



**Yamaha 250/125**



走るグッド・デザイン

## GOOD DESIGN

スピード界のダンディ ヤマハ・オートバイは ウォーシップ・グレイのモダンな色調と 重心の安定したむだのない設計によるグッド・デザインです シックな風格をもつ軽快なスタイルは サイクルファンのモードとなって たいへんな好評を頂いています

ハンドルのセルボタンを押すだけで ヤマハの2サイクルエンジンは軽い音をたててスタートします 路面に合わせて調節できるハンドル バネと油圧とゴム

を巧みに組み合わせたクッション、など 快適な乗心地は 強力エンジンとともに ヤマハの自慢です

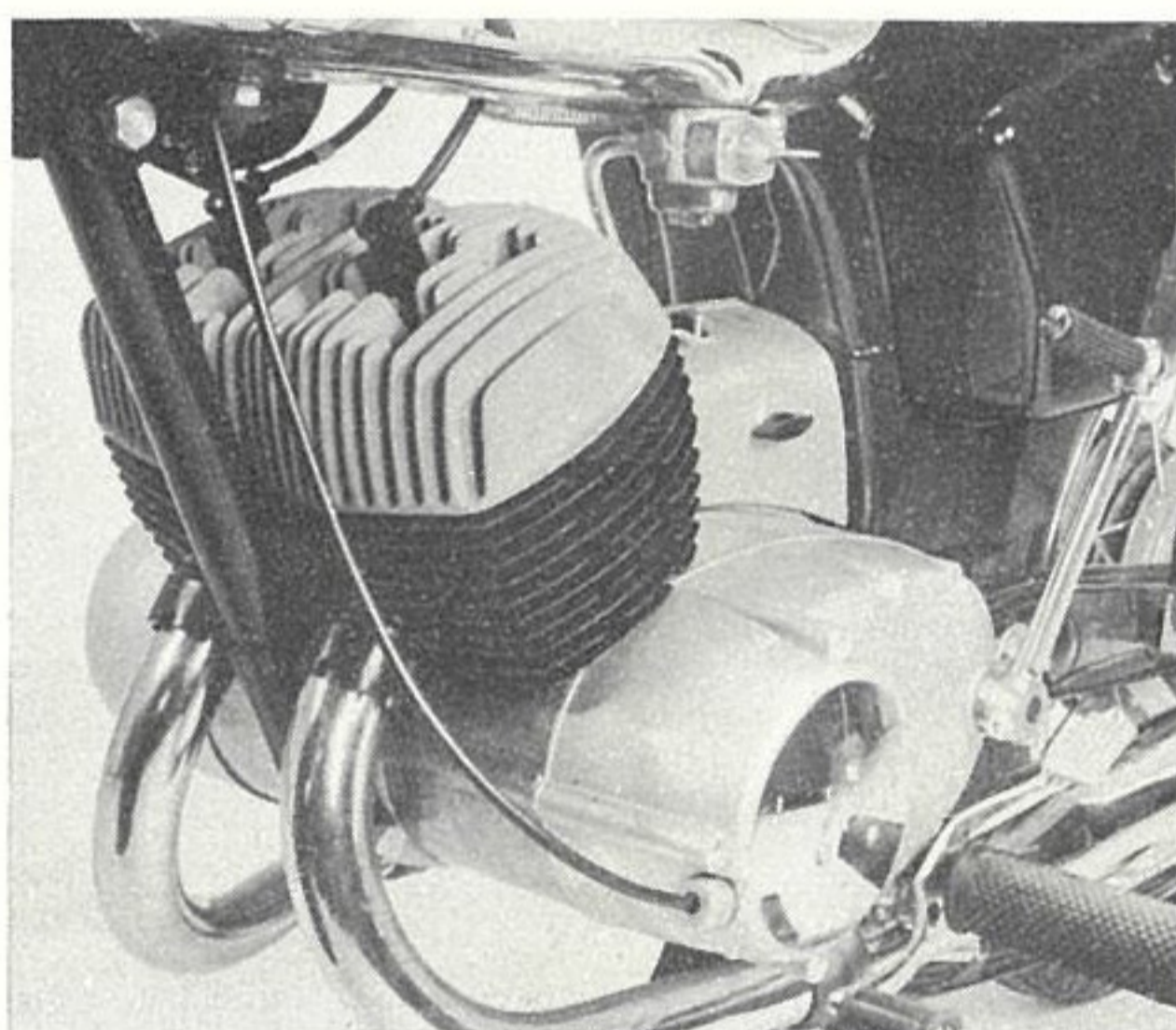
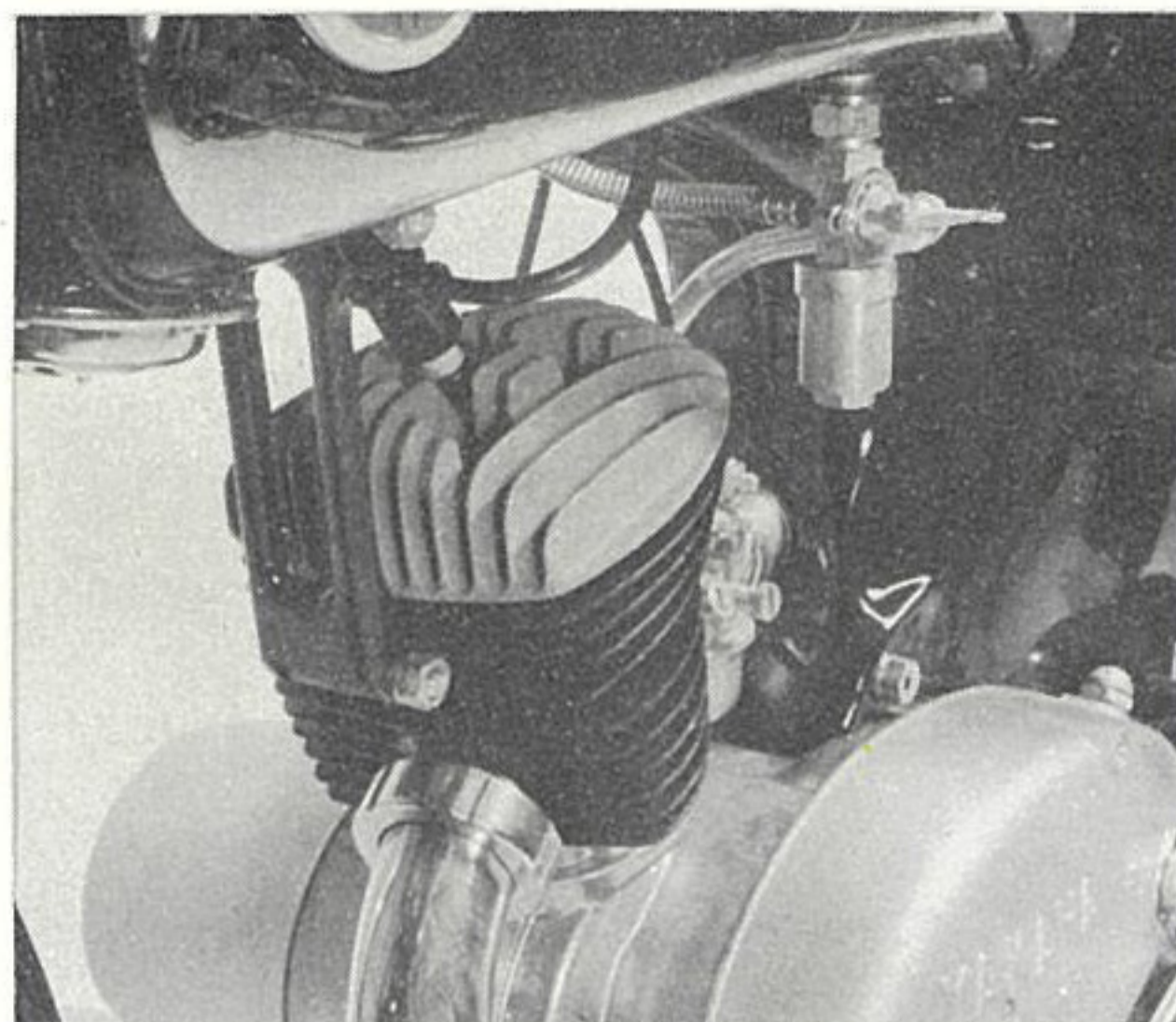
第2次大戦中に極度の精度の高さを要求される飛行機の金属プロペラ製造を引受けていた優秀な工作技術と 世界的にも最も新しいライスハワー歯車研磨盤マイプレスなどの新鋭機械設備によるマス・プロ・システムは オートバイ界の傑作を生み お手頃な値段で提供しております ツーリングに ビジネスに スピードのある豊かな暮らしをエンジョイしてください





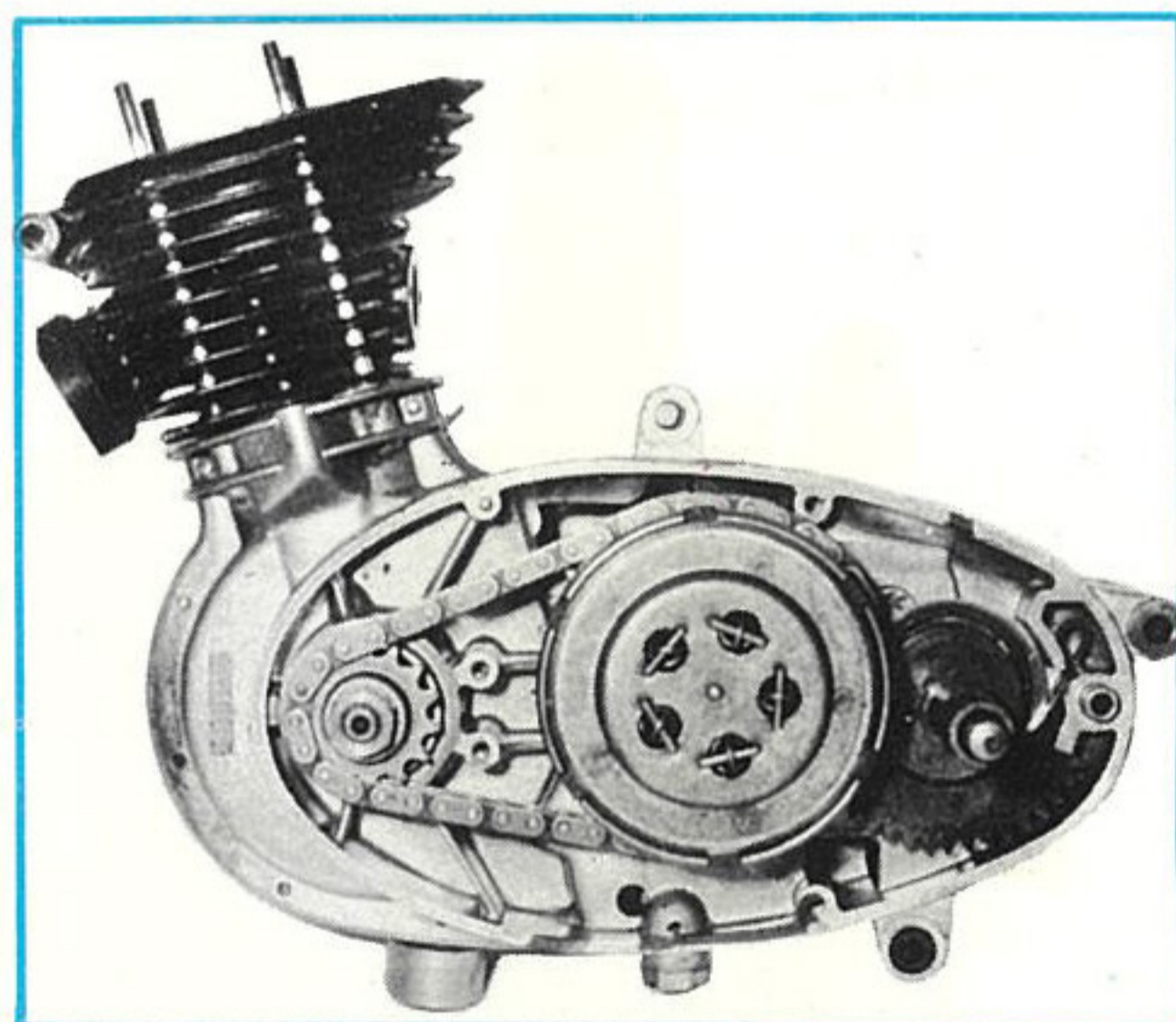
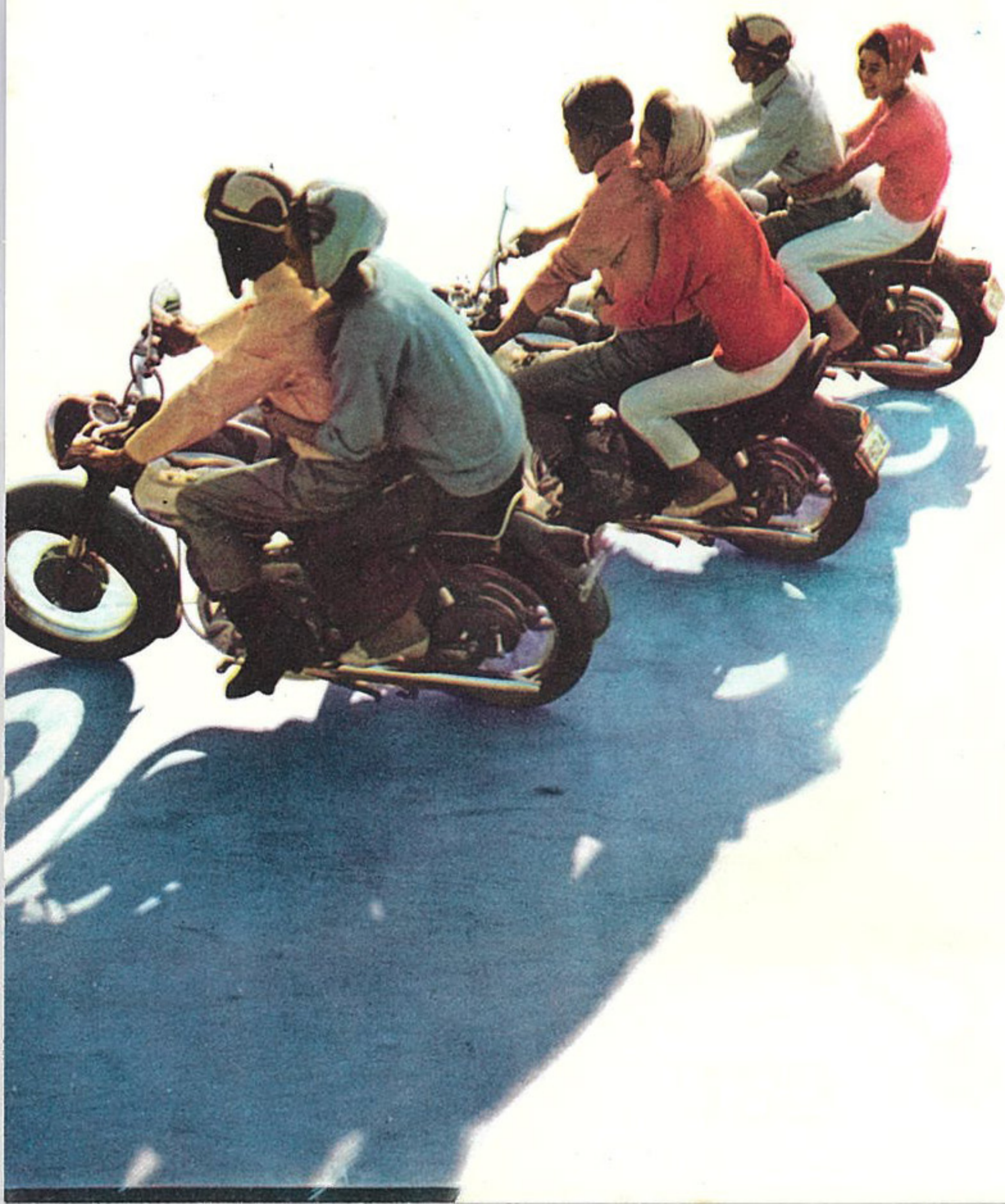
# エンジン

2 CYCLE ENGINE

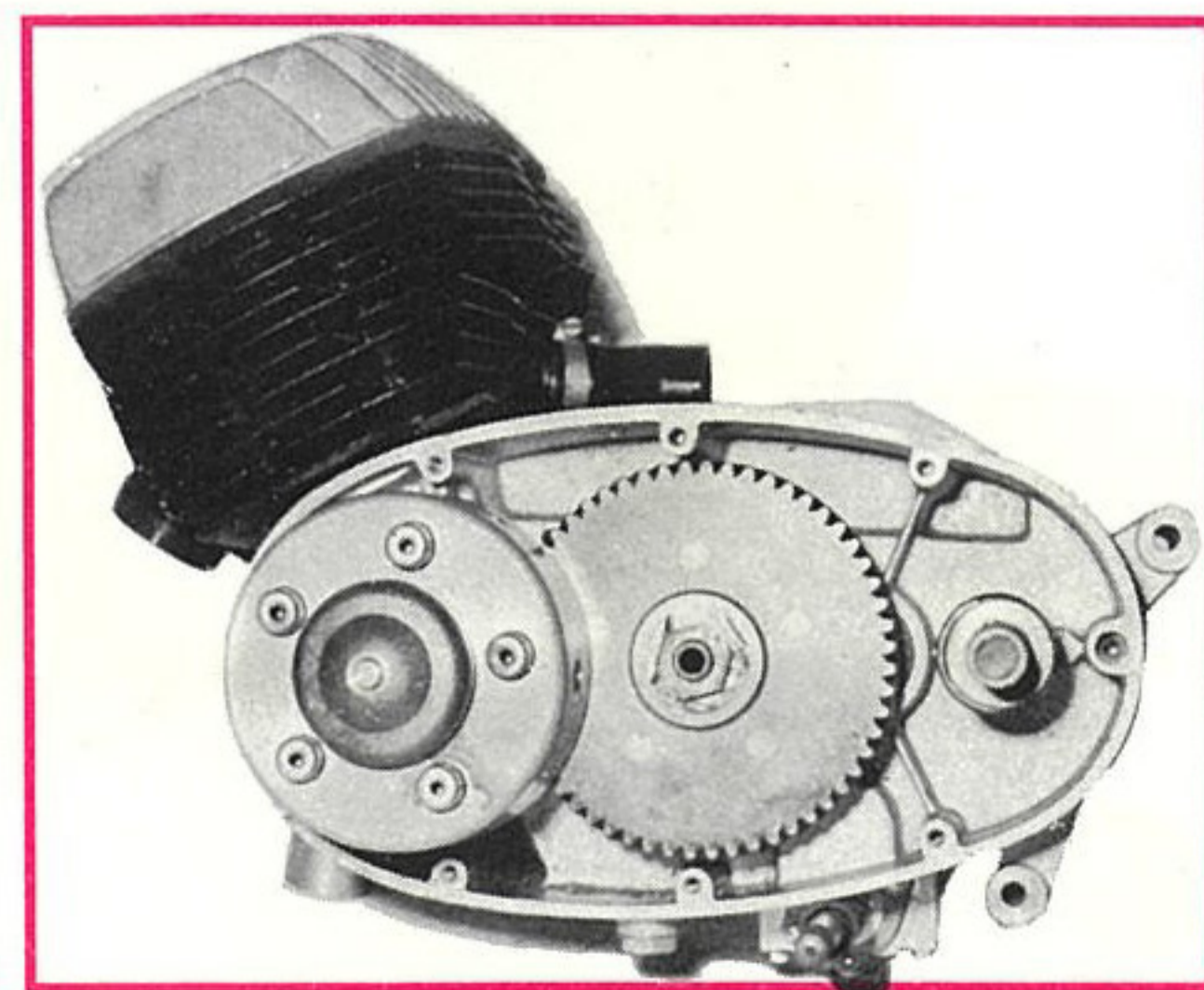


YAMAHAには精巧な空冷エンジンが搭載されています 2衝程エンジンの特長はピストンの1往復の間に1度の動力を発生しクランク軸を1回転しますから 4衝程式(2往復で1爆発 いかえれば 2サイクル2気筒車は4サイクル4気筒車と同じ爆発回数を持つ)に較べて 機械的に効率がすぐれ 馬力当りの重さも軽くできます また 弁やカム・シャフトなどの機構が不要なので故障の発生率が少く これら潤滑系の故障によるピストン焼付きなどの事故の起きる確率はゼロになるわけです それだけに取り扱いがたやすく 実用性が高いので みなさまの愛車にふさわしい方式です

2サイクルエンジンの持味は中高速回転に発揮されます ヤマハは高回転でもよくバランスを保つように設計され 6000—7000回転で最高馬力を出します 速度も同容量オートバイの最高を軽く出すことができます 出足はスムーズで加速は急ピッチです チェンジの時機とグリップの開度をマスターしてスピー



125(上) 250(下)の一次伝動部



ドに乗る痛快さは 乗ってみなければ説明できない醍醐味です 車体が軽くエンジンが強力なので登坂能力 $\frac{1}{3}$ (17°)という優秀さです また クラッチを切った時 随行性能の良さはヤマハの高度の技術を物語るものです 燃料消費率は 250で実用35km/ℓ定地50km/ℓ 125で実用45km/ℓ定地60km/ℓです 4輪車の3—4倍の経済です

## 動力伝導変速

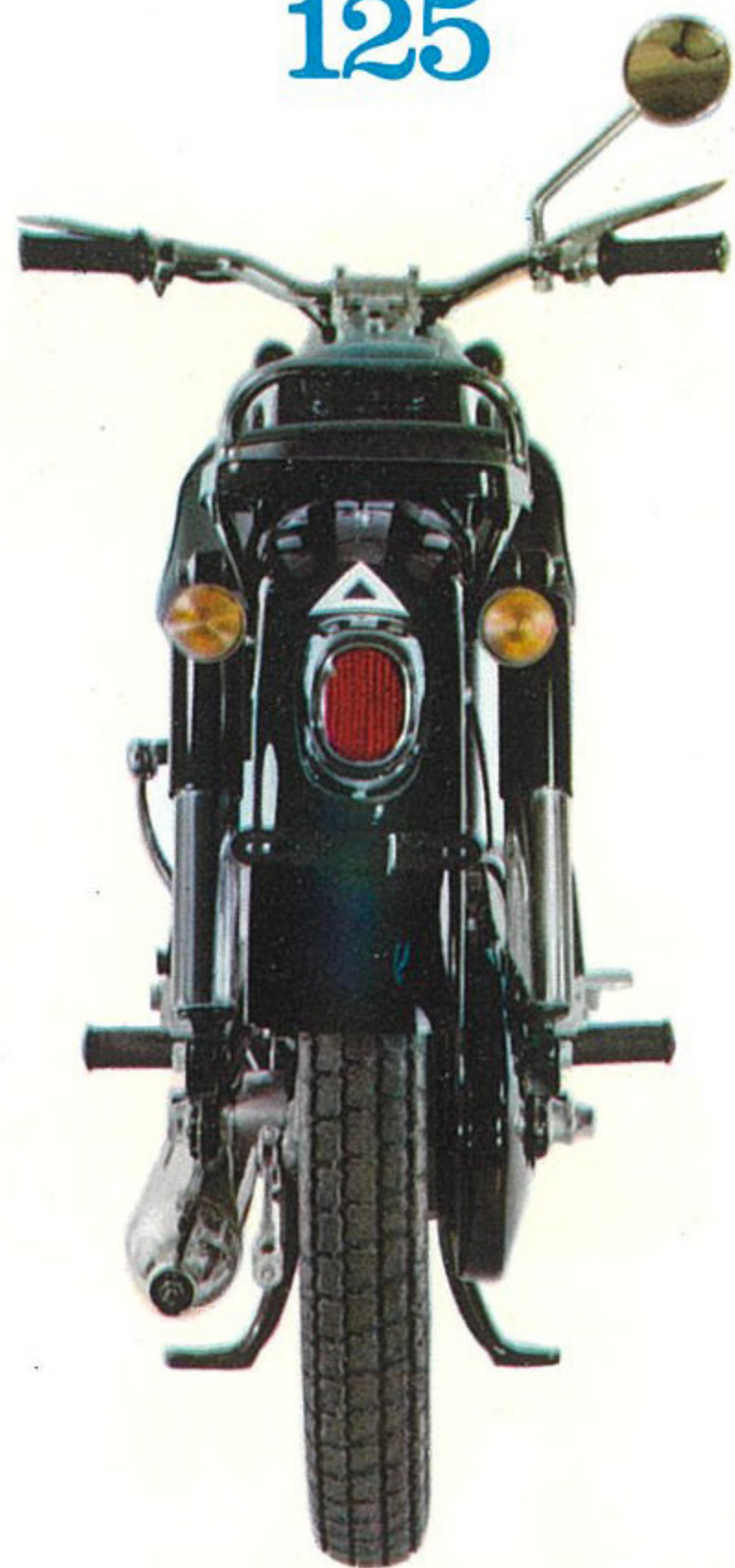
クランク軸の回転は湿式多板方式のクラッチを通じ 常時噛合式前進4段のチェンジギヤーで変速され チェンジでリヤーシャフトに伝達されます チェンの張りは両車輪を地面につけた状態で上下に約10mmずつ動きがあるように調整します 前進4段の減速比は理想的にバランスされているので 低速は力強く出足が伸び高速は能率良く経済的ですばらしい伸びを示します ペダルはシーソー式でつま先踵何れでもスムーズに操作できます



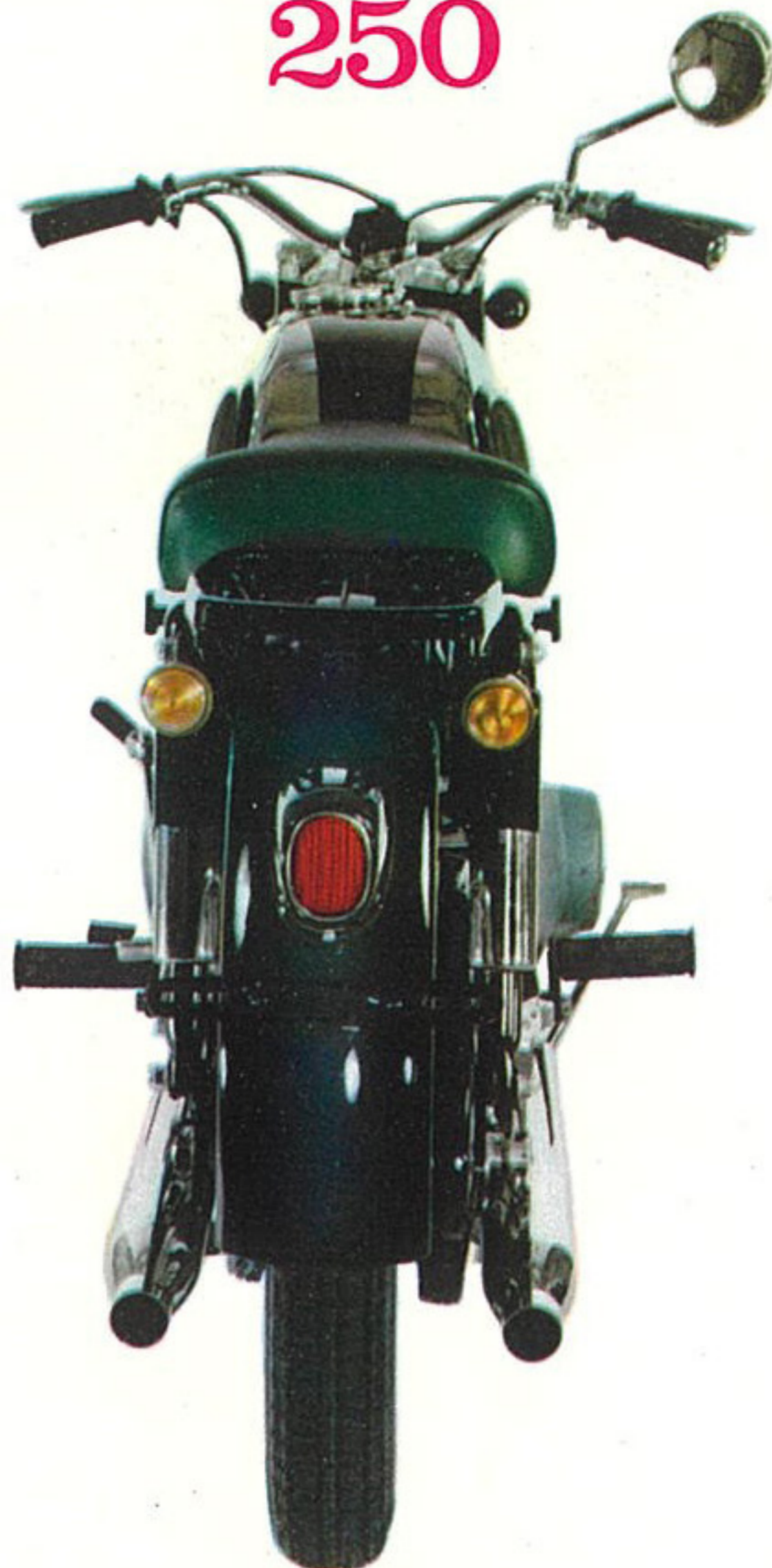
# 車体

BODY / NEWMODEL

125



250



スマートなスタイルと快適な乗心地が自慢のYAMAHAの車体は プレス鋼板のモノコックフレーム エンジン吊りのダウン・チューブなど あらゆる角度から検討された最高の設計です 総重量も同クラスのオートバイで一番軽く しかも運転中ほとんどバイブレーションを感じません

ハンドルはスポーティなタイプで 操縦性の二つの要素 小廻り性と高速時の安定性を最良のコンディションにするように設計してあります また ハンドルの軽さを路面に合わせて調節するようにダンパーがついていて 軽いノッチ音で走行中にも加減できます

乗心地に最も影響するのはライディング・ポジションと緩衝装置です ヤマハでは フロントにテレスコピック・オレオ・クッションリヤーにスイングアーム・オレオ・クッション方式を採用しております コイルバネの弾力と油圧式（オレオ）ショックアブソーバーの組み合わせで 衝撃の利き始めに弱く 終りに強く しかも伸びの場合は反対に作動しま

すので 全く理想的なフォークです そのうえ重心は最も低く安定し ライディングポジションも十分な実乗試験の結果 操縦性の良い快適な位置に定めてあります

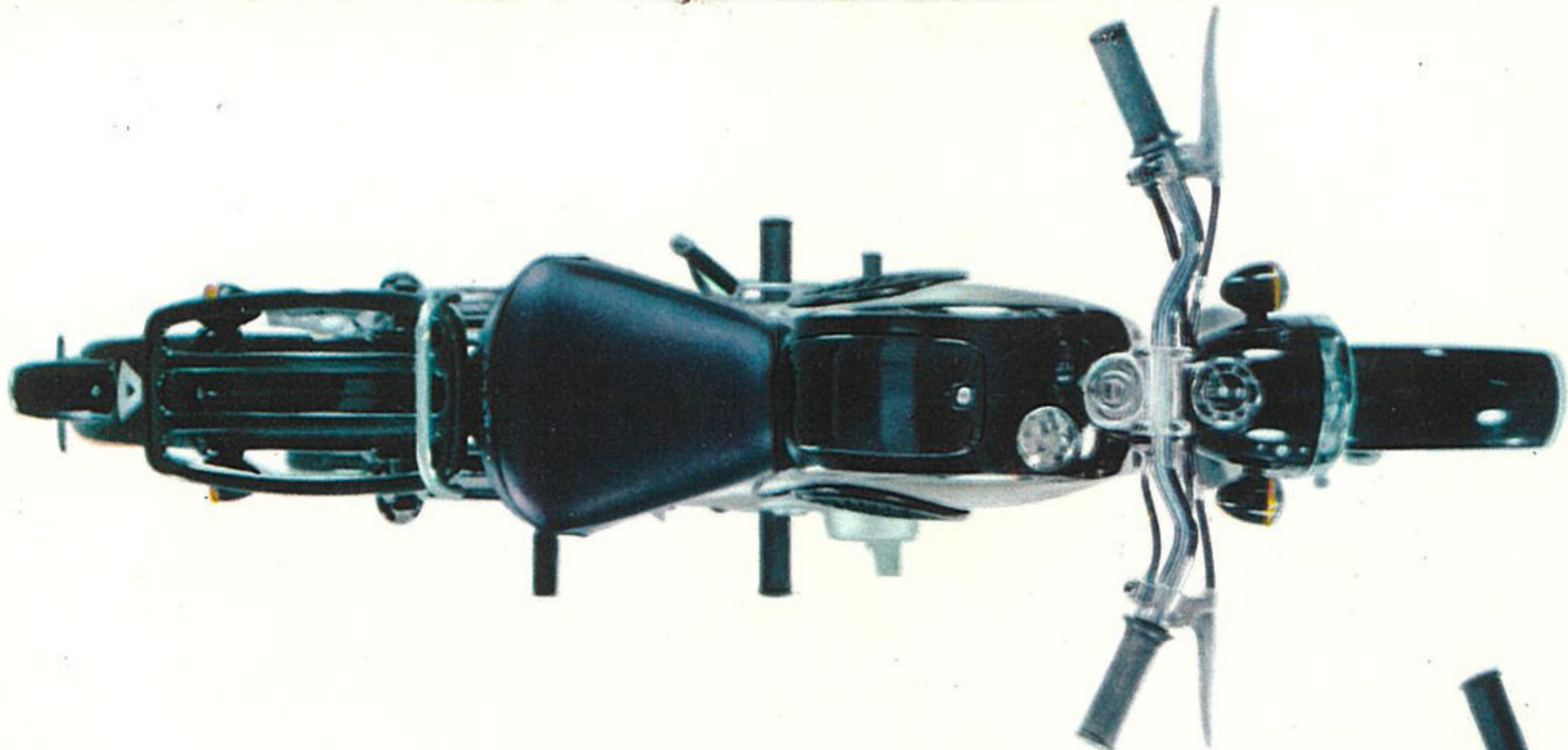
ブレーキドラムは高速車にふさわしい十分な大きさになっており 前輪は手動ワイヤー内拵式後輪は足動ロット内拵式で 時速50kmの時13m以内で停止します 法規の22mよりはるかに高性能です

車輪の取外しはたいへん簡単にできます 車軸を引き抜けば2～3分で取り外せます タイヤは 前輪16インチ2プライ後輪16インチ4プライのものを使っています

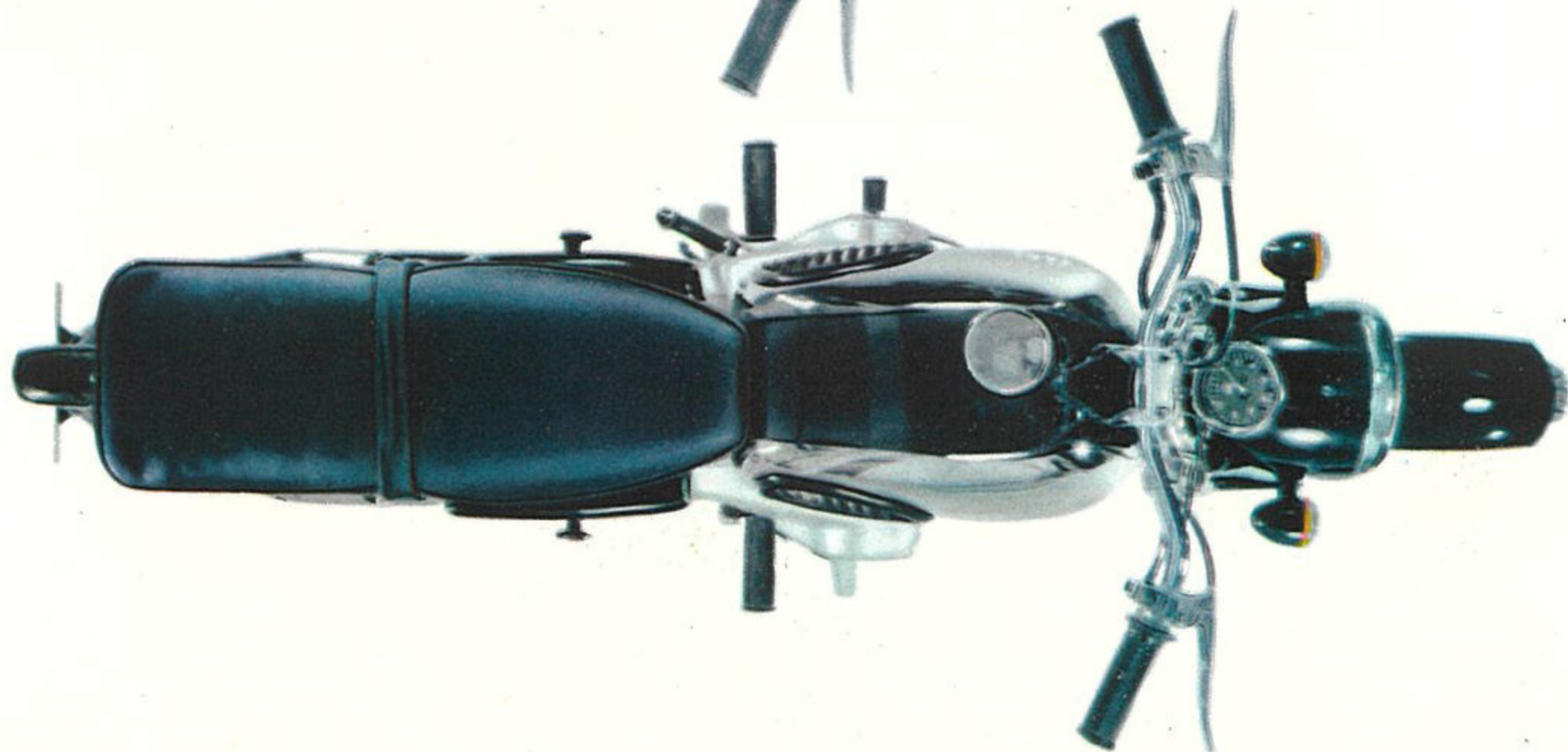
燃料タンクは常用タンクと予備タンクに分れています レバーを中央に開いて常用燃料を使い終えた場合 レバーを前方に向ければ予備燃料でなお50km程度走行できます

マフラーは車体の中心線にできるだけ近付け外側に開かぬように設計上の苦心が払われています 内筒外筒から成り過熱や騒音を防ぐようになっています

125



250





# ヤマハはあなたと ともに……

ヤマハは完全な整備状態であな  
たを待っています。ドライブに  
お仕事にさあお出かけください  
**始動** ガソリンコックを開き

テクラーを2〜3秒押しします  
スイッチを入れてニュートラル  
ランプ（緑）を確認し、チョー  
クシヤッターを開きます。右ハ  
ンドルのグリップを僅かに開き  
セルボタンをおせばエンジンは  
軽く始動いたします。

**走行** ハンドルの左側にあるク  
ラッチレバーを手前に引き、チ  
ェンジペダルを後に踏み込むと  
ギヤーはカチツと音がしてロー  
に確実に入ります。

**前進** クラッチレバーを徐々に  
離しながら、グリップを開くと  
静かに走り出します。加速しな  
がら変速して行きますが、適当  
な速度は、セカンド22 km サ  
ード31 km トップ40 kmです。

**坂道** 上りの場合は早めに減速  
します。下りの場合はブレーキ  
にのみたよらないで、エンジン  
ブレーキを利用します。

**ブレーキ** ブレーキは前輪（手  
動）後輪（足動）を同時に働か  
せるよう習慣をつけましょう。  
いずれかにたよるとスリップダ  
ウンの危険性があります。

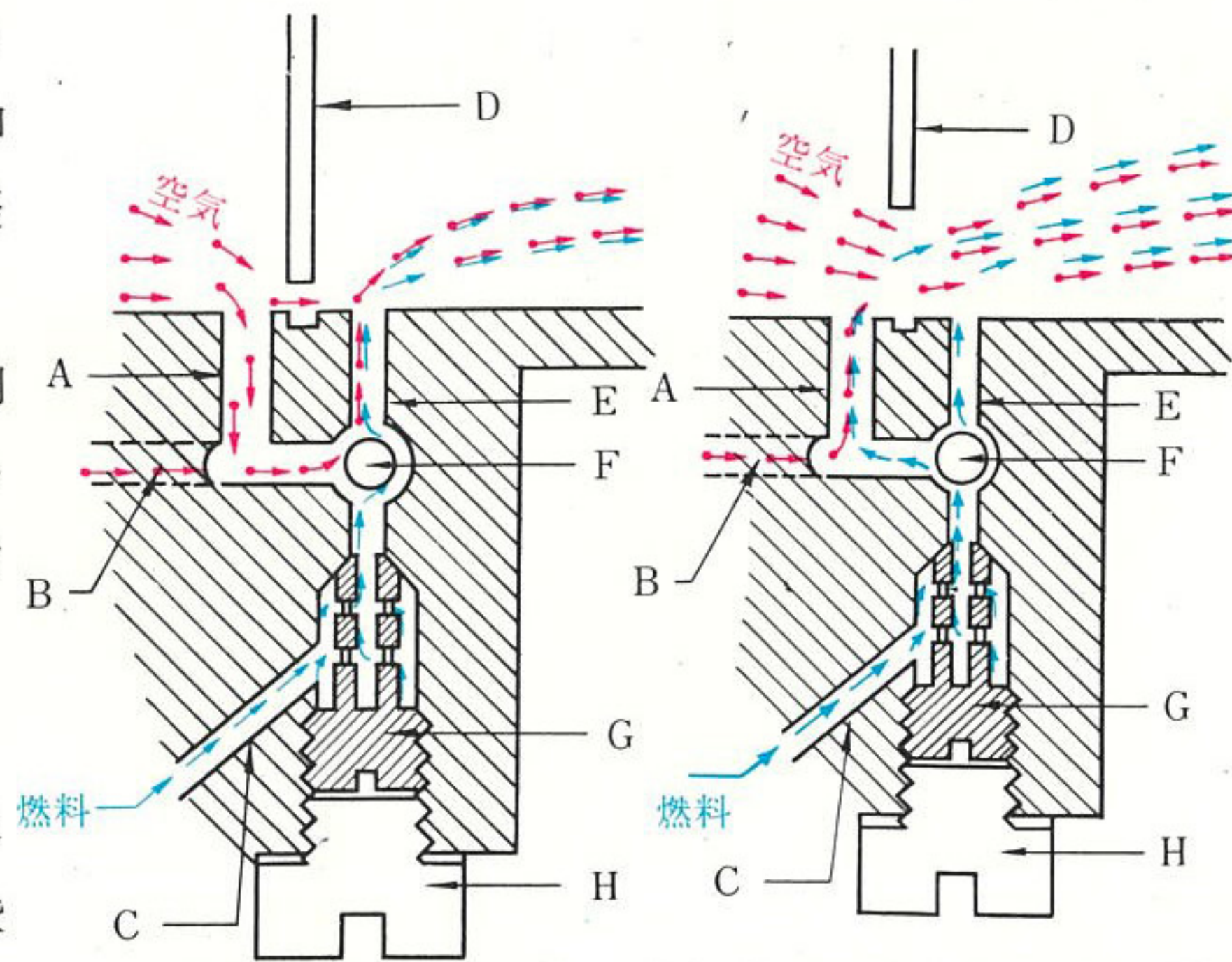




# 気化器 CARBURETOR

YAMAHAにはとくに2サイクルエンジンに向くように設計された優秀な気化器を装備してあります。適当な混合比(ガソリン1:空気13-17)で均等なガスを供給しながらエンジンの出力を自由に加減でき、始動、加速、減速、低温などの条件に適応性を持つ優秀なキャブレターです。

2サイクルにはガソリン20に対して1の割合でオイルを混合して運転しますが、オイルが混合されても気化の状態が良いようにノズルやチョークを設計してあります。エアークリーナーはエンジンの寿命に大きく影響しますのでとくに細心の注意が払われています。仮に3ヶ月間運転して吸込んだ空気の中の塵の量を計算してみますと、鶏卵約1個分の量になりますからその必要性がわかります。

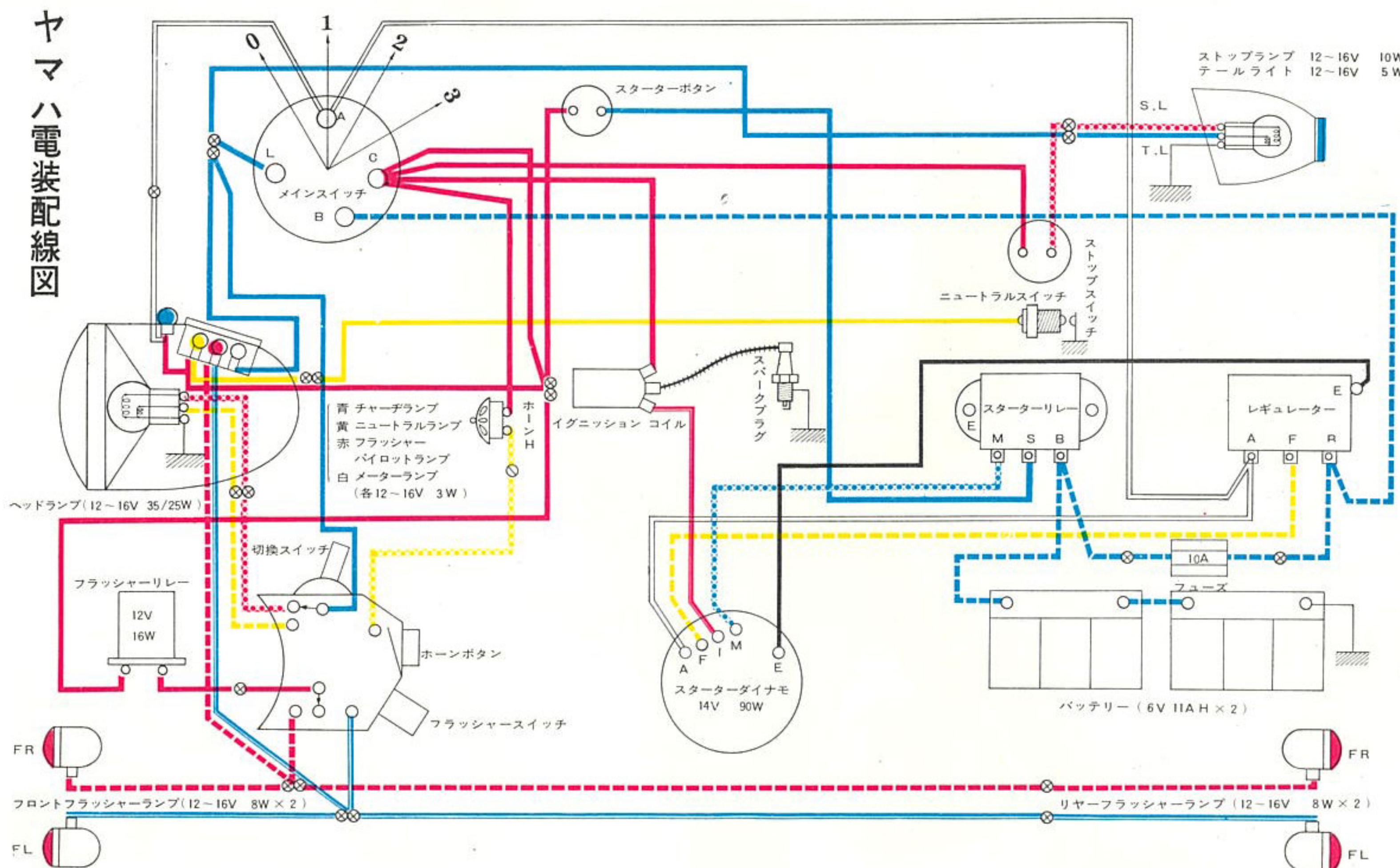


|   |            |   |               |
|---|------------|---|---------------|
| A | パイロット バイパス | E | パイロット アウトレット  |
| B | ジェット 空気口   | F | パイロット エアークリュー |
| C | ジェット 燃料口   | G | パイロット ジェット    |
| D | スロットル バルブ  | H | パイロット ジェットカバー |

# セルスターター ダイナモと 電装品

“セル一発が風を呼ぶ” オートバイファンの流行語になった ヤマハのセルスターターダイナモは世界最初のインナーローター型式で、他車にくらべて軽量小型に作られています。セルボタンを押せば、バッテリーを電源とする直流モーターとして働き、クランク軸をまわしてエンジンを起動します。エンジン始動後は発電機に早変わりして、点火・点灯の回路に電流を供給すると共に、バッテリーに充電します。スターターとしての出力も、ダイナモとしての出力も小型高性能のものです。点火コイルは従来の1/2の重量で、性能がよく耐振性、耐湿性の構造になっています。低電圧、低速回転時でも強力な火花を生じますから確実にスタートします。普通の整備状態であれば、ヤマハの電装品は故障が少なく調整も簡単です。この装置は点火コイルに高い電圧を発生させるコンデンサーと、着火時期を適当にするポイントからなっており、精巧な機構を持っています。

## ヤマハ電装配線図



|   |         |   |   |           |   |    |             |   |   |          |   |
|---|---------|---|---|-----------|---|----|-------------|---|---|----------|---|
| A | アマチュア回路 | 白 | I | イグニッション回路 | 赤 | SL | ストップランプ回路   | 赤 | S | スターターリレー | 青 |
| F | フィールド回路 | 黄 | B | バッテリー(+)  | 青 | FR | フラッシャー回路(右) | 赤 | M | スターター回路  | 青 |
| C | 共通回路    | 赤 | L | ランプ回路     | 青 | FL | フラッシャー回路(左) | 青 |   |          |   |
| E | アース回路   | 黒 | H | ホーン回路     | 黄 | NL | ニュートラルランプ回路 | 黄 |   |          |   |

バッテリーは6Vのもの2ヶを使用し12Vとして使われています。ヤマハ電装品は12V配線になっております。

125

250

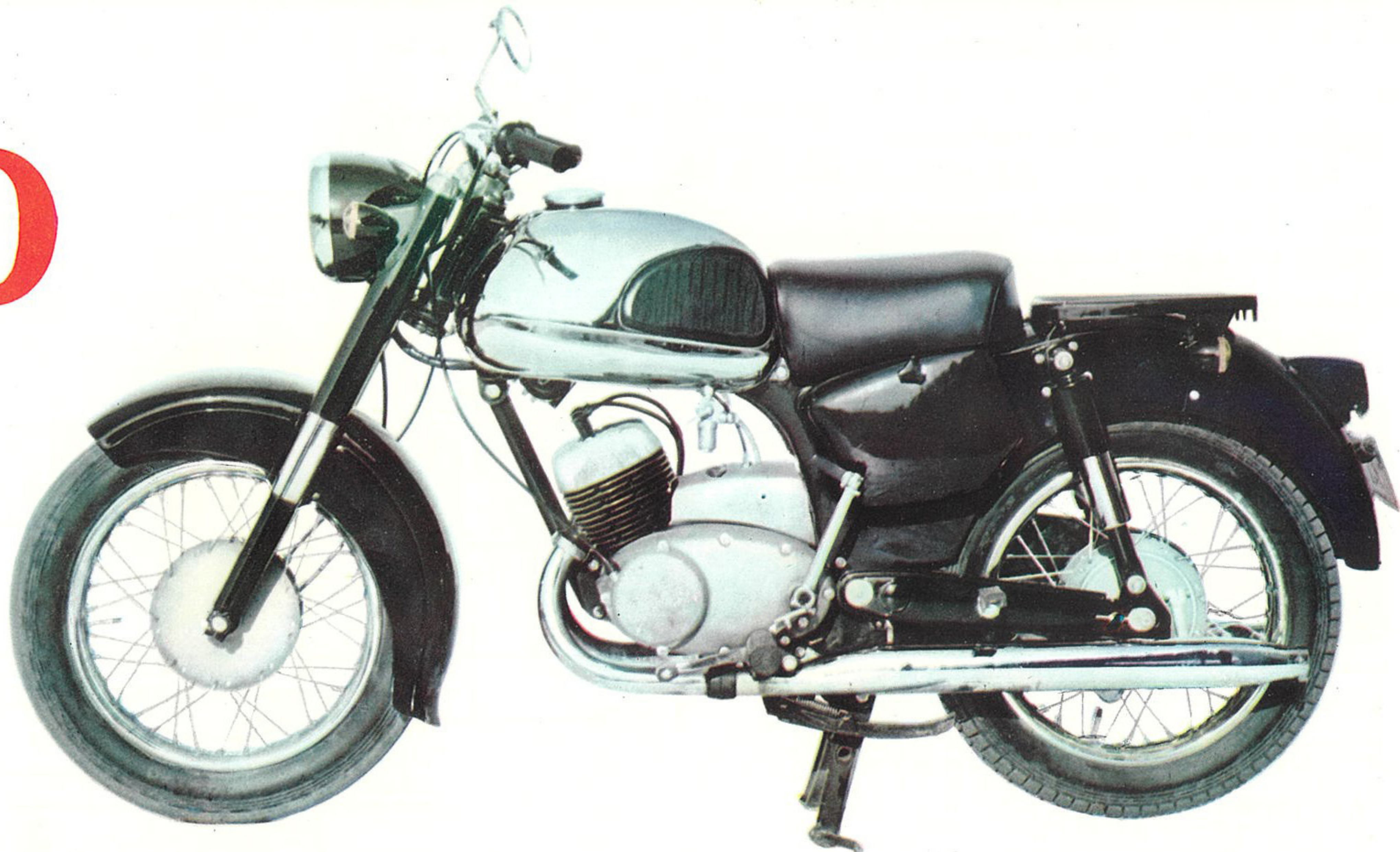


## メーターとライト

ヤマハのスピードメーターは大きいので見易く安全です。中にニュートラルランプ(緑)、チャージランプ(赤)、フラッシャーランプ(橙)がついています。ヘッドライトは35Wで、左ハンドルのボタンにより上向き下向きに切換えられます。頂上のスイッチで昼間走行、夜間駐車、応急起動に操作します。



# YAMAHA 250



YAMAHA 250 仕様

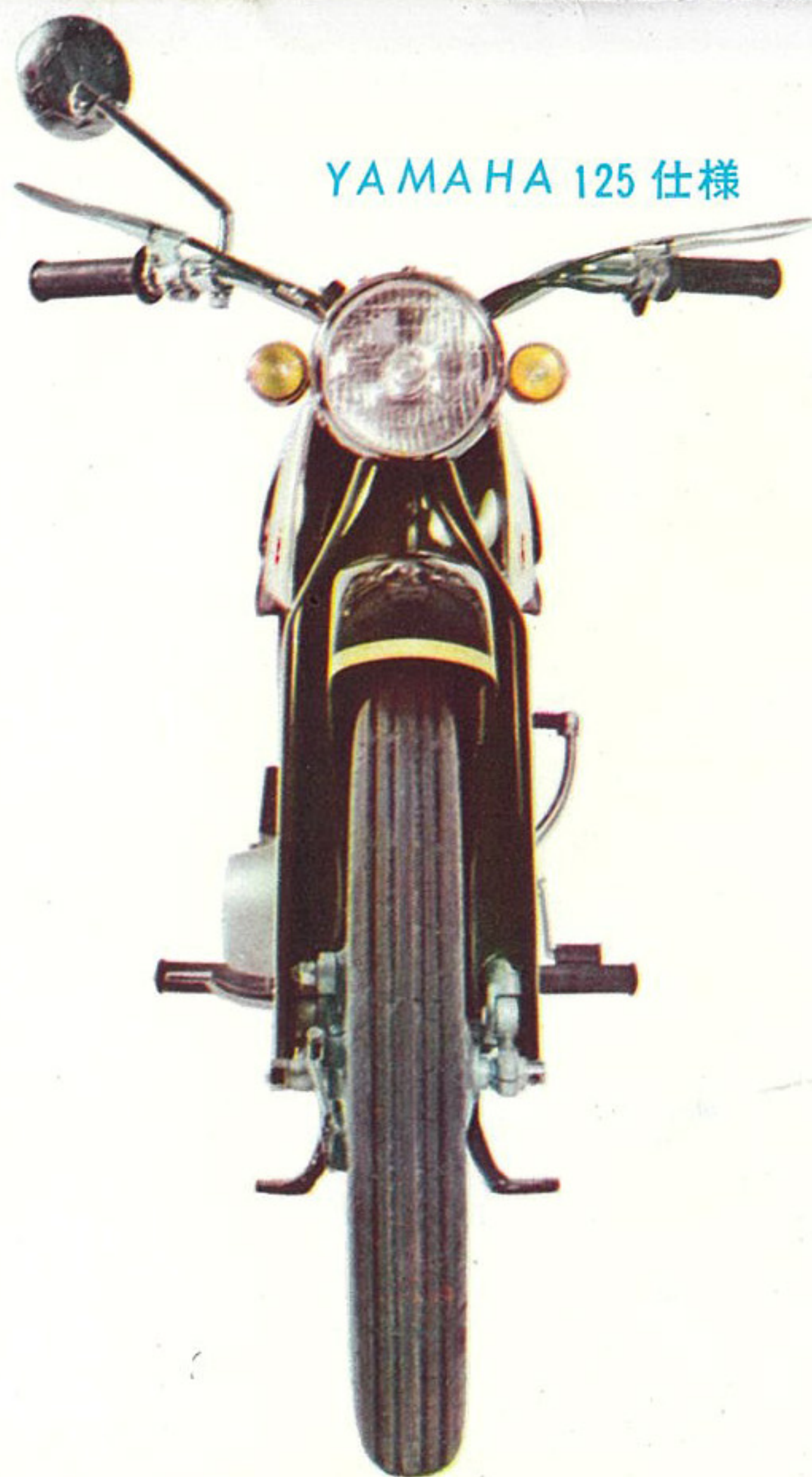
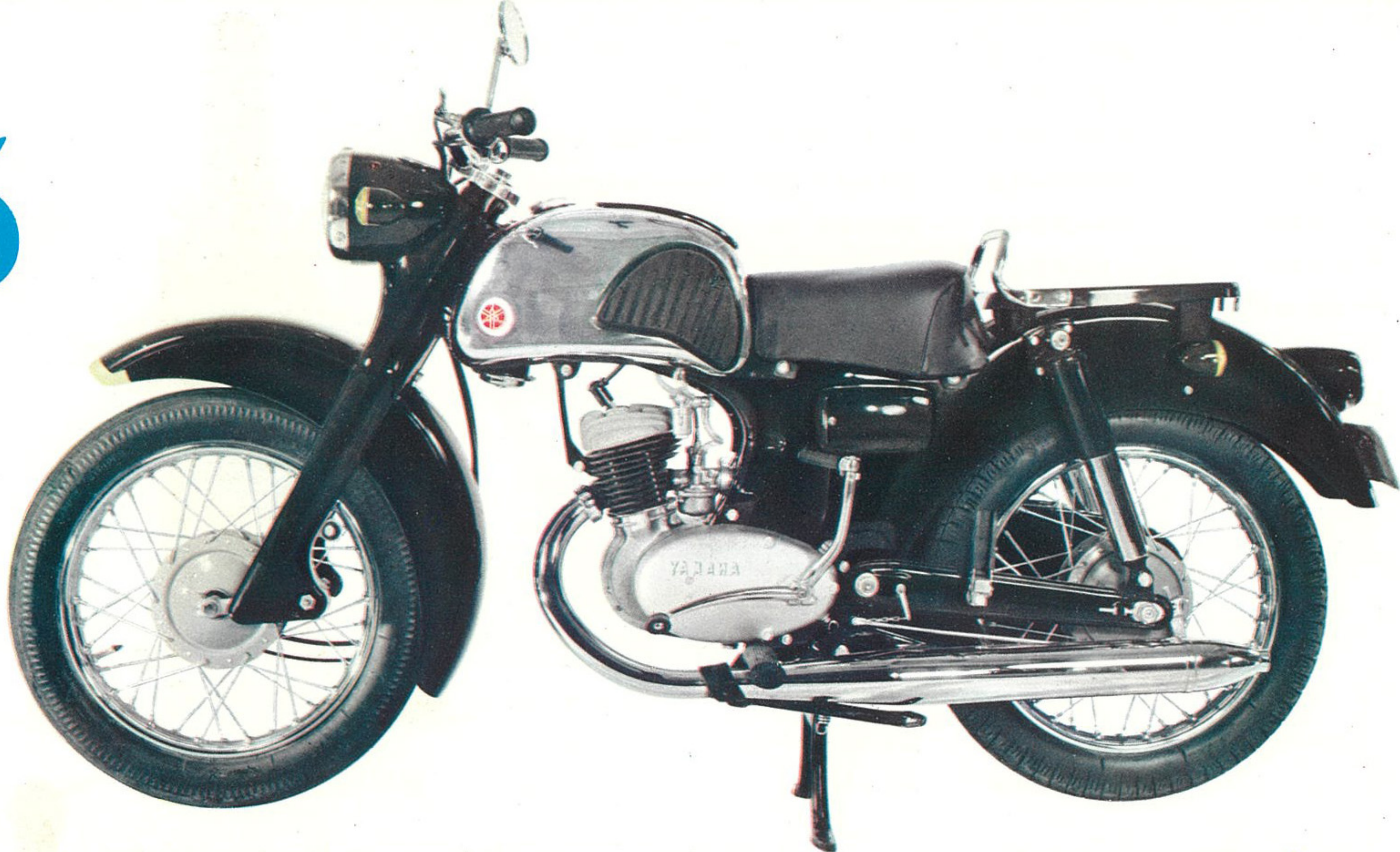
車名.....YAMAHA 250  
 年式.....60年型  
 全長.....1900mm  
 全高.....955mm  
 全巾.....740mm  
 軸距.....1270mm  
 車両重量.....140kg  
 最高速度.....115km/h  
 制動距離.....13m / 50km/h  
 総減速比.....6.66  
 タイヤ寸法.....(前) 3.25×16—2P  
 タイヤ寸法.....(後) 3.25×16—4P  
 制動系統.....2  
 制動装置方式.....(前) 手動内拡式  
 制動装置方式.....(後) 足動内拡式  
 クッション型式(前)テレスコピック・オレオ  
 クッション型式(後)スイングアーム・オレオ  
 エンジン型式.....YD II型

登坂能力..... $\frac{1}{3}$   
 種類.....2サイクル ガソリンエンジン  
 冷却.....空冷  
 シリンダー数.....2  
 内径×行程.....54×54  
 総排気量.....247c.c.  
 圧縮比.....6.5  
 持続最高出力.....14.5HP / 6000rpm.  
 点火方式.....バッテリーイグニッション  
 気化器形式.....三国. VM20IT  
 クラッチ方式.....湿式多板  
 変速機型式.....常時嚙合式(足動)前進4段  
 動力伝達方式.....一次ギヤ  
 動力伝達方式.....二次チェーン  
 実用燃料消費率.....35km/l  
 定地燃料消費率.....50km/l  
 ガソリン混合比.....20:1  
 燃料タンク容量.....13l



YAMAHA

125



YAMAHA 125 仕様

|           |                  |           |                          |
|-----------|------------------|-----------|--------------------------|
| 車名        | YAMAHA 125       | 懸架装置型式(後) | スイング・アーム・オレオ             |
| 年式        | 60年型             | エンジン型式    | Y A III型                 |
| 全長        | 1870mm           | 登坂能力      | 1/8                      |
| 全高        | 937mm            | 種類        | 2サイクルガソリンエンジン            |
| 全巾        | 705mm            | 冷却        | 空冷                       |
| 軸距        | 1245mm           | シリンダー数    | 1                        |
| 車両重量      | 106kg            | 内径×行程     | 52×58                    |
| 最高速度      | 85km / H以上       | 総排気量      | 123cc                    |
| 制動距離      | 12.5m / 50km / H | 圧縮比       | 6.5                      |
| 総減速比      | 第1速 24.300       | 持続最高出力    | 6.8HP / 6.000r.p.m       |
| 総減速比      | 第2速 13.455       | 点火方式      | バッテリーイグニッション             |
| 総減速比      | 第3速 9.690        | 気化器名称型式   | 三国. VM19H <sub>3</sub> 型 |
| 総減速比      | 第4速 7.500        | クラッチ式     | 湿式多板                     |
| タイヤ寸法(前)  | 3.00×16—2 p      | 変速機型式     | 常時嚙合式(足動)前進4段            |
| タイヤ寸法(後)  | 3.00×16—4 p      | 動力伝達方式    | チェーン                     |
| 制動系統      | 2                | 実用燃料消費率   | 45km / l                 |
| 制動装置方式(前) | 手動内拡式            | 定地燃料消費率   | 60km / l (35km / Hの時)    |
| 制動装置方式(後) | 足動内拡式            | ガソリン混合比   | 20 : 1                   |
| 懸架装置型式(前) | ボトムリンクオレオ        | 燃料タンク容量   | 9 l                      |



## アフターサービス

ヤマハの特約店 販売店でお求めになった車は ご購入店で責任をもってサービスいたします 新車についている愛乗車サービス手帖で規則正しい点検整備を受けてください 走行 3,000km または 3 カ月まで 無料で整備いたします

2サイクルエンジンのオイルは性能にたいへん影響します ヤマハでは現在次の三種のオイルを指定しております スーパーバイク・モーターオイル(日石) スワールレブ(丸善) ペンタルーブ・バイクモーターオイル(ペンシルバニヤ石油)です 良いオイルを使用すると プラグのミス・ファイヤーがない カーボンの推積が少ない ピストンの焼付きを起さない エンジンの摩耗が少ないなどの利点があります

# ヤマハオートバイ



## ヤマハ発動機株式会社

本社 静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

Yamaha Motor Cycle

# 250/125