

ヤマハニュース NO.28 YAMAHA NEWS



全国販売店に聞くヤマハメイトの売りどころ
2サイクル + オートループ 世界の主流に

ヤマハ ハイライト



躍進ヤマハの原動力 YG1

ぞくぞく発表された中間車種のいずれもが好評 堅実な売れゆきの伸びをみせていますが その性能 スタイルの母体となったYG1は発売以来すでに2年半 変らぬ人気を持続しており いまや“名車”としての確たる地位をきずきあげています

メイトただいま婚約中



岡山市吉村モーターズさんの販売店である同市竹下オートセンターさん扱いで、モーターに当選された中山龍夫(29)さんと片桐勝子(24)さんは、ただいま婚約中の恋人コンビ。この十月中には「家族コンビ」になるでしょう。というおめでたい話でした。

竹下さんから 300km点検をうける正真正銘の
恋人コンビ 「500kmあたりで結婚式ネ」

ヤマハメイト
club

メイトといっしょにワになって……



さよなら メイト またアシタ……



「クルマもオヨメさんもいっしょ」にいただく
んだから……」「はいお母さん 安全第一」

中学・幼稚園の先生コンビ

新郎?の中山さんは市外妹尾(セノオ)中学の中山先生 いままでは汽車の乗り替えやらで一時間以上もかかっていた通勤が、メイトがきてからは、タツタ二十五分で着いてしまうので、毎朝オイベントをつくるお母さんも大助かりとか――

片桐さんは操南幼稚園5年動続 普通免許ももつベテラン・センセ ただし二輪車に乗るのはメイトがはじめての由 通勤途上 自転車の子らにスイスイ追いつかれるのは口惜しいが、その日のためにジツと耐えていられるとか――

ヤマハメイトで ブンブンブン……

土曜の午後は メイトでスイ
「タツオきーん もうすぐ2台
分の車庫つくらなきゃ」





メイトただいま婚約中

休日ごとに勝子さんの練習もかねて郊外へ
くだもの王国オカヤマのいちばん美しい季節
をゆく メイトのふたり 人生でいちばん
素晴らしい日々を よりいっそう充実させて
くれるメイト わたしたちは日本中でいちば
ん しあわせなコンビです

ヤマハニュース NO.28 YAMAHANNEWS

いあつち

ヤマハ発動機
第一業務部長

中村 仙司



北海道は昨年に続く冷害、東海、関東、関西、四国は例年にならない台風、豪雨と、本年は思わぬ天災が続き、各地の販売店の皆様の被害を御案じ申上げております。

不幸にも被害をうけられました地方の皆様方に対しまして心から御見舞申上げます。と同時にヤマハと致しましても被害地の車のアフターサービスに目下全力を挙げております。

さて、永年の研究の成果として、ヤマ

ハと致しましては絶対の自信のもとに発売致しました、オートループ付モペット、
「ヤマハメイト」は販売店、ユーザーの皆様より絶大な御支援を頂き全く好評のうち急激な売行きの上昇を続けております。

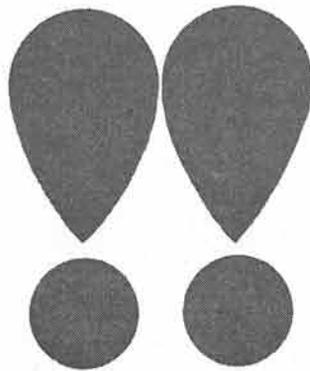
発売と同時に発足致しましたモニターコンビも各地で大きな反響をまきおこしております。

海外における評判も極めて好評で、ヤマハと致しましては輸出の一層の増大と共に、国内市場においてユーザーの皆様には従来のモペットのイメージを打破る高性能なオートループ機構と、斬新なデザインの新モペットとして、販売店の皆様には安心して御客様におすすめていただけてまた売りやすいモペットとして、更に飛躍出来るものと期待致しております。

二輪車の主力商品として、このメイトをメーカーと一致協力して御拡売いただき、またメイトを通じ販売店の皆様の繁栄をはかっていただくことを心より御願ひ申し上げます。

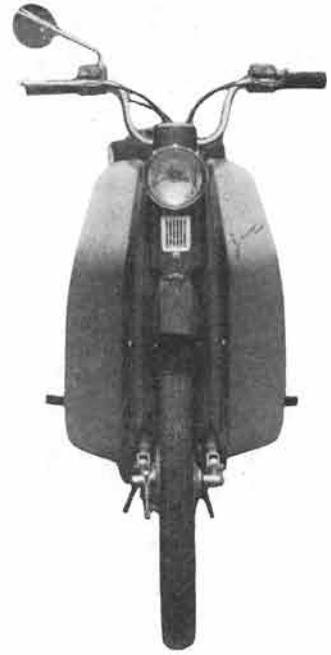


私
は
こ
こ
を
メ
イ
ト
を
売
る
の
は



オートループとロータリーバルブを
備えた、世界最新鋭の2サイクル・モ
ペット、ヤマハメイトが発売されまし
た。

愛称募集や、モニターコンピ募集な
どで、早くから発売が待たれていただ
けに各地ともメイトの人気はうなぎの
ぼりです。



ただ目新しいというだけでなくメイトには数多くの魅力が盛りこんであります。もちろん始めに書いたようにオートループということもその一つですが、スタイル、シヨックアブソーバー、クラッチなどお客さまに知っていただきたいところはたくさんあるのです。そこでどこをお客さんにお知らせして、メイトのよさを知っていたかどうか、全国の販売店のみなさんにお聞きしてみました。



北海道森町御幸町
大島商会

大島国市氏

乗ってみた感じで、ずいぶん使いやすくなっていますね。とくにキックね。YA1ですでにやっていたんだから別に目新しいことでもないんだけど、やはりこれはいいですね。とくにこの車は婦人にもと

いうことで宣伝しているわけですから、キックが軽いということはいいですね。それに音が小さいことは充分セールスポイントになるでしょう。小さいというより軽い音ですね、こんなことも案外女性に向くんじゃないでしょうかね。その他売るところといえば、やはりオートループでしょうか、これはもうほとんどの方が知っていますね、何がこうなるおあると聞いたむずかしいことではなくて、オートループなら新しいエンジンだろうということの評判がいいんですね。ですから、オートループ付のモペットなら一番新しいモペットということになりますからね。

千葉県館山市北条二二二四

和田モータース

和田光永氏

われわれとしては待望のモペットです。これで50ccでも対等にやっているとかなりましたね、よいところはやはりエンジンですね、バイクの心臓はなんとい

ってもエンジンですから、やはりこれが最高でなくてはお客さんに安心して買っていたけません。その点2サイクルの方が故障も少ないし、修理費の方も結局は安い、これは実際に使って、ある期間たってみれば誰にもわかることですから、実例をあげれば説得もしやすいですね。それに加えてオートループということ、こうなるともうヤマハ以外には較べるものはないということですね。オートループはよく知られています。なにはともあれオートループはよいということ、これがついていけば最新型ということがすぐわかりますから、オートループ付の最新型モペットということ、充分なセールスポイントになります。



長野市横山町

佐藤自転車店

佐藤 治雄氏

それはなんととってもオートループでしようね。とにかく焼けないということが絶対押せます。

こちら、山間地をひかえていますから、

香川県高松市観光通

常盤自動車販売

岸田 明氏

はじめ配車されたときは、あまり変りばえもしないと思いましたが、いろいろみていくうちにやはり、造られるべくして造られた車だということがわかってきました。始めのこととは逆ですが、たしかにいえることはすべて一新されたヤマハの50ccだということでしょうね。い

これまで50ccなどはどうしても焼けるという印象が強いんですね。オートループでオイル代が安いということをよくいいますが、山間地ではそれほど変りません。まあ、それだけよくオイルがまわっているということなんです。そんなことより、焼けてエンジンをつつぱりにしては元も子もなくなりますから。

ですからモベットについたということ、オートループということがいちばん強いんじゃないですかね。

山道での配達なんか、どうしても2サイクルじゃないと持たんというし、とにかく、急発進、急停止のくり返しでは、2サイクルしか使えません。まあもとどとロータリーバルブで力も充分あるんで

ままでどうも50ccがヤマハは弱かったですから、このようにメーカーが力を入れる車種ができたということは、お客さんに買っていただくにも安心しておすすめできますね、それだけ私たちとしても自信をもってセールスできるわけです。

もちろん機構的な各部についてもいろいろありますから。やはり第一はオートループ付ということでしょう。他の2サイクルメーカーが後を追ってつけるのを競っているオートループを、モベットクラスにまでつけているということは、ヤマハの大きなリードです。

メーカーへの注文といっはなんですか、シートがちょっと高いのが気になりますね、それとフロントフォークがちょ

すから、ほんとにオートループがつけば鬼に金棒というやつでしょうね、それと煙が出ないということも大きいですね。とくに坂では混合ではもうもうと煙をはきますからね。たしかに出ないですね、はじめちよっと出ても、一定のスピードになるとまったく出ません、ちよっとものたりないくらいです。

っと固いという感じもありますけど、これも新しいうちだからでしょうね。

今年もメーカーチャンピオン取りましたね、やはりレースは勝たなくちゃいけないですね。こういうことが案外お客さんにアピールするんですね。もちろんスポーツ車を売るときは直接のアピールにはなりませんけど、それでも、オートループ、ロータリーバルブと、レーサーで開発した技術が使われているのが強みですね、最高の性能を出せる機構を使って、性能を押えて余裕を持たせてあるから、長もちする、このようにお話しするとお客さんにわかっていただけるといいます。なんといっはてもよいものを売るといっ自信が大切ですね。



京都市右京区宇多野

大西商會

大西哲夫氏

スタイルがいいですね。サドルの下の
ボート型のタンクがやはりヤマハらしい
デザインですね。まあこのクラスの車を
使う人はあまり車のスタイルに関心のな
い人が多いんですが、二五〇もモベッ
トも区別のつかない人が多いですからね。
でもこんな人たちに、こういったスタイ
ルの違いを教えてあげると、非常に興味
を示しますね。まったく同じような形の
オートバイがこんなに違っているという
ことに、おどろくんですね。それでよく



福岡市管絃町一組

(株)ニシジマ輪業

西島司郎氏

まあ平凡なことですけど、モベットの
利点をよく分かってもらえばいいと考
えます。その上でヤマハというひとつの
イメージを感じてもらえば自然メイトが普

見ると、やはりメイトがいちばん洗練さ
れてるということになるんじゃないで
すか。

そういう点で女子高校生などに売りこ
んでみようかとも考えています。

女高生にはピアノの方でもヤマハはな
じみ深い名前ですから案外うまくい
くんじゃないかと思えます。このあたりは通
学するにも自転車かバイクですが、まだ
まだバイクへの乗り換え需要は多いと思
いますね。

まあ学生にかぎらず、通勤者などが広
く対象になるのでしょうけど、この層に
はなんといっても、カブが強く食いこん
でますから、よほど強くメイトを印象づ
けないとなかなかですね。

及していくのではないのでしょうか。

最近では、このあたりでも駐車難で、
四輪車だと、軽にしてもまったくお手あ
げといったところですから、能率あげる
にはモベットですね。そういう便利さに
関しては、税金面とか燃費や維持費もで
すが、カブでみんなよく知ってるわけ
ですから、この車種にヤマハで好いもの
ができたといっていけば、早く理解して
もらえます。またオートループという名前
はかなり広く知られていますから、これ
のついたモベットということで、充分強
いセールスポイントになるでしょうね。
ともかく、2サイクルだの、分離潤滑
だのいってわっかりっこありませんから
ね。オートループはいいものだというこ

東京都世田谷区世田谷

中沢輪業

中沢清氏

はじめに苦言を呈することになります
けど、もうちょっと対抗車との価格も考
えてもらいたかったですね。ここあたり
が売れる方とすればやりにくいといえ
ばやりにくいんですが、まあこれだけ新し
い車ですからそれを差し引いてもやっ
けますね、このクラスでは安全が第一
です。

メイトに限らないですが、ヤマハのブ
レーキは定評がありますから、ここを
売りに込むのも効果的です。とくにモベ
ットなどは高校生とかいった若い人にも乗
つ

とを深く印象づけて、そのうえでオート
ループ付のモベットを売るといったとこ
ろが、いちばん確実な売り込み方じゃな
いかと考えています。



てもらおう車ですが、まだ車の代金は親御
さんから出ますから、安全な車というこ
とを印象づけることが第一です。そうい
う点からいっても、ブレーキのよいこと
が大きなセールスポイントになります。
だれに聞いても評判はいいですね。効
きあじが独特で、それがいつまでも変り
ませんから、これはもっと宣伝しても
いいですね。





愛知県蒲郡市三谷小迫

大沢モーターズ

大沢 明氏

私どもでヤマハをあつかいだしたの
は一年前からです。豊橋営業所の方の熱意
に、こちらもちたえなければと思ってい
ます。

店に来られるお客さまはみなさんオー
トループが最大の関心のようです。これ
は頭うちといわれる業界では、やはり抜
群のセールスポイントだと考えます。
こんどのメイトは、50ccにかかわらず
このオートループがついたということ
これならいけると思いましたね。

前の車種では、いろいろメーカーの方
も苦労したようでしたが、今度のは順調
ですね。時季としても、初秋のハイキン
グシーズンにあたって、こちらは人もよ
く出ますから、そんなことで別に努力も
しなかったんですけど、豊橋営業所傘下
でもよく売れてるということで、おどろ
いたようなわけです。
このことは、やはり車自体の魅力が大

きいということでしょうね。

値段がちよっと高いというマイナスも
ありますが、やはりオートループという
ことで、お客さんの方で指名して買って
いかれます。

そのほか力もつよいし、クラッチもい
まのところ好調でいうことなしといっ
たところですね。

これからも、メイトの売上げをのばし
て多数販売店という名譽は維持したいと
思っています。どうしても多く売るとな
るとハイクラスの車では、需要層も限られ
てきますから、このクラスをわらう以外
ありませんから、せい一杯メイトの拡販
に力を入れてみようと思えます。



栃木県芳賀郡芳賀町

平野モーターズ

平野 政 弘氏

いろいろよい点はありますけれど、力
のつよさはちよっと他にないんじゃない
ですか。出足はみごとですね、もともと
ヤマハの車は出足は定評がありますが、

これも2サイクルのよさでしょうね。

ロータリーバルブということもこの強
さの原因でしょうね。この点は前のMF
でも同じでしたけども、こんどはそれに
オートループが付きましたからね。

これは、この地方でもオートループの
評判は高いですね。それも50ccについた
ということには注目されるんじゃないで
すか、他社も近くこうなるんじゃない
今年のモーターショウには発表されるん
じゃないでしょうか。

それとクッションもよくなったんじや
ないですか、はじめのうちはちよっと固
い感じですけど、やはり前輪もオイルダ
ンパーにした効果はあるんじゃないか。



北海道十勝郡浦幌町

竹田商会

竹田 毅氏

スタイルがね、ちよっと前の方が軽い
感じですね。うしろの方は、この舟型の
タンクはいい線いってるんじゃないで
すか。



この55が出るのが楽しみです、これ
でシートがダブルになるとちよっといい
スタイルになるでしょうね。

ともかくセールスポイントはオートル
ープ付のモベットということでしょう
かね。この地方は冬が長いですが、来年の
シーズン待ちということですが、ともか
く今年いっぱいぐらいメイトという名前
を売りこむことでしょうね。冬でもち
ろんある程度の需要はあります。まあオ
ートループのテストは旭川でやっています
から、このことに関しては心配ありませ
ん。来春になってまた大きいメイトが出
ればたのしみですね。

三重県亀山市本町
小亀自転車商会

小亀 信也氏



今度のメイトの発売は、愛称募集やモニター募集などで前せんでんがゆきとどいていたせいで、メイトの人気は上々です、第一回の配車でお客さんもひじょう

に興味をもってくださることがわかりました。町なんか走ってみても反応がちがいます。メイトという名前をみなさんよく知ってますね。デザインの点でも力の点でもこれはやはり魅力のある車ということではないでしょうか。
2サイクル+オートループということはまだ二輪の常識ですから、これからはこれでないといけないんだとお客さんに話します。

たしかに力がありますね。この点他社の同クラスの車は問題ありません。

Uラインボデーというのもこれはいいですね、やはりあの線はヤマハならではのところじゃないですか。

女性がのっでもびったりしますから、

それとクラッチですが、さすが長い間研究しただけあって、これはいいですね。とにかくこのクラスは、広い層に使ってもらわなければなりませんからこの使いよさは絶対必要なことです。プライマリキックで、ニュートラルランプがつくといった、いたれりつくせりと車ともいいましょうか、これはヤマハの傑作だと思えます。

やはりこのメイトは世界に誇るモベットの最高だと思えます。海外でもこれら受けるんじゃないでしょうか。

今年から、来年のシーズン始めにかけて、国内でもきつと爆発的に人気がよってくると思います。こういう商品を売るといことは私としても嬉しいですね。



栃木県佐野市

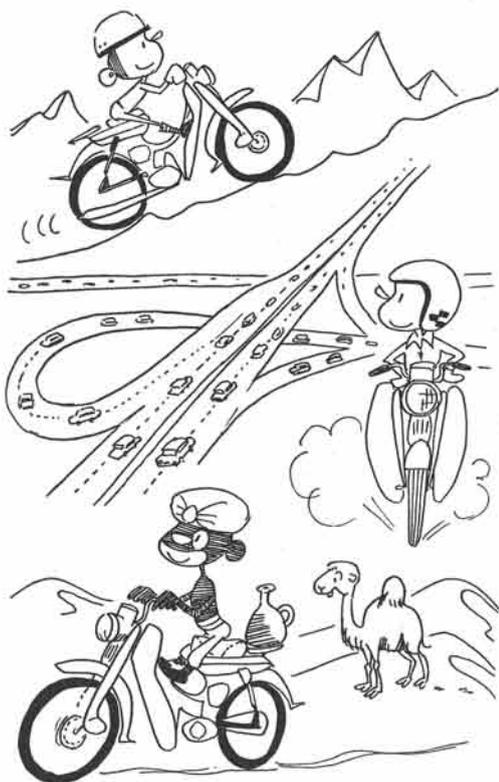
小松原モーターズ

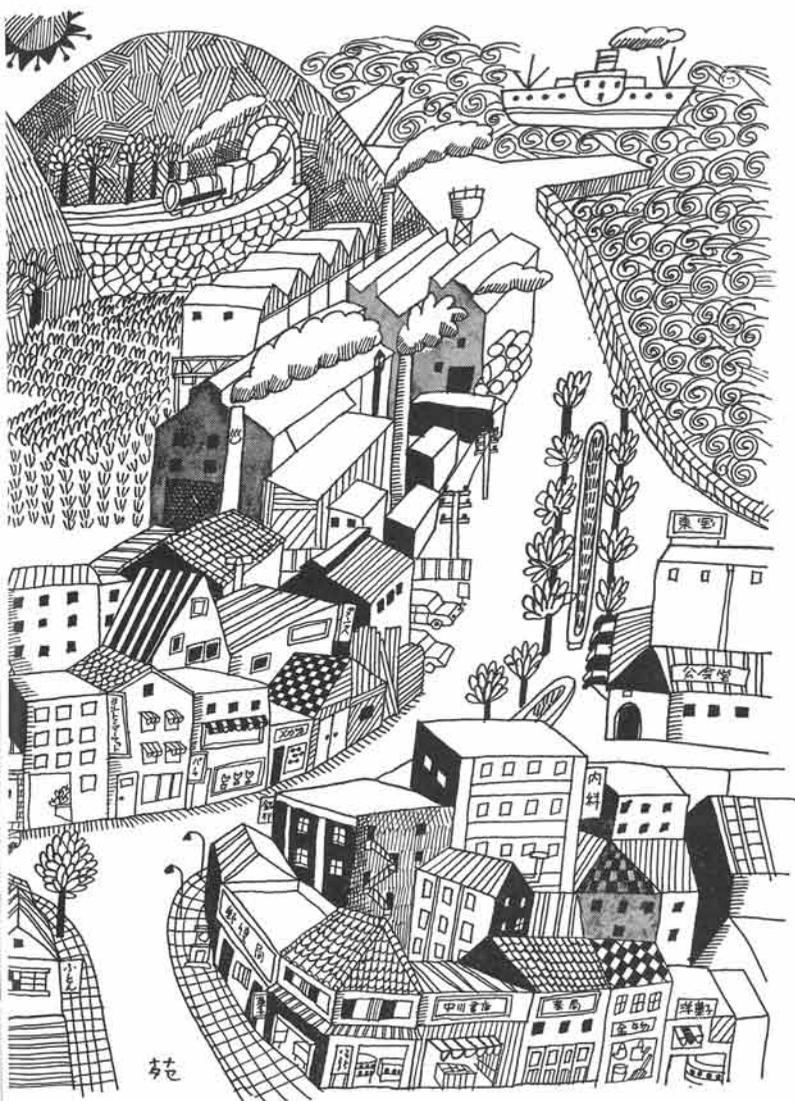
小松原 茂氏

うちでは、コンビに当選しましたのでメイトについては親近感がつよいです。近所の人たちも、モニターのことでよくメイトの話題にします。それでどんな

車だということに乗ってみると、これが力がつよいので、みんなおどろいてますね。出足のよさはやはりヤマハだけあっていいですね、ほんとにぐんと出ますね、他のと較べてみるとこのよさははっきりします。

それと音も小さいですね、静かなもので、ちよつと力がつよいなんて思えないくらいです。もちろんオートループはいいですね。モペットにはつかないんじゃないかと思っちゃったけども、やはりついてみるとこれが当然なような気もします。そのうちどこくるまもこれはつけるでしょうね。その点ヤマハはやはり先手をとったことで、これはぜったい有利ですね。



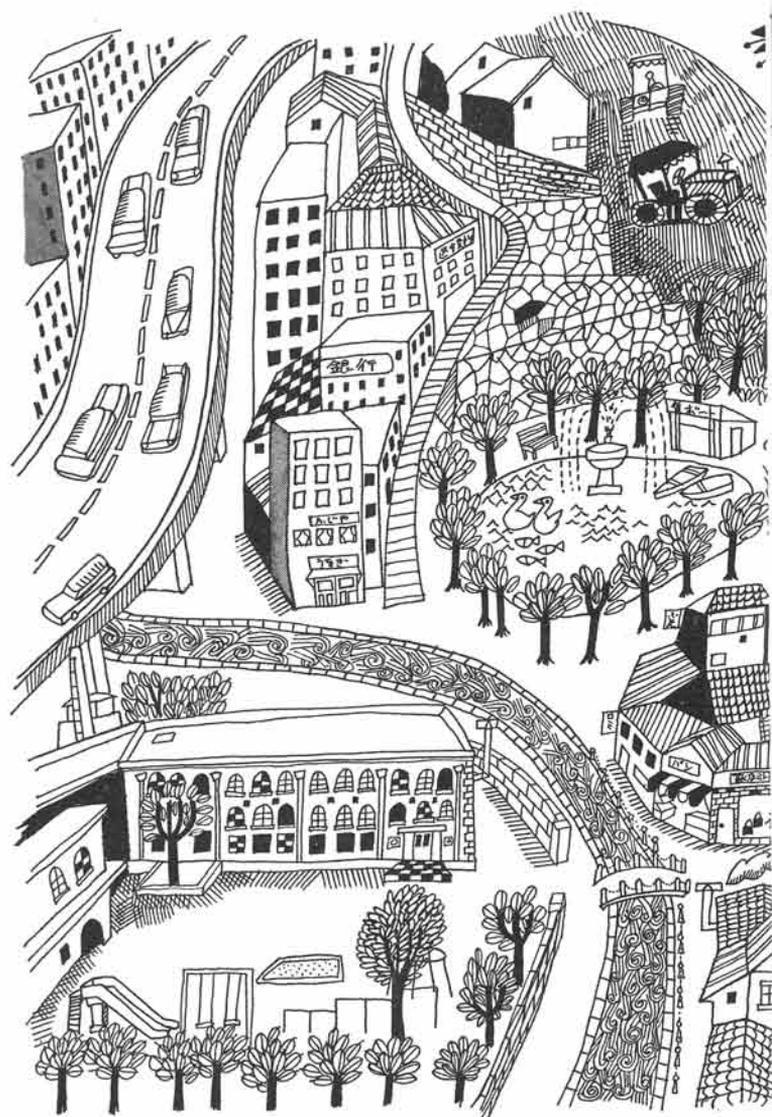


八百屋・魚屋・肉屋・パン屋・米屋・牛乳屋・酒屋・お茶屋・そば屋・とおふ屋
 果物屋・菓子屋・中華そば
 朝鮮料理・お好み焼・すし屋・てんぷら・ぎょうざ・おしるこ・氷屋・炭屋油屋
 乾物屋・うなぎ屋・畳屋・荒物屋・金物屋・漬物屋・家具屋・雑貨屋・クリーニング・洋品店・呉服店・洋裁店・仕立屋・文房具店・おもちゃ屋・ふとん屋・糸綿店・建具屋・本屋・画材店・化粧品店・かばん屋・靴屋・はきもの屋・スポーツ用品店・DP店・写真館
 ハン屋・タイプ屋・名刺屋
 レコード店・時計店・眼鏡店・ペンキ屋・看板屋・たばこ屋・床屋・美容院・犬屋・ライフル店・ガラス屋
 鏡屋・薬局・旅館・映画館
 紙芝居・傘屋・カップ屋・陶器店・鉄工所・製材所・

の人が使えるのです。
 あなたの町をもう一度見なおして、まだまだメイトを使っていただけのお客さんを見つけてください。この便覧を参考に、アッあそこがあったと気がついてくだされば幸いです。

メイト 職業便覧

建材店・花屋・染物屋・ガソリンスタンド・電気屋・テレビ屋・ブリキ屋・電話屋・水道店・ポンプ屋・ガス屋・風呂屋・製函業・帽子屋・貸衣装・不動産屋・新聞店・内科医院・外科医院・小児科医院・歯科医院・獣医・眼科医院・寺院・葬儀店・医師・助産婦・保健婦・指圧師・はりきゅう師・接骨医・マッサージ師・薬剤師・大工・指物師・佐官・とび・表具師・かざり職・集金人・配達人・工員・エントツそうじ・家政婦・サラリーマン・セールスマン・タクシー運転手・公務員・税理士・弁理士・経理士・画家・茶道教授・華道教授・教師・保育士・スポーツコーチ・僧侶・神父・村長・町長・組合長・農協・魚協・民生委員



最高のモペット、ヤマハメイトをより多くの人に使っていただくために、いろいろな職業を並べてみました。

女性でも老人でも、16才以上の方ならだれでも乗れる便利な足ですから、すべての職業



プラス
2ストローク
オートループ
世界の主流に

a month, while no British firm makes lightweights in anything like comparable quantities. The most surprising fact emerging from this list is that only one of these giant producers—Honda—makes four-strokes. Of Japan's total production of some 2,000,000 machines a year, Honda factories make half. By spending enormous sums on research, jettisoning world-wide publicity from racing and setting up an efficient sales and service organization, they have conquered markets the world over.

Derby Motor on the 247 cc Curtin Constant Peep, with Peter Inchley to win the lightweight class in the recent Castle Combe 500-mile marathon. Designed by Bernard Hooper, the Villiers Star-maker two-stroke engine is available in four forms—for racing, scrambles, track and road work.

Lightweight POWER PART ONE

TWO-STROKE, FOUR-STROKE OR ROTARY?

BERNARD HOOPER ENGINEERING CONSULTANT AND DESIGNER OF THE 247 cc VILLIERS STAR-MAKER ENGINE, TAKES A PEEP INTO THE FUTURE

従来、英国においては五〇〇ccを越す重量級オートバイが主流とされてきたが、世界的な軽量級オートバイの流行には抗しきれず、つきつぎと、市場占拠率を低めている。近着のモーターサイクル紙には、このような現状を打開するため、英国も軽量2サイクルオートループ車にすべきだという興味ある一文がエンジン設計の第一人者B・フーパー(ヴィリアースの設計で著名)によって書かれている。

オートバイ産業の主流は 軽排気量クラス

五〇〇ccクラスの重排気量車中心は英国メーカーの多年にわたる一貫した方針であり、このクラスに関する限りアメリカを始めとする海外市場における、英国製オートバイの占めるシェアは依然として大きい。十年前には一二五ccでも二人乗りは無理だと思われていたのに、現在では五〇ccクラスでも立派な二人乗りオートバイができあがっている。

このクラスで圧倒的な生産量を誇り、世界市場をリードしているのは日本の三メーカーであるが、それについて、チェコのヤワ、CZ、西独のクライドラー、ツェンダップ、東独のMZ、イタリーのベスパ、ランプレッタ等が各市場においてかなりのシェアを占めている。しかしこれに匹敵する英国の軽排気量メーカーは残念ながら皆無である。

軽排気量では 2サイクルが有利

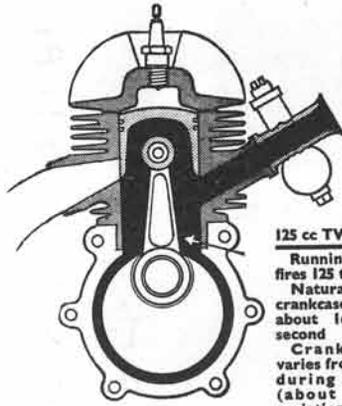
現在軽量クラスメーカーのはげしい競争はリッターあたり馬力を一〇〇馬力のレベルまで引きあげているが、ここで注目すべきことは、ホンダの4サイクルエンジンと、ヤマハの2サイクルエンジン

は同じ二五〇ccで馬力数も同じでありながら、ヤマハの方がピストンスピードにおいて二十三パーセントも低いということである。このことは、4サイクルエンジンは、2サイクルと同じ馬力数を出すのに、同排気量の場合エンジンの回転数をあげなければならないことを示している。

この理由は、現在のすべての高性能エ

250ccクラスの3つのタイプの性能比較表 p/lはリッター当りの馬力、圧力はシリンダー内平均圧力の有効部分を意味する

メーカー	排気量	型	出力/回転	ps/l	圧力	ピストン速度
ホンダ	250	OHC ツウイン	24.2/9,000	97	70	3,200
ヤマハ	250	TS ツウイン	25/7,500	100	87	2,460
ヴィリアース	250	TS ツウイン	17/6,000	68	74	2,500
ヴァンケルエンジン KKM 150	300	ロータリピストン	18.3/7,000	61	56.5	—
SACHS KKM 108	216	〃	6.7/5,500	31	36.5	—



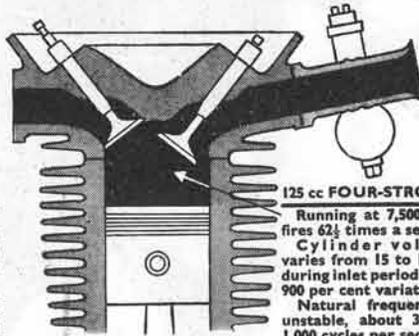
125 cc TWO-STROKE

Running at 7,500 rpm
fires 125 times a second
Natural frequency of
crankcase and inlet pipe
about 160 cycles per
second
Crankcase volume
varies from 330 to 370 cc
during inlet period
(about 12 per cent
variation)

125cc 2 ストローク

- 回転数 7,500 で一秒あたりの周波数は 125
- クランクケースとインレットパイプの自然周波数は 1 秒あたり 160
- クランクケース容積は吸気工程間に 330~370cc まで変動する (約 12% の変動率)

これは典型的な 125cc 2 ストロークと 4 ストローク、スポーツ型エンジンの図解である 2 ストロークではクランクケースの容積は吸気工程の間は著しい変動はなく、エンジン作動周波数に近い周波数を持った脈動波をとらえるのに殆ど理想的ともいえる条件を作り出している。(高速回転のレーサーエンジンの場合は自然周波数とは著しい)



125 cc FOUR-STROKE

Running at 7,500 rpm
fires 62.5 times a second
Cylinder volume
varies from 15 to 140 cc
during inlet period (over
900 per cent variation)
Natural frequency is
unstable, about 300 to
1,000 cycles per second

125cc 4 ストローク

- 回転数 7,500 で一秒あたりの周波数は 62.5
- シリンダー容積は 15~140 cc まで吸気工程間に変動 (約 900% の変動率)
- 自然周波数は 300~1,000 と極めて不安定

かわって 4 ストロークではシリンダー容積は吸気工程で非常に大きく変動し、極端に少なくなるので自然周波数とエンジン作動周波数とは全くかけ離れた数字になってしまう。従って、2 ストローク型には適用し得ないことがわかる。4 ストローク型はインレットパイプだけの自然周波数を用いるという非能率的な方法にたよらざるを得ないのである。

エンジンは、シリンダー機能の効率を高めるために、吸・排気管内のガス気圧波の自然効率を利用して、2 ストローク型は 4 ストロークに比してこの自然の法則により適合しているのである。

よく 2 ストローク型は吸気工程の時間が短い点で 4 ストロークに劣るといふことを耳にするが、これは大きな誤りである。4 ストローク型が全行程を完了する際そのインレットバルブは七

二〇度中二八〇度開く、一方ピストンコックロールの 2 サイクルでは、三六〇度中一四〇度開いている、これはどちらも同じ比率であり、4 ストロークは深く吸排気するが、2 ストロークはそれと同じ時間に軽く半量を二回吸排気することになる。さらにロータリーバルブを用いれば、あきらかに 2 ストローク型の方が同時期内における吸排気量は多くなる。このような見地からみて 2 ストロークが将来の出力、回転数の向上などからいって大きく発展の余地を残していることがわかる。

さて、ここで NSU のバンケルエンジンについても考察しなくてはならない。このタイプもオートパイプにつけられることはあきらかであるが、現行のエンジンとの優劣はどうであろうか。構造の合理性からいってこの型の潜在的高性能は疑う余地はないが、開発が進むにつれて安定性と超高速時の耐久力の問題がますます表面化してくることを忘れてはならない。現段階では最高回転数を耐久力の点からかなり下げざるをえないのが実状である。さらにこのエンジンの特殊性は、空冷とオイル・サンブの複雑な装置を必要とすることである。

以上述べた三つの型のエンジのうち技術面、費用面、将来性から見て、2 ストローク型こそ英国メーカーが手がけるのもっとも適したエンジンである。

2 ストローク + オートバルブこそ 最高のエンジン

そこでこの型をあらためてこまかく検討してみよう。初期のレイアウトにさして変更があるわけでもないのだが、その大きな欠かぬは、排気煙、潤滑装置の不備などがある。マフラーから流れる青みがかった煙は、低速時のオイルの過給を意味し、混合燃料を使う 2 ストロークの共通の欠点である。これはますます多くなる交通量を考えれば、公害としてもゆゆしき問題であろう。

しかし、この難問もすでに解決されたといつてよい。エンジンスピードによると同様、スロットルの開閉度に応じてオイルの供給量が調節されるヤマハのオートバルブがそれであり、この方法によって、アイドリング時には二〇〇対一、高速時には十八対一と自動的にオイル量を調節して、過不足ない潤滑がおこなわれる。燃料の補給にしてもユーザー自身が、ガソリンとオイルを別々に仕入れておけばことたりるわけであり費用と手間の節約は大変なものである。

かつて他の 2 ストロークメーカーがこの装置を手がけたことはあるが、これ程大きな成果を収めたのはヤマハが初めてであり、2 ストローク型全体のためによるこばしいことである。

(英誌モーターサイクル・八月十九〜二十六日号)

ご利用ください ヤマハ カラー・スライド

詳細はお近くの
ヤマハ発動機支店
にお問い合わせあわせ
ください



日進月歩の現代、セールスの方法もその例外ではない。ここでは販売系列の最前線である販売店をいかに確実に掌握するかが繁栄への道しるべだ。



新入セールスマンが、いろいろな障害をのりこえて一人前に育っていく話。セールスマン一年生も、十年選手もぜひご覧ください。



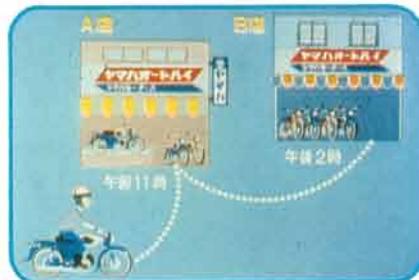
ある特約店のセールスマン山田君が新しくまかされた地区をいかに開拓するか、まずオートバイを扱える店舗をピックアップしている。



入社直後は何のなやみのなかった利夫君だが、思うような成績があがらず悩む田村先輩の教えをうけ、いろいろな工夫する。



アタックする店のあらゆる調査、信用、資力、経営などめんどみにつに調べます。



A店とB店の訪問を逆に、して、ちがった時間にたずねてみたり、店の主人の趣味を調べて、アプローチの研究をしたり。



ヤマハの商品特性、技術上の問題を十分に説明して、根気よく、ヤマハ取扱店に、なつて成功した例などを話したり。



家族を相手に会話の研究をしたりといった努力が身をむすんで、ついに平均以上の成績を上げることができた。



直接コーサーを開拓して紹介したり、いろいろな情報管理など、テラリスへルプの徹底で、次第に優秀な販売最前線の戦力が育つのです。

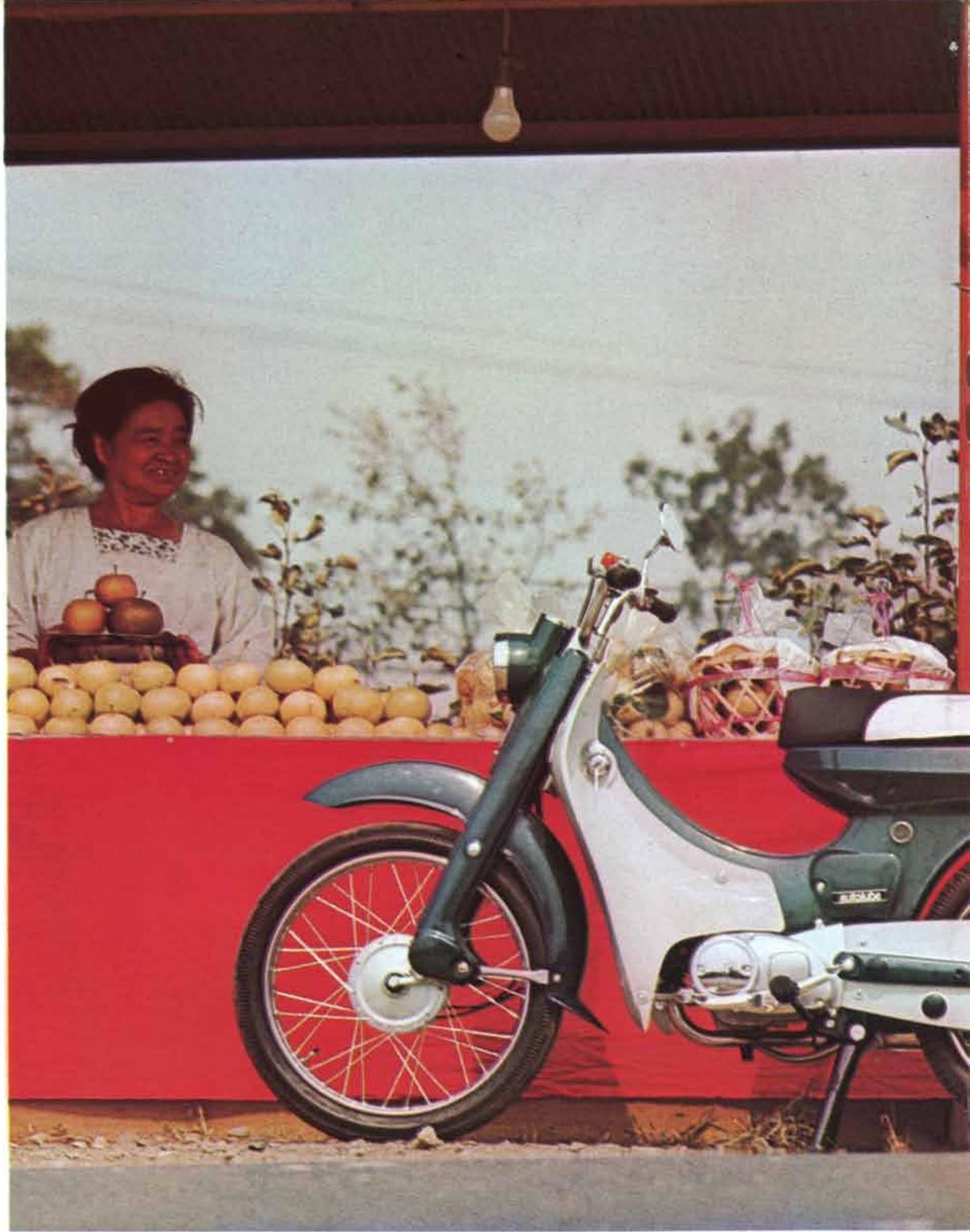


一軒の見込客を七十五回も訪問してついに契約がとれたという挿話もあり、一生セールスマンを続ける決心をする利夫君でした。



もぎたての梨も それを喰べる女の子も ヤマハメイトもみんなフレッシュ 初秋の陽をあびてみんなはちきれんような若さです

おしゃれで スマートなヤマハメイトは 女性のヤマハファンを倍増しました Uラインの美しいボディ 煙をはかない品のよいクルマ 彼女がボーイハントしても決してやけないオートループです



こゝに ヤマハが...

世界GPハイライト

“チャンピオン” ヤマハの動きはその一挙手一投足が注目の的であった〔第3回戦スペインGPより〕



ながい道



オートバイ技術のオリンピックピックともいわれ、世界の一流メーカーがその技術と名誉をかけて行なわれる世界選手権ロードレースに挑戦すること三度、ヤマハ発動機株式会社が2サイクル車として史上初の二五〇cc級世界選手権を獲得したのは一九六四年のことである。そしてことし、一九六五年の世界選手権ロードレースは昨年までと立場をかえて、チャンピオン・メーカーとして世界のメーカーからの挑戦をうけて立ち、みごと再び2サイクル+オートループは王者の位置についたのである。ここにその勝利の道をあらためて歩いてみよう。

ピストルをつきつけられて

三月十日二十二時〇〇分、百三十名の定員をのせた日本航空八八便ダグラスDC8は、ジェット特有の鋭い排気音を滑走路にのこして、東京国際空港をロスアンゼルスへと飛びたった。

ヤマハ発動機株式会社研究二課に所属する永易均、鈴木和美、内山弘八の三名は、シートにめりこむようなジェットの強烈な加速力を全身でうけとめながら、これからのスケジュールをそれぞれの胸



アメリカGPは例によって観客の少ない淋しいレースであったが、ヤマハの勝利はここからはじまった。

に思い出していた。与えられた仕事は六年世界GP第一戦、アメリカGPへの参加である。昨年は楽勝を予想されていたものの、思わぬトラブルで勝利を逃したが、ことは、チャンピオンの名にかけても第一戦を勝利で飾りたい。無言のうち眠りについた三人であるが、心に思うことには変わりはなかった。

永易均を長とするヤマハ・レーシングチームの一行三名がロスアンゼルス、ヤマハ・インターナショナルコーポレーションからデイトナに付いたのはそれから二日後のこと。ライダーのフィル・リード、マイク・ダッフの到着と同時に、チャンピオン・ヤマハのエンジンにはフルに回転をはじめたのであった。

チームの本拠地はデイトナのコースにちかいガレージにおいた。本社の研究室にくらべ、レーサーの整備など、作業は何かと不便ではあるが、警官のパトロールがきびしいだけに、レーサー保管に関する安全性が高いからである。しかしこのきびしいパトロールにより、あわや一巻のおわりか、という場面に遭遇させられたのはなんとも皮肉なことであった。

レース本番まであと二日という夜のことで。交際電話で呼び出したタクシーを待ちがてら、何げなくショーウィンドウをのぞいていたそのことで、折からパトロール中の警官にピストルをつきつけられて詰問されたのである。聞けばデイトナあたりでは、自動車まで走っているかぎりはどんなに遅い時間でもとがめられるこ

とはないが、歩いていたり、店を閉めたあとのショーウィンドウをのぞいていたりと挙動不審とみなされるといいうのである。それにしてもピストルをつきつけるとは物騒な話で、なんともあと味のわるい出来事であった。

それはともかく本番のレースはヤマハの圧勝のうちに終わった。リードとダッフのヤマハはグラッセティのモリーニ、ペリスのスズキを問題とせず、ラップとレイスの二つの新記録を樹立して一、二位を独占、チャンピオン・ヤマハはここに幸先よいスタートをきったのである。

ブラグー一〇〇本盗まれる

四月に入って世界GPの舞台はヨーロッパに移り西ドイツGPを迎えた。

これからがいよいよ本場のレースとなるわけで、ヨーロッパ戦をうけもつ第一陣として関正胤をキャップに田中稔、内山弘八の三名のチームが組まれ、ロンドンに飛んだのは四月九日の事であった。西ドイツGPを前にロンドンに飛んだ一つの目的は、リード、ダッフの腕なら

しかたがた一段と強さを増したチャンピオン車RD56の実力をテストすることにあった。そしてこの試みはまず満足すべき成果をヤマハにもたらしたのである。

新しく組まれた二台のRD56は四月十六、十七、十八日の三日間にブランズハッチ、スネッタートン、ウルトンパークとイギリス最大の国際レースに出走して二勝一敗の成績をのこしたのである。

そして四月三十一日、関、田中、内山の三名は新しく購入したオベルのパンにスペアとしてアメリカGPで活躍した二台のRD56を加えてニュルブルクリンクのコースへとのりこんだ。

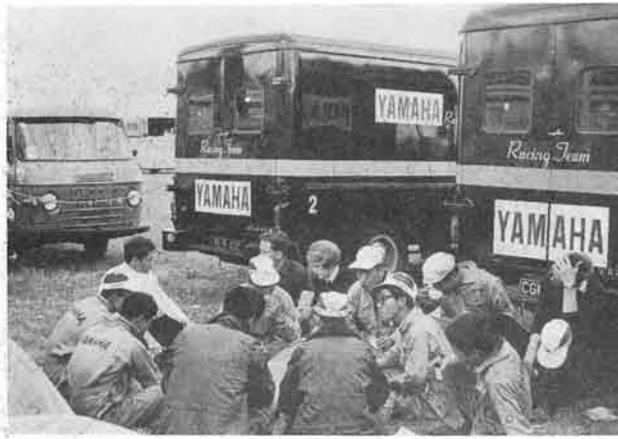
このレースの最大の関心事は、チャンピオン・ヤマハに対しホンダ6気筒がいかに挑戦するかにかかっていた。しかしホンダのエース、ジム・レッドマンは悪天候のもとに行なわれた三五〇cc級レースで不運にも転倒負傷し、二五〇cc級レースの出場が不可能となったのである。結果はヤマハの独走、リードはラップ

およびレース新記録を樹立して一位をとおり、ダッフが二位に入った。

ところで、この西ドイツGPではヤマハにとつてとんだ災難が待ちかまえていた。それはレース終了後の一瞬の間の出来事であった。関、田中、内山の三人がレーサーをパンに積みこんでいる間に、ブラグ二缶、一〇〇本というレーサー用のブラグが心ない者の手によりこつぜんと姿を消してしまったのである。

昨年のレースではジャック・エイハーンのレーサーが盗まれるという、ウソのような出来事があっただけに、注意はしていたのであるが、まさかと思うその心のスキにつけいられてしまったのだ。

エイハーンはこのためレースに出走できず、サーキット側では観衆に事情を訴え義援を募ったというのであるが、こんどはそういうわけにもいかない。関キャップはさっそく本社に「ブラグオクレ」



メカニックは縁の下の力持ち、マイクはまわってこないと優勝車をひきとる腕には力が入る。

の至急報を打ったのである。

ヤマハ強し、堂々の三連勝

西ドイツGPを終わって次のスペインGPまでは二週間の日どりしかない。無事に予備のプラグが入手できるようにと祈りながらヤマハ・レーシングチームはバルセロナに向けて出発した。

いっぽう本社側ではこの思わぬ災難に急ぎ手もちのプラグをバルセロナに向け急送したのであるが、さらに万全を期すためにロンドンのヤマハ事務所にも別便で送った。輸送途中でどのようなことが起るか分からないからである。

ニュルブルクリンクからバルセロナまで、一五〇〇キロのハイウェイを三日で走ったヤマハ・レーシングチームはホテル・エンペラトリックスに宿舎をかまえた。

このホテルにはホンダ・チームも入っており、和気あいあいのうちに数日を共にしたのであるが、レースはベネツリ4気筒のプロヴィニニに対する嵐のような声援のうちに開始されたのであった。モンテジューチ・サーキットを埋めつくした数万の観衆がすべてプロヴィニニのために集まっているかのような錯覚にとらわれるほど、その声援はすさまじかったのである。しかし、無事スペアのプラグを入手したヤマハは、リードの活躍により最終トップを堅持し、ラップおよびレース新記録を樹立して堂々三連勝を達成、チャンピオンの貫録を示したのであった。スタートに際して、リードは「レース

・オーダーはあるのか」と聞いてきたのであるが、関キヤップは長谷川武彦監督の指示どおり、「互いに精いっぱい走ってくれ」と答えたのだが、ダップもよく難コースを走破し、三位に入賞した。

愛妻クリスと、ことし二才になるトニー、一才のジャクリスの二人の子供をつれてキャラバンをつづけているマイク・ダップ、家族ぐるみでレースに参加していることではダップとかわりないが、主に飛行機を利用してはいるフィル・リード、ふたりの性格はまったくもって似て非なるところがあるのだが、それだけに気があうというのか家族ぐるみの交際もふかく、ヤマハのチームワークは完璧なのである。

6気筒と対決、四連勝を飾る

ふたたびキャラバンに移ったヤマハ・レーシングチームは、フランスGPの行なわれるルーアンのサーキットに向け一五〇〇キロのドライブに出発した。そしてここで初めてホンダ6気筒の挑戦をうけて立つことになるのである。

西ドイツGPでの負傷から完全に立ち直ったホンダのエース、ジム・レッドマンは、プラクティスから好調に飛ばし、チャンピオンのリードと一秒を争う実力をみせていた。そして本番、果せるかなレッドマンはその強力なホンダ6気筒の偉力を存分に発揮し、スタートからレースの主導権をにぎった。前半の十周目を終わってリードとの差はちょうど十秒。

しかし後半に入るやリードのヤマハ2気筒はこの差を一周ごとに確実にちぢめていき、十四周では一秒、そして十五周目には待望のトップに進出したのである。

そして十六周目、ついにレッドマンのホンダ6気筒はその姿をコース上にあらわさなかった。変速機にトラブルを起し、レースを放棄したのであった。ここに事実上の勝敗は決し、ヤマハは輝く四連勝を樹立してTTレースへと駒をすすめたのである。

このころ浜松の本社では長谷川武彦研究二課長の指揮のもとに、TTレースに備えて最後の追込みに拍車がかけられていた。外部にはいっさい秘密とされていた新鋭レーサーが、天竜川にそってつくられていたテストコースを快調に走り、それと並行してTTレース用のRD56も最後の仕上げに入っていたのである。

やがて長谷川課長を監督に内藤正治、鈴木和美、松井隆、原田敏光、渡辺晶衛の六名からなるヨーロッパ戦第二陣のチームが生まれ、五月二十九日、関正胤一行の先発隊と合流すべく、東京国際空港をロンドンに向けて出発した。

一躍九名と大世帯となったヤマハ・レーシングチームは、翌五月三十日にはマイン島に上陸し、TTレースへ万全の体制を敷いたのである。

セントウラシャス—コンゴノ
レースニベ ストラツクセ—

一周六〇・七二五キロに大小二一九のカーブと四〇〇メートルに達する標高差



「腹が空いては戦はできぬ。レーサーを運ぶパンを背にみんなでパンをかじる。リード、ダッフも一緒だ。」

をもつ山手コース、この名だたる難コースを舞台にくりひろげられるのがTTレースで、世界GPの一つのヤマ場とされているものである。ヤマハの挑戦はことしが四度目、これまでの成績は六位、二位、二位で、あと一步というところまで迫っていた。そしてことしは二五〇cc級レースのほか一二五cc級レースと三五〇cc級レースにも出走することになっていた。このためイギリスの著名な選手ピル・アイビイが新しくヤマハのメイトとしてチームに迎えられていたのである。やるからには優勝を、そしてチーム賞もかちとり、2サイクル+オートループの優秀性を世界に示す、それが長谷川監督のTTレースにかけるかたい決意でもあり、本社にのこる研究二課員の大きな期待でもあった。

しかし注目の二五〇cc級レースでは残念ながら二位に甘んじなければならなかった。スタンディング・スタートの一周目にオーバートン、すなわち二五〇cc級レーサーとしては史上初の一〇〇哩/時のカベを破る大記録を樹立したリードはホンダ6気筒のレッドマンに二〇秒の差をつけながら二周目を終わらずしてリタイアを余儀なくされ、三周目まで二位にいたアイビイもライダーキラーに災いされておち、ダッフがレッドマンを追って二位に入賞してレースを終了したからである。チャンピオン・ヤマハは第5戦にてはじめて二位となり、連勝記録はここでストップした。

しかしチームの空気はレース前と同様に明るかった。リードの乗車した新型RD56のリタイアはレースによくつきもののささいなことが原因であったからだ。またこのレース結果はただちに本社に報告されたが、折りかえし川上社長からは次のような電報がとどいた。

「セントウラシヤス」コンゴ ノレー スニベ ストラツクセ」カワカミ

新鋭ヤマハ、TTに勝つ

この川上社長の電報に元気づけられたヤマハ・レーシングチームは、一日おいて行なわれた一二五cc級レースで新鋭ヤマハの実力を存分に発揮、リード、ダッフ、アイビイで一、三、七位を獲得、レース新記録を樹立して優勝の栄冠をかちとると同時にメーカーチーム賞をも独占したのである。またつづいて行なわれた三五〇cc級レースでも、二五四ccのヤマハに乗車したリードが単独で出走し、みごと二位に入賞したのであった。

このレースをもってTTレースにおけるヤマハ・レーシングチームのスケジュールは終了し、つぎのダッチTTに備えるべく一行九名は再びヨーロッパ大陸へと渡ったのであるが、このころからヤマハの新型マシンについての噂が流れはじめ、ヤマハの動向がジャーナリストの間で大きな話題となっていた。いわくヤマハのニューマシン4気筒二五〇ccがダッチTT以降に必ず姿をあらわすというのである。そしてその詳細について多くのジャーナリストが長谷川監督に説明を求めてきたのであった。

いっぽうダッチTTにおけるヤマハの活躍はめざましく、一二五cc級レースおよび二五〇cc級レースにおいても実力を存分に発揮し、一二五cc級レースでダッフがスズキの片山をおさえ、また二五〇cc級レースではリードがホンダ6気筒のレッドマンの追撃をかわし、それぞれ優勝の栄冠を獲得した。

とくに一二五cc級レースでは、TTレースを機会にヤマハの音叉のマークをヘルメットにつけたリードが一周で二位を十五秒以上もひきはなすという離れ技をやったのけ、現地の新聞にリードはマシンを間違え二五〇ccレーサーに乗車したのではないのかといわれるほどみごとなスピードの足をみせたのである。

このダッチTTの優勝により新鋭ヤマハ一二五水冷ツインは二連勝、またチャンピオン車RD56は五勝目をマーク、二年連続世界選手権にあと二勝と大きく迫ったわけである。

レース終了後、スズキ・チームのメカニックから「一二五はどこまでやるんだい」という声がかかったが、次のベルギーGPには一二五cc級レースはなく、二戦二勝のレース実績で研究成果が確認された一二五cc級レーサーは、当初のスケジュールどおり、ダッチTTを最後に日本に送り返された。

観客四十万の東ドイツ



つよいぞヤマハ、その調子。サインボードの矢印は上を向いたまま。きょうも勝ったぞ。

舞台をベルギーGPに移して、ここでヤマハ・レーシングチームは三班に分かれることになった。一班は関正胤、田中稔、内山弘八の三名で、ベルギーGP以降のレースをうけもち、他の一班は長谷川武彦、内藤正治、鈴木和美の三名でロンドンに戻り、話題のレーサー4気筒二五〇ニューマシンをテストする。そして残る渡辺晶衛、原田敏光、松井隆の三名はこれまでのデータをもって帰国するということになったのである。

さて選手権獲得にあと二勝とひかえたベルギーGPでは、最終週の最終カーブまでトップを保ちながら、ゴールまで三〇〇メートルという距離でレッドマンにかわされてしまった。リードにとってもまたヤマハにとっても惜しい一勝を失なつたわけであるが、ハイ・スピード・コースといわれるフランコルシヤンにおいて強力なホンダ6気筒と互角に斗えたこと、しかもラップ新記録を樹立しての結果だけには大きな収穫であった。

ホンダ6気筒のレッドマンが全力をつくして戦ったものであるかどうかは疑問だが、リードの話では「ヤマハとトントンだね」ということだったのだ。

つづいて舞台は共産圏に移り、東ドイツGPを迎えた。ここはガソリンがわるく、一般市販用のものではともレースに使用できない。このためドラム缶をかかえての参戦となった。それはともかく東独オートバイ協会の書類上のミスから入国に際して炎天下を五時間も待たせら

れたのには閉口した。

レースはここでもホンダ6気筒のレッドマンに名をなさしめてしまったが、出走台数四十五台のうち実に六十三台がMZ、しかもいずれも工場レーサーもしくは準工場レーサーとみなされるものなのである。このMZの攻撃にはまったくもって驚かされたが、さらに集った観客が四十万と聞いて二度びっくりした。話によればこのレースの期間中は、サーキットの食堂に西ドイツからの食料品がほとんど運びこまれるので、それを目あてに人が集るのだともいう。それはともかく二五〇cc級レースに二十三台も出走したMZであるが、完走は八台であった。

アルスターで選手権を決める

東ドイツGPを終了してヤマハの次のレースは今年初めて世界GPに加えられたチェコGPなのである。これまでのレースのように、過去のデータを参考資料に作戦を立てるといふわけにはいかないのだ。関キヤップはまず現地をみてからと覚悟をきめ、ブルーノ・サーキットへとバンを走らせた。

初めての世界GPということで、ブルノの街はお祭りさわぎであった。そして三十万観客の見守るうちに注目の二五〇cc級レースのスタートがきられたのである。このチェコGPに勝てばヤマハは六勝、二年連続チャンピオンにあと一勝と大きく迫るわけだ。この大きな期待に

まず応えたのがリードであり、ダップであった。ヤマハはホンダ6気筒のレッドマンをおさえ、一、二位を独占、対6気筒に三―三と勝負を五分にし、通算六度の優勝を達成したのである。

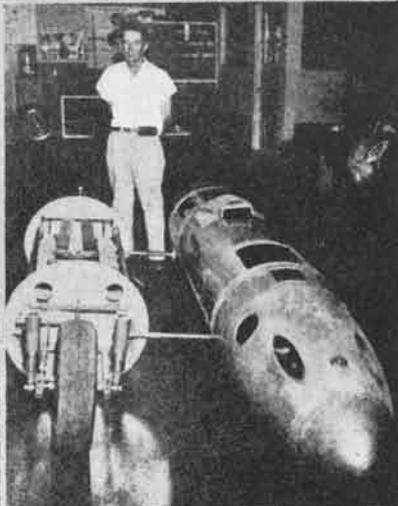
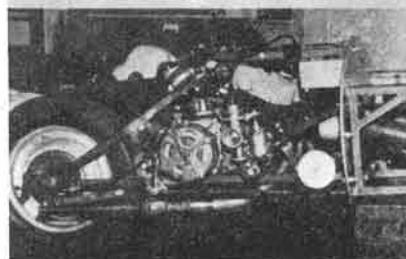
そしてやる心をおさえながらアルスターGPへとハンドルをきった。「6気筒がいかに早くとも勝ってみせる」レース前、リードは珍らしく挑戦的な言葉を口にしたが、この決戦ともいえるアルスターGPを目前に、レッドマンは三五〇cc級レースで不運にも転倒負傷し、二五〇cc級レースの出場をとりやめたのである。「オレとオマエしかいないんだけどどうする」というリード、「オレはやるさ」とダップ。「ヨージ、こい。こんな調子でヤマハの二年連続世界選手権はあつてなくしまったのであつた。」

関キヤップをはじめ、田中、内山の両メカニックも肩すかしを喰わされた感じで拍子ぬけの態であったが、リードの優勝は空冷2気筒、2サイクル+オートループ、ロータリーバルブ吸気のヤマハRD56を再び世界の王者とし、リード自身も昨年にひきつづきチャンピオン・ライダーの栄冠を手中におさめたのである。ここでヤマハ・レーシングチームはひとまずひきあげることになったのだが、すでに、このときまた新しいヤマハの胎動がはじまっていたのである。それはスズカで、そして六六年度シリーズにおいてははっきりと示されるはずである。

250 cc SPEED PROBE BY YAMAHA



THIS is the Yamaha-powered streamliner which, as reported in "Motor Cycling" is going for World Records at Bonneville Salts Flats, Utah this month. It is powered by a works-prepared RD56 disc-valve engine running on petrol exactly as used by Phil Read to win the 250 cc World Championship in 1964 and 1965. The rider will be 50-year-old Bill Martin, known in the States as the "racing grandfather". Bill designed and built the "flying cigar" shell which houses the Yamaha engine himself. At Utah to look after the engine will be two Yamaha mechanics. Target is to exceed 200 mph. Present record for a 250 is 156 mph set up by a Harley-Davidson/Aer Macchi last year.



ヤマハ スピード トックス

ヤマハ スピード記録に挑戦

近々行なわれる米国、ユタ州、ボンネビルのスピード記録会に二五〇ccの覇者ヤマハが、従来の世界記録更新を目指して出場することになった。写真に示され

るストリームライナーは六四年、六五年とP・リードが乗って連続タイトルを獲得したレーサーのエンジンと全く同型のRD156、ディスクバルブ式二五〇ccエンジンが搭載されている。ライダーは経験豊かなヴェテラン、ビル・マーチンであり、車体は彼自身の設

計によるものである。ヤマハからメカニック二名が派遣されるが、二五〇ccクラスの従来のスピード記録は昨年ハーレーダビットソンの出した一五六マイルであり、今回のヤマハによってこの数字は大巾に更新されるものと期待されている。

国内レースでもヤマハ強し

各地のレースに連勝

すでに第十戦アルスターGPで、今年度も二五〇ccの世界チャンピオンはヤマハに決定したが、国内各地のレースでも次々と好成績をあげ、ヤマハ強しの声は国内外に高くなっている。

東京ロードレース 八月二十一日

新設の千葉県船橋サーキットで行なわれたMFJ関東地方本部の主催の第一回トーキョーロードレースに、一二五cc、二五〇ccの両クラスに優勝。

全日本モトクロス 八月二十九日

静岡県伊豆丸野山高原においておこなわれた第十三回全日本モトクロスで、セニア一二五〇cc及びオープン級の二クラスに優勝

フィンランドGP 八月二十二日

世界GP第十一戦フィンランドGPでマイクダップ選手が優勝、ヤマハにだめ

押し得点をもたらした。なおこのフィンランドはダップ選手の奥さんの国。チャンピオンを決定したリード選手がダップ選手に花をもたしたという美しい噂があるのだが。



ヤマハ YD3 化学消防車

せまい道路で威力

観音寺市(香川県)ロータリークラブ(近藤照男会長)は、このほどヤマハ YD3 のオートバイ化学消防車を市の消防本部に寄贈した。観音寺市は戦災を受け、消防力は一段と強力になった。

せまい道路でも活躍

観音寺市に化学消防車を寄贈



観音寺市ロータリークラブ(近藤照男会長)は、このほど、オートバイの化学消防車一台を、観音寺市消防本部へ寄贈した。

ロータリークラブから贈られたオートバイの化学消防車。ついでに、そのうえ、交通量も多い。民衆も手帳として、火事



オーストラリアのヤマハ YG1 スクランブラー

オーストラリアのブリスベーン市のヤマハデトラー、モーターカースクーターセールズカムパニーで、D・レントンさんが乗車する YG1 をスクランブラーに改装、写真のようなスクランブラーが出来上がりました。

ミス・インターナショナル日本代表 ヤマハ・インターナショナル訪問

ミス・インターナショナルの日本代表 福島宏子さん(19)東京出身が、ロングビーチにおけるコンテストのあいまにロスアンゼルスに訪れ、早稲田大学カメラマンがヤマハと美女をパチリ、モトクロス王者、YDS-3Cもちょうどテレビというのがこの写真です。

モニター車で日本一周

宇都宮大学の佐藤五郎さん

先におこなわれた、モニタートリオに当選した、宇都宮大学畜産科の佐藤五郎さんは、夏休みを利用して、各地の畜産事情見学のため、モニター車のYGS-1に乗って仙台を七月十日出発、北海道北陸、九州、四国、近畿とまわって八月

三十日浜松のヤマハ発動機本社に立ちよった。走行キロは延九千キロ、全行程無事故で走破、マックロに陽焼けた顔をほころばせて、「ジュニアスポーツは各地で人気のまゝでした」と語った。



時速20キロで世界一周

豆自動車でジム・パーキンソンさん

ヤマハ発動機本社を訪問



世界に変わった人も多いが、豆自動車で世界一周とは超変りもの。世界の自動車工業の現況を自分でたしかめようと五月の末にロンドンを出発、ベルギー、オランダ、西ドイツ、東ドイツ、ポーランド、ソ連と走りつづけ、七月二十八日横浜に着いたのが、ジム・パーキンソン氏(32)。愛車は一九三五年製九十八cc、出力一・五馬力、最高時速二十キロというクラシックカー。

世界に冠たる交通地獄東京を走ったあと、東海道を南下二五〇ccクラスメーカーチャンピオンのヤマハに立ち寄りました。



スエーデン ストックホルム
国際ポートシヨウに
ヤマハ船外機出品

六月におこなわれた、65 国際ポートシヨウに、ヤマハ船外機を出品、灯油の使える世界で唯一つのエンジンとして、観客の注目をあびました。



ゴーゴーヤマハ
ABCパラマウント
から発売

アメリカのABCパラマウントから、今流行のゴーゴーのリズムに乗ったレコードが発売されました。ザ・スパットのコーラスで、ゴーゴーヤマハと歌います。日本でも秋の新譜として、オリジナル版と、西郷輝彦の歌うゴーゴーヤマハが発売されます。ご期待ください。



ヤマハ
ピク
ニック



南米ボリビアの
ヤマハファン

インカの国ボリビアのヤマハライダーから、首都ラパスのヤング ヤマハファンの写真が送られてきました。世界各地でヤマハは若い人に大人気で

日常点検の 積極的な助言

(その一)

どんなに丈夫な人でも定期的な健康診断を必要とするように、オートバイやモペットも乗りっぱなしですむというものはありません。まして「メイト」のように十六才以上の人なら誰れもが乗れる車にあつては、初めてエンジンつきの車を手にする人も多く、それだけにセールスマンたる人もお客さんにかわつて手入れの状態を観察する義務があるというものです。そこで、これだけとはいうすぐ役に立つ実用知識も含めて、どんな点に注意すべきか、取扱い保守のキャンどころをまとめてみました。せいぜいご利用ください。

はじめに

まず最初にいえること、それはお客さんの使用例の中でかなりのパーセントを占めているものですが、調子が変わることも走れるうちはなんとか走らせているということです。ここで、仮りに新車から六〇〇キロまでどこも何もせず乗ったと考えてみましょう。たぶんこんな症状が出てくるはずですが、「力がない」「オーバーヒートする」「エンジンがとまる」「かかりがわるい」騒音が「エンジンから、車体から聞える」……等々、数限りなくあり、その異常個所に気が疲れ、乗るのはもとより、見るのさえいやになる

いつも車をピカピカにする方法

いつでも新車のようにピカピカに光っている車に乗ることは気持ちのよいものです。しかし、長期間使用しているうちにはメッキ部分がハゲてきたり、エンジン部がオイルや泥水などで汚れたりしてきます。汚れたとき、汚れたときにきれいに清掃していれば問題はないのですが、ふだん使っているとなかなか思うにまかせず、急にきれいにしようとしてもなかなかうまく出来るものではないのです。したがってつい放置したままになってし

かもしれません。

何度となくいわれてきていることですが、やはりオートバイも生きものですから、点検も調整も必要ならば、また充分な休息を与えることも大切なことです。かといって車を可愛がるということでも気持ちの上でだけ可愛がるというのではなく、態度で示さなければならぬのです。そのためには積極的に車に接するようにならなければならず、お客さまにはつねに車をきれいに保つようリードする必要もあるというわけです。

まうのですが、ここはいちばん日頃からよく手入れをするようにつとめるほかよい方法はあります。

まず準備するもの――

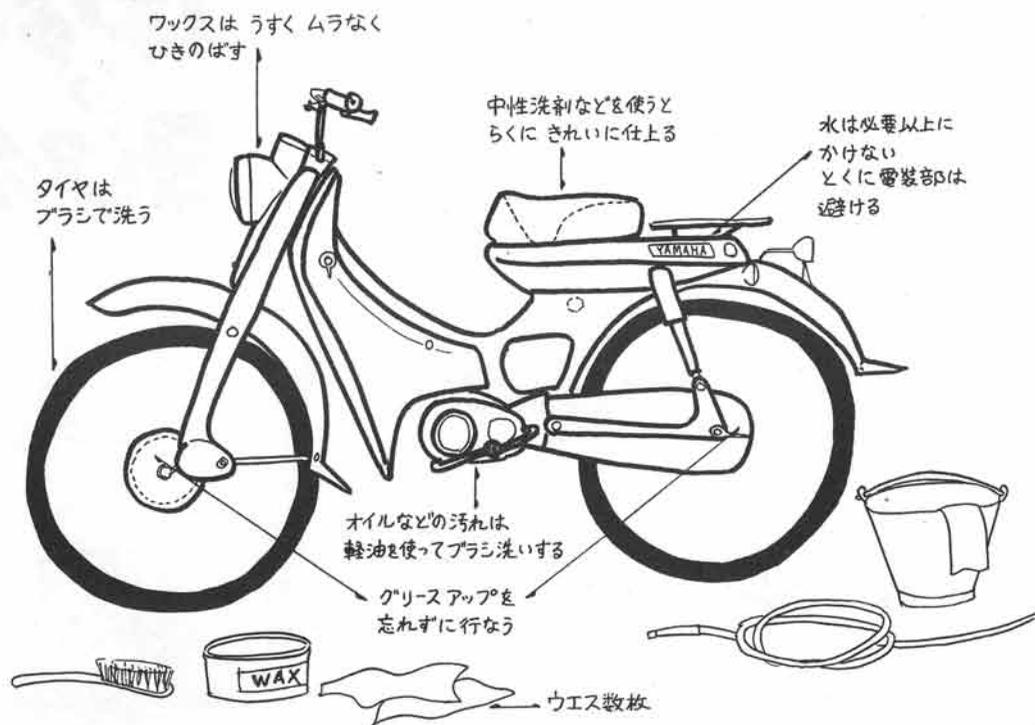
軽油(またはガソリン)

洗浄ブラシ(小さいもの)

ウエス(ボロ)数枚

洗剤(ライポンなど)ワックス

だいたい以上のものがあればよいでしょう。



■エンジンまわりの掃除

①まずエンジンやマフラーなど、オイル分が付着しやすく泥土などで汚れやすい部分は軽油を使い、洗浄ブラシできれいに取り去ります。リムなどの汚れの多いメッキ部分もこのようにしますと、サビの発生が少なくなります。

■車体関係の掃除

②シートやメッキ、塗装部分は洗濯用の洗剤を使って洗いますと見違えるほどきれいになります。シートの縫い目に入った汚れはなかなかとりづらいのですが、水にとかしたライポンドを亀の子タワシなどにつけて根気よく洗えば、白いシートでも比較的容易にきれいにすることが出来ます。

■タイヤの掃除

③タイヤの汚れもやはり洗剤を使いタワシでよくこすります。ホワイトタイヤの黄いろく変色したものは、ゴム自身の変色のためで、避けられないことです。

■水洗いの注意

④一通り汚れをおとしたあと水洗いします。このとき電装関係に必要以上に水をかけることは禁物です。ふつうは問題がないのですが、最悪の状態を考えると、これが必要なのです。

■ワックスのかけ方

⑤そして最後にカーワックスかユニコンを塗装部やメッキ部に塗りこみます。

コツはムラなく薄く塗りこむことです。

■グリスアップをしよう

⑥エンジン内を除く各運動部分が摩擦しにくいように、たとえばリヤ・アームとかブレーキアーム、スピードメーターケーブル、「メイト」ではフロントクックションまわりにグリスアップの必要を示すグリス・ニップルがついてます。

a 雨降りのおと

b 長距離ツーリングの前後

c 悪路走行のおと

d その他水洗い後など必要に応じてグリスアップするようにリードしてあげてください。

グリスアップはグリスガンと呼ばれるものを使って行ないますが、サービステアあるいはガソリンスタンドを利用して出来るかぎり多く行なうことが運動部分、摺動部分の摩擦を少なくすることにつながります。

ただし、スピードメーター・ケーブルへのグリスアップは約六〇〇キロごとに一度くらいとし、この部分だけはあまり多くしないことです。グリスがケーブルの回転によってメーター内におくりこまれ、細かい部分に付着してメーターの不調を招くからです。

また必要以上に多量のグリスを補給するのがグリスアップの目的ではありません。回数を多く行なうといっても、給油量には気をくばらねばなりません。

(サービスイ課 青木 捷)

はなしのヨビタツ

ふだん何げなく使っている言葉の中でも、いろいろ特殊な言葉があるように、オートバイ用語の中にも、マニアとかツウの人にか通用しないような特殊な言葉があります。そんな中からこれだと思うものを拾い出しましたが、あなたはこのほかどんな言葉をこ存知でしょう。

テレスコ



落語にこれとまったく同じ題のお話しがあります。この場合はテレスコ、スレンキョーのテレスコとはちよつと異なり、もつと学術的なものです。すなわちオートバイの前輪緩衝装置の一形式に与えられている名前なのです。

テレスコとはテレスコープ式フォークの略であり、テレスコープックフォークの略です。テレスコープもテレスコープックも望遠鏡、または望遠鏡のように伸縮するものという意味で、メイトを除くすべてのヤマハに用いられているのがこのテレスコープック・フォークです。

そして同じテレスコープック・フォークでも、内部に油圧を利用した減衰装置をもつものをテレスコープック・オレオ・フォークといい、略してオレオ・テレともいいます。

縁の下



文字どおり縁の下のことで、オートバイの場合では最低地上高のことをいいます。「このくるま縁の下が低くてね、ガタガタ道へ行くとすぐつかえてしまうんだよ」なんて使うようです。縁の下の高い車、というより高くなければ使えないものならぬもの、それはモトクロッサーです。

オカマ



といってみてもゴハンを炊くお釜のことでもなければ、オカマとかの字にアクセントをおいて発する怪しげなものでもありません。オートバイや自動車でおカ

マといえはエンジンのこと、ガソリンタンクでもなければオイルタンクのことをいうのでもありません。エンジンのことをなせオカマというのか、これはそのむかし自動車のエンジンに蒸気機関がつかわれていたためで、その名こりが伝わっているものです。そういえばシユウシユウポツポツの汽車の機関助手を仲間うちでカマ炊きともいっていましたが、それにしても蒸気自動車などみたくもない人が、オカマがどうのこうのというのはオカシナものです。

やはりお年を召したお方がメイトになんか乗って、「このくるまオカマはちっちゃいのが一つしかないけど、よう気持よく走るわい」といったような図でなければびつたりきません。ちなみにオカマ一つは単気筒、オカマ二つは二気筒ということです。

なおオカマはオカマでも、オカマを唄られたというオカマはカの字にアクセントがあるほうで、追突されたときによく使います。いずれにしろカのつよいほうには関係しないほうが賢明です。



翻訳すると馬力、キック始動、セル付ということになります。ホンとかなどお

??????

思いになる方も、「このクルマがリキがあるぜ」とか、「ちよつとエンジン、ケトバシといてよ」などと若いライダーが話しているのを聞いたことがあるはずで、エレキは明治時代のリバイバル語で電気のことはずでこ存知のはず。



オートバイが禰をしているといつたらびつくりする人もいます。ウソじやなくてホントの話、オートバイにフンドシという名の部品があるのです。

バンク修理にたずさわったことのある人ならすぐ分かるでしょうが、リムとチューブの間にゴムの帯、正式にはリムバンド、タイヤアドバンサー、ビードスベーターなど、いろいろと呼び名があるのですが、それがフンドシの禰とおっているのです。もちろんこの禰、いやリムバンドの役目はリムのうら側に出るスポークの止め金からチューブを保護するものなのです。

高原パトロール YM1



秋色ようやく濃い志賀高原のパトロールにヤマハYM1
が活躍をはじめた
さる8月下旬開通した「志賀草津スカイライン」はクルマの洪水 この一帯を管轄する信州中野警察署ではとくに山につよいヤマハを指定購入し 本格的な指導取締りに乗りだした もともとここは中野市湯本輪店さんの強力なセールスが築きあげたヤマハ王国 山につよい故障がない オートループがついている…などの理由で全署員が一致してヤマハを推したというからスゴイ もちろんヤマハの白バイは長野県では初めてである

高原パトロール YM1

管内の行動半径約50km わがYM1としてはいささかも足りないかもしれないが 山また山の上信越山岳地帯を連日パトロールする隊員の労苦は 想像以上に苛酷なものであった

標高2000m以上の渋峠附近も えんえんとクルマがつづく観光ラッシュだ 太平洋と日本海の分水嶺に立ち 白根 笠岳 遠く富士をものぞみながらの交通整理は 豪快そのもの

高原パトロールの主任務は スピード違反などの取締りより 指導 救急 連絡等に重きをおく 愛される白バイである

見わたすかぎりスキの原を若い歌声がゆく 軽快な 2サイクル+オートループの爆音が流れる ごつい白バイのイメージを一変させたYM1は 志賀高原の人気者である





開通したばかりのスカイラインは未舗装
落石がごろごろしている地道の連続だ
西部劇のように砂じんを巻きあげて進む
車列をぬって ホコリ高きYMIは活躍
する

本日のパトロールは中野署交通特務の柏
原さん ちょうど山を降ったところにあ
る湯本峠さんへ寄って……「やっぱり
ヤマハにしてよかったよ」「山につよく
て平地もはやい 丈夫で長持ちするオー
トループですからね」

新発売 P-125 別タンク式 6馬力船外機

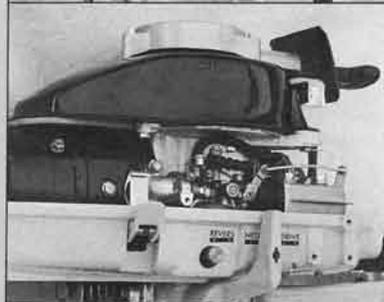
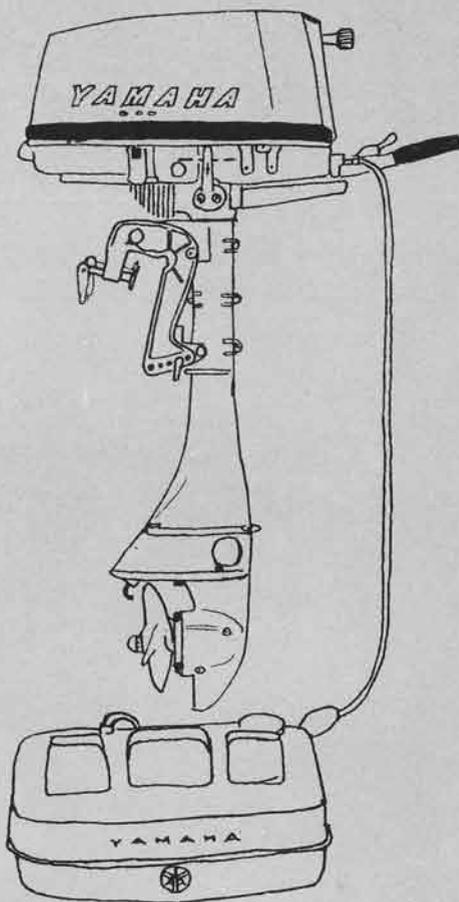
別タンク式の新鋭ヤマハ船外機 P-125が発売されました。先に発売されたP-55の姉妹機ですが、タンクが別になったので容量が4倍の12ℓになり、10時間の連続運転が可能になりました。

またこのP-125は灯油も使えるヤマハ独自の機構で、世界的に注目をあびています。ヨーロッパではその経済性のためにひじょうに人気が出ています。

デザインも国際水準を抜きました。

仕 様

型 式	P-125
総排気量	123cc
最大出力	6PS
燃 費	1.2ℓ/h
重 量	28kg
タンク容量	12ℓ
トランサム	18"・22"・25"
プロペラ	3×9×8"
潤滑方式	20:1
点火プラグ	NGK B-7H 日立 M-44
冷却方式	強制空冷
前後進	前進・中立・後進
点灯容量	6-8V 15W
燃 料	混合ガソリン用 混合灯油 切替方式

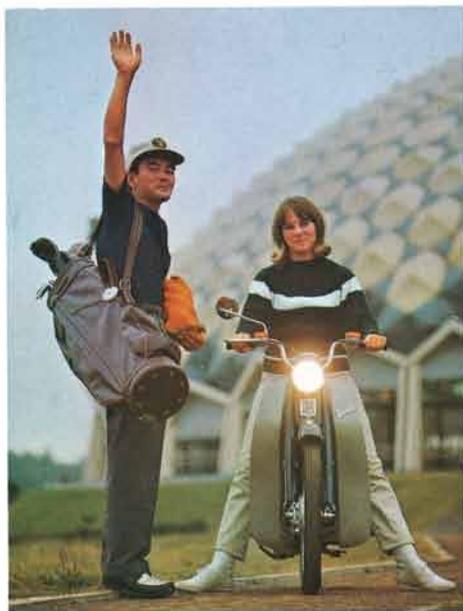


世界のヤマハ

作詞、作曲 西条憲夫

かぜがよんでる うたってる
 オートループに ゆめのせて
 きほうにかやくセルをおせせ
 かいはばたけ おーヤマハ

ヤマハの歌北海道にひびく
 北海道士別の西条モーターズの西条憲夫さんが作詩作曲したヤマハの歌が、ニエース編集部に送られてきました。八月の全道ヤマハ拉力大会で発表されたものです。歌詞の一番を紹介します。
 風がよんでる 唄ってる
 オートループに夢のせて
 希望にかがやくセルを押し
 世界にはばたけ お、ヤマハ



ヤマハニュース
NO. 28

- 昭和40年10月10日発行
- 発行人 小池久雄
- 発行所 ヤマハ発動機株式会社
静岡県浜北市中条
- 印刷所 株式会社恒陽社印刷所



ヤマハ発動機株式会社