

セル一発が風を呼ぶ……

あらゆるレースで高性能を実証されてきたヤマハオートバイは、実用面からも好評で国内ばかりでなくアメリカをはじめとして広く諸外国に輸出され人気を博しています。第2次世界大戦で、最も精度を要求される航空機プロペラの製造を一手に引受けていた優秀な工作技術に、さらに最新の工作機械の力がプラスされ、

完全なマス・プロ・システムを採用。オートバイでは他に例のないミッションギヤー総研磨仕上げまで行っています。

「軽快性」というオートバイの生命と、日常の暮しの実用性の両面から研究しつくした設計は、故障を知ら

ない最高の性能を誇り「オートバイのフォルクスワーゲン」という合言葉を生んでいます。

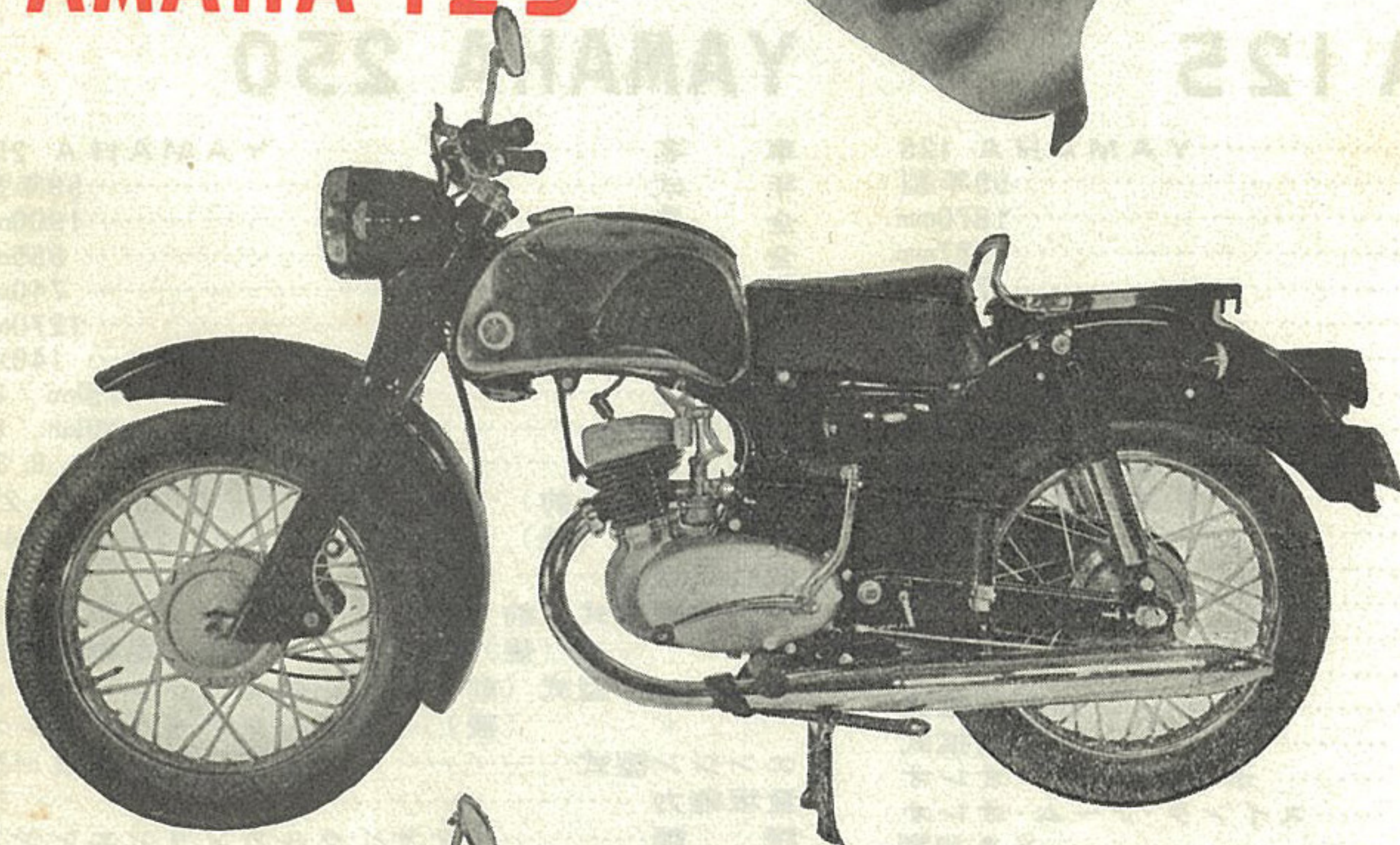
新発表のニューモデルは「高性能」の他にさらに「実用性」が完ペキに考慮され、「持つよるこび」をあなたに贈るオートバイの高級車です。



新車誕生



YAMAHA 125



YAMAHA 250



ヤマハ発動機株式会社

(本社) 静岡 岡 県 浜 名 郡 浜 北 町 中 条
(販売所) 札幌・仙台・東京・名古屋・大阪・福岡

ヤマハのセル・スターター

ヤマハの新車にはクランク軸にスターター・ダイナモが取付けられています。スタート・ボタンを押せばスターターとして回転し、エンジンを始動し、始動後はイグニッション・ダイナモとして発電し、点火、点灯の回路に電流を供給すると共にバッテリーに充電をします。直流の電動機と発電機を、一つでまかなっているわけです……………

●このダイナモは世界で最初のインナーローター型式を採用し、成功したもので、他のセルモーター付の車に比較し遙かに軽量で小型に仕上げられています。

仕様

YAMAHA 125

車名	YAMAHA 125
年式	59年型
全長	1870mm
全高	937mm
全巾	705mm
軸距	1245mm
車輻重量	106kg
最高速度	85km / H以上
制動距離	12.5 m / 50km / H
総減速比	第1速 24.300
"	第2速 13.455
"	第3速 9.690
"	第4速 7.500
タイヤ寸法 (前)	3.00×16—2P
" (後)	3.00×16—4P
制動系統	2
制動装置方式 (前)	手動内拡式
" (後)	足動内拡式
懸架装置型式 (前)	ボトムリンク・オレオ
" (後)	スイング・アーム・オレオ
エンジン型式	YA III型
登坂能力	1/3
種類	2サイクルガンリンエンジン
冷却	空冷
シリンダー数	1
内径×行程	52mm×58mm
総排気量	123cc.
圧縮比	6.5
持続最高出力	6.8HP/6,000r.p.m.
点火方式	バッテリーイグニッション
気化器型式	AMAL.VM19H ₃ 型
クラッチ方式	湿式多板クラッチ
変速機型式	撰択摺動式(足動)前進4段
動力伝達方式	チェン
実用燃料消費率	45km / l
定地燃料消費率	60km / l — (35km / Hの時)
ガンリン混合比	20 : 1
燃料タンク容量	9 l

YAMAHA 250

車名	YAMAHA 250
年式	59年型
全長	1900mm
全高	955mm
全巾	740mm
軸距	1270mm
車輻重量	140kg
最高速度	115km / H
制動距離	10.5 m / 50km / H
総減速比	8.39
タイヤ寸法 (前)	3.25×16—2P
" (後)	3.25×16—4P
制動系統	2
制動装置方式 (前)	手動内拡式
" (後)	足動内拡式
クッション型式 (前)	テレスコピック・オレオ
" (後)	スイングアーム・オレオ
エンジン型式	YD II型
登坂能力	1/3
種類	2サイクルガンリンエンジン
冷却	空冷
シリンダー数	2
内径×行程	54mm×54mm
総排気量	247cc.
圧縮比	6.5
持続最高出力	14.5HP / 6,000r.p.m.
点火方式	バッテリーイグニッション
気化器型式	VM20IT
クラッチ方式	湿式多板クラッチ
変速機型式	撰択摺動式
動力伝達方式	一次ギヤー
"	二次チェン
実用燃料消費率	38km / l
定地燃料消費率	48km / l
ガンリン混合比	20 : 1
燃料タンク容量	13 l