

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS

NO. 9





目次

ヤマハYA・5

シーズン目前に活気あふれる発送風景

またえぬいたYDT・1

ライフにのったヤマハのPR

ことしも よろしく

夢を開発するヤマハ技術陣

くるまを運ぶくるまの話

手をつないで

マンガ

王様とセールス

あなたが車の恋人に

名ライダー物語

ライディング・テクニク

ヤマハ風土記

人物ハイライト

東南アジア サービス・ルポ

ヤマハ・トビックス

そろばん三四郎



ヤマハYDT-1 250cc



目次

ヤマハYA・5
シーズン目前に活気あふれる発送風景

きたえぬいたYDT・1

ライフにのったヤマハのPR

ことしも よろしく

夢を開発するヤマハ技術陣

くるまを運ぶくるまの話

手をつないで

マンガ

王様とセールス

あなたが車の恋人に

名ライダー物語

ライディング・テクニク

ヤマハ風土記

人物ハイライト

東南アジア サービス・ルポ

ヤマハ・トビックス

そろばん三四郎

きたえぬいた YDT-1



操縦安定性に優れたYDS2
のスポーティな車体と 強力
取扱い容易なYD3エンジン
との結合は 幾多の試練を経
てめでたく完成 ここに装い
も新たなYDT-1が誕生した



テストライダーたるものは ただキロ数をかせぐものにあらず 愛車をイジメぬく大きな愛も必要だ

長い苦しいテスト行だったが データが生きる日も近づいた

夏至れば陽に焦がし 冬来りなば 風に鍛えん





交通のはげしい一般道路にも進出 安全性のテストもくりかえす

別れもたのし 役得の甘酸っぱい香りで YDT-1の前途を祝そう

YDT-1 諸元

車体

全長1990mm 全巾735mm 全高1080mm 軸間距離1290mm 乾燥重量 150kg 最低地上高 130mm

エンジン

空冷2サイクル2シリンダ 並列 総排気量 247cc 内径行程54×54mm 圧縮比7:1
最大出力18PS / 6500rpm 最大トルク 2.4 kg-m / 4500rpm

性能

最高速度 130km/h 燃費45km/l 登坂能力4% 最小回転半径2.20m 制動停止距離12 m (50km/h)



世界最大の発行部数を誇るグラフ雑誌「ライフ」の紙面いっぱいに掲載された ヤマハのPR頁です
ことしこそ ヤマハが「世界のヤマハ」へ跳躍する年です 内外ともに積極的な活動を開始しました

ADVERTISED IN
LIFE



New "Lightweights" bring fun for the whole family!

New 1963 models of the internationally famous YAMAHAS are now being shown by dealers. Discover the fun a YAMAHA will give you the year 'round!

Try the YAMAHA! Fully-equipped, it weighs only 133 pounds, yet its sturdy construction and precision-engineered 5-hp motor will thrill you with its trouble-free performance. Hundreds of fun-packed miles for less than a dollar's worth of gas! A real swinging champion that's easier to use than a bicycle! (And two can ride as cheap as one!)

YAMAHAS are fun for every member of the family—mom, pop, and older youngsters! Just the thing for commuting from home to work, or school, or play. And who worries about parking with a YAMAHA?

Solve that important gift problem this Christmas with a YAMAHA. It will quietly say "Merry Christmas" for years to come... (YAMAHAS are always quiet, but they're a lot of fun!)

Compare all the features of a YAMAHA before you buy something else. (If you wait until afterward you may be sorry, and we don't want that to happen.) Remember, a YAMAHA comes to you fully equipped, ready to press the button and start your fun!



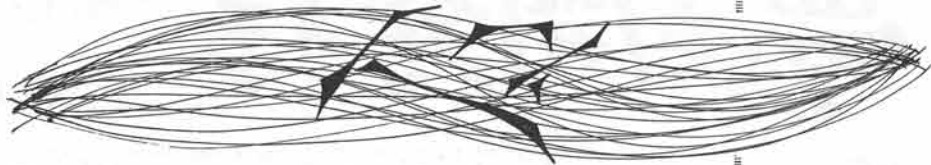
For The Sports Enthusiast
YAMAHA's Famous 250-S
Twin Cylinder 23-hp
5-speed road model

YAMAHA INTERNATIONAL CORPORATION



YAMAHA

1224 South San Pedro Street, Los Angeles 15, California / Richmond B.0237



ことしもよろしく

ヤマハ発動機(株)
取締役社長

川上源一



新らしい春がやってきました。
ことしもみなさまとともに更に業界の発展を
図って参りたく、年頭に当りましてヤマハの
所信をのべてさせていただきます。

ヤマハ号が誕生してはや九年目を迎え、ヤマハの
発展をここに見ることができましたことは、常に
変わらぬヤマハファンならびに販売店のみなさまの
暖かいご支援のたまものと深く感謝いたしております。

ヤマハは販売される方も、ご愛乗くださる方にも
ご満足いただけるように、ことしは販売秩序と十分
なアフターサービスの確立を強力に推進いたして
参ります。

このためには「売る立場」「買う立場」の

十分な理解の上立って商品計画をして参ることが、
「作る立場」のわれわれに必要な態度と考
えます。ことしの一般市販車への企画につ
いては、数種の新車紹介をいたして参る所
存でございます。

また、レースには、昨年の第一回全日本
ロードレースにおける貴重な体験をもとに
して内外の各レースに参加し、市場にお
けるみなさまのご期待、ご支援におこた
えして参る決心でございます。

おわりに、ことしもお客様、販売店、特約
店のみなさまに「愛されるヤマハ」であ
りますよう心がけて参ります。よろしく
ご支援のほどお願い申し上げます。

夢を開発する

新春放談

ヤマハ技術陣

保吉清夫 進彦 夫則忠 雄雄 一
 昌西 信 国 秀義 孝 久 桂
 村 瀬 川 本 永 田 子 田 橋 喜 田 見
 設計課 中安間 塩島 森 岡 金 玉 高 西 高

■ 第1 出 席
 ■ 第2 出 席

司会 きょうは新春放談ということで、皆さん日頃心に抱いている「将来の夢」を大いにしゃべって戴きたいんです。

まず、エンジン部門から、ヤマハの技術陣として将来こんなエンジンを作りたいという夢を聞かせてもらいましょうか。

Y どうも技術屋というのは、夢と言われましても、とかく、それを実現するのは：という具体的な問題にすぐ頭が走ってしまいまして、なかなか夢が抱きにくいんですが、現在の2サイクル・エンジンで一万五千から二万回転にもっていても別に問題を起さないというエンジンを開発していきたいと考えています。それとオートバイ以外の分野に、非常に高性能化された2サイクルエンジンを開発していきたいと、まあそんな夢を描いています。

A 回転があがれば必然的に馬力がでる。現在のペアリングはだいたい三万回転ぐらいまでは持つので、エンジンもペアリングと同じくらいまわせられるというものを作りたいですね。これは現実に近い夢ですが…。

司会 2サイクルと4サイクルとではどちらに大きな夢があるでしょうかね。

H それは2サイクルだ。2サイクルには未開発の分野が相当ある。潤滑にしても、掃

排気の問題にしても……。だからそれだけ夢がいっぱいあるわけで、だから夢のエンジンというのは2サイクルのことなんだ。(笑)

M これは手頃の夢かどうか分かりませんがとにかく2サイクル・メーカである以上4サイクルの2倍の出力をだしてみたい。

S 私は2サイクルの長短、4サイクルの長短ということで論争のあること自体が、そのもの自体まだ不完全であるということをも物語っていると考えるんです。だから奇想天外のことでも大いにアイデアを駆使して、2サイクル、4サイクルというような論争を断ちきるようなものを作らなければならないと思っています。

司会 どういう形態をとろうと、50ccクラスの実用エンジンで15馬力、あるいは20馬力というのはそう遠い夢ではないんでしょうね。

H すでにリッター二〇〇馬力ぐらい出ているんじゃないかな。

A 現在のものではスーパーチャージャーを使わなきゃ無理だろう。

Y それと排気ガスタービンを使うこと。

M その辺は実現できませんね。

M 2サイクルで問題になるのは掃給気



<中 村>



<安 間>

効率といったことにあるのですが、スーパーチャージャーで吹きぬかせて、本当の圧縮のはじまる時分にちょっと燃料を入れてやったらどうでしょう。要するに燃料の直接噴射ということですが、燃料消費の解決策として、掃気は空気のみでやるという方法……。これはそうむずかしい問題ではないですね。

H スーパーチャージャーというのは空気を濃くすることだから、何か鼻グスリみたいな薬品をもってきて、それが盛んに酸素を放出して、それをコントロールしながらキヤブの中に入れるということをすればさらに簡単になるんだがね……。 (笑)

司会 話を飛躍させまして、レシプロ・エンジンにかわるものというところなんものがありませんか。

S ヴァンケルのような回転エンジンか、自動車ですでに実用化されつつあるガスタービンといったものになるでしょう。

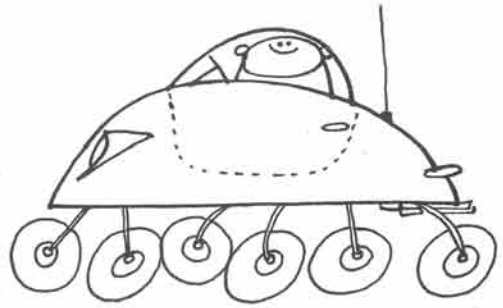
H さらに進めば原子力エンジンだ……。

A 原子力エンジンなら1mm四方ぐらいの燃料で永久に走れる。もう燃費がどうのこうのなどという問題はなくなっちゃう。

T いずれはそんな時代もくるでしょうね。

司会 とこ

で燃費の話が出たんですが、ガソリン以外の燃料で走るというエンジンの話をもっと発展させてください。



A すでに出来ている。プロパンガスを使ったものがそれだ。戦時中の代燃車などはガソリンのかわりに薪を燃やして走っていた。

Y それじゃ夢にならない。(笑) しかし、太陽電池とか、燃料電池とかを動力源としたものが現われることは当然予想されますね。

M オートバイは軽量であるということが非常に重要なので、よほどその点で

軽量のものを使わなければなりませんね。

Y しかしエネルギーが非常に強いということになれば、必ずしも軽くなくてもいいということがいえるんじゃないかな。

司会 最近、都会地では排気ガスが大きな問題として取上げられています。排気ガスをださないということは燃料電池式エンジンを早く実現させたいものですね。

S 現在のエンジンでもアルコールを燃料とすれば問題ないでしょう。

H 不完全燃焼したら、うしろの人がみな



<間 瀬>



<塩 川>



<島 本>

酔っぱらっちゃったなんてことになる。(笑)
司会 排気ガスの問題とやらんで音のほうはどうですか。もっとリズムミカルな、聞いていて気持ちのいい音になりませんか。

M それは出来ると思いますね。聞いていい音というのはあるんですから。

H 排気管あたりを管楽器のように合わせられてね、自分の好きな音色が選べる…。

A 日本楽器さんにお願ひしてみるか(笑)

S 同じ大きさの音でも、それが楽音に近いと不快感がなくなりますからね。単音と和音とは感じがまるっきり違いますから、Y D のようなツインの音は非常にいい。

司会 いっそ、二万サイクル以上の音にしたらどうでしょう。人間の耳には聞えないということまで…。

Y 音をまったく無くしてしまうというのとはひとつの夢ですね。

司会 とところで車体のほうの夢はどうでしょう。いろいろと面白そうですね…。

T より軽く、より強い材料が生れ、またエンジンの形態がすっかり変わるといふことになればデザインも大きく変わってきますね。ただ、より軽く、より強くにということだけになると、これは非常に現実に近い話題にな

ってきまして、だんだんミミチックになってしまいます。もう一つ見方を変えて、車体だけでなく一つの走るもの、一つの乗りものとして考えてみる必要があると思います。

司会 オートバイを含めて乗りものの一の問題は速く走る、どこでも走れる、気持ちよく安全に走れるということであり、そんなところに夢がかくされているというわけですか。

T そういうことですね。たとえば、走ることを阻害しているものは何かというところがある。これは車輪を転がしているから摩擦があるの、転がさなければ摩擦は少ない。それじゃ空気の上に浮かしたらどうだろう。というようにあらぬところからいろいろとイメージが生れ、新しいアイデアが出てくるというわけですね。

司会 空飛ぶオートバイということですね。ところで皆さん自身の夢の車というところ…。

M 乗りものの窮極の目的といえば、人間が動くのと同じように動ける乗りものということになるのじゃないですか。

Y 外国の事情をいろいろ聞いてみますと人間の機能というものをいかに機械化するかということ盛んに研究しているという。生

きものももっとも精巧な機械であるという考え方が、そういう事をわれわれが研究しなければならぬということですね。

H 魚の推力、魚はあまり運動しないのだけれどもあれは本当に速い。(笑)あ



<森 永>

れなんか研究してみたら大きな推力が出るんじゃないかな。

A それは船外機のほうで大いに研究してみ必要がある。(笑)

S どこでも走れるということの問題にすれば、雪の上を走るということをもっと研究してみる必要がありますね。

司会 現状ではチエンを巻くか、キャタピラでの走行ということで終わっていますものね。

A 滑りやすい雪の上を、車をつけて走ることが土台無理なことなんだ。

司会 土台無理なところを解決していくところに夢が必要というわけですね。

M 簡単なアタッチメントをつけたただけでコンクリート道と同等に走れるといったものを考案すること。それにはまず雪そのものを



<岡 田>



<金子>

よく研究してみる必要がありますね。
司会 話は変わりますが、転んでもこれがない車体なんかが出来ればユーザーは喜ぶでしょうね。

T そのためにはうんと頑丈に作るほかないでしょう。

A あるいはナマコみたいにグニャグニャしたものにします。(笑)

T 車体設計者として見たい夢は、道路が今日のような淋しいものでなく、完全舗装で巾員も広く、交又はすべて立体という理想的なものになれば、現在のものとまた違ったオートバイとなり、重量も非常に軽くなり、車体設計者として描く夢が大いに盛込めると思っています。というのは強さの問題に一番の影響のあるのが道路なんで、すべて道路が理想的なハイウェイロードということになれば、変なクッションをつけたり、わざわざ太いタイヤを使ったりする必要がなくなってしまうからです。

M 背の高いオートバイの必要もなくなり、ますから、軽快な、スマートなものがサーッと流れているという感じになるでしょうね。

T それこそいま見えたと思ったら、アツという間に彼方に消えてなくなるといようなことになる。

司会 超軽量というようなことを夢として持ったならどんなものでしょうか
まあ、そこはどうぞせ人間が乗

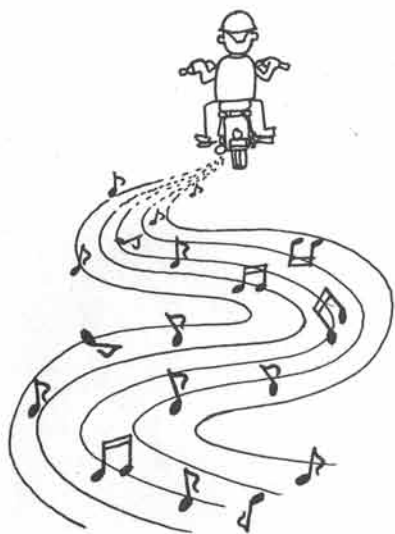
話の運びま



ヤマハ輸送の苦し談

旅ゆけば、うまきものあり——藤枝の「つるや」は、魚港焼津に近いせいか、サシミがうまい。

おい、オイ、もうトロトロしてんのかア浜松出でから一時間、まだ宵の口にもなっちゃいねえんだぜ。マンモス・トラックの運転助手たるものはなあ(単調な運転も事故のもと。適当に話しかけたら笑ったり、運転者がつねに新鮮な気分を保つよう——だろ。また兄貴のオハコがはじまったよ。そのくせ自分は交代したらグウスカ寝込んでんじやうんだからなッマンモス・トラの運転助手たるものはなあ、つれえもんだよ)



<五 田>

H ラジオやテレビのように、動力受信機などというものがあって、ラジオの聞えるところではどこでも走れるというのほどうだい。

A NHKの集金

ることですから、だいたい50〜60キロの負荷はかかるということを経験として……。

T それは限界があると思います。空気のほうが軽い車を作れたとしても、体重との比があり実際は走れないと思います。ポリエステルを使って自転車のフレームを作ってみたことがあるんですが、上の重量が重すぎて、不安定で走れなかったです。

A 結局、地面で受ける摩擦の反力で車は動くんだから、重量の軽減といっても自ずと限界があるというわけだ。

Y 重量がどんどん軽くなって、出力はますますアップしていくことになれば、現在のように車輪を転がして走るものでなくジェットのように反動を利用して推進するということになるでしょう。

司会 そうするとスピードも大変なものとなり、ブレーキ能力が大きな問題となるでしょう……。

Y スピードというのは走る環境によってきまるものですから、その環境の中でどのくらい出るかということになってくると、毎時

三〇〇キロで走れることになれば、毎時三〇〇キロ出せる車を作る、四〇〇キロになれば四〇〇キロ出るところまで作るということではないかと考えます。

H そうなるとブレーキが問題となるが、ジェットを使うとなれば、その推進力を逆に使えば強力なブレーキとなるわけだ。

A そうなると、オートバイは二輪でよいかどうか、また現在のように裸のままではいかどうかということが大きな問題となるね。

M 裸のままでは毎時三〇〇キロ以上のスピードを出すということは、短時間ならともかく長時間では身体的にもちませんものね。

Y そのような高速のものより、陸の上、水の上を問わずどこでも走れるというようなものをねらうべきだと考えますね。

A アタッチメントなんか使わず、陸の上からそのまま水の上を走れるというもの。もちろん階段でもそのまま駆け登っていきけるという万能型の乗りもので、振動も少なく、運転も意のままにできるといふものをね……。

M またポータブル・エンジンなんていうものが考えられてもいいでしょう。簡単に脱着ができ、どんなものにも取付けられるというものが……。

道も良くなったし、トラック輸送も増えたもんだ。ちかごろは四ツ輪が四ツ輪にオンブして（正確には、四ツ輪が六ツ輪に……）と言ってもらいたいナ。後輪がダブってますからね）走ってても、別にめずらしがる人もいなくなつたが、そうだな、ヤマハがいちばん初めだったナ。輸送専用車システムってのを大巾に採用して、じゃんすかジャンスカ送りだしたころは、ウン、華だったよ。北は青森から九州鹿児島まで、二階建トラックにイカス車をぎっしり積んで……とにかく注目のだったネ。宿場宿場のオンナノコが（兄貴をノゾキにきたわけじゃないんだろ）ヤな奴だなア、女の子の話さえずりや目が光りはじめやがる。よし、峠を越えたら一服だ。（オツ、深夜の街道にオアシスが見える——いい兄貴だなあ——妹があつたら世話してやりたいよ）

東海道を西に下って——鈴鹿トンネルを出たすぐそばの「へんこつ」と「きまぐれ」は、美人のいる深夜食堂として有名。
お泊り八十円ナリ「三重ホテル」

さて、ちょっと交代してみよう。この辺は日本一取締りのきびしいとこだ。そら、道端にへんなやぐらが立ってただろう。あそこには夜中でも望遠鏡をのぞいてるコワイ人がいてネ、センタラインをちよっとでも越えたらウーッだ。（ウーッってのは、とにかく感じ悪いね。あれは……風の強い、冬のたそがれどきサ向い風の……速く、近く、消防のサイレ



やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ

手を………

つないで

今年は卯年で「飛躍の年」ともいわれられています。

しかし、飛び上るには飛び上るだけの身構えが必要です。かといってここで一年の計をかたく論ずる気はありませんが、今後のヤマハの営業方針につき感づいた点をチョッピリ述べてみたいと思います。

ご承知のごとくわれわれ二輪車業界にあっては、ここ一二年の間というものは全く激しい価格競争のあけくれでした。特に末端にあつての各銘柄のしぎをけずつての激しさは、ひとたび投ずれば身うごき出来ない泥沼の様相を呈しています。

過当競争のあげくの苦しませの値くずれは、かえつてお客様へのアフターサービスの不行届きとなつて現われ、結果的には扱ひ店の不信となつてはね返り、自らを滅ぼす店すら出る始末です。

一体これではいのでしょうか。このような販売秩序の乱れは、お客様も、そして自分も滅ぼす恐ろしいことなのであります。

お客様を守ることは、とりもなおさず自分を守ることに知るべきです。

やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ・やまはぐるうぶ

われわれヤマハグループだけはこのような泥沼にはまることなく、販売の秩序を確保し誠意をもってお客様に接し、信頼される店となつて安心して商売に励んでゆきたいと存じております。

しかし、このような努力はひとり販売店だけのものでは何もありません。メーカーも大いに努力しなくては画にかいた餅と同じで何の役にもたちません。そこで、われわれも商品計画において常に時代にふさわしく、お客様に喜ばれるような商品の製作に努力をかたむけております。

本年はその努力の一端を物語る商品も世に出るはずで

また、今年度の大きな目標であるレース活動の展開にいたしましても、多くの消費者の真に盛り上つた気持として積極的かつ組織的に活動してゆく所存であります。T・Tレースをはじめ、海外の各レースや国内レースでのヤマハの活躍をご期待ください。

昨年は倍増ムードに明けて景気調整に暮れましたが、今年は景気調整が効を奏して安定ムードがかもし出されようとしています。

一足とびという無理な飛躍を計らず、消費者からメーカーまでの密接な関係を保ちつつ一歩一歩進もうではありませ

旧にも倍して、皆様の力強いご支援をお願いする次第であります。

(ヤマハ発動機・営業課長・小宮)

点だつてブレーキを使わずに停まる位の神経がほしいのに、急ブレーキたつんだ。ウン電線か、よく気がついた上へのぼつて車をくぐらせる。(まるでオミコシだね) まあブツブツ言うな。オレなんか、飯田の山の中で腹をこすりそうな岩をハンマーで崩したり——青森へはじめて行つたときなんか、ガードが低くて通れない。ブルドーザーを頼んでおいて、真夜中に道路をケズつてもらつたり——ウソみてえな苦勞をしながら、十年間もドライバーさんへ……ちえつ、イビキで合つち打つてやがる。いいよ、いいよ。妹があつたつて、ぜったい嫁にあやらねえよ。

お話をうかがつた かたがた

- 富士急行運輸株式会社 篠田五郎さん
- 日本通運(株)浜松支店 倉山重雄さん
- 近江陸運株式会社 松本勝馬さん
- 野沢鉄夫さん
- 山中武志さん
- 秋山実男さん



??????

おわかりの方も
グラフィア最終頁をごらんください

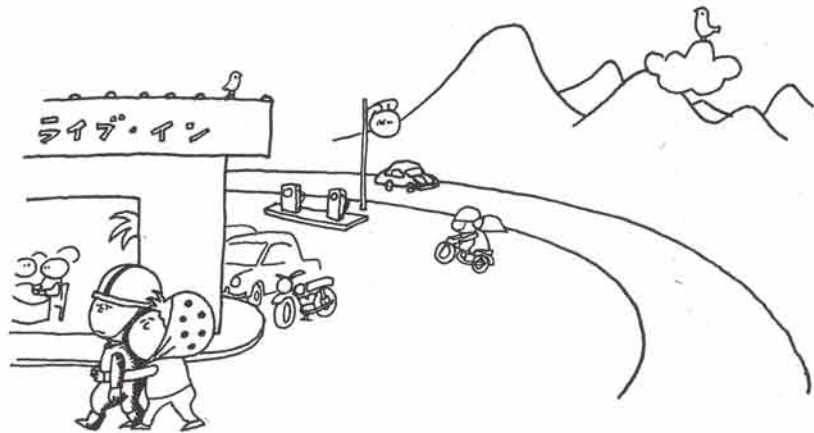
男と女とオートバイ

♣ 佃 公彦 ♣

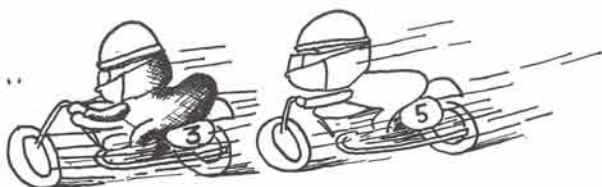
「とにかくあいつはモテるんだ!!」



「おい歩く時ぐらい離れるよ!!」

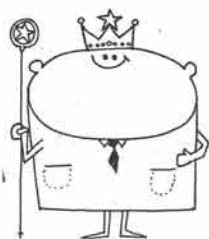


ゼッケン3番は女性ライダー
サインー急げッ!! 5番がせまってきたぞー



「スクランブルのハード・トレーニング中だったき」

王様とセールス



「お顧客さまは王様である」という言葉の裏には、お客さんは全く我儘なことをいう人じゃわい……という意味も多分に含まれているようです。

ところがセールスマンといたしましては、お客さまが王様だろうが女王様だろうが、目的は唯一つセールスにあるのですから、そんなことはどうでもよいことなんです。ですが、セールスマンとしては、「お客さまのいうことは絶対である」ということはセールスの経験のある人なら身をもって感じてることと思います。

例えば、お客さまは、王様でなければいけないようなことを平気で申します。

「値段が高いからもっとまけろ」とか「サービスがなっちゃあねえな」とか。

このように思ったことを卒直に申す点においてはたしかに「現代の王様」です。

しかし、何故王様がかくのたまうのか、少しく考えてみる必要があります。

すべてが満足なら、いかなる王様といえどもそれほど無理難題はふっかけないだろうと思います。やはりそれにはサービスか商品かまたはセールスに当たった自分自身にどこか不満を覚えていらっしやるのかもしれない。そうなんです。実は、セールスマンとは王

様の不満、すなわち、一体王様は何を求めているのか……を発見する仕事——といってもよいものなんです。

この場合、王様のその不満は彼一流の「値引き」という押しの手に見われてくるかもしれない。

しかし、ここでよく考えてみましょう。

王様が値引きを要求する理由はどこかにあるはずなんです。まだ十分に商品に対しての納得がゆかない場合とか、商品の効用性が十分に分らない場合などに、その不安の代償として「値引き」の要求が現われてくるのです。

ここで一番問題になるのがセールスマンの信用です。セールスとは第一に己を売ることといわれるくらい、セールスマンの信用とか信頼性は商品に優先するといわれるのです。

よく販売心理の段階として注意↓興味↓欲望↓信用↓決心↓行動↓満足順に話をすすめるといわれますが、このうち「信用」が最もお客様の行動を促すものといわれます。

それではどうしたら王様に信用を与えられるでしょうか。孫子の兵法に「動かざること山の如し」というのがありますが、この漬物の石的な自信こそセールスマンの必須のものであって、それには①充分な商品知識、②満足度をあたえるという商品に対する信頼、③万

全なアフターサービスから生れるのです。さて、あなたのお手許の顧客カードを見て下さい。そしてこの精神で当れば、おそらく話のわかる王様がいるはずですよ。「セールスは断られた時から始まる」「セールスは販売した時から再び始まる」といわれます。特に代替性の大きいオートバイのセールスにはかみしめなければならぬ言葉です。

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

モテテモテ……。

スズカ・サーキットのパドックは、今迄写真にか見られなかった明るく近代的な、このスポーツにふさわしい南欧的な雰囲気がいっぱいだった。

我々は日中の大半を、中部ヤマハ会から贈られたシャレたユニフォームを着こみ、ここですこしていた。そして、クリム色の地にあざやかな赤で描かれたYAMAHAの文字を背負っている者は、老いも（イヤ失礼）若きも皆モテテモテ……。

私はスズカ入りをする間もなく、女性が熱いマナザシで見つめるのを意識した。それもあの街角、この広場——といっても晶のなかであるが——のどこからともなく注がれるマナザシを……。しかし、やがてこれは私だけではないことを知ると、ヤマがっかりした。ところが、である。いよいよ引きあげらるにあたって、一張ラを引っぱり出し、磨きをかけて最後のアイサツをしに出掛けた私は、キョトンとした彼女達のマナザシに合ってウロクエた。そして可愛らしいクチビルから出た言葉を聞いて、ガツクリときたのである。

「アラ、ヤマハの方ね。又来年お会いしましょうね。でも素敵だったワ、あのユニフォーム……。」

あなたが車の恋人に

サービス課・南

あるオートバイ・マニアがいました。「ほとくの恋人はオートバイ、YDSさえも機嫌なら何もいらぬよ」

しかし、彼の恋人は人間のように口をきいてくれません。それだけに相手(車)の気持(整備状態)を十分に察し、"かゆいところに手"の心づかいでおつき合いしていつてもらいたいものです。

さあ、あなたの恋人とさらに内容ゆたかなおつき合いをするために、恋の(取扱い)テクニックABCをご教示するとしましょう。

デイトの約束をする前にあなたはいつもうしているでしょうか。そうです、恋人の都合やら、ご機嫌を打診していますね。オートバイにおいてもそれは同様です——

①前後のブレーキ、クラッチ調整

○レバー、ペダルの遊びは下図参照

②ブラッシュャー、ホーン、ライトの点検

○確実に作動していますか?

③タイヤ空気圧の点検

○前輪22ポンド、後輪28〜32ポンド

等をもつて調べましょう。

お茶を飲んだり映画を見たり、ときには贈物をするといった愛の投資も必要です。特にオートバイの場合はこれが重要。そこで——

④バッテリーの電解液点検

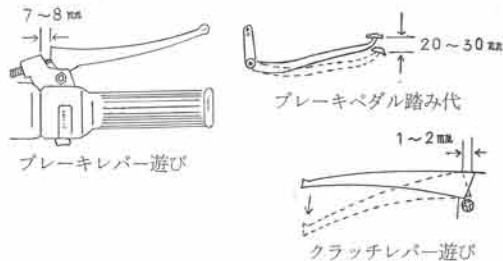
○規定線まで蒸留水を補充

⑤ミッション・オイル交換

○ヤマハ指定のギヤ・オイル使用

⑥各部グリス注入

○グリースガンで良質なものを注入



ヤマハ号健康診断表

No.	点検項目	第1回 300km (無料)	第2回 3,000km (有料)	第3回 6,000km (有料)	第4回 以降 4,000km 毎
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	グリス注入		○	○	○
5	バッテリー液点検補液	○	○	○	○
6	スパークプラグの掃除	○	○	○	○
7	点火時期調整		○	○	○
8	キャブレター調整		○	○	○
9	キャブレター分解掃除				○
10	エアクリーナー掃除		○	○	○
11	シリンダーヘッドピストン掃除			○	○
12	マフラー掃除			○	○
13	車体各部ボルトナット締付	○	○	○	○
14	ドライブチェーン調整	○	○	○	○

大切な愛車だけにドック入りはつらいものですがぜひともお買上店にお持ちし点検を受けましょう。又、販売店の皆様には多忙の折とは存じますがよろしくご協力いただけますようお願い申し上げます。

恋人が風邪をひいた——。ここで慌てるよ

うじゃ男がすたります。力がなくなったり、燃費が悪いなど、ふだんと様子が違うときはあなた自身お医者でなければなりません。

⑦点火プラグ、コンタクトポイントの掃除

○接点間隙はプラグ0.6〜0.7mm、ポイントは最大の時で0.3〜0.35mmが正規

⑧エア・クリーナー掃除

○少なくとも四千粒ごとに行なう

⑨シリンダー、シリンダーヘッド、排気管

○およびマフラーのカーボン除去
○五千粒ごとに行なう

自信過剰は恋には禁物。締めるところは締め、ゆるませるところは適度にゆるませ、調整し、たまには精密部品の分解も必要です。

⑩各部の増し締め

○ゆるみは禁物、油断は大敵

⑪ドライブ・チェーンの調整

○チェーンのたるみは上下10mm

⑫点火時期の調整

○三千粒を目安に定期的に行なう

⑬キャブレターの分解掃除

○六千粒ごとに行なう。自信がなければサービス店にまかせよう。

以上が私の恋愛成就法ですが、これはごく初歩の初歩。しかしながら非常に重要なことなのです。またヤマハ・サービス店では、皆様の恋人の健康をいつまでも保つため、各種の医療機械を用意しており、B表のような定期点検を実施しております。アフター・サービスを受けつつ主治医は、いずれ劣らぬ名医揃いですのでその診断、治療は完璧です。恋の相談相手としてもせいぜいご利用ください。

恐るべき英雄

——名選手アンダーソンの四十七年の生涯——



イツに渡ったのであるが、いつの間にか夢想だにできなかったオートバイのプロ選手となつてしまった。国際的なレースに初めて出たのは一九三二年のスペイン・グランプリで、その翌年から一九三九年までの七年間はレースに次ぐレースで欧州大陸を転戦し続けた。ここで第二次世界大戦が起こり六年間の空白となる。戦後の一九四七年にイタリアのグッツィ社と専属選手の契約をしたのであるが、年は既に三八才。

しかし、急がば回れということを進歩の基本とし「優秀なライダーに必要な最大かつ唯一の特質は経験である」としている彼には年令の限界というものがなかった。一九五二年のTTレースに二五〇cc級で優勝し、翌年またこれを繰返したのである。そして彼自身の発案でグッツィ社に作らせた水平単気筒三五〇cc級に乗り一九五三年と五四四年と連続してこの級の世界チャンピオンとなった。

一九〇九年イギリスに「恐るべき男」と言われるようになった子供が生れた。造船技師であった父アンダーソンはこの子供にファীগスという名をつけた。ファীগス・アンダーソンは、負けず嫌いで、いろんなスポーツに強かったばかりでなく頭脳も優秀であったが、父の仕事の関係で入学した技術方面の学校では文学と歴史を好みクラスで第一の成績を挙げていた——後年世界一のオートバイ選手として活躍するかたわら新聞や雑誌に秀れた随筆風の読物を書いていた才能が既にこの時代から養われていたのである。

ジャーナリストとして生きるため憧れのド

「レースでは結局エンジンの馬力が物を言う」とアンダーソンは語る「誰よりも決断に富んだ乗り方で馬力の不足をカバーすること

もできるが、それには限度がある。私はもし自分の車に他の車より多くの馬力があるとしても始めからそれを見せようとしない。最後までライダーまたは先頭グループにくっついてゆき、本当の努力は最小限の時間だけにとめておく。逆にもし私の車の性能が少し劣っていて私も私は待つ。そして最後に彼等が安心した時に相手を抜くようにする。私は他人を欺したくないし欺して威張る気もないが、この優勝に関する限り決勝線を〇・一秒リードすることで満足する。もし二位しか望めないのなら、首位が私より一〇秒早かろうと一分早かろうと問題にはしない。」

アンダーソンは冷静そのもののレースばかりやったわけでない「それが最後のコーナーでない限り、コーナーで他の選手と一緒になったら必ず進路を譲ることにしている。しかし最後のコーナーを誰かが私から奪おうとするのが分かったら、彼に譲るよりも彼と共にフルスロットルで近くの石垣にでも突込んだほうがましだと思ふ」と断言している。

一九五五年は、ある選手に対するFIMの不当所罰に断固反対した故で世界選手権レースに出場することを禁止されたので、チームの監督となり、そのチームの選手とメーカーであるグッツィに選手権をもたらせた。

一九五六年のある国際レースのカーブで他の選手に進路を譲ろうとして外側に出たところ、その舗装が悪かったため運悪く電柱に衝突し、アンダーソンはその偉大なる四七年間の英雄的生涯に彼らしい終止符を打った。

泥ねい地走行

「お寒むうござんす……」と、まず北海道の方々にゴアイサツを送り……そこで今回は早春の気みなぎる南国の野郎どもに、イヤませた、イヤやる気のある若人のために、田んぼのようなぬかる道、すなわち泥ねい地走行のハイテクニククをご教示しようと試みた次第である。

なァーに、そんなのわきゃねえや、ギヤをローにブチこんでヨォ、一気に走りぬけりゃいいんじゃないか、などと知ったかぶりをするじゃない。そんなことだからいつまで経っても腕は上達しない。かりに走りぬけられたとしても、顔面ソウ白、四肢緊張、思わずハッという場合が何度かあったはずである。

というのは、ギヤをローにブチこんで一気にグーッとやったからにはかならない。それは何故かという、一気にグーッとスロットルを開いたのでは定速走行、すなわち速度を一定に保つことが非常にむずかしいことになるからである。往きはヨイヨイ、帰りはコワ



い……というウタの文句じゃないけれど、泥ねい地の走行は入りはヨイヨイで車を進めていくことがそのコツなのである。

したがって、はじめからゼロ加速よろしくダッシュをきかせて入ったのでは、それだけでなくもすべりやすいところを、ますます滑りやすくしてしまい、安定を保つことがきわめて困難となってしまう。あくまで入りはヨイヨイの気持ちで捨てず、一定のスピードで進むべきものである。

一定のスピードといっても限界のあることはいうまでもない。まさか舗装路と同じく四〇km/hも、五〇km/hものスピードで突入する人もないと思うが、早くてせいせい二〇km/h、ふつうは十五km/hを限度と考えてよい。もちろんこれは泥ねい地の状態によって変わるものであるが、そればかりでなく、乗り手のウデによっても変わってくる。

ただ肝心なことは、一〇km/hなり、一五km/hなりのスピードを原則とし、くずさないうことだ。すなわちスピードが落ちそうになってはじめて加速をつけてやる。少し加速がついて定速をオーバードがちになったら、わずかに減速させてやり、スピードは常に一定に保つことである。というのは、タイヤがいかに新品であっても、トレッド・パターンに泥ねいがつまり、すり切れ寸前の丸坊主と同じような状態になっているからで、タイヤと路面との粘着力は極度に低下し、急激な回転変化はスリップの因となるからである。

また乗車姿勢は楽に保ち、こわがって肩に力を入れてはならない。肩に力が入りすぎて

われわれピット要員の行動は、メインスタンドの観客の「盲点」にあるらしい。

レーサーを追っているはずのA君の双眼鏡が先程から一点に止まったまま動かない。みると、どうもニヤけきつてる。ひたたくって彼の「レーサー」を捜した。

彼女の表情の豊富な変化は今でもハッキリ憶えている。お目あてのレーサーがホームストレッチにかれはかったらしい。今にも拍手しそうな顔の動きだ。第ほこーコーナーだ。さっと口もとが引締った。S字カーブだ。やっ！ 鼻の下を伸ばして唇を開けた。レーサーが山陰から現われると、愁眉を開いた。爆音が遠ざかると普通の女の顔に戻った。いやはや、女というものは実にいろいろな顔をするものだ。

いると、ハンドルの自由がきかなくなってしまう。定がくずれやすくなるからだ。むしろ力を入れる場所はニーグリップだ。両ひざでしっかりとタンクを狭み、上体は常に自由がきくようにしておく。そしてバランスは車を傾けることなく、上体の移動でもってカバードすることなく、そのコツなのである。

車が傾けば、それだけタイヤの接地面積は小さくなり、スリップも起しやすくなるわけである。

そのほか注意したいことは、運転技術が許すかぎり堅固のところを拾っていくこと。不幸にして深みにはまり、ニッチもサッチもいかなくなって停止した場合は、無理にぬけだそうとしていたずらに車輪を空転させないこと。適当な大きさの木片や石などを見つけ、これをフットレストの土台にして、車を大きく傾け、小枝やワラなどを車輪の下に敷いてからスタートするか、タイヤをナワなどでリムごとしばってスタートすることである。

ヤマハ 凡士記

若さみなぎる

ヤマハ和歌山

新春の明るさのなかで、道行く人々の足どりはのんびりと落ちており、空はあくまでもおおく晴れわたっていた。和歌山市は予想通りの「常春の南国」である。

このような土地がらに恵まれて、神武天皇の御世から紀州は諸人の往来が絶えず、我が国最古の随筆集「枕草子」をはじめ古今文人の筆に紹介されてきた。そして今なお古文化財に富み、景勝の地多く、元和五年徳川頼宣が入国して以来徳川親藩紀州五十五万石の城下町として発展してきた、というのが駅頭で求めた観光案内「わかやましおり」の一節である。

和歌山市は県の人口のほぼ三分の一に当る三十万の人口をようし、紀伊半島の門戸として産業、観光両分野のカナメとなっている。

ヤマハ和歌山自動車KKは和歌山駅よりタクシーで約十分、奈良街道沿いにある。

若さで一杯

間口十間余の社屋は、左手に事務室を配し、あとはヤマハ全機種が整然と並べられ、おっとりとした町並みに異彩をはなっている。また奥の整備工場では多数の若いサービスマンが忙がしく動きまわっており、若々しい「活気」で社内は一杯という感じである。

ヤマハ和歌山の歴史は、今を去る八年前、「赤トンボ」のあだ名で親しまれたY A—Iから始まっており、生粋のヤマハ党である。販売区域は和歌山県下一円で、傘下販売店は最近精鋭一本ヤリの方針で約百店に仕上がっている。このほか市内目抜き通りにポイントも



ヤマハ和歌山自動車KK本社全景

扱う小売専門店和歌山城東産業KKと、同じく市内にヤマハ・パーツ・センターを配し、新宮市にはヤマハ商事、本社のすぐ近くに中古車専門の中央自動車商事を置き、この傍系四社でガッチリと販売態勢を固めている。本陣ヤマハ和歌山の陣容は社長以下総勢四十七士の多数精鋭主義である。

「二年前から経営の合理化に乗り出し、現在では各部門を分離してそれぞれ独立採算制をとっています。これが非常にうまくいきましてね、各部門担当の責任者もおおに意欲を感じてくれて、好成績をあげております。

私の持論は「販売の根本は直売にある」ということで、現在の田辺市、御坊市の営業所のほかに、遠隔地にも漸次直売店を広げてゆき、その地区の販売店さんを励ましリードして、着実に根をおろしてゆきたいと思っております」

歯切れの良い江戸前の口調で語る宮田社長は、とても三十九才とは見えない若々しさである。

「そりゃあ永い間には低調な時期もありました。ひと頃軽四輪を扱って見たら、と方々からだいたい話もありましたが、ヤマハで育ったこの店ですからねえ、メーカーを信じて他銘柄、他商品は一切扱わない、と腹を決めて頑張ってきたわけです。結局それがよかったですねえ。社員の取扱い商品に対する気持ががらう。愛情があります。これが客に通じて大きな力となっているんですね」

トップ争う市場占拠率



和歌山県におけるヤマハの市場占拠率はきわめて高く、主力車種YA、YDは県内に特約店六社の大勢力を持つ有力某銘柄と常にトップを争っている。モペットも順調な伸びをみせており、特に白浜から勝浦にかけての観光地帯や新宮市では、ヤマハは圧倒的に優勢である。

このように和歌山県の市場を握り、さらに伸び続けるヤマハ和歌山は、全国のヤマハ特約店中でも、特にその販売実績の水準は高く常に上位を占めている。メーカーが毎期おこなう特約店の表彰式では、最高店一回をはじめとし、優秀店実に十二回、優良店一回という実績で、事務室の壁にズラリとかかげられた表彰状は壮観である。

表彰状の下には大きな黒板がかけられており、ここに毎日の各地、各店、各人の車両売り上げ状況と在庫が赤、黄、白三色の文字でピシリと書き込まれ、営業実態がひと目でわかる仕組みになっている。その左手には細かく基盤目に仕切ったセールス・マン別の得意先カード入れが置かれている。このカードによって絶えず巡回サービスを続けながら、ユーザーに機をみて代替えをおこなうようにすすめてゆくというわけである。

特 報 !!

昨年末、ジャカルタ市郊外で行なわれた「インドネシア・グランプリ・レース」において、ヤマハ市販レーサー 250 cc が優勝した。

なお、モーター・サイクル・ニューズ紙によれば、イギリスのジョフ・モンティ選手もこの優勝車と同じもの（TD-1 ?）で、ことしからF.I.M.で新設することに決定した、フォーミュラ・ジュニア・クラスに出場するもようである。

ファイトと信頼が企業の支え

「私が今日までやってこられたのは、私が土地っ子で、若かったこと、そして仲間の友情ですね。Y A I I のあの高い車を、友達

が皆で買ってくれたのがスタートでした。たいした産業も工場もなく、のんびりした土地柄でこれだけ伸びたのは、保井専務をはじめ社員達のファイトと信頼のたまものです。

今後とも気をゆるめず、皆で頑張って市場の拡大と充実をはかり、体質を改善して着実に伸びてゆきたいですね。近々に新機種も出ることですし、なによりも第一回のロードレースでヤマハの技術の優秀さが実証されたわけだから、皆誇りと自信をもってやってゆけます。これからは楽しみです。」

宮田社長のファイトに感動して、さて辞去しようとする、宮田さんは机の引出しから部厚い一束のカードを取り出してこうつけ加えた。

「このカードは他銘柄に乗る六百人のユーザー・カードです。これを今後いかに料理するか作戦を練っているんですがね……。三十八年度のわれわれマーケットですよ、ハハハハハ……」



和歌浦にて・宮田社長

ヤマハの進ちゃん

○ 浜松市常盤町 土屋進蔵氏



浜松市青年会議所のベストメンバー、梱包材料関係では東海随一の若手実業家であるところの土屋進蔵氏を、「シンちゃん」なんて気易く呼んで集まってくる若いライダーたちや、「謹賀新年——当地御通過の節は是非とも拙宅へ御立寄被下度」などというハガキが三寸余りも積み重ねてある正月風景をお伝えすれば、彼の人柄とモーター・サイクル界における信望の深さを知っていただけだと思う。

土屋さんの車歴は二十数年。ヤマハとのつきあいも長く、そして深い。最初にほれこんだのがY A 1というから、つまりヤマハ創業以来のベテラン・ユーズラーというわけだ。

富士登山、浅間火山などヤマハが活躍するところ、すでに応援団長として自他ともに許す土屋さんの姿が必ず見られた。選手たち

へのあたたかい助言、クルマに対するきびしい直言。生来の親分肌を募って集ったヤマハ・マニアをひきいて、「ロア・ヤマハ・パーティ」を結成したのもこの頃である。

砂子、大石など名選手を生んだこのパーティを母体に、ヤマハ・スピードエンジョイ・グループ、ラフロード・モーターサイクル・クラブなどで、つねに若手の養成につくしてきた土屋さんの信念は、「レースに勝て」。

レースに勝てないような車は売れないし、売った車へのアフターサービスはもちろん、買った「人」を育てる努力をしなければ売れ行きは伸びない。たとえ精神的支援だけでもいい。クラブを結成するとかツーリングを主催するとか、つねに愛車に対する関心を新たにさせるのがヒケツだそうだ。

「だからネ、鈴鹿のレースで勝ったことをいけばん喜んだのは、メーカーでもディーラーでもない。ぐっと肩身が広がったボクたちユーズラーなんだヨ」。痛いところである。

本業のほうはますます好調、倉庫、工場の新増設、別に商事会社の創立など身体がいくつあっても足りないほど多忙なはずなのに、西にスピードレースあれば、すなわち駆って世話をやき、東にモトクロスありと聞けば、愛息ヒロくんにスタートの旗を振らせる。

とにかくすごいファイトである。愛娘の佳子ちゃんはヤマハ・オルガンをひいている。昨年の夏手に入れたヤマハ・ランナパウト十四フィートを、ことしは十八フィートにするとか。今後ともよろしくお願いいたします。

桐包漬枝
百 俵

ヤマハの進ちゃん



惣菜御用店

TEL 734-XXXX

YAMAHA

東南アジア

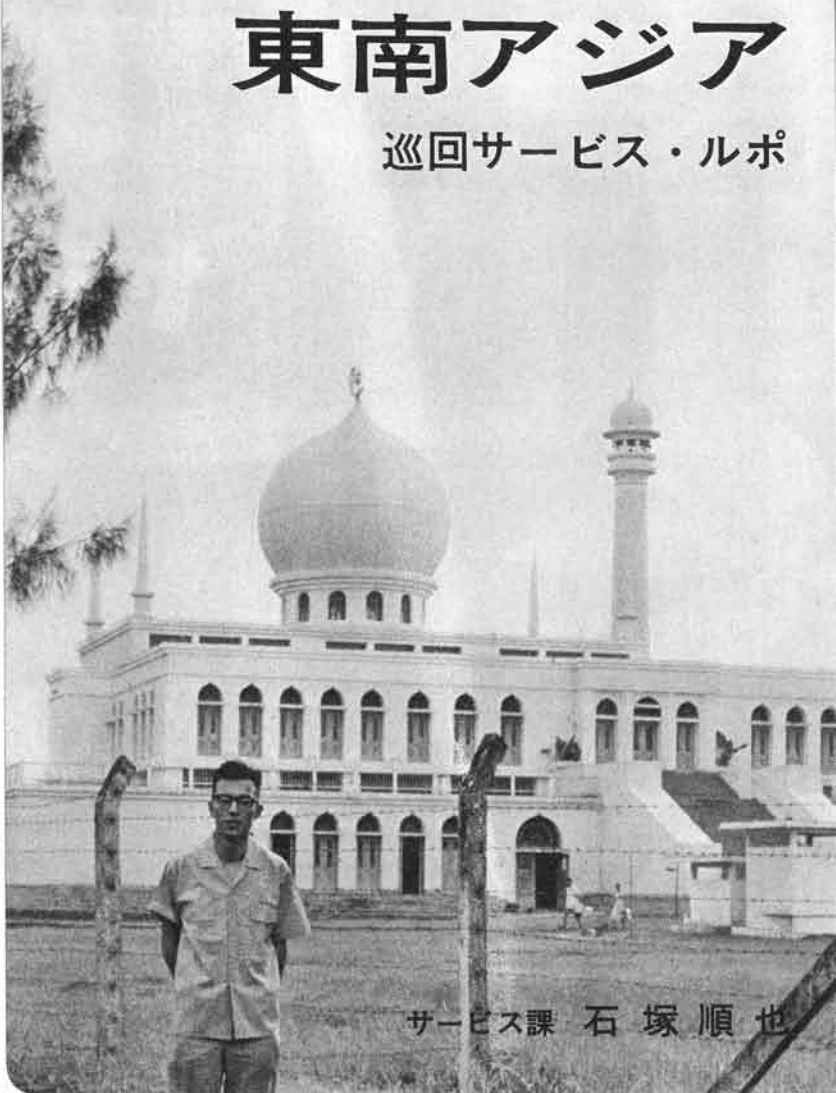
巡回サービス・ルポ



インドネシアではフロントにもナンバーをつけさせられるが、プレートを垂直に立てるのはめずらしい



ブルミナという日本との合弁会社のスタンドがインド各地にあったのは頼もしい



サービス課 石塚順也

台湾ではオートバイを機車と書く「中部服務中心」とは、台湾の中部地区サービスセンターという意味だ



昨年、約二カ月の予定でヤマハオートバイ巡回サービスを命ぜられ、東南アジアの諸国を訪れる機会を得ましたが、とくに印象に残ったことを、写真とともに簡単に報告申しあげます。

インドネシアの国土は日本の約五倍もあり、石油、ゴム、スズなどの天然資源、また人口九千万という人的資源に南海の楽園バリ島の娘たちにあこがれて、この国を訪れるロマンチックな旅行者も多いが、宗教的な風俗習慣の相違と飲料水には、だれしもが悩まされるらしい。しかし良くしたもので、バイン、マンゴー、パイナップルなど、みずみずしい果物がふんだんにあり、巡回の旅をなぐさめてくれた。

シンガポールは自由港として栄えてきたところのせいか、東南アジアでもっともアカぬけした島である。それにイギリス風のしつけの良さも残されており、とくに交通道德の点では日本よりはるかにゴリッパであった。

二輪、四輪ともにスポーツタイプが圧倒的に多く、レースが盛んである。

親近感を抱いてくれるが、賭けごとの大好きなところなどそっくり、ちょっとしたパーティーでもすぐポーカーがはじまるし、例のタイ式ボクシングも手頃なギャンブルとなるお国柄とあつては、アマチュアオートバイも例外ではない。オートキチ同士の自慢話がこうじての果し合いなどでも、天下の公道でものすこい金が動くことさえある。

台湾でのヤマハオートバイは、むかしからのヤマハピアノ代理店である「功学社」の努力で、確固たる地盤をきずいており、全島一人気のある高級車として名が通っている。

国内産業伸長のため厳しい輸入制限がしかれているため、日本で五万円前後のモベットが十三万円、二五〇cc級は三十五万円もするが、途切れがちな入荷を狙って前金払いで予約しているヤマハファンに対し、一日も早く、一台でも多く送りたいものだと思感した。

各地に熱心なユーザーたちがヤマハ愛乗者クラブを結成して、ツーリングなどを活発に行なっている。私もオートバイで主要都市全部を巡回してきたが、ヤマハが最高の人気を保つ大きな原因であることを教えられたのである。



香港目抜き通りにある万里達車行（マリータ・モータース？）は 躍馬牌（ヤマハ）電單車!! のディーラーだ



台中市の近くにある「水火洞」岩の裂け目から小さな炎が出ている



香港郊外の道路は人通りも少なく オートバイマニアたちの絶好の練習場だ 近くレールがあるとかでYDSが素っ飛ばしていた



沖縄のレース風景 米軍基地のクラブ親睦レースは 家族ぐるみの声援で楽しそうだった

ヤマハ・ボックス

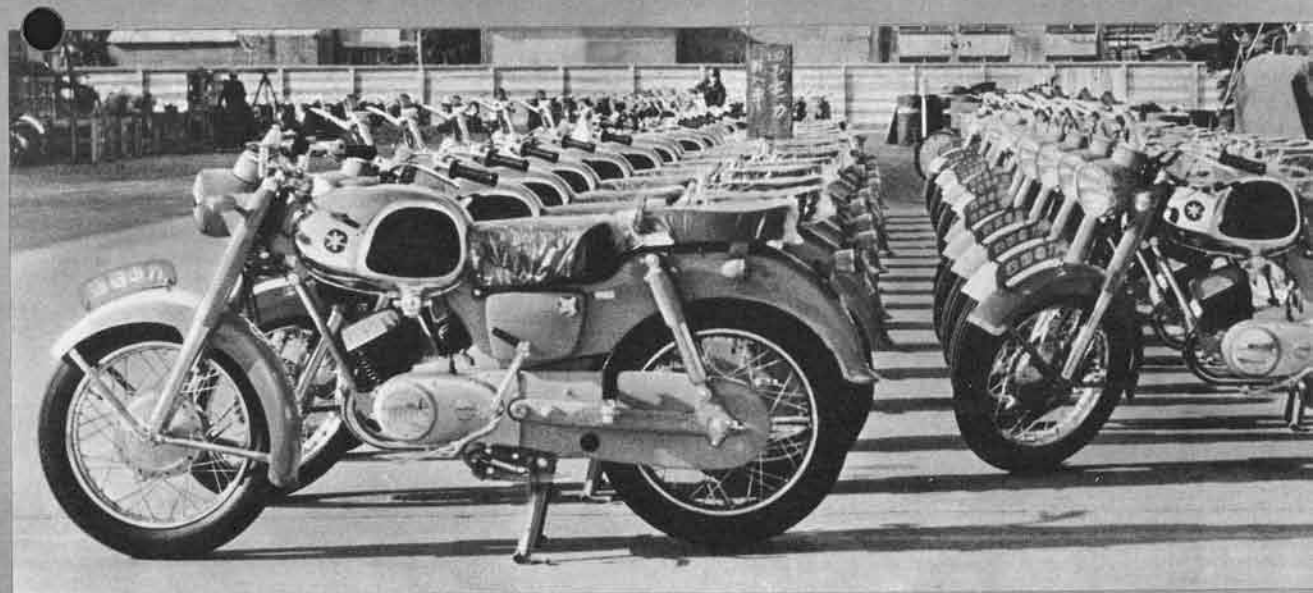


市街地OK 不整地OKという“特車”なみの走行性をもつのがこのヤマハ・トレール MJ2-B型55cc 特殊タイヤに特大のリヤ・スプロケット さらにエンジン部にはプロテクターを設け 40km/hの速度と $\frac{1}{2}$ の登坂力で道なき道を走れるレジャー万能車となっている 当面は米国向けに年産3000台の予定

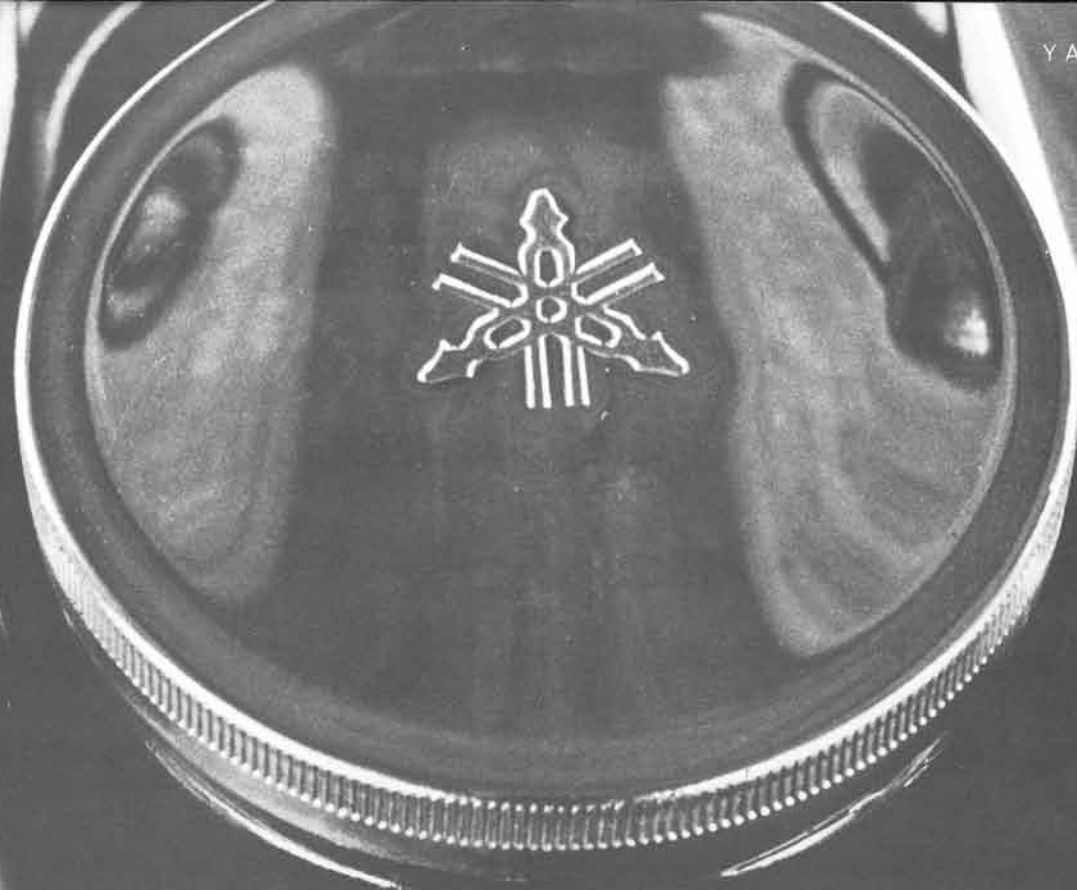
ヤマハが日立造船と技術提携して完成した水翼艇(ハイドロfoil) 14フィート 16フィートの二種が いよいよ発売される 加速性能は14フィートで0~100mが14.4秒わずか60mで翼走に移り水中翼だけの抵抗となるので 波によるショックが消え 最高速度も54km/hに達するという高性能艇である。



ことしの海を湖をかざる豪華な“ヤマハ ストライプ 18”が発表された ※素晴らしいダッシュ ※ソフトなクッション ※波切りの良さ ※静かなクルージング ※優れた旋回性 ※美しいV型の引波 ※しぶきをかぶらない などの特性に加えて ゆつたりとした居住性と安定性は たのしい沿岸巡航 勇ましい外洋航走を約束している



低い回転で大きな出力をもつヤマハYA5型125ccが その“力もち”を見込まれて30台も四国電力へ納入された



ヤマハニュース NO. 9

昭和三十八年一月十五日印刷
昭和三十八年一月二十日発行

発行人 小池 久雄

発行所 ヤマハ発動機株式会社

静岡県浜名郡浜北町中条

印刷所 株式会社 恒陽社印刷所

東京都品川区南品川五の二六一

第九号をお送りいたします

松がとれたと思う間もなく もう春の
オートバイ・シーズンが目前にやっ
てきました YA5の生産はいぜん好調
お待ちかねのYDT・iもぞくぞく誕
生 どうぞよろしく願ひ申上げます
ところで 先日 東京からおいでにな
ったテラーさんから 小粋なハナシ
をうかがいましたので こひろういた
しましょう

新橋は紅灯のチマタを そろばんか
ついで十五年 たまってはじけはビタリ
とあたる——そのつらがまえが藤田進
に似ているところから 人呼んで。そ
ろはん三四郎。という流しの占い師が
いるんだそうです

春浅き一夜 かのテラーさんの求め
に応じて「ヤマハ」の運勢をはじいて
みたところ つきのようなかが出まし
た いわく——ヤマハさんは昨年おそ
く土台を固め直したね こいつが効い
たよ おかげでことしの春先きは商売
になる どんと勝負に出るべきだな
海外 とくに後進国がイイ線いってる
よ おたくの社長さん忙しすぎるよう
だね 身体に気をつけるよう言っ
てくれよ

後進国とは インド? メキシコ?
さすが各界の有名人をファンに持つ名
物男。三四郎の占い なかなかイイ
センいってるようです (鈴)





ヤマハ発動機株式会社

