

YAMAHA NEWS / NO

14

ヤマハニュース



日本GPコースのみどころ

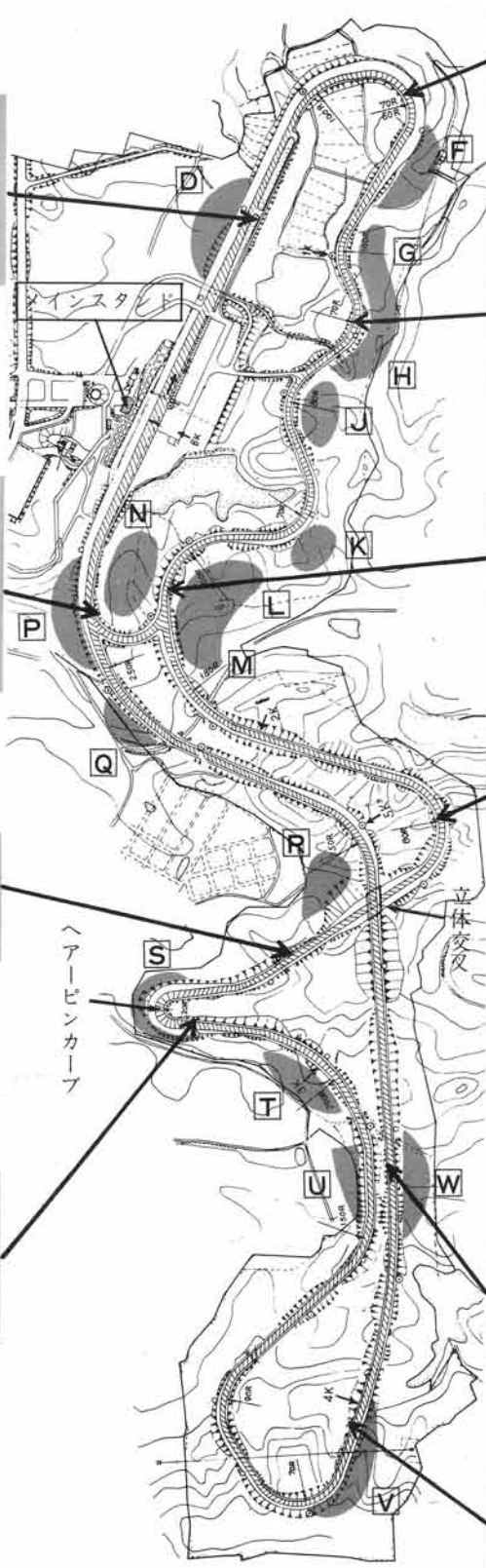
一周6,004メートルのこのスズカ・サーキットは 国際規格を完備したロードレース場—地形を巧みに利用して作られたコースには 上り下りの起伏 直線 連続複合を含めたカーブありで変化の連続—技術のスイを集めたマシンを駆使して競うライダーの高度なテクニック—高速を追求する自然のレース—そこに見どころのポイントがあろうというものである。

スタートの優劣でまず差がつく 寸分でも先んじれば理想的なコースをとれるだけに車にまたがってからのシフト・アップは最早い 加速性能の良し悪しが判る所 間もなく最初のカーブ 100Rを目前に減速しながら外から100Rのインコースに車首をむける出足でつまずくと この的確なコースを選べない—D地点が最高のみどころ

高速コーナーを回ると上り直線 地形の関係でライダーは空に向って走る感じになる さらに上りきった所で 250Rの下り大コーナー 非常にむずかしいコースである スピードとコーナリングの技術—そして下り坂を利用しての加速いかに勝負 右コーナーすれすれにチェンジアップしながらスタンド前へ—ふくらみ過ぎるとコースから外れる危険がある

カーブを出て直線コースを加速 立体交差付近を過ぎると 山合いからの横風におおられて バランスがくずれ転倒の恐れがある とくに軽量車のはかなり影響されるのでどの車も注意する(R)

コース中最も小さなカーブ かなりのギヤダウンとブレーキして制動 強力な制動を要する2サイクル車はスキッド気味になり あたりはブレーキやタイヤの摩擦煙とキナクさい臭いに包まれる—ヘアピンは大きく回り込んで出口からの上り加速に備えるのが常道 各車が入り乱れて順位が狂う一瞬でもある(S)



70-60Rは先に行くほどバンクもきつい ハンドルを右から左へと切り替え なるべく直線的にぬけるコースをとるほうが得—ここで減速をあやまるとカーブを曲りきれず—コースから飛び出す恐れがある(F)(G)

70R-80R-70RのS字型ヒルクライム・コーナー—高速でなるべく直線的に各コーナーを右に左に減速・加速する—逆バンクに見える箇所もあってライダーの視覚をまどわせるだけに—増・減速の操作とコーナリングのタイミングが物を言い—最も激しくセリ合う場所でもある(H)—(J)

短かい下り加速を利用して急登坂のまま100Rに達し—シードサーキット入口にかかる—一見なんの妥哲もない単純なカーブであるが—減速かげんとコーナーワークをあやまると遅れをとる—油断は禁物の場所である(K)

下り直線の後半にかかり減速—V字型の80Rではスピードダウンしてないと危険—逆に早すぎると死角に見舞われ後半がむずかしい—このあたりのテクニックが優位にたつかが分れ目でもある

ストレートコースに続く左約70度の高速コーナー—不必要な減速なしでもっとも高速度で回る—コーナー—コースの見通しはよくないので—スピード加速とコーナリングのテクニックで差は大きくなる—いずれにしても豪快なレース・テクニックが見られる

車の最高能力を目いっぱい発揮できるストレート・コース—時速200キロ以上のハイスピードで疾走するレーサーはまさに圧巻—金属的な排気音や煙やくカウリングを遠くから眺めるだけでも価値がある(W)

90Rから70Rと同方向に続く複合コーナー—高速でのコーナリングを心ゆくまでたんのうでできる場所—70Rからの直線加速に備えて—90Rからの減速技術とコーナリングの微妙なバランスを拝見できる(V)

ヤマハ ふたたび スズカへ

—勝ちぬいてきた この1年—





240キロ！ 世界にほこる「ヤマハ」の技術と熱意の頂点がここにある レーシングマシンとライダーのコンディションも上々だ

ウォーミングアップを見つめる ベテランライダーたちも真剣なまなざし 天候 風向き 気温などのすべてに気をつかわなければならない 左から大石 砂子 長谷川選手



整備なったマシンのウォーミングアップ メカニックの手で慎重に調整され 最良の条件に仕上げられてライダーに渡される



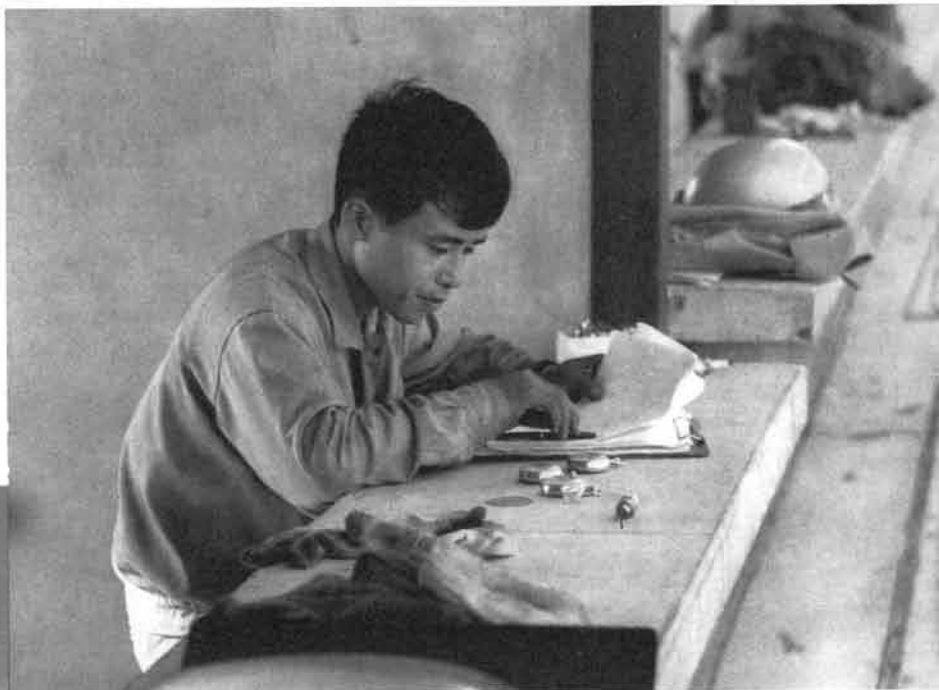


コースを一周 二周
デリケートなマシンを
最高のコンディション
に ピットのメカニッ
クもライダーも一丸と
なって最後の調整に余
念がない

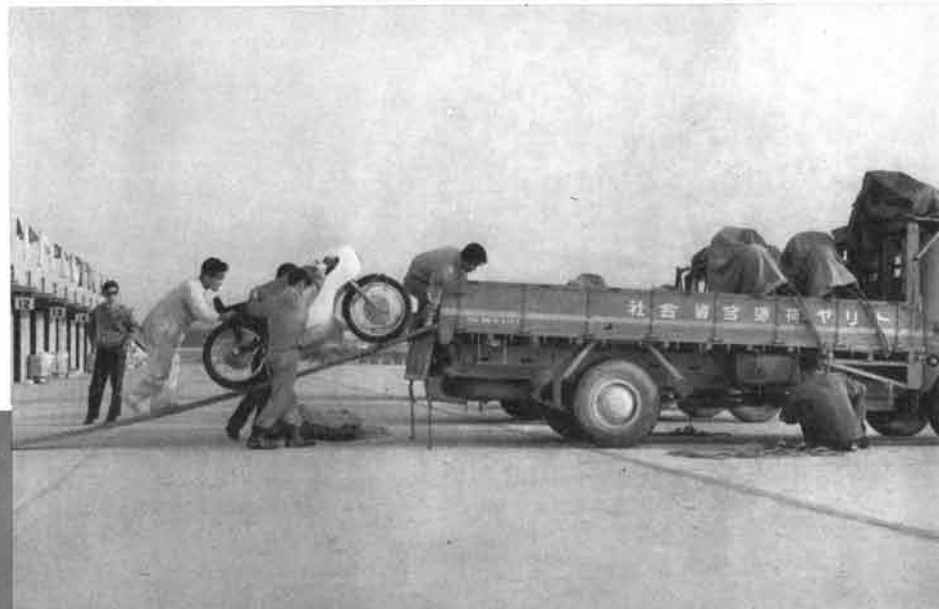
「調子はどうか」「コースが半乾きでスリップしやすい」「温度が高いからプラグは……」と 血のかよひ合ったライダーとメカニック達



ラップタイム 気温 コースのコンディション すべての記録を明日へのためにピットでは地味な努力がつけられている



今日の練習は終わったが 技術の開発に終りはない 今日も得られた資料は夜をたって分析され 市販車への そしてレーシングマシンへの技術は高められていくのだ





ヤマハ発動機機軸技術部長

根本文夫



秋冷の候益々ご隆昌のこととお慶び申し上げます。

さて、十一月十日に行われる第一回日本GPレースもあと僅かです。このレースに臨むヤマハチーム並びにヤマハ技術陣も全員が結集してレーサーの整備に没頭しております。

幸いにも車・ライダー共調子が良く、また本年の海外レースにおける貴重な体験から一層自信を深めておりますので、皆様のご期待ご支援におこたえできるものと確信致しております。なお、我々の第一の任務である実用車の開発研究も、本年七月より今までのヤマハ技術研究所より本社工場に移り、研究から

生産まで一貫した流れと管理の下に独立して研究する体制になっております。

本年三月より発売したジュニアYGIが好評で迎えられ、また只今開催中の自動車ショーに発表しております2サイクルオートバイでは全くの新機構であるヤマハオートルーブ（強制潤滑方式）の開発に成功することができ、我々も意を強くしております。

今後も2サイクルルメーカーとして2サイクルエンジンの開発改良になお一層の努力を払い、皆様方に愛される個性をもった商品市場に送りだしたいと考えております。よろしくご支援の程お願い申し上げます。

日本GPレース参加 の意義

— スズカの見どころ —

GPレース参加の意義

ヤマハが世界選手権ロードレース（GPレース）に初参加したのは一九六一年（昭和三十六年）のことで、この年にはレース中のレースといわれるマン島のTTレースでは、二五〇ccクラスで初出場ながら六位に入賞するなど目覚ましい初陣ぶりを見せました。

そしてヤマハのレース陣は一年おいて今年、すなわち一九六三年に再びGPレースに復帰し、ベルギーGPにおいてついに日本人ライダーによる日本のオートバイで優勝を二五〇ccクラスでなしとげました。

この壮挙がヨーロッパ遠征わずか二回目にしてなされたということは、ヤマハの技術水準がいかに高いかを物語るものであります。

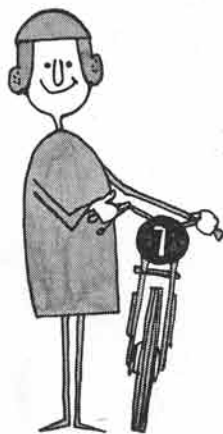
このようなオートバイの登竜門であるGPレースは、戦前にはなく、それまではオートバイ・レースといえばイギリスのマン島で開催されるTTレースがオートバイ・レース界の最大にして唯一の行事だったのでした。

それが戦後、一九四九年（昭和二十四年）からTTレースのほか、ヨーロッパ大陸の諸国で行なわれるグランプリ・レースも含めた「得点」による世界選手権が争われようになってきたのです。

そして、その結果は諸国でのGPレースが制定されることになり、それによる世界選手権を目ざして各国のメーカーが一層の努力を

注入するようになりました。

かつてのTTレースが最大にして唯一のオートバイ・レースであった時代とくらべ、一九四五年以降はレース内容が一層はなやかになるとともに、各メーカーの技術開発、それにとともなうレーサーの性能向上、そしてさら



には記録の更新など、「オートバイ」そのものの発展は文字どおり日進月歩の勢いで伸びたことはいうまでもありません。

とくにヨーロッパ大陸においては、これらレースの影響もあって、早くからオートバイへの関心がつよく、その普及発達ぶりは大変なものでした。

これなどは「オートバイ・レース」が、オートバイそのものの技術的研究開発の場となると同時に商品としての強力な「信頼性」への裏づけとなっていることを物語ると思えます。

☆ ☆ ☆

しかしGPレースに参加することはなまやさしいことではありません。

レーサーに対する技術的な自信、これを操



つるライダーの満足な力量、そして、これら
をひっくりかえしたレーサーをはじめとするかず
かずの物的・精神的・経済的な負担。これは
誰れしものがなし得ることはありません。そ
の背後に、恵まれた寛容ある大きな力があれ
ばこそ可能なのです。

とりわけ海外GPへの出場ともなれば、そ
の費用はソロバンではは
じけないほどのバク大な
ものになります。

しかし、GPレースに
はそれにあえて出場する
だけの価値が十分にある
のです。

ヤマハはそれを実行し
て見事な収獲を得たので
す。

オリンピックは参加す
ることに意義があるのだ
——とはかの有名なク
ベルタンの言葉ですが、
GPレースがオートバイ
のオリンピックとはいえ
GPレースは民俗交流的
なオリンピックとは同一

に語れない性質をもっています。「そんなに
あまくはない」といってもよいでしょう。

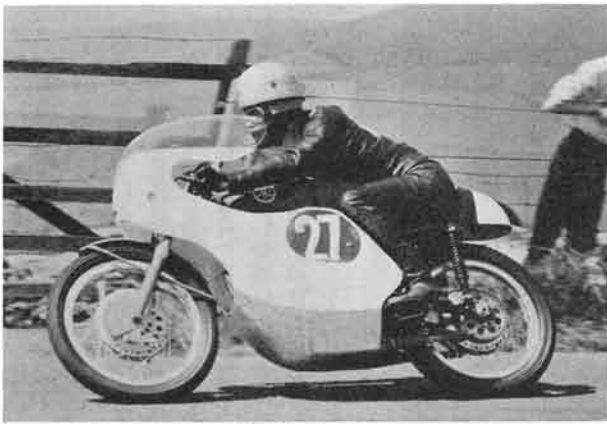
GPレースは参加するだけでは意味がない
のであって、本来、走って競うことが目的な
のですから勝たねばなりません。そのために

各国のメーカーはしのぎを削り、技術向上、
性能をはかっているわけです。

ヤマハ技術の勝利

さいわいにも、ヤマハレーサーにあっては、
各地でのGPレースで優秀な成績をあげまし
た。これあってこそ参加したことに意義があ
るのです。

ヤマハは昨年のスズカ・レースを契機にレ
ース部門を強化して六三年を迎えました。そ
して六三年度のレース界での活躍を約束した
のです。



T. Tレースで疾走するRD 250

まず手ははじめにアメリカ・デイトナGPに
参加し、予期した成績をあげ、自信をもって
作りあげた二五〇レーサーは実に見事にわれ
われの期待にこたえてくれたものです。

このヤマハの新二五〇レーサーの出現によ
って、今年度のGPレースがいやがうえにも
華やかさを増したことはすでにご承知のこと
と思いますが、アメリカでヤマハ旋風をまき
おこした余波をかつて、本場ヨーロッパへな
ぐりこみをかけた二五〇レーサーは、ものの
見事にベルギーGPレースで1位と2位を占
め、各国のレーサーに後塵をあげせました。

このベルギー戦の前には、すでにマン島に
おけるTTレースで伊藤史朗選手が二五〇ク
ラスで2位を獲得し、日本人として初めての
マン島の表彰台に立つ名誉をになっています
し、続くオランダのダッチTTでは同じく二
五〇クラスで伊藤史朗2位、砂子義一4位と
いう戦績を残し、ヤマハとしては本年度のヨ
ロッパ第3戦であるベルギーGPレースで
見事二五〇級の1位（伊藤史朗選手）と2
位（砂子義一選手）を収め、日本人選手によ
る日本のオートバイの上位獲得を実現させた
のであります。

世界に示したヤマハ技術の優秀性

ヤマハの技術水準の高さは、このベルギー
GP戦の1位2位という輝かしい上位獲得を
ピークにしていかに発揮されたのであり



ですが、一九六一年の初参加以来、二年ぶりのGPレースへの復帰と、走れば必ず上位入賞するヤマハの技術的な信頼は、海外での話題を独り占めした感があります。

地元のヨーロッパ諸国の人びとは、GPレースに出走する車がいかに優秀ぞろいであるかを、永年の見聞によって心得ています。そういういった高性能車ばかりのレースで上位を占めるということが、いかに至難の業であるか、そしてそれを勝ち抜いたオートバイがいかに優秀であるかをちゃんと知っています。

この苛酷なまでに性能を追求するスピードレースにあつては、レーサーのもつマシマムの連続発揮なのです。いいかえれば技術対技術の勝負でもあります。

ベルギーGPレースを中心に発揮された、ヤマハ・マシンの優秀性に地元ヨーロッパの人びとが目を見はったのは当然といえましょう。

この目覚ましいヤマハの戦績、これこそ不断に積み重ねられたヤマハ技術の成果なのであります。

☆ ☆ ☆

商品と直結するヤマハ技術

ローマは一日にしてならず——といわれませんが、ヤマハがレーサー界のトップに立てるようなレーサーを作り出すまでには並々ならぬ苦労とかなりの歳月を要しました。

しかし予想外の早い時期に今日の偉業をなしとげたことに、世界中が驚異の目をみはっています。これらはすべてヤマハ発動機の技



ベルギーGPでは上位独占

日本GPレースプログラム

11月10日

開会式 午前8時30分～9時

50cc級レース(14周 84km)

午前9時30分～10時20分

出場車 クライドラー スズキ トーハツ

125cc級レース(20周 120km)

午前10時50分～11時50分

出場車 ヤマハ スズキ ホンダ トーハツ

250cc級レース(24周 144km)

午後12時50分～14時(70分)

出場車 ヤマハ ホンダ スズキ モリイ

ニグリーブス

350cc級レース(25周 150km)

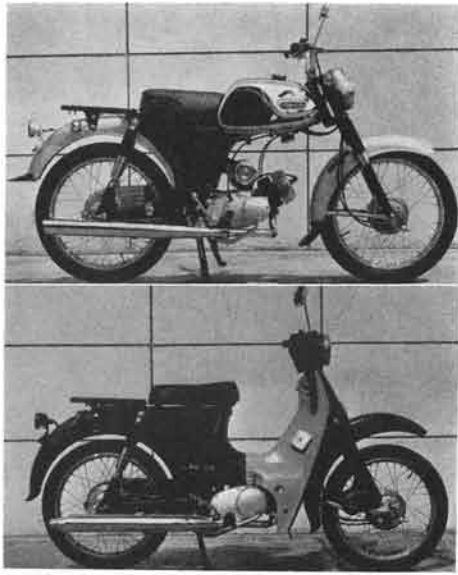
14時30分～15時45分(75分)

出場車 モリイニ MV AJS ホンダ

ヤマハチームの選手紹介

伊藤 史朗 選手

今更言うまでもなく、日本の生んだ、世界のフミオ・イトオ選手で、その豪快な走りっぷりは世界のオートバイファンの人気のまとはである。浅間レースのヒーローをえんじて以



ロータリーバルブの市販車

術的基盤の厚さによるものといつてよいでしょう。そして絶え間ない研究と努力。この積み重ねの技術は単にレーサーのみに分け与えられるものではありません。

世界の最先端をゆくヤマハ・レーサーの技術は、一般商品（一般市販車）にも十分に活かされています。

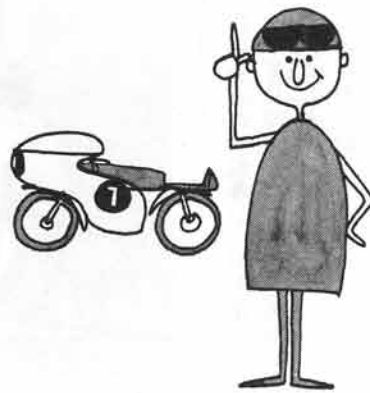
今日、市場を賑わしているヤマハ・モペットにも、ジュニアにも、YA5型、YD型、そしてツリーリングモデルにもスポーツモデルにもヤマハの磨かれた技術が注入されているのです。

特にヤマハ製品のうち、モペットのMFおよびMJ型、ジュニアのYG型、一二五ccのYA5型などにとりいれられているロータリーバルブ式の吸入方式は、ヤマハ技術が生み、ヤマハ技術が育ててきた、ヤマハだけが持つ

唯一のものであります。

世界の強豪を相手に、ヤマハは自信に満ちたこのロータリーバルブ方式の2ストロークエンジンをもって対抗し、そして見事に勝利を獲得しました。

レーサーに用いられているロータリーバルブも、ヤマハの一般市販車に用いられているロータリーバルブも、その基本をなすものは少しも変わりありません。そもそも、レーサー



そのものが一般市販車の技術と極端な違いがあるわけではないのです。

一般市販車もレーサーも、こと原動機をもつ車としてはエンジンが生命となります。乗り心地すなわち操縦性のよいことが条件となります。安定性が望まれます。各部の耐久性が要求されます。それらのことを満足させるためには足まわりもフレームも、そしてエンジンもみなレーサーといわず市販車といわず



来、今年度のマン島TTで、日本人で初めての表彰台に上がり、さらにダッチTTではレッドマン、プロヴィニの名選手たちとトップを争い、超高速レースのベルギーGPでは、堂々他を圧して1位をしめるなど、常にヤマハチームの推進力として、世界のトップライダーとしての道を歩んでいる。24才、東京生れ。

長谷川 弘 選手

今年度のマン島TTレースで、初出場ながら四位をしめ、英誌に「もっともすぐれたライダーの一人」と評されたが、根生の持主、そして努力型のライダーとして高く評価されている。東南アジアのレースにも参加、フアイトある走法で各地の英雄としての人気が高い。

砂子義 一 選手

61年度世界GP、本年度GPレースチームの一員で、安定した走行テクニクには定評あり、ダッチTT4位、ベルギーGP2位の好成績で、ユーモラスな人柄もヤマハチームの人気のもとである。

大石 秀夫 選手

浅間以来のヤマハチームの一員、61年度マン島TTレースを始め各地GP参加、レース経験豊富なベテランで、小柄な体になわなフアイトの持主。

主として一二五ccに乗車していたが今回のGPでは二五〇ccにもものる。

技術的な出発点は同じなのです。

レーサーと市販車との相違点は排気音だけである……といっても過言ではありません。従ってレーサーも市販車もそれぞれに切り離せない要素をもち合っているわけです。

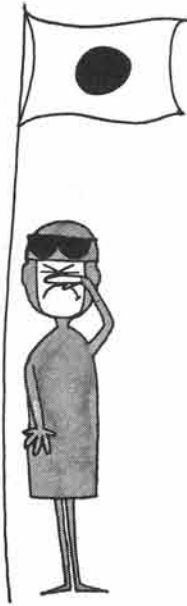
もしかりにGPレーサーだけがとび抜けて優秀であっても、その技術が一般市販車に活かされてなければレーサーにつきこんだ技術は全く無意味に等しく、無いのと同じことです。

一般市販車の体験蓄積が立派なレーサーを生み、優秀なレーサーから得た技術が一般商品に結びついてこそ進歩があるのです。

ヤマハオートバイの今日の繁栄は、高度な技術が商品に結びついていればこそなすとげられたのです。

前進するヤマハ

ヤマハの磨かれた高度の技術は世界一流の



TD1も各地で大活躍

GPレーサーを育て、そしてその技術を消化して注ぎ込んだ一般商品はMF型、YG型、YA型、YD型とそれぞれの優秀商品となって生れ出しました。

もっとも今日的なセンスあふれるオートバイといわれるYG型は、海外からの注文殺到というありさまで、国内、国外ともに急伸の一途をたどっており、現在もっとも有望な花形車種にのし上っています。

性能・耐久性・スタイルと三拍子そろったこの新車種は海外へ出ても日本のオートバイとしての名に恥じない活躍ぶりです。その人気といい、そしてその性能といい心強いばかりです。

YA5型の安定した性能はすでに多くのユ

本橋明泰選手

昨年度のスズカレースでのすぐれた走行ぶりを買われ、本年度のGPレースチームの一員にばってきされた新人、小柄なからだから伊藤史朗選手を思わせる豪快な走りっぷりを見せる、テクニシャン。

ヤマハで出場する外人選手

ファイル・リード選手

レーシングマシンズのチューンアップを職業とするファイル・リード選手は、本年24才の英国生れ新進気鋭のテクニシャンとして知られており、本年度のグランプリレースでは、五〇ccクラスに於て、マン島TTで3位、ダッチTTで2位、ベルギーGPで2位とすばらしい成績をおさめ、五〇ccクラス世界ランキングは、名手M・ヘイルウッドについて



第2位の英国の一流選手の一人。

さらに、三五〇ccクラスでも世界ランキング8位にランクされる名選手であり、スズカの日本GPで、俊足のヤマハRD型をいかに乗るか内外の期待を一身に集めている。



スズカのライダーたち

ーザーの認められるところで、その高速性、中速性、低速性は実用面で十分に信用を寄せられており、経済的にして取扱い簡便なMF型およびMJ型とともにわれわれの日常の足となつていきます。

これら安定した性能と耐久性、経済性を誇るロータリバルブ方式を用いた一連のオートバイは、ヤマハ技術陣の大いなる成果にほかなりません。

また、さらにはTD1型、YDS型、YD T1型、YAT1型など、GPレーサーの技術をじかに盛り込んだ優秀車の人気はすでに不動のものとなつており、国内各地のロードレースやスクランブルレースで存分に活躍していることはご承知のとおりです。

☆ ☆ ☆

さて、いよいよ、十一月一日には、日本GPがスズカ・サーキットで開催されます。

この日本GPは、五月五日のスペインGPを皮切りに行なわれた六三年度世界選手権ロードレースの最終戦でもあり、外人選手二十二名、日本人選手二十五名の出場が予定されています。

ヤマハ勢は二五〇ccクラスで伊藤史朗、砂子義一、大石秀夫、長谷川弘というキャリアの豊富な日本選手のほか、外人選手P・リードをまじえた五名が予定され、一二五ccクラスでは以上の五選手のほかに、昨年スズカ・レースで頭角をあらわした新人、本橋明泰選手がこれに加わつて出場する予定です。

また、このレースの出走車は、ヤマハ、スズキ、ホンダ、トーハツなどの日本車のほかに、クライドラー（五〇cc）、モリーニ（二五〇ccと三五〇cc）、MV・ノートン、AJ S（以上三五〇ccクラス）などの外車勢が名をつらねいて、文字どおり国際色豊かなレースが展開されるものと思われまふ。

こうした名だたる外国の一流レーサーの参加といひ、有名選手ぞろいの外人組といひ、これから迎えて開かれる日本GPは六三年度世界選手権ロードレースの最終戦を飾るにふさわしい大レースが展開されるものと大いに期待がかけられています。

イタリア誌 ヤマハに注目

イタリアのオートバイ専門誌「モトクリスモ」8月号は、日本GP特集号で、6ページにわたり日本のマシン及びレースを予想しているが、そのトップ記事として、「もっとも注目すべき車はヤマハ」として、2ページにわたつて、RD二五〇レーサーを解説している。



このRD250は、250ccのエンジンを搭載し、最高速度は時速200km/hに達する。また、軽量なボディと優れたハンドリングにより、レースに最適な性能を発揮する。

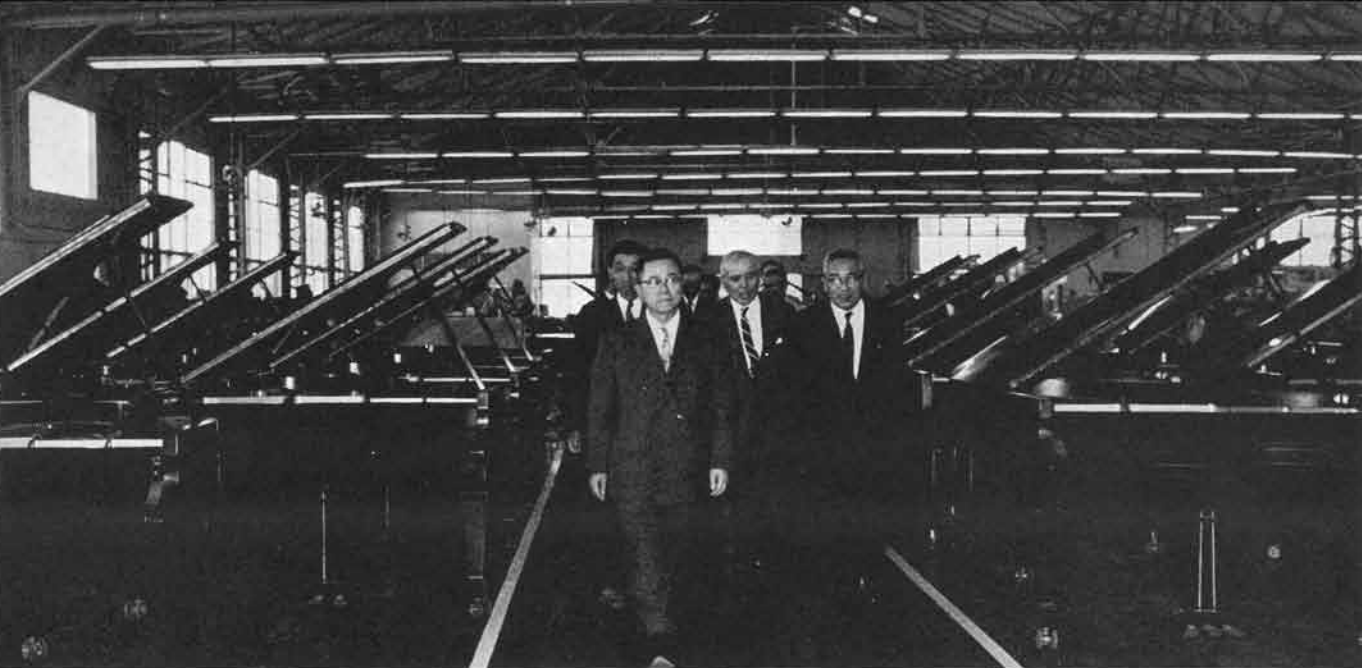


このRD250は、250ccのエンジンを搭載し、最高速度は時速200km/hに達する。また、軽量なボディと優れたハンドリングにより、レースに最適な性能を発揮する。

Le «Gran Premio» 1963 giapponesi



Il Gran Premio di Moto 1963 è stato organizzato dalla Yamaha Motor Company e si è svolto a Suzuka. La gara è stata vinta dal pilota giapponese Tetsuzawa Naomichi su Yamaha RD250. La gara ha attirato un gran numero di spettatori e ha dimostrato il livello di performance delle moto giapponesi.



↑ 世界一をほこる日本楽器のピアノ工場をご覧になる。



↑ 新居工場のボートの工程も川上社長の説明でくまなくご見学。高性能FRPボートには特に関心を。

↓ スポーツ愛好の宮さまはヤマハグラススキーを手にされてスポーツ談義に花をさかされた。



高松宮殿下本社工場視察

10月10日各種産業ならびにモータースポーツに深い関心を示される高松宮殿下が本社工場を川上社長の案内で視察され、ヤマハグループの底力をしたしくごらんになった。



↑ RD型レーサーを根本技術部長の説明でご覧になる殿下、日本GPでまたこの車の高性能をご覧になるわけだ。



← 殿下には近代化された工場と全車種に、深い関心と理解を示された。

← 輸出用YDS-2モトクロス車を珍らしげにご覧になる殿下 世界へ進出するヤマハがここにもある。

セールス ポイント

■ タイプ別対話法
みた

相手を知りその性格をみきわめ、そこをポイントに攻撃をかける。それが売り込みの成否を左右する場合が多い。

人間て奴は複雑だからねえ、一度や二度では簡単に相手の気持がわかりゃしないよ——

弱気、その弱気がそもそもいけないのだ。こと人と接触してオマンマの種にするセールスマンともなれば、フアイトで挑めだ！

どだい人間てユーものは、生れた時はみな裸、それが時が経つにつれ浮世の風にさらされていくうちに、良いも悪いも身につけて、いろいろな姿に変るもの。千差万別で判断はむづかしい。

しかしである。おおよっぱにみて人間様の種別をいくつかのタイプに分けられる筈。セールスの経験ある皆さんなら、おぼるげながら思いあたるフシがあるにちがいない。そのいくつかのタイプを知

っておけば、販売上有利にコトを運べるわけである。

では……まず、われわれはお客さまのすべてが良い性格であるように祈っている。それがそもそもの誤りであることを認識すべきである。

値切る客には 値切ったりケチをつければやがては値段をまけることを経験上知っているタイプと、安物買いをモットーのお客さんがある。いずれもセールスマン泣かせのヤツカイ者であるが、第一のタイプに対しては車の性能とその価値を説明すべし、値段の正当性を主張するのに時間をかけてはならない。

第二のタイプは、品質を買うのであるから車の性能や設計の良さを誇示する必要はない。セル付のMF2型を求めたとしても、むしろキック式のMF2K型のほうが保守も楽で価格も格安になることを強調したほうが賢明なわけ。

買いそうで買わない人 は好人物型に多いもの。物腰やわらかく、お世辞のひとつも平気で言えるご仁だ。「君のように熱心に勧めてくれる人には、一刻も早く買いたいと思うが、もう少し、余裕が出るまで待ってくれ、まあ、車が好きなほうだから友達と思って遊びに来てくれ給え」なんて具合に調子が良く本筋をはぐらかされ、相手のペースに巻き込まれ、ついに大きな時間のロスとなる。このようなテキの本性はルーズと心得て逃げ

るほうがトクである。

買いきぶる人 という人は何ごとによらず行動をおそれるもの。このタイプの人は自分の判断では確信がもてず、より多くの人の意見や指示を待って購入に踏み切ることが多い。

こうした相手にはできるだけ裏付けになるものを示して売りにかかるのが効果的。たとえば他社製品の仕様書をもって比較し、いかにヤマハ・モペットが構造的に優れているか、性能上有利かを説明する。また実際に使った人の感想記が記載されている雑誌を持って行くとか、奥さんを攻略して同好を求めるとか、このような人には周囲のムードから買いたい気に踏みきらせるのがコツ。

無口のタイプ いうなれば音無しのカマエというヤツ、いや失礼、考えることが得意の人と言ひ換えよう。まあ、他人にばかり話しをさせ、核心に触れたときに発言するという行き方をするものである。長い沈黙、相手の発言を待つ苦痛のあまり、口を開くとタイミングを外され、どうも話しの行きがかり上うまくないテナことになりかねない。

裏を返せば沈黙型は思索型でもあるわけ。つまり一般のお客さまより多くいろいろのことを考えるのだから、あとで十分考え検討できるよう、より多くの資料を手渡しして帰る。ロータリ・バルブ式とピストン・バルブ式の利害得失に関する

資料などを置いて、相手の才能を利用してヤマハ製品の理解と印象づけを行なう。次に訪問したとき相手が高い口を開いて質問でもしたらシメタものである。要は才能を利用する才能こそセールスマンにとって最も重要な要素なのでアル。

えらがる人と本当にえらい人 はずい分ちがうものである。

えらがり屋、つまりえらくはないがえらい人であるかのように扱ってもらいたい人、こういうタイプは真実のことはワカチャイナイ、かと言ってあなどるとテキは直ちに感知して敵対的な態度に出るから始末が悪い。だから、これも才能の一つと心得て、相手の意見に沿って話を進め、その人のえらいところを肯定して利用するのが最上の策。意見や結論を押しつけてはならず、ひたすらに相手方が知り、考え出し、自らの意志で決定した、と思ひ込ませるよう仕向けるべきである。

反対に本当にえらい人は問題ない。意図と建設的な態度で、われわれの販売実戦の展開を聞いてくれる人。そんな人なら、要点だけを簡潔正確に伝えること。お世辞や無駄話は不要。もし何かの事情で不成立に終わっても、必ず次のチャンスはやってくる。自分のために損はない。ざっと以上のような調子であるが、天はマトに射るよう、日頃から経験を積み、研究を深めて己れを磨くことが大切であるぞよ。

東京めいぶつ

電話、ガス、水道、地下鉄工事と、東京の道路は至るところが掘りかえされ、いまや道路工事は東京名物となつてしまつた感がありますが、最近の一年間に掘りかえされた道路は、23区内だけでも四六〇〇キロにおよぶとか。つまり東京―鹿児島間を一往復半してまだおツりがくるくらい、あっち、こっちと掘りかえされているというわけです。どおりでどこえいっても板バリ道路、スクランブル道路にお目にかかるはずですよ。

トレード・カラー

白バイは警察、赤バイは消防署ときまつきまっています、このほかに青バイ、黄バイ、緑バイというのがあります。電



話、電力、ガス会社のオートバイですが、このほかに淡青色バイというのも走っています。高官の誘導や緊急連絡用に使われている自衛隊のオートバイです。自衛隊といえはカーキ色がトレード・カラーですが、なぜカーキバイとしないのか、それは聞き忘れしました。

信号二題

踏切りの警報器が鳴りだすのは、列車が通過する三〇秒か四〇秒前だが、時速五〇キロの列車が五〇〇メートル走るのに三六秒しかかからない。また踏切りにおける事故は二件に一人が死亡する勘定になっているとか。優れた加速力に頼って踏切突破するのは、スリラーものの映画だけにしておきましょう。

交差点の赤信号は30秒、長くても45秒で一分を越えるものはほとんどない。

また信号違反の罰は重く、初犯でも最低三千円がとこガッポリもつていかれるほか、再犯でもあつたりすると、免許停止という行政処分されることがあります。

調書をとられたり、罪金をおさめたりする時間的、経済的な損失を考えると、赤信号の45秒はあまりにも短かすぎるといふものです。

とりしまり

電柱のかけから突然あらわれた男――

といえば交通取締りの巡査と相場がきまっていますが、福島県の警察本部では「本日の交通取締りは――」と、交通情報よるしくその日の交通取締り地域を、事前にラジオで知らせていると聞いてます。

取締りというコトバのもつひびきは不愉快ですが、とにかく警察としては近來にないヒット、このグッド・アイデアを考え出し、そしてれを実行したオマワリさんがいるとはホントに泣けてくる気がします。

世界最初のオートバイ

世界最初のオートバイはいまから七八年前の一八八五年、かの有名なダイムラーの手によって作られました。エンジンは一種の焼玉式で、クラッチやミッションはなく、フレームやリム、スポークは木製、子供の自転車と同様に補助輪をもち、後輪の駆動にベルトとギヤを用いていました。

また設計上の最高スピードは時速一四キロであったが、実際はこのたったの一四キロも出ず、せいぜい一〇キロ/時がせい一杯であったといわれています。つまり子供の駆け足でいどのスピードであったわけです。

なお、この世界最初のオートバイはいまは完全に復元されて、西ドイツのダイムラー・ベンツ社の博物館に飾られています。

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

が、強制潤滑方式の場合は、混合の容易さは問題にならず、潤滑性、並びに燃焼性の良さを主に考えてオイルを選ぶことができます。これによって「始動不良」「カーボン推積」と言う問題を解決することになります。

(B) 供給オイルの適正化 (オイル消費の節約)

混合潤滑では常に一定の20:1、25:1と言う比のオイルとガソリンの混合比がどのような場合でもエンジンに供給されていますが、ヤマハ技術部の実験によれば、気化器 $\frac{1}{2}$ 開度の場合、125cc(平担路1人乗車で20-30km/h 走行時)車では、その $\frac{1}{2}$ ~ $\frac{1}{3}$ 位の混合比(100:1~120:1)でよいと言うことです。

従ってこのような条件ではオイルの供給が多過ぎます。しかし、混合潤滑方式では必要以上にオイルの供給が多いわと言うと、一概にそうは言えません。その機構上また混合燃料を使う条件の必要以上のオイルを供給することがすべての場合に潤滑不良を起させないために必要なのです。しかし、この結果、シリンダーの排気孔、排気管、マフラーへのカーボンの推積。ピストンリングの膠着、またプラグのよごれが起りやすく排気煙も多くなりますが、強制潤滑方式の場合は、オイルポンプのオイル吐出量を気化器のスロットル連動する構造にすると理想的なオイルの量を供給することができます。

スロットル全開のときは20:1位のオイルが必要ですが、 $\frac{1}{2}$ 位の開度では100:1から120:1で十分で、実走行テストでは平均60:1から30:1位の混合割合の比のオイルの量で走行することができます。

さらに強制潤滑方法では供給されたオイルの粒子の大きさが、混合ガソリンの場合より大きいので、その力も強く、従ってクランクケース内にとどまるオイル量は燃焼室内に吸入されるオイル量にくらべて多くなり、オイルがもっとも有効に使われます。これによって

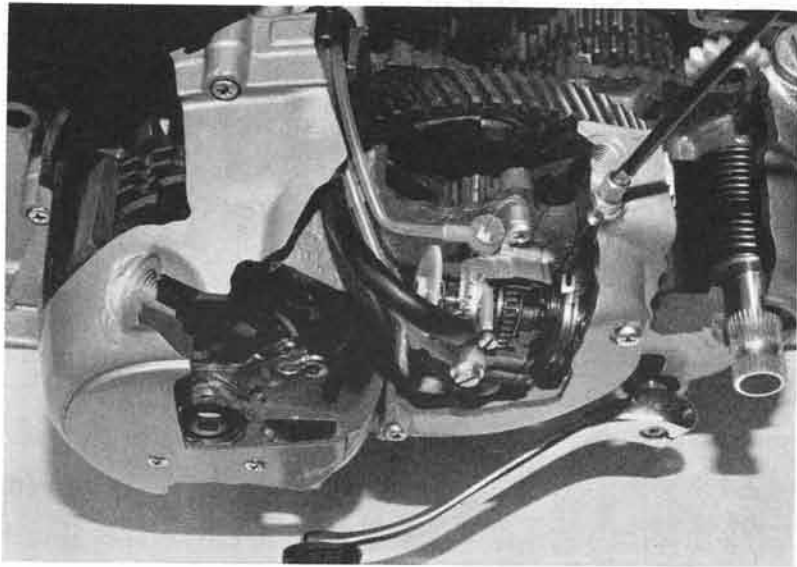
- 各部のカーボンの推積
- プラグの汚損
- リングの膠着
- 排気煙

などが減少し、2サイクルエンジンのこれらの問題点をいっきょに解決できます。

(C) 燃料供給の容易化(普通ガソリンのみ供給)

アメリカや東南アジアなどの混合ガソリンをスタンドで売っていない地区は勿論、一般スタンドでもガソリンをいれるのがまったく楽になります。

その他、気化器にオイルがきまませんので気化器の汚れがなくなり、性能が安定します。また当然オイルの消費量は大巾にへり、オイル代の節約になることは申すまでもありません。



プランジャー型オイルポンプとオイルポンプのロータリーバルブ

もありません。

強制潤滑方式の構造

- オイルはオイルタンクからパイプでオイルポンプへ
- オイルポンプはクランク軸の回転を減速して駆動され気化器のスロットル開度と連動してオイル吐出量を加減します。
- プランジャー式ポンプとロータリーバルブで、このプランジャーのストロークをスロットルに連動させてコントロールします。
- ポンプよりオイルはエンジンのロータリーバルブの直前に供給され、吸入されたガソリンと空気の混合気といっしょに比較的大きい粘子となってクランクケース内に入りピストン、シリンダー、クランクシャフトベアリング等を潤滑します。

このようにすぐれた方式も大変に精密なものであるために、小型エンジン用のものは特に開発がおくれているのです。

小型オートバイに於ては、実用速度において、実に1時間でわずか50ccのオイルを供給するので、これはオイルポンプのプランジャーの1ストローク毎に、なんと0.01cc位のオイルの量で、しかもアイドル時には、0.002cc位のオイル量で良いことになり、これより多くなるとオイルの供給過多になり、前記の特長は失なわれます。このような理由のため、精密に作られたポンプ一つ一つに精密調整装置が附属しており、完全に調整して最高の性能をエンジンに発揮されるのもヤマハの技術だからです。

その他ポンプ内に、気泡除去装置、オイル点検穴、ポンプ作動チェック装置と、オートバイ用として完全なものとなっている装置です。

なお、目下、特許申請中であります。

2 サイクルエンジン用

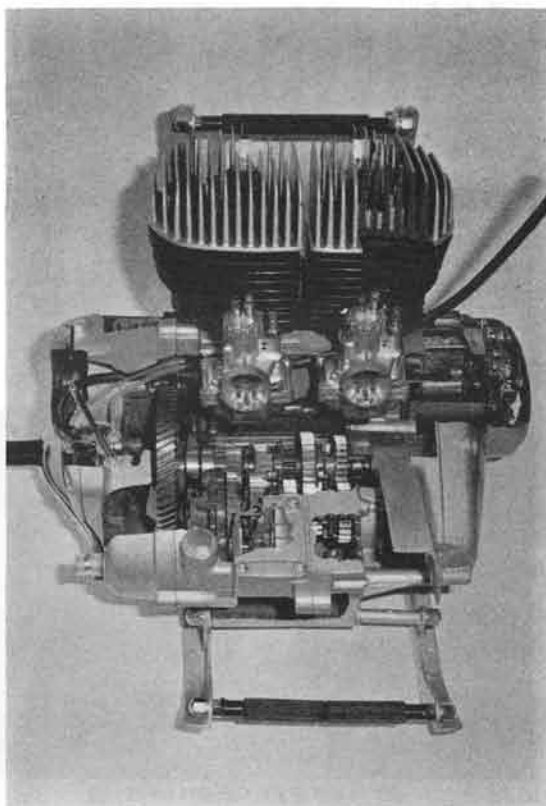
強制潤滑方式

ヤマハ オート・ループ

YAMAHA AUTOLUBU



ヤマハオート・ループを取付けたYDS-2型



東京晴海で行なわれている第10回自動車ショーで、ヤマハは、二輪車用に特に開発された「強制潤滑方式 ヤマハ オート・ループ」を発表しました。

強制潤滑方式を二輪車に採用するのは、ヤマハが世界で始めてですが、ヤマハの技術はこの原型を当社の工場レーサーに数年前から採用し、TTレースを始めとする各地のグランプリレースに出場し、その機能の正確さと故障のないことは世界中に実証し、それを特に小型2サイクルエンジン用に研究開発したところに重要な意義があります。

この方式によって、性能のすぐれた2サイクルエンジンに、さらに4サイクルのもつ利点を加えその性能を完全なものにし、ヤマハエンジンをすべての小型エンジンの王者とすることに成功したのです。

ヤマハオート・ループは

完全にオートバイ専用開発されて画期的な、精密調整装置と、世界のグランプリレースで優勝して実証された、機能の正確さと無故障の確実さをほこり、グランプリレースによる偉大な技術の発展を実用車に実現させたものです。

ヤマハオート・ループのみの特徴は、

1. 精密調整ができる
2. 機能の正確さと無故障
3. 2サイクルの高性能に4サイクルの利点をとりい

れさらに高性能

4. 世界各地で燃料補給可能
 5. エンジンの回転、負荷に応じ適量のオイルを補給
 6. カーボンの推積を減少
 7. リングの膠着減少
 8. グラブの汚損減少
 9. マフラーのつまり減少
 10. 排気煙の激減
 11. オイルを含めた燃料減少
 12. 完全にオートバイ専用開発された技術
- といった数々の特徴はこの技術をレーサーで開発したヤマハのみがなし得る画期的なものです。

強制潤滑方式とはどんなものか

一言で言うところ「ガソリンと別個にオイルをポンプで、種々の走行条件に対して最適の量を自動的に給油する方式」で2サイクルエンジンの高性能を更に一層完璧なものにする装置です。

強制潤滑方式の利点は

(A) 使用オイルに潤滑油として最良のものを選ぶことができます。

混合用のオイルは、その使用方法からガソリンとよく混りあう必要があり、一時的にはその粘度を低くしており、潤滑性のみならず主眼をおいて選べない場合があります

YAMAHA

風土記

（株）横山輪業商会

を訪ねて

— 仙台市南町通一〇番地 —

理想高き横山城

青葉城を仰ぐ整然とした街なみ、その目抜き通りに近い南町通りに横山輪業商会のお店はある。

間口は約十二米、奥行約八〇米ほどもある。店構えに、「乗物デパート」へゆりかごからオートバイまでVの文字が人目をひく。その名のとおり、店内には子供用三輪車、自転車、オートバイ、モペットがきれいに陳列され、ふつうのお店



奥には新車がずらりと並べられている

とは趣むきを異にした親しみやすさを感じさせる。裏手は整理された部品庫、モーター部整備工場、事務室などがあり、二階は会議室から独身寮、家族アパートなどもあって、まさに「仙台の横山城」といった感さえあるくらい。それだけに営業方針も経営のあり方も従来のオートバイ屋さんの概念とはがらりと異って横山社長の掲げる精神主義のスローガンで貫かれていく。

小肥りのお身体に柔らかなまなざし——生きる信条に徹してきた年輪の深さ、広さ、徳、を感じさせるお人柄である。

「人間——生き方の究極は感謝の生活、その一語につきる」

そうおっしゃる横山社長は、壁に掲げてある額の「福・禄・寿」の文字を指さした。「福は汝の心であり、即ち幸福はあなたの心の中にある。禄は汝の積功にあり、つまり高財産は日頃の努力、働きにある。寿は汝の摂正にあり、長生き健康は日頃の養生、規則正しい生活にある。ということが私の考え、これを基本に従業員、傘下販売店の皆さんも実行しているわけです」

こうした理念は多くの信頼と尊敬を集め、日専連仙台会長の理事長をはじめ、仙台商工会議所商業部長、松島観光開発の重役など、三〇近い要職も兼ねておられる。また三五年には日本生産制本部から欧米へ派遣され、二ヵ月間の視察を行なうなど、理想も至高なら実力も絶大。そのスケールの大きさのほどがうかがえるよう。

とにかく要職にせめられるお忙がしいお身体、入れ替って専務の菅野さんと佐藤常務さんにバトンタッチをされる。

自転車販売の実績から……

創立は大正九年、先代の横山常吉氏が東北輪業商会を開業したとき、現社長は支配人として輪界に入り、のち昭和十一年に独立して現会社を設立。以来、自転車業界のリーダーとして地盤を固められたとのこと、ヤマハとの結び付きは三五年のことで日は浅いが、当時のY A 2型、M F 1型をもって活動を開始した。

従来からの自転車販売の実績とヤマハ



乳母車から自転車オートバイのある店先

製品の優秀さがマッチして、諸官庁をはじめ大手会社への喰い込みに成功。着々と成果をあげる一方、比較的地味な農村地帯の開拓が効を奏し、売り上げは上昇の一途。この宮城県は、塩釜、石巻、白市などの都市を中心にした農業県といわれるだけに、その需要は底知れぬという。特に農村生活の近代化は、いわば東北の黎明期の到来ともいえるわけで、有力市場を抱えているわけでもある。

「ヤマハ・モペットは故障がなくて、手がかららない、そう言われるユーザイはもちろんのこと、販売店の評判もいいですね。他社のモペットは恐るるに足らず、ぜひ他県のディーラーさんにお伝え下さい。自信をもって売ってくれ、とね」

営業担当の佐藤常務さんは強く言いきった。

土地柄か、MF2K、MJ2Kが圧倒的に多いが、YG1型の要望も多くて品不足とのこと、一二五のYA5、二五〇のYD3も堅実性を買われて、ペンリイ、ドリウムに迫って二位を占めているのも心強く、船外機もなかなかの成績といわれる。またポートは販売店でやっている程度であるが、松島などの観光地をひかえているので是非やりたいとのこと。

ともあれ、この仙台は新産業都市に指定され、同地方の豊富な電力と併せて道路の設備が急速に進めば、農業県から工業県へと脱皮することは必至。それについてオートバイの需要は洋々たるものがあるろうというもの。

この恵まれた土地柄と自転車販売の実績、それが現従業員五十七名、傘下販売店約三百名(自転車を含めると五百店)を擁するささえとなったといえる。

理念と組織づくりに内助あり

しかし、「傑物の影に内助あり」のとえどおり、理念の精神に徹する横山社長と良子夫人もまた理想の旗印をかかげその組織力に負うところは多い。

その名は「横山婦人同志会」一見、近所の奥様がたの親睦会のようにであるが、実は、社長が会長である「日本優良自転車普及会」(オートバイも含む)と一本の清流によってつながる業界の明朗化を推進させる団体。

互いに主張する理念とは、第一にシリ
アス・サービス(真面目な奉仕)、第二

にシステイマティック・セール(組織販売)、第三にスマート・スピリット(躍進精神)の三S主義。

また、宣伝と外交は売らず品質を売り良心を買っていただき、堅実と誠意を尊び、すすんで商権を守り顧客の繁栄を守る、という横山精神。そして福祿寿の理想。これらの実践、その徹底で、たえず前進を続けているといえよう。

いまや、これらの総合した理念は「明朗と幸福」の合言葉となつて、業界のスローガンとなつていっているほどである。

理想に徹した組織づくりは、社長と夫人の一家総ぐるみの結束となつて、小売



横山新二郎社長

業者は販売に専念、潜在需要の開拓という無駄のない販売態勢がしかれているわけ。つまり自主性のある連鎖店の販売網は、小売業者が直接メーカーとつながるチェン方式ではなく、小売業者——卸業者——メーカーという、欧米各国のバラバラのチェーン方式を用いている。とかく自転車業界にありがちな従来のシステムを廃して、この方式を採用した横山社長の功績は注目のマト。

しかし、同社にも悩みはないわけではない。それは気候的な問題——稼働期が短いことである。商売は三月から十月まで、それが勝負だけに販売量に平均がとれないことと、運転資金の運用がむづかしいとのこと。

「年中はたらける地方の店は羨やましい。短期間に一気に勝負しなくてはなりませんからね……」

と、おっしゃる佐藤常務さん。

「管野専務さんが続けて言われる。『ですから販売店がためは、もっともつとやらなくては。われわれ社員もこれに対処して四、五年前から社内に二局制をしき、各ポジションが責任をもち、たえず連携をとって最高効率をあげるようにつとめていきます。』」

濃い秋の気配を前にして立ち働らく職場の人達のキビキビと動きまわる動作は、社長の言われた主義そのものを感じさせる。

互いに信じ合い、感謝の生活——

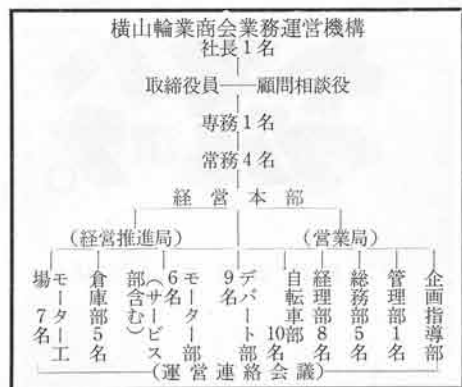


横山輪業商会のマーク

忙がしい仕事の中にそんな片鱗がのぞく職場でもある。

そう……幸福と明朗、その雰囲気満ちあふれて、いかにも楽しい。ゆき届いた社員のための施設、言い換えれば安心して働ける職場、そこから生れる成果こそ、繁栄の根源といえよう。

東北の風土にどっか根を下した横山精神は、時代の移り変りはあれどけつしてゆるぐことなく、奥深く浸透していくにちがいない。





■ アスコットレース連勝の
猛者たち

ロスアンゼルスに程ちかい、アスコットレースは、1/2マイルのダートコースで行なわれる、このレースはこの地方のオートバイレース中もっとも人気のあるもので、毎週末に行なわれるが、このレースは、毎回ヤマハの圧勝に終り、週末を楽しみにレースを見に来る人達にヤマハの名を強く印象付けている。

この写真はアスコットレースのヒーローたち。前列左からジョン・フォー



ダッジシティレース優勝者ネイル・キーンをかこんで、車はT D I



ドラッグレースの勝者 ジョニー・トンプソンと数々のトロフィー

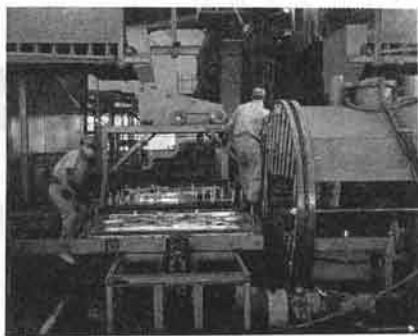
ルマン(190) イアン・オーデン(299R) ドン・バッター(41) ノーム・エージャー(242) ポップ・ウオルフ(228) ショーティ・シーボーン(160) キャリー・フイルド(164) 後列はそのメカニックたち、アメリカのヤマハ男達のたくましさである。

■ ヤマハダッジシティレースでも圧勝

アメリカ西部で行なわれるロードレースイベント、ダッジ・シティ・レ

ースにおいて、ヤマハT D Iを駆ってネイル・キーンが優勝、またヤマハ車で上位を独占という輝かしい成績を得て、この地方のファンのかっさいをあげ、「ヤマハ速し！」の印象をますます強くユーザーに与えた。

また、ドラッグレースにおいても、ジョニー・トンプソンが優勝、このモトクロスカーは軽量化のため各所を改造、写真でもわかるようにタンクはプラスチックのBSAのものが用いられている。



近代的設備と伝統の技術をはこるヤマハピアノノ西山工場がいよいよ完成し、世界一のヤマハピアノの生産にさらに一大偉力を加えることになった。

ヤマハ
グループ。

日本楽器西山工場

ヤマハ各車に人気集中

第10回モーターショー始る

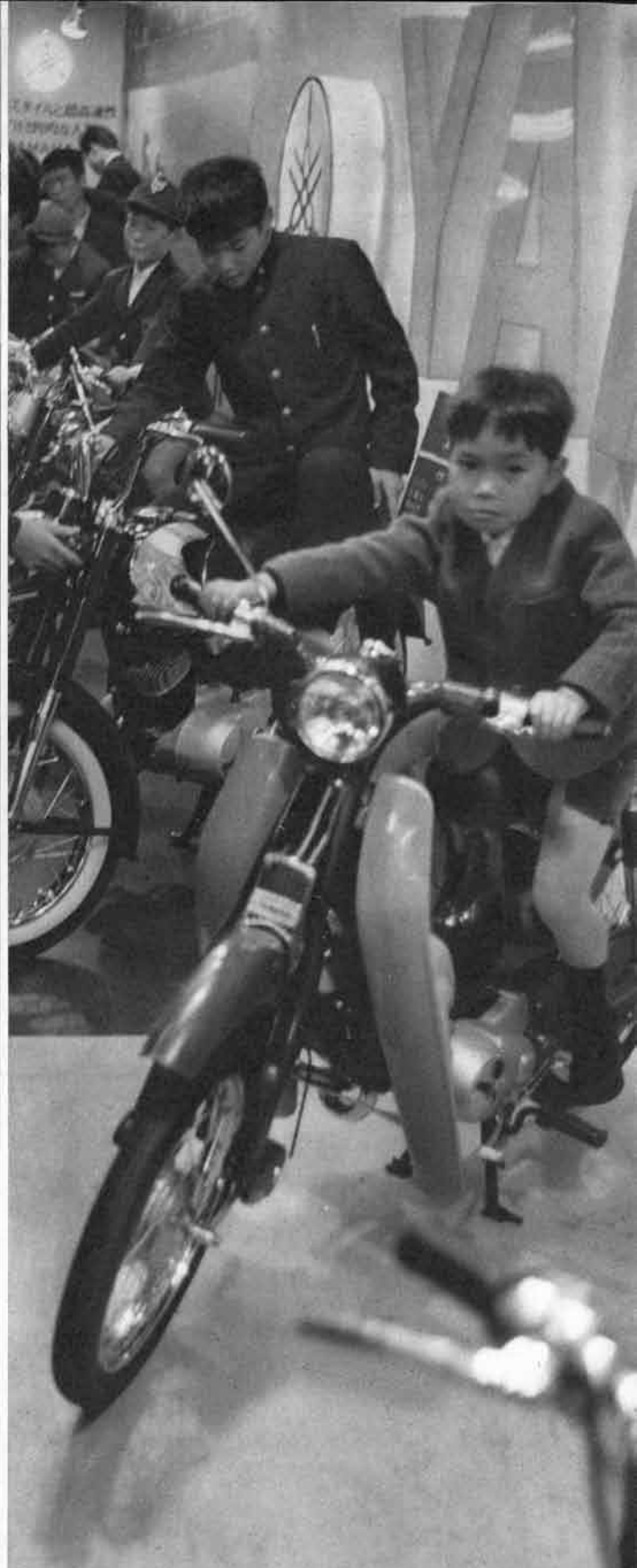


10月26日から11月10日まで 東京晴海で第10回モーターショーが開かれている ヤマハ発動機KKでは 市販車全車種と輸出用車各車さらにレーサー 試作車のオートループ付YDS-2を展示し ショーの人気中心となっていて連日足のふみ場もないような活況をえている

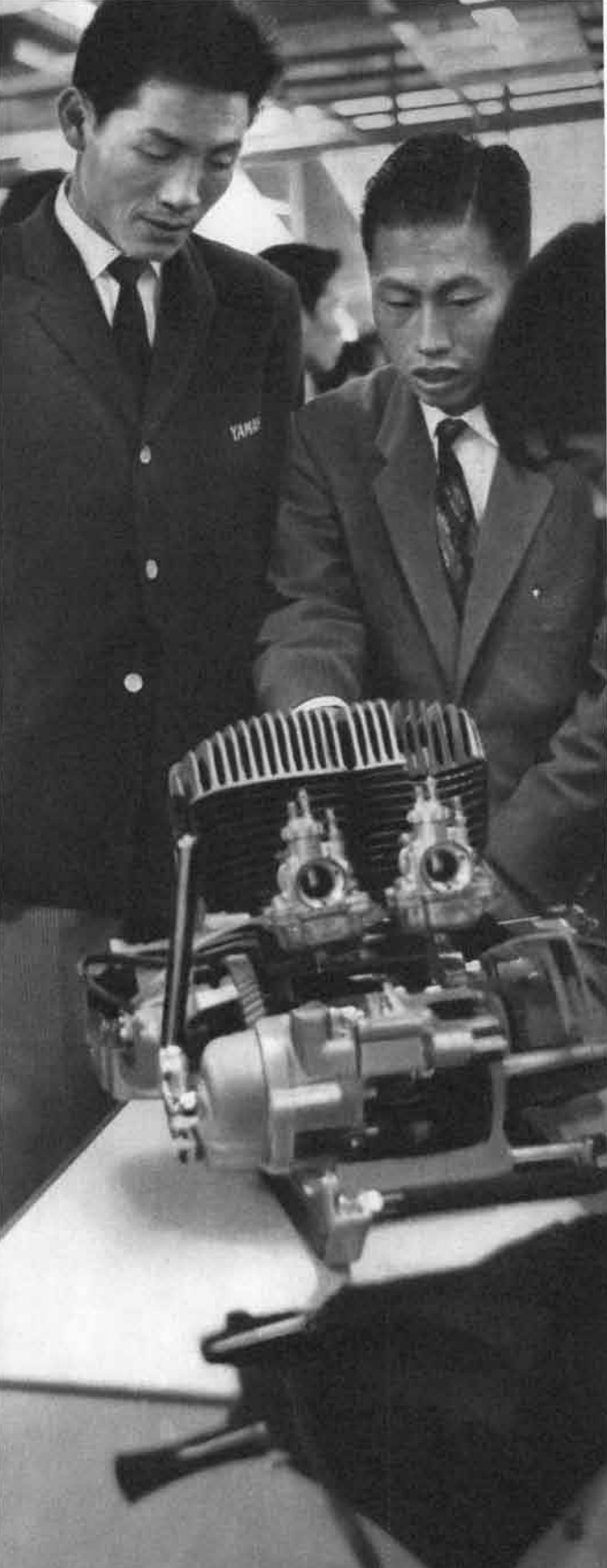




市販レーサーTD-1の人気もすばらしい
またがってライダー気分の若者たちの目はか
がやいている



YG-1ジュニア そしてモベットは若い世
代にも大人気 将来のユーザーたちのヤマハ
への関心は深い



新製品“強制潤滑方式”オートループに対する
ユーザーの関心も強く 熱心に質問する人達
があとをたたず 係員もてんでこまい



輸出用YD-3型 中年の紳士も細かい部分
にいたるまで長時間にわたって観察して仕上
の良さにも目を見はっていた。



ベルギーGP優勝の(26)のレーシングマシンも若人の話題の中心「240キロ出るんだ」「GP優勝の車だ」と前を立去らないので黒山の人だかり。

ヤマハが贈る秋の

TV

番組！

少年ターザン ジャングル・ボンバ



かもしかより早い足、力は虎よりも強く、魚より巧みな少年ボンバ、チンパンジーのキンバをつれて、ジャングルの平和をまもり、正義のために活躍するボンバの冒険を、サスペンスとスリルとスピードで描いた新しいターザン映画です。ボンバにはジョン・シェフィールドが扮しています。

新春から、さらに
新しい番組をお贈りします

ジャングルボンバにつき、おなじネットワーク（月曜8時より）でアメリカのTV映画話題の新作「ミスターノヴァク」をお贈りします。ある都会のハイスクールの新任したノヴァク教師の物語です。

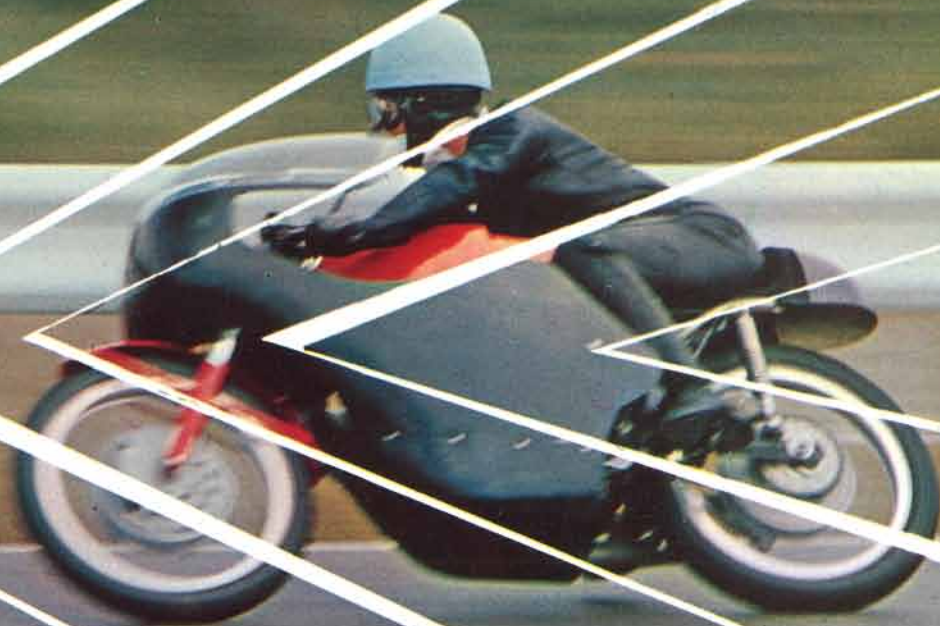
ネットする21局

10月7日より毎週月曜日
午後8時→8時56分NTVを初め
全国21局で放送

日本テレビ (NTV)
読売テレビ (YTV)
名古屋放送 (NBN)
テレビ西日本 (TNC)
札幌テレビ (STV)
青森放送 (PAB)
秋田放送 (ABS)
☆仙台放送 (O X)
山形放送 (YBC)
福島テレビ (FTV)
山梨放送 (YBS)
☆静岡放送 (SBS)
北日本放送 (KNB)
福井放送 (FBC)
日本海テレビ (NKT)
☆広島テレビ (HTV)
山口放送 (KRY)
四国放送 (JRT)
西日本放送 (RNC)
南海放送 (RNB)
高知放送 (RKC)
☆印 放送日時未定

日本楽器製造株式会社
ヤマハ発動機株式会社

YAMAHA NEWS NO.14



ヤマハ発動機株式会社