

Chantey

Boletín de los concesionarios náuticos de Yamaha



ÍNDICE

Junio 2013

No. 147

Versión española

- P1: Especial Chantey: La producción de fuerabordas de Yamaha alcanza el hito de 10 millones
- P4: Consejo puntual para el servicio técnico: Herramientas especiales (SST) para trabajos más seguros
- P5: La pesca de orilla en Japón, según Kurt *el Pescador*
- P6: Actualidad mundial: Los vencedores del GP de mecánicos náuticos de YMA (Australia) visitan Japón, y más

YAMAHA MOTOR CO., LTD., Marine Business Operations, 1400 Nippashi, Minami-ku, Hamamatsu, Shizuoka 432-8528, Japan

Especial Chantey

La producción de fuerabordas de Yamaha alcanza el hito de 10 millones

En abril de 2013, las operaciones de motores fueraborda de Yamaha Motor lograron un hito histórico al alcanzar la producción acumulada de 10 millones de unidades. Hace 53 años, en julio de 1960, la compañía comercializó su primer motor fueraborda, el "P-7" (7 CV). Desde entonces, Yamaha ha suministrado su creciente gama de fuerabordas en más de 180 países y territorios del mundo con el fin de ser la compañía líder del sector y de contribuir a que la gente de todo el mundo pueda disfrutar más de la vida náutica. Actualmente, la gama de motores fueraborda de Yamaha

consiste en modelos que van de 2 CV a 350 CV, todos diseñados para compartir los mismos ideales básicos de Yamaha: ligero, compacto, fiable y resistente. Además, la completa gama se distingue por sus modelos de 4 tiempos, de consumo eficiente y respetuosos con el medio ambiente, y también por los modelos Enduro de uso comercial altamente resistente, por lo que ambos tipos cubren diversos usos en los mercados mundiales. Ni que decir tiene que los motores fueraborda de Yamaha no habrían podido alcanzar este hito de 10 millones de unidades

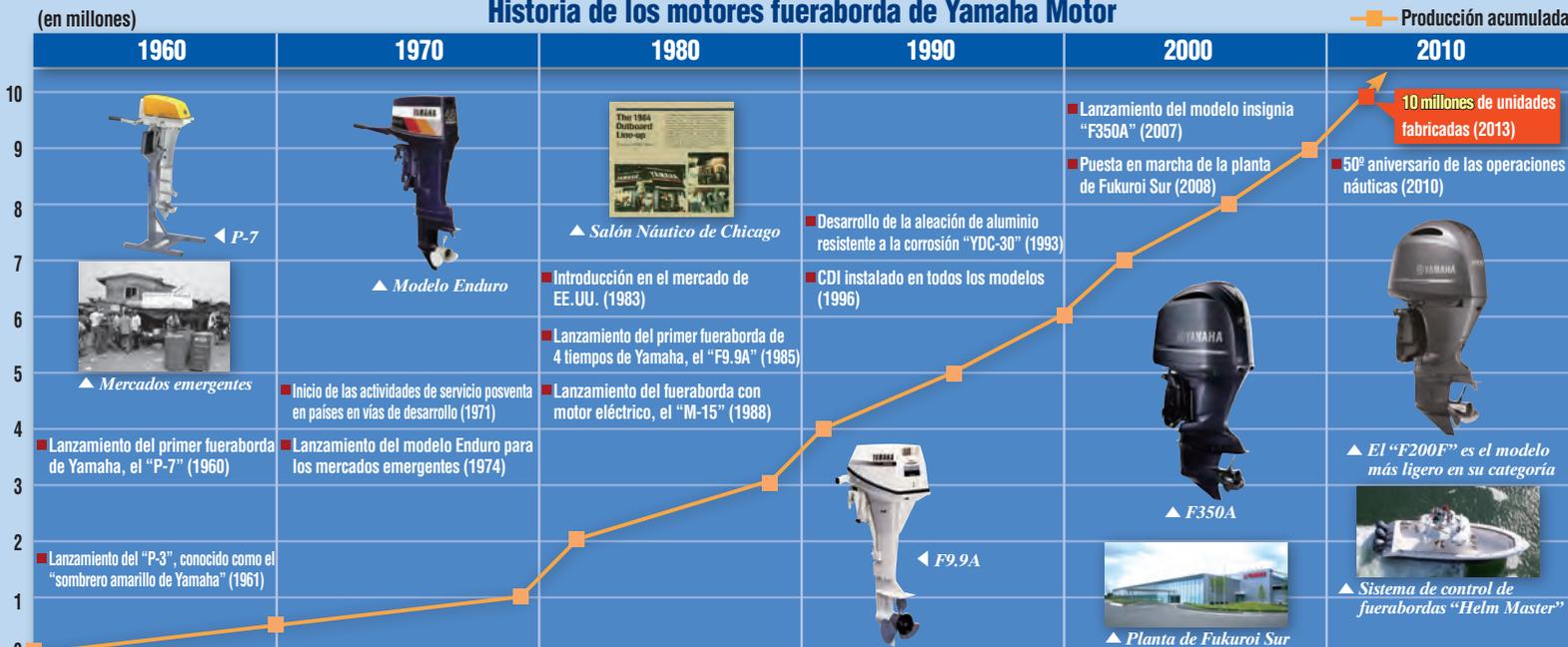
fabricadas sin contar con el conocimiento técnico obtenido al haber afrontado las duras condiciones de los mercados de uso comercial en los países en vías de desarrollo y la gran capacidad de Yamaha Motor en el desarrollo de productos e ingeniería. Sin embargo, no podemos olvidar el igualmente importante papel desempeñado por el servicio técnico, el suministro de repuestos y otros sistemas creados en colaboración con nuestros distribuidores y concesionarios, lo cual ha logrado un alto nivel de satisfacción permanente por parte de nuestros clientes.

Acto conmemorativo en la planta de Fukuroi Sur

El 4 de abril de 2013, Yamaha Motor celebró el logro de las diez millones de unidades fabricadas en un acto organizado en la factoría de Fukuroi Sur, que contó con la asistencia de unas 200 personas entre el personal de la fábrica, representantes de las compañías subsidiarias y proveedores, y el consejero delegado senior Takaaki Kimura y otros distinguidos invitados que cortaron la cinta. En su alocución el Sr. Kimura dijo: "Somos el primer fabricante de la industria en conseguir la producción de 10 millones de unidades. No obstante, esto no es más que otro de los hitos logrados en el reto de fabricar motores fueraborda más compactos y ligeros". Durante el acto también se plantó un árbol conmemorativo en el recinto de la fábrica.



Historia de los motores fueraborda de Yamaha Motor



Hacia las siguientes 10 millones de unidades

Abordar nuevos retos con un espíritu pionero



Tatsumi Okawa

*Director general ejecutivo,
Marine Engine Business
Unit, Marine Business
Operations, YMC*

Este abril alcanzamos el hito de los 10 millones de motores fueraborda fabricados. Transcurrido medio siglo, siempre con el apoyo de innumerables clientes de todo el mundo, Yamaha ha conseguido esta histórica hazaña. Es un logro alcanzado por los empleados de

Yamaha de varias generaciones, dedicados a fabricar mejores productos y explorar nuevos mercados, y también por la ayuda de los distribuidores y concesionarios de todo el mundo que han trabajado en promover las ventas como miembros de la familia Yamaha. Quiero expresar nuestro agradecimiento por sus grandes esfuerzos.

No obstante, esto solo es un hecho a lo largo del camino que nos conduce al futuro y, en este sentido, constituye el nuevo punto de partida hacia un mayor crecimiento de las operaciones de fuerabordas de Yamaha Motor: la búsqueda de la verdadera esencia de Yamaha, que sería el

desarrollo de nuevos productos y la reducción de costes mediante la ruptura de los viejos métodos y el pensar diferente.

Desde la comercialización del primer motor fueraborda de Yamaha en 1960, el personal de todas las divisiones, desde desarrollo y fabricación de productos hasta marketing y servicio técnico, han abordado sus trabajos con un ambicioso espíritu pionero. Sigamos adelante con este ADN de Yamaha y usemos nuestra fuerza para construir un futuro mayor y mejor.

Uno de los temas que tenemos que abordar es encontrar maneras de estimular los mercados de los países emergentes. En el mercado utilitario, centrado principalmente en el sector pesquero, tenemos una participación dominante en el mercado. Pero creo que no deberíamos

contentarnos con ello. Tenemos que avanzar con nuevas iniciativas. En la categoría de modelos de recreo, aunaremos fuerzas en busca de nuevas maneras de hacer negocio que creen una cultura de navegación de recreo en cada una de las regiones del mundo.

Esto depende no solo de nuestras acciones en Yamaha sino también las actividades de los distribuidores y concesionarios, que tienen una sólida presencia en el sector de fuerabordas en sus respectivos mercados. Espero que ustedes aprovechen todas las oportunidades para enviar a Yamaha sugerencias que nos estimulen a nosotros y también al negocio.

Me gustaría solicitarles que trabajen con nosotros hacia la siguiente meta de otros 10 millones de motores fueraborda.

La pasión e innovación nacen en las fábricas



Yasuyuki Matsushita

*Director general, Marine
Engine Manufacturing
Division, Marine Business
Operations, YMC*

En esta ocasión, celebramos la producción del fueraborda número 10 millones de Yamaha. Como miembro de la división de Fabricación, en la que convertimos en productos acabados los nuevos modelos planificados y desarrollados en otras divisiones, creo firmemente que este logro se debe no solamente a las generaciones de empleados de nuestra división que establecieron las reglas basadas en sus experiencias que hoy guían nuestro trabajo, sino también al apoyo

de muchos distribuidores y concesionarios que comercializan nuestros productos y el de los clientes que los compran.

Desde que fuera comercializado el primer motor fueraborda de Yamaha en 1960, los fuerabordas de Yamaha han continuado su evolución y mejora gracias a muchas y diversas innovaciones tecnológicas. Aunque no ha habido un cambio drástico en la estructura básica del motor fueraborda, con el motor que acciona un árbol que hace girar la hélice, hemos trabajado concienciados de forma constante por la necesidad de innovación y hemos avanzado las funciones que cumplimos en fabricación. En el pasado, fuimos recién llegados que trabajaron con nuestro *Monozukuri* (ingeniería, fabricación y comercialización) para alcanzar el nivel de los principales fabricantes de fuerabordas que

nos precedieron. Pero ahora nosotros somos el primer fabricante. Creo que el papel de un primer fabricante es abordar con la mente abierta tareas como la búsqueda de la calidad del más alto nivel o la reducción de costes en todas las partes del proceso de fabricación.

Además, los que estamos en los puestos de trabajo donde se crean productos, siempre pensamos y actuamos basándonos en cuál es la posición y el papel de nuestra fábrica en las operaciones de motores fueraborda de Yamaha y en cómo deberíamos abordar nuestro trabajo. Nos hallamos en un lugar donde nos enorgullecemos de los productos de fabricamos y trabajamos para que estos sean reconocidos por su calidad. Seguiremos trabajando con nuestro lema de “*Monozukuri* de Yamaha para ser el número uno en fiabilidad” y tratamos de ser personas, primero, que aman a Yamaha y quieren crecer juntos, y, luego, que comparten ese orgullo y

amor con los distribuidores, concesionarios y clientes a través de nuestros productos.

En los últimos años, cada vez hay más oportunidades de venir a Japón en los viajes para concesionarios y visitar nuestra fábrica. Queremos que nuestra fábrica sea un lugar que haga que los visitantes quieran trabajar con los productos fabricados aquí y que estén convencidos de que sus clientes estarán encantados de usar los productos fabricados en este lugar. En este sentido, nuestra factoría es una sala de exposición en sí. Al mismo tiempo, queremos que esos visitantes nos relaten lo que los usuarios les dicen sobre qué esperan de nuestra fábrica y nuestro *Monozukuri*. Escuchar estos comentarios sinceros y directos es una fuente de nuevos estímulos para nuestro “Espíritu de reto”.

Al empezar a trabajar con vistas al próximo motor fueraborda 10 millones, avanzaremos evolucionando nuestro *Monozukuri*.

10 millones de unidades sobre una sólida fiabilidad - Puntos de vista de la fábrica

En las cinco décadas en las que se han fabricado 10 millones de motores fueraborda, la historia de las fábricas de Yamaha Motor ha realizado un continuo esfuerzo para incitar la integración, mejorar las instalaciones y los equipos, y aumentar la eficiencia. Actualmente, los fuerabordas de Yamaha se fabrican en cuatro plantas ubicadas en Francia, Brasil y Japón. En Japón, donde se fabrica un 86% del total, Yamaha Kumamoto Products Co., Ltd., en la prefectura de Kumamoto, se dedica a producir fuerabordas de 2 tiempos de 70 CV o inferiores y modelos de 4 tiempos de High Thrust de 9,9 CV hasta 25 CV. En la nueva factoría de Fukuroi Sur se fabrican modelos de 2 tiempos de 75 CV y superiores y la gama de 4 tiempos de 30 CV y superiores



Planta de Fukuroi Sur (provincia de Shizuoka, Japón)

El concepto “SEA” de la Planta de Fukuroi Sur

La planta de Fukuroi Sur empezó a operar en mayo de 2008 como una nueva base de producción para modelos de gama media y alta. La planta aplica un concepto llamado “SEA”: la S por un “Sencillo” sistema de producción, considerado el punto de partida para todo *Monozukuri*; la E por un enfoque “Ecológico” que le permite ser una planta respetuosa con las personas y con el medio ambiente; y la A por la fiabilidad de “clase A”, que crea un nuevo valor de marca para los motores fueraborda de Yamaha.

Las líneas de producción adoptan lo que se denomina “método de fabricación de componentes”, en el que los componentes principales, entre ellos el motor, la unidad de propulsión y la unidad inferior, se montan y pintan por separado, y luego se juntan para obtener el producto final. De este modo, el trabajo es más eficiente y se agiliza el suministro al mercado.

Los motores fueraborda fabricados

en la planta de Fukuroi Sur son, en una palabra, modelos de gama media y alta, pero las especificaciones de modelos de una misma potencia difieren dependiendo de la región de destino y del supuesto uso. Aunque lo ideal es un sistema de producción “Sencillo”, esto incluye numerosos procesos para mejorar la fiabilidad de fabricación, como acciones para impedir que entren piezas defectuosas en el proceso de montaje,



Todos los motores fueraborda de Yamaha pasan por el proceso de verificación una vez acabados.

verificaciones de cada componente principal montado y pruebas de los productos acabados.

Además, los programas de formación del personal tienen una importancia vital y se organizan hasta 29 sesiones en un año (en 2012) como otra forma de garantizar mejor fiabilidad de los productos que salen de la planta.



El proceso final de montaje. Aquí los componentes se juntan en las etapas de submontaje y luego se montan de acuerdo con cada especificación precisa de los numerosos modelos.

Miembros del departamento de Fabricación de la planta de Fukuroi Sur que diariamente aseguran la fiabilidad de los motores fueraborda de Yamaha comentan el futuro que quieren alcanzar.



Toshiyuki Yamashita (izq.)

Depto. Tecnología de Fabricación

Función: Control de calidad en los procesos de montaje

Como alguien dedicado a los preparativos de fabricación, mi trabajo es principalmente el de implementar los procesos de producción más eficientes desde el punto de vista de QCD (calidad, coste, entrega) cuando se deciden las especificaciones de un nuevo modelo. Deseo seguir encontrando formas de crear un mayor valor añadido para que el *Monozukuri* de Yamaha siga suministrando productos que los clientes aprecian.

Shingo Kimura (centro)

Depto. de Fabricación 11, sección B2

Función: Línea de instrumentación

Acabo de regresar de un viaje al extranjero para estudiar las condiciones de mercado reales. El viaje renovó mi convicción de que la fiabilidad de los productos, aunque sean de alta calidad, depende de las personas que trabajan en el servicio posventa local, por lo que ahora agradezco su trabajo más que nunca. En nuestra planta vamos a trabajar aun más en la reducción de costes, pero estoy decidido a no comprometer nunca la calidad y a seguir trabajando para ganar la confianza de más gente en Yamaha.

Koichiro Nakayama (der.)

Depto. Planificación de producción

Función: Planificación de SCM relacionado con fabricación, etc.

Hubo una época en la que los motores fueraborda se fabricaban en una compañía independiente, Sanshin Industries Co., Ltd. Algo de la original cultura empresarial de aquella época perdura todavía, y se relaciona con el Espíritu de Reto de Yamaha Motor y el sólido compromiso con la fiabilidad de motores fueraborda de Yamaha. De cara al futuro, quiero asegurarme de que seguimos trabajando con los usuarios y de que nuestro compromiso con el ideal que está detrás de cada uno de los fuerabordas de Yamaha nunca flaquea.

Herramientas especiales (SST) para trabajos más seguros – Mordaza de volante de inercia

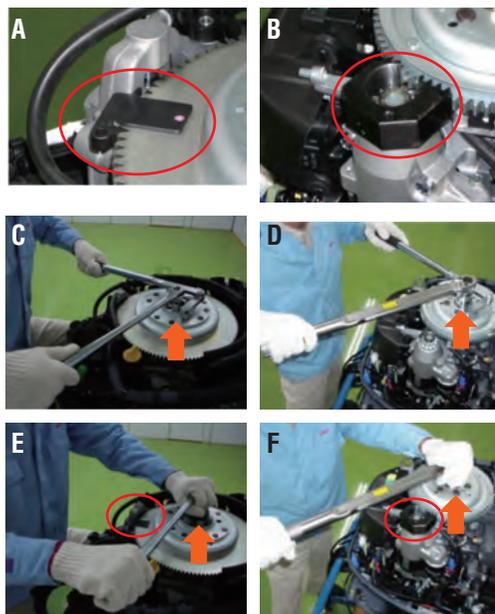
Esta edición de “Consejos de un mecánico veterano” está dedicada a las “Herramientas especiales (SST) para trabajos más seguros”. Antes, el término SST hacía referencia a las herramientas diseñadas para realizar trabajos especializados que no se podían hacer con herramientas convencionales. Sin embargo, recientemente Yamaha ha empezado a referirse también como SST a las herramientas diseñadas para realizar los trabajos de forma más segura y eficiente. Hoy en día, se espera que en el mantenimiento de los productos los trabajos se realicen “de forma adecuada y con precisión”, con “rapidez y bajo coste”, con “seguridad y facilidad” y siendo “respetuosos con el medio ambiente”. Las SST convencionales cumplían con el primer requisito de realizar las tareas de forma adecuada y con precisión, pero no cumplían los de rapidez y seguridad. En la actualidad, se han desarrollado y puesto a disposición nuevos tipos de SST que sí cumplen esos otros dos requisitos, por lo que vamos a hablar de ellos y de las situaciones que han llevado a su desarrollo. En esta ocasión utilizaremos una mordaza de volante de inercia como ejemplo.

Análisis de nuestros métodos de trabajo desde el punto de vista de la “seguridad”

Las mordazas de volante de inercia son herramientas que se utilizan para sujetar el volante de inercia mientras apretamos o aflojamos la tuerca y los pernos. Esta herramienta se utiliza para encajar los engranajes del aro del volante con una parte del motor de arranque de manera que el aro (y, por lo tanto, el volante de inercia) quede firmemente sujeto, como se muestra en las imágenes A y B.

Para eso, antes se utilizaba una llave dinamométrica. Tal como se muestra en las imágenes C y D, cuando se utilizaba la llave dinamométrica, la mano izquierda sujetaba la llave (SST) mientras que con la derecha se manejaba la llave de apriete. Eso suponía que la mano izquierda no se podía utilizar para sujetar bien la llave de apriete en la tuerca. Ese método es válido en modelos pequeños que requieran un menor par de apriete, pero en un motor de tamaño medio o grande en el que se requiera un par de apriete de más de 200 N m se corre el peligro de que la llave se salga de la tuerca y el mecánico se caiga o se lesione.

En cambio, con una mordaza no hay necesidad de utilizar una mano para que el volante de inercia no se mueva, por lo que las dos manos sujetan bien la llave de apriete en la tuerca y el proceso es más seguro, tal y como se muestra en las imágenes E y F.



Aprender a darse cuenta de cuándo hay que mejorar un método

El lugar de trabajo de las fotografías es un taller. Ahí el mecánico puede adoptar una postura firme y estable mientras trabaja, pero cuando se realizan trabajos de mantenimiento, el fueraborda normalmente está montado, lo que significa que el mecánico debe trabajar con mucha menos estabilidad.

Trabajar con el nuevo método utilizando la mordaza SST es mucho más sencillo que hacerlo con el método anterior. Incluso antes de apreciar la diferencia de riesgos que supone, se dará cuenta de lo difícil que era el método antiguo. Un trabajo difícil de realizar quiere decir que el método utilizado no es bueno, porque falta eficiencia y seguridad.

Cuando tenga esa sensación, debe idear cambios y mejorar su método de trabajo. Mi primer consejo para cambiar o mejorar sus técnicas es ver cómo trabajan otros mecánicos. Si utilizan un método diferente al suyo, pruébelo. Si utilizan el mismo, le sugiero que les pregunte si sienten la misma dificultad para hacerlo. Si a ellos les ocurre lo mismo, es señal de que debe mejorar o cambiar su técnica. Cambiar sus hábitos de trabajo es el camino para mejorar. Lo más importante es saber cuándo debe cambiarlos. Esa sensación la adquirirá con la experiencia, así que nunca dude en probar cosas nuevas. Es una forma más de convertirse en un mejor técnico.

Dr. Sugimoto Chantey Editorial Room

YAMAHA MOTOR CO., LTD., Marine Business Operations,
1400 Nippashi, Minami-ku, Hamamatsu, Shizuoka 432-8528, Japan





La pesca de orilla en Japón

según Kurt el Pescador

Los pescadores de todo el mundo estarán de acuerdo de que los aparejos de pesca japoneses se encuentran entre los mejores, famosos por su alta precisión y rendimiento. Los artes de pesca para los que sirven también son de muy alto nivel. Yo mismo, cuando estuve destinado a EE.UU., me llevé mis propios aparejos de Japón, ya que no podía adquirirlos allí, y descubrí que los métodos de pesca japoneses me permitían pescar muy bien. En los próximos artículos, iré presentando estos métodos, independientemente de si se usa embarcación o no.

En este número voy a presentar un arte de pesca que llamamos el *ukifune-tsuri* (flotador a la deriva) utilizado para pescar el pargo negro de gran tamaño en costas rocosas. Uno de los atractivos de pescar en costas rocosas es la gran variedad de peces que se pueden capturar y en Japón el pez más popular es el pargo negro de gran tamaño. Utilizamos una caña de pescar delgada y larga, de unos cinco metros, equipada con un carrete especial provisto de palanca de freno. Se trata de un original método de pesca japonés en el que se emplea el *krill* como cebo en el anzuelo y como atrayente en el agua. En un anzuelo y sedal parece natural al ir a la deriva en el agua. Pero es un método que requiere mucha técnica y sensibilidad.

Una vez enganchado, el pargo grande va instintivamente a alojarse en las grietas de las rocas. Comparado con la sensibilidad requerida en este tipo de pesca, lo divertido y emocionante es detener el fuerte tirón del pez y trabajar para mantenerlo en el agua hasta que puedas enrollar el sedal.

El *fukase-tsuri* es un arte de pesca en el que se permite que el anzuelo y el sedal vayan a la deriva con la corriente. Se puede practicar de muchas formas: desde pescar simplemente en las orillas, los malecones, los embarcaderos o las rocas en la orilla hasta donde puedas ir andando, hasta alquilar un barco para llegar a rocas en el agua o puntos inalcanzables desde tierra. Sin embargo, desde el punto de vista de la seguridad, utilizar un barco de alquiler conocido en Japón como “ferry del pescador”, es probablemente la mejor manera de practicar pesca en costas rocosas. En Japón, este tipo de barcos son normalmente embarcaciones de pesca comercial provistas de un motor diesel. La mayoría de ellas llevan neumáticos usados o similares para proteger



la proa de los choques contra las rocas en el agua. En todo el mundo se puede ver el uso de neumáticos como protectores. Puesto que a los pescadores normalmente les atrae el hecho de pescar en puntos adonde resulte difícil llegar a pie o en sitios inalcanzables para otras personas, y considerando que la pesca desde la orilla es muy diferente al encanto de pescar en un barco, el “ferry del pescador” es un sistema sumamente atractivo para los aficionados. El tamaño del pargo negro grande no se mide por su peso sino por su longitud. Si a usted le gusta ir detrás del “pez

gordo” (un pez grande de los que ganan concursos), uno de más de 40 cm es una gran captura, mientras que uno superior a 50 cm se considera de trofeo y raras veces se captura un “monstruo” de más de 60 cm. La temporada del pargo negro de gran tamaño se prolonga a lo largo del año, aunque los de mayor tamaño suelen capturarse en invierno. Por lo tanto, cada año me veo intentando pescar mi “pez gordo” en gélidas temperaturas invernales.

Aunque hay muchos pescadores que prefieren ir a por el pargo negro de gran tamaño en vez de participar en concursos, actualmente hay torneos organizados por fabricantes de aparejos de pesca. Recientemente yo mismo empecé a competir en estos torneos. En general, se compite en base al peso y gana el pescador que tenga el total más alto al sumar los diez peces más grandes que haya pescado.

Tuve suerte de finalizar en tercer puesto en mi primer torneo eliminatorio y participaré en el torneo finalista este

otoño. Estoy muy ocupado con mi trabajo, por lo que no sabré hasta el último momento si podré competir o no. Pero si compito, les informaré del resultado en un posterior número de esta columna.



Los vencedores del GP de mecánicos náuticos de YMA (Australia) visitan Japón

Los vencedores del Gran Premio de los mecánicos náuticos organizado por Yamaha Motor Australia Pty Limited (YMA), el Sr. Ryan Zell de Yatala Yamaha de Queensland (2011) y el Sr. Michael Finlay de In & Outboard Marine en Territorio del Norte (2012), visitaron Yamaha Motor en Japón como premio de su victoria. Recibieron bienvenida en las oficinas de la Unidad de Negocios Náuticos, donde fueron agasajados con regalos, y visitaron la Plaza de las Comunicaciones y la planta de Fukuroi Sur, además de los lugares turísticos de la ciudad de Kioto. Siendo dos de los mejores mecánicos de servicio de fuerabordas de Oceanía, mostraron un gran interés en el proceso de montaje de los fuerabordas de Yamaha durante la visita, lo cual les inspiró y motivó para mejorar aun más sus habilidades y conocimientos premiados. “La visita a Japón me ha cambiado totalmente la manera de atender a mis clientes”, dijo Finlay. “La puntualidad de los trenes japoneses me hace pensar que el plazo de entrega sea la meta más importante para mis clientes”. “Al conseguir el GP, se me han abierto las puertas para impulsar mi servicio técnico y atención posventa a los clientes”, comentó Zell. “Tras mi viaje a Japón, ahora comprendo que es muy importante tener un taller de servicio técnico no solamente bueno sino excelente”.



IMEMSA y el viaje de sus concesionarios



Del 1 al 5 de abril de 2013, los representantes del distribuidor Industria Mexicana de Equipo Marino, S.A. de C.V. (IMEMSA) y los de su red de concesionarios fueron a Japón para visitar el Centro de Distribución Global de Fukuroi, la Plaza de las Comunicaciones de Iwata y la planta de Fukuroi Sur. Los treinta representantes comprobaron el compromiso de Yamaha con la calidad, fiabilidad y durabilidad durante las visitas. El presidente Hiroyuki Yanagi y el consejero delegado senior Takaaki Kimura dieron bienvenida al grupo. El Sr. Yanagi entregó placas conmemorativas a los concesionarios y a IMEMSA. En respuesta, el presidente de IMEMSA Jefferson Fuller obsequió al presidente Yanagi con un frasco de plata. Acabaron el viaje en el antiguo capital de Japón, Kioto, lo que les permitió saborear la cultura japonesa, además de observar de primera mano el Monozukuri de Yamaha Motor.



Yamaha en el XVIII Salón Náutica Internacional de China (Shanghai)



Del 11 al 14 de abril de 2013, el XVIII Salón Náutico Internacional de China (Shanghai) tuvo lugar en el World Exhibition & Convention Center de Shanghai y con la participación de 450 empresas recibieron casi 35.000 visitantes. El stand de Yamaha Motor fue de nuevo uno de los más grandes, mostrando a Yamaha como un fabricante de amplia gama de productos náuticos mediante exposiciones de embarcaciones de excursión, motos acuáticas y motores fueraborda. La 242 Limited S Sport Boat atrajo mucha atención del público por su precio asequible y altas prestaciones.



Las motos de agua de Yamaha también fueron muy populares, y muchos visitantes y sus hijos disfrutaron la oportunidad de sentarse en ellas. Por último, Yamaha fue galardonada con el “Premio a la compañía náutica más innovadora” por su sistema de control del motor fueraborda Helm Master. Yamaha continuará expandiendo sus operaciones náuticas y la presencia de su marca en el mercado chino y en otros mercados de Asia Oriental.

Nota del editor

Hemos alcanzado el sensacional hito de una producción acumulada de 10 millones de motores fueraborda y todos en Yamaha Motor sabemos que esta hazaña ha sido posible gracias a nuestros clientes que los usan y aprecian en todo el mundo. Nuestra meta es seguir avanzando con el espíritu pionero, que es nuestro ADN de crecer aun más, trabajando juntos con nuestros distribuidores y concesionarios.

Página web de fuerabordas Yamaha <http://www.yamaha-motor.co.jp/global/consumer/outboards/index.html>

Página web de los fans de WaveRunner <http://www.waverunner-fan.com/>

Se puede visualizar el Canal Yamaha de Fuerabordas en Youtube.

Canal Yamaha de Fuerabordas <http://www.youtube.com/user/Yamahaoutboardmotors>