

ヤマハニュース NO.29 YAMAHA NEWS



ヤマハオートグループ
特集・ツイン90 世界に衝撃!

ヤマハ・ハイライト



90ccツインエンジン

これが世界最初の 90cc 2 気筒エンジンです
力強いツインキャブ 信頼にたるオートルー
ブ 現在もっとも進んだ機構をもつ 世界最
高の90ccエンジンです



世界の話題

オートショー

見ほうだい 乗り放題

成功したヤマハコーナー

ご来場の高松宮同妃殿下も世界G.P.チャンピオン車には とくに興味を示された





OR SHOW

10月29日から11月11日まで 東京晴海でひらかれた〈第12回東京モーターショー〉は 入場者数 146万5千とこれまでの最高を記録し盛況裡に終了した ことしも各社それぞれ趣向をこらして競い合ったが 「販売に直結したショーに」という点に徹底したヤマハコーナーは 出品全車が見ほうだい乗り放題の大奉仕「ヤマハがいちばんユーザーに親切だった」とおホメの声をいただいた



ヤマハメイトはあなたのクルマ 鏡の中からにゅーっと出てくるとまるで自分がメイトになったような気に……なってくれたかな



オートループはヤマハの誇りです 世界
最初に開発 しかも完全自社生産品とい
うわけで 質問も信頼感があふれている



ヤマハは世界のメイトです 外人客が増
えたのも特色 カットモデルに青い目を
輝やかせていた

12th TOKYO MOTOC



はやい つよい カッコいい 道交法改
正で若者たちの夢はグリーンと大きくなり
大排気量車の人気急上昇



お母さんも乗ってください 主婦 学生 オンナノコたちに
もっとも人気のあったのがメイト おなじみ佃公彦氏のマン
ガも ピッタリ・ムードであった

すべてが楽しいAT90 2キャブ2シリンダ2マフラー
そして……あなたとボクもツー・ハッピー



良品に国境なし 海外では性能デザイン とくに
ヤマハの特質である安全性が高く評価されている

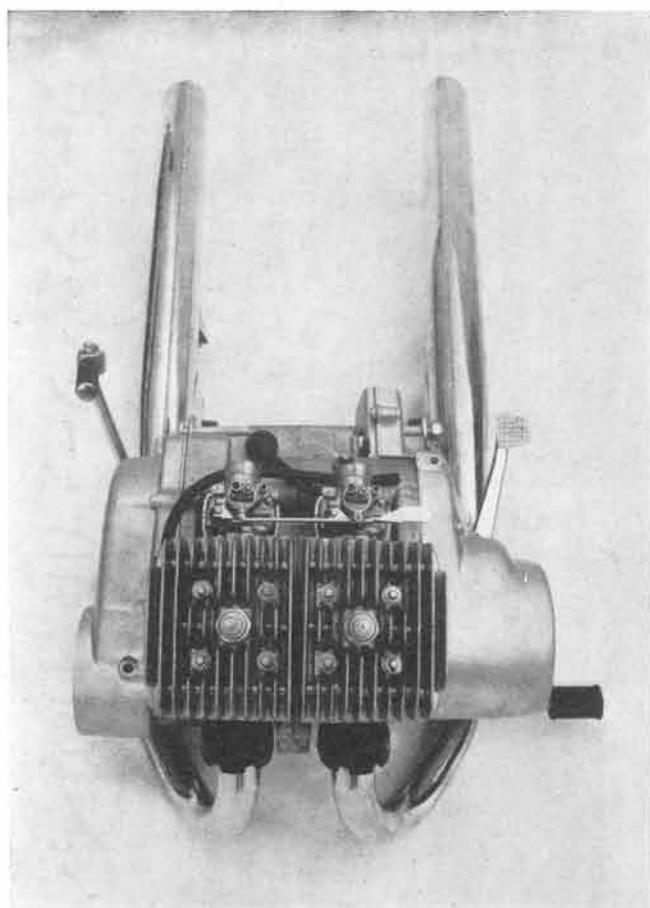


12th TOKYO MOTOR SHOW

2年連続世界GPナンバーワン 全世界の注目を
あびてゴールに突入せんとするアナタ ヤマハ記
念撮影コーナーのひとコマでした

ヤマハオートループ

ツイン90 世界に衝撃



東京・晴海の国際貿易センターにおいて開催された恒例のトーキョー・モーターショーは空前の人気を呼んで記録的な入場者を動員、十一月十一日をもって十四日間にわたる会期の幕を降したが、二輪車館でもっとも注目を集めた車は、このショーにおいて初めて姿をみせた世界で最初の90cc 2気筒『ヤマハオートループツイン90』で、一般のファンはもとより遠く海外から取材のために来日した青い目の専門誌紙の記者を含め、そのすぐれた性能とスマートなスタイルは大きな話題となった。

ここに『ヤマハオートループツイン90』に寄せられた期待とあこがれ、そして卒直な評価を録音してみると――



世界が注目、話題の90cc 2気筒
『ヤマハオートループツイン90』
8.2馬力 100 km/h

4気筒?なんてゼイタクな!

この性能この装備この仕上げでこの価格

「ホホウ、ずいぶんせいたくなエンジンを見せている車ですね」と話かけてきたのは家族ぐるみでこのショーを見学に来ていた飯塚政男さん(三七) 神奈

川県川崎市宿河原町一三三二
「4サイクルなら2気筒というのでは話分かるが、2サイクルではその必要がないのではないか」というご意見なのである。

というのは「4サイクルはクラシクシフト二回転で一回の爆發なのに、2サイクルは毎回爆發、だから2サイクル2気筒は4サイクルなら4気筒に匹敵する円滑さをもっていることになり単気筒でも乗り心地がよく、力がつよいのに、あえて2気筒にする必要はないというわけである。

しかしそこが2サイクル2気筒のいいところなのである。

2気筒エンジンのすぐれた利点といえば、回転がなめらかで振動がないこと、そして冷却効率にすぐれ、迅速なピークアップが得られることである。とくに「オートループツイン90」にあっては2キャブ方式を採用しており、2気筒・1キャブ方式のようにガス分配にムリがなく理想的な吸気が行なわれるので回転のつきは早い。しかもオートループによりエンジンはつねに最高の潤滑が行なわれるので安定した高性能が発揮できるといのである。

「いったんは「せいたくすぎる」といった飯塚さんも、再び「オートループツイン90」のエンジン部に目をやり、「一流メーカーものは仕上げがきれいだ」とひとりうなずきながら、こんどは車にまたがってライディング・ポジションを検討、ギヤを入れたり、キックしたり熱心な観察をつづけ、「オートループツイン90」の特長の一つとなっているワンタッチ・キックについて、「子供をのせて走る場合に

好評のワンタッチ・キック

「ワンタッチ・キック式ではギヤ位置に関係なくクラッチさええければキックできるので、ギヤをローに入れたままキックすればうしろに乗せた子供をこわがらせずにスタートできる」というのである。つまり左で車を支えて右足でキックし、こんどは足をおきかえて右足で車を支えて左足でギヤをローに入れる。この左右のふれがなく、子供が安心して乗っていられるというわけだ。これは重荷をのせるとき、坂道での発進にも重宝するテクニクである。

そして「最高速度一〇〇キロ



「ワンタッチ・キックはいい」……飯塚政男さん

重宝する」と感心していた。

時、ゼロヨン二〇・七三秒、うちのライラックよりもすぐれた性能だ。まさに一二五なみだね。やはりツイン、ツーキャブだけのことはある」と、しきりに感心してみせ、「すべてがデラックスだね」と結論をくだしていた。

性能も、装備も、そして仕上げもデラックス、しかし価格は九万三千円とグッとおさえてある『ヤマハオートループツイン90』は、あらゆる用途に向く万人の高級車なのである。

わくわくしながら見にきたんです！

みんなが待っていたツインの90cc

「ワー、カッコいい」と学校帰りにグループでショーを見学にきていた高校生のひとり、矢島正雄さん(十六才)は東京都調布市上布田町四五―は、「オートルーブツイン90」の燃料タ

ンクをなぜながら、「ことしてや」と免許がとれるんです。友達にヤマハで90ツインをだしたというんで、わくわくしながら見にきたんです」と、頬を紅潮させていた。

三拍子も四拍子もそろった魅力

「オートルーブツイン90」は免許をもっていない若人にも人気があるというわけだが、いっぽうスズキ80スポーツ、ベンリイCS90と乗りついできた中条浩治さん(一九)は東京都大田区馬込西一の一五一四は、「どこちらかといえ、いままではスタイルの良さでいろいろと車を

選んできましたが、こんどはあれこれ迷わずに「オートルーブツイン90」ときめられますね。スタイルはジュニア以来の傑作といえますし、ツインシリンダー・ツークャブのエンジンの魅力と、八・二馬力、ゼロニヒヤク十二・五秒・一〇〇キロ/時の性能的な魅力、そしてオートルーブによる経済性の魅力と、三拍子も四拍子もそろっているんですからね。もちろんキットパーツはだすんでしょね、願わくば18ホイールを取付けられるようにしてくださいよ」と、「オートルーブツイン90」に大きな期待をかけていた。



「こんどは迷わずツイン90だ」
……中条浩治さん

期待をかけているといえ、

ヤマハ・インターナショナル・コーポレーションのUSデパートと共にこのほど来日した「サイクル」誌のフロイド・クライマー氏は、ショーの会場で「オートルーブツイン90」をひと目みるなり、「ペリイ・グッド」を連発、予備車を強引にひきだして、自から試乗するほど熱のこもった取材ぶりをみせ、

世界のモーターサイクル界に衝撃！

青い目のジャーナリストも絶賛

「初めての90ツインということで、どんな車かと、一刻もはやくこの目で確かめたかったんだが、ズバリって非常に感じの

「たいへん意欲的な車である」と、なかなかハンドルから手を放そうとしなかった。

人でもあるが、「オートルーブツイン90」のアメリカにおける市場性については、「オートルーブ」という保証された機構のツイン・エンジンであるという点と、しかもツイン・キャブを装備しているという点で若者の注目をあつめよう。性能的にもSS4マイルを二十秒で走り、六〇マイル/時をオーバーする

よい車だね。工作もすみずみまで神経がいきとどいてる。エキパイとマフラーのジョイントがリングナット式でシールされているなどがそのよい例だ。立派な車です」と、すべてに満足した様子で観察していた。

以上「ヤマハオートルーブツイン90」に対する一般ファンの声で、いかえれば見込客の反応ともいえるものであるが、果して専門家はどうみたであろうか。

筑輪準三さん(四三)は高崎市飯塚町二二八もそのひとり。現在はベンリイCSを愛用しているが、ヤマハでオートルーブツインの90を出したというニュースを聞いて、わざわざ高崎からかけつけてきたという。

「初めは、ストリームラインの軽快な「オートルーブツイン90」のスタイルに少しはみとれてはいた。

次に内外のジャーナリスト、そしてオートバイ評論家、専門誌紙にあらわれた「ヤマハオートルーブツイン90」の評価を聞いてみよう。

このようにマニアはもとより、年配の人にも、また重量車愛好する人にも注目されているものなのである。



「ツイン90はヤマハが集積した技術をフルに生かして設計されている」……斉藤一郎氏

エキパイやフットステップに関係なくピスを外すだけで取外せるといだが、これは定期点検のサーピスをグンとスピードアップするものである」と述べたあと、「ロータリーバルブ、オートループで世界をリードしてきたヤマハが、ここで再びピストンバルブを採用したことはたいへん勇気のいることであるといえるが、これも各種のレースで活躍しているYDS-3の実績



2気筒、2キャブ、オートループのツイン90、のたくましいエンジン

がうらづけと
なって技術的
な基礎がかた
められたこと
それにプラス
して世界GP
で二年連続二
五〇のチャン
ピオンを獲得

した自信が、また新たな原動力となつて「オートループツイン90」を生み出したのだらう。YA1以来のワンタッチ・キックを復活させたのも、良いものはいんだという強い自信のあらわれと受けとれるし、4段ミッションをロータリー式としたのも大英断であつたといえる。とにかくこの「オートループツイン90」のエンジンは、底を見れば分かるけど、これまでの

集積された技術をフルに生かして設計されたものであるといえる」と、内容的に充実された設計態度を高く評価している。
「オートループツイン90」の2気筒エンジンはクランクケ

スをわらなければならぬトラブルを完全に追放して設計されているもので、アメリカのフリーウェーにおける連続高速走行

キックが軽いネ 手でかかる！ 四輪車にたとえればスポーツ・セダン

テスト、酷暑のシンガポールにおけるエンジン耐久テストで、それぞれ三万キロをエンジン完封ノートラブルで走破し、テス

トライダーをしてあきれさせたほど完ペキな信頼性をもっているのである。

「四輪車にたとえればいま流行のスポーツ・セダンだ」というのは専門誌「オートバイ」のテスト・ライダーとして活躍している横内一馬氏で、「ツイン・シリンダー、ツイン・キャブのエンジンということでマニア向きの車とみなす人がいるかも知れないが、始動のらくなワンタッチ・キック、市街地走行に便利なロータリー式チェンジ、乗りやすいアップ・ハンドルなど「オートループツイン90」は初心者にも気軽に乗車できる扱いやすさをもっている」と、その試乗印象を次のように述べている。

「エンジンの始動は容易だ。ツイン・キャブはスターターつきであるし、キックはワンタッチ・キックで変速ギヤがどこにあるうとクラッチさえええればいつでもキックできるからで、そのキックも足で踏まず手で押してもかかるほど軽い。エンジンが2気筒となったからである。また点火はボルト・システムのパツテリーであるからますますもって始動は容易なわけだ。しかもジュネレーターは12ボルト84ワットと二五〇ccなみの発電能力をもつイグニッション・ダイナモをそなえているのも心強い。エンジン回転は低速から高速にかけて気持ちよく伸び、迅速なピークアップが得られる。さらに回転は円滑で、不快なバイブレーションの発生はない。2サイクル2気筒、2キャブレターの持ち味は心にくいばかりに生かされている。蹴上げもできるシーソー式ペダルで操作される4段ロータリー式ミッションはきれのよいクラッチと相まって作動は円滑。ギヤ・レシオも適切である。すぐれた加速、伸び

のあるスピードは90ccクラスとして注目すべきものがあるがさらに法定スピードにおいても余裕をもった走行ができるのはこの「オートループツイン90」の大きな特長で、初心者でも気軽に乗車することができよう。最大トルクは〇・七五キログラム/メートルで、そのピークは毎分七五〇〇回転と高速側にあるが、毎分四〇〇〇回転の実用回転数においてもなお〇・七キログラム/メートルのトルクを保ち、回転をビュン、ビュンあげなくとも充分な出力を残しているからである。したがって荒らなくも、おとなしくも、その操縦はライダーの意のままに行なうことができる。バランスのとれたクッション、軽快な操縦性は悪路における走行をらくなものとし、2マフラー、吸気サイレンサーつきエキヤクリナーに



「ツイン90」はマニアに独占されるものではない。初心者にも容易に扱えるやさしさも持っているのだ。

オートループにつぐヤマハのヒット!

自信をもって拡販を

よる音の静かさはツーリングの疲れを最小限にとどめるにちがいない。実用に、スポーツに、
「オートループツイン90」はあらゆる用途に使える車である。
しかも現在もっとも人気の高い90ccクラスに2気筒エンジンをもちこんできたことは、従来の90ccに対するイメージを完全に

くつがえすものとして大きな話題を呼ぼう!

性能的にはマニアを満足させしかも初心者でも気軽に乗車できる取扱いややさしさもっている90、それが「オートループツイン90」なのである。



「オートループツイン90」で試乗する横内一馬氏

十一月付の「二輪車新聞」では、「ヤマハ90に衝撃!」
「他社も追従か」と一面トップに5段見出しをつけて今後の2気筒車の動向を報道している。
それによると「90cc級は一二五cc級に比較し、価格的に割

り安で高性能であるということが一大特長で、これまでは90ccクラスに2気筒エンジンを採用することは技術的にも問題があり、コスト高となることで敬遠されていた。それだけにこの難点を克服してヤマハが業界のト

また「今秋から新春にかけては各メーカーの主力90cc車の分離給油装置も出揃い、激しい販売戦が行なわれると予想されていたが「ヤマハオートループツイン90」のデビューにより、せつかく分離給油装置を装着してヤマハに対する遅れを取戻したかみえたが、またまた引離されてしまった」と解説している。

ップをきったことは各メーカーとも「ヤラレタ」という気分におそわれている」というのである。

米誌「サイクル」のフロイドクライマー編集長もほぼこれと同意見で「アメリカにおける日本メーカー間の販売競争は非常に激しく、オートループでヤマハの独走を許してきた2サイクルの他メーカーも、遅ればせな

世界の若者の車

がそれぞれにオートループつき製品を市場に送りだしてくることは明らかであるが、ヤマハがこのほど発売にふみきった90ccクラス初の2気筒車「ヤマハオートループツイン90」はオートループにつぐ実に

タイムリーなヒットで、この画期的な「オートループツイン90」で米国市場をリードすることとは、もはや間違いないことである」とヤマハの意欲的な技術を激賞していた。

「サイクル・スポーツ」誌のボブ・ヒック氏は「タンクからシートにかけてのストリームラインが非常にユニークなこの「オートループツイン90」は、八・二馬力/八〇〇〇毎分回転とこのクラス最高の出力をもっているが、これはツイン・シリンドラー、ツイン・キャブレターによる吸排気効率の大巾な向上の賜といえる。

2気筒化は今後の一般的傾向になると思うが、つねに他メーカーよりも一歩先んじるヤマハの技術にはまったく敬服させられる。ハイ・パフォーマンス、ロー・プライス、ロー・コスト、そしてイージー・メンテナンス『ヤマハオートループツイン90』こそ本当に理想の90だ」と力強く語った。

高速のクルージングに長時間耐えうることはオートループが保証しており、本当にアメリカといわず世界の若者好みの車であると思う。クランクケースの中にはクランクシャフトとミッドシャフトだけが収められて、メンテナンスが非常にやりやすくなっていること、また従来のゴムに変えて金属製のパッキンが使用されているのも目新しいデバイスである。軽排気量車の

世界の注目を浴びて『ヤマハオートループツイン90』はスタートについた。こんごは全力をあげてセールスにあたるのみである。販売店のみなさまにおかれましては自信をもって積極的な販売シェア拡大につとめてください。『ヤマハオートループツイン90』は、目下、販売合戦の主流をなす90ccクラスにあって最新鋭のもっとも強力なニューモデルなのです。

青い目の日本日記

ノースカロライナ・アッシュビル

ビル・バーバンク

Bill Burbank



十月八日

もう暮れかけた羽田空港に無事着陸、十五年見なかった日本はどうなっているだろう。オリンピックでできたという、自動

車道路は私のいたときと見ちがえるようだ。東京タワーにイルミネーションがついて、きれいだ。ウイスクンシンから来たズッパリーニ夫人が嘆声をあげる。宿舎は銀座の東急ホテル。松

アメリカでのヤマハの人気はうなぎのほり、それにつれて、ディーラー（販売店の数）もますます増えてきました。ここに登場したビル・バーバンク氏は、今年度八百台のヤマハを売って同じ地区のホンダのディーラーを破算させてしまった経歴のもちぬし。来年は五千台売ると豪語しても彼ならやれそうな気になってくるから不思議です。十五年前に日本にいたという彼に、日本再見日記をつけてもらいました。随所に日本の現状と比較して、彼の町でのセールスや、サービス、店のことなどが出てきます。同じ販売店として、みなさまにも興味のあるところがあることでしょう。

坂屋が大きくなったのにおどろく。

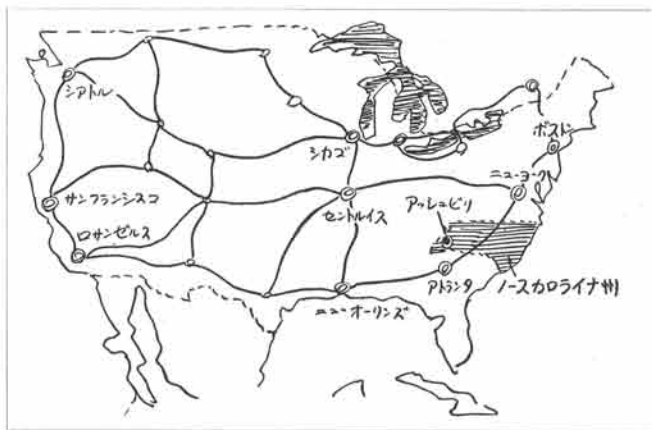
十月十九日

いっしょにきた

雑誌記者の連中は日本の専門誌の記者と会見、お互いに活発な質疑がおこなわれた。

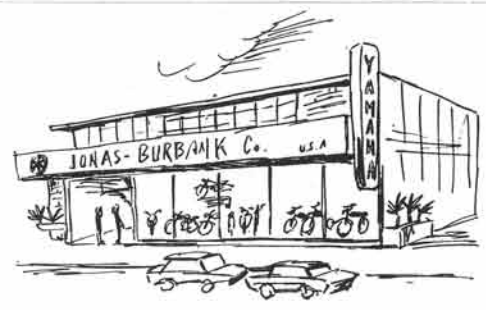
日本の記者のもっとも興味のあるところは、四輪車が最高に発達したアメリカでの二輪ユーザーの実態のようだったが、日本のようにまだ実用としての需要が多いところとくらべれば、合衆国のユーザーはずいぶんちがったかたちだ。

私の町は人口七千のアッシュビルだが、ほとんどの家庭が自



動車を持っている。そして一年までは、モーターサイクルなど、一部の無軌道な若者たちのおもちゃで、一般家庭でモーターサイクルを買うなど考える人もいかなかったものだ。

しかし、この二三年、セカンドカー、レジャーカーとしてのモーターサイクルの価値がひじょうに高まってきた。私の店の方針としては、まだモーターサイクルの楽しさを知らない人に、売っていききたい。そのため



家族単位で楽しめるモーターサイクルの遊びを紹介している。実際、一度モーターサイクルの便利さを知った人は、その後熱烈なヤマハファンになる。私はアメリカのディーラーでも例の少ないヤマハ専門の販売店だがヤマハがオートループを採用して以来ぐんと伸びが大きくなって、おかげで今年は八百台を売って、商売仇のホンダディーラーを破算さしてしまった。気の毒だとは思いますが、良い商品を売る者が残るのは、しかたのないことである。

十五年前とまったく一変している。町を歩く人たちの表情もとても明るい。朝鮮戦争当時のようなトゲトゲしさがなくなったようだ。

町を走るヤマハが見つかるたびに、喚声があがる。この自動車ラッシュでは、まだまだモーターサイクルの実用性は高いことだろう。

十一月十日

箱根はすばらしい天気だ。芦の湖と紅葉が美しい。富士も美しい。

沼津の昌和製作所見学。アメリカの若者たちにこの工場を見せたら、どんな顔をするだろう。彼等のがこがれのYDS-3がぞくぞくと組み立てられているのだから。このオートループつきの二五〇スポーツは、たいへんな人気をもっている。

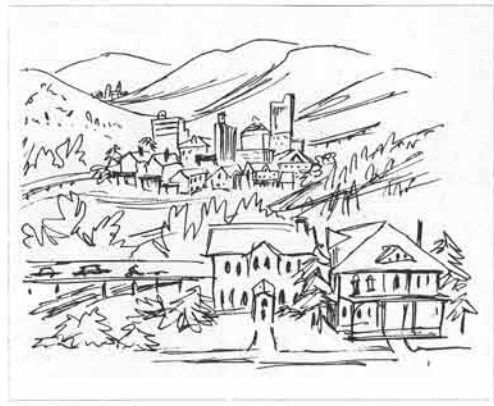
私の住んでいるノースカロライナは、デイトナのあるフロリダに近いので、USGPのヤマハの勝利などすぐつたわってくる。またAMAのアマチュアレースでは断然ヤマハの二五〇が強い。だからYDS-3などは店にきても店頭飾っておくひ

まがないほどだ。すぐ待ちかねていたユーザーが持っていくてしまう。

これだけ作っても全世界のヤマハファンを満足させることはなかなかむずかしいだろう。バスから街道すじのオートバイ店が見えると、やはり皆興味があるらしく、座席の上のびあがって見ている。どの店も信じられないくらい狭いスペースを、有効に使う作業しているのに感心する。私の店はアッシュビル、グリーンビルなど四カ所にあるが、そのすべてが間口十五メートル、奥行三十メートルいどの広さである。このような日本の販売店を見ると、私ももっと店の活用を考

えなければならぬと思う。それにしてもみんなよく働いているようだ。私も四人ほど、日本の若い青年を整備工として欲しいのだが、このくらい働いてくれる人がきたら、どんなにありがたいことだろうと思う。

案内の人に日本の販売店の、ユーザーへのアプローチ法を聞いてみた。日本ではアメリカ



前にも書いたように、これまで二輪車の楽しみを知らなかった人たちに、ラリーや、ツーリング、それに釣や、狐の足にこのモーターサイクルを普及させていきたい。来年は今年の六倍、約五千台は売りたいと思っている。

十一月十一日

今日はいよいよ浜北の本社訪問である。予定より少しおくれで二時すぎ本社に着く。歓迎会場のホールに鈴鹿でP・リードの乗ったレーサーと、新車がならんでいる。その中で私をもっとも興奮させたのが、新しい90ccのツインである。来シーズンにはアメリカにも入るといふことだが、この車を見たとき、私の五千台の目標は必ず達成できると確信した。

この魅力的なニューモデルは必ずホットドッグよりも飛ぶように売れることだろう。だいたいヤマハの車はトラブルフリーいわゆる故障のない車として知られているのだが、このような合理的な設計になっては、なおこわれるということは少ないだろう。エンジンの前に一本支持

棒が入ったのもひじょうに親切だ。試乗でグランドをまわってみただけでは、とても90ccとは思えない。雑誌記者の連中は、これまで車を欲しいと感じたことはなかったがこの車はぜひ自分自身で乗りまわしてみたいといっていた。それほどに、だれにでも親しみやすく、そして性能面、スタイル面でまったくすばらしい車だ。

工場では、工員の年令が総じて若いのおどろいた。オートループの組み立てなど、すべて若い十五、六の女性の手で行われている。これから国に帰っても、オートループを見るたびに、この若くて可愛らしい彼女たちの顔を、思い出すことだろう。それに工場全体がひじょう

に整然として清潔なのも感心した。このような整然さから、世界一といわれる仕上げのきれいな、品質管理最高の製品が生れるのだろう。このようなヤマハを売ることに従事して私はつくづく幸福だと思ふ。そしてヤマハを売ることにますます誇りを持つことだろう。

十一月十二日



アメリカに外国の製品を輸入する場合、そのアフターサービスが万全でなくては絶対に成功しない。そのためにも、スベアパーツの用意は充分にしてしづめることにはないのである。

今日訪問した北川自動車は、全世界のヤマハのアフターサービスを統かつするGHQである。ふんだんに並ぶ部品を見て私は、すっかり安心してしまった。来年どんなに私が売ってもユーザーに安心してヤマハを使ってもらえるからである。

私は店にお客がくると、まず部品倉庫と整備工場を見せる。



それでヤマハに乗るかぎり、あなたは保証されているということとを説明する。アメリカのユーズーは製品がふんだんに店にあるよりも、このようなアフターサービスの保証が万全である方が店を信用する。もっとも店に多く車を並べたくても、待ちかねているユーズーが、入荷するそばから持っていくので並べておけないのが現状なのだが、店のディスプレイには、一応全車種並べて、その他スポーツタイプなど人気車種に、いろいろなアクセサリをつけておいてある。それもぜひゆずってくれという若者たちをなだめるのに一苦労といったところである。

十一月十三日

鳥羽。ここあたりは、日本でも歴史の古い土地だそう。ひじょうに東洋的な風景の中にたつ近代的なホテル。これもヤマハの兄弟会社だと聞いて、ヤマハの、日本における実力を知った。それとここは真珠の産地。ワイフの土産を買うのを忘れるわけにはいかない。あたりのきれいな風景を見て、真珠のふるさととしてやはりふさわしいところだと思う。

十一月十四日

伊勢。日本の古代の中心がここだったと聞く。木だけで出来た宮殿は、やはり東洋的なものの極致だろう。

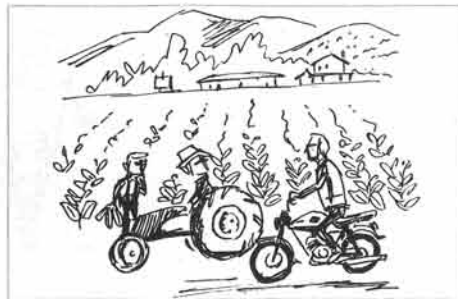
子供たちがきれいな着物でたくさん両親と一緒にきている。何かの祭かと思っただけで、七五三といっただけで、この数の年令になると子供達は神さまに参るのだという。考えてみると、私の三人の子供がちょうど七才と五才と三才である。日本に生れていたら、この日は大変だったと考えると、おかしくなっただけだ。しかし、七才と三才は女の子で男の子は五才だけなのだそう。そうすると、うちは、一番下の娘がそれに相当するわけ

だ。子供のかわりに、この日本の神様にお祈りをしよう。

十一月十五・十六日略(京都)

十一月十七日

現在世界でもっとも早いという東海道新幹線に乗る。流線形のクリーム色と水色のスマート



な車体。これだけのものがすべて日本国内の技術だけでできたということは、やはり驚異である。工業技術の高さは、やはりすばらしいものがある。この二百キロを越す高速の列車に乗ってみると、実際にレーサーの速さが体験できる。なんの不安もなく高速で走ることの新幹線を見

ても、ヤマハのように優秀な製品が生れてくる日本というものが理解できたようだ。

十一月十八日

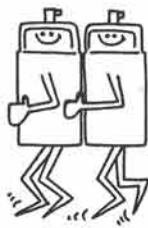
今日で十日間の日本旅行も終りである。いっしょに来日したすべてのディーラーがまったく満足している。また、ご婦人連はすばらしいショッピング旅行にこれも満足しきった顔である。

今年一年、販売台数、アフターサービスの上手下手、ディスプレイ、前年と比べての売上げ特定モデルの拡販など、五つの項目にわたって好成绩を納めたディーラーたちは、この日本旅行を契機としてますますヤマハを売りまくることだろう。ほんとうに楽しく、有意義であった十日間の旅行を通じて、日本の販売店の方達の様子もわかり、われわれも同じヤマハディーラーとして、お互いにこれからあげまして、ヤマハの販売に努力していきたいと思った。

この日記を通じて日本のヤマハディーラー、販売店のみなさんに、あわただしい日程でごあいさつもできなかった失礼を許していただき、ごあいさつのかわりにしたいと思っております。

はなしのヨビタマ

ツイン・ダブル・デュアル



「こんど発売されるヤマハの90はツイン・シリンドラのツイン・キャブレターだつてさ……」などと、『ヤマハオートクループツイン90』は早くも若人の間で注目の的となつていますが、このツインといふことば、英語の「Twin」からきているもので対(ついで)のとか、双子(ふたご)のといふ意味があり、たんにツインといへば2気筒、2気筒エンジンまたは2気筒エンジン車をさすことになっていきます。またこのツインと似かよつた意味をもつことばに、ダブルとかデュアルといふことばがあります、いわくダブル・シートの double であり、デュアル・プレキの dual で、ともに英語。ダブルには複式とか二重、二倍、一対といふ意味がまたデュアルには二重のとか、二つのといふ意味があります。

「ツイン90」の発売により、ヤマハの90は「HI」とともにデュアルとなつたわけです。どうぞこの強力なシリーズで売上げをダブルにしてください。

二人乗り



新発売の『ヤマハオートクループツイン90』には、一人乗りシートとのキャリアーつきと、二人乗り用シートとの二車種が用意されていますが、ふたたびツーリングすることをマニアはタンデム・ツーリングといっています。

このタンデムも英語の tandem からきていることばで、縦並びのといふ意味があり、ここから二人乗り用シートのことをタンデム・シートともいいます。もちろんすでに承知のとおり、ダブル・シートと呼んでも、デュアル・シートといつてもよいわけですが、ちよつと変わった呼び方をしたいのがマニアの心情といふものだからです。

ところでデュアル・ライディングといへば同乗走行ということになります。覚えておいていいでしょう。

2 = 4



『ヤマハオートクループツイン90』は90ccクラスとして世界で最初の2気筒エンジンを採用していますが、2サイクルの2気筒は4サイクルの4気筒に匹敵する円滑さをもっています。というはクラシクシャフト一回転につき4サイクルの二倍の爆発回数をもつのが2サイクル。4サイクルで2サイクル2気筒なみの爆発回数を得るには4気筒にしなければ

らない計算となるからです。それだけに2サイクル2気筒はトルク変動が少なくスムーズな回転が得られるのです。2 = 4という計算も間違いでないわけです。

長寿



『ヤマハオートクループツイン90』は2気筒、2キャブ方式の採用により、出力もグンと大きくなり、エンジン回転も気持ちよく上昇します。しかしそのためにかえつてエンジンの寿命が短かくなつたのではないとか、心配される向きもあるようです。エンジン回転が調子よく上昇するのでシリンドラとピストンの減りがそれだけ激しいのではないかと考えられるからです。

しかし、その心配は無用です。同一排気量のエンジンを単気筒から2気筒にすれば、シリンドラ・ボアも小さくなればピストン・ストロークも小さくなり、ピストン・スピードは低くなるからです。たとえば同じ90でもピストン・ストロークが四五・五ミリのものと四三ミリのものとは五〇〇〇毎分回転におけるピストン・スピードは秒速七・六メートルに対し、七・一メートルの相違があるのです。

このところをよく考えてもらいたいです。

ワンタッチ



『ヤマハオートクループツイン90』の始動方式はワンタッチ・キックといつて、変速ギヤの噛み合いに関係なく、クラッチをささえればいつでもキックできる便利なものですが、この方式はヤマハの一号車「赤トンボ」といわれたYA1型において日本で初めて採用されたものです。

いちばん



なにがなんでも一番でなければ気が済まないというのがアメリカ人気質。建物の高さでも、自動車の生産販売量でも、高速道路が四通八達していることでも世界で一番というのがアメリカ人の自慢のタネ。これはオートバイに關しても同じこと。なんでも一番とつげば通りがよい。アメリカでヤマハの人氣が一番といふのも、性能が一番であるからにはほかならないが、世界に先がけて一番にロータリーバルブ吸気を実用化し、一番最初にAオートクループVを採用したという技術のうらづけがあるからで、アメリカのヤマハ・ディーラーでは、こんどは販売面でも一番をとうろつ意気盛ん。それというのも90で世界で一番目に2気筒エンジンののせた『ヤマハオートクループツイン90』の発売が待っているからである。

ヤマハオートループ ツイン90に 乗りたい人びと



八百屋のご用聞き



プラグメーカーの広告つき

“愛しちゃったのよ”が
お得意

せいぜい
百円札と
バラ銭

腹巻き

車のキー

わざと
糸をほぐして
ある

ズック靴

売しやすいクルマです

世界に誇るヤマハ技術の粋を集約した「ヤマハオートループツイン90」は、その性能、そのデザインのひとつひとつが抜群に高度なものでありながら、しかも、おどろくほど広い需要層にアピールするセールスポイントを持ったクルマです。この多彩な特性をうまく組合せることによって、お客の層はダンと広がります。メカニックにツヨイ人にも、デザインにウルサイ人にも、スピードをタンノウしたい人にも、ご満足いただける……そして価格は9万3千円……とにかく売しやすいクルマです。

G.P.ライダーのタマゴ

JIS規格品
やや重い感じ

いままでに出場した
レースの記念シール

まずAT90
で猛練習!



ツナギ服の
新しいのが
ヒケ目

テープで
ピッタリさせる

うしろチャック
が自慢

カーブを曲るとき
スリ切れた

カウボーイ

テンガロンハット
強化プラスチック製

馬は失業中



手で巻くタバコ
ロンソンの
ガスライター

1873年型コルト6連発
おじいさんの代からのもの

拍車はいらない

ローハイド
スマートなAT90に
マッチするよう
はき方を変えている

そのスタミナは
愛車と愛妻だけ
が知っている

いつまでも若い人



サングラス風
老眼鏡

5年前の
背広

太い毛糸の
カーディガン

細めのズボン

スッキリしたファイトマン

グリップだの
女の子の
手がにぎりた

部長に会うときは
3つ目のボタンも
はめる



007氏に
似ているつもり

いつも清潔

社名入り紙袋
ロクなものが入
っていない

熱烈なヤマハ・ファン

目的はガール
ハント



ガールフレンドの
手あみ

世界最高の品質
ヤマハ・グラス・スキー

皮製
ツートンカラー

タイヤチェーン

マンガの本。地図。
ウイスキーのポケット
ピンetc

あつらえの靴

火星人

宇宙の話題
ヤマハオート
ループツイン90!



右折の合図専用

キック用
ブレーキ用

鼻の穴は
2気筒

ハンドル
専用

チェンジ
専用

フットレスト用

メイドでベテランになった主婦

ヘルメットを
主人に悪用される
ことがある



意外と
力がある

ご亭主用ではない
子供たちの野球の
仲間入りもする



遠くまで
行って
安い買物

報道カメラマン

事件より先に
現場につきたい



エライ人に
会うときだけ
ノド元まで
締める

ゼニの関係で
ヨレヨレのくせに
イキがっている

プロ特註の
黒塗りカメラ

出張先の宿屋
でチビチビや
った2級雑酒
の残り



適齢期前の乙女

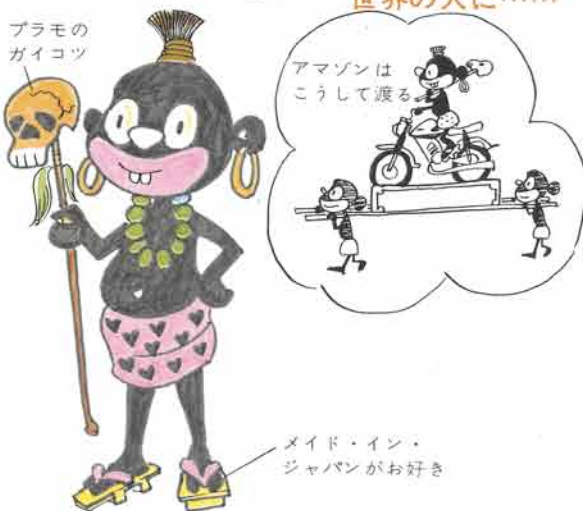


2キャブ・2シリンダー
2マフラーだから
2倍トクだ……と
考えてる顔

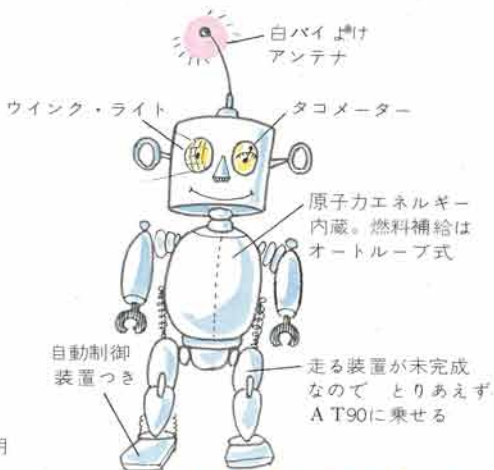
小口金融業



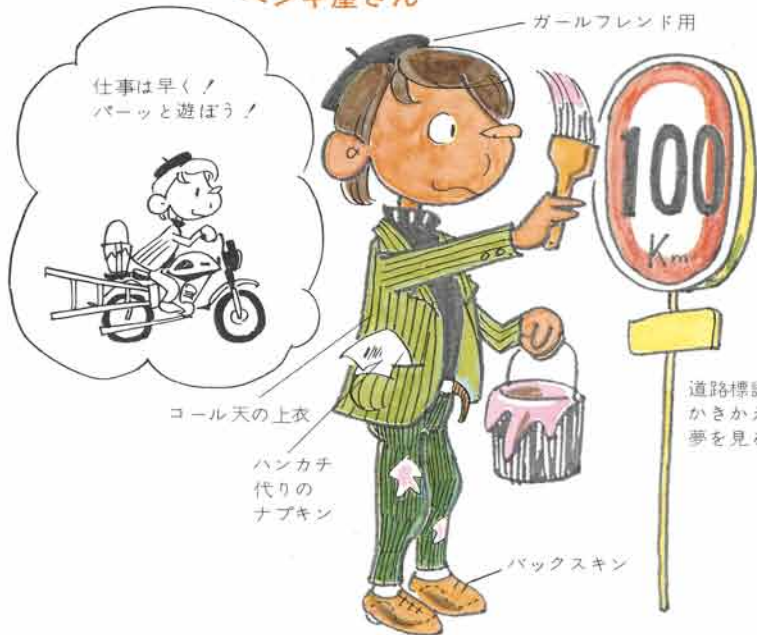
世界の人に……



ロボットNo.90



ペンキ屋さん



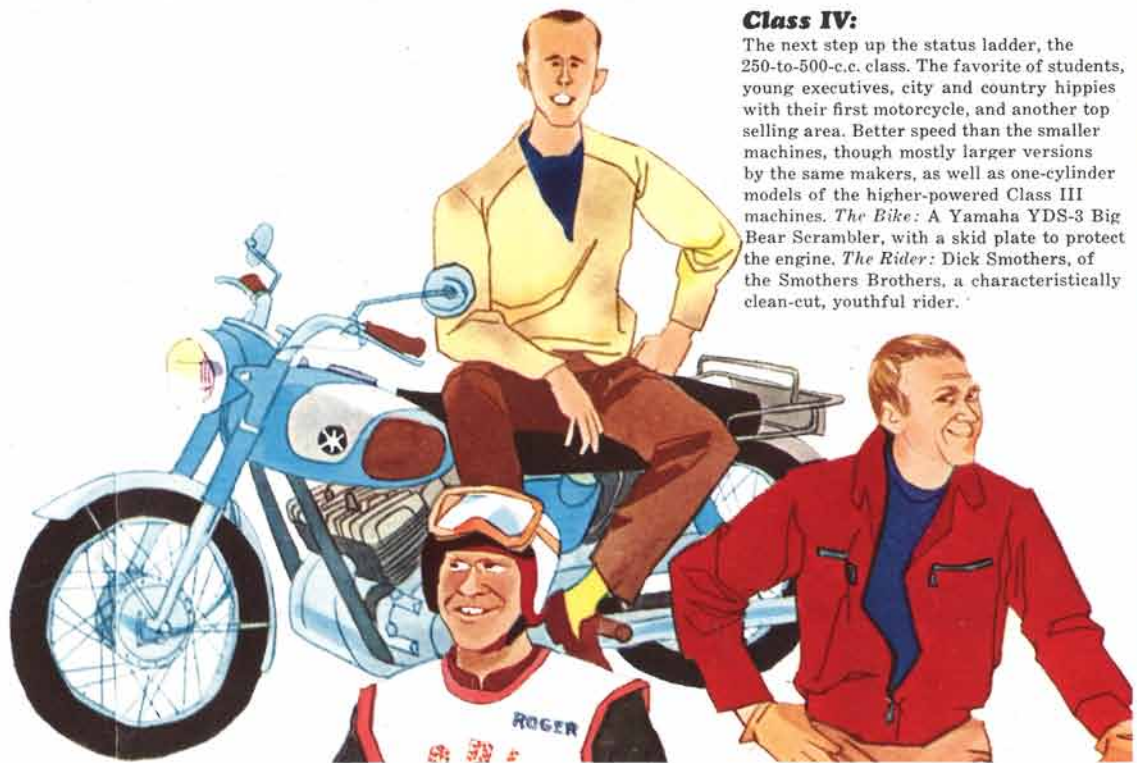
買う見込みのない人



ヤマハ・カラー・トピックス

Class IV:

The next step up the status ladder, the 250-to-500-c.c. class. The favorite of students, young executives, city and country hippies with their first motorcycle, and another top selling area. Better speed than the smaller machines, though mostly larger versions by the same makers, as well as one-cylinder models of the higher-powered Class III machines. *The Bike:* A Yamaha YDS-3 Big Bear Scrambler, with a skid plate to protect the engine. *The Rider:* Dick Smothers, of the Smothers Brothers, a characteristically clean-cut, youthful rider.



AT90のPOP(店頭広告物)

AT90といっしょに このようなP.O.P.をお送りします。チラシ カタログ セールスノートなど、すぐ役に立つものばかりです。



■紳士に好かれるヤマハ

“紳士”の雑誌として国際的に定評ある米誌「エスクワイヤ」最近号は、数ページにわたるスペースをさいてアメリカにおける日本製オートバイの愛用ぶりを紹介。さらに「オートバイの安全な乗り方」「オートバイの上手な買い方」など初心者のための懇切な説明を加え、同誌読者層にますます増えてきているオートバイ・ファンのためサービスにつとめています。それによると、学生、重役を含む若手のサラリーマン、若手の芸能関係者など、もっとも活力のあふれるクラスの人々がひきつけられる車種は250cc級のスポーツ型であり、その中でもヤマハYDS-3は外観、性能、価格の点において優秀オートバイの代表的なものであり、推せんできるオートバイの最右翼に位するものである、と述べています。

もっともエネルギーに満ちた、もっともセンスのある人々から、もっとも愛用されている車——それがヤマハというわけで、輸出も増加の一端をたどっていますが、国内においてもさらにいっそうの販売シェア拡大につとめていく所存です。どうぞよろしくご協力のほどを……

ドイツ人もビッグラ

MOTORRAD
TESTET
YDS - 3
250 ccm
YAMAHA



Unsere Testmaschine die wir in diesem im Heft 1 dieses Jahres vorgestellt hatten, wurde eine ganze Zeit lang recht sorglos gefahren. — Wir hatten damals noch kein Handbuch, es war also niemand da der uns... Motor Die deutsche Standard...

YDS-3の2500km走行テストを行なったダス・モートルラート誌のページ

このヤマハほどテスト前に緊張して待ちうけた車は滅多になかった——という書きだしで、西ドイツにおけるもっとも権威あるオートバイの専門誌『ダス・モートルラート』が、ヤマハYDS-3についてテストするまでの印象記をのせた

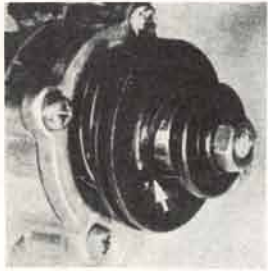
ことは本誌二十六号でご報告したとおりですが、このほどそのテスト記の全容がまとめられ、ヤマハYDS-3はメカニックにうるさいドイツでもみごと世界第一級のスポーツスターであることが実証されました。

★
慣らし運転なしで一五〇〇km走破
しかし性能上何ら支障がなかった

★
新車には慣らし運転が必要であることは常識であるが、『ダス・モートルラート』のテスト車にえらばれたヤマハYDS-3は、土踏まずの新車で苛酷なテストをうけた。というのは、何かの事情で取扱説明書が届けられなかったためであるが、それとは別に、高速道路が四通八達しているドイツでは、買ったての新車でも能力ギリギリで飛ばすということが珍らしくないのである。しかしその結果はやはり車の寿命をちぢめることになる

★
のだが、ヤマハYDS-3に乗車した
『ダス・モートルラート』誌のテスト・ライダーは……

「四〇〇km試乗印象記で紹介したヤマハYDS-3は、その後の長い間も全然心配なしに乗れた。この車が届けられた当時は、取扱説明書がなく、また、その車は何km乗り慣らすまでは何回転以上上げてはいけない」と言ってくれる人もいなかった。従って、この車は回転数に



オートループはドイツでも注目的である。

★
応じまた負荷に応じて常に必要量の潤滑オイルを供給するオートループ（分離給油装置）を持っているという事実を常に信頼し最高変速に入れっぱなしにしたり長時間スロットルを全開にしたりして走らせたのであった。こんな乗り方で約一五〇〇kmほど乗ったのち初めて取扱説明書が届いたのである。ちょっと目を通しただけで胸がドキッとした。すなわち説明書には、このヤマハでも注意深く乗り慣らさなければならぬ、最初は毎分四〇〇〇回転以上上げてはならない……約二五〇〇km乗り慣らすと初めてエンジンを自由に使える、と記されている。われわれは全然このことに気づかなかった

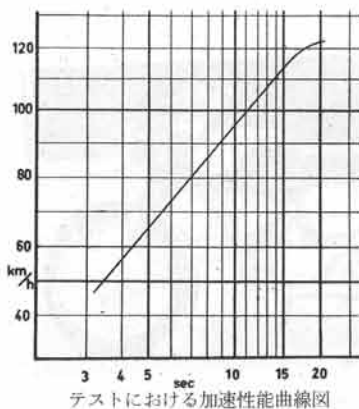
*テストで完ペキな性能を
実証したYDS-3

のだ。だって、最初からこのエンジンは自分から進んで凱歌を奏するような最高調を示していたし二五〇km走行した現在でも性能が全然最初の頃と変わっていないからである。初めてこの車を「見したとき非常に垢ぬげした加工であり多くの技術的洗練さを持っているという印象を受けたのであるが、それが事実だったのだ」と、ヤマハの素晴らしさにあらためてびっくりしたのである。

この事実にはヤマハのすぐれた信頼性を余すことなく、ものがたるものであると同時に、このYDS-3と設計的にきわめてちかいかたちの『ヤマハオートループイン90』についても、セールス面で大きなげみとなるものといえよう。

★ 完ペキな性能をもつオートループ
あらゆる状況でエンジンは万全

ヤマハが世界に誇るオートループV



おろしたての新車で 2500 km の
苛酷なテストに高性能を示した
YDS-3のエンジン

はこのYDS-3にも採用され、国内はもとより、海外においても大好評をうけているが、『ダス・モーターラート』ではどのようにみているか、結論から先いえば、ヤマハのエンジンはオートループVによりあらゆる状況において完ペキな性能を示した、と述べている。

われわれは2サイクル・エンジンの分離潤滑の特殊問題について何度も論じてきたが、重要なことは、エンジンの回転数に應ずるだけでなく負荷にも応じてエンジンに潤滑油を出来る限り按配して供給することである——たとえば低回転で登坂するとエンジンの負荷が大きくなり多量のオイルを必要とするからである。「ヤマハのオイルポンプもエンジンの回転数に応じて必要なオイル量を供給するだけでなくスロットルの開度にも応じて必要なオイル量を供給するようになってくる。すなわち、オイルを供給するポンプのピストンは高回転では回転数を増しスロットルを大きく開くとストロークが長くなる。しかもこの調整範囲は極めて

広く、エンジンが空回転のときはガソリン二〇〇に対しオイル一、全負荷のときはガソリン一八に対しオイル一となる。このように精密に負荷に応じて給油する結果、低速で長時間走行してもオイルのカーボンが溜まったりプラグにオイルのかぶることが少ない。また普通の混合潤滑をしている2ストローク車に比しオイルの消費量も少ない(スロットルをいっばいに開き放して走行しない限り)。

最後に、燃料にオイルを混合する手間が省けるし、また近頃は清潔な混合容器を備えているガソリンスタンドが少ないので困るのであるが分離給油だと頭を痛めることはないから助かる」と、いうのである。これで見ると、機械にはうるさいドイツでも、スタンドの混合容器に細かな神経がいきとどいていないらしい。こんなところからも、オートループVはユーザーの支持をうけているのが分かる。換言すれば2サイクルはオートループVつきでなければもはや通用しなくなっているともいえるわけだ。



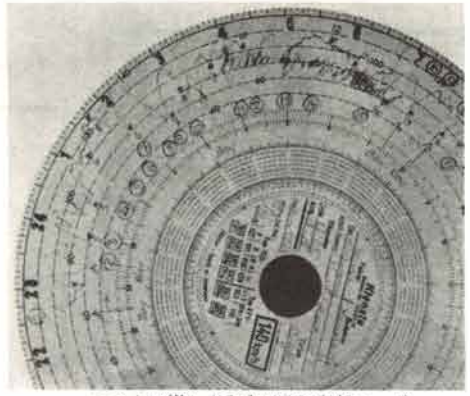
低速から高速までエンジンの
ルーブリケーションはオート
ループで完ペキであった

★ ドイツのメーカーでは到底こんな
工作をする勇氣はなかつたろう

★ というのはクランクシャフトの結合方法についてで、「クランクシャフトは二つの部分の組み合わせで、中央でも二重に軸受されている。この二つの部分の組み合わせが実に心にくいほど精巧にできていて、ネジなしに組み合わせられ……それでも大丈夫なのである。ドイツのメーカーなら到底このようなもの作る勇氣を持たなかつたろう」と驚嘆し、さらにピストンまわりについては、「ピストンピンがゆつたりと嵌められているので、エンジンが熱してさえないければ手で押しだせる——かなり前から本誌がドイツのオートバイ・メーカーに要求してきたことである」とヤマハのエンジン設計の正しさを賞讃している。

また「ヤマハのネジは簡単にはずせるし簡単に締めつけられる」として、「だからエンジンの分解とオーバーホールには付属の工具類のほか、特殊工具としてはクランクシャフトを差してむための非常に簡単なものと、クランクケースを分離させるための比較的簡単なものですが間に合う」とサービスのしやすさを強調している。

そのほかフレームについては「極めて頑丈に組立てられたパイプのクレードル型であるにかかわらず、少しも重すぎないし、むろん弱そうな箇所は全然ない。



テストの激しさをもの語る記録カード

フレームというものは、このヤマハの
ようなものでなければならぬ！」と激
賞している。ヤマハのフレームの優秀性
はこのYDS-3にかぎらず、すべての
製品についてもいえることである。

★ 高速も低速も思いのまま
★ 抜群の乗りやすさが心をとらえる

さて、もっとも注意をひくところの走
行性能についてであるが、「車の重心が
低いので操縦が非常に楽である。アメリ



500 cc 級以上の高性能を安全なものとした強力なブレーキ

カ風の大きいハンドルをつけようと小さ
くて狭いスポーツ型ハンドルをつけよう
と、この車は市街電車のレールを斜めに
横切れるし、また長距離を連続走行して
もほとんど疲れない。振動が非常に少な
く、ハンドルをうまく握っていかなくとも
よいからである。膝で押すだけで方向を
変えてくれるほど素直な車」だとその乗
りやすさをまず第一に指摘している。

そして世界GPも行なわれる有名なニ
ュルブルクリンクの北コース（一周二二
・八kmで、高低差は三〇〇km、約三kmに
わたる登りがある難コース）でのテスト
結果について「一周タイムは十三分〇時
速一〇五・二kmから十二分四十秒〇時
速一〇八・〇五kmの間であった」とし、
「いずれも五〇〇cc級ないし六〇〇cc級
の性能である」と最大級の評価をくだし
ている。またこうもいっている。

「ヤマハYDS-3をこの難コースで
テストしてみても第一に感心した点は、非
常に安定度が高いということである。た
とえば十一%の急傾斜を時速一五〇kmで
降下して、Rはゆるいが路面にやや凸凹
のあるカーブを曲がるときでも、この車
だと平気でスロットルを開けたまま飛ば
せる。この安定度の高さは、きわめて頑
丈な、それでいて重すぎないフレームに
よるものである。乗車姿勢もムリがな
く、一気に二〇〇kmのツーリングを楽に
できる」。

さらに言葉をついで「このヤマハのよ
うな高性能車について特別な取扱い法を

予想しているとすれば、それは見当外れ
のことといわねばならない。車庫から車
をだす。キャブレターについているスタ
ーターレバーを押す。キックする。一発で
エンジンがかかる。レバーを元に戻し、
すぐさま発走する——それっきりなの
だ。キャブレターの調整が少々間違っ
ていようと、熱価の低すぎるプラグを使
うと、それほどきつい反応は示さない」

★ 結論として
ヤマハは世界第一級の車である



これほど精密な加工とていねいな
仕上げの車はヤマハが初めてだ

五〇〇km走行テストによってわれわれが
このヤマハYDS-3から得た経験を綜
合すれば、ヤマハはドイツという市場で
も立派に存在できるオートバイである。
純スポーツ車ばかりでなく日常の乗用
にも適しており、そして何よりも多くの
愛とグッド・アイデアで組立てられ、仕
上げられているからである——という
のがヤマハYDS-3を二五〇kmにわ
たって綿密なテストを行なった「ダス・
モートルラート」誌の結論である。

ヤマハが世界に誇るハオートループ・
エンジンVの優
秀性はドイツに
おいてもまたも
実証されたわけ
ですが、だから
といってヤマハ
は現状に満足し
ているわけでは
ないのです。品
質の向上には日
夜をわかつた努
力しているのだ
です。

★ 「残念ながら現在のドイツにはヤマハ
YDS-3に匹敵する二五〇cc級のスポ
ーツ型がない。いつになったらヤマハの
ような素晴らしい車がドイツで作られる
ようになるだろう？ というような偏狭
な愛国心を抱いたところで何にもならな
い。良くなって、速いオートバイならどこ
の国からでもやってくればよいのだ。二

す。そしてもう一つ注目していただきた
いことは、ヤマハの新しいエース「ヤマ
ハオートループツイン90」は、この世界
第一級と折紙つきのYDS-3の技術を
フルに駆使して製作されているものなの
です。

既存の車種と同様に、全力をあげて拡
販につとめていただきたく願います。



点火プラグの熱価 プラグの発火部はいつも適当な温度(450℃～800℃)に焼けていることが必要です。この温度範囲内をプラグの自己清浄温度といい、カーボンやオイルは焼き払われて附着しません。この温度以上に温度が高くなりますとオーバーヒートを起し、それ以下ではカーボンが附着したりして失火を起します。

どんなに丈夫な人でも定期的な健康診断を必要とするように、オートバイやモペットも乗りっぱなしですむというものではありません。まして「メイト」のように16才以上の人ならだれもが乗れる車にあっては初めてエンジンつきの車を手にする人も※

《日常点検の積極的な助言》その2

いつも調子よく

乗ってもらうために



※多く、それだけにセールスマンたる人もお客さんにかわって手入れの状態を観察する義務があるというものです。そこで、これだけというすぐ役に立つ実用知識も含めて、どんな点に注意すべきか、取扱い保守の坎どころをまとめてみました。せいぜいご利用ください。

「どうですか、お車の調子は？」という日常のあいさつをかわしながら、ひと目でお客さまの車の状態をつかみ、五分か十分ほどの時間をさいて、各部の点検をすませてあげたらいかげんでしょう。セールスマンとしてあなたはだれから好かれ、だれからも信頼されるはずですし、しかもそのために、なんらとくべつの工具を必要としなければ、むずかしい整備技術もいらぬのです。日常点検は車に備えつけのサービス工具で、次のように簡単にできることばかりです。

■スパークプラグの点検

まずプラグ・レンチを用いてプラグを外し、焼け具合をみて、カーボンを落とし、ギャップ調整を行います。この三つがプラグ点検の主要項目です。

焼け具合はプラグの先端の色をみて判断します。乾いていて、しかもキツネ色

をしているのがもっともよく、黒くなつて濡れていたり、白くなつていて電極部が摩耗しているときは、プラグの熱価を変える必要があります。黒くなっているのはくすぶりで、一段下のホットタイプ(低熱用)のものを、また白くなっているものは焼けすぎの証拠ですから、一段上のコールドタイプ(高熱用)を使うということになるわけです。またこれは説明でいとどめて、一度お店のほうにきていただくようにしたら完全です。

カーボン落としは、ベン先かヘヤピンなどを用いて、電極部を中心にきれいに吹き落とします。堆積したカーボンをそのままにしておくと、異常発火を起したり、ブリッジといって、電極部の接点間隙をカーボンが橋渡しし、火花をとばせなくなつたりするからです。

また電極部の接点間隙すなわちギャップは、○・五ないし○・七ミリの範囲に

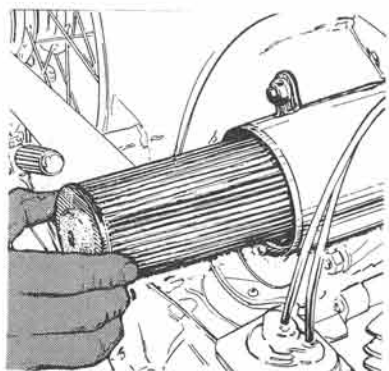
あるように調整します。カギ型に曲がった外側電極をドライバーの柄などでかく叩いて調整します。このギャップが広すぎると始動困難を起し、逆に狭すぎるとブリッジを起しやすくなり、いずれにしても本来の調子がだせません。

プラグの取付けに際しては、必ずガスケットを装着し、絶縁体すなわち磁器部をきれいに掃除したのち、最初は手で締めつけていて、最後にレンチできつく締めるようにします。圧縮洩れやリーク(洩電)を防止するためです。なお、エンジン始動の操作を誤って、ガスを吸込ませすぎてプラグの電極部を濡らしてしまつたような場合は、乾いた布でよく拭きとり、自然に乾燥させてから使うようになります。ガス火や炭火で焼くようなことは絶対に避けなければいけません。電極部や磁器部をいためるだけでなく、いたずらにプラグの寿命を損うものだからです

エアクリーナーの重要性 走路状態によっても異なりますが、250cc級エンジンを毎分3,000回転で1日3時間ずつ走らせるとすると郊外のきれいな空気といわれているところでも一年に湯呑茶わん1/4杯ほどの塵埃がたまるというデータもあるくらいです。実際にエアクリーナーがないエンジンの寿命は極端に短くなります。

■ **エアクリーナーの掃除**
 空気中に含まれている塵埃を取除き、つねにきれいな空気をエンジンにおくためのもの、それがエアクリーナーです。このエアクリーナーが不調となりますと、エンジンに供給される空気とガソリンとの混合比がくるい、アイドリング時の回転がおちつかなかったり、燃料消費が不経済となったり、あるいはオーバーヒートを起すなど、性能上いろいろと都合なことが起ります。

このため、エアクリーナーは少なくとも三〇〇〇キロ走行ごとに掃除するようにきめられています。舗装路が少なく砂利地でホコリが多いような地区での使用では、さらにこまめにエアクリーナーを掃除する必要があるというものです。エアクリーナーは大別して乾式と湿式とが



ヤマハYG-1のエアクリーナー（エアクリーナーは各車とも簡単にはずせる）

（サービス一課 青木 捷）

とがあり、乾式ではエレメント（汚過物）が汚紙、湿式では鋼毛を使っているのが一般的です。ヤマハ製品では三五〇のYD3型に湿式鋼毛のエアクリーナーを用いています。他の製品はすべて乾式汚紙となっています。

この掃除の仕方は、湿式鋼毛のものは取外したら洗油などで洗条し、よく振りきってからオイルを少量たらしおわりますが、乾式汚紙ではオイルや洗油をつけることは厳禁で、取外したならば、金属の部分を地面などに軽く叩いて附着したホコリを落とします。さらに完全にすすぶ場合は、圧縮空気を使って内側から外にむけて吹きつけます。しかし長期間にわたって使用し、そうとうの目づまりを起しているときみられるものは、新品と交換するようにすすめます。

なおエアクリーナーの取付け場所

プラグの手入れ



ペン先かワイヤーで奥の方まで充分掃除する。



ギャップは広過ぎては狭過ぎてはだめ。0.5~0.7mmが標準

プラグがくすぶると



油やカーボンで黒くなり濡れている



カーボンや油が堆積している

プラグが焼け過ぎると



発火部に粒々がついている



中心電極が焼損する

焼け具合良好の発火部



YAMAHA

Topics

■ 保証されたエンジン

ヤマハ・オートループ 日米記者が懇談

ヤマハ発動機株式会社の招待に応じ、てきた十一月八日に来日したヤマハ・インターナショナル傘下の北米ディーラーおよびプレス関係の一行六十一名は、予定どおり十日間の日程で、本社工場昌和製作所、北川自動車などを見学。また箱根、京都、奈良に遊んで、心ゆくまで日本の秋を楽しんで帰国していたが、このスケジュールの合い間をぬって日本のプレス関係とも歓談し、オートバイの使用実態など互いに情報の交換を行なった。

席上、まず一行のプレス関係を代表して「サイクル」誌のフロイド・クライマー氏がアメリカにおけるオートバイの認識度について説明、それによるとアメリカではオートバイといえば、「暴れ者」の乗り物とみられ、いわゆる常識のある人から無視されていたが、相次ぐ優秀な日本製オートバイの市場進出と効果的なPR作戦の展開により、いまでは趣味と実益を兼ねるレジャー用具としてあらゆる階層の人々から支持されていると述べた。

いいかえればアメリカにおけるオートバイは中産階級の趣味と実益面で切りはなせない乗用車やモーターボートと同じ地位にのびてきているということと、その前途はきわめて明るいものがあるというわけである。

またヤマハが世界に先がけて開発した2サイクル・エンジンの画期的な潤滑装置「オートループ」については、これこそ2サイクル・エンジンの革命であるとして次のように評価している

最高の評判

△オートループV

「アメリカでは、これまで2サイクルという汚れやすく、ケムリを吐くエンジンであると思われていたのが、オートループが装着されてからというものはこの印象がすっかり変わってしまった。エンジンの汚れはな、ケムリはまったく吐かない。ユー

ザーの評判は最高といえる。

またオートループがついたことによつて、これまでのようにガソリンにオイルを混合しないですむ。アメリカ人は手を汚すのをひどくきらうし、面倒がり屋なので、ガソリンもオイルもストレートで使えるというのはヤマハの商品価値をいっそう高くしている。

燃料混合式潤滑の2サイクルではオイルの混合比を間違えて投入されても、ライダーの責任となってしまうが

オートループの採用によってその心配がなくなったのは大変よいことだ。

2サイクルの革命

△オートループV

またアメリカでは長距離をハイ・スピードで走るために、エンジンの焼きつきが心配であったが、オートループによりエンジンはあらゆる状況においてつねに最高の潤滑状態が得られるので安心してスロットルをあげることができる。したがってヤマハのオートループ開発は、これまでの2サイクル・エンジンに革命を起したともいえる。アメリカでは小さいときから自動車に親しみ、また自動車にあつては4サイクルなので燃料を調合するということとはちよつと考えられないことであるが、これからは2サイクル・エンジンを調合するのにも、燃料にオイルを混合するのを奇異に感じるようになるだろう。使う立場にある側からいわせれば、オートループは2サイクル、4サイクルの区別をなくしたものであり、これからの2サイクルはオートループつきでなければアメリカでは絶対に支持されないといえる。

とにかくエンジンの保守、性能面においてオートループ・エンジンは保証されたエンジンといえる」

△オートループVで強力な

ヤマハ・シリーズ



なごやかな雰囲気ですりあう日米記者団

■ ヤマハ、絶対速度記録を更新

250 cc で 249.91 km/時



アメリカ、ユタ州の有名なソルト・レイク「ボンネビル」で行なわれたスピード記録会において、ヤマハ二五〇の記録挑戦車が時速一七三・八五マイル（二七九・九一キロ）の絶対速度記録を樹立、スピードのヤマハの名を全世界にとどろかせました。

この絶対速度記録とは、フライングで一マイル間における平均速度を計測するもので、二五〇cc級における過去の記録は約十年前に西ドイツのNSUが樹立した時速一五一マイル（二四三・一一キロ）ですが、ヤマハ二五〇記録挑戦車はこの記録を大巾にやぶる快挙をなしたわけではす。

なおこのヤマハ二五〇記録挑戦車に使用されたエンジンは、世界GPクラスにおいて二年連続二五〇cc級の世界選手権を獲得したRD56型レーサーのもので、空冷2気筒ロータリーバルブ

吸気のオートバルブつき。そしてこのエンジンが典型的なストリームラインのボディにのせられ、見たすかぎり塩でうすめつくされているボンネビルのコースを、アメリカのパテラン・ライダー、ビル・マーチンの操縦によってつっ走ったわけではす。

世界記録の管理団体であるFIM（国際モーターサイクリスト連盟）では公式報であるノーティス・オブ・レコードにさっそこの記録を収録、各国のFMN（日本ではMFJ、日本モーターサイクリス協会）およびジャーナリズムに通告、このほど正式に世界記録として公認されましたが、ヤマハはまた日本のモーターサイクリス史上に輝かしい一ページをつけ加えたというわけではす。

またヤマハ・インターナショナル側を代表して、セールス・マネージャーのリチャード・ホルムバーグ氏は、最近の傾向として自転車からオートバイに乗りうつる人が多くみられるのが心強い。またオートバイのレンタ・カーができ、これによってオートバイに乗る楽しさとその安全性を知るようになった。しかもアメリカの総人口のうち二億は二十六才以下の若人で占められているという統計がでている。これら

の人々を対象にただけでも前途洋々たるものがあり、来シーズンは千二百店のディーラーを確保して十万台を売りさばく予定だ。

とくに今回は世界で初めての90cc2気筒「ツイン90」の発売もあり、この魅力あるニューモデルに加えて、手軽なヤマハメイト、好評のジュニア・シリーズ、そしてすでに人気いちばんのYA6、YDS-3と、どれをとっても他車にみられない強力な車種ばかり

で、すべてオートバルブ・エンジンでもあり、この目標を達成するのは容易だ」と、これからの需要の見通しと、販売に対する自信のほどを披露した。

■ ヤマハ、トヨタのGTをつくる

ヤマハ発動機株式会社とトヨタ自動車工業株式会社の間でさきに技術研究に関する契約をとりかわしましたが、その一つの成果として、トヨタ初のG

Tカー「トヨタ二〇〇GT」を製作過日行なわれた第12回トーキョー・モーターショーに参考出品として展示しカー・マニアの目をうばいました。

GTカーのGTとはグラン・ツーリスモの略で、オートバイでいえばスポーツバイク型といえるもの。乗用車としてはもっともすぐれた高速性能が要求されるもので、いわば乗用車の花形。そのGTカーにヤマハの高度な技術が生かされたもので、エンジンのチ

ヤマハトピックス



ヤマハの高度な技術が生んだ流麗なスタイルと、最高 200 PS/7200 rpm、250 km/h の性能が目撃の的となったトヨタ 2000 GT

ユーニングアップをはじめボディ架装はヤマハが担当したものです。
なお「トヨタ二〇〇〇GT」はダブルOHV6気筒のエンジンをのせ、スタンダードでは一五〇馬力の出力で二一〇キロ/時の持続最高と、二三〇キロ/時の最高速度をマーク、またレーシング・モデルでは二〇〇馬力にアップ、最高二五〇キロ/時のスピードをひきだします。

示すものであり、その中広さを示すものでありますが、ジャーナリズムでもビッグ・ニュースとして大々的に報道しています。

MFJグループ選手権を獲得

65 第三回 MFJ ロードレース

「65 第三回 MFJ ロードレース大会」は MFJ (日本モーターサイクル協会) として初のグループ制度を採用し「グループ選手権」をかけて十月二十三、二十四の二日間にわたってスズカサーキットにおいて開催されたが、この記念すべき「グループ選手権」はヤマハの若者たちの手におさめられた。

この「グループ選手権」の決定は世界GP なみに成績を得点に於いて、最多得点を獲得したものに与えられる方法がとられたもので往年の名ライダー野口種晴を監督に、ヤマハを愛好する宇野順一郎三室恵義、渡辺征雄、野口省吾、加藤清磨の五人のライダーでグループを編成した「スポーツ・ライダークラブ」が、ヤマハを用いて五〇cc 一二五cc、二五〇cc の三クラスに参加、五〇cc 級レースでは YF 五〇に乗りした宇野、渡辺、野口の三名で二・三・四位をとり、また一二五cc 級レースでは YA 6 の宇



250 cc 級レースで 1, 2, 3 位の完全優勝を果し、喜びの表彰台にたつ三室、渡辺、宇野の各選手。

野、三室、野口、渡辺で一・二・五・六位を、そして二五〇cc 級レースで三室、渡辺、宇野、加藤で一・二・三・五位とそれぞれ上位を独占する安定したつよさをみせて、総合でみごと第一位となったわけである。

なおこの MFJ ロードレースはジュニアライセンス所有者のライダーによって世界選手権の日本グランプリと会期を同じくして技術があらそわれたのが、大観衆が思わずヒザをのりだしたのは一二五cc 級レースで、単気筒ロータリーバルブ吸気のオートトルーパーエンジンをもつビジネス・モデルの YA 6 が、2 気筒エンジンのスーパースポーツをほとんど問題とせぬレース展開

に感嘆の声をあげていた。

レース成績は次のとおり。

- 一二五cc 級レース 十二周
- 1位 宇野順一郎 ヤマハ YA 6
- 2位 三室恵義 ヤマハ YA 6
- 3位 寺田邦雄 ホンダ CB 125
- 4位 太田耕治 ホンダ CB 125
- 5位 野口省吾 ヤマハ YA 6
- 6位 渡辺征雄 ヤマハ YA 6

- 二五〇cc 級レース 十五周
- 1位 三室恵義 ヤマハ YDS 3
- 2位 渡辺征雄 ヤマハ YDS 3
- 3位 宇野順一郎 ヤマハ YDS 3
- 4位 高武富久美 ホンダ CB 250
- 5位 加藤清磨 ヤマハ YDS 3

ヤマハはなぜつよいか

「ヤマハはなぜ強いのか? それはロータリーバルブとオートトルーパーがついているからである」というこの広告

YAMAHA

campeona en las
COMPETENCIAS MOTOCICLISTICAS
EFECTUADAS EL 31 DE OCTUBRE DE 1965



RESULTADOS:

CATEGORIA 100 cc - 7 VUELTAS

Carlos Velazquez F. 1º lugar en YAMAHA 75cc. en 14 minutos 13 segundos
Humberto Martinez 2º lugar en Honda 90cc. en 14 " 22 "
Edoardo Williams 3º lugar en YAMAHA 75cc.

CATEGORIA 125 cc - 8 VUELTAS

Raúl Flores 1º lugar en Suzuki 125cc. en 15 minutos 44 segundos
Carlos Velazquez F. 2º lugar en YAMAHA 75cc. en 15 " 46 " 1" 18 "

CATEGORIA 250 cc - 10 VUELTAS

Carlos Velazquez F. 1º lugar en YAMAHA 250cc. en 17 minutos 29 segundos
Jim Callaghan 2º lugar en YAMAHA 250cc.
Nota: YAMAHA no tomó parte en la carrera de 50cc. ni en la libre.

POSTAL

Hacerlo más sencillo
agrupamiento al jefe
de Tráfico y al personal
de parte del Auto Club y
nuestra intención, por su
multiplicar información
en este evento.

Muchas Gracias.

Por qué YAMAHA gana?

Porque sólo YAMAHA tiene



VALVULA ROTATIVA Y AUTO-LUBE

Por la tests

Más potencia que ninguna
otra motocicleta, la garantía
de velocidad en el motor en
las ciudades como en las
zonas montañosas.

Provee

Este sistema de escape
que tiene un sistema de
escape separado de la
camara.

YAMAHA tiene el modelo que Ud. necesita
con grandes facilidades de pago
DONDE:

CARLOS HALDER SUCESORES

DE TRAJES GOMEZ 40 VARAS ARAJÓ TEL. 4132

MANAGUA, NICARAGUA

ヤマハはなぜ強いのか?の1ページ新聞広告

バーブルーを横じまに、シルバーに似せた白で音叉のマークをうかびあがらせたスマートなもの。設置位置は空港から都内に向うメイン・ロードのほぼ真正面にあたり、しかも他のネオンとは離れた左端にあるのですぐに目につく絶好の場所にある。まずはPR効果満点というところで「OH YAMAHA!」の声も聞けるというもの。

英国の専門誌紙が ヤマハの動向を注目

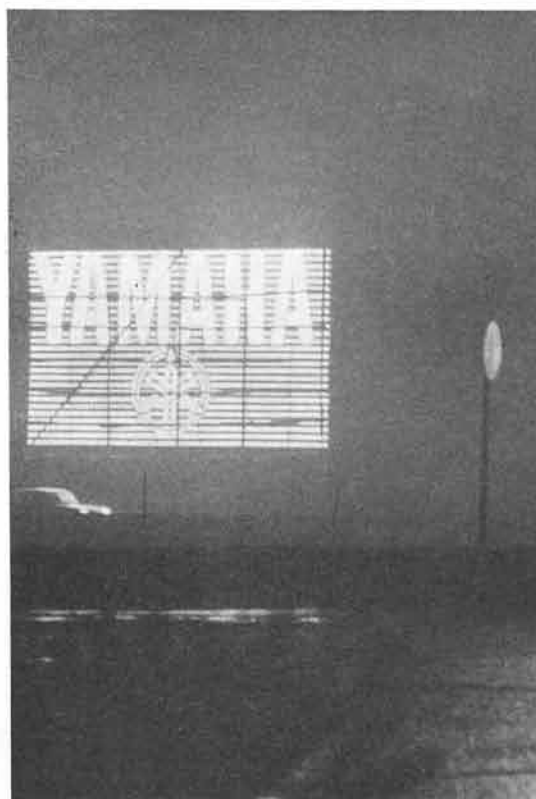
オートループ・エンジンで知られるヤマハ各シリーズは今シーズンで一躍世界市場の寵児となったが、英国市場には従来のYDS-3、YA6、YG1などのほかに、スポーツ型のYDS-1が登場することになっており、モーターサイクル「ニューズ」、モーターサイクリング、モーターサイクルの専門誌紙は筆をそろえてロータリーバルブ吸気のオートループ・エンジンをものつYGS-1を絶賛している。

また「各車ともこれまで殆んどモデ

は、南米ニカラグアのカルロス・ハルター商会が「ラ・プレッサ」紙十一月八日付に掲載した一ページ広告で、それによると十月三〇日に行なわれたニカラグアGPにおいてヤマハジュニアYGI-D型七五ccが一〇〇cc級レースに優勝、一二五cc級レースでは七五ccというハンデを背負っているにもかかわらず〇・一秒差で二位に入賞し、二五〇cc級レースではヤマハ二五〇YDS-3が一、二位を独占したとある。

日本の空の玄関口、東京国際空港のネオン看板は羽田の名物ともなっているようであるが、こんど新たにヤマハのネオン看板も仲間入りし、羽田の夜空をいっそうあざやかに色彩することになった。このネオンはヤマハの指定色、リ

空からのお客さまに YAMAHA



東京国際空港の玄関先に新設されたヤマハのネオン

ヤマハトピックス

ル・チェンジがなく、価格もすえ置き
となっていること、これはヤマハの満
々たる自信のほどを示すものである」
とも述べているが、さきごろ来日した
「モーターサイクルニューズ」の特派
員ピーター・ホルド氏は第12回ト
キョー・モーターショーにおいて発表
された『ヤマハオートループツイン
90』について、「全般的に目新しいモ
デルの少なかつた今回のトキョー・
モーターショーのいちばんの傑作はヤ

東南アジア視察団帰国報告

東南アジア各地を視察して、去る十
一月二十日夜羽田に帰ってきた各地の
ディーラー代表十一氏は、ヤマハ本社側
の出迎えのあと、記者会見にのぞみ、
東南アジア事情を詳しく語った。

今回の視察の目的は何ですか。

東南アジア事情視察と一口にいえば
こうですが、世界のヤマハとして国内
のディーラーも広く海外事情を知るべき
であるということから、私たちが代表
して見てみようということになったわ
けです。

視察を終って、もっとも印象に残っ

マハのニューモデル、90ccツインのオ
ートループ・エンジンをもつ『ヤマハ
オートループツイン90』である。これ
は今年のショーで全体に感じられてい
た単調な空気を一挙に吹き飛ばすに足
る革新的なバイクであるといっても過
言ではない」と注目し、一九六六年度
もその独特なトリプル音叉のヤマハ・
マークはますます海外市場で声価を高
めることになろうと報道している。

たことはどういうことでしょうか。

まず第一に、あちらのディーラーの方
の熱意ですね。訪問した各地のディー
ラーの方のすべてが、ひじょうにヤマハ
に惚れこんでいるといった感じです。
それとみなさん華僑ですが、メンツを
重んじるという性格からか、ひじょう
に紳士的な方は多いです。もちろん各
地方における実力も相当なものです。
では順序を追って各地の事情をお聞
きしたいのですが。まずタイから。

ここはごぞんじのとおりサイアム・
モーターズさんがメインディーラーです

が、この実力はすばらしいものです。サ
イアムさんはヤマハと同時に日産の
ディーラーでもあるのですが、バンコッ
クの町を走る自動車のほとんどがブル
ードボードなのです。これをみてもサイ
アムさんの販売網の強さがわかりま
す。またここはヤマハとの合併会社の
建設も進んでおり、近い将来にはここ
でヤマハの組み立てがおこなわれるよ
うになるでしょう。

タイでのユーザーというと、どうい
う層が多いのですか。

やはり一般の所得が低いいため、車を
買える層というのは公務員とか教員と
かタイとしては安定した収入を持つ人
たちですね。まあほとんどが通勤用で
日本というマイカー族。ですから荷物
を積んでいる車などありません。クラ
スとしては80ccクラスが一番多いよう
です。ここでもオートループがついて
ひじょうに売りがよくなったといっ
ます。それとこんどの二気筒の90ccに
はたいへん期待しているようです。

次はシンガポールですが、先のマレ
ーシアからの離脱でなにか商売がしに
くくなったというようなことはないの
ですか。

ここはウインミンさんですが、別
に独立でどうこういうことはないよう

です。それよりもここでどろいたこ
とは、実にパーツが揃っていること
です。これは政治状況など緊迫してい
るので、どんなことになって輸入がス
トッパするかもしれないということから
らしいのですが、それは大変な量で
す。またシンガポールは市内ではひじ
ょうにヤマハが多いようです。私たち
が見かけただけでも半分以上はヤマハ
のようでした。四輪の方では欧州車
の方が中をきかせています。

レースの人気などはどうですか。

これはすごいですね。バスガールな
んかが、イトーやハセガワの名前を知
っていて、まだあの記録はやぶられな
いと話してくれるくらいですから大変
な人気ですね。

香港は特殊な土地柄から、あまり
二輪車は普及しないと思いませんか。

たしかに香港はかぎられた土地に沢
山の人が住んでいますし、坂が多
いところですから、それでユーザーと
しては、二五〇や大きな車がほとんど
です。町では二輪車のすがたはほとん
ど見られないくらいです。それでも九
竜や中共との境のニューテリトリな
どに、繊維関係の工場がぞくぞくと建
ちはじめますからこれらの通勤用に
これから需要のびていくと思えます



YAMAHA 之歌

4/4 C 調

0 5 6 5 1 3	5 - 3 -	0 4 3 2 1 3	2 - - 0
オメンヤフン 我 們 英 迎 風	チン 前 進	エンゾク 乘 坐 着 YAMA HA	
0 5 3 2 1 3	2 1 6 5 -	0 6 1 2 3 2 3	1 - - 0
a u t o	l u b e	タイキウエキ 帶 給 我 崎 麗 的 夢	
6 . 6 6 1	2 1 6 5 -	0 3 3 1 3 4	5 - - 5
チワン 充 滿 着	シンフウ 幸 福 希 望	クアイロ 快 樂 地 歌	ヤン 唱 轉
1 . 2 3 1	6 . 5 6 -	0 3 5 6 3 2	1 - - 0
ユウ 遊 世 界	コ 各 地	タイキウエキ 大 家 的 YAMA HA	

YAMAHA 機 車 形 式 新 新 省 油 耐 用
性 能 優 越

台湾好學社で作られ、歌われている「ヤマハの歌」

台湾はいかがですか。

ここは、国策で定成車の輸入が禁じられていますが現在でもノックダウン式でやってるわけですが、値段も同じように高く、五〇ccで十五万円というふうなことで、それでも品不足といったことです。ここでも組立て工場の建設をひかえて、近い将来ヤマハのシェアがぐんと伸びると期待されています。

一応各地の概略はお聞きしたわけですがあちらの売り方はどうなのでしょう。

まず気のつくことは長期月賦ということですね。長いになると二十八ヵ月というのもあるようです。まあお互いの話でもこの売り方がもっとも討議の問題になったわけですが、あちらの方達はこちらに教えるをこうといったところでしたね。

長期月賦といっても、あちらでは公的な信用調査機関もないし、この点いろいろ問題があると思うのですが。

これは社会状況が不安なところが多いのでどこでも頭をなやますところらしいですが、台湾などは三人の保証人を必要とするようです。それにどこでも月賦期間は車籍はディーラーのものですから、ちょっとでも停滞するとすぐ持ってきてしまうといったことをやっているようです。

今回の視察でもっとも収穫だと思われることはどういうことでしょうか。

お互いに世界のメイトとして、手をつないで行こうということを確認めたことでしょうか。国内的な視野に限ることなく、世界とつながっているということに自覚したことでしょうか。

ディーラーの方達はすべて華僑の方ですか。

ええそうです。東南アジアでは華僑の人たちの力はたいへんなものですね。しかしみんなその土地にとけこもうと一生懸命やっています。それと車が好きですね。ホンコンのマリタモーターの社長などはみずからマカオのレースに出るといったようわけ

す。また、台湾の好學社の社長は日本語も達者な親家でヤマハに惚れこんでいるといった感じでした。

ここではヤマハの歌を作っていて、私たちに歌ってくださいました。

以上のように、一時間半にわたる記者会見が終ったあと、ヤマハ・ニュースでは一人一人の方にこの旅行の感想を語っていただきました。

荒井新吉氏 前橋市荒井オート販売



われわれのような年をくぐったものでなく、これからは若い人たちにどしどし出ていってもらって、視野を広めてもらいたいと思っています。

大沼忠信氏 福島市新和自動車工業



私がとくに感じたことは、まだトー

ヤマハトピックス

ハツの車がかなり走っていることですね。このようにサービスやパーツが充分におこなわれない車をまだ売っているということは、国家的な恥だと思えます。

古 曳 嘉 蔵 氏 松江市 ヤマハ島根



われわれには世界中にメイトがいるということを知ったことは大きいことです。それと各地の皆さんの熱意にはほんとにうたれました。

杉 本 一 郎 氏 鶴岡市 山一商事



海外にもどしどしヤマハの工場がたつて、ヤマハに乗る人たちがふえていくということのはたのしいと思えました。私たちも心づよいかぎりです。

高 橋 義 四 郎 氏 秋田県雄勝郡 高義商会



デーラーの一人一人がほんとうに熱心にヤマハを売ろうと努力していることですね。そのような熱意のあるメイトが、東南アジア各地にいるということとは心づよいかぎりです。

辰 尾 弥 三 次 郎 氏 富山市 富山内燃機



なんといってもたいへんな歓迎ぶりでした。とにかく品物が足りない足りないということも、もっともっと送ってくれということですね。

袴 田 今 朝 吉 氏 浜松市 今盛商会



オートループが取扱のきめ手になっていると聞いて日本と同じだと感じました。またみなさんメイト気分で大変ゆかいに話しあってきました。

三 浦 繁 氏 八戸市 三浦輪業



Y.L.1、いわゆる国内のA.T.90にものごく期待していました。エンジンの大きさもちょうどよいし、それに2気筒ということで大変期待しているようです。

とにかくオートループの評判はすごいです。

森 野 元 治 氏 京都市 大洋自動車



全車種にオートループがついたことをひじょうに喜んでいました。たいへん売りやすくなって、マーケットシェアも確実にのびているようです。

それと90cc二気筒への期待が大きいですね。これが国内外とも来年大いによろこばれる車でしょう。

弥 永 博 氏 大牟田市 近藤自動車販売



若いスタッフでエネルギーはすごいものです。その連中が90のツインはどうなんだとたいへん期待しています。各地でオートループ以来売りやすくなったといっていました。

吉 沢 茂 翁 氏 飯田市 飯田モーター



あちらは、これからの市場です。まだまだ開拓の余地は充分にあります。それとデーラーさんがすべて人格者だということですね。たいへん紳士的なばかりです。

歓迎されたメイトたち

● ヤマハ東南アジア視察団のアルバムから

一行の羽根となったキャセイパシフィックの最新ジェット機 香港空港での記念撮影



ผอ.ชามาฮ่า เยือนในอ
คุณหญิงสุนทร พงษ์
โสภณ ผู้อำนวยการโร
เรียนสอนดนตรี ไปก่อน
รับนายชอโด และนาย
โอโตเฮะ สองผู้จัดการบริ
ษัทยามาฮ่า มอเตอร์ ผู้
แทนจำหน่าย รถ จักร ยาน
ยนต์ยามาฮ่า แห่งประเทศ
ญี่ปุ่น ที่มาตรวจราชการใน
ประเทศไทย เมื่อสองวัน
ก่อนหน้าทำอากาศยานคอนเมือง

バンコックに着いた一行の写真を乗せた現地紙 新聞・テレビのインタビューなど まるで国賓のような歓迎だった ヤマハが野嗎哈と書いてある



ホンコン空港に出迎えたヤマハファンたち
坂の多いとこだけに250など大きい車が多い



ホンコンのマリータモータース前での一行 バンコックとちがって ここでは躍馬牌と書いてヤマハと読んでいるところがおもしろい



全員名カメラマンぶりを発揮
各地の資料がだいふたまった



タイのヤマハ合併会社の建設
用地を視察する一行 もう基
礎はうちおわって あとは工
場がたつばかり



ホンコン名物サンパン
という渡し船 これか
ら水上レストランに向
うところ 左側の女性
はガイドの中国美人



バンコクのサイアムモーターズのショールーム ジュニアスポーツとタイ美人



タイの地方に出発するサービス班 ヘルメットもものものしく 二人一組で出かける



天候の都合で羽田に8時間遅れて到着 無事日本の土を踏んだためか 疲れも忘れて笑顔が出る 羽田のロビーでヤマハ本社から花束を受けるディーラーの皆さん



台湾にくるとヤマハも山葉となる 服務中心とは サービスセンターの意味

12th TOKYO MOTOR SHOW

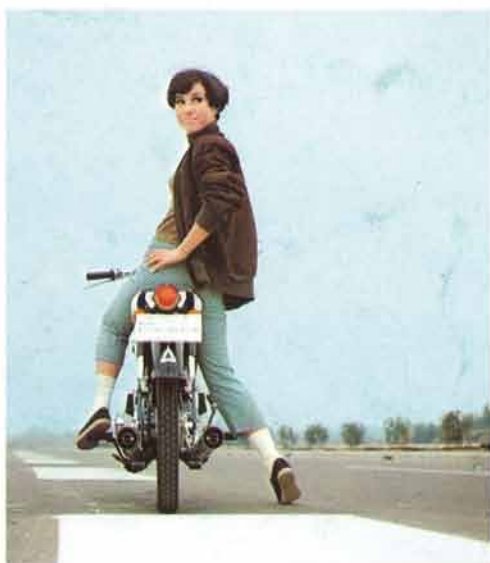


モーターショウのハイライトになった

ヤマハの技術

第12回東京モーターショウで もっとも注目をあびた トヨタ2000GT このエンジンとボディをヤマハが受けもったことは周知の事実 会場では さすがヤマハだねの声が多かった

ヤマハニュース
NO.29
YAMAHA NEWS



ヤマハニュース
NO. 29

- 昭和40年12月10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 株式会社恒陽社印刷所



ヤマハ発動機株式会社