

# ヤマハニュース '66/1

YAMAHA NEWS NO.30

## 新年号特集

メイトに乗れば安上り

世界の話題オートループ



ヤマハ・ハイライト



## AT-90の燃料タンク

宇宙時代にふさわしいストリームライン  
デザインでもトップを行くヤマハの新しいポ  
イントです いかにもはやそうで 世界初の  
90cc 2気筒にふさわしいデザインです



メイトに乗れば安あがり



いつでも どこでもメイトでデイト

おあついです しかしオートループは焼けません



ヤマハメイト  
いろはかるた



につこりわらうメイトとメイト



遠くて近いはメイトの仲

ちよつとメイトでお買いもの



平気へいき こなな坂

るりより光る ヤマハメイト

ろ んよりメイト

まず乗ってみることです

は はたらきものにヤマハメイト

能率三倍 収入五倍

に つこりわらうメイトとメイト

ハロー ポンジュール国際的です

ほ ホリデイにメイトでツーリング

山でも海でもみんなで行こう

へ 平気へいきこなな坂

オートループは山に強い

と 遠くて近いはメイトの仲

メイトで通よえば百里も一里

ち ちよつとメイトでお買いもの

インスタントラーメンわすれないでね

り りそうのモペットヤマハメイト

最新機構のオートループモペットです

ぬ ぬいてるぬいてるヤマハメイト

信号は守ってください

る るりより光るヤマハメイト

みがきがいのあるくるまです

を を尾をふる犬とメイトで散歩

電柱ごとに急停車

わ わらうかどにメイト来る

メイトがあれば福がくる

か かわいいあの子もメイトで通学

スカートでも乗れて 女学生にも人気

よ ヨーロッパでも人気のメイト

べも乗ったんだって

た だれもがほめるオートループ

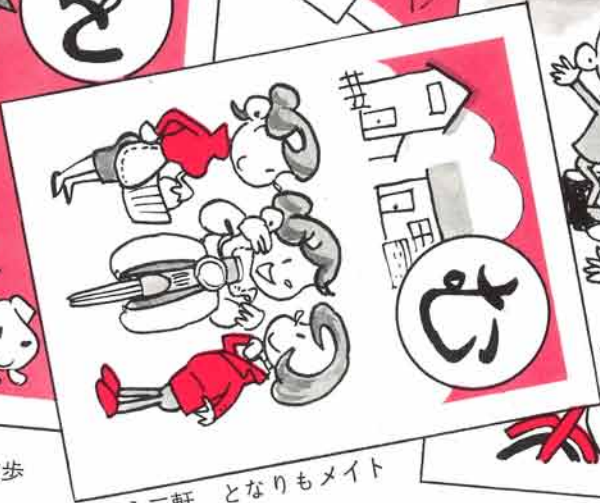
それは当然です

れ れんらくはいいたつみなメイト

おかげで能率が上がります

わらうかどにメイト来る

ねては夢  
おきてはメイト



れんらく  
はいたつ  
みなメイト

尾をふる犬と  
メイトで散歩

むこう三軒 となりもメイト

- ① そろばんにあうオートループ  
パチパチ……うんこれは安い
- ② つねに開発すれぬヤマハ  
オートループもこうして生れました  
ねては夢 おきてはメイト  
けつしてまぼろしではありません  
なにがなんでもヤマハメイト  
その意気ですその意気です
- ③ ライバルがメイトで仲間おり  
お互いに楽しくいきましょうや
- ④ むこう三軒となりもメイト  
おや……お宅も うちもおとなりも
- ⑤ うえにはうえメイトがある  
メイトのうえはありません
- ⑥ ゐんのかわず メイトにびつくり  
やっぱり世界は広い
- ⑦ のつてみてわかるメイトのよさ  
これはすこい
- ⑧ おおあさんもヤマハメイト  
エプロンでも乗れますよ
- ⑨ くにおやじにメイトをかった  
泣かせます 親孝行ですな
- ⑩ ヤマハのほこりオートループ  
ヤマハだけのものです
- ⑪ またせず早いヤマハメイト  
まいとあり……あれもう来たの
- ⑫ けいざい一番ヤマハメイト  
時間が経済 人が経済 費用が経済
- ⑬ ふゆでもつよいオートループ  
白熊が強いといいました
- ⑭ こんでる道でもメイトでスイ  
交通ラッシュはメイトにかぎる



るの中のかわず  
メイトにびっくり

さんにんよれば  
メイトのうわさ



絵になるメイト  
グッドデザイナー



あんぜん第一ヤマハメイト

- ① えらぶ人 えらばれたメイト  
やっぱりあなたは目が高い
- ② てがみはおそいメイトで行こう  
思いのたけをメイトに乗せて
- ③ あんぜん第一ヤマハメイト  
評判の防水防塵ブレーキ
- ④ ささんにんよればメイトのうわさ  
女の子でもかしましくありません
- ⑤ きがるにのれるあなたのメイト  
ちよっとお風呂にいらしてください
- ⑥ ゆ夢にまでみたこのクルマ  
ほんとにすばらしいメイトです
- ⑦ めメイトに乗れば安あがり  
とにかく乗ってみてください
- ⑧ みみんながのってるヤマハメイト  
きみも あなたも わたしも ほかも
- ⑨ しんぶんが来たメイトで来た  
メイトで早い世界のニュース
- ⑩ ゑ絵になるメイト グッドデザイン  
オートバイデザインをリードするヤマハ
- ⑪ ひろがるメイトが世界をつなぐ  
世界平和に貢献しています
- ⑫ ももうかりまっか ヤマハメイト  
おかげさまで 商売はんじょう
- ⑬ せ世界の話題 オートループ  
ケニアでもアラスカでも大変な評判です
- ⑭ すすもうとりでもメイトに乗れる  
はっけよいのこったメイトは丈夫です
- ⑮ ん京の夢もメイトの夢  
ほんとに夢のようにすばらしい車

# 馬の けろ メイト

那須高原

南ヶ丘牧場にて



当才駒の子ビはドサンコ 牧場一のいたずらっこだ



当り年だよッ 駒が勇めば メイトも駆ける



## 馬廻りメイト

那須高原の南ヶ丘牧場の岡部  
勇雄さんは、鞍前から大陸で  
牧場を経営していた経験豊富  
な牧場主だ。

戦後、この那須高原に北欧風  
な家族的牧場の開発に専念し  
てきたが、最近の観光ブーム  
に民宿をかねた見学牧場に発  
展。馬11、牛23、羊20、ブタ  
ニワトリ七面鳥などの放し飼  
いで有名である。

この新しい波をメイトの機  
動力で乗りきっているのが  
長男の勇一郎さんだ。この界  
限でヤマハ250を最初に入れた  
バイオニア。こっちはまたメ  
イトを得て、'66那須高原建設  
に駆けまわることだろう……



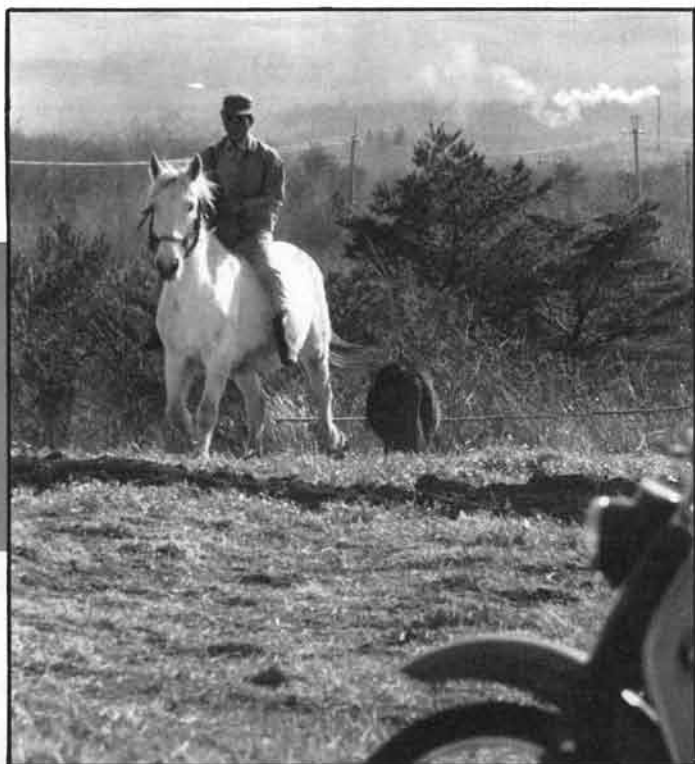
ワダチは白骨と化し メイトは駆ける





北欧風牧場をあとに……お使いもメイトでゆけば安あがり

オートループより燃費が安い ワラです



スマートなメイトを試してみろ！…と 貸し馬に美容運動

# 馬のメイト



馬もねぐらに メイトも車庫に あすの跳躍 飛躍が楽しい



川上源一

ヤマハ発動機株式会社

社長 川上 源一



「販売店のみなさま、明けましておめでとう  
ございます。」

昨年ヤマハは、2サイクル+オートループ  
のすばぬけた機構が世界の話題となり、技術  
の優秀さを世界に実証した年でありました。

また二五〇ccクラスの世界グランプリにお  
いてもみごと二年連続のメーカー・チャンピ  
オンを獲得し、さらに性能面でも安定してい  
ることを示したのであります。

このようにまったく基礎づくりを終えたヤ  
マハは、本年さらに販売面において大きく飛  
躍しようとしております。理想のモペットと  
いわれるオートループのヤマハメイトの出現  
によって、この目的は容易に達成されるもの  
と信じております。

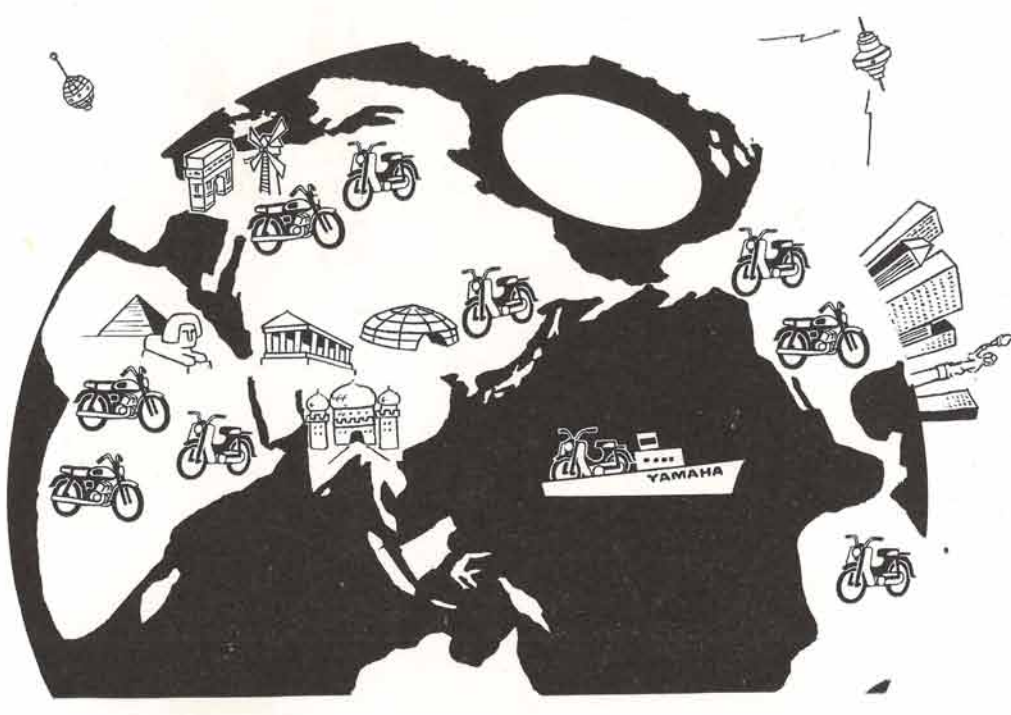
こんごヤマハは、五〇ccのメイトを中心に  
して、これまでより広い階層の方々に世界最  
高の品質を味わっていただきます。

六六年、飛躍の年を迎えるにあたり、なお  
一層のご協力をお願い致します。

# 世界の話題



# ヤマハオートループ



混合ガソリンを使わない？  
 サイクルをみごと実現させた  
 ヤマハオートループVは、  
 2サイクル技術の一大革命と  
 して迎えられ、市販と同時に

まず国内においてその声価を  
 不動のものとなりました。  
 そして、欧米をはじめとす  
 る海外市場に次々と送りこま  
 れたヤマハオートループV

車はそのすぐれた性能を存分に発揮して世界の専門家の耳目をうばったのです。

各国の専門ジャーナリズムも争ってヤマハオートループVをとりあげ、「レポルーションナリ(革命的)」「ユニーク(独創的)」「など、最大級の讃辞をもって紹介し、オートループ・エンジンこそオートバイの理想のエンジンVであると激賞しました。

まさにオートループVは世界の話題となったのです。そして二年、いま世界の道を三十万台以上ものヤマハオートループV車が快調に走りまわっています。

この実績をもとに、新しい年、一九六六年もヤマハオートループVの発展の年としてようではありませんか。

ここに「世界の話題・ヤマハオートループV」を特集しました。どうぞ、自信をもって拡販におつとめください。

# 世界の話題... ヤマハオートループ



富塚 清氏  
(東大名誉教授)

## 新しい方向を示唆した

### ヤマハオートループ

もっとも技術的な興味をひいたのは2サイクルの分離給油方式ヤマハオートループであった。

ヤマハが独自に開発したポンプをもってエンジン・オイルを燃料のガソリンから分離して供給する「オートループ」の特長の一つは、供給オイル量をエンジン回転に比例して変化させるだけでなく、スロットル開度に応じて変化させるということである。

エンジンの運転状態の苛酷なときにオイル量をふやし、低速走行やアイドリング時にはオイル量をしぼるため、平均オイル量はガソリンの六十分の一から八十分の一におさえるものである。

『モーターサイクリスト』(日)

支持を表明した。

最高の傑作と海外でも注目

ヤマハ発動機で混合ガソリンを使わない2サイクル、オートループVエンジン発明のニュースはすぐさま海をわたりヨーロッパに伝えられた。

イギリスの専門紙『モーターサイクリスト』は、

「東京モーターショー最高の傑作

ヤマハオートループ」

と題し、「第10回東京モーターショー」を展望してみてもっとも興味をそそがされたのはヤマハ二五〇YDS-3のスポーツ・スターであった。

ギヤ・ボックスのメイソンのシャフトから駆動されるオイルポンプで、オイルタンクからのオイルを吸入孔へ送るといいうまことに目新しいオイルリングシステムをもっていたからだ。

しかもエンジンに送られるオイル量はエンジン回転とスロットル開度に応じて調節自在という利便さである。

「オートループVエンジンを持ったこのヤマハこそ東京モーターショーの最高傑作と称して差支えない」と大々的に報道したのである。

さらにアメリカの『モーターサイクリスト』、『サイクル』、フランスの『モト・レビュー』、ドイツの『ダス・モートルラート』など、各国の専門誌紙においても次々と取りあげられ、オートループVはそのすぐれた性能が注目され、文字どおり発表と同時に「世界の話題」となったのである。

に注目されてよい装置である」とヤマハの技術を賞讃したのである。

2 サイクル・エンジンの権威として著名な東京大学の富塚清名誉教授も、「オートループVは時代の要求に応える画期的な発明である」とし、「機能的、性能的にはいうにおよばず、マフラーからの発煙がないということはオートループVの偉大な社会的功績である」と全面的な

## 混合燃料式の2サイクルは

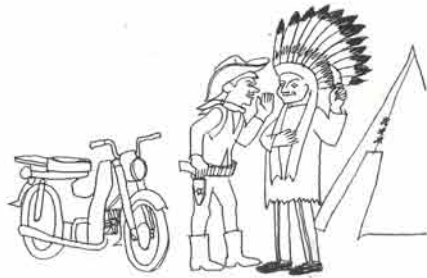
### すでに古くさいものとなった

オートループVによれば、キャブレターまわりの汚れはなくなり、また排気煙の問題も解消されることになる。さらに平均オイル使用量は燃料の量に対して四〇〜八〇対一となり、現在の二〇対一の燃料混合式に比較して五割から二割五分ちかくの消費で済むことになり、それだけオイル代も少なく、またカーボン掃

世界の話題...



<オートループ>の市販第1号でご満悦の青江力造さん



除の手間もはぶけるといふことになる。

2サイクルといえば混合潤滑と考えていたのはもう古いということになる。

「オートバイ」(目)

以上は六四年新年号の『オートバイ』誌が「64年車を展望する」で掲載した記事で、この年の四月にヤマハ発動機では初のオートループ車であるヤマハ・ジュニアYG1-D七五ccと、ヤマハYA6一二五ccの二車種を市販に移した。

数々の利点をもたらした

△オートループV

「△オートループVとは従来の2サイ

クルのようにガソリンとオイルを混ぜた混合燃料を使用せず、個別に用意した潤滑オイルをエンジンにかかる負荷およびエンジンの回転数に応じて、必要量だけ、自動的にエンジンに送りこむもので、燃料調合の手間をほぶき燃料費を経済的なものとするほか、カーボン堆積、プラグ汚損、排気煙、マフラーのつまりなどを大中に減少するという2サイクル・エンジンにとって大きな特長をもたらすものである」と新型車YG1-Dの紹介ページで△オートループVのすぐれた特長を紹介したのも同誌であった。

ユーザーの期待にこたえた

△オートループV



初めて<オートループ>を装着したYG1を紹介する「オートバイ」誌

混合ガソリンを使わない△オートループVエンジンの期待は果して大きく、ジュニアYG1-D、YA6とも発売前にそのすぐれた性能が評判となった。

△オートループVのジュニアYG1-Dの第一号車を求めた青江力造さん。岐阜県吉城郡神岡町坂戸は、新聞広告で発売を知るやちかくの販売店桜井モータースに予約したひとり、△オートループ

Vの魅力について

偉大な△オートループV

英国市場にいよいよ登場

日本国内でその威力を実証済みのヤマハ△オートループV車のYDS-3型二五〇ccとYA6型一二五ccがいよいよ英国に上陸することになった。

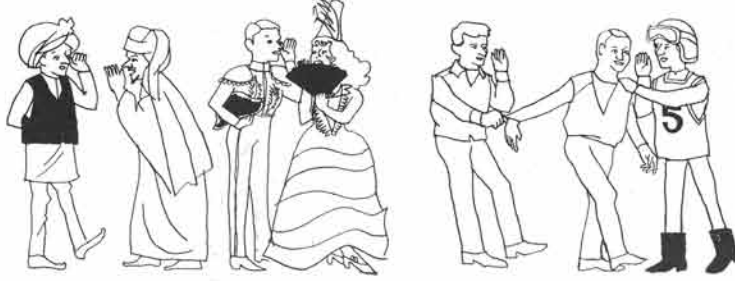
このユニークなオイル供給装置の特色はスロットル開閉度とエンジン回転に応

「まっさきにいえること、それは混合ガソリンを使わないですむということ。別に疑ってかかるわけではありませんが、市販の混合ガソリンは規定どおりオイルが混合されているかどうか混合割合についての不安が残るし、どんなオイルが使用されているか品質面での問題もありますからね。

またオイル消費量が少なく、ケムリを吐かないこと。燃料も純ガソリンで、当たりの費用が安くつくことも大きな魅力です。それと2サイクルであるということ。構造が簡単で故障箇所も少なく、手入れの保守が容易ですし、耐久性にすぐれ、性能はいちばんですからね。これからのエンジンは2サイクル+オートループでなければいけません」と断言し、実際に使用してみてもの感想も

「すべて期待どおり」ということであった。GPレーサーの開発によって生れた2サイクル・エンジンの分離給油方式△オートループVのすぐれた性能は、こうして口から耳へと伝わっていき、ヤマハの人気は不動のものとなった。

# 世界の話題... ヤマハ オートループ



**YAMAHA Stand 56**

**O**NLY a last-minute dash to the Continent saved Yamaha's star exhibits. The 125 cc and 128 cc "Sport" machines were tied up in Customs on the way from Japan, but the models which had appeared at the Cologne Show were rushed over in their place.

Reason for the panic was that these machines are the new models with "Autolube"—automatic oil injection, by pump from a separate oil tank. "Autolube" models differ externally only in having an oil tank on the side of the machine, and a larger tool-box and battery carrier on the rear-side to balance it. The very compact pump is stowed away under the rear-side engine cover.

The 125 cc "Sport" YD125 has a touring counterpart in the same suber YD15, which is equipped with petrol lubrication.



Yamaha's novelty is the "Autolube" injection-lubrication system. Below the oil tank of this 125cc YD153 sportster can be seen the pipe feeding to the carburettor inlet tract.

はたせるかな<オートループ>の人気はショーを独占するものがあった  
——と報道した「モーターサイクリング」紙

そして同誌はつづいて「ヤマハがロンドン・ショーに展示したYDS-3とYA6の二車種はショーの人気を一手に引受けたかの感があった。非常にすぐれたアイデアのもとに製作されたオイル供給

して装着されたオイルタンクから二〇〇対一から二〇対一の量のオイルが噴き出されるということで、エンジン、プラグ、排気管の汚損、不快なスモークなどはまったく無縁となるし、あらかじめガソリンとオイルを混合するという手間もはぶけることになる。

オートバイ・ファンなら誰でも食指の動くヤマハオートループV車に対する大きな反響がいまから予測できる。

『モーターサイクリング紙』(英)

装置ハオートループVこそ偉大なヤマハ技術の成果のあらわれである」と、イギリスにおけるヤマハオートループV車のすばらしい人気に驚嘆した記事を掲載したのである。

また同じイギリスの『モーターサイクリング』誌も、ロンドン・ショーに初めて姿をみせた二車種のヤマハは、ハオートループVという2サイクル・エンジンの画期的な潤滑方法で、すべてのオートバイ・ファンの心をとらえた」と、ヤマハが開発したハオートループVがいかに一般のファンに注目されたか、そのありさまをつぶさに報道したのである。

もらうなら  
ヤマハハオートループV車  
ロンドン・ショーを記念して行なわれたオートバイのデザイン・コンテストで  
みごと一位の栄冠を獲得し、その賞品と

'Motor Cycling's' Win-a-Bike contest

## £280 Yamaha for winner

by MIKE BASHFORD

LARRY PAY, the 28-year-old Londoner who won "Motor Cycling's" Win-a-Bike Contest, has chosen a Yamaha YD125.

He had the pick of any machine at the Kays Court, up to £280. But he opted for this Japanese (two-stroke two-stroke) sports bike. Cost £280.

And his words he collected his prize, at a presentation at the clubroom, St. Leonards, in Croydon, Surrey.

George Denton, club manager of the Yamaha Motor Club, chairman of the contest, presented Mike and Co. handily to the.

**BEST OF 8,000**

Of some 8,000 entries, Larry's selection of a machine for a £280 was one of the chosen of "Motor Cycling's" judges.

Larry, a teacher, lives at Clapham and works as a machine minder at a Woodley printing works.

"I've owned a 600cc Matchless (two-stroke) for 12 years, but I've never had a better machine. It's a real gem. I've had a 125cc Honda (two-stroke) for 12 years, but I've never had a better machine. It's a real gem. I've had a 125cc Honda (two-stroke) for 12 years, but I've never had a better machine. It's a real gem."

It is manufactured in Japan by Yamaha Motor Co., Ltd., 1500, 15th St., Los Angeles, Calif. 90015, U.S.A.

ヤマハをもらってご機嫌のベイ氏

もつベイ氏は「この独特なオイル供給装置ハオートループVをもつヤマハこそユーザーの希望にぴったりで、もっとも魅力ある車だ」と強調したのである。

またこのニュースはフィンランドにも伝えられ、『モーター』誌もヤマハハオートループV車のすぐれた性能にひととき高い関心の目をむけた。



革命的な新装置

ヤマハハオートループV

ヤマハがフィンランド市場に送りこんだハオートループV車はまったく素晴らしい車だ。

ロンドン・ショーに初めて展示され、画期的なオイル分離給油装置ハオートループVの実体が明らかにされたことで爆発的な人気を呼んだといわれるが、フィンランドでの人気もそれに劣るものではない。

適正量のオイルのスムーズな供給で高性能を生み出すこのヤマハハオートループVこそ車好きのフィンランド人にとってうってつけの車である。

『モトリ』(フィンランド)

すでにフィンランドには多数のヤマハが輸出されており、ツーリングに、モトクロスに、そしてロードレースにハオートループV車のすぐれた性能を楽しんでるファンが多いが、これはまた寒さにもつよいハオートループVを実証するものでもある。

またフランスの専門誌『モト・レビュ』も「2サイクル・エンジンはヤマハハオートループVの発明によりまったく新しいものとなった。ガソリンとオイルを分離して供給するハオートループVは性能面でエンジン・ブレイキの使用を自由なものとし、メンテナンス面ではカ-

ボン堆積のトラブルをなくし、保守の面では燃料補給を手軽なものとしたほか運行管理費を経済的なものとするなど、その利益は図ることがしれないほど大きい」と絶賛している。

実際にハオートループVのすぐれた性能は各国の専門誌紙におけるテストにおいて余すことなく実証されている。

ハオートループVの偉力実証

注目のハオートループV車ヤマハ二五〇YD S-3は、テストの結果メーカーの諸元を上回る高性能を示した。出力は二四馬力/八〇〇毎分回転というが、八五〇〇毎分をらくにマークした。しかもハオートループVはあらゆる状態においてエンジンを最高の潤滑状態に保ち、一三〇〇マイルの走行で、オイル消費量は5パイント、従来の2サイクルのちょうど半分である。

『モーターサイクル』(英)

高性能の源泉

ハオートループV

完全な装備をもつハオートループV車ヤマハ二五Y A 6は一〇〇〇マイルのロードテストで比類のない優秀な性能を示した。評判のハオートループVは車の心臓ともいべきエンジンに活力を与え高性能発揮の原動力としてかけねのない偉力を実証することに成功した。

『モーターサイクリング』(英)

好調/ハオートループV

二人乗りで時速四〇マイルを保って連続三時間の走行をつづけたが、ハオートループV車ヤマハ八〇ジュニアスポーツのエンジンはいささかも調子を乱さず、



ヤマハで表紙を飾ったフィンランドの「モトリ」誌とフランスの「モト・レビュ」誌。イギリスの「モーターサイクル」誌ではテスト中のヤマハを表紙にしている。





R. D. ホルムバーク氏

マフラーからの発煙もみられないければオイル消費量も他の2サイクルの1/2の消費量ですむ経済性をみせた。

『モーターサイクルニュース』(英)

信頼できるハオートループV

土踏まずの新車をおろして、二〇〇キロの走行テストを行なったが、長時間のフル・スロットル運転にもエンジンは快調そのもの、ハオートループVの高度



「簡単にして最上級」という派手な見出しがついている<オートループ>の解説記事

の信頼性に敬服した。ハオートループV車ヤマハニ五〇YDS-3は世界第一級のスポーツ車であると認める。

『ダス・モートルラート』(独)

おそろべき実力ハオートループVひと口にいったヤマハのハオートループV車は安心して乗れる車である。われ

われのきびしいテストで、ヤマハジュニアYGL1-Dは七五ccというエンジンでは考えられないパワーとスタミナを發揮した。ハオートループVの実力はおそろべきものがある。『モータートレンド』(米)

すぐれた潤滑性能を發揮

エンジン焼損のトラブルは考えられないといつてよい。三〇五という大排気量車を実現させたハオートループVのすぐれた潤滑性能は、ヤマハ三〇五YML-1の高性能をフルに楽しませてくれる。『オートバイ』(日)

「伸張率はヤマハがトップ。ことしは五〇〜六〇パーセント増しの販売台数を見込んでいる。それというのもヤマハにはハオートループVがあるからだ。4サイクルとちがいオイルを循環せず、つねに新鮮なオイルを供給するというので評判だ」

R・Dホルムバーク氏(米)  
(ヤマハインクタンク・ナショナル)  
(セールズ・マネージャー)

ハオートループVで、ヤマハは二年連続世界GPの二五〇の王者となった

## ハ2サイクル十オートループVこそ最高のエンジン

そしてイギリスの専門誌『モーターサイクル』は、オートバイの主流をなすエンジンには2サイクルか、4サイクルか、ロータリーか、という一大論文をかかげその結論として2サイクルの問題点をすべて解消したハオートループVエンジンこそ最高のものであるとしている。

た。これがうけて、ヤマハハオートループV車の人気はいちばんだ。ハオートループVは性能が素晴らしいだけでなく、むずかしい保守、整備の問題がないので非常に売りやすい」

ヨー・キャン・ベン氏(マレーシア)  
WM社

ヤマハの技術は世界の最高水準にある。とくにハオートループVの開発で世界をリードし、製品の上で他銘柄と比較にならぬ技術的な進歩がはっきりと打ちだされた。販売面においては性能の優秀性と経済性が高くかわれている」

柳谷 文吉氏(北海道モータース)

二年間、三〇万台のハオートループVの実績はヤマハの大きな誇りです。世界的な商品を販売するというところで商売上の自信も大きくもてます」

宮坂 好治氏(水谷輪業)

「最高のもの、それがヤマハのハオートループV車だ。販売店さんからの苦情はまったくない。立派なものです」

芝崎 辰雄氏(ヤマハ和歌山自動車)

# トに乗れば 安あがり



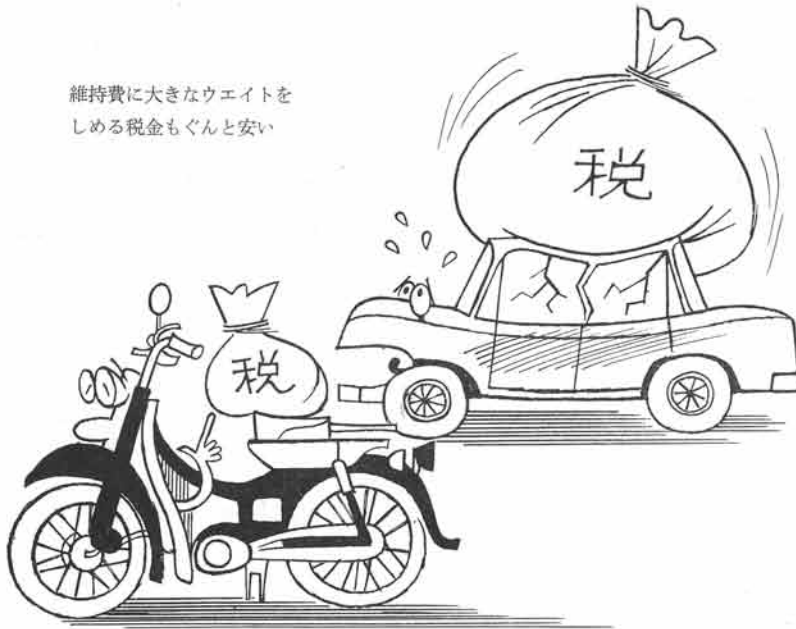
オートループ付の理想のモペット、『ヤマハメイト』は発売以来各地でたいへんな人気です。なぜこのように人気があがったのか、その秘密はなになのか、ヤマハニュースでいろいろ実験してみました。

その結果、やはりすべてに安上りだという結論に達しました。これは単にオートループだから総合燃費が安いというだけでなく時間的にも、人件費の上からもせつたいに安上りなのです。

このように、使う人に利益をもたらす『メイト』を、もっともっと多くの人に知っていただくにはいけません。ぜひこの特集をお客さんにお見せください。



維持費に大きなウェイトを  
しめる税金もぐんと安い



# メイ

## 購入費が安上り

四〇・四％はメイトで充分

### 実験1

実際に町を走っている自動車を観察して、四輪車で乗員一人の車の比率を調べてみました。

場所 東京都港区赤坂表町

国道二四六号線下り線

日時 十二月一日 午後四時

観察時間 一時間

総通過台数 二、七九四台

内訳

自家乗用車 九九二台

営業用車(タクシー)

一、一〇四台

貨物自動車 一四八台

バス 一二台

二輪車 三二七台

その他 一六六台

このような通過車のうち、たった一人で乗っている自家乗用車が七五五台ありました。

このことは、その車の目的はメイトでも充分達することができるといえます。だいたい一人であのように大きな車を占有することはせいぜいたくです。ただでさえせまい道路を、なおせまくするだけのことで、

ですから、この比率を考えてみると、二輪車の台数と、この一人乗りの乗用車の数を足して一、一二七台、これは実に全通過台数の四〇・三パーセントに達します。さらにこれは乗用車だけに限ってみると、約七六パーセントになります。もちろんこれの中にはトラックに荷物を入れてるものもありますが、それ

でも十台のうち七台ちかくが、たった一人の人間をはこぶためにあの大きな車を使っているのです。四輪車ではどんなに安くても四〇万円、ところがメイトは五万七千円、まったく問題にならないくらい安上りです。

## 燃料が安上り

牛乳ビン一本で一五キロ

メイトは牛乳

ビン一本(一八〇cc)のガソリンで一五キロ走ります。これが普通乗用車なら二・一六キロ、メイトは約八倍近く走れるので

ではガソリン一〇円ではどの位走るでしょうか。1.5五〇円として、一〇円で二〇〇cc、これですとメイトは一六キロも走ります。この一六キロという距離を、国鉄ですと五〇円、全国でもっとも安い

でも十台のうち七台ちかくが、たった一人の人間をはこぶためにあの大きな車を使っているのです。四輪車ではどんなに安くても四〇万円、ところがメイトは五万七千円、まったく問題にならないくらい安上りです。



バスを待つ人をしり目にスイスイとばす「メイト」。

東京のタクシーに乗っても七五〇円もとられます。メイトはやっぱり安上りです。

## オイルも安上り

オートループでオイルも安い

ではエンジンに欠かすことのないオイルはどうでしょうか。普通二サイクルでは二〇対一

第 1 表

	時間	メイト	四輪車
1回	AM 8:00	4'42"	7'23"
2回	AM 10:00	5'11"	6'14"
3回	PM 2:00	4'58"	6'41"
4回	PM 3:00	4'22"	9'54"
平均		4'48"	7'33"

第 2 表

	メイト	バス	
	所用時間	待時間	所用時間
第1回	7'20"	3'40"	8'32"
第2回	6'55"	6'25"	12'11"
第3回	7'14"	1'42"	9'24"
第4回	7'16"	1'01"	8'45"
平均	7'11"	3'12"	9'43"

の混合比です。一ℓ燃料を消費すると五〇ccオイルを消費します。ですから一ℓのオイルでは、ガソリン一ℓで八〇キロ走るメイトでは一六〇〇キロ走ります。オートループでは一ℓのオイルを約二五〇〇キロから三〇〇〇キロ使いますから、二五〇〇キロとしても、あきらかにオートループはオイル代が安くなります。四サイクルの場合では、一ℓのオイルを五〇〇キロごとに交換しますから、すでに問題にはならないのです。しかも、つねに新鮮なオイルが供給されますから、エンジンも長もちします。

維持費が安上り

三年間で補修費が半分

オートループエンジンは二サイクルですので、四サイクルと比較して、エンジン機構にムダがなく故障をおこす場所が少なくなっていますから、補修費が三年間使って、半分しかかかりません。

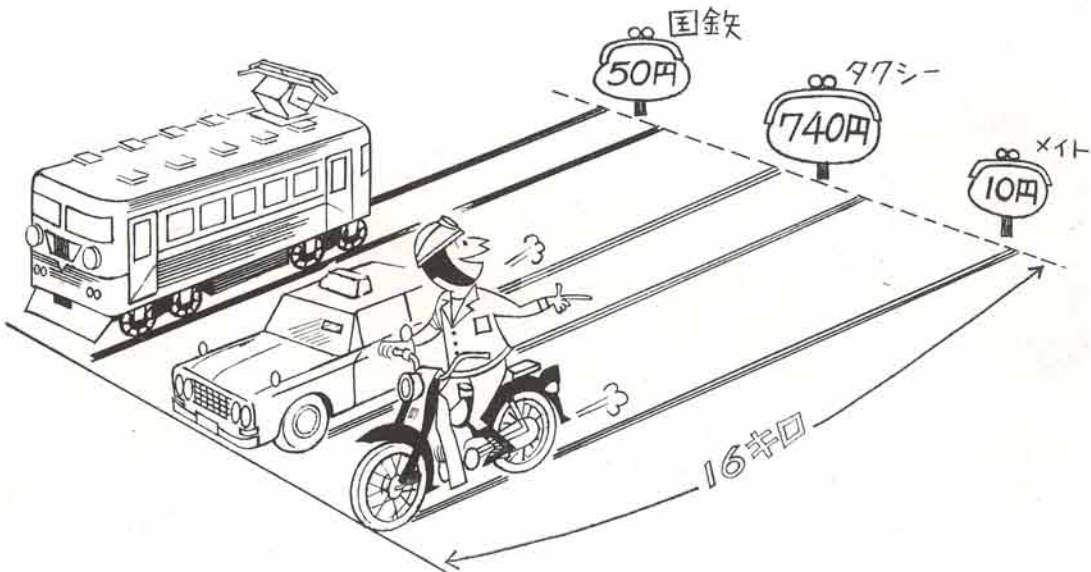
これは、大口需要家のデータではっきり出ている差です。もちろん、これはオートループではなく、混合式の二サイクルです。ですから、オートループエンジンではさらに補修費がかかりません。なぜなら、エンジンやマフラーにカーボンがたまらず、ま

た焼つくことが皆無だからです。エンジンを焼つかせると、エンジン自体がダメになってしまいますから、補修費はペラボウに高くなります。オートループのモペット、これが、この世界でもっとも安い乗り物です。

時間が安あがり

現代では、わずかの時間も貴重です。同じ一時間でも、昔は歩いて六キロ、現在では、一時間あれば人工衛星が地球一周してしまいます。現在では一時間単位でなく秒単位です。一秒間にGPレーサーは五〇メートル、ジェット機三五〇メートル、人工衛星なら八キロ、現代に生きるなら一秒をだいにしなくたっていけません。そこでメイトで実際に町を走ってみて、いかに貴重な時間を無駄にしないかをみてみましょう。

機三五〇メートル、人工衛星なら八キロ、現代に生きるなら一秒をだいにしなくたっていけません。そこでメイトで実際に町を走ってみて、いかに貴重な時間を無駄にしないかをみてみましょう。



実験?

場所 青梅街道(新宿、新中野間)

結果は第一表のとおりです。

実験した場所は、新宿から荻窪に向う青梅街道で、数年前まで都電が走っていましたが、地下鉄ができたためと、車の混雑が

はげしいためにとりはずしたところ

です。ここを乗用車と、メイトで、四回時間を変えて走ってみました。この実験で、市街地を走る場合、なんといつでもメイトが有利だということでした。四回ともだいたい一定した時間ですが、四輪はその差が倍

もひらくことがあります。

このことは、仕事の予定が安心してたてられるということですから。そのため効率もちがいが、メイトを使うお店の信用もぐんとあがるのです。

実験?

同じ区間をメイトとバスで走ってみました。

場所 新宿〜中野間(七分間隔バス)

この実験で、バスの待時間がひじょうに大きいことがわかりました。結果は第2表のとおりです。

バスだけでなく、国鉄にしても、この待時間は人件費のムダの大きな原因になります。

### 税金が安上り

#### 乗用車の三六分の一

メイトは年間の税金が五〇〇円、乗用車ですと、一〇〇〇ccまでのものでも一万八千円もするのです。

それに免許をとるにも、わずか一日で三百円。四輪車だと二〇日で二万円以上かかります。

### 駐車料金が安上り

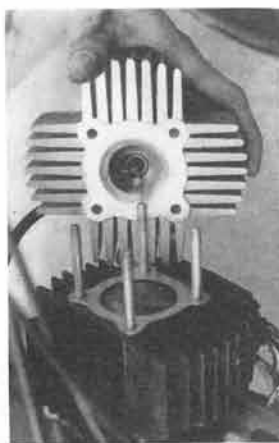
#### 安いどころかタダです

このところ、自動車は駐車場が大よわり、町なかだと、一時



メイトはどこでも駐車できます

オートループは専用オイルを使えば1リで2500キロもつ超経済



シリンダヘッドをとるとおどろくほど簡単な構造がわかる



間とめて安いとこで五〇円、高いところになると、二〇〇円もとられます。

メイトならこんなことはまったく心配いりません。それに駐車場を探す時間もいりませんから、時間のムダもない、まったく理想の乗り物です。

### そして結論は

#### メイトに乗れば安上り

実験をしたり、計算をしたりしてみても、どうにかメイトの安上りの秘密がわかりました。

時間が安上りというのは、ちょっとわからないかもしれませ

んが、こう考えてみるとわかりやすいでしょう。

一万五千円の給料の店員さんの時間給は一日実働七時間として、ひと月は二五日、 $175 \times 7 = 1225$ 時間として一時間約八六円です。ここで毎日一時間づつ待時間や、車に乗っている時間を節約すれば、お店は月に二千五百円ずつもうかることになるのです。そしてメイトの出足のよさも、時間を節約する大きな要素になります。

オートループのモベット、ヤマハメイトこそ、この地球上でもっとも安上りな乗り物です。

# ヤマハ 笑談室



## カタログ・データは正しいか

ヤマハはウソを申しません

カタログに記してあるデータのなかで何がいちばん問題とされるかといえ、これは最高速度と燃料消費率でしょう。

「最高速度一四〇km/hとあるがこの車はそんなに出不い」  
「燃料消費が四五km/lとあるがそんなにでもない」  
カタログ・データは本当か?の類です。

最高速度のほうはライダーのウデもあがったし、道路事情がよくなくなったので小排気量の車ならややそれにかい高速を得ることはそんなにむずかしいことではありませんが、燃費のほうはいびひらきがありますが、みてくれ。調整しなおしてくれ」の注文をまま耳にするようです。

最高速度の測り方をみてみましょう

う。1kmの助走をとって高速になったところで2m間の距離を通過する時間を光電管で測定して計算する、しかもライダーは一流、車は最良に調整済み、走路は良好というわけで日常白バイを警戒しながらスロットルを全開にしたものでは比較できない数字がでるので、けって偽わ



りのものではありません。また燃費の問題は平坦路四〇〇mをトップギヤで10km/hのスピード

アップで走って、その間の燃料消費量をよあたりで換算したもので、もっとも経済的なデータを走行速度と同時に表示します。したがってカミナったり、重荷を積んだり、路面が平坦でなかったり、一時停止の多い日常走行とはそのデータにかなりの差がでてくるのは当然です。

この事情をよく説明して、自信をもってカタログ・データは七五km/h、わたしなら六〇km/h、あなたなら五〇km/hと納得のゆく数字を示すべきだと考えます。

正しい走法と調整に誤りがなければ、大排気量ほどカタログ・データにちかいか数値が得られるはずですが、実際に、三三km/hとカタログにあるヤマハ二六〇Y Eで、二〇〇km/hの距離を二人乗り、急坂、ときには九〇km/hに達する高速を含むひどい条件で、三六・七km/hを得たユーザーからの報告も届いています。

## ヒノエウマ



★はなしのヨビタンク★



ことは丙午(ひのえうま)。この年には火事が多く、また丙午の年に生れたオンナは夫を殺すなどとブツソウなことがいわれられているようですが、これはいうまでもなく迷信。なぜそのような迷信が生れたかといえ、干支(えと)で丙は火の兄(え)午も火の性を表わすものであることから、このふたつを組合わせて「火の兄の馬」ということになり、このために火事も多ければ、この年の生れの人には気性が激しく、飛んだり、跳ねたり、蹴ったり、噛みついたり……で、女は男をコロすといふとんでもない俗説がでまがかり、それが迷信に発展したというわけです。

ところで干支とは中国古来の五行説からきているもので、木・火・土・金・水の五行を見(え)弟(し)の十干に分けて、甲(きのえ)、乙(きのと)……などの十二支と組合わせて年・日を表わすのに使ったものです。それで十干と十二支とをあわせて干支を「えと」というようになったのです。

## RENJAI 愛車のバカ お利



# ヤマハ勝利の記録が 映画になりました



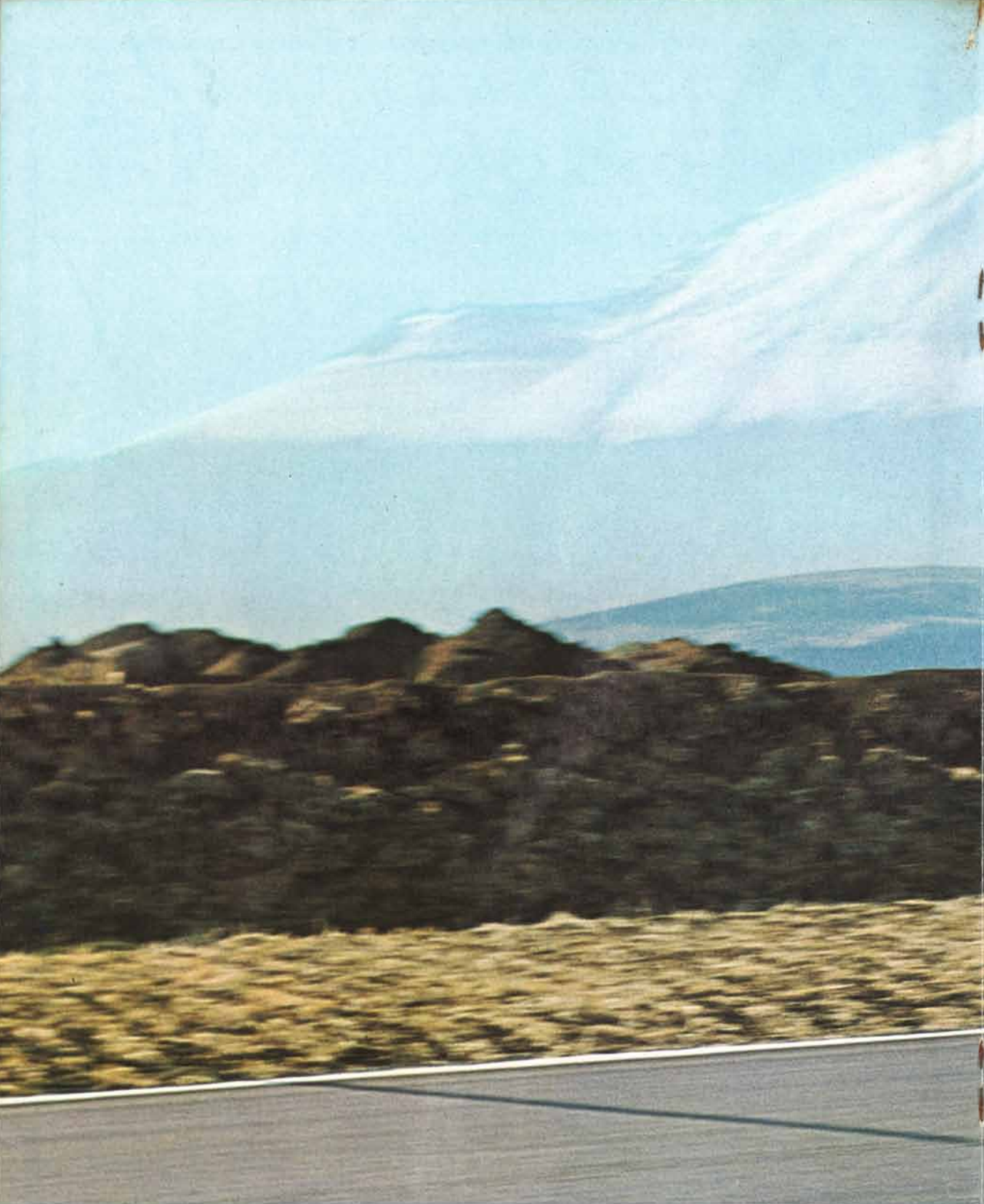
250cc級メーカーチャンピオンになったヤマハレーシングチームの活躍ぶりが 16ミリのカラーに納められ このほど完成しました 破竹の勢いで勝ちすんだヤマハの戦績を迫力ある画面でお楽しみください 貸し出しについては各ヤマハ支店にお問い合わせください





わが国3番目のサーキット 富士スピードウェイは その名のとおり霊峰富士をまじかにながめるところ 晴れわたった冬空にそびえる富士の下を走るオートループツイン90……66年に飛躍するヤマハのホープである





富士を走る **AT90**

# 新しいカタログ入れができました

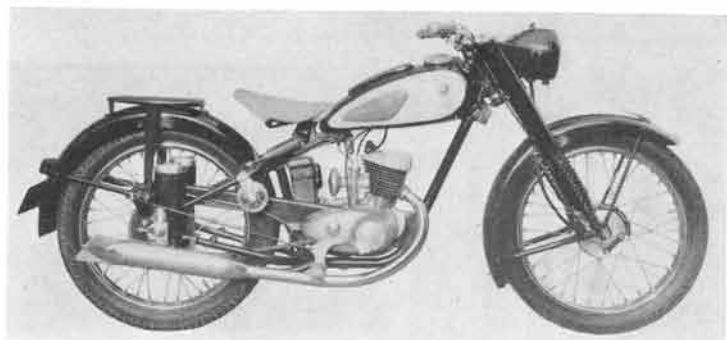


新しいカタログ入れが出来ました  
天井からぶらさげるようになって  
いるのでどんなお店でもじゃ  
まになりません そのうえこれま  
でお店のすみでほこりをかぶり

ちだったカタログもお店の装飾に  
一役買うことになります このカ  
タログ入れのアイデアはヤマハ和  
歌山の社長宮田勝美氏からいた  
だきました

# 赤トンボからメイトまで

ヤマハレポート YAMAHA REPORT



はなばなし

赤トンボのデビュー

■わが国初のツートンカラー

■まったく極秘のうちに進められた試作

オートバイファンなら、10年以前にさがれた赤トンボをご存知の方も多

とでしょう。それまで黒一色以外考

なかつたオートバイに、エンジとクリ

ム色のツートンというおしゃれなカラ

で登場して、しかも富士登山レー

ス、浅間火山レースなどで次々と連続優勝をと

げたのだから、そのデビューは劇的であ

り、破天荒だった。

このように、はなばなしのデビューを

した赤トンボ「Y.A.1」も試作中はそれ

こそ水ももらさぬ情報管制がひかれたと

いわれる。

楽器さんでポンポンを作る

■健在だった、戦時中の精密工作機械

■関係者以外オフリミットの試作室

昭和二十九年当時、日業マンの間でこ

のようなうわさが広まっていた。

「おい、会社でポンポンを作るそうじやないか」

「楽器屋でポンポンができるのかな」

「いや、本当らしいぞ、昔プロペラを作っていた当時の機械を使ってやるって話を聞いたぞ」

このポンポンというのは浜松地方のことばでオートバイのこと。プロペラを作ったとは、戦時中ヤマハも多聞にもれず国策の線にそって、佐久良工場が航空

ヤマハのブランド（商標）は、いまや世界中にひろがって、確固たる信用をきざすあげ

ました。アメリカでは、もっともよく知られ

ている外国商品の一つにあげられています。

一八八七年山葉誕生以来、四分の三世紀が

経過しましたが、その中でもオートバイは、

一九五五年の誕生。わずが十年の歳月でこれ

ほどの発展を——機構面、販売面の両方で

てみました。

示したことは驚異といえましょう。このよう

な急激な発展の秘密はどこにあるのでしょうか。他社に一步先んじる技術、つねに最高の

品質をめざす製品、そのうえに輝くヤマハス

ピリット。このようなヤマハ精神がどうして

育ってきたかを、ヤマ発の草創期から見守つ

てきた方々にお聞きして、レポートにまとめ

機のプロペラをつくっていたことがあつ

て、当時の精密工作機械がまだ健在だつ

たのである。

このような社員の口にうわさとしての

ぼることはあつたが、その詳細はまったく

謎とされていた。試作のおこなわれて

いる二号館には、社員でもオートバイに

関係してないものは立入禁止というき

びしきで、必要上どうしても入らなくては

ならないときは、重役の許可がいるとい

うものものしきだった。

このように機密保持の万全な態勢のな

かで、着々と第一号車の設計、試作が進

んでいた。

連続一万キロ

走行テストに成功

■浜名湖一周のコースでテスト

■守衛を使って昼夜兼行のテスト

■正面前でピタリ一万キロを指

したメーター

さて試作車が完成に近づくと、このテ

ストをいかにしておこなうかが問題とな

った。まったく始めての経験のため、そ

の方法も、走行キロ数もまったく見当が

つかず、いろいろ意見が出されたが、

結局、一万キロを連続運転するというこ

とに決定。またその要員は素人がよいと

いうこと、昼夜兼行ということで守衛

の人達がおこなうことになった。



社長自から試乗、ヤマハの1号車YA1

コースは浜名湖一周、夜となく昼となく快調に走りつづける試作車はついに一万キロを走破、本社正門前にあらわれたテープを切ったとき、メーターの積算計は、ピタリと一〇〇〇〇を指していた。

第一の難関 販売網の設置

- ずばぬけた性能のYA1
- ワンタッチキックの誕生
- とりあつてくれなかつた楽器屋のオートバイ

さてクルマはできた。YA1と命名されたこの一二五ccのオートバイは、当時としてはずばぬけた性能を持っていた。それまでのオートバイといえば、三べんも四べんもキックしてはじめてエンジンがかかるといった具合、そのキックにしても、手で押しても軽く一発でかかったのだから、性能としては画期的なものだったのである。このとき、日本ではじめてワンタッチキックが登場したことになる。



富士登山レース優勝 / 喜びの胴上げ

このように、デザインも明るく、性能も抜群とはいえ、販売網を持たぬかなしから、思うように売ることができない。そこで、イキのよい社員がえらばれて、特約店づくりに、YA1にまたがって全国各地に送りこまれた。ところが、ヤマハといっても、ピアノなら知ってても、オートバイを作っているなどとは誰も知らなかつた当時、なぜヤマハがオートバイを作るかまで説明しなくてはならず、その苦勞はひととおりのものではなかつたらしい。しかも、当時としても比較的高い価格十三万八千円と、オール現金取引という条件に、なかなか特約を承知してくる店も少なかつたのである。なかには、「楽器屋のつくつたオートバイならドレミファソラシドと鳴るのかよ」などとまじめにとりあつてくれなかつたところも多く、拡張員の根性なくしては、とても今日の基礎をきずくことはできなかつたのである。

車種推移

	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
125cc		YA1		YA2	YA3		YA5			YA6	
130cc		YB1									
175cc			YC1			SC1					
250cc			YD1		YD2		YD3				
					YDS1		YDS2			YDS3	
50cc						MF1		MF2			

■ 世間をおどろかせた富士、浅間 連続優勝

発展のきっかけとなった レースの勝利



出場2種目を制覇、浅間火山レース

あるう。

それだけに、契約のまとまったときはほんとうに泣けるような気持ちだったという。一応乗ってみましようということになればしめたもの。なぜなら、一度乗れば従来のオートバイとの差は歴然としたからである。しかしそれだけではもちろんだめ、そのうえ、精密工作の分野でいかに高度な技術をもっているかを、きちんと説明して納得してもらおう。それほかに楽器とオートバイとは印象がかけはなれすぎているのだらう。

■ 新兵器トランシーバーを使った 策戦が成功

■ フィルムの研究たといつて借りた宿舎

ヤマハの誕生を語るうえに忘れることのできないのが、富士登山、浅間などのレースだらう。昭和三十年二月YA1の発売、同年七月富士登山レースと九月に浅間レースに優勝。

このように発売後半年とたたぬYA1が当時の二大レースに連続して優勝したのだから、オートバイファンがおどろいたのも無理はない。生れたばかりの赤ん坊が並いる大人をなで切りにしたようなものだから既存メーカーのおどろきぶりも想像できる。このようなレースへの刺激が、その後日本オートバイの驚異的な発展のきっかけになったことを思うと、まったくYA1の誕生は意義深いものといわねばならない。

富士登山レースというのは、富士宮市から二合目までの片道コース、そのため

他社のレーサーのタイムを知ることができない。そこでヤマハチームはトランシーバーという新兵器をもちだした。これならスタート地点にすわっていても他社のタイムは全部わかってしまう。このように合理的な作戦のたて方を可能にする利器をふんだんに使って必勝の作戦をたてた。しかしこれには他社をりようがする性能のうらづけがなくてはならないことは当然である。

本番前すでにヤマハ優勢の声が聞かれはじめたとき、ある社などは、専用セスナで新しいエンジンを空輸したほどだといえ、各社の力の入れ方がわかるというものだろう。それでもヤマハのレーサーに軍配があがったのである。

九月におこなわれた浅間レースでは、各社ヤマハをマーク、そのためチームは完全に秘密裡に行動する必要にせまられ、宿舎を借りるにも、フィルム会社の究研班だといわって探した。宿舎がきまっては、本社への通信もホンダファンの郵便局長のいる北軽井沢局からは出さず、となりの町まで行ったのである。

マスコミに乗ったヤマハ

- 人気あがる赤トンボ
- 広がりはじめた販売網
- ニュースパリオの高かったヤマハ

このようにレースでずばぬけた成績をあげるとともに、オートバイにヤマハありの声が高くなっていった。そして、赤トンボという愛称とともに、し

だいにユーザもふえ、販売網も拡充していった。それまで楽器屋のつくるオートバイなど見向きもしなかったところから引き合いがくるといった具合。レースに勝つことがいかに振込に役だったかは、はかりきれないものがある。

また、楽器メーカーのつくったオートバイ、誕生早々のレース制覇など、ニュースパリオも大きく、さかんにマスコミにとりあげられることになり、いよいよヤマハオートバイの人気は高まっていった。

ヤマハ発動機株式会社の誕生

- 従業員三十名、木造平家の工場
- 倉庫のなかの研究室
- 一日に〇・五馬力のアップを実現した研究陣

ヤマハ第一号車YA1を生み出したのは日本楽器株式会社だったが、その誕生後五ヶ月目の昭和三十年七月資本金三千万円のヤマハ発動機株式会社が発足した。創立当時は、従業員百名足らず、工場も木造平家のものが二棟だけで、月産三百台という現在のヤマハからは考えられないほど小規模なものであった。工場がそうなら、研究室もそれにおとらず貧弱なもので、倉庫の中の窓のない部屋にダイナモーター一つというおそまつさだった。しかし研究員の意気は高く七月の富士登山では五五馬力だった一二五cc YA1を、二月後の浅間レースには実に九馬力という驚異的な馬力アップに成功している。毎日〇・五馬力ずつ上ったというのだからすごい。このように連

日のテストで、コンクリートの壁に反射するエンジン音を聞いてみると、帰りに乗る自分のオートバイの音がどうしても耳に入らなかつたという。

このような設備の不完全さにかかわらず技術陣の研究は日毎にすすみ、次々と開発の手はうたれていった。

二五〇ccをうわまわった YCの実力

- 2クラスに圧勝
- 法定速度で走るレース
- ヤマハファン全国に急増

やすみない開発の結果、次に登場したのが一七五ccのYC1である。この車もYA1同様レースでめざまし



高性能がかわれて白バイにも採用されたYC1



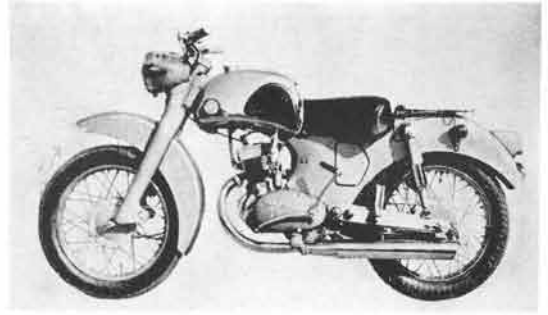
ヤマハファン急増、曾我廼五郎八丈もその一人でした。

い活躍をした。デビューと同時に優勝したヤマハは、第四回富士登山レースにも第三回に続いてエントリーすることを発表、しかも今度YA1、YC1と二クラスに出場するのである。

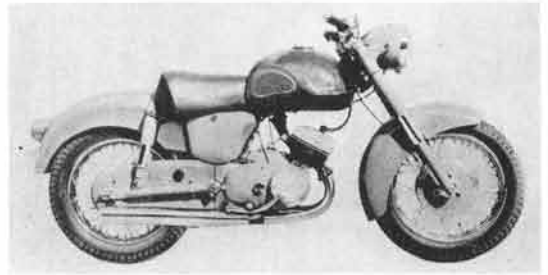
このときのレースは、現在ではとても考えられないようなレースであった。というのは、コースが公道であるため、地元警察としては、レースといえども法定速度以上で走るのを黙過するわけにいかないということ、スタートから一台目まで法定速度内で走り、一台目から二合目のゴールまでを全速で走るといふものだったのである。しかしレースは記録より勝負である。みな同じ条件で走る以上性能のよい車が勝つことは理の当然である。相手がある以上勝てばよいのである。

レースの結果は、一二五ccは一位から八位までを独占という堂々たる成績で二年連続優勝。初陣のYC1も二五〇ccクラスで一七五ccという排気量のハンデもものともせず、一位から五位まで独占するという快挙だった。

このためヤマハの名声はあがる一方、



国内で初のデザイン賞を獲得したYA2



スタイル、性能が大きな話題となったYD1

全国にヤマハファンの急増をみたのである。

めばえるヤマハスピリット

クレームの処理にも

機動力を發揮

■クレーム時に示した身軽さ

■サービスマンが各ユーザーを訪

問

順調にスタートしたヤマハも、好事魔多しのとえどおり、YCにクレームが出たことがあった。所定の馬力が出ないという声である。早速に各部門懸命の調査の結果、マフラー内筒の穴があいていないことがわかったのである。人間も通じがわるくては充分に活動できないよう

に、いかに名車のYCでも、マフラーの抜けがわるくてはその実力を百パーセント發揮できないも道理である。このようにクレームと同時に原因究明にのり出す身軽さもヤマハのひとつの特長といえる。そして、その解決方法こそヤマハならではのものだったのである。

それは、サービスマンが各ユーザーを訪問して、ドライバーとハンマーでいっばつ穴をあけるだけのことである。早速各地のサービスマンたちのユーザー訪問をはじめた。巡回サービスをかねてマフラー掃除といっしょに、内筒にいっばつ穴をあけてもらった。このように形式にとらわれず、実際に即した最善の方法を即座にとれるということが、ヤマハだから出来ることだったのである。

このようにして、よい商品をつくり、あくまでも品質に関して責任をとり、す

ばやく最善の方法をとるというヤマハ精神は、だんだんにはぐくまれていくのである。

オートバイのデザインに

一時期を画す

■グッドデザイン賞の受賞

■モノコックボディの採用

■イタリアンスタイルの軽快さ

■ジュニア時代をつくったYG1

ヤマハを語る上に忘れてならないものに、そのデザインがある。それまで黒一色だったオートバイに色をとり入れたことはYA1のところで書いたが、このYA1は、スタイルからいえばドイツのDKWのコピーで、デザイン的に新味はな

かった。しかし、昭和三十二年四月に発表された二五〇cc YD1は、それまでまったく考えられなかった斬新なスタイルで世の人々の目をみはらせた。それまでドイツとイギリスタイプのオートドックスなオートバイが多かったところに、イタリア調の親しめるデザインを採用したのである。

その後三十三年のYA2のグッドデザイン賞受賞、スポーツタイプを代表するYD1、中間排気量車のYG1など、デザインの話題になった車は多い。このように性能よしスタイルよしのヤマハは、三十二年に我国初めての公認コース、浅間高原自動車高速試験道路におけるロードレースに、三十年にひきつづき完全優勝、ますます全国の若者たちのあこがれの車として成長していくのである。

主要レースにおけるヤマハの勝利の足跡

昭和30年7月	第3回富士登山レース	125 cc 級	優勝
昭和31年7月	第4回富士登山レース	125 cc 級	優勝
		175 cc 級	優勝
昭和31年9月	第1回浅間火山レース	125 cc 級	優勝
昭和32年11月	第2回浅間火山レース	125 cc 級	優勝
		250 cc 級	優勝
昭和33年5月	米国カタリナレース	250 cc 級	6位
	(このレースが国産車の海外レース初入賞であった)		
昭和33年8月	第1回全日本クラブマンレース	125 cc 級	優勝
昭和34年8月	第2回全日本クラブマンレース	350 cc 級	優勝
昭和36年5月	世界GP・マン島TTレース		初参加 6位入賞
昭和37年11月	第1回全日本選手権ロードレース		
	ノービス	250 cc 級	優勝
	ノービス	350 cc 級	優勝
昭和38年度	世界GPランキング	250 cc 級	2位
昭和39年度	世界GP 250 cc級チャンピオン獲得		
昭和40年3月	5MFJモトクロス日本GP		優勝
昭和40年6月	世界GP・マン島TT	125 cc 級	優勝
昭和40年8月	MCFAJ全日本モトクロス		優勝
昭和40年10月	MFJロードレース	125 cc 級	優勝
		250 cc 級	優勝
昭和40年度	世界GP 250 cc級チャンピオン獲得		

海外レース参加の

トップをきる  
次第に増える輸出量

- 初陣で六位入賞の快挙
- モトクロスとロードレースをまぜたようなレース
- 性能面で深める自信

国内のレースを完全に制覇したヤマハは、昭和三十三年他社にさきがけて海外レース参加を実現した。アメリカのカタリナ島でおこなわれるレースに初陣で六位入賞をはたし、世界に日本オートバイの存在を知らしめたのである。このレースはカタリナ島の町と山間部をむすぶ、舗装路と不整地が混じったコースでおこなわれ、現在のロードレースとモトクロスを同時におこなっていると思えばよいようなもので、かなり

苛酷なものだったが、この入賞でヤマハはますます性能面での自信を深めていくのである。

量産体制確立する  
ぞくぞく入る新鋭工作機械

- つきつきと実現する増資
- 株式の第一部上場を開始

発行当時わずか三千万円の資本金も、三十二年一億円、三十四年三億円、三十五年五億円と急速に伸びていった。(現在は十二億八千万)

それにつれて工場の整備も進み、ライスハワーマイプレス、マーク歯切盤、リンドバークス炭炭機などの新鋭機をぞくぞく購入、二百メートルのオーバーヘッドコンベアも完成。ここに量産体制の準備はまったく成った。と同時に事務所も完成、株式も第一部に上場され、一流会社としての面目をすべて揃えたのである。

株式市場開設以来の

高値をよぶ

- プラスチック・モノコックボディのスクーター誕生
- ふえる女性ファン
- 未曾有の株値一万二千円

量産体制まったくなったヤマハから発表された新製品が、これもまったく新しい機構をそなえたスクーターだったのである。昭和三十五年に発表された一七五

新鋭工作機械もフルに稼動、生産は急ピッチで伸張した。

世界で最初のロータリーバルブを実用化、YA5の試乗テストも大成功だった。



ccのこのSC1は、プラスチック・モノコックボディ、二段ミッショントルコン、前後輪片持懸架などを採用、そのスタイルの優美さに女性のヤマハファンを増加させた。ヤマハの株が一万二千円という株式市場未曾有の高値をつけ、週刊誌などに大きくとりあげられたのもこの頃である。

つねに画期的な

商品を出すヤマハ

FRPポートの誕生

- 船外機もつくり、水上で活躍するヤマハ
- スポーツタイプとツーリングタイプをつくる
- とうとう生れた90cc二気筒

ヤマハ発動機は、新しいメカニクの開発と、それを市販車に採用することの迅速さでも有名である。これまでに一時代を画した製品をならべると、YA1のワンタッチキック、三十二年発表されたYA2のモノコックボディ、三十三年YA3のセルスクーター、三十六年YA5



スピードのヤマハを決定づけたYDSレーサー

のロータリーバルブエンジン、三十九年YA6、YG1Dのオートループと、ちよつとかぞえただけでもこれだけある。その他オートバイだけでなく、三十五年に発表されたプラスチックのボート、同年の船外機と、水上にまでその勢力は伸びているのである。

また機軸面だけでなく、新しいタイプのオートバイを生み出すことも、ヤマハの特長のひとつである。

イタリアンスタイルのYD1、我国初のスポーツタイプYDS、ツーリングタイプYDT、YAT、中間車種のYG1小排気量二気筒のAT90、まったく数えあげればきりが無いほどである。

ピンチをきりぬける

ヤマハの底力

- 爆発的な人気をよんだMF1
- 全社員が丸となって団結
- なにもにも負けぬヤマハ魂

このようにまったく順調であり、どこにも不安などまったくなくと思われたヤマハも、MF1のトラブルという伏兵に創立以来最大のピンチに追いこまれてしまふのである。

五〇ccクラスへのヤマハの参加は、ゴムクッション・エリゴ、モノコックフレーム、セルスターターなどこれも画期的な機構を持つモペットMF1でなされた。スタイルもいかにもヤマハらしいバードタイプで、発売と同時に爆発的な人気を呼び、またたく間に日産三百台をマークした。

しかし、まもなく各地からクレームが殺到、ヤマハ最大のピンチはこうしてお

とずれたのである。このため株価は暴落無配。この情勢の悪化に対して、全社員一丸となってヤマハの信用回復に努力した。このときヤマハスピリットの上にヤマハ魂が加わったのである。このときつちかわれた根性とフアイトは、今後いかなることがあっても克服していくだろう

レーサーに直結した市販車

- 世界初のロータリーバルブ付市販車
- 乗用車の鍵をあずけてテストした社長

このようなどん底からたちなおるきっかけとなったのが、ロータリーバルブを採用したYA5の誕生である。

このロータリーバルブは、二サイクルエンジンの本質的な欠点を解決したもので、それまではレーサーにのみ採用され、市販車に採用することは技術的にも



理想のモペット、オートループつきヤマハメイト登場

コストの上からも不可能とされていたものである。このような問題をヤマハでは逸早く解決、世界初のロータリーバルブ装備の市販オートバイYA5が誕生したのである。

この誕生に際しては、そのテストに社長みずから参加、乗用車の鍵を専務にあずけて、YA5をものにするまではの意気にもえたということがある。こうしてヤマハの再スタートはきられた。

ついに世界のヤマハに

- 二五〇ccクラス
- オートループ世界を制す
- 二年連続完全優勝
- ますますひろがる海外市場
- 遠くない第二黄金期

昭和三十六年、世界でもっともむずかしいレースといわれるイギリスのマン島TTに参加、ここでもカタリナ同様初参加で入賞をはたした。このようにこの年から海外レースへの参加も本格的になっていった。そして、二サイクルエンジンにおける分離給油をもっとも完全なたちで完成。そのオートループは、これまでにないまったく新しいエンジンをつくりあげることに成功した。

その成果は昭和三十九年みことに結晶して遂に二五〇ccクラスのメーカーチャンピオンを実現、続いて四十年も連続して世界各地のレースに連勝、完全優勝のあたりでチャンピオンになったのである。このオートループも、ロータリーバルブと同じく、いちちはやく市販車に採用、このため海外市場を始め国内市場でもますます人気を上り、第二黄金期の到来もま近かになったのである。



世界GPの主流250ccクラスで二年連続チャンピオンを獲得



メイトに乗れば安あがり

# 全国的な

# PRキャンペーン始まる

現代は広告時代です。よい品質であることはもちろん大切ですが、広告の力が弱いと、思うように売れゆきが伸びません。

ヤマハでは、シーズン開幕とともに、テレビ、新聞などを使って全国的なメイトのキャンペーンをおこないます。

それとともに、お店にいらっしやるお客さまに、メイトのすべてをわかっていただくための資料も沢山用意しました。

ですから、テレビでメイトの名前を知ったお客さまは、新聞の広告でメイトのよさを知り、皆さんのお店に相談にいらっしやいます。そこで、皆さんのお手もとに届いているセールス・ノートや、カタログなど、または実際にメイトに触れて、さらにメイトの利点を知るわけです。この際みなさんがお客さまによりわかりやすくメイトを説明できるように、メイトと一諸に届くセールス・ノートをよく理解するまで目をおしえてください。

なぜ安上りがよるこばれるか

安上りをよるこばない人はいないでしょう。学生は安上りならお父さんにねだりやすいし、商店ではもちろん維持費の安いことが第一条件、通勤に使うサラリーマンにしてもいくらかでも安く上がれば、それをタバコ代にまわせるというものです。このようにだれもが要求している安上りという条件を、メイトはどみたしてくれるものはないのです。このことは、この本の特集「メイト」にのれば安上りVをごらんになってもよくおわかりのことと思います。

オートループでさらに安上り

税金、駐車、保守、維持費のやすさはもちろんですが、その安さをさらに安上りにするのがオートループなのです。オイルのムダをなくすエンジンの汚れを少くする。エンジンの焼付をなくす、そのすべてが安上りに通じます。

お客さまに安上りだと  
おしえてあげましょう

お客さまにメイトのことを聞かれたら、安上りの車ですとおしえてあげてください。今年、メイトの広告は、この安上りということをお客さまに知っていただくために、あらゆる努力をします。その効果をより大きくするために、お客さまとじかに接する販売店のみなさんからも、そういっておしえてあ

げていただかなくてはなりません。

テレビ 一日に三〜五本くらいのスポットをNETをキーステーションにして流します。三月からはもっとも多くなるでしょう。

新聞 全国三〇紙に全五段から全七段の広告を毎月かならず出すようにします。

テレビは、目と耳に同時にうったえる大変強力な手段ですが、瞬間に消えるものですから、メイトの名前を知っていただくためだけに使われ、メイトとはどんな車だろうと、疑問をもったところで、新聞広告がよりくいメイトの特長や利点を知らせます。

そのあとは、あなたが引き受けなくてはなりません。テレビや新聞でメイトを知ったお客さまに、今度は、そのメイトがあなたの店にあることを知らせなくてはなりません。そのためには、メイトと一諸にお届けするPOP（店頭広告物）や、新聞広告用の原稿を活用しててください。ウインドステッカーや、カーステッカーで通りがかりの人に、折込みや町の新聞で近所の方に、あなたのお店にメイトがあることを知らせます。

お店にはヤマハメイトのたれ幕や、ポスター、お客さまは安心して、メイトを見にいらっしやいます。

このあとは、皆さんの役目です。セールスノートやカタログを参考に、メイトがなぜ安上りかよくおしえてあげてください。

そうしてお客さまがメイトの愛用者になることで始めて、PRキャンペーンの目的は達せられるのです。ぜひとも今年の計画のPR成功のためにみなさまのご協力をおねがいます。

# YAMAHA Topics



RECORD du MONDE pour YAMAHA



PLUS DE 280 km/h EN 250<sup>cc</sup>

280 km/h avec un 250 Yamaha compétition « usiné » enfermé dans un cigare, telle était l'information que nous donnions dans notre n° 1757. Mais nous ne savions pas encore, à cette date, si cette performance — réalisée le 25 septembre 1965 par l'Américain William Martin sur le Loc Solé — serait eui ou non officialisée comme record du monde. Avant que la tentative n'ait lieu, Yamaha avait annoncé que celle-ci n'avait pour but que de battre, seulement, le record américain.

lignes qui suivent n'ont aucunement pour but de minimiser la performance, mais de la situer.

\*  
Le précédent record, à 242 km/h, était détenu jusque-là par H. P. Müller sur un 125 cc NSU, et cela depuis 9 ans. Ce record demeure encore valable en 125 et 175 cc). Bien sûr, ce moteur NSU (un « Rennfox » qui fut champion du monde) était monté dans

ヤマハ 250 記録作成車(上)と伝誌「モト・レビュー」の記事

## ■ 三〇〇 km/h オーバーも可能だったヤマハ二五〇

その規模において世界最大のスピードイベントの一つであるアメリカのユタ州ボンネビルズのスピード競技会で、ヤマハが二五〇cc級の世界新記録を樹立したこ

とは前号でお知らせしましたが、このニュースは地元アメリカはもとより、イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、ベルギーなど、ヨーロッパ諸国においても大きな話題となつています。カットは二ページにわたってヤマハの素晴らしいスピード性能を紹介したフランスの専門誌「モト・レビュー」で、それによると、

「当日は不幸にも雨にたたられたが、この悪天候をものともせず、ヤマハ二五〇cc記録挑戦車は1マイルのフライング・スタートで時速二八〇キロの驚異のハイ・スピードをマークした。ベテラン、ビル・マーチン自ら設計した超コンパクトライナーにおさめられたエンジンこそ世界GPレースで盛名をほせたRD561空冷2サイクルである。むろん有名なオートループ装置をもつもので、一万二千回転で五十馬力の高性能をうたわれぬものである。従来の記録はたちまち大巾に更新されたわけであるが、もし天候に恵まれていたならば、当初の目標であった三〇〇キロをオーバーする信じ難いレコードも実現可能であったのではなからうか。なおこの記録挑戦車は全長約四・八メートルで、重量は約一四八・一キログラム。タイヤ寸法は前後とも四・五×十二インチ。メーカーはグッドイヤーで、ボンネビルむきに独特のトレッドが施されている。また装備面でのきわだった特色は前方視界用のベリスコープであるが、これは戦車からヒントを得たもので、極端に低い姿勢で乗車するライダーにとって非常に役立つものである。」

ハ研修会館」が完成しました。この研修会館はサービスマンの技術教育、デラー、ユーザーの講習会に使用されるもので、総面積五〇七・三平方メートルの二階建て、外観はクリームとあずき色のしやれたツートンカラー仕上げとなっております。

## ■ ヤマハ研修会館完成

約2カ月の日時と工費一千三百五十万円をかけて、もとヤマハ北寮跡に「ヤマハ研修会館」が完成しました。この研修会館はサービスマンの技術教育、デラー、ユーザーの講習会に使用されるもので、総面積五〇七・三平方メートルの二階建て、外観はクリームとあずき色のしやれたツートンカラー仕上げとなっております。

約2カ月の日時と工費一千三百五十万円をかけて、もとヤマハ北寮跡に「ヤマハ研修会館」が完成しました。



サービス技術の基礎づくりが行なわれるヤマハ研修会館

# ヤマハトピックアップ



喜びヤマハ代理店ベネモト社の人々とコロンボ選手



公道を使用してのベネゼラGPに優勝した、ヤマハ50 YF1。このレースは全クラス同時スタートであった。

■ 平均時速、実に  
一一〇km/h  
YF1、ベネゼラ  
GPに優勝

またその内部は全国のヤマハ関係者が宿泊し、修養できる設備が整い、室内はデスクスな調度品で飾られています。  
なお一階は事務室、研修室整備室、管理人室、食堂、浴室、娯楽室。二階は十三の宿泊室とロビーという間取りで二十六名の滞在が可能です。  
所在地は静岡県浜北市小松七九〇  
電話(浜北)四〇二二



なごやかに、そして盛大に行なわれたヤマハの記念運動会

## ■ 資本金十二億八千万円に

ヤマハ発動機株式会社の資本金が一月一日をもって十二億八千万円になりました。昭和三十五年十一月以来五年ぶりの増資です。経済界の不況、証券

## ヤマハの動き

第五回ベネゼラGPが十一月二十八日約四五〇kmのハイ・ウェーを利用して行なわれたが、五〇cc級レースに出走したYF1レーサーは八段変速のホンダ五〇レーサーの挑戦をしりぞけ、平均時速一〇九・九二九km/hの驚異の記録を樹立してみごとく優勝の栄冠をかちとった。  
このYF1は現地のデラー、ベネモト社が市販のYF1にレーシング・キットパーツを使用してチューニングアップしたもので、パイプフレームを使用している。また優勝したYF1のライダーC・コロンボは体重四七kgで、YF1と

合わせて九二kgの重量におさえたことも、ホンダ工場レーサーを押えた勝因の一つとみられているが、現地では予想外の出来ごととして大々的なニュースとして取りあげられた。  
出走車はヤマハ四、ホンダ二六、他メーカー五の三六台で、完走車はヤマハ四ホンダ四、他一で、四位および五位もヤマハであった。なおヤマハがこのレースに参加したのは初めてのことで、現地ではこのレースの成績が拡販に大きな影響をもっており、ヤマハの人気は爆発的に高まっていると伝えられている。

## ■ 世界選手権記念大運動会

世界GPの二五〇cc級に二年連続メーカー・チャンピオンを獲得したことを記念して、秋色濃い十一月十五日、浜松市宮グラウンドに社員一同が集って大運動会を開催、トラック競技、フィールド競技、そして圧巻!仮装行列と、若いヤマハの原動力をこの日ばかりはスポーツに爆発させたのでした。

# 拡販にやくだつ

## 電話、かけ方



(261)

ヤマハ・セールス・コーナー■

でんわのかけ方なんて、相手に通じればいいじゃないかとおそろそかにするようでは、お店の繁昌はのぞめません。電話の使い方ひとつで、お客さまをふやすか失なうかの大きなわかれ道になってしまいます。

そこでヤマハセールス講座の第一回として、電話のかけ方をえらびました。

どうしても電話が苦手な人、電話で大変なセールスをミスしたことのある人はこの一文を参考にして、これからは、ベルがなったらまっさきに受話器をとれるほどに自信をつけてください。

### 電話はお店の顔

お客さまが直接あなたの店にいらした場合は、店のかざりつけがきれいで、商品が豊富にあり、店も活気にあふれていれば、多少あなたの応対がぶつきら棒でも店を信用して車を買ってくださることもあるでしょう。しかし、これが電話の場合、もしあなたの応対が、要領をえず、ぶつきら棒で相手に不快感をあたらせたまま、まったく車は売れないでしょう。電話では、その人の話し方やことばだけがお客さまに接するのです。あなたが、昨日入

社したばかりの新人社員でも、電話に出るかぎり、お店のすべてを代表するのです。このことにかぎって、社長も新人社員もまったく同じことです。

だからといって電話をこわがっていてはお店の発展はありません。すべてに迅速さを要求される現代に、もっとも必要な道具が電話だからです。

そして、けつしてむずかしいものはありません。よく地方から都市に出てきた人で、ことばのなまりが強いからという理由で電話を敬遠する人がいますが、これはおかしいことです。どんなになまりがあってもそれが日本語ならけつしてはずかしがることはないのです。なにも無理して標準語を使う必要はありません。相手にこちらの意志が通じればそれでよいのです。電話のかけ方は、どんなことばを使うかでなく、ことばをどう使うかということなのです。

### 電話のうけ方

あなたが、入店一週間のニューフェースなら、電話をかけるより、受ける機会が多いのが当然です。電話をうける、これは、どこの会社でも商店でも新人社員がまず通らなければならない試練みたいな

なものです。

### 注意したい電話をとるタイミング

ベルがジーンとなる、一回目のベルが鳴ってる最中に受話器をとることはなるべくやめたいものです。なぜなら、あなたが相手に電話をかけたとして、呼出し音が鳴る、あつながったなと思った拍子に相手が出てくると、フイを打たれて一瞬ことばが出なくなることがあるはずです。このようなことのないようベルが鳴ったら一呼吸待って受話器をあげましょう。もちろん、ベルが鳴るか鳴らないかのうちに切るのも、活気があってよい

のですが、受話器をとる前に、一度相手の気持になってみるの一時が、それからあなたの応対を相手にとって気持ちのよいものにすることができるので

この反対に、五回も六回もベルを鳴らさせるのが失礼なことでは当然です。三回ベルが鳴るまでは、だれも待たされた感じになりませんが、四回をすぎるとだんだんイライラしてくるものです。大事な取引が、このベルを鳴らしてつづけてるうちに、相手の気持がかわってしまつてダメになることもあるのです。

もし、あなたが一人で店番をしていて電話中に、もう一本電話がかかってきたら、まず電話中の相手に待ってもらって、受話器をとり、店の人を呼ぶか、誰もないときは、

### 名前をまずな

「ただいま電話中で、私一人しかおりません、失礼ですがのちほどこちらからかけさせていただきます」と、いつて一旦切るべきでしょう。この場合も、初めの話中の相手が市外からかけてるような場合は、これは待たせるほど相手の料金が増してしまいますから、あとからかけた人には失礼しなくてはならないでしょう。このように、そうしなければならぬときめて



しまわずに、つねに相手の気持になり、利益を考えその場で臨機応変な処置が大切です。

### まず店名をなめること

受話器をとつたら、まず店名をなめます。これはよく言われることです。がこの言い方にもいろいろあるのです。もつとも多いのが、受話器が口もとにこないうちに、中村モーターズですといつてしまう場合です。これでは相手の耳には、村モーターズですと聞こえてしまいます。これを防止する方法は、店名を言う前に、ハイをつけることです。こうすれば、ハイといううちに、受話器が口もとにききますから、そのあとの中村モーターズがはっきり相手の耳に入ります。なかにはモシモシと最初につける人もいますが、これはやめた方がいいです。

このモシモシという呼びかけは、相手のことを誘うので、どうしても相手のことばを誘うので、どうしても相手のことばが多いのです。これでは、こちらの次のことばの、中村モーターズですと、相手のモシモシということばがかさなってしまいます。せつかく店名をいっても、あらにはつきり伝えることができません。

### 君子豹変すべからず

よくこんな例があります。ハイ中村モーターズ、なにっ、よく聞こえないんだけど、モシモシ、エツなに、高橋、あつ、高橋さまですか、どうも、ちよつと電話が遠いようでございますね……、



これはどちらかというと、新人の店員さんより入社二、三年の中堅店員さんに多いようです。これでは、いかに後でいいいなことばを使っても、相手にあたえる印象はマイナスです。うらおもてのある、誠実味のない店だという印象をあたえてしまうかもしれないのです。ばかていいいなことばを使う必要はありませんが、誰に対しても失礼にならないことばで、つねに明るく応対してください。

### かならずメモをとろう

いくら上手に電話を受けても、かんじんな用件を忘れてはなにもなりません。用件を要領よく聞きとってメモにすれば、これをもつとも重要なことです。どんなに記憶のよい人でも、何軒ものお客さまからの注文をおぼえているわけにはいきません。そこでメモするわけですが、メモも、まんせんと、相手の言うことをすべてことばにしていてはたいへんです。そこで、5 W + H ということが大切にな

### 必ずメモをとる

つてきます。これは昔から新聞記者教育で教えられることですが、5 W + H は、英語の When (何時) Where (何地) Who (誰が) Whom (誰に) What (何を) How (どう) と、H とは How (どう) ということです。すべてこの六つの条件をそろえていればメモは万全です。たとえば、明日、午前十時、前田様が、主人に、新製品の説明、聞きにくる。これですべて用件は誰にもわかるわけです。これはこちらから電話するときにもいいなことばで、かならず、この5 W + H をしっかりと、伝えることです。

### ことわらず 代りをすすめること

お店に無い品物をお客さんから聞いてあわせてきた場合、ただありませんではミもフタもないことになります。次に例をあげて説明してみよう。

- 「ハイ中村モーターズです」
- △「お宅に今一二五ccのオートバイありますか」
- 「ありません、90ccだけです」

これでは、そのまま電話がきれておしまいです。こんな場合次のように返事したらどうでしょう。

「ただいま一二五ccは入荷しておりません、来週には入る予定ですが、お急ぎなら90ccはいかがでしょう。今は90ccでも力は充分にありますし、一二五ccよりはとりあつかいもやさしくて、どなたにも乗れて、かえってお宅の能率があがると思います。もちろん価格も維持費も安

くなりませんしお徳だと思いますが、○○商店さんでは最近すべて90ccにおかえにになりました」  
このように、お客さまの立場にたつてお客さまの利益になるように代りの車をすすめることがたいせつです。

### 終りよければ すべてよし

終りがわるければ、これまでの苦労も水の泡です。よく話がすむやいなや、受話器をなげつけるようにおく人がいますが、これはもつともやめたいことです。まだ耳に受話器をつけていたりするとこの音で、耳がガンとすることがあります。もしゆっくりに受話器をかけたら、お客さまが受話器を持っているうちに、カチャリと音をさせるのは失礼にあたります。必ず相手が切ったことを確認してから、こちらも電話を切ってください。



ガチャンと受話器をおかない

# サービスコーナー

## サービスマンとしての心構え



出張仕事に出かけた場合、あなたはあなたのお店の全権大使です。重要な事情については店主の「訓令」によって、その範囲内では万事をとりはからう能力と熱意がなければなりません。営業の面でも技術の面でも。

の範囲内では万事をとりはからう能力と熱意がなければなりません。営業の面でも技術の面でも。

### あなたも「店主」

セールスマンの販売術講座を聞いてみると、かならず「現代のセールスマンはメカニックにも精通していなければいけない」といいます。まさにその通りで、値段のかけ引きにばかり終始して、機構の説明が不十分ではユーザーが承知してくれません。

同様にサービス担当の諸氏も多分にセールスマンとしての半面を持っていただきたいものです。顧客を納得させる能力が欠けていては困ります。調子を出せばいいんだらう、直せばよからう、だけはいけない、という意味です。あなたがもし小人数のお店に勤めておられるならなおさらのこと、あなたはセールスの担当もしなければならぬし、あるときには「店主」でもあらねばなりません。

### お客は王様

お客様はわれわれの王様です。なぜならお客が車を買ってもくれない、整備に持ち込んでもくれないとなると、私たちメーカーもまいてしまいます。しかし私たちはお客をまいらせることにはできないからです。

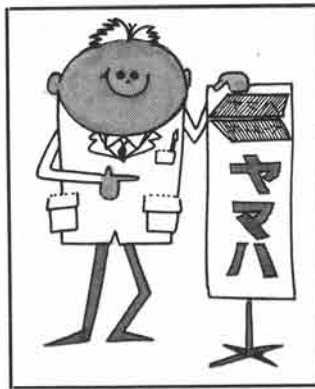
ときどきはわがまま勝手な暴君のようなお客様もあります。が、こうした王様



に対してはなおさら親切にお相手しなければなりません。

いかに判りのいい王様ばかりであっても、その数は老大なもの、これに対してメーカーは一人。整備担当のわれわれの数も限られていますから全部の「王様」を満足させるわけにはゆきません。何程かの苦情も残ろうというものです。たとえ車が万全のものであっても。

われわれにはお客の納得のゆく説明と整備能力とが備わっていないければなりません。判りもしないのに文句ばかりいう腕の悪いのを棚にあげて故障ばかり起し



ていると、むげにかたずけてはいけません。メーカーの設計の意図をよく話して車なりの操縦を会得してもらうのも仕事のうちです。いかに50ccの能力が高いからといって250ccと同列で先を競う乗り方をされてはたまりません。いかにトップスロッドが利くからといって、年中トップでトコトコやられたのでは車がかわいそうで、いつの日にか起らずもがなの車の故障の原因になることは明らかです。

### 大ccと小cc

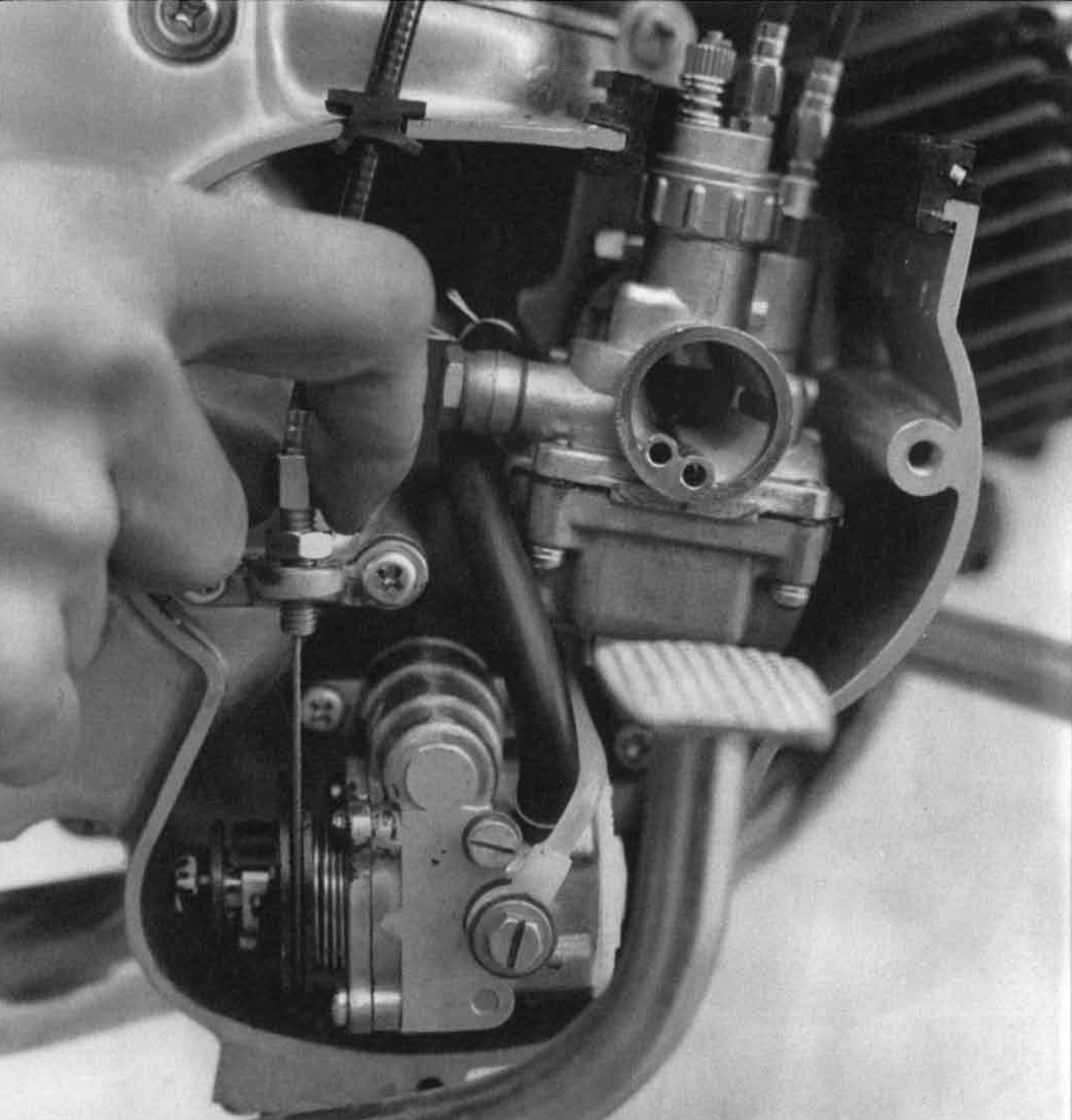
考えても見て下さい。50で平均50km/hを走るためにはエンジンはいつもフルスロットルに近いフカシ方です。一方50の方は余力を残して走っています。それを同じに走って50が案外燃料をくうとか、ライダーが疲れるとかいうのはあたりません。トップスローで20km/hから一連のグリップ開度で90-100km/hまで持って行くのがあたり前ならば、変速機は不要です。効率のいい数段チェンジが装置されている真価の発揮できる乗り方を会得してもらうことです。

えてして50ccクラスを、より大ccのエンジンと較べて「小さい車だからアキラメて」といわんばかりの説明をしがちのものですが、アキラメるのはいけません。小ccの長所を生かすような乗り方、考え方に徹してもらわねばなりません。またそれが本当のサービスともいえるものです。

というわけで、今回のサービス・コーナーはサービス担当者といえどもセールスマンと同じ心構えをもって仕事にあたり、お客様に接するということで筆をおくことにします。が、次回からは実際のサービス面でのみなさまのお役に立つことをお話していきたいと思います。

大戸 留夫

サービスコーナー



ヤマハ/カメラ教室

## メイトの定期点検13項目

どんなに丈夫な人でも定期的な健康診断が必要であるのと同じで、いかにすぐれた性能をもつ車でも定期点検を欠かすことはできません。また積極的な定期点検があればこそ、車を介してお客さまとの緊密な連絡が保てるというものです。あなたとお店をさらに繁栄させるためにもどんどんサービスを売りましょう。



メイトの定期点検13項目の内容は

■エンジン関係では

- ①ギヤ・オイル交換
- ②点火プラグ掃除
- ③エヤクリーナー掃除
- ④バッテリー液点検
- ⑤マフラー掃除
- ⑥燃焼室のカーボン除去
- ⑦点火時期点検
- ⑧キャブレター調整
- ⑨オートループポンプ点検

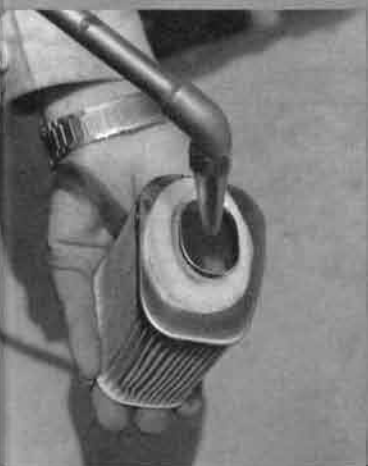
■車体関係について

- ⑩チェーン張り調整
- ⑪ブレーキ調整
- ⑫車体各部の増締め
- ⑬グリス注入



①ギヤ・オイルの交換はエンジンのあたたまっているときに行ないます。使用オイルはヤマハギヤオイルまたはSAE 10/30Wのモーターオイル容量は450ccが正規です

②点火プラグはベン先などの先のとがったものでカーボンを落とし、電極部の間隙を0.5-0.6ミリに保ちます。標準はB-7H (NGK) またはM 44 (日立) で、高速用にはB-7Hを、主に低速で使うお客様の場合はB-6H またはM 45を使用します





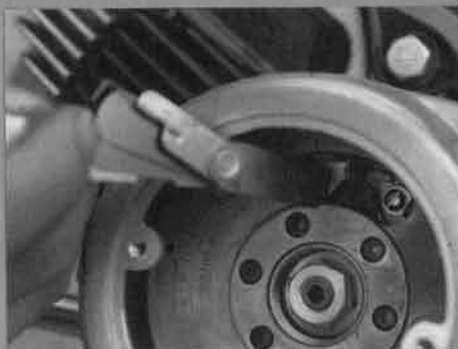


⑤ 〈オートループ〉でマフラー内のカーボン堆積は殆んど問題となりませんが、いちおう点検してみるのがサービスというものです。

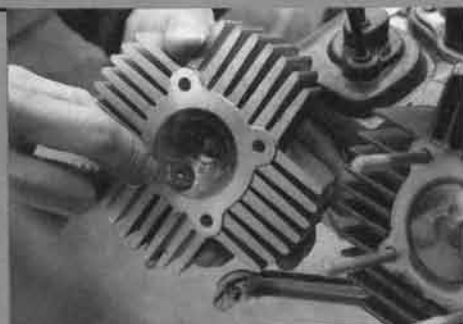


→  
③ エヤクリーナーの清掃は圧縮空気を使うのが一番、必ず内側から外にむけて吹きだすようにします。

←  
④ バッテリー液は上限線と下限線の中間にあるのが標準、不足している場合は蒸留水を補充します。



⑦点火時期 ポイント間隔は 0.3-0.35ミリが正規です 点火時期は上死点 1.8ミリですが ポイント間隔を正規の位置に調整することで 点火時期は自動的に調整されます



⑥燃焼室のカーボン除去についても〈オートループ〉の効果は絶大ですが 4個のナットを外すだけで 簡単にその作業を行なうことができます



⑩チェーン張りは リヤ・アクスルナットをゆるめ 左右のチェーン引きのナットをしめて チェーンケースの点検孔において上下20ミリ前後の振巾のあるように調整します



⑧キャブレターはVM14SCメインジェット#100 パイロットジェット#17.5 ジェットニードル3G1-3段 エヤ・スクリュウ1/4回転戻し

⑨〈オートループ〉のオイルポンプのセッティングは アクセル2分の1開度(スロットルバルブの合マークがチョーク径の上端部に合うところ)のときポンプの合マークがノックピンと合致していればよく これが不都合な場合は〈オートループ〉ケーブルのアジャスターで調整し またアクセル全開時の場合は〈オートループ〉オイルポンプの最小ストロークが0.24ミリにあるよう保ち 不足時はシムを追加して調整します



⑬グリースアップは前輪ハブまわりおよび後輪ブレーキのカムレバーに行ないます



⑪前後輪のブレーキは それぞれブレーキカムレバーに通じるアジャスターにおいて調整します アジャスターナットを締めていくほどアソビは少なくなります



⑫増締めのコツはつよすぎずゆるませないことです

■以上は新車から4ヵ月走行を基準しておこなう定期点検ですが このほかにキャブレターの分解掃除とクラッチの調整等があります これは次の機会にゆずるとします

## 発展する国内販売網

当初 わずか30人の従業員でスタートしたヤマハ発動機も、その後発展につぐ発展をかさね、10年後の今日では、従業員2000人、全国8支店、19営業所、200の特約店と、1万5千軒の販売店をようし、全国にまたがる完全なサービス網をほこっています。今年はさらに2倍の販売店の増加が見込まれ、さらにゆきとどいたサービスができるようになります。



### ヤマハ発動機株式会社

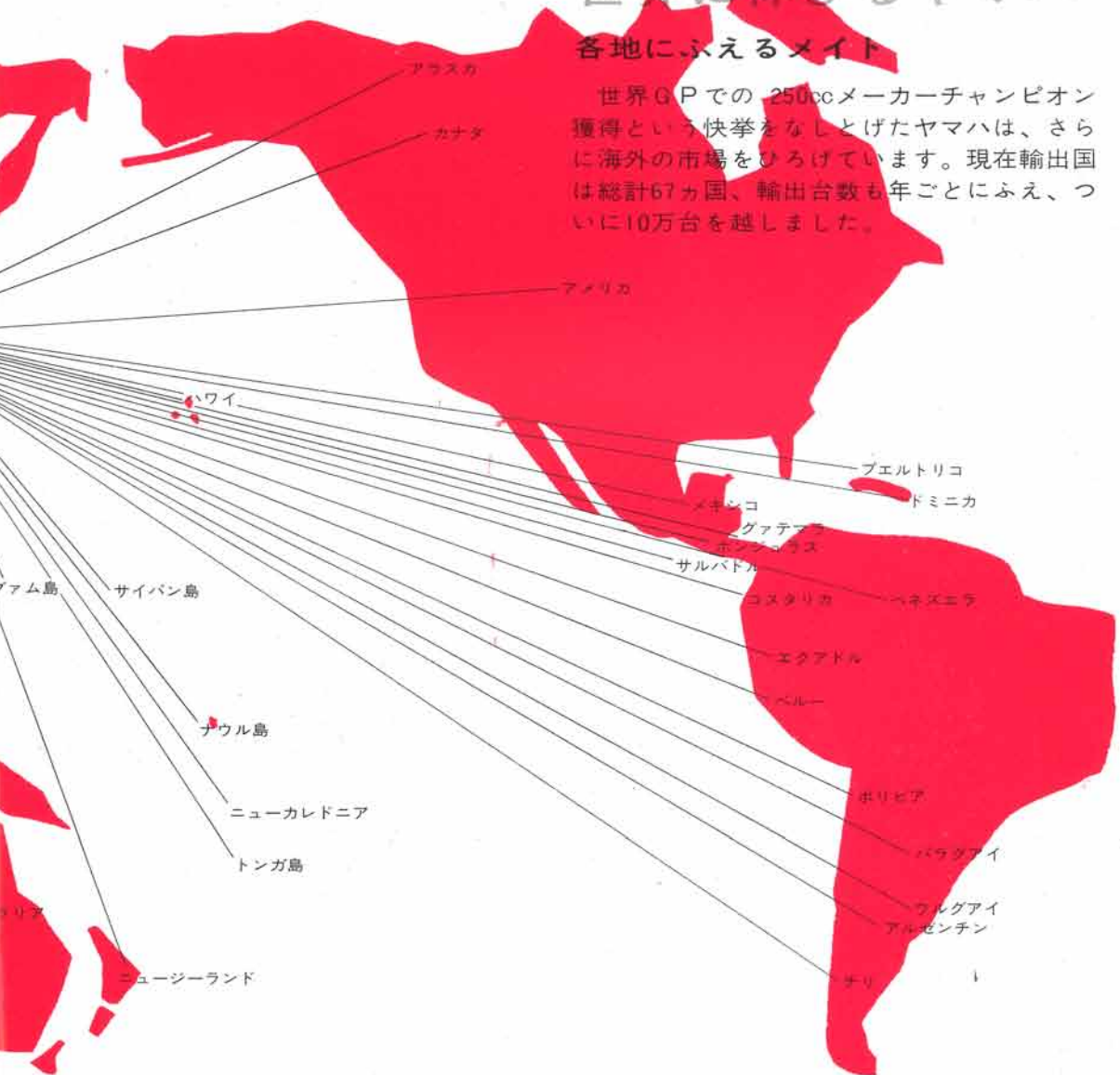
本社・工場…静岡県浜北市中条 TEL 浜北 4111  
 東京支店…東京都中央区銀座5の3 TEL 571-9136  
 大阪支店…大阪市西区北堀江通4の27 TEL 541-4331  
 名古屋支店…名古屋市北区辻本町2-34 TEL 981-9526  
 九州支店…福岡市天神町4-10-4 TEL 74-4431  
 北海道支店…札幌市北大通西8丁目 TEL 24-3247  
 仙台支店…仙台市東四番町54 TEL 22-4141  
 広島支店…広島市皆実町1-8-21 TEL 51-5771  
 四国支店…高松市田町11-3 TEL 3-1661



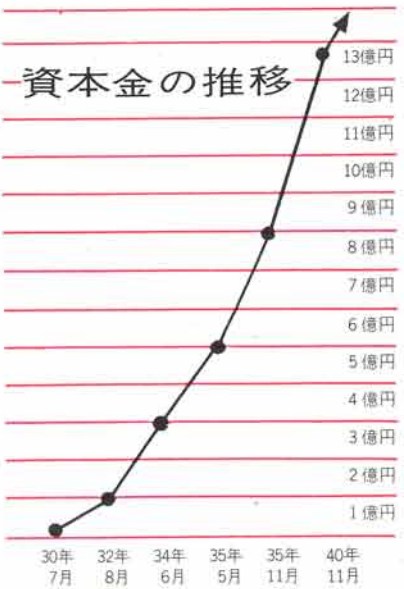
# 世界に伸びるヤマハ

## 各地にふえるメイト

世界GPでの250ccメーカーチャンピオン獲得という快挙をなしたヤマハは、さらに海外の市場をひろげています。現在輸出国は総計67カ国、輸出台数も年ごとにふえ、ついに10万台を越しました。



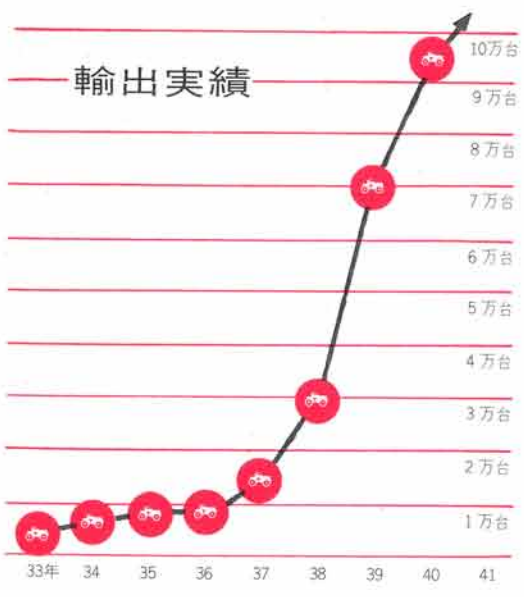
## 資本金の推移



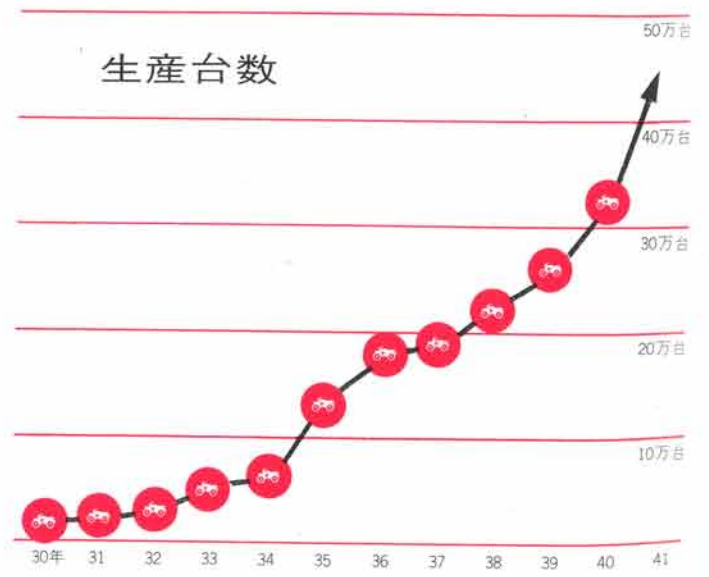
創立当時 450坪の木造平家建て二棟だった工場も 現在ではこのように広大なものになり 世界のヤマハとして恥かしくない陣容をととのえた

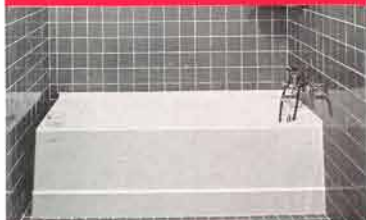


### 輸出実績



### 生産台数



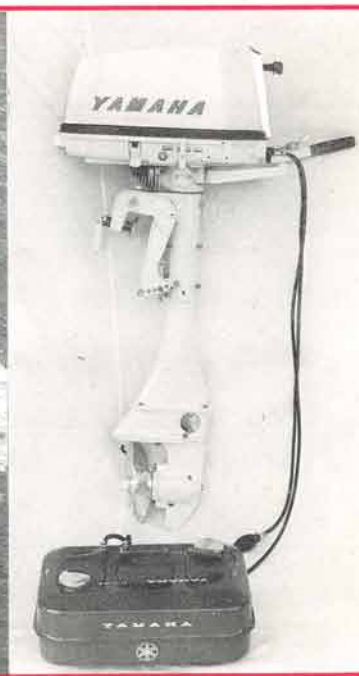


## 水の上でも活躍するヤマハ

ヤマハ発動機では昭和35年F.R.P.ボート及び船外機の発売以来、水の上でもヤマハの名をほしのままにしています。現在市場占拠率は、ボート船外機とも70%をこえレジャーに、沿岸漁業に、特需にヤマハは多くの人たちに愛用されています。おどろくべきことにわずか5年間で、日本を代表するボートメーカーになったのです。

## 開発をつづけるヤマハグループ

10年前にヤマハオートバイが生れたように、その後もヤマハグループではたえまない新製品の開発がおこなわれ、アーチェリー、スキー、バス、クーラー、湯沸器、その他観光事業の分野でも鳥羽国際ホテルの建設などと限りない発展をつづけています。そしてそのいずれもが、その分野での一流品として通用しているのです。





船首にいけすがついている この写真はいけすのふたを開けた状態

# '66新艇発表

## フィッシャーマン12

より多くの人に より安全に 水の楽しさを  
 知っていただくため ヤマハが発表したニュー  
 ーポートです ひじょうに安定がよく ひっ  
 くりかえるということがありません



このように軽い 二人で楽にもちあがります



車の上にもこのように積んで運ぶことができます

# ヤマハニュース '66/1 YAMAHA NEWS NO.30



## 限りなく伸びるヤマハの技術

第12回自動車ショーに発表された トヨタ2000GTは エンジンボディなどヤマハで作られその技術の優秀さは 来場者をおどろかせました



## ヤマハニュース NO. 30

- 昭和41年1月1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