

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS NO.98

'71 **8** AUG.



新車発売!!

ヤマハスポーツ

ヤマハスポーツ

ヤマハスポーツ

ヤマハスポーツ

ヤマハトール

ヤマハメイト

XS650-E · RX350 · DX250 HX90 AT125 V90-D

8月の カレンダー

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

1 8月1日
日

7 7月31日
土

15 終戦記念日
土

22 暑さに負けず
健闘

29 残暑は
まだまだ続きます

夏

若者の季節、SLの季節です

キラキラと燃える太陽は若者の象徴

暑さに負けず

若者と共に活動的でありたいものです



速報!!



試乗レポート X-Stream 650

- ◆ フロント——ディスクブレーキ!
- ◆ 始動——セル一発!
- ◆ カラフルな仕上げの中に、より高度な安全性と乗りやすさを盛りこんだ期待の新車・X-Stream 650—E!
- ◆ これは、そのニュー—X-Stream 650—E 試乗レポートの第一報。乗り手は専門誌「モーターサイクリスト」のヘテラン大光明克征記者と、本橋明泰、河崎裕之のGPライダー。全長五・二四キロのヤマハコースをフルに使ってのロードインプレッションです。
- ◆ さあ、お目とおしくください。お店のお客さまに納得いただけるいくつかの大切なセールスポイントがここにあります。

デ・コンプ兼用のセル作動レバーや、フロントのディスクブレーキ系統について語りあう本橋ライダー(右)と河崎ライダー(左)



◀ 総体的にグレードアップされた——本橋明泰 GPライダー。



大光明克征記者

文句なしのディスク
一段と磨きのかかったXS650E

開口いちばん「ディスクブレーキは成功しましたね」と確信に満ちた口ぶりで結論づけてくれたのは大光明記者。身長165cm、体重58kgのガツシリした体軀を皮ツナギにつつんでの試走の印象はまずこの一言から始まった。

「効き味も上々です。レバー比が大きくとつてあるので、握力も小さくてすみ、操作しやすいですね。五〇〜六〇km/hのふつうのスピードではドラムなみで、ロックすることさえできるほど強力です。ディスク仕上げがきわめて丁寧に出来ていることには感心しました。これがすばらしいブレーキ・フィーリングを生んでいるのではないかと思えます。

事実、一四〇〜一五〇km/hの高速でも、まったく安心してブレーキングできます。これは安全性の向上ということからまことに素晴らしいといえます」さらに言葉を ついで――

「セルも好調ですね。だいたいこのXS650はビッグ・マシンのわりには非常に乗りやすいイージーな車なんですから、セルの装着は大歓迎です。これで、さらに多くのファンを獲得できるでしょう。ただ、試乗の体験ではセルのレバーをひいたらアクセルをあげるのが上手にかけるコツで、こうすれば一発でエンジンは始動しました。

またリヤ・サスのダンパーのスプリング・レイトが改良されて、コーナリング時の走行性能が一段と向上しました。パイブレーションもよくおさえられて、一段とみがきがかけられたという感じですね——さすがジャー



思いきりバンクさせて高速コーナリングを試す試乗中の大光明モーターサイクリスト記者。



河崎裕之選手



本橋明泰選手

ナリストだけに着眼点は鋭く、設計変更個所の印象を重点的に取上げて、おおよそ以上のように語ってくれた。

この詳細は「モーターサイクリスト」誌9月号に掲載される予定だ。

第一級のフリーリング

グレードアップされた内容

本橋、河崎の両GPライダーの試乗印象でも評価は高い。

「ディスクブレーキは抜群だね。低速でもシャープに利くし、高速ではディスク本来の持ち味を充分に発揮し、安心してブレーキングできる」——さらに河崎選手は、

「ブレーキレバリの角度がよい。しかもアジャストできる構造になっているのも親切な設計だ」と、細かい観察眼をみせる。

「セルも調子がよい。スパツとかかる」というのは本橋選手。そして総合的に見たニューXS 650—Eの印象を次のように語った。

「XSはもともと低速のよい車だが、そのよさが高速側にも広げられた。したがってよいよ乗りやすさを増したといえよう。バイブレーションも非常によくおさえられ、総体的にグレードアップされたよいマシンだ。

一新されたカラーリングは、流行を追うというものでなく、流行をつくるというイメージを感じた。個性を主張する若者をひっぱり上げといつてよい」

いよいよ市場に登場したニューXS 650—E、そしてこれにつづくRX 350、DX 250、HX 90、AT 125、V 90—Dのニューモデル群。いずれも魅力の商品です。

どうぞ、よろしく願います。

プレゼントセール実施!

らくらくのムードは

いま最高潮!

おかげさまで、らくらくメイトのらくらく書きコンテスタは大盛況のうちを終了。全国のご家庭に、らくらくメイトのらくらくイメージを深く浸透させました。そして



お客さまがよろこぶ

らくらくイス

いまやムードも最高潮、この機会にメイト拡張プランの第2弾として、みなさまにお贈りするものが「ヤマハらくらくイスプレゼントセール」です。

らくらく書きコンテストで印象づけたお店のイメージを積極的に利用し、この「らくらくイスプレゼントセール」で、さらに強力な販売活動を展開してください。

＊注目されるプレゼントでお店もまた注目されるのです＊

プレゼントのらくらくイスは、高さ66cm、重さ1・58kg、ワンタッチで分解組立ては思いのまま、まさにらくらく。

ケース入りのハンディタイプで持運びもいたってらく、メイトのキャリヤにも簡単に取り付けられますから、釣り、オートキャンプをはじめレースやスポーツの観戦などにはうってつけ。どんなお客さまにも必ずよろこんでいただけるいままでになかった便利なイスです。

色はカラフル・メイトにピッタリのオーシャンブルーとサンライズレッド。

DMをはじめ、販売店新聞折込みチラシ、ポスター、懸垂幕などPR用品も豊富にそろっています。期間中はテレビスポットを全国ネットで放映いたします。

用品は特にDMをフルに活用し、見込み客には積極的にはたらきかけてください。らくらく書きコンテストに応募された方の中で見込みのあるお客さま。安全点検キャンペーンで赤ステッカーのお客さまなど、この機会にガッチリとらえてください。

「らくらくイスプレゼントセール」、この夏の増販の決め手です。お店でも積極的にご利用ください。

このセールは、期間中（8月1日から9月30日）にらくらくメイトをお買上げのお客さま全員に、お店から直接らくらくイスをプレゼントしていただくものです。

すてきなプレゼントで、お客さまの指名買いもグンと増えるというもの。増売はいまがチャンスです。

〈これがプレゼントのらくらくイス〉

- 色はブルーとレッドの2種。●分解組立ても思いのまま。●ハンディタイプで持運びもらく、メイトにもらくらく取り付けられます。
- 釣りのおともに。●草野球のベンチに。●夏の夕げの一家団らんに、使い方はアイデアしだい。便利なべんりなららくらくイスです。



思わず楽しんじゃう これがジムカーナ だ!

お客さまとの楽しい一日をつくろう

- ◆ジムカーナ(gymkhana)とは、いわばクルマを使った運動会。
- ◆クルマさえあれば、だれもが気軽に楽しめるSL=スポーツレジャーのことです。
- ◆いや、なにクルマはなくても、十分にその面白さを楽しむことができるんです。
- ◆だから、やっぱりクルマ好きになっちゃうんです。——お店のSL仲間といかがです。

(写真はさる7月4日、岐阜トレールランドで行なわれたジムカーナフェスティバルから。どうですか、この楽しい雰囲気は——)



遅のり競走

もっとも手軽に出来る競技のひとつです。準備するものとしては何もありません。条件をそろえるためにメイトかミニを用意してもらえばそれでOK。コースは長くて25m位でしょう。足をついたら失格ですから、審判は気をつけてみていてください。もちろん一番遅くゴールした人が勝つわけです。若い人から年配の人まで楽しめる競技です。



風船割り競走

バン喰いなどと共によく知られた競技ですが、スタートして1回、ゴール前にもう1回の二度にわたって風船を割ったり、メイトなどでは左手に槍をもたせて、これで風船を突くという形にするとさらに楽しいものとなります。炎天下では、ただでさえ風船は割れやすいので、空気は少な目に入れるのがコツ。風船は糸をつけて地面におきます。



ボールけり競走

ドッチボールあるいはサッカーボールを用意します。コース巾はゆったりとり、50m位でゴールとします。この間を、足でボールを蹴りながら進行するわけです。ボールがコースアウトしたら、その場に車を停めて再スタート。ハンドルさばきと足さばきを競うゲームで、チームをつくってリレーにしても楽しいものです。



タバコつけ競走

バン喰いと同一要領です。ただバンのかわりに蚊取せんこうをつるします。そしてタバコをくわえて出走し、タバコに火をつけてゴールしようというものです。タバコに火がついていなかったら失格。競技の性質上、未成年の方は出場をご遠慮してもらうことになります。また火の不始末のないようご注意ください。

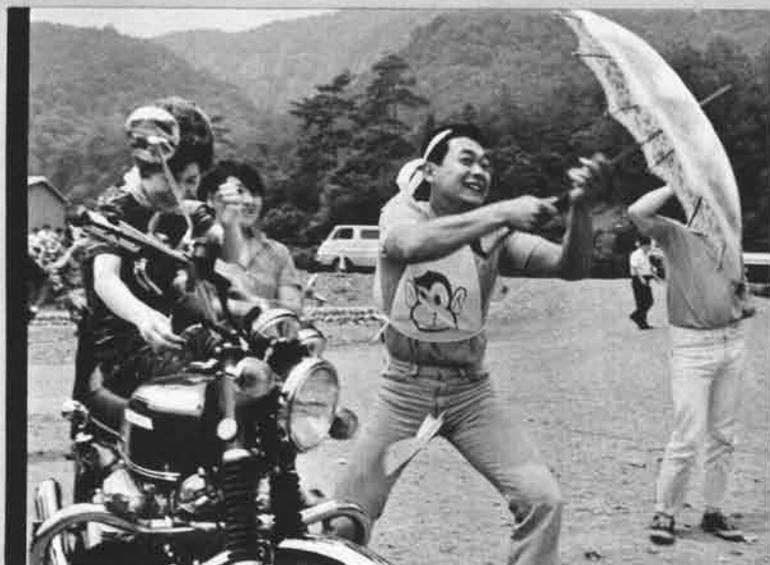




ザル引き競走

適当な大きさのザルと軟式テニスボール、5～6mのヒモを用意します。コースは直線で25mもあれば十分。ボールがザルから落ちたらその場に車をとめて再スタートです。

デコボコのコースでやると、なかなか前へ進めずおもしろいレースになるでしょう。ザルがゴールラインにきたときがゴールです。



借りもの競走

コースは50mから100m位、場所によってはショートコースを設けてもいいでしょう。用意するものは、借りるべき物を書いた用紙、これをコース途中においておき、そこに書いてある物を借りてくるというレースです。なかなかありそうでないものがあり、観ている人とレースをしている人と双方が楽しめるゲームとなります。



パン喰い競走

ジムカーナではもうおなじみのレース。コースの途中にロープをはって、これに適当な数のパンをつるします。パンはロープから喰いちぎりやすいように糸でむすびます。もちろん手を使ったりして口に入れたら失格。コースの全長は50mもあればよいでしょう。

コース巾にも関係しますが、一回に5～6車が走るくらいが適当なようです。





アメ喰い競走

やや大きめのアメ玉とウドン粉、それを入れる浅い箱を用意します。コースは50mぐらいで、この途中にうどん粉でアメ玉をかくした箱をおきます。このアメ玉を口だけを使って口に入れます。結果はご覧のとおり。顔中まっ白になっての大熱演!

競技出走の前に、水で顔をぬらしておいたりすると愉快さ倍増うけあいです。



タルころがし競走

一斗ダルか二斗ダルを用意します。車はメイトならメイト、ミニならミニとそろえられればなお結構。タルは前輪でころがしていきますので、コース巾はらくに蛇行できるくらいのゆとりをもたせるようにします。

コースアウトしやすいところに面白さがあるのですが、コースの全長が長すぎるとだれやすくなります。25mぐらいがよいでしょう。

まだまだ楽しい競技はたくさんあります。いや、みなさまで気のきいたアイデアを生かして楽しい競技を創作してみてもどうでしょう。そして、気楽に、愉快地に、お客さまに楽しんでもらいましょう。

ジムカーナはオートバイによる運動会です。初心者もベテランもありません。オートバイにさえ乗れば、誰れもが同じように楽しめます。そこに、共通の仲間意識が生まれます。末ながくおつきあいいただけるお客さまの誕

生です。

またジムカーナのよいところは、各種の競技を楽しんでいるうちに、日常の安全運転に役立ついろいろな操縦テクニックが身につくことです。

ジムカーナの楽しい一日は、オートバイを介しての新しい人間関係の誕生です。

会場や開催については担当のセールスマンにご相談ください。トレールランドの利用も大いに結構です。



がトップに出た！
アハペアのデッドヒ

結果は、0.1秒の差で本橋選手が優勝。3位にはDXで健闘の三室選手が入り、表彰台はヤマハトリオで独占された。左から金谷、本橋、三室の各選手。



ヤマハペア0.1秒差の 大接戦

MFJ全日本選手権第3戦
スカロードレース



メインイベントのセニア、エキスパート・ジュニア250、251cc以上レースのスタート。ポールポジションの⑥⑩金谷選手と④⑨本橋選手のRXは、早くも快調なスタートで他車をリード。



1周目から3位以下を大きくひきはなし、ぶっち切りの快走をつづける2台のRX。まずは金谷選手がアタマ、スリップストリームで本橋選手がピッタリつづく。

MFJ全日本選手権ロードレースは、6月12、13日の鈴鹿ロードレースで第3戦を迎えた。

各レースのポイントにより年間ランキングを争うこのシリーズで、今年もヤマハは第1戦以来快勝、快勝の連続であるが、特に第3戦では、メインイベントのセニア250、251cc以上レースで、本橋、金谷のヤマハペアが、近來まれに見るデッドヒートを展開、つめかけた1万5千の観衆を熱狂させた。

15周で争われたこのレースは、公式予選でベストタイムを記録した金谷秀夫選手がポールポジションから、また本橋明泰選手がセカンドポジションからともに350RXをかってスタートよくとび出し、1周目から早くも3位以下を大きくひきはなし、テールツウノーズの大接戦をつづけた。

両選手の順位は再三入れかわったが、結局は、90kmを38分46秒0で走破した本橋選手が優勝、2位の金谷選手との差わずかに0.1秒であった。

3位には、250ccながらビッグマシンを下したDXの三室選手が入り、RX、DXは第3戦もあざやかな上位独占を果たした。

なお、金谷選手はセニア90cc、本橋選手は125ccの各レースにも優勝し、この日もヤマハはセニアレースすべてを勝ちとった。



オッ、こんどは本橋選手レースの焦点は完全にヤマトに絞られた。

足て集めた二輪車界の話、今月からは東京情報です。すべてに時代を先取りしている東京の状況をすばやくキャッチし、お店でのお客さま対策も、先手先手をとってください。

最近の需要動向の変化は、世をあげてのレジャーの多様化と相まって、じつに目まぐるしいものがあります。

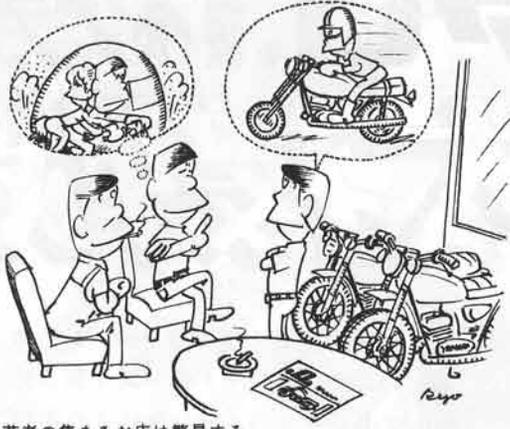
この傾向は、お店にとつて絶対に見逃すことのできないものです。そこで、今月は、学生さんたちも夏休みに入ったことですので、多様化するレジャーと、二輪需要動向の変化の関係をさぐってみました。

レジャーの多様化で需要動向も大きく変わる

旅行ブームに代表される、最近のレジャーブームは目を追うことに、四季を問わず、とどまることを知らぬほど大きく膨張しています。もちろん、オートバイもこのブームの一翼を担うものですが、ここで注目すべきことは最近のレジャーブームにおける、レジャーの概念が従来とは比較にならぬほど大型化されてきているということです。これには、GNP世界第二位といわれる経済的なものも影響しているのでしょうか……。

こうしたレジャーの大型化、多様化はオートバイの世界にも端的に表われています。ご承知のように、昨年はスポーツ車ブームが内外ともに顕著でしたが、これは若いユーザーがオートバイをそれまでの実用兼レジャーという使い方から、完全にレジャーを楽しむためのものとして用いたためで、その第一であるツーリングが盛んになり、スポーツ車の需要が急激に上昇したわけです。

しかし、今年に入ると東京では、それほどスポーツ車の需要が目まぐるしいとはいえません。むしろ都心部では、レジャー車に対する需要の集中傾向に顕著なものがあります。ヤマハミニトレールの需要の増大も、このレジャー車需要ブームの一端をのぞかせているものでしょう。



若者の集まるお店は繁昌する

の需要動向の変化が物語るものは、単純に考えればスポーツ車に対し、若いユーザーたちがアキてきたということでしょう。

スポーツ車だけの用途から、スポーツ車のようにツーリングも、トレールのように不整地も、またメイトのように手軽な足にも……というわけでレジャー車への移行が目立ってきたのでしょうか。

これも明らかに、レジャーの多様化のひとつの表われであり、こうした現象をお店は敏

感に察知しなければならぬわけです。

クラブを通じて需要変化を素早くキャッチ

では、こうした需要の変化を素早く、適確にキャッチするには？ いうまでもありませんが、お客さまとの常日頃からの対話が最も有効な手段です。

ここで、SLクラブをはじめ、スポーツクラブなどが最高の情報源となるわけです。彼らクラブ員との対話を通じ、あるいは行動をともにして、お客さまの声をじかに聞きとることで、むずかしい需要動向の変化をすばやくキャッチできるでしょう。

これまで、お店によっては、諸経費がかかるとか、クラブ員は新規需要に直結しないというところで、クラブ作りをためらっていた例もあるようですが、最近ではほとんどのお店が、クラブは絶対に必要という意見に変わってきています。

これは、クラブがあれば、当然そのお店には、クラブ員が集まり楽しい若者の広場といった感じをつくり出す、それによって新規ユーザーも集まってくるということ、お客さまの少ないお店には、他のお客さまも近よりにくいことになるというわけです。

そのうえ、このクラブを通じてお客さまたちの流行や興味を抱いていることなどを知り、需要の変化を先取りして、販売戦線においても先手先手にまわれる、まさに一石二鳥の効用をスポーツクラブはもっているのです。

ビッグスケールの販売方式の時代

この最もよい例が、ヤマハSLクラブです

最近のオートバイクラブの活動は、レジャーの多様化につれて、どんどんとビッグに、そしてワイドになってきています。

したがって、お店のクラブにも従来以上に行動的な積極的な活動が要求されてくるでしょう。ツーリングだけのクラブから、トレールランへ、オートキャンプへといった傾向がどんどん進んでいきますが、これもレジャー多様化のひとつです。

お店のこうした活動の一助となつて、多様なレジャー活動をくりひろげているのがSLクラブですが、最近の東京では、こうした行事を積極的に利用したり、主催したりしているお店は、販売実績も明らかに向上してきているようです。

行動するお店に、行動的な若者が集まる。これが次には新規ユーザーの紹介につながりそれがまた仲間を呼ぶといったように、お店を中心にスポーツ活動から生まれた輪はどんどんと大きくなっていくわけです。

夏は、オートバイレジャーの最盛期。学生さんたちの夏休みを利用して、組織を通じた楽しい企画を考え実施してみる絶好機です。免許教室にしても同じです。学生さんたちにとつては一番免許を取得しやすい時期が夏休みというわけです。

行動する季節です。お店でも積極的な販売活動を展開し、次の飛躍の足固めをなさってください。

SLクラブ、スポーツクラブあるいは免許教室、スポーツ教室などすべて、上記のような広い観点にたつてお店の販売活動に結びつけていくといったように、スケールの大きな販売方式がこれからの時代に強く望まれているのです。

Grade-up

魅力あふれるニューモデル群の登場です

XS650-E

RX350

DX250

HX90

AT125

V90-D



本格

New

ヤマハスポーツ

XS650-E

ディスクブレーキとセルがついた！
★



ヤマハ最大のマシン—— XS650-E
より安全に
より乗りやすく
格調を高めてのデビューです

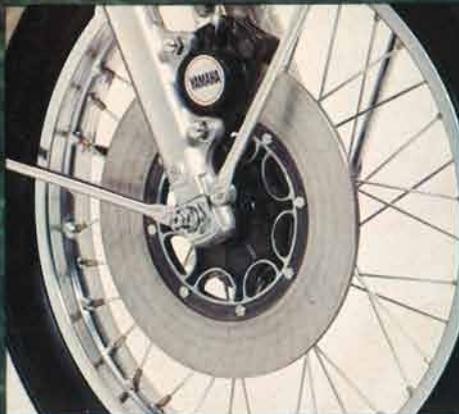
本格

New

ヤマハスポーツ

XS650-E

ディスクブレーキとセルがついた！
★



■まずブレーキ。前輪に油圧式ディスクを採用、一段と強化しました。構造は一名ガーリング型と呼ばれる対向ピストン式。鋼板のディスクを左右両側から締付ける本格型です。
 ■高速で効きがよく、連続使用が可能で、水にもほこりにもつよいのがディスクブレーキのすぐれた長所。しかもヤマハのそれは、ディスクを左右から締付けるばかりでなく、締付のパッドとディスクとの間隙は自動的に調節される本格型。まさに安全ブレーキです。



■次いで大きな特徴は、セルモーターがついたこと。このセルはデ・コンプ(減圧装置)と連動し、レバーひとつの操作でエンジンを軽く始動。エンジンがかかると同時にセルへの電源は自動的にきれる独自の仕組みです。またキャブのスターターも一新しました。



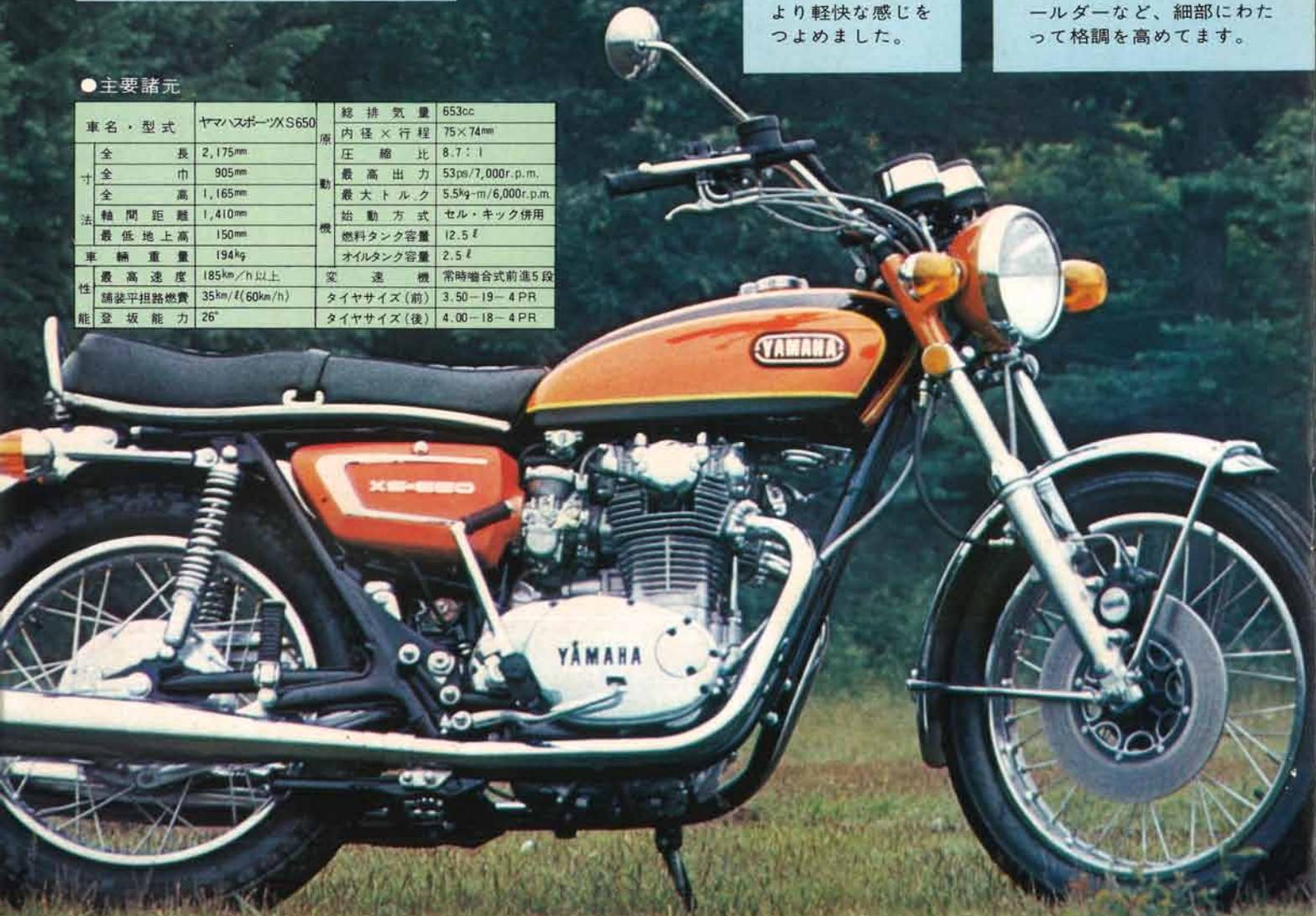
■おなじみセリアーニタイプのオレオフォークはアウターチューブをアルミ軽合金製に変更、バネ下重量を軽量化し、クッション効率を高めて、乗り心地を向上させました。またリヤのショックアブソーバーはアッパーケースを外し、より軽快な感じをつよめました。



■新鮮なカラーリングも大きなセールスポイント。マンダリンオレンジとブリリアンレッドの2種類があり、それぞれ燃料タンクは4色塗りというデラックス仕上げ。そのほかツヤ消しのハンドルクラウン、レバーホルダーなど、細部にわたって格調を高めています。

●主要諸元

| | | | | |
|-------|--------------|----------------|-----------|---------------------|
| 車名・型式 | ヤマハスポーツXS650 | 原 | 総排気量 | 653cc |
| 寸 | 全長 | 2,175mm | 内径×行程 | 75×74mm |
| | 全巾 | 905mm | 圧縮比 | 8.7:1 |
| 法 | 全高 | 1,165mm | 最高出力 | 53ps/7,000r.p.m. |
| | 軸間距離 | 1,410mm | 最大トルク | 5.5kg-m/6,000r.p.m. |
| 車 | 最低地上高 | 150mm | 始動方式 | セル・キック併用 |
| | 車輪重量 | 194kg | 燃料タンク容量 | 12.5ℓ |
| 性 | 最高速度 | 185km/h以上 | オイルタンク容量 | 2.5ℓ |
| | 舗装平坦路燃費 | 35km/ℓ(60km/h) | 変速機 | 常時噛合式前進5段 |
| 能 | 登坂能力 | 26° | タイヤサイズ(前) | 3.50-19-4PR |
| | | | タイヤサイズ(後) | 4.00-18-4PR |



装いを新たに強烈な印象

New

ヤマハスポーツ

RX350
DX250



キャンディオレンジとヤマハブラックのRX350



マンダリンオレンジとヤマハブラックのRX350

■世界最強の市販レーサーと折り紙つきのTR2、TD2をベースに、これをストリートモデルにモディファイしたのがヤマハスポーツRX350、DX250です。

■タンクレールを2本もつ本格ダブルクレードルの骨格、そしてセリアーニタイプのオレオなどは、即レーサーに活用できる実戦派。エンジンも、RX350はこのクラス唯一のフル・サイズで、DX250と共に性能はピカール。

■RX350、DX250のシビアな走りっぷりはすでに定評のあるところ。ロードレースでも圧倒的な性能の差を実証して抜群の人気を勝ち得ています。

■そのRX350、DX250がニューカラーでの登場です。ひときわ目につく新しいカラーリングは、若いお客さまをがっちりとらえます。さらに売りやすさを増した新型です。

●主要諸元

| 車名・型式 | ヤマハスポーツRX350 | ヤマハスポーツDX250 | |
|-----------|--------------|----------------------|----------------------|
| 寸法 | 全長 | 2,040mm | 2,040mm |
| | 全巾 | 835mm | 835mm |
| | 全高 | 1,085mm | 1,085mm |
| | 軸間距離 | 1,320mm | 1,320mm |
| | 最低地上高 | 155mm | 150mm |
| 車重 | 全重 | 141kg | 138kg |
| | 最高速度 | 170km/h | 150~160km/h |
| 性能 | 舗装平坦路燃費 | 35km/ℓ (60km/h) | 40km/ℓ (50km/h) |
| | 登坂能力 | 28° | 24° |
| 原動機 | 総排気量 | 347cc | 247cc |
| | 内径×行程 | 64×54mm | 54×54mm |
| | 圧縮比 | 6.9:1 | 7.1:1 |
| | 最高出力 | 36ps/7,000r.p.m. | 30ps/7,500r.p.m. |
| | 最大トルク | 3.87kg-m/6,500r.p.m. | 2.92kg-m/7,000r.p.m. |
| | 始動方式 | プライマリーキック | プライマリーキック |
| | 燃料タンク容量 | 12ℓ | 12ℓ |
| 変速機 | オイルタンク容量 | 2ℓ | 2ℓ |
| | 変速機 | 常時噛合式前進5段 | 常時噛合式前進5段 |
| タイヤサイズ(前) | 3.00-18-4PR | 3.00-18-4PR | |
| タイヤサイズ(後) | 3.50-18-4PR | 3.25-18-4PR | |



フロレズグリーンとクリーンホワイトのDX250



ヤマハブルーとキャンディオレンジのDX250

一新! ゆとりある90の誕生

ヤマハスポーツ

New HX90

あざやかな変身、見るからに頼もしい新しい90の誕生です。充実した装備プラス高度な安全性——大きな商売を呼びおこす大きな90の登場です。

■ ゆとりあるライディング・ポジションで売りこめます。2人乗りもろくなキルティングのシートは、ヒップアップで安全性も増加。またテールランプを大型化、サイドリフレクターを組み込み、前ブレーキ点灯式としました。

■ フレームは高張力鋼管使用のダイヤモンド型。しかもその構成はタンクレールをダブルにおいたレーサー仕様です。左右一体となったエヤクリーナーは湿式モルトブレン。効率に優れ、整備性もまた抜群です。

■ エンジンは低中速のつながりを向上した新設計のパワフル・ツイン。もちろんツー・キャブ方式。クランクケースカバーを一新、商品的魅力を大きく高めています。

● 主要諸元

| 車名・型式 | | ヤマハスポーツHX90 |
|-----------|----------|----------------------|
| 寸 | 全長 | 1,860mm |
| | 全巾 | 750mm |
| | 全高 | 1,000mm |
| 法 | 軸間距離 | 1,200mm |
| | 最低地上高 | 160mm |
| 車 | 全重量 | 95kg |
| | 最高速度 | 110km/h |
| 能 | 舗装平坦路燃費 | 65km/ℓ (40 km/h) |
| | 登坂能力 | 22° |
| 原 | 総排気量 | 89cc |
| | 内径×行程 | 36.5×43mm |
| 動 | 圧縮比 | 7.0 : 1 |
| | 最高出力 | 10.5ps/8,000r.p.m. |
| 機 | 最大トルク | 0.96kg-m/7,500r.p.m. |
| | 始動方式 | プライマリーキック |
| 変 | 燃料タンク容量 | 7.5ℓ |
| | オイルタンク容量 | 1.4ℓ |
| 速 | 機 | 常時噛合式前進5段 |
| タイヤサイズ(前) | | 2.50-18-4PR |
| タイヤサイズ(後) | | 2.50-18-4PR |



クリーンホワイトとヤマハブルーのHX90。
クリーンホワイトとブリリアンレッドもあります。

色はマリンブルーとマンダリンオレンジの2種類があります



マンダリンオレンジ

●主要諸元

| | | | | | |
|-------|---------|-----------------|-----------|-----------------------|----------------------|
| 車名・型式 | | ヤマハトレールAT125 | | 総排気量 | 123cc |
| 寸法 | 全長 | 1,960mm | 原動機 | 内径×行程 | 56×50mm |
| | 全巾 | 910mm | | 圧縮比 | 7.1:1 |
| | 全高 | 1,090mm | | 最高出力 | 13ps/7,000r.p.m. |
| | 軸間距離 | 1,285mm | | 最大トルク | 1.38kg-m/6,000r.p.m. |
| | 最低地上高 | 225mm | | 始動方式 | プライマリーキック |
| 性能 | 車体重量 | 94kg | 燃料タンク容量 | 7ℓ | |
| | 最高速度 | 110km/h | | オイルタンク容量 | 1.2ℓ |
| 性能 | 舗装平坦路燃費 | 55km/ℓ (50km/h) | 変速機 | 常時噛合式前進5段 | |
| | 登坂能力 | 30° | タイヤサイズ(前) | 3.00-18-4PR(12.00-18) | |
| | | | タイヤサイズ(後) | 3.25-18-4PR(12.00-18) | |

野をかける精悍さを表現
ヤマハトレール
New AT125

ニュー・トレールAT125の発売です。先に発売されたHT90、DT250、RT360につづく『新型』のデビューです。

これでヤマハトレールシリーズはすべて一新！“7ポート+ピストンリードバルブ”のねばり強いエンジンが決め手の「新型」です

“走り”も“安全性”も抜群のメカ

★トリップメーター付
スピードメーター

★25ワットヘッドライト

★剛性を増した2本締めアンダーブラケット

★軽量、堅固、作動性のよいアルミア
ウターチューブ

★ヒップアップ・キルティング仕上げのシート

★容量アップ6V4AH

★湿式モルトブレンのエヤクリーナー材

★プッシュ式の燃料タンクキャップ

★明るい尾灯、大きい
方向指示灯(前後)



★13馬力/1.38kg-m、7ポートのアルミシリンダー

★ねばり強さを生むピストンリードバルブ

★使いやすいノブ式スタータスイッチ

★防水対策を完ペキにしたプラグキャップ

★便利なプライマリー式キック

★5段切替式リヤクッション

★防塵防水が完ペキで特許のブレーキ

マリンブルーのAT125

らくらくメイトの90に *ニューカラーを追加*

売れゆき好調の“らくらくメイト”——そのシリーズ最大の車種V90-Dに新しいカラー、鮮やかなメタリックコスミックブルーが加わりました。落ちついた色調で好評の従来のメタリックコサックグレーと合わせて、いよいよ売りやすさを増したV90-Dです。

★アルミシリンダー+リードバルブの 7.5 馬力エンジン

★大型燃料タンクに太いタイヤで遠距離もらくらく

★防水防塵の完ぺきさで特許のブレーキ

★12ボルト電装の大型ライト群

★サイドリフレクター、オーディオパイロット付フラッシャー、前ブレーキストップライト、オートループオイルの残量明示方式、負圧式燃料コック、大型キャリヤ、フロントキャリヤ、サイドスタンド……など、安全性、便利さでひとときわ親切な設計です



「さあ、また免許教室の準備だ！」水村吉之
さん(右)とインストラクターの松浦さん(ヤ
マハ埼玉)



こんにちは
ヤマハ
です

免許教室 合格するまで面倒みます

埼玉県南埼玉郡白岡町*****
水村サイクルセンター

ヤマハ運転免許教室を受講した
お客さまには、なんとしてでも免
許を取得していただきたいと、マ
イクロバスで運転試験場まで送り
迎え。試験に何回落ちても、合格
するまでは面倒をみるという熱の
入れよう。こうした誠意が、お客
さまの心を打って、免許教室がヤ
マハメイトの実売の伸びに、しっ
かりと結びついているヤマハフレ
ンド店さんがあります。

★大小の規模の教室を開催★

埼玉県大宮市より、東北本線で十数分。白岡町は、東京への通勤者のベッドタウンとしての要素も加わり、人口二万四千人にふえています。

町の中央通りに位する水村サイクルセンターさんは、昭和四十四年十月に第一回ヤマハ運転免許教室を開いて以来、定期的に、この催しを重ねてきました。

ときには、銀行の会議室を会場に規模の大きい教室を、ときにはお店の二階で小人数の受講者を対象にした教室を開催し、運転免許証のほしい人びとの便宜を図ってきました。

水村サイクルセンターさんは、昭和六年からの老舗。経営者の水村福太郎さんと次男の吉之さんが、自転車とオートバイの販売にあたり、長男の広太郎さんは別に、自転車の卸業を営んでいます。

★マイクロバスで試験場へ送迎★

運転免許教室の運営は吉之さんが中心となつて行なってきました。

第一回目の教室は、受講希望者が殺到したため、二回にわけて開催したほどです。白岡町から約十五キロ離れた大宮市の運転免許試験場へ受験者を送迎するにも、レンタルのマ

イクロバスでは間に合わず、乗用車を二台追加したほどでした。

「受講者は二十人から三十人ぐらいが、いちばん勉強に身が入る」そう考えた吉之さんは、それ以来、有線放送などによる大規模な宣伝を控えています。

むしろ、店に立寄ったお客さまに、直接、免許教室の開催を教えてあげる方法に力を入れています。

★合格率70%。実売率も50%★

最初は受講者も、男性が六割に女性が四割でしたが、最近では、この比率が逆になりました。

女性のお客さまが、通勤に、通学に、幼稚園への送り迎えに、どんどんメイトを使っています。

免許教室の受講者も、これまで面識のなかった人がほとんどです。

合格率も七〇%と好調。受講者の希望を聞いて、一緒に試験場に行き、合格するまで、何度でもお世話をする誠意が好評です。

しかも講習会から受験手数料、試験場への送迎の費用まで含めて、会費を一千円程度におさえている点でも、お客さまから感謝されています。

免許教室による実売率も約五割。すでに家に原付車がある人、十六才になったから免許を取っておこうという人は、いずれはお客さ

まになっていただける可能性の強い人です。

若い男性の多くが、東京などへ通勤に行つてしまうという土地柄、スポーツ車の需要は低調。それをおぎなうためにも、運転免許教室で実用車の需要を伸ばしてきた水村サイクルセンターさんですが、これからはSLクラブ員の拡大などを通じて、スポーツ車にも力を入れる方針をおし進めています。

63才で免許をとりました

水村サイクルセンターのお客さま

高恒金作さん

水村サイクルセンター主催のヤマハ運転免許教室で勉強して、希望の免許証を手に入れた人びと。その最年長者は、六十三才の高恒金作さんです。建築業の高恒さんは、さつそくらくらくメイトを購入して、元気に仕事場へ通っています。

高恒さんの話「水村さんとは古いつき合いです。去年、新聞折込みチラシで、免許教室のことを知りました。銀行の二階へ行けば勉強できるのか、と出掛けて行つたのですが、勉強など何十年もやっていないので、のみ込みが悪く、一度目は試験に落ちてしまいました。嫁のほうは、簡単に合格しましたね。わたしも、二度目で合格することができました。水村さんが、合格するまではと、試験場への往復まで面倒をみてくれたんですが、自分一人だったら、もう受けに行かなかつたでしょうね。さつそくヤマハメイトに乗っていますが、とても便利です」

▼「こんどはスポーツに
力を入れよう」展示方
法をディスカッション
する水村さん父子。

水村福太郎さんご夫妻▶
と、水村吉之さんご夫
妻。左から2人目はお
客さまの高恒さん。



ことし免許を取った63才の高恒さん(右)と、水村福太郎さん。

アタック!

こちら大奮闘の

★ミニトレールクラブ★



陣馬山の展望台に勢ぞろいの“われらミニ野郎”



ここは平山の頂上、東海自然歩道の一部。やっとたどりついた山頂でフウフウしてるのはライダーだけ。それにしてもタフなミニ。

野に山に、また海にと太陽の夏、S
Lスポーツツレジャーの夏の到来です。
あちこちから楽しいSLレポートが
伝えられてきますが、これはヤマハS
Lクラブ関東地方本部・城東支部の山
崎オートさんで行なつたヤマハミニ・
FT50ばかりのアドベンチャーツアー
のアタック報告です。

ミニを駆って大自然をワイドに遊ぼうと、
私ども山崎オートのお客さまが集まり、山岳
ツアーをめざす「ヤマハミニミニクラブ」が
この6月に誕生しました。

クラブ員は十五名。平均年齢十八才と若さ
いっばいの楽しいクラブです。

クラブ結成とともに、会員はツーリングに
オートキャンプにとSLプランで頭がいっぱ
い。そこで第一回、クラブ結成記念ツーリン
グとして、東京都下の陣場山(標高八五七m)
に挑むことに集議一決しました。

六月二十七日、午前七時、足立区本木の店
頭を出発した十一台のミニは、勇躍はじめの
目的地・高尾山に向けてスタート。甲州街道
から八王子を経て高尾山に最初のアタックを



ウファーつかれた。
ごころうさんヤマハミニ。



林道をずんずん登る。ひろがるひろがるミニの世界。



生いしげる雑草の林をぬけて、また雑草の中へ。道を拓くのはミニとオレ!

ワッショイ、ワッショイ、難関に
さすがのミニもひと苦勞。



かけたわけです。

ところが、ここは名にしおうハイキングコース、ハイカーが多くてとても攻略不可能、そこで本来の目的地の陣馬山へ。

ここでは雨に降られてしまいました。一行は意気さかんに登りにかかります。しかしやはりここもハイカーが多すぎてとてもトレールランどころではありません。

しかたなく、下山して裏道から再びアタックにかかりますが、とうとう途中の展望台までたどりついて断念。

残念とばかり、またまた目的をかえて隣りの平山へ。こんなに気軽に行動できるのもミニだからこそ……。

ここは登る人もないような山ですが、嶮しさだけはかなりのもの。クラブ員が協力し、一台ずつ押し上げるような場所の連続です。

どうにか三度目にして、やっと頂上をきわめたものでした。

こうして260kmを走破して帰宅したのが午後五時、一人の落伍者もなく、もちろんミニはライダー以上にケロツとした状態です。途中へバっていたクラブ員も、帰ってきたとたんに「また行きたい」と語るほど、やはり身軽な行動とハードなアタックは、小さなタフガイ・ヤマハミニだったからこそできたのだとミニミニクラブの一同は大いに自信を深めたものです。第一回としては大成功のSLアドベンチャーツアーでした。



ペナンの
フェスティバル

マレー半島ペナンの
年一度の盛大なお祭り
のシーンですが、アク
ロバット、芝居などの
アトラクションにまじ
り、はじめて現地の
ヤマハディーラーがフ
ェスティバルに参加、
色鮮やかなフラッグと、
そろいのシャツ、キャッ
プで人目をひきました。



シックスホイルレース

●映画になったオーストラリアのトレイルマン
(六輪北へ)

以前本誌で紹介したことがありますが、ヤマハトレールで、オーストラリア縦断を試みた三人の男の冒険物語が映画にまとめられました。

三台の二五〇cc DT1は、オーストラリア大陸の南の端のウイロン・プロモントリーから、北のはずれのケープヨークペニンシュラまで、三週間四千マイルの最もタフなツーリングに耐えたのです。水原と砂漠のオーストラリア大陸縦断は、まさにトレールの決定版です。

映画はカラーで約一時間のフィルムにまとめられ、現地で大きな反響を呼んでいます。間もなく世界の各地にも出回るものと思われます。

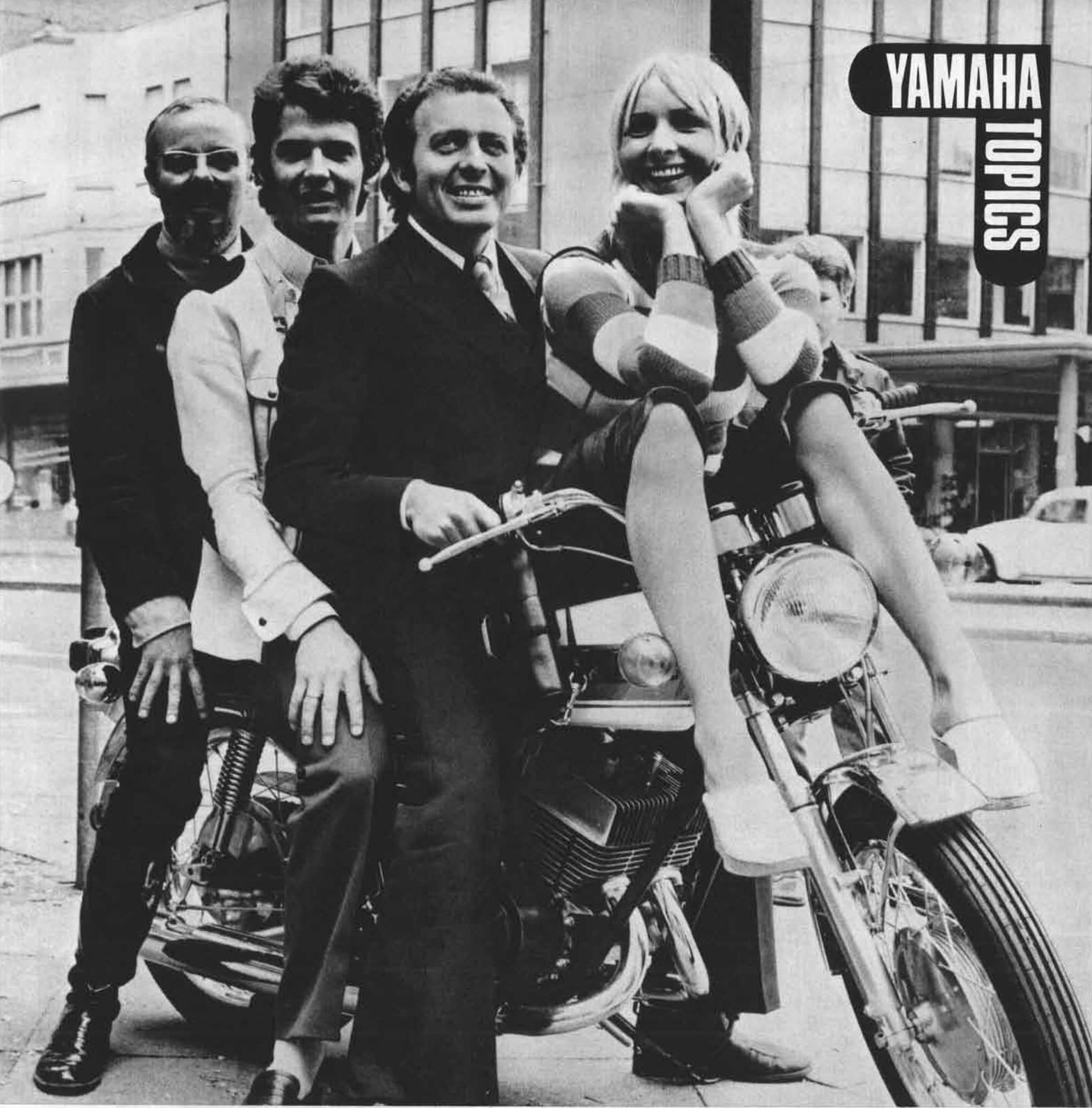
これぞ!!

ロードマスター



インストラクターを先頭に、交通ルールを守って整然としたグループ・ツアーの手本を見せるのは——ヤマハ栃木S-L店主催の第一回ツーリング教室。

安全運転を勉強しようと、宇都宮を出発し鶏頂山でトレールランを、塩原、那須高原でスピードツアーを楽しむ二一六キロの周回コースでスポーツツレジャーを楽しみました。



ヤマハフレンド に 仲間入り

【YAMAHA MOTOR N.V. 発】西

ドイツのデュッセルドルフ市とい
えば、工業都市としてその名が広
く知られていますが、この地域で
のヤマハの進出は素晴らしく、デ
ュッセルドルフ市でもっとも大手
のモーターサイクル・ディーラーで
あるハーンブラザー社も市場の傾
向にしたがって、いよいよヤマハ
製品の販促にのりだすことになり
ました。

同社のヤマハディーラーとしての
発足は、現地の各新聞がかなりの
スペースをさいて報道しましたが、
この種の出来事が、一般の注意を
これほどひきつけたのは最近では
異例のことです。

写真はヤマハ製品の取扱いで業績
アップをねらう幹部とアイドルの陽
気なスナップ。

《スノーモビルは有望》

米国の専門ジャーナリストが来訪

過日、米国のスノーモビル専門誌「スノー
ゴーアール」編集長J・チャールトン氏、「ス
ノースポーツ」編集長H・フィオラ氏が、ヤ
マハインターナショナルのセールスマネーじ
ャーM・キャラウエー氏に伴われて来日、四
日間にわたってヤマハ企業グループを見学し
たのち、国内の関係ジャーナリストとスノー
モビル産業の現況および将来について活発な
意見を交換しました。

彼等の話によると、現在北米、カナダ地域
のスノーモビルの年間需要量は約五十万台、
保有台数は百七十万に達しています。一九五
九年当時の生産量が二五〇台程度であったこ
とを思うと、これはまさに驚異的な伸張率だ
といえます。

レジャーに実用に、この小型ランドビーク
ルの人気は今後も高まることが予想されます
が、今年のイーグルリバー世界選手権タービ
ーで実証されたように、ヤマハ製品の高品質
・高性能にはすでに定評があり、市場の最も有
望な銘柄の一つであるとのこと。

日本と北米といえは約八千キロもへだたっ
ていますが、ヤマハはこの市場の動向に極め
て敏感であり、また生産も高度に能率化され
ているので、ヤマハがこの分野でリーダーを
とることは間違いないと断言しました。



浜松ホテルグランドでのインタビュ
ー。左よりキャラウエー氏、フィオ
ラ氏、チャールトン氏。



高度に自動化・能率化された生産ラ
インに驚く一行。

おや！ この風景 十二？

——と思われる方が多いことでしょうが、
これは茨城県のヤマハフレンド店・藤枝輪業
小川店さんが主催して、航空自衛隊百里基地
でひらかれたオートバイの展示・試乗とボー
ト・船外機の展示会です。やりましたですね
え——。成果も上々でした。

九州・柳川に

漁船ショップ誕生



ショールーム内を熱心に見てまわる
マーケットリーダーのかたがた



オープンしたヤマハ漁船ショップ

ヤマハ和船・船外機コンビに、F・R・P
ヤマハ漁船は、各地の沿岸漁業者の間で、圧
倒的な人気を得ていますが、ノリの主要生産
地・九州に、はじめてヤマハ漁船ショップが
誕生しました。

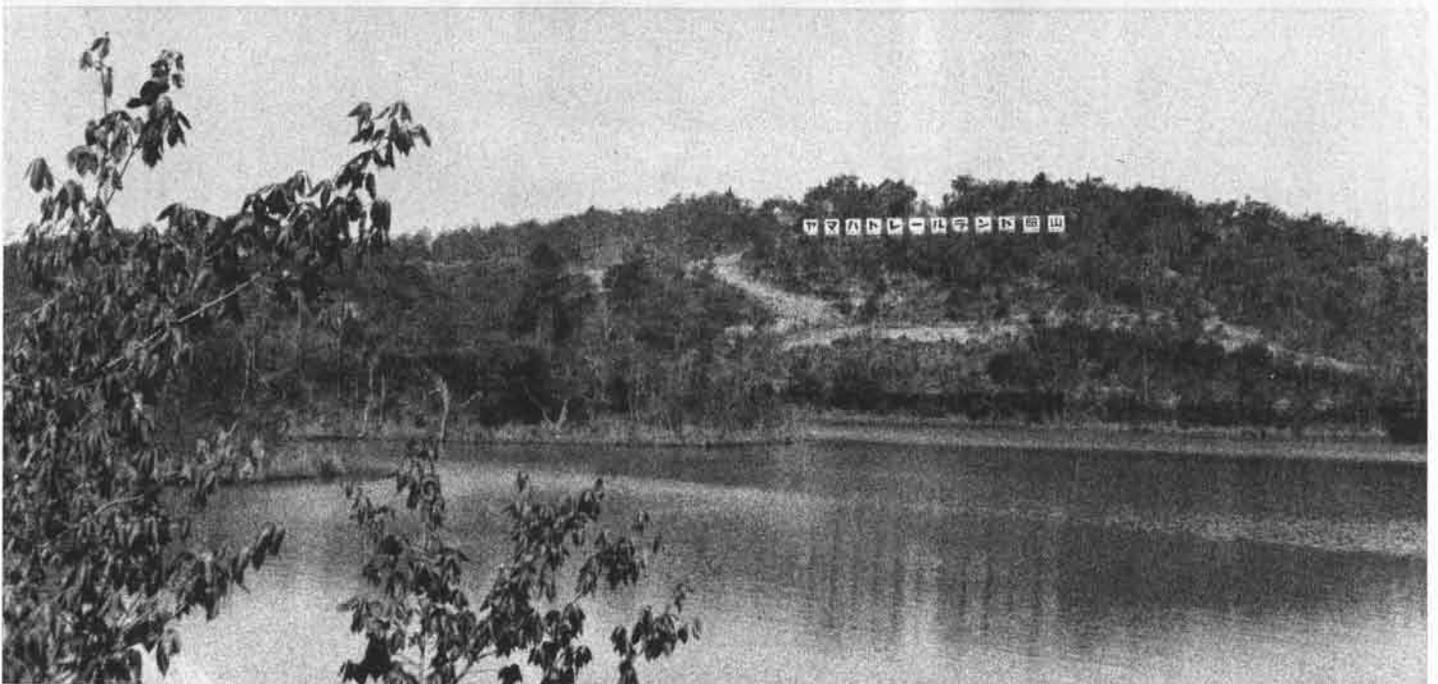
場所は水郷で名高い福岡県柳川市。七月八
日のオープン披露パーティーには、多数のマ
ーケットリーダーのかたがたが、お祝いに駆
けつけてくれました。

湖水に接してオープン

トレールランド岡山のご利用を!

〔大阪支店発〕美しい湖に面した「トレール
ランド岡山」がこのほどオープンしました。
コースは初心者対象のショートコース一・
二キロを兼ねた一・七キロで、このほか試走
コースや駐車場の設備も用意されています。
また美しい湖に接してキャンプ場がつくら
れているのは他のトレールランドにはみられ
ない特色といえます。しかも岡山市から三十
分の距離にあり、今後はSLクラブを中心に
活発な利用が計画されています。

詳細についてはヤマハ岡山株式会社(〒700
岡山市西古松三三一(〇八六二・四一・一八
〇三)まで)まで。





P.リード^[ヤマ]3勝目 ダッチTT

マン島 TT のドラマチックな三重勝のあと世界選手権シリーズ第4戦は6月26日(土)、舞台をオランダ・アッセン近郊のバンドレンテに移して行なわれた。

西独、TTと二連勝して目下最好調のベテランP・リードは、17周81.33マイルの250cc級レースのスタートからゴールまで独走、シリーズ三勝目をあげ、今年のタイトルにまた大きく一歩近づいた。

またこのレース、ヤマハ250cc TD 2市販レーサーが1位から以下14位までを独占、13万に達した大観衆に高性能ヤマハを強烈に印象づけた。

タイのヤマハラリー



▲熱帯にある国とはいふものの、ライダーは長そでのヤマハシャツを着用。ヘルメットもつけています。出発地点で。



▲第1チェックポイントでは、タイムレコーダーを利用しての時間を刻印。このラリーにはシエル石油からの応援もあった。

【SIAM YAMAHA 発】ヤマハのオートバイによるラリーが最近タイではじめて催されました。

主催したのはバンコックのサイアム・モーターでしたが、約二百キロのコースの要所にチェックポイントがおかれ、参加者はここで必ずタイムをチェックされるわけですが、ここではヤマハオートバイに関するクイズも出題され、首尾よく解けた人にはボーナス点を与えられ、解けなかった人にはペナルティポイントが課せられました。

ほぼ日本のタイムラリーのやり方と同じですが、ライダーは一台につき二人ときめられ交替で走るようになっていました。

この種の催しはタイでは初めてで、非常に盛大なラリーになりましたが、ベテラン・ライダーP・チュラモントン(過日米日)がウイナーになり、賞品のヤマハ五〇cc F S 1 を獲得しました。

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、お店のみなさんで
ご覧ください。お客さまをお迎えしたときの“話のタネ”に絶好です。

リードバルブ

“らくらくメイト”や“ニュー・ヤマハトレール”で、いちやく脚光をあびている新技術がリードバルブ吸入方式。とくに、新型のトレール・シリーズでは7ポートと組合せて働くピストンリードバルブということで、ひときわ注目度も高いようです。そこで、今号はリードバルブの取扱いにポイントを合わせて説明してみることにしました。

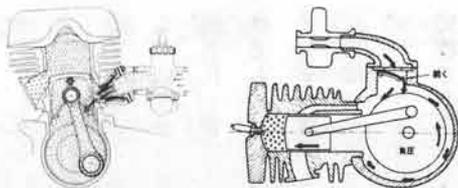
●リードバルブとは

リードバルブのリード(reed)とは楽器の舌、ハーモニカのあれです。つまりフタでもあり、バルブとなるわけです。

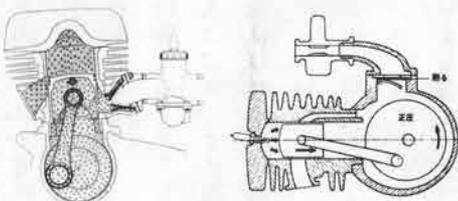
しかもこのバルブの働きはエンジンの働きによって自動的に作動されるもので、エンジン回転に応じた吸入タイミングの変化が生じ、吸入効率の向上が図られるほか、低速回転での吹返しの防止、燃料の節約、始動性の向上、低速トルクの増大など、大きな利点を生みだし、しかも設計的にはあまり制約をうけずコンパクトにまとめられるという数多くの特長をもっています。

●リードバルブの働き

- a. ピストン上昇行程ではクランク室内は負圧になるためバルブが開き、クランク室へ混合気が流れ込みます。

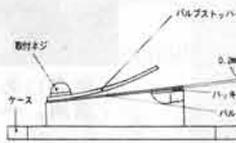
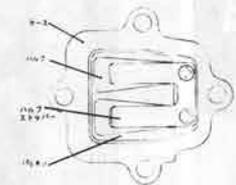


- b. ピストン下降行程では、クランク室内は徐々に大気圧に比べ正圧となるためバルブは閉じます。



●リードバルブの構造

- a. バルブ
特殊ステンレス鋼に弾性をもたせたもので、吸入孔を開閉する。
- b. ケース
アルミニウム合金ダイキャスト製。
- c. パッキン
耐熱・耐油性に優れたゴムでケースに焼付けられている。
- d. バルブストッパー
冷間圧延銅板製で高度な耐久性を持ち、バルブの働きを制御する。



●リードバルブの取扱い

リードバルブはクランク室の圧力変動、吸排気慣性等により作動する非常にデリケートなものです。したがってその取扱いには十分な注意が必要です。

- a. 保管
砂塵、湿気、日光、特に塩分には敏感ですので完全に隔離すること、またバルブは手で触れることをさけて下さい。

b. 点検

イ. バルブ

亀裂、折れを確認し、異常があれば交換する。

ロ. バルブストッパー

バルブストッパーはバルブの働きを規制するものでストッパー端面からケースのパッキンまでの寸法で規制されている。

| 基準値 | V50(E) | 7 ±0.3mm |
|-----|---------|------------|
| | V70(E) | 8.5 ±0.3mm |
| | V90 | 7.6 ±0.3mm |
| | H T 90 | 8.5 ±0.3mm |
| | A T 125 | 7.6 ±0.3mm |
| | D T 250 | 9.3 ±0.3mm |
| | R T 360 | 9.3 ±0.3mm |

ハ. 取付ネジ

バルブ、バルブストッパーの取付ネジでこのネジの締付力は、バルブ、バルブストッパー・ケース変形時に影響を与える。

締付力 8.0kg-cm

ニ. パッキン

パッキンはケースに焼付けられているためケースとの剥離を点検します。パッキンが剥離しますとバルブとの当りがわるくなり満足な性能は得られません。

※リードバルブは、各部品に異常が認められる場合原則としてリードバルブアッセンブリーで交換して下さい。



漁場を、
そして水の上のレジャーをひろげる——

たのもしい航跡

新発売

パワフル25 ヤマハP-450

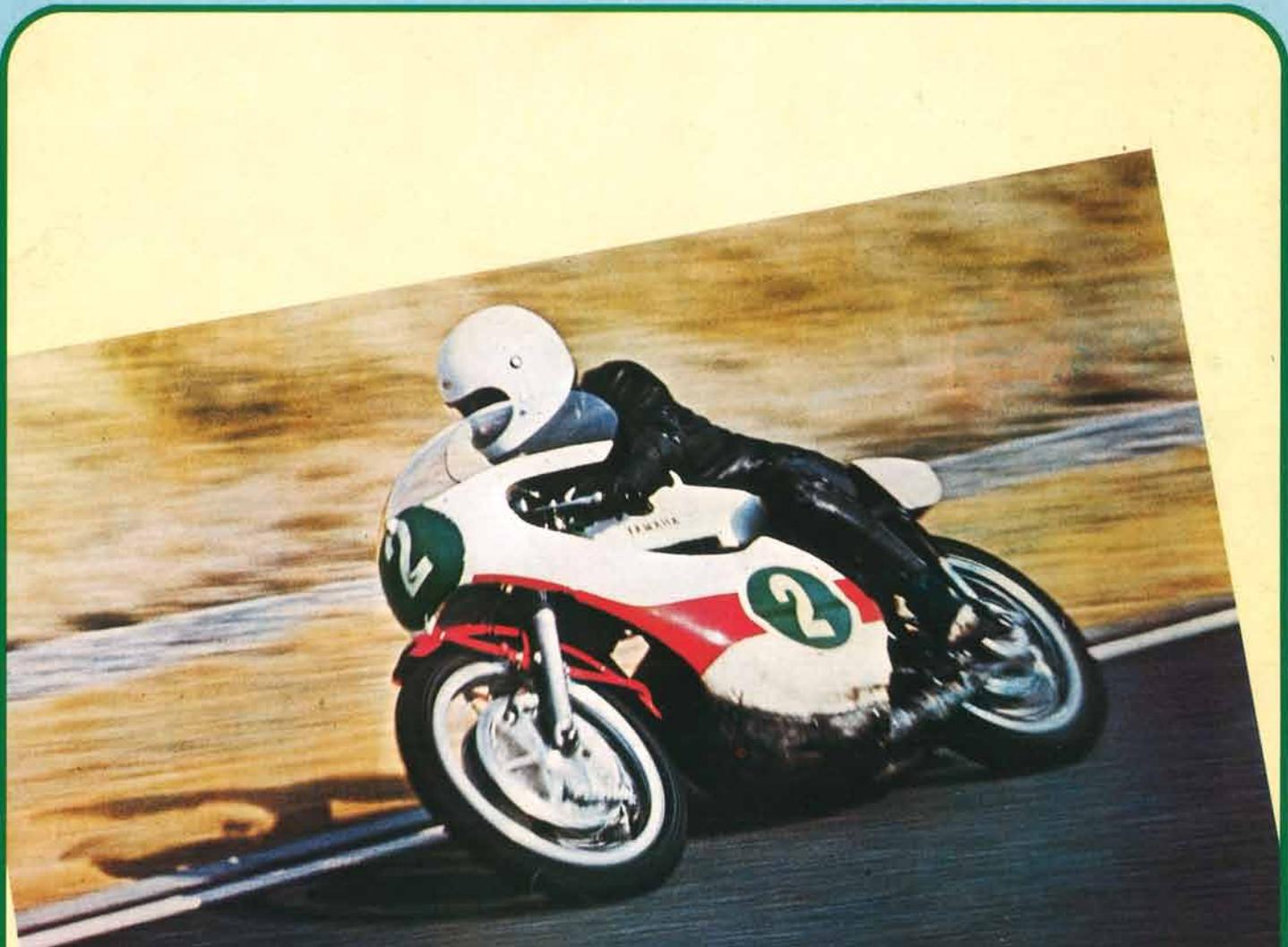
25馬力・水冷2気筒！ 日本の海が待っていた力あふれる船外機——ヤマハP-450は水の作業をスピードアップ、また楽しいマリンレジャーをつくりだす高性能エンジンです。

軽量わずか38kg・運転のらくな前面操作・前進／中立／後進のフルチェンジ・自動ロック式のチルトレバー・完全防水式のトップカウル・釣り糸巻込み防止設計・大型透明の燃料フィルター・安定したトローリング性能・電動スターターキットなど豊富なオプション類。

スポーツはヤマハ

圧勝

“モータースポーツの世界を広げるヤマハ”
の心意気をワイドに表わしたジャンボ・ポスター（728×1030mm）です。



圧勝

1971
世界GP マン島TTレースヤマハ3種目制覇
全日本選手権 鈴鹿ロードレースヤマハ9種目制覇
125ccクラス ヤマハ43勝
150ccクラス ヤマハ122勝
250ccクラス ヤマハ179勝
350ccクラス ヤマハ179勝
500ccクラス ヤマハ179勝
全日本選手権 ヤマハ179勝
鈴鹿ロードレース ヤマハ179勝
YAMAHA