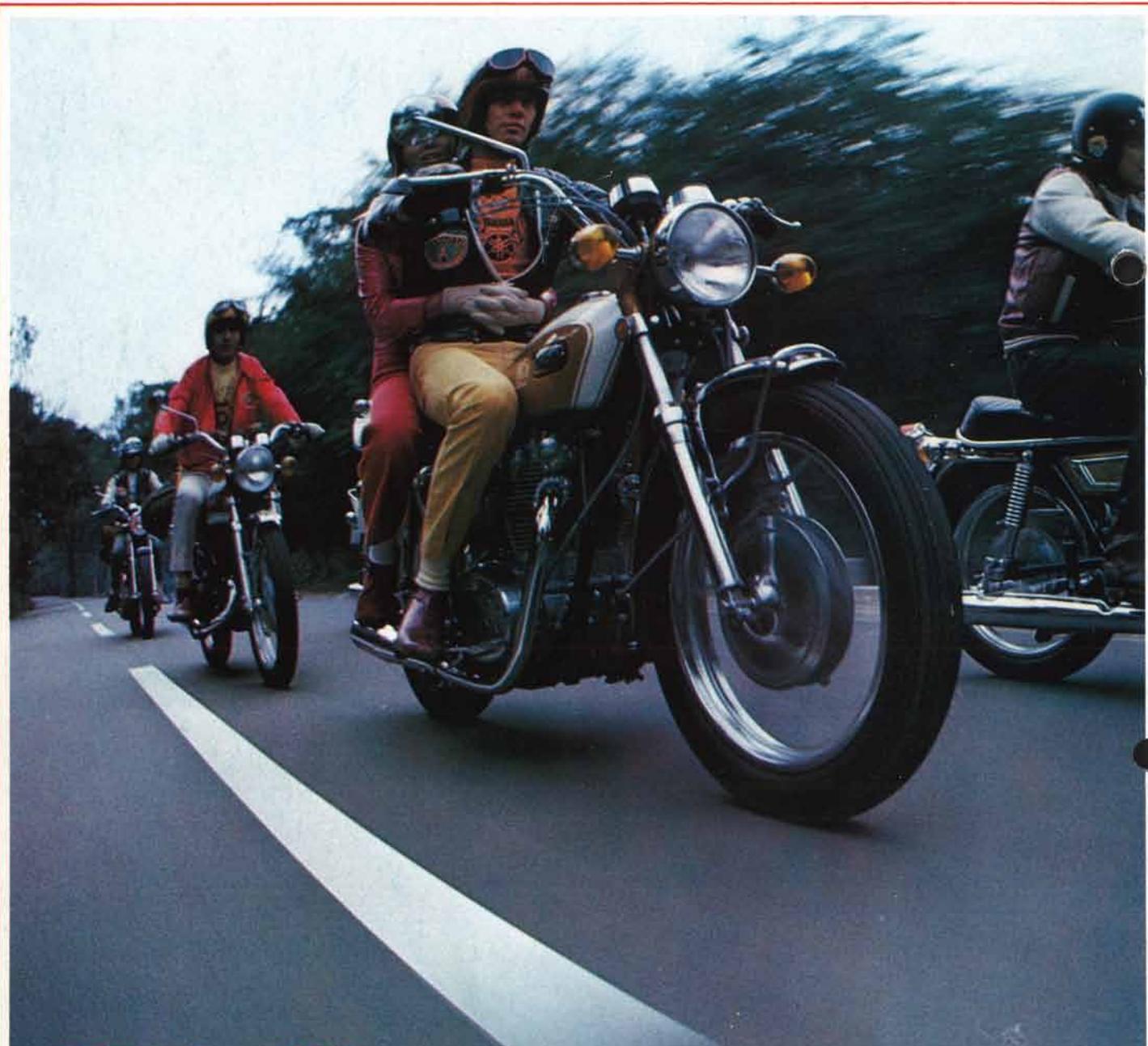


YAMAHA NEWS NO.89

ヤマハニュース '70 **11** NOV.



カラフル・ヤマハ新発売

ヤマハスポーツXS650/DX250

雪のシーズン

新型ヤマハスノーモビルの登場です

ヤマハスポーツ教室を開きましょう

安全にモーターサイクル・スポーツを楽しむ「ヤマハスポーツ教室」が、若いお客さまの間で好評です。ツーリング、ラリー、ジムカーナ、トライアル、ロードレース、モトク

ロス、オートキャンプ、そしてトレールラン……。こうした楽しい競技や催しものを通じて、お店の周囲の若いお客さまを組織化していきましょう。



— 新しい二輪車時代を築くヤマハ —

新型スポーツXS650/DX250を発売!!

XS650DX250



■売れている大型スポーツ車

大排気量のスポーツ車がケンケン伸びています。二五〇ccを主体とした、いわゆる「軽三輪」は、ことし上半期です。昨年の「半年の実績をオーバー」、過去最高の年間五万台の新車届出を更新する勢いで伸びています。

それにつれて、二五〇cc、六五〇ccのビッグ・マシンも、めざましい伸張率をみせています。ことし、月から八月までの生産実績で、昨年同期の二・四倍、もちろん販売実績でも「軽三輪」を急迫しています。

■まだまだ売れる大排気量車

これら急伸する大排気量車需要の年令別構成をみますと、主流は上代から、上代にかけての健全な若者たちが占め、大半以下の人が大排気量スポーツ車に「つよいあこがれ」をもち新規購入のチャンスを待っています。

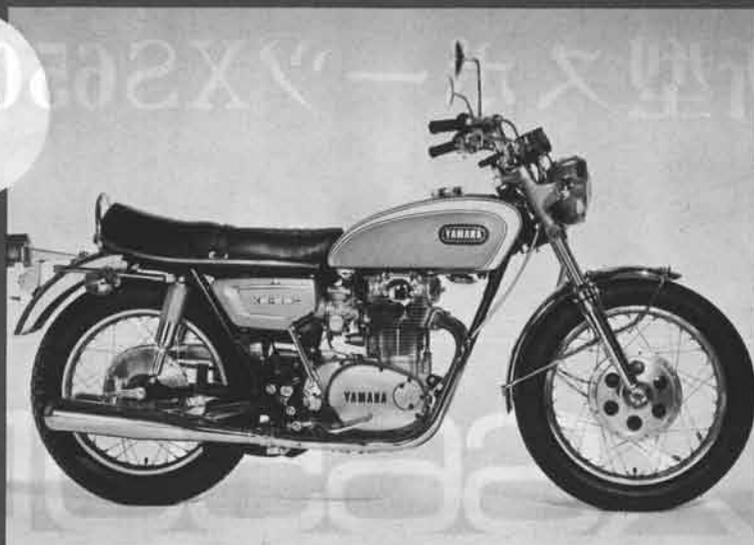
しかも運転免許は、五〇cc以上のいわゆる原付三種から二五〇cc、六五〇ccの「二輪免許」一本、そしてこの「二輪免許は十六才から取得でき、他の免許とは独立しているだけに若者にとって人気もあります。

■一段と売りやすいヤマハ

そして、このような市場背景をもとに、ヤマハでは六五〇、二五〇の新型スポーツを開発、好評のRX二五〇を加えて、魅力の大排気量スポーツシリーズを完成させました。

さらにヤマハ独自の販売策として需要喚起の「ヤマハ二輪免許教室」もあれば、お客さまに心から楽しんでいただける「ヤマハスポーツ教室」の開催もあります。売りやすさ、一番のヤマハで大きな繁栄を築きましょう。

650



ヤマハ初の4サイクル・エンジンをのせたX S 1は、高性能プラス優れた乗りやすさでファンを魅了し、新しいお客さまをつぎつぎと作りだしていますが、さらにこのたび、製品の質的魅力的の向上を図って、セリアーニタイプのフロントフォークを採用、カラーリングを一新するマイナーチェンジを施して市場にデビューすることになりました。

この改良にともなって、車名型式の呼称を変更、「ヤマハスポーツX S 650」と呼びます。

新発売のX S 650は、セリアーニタイプのフロントフォークの採用によって、一段とシャープなプロポーションへと発展し、見た目の迫力を増しています。

もちろん、性能はこのクラス最高。と同時に第1級の品質をもつ製品です。

ソレックスタイプのSUキャブを2連装備したアルミのツイン・エンジンは、吹きあがりもよく、ねばりづよさも抜群。5段変速機と組合わせた整備性もまた優れています。

53馬力、5.5 kg/mの大出力、ゼロヨン13秒、マキシマム185 km/h以上のスピードなど、数値的な性能よりも、取りまわしやロードホールディング、カーブや高速時の安定性や操縦性など、扱いやすさ、乗りやすさを含めて、むしろ数値では表わされにくい性能で買ってもらえる製品です。

50ワットの大型ヘッドライト、エア・スクープ付の前輪ブレーキ（2連カム式、ブレーキスイッチ付）、高張力鋼管使用のダブルクレードルフレーム、ワンタッチ開閉の燃料タンクキャブ、両面式キーなども、もちろん大きなセールスポイントです。

ヤマハスポーツX S 650の仕様諸元

全長	2175mm
全巾	905mm
全高	1135mm
軸間距離	1410mm
最低地上高	150mm
重量	185kg
最高速度	185km/h以上
燃料消費率	35km/l (60km/h)
登坂能力	26°
ゼロヨン加速	13.0秒
制動停止距離	14m (50km/h)
エンジン	4サイクル2気筒S.O.H.C.
総排気量	653cc
内径×行程	75×74mm
圧縮比	8.7:1
最高出力	53PS / 7000rpm
最大トルク	5.5kg·m / 6000rpm
キック方式	キック
点火方式	バッテリー
燃料タンク容量	12.5ℓ
オイルタンク容量	3ℓ
潤滑方式	強制圧送飛沫式
バッテリー容量	12V 5.5AH
発電機種類	ACジェネレーター
点火プラグ	B-7ES
キャブレター	ソレックスSU型B S 38×2
エアクリーナー	乾燥濾組式
一次減速機構	ギヤ
同・減速比	2.666
二次減速機構	チェーン
同・減速比	2.000
クラッチ	湿式多板
変速機型式	常噛5段リターン式
変速比1速	2.214
2速	1.588
3速	1.300
4速	1.095
5速	0.956
キャスト	53
トレール	101mm
タイヤ寸法(前)	3.50-19-4PR
(後)	4.00-18-4PR
懸架方式(前)	テレスコーピック
(後)	スイングアーム
〈前後ともオイルダンパーつき〉	
フレーム型式	ダブルクレードル
フレーム材質	高張力鋼管
ヘッドランプ	12V 50W / 40W
テールランプ	12V 8W
ストップランプ	12V 23W
フラッシュランプ	12V 23W
パイロットランプ	12V 3W・2W

よりスポーティに！ よりカラフルに！

ヤマハスポーツ XS



250



世界最強の市販レーサーとして折り紙つきのヤマハ250 TD 2をベースに、これからの新しいスポーツ時代を先行するストリートマシンとして開発されたのが、この「ヤマハスポーツDX 250」です。

このため、これまでのYDS系とは、エンジン、フレーム、足まわりなどが一変し、すべてに新しい設計が施されています。

この「DX 250」と同列のものとしては、すでに同一設計思想をもって開発され、圧倒的な好評を得ている350スポーツのRXがあります。RXを引合いに出すまでもなく、この「DX 250」はスポーツ車の真すいに的を絞って設計されたものであり、そのネライとするところは、250スポーツ車市場の拡大にあります。

またそれだけに、この「DX 250」にはかつて見られなかったせい沢な設計がふんだんに盛りこまれ、性能面においても実際の使用状況で格段の飛躍向上を果たしたものとなっています。いわば「高品質・高性能・グッドデザイン」のヤマハが、すべてにベストをつくして開発したまったく新しい製品です。

白と黒のエンジンをのせたフレームは、2本のダウンチューブと、2本のアッパーチューブとによりつくりだされるTD-2タイプのクレードル型で、これにアルミのボトムケースをもつセリアーニタイプのフロントフォークと3段負荷調節装置付のリヤクッションが組合わされています。またバンク角が大きくとれるよう、マフラーより下にはステップバーとスタンド類しか出ていません。

5ポート、ツインキャブ、オートループのエンジンは30馬力/2.92kg・mの高出力型で、5段のクロスレシオの変速機をもちます。加えて車体重量は138kg。馬力当り重量はなんと4.6kg/PSの身軽さです。したがってその加速性能は強烈そのもの。

いっぽう安全面では前輪ツインカムの完全防塵防水式ブレーキや、前輪ブレーキスイッチ、リフレクターの採用など、きわめて充実した装備をもち、またトリップメーターの採用や、カラフルな色彩で楽しいツアーが楽しめるのも売りどころの重要なポイントです。

ヤマハスポーツDX250の仕様諸元

全長	2040mm
全巾	835mm
全高	1085mm
軸間距離	1320mm
最低地上高	150mm
重量	138kg
最高速度	150 - 160km/h
燃料消費率	40km/l (50km/h)
登坂能力	24°
ゼロヨン加速	14.8秒
制動停止距離	14m (50km/h)
エンジン	2サイクル2気筒5ポート
総排気量	247cc
内径×行程	54×54mm
圧縮比	7.1:1
最高出力	30PS/7500rpm
最大トルク	2.92kg-m/7000rpm
始動方式	プライマリキック
点火方式	バッテリー
燃料タンク容量	12ℓ
オイルタンク容量	2ℓ
潤滑方式	オートループ
バッテリー容量	12V 5.5AH
発電機種類	ACジェネレーター
点火プラグ	B-8HC-S
キャブレター	(VM-26SO)×2
エアクリーナー	乾燥濾紙式
一次減速機構	ギヤ
同・減速比	3.238
二次減速機構	チェーン
同・減速比	2.666
クラッチ型式	湿式多板
変速機型式	常備5段リターン式
変速機 1速	2.562
2速	1.590
3速	1.192
4速	0.965
5速	0.806
キャスト	62×30
トレール	106mm
タイヤ寸法 (前)	3.00-18-4PR
(後)	3.25-18-4PR
懸架方式 (前)	テレスコーピック
(後)	スイングアーム
	(前後ともオイルダンパーつき)
フレーム型式	ダブルクレードル
フレーム材質	高張力鋼管
ヘッドランプ	12V 35W/25W
テールランプ	12V 8W
ストップランプ	12V 23W
フラッシュランプ	12V 8W
パイロットランプ	12V 3W・1.5W

すべてにベスト！ 若者の心をとらえる

ヤマハスポーツDX



特訓!

ヤマハ スポーツ リーダー 研修会

浜松グランドホテルに合宿 日本オートサイクル協会 山田成巳事務局次長、日本オートキャンブ協会 岡本昌光専務理事の両講師から テキスト・スライドなど楽しい座学を受ける

オートキャンプ ツーリングなど 楽しい行事と盛りこんだ「ヤマハスポーツ教室」が全国各地で さかんに実施されています
この教室の活動をさらに円滑に 強気に推進していくため 九月六日 まづ第一日として東京 名古屋 大阪のモータースポーツ指導車約二〇〇名を浜松に集め「ヤマハスポーツリーダー研修会」が開かれました

新しいスポーツ需要を創る意欲に燃えて 座学に実地に 一流講師を囲んでの熱心な研修がつづき今後のスポーツ教室発展に多大な成果をあげました



バスに分乗して実地会場のヤマハコースへ



隊列の組み方 サインの方法 高速走行のA・B・C 基礎的
訓練ハイテクニクまで びっしりと研修がつづく



べテは ゆかいだ 新発売ヤマハミニ
いけな ンリーターにかかるとミニも思
性能を発揮する

まだ街に出ていない新車がずらり これぞ特
訓をうける特権である



その新車群に これまた特製のスーツ ヘル
メットなどに身を固めて.....



まづ特別講師のGPライダー 長谷川弘 河
崎祐之 金谷秀夫選手らの試走



さあ いよいよ出番だ さすがのロードマス
ターたちも サツと緊張する



みんな楽しそう。さあ、これからマイ・ホームへ直行です。



岡山県井原市／西田自転車店さん

女性のみ、メイトのみのグループによるツーリングというのは、全国広しといえども非常に珍しいことだと思えますので、ヤマハフレンドのみなさんにご紹介しましょう。

岡山県と広島県の県境に近い井原市で、十年以上もヤマハを販売されているフレンド店西田自転車店さんでは、一年に一〜二回、女性だけによるツーリングを行なっています。西田自転車店さんは井原市の郊外にありますが、この地区ではオートバイとヤマハが同意語になるくらい、どちらを向いてもヤマハ、ヤマハというほどヤマハが走っています。地区の占拠率は、おそらく七〇パーセントを下らないでしょう。

西田さんのお店では、ご主人の培雄さんがこの三月に不幸にも事故で亡くなられ、以来奥さまの智子さんがお店のいっさいをきりもりしていられますが、お店の実績は以前にも優るとも劣らぬ繁昌ぶりです。これも、長年にわたって培われてきた信用の賜でしょう。

地理的な条件もありますが、「メイト」は女性の方の毎日の通学、通勤、買物にと、切ってもきれない必需品となっています。



みんなそろって楽しいツーリング。女学生、Oし、主婦、女性ばかりの「メイト」の一大団です。



美人がみんなそろって記念撮影。「メイト」がすねてうしろ向き。男性は西田自転車店のご主人。今年のツーリング。

昨年より何回か免許教室を開催し、今ではほとんどの女性の方が、原付免許証と「ヤマハメイト」のオーナーになっています。

近年、女性客がグンと増えてくるにつれてお客さまの中から、女性だけでツーリングしたいという要望があり、この声をうけて西田自転車店さんではさっそく計画してみました。そう、もう三〜四年前のことで、それくらい女性のためのツーリングは西田自転車店さんの年中行事となりました。

ツーリングは毎回二十名を越えるお客さまが集り、盛会そのものです。とくに主婦の方には喜ばれています。

女性だけに、無理のないコースと距離を選ぶのに留意します。昨年までは、たった一人の男性としてご主人が付添い役に参加していましたが、ことしは奥さまが先頭に立って、この恒例の行事をすませました。

行程八〇キロ余の名所巡りのツーリングには女学生、OL、主婦と、年齢層はさまざまですが、そこは全員「メイト」の愛好者同士和気あいあいの楽しいツーリングがつづけられたものです。(ヤマハ岡山・倉敷営業所発)



女性の「メイト」のツリーング



昼食はいつもながらの腕前を發揮して野外バーベキュー。いつもにも増した結構な味でした。手前のネッカチーフ姿が奥さまの西田智子さん。ことしのツリーングで。



雪のシーズン

自然が白一色につつまれたとき、ヤマハ
スノーモビルの活躍がはじまる——。

新型ヤマハスノーモビルの登場です

●仕様諸元表(S-300・S-350B)

車名・型式	ヤマハS-300	ヤマハS-350B	
寸法・重量	全長	2,590mm	2,610mm
	全幅	780mm	790mm
性能	全高	1,030mm	1,120mm
	重量	155kg	185kg
燃費	燃料消費率	6.5km/ℓ (30km/h)	5.5km/ℓ (30km/h)
	登坂能力	20°	20°
原動機	エンジン型式	2サイクル 5ポート	2サイクル 5ポート
	冷却方式	強制空冷	強制空冷
駆動	シリンダー数・配列	単気筒	2気筒・並列
	総排気量	292cc	338cc
機	最高出力	18PS/6,000rpm	20PS/5,000rpm
	始動方式	リコイル式 ハンドスターター(ダンプ付)	リコイル式 ハンドスターター
燃費	潤滑方式	分油機(オートループ)	分油機(オートループ)
	燃料タンク容量	13.5ℓ	16.0ℓ
駆動力伝達	変速機型式	Vベルト式自動変速機	Vベルト式自動変速機
	ブレーキ型式	キャリアー式 ディスクブレーキ	キャリアー式 ディスクブレーキ
車体	前照灯	12V 35W/35W	12V 35W/35W
	尾灯	12V 7W	12V 7W
ストップランプ	ストップランプ	12V 23W	12V 23W
	トラック	380mm Single	460mm Single

(注) 性能条件: 新雪踏固め雪面の場合 新雪走行性能: 雪質
によりますが、歩行時に雪面がヒザまでならば走行可能



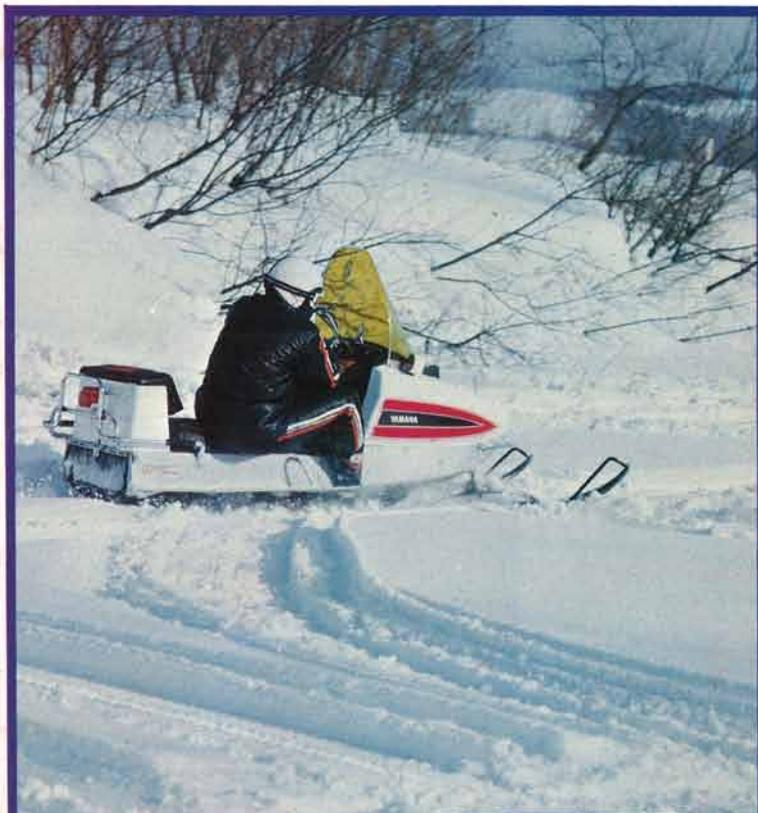
S-300



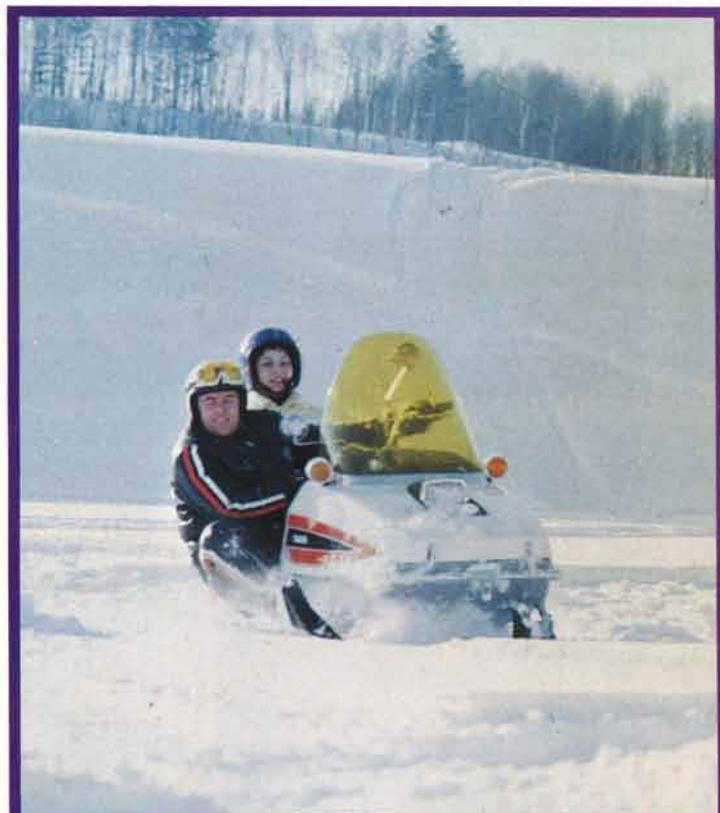
S-350B



舵取りのスキーは、両端に沿ってシャープなエッジがつき、二本の溝をついて雪面をがっちりとはールドするので旋回性が優秀(モデルはS-300)。



スノーモビルの出現は、重苦しい冬の暮しのイメージを変えた。実用に、レジャーに、行動的に動きまわろう。



右に、左に、銀世界を気のむくままに走るこの爽快さ。ペアで走ればまたさらに楽し。(モデルはS-350B)

運転は誰れもが簡単にできるイ
ンジニアライプ方式。安全です。



「あの丘を越えた林の中の家です……」「ハイ、ありがとうサン」雪の
スロープにまっすぐな一本の軌条を残してスノーモビルは働く



自然が白一色に包まれたとき、ヤマハ
スノーモビルの活躍がはじまる……

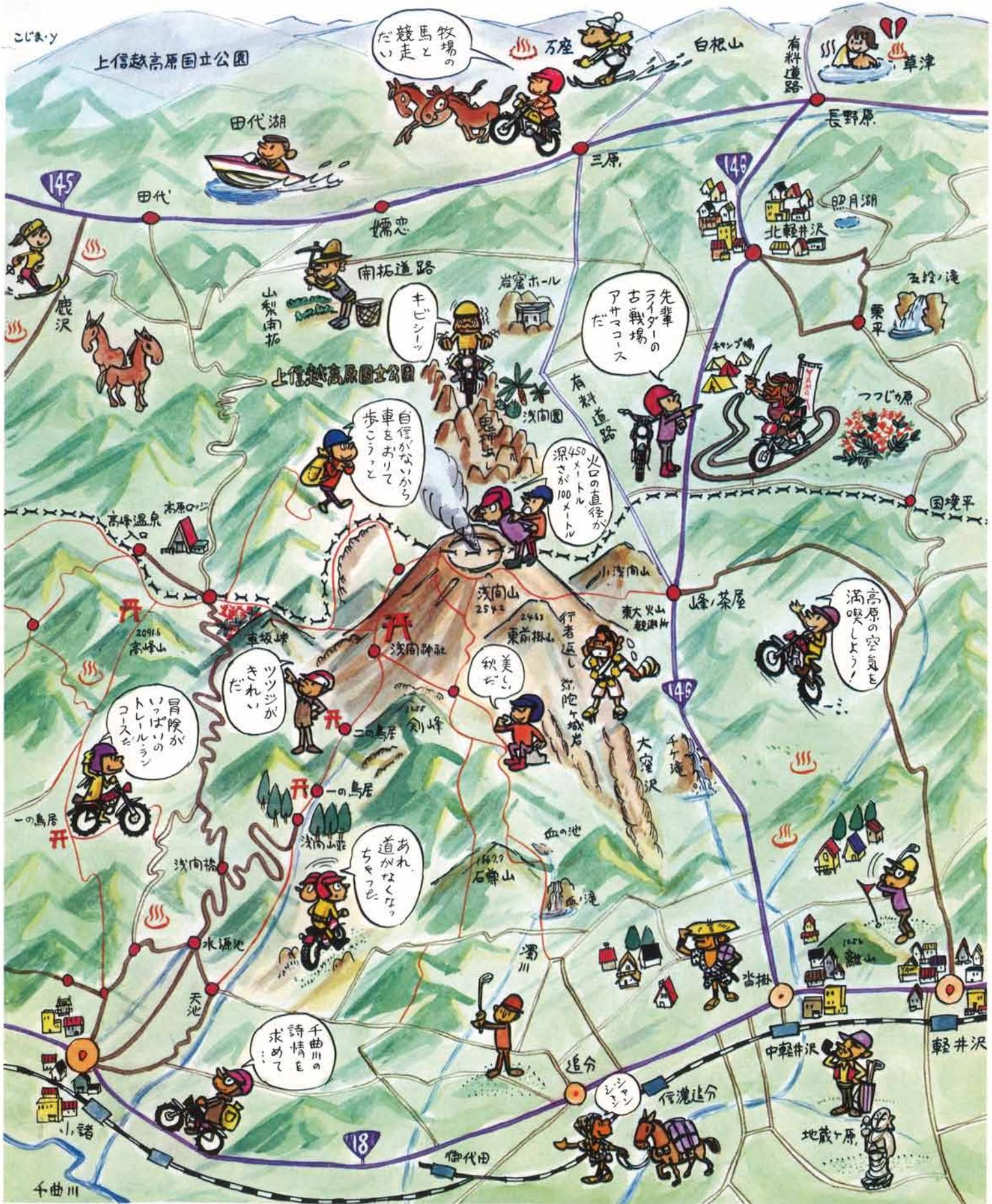
雪国の交通に機動力を持込んですでに3シ
ーズン。ヤマハスノーモビルの登場は、雪国
の暮しをより活動的なものへ変え、好評です

商品の配達、連絡、巡回の足としてはもと
より、人里離れた雪上作業や、急患の輸送な
ど、その活躍範囲は広く、あらゆる方面で高
能率の働きぶりを示しています。

最近の情報では、獲物を求めて歩くハンタ
ーの足として、また純粋に雪上のスピード
を楽しむレジャー用として、急速に人気を高
めつつあるといわれています。

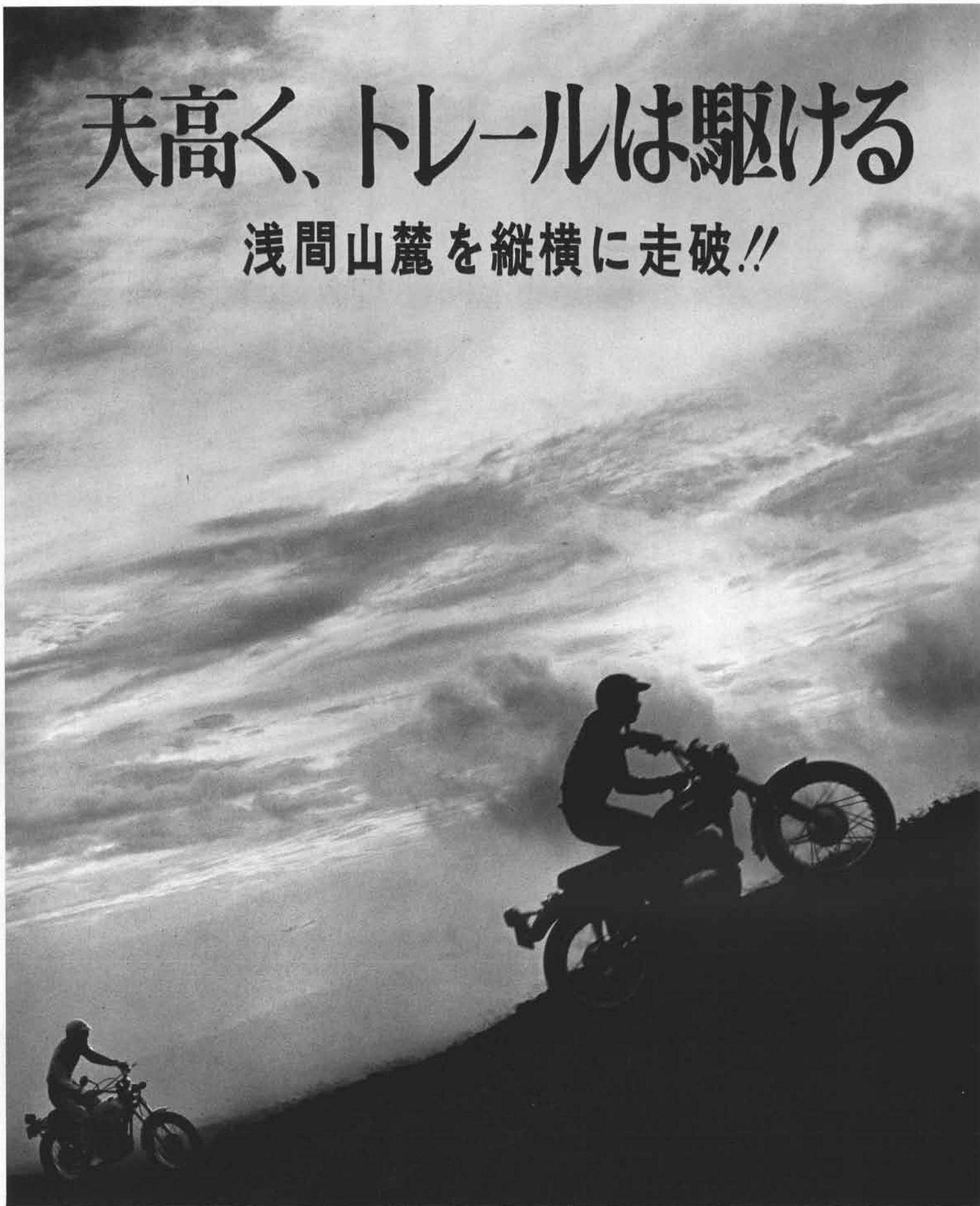
新発売「ヤマハスノーモビルS-300」およ
び「ヤマハスノーモビルS-350B」は、こう
した需要動向を考慮した新製品で、旋回性な
ど、運動性能の向上が一段と強化されている
ものです。とくにS-300型は軽量、小型化さ
れており、新たに採用されたシングル・エン
ジンはネバリづよく、経済性もピカ一です。
またS-350B型は、好評のツイン・エンジ
ンをのせたハイパワーモデルで、トラック巾も
広く、絶大な駆動力を誇ります。

新型2車種が出揃って、ますます売りやす
い、使いやすいヤマハスノーモビルです。



天高く、トレールは駆ける

浅間山麓を縦横に走破!!





雄大な自然を走る。難関を征服したこの満足感！ 男は黙ってトレールに乗る……だ。

浅間、というと、なんとなく懐しい。

浅間には、そのむかし、レース場があったからだ。スズカ、フジへの道は、アサマからはじまり、質、量ともに世界一をきわめた日本のオートバイは、浅間レースを出発点とした、といえるのである。三十代も後半にかけた人なら、何万という人を集め、もうもうたる砂塵の中をスタートした。浅間火山耐久レース”のことをよく知っているはずだ。

YAIをベースにした、そしてYDの母体となったヤマハ一二五、二五〇のレーサーが一、二、三位の編隊を組んで、それこそ矢の如く疾駆した感激の場面と共に――。

そんな浅間を、いま走るのはトレール。ヤマハの独創が生んだ世界の人気車種だ。

強靱な車体、タフネスを誇るエンジン、硬軟自在のクッション――、スリムな姿態は、また一変して悍馬のごとく、力強く大地を蹴って走る、走る。

まったく、トレールで走れば自然はすぐそこにある。



ジャ、ジャ、ジャーン……とジャンプ。ご機嫌な場面。ただし、これはトレール教室で腕を磨いたからこそ出来る芸当だ。



オッ、といけない。わたしとあろうものが足をつくなんて……。そらッ アクセルターンで抜けたそう



走った、走った、思いっきり走った。友とふたりで、しばし語ろう。自然とも話を交そう。



さあ、きょう最後のトレールラン。勢いのいいキックをくれて……。

澄みきった青空、紅葉に燃える樹木、行く手をさえぎる赤黒い火山岩——みんなトレールの友達だ。冷たい大気を裂いて、この雄大な自然を、どこまで行こう。
さあ、自然を走ろう、トレールランだ!!



「ヤマハスポーツショップ」のペナントを掲げて、大型スポーツの普及に邁進。

こんにちはヤマハです

大型スポーツ時代の先駆け

神奈川県川崎市小倉町 あさ井モーターズ

みずからヤマハに乗ることで、お客さまに対する説得力もます。左から勝さん、吉田さん、清一さん。



効果的な展示方法に力を入れるあさ井モーターズさん。

仕入れや在庫管理のむずかしい用品部門も軌道にのってきた。

あさ井モーターズさんがスポーツ店的な色彩を濃くしてきたのは、昨年の夏ごろからです。大型スポーツ車の売行き増大に呼応して店の内装もスポーツ店にふさわしいものに変

えています。あさ井モーターズさんがスポーツ店的な色彩を濃くしてきたのは、昨年の夏ごろからです。大型スポーツ車の売行き増大に呼応して店の内装もスポーツ店にふさわしいものに変

経営者も従業員さんも自動二輪で

小倉町の目抜き通りをはさんで、向い合わせに、あさ井モーターズさんの二つの店舗があります。片方の店にはオートバイを、もう一方の店には自転車を楽しく展示して、さら「二輪のデパート」といった観を呈しています。

スポーツメーカーの店内には、商品がいっぱい。その上、経営者や従業員さんまでがヤマハスポーツXS650やRX350を家用に使って、大型スポーツ時代の先駆けになろうと努力しているヤマハフレンド店をご紹介します。いまでは350ccの自動二輪車が主力という、神奈川県川崎市の「あさ井モーターズさん」です。



子様
保育

あさ井モーターズ



えました。

お父さんの浅井清一さん(67才)に協力して、お店の経営にあたる勝さん(36才)は、お客さまに先してヤマハスポーツXS650を愛用。あさ井モーターズさんに勤務して八年になる古田誠さん(26才)もヤマハスポーツRX350を家用車にして、お客さまのスポーツ・リーダー的な役割りを果しています。

「わたしは元来、ヤマハ党ですが、XSはヤマハにとってはじめての4サイクルなので、自分で乗ってみて、長所も短所も知りつくしていないと、お客さまにすすめられません」信念を行動に移す勝さんです。

将来はヤマハショールームに発展

勝さんや古田さんは、ことしの春から、ひと月に一回、お客さまをさそって、ツーリングに出掛けるようになりました。常連もはやくも十六人にふえています。

こうした努力の積み重ねによって、大型スポーツの売れる店に成長しました。

「YA3の時代から、ヤマハ一本でやってきたのが、幸いしています。お客さまも、ヤマハなら、あの店だ、といって、遠方からでも来てくれます。人生もそうですが、惚れ込むということが大事ですね」勝さんの心境です。

現在でも、簡潔で美しい展示方法が印象的ですが、二年計画で「ヤマハショールーム」に発展させたいと張切っています。

若者でたいへんな賑わい

ヤマハトレールランド各地で盛況

大自然そのままの雄大なスケールのもとに誰れに遠慮することもなく、思いっきり走れる楽しさを満喫できるのが「ヤマハトレールランド」。まさに若人の別天地です。

前号でもお知らせしたように、この「ヤマハトレールランド」は全国的な規模のもとに開設されており、各地とも休日は健全な若者たちでたいへんな賑わいをみせています。

写真はオープン式典が地元紙にも大きく報道された宇部および辰の口、愛知の盛況ぶり。なおこのほか新たに大町（長野県）もオープンしています。

山陽線の車窓からも話題の「ヤマハトレールランド宇部」





戦後のベビーブームで、現在アメリカの十代後半から二十代前半の青少年の数は、この国の歴史始まって以来というほど増えていますが、この年代にぴったりの乗り物、オートバイの人気は高まる一方です。

1975年までにはオートバイ人口は2千万の大台に達するという明るい見通しが立てられていますが、人気の中心であるヤマハトレールの今後の伸びが楽しみです。

アメリカでは最近競技としての耐久トレールが殊の他さかんで、野を越え、丘をたどり、川を渡りといった、100マイル以上にもおよぶラフなコースで、車の性能とライディングのテクニックを競っています。

いずれの競技にも数多くの女性ライダーが積極的に参加しています。

写真はアメリカオートバイ連盟主催の国内選手権耐久トレール競技で好成績を取めたA・ロジャーズ嬢で、ほとんど1マイルに及ぶ岩だらけのクリークを見事に走破したところです。

女性ライダーもヤマハで参加

アメリカの耐久トレール



ウワー、すごいッ、たいへんな観客の「ヤマハトレールランド辰の口」



正しい乗車姿勢はホラッ……「ヤマハトレールランド愛知」



ヤマハ完勝！

マレーシアGP



グランプリを制覇し、トロフィーを高く掲げる喜びの三室恵義選手

ペリーをラップしてロスマンズ・コーナーを通過する本橋明泰選手

極東地区で一、二をあらそう重要なスポーツミーティングであるマレーシアGPで、ヤマハの三室、本橋両選手が終始レースをリードして一位、二位を占めて完勝しました。

レースは九月六日クアラ・リンプールのパツ・ティガサーキット（一周二・一マイル）六十周にわたって争われましたが、スタートから本橋、O・T・ウイング、S・サクソノ、T・テアスコムなどいずれもヤマハTR2のライダーが先頭グループを形成しました。

やや出遅れた三室も間もなくこのグループに加わり、ヤマハ同士の烈しい首位争いが展開されたのです。

ヤマハ以外のライダーとしては、スズキ五〇〇に乗ったニュージラランドのエースG・ペリーが前半ヤマハグループに迫りましたが、二十五周目で脱落、ヤマハに対抗するライバルは皆無になりました。

レース後半戦は結局本橋、三室両エースライダーの勝負になりましたが、三室が終盤近くで本橋を抜き首位完走を果しました。

このレースでヤマハライダーは五位までを独占しましたが、この他のミーティングにも四クラスを制覇し、スポーツのヤマハ、性能のヤマハをみごとに実証しました。

50ccヤマハでデモンストレーション

インドネシアにおけるヤマハオートバイの急速な伸びは、現地でのレースの成功による。ところ大ですが、この国のベストライダーのほとんどは日常もヤマハオートバイを愛用しています。

このほどB・ヒタジャッド、B・スワンク、H・ティータサプトラ、T・ハリヤナといったランキング一位、四位までのライダーをふくむ十五名の一流ライダーが、それぞれヤマハ50ccメイト、YF5Sに乗って、ジャワ島のジャカルタからスラバヤまで約一〇〇〇kmのコースを、ロードテストをかねての製品PRを行いました。

一同おそろいのヤマハキャップ、ジャケットに身を包み、ヤマハサインボードを積みこんだ軽トラックを先頭にいたパレードはPR効果満点で、各地のデラーもこの催しに積極的に協力しました。

ジャーナリズムもこの催しを大きく取りあげましたが、特にノー・トラブルで全車完走した50ccヤマハの性能の優秀さを特に強調していました。

このデモンストレーションの成功によって、ヤマハオートバイの市場シェアが更に大きくなることが期待できます。





名指揮者カラヤンのお供はヤマハ250S

一本のタクトをふって、世界の音楽ファンを陶酔の境地にさそいこむ名指揮者カラヤン氏も、演奏からはなれれば一人のカー・マニアであり、熱烈なモーターサイクル・ファンでもあります。

四輪のハンドルをにぎらせればレーシング仕様のボルシエ908をスムーズにドライブするウデの持ち主ですが、ふだんはもっぱら二輪を愛用。選ばれた車はもちろんヤマハ。もっか二五〇スポーツで一四〇キロのスピードを楽しむのが休暇中の日課となっているとか。





僅差で競り合うトリオ、ゴールド、キャ
ラザース、リードの順。



表彰台に立つヤマハトリオ

トレールの魅力たっぷり

イージー・ライクのヤマハ「ミニ」

★ヤングマンはオートバイ好き、というわけで、このところ男性週刊誌はもとより、女性週刊誌にまでオートバイがいろいろなかたちで登場していますが、これは、もつともパンチの効いた男性週刊誌が取上げた「ヤマハミニ」の試乗記。「50にちよつと毛色の変わつたモーターサイクルが登場した。ヤマハ・ミニFT50。普通免許でラクラクとトレール・ムードがエンジョイできそうだ」という書き出しで、FT50の走りっぷりが二ページにわたって紹介されています。

【平凡パンチ】五〇ccというと、ポア・ストロークとも四センチ前後だから、それこそ親指と人さし指でつくった輪の中に入つてしまふほどのピストンだ。

その五〇ccが、どどんぱワーアップして最大出力六馬力、リッター当りでは一二〇馬力という、すさまじいものまで出現するありさまだ。

そんな傾向に逆行するようなモーターサイクルが登場した。

ヤマハ・ミニFT50がそれだ。最高速度は七〇キロ、馬力となると、わずかに四馬力しかない。なぜそんなことをしたのかという答えがそのままこの「ミニ」のメリットになりそうだ。

このFT50の特長はいたずらに最高出力を追わずに逆にそれを押えることで、フラットなトルクを得ているということだ。

最高出力を押えたからといって、けつして力がないなどとは思えない走りっぷりをするのだ。モトクロス・コースで二十度から三十五度の傾斜をなんなく登ることができるし、いともスムーズにカタログ・データどおり七〇キロで走らすこともできる。

回転数をあまりあげずに、不用意にクラッチ・レバーをはなしても、なんとなくトコトコ走りだすのだ。

要するにFT50は、イージー・ライクなのだ。

カッコからするとトレールのイメージがあまりにも強すぎるし、かといってトレールとしては中途半端なのだ。

メーカーのヤマハでは、FT50はトレールではないという。

エンジン性能を思いきって低く押えたということは、レジャーバイク、自転車代わりがいいですよ、ということらしい。そこにベスト・セラーのトレールのイメージをプラスしたのがミニなのだろう。

もちろん自転車代わりとしてもけっこう。そしてトレール・ライディングでも、なかなかの実力を示してくるだろう。ただし、あくまでも「ミニ」ということで――。

ともかく、二輪の経験がなくても、このFT50なら場所を問わずにモーターサイクルの楽しさをイージーに与えてくれそうだ。
(九月二十八日号)

R・ゴールド(ヤマハ)

二五〇cc級初制覇

世界選手権ロードレース

★シリーズ第九戦のフィンランドGPはゴールド、十戦のアルスターGPはキャラザースと星を分け合ったヤマハの両ライヴァルは、九月十三日(日)、超高速のモンツァサーキット(一周三・五マイル)の十一戦イタリアGP(二五〇cc級)に、それぞれ必勝を期して臨みました。

レースにはこの両ライダーの他に元チャンピオンのウエテランP・リードもヤマハレーサーで参加、ファンの興奮はその頂点に達し

ました。

レースはヤマハ高速トリオの手に汗を握る首位争いが展開され、最後の瞬間まで優勝の行方が予断できませんでしたが、ゴールドがわずかに半車身という全くきわどい差をつけてキャラザースに勝ち、レース歴初の世界チャンピオンになったのです。

以下にタイトル決定戦になったイタリアGP(二五〇cc級の激戦の経過をたどってみましょう。

●モンツァ圧する高速ヤマハ

このラウンドにタイトルを賭けたゴールドは鮮やかなスタートで先行したが、ライヴァルのキャラザースはエンジンの始動不良で約十三秒をロスした。

MZワークスマシンのS・グラセッティが一時ゴールドを抜いてレースのペースメーカーになったが、五周目にマグネトトラブルで脱落、ゴールドがトップに立った。

序盤で中位を走っていたリードはこの時までは二位に進出、ゴールドのスリッパストリームに入るばかりの僅差に迫っていた。

一方キャラザースも、スタートの不調から完全に立ち直って、先行する両ヤマハをその視界にとらえる距離にまで追い上げてきていた。

その後キャラザースは、リーディングペアとの差を刻一刻と縮め、第八周目あたりで遂にそれらと肩を並べたのである。

二十周目のレース後半はヤマハトリオの間で目まぐるしく首位が入れ代り、勝敗の予断が全くつかぬまま最終周になった。

タイトル防衛のためには絶対このレースをおとせないキャラザースが、この時点でわずかに他の両ライダーをリードしていた。

ゴールまであと半マイルの最終コーナー突入は、キャラザースがゴールドにほんの紙一重といった差をつけていたが、ゴールドはライヴァルのインサイドに廻りこみ、マシンのフ

Motor Cycle Vesco sets new world-fastest NOW 251.9 MPH



時速四〇五・三〇七キロ!!

レーキングを一瞬遅らすという捨身の走法でこの差をとり戻し、両者全く並行して最後のストレッチを疾駆した。

D・ベスコがヤマハで速度新記録を樹立

★ヤマハ三五〇TR2のエンジンを二基組合わせたシガー型のストリームライナーで、オートバイの絶対速度記録に挑戦するドン・ベスコ選手のニュースは本誌四月号で紹介しましたが、ついに彼のヤマハがとえらい記録をつくりました。

近隣の外紙は、この世紀の大記録達成を最大級の扱いで次のように速報しています。

〔モーターサイクル〕米国ユタ州ボンネビルのソールト・フラットで行なわれた今年度のスピード記録会において、ヤマハ三五〇TR2のレーシングエンジン二基を搭載した葉巻型マシンを駆ってドン・ベスコ選手が出走、実に二五・九マイル/時(四〇五・三〇七km/h)というほとんど信じられないようなスピード記録を樹立した。

この偉大な記録は、フライングスタートで一マイルの距離を往復して、そのスピードの平均値をとるという方法で行われたものであるが、ドン・ベスコ選手は数日前の第一回目のランでは瞬間時速二六〇マイルをマークしながらタイヤバンクによって従来のスピード記録を破ることができなかったが、二回目のランでみごとにB・レップンが一三〇ccトライアンフで出した二四五・七マイル/時を六・二マイル/時も上回る大記録を樹立したのである。

なおドン・ベスコ選手はアメリカのヤマハテイラーで、今年度ロードレース世界選手権シリーズで活躍中のK・キアラサースにヤマハ二五〇TD2を貸与している。

しかし、両者の前を走る一周おくれのライダーキラーをかわす際の一瞬の手きわの差がこのクロスしたレースに終止符を打つことになったのである。

ゴールドライン突入は両者全く同時とみえたが、瞬間写真は明らかにゴールドの約半車身リードを示していた。

かくしてゴールドはシリーズ六勝目をあげ、最終戦のスペインGPの結果をまたず、九年におよぶレース歴初の世界選手権ロードレース制覇が成った。

二位キアラサースと三位リードの差も一秒たらずであった。

ヤマハTD2トリオの上位独占に終わったイタリアGP二五〇cc級は、タイトル決定戦にふさわしいドラマチックなレースであった。

「ライトウエイト」のエース

ヤマハ二五ccAT1

★トレールブルームのキツカケを作ったヤマハ二五ccDT1を、スケールダウンしたのが二五ccAT1ですが、このモデルがアメリカ市場にデビューしてからまだ二年とは経っていません。しかしこの短期間にAT1はすでに軽排気量級のナンバーワン・トレールバイクとしての定評を勝ち得てしまいました。

このモデルはもともとジュニアクラスのファンを対象にしたものですが、すぐれた性能・経済性に加うるに低価格という三拍子そろった長所は、このクラスのファンだけではなく新しい層の需要を次々と開拓中です。

アメリカの有力専門誌は、このモデルをテストにとりあげ、次のようにその人気の秘密を解明しています。

〔サイクルワールド〕ヤマハの巨大な生産能力をもつても、需要に供給が追いつかないほど高い人気を誇っているのが二五ccAT1

であるが、短期間にこれほどではやされるようになったオートバイは、アメリカでも非常に珍しい。

このモデルの外観でまず目を引くのは、その大きくゆつたりとしたシートである。

これと、フットレスト、ハンドコントロール装置の配合には細心の考慮が払われ、市中でもオフ・ロードでも快適なライディングが楽しめる理想的な乗車フォームがとれるようになっているのである。

5ポート、オートループの2ストローク単気筒エンジンは低速でねばり強い性能を発揮するが、全体的なバランスのよさと、重量の少ないことが、このバイクをトレールライディングにもってこいのものにしてている。

適度にギヤ比の配分された五段変速機の作動は極めてスムーズで、変化に富んだ地形走行の際のひんぱんなギヤチェンジが少しも苦にならない。

最高出力は十一・五馬力/七五〇〇回転であるが、一般的レジャーのための不整地走行ならこれほどなんの満足させられるが、今流行のトレール耐久競技出場のためには、エキスパンション・チャンバー、圧縮比の変更など一寸とした改造で十八馬力/八五〇〇回転にまで出力を高めることができる。

一〇〇マイル以上にもおよぶ不整地の苛酷な耐久ランにおいても、この小型ヤマハは常に一貫した安定性能を発揮して上位を占めている。

快適な乗車フィーリング、柔軟性のある高性能、すぐれた経済性に加えて、欧州メーカーの同一排気量モデルよりも約一〇〇ドルも低価格で手に入るAT1がファンの人気を博するのほもともなことで青少年層だけではなく、もつと上の年代で、これまでオートバイには無関心であった人々の間にも急速にシェアを高めている。

セールスの方、サービスの方、そして事務の方、お店のみなさんで
ご覧ください。お客さまを迎えたときの“話のタネ”に絶好です。



■オイルの話

すべて、機械（物体）が接触して運動するときには、接触部分は摩擦を起し、摩擦熱を発生し、接触部分は摩滅したり、焼きついたりします。オイルはこの接触部に油膜をつくり、摩擦を最小限におさえるよう働きます。この働きを潤滑と呼んでいます。

■オイルの分類

オイルは、石油系、動植物油系のものがありますが、用途により、モーターオイル、マシンオイル、コンプレッサーオイル、スピンドルオイル、ディーゼルエンジンオイル、その他数多くのものに分けられますが、ガソリンエンジンではモーターオイルが使用されます。またモーターオイルは粘度と、使用条件とにより、次のように分類されます。

粘度による分類

一般的なものにSAE分類が使われます。SAEとはSociety of Automotive Engineer（アメリカ自動車技術者協会）の略で、同会で制定した自動車関係の標準規格を示すもので、オイルの場合、一定の形状をした容器から、一定温度で、一定量のオイルが流れ出る時間で分類されます。

使用条件による分類

粘度による分類だけでは正確を期しがたいため、実用試験によって分類されます。

ML級（モーター・ライト）

比較的軽負荷で運転する場合のオイル

MM級（モーター・モデラート）

中程度の負荷がかかる運転条件の場合

MS級（モーター・シビア）

■オイルの作用

オイル（潤滑油）は大別して4つの作用を行ないます。

i 減摩作用

もっとも重要な作用で、互いに滑り合っている間に油膜をつくって直接接触れ合うのを避け、摩擦を少なくします。

ii 冷却作用

摩擦部分に生ずる摩擦熱を冷却するとともに、燃焼熱によって熱せられたピストンなどを冷却し、運転の円滑化を図ります。

iii 密封作用

ピストンとシリンダーの間などに入って油膜をつくって密閉し、吸入した混合気や燃焼した排気ガスなどの漏洩を防ぎます。

iv 緩衝作用

金属と金属が直接衝突すると騒音を発したり、衝撃のため摩耗や損傷が生じやすいのでこれらの間に入って油膜をつくり、摩擦部分を保護すると共に騒音の発生を防止します。

オイルに必要な性状

上記のような働きをするために、オイルには次のような性状が要求されます。

i 粘度

粘りの程度を示すものが粘度で、オイルの性質で重要なものの一つです。

粘度によるオイルの分類はSAE番号によるのが普通です。例えばSAE #20、SAE #40などで、これら番号の数字が大きいほど粘度が高いことを示します。

ii 粘度指数

オイルの粘度は、温度によって著しく変化します。その変化の程度を示すものが粘度指数で、粘度指数の高い、すなわち温度によって粘度変化の少ないものがよいオイルの条件となります。

最近、10W/30というような番手の表示をつけたオイルが使われますが、これは温度が変わっても粘度が変わらないタイプのオイルで、マルチグレードタイプオイルといわれるものです。10W/30の意味は、低温（0°F）で10番、高温（210°F）で30番の性質を満足するものを示します。

iii 油性

オイルが金属に吸着して薄い油膜をつくる性質を油性といいます。ピストンとシリンダーの潤滑のように、オイルの供給が潤沢でない場合には、粘度よりもこの油性の良否が問題であるといわれています。

ヤマハ汎用エンジンMT100

農・工・商……あらゆる産業で、そして家庭・レジャー用の動力源として好評です！



ヤマハ汎用エンジンMT100 仕様

型 式	MT100
種 類	強制空冷2サイクルガソリン機関
形 式	直立単気筒
内径×行程	50×50
総排気量	98cc
圧縮比	6:1
最大出力	4.0PS/5000r.p.m.
常用出力	3.0PS/3800r.p.m.
最大トルク	0.68kg-m/3500r.p.m.
燃料消費率	380gr/PS-hr
回転方向	出力軸に向って左廻り
減速比	35/17=2.06
点火方式	フライホイールマグネトー
潤滑方法	燃料混合25:1
タンク容量	2.8ℓ
ガバナ	遠心重錘式
重量	17.5kg

◎性能向上のため変更することがあります。
◎この標準仕様エンジンとは別に直結タイプ（減速機なし）およびパーチクルタイプがあります。

—こんなに多方面で使用されています—



構内運搬機・のりつき機・噴霧機・飼料カッター・脱穀機・耕うん機・農業用運搬機・除草機・ポンプ・もみすり機・果樹園用運搬車・バインダー・ティーラー・管理作業機・バ



キュームカー・ランマー・コンクリートミキサー・ベルトコンベア・小型ウィンチ・発電機・コンプレッサー・パイプレーター・グラインダー・しば刈り機・除雪機・ゴーカート

研ぎすまされたマシン いま誕生!

スポーツの名門「ヤマハ」が
自信をもっておとどけする
250スポーツ
第一級マシンの誕生です

その名は「**ヤマハスポーツDX250**」

250スポーツを手がけては
もともとキャリアの長いヤマハが
伝統の技術をフルに駆使し
研ぎすましての登場です

● 247cc / 2気筒 / 2キャブ ● 5ポート / アルミシリンダー ● オートルーブ ● 30PS / 7500rpm ● 2.92kg-m / 7000rpm ● プライマリーキック ● 5段変速 ● ダブルクレードルフレーム ● セリアーニフォーク / 3段切換スイングアーム ● 完全防塵防水式ブレーキ / フロントブレーキスイッチ ● 両面式キー ● 車重139kg ● トリップメーター / カラフルヤマハ……………etc.

