに合ったオイルに入れかえましょう。ついでに各部分の定期点検を。ちょっとした心づかいが車を長もちさせるコツです。安全運転のヒケツです。調子は悪くないとお思いでも、春、夏、秋、冬…四季に一度は当店にお越しください。もっと快調にしてさしあげます。



夏がきます 愛車の定期点検を

この前タイヤの空気圧をしらべたのはいつでしたか？へりすぎていると、エンジンによい負担がかかります。暑い夏です。オーバーヒートの原因にならないよう、ちょっと当店にお立ち寄りください。お時間があれば定期点検もぜひご利用ください。あなたのお気づきにならないところまで、完ぺきの調整をいたします。



ヤマハが初めてオートバイの生産にのりだしてから、ことして10年。

むかしふうにいえば、まさに“ひと昔、すぎたこと”になります。製品にいささかも年をとらせないのがヤマハです。

“赤トンボ”と呼ばれたYA1が、10年をすぎた今日、ビジネス用として、またモトクロスなどのレースにいまなお健在な姿をみせているのもヤマハ製品ならばこそ、というものです。

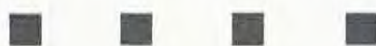
そのヤマハが若さを誇る代表車といえば、これはジュニアYG1を中心とする中間排気量車です。

数ある中間排気量車の中でも最高の人気をもつジュニアには、あすをにう若さと実力をもっているのです。

YA1が毎日デザイン賞に輝くYA2を生み、そしてその技術がYC1につながり、YD1をつくりだしたように、YG1もYP1を生み、YGS-1をつくり、80ccを中心とするすべての中間排気量車をリードしているのです。

性能面においても、維持費の面においてもそしてサービスにおいてもまったく手のかからないYG1、躍進ヤマハの原動力となったYG1は、またあなたのお店の繁栄を約束する車なのです。

若さが 若さを生む



ヤマハジュニア YG1の魅力





つねにフレッシュな魅力をもつYG1

ジュニアYG1が市場に姿をみせてからまる二年の日時がすぎ、この間にいくつか新しい同クラスの他社製品も発売されていますが、YG1のフレッシュな魅力はつねに変わらぬ最高の人気を得ています。それというのも、YG1のスタイルは機能にマッチした独特のものでありまた走行性能において他車をリードする実力をそなえたものだからです。

ここにあらためてYG1の機能上のセールス・ポイントをまとめてみますと次のようになります。

ロータリーバルブ吸気のエンジン

ヤマハによって初めて実用化されたロータリーバルブ吸気は、同じ2サイクルながらピストンバルブ式のように吸気タイミング設定の制約をうけませんので、吸・掃気効率が一段と向上し、最高出力のアップをはじめ、低速における安定した回転、吹返し防止による燃料消費の節

減など総合的なエンジン性能をいちじしく向上させています。

ジュニアYG1のエンジンは73ccの排気量で六馬力、すなわちリットル(一〇〇cc)当りに換算して八八・四馬力/ℓとなりますが、これをYG1よりもエンジンの大きいスズキ80やホンダ90とくらべてみますと、スズキは79cc六・五馬力で八二・二馬力/ℓ、ホンダは87cc六・五馬力で七四・一馬力/ℓとなり、だんぜんYG1のすぐれていることが分かります。90ccいっばいの排気量をもつホンダ90のスポーツ型CS90と比較しても、99・6ccの八馬力で八八・八馬力/ℓにすぎず、互いに一〇〇〇ccエンジンとしてYG1とはわずか〇・四馬力の差しかないのです。

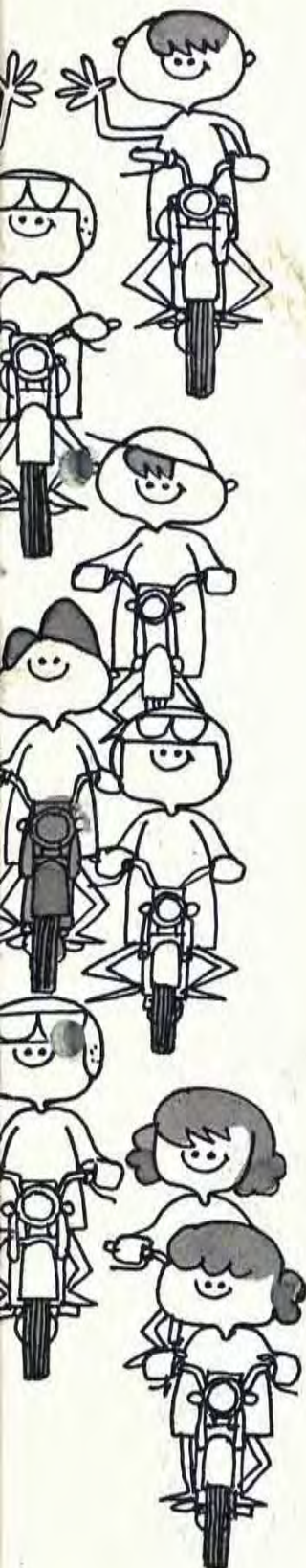
ここにYG1のすぐれたエンジン性能が実証されるというものです。

すぐれた走行性、安全性

ヤマハのすぐれた走行性はYG1のみならずすべての製品についていえることですが、とくにこのYG1についてはハドルまわりの回転重量が軽く設計されていますので、YG1独自の軽快な走行性を生みだしているのが大きな特長となっているものです。

フレームは重量が軽く、しかも剛性に富んだモノコック式ですので、馬力当りの重量は一〇・七kg/PSにしかすぎずスタンディング・スタート〇〜二〇〇メートルを13秒フラットで走る加速性も中間排気量車としてはトップクラスのものであり、YG1の軽快さをより強く印象づけています。しかも、グリップを全開にすれば85km/hのハイ・スピードもらくにマークできるのがYG1なのです。

さらにブレーキは安心して水洗いのできるヤマハ独自の完全防水防塵構造となっていて、雨天の走行も安全ならば取扱いも容易です。





YG1の軽快な走行性能を絶賛したモーターサイクル誌



一二五ccクラスにちかいか性能をもち、取扱いやすく価格の安いこと、車重を軽くし、馬力当りの重量をひきさげること、スポーティな雰囲気をもつフレッシュな車であること。取扱い、整備上でいっその簡略化を図ること、これらがYG1の設計にあたって主要なポイントとなつたのですが、YG1に対する評価は国内国外においても大好評で、イギリスのオートバイ専門誌「モーターサイクル」は最近号で次のように報じています。

「メカニズムの精巧さをあらわす外観の美」

「だれにでも乗れる愛らしい車
ヤマハジュニアYG1 80 cc」

洗練された豪快味、これがYDS-3の外観、性能の両面から受ける印象だとすると、その弟分ヤマハ80ccは何と形容すべきだろうか？
この車を一見した感じはいかにもスマートで可愛らしいということであるが、果してその性能、乗り心地の面についてはどうかだろうか？

日本から近着したこの車の試乗チャンスを得たのでその印象を述べてみよう。私が近々予定されているパスファインダーラリーのコース試乗にこの車を選んだのは、競技の性格上小廻りのきく車が必要であるし、いかにも内部メカニズムの優秀性をその調和のとれたアピヤランスに示しているという感じのYG1に食指を動かさずにはいられなかったからである。

予定のコースはロンドン南方のネルソン提督ゆかりの地ポーツマス軍港迄の往復約一五〇マイルであり、この車の性能評価にまず充分なマイル数であると判断した。

出発の当日は運悪くも（あるいはテストのための好条件が与えられて運がよいというべきか）かなり強い雨が降っていた。

わがヤマハはキック一発でまことに快調なすべりだしをみせたが、ロンドンから約45マイルのリップフックあたりまで雨の勢いは弱まることなく、この小さなヤマハは吹き荒れるポーツマス街道をひた走りに走ったわけだが、懸念されたミスファイヤーは一度も起こらなかった。

このあたりまで走ってきて、すでに私はこの車のメカニズムのなみなみならぬ優秀性をさとしたが、要約すると実に柔順な車だということである。「ゴーイング」この言葉どおり、ただ走り、必要に応じてのコントロールにはあたかも網のごとくなめらかに、スムーズに反応してくれた。そのエンジンの静かさも私にとって大きな驚異であった。

長期にわたるライディング・エクスペリエンスから自信をもって言えることだが、他メーカーのこのクラスの車で、これほどのエンジンを備えているものはずがないといつてよいだろう。またパイプレーション皆無なことともライディングを楽しくさせるのに非常に役立っていた。

リップフックのハンブシャー村で中食をとる頃、ようやく雨もあがり、道もぼつぼつ乾き始め、目的地まであと約30マイル、私の弾む心を反映してか、わがヤマハは、ますます快調であった。

時速45マイルがこの車のお得意のクルージングスピードであるように思われる。例えてみると蜂蜜にありついた小熊のようにまったくご気嫌に走ってくれるということである。



すぐれたレイアウトのメーター配置

追い越しの場合、55マイルのマキシマムスピードへの加速も常に支障なく行なわれた。またつい例えてみたくなるが、最高スピードで走る小さなヤマハはひたすら目的地へ羽ばたく忠実な伝書鳩といったところだろうか。

かくして私は無事目的地ポーツマスへ到着、一六〇年前トラファルガーの海戦に勇名を馳せたネルソン提督の旗艦、H・M・Sピクトリーのかたわらで記念写真をとった後帰路についたが、復路75マイルが前にも増して快適なライドイングリップであったことはいうまでもない。往復一五〇マイル走行で燃料の消費量は一・五ガロンをかなり下まわっていたこともつけ加えねばなるまい。

結論としてヤマハ80ccは誰にでも乗れる柔順な車だということを強調したい。この車に乗るのに別に特別な注意は必要としない。キック一発で意のごとく走り必要に応じて意のごとく止り、意のごとく

くスピードアップできるからだ。とくに始めてバイクに乗ろうとする人々には絶対見逃せない車だし、大型バイクの常用者もセカンドバイクとして保有し、繊細味溢れる中に強じん性のほどよくミックスされた、その独特のライドイングリフリングを楽しむことをおすすめしたい。

× × ×

Y G 1の機能上のセールスポイントとしては、さきに述べたように強力なエンジンとすぐれた走行性、安全性に焦点が絞られるわけですが、車の各部のセールスポイントとしても、盛り沢山の特長をそなえています。

ヘッドライト部分

ユニークなデザインのヘッドライト部分はY G 1のデザイン上でもっとも大き

なアクセントとなっていますが、これはハンドリング性能の向上を図るためのもので、まさに機能とデザインが一致したものといえます。

すなわちヘッドライトをフロントフォークにちかづけることにより回転重量の軽減を果し、ハンドルの切れ、取扱いの便宜さを兼ねたものとしていっています。

またヘッドライト上部のメーターは楕円形で、ウインカーやバッテリー・チャージのバイロッドランプなどと共に機能的に配置されているのも他車ではみられないところですよ。

エアクリーナー

クリーナーの大型化を図ると同時にデザインを一新し、エンジン取付けのステールを兼ねる反面、前傾エンジンの上部分のアクセントともなっています。

またクリーナーとしては虚紙方式のエレメントにより除塵効果を高めたほか、



簡潔なエンジンまわり

円筒形にして手入れ作業の簡便化を図り、さらにキャブレターとの間を長くとってクリーナーの汚れを防ぐと同時に耐久性の向上に効果をあげています。

ハンドルレバーエンド

YG1のレバーエンドはレーサーと同様にエンドポールを大きくとっており、手のすべりや転倒時の危険を最大限に防止しているほか、ハンドルレバーのアクセントとしての役目も果たしています。

フェンダー

ハンドルはその機能上、ほそめで泥はね防止を効果的に果すものという相反した要求をみたすものでなければなりません。が、ヤマハジュニアYG1は両側面にビード(フランジ)をつけることにより完全にフェンダーとしての役目を果すものとなっています。

これはYG1のかくされた特長の一つで、ビードはフェンダーの内側で、その効果を果し、泥はね防止を最小限にとどめています。同時にまたこのビードはフェンダーとしての強度を高め、外観上で一つのアクセントにもなっています。



フロントフォーク リヤクッション クッションはフロント、リヤともにその先端に絞りを設け、丸味をつけることによっていかつさをなくし、YG1独自の軽快さを強調するものとなっています。

燃料タンク

新しいデザインの燃料タンクは取付ポルトを使うことなくフレームに装着されているもので、不快な振動を発生することがありません。もちろん取付け、交換の作業は簡単です。

キャリア、スタンド

車の移動その他の取扱いをより楽にするために、キャリアのにぎりが左右についています。

また扱いやすく、強いサイドスタンドも標準装備となっています。

サイドカバー

バッテリーおよびツールのサイドカバーはとくに鋼板製となっていますので、ホコリがつかず、店名などの記入に不都合がありません。

合がありません。

メインスイッチ

サイドカバーの取付部にメインスイッチを組み込み、せまいスペースをより有効に使っているのはヤマハ独自の設計で、防水対策も万全です。

サドル

自由なライディングポジションが得られる大型なもので、とくに大きなクッションに強くできているのが特長です。

ミッション

レーサーと同様のリターン式で、その機構はボールロック式を採用、かるいタッチですばやいギヤ・チェンジを可能とし、耐久性もまたばつぐんです。

以上がジュニアYG1のアウトラインです。

発売以来2年を経過し、あらゆる面で最高の性能をもつジュニアYG1は価格の面からもユーザーに大きな魅力をもたせるものです。

このシーズンにYG1のよさを再認識し、おおいに拡販につとめてください。

京都市水道局を

たずねて



オートバイの集団就職、それが大口需要。今回の訪問先は京都市民一三〇万の生活をあずかる京都市水道局で、ここで働くYGIの嫁ぐまで、そしてその活躍ぶりにスポットをあててみました。

入札資格取得までに三年

京都市水道局と、ヤマハジュニアYGIとのお見合いが成功したのは39年4月のことで、その仲人役の重任を果たしたのは京都市中京区の平和モーターズです。京都市を東西に走る御池通りと、南北にまたがる鉄屋町通りの一角に本社をおく平和モーターズは、ヤマハを扱ってすでに10年、ヤマハ誕生とともに歩んでこ

られたしにせで、いわば京都におけるヤマハの育ての親ともいうべきお店。したがってヤマハ拡販の実績も高く、またお店の信用は絶大です。

そしてこのお店の実績が、25台のYGIを市の水道局におさめました。

というのは、水道局のように役所関係への納入はすべて公開入札となっているのですが、指名入札制度がとられているために、だれもがこの入札に応じられるというものではないからです。

そしてこの入札資格をとるのは机上で考える以上に大変なことなのです。

提出書類だけでも「指名入札参加申請請求書」「納税証明書」「営業経歴書」「取引証明書」などを必要としますし、



「切込んでいくのも戦法ならば、退くのも戦法……、しかし何よりも信用第一ですよ」と語る平和モーターズの増田常務

この書類審査だけで入札資格がとれるという簡単なものではなく、なによりもまず、過去の実績の上につき重ねられたお店の信用度が重視されるからです。

「入札資格をとるまで三年の日時を要しましたよ」と、常務の増田さんはこともなげにいいましたが、この間の努力はなみだっているものではないと推察されました。

すべてに誠意でことを運ぶ

入札資格をとったところで、落札しないことには商売につながりませんが、この間の取引きについて、増田さんは次のように述べています。

「一般の会社関係の大口需要の場合にもいえることですが、とくに役所関係の取引きでむずかしいところは、購入をあずかる側、それを管理する側、そして実際に使用する側と、受持ちがそれぞれのセクションに分けられていることで、それぞれ異なる立場から要求される問題をいかに満足させ、いかにアツピールさせるかに取引きの成否がかけられていることです。とくに新しい商品の場合は、その商品に対する徹底的なPRが必要で、ただ入札を持っていたのではとても商売につながるものとはなりません。

それともう一つ、落札価格の問題があります。勢いよく切込んでいくのも戦法ならば、退くのもまた一つの戦法で、他

メーカーやそのディーラーと互いにけん制しながらも足なみを揃えていくことは大切なことです。協調の精神がなければどる試合となってしまふからです。

また入札に対しては役所の意向をよくくみとって、積極的に動くこと、そして実際に乗られる人に対しては互いに意見の交換を行なうことが必要です。入札を頭から拒否するようではせっかくの入札資格を失なうことにもなりますし、使用状況をよく理解しておくことは今後のサービスの問題にも重要な指針となることがあるからです。

とにかく落札するしないは別にして、すべてに誠意をもってことを運ぶようであれば長つづきしません。その点で今後の問題はいかにアフターサービスを徹

底させるかにかかっているといつてよいでしょう。幸いうちの場合は地理的な条件に恵まれていますので、できるかぎりのことをやらせていただいています。YG1はほんとうに手数のかからない車なので、この一年間の評価がどうでいるか楽しみです」

人気いちばんのYG1

ところでYG1の使用状況はどうであるかというと、納入された23台のすべてが工事監督や連絡用の足として使われています。その走行杆は一日平均にしますと四〇キロ足らずですが、2人乗りで一〇〇キロ以上も走ることもあり、乗り手は一定していません。

購入車種の選定に決定的な役割を受持っているらるる資材事務所の大槻所長は、「特定の人に責任をもたせてまかせきるのは望ましいことですが、企業の考え方は高くとる感心できません。損耗度は少々高くついても、だれもが乗れるという状態が本当なのです。それが労務管理上の資本投資というもので、少々の車のロスよりか未来の収益をあげることにつとめる、これが近代企業の経営思想ではないでしょうか」

と述べており、さらにつづけて「最近の車はみなよくなってきており専用にする必要もないようです。ただし4サイクルはいけません。だれかに責任をもたせないと、オイルをきらしてとばすようなことになるからです。それで水

道局のほうでは2サイクル車を絶対の条件として購入しているのです。混合式の2サイクルでは燃料さえ入っていれば潤滑に気をつかわなくてすみますからね」と2サイクルのよさを語ってくれました。また毎日のようにオートバイにまたがり、西に東に、南に北に仕事を追っている配水課の東国男さんは

「加速のきくこと、力があること、これがヤマハの最大の長特長ですね。それにブレーキもよくきく。とにかく安心して乗車できますね」

とYG1のよさを結論づけてくれました。どうやらYG1は水道局にとってまたとない働きものに認められたようで、こんごの活躍が多くの人から期待されているのは嬉しいことでした。



写真・上より

京都市水道局の文字とマークをつけたYG1

配水バルブを開閉するコックを常設し、燃料タンクには混合油の文字が大書されています。

その後の使用状況を訪ねてきた穴田整備課長に、車輛管理のいっさいをあずかる大槻資材事務所長は「期待どおりの車だね」と応えてくれました。

毎日をYG1とともに過している配水事務所の東さんは「加速と力はぐんをぬいている」とほめてくれました。

こんにちは
ハウ・ドウ・ユ・ドウ？



今日わ
How do you do ?

北から南から

先号でお知らせしたように、シーズン早々ヤマハは内外のレースで勝ちすすみました。世界GP第2戦の西ドイツGP、第3戦のスペインGPについてフランスGPでも二五〇cc級に優勝、国内でも名古屋のモトクロス日本GPについて、富士山麓朝霧高原でおこなわれた全日本モトクロスでも三種目を制覇して、その安定した強さを示しました。これで世界GPには四連勝、あと三勝で、昨年に続いてメーカーチャンピオンはヤマハのものです。もちろんまだまだ油断はできません。しかしヤマハの安定した強さを考えれば決して不可能ではないのです。

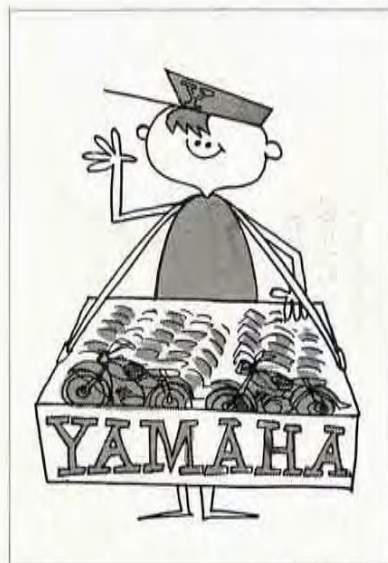
このように強いヤマハの人気は国内外で上昇中、四月上旬に渡米した山田業務部長にアメリカでの人気の原因を聞いてみました。その他全国各地にみるヤマハ

の人気などを、販売店を中心にながめてみましょう。

ホットドックより売れる アメリカのヤマハ

もうみなさんご存じのように、去る三月二十一日に開かれたU・S・GPでヤマハは世界GP第一戦に勝ったわけですが、そのとき同時におこなわれたAMA（アメリカ・モーターサイクル・アソシエーション主催のレースに、市販車で出場したアマチュアが圧倒的な勝利をおさめ、一位から十位までのうち五・六位をのぞいてヤマハが独占したことから、ますますヤマハの人気はたかまっています。

ただ強いだけでなく、部品供給がスムーズなことも定評があり、ロス支店にある千二百坪の部品庫から、全米の販売店



にふんだんに送られます。

特にヤマハの販売店はサービス設備が完全なことで知られていて、どの店に行っても、まず整備工場と部品庫を見せてくれます。このためユーザーも安心してヤマハを買えるわけです。車を見せようにも、入荷するとすぐ売れてしまうので部品を見せるのだという冗談ができています。部品も一店平均一万八千ドル（約六百五十万円）ほど在庫をもっているというので、その完備ぶりがわかります。これは、他の銘柄をあつかう販売店には見られないことだそうで、ここにも、ヤマハと取引をしていけばまちがいないという信頼感がうかがえます。どんなに設備投資しても、絶対に売れるという確信があるからこそでしょう。ある新聞に国内だけで販売されるYGS-1の写真が発表されたところ、アメリカの販売店から是非こちらに輸出すべきだという声があがっているようです。彼等が言うところによると、ジュニアスポーツが輸入されれば、ホットドッグのように売れるだろうということです。だれでも気軽に買えて、だれもが満足する車だということでしょう。ベストセラーになることまちがいないでしょう。

アメリカの市場も、日本と同じくモペットの需要は頭打ちで、やはり中間排気量車に移っているようです。そのなかでも一番質のよいヤマハの人氣が高まってくるのは当然で、品質第一というヤマハの方針が、すべてに実地的なアメリカ人

の氣質にうけています。また、もともとメカニズムに強いお国柄ですから、2サイクルのよさというのも非常に理解していて、その上オートループのついたことで、関心を示す人が多いようです。アメリカでは二輪車を実用に使うことはほとんどなく、ウィークデーに町で二輪車を見かけることはほとんどありませんが、休日ともなると郊外や山などに四輪車についで行き、目的地であちこち走る足として使うことが多いようです。そのため、デザインと安全性にまさるヤマハがよるこばれるのは当然のことのようです。

カットカット あれはなんだ

ヤマハファンならずでにごぞんじのセリフです。この春から全国のテレビに登場しているヤマハの十五秒スポットコマ



こんにちは

ハウ・ドウ・ユ・ドウ？

ーシャルです。これが、現在ちょっとした流行語になっていて、各地でさかんにカットカットという声が聞かれます。

四国地方でも例外でなく、松山、高松あたりでも、あれはなんだ、が流行のきざしをみせています。四国といえば新居浜は全国でも二番目に自転車の多いところ、朝の通勤時などは、さながら自転車のクロスカントリーのような風景です。

この人たちがやはりカットカットあれはなんだ、とオートループに興味を止めはじめているそうです。そのうち、通勤時は、モトクロスのスタートのようになるでしょう。現在四国は道路の整備がいちばんおこなわれていて、まだモーターゼーションの気運はなかなか育ちにくいのですが、この二三年、次第に上昇しており将来は非常に明るいと云えます。

連合広告で意気さかん

和歌山地方

木の国といわれる紀州和歌山、山の多いこの地方では、なんとといってもオートループが威力を発揮しています。この分離給油のよさをいち早く認めたこの地方の販売店は、連合して新聞などに広告を出して、オートループの普及に一生涯懸命です。一店で五千円の広告を出すより十店が力をあわせれば五万円より大きなスペースの広告が出せるのです。良品を売り、広めることにちゅうちょしない和歌山のヤマハ販売店の積極的な態度に

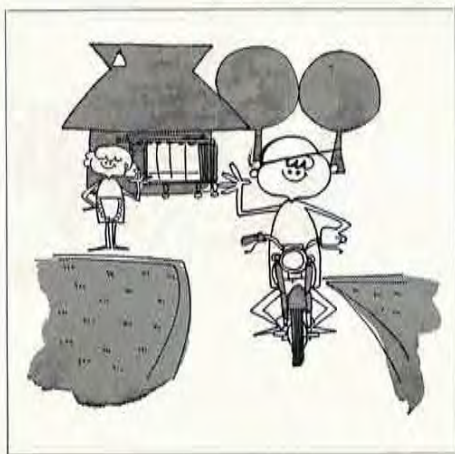
この地方のヤマハの占拠率は上昇中です

農村の青少年をひきとめるヤマハ

このところ若い労働力が都会に集まることが問題になっています。実際この農村をみても老人が働きそのまわりで子供が遊んでいるという光景をよく見かけます。独身の若い男女はもちろん、若い夫婦も子供達を老人にあずけて都会に出かせぎに出してしまう場合が多いといった今日このごろです。この防止策にオートバイが使われるといったら、不思議に思う方も多いでしょうが、都会への興味をそらすのに若い人たちにオートバイを与えることが多くなっています。このような若い人たちがえらぶ車にヤマハが多いのです。その原因は、スポーティな都会的な、センスにあふれるそのスタイルにもよりますが、オートループが世界で一



こんにちは
ハウ・ドウ・ユ・ドウ？



番進んだ機構で、それをつけたエンジンこそ、世界最新のエンジンだということを知っているからです。四国でも西の方豊後水道をはさんで九州と面している伊予の宇和島では、近年真珠の養殖がさかんになりどうしても、若い労働力が必要なことから、ヤマハの需要が多くなってきています。この傾向は北の仙台から山形地方でも例外ではなく、雪どけの山みちをヤマハでとばす若い人たちが多くなっています。

山形市といえば米そして酒。この地方の販売店の若主人が集って二世会という会が出来ています。はじめはなんとなく集って呑む会だったのが、だんだん勉強が多くなり、最近では会費の値下げをしないと会費が余って仕方がないというくらい真面目？な集りです。ここでよく討論されるのは、雪の深い地方だけに冬のあいだのユーザーとの結びつきをどうするかとかシーズンオフをのりきる方法などだそうです。

また地域的な例でも、農業高校では、校舎から実習農場が離れている場合が多く、生徒がバイクを使用する率が高くマーカーとして有望だなどの情報の交換もあるようです。その他経営のこと、暗い店先に陳列された商品をどう見せるか、税金対策など、議題はつきず、ほんとうに呑んでるヒマもないそうです。

各地でクラブ結成さかん

横浜の江南自動車販売のユーザーが集って作った江南ヤマハクラブが七十八台のヤマハをつらねてツーリングを行いました。十人の役員のはん走で、終始事故もなく無事全員完走、今年だけであと十回のツーリングを計画中だそうです。

一方北陸の金沢では、太陽電機工業所に集るユーザー有志十七人が集って石川ヤマハライダース（グラビヤ頁に紹介）を結成、少数ながらチームワークと仲のよさをほこりに活躍しています。

このようにユーザー同志の結びつきが各地で見られるようになりました。それもヤマハでなくてはオートバイじゃないといった、若いクレイジーが多いのがうれしかぎりです。そしてこの人たちのマナーがよいのもうれいことです。世界一のオートバイにまたがって、マナーのよい元気な若者たち、これこそ、ヤマハの宝であり財産です。



コンニチワ

はう・どう・ゆ・どう？



また交通安全に役立つ
さい。

広島県庄原市三軒町 315A1

秋山自轉車商會

静岡県浜北市中条

有田自轉車店

北條町 静岡市浜北市中条 2198

ヤマハ発動機オートループプレゼント

オートループプレゼント応募レポート用紙

オートループの特長のうち、あなたにはどれがいちばん魅力的ですか。また交通安全に役立つアイデアもひとつお寄せください。

住所 福岡市下区 瀬戸町 16 氏名 安藤嘉孝 年齢 17

日曜日 下田 山やま
月曜日 下田 山やま
火曜日 下田 山やま
水曜日 下田 山やま
木曜日 下田 山やま
金曜日 下田 山やま
土曜日 下田 山やま
日曜日 下田 山やま

有田自轉車店

北條町 静岡市浜北市中条 2198

ヤマハ発動機オートループプレゼント

- でしたが、道路にライトをうめこむことの困難もありますが、すでにイタリヤなどで道路自体の色が変わる信号など考えられています。なかでも津市の村田くんの考案が、もっとも単純で、効果的それに費用もそれほどかからないものとして幸運のジュニア・スポーツを射とめました。
- なお当初は十名の入選者を決めるだけということでしたが、あまりにも優秀な作品が多かったため、五十名の佳作を決め、その方達にはヤマハ・バッグをお送りしました。その他応募者にはヤマハ・シールをお送りします。
- 入選者 十名 ヤマハ YGS-1
- 東 宇茂 07 広島県三市町三二五ノ一
 - 安藤 喜教 07 福岡市下盤瀬町一六
 - 岩崎 健二 06 青森県八戸市鯨町忍町六
 - 岡部 実 07 東京都昭島市郷地町一三三
 - 加藤登実秋 08 群馬県桐生市菱町黒川二五 一六ノ二
 - 剣持 政治 00 浜松市高丘町第一航空団整 備検査隊内
 - 外磯 才博 06 徳島県海部郡日和佐町中村
 - 長谷川豊次 07 北海道根室市汐見町五九
 - 藤田 邦子 07 兵庫県加西郡北条町粟田七 八の三
 - 村田 守久 07 三重県津市旭町二二九
 - 佳作 五十名 ヤマハ・バッグ
 - 西山 憲治 00 和歌山市西庄八一の一の十
 - 以下 五十名
- 選外 応募者全員にメーカーチャンピオン記念ワッペン



恒例の四国、松山博覧会は五月一〇日をもって五十一日間の会期を終了しましたが、二輪車関係の出品ではヤマハの鶴本商會が意欲的な立体展示法をとって観覧者の目をうばいとくに若い人たちの人気をあつめていたのが印象的でありました。

松山博で人気あつめたヤマハ



YA6にまたがってこ機嫌な走行を楽しんでいるのは新婚まもないご夫婦。うしろの奥さんの帽子もそうですが、旦那さんもヘルメットをかぶらず、のんびりとハイ・スピードを味わっているのは、いかにも南米らしいところですよ。



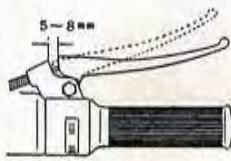
サービス篇

■ 点検項目と作業要領 ■

前号では定期点検の重要性およびサービス技術の売り方について述べましたので、今回は定期点検の項目とその要領についてお話しことにします。ただし軽自動車以上すなわち125ccを越えるものにあつては運輸省に定められた別途の項目がありますので、ここでは125cc以下について取上げました。

1 プレーキの調整

前輪ブレーキはワイヤー先端の、また後輪ブレーキはロッド先端のナットで調整しますが、重要なことは遊びのストロークを正しく保つということです。この遊びとはレバーを握ってから、あるいは



前ブレーキの調整

ペダルを踏んでから重くなつてブレーキの効きはじめるまでのことをいい、前輪ブレーキのレバーはそのつけ根のところ、5〜8ミリ、後輪ブレーキのペダルはその踏み代で25〜30ミリの範囲にあるようにします。この際ブレーキ・ライニングの点検を行なえば完全です。

2 クラッチ調整

クラッチ・レバーのつけ根のところで2〜3ミリの遊びを保つようにします。この調整はクランクケースカバー右上部のワイヤーについているネジで行ないます。弛めれば遊びは少なくなり、締込むとレバーの遊びは大きくなります。



クラッチの調整



3 ミッション・オイルの交換

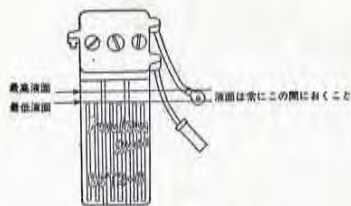
ミッション・オイルの交換は各点検ごとに行ない、「ヤマハギヤオイルA」または「B」を使用します。交換に際してはエンジンがあたたまったときに行なうこと。またYA6の場合はドレイン・プラグが2カ所あり、この2つをとりませんと完全にオイルをぬくことができます。

4 バッテリー液の点検

電解液の面が最低液面線よりさがっている場合には蒸溜水を補給し、充電不足の場合はただちに補充充電します。

5 点火プラグの点検

電極部の焼け具合をみます。乾いていて「きつね色」をしていれば良好。乾いているが白っぽい場合は焼過ぎ、しめっぽく黒ずんでいるときは冷過ぎですので使用状態にマッチした熱価の点火プラグと交換する必要があります。電極部のギャップはYA6、YG1-Dなどバッテリー式のもの0.7ミリ、YG1、YP1などのマグネトー点火のものは0.5〜0.6ミリが標準です。



蒸溜水の補給

6 点火時期の点検

ポイントが荒れている場合は300〜400番のサンドペーパーで磨きます。ポイントのギャップを0.3〜0.35ミリに合わせます。ポイントは正しく平滑に密着するようにします。

点火時期はバッテリー点火のものはダイヤルゲージと導通テスターを使って測定

ヤマハ教室



し、フラマグ点火のものはポイントのギャップを0.35ミリに合わせただけで規定値にセットできます。(次号で詳述)

7 キャブレターの調整と分解掃除
 キャブレターの調整および分解掃除は4ヵ月目の点検より行ないます。(次号で詳述の予定)

8 エアークリーナー
 YD3は金網式ですのでガソリンで洗滌したのち、陰干しで乾燥させることができますが、YD3以外の車は濾紙式ですので、エアークリーナーのエレメントを取外したならば、内側から外に向けて高圧空気を吹きつけます。ガソリンやオイルをつけることは厳禁です。

9 燃焼室内の掃除
 シリンダーヘッドを取外し、燃焼室のカーボンを除去します。カーボンはワイヤーブラシやマイナス・ドライバーの爪先を利用してかき落としますが、ピストンを上死点においたらピストン・ヘッドの周囲にグリースを塗布して作業をすすめますと、こまかいカーボンをシリンダー壁におとさずにすみます。最後にウエスにガソリンをつけてきれいに拭きとります。

10 マフラー掃除
 マフラーの内筒をひきだし、ワイヤー

ブラシでかきおとしたのち、軽い振動をあたえて中のカーボンを出します。トーチランプなどで焼けば完全にカーボンを焼きおとすことができますが、その場合は変形のおきめよう取扱いに注意します

11 ドライブ・チェーンの調整
 チェーンのたるみは送り側で上下に20ミリの振巾が正規ですが、この測定はセ



エアークリーナーの掃除



マフラーの掃除

ンタースタンドをたてずに、前後輪を接地した状態で行ないます。またチェーンへの給油は1000kmごとに行ないます

- 12 車体各部ボルト、ナットの増締め
- 1 前後車軸ナット
- 2 スイングアーム軸ナット
- 3 サドル、キャリア縮付ナット
- 4 リヤ・クッション取付ナット
- 5 ハンドル縮付ボルト
- 6 フートレスト取付ボルトナット
- 7 メインスタンド、サイドスタンドボルトナット

- 8 マフラー取付ボルト、ナット
- 9 ステアリング縮付ナット
- 10 エンジン取付ボルトナット
- 11 チェーンケース取付ネジ
- 12 ハンドルレバーホルダー縮付ネジ
- 13 クランクケースカバー(左右)縮付ネジ

- 14 シリンダーヘッド縮付ナット
- 15 キャブレター取付ネジ
- 16 エアークリーナーカバー取付ネジ

13 オートループの点検
 要約しますと次の3項目で、別にむずかしいことはありません。

- ①最小ストローク(24ミリ)の確認。
 くるいがあれば調整用ワッシャの組合わせで正しいストロークに保ちます。
- ②気泡混入の有無の確認。デリバリーパイプに気泡がみられるときはブリーザーボルトを抜いて気泡を除去します。
- ③ポンプとキャブのセッティングの確認。ポンプのアジャストブリーとキャブレターのスロットルバルブは合マークでセットできます。

定期点検を機会に
 お店のサービス技術売りましょう。

ヤマハ教室に対するみなさまのご意見、ご希望、ご相談をお待ちしております。どしどしお寄せください。

ヤマハ本社工場を見学

本社工場を訪れた全自
軽組合理事長会のみなさん



つぎつぎと手際よく完成された車を
前に、いろいろと話題はつきない。



テストスタンドのかけ値のない
データでヤマハの実力を紹介

さる五月七日、全国自転車軽自動車組合理事長会のご一行四十五人のみなさんがヤマハ工場の見学に訪れました。これはこれからの商売には自転車とオートバイはきりはなせないということから、オートバイの出来るまでを実地に見学して大いに勉強しておこうという主旨で来社されたもの。とくにヤマハの本社工場が名指して選ばれた理由は、生産、販売、輸出の面で著しい伸張率が関心の的となっていたためということです。さすが直接ご商売に関係する方々の見学だけあって、組立ての実際をみる目は鋭く、とくに若い娘さんが自信をもって作業にあたっているオートループの生産ラインでは驚嘆の面持ちで見学されましたが、見学を終わってからの質疑応答も活発な意見の交換で終始し、有意義な一日を過ごされました。

お手紙拝見しました



YM1の走行テストで、塚本さん

わたくしども
メーカーの人間
は、つねに最高
の製品をつくり
だすべく日夜努
力を重ねていま
す。
どうぞ今後と
もよろしくお願
い致します。

前略 あのようなまでに苦酷なテストを行ない、分解測定を重ね、他方ではベンチテストやアムスラー万能試験機による測定と、二重、三重のテストを繰返し、製品化の可否については最後は討議のうえ決定されるなど、まことに用心深く安全性に重点をおいて仕事がおすめられていることにはまったくビックリさせられました。本当にわたくしたちディーラーではこのような苦労のかげに一台の車、そして部品がつけられていくとは想像もしていませんでしたし、事実知らない人が多いと思います。

このような製品テストの結果
生産品に使用する時期がくれば、テストのほんの一部の仕事をやらせてもらったにすぎませんが、わたくしたちの心の喜びとなることでしょう。

後略

以上はこの2月にYDS-13の生産応援をかねて昌和製作所に来所した福島県郡山市の塚本輪業の塚本龍昌さん、横山輪業の横山清彦さんのお手紙でした。



横山さん

ヤング 各地で活動する ヤマハ

ユーザーとディーラーの緊密な結びつきを いろいろ提唱してきましたが 各地に見る両者の交流の好例をグラビアでとりあげました 金沢と横浜のクラブ 山梨のモーター運動会などかなり参考になると思います

金 沢 石川ヤマハライダース
山 梨 オート安全運転競技会
横 浜 江南ヤマハ会



石川ヤマハライダースの モトクロス勉強会
模範的なジャンプを前にレースマネージャー
(右端サングラス)の大田さんが指導する
昨年の石川県大会ではオープンに優勝 2位
を3つ 3位を2つとるといふ好成績だった

石川
ヤマハ
ライダーズ



金沢城 石川門前に勢ぞろいしたクラブのメンバー 創立は昨年7月 会員は現在19名 ほとんどが夜間工業高校にかようハイティーンばかり 左から3人目が初代会長太陽電気工業所の岩下専務 右から二人目二代目会長木下長吉郎氏

コーチは先頭を走り 会員の走りぶりをよく観察 あとできびしい批評がとぶ ここで力いっぱい走る会員も 道路に出るとかりてきた猫のようにおとなしい 制限速度で一列に並ぶ青いヘルメットは なにかほほえましい 警察から解散を命じられるようなクラブも多いなかでこのクラブのマナーのよさは石川県でも定評がある もちろんまだ無事故だ



石川ヤマハライダーズのカーバッジと会報B5版20ページ余の立派なもの 会員紹介や決算報告などたいへん充実した内容です



ヤマハメインディーラー太陽電気工業所はメンバーのたまり場 日曜ごとにこのようなミーティングがおこなわれる 入会金三百円会費は月百円 滞納者は皆無だとか 毎月二回ぐらいツーリング 年に二回ほどキャンプにも行く

オート安全運転競技大会

目標!! 百万人の交通安全
ヘルメットでみんなが参加しよう
オートバイの大運動会



こゝろ
4月25日(土)午前9時開会
ところ
甲府市昭和町東宮グラウンド
特別オートバイの乗降は制限なし・乗降時は必ずヘルメットを着用する事・乗降の際は必ずヘルメットを着用する事・乗降の際は必ずヘルメットを着用する事

春風にのせてヤマハが贈る愉快的な初企画

主催 ●山梨オート販売所 山梨ヤマハ会 ●後援 ヤマハ発動機株式会社 山梨日日新聞社

オート
安全運転
競技会

山梨のメインデラー山梨オート販売所がおこなった オートバイの運動会の新聞広告 半3段の大きな広告は非常に効果的で当日多数の参加者を集めた



競技はスロッドライブ バン食いレース 800メートル安全運転フリーレース 宝さがしなど傑作な競技がいっぱい スロッドライブなど100メートルを11分時速約500メートルで走る好記録なども出て 初のオートバイ運動会は大成功をおさめた



参加者の中には58才というオールドボーイもいて 選手の顔ぶれは多士せいせい

江南
ヤマハ会

名づけて江南ヤマハ会 横浜の江南自動車に集るユーザーが集って毎年ツーリングなどしてのうち出来あがったクラブ 一昨年8月ヤマハ本社に工場見学をかねたツーリングの際本社の会議室で結成された 会長は船の機関長をしている山下一夫氏(39)で現在会員は40名 10名の役員のもとに和気あいの雰囲気をつくっている



ヤマハクラブのジャンパー 遠のりのときなどおそろいのジャンパーはちょっとイキなもの 会員は半額負担でこのジャンパーを購入する 会費は月150円 入会金500円



4月におこなわれた遠のり会には総勢78名の大部隊だった このように会員以外の参加者もあつめてツーリングすることもある

ツーリングはこのとうり一列励行 マナーのよいのは道をゆく人もおどろくほど これまで無事故をほこるのも この走りぶりを見ればうなずける



ヤマハ 水上スキー 教室 会員募集

日本でもっとも規模の大きい 経験の深いヤマハ水上スキー教室も 今年で3年目をむかえましたすでに卒業生も数千人をこえました この教室の特長は7才から70才まで 歩ける人ならだれでも一日ですべれるようにすることです そのため充分な設備と 優秀な指導員を多数そろえています今年こそあなたも水上スキーをお始めください



開催期間と場所

東京 葉山マリーナー 7月20日～8月31日
 大阪 びわ湖マリーナー " " "
 名古屋 西浦マリーナー 7月～8月
 浜松 館山寺(浜名湖) " " "

申込場所

東京

ヤマハ発動機東京支店 571-9130
 日本楽器銀座支店 572-3111
 葉山マリーナー 0468-75-2670

大阪

ヤマハ発動機大阪支店 541-4331
 日本楽器心齋橋店 211-8331
 " 梅田店 312-4731

" 神戸店 39-3151
 びわ湖マリーナー 大津 3188
 有名スポーツ店及びプレイガイド

名古屋

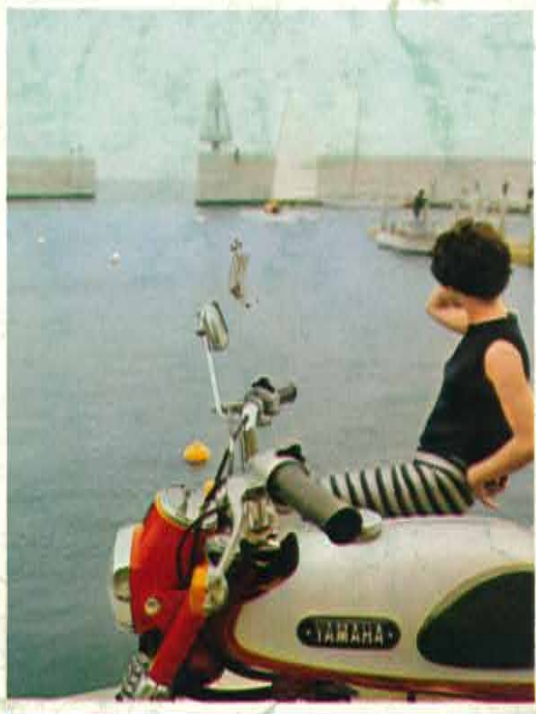
ヤマハ発動機名古屋支店 98-9526
 日本楽器広小路店 20-5141
 " 池下店 76-5635

浜松

ヤマハ発動機本社 (浜北)-2121
 日本楽器鍛冶町店 (浜松)-7101
 館山寺遊園地内

ヤマハ水上スキークラブハウス

★詳細は申込先でお聞きください



ヤマハ発動機株式会社