

# SNOWMOBILE SPORT

1997

vol.5

WINTER SPORT VISUAL MAGAZINE



**THE  
MUSCLE  
'98**

**SRX**

**DEBUT!**

# THE MUSCLE '98

マッスル、まさにその言葉こそが似つかわしい。筋肉が盛り上がるように膨らむシユラウド。鍛えた身体のように緊張を見せるフォルム。筋と筋とのくびれを想像させる、大胆なエアインテーク。ヤマハのレーシング・ブルーに身を包むこのマシンは、野生を内に秘める獣のように精悍で、美しい。98年、プランニユー。その名はSRX。SRXの持つポテンシャルはマッスルの名に恥じない、**“悍猛”**とさえ表現していいものだった。スノーモビル・スポーツは、このSRXを総力取材。

そのパフォーマンスを存分に知ることができた。同時に、VXシリーズ98モデルが新たに磨かれ、いっそうの性能を身につけたこともわかった。ここに報告しよう、98年VXシリーズ・マイルストーンモデルを。





# THE REAL MUSCLE

# SRX

SRX700S、そしてSRX600S。それがこのマシンの正式名称となる。トップたらんがために追求されたポテンシャルは、卓越などという言葉では表現しきれない凄みにあふれている。ここでは実験開発に取り組んだ方々にSRXを大いに語ってもらった。果たしてその性能は想像を上回るものだった。

## SRX E/G実験リーダー 佐々木 郭さん

- 昭和27年4月10日生まれ
- 73年入社以来エンジン設計担当
- モーターサイクルが趣味で、YDSクラブの会報誌の編集長を務める。

## 車輛実験リーダー 斉藤 真康さん

- 昭和33年4月3日生まれ
- 趣味：自然散策

## サスペンション担当 大石 直幸さん

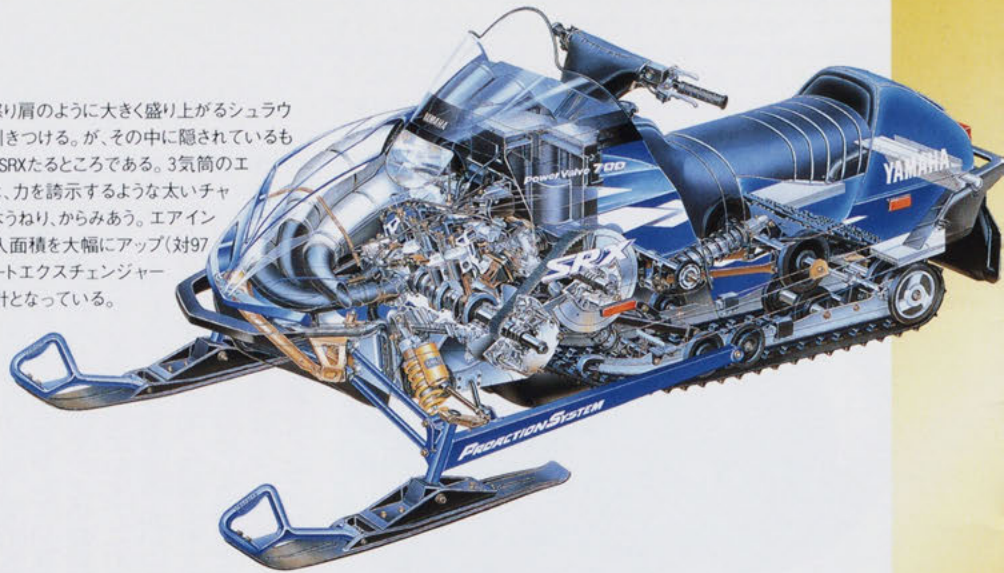
- 昭和34年8月9日生まれ
- 趣味：ゴルフ

## エンジン担当 岡田 弘之さん

- 昭和39年12月29日生まれ
- 趣味：ルアーフィッシング



外見では、怒り肩のように大きく盛り上がるシュラウドが視線を引きつける。が、その中に隠されているものこそ、真のSRXたるところである。3気筒のエンジンからは、力を誇示するような太いチャンバーが3本うねり、からみあう。エアインテークは導入面積を大幅にアップ(対97モデル)、ヒートエクスチェンジャーなども新設計となっている。



SRXはとにかくナンバードワンの最高速・加速性能を持ったうえ、ハンドリングでも他社メーカーから抜きん出た性能をもつことが目標とされた。ヤマハは永い間スノーモビルレースから遠ざかっていたが、今シーズン約20年ぶりに北米選手権に参加。97VX700SXをベースとしたレーシングマシンが、インターナショナルシリーズの、第一戦プロオーブンクラス・イーグルリバー大会で早くも優勝したのは、紛れもなくそのポテンシャルの高さを証明したことになるだろう。E/G実験ライダーの佐々木郭さんは言う。

「VXのパフォーマンススポーツに対して、SRXはアメリカでマッスルと呼ばれている、スポーツユースの中でも最高速度や加速力を重視した独特なカテゴリーに属することになります。ただしスノーモビルの場合は、結局はいろいろな使い方をするものなので、市販する以上はクロスカントリー的な使い方も考慮して設計しました」

加速・最高速に徹した、クラス最速のマシン作りが目標とはいえ、それでもまっすぐ走るだけではもちろん良いマシンとは言えない。幸いベース車輛となった97年型VXは、非常に軽くてハンドリングも優秀なので、そのベースの良さを生かした、素晴らしいマシンにしようというのがコンセプトだとも言えるのだそうだ。しかしVXはあくまで車体のベースであり、実際はまったく違う内容をもっている。

「7000ccの3気筒という点、VX700がすでにあるので同じエンジンをベースにしているのかと思われるかもしれませんが、実はクラシケースをはじめすべて新設計

のエンジンなのです。だからVXとは互換性のある部品はまったくありません。ボアストローク比からしてまったく違うのですから」

鍛造ピストンの採用も注目のポイント。鍛造ピストンとひとくちにいってもその材料や製法にはいくつも種類があって、市販モデルに採用するのは初めてという強度の高いものを採用している。これはモーターサイクルの世界でも市販車に使われている例はなく、ワークスのレーシングマシンのレベルなのだ。

またスノーモビル用エンジンとしては初めてYPVS(ヤマハパワーバルブ・システム)も採用した。それもドラム型の旧タイプのバルブではなく、モトクロッサーなどに使われているフラットバルブタイプだ。

フラットタイプのバルブは、低速から高速への切り替えが早く、エンジンのレスポンス向上に大きく貢献している。ヤマハ車はこれまで市場ではエンジンレスポンスが良いことを高く評価されてきているが、今回のSRXは、そのヤマハ車のなかでも飛び抜けてレスポンスのいいエンジンに仕上げることができた。

パワフルさは性能曲線図を見ても明らかだ。VXと比較すると、低速から高速まで全体にアップしている。最高出力を高めようとするだけならまだまだ上げられるのだが、スノーモビルの場合独特のクラッチシテムのために、あまり高回転まで上げて意味はないのである。

パワーは、とにかくこれまでのスノーモビルでは経験できなかった別世界のレベルだ。SRX600ですら、排気量を上回るVX700以上のパワーを出している。残

念ながら最高出力は公表されていないのだが、本誌予想としてはSRX700が135ps前後で、600の方でも125馬力程度出しているものと思っている。

ヒートエクスチェンジャー(冷却装置)も形状・サイズとも変更して、大幅に冷却効率を高め、キャブレターのアイシング防止装置やステアリング周辺の精度アップ、樹脂一体成形のスキーなど、他の98モデルで採用しているニューフェーチャーは同様に取り入れている。

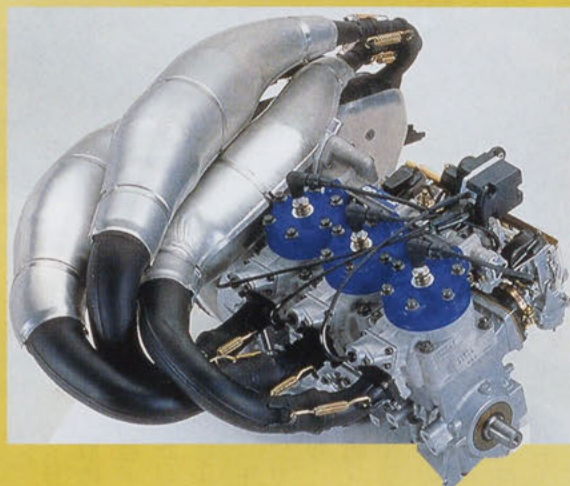
「ヤマハはそもそもエンジンメーカーで、製品の信頼性には絶対の自信があります。そこで馬力競争をしても負けることはないと思ってますし、最高の出力と、最高の信頼性をキープしながらダントツの走りをしたいと考えました」と言うのは車両実験のリーダーを務める斉藤真康さん。

「最初の試作モデルは士別で試乗しました。なにしろ試作の最初なのであちこち荒削りなところはありましたけど、とにかく最強・最速のモデルを目標として作ったのですから、それはもうこれまで開発してきたモデルとは比べものにならない加速と最高速でした。長年開発に携わってきたけど、これから生産モデルに向けて作るんだという意気込みのなかで、ポコッと卵から出てきたような何者かわからない状態のマシンだったし、それでいて驚くべきパワーですから感動しますよね。動きもまったくこれまでのものと違いました」

加速と最高速に関しては、比較的開発の



誇らしげにブルーに塗られたヘッドが、スペシャルモデルであることを主張する。97モデルと異なる点は、外からうかがえる3本マフラーだけではない。クランクケースからほとんどすべてが新設計。ボア×ストロークにしても、その数値はSRXだけの物が与えられているのだ。なかでも注目してもらいたいのは鍛造ピストン。そしてYPVSである。詳細は本文に譲るとしても、そのエンジンパフォーマンスは辛口で知られるアメリカのスノーモビル専門誌から絶賛を浴びていることでもうかがい知ることができるはずだ。



初期段階から満足のできるものが得られたとのこと。だが野性馬をそのまま市場に送り出すことはできないので、それをどういった操縦性に作り込むことができるのかというのが課題だったという。さらに斉藤さんは、「市場の大きさということからだけではなく、レジャービークルとしてスノーモビルがしっかりと認知されていて、トレールコースも何万キロという長さで整備されている場があるという意味で、アメリカでの使われ方を無視することはできません。でもそんな場所に持って行ってあらゆる使い方をしても、ライバルメーカーの上を行く性能にすることができたと実感しています。とにかく絶対馬力が違うので、どの回転域からでもグイグイと加速していく。これまでのスノーモビルとは車格が違うといったフィードバックもありますね。洗練されたスポーツカーの域まできたなという感じです。実際にも加速と最高速ではどのマシンにも負けない。われわれに勝つクルマはない！」

「というのが作っているの感想です」  
でも、どんなマシンを作っても、すべてが順調に運ぶことはない。サスペンションを担当した大石直幸さんも、パワーがあるゆえに苦勞した一人だ。  
「サス担当としては、それだけ強力になったパワーをいかに路面に伝えるかというのが仕事になります。一般にはパワーを有効に路面に伝えようとする場合、サスセッティングは硬くした方がいいように思われるかもしれませんが、ところがこの場合は、どちらかといえば柔らかくしたほうが駆動は伝わりやすくなります。でもそれも単純に言えるものではなくて、SXとの比較で考えると、真ん中のサスは硬めにしてリヤは柔らかくしています」  
セッティングというのは最初は机上で検討して、その中から何種類かを選びだして実走テストを重ねて決めていくものだという。基本的なディメンション(寸法)は97のVXから変えないという前提があるものの、重量やバランスは違っているため、その違いを限られた手法を駆使してベストセッティングを見つけたしていく。そのサス担当の大石さんにも走行フィールを聞いてみた。  
「僕はアラスカで最初に試作車に乗りました。ヤマハがもう25年くらい通っている場所で、アンカレッジから250マイルほどのところにあるバクソンという村です。SRXの最初の印象はですね、とにかくパワーがものすごいので、自分の仕事として「エライことになったなあ」と思ったことですね。机上検討したサスとは、結局外れたところのセッティングになっ

てしまいましたが、なにしろ



予想していた以上に絶対パワーの大きさがハンドリングに影響したものですから。それでもYPVSを着けて低速トルクがかなり出るようになったので、だいぶセッティングは助けられたと思います」

スノーモビルに初めて採用されたYPVSだが、その効果は低回転時の高いトルクと高回転の伸びの両立にある。そのYPVSの効果について、さらに斉藤さんはこう付け加えた。

「エンジン回転がアイドリングの状態からクラッチが作動して駆動が伝わり始めるときをエンゲージメントとかクラッチインといいます。他メーカーが作るハイパワーエンジンは、高回転型で力をふりしほる傾向にあります。が、しかし、その代償として低回転域のトルクは細くなってしまう。では、どうしているか。つまり、エンゲージメントのタイミングを変えることで対応しているんです。高い回転でいきなりエンゲージすると、突然ガツンという感じでスタートする。そのフィーリングがパワフルに思わせるんですね。アメリカのユーザーではそんなフィールがウケるし、そうしてくれという要望も実際にあります。でもそうするとベルトの寿命をはじめいろいろと問題が出てきます。そもそも低回転で力がないからそうしているだけなんです。エンジン開発の技術が及ばなかったことに対するごまかしみたいなものですから、私達はそれをしたくなかったんです。ヤマハとしてはそこを逃がせずに、YPVSという排気デバイスを付けることで、低回転からきれいに吹け上がって、途中から上はさらにすごいパワーがでてくるようにしました」

「シールベル(標高ゼロ)から3000m付近まで行って、キャブレターのセッティング

を煮つめました」というのは、SRXの開発当初から斉藤さんとパートナーを組んでいる岡田弘之さん。YPVSの開発も担当しているので、SRXにとっては重要な人物だ。

「各標高や各種の条件をにらんだうえでセッティングを詰めていきます。地味な仕事です。でも製品には満足していますし、

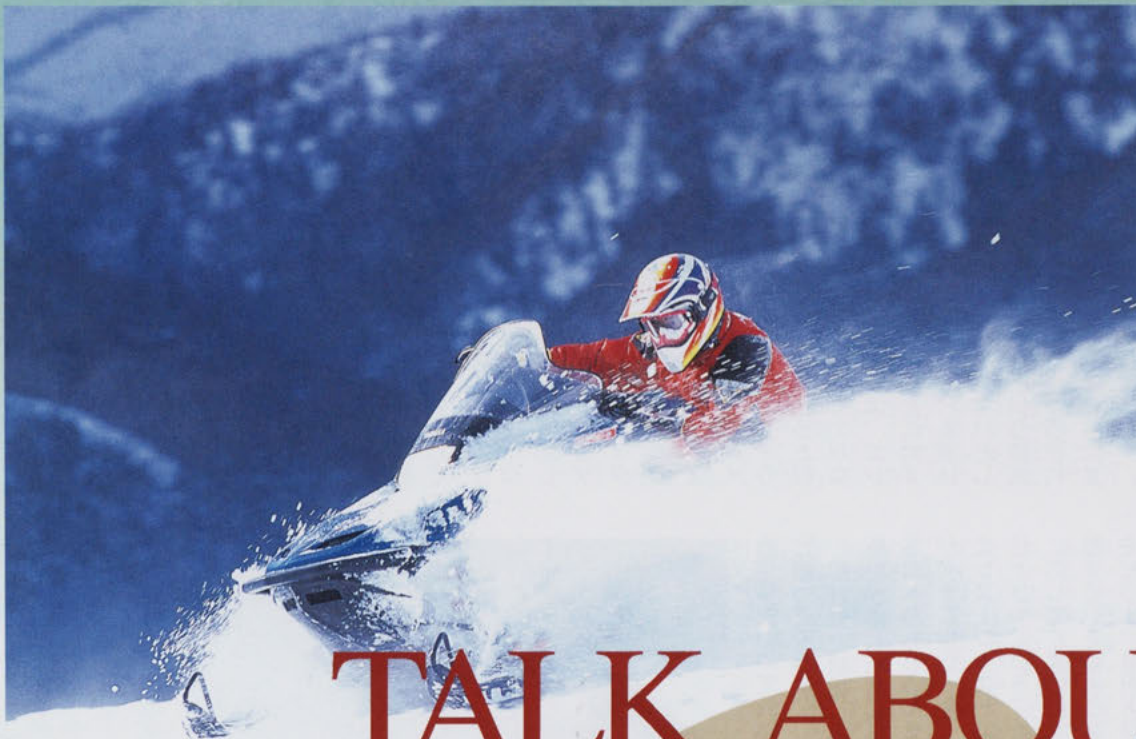


スキーに採用されるのは、98LTに共通のオールプラスチック。接地面の抵抗減少に優れ、なおかつ素材の持つしなりがサスペンション効果を生む。なお、サスペンションには97SXでも好評だったオーリンズのショックアブソーバーを採用。エンジンパフォーマンスを支える足廻りの要として重責を担っている。

自信作といってもいいでしょう」と語ってくれた。

これまで開発してきたモビルはすべて、誰もが楽しめるものとして作られてきた。SRXももちろんそのひとつではあるのだが、そこから一歩、二歩踏み込んで、真のエンスージャストにも満足がいくモビルに仕上がっている。たとえば走る場所、状況に応じてこまめにキャブセッティングを調整する、そのようなことも楽しめるようなモビラー。SRXはそんな技量を有した方が所有しても所有感を十分満足させるマシンであるといえる。





# TALK ABOUT **MUSCLE** **'98**

97年のデビューが記憶に新しいツアー、マウンテン、スノークロス各ジャンルのVXシリーズ。98年XTC、LT、SXの各車は、すでに新しくリファインを受け、パフォーマンスアップを図って再デビューを果たした。

持ち前の性能に磨きをかけ、あるいは新機構を搭載。そこから発揮される性能は、“ブランニュー”と形容してもいい、そんな印象さえ受けるほどだ。XTC、LT、SX各車はどう変わったか開発にあたった第5開発部の方々に存分に98年モデルを語ってもらった。



## 青島 誠

昭和20年生まれ。  
スノーモビルはヤマハ発動機の市販第1号車のSL350から携わってきた。趣味は海釣り、奥様と一緒にドライブ。



## 金野 真之

昭和39年生まれ。  
クルマが好きで、ハイパワーなラリーバージョンの愛車を駆るのが楽しみ、だとか。





VX 500XTC



VX 600XTC

「全車にわたって、ステアリングの摺動部の精度を上げた。ガタつきがなくなり、シャープになりましたよ、98 VXは。」

**スノーモビル・スポーツ (以下SS)**

SRXを新たに迎え、98年モデルはますます賑やかというか、楽しみなラインナップになりました。98年のVXシリーズはその方向性をどのように定めて開発されたのか、まずはそこから話をうかがいたいと思います。

**金野さん** (以下、金野) 簡単に言えば、97年モデルを正常進化させながら、それぞれの長所をもっと分かりやすくしたということでしょうか。良いところをさらに伸ばした改良です。

スノーモビルの開発は、常にアメリカ市場の動向を視野に入れて行います。そのアメリカでは、選び方というか、使い方によってほとんど単機能化が進んでいるんです。つまり、ある状況下でのみ特に優れた性能を発揮するモデルが求められるようになってきているんです。

**SS** 98年モデルのVXシリーズは、SRX、SX、LTそしてXTCと4種類のラインナップが揃っています。それぞれが具体的にどう変わったのか、知りたいですね。

**青島誠さん** (以下、青島) XTCからお話ししましょうか。

XTCは他のモデルと違って、幅広いモビラーが多様に使うことができるよう設計されています。昨年のデビュー以来、

日本国内でも高い評価をいただいていますね、このXTCは。乗り手を選ばず、新雪やラフな路面から、ツーリングにまで対応し、しかも扱いやすいという性能が皆さんの支持を得たんだと思っています。全体のバランスがとれたオールマイティさ、これこそがXTCの魅力でしょう。

98年のXTCは、基本的にスベックの変更はありません。寸法や形式は97年モデルと同様です。ただ、変わったのはサスペンションまわり、とくにリアサスペンションのストロークアップですね。そして、これは98モデル全車にも共通することなんですが、ステアリングの摺動部の精度も上げました。精度を上げるということは、分かりやすくいえばガタを少なくしたということ。これにより、よりシャープなステアリング特性が得られ、安定感も増しました。

「アメリカ人モビラーが好きな遊びが「ハイマーク」、すばり山登りの競争。マウンテンモデルではこれが評価のポイントになるんです。」

**青島** 続いてLTについてもお話ししましょう。LTは、新雪での走破性をより高める方向で開発が進ましていますね……。

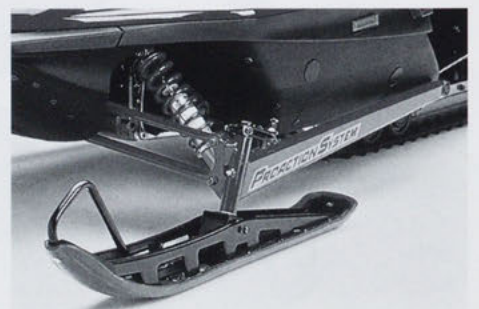
**SS** ちょっと待ってください。新雪での走破性をもっとも左右するのは、どのような部分なのか、そのあたりからお話しいただけますか？ 分かりやすく……。

**青島** 新雪で重要なのは、何よりもトラックの長さなんです。トラックが長いと



ツアーモデルとして、スポーツ性とカンファタブル(長距離でも疲れない乗り心地)の両立を要求されるXTC。98年モデルではリアサスペンションのストロークをアップさせている。

スキースキズが標準で装備となる98年XTC。他の98年モデル同様に、ステアリングの摺動部の精度を上げた。ステアリングのシャープさ、安定感に寄与している。



いうことは、接地面積が大きくなるという点です。その分、重量が分散されて新雪でも沈みにくくなるんですよ。これに加えて、98年のLTでは、トラックのブロックをこれまでの1.1インチから1.5インチへと大幅に高くしました。もちろん高くするのに対応して、トラックのゴム質自体の強度も高くしています。

**SS** 1.1から1.5へ、じつに40%近くものアップですね。ところで、ブロックが高すぎると、逆に雪を掻きすぎてスタックにつながるなんてことはないんでしょうか。

**青島** そういう心配はいりませんよ。もちろんどんなときでも高ければいいという単純なものじゃない。氷のように固い路面や、雪が少なくて砂利が出ているようなところでは山高トラックの傷みを誘発することがありますが、新雪をはじめほとんどの雪原では、山高トラックは有効に働きますよ。

アメリカでのお話しをしましょうか。LTのようなマウンテンタイプのマシンは、アメリカでは山登りがどれだけできるかが評価のポイントなんです。アメリカ人がよくやる遊びに、「ハイマーク」というものがあるんですが、これなんかまさに山登りの競争。ヨイ、ドン！でアクセルを全開にして、山の斜面を駆け上がっていく。どんどん斜面が急になって、もうダメだ、限界だ、というところでターンして帰ってくる。それだけなんです。単純といえば単純なんですが、なんせ雪原ですから、どこまで登れたかがトラックの跡で一目瞭然なんですよ。となると、次のモビラーは、「よし、俺

はお前のつけたあのマークよりももっと高く登ってやる」と。こうした用途にはやっぱりロングトラックのLTが好まれるわけで、しかもハイブロックであればなおさら有効というわけです。

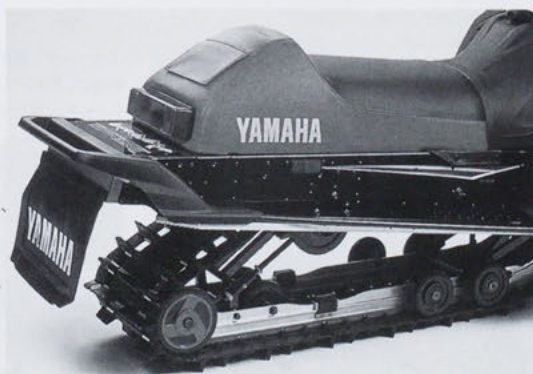
私どもの車輛テスト地のひとつにモンタナ州のウエスト・イエローストーンという場所があるんですが、そこは標高7,500フィートから10,000フィート(約3,000メートル)もの高地なんです。まさに山登りのメッカともいえる場所で、しかも11月下旬からシーズンが始まり、5月の半ばすぎまで半年近くもモビルが楽しめる。半年も楽しめる斜面ですよ。こんな場所があることも手伝って、アメリカではロングトラックのさらにロング化を求める声さえあるんです。

**SS** いやあ、遊びにかけてはアメリカ人の発想には追いつけませんねえ。ところで、このようにエイヤッ！で上っていくスノーモビルで、サスペンションセッティングはどのようにしているんでしょう。

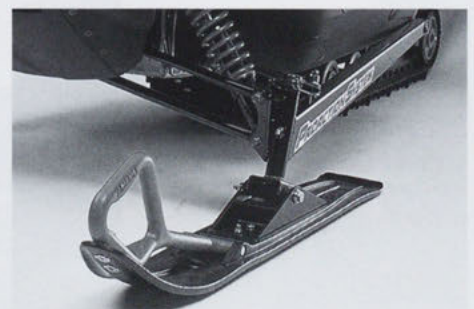
**98年のLTは登り用に  
リアサスペンションを  
柔らかめにした。より斜面を  
踏破できるパフォーマンスを  
楽しめるんです。**

**金野** スキーというのは、トラックが伝える駆動力に対して、抵抗となるものなんです。ですから、スキーにかかる荷重をできるだけ抜いて、逆にトラックへの荷重を増やしてやれば登る能力は高くなります。具体的には、リアのサスペンシ

軽量化に対して大きなアドバンテージとなる樹脂製スキー。オール樹脂製となったことで、素材の持つ弾力性を生かし、サスペンション効果も得られた。LTに標準装備



いかにも効率よく雪をつかみそうな山高トラック。ブロックの高さは従来の1.1インチから、1.5インチへと大幅な変更を受けた。リヤサスペンションのレート変更とともに、新深雪性能、山登り性能が飛躍的にアップ。よりLTとしての性格づけが濃くなったといえよう。





VX 600LT



VX 700LT

ヨンを柔らかめめのセッティングにする。そうすると登り斜面にさしかかる時、荷重がリアに移ると沈み込んで、姿勢としてはフロントが浮く形になるわけです。車体をピッチング（上下動）しやすくしてやるということもあるんですね。

スノーモビルの姿勢はスキーと、トラックの前端、そしてトラックの後端の3点を結んだ線がグラウンドラインとなるんです。リアに荷重がかかれば、スキーにかかる荷重は軽くなり、斜面を登るのに有利になる。そのかわり、スキーに荷重がかからなくなると、コーナリングの時にスキーが雪をつかみにくくなり、結果としてアンダーステア（曲がりにくい特性）傾向となってしまいます。ですから、98年型のLTは、97年型と比べて曲がりにくくなっているともいえますね。

ただ、このアンダーステア傾向はライディングテクニックで十分対応できるものですし、それ以上に「より斜面を踏破できる」パフォーマンスを楽しむことができますようにしたということなんです。

**青島** LTはオール樹脂製のスキーを採用しているんです。スキーの船底（断面形状）も変えて、より幅広い条件に対応できるようにした。樹脂製のスキーは、軽量化にもつながりますね。そしてもうひとつ、樹脂製のスキーは弾力性に富んでいて、それ自体のショックの吸収性によって、サスペンション効果が得られるようになったことも大きいですね。サスペンションがもうひとつついた、そんな印象を持たれるかもしれません。クルマで言えば、空気入りタイヤが発表されたときのような印象かもしれません。

樹脂製と言えば、トラックのガイドホイールも樹脂製になりました。これは軽量化の目的はもちろんですが、デザイン効果も狙ったものなんです。走りにかかわる部分では、トラックの取り付けを25mm下げること、新雪の走破性を高めるという変更もしています。

**樹脂製スキーは軽量化はもちろん、弾力性に富んでいる。スキー自体のショック吸収性によって、サスペンション効果も得られるんです。**

**SS** LTのリフアイン部分をうかがっていると、山登りモデル本来の性能を特化させたということがよくわかります。でも、アメリカではそんなに指向の違いははっきりしているものなんですか？

**金野** ええ。今話した山登りのほかに、マッスルと呼んでいるパワフル指向、そしてハイスピードで駆けめぐるトレーラーや、ベンチャーといって夫婦などでツーリングを楽しむラグジュアリー・ツアール志向など、最近ますます細分化して、その指向もはっきりしてきました。それぞれ目的の方向性は異なりますが、どの目的にせよ、各モデルの性能はそれぞれに進化してきているんです。

**S** 個々のモデルが、それぞれにとんがってきた。LTの進化ぶりを聞くと、やっぱりSXがどうなったのかが知りたくなります。

**青島** SXは低い車高と広いスキースタンスを持ち、スピードとトレール性能の部分の性能を追求したマシンです。





VX 600SX



VX 700SX

キャブレターのベンチュリー部に氷が堆積するアイシング。  
700系には、アイシング防止に、温水で暖める温水キャブを採り入れています。

600/700ともに国内仕様にはオーリス製のアブソーバーがフロントサスペンションに装備されています。また、細かなところでは、リアサスペンションのパンプストップ（底づき）をダンパーではなくアームに取り付けたゴムで行うようにしています。これにより底づき感がソフトになったし、信頼性や耐久性も向上しました。

キャブレターも異なります。700系エンジンには、キャブレターのアイシング（氷結）防止装置を付けているんです。これはエンジンの熱で暖まった冷却水をキャブレターに導き、これで温める。温水キャブとも呼んでいます。

そもそもアイシングはさまざまな条件が重なった結果起こるんですが、ときにはマイナス10度くらいでも発生することがある。これはキャブレターのベンチュリー部（エンジンへの空気導入部の、狭く絞られた部分）に氷が堆積していつ狭くしてしまうことが原因なんです。そうなるとう混合気が濃すぎる状態になって、アイドリングしなくなったり、不安定になったりします。温水キャブはこうした症状に有効なんです。

このほか、他のモデル同様、樹脂製のガイドホイールやステアリングの精度向上などを図っています。いずれもフルモデルチェンジではありませんが、細部の

リファインで総合的な性能はかなりアップしたと自負していますよ。

**SS** 早く乗りたくてうずうずしてきましてよ、98年型のVXに。磨きがかかった性能に、早く触れたいですねえ。ところで、スノーモビルのテストは海外で行うこともしばしばと聞きましたが……？

**金野** スタッフによってまちまちですが、国内・国外を問わずあちこち出かけることは多いですねえ。私の場合、海外には3ヶ月、ほか国内のフィールドもいくつか転々します。モビルの開発にたずさわって7年ほどになりますが、海外にはトータルで1年以上いた計算になると思えますよ。

**SS** 海外では日本では経験し得ないような雪にも出会えそうですね。

**金野** 雪質は、日本とはまったく違いますね。これはアラスカの話なんですけど、雪が細かくて、粉そのものなんです。ですから、新雪が1メートル近く積もっている場所でも、モビルで飛び込んでいくとみんな吹き飛んでいってしまう。爽快というか、雪という概念を崩されますね、あその雪は。そうかと思うと、吹き溜まりにはさらに1〜2メートルも雪が溜まっている。逆に吹きさらしは岩が露出していたり、もうびっくりするような雪原の風景ですよ。

**SS** そのようなフィールドでテストされ造り込まれたのが98年のVXシリーズというわけですね。一度、そのようなVXのふるさとで、思いっきり走らせてみたいですねえ。



大型スクリーンを採用し、ウインドプロテクション効果をさらにアップさせた。

速報!

International Series of  
Champions at  
EAGLE RIVER  
—SNOW CROSS RACE—

'97インターナショナル  
シリーズ  
第1戦プロオープン  
クラスで  
ヤマハが優勝



U.S.A.

THE  
MUSCLE  
A GO! GO!

遊びの天才・アメリカ人の手にかかれば、  
雪がなくなってもスノーモビルは楽しめる。  
平坦な雪原がなくても遊んでしまえる。  
町の競馬場でだって競争ができてしまえる。  
ツアーはもちろんアメリカン・モビラーの最大の  
楽しみではあるけれど、走るフィールドが限定されれば、  
あとはアイデアでこの通り。  
スノーモビルの常識なんてものとは無縁の迫力がここにはある。  
脳ミソの中の中まで遊びがこっそり詰まっている、  
USモビラー事情一挙公開!



雪よりはよっぽどグリップがいいから、  
スタートはウィリー。  
親指たてて声援したくなっちゃう。  
イエイ!

START

GRASS DRAG RACE

ゼロヨン好きの血統が濃いとはいっても、ここまできると極東の島国の人間には  
理解不能、それがこのグラスドラッグ。場所はほとんどが刈り取り後の  
トウモロコシ畑。雪が待ち切れなくて、そこにおあつらえ向きの広場が  
あるからって……アメリカ人ってば、もう。

# GO!

スタートは、毎日が  
こんな迫力。  
フロント上げて、  
トラックが土を噛む……。



着ぶくればっかの冬よっか、  
やっぱりギャラリーの女性は  
薄着が嬉しい。  
夏場開催の真相は  
こんなところにもある……  
んだらう、きっと。ああ、  
もっと暑い会場なら……



……で、  
目の前をすぎると  
この通り。

# OH!

ドラッグの例外には  
アスファルト上を走るといってもあって、  
で、トラックはスリック！  
接地面積は広いし、グリップなんて  
最高っぽいのはわかるけど、  
採石場とかのコンベヤだよなあ、  
やっぱ



大人に混じって、キッズクラスも。  
子供が走って、親が声援を送って。  
いかにも平和そうだけど、  
じつは一徹オヤジなんてのもいたりして。  
「グラス・ドラッグの星になるんだ！」  
なんて。それってなんか小さな星、  
だよなあ……

モビラー以外でも、  
毎年楽しみにしている  
地元住民は多いそうだ。  
好みを越えてお祭り好き。  
というか、なんか人が  
集まって騒いでいれば  
エニシング、  
オーケー



**U.S.A.**  
**THE MUSCLE**  
**A GO! GO!**

**SNOW CROSS RACE**

冬季の競馬場や球場を利用して開かれるのがスノークロス。オートバイのスーパークロスのスノーモビル版というのが一番わかりやすい。バイク同様空中戦もあって……おおコワ。



空飛んでるスノーモビルってば、やったらカッコイイじゃん！ ちなみにこのマシン、ヤマハのレーシングブルーに、ホワイトのグラフィック。スポンサーのステッカーも白で統一してあって、すっげえクール。カラーで押めるのは、このページ作っている編集者の特権、ってやつですかあ!? 生写真見たい方は編集部までどうぞ



ね、ね、本当に金網越しで見ているようでしょ、この写真。これで排気音でも聞こえたら臨場感も出るのに……と思うよね、やっぱり。で、スノーモビル・スポーツが特別に効果音も紹介しちゃいます。「ウォン、ウォン。パビューン」。あ、これ読んでるみんな、なんか心の中で青筋たててない？ 怒ってない？



優勝したマシンは誇らしげに展示される。ちなみにステージはサポートトラックの昇降ゲート、ね。ところで、スノークロスのほか、インディ500のような、オーバルレースもアメリカ人の血を沸騰させる。「勝負は単純なものこそ面白いんじゃないか」ってのがアメリカ人の言い分。それってば、やっぱり頭の造りと関係……バシッ!

**HILL CLIMB**

とにかくいちばん上まで登ったモン勝ちというのがヒルクライム。人間が立ってさえられないような斜面を豪快に登っていく。ロッキーのジャクソンホールという場所がメッカだ。



たいがいはいはスキーゲレンデに隣接して会場があるヒルクライム。2台のモビルが集まって、合わせた視線がバチバチ火花状態になればそのまま勝負が始まる。

**WATER CROSS RACE**

勢いつけて走ってきて、水面をマリンジェットのように走り抜ける。対岸に渡ればセーフ、途中で沈めばアウト。あ、よよいのよい。アメリカ人の頭の中っていったい……!?



?……!?!……!!で、ガハハとなる。考えついたヤツ、出てこーい!! このレース。とにかくスゴイ。

# 3 Decades of Snowmobiles ヤマハ・スノーモビル30年。 それは[YX15]から はじまった。

SRXを迎えて、VXシリーズの充実をみた1998年。21世紀へあとわずか、いわば架け橋とっていい98年だが、今年は単なる通過点ではない特別な年でもある。それは、98年をさかのぼること30年、1968年にヤマハ・スノーモビル第1号が誕生していることに由来する。

30th ANNIVERSARY YAMAHA SNOWMOBILES。ここでは、ヤマハ・スノーモビル30周年を記念して、誕生の年・1968年から約30年の歴史をお話しよう。



今や北米・日本をはじめ、全世界的に広がりを見せるスノーモビルだが、その枝葉から幹をさかのぼり、根までたどると、1台のスノーモビルに行き当たる歴史に詳しいスノーモビラーならご存じのように、1927年、アメリカ人のカール・エリアソン氏が製作したスノーモビルがその発祥だ。

雪原で自由に、自在に。この思いはカール・エリアソン氏を筆頭として多くの人をつき動かし、そしてその情熱はさまざまなスノーモビルを生み出してきたカール・エリアソン氏に続き、例えばカナダのアトモンド・ボンバーディア氏によるスノーモビルや、あるいは日本の西山辰春氏（山形）のマシンなどがその先駆として記憶されている。スノーモビル黎明期には、それこそ世界中で幾種類のスノーモビルが試されたのかさえさだかではない。ただ、今日のスノーモビルを見れば分かるように、生き残りの競争は熾烈で、ほとんどのアイデアは雪原の彼方に消えて行ってしまったようだ。

そのスノーモビル黎明期に、日本で西山辰春氏以外にもスノーモビルの可能性にチャレンジしたメーカーがある。それがここで話しているヤマハ発動機だ。

モーターサイクルですでにYAMAHA Aブランドを世界に広く知られていたヤマハだが、モーターサイクル、船外機に続く商品としてスノーモビルに着目したのは60年代前半のこと。青写真として設計図が机に引かれ、ヤマハとして初のスノーモビルが生まれたのが1965年である。開発コードYX15というマシンが記念のモデルだ。

太平洋側に住んでいる者にとっては「雪は溶ければ水になる」が、雪国の現場では「雪は溶けると再氷結し、さらに始末におえなくなる」。スノーモビルの開発は、つまり雪を知ることでもあったようだ。試作のマシンでは雪の表面を滑れず、どんどもぐり込んでスタックすることも多く、「雪上車ではなく、雪中車だ」という声も聞かれたという。ともあれテストに次ぐテスト（大晦日でさえもテストは続き、テスト後の旅館でようやく紅白歌合戦を見れたとか）により、やがてYX15はYX401、402へ。そしてYX402の後継として、初の市販モデル、実質上のデビューマシンSL350が北米向けモデルとして登場する。1968年、この年だ。

SL350は、2サイクル2気筒348cc。パワーは20馬力を発揮していた。この北米向けSL350は、同年日本国内向けとしてS350となる。運輸省との話し合いにより、車種区分は軽自動車扱い。自動車扱いのため、ヘッドライトは2灯。方向指示器やバックミラーを装備しているのもすべてこの軽自動車区分による。

ところで、当時から北米ではスノーモビルのレースが盛んだった。レースでの成果が市販車への売り上げに影響するのは今日同様で、となればスノーモビルの市場として北米に期待していたヤマハがスノーモビルのレースに参戦するのは当然の帰結といえる。

ヤマハが北米でのレース活動に着手したのは、SL350デビューから2年後の1970年。当時のレースはアルコー



1968 SL350



1971 SR433



1974 GPX338F



1974 SSR



ル燃料が使用されていたため、急きょ専用エンジンが開発される。ちなみに当時の契約ライダーは、マイク、リン、ウェインのトラップ家（従兄弟関係）3人と、日本人の伊藤盛男氏だった。ファクトリーチームとしての初勝利は、デトロイトでのレース。そしてこの勝利をはずみに、北米スノーモビルレースの最大ステージ、イーグル・リバー・ワールドチャンピオンシップに乗り込んでいく。1971年1月のレースだ。

ヤマハが投入したマシンは、レーサーの呼称であるSRを冠した、SR433。周りを囲む650ccや800ccのマシンに比べ、排気量433ccという車体は観客にはいかにも頼りなげに見えたはずだ。しかし、スタートフラッグが降り下ろされて直後、観客は拳を握りしめ、その小さなマシンに視線を釘付けにされざるをえなくなる。SR433は予選を次々に勝ち進み、最後には決勝グリッドに並んでしまったのだ。しかも、スタートラインに並ぶ10台のうち、2台も。

決勝は予選以上に、会場の空気を熱くした。マイクトラップの駆るSR433は、前年度覇者の800ccのマシンを相手に、サイドバイサイドのレースを展開。そして終盤に至ってついにトップに踊り出たのだ。固唾を飲む観衆の前で、ついにSR433がトップでゴールラインを走り抜ける……会場を埋める観衆の熱狂ぶりは想像に難くない。ヤマハブランドが強く人々の心に焼きついた瞬間だった。

アルコール燃料が禁止されガソリン仕様にレギュレーション変更となった翌年、このイーグルリバーにはSR433とSR643を投入。SR643に乗るマイク・トラップは他を圧倒し、前年の勝利

に続き2連覇を達成した。さらに、1973年（74年）でのシリーズレースでは、当時珍しい水冷エンジンを採用した440ccマシンを投入。SNOW PROというシリーズレースの440ccクラスでシリーズチャンピオンを獲得。水冷エンジンの安定した熱制御は以後、他チームのレーシングマシンに次々採用されることとなる。

以後、ファクトリーチームとしての活動を終え、ライダーへのサポートに切り換えたヤマハだが、戦績においては常にトップグループに身を置き続ける。再び76年のイーグルリバーでは、15ラップのうち14ラップをトップで独走。あまつさえ最高ラップを記録し、堂々のトップでゴールイン。ワールドチャンピオンに輝く。当時のライダー、エド・シユビツキはこの年、クラス・シリーズチャンピオンの栄冠ものにしていく。

奔流のように北米スノーモビルレースを席卷してきたヤマハ・スノーモビルのレース活動。だがしかし、1977年からは驚異的に速くなるマシンに対して、レギュレーションの見直しが行われ、さらにマシンはよりレース専用のものが要求されるようになる。こうした流れを受け、ヤマハはデビュー以来のレース活動を区切りとし、新たなスノーモビル・シリーズに向かうことになる。鮮烈のヤマハ・レースデビューから、5年。SL350の登場からも8年。スノーモビルの世界（とくに北米では）において、その時期はまばゆいほどの輝きとして、YAMAHAのブランドは人々の心に刻み込まれた。

\* \* \*



# TREKKING, WITH SNOWMOBILE

SNOWMOBILE  
LIFE STYLE  
1998

スピード一辺倒なんてつまらない。

スリルを追い求めるだけじゃ、広がらない。

いつもより、ちょっと自然に分け入るツアー。

いつもより、ちょっと遊んでみるスノーモビル・ラン。

それがスノーモビル・トレッキング。

冬の出口はついそこに見えかくれしているけど、

このシーズン、スノーモビル・スポーツは

提案します。



## スノーモビル

## トレッキングを はじめよう。

雪の上で自由になれる  
それがスノーモビル

トレッキングとかトレールランとか、あるいはクロスカントリーなんていう風に呼び名はいろいろあるけれど、スノーモビルで山や野原を走り回る楽しさとはとにかく格別なものがある。モビルの愛好者の皆さんの中でどれだけの人が気づいているか分からないが、その楽しさはかなり特殊なものというか、特権にも近いものといってもいいだろう。

いや、私もモビラーとなって8年目にもなるのに、そのことに気付いたのは最近のことなので偉そうには言えないのだが、冷静になって振り返って欲しい(だれも興奮してないって?)。真冬の、荘厳とも言える冬山の中を、スノーモビルほど軽快に、機敏に移動できる乗り物はほかにないのである。空の上を音速の何倍ものスピードで飛んだり、何千メートルという海の底まで潜る装置はあっても、雪の上をスノーモビル以上に簡単かつ速く、楽しく移動できる乗り物はないのである。カミさんの小言を紛らわせてくれる酒や、束の間の一喜一憂を与えてくれ

るパチンコの存在はあっても、キツネや冬毛の野ウサギのいる山にフツ飛んで行けるのはスノーモビルしかないのである。そうそう、スノーモビルがそんな、唯一無二の存在であることに気づいたのは、ある山を数人の友人と走りに行ったときのちよっとしたハプニングのおかげだ。

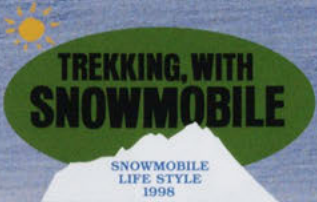
4人ほどのグループで走っていて、ちよっとした景色のいい場所で一休みしてから、頂きに向かって再スタートした時のこと。私はステップボードの雪を払ったりして、皆からちよっとだけ遅れて走り出した。二百メートルも遅れてなかつたはずだ。飛ばし気味に走って追いつこうと、林間コースに入ってしまった。それからほんの数秒の後のことだったと思う。左へのカーブを曲がったところで、何か大きな黒い固まりが右側の斜面から飛び出してきたのだ。

「ウヘッ」と思わず首をすくめると同時に、その黒い固まりを目で追った。大きな獣だった。いや、見たのは飛んでいく獣の腹だった。モビルで走っている私の頭上を大きなカモシカが飛び越えていったのである。

私の一生のうちで、カモシカに頭上を飛び越されるなんてことは絶対に二度はない。いや、全人類の中でもそんな経験を持っている人はそう多くないと思う。

先に走っていった仲間たちは気づかなかつたというので、多分皆のモビルの音





に驚いて逃げ出したカモシカが、遅れていった私に出くわしてしまったのだろう。そのツーリングの帰り道で、私はふと考えてしまった。「雪山の中であんな風にかモシカに出会えるなんて、もしかしてスノーモビルだからこそか」とそんなことがあってから、少しモビルの乗り方がいや楽しみ方が変わったような気がする。

### 青森の新しいフィールドは とてつもなく広がった

昨シーズンは山形県の前森高原でタツプリと楽しんだが、今年はどこに行こうかと思案していたとき、仲間の一人が新しい情報を仕入れてきた。青森県の白萩平というところに新しいフィールドがあって、なんでもそこはとてつもなく広いだけでなく、熊に出会うチャンスがあるような自然の濃い場所なのだそうだ。

さっそく電話番号を調べて現地にお問い合わせしてみた。それによると、基地となっている白萩平温泉から往復2時間で和田湖のすぐ近くまで行けるコースがあるというし、確かにひと冬に2〜3度は近くで熊を見かけるといふ。べつに熊を見に行くわけではないが、例のカモシカを（というかカモシカの腹を）見ているというものは、どうも野生動物に出会いたいと思うようになってしまったらしい。それに夕食には鴨鍋も出るといふからその魅力もあって行くことに決めてしまった。

東京からは東北自動車道を使って本なので道程に不安はないのだが、片道約650キロとなればそれなりの覚悟がいる。交代要員も欲しいし、好きなCDを沢山用意しなければクルマを運転するのにも飽きてしまうだろう。

夜中のような朝方に出発して、到着したのは昼過ぎだった。高速を下りてから

山肌を縫うような国道を走り、パッと視界が開けたかと思ったら牧草地らしい平地が広がっていた。「らしい」と言ったのは、もちろんすべてが雪で覆われていて、本当にそこが牧草地なのか判別できないからだ。

国道からほんの百メートルほど外れたところに白萩平温泉があった。すぐに私はモビルをクルマから下ろして、点検したりガソリンを入れたりと出発の準備を始めた。その点検が終わる頃に、午前中のツーリングを楽しんできたらしい一団が戻ってきた。30台ほどもあるだろうか、かなりの大所帯だ。

一行は福島県の伊達町からやってきたYSP福島北の蓬田さん率いる一行と、地元である鹿角や大館のスノーモビルクラブのメンバー達だった。私も随分あちこちのフィールドに出掛けたが、こんなに大勢のグループは見たことがなかった。大抵は4〜5人のグループで気ままにやってくるというパターンなのだ。よほど人





## 足跡

…は、残さないが=○

アウトドアの世界では、昔から合い言葉のように言われ続けて来た言葉がある。それは「ローインパクト」。訳せば、つまり「自然はできるかぎり自然のままに。自然の中に入っていても、残すダメージは最小限にしよう」というのがそれだ。雪に覆われたフィールドを目の前にするとつい忘れそうになるけど、自然の中では、植物が生を営み、動物が暮らしている。ここに人間が“オジャマ”して、あまつさえゴミを捨てたりしようものなら、とたんに先住の動植物には住みにくい場所になってしまうのだ。ゴミは持ち帰る、これ当たり前。タバコの吸殻もフィルター部分は長く分解されないの、吸殻もきちんと持ち帰る習慣をつけよう。



**SNOWMOBILE  
TREKKING  
MANNER**

## 新雪

…トライ、いきなりは=×

モビラーだけの特権といえば、バージンスノーに突っ込んで、思いっきり雪煙とたわむれること。とくに、「自分の道は自分で決める」スノーモビル・トレッキングではこの楽しみが思う存分味わえる。ところがところが、この新雪というものがくせもので、地面の大きな凸凹や小さな小川なども、新雪が覆うと一面のなだらかな雪原に変貌してしまう。こんなところでは、ふんわり覆われた雪原と思って入ったとたん、川に落ち込んだり、ギャップに跳ねあげられたりと危険きわまりない。そこで結論。新雪に入る前は、モビルからいったん降りて、事前コースを下見する勇気を持つことが大切だ。



望のあるリーダーがいるのだろう。情報集めのためにそのリーダーに声をかけた。「鹿角スノーモビルクラブ」の陸(くが)さんという方だった。「いやあ私達も昨日来たばかりなんですけど、とにかく広くて雄大なところですよ。林道あり、ヒルクライムあり、そうかと思うとキョロ以上も全開走行ができるストリートもあるしてビックリしました。皆大喜びしてますよ」

どうやら思う存分に楽しめる所らしい。天気が良いし、夏の間は生活道路に使われている道ばかりだというので迷う心配はない。背中のザックには熱いコーヒを入れたポットとモノスコープを用意

## 足跡を見かけただけで 心が浮き立つ

白秋平温泉の宿は、すでに見渡す限りの広い牧草地になっている。(山田さんに聞いたので間違いなく牧草地だ)。そこだけで東京ドーム6個分くらいはありそ

した。そう、以前はただ走り回るだけだったが、こいついった小道具を用意するようになったのも楽しみ方がかわった証拠だろう。迷う心配はなさそうだったが、初めての雪山はやはり怖い。宿のオーナーであり、この白秋平をモビルのためのフィールドとして誘致してくれた山田さんに、案内役はいないものかと相談した。すると先程のグループのひとつである大館のクラブのリーダー・津島さんが、その役を買って出てくれた。

津島さんは早々に昼食を済ますと、装備を整えてワクワクと待っている私達のところへ駆け寄ってきてくれた。

「さあ、行きましょう」





うで、その牧草地を横目で見ながら、沢沿いの道を山に向かって走り出した。丘や林をひとつ越えるたびに牧草地が広がっている。途中には曲がりくねった林道もあるし、牧草地の中にはヒルクライムを楽しめる急斜面もある…と違ってよく見てみれば、その斜面にはいついさつきまで楽しんでいたらしいトラックベルトの跡が無数に着いていた。

「確かにこりやあとんでもない広さだ」

宿からもの十分ほどで、今度はまた広い野原に出た。東京ドームではいくらあっても足りない感じの広さだ。

「ここが大人気の全開コースです。このフラットがキキ口以上続いているので、誰でも全開できるんです」

という津島さんの言葉がスタート合図。私達はスロツトルを全開にしていた。

トータルで約2時間ほど周囲を案内してもらったが、もう陽がかなり傾いてきたので宿に戻ることにした。名残の気持ちは翌日に回せばいいのだ。

鴨鍋をつついた翌朝、日頃は遅刻の常習犯みたいな連中が、まだ日の出から間もないというのに目を覚ましたらしい。頭を枕につけたまま、隣で寝ていたSが言った。

「行くか？」  
「おう、行く」

アツという間に装備を整えると外に飛び出した。山肌の木々は霧氷が着いて幻想の世界にいるというか、夢の続きにしているような、そんな風景が広がっていた。愛車に火を入れる。と、その時、ふと足元のあるものに気付いた。雪面に交互に続く小さな足跡。それは明らかに野ウサギの足跡だった。

雪原が、どこまでも果てしなく続いて



いるんじゃないかと錯覚させさせる、広大な大地。自然が濃密な状態で隣にあるフィールド。手を伸ばせば、すんなりと入ってしまう自然が、ここにはある。そこへ連れてきてくれたスノーモビルはやっぱりすばらしいし、こんなフィールドだからこそ自由に、奔放に楽しみたい。「スノーモビルでトレッキングしてみようよ」最初は仲間同士のちよっとした発想でしかなかったけれど、白萩平をぞんぶんに味わいつくすには恰好の楽しみ方

### 白萩平温泉

青森県三戸郡田子町大字  
白萩平51  
Tel.0179-33-1088  
●走行可能時間  
12月20日～4月初旬  
●スノーモビル持ち込み  
料金 800円  
\*休憩・温泉入浴料含む  
●宿泊料金  
6000円  
\*夕朝食・スノーモビル  
持ち込み料含む。  
25名  
●食事施設あり  
●オイルあり  
(ガソリンは予約販売のみ)

自然まるかじり  
トレッキング in 白萩平



400haにもおよぶ広大な放牧地帯が雪に覆われると、そこに一大スノーモビルワールドが出現する。作られたフィールドではなく、そこにある大自然を開放してくれたといった感じの白萩平は、雪原あり、丘あり、森ありと、実にパリエーションに富んだシチュエーション。十和田湖の近くまで延びる往復2時間のツアーコースがモビラーたちの冒険心をかき立ててくれる。とにかく、そのスケールの大きさに興奮せずにはいられない。大のスノーモビルファンの山田剛喜オーナーは、この素晴らしいフィールドに温泉入浴と休憩まで含めて800円という価格で提供。「ゴミは必ず持ち帰ること。そしてみんな仲良く、安全に楽しんでほしいです」と、細かなルールは取り決めず、モビラーひとり一人のモラルに任せている。ただし、牧草地だけに立入禁止の区域もあるので、必ず温泉事務所に立ち寄っていただきたい。なお、走行の際には事前に電話予約を。

## 危険…のリスクは、事前の準備で回避する。



モビリーナを出て、自然の中を思うがままに走らせる。スノーモビル・トレッキングは、コースにしばられない、この自由さ、気ままさが最大の魅力。ただ、自由はかならずリスクをとらなければならない。安全は自分で確保しなくてはならない。天候の急変に備える、きちんとした防寒。地図の下見などによる、フィールドの熟知。助け合うことができるよう、必ず複数のモビラーで行動する。トランシーバーなど、連絡を取れる機器を用意するなど、危険を回避する努力と準備は怠らないようにしよう。

### SNOWMOBILE TREKKING MANNER

だったようだ。そういえば、前日に合流したクラブのメンバーの中には、ご夫婦で乗っている方もいた。夫婦で飛び込む大自然。いいじゃないか。家で留守番している妻の顔がちよっと浮かんだ。そして心の中でそつとつぶやいてみる。「今度はお前と一緒にトレッキング、行ってみようか」と。

\*  
\*  
\*



1997年3月1日 ●発行/ヤマハ発動機株式会社 広報室宣伝グループ  
〒438 静岡県磐田市新貝2500

●「スノーモビル・スポーツ」編集室/〒106 東京都港区西麻布1-1-5 オリエンタルビル7F ☎03(3404)8481

●禁無断転載 ●定価550円

●この印刷物は再生紙を使用しています。