

ヤマハニュース '66/2

YAMAHA NEWS NO.31

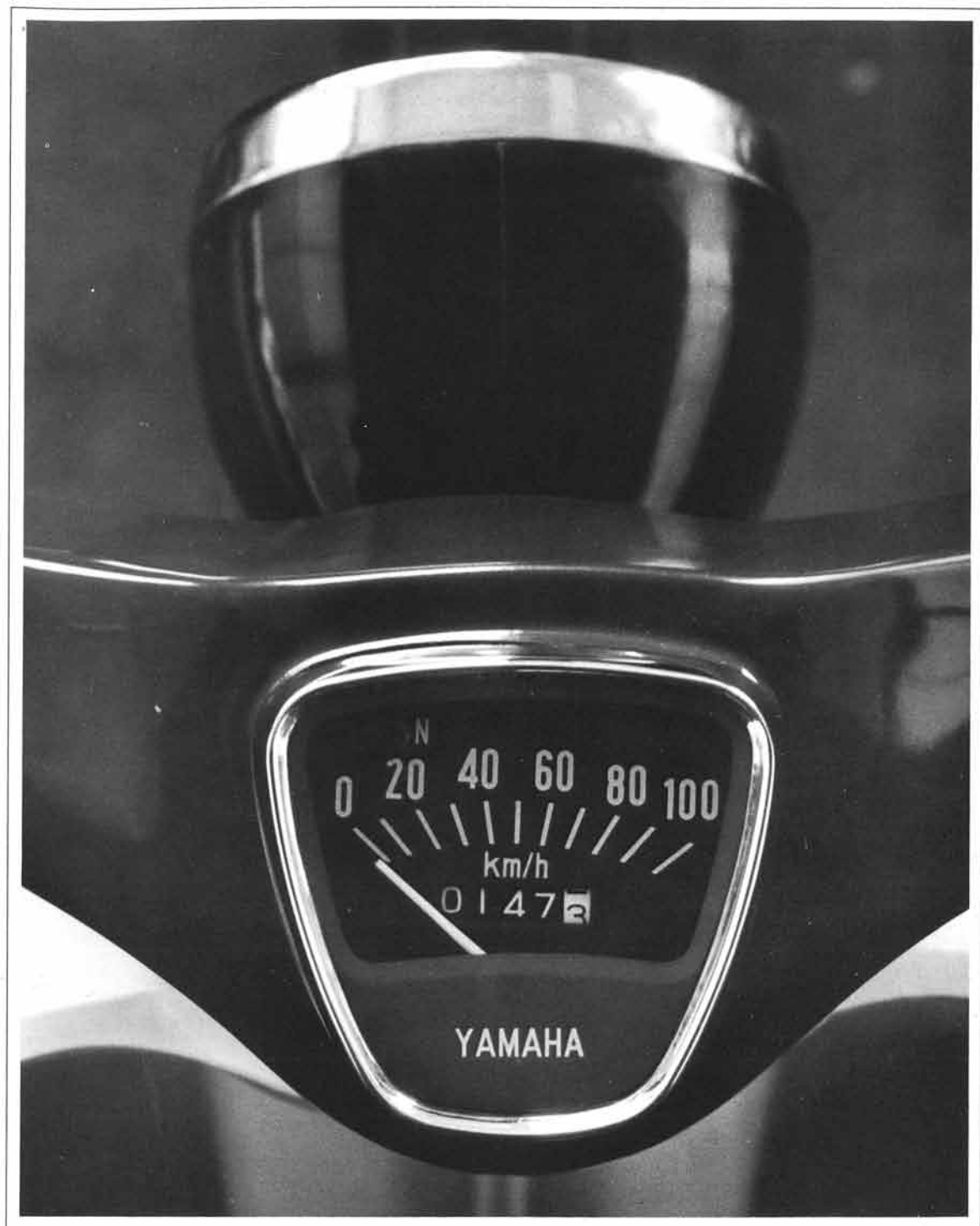
新発売！

ヤマハメイト70



特集・オートルーズキャンペーン始まる

ヤマハ ハイライト



より豪華になった **メイト70**

プレス鋼板製ハンドルにビルトインされたメーターも 一きわ目につきます



オートループを もっと多くの人に

オートループ キャンペーン始まる

オートループのカットモデルを手に、納得のいくまで説明する。販売店の一人一人のみなさんがオートループのエキスパートになっていただかなくては、このキャンペーンの目的は達せられないのです。



オートループ キャンペーン始まる

オートループをより多くの人に知っていただき、全国どこでもオートループを安心して使っていただくため、全世界でオートループキャンペーンが始まりました。

このキャンペーンは、ヤマハが世界で初めておこなう大事業で、これまで発売された、全世界のオートループを点検、それと同時に正しいオートループの知識をより多くの人たちに知っていただくというものです。

ここでは、世界にさきがけてスタートした、山口県でのオートループキャンペーン取材しました。各地でも、このようなキャンペーンキャラバンが2月1日にスタート。みなさまのお店におうかがいします。



大口需要先。中国電力で点検。ここは39台全部がY A。現場の人たちの要望でヤマハになったとか。点検の手にも力が入る。

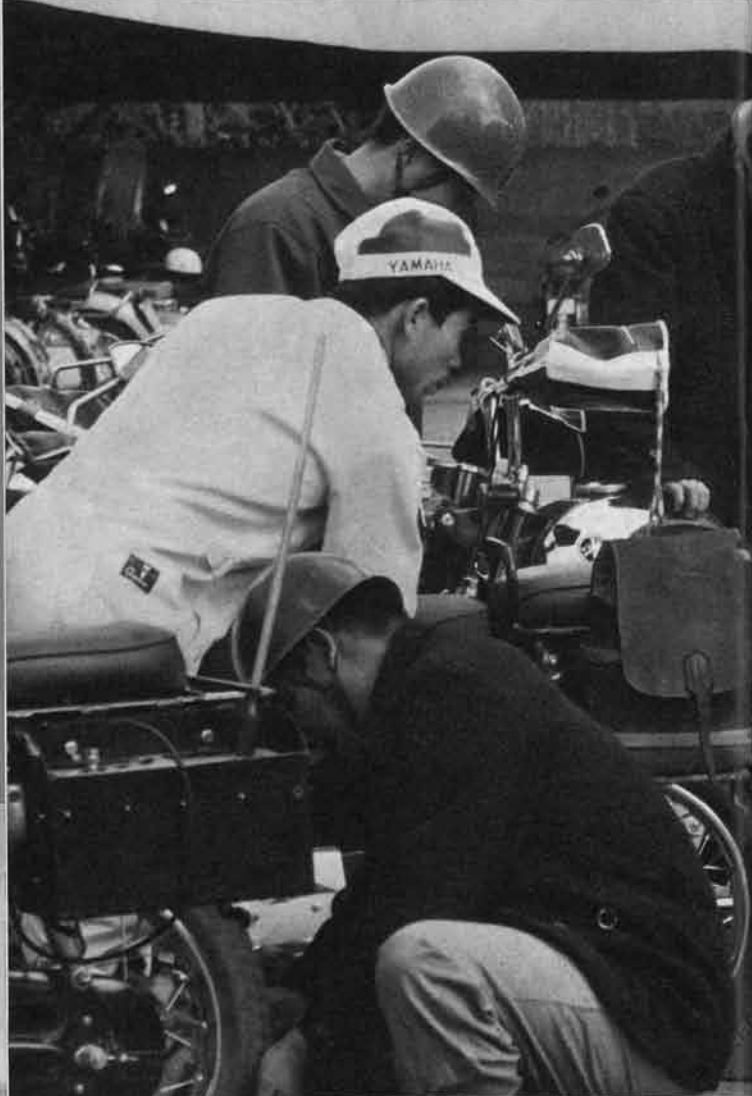


宇部市佐々木モータース井上常務と出発前の打ち合わせ。顧客名簿と地図で今日の行動予定をたてる。

朝出発前に愛車の手入れ、昨日は300キロ。今日は何キロ走るやら……こんな車が全国で22台走る。



二人でためつすがめつ、点検カードにチェック。こうした記録が資料となって、明日のヤマハをつくっていくのだ。



宇部興産の前で、通勤途中のユーザーとあう。車はメイト50。調子は上々とか。この車も昨日点検は終わっている。



山口市の後藤商事に寄る。AT 90の陳列について相談をうける。



オートループ キャンペーン始まる



点検済みの車には、このようにステッカーを貼っていく。今日は順調。もう10枚も貼ったぞ。



ヤマハの誇りを世界のひとに

オートループ キャンペーン始まる



ヤマハだけのもの、それはオートループです。すでに発売以来二年、全世界にヤマハオートループは走りまわっています。

世界中の2サイクルオートバイがヤマハに続いてオートループの採用を真剣に考えはじめました。

このようなとき、すでに三〇万台の実績をもつヤマハが、オートループキャンペーンをおこないます。

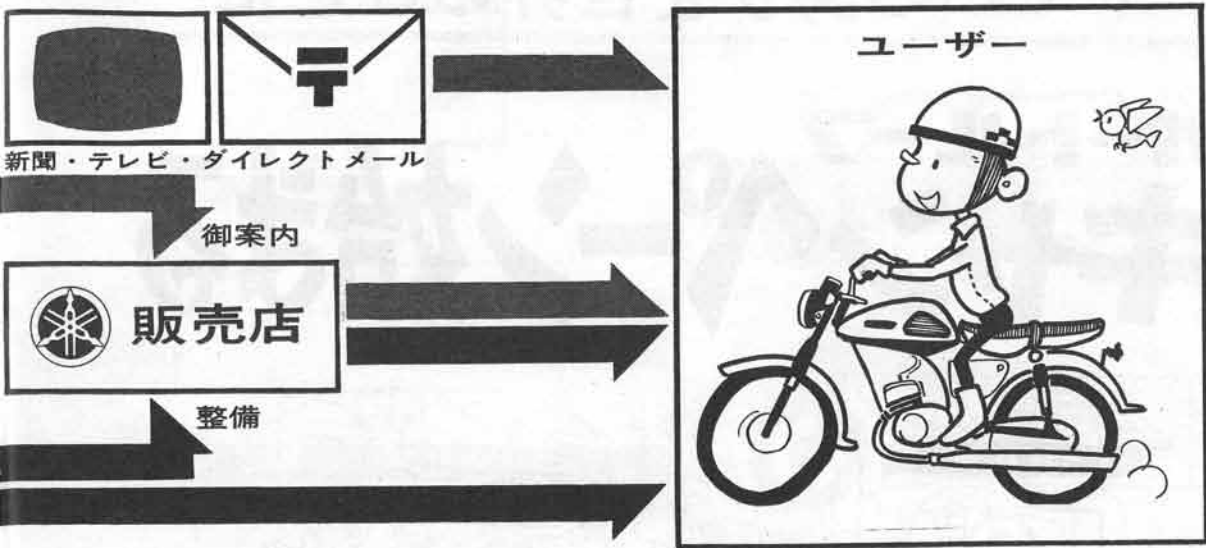
このキャンペーンの目的は、第一により多くの人にオートループのよさを理解していただくこと。第二に正しい取扱いをすべての販売店のみなさまに知っていただくことです。

もともと、オートループは整備不要といわれるように、機構が合理的にできていて故障の心配はないのですが。実際には机の上では考えられないような条件下で使われている車もあるのです。このような使用実態を把握して、オートループの機能を百パーセント生かして使っていただくためにも、今回のキャンペーンは必要です。

また、取扱知識の不足から、エンジンの他の部分にいじったりしたとき、パイプをつぶしたり、空気を入れてしまったりして、トラブルをおこすということもあるのです。

このようなことが、これからヤマハだけに限らずオートループ車の増加とともにまだまだ多くなることが予想されます。そのためにも正しいオートループの取扱を知っていただかなくてはいけません。そして、それができるのは、ヤマハだけなのです。

キャンペーンの組織図



4輪サービスカー配車計画図

車番号	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
地域名	広島支店	大阪	広島支店	四国	東京	東京	東京	東京	名古屋	名古屋	名古屋	名古屋	大阪	大阪	九州	九州	九州	九州	四国	北海道	北海道	北海道
1月	↓	↓																				
2月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
3月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
4月	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
5月			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
6月			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
7月			↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
8月						↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓

オートループキャンペーンはこれまでに例のない大規模な事業です

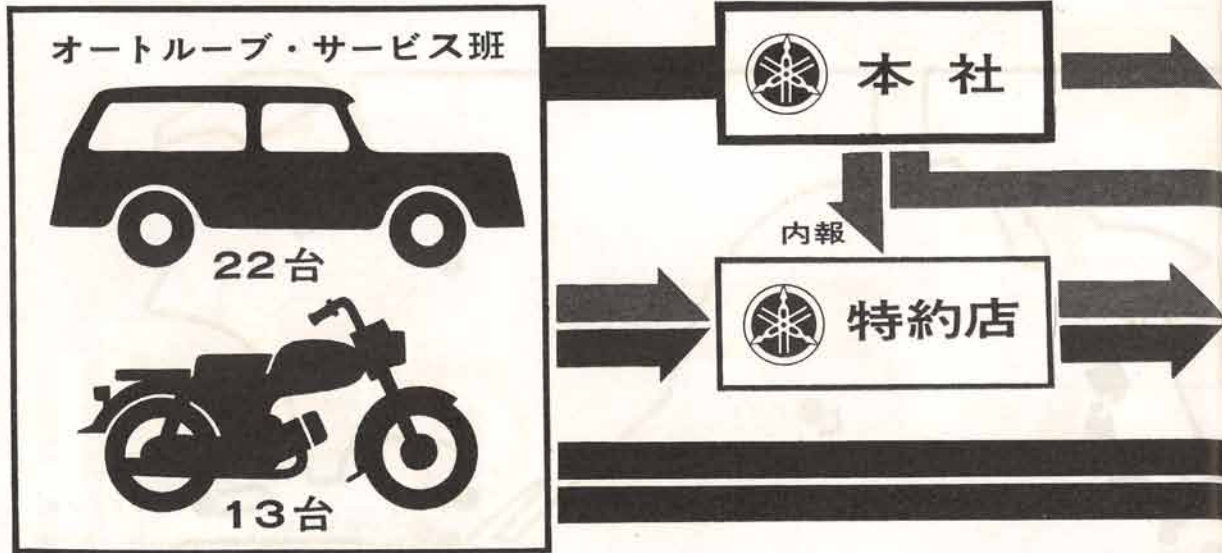
これまでヤマハから発売された、オートループ装備車全部を点検しようというのです。もちろん日本だけでなく、世界中です。そのため、国内では六ヶ月の期間、三五台のサービスマンと、八〇名に及ぶサービスマンが、全国くまなく巡回して、すべてのオートループを見てまわります。

なぜこのような大キャンペーンを行なうのでしょうか

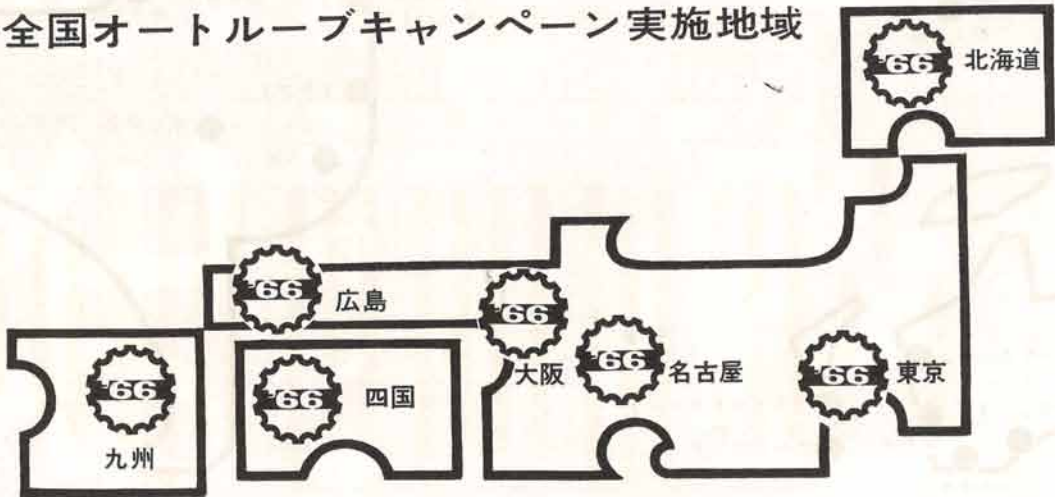
それは、これまでこれだけ多くのオートループ車が走ったことはなかったからです。そのため、世界で最初のオートループ車の使用実態のデータをヤマハがまとめるのです。

世界中のオートバイが、ヤマハに続いてオートループを採用しようとしている現在、これはたいへん貴重なことです。オートループは世界の専門家から、理想のエンジンと賞讃をうけましたが、ヤマハは今日の最高だけでなく、明日の最高をめざしているのです。

オートループキャ



全国オートループキャンペーン実施地域



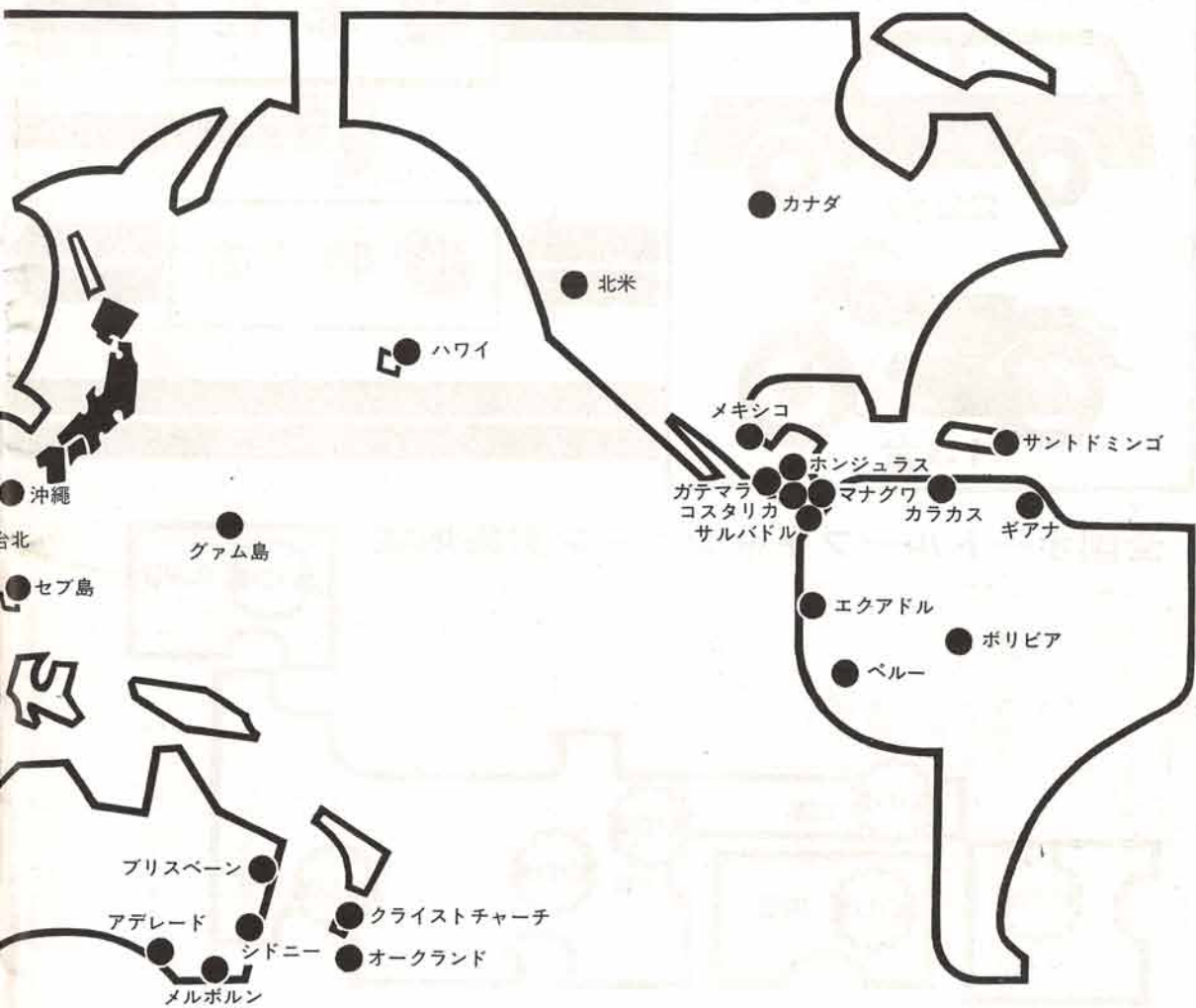
このキャンペーンで
どのような効果があるので
しょうか

全国をカバーするヤマハサービス班は、販売店にはオートループの正しい取扱い（最小ストロークの調整など）、ユーザーの方にはオートループの知識をお教えします。このため、これからどんどん増えるオートループエンジンに前にしても、まちがった取扱い、たとえばタンクに混合ガソリンを入れるということなどをすることがなくなるわけです。

このキャンペーンは 新聞
テレビ ダイレクトメール
などで多くの人に知らされ
ます

新聞、テレビなど、ヤマハの広告のすべてで、オートループキャンペーン実施中ということを知りたい人はお知らせします。またオートループ車をお持ちのユーザーの方には、直接手紙でお知らせし、それと一諸に点検カードをお送りします。

キャンペーン実施地域



販売店のみなさまには
ご案内をさしあげます

ヤマハの販売店のみなさまには、別にヤマハからご案内をさしあげます。またサービスクーの日程などは、のちほどお電話などでお知らせすると思いますから、そのとき、ユーザーの方にお知らせして、なるべく全部の車を点検できるようにしてください。

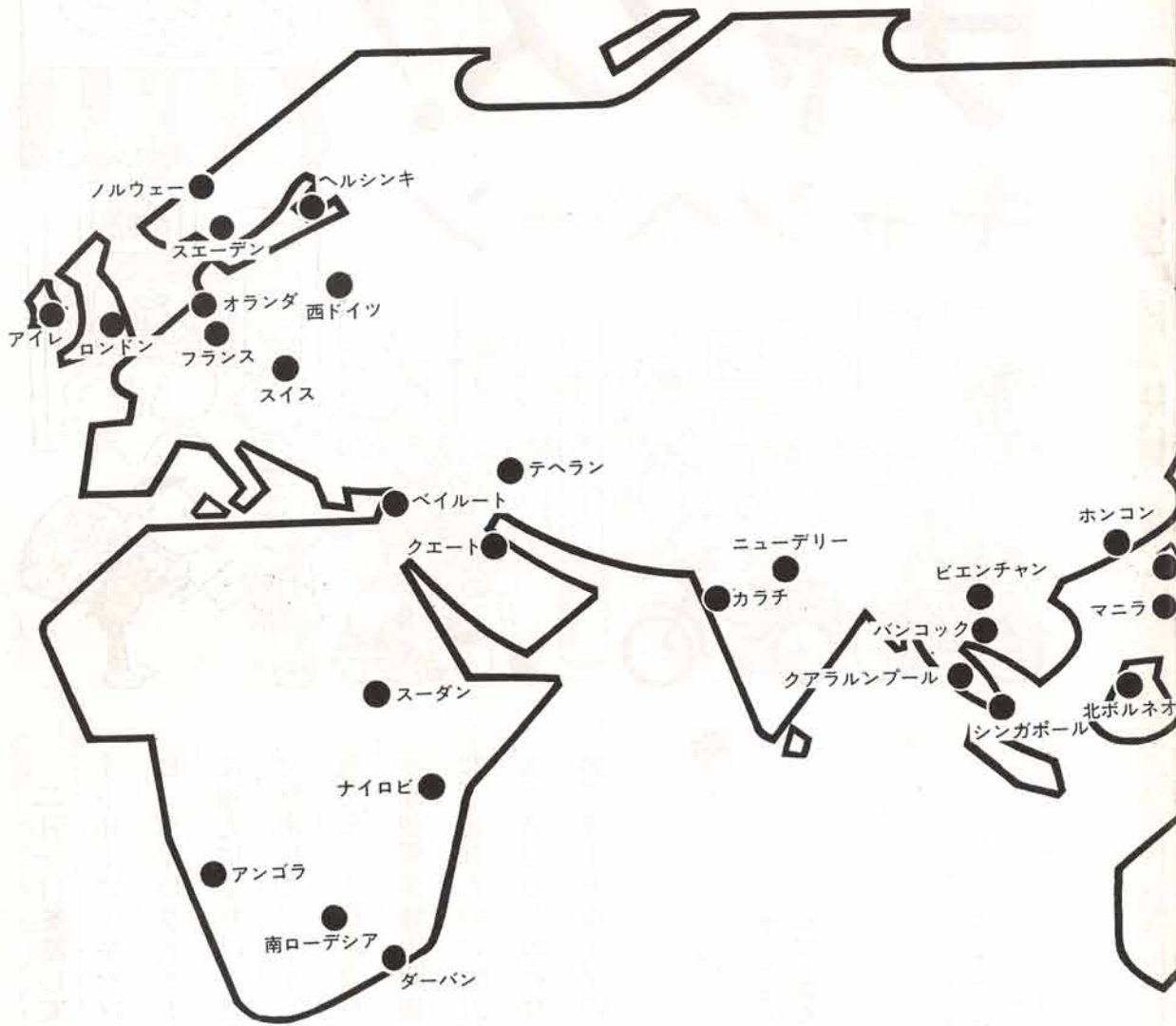
点検ずみの車にキャンペーン
のステッカーを貼ります

このようにして、サービスクーの手で点検された車にはすべてステッカーを貼ります。またサービスクーが、オートループの取扱いなどをお教えした販売店には、ヤマハオートループ技術の店というポストターと、記念品をさしあげることになっています。

このキャンペーンは世界中で
同時におこなわれます

アメリカ、ヨーロッパ、オーストラリア、東南アジア、各地でヤマハのサービスマンがオートループの点検をします。そして世界ではじめての貴重な資料を集めるのです。

世界オートループ キ



オートループキャンペーン サービス班のつとめ

以上のような計画で、二月一日（一部は一月十日）からサービス班が各地をまわりますが、その仕事の内容は次のようなものです。

一、点検

これまで市販されたオートループのすべてを点検し、正しい働きをしているかどうかを調べます。まず最小ストロークを点検して、もし増減があれば、規定のシムを入れたり整備します。

二、オートループ整備の指導

直接本社のサービス班が点検できなかったオートループ車を各販売店で、点検してもらいますので、最小ストロークの点検法、シムの入れ換え、部品交換の要領など指導します。

三、オートループ知識の普及

オートループの良さを多くの人に知っていただくため、各サービス班は、オートループのカットモデルや、説明書を持っています。これらを使って、各地のユーザーの方にオートループ知識をお知らせします。

チャンス!

キャンペーン



二月一日を期して、全国いっせいに行なわれる「オートループ・キャンペーン」は、新聞、ラジオ、テレビ、ダイレクトメールなど大がかりなPR作戦のもとに強力にくりひろげられますが、このチャンスを大いに利用して、オートループの素晴らしさ、ヤマハの徹底したサービスぶりを積極的に売ってください。それが新規需要層の開拓につながるものとなるのです。また、あなたのご協力がオートループ・キャンペーンを成功させるものとなるのです。そこで、ここにあらためてオートループのもつ魅力の特集しました。

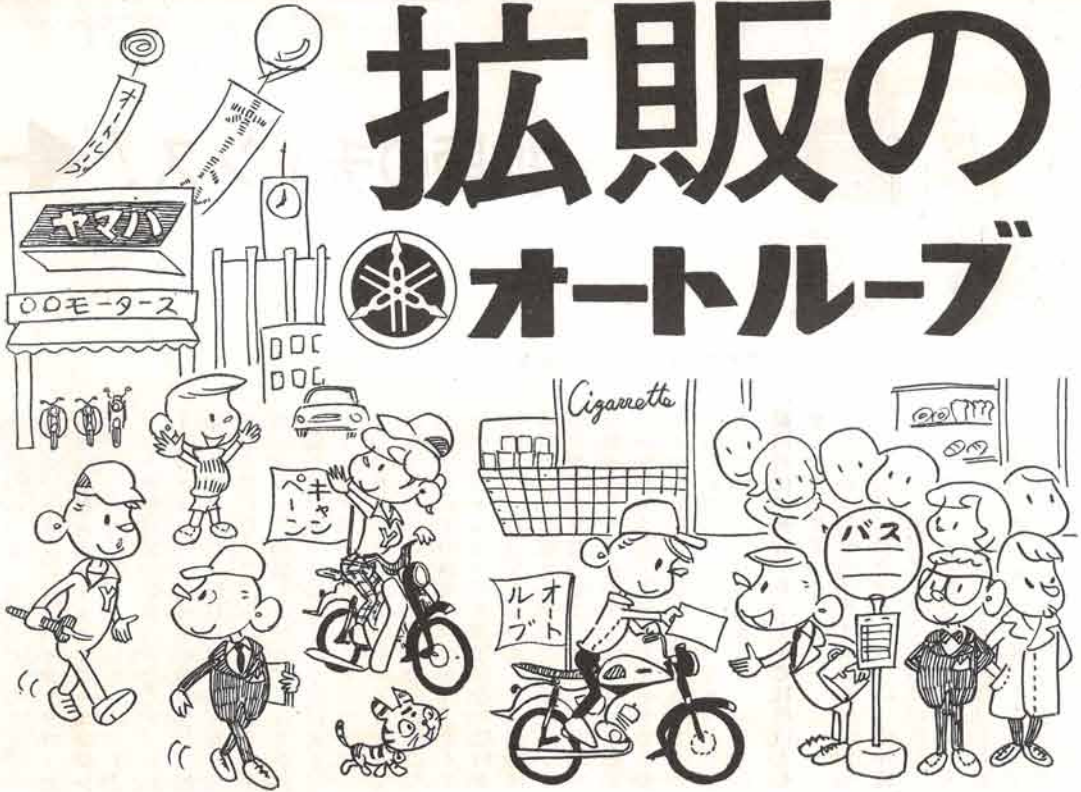
＊ガソリンとオイルが別

オートループ・エンジンの魅力の第一は、なんといっても混合ガソリンを使わないということです。

ユーザーが仲間同志で、あるいは専門誌などでしばしばとりあげられるテーマに、「エンジンは4サイクルがよいか、2サイクルがよいか」という問題がありますが、ヤマハによって開発されたハートループ・エンジンVの出現によって

最近はこのような問題はさっぱり興味の無いものとなっています。というのもオートループ・エンジンは、4サイクルのよいところ、2サイクルのよいところをかね備えているものだからです。すなわち、いままで2サイクルでは無

販売の オートループ



理とされていた混合ガソリン使用の問題をみごとに解決し、しかも「構造が簡単で保守が容易、性能的に優秀で耐久性に富む」という2サイクル本来の長所をそのままうけついでいるのが「オートループ・エンジンV」だからです。

つまり2サイクル・エンジンから混合ガソリンの使用を切離し、混合ガソリンを使用するために生れるすべての問題を点を取除いたものが「ヤマハ・オートループ」で、その特長を一言にしていうならば

＊ オートループならばこそその長所

混合ガソリンを使わないオートループ・エンジンは、
お店にも、お客さまにも大きな利益をもたらします。

■ガソリン、オイルともに最高の性能が
生かされる。

すでにご承知のこととは思いますが、オートループ・エンジンでは4サイクルと同様に、燃料のガソリンはガソリンとして、エンジン潤滑のオイルはオイルとして別個に、それぞれ専用のタンクに用意されて使用されます。

したがってこれまで考えられてきた2サイクル・エンジンのように、エンジン潤滑のオイルを燃料のガソリンに混合しませんので、ガソリンのオクタン価も低くならなければ、オイルの潤滑性能も損なわれずにすむというわけです。

だから性能的にみて、オートループ・エンジンはきわめて優秀な性能が発揮で

すべてに最高、すべてに安あがりといえるものだからです。

以下、その特長を列挙していきますがこれらをよくマスターすれば、「オートループ・エンジンV」がいかに優秀なものであるか、またいかに強力なセールス・ポイントをもつものであるかがお分かりいただけますので、「オートループ・キヤンペーン」の実施と相まってお店の拡販に大いに役立たせてください。

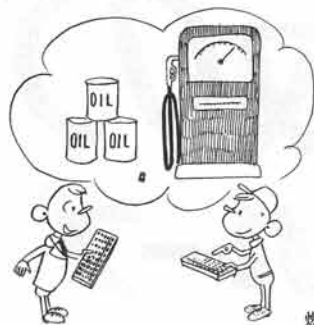
きるというわけです。

さらに、混合ガソリン式のものでは使用者自身が燃料の調合をしないかぎり、混合比が適正であるかどうか、またどのようなオイルが使われているか、混合比と使用オイルの品質についても不安感が残ったわけですが、オートループ・エンジンではそのような余計な心配をしないで済むわけです。

レギュラーならレギュラー、ハイオクタンならハイオクタン、ガソリンを、そしてオイルは品質最高級の「オートループオイル」が自由に使えるのです。

二五〇スポーツのYDS-3や三〇五スーパースポーツのYMIに乗られるユーザーの中には、いわゆるマニアの方が

拡販のチャンス!



燃料が安上がり、オイルも安あがり

多く、好んでハイオクタン・ガソリンを使う人が多いようですが、このようなマニアのグループには、ハイオクタン・ガソリンが使えるオートループ・エンジンで売りこんでいくこともできるのです。また燃料補給が手軽にすむこと、しかも堂々とスタンドの中央に乗りつけて補給できることは、同じスタンドに乗りつけても隣のほうで、そして手まわしの小型のポンプで補給しなければならなかった混合ガソリン式のユーザーには大きなセールス・ポイントとなるものです。

この特長を見過していることは大きな損失です。というのは、燃料の補給のたびにスタンドの隅にみちびかれ、オイルでペトペトしているような容器で燃料を補給しなければならぬことを、非常に嫌っているお客さんが少なくないからです。またそのようなことから2サイクルを敬遠してきたお客さんがいることも考えられます。この際、オートループのスマートさをもっともっと売りこんでいくべきです。

■燃料代が安あがり、1ℓで10円以上も安くつくのです。

車をもって何にいちばん費用がかかるかといえば、税金でもなければ、修理費でもなく、燃料代です。その燃料代がオートループ・エンジンでは混合ガソリン式のものにくらべて1ℓで10円以上も安くつくのです。これこそ大きなセールス・ポイントです。

もっとも4サイクルの愛好者からみれば当然のことと軽くうけながされるかも知れません。ただし、オートループ・エンジンでは4サイクルのように定期的にエンジンオイルを交換する手間もムダもないのです。

ガソリンとオイルを別にもつといても、オートループ・エンジンのオイルは4サイクルのように同じオイルをくり返し使うものではなく、エンジンの必要に応じて必要量を供給するもので、二度と同じオイルを使いません。したがってエンジンにはつねに新鮮なオイルによって潤滑され、そのオイルは一滴のムダもなく使われるというわけです。

ですからガソリン代だけをみれば4サイクルと同等ですが、オイル代を加えたものとなると、オートループ・エンジンは抜群の経済性をもつものであるといえるわけです。

混合ガソリンを使用するからといって2サイクルを嫌っていた人、燃料代が高いからといって4サイクルに乗っている人、そして混合式の2サイクルに乗っている人をお客さんとして獲得するにはこの経済性が大きくものをいいうのです。どんどん売りこんでいってください。

■エンジンの潤滑はあらゆる状態において最高です。

オートループの動きは2サイクル・エンジンから混合ガソリンを切離しただけのものでなく、オイル消費量を減少さ

せ、そして潤滑性能を高めました。

オイル量を減らして潤滑性能をよくする——、ちょっと聞くと非常に不合理な感じがしますが、オートループの動きはまさに合理的そのものなのです。

というのはいままでの燃料混合式潤滑ではあらかじめオイルをガソリンに混合しておくために、エンジンの使用状況に合わせてオイル供給量を変えるところではできませんが、オートループにおいてはエンジンの運転状況においてエンジンが必要とする最適のオイル量を自動的に計測してエンジンに供給するものだからです。

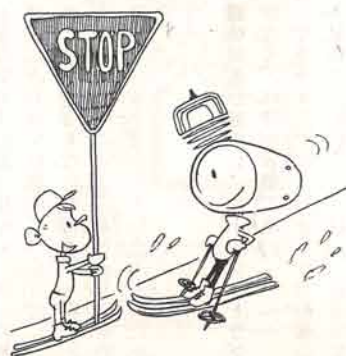
つまり混合ガソリン式ではオイルの供給量はつねに一定で、その混合比はエンジンがもっともきつい状態にあっても潤滑不足を起さぬだけのものとなっていますので、アイドリング時や通常のエンジンの運転状況ではとうぜんのことながらオイル供給過多となっているのに対し、



エンジンの運転状況に応じてオイルを供給

YAMAHA · AUTOLUBE · CAMPAIGN

ヤマハ・オートループ・キャンペーン



エンジンブレーキも安心してかけられる

オートループではアイドリング時はアイドリングに必要なオイル量が、そしてフル・スロットル運転時など最大負荷時には最大負荷時に必要な最適量のオイルがエンジンにおくられるのです。

したがってオートループ・エンジンでは少ないオイル消費量で最高の潤滑が行なわれるというわけです。

しかもオイル供給量はエンジン回転数とスロットル開度の両面でコントロールされる仕組みですので、スロットル全開でエンジン回転最高の登坂時も、スロットル全開でエンジン回転最高となる急坂下降時も、エンジンはつねに理想的な潤滑状態が保てるのです。

つまりオートループの主体をなすプラジャーパープは、エンジン回転とキャブレターのスロットル開度に連動して働き、オイルの吐出量を変えるもので、これによりエンジン全開で飛ばしても、エンジン・ブレーキで長い下り坂を走って

も潤滑不足を起す心配はまったくなくというわけです。

混合ガソリン式のものではこうはうまくいきません。というのも、ガソリンに混合されるオイルはガソリンに混りやすいという性質も持たせなければならず、これはオイル本来の目的である潤滑性とはうらはらなもので、オイルとしては非常に苦しい条件が課せられているものだからです。

しかも市販の混合ガソリンでは、前述したようにオイル混合率や、使用オイルの品質について問題が残されているとすれば、なおさらオートループの有利性がうみ出されてくるというわけです。

このようなことについては、お客さんにくどいと思われるくらい積極的に説明していった方がいい問題です。

エンジンがやけやすい、とか、プラグの寿命が短かい、カーボンのたまりがはやい、ケムリが多いという問題は、お客さんはすぐ車のせいにしたがるものなのですが、実際は使用燃料の適否、もっときつくいうならば使用燃料の良否に原因するものとさえいえるからです。

オートループ・エンジンはこうした苦情をなくすることができるということで、お客さんの利益を守ると同様に、お店に繁栄をもたらすものともいえます。

■オイル消費量もだんぜん少ないオートループ・エンジン。

研究所のテストデータによれば、一二

5cc級のエンジンでアイドリング時に必要とするオイル量は、混合ガソリン式にして150対1でも充分すぎるという結果がでております。そして最大負荷時には少なくとも18対1に相当するオイル供給量を保つ必要があるといわれ、通常の走行では50対1でも多すぎる位なのです。

このことから、最初から20対1あるいは25対1というオイル混合率をもって使用されている混合ガソリン式のエンジンはいかにオイルを多く消費しているか、まったくもつたないといえます。

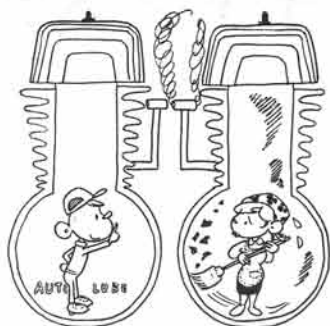
またオイル消費率では有利な4サイクルも、500キロから1000キロ走行ごとに500ccとか1000ccのオイルを交換しなければならず、消費量としてはこれまた経済的であるといえます。

そのほか、エンジンが十分にあたたまらないうちにエンジンをきり、またエンジンをかけるといふ短距離走行のくりかえしが多いと、ときにはオイル白濁（はくどく）といつて燃焼時に発生する水蒸気の一部が凝結してオイルにまざり、オイルをオイルとしてまったく役に立たぬものとし、交換したばかりのものでもまた再び全量を交換しなければならぬといふこともあるのです。

この点、エンジンの運転状況によって供給オイル量をつねに必要な最適にコントロールするオートループは非常に経済的なものであるといえます。

つまりオートループはスロー走行時に必要な120対1の混合比から最大負荷時に

拡販のチャンス!



ケムリを吐かない、
カーボンをださない

必要な18対1の混合比をエンジンの運転状況に合わせて自動的につくりだし、オイル供給過多もなければオイル供給不足もないということで、もっとも能率的にオイルを使っているといえるものだからです。

■排気煙が減少し、カーボン・トラブルがなく、保守が容易です。

オートループによりオイル供給量の過不足がないということは、これまで2サイクル・エンジンのガンともなっていた排気煙の発生を極端に減少させ、カーボン推積によるトラブルをほとんど問題としないで済むようにしています。

供給オイル量にムダがないので、余分なオイルが燃焼室にまわらず、オイルの不完全燃焼がないからです。したがって点火プラグのブリッジもなく、燃焼室やエキゾーストパイプ、マフラーなどのカーボン除去といった手間も大いに省けるというものです。

また次のようなことを理解しておくことはこのセールス・ポイントをより有効なものとなります。

それは「オートループからエンジンにおくられるオイルは粒子が大きく、理想的な潤滑状態がとくられる」ということです。オイルタンクからのオイルはオートループのプランジャーポンプによって吸入管に吐出され、ガソリンとの混合気とともにエンジンに吸入されるのですがキャブレターでガソリンが霧化されるよ

りもオイルの粒子は大きく、またそれだけに重くもなっているのです。したがってクランクケース内に入ってからクランクシャフトの回転などによるかきまわしでガソリンとの混合気から離れる率も高く、ほとんどがクランクシャフトまわりに附着してしまふのです。そして残った一部のオイルが掃気孔からシリンドラー内に入ってピストンとシリンドラーとの潤滑を行なうわけですが、いちばんオイルを必要とするのがクランクまわりで、ここに生のオイルが集中的に附着していくということはエンジンにとっても理想的な潤滑状態といえるものなのです。

そのようなことからシリンドラーには余分なオイルがまわらず、オイルの燃焼がきわめて少なく、排気煙の発生やカーボンの推積がおさえられるわけです。

またこれはオートループといってもエンジン内部では混合ガソリン式のものとは大差ない潤滑方法がとられているのだという考え方をあらためさせるにも強力な解答となるものです。

■オートループはヤマハだけのもの、そしてヤマハで製作しているものです。

オートループの本体はプランジャーポンプで、このポンプの性能の良否がその車の良否をきめるとさえいえる重要な装置ですが、オートループはその設計から製作にいたるまで、すべてヤマハが責任もってつくりだしているものです。

と同時にぜひともお客さんに知って



GPレーサーが保証する高度な性能

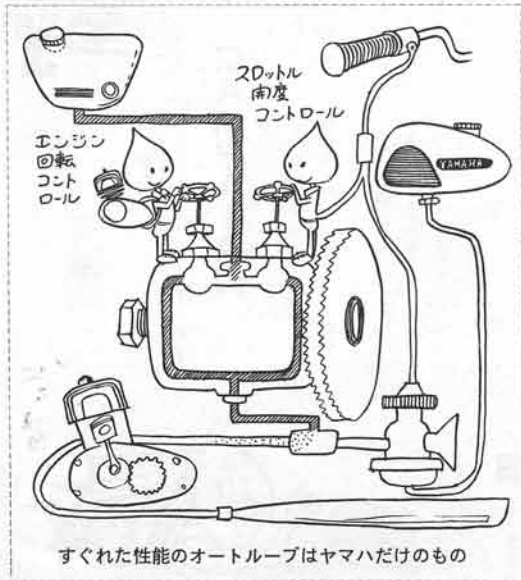
ただかなくてはならないことは、オートループはあらゆるテストのうちでもっとも苛酷な条件を強いられる世界GPクラスで、みごと主流二五〇ccクラスのタイトルを二年連続して獲得したGPレーサー開発の技術から生れたものであり、過去二年の間に三〇万台以上のオートループ・エンジンが世界の道を走っていることです。そして、二輪車でこのオートループの実用化に成功したのは世界でもヤマハが最初で、まだ他社においては実験段階にあるということです。

つまりオートループの信頼性についてはタイコ判が押せるものであり、その性能については世界の専門家が賞讃を寄せているもので、五年前のロータリーバルブの実用化についてヤマハが放った技術革新であるということです。

ひときは優れたヤマハの技術を最大のセールス・ポイントとして、あらゆる階層のお客さんを獲得してください。

YAMAHA · AUTOLUBE · CAMPAIGN

ヤマハ・オートルーフ・キャンペーン



■オートルーフの点検は簡単です。そして寿命は半永久的ともいえます。オートルーフがついたからといってユーザーになら負担をかけるものではありません。またひんばんに点検し、むずかしい調整を必要とするものでもありません。オートルーフの点検項目はキャブレターとプランジャーポンプのセッティングがあっているかどうか、プランジャー作動の最小ストロークが異常ないかどうかをみるだけでよいものです。この点検については本号のグラビア頁で紹介していますのでここではふれませんが、ユーザーのもっとも心配することはもしオートルーフがこわれたらどうなるかということでしょう。しかしご安心ください。オートルーフはまずノー・トラブルといえるものです。というのもまったく合理的な設計によりムリに動かされる個所がなく、とくに摩擦するようなところもないからです。

オートルーフのプランジャーポンプはエンジンの回転を減速して駆動される仕組みになっており、その動力伝達経路はドリブンギヤ→ウォームギヤ→ウォームホイールで、すべてギヤの噛合いにより行なわれ、ウォームホイールが回転することによってプランジャーを動かすカムおよびオイルの配分をつかさどるディスクトリビニューターが一体となって駆動されるものだからです。

ただし、使用オイルに不純物が混入してオイル通路がふさがれているような場合はポンプは作動してもオイルが供給されないということは考えられます。ただし4サイクル・エンジンのようにポンプが作動しなくなるとは全面的にお手あげというものでもありません。そのようなときはオイルタンクのオイルを燃料タンクに投入して混合ガソリンとすれば従来の2サイクルのように燃料のつづきかぎり走行できるのです。どうしてもポンプをこわしたいというお客さんにはこの解答で納得されるでしょう。このようなことは4サイクルではとてい真似のできないことです。

■オートルーフの働き具合は目で確かめることができるのです。

そのほかの特長としてはオートルーフの作動が目で見られるということが指摘できます。クランクケースのカバーを外してみれば分かりますが、オートルーフの本体にはプラスチック製の手まわしのギヤがついており、ポンプが作動しているかぎりはこのスタータープレートが回転する設計となっているからです。

またオイルパイプもプラスチック製のものを使用していますので、オイルの流れをみることも困難なことではありません。さらにオートルーフはエンジンをとめていてもポンプの作動具合を確認することができるのです。プリーザー孔をふさいでいるビスを外し、さきに述べたスタータープレートをまわせば、エンジンにおくられるオイルはプリーザー孔から外に流れだすようになっていくからです。

最後にキャブレターまわりが汚れないこと、オートルーフ専用のオイルの用意があることをつけ加えておいてもよいでしょう。

キャブレターが汚れないということは燃料が純ガソリンですからオーバーフローさせても混合ガソリンのようにオイル分が残ってそれにホコリがつくというようなことがないからです。

またオートルーフはエンジンオイルならどれでも使えるものですが、もっともオートルーフに適したオイルを用意することはメーカーとして当然のことでもあるからです。

ヤマハ 笑談室



■ キャンペーン CAMPAIGN

戦役、出征、運動……辞書をひくとこのような意味らしい。出征などと聞くと、戦時中赤紙をもらったときはギクツとするかもしれない。しかし赤紙といっても通じない人達も多くなったようだ。もう召集だとか出征などはなくなってほしいもの。徴兵制度に反対してデモをやらねばならないアメリカと較べれば、日本の若者はなんともシラワセなもの。しかし、オートループキャンペーンは、こんないまわしい思い出につ

ながるものではない。運動という訳語のあてはまるもの、これがこのオートループキャンペーン。
全国交通安全運動とか、小さな親切運動などの運動、決してオートループを使ったスポーツのことではないから念のため。
良品に国境なしのことばどおり、オートループは世界で通用しているものろんこのキャンペーンも世界中でくりひろげる。
最近ではなにかとキャンペーンばや



り。なかには、百万長者と結婚する運動とか、一流会社に就職する運動など、手前勝手なキャンペーンをするむきが多い。
もつとも悪辣なキャンペーンは選挙の事前運動、それに対向して、明るい選挙運動があるのだから、眼には眼をの法則どおり、キャンペーンにはキャンペーンをというわけか。しかしやはり明朗な公共性があるものがぞましい。
良い品オートループを世界にひろげる運動は立派なキャンペーンである。

■ オートループ AUTO LUBE

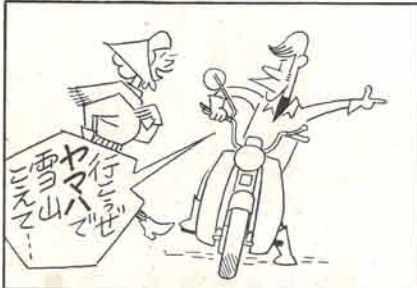
世界で通用することばがオートループ、ヤマハで生れた世界の商品で

ある。むずかしくいえば分離自動潤滑装置。



とにかくこれまでミックスを使っていた2サイクルを、ガソリンとオイルを分離したもの、なにもしゃりだから分離したわけではない。それにはちゃんとした理由があること。
身体の不可欠のビタミンも多すぎてもムダになるばかり、すべて余分はストレイトに体外に排出される。オートパイに絶対必要なオイルもミックスでは過度に供給され、大半がムダに消費される。ただムダだけならよいが、その上エンジンをやごしたり、マフラーをつまらしたりの

RENJAI 愛車の/ライプ お利



弊害があるので困りもの。だからといって少いオイルを混合しては、高速や急坂を登るときの負荷には耐えられないからエンジンは焼けてしまう。
このようなムダも、危険もなくしたのがオートループであることはみなさんも先刻ご承知のとおり。ムダなく充分に潤滑する、これがオートループ。いわゆる適当におしめりがあるわけ。
バスタオル二枚必要ほどぬれてもすべりすぎるし、全然ぬれないのもこまりもの。そんなむきにオートオットット、なんの話でしたかね。

オートルーズキャンペーン車



こんな車が走ります

全世界一斉におこなわれるヤマハオートルーズキャンペーンにこのようなサービスカーが使われます 国内で22台 1台につき2名のサービスマン ユニホームも新しくデザインされたスマートなものです





スピード違反はしないけども 適当にスピードは楽しむ
クラクションより 叫んだ方が早いことが多いのデアル

新発売 メイト70

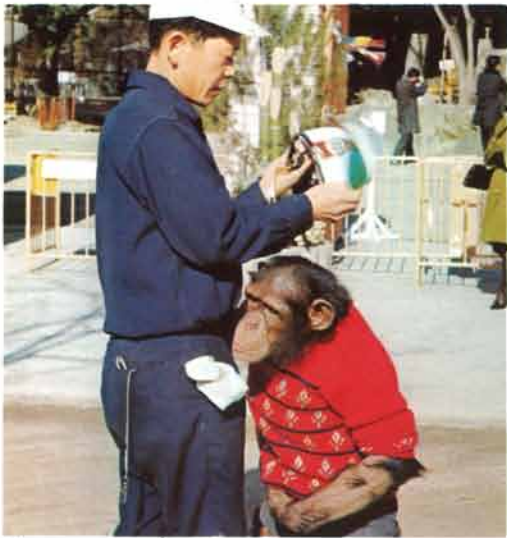


私にも乗れます…ヤマハメイト70

ここに登場したのは 山口県徳山動物園の人気ものメリー嬢(8才)週刊誌やTVで紹介されてご存じの方があるかもしれませんが 彼女はオートバイに乗れる珍しいチンパンジーです

このメリー嬢は もともと自転車に乗るのですが オートバイの練習をはじめたのは昨年七月 園長の近間隆安氏と技術係長の片山望氏が 徳山市新宿通りの山本モータースに相談したことが始まりです 山本モータースでは中古車を一台大改造して メリー嬢専用のバイクを製作 このことと園長以下飼育係の日夜の努力がメリー嬢のオートバイ運転技術の習得に大きな成果をあげたのです

50ccの改造車にあきたらなくなった同嬢の要請により 新発売の強力メイト70を提供したところ キキとして乗りこなし「だれでも乗れる」と絶讃をうけました



警察から免許証をもらっているからには ヘルメットをかぶって交通安全につとめなきゃイケナイノdeal



ではひとつツーリングとしゃれますか 靴の具合を見ているうちに ヤマハの新車が用意されるのdeal



このすばらしいライディングテクニックを見てくれたまえ リーンイン 正統派デス



好評 メイトに待望の70

ヤマハメイト70新発売



オートループで理想のモベットを決定づけたヤマハメイト50は、ますます高い人気を呼んで着実な伸張率をみせていますが、この2月1日を期してメイトの強力型、『ヤマハメイト70』がシリーズに仲間入りしました。

二人乗りできるメイトを...という多くのユーザーの期待に応えての登場です。

『愛称募集』によって全国的に話題をまいたメイト、そして、『モニターコンテスト』によってすぐれた性能が実証されたメイトの70だけに、拡販のエースとなる資格はじゅうぶん。あとはいかに積極的に動いていくかにかかっています。どうぞこの春のシーズンの販売合戦をメイト50/70でリードしてください。

メイトのお客さまは、あすのジュニア・シリーズのお客さまであり、AT-90、そしてYA6、YDS-3、YM1につながるものなのです。ここに好調・メイト50のユーザーの言と、メイト70に対するディーラー側の期待の声を収録しました。あなたのお店も自信をもって売りこんでください。

☆ ☆ ☆
**メイト70で
 5倍増しの売上げを**

新たに登場した「メイト70」に多大な期待を寄せて、「メイト70で5倍増の売上げを達成させてみせる」というすごいはりきり方をみせているのは岡山県の吉村モーターズ。まだオートソ気分もぬげやらぬ一月八日には、お得意先の全販売店を招待して、「ヤマハメイト70新車発表試乗会ならびに岡山県ヤマハ販売会議」を開催。なみなみならぬ意欲をみせて新春の強力な第一歩を踏み出した。

吉村常務はいう。「ディーラーの発展のキズナとなるのがメイトであり、メイトの拡販なくしてディーラーの発展はあり得ない。これまでのヤマハは、どちらか



拡販のエース、メイト70に乗車してやる気じゅうぶんの吉村常務

とはいえモベットが弱点であった。しかしメイト50の登場によってマーケット・シェアは一段と広げられたのである。そして今期待望のメイト70が発表され、メイト・シリーズが完成した。このメイト70こそディーラーが待ちのぞんでいた強力な車種であり、必ずや拡販のエースとなるものであることを確信している」

吉村常務がとくにメイト70に力を入れているのはわけがある。それは岡山という土地は、ちょっと郡部に入ると坂また坂という地形で、少しでもエンジンの大きなもの、力のつよいものが望まれていた土地柄だからである。

手軽な乗りやすさに加えて抜群の経済性、そしてすぐれた性能、洗練されたデザインと三拍子も四拍子もそろっているのがメイト50であるが、そのメイト50をベースに中間車種ブームの先べんをつけ

たともいえるジュニアと、同シリーズのエンジンのをせている「ヤマハメイト70」はまさに拡販のエースとなるべき車である。

またそれをうらがきするかのようには乗会における『ヤマハメイト70』の評判は上々で、販売店側のみならず大きな期待を寄せていた。

「メイト50以上に乗りやすい。ハンドルまわりが豪華になって、70になった、大きくなったという感じがつよく表わされている。これならウケるでしょう。」

メイト50のお客さんも何人かもっていますが、最初に買ったお客さんがこちらで宣伝する前にメイトのよさをあちこちで宣伝してくれるほどです。ありがたいことです。

それだけずばらしい車ですから、こんどのメイト70もワットと人気が出ることでしよう。最大出力が六・二馬力と大きくなり、登坂能力は二〇度とこのクラスずいー。スピードも八五キロ/時で文句なし。パリパリ売りますよ。」

というのは吉村モーターズの試乗会で顔をみせていた総社市豪深駅・安原自転



メイトの良さはお客さんが宣伝してくれる……安原さん

☆ ☆ ☆
**商品的な魅力を増した
 ヤマハメイト70**

☆ ☆ ☆

「力がある。これならゼツタイだね」というのは、西大寺市中野町・双葉モーターズの岡崎正雄氏。

「メイトのスタイルのような車はこれまでの考え方で初心者や主婦向きに思われていたのですが、いまやそのよういませまい考え方にとらわれていたのは商売になりません。メイトの乗りやすさ、メイトの経済性は万人に歓迎される

好評メイトに期待の70

車商会の安原敬旺氏の売りますよの言。いわゆるモベットタイプの車のうち、八割以上が六五ccから九〇ccという車で占められている情勢にある岡山地区としては、メイト70はもっとも期待できるものであり、好調メイト50の実績もあってこれならイケルというわけだ。

ヤマハメイト70 新発売



安あがり売っていく……岡崎さん



専用アクセサリーの充実で売りやすい……三原さん

「はからずも専門家モニターに当選して、新品のメイト50を思う存分に乗りたのですが、トラブルのないこと天下一品といえますね。」

最初は始動困難とエンスト

ものです。オートループを旗印にあらゆる階層の人々に売りこんでいきます」と熱っぽい口調で拡販の抱負を述べてくれましたが、Uライン・ボディや自動速心クラッチ、そしてワンタッチキックの乗りやすさに加えて、ロータリーバルブ吸気、オートループ・エンジンのすぐれた性能がメイトをもっとも魅力ある商品にしているというわけである。

「車そのものはどこもいって不満な点はないが、アクセサリーが少ないのがさびしかった。しかしこんどのメイト70の発売に際して、サイドスタンド、フロント・キャリアー、風防、バッグ、グリッド・カバナーなどの専用アクセサリーも用意されているというので、グッと商売しやすくなりましたよ」と

というのは倉敷市旭町・三原商会の三原清氏。お客さまから楽しく乗ってもらおうという意欲が表われている。また同じく倉敷市北川町・奥田自転車店の奥田勝氏はサービスの面から、



サービスのしやすい設計も大きな魅力……奥田さん



専門家モニターをつとめた土屋さんを中央に、右にご子息の俊美さん、左に整備の小野義信さん

☆ ☆ ☆ 希望の車、メイト70 ☆ ☆ ☆

これからが勝負です

メイト50の発売を記念して行なわれた「モニターコンペ」の、専門家モニターに当選した兵庫県桐生市陸西原町・若林

モーターズの若林美行氏は、

赤トンボすなわちY A 1からヤマハと歩みを共にしてきた人であるが、メイト50のモニターから、次のように「ヤマハメイト70」に大きな期待をかけている。

「はからずも専門家モニターに当選して、新品のメイト50を思う存分に乗りたのですが、トラブルのないこと天下一品といえますね。」

最初は始動困難とエンスト

でちょっと悩まされたのですが、これはキャブのセッティングが合っていないからと、燃料タンクキャブのブリーザーが小さすぎたのが原因で、キャブの調整を行ない、キャブは二重になっているゴムを一枚外したら、その後は快調そのもの。新しいモデルだけにお客さんにせがまれてあちこちひっぱり出されましたが、みな惚れこんでくれました。

またわたくしが気づいたキャブの通気孔の件は、市販モデルは完全に直されているのに安心しました。これまでに三十台ばかりメイト50を売っていますが、トラブルの発生はゼロ。まったく手数のかからない車です。こんどのメイト70のエンジンは出力も大きく、性能もまた一段とアップしているだけに大きな期待をもっています。いよいよ春のシーズン。これからが勝負ですよ。大いに売って、大いに稼がしてもらい、大いにお客さんに喜んでもらいます」

名付親のもとで

元気なメイト

昨年六月二十日しめ切り、二十一万五千人の応募のなかから、見事名付親になった、和歌山県有田市の小林謙一さんにその後のメイトの調子を聞いてみました。

このメイトは、名付親の賞品として八月二日小林さんの手にわたったものでそのときの詳細はヤマハニュース27号16頁でお知らせしましたが、実際に小林さんの手にわたってからの第一回のレポートです。

みかん畑にかこまれた有田市

和歌山市から約一時間、みえかくれる海とトンネルの紀勢本線で走ると有田市の中心駅箕島（みのしま）につきますこのあたりは有田みかんの産地で、入江をつくる山も、駅のうしろをかこむ山もすべてみかん畑です。

この箕島駅から歩いて二十分、有田市港町、小さな運河のような水路にそったおちついた町並……ここが、メイト名付親の小林さんのおすまいです。

一月六日、出勤前の小林さんをここにたずねたヤマハニュースを奥さんと四才になるお嬢さんも一諸に歓迎してくださいました。

名付親とメイトのコンビに大人気

玄関のガラス戸をあけると、三坪ほどの土間に、ピカピカのメイト50が置いてありました。

メーターの走行キロは七六〇、まだ使いこんだという状態では決してありませんが、小林さんとしては、自分で命名した車には特別の愛情を感じているのと、まったく家族



家族の一員？ ともなっているメイト50

の一員として遇されています。

主に使われるのは、小林さんのお宅とその勤め先である丸善石油との通勤に使われていますが、片道約五キロ、非常に重宝されているようです。

メイトが来た当初は、地方新聞でも紹介されたこともあって、行くさきさきでみんなに質問せめにあつたそうです。

オイルは自社製品

小林さんのお勤めが丸善石油であることから、オートループに使うオイルは、自社の2サイクル分離給油用のオイルを入れておいてあげます。職場が技術関係のことでもあって、ご自分でデータをとる必要から、こうなされたようですが、オートループのような完全な機構でテストできて、たいへんありがたいとのことでした。

ドック入りは定期点検だけ

このメイトのサービスは、同町の神原モーターズが引きうけていますが、ご主人の神原一郎さんにこのメイトのサービス状況をお聞きしますと、まったくサービスの余地なしとのこと。ただ、定期点検と、小林さんが店の近くに来たときぐらいのことです。

しかし町の人の関心がたかく、よくメイトについて聞きこられるそうです。お店にも、新しく到着したばかりのメイトが、お客さまを待って並んでいました。

力はぜったいメイト

小林さんに、いろいろメイトについて気のついたことを語っていただきました。まず最初に強調されたことは、力のあることです。どんな状況のツーリングでも安心してできる。

それとシートが大きく、カッチリ作つてあるので長距離に使っても疲れが少ない



一度乗ったらもう手放せませんね……

好評メイトに待望の70

ヤマハメイト 70 新発売



メイトの第1号車は呉の56651でした

全体のクッションが柔らかすぎず、かたすぎず、快適である。
 それよりも大きな特長は音の静かなこととです。「これはこの車を使う層の使用条件を考えるとぜったい必要なことでしょう」と小林さんはおっしゃっています。
 出勤前のあわただしい時間のインタビューでしたが、小林さんに可愛いがられているメイトを見て、これからも、このメイトと名付親のコンビは長く続きそうだと確信をもって自宅を辞去しました。

☆ ☆ ☆ メイト市販 第一号車をたずねて

広島県呉市本町九丁目 佐々木釣具店
 ここがメイト市販第一号車（ナンバー一〇六）の就職先でした。
 ビックリした第一号車の主
 佐々木釣具店のご主人 岩田末広さん（五二）は、ときならぬ、ヤマハニューズの来訪にげんな面持でしたが、愛車のメイトが市販第一号と聞いて二度ビックリ。とにかくナンバーワンはエンジンがよいとよろこんでいただきました。
 この佐々木釣具店は、戦艦大和のふるさととして知られる呉市の繁華街のどまん中であり、広田さんの先代から七〇年も続く釣具店の老舗で、間口の細長いお店には、呉の釣ファンがいつも多数タムロするサロンになっています。
 この日（一月一五日）も、お店には釣の舟と、天候の具合を聞きにきたお客さんが、岩田さんをかこんで談笑中でした。



第1号車とはゲンがよい……岩田さん

ヤマハモベットのファン
 岩田さんは、このメイトの前もヤマハのモベツMFに乗っていられたそうです。メイトに買いかえた理由は、新しいのが出たからということで、まったく一号車とかは意識もなかったということ

です。
 車を手にしたのが昨年の八月七日、メイトの名付親の小林さんに渡ったのが八月二日ですから、これは日時からみても第一号車であることは確かです。
 新製品についての不安といったものはなかったのですかという問に対し、もともとヤマハのものを使っていたから、別にそんなこともなかったし、使ってもまったく申し分ないとのこと。主につかわれるのは、もちろん釣の足で、近くの吉

浦、河原石などの海岸まで行くことが多いそうです。

ここで岩田さんが強調したことは力のつよいことですが、これは名付親の小林さんも同じく指適したことで、メイトの力は定評のあるところだと確信しました。

またおもしろいことに、走行キロも、小林さんとほとんど変わらず、七四四キロなのです。

音の小ささも、岩田さんの指適されたところで、このことはひじょうによろこばれているようです。

このメイトをとりあつかったのは呉市のSVモーターズ、このお店は広島地方でもっとも古いディーラーで、ご主人の中島さんは、赤トンボ以来ヤマハとともに苦勞をかさねてきた方です。

このSVとはスタンダードバキウムからとった名前だそうで、ちょっとめずらしい名前でしょうと中島さんはおっしゃっていました。

もともとこのSVはいつも新車ができる、市販第一グループを受けとるのが中島さんのこれまでならわしでした。

ですから、これまでもよく第一号車を傘下の販売店にまわすことも多かったとのこと。

ヤマハニュースでは、これからも、第一号車のお守りをお願いして、この造船の町をはなれました。

タイからの お客様さん



半年前、タイ式レイをかけられてバンコック空港を出発した一行。

昨年の八月からヤマハ工場には、九名のタイからのお客様さんが来ています。この人たちは、今年三月から操業を開始する、タイのヤマハ工場をこれから動かしていく人たちです。

この工場はタイのサイアムモーターとヤマハの合併会社で、単なるノックダウン工場ではなく、鍍金や、熔接、塗装、メッキなどまで行なう本格的な工場です。この人たちの一人、ヤンヨン・サラセヤナさん(27)は一月十日、東京の市谷会館で日本の花嫁さんをもりました。一家そろって親家のヤンヨンさんの半年間の日本生活を中心に、この人たちの生活をレポートしてみましよう。

着々進行する

工場建設

バンコックから二十キロのバクナムでは、いま急ピッチで工場の建設がすすんでいる。タイのヤマハ総代理店サイアムモーターとヤマハ発動機が新しくつくるオートバイの一貫生産工場である。一万



浜松駅頭ヤマハ主脳陣に迎えられるターワンフォンプラハ社長

七千一〇〇平方メートルの敷地に二千五九二平方メートルの主工場それに八棟の附属建物、この一月には浜松から送られた一億円におよぶ工作機械が到着、三月からの操業開始を控えて、バクナムの一角に緊張した空気がはりつめている。

オートグループ発表以来、東南アジア方面でヤマハを求めユーズは急激にふえている。これにこたえるのに、現在の完成車輸入ではとても間にあわない。それに、自分たち自身でつくる、ヤマハ、華国産のオートバイを望む声も多い。

このように、日本の技術と新興の意気にもえるエネルギーの結合が、このバクナム工場をつくりあげるのである。

九人のさむらい

浜松へ

この工場で、中心となって働く中堅技術者の養成の急をせまられたサイアムモーターでは、ジョセフ・チェン氏を長とする技術研修グループを結成、昭和四十四年八月、浜松に送りこんだのである。

総勢九人、いわゆる九人のさむらいで

ある。そのメンバーは、

ジョセフ・チェン氏(四七)、ヤンヨン・サラセヤナ氏(二七)、ウイン・ソクサイ氏(二六)、スーリン・チャントラハスデー氏(二三)、チャイ・コンハノイ氏(二七)、モントリ・ミンウオン氏(二七)、ファイラット・サイ・ウオン氏(二四)、ウイタヤ・センサイ氏(二三)、スパット・ヒラネハイ氏(二三)、ジョセフ・チェン氏とヤンヨン氏が大学卒、あとの七名は、すべて工業高校卒の幹部候補生である。

なかでも、ヤンヨン氏は、前に一度来日したこともあり、三年間文通をつづけた恋人(前全日空スチュアデスKさん)もいて、今度の機会に、どうしてもこの恋をみせようという固い決意を持つての来日だったのである。

射撃の名人スーリン氏、日本語の達者ウイン氏など、ヤマハ本社に近い宿舎朝陽館に陣どった一行は、旅の疲れをいやす間もなく、ギッシリつまったスケジュールによる研修がはじまった。

鍍金、熔接、エンジン組立て、塗装、メッキ……完成までのすべての工程を、六ヶ月足らずでマスターしようというの



日本式宿舎にもすっかり馴れた。中央が団長のジョセフ氏、右端がヤンヨン氏。

だからなみたいていのことではない。
 そのうえ、全員、ウイン氏をのぞいては、英語しかわからない、どならなくて聞こえない騒音のなかで、不自由なことはでひとつひとつ疑問をときあかしていく。ヤマハ工場の全員が手まねがうまくなったということである。

雪にびつくり

全員霜やけに

十二月十六日、浜松地方は、五センチ以上の積雪。この二・三年来みなかったような大雪である。

南国タイ生れの九人は、この天からの

贈りものに、それこそ子供のようによるこんだ、それまで実感としてなかった雪の白さを目の前でたしかめられたのだから、こんな感激はなかったようだ。みんな朝起きると寒さも忘れて飛びだした。手にすくった雪をにぎりしめては、そのつめたさにビククリ、そのためでもないのだが、全員そろって霜やけをこしらえてしまった。これもまったくはじめての経験で、そのかゆさにはほとほと困ったらしい。生れてはじめての霜やけだからと大事をとって、全員医務室がよいとなつた。

ともかく、雨期と乾期の差しかないタイから来たわけだから、寒さだけはまいつてしまったらしい。丹前を暖いねまきと思つてそのまま寝てしまつて、宿舎側からおこられたり、冬の寒さだけは、タイの九人のさむらいもお手あげといったところだった。

実をむすんだ

三年目の恋

このようにスケジュールのゴツシリつまった忙しい毎日ではヤンヨン氏と、Kさんとのデートもなかなか進行しなかつた。その上むずかしい問題の多い国際結婚である。Kさんの両親も、一向にヤンヨン氏の前で首をタテにふつてくれようとはしない。

それでも、ヤンヨン氏は誠意をもって



純日本風の結婚式をあげたご兩人。

ご両親にたのみつづけた。

三年前、サイアムモーターから日産自動車へ、技術研修生として来日していたとき紹介され、二度目にプロポーズ、そして帰タイ後も、毎月毎週かさず文通したというロマンスはよく知っていることとで、全員がこの恋のハッピーエンドのために声援した。

タイに残して来た、お母さんのピンセラセナさんも、ヤンヨン氏が今度こそ日本の花嫁さんを連れて帰るものと首をなかくして待っているのである。

はおり、はかまの

タイの花婿

このような周囲の暖い声援と、ヤンヨ

ン氏の誠意が、ついにKさんのご両親に通じて、一月十日東京の市谷会館でヤンヨン氏の待ちに待った結婚式がおこなわれた。

午前十一時、ちがいで鷹の羽の絞をそめぬいたはおりはかまへ威儀を正したヤンヨン氏は、文金高島田の花嫁をしたがえて、日本式の祝詞による式を挙行。被露宴は帰国後盛大におこなうと、今から、その計画にヤンヨン氏の胸はふくらむのである。

新しい技術と

花嫁をのせて

六カ月にわたる、研修の成果をのせて一月二十日、一行はバンコックに帰っていく。来日ときは九名だったが、今度はもちろん十名である。九名プラス花嫁新工場と若いカップル、門出にふさわしいエピソードを生んだこのヤマハ新工場から、第一号のYGS-1が生れる日も近い。

東南アジアでもっとも政情の安定したタイ、この国は昔から親日的であるので有名である。またバンコックでは、この秋にアジア大会も開かれる。

これからますます東南アジアの中心都市として発展するバンコックに生れるヤマハ工場と、この若いカップルに、大いなる拍手を送りたいものである。

YAMAHA Topics



■ヤマハ・グループのみなさまへ

さきにUSヤマハ・ディーラーの一行とともに来日した「サイクル」誌の主幹フロイド・クライマー氏から、ヤマハ・グループのみなさまへ「ごらんのような年賀状がとどいておりますので、ここに紹介しておきます。

この賀状の裏面には東京で試乗したオートループツイン90の走行写真がありすが、そのすぐれた性能がよほどお気に召したようです。なおフロイド・クライマー氏の宛先は次のとおりです。

Mr. Floyd Clymer
222 North Virgil Avenue
Los Angeles, California,
U. S. A.

■ヤマハの動き

★ 技術研修を終えて帰国の途に タイのヤマハ・マン

ヤマハとの合弁会社設立にあたってアイアムモーターから派遣されてきた幹部候補社員の一行九名は、さる一月二十日約五カ月間にわたる本社工場での技術研修を終わり、無事帰国してまいりました。

この若きタイのヤマハ・マンをおくりだすに当り、本社側では送別会を開いてその前途を祝しました。

席上、本社側を代表して小池専務は次のようなねぎらいの言葉と励まし言葉をおくりました。



- 五cc・二五〇cc、オープン四クラスに
参加したヤマハは、鈴木忠男選手（スポートライダーズ）の活躍により出走全クラスの優勝を独占、幸先よいスタートを飾った。
- なおこのモトクロスにはカワサキ、BSなどベテラン選手も顔をみせて手に汗をにぎる熱戦がくりひろげられたが、ヤマハの強さは圧倒的で、セニア部門レースの人気をさらった。
- レース成績は次のとおり。
- 九〇ccクラス 三周六キロ余
 - 優勝 ヤマハ90ジュニアH1 / 鈴木忠男
 - 2位 カワサキ / 星野一義
 - 3位 ブリヂストン / 滋野靖徳
 - 一二五ccクラス 四周八キロ余
 - 優勝 ヤマハ一二五YA6 / 鈴木忠男
 - 2位 ヤマハ一二五YA6 / 三吉秀治
 - 3位 ヤマハ一二五YA6 / 田沢弘道

■身体障害もなんのその ヤマハで元気に日本一周

話題の主は、四歳のとき不幸にも熱病におかされて聴力を失ない、その二重苦の身体障害者として生活している田中作治さん（二七歳） 大阪府大淀区天神橋九ノ二二高津樋内IIで、五体完全な人でも容易でないといわれる日本一周全行程二万一千キロをヤマハジュニアスポーツで走破、同じように苦しい境遇におかれている人たちに大きなげましと希望を与えました。

- 二五〇ccクラス 四周八キロ余
- 優勝 ヤマハ二五〇YDS3 / 鈴木忠男
- 2位 カワサキ / 岡部能夫
- オープンクラス 五周十キロ余
- 優勝 ヤマハ / 鈴木忠男
- 2位 カワサキ / 星野一義
- 3位 ヤマハ / 田沢弘道

『昨年八月二十三日から約五カ月、本
当にご苦労さまでした。』

ヤマハ工場側はお教えできることはぜんぶお教えいたしました。こんどはヤマハで学んだことをそれぞれの分野で充分に役立っていただきたく思います。

言葉や風俗のちがいがから不自由に感じ
たこともあるでしょうが、行届かなかっ
たところはどうかご容赦ください。

こんどはタイの市場をヤマハの車でい
っぱいにするよう、みなさんのご努力で
一日も早く生産軌道にのせてください。
お互いの発展のために、相互信頼と協
調をますます深め、よりよい仕事をすず
めていきましょう』

また一行を代表してジョセフ
・チエン氏は次のようにその抱
負を述べて感謝の意を表しまし
た。

『わたくしたちがヤマハから
教えられたこと、覚えたこと、
また覚えようとしたことは、わ
たくしたちの会社のため、わた
くしたちの国のために素晴らしい
ものばかりでした。
つよい、そして健康な木が育
つていくように、ヤマハから吸
取したことは必ずやわたした
ちの国の将来、そしてわたした
ちの息子や娘たちに美しい花

ヤマハトピックアップ



高知県坂本モーターズでご主人と、愛車と共にテレビ出演中の田中さん。



このニュースはさっそく新聞やテレビにもとりあげられました。田中さんがとくにヤマハを選んだ理由は、性能・耐久性に信頼があり、初心者でも簡単に各部の手入れができることにあったということです。

また免許証については強力な補聴器をつけて警笛の聴きとり成功、補聴器使用の条件つきで無事に免許証の発行が許可されたそうで、ろうあ学校の卒業生としては井上さんが最初の二輪免許取得者であるということです。

「やる気さえあればなんでもできるのだという強い自信が持てたこと、それが今回の経験で得た最大の成果でした」と身体で語る田中さんですが、ヤマハについては「予想以上によく走る車です」と手ばなして絶賛していました。

ヤマハの動き



送別の辞をかわすヤマハ本社側とサイアムの若きヤマハ・マン

と希望の裏りをもたらせてくれるでしょう。

わたくしたちの帰国にあたり、このように盛大な送別会を開いてくださって本当にありがとうございます。

ヤマハ・グループの人たち、とくに小池さん、岡田さん、小泉さん、青葉さんいろいろお世話になりました。一生懸命がんばってみなさまのご期待にむくいたと思います。

もう一度、心の底からありがとうございます。わせてください。

ヤマハ・グループのみなさまの健康とわたくしたちの会社の成功のために「チャイヨー(乾杯)」

サイアム・モーター

日本派遣技術研修員

代表 ジョセフ・チエン

タイにおけるヤマハの生産もいよいよ本格的な動きをみせてきたわけです。

★ 特約店幹部講習会はじまる

66ヤマハグループの躍進にそなえて、ヤマハ発動機では全国のチーフ・セールスマンを招いて、販売網の拡充、販売成績の増大などの研究講習会を開始した。

第一陣は二十三名、一月六日から八日までの三日間、新装のヤマハ研修会館で日本マネージメント協会の松山喬三氏を中心に熱心な討論をかさねた。なお講習会は四月まで継続的に行なわれるが、各地においても受講幹部による伝達講習会がひらかれる予定である。

★ 新年総会各地で開催

飛躍の年、一九六六年を迎えてより一層の拡販をめざしているヤマハ発動機株式会社は各支店ごとに意気あがる盛大な新年総会を開催し、販売店のみなさまとともに繁栄の道をつきすすむことを誓った。

東京支店では一月二十三日、ホテル・オークラにおいて話題の新車「ヤマハメイト70」の発表内示会もかねて行なわれたが、およそ四〇〇名を超える参加者を得て、なごやかな雰囲気のうちにも互いにこの一年の決意をかためあった。



400名を超えるお客さんを招いて盛大のうちに開催された、東京支店の新年総会

転販にやくだつ

電話のかけ方



(No.11)

ヤマハ・セールズ・コーナー

先号では、おもに電話のうけ方を書きましたが、今号ではこちらからかける場合の注意をお話ししましょう。

かけまちがいは どうしておこるか

まずいちばん多いのが違う番号をまわす場合ですが、これは、記憶ちがい見まちがいが原因としてあげられます。

たとえば番号簿を見て、一〇一〇を、一〇一に見まちがえるということは、聞いての人が経験することです。これを予防するのはただ一つ、よく見て確認しながらダイヤルすることです。よく番号簿をパツとみてすぐ閉じてしまう人がいますが、なるべく開いたままよくひきくらべながらダイヤルしてください。



番号の早のみこみはイケマセン

次によく確認してダイヤルしたのにまわがってかかることがあります。よく見かけることですがダイヤルを鉛筆でまわしたり、また指を入れたまま、ダイヤルを無理にもどしたりする人がいます。これではどんなに正しい番号をまわしても間違ってしまう。

これは、交換機の仕組みからおこるものです。電話の自動交換機は、何十万とある電話から、あなたのかけた一台の電話をえらび出す驚異的な機械ですが、これは一から〇までの番号をダイヤルがもどる時間で知るわけです。

ですからもし、指をダイヤルに入れて無理にもどしたとすると、もどる時間が早くなると七をまわしても、交換機は五につないでしまうのです。

鉛筆や、ペン軸の場合は、指どめで止めたとき、ゆきすぎたり、充分にまわされなかつたりするからです。

ダイヤルの〇がもどる時間が約一秒、七ケタ全部の〇としても、十秒もかからないのです。どんなに早くダイヤルし終っても、まちがってかかるとは、結局時間の損になります。もちろん費用もそれだけかかるわけです。

とくに市外のダイヤル直通のふえたこ

の頃、一回のかけまちがいは七円だけではすまないのです。このようなムダがいかに多いか、それはあなたもよく承知していると思いませんか……

見えないからといって だらしない姿勢で

かけないように

入社、二・三年目の中堅の人に多いようですが、くわえたばこで電話したり、足を机やイスの上にあげたりして、電話をかける人がいますが、これは厳につつしみましょう。どんなに見えない相手でも、その姿勢によって、ことばの調子もかわってきます。また、そのようにだらしない電話をかけているとき、来客があつたりしては、あなたのお店の信用にもかかわります。といって、電話をかけながら見えない相手にペコペコ頭をさげるものどうかと思われまます。節度ある態度で、いかににもビジネススマンらしく、キビキビした態度で電話をかけてください。口に物をいれたりしたままかけるなどもつてのほかです。発音も不明瞭になつて、よく相手に意思を通じることができません。

まずこちらが名乗ろう

先号のうけ方で、最初に社名を名のるようを書きましたが、かける方も、まず自分の名前なり社名を知らせるべきです。相手に社名を名乗られても、当然のように、すぐ誰々さんいますかでは、相手もどちらさまですかと聞きかえす手間がかつて、時間をムダにしてしまいます。電話という文明の利器を使うからには、会話も能率的にムダなくはこびたいものです。

気をつけたい

時間外の電話

交換手のいる会社に、時間外に電話をかけると、期待に反して、男性が出てくる場合があります。こんなとき無神経に誰々さんお願いしますなどといって、相手にたいへん迷惑をかけることがあります。交換手のいる場合は、目的の相手に一番近い電話機につないでくれますが、時間外には、適当に電話を各部署にふりかけて直通にしてしまいますので、代表番号をまわすと相手のいる部屋から遠くはなれたところにかかっています。



電話から4メートル以内は危険地帯

そのため電話に出た人が相手を呼びに行かなくてはなりません。このようなことのないよう、あらかじめ時間外のお客の直通電話をよく聞いておくことです。もしその番号を知らなくても、電話に出た人に、まず目的の人の部課をいって、何番にかければよいかを聞くべきです。

電話の四メートル以内は危険区域

といって、別に爆発するわけではありません。最近の送話器は高感度ですから四メートル以内は普通の話し声でも相手に聞こえてしまいます。せつかく注文のとれそうな電話のときまわりで、女の子たちが、

「いまかけてるのだけ、あーあのはげちやびん、いやらしい感じよ」などとしゃべっては、せつかくの注文もパーになつてしまふのです。とにかく電話機の四メートル以内でおしゃべりは禁物です。

また、こちらでうちあわせるとき、よく送話口を押さえないと指と指のすきまから話もれてしまいます。それほどに、電話の感度はすばらしいのです。これからも、電話をかけたときよく耳をすましてみるといかにまわりの話が聞こえてくるかがよくわかります。

よくわかることばを 使おう

電話は相手の耳だけに、こちらの意思を伝えるものです。ですから、わかりやすいことばではっきりとこちらの意思をつたえましょう。

もちろん早口や、発音不明瞭はこまりものですが、これは注意すればなおることです。ゆつくりと、口をはっきり開いて話すようにすればよいのです。

それよりも、日本語の通有性ですが、同じ音で、違う意味のことばがたくさんあるのです。携行、鶏口、経口、傾向、また降下、効果、高価、校歌、高架、降嫁などまだまだたくさんあります。このようなことばは、なるべく前後の関係ではっきりわかるように話を組み立ててください。それから、どうしてもシヤ、シユ、シヨなどの音が入ると電話では聞きとりにくくなります。優秀なというより最高級とか、すぐれているとかいう方がわかりやすいのです。また、専門語や、仲間ことばをつかうのも注意を要します。



鉛筆でダイヤルはかけまちがいのもと

たとえば、あなたがこんなことばを聞いてわかりますか？

「一スタでカメラハがあるんだけどね 雨傘のサスプロだもんで氣勢があがらねえんだ」

これは、テレビ屋さんのことばですがわかりやすく言いなおすと、

「第一スタジオで、カメラリハーサルがあるんだけど、雨が降ったとき野球放送の時間にやる、スポンサーのつかない番組だから、みんな氣勢があがらない」ということなのです。

これと同じようなことを、あなたもよく言っているのです。たとえば、エンジンをおろすのを「おかまをおろす」といったり、「フラマゲ」といったり、こんなことばは仲間にはわかりませんが、お客さんにはちゃんぶんかんぶんです。相手の身になって話すことが、いちばんの基本です。

確実に切ること

べつにぶつそうなことをいっているのはありません。通話が終って電話を切るときの注意です。とくにこちらからかけ

たときこちらの電話が切れていないと、相手はどんなに受話機をかけても切れないのです。こんなときこちらがかけ、次の電話をするために受話機を取るまで相手の電話は使えなくなってしまうのです。

また、こんな状態では、受話器から、こちらの話が全部あちらにつつぬけてすから、もう電話は切れてると思つて、相手の悪口などいおうものならたいへんなことになってしまいます。

受話機を耳にしたまま、指で電話を切つて、指をはなしたあとツーという発聲音を聞いて受話機を置けば確実ですが、それまでしなくても受話機を正しく所定の位置に置くようにすればいいのです。

ともかく、全国ダイヤル化も着々と進み、世界各国へもダイヤルひとつで即時通話できるのも近い現在、電話は商戦の大きな武器なのです。この電話の使い方ひとつでお店のはんえいを左右します。大いに電話の使い方を研究して、ますます拡販に役だてください。



用件はメモして順序よく

■サービス

よく聞き よく確める こと

* あなたは医者

あなたは、事故などによる破損というかたちの径我や、不調老朽という病気を、修理というかたちで治療する医者です。

医者である限り藪医者であってはなりません。名医でなければいけません。

信頼できる医者、名医といわれる医者は、治療にかかる前に必ず行き届いた質問をします。どんな風な具合が悪いか、何日頃からか、その前はどうかあったか等々。けっして、頭が痛い？ 臭剝剝を、腹が痛い？ 重曹を、といった簡単なことはしません。寝冷えをして下痢してい

るのだから下痢止めの薬をくれればいいのと思われるのに根掘り葉掘り訊きただし、検温打診、聴診、ときには検便までしてこれをカルテにこまごま書き連ね、シカツメらしい顔で処方箋を書いて薬局へ回すところ、手落ちのない診断と治療がなされるというわけです。

事故による破損の外科的な修理ならば、かえって治療が楽な位で、内科ともなればより慎重な診察が要求されます。ガソリンを喰うようになった？ いきなりキャブレターの分解、スピンドが出ない？ 点火時期の調整、どれも慎重さがたりませんもちろんそれ等が原因のことも

ありますが、スタンドでの計量違いを大喰いと勘違いしたり、キャブの変調が高速不調の原因だったりの例を幾つも知っています。

- 一、故障と思われる状態はいつ頃からか
- 二、それからどんな風に悪くなったか
- 三、その間に手をつけた処はどこどこか
- 四、そして今はどの位不調なのか、をよく確かめてから手

当てにかからねばなりません。その上よく気をつけなければいけないのは、ユーザーの表現に不十分なところがあつたり、錯覚を起していたりして信頼に値しないことが少なくない事実です。これを考えに入れてかかるなければいけません。

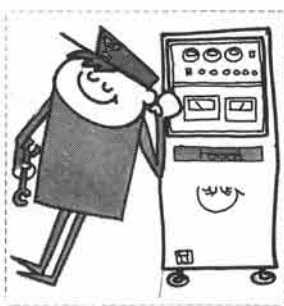
* 勤によるか 計器に頼るか

世の中万事科学時代。車のデータを見ても、整備要目を読んでも数字数字の氾濫です。なるほど小さなccで驚くほどの高出力、高速度が可能なエンジンです。自分分量で片付くほど甘いところはあります。だからこそ整備工場の資格として計器その他の設備をやかましく言うわ

けで、往年の職人氏のようにスパナとドライバーとプライヤだけが仕事になりません。すべてが科学的に計器による整備が行なわれなければなりません。ところが古い職人氏には、目盛りのつかない「勘」という武器を多用する能力がありました。なるほど、勘には捨て難いよさが数々あります。

一、勘でやった方が故障、不具合の発見の早いことがあります。

二、計器を主とする科学的な整備の過程でも、それを助け、



ある場合にはその誤りをさえ発見することが出来ます。計測器が正しくなければほんとうの科学的な作業は不可能ですが、勘の鋭さはその誤りを発見することも可能です。

三、計器には表われない内容を「計る」ことができます。エンジンの調子のよさ、ブレーキ

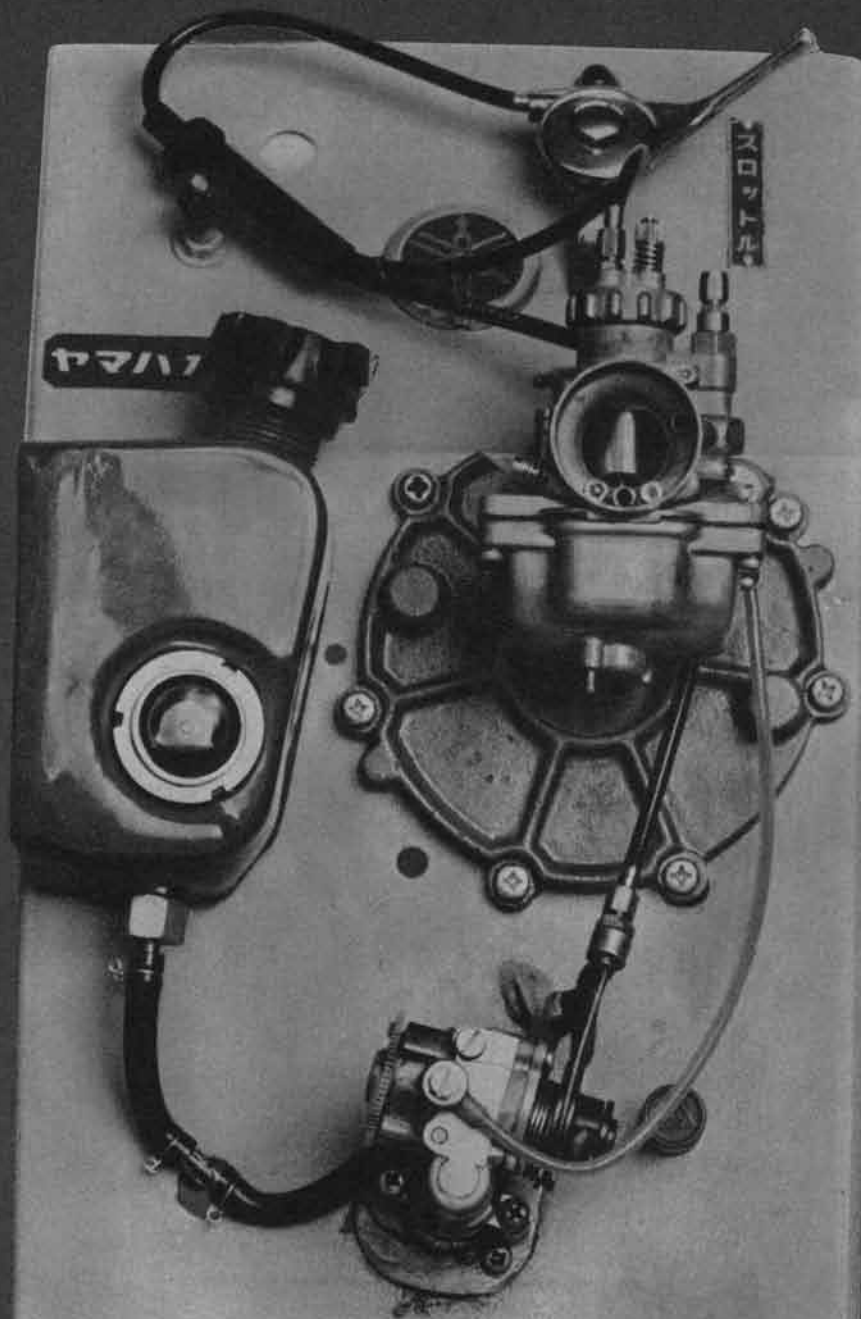
の利き味、乗り心地の良否などはこれに入るようです。

しかし反面、勘には不満なことも少なくありません。

- 一、勘は人や環境によって必ずしも同じではないものです。一定に計るためには計器での計測にはかえません。
- 二、短日時の経験では会得できません。未熟な勘を無暗にふり回しては危険、ひとりよがり勘は得てして当てずっぽうになるので、採るべきではありません。
- 三、自分ではよく分かり、実用には重宝な勘作業でも、人に教えることには難しさがあります。

以上、得失の両方を並べてみました。結論めいたものをまとめるならば、一方に偏してはいけません。何とやらと缺は使いようを誤れば、というわけで両々相俟って作業に取り組むことが肝要です。

と言っても、この場合計器が正しいとして話で、計器に誤りがあるのは両立もなり立ちません。簡単なタイヤゲージさえ狂うことがあります。まして精密な計測器にいたっては充分に誤差を匡正しておかねば、立派な作業は不可能です。



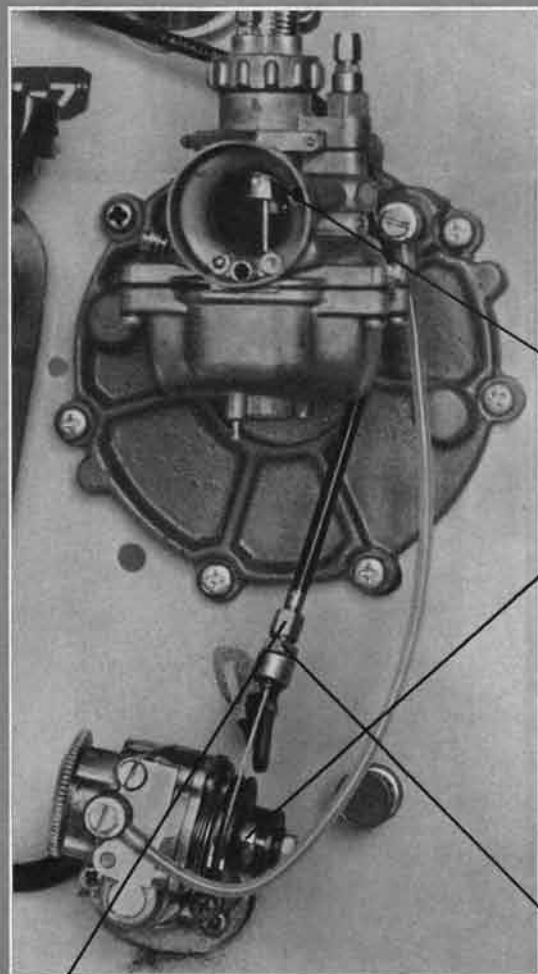
三重県四日市市・機第一自動車で考案した実物による〈オートループ〉作動説明の装置

オートループの点検は簡単です

世界に先がけてヤマハが開発した〈オートループエンジン〉はそのすぐれた潤滑性能によりエンジンのもつ最大限の能力を長時間にわたって安全に発揮できるものとしたほか、耐久性を高め、経済性を向上させ、保守・取扱いにおいてもまったくめんどりのないものと

しました。いまや二輪のエンジンは〈オートループ〉が世界の合言葉。ここにそのすぐれた性能をよりいっそう完ぺきなものとするために〈オートループ〉取扱いの知識をご紹介します。

点検 1. ポンプとキャブレターのセッティング

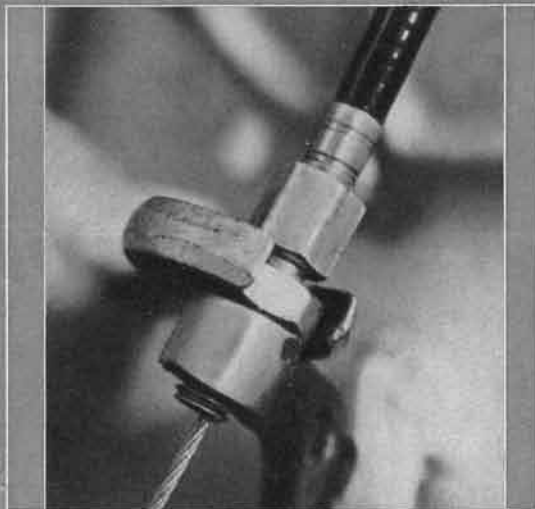
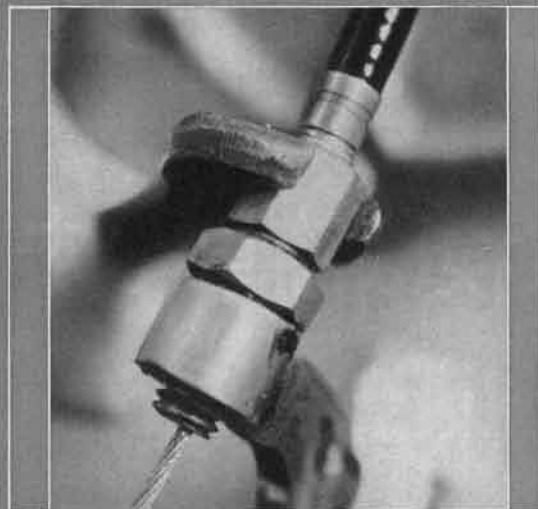


- ① スロットルバルブの合マーク○印をキャブレターのメインボア上端に一致させたとき……
- ② ポンプのアジャストブリー合マークとガイドピンが一致すれば、キャブレターとポンプのセッティングは良好。異常なしです。



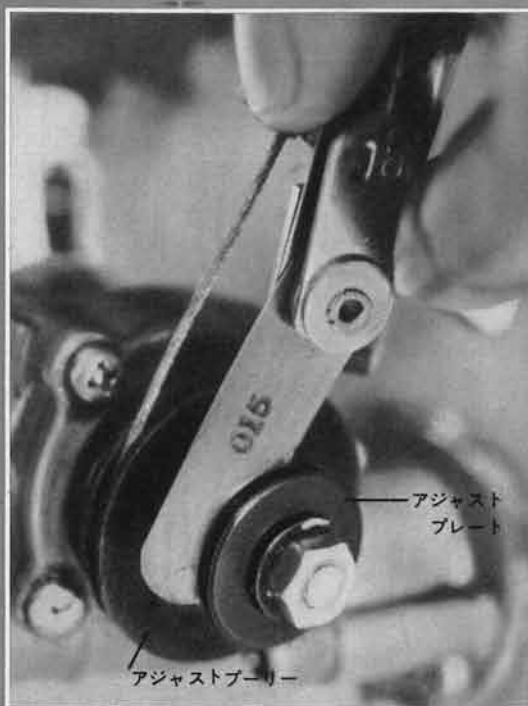
- ③ アジャストブリーの合マークとガイドピンが一致しないとき
ポンプワイヤーのロックナットをゆるめ……

- ④ アジャストスクリューでポンプワイヤーの張りを調節し、合マークとガイドピンを一致させます。
その後ロックナットを締めつけます。



点検 2.

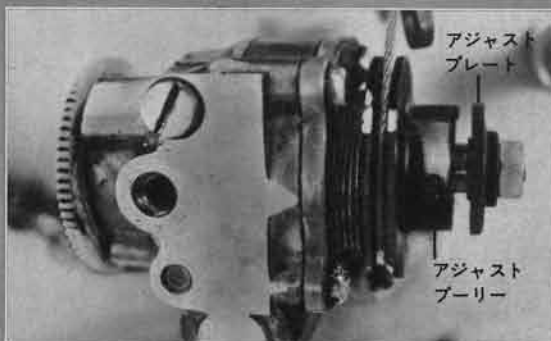
最小ストロークの測定



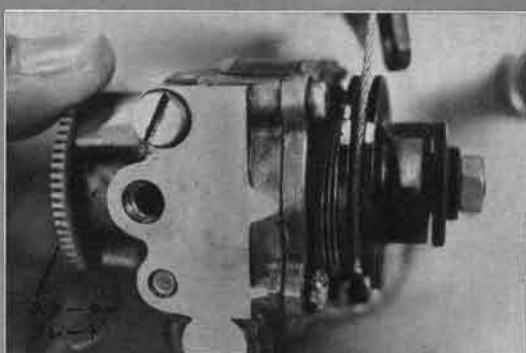
ポンプ最小ストロークの修正限度は 0.15mm です。
この測定は

1. アクセルグリップを全閉にし、
2. スタータープレートを矢印方向にまわし、
3. アジャストプレートとアジャストプーリーとの間に最大のスキマができたとき、0.15mmのサービス（シックネス）ゲージを挿入し、
4. ゲージが入ればOKです。

最小ストロークが 0.15mm より小さいときは…



- ① アクセルグリップを全閉とし、スタータープレートを矢印の方向にまわして、



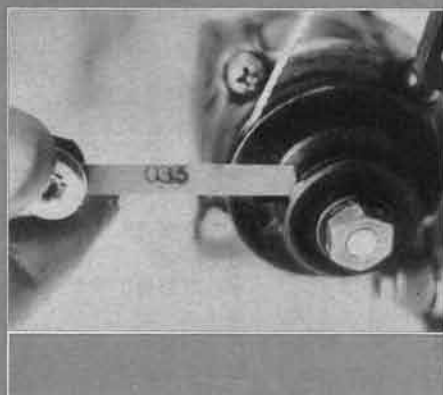
③ ロックナットを外してアジャストプレートを外し

② アジャストプレートとアジャストプーリーを接触させ、

⑥ 0.35mmのゲージが通らなければ調整は完了です。

⑤ 調整範囲は0.25~0.33mmですので、この場合は0.25mmのゲージを使用し、0.25mmが通り、

④ シムを挿入しても戻りに組みつけ再び先の要領で最小ストロークを測定します



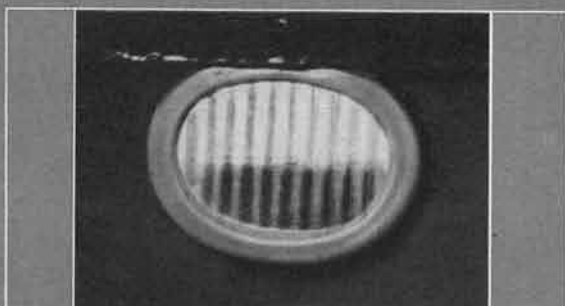
点検 3.

その他の注意すべきこと

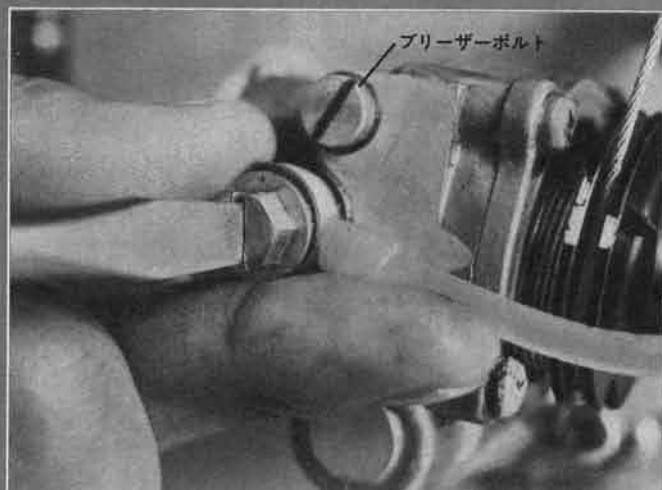
オートループオイルは 点検窓の $\frac{1}{2}$ で各車1回の補給となっています



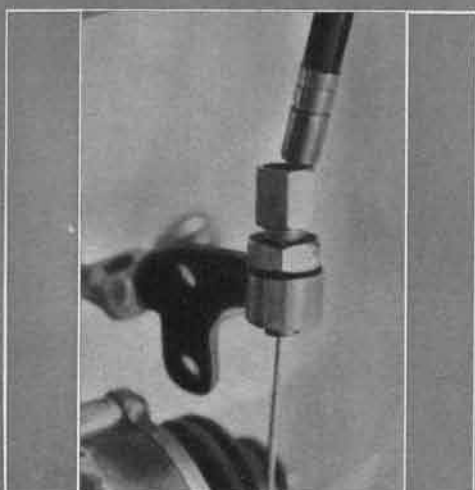
—メイトを除く各車種のオイル点検窓



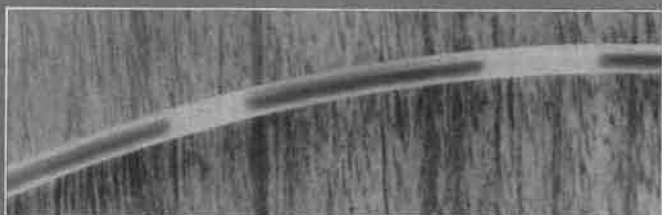
メイトのオイル点検窓



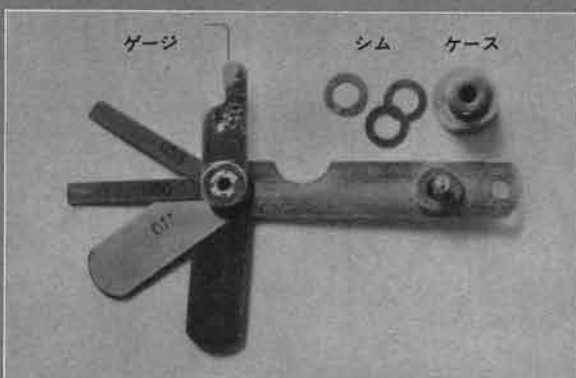
各部の増締めも必要です。ただしオイルパイプを締めつける場合は、必ず指をそえて締めつけの際パイプがまわらないようにすることが肝要。



ワイヤーのひっかかりの点検にも注意の目を。



不注意でオイルの補給をきらしたり、またポンプを外したり、ポンプの取付部にゆるみが生じていますとオイル供給路にエアが入るおそれがあります。オイルパイプをすかしてみても、気泡があったり、オイルがきれているようなときは、ブリーザーボルトを外して、ポンプストロークを最大におき、スタータープレートをまわしてエア抜きを行ないます。



お仕事にぜひ！

ヤマハサービスゲージは

- 0. 25mmのポンプストローク整備下限ゲージ、
 - 0. 15mmのポンプストローク修正限度ゲージ、
 - 0. 35mmのポンプストローク整備上限ゲージ兼ポイントギャップ上限ゲージ、
 - 0. 30mmのポイントギャップ整備下限ゲージ、
 - 0. 50mmの点火プラグ標準ゲージ、
- そしてポンプストローク調整用シムとシムケースがワンセットになっています。

DAS MOTORRAD

NEUER JAPANISCHER RENNKURS

Man wußte in Europa schon seit geraumer Zeit, daß die Tage der erst vor wenigen Jahren fertiggestellten (nicht ungefährlichen) Suzuka-Rennstrecke, der Hauptstrecke von Honda, als Grand Prix-Kurs gerächt seien und daß sich eine neue Kandidatin in das Gelände, Diese, tatsächlich wunderbar am Fuße des schneebedeckten Mt. Fuji gelegen und in der ganzen Anlage besonders und vornehmlich vorzüglich, in man inzwischen schon fertiggestellt und unter dem Namen „JISCO-Circuit“ mit Testfahrten der japanischen Motorradfahrer am 8. Dezember 1965 auszuweisen ließ, eingeweiht wurden. Unsere Bilder vermitteln einen Eindruck von der 6 km langen Rundstrecke, von der die Fahrer sagen, daß sie zweitellend zu den besten der Welt gehöre.

Der weiße Mt. Fuji beherrscht das Bild der Landschaft, in die die neue Rennstrecke eingebettet wurde.



3. Kurve im Streckenlauf, die Fahrer ist 11. die Sicherheitszone hinterlegt 10 Meter breit



Ein Bollerwagen (Nr. 11) und ein Yamaha-Werkfahrer setzen sich bei der Testfahrt am den Kart, dessen ursprüngliche Aufgabe nach dieser Zeit erlassen wird.

Die Start- und Zielgerade, an der die große Tribüne nach dem Bau der Kasse, liegen in 100 Meter lang - hier beginnt die Teststrecke 11 Meter



Mailänder
Dies
Reise



西ドイツの専門誌「ダ
ス・モートルラート」
がさっそくとりあげた
ヤマハニュースの海外
通信
— 新設のフジスピー
ドウェーを走るヤマハ

ヤマハニュース 欧米の専門誌と ニュース交換

世界に飛躍発展しているヤマハの動きは欧米各国においても注目の的となっていますが、このほどヤマハ・ニュースはアメリカ、イギリス、ドイツ、フランス、イタリア、の専門誌紙とニュースの交換を図ることになり、世界のヤマハの豊富なニュースをご紹介できるようになりました。と同時に国内におけるヤマハ・グループの動きが広く欧米のヤマハ・ファンに紹介されることになったわけです。これを機会に、あなたのお店を囲むニュースをどしどし本社営業課までお送りください。なおニュースの交換先は次のとおりです。

- アメリカン・バイクリスト・
アンド・モーターサイクリスト (米)
- サイクル・ワールド (米)
- サイクル・スポーツ・マガジン (米)
- サイクル・マガジン (米)
- ホットロッド・マガジン (米)
- モーターサイクリスト (米)
- スクーター・マガジン (米)
- モーターサイクル (英)
- モーターサイクリング (英)
- モーターサイクルニュース (英)
- モーターサイクル・スクーター・
スリーホイーラー・メカニック (英)
- ダス・モートルラート (独)
- モト・レビュー (仏)
- スクーター・サイクロモト (仏)
- モトシクリスモ (伊)

ヤマハニュース
'66/2
YAMAHA NEWS NO.31



新発売！ ヤマハメイト70

ヤマハニュース
NO. 31

- 昭和41年2月1日発行
- 発行人 小池久雄
- 発行所 ヤマハ発動機株式会社
静岡県浜北市中桑
- 印刷所 株式会社恒陽社印刷所



ヤマハ発動機株式会社