

ヤマハニュース

'66 5月号

YAMAHA NEWS NO.33



特集 / 驚異の快足ツイン90
ダイヤモンド地帯を行くYGI

力強いYA6の直線

世界最新の機構オートループと、力強さを生むロータリーバルブ。この二つを兼ね備えた車。それがヤマハ一二五YA6です。その力を買われて電力や林業など国を支える産業の足として、各地で縁の下の力持になっています。

驚異の快足ツイン90

初の富士スピードウェイ・レースに
ヤマハ圧倒的な勝利を飾る

MOF A J主催「第7回全日本モーターサイクルクラブマンレース」は三月十三日、霊峰富士の雄野に新設された富士スピードウェイを舞台にその熱戦の火ぶたをきつたが、このレースで注目のフットライトを浴びた、ヤマハオートループツイン90は、瞬時にたがわぬ驚異の快足ぶりを発揮し、その初陣を優勝の栄冠で飾ると同時に、いちやく九〇cc級のエースにのしあがった。

また二五〇cc級レースでは向うところ敵なしのTD-1が順当な勝星をあげ、YDS-13の活躍によりワン、ツー、スリーの完ペキな勝利を獲得、ツイン90とともにジュニア部門の主流を制覇した。さらにノーマス部門においてもヤマハは一二五cc級レースでワン、ツー、スリーを、二五〇cc級レースで二台のYDS-13が同着の一位となる珍しい記録をだすなど、多大な成果をあげた。

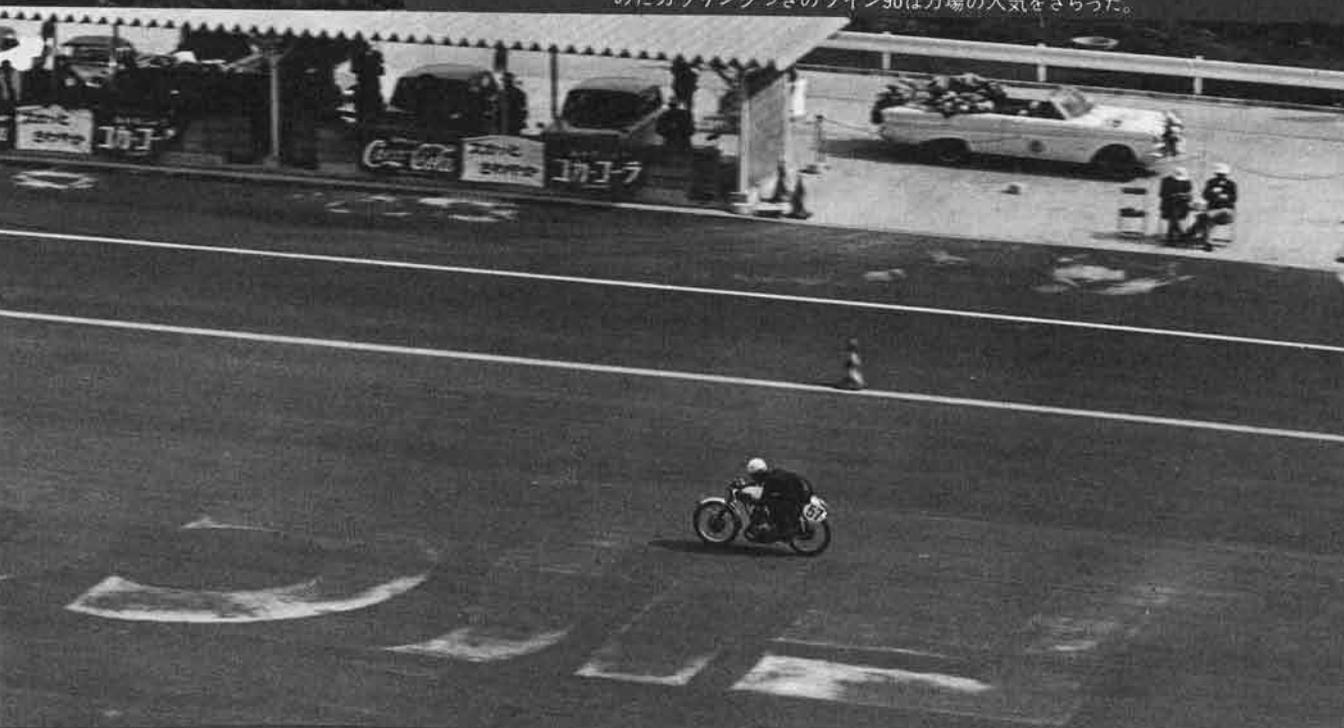
純白な燃料タンクもひとときわ鮮やかなツイン90の快足ぶり。



驚異の快足ツイン90



さあ、いくぞッ！ GPレーサーまがいの精悍さを秘めたカウリング付きのツイン90は万場の人気をさらった。

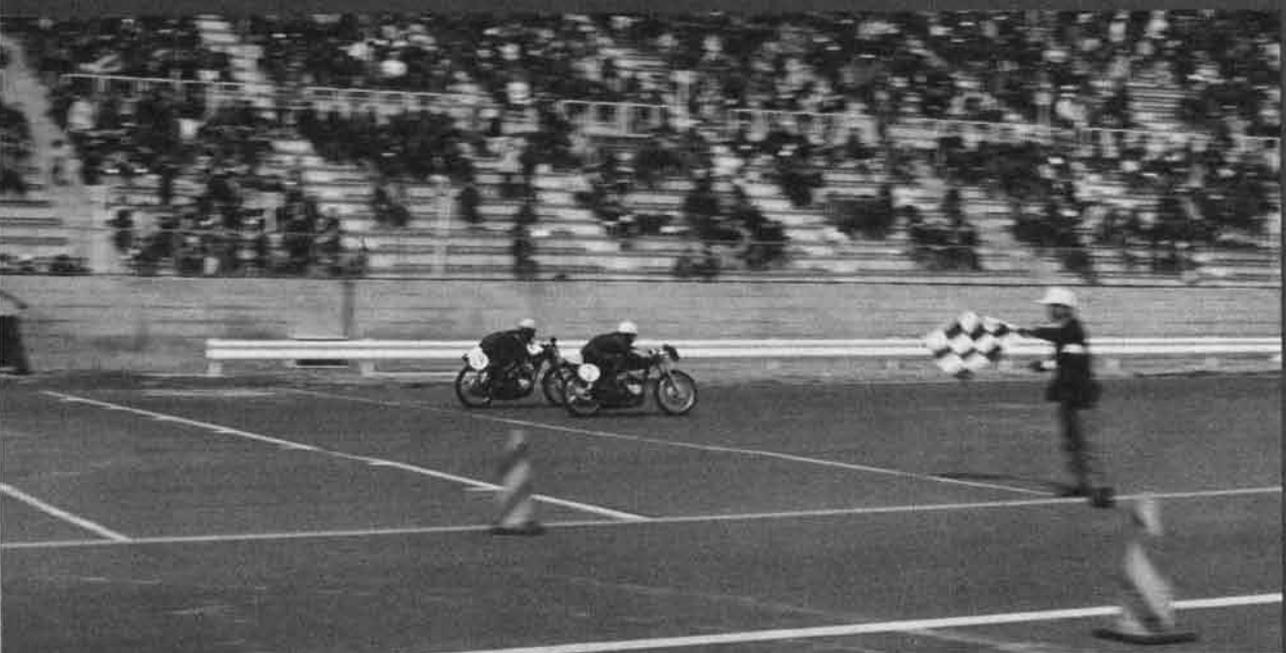


栄光の勝利を目前に1800メートルの直線コースを矢のように走るツイン90の野口（ジュニア部門）

122.8km/hの最高ラップを樹立し多くの観客に深い感銘を与えた



国旗もちぎれんばかりの強風の中を、いささかもスピードの足をゆるめずヘヤーピンをぬけるツイン90の三室と渡辺（ジュニア部門）



ゴール！ ノービス部門の250cc級レースでは2台のYDS-3が同着で1位を分ける珍しい記録をつくった。



ノービス部門 125cc級レースではY A
6が圧倒的な強さで優勝、2分48秒19
128.4km/hの最高ラップも樹立した。



第1カーブの30度バンクを独走するジュ
ニア部門 250cc級レースのT D - I 市販
レーサー。



お先に失礼……といわんばかりの余裕あるレース運びで快
走するヤマハ250 スポーツYDS-3。(ノービス部門)



ほんとにあれが90か

レース界の新星

ヤマハオートループ
ツイン 90ccに

人気集中

- ◆富士スピードウェイで
- ◆レースの主役を演じた
- ◆ヤマハ各車の活躍ぶり

アマチュア級で時速百二十三km

ツイン90最高ラップで初陣を飾る

新鋭「ヤマハオートループツイン90」が霊峰富士の裾野に新設された「富士スピードウェイ」に初めてその勇姿をあらわしたのは第4レースのノービス部門90cc級であった。

前日の公式練習で、一周六キロのハイスピードコースを二分五秒三〇〇〃一・三・二キロで走り、ポールポジションについたのはゼッケン⑩鍋田正明（小田原ルートワン）のツイン90で、つづいてゼッケン⑧小沢弘行（小田原ルートワン）のツイン90が二番についていた。

鍋田はことし二〇才、小沢は十九才でもちろんながかりなレースに出るのはこれが初めて。期待のツイン90もこんどのレースが初めてのデビューである。そしてこのツイン90に対するはB・S・90とカワサキ85、それにホンダのC・S・90が加わっている。総数は二十三台。

どのようなレース展開がのぞめるか、満場かたずをのむうちに、全車一斉スタートに入った。しかし期待の鍋田も、小沢も、エンジンを始動させることができず。すでに先頭のグループが第一カーブの30度バンクにその姿を消しても、いっこうにエンジンがかかる気配はみられ

なかった。そしてかろうじて鍋田のツイン90のエンジンが、ツインの軽快な排気音を勢いよく富士にこだまさせたのはトップがS字カーブにかかろうとしているときであった。スタートにおいてすでに三五〇〇メートルもひきはなされてしまったわけである。いっぽう小沢はピットに戻りメカニックの手を借りていた。

このスタートのミスはもはや決定的なものであった。しかし、第一周を終わって四位に姿を現わしたのはなんと鍋田のツイン90なのである。

冴えた排気音はさきほどのスタート・ミスを忘れさせるかのように好調そのもの。グランドスタンド前の直線一八〇〇メートルを快走する「ヤマハオートループツイン90」はみごとにスピードの足をみせて、第二周にして三位にあがったのである。スタートで二分以上も貴重なタイムを失なった小沢のツイン90も、ラップごとに五秒以上もつめていく快足ぶりを発揮し、「すげえなァ、ツイン90は」と多くの観客にそのすぐれた性能をつよく印象づけたのである。「ほんとにあれが90か?」、それがこのレースをみていた人の偽わりのない感情であらう。

そしてこの二台のツイン90はいささかもスピードのおとろえをみせず。七周四二キロを走破し、三位と六位に入賞したのである。スタート時の大きなタイムロスと考えると、これはツイン90だからこそ果し得た入賞といえよう。

また小沢のツイン90はこのレースで二分五六秒〇三、実に一二二・七一キロ時の最高ラップを樹立した。

30度バンクを、ぶつちぎれの独走 性能もカツコよさも一番

さて午後のレースのトップをきって行なわれたのはジュニア部門の九〇cc級レースであった。ノービスに対するジュニアは、いわばアマチュアに対するベテランといつてよく、このレースでこそツイン90の真価は存分に発揮されるものと大きな期待が寄せられたのである。

そしてツイン90はこの期待にみごとに

応えてくれた。アイボリーに真紅のストライプをはしらせたスマートなカウリングつきの二台は、三室忠義、渡辺邦夫（ともにスポーツライダー）のコンビにより目の覚めるような快速ぶりを発揮しつづいて純白に塗られた燃料タンクをもつ野口省吾（スポーツライダー）のツイン90がつづき、スタートから半周の距離



で、四位以下のカワサキ、ホンダに二〇〇メートル以上もの大差をつけていたのである。

このツイン90の快速ぶりはまさに驚異的といえるものであった。

レース中盤で、オーバーワークのため三室が転倒、また渡辺もリタイアを余儀なくされたのは惜しまれるが、第一カーブの30度バンクをはりついたようにして走る野口のツイン90はラップを重ねるごとに調子をあげていき、ツイン90の独壇場のままレースの幕はおろされたのであった。

優勝したツイン90の野口省吾は一〇周六〇キロを三〇分三〇秒四八〇〇一八キロノ時で走り、二分五五秒八〇〇一八キロ・八七二キロノ時の最高ラップを樹立した。九〇cc級としては抜群のレコードといっぴよい。



T D—1をトップに

ワンツースリーの強力パンチ

またノービス部門の二五〇cc級レースでは二台のY D S—3が一〇周六〇キロを二七分三三秒三六〇一三〇・六キロノ時の同着でゴール、和田勤(ダブルイイグル)、宮武邦裕(茨木レーシング)の二人の優勝者が生まれるという珍らしい記録をつくり、ヤンヤの喝采をあげた。

また和田は二分三六秒七九〇一三七・七六キロノ時の最高ラップを樹立した。同じくノービス部門の一二五cc級レースではY A 6が予想どおりの強さをみせ金井敏夫(スポーツライダー)、町田竜三郎(ムサシノライダー)、河田孔照(城西スポーツ)でワン、ツー、スリーの完全優勝を果し、オートループエンジンの偉力をまざまざとみせつけた。

ワン、ツー、スリーといえはジュニア部門ではスマートな白タンクでさっそうとデビューしたT D—1が、向うところ敵なしの圧倒的な強さで、スタートから独走、世界一の市販レーサーと折紙つきの完ペキな性能を存分に発揮して、らくらくと一、二位をとり、これにY D S—3がつづいて文句なしのワン、ツー、スリーを記録した。

優勝したT D—1の三室は、十五周九〇キロを三分五〇秒七三〇一四六・六キロノ時をマーク、同じくT D—1の渡辺が二位に、そして三位にはY D S—3の野口が入った。

新装の富士スピードウェイはその名のとおりハイ・スピードコースである。そしてコースも適当にバラエティに富んでいる。しかしまだ路面はしっかりしてなく、高速になればなるほど小刻みにジャンプしてくる——というのはあるライダーの話であったが、直線をスッ飛ばすヤマハ車は見ると安定しており、また三十度バンクをはりついて走るヤマハのハンドリングは完ペキであった。

この富士スピードウェイでは十月十五・十六の両日にわたって世界選手権ロードレースの日本グランプリが開かれることになっているが、スピードのヤマハといわれるにふさわしいレース展開がみられることは確かなことである。どのような記録が生れるか、それが

楽しみである。

それはともかく第7回全日本モーターサイクルクラブマンレースは、富士を眼前に仰ぎながら、ヤマハのクラブマンの大勝利に終わったのである。



90はなぜ速い!

「サイクル・ワールド」

の試乗テストより

技術の壁を破った ヤマハ最大の傑作

専門家をして「いままでの技術を破る最大の傑作」といわせた「ヤマハオートループツイン九〇」! その輸出モデルあるYL-1はすでに相当数が海を渡って活躍しており、早くもアメリカ市場では軽量級のエースとして最大の人気を得ています。各専門誌紙が争ってテストにとりあげ、その素晴らしい性能に驚嘆の声をあげています。

以下はアメリカで著名な「サイクル・ワールド」誌のツイン九〇試乗印象記です。どうぞお客さんとの話題にとりあげてください。

素晴らしいヤマハの技術

2サイクル技術のバイオニアであるヤマハがアメリカ市場で大好評を博しているYG1に次いで発表する一〇〇ccクラスの新型は何か?

いままでの実績からの常識的、論理的な意見としては次の型もやはりロータリーバルブのシングル式が採用されるだろうということであった。

しかし、この予想は全く鮮かにくつがえされた。誠に神変、精妙としかいいようのないヤマハ技術は東京モーターショーに九〇としては世界で最初の2気筒車

ツイン九〇をデビューさせ、"世界に衝撃"として内外に広く喧伝されたものだが、しかもこの新型のエンジンはピストンバルブ方式である。

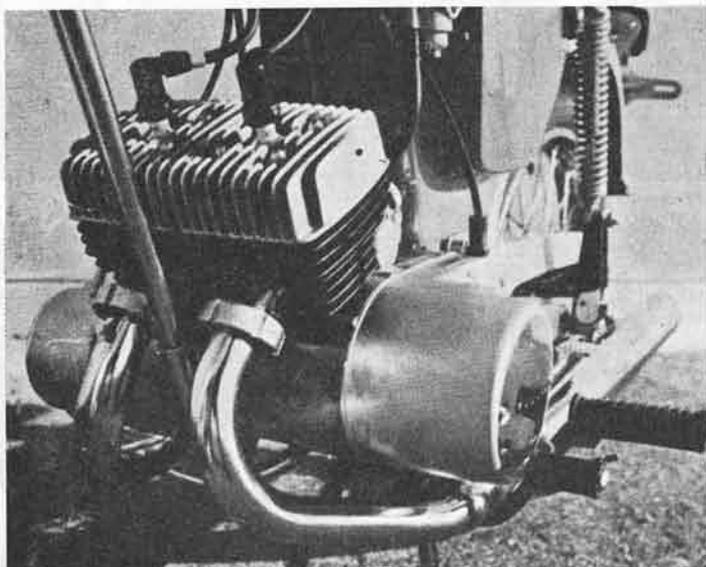
さて、このセンセーショナルなバイクの海外市場向であるYL-1ははやばやとアメリカ市場に送り込まれてきたが、その人気は始めの予想をはるかに上回っている。

超小型ツインの乗心地は誠に上々、メーター諸元にうたわれる 10bhp/8,500rpm の最高出力、60mph のトップスピードを出すのに何のストレスも感じないし、実に快敵なライディングが楽しめる

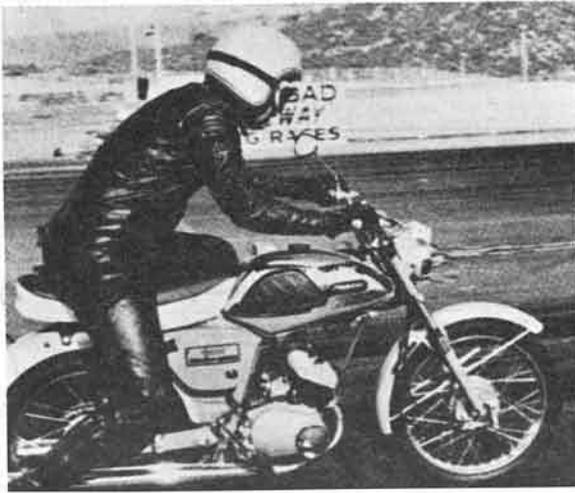
からだ。

このバイクの特色としてまず堅牢そのものようなエンジン、アッセンブリーがある。コンロッド・ジャーナルにはローラーベアリングが用いられ、クランクは4個のボールベアリングで支えられているが、これはエンジンの潤滑が完璧といわれるオートループと相まって絶対にガタがこないという印象を強くした。

オートループといえばヤマハ、ヤマハといえばオートループ、このメーカーの輝かしい技術の成果である分離給油方式の効力は現在余りにも有名となっているので詳述の要はあるまいが、エンジンのスピ



オートルーツイン



ード、スロットルの開閉度によって常にオイル供給量を適正にたもつオートルーブ装置はこの新型バイクに装着されて又一段と精彩を放つのである。

これだけでもイケルそのスタイル

ツイン九〇のフレームおよびスイングアームはプレス鋼材が使用され、新型のヤマハ六〇との共通点となっているが、思わず目を見張るのがその燃料タンクの形状である。この極端に長く、極端に浅く、そしてスマートなストリームラインをえがくタンクこそこの新型を従来のヤマハシリーズと区別する外観上の一大ポイントであろう。このところスタイルに関して抱かれてきた固定イメージを完全に破るヤマハの快ヒットであり、このスタイルの好きだけでも充分にイケルという印象が強かった。

さて、ツイン九〇をYDS-3の縮小型だと称する人々があるが、果してそうだろうか？もちろん両車種の間に幾つかの共通点を見出すことはできる。両車種ともピストンポートのツイン型であることなどであるが、二五〇cc級の傑作スポーツ車YDS-3本来の持味はいわゆるクロウト受けする豪快な高性能にあることに對し、ツイン九〇の場合は誰にでも手軽に扱える実用性により大きいウエイトがおかれていることを考慮して観察すると、両車種はかなり異質のデザイン方式が採用されていることがわかる。

もっともきわ立った差違はクラッチの位置である。YDS-3のクラッチは長いクランクのメインシャフトに在るが、これはフライホイールの運動効力の見地からのレイアウトである。さらにこのクランクのスーパースポーツ型の使用目的からいって常にエンジンの高速回転が要求されるわけであり、その際に遠心力からの逸脱を避けるために、クラッチの直径をできるだけ小さくしておく必要があった。

ツイン九〇の場合、クラッチは変速機主軸におかれその切れ味はYDS-3の豪快とは対照的に極めて柔軟である。一次減速比の非常に高いことがこのスムーズな作動の一因になっているものと思われる。

YL-1の真価は？

最高回転数は8,500rpmで最大トルクは、これより丁度1,000回転下まわった7,500rpmで得られるが3,000rpm以下の低速時のYL-1は乗ってみても何か一寸物足らない感じであるが、中速から高速へと回転数が上昇するにつれてこのバイクのエンジンは俄然活気を帯びてくる。こ車もまた他のブラザー達と同様驚くべきスポーツ性を秘めているのである。

誰でも始めて乗った者はこの車の突然のハッスル振りにちよっとびっくりするが、すぐに高速でのスムーズな連続走行と快いハンドリングにすっかり満足してしまう。調子に乗って普通の実用タイヤ

が装着されていることを忘れてダートパウンディングなど試みてしまうが、やったあとでもこの小型ツインには何の故障も起らない。

ヤマハシリーズのツイン型バイクはエンジンがどんなに高速で回転していても振動が殆ど無いことで定評があるが、ツイン九〇は特にこの点でずば抜けているようだ。大型バイクと比べてピストンの往復運動量が少ないので振動が全然起らないかまたは起ってもライダーが知覚できない程その時間が短いためであると思われる。

連続的な高速走行で感じたことであるが、このエンジンのメーカー諸元による8,500rpmの最高回転数はかなり控え目な数値であると信ずる。最高速回転の長時間走行にゆうゆうと堪えるこのツイン・エンジンの回転数のデンジャー・ポイント10,000rpmを相当にオーバーするあたりにあるのではなからうか。

加速性能も大したものでスタンディングスタートから1/4マイル二〇秒ちょっとの記録を出した。

技術的にむずかしいとされていた小型ツインの完成に挑み、みごとすばらしい性能を開発した成果は多大である。

オートバイファンが何を望んでいるか？いつもヤマハはそれを適確につかみアメリカ市場をリードしてきたが、こんどのツイン九〇も市場のエースとなる資格は充分にもっているといえる。

キャンペーン

大好評のうちにすすめられている「オートループキャンペーン」は、数々の得がたい体験と貴重なデータをあつめています。そしてこれはきょうもキャンペーンをつけているサービスマンの日記帳をのぞいたものです。あなたに役立つヒントが必ずかくされているはずです。

「この車をぎゅいんたるんだ!!」

と、スコップふりがざしておどされたこと
 する。持主に無断でサービスしたからだ。
 しかし、オートループ・キャンペーンは全般的に大
 評で、PR面でも大きな成果をあげている。
 販売店さんもみな積極的に協力してくださる。
 もちろんわれわれも積極的に協力して、
 サブノイソパイやって、早く家
 飛びまよ。

ヤマハは
 やるぜッ

○月○日

きょうも仕事は順調にすんだ。行く先々の販売店さんがみな積極的に協力してくださるので作業はムダなくスムーズにはかどる。

佐賀の新日本モーターさんでは、この「オートループキャンペーン」の実施前に技術講習を開催、つづいて「オートル

ープキャンペーン」で一店一店一対一の巡回教育がうけられるので、傘下の販売店さんは技術講習での成果があると好評そのもの。

またユーザー側も、無料でオートループのほか定期点検までうけられるので大喜び。オートループキャンペーンの対象車を一〇〇台以上も持っている佐賀県藤津郡喜野(うれしの)町の松林鉄工所さんでは、佐賀県には一台しかないといわれるサイドカー付きのYDS-2をもってかけまわり、ほとんどもれなく

サービスを実施するという熱の入れ方で「オートループキャンペーン」のほかに映画会なども開催し、積極的にユーザーとの接触を図っていたのが印象的だった。

愛車のサービスのために、わざわざメーカ一の技術者が同道して購入先の販売店さんときているというので、ユーザー側も非常に気分をよくしている。仲間同志で「ヤマハはやるぜッ」とささやいていたのを耳にして、これが真のサービスだと、与えられた仕事に最善の努力をは

成果あがる

オートループキ

らうことを誓いあったものだ。

〔九州地区担当・佐藤東雄〕



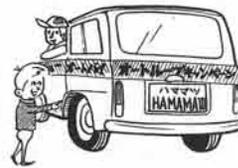
オ
ツ
浜松ナンバーだ

○月○日
販売店さんはそれぞれに「オートループキャンペーン」を介して、ひごろ疎遠なお客さんとのつながりを新たなものとしているが、これは「オートループキャンペーン」の一つの大きな功績で、こんごの拡販をより有利なものとするであろう。

お客さんも、本社から専門のサービスマンが出向いて定期点検するとあって、みな協力的なのがおうれしい。あるお客さんはブルーとシルバークレーに塗られたキャンペーン車を見て、「オッ、これは浜松ナンバーだ、本当にヤマハ本社からきているんだ」と、感激することしきり。「まだきてない仲間を呼びにいってくださると、こちらの仕事までかってくれるほどであった。

またこんなこともあった。キャンペー

ン当日にどうしても間に合わないお客さんを訪ねて勤務場所にまわったところ、工事現場に出向いているという。そこで現場までかけたのだが、目指すヤマハ車はあっても持主のお客さんがいない。やむなく無断でサービスにかかったのだが、作業もそろそろおわりというとき、頭上高くスコップふりあげ、なにやらわめいてかけつけてくる人がいる。あたりに人はいないし、目当てはどうもわかれられない。と気づいたときはすでになぐりかからんばかりの勢いで胸ぐらをつかまれていた。「オレの車をどうしよ



うというんだ」というわけだ。いちおうこちらの無礼を詫びてよく説明したところ、「やあどうもどうも……」と、しきりに恐縮。販売店さんも「事前の趣旨徹底が……」と、しばしば三方恐縮の大笑いだった。

しかし宇和島の内田自転車商会さん、高松の常盤自動車さんはじめ、各地の販売店さんはみな熱心に協力してくださった。

〔四国地区担当・村木友三〕

一日かけても
待ってるぜ

○月○日
中国地区における「オートループキャンペーン」は好評のうちですすめられている。

都会地と郡部とを分けて、どちらにうけているかといえば、郡部のお客さんのほうに人気が高い。一日待っていても車をよくして貰ったほうがよいと、直接われわれの仕事を手助けしてくれるお客さんも少なくない。

このため岡山県御津郡御津町の池上商店さんなどでは、代車を用意してお客さんの便宜を図っていたほどだ。この代車にはいろいろな車種のヤマハ車があるが、初めて別の車種のヤマハに乗り、こんどはこれにするかというお客さんもいられて、その効果は大きい。

日本海に浮かぶ隠岐島のユーザーにも、「オートループキャンペーン」は実施されるが、春の海はシケがちとなる日本海では、船にヨワイサービスマンは苦勞す



るであろう。しかし地元の杉山モーター
スではすでに準備を終えており、ここで
も好評をうけることはまず間違いない。

〔中国地区担当・中谷考一〕

やっぱり

メーカーの人も

○月○日

われわれオートループキャンペーンの
サービスマンはたんなるサービスマン
であってほならない。われわれの一手手
一投足がヤマハの名につながるものだけ
からだ。

したがって接客態度、言葉使い、作業
ぶりは常に気を配っている。工具などは
きちんと整理し、身なりも感じよいもの
にしておくことが大切だ。サービスをう
ける側から見ればたとえそれが同じ作業
内容であっても、テキパキとかたづけ
いくのとそうでないのでは、受ける印
象は相当かわってくるからだ。このよう
なことはささいなことだ。しかしそうい
うことが、長い目で見て販売面での成否
を左右するものとなるのではなからうか
とところで今日はこんなことがあった、

すでに性能低下も限界にちかい、再生す
るにも不経済な車の寿命をそのお客さん
から問われたのであるが、同道した販売
店のセールスマン氏の説明ではなかなか
納得しない。そこで問われるままに、エ
ンジンその他の耐久性や整備費について
述べ、結局再生するよりは新車を購入し

たほうが得策であると結論づけたのであ
るが、セールスマン氏と同じことをいっ
たまでにはすぎないのに、「やっぱりメー
カーの技術屋さんもそのようにみるか」
と、新車購入に踏みきったのである。

セールスマン氏の言では何かなんでも
売りつけられるものときめていたらしい。
セールスにさいいてこんなケースは
ままあることと思うが、支店や営業所、
ディーラーの人をセールスにもっと利用す
べきであろう。

和歌山のヤマハ和歌山自動車ではキャ
ンペーン当日にAT90、YM1、メイ
T70などの新型車の展示、試乗、マン島T
Tレースの映画会を開催、お客さんをご
ちりととらえていた。

〔近畿地区担当・小島靖夫〕



交通安全協会も

後援

○月○日

通常の講習会にくらべて、中味の濃い
技術指導が得られるとあって、各地の販
売店さんは「オートループキャンペーン」

にみな積極的だ。おりからラジオ、テレ
ビのコマーシャルもどんどん電波にのせ
られているのでPR効果も絶大である。
浜松市笠井町の中谷自転車店、松島自
転車店、丸一自転車店では三店合同で、
「オートループキャンペーン」の実施を
新聞折込みの広告で知らせ、交通安全協
会の後援も得て多大な成果をあげた。

〔中部地区担当・内山純多嘉〕

商品説明も

おりこんで

○月○日

「オートループキャンペーン」の実施
にあたり、オートループの機構を説明し
同時にヤマハ車の商品説明をおこな
ど、ユーザーに積極的な働きかけを行な
っている販売店が少なからず見受けられ
た。これからの需要期を迎えてその効果
は大きいだろう。

キャンペーン車の移動中でも、まだ点
検をうけていない該当車をみれば道端に
とめてもサービスするようにしたので、
ヤマハの名は大いにあがっている。

〔関東地区担当・鈴木勝〕

いつから

やるんだい

○月○日

春の遅い北海道では「オートループキ
ャンペーン」もはじまったばかりである

「オートループキャンペーン」
昨年実施すみの仙台地区で再開
仙台地区ですすでに昨年の六月か
ら十月にかけてオートループキャン
ペーンの実施をすませていましたが
今回あらためてまだチェックされて
いないものの一掃を期して、この四
月一日からオートループキャンペー
ンを実施することとなりました。地
域別の詳細な日程は追ってご連絡い
たしますが、販売店のみなさまがた
にはよろしくご協力のほどお願い申
しあげます。

が、うちの地区はいつからやるのかと、
催促の電話がかかってくるほど。しかし
これまで少ないながらも点検してきたこ
とからすると、実際に使われている車は
予想以上に手入れのわるい車とみられる
ので、月に一回、みなが休む日曜日を定
期点検デーとしたらお客さまにも喜ばれ
るし、拡販にも有利なのではなからうか

〔北海道地区担当・鯉淵三男〕



5月のお客さん

ツーリングに誘って お店をにぎやかに



ベアで楽しい
ツーリング

五月です。すべての風物が美しい季節です。若い人たちは、ヤマハを駆ってツーリングに行きたいと、胸をはずませています。まだヤマハを持っていない人たちにも、ツーリングの楽しさを教えてあげてください。五月は新車の売れる月です。お客さんが快適なツーリングを楽しめるよう、販売店のみなさんがアドバイスしてあげてください。

● ツーリングいろいろ

ツーリングといっても、独りでいくソロ・ツーリング、仲間と一緒にいくマス・ツーリング、一台の車に相乗りでいくアベック・ツーリングがあります。

ソロ・ツーリングには独特の

面白さがあります。自分の思い通りに計画をたて、好きなコースを自由なペースで走るのは、すばらしい気分です。

マス・ツーリングは、これまた気の合った仲間(メイト)たちと楽しさをわかち合えるという点で、ソロ・ツーリングとは違ったすばらしさがあります。





ただ、運転技術や経験があまり
違いすぎたり、三〇五ccのYM
1とメイト五〇のように、車の
大きさがあまり違いすぎるのは
考えものです。第一、制限速度
にしても車種によって異なるの
で、長い距離を一緒に走るのは
ムリでしょう。

相乗りでいくときは、あまり
ムリなスケジュールをたてない
こと。彼女をタンデムシートに
乗せて走っている姿は、見た目
には楽しそうですが、長い時間
だと疲れます。運転する人にピ
ッタリと身体を密着させるのが
相乗りのコツです。「愛し合っ
ていて一身同体よ」というよう
な恋人同士なら問題はないでし
ょう。相乗りのときは、コーナ
リングに気をつけてください。
ツーリングの目的にもいろい
ろあります。観光に重点をおい
たツーリング、車の性能を知る
ためのツーリング、親類の家へ
用足しを兼ねてのツーリング、
エコノミー・ランやラリーなど
の競技を兼ねてのツーリング。
いずれにしても法規を守って、
安全に楽しくいきましょう。

● 計画を練る楽しさ

ツーリングで出会うであろう

いろいろなことがらを空想しな
がら、念入りに計画を練るのは
楽しいものです。

地図や参考書はなるべく新し
いものを使いましょう。道路の
新設や改修工事の多いこのごろ
です。

スケジュールをたてるときは
目的とか日数、車の大小、自分
の体力、経験などを十分考慮に
入れましょう。「あそこへも、
ここへも行きたい」と、あまり
欲ばることは禁物。

宿泊する場合は、あらかじめ
先方の旅館などに予約しておく
こと。せつかく目的地までたど
りつきながら、満員お断りとあ
っては泣くにも泣けません。

● 出発前に車の点検

「備えあれば憂いなし」。ツ
ーリングに行く数日前から、車
の状態に気をくばりましょう。
車の清掃と点検整備は絶対に必
要です。とくに、いままで定期
点検整備をやっていないかった人
は、これを機会に徹底的に点検
をしてみましょう。

とくに念入りにやりたいのは
①前後ブレーキ調整 ②クラッチ
調整 ③ミッションオイル交換 ④
グリース注入 ⑤バッテリー液点



汐干狩もツーリングで

検補液⑥スパークプラグ点検⑦
点火時期調整⑧キャブレター調
整⑨キャブレター分解整備⑩エ
ヤークリーナ掃除⑪シリンダー
ヘッド、ピストン掃除⑫オート
ループポンプ点検⑬マフラー掃
除⑭車体各部ボルトナット締付
⑮ドライブチェーン調整など。
このほか、ショックアブソー
バーの具合とか、タイヤ、チュ
ーブはイタンでいないか、など
を確かめましょう。タイヤの空
気圧はガソリンを給油するつい
でに、ガソリンスタンドで見
てもよいでしょう。





整備が得意でない人や、調整のむずかしいところは、ヤマハの販売店で責任もってみてあげましょう。

それでこそ、お店とお客さんとのつながりが持てるというわけですね。

● 持っていくもの

身の回りの品のほか、地図や筆記用具も持っていきましょう。コースによっては水筒や弁当も必要ですね。途中でオナカが痛くなったり、ケガをしたときの用心に、医療品も多少は携帯したいものです。

万一の車の故障に備えて、付属(車載)工具は全部そろっているかどうか、確かめましょう。ツーリングで一番多い故障はパンクです。パンク修理の道具(パッチ、タイヤ・レバー、エアポンプ)は必ず持参するようにならしましょう。

プラグ、チェンのコマ、などを持ちものの中に加えても、そこかさばりませんね。

用心深い人なら、スベアチューブ、ブレーキやクラッチのワイヤー、ヘッドランプの電球、ハンダ付け道具、懐中電灯、ロープ、布シートぐらいい持っていく

くでしよう。

刃びな山道ばかり走るのでしたら、燃料やオイルの予備も用意すべきかもしれません。

● 車のオシャレ

ツーリングにいくからといって、特別に車をいじらないほうがよいのですが、気分を変えるために、チョッと車にオシャレをさせてみるのもわるくないものです。

ハンドルを変えてみるのもそのひとつです。カッコばかりにこだわらず、自分の身体とライディング・フォームが一番合ったものを選びましょう。

マフラーの交換は車の性能に影響しますので、慎重に。

シートは、普段より荷物も多くなるので、一人で乗るときはダブルシートやタンデムシートを外して、キャリヤへ荷物をしっかりと縛りつけるようにしたほうがよいでしょう。

もっとも、帰りに恋人でもひるってこようという目的のある人はダブルシートでなければ困りますね。

ヤマハにはいろいろなモトクロス用のパーツもあり、これが案外役に立ちます。

● 故障の応急処置

車の精度が非常によくなったため、ツーリング中の故障は少なくなりました。出発前の点検整備がちゃんとしてあれば、せいぜい釘をひろってパンクするぐらいでしょう。でも、万が一、故障したときは……

そのときは、普段の勉強がモノをいいます。まず、どこが悪いのか、落ちついて適確に診断してください。

もし、自分の力だけでは、ど



ツーリング 完全武装



工具や整備道具はツールボックスに入っている



驚異の快足ツイン90

TD1も完ぺきな勝利

3/13 富士スピードウェイにて
第7回 全日本モーターサイクル・クラブマンレースより

冴えた排気音を富士にコダマさせて快調に走るヤマハオ
ートループツイン90 そのスピードの伸びは抜群である

敬馬異のツイン90

T D 1も完ぺきな勝利



さあ、いくぞ！ アイボリーと真紅に色どられたカウリングも新しく、若々しい魅力にあふれているAT90（ジュニア部門出走）



世界最高の市販レーサーと折紙つきのTD-1はあたかもジェットのように走り……



予想どおりワン、ツー、スリーの文句ない勝利を収めた。喜びの三室⊕ 渡辺⊕ 野口

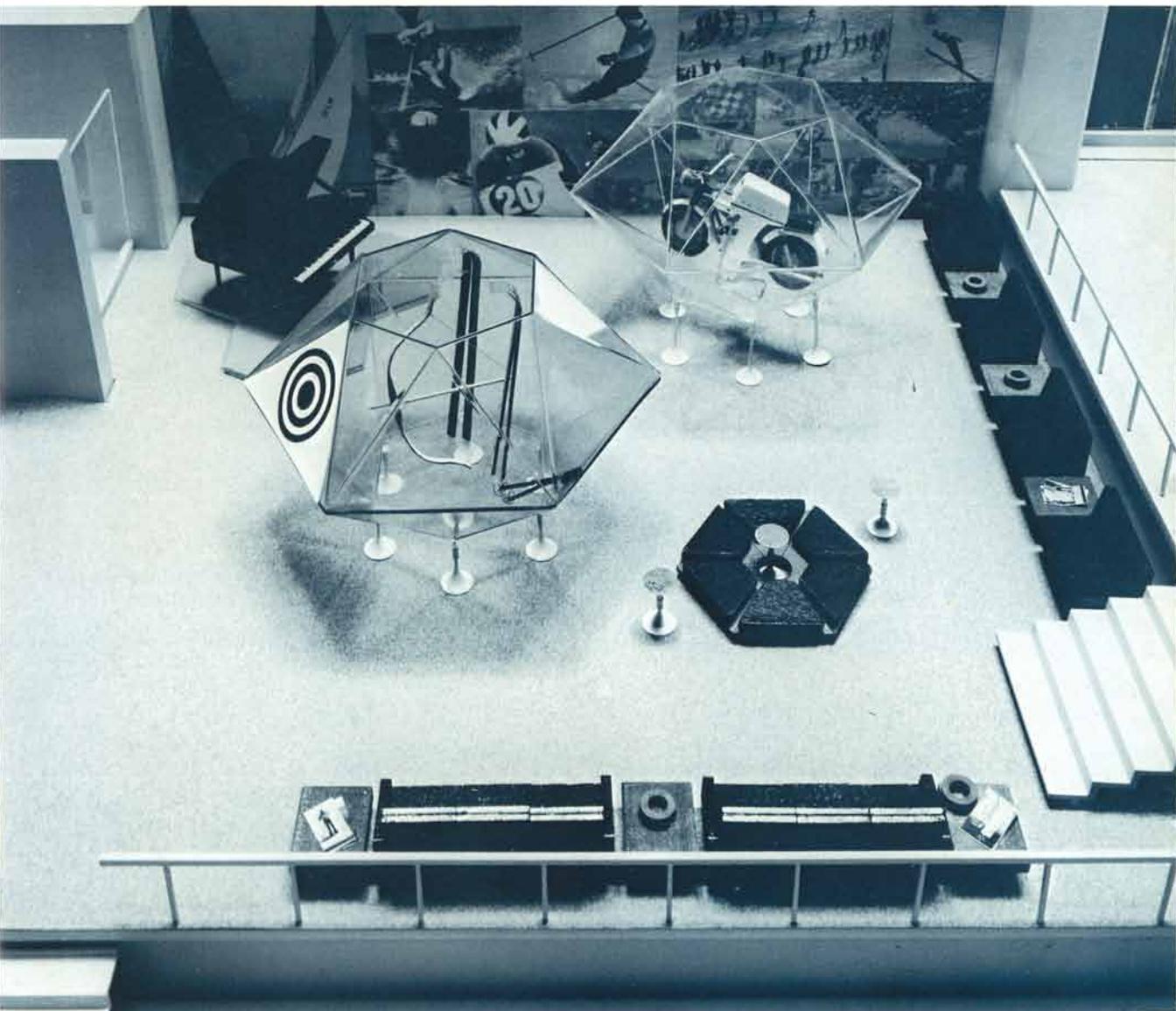


みごとな高速性能を発揮して、初陣を堂々の勝利で飾った野口省吾のツイン90



ヤマハ ショールーム完成 数寄屋橋ソニービル

このほど、東京数寄屋橋に完成したソニービルに、ヤマハのショールームがお目見得しました。写真のようにモダンなビルの外観にふさわしく、ショールームも明るく斬新なものです。三角の平面を組みあわせたスタンドに、オートバイ、船外機をはじめ、スキー、アーチェリー、楽器など、ヤマハグループの企業力を示すにふさわしいものです。みなさまも銀プラのお帰りには、是非お立ちよりください。



10,000 フィートの高地からの景色はさすがに素晴らしい



人間は月にまで手が届くようになったが、まだこの地球上で、われわれの想像もつかないような場所があるのである。
日本での道路標識なら、せいせいスリッブ注意とか、事故多しぐらいのものだが、このレポートに出てくる標識では、命の保証はしないと国家の

ヤマハ・ジュニアに 生命を託して

南アフリカ海拔1万フィートの ダイヤモンド地帯に行く 新聞記者魂



名前で明記してあるというのだから、すごい。
この一文は、南アフリカの日刊紙、ザ・フレンド紙のビル・ゴッダード記者が、単身、南アフリカの屋根といわれるバスターランドの峻嶒にヤマハジュニアで挑戦したという冒険紀行である。

ヤマハジュニアでダイヤモンド地帯をゆくB・ゴッダード記者

● 前人未踏の冒険に勇躍出発

代理店から借用した特製荷台付のヤマハに工具、食料、飲料水、写真機、衣類等の携行品を積み込んだ私は横断経路者の意見を参考に聞く機会もなく、ロクな地図も持っていないが、すこぶる意気盛んの中に一九六六年一月十日午後オレンジ自由州の首都ブルームフォンテイン市を出発、一路北方の国境を目指した。ごたごたと大荷物を積み込んだチツポケな日本製オートバイに乗った私は、そこら中の人々の好奇心を少なからず刺激したらしい。「一体全体何が起るんだい?」なにね、あの山を越えるだけさ。」「ヘー大変だ。とにかく気をつけなよ。出発する前にさんざん練り返したこんな会話をまたここで田舎のオッサン連と交すハメになったが、この連中も内心では「この気持ちが野郎奴」と思っているにちがいない。

● いよいよ山間地へ

さて翌朝、七マイルほどを一気に走り国境監視所へ到着した。ここからいよいよダイヤモンド産地として有名な英国保護領バストランド山岳地横断の一大冒険が開始されるのである。そうはいっても国境の町、ブッサブッサからしばらくは道もそう悪くなく、時速三十マイルで快調な排気音と共に走り続けるヤマハによるライディングはむしろ快適でさえあった。しかし、約十マイルばかりきたとこ

ろでこの企て最初のトラブルにぶつかることになった。

● 目的地は一つ道は三つ

ロクな地図も持っていない以上覚悟していたことではあるが、フォーク状の三叉路ではたと行き詰まってしまったのである。忽ち好奇心の塊りのようなクロンボの現地人に取り囲まれたが、その中の幾人かが辛うじて英語の片言くらい解すらしいので私はまずモクホットロングへの道を探ねてみた。しかし、鳩が豆鉄砲をくらったような顔付だけが答えであった。次にオックスパウへの道を探ねたが、がぜん彼等は活気づいて口々に何やらわめき出した。オックスパウへの道についての意見が完全に三つに分れてしまったらしい。いずれもが自説の正しいことを口角泡を飛ばして主張している模様であ



ヒヤリとする立看板 通りたい者は通るがよいが生命の保障はしない 書いてある

る。しかし幸運にも来合わせた南阿人のトラック運転手が私がこれから進むべき道についていろいろと指示してくれたのである。

● ここから先、生命の保障はせず

運転手から教えられた通り私はクートンへの道をたどって行った。そして約二・三マイルばかり来たところで思わずヒヤリとさせられた。それは道のかたわらに立てられているオックス・パウ・ジープ道開通計画に関するサインボードに書かれている文字を読んだ時である。要するにそこから先を車で行く奴の生命は保障の限りではないというのである。

● 酷暑に、水が切れる

「さあ、いよいよここから本当の冒険が始まるぞ。ビル、がっちり行こうぜ」こ



河床ではない。道の一部である。これではバイクもたまったものではない。

う自分自身に言い聞かせる間もなく私は最初のしかも最悪の(少くともその時はそう思っていた)試練にぶつかることになった。もはや道とはいえない道はその辺りから約八マイルばかり、九、五〇〇フィートのモテング・ネックへと向う登り坂であった。七十五ポンドの荷物をつけたヤマハをある時はいたわりながら走らせ、ある時は押しながら悪戦苦闘の末、頂上へ辿りついたがもはや体はへとへとであった。気温は約四十度Cに達し、私のどと舌はまるで吸取紙の如く、頂上へ辿りついて一息入れ、キャンパス・バッグに手をのばした私は飛び上る程に驚いた。貴重な水が一滴もなかったからだ。

リャーサスベンションにこすられてあいた穴からみんな流れ出してしまったのだ。オックス・パウまで行けば何とかなるだろうと自らを元気づけながら更に一時間程進んだ時、岩間からちよろちよると流れる約一インチ程の深さの湧水に行きあたった。まさに砂漠のオアシスである。手ですくう程の深さは無い。私は犬のように腹ばいになってががつとこの生命の水をむさぼり飲んだのである。

● 最高地点に到着ダイヤモンド山に入る

ブッサブッサ出発後約四時間半でオックス・パウに到着。葉ぶきの建物にいた三人の現地人は割合に親切であった。しかしバッグの穴を修理して水をつめてくれたお返しに、豆のかん詰めを半分食われてしまったのはしゃくだった。さて、

ヤマハのメーターは出発以来四〇マイル走ったことを示していたが、次の目的地はダイヤモンド探検地として世界的に有名なレッセング・ラ・ドライであり海拔一〇、五〇〇フィート、南阿最高の居住地である。

● 雨と泥とのたたかい

ダイヤモンド探検地迄の二三マイルは全行程一六〇マイルの中で最も苛酷な試練の連続であった。わずか三マイル以内に五回も川を渡ることを余儀なくされ全くの無防備のまま南阿有数の豪雨地帯へ入り込んでしまった。数日前の雨はあたり一面を泥ねいと化し、この愛すべきヤマハがその性能を発揮すべき余地は全く無かった。そして呪うべき敵は更に私に追いつくをかけた。しとしとと降り出した雨の中の高原を横切るレットセング迄の半ば崩れ、草にうずもれた道を、 $\frac{1}{4}$ マイル程の間かくで築かれた岩のピラミッドだけをたよりにして私とヤマハの苦闘は続いたのである。

人も車もびしょ濡れ、頭から爪先まで泥をかぶり、氣息えんえんとしながらもレットセングに辿りつくことは出来た。

● ヤマハセンサーションを巻きおこす

そして私とこの小さなヤマハの出現はこのダイヤ探検地の人々の間にかなり大きいセンサーションを引き起したらしい。村の警察官で英語を解する現地人のトルーパー・リロッコ氏の好意で彼の車

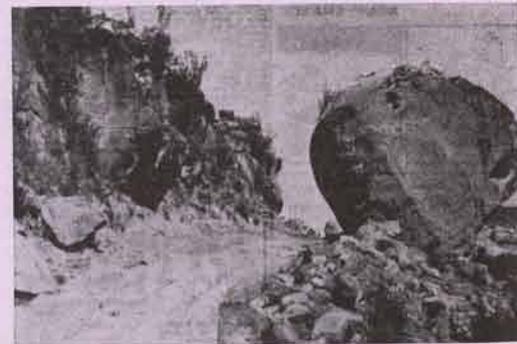


よくまあこんな所が通れたものだ（頂上に達したときの実感である）

務所に泊めてもらうことになった私は集

ってきた人々から質問の雨を浴びせかけられた。特に彼等が興味をもったのは私のヤマハであった。この連中が見る乗り物といえばトラックかまたは軽飛行機ぐらいのものであり、精巧小型の日本製モーターサイクルが驚異的となるのも無理はない。私の方でも驚いたことが一つある。この文化果つる所に居る無学文盲の連中の大部分が最新のトランジスタラジオを持っていたことである。そこから流れ出る音楽に耳を傾けるのが彼等の最高の娯楽であるように思えた。

翌朝、警官夫人の心づくしの朝食をすませた私はゴールであるモクホットリング迄は大体五時間位と聞かされて勇躍して出発。ヤマハの調子も昨日の酷さにもかかわらず極めて好調のようであった。道はいくらか良くなってはいるがそれで



両側の岩石がいまにも崩れそう

も時速十五マイル以上は絶対に出せなかつた。

● 遂に目的を達成

元気に走りぬいたヤマハ

モクホットリングまでの旅も決して楽なものではなかった。レットセングから三三、〇〇〇フィート程下った交易所を過ぎてからまたまた渡河の連続であり、サニ・パスへと下る頃の気温は堪え難い程上昇し、更にその先数マイルは視界の殆どきかないモヤの中の走行が続き、二マイル程は土砂降りの豪雨におそわれる始末だった。この辺の道は天気が良い時でも生易しいものではないのに、いわんや雨中とあってはその数倍もの悪条件下におかれることになる。

ヤマハのギヤをローにおき、ブレーキにたえず足をかけながら下り続けたが、

途中何か所ものヘアピンでスリッパし息の止まるような思いをさせられた。

しかしついに私は麓の南阿国境監視所に到着したのだ。

● だれも信じない壮挙

そこにいた係官はなかなか私の云うことを信じようとはしなかったが、ブッサブッサでパスポートに受けた入国スタンプが決定的な証拠となった。

とにも角にも私は成功したのだ。そして今この苦難の経験をふり返って思うことはこの種の冒険は決して軽々しく行うべきではないということである。人間の気力、体力、オートバイの完全な性能、そして加うるに運、これ等の要素が完全に合致した時に始めて成功する性質のものであるからだ。

それにしてもヤマハはよく走ってくれた。この完璧のバイクを選んだことは多くの幸運であった。またヤマハだからこそ、こうして無事に帰ってこられたのだろう。

燃料、オイルの補給が完全ならヤマハは何時でもこの峻険走破の好伴侶となることは疑いない。しかしそうはいっても私自身はもうやらない。ヒロイズムの満足感より、なんて馬鹿なことをしたもんだという後悔の念の方がはるかに強烈であるからだ。

ヤマハ 笑談室



その1
保険料がさかさま

自動車損害賠償保障法という法律があって、自動車を持って人は必ずこの保険に加入することになっているが、一、二〇〇ccクラスの大きなオートバイの保険料が一年に三、七七〇円なのに、二五〇ccクラスのオートバイの保険料は三、八〇〇で、重量車よりも高くなっている。大きい車のほうが、事故を起こした場合に人間に与える損害が大きいはずなのに：チトへんだ、と考えるのが普通だね。もっとも「うちの女房は小柄なのに、ケンカなどで衝突するとモノスゴク強い。ものの大小で

世の間違つとるかな

法律は、世の中の間違いを正すためにあるのだが、クルマ関係の法規とか、これに似たようなものの中に、ずいぶんヘンなものがあるよ。

決めるもんじゃない」という異論もあるがね：。

タネを明かすと、保険料率を決めたときに、軽二輪車のほうは、比較的事故の多い軽三、四輪車とひっくりかえって「軽自動車の保険料」として計算されちゃったため、保険料が高くなった。つまり、軽三、四輪車の保険料を軽二輪車の一部カブってしまっただけだ。二五〇ccクラスはソソをしとるよ。いまに政府がナンとかしてくれらるろう。



その2

クイズ的用語

これは法律とはちがうけど、日本工業規格（JIS）という非常に権威のある規格がある。ここで自動車に関する用語なども定めているわけだが、そのうちいくつかを紹介しよう。ここに掲げるのはエンジン部品の名前だが、なんのことだか判るかね？まあ、クイズのつもりで読んでみたまえ。

▽弁座▽台板▽架構▽連接棒
小端軸受▽連接棒ハサミ金▽ツリアイオモリ▽排気管制弁▽弁ガサ▽弁案内▽揺レ腕軸
「弁座は知らないけどバルブ・シートなら知ってる」って？それじゃあ落第だ。キミ日本語を知らないね。これをスラスラ

ッと読んだ初老のサービスマンがいったよ「なつかしい。昔の戦車隊の教科書を思い出したよ」

その3
ヘンな整備士

ヤマハの販売店の中にも自動車分解整備事業の認証工場の資格をとったお店が増えたね。認証工場の資格をとるためには、自動車整備士がいなくちゃならないこと

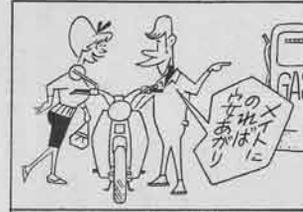


になつていんだが、二輪自動車の分解整備事業だからといって、べつに二輪自動車整備士でなくたって、かまわないんだ。二輪車をさわったこともないディーゼルエンジン整備士しかいなくても、ちゃんと認証工場の資格がもらえる規則になつている。

まあ、法律のあげ足をとつてるよりも、まず守ることが大事だね。

は、乗車用ヘルメットをかぶらなければいけないとか、こんな法律もあるね。ところが、これに違反したからって、罰せられることはない罰則のない、いわば義務規定というふうなものだ。オナベの中に座布団でも入れて、かぶつてもかまわない。罰則がない法律だけに、これを守らない人が非常に多いね。だけど定期点検をしなかったために、車のブレーキが効かず、事故を起こしたり、高速道路で

RENAI 愛車の/パワ 税金



自動車の使用は半年に一回ずつ、定期点検整備をしなくちゃいけないとか、政令で定められた道路を二輪自動車で行るとき

クイズの答

- 1. C
- 2. A
- 3. B
- 4. D
- 5. E
- 6. F
- 7. G
- 8. H
- 9. I
- 10. J
- 11. K
- 12. L
- 13. M
- 14. N
- 15. O
- 16. P
- 17. Q
- 18. R
- 19. S
- 20. T



一家揃って大好き 東京足立の伊東輪業さん

東京の北部、足立区を西から東へ流れる荒川を越して、西新井大師へ行くバス通りに面したヤマハ販売店、伊東輪業社は、大震災からこの地に移って、昭和の初めから自転車屋さんを始めた古いお店である。

ここのご主人、伊東俊一さん(58)は無類の犬好き。ご主人だけでなく奥さんのいつ枝さん(54)、息子さんの溢元さん(23)もそろって犬を家族の一員として扱っている。

・伊東さんのお宅で犬を飼いはじめたのは、奥さんがお嫁にきた翌年の昭和十年以来。途中二・三年空襲のはげしい時代をのぞいて、三十年近く伊東さんのお宅に犬がいるわけである。

最初の犬が、その頃珍らしかったスピッツ、終戦直後、米人から四万円で購入したコリーも、当時は珍しかった。

現在は、コリーが、ベアとネックの二匹、その他、ちんのパールとベキニーズのク。いずれも女性である。

このベアとネックを連れてどんなに寒いときでも伊東さん自から散歩はかかさな、年一回の全国のコリーが集まる特別展には北海道でも九州でも連れて行くというご自慢のコリーである。

近所で伊東さんの犬好きは有名、仔犬をわけてくれ……で、本業のお得意さんも増え、固定顧客が三〇〇軒、この趣味、充分本業も助けているようである。



■このページは、ヤマハ販売店のみならず、おもしろい趣味をお持ちの方、おもしろい経験の方などを紹介するページです。このような方を、自薦他薦いづれでも結構ですから、編集部までお知らせください。

その名も「次郎長ライダーズ」 若手ライダー養成の 野島次郎長さん

三月六日、新装なった富士スピードウェイでおこなわれたクラブマンレースで次郎長ライダーズという名前が見る人の注目をあつめた。どちらかといえばアチラ製の名前をつけがちなオートバイクラブに、あまりにも純日本の名前が印象的であったからである。

このクラブを主催するのが、清水市、高橋町でヤマハ販売店をやっている昭和の次郎長、野島早生さん(38)である。

野島さん自身、かつては富士登山レースにも出場したことがあって、日本のレースライダーとしては草分けでもある。清水のヤマハ代理店清和商会に勤め、独立して、現在の富士商会を清水駅前開店したのは三年前のこと。

昔とったキネツカが忘れられず、若手を集めて、この次郎長ライダーズを結成することになった。

まずモトクロスから始めようと、商売気をはなれて店で車のチェーンを開始、近所の有望な若手の養成にのりだした。

しかし、やはりレースはスピードが本命ということで、ロードレースを始めることになり、このたび地元で完成した富士スピードウェイでデビューすることになったのである。

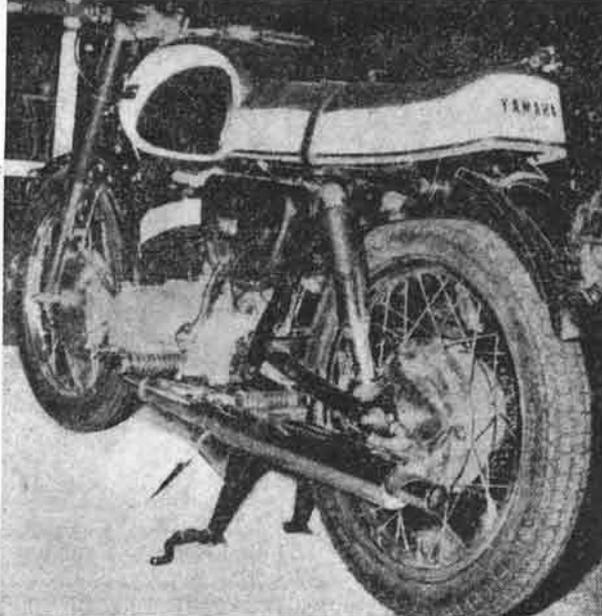
今回いつもの例に洩れず、野島さんみずから陣頭指揮、レース前日は夜明けまで整備に没頭していた。

その結果成績は、五〇ccで三位入賞。自力で入賞者を出したことは大いに賞賛されてよい。

これに味をしめて、これからはロードレース一本槍でやっていきたいということ。あまりレースに熱中して商売の方はどうなのかと心配する向もあるが、野島さんに関してはまだぜんぶプラス面が多いという。なぜなら、レースをする層というのは、比較的裕福な人が多く、また確実な見込客も仲間として集めてもらえるし、レースに詳しくればメカニックにも詳しく、充分オピニオンリーダーとしての役割りを果してもらえらるからだということだ。

レースで生まれるチームワーク、これ以上のライダーの固定化はないことは確かだろう。





YAMAHA TopPics

写真上 高性能秘めるヤマハシリーズ
の最大型と紹介されたYM1



「デビュー飾る

アテムスルダムショー」

2月27日から始ったオランダのアムステルダムショーにデビューしたヤマハの新型二車種、YM-1、YL-1の人気は上々である。特に8,500回転、10馬力のオートループ付100ccの小型ツインYL-1はショーの驚異的存在であると迄絶賛されている。現在のヤマハ75cc型と同じフレームで重量もわずかに17ポンド増の92ポンドであることも好評を博する理由の一つとなっている。

米誌の表紙にメイト50

アメリカのカリフォルニアで行なわれた「ティーンエイジ・フェア」(十代祭)に、若い人たちの足としてメイトが大人気。その情景が、若い人の雑誌「シーン」の表紙になりました。

各地で大量出荷

大口需要に
ヤマハ攻勢



シーズン開幕とともに、各地の特需関係も一斉に発注が始まり、各地のヤマハ支店でも納入に大わらわである。

北海道支店 (三月納入分)

函館営林局 YA6 二九台

札幌 " " 二〇台

北見営林局 YD3 一一台

旭川 " " 二〇台

帯広 " " 四六台

" " 三一台

北見芝浦製糖 YA6 七台

仙台支店

東北電気工事 YA6 一五台

仙台市役所水道局

YFI-D 二台

YH1 二台

Y A 6 五台

岩手県庁農政課 四台

YFI 五台



フィリッピンでは、ヤマハディーラーの紹介で、大統領とも会見し、大統領夫人に電気オルガンを贈った。またタイのサイ

YAMAHA Topics

川上社長帰国

東南アジアとヨーロッパ九カ国の訪問を終えて

三月十四日、川上社長は一月余の東南アジア及びヨーロッパ各国の訪問を終えて帰朝した。今回の外遊の目的は、オートバイをはじめヤマハ製品の市場視察が主なものであったが、ドイツのハンブルグ、フランクフルトで行

なわれていた楽器の世界博覧会も視察してき

アムヤマハでは、機械工場の完成したところに訪ずれ、社員士の気をあげるのに効果があったようだ。

イランのディーラーでは、性能がよいのでヤマハ75を90として売りたいといわれたが、ウソは決して将来のためにならないから、正直に売りこむようにと話したところ、先方はひじょうに感激して、人生観まで変わったといってくれたという。

このようにヤマハのモットー



ヤマハ フォトコンテスト 作品募集



ヤマハニュースの誌上を飾る。写真を募集します。ふるってご応募ください。

テーマ

ヤマハオートバイと人物
または風景、画面にヤマハがあれば、どんな写真でも結構です。

サイズ

白黒、キャピネ以上

ニュージールランドから本社訪問

である高品質な商品と正直な売り込みという主張をみなよく理解してくれて紳士的なディーラー

ばかりだ、と社長は語っていた。



写真 W・ホワイト氏(左)とG Tジョーンズ氏本社工場にて

ニュージールランドのW・ホワイト氏がヤマハ本社をおとすれた社の社長W・ホワイト氏と、マネージャーのG・T・ジョーンズ氏がヤマハ本社工場にて

締切 毎月十日
送り先

静岡県浜北市中条
ヤマハ発動機株式会社
ヤマハニュース編集部
フォトコンテスト係

入賞

特選 一名 五千円
入選 三名 二千円
佳作 若干名 記念品



昭和四一年度 ヤマハ新人教育始まる

本年度新規学卒採用者の入社教育が、三月十四日から、本社厚生会館講堂で始まった。

不況下で、新規採用を行なうメーカーが少なく、本年度の新規採用者約二七〇名は、例年に

ない競争率を突破した優秀な新人ばかりである。

教育日程

高校卒女子五一名 三月十四日～二十三日

高校卒男子三二名 三月二十一日～四月四日

中学校卒 訓練所卒、高校卒一八二名 三月二十三日～三月三十一日
 大学卒一三名 四月一日～五月三十一日

講習内容
 入社手続、会社概況、役員あいさつ、オートバイ、船外機、ボートなどの営業概況、ヤマハ企業集団工場見学、就業規則、一般心得、電話のかけ方、オートバイ、船外機分解組立実習。

舟艇部新設

船用製品の強化に

ヤマハ発動機では、二月からの新職制の実施の際、これまで第二業務部に属していたボート課船外機及びこれまで日本楽器に所属していたボート工場をヤマハ発動機の所屬とし、設計・生産の二課をこの舟艇部に加えることになった。

このような職制変更により、ボートの生産から販売までが一

金色夜叉セール

期間 3/15/31
 ●期間中7お買上げの日より☆
 ●今年の今月迄まで☆☆☆☆☆
 ●オートルーフオイルを☆☆☆☆
 ●一年間無償サービス致します



本化され、より強力な船用製品シニアの拡大を期待することが

東北六県で金色夜叉セール

雪の深い東北地方では、オートバイはその七・八割が春のシーズンに売れる。

そのため、シーズン始めの各社の売込みはものすごい。

そこでヤマハ仙台支店では三月一日から五月三十一日まで「金色夜叉セール」を実施、春の拡販を強力に押しすすめることになった。

この金色夜叉セールは、セールスマンひとり一人が貫一のようにガメツクなるといふことではなく、この期間にお買い上げいただいたお客さまに、お買い

できる。

上げ日から、来年の今月今夜までオートルーフオイルを無償サービスするという特別セールである。

この金色夜叉セールで、ユーザリーの固定化、アフターサービスの徹底、販売店とユーザリーの連絡緊密化、定期点検の習慣をつけるなど、一石三鳥も四鳥も効果を期待できると張りきっている。

ユーザリーにも、宮さんの乗ったメイトのボスターと、来年の今月今夜の名文句が好評で、大いにメイト作戦の実をあげる。

ヤマハ宮崎誕生

最近観光地として大きくクロイズアップされている宮崎に、新しくヤマハ宮崎が誕生した。神武さんと市民に親しまれている官幣大社宮崎神宮に近い、宮崎市神宮東町73に村瀬社長以下十四名の陣容で二月一日からスタート。

ヤマハ宮崎創立特別セールと銘うってメイトを中心にした販売促進をおこなっている。

すでに、県下百数十軒に百五十台のメイトやAT90を委託、精力的な動きをみせ、これまで品不足みで、あまり姿を見せなかつたヤマハを、宮崎県下で大いに走らせようと全員ハッスルの最中である。



セールス・ノート 正価を守って お客さまによる こぼれるには

ダンピングほどおそろしいものはありません。一軒の店の値引きが連鎖反応をおこして相手が倒れるだけでなく、共倒れになってしまつてはモトもコもないのです。

販売店だけの損失ではなく、ユーザーの立場でもダンピングは結局損なのです。

なぜならば、ダンピングによる流通機構の支障からメーカーにも影響し、ひどい場合は倒産ということにもなり、パーツの供給や、アフターサービスなどの円滑を欠くからです。

このような実例は過去にもあったことは皆さまもご存知のことでしょう。

そこで、正価で販売しながらお客様に喜んでいただける方法をご紹介しますというのがこのセールス・ノートです。

値引きできない

雰囲気をつくる

デパートで値切ったというところは、武勇伝の一つになりまふ。ということは、デパートには、値切れない雰囲気があるということです。もちろん、デパートのようにとりまましては、お客さんが入りにくくなるということもあります。一つの典型として考えるということでは



店の格を上げる

どんな商品にしても、これはあの店だという有名店がありません。それが一つの格となつて、お客様に正価で買っていただくムードができるのです。

では、その格は何から生まれるのでしょうか。それは、接客態度、清潔な店舗（決して豪華な必要はありません）そして信用です。



つねに

利益の還元を考える

だからといって、正価で販売したマージンを、そのままお店でとって、お客さまに対する還元を考えなくては、売上げをのばすことはできません。またそのような利益の還元が、顧客の固定、買い換え需要の増加となり、拡販に結びつきます。



売り出しの いろいろ

入学時ならば、入学、就職おめでとうとして、抽選で学用品一式、また通勤用の背広一着贈るなど、毎月目先をかえて、しかも何らかのかたちで、お客様に利益の還元をはかるのです。もちろん一店では資金的にもムリなこともあります。が、気の合った同業者同志、または、先の例なら文房具店、洋服店などと共同戦線をはってもよいわけです。



アフターサービスを 考えなす

商品には保証期間というものがありますが、それ以上にお店自体の保証期間をつくることもよいでしょう。

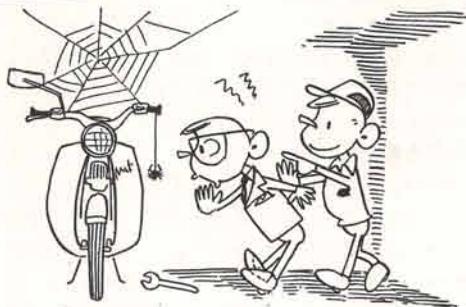
もっとも最近では故障することもなくなくなってしまったので、お客様が持込むのを待っていては、アフターサービスの効果は顕著ではありません。こちらから積極的にサービスを実施しなければいけません。定期点検にこちらから出張するとか、梅雨期には、電装関係の点検を実施するとか、工夫すればいろいろあるものです。

店を明るく きれいに

先にも書きましたが、店を清潔な感じにすることもだいじなことです。

きれいだから、なぜ値引きしないでもいいのだ、といわれると困りますが、その反対にきたなく暗い店先ならどうか考えてみましょう。

お客さまにしてみれば、こんな店なら経費もかからず、万手安くあげているのだから、少しくらい値引きしてもかまわないだろうと考えるのは当然です。



商品はやはり きれいに

よく、中古車も新車も一緒にならんでホコリだらけの店があります。なかには、新車の上にウエスの山といった光景もあります。

これではお客様も、棚ズレ商品を買うような気になって、当然のこととして値引きを要求してくることでしょう。

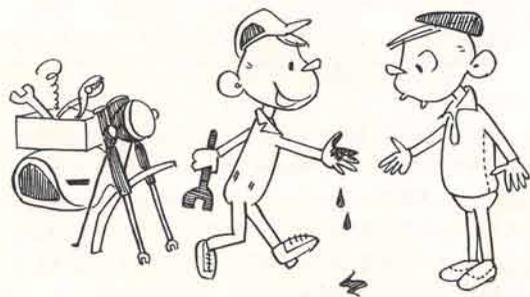
やはり商品はいつも美しく、なるべくなら、修理中の車と区別できるように、一段高いところに並べるとかの工夫が欲しいものです。

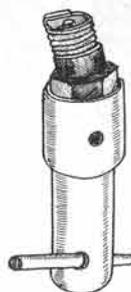
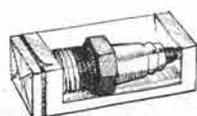
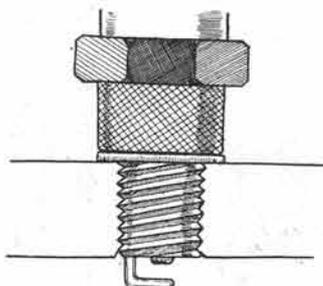


修理している車も 美しく

新規購入のお客様がお店に来て、もし修理し終わった車がピカピカに光っていたら、なるほどこの店はサービスのゆきとどいた店だと感じるのは当然です。

また修理中に新しいお客様と接するとき、油だらけの手を洗うぐらいの身だしなみも必要です。





サービスコーナー

プラグひとつにもこんな注意が……

● プラグの熱価

取扱説明書のプラグの点検の項をみると、電極部の清掃、間隙の調整のほか指定プラグの熱価（ねっか）が記されています。そしてこの熱価については使用状況によって適宜に変えるべきものであると附記されています。つまり指定してあるプラグはあくまで標準のものであって、必ずしもその番号のプラグがすべての使用状況をカバーするものではなく、たとえ同じYA6であっても乗り手によって熱価の高いプラグも使えば、その逆の場合もあるというわけです。

熱価がまっているかどうか、これは使用プラグの焼け具合をみればすぐ分かります。熱価がっていればプラグの発火部はキツネ色に焼けているはずで、高すぎる場合は黒くくすぶり、低すぎる場合は逆に真白に焼けてくるものだからです。

ある場合、たとえばマグネト一点火のエンジンでは回転があがると電圧が高くなってより高い熱価のプラグが必要な現象を起すことがあります。普通車だから圧縮比が低いからといわず、エンジンをブンまわすお客様の車には標準より冷え型の、すなわち熱価の高いプラグを使うことです。

● プラグのリーチ

熱価については巾をもった選び方をするのもよろしいが、リーチの違ったプラグを流用することは危険です。すでにご承知のように14mm径プラグのリーチには9.5mmのショート、12.7mmのメジウム、19mmのロングと3種のリーチのものがあり、日立M44のM、NGKB-6HのHで表わされるメジウムタイプが指定されているかぎり他の型を使うのはいけません。

短いリーチのプラグを着けると取付けネジ部がシリンダーヘッドの内壁から引込んで、点火効率がわるくなるので馬力の損失、ひいては燃料の浪費となり、長期間にはヘッドの雌ネジを焼損したり、カーボンでうめてしまったりします。そのまま正規のリーチのプラグをいれてネジ部をバカにする例も少なくありませんが万一そのような事態になったときはヘッドのほ

うをタップで修正してから新しいプラグを取付けねばなりません。

長いリーチのプラグを取付けたときは、プラグのネジ部が爆発室の中へ顔を出して過熱による異常爆発、馬力の損失をきたすばかりでなく、カーボンがたまってプラグを外すときヘッドのネジ部を傷つけます。

ネジ部の端とヘッドの内壁とは面（ツラ）が同一にあらねばならず、出入りがあったにしても1mm程度にとどめるようであればいけません。

● プラグの寿命

調子がいいからといって車一代使ったと自慢するのは当を得ていません。焼け具合よく使っていても2000～3000kmごとに掃除しながらマグネト一点火では7000～8000km、コイル点火でも10,000～13,000kmぐらいを寿命として新品を使うのが賢明です。目に見えぬ劣化が生じているからです。

掃除はプラグ・クリーナーで吹けば一番よろしいがないときはペン先や折れた鋸刃の先を尖がらせたものなどで、ふところの奥まで丁寧に付着物をおとし、ガソリンで洗います。火の中で赤めたり、バーナーで吹くことは禁物。所定の隙間に調整して組付けます。

● プラグの締付け

ガス洩れと、過熱を防ぐ意味で充分に締付けておかねばなりません。14mmプラグでは締付けトルク2～3kg-mといいますが、いちいちトルクレンチで締めるにはおおよぼ、新品のガスケットのときはガスケットにあたってつぶれはじめてから $\frac{1}{2}$ ～ $\frac{3}{4}$ 回転、一度使ったガスケットでは $\frac{1}{4}$ 回転ぐらい締込んだところが適当しています。力いっぱい締めあげるなどはムダなことです。

また、なんでもないことでときおり失敗することのあるのがプラグレンチの使い方。締めつけるときにプラグレンチが曲っていたり、外れたりすると、絶縁体の頭のところを破損することがあります。よく合ったプラグレンチを十分にかけて、真直ぐ、外れないように締めつけることが肝心です。

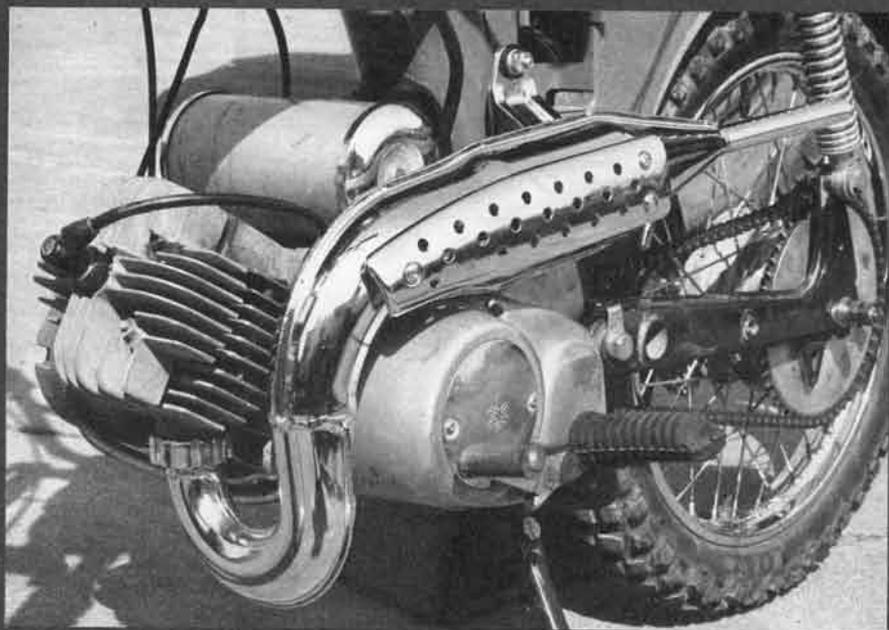
オプションパーツで 新しいお客さんを獲得しよう

ジュニアをモトクロスサーにする

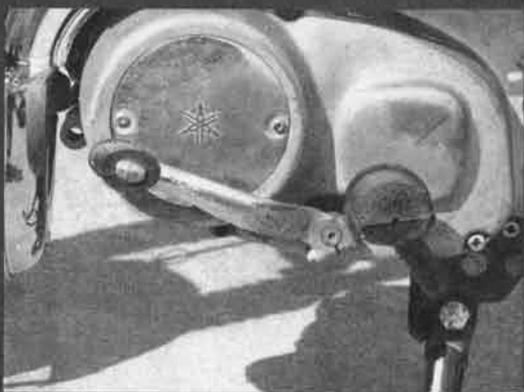
数あるオートバイ・スポーツの中でも、もっともポピュラーなスポーツといえばこれはモトクロスです。自然のままの不整地をコースとして、飛んだり、跳ねたり、まことに男性的なスポーツです。そして見ためほど危ないものでもありません。またモトクロス用のオートバイ“モトクロスサー”は、ロードレースのレーサーと異なり、そのままでも実用に供せるほど身近なものです。そこで悪路をカッコよく乗るために、あるいは趣味で改

造したいというお客さんもあらわれてくるはずです。そのようなお客さんをお店に招くために、ヤマハでは各種のレース用キットパーツやオプションパーツを用意しています。今回はヤマハジュニアYGIを例に、これをモトクロスサーに仕上げてみました。レースに参加するしなは別にして、モトクロスサーの魅力がお客さんにうけることと思います。そしてそれがお店のPRとなり、新しいお客さんを獲得する手段ともなるはずです。

オプションパーツで……ジュニアをモトクロスにする



①本格的なものを望むならば、エンジン関係も全面的に変更する必要がありますが、スタンダードのままでも支障ありません。ただし気化器のセッティングのうちメインジェットは100-110番に、プラグはB7HZ (NGK)またはM43 (日立)を使います。〔モトクロスキットパーツセット16,300円〕



③変速機のチェンジペダルはシーソー式のものから踏み蹴上げ式のものに交換し、写真のような角度に取付けます。モトクロスではギヤ・チェンジをはげしく行ないますし、敏速さが要求されるので、チェンジペダルはシーソー式のままでは無理があるからです。

〔チェンジペダル 450円 ラバー20円〕



②モトクロスサーの魅力の一つアッパーエキパイは、最初エンジンの排気孔側に仮りつけておいて、取付ステーの孔位置に印をつけ、8mmドリルで取付孔をあけ、フレームの内側よりボルトを通してナットで固定します。

〔エキゾーストパイプ3,340円 プロテクター360円〕



④ハンドルはブリッジ (テンションバーともいう) つきのしっかりしたものに交換します。

〔ハンドルバー1,000円〕

オプションパーツで……ジュニアをモトクロスにする



⑤アクセルグリップはYDS-2用の巻取り式を使用し、またハンドルレバーホルダーもYDS-2のものを使用します。
〔ハンドルレバーホルダーアッセンブリー 左右各650円〕



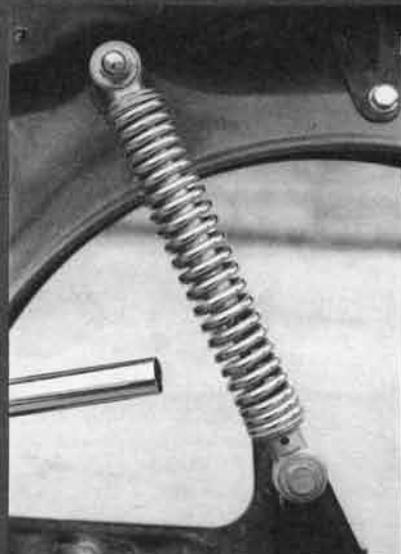
⑥スターターワイヤーはハンドルにテープで止めておく。エンジンの最初の始動はこのワイヤーを引張って始動させますが、エンジンが暖まっているときは使う必要はありません。
〔スターターワイヤー 100円 クラッチワイヤー 210円〕



⑦スプロケットホイールは駆動力を増大するために51丁のものと交換します。回り止めを確実にすることが肝要です。
〔スプロケットホイール51丁 680円〕



⑧スプロケットホイールの大型化に相まってドライブチェーンを8駒つぎたすが、専用のものと交換します。
〔ドライブチェーン 900円〕



⑩リヤクッションもタイヤとフェンダーが接触しないように強めのものと交換します。なおこの取付けに際しては左側のみイングアームの外側から取付けるように専用のブラケットボルトA Bを使います。これは大型化されたスプロケットホイールとの接触を防止するためのものです。
〔リヤクッション 1,600円 ブラケットボルトA 75円 B 45円 ナット12円〕

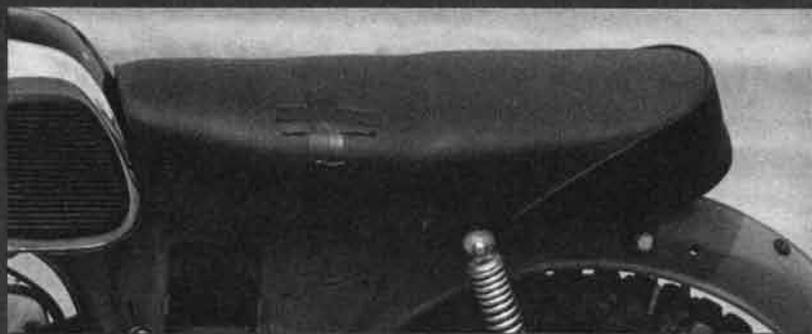


⑩モトクロスにはジャンプがつきものであるため、クッションスプリングは強めのものと組換えます。なお前輪フォークは防水のためにアウトカバースしくは必ずゴムブーツを取付けます。
〔クッションスプリング 480円 ゴムブーツ各150円〕



⑨リヤホイールは駆動力と泥ぬい地における浮揚力を増大させるためにエアアは少なめに入れます。このためタイヤとチューブがスリップして口金をきることのないようビードスペーサーを回転バランスを考慮しながら1-2個取付ける必要があります。
〔ビードスペーサー 370円〕

オプションパーツで……ジュニアをモトクロスにする



⑫シートはなるべくダブルシートを使い、中のスポンジを少々抜きとって座高を低くします。〔ダブルシート 3500円〕



⑬タイヤは前2.50-17 後2.75-17のモトクロス用とし、フロントフェンダーを専用のものに交換すれば仕上がりです。〔フロントフェンダー 900円〕



⑭もちろんモトクロスに出走するからにはレースに必要な部品は取外さねばありません。

⑮しかしわずかの時間でこのように実用に供せられるものとなります。マニアのお客さんにはうけること間違いないといってよいでしょう。

ポート・ニュース

水のシーズンはじまる！

各地でショウ開催

いよいよ今年も水のシーズンが始まり、ポートショウや釣具展が各地で開かれている。今年の傾向は、より多くの人に水の楽しさを味わってもらうための、ポピュラーな商品が多いことだ。



オリンピックの開催された千駄谷体育館の第5回東京ポートショウ会場 3月5日より4日間多くのファン集めた

BOAT SHOW

つり具展

2月28日より東京産業会館では'66釣具展が開かれた。ヤマハでは船外機PG-35とポートFISH-12の組合せをはじめ、新鋭船外機多数を出品、釣ファンの注目をあびた。



“技術の壁を破る最大の傑作”

(サイクル・ワールド誌3月号より)

ヤマハオートループツイン90 AT90

新設の富士スピードウェイで 初陣を飾り
“驚異の快足” とうたわれたヤマハオート
ループツイン90 高出力 高品質に輝やく
これがヤマハオートループ・エンジンです



ヤマハ発動機株式会社