



ヤマハニュース

YAMAHA NEWS

NO
11

- ヤマハジュニアYG-1
- 国際見本市にて 2
- これがヤマハエネルギーの源泉だ… 3
- 必勝を期して 7
- はなしの予備タンク 8
- ご苦労さんマレーシアGP 12
- マンガ 佃 公彦 14
- 海 14
- ヤマハ教室 16

- ライダー物語 18
- ハイテクニク 19
- ヤマハ風土記 20
- 63'GP参加に決る 20
- 海外の話題 23
- トピックス 24
- おくさまセール 26
- ポートショウから 27
- ヤマハジュニアYG-1

第5回 国際見本市

ヤマハグループ展示場

4月16日 - 5月6日

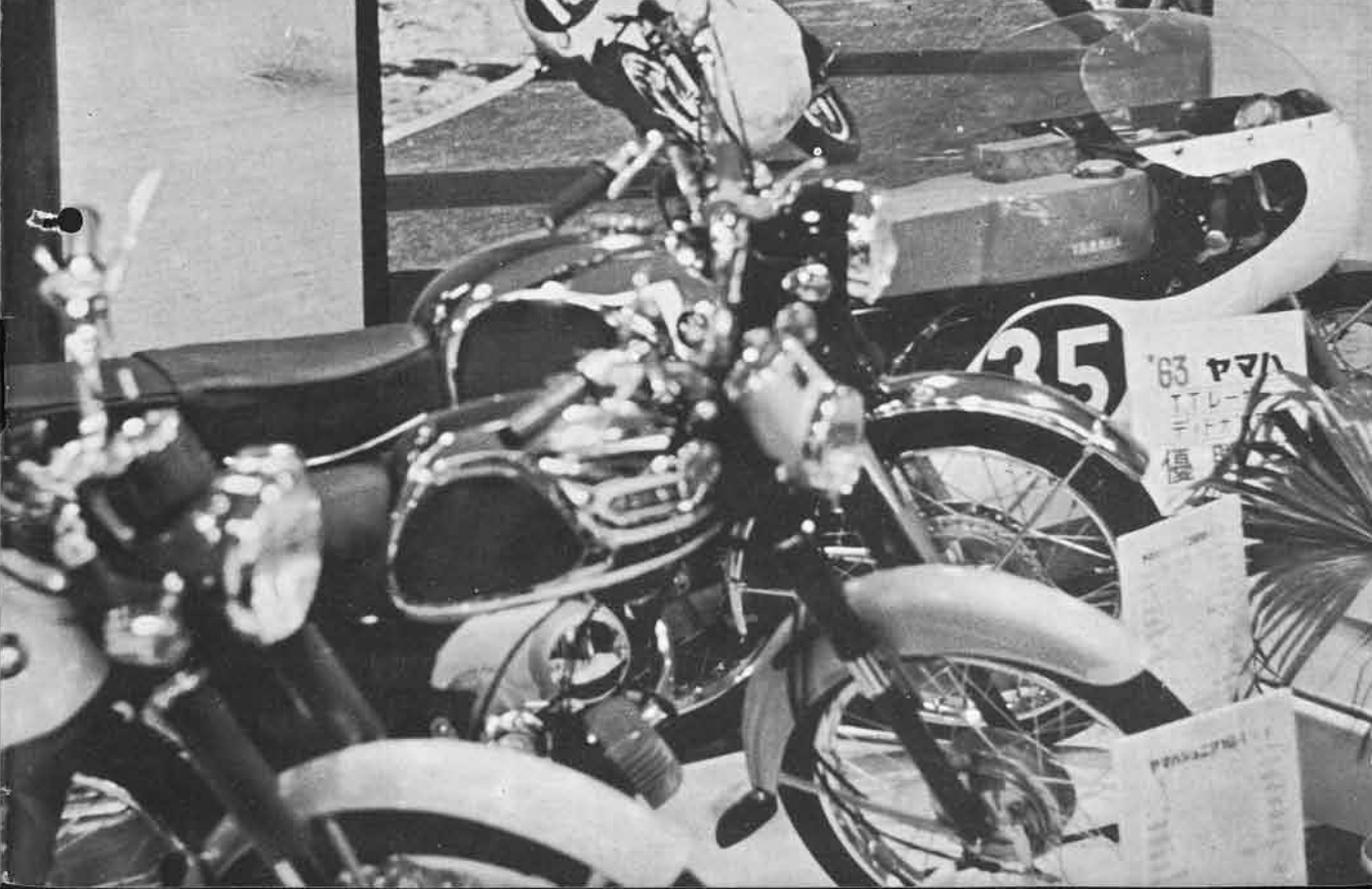
晴海特設会場

目次



最新 ニュース 4月15日
マレーシアGP250クラスで完全優勝
1,2,3,5位 上位独占

第1回 全日本選手権ロードレース大会で圧勝!
37年11月 鈴鹿サーキット

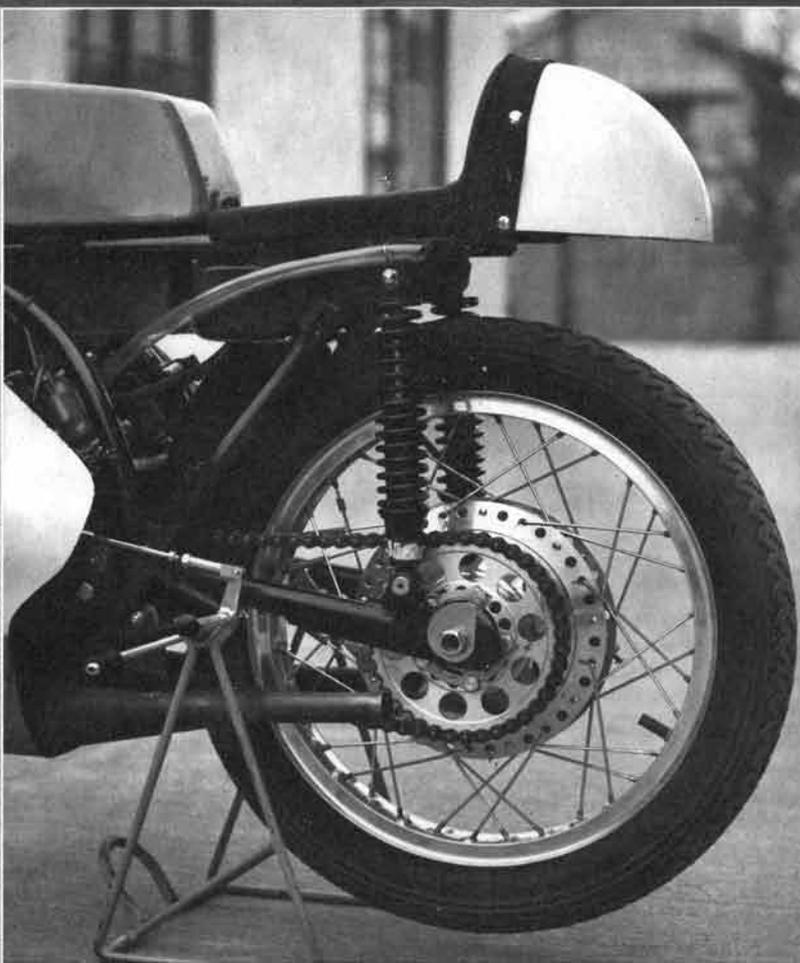
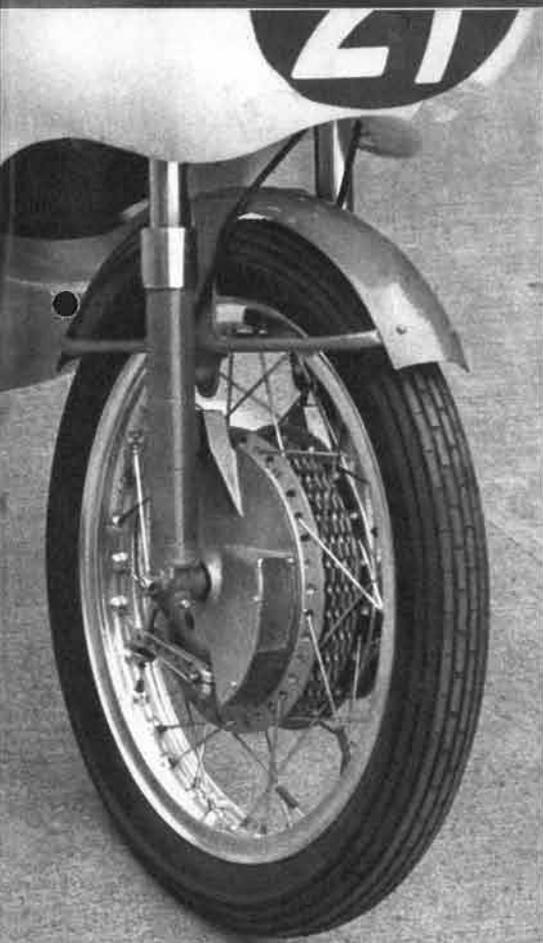
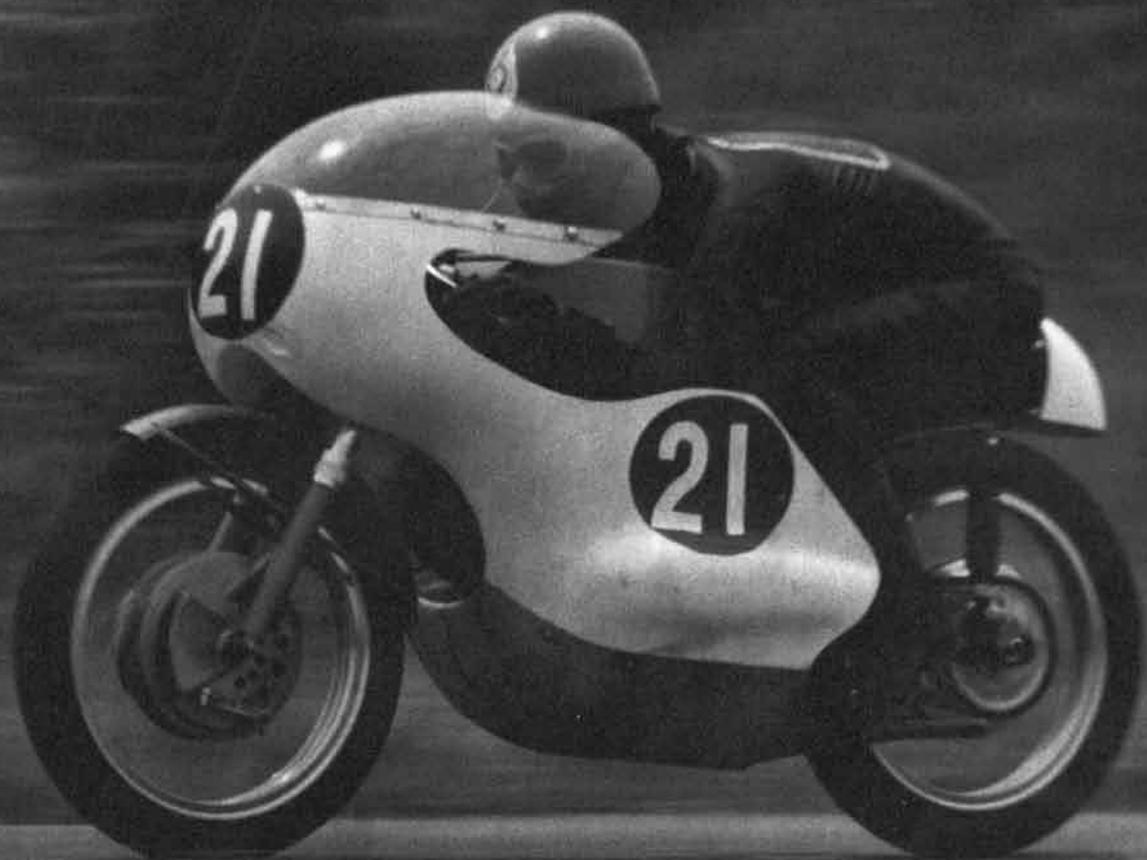


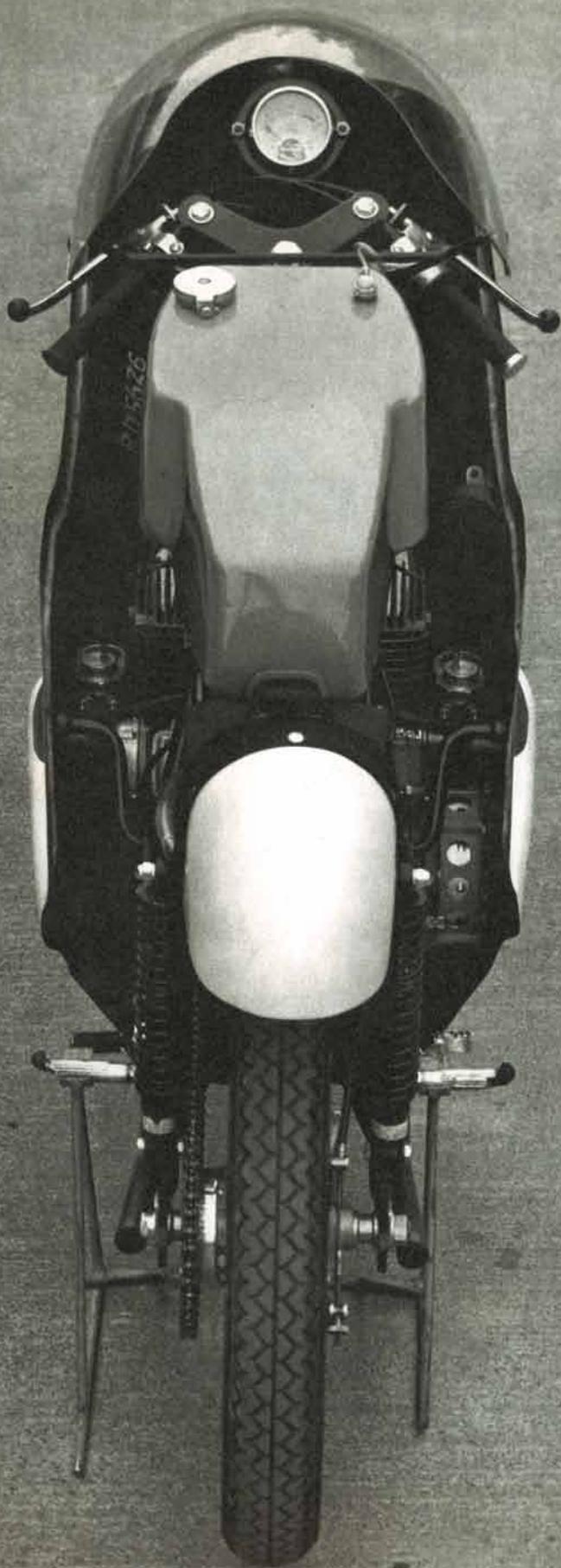


これが
ヤマハ・エネルギー
の源泉だ

ヤマハRD250cc
マレーシアGPに
優勝!!

デイトナGPについて 4月14・15日シンガポールで行なわれた第3回マレーシアGPにも圧倒的な威力を示した ヤマハRD250ccはいま「機構美あふれるヤマハ」として絶讃のもとに増産をつづけるヤマハ全製品のベースメーカーであり 原動力でもあります





'63マレーシアG.Pレース記録

250cc級 10周 (48.2km) 出走 23台

順位	車名	ライダー	タイム
1	ヤマハ	伊藤 史朗	26分52秒08
2	ヤマハ	長谷川 弘	26分53秒00
3	ヤマハ(TD-1)	T.ナイチンゲール	28分30秒02
4	ドカティ	現地ライダー	
5	ヤマハ(TD-1)	"	
6	ドカティ	"	

最高ラップ賞 伊藤 | ヤマハ 2分35秒04
長谷川

500cc級 60周 (289.2km) 出走 40台

順位	車名	ライダー	タイム
1	ノートンマンクス 500cc	O.R.コン(英)	2時間32分35秒08
2	ヤマハ 250cc	伊藤 史朗	2時間32分50秒02
3	ノートンマンクス 500cc	U.D.ジナダサ	2時間34分47秒08
4	ヤマハTD-1	T.ナイチンゲール	

最高ラップ賞 伊藤(ヤマハ) 2分27秒00
(大会新記録)
2秒03短縮

注 ①従来の記録 '62 O.R.コン(ノートン)
2分29秒03

②'62ホンダ4気筒の記録
田中 祐助 2分30秒09
鈴木 義一 2分36秒02



帰えって

きました



TTレースもガン張ろう

かずかずの優勝カップを胸に帰国したヤマハチームは 羽田で待ちかまえたヤマハファンから花束をおくられて感激
また 浜松本社においても熱烈な歓迎のことばを受けた
これに応えるかのように はやくも翌日テストコースにあらわれたチームは「TTレース優勝」を目標に はげしいトレーニングを開始した





必勝を期して

ヤマハ発動機研究課長
(六三年GPレース総監督)

内藤 浩

一九六三年度世界十二大GPレースは、すでに五月五日スペインにおいて火ぶたがきられましたが、わが「ヤマハチーム」も昨年の第一回全日本選手権ロードレース大会以来、世界最高のマン島TTレース参加を目標に、着々と準備をすすめてまいりました。

幸いにも、その間に行なわれたデイトナ、マレーシヤの両レースに優勝し、しかも昨年の大会記録をそれぞれ大巾に更新して、ひそかに自信を深めている次第です。

現在、レーサーの製作、ライダーおよびメカニックの訓練に一同ファイトを燃やして、最後の追い込みをかけていますが、このほど派遣選手団の正式メンバーも決定し、五月二十一日、羽田を発する予定です。

△マン島の空に日本人最初の日章旗をかかげよう！これが、みなさまにえらばれた「ヤマハチーム」の合言葉です。正々堂々、ヤマハの真価を発揮するよう最善をつくします。では、元気で行ってまいります。

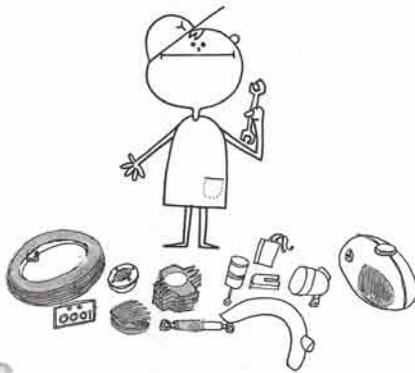
はなしの 予備タンク

コンニチワ、車はいかがでしよう。オートバイのご用は……そうですか。ではまたおねがいします。これではセールスの肩がきが泣こうというもの。もちろんみなさんは先刻ご承知、からめ手はり手泣きおとし、孫子も家康も顔負けのセールスあの手この手。だがおたちあい、一人の知恵にはかぎりがある。そこで話の予備タンク、あなたが読めば鬼に金棒女房にコン棒、さあ話題のレポートリーをを広げましょう。

☆機械に弱い人こそオートバイを

オートバイに乗りたいたんだが、機械に全然弱いでね……という人が少なくない。

機械についての知識がなければこそオートバイを買って（よい意味で）いじりまわすのがよいのである。そういう経験のある人を知っている。ある大学の法学部を出た人で、入社したのが機械の輸入商、機械の機も知らなかったから早速面くらった。同じく法学部を出た先輩で他の機械輸入商に勤めている人を訪問して機械に親しくなる（強くなるとまではいかなくとも）方法を教えてもらいたいと頼んだ。先輩は即座にオートバイを買え、買ってしばらく乗ったら故障がなくなるとも自分の手でバラし組立ててみるのだ。なあに、わけはない。取外した部品を順にならべておき最後にならべた部分から逆に組立ててゆけばよいのだ。痛んだ部品がないのだから簡単そのものさ。器用なら日曜一日でできるよ。



早速小型のオートバイを買った。単車なら

ば免許証の要らない時代だったので一週間ばかり乗った後、会社の倉庫でエンジンバラし組立てた。一日では終らなかつたが、どうやらうまくいった——前もってスパナやドライバの使い方は教わっておいたが。

内燃機関は機械のうちでも最も面白く微妙なものの一つであるから、これが少しでも分かれば他の機械には強くなる。その人もやがて機械に強くなった。

☆動物の

スポーツ

型

型

動物を乗り物にたとえて、もっともスマートで性能のよいもの——というところまず猫科の右にでるものはないであろう。その猫科のうちでも最たる性能をもつものがアフリカ産のチーターで、その最高速度は一一〇km/時以上。まさに一二五ccなみスピードをもっており、スタートダッシュもこの上なくつよい。パネ下重量が軽いためか、クッション性能も素晴らしく、その証拠には、どんな足場のわるいところでも足音ひとつ立てない。

ただ低速時でのトルクがちよっともの足りず、荷物をのせて走るといわけにはいかな



同じく虫の名でも、
AJSのohv二五〇
cc級「カソリ」(Scott
Plan)とかヴェロセッ
トのohv二五〇cc級
「毒蛇」(Viper)とな
ると、ちょっと手が出
せなくなる。
また、マッチレスの
三五〇cc級の中に「闘

一九二九年と一九三一年のTTレース二五〇cc級にS・O・Sという車が出走し、一〇位と乗権の成績を残している。このエス・オI・エスは、あの無電の遭難信号であるSO Sとは違って何かの頭文字を三つならべたものであるが、どうも不快な連想が生じる。イタリア(というよりも世界の)スクーターであるヴェスバは黄蜂という意味。蜂は人に嫌がられる虫であるが、あのスクーターの後部の丸くふくらんだところが蜂そっくりで可愛い感じをおこさせるから妙だ。

☆ 車の名は平凡なのを

いが、1/1というずばぬけた登坂能力(なんせ立木にスルスルという具合だから)強力なブレーキ性能、卓越したロードホールディング、ほとんどゼロにちかい最小回転半径など、どれをとっても遜色ない。
とくに最高速度でスッ飛ばしているスタイルは最高にイカすところで、まずはスーパースポーツ型というところだ。

牛師(Metador)というのがあり、ローヤル・エンフィールドの二五〇cc級は「十字軍戦士」(Crusador)という。こんな勇ましい名前のオートバイは、新しい期間はよいが、三年たち四年たつて手入れを怠ると、タンクの色が変に古ぼけたりリムやスポークの鍍金がはげたりするから、老いぼれた闘牛士や落ちぶれた十字軍戦士となってしまう。
車を買うに当っては、名前がイカスからなどといって飛びついては後悔することになるということに注意しなければならぬ。さしさわりのないのが平凡なのがよいのである。

☆ 馬力と重量

へ吹けば飛ぶよな将棋のコマに……という歌の文句ではないが、とかく重味のないものは軽視されがちである。しかしオートバイにおいてはまったくその逆で、軽いものほど貴ばれるというのが本筋である。
それは何故かといえば、エンジンの発生馬力に対して少しでも重量の軽いほうが加速性能はもちろん、ブレーキ性能、登坂能力、燃料消費量など、すべての性能にわたって有利なデータが得られるからである。

たとえば、同一エンジンをのせた車でも二人乗りより一人乗りのほうが、加速性能に富み、登坂能力に優り、燃料消費量が経済的となることは実行するまでもなく容易に判断されることであろう。これはすべて重量過大がなせる性能低下の現われで、いかに重い車が不利であるか単的に証明しているといつてよ

ものである。

オートバイがもてはやされるようになったひと昔前には、そんなことには神経を使わずやたらと重い車を作っては心あるユーザーのなげきをかかったものだが、ヤマハYA1型の出現以来、重すぎる車は敬遠されるようになったのはまだ記憶に新しいところだ。

ところで車の性能の良否を知る方法の一つに、馬力あたりの重量を比較するというやり方がある。すなわち一馬力あたりいったい何



kgの重量を受けもっているかということから性能の良否をさぐるうというものである。

馬力あたり重量はエンジンの発生出力を車体重量で割れば簡単に答えがでるが、もちろん答えの数字が小さければ小さいほど無理なく馬力を生かしているということになり、単に「力がある」「力がない」などという比較論で車の優劣を判断するよりずっと科学的でもあるわけだ。

ちなみにヤマハ各車の馬力あたりの重量を

算出してみると――

ヤマハYD3	八・二三	kg/PS
ヤマハYA5	一一	kg/PS
ヤマハYG1	一〇・七	kg/PS
ヤマハMF2	一六・五	kg/PS

――ということになり、各車とも同クラスの他車にくらべてとび抜けて軽いことが分かる。軽量にして頑健というのはヤマハのかくられた特長であるが、発売以来すでに十年を過ぎていたヤマハの一号車「YA1」が街のそこそこ健在ぶりを発揮し、またスクランブルなど過酷なレースにも顔をだしていることを思えば、くどくどと申すまでもなくヤマハの「真価」うかがえるというものである。

☆ 十一年間

乗って

新品同様



西ドイツのカール・パウアーという中年の人が十二年前に買った2サイクル単気筒二五cc級のDKWを十二万キロも乗っているのに性能は「新品同様」といってよい状態を保っているとのことである。

十二万キロも乗ったので積算計は現在二万キロ余となっているが、年平均一万キロずつ走行したことになる。どうしてそんなに長持

ちさせたのか、何か秘訣でも……という質問に対し、パウアーさんは、ただ普通に、メーカーの取扱説明書どおりに乗っただけ、と答えた。慣らし運転は特に慎重にし、その後も決して無理はせず、どんなに遅く帰った時でもかならず掃除は完全にしているとのこと。カーボン落としは自分で怠らずにやり、オーバーホールは三回だけ信用のある修理店に出しただけ、というから良い車を良く使うと安いものである。

☆ 燃費も安い2サイクル

一般に2サイクル・エンジンは燃料代が高くつくといわれているが、これはとんでもない誤りといわねばならない。

なるほど2サイクル・エンジンはガソリンにオイルを混合するので、1ℓあたりの代価はガソリンのみの4サイクルにくらべて確かに高い。しかし4サイクルの場合は一度に1ℓちかい、あるいは1ℓ以上のオイルをそっくり替えねばならず、最近のようなミッションと共用のものではその交換時期が六〇〇ℓとか七〇〇ℓなど、きわめて短期間のうちに行なわねばならないのである。その上、ちよっと走ってはすぐ止まるという使い方をしていると、燃焼時に発生する水蒸気がオイルに混入し、オイル白濁とかオイル乳化などといって、二〇〇〜三〇〇ℓも走らぬうちにオイルがオイルの役目をしなくなり、オイル交換もひんぱんに行なわなければ使用できなくなる。

もうこうなると、2サイクルのほうが燃料代が高くなるなどといっているられない。

オイル白濁はオソバ屋さんのように走っては停め、停めては走るといった使い方の場合に目立って多く、オイル白濁をそのままにしておくと、回転摺動部の摩耗が促進されるばかりかエンジン内部に錆が生じ、早晚オーバーホールしなければ使いものにならなくなるのでその被害は大きい。

その点、2サイクル・エンジンは回転ごとに新しいオイルが供給されるのでオイル白濁の心配はない。また最近の2サイクル・エンジン、とくにヤマハのエンジンにおいては実用燃費も4サイクルに優るとも劣らぬ成績であるし、ヤマハ・ジュニアのごときは山間地の実用燃費が、四〇ℓ/毎時平均でℓあたり七〇ℓというデータが記録されているくらいである。

またガソリンとオイルの混合率が二〇対一



というのも、これならどのような運転状態にあってもエンジンに異常をきたさないという安全率を見込んだ混合比であるのだから、乗用本位に扱おうとすれば二五対一、あるいは三〇対一でも実用上とくに差支えないわけで、自家混合すれば燃料代はさらに安くつくというものである。

2サイクルは燃料代が高くつくというのはひと昔まえのことであって、何とかの一つ覚えでこのようなことを口にしてると笑いにされかねない。

長い目でみれば2サイクルほど安くつくオートバイはないというものである。

☆ Good hike “グッド・バイ”

流行のインスタント読本とやらで、即席英会話を身につけたある紳士。晩さん会に招かれてすっかりいいご機嫌になった。そこでそのお礼をいわんものと主人をとらえ、さつそうたるモーニング姿をほめたつもりで、“グッド・モーニング”とやらかしたとか。この伝でいけば、さしずめ性能優れたオートバイは“グッド・バイ”ということになりそうである。

☆ くわずぎらい

絶対に4サイクルでなければ、という人がある一方、何が何でも2サイクルだ、という

人がある。両サイクルの車をいろいろと乗りこなした後の信念ならばともかく、他のサイクル車によくも乗らないくせに独断するのは「くわずぎらい」というもの。外国に両サイクルの車を平行して作っているメーカーが少なくないという事実を、どう見るかしら。



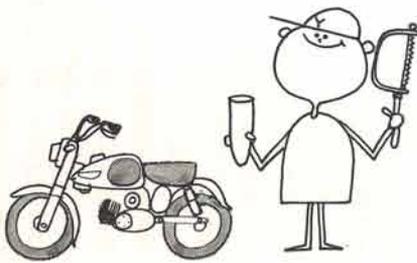
☆ 音を消し力をだすマフラー

マフラーすなわちサイレンサーは単に音を小さくするものというように考えられているようだが、その実、音を小さくすると同時に出力向上にも大きく一役かっているもので、吸気管同様に非常に大切なものなのである。

すなわち、エンジンを順調に、そして秘められた能力を最大限にひきだすためには、吸気から排気につながる脈路を一樣なものとしなければならぬのだが、そのためにはシリンダーから排出されるガスをスムーズに排出

するだけでなく、排気孔にかかる逆圧（バック・プレッシャー）をなくさねばならない。つまり、出るものを出さなければ、入るものが入らない。しかし一たんだしたものを呼び戻したのではぶつかりあってなおさら具合わるいものとなるというわけで、吸気に支障のないよう、というよりむしろ排気が吸気をひっぱるようになっているのがマフラーなのである。

したがって、マフラーは音をけすためにあるもので、マフラーがあると排気抵抗が大きく、出力向上のマイナスとなるとばかり、マフラーを切ったりバツフル・パイプを取り出したりするのは見当違いもはなはだしいというものである。





写真左から、長谷川、伊藤、内藤、永易、関の各氏

マレーシアGP ご苦労さん

出席者

ヤマハ技術研究所	研究課長	内藤 浩
マレーシアGP	監督	永易 均
"	メカニック	関 正胤
"	ライダー	伊藤史朗
"	ライダー	長谷川弘

——マレーシアGP参加のみなさん、ご苦労さまでした。ところで、きょうは現地の空気がどうか、レトスにまつわるいろいろなニュースをお聞かせねがいののですが、どうですか、ヤマハの勝利に対する現地の反響は……。

永易 想像以上に大変なもので、やはりレースは勝たねばならぬものと痛感しました。社長からは「レースに勝つなら余裕をもって勝って欲しい」といわれていましたし、マシンに対する自信と、ライダーに寄せる信頼感とから、二五〇cc級レースも、五〇〇ccのオーブンも非常に楽な気分で行うことができたのですが、冷静にかまえていてもアガっているはずのわれわれより、現地のヤマハ・ファンやユーズー、ディーラーの方々が興奮していました、ヤマハに寄せる期待と、レース成績に対する反響はそれは大変なものでした。

長谷川 一周走るとに、ヤマハに対する声援が倍加していくといった感じで、それが走っていてピーンとくるほどでした。

永易 当日あつまった観衆は十万を楽にオーバーするといわれ、コース周辺に沿って作られた観客席は満員の盛況でしたが、そのほかに開局一年たらずというたった一つのテレビ局もレースの中継をとりあげましたので、PR効果も満点でした。そして、お国柄もあるせいか、レースを実によく見えています。伊藤選手がノートン五〇〇の工場レーサーを追いあげた五〇〇のオーブンなどは六〇周という長いレースなもので、うっかりするとどれが一位で、それが果して何周目であるのかこ

んがらがつてしまうものですが、それをはっきり見てとってしまっていて、伊藤選手がせりあげてくるとワッジョイ、ワッジョイというかけ声をかけられる。ヤマハに対する声援がはっきりしているというばかりでなく、実に熱のこもったレース雰囲気をかもしだしていました。

伊藤 最初、何のためのかけ声か分からなかったんですが、ヘヤピンでノートン・スベッシュナルに乗るCRコンを捕えてはじめてそのかけ声の意味が分かったんです。というのはそのヘヤピンは適度の勾配があって、追うもの、追われるもの、このどちらからもしっかり相手の位置が分かるんです。それまではノートンの姿を捕えられぬほど離されていたもので、ははん、これはヤマハの追いあげに対する声援なんだと分かり、実に気持ちよくレースを行なうことができました。

——レース経過をうかがいましょう。なんでも二五〇ccクラスはヤマハ・レースに終了したということですが……。

永易 記録的にはけっして満足しているわけではありませんが、二五〇ccクラスは本当に楽な気分で行なうことができました。ヤマハの前に立ちはだかるといってレーサーも見当らず、スタートからゴールまで最終ヤマハがトップ。しかも伊藤、長谷川の両選手の間にはTDIを駆って出走したT・ナイチンゲールなどの現地ライダーがつづくといった完全なヤマハ・レースで、さながらヤマハのデモンストラーションといったかっこ

うでした。社長のいわれたごとく、〃余裕をもって〃勝たしてもらったレースですが、現地のヤマハ・ファンからはやんやの喝采をうけ、ちょっと面喰らったほどです。現地にはウイミン・カムパニーというヤマハの代理店があって、この場(ヨウ)さんという方がいろいろと面倒を見てくれたのですが、サインボード係を受けもってくれた若い人などはまだレースが終了しないうちにヤマハが勝ったと、サインボードを放りだしてゴールにすっとなでいくという有様なんです。(笑) Daytonaのニュースをいち早く入手していて、ヤマハの勝利は確信していたらしいのですが、とにかく現地のヤマハ・ファンの喜び方はひと通りのものでありませんでした。

—五〇〇ccクラスはどうでした。

永易 伊藤選手が調子よくとびだし、二週目までは完全にトップを奪っていたんですがこれはどうもノートン側の作戦のようでした。つまり伊藤を先に走らせておいて、そのライディング・テクニク、ヤマハ・レーサーの性能を試していたフシが見受けられたからです。ノートン側は今回のマレーシアGPにかつてない斗志を燃やし、車も工場レーサーのスペシャルであれば、ライダーもTTレースの優勝者CRコンを配すなど、万全な体勢でのりこんできていました。これは現地商社の要望に応え、またマレーシアをはじめとする東南アジアの市場性を重要視した結果のあらわれでしょう。レーサーは燃料補給などもアツという間にすむよう、燃料タンクの

注入孔は十五センチもある特別なもので、また注入するほうもこれに合わせた特別のものを用意するなど、競技規則のアナをみごとについたやり方で、何がなんでも勝たねばならないといった調子でした。向うはジョッキでザア、こっちはストローでちゅう、ちゅうちゅうでは、燃料補給でそうとう大きなタイムロスがありますが、結果としては一分以上も離されていたノートン五〇〇を一四秒差にまで追いあげ、二位を獲得、また従来のラップ・レコードを二秒〇三短縮する二分二七秒〇という新記録を打ちたてました。参考までに昨年の記録を申しあげますと、ノートンの五〇〇が二分二九秒〇三というラップで従来の最高、次いでホンダ二五〇四気筒の二分三〇秒〇九というのがあります。

伊藤 うちあけ話ですけど、五〇〇の出走の前に楊さんがきて、昨年のラップを破れと行ってきかないんです。そんな約束はできないと断ったんですが、どうしてもきかない。それじゃ引受けましょうなどといって、あとでメカニクさんからさんざお叱りを受けたんですが、それよりも何よりもあの暑さ加減にはヘイコウしました。あんな暑いところとは思わなかったですよ。

長谷川 初めての場合はことさら暑く感じるものですが、二度目の僕の体験からも最高の暑さでしたね。それと公式練習はスコールの来襲でオジャン。〃こんなところまでレーサーもって泳ぎにきたんじゃない〃なんてどなったのは誰でしたっけ……。 (笑)

伊藤 初めてのコースでも、僕はそんなに苦痛は感じないが、あの暑さでよくもった。



浜松駅に着いた選手団

とにかく車も僕もタフだった。
関 レーサーを徹夜で整備し、陽の盛りのあの暑さのときも仮眠すらせず頑張ってきたわけですが、優勝カップと同時に多量の注文が貰えたのですから整備の苦勞も楽しみというものですよ。

永易 とにかく、優勝がきまるとドットばかりに注文が殺到、ショーウィンドが空っぽになったのは驚いたね。そんな話はいろいろと聞いてはいたが、この目で見たのは初めてのことであり、本当に驚きました。

伊藤 今年は卯年で、僕の年であり、最高にコンディションがいい。昨年までのカベはスズカで破り、デイトナでは非常に楽に勝てた。そして今度のマレーシアで改めて僕の調子が確認できた。この調子をくずさず、最高の目標であるTTに結びつきたいものです。
長谷川 そして、さらに素晴らしいおみやげをもってきましょう。

内藤 デイトナ、マレーシアと優勝ムードに覆われていますが、これにおどるようなことがあってはならない。なんといってもマン島TTが最高の目標であるのだから、さらにカプトの緒をしめて、日常生活も正しくヤマハの真価を十二分に発揮できるようつとめてもらいたいと思います。

雨はふるふる

オートバイは走る

佃 公彦



海

アンビの精神

ヨーロッパ大陸の最西端の岬には「大陸はここにてつきて、これより海はじまる」ときざまれた碑が、大西洋にのぞむ断崖の上に立てられて風雪にたええているという。

また、LIFE(ライフ)誌は、海の特集号を出した。それには、はてしもなく流水の連なる北のはての海から、油を流したようにおだやかで、しかも海底がすいて見える程明るい赤道附近の海……日本のそれは瀬戸内海で魚をとる小さな釣舟をとらえた……あまりばつとしない写真であったが、ともかく世界到るところの……あらゆる海の表情が収められていたが、その一節に、「人類にとって今後取残された処女地は海洋にある」として海底をふくめた海洋の開発を力説してもいた。

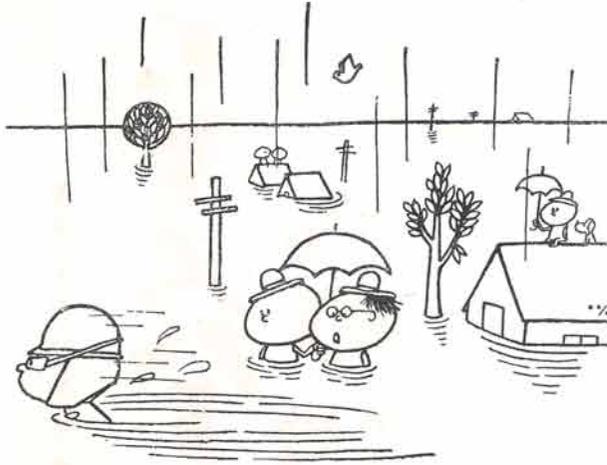
昔も今も、世界到るところの岸辺から、人は海を魅惑的なものと感じ、ときとしては、そのとほうもない狂暴ぶりに超自然的な畏敬の念をいだきつづけてきた。

大昔、人は地球が丸いとも知らず、海にははてがあるものと考えていた。そしてその海のはてには大きな滝があったり、怪奇な妖怪がすむとも信じていた。

何世紀にもわたる未知への止みがたい冒険心が、幾度かの悲惨なざせつをのりこえて、人は海を渡り新しい大陸や島々を発見し、販図と富をひろげていった。

おぼろげに、地球が丸いものと考えられてきた時代に、コロンブスは従来知られていた

「まったくアイツはメシよりオートバイが
好きなやつなんだ」



どうも加速がわるい!!

東回りとは逆に西回りでインドへ到達しようとのりだし、辛苦の航海のはてに未知の島へ到着した。結果的にコロンブスはアメリカ大陸を発見したことになるのだが、当時の彼達にはそうした新大陸の存在など考えられもせず、ためらうことなく彼はそれを「インド」と命名した。このあやまりが西部劇に「インディアン」を登場させたともいえる。

太平洋も太古から存在し、ポリネシア民族のカヌーはマレー周辺から赤道直下の島々を東に、南米にほど近いイースター島まで進出してもいたが、西欧における太平洋の発見と命名は、マゼランの世界周航までまたなければならなかった。

我国としても御朱印船交易の時代には、カンボジャ、ジャバ島附近までその行動半径を広げていたが、進取政策が門戸閉鎖の鎖国に変わると国民はいつしか海を忘れ、しかも大陸の東端に位する地理的条件から、この国をとりまく海は、しばしば荒れくるい、海は恐ろしいものとしての印象を強く感じさせてもいた。

なごきに立てば、海は果しもなく開け、無限の波の起伏がときとしてその上に幽霊船をさまよわせ、はかり知れないその水の量は太古の昔死にたえたはずの化石の魚「シーラカンス」を生きたままとらえさせたり、レーダーの時代に海へび発見のニュースもあとをたたない。海賊船の秘宝さがし等々、海ほど未知の分野を含み、たまらなく人を魅惑するものがまたあるだろうか。

藤沢 一夫

エキスパートへの道

最近セールスマンという言葉は単に商品を売る人とか外交員に対してのみ使用されるとは限らなくなりました。

この言葉はもっともっと高度の意味に使用されています。

例えばむずかしい交渉を見事に成立させたり、上手な話し方をする人をほめて言う言葉にあの人はセールスマンシップがあるなどといっています。

特に最近はおトメーションの発達により大量生産の時代に入ったのですから、これを市場に消化していくために、販売を担当する



セールスマンには高度の技術をもった立派な人材が要求されます。

セールスマンという職業が程度の低いものであるなどと考えることは時代錯誤も甚しいものです。むしろセールスマンほどむずかしいものを要求される職業はありません。セールスを志した以上は最後まで落伍しないで、その道のエキスパートになるため高度な技術を磨き上げる努力をする決心が必要です。

セールスのエキスパートになるための主な条件は次の三つであります。

一、まずセールスの定石の基本をしっかりと身につけること。

商談における主戦武器はセールスマンの話し方です。この商談話法は次の三要素より成り立っていると考えられます。

- ① まず聞き手の注意をひきつける部分
- ② 話の要旨を理解させる部分
- ③ こちらの主張を受け入れて行動（購買意欲）を起こす気にさせる部分

お客様の大部分は非常に忙しい仕事に追われていますから、予期しないセールスマンの来訪によって貴重な時間をさかれることに非常な迷惑を感じ、何とか適当な口実を見つけて断わろうとする場合が多いですから、私達セールスマンが訪問セールスを行なう場合には、まずこの商談の基本をしっかりと身につけていなければなりません。

二、自分の持ち味を100%生かすこと。

私達は日常生活で一日に何十人、何百人の人と会ったりしています。その中で強く印象づけられるのは自分の持ち味を充分に発揮している人です。この点についてセールスの場合は特に重要です。何回訪問してもお客様の印象に残らなければ商談の積み重ねを行なうことができないのでなかなか締結することができません。

セールスエキスパートとは定石の上で自分の持ち味を充分に生かしている人です。

三、訪問単価を上げる努力を常に行なうこと。

訪問単価とは一回の訪問がどれだけ売上げに貢献しているかをいいます。平均三十回訪問して一台のオートバイを販売しているセールスマンと十回訪問に一台のオートバイの契約を達成することのできるセールスマンとでは毎月の販売量では大きな差が出て参ります。

セールスのエキスパートはこの訪問単価が他のセールスマンよりもずっと高く、これを向上させることに自分自身の規律と努力を行なっている人です。

この訪問単価向上のためのセールス努力と研鑽こそが、エキスパートへの最終的条件です。

正しい オイルの使い方



この度、ヤマハ号指定のギヤオイルが、純正部品として発売されました。お客様も販売店の皆様方もヤマハギヤオイルを一度お試しください。特約店を通じて純正部品と同じように販売しております。

ギヤオイルは、エンジンの血液等とも言われ、高速回転をしているミツシヨン部、ベアリング部等には寸時も欠かすことができません。特に精密機械であるエンジンの寿命を保障するためには、オイルの「品質」「注入量」「オイルの交換時期」が大切です。

定期的に規定のオイルを規定量、規定の走行キロメートルにて注入することは、オートバイサーピスマンの大切な心得だと思いませんか。かたく正しいことはぬきにして、ギヤオイルの正しい整備を一覧表にまとめてみましょう。

ご存知のようにギヤオイルは……
一、摩もう防止 二、防錆 三、冷却、と大切な働きをします。ヤマハギヤオイルは一

▼▼ヤマハ教室▲▲

ヤマハギヤオイルA		ヤマハギヤオイルB	
MF 1	400cc	YA 1 2 3	700cc
MF(J) 2	500cc	YA 5	1000cc
MF(J)2-K	500cc	YDS1, 2	1100cc
YD 1,2,3	1200cc	YC 1	900cc
		YG 1	400cc
		YAT 1	1000cc

ヤマハギヤオイル交換時期	
第 1 回	300 km
第 2 回	3000 km
第 3 回	6000 km
第 4 回以降	4000 km 毎

適正混合比のメモ (20対1の場合)

ガソリン(ℓ)	オイル(cc)	合計(ℓ)
14	700	14.7
12	600	12.6
10	500	10.5
8	400	8.4
6	300	6.3
4	200	4.2

混合オイル市販品紹介

シ	エ	ル	2Tツーストロークオイル
日	ネ	石	スーパーバイクオイル
ゼ	ラ	ル	バイクロン
ユニ	バー	サル	バイクビタ
出	三	光	ダフニーバイクループ
丸	菱	善	ダイヤモンドスピード
モ	一	ピ	スワレブ
昭		ル	バイクループ
		和	パイロット

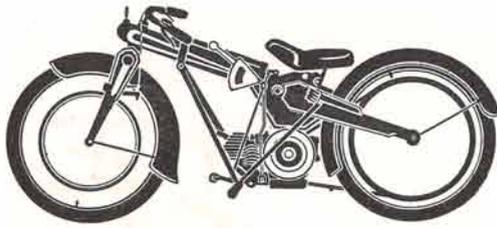
一年余の長期テストの結果決定され、他名柄の追従を許さない高品質のギヤオイルです。
お店の信用のために、大切な愛車のためにヤマハギヤオイルのご使用を重ねてお願いします。
さて、終始ヤマハギヤ1オイルのPRで通してきましたので、最後に2ストロークの混合オイルについて少しお話ししましょう。
2ストロークの混合オイルはガソリンと混合するオイルのことでギヤオイルとはまったく別途に考えなければなりません。使用に当たっては、一、正しい混合比 二、良質のオイル



純正オイルの特長は夏冬ともつかえる。ヤマハの車に適している。

まとめました。以上今月は「オイル」について2、3基本的な整備を表にまとめご紹介しました。来月もお会いしましょう。

ル三、十分攪拌することなど注意して下さい。蛇足に、なるかも知れませんが以下同様2ストローク用混合オイルに



トニー・パウホーファーが乗って1924年のドイツ選手権に優勝したのはこのメゴーラのレーサー型である。このメゴーラは現在ドイツのオートバイ博物館に陳列されている。

一八九一年生れの

トニー・パウホーファー

前号で紹介したフリーガス・アンダーソンを始めとして、レイ・アム、ヴェルナー・ハース、ゲイリー・ホッキンズ、トム・フィリス、ボブ・マツキンタイアなどは、皆さんも存知の戦後に活躍し今はあの世に去った名ライダーたちであります。本号に登場してもらおうのは、一八九一年すなわち明治二十四年ミュンヘンで生れた戦前のドイツにおける名ライダーで、しかも七十一才になった現在なお元気で余生を送っているトニー・パウホーファーであります。

トニー・ホーファーの父は肉屋でしたが、息子の彼は学校を卒業すると機械工となり幾つかの工場でメカニックとしての修業をしたのであります。そのうち第一次世界大戦（一九一四年から一九一八年まで）が始まりました。トニーは志願して飛行隊に入り、単座追撃機の訓練を受けてから戦闘に参加し、敵機を撃墜した数は確認されたものだけでも十台に達しています。

第一次世界大戦が終わった後も、彼は南ドイツ航空学校の教官として二年間飛行機のハンドルを握っていたし、自家用としてフォッカーD7の単座機を持っていました。この頃ドイツにメゴーラという珍しいオートバイがありました。前輪に容易に着脱できる星型の五気筒エンジンが自転する構造で、

十個のバルブが三個のカムで操作され、クラッチも変速機もないという全く型破りものでした（変速機も駆動チェーンもないので、スピードの出るコースでは大径の前輪を用いました。後のことであります。トニーはこれに乗ってベルリン郊外のアーヴス・コースで時速一四二キロという当時としては相当速い記録を出しています）。

飛行機エンジンにも自転式のものがありましたので、トニーはこのメゴーラに興味を持つようになり、その設計者フリッツ・コッケルを手伝ってメゴーラを開発したばかりでなく、テストをしたり慣らし運転をしているうちにレースやその他の競技に出場するようになって、二年間のうちに二十もの一等賞をとるようになりました。

一九二四年のジュライツ（一周八キロのコース）で開催された全ドイツ選手権ロードレースのことを記しましょう。出場車は合計三台で、メゴーラが二台、NSUが五台、BMWが三台のほかワンダラー、ヴィクトリアなどのドイツ車にノートンやAJSなどのイギリス車も交っていました。

レースは最初からメゴーラとBMWの大激戦で、第八周目からトニーのメゴーラからトップを奪ったシュライヒャーのBMWが第二〇周でエンジン故障のため脱落。ふたたびり

ードするトニーのメゴーラをビーバーのBMWが猛追しましたが、トニーのメゴーラは快調を続けてゴールインしました。

トニー・パウホーファーのメゴーラによる優勝はこれが最後となりました。このレースから二か月か三か月後にメゴーラの店が閉じたからであります。トニーは敵であったBMWの専属選手となりました。当時のBMWは非常にレースの熱意が強く多くの優秀な専属選手を抱えていましたが、最も多く月桂冠を得たのはトニーでした。ほとんど毎週のようにレースに出場し、ドイツ国内だけでなくオーストラリア、チェコ、ポーランド、スイスなどにも遠征して連勝するのが常でした。その当時世界選手権レースがあったらトニーが世界チャンピオンとなったでしょう。

BMWに五年間乗った後、一九三〇年にトニーはチョコパウ（現在は東独でMZの工場のある町）のDKWに移り、二サイクルの水冷二気筒五〇〇ccレーサーに乗ることになりました。メゴーラとBMWを見事に乗りこなしたトニーは、このDKWにもすぐ慣れ、数えきれないほどの優勝と幾つもの選手権を獲得しました。すでに四十才になっていましたが彼のレーシング・スタイルは若さがあふれていたということです。

一九三五年、四十三才でトニーはその輝くレース経歴に終止符を打ちましたが、まだまだ少しの衰えをも見せていませんでした。そして一昨年暮に七十才のお祝として全独自動車およびオートバイ・スポーツ連盟の会長からダイヤモンド入りの金製スポーツ章を贈られ、多くの人々から長寿を祈られています。

山地走行 (2)

カーブのままがリ方

前号では、カーブにおける乗車姿勢についてのべたが、とにかく山地走行においては足場がわるいだけに、車を不必要にねかすことは禁物である。

調子にのってスピードをあげ、フットレストすれすれにカーブをきくことはオートバイならではの醍醐味があるというものだが、そんなことを得意気にやっているとしたら、まだアナタのウデは「若い」といわねばならない。カーブの出っ鼻で、にゅーとばかり観光パスが顔を出せば一巻のオワリになるというわけではなく、条件さえ揃えば誰れもがやれることを、わざわざこれ見よがしにやってみせること自体があまりにも大人気ないことであるからだ。

ところでカーブのコースのとおり方について口角アワを飛ばして論じていることをよく見かけるが、その研究熱心さは讃められてよいものの、一般走行においてこれを実施することはナンセンスもいいたころ、心ある人には笑われるだろう。コンマ一秒で勝敗のきまるレースならばともかく、一般走行にカーブのつっ込みまで云々するのは見当ちがいが甚だしいものであるからだ。

一般走行におけるカーブは道なりまがるこ



とを最上のものとし、それよりもむしろカーブに入るから出るまでのテクニクを大いに学ぶべきである。つまりいかにスムーズにカーブを通過するかということが、次々につながるカーブをより安全に素早く通過することになるのであり、またこれが山地走行であるとないつにかかわらず、カーブ通過の基本的なテクニクとなっているからである。

とくに山地におけるカーブは、整備されたサーキットのカーブとは異なり、いついかなるときにどのような障害物に出喰わすか分からない。日頃はめったに自動車とはすれ違うことはないといっても、相手もそのつもりで走っているわけであるからうっかり気を許す

わけにいかない。したがっていつどのようなときであろうとも、突然に現われる障害物を避け得るだけのゆとりを残しておかねばならないのである。

そのためにはカーブに入る前に減速し、カーブのポイントすなわちもつともアール(R=半径)のきついいところを通過して初めて加速するようにしなければならぬ。

無理なスピードでカーブにつっ込んだりすると、車をひどく傾斜させたままで減速せねばならず、カーブをカーブのようになめらかにまわれないばかりか、いざという場合に障害物を避け得るだけのゆとりがもてないからである。

カーブをカーブなりにまがれないということは、すでにそのときにオーバーランしているということであり、これが「ふくらむ」とか「はらむ」とかいわれていることで、もっとも危険なことなのである。

前号でも述べたように、「カーブの入りは遅く、カーブの出を早くする」ことが上手なカーブの通過テクニクなのであり、このためには減速してカーブに入り、加速してカーブを出ることがカーブ走破のセオリーなのである。したがってカーブに入ってからブレーキをかけたリ、ギヤ・ダウンしたりすることはホメられない。

カーブはあくまで加速して通過することがスムーズなコツなのである。身近かな例を引けば、水を入れたバケツをまわすがごとく、加速気味に車を進めていくことが、スムーズに、そして早く、安全にカーブをまわるコツなのである。

ヤマハ 凡士記

新潟県

高橋商店を

訪ねて…

雪どけ・本番!!



高橋商店(長岡店)

川端康成の「雪国」は「国境の長いトンネルを越えると雪国であ

った……」

ではじまっている。

そこで、この風土記もその文句を借りることにして。

東京から上越線にゆられて水上温泉を過ぎ、九七〇二メートルの清水トンネルを抜けた時の展けた風景はまさに「雪国」という感じがひとしおであった。

しかしさすがは四月も末のこととて、鉄道沿線のそここには緑の色も点在して、そこはかとない春の気配も感ぜられた。

この平和な春の訪れた山・野に六十年ぶりの大雪が見舞ったとはどうしても思えなかった。恐らくはその大雪の名残りであろう残雪が、山かげや谷あいに見え隠れはいたが、村や町の中心部には、雪のひたかけも見当らなかつた。かくて、車窓をよぎる早春の眺めは、今冬の悪夢も嘘のように平和だった。

さて、今日の訪問先は新潟県は長岡市で雄名を馳せる「高橋商店」である。

国境のトンネルを過ぎると長岡まではずぐだった。

さすがは新潟の玄関口、駅前はずっかり近代的な装いで、高層ビルが建ち並び、豊富な商品を飾った商店街がずらり並んで活気にあふれている。街中には雪もなく、永い冬から解放されてか行き交う人々の足どりもまことに軽やかである。

この駅前通りをまっすぐ行くこと五分、大通りを過ぎて右に曲って五、六軒目がお目当ての高橋商店である。

広い間口とそのたまたまは一見して老舗と判る構えである。

聞けば社歴五十年という。なるほど五十年という時代を刻み込んだどっしりした構えは辺りを圧していた。

店の前にはYA5型やモベットをギッシリ積み込んで発送を待つばかりのトラックが二台。横腹に高橋商店と書いてある。なかなか景気の良い眺めだ。雪どけを待っての活動開始であろう。

刺を通じると気軽に応じて迎えてくださったのが見事にハゲ上って貫禄十分の中村義男社長その人であった。

まことにお人柄がにじみ出ている、新潟県のヤマハの伸びもさこそうなずけるほどだった。

常務をつとめるご子息の中村義郎さん、わざわざ柏崎市のお店よりお出かけ下さった専務の高橋源治さんとお三方がお揃いになったので早速お話を伺うことにした。

ノレンを守って五十年

同社の社歴は先代高橋源治氏が柏崎市に自転車を開いた時より始まり、本年でち

63年GPレース

出場決まる!

久しくモーターサイクルレースから遠ざかっていた感がありますヤマハ発動機も、昨年11月の鈴鹿における全日本選手権ロードレース大会の大活躍により斯界に往年の底力を印象づけたことは記憶に新しいところと思います。

これにより'63年の海外GPレースには、ひそかな自信と堅い決意をもって参加に踏切りました。

すでに前哨戦である2月のデイトナレース、4月のマレーシアレースにも参加250ccクラスにおいて優勝し幸先きよいスタートを切っております。

ここに欧州GPレース参加の準備も完了し、5月中旬、羽田発で現地向け出発します。

ようど五十年を迎えるという古い伝統をもっている。

昭和七年に一族の中村家と合同で合名会社高橋商店を設立しまして、その後二十六年に株式会社とし、新潟市、柏崎市、長岡市の三カ所に店を置きました。現在、新潟県を三地区に分けてこのノレンを守っていますが、おかげさまで自転車の売り上げでは全国一を誇っております」

とは高橋社長の言。

そして、ヤマハとのつながりは、昭和三十年ヤマハ売り出しと同時にオートバイ販売に乗り出し、自転車で築いた確固たる地盤にものを言わせてその伸長ぶりは全国ヤマハ・デラーの中でも常に上位を占めると同時に新潟県下の占拠率においても全国一という好成績を収めている。

「とにかくウチは先代社長の時から常に最優秀品を扱うことをモットーにしており、例えば自転車は昔から丸石で通してきておりますし、オートバイはこれも初めから製品にほれこんでヤマハに手をつけたわけで



向って右より

(専務) 中村義郎 氏 (ジャンパー)
(社長) 中村義男 氏
(専務) 高橋源治 氏 (黒い背広)

新潟店で活躍しておられる専務の中村信治氏は折悪しく出張中でした。

それにしても県下に雄名を轟かせる高橋商店の業務内容はどんなものか何うと

兄弟同様の取引店

のであった。

「税務上は本社を柏崎の店にしておりますが、新潟市、長岡市のこの三店はあくまでも対等の立場でそれぞれ成績を競っています。一族で仲よく競争する……ちょっと変わったケースでしょう」

とももの静かににこやかに高橋専務は語る。

す。廉いものはその場かぎりでは長続きがしません。良い製品を売ってければ、売る方もお客様も両方とも利益を得ることになります。商売を通じて社会のお役に立てばと……こんな気持ちでやっています」

「お蔭で半年売上げは伸びています。昨年の総売上げは十億円を突破し純利益を四千万円あげております」

となかなか景気のよい話だ。販売は殆んど傘下六百店におよぶ販売店に任せており、しかもこの各販売店がカスのない立派な成績を上げる店ばかりというから頼もしい限りだ。

「先代からの長い取引で親子三代の店も沢山ありますし、本当に兄弟同様の温い血の通った交際です。他銘柄の喰い込む余地は全くありません。こういった点がウチの特長でしょうね」

と中村義郎常務。この中村さんは新潟大工学部出身のエンジニアでもある。商売柄大きなつよみだ。

かたわらで中村社長がニコニコしている。

「現在三店合わせて従業員が百二十五名おりますが、戦前からの社員が中堅となって非常にチームワークがとれております。お客さんには徹底したアフターサービスで、文句なしですよ。それに販売店もよくやってくれましたね、あれも皆さんが私に作って贈ってくれたんです」

社長の言葉に振り向くと店の右手奥に中村社長さんの立派な胸像がデンと鎮座ましましている。社長の人徳がしのばれてほほえましい限りだ。

お話を伺っているうちにもトラックが出入り入ったりで活気に満ち溢れている。そのうち「ヤマハ」と大書したトラックが店先きに横づけになった。待望のYG1型のご入来である。

「やあ、来ましたね」
とお三方同時に腰を上げた。なかなか商

選手団は内藤浩監督以下
エンジニア4名、メカニッ
ク3名、選手4名(外人を含
む)、涉外1名の14名です。

監督 内藤 浩
エンジニア 畑 則行
清水洋司

メカニック 宮地正樹
小杉惣一郎

選手 関 正胤
鈴木兼儀
伊藤史郎
長谷川 弘

渉 外 砂子義一
田阪保男

他に外人ライダー1名の
契約も終わっています。

参加レースは

6月10日、14日

マン島TTレース

6月29日

ダッチTTレース

7月7日

ベルギーGPレース

出場種目は

125 cc 級、250 cc 級



1959.2.8

KK高橋商店・社歌の楽譜と歌詩

一 高くひらめく
社旗のもと
業界一の
名をかけて
今ぞ奉仕の
庭に立つ
誠心こめて
努めなほ
成らざることの
あるべきや
社業第一
躍進あるのみ
おお
これぞわれらが
心意気

二 橋をかけなば
天の虹
七つの海を
彩りて
富と平和を
きずかむと
苦楽を共に
わから合い
日々業い
励みつつ
社業第一
躍進あるのみ
おお
これぞわれらが
心意気

売熱心だ。
「うちはYA5型が主力ですが
今度のYG1型は売れますよ。
この前に少し足りなかったが
足りなくて、足りなくて」
と社長さん自ら店先きに出て
荷下しの指揮にあたっておられ
る。

さあ今年も
「いよいよこれから勝負です
よ。十一月一杯迄売りまくらな
くちやあ」
と専務も常務も張り切ってい
る。

雪のため半年しかユーザーも
乗らないから車の傷みも少ない
でしょうと伺ったら
「とんでもない。新潟県の悪路
は有名です。半年といっても十
二月頃までは乗りますから他県
の車より傷みは早いですよ」
ということだった。

そういえば店の向いにある整
備工場も手狭になったので近く
拡張の予定だそうである。

勤勉にして誠実、そして情味
に厚い新潟県人のお人柄をしの
ばせるお三方に別れを告げて店
を出たが、ふりかえって眺めた
新潟県の雄「高橋商店」は全く
活気にあふれていて頼もしくな
った。

読者の声

八ツ当り放言

東京 H 生

売ればいい、売れて儲ければ、というメ
ーカー。あそこが悪い、ここが不都合だと文
句ばかり並べてるユーザー。大体メーカー
がろくな車を作らないからだ。こんな乗り方
をするからだ、と責任をメーカーとユーザー
に転嫁する修理屋。もしこんなのが揃ってい
たら情けない話だと思いませんか。
処が実際には会社の都合で作られる車、自
分の無益なカムナリ振りを棚に上げて車のせ
いにばかりするライダー、自分の不手際を、
ライダーのせいと、メーカーの製作態度を非
難に終始する修理屋さんの多いことはいかに
も残念なことです。

ユーザーがいかに優秀？ 頭を働かせて
もメーカーの研究態度と製作能力に及ぶべく
もないのだし、修理屋さんがかんかんに逆立ち
しても特殊な場合を除いてはメーカー以上の
能力を発揮出来ると思えません。
一台の車を完成させるメーカーの苦心を今
少し察して、乗る立場、直す立場を自覚して
お互に理解と同情とを持ち合って、ユーザー
のために使いやすい車を提供するメーカー
その意図に従って一流の車を一流らしくに乘
りこなすユーザー。その仲立人として、メー
カーは造るもの、ユーザーは壊すものぐらい
の割り切った気持ちから修理復元に努力してく
れる修理屋さん。これだけ揃えば、経営方針
がどうの、国策の線がどうのと政治を論ずる
前に、世界一流のオートバイ国の面目を維持
することが出来ると思えます。

この欄へのご投稿ご意見をお待ちし
ています。



YAMAHA YDS-2 & TD-1



The most enjoyable bit of work that a decent talent has ever brought us was the double-barreled test of Yamaha's sports/racing YDS-2 and road-racing TD-1. These machines are quite characterful in general layout, and specification, and yet their characters vary considerably, the only strong point of similarity being that both of them do that for which they are intended in a truly magnificent manner.

The engine/transmission package for both machines is virtually identical. The engine is an alternate-firing two-stroke twin, and is somewhat unusual (for a two-stroke) in that the bore is appreciably larger than the stroke. Induction is through a pair of 30 millimeter carburetors, and each cylinder has, as do most present day two-strokes, a long, straight-in passage that terminates in a piston-controlled intake port. (Yamaha has a rotary intake valve for their single, but that feature has not yet been applied to the twin.) The porting is, in contrast to what one might expect, not at all radical, and from about 2000 rpm (right up to the power peak) the engine has enough power to feel very strong from about 2000 rpm (right up to the power peak).

The cylinders, which are entirely separate castings, are spaced quite far apart, and there is plenty of room for cooling air to get down between the cylinders. The cylinders are of cast iron, on the 25 bhp YDS-2 version of the engine, and the cylinder heads are of aluminum. With such widely spaced cylinders, it would be very easy for the 180-degree crankshaft to create some uncomfortable, noticeable rocking and twisting vibrations, but in the Yamaha engine, these forces have been subdued, somehow, and it is unaccountably smooth. Indeed, under 4500 rpm there is practically no vibration at all; the engine feels just an electric motor. At or near idle, there is a trace

of that typical two-stroke uneven-running, but it is a good deal less pronounced than is true of the rest of today's "ring-dings."

In the TD-1 version of the engine, the cylinders are aluminum castings, with ports arranged to give somewhat more power at a higher engine speed. There is no iron liner in the aluminum cylinder; the aluminum itself is anodized, and this anodic coating provides the necessary hard surface to withstand the rubbing of the pistons and rings. The coating must be tremendously hard, for such coatings are of necessity quite thin, and chromium plated rings are specified — and, when breaking in, the rings would have to do the wearing-in; there is not enough of the anodic coating to allow for any wearing. This arrangement may sound a bit chancy, but the same engine is used in Yamaha's scrambler, and it has proven to be quite reliable in that kind of service. At one time, in some engines, chrome-plating of the bores was used to lift and strip away from around the sharp edges of the ports.

Carburetion, and the exhaust system, used on the TD-1 are also different. The carburetors are Heide Amals, with long intake trumpets and remote-mounted float bowls. The exhaust plumbing consists of a pair of typical racing two-stroke megaphone can-exhaust mufflers, and although they have the appearance of mufflers (they are even brightly chromed), there is nothing inside them but a crackling head that can be heard for miles around. And, almost incidentally, they are very efficient, too.

The exhaust system on the YDS-2 is also brightly chromed, but it makes extremely little noise. This is not

CYCLE WORLD

JANUARY 1963

ヤマハに尊敬を！

外誌のテストで絶賛

アメリカの有力なオートバイ誌サイクル・ワールドは8頁にわたりヤマハのテストを詳細に掲載しその結びとして「われわれはひとり残らずヤマハが凄く好きになりテストした車をデラーに返すのが悲しくなった TD1

の与える純粋にスポーツ的な愉悦と YDS 2 の快適な滑らかさと素晴らしい性能は——われわれだけにでなく このテストの見物人にも——ヤマハに対する深い尊敬の念を抱かせた」と記している

ヤマハ好調のスタートをきる

4月14日に開催されたシンガポール GP の 250cc級レースで ヤマハは伊藤史朗 長谷川弘および現地選手により上位を独占したが伊藤選手の優勝タイムは同周回数レースの350cc級 500cc級および1000cc級の優勝タイムよりも良かった

マラヤの日報新聞ストレイツ・タイムズはヤマハの伊藤選手の写真を大きく取扱い ヤマハの好スタートを祝福している

ITTO'S TRIUMPH GIVES YAMAHA A GREAT START

Kim Thiat shows his class

Vivien's 5-20 knocks out Singapore

WENG SANG IS ONLY LOCAL RIDER TO WIN

Norfolk-Williams v Darwin in final

Shaari wins title

Pahang fall for 84 chasing 128

66SFA meet Kelantan 10-0

Caroline beats 3

ヤマハトピックス



A P通信では、マレーシアの勝者伊藤史朗の写真を、W WPを通じ全世界の新聞社に送りヤマハの名を大きく報道した



ロス支店では 常時デーラー・スクールを開き 全米500のデーラー・サービスマンにヤマハ車の理解を深めるよう努力している アメリカではハイウェイ用にYDS2 ショッピング連絡用にモベットが使用される 写真は デーラー講習会で語る笠原ロス支店長



3月に開かれた第2回ボートショーでは ヤマハボートも全機種を陳列し その美しいスタイルと機種の豊富さはショーの大きなハイライトであった



アメリカ・ポートランドで 去る3月末デーラー・スクールを開き デイトナで優勝した車のデモンストレーションと優秀セールスマンの表彰を行なった





ヤマハレースチームは マン島TT ダッチTT ベルジャンGPと欧州各地に活躍するが 各地にレーシングマシンを運ぶフォルクスワーゲンのレーサー運搬車を ヤナセに発注 4月完成した 美しいクリームと赤のヤマハのマークを欧州のハイウェイでみかける日も近い



オキナワで行なわれた米硫親善レースでもヤマハは大活躍で 250ccクラスでは2台出場し 1、2位と上位を独占しヤマハの人気をいやが上にもたかめた。写真は 250 cc級のスタートと快走する 1位のジョージくん



東京晴海で行なわれた国際見本市では ヤマハ発動機 日本楽器を始めとして 宮竹楽器 天竜楽器 日本管楽器 北川自動車 昌和製作所 中日本観光開発等 ヤマハグループが企業力の大きさをほこる展示場を設け 内外のバイヤー ユーザーの眼をみはらせた



香港におけるヤマハ熱はますます高まり ヤマハのオーナーが集って「ヤマハ車主会」の総会を行ない 盛会であったが 今後もこの集りを大きく育てていく由

おぐさまセール



旅のつかれもみせない明るい笑顔がならんで……まずヤマハ発動機本社前で記念撮影



流れのように生れてくる新車のベンチテストを ぼうやといっしょに おべんきよう



浜名湖畔のポート工場を見学したのち 春の一日を湖上でたのしくすごしました

昨年十二月から今年二月まで実施させてい
ただきました《旅行プレゼントセール》は
奥様ご招待の企画がお気に召したのか、ご
主人方のセツタイなるご支援のもとに予想
以上の好成績をあげることができましたこ

とを 厚く御礼申し上げます 全国各地で
それぞれ催おされた招待旅行のうち 京都
滋賀販売店の奥様方から 途中 浜松工場
へ訪ずれていただきましたので そのひと
コマをご報告いたします。

第2回 東京ボートショー

ヤマハコーナー

4月7日-4月13日

東京都体育館



ヤマハニュース NO. 11

昭和三十八年五月十日印刷

昭和三十八年五月十五日発行

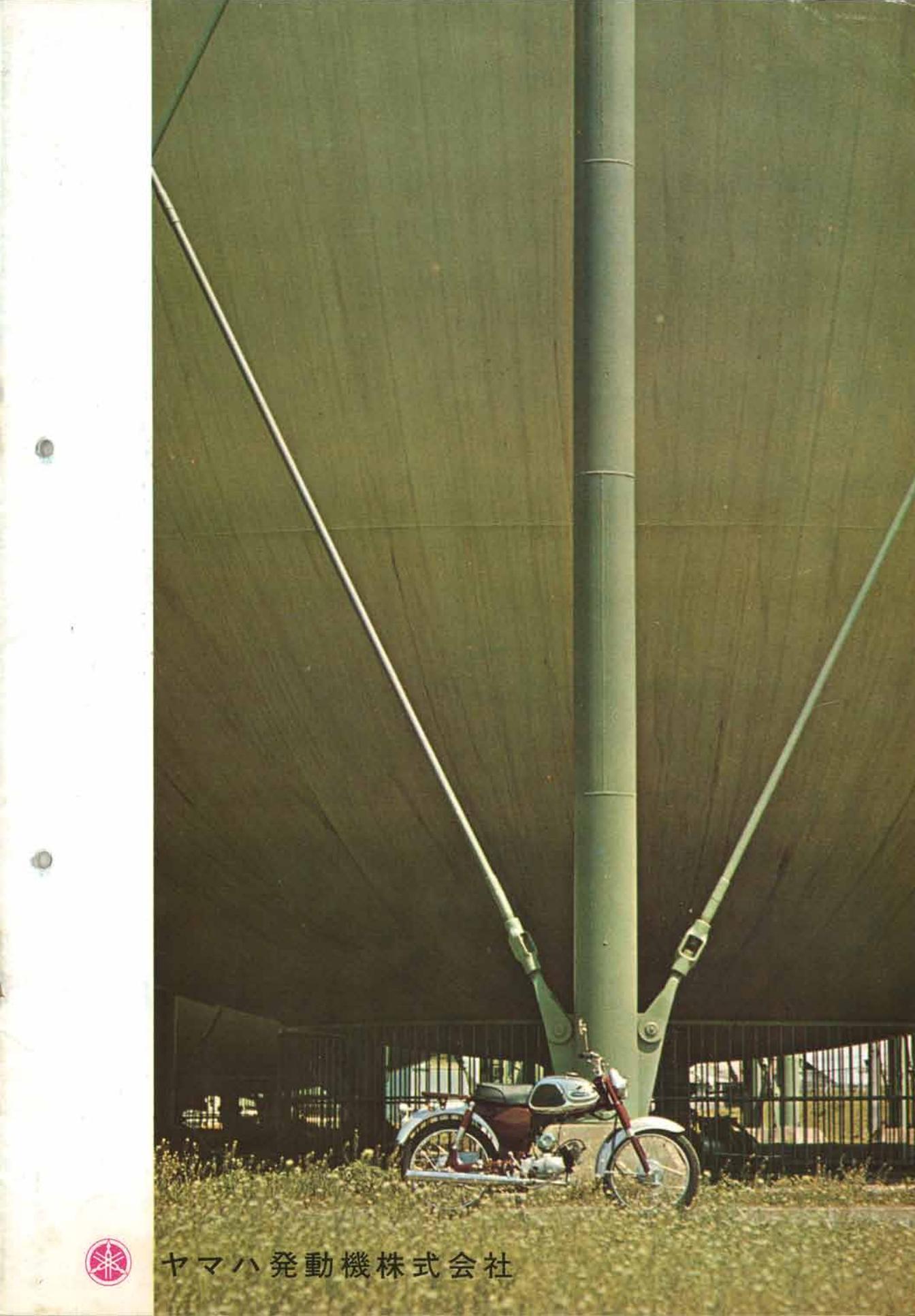
発行人 小池久雄

発行所 ヤマハ発動機株式会社

静岡県浜松市北町中条

印刷所 株式会社 恒陽社印刷所

東京都品川区南品川五の二六二



ヤマハ発動機株式会社