

# Chantey

LE BULLETIN DES CONCESSIONNAIRES MARINE YAMAHA

2013 Juin  
No. 147

Version française

## SOMMAIRE

- P1 Chantey Spécial : La production cumulée de moteurs hors-bord a dépassé 10 millions d'unités !
- P4 Petits conseils de mécanique : Outils spéciaux - L'outil d'immobilisation de volant-moteur
- P5 Kurt, pêcheur passionné, nous livre : La pêche côtière au Japon
- P6 Revue d'actualité : Les lauréats du GP des Techniciens Marine de YMA (Australie) en visite au Japon, et plus



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

Chantey  
Spécial

# La production cumulée de moteurs hors-bord a dépassé 10 millions d'unités !

En avril 2013, les activités moteurs hors-bord de Yamaha Motor ont atteint un jalon historique quand la production cumulée a passé la barre des 10 millions d'unités. Cela fait 53 ans que la société a lancé son premier moteur hors-bord, le « P-7 » (7 ch) en juillet 1960. Depuis, Yamaha a entrepris de distribuer sa gamme croissante de hors-bords dans plus de 180 pays et territoires, avec l'objectif de devenir le leader de l'industrie et de permettre aux utilisateurs du monde entier de profiter au maximum de leurs activités marines.

À l'heure actuelle, les modèles de la gamme de moteurs hors-bord Yamaha vont de 2 à 350 ch. Ils sont tous conçus selon les mêmes idéaux fondamentaux de Yamaha, soit la légèreté, la compacité, la fiabilité et la durabilité. Par ailleurs, cette gamme complète comprend des modèles 4 temps économes en carburant et respectueux de l'environnement, ainsi que des modèles Enduro extrêmement robustes à usage commercial, qui ont des applications multiples dans le monde entier. Il va sans dire que les moteurs hors-bord Yamaha

n'auraient jamais atteint ce jalon de 10 millions d'unités sans le savoir-faire acquis dans les marchés des pays en développement, où des modèles à usage commercial sont utilisés dans des conditions difficiles, et sans la puissante capacité de développement de produits et d'ingénierie de Yamaha Motor. Mais nous ne devons pas oublier la part tout aussi importante du service, de la distribution des pièces détachées et d'autres systèmes élaborés avec la coopération de nos distributeurs et concessionnaires, et le taux de satisfaction toujours élevé de la clientèle.

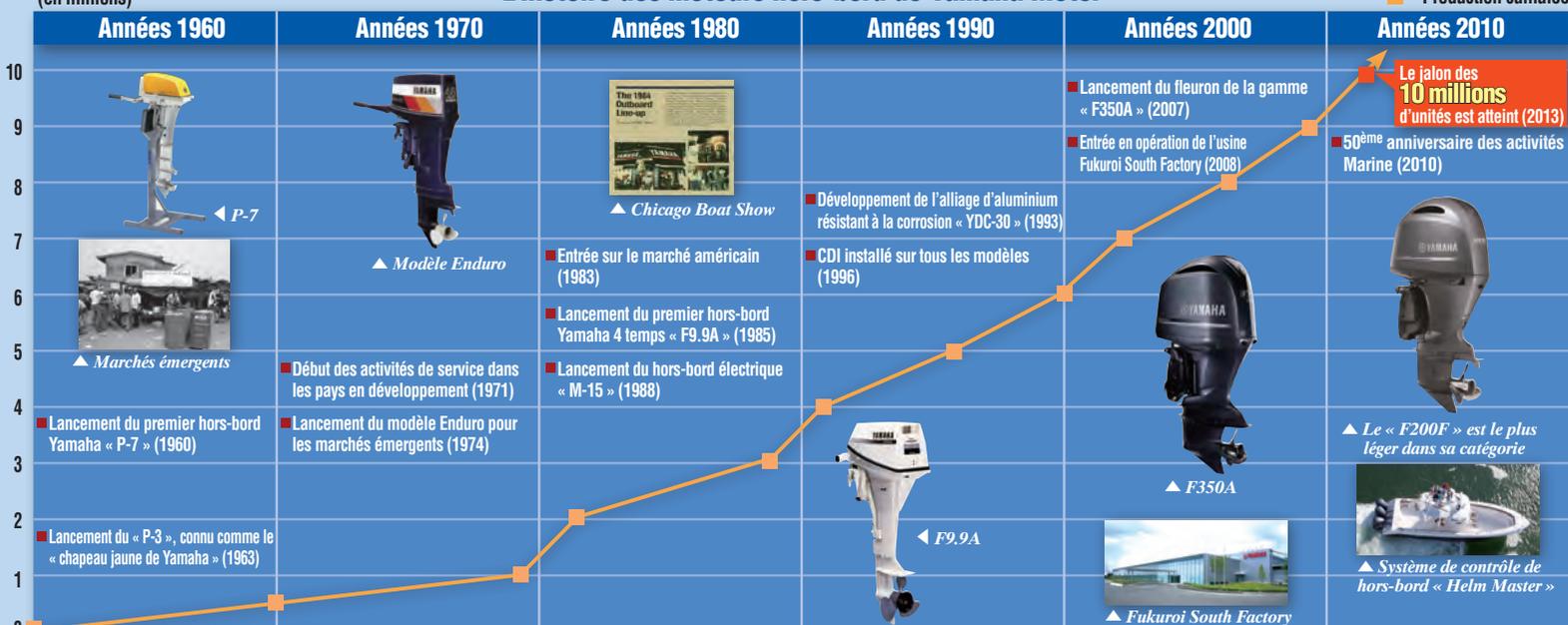
## Cérémonie à l'usine Fukuroi South Factory

Le 4 avril 2013, Yamaha Motor a tenu une cérémonie à l'usine Fukuroi South Factory pour célébrer ce jalon de 10 millions de moteurs hors-bord en production cumulée. Environ 200 personnes y ont assisté, y compris des membres du personnel de l'usine et des représentants de sociétés affiliées et de fournisseurs, tandis que Takaaki Kimura, premier directeur administratif de YMC, et d'autres dignitaires étaient chargés de couper le ruban. Dans son allocution, M. Kimura a déclaré : « Nous sommes le premier constructeur dans l'industrie à atteindre la production de 10 millions d'unités. Ce n'est cependant qu'une borne le long de la route tandis que nous continuons de chercher à fabriquer des moteurs hors-bord encore plus compacts et légers. » La cérémonie comprenait également la plantation d'un arbre commémoratif sur le terrain de l'usine.



(en millions)

## L'histoire des moteurs hors-bord de Yamaha Motor



# En avant vers les 10 prochains millions d'unités

## Relever de nouveaux défis avec un esprit pionnier



**Tatsumi  
'Terry'  
Okawa**

*Directeur général délégué,  
Marine Engine Business  
Unit, Marine Business  
Operations, YMC*

Cette année en avril, nous avons atteint le jalon de 10 millions de moteurs hors-bord en production cumulée. En un demi-siècle, et toujours avec le soutien d'innombrables clients dans le monde entier, Yamaha est arrivé à cette étape historique. C'est un accomplissement rendu possible par des générations d'employés

Yamaha se consacrant à la construction de produits encore meilleurs et au développement de nouveaux marchés, et par les distributeurs et concessionnaires du monde entier qui, en tant que membres de la famille Yamaha, se sont attachés à promouvoir les ventes. Je tiens à exprimer notre gratitude pour ces efforts considérables.

Cependant, ce n'est qu'une étape sur la route qui s'étend jusque dans le futur. Dans ce sens, cela représente un nouveau point de départ pour davantage de croissance dans les activités moteurs hors-bord de Yamaha Motor, tandis que nous poursuivons l'essence même de Yamaha, le développement de nouveaux

## La passion et l'innovation qui émanent de l'usine



**Yasuyuki  
Matsushita**

*Directeur général, Marine  
Engine Manufacturing  
Division, Marine Business  
Operations, YMC*

À cette occasion, nous célébrons la fabrication du 10 millionième moteur hors-bord Yamaha. En tant que membre de la division de fabrication, où les nouveaux modèles conçus et développés dans les autres divisions sont transformés en produits, je suis persuadé que nous devons cet accomplissement non seulement aux générations de collègues de cette division qui ont établi les principes régissant notre travail d'après leur expérience, mais aussi au soutien des nombreux

distributeurs et concessionnaires qui les vendent et des clients qui les achètent.

Depuis la commercialisation du premier moteur hors-bord Yamaha en 1960, les modèles Yamaha ont continué à évoluer et à s'améliorer grâce à des innovations technologiques nombreuses et variées. Bien qu'il n'y ait pas eu de changements profonds dans la structure de base du hors-bord, soit un moteur entraînant un axe qui fait tourner l'hélice, nous avons continué de travailler en ayant constamment à l'esprit le besoin d'innover et d'améliorer les fonctions de la fabrication. Dans le passé, nous étions les nouveaux-venus nous efforçant de rattraper les plus grands fabricants de moteurs hors-bord qui nous précédaient, en appliquant notre *Monozukuri* (ingénierie, fabrication et commercialisation). Mais à l'heure actuelle, le plus grand fabricant,

produits et la réduction des coûts en nous affranchissant des anciennes méthodes et en sortant des sentiers battus.

Depuis le lancement du premier hors-bord Yamaha en 1960, les membres de toutes les divisions, allant du développement de produits au service en passant par la fabrication et le marketing, ont tous abordé leur travail avec un « esprit pionnier » ambitieux. Je souhaite perpétuer cet ADN et utiliser notre force pour préparer un avenir plus grand et meilleur.

À l'heure actuelle, nous devons trouver des moyens de stimuler les marchés dans les pays émergents. Nous détenons une part de marché dominante pour ce qui est des produits à usage commercial, principalement destinés à la pêche. Cependant je pense que nous ne devons

c'est nous. Je pense que le rôle d'un grand fabricant est d'aborder avec un esprit ouvert les différentes tâches, comme la poursuite du plus haut niveau de qualité et la réduction des coûts dans chaque aspect du processus de fabrication.

En outre, ceux d'entre nous qui travaillent là où les produits sont créés pensent et agissent constamment en fonction de la position et du rôle de l'usine dans les activités hors-bord de Yamaha, et de la manière dans laquelle nous devrions tous considérer notre travail. Notre position est d'être fiers des produits que nous fabriquons et de travailler pour que leur qualité soit reconnue. Nous continuerons de travailler sous notre devise « Yamaha *Monozukuri* for No. 1 in Reliability ». Nous nous efforcerons d'être avant tout des gens qui aiment et veulent grandir avec Yamaha, et qui partagent cette fierté et cet amour avec nos distributeurs, nos concessionnaires et nos clients à travers nos produits.

pas nous asseoir sur nos lauriers, mais au contraire lancer de nouvelles initiatives. Dans la catégorie des produits récréatifs, je souhaite que nous soyons unis dans la recherche de nouvelles pratiques commerciales qui créent une culture de la plaisance dans chaque région. Tout cela dépend non seulement de nos actions chez Yamaha, mais aussi des activités des distributeurs et concessionnaires de moteurs hors-bord qui sont solidement implantés sur leurs marchés respectifs. J'espère que vous saisissez chaque occasion d'offrir des suggestions à Yamaha qui stimuleront l'ensemble de l'entreprise.

Je voudrais vous demander à vous tous de travailler avec nous tandis que nous nous lançons dans la prochaine série de 10 millions de moteurs hors-bord.

Au cours de ces dernières années, de plus en plus de personnes ont eu l'occasion de venir au Japon, dans le cadre d'un voyage de concessionnaires par exemple, et de visiter notre usine. Nous voulons que cet endroit incite les visiteurs à manipuler les produits qui y sont fabriqués, et leur fasse bien sentir que leurs clients seront assurément contents de ces produits. Dans ce sens, notre usine en elle-même est un show-room. En même temps, nous souhaitons que ces personnes nous relaient ce que leurs utilisateurs leur disent, afin de savoir ce qu'ils attendent de l'usine et de notre *Monozukuri*. Ces commentaires honnêtes et directs deviennent une nouvelle source de stimulation pour notre « esprit de défi ».

Alors que nous commençons à travailler aux prochains 10 millions de moteurs hors-bord Yamaha, nous poursuivrons nos efforts pour faire évoluer notre *Monozukuri*.

# 10 millions d'unités fondées sur une fiabilité à toute épreuve – Les points de vue de l'usine

Au cours de ces cinq décennies, les usines Yamaha ont produit 10 millions de moteurs hors-bord en faisant des efforts continus pour améliorer l'intégration, les installations et l'efficacité. À l'heure actuelle, les hors-bords Yamaha sont fabriqués dans quatre usines réparties dans trois pays qui sont la France, le Brésil et le Japon. Au Japon, d'où provient environ 86 % de la production totale, l'usine de Yamaha Kumamoto Products Co., Ltd. dans la préfecture de Kumamoto gère la production de hors-bords 2 temps de 70 ch et moins, et de modèles 4 temps de type High Thrust allant de 9,9 ch à 25 ch. L'usine Fukuroi South Factory, la plus récente, est dédiée à la production de modèles 2 temps à partir de 75 ch et 4 temps à partir de 30 ch.



L'usine Fukuroi South Factory (Préfecture de Shizuoka, Japon)

## Le concept de l'usine Fukuroi South Factory est « SEA »

L'usine Fukuroi South Factory, entrée en opération en mai 2008, est une nouvelle base de production pour les modèles de moyenne à grosse cylindrée. Le concept de l'usine a été baptisé « SEA ». Ces trois lettres représentent une production « Simple », pouvant être considérée comme le point de départ de tout le *Monozukuri*, un accent sur l'« Écologie », qui rend l'usine respectueuse des gens et de l'environnement, et une fiabilité de niveau « A » qui crée une nouvelle valeur pour la marque et pour les moteurs hors-bord Yamaha.

Les chaînes de production adoptent ce que l'on appelle la « méthode de fabrication par composants », selon laquelle chaque pièce importante, comme le moteur, l'unité d'entraînement et l'embase, est assemblée et peinte séparément de manière à coïncider avec l'assemblage final dans le produit fini. Cette méthode contribue à améliorer l'efficacité du travail et permet une distribution plus rapide sur le marché.

Les moteurs hors-bord produits à l'usine Fukuroi South Factory sont des modèles de cylindrée moyenne à grosse, mais, en fait, les spécifications de plusieurs modèles de même puissance diffèrent en fonction de leur destination et de leur utilisation prévue. Bien qu'il s'agisse idéalement d'un système de production « simple », il comprend de nombreux procédés servant à améliorer considérablement la fiabilité, comme des mesures empêchant que des pièces



Tous les moteurs hors-bord Yamaha subissent une inspection une fois qu'ils sont terminés.

défectueuses entrent dans le processus d'assemblage, des inspections de chaque principal composant assemblé, et pour terminer des essais des produits finis.

Par ailleurs, nous portons une grande attention aux programmes de formation du personnel, et l'organisation de jusqu'à 29 stages de formation par an (en 2012) est une autre manière d'améliorer encore la fiabilité des produits qui sortent de l'usine.



Le processus d'assemblage final. Ici les composants préparés lors des étapes d'assemblage intermédiaires sont assemblés avec précision selon les spécifications des différents modèles.

Des membres du département de fabrication à l'usine Fukuroi South Factory, s'occupant au jour le jour d'assurer la fiabilité des moteurs hors-bord Yamaha, s'expriment au sujet du futur qu'ils entendent réaliser.



### Toshiyuki Yamashita (à gauche)

Manufacturing Technology Department

Fonctions : Contrôle de qualité dans les processus d'assemblage

Je suis impliqué dans les préparatifs de fabrication, et mon travail consiste principalement à élaborer et exécuter les processus de production les plus efficaces du point de vue du DCQ quand les spécifications d'un nouveau modèle sont fixées. Je veux poursuivre la recherche d'une plus grande valeur ajoutée afin que le *Monozukuri* de Yamaha continue de sortir des produits que les clients aiment.

### Shingo Kimura (au centre)

Manufacturing Department 11, B2 Section

Fonctions : Assemblage sur une chaîne d'accastillage

J'ai fait récemment un voyage à l'étranger pour étudier la réalité des marchés. Ce voyage m'a fait reprendre conscience que la fiabilité des produits, même de la plus haute qualité, dépend des gens impliqués dans le service après-vente local, et je leur suis encore plus reconnaissant que jamais pour leur travail. Dans notre usine, nous allons travailler sur un certain nombre de mesures, comme la réduction des coûts, mais je suis déterminé à ne jamais faire de compromis sur la qualité et à continuer de travailler pour que Yamaha gagne encore plus la confiance des gens.

### Koichiro Nakayama (à droite)

Production Planning Department

Fonctions : Planification de la GCA liée à la fabrication, etc.

À une époque, une entreprise séparée appelée Sanshin Industries Co., Ltd était chargée de la fabrication des hors-bords. Une partie de la culture d'entreprise unique de cette période est restée, une culture liée à l'« esprit de défi » de Yamaha, et à nos exigences en termes de fiabilité des moteurs hors-bord Yamaha. En allant de l'avant, je veux m'assurer que nous continuerons de travailler avec les utilisateurs, et que notre engagement envers les idéaux qui sous-tendent chaque moteur hors-bord Yamaha ne faiblisse jamais.

# Des outils spéciaux pour des pratiques de travail plus sécuritaires – L'outil d'immobilisation de volant-moteur

Dans cette série « Conseils d'un mécanicien chevronné », je voudrais parler des « outils spéciaux pour des pratiques de travail plus sécuritaires ».

Dans le passé, le terme SST (Special Service Tool, ou outil de service spécial) désignait les outils servant à effectuer des tâches ne pouvant être exécutées avec des outils ordinaires. Mais dernièrement, Yamaha parle de SST pour désigner aussi des outils conçus pour remplir des tâches avec plus de sécurité et d'efficacité. À l'heure actuelle, nous devons remplir nos tâches de maintenance « correctement et avec précision », « rapidement et avec des coûts bas », « en sécurité et avec facilité », tout en étant « respectueux de l'environnement ». Les SST classiques répondaient à la première exigence pour ce qui est de remplir les tâches correctement et avec précision, mais pas aux autres en termes de vitesse et de sécurité. Cependant, de nouveaux types de SST répondant aux deux autres besoins ont été développés et sont désormais disponibles. Je veux parler ici de ces outils ainsi que du contexte dans lequel ils ont été développés.

Pour illustrer les « outils spéciaux pour des pratiques de travail plus sécuritaires », je prends comme exemple l'outil d'immobilisation de volant-moteur.

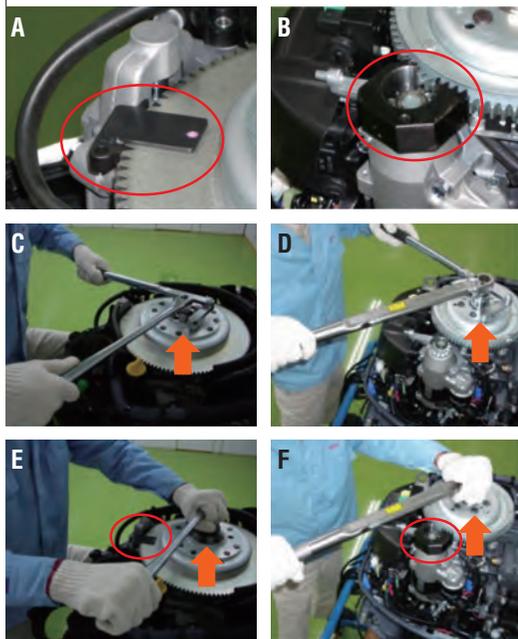
## Analyse de nos méthodes de travail du point de vue de la « sécurité »

L'outil d'immobilisation de volant-moteur dont nous parlons ici sert à bloquer fermement le volant-moteur pendant que l'on serre ou desserre les écrous et boulons de ce dernier. Il assujettit la couronne dentée du volant-moteur à une portion du démarreur de manière que la couronne (et donc le volant-moteur) soit immobilisée solidement, comme sur les photos A et B.

Auparavant, on utilisait une clé de maintien de volant-moteur. Comme illustré en C et D, quand on utilise un tel outil, la main gauche doit tenir cette clé de maintien (SST) pendant que la main droite applique une force sur l'autre clé. Cela signifie que la main gauche ne peut pas servir à coincer fermement la clé sur l'écrou. Sur un petit modèle avec un couple de serrage faible, cette méthode est suffisante, mais dans le cas d'un moteur moyen ou gros, avec un couple de serrage supérieur à 200 Nm, l'outil risque sérieusement de s'enlever de l'écrou, et ainsi de tomber ou de blesser le mécanicien.

Cependant, avec un outil d'immobilisation de volant-moteur, on n'a pas besoin d'une main pour empêcher le volant-moteur de tourner.

En résultat, la main libre peut servir à tenir la clé fermement sur l'écrou, ce qui se traduit par une opération plus sécuritaire, comme illustré en E et F.



## Apprendre à deviner quand une méthode doit être améliorée

Les photos ont été prises dans un atelier. Dans cet environnement de travail, le mécanicien peut travailler dans une position bien stable, mais la plupart du temps, les travaux de maintenance ont lieu quand le hors-bord est monté sur un bateau. Cela signifie que le mécanicien doit effectuer cette tâche debout dans le puits du moteur dans une position beaucoup moins stable.

Quand vous essayerez la nouvelle méthode de travail faisant appel à l'outil spécial qu'est la clé d'immobilisation de volant-moteur, vous vous rendrez compte que l'opération est beaucoup plus facile qu'avec la méthode précédente. Avant même de constater une différence dans le risque encouru, vous sentirez certainement à quel point l'opération traditionnelle était ardue. Si un travail est difficile à effectuer, cela signifie que la méthode employée n'est pas bonne, et vous devez vous rendre compte qu'elle manque d'efficacité ou de sécurité.

Quand vous éprouvez ce sentiment, c'est un signe que vous devez opérer des changements et améliorer votre méthode de travail. Mon premier conseil pour changer ou améliorer votre manière d'opérer est de regarder comment travaillent les autres mécaniciens. S'ils appliquent une méthode différente de la vôtre, essayez-la. S'ils utilisent la même, vous pouvez leur demander s'ils éprouvent la même impression négative que vous. S'ils sont aussi mal à l'aise, c'est une bonne indication que vous avez besoin de changer ou d'améliorer votre façon de travailler. En changeant vos habitudes, vous ouvrez la voie à de meilleures méthodes de travail. Ce qui est important, c'est de sentir quand un procédé doit être changé. Grâce à cette sensibilité, que vous pouvez acquérir par l'expérience, vous n'hésitez jamais à essayer et à expérimenter de nouvelles choses. C'est encore une autre voie pour devenir un meilleur technicien de service.

**Dr. Sugimoto Chantey Editorial Room**

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





## Kurt, pêcheur passionné, nous livre : La pêche côtière au Japon

Les pêcheurs à la ligne du monde entier conviennent que le matériel de pêche japonais, réputé pour sa précision et ses performances élevées, se classe parmi les meilleurs. Les techniques pour lesquelles il est utilisé sont également de très haut niveau. Quand j'étais en poste aux États-Unis, j'avais amené avec moi mon matériel de pêche japonais qui est introuvable là-bas, et j'ai constaté que je pouvais très bien pêcher avec ce matériel en utilisant des méthodes de pêche à la ligne japonaises. Dans mes prochains articles, j'aimerais présenter certaines de ces méthodes, qui ne nécessitent pas forcément un bateau.

Dans le présent numéro, je voudrais présenter la technique appelée *ukifukase-tsuri* (flotteur ou bouchon dérivant) qui vise le *girella punctata* le long des côtes rocheuses. Un des attraits de la pêche dans les eaux côtières rocheuses réside dans la variété des poissons que l'on y trouve, et au Japon, le plus populaire est le *girella punctata*. Le matériel de pêche que nous utilisons est une canne fine et longue d'environ cinq mètres, munie d'un moulinet spécialisé avec un levier de frein. Cette méthode de pêche à la ligne japonaise unique utilise comme appât du krill, aussi bien sur l'hameçon que comme amorce dans l'eau. L'ensemble ligne et hameçon dérive sur l'eau naturellement. Cette méthode nécessite une bonne technique et un excellent toucher.

Une fois qu'il a mordu, le *girella punctata* se précipite instinctivement vers des crevasses dans les rochers. Par opposition à l'excellent toucher indispensable pour ce type de pêche, un des attraits de cette méthode de pêche est le fait que vous devez stopper la forte traction du poisson et le garder en eau libre jusqu'à ce que vous puissiez le remonter. La pêche *ukifukase-tsuri* consiste à laisser dériver l'hameçon et la ligne dans le courant. Elle peut se pratiquer de différentes manières : depuis des digues, des jetées, des quais ou des rochers le long de la côte qui sont accessibles par la terre, ou bien plus sérieusement en affrétant un bateau pour atteindre des affleurements rocheux proches du littoral ou des endroits inaccessibles depuis la terre. Cependant, du point de vue de la sécurité, le fait d'utiliser un bateau affrété, appelé ferry des pêcheurs au Japon, est probablement la meilleure manière de pêcher le long des



côtes rocheuses. Au Japon, ce type de ferry, qui emmène des pêcheurs vers des lieux de pêche, est simplement un bateau de pêche commercial à moteur diesel. La plupart de ces embarcations sont munies de vieux pneus qui protègent la coque des rochers. Dans le monde entier, on voit des bateaux ainsi protégés de pneus.

Comme les pêcheurs à la ligne ont tendance à rechercher des points difficilement accessibles à pied et peu fréquentés, et si l'on considère que la pêche côtière présente un attrait complètement différent de la pêche depuis un bateau, ce système de ferry de pêche est

vraiment intéressant pour les pêcheurs.

La taille d'un *girella punctata* ne se mesure pas à son poids mais à sa longueur. Si vous recherchez le « big one » (digne des plus beaux trophées), un spécimen de plus de 40 cm est considéré comme une grosse prise, et s'il dépasse 50 cm, c'est un trophée. On trouve occasionnellement des monstres de plus de 60 cm. La pêche au *girella punctata* se pratique toute l'année, mais les plus gros sont généralement pris en hiver. C'est pourquoi je pêche souvent pour mon « big one » au cœur de l'hiver.

Bien que de nombreux pêcheurs préfèrent essayer de pêcher des gros *girellas punctatas* plutôt que de participer à des tournois, des compétitions sont dorénavant parrainées par des fabricants de matériel de pêche. J'ai récemment commencé à participer à des tournois de ce type. En général, ils sont jugés au poids, le prix revenant au pêcheur dont le poids des dix plus grosses prises est le plus élevé.

J'ai eu la chance de terminer 3<sup>ème</sup> lors de mon premier tournoi de qualification, ce qui me donne le droit d'entrer dans la finale cet



automne ! Je suis très pris par mon travail et je ne saurai pas jusqu'au dernier moment si je pourrai y participer, mais si c'est le cas, je ne manquerai pas de vous tenir au courant des résultats dans un prochain numéro.

## Les lauréats du GP des Techniciens Marine de YMA (Australie) en visite au Japon

Les lauréats du Concours du Meilleur Technicien Marine de Yamaha Motor Australia Pty Limited (YMA), M. Ryan Zell de Yatala Yamaha dans le Queensland (2011) et M. Michael Finlay de In & Outboard Marine dans le Territoire du Nord (2012), ont gagné un voyage au Japon chez Yamaha Motor. Les deux techniciens ont été accueillis dans les locaux de Marine Business Unit où ils se sont vu remettre des cadeaux commémoratifs, ont visité le Communication Plaza et l'usine Fukuroi South Factory, ainsi que des sites célèbres de Kyoto. Les deux lauréats, en tant que meilleurs techniciens de service d'Océanie, étaient particulièrement intéressés par le processus d'assemblage des moteurs hors-bord Yamaha pendant la visite de l'usine.

Le voyage leur a aussi donné plus d'inspiration et de motivation pour peaufiner encore leurs compétences. « Ce voyage au Japon a changé du tout au tout la manière dont je traite avec mes clients, dit Finlay. Les trains japonais qui circulent à la minute près m'ont fait prendre conscience que le délai de livraison doit être un objectif majeur du département de service. » « Le fait de remporter le GP m'a poussé à améliorer encore mon service à la clientèle et le service après-vente, expliqua Zell. À l'occasion de mon voyage au Japon, j'ai réalisé qu'il est très important d'avoir un département de service qui n'est pas seulement bon, mais excellent. »



## IMEMSA et le voyage des concessionnaires d'IMEMSA



Du 1<sup>er</sup> au 5 avril 2013, des représentants de concessionnaires d'IMEMSA au Mexique et le distributeur local Industria Mexicana de Equipo Marino, S.A. de C.V. (IMEMSA) sont venus au Japon dans le cadre d'un voyage de concessionnaires. Ils ont visité le Global Distribution Center à Fukuroi, le Communication Plaza à Iwata, ainsi que l'usine Fukuroi South Factory. Les trente représentants ont réaffirmé l'engagement de Yamaha envers la qualité, la fiabilité et la durabilité pendant qu'ils visitaient les différentes installations. Le premier directeur administratif Takaaki Kimura et le président Hiroyuki Yanagi ont souhaité la bienvenue au groupe, et ce dernier a présenté des plaques commémoratives aux concessionnaires et à IMEMSA. En retour, il a reçu une flasque mexicaine en argent de la part du président d'IMEMSA, M. Jefferson Fuller. Pendant ce voyage, les représentants ont pu non seulement observer de première main le savoir-faire de Yamaha Motor mais également goûter à la culture japonaise lors d'une visite de l'ancienne capitale Kyoto.



## Yamaha expose au 18<sup>ème</sup> Salon nautique international de Chine (Shanghai)



Le 18<sup>ème</sup> Salon nautique international de Chine (Shanghai) s'est tenu du 11 au 14 avril 2013 au Shanghai World Exhibition & Convention Center. Ses 450 exposants ont attiré près de 35 000 visiteurs. Le stand de Yamaha Motor, encore une fois un des plus grands du salon, présentait Yamaha comme un fabricant complet de produits nautiques, en exposant une gamme étendue de produits, dont des cruisers, des embarcations personnelles et des moteurs hors-bord.

Le bateau 242 Limited S Sport Boat a suscité beaucoup d'intérêt pour son prix raisonnable et ses performances élevées, et les motomarines Yamaha ont attiré de

nombreux visiteurs, en particulier les familles avec enfants, qui ont eu l'occasion de monter dessus. Enfin, Yamaha est reparti avec le prix de l'innovation « Most Innovative Marine Company Award » pour son système de contrôle de moteur hors-bord Helm Master. Yamaha va poursuivre ses efforts pour augmenter la portée de ses activités bateaux et la présence de la marque sur le marché chinois et d'autres régions de l'Asie de l'est.



### Note de la rédaction

*Ayant atteint le jalon incroyable de 10 millions de moteurs hors-bord en production cumulée, nous avons tous à l'esprit, chez Yamaha Motor, que nous devons cet exploit à nos clients du monde entier qui utilisent et aiment nos hors-bords. Nous continuerons d'aller de l'avant avec l'esprit pionnier faisant partie intégrante du patrimoine du groupe, afin de croître encore plus, main dans la main avec nos distributeurs et concessionnaires.*

SITE WEB DES HORS-BORDS YAMAHA > <http://www.yamaha-motor.co.jp/global/consumer/outboards/index.html>

SITE DES FANS DU WAVERUNNER > <http://www.waverunner-fan.com/>

Yamaha Outboards Channel paraît sur Youtube.

Vous pouvez y voir des scènes maritimes et des moteurs Yamaha au travail dans le monde entier.

Yamaha Outboards Channel > <http://www.youtube.com/user/Yamahaoutboardmotors>