

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS NO.96

'71 **6** JUN.



★カラー★

モトクロスブームで売れているGYTパーツ

これがHT90のGYTパーツだ!

《特集》

多彩な行事で人気ふっとう

盛況のヤマハSLフェスティバル

6月の カレンダー

また雨に備えて
タイヤの良否、ブレーキ、電装まわりなど、
お客さまの安全性には積極的な整備で万全を
期したいものです。

それはともかく
うっとおしい時期をむかえるだけに、気分
的にもカラッとした明るさを保ちたいもの。
お店のまわりを整理整頓とし、店内の装飾や
配光を考えて、お客さまを明るくむかえる工
夫をこころみでみるのも有効です。

この梅雨は、南のほうからはじまり、九州か
ら関東地方にかけての南日本では、だいたい
六月上旬から七月上旬にかけて梅雨となり、
次第に北上して、東北地方の北部では六月中
旬、北海道でははつきり梅雨というのほあり
ませんが、七月に入ってから梅雨に似たよう
な日々がつついたりすることがあります。

6月——つゆ
うっとおしい梅雨の季節

1	貼解禁 ワゴンをともなうてSLへ
2	
3	茨城水郷湖沼あやめ祭
4	らくらく書きコンテストの 審査はお済みですか?
5	
6	モトクロス日本 グランプリ 仙台 テクニカルハイランド
7	上高地ウエディング
8	
9	
10	時の記念日
11	入梅
12	
13	金沢百万石まつり
14	
15	
16	佐渡明まほろ
17	
18	
19	
20	文の日 こゆっくりにおくつろぎを
21	
22	夏至 昼がいちばんナガイ日
23	
24	
25	
26	北海道大雪山山開き
27	夏のSLにそなえて 安全点検サービスはいかが?
28	
29	諏訪湖あやめ祭り
30	



＊多彩な行事で人気ぶっとう＊

盛況のヤマハ **SL** フェスティバル

第1回トレール大会

陸に、水に、海に、多彩な行事を展開してお客さまと固く手を結ぶヤマハSLクラブ（モトクロス）の活動は、各地で若いお客さまの話題をあつめていますが、さる四月十八日には、大阪・阪奈モトクロス場を会場に、関西地区最大のヤマハSLフェスティバル、第一回トレール大会がにぎやかに行なわれ、大成功をおさめました。

以下は、このときの催しのあらましをつづつたものですが、行事に参加したお客さまはのべ三百五十人を突破、フェスティバル入場者数約二千人という大規模な大会となり主催のヤマハSLクラブ関西地方本部も、いままさながらに若いお客さまの積極的なSL活動に舌をまいたものです。





▲みんなで楽しめるジムカーナからフェスティバルが開始された。第1のお楽しみはプラグ交換競走。日頃の愛車へのいたわりぶりが一目瞭然。



◀おなじみパン喰い競走。らくらくメイトでらくらく足は地につくが、パンを喰うのはらくじゃない。

なごやかムードをつくる 楽しいジムカーナ

心配されていた前日来の雨もあがり、当日の会場はからりと晴れわたれば、早くも開場前に、ソロで、あるいはグループで、愛車を駆ってかけつけてきたS.L仲間がいっぱいです。お客さまの中には家族づれで見えられた人も意外と多く、ヤマハS.Lクラブがいかに巾広い層から支持されているかを示します。

九時三十分、開会式。モトクロス界でその名をとどろかせている鈴木秀明、加藤清丸の両選手も出席し、めざとくこれを見つけた若いお客さまは、一流のライダーと共に走れるとあって、ちょっとした熱気があたりをつつみます。

さて、待望の行事は、だれもが楽しみめ、見ても面白いジムカーナからはじまりました。積荷競走、パン食い競走、買物競走とユニークなアイデアに豊んだユーモラスなレースの連続で、特に参加者と観衆が一緒になっての買物競走のころともなると、早くも観衆も参加者もなく、まったくひとつにとけあったなごやかな雰囲気では会場はいっぱいです。

また、クラブ対抗モトクロスリレーは、各営業所のスポーツクラブ・15チームが参加。ガソリン入れ、アメ喰い、風船割り、平均台渡り、プラグ交換など嗜好をこらしたレース



▲メイトからミニに乗りかえて、今度はガソリン入れ競走。全部入れないと完走できないように、量が計算されている。



◀積荷競走。「へえー、メイトってこんなにたくさん積めるのかア」



◀アメ喰いレース。右が食べ終り、左はこれから。人の顔みて笑っている場合じゃないノダ。



▲まつ毛まで白くしちゃって大奮闘。

に、五人一組となって大奮闘。お店の私設応援団もとび出して、お店とお客さま、お客さま同志が一体となって大熱戦の連続です。日頃は、接触の少ないクラブ同士の親睦も高まり、楽しいうちにも有意義なクラブ対抗レースでした。



「ほおー、これがGYTパーツか！」昼休みは、パーツや用品など展示の前に人だかりが絶えない。



▶「今度は参加しようナ。そおノSLとはスポーツレジャー、行動することです。」



▶さすがSLフェスティバル。駐車場はツーリングをかねて観戦にやってきた人たちの車でいっぱい。

午後はモトクロスで

フェスティバルは最高潮

午前中のジムカーナを終え、ここでちょっとひと息、お昼休みです。仲間同士、家族ぐるみでお弁当をかこむ姿が会場のあちこちでみうけられ、まさにスポーツレジャー天国といった感じ。

このころともなると、会場の歓声につられて近所の人たちも続々と観戦につめかけてきて、午後のSLモトクロスレースのムードは、まさに最高潮です。

▶ 午後はモトクロスレース。腕が鳴るけど厳しい車検を受けてから。



▶ 「ウヘー、あんなに遊んで、こんなに賞品！」最後まで笑声のたえないSLフェスティバルだった。



▼ 歓声と拍手の中での表彰式。第1回SLフェスティバルは大盛況のうちに幕を閉じた。



▲ 「見てくれ！日頃鍛えたオレのウデ」



◀ セニアライダーもSL仲間。楽しく遊んだあとは、つめかけたファインにサインをねだられ大忙し。

モトクロスは、14レースにわたって行なわれ、トレール教室で鍛えた腕で競い合う若いトレールメイトの熱戦の連続。関西地区におけるトレール教室の充実ぶりがいまさらながらにしのばれました。

また、これと同時にヤマハでモトクロスに大活躍のセニア鈴木秀明、加藤清丸両選手の模範走行も披露され、白熱したレースにさらに彩りをそえたものです。両選手のみことなライディングを堪能した参加者のみなさんは、大会後のサイン会に押しよせ、両選手は、マシンをベンに変えて、ここでも大奮闘、嬉しい悲鳴をあげていました。

みんなが期待している 今後のSL活動

こうして参加したお客さまも、主催したSLクラブも、もちろんつめかけた観衆も心ゆくまで楽しんだ。ヤマハSLフェスティバル・第一回トレール大会は、とどこおりなく大盛況のうちに幕を閉じたのです。

「今後もどしどし、こんな楽しい催しを開いてほしいナー」と参加されたお客さまは、口をそろえて、今後のSL活動に大きな期待を寄せていました。

もちろん、これに対し主催した大阪支店をはじめ各営業所も、第一回の大成功に大いに自信を深め、販売店、お客さま、ヤマハが一体となった、さらに楽しいSL活動へと大きな抱負を抱いたものでした。

らくらくメイトで

ラクラク配達

18年間

13台の

ニュースを配る
ヤマハを足に

新聞おじさん

静岡県清水市布沢

望月真一さん (62)

らくらくメイトは、発売以来各地で大好評
通勤、通学、商用と文字通り生活の足となっ
て大活躍中ですが、これは驚き！ 静岡県清
水市には、毎日六〇キロもの山道を、五〇キ
ロ以上の新聞を積んで、家から家へと走りま
わっているメイトがあります。

このメイトの主は、今年六十二才の望月真

新聞配達18年、そのほとん
どをヤマハとともにすごして
きた望月さん。元気いっぱい、
とても62才とは思えない



配達地域のほとんどが坂道。ここでメイトの粘り強さが威力を発揮する。

一さん。清水市郊外の山間部の新聞配達を始めて、今年で十八年目というベテランで、三年前にヤマハモベットを使い始め、メイトが登場してからは、ずっとヤマハメイトばかり、こんどの「らくらくメイト」が十三台目という根っからのヤマハ党です。

周囲の山やまも部落も、闇の中にひっそりと静まりかえった午前二時、望月さんとヤマハメイトの一日が始まります。

ズッシリと重い三百六十部の新聞をメイトに満載し、山間部に点在する三百戸の家いえをまわるのです。

雨の日も雪の日も、望月さんとメイトの日課は変わりません。

「毎朝、新聞を待っていてくれる読者のことを考えると辛いことも忘れてしまいます。

またヤマハメイトは、エンジンに粘りがあるから新聞の重さも、急な坂道もまったく苦になりません」と、とても六十二才とは思えぬほど元気一杯。

「それに、こんどのメイトは車高が低くなったのでとても乗りやすいです。近所のおかみさん達にも、盛んにPRしてるんですよ」

「皆さんが毎日大変ですねといってくれけど、どうってことないですよ。ウチの女房と、このヤマハメイトと一緒にまだまだ頑張りますよ」と、使命感に燃えて意気盛んな望月さん。「らくらくメイトは、しあわせメイト」といった感じでいっぱいでした。



▲帰宅は午前10時。奥さんの出迎え、土産のサシミ、一風呂浴びての一杯、みんな最高！



▲「お早ようツスノ」前に後に新聞のヤマ。しかし、らくに足が地につくメイトで配達は快調だ。

◀「おじさん、お早よう」望月さんは大の子供好き。登校中の小学生と毎朝の楽しいひとときだ。

東南アジアへ進出するトレール教室



全日本選手権・中部モトクロスの見学にやって来た研修生の一行。ハイレベルなレースに驚きながらも、ヤマハの快走にやんやのキャサイを送っていた。



インストラクター

研修生が日本で特訓!

トレール教室は、安全運転の基礎テクニックを学ぶと同時に、不整地をトレール走行する楽しさを日本中に普及浸透させてきました。が、こんどはこの楽しく有意義なトレール教室を東南アジアでも開催しよう、インストラクター研修生九名が来日しました。

一行は、タイから五名、フィリッピン、シンガポールから各一名、沖縄から二名で、いずれもお国ではマーケットリーダーとして活躍中の方ばかり。

七日に来日し、全日本選手権モトクロスの観戦、本社工場見学などオートバイ王国・日本の現状を見聞した後、十三日から三日間にわたり、朝霧高原に合宿、『ヤマハトレールランド朝霧』でインストラクターとしての訓練をみっちり受けたわけです。

この研修は、毎朝七時の起床にはじまり、大月インストラクターの指導で一日八時間にわたって続けられました。が、ギャップ走行、斜面走行、アクセルターン、ジャンプなどなどつぎつぎに研修が進むにつれて、受講生はドンドンと腕を上げ、最終日の自由走行のころともなると、さすが、お国ではベテランの人ばかり、これが最初にこのコースでモタっていた人たちとはとても信じられないくらいの上達ぶりでした。

また、一日の研修を終えると宿舎で夜のミーティングが行なわれ、大月インストラクター



▲モトクロスで早くも大活躍のHT 90を前に、許田さんと前浜さんの沖縄コンビは、スポーツライダーズの野口監督をつかまえて熱心にマシン談議。



▲みごとなテクニックをカメラにおさめて後日の参考にと、熱心にシャッターを押しつけているのは、ヤマハでタイのロードレースチャンピオンとなったP・チュラモントン君。



▲加藤清丸、鈴木秀明、鈴木忠男、鈴木都良夫の4ヤマハセニアとも交歓。言葉はちがってもそこはヤマハフレンド同士、ジョークをとばしながらの楽しいひとときだ。



▲見てるばかりじゃつまらない、さっそくミニを駆ってひと走り。夢中になると研修生は母国語、インストラクターは日本語。それでも立派に通じちゃう。

ーとの間で、日本のトレール教室の現状、各国のお国柄にあわせた開催方法、ヤマハトレールのメカニズムなど熱心な質問や討議が、それぞれのお国言葉で毎晩夜更まで続けられました。

こうして、座学と実技の両方にわたりみっちり訓練を受けた研修生たちは、「初めてなのでなかなかうまくいかないが、大変なことになる。いまさらながらに基礎技術の大切なことを知らされました」と口をそろえてトレール教室の成果を語りあい、それぞれのお国でのトレール教室開催に胸をはずませて帰国して行きました。

▼『トレールランド朝霧』での
初走行。ウォーミングアップ
にも自然と熱がこもってくる



▲モトクロス観戦の後は、今度は彼らがシゴカレル番。大月インストラクターのひと言ひと言にくい入るように聞きいる。



▲みんなやる気十分のトレールマスターばかり。
コース整備もてきばきとみごとなもの。



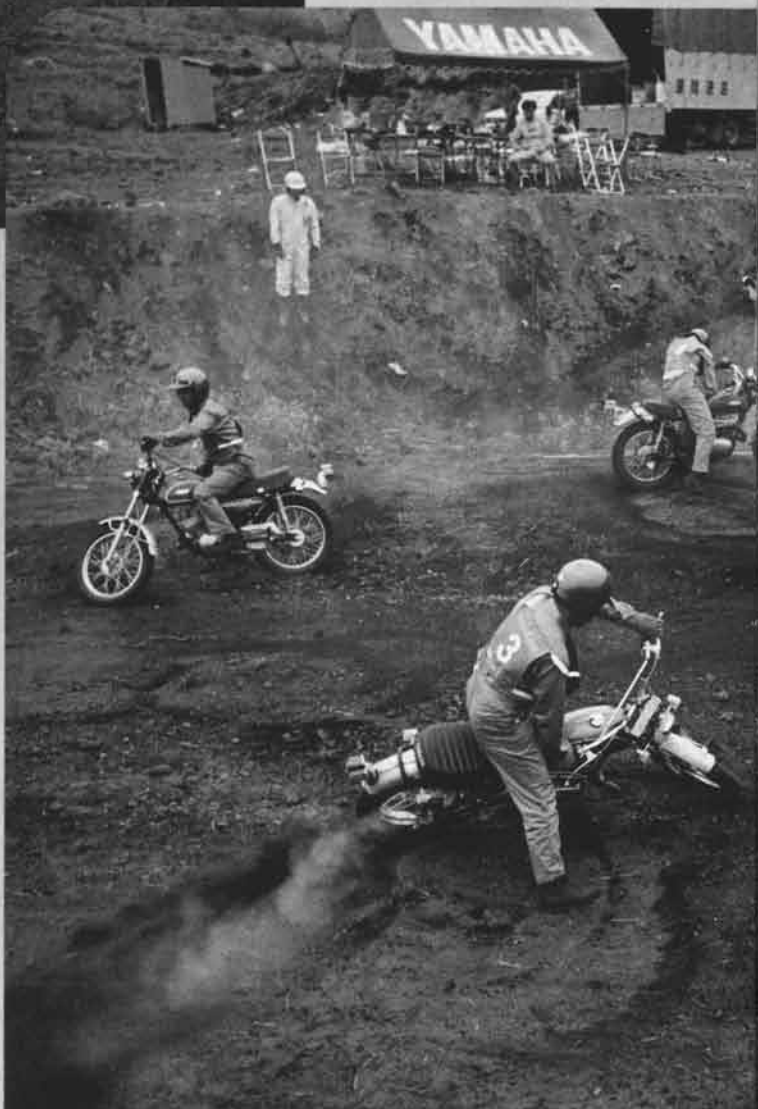
◀待望の自由走行。もう国へ帰れば立派なトレールマスター。研修会の終了がいかにも残念そう。時のたつのも忘れて日本の自然を走りまわっていた。



トレール教室も2日目、3日目と進むうちに研修生のウデもみちがえるほど上達してくる。アクセルターンだって、ホラ！みごとなものです。



▲1日の教室の終りは、夕食後のミーティングだ。マシンのこと、ライディングのことと日本のトレール教室の現状、各国での開催方法などの質疑が深夜までつづく。



お店やお客さまのいろいろな話題、業界の動向など、
北から南から、足で集めた二輪車界の話題です。

+++++お店の情報源にぜひどうぞ+++++

最近、新車販売の道しるべとなるカタログなどから、最高速度の表示が消えていることにお気づきの方も多いでしょう。

これは、日本自動車工業会・二輪車対策特別委員会が、自主規制の形で行った取り決めに従ったものです。

さらに公正取引委員会でも、「ユーザーをまどわすような誇大表示は、公正取引上からも好ましくない」として新しい公正競争規約案を作成しました。

お店にとつても、非常に関係の深いことですので、この二つの取決めをもうすこし深く調べてみました。

▼高速性能よりも安全性能で——▲

自工会（日本自動車工業会）が取り決めた二輪車（新車）の最高速度の無表示規制は、ひとくちにいえば、安全上の立場から危険を誘発しないよう自主的に規制したものです。

普通乗用車や軽自動車では、カタログや広告宣伝物などでの最高速度の表示がひとし先にも規制されていましたが、二輪車もこれに準じることになったものとみてよいでしょう。

かつては、必要以上に最高速度を表示し、お互いに刺激をさそったようなことも業界内では見受けられました。近年の高性能化と交通事故の多発化に対し、最高速度を謳うことは好ましくないと考えられるためです。

高性能化といえ、二輪車の場合、世界選手権ロードレースをもちだすまでもなく、その優秀性は、十分に実証済みですし、いままら十分な余裕ある性能（スピード）を表示する必要もあるまい、ともいえます。

現在のような状況の中では、むしろ車に対する安全上の配慮が、なにより大切であろうというわけです。

ヤマハが現在市販している二輪車には、特許の防塵防水ブレーキをはじめ、明るいヘッドランプ、確認しやすいテールランプ、大型なフラッシュャーランプやオーディオパイロット、サイドリフレクター、マーカーランプ、などライダーに対する安全装備をより一層充実させているほか、操縦性とか安定性など数値ではあらわせない性能でリードし、品質の向上

にも最大の努力をほらっています。

したがって、これからのご商売は、スピードよりも安全性を売ることに留意することが不可欠であると考えられます。

▼公取委からの制約——▲

公正取引委員会でも「自動車（二輪車を含む新車）の表示に関する公正競争規約案」を作成し、必要事項以外の表示はカタログなどから除くよう規制しています。



Eye これからはスピードよりも安全性で……

この公取委の方針は、自工会の安全上の立場とは異なり、一般消費者の適正な商品選択を保護するためのものです。

主な規制内容は、カタログを作成するとき主要諸元には——

- ①寸法 全長、全巾、全高、軸距、最低地上高。
- ②重量 車両重量、乗車定員（積載重量）。
- ③性能 登坂能力、最小回転半径。
- ④原動機 型式、種類、気筒数と配置、総排気量。
- ⑤圧縮比、最高出力、最大トルク。
- ⑥その他 タイヤサイズ、使用燃料、燃料タンク容量を

明瞭に表示しなければなりません。

ただし、これらは必要最小限の表示で、これ以外の制動停止距離、変速機構など使用者が知っておくべき事項は、もちろん表示してもさしつかえないことになっています。

ただし、最高速度、発進加速を新聞、雑誌、テレビ、ラジオの四媒体で表示する場合は、「キヤッチフレーズ」や「アイキャッチャー」として使うことはできないのです。

●最大級を意味する用語の使用は——
これはしばしば問題になることで、「首位」「第一位」「トップ」「最高」「最良」「BIGGEST」などの言葉を用いる場合ですが、この場合は、その裏付けとなる具体的な数値または根拠を付記しなければなりません。

この他、「完全な」「完璧な」「絶対的な」などの用語の使用は、その内容が社会通念上妥当な範囲を越えない程度に表示するとなっています。

●販売価格の表示——
カタログなどには、必ず販売価格を表示しなければならなくなりました。

この場合、販売店における店頭渡し価格を表示し、しかもその商品に添付品が含まれているかどうかの別も明記します。

●不当表示の禁止——
以上の他に、不当表示の禁止があげられています。これには①表示価格では実際に購入できないにもかかわらず、購入できるかのよう

に誤認される恐れのある表示。②割賦販売で頭金が必要であるのに、頭金なしで購入できるかのように誤認される恐れのある表示。

③支払回数、支払期間、その他割賦販売条件について実際のものよりも取引の相手方に有利であるかのように誤認される恐れのある表示。

④保証条件について、実際には部分保証であるにもかかわらず、全体保証であるかのように誤認される恐れのある表示——などが禁止されており

自工会の自主規制、公取委の公正競争規約の双方の規定は、以上のとおりですが、お店でもこれらのことを念頭において、お客さまへのPR、販売にあたるのが大切でしょう。

★モトクロスブームをつくり売れている★ これが HT90のGYTパーツだ!



GYTパーツで装備をかけたHT90。



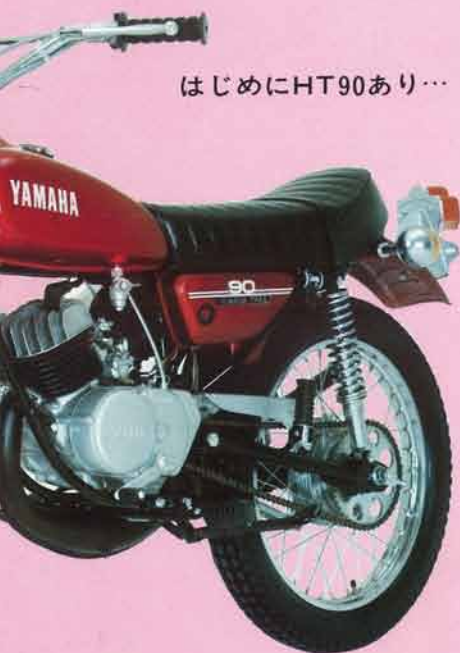
HT90は、デビュー第1戦の全日本選手権シリーズ第3戦「三次モトクロス大会」でノービス90、ジュニア90の出場2クラスに優勝!モトクロスブームに拍車をかけ、新しいお客さまをつぎつぎと広げている。

GYT (純正ヤマハチューニング) パーツが売られています。

トレール車の出現は、アドベンチャーツーリングなど、オートバイのスポーツレジャーに新風をおくりこんだいっぽう、モトクロスブームを生みだし、GYTパーツの需要を高めました。またGYTパーツの使用は競技内容を

ひきあげ、これが若いお客さまのモトクロス熱を高め、GYTパーツの需要はシーズンを追ってぐんぐん伸びてきています。

ここにヤマハトレールシリーズのGYTキットをご紹介しますと同時に、売れているHT90について、その取扱いを写真でおめにかけます。ぜひにご利用ください。

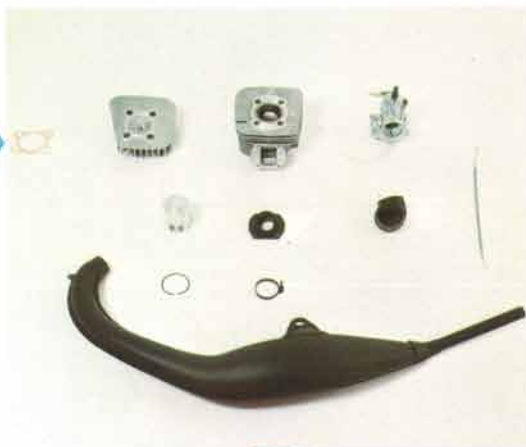


はじめにHT90あり…

時間50分!

モトクロスサーに…

にGYTキットをつける



そしてGYTパーツあり (注・左上のガスケットは別途に注文)。



車体外装部品を取外し、シリンダーまわりを外す (左写真右下の取外し部品は流用)。



ピストン、ピストンリングを取付ける。



シリンダーにリードバルブ (流用) を取付け組込む。



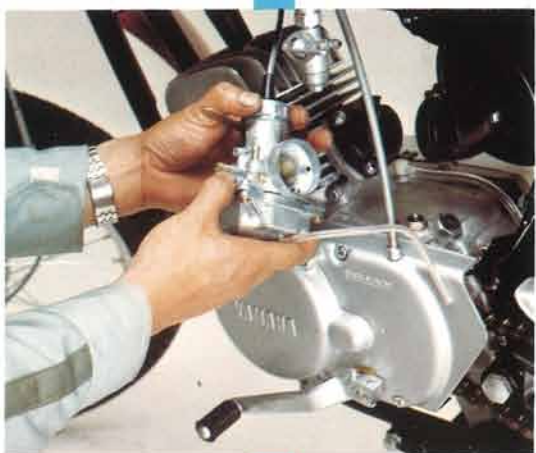
シリンダーヘッドの組付け。ガスケットは、GYTキット組付用のほかに標準車用 (新品) を使用 (標準車用のみの場合は三枚使用)。



これで出来上がり（ふつうは
サイドスタンドも外す）。



エキスパンションチャンバー
を組付ける。



キャブレターを組付ける。



スロットルワイヤーを組付け
る（ワイヤーシリンダーにグ
リスを充てん）。



作業時

トレール変じて

ヤマハトレールLHT90



YAMAHA

TRAIL

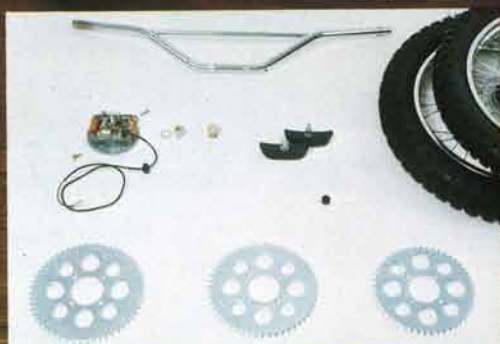
90HT1

AT125

DT250

RT360

《ほかにもいろいろとあります》



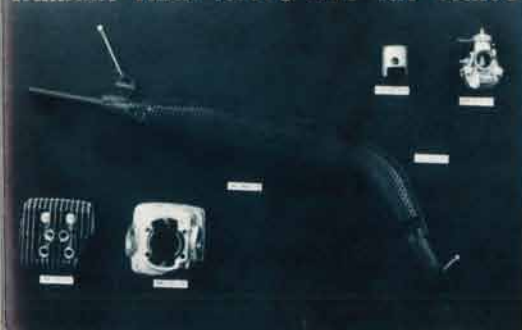
HT90の任意部品(マグネトーアッセンブリーの右、ビードストッパーの下にあるのはメーターケーブル取外し時のブラインドプラグ。スプロケットは49T、52T、55T)



これはHT90と併売の90HT1の任意部品。HT90のGYTパーツにこれを組込めば、ホットなモトクロッサーが誕生(クランクアッセンブリー、リードバルブ、点火コイル、エヤクリナーのセット。いずれもHT90用)

各モデルのGYTキットについては担当のセールスマンに御用命ください。

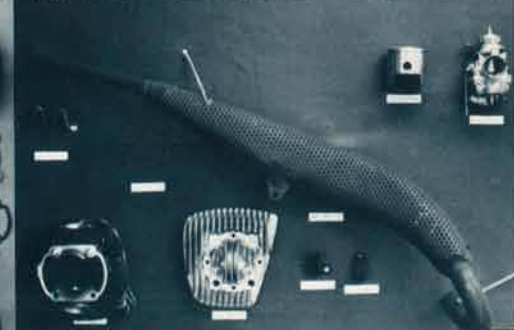
YAMAHA TRAIL AT125 GYT KIT PARTS



YAMAHA TRAIL DT250 GYT KIT PARTS



YAMAHA TRAIL RT360 GYT KIT PARTS



こんにちは
ヤマハ
です

YAMAHA

筑後自動車商会

八女市大字吉田 799-01 TEL. 八女 5089

ずらりと並んだ重量車群。俺たちも一緒に撮ってくれよ！と続々集まってきた八女ツーリングクラブのみなさんと。



~~~~~一家あげて  
**積極経営**~~~~~

福岡県八女市吉田大字学手

**筑後自動車商会**

お父さんが苦勞して築きあげたお店を、仲のよい兄弟がそれぞれの特技を生かしてバックアップ、一家あげてヤマハスポーツを売りまくるのは八女市の筑後自動車商会さんです。

こんど出す店は久留米にしようか大牟田にしようかどうれしいプランを練っている城島さんご一家。右から長男の健治さん、ご主人の春三さん、奥さんのナミ子さん、次男の孝行さん。



みんなが集まれば自然にツーリングの話がとび出す。来月はどこに行こうか！ 親しい仲間同志のダベリングは最高に楽しい。



その活動はなかなか積極的です。は四日間の九州一周ツーリングを行なうなど、

筑後自動車商会さんは、市内に入って間もなくの国道ぞいにあつて、お客さまが気軽に出入りできるムードを持っています。筑後自動車さんは5年前八女ツーリングクラブを結成、積極的にその運営にあつてこられたとのことで、毎日午後になると学校や勤めを終えた会員が三々五々お店へ集まってきて、ツーリングの話に花を咲かせるという若者たちの集会場でもあります。

### ●積極的にツーリングクラブを運営

福岡県久留米市から国道3号線を南へ30分のところにあるここ八女市は、昔から八女茶で知られ、経済的にもきわめて恵まれた土地柄です。

このクラブでは、ほとんどのマシンが重量車で占められており、25名の会員のうち650ccの所持者が10名もいます。これが15名になったら、記念に浜松のヤマハ本社へツーリングしようとして張切っています。これまで毎月一回、200km以上のツーリングを行ない、年一回は四日間の九州一周ツーリングを行なうなど、

## ●技術とアフターサービスで売る

ご主人の城島春三さん(48)は、陸軍兵器学校発動機課の出身で、四輪の整備のベテランとして知られていたとのことで、お店を持ってからも優れた技術を売りものに、アフターサービスに心がけてきました。

またメカニックに強いということは、各社のマシンの良し悪しを的確に見きわめ、驚くほど豊富な機械知識は、誰にでもわかりやすい商品説明にかわり、安心してヤマハスポーツを求めお客さんを確実に増やしてきました。そんな春三さんの評判を伝え聞いて、新しいお客さまもどんどん集まるようになり、最近新しいお客さまがまた新しいお客さまを紹介してくださったりして、月々コンスタントにXSやRX、DXなどの大型商品を伸ばしてきており、久留米管内ではトップの成績をつけています。



## ●対称的な仲良し兄弟

長男の健治さん(22)は、西日本整備学校を卒業後、お店でコッコツとマシンのいじっているのが大好きという、どちらかというとおとなしい技術家肌で、お父さんの忙がしさをカバーしています。

次男の孝行さん(18)は、お兄さんとは全く対称的な社交家で、県立福島高校校定時制の四年生ですが、友達づきあいも活発で強力なセールスマンぶりを発揮しています。

こんなエピソードがあります。学校でオートバイを盗まれた苦学生がいましたが、孝行さんが中心になって友達に呼びかけて募金を集め、一万八千円を見舞金としておくって、たいへん喜ばれました。その心意気に感動した他の学生たちも、こぞってお客さまの仲間入りをしてくれたというわけで、はからずも大セールス作戦を展開したのと同じ結果を得



たものでした。

## ●奥さまも経理で一役

優秀な技術に積極的なセールス、さらに落度のない経理があつてはじめて完璧な経営といえますが、経理には奥さまのナミ子さん(43)があたり、簿記学校の経験を生かして金銭的なことはいっさいとりしきっています。春三さんのいわくには、へそくりも出来ない？ほど見事なものだそうです。

このように一家四人それぞれ持場をかため、一丸となって積極的にヤマハスポーツを売りまくる、九州のトップ、さらには全国のトップめざして支店の開設など、より強力なヤマハ販売作戦を押し進めている筑後自動車さんです。

▼「よし出来たぞ、ひとつばしりやってみるか！」と元気な孝行さん。あまり飛ばさんようにと声をかけるお父さん。



結論を先にいえば——

われわれが

最近手がけた中量級ロードモデルとしては

“もっともすぐれたものの一つである”

といわなければ

ならない

ヤマハスポーツCS200E  
★★★★★テスト記★★★★★

英国市場に最近デビューしたヤマハ二〇〇cc YCS3Eの外観のポイントは、ヤマハ独特のスクエアフェースのシンダーブロックとヘッドであるが、ラインの一二五cc級AS1とどこか似ているという印象をうける。エレクトリックスターターが規格装備であり、直流式のものを使用されている。第一印象を簡潔に言いあらわすと、派手なクルマだということであるが、さらによくみると細部にわたって各材質、デザイン上の配慮の入念さにひきつけられる。バッテリーカバーとオイルタンクの配合のすぐれたバランスが安定感を生み出しているが、バッテリーミナルには固定式ナットが使用されていてスクリーンのとり外しが容易になっている。

“入念な仕上げにひきつけられる”

ヤマハスポーツ・シリーズの中堅、CS200—Eは、性能的には二五〇cc級に匹敵し、経済性や取回しは一、二五cc級なみの手軽さをもつものとして堅実な人気を保っていますが、海外でもちよつとぜいたくな通勤、通学用の足として、また格好なツーリング用としてユニークな定評を得ています。以下は近着の英紙「モーターサイクル」が伝えるCS200—E（輸出モデルはYCS3E）のテスト記のあらましです。

青い目の専門家が、はたしてどのような評価をくだしたか、その評価から新しい角度のセールスポイントを見出してみよう。

“安上りの燃費ツウの通説を変更したい”

スポーツ型としての高性能とともに、ロードスターとしての実用性、経済性もすぐれて

スタンディング・スタート $\frac{1}{4}$ マイル（ゼロヨン）を三回試みたが、記録は十八・五秒、十八秒、十八秒という立派なものであった。トラックテストで、トップギヤ最高時速七八マイル（一二四・八キロ/時）の数字が得られたが、その際の回転数は八千四百内外であった。法定時速七〇マイル（一一八キロ/時）では、ヤマハは性能にかなりの余裕を残して、安定したクルージングのそう快さを満喫させてくれるのである。

“出足の伸びはまさに驚異的”

バッテリー本体はラバーカーベット上にきちんと置かれている。

二〇〇ccヤマハに乗車したときの姿勢はいわゆる“シート・アップ・アンド・ベック”深く腰をいれて心もち前かがみになるといった式であるが、この姿勢が一番むいているように思える。

ただ時速八〇マイル（一二八キロ/時）の高速に達すると、風の抵抗が大分きびしくなる。

ハンドリングは、低速時には軽快であり、高速時には非常に安定しているという印象がある。

ブレーキのきまのよさも理想的で、時速三〇マイル（四八キロ/時）からの制動距離はわずかに三二フィート（九・七五メートル）であった。ダブル・リーディング・シユ어의前輪ストッパーの強力なことと、ヨコハマタイヤのロードグリップが格段に向上していることがわかる。

YCS3Eの加速性能は、このモデルのもつすぐれたスポーツ性の最たるものであり、二〇〇毎分回転からの出足の伸びは驚異的であった。

# YAMAHA SPECIAL

# Motor Cycle IMPRESSION

## 95 cc YAMAHA YCS3E ELECTRIC



ST ONCE in a while, we get a road-test machine which is so good for purpose as to be almost beyond criticism. One such is the Yamaha YCS3E, the 200 Electric, first seen in Britain at the Olympia Show two months ago.

Its role is that of a luxury commuter and touring machine — the sort of mount from which the discriminating owner expects a fair cruising ride, reliability, comfort, smoothness, quietness, in a highly civilised but not over-generally.

The 200 Electric has all the virtues and sparkling performance besides. This is an ordinarily versatile motor cycle offers brisk acceleration, good steering and first-class braking. It weighs less than the average two-hundred roadster — is offered at a very reasonable £267.

about its detail work. The battery cover and the pivoting oil tank (to give access to its filler cap and the air filter) have a well-balanced, solid feel. Battery terminals have captive nuts for easy removal of the attachment screws, and the battery sits snugly on a rubber carpet with an all-round moulded rim.

And the new Yam goes well, too. That sit-up-and-beg riding position is comfortable but not grotesque; only when nudging top speed of nearly 80 mph does it become tiring to resist the wind. If you have the right top

would do credit to a sports model, let alone a tourer. Power comes slamming in from 2,000 rpm to such effect that we could zoom away from traffic lights with the front wheel just pattering the tarmac. Tested against a stopwatch (not electronically, it is emphasised), we got successive readings of 18.5, 18.0 and 18.0s for the standing quarter-mile.

Track tested, our machine showed 78 mph with 8,400 rpm in top gear, which works out at a true speed of 75 mph. It would cruise indefinitely at the mph legal

two-stroke has got to be thirsty? Lighting is well suited to British tastes, with a broad main beam. Switchgear is positive and reliable, though operation of the handlebar-grip console needed practice to make perfect. Horn note is piercing, although high-pitched.

Despite its general excellence, the YCS3E had some shortcomings. For instance, unless it was fully charged, the 10-amp-hour battery would not cope with dead-cold electric starts, and the kickstarter had to be used. Also, it took very energetic pushing to fire the engine

lubrication systems are usually so thrifty, this particular Yamaha Autolube did no better than 160 miles to the pint of oil.

But these are trifling criticisms. Only the most churlish would weigh them in the

balance against the overall excellence of the Yamaha YCS3E. One of the finest mediumweight tourers we have tested in recent years.

JOHN EBBRELL

### SPECIFICATION

ENGINE: Capacity and type: 195 cc (52 x 46mm) parallel-twin two-stroke. Bearings: crankshaft supported in four ball bearings, saged-roller big ends, needle-roller small ends. Compression ratio: 7 to 1. Lubrication: Yamaha Autolube, throttle-controlled pump, supplying induction tracts through spark plug. Capacity: 21 pints. Valve timing: VM200

only. Neutral indicator and dynamo-charging lamp. Direction indicators. Electric starting. FUEL CAPACITY: 1½ gallons, including 21 pints reserve. TYRES: Yokohama 2.75 x 18in, ribbed front; 3.00 x 18in, studded rear. BRAKES: 7in-diameter, 31.5 front; 6in-diameter, single-leading-shoe rear. Suspension: Telescopic front fork, coil spring rear. Fork: coil spring, telescopic front fork, coil spring rear.

いるが、乗ってみてまず気がつくのは燃費の安上りなことであらう。

時速四十マイル（六四キロ/時）のスピードを維持して長時間走り続けてみたが、その際のガソリン使用量は一一二マイル（一八〇キロ）あたり一ガロン（四・五五リットル）であり、また六〇・七〇（九六〜一二二）マイル/時のクルージングではガロンあたりの走行距離は約六三マイル（一〇〇キロ）であった。

このクラスの排気量のバイクとして、これらの数字ははるかに一般レベルを上回っているが、よくいわれている2ストローク型の高速マシンは燃料を驚くほど喰うという通説に変更を加えなければならぬかも知れない。

**“すぐれた始動性、オイル消費も経済的”**

照明装置の位置も平均的な体格のライダーにぴったりで、巾広い光線が夜間走行の安全性を保証する。

ハンドルグリップ・コンソールの完全な操作に慣れるには若干の練習を必要とするが、スイッチギヤの作動は極めて円滑であり、また信頼できる。

エレクトリックスターターは大体一発でエンジンを始動させるが、バッテリーを常に適度に充電しておきさえすれば、エンジンが完全に冷えてしまった際でもその始動は容易である。

運わるくバッテリーが充電不十分で、エレクトリック・スターターがうまく作動しない場合は、キックスターターにすぐ切りかえられるが、欲をいえば、現在についているコールドスタートレバーをハンドルレバーにかえれば、エンジン始動がより容易になるのではないかという印象をうけた。

ヘリカルギヤとローラーチェーンによる減速は常にスムーズで、湿式多板クラッチのきれも良好である。

このモデルの潤滑装置はもち論ヤマハ開発のオートループ方式が採用されているが、オ

イル消費量は大体一六〇マイル（二五六キロ）につき一パイント程度であった。

この種の潤滑装置は非常にオイルを喰うというのが常識になっているが、この程度の消費量ならまずまずというところだと思ふ。

**“もっともすぐれたモデルの一つ 第一級の折り紙つきと推奨”**

テストの諸データを総合した結果、ヤマハ YCS3E は、われわれが最近手がけたミディアムウェイト級のロードモデルとしては、もっともすぐれたものの一つだという結論を得た。

その外観をみただけで、メーカーの意図するこのモデルの使用目的が市中走行用であり、長距離ツーリング用であることがわかるが、実際に乗ってみると、まさに YCS3E は理想的なストリートスポーツ型モデルであるという印象を強くする。

ちょっとせいたいであるが、このモデルは通勤・通学の足としてうってつけであらう。

かなりうるさい注文をつけるライダーでも、二〇〇cc ヤマハの備える安定性、乗り心地のよさ、とり扱い易さ、エンジン作動音、排気音の小さいこと、その他このバイクが備えるストリートモデルとしてのすぐれたメリットには文句のつけようがあるまい。

その反面、休日を利用する長距離ツーリングの足として発揮するスポーツ性も一級の折り紙がつけられる。

そう快な加速の切れ味、安定したハンドリング、強力なブレーキングなど、いずれをとってもこのクラスの一般的なレベルをかなり上回っていることは確かである。

英国での販売価格二六七・五ポンド（約二十二万五千円）もリーズナブルなものであり、今後、地味ではあるが着実にマーケットシェアを拡大していくことが予想される。

ブラジル

インテルラゴス  
500マイルに

快勝

〔YAMAHA MOTOR DO BRASIL 発〕四月

二十五日、ブラジル・サンパウロで行われた中南米地域最大のスポーツイベント、インテルラゴス五〇〇マイル耐久レースに、ヤマハ三五〇cc TR2Bで出場した本橋、河崎のヤマハペアが、鮮やかな勝利を収めました。

両ライダーはプラクティスでも、ラップタイムの一位・二位を独占していましたが、本番ではその好調ぶりが一段とめざましく、スタートからゴールまで独走の形で完走、六時間三十九分四十四秒（平均時速一二〇・六九km）の記録で優勝しました。

このヤマハの勝利に対する反響は極めて大きく、現地ジャーナリズムは例外なく大きなスペースをさいてその模様を報道しています。



スタートは鈴鹿10時間耐久などでおなじみのル・マン式。



白いスーツで身をかためた河崎裕之選手の華麗なコーナーワーク。



さあ、いこう！10年のキャリアにもいわせ、自信たっぷりの本橋明泰選手。





500マイル=800キロの長丁場を走破、表彰台の最高位に立った本橋、河崎の両選手。2位には現地ライダーが入り、互いの健闘を祝して心からの握手をかわす。



時速 240 km/h をマーク、ブラジルのサイクリストを驚嘆させた YAMAHA —— とは現地紙の報道だ。

【SIAM YAMAHA 発】タイ最大のモーターサイクルレースである第一回ライオンズ・グランプリで、ヤマハ二五〇ccマシンに乗った現地のライダーP・チュラモントン選手が二クラス制覇を遂げ、ミーティングの総合ウィナーになりました。

レースは、五月二日キッティカチョーンのサーキットに多数の観衆をあつめて行なわれましたが、よびものの六十ラップオープンクラスでは、最初の二十二周目あたりまで、スズキのV・チャイソング選手と首位を争って烈しいデッドヒートを展開しましたが、二十三周目からは、チュラモントン選手のヤマハが



ヤマハの勝利を大きく報道する現地紙。邦字紙もあり、レースの経過を一世に詳報。

断然リード、五十四分十一秒五の好タイムで優勝しました。

二五〇ccクラスのレースは更にスリリングで、スズキ、カワサキのライダーと五十ラップ全部にわたって三つ巴のトップ争いが続きましたが、チュラモントン選手が、二位のT・チャイサングアン(スズキ)に一秒あまりの差をつけて優勝したのです。

なお、チュラモントン選手はこのレースの直後、ヤマハトレール教室のリーダーとしての教育をうけるために来日しました。

〔写真は第一回ライオンズGPの盛況ぶりを伝える現地の英字紙〕

# ヤマハ活躍のミニト四〇〇〇 アメリカ

荒けずりな地形を生かしたトレール耐久レースはアメリカで最も人気の高いスポーツですが、その中でもネバダの砂漠で毎年行なわれるミニト四〇〇耐久レースは決定版といつてさしつかえないでしょう。

二人一組のライダーチームが、西部劇時代そのままの地形を残した砂漠コース一周三十五マイルを八周にわたって優劣を競う、世界でも類のない苛酷なレースです。

このレースで毎年優勝をさらうのは、ヤマハ三六〇トレールのマイク・パットリックですが、すぐれたライダーのテクニクとマシンスタミナが苛酷な走行条件に立派に耐えるのです。

写真は快調なベースで砂漠をばく進するヤマハ360のヒーローム・パットリック選手(車番5)と、ヤマハ250のG・ジョーンズ選手(車番88)



## アフリカの見本市で 人気独占——「ガーナ」——

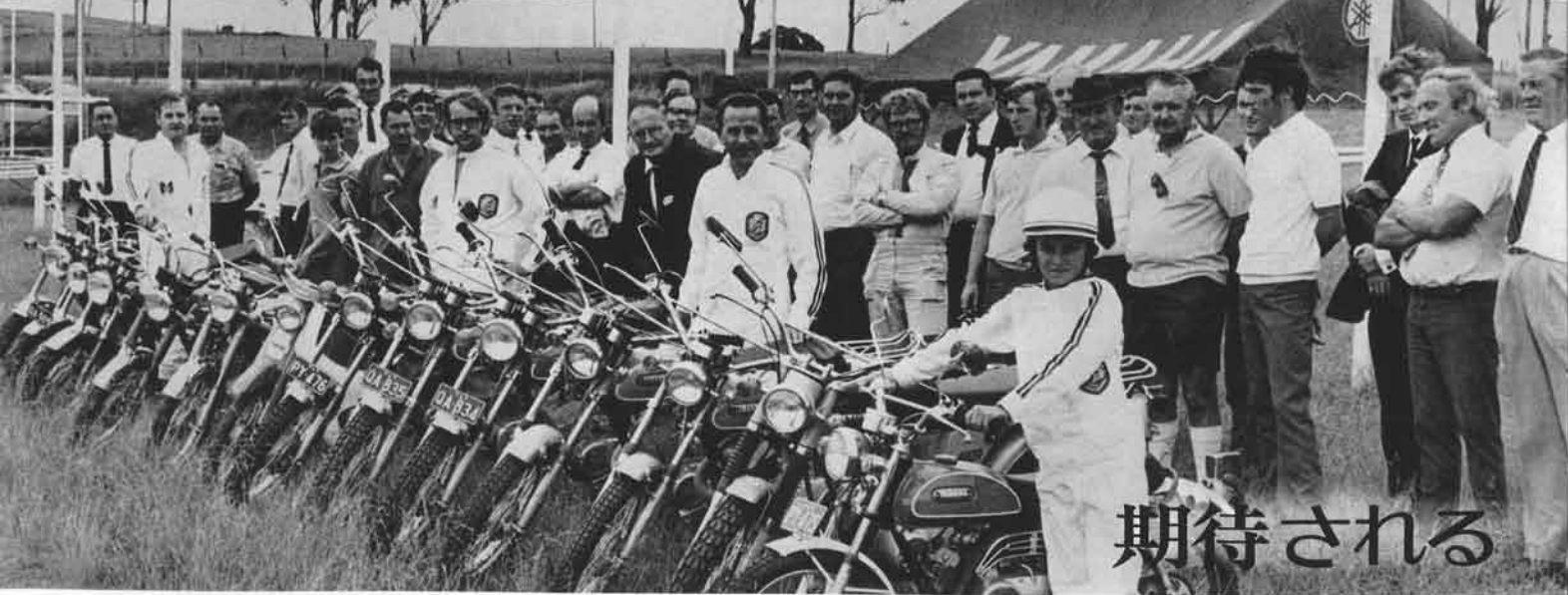
アフリカ新興諸国へのヤマハ製品の進出は極めて順調に行なわれています。

過日ガーナで開かれた第二回国際見本市には、ヤマハの新代理店ジャパン・モーターズ・トレーディング・カンパニーがヤマハオートバイを出品、現地ファンの人気を独占しました。

ガーナ首相K・A・ブシア氏も特にヤマハコーナーを訪問、モーターリゼーションの一端をになう高性能・高品質のヤマハ製品にご満悦でした。

写真中央の白服、眼鏡の紳士が首相、右端の黒服の紳士が社長のK・カルモニ氏です。





# 期待される アンナント・ トーマス社

海外市場の中でもオーストラリアは、特に今後の伸張が期待されていますが、このほどヤマハ代理店アンナント・トーマス社は、効果的な拡販体制の確立を目指して大規模なデラーコンファレンスを主催しました。

広大なオーストラリアの各地域から借り切りのホームステッド・ホテルに集ったデラーの人たちは、今後のセールスドライブについて活発な意見を交換しましたが、スケジュールの一環として近くのレースサーキットで、

近着のヤマハモデルの試乗会も催されました。前に本誌で紹介したことがありますが、トウバーのマウンテントレールで有名になったヤマハデラーの息子のD・ワグナー君(12)が、ヤマハミニを楽々と乗りこなして、誰にでも乗れる”というこのモデルのメリットを実証してみせました。

この催しは大成功で、すべてのデラーが自信をもって今後の拡販に努力することを申し合いました。

## SL 中部がレッゴ合歓<sup>ねむ</sup>グ大会<sup>をひらく!!</sup>

〔ヤマハSLクラブ中部地方本部発〕ゴールデン・ウィークの五月二日三日の連休を利用して、ヤマハSLクラブ中部地方本部主催の「合歓の郷<sup>ねむ</sup>ツーリング大会」が開かれ、ツアーに、フェリーに、ボートینگに、楽しいスポーツレジャーの休日を通しました。

一行五十余台を連ねての今回の行事は、同じSL仲間同士の初めてのミーティングでしたが、天候にも恵まれ、和気あいあいのすばらしい雰囲気、またの機会に再会を約束するなど、はやくもSL活動は好調な動きで進展したものでした。



▲マナーを守り快適なツーリング



▲合歓の郷でボートینگを楽しむ



▲みんなそろって朝の体操



▶鳥羽からカーフェリーで伊良湖岬に上陸

スノーモビル  
S M の

世界チャンピオンが来日!!

アメリカ・ウイスコンシン・イーグルリバーで行なわれたスノーモビル世界選手権レースで、八〇〇cc スキードーのワークスマシンの急追をしりぞけ、初のチャンピオンシップを獲得した四三三cc ヤマハスノーモビルSR 四三三の立役者マイク・トラップ選手(24)が従兄弟のリン・トラップ選手(20)、ウエン・トラップ選手(19)をともなうて、アメリカのヤマハスノーモビル・テラーの一行と共にこのほど来日し、一週間にわたって日本の春を満喫して帰国した。

写真は、ヤマハ本社においてSR 四三三とカメラにおさまったチャンピオンのマイク(中央)とリン(左)、ウエン(右)のミトラップ選手。



全日本S Mチャンピオン・コンビ表彰

《全日本選手権ランキング表彰式》

'71 MFJ・スノースクランブル全日本選手権シリーズは、全4戦にわたって行なわれた。結果は既報のとおり、全戦、全レースともヤマハの圧倒的な勝利に終始したが、このシリーズ戦のランキング認定表彰式が、四月三日、東京赤坂のヒルトンホテルで行なわれた。三〇〇cc、四〇一cc以上クラスのダブル

チャンピオンに輝やく大月信和選手、四〇〇ccチャンピオンの青木雅和選手のヤマハチャンピオンコンビが、この席上で晴れの認定表彰を受けたが、つめかけた多くのスノーモビル関係の間では、いままさらながらにヤマハの速さが話題を集めていた。  
(写真右が大月信和、左が青木雅和のヤマハコンビ)



# 残雪の吾妻山(福島)を縦走

P34

吾妻山

スノーモビルのそう快な走行ぶりを存分に楽しもうと、磐梯吾妻スカイラインの吾妻小富士(七〇四M)を目指して、三人のSMMメイトがヤマハを駆って出かけました。

〔仙台支店発〕福島市のヤマハスノーモビル販売店・フジモーター商会さんのご主人・藤本勝さん(右)が客さまの吉田茂さん(左)、古川善三さん(中)がヤマハスノーモビルを駆って、SMMツアーを実行したのは三月二十八日のこと。快晴の土湯スキー場を午前十一時に出発し、新野地温泉・土湯峠を経て、磐梯吾妻スカイラインを登り、途中の小休止を含めて吾妻小屋には午後二時に到着。吉田さんはこ

こで帰途ついたが、古川さん、藤本さんは元気がいっぱいさらに氷雪のコースをきりひらいて登り、鎌沼を経て前大嶺に午後二時四〇分に到着した。

ここまでくればあとは下るのみ。標高二九〇メートルの山の上の気分はまことに爽快。磐梯山、猪苗代湖、小野川湖、速くに飯豊連峰や智恵子抄で有名な安達太良連峰、蔵王連峰などを望み、スノーモビルのすばらしさをあらためて見直したとか。

帰途は家形小島・吾妻山荘・吾妻スカイラインスキー場・白樺平スキー場を経て、高湯温泉に午後五時過ぎに帰着した。

藤本勝さんの話「ついにやった、なんともいえない感激！ 来シーズンが待たれる。しかし疲れました」

スノーモビルは現在のS300で三台目の古川さんの話「初めての試みを無事に完走できてよかった。五色沼の淵の走破はたいへん苦勞しましたが、いまは楽しい思い出です」

ことしSL292を購入、全日本選手権第二戦で六位入賞二回の吉田さんの話「これがスノーモビルの遊びだ。レースよりもはるかに面白い。こんなに楽しい経験をしたのは初めてだった。雪のシーズンの到来が待ちどおしい、といった三人のSMMメイトでした。(営技・高橋)

吾妻スカイライン最高地にて——藤本勝さん——地図の⑤地点

浄土平より一切経山を望む——地図の①地点

吾妻小富士を下に見てジャンプ！——東吾妻——地図の②地点

前大嶺より磐梯山を見る——地図の④地点



# ヤマハサービスコーナー

セールスの方、サービスの方、そして事務の方、お店のみなさんで  
ご覧ください。お客さまをお迎えしたときの「話のタネ」に絶好です。

## ●故障原因の探しかた…あなたも名医になれる



みなさんは毎日、数多くの車種といろいろな症状のモーターサイクルの点検整備にあたられています。そのトラブル（故障）の原因は複雑で同じような症状でも同じ原因とは限りません。過去に経験したトラブルは容易に推察できますが、初めてのトラブルはどのように原因を探せばよいのでしょうか？

むやみにあちこちを分解、調整し徒労におわるのが少なくありません。「急がばまわれ」ということわざがありますが、まったくそのとおりです。次のような段階を踏んで的確に原因を究明していきましょう。

### 1. トラブルの実状をよくつかむ

名医と言われる人でも、診察もせず正しい処方できません。トラブル（故障）の症状を的確に知らずして直すことはできません。

症状は客観的に幅広く、出来るだけ詳しく、自分で確認することが大切です。それにはお客さんの話しは鵜のみにするだけでなくこちらからの質問も加えながら聞き、必ず試乗していただくことです。

### 2. 関連部分の機構、作動原理を確認する

トラブル発生に関連部分の機構や作動原理がわからないためにパーツをつぎつぎと取替えて原因を探すという試行錯誤的なことはやめましょう。そのような時を機会にマニュアルや特約店サービスマンを活用して機構や作動、原理を再確認してください。

### 3. トラブルの要因を色々考える。

症状が把握できて、機構の動きがわかると、トラブルの要因がいくつも自然に浮かび上がってくるものです。

この段階では一応、要因として考えられることは広く出してみることが大切で次の点に注意します。

- ★系統的に要因を出しまとめる。
- ★通常では考えられない要因や些細であると思われる要因も見すてずに拾い出す。

### 4. 要因の検討

いろいろとあげられた要因は次の項目のテストチェック（調べる）を行ない、結果によって判断すればよい。数多く考えられた要因を一つ一つ、どれからでも始めてゆけば、いつかは原因につき当たるわけですが、できるだけやく的確に究明しなければなりません。

それには、

- ★簡単にテストやチェックができるものを優先する。
- ★トラブル発生率の高いものを優先する。

### 5. みなさんの豊かな経験を生かして

#### テストチェックする

考えられた要因がはたして原因であるか、部品の良否、機能の良否を計器などを用いて調べます。できるだけ感覚的な判断でなく、計器を使いましょう。

### 6. 原因を再確認する

原因がわかって整備した後、もう一度、原因の究明が正しかったかどうか再確認しましょう。

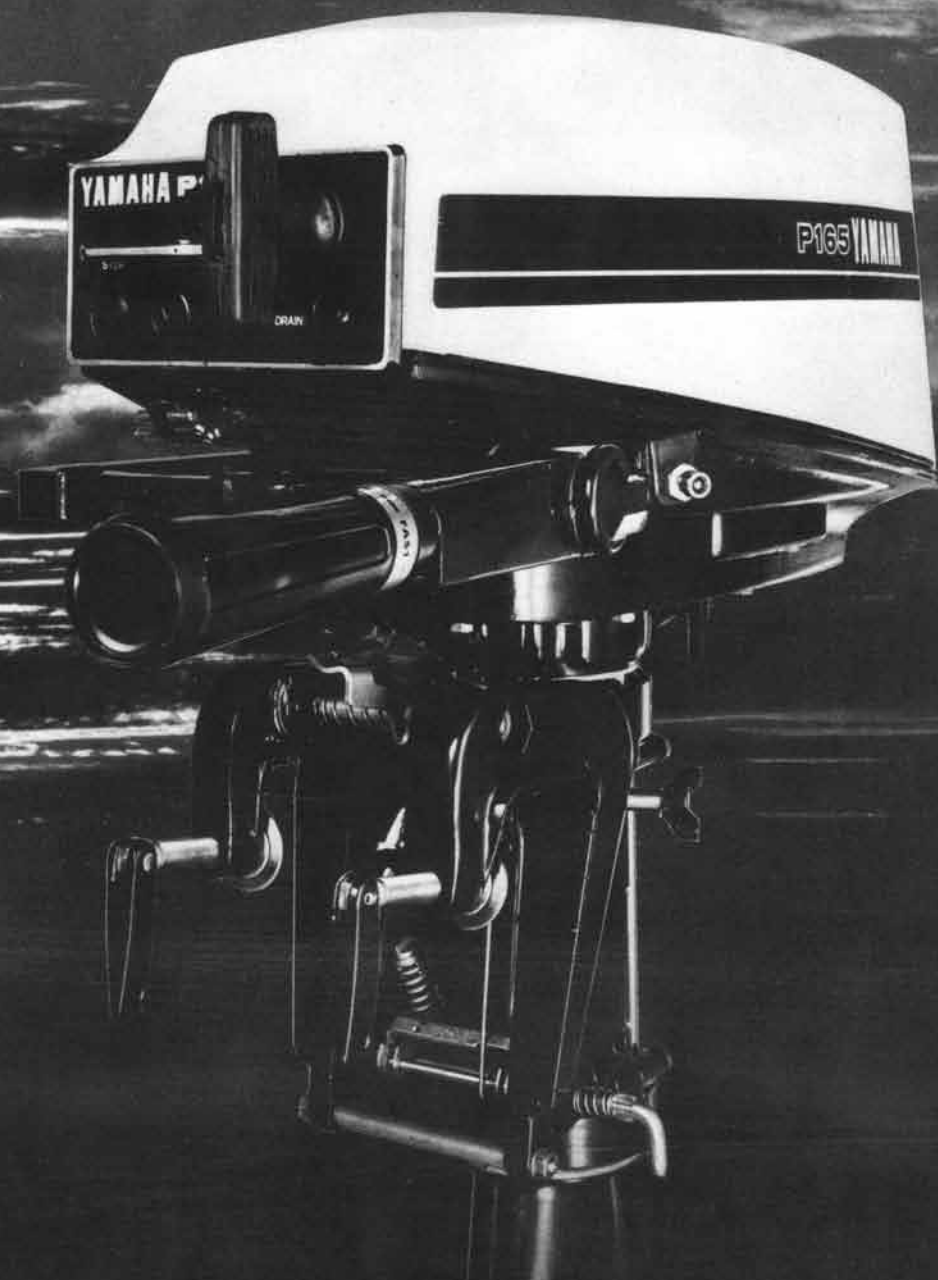
トラブルの原因を探すのに「勘」とか「コツ」はありません。機構や点検整備の基本的な理解と順序正しい究明の方法によれば早くて的確に探すことができます。さらに豊かな経験が加われば正に名医となります。

パワフル<sup>ナイン</sup>

新発売!

9

新しいチカラ



9馬力で25kg!

いままでに見られなかった小型、軽量、高出力の経済的なエンジンの登場です。水の上のレジャーに、巾広く使える「パワフル<sup>ナイン</sup>」ヤマハP-165船外機をぜひお加えください。

- フルピボット
- チルトアップ
- ソフトラバーマウント
- リモコン(オプション)
- アルミ2シリンダー
- 2キャブレター
- 特許スターター

フレッシュなページで読者をひきつける

# YAMAHAの広告



オートバイを持っている人はもちろん、オートバイに興味をもっている人なら、一度は手にしたことがある——といわれているオートバイの専門誌。日本には「オートバイ」と「モーターサイクリスト」の二大専門誌があり、

ともに月刊で、10数万の読者をもつといいますが、ここでもヤマハの積極的なPR活動が強力にすすめられています。つねに新鮮な題材と、ユニークなレイアウトで読者の目をひいている広告ページは、その一例です。