

A vintage Yamaha motorcycle advertisement. The scene is set in a field of bright yellow flowers, likely rapeseed. A woman in a light-colored short-sleeved shirt and dark pants is sitting on a black Yamaha motorcycle. She is holding a small yellow flower up to her face, looking at it. A man in a patterned sweater and a grey cap is sitting on the ground next to her, also looking at the flower. In the background, there are traditional Japanese buildings with tiled roofs and some trees. The sky is a clear, pale blue. In the top left corner, there are several thin, blue, geometric lines forming a grid-like pattern.

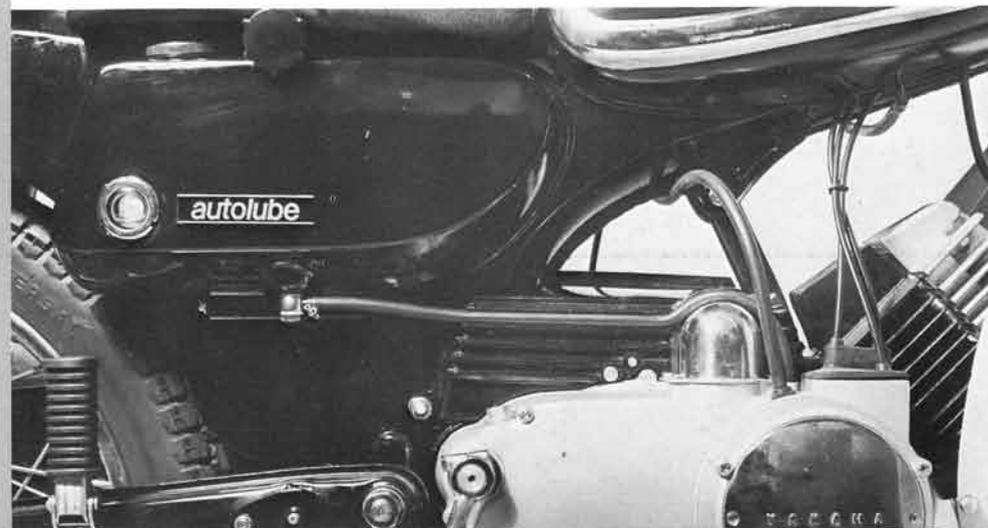
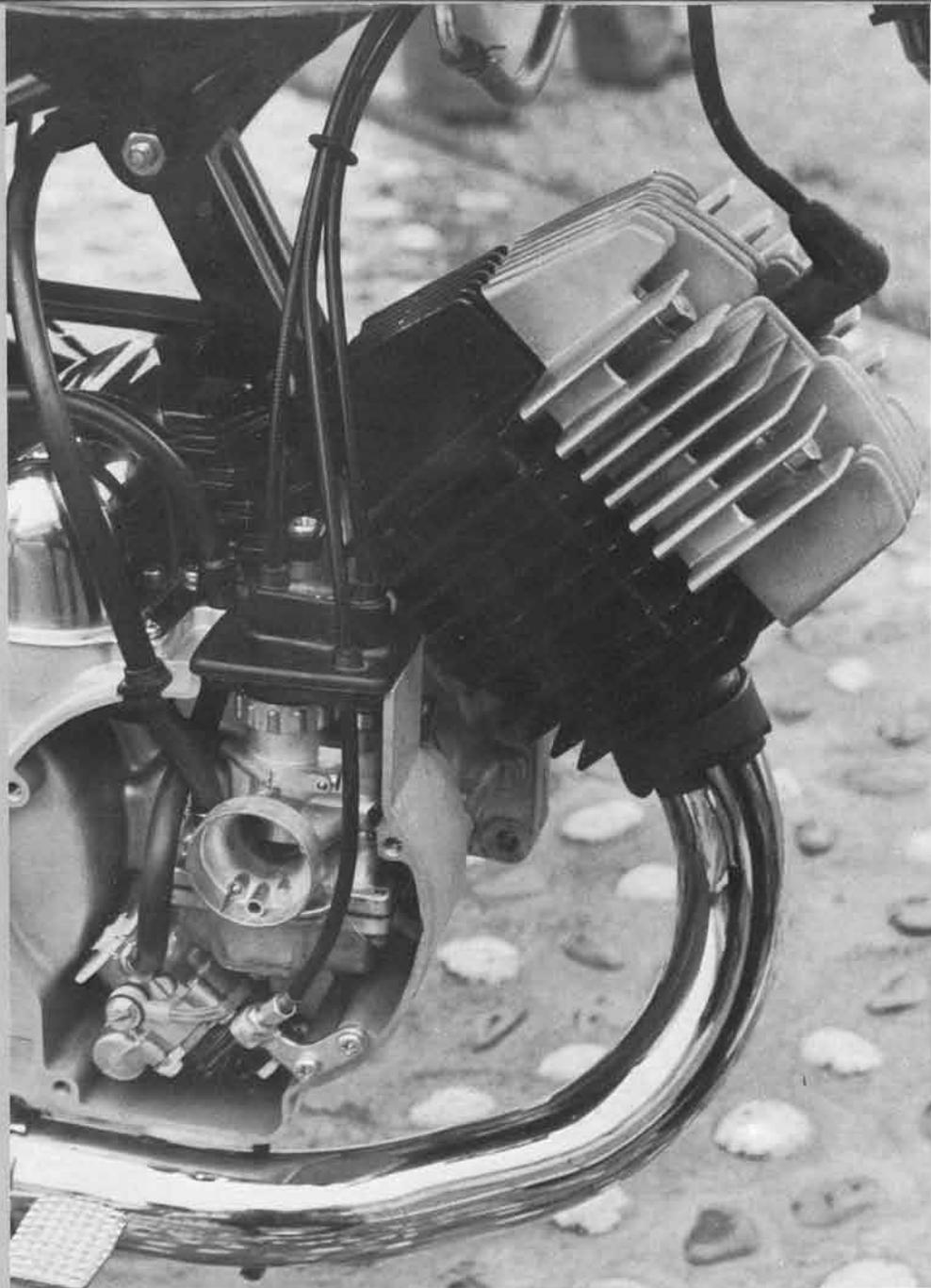
YAMAHA NEWS
ヤマハニュース

NO17



最高の経済性と高性能が両立した Y A — 6

ヤマハ・ハイライト(3)



世界最初の自動潤滑装置オートルーブをはじめから車にくみ入れた一二五cc Y A — 6型は実用車と云われる車でありながら、内容は全くスポーツ車のような高性能を持ち、デザイン機構共に一新、このクラス中最も注目すべき車として内外の話題になっている。

ヤマハ独自のなめらかなエンジンには独特な形状のフィンをもっているが、これもエンジンの前部と後部の熱配分を考慮に入れて設計されたもので、常に最高のデザインは最高の機能をもつヤマハのみの特長である。このオートルーブは、レーサードの技術によって開

発された超精密技術だが、これを大量生産の実用車につけて発売出来るのもヤマハだけが出来ることである。むだなものはないが、必要なものはすべてがそろっているY A — 6も、いかに良いものを選ぶ人が満足する車である。

クラシクケースの上、キャブレターの上を横に平行にながれるフィンは、エンジンの回りの空気の流れをより一層効果的にし、デザイン上もスピード感を増し、同時にキャブレター関係の熱配分にもますます優れた効果を得る。すぐれたデザインであるのだ。



スピードの国からきた神父さん

ちょっと幹線道路をはずれると 穴ぼこだらけだが こういうところが毎日の
病院見舞やお話しのためのコースだ ホイールの小さい車では穴におっこちて
転倒してしまうし 四輪車ではとても毎日の足には使えない 結局ヤマハだけ
が仕事に密着したアシとして使える



永い病気でとかくしずみ勝ちな病氣の人にも 日を決めて見舞にく
る神父さんのお話しは 力強い再起のためのバックボーンである

大阪の浜寺カトリック教会の レンツ
オ・コンタリーニ神父は 毎日をミサ
布教 病院のお見舞 またはポロイスカ
ウト ガールスカウトの世話 そしてヤ
マハオートバイの手入にいそがしい……
神父さんは太陽とスピードの国 イタ
リアのヴェネチア地方の出身で イタリ
ア語はもちろんだが英語 フランス語
ラテン語 スペイン語 そして日本語を
自由自在にあやつる国際人である

日本には イタリアのザペリオ会から
直接にはけんざれ 宮崎に3年 そして
大阪のこの教会に10年 すっかり日本の
生活に密着した日々を送っている様子

イタリアをたつ前から 日本のことは
くわしく研究し 日本についても不満は
なかったが、ただ一つ オートバイの良
いものがなかったこと イタリアでは若
いときから モトグッチ ベネツリ二五
〇にのっていたが 日本のオートバイは
メッキが多すぎたり 音が悪かったりで
なんでも本当に良いものでないためと
いう神父さんの 要求をみたす車はなか
った

そこに現れたのがヤマハオートバイ
一見してヨーロッパ風のスタイル そし
て すばらしくなめらかなエンジン 安
定がよく 男性的であると YC-11
一七五cc車を購入 その男性的な走りっ
ぷりにすっかり ほれこんで以来 すっ
かりヤマハ党 そして 現在 YBT-1
1を愛用 日々の仕事の足として 今で
はヤマハなしの生活は考えられないとの
ことである

神父さんは一人一人のなやみも我がものとして 人生相談のお相手もつとめる



イタリアにいたるときからオートバイの運転には自信がある神父さんは すっかり日本の道路にもなじみ ヤマハと人車一体 どこでも気軽にお出かけだ

ヤマハにのって思うことは 日本の法規のスピード制限は あまりにもおそくあまりにも馬鹿げている またそれでつかまったときは 大罪人のようにあつかわれるのは不思議だとおっしゃる 良い車で その車に適したスピードで走るのは スピードがおそすぎるのよりはるかに安全だということをイタリアの警察はよく知っている そしてスピード制限のない国の方が 四〇キロの国よりはるかに事故が少ないのに とおっしゃる しかし 病院 学校 繁華街では うんと制限をきつくして二〇キロでも良いはずだとのこと また道路で子供が遊ぶのなどもってのほかのことですヨーロッパでは考えられないことだそう

現在若いマウロ神父さんがイタリアから着任して仕事を二分できるようなので このモラレッティ・マウロ神父用にもヤマハジュニアを一台購入して毎朝二台のヤマハが排気音も軽く教会をあとにお出かけになる 本当はザベリオ会で某社のモベットを二台買っているのだが そのモベットは 倉庫のヨコで雨ざらし 一度ヤマハにのって その安定性と高性能を知ると二度と乗る気がしない

由
そして 混雑する都会の交通で 非常に危険なこともたびたびあったが いずれも 安定の良さと操縦性能の良さでうまくすりぬけたとおっしゃる神父さんの運転技術は 本場イタリア仕込みのすばらしいテクニクのさえをみせて 今日の仕事の足として走りまわっている



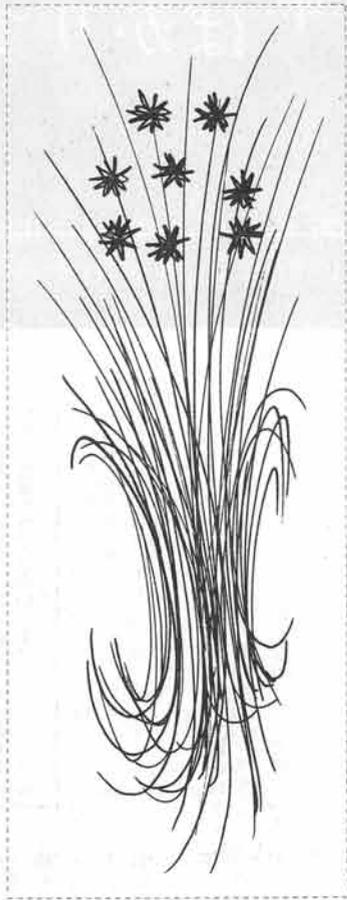
夜 早朝 ミサの儀式を荘厳に取り行なう ヤマハオルガンがその
 厳肅な式に一段と響みを加わえている 神父さんのさんび歌は
 すてきなバリトンで 聞く人を魅了する



新任のモラレッティ・マウロ神父もいまはす
 っかりYG-1にはれこんでしまって 手放
 して車のすばらしさを早口に上手な日本語で
 シャベるイタリア好青年だ



YG-1と YBT-1 他社の車は兩ざら
 してナンバーもないが ヤマハの2台はいつ
 もどろ一つない



「あいさつ」

ヤマハ発動機株式会社
業務部長 山田能司

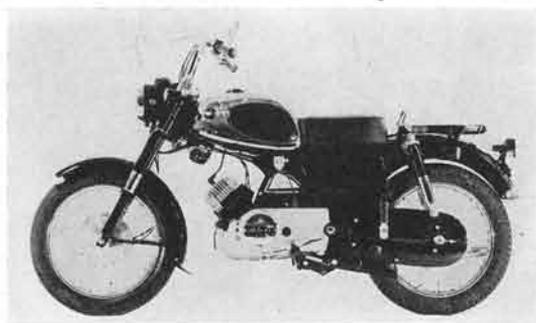


春です。拡売のシーズンです。
みなさまがたにも、この好機をとらえて有利に商戦を勝ち抜くため、いっそう奮闘のことと存じます。
さて私こと、このたび、はからずも社命によりヤマハ発動機株式会社業務部長として就任いたしました。ところが私は、いままで楽器業界一筋に生きて来まして、オートバイ業界ははじめてであり、目下一生懸命で勉強中です。しかし、たとえ業界は違っても、仕事に対する基本理念は変わらないと信じております。これを基として、業界発展のために最善を尽したいと存じております。
ヤマハにとって、本年はすでに「高承の」とおり、YFIをはじめとしてオートループの開発など、さらに大きく一歩を踏み出すべき飛躍の年であります。
みなさまともども、このときにあたつて、ますます二輪車の普及に努力するともに、業界の健全なる発展をめざし、邁進してまいりますと存じます。

すばらしい新車ばかりです

ヤマハ125YA6型オートループ付
ヤマハ 50YF1型
ヤマハ・ジュニアYG1-D型
オートループ付

■ 新らしい需要層の開拓にも
絶好な新車が出そろいました ■



ヤマハ 125 YA 6 型オートループ付

新車紹介

斬新なスタイル、高度の技術、最高の性能をもつヤマハ——。50cc級モペットから自動二輪まで数多くの車種と生産量を誇るヤマハ——。そのヤマハに三車種のニューモデルが登場しました。ここにその特長を列挙し、拡販の一助に供したいと思えます。お役に立てば幸いです。

★★★★★★

ヤマハ一二五YA6型 オートループ付

★★★★★★

設計のねらいは最近の二輪車の用途別の動きをみますと、二五〇ccクラスは本格的なスポーツ化への移行がますますはつきりしたものとなり、また昨年そのブームを作った七〇〜九〇ccのいわゆる中間排気量車とそれを含む小排気量車は、日常生活の必需品として確固たる基盤を築いております。

そこでこの両車種の間位置する一二五ccクラスは、いままで以上にビジネス実用型としての性格が強く打ちだされるものとなりました。したがってこの一二五ccクラスに要求されるものは何かといえは、高性能であることと同時にまず経済的であること、そしてあらゆる意味においての手軽さを備えたものでなければならぬということです。

新発売のヤマハ一二五YA6型はこのような一二五cc車に要求される性能のすべてを満足させるよう設計されたものでいわば一二五cc車の決定版といえるものであり、次のように数多くの優れた特長をそなえています。

● 世界で最初の

オートループを採用

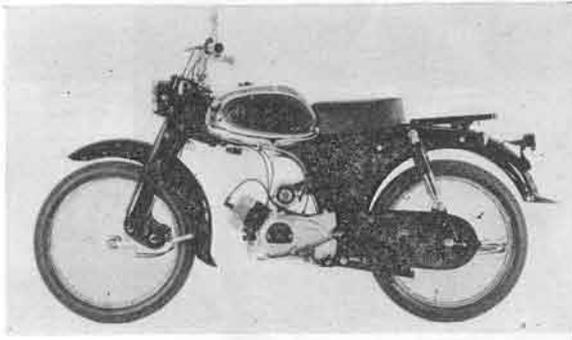
2サイクル・エンジン特有の混合燃料の手間を省くため、オートバイとしては

世界で初めての分離給油式自動潤滑装置
ヤマハ・オートループが装着されています。

ヤマハの新しい技術が生み出したオートループとは、エンジン回転数およびエンジンにかかる負荷の大小に応じて、エンジンが必要とする最小限のオイルを吸入された混合気に自動的に混合させるものです。したがって使用される燃料はオイルを混ぜた混合燃料ではなく、4サイクル・エンジンと同様にガソリンそのものであり、エンジン潤滑用のオイルはフレームに装着されたオイルタンクに貯えられるようになっていきます。

このため燃料調合の手間が省けたほかオイル消費量が大幅に減少され、それにとともに燃料費が非常に経済的になり、カーボン堆積、点火プラグのトラブル、排気煙、気化器まわりの汚れ……等々もほとんど気にする必要がなく、維持費および取扱面において大いに進歩しました。

わずらわしいことがいっさいいらぬという面倒がり屋さんも、ガソリンスタンドの混合燃料では気がすまないという神経質な人も、混合燃料は高くつくという節約家も、これなら文句のいいようがありません。いままでは4サイクルの車し



ヤマハ50 YF1型

ヤマハ50 YF1型

★★★★★★

★★★★★★

二役を要求する若い人にはびったり、釣り道具を肩に大公望をきめこむご主人にもまったくふさわしい車です。実用車の決定版とはいうものの中広い守備範囲を持っているのがヤマハ一二五YA6型の大きな特長なのです。明日の活力を生むきょうのレジャーに、お店の若い衆はヤマハ一二五YA6型を望んでいます。

●タフな性能

疲れを知らぬ乗心地

ロータリーバルブによる安定した低速性能、オートループによる経済的な燃料費、スポーツ車なみの加速性能、ゆたかな最高スピード、余裕あるトルク、力強

い登坂能力—。

ヤマハ一二五YA6型はおっとりとした人にも、常に気ぜわしく動きまわらなければならぬ人にも、すべて要求にこたえるだけの能力を備えた新しいタイプの実用車です。

エンジンはどんなに寒いときでも、スターター付キャブレターで常にセル一発で始動、オイルは満タンにしておけば忘れるくらい長持ちするし、燃料補給はガソリンだけでOKです。

それに加わって乗心地は最高。それと、いうのも前輪にテレスコーピックオレオフォークを、後輪にはスイングアームオレオを配し、前後のクッション・パラン

う。また手軽に乗れるよう設計にはとくに留意し、オートバイ・タイプとして高性能かつ経済性を貪欲に追求し、取扱い整備上ではなお一層の簡略化を図っております。

ヤマハモベットMF2型に加わえて、従来のモベットの概念を大きくやぶったこの「小さな巨人」ヤマハ50 YF1型はまた多くのユーザーに走る楽しさを味わせる最高級の製品であります。

●ロータリーバルブ式2サイクルの高性能エンジン

スガ巧みにとれているからです。さらにシートはフォームラバー製で当たりが柔らかく、ハンドル、燃料タンク、シートフットレストがおりなすライディング・ポジションは最高です。

洗練されたデザインが生きているヤマハ一二五YA6型のスタイルは、若い人年配の人を問わずダンディに見えます。もちろんエンジンまわりの汚れは皆無、おしゃれな人も背広のままで気軽に乗ります。花屋さん、デザイナー、サラリーマンの足に、また大工さん、建築その他の工事現場の見まわり、連絡用に、自信をもって売込んでいただきますよ。

ロータリーバルブの高級機構ロータリーバルブ吸気方式を実用化してすでに三年ヤマハの技術は高く評価されており、安定した低速性能、強力な加速性能はロータリーバルブならではの性能です。最高出力は四・五馬力/毎分八〇〇〇回転とこのクラス最大、しかも毎分四〇〇〇回転の低速でも優に二馬力以上を生じ、毎分六〇〇〇回転の中速では実に四馬力の高出力が得られます。またトルクも〇・四五kg・m/毎分六〇〇〇回転ともっとも多く使われる回転数において発生されます。

低速におけるネバリ強さ、中速における扱いやすさは初心者やベテランなみの腕にひきあげますし、ベテランの手にか

設計のねらい—ここ数年のモベットクラスの需要層の増加は、その用途において、またその対象にますます広範囲にひろがりつつあります。同時にモベットのクラスの性能向上には著しいものがあり、ただ走るということだけでは満足できないというユーザーの声はしばしば耳にするところです。

このようなユーザーの強い希望にこたえて製作された車が、このたび発売のヤマハ50 YF1型です。

強力なロータリーバルブ式2サイクルエンジンが十分その力を発揮できるよ

ヤマハ 50 YF1 仕様

車 体

全長	1810 mm
全高	635 mm
軸間	960 mm
最低地上高	1145 mm
最重	150 mm
車重	67 kg

性 能

最高速度	80 km/h
舗装平坦路燃費	90 km/h (30 km/h)
登坂能力	15°
制動停止距離	3 m (25 km/h)

エンジン

種類	2サイクルガソリンエンジン
冷却方式	空冷
潤滑方式	混合ガソリン
内径×行程	40×40
圧縮比	7.1
排気量	50 cc
最大出力	4.5 PS/8000 r.p.m.
最大トルク	0.45 kg-m/6000 r.p.m.
始動方式	キック式

伝動装置

変速機	常時啮合式4段シフト
クラッチ	湿式多板

タイヤ寸法

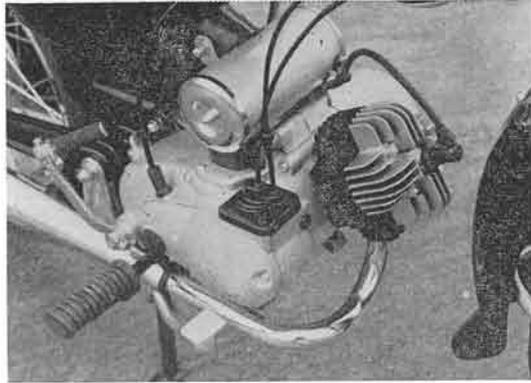
前後	2.25-17
後	2.25-17

懸架方式

前後	リーディングリンク・スイングアームオレオ
----	----------------------

燃料タンク容量

5.2 l



ヤマハ50 YF1型のエンジン部

●四段ミッション

手動クラッチの採用

ヤマハ五〇YF1型のミッションはヤマハ・ジュニアYG1型七五ccに用いられているものと共通のボールロック式四段ミッションです。その作動はきわめて確実、軽いタッチでスムーズなギヤ・チェンジが行なえます。ミッション付のモペットに初めて乗車する人もチェンジでまごつくことはありません。ニュートラル位置からロー↓セカンド↓サード↓

かればモペットを忘れさせる走行ぶりを発揮します。初めてモペットに乗車する人、自動クラッチ式のモペットではあきたらない人初めて免許をとった人、とにかく十四才以上で手軽なすばしいモペットを望んでいる人、あらゆる階層の人の足となるのがこのヤマハ五〇YF1型です。

●楽な乗車姿勢と優れた走行性

モペットだから小さい——、これは確かにそういえませんが、小さいからきゅうくつである——、とはこのヤマハ五〇YF1型に当てはまりません。ガラは小さくとも、ライディング・ポジションは人体の運動機能を十二分に考慮して設計されているからです。したがって楽な乗車姿勢を保つことができ、思いのままの走行性が楽しめます。

身体が大きくなにもびったりとくる大型なニーグリップラバー、ゆったりとしているシート、お客さんにまずまたがらせてみてください。モペットを感じさせ

ないはず。初めて免許をとれる十四才の人から、上には制限がありませんが、身体の小さな人、大きな人、軽い人、重い人、どうぞどうぞ乗ってください——です。められる車です。

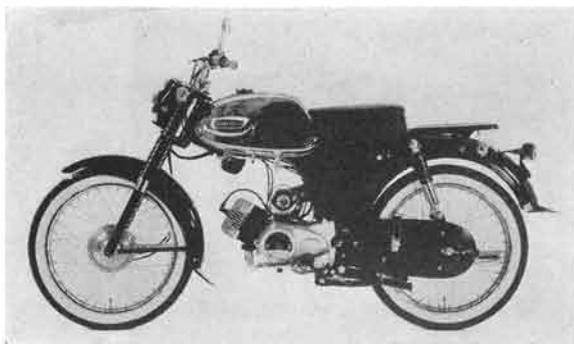
●軽く、そして堅牢なプレス鋼板製フレーム

車の骨格といえるフレームは剛性の強いプレス鋼板製のバックボーン型モノコック構造です。したがって強度のわりに軽くできていますので、加速、ブレーキ登坂能力に優れ、燃料消費率をより経済的なものとし、車の出し入れなどを手軽なものとしています。

車輻重量は六七kg。しかもこの六七kgを実感として感じさせない楽な取りまわしができる設計となっていますので、初めて免許をとった十四才の人でも、自由に取扱えます。最低地上高も一五〇%と大きく、玄関への出し入れも心配りありません。商店、工場、勤め人を問わず、向う三軒両隣りにすすめられる最新最高のモペットです。

●至れりつくせりの装備とユニークなスタイル

ロータリーバルブ式吸気の2サイクルエンジン、ボールロック式の四段変速機——、これはヤマハ五〇YF1型の大きな特長ですが、このほかにもモペットとしてはちょっとせいたく、と思われ



ヤマハジュニアYG1-D型 オートループ付

る装備が施されていることも忘れてはなりません。その主なものを列挙してみますと、

前後輪のブレーキは前後とも完全防水防塵構造のハブドラムを採用しており、雨天走行でも常に安定した制動能力が得られます。

また、エア・クリナーはとくに留意した大型のものを採用、出力向上と防塵効果を高いものとしています。

あんがい見逃しがちなところですが、燃料タンクは〇・七五ℓの予備量を確保できる五・二ℓ容量のものでその取付けはフロッティング・マウントとし、シートのポルト一本を外せばそれだけで燃料タンクが外せる仕組になっています。このため防振の効果も高くなり、整備面でも非常に有利です。

これらのことはこのヤマハ五〇YF1型をモトクロスやトライアルに使う人に

とって大いに歓迎されるものといつてよく、ツーリングマニアにも喜ばれることうけ合いです。

エンジンの始動はキック式ですが、キヤブレターはスターター装置付ですのでエンジンがどのように冷えていても、キック一発かんだんにエンジンをかけることができます。

また点火方式はマグネトー式ですのでバッテリーの充電量に関係なくエンジンをかけることができますが、点火コイルをエンジン部よりきりはなして車体サイドカバー内に移してあります。このため熱による弊害を避けることができますので、きわめて安定した点火性能が得られます。またこれらにより取扱いはいっそう楽なものとなりました。

さらにフラッシュャーやストップ、メーターランプおよびホーンの電源となるバッテリーへの充電は、昼夜など使用状況

の変化にマッチさせるため、その充電量を適宜に変更できる回路とし、フライホイールマグネトー式の難点を解決しています。これはヤマハ五〇YF1型のかくされた大きな特長です。

これらのことはすべてユーザーの立場から考えて設計されたものです。けっしてモペットとしてはせいりなくものでありません。いや、むしろモペットだからこそ必要な装備といえるものなのです。装備ばかりでなく性能もまた優秀です。最高速度は八〇km/h、三〇km/hで走ればℓ当たり九〇kmも走る経済車であり二五km/hではたった三メートルの距離で停まれる制動能力をもっています。

この「小さな巨人」ヤマハ五〇YF1型は、向う三軒両隣り、商店、工場、学生、サラリーマン、クラブマン、すべての階層にすすめられる最高級のモペットです。

★★★ ヤマハジュニアYG1-D型 ★★★ オートループ付

設計のねらいは昨年の中間車種のブームはめざましいものがあり、市場の認識もいっそう高まってまいりました。ここで中間車種の今後のあり方がとうぜん考えられるものであります。それはもちろん高性能の追求ということです。

ヤマハにおいては昨年三月発売以来好

評のヤマハ・ジュニアYG1型に、さらに八月にセルフスターターを装着したYG1-A型を市販、そしてまたここに画期的な新機構ヤマハ・オートループⅡ分離給油自動潤滑装置を採用したYG1-D型を発売する運びとなりました。これは今後の中間車種のあり方を方向づける

ものであり、このヤマハ・ジュニアYG1-D型は中間車種の最高級車をめざして設計されたものであります。

●オートループがついた ロータリーバルブ式エンジン

2サイクル・エンジンにオイル混合のガソリンを用いず、ガソリンとオイルを別々に供給して、エンジンにかかる負荷および回転数に最適のオイル混合ガスを自動的につくりだすのがヤマハ・オート

ヤマハジュニア YG1-D仕様

車 体

全長	1815 mm
全高	625 mm
軸間	960 mm
最低地上高	1145 mm
最重	150 mm
重量	78 kg

性 能

最高速度	85 km/h
舗装平坦燃費	77 km/ℓ (30 km/h)
登坂能力	20°
制動停止距離	7 m (35 km/h)

エンジン

型式	2サイクルガソリンエンジン
冷却方式	空冷
潤滑方式	分離潤滑 (ヤマハオートループ)
行程	47×42
×縮気	6.8
圧排最高出力	75 cc
最大トルク	6.5 PS/7000 r.p.m.
始動方式	0.7 kg-m/5000 r.p.m. セル・キック併用

伝動装置

変速機構	常時噛合式4段シフト 湿式多板
------	--------------------

タイヤ寸法

前後	2.50-17
前後	2.50-17

懸架方式

前後	テレスコピック スイングアームオレオ
----	-----------------------

燃料タンク容量

6.5 ℓ



ヤマハ・ジュニア YG1-D 型のオートループ機構

オートループすなわち分離給油式自動潤滑装置です。

このオートループの採用により、エンジンはどのような状態にあっても常に理想的な潤滑効果が得られ、キャブレターまわりの汚れは飛躍的に少なくなりまし。おしゃれな車“ヤマハ・ジュニアがまたぐっと魅力を増したというわけです。混合燃料を使うことで2サイクル・エンジン車を敬遠していた人に、混合燃料の調合を面倒がっていた人に、また安心できる混合燃料が入手しにくかった地域の人に、2サイクルの手軽さを説明してあげましょう。

ひと口に中間車種といってもいろいろとどり、排気量八〇ccの車もあれば、九〇ccの車もあります。排気量が少しでも大きいほうが力があると考えている人には、ロータリーバルブ式吸気の底力ある2サイクル・エンジンを理解してもらい

ましよう。

低速から高速にかけてのムラのないつなかりに、振動が少なく、迅速なピークアップが得られるスムーズな回転に、きつと満足するはずですよ。出力は六・五馬力、トルクは〇・七五kg・m、それぞれ毎分七〇〇〇、毎分五〇〇〇回転に得られる値です。その中広い実用性能に感嘆するはずですよ。

●円滑な作動の四段変速機と

シャープな出足

弱いタッチで確実にギヤ・チェンジできるボールロック式の四段変速機は、ニュートラルとトップ位置がすぐ分かるストップ式を採用、適切なギヤ・レシオでオートループ付ロータリーバルブ式2サイクル・エンジン性能をムダなく引きだします。とくに出足、そして追越し加速性能は抜群の性能です。それというのも七五ccながら九〇ccに優る出力をもって

いるからです。

モペットでは面白味がない、かといって一二五cc車には手がかたないしという向きにはまさにうってつけの車です。二五〇ccクラスのツーリング仲間にも一目おかれていくことを知らせてください

●とにかく手軽です。そして
思いどおりに動く車です

走りつづりがよいということでは中間車種として最高、軽快な操縦性をもつことではすでに定評を得ています。前後輪

クッションのバランスがとれているからです。振り剛性に強いプレス鋼板製バックボーンの内モノコックフレームを採用しているからです。

最高速度は確実に八五km/hをマーク三五km/hでは七mで完全に停止するパワフルな完全防水防塵構造のブレーキ潤滑オイルは満タン一・一ℓで三〇〇kmは補給なしに走ることが可能、燃料はガソリンだけの補給でよいという高性能な手軽さです。三〇km/hで走ればℓ当り七七kmも走れる経済性は、雨が降っても風が吹いても走るといふ人には見逃せないポイントとなるでしょう。

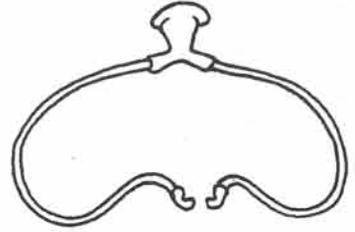
さらにスタイルは、国内はもとよりアメリカでもデザイン賞を獲得した最高のもの。乗る人も、乗せる商品もいっそうスマートに見せるといふものです。

セル一発、エンジンを常に快調に始動させるスターターキャブレター付なのも水すましのごとく走るヤマハ・ジュニア YG1-D型をさらに便利なものとして

います。

交通渋滞が日常茶飯事となっていて都会地での使用、一刻もゆるぎならないという業務用の連絡や商品の配達の足としてうってつけの車といえます。通勤・通学用としてはもちろん、日曜・休日にはツーリングにも使用したいという向きには最適です。ヤマハ・ジュニア YG1型のスタイルは若人向き、まず実際に車に乗車する若い人を中心にその高性能ぶりを売りこんでいきましょう。

バクトル ヤマハ



—その1— エンジンがかからない

現代医学は、病気の治療から病気の予防へと重点を移しているといわれます。オートバイの場合も同様、故障を起してから手当てるのではもはや時代遅れです。調子をおとすその前、その前にと手をうっていくようであればなりません。

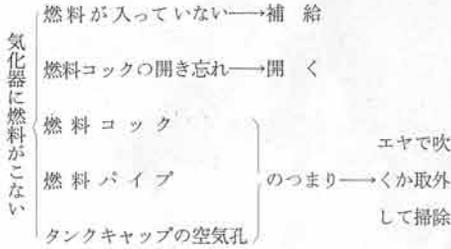
そのためには販売合戦の第一線に立つセールスマンこそ、よりゆたかな機械知識を身につけておかねばなりません。なぜなら、ユーザーの車の使用状態を

もっともよく知っているのがセールスマンであり、ユーザーのもっともよき相談相手とならなければならないのがセールスマンだからです。

そこでここに、あなたがあなたのユーザーのよきドクターとなるために是非とも必要な最少限の予備知識をあつてみました。

あなたが直接手をくださないまでも、ユーザーに親身なアドバイスができるように、せいせいご活用ください。

エンジンが始動しない



気化器に 燃料が 流れてこない

燃料タンクが空っぽだったり、キーが入っていないというのを別にすれば――

エンジンがかからない

車は生きもの、そしてエンジンは車の心臓などといわれていますが、一見手に負えないように見える不調も、系統的調べていけば意外と簡単に見分けられるものです。

まずユーザーのもっとも注意をひきやすいエンジンのスタート不調からとりあげていきましょう。



もガス欠と同じことになります。雨天の燃料補給のときに雨水が入ったり、また燃料パイプがシリンダ附近に垂れさがりエンジンの熱の影響をうけて燃料パイプ内で蒸気化している（このような現象がベーパーロックといい、ほとんどのよい

気化器に燃料が流れなければガス欠と同じこと。燃料コックを開き忘れていたり、燃料コックや燃料パイプがつまっていると気化器まで燃料がこないことになります。また気化器まで燃料がきていても、フロートバルブが不良で開かなかったり、バルブ孔がつまっていたら、これ

オートバイなどではめったに起きるものでないが、自動車などでは夏季に起りやすい）ようなときも、気化器に燃料が流れず、エンジンがかからないということになります。

燃料コック、燃料パイプ、気化器のフロートバルブのつまりは、燃料タンク内のサビ、燃料内の異物混入（糸クズとか水）によって生じます。それぞれ取外し、圧縮空気を使って吹きとばすか、ガソリンで洗滌します。なお気化器内のつまりを取除くために針金などを使うことは絶対にゆるぎありません。

また忘れてはならないことに、燃料タンクキャップの空気孔がつまっていますと燃料が減っていくにつれ内部が負圧となり、ついに燃料は流れ出なくなりま

エンジンが始動しない

点火プラグに火がとばない	点火プラグの不良、汚損	掃除・交換
	プラグキャップのターミナル差込み不良	締付を直す
	高圧コードおよび点火コイルの断線 またはショート	修理・交換
	コンタクトポイントの汚損、作動不確実	掃除・修理
	バッテリー容量不足	充電
	メインスイッチ不良	修理
	点火時期の狂い	調整

プラグに
火花が
とばない

気化器まで燃料がきているとすれば、次に点火プラグに火花がとぶかどうかを調べます。燃料がいくら流れてきていても、点火プラグに火花がとばなければ、エンジンをかけることはできないからです。

点火プラグへ通ずる回路は、マグネト1式点火すなわちキック式では点火コイル↓コンタクトポイント↓高圧コード↓点火プラグであり、バッテリー点火すなわちセル式のものでは、発電機↓バッテリー↓点火コイル↓コンタクトポイント↓高圧コード↓点火プラグという順序です。この逆に調べていけば手取り早く原因がつかめるといえるものです。すなわち点火プラグについては点火プラグの不良もしくは汚損。碍子にヒビが



入っていたりして絶縁不良を起していたり、火花間隙が広すぎ、あるいは狭すぎ、またカーボンなどが堆積してはまずいわけです。

点火プラグに不具合がないとすれば、プラグキャップのターミナル差込みに不良がないかどうか。またこれが完全であるとすれば高圧コードが濡れていた、ヒビ割れしていたりして絶縁不良を起していないか、あるいは断線してはいかを調べます。点火コイルについても断線もしくはショートの有無を調べますが、これは専門のテスターがなければ無理といえます。

それより始動不良の原因として比較的多いコンタクトポイントの汚損もしくは作動不確実、さらにバッテリーの容量不足の有無を調べたほうが順序といえます。

コンタクトポイントは接点面が互いに平行に密着しなければ、点火プラグに強い火花をとばすことはできません。接点面がオイルやゴミで汚れているようであれば電気の流れがわるくなりますので、名刺のような腰の強い紙をかませて拭きとるようにします。げんみつにいえば、接点面に指先を触れただけでも手の脂がつくので具合がわるいということを知っておくことは重要です。

また接点面が白または黒紫色に変色しているのは酸化しているためで、これもまた電気の流れをわるくしますので、専用のヤスリをかまさせて磨くか、取外して

油砥石などで面が平滑にあうように磨かねばなりません。

始動不能がバッテリーの容量不足であるかどうかは、ライトがつくかどうかで簡単に分かります。ライトがつけばもちろんOKですが、バッテリーが生きているとしても、メインスイッチが接触不良を生じていればライトはつきませんし、もちろんその他のすべてが正常であってもエンジンがかかることはできません。そのほか点火時期が狂っている場合もエンジンをかけることができません。

× × ×
気化器まで燃料がきており、点火プラグに火がきててもエンジンがかからないという場合もあります。この原因はなんでしょうか。
まず考えられることは――

燃料ガスの
吸込みすぎ

――ということですが。冬の寒いときは往々にして始動困難となりがちであり、チ



ョークを使う機会が多いので、しばしば

エンジンが始動しない

燃料ガスが吸込みすぎ	スロットルグリップを全開としてキック、吸込んだガスを追いつく
燃料ガスの混合不正	化器で調整する
自動進角装置、点火時期の狂い	調整する
圧縮圧力の不足	エンジン分解、部品交換、修理
燃料に水が入っている	取除く、交換

燃料の吸込みすぎという失敗をおかすものです。

燃料を吸いこませすぎであるかどうかは、点火プラグを抜いてみれば分かります。燃料を吸込みすぎたければ、点火プラグが濡れているからです。もし点火プラグが濡れているのであれば、これをよく拭きとるか、別の点火プラグと交換します。濡れた点火プラグを乾かすために、ガスで焼いたりする人がいますが、これは点火プラグの寿命を損うものですからやめたほうが賢明です。

吸込みすぎを解決するのはむずかしいことではありません。まず燃料コックを閉じ、スロットルグリップを全開にして二〜三秒キックするか、二〜三秒セルをまわしてシリンダ内に吸込んだガスを追いつけてやればよいのです。次に燃料コックを開き、スイッチを入れて強くキックするか、セルでエンジンをまわせば、エンジンは初めはボコつきながらも始動しはじめます。このときスロットルを徐々に開いていけば、重々しい回転から正常な軽い、スムーズな回転が得られるようになります。こうなればスロットルを戻してももう心配ありません。

腕に自信のある人なら、押しかけをすれば一ぺんでエンジンをかけることができます。とくにヤマハは軽く、取りまわしやすくできていますので、押しかけも苦になるようなことはありませんので有利です。

燃料ガスが

不適

———という場合もエンジンがかかりません。

始動の際はふつうよりガソリン分の多いいわゆる濃い混合気が送られるのですが、それが濃すぎると点火プラグを濡らしたり、またエアが少ない、すなわち酸



素分が足りないために、点火プラグに火花がとんでも混合気には火がつかないということになります。

また逆に混合気が薄すぎる、すなわちガソリン分が少なすぎても火つきがわるく、思うようにエンジンをかけることができません。

混合気の濃い場合は点火プラグが湿りがちとなり、混合気の薄い場合は始動時にケッチンが生じます。

混合気の調整は化器のパイロット・エア・アジャステイニングスクリーンで調整しますが、作業は簡単ながら経験がないとなかなかうまく調整することができません。サービスマンを派遣するか、お

店にきてもらうことにしたほうが無難です。

自動進角装置

や点火時期の狂い

———があっても始動不能となります。圧縮行程に入る前に、あるいはピストンが下降しているときに点火プラグに火花がとんだのでは混合気に火がつくはずがないからです。

自動進角装置とはエンジンの回転に応じてもっとも適切な時期に点火プラグに火がとぶようにするもので、一名ガバナ1ともいい、YAシリーズの2、3、5型、YDおよびYEの1、2、3型はこのガバナ1付です。

そのほか車が長期間にわたって使用され、それ相当の距離を走っている場合は

圧縮圧力の

不足

———ということも始動不能の原因の一つとして指摘できます。圧縮圧力の不足は一度にどっとくるものではありません。もし昨日は圧縮があつて、きょうは圧縮がないというのであれば、これはピストリングの折損もしくはオイルシールの

エンジンが始動しない

- シリンダおよびピストン
タンクの摩耗……交換、修正
- 圧縮圧力の不足
ガスケット、パッキン
類の不良……交換
- ピストンの吹きぬげ……ピストン交換
- オイルシール不良……交換

エンジンが始動しない

- 点火プラグの火花が弱い
- プラグの火花間隙不正……修正
- プラグ碍子の絶縁不良……プラグ交換
- プラグのカーボン堆積……カーボン除去
- 高圧コードの湿り……乾かす
- コンタクトポイント面の汚れ、焼損……ポイント面を磨く
- 点火時期の狂い、自動進角装置の不良……調整、修理
- マグネットの磁力低下……交換または着磁

という場合は、その多くは火花がとばないというときの原因と同じです。すなわち点火プラグの火花間隙が過大または過少であるか、碍子の絶縁不良、火花

点火プラグの火花が弱い

ぶにはとぶといった程度ではやはりエンジンをかけることができます。



不良ということになり、エンジン分解ということになります。
圧縮圧力の有無というよりその強さの度合はキックの足応えでつかむことができます。
そのほかの原因としては、さききのべた燃料の中に水が入っているということも大いに考えられます。
点火プラグに火花はとぶが、それがと

接点へのカーボン附着、高圧コードの湿り、コンタクトポイントの接点面の汚れ、焼損、点火時期の狂い、および自動進角装置の狂い——などが指摘できるからです。

原因が点火プラグの不良や、高圧コードの湿りなどにあればことは簡単ですが点火時期の狂いや自動進角装置の狂いではちょっと手をだすことができません。お店にきてもらうことになりました。しかし、コンタクトポイントぐらいでしたなら、クランクケースにあるカバーを外せばすぐ手がとどくものなのです。その状態の良否を説明してあげられるくらいの知識は身につけたいものです。

それにしても、プラグの火花の強弱を見分けられなければ話になりません。ふだんから正常な火花の強さを知っておくことです。なおプラグに火がとぶかどうかをテストするには、取外したプラグをシリンダなどの金属部にあてて、メインスイッチを入れてキックまたはセルでエンジンをまわしてみるのが、この場合プラグキャップをもってプラグを固定するより、プラグの胴をもったほうがピリッときません。高圧コードやプラグキャップが湿っていたりすると、必ずピリッとやられ、あわててそらすときに手をつつけてケガをすることがあるので注意しておきます。

また相当期間使った場合はマグネトー（交流発電機）のマグネット（磁石）の減磁が考えられます。



燃料があり、点火プラグにも強い火花がとび、点火時期も正しい、もちろん混合気も適切というのに、エンジンがいつこうにかからないということも考えられます。この原因は前にちょっと触れましたが——

圧縮圧力の不足

——ということですが。

圧縮圧力の不足というのは、そうそう突然に訪ずれるものでないこと、またその強弱はキックの足応えによってもおおよその判断がつけられますが、正しくはコンプレッション（圧縮）ゲージをもって測定しなければなりません。

圧縮圧力の不足をもたらすものにはシリンダおよびピストンリングの摩耗、ガスケットおよびパッキン類の不良、ピストンの吹きぬげ、オイルシール不良などが考えられます。

いずれにしてもおいそれと直しがきくものではありませんので、お店で修理ということになります。（つづく）

店 舗 の 顔

お店のディスプレイを構成する三つの空間
Ⅱ機能・装飾・抽象Ⅱのうち、最も大きい要素である装飾面から入っていきましょう。

店舗の外観は人間の顔と同じです。客は外観を見て、店の仕事や経営者のイメージをいだくのです。

店の企業イメージをよくするためには、どんな店の顔Vを持てばいいのでしょうか。まず、明視度(できる限り遠望できる)、目立つこと、建物のもつ雰囲気(便利に感じ、清潔、整備、整とんが行きわたって分り易く、買い易い)——この三つが、良い店舗の顔Vであるかどうかの尺度になります。店舗が良い顔を持つことは、言うまでもなく町づくりにも効果のあることです。

次に、重要なのは、店の色彩です。ヤマハオートバイのスピード感とエンジンのイメージを建物自体の色で表現するわけです。そのためには、複雑な色の構成では合いません。シャープな色をシンプルに使いこなす方が印象的です。

第三に、ネーミングです。人に商品に、名前があるように、店舗には店舗名が重要な役

を果します。店舗名ディスプレイに使われる素材には、金属性のもの、アクリル系のもの、木材に塗装したもの、石のイミテーション等があります。この中で、もっとも効果的な材質は、金属性のチャンネル文字でしょう。高級な感じで、目立ち易く、変化があつて面白いという特長を持っています。単価でも、例えば、塗装のものの場合、何度も塗装し直さねばならない事を考えれば、実際には経済的だと言えます。

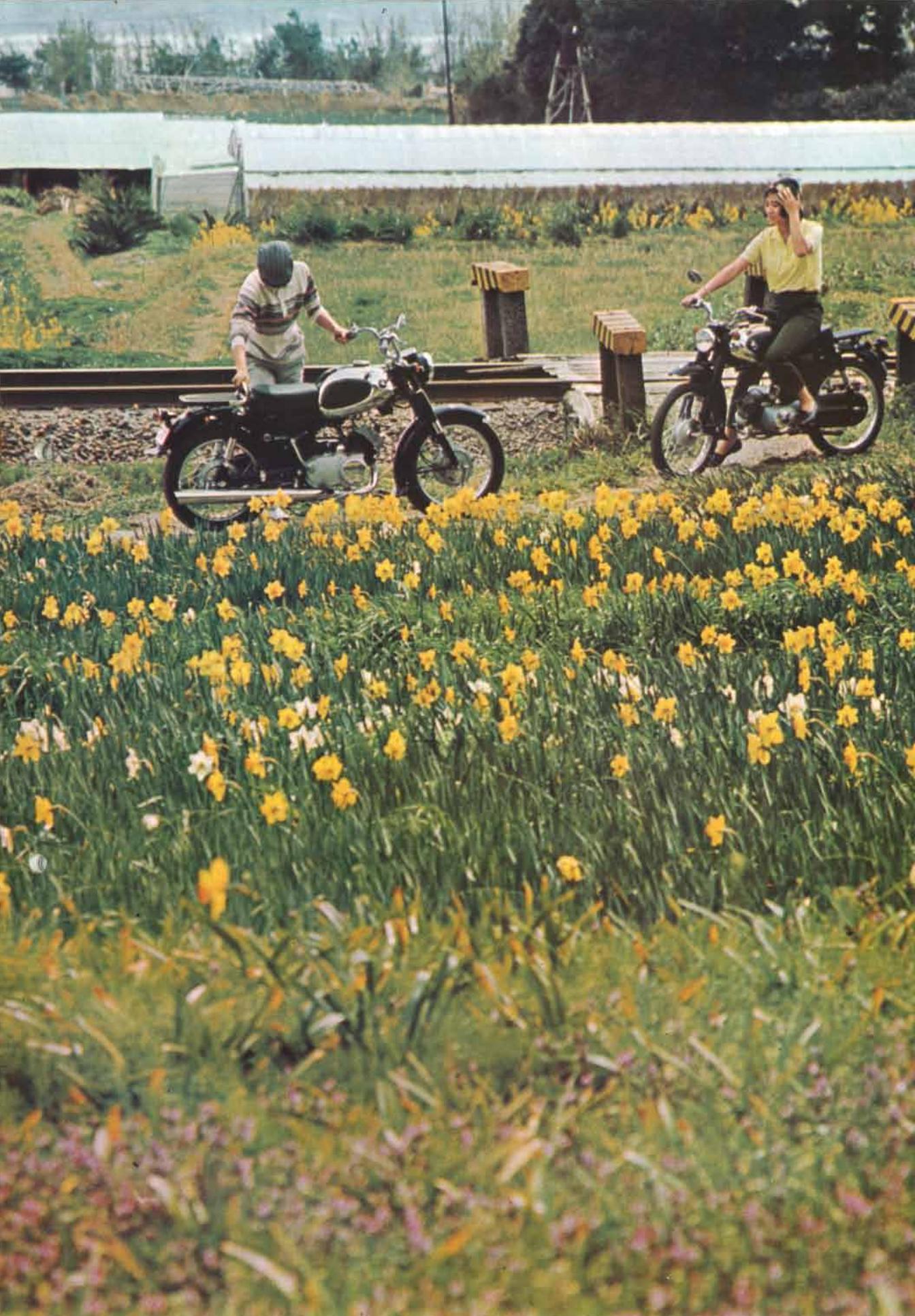
店舗名ディスプレイにおいても、ヤマハのカラー・イメージは統一したいものです。第四に、オープン(アウト・ドア)用のサインですが、これには店頭看板、袖看板、ビル・ポードの三種があります。これらはどの店にも合うように工夫されています。これらと合せてあなたのお店の特長を出す店舗外観を工夫しましょう。

店舗のディスプレイは一定期間永続的に使うものです。単独に決めてしまうのではなく、店全体の兼ね合いに気をつけて下さい。神経の行きわたった店の顔が客足をふやし客の満足感を誘うのです。



ヤマハ・ビル・ボード指定看板





ここに
ヤマハが...



貝は待っていた

黒潮の便り

アラフラの海の色

ポリネシアの珊瑚の唄

おしゃべりな波が伝える

どこまで真実かわからない

楽しいはなし





鳥羽国際ホテルよりヤマハボートのパレードをみる

京都のご三家を訪ねて

- 大洋自動車株式会社
京都市右京区西院馬塚町
- 株式会社・平和モーターズ
京都市中京区御池通鉄屋町角
- 京都中央自動車株式会社
京都市左京区丸太町通り川端東入



京都中央自動車 竹内岩男会長 杉本守弘社長
平和モーターズ 増田源蔵社長
大洋自動車 森野元治社長

古き都に情ありて
歴史の変遷につちかわれた京都、そこには文化のふるさとがあり、静かなたたずまいがある。その静かな古い都にどっ



大洋自動車

かり根をおろして、新しい時代の息吹きを創り出そうとする三社がある。

店主敬白
京都というなら、よう知られておりますが、京都ならではの京都はひっそり隠されていきます。ほんとの京都——いや、お国自慢になりまっけど、まあ聞いとくれやす。

泊るなら——
観光都市ですさかい、ホテルや旅館はぎょうさんおますが、やはり京都らしゅうて、情緒があるのはぎおんの東山の宿や。いえ、別に宿賃も高こうおまへんし、宿の裏側からのぞむ東山の寺は水彩画のようですわ。皆さん、お越しの時はお電話下されば、ええ部屋とっときまっけ。

変らぬは人の心
傘下販売店の和に恵まれる大洋自動車

かつては永年ポインターの京都府総発売元として老舗を誇った「京都ポインター」が親会社。だが森野社長は当時（昭和

和三十年）オートバイ界にデビューしたヤマハの将来性に目をつけ、別会社の大洋自動車を従業員五名で発足させた。予想どおり、高性能車がぞくぞく発表され、完備された販売網にのったヤマハオートバイは、大洋自動車に飛躍的な発展をもたらした。

そして、現在地に移転、従業員も五十名にふくれ上り、五条営業所、河原町営業所を設けるにいたった。その背景には抜い銘柄こそ変っても、変らないのは人の心、それに加えてヤマハ製品の良さがガッチリとユーザーをつかまえたといえよう。

ポインターの生産中止を機に、今ではヤマハ一本、主力車種はYA5型で全販売量の五〇%、次いでYGIが三〇%、あとはモベット、二五〇クラスの順。小柄だが、引き締った身体の森野社長は言う。

「待望の新車が続々出た。これで、弱かったモベットも一気に挽回だ。そしてオートグループ付のYGI D、YA6で他車をグンと引き離してみせる」机上の電話が鳴った。受話器をとる、販売店から新型車についての問い合わせだ。説明に念が入る。百五十店余りの傘下販売店のうち、同社の従業員から独立していった店が十六店もある。だから、販売店に目をかけることは人一倍だ。

全従業員が会社を経営していく、という感覚をもたせなくては人も会社も発展

しない。そう考える森野社長の夢は、着実に実っているわけだ。

おとなしい土地ではあるが商売は別、いくら京都中央自動車や、平和モーターズと話し合っても、価格の維持、販売網の協定を結んでも、他銘柄の店が値崩しをして販売網に喰い込んでくる。これが痛い。三社は常に会合を重ねて誓い合う。

「お客を大切にしよう。そしてヤマハの伝統と若さで、ヤマハ・ムードを盛り上げよう」
春、新型車、大洋自動車から出る新しいヤマハの車の爆音が、古い都をゆさぶるのも、もう間近かだ。

にじむは信頼
活気と積極性に溢れる平和モーターズ
社長の増田源蔵氏は、とても六十九才とは思えぬほど若々しいが、年輪の厚さからにじみ出る風格は、京都のもつ深い静けさをたたええているようだ。そう、古い都の色濃い昭和五年、個人ハイヤーのハンドルを握り、高位高官皇族などを乗せて、文字通り華やかな都大路を馳せ暮らしていた。

だが、終戦で時代は一変、疎開地の舞鶴で養豚業や農地改革に従事して、昭和二十九年、ヤマハ発売開始と同時に京都に戻り特約店となった。

それが転機だった。——京都に舞い戻ったのは何故か、静かな家並みが好きだからだ。人と人との機微が懐しいからだった。

ヤマハ風土記



平和モーターズ四条営業所

そんな増田社長はかけ引きのできぬほど地味な人柄であるが、それだけに信頼される度合は大きく、お客様から親しまれたのであろう。

——ヤマハ一本で伸びてきた——
 そう言われる言葉の中にも地道な人柄がしのばれる。だから長く商売を続けてこられた、のだとも言われる。しかしいつまでも古い商法では進歩しないこともよく承知している人でもある。

現にご子息の昌三氏が専務として若い力でカバーしている。積極的に力を注ぎ込んで、昨年七月には四条営業所を新設した。この営業所は直販と部品、サービス部門を受持ち、本社は業者卸しが主体であるが、その主力車種は、大洋自動車同様にやはりY A 5とY G 1。

目下の期待は、Y F 1はか一連の新製品を、今までの実績に上乘せすることに

ある。
 社屋の二階ではその実現をめざして、傘下販売店百四〇店を集め、新車発表とオートループ装置の説明会がたけなわ。次に打つ手は、買い替え、新規需要開拓のためのパンフレット配布やセールスマンの新車に対する心構えを認識してもらうだけだ。

社内は活気で満ちてきた。——質問、話し合い——が止めどなく続く、増田社長はうなずきながら眼を窓外に転じた。新しい新たなヤマハ・カラーが、静かな都の色に映えて走り行くのを描くように……。

名物は——
 こんなに数多くある所もあらしまへんやろな。しかし、京都らしいもの言うたら、やっぱり懐石料理や精神料理、干枚漬、わかし、海に遠い京都では川魚や野菜を材料にしてお馴染みに差し上げたらしいです。さかい、やっぱり、そうした料理はしみじみとした京都の味がしみ込んでますわ。

ねがいは素朴さ

若さをつくり飛躍を期する
 京都中央自動車

お客さまは財産である。お客さまにサービスすることは、自分の店を盛り上げることになる。杉本社長のモットーは素朴ではあるが、人の心を動かすものがある。

それは根強く植えつけられた京都人気質に通じる一つの理念であり、風土に密着した考え方でもあるわけだ。

だから、ことサービスに関しては人一倍熱心。定期点検はもちろんのこと。東にエンジンのかからない人あれば飛んで行き、西にランプの灯つかない人あれば駆けつける。

こうしてサービスしたお客さまは離れないし、人伝えにお客さんは増え、現在は従業員五十二名、傘下販売店も百二十店を数えるまでに発展してきたのだ。

かつて同社は、川崎発動機販売(株)と竹内商會が、社力をより強固にするため昭和三十六年一月に合併、竹内氏が会長、杉本氏が社長となったのだが、手をとり合って共通の目的に向っていくことには骨身を惜しまない。もともと、三社ともその協調性にかけては互いに劣らぬが、メーカーへの発注も三社合同で行なうことを提案したのはこの京都中央自動車。受注品は三社で割りふり消化している。といった具合に、この結束は固い。

だから杉本社長はよく他の二店を訪ねて拡販について話し合う。地味にしかもいかにしてヤマハの製品を伸すかについて——
 着々と歩む、という表現が適確かもしれないが、それだけに今まではとかく消極的だったとも反省する。
 待望の新車の登場——この機をつかん



京都中央自動車

でひとつ他銘柄に巻き返しを図らなくては——思いきりジャンプしなくては——それには、つくづく販売店の若い層を育てなければ、ということから、近々「青年部会」を結成して、経営指導にのり出す。それが将来の発展につながる道だと痛感する杉本社長は、さっそく、他の二社へ出かけるのである。飛躍を期して、新型車の拡販作戦の思惑を胸に秘めて——
 真心でできずき上げた人とのつながりに新しいヤマハの夢を加える日ももう目前である。

遊ぶなら——
 近頃の若い舞妓はんいうたらツイスト踊って騒ぐのがええ言うのが多おてなげかわしゅうおす。これやたら加茂川あたりの芸妓はんやキャバレーで遊ぶのとちつとも変らしまへん。わてらのような通人やつたら、ちよつと年いった舞妓はん一人呼んでじっくり語り合いうほうなんばかええと思えますわ。ええもんごせ、伏見の酒みたいに、汲むほどに味が出て浮世のこと忘れてしまいますわ。

■「ライフ」誌記者 本社工場を見学

世界最大の発行部数をほこる「ライフ」誌の編集部東京支局長 エス・チャング氏とリ・グリップス氏の二氏が、最近米国市場で異常な発展をしている「ヤマハ」の実態を見るために、本社工場及びポート新居工場に来訪、すぐれた製品を生み出す工場を興味深く熱心に見学して、良品に国境はないの感を深くし、ヤマハに対する認識を新たにしていた。



工場にてオートバイ全製品を見学のライフ記者



ポート工場も熱心に見学し、日本最大のポートメーカーであることをその眼でたしかめていった

■ポートランド・スポーツ ショウでヤマハ大好評

アメリカのポートランドで行なわれた自動車ショウ、「ポートランドスポーツショウ」に、ヤマハオートバイは、YDS、YDT-3、YG-1の各車を出品したが、このショウにおいて、ヤマハのブースがディスプレイのコンテストでも1位をかくとくした。

このショウには女性、子供連れの家族を含め三〇万人をこえる観客があり、ヤマハ各車の美しい姿を十分にたんのうしていた。

(ロス発)



■アメリカのYG-1・ トレルマスター

'64年型のヤマハYG-1「トレルマスター」がアメリカ各地で好評で、ひっぱりだこのありさま。

この「トレルマスター」は、シボレーのファミリーバンのフロントに特別につけられたスチール製のキャリアにのせられて、どこへでも、はこばれるようになっている。

(ロス発)

■伊藤史朗
元気で帰る



ことが確認された。
現地でも数日の入院で元気になり、4月4日午後8時関係者の出迎えのうちに羽田に元気な姿をみせた。

■ハイウェイパトロール

検査官ヤマハを絶賛

CHP（キヤルフォルニア・ハイウェイパトロール）の検査官、ミスターモリス夫妻は、アメリカの有力なオートバイ雑誌「モーターサイクリストマガジン」誌のヤマハ特集号の特派員として来日、YDT型をテストして、すばらしい操縦性能とエンジンのすばらしさを絶賛している。そして工場の合理的なレイアウトもすばらしく、心のこもった製品を送り出すヤマハ技術に感嘆していった。この記事はアメリカで5月に発表予定。

ヤマハ
風土記

マレーシアの勝者、伊藤史朗は外電によって重傷がつけられて気づかわれていたが、その後の電報で軽いけがである



■ヤマハ市販レーサーTD-1、スポーツYDS-2海外で大活躍

USグランプリの行なわれるアメリカのデイトナビーチスピードウェイで、AMA主催のスピードウィークレースが三月九日から一五日まで行なわれたが、TD-1市販レーサーとYDS-2スポーツが大排気量車にまじって大活躍。

ノービス部門 七六マイルレースでは1位をキヤルフォルニアのジム・ファーカーソンがヤマハで獲得、3位を同じくヤマハのケニーライダー、そして最高速度一二〇マイル（一九二キロ）をダン・デューラーが記録し、長距離高速レースで圧倒的強さを見せた。
また二五〇ccスポーツマンクラス二六マイルレースでは、1位から3位まで上

ヤマハグループ新製品紹介

ヤマハエレクトーン B-3
夢の楽器、ヤマハエレクトーン
のハホームタイプVB-3型が発
売になりました。

このB-3型は、本格的な二段
鍵盤とペダル鍵盤をもち、トーン
レバーの調節によってホルン、バ
スを始め、オーボエ、ブラス、セ
ロ、チェンバ、マンドリンなどの

中広いレパートリーをもっていま
すので、これらの音を自由に組合
せて、新しい、魅惑のメロディを
創りあげることが出来ます。

ボディの仕上げは、ウォルナツ
ト、マホガニー仕上げ、巾・一一
一、二センチ、奥行・五五、七セ
ンチ、高さ・八二、七センチ、重
さはわずか六〇キロで手軽に持運
べます。トランジスタは一一八
石、ダイオードは一二石を使い
さらにアンプの出力二ワット
で、電気代は一時間わずか六三
銭という経済性、と完全なハホ
ムタイプVのエレクトーンで
す。

なお、だれでも演奏できるよ
うに「エレクトーン教室」を開
いており、また、すぐお手もと
にとどく月払いのヤマハミニ
ジックローンの制度もありま
す。

お値段は、ベースボックス付
一三七、〇〇〇円。いす三〇〇
〇円



ヤマハ風土記



位を独占し、まったく他をよせつけず、圧倒的にヤマハの強さを見せ観衆を驚かせた。

エキスパート・アマチュア部門の混合レースでは、並い大排気量車を含め一六二台の出走があったが、二五〇cc車でありながら、六五〇、五〇〇、一一〇〇

cc車と互角に渡りあい、10位までのうち5車までヤマハが入賞するというすばらしい成績をおさめた。そして、二五〇cc級の上位五位を一一五〜一二〇マイルのスピードで全部ヤマハが獲得して、ヤマハ強しと全米に印象づけた。

デイトナビーチ・スピードウェイで行なわれたスピードウィークレースの大勝を記したヤマハのポスター

国際見本市開く

大阪国際見本市が四月九日より開催、全世界のバイヤーがおとずれているが、ヤマハでは、ヤマハグループの総力をあげてオートバイ、ボート、楽器と、世界一のピアノメーカーの貫録十分の展示を行ない、その企業力の大きさを示している。

東京ボート

ショウ開く

東京晴海で行なわれたボートショウにヤマハは、話題のストライト二〇、キャット十五を始め、P22船外エンジンなど日本最大のFRPボートメーカーの実力をみせ、ショウのハイライトとなった。

また、ヤマハジュニアオートバイ、日本楽器のエレクトーンの演奏もボートショウに一段と花をそえた。

☆ ☆

テレビでオートループの解説

NTV系で「ミスターノヴァック」をヤマハが全国のテレビファンに提供しているが、この番組で、話題の新製品、ヤマハオートループを、生コマージュナルで一分間、本社内藤課長が対談でわかりやすく解説した。

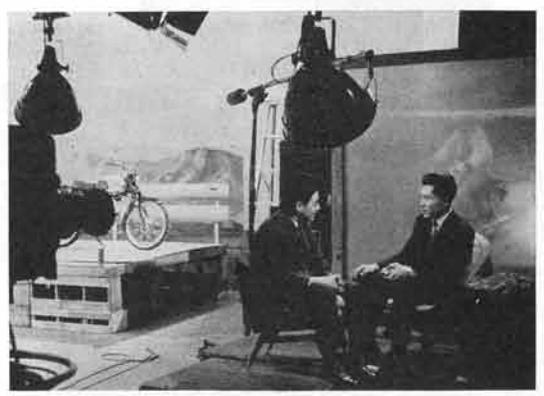
☆ ☆

営業所の新設すむ

既存スーパーディーラーに対する拡販助成とさらに、スーパーの力のおよばない地域をぬって、ヤマハ車をさらに一層強力に拡販するため、各地とくに大都市を中心に営業所の開設が行なわれている。

大阪堺営業所を開設

三月一日より、大阪の新しい工業地帯である堺市に、営業所を開設した市場占拠率を向上する目的で大阪府内に三カ所の営業所を開設するうちのトップとして営業を開始したもので、大阪地方の拡販



の大きな力となるものと期待されている。

新営業所の住所は、大阪府堺市車之町東 一丁目一〇番地 電話③5015 ②9208

静岡営業所も開設

静岡県ディーラーのかなめとなつて、この周辺の市場をさらに強力に既存ディーラーと協力してヤマハの占拠率をたかめようとするもので、成果が期待されている。

所在地は 静岡市川辺町二ノ三 電話(52)二九五四

ヤマハ風土記

局				
HBC	4/21	巨一中	(神一大 広一國)	4/28 大巨 (南一東 西一近)
TBC	4/23	"	(神一大 南一近)	4/30 " (広一中 南一東)
BSN	4/23	"	(広一國)	" " "
SBC	4/21	"	"	4/28 " (西一近)
SBS	4/23	"	"	4/30 " (")
S F	4/21	"	"	4/28 広一中
C R	4/24	東一近	"	"
RSK	4/21	巨一中	(神一大 広一國)	4/28 巨大 (広一中 南一東)
RCC	4/23	広一國	(巨一中 神一大)	4/30 広一中
KBC	4/21	西一近	(広一國)	4/28 西一近 (巨一大 南一東)
RNC	4/22	巨一中	(西一近)	4/29 大巨 (巨一大 南一東)
NBC	4/21	"	"	4/28 "



↑ 静岡営業所
← 港営業所

■東京・港営業所開所

東京都港区西久保広町4に、ヤマハ発動機港営業所が4月5日開所し、市場占拠率を高めるための大きな力となるものと思われる。

■オートループの専用オイル発売

ヤマハがとくにオートループ用として指定した、専用オイルを発売しました。一リットル入り二三〇円です。せいぜいご利用ください。

■ヤマハでナイターを

ヤマハ発動機では、このほどナイターを提供することになり、全国にわたるPR活動をなすお活発にいたします。

(上の表参照)



ヤマハ ジュニア

ヤマハ ジュニアの歌

すてきなテンポのヤマハジュニアのうたができて、PR活動に大きな力をそえることになった。

作詞 水木ひろし、作曲 横井順、うた 梅木マリと若手の作るヤマハジュニアのうたをおきき下さい。

ヤマハ オートバイ ヤマハ ジュニア
ハイウェイ ブルースカイ くらぶえ ヌーいて ヤマハ オートバイ
レッツゴー ナイスゴー とぼそう ヤマハ ヤマハ モベット まちから まちえ
ヤマハ オートバイ ヤマハ ジュニア かぜきる モベット リズムも たのしく
ヤマハ オートバイ ヤマハ ジュニア さらぬく ヤマハ ヤマハ
わたしだって スイスイ のれちやうん ながら オートバイ ヤマハ モベット
ならんで コキケン のれちやうん ながら

"ヤマハ ジュニア"
"ヤマハ発動機(株)"

作詞 水木ひろし
作曲 横井順
制作 (株) 三益
扱い (株) 電通

新型車の 売込み倍 増法の巻

セル一発が緑の風を呼ぶ。恋によし、仕事によし、ハッスルの季節到来であると同時にフレッシュな新車の登場のときでもある。さて、ここで一番われわれの日頃の最大の課題である「お客さまをいかにして増やすか」ということを検討するとしてしよう。

時はいま、懐しの校門をサラバして、新入セールスマン誕生のとき、この機を逃さずベテランともども売込みの秘術をマスターしてもらいたいことを切に願う次第。

「ではドウスレバよいのか？」
いやはや、せちがらい世の中だけに、そこは一番頭をめぐらせなければならぬが、ひとつ、その近代戦法の一から十までマトメテ面倒みるとしよう。

およそセールスマンでエーのは、いかに多くの客を集められるかで、セールス技術の優劣がきまるのでアル。いうなれば、いかに広く網を張って多くの獲物を

待たぐいだ。そのチャンスは今まさに到来せり、でアル。新車、この魅力的なデザインや新機構はメーカーでも大々的に宣伝中。この機を最大限に利用し、チラシや宛名広告の集中攻撃をまずかけるべし。いかにマスコミに毒された人種たりとも目を奪われること必定デアル。少しでも車に関心のあるご仁なら、それが動機になる公算は強いのでアル。

つまり、客になる、いや買ってくれる見込みは非常に有望になることウケ合。特に一度買ってくれた客が買い替えたりもっと台数を増やす動機になる公算は大デアル。

デ、アルからして、まずこの機にあたって新機構のオートループの説明書やパンフレット類は、ありとあらゆる知人、友人、一面識のない人までにも発送し、新型車のイメージを印象づける。ヤマハに多くの新型車アリ、そのムードが盛り上ったところで直接攻撃をかけるべし。遠慮は禁物、波状攻撃で魅力ある新型車を買ってもらふことに誇りをかけて進むことあるのみデアル。

ここで忘れてはならないのが、新機構の構造、性能、特長点をディーラーなどの講習会でミッチリマスターして出発すべし、これがセールスポイント、いわば泣かせどころでもあるからデアル。

人間常に考える輩である。否、考えなければならぬ輩でアル。デ、アルカラして効を奏して新型モデルを買っていた

だいたら、その人を通してさらに新型車売込みの算段を、寝ては夢、起きてはうつつ幻のごとく考えなければ一人前ではないのでアル。

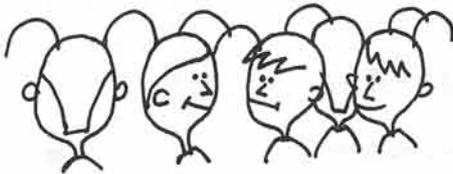
「彼は買うだろうから行ってみな」

——てな無責任時代の代表者のようなヤカラもいるから、その新機構の良さを実感として理解してもらってから、改めて紹介してもらおう。そうすれば、その間に紹介先に新車の宣伝も行き届いているだろうからコトは運びやすい。そこで名刺に一筆かいてもらえれば、あなたの腕はお見事。一枚の名刺から、夢と希望が湧き出で、大口需要の足がかりになった

実例もあるのでアル。さて、ここで攻撃の手を休めてはならないのでアル。とにかく、新型車発売は何年に一度かのチャンスである。これからの戦法が真のセールスマンの腕と度胸。二本差しならぬガッポリいただきの思惑を胸に秘め、セールスの真価を世に問う男の中の男一匹の姿があるのでアル。

噂を聞いてきのうも今日も 街の巷に出没し、買い替え時期の客、あるいは外回りの従業員を増したとか、通勤や通学の出た家庭などの噂を聞きに歩く戦法である。その情報の中には全く取引きのなかったところ、あるいは他銘柄を買っている客もあろうが、チュウチヨしてはならないのでアル。新型車売込みの最後のきめ手がここにあるのだ。しかも初めて車を買おうとする客や他銘柄に飽きた客を陥すには、この新型車をもってするのが一番。テキのほうは、どうせ買うなら新機構が盛り沢山の新型車に食指が動くことウケ合いでアル。

とにかく、ありとあらゆるところに、新型車のムードをばらまき、それを元手に売込み作戦を展開することにある。世間は広く、人間は多い。その無限の資源をうまく活用するか否かに勝負はかかっている。新型車売込み倍増の旗印はすでに掲げられたのだ。迷うことなく出発、進行……前途はバラ色ならぬ、新型車売れゆき倍増、仕事倍増の約束が待っているのだから。



☆はなしのよびたんく

☆はなしのよびたんく ☆はなしのよびたんく ☆はなしのよびたんく ☆はなしのよびたんく ☆はなしのよびたんく

1/15 cc



一滴のオイル、一滴のガソリンが何ccであるかご存じですか。それは十五分の一ccです。それではこの十五分の一ccの燃料でどのくらい走れるでしょうか。数あるモペットの中でもっとも小食漢なヤマハモペットならば六〇kgのあなたを乗せて、六メートルも走ります。なぜなら一〇〇〇ccのオイル混合ガソリンで九〇〇〇メートルも走る経済車だからです。

ごぞんじですか



日本で最初、そしてアジアでも最初のグランプリ・レースといえば、これは昨年の秋にスズカで行なわれた日本GPレースですが、ことしの秋は待ちに待った「トーキョー・オリンピック」がアジアで最初のオリンピックとして盛大に開催

されます。

ところでオリンピックといえば、常に話題の中心となるのが金メダルの獲得数ですが、どこの国がどれだけ金メダルを獲得しているかという点、アメリカがもっとも多く四一三個、ついでイギリス一二二個、ソビエト一〇二個、スエーデン一〇八個、フランス九二個の順で、日本は二四個でチェコとならんで第十四位。日本体育協会ではトーキョー・オリンピックで三四個の金メダルを獲得するといっていますが、グランプリ・レースのように勝たせたいものです。

一〇〇メートル

二・八秒



オリンピックにちなんでもう一つ。スタンディングスタート一〇〇メートルすなわち「ヨイ・ドン」で走りだす一〇〇メートル競走では、ドイツのハリー選手による一〇秒フラットが世界記録で、日本記録は吉岡選手の一〇秒三。

これを動物とくらべてみますと——
チーター 二・八秒、かもしか 三・七秒、だちょうとライオン 五・六秒、競争馬 六秒、キリン 六・四秒、野牛 七

秒、あの重い象でも九秒で走り、犬が一〇秒で人間と同じ。人間と動物とではまさにモペットとレーサーほどの違いがあるというものです。

フィルター



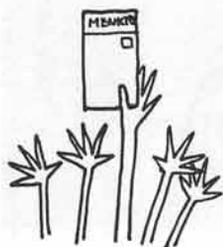
タバコは肺ガンの因とかいわれ、今まで紙巻タバコからパイプタバコに移ったり、フィルターチップの高級タバコに変えている愛煙家も少なくないようですが、さてこのフィルターチップのフィルターは何によってできているかという点、大多数のものが化学繊維のアセテートを使っています。

アセテートは吸湿性が少なく、タバコの味のバランスをくずさないからですが数あるフィルターチップ・タバコの中でもっとも繊維の多いフィルターを使っているのはアメリカのケントで、その数は二万八千本、少ないのは、意外と感じるかも知れませんが同じくアメリカのL&Mの五千五百本。別に専売公社のカタもっているわけがありませんが、日本のハイライトは一万七千五百本で、L&M

の三倍以上の緻密さをもっています。

なおエンジンのフィルターチップともいえるエヤクリナーは、剛毛、醋酸ビニール、濾紙などがあり、このうちフィルターとしてもっと効果的なのが濾紙ですが、吸入空気をどこからとるかによって使用されるエヤクリナーの種類が変わってきます。

とうけい



つい最近の統計によりますと、日本全国における二輪車の保有台数は五〇〇万台を突破し、毎年百万台ぐらいたつ増えているという話です。そして、日本の人口九千万人のうち、四人に一人は運転免許証を持っています。といっても驚くにあたりません。一人で二つ以上の免許をもっていればそのまま二つ以上に勘定されるからです。これが統計の魔術なんです。ところで免許試験は一〇人の受験者に対して四人の合格率ということですが、運転免許を取得しているあなたはこの難関を突破してきた人、安全運転に心がけましょう。

ヤマハ教室
連さい
**2ストロークエンジンの
はなし**

働き者の2ストローク

今まで二回にわたり2ストローク・エンジンの概要を述べましたが、その仕組み、働きなどを具体的にこまかく説明していきます。

そもそもオートバイのエンジンというのは内燃機関と呼ばれますが、これは蒸気機関車のように石炭を燃やし、その熱で蒸気を発生させ、蒸気のエネルギーでピストンを動かしているのと同じで、燃料を直接に爆発させたその力でピストンを動かしているわけです。

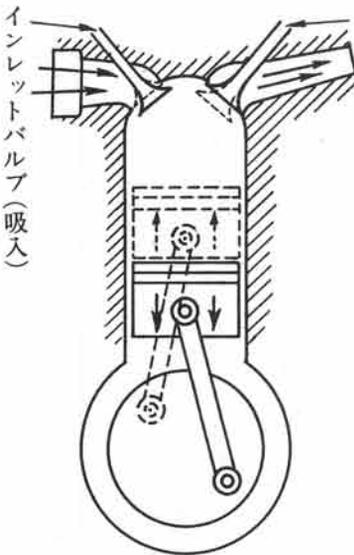
すなわち燃料を直接利用するものが内燃機関で、間接に利用するものを外燃機関といえます。

ところで、この内燃機関であるオートバイ・エンジンに4ストロークと2ストロークがあるのは、すでにお分りのことですが、どちらもピストンがシリン

ダ(一種の円筒)の中を往復することによって、吸入、圧縮、爆発、排気の仕事をすることに変わりありません。が、しかし4ストロークでは、その言葉のとおりピストンが四行程、つまりピストンが四行程(ということはクランクが二回転)して一つの仕事を終るのに対し、2ストロークではピストンが二行程(クランクが一回転)、つまりピストンが一往復するだけで一つの仕事をしています、このように、ピストンが二往復して吸入、圧縮、爆発、排気の仕事をすると4ストロークに比べ、ピストンが一往復するだけでその仕事を全部やってのける2ストロークは、往復運動が少いだけにピストンやシリンダの摩擦も少ないので、耐久性の点ではすこぶる優れています。

合理的な吸・排気法

この両者は同じピストン往復型のエンジンでありながら、いまのべたようにエキゾーストバルブ(排気)



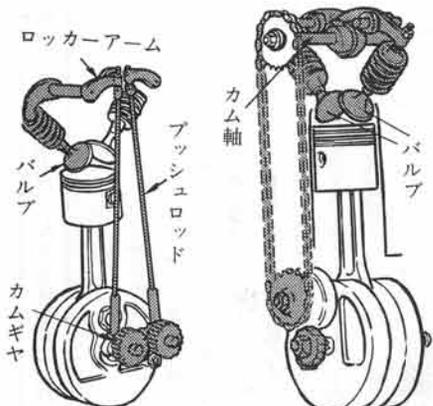
〔4ストロークの吸・排気〕

図の実線は、ピストンが下降すると同時にインレットバルブが開いて燃料を吸入する。黒線はピストンが上昇し圧縮行程に入るときで、その時インレットバルブが閉じエキゾーストバルブが開いて燃焼ガスを排出する。

この両者は同じピストン往復型のエンジンでありながら、いまのべたようにエキゾーストバルブ(排気)を閉じるようにしています。

の仕事の量が異なるのは、当然のことながら、仕事をつかさどる機構や機能が大きくちがうからです。では、どこがちがうかというと、まず吸・排気の方法がまるっきりちがうということです。図をご覧になればお分りになることと思いますが、4ストローク・エンジンでは気化器からの燃料はシリンダの上にあるバルブ(弁)が開くことによって吸入され、圧縮・爆発した排気ガスはもう一つのバルブが開くことによって排出されます。もちろん、このバルブの開閉はクランク軸の回転(つまりピストンの上下運動)と関連して定められた時期に、プッシュロッドあるいはチェンによって開閉するようになっていきます。

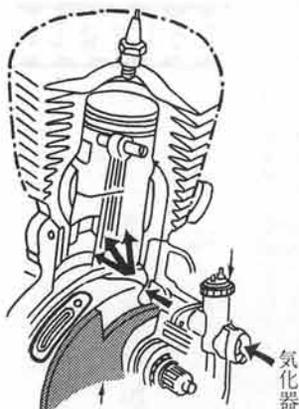
このように吸・排気を行なうバルブはもちろんのこと、このバルブを開け閉めさせるためにカムギヤやプッシュロッドあるいはカムチエンなど多くの機構が仕組まれているわけです。



4ストローク・エンジンではバルブを開閉するために多くの機構が取り付けられている。

シリンダヘッドに吸・排気の孔があつてバルブを開閉する4ストロークの機構です。図のように4ストロークの機構に比べていたって簡単、合理的なことがお分りでしょう。

〔註・ストローク〕
ピストンの上下運動、行程とも言う。
往復型エンジンではピストンの往復運動をコンロッドとクランクにより回転運動に変えるが2ストロークではクランク軸が1回転(ピストンは上って下る2回、つまり1往復)で一つのサイクル(仕事)を終える。
4ストロークではクランク軸が2回転(ピストンは2往復)で一つの仕事を終る。



ロータリーバルブ
(切り欠きのある円板)

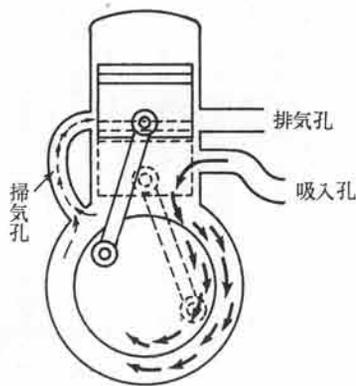
2ストローク・エンジンでもクランクケースに吸入孔を設け、ピストン・バルブのかわりに切り欠きのある円板で吸入孔の開閉を行なうロータリー式がある。

シリンダの吸入孔をクランクケースに移したことにより、そのかわりにシリンダに第三掃気孔を設けたり、そのほか多くの利点がありますが、それは次回のエンジンの働きについてのべることにいたします。

効果的なロータリーバルブ式吸入

さて、ここで忘れてならないのはYA

に対し、2ストロークではシリンダの側面に吸・排気の孔が設けられていて、ピストンが上下するたびに吸・排気孔を開閉する仕組みです。
この点を考えただけでも2ストロークのほうが機構が簡単なことは一目瞭然、このため重量も軽くてすみ、複雑でないだけに故障は少なく、しかも能率的に仕事をしてくれるわけです。



〔2ストロークの吸・排気〕

シリンダに並べられた吸・排気孔は、バルブの役目を果たすピストン上下運動によって開閉される。

販売に採用したものです。

クランク軸に取付けられた円板はクランクの回転につれて回り、ピストンがシリンダにある吸入孔を開閉すると同じくクランクケースにある吸入孔を開閉することとは前述のとおりですが、この円板の切り欠き部分は大きくしたり、小さくしたり自由に行なうことができるので、燃料の吸入時間も長くしたり短くしたりできるわけです。

6型やYG1型などに採用されているロータリーバルブ式吸入方法です。

これはシリンダに排気孔だけを設け、クランク軸に切り欠きのある回転弁を設けて、クランクケースにある吸入孔を開閉することによって燃料をそのつど吸入するもので、ヤマハが独自に開発、そして最も早く市



天竜テストコースで試乗する各社の記者

報道関係者をまねき 新車発表、試乗を開く

三月二十四日、ヤマハ本社に報道関係者をまねき、YF11、YG1-D、YA-6の三種の新車をいたしく見てもらおうと同時に、オートループの説明

報道陣にあいさつする小池常務



会を開いた。小池常務より会社の概況と将来についての説明があったのち、ヤマハの新車と、会社の活況をさらによく理解していただくよう、活発な意見の交換があった。
そのあとで、天竜テストコースで試乗会を開き、報道陣がわかるがわる、新車に試乗したが、いつもながらヤマハ車のスタイルのよさ、そしてなめらかなエンジンは好評で、各紙の紙面を大きくかざった。

こうしてほしい

工具の扱いで 技術が分かる



俗に「上手な職人ほど道具を大事にする」といわれています。もしこれが本当だとすればほとんどのサービス店に「職人」さんがいないといつてよいのではないのでしょうか。というのは大部分のサービス店では、どこに何の工具があるやらさっぱり分からないような状態で作業をすすめているからです。

なるほど、作業台の壁を利用して工具棚を作り、これに赤ペンキで工具の正しい置き場所を明示しているサービス店も少なくありません。

しかし、どうでしょう。所定の場所に所定の工具が間違いなくかかっているようなことは何回ありましたか。一年に一回、大晦日の仕事じまいのときぐらいではないでしょうか。もちろん工具がどのような散在ぶりであろうとも、与えられた仕事を為しとげられるのであれば、門外漢が口を出す筋のものではありません。が、残念ながらだいたいにおいて工具を粗雑に扱っているところは得てして仕事も粗雑であり、仕上りもけつしてきれいだとはいえないのです。

なぜならば、そういったルーズな店の工具は、そのほとんどが素人の私たちから見ても分かるほど満足なものがないからではありません。いや、間違ってもはいつて工具の種類や点数が少ないといっているのではないのです。工具の種類や品数は十分すぎるほど用意されているのですが、満足に使える

工具が少なすぎるというのです。

油だらけの手から無造作に土間に放り投げられたプライヤーは泥まみれとなつてしまいます。それだけならともかく取付部はガタガタ、調整しようにも締付ネジがゴケでパカになつていたりときいています。スクリュードライバーとみれば刃先が丸坊主。これではビスをゆるめることもできなければ締めつけることも困難です。すべてこんな調子であるとはいませんが……。「うちの職人は腕が達者だから工具を選ばない」などと得意がつている主人もいると聞いていますが、刃先の丸くなったスクリュードライバーで、どうしてビスの頭を傷つけないでドライバーの柄をハンマーで叩きながらネジと格闘している光景をよく見かけますが、これが職人さんすなわち「一級」整備士さんの真の技術なんでしょうか。

願わくは私たちの前で大事な工具を放り投げたりくい加減な工具で乱暴な仕事をしてもらいたくはないのです。ビス一本だつて私たちが傷をつけたくないのですから。

お店のショーウィンドウをいかに小ぎれいに飾ろうとも、工具の扱い方でお店の技術の程度を知るユーザーがいるということを忘れてください。……暴言多謝。

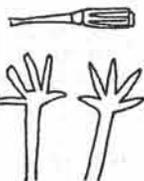
ユーザー・ディーラー・メーカー

人手が足りぬ というけれど

最近、地方に店をもつ者にとつてはちょっと気のきいた話を耳にしましたので、皆さんにご披露しその是非を言いたいと思います。ほかでもありません。サービスに関する話です。私が実際に見聞したのではないのですが、ある四つ輪のサービス店がちよつと変わった方法でサービスを実施し、お客さまの非常な好評を得ているということなんです。

なんでも修理のために持ちこまれてきた車はすべてその原因となった不調箇所がチェックされ、それがどのような原因によるものかをことごとまかく報告しているそうです。

たとえば「エンジンの回転が不調である」ということで持ちこまれてきた車に対してはエンジン回転の不調をもたらす原因は次のようなものがありますが、一般的な原因とそのつかみ方を指示し、あなたの車はコンタクトポイントの焼損が原因でした。コンタクトポイントが焼損しますと電気の流れがわるくなり、点火プラグに強い火花が発生されず、このためエンジンの回転がアクセルにスムーズについてこないということになります。コンタクトポイントの焼損は多くの場合コンデンサーの不良によってひき起されるものですが、あなたの車のコンデンサーは正常ででした。したがってあなたの車の場合はポイント



こうしたものです

の接点面にオイルが附着し、これがカーボンとなつてポイント接点面の密着度が損なわれ焼損事故を招いたものと推定されます。ポイントの接点面は、うるさくいえば手を触れてもいけないところで——なぜなら手の脂がつくから——、今後の保守に際してせいぜい気をつけてください。なおコンタクトポイントは三千軒走行毎に点検し、汚損や焼損がないか、また間隙は正規か——などの保守を必要とします。

——というような具合で、交換したコンタクトポイントの不良品はビニール袋に入れられて、前述の修理書と共に使用者の手にわたされるそうです。

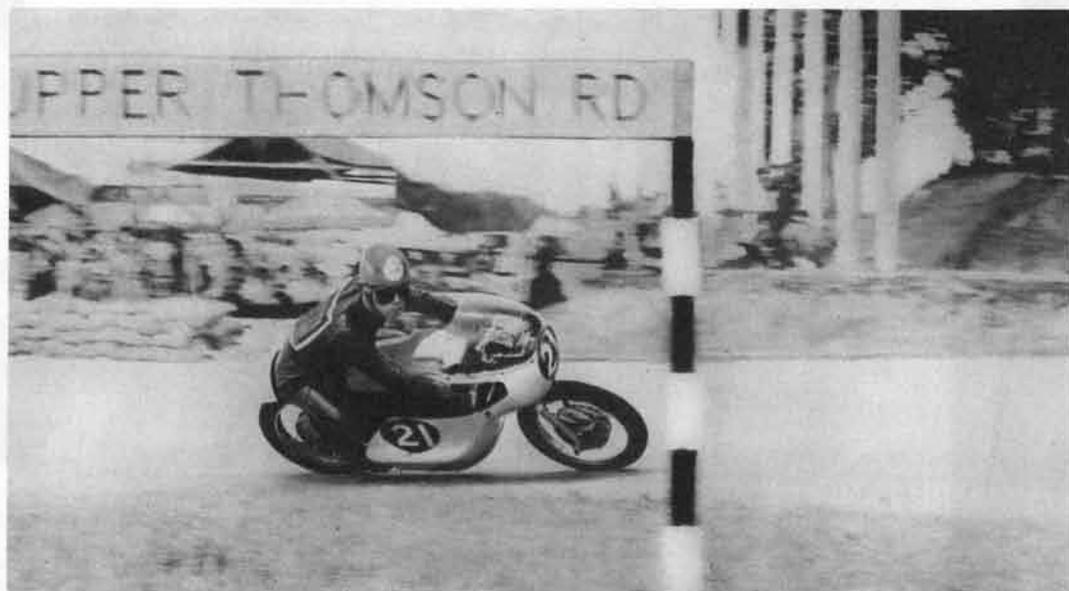
われわれのような少ない人手の店では、とても真似られない芸当ですが、不良部品をビニールの袋に入れてお客さまに納得してもらうこと、そして修理の状況を口頭で説明することぐらいは何とかできそうです。

みなさんどうでしょうか。わたくしはこれからの修理で、どうしても部品を交換しなればならないお客さまは、その理由とその交換した部品をお客さまにお見せしようと思つております……。

こうしたほうがお客さまにとつても心おきなく修理を頼めるようになるし、修理するほうにとつても勉強になると思います。すでにみなさまがたのお店ではやられていることかも知れませんが……。

ヤマハ マレーシア G.P. に新記録優勝

—ヤマハRA75レーサー125ccも好調なすべりだし—



ダイナミックな走法をみせてカーブに入ろうとする250cc級レースの覇者伊藤史朗選手



初めて海外レースに参加した本橋泰明選手もよく健闘 500cc級レースに優勝した

東南アジア地区最大のレースであるマレーシアGPは 去る3月29・30の両日にわたりシンガポールのトムソンロードコースに約8万の観衆を集めて盛大に行なわれたが このレースにおいてヤマハ・レーシングチームは 250ccクラスに新記録を樹立して優勝 またことし初めて参加した 125ccクラスにおいては2位と3位を占めた なおヤマハ 250ccレーサーで 500ccクラスに出走した伊藤史朗選手は新記録のラップタイムを樹立し 優勝を目前にしていたもののスネークベンドで転倒 惜しくもレースを棄権しなければならなかった しかし初陣の本橋泰明選手がよく健闘し 500ccクラスに初優勝した

250cc級レース (10周48.2km)

1. ヤマハ 伊藤史朗 24' 50" 0
2. ヤマハ 本橋泰明 25' 23" 0

●最高ラップは伊藤史朗(ヤマハ)の2分24秒9
で新記録 レース記録も新記録

125cc級レース (10周48.2km)

1. スズキ H.アンダーソン 25' 29" 9
2. ヤマハ 伊藤史朗 25' 55" 9
3. ヤマハ 本橋泰明 26' 26" 4

●最高ラップはH.アンダーソン(スズキ)の2分
で新記録 レース記録も

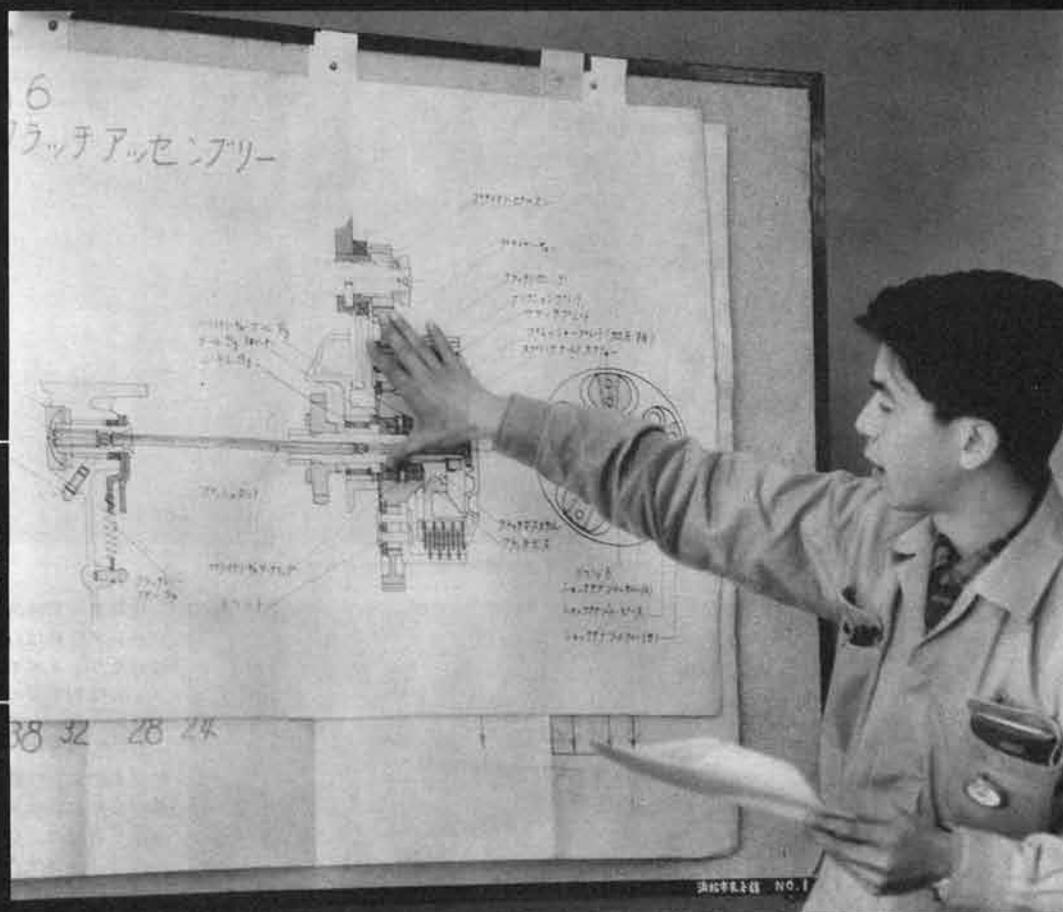
500cc級レース (60周289.2km)

1. ヤマハ 本橋泰明 2' 36" 31" 8

●最高ラップは伊藤史朗(ヤマハ)の2分23秒9
で新記録

ヤマハ新型車の講習会

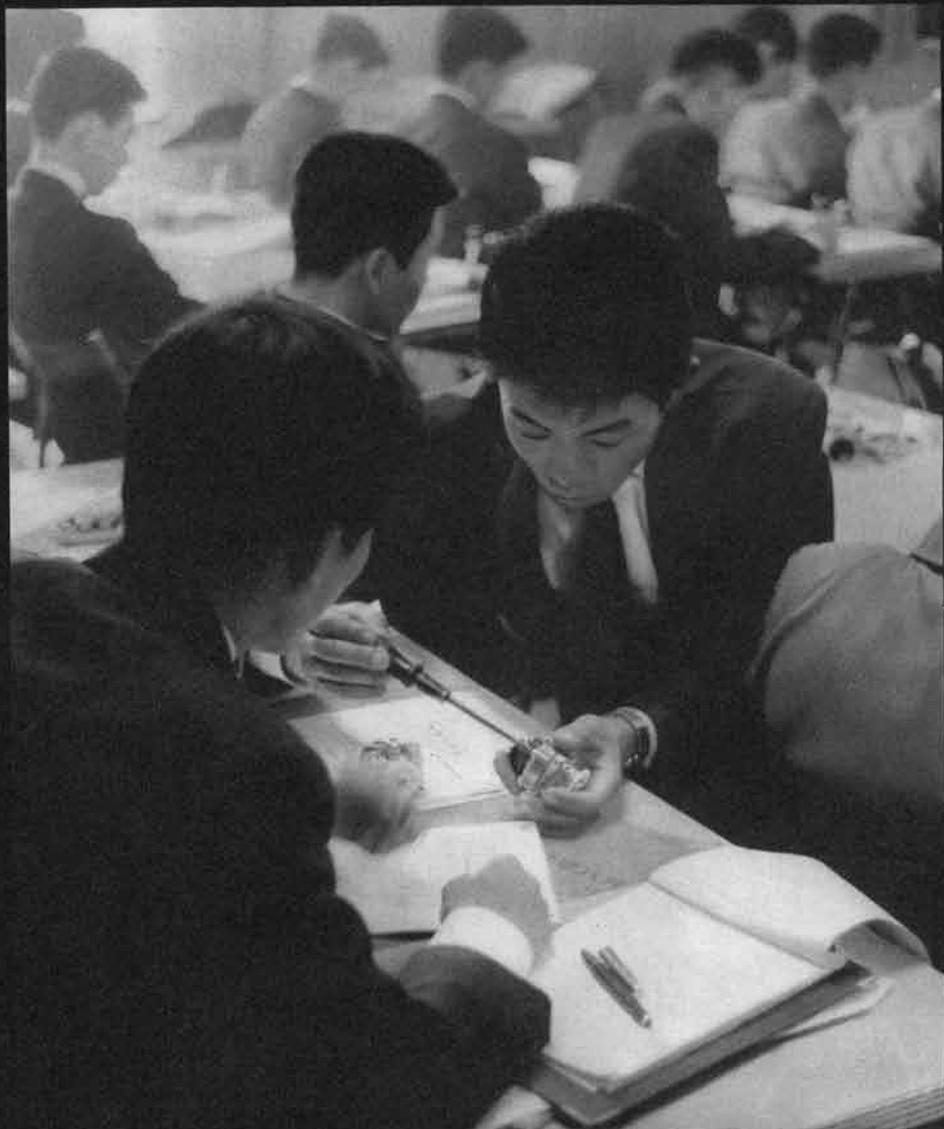
—技術の伝達使 チーフ・サービスマン—



まず本社技術部の担当
員から 実物と図解で
新機構のすべてが説明
された



新型車のいっせい発売を間近にひかえた3月
下旬 各車の新機構およびオートループの徹
底的な技術講習会が開催された 浜松市民会
館に集った全国特約店えりぬきのチーフサー
ビスマンたちは ぎっしりつまった日程をも
のともせず 熱心な質疑応答をくりかえしな
がら 新型車のすべてを理解していった
これらの人びとが この知識を その技術を
それぞれの地方販売店の末端まで伝達して
くれるわけだが こうした陰の努力があつてこ
そ ヤマハの新型車がつねに大きな信頼感と
ともに ユーザーに迎えられているのである



オートループ装置の整備実習「ウシロを向いて行儀の悪い!……ではなくて」ゴホウビをあげたいくらい熱心な生徒なんです



さすがは全国からえらばれてきたサービスマンたち 昼休みも返上して新車の部品にとりくむ

ヤマハ・トリビュン

豪快なテクニックで
他を圧倒、251cc以
上クラスで優勝した
ヤマハの三室選手。



'64 モトクロス 日本 グランプリ

ヤマハ 優勝

4月12日、群馬県相馬が原で行なわれたモトクロス日本GPレースの251cc以上クラスでヤマハにのる三室選手が優勝し2位もヤマハの久木留と上位を独占ヤマハの強さを十分に発揮して選手権を獲得した。その他125cc 250ccにおいてもYA-6、YD S-2のモトクロス型が2位3位と上位入賞し新型車の優秀性を十分に示したレースであった。

関西の荒井選手は、足首ねんざのハンデにもかかわらずよく健闘し、125ccで2位、250ccで3位と上位入賞しそのファイトはかっさいを受けた。



表彰台の三室選手、2位ヤマハの久木留、5位田沢と上位をしめ、ヤマハの強さを十分に示した。





ヤマハ・ストライプ-20 長距離クルージングへ

'64新艦ヤマハ・ストライプ20クルーザーの披露と耐久テストをかねて、長距離クルージングがおこなわれた

3月25日、浜名湖畔の新居を出航。外洋および内海などあらゆる条件を克服。約10日間にわたって耐久性、走航性など貴重なデータを多数得るとともに、各地でその洗練されたスタイルやすぐれた性能を絶讃された

ヤマハニュース No. 17

昭和三十三年四月十五日印刷
昭和三十三年四月二十日発行

発行人 小池久雄

発行所 ヤマハ発動機株式会社

印刷所 株式会社 垣田印刷所

〒450 浜名町 西浜 五丁目五番一六二



ヤマハ発動機株式会社

5
6

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30



ヤマハジュニア・YG1-D