

**ヤマハニュース**

**YAMAHA NEWS NO.137**

**11**

**1974  
NOV.**



**新発売!!**

**ヤマハスポーツ/RD350/250**

**ヤマハビジネスシリーズ**



# 菅生

## SUGO

ヤマハ発動機株式会社

宮城県柴田郡村田町大字菅生字猪石6-1  
PHONE 022483-3111(代)☎989-14



総面積210万㎡の「菅生」のモータースポーツゾーンを南側から見る。左右に下って見えるのが周遊連絡路。中央奥から左に下って右に水平にちかく伸びているのがロードコースで、左にカートコースが見える。中央右の森の下にモトクロスコースがある。

「健全なモータースポーツの世界をひろげるヤマハ」は、商品としてのモーターサイクルの提供のみにとどまらず、新しいスポーツレジャー、として発展する“場”を含め原点からひろくモーターサイクルとそのあり方を考えています。

宮城県仙台市郊外で建設中の、「菅生」もそのひとつ。210万平方メートルの広大な規模のもとに、

東北のゆたかな緑につつまれて着着と完成に向いつつあるここ「菅生」は、人間と自然とスポーツの調和をめざし、心から憩い、のびのびとしたプレイが満喫できるまったく新しい総合スポーツの場です。

若さと情熱が、バイクを共通のものとしてトライ、チャレンジするモータースポーツゾーンは明年

オープン。1周2.64キロのロードレーシングコースをはじめ、いろいろとコース設定が組変えられるモトクロスコース、変化に富んだトライアルコース、さらにカートコースを加えてのモータースポーツゾーンは、スポーツレジャーを健全に楽しむ若人のメッカとして全国の期待をあつめ、明年のオープンが待たれています。

新しい旅の発見

ラリー

を普及させよう

YAMAHA



ヤマハが考え、ヤマハがつくった  
まったく新しいモータースポーツ  
それがラリーリングです

ラリーとツーリングの楽しさを組合せ  
人手もかけず、ツーリングも十二分に満喫  
いつでも、どこへでも  
好きなコースを選んで  
だれもが参加でき、だれもが主催できる  
それがラリーリングです

関東以北では初冬の日を  
関東以西では紅葉狩りかねて  
大きなバイクで、小さなバイクで  
バイクのある楽しい一日を  
普及していこうではありませんか。  
（天気の良い日はバイクに乗ろう）

問題A 平日不動寺



問題B 奥山方向寺



問題C スナック「ナタリー」



問題D 電潭寺



問題E 鳥羽山公園



問題F 森林公園内



## 新しい旅の発見 それがSLライダーリングだ

ライダーリングとは、ラリーとツーリングを合

ライダーリングについては、すでに本誌七月号においてご紹介していますが、その魅力はバイクを選ばず、ツーリング気分を満喫しながら、ゲームが楽しめるということです。  
また主催する立場にあっても、小人数で実施が可能です。この点で、ライダーリングは今後おおいに普及できる新しいスポーツツレジャー行事として、お店とお客さまとを結ぶ格好の行事となり得るものです。

これは九月の第三日曜日、ヤマハSLクラブ浜松支部が、地元のエスペラントモーターサイクルクラブ、ホンマオートショップ、松井輪店、伊藤商会、平野モーターズのヤマハフレンド店さん、ヤマハ浜松株式会社の後援のもと、一周八十キロのコースに6カ所のキーポイントを設けて行われた「第一回SL浜松ライダー大会」のレポートです。  
当日は雨のち晴れでスタート、そして途中で再び雨となり、ついに雨のゴールとはなったものの、清水地区から女性ライダーを含むクラブ参加もあって、総勢44名のSL仲間に変化に富んだコースに、またまた変化に富んだ天候のもと、バイクのある一日を心から楽しんだものでした。

第1回浜松

SL *Rolling* ☆大会問題

SL 会員 No.		氏名	
住所	〒 (番地まではっきりと書くこと)		

① 平口不動寺

- ① 不動寺の正しい名前を書いて下さい
- ② 御堂の額は乃木希典という人が書いたのですが、この人の職業は何ですか  
右のうち正しいものを○で囲んで下さい  医者・政治家・書道家・軍人・僧侶・武士
- ③ 「乃木希典」にふりがなをつけて下さい  
乃木 希典  
フリガナ

② 奥山方広寺

- ① 駐車場にオートバイを止めて赤い山門まで何歩で歩きましたか  歩
- ② 本堂までいくと、おみくじがあります。おみくじを引き、その結果を教えてください  
右のうちいずれかを○で囲んで下さい  大吉・中吉・小吉・吉・凶・大凶  
(※ おみくじは必ず持ち帰って下さい)
- ③ 方広寺の宗派は何派ですか、ひらがなで答えて下さい

③ スナック「ナタリー」

(コーヒー及びコーラの飲食代は当局負担ですので無料です。その他は自費)

- ここではコーヒーかコーラを飲んで下さい。Gパンをはいたウェイトレスがいます。彼女のバスト、身長をあてて下さい。直接聞くことも可能ですが、但し、その答えは信用できるかどうかはわかりません。それは当局だけが知っている。
- |    |                         |     |                         |             |                      |
|----|-------------------------|-----|-------------------------|-------------|----------------------|
| 身長 | <input type="text"/> cm | バスト | <input type="text"/> cm | チェック<br>サイン | <input type="text"/> |
|----|-------------------------|-----|-------------------------|-------------|----------------------|

④ 竜潭寺

- ① 重要文化財に指定された庭があります。この庭にある池はある文字を表わしています。その文字を漢字で書いて下さい。
- ② 左甚五郎作のうぐいす張り廊下があります。この板の数は何枚ですか  枚

⑤ 鳥羽山公園

- ① 頂上から天竜川と国鉄二俣線が見えます。二俣線の列車車輛数は何輛ですか  
下のうちいずれかを○で囲んで下さい  
 1輛・2輛・3輛・4輛・5輛・6輛・別に決まってない
- ② のどが乾いてきました。休ヶイ所で次のいずれを飲みたいか、下のうちいずれかを○で囲んで下さい。  
(実際に飲む人は自費でお願いします)  
 コーラ・ファンタ・スプライト・キリンレモン

⑥ 森林公園内

- 公園内の博物館に展示してある鳥のハク製は何羽ですか  羽
- ※ 食事は奥山方広寺前の観光バス駐車場前にある「徳川」でカレーかおにぎりを食べて下さい  
(食事代は当局負担、カレーおにぎりの他は自費負担)



問題のまもり

ウィットに富んだ



成した新しい言葉で、本社普及本部の考案によるものです。

ラリーングは、ラリーと同様に、チェックポイント(またはキーポイントという)が設けられます。しかし、ラリーのように時間を計測するためのものではなく、問題の解答を求めるためのものです。

チェックポイントまたはキーポイントは参加者の興味をそそるような場所、ぜひ見てもらいたいようなところを選んで、いくつを設定します。そしてその全部を巡るか否かはそのときの運営方法によります。さらに、ラリーングの大きな特徴は、これらチェックポイントを巡る走行のルートが、参加者の自由であるということなのです。

したがって、参加者はスタートからバラバラに分かれることになり、ある人はAのチェックポイントを目指して、またあるグループはZのチェックポイントに直行するかたちとなり、ゴールの時間を除いては、時間の制約が課せられませんので、通常の安全走行でゲームと観光など、新しい旅の発見が求められるということなのです。

これらがラリーと基本的に異なるところで、参加者全員が同一の行動をとらずに済むことで、実施の制約もとくにありません。

問題の設定次第で

地域社会と友好的な結びつき

問題の設定は、主催者の熱意とアイデア次第でいろいろと考えられます。文字合せや数字合せ、宝探し、ポーカーゲームなど、さまざまなものがつくられます。チェックポイントも、必ずしも全部が必要としなくともいいわけです。





95点満点で、みこと88点の最高点を獲得して、仲間たちの歓声の中でトロフィーをうける松井宏之(18)さん。愛車D1に乗って走ったがその感想は「結果はビリだと思っていたんだけど、遅く優勝しちゃった、面白いことは面白いけれど、ちょっと疲れました。でも、この次も参加したいですね」と。

#### 野口 満さん(20) 清水市三保

初めてラーリングに参加しました。いいですね、なかなか。TX500のフィーリングも損なわずに走れましたし、ラリーとちがってのんびりと、自由に走れるところがいい。こうして、いろいろなところを訪れてみるのも楽しいものです。ふつうのツーリングよりいいんじゃないんですか。また機会があればぜひとも参加したいと思っています。

#### 芦沢満寛さん(20) 静岡市吉野町

次郎長ライダーズに所属しています。ふつうのツーリングですと、メンバーのみなさんあまりこないことが多いんですけど、ラーリングのように変わったことやるとあつまりますね。わたし、富士商会さんのラーリングを含めて今回で3回。こんどのは問題もなかなかあっていて、範囲も広いし、道は分からなかったけれど、とっても楽しかった。

#### 渡辺 進さん(28) 静岡市南阿倍町

いや、きょうは楽しいですね。本当に面白

### 参加者のこの声を あなたのお店に

い。なるほど考えるとバイクもいろいろと楽しめるものですね。私はTY250Jで参加したんですけど、静岡からなもので、ドライブギヤを1丁大きくして走ってきたんです。トライアル車で走っても不自由ないし、ただ走っているより、よっぽど面白い。ラーリングはこれからはやるんじゃないんですか。

#### 藤田晃司さん(18) 浜松市豊町

ひと口にいうと面白いですね、ラーリングというのは。地元こんなによ緒あるところがあるとは知らなかった。それに、意外と道を知らないことも分かった。いい勉強させてもらいました。きょうは、雨がふったり止んだり、さんざんだったけれど、それもいい

思い出ですね。ラーリングは本当に面白いですね。愛車はRX350です。

#### 高柳幸司さん(20) 浜松市志都呂町

「SLラーリング大会」があるというんでエスベラントクラブを訪ね、入会させてもらったんです。なにか変わった面白さがあるというではないですか。愛車はミニのGT50、ラジオつきですよ。のんびりと楽しんできます。ふだんガソリンスタンド勤務で、ひとつ個所にいますもので。きょうは仲間といっしょに郷土の探険ですね。

#### 宗像敏夫さん(23) 静岡県駿東郡長泉町

もっぱらソロツーリングを楽しんできたものだけど、みんなと一諸に走るのもなかなかいいものですね。それも、ラーリングのようにゲームがかかっているから余計に楽しい。次郎長ライダーズに入って初めてのミーティングがこのSLラーリングなんですけど、みんないい仲間たちなんだナァ、と思いました。とにかく楽しかったです。

## PRと実施まで

## 十分なゆとりをもたせよう

ヤマハSLクラブ浜松支部で、ラーリング大会の当日に配られたものは、前々ページで紹介した問題と、チェックポイント周辺をおさめた五万分の一の地図です。

またSLラーリング大会実施のPRは、浜松市内および近在のヤマハフレンド店さんの協力を得て、SL行事案内ポスター(ツール番号091132)の店頭掲示を依頼、またSLクラブ参加のSLグループに呼びかけて行っています。このようことから、清水市の次郎長ライダーズの有志が雨について参加してきています。

そのほか、参加費用は五〇〇円とし、これに先のコーラー代、食事代を含めました。そして賞品としてはトロフィーほか、Tシャツその他の副賞もつけています。友好クラブの次郎長ライダーズからは、特製の桶の提供もあつたりしてなごやかなものでした。

出発時間は午前九時三〇分、ゴール時間は午後三時を予定していましたが、これは最短路で走って八十kmのコースであることから、十分に観光の時間を組んだスケジュールだそうです。地元の人といっても、意外とよその地域のことは知らないもので、時間は十分に組込んだほうが、楽しさはいつそうもりあがるものとなります。

なお、解答と採点は別項のとおりで、参加三十八名のSL仲間が、雨にもめげず、バイクのある一日を心から楽しみ、またの再会を約したものでした。

# トライアルのシーズンはこれからだ

## ●各地で盛んSLトライアル大会



前号でご紹介した「SLトライアル教室」は、その後、全国各地でも開催され、その成果が期待されていますが、ひと足さきに教室を開催したところでは、その経験を生かし、競技を楽しむ段階に発展しています。

「トライアル教室」に意欲的に取り組んできた、ヤマハ群馬(株)では、参加者の強い要望により、第一回SL杯群馬トライアルシリーズを開催する運びとなりました。そして八月二十五日、お日から降りしきる激しい雨をつけて、地元群馬をはじめ、近隣の埼玉、茨城、栃木、新潟、長野の各県より、計37名が二カ月前に「教室」が行われた、前橋市郊外の吉岡村漆原の利根川河川敷に集合。「SLトライアル教室」で、マスターしたテクニックを競い合いました。

### 力強い

### 販売店さんの協力・応援

このシリーズは年内に五戦が行われる予定になっていますが、第一戦の開催に至るまでには、二月に、ヤマハ群馬(株)の呼びかけで、池田モーターズ(北群馬郡)、立花サイクル(沼田市)、中山輪店(高崎市)、狩納輪店(前橋市)、川原輪店(安中市)、沼田輪店(沼田市)、の5店、6名の方々が、MFJの



セクションへは……安住インストラクター



ソラっ、やっ。“教室”で覚えたウデがものをいう



雨もモノかは、集ったS-L仲間のトライアラ―



“とび賞”に雨傘とはノ 主催者もコっている……

オブザーバ―テストを受け、その資格を取得したことが、重要な足がかりとなったようです。また地元トライアルのバイオニア、上州トライアルクラブの宮野入礼司会長とそのメンバーたちの強力な働きかけで、4月に60名の参加者を含めた北関東第3戦を開いたこと、そして、大月信和安全運転特別指導員、安住三郎トライアラ―などの皆さんにインストラクターとして協力していただいたこともトライアル熱の高まる要因となりました。

こうして、ヤマハ群馬(株)を中心に、販売店の皆さまや、関係者他多勢の方々の協力応援があつて、今回のシリーズ戦が開催されることになったわけですね。

第一戦当日のセクションづくりはもちろん、前日にも現場に集合し、セクション設定のための綿密な検討を行うなど、オブザーバーとし、また競技運営・進行の責任者として活躍し、お店のお客さまへのサービスと、トライアルを通じてのモータースポーツ、およびS-L活動の普及につとめています。

### 中山輪店

#### 中山 貞夫さん



「うちには、NSTC(中山スネークトライアルクラブ)というクラブがあり、私がお会長をしています。トライアルクラブとしては群馬県では大きい方だと思います。私もお客さまと一緒にトライアルを楽しんでいます」

す。毎日曜、店は女房にまかせて、お客さまと一緒に練習しています。今日などもほんとは競技者として参加したいくらいなんです。お店のお客さまには、今日のようなかたちでできるだけのサービスをし、トライアルは中山輪店」という声を定着していきたいですね」

### 狩納輪店

#### 狩納 正登志さん



「今年の2月に皆さんとともに、オブザーバーテストをうけ、オブザーバーの資格をとりました。TY250Jのお客さまは、まだうちでは少ないのですが、なにごとにも積極的にとりくんでいこうと思っています。こうした活動が、即販売に結びつくとは思いませんが地道な努力がいつか実るでしょう。オブザーバーが5人以上いれば公式競技会も開けますので、これから、もつと、もつと盛んにしていきたいですね。来年は、全日本を、ここでやろうと、みんな張り切っています」

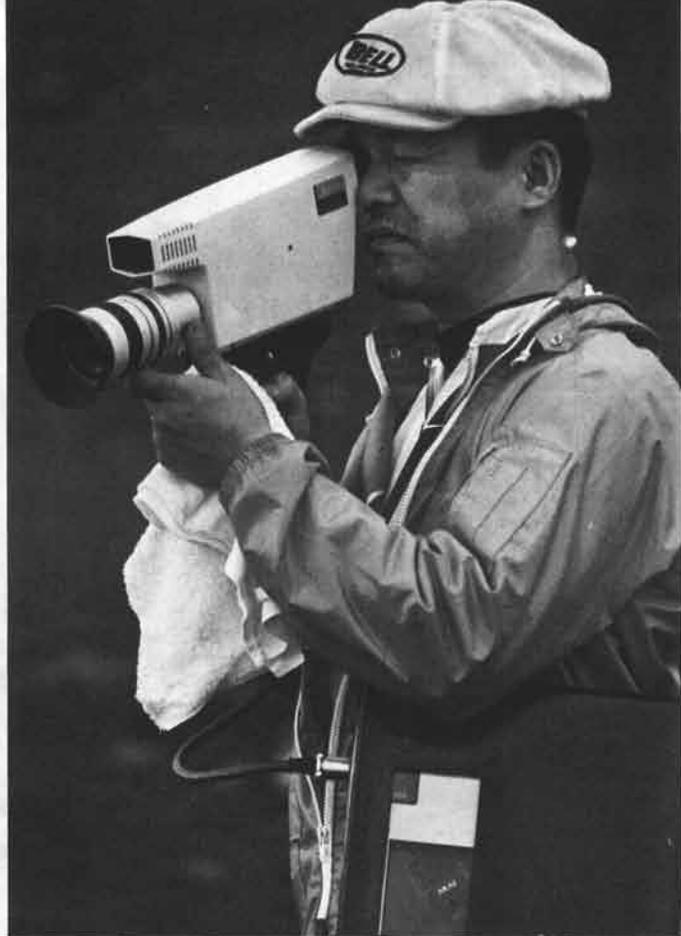
### 上州トライアルクラブ会長

#### 宮野入 礼司さん

「私達のクラブは、MCF AJとMFJの両方に加盟しており、クラブ主催の競技会も数多くやっています。私のトライアルについての意見ですが、トライアルはあくまでスポーツ。オートバイに乗るには体力はいらないと



オブザーバーのほか、ずらりとならんだSL仲間たちの視線がまぶしい。しかし、トライアルはメンタルなスポーツ。まず自己に勝つことに励む



静岡の大会で、主催したフレンド店さんのひとり、青山商会の青山欣勝社長は参加者の活躍をビデオで撮影する熱心さ

「5人のメンバーのうち、今日は3人が参加しています。私たちはもともと、モトクロスをやっていたのですが、そろそろモトクロスは卒業だという人たちがトライアルに移っ



牧口 規雄さん

牧口モーターズ

ものに育てていきたいですね」

という考え方は禁物だと思います。またレベルアップには主催者側のコース設計が大きく影響します。スペシャル・オブザーバーやライディング・オブザーバーの養成がぜひ必要ではないでしょうか。レベルアップのためには難しいコースづくりも必要で、ある程度の危険がともなうことも仕方ありません。しかし純粹にレベルアップを狙ったクラブ主催の競技会と、今日のような、SL会員の楽しみ、親睦を主体としたものでは、おのずとそのやり方は異ってくると思います。競技参加者のレベルアップがはかられ、なおかつだれもが気軽に参加して楽しめるといった、両方を兼ねそなえた競技会は、言葉のように簡単なことではありませんが、この大会を、そうしたものに育てていきたいですね」



「免許をとってすぐ125のトライアルを買いましたが、一年しないうちにTY250Jに乗りかえました。乗りやすいし、腕の方も急に上達したような気がします。今日は、父と兄が見物に来ましたので張り切ってやれました。最終戦まで頑張ります」



第一戦優勝者 峰巢 秀男君(17才)

「私たちは、ごく最近までモトクロスをやっていたせいか、セクション走行も、つい荒らくなりがちですが、すぐらいの人はトライアルを放棄するぐらいスリリングなセクションがあった方がおもしろいんじゃないですかね……。せつかく競技会をやるんだから、もっと多くのギャラリが集まらなければ、張り合いなものね」



都丸 明芳さん

お客さま

「6月〜7月にかけてまとめてTY250Jを購入し、運動不足解消のために楽しくやっているんです」



京都大会で、ジュニア選手の腕前を存分に発揮、みごと優勝した近藤博志選手のトライ



減点方法は0-1-3-5-10点式が一般的。1は足つき1回、3は足つき2回以上、5はストップ、10はセクション放棄。ルールはやさしい



## 教室十競技会の静岡

### ジュニア選手参加の京都

いっぽう9月1日には、静岡東部ヤマハフレンド店主催、ヤマハ静岡(株)沼津営業所後援の「第一回SL杯トライアル静岡大会」が静岡県、富士山麓の「大沢崩れの河原」で行われました。

45名程度を見込んでいた参加者数は、台風16号の影響で約半数の23名となりましたが、午後からの競技会に先立ち、午前9時より、トライアル日本チャンピオン木村治男、ヤマハ本社普及本部・米倉征三両選手の指導による「トライアル教室」も併催されました。

青山商会(沼津市)を中心に、ワタイオートショップ(富士市)、小林輪店(西条町)、鈴茂商会(沼津市)、富岡モーターズ(田方郡)、

齊藤モーターズ(伊東市)、三沢サイクル(富士市)、鈴木輪業(御殿場市)、東海ミドリモーターズ(駿東郡長泉町)、金時屋モーターズ(御殿場市)など、ヤマハ静岡(株)沼津営業所管内の15店のヤマハフレンド店さんたちが一丸となって、第一回大会を盛りあげました。

また同日には、京都府亀岡市においてもヤマハフレンド店・カスノモーターサイクルさん協力のもと「第一回京都トライアル大会」がフライング・ドルフィン(糟野雅治代表)の主催で行われました。参加者は東京、大阪からもかけつけ、六十九名のうちジュニア十名を数える盛況ぶりです。ベストパフォーマンスにはTY250Jに乗る近藤博志選手(神戸木の実)が選ばれました。またランナーアップは三宅修(奈良トライアル)、万沢安夫(CRTC)の両選手が同点で、スペシャルステージが行われ人気を呼びました。



静かな林の中でしばし休憩。トライアルは自然とみごとな調和をみせる新しいスポーツだ

# 安全へ、大きな一歩

ヤマハ安全運転推進本部指定校誕生(神奈川)





# 安全 + 静かさを向上して

## RD 350 / 250 マイナーチェンジ

新しいカラーリングで、いっそう鮮やかなグラフィックデザインとなってデビューした『ヤマハスポーツRD 350 / RD 250』は、外装面のほか、より静かな走行感覚を求めて、マフラー容積を大型化、またシリンダーフィンに耐熱ラバーを挿入、フィン鳴り（ビビリ）を防止しました。さらにエヤクリーターにサクシオンパイプを追加、吸気音の減少を図ったほか、燃料コックも新式操作とし、後方斜め上方に折りまがるタンデムステップ、戻りのよいサイドスタンド、各スイッチ、操作類のコントロールディスプレイなど、アメリカの自動車安全基準（M V S S）を満足させたものとなっています。なお今回のモデルから点火プラグは放熱性のよいロングリーチ（B-8 E S）を採用しています。

RD 350 / 250は、その基本設計を市販レーサーにおいていることはすでに有名ですが、そのねらいとするところは、いかに快適に、安全に走るかということにあります。

軽量、スリムな車体構成は、とりわけ取りまわし面でその特長があらわされますが、さらに乗車した場合も座高が低く、らくに足が地につく設計ながら、深いバンク角をもち、軽快な走りを満足させるものとしています。

このところ、大型二輪車にも女性ライダーの進出が目立ってきていますが、まず第一の候補としてRD 350 / 250が選ばれ、また実際にご愛用の多くをいただいているのも、こうしたRD 350 / 250の特長が見出されていることとす。

外観からはちよつと判断がつきませんが、フレーム部材に高張力鋼管（ハイテンションスチールパイプ）を使用、しかもその構成はダウンチューブのほかタンクレールとなるアッパーチューブもダブルとしたフル・ダブル構成です。これらの基本デメンションは市販

レーサーと同一思想のものであり、前後荷重の理想的な配分、加えてバランスのよい前後クッション、すぐれたタイヤと共に、RD特有の抜群なコーナリングを生みだしています。

またエンジンは、すでに定評を得ているトルクインダクション方式の2サイクル・ツインドで、その吹きあがりのよさに加え、クロスレシオの6速ミッションにより、低速から高速にかけレスポンスのよい、シャープな走行性能をひきだし、対向ピストン式の前後オイルディスクブレーキ、防塵防水式の後輪ドラムブレーキが、明るい灯火類と共に安全性を大きなものとしています。

ミドル級のオン・ロードバイクとして『ヤマハスポーツRD 350 / 250』は、もつとも完成度の高い商品です。このたびのマイナーチェンジで、さらに内容を高め、新鮮度を増した『ヤマハスポーツRD 350 / 250』をどうぞよろしくご拡売くださるようお願い致します。

（天気の良い日はバイクに乗ろう）



左右のマフラーは全長を40mm増大して容積を増し、消音効果を向上



フルダブル構成の高張力鋼管フレームは設計上の大きな特長である



フィン間に耐熱ラバーを挿入。プラグは新たにロングリーチを採用



燃料コックは新式操作。燃料タンクのキャップはキー・ロック式



簡潔なまとまりをみせるメーターパネル。コントロール表示つき



対向2ピストン式のオイルディスクブレーキ。後輪はドラム防水式



# RD250

- ◀ ハイスパークルブルー
- ▼ ブランディレッドメタリック



# RD350

- ▶ ブリリアンレッド
- ▼ シルバーダスト



## 主要諸元

全長	2040mm
全巾	835mm
全高	1110mm
シート高	800mm
軸間距離	1320mm
乾燥重量	150 [155]kg
舗装平坦路燃費	40km/ℓ [35km/ℓ]
登坂能力	24° [28°]
最小回転半径	1500mm
制動停止距離	14m (50km/h)
エンジン	2サイクルトルクインダクション
気筒数・排気量	2気筒・247 [347]cc
内径×行程	54×54 [64×54]mm
圧縮比	6.7 [6.6] : 1
最高出力	30 [39] / 7500rpm
最大トルク	2.92 [3.8] / 7000rpm

始動方式	キック
点火方式	バッテリー
燃料タンク容量	12 [16]ℓ
オイルタンク容量	2ℓ
潤滑方式	分離給油(オートループ)
バッテリー型式/容量	AYT 2-12/12V5.5AH
発電機種類	A C ダイナモ
点火プラグ	B-7HS
キャブレター	361A <sub>2</sub> [360A <sub>2</sub> ]
エアクリナー	乾燥濾紙式
一次減速(比)	ギヤ(3.238 [2.861])
二次減速(比)	チェーン(2.666)
クラッチ	湿式多板
変速機	6段リターン式
変速比1速	2.571
変速比2速	1.777

変速比3速	1.318
変速比4速	1.040
変速比5速	0.888
変速比6速	0.785
フレーム型式	ダブルクレードル(高張力鋼管)
キャスター	62.5°
トレール	106mm
タイヤ寸法(前)	3.00-18S4PR
タイヤ寸法(後)	3.25 [3.50]-18S4PR
懸架緩衝方式(前)	テレスコピックオレオ
懸架緩衝方式(後)	スイングアームオレオ
ヘッドランプ	12V35/25W
テール/ストップ	12V8/23W
フラッシャーランプ	12V27W
パイロットランプ	12V3W

[ ]内はRD350

フレームにブラックシート、そしてエンジンシュラウドは白、赤、緑、黒で、どれも生産七年の実績がすみずみまでに生かされた高品質／高性能の商品群です。ご了承ください。

各あるスポーツライン

**S-300DX** (認定車)



操作性、取扱いやすさ、乗心地において定評を得る普及型。業務用として、またレジャー用と活躍中のモデル。

全長	2,665mm
全巾	790mm
全高	1,030mm
重量	160kg
燃料消費率	6.5km/ℓ
最小回転半径	4,500mm
登坂能力	20°
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	単気筒
総排気量	292cc
最高出力	20PS/5,500r.p.m
始動方式	リコイル式ハンドスターター
※セルスターター取付可能。	
燃料タンク容量	18.0ℓ
トラック巾・数	380mm—Single
前照灯、尾灯、ストップランプ、方向指示器(前後)つき。	

雪国育ちの力強い仲間

**S-350DX** (認定車)



非対称山高バターンのトラックを採用。さらに有効にパワーを生かすものとしている。サイレンサー空気取入口も改良。

全長	2,645mm
全巾	950mm
全高	1,165mm
重量	202kg
燃料消費率	5.0km/ℓ
最小回転半径	4,500mm
登坂能力	20°
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	2気筒
総排気量	338cc
最高出力	25PS/5,500r.p.m
始動方式	リコイル式ハンドスターター
※セルスターター取付可能。	
燃料タンク容量	21.0ℓ
トラック巾・数	460mm—Single
前照灯、尾灯、ストップランプ、方向指示器(前後)つき。	

誰にでも乗れる人気者

**S-300R**



な乗りやすさで受けているレンタル用モデル。フレームの強度についてはとくに神経を使い、抜耐久性を得ている。

全長	2,680mm
全巾	880mm
全高	1,030mm
重量	170kg
燃料消費率	6.5km/ℓ
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	単気筒
総排気量	292cc
最高出力	20PS/5,500r.p.m
始動方式	リコイル式ハンドスターター
燃料タンク容量	19.0ℓ
トラック巾・数	380mm—Single
前照灯、尾灯、ストップランプつき。	
この機種は一般公道を走行することはできません。	

レースの本格派

**GP-292G**



トラックバターンの新デザインほか、ウィンドシールドを新設計のものとした。またスキークのジョックアップソーバも軽量化。

全長	2,440mm
全巾	845mm
全高	980mm
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	単気筒
総排気量	292cc
最高出力	27PS/6,000r.p.m
始動方式	リコイル式ハンドスターター
燃料タンク容量	15.0ℓ
トラック巾・数	380mm—Single
前照灯、尾灯、ストップランプつき。	
(注)この機種は一般公道を走行することはできません。	

スピードの王者

**GP-433G**



回転数7000をそのままに、出力を40馬力にアップ。トラックの改良のほか、スキークのリーフスプリングも設計変更している。

全長	2,590mm
全巾	880mm
全高	985mm
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	2気筒並列
総排気量	433cc
最高出力	40PS/7,000r.p.m
始動方式	リコイル式ハンドスターター
燃料タンク容量	17.0ℓ
トラック巾・数	380mm—Single
前照灯、尾灯、ストップランプつき。	
(注)この機種は一般公道を走行することはできません。	

★仕様は予告なく変更する場合があります。  
★一般公道を走行する場合、普通免許が必要です。



ヤマハスノーモビル  
に行動する

# 需要急増の小型除雪機界に新登場

## TORO 832 / 524

世界に数ある除雪機から、日本の冬を考えてヤマハが自信をもって選んだ除雪機が『トロ832型』、『トロ524型』です。この分野で最大の実績と信用を誇るアメリカ・トロ社の最新鋭機で、冬の長いカナダでナンバー1の売れゆきをもちます。排雪量が大きく、排雪方向が自由に選べるほか、取扱いやすさ、安全性の確かさでは定評があり、本体をはじめ小さな部品に至るまで、防水、防錆、防腐触処理を施してある親切設計の製品です。冬のご商売に、どうぞトロをお加えください。



深雪をがっちりとりえる強力タイプが832型で40cmの積雪を除雪

だれでも手軽に使える軽量タイプが524型。25cmの積雪を除雪

### ●832型仕様諸元

除雪能力	除雪量 除雪距離 除雪幅	幅深 力難 能距 力難 能距 能距	80cm 40cm 400m <sup>2</sup> /h(120坪) 7-9m 200"
本機仕様	全長 全高 全重 燃料消費率 エンジン種類 最大トルク 冷却方式 シリンダー数・配列 総排気量 最高出力 始動方式	長山 高重 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機	1,600mm 900mm 126kg 7.0km/ℓ 2サイクル5ポート 3.8kg-m/5,000r.p.m 強制空冷 2気筒 292cc 18PS/5,500r.p.m リコイル式ハンドスターター
エンジン仕様	エンジン名 エンジン型式 エンジン出力 エンジン排気量 エンジン燃料タンク容量 エンジンオイルタンク容量 エンジン始動方式	名式 力難 能距 力難 能距 力難 能距	B & S 4サイクル寒冷地仕様 8PS 320cc 3.8ℓ 1.3ℓ リコイルスターター
標準装備品	ドリフトブレーカー・タイヤチェーン		

### ●524型仕様諸元

除雪能力	除雪量 除雪距離 除雪幅	幅深 力難 能距 力難 能距 能距	60cm 25cm 320m <sup>2</sup> /h(97坪) 7-9m 200"
本機仕様	全長 全高 全重 燃料消費率 エンジン種類 最大トルク 冷却方式 シリンダー数・配列 総排気量 最高出力 始動方式	長山 高重 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機 機機	1,450mm 690mm 107kg 4.5km/ℓ 2サイクル5ポート 3.8kg-m/5,000r.p.m 強制空冷 2気筒 433cc 28PS/5,500r.p.m セルスターター&リコイル式 ハンドスターター
エンジン仕様	エンジン名 エンジン型式 エンジン出力 エンジン排気量 エンジン燃料タンク容量 エンジンオイルタンク容量 エンジン始動方式	名式 力難 能距 力難 能距 力難 能距	デカムシ 4サイクル寒冷地仕様 5PS 175cc 1.9ℓ 0.54ℓ リコイルスターター
標準装備品	ドリフトブレーカー・タイヤチェーン		

※この仕様諸元は、予告なしに変更することがあります。※除雪能力は、北海道旭川地区の乾燥雪質です。

'75ヤマハスノーモビルは、シルバー塗装のみならず、ご用命をお待ちしています。いず業務用に、レジャー用に行動する冬にお役立

白銀のはやぶさ

## S-300M (認定車)



縫目なしの表張りシートにし、乗心地も向上させた。またキルスイッチのON、OFFをはっきりさせるなど細部を改良。

全長	2,430mm
全巾	790mm
全高	930mm
重量	156kg
燃料消費率	7.0km/ℓ
登坂能力	20°
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	単気筒
総排気量	292cc
最高出力	18PS/5,500r.p.m
始動方式	リコイル式ハンドスターター ※セルスターター取付可能。
燃料タンク容量	15.0ℓ
トラック巾・数	380mm - Single
前照灯、尾灯、ストップランプ、方向指示器(前後)つき。	

冬いちばんの働き者

## S-440 (セル付)(認定車)



性能をそのままに、圧縮比を下げたエンジンの耐久性を向上。非対称山高パターンのトラックもニューデザインとした。

全長	2,645mm
全巾	950mm
全高	1,165mm
重量	207kg
燃料消費率	4.5km/ℓ
エンジン種類	2サイクル5ポート
最大トルク	3.8kg-m/5,000r.p.m
冷却方式	強制空冷
シリンダー数・配列	2気筒
総排気量	433cc
最高出力	28PS/5,500r.p.m
始動方式	セルスターター&リコイル式 ハンドスターター
燃料タンク容量	21.0ℓ
トラック巾・数	460mm - Single
前照灯、尾灯、ストップランプ、方向指示器(前後)つき。	

風

安全

全長  
全巾  
全高  
重量  
燃料  
最小  
登坂  
冷却  
シリ  
総排  
最高  
始動  
燃料  
トラ  
前照

誰

手動  
フレ  
群の

ヤマハビジネス

## YB125E



YB125Eは、ビジネスバイクとしてもっとも高度な性能をもつもの。その前身であるYA6当時は、このビジネスモデルをベースに、モトクロスで、またロードレースで数々の勝利の記録をつくっている。これらのすぐれた実績を生かしてこのYB125Eがある。

ヤマハビジネス

## YB90



いちやく合理的な設計の7ボーンフレームを採用し、整備性のよさでも定評を得ているのがこのYB90である。軽量な車体に、ゆとりあるパワーのロータリーバルブ式2サイクルを採用、あらゆる用途に巾広く使えるものとしている。

ヤマハビジネス

## YB50



普通免許で乗れるもっともポピュラーなビジネスバイクがYB50の身上。とりまわしが軽く、始動性のよいエンジン、ゆったりとしたライディングポジションはまさに万人向き。他のヤマハ車同様に、ブレーキドラムはヤマハ特許の防塵防水式で安全性は高い。

ブラック塗装で  
**新発売!!**  
ヤマハビジネスシリーズ

# エンジンはいずれもタフな ロータリーバルブ式2ストローク

商用の足として堅実な走りが要求されているビジネスバイクは、なによりもまず乗りやすさ、使いやすさが要求されるもの。積荷のしやすさも見逃せない大きなファクターとなります。これらをすべて満足させ、加えて耐久性、経済性、安全性において定評を得ているのがヤマハビジネスシリーズ。このたびYB125E、YB90(90-E)、YB50そろってカラーリングをヤマハブラックに統一して新発売となりました。ビジネスバイクのブラック塗装については巾広い需要層の根強い支持があり、年令層にこだわりなくお使いいただけるものです。さらに風格を高めたヤマハビジネスバイクシリーズをどうぞよろしく。

## ●ヤマハビジネス諸元表

項 目	YB125E	YB90<E>	YB50
全長	1,880mm	1,915mm	1,795mm
全巾	745mm	785mm	720mm
全高	1,045mm	1,000mm	1,030mm
サドル高	755mm	770mm	755mm
軸間距離	1,240mm	1,190mm	1,165mm
最低地上高	135mm	140mm	130mm
乾燥重量	112kg	87(89)kg	71kg
舗装平坦路燃費	65km/ℓ / 40km/h	75km/ℓ / 40km/h	90km/ℓ / 30km/h
登坂能力	20°	22°	18°
最小回転半径	1,980mm	1,870mm	1,800mm
制動停止距離	7.5m/35km/h	6.0m/35km/h	6.5m/35km/h
エンジン	2サイクルロータリーバルブ		
気筒数排気量	単気筒123cc	単気筒89cc	単気筒49cc
内径×行程	56×50mm	50×45.6mm	40×39.7mm
圧縮比	6.8:1	6.8:1	7.1:1
最高出力	11ps/6,700rpm	8ps/7,000rpm	4.8ps/7,000rpm
最大トルク	1.25kg-m/5,000rpm	0.5kg-m/5,000rpm	0.52kg-m/6,000rpm
始動方式	セル&キック	プライマリーキック(セル)	プライマリーキック
点火方式	バッテリー	バッテリー	マグネトー
燃料タンク容量	9.6ℓ	9.3ℓ	7.5ℓ
オイルタンク容量	1.7ℓ	1.3ℓ	1.3ℓ
潤滑方式	分離給油(ヤマハオートループ)		
バッテリー型式容量	12N10 12V10AH	12N5.5-3B 12V5.5AH <12N7-3B 12V7AH>	6N4A-4D 6V4AH
発電機種類	スターターダイナモ	フライホイールマグネトー<スターターダイナモ>	フライホイールマグネトー
点火プラグ	B-6HS & M45	B-7HS	B-7HS
キャブレター	VM22SC	VM20SC	VMI6SC
エアクリーナー	乾燥濾紙式	湿式モルトブレーション	湿式モルトブレーション
一次減速(比)	ギヤ(3.833)	ギヤ(3.894)	ギヤ(3.894)
二次減速(比)	チェーン(2.600)	チェーン(2.643)	チェーン(3.250)
クラッチ型式	湿式多板	湿式多板	湿式多板
変速機	4段ロータリー	4段ロータリー	4段ロータリー
変速比1速	2.522	3.077	3.077
変速比2速	1.524	1.889	1.889
変速比3速	1.120	1.304	1.304
変速比4速	0.823	0.963	1.038
キャスト	64°	63.5°	63.5°
トレール	85mm	84mm	74.5mm
タイヤ寸法(前)	3.00-16-4PR	2.50-18-4PR	2.25-17-4PR
タイヤ寸法(後)	3.00-16-4PR	2.75-17-4PR	2.25-17-4PR
懸架緩衝方式(前)	テレスコピックオレオ	テレスコピックオレオ	テレスコピックオレオ
懸架緩衝方式(後)	スイングアームオレオ	スイングアームオレオ	スイングアームオレオ
フレーム型式	鋼板プレスモノコック	鋼板バックボーン	鋼板バックボーン
ヘッドランプ	12V35/25W	12V25/25W	6V15/15W
テール兼ストップ	12V8/20W	12V8/20W	6V3/10W
フラッシャー	12V8W	12V8W	6V8W
パイロット	12V3W	12V3W	6V3W

# なぜそうなのか？

## ヤマハ技術講習会 RDコース

メイトコース(2サイクル単気筒編)、TXコース(4サイクル編)とつづいてきた本社営業技術課主宰のヤマハ技術講習会は、ここにご紹介するRDコース(2サイクル2気筒編)をもって、そのスケジュールを終了しましたが、支店、営業所においては、今後とも要請に応じて同様の技術講習会が随時ひらかれることになっています。

究べきな技術を身につければ、技術の上達もはやく、また応用度も大きく広がります。そして、新しいお客さまに対しても、自信をもって商品の特長を紹介することにもつながります。適格なサービス技術と生きたセールストーク、これがお店の信用を高めます。

なお、ここではもっとも基本的な内容を抜粋して収録しました。

# それが基本の第一歩

## ピストンヘッド の矢印と数字

前々号でちよつと述べましたが、ピストンの頭、すなわちピストンヘッドには矢印の刻印が打たれています。これはなにを意味しているものなのか？ すでにご承知の方も多いでしょうが、ピストンの取付方向を示し、矢印の方向が排気側を示すものですが、それは次のような理由があるのです。

つまり、ものは熱をおびると膨張する性質があり、ピストンもその例に洩れませんが、

その膨張率が一定ではないところに、いろいろと深い意味をこめての矢印があるのです。たとえば、ピストンが楕円、円錐形となっているのは、ピストンボス部(ピストンピン部)が他に比べて肉厚も厚く、吸気側と排気側、またピストンヘッドとスカート部は、それぞれ熱的に相当のひらきが出てくるために、膨張率も変わってくるというわけです。

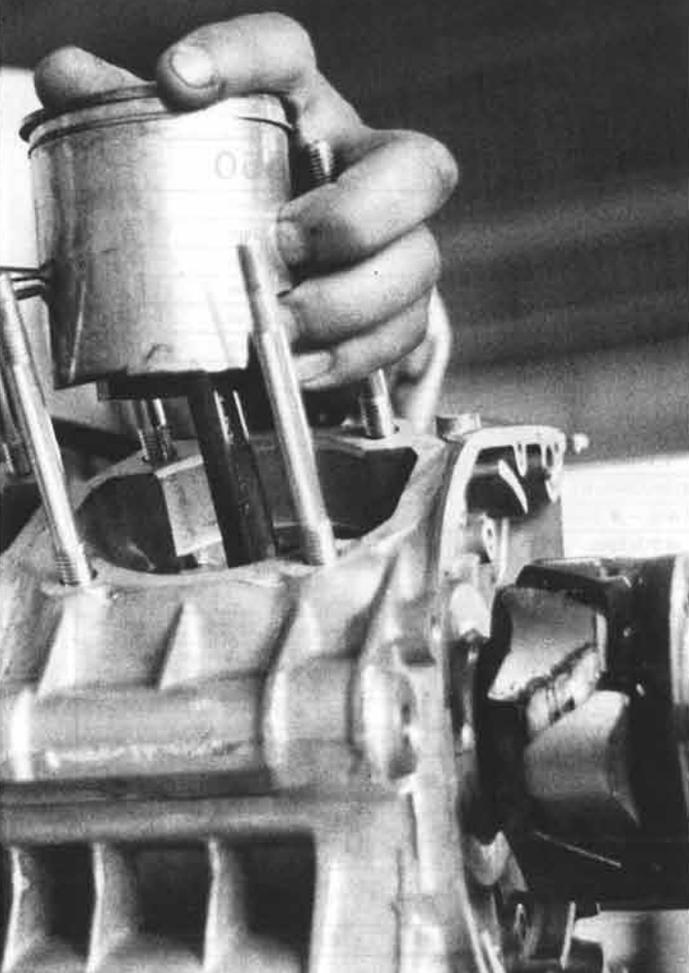
さらに、燃焼室からの爆発圧力をうけて往復運動をくり返すピストンにはサイドブレスジャー(側圧)が生じ、いわゆるピストン打音(ピストンの頭ふり現象でシリンダー内壁を叩く)が発生しますので、これを避けるために矢印の反対側にオフセットして取付けるという工夫がなされているのです。

このようなことで、矢印の示す意味は極めて重要で、これを無視して整備することはできません。なぜ？と考えていきたいものです。

ピストンヘッドに刻印されている数字についても同様で、これはピストンとシリンダーのクリアランス(すき間)を適正に保つために重要な意味をもちます。すなわち、シリンダースリーブに記されている数字と、このピストンヘッドの数字により、規定のクリアランスが割りだせるのです。

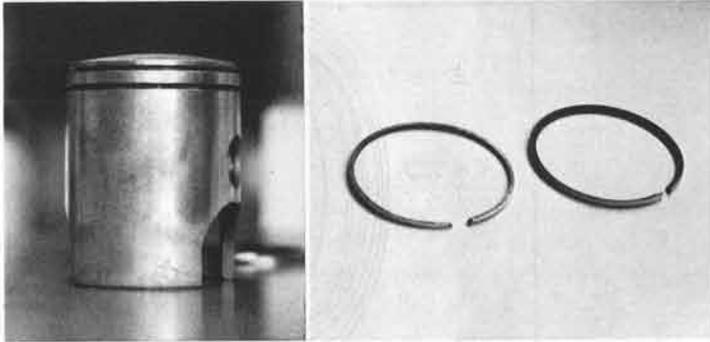
たとえば、RD350で、シリンダーに006、ピストンに980とあれば、RD350のシリンダーボア(内径)は64mmですから、シリンダーは64・006mmで、挿入されているピストンは63・980mmということで、その差は0・026mm、規定のクリアランスは0・020〜0・030mmということですから規定にあっているということです。

シリンダーやピストンの交換についてはこうした数値管理を理解しておきませんと、クリアランスがせますぎて焼付きを起したり、逆に広すぎてピストン打音や圧縮洩れで調子が

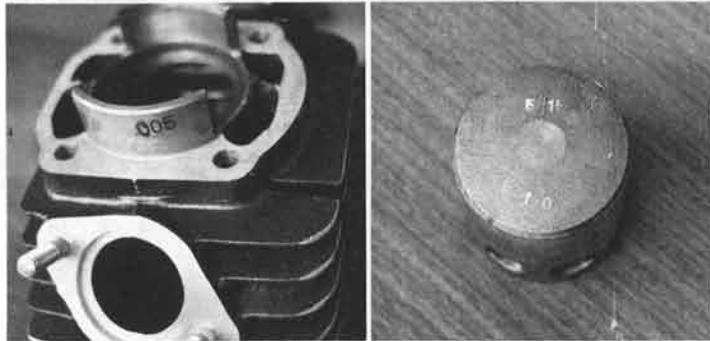




見なれたピストン、ピストンリングも、仔細に見ると、いろいろと技術の工夫がこらされている。それらのなぜ?を理解し、セールストークにも大きく役立てていきたいもの



R D 350のピストン。L型キーストンリングを使用しているトップリングの溝の形状は独特である。写真上の右がL型キーストンのトップリングで左がプレーンのセカンドリング



シリンダースリーブの下端にあるボア径を示す数字。これからピストンヘッドにある数字を引いて、0.020~0.030mm以内であればよい(R D)350/250の場合



出ない等のトラブルが発生しやすくなります。したがって、同じSTD(スタンダード)のピストンでもいろいろのサイズがあるということです。

## L型キーストン リングの働き

ピストンに附随してピストンリングについてもいろいろな特徴があります。2サイクル・エンジンのピストンは4サイクルと違ってコンプレッション(圧縮)リング2本のみですが、R D 250のトップリングにはL型キーストンリングと断面積がL型となったリングを使用しています。

どうしてL型なのだろうか、こうした疑問をもつことは大切です。ここでピストンリングの受持つ働きをまとめてみますと、次の四つに要約されます。①気密、②熱伝導、③ベアリング、④オイルコントロール作用です。

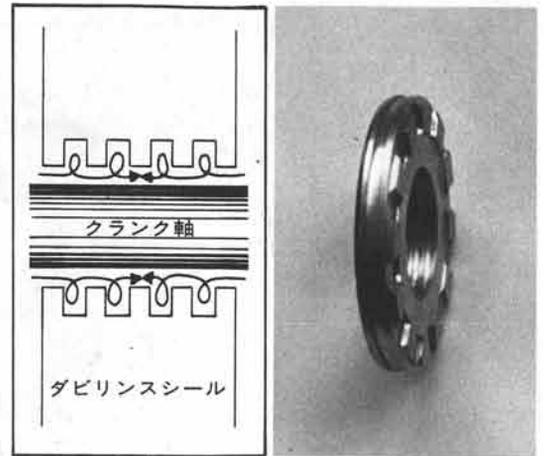
レーサーの場合など、一本リングでそれも非常に巾のせまいリングを使用しますが、これは耐久性よりも摺動抵抗をなくすためのもので、一般車は別です。

L型リングの特長は、まず気密性が非常に高いということです。つまりリング自体の張力のほかに、L型の頭のほうが燃焼室内の圧力を直接うけてシリンダー内壁につよく密着され、気密性を保ち、出力向上をもたらすことが期待できるのです。R DはR Xにくらべ圧縮比が低くなっていますが、これはL型キーストンリング採用の効果によるもので、圧縮比が低くなったにもかかわらず、同一の出力を維持しているわけで、エンジンの耐久性もそれだけ向上しているのです。

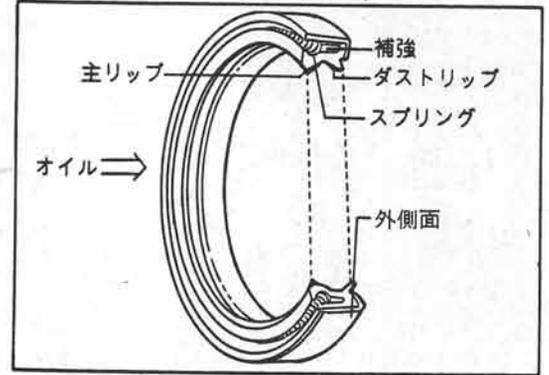
またL型キーストンリングは接触面積も広



ミッションギヤのかみ合い状態、損傷の有無、動力の伝達経路等を点検し、作動を確認する。



ラビリンスシール (右) と、その働き (左)。ラビリンスシール自体は接触がない (20~30ミクロン) ので摩耗は全くない



オイルシールの構造図。リップ部の取扱いが大切

## すばらしい効果の ラビリンスシール

く、ピストンのうけている高熱を逃すことでも有利です。つまり冷却もよいのです。そのほか、リング溝に附着するカーボン堆積によるリングの膠着<sup>カウチング</sup>もありません。

またこのトップリングは耐久性を高めるためにハードクロムメッキ仕上げとし、セカンドリングはなじみのよいパーカーライジング処理が施してあります。ついでながら、ピストンのリング溝にはリングの回り止めのノックがあり、二本のリングの合せ口が重ならないよう、またシリンドラーのポートにひっかからないようにできています。

2サイクル2気筒エンジンの急所ともいえる重要なところが、クランクシャフトのセンターシールです。ご存知のように2サイクル2気筒エンジンは片方のクランク室が圧縮状態にあるときは、他のクランク室は負圧の状態となっています。したがって、センターシールが完全でないと、スコスコとなってしまうわけで、エンジンの始動も不可能となります。

ヤマハの2サイクル2気筒エンジンではこの重要なセンターシールに半永久的に使用できる軽合金製のラビリンスシールを使用しています。ラビリンスとは迷路という意味で、クランクシャフトとは接触せずに完全な気密を保つものとなっています。

その秘密がラビリンスというわけで、数条の溝がシールの働きに重要な役目をもつものとなっています。溝がなぜ？すなわち、クランクシャフトとシールとの隙間を伝わって

きた圧力は、シャフトと溝がつくる第二の空間を満すために膨張し減圧され、さらに隙間を伝わって逃げてまた次の空間が待ちうけているということで、ここに圧力の逃げのタイムラグが生れ、そのタイムラグのあるうちに、今度は圧縮側と負圧側が逆転して、逆の方向から同様な現象が起り、真中で圧力同士がぶつかりあい、結局はどちらとも逃げることなく、シールの効果が生れるというわけです。

このほかシール材としては、ゴム材とスプリングによるオイルシールがあります。クランクシャフト左右、チェンジペダル、ホイールベアリングのオイルシールなどです。

これらのオイルシールには、使用場所と目的によって、Sタイプ、Sタイプを背中合せにしたSWタイプ、ダストリップがついたSDタイプなど、各種のものがありますが、要は、リップ(ふち)部が接触して気密を保つものですから、リップの取扱いに神経の行届いた取扱いをしなければならぬということです。シャフトに細かい傷があるのを見届けずに、スリットとオイルシールをはめたのではいかに新品といえども、すぐにオイル洩れが生じます。リップ部が傷つけられたからで、こうしたことをなくすためにも、油紙などをまいて、その上をシールをすべらせていく位の配慮が欲しいものです。

またシールは洩れようとするオイルを逆にオイル室側に戻す吸入作用で気密を保つものです。したがって、装着の際SDタイプでは必ずリップをオイル側、すなわちシールする対象物側に装着するようにしなければなりません。この方向を逆にしますと、オイル洩れを自からつくりだすことになり、大きなトラブルをつけられることとなります。



こんにちは  
**ヤマハ**  
です

陽が裏山に沈むころ、中五島高校の生徒たちがお店に立ち寄り、谷川さんを中心に、楽しい話題がひろがる。

# 離島で頑張るヤマハです

五島列島若松島 島の人々の“足”をささえて

長崎県南松浦郡若松町若松 谷川モーターズ  
谷川 清さん

長崎県の西約百キロメートルに浮かぶ福江島を主島に、それより北東方面に、ほぼ百キロメートルにわたって、久賀島、奈留島、若松島、中通島とのびる五島と、宇久、小値賀両島、そしてその周辺の大小百三十余の島々——これが五島列島である。

青い海と青い空。大小さまざま、まるで湖のように静かな入江。海面に揺らぐ山の緑。水墨画をおもわせる幾重にも重なる美しい鼻岬。種々の公害に喘ぎ、あわただしく生活する都会生活者にとって、ここ五島列島はたしかに別天地だ。しかし、都会生活者が、諸々の煩わしきの代償に受けることができる生活の便り、特に交通の便に関しては、ここでは、地理的条件、人々の生活条件などからして望むべきもない。どこかのテレビコマーシャルではないが、3分間、待つのだぞ”式に、次々とやってくる電車やバスに乗れるような状態とはくらぶるべきもない。こうした交通機関に恵まれない島の人々にとって、自分の足を自分で確保する”必要性は、当然のことながら、都会生活者のそれに較べ、ちがった意味ではあるが、切実な問題だ。

お客さまの庭先にてむいての出張サービス。こうしたサービスは谷川さんにとって欠かすことのできない仕事だ。

## 41年開店、 島には数台のオートバイ

福江島での修業をおえ、谷川清さん(36才)が、奥さんのアサエさんを伴って、若松島、

若松港近くに小さなオートバイ、船外機の修理店を出したのは、41年。新開地に苦勞を覚悟で乗り込んできた谷川さん夫妻でしたが、二人を迎えたのは、町ではたった一台の船外機と、数台のオートバイだった。

「福江からこちらに来る時は、やはり不安で



した。修理の仕事を中心に、やがては販売をと大きな夢を抱いて来ましたが、現実には、修理をしたいたにも、それをする車がないといった状態でした。住居を兼ねた小さな作業場でただお客さまの来るのを待っているといった商売は成り立つはずがありません。わずかに送られてくるオートバイ、船外機を一台、一台、外廻りして、お客さまを見つけてきましたが、いま考えてみると、私たち二人、どうやって生活してきたのか不思議なくらいです。商売が軌道に乗り出したのは、船外機の需要が爆発的にふえてからです」

若松地区では、谷川さんが開店する以前より、真珠、ハマチの養殖が盛んに行われており、それまで、櫓でこいでいたものが、船外機を使用するようになった。

## 誠意と勤勉さが大切

「どこでも同じですが、私たちのようなところでは、お客さまに対する誠意ある態度、勞を惜しまない勤勉さが、なによりも大切です。極端にいえば、会う人会う人、知らない人は一人としていないといった環境です。人とのかわり方が商売に大きく影響するのです。利害関係だけでなく、人間関係がうまくいかなければ、こちらでは、どんな商売をするにも駄目ですね。またある時には、お客さまの無理な注文にも気持よく応じるといっ



町ぐるみで、安全運転推進運動が行われている。二輪、四輪すべての車にこの旗が…。



若松港。たのまれていた船外機の修理、船外機の仕事も忙しい。



お客さまの満足のいくまで、いつも、丹念な修理をする谷川さん。

たような、寛大さも身につけていなければなりません。

私たちの「日常生活の足」としてのオートバイは、他の交通機関が不便なだけに、その必要性を皆が痛感しているものです。しかしながら、オートバイ販売店の繁盛に、これが即つながらないといった頭の痛い問題があるのです。島が小さく、道路も整備されていない私どもの島では、残念ながら、大型のスポーツ車を取りまわすといったことができません。そのため、レジャー車の需要はごくわずか、メイト、ミニ、ビジネス車がほとんどです。お客さまは、中五島高校へ通う高校生の方々が多く、通勤に利用している方もおりますが、問題は高校を卒業した人たちの多くが都会へ出てしまい、次の需要につながらないということ。お客さまとのおつき合いのサイクルが短かくなってしまっています」

## ヤマハの総合力に 大きな発展を託して

商売のむずかしさを、しみじみと語る谷川さんだが、こうした谷川さんの人はいえぬ苦勞も、ようやく実を結ぼうとしている。ここ二、三年、バイクの需要は、海上での船外機同様、「陸上の足」として、除々にではあるが、増えてきた。車種も実用車ばかりではなく、小型ではあるが、スポーツ・レジャーバ

イクをもとめるお客さまが多くなってきた。

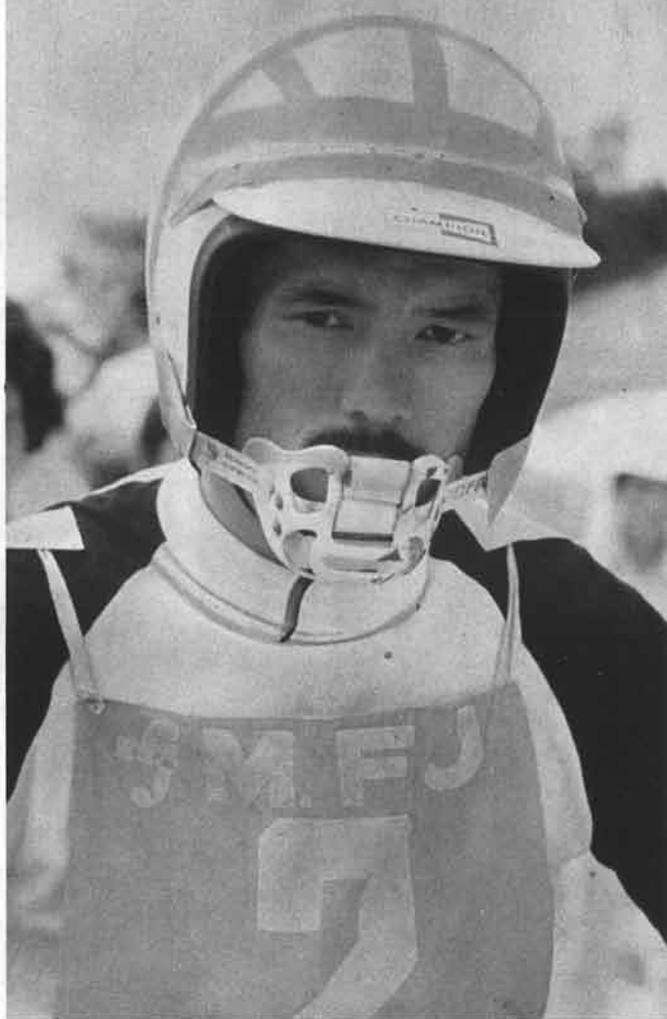
「将来は天草五橋のように、島と島を結ぶ計画になっています。一部はすでに着工されています。全部が完成するには、まだ四、五年かかりそうですが、その時こそ、バイクの需要は急増すると思っています。現在のところ、世帯数に対する保有台数は、全国平均の約6割ぐらいしかありませんが、その差は確実に縮まるでしょう。ヤマハのシェアも現在50%をこえようとしていますし、その時が楽しみです。海上タクシーとして、人々の「海上の足」となっているヤマハボート。町の経済をささえる漁業に活躍するヤマハ漁船、和船、船外機。もちろん「陸上の足」としてのオートバイと、ヤマハ商品は、私どもの生活には不可欠なものばかりですし、寄与するところも非常に大きいわけです。こうした総合力をもつ、ヤマハをバックボーンに、ヤマハ製品若松地区販売代理店「谷川モータース」の看板に恥じることのないよう、地元の人々に密着した、地元の人々のためになる立派な商売を今後も続けていくつもりです」

来年中には、大型フェリーの発着する若松港の真前に移転を計画し、もっか準備中だと話してくれた。ヤマハ船外機販売台数、全国第二位という実績をいかし、オートバイ販売にも意欲的に取り組んでいる谷川さんだ。

セニア両タイトルを独占!!

# あっぱれ、鈴木秀明

’74最優秀選手へ



ポイントランキング争いも大詰めを迎えた全日本選手権モトクロスシリーズ第10戦は、セニア125/250のタイトルをかけ、10月6日、快晴に恵まれた山口県厚保サーキット・モトクロスコースで熱戦が展開された。

コースレイアウトは昨年と異なり、山腹をうまく使ったスピードコース。それだけにマシンのセッティングとライダーのハイテクニックが要求されるものとなった。

■セニア125ccはシリーズ後半に調子がでてきた杉尾良文が、好スタートを切りトップを堅持、帰国三戦目の都良夫は中位からのスタートで遅れを戻そうとスパートをかけるが不運にも転倒、杉尾との差は13秒と開き、誰れの目にも杉尾の逃げ込みは決定的と見られた。レースが40分を経過したころ、トップグループを形成するヤマハライダーの、杉尾、秀明へ

以下に絞られるが、レース前半はハイペースだった石井もついに増田をつかまえることができずに順位は変わらずにレース終了。■ジュニアクラスは福岡ブレイメイトの光安鉄美が90cc、125ccのダブルウィナー。250ccも中位から安定した走りで追いあげたものの健闘むなしく二位。一位は同じチームメイトの大賀広美がとった。

終戦を待たずして、両クラスのチャンピオンを手中に納め、最優秀選手と同時に75年度の赤ゼッケン(No.1)を獲得した。

クラス別ランキング			
<b>S-250cc</b>			
1.	鈴木 秀明 (Y)	83	点
2.	石井 正美 (Y)	66	点
3.	杉尾 良文 (Y)	60	点
4.	竹沢 正治 (K)	60	点
5.	瀬尾 勝彦 (Y)	48	点
6.	岩尾 一敏 (Y)	39	点
<b>S-125cc</b>			
1.	鈴木 秀明 (Y)	75	点
2.	杉尾 良文 (Y)	67	点
3.	木下 信安 (Y)	59	点
4.	小田切 信雄 (S)	52	点
5.	増田 耕二 (S)	51	点
6.	石井 正美 (Y)	51	点

## 全日本選手権モトクロス第九戦 東北大会

# 秀明セニア125/250を連破



快走! 秀明。タイトル獲得への大進撃だ。



2人のウィナーを出して大喜びの東北スポーツライダーズの面々。

「菅生」のオープンをひかえ旧仙台テクニカル・ハイランド最後のイベントである第九戦は薄雲りのレース日和のもとに、全山みどりの芝山に東北の大観客を迎えて開催され、ヤマハは8クラスにわたり、勝利を得た。

◆セニア125ccクラススタート、第一コーナーへ⑧瀬尾と⑭竹沢がまずトップで飛び込んでくる。たちまち⑥杉尾が追い上げ、瀬尾とテール・ツウ・ノーズのデッドヒートが始まる。

◆セニア250ccクラスまずトップに躍り出たのは⑪吉村太一であった。が、一周目ですでに秀明が首位をうばいかえし、それに①鈴木都良夫、③増田耕二が続き、近頃にはマレな好レ

# ヤマハ出場全クラス制覇

## ’74ロードレース世界選手権

九月八日のユーゴGP、二十二日のスペインGPで、今年の世界選手権ロードレースは十二ラウンドの全スケジュールを完了した。ユーゴGPでは125cc級がK・アンダーソン、250cc級がC・モーターマー、350ccがG・アゴスチーニと出場全クラスに優勝、スペインGPでは125cc級の勝利は地元元B・クロール（デルビ）にゆずったが、250cc級はベテラン、J・ドッズ、350cc級は、地元の新人V・パローモとヤマハのライダーがそれぞれ首位。

かくして、K・アンダーソン、G・アゴスチーニで文句なく獲得した125、350cc両級のタイトルは、ハレーのW・ピラに個人タイトルをゆづった250cc級のMVのP・リードの二連覇を許した500cc

唐沢、岩尾の後輪タイヤがコース裏の岩場でパンクという予期せぬトラブルが発生。杉尾はペースダウンを余儀なくされ完走にかけた。ラスト一周、二番手に着いていた都良夫が杉尾のマシンをよけて横目で見ながらトップに立ち、そのままチェッカー。二位杉尾、三位石井、四位秀明、五位木下となった。■250ccクラスも、鈴木秀明、杉尾良文の両雄と、新鋭石井正美のランキング争いが注目さ

れるところ。スタート良く飛び出したのは石井正美、続く秀明、杉尾。レースの中盤まで石井、秀明のランテアプー走行が続き観衆を湧かせる。74年チャンピオンを目指す秀明はレース中盤に、一周1.6キロメートルのコースを1分56秒でラップ、ベテランらしい走りとしてベテラン配分でトップに躍り出る。40分経過でトップ秀明、二位増田、三位石井、四位に杉尾と続き、レース転回は残り二周にかける二位、

級でも、シリーズ通算のポイントではヤマハが勝り、規定ではこれらのクラスのメーカーチャンピオンシップも手中にし、ヤマハの出場全クラス制覇が成る。

### トリアルファイナル

九月二十二日のチェコ、二十九日のスイスとトリアル選手権の日程も予定通り進行、

### 速報!!

### 日本グランプリロードレース

## ヤマハ、堂々のワン・ツー勝利

本橋(優勝)、金谷2位入賞。

河崎(4位)がニューラップレコードを樹立。

レースファン、二輪関係者待望の「日本GP」は、全日本選手権ロードレースの最終戦として十月十二、十三日の二日間、鈴鹿サーキットで熱戦の幕を開けた。

ノービス、ジュニア、エキスパートジュニア、セニアのくりだす全六レースのうち、もっとも注目度の高いメインイベントがフォーミュラ750ccクラス。十二日、小雨降る予選当日の朝、車検場にはドツと感嘆の声があがった。あの「モノクロス・サス」を装備したYZR500、同TZ750がその勇姿をあらわしたのである。このうちTZ750は、第四気筒のエキバ

中盤、杉尾がトップに出るが瀬尾は後半はげしいコーナーへのつっこみで、再び先頭に立つ。瀬尾が杉尾か、と全員がかならずをのんで見守る中で……チェッカーを最初にくぐったのは②鈴木秀明であった。最終回のコーナーで瀬尾はコース・ロープに当り、コース中央へ飛び出た所を杉尾とクラッシュしたのだ。秀明は「マクレだよ!!」の一言。

ミックはチェコでは四位、スイスではブルタコのM・ラスメルに3点差でランナーアップになった。

シリーズ前半の成績では、ミックのタイトル獲得はかなり有望であったが、後半やや調子を乱し、ラスメルとの点差が開き、スエーデンの新鋭U・カールソン（モンテサ）にも追いつけられ、選手権最終ポイントでは結局三位に甘んじた。ラスメルの選手権優勝は今年が初めて。

イをハイレベルに設置した未公開のもの。予選時はまだコースのあちこちに水が残る。各社のビッグマシン勢はそろって慎重な走りっぷり。この間隙をぬって、TZ350の毛利良一が2分39秒2のタイムでセカンドポジションを獲得、話題をまいた。

「あとは晴れるのを待つだけ」というメカニックの声聞いて迎えた十三日、空はどんよりと曇ったまま。最終レースに組まれたFL750レース時も、コースは乾ききつていなかった。こうした中で期待のスタート。三列目から出走の本橋明泰500がまずトップ

ースか!!と思わせたが、5周目、吉村はミッシェントラブルでリタイヤ、続いて増田も転倒。レースは②秀明と⑦都良夫のワンツーに終わった。8種目を制したこのレースで、2人の若手が目立った。2人共に東北スポーツライダーの選手。ジュニアの白戸寛選手（19才）とエキスパート、ジュニアの佐々木健司選手（18才）。共に、トップの快走で観客を「あれは誰だ」とさわめかせたのだった。

に出る。二位金谷秀夫750、三位隅谷守男、四位はスタートで遅れをとった河崎裕之750。中盤に入ってもこの順位は変わらず、本橋は二位に10秒差をつけて独走。八周目に2分24秒2のニューラップレコードを出す。そして十七周最終回、追いあげる河崎に2分23秒6のニューラップが生れた。優勝は本橋、二位金谷、三位は隅谷、四位河崎である。表彰台に立つ日本のトップライダーの晴れやかな顔、顔。群がるファンはニューラップ再更新のアナウンスをレースのもう一つの余韻として惜しめない拍手を送ったのだった。



第1周目から独走をきめて優勝した本橋明泰選手(YZR500)

## ミックにつづく有望な トライアル・ライダー

トライアル競技の第一人者、ミック・アン  
ドリュウス選手とならんでTY250にまたがる  
この青年は、イギリス・ノッティンガムに住  
むピーター・オークレイ君(17才)。父親の  
経営する自動車修理工場でメカニックとして  
働いているところを、ミック氏から見出され  
て、トライアルの手ほどきを受けることにな  
ったラッキーボーイです。

ピーター君は、いまだにこのような幸運が

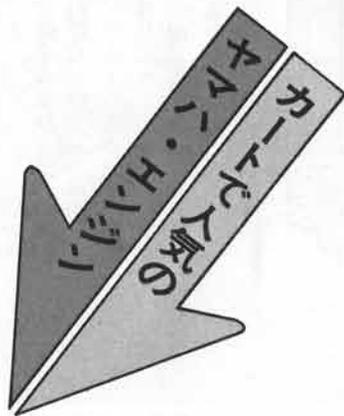
信じられないといった様子で、「夢のような  
出来事です」といささか興奮気味。

ミック氏の語るピーター評は、「ピーター  
は素晴らしいライダーだ。彼は昨年、イギリ  
スの五つの競技会で勝っており、現在の彼の  
腕前はナショナル・イベント以上のものに十  
分に通用しよう。彼はもともと将来性のある  
有望な新人だ」とのこと。今後の活躍が期待  
されるようです。



カートレースに対する人気は、このところ  
日本でも急伸してきていますが、これはオラ  
ンダの国内チャンピオンシリーズで抜群の成  
果をあげているヤマハ・エンジン使用のレ  
ス・スナップです。

トップを走るのは昨年のチャンピオン、A  
・Vダレンで、2気筒のエンジンはヤマハス  
ポーツRD125のもの。また2位につけるドラ  
イバーも、ヤマハトレールDT125のエンジ  
ンをチューンしたカートでの追撃です。



50ccと小柄ながら、シャープな走行性能を誇るFS1は世界のオ  
ートバイファンに愛されているヤマハ自慢のスポーツ車群の一つです。  
このモロッコの若者、E. オマー君も大のFS1の愛好者です。  
彼の自慢は、FS1の高性能ぶりもさることながら、ハンドル上  
に取り付けたポータブル・ラジオです。経済的なFS1に乗って、好  
きな音楽放送を聞きながら行きたい所へ行く。これが彼の今の一番  
の楽しみだそうです。

現地のヤマハの代理店、Mifa社からの便りでした。



## ラジオ付きFS1

モロッコ

自然の空気とバーベキュー

# “大挙50人のサイクリング”

快晴の休日

ひるサス

蒜山国定公園より



バスのあとを追ってプジョーをのせたトラックがつづく



蒜山へ向ってゴー。



楽しい食事はお手前のバーベキュー

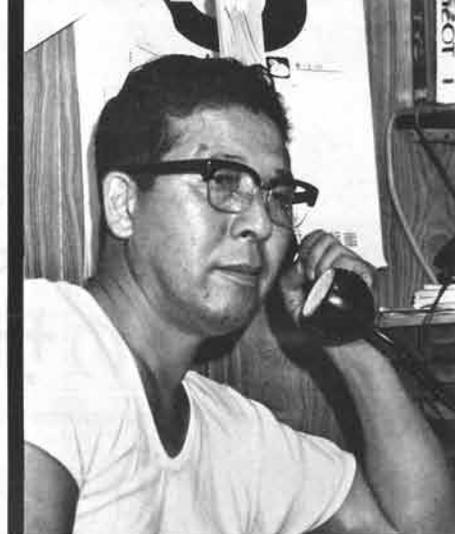


愛車をひきとり、最終チェック

ヤマハ岡山・津山営業所、午前七時。プジョーに接する人が数人。油を差す人、ウエスで拭く人……七時半にはその人数も四十人に達した。

天候、快晴、絶好の休日。この日ヤマハ津山の販売店さん熱田自転車商会、熱田商会本店、藤井自転車の三店の共催で「プジョー・大サイクリング会」が開催され、プジョー仲間五十人が参加しました。津山から蒜山まで70km、一日の全行程では不可能なところを途中バス利用、プジョーサイクルはトラック輸送という手段で解決。八時には全員が三台のトラックに愛車を積みこみ出発。バスの中は一級リーターのサイクリングの注意やサイクリング・クイズで、現地までの二時間はアツという間。蒜山の麓で準備体操の後、女性

七人を含む五十台は軽快にスタート。サイクルコース17kmのほぼ中間では楽しいバーベキュー。汗を流したあとの食事が楽しくすすむ。三時半には全員が無事に予定どおり目的地に到着。(蒜山国民休暇村)で二時間の自由行動。帰りは行きと同じコースをバスに揺られ、車窓から入る夕焼に全員が顔を赤く染め、楽しいサイクリングの一日を終えました。



# プジョーコーナー拝見

スラブサイクル商会

松山市竹原町一―五―十五

自転車の販売をはじめて三十年。これから「商売だろ」と自分からハッパをかける。「スラブの名前は 紀元前千三百年ころヨ

ロッパ各地において文明を築きあげた。スラブ文化」から取りました。長い年月と多くの協力で築えた。スラブ民族」にあやかっ

ことですが、今は「スラブ商会」を築きさせますよ」

井藤社長は今年で五十七才。戦時中は焼けた自転車などを改修して販売することからスタートしたという。ワラ巻きやホース巻きのタイヤでも、ペダルを踏むと動く、そんな自転車でも当時はありがたかったという。今と比較にならないような自転車が商品になった時代をふり振り返りながら、「当時は食べるための商売でした。今はお客さまの商売をしたいと考えています。ワラ巻きタイヤの時代から外車の時代へ、時代の流れにそって「外車の要求」が増えることは数年前から予想していました。そしてプジョーの輸入を知った時には、じっくりと考えてみました。私の性格ですが、理論的にわかってからでない、お客さまにはおすすすめしません。もちろん商品としても扱いません。ですから商品として扱ったら今度はお客さまにその良さを、とことん説明します。その点でプジョーは扱いやすいと思いますよ。外車であるばかりでなく、私も専門家からみたプジョーの良さ、この辺をポイントとしてお客さまに説明するとき、国産車の説明より短時間でお客さまがわかってくれますから楽です。それから私の信念は商売は社会のなかでやっている、商売を通して社会に貢献したい、そう考えています。商売は無形の財産。個人の財産としてはばかりでなく、社会に役立つ財産として大切に、大きく育ててゆきたい。」

プジョーの社会における背景や、要求度を深く考えたうえで商品として置いたという。「商品から経営方針まで理論的に理解し、正しく判断することで、築えるスラブ商法。」

が実現でき、今年百人のお客さまは来年二百人になることができる、と考えています。」壁にかかった「社訓」が印象に残った松山のプジョーコーナー。スラブ商会さんでした。

# どうぞご利用ください プジョーのPR用品

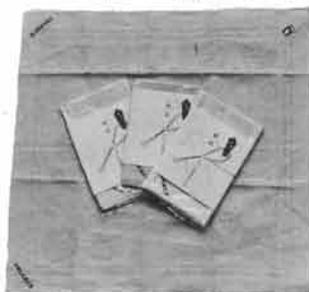
プジョーサイクルのイメージアップを図るPR用品です。プジョー・サイクルお取扱いのみなさまのご利用をお待ちしております。どうぞお客さま方にも広くPRください。  
(ご注文は担当ヤマハマンにお申しつけください)



●012602 プジョーキャップ (B)  
男女兼用でご使用になれます。



●012603 プジョーハット (C)  
女性用。



●012604 プジョーハンカチ (黄)  
●012605 プジョーハンカチ (青)  
綿100%。大版、刺しゅう入り。



●012609 プジョーエプロン (B)  
綿100%。赤青黒白のカラフルデザイン。



●012607 プジョーTシャツ (B) サイズS/M  
綿100%。胸もとに3色刷りのワンポイント入り。



●012610 プジョー三角旗 (小)  
マス・ツーリングにご利用ください。



●012611 プジョー連続旗。6枚つづり。水につよい合成紙刷り。



# Mon ami, Peugeot



## プジョーが目立つ。

気がるに仲間と走るサイクリング  
足を伸ばして遠くへ行くロングツーリングで  
人気があるのはプジョーのスポーツ  
舗装路では軽やかに  
悪路にも強くつくられた丈夫なフレーム  
ギヤは3段、5段、10段。  
爽やかなカラーがひととき光る  
プジョーのスポーツをよろしく——



●外装10段サンブレックス製パンダグラフ式 (フランタ: 50-40T, フリー: 14-17-20-24-28T) ●マフアック製センタープルキャリパーブレーキ ●フレーム・リム・タイヤ (21-27×1 1/4) ●ベントラックス製アルミインフレター、マフアック補修キット入りツールバッグ

わが友、プジョー。

PEUGEOT 

プジョー・フランス