



- **特集** オートループでつよい **ヤマハ90ジュニアH1**
 - グラビア 赤トンボ ここに健在 [YA1からオートループまで]
 - 外誌報道 西ドイツで評判の **ヤマハ250スポーツYDS-3**

ヤマハ ハイライト

ヤマハ90ジュニア HI



だれもが知ってるジュニアに90が加
りました。ぐっと大きめのエンジン、お
なじみのエアクリナー、そしてぐんと
スマートになったタンク。力強さとスマ
ートさがよくマッチした90、もちろんオ
ートループ、中間排気量車の決定版です。

赤人ンボ ここに健在

名車Y A 1で 第1回浅間火山レースに優勝した 日吉 昇選手



浅間優勝を機にレースを引退。家業のオートバイ販売に専念した日吉さんは、ふるさとの藤枝市(静岡)一帯にヤマハを売りまくった。そのころのY A 1がまだまだ健在で、この辺だけでも十台以上の赤人ンボが飛びまわっている。日吉さんとしてはうれし、なつかしいことなのだが、日吉商会にとっては、いだし、かゆしの名車なのである。



とお茶問屋のお嬢さん 幸子さん
生れていたものであります

昭和30年11月5日 高原の冷気をつけて勢ぞろいした〈第1回浅間
火山レース〉のヤマハチーム 左から望月 野口 ボク 岡田
小長谷各選手 みんな若かったなア



ところが はやくして父を失
った日吉自転車店の跡どり息
子が スピードに命をかけて
飛びまわるとは……この親不

オートバイにはじめて乗った
のが十八才 そのころオート
バイのメツカ浜松の周辺はス
ピードレースの花盛りだった
からたまらない 生れついで
の暴れん坊はたちまちレース
の花形にのし上っていった

静岡県藤枝市木町二丁目 日
吉商会と申上げても ご存知
ない方はご存じないだろうが
富士登山 浅間火山などで大
活躍した日吉選手といえは
ああ あのフアイトマン！と
思いだしていただけるはず



お店の中には優勝額がズラリ

孝者メってんで親族会議 コ
ワイおじさんたちから 以後
一切のレースに参加してはな
らんといい渡されてしまった
しがし しよせんツイツは無
理というものである ヤマハ
の赤トンボYAAの新鮮な魅

力にツツコンいかれた若きス
ピード王は たちまちに「第
三回富士登山レース」にエン
トリーしてしまった もちろん
ん偽名である そして優勝!!
新聞に顔は出る ココロなき
親友たちがお祝いに駆けつけ
る 栄光の陰にナミダあり

「浅間火山レース」迫る こ
れが最後のお願いと シャニ
ムニ 浅間の合宿へ参加する
一生でいちばん楽しい男らし
いひとときだった 力走また
力走 輝やく第一回の優勝を
ヤマハにもたらしたのである

昭和三十一年二月 現在地に
開業 同年四月 結婚 以後
商売に命をかけることを誓う



藤枝ピースクラブ会長 モーターサイクリスト連盟静岡県支部理事として 新人の発掘後進の指導育成に余念がない

おとうさん ザリガニだぞウ
いたずらざかりのひとり息子
一年生の馨くんには「レース
の鬼」も さっぱりシマラナイ

海道一の暴れもの 婚約
中オクさんを二度も振り
落し 中抜きマフラーで
ぶつとばし アレワナン
ダ 日吉力 とおまわり
さんをも歎かせせた面影
は すでにない 五年間
無事故無違反で表彰され
たほどだが レースへの
情熱はますます盛んであ
る 名選手は名車赤トン
ボとともに健在であった



なにげなく乗ってもビタリときまる
ロードマスターの貫録である

2サイクル+オートループ

ヤマハ90ジュニアH1



つよさ抜群!
90c.c.の決定版

90のジュニアが誕生しました

「90のヤマハを……」という全国のお客さまの要望に応じて、好評のジュニア・シリーズに魅力あふれる90cc車加わりました。この新しい車は『ヤマハ90ジュニアH1』と呼び、現在激しい販売戦がくりひろげられている70〜90クラスにあって、さらに強

かなヤマハの主力車種として企画されたものです。オートループでひととき優れた性能と、ひととき充実された装備をもつ『ヤマハ90ジュニアH1』は90の決定版なのです。どうぞ、自信をもってどんどん売りこんでください。もっとも新しい90——『ヤマハ90ジュニアH1』は、あなたとあなたのお店に大きな繁栄をもたらす車です。

ここが ヤマハ90ジュニアH1の セールス・ポイントです

- エンジンは待望の90です
- ケンと性能アップしています
- ロータリーバルブ吸気です
- 2サイクル+オートループです
- スターター付キャブレターです
- 始動に便利なワンタッチ・キック式です
- バッテリー点火です
- フレームは軽く堅ろうなモノコック構造です
- 前後ともオイルダンパー付クッションです
- シャープな操縦性で軽快です
- 安全性は完ぺきです
- 防水防塵式ブレーキです
- 明暗が生じないバッテリー点灯式です
- 加速 最高速 ブレーキ 燃費 すべてトップクラスの性能です



「エイチ・ワン」と呼んでください!

グッド・デザインのスタイルは
どなたにもびったりです

新しい90ジュニアは、『ヤマハ90ジュニアH1』が正式な呼び名ですが、お客さんにお見せする場合など「90エイチ・ワン」と気軽に呼んでください。グッと親しさが増してきますから。

また「エイチ・ワン」を前にしてまず話のきりだしとなること、それはやはりスタイルです。

「90エイチ・ワン」のスタイルはデザインの本来、アメリカで大評判のジュニアと同じもの。どこからみ



洗練されたスタイル 加えてデラックスな
カラーリング 『エイチ・ワン』は90の高
級車としてセールスしてください

世界が待っていた90 「ヤマハ90ジュニア
H1」にユーザーの目があつまっています



低速から高速にかけて理想的な
吸気が行なわれるロータリーバ
ルブ式だからです
出力は8馬力 1000ccに換
算して93馬力に値する強さです
しかも耐久性は抜群 維持費は
経済的です
つねに能率的な潤滑がおこなわ
れ 燃料は純ガソリン使用の2
サイクル十オートループです

「エイチ・ワン」のエンジンは新
たに設計された86ccで、その外観は
ジュニアYG1と同タイプですが、
排気量が大きくなったこと、出力が
増大されたことにより、クランクシ

ャフトをはじめベアリングなど構造
部材はそれぞれ強化されています。
またこの新しいエンジンは、ジュ
ニアYG1においてその優秀性がは
つきり実証されているロータリーバ

エンジンは一

● 待望の90です

● グンと高性能です

ても非のうちどころがない完成され
たスタイルです。
とくに新しいガソリン・タンクは
ポイントの一つ、容量は7ℓで行動
半径はグンと広がりました。
それともう一つのポイント、それ

はカラーリングです。
「90エイチ・ワン」のカラーリン
グは深みのあるメタリックグレーを
基調とし、これにメッキ仕上げのガ
ソリン・タンクとホワイト・タイヤ
を配したデラックス版です。



ルブ吸気の2サイクルで、さらに世界の話題ハオートループVが標準装備となっています。

ヤマハの90、ロータリーバルブ吸気、2サイクル+オートループ、この三つの項目は「エイチ・ワン」のエンジンのもっとも大きな特長です。

「エイチ・ワン」の出力は8馬力90ccクラスとしては最高です。他社製品で「エイチ・ワン」に肩をならべるものはスポーツ型のベンリイC S 90の8馬力がありますが、回転数は「エイチ・ワン」の7500 毎分回転に対しベンリイC S 90は9500 毎分回転となっています。これはどういふことかといえ、



**ロータリーバルブ吸気の特長は
吸・掃気率の向上 低速から高
速にかけて巾広い出力アップ
安定した低速回転 吹返し防止
による燃料消費の節減
……など総合的な性能アップが
果される**

「エイチ・ワン」はエンジンに無理強いせずに大きな出力を稼ぎだしているというところで、耐久性についても非常に有利になるわけです。

このようにすぐれた性能を現出させたのがロータリーバルブとオートループのコンビです。いまや2サイクル・エンジンはロータリーバルブのまっさかりといつてよく、90ccクラスではスズキを除いてカワサキ、BSなどどこぞで採用してきておりますが、それというのもふつうの2サイクル、すなわちピストンバルブ式のような吸気タイミングの制約をうけず、理想的な吸気が行なわれるからです。

ということになります。

そして、ヤマハはいち早くこのロータリーバルブを手がけ、世界に先がけて実用化した実績をもっているのです。

さらに「エイチ・ワン」のエンジンには世界の話題ハオートループVが装着され、いっそう扱いやすいエンジンとなっています。

2サイクル・エンジンから混合ガ



出足のするどき 伸びのきくス
ピード 容量7ℓのガソリン・
タンクで行動半径の広い車です

世界の話題<オートループ>で
耐久性は抜群 経済性もまたと
くに優秀です



夏でも冬でも エンジンは一発
でかかります スターター付キ
ャブレター 12バルト式のバッ
テリー点火方式だからです
変速ギヤがどこにあるうと気に
する必要がないのです
クラッチさえきればいつでもキ

始動操作は—

●まったく手軽です

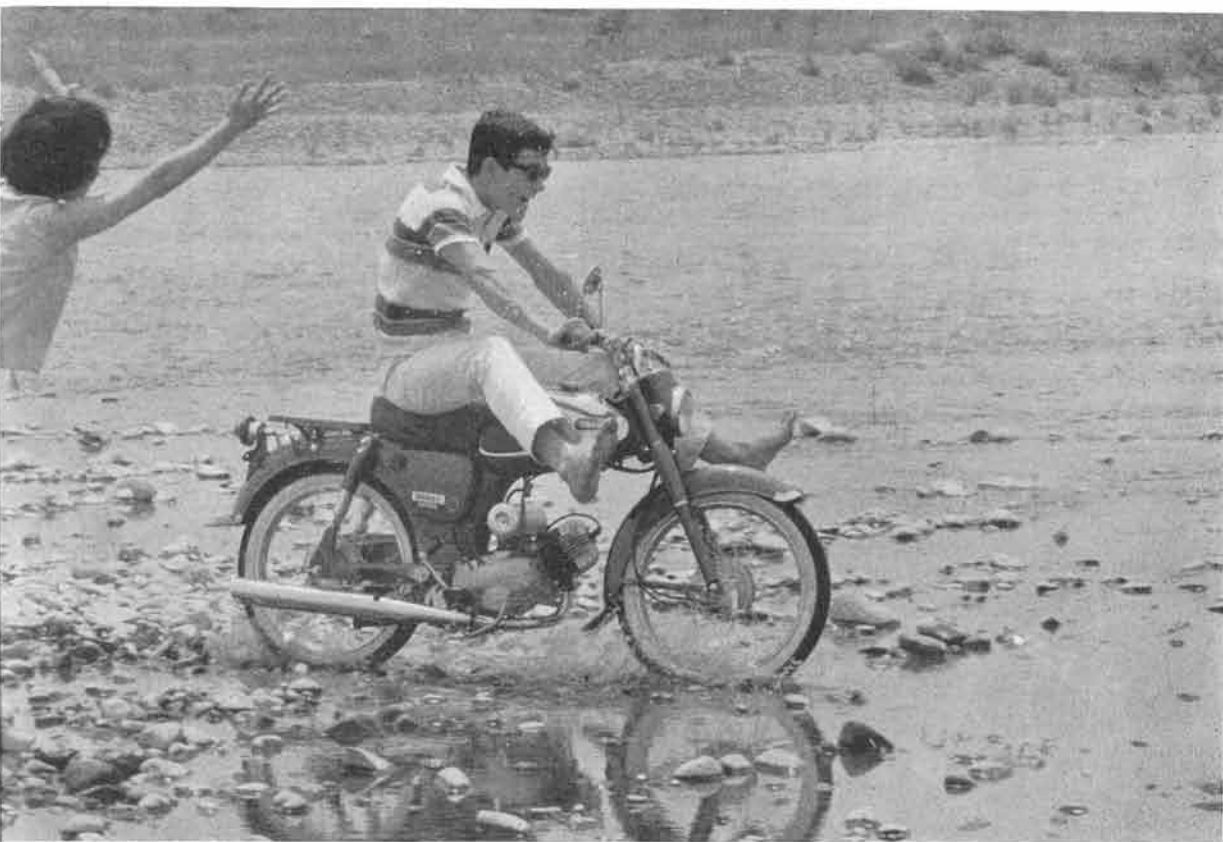
●面倒がありません

そしてこのオートループはもっ
とも苛酷なテストの場といわれ
る世界選手権ロードレースにお
いてその信頼性が実証されてい
るものです



ソリンを切離したオートループは、
燃料の補給からして非常にべんり
です。燃料のガソリンはガソリンとし
て、潤滑のオイルはオイルとして別
々に供給するからです。
ガソリンの補給はスタンドに横づ
け、しかもℓ当り10円以上も安い
です。混合ガソリンの補給が困難だ
からといって遠乗りを敬遠すること

もないのです。
さらにまたエンジンに供給される
オイルは4サイクル・エンジンのよ
うに同じオイルをくり返し何度也使
うわけでなく、一回ごとに新しいオ
イルが使われるので、耐久性は一
段と向上し、オイル交換の必要もな
いので手間もかからないというわけ
です。



クックできるワンタッチ・キック式だからです

この「エイチ・ワン」の始動性のよさは大きなセールズ・ポイントです。それというのも電装関係をすべて12ボルト式とし、イグニッションダイナモを採用してバッテリー点火方式としているからです。

バッテリー点火はフライホイールマグネトー式にくらべ、低速における火花特性にすぐれています。したがって軽いキックでエンジンがまわされても、点火プラグには十分に強い火花がとびますので、始動がグンとらくになるわけです。

さらにキャブレターはスターター付となっています。夏でも、冬でも温度変化に関係なく、つねに始動に最適の燃料ガスをエンジンにおくることができるとは、これが始動のよさの第二のポイントなのです。そして第三のポイントはヤマハ独

自のワンタッチ・キック式であるということです。

ギヤがどこにあるかと、クラッチ・レバーさえにぎればキックできるのです。

これで交差点でのエンストもまごつかなくてすみます。ギヤはローに入れたまま、クラッチさえぎればその足でキックすることが出来ます。

また重荷を積んで上り坂で発進する場合も、車を不必要にふらつかせないでスタートでき有利です。

右足でキック、足を踏みかえて左足でギヤ・チェンジという動作を必要としないからです。ギヤをローに入れて乗車し、クラッチをきってキックすれば、そのままスタートすることが出来るからです。これは、「エイチ・ワン」の見逃せない大きな特長として強調できることです。

安全性は――

● 完ぺきです ● あらゆるときに安全です

雨の日も 夜間の走行もまったく安全です プレーキはヤマハ



水につよいのも「エイチ・ワン」の大きな特長 防水式ブレーキ 防水式エンジンで水辺の走行も 雨天の走行も安全です

登坂能力は22°=1/4 まで登れないところはありません オートループでエンジン全開も平気 ケムリもほきません



そして性能は90で最高です

- 最高速度 95 km/h
- 0 ~ 200 m 加速 12.9 秒
- 燃料消費率 75 km/l (40 km/h)
- 登坂能力 22°
- 最小回転半径 1 m 780
- 制動停止距離 7 m (35 km/h)

結論をまとめれば

「ヤマハ90ジュニアHI」は、必要にして十分な性能と装備をもつ90ccの決定版なのです



だけの防水防塵式だからです
ヘッドライトは12ボルトの25ワット 車速の変化に明暗のないバッテリー点灯だからです

「エイチ・ワン」は90の万能車といえる車です。したがって安全性には十分な配慮が払われています。

その安全性の一例を示すのが防水防塵式ブレーキであり、バッテリー点灯式なのです。

雨の日も、ホコリの多い地道を走ってもブレーキ性能がおとるようなことはありません。ブレーキパネルのすき間から雨水が浸入したとしても、ブレーキディスクに至るまでに排水されてしまう構造になっているからです。水も入らぬところに、ホ

コリが入る道理もないわけで、ホコリにも強く、ブレーキの耐久性を高めているのです。

このようなすばらしいブレーキはヤマハだけがもつものなのです。

またヘッドライトをはじめすべての灯火類はバッテリー点灯となっています。したがってフライホイールマグネトー式のように、エンジン回転数の増減によってライトの明りが変化するということはありません。夜間の走行もいっそう安全なものとしていなのです。

60 C.C.のYJ2が市販に入りました

3つの新しい魅力をもつ

「ヤマハ60YJ2」

が発売されました

第1の魅力 エンジンが大きくなりました

- 2人乗りの「モペット」というよりも、60のオートバイとして説明してあげてください。
- YJ1はモペットのYF1から生れた車で、2人乗りできるモペットであることが一つのねらいでした。
- しかしこんどYJ2は、「60のオートバイ」として、55のYJ1をまた一歩すすめたものです。
- エンジンは55から60に、そして出力は5馬力にアップしています。YJ1に比較してコママ2馬力のアップですがピーク時の回転数は毎分8000から毎分7000に設計されています。
- つまり、それだけエンジンに負担をかけず最高出力がひきだせるというわけです。ということとはエンジンの寿命のびたということです。

- それだけではありません。最高出力をむりせずひきだせるということは、低速から中速にかけても力が強いということにもなるのです。最大トルクは6000毎分回転で0・55キログラム/メートル。これはYJ2よりもエンジンの大きい65cc車を含めて最大です。
- エンジンが大きくなったこと、出力が高まったこと——、つまり馬力が大きくなったことはスピードの向上をもたらし、トルクが強くなったことは底力すなわちネバリ強さを増したということにつながるのです。

第2の魅力

世界の話へオートループVつきです

- 2サイクル・エンジンに混合ガソリンを使わない画期的な機構——、それがヤマハハオートループVです。ガソリンとオイルは別々に供給、こ

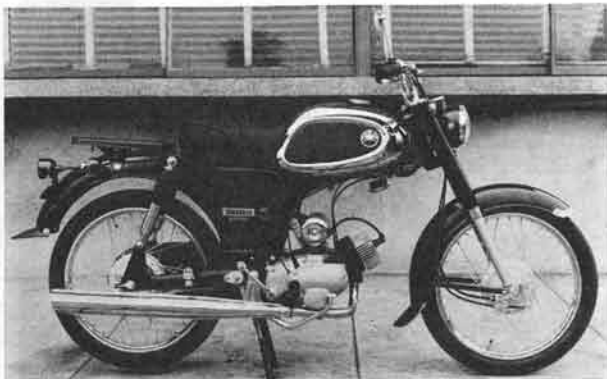
2人乗りできるモペットを——、という要望により生れた「ヤマハ55YJ1」は、その広い多用途性がかわれてあらゆる需要層の手軽な“足”として多くの支持をうけてきましたが、このたびYJ1をベースとしてさらに充実された内容をもつ60cc車「ヤマハ60YJ2」が市販にうつされました。

どうぞ、いままで以上に多くの人の“足”として使われるよう積極的な売りこみを開始してください。

れにより理想的な潤滑効果が得られ、エンジンの汚れは飛躍的に少なくなりやすくなります。

- ハオートループVは、いままでの2サイクルのすべてのトラブルを解消すると同時に、4サイクルにないよきもかねそなえているのです。
- ハオートループVはガソリンにオイルを混合しないですむので手間がかかりません。燃料の給油は純ガソリン、どこへいっても安心して補充できれば、1ℓにつき10円以上もお得です。

- ハオートループVはエンジンへのオイル供給をエンジンの回転数とスロットル開度によってコントロールしますので、エンジンの潤滑はつねに最高、ヤケることもなければ、ケムリもはかばか、カーボン堆積のトラブルもなく、エンジンブレイキの使用も自由です。そしてつねに新しいオイルがエンジンに供給され、オイル交換の手間を必要としないですむのです。



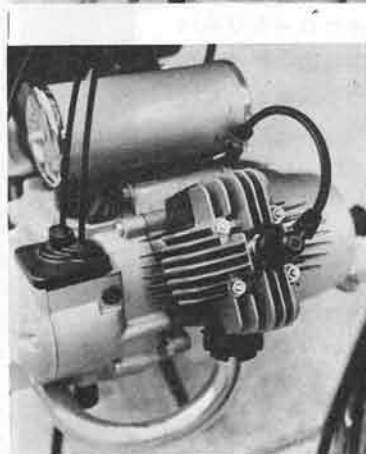
60のオートループつきエンジンとオレオテレとなったYJ2型。



完全なオートバイ・スタイルとあわせ性能アップも図られた。



乗りやすさはさらに向上、ハンドリングはいっそう良くなった。らくらく五馬力の高出力をマークするロータリーバルブエンジン。



冷却にとくべつすぐれた効果をもつ十字型フィンも特長の一つ。



●そして、ハオートループVは世界に一つ、ヤマハだけのものなのです。

●第3の魅力
オレオ・テレのクッションとなりました

そして、第4の魅力はすべて諸元に記されています。83 km/hの最高速度、0→200メートル13・8秒の加速、35 km/hで85 km/hの燃料消費すべて最高です。

●オレオ・テレ、すなわちテレスコーピック・オレオということ。フロント・クッションがテレスコーピック、すなわち、望遠鏡の胴のように伸縮する「オレオ」すなわち油圧式ダンパー装備のフォークになりました。

ロータリーバルブ吸気、4段ミッション、スターター付キャブ、すぐれたライディング・ポジション、走行性を向上させたクッション、完備な防水防塵ブレーキ。

●これにより操縦性はさらに軽快、ライダーの意のまま、気のむくままに車をあやつれるほか、悪路に対する強さもわかりました。とにかく乗り味は最高です。

『ヤマハ60YJ2』は小型ながら、ヤマハのすべての魅力がうけつがれている新しいタイプの「60のオートバイ」です。

YF1が新しくなりました

テレスコープ・ピック・オレオ が採用されました

●これまでの『ヤマハ50 YF1』は、フロント・クッションにヤマハ独自のゴム緩衝、すなわちナイトハルト式のリーディング・リンクを採用していましたが、新しい『ヤマハ50 YF1』においては油圧ダンパーを装着したテレスコープ式フォークが採用されました。

●油圧ダンパーをもつテレスコープ式のフォークすなわちテレスコープ・ピック・オレオ・フォークの特長としては、左右に対する剛性が強く丈夫であること、クッション・ストロークが大きくとれ、さらにクッション時にトレールの変化がなく操縦性がすぐれていることなどが指摘できます。

●またフロント・クッションの設計変更にとまない、リヤ・クッションのスイングアームもオレオ式のクッション・ユニットをもっています。すなわちクッションはフロントおよびリヤともに完全なオイル・ダンパー式となったわけですね。

●このようなクッション機構の改良にとまない、新しい『ヤマハ50 YF1』は、また一段とすぐれた乗りやすさが加わりました。

●フロント、リヤのバランスのとれたクッションは悪路の走行もいとみません。またテレスコープ・ピックの特性は十分にいかされ、レース出走の場合などにとくにすぐれた操縦性が発揮されます。

●フロント・クッションにテレスコープ・ピック・フォークが採用されたことは、この新しい『ヤマ

ヤマハ 50 cc 車の最初のオートバイ型として、またロータリーバルブ吸気の2サイクル・エンジンをもつ高性能モペットとして、ビジネスに、レースにめざましい働きぶり発揮している『ヤマハ50 YF1』が、このたび部分的な設計変更をうけて、いっそう充実した内容をもつものとなりました。

まず大きく変わったところは――

もう一つの話題はオート ループが装着されたことです

●ハ50 YF1』のスタイルをいっそう魅力あるものとしています。

●オートバイ型のモペットというより、むしろ50 ccの完全な小型オートバイとして売りこんで欲しいところです。

●オイルもガソリンもストレートで供給できるオートループ、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、世界でただ一つヤマハだけがもつ画期的な機構、そしていま世界の話題となっているオートループが、新しい

『ヤマハ50 YF1』にも採用されました。

●このオートループ付は『ヤマハ50 YF1-D』と呼ばれます。50 ccのオートバイ型はYF1とYF1-Dの二車種が市販されるわけです。

●オートループの特長をまとめてみますと、純ガソリンで燃料補給が容易、ガソリン代が安い、オイル消費が少ない、カーボン推積によるトラ



→前輪緩衝はテレスコーピックオレオとなり操縦性も向上
↑60YJ2とまったく同様に力強いスタイルとなった新型50YF1



後輪緩衝のスタイリングアームもオレオで乗り心地はさらに向上



←エンジンは50YF1—Dではオートループ付となり性能は完璧



←スターターつきキャブの操作はハンドル部で手軽に行なえる

ブルがない、エンジンの潤滑はつねに最高、エンジンがやけない、ケムリを吐かない、汚れがない、そしてオートループ自体の調整の手間がない——などがその主なものです。

そのほかの特長としては——

●エンジンは低速でも高速でも、安定した性能を発揮できるロータリーバルブ吸気です。キャブレターはクランクケースのカバー内に装着され

そして性能は——
80 km/hのマキシマム・スピードと、0

エヤ・クリーナーはエンジン上部に大型な円形のものをおいていますので、ホコリにまみれても水洗いでOK。水の入るところがないからです。

●キャブレターは始動に便利なスターター付。夏でも冬でも温度変化に関係なく、つねに一発のキックでエンジンを始動させることができます。

●出力は4・5馬力、トルクは0・45 kg-m、いずれもこのクラス最高です。しかも30 km/h

200メートル14・5秒の出足のつよさをもち、22°の登坂能力を秘めています。

で走れば90 km/hの燃料経済性をかねそなえています。

●変速は4段、軽いタッチで確実にギヤ・チェンジが行なわれるボールロック方式です。また適切なギヤ比により、低速から高速にかけてのつながりもまったくスムーズです。

●ブレーキは前後とも防水防塵式、水もホコリもシャットアウト。天候に関係なく、悪路も気軽に走れます。

50ccクラスとしては、他にみられない余ゆうをもっているものです。

効果的な お店の改造プラン

今月の改装は、京都府福知山の株式会社「ヨシヤ」です。

雨に洗われた緑の谷間をぬって、汽車は山陰線を走り、明智光秀の居城跡、城下町の情緒が溢れる街並みの福知山に着きました。

ヨシヤさんの経営方針

- ヤマハ全製品（ボートなども含め）の取扱いを将来実現したい。
- 店舗新装を機会に、ヤマハ企業のPR効果を期待したい。
- 無料点検・技術説明会等をメーカーとのタイアップで実施したい。
- 部品販売をダイレクト・メール方式で宣伝を兼ねて行ないたい。
- 当面の問題は、一〇%のシェアを拡大することにある。e・t・c

これらの方針にマッチした店舗構成を考えてみました。

- 配車の出入荷をスムーズにし、道路専有の時間を短縮する。
- 出入荷の際のキズを生じないよう、在庫車コーナーまでの動線を考える。
- 事務コーナーを確立し、能率向上を計る。
- 展示用のスペースを充分にとる。
- 修理場の「排気」「音」「ヨゴレ」を上手に処理する。

十台以上の常備在庫があるお店では、出入荷時の時間節約は重要なことです。

ヨシヤさんの場合、四・五米の一方通行路に面しているため、道路を永く専有できないので出入入れにもっとも便利な店舗中央にスロープを設け、中二階の在庫車コーナーに導きました。スロープの下部は、部品棚として充分活用できます。

中二階の下を修理場にし、一段掘り下げることとで、油ヨゴレの洗い流しを便利にし、店舗をヨゴスことを防ぎます。また排気ガスを裏に抜くことも可能になりました。

二階はショールームにしました。道路に面して、全面ガラスとし、下からも充分見えるようにします。

ショールームは、ヤマハ全製品を展示して企業PRも兼ね、また遠乗会後の一日の喜びを話し合う場所にしても楽しいでしょう。

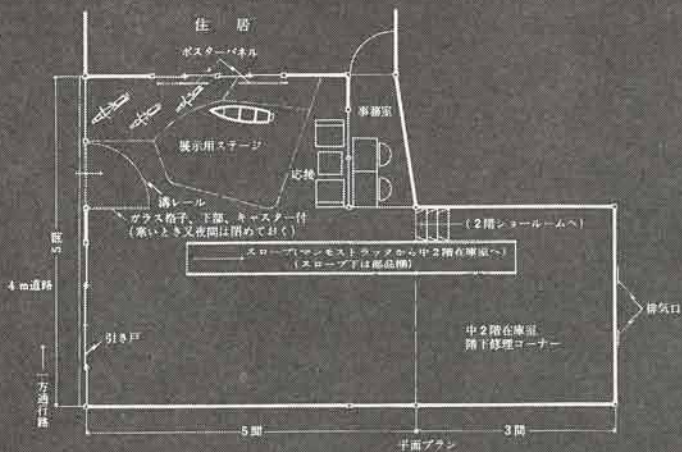
事務室を確立するのも合理化の一步です。顧客名簿、宣伝効果、販売計画等の基礎になる各種統計類を完備するためにも事務室は使い易くしたいものです。

前面は大きなガラス張りにして、店内を見渡せるようにしました。

看板は袖看板の大型のものを一つ設置し、軒上のシャッターボックスを利用した照明入り看板に「矢印マーク」を連続模様に入れて華やかな感じを出しました。なおショールームのガラスには大きく音叉マークを入れました。

前述の通り、四・五メートル道路に面しているため、あまり上の方に看板を付けるのは、目に入らないおそれがあるので避けました。

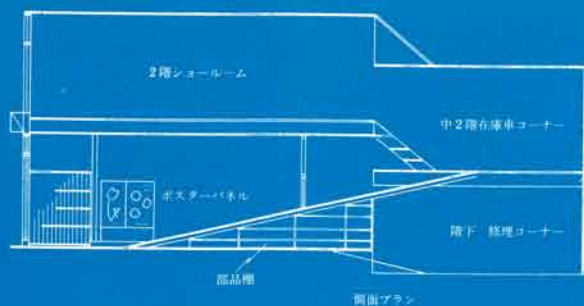
第1期工事には、奥の中二階部分を含まない。当然スロープを造らないので、部品棚は移動出来るよう、キャスターを付けたものを用意する。図の展示スペースを在庫スペース兼用とし、修理は店舗の右半分を使用、2階のショールームは店員宿泊用とする。



効果的な店の改造プラン



福知山・(株) ヨシヤ完成図



シャッターBOXを利用して
照明入り看板にする
天印マークを連続模様
で入れる。

軽量鉄骨
で組む



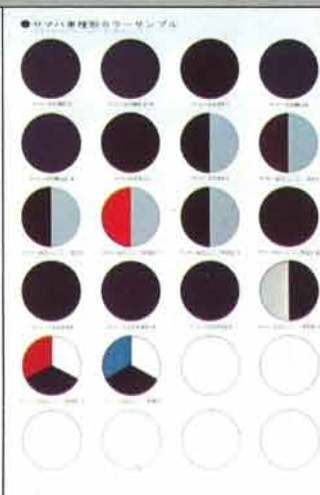
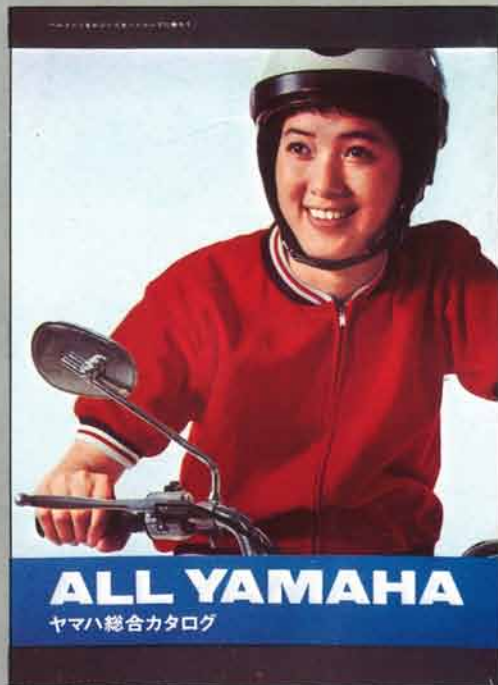
<2サイクル+オートループ>の強力エンジンをつんだヤマハ90ジュニアH1は、あなたの魅力をもっても
しても おいてけぼりの急加速!! いえ いえ わたしは離さない ステキなクルマ ステキなアナタ

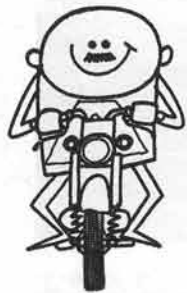
おいてけぼりの
スタミナ90!!



ヤマハの総合カタログができました

ヤマハ総合カタログは、お客さまを前にしてひとつの商品だけでなく、ヤマハの技術のすべてをよく理解していただけるようになってあるので、販販の強力な武器になります。





YA1 から

昭和30年 ■2月日本楽器より
ヤマハ125cc YA1

発売される ■7月ヤマハ発動機
株式会社(資本金30,000,000円)発足

■9月一浅間レースにYA1優勝 ■2月ヤマハY
レース界にはなばなくデビュー

昭和31年 ■2月ヤマハY
C1(175cc)発売

昭和32年 ■4月250cc YD1発売 ■7月260cc YE1
発売 ■8月資本金1億円に増資 ■11月

YA2 通産大臣グッ
ドデザイン賞を受賞

昭和33年 ■5月カタリナレース六
位入賞 ■12月YA3発売

昭和34年 ■6月増資3億円になる ■7月本格的スポ
ーツ車YDS-1発売 日本のスポーツ車流行の

きっかけ ■1月5億円に増資 ■4月モノコ
となった

昭和35年 ■1月5億円に増資 ■4月モノコ
ックボディのヤマハスクーターSC-1
を発売 すばらしいデザインにさすがヤマハといわれる ■5月

ヤマハモペット発売 沼津の昌和製作所を合併 FRPボート生産
開始 ■5月インドのベハール財閥と提携 パールヤマハを設立

モペットのノックダウンをはじめる

昭和36年 ■4月ロー
ターバルブ付YA5発売

■11月資本金を8億円に増資する
の実用化に世界ではじめて成功

昭和37年 ■3月YDS-2・MJ2発売 ■MF2発売
■7月外洋マラソンにストライプ18優勝二連覇

昭和38年 ■1
月YDT-1発売 ツーリング車の流行をきたす ■2月デイトナG
Pで完勝 ■3月YG1発売 ジュニア時代はじまる ■6月

マン島に初の日章旗をあげる ■7月ベルギーGP新記録で優勝
■10月ピワ湖500キロマラソンボートレースでストライプ18優勝

オートループ発表 市販車とレーサーの差が少なくなる ■11月
我国最初の船用大馬力ガソリンエンジン ヤマハマリン発表 第
1回日本GPに最高ラップ記録

昭和39年 ■1月YG1ア
メリカオートスポ
ーツマガジン誌より機械工学優秀賞を授賞 ■3月中日本観光島
羽ホテルオープン ■4月オートループ付YA6・YG1-D発売 オートバイタイプの50
cc車YF1発売 ■5月フランスGPに新記録で優勝 ■6月TTでラップ新記録

新潟地震発生緊急サービスの実をあげる ■7月ベルギー・西ドイツ・東ドイツ
GP優勝 ■8月アイルランドGP優勝 ■9月イタリアGP優勝これで

メーカーチャンピオン決定 ■10月オリンピックにYG1など73台参加
オリンピックの運営

昭和40年 ■4月YGS-1発売オー
トバイで初のモニター制
に大いに役立つ

を実施 ■5月西ドイツGP優勝これですでに
4連覇 ■6月TTで125cc初参加で
新記録優勝 250cc 100マイルオ

ーパーする ■7月
90H1発売 待望

の90ccクラ
ス誕生

オートループまで

トループまで

昭和33年当時のヤマハ工場と現在(下)



つねに二輪車界に清新の気をふきこんできたヤマハ、スタイルにしても性能にしても断然他をリードしてきたヤマハも、この七月一日で誕生以来十年たちました。A-1からオートトループまでと題しましたが、この二つほどヤマハの精神をはっきりあらわしているものはありません。A-1の誕生は、それまで実用本位の重いオートバイしかなかった日本の二輪車界に、走る楽しさを知る、軽快なオートバイを送りこんだのです。現在のようにオートバイのキャッチフレーズにゼロヨンとか馬力あたりの重量などはなく、もっぱら貨物の積載量をうたっていた時代だったのですからA-1の出現が二輪車界の頂門の一針になったことはうたがう余地もありません。スポーティーな車の流行はA-1が浅間で大勝利を納めたことを契機としてはじまったといっても過言ではないでしょう。そしてオートトループ、現存する最高のエンジンをめざすヤマハの技術の結晶、現在、性能の点からいっても、取あつかいのよさからいってもこれ以上の小型エンジンは無いのです。分離給油の2サイクルエンジンがもっとも理想的なことはわかっていても、それをもっとも完全な状態で実現させることはヤマハだけに可能だったのです。このように卓越した技術のうらづけをもつ新しさ、これがヤマハです。常に現在より二歩も三歩も前を進むヤマハ、今後もその精神は忘れられることはないでしょう。

赤トンボの誕生

昭和三十年

ヤマハ第一号が誕生した当時、オートバイといえば黒いものときまっています。そこに登場したのがこの明るいマルイン色のYA-1だったのです。いかにも軽く、スイスイと走る印象はそのニックネームのとおり、赤トンボそのままです。



東海道を赤い試走車で走った川上社長

た。ですから試作車の一万キロ連続走行テストは、黒い試走車ならぬ赤い試走車でおこなわれたのです。

浅間高原レース優勝

昭和三十年

富士登山レースの優勝の余勢をかって北軽井沢でおこなわれた浅間レースでも



洩防止に非常に苦心したとか。

ヤマハは大勝利をおさめました。当時各メーカーからもっともマークされていたヤマハはその行動も大変な秘密ぶり、マネージャーは動勢の漏

ヤマハ一七五cc YC1発売

昭和三十一年



宮崎県警に納入されたYCの白バイ

YAのとりまわしのよさをそのままにした、より強力なオートバイとして当時注目されました。

A-1からオー



カタリナレース

ヤマハのあゆみ、この10年

一七五ccで二五〇ccに匹敵するといわれた性能は、特需関係でも威力を発揮したのです。

カタリナレースに入賞

昭和三十三年

アメリカのカリフォルニアにあるカタリナ島でおこなわれる、カタリナレースに出走、国産車で海外初の入賞をいたしました。

スポーツカーYDS-1発売

昭和三十四年



日本で最初のスポーツ車として話題をまいたYDS-1

クレードルタイプのフレームを持つ、みるからにスポーティーなオートバイ、これが発売されてから、スポーツ車の時代になったことは存じのとおり、このころから二輪のオビニオンライダーとしての実力をつけるようになってきました

ボートの生産を開始

昭和三十五年

ヤマハでは、グラスファイバーによるボートの開発を進めていました。グラスファイバーはガラス繊維で補強したポリエステル樹脂で、アルミより軽く、鉄より丈夫。ボートには絶好の素材で、デザイン上も制約がなく、美しいボートを作ることができのです。その他腐蝕することがなく、手入れが簡単なこともよければ、現在ではヤマハボートの市場占拠率は七〇パーセント以上です。

ヤマハ船外機の発売

天皇ご使用のヤマハ昭和三十五年

陸ではいかになく発揮したヤマハの性

■赤トンボの誕生

昭和30年

■浅間高原レース優勝

昭和30年

■ヤマハ 175cc YC1 発売

昭和31年

■カタリナレースに入賞

昭和33年

■初のスポーツ車 YDS-1 発売

昭和34年

■ボートの生産を開始

昭和35年

■ヤマハ船外機の発売

昭和35年

ヤマハトピックス



ランバン市中をパレードするヤマハ・ユーザー

ヤマハデー盛大に行なわれる
最近、タイ北部のランバン市（人口約七万人）のヤマハ代理店キー・サリス・ストアはヤマハデー（ヤマハの日）を催した。ユーザー約八〇人が参加し、各ユーザーは代理店より支給されたTシャツを着用、ヤマハ三角旗をなびかせながら、盛大に、しかも整然とランバン市中をパレードした。（バンコック田板駐在員より）



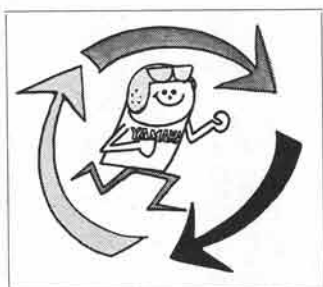
カタマラン 21



天皇陛下のご料船に使われた船外機

発表もないヤマハボートは、大阪東京間の千キロを走破する外洋マラソンに

ヤマハカタマラン 21 外洋
マラソン優勝 昭和三十七年



2サイクルの出力向上に革命をもたらしたロータリーバルブはそれまでレーサーだけの技術でしたが、ヤマハが世界最初にこの技術を市販車に採用したので

ロータリーバルブの市販車
YA5 昭和三十六年

能も水の上ではまだまだ未知数でした。この宿題を解決するために、その卓越したエンジン技術を駆使して船外機を製作発売するにいたりました。現在では三五馬力から二二馬力まで各種用途に応じたエンジンが用意されています。今年の四月には天皇陛下のご料船にも使われ、海の生物学者でいられる天皇のご研究の一助になっています。

優勝、水の上でもヤマハの強さは実証されました。このあと三年連続ヤマハはこのレースに優勝しました。

YG1発売 中間排気量車
時代はじまる 昭和三十八年一月



これまでも未開拓のこのクラスにヤマハがまさきに鉄を入れました。ここでもヤマハが流行をリードしたのです。

オートループ発表

昭和三十八年十月

この年のモーターショウで、ヤマハはまったく新しい2サイクルの自動分離給油機構オートループを発表しました。



オートループ本体

ヤマハトピックス

栃木県警本部に

三十台のYJ1納入

手軽な取扱いと、軽快な走行性能がかわれて、このほど三十台のヤマハ55YJ1がヤマハ栃木より栃木県警本部に納入されました。主な使用目的は連絡用とのことですが、治安維持に活躍するヤマハに寄せる信頼感は大きなものがあるというものです。



栃木県警に納入されたYJ1

YG1機械工学優秀賞を
うける 昭和三十九年一月

アメリカのオートスポーツマガジン誌

A-1からオートループまで

ヤマハのあゆみ、この10年



二輪車では初めてモニターされたYGS-1

よりジュニアYGIが機械工学優秀賞をうけました。この賞は、機構がすぐれ、安全性の高いものに授与されるものです。

オートループ付YA6 YGI
1-D発表 昭和三十九年四月

ロータリーバルブに続いて、レーサーの技術を市販車に生かしたものがこのオートループです。

これでヤマハの車はいよいよ高性能と使いよさを加えることになりました。

ヤマハ世界GP 250ccメーカークーチャ
ンピオン獲得 昭和三十九年九月



ヤマハレーシングマシンRD 250



東京オリンピックに活躍したヤマハオートバイ



モニタートリオ発足

この年、シーズン当初出足のわるかったヤマハは、中盤のTT以後次第に調子をあげ、九月のイタリアYGPで五連勝、前半で優勝したフランスYGPとあわせて六勝と完全優勝をはたしました。

オリンピックにヤマハ協力

昭和三十九年十月

東洋ではじめておこなわれたオリンピックにヤマハオートバイが大量に参加、二輪メーカーではヤマハだけが指名されたものです。

モニタートリオ発足

昭和四十年四月

二輪車でははじめてのモニター制度がヤマハによって始められました。これは製品に対する絶対の自信と、技術の裏づけがあつてこそです。三三人による一一台のジュニアスポーツによるモニターは四月十日全国で一せいにスタートしました。

ヤマハトピックス



出場したヤマハ・スペシャル

惜しくも入賞は逸したがラップレコードで時速一六五マイル、直線コースでは二〇〇マイルを軽くオーバーするもの。

ヤマハ・スペシャル評判になる

世界最大のスピードレース
— インターナポリス国際自動車
レース(米国)にヤマハが参加 —

ヤマハイインターナショナルコーポレーションがスポンサーになり、国際レースにその名を轟かしているダン・ガーニーが乗った最新鋭のロータスに「ヤマハ・スペシャル」の名が冠せられた。オートバイの世界チャンピオン・メーカーのヤマハということで、世界各国から集ったスポーツカーファン注目をあびた。

- ロータリーバルブの市販車 YA 5 昭和36年
- ヤマハカタマラソン21 外洋マラソン優勝 昭和37年
- YGI 発売 中間排気量車時代はじまる 昭和38年1月
- オートループ発表 昭和38年10月
- YGI 機械工学優秀賞をうける 昭和39年1月
- オートループ付 YA6 YGI-D 発売 昭和39年4月
- ヤマハ世界 GP 250cc メーカークーチャンピオン獲得 昭和39年9月
- オリンピックにヤマハ協力 昭和39年10月
- モニタートリオ発足 昭和40年4月

■ 2 サイクル+オートループが世界の主流エンジンになります



エンジン大量入荷しました。
一九七〇年型ヤマハオートループ
手軽に使えて、だれでも買える

エンジンとリカえるだけで新品。オートループはスゴイヤ

YAMAHA AUTO-LUBE

YAMAHA

オートループ YAMAHA

八百萬

発展するヤマハ



YDS-3



すばらしくみごとな工作

『モートルラート』が緊張した理由は、この雑誌の多数の読者が世界選手権レースでヤマハという名を知ったばかりでなく、少なくとも昨年ケルンで開催された国際オートバイ・ショウでヤマハの市販車も見ていたので、いつヤマハの市販車のテストをやってくれるのかという催促の手紙を寄こしてい

「テストをするまでに、このヤマハほど緊張して待った車は実に稀である」という書きだしで、西ドイツにおける、もつとも権威あるオートバイ雑誌『モートルラート』がヤマハのYDS-3をテストするまでの記事を載せている

たからである。しかし、西ドイツにおけるヤマハの輸入元が『モートルラート』の依頼に応じテスト車を提供することになったのは、若い読者層の好奇心を満たすだけでなく以前のことを知っている年配の人たちの抱いている大きい関心で答えるためである。この関心というのは、惜しくも

消えてなくなったアードラーにヤマハがよく似ているではないかということである。

しかし、これは実に簡単に否定できる——なるほどシリンダやシリンド・ヘッドの形状とか排気管のなれば方そのほか多くの点で見方によっては似ているが、そのほとんどと総べては外観上似ているに過ぎないのであって、少しでもよく観察すれば、アードラーにそっくりという偏見は消えてなくなるからだ。

『モートルラート』がテストのた

おどろくべき高出力

説明書(そして車検証)によれば、この2ストローク並2気筒エンジンには毎分七五〇〇回転で二四馬力を出すとのことである。まったく驚きそのものだ……このような高馬力が出るものかと誰しも疑うであろうし、「紙の上なら何とでも書ける」と思うであろう。

(そしてテストした当人も最初はそう思った。)ところが、このヤマハに少し乗ってみただけで、こんな高馬力が出るのも不可能でないと思われるようになった。

このテスト車は、まだやっと四〇〇kmしか走っていない。このう

めに提供されたヤマハはケルンのショウに出品されたうちのYDS-3で、この車にこめた愛情に満ちた工作を一見するだけでアードラーと同じ車であるという考え方を吹き消してしまふ。『モートルラート』はアードラーの二五〇cc級スーパースポーツ型であるスプリンターが一七〇kgであったのに対しヤマハのYDS-3は十一kgも軽いのにフレームが安全性と耐久性に富んでいることなどについても詳しくふれているが、誌面の都合で省略する。

ち約二〇〇kmはショウで色んな人に試乗させ相当ひどく取扱われたらしいのに拘らず、エンジンは不気味なほど回転が上がり大体的見当であるが楽々と毎分九〇〇〇回転に達する(註一)。

(註一) タコメーターと同居しているエンジン回転計は一二、〇〇〇回転まで示すようになっていて、九〇〇〇回転からは赤線となつている。またこの速度計と積算計と回転計のコンビに三個のバイロット・ランプを備えて便利このうえないものであると『モートルラート』は賞讃している。

すみずみまで行きとどいた車

この車はよく見れば見るほど、びっくりさせられる。あらゆる点で贅沢なほどに行きとどいたこの車がどうしてこんな値段で売れるのか全く不思議でならない。

たとえば、前がダブル・カムで後がシングル・カムのブレーキ（ダブルカムの前ブレーキがこの車のように充分やんわりと効く場合、この配列は非常に合理的）は、サンド・ブラシ（砂の噴きつけ）だけとか、部分的な磨きだけではない、ここではどの表面も鏡のように輝いているし、ブレーキ・レバーも、黒の塗装だけではなくクロームのメッキも施されている。また、エンジンの本体も、拭き掃除しなければならぬ部分はやはりサンド・ブラシをしたり軽合金を磨いたりするだけではなく磨いた部分に軽い金属性の塗料を施して

あるから、実に楽々と汚れを拭きとることができる。ちっぽけなことだっけ？ そのとおりである。しかしこのようちっぽけなことが多くの個所に施されているからこそ結局余計な金を節約できるのである。そのうえ、これに似たような周到さが設計の根本から考慮されているので、全く驚かざるをえない（註二）。

〔註二〕「ちっぽけなこと」については、以上のほか電装関係その他についても記しているが、このようちっぽけなことがどのようにして作られたか、非常に大きい効果をもたらすかどうか、ということとは問題でなく、設計に当たった人々がこのような点まで考えたということが重要なのである——すなわち、その他の多くの点でも信頼できると説明されている

緩衝と変速

フレームはフロント・ダウン・チューブが二本のクレードル型であるが、支柱のまとめ方などは以前からレーサーに見られたもので一般の車にはそう多く用いられて

いない。前輪のテレスコーピック・フォークは外から見て非常にがっちりしているばかりでなく、そのパーツ・リストの図を見ると各構成部品が実にながらみでできて

る。その緩衝は目立たなく、どんな悪路でも跳ねたり躍ったりするようなことはなかった。後輪緩衝は普通のスイング・アーム式で、荷重により三段に調節できるようになっている。テストしたライダーは軽量だったので一番やわらかいところが適当であった。そして一番やわらかい調節で悪路を二人乗りで走行してみたのに、きつい反動がくるようなことがなかった

——ただし、これはもっとテストを繰返してみないことは断言できない。
変速は五段であるが、これまでに高速道路で一度も飛ばしたことがないので第五速はほとんど使わなかった。第一速から第四速までの段階は感じがよく、エンジンを余り高回転にしない限り次の段階への接続が力強く行なえる、これは重要なことである。

今までのこのヤマハに乗ってみて経験したことや考えたことによれば、この車は純粹なスポーツ車と思维れるだけでなく（たとえばレーサーのように冷えたエンジンでは簡単に始動しないというようなことがなく）、気味の悪いほど敏活であるに拘らず非常にすなおな、実に楽に取扱える普通一般のオートバイのように思える（車の重量なんか全然感じられなかった——モベックトよりも軽いように思われたくらいである!!）

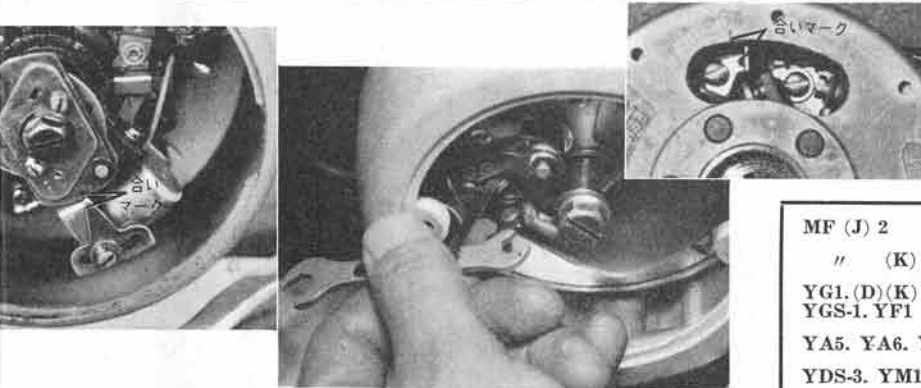
最初に記しておいたように、これはヤマハYDS13をテストするまでの記事であってテストそのものの記事ではないのである。外国ではかなり長い間にわたって車を借り色んな条件のもとに長い距離のテストを行なうのでテスト記事の掲載は遅れる。話題の「オートループ」について少しもふれていないのは、テスト記事にゆずる

ためである。
それにしても、本番のテストの前にしてこのように大々的な記事の取扱いをうけたのはかたいことで知られている『モートルラート』誌としては異例のことであり、いかにヤマハの実力が注目されているかが分かる。
どうぞ自信をもって取扱につとめていただきたいと思います。



サービス篇

■ 点火時期の合せかた ■



点火時期

MF (J) 2	上死点前	2.2 mm
" (K)	"	1.9 mm
YG1. (D)(K) YP.1 YGS-1. YF1	"	2.0 mm
YA5. YA6. YD3.	"	2.5~2.6 mm
YDS-3. YM1	"	1.8 mm

ヤマハの車はダイヤルゲージがないと合せられないとか、技術がむずかしいという声を聞くようですが、ここにいちばん簡単な合せ方からのもっともお客さまに納得させやすい合せ方まで紹介してみよう。

まずはじめにポイントギャップの調整を行なって、その後以下に述べる点火期の合せ方により作業を行ないます。

〔ポイントギャップの調整〕

- 1 ポイントを点検し、摩耗、凸凹がないかを確認します。ポイントの荒れている場合には目の細かいサンドペーパーで修正します。
- 2 次にポイントギャップを規定の数値になるように、シツクネスゲージを使用して調整します。(図1)
- 3 調整後はナットまたはボルトを完全に締付け、乾いた布で、油気、ゴミをきれいに拭き取ります。

1 一ばん簡単な合せ方

特殊な器具は何もいりません。あなたの眼と一本のドライバーがあればよろしい。

マグネットを例にとって説明しますと、ポイント点検窓からブリーカームを見ながらロータを左右にまわし、ブリーカームの動き出す瞬間のロータの位置をだし、そのときの合マークのずれから点火時期のずれを見出す。

回転方向にずれておればギャップを広く、その逆であればギャップを狭くします。

ダイナモの場合も同じです。アマチュアはボルトをスパナまたはドライバーで左右に回し、ブリーカームの動きと合マークのいづれかを見る。自動進角付のものはガバナを開いてやる必要があります。もしずれていて、修正する場合にはポイントギャップも〇・三〇・三五の間にあるか確認しましょう。

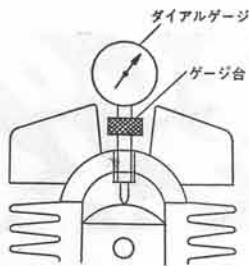
2 パイロットランプ一つで

割合正確に合せする方法

この方法は、ポイントとアースの間に二〜三Wのパイロットランプ(スピードメータのランプ等)を入れて、エンジンキーをONにし、車のバッテリーによりポイントが開いているときにランプが点灯するのを利用してポイントの開く瞬間を正確に見つけ出します。この方法は、マグネットの車には適用できませんが、ダイヤルゲージと組合せればりっぱな精度をだすことができます。

3 少し高級な合せ方

マグネットの場合は2の方法は適用できませんので、ポイントチェッカーを用います。これはポイントに抵抗の低い(内付〇・七Ω、外付一・二Ω)一次コイルが並列に入っているため、ポイントチェッカーはその低い抵抗があってもポイント



注 ゲージ台は、ヘッドを外してしまった場合とか、YA5・SC1の様にプラグ穴が傾斜しているものには下図の形のものを使用します。

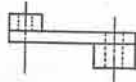


図 3

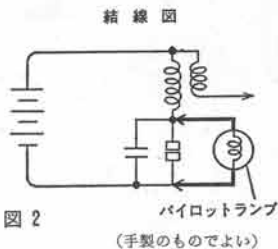


図 2

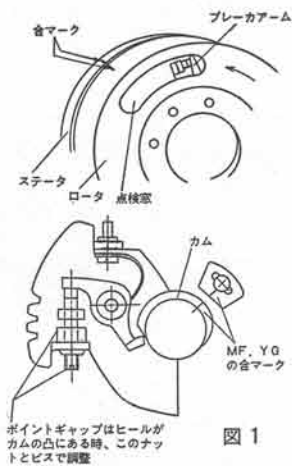
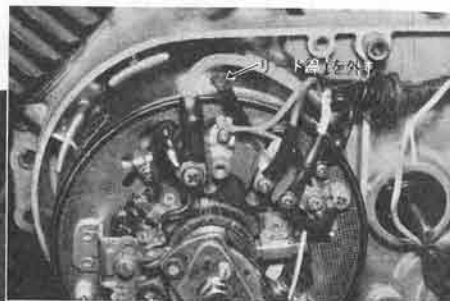
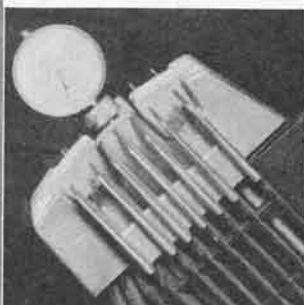
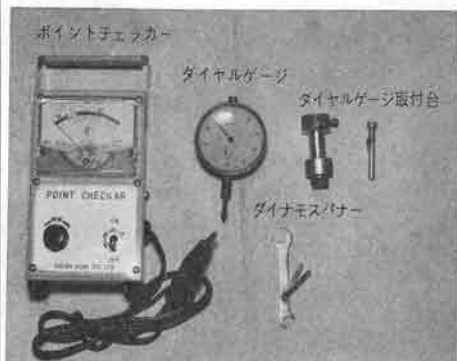


図 1



トの開閉が分かるようにしたものです。マグネットの場合、メインスイッチへきている黒線とアースの間にポイントチェッカーを結びます。ダイナモの場合はポイントチェッカーでもテストのΩレンジでもかまいません。ポイントの開閉がメータの針の振れとしてでてきますから、そのときの合マークのずれより点火時期を知ります。

4 お客さまに納得させる方法 (タイミングライト使用)

タイミングライトはお客様に効果的です。これはプラグに火花が飛ぶと同時に放電管が発光するもので、カメラのストロボフラッシュと同じように非常に短時間の発光をします。この方法は点検は楽ですが、合せる場合はちょっと不便で、二〜三度照しながら行なわなくてはなりません。

1 ダイナモカバーを外し、タイミングライトの接続を行ないます。

2 エンジンを開始し、指示板と回転板の目盛り合マーク位置を調べます。(図2、3)

3 合マークの位置による点火時期の判定は、

- a 回転方向にずれているとき
.....点火時期は遅れている
- b 合いマークの位置が合っていると
き.....点火時期正常

c 回転方向と逆にずれているとき
.....点火時期は進んでいる

d 左右にずれる場合.....ポイントのガタ、またはカムの摩耗

5 絶対正確な方法

今までの方法は、あくまでも、合マークに頼っており、非常に精度の悪い機種は別として合マークの精度の悪い機種はそのまま点火時期に響いてきます。

ダイヤルゲージを用いますと、ピストンの上死点から距離をズバリ出すことができますので、非常に正確な点火時期をだすことができます。とくに二気筒車の場合は、左右をバランスさせるためにダイヤルゲージによる調整が必要です。もちろん、ダイヤルゲージは、ピストンの位置を検出するためのものからポイントの開閉を検出するポイントチェッカーまたはテスターなども必要です。

測定 まず上死点を求める、アマチュアを回して、指針がある位置から戻る点を求め、そこに目盛を回してを合せる。次に反回転方向に回して行き、ポイントが閉じる瞬間の位置を求める。これが点火時期です。それまでの指針の回転した数が二回なら2mmと、止まっているところまでの読みを加算したのが測定値となります。

調整 先に指定の点火時期のところにピストンを固定し、プレーカアームを回して、またはマグネットの場合はポイントギャップを変えてその位置でポイントが開くように調整します。

はなしのヨビたん

はなしのヨビたん

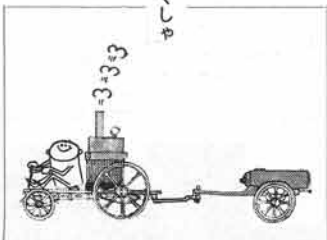
じそうしゃ



オートバイを含めて自動車が発明された要求をせんじつめて考えてみますと、人力や動物の力でないチカラで物を運んだり、思うように走れたらさぞかし便利なことであろうという漠然とした考え方から出発しようですが、そのチカラに最初は何をもちいたかという、これはヨットよろしく風のチカラを利用したものの本に記されています。

現在ではすでに伝説に属するといってもよいこの風グルマは、オランダのシモン・ステビンという物理学者が考案したとかで、その仕組みはホカケ舟に車輪をつけたものといつてよく、いまからおよそ三六〇余年前に試されたということです。ただしこれが自動車の前身というわけではありません。風がなければ走れない「風力自走車」であったからです。

どうりょくしゃ



それでは動力をつけた「自動車」が走ったのはいつのことかという、いまから二〇五年前の、一七六〇年のことで、フランスのキニーノという人が蒸気機関を荷車に仕掛けて、花の都パリを走らせたという記録が残っています。

× × ×

ところで蒸気機関の発明者はだれかという、これは小学生でも知っているでしょうが、かの有名なジェームス・ワットで、一七六九年につくられたもので、この蒸気機関が自動車の動力装置として使われていたということはあまり知られていないようです。

すなわち初期の自動車は蒸気機関を動力装置として次第にかたちをととのえてきたのですが、そのヒントはキニーノの動力つき荷車であり、ステイブンソンによる汽車の発明にあったのです。

でんきしゃ



「蒸気自動車」は一九〇〇年ころまでは全盛を誇っていましたが、これのライバルとしてしぎをけずったのが電気を動力装置とした「電気自動車」で、一八三九年、イギリスのアンダーソンという人

の手ではじめて完成されていらい、陸上交通機関のホープとしてもはやされたということですが。

レーリス



蒸気自動車と電気自動車は二〇世紀に入ってからのもつくりられ、この頃ようやく実用化の機運が高まったガソリンエンジンを動力装置とする自動車にバトン・タッチをすることになったのですが、それでもレーリスでは蒸気車がガソリン車をおさえていたということがあつたのだから愉快です。

しかし、日本ではちよんまげに帯刀で二本足を交互に動かすか、四つ輪なら四ツ足の動力しかもたなかった時代に、すでに自動車のレーリスが行なわれていたというのですから、たいしたものですね。

がそりんしゃ



話のもとに戻ってシリンドラの中に燃料を入れてこれを燃し、そのエネルギーを動力として使用する内燃機関が発明されたのは一八八〇年のことで、いまから二八五年も前の大昔のことですが、現在のようにガソリン・エンジンとなり、4サイクルや2サイクルがつくられるように

なったのはずつとあとのことで、ガソリン車が登場したのは一八八三年、すなわちわずか八二年前のことなのです。

いちこうしゃ



それでは質問。
オートバイの第一号車はどこの国のドウいう人がつくつたのでしょうか。
ハイ、ドイツのゴットフリート・ダイムラーが一八八五年につくりました。

2+4二オートループ



それでは最後にもう一つ、
2サイクル・エンジンと4サイクル・エンジンは
ハイ、2サイクルはイギリスのクラークが一八八〇年に、4サイクルはドイツのオートトールプが一八七六年に完成し、オートループ・エンジンは日本のヤマハが一八六三年に発明し、世界の話題となっています。

これはこれは、ホントにヨクできました。イウコトなし。

はなしのヨビたん



亀ノ子クラブ快走す

三重県四日市の亀ノ子クラブが、兔どころか、かもしかも抜いきおいで6月13日スズカの6時間耐久レースに50ccクラスで優勝。8月におこなわれる24時間耐久に大きな足がかりをつけた。



さあ交代 ガスは満タン エンジンゴキゲン し
っかりたのむぜ 心配そうな顔がビットにならぶ

佐々木監督になにごとか耳うちするヘルバ
ー ハカリごとは密なるをもってよしとす

来た来た ぜんぜん調子いいぞ 自然に顔がほ
ころび 拍手が出る竜ノ子クラブのメンメン





現在トップ あとひと息 慎重にやれ 一瞬のうちに
すぎさるライダーにサインボードは作戦をつたえる

まさに54番を抜かんとする61番のYF I このときの
リードを最後までたもって1周の差をつけて優勝した



イヤッホー
イタダキ このうれしそうな顔をみてください

ヤマハ水上スキー教室会員募集



日本でもっとも大きい規模をもつヤマハ水上スキー教室は今年で3年目 優秀な指導員と 完備した施設で7才から70才まで 歩ける人ならどなたでも一日で滑れるように指導します 太陽と水しぶきをいっぱいにあびて 水のうえを時速40キロでとばしてください

開催期間と場所

東京	葉山マリーナー	6月20日～8月31日
大阪	びわ湖マリーナ	" ~ "
名古屋	西浦マリーナ	7月3日～8月29日
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 心齋橋支店	211-8331

日本楽器 梅田支店	312-4731
" 神戸支店	39-3151
びわ湖マリーナ	大津 3188

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	

* 詳細は申込先でお聞きください



ヤマハ発動機株式会社

8

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

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

7

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

