

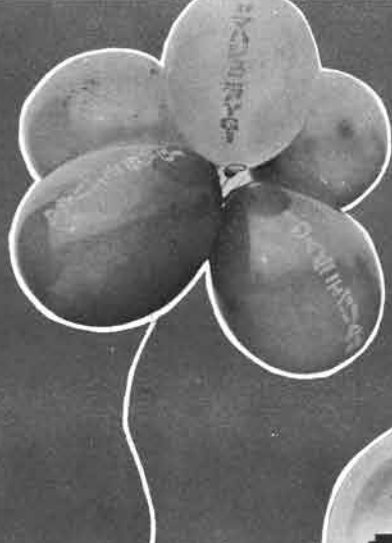
NO **12**

**ヤマハニュース**

**YAMAHA NEWS**

# ヤマハジュニア P.O.P. (店頭宣伝物セット)

おかげさまで YG-1 は非常に好評をいただいておりますが、本格的なオートバイ・シーズンを迎えて、いざさがでもお役に立てば……と、店頭宣伝物をそろえました。ぜひご利用のうえ、YG-1 販売にいろいろのご尽力をなまめりないを存じます。



気球 (5枚)



店内看板



ボールペン (3枚)



キーホルダー



ヤマハジュニア YG1

のびん (各店！ヨコ各1)  
スチール缶 (2枚)



洗剤 (1箱)





TTコースでもっともスピードをもとすカハナース・ブリッジの下り急カーブを、たくみな操縦技術をみせて通過する2位入賞の伊藤史朗選手



# ヤマハ・好調なスタート

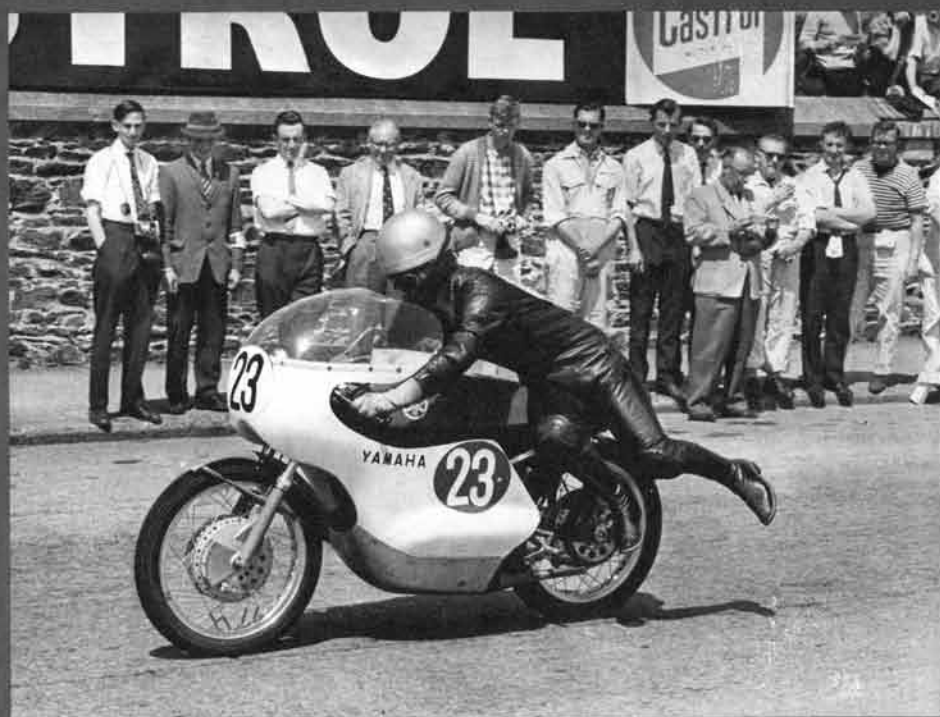
日本選手 初めてTTレースの表彰台に立つ



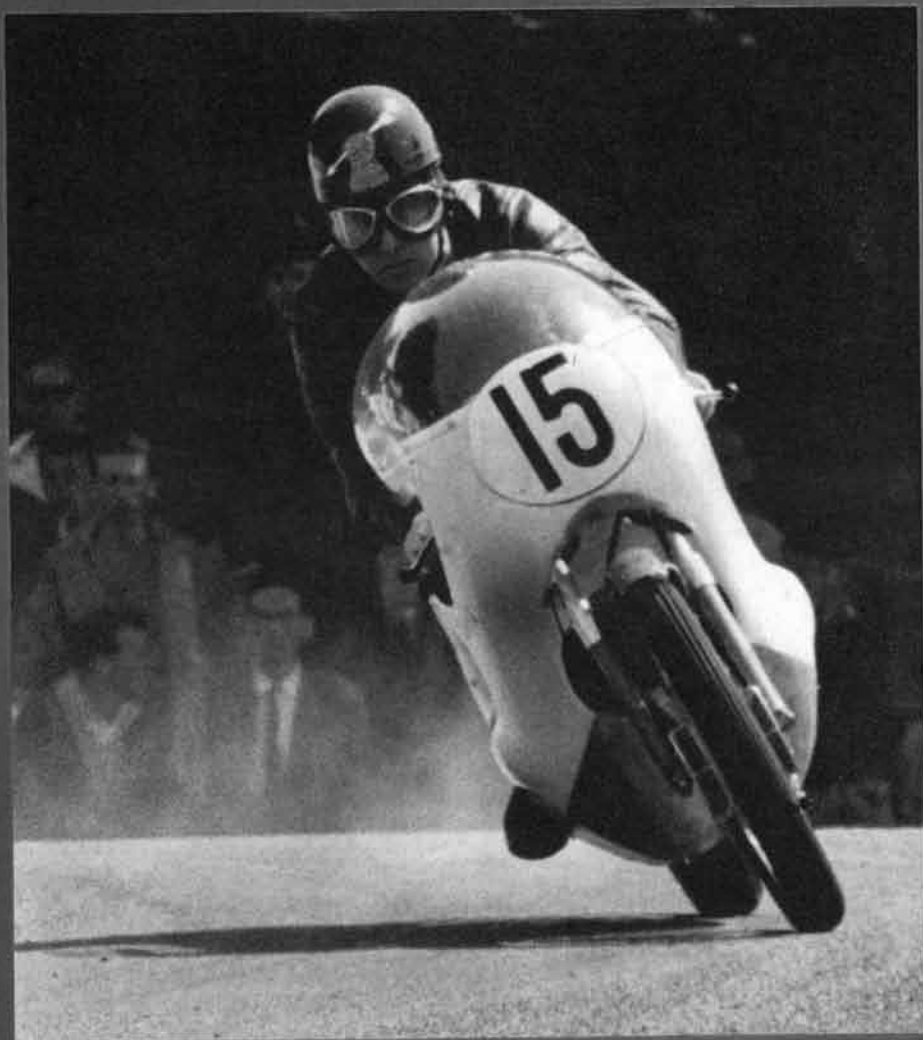
完全なフォームをみせてクォーター・ブリックを通過する長谷川弘選手 4位入賞

### 長谷川 4位——

ヤマハRD型250cc 2サイクル・レーサーはこの不利な条件のもとにおいても最高の安定した性能を発揮し TT参加2回目の伊藤史朗が全長60軒余の山手コース6周を151.81km/hのスピードで走破  
またTT初出走の長谷川弘も142.24km/hで飛ばし 250cc級2サイクル・レーサーとしては戦後はじめての2位と4位を獲得するという大きな成果をあげた とくに前半2周目まではヤマハの伊藤がホンダのレッドマンを完全にリードしてトップにたち また初出走の長谷川が大小219のカーブと400mの高低差をもつ山手コースを6周して4位入賞したことは 海外一流専門家たちの目を見はらせた



スタート！ まさに乗車せんとする砂子義一



ヤマハに乗車した唯一の外人選手 トニー・ゴッドフリ



互いに健斗をたたえあうレッドマンと伊藤左に内藤監督の顔も見える

### — 伊藤 2位

世界選手権ロードレースのメイン・イベントであるイギリス・マン島のTTレースに参加したヤマハ・レーシングチームは 初日の第2レース 250ccクラスに伊藤史朗をはじめとする長谷川弘 砂子義一 トニー・ゴッドフリの4ライダーをもって ヤマハ技術の真価をかけた

当日は曇ひとつない絶好の日和で 多くの観衆は新記録の樹立に期待をかけたが サンサンとふりそそぐ太陽の光はアスファルトを溶かすほど強烈で 水銀柱はうなぎのぼりという真夏の暑さ 加えて第1レースがサイドカークラスであったために走路コンディションは必ずしも良好とはいえない しかし 45馬力の



喜びのシルバー・レプリカを手にした伊藤・長谷川の両選手 250cc 級のシルバー・レプリカは4個で ヤマハとホンダが二つずつ分けあった





暑中お見舞申上げます。

連日、暑さの中でご奮斗のことと厚くお礼申上げます。

ヤマハも四月に第16期を終え、おかげさまで予想以上の実績を出すことができました。企業の体質改善ならびに強化とともに、みなさまのご支援に基づくものであり、深く感謝しております。

海外のロードレースにおいては、本年頭初より好調な成績を収めてまいりましたが、これを反映して、輸出が急激に伸長してまいっております。国内においても、ヤマハセールズ・チームは全国的にスクラムを組んで、現在の業界のはげしい競争の中で正しい発展をとげるべく、決意を新たにいたしております。

ヤマハ発動機 取締役

業務部長 小池久雄



今回、新しいヤマハ会が誕生し活躍がはじまりましたが、この成果が遠からず、立派に実って来るものと信じております。

ご高承のごとく、二輪業界の競合は一段と激烈化してまいっております。ヤマハもこれに対処すべく、競争力の培養と次への飛躍を計っております。

みなさまにおかれましても、今後ますます発展すべきときにあたり、無駄をはぶき、充分に力をご蓄積いただいて、ともどもに、ヤマハセールズ・チームをより強化してゆきたいと願っております。

暑さきびしい折れから、くれぐれも健康にご留意のうえ、いつそうのご協力をお願い申上げる次第です。

ヤマハ・レーシング・チーム

# 快勝のレース経過

■ 6月10日 マン島TTレース

■ 6月29日 ダッチTTレース

## レース前の予想

今年のTTレースの二五〇cc級には八三台の参加申込があったが、六月十日午後のスタートについては五三台。五三名の選手は一四カ国（オーストラリア、オーストリア、スイス、スペイン、日本、ノルウェー、ニュージーランド、デンマーク、スエーデン、西ドイツ、南ローデシア、スエーデン、カナダおよび地元イギリス）から参加したものでTTレースならではのにぎわいである。

ノンスターターのうちの目ぼしい選手は、メカニックまたは選手の旅券に査証をもらえなかった東ドイツ車MZのアラン・シェファード（イギリス人）、ハンス・フィッシュャー（東ドイツ人）およびラスロ・スザーボ（ハンガリー人）、調整が間に合わないためかマン島に姿を見せなかったイタリア車MVのマイク・ヘイルウッド（イギリス人）、予定された性能が出ないためと言われる、スズキの水冷4気筒の諸選手などであった。したがってレース前の予想は公式練習のタイムから見てもホンダとヤマハだけの首位争いになるものとされていた。

## 第 1 周

前日に引きつづき非常な暑さで雲が少しもなく太陽の激しく照りつける中を午後一時三〇分ちように、トミー・ロップ（ホンダ4気筒）がスタート、一〇秒後に高橋国光（ホンダ2気筒）、その一〇秒後にジム・レッド

マン（ホンダ4気筒）、また一〇秒おいてルイジ・タヴェリ（ホンダ2気筒）、その一〇秒後に初めて二人一組のトニー・ゴッドフリ（ヤマハ2気筒）とダン・ショーレイ（ブルタコ単気筒）が次々とスタートしていった。約半周した時の順位はレッドマン（ホンダ4気筒）が高橋国光（ホンダ2気筒）を約一〇〇メートル離してトップ、ロップ（ホンダ4気筒）は非常に不調らしく高橋から四〇〇メートル近く抜かれておりタヴェリ（ホンダ2気筒）からも追いつかれそうになった。

しかし、ホンダ・チームの4選手がリードしているのはコース上のことであった。スタートの時差を修正すると、実際リードしているのはスタートのあまり良くなかったゴッドフリ（ヤマハ2気筒）だったのである。公式な計時ではないが、この時の順位は1位ゴッドフリ（ヤマハ）、2位レッドマン（ホンダ）そして見事なスタートをした伊藤史朗（ヤマハ2気筒）が3位となる。

スタートから34マイル地点あたりのケッペルは、レッドマン（ホンダ）、高橋国光（ホンダ）、ゴッドフリ（ヤマハ）の順で通過したが、レッドマンより二〇秒後にスタートしたゴッドフリの方がレッドマンを約七秒もリードしていることになる。同国人であるゴッドフリの意外の大健闘に観衆は熱烈な声援を送った。

第1周を終った時のコース上の順位は、1位レッドマン（ホンダ）、かなりの差で2位が高橋国光（ホンダ）、続いて3位がゴッドフリ（ヤマハ）、4位はタヴェリ（ホンダ）これにすぐ続いて5位が伊藤史朗（ヤマハ）



であったが、スタート時差を修正した順位は次のとおりで伊藤が1位、ゴッドフリが2位でヤマハの完全なリードである。

- ①伊藤史朗(ヤマハ) 二三分三五秒八
- ②ゴッドフリ(ヤマハ) 二三分四〇秒四
- ③レッドマン(ホンダ) 二三分四八秒八
- ④タヴェリ(ホンダ) 二四分一五秒四
- ⑤高橋国光(ホンダ) 二四分二五秒〇
- ⑥スミス(ホンダ) 二四分三五秒〇
- ⑦ロップ(ホンダ) 二五分二二秒四
- ⑧長谷川弘(ヤマハ) 二五分二七秒六
- ⑨ブライアンス(ベネリ) 二五分四六秒二
- ⑩キッドソン(グッツィ) 二七分〇八秒二

## 第 2 周

ヤマハの1位2位で第2周に入ったのであるが、半周余りを終ったサルビーを通過した順位はレッドマン(ホンダ)、伊藤史朗(ヤマハ)、タヴェリ(ホンダ)、高橋国光(ホンダ)と大観覧台前のスコアボードに現われたのに、ゴッドフリ(ヤマハ)の場所には何のサインも出ない。

しかもレッドマン(ホンダ)が好調となりこのレースにおける最高のラップタイムを出し時差を修正しても約三秒伊藤(ヤマハ)をリードした。しかし、伊藤もまた頑張つて再びリードを奪いかえしたが第1周よりは差を縮められた。

ゴッドフリ(ヤマハ)はどうしたのであるか。14マイル地点と15マイル地点の間で停車しプラグの取りかえなどに貴重な二分間を費していたのである。そしてこの周をどう

にか終えたがピット入りして惜しくも争奪圏から遠ざかってしまった。第2週の順位は次の通りで、まだ伊藤がリードしている。

- ①伊藤史朗(ヤマハ) 四七分〇四秒〇
- ②レッドマン(ホンダ) 四七分〇五秒八
- ③タヴェリ(ホンダ) 四七分五六秒四
- ④高橋国光(ホンダ) 四八分一八秒二
- ⑤スミス(ホンダ) 四八分五五秒六
- ⑥長谷川弘(ヤマハ) 五〇分四五秒〇
- ⑦ゴッドフリ(ヤマハ) 五二分二四秒二
- ⑧キッドソン(グッツィ) 五三分五五秒八
- ⑨ロップ(ホンダ) 五四分三五秒八
- ⑩フィリップス(グリブス) 五四分三六秒八

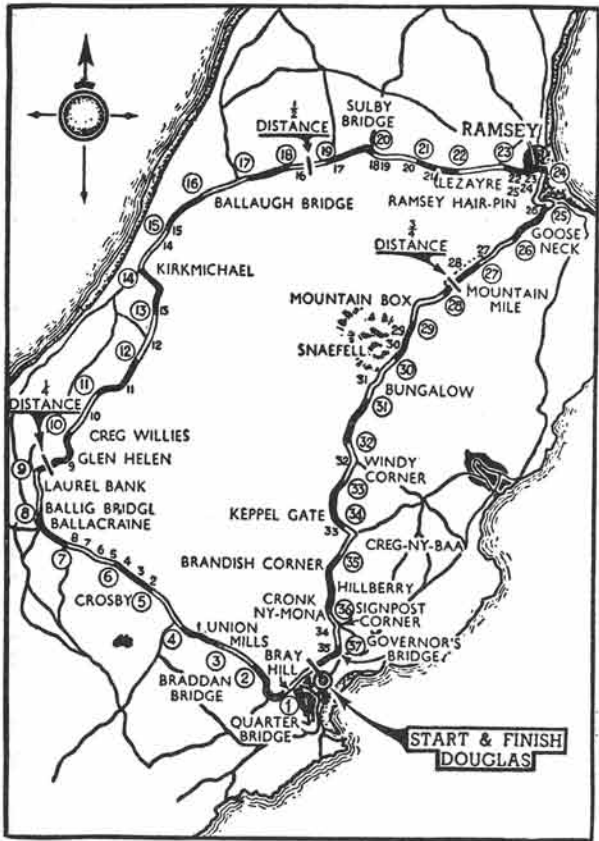
2位と3位とは五〇秒以上の大差となってしまったので今後のレースは僅差の1位伊藤史朗(ヤマハ)と2位レッドマン(ホンダ)

## 第 3 周

のふたりに絞られたようである。

前周はヤマハに気の毒であったのと同じく第3周はホンダに不幸が見舞った。まず高橋国光が5マイル地点のクロスビーでエンジン・トラブルのためリタイアし、次にタヴェリも約半周先のサルビーでミスファイアを調整するために車を止めてしまった。もしこのようなトラブルがレッドマンの車に生じたとすればヤマハの伊藤の独走となってこのレースが終ったことであろう。ホンダにとっては不幸中の幸とも言うべきであった。

逆にヤマハに悲しいニュースが入った。第2週の遅れを取戻そうと必死になったゴッド



TTレースの行なわれるマン島山手コースは1周37.733マイル(60.725km)、200以上の急緩カーブがあり高低差も大きく長い登り降りが連続する難コースである。

フリがミルンタウンで転倒し頭部その他に重傷を負いヘリコプターで病院に運ばれた。

レッドマン(ホンダ)のラップタイムは前周より四・八秒悪かったが、伊藤(ヤマハ)は前周より一四・二秒落ちたため、レッドマンが初めて第3周でリードをすることになった。この周は事故が多く次のように大きい順位の変動があった。

- ① レッドマン(ホンダ) 七〇分二七秒六
- ② 伊藤史朗(ヤマハ) 七〇分四六秒四
- ③ スミス(ホンダ) 七三分二七秒〇
- ④ 長谷川弘(ヤマハ) 七六分一九秒八
- ⑤ キッドスン(グッツィ) 八〇分五四秒八
- ⑥ ファインドレイ(DMW) 八二分三八秒八
- ⑦ ショーレイ(ブルタコ) 八二分四〇秒四
- ⑧ ファリプス(グリーンヴス) 八三分二七秒六
- ⑨ ロバトン(アエルマキ) 八三分三一秒八
- ⑩ イシャウッド(NSU) 八三分四六秒〇

#### 第 4 周

第3周を終って燃料補給が行われた。レッドマン(ホンダ)は急いでピットに停車し急いで燃料を補給し再スタートするまでに三〇秒しか消費しなかったのに対し、伊藤(ヤマハ)は二五秒も多い五五秒を要した。この大きいハンディキャップがこの第4週のラップタイムに加算されるのであるから大きい痛手である。

この周の順位は変動が少なく1位から5位までは前周と同じで、やや調子を取りもどしたロップ(ホンダ)が初めて6位に進出したのが目立っただけである。

#### 1963年度 TT 250cc 級レースの最終成績

	タイム	時速m
1. レッドマン(ホンダ)	143分13.2秒	94.85
2. 伊藤史朗(ヤマハ)	143〃40.4〃	94.55
3. スミス(ホンダ)	149〃05.2〃	91.12
4. 長谷川 弘(ヤマハ)	153〃41.4〃	88.39
以上銀レプリカ受賞		
5. ロップ(ホンダ)	164〃10.2〃	82.75
6. キッドスン(グッツィ)	164〃10.6〃	82.74
7. イッシュウッド(NSU)	165〃54.2〃	81.88
8. ハリス(グリーンヴス)	166〃44.8〃	81.47
9. ショーレイ(ブルタコ)	167〃44.4〃	80.99
10. ガラガー(ヴェロセット)	171〃00.0〃	79.44
11. デュ・ボン(アエルマキ)	171〃32.0〃	79.19
以上銅レプリカ受賞		
12. ロバトン(アエルマキ)	174〃54.0〃	77.67
13. プレングレイス(ホンダ)	179〃20.0〃	75.75
14. マーティン(ブルタコ)	181〃16.2〃	74.94
15. J. ガラガー(ドカティ)	181〃26.4〃	74.87
16. ムール(アリエル)	183〃42.6〃	73.95
17. グーセン(ブルタコ)	188〃09.0〃	72.20
18. ブロック(BSA)	194〃45.2〃	69.75

- ① レッドマン(ホンダ) 九四分五一秒四
- ② 伊藤史朗(ヤマハ) 九五分四〇秒〇
- ③ スミス(ホンダ) 九九分二四秒〇
- ④ 長谷川弘(ヤマハ) 一〇二分三三秒二
- ⑤ キッドスン(グッツィ) 一〇九分二九秒六
- ⑥ ロップ(ホンダ) 一一分一二秒六
- ⑦ ハリス(グリーンヴス) 一一分一五秒四
- ⑧ ロバトン(アエルマキ) 一一分二二秒四
- ⑨ ショーレイ(ブルタコ) 一一分二九秒六
- ⑩ イッシュウッド(NSU) 一一分三二秒四

#### 第 5 周

この週の約半周を終ったサルビーから、伊藤史朗(ヤマハ)がまた盛りかえしてレッドマン(ホンダ)との差を約三五秒までに縮めたというエクサイティング(胸をおどらせるような)ニュースが入った。このニュースは事実であった。というのはこの周を終った時の両選手の差は約三五秒だったからである。しかし伊藤はこの周の後半すなわち山手コースの長い登りと降り時間で時間をかせぐことができなかつたということになる。

この周は1位から6位までの順位に変動がなく、いよいよ最終周を迎えることになる。

- ① レッドマン(ホンダ) 一一九分〇五秒二
- ② 伊藤史朗(ヤマハ) 一一九分四〇秒六

- ③ スミス (ホンダ) 一二分一四秒二
- ④ 長谷川弘 (ヤマハ) 一二分五八秒六
- ⑤ キッドソン (グッツィ) 一三六分四一秒二
- ⑥ ロップ (ホンダ) 一三七分二〇秒四
- ⑦ イシャウッド (NSU) 一三八分四三秒八
- ⑧ ハリス (グリーブス) 一三九分三二秒四
- ⑨ ショーレイ (ブルタコ) 一三九分三四秒〇
- ⑩ ロバトン (アエルマキ) 一四一分五八秒二

## 第 6 周

この最終周に入る時に伊藤史朗 (ヤマハ) は自分のピットをちらりと見ただけである。前周で差を一三秒余り縮められたレッドマン (ホンダ) は前周より速いピッチで飛ばし

### レッドマンと伊藤史朗の各周ラップ比較

	レッドマン	伊藤史朗	伊藤の+または-
第1周	23分48.8秒	23分35.8秒	+ 13.0秒
第2周	23分17.0秒	23分28.2秒	- 11.2秒
第3周	23分21.8秒	23分42.4秒	- 20.6秒
第4周	24分23.8秒	24分53.6秒	- 29.8秒
第5周	24分13.8秒	24分00.6秒	+ 13.2秒
第6周	24分08.0秒	23分59.8秒	+ 8.2秒
計	143分13.2秒	143分40.4秒	- 27.2秒

た。伊藤も無論やピッチをを上げ、  
「のるかそるか」の勝負には出なかった。この周で差を更に八秒余り縮めたが、結局別表のような成績、二七・二秒差で2位にとどまったのである。

4位長谷川弘 (ヤマハ) までは第3周から全然変らない順位で、この四選手だけが銀レプリカを授与された。

五三台出走して完走したのは一八台だけ。激しい暑さでコース舗装面のタールが溶けているばかりでなく午前中に行なわれたサイドカー級レースで特にカーブが荒らされていたので予定のスピードを出せなかったし、事故も多かったのである。

### レースを振り返って見て

レースが終わった後の報道関係とのインタビューで伊藤史朗 (ヤマハ) は「強力なホンダ・チームを相手にレースをして2位に入れたことに満足している。自分のヤマハ2気筒は第3周の途中まで実に好調であったが、その後は僅かながらミスファイアを始めた。この日の甚しい暑さがエンジンに悪影響を及ぼし出すことを心配して回転を最高にまで上げず控え目にしたことが優勝を逃すことになったのかもしれないと思う——しかし、やりそこなってリタイアするより2位に入ったほうが良かった」という意味のことを語っている。

しかしヤマハの伊藤はホンダのレッドマンに勝てないレースであったろうか、そうではない、少なくとももっとデッドヒートできた

はずである、とイギリスのレース専門批評家が幾人も記している。参考まで作成した両選手の各周におけるラップタイプを比較して見ると、伊藤が第1周、第5周、第6周をリードし、レッドマンが第2周、第3周、第4周をリードしているから3対3である。ただ、伊藤が第3周と第4周で、特に第4周で約三〇秒も遅れたのが致命傷となったのである。

この大きい遅れは前にも記したように第3周後における燃料補給でレッドマンが三〇秒で済んだのに対し伊藤は五五秒かかったことが、原因である。レッドマンと同じような時間で伊藤も燃料補給を済ませていたとすればその後の伊藤の追いあげから考えてレースはどういう結果になったか分からない、というのが専門批評家たちの意見である。惜しいことをしたものと我々も思う。

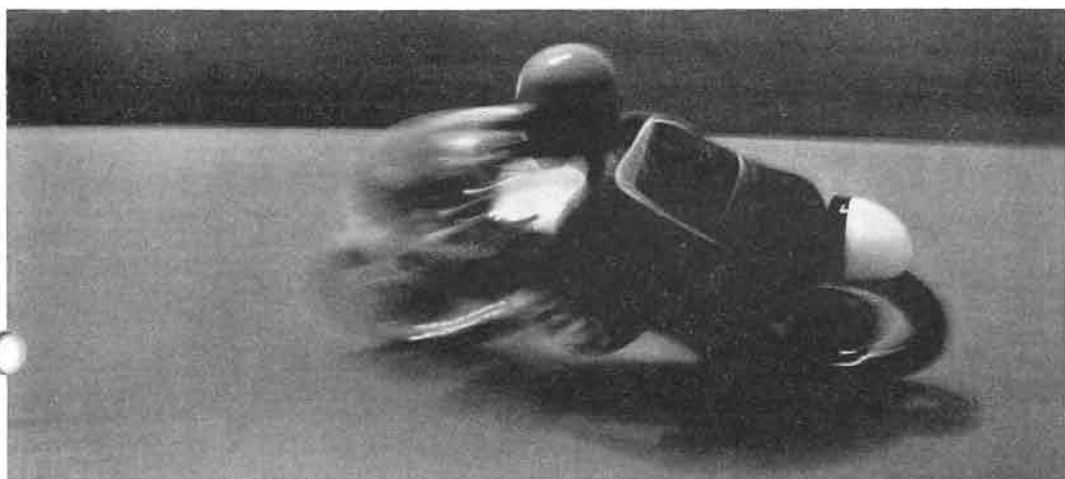
しかし、この悪条件のもとに平均時速九四・八五マイルで初めてTTレースに優勝したレッドマンにとってこの日は最良の日であったが、同様に平均時速九四・五五マイルで堂々2位に入りマン島でレースをすること二度目にして日本人選手として初めて表彰台にのぼった伊藤史朗にとってもこの日は最良の日であった、とある専門新聞が祝福していることも我々は素直に認めなければならぬであろう。

(大戸 元)





# ダッチTTレース速報



伊藤選手

伊藤 2位、  
砂子 4位、  
モリーニを破る

本年度世界選手権ロードレースの第五回戦であるオランダGP（ダッチTTともいう）は、アッセン市に近いヴァン・ドレーンテのコースで六月二十九日（土曜）に行なわれた。

ヴァン・ドレーンテのコースは、一周が七・七〇四五キロ、平坦であるが意地悪なカーブが右に左にまた右にと連続しているところが多いのでスピードが出せないし、先行車を追いつくのは困難とされている。一流のライダーでさえカーブで追いつくそうとして外にふくれ転倒することが度々ある



砂子選手

が、カーブの外側は広い草原となっているので重傷をおうことはめったにない。  
レース当日の朝は空が薄曇りでかすかに霧雨が降っていたが良好なコース状態に影響を与えるほどのことはなかった。その後、晴れて太陽が明るく輝きだし気温も二〇度という快適さになった。

公式練習におけるラップタイムは、TTレースには出場しなかったがスペインおよびドイツの両GPでホンダを連破したイタリア車モリーニOHHC単気筒のタルキニオ・プロヴィニがホンダ・チームの四選手およびヤマハ・チームの三選手をおさえて1位であったホンダおよびヤマハの選手たちがこの無敗のイタリア選手にどう挑戦するかがこのレースの見ものであった……

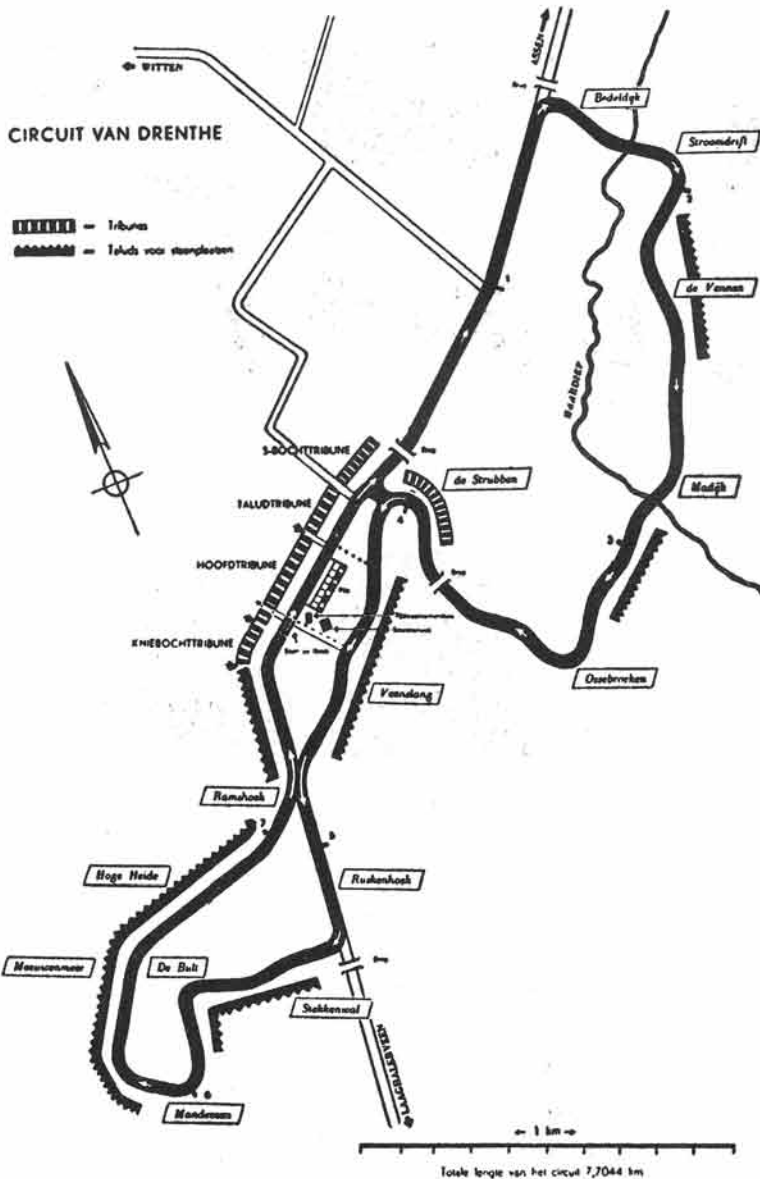
が、レースは何の波瀾もなくジム・レッドマン（ホンダ）が第1周からリードし、伊藤史朗（ヤマハ）が安全な2位、そして優勝候補第一のプロヴィニ（モリーニ）は3位に落とされ、あっけない幕切れとなった。

トミー・ロップ（ホンダ）は第16周で砂子義一（ヤマハ）に追いつかれ、ルイジ・タヴェリ（ホンダ）はミスファイアでリタイアし、そして高橋国光（ホンダ）もエンジンのトラブルで序盤においてリタイアした。

長谷川弘（ヤマハ）は第1周で走路外に飛び出して倒れたが負傷はなく元気だとのことである。（後に行なわれた二二五cc級レースでレッドマン（ホンダ）も走路外に飛び出して倒れ治療までに二週間か三週間に要する鎖骨骨折を負った。）

出走したライダーは二二名であったが中途

# 250 cc 級



オランダのアッセンの近くにある、ヴァン・ドレーンテのコースは平坦な土地に作られていて、1周は7.7 km 余りだが、この図のうち上下の矢印の部分に公道で、右上の矢印がアッセン方面、下の矢印がラークハーラーヴェン方面、約2.5キロのこの公道部分とレース専用の部分とにわけられ、レース専用コースは意地悪なカーブが連続し、スピードが出しにくい。

でリタイアしたものが半数以上の一名に達した。  
レース終了後ホンダとヤマハから3位に落とされたモリーニからホンダのレッドマンのエンジンの排気量を測ってもらいたいと技術委員会に申入れがあった。測定の結果そのエンジンの排気量は二四九・六四ccであったのでモリーニ側からの抗議は却下された。ヤマハにも負けたのであるのに、どうしてヤマハにも抗議しなかったのであろう。

## 二五〇cc級一七周レース結果

- 1位 J・レッドマン (ホンダ) 五六分三九秒一 時速一三八・七二キロ
- 2位 伊藤史朗 (ヤマハ) 五七分〇四秒〇 時速一三七・七一キロ
- 3位 T・プロヴィニ (モリーニ) 五七分三一秒一 時速一三六・六三キロ
- 4位 砂子義一 (ヤマハ) 五九分四三秒八 時速一三一・五七キロ
- 5位 T・ロップ (ホンダ) 六二分一二秒三 時速一二六・三三キロ
- 6位 C・スワルト (ホンダ) 一周遅れ

最高ラップはレッドマン (ホンダ) の三分一六秒七で時速一四一・〇キロであった。  
(従来の記録——ラップは一九六一年ヘイルウッド (ホンダ) の三分一六秒四で時速一四一・二二キロ、レースは一九六一年ヘイルウッド (ホンダ) の五六分三四秒八で時速一三八・八六キロ。今年の記録はいずれも僅かながら従来の記録に及ばなかったが、昨年の記録よりはずっと良かった。)

# 日者

# さを ふ、とはせ!!

伊 公 考



現代凡怪談



A



B

SFの世界

アインシュタインの精神

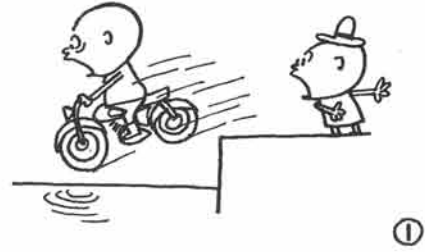
ウラシマタローは空飛ぶ円盤にのせられてオトヒメサマのいる星につれてゆかれ、めずらしいものをみせてもらって、あそんでいるうちに地球に帰りたくなって、円盤に送られて帰ってみたら、オトヒメ星での何日間は地球上では何百年もたっていた……と云うお話をご存知だろうか。

SF(サイエンス・フィクション)小説の世界では、人類はすでにロケットの時代を卒業し、すでに光の速度で宇宙をとびかう、光速の宇宙船を使っている。ところが星までの距離は、一番近い恒星のケンタウリまでも二光年(光の速度で二年かかる)何万光年もある星はざらにあるし、他の銀河系のアンドロメダ星雲にいたっては一五〇万光年もあるとされているから、いくら光の速度で宇宙をとんでもとても行きつけない、と考えるのはシロウトと云うもので、光の速度でとぶと相対性原理で時間が圧縮されて、宇宙船のな





③



①



④



②



⑤

かの時間と地球上の時間はものすごいずれが出来る。

アンドロメダまで一五〇万光年の距離は、光の速度で行っても一五〇万年だが、その宇宙船のなかではなんと二七年しか時間がかからない、往復して五四年、ところが帰ってみると地球上ではなんと三〇〇万年の時間がたっている。ひよっとするともう地球などは存在しないかも知れないのだ。

光の速度の宇宙船はいつでもか見当もつかないけれど、ひよっとすると他の星ではすでに完成しているかも知れない、それが地球に現れて、地球人を連れて行ってまた地球に戻って来たら……

最初のウラシマタロウのお話になる。そしてこの伝説は世界各地に伝っているし、カメのかたちはあまりにも空飛ぶ円盤に似ているではないか。宇宙人はタコのようにだだなど笑えない時代が来るかも知れない。

鶴 中 仁

# 〈ヤ〉〈マ〉〈ハ〉で売り抜こう

## ★ヤは〈ヤル気〉のヤ

セールスマンは一事業の代表である。代表者としての資格は、退社のベルに規制された内勤者とは異なり、自分自身の計画と意志で活動できることである。いうなれば途中で馬券を買おうとパチンコしようと思つたままであるが、しかしである。任され、信頼された会社の代表者であればこそ、セールスマンの行動は規制外にあるのだ。そのかわり案内標識やガイドもなく、頼れるのは自分だけ。それだけに自分を甘やかすことは厳禁だ。つねに自分の心の中に「やる気」の炎を燃焼させていることが大切である。

テキがどうあろうと、まわりがどうあろうと、何がなんでもやらねばならぬ。売りすぎて困ることはないはず。売れば売れば喜びと活力がみなぎるといふふうにならねばならぬ。

## ★マは〈マクラ〉のマ

豊富な商品知識の財産を、顧客に惜しみなくささげよ。されば天はそれ以上の富を与え給う。いささか神がかつてきたが、いつも新鮮で豊富な商品知識を提供してこそその熱意が相手にわかつてもらえよう。

最近ではマスコミの発達で、一般的にはかなり商品の特長は知られているだけに、自社製品はおろか、他社の製品についても広

く深く知っておく必要がある。

2ストロークのロータリーバルブ・エンジン、ガスの吹き返しが少ない、などという特長は、ごく一般的なこととみてよい。

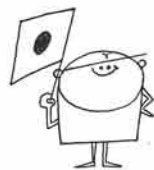
例えば「最近流行の八〇ccという中間容量車のYGI型は、実際の排気量は七五ccではないか」と聞かれたとする。

他社のセールスマンが同クラスの車を売り込み中となれば、顧客もその違いを素朴に考えるにちがいない。

その時「いや、わずかに四ccや五ccは影響はなく、設計上七五ccで十分八〇ccの性能を引き出せるようになっていきます。ご覧のように〇・二〇〇メートルの加速タイムは他社の八〇cc車を上回る一三秒の駿足を備えています」ぐらいいことがスイと出てこなければ落第である。売ろうとする製品を完全に知っていないければ、相手の信頼もなし、販売の成功はおぼつかないのである。

では、ほかに何を知っていないければならないか。製造方法、製品の使用方法、製品の扱い方、製品を買った場合の利益、サーピス、などの一般論はセールスマンたるものの常識。もっと深く、そして面白い、たとえばオートバイの歴史について……なんて、その場で一席ブテくるくらいのキョウウウは積んでおきたいものである。

頃は正の末期、ガスランプ付の米車ハレー、ダビッドソンが輸入され、それを



モデルに国産一号車の陸王号が生れたエピソード、そして次第にエンジン性能が向上して小容量車になり、最近ではモペットでコト足りるようになったいきさつなど、ちよつとオートバイに興味を持つ人ならウケアイマちがいにしというものだ。

万葉のいにしえのころ（とキタモンド）恋のミソヒト文字をよむにも、すでにハマクラことばVなるテクニクが存在していた。ひらたくいえば、本題へ入るまえに、調子のいいフンイキをつくる言葉である。落語の前座、喫茶店のムード音楽、みなコレである。いかに商才にたけていても、知識のお手許不如意では……か。かつての日本軍のように根性だけではお手上げになる。ムダ玉におわることも豊富な知識を矢つぎ早にブチこんでこそ、激戦に耐え、勝利の凱歌をあげることができるのである。

## ★ハは〈ハント〉のハ

能力を売り込む能力——という、ややこしく聞えるが、知識を、根性もって、売り込めばよいのである。といつても、テキ（目的のテキである）はあらゆる面で複雑怪奇である。テキを知る。そして販売を押し進めていく技術。それは分析と計画性を備えた作業といつてよい。

では、ハューザー・ハントVの一例をあげてみよう。まず相手の年令、職業、地位そんなところから判断して、自分をどのようにして処していったらいいか、考えてみるのが手っ取り早い。

相手が若い方なら、名刺にカタログをお

いて、自分が同世代においてオートバイで走りまくった話などをちよつとはさむか、店主の親父さんなら、近所の人が買っている様子などを話して、興味をひかせることだ。

その心は、車を売る前にいかにして接近するか、そしてフトコロに飛び込むかで、ちよつと恋人を獲得する前の心情に似ている。

ヤルせないが、そこをグッとふんまえて心理作戦の開始である。プレイ・ボーイたるものは直接行動をとらずにムードを尊すべきである。そこにプロたる真ズイがあるというものである。したがって、まずはオートバイを売ることが二の次にして、心を売る。その能力は必要欠くべからざるものであるが、能力は心の育成につれて進歩するものであるからすなわちセールスマンたるものは、心を磨け、夢を見よ。それがハューザー・ハント成功のヒケツである。

価値あるオイル!!

# ゼネラル バイクロン

2サイクル専用



ゼネラル物産

# はなしのタネ ★★☆☆

## ビールとプラグ

何ごとによらず適温を守ることが大切。たとえば今を盛りと売られているビールも、それがなまあたにかいようなものでは、どんなにノドが渇わいていてもちよっと手が出ません。やはりビールは八度から十度ぐらいに冷やしたものでなければ本当の味が出ないからです。

ところでオートバイにも適温というものがあ、この適温の範囲にないと本来の調子をだせないものがあります。

それは何かというと点火プラグです。エンジンはその設計によって高速型もあれば中速型もあるというように、点火プラグにも高速型に適した熱の逃げやすいものと、そうでないものとが用意されています。そしてそれぞれ電極部の温度が適温の範囲にないと十分な発火が行なわれないのです。

一般に点火プラグは電極部の温度が四〇〇度以下ではカーボンが附着し、ミスを引きやすくなり、八〇〇度を越えたと正常な発火作用が行なわれず、電極の消耗がはげしくなります。また同一の車でも、必ずしも同じ熱価の点火プラグを使うものとは限りません。飛ばしがちな人と、そうでない人とでは、同じ車でも、点



火プラグの温度が変わってくるからです。つまり同じビールでも、適温にあるものとうでないものとは、ぜんぜん別になるという訳です。

## オートバイと法律

スピード違反は一斤につき二千元、信号無視は三千元、そして酔っぱらい運転は二万円が相場だ——などと、とんだベテランライダーがいるようですが、転運歴何十年、無事故、無違反という神様のようなお方でも、とかく法律のこととなるとヨワイのがふつう。

そこで、オートバイに関係あるごく一般的な法律にはどんなものがあるか、またそれはどのような内容のものであるのか——ということをもとめてみると……

▼道路交通法Ⅱ道路における危険を防止しその他交通の安全と円滑を図ることを目的としたもので、これから免許をとろうという人はもちろん、歩ける人ならだれもが知らなければならぬ交通法の骨幹となるもの。そしてこの法律をさらに具体化したものが道路交通法施行令です。

▼即決裁判手続法Ⅱ交通違反の処理を迅速にさばくことをねらいとしたもの。



## ▼▼ヤマハ教室▲▲

▼自動車賠償保障法Ⅱ損害賠償に関する事項をとりきめたもので、「民法」とも密接な関係があります。

▼道路運送車両法Ⅱ車の登録や車体検査の手続きについて詳しく定めた法律。自動車のオーナーにはとくに関係が深いもので、これをより具体化したものが道路運送法車輛規則と呼ばれるものです。

▼自動車登録令Ⅱ車の登録および低当権

の登録に関する事項を定めたもの。

▼自動車低当法Ⅱ低当権の設定からまっ消までの手続きをきめたもの。

その他の税法Ⅱいわゆる自動車税といわれるものをきめたものがその筆頭です。このほか消防法や運送車輛保安基準などいろいろとありますが、さて、あなたはこれらの法律をどの程度ご存じだったでしょうか。



日本楽器新居工場の堀内浩太郎氏、TVでヤマハをPR

去る五月二十六日(日)NHK TVで七時二十分より行われた「こよい歌えば」三橋美智也ショーにゲストとして日本楽器新居工場設計課の堀内浩太郎氏が出演した。三橋美智也さんは大のモーターポートファンで、昨年行われたポート千キロレースに優勝した経歴があり、堀内氏(東京大阪間ポートマラソン優勝者)と、いろいろポートの話に花を咲かせた。

(E・H・エリックも登場)またこのショー最後に三橋さんはヤマハポート疾走の写真をバックに本物のヤマハポート(ストライプ18)に乗って得意のノドを聞かせて目出度く終了。ヤマハポートのPRの役目を果たした。



# ヤマハ 丸土記

## 北海道ヤマハモーター

### ース(株)を訪ねて

#### 企業体を目ざして

さわやかな陽光、からっとした涼風——初夏の北海道は何もかも鮮やかな色で彩られる。永い冬の衣を脱ぎすてた街は、一気に躍動の波でみなぎる。

ここは北海道のシンボル札幌市、その中心部に高くそびえるテレビ塔のほど近くに北海道ヤマハモーターズVはある。

中広い間口の一階が販売と整備部門に分れ、二階は事務所。社内には車がズラリ、商談たけなわの人で活気にあふれている。

さて、社の重責を担う社長の柳谷さんはダブルの背広に、貫録と闘志を秘めたお人柄。常務の本多さんは洗練されたスタイルの青年紳士。いかにも絶妙のコンビというのが偽らざる第一印象である。

壁に掲げてある「社訓——「誠実」を指さして、「これが社業の根本です。お互いが信頼し合い、信義を守って己れの職分を責任をもって遂行する」

開口一番、そうおっしゃる社長柳谷さんの眼が眼鏡ごしに自信に満ちて光った。

「とかくオートバイの販売経営というものは、個人商店の色彩が非常に強い。これじゃいかんですよ。あくまで企業体として発展しなくては時代に遅れます。」

「一将功なつて、万骨枯る」では駄目、あくまでも目ざす目標は企業体としての進歩、それがモットーです。」

柳谷さんの自宅は北見市にある関係上、同地区のディーラーの見まわりと他の事業で手一杯の忙がしいお身体。いきおい札幌の本拠はほとんど常務の本多さんがきりまわしていらっしやるとのこと。

物静かな口調ながら、一言ひとこと力強く語る柳谷さんの胸の中には仕事のこと一杯つまっている感じ、根っからの経営マンである。

社長のバトンを受けて社業を推進する常務の本多さんも「事業はメーカー、ディーラー、サプの三者とも揃って企業責任をもつ必要があります。社長のお話しのよう各ポジションが責任を果す。その方針のもとに各パートが全力をあげることに、それと計画と実践の積み重ね。それが発展の推進力といえるでしょう」

昨年の年間売上台数四千五百台という実績を上げている影には、こうした基本的な企業方針が推進力となっていることはたしかである。

### 日は浅くても上位を独走

現在では北見市、帯広市、釧路市、苫小牧市にそれぞれ営業所をもち、ゆるがぬ販売態勢をきずいた同社も、最初は昭和三十二年二月、第一回浅間火山レースで圧倒的強みをもせたYALの発売と同時に生声をあげた。以来、短期間のうちに驚異的な発展を遂げたことは、ひとえに企業体として伸びを希った経営理念の賜ものでしょう。

ともあれ、柳谷社長とメーカーとの結びつきは、同社の創立よりずっと前の昭和十四年以來のこと。当時、柳谷社長が道内の楽器用材を買い付けて、日本楽器と取引を始めたのが機縁。それが現在日本楽器へ原木の供給を行なっている北見木材である。そして昭和三十三年には丸瀬布木材を設立、続いて同年、札幌と北見の両市に北海道楽器を設立、オートバイ販売を併行して手広く着実に企業体の確立してきている。

いわばメーカーとは血の通った間柄で、いずれも関連企業は黒字経営。昨年一カ年の総売上高が十二億円以上という成果をあげ、その柳谷社長の手腕のほどがうかがえる。

この長い間の実績と卓越した経営手腕を買われて柳谷社長は、このほど新発足した全国ヤマハ会の会長に推され、また全国小型自動車販売協会の常任理事(銘柄別)の要職も兼務されている。

この社長にして名手分ありで、同社のチームワークは鉄壁。道産陣全員がプロ野球ではないが国鉄一家というのも珍らしい。社長柳谷さんは札幌鉄道局をふり出しに三十五年間の国鉄育ち、貨物課長で退職してから木材関係の事業に着手、同氏を慕って専務の酒井氏、常務の佐々氏も国鉄をとり出し参加、本多氏も満鉄から戦後引揚げて某化学工場に勤務中をスカウトされた、文字どおりの国鉄カラリ。

しかし「企業は人なり」の諺どおり、社長の非凡なる経営才覚の旗じるしのもとに全者一丸となつての社運づくりの功成つて現在では別表の組織表をみればわかるが、従業員七十名、うち本社四十名、四営業所には三十名となつて

おり、このうち営業担当者が三十三名、経理総務が十二名、サービス部担当が十五名と、合理的な配置をとっている。(本年春十八名増員)

もちろんこの陣容はオートバイのみでなく夏になればヤマハボート、船外機、冬にはスキー販売と



北海道ヤマハモーターズの社屋

はオートバイのみでなく夏になればヤマハボート、船外機、冬にはスキー販売と

異なる条件に備えてフルに活動できるよう考慮してのことで、北海道特有の季候の変化に対応できる柔軟性に富んだ人員の配置をとっている。

無駄のない人員構成とその配置、平均年齢二十四才という若さでいっばいの社内の雰囲気は、一糸乱れぬ組織のもとに「売る」を合言葉に結集しているといつてよい。

それを裏付けるかのように昨年の売上高はざっと五億円をあげ、別表のとおり昭和三十三年以降全国ヤマハ特約店二百店にて実施しているコンクールでは、常に上位にランクされているのは注目に価いする。

この五百億円の売上高は、実に従業員一人当たり一千万円の売り上げを計上したことになる。

「昨年の売上高の銘柄別は車輛が四億六千二百三十三万七千三百五十五円でトップ、次いで部品が五千三百三十四万四千七百六十五円、ボートが六百三十二万二千二百二十円、船外機三百八十六万八千七百七十円、修理その他が三百七十六万八千五百九十円、計五億三千七百八十九万五千九百九十九円になりました」と話してくれた数字は、前向きなデータそのものといえる。

これだけの実績原動力は社員個々の力はもちろん、各所に分散設置した営業所の機動力による販路の拡大を見逃すことはできないであろう。

直売は二十五%、サブ売りが七十五%で傘下販売店三百店を抱えるヤマハの販売組織は、道内のヤマハディーラー六店のうち六十%を占めている。

この販売態勢による驚ろくべき売上高のうち、行政官庁や北海道電力など大口納入が目立つのも特長といわれる。



向って左が柳谷社長、右が本多常務

「目ばしい大口の納入先は北海道庁で一千二百万円余り、札幌管林局約四百万円、札幌市役所約四百二十万、北見・帯広管林局約九百万円、日本製糖約三百六十万円、札幌開発建設部約四百二十万、ざっと五千万円近くは大口で納めています。なかでも北海道電力などは五百台のうちヤマハが三百五十台入っていて、全体の七割を占めているほどです。」

これは車の優秀性と4ストロークに比べて保守がやさしく、維持費がかからない利点、サービスマンの充実が、特に大口の場合の需要をうながす効果になっていると思えます。

真険な眼差しで始終語りつづける柳谷さんの仕事談話は、いつしか車のこと、これからの会社づくりのこと……など、いっそ

う熱っぽくなってくる。

### 前途はあまねく広く

「主力車種はYA5型が六〇%、YD3型とモペットを含めて四〇%ですが、新車のYG1型が好評現在YGの受注残が八〇台もあって、昔YA1が売れて困ったときのことを思い出して感無量ですね。」

なにもかも順調の柳谷さんにも頭を悩ますこともある。

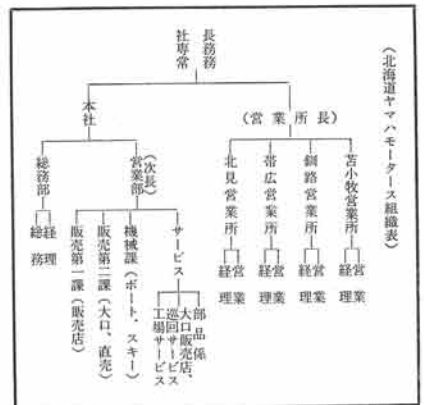
毎年やってくる台風や長雨で左右される売れ行き心配。十二月、三月の積雪期は市内でも走るので車は結構売れるが、さっぱり売れない地方へのPR対策など。

内地と異なる季節的なハンデがあるがゆえに、いい加減なやり方では経営を維持できない。そうしたきびしさが、企業の健全化につながるというものの、やはり仕事が真から好きだから、仕事を追うのが好きだから、と言われる柳谷さん。

「なにぶん急速な伸びで人材不足が現状です。今後は管理職の養成に力を入れることはもちろんのこと、今年は十八名の増員で昨年の一人当り一千万円の売り上げの確保、そして昨年の総売上高五億円以上の更新が目標です。」

ヤマハの名を誇り高く掲げ、メーカーとディーラーとが一体化したヤマハ・グループの理念を大切にしなければ、と顔を見合せて言われるお二人。なによりも「誠実から生れる信用」を理想に前進したいと希われる同社は堅実そのもの。

シーズンたけなわの六月の北海道の空はこの理論と実行の前途を開くかのように、青く広がっていた。



### 販売コンクール実績

三三年度下期	三位
三三年度上期	三位
三三年度下期	一位
三三年度上期	一位
三三年度下期	二位
三三年度上期	二位

### 北海道ヤマハモーターズ一覽

本社所在地	札幌市五条東一丁目四
商品陳列所	南一条東一丁目五
営業所	北見市一条西三丁目
〃	帯広市西二条南二丁目
〃	釧路市栄町六丁目一
〃	苫小牧市本町四三

### 役員

取締役社長	柳谷 文吉
専務取締役	酒井 新一
取締役	佐々健太郎
〃	本多 行夫
〃	徳野 良博
〃	土屋 光男
監査役	新田 昭二
資本金	八百万円
授権資本	三千二百万円

# ヤマハオートバイ クラブ

## 第一回ラリー開く

百五十名が参加



ラリーのスタート

ヤマハ企業集団の従業員で結成されているヤマハオートバイクラブ（会長小池久雄氏）は現在会員千三百人という大世帯、おそらく会員の多いことでは日本一（？）のクラブで常に、遠乗会や技術講習など活発な

行事を行なっているが、この五月十二日第一回のオートバイラリーを盛大に開催した。ラリーコースは日本楽器本社厚生会館前をスタートし天竜川―袋井―遠州森町―天竜市―細江を経て厚生会館前をゴールとする約九〇キロの循環コースで行なわれた。当日はあいにくの雨にもかかわらず参加車は五〇ccから二五〇ccクラスのオールヤマハ車百五十台が参加しそれぞれのペースで覇を争った。選手は単調な国道一号线を袋井まで走り、こより山道に入り、次郎長一家で名高い森の石松の故郷、遠州森町に出て、都島吉兵衛の都田を通過、浜松に至るまで石松兄いの供養コースとなった。チェックポイントは三カ所ヤマハ女子軍の応援も沿道にみえ、花やかな雰囲気の中に全員無事完走、午後二時より厚生会館前で、小池会長の挨拶について表彰式が行なわれたが同クラブ初めての試みであるラリーにもかかわらず役員もよく、選手もよくルール

# ヤマハ オルガン

数多いヤマハ・グループ。それは現代生活に躍動するヤマハの力強い企業集団であります。たゆまない伸長を続ける。その一つひとつの素顔をとり上げて紹介することにした。少しはう

## 日本楽器の巻

オートバイだけがヤマハのトレード・マークどころか、ヤマハの中核をなしているのが日本楽器です。美と楽しさを創る産業、しかも人の心に根ざしたピアノやオルガンを世に送り出しているのが日本楽器です。

いまや全国の津々浦々にヤマハの楽器は滲透しており、全国のピアノ保有台数の七〇％をヤマハ製品が占めているほどです。昨年のピアノ生産高は五万台、オルガン二



十二万台、エレクトーン千三百台を誇り三十六年度のピアノの輸出が五千台、アメリカに輸入されるピアノの約三分の一をヤマハが占めています。これは、東洋一を誇る原木の人工乾燥設備、無響室の自動検査装置もより、すべて自社製造とエレクトロニクスによる調律の賜物です。

その美しい音、強靱な機能を兼ね備えたヤマハのピアノは全国の学校で広く愛されまた来日した幾多の世界的ピアニストが讃嘆の言葉を残しています。

こうして人びとの心をとらえているヤマハのピアノは、いまやアメリカのウインター社の年産四万一千台を抜いて、ピアノの王様となり、なおも世界の隅々までもヤマハの音を伝えようと努力しています。

巨木は地中に深く逞しい根を秘めている。そんなたとえがふさわしい日本楽器の歴史のはじまりは明治二十一年のこと、山葉寅楠氏が苦心の末完成した第一号ヤマハオルガン以来、西洋音楽がば興し出して需要が増加した明治三十年、資本金十萬円で創立されたのです。その間、長い年月の時代の変遷に耐え常に新しい技術の開発と、新市場の育成を目ざしてきたヤマハの理念は、今こうして多くのヤマハの企業集団となって、資本金十億円の規模をきづいたのです。

ガッチリとスクラム組んだ。このヤマハグループ達の両腕には輝やかしい歴史が根ざしているのです。

さあ、生きいきとしたイメージに溢れた旋律の排気音を、格調高いピアノの肌色にのせて、共に前を見つめて走らるうではありませんか。





ラリーの表彰式

を守り、大成功裡に第一回ラリーを終了した。

## ■YGIアメリカで

### 好評

このたびヤマハジュニアがアメリカへはじめて出荷されましたが、YGI 八〇cc についてロス支店オートバイ販売部長スキップより社長あてに、成功している、好評である旨の手紙が参りました。以下内容を訳してみました。

川上社長殿

YGI 八〇ccは大成功です。

品物を受け取りましたが、全ディーラーはもとど欲しがっています。毎日ロス支店では続々注文を受け取っています。

この新製品YGI 八〇ccは、ユーザーにもヤマハの発展しているディーラーにも、他のモデルのどれにも増して最も人気のあるモデルになっています。

敬具

## ■英誌TTの最高スピードを測定

### ヤマハ上位三位を占める

英国の「モーター・サイクリング」紙6月19日号によれば、同誌が、TTレースのレーサーのスピードを、光電管を使い一七六〇メートル(約一六〇メートル)の区間で測定した結果、二五〇ccではヤマハのゴッドフリ選手が四一マイル(二二七キロ)

伊藤史朗選手は 一三六・八マイル(二二三キロ) 長谷川弘選手は 一三二・九マイル(二二四キロ)

ロス支店オートバイ販売部長スキップ・クラーク 追伸YGIトローの到着を首を長くして待ちわびています。

のスピードで上位三位を示め、タヴェリ、レッドマンがこれについている。更に五〇cc以下全車のベスト一二のうちでも五、六、七位をしめ、「驚くべきことには、ヤマハの二五〇ccは、ホンダの二五〇ccに比べ八マイルも早く、レッドマン選手ののるホンダ三五〇cc四気筒車に比べわずかに、六マイルしかおそくないのである」と報じている。

ベスト一二(全車を通じて)

- 1 Mヘイルウッド五〇〇MV二二九・五km
- 2 Jハートル五〇〇ジレラ二二九・〇
- 3 Pワリード 二二七・五
- 4 Jレッドマン三五〇ホンダ二二九・五
- 5 ゴッドフリ二五〇ヤマハ二二七・〇
- 6 伊藤史朗 二五〇ヤマハ 二二三・〇
- 7 Tロップ 三五〇ホンダ 二二六・〇
- 8 Rポール 五〇〇マチェス 二二六
- 9 長谷川弘 二五〇ヤマハ 二二四
- 10 Lタグエリ二五〇ホンダ 二二四
- 11 Mヘイルウッド三五〇MV二二三・五

二五〇cc車

- 12 Fスチーブス五〇〇ノートン二二三・五
- 1 Tゴッドフリ ヤマハ 二二七km/h
- 2 伊藤史朗 ヤマハ 二二三
- 3 長谷川弘 ヤマハ 二二四
- 4 Lタグエリ ヤマハ 二二四
- 5 Jレッドマン ホンダ(2) 二二四
- 6 高橋園光 (4) 二二二
- 7 Tロップ (2) 二二二
- 8 スミス (4) 一九九
- (2) スミス 一九六

**ヤマハチームおめでとう**  
TTレースで2位、4位をしめたヤマハチームの成績が報じられて心からうれしく思っています。  
TTレースは大変困難なレースで上位入賞は4年も5年も練習しないとできないと云われていますが、わずか2度の出場場で2位の伊藤選手、そして初めて出場して4位の長谷川選手とともに、すばらしい車と優秀なライダーが一体になって初めてできることです。ヤマハグループの一員として「おめでとう」と云わせていただきます。  
また、あとダッチとベルギーの二大GPがありますが、必ずヤマハが優勝し、たかだか今日の丸をヨーロッパの空にあげ得るものと確信しています。  
野村モーターリース営業部長 野口種晴

## 'MOTOR CYCLING'S' TT SPEED TRAP

WHAT sort of maximum speeds are reached on the fastest sections of the TT circuit during racing? For years the question has aroused wild speculation and endless argument.

But now, for the first time ever, "Motor Cycling" brings you authoritative answers provided by the electronic timing equipment of the National Sport Association.

Electric eyes  
The two photoelectric timing traps more or less 100 yards apart are calculated by dividing the time taken over 100 yards by the distance in seconds. Below we set the fastest 10 times and speed reached in each class, in some cases, the best times on a stretch of circuit that is not faster, among the fastest.



National Sport Association timekeeper Alan Nash with the \$500 electronic eye equipment stationed outside 'The Highlander'—one of the fastest parts of the TT course.

Electric eyes  
The two photoelectric timing traps more or less 100 yards apart are calculated by dividing the time taken over 100 yards by the distance in seconds. Below we set the fastest 10 times and speed reached in each class, in some cases, the best times on a stretch of circuit that is not faster, among the fastest.

Electric eyes  
The two photoelectric timing traps more or less 100 yards apart are calculated by dividing the time taken over 100 yards by the distance in seconds. Below we set the fastest 10 times and speed reached in each class, in some cases, the best times on a stretch of circuit that is not faster, among the fastest.

### TIMES AND SPEEDS OVER MEASURED 176 YARDS

TOP TWELVE		OTHER	
Alan Hildrew 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0
John Harris 250 cc	2:10.0	W. J. Thurgood, 250 cc	2:10.0

### TT レースのスピード測定記事をのせた MOTOR CYCLING JUNE 19, 1963

- 2 伊藤史朗 ヤマハ 二二七km/h
- 3 長谷川弘 ヤマハ 二二四
- 4 Lタグエリ ヤマハ 二二四
- 5 Jレッドマン ホンダ(2) 二二四
- 6 高橋園光 (4) 二二二
- 7 Tロップ (2) 二二二
- 8 スミス (4) 一九九
- (2) スミス 一九六

# フランス(モトレビュー誌)で

## 徹底的にテストされたYDS-2

フランスで最も著名なオートバイの週刊雑誌モト・レビュー第51巻1636号(1963年4月6日発行)に全6頁にわたって非常に詳細なヤマハ250cc級スーパースポーツのテスト記事が載っており、10枚の写真と4つの性能線図が挿入されている。これをざっと紹介するだけでもかなりの頁数を要するので、ここでは性能線図を中心に、ほんの一部だけに触れることにした。

### 最高速度

第1速	時速 48 km (毎分 8300 回転)
2速	72 ( " 8300 )
3速	97 ( " 8240 )
4速	121 ( " 8050 )
5速 (普通姿勢)	131 ( " 6790 )
5速 (屈身姿勢)	134 ( " 6950 )

以上は往復の最高平均時速であるが、片道の最高時速は140 km (139.84 km) を記録した。テスト・ライダーの体重は65 kg、気温が低過ぎて条件としては悪いほうであった。

### 加速性能

0-100m	6.7 秒 (平均時速 53.75 km)
0-200m	10.5 ( " 68.55 )
0-300m	13.8 ( " 78.25 )
0-400m	16.9 ( " 85.20 )
0-500m	19.9 ( " 90.45 )
0-1000m	33.9 ( " 106.20 )

以上の加速性能はモト・レビュー誌でこれまでにテストした250cc級の諸車中で最高のものであるばかりでなく、0-100mにおいてはBMWの500cc級ツーリング型およびマッチレスの650cc級スポーツ型より優れている。

### 性動性能

時速50kmで停止までの距離

前輪ブレーキだけの場合	14.15 m (6.80 m/S <sup>2</sup> )
後輪ブレーキだけの場合	22.50 m (4.30 " )
両輪ブレーキの場合	9.70 m (9.95 " )

### DISTANCES

### 250 cc YAMAHA Super-Sport

### 250 cc HONDA Sport

### 250 cc SUZUKI

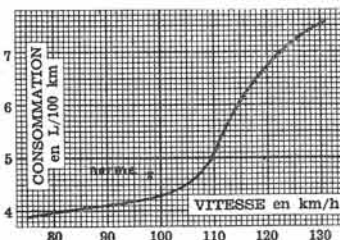
### 250 cc AFRMACCHI & Ala. Verde

### 650 cc MATCHLESS Sport

### 500 cc BMW R.50 tourisme

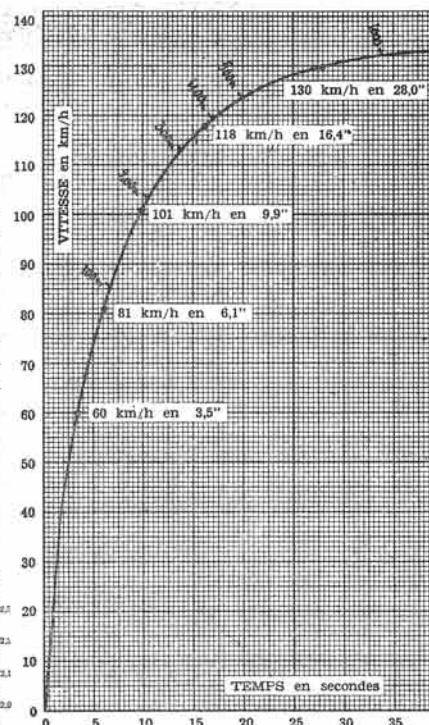
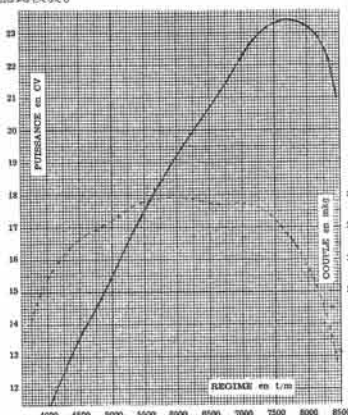
0-100 m.	6,7" ( 53,75 km/h)	7,4" 7,3" 7,0" 6,8" 7,0"
0-200 m.	10,5" ( 68,55 km/h)	11,4" 11,2" 10,9" 10,0" 10,4"
0-300 m.	13,8" ( 78,25 km/h)	14,6" 14,6" 14,3" 12,8" 13,4"
0-400 m.	16,9" ( 85,2 km/h)	17,6" 17,8" 17,3" 15,4" 16,1"
0-500 m.	19,9" ( 90,45 km/h)	20,6" 20,8" 20,2" 18,0" 18,7"
0-1.000 m.	33,9" (106,2 km/h)	34,4" 35,3" 34,0" 29,2" 31,2"

ヤマハ250cc級スーパースポーツと、ホンダ250cc級スポーツ、スズキ250cc級、アエルマッキ「アラ・ヴェルダ」(スーパースポーツ)、マッチレス500cc級スポーツ、BMW500cc級ツーリングとの加速性能比較表。



ヤマハ250cc級スーパースポーツの燃料消費曲線図。左の数字はℓ/100 km、下の数字は時速 km。

ヤマハ250cc級スーパースポーツ型エンジンの性能曲線図。左側の数字は馬力、右側の数字はトルク(単位mkg)、下は毎分回転数である。



ヤマハ250cc級スーパースポーツの加速性能曲線図。左の数字は平均時速 km、下の数字はタイム(秒)



# 発展するヤマハ会

全国ヤマハ会（本部会・合同ブロック会）ひらく







ヤマハ・ディーラーの集りである全国ヤマハ会の本部会 合同ブロック会が、6月21日東京パレスホテルで行われた。全国より会員120名が出席。全国ヤマハ会の経過報告、本部会の役員を紹介を始め、本年度事業計画及び予算案の説明を行い、またヤマハ会の目的である会員相互の連携を密にし、ヤマハセールスチームの向上と業界の発展に処してますます実力を推進するよう、活発に意見を交換、さらにヤマハグループの発展を約束した。



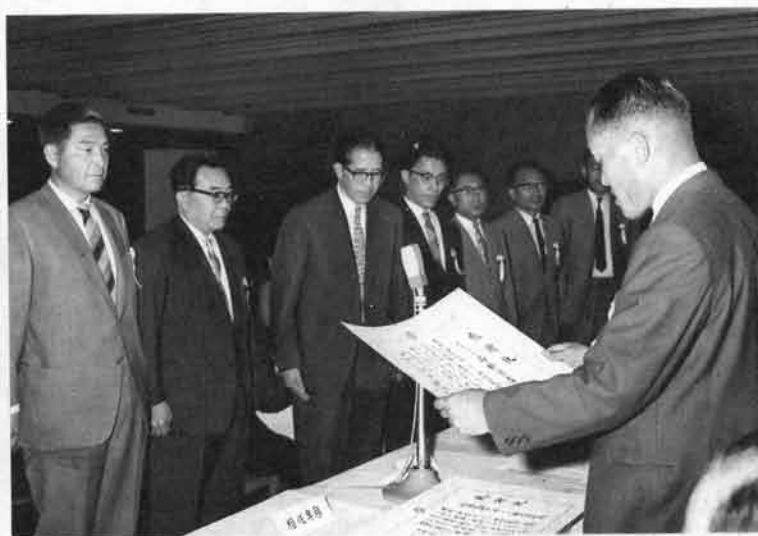
北海道から鹿児島まで 全国より約120人のデーラ  
ー代表が一堂に会し 和気あいあいの内に会が進行



ヤマハ会前会長の野村順亮氏に永年の苦勞を  
ねぎらう感謝状が柳谷ヤマハ会会長より手渡  
された



全国ヤマハ会の終了後パーティにうつり 日本楽器のエ  
レクトーンの演奏をバックに各地の話題に花がさいた



最優秀店 新潟県高橋商店の高橋源治氏を始  
めとして 各優秀店にヤマハ発動機KK相佐  
専務より感謝状がおくられた



# ダッチT.T. 速報

(本文参照)

俊敏にして豪快！ 伊藤選手⑨のスタート  
 ⑫プロヴィニ 白煙のかけにロップがいる  
 レッドマン①を急追する⑨伊藤史助選手



ヤマハニュース NO. 12  
 昭和三十八年七月十五日印刷  
 昭和三十八年七月二十日発行  
 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  
 株式会社 恒陽社印刷所  
 印刷所 東京都品川区南品川五の二六一





ヤマハ発動機株式会社





# ヤマハ RD250cc

'63 TTレース  
(長谷川弘選手)



8

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

日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土 日 月 火 水 木 金 土

9

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