

**ヤマハニュース**  
YAMAHA NEWS NO. 45

'67 **3**月号

**新発売** 拡販の好機におくる  
ヤマハスポーツ・シリーズ



## 新開発・特許のアルミシリンダー



軽くて冷却のよいアルミ合金は、高出力・高性能のエンジンにとって最適なシリンダー部材といえるもの。しかしそのままでは摩擦によく使えない。そのために鋳鉄スリーブを焼ばめにした。内壁に硬質クロムをメッキしたりするわけだが、焼ばめ式では熱膨張係数が異なることからスリーブとシリンダーバレルとの間に空間が生じたりして熱伝導が阻害され、メッキのものではポーリングができないなど耐久性に問題がある。そこで新しく開発されたのが鉄-アルミ合金を仲介として、鋳鉄のスリーブとアルミ合金のシリンダーバレルとを冶金的に結合させる特許のメタリックボンド・シリンダーである。鋳鉄製にくらべ重量は半減、抜群の冷却効率をもち、ポーリングもできるこの特許のアルミシリンダーは新発売のヤマハスポーツに採用され、オートループエンジンをまた一段と強力なものとしている。

### 今月の表紙

スポーツに乗って外にとびだせ！  
新発売ヤマハスポーツ・シリーズは、若者を、マニアを、ベテランライダーをひきつける。  
新規需要の開拓を図るヤマハの強力なパンチだ。

# 速報!

## ヤマハスポーツ・シリーズ

### 春、拡売のシーズン

このチャンスに

強烈な迫力で

グッと顧客をつかむ

ヤマハスポーツ・シリーズを

発売しました



世界を走るヤマハオートループ車が100万台をオーバーするのはもう間近か。ループ時代を築いたヤマハの評価は高く、「オートバイはヤマハ」のムードが盛りあがっています。しかも豊富な車種がそろい、あらゆる需要層の要求を満足させています。ばりばり売りまくって、大いに儲けてください。

# ヤマハスポーツ 350 R1



このためエンジンは新設計の高出力高性能のものとし、とくに頑健なフレーム構成を採用してあらゆる苛酷な走行条件においても抜群の操縦性安定性を発揮できるものとしてあります。またこれにもない安全性・耐久性・整備性についても万全な配慮を払い、ラフなテクニクによる乱暴な取扱い、極限を追求するハイ・テクニクにも充分に耐えられるものとなっています。さらにデザイン面では、大排気量車にふさわしい重厚さをもたせるいっぽう、スポーツ車としての軽快さを失なわぬメカニカルな美しさをもたせ、ヤマハ独自の格調高い新しいスタイルをつくりだしております。

新発売・ヤマハスポーツ 350 R1は、大排気量・大馬力の本格派スポーツとして設計されたもので、重量級に期待するすべてのベテラン・ライダーの要望を充分に満足させる高速性能をもたせたものであります。

## 新開発・特許の白いエンジン

- ▼フルサイズ三五〇cc級エンジン
- ▼すぐれた冷却効率のアルミシリンダー
- ▼メタリックボンド式でポーリングも可能

新設計のエンジンは三四八cc 2気筒で、鉄アルミ合金を介して特殊鋳鉄スリーブを融着したアルミシリンダーを採用し、冷却効率を向上させ、重量を軽減してあります。

白いエンジンすなわちアルミシリンダーには鋳鉄スリーブ入りとメッキ仕上げのものとありますが、従来のもののように鋳鉄スリーブを圧入したただけのものでは材質相互において密着せず、熱膨脹係数が異なることからシリンダーとスリーブとの間に空間が生じたり、熱伝導において問題を残すものとなります。またシリンダー内壁をハードクロームメッキ仕上げとしたものでは、ポーリングがきかずユーザーに大きな負担を背負わすものとなります。

このようなことから開発が急がれていたのがアルミと鋳鉄の融着ということで、ヤマハでは鉄アルミ合金を介して鋳鉄のスリーブとアルミのシリンダーバレルとを融着し、完全に一体化させ、高性能を生みだしています。

## 高性能プラス安全性

- ▼ゼロヨン十三・九秒
- ▼最高速度一七三キロ/時
- ▼抜群の操縦安定性
- ▼5段変速 飛越し防止装置付
- ▼大容量・ダンパーつきクラッチ
- ▼新型パターン高速タイヤ
- ▼完全防水式ブレーキ

大排気量・高出力エンジンの性能をムダなくひきだすために、R1では常時噛合式5段のリターン方式を採用しており、〇↓四〇〇メートル加速十三・九秒をマーク、最高速度は一七三キロ/時と、文字どおりスポーツ車として最高の性能をもたせています。

そしてこの高性能を安全に楽しめるようにフレームはパイプのダブルクレードル構成とし、前輪に三・〇〇—十八、後輪には三・五〇—十八の新型タイヤを採用しました。このタイヤはダンロップとの共同開発によるもので、舗装路におけるロードグリップを一段と高めた新型レッドパターンをもつ高速用です。また前輪にはクッション・ストローク一二〇ミリのテレスコーピックオレオを、後輪には3段負荷調節装置付、ストローク七〇ミリのショックアブソーバーをもつスイングアームを配し、高速走行における路面ショッ



現金正価 22万8千円

分割価格 23万8千円

①堂々たるスタイルは重量車ファンを魅了せずにはおかない。170km/h をオーバーする高速車として安全性についてはじゅうぶんに留意し、前輪に2連カ

ム式のブレーキを配すと同時にライニングを変更、初速50km/h の停止距離は10.4m と強力である。また変速は5段で新たに飛越防止装置を装着している。



②冷却効率の高いアルミシリンダーをもつフルサイズ350 cc級のエンジン。完ぺきな潤滑を果すオートループと相まって、36馬力（毎分7000回転）3.80kg-m（毎分6500回転）の出力を長時間にわたって発揮できる。

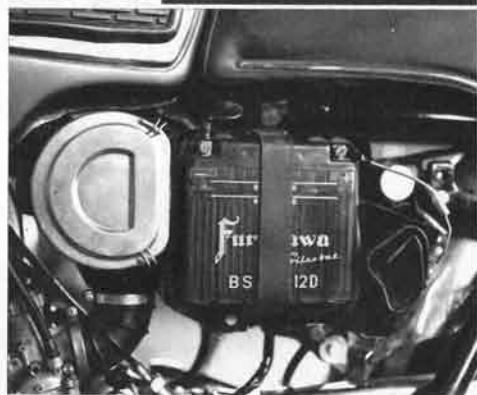
クの吸収を図っております。これらの配慮により、高速走行時におけるR1の操縦性、安定性はとくに優れたものとなり、性能面とくにウルさいベテラン・ライダーにも誇りをもってすすめられるものとなっております。

またリターン式5段の変速機にはヤマハだけのギヤ飛越し防止機構を採用し、変速操作時のトラブルをなくすと同時に、変速機主軸においた大容量の湿式多板式クラッチにはコイルスプリング式の本格的なダンパーを組み込み、スタート、変速、加速、減速時における不快なショックを防止するなど、快適な走行を安全に楽しめるものとしてあります。

さらにブレーキはすでに定評ある完全防水式であることはもとより、高出力のホーン、大型なテールランプ、明るいヘッドランプ、右チエンジ・左ブレーキの変更装置など、安全性についてはあらゆる角度から検討して製作されていることも大きなセールスポイントといえるものです。

また燃料タンク、オイルタンク、バッテリーおよびツールボックス、エヤクリーナークーラー、メーター、テールランプなどはすべてラバーマウントとし、振動の発生を防止しているほか、エヤクリーナーにも吸音防止の考慮をはらい、快適な乗心地を生みだしております。

# ヤマハスポーツ 350 R1



③左のサイドカバー内にはエヤクリーナー、バッテリー、ツールがおさめられている。

## 抜群の高出力・高性能

- ▼完ぺきなシールとベアリング類
- ▼出力実には三六馬力のオートループエンジン
- ▼長時間にわたって高性能を維持

三五〇cc級フルサイズのR1のエンジンは七〇〇〇毎分という実用回転数において実には三六馬力の出力を発揮し、六五〇〇毎分回転で三・八キログラム／メートルの強大なトルクを発生します。しかも長時間にわたって安定しています。アルミシリンドラーの採用で冷却効率が一段と向上したこと、オートループでエンジンの潤滑が完璧なこと、もちろん性能向上の大きな主因です。そしてもう一つ注目に戴きたい技術が完璧なシール類です。

2サイクル2気筒エンジンの心臓部ともいえるセンターシールはすでにご承知のラビリンスパッキンの使用で半永久的な寿命が約束されているほか、両サイドのオイルシールにはテフロン加工を施し、抜群の信頼性をもたせてあります。テフロンとは焼きつかないお鍋などで知られているように、熱に強く、また摩擦係数が問題とならないくらいに小さいもので、その寿命は驚異的です。

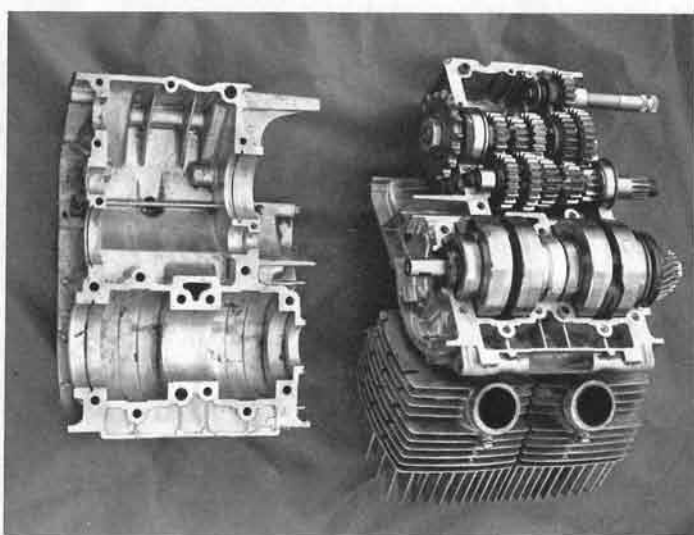
さらにクラシフィックシャフトのボールベアリングはアウトレースの肉厚を盛り、いっそう強靱なものとして耐久性を大なるものとしているのも見逃せない特長のひとつです。



⑥ゼロヨン加速13.9秒、最高速度173km/hの実力に、速度計もフルスケール180km/hのものとしてある。



⑤タイヤは新型トレッドパターンの高速用のもので、後輪は3.50-18とひとまわり大きくしてある。またリヤ・クッションはそのバネ圧を3段階に調節することができる。



④上下分割式のクランクケース。シリンドラーまわりに手をつけずにクランクシャフト、ミッション・ギヤを取出せる。

## すぐれた整備性

- ▼上下分割式のクランクケース
- ▼ワンタッチで清掃できるエヤクリーナー

R1のもうひとつの大きな特長は、整備性が非常に優れているということです。クランクケースは上下分割式を採用していますので、ミッションやクランクまわりを分解するにしても、新たに特殊工具は必要とせず、シリンドラーまわりはそのまま作業が行なえます。

またバッテリー液の点検、エヤクリーナーの清掃、レギュレーターなども、左右のケースカバーを外すことにより、いずれも簡単に手をつけることができます。そのほかアップマフラーなどのオプションパーツも用意されており、フレームには取付けラックを設けてあります。

ヤマハスポーツ350R1こそ、大排気量・大馬力の本格派として、五〇〇cc以上の重量車を愛好するファンをも魅了する強力な新製品であります。

R1（アール・ワン）が最初にその姿を現わしたのは昨年秋の東京モーターショーの会場ですが、華やかなフットライトのもとでマニアの注目を浴びていたいっぽうでは、別のR1の一群がひそかにアメリカにわたり、どこまでも果てしなくつづくカリフォルニアのハイウェイをフルスロットルで疾走していたのです。平均時速160キロ、ときには170キロを超えるスピードもマークする連続高速耐久は非常に厳しいものでした。強い風圧で顔にくいこむ防塵眼鏡、耳もとでは風をきる音がうなりをあげている。上体は伏せたまま、ものごとにはめったに動ぜぬ強者のテストライダーもさすがにたまりかねて悲鳴をあげたくらいです。しかし、新開発・特許の白いオートループ・エンジンは快調そのもの、積算走行距離計は4万、5万と数字を重ねていき、操縦・安定性を含めたあらゆる角度からの連続高速耐久で抜群の性能を示したのです。そしていまここに、大排気量、大馬力の本格派スポーツとしてR1は登場しました。

# ヤマハスポーツ 180CS1-E

ヤマハスポーツ180CS1-Eの特長をひと口にしていうならば、走行安定性・操縦性・安定性・整備性に重点をおき、一二五車なみの手軽さに二五〇cc車なみの性能をもちこんだものであるといえます。

高出力・高性能のセル付エンジン新しいタイプのフレームにのせたスタイルは、見るからにスポーティなものであり、顧客の目をひきつけてはなしません。軽く、強く、速く、そして経済的に、安全にスピードを楽しめるCS1-E(セル付)は一二五ccクラスと二五〇ccクラスをつなぐ、もっとも魅力的な商品です。

新発売・ヤマハスポーツ180CS1-E(セル付)は新しいクラスを代表する軽快な高性能車として設計されたもので、その実力は優に250ccクラスに匹敵するものがあり、125cc~250ccクラスの間層をうめるものとしてもっとも魅力ある強力なニューモデルです。



# ヤマハスポーツ 180CS1-E

①きりっとひきしまったスポーティなスタイルはとくに若い人の注目するところ。前後輪フェンダーはクロームメッキ仕上げとし、変速機は5段、セル付きのデラックス装備です。



## このクラス 最高の出力・走行性能

- ▼出力21馬力
- ▼2気筒・2キャブ・アルミシリンダー
- ▼このクラス初のセルつき
- ▼5段ミッション

ヤマハスポーツ180CS1-Eのエンジンは一八〇cc 2気筒・2キャブ方式のオートルーブで、350R1と同じ冷却効率の高いアルミシリンダーを採用、毎分八〇〇回転で二十一馬力、毎分七〇〇回転で二・〇キログラム/メートルと、このクラスで最高の出力性能をもつものとしています。さらに始動方式はこのクラスで初めてのセルつきとし、またセルと併設されています。キックはワンタッチキック式ですので、始動方式によろうとも手軽にエンジンをかけることができます。

また変速機は、クロスレシオの5段としエンジンの出力を有効にひきだせるものとし

ています。この変速機はニュートラル位置をローとセカンド・ギヤのハーフ・ストロークにおくもので、踏込んでロー、蹴上げてセカンド、さらに蹴上げていってサード、フォース、トップとなるヨーロッパタイプの本格派です。この踏込み蹴上げ式ではギヤ・ダウンは踏込みとなるので、急ブレーキをかけるような場合も自然なあたりでギヤ・ダウンでき、エンジン・ブレーキを有効にブラスで

## 新しいフレーム

### 整備しやすい構造

- ▼軽く・強いフレーム
- ▼セルつきで車両重量120kg
- ▼ポイント調整が容易なダイナモカバー

このCS1-Eでもっとも特長的なものひとつがフレームで、ダイアモンド型と呼ばれる新しいタイプを採用しております。

このフレームの特長はエンジンのクランクケースをフレームの部材の一部として構成していることで、とくにCS1-Eにおいては部材を少なくとり、応力の分布を平均化することによって重量を軽く、強度、剛性を高めたものとしております。アルミシリンダーの採用もありますが、CS1-Eの車輻重量はセルつきでありながら一二〇キログラム（乾燥）ともっとも軽く、一二五cc、九〇ccクラスからの転向に有利なものとしています。

またこのCS1-Eの整備性については充分な考慮を払い、エンジンの分解組立てはAT90と同一方法のものとしてあります。さらにダイナモカバーは深く外れるものとし、2本のネジを外せば本体にそっくり手がとどくものとなつてほかに、サイドカバー兼オイルタンクも簡単に取外すことができ、レギュレーターの点検も容易です。

## アメリカで

### テスト済みの高速性能

- ▼ゼロヨン16・5秒
- ▼最高時速は140kmをマーク
- ▼3段切換え式の後輪クッション
- ▼180φの前輪ブレーキ

ヤマハスポーツ180CS1-Eの軽快な走行性能はひとときわ目につきます。二十一馬力のエンジンは5段変速機を介して〇↓四〇〇メートルを十六・五秒で走り、フル・スロットルで実は一四〇キロ/時をマークします。もちろんこのクラス最高の性能です。しかも燃料消費率は四〇キロ/時で走ってリッター当たり五五キロと経済的です。

またタンパーの効いたテレスコーピックオレオを前輪に、3段切換え式の負荷調節装置付のスイングアーム方式を後輪に配して理想的なクッション・バランスをとり、高度なロードホールディングによる最上の乗り心地を生みだしています。

いっぽうブレーキは完全防水式とし、とくに前輪には一八〇ミリのドラム径をもつ2連カム式の強力なものとして、大型なテールランプ、12ボルト35ワットの前照灯などともに安全性をこの上なく高いものとしています。

なおヤマハスポーツ180CS1-Eは350R1と共にアメリカ・カリフォルニアにおいて高速耐久その他のテストを実施し、より完璧な高速性能をもつものに仕上げました。有効なセールス・ポイントとして大いに強調してください。

軽量・小型・高性能で、スマートなスタイルをもつヤマハスポーツ180CS1-Eは、世界に衝撃をあたえたツイン90につづく新しいクラスの代表車です。若人のアイドル、高速ツーリングモデルとして売上げ増進のエースとしてください。





現金正価 16万9千円

分割価格 17万9千円

②ゼロヨン加速16.5秒、最高速度140km/h 燃料消費率55km/ℓ(舗装平坦路40km/h)の性能はこのクラス最高のもの。前輪ブレーキは180mm 径のドラムをもつ2連カム式と強力です。タイヤは2.50-18/2.75-18

車体寸法は全長1920mm 全巾765mm全高1070mm 軸間距離1245mm最低地上高155mmで、車両重量はセルつきながら120kg(乾燥)。軽量・小型・高性能でスマートです。



⑤また右側はオイルタンクがケースカバーを兼ねており、これを開く布製のバンドで止まるが、これを外して手前にひけば、ラバーマウントの差込みが外れて車体から離れます。



④左のケースカバーを開くとバッテリーとツールが取出せ、エアクリナーにも手をつけられます。



⑦大型なスピードメーター。ハンドルにはステアリングダンパーが設けられています。



⑥整備性に重点をおき、ダイナモカバーは深くかぶせるものとしています。これにより2本のネジを外すことによってダイナモの本体にそっくり手がとどき、ガバナーやポイントの点検は容易です。



③21馬力(毎分8000回転)2.0kg-m(毎分7000回転)の出力はこのクラスずいー。オートループ+アルミシリンダーにより、性能はまた一段と安定し高度な信頼性を得ています。

# ヤマハスポーツ 250 DS5-E



ヤマハスポーツ250 DS5-E (セル付) はスポーツ車のパイオニアとしてヤマハのこれまでの長い経験と最新の技術をベースとして設計されたもので、操縦性・耐久性・安全性の向上を図り、よりすぐれた走行性能をもたせると同時にセルを装備するなど、初心者にも取扱いやすいものとして登場した話題の新型車です。

## 一段と性能アップ

- ▼セル付のオートループ
- ▼29・5馬力/アルミシリンダー
- ▼ダンパー付きの大容量クラッチ
- ▼リターン式5段変速

ヤマハスポーツ250 DS5-Eのエンジンは二四七cc 2気筒・2キャブ方式のオートルー

新発売・ヤマハスポーツ250 DS5-E (セル付) は、群をぬく高性能に取扱いやすさをプラスした最高級のスポーツ・モデルです。

ブですが、出力は二十九・五馬力(毎分八〇〇〇回転)、二・七二キログラム/メートル(毎分七五〇〇回転)と一段と高くなっており、低速から高速にかけてきわめて安定した性能を発揮します。

これはエンジン回転数とエンジンにかかる負荷の大小によって、エンジンにおけるオイル量を自動的にコントロールし、つねに理想的なエンジンの潤滑を果すオートループに加えて、放熱性にすぐれた新開発・特許のアルミシリンダーを採用しているからです。

またミツシヨンは踏込み蹴上げ式の5段とし、クラッチはミツシヨンのメインシャフトに配置してあります。

このクラッチは大容量の湿式多板式で、コイルスプリング式の本格的なダンパーをそなえ、スタートや加速、あるいはギヤ・チェンジ、ブレーキ時などにドライブ・チェーンやミツシヨンのギヤ、一次減速ギヤ、エンジンなどにかかるショックをやわらげ、これら各部の耐久性を大きく向上させています。

クラッチがミツシヨンのメインシャフトに移されたことにかわって、オートループはクランクシャフトの左端から駆動される方式に変更されました。これによりクラッチ操作に関係なくオートループは駆動されるものとな

っています。なおこのエンジンはセル始動ですがキック装置も併設されています。

## 充実した装備+安全性

- ▼振り剛性に富んだフレーム
- ▼3段切換えのリヤ・クッション
- ▼防水式ブレーキ/35Wの前照灯

ヤマハスポーツ250 DS5-Eのフレームは強度面ですでに定評を得ているダブルクレードル型で、とくに振り剛性に富み、テレスコープ式の前輪クッション、スイングアーム方式の後輪クッションに加えて十分に検討されて設定されキャスター、トレール等により抜群の操縦・安定性をもつものとしています。とくに後輪のショックアブソーバーは3段負荷調節装置付とし、使用状況にマッチしたクッション・バランスをとれるものとして、いるのも大きな特長のひとつです。

またブレーキは一八〇ミリのドラム径をもつ完全防水式とし、前輪はとくに強力な2速カム式を採用、大型なテールランプ、12ボルト35ワットの明るいヘッドランプと相まって高度な安全性をもたせています。



現金正価 19万3千円

分割価格 20万3千円

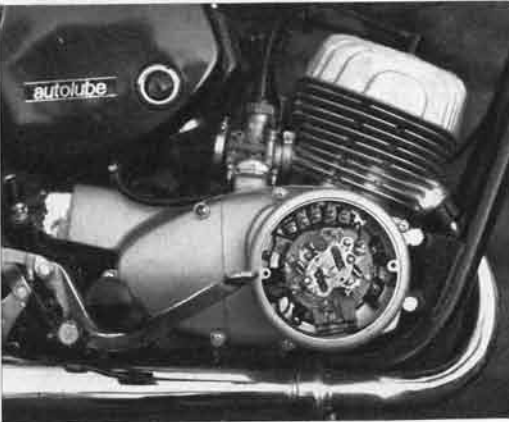
## ヤマハスポーツ 250 DS5-E

①セル付となり、いっそう乗りやすくなったヤマハスポーツ 250 DS5-E。ゼロヨンを15.8秒で走り、最高速度 160 km/h をマークします。燃料消費率は 40 km/l (40 km/h)。車体寸法は全長 1990mm 全巾 770mm 全高 1050mm 軸間距離 1290mm 最低地上高 155mm。車輛重量は 145kg (乾燥)

③オートループはクランクシャフト左端より駆動され、ポンプカバーは大きくあけられる。



②強力なセルダイナモで始動される29.5馬力の2気筒2キャブ方式のエンジン。



新しいデザインの新十五リットル入りガソリンタンク、二・二リットル入りオイルタンク、スピードメーターおよびタコメーターはすべて防振ゴムを介して装着されており、快適な乗り心地を味わえるものとしていたるほか、各部品の耐久性を増大させています。さらにエヤクリナーは防水性を完全なものとしていたるほか、吸気音の防止にも考慮がはられています。

セル付きのデラックス車として、高性能をより身近かに楽しめるヤマハスポーツ 250 DS5-E はあらゆる用途に適した格好のニューモデルとして注目されるものです。

# ヤマハスポーツ 305 M2



高性能エンジンを装備し、それにバランスするフレーム構成を採用して操縦性・安定性の向上を図ったことさらに高速車として強度的にも充分な配慮をほらい、安全性・耐久性について万全を期したヤマハスポーツ305 M2は、高性能プラスさん新たなスタイルで巾広い需要層にうけ入れられる注目のニューモデルです。

## 余ゆうたつぷりの出力

- ▼31馬力の高性能オートループ
- ▼2気筒・2キャブ・アルミシリンダー
- ▼5段変速
- ▼緩衝装置つきクラッチ

ヤマハスポーツ305 M2のエンジンは、新開発・特許のアルミシリンダーをもつ三〇五cc 2気筒・2キャブ方式のオートループエンジンで、三十一馬力(毎分七〇〇回転)、三

新発売・ヤマハスポーツ305 M2は、すべてに完ペキな設計を施し、より安全に高速性能が楽しめるデラックス・モデルです。

・二〇キログラム/メートル(毎分六五〇回転)の高出力をもつものです。

新開発・特許のアルミシリンダーは、鉄アルミ合金を仲介に鋳鉄スリーブをアルミ合金のシリンダーバレルに融着したもので、たんに焼ばめしたスリーブ入りとは異なり、温度上昇によつてはがれるようなことはなく、冷却効率もきわめて優秀です。加えて完ペキな潤滑を果すオートループにより、エンジンはあらゆる使用条件において安定した高性能を発揮できるものとなっています。

またミッションは踏込み蹴上げ式の5段を採用し、クラッチはミッションのメインシャフトに配置してあります。このクラッチは大容量の湿式多板式で、コイルスプリング式の本格的なダンパーを備え、スタート、加速、減速、ギヤ・チェンジにおけるショックを緩和し、クラッチ自体はもとより、ミッション・ギヤ、一次減速ギヤ、クラッチシャフトの耐久性を大きく向上させています。

なおオートループはクランクシャフト左端に設けられているギヤにより駆動される方式となつていますので、エンジンが始動している限り、回転数と負荷に見合った最適のオイル量がエンジンにおくられます。

## 堅ろうな車体構成

- ▼剛性に富んだダブルクレードルフレーム
- ▼3段切換えのリヤ・クッション
- ▼12ボルト35ワットの前照灯

ヤマハスポーツ305 M2に採用されているフレームは、強度面ですでに定評を得ているダブルクレードル構成で、とくに振りに剛性に富み、テレスコーピックオレオの前輪クッション、スイングアーム方式の後輪クッションおよび充分に検討されたキャスター、トレール等により抜群の操縦・安定性をもつものとなっています。とくに後輪のショックアブソーバーは3段負荷調節装置付とし、使用状況にマッチしたクッション・バランスをとれるものとして、いるのも大きな特長のひとつです。

またブレーキは一八〇ミリのドラム径をもつ完全防水式とし、前輪はとくに強力な2連カム式を採用、大型なテールランプ、12ボルト35ワットの明るいヘッドランプと相まって高度な安全性をもたせています。

側面に効果的なニードリップラバーを装着した十五リットル入りのガソリタンク、二・二リットル入りのオイルタンク、メーターおよびテールランプはすべて防振ゴムを介して装着されており、エヤクレーターは防水と同時に防音の考慮がはらわれています。

ヤマハスポーツ  
**305 M2**



現金正価 19万5千円

分割価格 20万5千円

## ヤマハスポーツ **305 M2**

①ひときわ目をひきつける洗練されたスタイルにいちだんと高性能化が図られたヤマハスポーツ 305 M 2 型。5 段変速機を介して 165 km/h のハイ・スピードを確実にマークし、高速車として充実した装備は長距離走行を安全快適なものとしします。

車体寸法は全長 1990mm 全巾 770 mm 全高 1050mm 軸間距離 1290mm 最低地上高 155mm で、車輛重量は装備状態で 165kg。

③スポーティなクロームメッキ仕上げのチェーンカバー。リヤのショックアブソーバーは 3 段負荷調節装置付で、使用状況にマッチしたクッションバランスがとれます。



②31馬力の 305 cc 2 気筒はオートループ+アルミシリンダーの採用でさらに強力になり、信頼性も抜群です。



充実した装備と高度な信頼性をもつヤマハスポーツ 350 M 2 は、実用によし、スポーツによしのデラックス・モデルとして巾広い需要層に適しております。

## ヤマハスポーツ・シリーズ諸元一覽

シーズンのトップをきって注目のニューモデルが登場しました。いずれも高品質・高性能のヤマハですが、それぞれに強烈な個性をもっています。じっくり諸元を検討して、新規需要の拡大にご利用ください。

車名型式		ヤマハスポーツ <b>180CS1-E</b>	ヤマハスポーツ <b>250DS5-E</b>	ヤマハスポーツ <b>305M2</b>	ヤマハスポーツ <b>350R1</b>
寸 法	全 長	1920mm	1990	1990	2060
	全 巾	765mm	770	770	770
	全 高	1070mm	1050	1050	1050
	軸 間 距 離	1245mm	1290	1290	1335
	最 低 地 上 高	155mm	155	155	145
車 輛 重 量	120 kg(乾燥)	145(乾燥)	165(装備)	175(装備)	
性 能	最 高 速 度	140km/h	160	165	173
	燃 料 消 費 率	55km/ℓ (40km/h)	40(40)	40(40)	40(40)
	登 坂 能 力	23°	24°	24°	26° 45'
	最 小 回 転 半 径	2.05m	2.30	2.30	2.30
	制 動 停 止 距 離	12m (50km/h)	12(50)	11.7(50)	10.4(50)
原 動 機	エ ン ジ ン 種 類	2サイクル	2サイクル	2サイクル	2サイクル
	気 筒 数 配 列	2気筒並列	2気筒並列	2気筒並列	2気筒並列
	排 気 量	180cc	247	305	348
	内 径 × 行 程	50×46mm	56×50	60×54	61×59.6
	圧 縮 比	7.4 : 1	7.5 : 1	7.5 : 1	7.5 : 1
	最 高 出 力	21.0PS/8000rpm	29.5/8000	31.0/7000	36.0/7000
	最 大 ト ル ク	2.0kg·m/7000rpm	2.72/7500	3.20/6500	3.80/6500
	始 動 方 式	セル・キック	セル・キック	キック	キック
	点 火 方 式	バッテリー	バッテリー	バッテリー	バッテリー
潤 滑 方 式	オートループ	オートループ	オートループ	オートループ	
伝 動	ク ラ ッ チ	湿式多板式	湿式多板式	湿式多板式	湿式多板式
	一 次 減 速 比	3.313	3.250	3.250	2.870
	二 次 減 速 比	2.467	2.733	2.500	2.560
	変 速 機	5段リターン式	5段リターン式	5段リターン式	5段リターン式
タ イ ヤ 寸 法 (前)	2.50-18吋 4PR	3.00-18-4	3.00-18-4	3.00-18-4	
" (後)	2.75-18吋 4PR	3.25-18-4	3.25-18-4	3.50-18-4	
ガソリタンク容量	11.4ℓ	15	15	15	
オイルタンク容量	1.93ℓ	2.2	2.2	3.2	
灯 火	前 照 灯	12V 35/25W	12V 35/25W	12V 35/25W	12V 35/25W
	尾灯 / 制動灯	" 7/23W	" 7/23W	" 7/23W	" 7/23W
	方 向 指 示 器	" 8W	" 8W	" 8W	" 8W
0→400m 加速時間	16.5秒	15.8	15.7	13.9	

# ヤマハで ゆこう

新発売 ヤマハスポーツ・シリーズ







# ヤマハで とびだせ

新発売 ヤマハスポーツ・シリーズ





ゴーゴーヤマハの歌い手で知られる、アメリカのポピュラー歌手キャロル・コナーズさんがヤマハ本社に立ちよりました。

ミス・コナーズは根っからのヤマハファンスピードに目がなく、ヤマハスポーツを乗りまわすのがいちばんの楽しみとか、自動車の方も、二七〇キロは出るACコブラを持っているから本格的です。

今回の工場見学では、トヨタ二〇〇GTを見るのも大きな目的、すばらしいデザインに、是非手に入れたいと目を輝やかせていました。

コナーズさんは、現在アメリカでヤマハの

ヤマハと  
わたし

キャロル・コナーズ

テレビコマーシャルに出演中。テレビタレントであり、歌手であり、作曲も編曲もする二十四才の才女です。

今年度の東洋訪問は、韓国、沖縄などの、米軍将兵慰問のため。その帰りに、ヤマハのふるさとを見たいとたちよったものです。

整然とした工場を見て、さすがに美しい車の生れる環境はちがうと感心していました。さっそく、生れたばかりのメイトにまたがってポーズしたのがこの写真です。

この後、京都などを見物したのち、日本のヤマハファンにくれぐれもよろしくと言い残して、帰米しました。



磯貝さん(右)も伊熊ロードマンも、ともにスポーツ車のファンだ。

「こんにちははヤマハです」

## スポーツ車を伸ばそう

東京都台東区・磯貝モーターズ 磯貝 宏さん ヤマハ発動機港営業所 伊熊 徹 ロードマン



部品の配達に、PR資料の配布にと、伊熊ロードマンは、ほとんど連日、訪れる。

モーターズに出入りするようになってから、まだ一年たらずだが、社長の磯貝宏さんとは、オートバイのスポーツを通じて、よく話が合う。

磯貝さんが、自分でもレースに出場したり、またMCFAJの理事もしている関係から、伊熊ロードマンもモトクロスの際に役員の補助員をつとめたり、ロードレースのピット員を買って出たりする。自分自身、練習をしたこともあるが、とにかくレースの雰囲気は、なんともいえず楽しい」という伊熊ロードマンだ。

伊熊ロードマンが磯貝

「磯貝モーターズさんにお邪魔するたびにいつも、こういうなごやかな風景を目にします。いいムードだなあ、と感心し、つい、話にひき込まれてしまいます」そういうのは、ヤマハ発動機東京支店港営業所の伊熊徹ロードマンだ。

**\*ツーリング愛好者の集まる店**

早晩の海辺を、夕闇の山麓を、ヤマハスポーツ車の群が走りつづける。ライダーたちが皮ジャンパーの上にはおった、そろいの黄色いチョッキが、道行く人びとの目をうばう。威风堂堂、隊伍を組んで、オートバイスポーツの楽しさをふりまいて走るオーストリッチクラブ恒例のツーリングは、もう十年以上も、つづいている。

このオーストリッチクラブの事務局は、東京都台東区入谷の磯貝モーターズにおかれている。普段の日でも、磯貝モーターズには、スポーツ好きのお客さんが何人か集まって、雑談に花を咲かせていないときはない。

「こんにちはは、ヤマハです!」この町へ、あの村へと、ディーラーのロードマンが訪れる。笑顔で迎える販売店の人たち。お互いの立場こそちがついていても、ともに手をたずさえて繁栄を目指し、ヤマハを買ったお客さんによるこんでもらうことによつて、社会に寄与しようという目的には変りがない。このロードマンと販売店の人たちの交流をつうじて、各地のヤマハの仲間(メイト)の活動ぶりを紹介していこう。

## \*オーストリッチクラブの 多彩な活動

磯貝さんのお店では、スポーツ車、それも重量車のお客さんが非常に多い。磯貝モーターズが販売するヤマハオートバイのうち、一二五cc以上の車が、なんと四割五分を占めている。

「スポーツ車、とくに重量級が売れるのは、やはりクラブの人たちのおかげですね」と磯貝さんは語る。

オーストリッチクラブは、現在、会員が二十三人。主としてツーリングをたのしむ人たちによって結成されている。毎月第二土曜日の例会、年に数回のツーリング、レース出場と、きわめて多彩な活動をつづけている。日本GPロードレースもオートバイをつらねて見に行った。

クラブといっても、オーストリッチクラブの人たちには、エリート意識などはない。ツーリングにせよ、レースの参観にせよ、クラブ以外の人たちの参加も自由。磯貝モーターズと取引のないユーザーまでが、オーストリッチクラブの行事に多数加わるようになった。そうしているうちに、自然と、磯貝モーターズからヤマハを買うようになったり、クラブへの加入を希望するお客さんも出てくるという。

モトクロスに出場するメンバーも六人ほどいる。このグループを第二オーストリッチクラブと称しているが、磯貝さんも協力して、ヤマハの市販車をスクランプラーに改造した。昨年、このメンバーは、MCFAJのモトクロス、ノービス二五〇ccクラスに十回以上出場して、七割五分の入賞率をあげた。とくにメンバーの一人、谷平哲(さとし)さんは年間総合得点で二位という好成績だ。磯貝さんは「ヤマハの市販スクランプラーを発売してほしい。そうすれば、もっともっと、スポーツ車に対するイメージが強まると思う」と語っている。

## \*会員は模範的なロードマスター

現在のオーストリッチクラブは、オートバイスポーツ愛好者のクラブとしては、模範的なクラブといえよう。会員の平均年齢は四十才に近く、そ

の大部分は運転歴も長い。会長の倉橋さん(自転車卸商)は四十八才。最年長者の阿部さん(建築業)は六十四才になる。経験豊かなロードマスターがそろっているため、事故がないのは驚ろくほどだ。「まったく事故がないね。ときには、けつこうブツとはしてるんだが、ペテランばかりなので、心配がない」と、お客さんの一人、菅野さん(金属洋装雑貨製造業)もいう。

スポーツツーリングの経験が深い人たちがそろっているため、交通量の多い道路などでは、決してムリをしない。模範運転をつづける先導車を追い抜くと五百円也の罰金を徴収するようなどきもある。そのかわり、山あいに入って、隊列が組めないために自由活動に移ったようなときは、自信のある人は、のびのびと車を走らせる。運転が未熟な人は、とてもついでいていけない。だから「街の中でレースばかりやっていけるような人は、入会しても、すぐにやめてしまおう」と、磯貝さんはいう。クラブには、うるさい規約はないが、結局は健全なオートバイスポーツを楽しみたいという、選ばれた人のみが、会員として残り得るわけだ。

ツーリングの前には、参加者全員がかならず車の点検整備を受ける。「事前整備」が完ぺきであるため、ツーリングに行くにもスペアパーツや整備工具はいらない。プラグを五、六本と、パンク道具だけあれば十分」といふ。

こういうオーストリッチクラブも、発足当時は、いろいろと問題があった。ツーリングに行った一行のうち十数人だが、スピード違反で一網打尽になったこともある。出発するときは集団でも、目的地に着くまでに、みんなバラバラになってしまい、まるでソロ・ツーリング同然になってしまった、ということもめずらしくなかった。しかし、それもいまでは昔語りだ。クラブが発足したのは昭和三十三年の五月。ツーリング好きの人たちが集まって、会員十一人で発足した。いまでも、その半数にあたる五人が、あいかわらずクラブの指導者層として活躍している。当時、雨後の竹の子のように続出しては消えたクラブは多かったが、オーストリッチクラブのように、十年以上も活発に活動をつづけ、さらにますます充実していくというケースは少ない。

「4輪のGTにも乗ってるけど、やっぱり単車の魅力にかなわない」と、お客さんの菅野さん。



## \*ヤマハトライアルや ラリーも計画

「クラブをつくって儲けよう、などという考えでは、とても長つづきはしない」という磯貝さんだが、クラブの運営のためにつくしてきたことが、結果的にはお店のプラスになっているようだ。定着性のあるお客さんが得られること。ツーリングを重ねるにつれ、九〇ccから一二五ccに、二五〇ccから三〇〇cc以上の車へと、お客さんが乗りかえてくれること。オートバイスポーツの愛好者が集まるお店の雰囲気はひかれて、スポーツ好きのお客さんがふえること。など、多くの面にわたって、クラブ活動の効果があらわれているように見受けられた。



おそろいの黄色いチョッキが人目をうばうオーストリッチクラブの連乗会。

## \*オートバイククラブをふやそう

オーストリッチクラブが栄えたのは、よい会員、よい指導者にめぐまれたせいもある。伊熊ロッドマンは「しかし、磯貝社長の人柄や、スポーツに対する情熱が、クラブにとって大きな支えになっている」という。

そこで、これからユーズークラブを組織しようという販売店の人たちの参考になるよう、磯貝さんにクラブづくりのコツを聞いてみた。

「うちの場合は第一に、会員の人たちが、みんな熱心にクラブを盛り立ててきたことでしょう」と前おきしてつぎのように要点を語ってくれた。

「これからクラブをつくらうとしたら、その基礎づくりとして、まずツーリング大会でも開いて、お客さんにオートバイスポーツの楽しさを知ってもらうことが必要でしょうね。それから、会長によい人を選出することが大事です。年輩、人柄、積極性など、クラブのリーダーにふさわしい人に会長になってもらわねばなりません。オーストリッチクラブの場合は、会長はツーリングが本当に好きで、人づきあいもよい。クラブの人たちのみんなの意見をよく聞き、気持をまとめるよう努力していますね。それに、販売店側も熱心でなければいけません。」

磯貝さんはクラブの事務局長という肩書きだが「会計係り兼、雑役係りといったところですかな」と笑う。販売店主が会長になったり、表面に立ちすぎると、クラブ員による自主的な運営ができにくくなる」という磯貝さんの考えから、もっぱらエンの下の力持ちを買って出ているわけだ。

クラブのツーリングには、磯貝さんもヤマハ三〇五ccにまたがり、いつも会員と一緒に走る。「販売店主が四輪車であとから追いかけていくなんてのは、いけません。磯貝さん自身、オートバイスポーツが好きで、古くは赤トンボで、いまは三〇五ccスーパースポーツで、お客さんと一緒にツーリングやレースを楽しんでいる。

「紺屋の白袴という言葉があるけど、それとは逆に、新車が入荷すると、まっさきに自分がおろして使っちゃうんだからね」と、お客さんの菅野さんもあるほどだ。

磯貝さん自身も、クラブの若い人たちと、トライアルレースに出場する。



ヤマハ新型スポーツ車の発売を磯貝さんは歓迎している。「これからはスポーツ車は有望です。今年、来年は、まあまあ伸びても再来年あたりからは、東名道路をはじめ高速道路の完成なども刺激となって、グンと需要がふえるでしょう。それに、現在のオーストリッチクラブのメンバーの例をみても、みんな四輪車を持っていないから、これと併行して、オートバイによるツーリングなどを楽しんでいる。いくつになってもオートバイスポーツ車の魅力は忘れられませんよ。こういうクラブがどんどんできて、お互いに交流しあうようになれば、楽しいですね」

オーストリッチクラブでは、今年からは、年に二、三度の泊まりがけのツーリングのほか、毎月一回、日帰りツーリングを行なう計画をたてている。シーズンを迎えて、クラブの活動は活発だ。「今年はまだ、ヤマハだけのトライアルや、ヤマハリールも、ぜひやりたい」と、オートバイスポーツへの情熱を伊熊ロッドマンに披露する磯貝さんである。

# ヤマハ トピックス

## ヤマハ・コーラスグループ

### ベネゼラでテレビ出演

南米ベネゼラ・カラカス市のヤマハ販売店ベネモトス社は、PRにたいへん熱心です。さきごろ、ヤマハ・ファンを集めて、ヤマハ野球チームを組織し、注目を集めました。こんどはヤマハ・コーラスグループをつくってPRにつとめています。このコーラスグループは、たいへん評判がよく、カラカステレビの特別番組にも出演したほどです。



## ヤマハを売るジム・レッドマン

ヤマハのメイトになった世界チャンピオン



世界選手権ロードレースで六回も世界チャンピオンの座を確保したジム・レッドマンが、ヤマハのグループに加わりました。

とはいえ、ライダーとして世界GPに出場するのではなく、ヤマハの販売グループの一員として、積極的にヤマハを売っていくことになったのです。地元、南アフリカのローデシアにある有力ヤマハ・ディーラー・チャリー・ヤング社にセールス担当重役として、レッドマンは入社しました。

レース界では、ホンダチームのエースライダーとしてヤマハのフィル・リードと、レースごとに、しのぎを削る熱戦を演じてきたレッドマンが、これからはヤマハのメイトとして、ヤマハオートバイ販売のリーダーとして活躍するわけです。「ヤマハは、そんなに魅力のある車なのか」と、世界の注目を集めるのは当然です。

レッドマンは「高品質・高性能、すぐれた性能をもつヤマハを、どんどん売りますよ」と、張切っています。



# ヤマハ静岡営業所の新社屋落成

ヤマハ発動機静岡営業所の新社屋が落成しました。

静岡営業所は、開設以来満三年を迎え、業績も順調に伸びてきましたが、さらに販売店のみなさんとともに発展していくため、新社屋を建設し、移転したものです。

新社屋は国道一号線に面し、近く東名道路のインターチェンジも附近にできるなど、立地条件にもめぐまれています。

地上二階、地下一階建てで、アルミサッシにガラス張りの明るい建物です。

建坪は延べ六百平方メートル。一階がショールームと部品の販売・管理に、二階が事務所、地下一階がサービス工場ならびに倉庫となっています。

所在地 静岡市南安倍一丁目五番十七号  
電話 〇五四二五五二一七五(代)



## 役に立つレースの手引書

「ヤマハレースマニュアル」をご利用ください



競技の種類とその方法、出場に際しての注意、レース界の現況など、盛り沢山の内容に加えて、ヤマハ各車のチューニングアップと改造の実際が、図表入りでくわしく解説してあります。お客さんにもすすめてください。

**B 5版127頁・頒価500円**

ご希望の方は現金をそえて、下記へお申込みください。  
静岡県浜北市中条 ヤマハ発動機営業課内 ヤマハニュース係

## 広告効果一〇〇%



世界一影響力の強い政治家、面白い組合わせです。

写真、タイ国バンコック市のヤマハレーサーが掲げたヤマハオートバイの看板ですが、アメリカのジョンソン大統領の肖像のとなり場所をとったあたり、広告の効果を十分考えています。

一方を見上げれば、つい、もう一方の写真にも目が行ってしまふ。非常に目につきやすいわけです。

# ヤマハ トピックス

## ロンドンシヨウ

## ハイライト

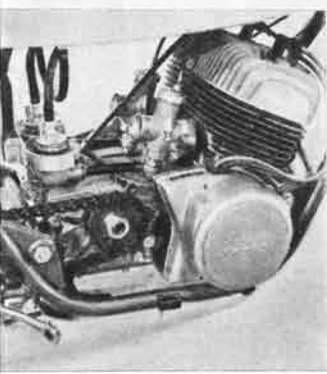
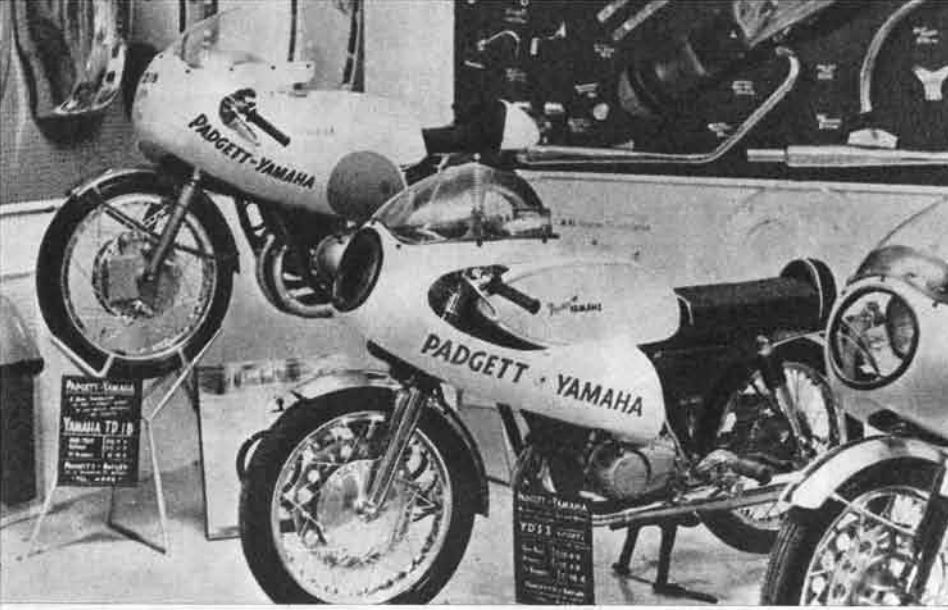
### ● 人気絶対のパジエットレーサー

世界のモーターサイクル技術の粋が一堂に集められる恒例のロンドン・シヨウは、イギリスのモーターサイクル・ファンにとって、大きなたのしみのひとつですが、昨年のロンドン・シヨウの話題をさらったのは、なんといっても人気上昇のヤマハでした。

英国のパットリー市でその名も高いヤマハの代理店・パジエット商会がレース完装のYDS-3、TD1-Bを展示してファンの人気をあつめました。

パジエットさんはレーシングライダーとして有名で、その地方のビッグイベントには必ず出場、みずからヤマハのすぐれた性能を思う存分に誇示しています。

チューニングの腕も抜群で、パットリー市やその周辺のスポーツ・ファンによくこばれています。



## '67 スポーツ・カレンダー 活発になる国内レース界



今年是国内レースも各地で活発に開かれます。三月、四月のスポーツカレンダーを紹介しましょう。ヤマハでスポーツを楽しむお客さんをふやしてください。カック内は会場と主催者の所属本部名。

M・F・J

(3月)

- 5日 鳥取砂丘ツーリング(中国)
- 12日 第42回鈴鹿モトクロス大会(鈴鹿サーキット)中部
- 19日 姫路ツーリング(中国)
- 26日 FISCOライセンス講習会(富士スピードウェイ)中部
- 26日 日の隈モトクロス(日の隈テック)九州
- 26日 全日本選手権関東モトクロス大会(谷田部自動車高速試験場)関東
- 未定 箱根一周ツーリング(関東)
- (4月)
- 2日 中国モトクロス三次大会(広島県三次市)中国
- 2日 第一回岡山ラリー(中国)

- 9日 第十回鈴鹿クロスカントリー大会(鈴鹿サーキット)中部
- 9日 東北スピード・スクランブル(三沢基地)東北
- 16日 筑波ハイスピード・モトクロス(谷田部自動車高速試験場)関東
- 20日 西日本オートレース大会(塩田跡広場)四国
- 23日 モトクロス東北大会(宮城県若柳)東北
- 23日 そよかぜレース(九州)
- 30日 全日本選手権中部モトクロス大会(中部)
- 未定 城山モトクロス大会(七尾)中部
- M・C・F・A・J
- (3月)
- 5日 第一回郡山モトクロス(郡山)
- 5日 第一回伊豆ハイスピードスクランブル(伊豆モータースピードウェイ)
- 12日 第43回ヨコタスクランブル(横田ベース)
- 18日、19日 第9回全日本モーターサイクルクラブマンレース(富士スピードウェイ)
- 26日 第一回西日本モトクロス(和歌山県内)
- 26日 第44回ヨコタスクランブル(横田ベース)
- (4月)
- 2日 第一回FISCOモトクロスグランプリ(FISCO)
- 9日 第45回ヨコタスクランブル(横田ベース)
- 16日 第17回スピードスクランブル(入間川)
- 23日 第2回FISCOモトクロスグランプリ(FISCO)
- 23日 第2回ホリデーロードレース(FISCO)



## ヤマハ1967年新年総会

東京・千葉の販売店代表が集まる

東京、千葉の優秀販売店によるヤマハ1967年新年総会が1月22日、芝の東京プリンスホテルで開かれました。



当日出席した販売店代表は4百人にのぼり、「ヤマハをつくるもの、売るのが、しっかり手をたずさえて、今年も繁栄の道を歩みましょう」という決意が、総会の席上にみなぎっていました。

ヤマハ発動機本社の山田第一業務部長は、「国内に、輸出にと、今年も積極的にヤマハを伸ばしていきたい。新型車の発売はもち論、世界GPも、新しい技術を導入したエンジンで挑んでいく。販売店のみなさんが、ヤマハを扱い、ヤマハによってご繁栄の道がひらけるよう、売りがよく、ダイナミックな商戦のあり方を展開していく」と、自信と決意のほどを披瀝しました。

上島東京支店長は「昨年、ヤマハは、全国平均で150%もの上昇率をみた。これはヤマハの勢力分布が大きくひろがっていることを示している。ヤマハはあくまでも、流通経路を受けもってくださる販売店さんに確実に利益を得ていただくという政策を続ける。ヤマハは生産に販売に、技術にと、確固たる地位を得ている。他社がどんな出方をしようが、ドンと受けて立つ気がまえをもっている」と、力強く挨拶しました。

販売店を代表して亀田商会の亀田社長は、「販売店の利益と幸せをはからぬようなメーカーは、われわれの協力を得られるはずはないが、この点、ヤマハは、値下げを断行するさいにも、同時に代理店の利益を大巾にアップしてくれた。ヤマハこそ、われわれを大切にしてくれるメーカーだということを肝に銘じたい。肩を組み、手をとりあって歩もう」と、新年の抱負を述べました。

このあと、昨年行なった年間点数セール優秀販売店多数を表彰、ついで新発売のCS1-EやR1輸出車も展示されたパーティー会場で、ヤマハグループ同志、親睦をあたためあいました。



ヤマハはロンドンショーでもユーザーに大もてです。

エレガントなロンドンの女性にも愛される気軽な車メイトから、豪快に風を切るスポーツ車、若人の血をわかせる世界GPレーサーまで、種類も豊富なヤマハオートループ車は、このロンドンショーでもきわめて広い観客層の熱心な視線を浴びました。

会期をつうじて、ヤマハの人気は断然強く、いならぶ欧州車を堂堂と押ししました。

左上部のマシンは世界GPで猛威をふるったヤマハ二五〇ccレーサーです。

## ●ヤマハコーナーに人垣



## 今年の世界GPレース カナダを加え十三カ国で開く

今年の世界選手権ロードレースの日程がきまりました。新しくカナダGPが加わったため、今年も十三カ国で開かれます。フィル・リードやビル・アイビーなど、ヤマハのメイトにご声援ください。

- 第一戦—四月三十日(スペインGP)
- 第二戦—五月七日(西ドイツGP)
- 第三戦—五月三十一日(フランスGP)
- 第四戦—六月十二日(イギリスGP)

(T-TRIS)

- 第五戦—六月二十五日(オランダGP)
- 第六戦—七月二日(ベルギーGP)
- 第七戦—七月十六日(東ドイツGP)
- 第八戦—七月二十三日(チェコGP)
- 第九戦—八月六日(フィンランドGP)
- 第十戦—八月十九日(アルスターGP)
- 第十一戦—九月三日(イタリアGP)
- 第十二戦—九月二十四日(カナダGP)
- 第十三戦—十月十四日(日本GP)



斉藤 一郎

## サービス・センター意見見番

春の需要期にさきがけて、ヤマハのスポーツ車が威勢よく、勢揃いしたね。

重量クラスでは、三五〇R1でエのが出た。上下に割れるクラシク・ケースやアルミ・シリントナーなんてのは、初めての造作のようだが、七、〇〇〇回転ブン回わして三六馬力、時速が一七三キロなんざア、五〇〇ccなみの性能だ。春ともなれば、スポーティに車に乗ってみたいお客は、ワクワクしてくるだろう。

2サイクルで三五〇ccという大排気量のオートレーン車。エンジンもまったく新しい設計だ。こんなのを「意欲的な」とでもいうんだらうな。素晴らしいもんだ。

ところで、最近はずームというか、スポーツ車がたくさんつくられ、売られ、乗られているが、ほんとうのスポーツ、そして、スポーツモデルたあ、なにかでエことが判っているだろうか。

第一、スポーツでエと、はなやかで面白い一面だけを考えちゃいけないか?

それから、スポーツ車と、レーサーやスクランプラーが一緒に考えられちゃって、なんてことはないかな?

スポーツは決して楽なものじゃないんだよ。楽しいものじゃあるけれどもね。

まあ、野球を例にとってみるんだね。人気のある野球は、みんなからワイワイ騒がれる

ブツ倒れるほどの疲労、たのしいではあろうが、決して楽なスポーツじゃアない。

気晴らしに球をヒツ叩きながら、プラブラ歩きまわっているようなゴルフだって、コースおえるには七キロも歩く。ヘボだったら八キロも歩かにならぬ。重労働だよ。

オートバイ・スポーツだつて例外じゃない。耐久レースやスクランブルは、見えていても苦しいもんだということが判るだろうが、ツーリングだつてスポーツのうち。本格的にやろうとしたら、楽なものはずはない。

スポーツ車もいけれども、クッションが堅い、ライディング・フォームが前のめりに

いの覚悟を決めて、割り切つて、納得した上で、オートバイ・スポーツを楽しんでもらいたいな。

ところが、そうはいってみても、このごろのメーカーは親切なもので、殿さま乗りで楽に腰の伸ばせる巾広で背高のハンドルをオプションナリな部品として用意してくれるし、すこしの改造でスクランプラーにも、ちよつとしたロードレーサーにもできる部品までつくつてくれる。

その上、車自体も、余裕馬力の大きいことから、日常の使用に不自由のない太いタイヤも使われるし、ネバリのあつたエンジンをつけているから、そのままでも十分オートバイ・スポーツを楽しんでもらえる。

そこでだ。今度はサービス・面のほうだろう。実は少し問題があるんだな。かつて草レースで勝つたことがあるとか、これからスクランブルの一発もやってみようなんてサービスマンは、とかく高速での調子を重視して中低速での調子に無関心な傾向がある。エンジンを整備してのテストで、ブルーンとやって調子がでりやそれでいい、てわけさ。

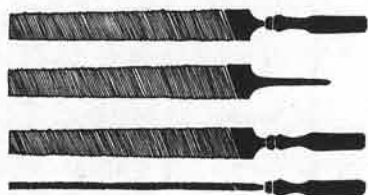
こんなことがあつたな。どうも低速での持出しが悪いのでキャブをあけてみたら、ニードルが二段目になつて。三段目にして少しニードルを上げたら、だいふ持出しがよくなつたんで、サービスマンにたずねたら、二段目の方が回転がでるんだという。このサービスマンは「走り屋」だが、車のオーナーは「ユツクリ屋」なんだな、最高速なんぞより中低速の調子がのぞましいんだ。車は普通車なんだから、この青年のサービスは当を得てないつてところさ。

こんなのはホンの一例で、ほうほうにこうしたことがありそうだな。調節可能な普通車のステッブをやたらに後ろへ下げたり、クッション・ユニットを堅目にセットしたり、むやみにフェンターを切りとばしたり。…が、この程度はユーザーがしつて希望すれば格別だ



なつて、腰がいたい、と苦情をいうのは見当違いというもんだ。いちいち路面の凸凹をひろつてたんじゃスピードが出ないから、クッ

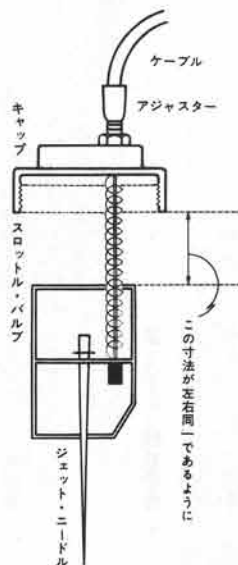
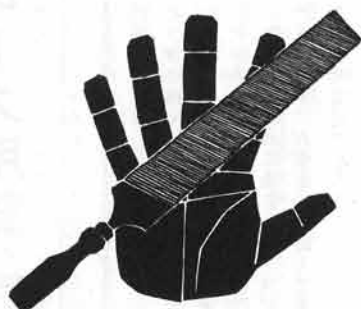
## ヤスリ“べからず”



◎かならずヤスリ掛けに◎ヤスリをほかの工具と一緒に工具箱や引出しに雑居させるべからず。脂（あぶら）がヤスリの目につまったり、歯が欠けたり、切れなくなる。

◎手で撫（な）でるべからず◎ヤスリの目や工作物を指でなでるべからず。脂気がついてヤスリが上滑りしやすくなり、ろくな仕上げができない。無神経にヤスリの目をなでまわすような人は、たいてい、作業もヘタ。

◎先から元まで使うべし◎ヤスリのまんなかだけで、コチョコチョとコスルべからず。先から元までを一杯に使って、押出すだけで削ること。引くのは、つぎに押し削るための予備行動。



## \*2キャブの調整

数多くの利点をもつ2キャブが多用されています。サービスマンの腕のふるい場所がふえたわけです。

2シリンター単キャブの場合、アイドリングで、少しぐらい片肺になっても、吹かせれば、同じ混合比のガスが両シリンターに供給され

けど、選手達のハード・トレーニングは、思いのほかきびしいもんだ。実戦のときはもちろん、練習中のケガも多い。野球選手の負傷率は、健康保険の対象になる職種の中では、上位にあるというじゃないか。  
マラソン選手の苦しい顔、ゴールしてから

シヨンは堅めにしてあったり、または、堅目のできるようになってきているんだ。  
風当りが強くちやいけなから、ライダーが伏姿勢をとって、前のめりのライディング、ポジションをとれるようにと、ねらっているわけだから、スポーツとは苦しいもんだから

が、回転を出すためといってシリンター・ヘッドを削ったり、ピストンの頭を盛ったり、点火時期を進めたりするに至っては言語同断だな。  
サービス・マンの腕のいいってのは、車本来の姿で、本来の能力発揮に一役買うってところじゃあるまいか。

# 今月のサービス

ますが、2キャブでは、そうはいきません。ムリなスロー調整で両方を合わせておくと吹かしたとき両方へ、ちがった割合の混合ガスが供給されてしまいます。

そこで基本的には、両キャブのスロットルバルブの下り具合、引上げ加減が同一でありたいものです。それにはスロットルバルブを抜いて、アクセルグリップを一杯もどしたところで、図に示した寸法を両キャブとも同一に保つことが大切になります。

圧縮圧力が均等で、キャブ各部のセッティングが同じならば、これで両方のシリンターの働らきは均等になり、パイロットエアアの微調整で満足な状態が得られるはずで

# ヤマハ 笑談室

## \*スポーツ需要を伸ばそう

オートバイでスポーツをたのしむ人たちが増えてきたことは、われわれ、モータースポーツに情熱をそそぐものにとっては、たいへんうれしいことです。

しかし、オートバイでレースに出場しようという人は、なんといっても若い層が多いため、お金の負担が大きかったり、親が「危険だ」といって反対したりしたために、レースに出場できないというケースも多いようです。

親たちのこうした認識をあらためてもらうには、一度、レースを観にきてもらい、レースが決して危険なものでないことを知ってもらうことが最善の策だと思っています。

レースが健全なスポーツであることを強調したら、もともと、スポーツ・ユーザーが伸びると思います。

静岡県清水市高橋町東一〇五五

富士商会 野島早生

(編集部注・野島さんは、スポーツクラブ「次郎長ライダーズ」を主宰するなど、若手ライダーの養成に力を注いでいる)

## \*ツーリングを楽しもう



わたしは、単車がなにより好きな二十才の整備士です。ヤマハYDS-3でツーリングを楽しんでいます。

写真は昨年九月、須磨明石公園広場で撮影したものです。このころは、まだ、ならし運転中の新車でしたが、いまでも調子は非常によく、快適な気分を味わっています。

大阪市旭区大宮町一の五二

佐藤整備工場 宇山 隆

## レース用語 豆辞典

オートバイレースを観に行くのが好きなお客さんがふえました。いろいろなレース用語を知っていると、さらに楽しくレースが観られます。お客さんに教えてあげてください。

◆ゼツケン 車番のこと。

◆カウリング 空気抵抗をへらすため、車につける流線型のおおひのこと。

◆ライダー ライダー・サイクルの運転者。

◆コンベクター 競技者という意味。人と車を総合していう。

◆サーキット 周回路のこと。電気の回路のこともサーキットというが、レースのコースでサーキットというのは、例えば富士スピードウェイのような巡回路のことを指す。

◆コントロール ライン スタート ライン および決勝線のこと。車の最前部が、このラインを横切る瞬間に計測される。

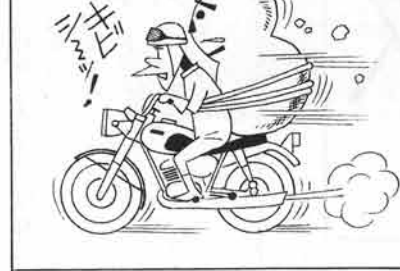
◆デッド エンジン スタート ロードレ ースで普通使われるスタート方法。エンジンをとめておいて、スタートする。

◆ル・マン式 スタート 耐久レースなどで普通行なわれるスタート方法で、ライダーと車がコースをはさんで、向いあい、合図と同時にライダーがコースを横切つて車にかけよう、エンジンを始動させる。

◆グリット スタート 日本GPのように五台、四台と、互いがいに整列してスタートする方法。

◆ピット 選手の手所をかねたレーサー置場のこと。ここにはまた、メカニックなどが待機していて、レース中に車が不調になつて

## RENEWAL 愛車の/野島 和



# フォト・コンテスト

入賞＝特選1名・5,000円／入選3名・2,000円／佳作 若干名・記念品

## 入選 美濃加茂市 福田弘子

なつかしい、バクダンアラレ。耳をふさいだ思い出はだれでも持っていることでしょう。整備のゆきとどいた、きれいなヤマハがいい感じです。



## 入選 茅ヶ崎市 青木信男

ダウンヒルのよい場所です。クーバータイプのヘルメットの選手もよいタイミングにとれました。もう少し右上をいれると、なおよかったと思います。



## 入選 尾西市 高橋鈴雄

ビットマンとなにか語るライダー、まわりを白っぽくして、レースでは一人ぼっちのライダーが強調されました。前景のビットナンバーも効果的です



## 佳作 徳島市 小島孝文 東京 木村城治 名古屋市 末永惣作 千葉 一木好夫

いよいよシーズン開幕。みなさんも冬ごもりしていた愛車の整備も終って、ツーリングに、レースに、走る日を聞近かにひかえて、腕をならしていることとでしょう。カメラもこれからのシーズンです。速出のときはかならずカメラもお供にして傑作をおよせください。テーマ ヤマハオートバイと人物。または風景画面にヤマハがあればどんな写真でも結構です。応募規定 ヤマハニュースの誌上を飾る写真を募集します。締切 毎月十日 送り先 静岡県浜北市中条 ヤマハ発動機 ヤマハニュース編集部

ビット・インしてくる車を整備したりする。ときには、選手にサインを送ったりする重要な場所だ。ビットとは、抗(アナ)とか、へこんだところという意味もある。

◆パドックⅡレース場付属の閉じ地のことをいう。給油所や救急車の待機場所などもある。いわばレースの楽屋うら。ビットもパドックの一部に含まれている。

◆R(アール)Ⅱカーブの半径のことで30Rといったら半径30メートルのカーブのこと。

◆ヘアピンⅡ女性の髪の毛をとめるヘアピンのようにするどいカーブをいう。

◆コーナリングⅡコーナー(かど)をまがること。このコーナワークのよしあしが、レースに大きく影響する。

◆スリップ・ストリームⅡ前を走る車にピッタリとくっついて走る高度なテクニクで、前の車が走ったあとに生まれる一種の真空状態を利用して、エンジンをむりませずに高速走行をつづけること。あまり長くスリップ・ストリームに入りすぎると、エンジンの冷却不足を起すことがある。

◆リーン・イン、リーン・アウト、リーン・ウイズⅡいずれもカーブをするときの乗車姿勢のことで、リーン・ウイズは、車と人の身体をほぼ同じ角度に傾けること。リーン・インは、車よりも人のほうが、より内側に身体を寝かせたスタイル。リーン・アウトは、それとは反対に、人の身体のほうが、車より起きている状態。

◆チェックカー・フラッグⅡレースの終了を示す白と黒の市松模様の旗。このほか、旗はつぎのような合図に使われる。▽シングナル緑または国旗Ⅱスタート▽赤旗Ⅱ全ライダー走行停止▽黄旗Ⅱ危険除行▽緑旗Ⅱ先に示された合図の解除▽三本の黄色縦縞のある赤旗Ⅱコース上オイルあり▽青旗Ⅱ追越車あり、進路をゆずれ▽白旗Ⅱコース上右側に救急車またはサービスマシンあり▽ライダーのナンバーを付した黒旗Ⅱ当該ライダー走行停止

◆リタイアⅡ脱落。途中で選手がレースを放棄すること。

◆プロテストⅡ抗議。



ヤマハオートループ90H3の改造スクランブラーを整備する兵一郎さん(中央)と それを見守る幸平さん(右)



商売のほうでは幸平さんがリーダーだが、モトクロスにかけては 兵一郎さんがコーチだ

## スポーツユーザーを育てる

茨城県日立市・山田モータース 山田幸平さん 山田兵一郎さん

茨城県日立市のヤマハ販売店、山田モータースは、オートバイの新しい需要層を開拓しようと、スポーツユーザーの育成に力を注いでいる。

近くに鉱業関係の大会社があることも手伝って、山田モータースのお客さんの三分の二以上が勤労者であり、釣りとかツーリングとか、もっぱらレジャー用にオートバイが使われている。山田モータースでは、こういう人たちに呼びかけて、ツーリング大会を催したこともあったが、さらに積極的にスポーツユーザーをふやそうと、昨年十二月に「日立レーシングクラブ」を組織した。メンバーは十人。いずれも十八、九の若さだ。

店主の山田幸平さん(28)は、もっぱらマネージメントと応援団長を受持ち、弟の兵一郎さん(23)が、クラブの会長とメカニックをかねている。

昨年くれの茂木モトクロス、新年の鹿島モトクロスと、日立レーシングクラブの戦歴は浅いが、入賞者も出て、すべり出しは好調だ。四月にはクラブが中心となって、「日立モトクロス大会」を開催しようという計画すら出ている。それに「おつきは、全日本モトクロス大会に挑戦だ」と、クラブ員の意気込みはすごい。

このクラブの特色は、すべての会員が自分の車でモトクロスに出場するという点であろう。それぞれが入会金千三百円を収め、毎月五百円ずつ、会費を積み立てている。「自分の車だと、大事に扱うし、一生懸命勉強するので、メカニックの面でも進歩が早い。会員ほとんどは、自分でオートバールぐらいいはやってしまう」と、会長の兵一郎さんも感心している。

「クラブ員は、みんなまじめです。オートバイでスポーツでもやろうという人は、パチンコなどをして遊び歩いている若者とは、質を異にしています。家庭がよいという点でも共通していますね」と、幸平さんも強調する。

クラブの規約は、かなり厳しい。職にもつかず、クラブラ遊んでいるような若者は入会できないし、公道とどばしたり、ルール違反をやったりすると、即座に除名される。月に二回、近くの高鈴山や久慈川の河原で合同練習をやるが、ほとんどの会員は、一日に一度はクラブに顔を出さずにはいられないようだ。

市内の高校の下课時間には、山田モータースの店先きにおかれたレーサーのまわりには、たくさん的高校生が集まる。「この春、学校を卒業したら、ぜひクラブへ入りたい」という希望者があつた。また、「もっともつと、オートバイスポーツはさかんになりますよ」と、熱意を込めて語る山田さん兄弟である。



**YAMAHA BOAT**

美しく耐久性のある安全ボート

**ヨヤマ**

ローボート ニューモデル発売



ヤマハローボートに2人乗りと3人乗りが  
出来ました。F. R. P.の美しい仕上げと、抜群  
の耐久性、浸水しても沈まないボート自体が  
フロートを持つ安全設計など、どなたにも安  
心して使っていただけるボートです。

**ROW 10(ローボート2人乗り)**

全 長……………2.82 m  
全 巾……………1.07 m  
深 さ……………0.47 m  
重 量……………40kg  
定 員……………2名

**ROW 12(ローボート3人乗り)**

全 長……………3.52 m  
全 巾……………1.12 m  
深 さ……………0.51 m  
重 量……………45kg  
定 員……………3名

強烈な迫力！

ヤマハスポーツ群・新発売



ヤマハスポーツ 180 CS1-E    ヤマハスポーツ 250 DS5-E    ヤマハスポーツ 305 M2    ヤマハスポーツ 350 R1



ヤマハ発動機株式会社