

YAMAHA NEWS NO.77

ヤマハニュース

11

'69 NOV.



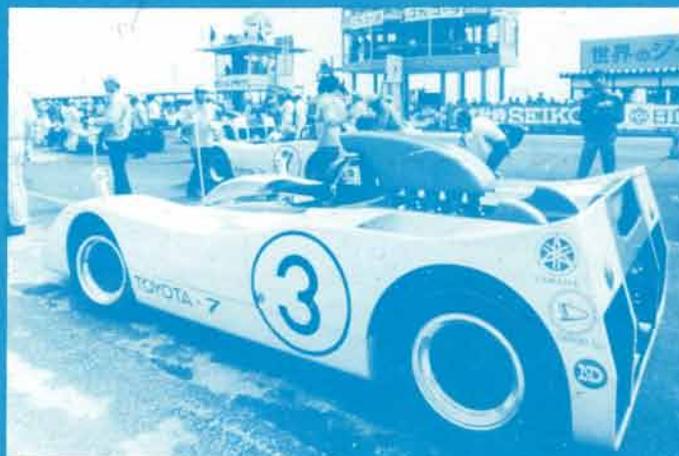
ヤマハスポーツ

新発売

XS1-650

世界が注目する 4サイクル技術

世界一の2サイクル・エンジンをつくりあげたヤマハの技術は、4サイクルにおいても輝かしく開花した。幾多の年月をかけて研鑽されたヤマハの4サイクル技術は、すでにトヨタ2000GT、トヨタ7の高性能でも広く実証され、世界の注目を集めている。



高品質を生む ヤマハの技術

新しい

ヤマハ・L90HT1



二輪車時代を

ヤマハ・L360RT1



築く先駆者

ヤマハ

話題の
マシン
続々登場

ヤマハスポーツXS1-650



ヤマハは販売店のみなさまと共に、常に一步先んじた道を歩んでいます。

世界GPレースを制覇したヤマハの高度な技術は、ロータリーバルブをはじめオートバルブ、5ポートなど次々と新しい機構を世界に先がけて開発し、デザイン面でも合理的な設計のもとに数多くのGマーク選定商品を生みだしています。

高品質・高性能・クッドデザインで大きくリードしているヤマハは、販売面においてもみなさまの絶大な協力のもとに大きな成果をあげています。「トレール教室」の開催は広範囲にわたって新規需要をつくりだし、「免許教室」の開催はまた効果的に潜在需要層をほりおこしました。これらの企画はすべて独自のアイデアをもって行なわれ、交通安全にも大きく役立つことから、社会的にも広く支持されヤマハの評価を一段と高めています。

このようなヤマハの積極的なオートバイづくりは、市場動向をもリードし、ヤマハの新商品開発はあらゆる方面から注目を浴びています。そして、いま、みなさまにまた強力な新製品をお届けいたします。話題的、ヤマハスポーツXS1-650の登場と、ヤマハトレール90HT1、ヤマハトレール360RT1の誕生です。新しい二輪車時代を築く先駆者ヤマハがさらに大きくリードしたのです。躍進ヤマハにどうぞご期待ください。

XSI-650



世界が待っていた

ヤマハスポーツ



お待たせしました！
話題のニュー・マシン『ヤマハスポーツXSI—650』が
いよいよ登場です。

ご覧下さい。スタイルを

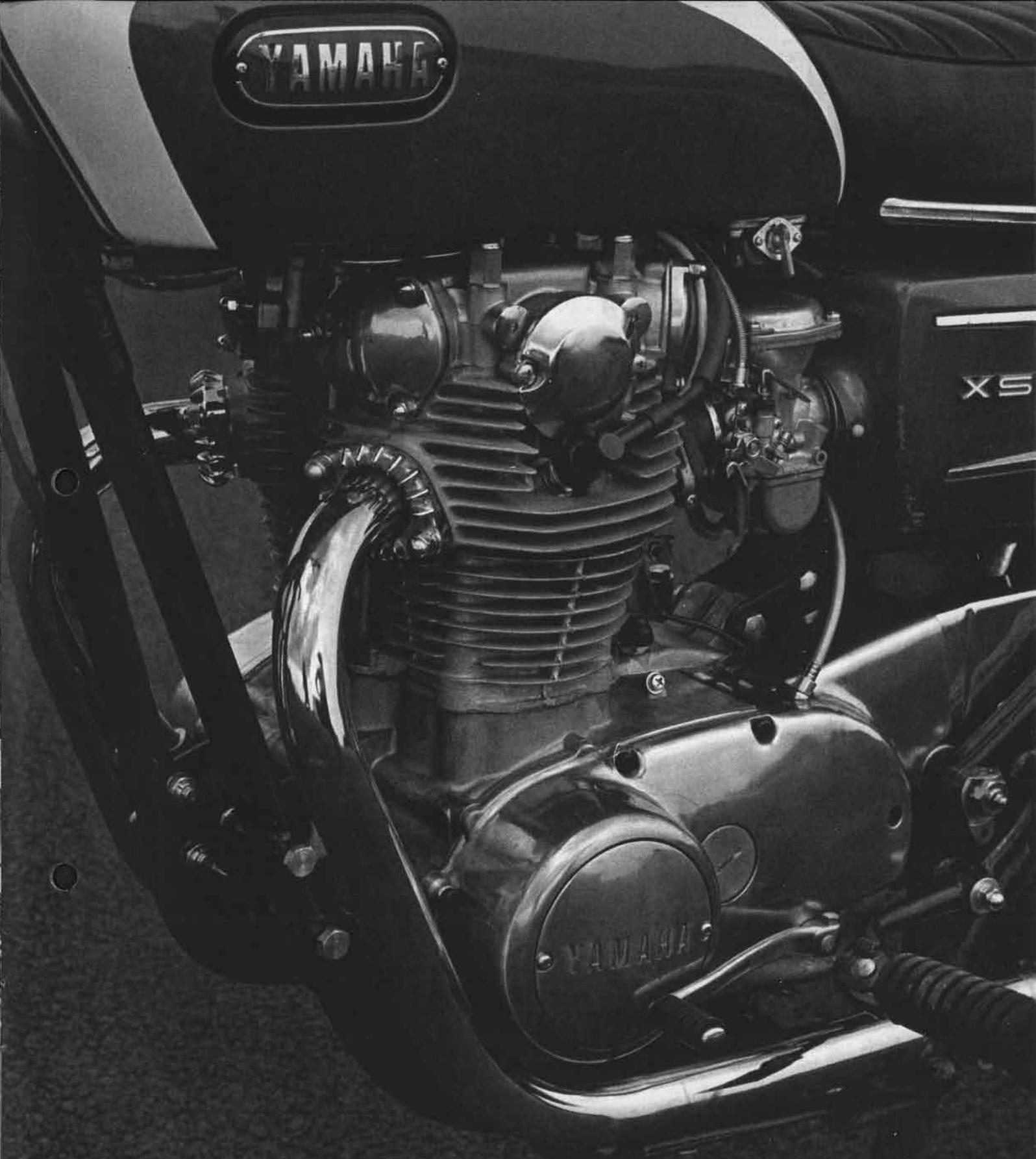
ヤマハスポーツXSI—650—のスタイルは、もつとも合理的なものが、もつとも美しいといわれるように、まさに、完璧です。がっちりしたフレーム構成。太く、大きいタイヤを支える頑丈なサスペンション。見からに流麗なテア・ドロップ型燃料タンク。精巧きわめたセパレートメーター。そして白く光る4サイクルOHV（オーバー・ヘッド・カムシャフト）2気筒エンジン。

それらの一つ一つが、圧倒的な迫力をもつむろん性能も最高です。若者たちの心を魅了するのです。

むろん性能も最高です。六五〇ccのアルミエンジンがらひきだされる余ゆうたつぷりの出力は、肌につきささるような加速力を生み、ダイナミックなスピード性能をもたらせば、低・中速時においても独特のネバリ強さを発揮し、操作のわずらわしさをなくします。

またデータでは表わせない操縦性、走行安定性もまた抜群。スポーツはヤマハの伝統はこの4サイクルのニュー・マシンにも余すことなく受け継がれています。

街中での実用から、ハイウエーの高速走行まで、ヤマハスポーツXSI—650—はあらゆる使用状況において最高のライディングを約束するビッグ・マシンなのです。



ヤマハの新しいチカラ、直立並列2気筒のエンジンは4サイクルOHC方式で、ソレックスタイプのSUキャブを2基装備している。変速機は5段。クラッチは湿式多板式で、これらを一体としたアルミのエンジンはきわめてコンパクトにまとめられている。

この数多くのすぐれた特長が マニアをひきつけます



堂々たるスタイルは
まさにビッグ・マシ
ンの貫禄じゅうぶん

1 エンジン

このクラス世界で初めてのOHCツイン。シリンダヘッド、シリンダともアルミのせいたくな設計です。キャブレターはもちろんツイン、しかもソレックスタイプのSUキャブ。

苛酷な運転状況においても、余ゆうたぶりの安定した性能をもつビッグ・マシンの実力は文字どおりこのクラス最高。急激なアクセル操作にも、間をおくことなく、敏速なレスポンスを示します。名車トヨタ2000GT、話題のレーシングカートヨタ7をつくりあげたヤマハの4サイクル・エンジン技術がみごとに開花したのです。

2 変速機

1ダウン、4アップの5段リターン式です。バータイプのチェンジペダルは、その作動ストロークも適切で、扱いやすい湿式多板クラッチと共に、素早く、確実なギヤ・シフトを行ないます。

3 フレーム

GPレーサーゆずりのダブル・クレードル型。がっちりとした骨組みです。

YDS以来の伝統的なパイプフレームづくりに、GPレーサーで鍛えあげた技術を投入。まさに完璧なフレーム構成です。

4 サスペンション

前輪はテレスコーピックオレオ、後輪はスイングアームオレオの3段負荷調節装置付です。前後ともに充分なクッション・ストロークをもつサスペンションは、前輪3.50-19-4PR、後輪4.00-18-4PRの大型車輪の採用と、本格的なフレーム構成により、最高度のロードホールディングを発揮します。

5 ブレーキ

前輪はエア・スクrubつきのツイン・カム、

後輪はシングル・カムの強力型です。

圧倒的な加速力と最高速度性能を安全にひきだすブレーキは、ヤマハならではのフィーリングで絶大な信頼度ももりこまれています。また前輪ブレーキの操作でも、ストップライトが点灯する安全設計となっています。

6 迫力あるスタイルの中に

ユーザーが誇り得る数多くの特長ももりこまれています。

●見やすく、正確なセパレートメーター
スピードメーターはフル・スケール 220km/h。トリップメーター付。またタコメーターは10,000rpmまでの計測が可能で、7500rpm以上がレッドゾーンとなっています。

●すべてに敏速操作のクイック・タッチ
メインスイッチはいちばん操作のしやすいステアリングヘッド上部にあり、キーは差込みの方向性がない両面式。

燃料タンクのキャブはGPレーサーと同じクイック・ロック方式。ボタンを押せば自動的に開き、下に押すだけで自動的にロックされます。

座り心地のよいダブルシートは、左後部のレバーで、ワンタッチで横に開き、バッテリーその他の電装品の点検・保守もきわめて簡単に行なえます。

●細部にまで行届いた安全設計

12ボルト・システムの大型なライト群、そしてフロントフォーク、テールランプにつけ加えられたサイド・レフレクターなど、行届いた安全設計で夜間走行もまた快適です。

●すぐれた整備性

ワンタッチでシートを開けば、燃料タンクは工具なしでもそっくり外せることができ、エンジン本体をおろすことなく、シリンダヘッド、シリンダ、ピストンなどを整備できる画期的な整備方式がとられています。



▲シャープなデザインのスPEEDメーターとタコメーター。中央にあるのはイグニション・スイッチで、ステアリングダンパーもある。



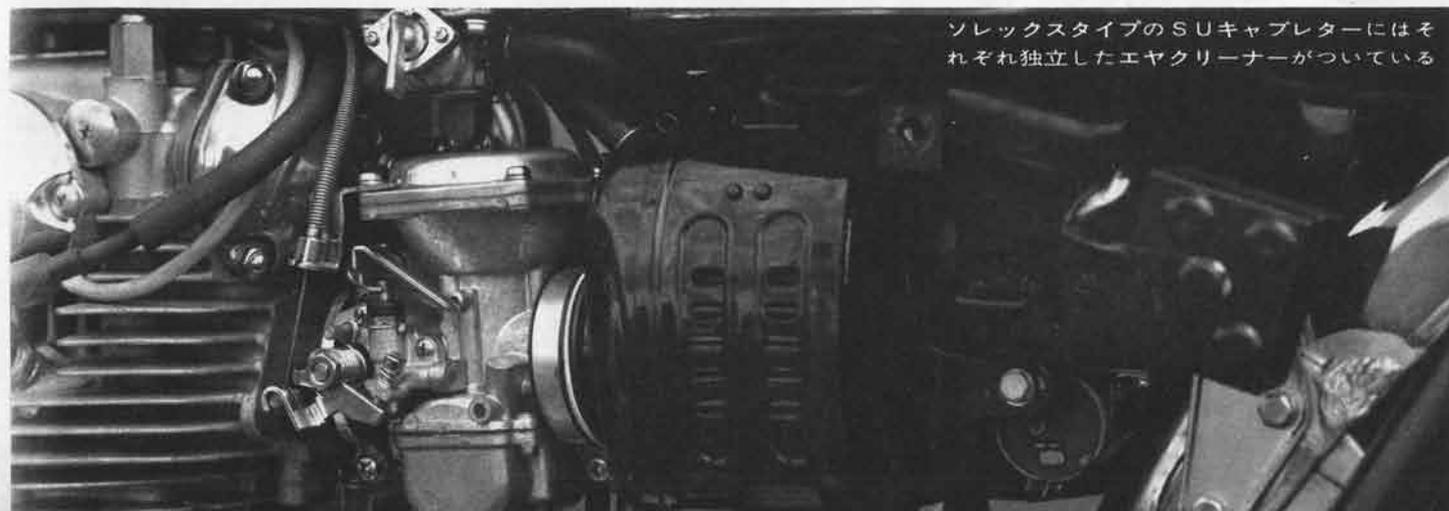
▲ワン・タッチで開閉できる燃料タンクのキャップ。タンク容量は12.5ℓ。



▲エア・スクープ(キャップ)付、ツインカム
の強力な前輪ブレーキ。



▲ワンタッチで開閉できる横開き式シート



ソレックスタイプのSUキャブレターにはそれぞれ独立したエヤクレーターがついている

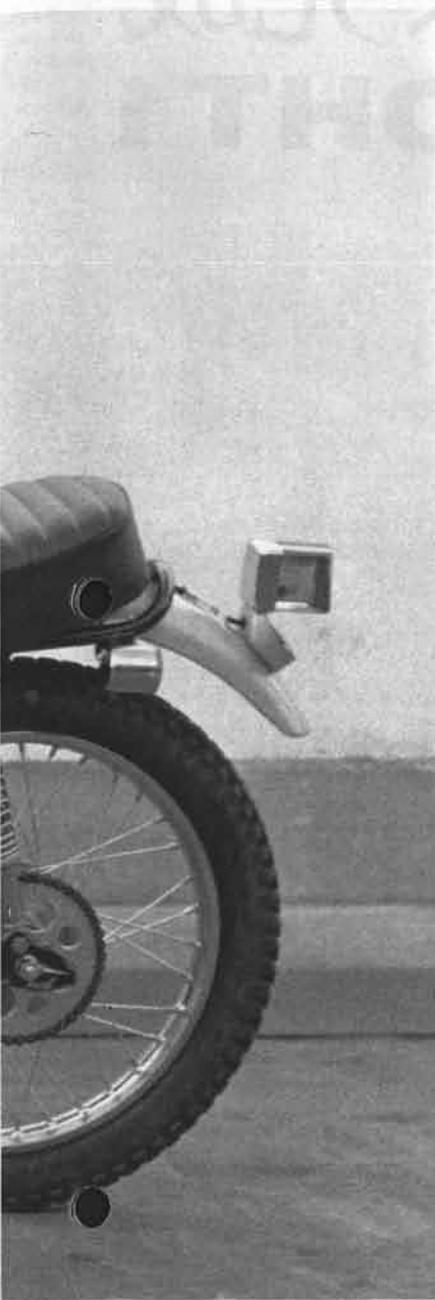
トレール・シリーズ完成 ヤマハトレール90HT1



もつとも人気が高く、売りやすい九〇ccクラスに本格派トレール車の誕生です。

全体のスタイルからも分かるように、車体構成はすでにトレール車として抜群の評価を得ているDT1、AT1と同一の設計思想をもつもので、もちろんモトクロスなど、レースの参加についても充分な考慮がはらわれています。

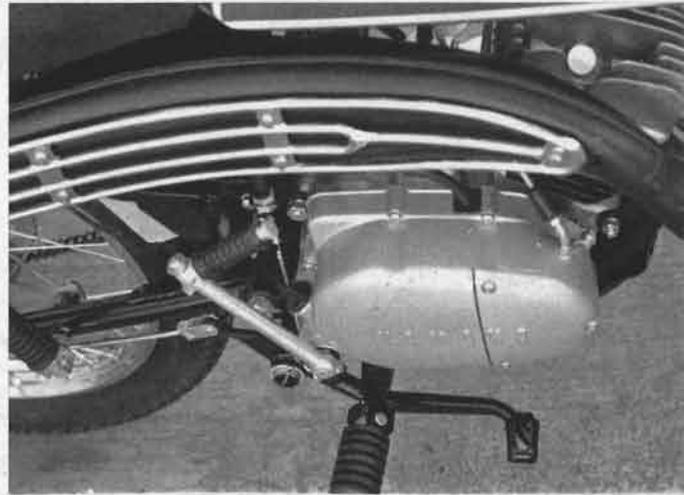
「ヤマハトレール90HT1」の誕生にご期待ください。



▲ボア・ストローク50×45.6mmの89ccオートループ・エンジンは、6.85：1の圧縮比で 8.5 PS/7000rpm、0.9kg-m/6500rpmの出力性能をもつ。燃費は70km/ℓ(40km/h)。



▲ブリッジ付の巾広なアップハンドルはオフ・ロードで適切なハンドリングをもたらす。



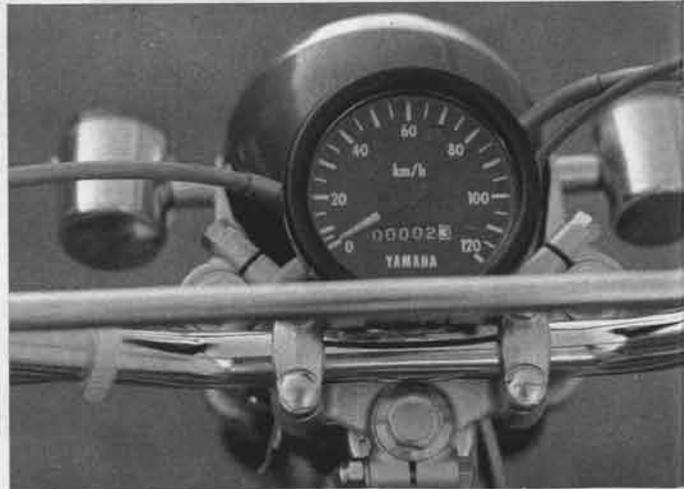
▲エンジン始動はキックで、もちろんワンタッチ方式。ブレーキペダルは滑り止めつき。



▲95km/hの最高速度性能に加えて、25度の強大な登坂力をもつ。車重は85kgと軽量で、エンジン性能をフルに引き出す5段変速機の装備も注目のマト。HTIの誕生によって、トレール走行の一般化は急速に広まるはずだ。



① ▲魅力のトレールモデルをより身近なものとしたヤマハトレール90HTIの存在価値は大だ

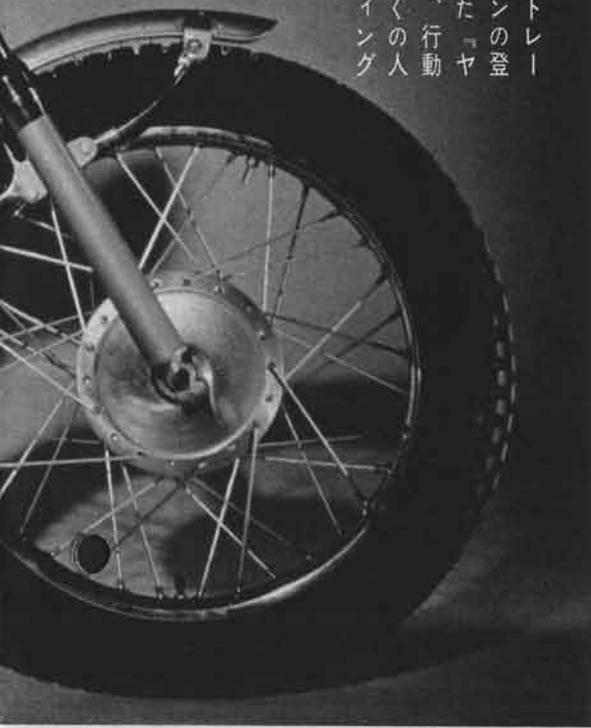


▲大型で読みやすいスピードメーター。100m単位の走行距離計付で、脱着も容易である。

ヤマハトレール360RT1

ヤマハだけのユニークな車種揃え、トレール・シリーズにいよいよビッグ・マシンの登場です。D.T.I.をひとまわり大型化した「ヤマハトレール360RT1」の誕生は、行動的な若者たちの心をとらえ、さらに多くの人たちに野を走るダイナミック・ライディングを楽しませることになるでしょう。

二輪免許の一本化によって、最近の自動二輪クラスの需要動向は好調な伸張率をみせていますが、「ビッグ・トレール」RT1の誕生は、大型クラスのスポーツ化を効果的に促進させ、さらに多くの需要喚起を図ることから、お店の業績アップに大きく役立つ製品であるといえます。



▲排気量アップで一段とたくましさを増したオートループ、5ポートの360ccエンジン。

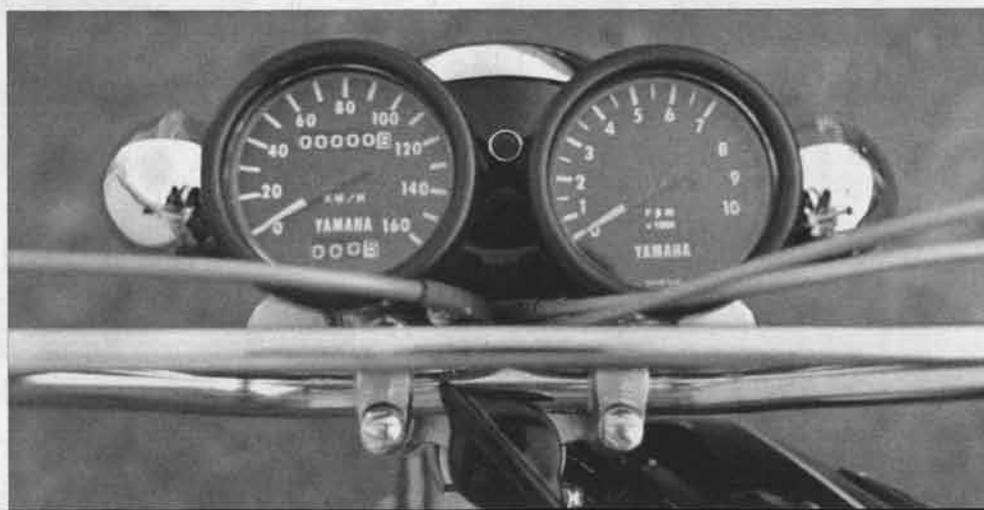


◀横開きのシートの下にはバッテリー、エヤクリナーが納められている。

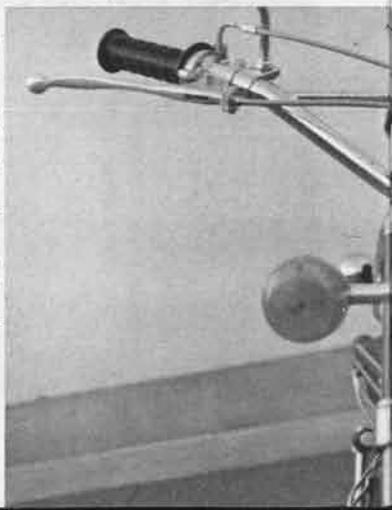
トレール・シリーズ完成



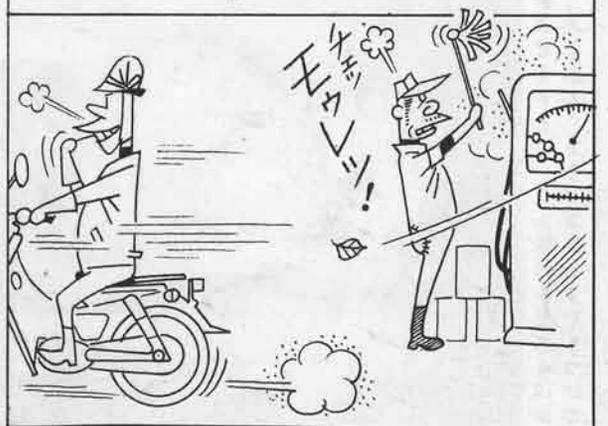
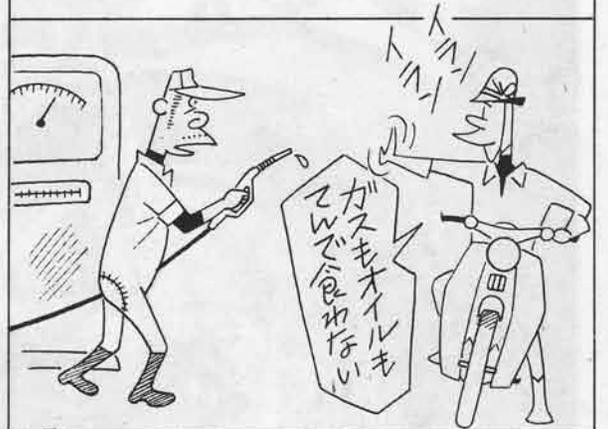
▶スピードとエンジン回転を示すセパレートメーター。トリップメーターもついている。



▶精悍さで、乗り手をシャープに印象づけるフロントまわり。



KENSAI 愛車/おどろき



ブレイン・ストーミング (Brain-Storming)

ブレインとは頭脳のこと。そしてストーミングのストームは嵐とか暴風雨で、これがあれまわっているということ。つまり、頭脳の嵐があれまわっているということ。自由に、ぐらぐらに、創造的なアイデアを、思いのままに出していくという会合のことです。

便宜上、司会者役を設けたり、ある一つのテーマを設けたりすることもありますが、各人の連鎖的思考を促進させて、思いがけないグッド・アイデアをひろいだすのがこの会合の目的となるものですから、かたくなしいことはすべて除かれます。

あなたのお店でも、ときたま若い人が集まって、煙草を吹かしたり、寝そべったりしてとりとめのないことを話しあっている



ることがあるでしょう。それも一つのブレイン・ストーミングで、話がいけない方向に発展して、ハツとするような新しいアイデアが生れることもあります。

コトワザあれこれ

一気呵成 一息に文章をつくりあげることが本来の意味。そこから大急ぎで仕事をしおえることという。

騎虎の勢 虎にのった者のように、途中でおりることなく、やりかけた仕事は最後までやりとげようという意味。虎にのった者が途中でおりたりすれば、虎に喰われてしまう。やりかけた仕事を中途でなげだすようでは害があるといういましめの言葉。

巧運は拙速に如かず 仕事は巧みであつても手の遅いものは、出来はますますと仕上げの早いものにはおよばないという意。だからといって早からうわるかろうがよいというものではない。早くてわるいは大事なし、遅くてわるいはなおわるし—なの

ことわざは生活から生れた知恵の言葉。そこにはいろいろと教えられることがあります。つれづれに目を通して、話のタネにしてみてください。

である。

知恵と力は重荷にならぬ 知恵も力もあるほどよい。しかもそれを使うのになんの手数もない。ほんとうに便利なもの。



千慮の一失 知恵者といえども多くの考えの中には一つ二つの失策はあるもの。まさかと思われるようなことがままた。またこれに対して千慮の一得という言葉もある。これは愚者でもまれにはよい考えをだすということ。

理窟上手の行ない下手 なんとか、かんとか理窟ばかりいって、さっぱり実行しないことをいう。われわれヤマハマンは不言実行といきたいですね。

北風と貫取りは日の内りそろそろ冬將軍があられた季節となりましたが、冷たい北風も日暮れには吹きやむことが多いものです。日のあるうちだけ動く貫取りにならぬよう寒さに負けず精いっぱい働きましょう。

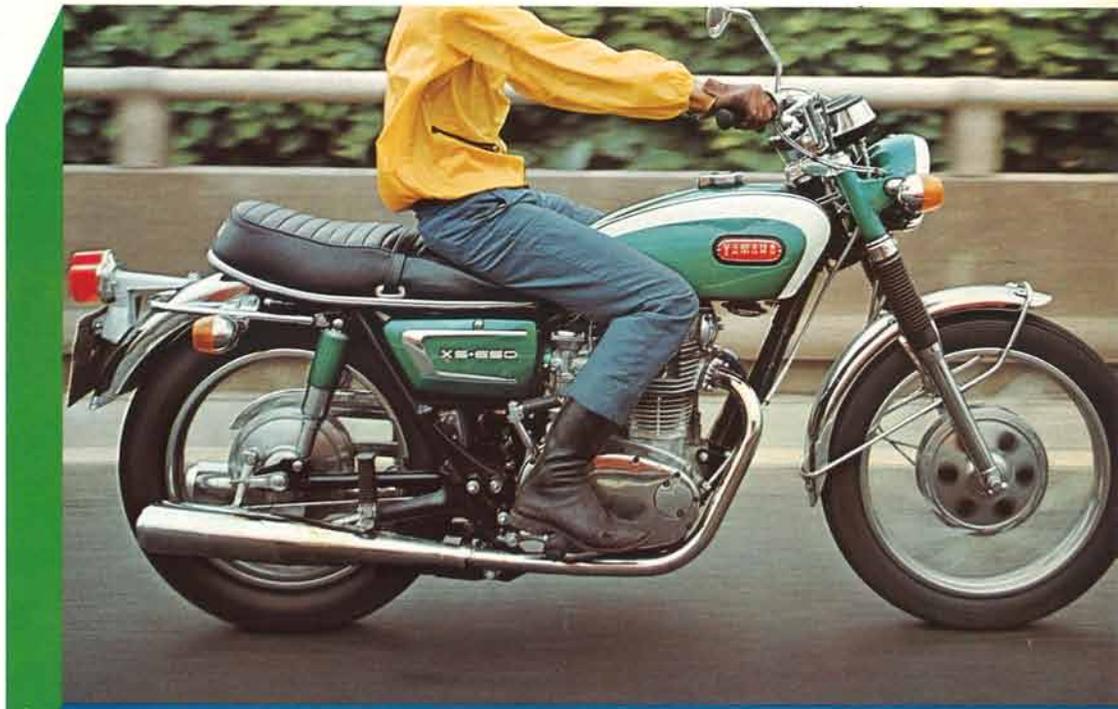
新らしい
2輪時代を築く
先駆者 ヤマハ



カラー **XS1-650**



の改革をなしとげ、トヨタ
をもつて開発したのだ。



軽快! ビッグ・マシンの重さを感じさせない敏しょうな走行性能。ヤマハのオート
バイづくりの技術は新しいチカラ、XSI-650にも完全に受継がれている。



流麗!

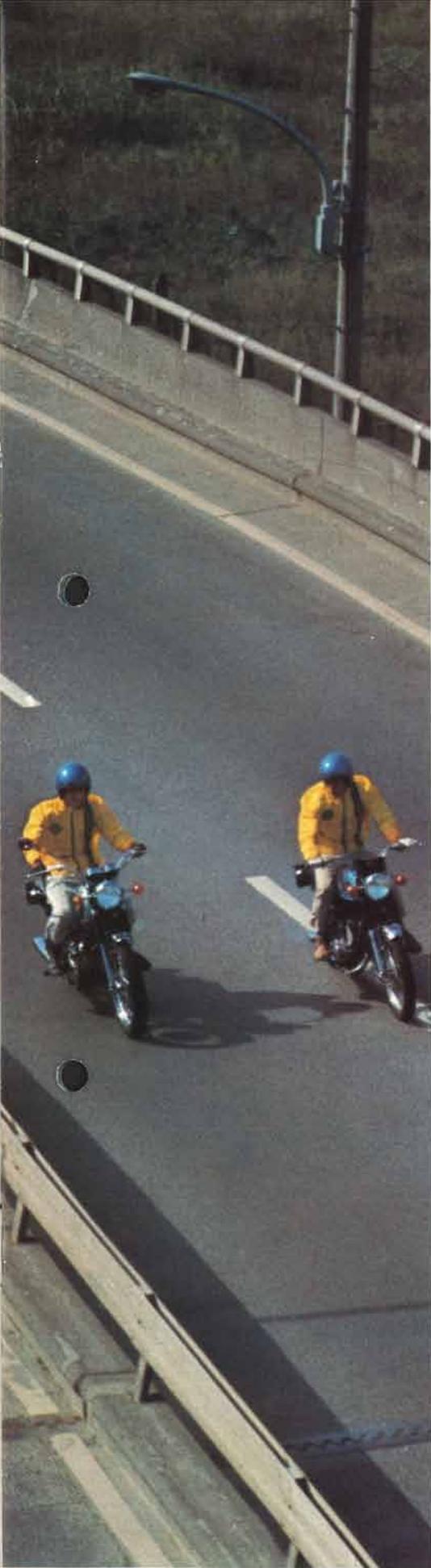
自マーク選定商品をもつとも多く手がけているヤマハのデザイン・セ
ンスが、650ccのビッグ・マシンに新風を送りこんだ。



貫録!

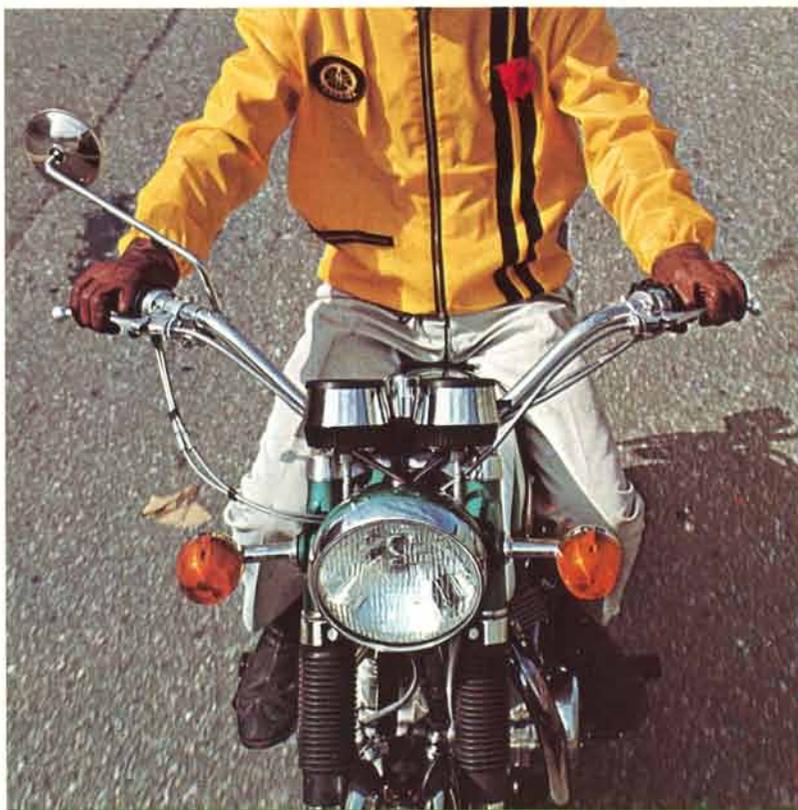
威風堂々たるXSI-650。見る人をつよひきつけるその精悍さは早くもマニアの間で話題のマト。2サイクル・エンジン、2000GT、トヨタ7のエンジンづくりで鍛えぬいたヤマハの技術は、ここに4サイクルOHVツインの新しいチカラを自





充実!

街中でのスロー走行からハイウェイでのハイ・スピード走行まで、あらゆる使用状況で快適なライディングを楽しめる XSR-650。その充実感はシートをおりてからも長くのこる。



精悍!

大型なライト群、精巧なメーター配置、軽いタッチで正確な操作を果たすクラッチ、ブレーキのコントロール。ここに精悍なヤマハスポーツ XSR-650 の真すいがある。

主流ニクラスで圧勝
日本グランプリで
大活躍のヤマハ



優勝!! セニア部門 250cc級レース
三宮恵義 (ヤマハ250DS6)



優勝!! セニア部門 125cc級レース
河崎裕之 (ヤマハ125AS1)



優勝!! ジュニア部門 125cc級レース
高井幾次郎 (ヤマハ125AS1)



優勝!! ジュニア部門 250cc級レース
大脇俊夫 (ヤマハ250DS6)



▲ジュニア/セニア90cc—125ccの混合レースではヤマハのトリオが壇上にならんだ。中央はセニア125優勝の河崎裕之、右が同2位の和田勤。左は総合2位でジュニア125に優勝した高井幾次郎

オートバイ・スポーツの普及発展を図って活躍をつづけている日本モーターサイクル協会（MFJ）では十月十九日、三重県の鈴鹿サーキットを舞台に、二年ぶりに日本グランプリ・ロードレース大会を開催した。

当日は天候にも恵まれ、観客の出足もまた好調。スポーツ車やトレール車に相乗りして駆けつけてきた若人により、メインスタンドはたちまち人垣にうずまいった。

レースはアマチュア部門の九〇cc、一二五cc混合、同じく二五〇cc、二五〇cc以上の混合、同じクラス分けてジュニア/セニア混合の都合四レースが行なわれたが、十二人の優勝者のうち半数の六人がヤマハ車のライダーであり、とくに人気の高かったジュニア/セニアの一三五cc、二五〇ccクラスはいずれもヤマハ車が上位を独占し、レースにつよいヤマハの印象をこの日あつまった三万五千余の観衆につよくうえつけた。



▲ジュニア/セニア125cc級レースでは最前列ポールポジションから4位までをヤマハ125ASIのレーサーが占めた。



▲ゴール！ スタートからゴールまで独走、ぶっちぎりで優勝したセニア125の河崎裕之選手（スポーツライダーズ）

▶トレーラー車を駆ってかけつけたファンも多く見え、会場にあつまった車の約8割はスポーツ車で、最近の需要動向をよく示していた。





ダマスカスの美女に大モテ 国際貿易祭のヤマハ

北アフリカのシリアの首都、ダマスカスで最近開かれた「ダマスカス国際貿易祭」にヤマハコーナラーが設けられ、たいへんな人気を集めました。

ヤマハコーナラーは、このほどシリアのヤマハ代理店になったオドー社のオドー社長の努力で特別に開設が許されたものです。

ここに出品されているヤマハYGIKと同時にシリアに到着した五十台のヤマハは、三日もたないうちに、売り切れてしまったそうです。(ヤマハ発動機輸出一課・青葉真)

写真左端がオドー社長。右端はヤマハのレバノン代理店イタニ社のイタニ社長。



ヤマハ市販レーサーに人気 サイクル・ワールド・モーターショー

恒例の米誌サイクル・ワールド・モーターショーが過日催されましたが、上げ潮のオートバイ熱を反映して、観客は昨年の二倍以上にもなったとのことです。

ショーの人気中心はやっぱり、なんといってもヤマハコーナラー。その中でもデイトナその他のレースで大活躍した二五〇ㄱTD2、三五〇ㄱTR2が熱心なファンの人気的になりました。

写真は勝利の記録写真の張られたヤマハコーナラー

ヤマハ本社で表彰式

高橋商店の優秀フレンド店

新潟県ヤマハ特約店の株式会社高橋商店（代表者中村義男氏）では、このほどヤマハ発動機（株）本社講堂で、優秀フレンド店の表彰を行いました。

会場には金色のカップや楯がズラリ。高橋商店高橋専務やヤマハ発動機小野常務から、表彰状にそ



8月9日、10日の両日にわたって、ジャカルタで開かれた「インドネシアGP」で、ヤマハは九レース中、七レースに優勝するという快勝ぶりを見せました。

9クラス中、7クラスに優勝 インドネシアGPのヤマハ

注目のメイン・イベント、100ccオープンクラスでも一位から三位までをヤマハが独占。現地のファンをわかせました。

8月9日▽九〇ccセニア①カワサキ②ヤマハ③ヤマハ▽100ccジュニア①ヤマハ②ヤマハ③ヤマハ▽125ccセニア①ヤマハ②ヤマハ③ヤマハ④ヤマハ⑤ヤマハ

8月10日▽500ccオープン①ヤマハ②ヤマハ③ヤマハ▽90ccジュニア①ヤマハ②カワサキ③カワサキ▽100ccセニア①スズキ②ヤマハ③ヤマハ▽250ccセニア①ヤマハ②ヤマハ▽125ccジュニア①ヤマハ②ヤマハ③スズキ▽100ccオープン①ヤマハ②ヤマハ③ヤマハ④スズキ



私の ヤマハ やあーい

ヤマハTD2市販レーサーと一緒に写真にうつっている青年はアメリカのジョン・シーナー君で大のレースファン。

写真のTD2は今年のデイトナレースで、D・ニューエルが使ったものですが、フロリダ大学の学生であるシーナー君が全財産をはたいて購入したとか。

さて、この命から二番目位に大事なヤマハがある日、誰かに盗まれてしまったのです。

なんととしても取り戻さなくては、専門誌にこの写真を掲載して一般の協力を呼びかけていますが、二〇〇ドルの懸賞金つきです。



チャンピオンDT1で力走 マスタートン・モトクロス

ニュージールランド・ノースアイランドのマスタートンで最近開かれたモトクロス大会で、ヤマハの販売店主、タイム・ギブスさんがみずから250DT1を駆って出場。最新型のCZ（チエコ）群を尻目に堂々たる力走ぶりを見せました。

それもそのはず、タイム・ギブスさんは、ニュージールランド最大のモトクロスであるロスマン国際モトクロスシリーズで、昨年は最高点を取った名選手なのです。（Wホワイトヘオークランド）社、B・E・ヒューバート

余裕のある走つぶりを見せるギブスさん（右端）

ヤマハTD2が新記録 マンクス・グラン・プリ



市販車レースの最高峰である英国のマンクス・グラン・プリの二五〇cc級レースで、ヤマハTD2レーサー群が怒濤のような攻勢をみせて上位を独占しました。トップを占めたのは、A・ジョージでしたが、従来のラップの記録を上回るレース平均時速をマーク、またラップタイムも勿論新記録になりました。

なお、このマンクスGPのコースは、有名なマン島TTの山手コースが使用されました。

リード(ヤマハ)が快勝 ブランズ・ハッチで二種目制覇



イタリアMV・アグースのリースG・アグスチーニを今年のレースでやぶつたのは、ベネツリのR・パツリーニ、ヤマハのR・ゴルドの二人だけでしたが、この英国の大レース三五〇cc級でTR2のP・リードが、MV工場レーサーのアグスチーニとデッドヒートの手に汗をにぎらせた。

が、ヤマハのリースは鮮やかに今年のダブルタイトルホルダーを打ちやぶり、前チャンピオンの実力を示しました。

また二五〇cc級では、TD2のR・ゴールドが同じヤマハのD・チャートンとの競り合いに勝って優勝しました。写真は大きなトロフィーを受けるリード。

リード、アグスチーニに二連勝 熱戦！カドウェル・パークレース



今年のシーズン最後の大会である英国ブランズ・ハッチ国際レースミーティングの呼び物は、アグスチーニ(MV)、リード(ヤマハ)が出場する三五〇cc級レースでしたが、カドウェル・パークのレースに次いでリードがアグスチーニをおさえて優勝、イタリアのリースに二連勝しました。

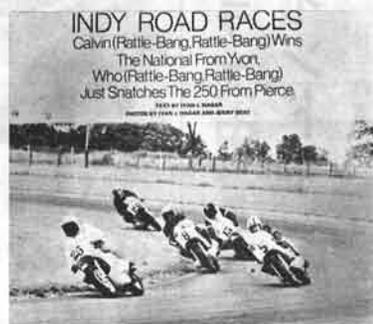
このレースで先ず飛び出したのはアグスチーニでしたが、たちまちリードが首位に進出、アグスチーニは二位を走って追い抜きのチ

ヤンスをうかがいましたが、リードのTR2の快調ぶりは、ついにそのすきを与えませんでした。

リードはアグスチーニに10秒以上の差をつけてトップでゴールイン。八七・八四マイル/時のラップ速度は五〇〇cc級でアグスチーニが出したものとまったく同じでした。

さらにリードは二五〇cc級にもヤマハの旧型ツインの工場レーサーで出場優勝しました。

今年もヤマハが圧勝 インディ・ロードレース



米国の大レースであるインディイベントの軽排気量各クラスで、ヤマハがまた圧倒的な強味を示しました。まず二五〇ccアマチュア・エキスパート級レースでは、TD2のJ・ニコラス、R・ピアース、Y・デュアメールのトリオがスタートから飛ばして首位を争いま

したが、最後はピアース対デュアメールの勝負になりました。そしてカナダのリース・デュアメールがわずかに一車身程の差で逃げ切って優勝、二位以下六位までヤマハのライダーが独占してしまいました。

五〇マイルアマチュア級レースでは、TR2のF・カミリアー選手が同じTR2のD・ブルーム選手と一位、二位を独占。大排気量のトライアンフライダーを問題にせず楽勝しました。

ノービス四〇マイルレースでは、新鋭D・エムド選手が旧型の市販レーサーTD11Cを駆って出場し見事にウイナーになりました。このTD11Cのスピードは驚くべきもので、ラップ、レースタイム双方の新記録を樹立しました。

レース用カスタム部品を発売

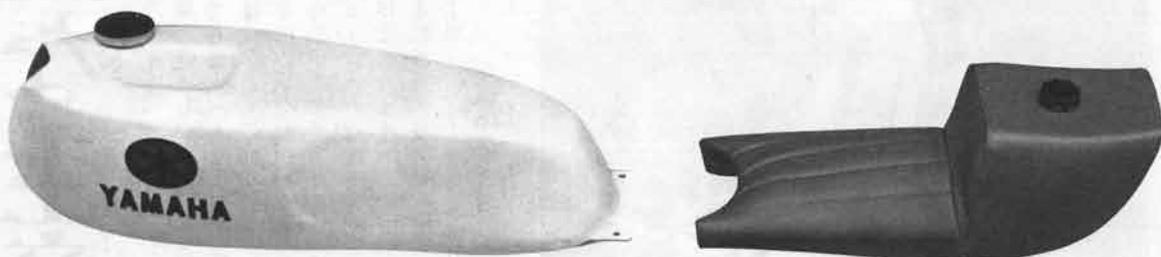
ヤマハ125AS-1 / ヤマハ90HS1

最近のスポーツ・ブームを反映して、レース用部品の需要も好調な伸びをみせていますが、ヤマハ発動機株式会社では、このほどロードレースで若人にとくに人気の高いヤマハスポーツ125AS1、ヤマハスポーツ90HS1用のロードレーサー用カウリング、燃料タンク、シート兼オイルタンクを発売しました。

このようなレーサー用の純正部品の発売はレース愛好者にとって大きな話題を呼ぶものと思います。どうぞご拡売ください。

取扱い先は——

郵便番号550＝大阪市西区北堀江通4-27
ヤマハ発動機株式会社大阪支店部品課



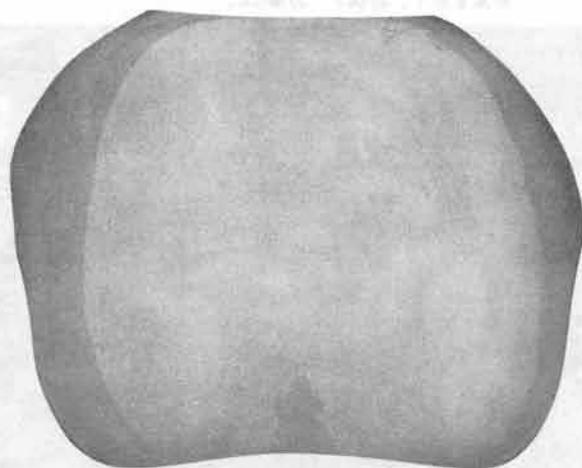
燃料タンク / シート

GPレーサーと同一のマークの燃料タンクは軽くて丈夫なFRP製で、純白に仕上げられています。またこの燃料タンクとセットとなるレーシングシートはバックレストをオイルタンクとしたヤマハ独特の設計で、ロードレーサーのスタイルを完璧なものとしします。



カウリング

ヤマハボート、ヤマハスノーモビルなどで知られているFRP製。軽くて丈夫。前面投影面積を最小限にとどめた無駄のないシャープなデザインです。



スクリーン

カウリングとセットで使用されるスクリーンはアクリル樹脂製で、透視がきわめて自然な特別設計で、視界も大きくとってあります。



▲新しくヤマハ企業グループに加わった三信工業株式会社

急増する船外機需要

完璧な生産体制の三信工業

漁業の近代化に活躍めざましいヤマハ船外機は、レジャー部門でもたいへんな人気を呼んでおり、その需要はシーズンの別なく急ピッチな伸びをみせ、全国市場で七〇パーセント以上のシェアを占めています。また最近では東南アジアをはじめヨーロッパなど、輸出面でも好調な実績をあげております。

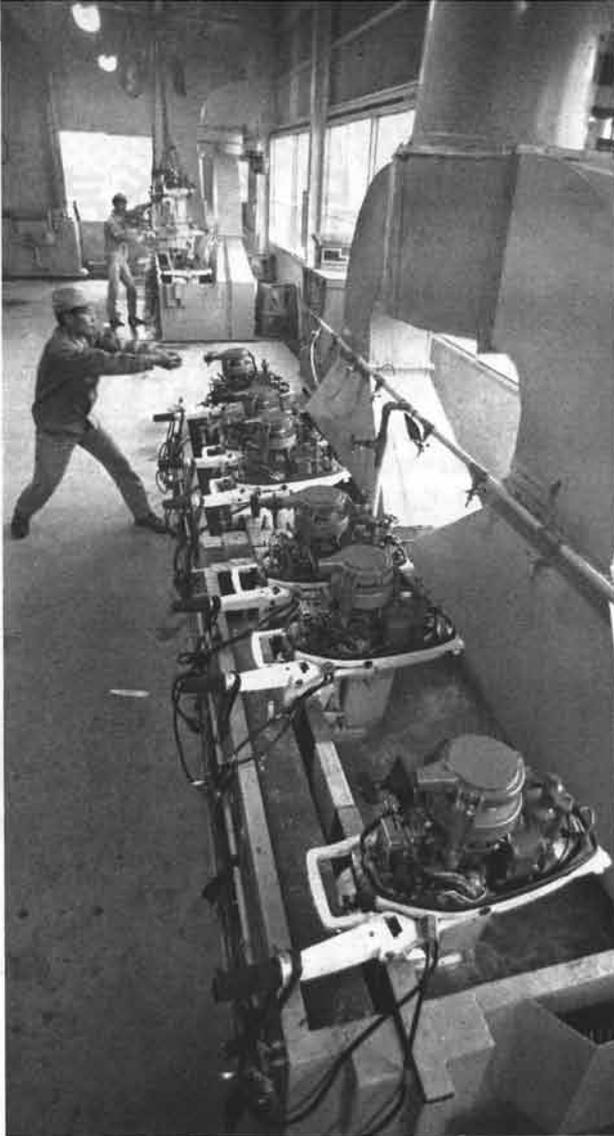
このように急増する船外機需要に対して、ヤマハ船外機の専門工場・三信工業株式会社

では増産につぐ増産のフル稼働で、市場の要求にこたえています。

三信工業株式会社は取締役社長に小池久雄氏（ヤマハ発動機株式会社専務取締役）、常務取締役に根本文夫氏（ヤマハ発動機株式会社取締役第三技術部長）をむかえて、この七月十七日にヤマハ企業グループに加わった新しい仲間です。所在地は浜松市新橋町で、一五

千平方メートルの敷地面積に一万一千平方メートルの建物面積をもちます。

ダイキャスト部門から機械加工、塗装、組立、動力試験など、P-45からP-250にいたるすべてのヤマハ船外機が一貫して生産される工場内は、新しい活気にみち溢れ、はやくも動力実験室の増築工事がすすめられるなど完璧な生産体制が敷かれています。



▲動力テスト。軽快なエンジン音をひびかせ、はじめてスクリーンが水をかく。好調！ 万事OK。



工部門。「品質絶対」を合言葉に、高品の部品がつきつきとつくりだされていく



▲急ピッチで増産がすすめられているヤマハ船外機群。



▲屋外では新しい実験室づくりが急ピッチですすめられていく。
ヤマハ船外機で大きく伸びる三信工業である。



▲活気にみちあふれた機械加
質・高性能のヤマハ船外機

注目される女



★オーストラリアといえば、まず目に浮ぶのは広大な平原と、そこに放し飼いにされている無数の羊の群でしょう。

スペイン原産のメリー系シープは、欧州から最初の移住者がこの国にやってきたときに一緒に連れられてきたものですが、これらの羊にとつてオーストラリアの気候、風土はまさにおあつらえ向きであり、羊の放牧、羊毛の採取はたちまちこの国の基幹産業になってしまいました。

この国の現在の羊の保有数は一億六千七百万頭、羊毛の年間産出高は十七億七千四百ポンドに達していますが、この重要な基幹産業はいま新時代を迎えようとしています。

従来の機動力であつた馬に代つて、より能率的、より経済的な乗り物である日本製ヤマハオートバイが登場したのです。

以下はオーストラリアン・カントリー誌に掲載された基幹産業に活躍するヤマハオートバイの現況です。

〔オーストラリアン・カントリー〕世界で最大のメリー系シープ牧畜業者である・F・S・フォーキナー兄弟商會は、オーストラリア西部の約三十五万エーカーの広大な牧草地に放し飼いされる、十萬頭の羊の管理に、従来約三百頭の馬を使用していた。

六カ月前、この会社は牧場での機動力としてオートバイを使用することを思い立ち、市場で好評を博していたヤマハ100cc L21Cを十二台購入、試験的に使用してみたのである。

これ等のヤマハのもたらした手間の管理と費用の節減は予想をはるかに上回っていた。ざっと計算してみると、それ等は馬使用の場合の半分程度ですんでいたのである。

さらに重要なのは、世界最高と折紙をつけられるこの会社の羊毛産出に絶対必要な種付用羊の飼育管理に、ヤマハは実に理想的な機能を持つていたことがわかつたのである。

種付用羊もまた他の羊同様、放し飼いの状態におかれるわけであるが、その管理には並々ならぬ苦勞がつきまとうものだ。

例えば、会社がニューサウスウェルズに持っている長さ四十マイル、巾十五マイルほど

の放牧場の羊を管理するのに、**○**では一日かかったのが、ヤマハでは驚くべき一時間一才で完了してしまつたのである。



▲スピード、機動性、経済性等々馬よりはるかにまさるヤマハは、放牧場管理の乗り物として急速に人気を博しつつある。写真はフォーキナー兄弟商會の種付用羊放牧場の管理に、その真価を発揮しているヤマハ100L2C。

とくに羊犬にとつて、馬の時代は羊を一定の方向に誘導するのにそこら中走り廻つてはえ続けなければならなかつたものが、軽快にこまめに走り廻るヤマハの荷台にのんびりと坐つて、時々ほえるだけで事たりるようになったとは、全く驚異的な相棒ができたものだ。

スピード、機動性の利点のみならず、ヤマハオートバイの維持費は馬と比べると、比較にならないほど低い。

ヤマハは一日フルに、二〇〇マイル以上も走り続けるが、翌日は前日の疲勞を全く残さず、またダイナミックに活動を開始する。

これは馬には絶対見られないオートバイの利点である。

ヤマハの機動性は、夏期一三〇度(F)を越す広大な平原で、水の湧いている所をチエツクするという大事な仕事にも充分に発揮されているが、この会社は最初なせ日本の、なぜヤマハのオートバイを選んだのだろうか。

その理由は、まず日本がオーストラリア産羊毛最大の輸入国であり、ヤマハのオートバイには高品質、高性能で、オーストラリアの広大な平原での酷使に堪える、唯一の高性能バイクだと判断したからだそうである。

とも角、この好成绩によつて世界最大の羊毛メーカーがその性能に折紙を付け、今後放牧場の羊管理にヤマハオートバイを大々的に使用することを決定したので、他のメーカー

も続々とこれにならうことが充分に予想される。数十年の歴史と伝統を持つオーストラリアの基幹産業は、今や日本製ヤマハオートバイによつて新時代を画そうとしているのだ。

タイヤ、また値上げへ？ 十一月から平均5%も？

★物価上昇の秋とはいえ、タイヤの再度の値上げはオーナーにとつてつらいことです。

〔日刊工業新聞〕ブリヂストンタイヤ、横浜ゴムなどタイヤメーカー六社は、タイヤの第二次値上げを行う方針を固め、時期、幅などの具体的な検討をはじめた。今のところ十一月出荷分から完成車向けを中心に平均五%程度値上げされる公算が強い。これは①主原料の天然ゴムが、ここへきていくぶん値下り傾向にあるものの、現在の価格ではいぜん採算に合わない②このためこのままでは安値手当原料が底をついた下期からは業績が大幅に悪化する③合成ゴム使用比率をふやすなど対策は講じているが、決め手」がなく、値上げ以外に方法がない」などの判断にもとづくもので、今後は天然ゴムの使用比率に依じたキメの細かい値上をしていく方針。

ブリヂストンタイヤ、横浜ゴム、住友ゴム、東洋ゴム、オートタイヤ、日東タイヤのタイヤ六社は三月一日から平均一〇%のタイヤ値上げを実施したが、補修用に続いて八月までに完成車向けについても一応の成果が上つたとしている。

しかし、この間にも天然ゴムの高騰は続きここへきていくぶん値下り傾向にはなつていくものの、三月の時点に比べてキロ当り五十円近い値上りになつていく。しかも比較的安値で手当した分は、各社ともほぼ使いつくしており、こんごは高値の原料を使わざるをえなくなり、業績面への影響はこれから本番。そこで、各社とも第二次値上げについて検討していたもので、業界の意見はほぼ一致しているといわれる。

実施時期については早くても十一月出荷分からなるものとみられるが、幅については①需要側の理解をうるため、天然ゴムの使用比率に応じて値上げする②第一次値上げで幅の小さかつた完成車向けを中心にすると③という考え方が支配的になつており、品質などによつて、かなり開きがでることになるもよう。(9月22日)

ヤマハサービスコーナー



セールスの方、サービスの方、そして事務の方、お店の全員の方がお目をお通しください。高品質・高性能でだれんぜん群をぬくヤマハのサービス技術をご紹介します。

特殊工具のご紹介

お客さまの手となり、足となって働くヤマハ車の性能を、いつも快調に保つには定期的な整備、あるいは分解修理が必要です。特殊工具はこれらの作業を手際よく、しかも正確

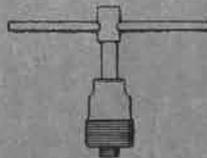
に行なうためのもので、ヤマハでは各種の特殊工具を用意しております。正しい工具の使用で、迅速・正確なサービスを行ない、お店に対するお客さまの信頼を倍増しましょう。

1 エキパイリングナット廻し



エキゾーストパイプのリングナットを締めたり締めたりする工具です。

4 フライホイール マグネト―抜き



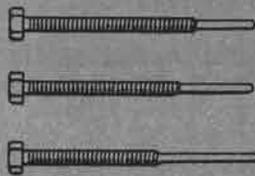
フライマグをクランクシャフトより取外す工具です。フライマグ車は全機種共通になっております。

8 ステアリングナット廻し



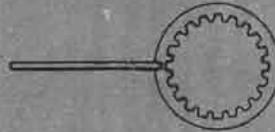
ステアリングナットを締めたり締めたりする工具です。工具の先端をステアリングナットの溝に引掛けて使用。

2 アマチュア抜きボルト



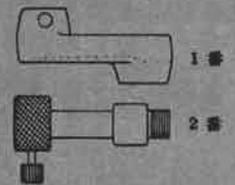
アマチュアをクランクシャフトより取外す工具です。現在生産している車はネジ径が10mmです。

5 クラッチ廻り止め



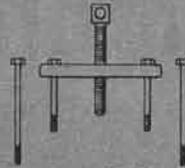
クラッチボスの締付ナットを締めたり締めたりする廻り止め工具です。

9 ダイヤルゲージ台



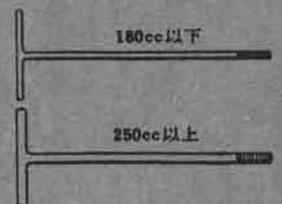
点火時期の調整時にダイヤルゲージをセットする台で1番と2番があります。

6 クランクケース 分解工具



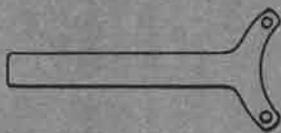
クランクケースの分解とクランクをケースより押し出す時に使用する工具です。全機種共通で使用できます。

10 インナーチューブ引上げ棒



フロントフォークのインナーチューブを引上げる工具で、現在の生産車では2種類があります。

3 フラマグ押え (メイトのクラッチ廻り止め兼用)



フラマグの締付ナットを締めたり締めたりする時に工具の凸部を点検窓に嵌め廻り止めをする工具です。

7 クランク 嵌め込み工具



クランクシャフトをダイナモ側クランクケースに嵌め込む工具でボルトにはAタイプとBタイプがあります。

F.R.P.和船時代を築く！

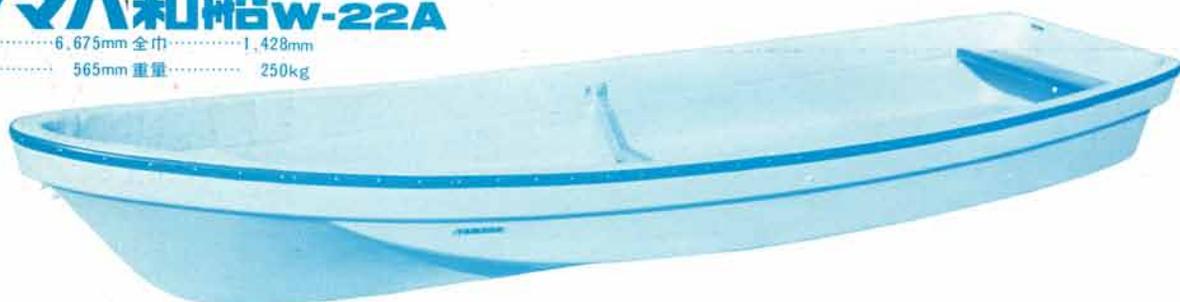
ヤマハ和船 箱船シリーズ

着々とすすむ沿岸漁業の近代化にヤマハ和船が役立っています。和船といえば木造船が常識であった時代は、強力新船材F.R.P.製のヤマハ和船の出現によって、過去のものになろうとしています。軽くて丈夫で保守が簡単。新しい感覚でデザインされたヤマハ和船は、これまでの木造船の欠点を一掃しました。安定性やスピードは抜群。作業のしやすさに重点をおいて設計された各種ヤマハ和船・箱船は、漁村の人びとや貸船業、そして釣りファンの間で大好評です。



ヤマハ和船W-22A

全長……………6,675mm 全巾……………1,428mm
深さ……………565mm 重量……………250kg



ヤマハ和船W-18

全長……………5,620mm
深さ……………588mm
全巾……………1,610mm
重量……………180kg

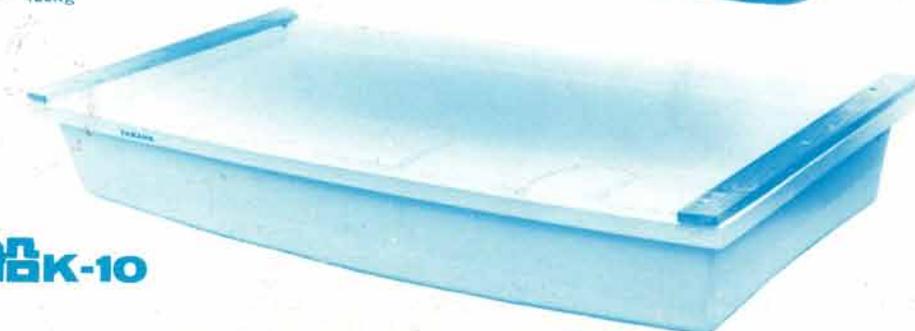


ヤマハ和船W-16A

全長……………5,010mm 全巾……………1,198mm
深さ……………543mm 重量……………122kg

全長……………2,920mm
深さ……………430mm
全巾……………1,440mm
重量……………65kg

ヤマハ箱船K-10



トレールシリーズ 完成!



ヤマハトレール360RT1



ヤマハトレール250DT1



ヤマハトレール90HT1



ヤマハトレール125AT1



ヤマハ90H3-CD

オートバイの新しいスポーツ
「トレール・ライディング」を
世界にひろめた「ヤマハトレール」
そのトレール・シリーズ
に新鋭2機種が加わりました。
マニアがうなる本格派 360RT1、
行動する若者を魅了する90HT1。
お店の売上げを伸ばす
人気上昇のシリーズです。



ヤマハ50F5-C