

# モニタートリオ 募集

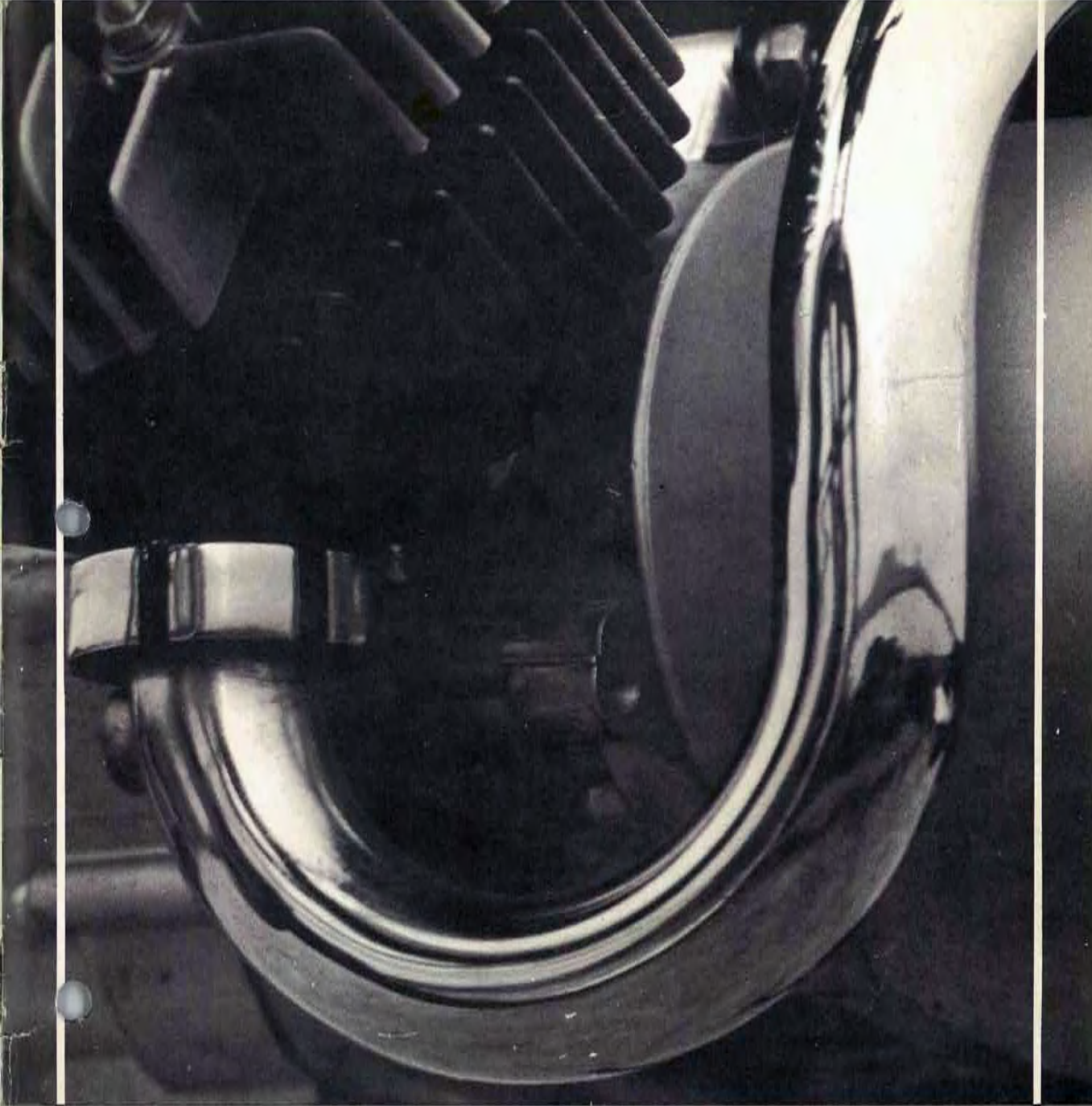


〈オートループ〉  
新車ぞくぞく発表

ヤマハニュース

YAMAHA NEWS

NO. 23



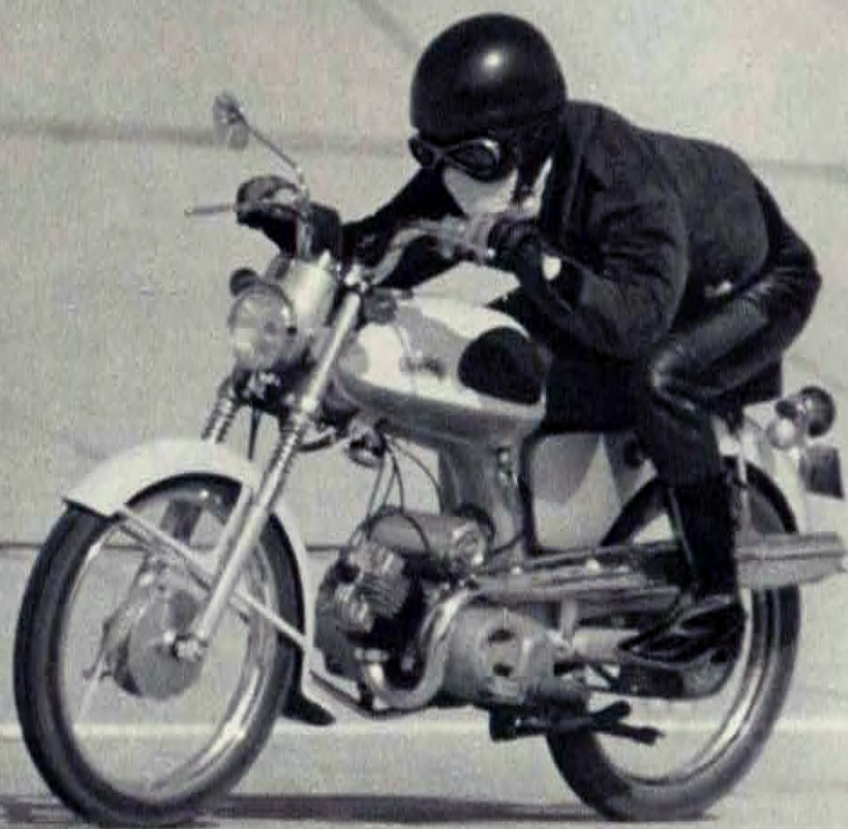
ヤマハ ハイライト その9

## ダイナミックな YP1

オートループの採用で、マフラーのつまりを気にすることがなくなった。そのためマフラーの露曲部もおもいきったカーブをとることができる。デザイン上でもオートループの働きは大きい。

# 走れオートループ

シーズンのトップをきって新車ぞくぞく登場





長時間走行ののち点火時期の点検 異常なし 若人の信頼に足る車です

オイルはオイル ガスはガス 新車のテストもらくになった



周長5,500m 幅員12m 曲率半径400m カーブに巨大なバーンをめぐらせた設計速度190km/hの高速コースに 全力疾走をつづけるヤマハ305スーパースポーツY.M.1

生産ラインに登場直前のオートループつき新車群が、春残き一日、高速自動車試験場（茨城県谷田部町）で最終的なテストを試みた。成績は予想以上に優秀。わがY.G.S. I

Y.P.I. Y.M.I.の各車は、連日、日没ロケットまでの連続高速走行にもリッパに耐えて、ヤマハが自信をもっておくるオートループつき新車群の第一陣にふさわしい実力を確認した。



各速度における掛け値なしの燃費が記入されてゆく ヤマハはウンを申しません



春とはいえど 時速160km/hの風はキリのように  
つきささる YM 1型手あぶり付オートバイだよ



冬の落日を背に もくもくと走るジュニアスポ  
ーツ 耐えて走る ひたすらに走る 希望ふく  
らむ発売の朝をめざして……



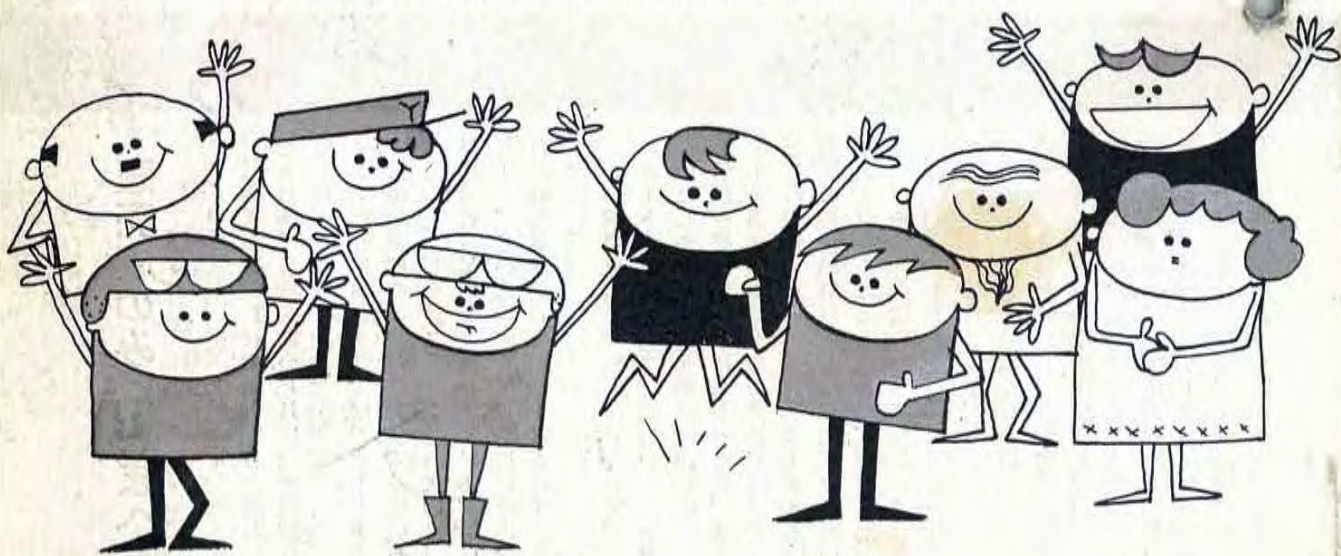
ことしも世界G.P.に連続優勝をねらう頼も  
しい兄貴分とともに……いいセンいってるよ

# '65 ヤマハPR計画

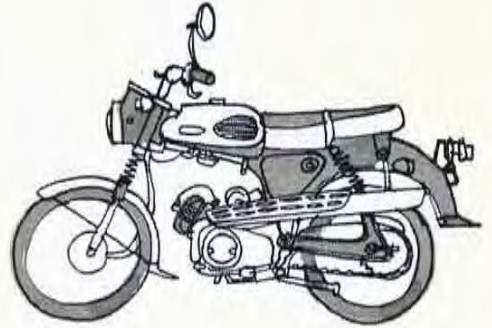
## モニタートリオ キャンペーン

### オートループ新車群発売広告計画

65年いよいよオートループの年です。陽春シーズン開始とともに、ヤマハから次々とフレッシュな新車が登場します。全車オートループです。オートバイの主流となったオートループを今年こそ売って売って売りまくりましょう。この新車発表とともに、これまで二輪車では例のなかったモニター制度の企画を発表します。これはニューモデルに性能的な絶対の自信をもつヤマハにしてはじめてなし得る企画です。またこのモニター制度はこれまでのものと趣きをことにして、交通道德の高揚を目的としたところにご注目ください。



① 若い次代の需要層開拓



③ 販売店とユーザーを親密にする

② モニター制度は二輪車として始めて  
(自信があるから)

GACH!



自信

販売店のみなさまへ

二輪車業界のPR戦線も、日々激れつをきわめ、各社各様のPR作戦を展開させております。

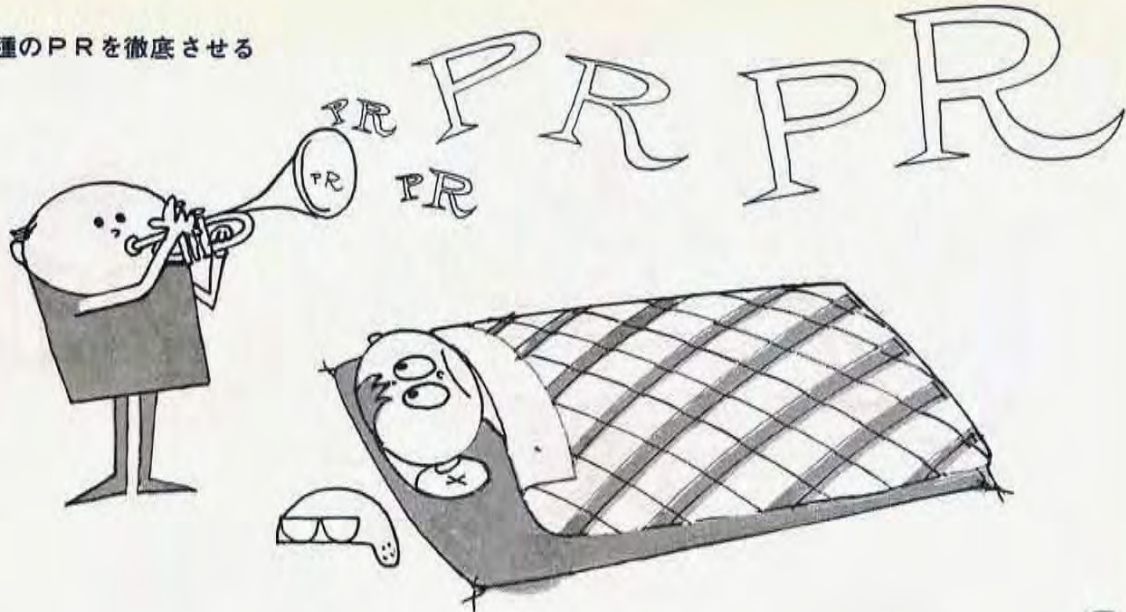
さて弊社におきましては、オートループ付の新車種をぞくぞく発表する準備をととのえました。2サイクル最大の排気量をほこるYMIをはじめYPL、YGS-1、その他中間排気量級に次々と魅力の新車種が発表される予定でございます。

この新車発表と時期を同じくして、「モニタートリオ」という、新しい企画を発表いたします。この企画は、単に販売店の皆様を売上げ競争にあおったり、ユーザーを偽まんとするためのPRではなく、正しい交通マナーの普及、ユーザーと販売店の皆様の結びつきの強化、ヤマハのイメージを上げるといった、非常に前向きな企画だと自信をもっております。

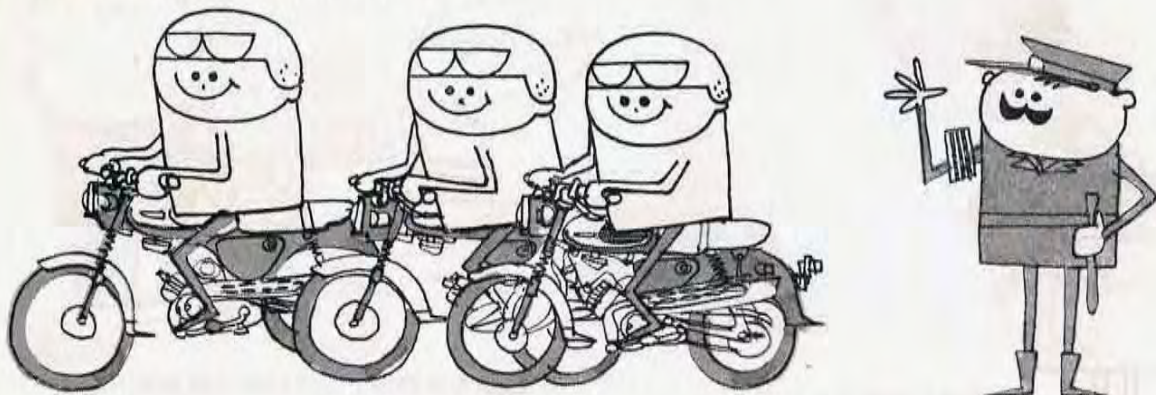
このモニタートリオとは、四月一日に発売される、YGS-1、ヤマハジュニアスポーツでもっておこなわれます。この車は、まったく新しい次元で設計された、今シーズンの主力車種としての地位を約束された若人の車であります。そのため十六才から二〇才までの若人を対象として、ジュニアスポーツのフレッシュな魅力を広く普及させ、またみなさまのお店にその若い人達を直結させ、これか



④ 新車種のPRを徹底させる



⑤ 交通安全を推進させるキャンペーン



ヤマハオートループモニタートリオキャンペーンの主旨

らの二輪車需要のリーダーとなっていた  
だくに最適の企画だと考えております。  
この企画の成功、ひいては今シーズンの  
お店の飛躍には、どうしてもヤマハ販  
売店の皆様の強力なバックアップが必要  
です。なにとぞ絶大なご協力をお願い申  
しあげます。

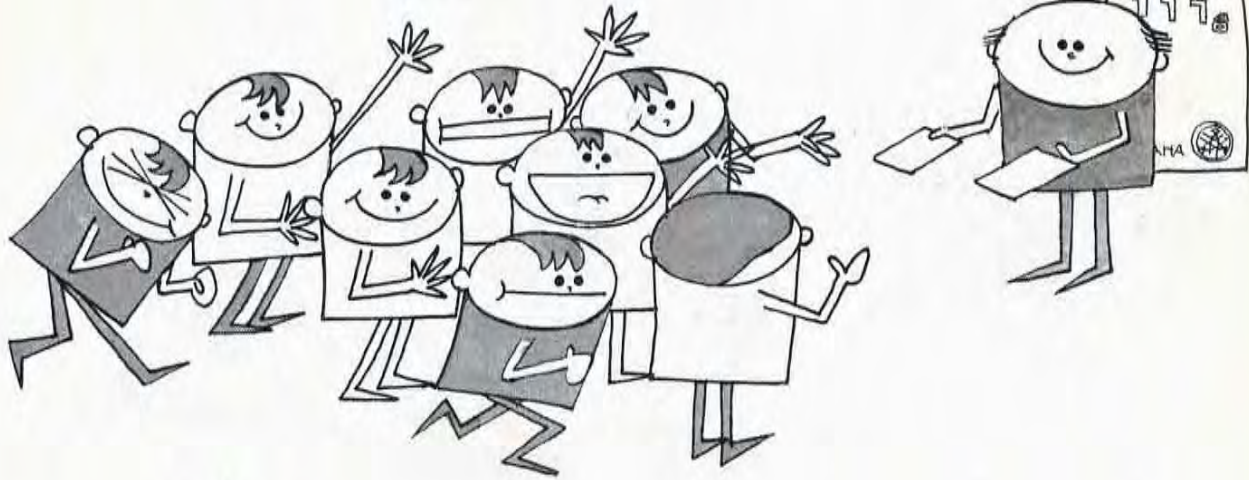
モニタートリオ募集  
キャンペーン企画の意図

一、オートループの効用性、優秀性をこ  
のモニターを通してPRして行く。  
従ってこの企画から出てくる一連の  
パンフレット、広告宣伝は、オート  
ループと結びつける。

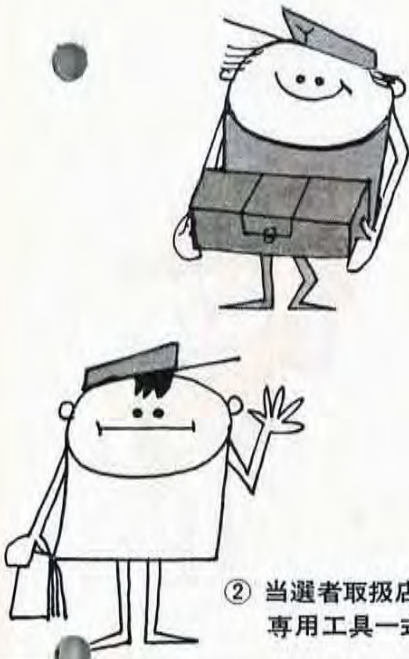
一、交通安全を推進する 昨年一年間の  
交通事故(死亡)が一三、〇〇〇余  
件と今までの新記録であり年々増加  
している。また、マスキミ等におい  
てもこの問題がとりあげられ、オー  
トバイ乗車にはヘルメット着用の方  
制がとりあげられています。われわ  
れメーカーとして販売促進をはかる  
意味からも交通安全、交通道徳を強  
力に打ち出して行きたい。

一、販売店と若人を直結 将来のオート  
バイ需要層を考えると一六才〜二  
〇才の若人が対象となり得るのであ  
らう。このキャンペーンによりメーカ  
ーが率先して彼等をとらえ販売店に

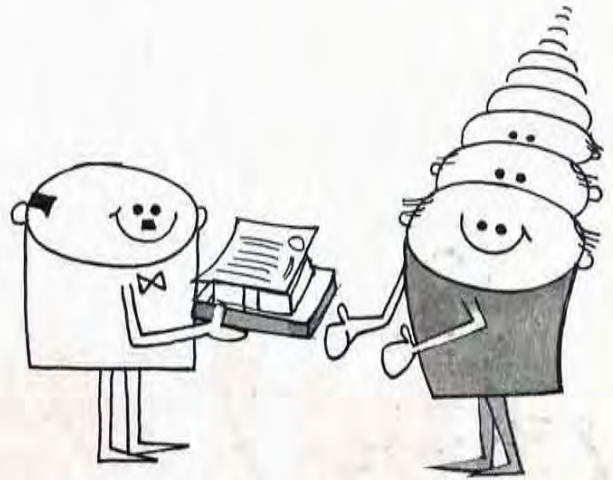
① 応募者は販売店に申込書をとりに来る



② 当選者取扱店には  
専用工具一式贈呈



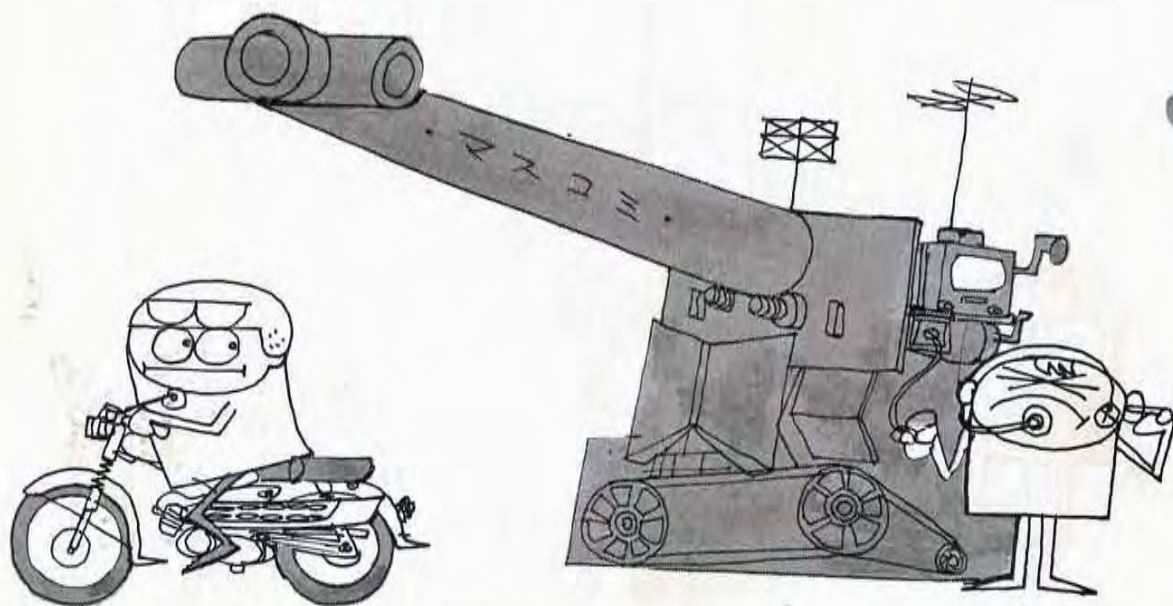
③ 当選者多数のトップ10店には5万円贈呈



- 送り込むことにより意識をもたせる
- 一、新車種のPR 従来やって来た広告の方法と違ってこのキャンペーンの上に新発売をのせ、発売広告のイメージをアップさせる。
- 一、ユーザークラブ結成の推進 ファンづくりから口コミ、ひいてはオピニオンリーダーの養成までに発展させたい。
- ★モニタートリオ  
募集のポイント**
- 三三三人で最新型 一一人一台  
四月一日新発売の  
☆ジュニア・スポーツ  
八〇ccを八〇日間モニター  
三人一組でお申込み下さい。  
できるだけ多くの参加者にするためグループ制を採用、共同の場から発展しクラブ結成をはかる。特に三人にした理由は運営管理、交通安全を考え三人グループが限度であろうと判断した。  
ねらいは三つ！
- ☆オートロボのPR！
  - ☆交通安全を推進！
  - ☆お店と若人を直結！
- モニター・トリオは、応募者が申込用紙をみなさまのお店にとりに行くシステムを採用させていただきました。まことに恐縮ですがまずこの点をご了承くださいますよう、おねがい申し上げます。



④ モニターは15日ごとに提出する  
モニターは80日間に1000キロ以上走る



⑤ マスコミを使って強力なエンゴ射撃をする

## ヤマハオートループモニタートリオキャンペーンの方法

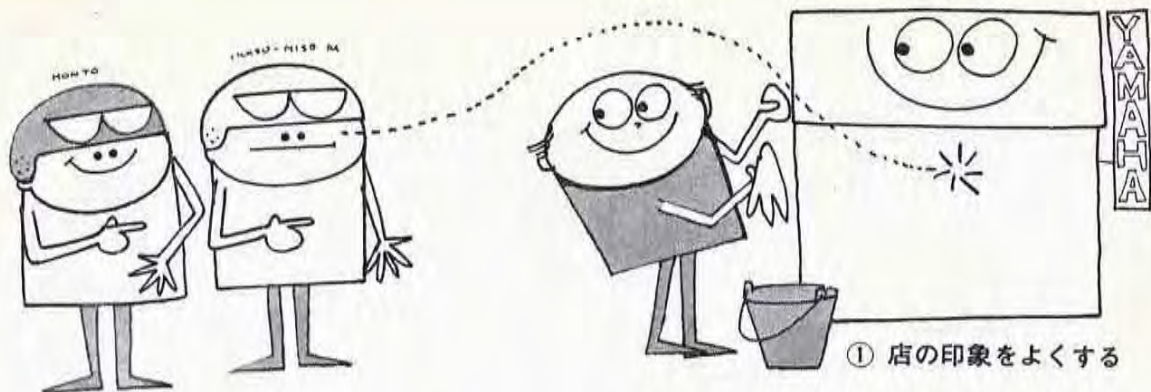
- 用紙にはお店の捺印がないものは無効  
しかもオートループの特長の記入欄も  
ありますので、オートループの要点を  
ご説明いただくのも今後のお客様獲得  
の基礎がためとしてチャンスです。
- 応募は三人一組、若いファンがま  
ってお店をおたずねします。
- モニタートリオにはヤマハからヘルメ  
ットを贈呈するほか、安全運転の誓約  
もしていただきます。二輪車のイメー  
ジをヤマハが積極的に安全安全に結  
びつけようと活動を開始したのです。



### モニター・トリオ 募集要綱の詳細

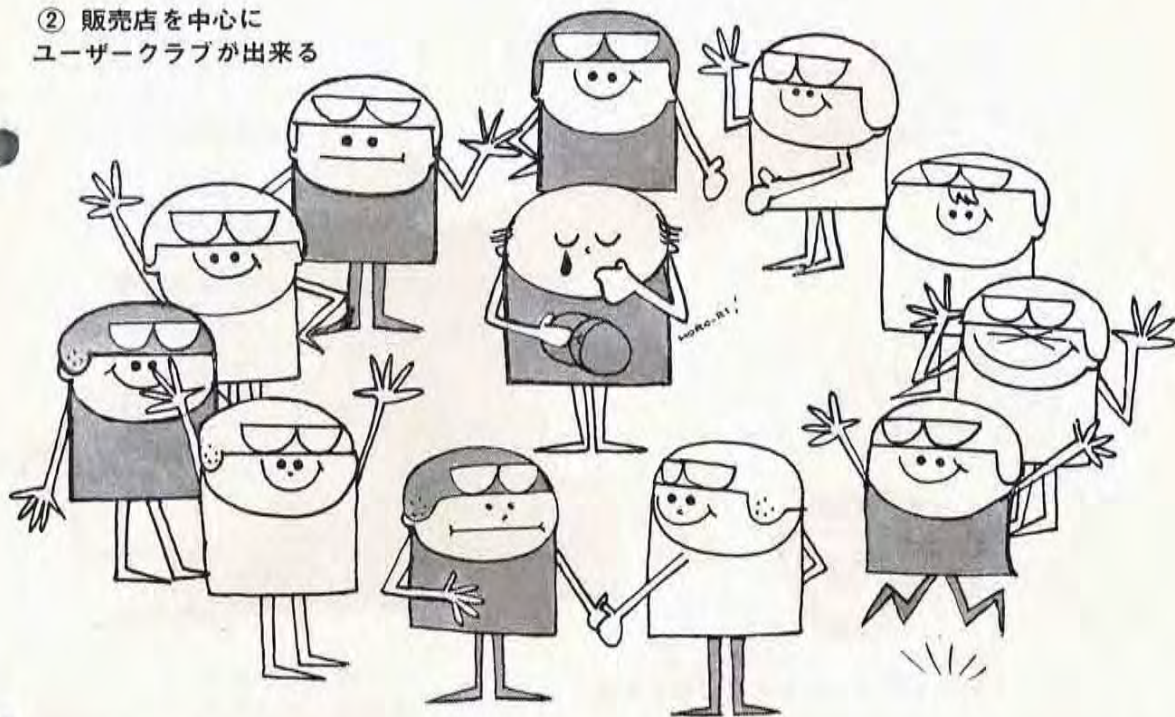
モニターにお願いする仕事

- 一、オートループの新鋭☆ジュニアスポ  
ーツの試乗。
  - 二、期間 四月五日～六月二三日  
八〇日間
  - 三、期間中一〇〇〇キロ以上の走行が条  
件。
  - 四、モニター期間中は、モニター車一台  
につき三個さしあげるヘルメットを  
必ず着用していただくほか、安全運  
転の規則を守っていただきます。
  - 五、期間中の車の整備は、申込み用紙提  
供のお店に限定。
- モニターの特典  
一、三人に一個ずつヘルメット贈呈。



① 店の印象をよくする

② 販売店を中心に  
ユーザークラブが出来る



二、期間中無事故、無違反のチームには、期間終了後モニター車を贈呈。  
応募資格

- 一、年令 一六才～二〇才。
- 二、第二種原付免許証所有者。
- 三、三人一組のチーム。
- 四、過去無事故、無違反の方。
- 五、男女の別は問いません。

応募方法

- 一、三人のうち一人をキャプテンに指定
- 二、「安全運転誓約書」の提出。
- 三、所定の応募用紙使用。
- 四、保護者の承認印。

応募期間

二月二〇日～三月二〇日

当せん発表

四月一日主要新聞紙上。

応募者全員に郵便で通知。

販売店のみなさまへの特典

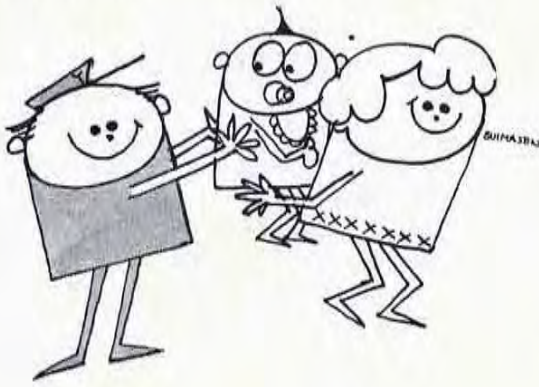
応募者多数のお店の順に上位一〇店へ  
五万円ずつ贈呈。

当選者をお扱いいただいたお店にはサ  
ービス工具一式を贈呈。

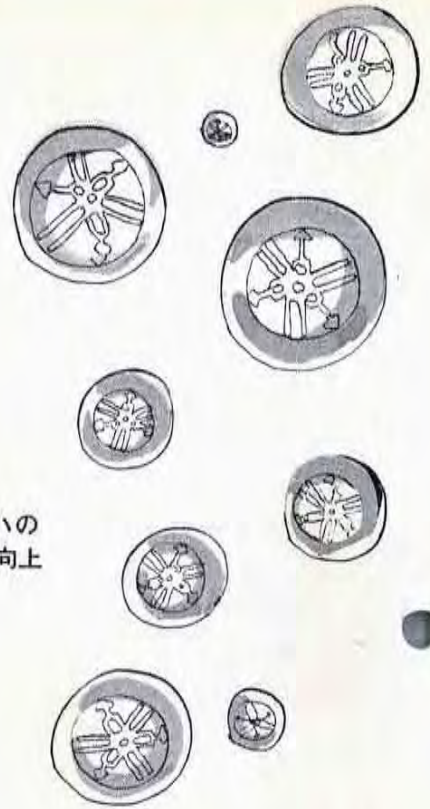
若い人たちと結びつきのために

モニタートリオキャンペーンは十代の  
ユーザーを中心に若い人たちと、みなさ  
ま販売店とをむすびつけることを第一の  
目的としています。このため、いかに若  
い人たちをかくとくするかがこのキャン  
ペーンの成否を決定するといっています。  
しょう。

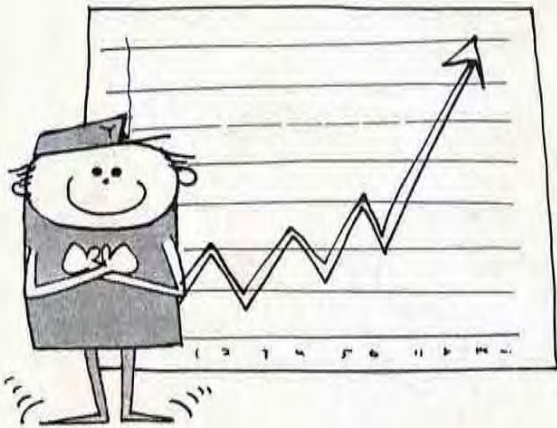
### ③ 次の拡販の一助



### ⑤ ヤマハのイメージ向上



### ④ 販売成績の向上



## ヤマハオートループモニターリオキャンペーンの効果

若い人たちがどんなことをのぞんでいるか、どのようなことをよろこぶかなどヒントになることを並べてみましょう。

#### クラブ・講習会など

おたがいに腕前を自慢しあったり、情報を交換したりする場を若い人たちはつねに欲しがっています。そのような場を提供することもだいじなことでしょう。

そこに集った若者たちが次々と後輩を育て、正しいマナーと、高度なテクニックを持つオビニオンリーダーを次々と輩出するようになれば、あなたのお店の将来は万々才です。

なぜなら、そのような人たちの口コミ（口づたえの宣伝）ほど強力なものはないのです。

このようなクラブを実現するために、いろいろな行事が考えられます。運転技術や整備などの講習会、各地のベテランを招いてのレース体験談など、若い人たちの聞きたい話題でしょう。

またお店の一すみに、内外オートバイ雑誌を揃えたり、レース情報などを店の前にはりだすなど、オートバイに関するニュースはあの店が一番早いという定評をかちとることも大切なことのひとつです。

また若い人たちのよろこびそうな服飾品とか、ワッペン、アクセサリなど揃えるのも有効ではないでしょうか。モーターファッションコーナーとして人気をよぶことうけあいです。



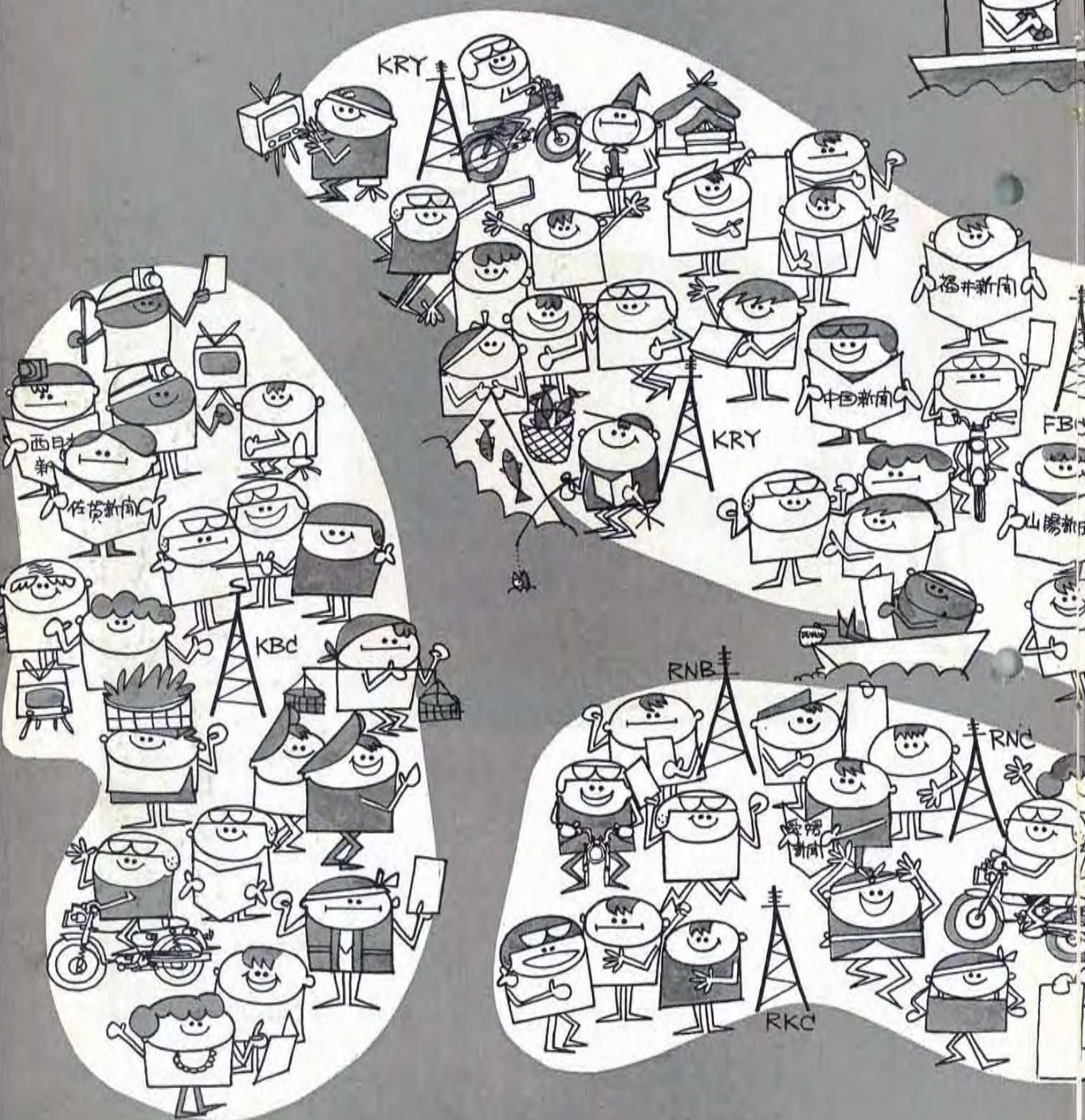
# 全国を網らするヤマハのPR

新車発売と同時にテレビ、新聞、雑誌などで全国的な広告をおこないます

テレビではNTVをキー局に全国15局、新聞は三大紙を始め全国21紙に広告を掲載します。この強力なエンゴ射撃を

最大限に利用して、ニューモデルを売りまくってください。

(テレビ 三月中 木曜夜8時~9時百万ドルの響宴 四月以降は、雨で野球中継が中止になったとき放映します。その他15秒スポットを3月から5月まで月30本、10月まで月8本おこないます。)



# ここが新型3車の売りどころ

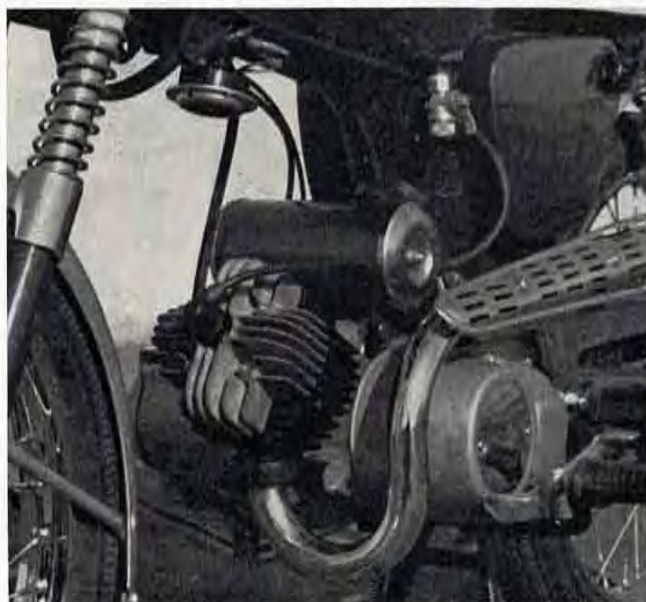
シーズン到来を期して、ヤマハの新車がぞくぞくと登場しました。

いずれもみなフレッシュな魅力がいっぱいの強力な車種ばかりです。

拡販にもいっそう拍車がかげられるというものでしょうが、ここに新車紹介をかね各車ごとのセールス・ポイントをお届けします。

折から二輪車業界としては初めての試みである「モニター・トリオ」のキャンペーンも口火をきりました。この春のヤマハは、かつてない強力な動きで前進しています。

あなたも、あなたのお店も、このヤマハと共に大きく飛躍してください。



鋭い加速と 軽快な走行性をもつ「ヤマハ80ジュニアスポーツ YGS-1」 フレッシュなスタイルが若人の目をひきつけます

若さとスピードがシンボル

ヤマハ80ジュニア  
スポーツ YGS-1

「ジュニアスポーツ」と呼んでください。ネライは若人のための小粋なスポーツ車です

正式な車名は「ヤマハ80ジュニアスポーツ YGS-1」ですが、「ジュニアスポーツ」と気軽に呼んでください。そのほうが、この車にびったりだからです。とくにこの車は若い人を対象に設計されたものですから、呼び名からスマートな感じを与えたほうが、ウケがよいです。し、二五〇のYDS-3を二五〇Sとかエス・スリーなどと呼ぶお客さんにはツーカーでおるはずだからです。

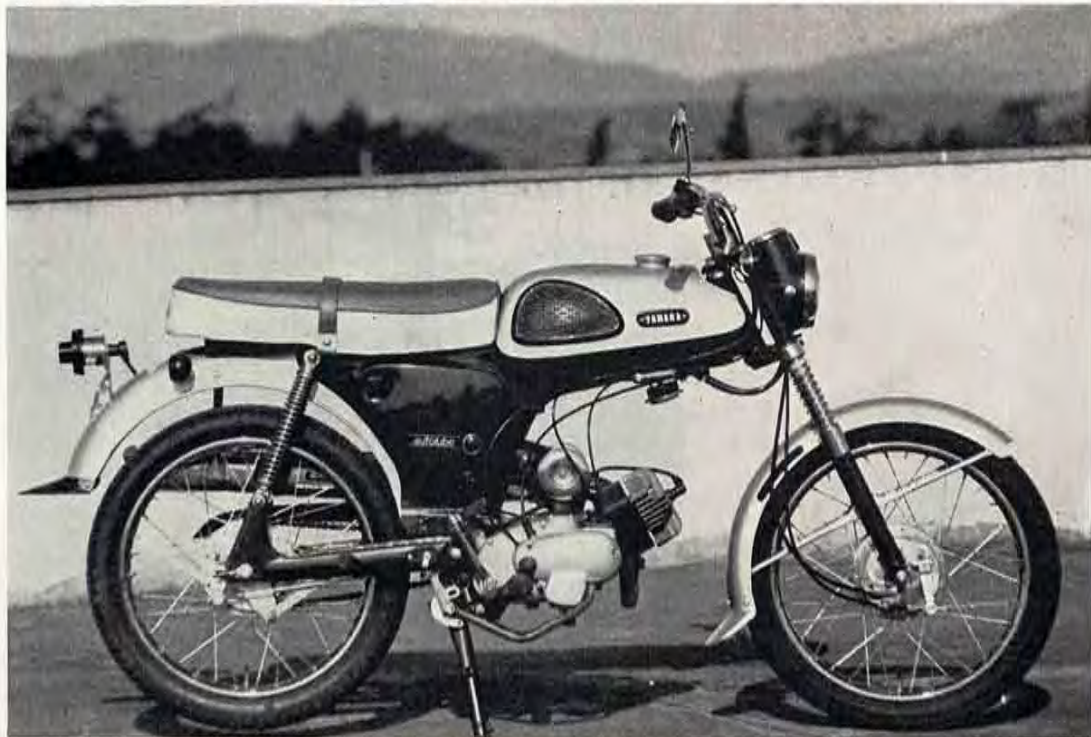
またこの「ジュニアスポーツ」は、もっか最大の人気を呼んでいる中間車種の新しい一面をきりひらくために企画されたもので、設計のネライは若人むきのスポーツ車ということにポイントがおかれている車です。したがってベースは好評のYGS-1シリーズにありますが、スタイルをはじめ性能的なデータはいっさい趣きを異にするものとなっています。

ひと口にいつてこの「ジュニアスポーツ」は、従来のYGS-1シリーズのスポーツ版といえるものですが、それもかなり高度の性能をもつ「小粋なスポーツ車」なのです。



# これが新型3車の売りだ

▲YAMAHA 80 JUNIOR SPORTS YGS-1



エンジンにはロータリーバルブ吸気<オートループ>潤滑の2サイクルで 出力は8馬力とこのクラス最大 アップマフラー式です

機能にマッチした  
スタイル  
明るいカラーリング

新車を見て、まず問題とされるのがスタイル。そしてカラーリングです。

「ジュニアスポーツ」のスタイルはスポーツ車として完べき。軽快感あふれる中にも、オートバイ本来の姿であるメカニカルな美しさをもち、ムダのない簡潔なデザインで構成されています。

絞りの浅いフェンダー、細身の燃料タンク、クロームメッキ仕上げのスプリングを外に出した前後輪クッション、すべてが機能的にデザインされています。

スポーツ車として水に強いこともかくれた特長の一つ。フェンダーの絞りは浅くとも、シリンダー部やライダーの背中にハネをとばすことはありません。フェンダーの末端には効果的なハネ防止板をもっているからです。

クッション機構も完全な防水防塵式。しかも輸出車のYG1トレールで、その信頼性が保証されているものなのです。

さらにカラーリングはツーティーン仕上げで、明るい感じのパーミリオンとメタリックシルバー、落ちついた感じのデイトンブラックとクロームメッキの二種類が用意され、アップマフラーをひときわひきたてています。

性能はいちばん  
とにかく強馬力で

扱いやすいエンジンです

まずエンジン。「ジュニアスポーツ」のエンジンはロータリーバルブ吸気の単気筒2サイクルで、世界で話題の「オートループV」つき。

低速から高速まで、回転にムラがなくつながりなスムーズで、すばやいピークアップが得られます。ロータリーバルブ吸気効果が最大限に生かされているからです。

低速から高速まで、エンジンがどのような状態にあっても安定した持続性能を発揮します。「オートループV」により完べきな潤滑が行なわれるからです。

排気量は73cc。最大出力は8馬力。90ccクラスを含めて最強の力をもっています。しかもこの出力はムリなく発揮できるものなのです。

この「ジュニアスポーツ」の出力に匹敵するものは本田技研のホンダCS90型89ccですが、「ジュニアスポーツ」では7500回転で8馬力を発生しているのに対し、CS90は9500回転で8馬力と、同じ出力を発生するのに2000回転もエンジンを多く回しているのです。

さらにトルクは「ジュニアスポーツ」の0・8kg・mに対してCS90は0・65kgで、このときの回転数も6500回転に対して8000回転と、これまた1500回転の差があるのです。

この差がエンジンのスタミナに関係し乗りやすさを左右するのです。



細身の燃料タンクに 巾広なニーグリップ  
ツートンカラーのダブルシートはフォーム  
ラバー式となり セミアップのハンドルと  
相まって最高の乗りやすさをもっています

しゅん足です  
スピードに伸びがあります  
安定しています

0→200mの発進加速は12・5秒。  
とにかく俊足です。

8馬力の強力なエンジンには、軽いタ  
ッチで、流実なギヤ・チェンジが行なえ  
るボールロック式の4段ミッションが組  
合わされているからです。

車輻重量は70kgで、馬力当りの重量が  
8・75kgと軽くてきているからです。

スロットルを全開にもっていけば、車  
は直線的に加速していき、伸ばせば軽く  
95km/hをオーバー。定地テストでは99  
km/hをマークしています。カタログに  
記されているデータは、そのまま特統で  
きる実力なのです。4段変速のシフトパ  
ターンはニュートラルから踏みこみいっ  
ぽうでトップに至るリターン式。ニュ  
ートラルとトップ位置を適格につかめます  
のでレース出走にも有利です。

またフレームは堅ろうなプレス鋼板製  
のバックボーン式で、すぐれたクッシ  
ョン機構と相まって、高いジャンプにも、  
悪路の連続走行にも、またコーナーでの  
立ちあがりにも高い安定性を得ていま  
す。

前輪クッションのテレスコープ式オレ  
オは軽快な操縦性を約束し、ブレーキは  
前後とも完全防水防塵構造となっていま  
すので、雨の日の走行も、水洗いも安心  
です。

△オートループVで  
維持費は最低  
整備も万全です

「ジュニアスポーツ」のエンジンは2  
サイクルですが、△オートループVつき  
ですので混合ガソリンは使いません。オ  
イルとガソリンは別々にエンジンに供給  
されるのです。したがって燃料補給は純  
ガソリンですむので面倒がなく、 $\epsilon$ 当り  
の費用も12円以上も安くつきます。

またオイル供給量はエンジン回転数と  
スロットル開度により、自動的に適量に  
調節されますので、エンジンの潤滑はつ  
ねに完ぺき。エンジンの耐久性は一段と  
向上し、オイル消費量も少なく経済的で  
す。さらにケムリもはず、カーボン堆  
積によるトラブルもなく、点火プラグも  
長持ちするのです。しかもこの△オート  
ループVは世界でただ一つ、ヤマハのみ  
がもつ技術なのです。これはヤマハの大  
きなセールス・ポイントです。

またスターターキャブレター付である  
のも特長の一つ。エンジンはどのように  
冷えていても、キック一発つねに軽い始  
動が行なわれます。フラッシュャーも常装  
備、テールランプもとくべつ大型のもの  
が採用されており明るいヘッドランプと  
共に、高い安全性を確保しています。

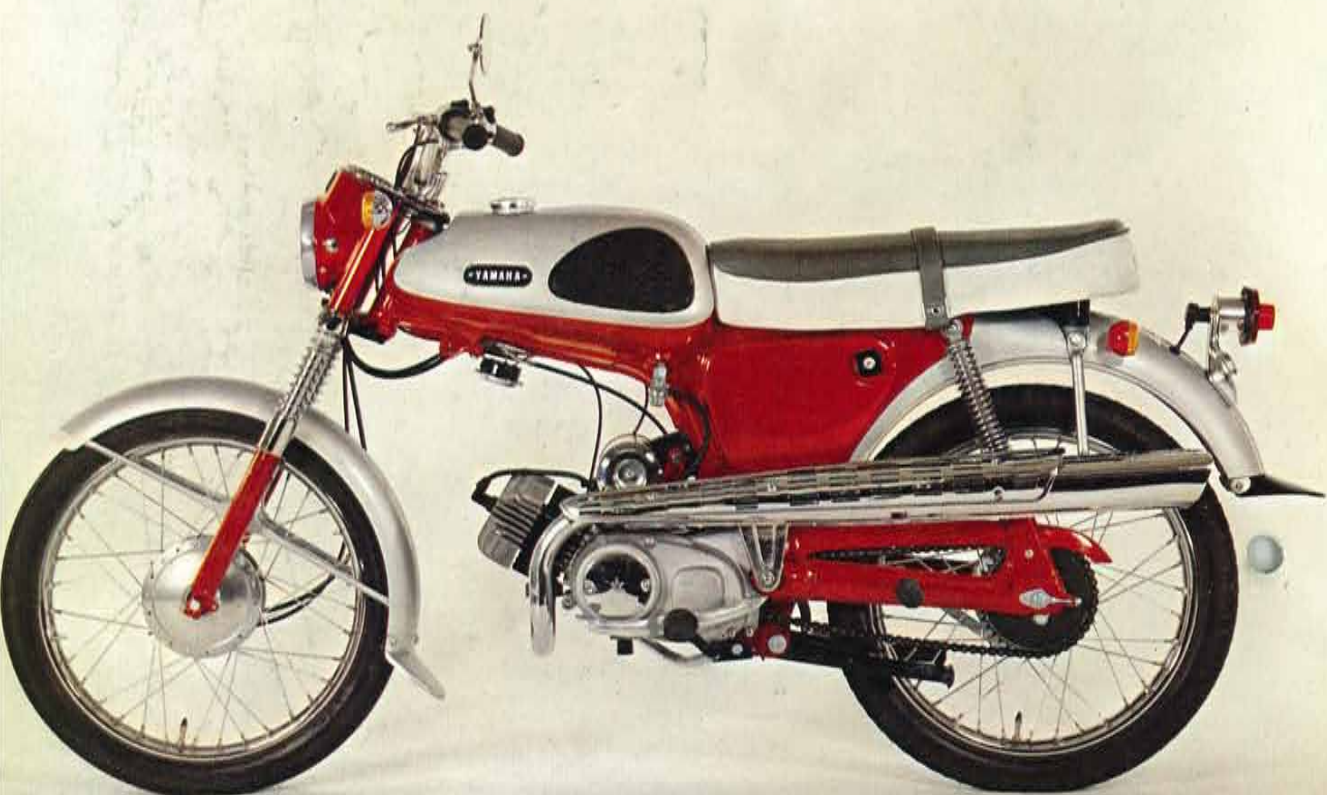
若さとスピードがシンボルの「ジュニ  
アスポーツ」は、またスポーツ車として  
非常に高い安全性をもった車なのです。

# 魅力の新車登場

新車3車種のカラーリングをお目にかけます

新発売 〈オートループ〉の

ヤマハ80ジュニアスポーツYGS-1



若さと スピードがシンボルの車です

ヤマハ80ジュニアスポーツYGS-1 仕様  
0→200 m 加速.....12.5sec.  
最高速度.....95km/h  
燃料消費率.....80km/ℓ (30km/h)  
登坂能力.....20°  
制動停止距離.....7m (35km/h)  
エンジン.....2サイクル(ロータリーバルブ式)  
排気量.....73cc(47×42mm)  
圧縮比.....7.5:1  
最高出力.....8 P S / 7500 rpm  
最大トルク.....0.8kg-m / 6500 rpm

潤滑方式.....オートループ  
始動方式.....キックスターター  
変速機.....常時噛合式4段  
全長.....1815mm  
全巾.....625mm  
全高.....960mm  
軸間距離.....1145mm  
最低地上高.....150mm  
タイヤ寸法.....2.50-17吋  
タンク容量.....ガソリン6.2ℓ オイル1.1ℓ  
車両重量.....70kg



若さでいこう！

ヤマハ80ジュニアスポーツ  
YGS-1〈オートループ〉



## 新発売 <オートループ> の ヤマハ70YP1

スポーティな走法が楽しめる車です



### ヤマハ70YP1仕様

0→200 m 加速……13.2sec.  
 最高速度……85km/h  
 燃料消費率……  
 85km/ℓ (35km/h)  
 登坂能力……20°  
 制動停止距離……7m (35km/h)  
 エンジン……2サイクル  
 (ロータリーバルブ式)  
 排気量……69cc (47×40mm)  
 圧縮比……6.8:1  
 最高出力……6 P S / 6500 rpm  
 最大トルク……  
 0.7kg·m / 6000 rpm  
 潤滑方式……オートループ  
 始動方式……キックスターター  
 変速機……常時噛合式4段  
 全長……1813mm  
 全巾……625mm  
 全高……960mm  
 軸間距離……1145mm  
 最低地上高……153mm  
 タイヤ寸法……2.25/2.50-17  
 タンク容量……  
 ガソリン5.5ℓ オイル1.1ℓ  
 車両重量……70kg

## 新発売 <オートループ> の ヤマハ305スーパースポーツYM1



### ヤマハ305スーパースポーツ

YM1仕様

0→400 m 加速……14.9sec.  
 最高速度……157km/h  
 燃料消費率……  
 40km/ℓ (40km/h)  
 登坂能力……23°  
 制動停止距離……  
 12m以下 (50km/h)  
 エンジン……2気筒2サイクル  
 排気量……  
 305cc (60×54mm×2)  
 圧縮比……7.1:1  
 最高出力……26 P S / 7000 rpm  
 最大トルク……  
 2.75kg·m / 6000 rpm  
 潤滑方式……オートループ  
 始動方式……キックスターター  
 変速機……常時噛合式5段  
 全長……1975mm  
 全巾……780mm  
 全高……1050mm  
 軸間距離……1295mm  
 最低地上高……145mm  
 タイヤ寸法……3.00-18吋  
 タンク容量……  
 ガソリン14ℓ オイル1.9ℓ  
 車両重量……163kg

強烈な加速力と ずばぬけた高速持続性能が魅力の車です

# これが新型3車の売りな3

▲ YAMAHA 70 YP 1



新しくヤマハのラインアップに加わった「ヤマハ70Y P1」のスポーティなスタイルに若人は注目します

## スポーティな走法が 楽しめる “若人の足” ヤマハ70 YP 1

ソロでもベアでも  
スポーティに走れる  
というのが特長の第一です

「ヤマハ70 YP 1」の特長をひと口に  
していうならば、YJ1のデラックス型  
スポーツということになります。

ただし設計のポイントは若い人の足と  
して、ソロでも、ベアでも、気軽にスポ  
ーティな走行が楽しめるものに重点をお  
いております。

したがってエンジンも69cc、6馬力の  
AオートループVつきを採用、軽いタッ  
チですばやいギヤ・チェンジが行なえる  
ボールロック式のミッションを組合わ  
せ、55ccクラスでは得られない快適な走  
行性をひきだしています。

エンジンは70ccクラス最高

0→200m13秒台

ゆとりがあります

「ヤマハ70 YP 1」が市販に入ってま  
ず比較検討される車としては、本田技研  
のスポーツカブCS 65があります。

CS 65はYP 1と同じく70ccクラスの  
範ちゅうに入るものだからです。

まず出力を比較してみますと、YP 1  
の6馬力に対してCS 65は6・22馬力  
となっています。しかしそのときの回転  
数はYP 1の6500回転に対して、C

S 65は1万回転という高速回転です。

つまりYP 1はCS 65の96パーセント

に当る出力を、CS 65の65パーセントの  
回転数で発生しているというわけです。

さらにトルクはYP 1の6・5kg・m  
に対してCS 65は0・485kg・mであ  
り、その回転数は6000回転に対して  
8500回転という差があります。

また馬力当りの重量はYP 1の10・5  
kg/PSに対し、CSは12・1kg/PS  
となっており、YP 1はエンジンの出力  
をムダなく、ムリせず、効果的に使っ  
ているというわけです。

これが0→200m発進加速で13・2  
秒という加速性能を生みだしているの  
です。また最高速度は確実に85km/hをマ  
ークします。とにかくこのYP 1は、最  
高速度に達するまでの加速性能の妙味、  
すなわちスポーティな走法をゆとりをも  
って楽しめる車なのです。

話題のAオートループVに  
スターキャブレター付  
魅力あるスタイル

「ヤマハ70 YP 1」は70ccクラスとし  
ては最高の性能をもつということ、これ  
がYP 1の大きなセールス・ポイントと  
いえます。そしてさらに強調できる特長  
としてはAオートループVの装着、スタ  
ーキャブレターの採用、アップマフ  
ラーを主体としたスポーティなスタイル  
がとりあげられます。

AオートループVは2サイクル・エン  
ジンに混合ガソリンを使わない世界で唯



YP1のクッションは前後ともオイルダンパー付です 前輪フォークはテレスコープ式で 軽快な走行性を約束しています

強力な加速力とずばぬけた

高速持続性能がポイント

ヤマハ 305 スーパー Y M 1  
スポーツ

一の画期的な装置であり、ヤマハのみがもつ技術だからです。しかもこのハートフルVは16ページのYGS-1で述べたように、混合ガソリンによる弊害をすべて取除いたほか、2サイクル・エンジンに数多くの利点をもたらせているものだからです。

またスターターキャブレターはエンジン始動のコツを不用とするものとして大きなセールスポイントなるものですし、アップマフラーのスポーティなスタイルと、ディーブブラック/メタリックシルバーの落ちついたツートンのカラーリングも、小排気量の車としてははじめてのものであるだけにセールスポイントとして強力にうちだせます。

アップマフラーについては、カーボンやタールの堆積が問題になるのではないかと——という声も聞かれなくはありません

特長の第一は

2 サイクル最大の  
スーパースポーツ車

そしてずばぬけた高速持続性能をもつことがこのY M 1の大きなセールスポイントです。

ヤマハの自動二輪車としてこれまで好評をうけていたYES-2、YE3は、いずれも二五〇ccをベースとしたものでエンジンは二六〇ccどまりのものでしたが、このY M 1はYES-2、YE3と

んが、YP1のエンジンはハートフルBVつきで、カーボン堆積もタールの溜りも心配ないのです。

そのほか軽快な操縦性を約束するテレスコピックオレオの採用、さらにスイングアームオレオと、フォオムラバーのダブルシートによるすぐれた乗心地も大きなポイントといえます。

雨の日も安全な完全防水塵式のブレーキも、このクラスとしては初めてのもので、フレームも堅ろうなものです。

さらに35km/hでℓ当り85km/ℓの燃費経済性も、若い人にとっては大きな魅力を感じるものです。

「ヤマハ70 Y F 1」は表題に掲げたように若人の足となるスポーティな走法を楽しめる車ですが、非常に充実した内容をもつものなのです。

同じ青樟ナンバーであるものの、エンジンは2サイクル最大の三〇五ccに拡大され、三五〇ccレースの優勝も約束できる本格的なスーパースポーツ車として設計されているのです。

したがってこのY M 1の対象となるお客様は、ライディングテクニックにかけてかなりウデがたち、メカニックもそうとうウルサイという感じの人が主流をなすと考えられますが、そういうマニアの方にも十分ひきつけるだけの機構的な特長と、性能的な魅力をもつものです。



# これが新型3車の売りだろ

## ▲ YAMAHA 305 SUPER SPORTS YM1



精やかなスタイルと このうえない高度な性能をもつヤマハ 305 スーパースポーツYM1  
キャンディブルーにホワイトとクロームのカラーリングは豪華なふんい気をもっています

### ものをいう強烈な加速力

#### ゼロ・ヨン

#### 初の14秒台をマーク

とにかくもの凄い加速力をもっています。ゼロ・ヨンは14・9秒。公式テストでは14・7秒をマークしているのです。

マニアのお客さんをぐっとひきこむには、このゼロ・ヨン加速のほかに、ゼロ100キロ7・47秒と表現を変えてもよいでしょう。ゼロからスタートして100km/hのスピードにのるまでに、わずか8秒とかけられないのです。追越し加速はとくに強力です。もちろん、このデータは市販車として最高のものです。

このYM1は305ccということから、またスーパースポーツ車であることから、本田技研のドリームCB77型と対照されることになるでしょうが、外誌の報ずるところによればCB77のゼロ・ヨン（正確には1/4マイル）は16・9秒、ゼロ・70マイル/h(112km/h)は11・4秒というテストデータが報告されており、最高速度は1/4マイルの助走で93マイルすなわち14・8km/hとなっています。

このデータがベストのものであるとはいききれないでしょうが、YM1のデータと比較してみればパンチのきいたセーブルポイントがつかめるはずで、とにかくYM1の加速力は強烈です。

### 国産車としては

### 唯一の5段変速 レース出走も有利です

2サイクル最大のエンジンは、2キヤブレターのハオートループVつきで、26馬力の高出力を7000回転で発揮し、2・75kg/mの強大なトルクを6000回転で発生します。そしてこのエンジンに、国産車としてはヤマハのみしかない5段変速機が採用されているのです。したがってエンジンの出力はムダなく生かされ、強烈な加速力と、150km/hを軽く超えるハイ・スピードをラクにマークしているのです。

しかもこのエンジンはハオートループVにより、低速から高速まで理想的な潤滑が行なわれるので、ロードレースはもとより、耐久レース、モトクロスにも抜群な実力を発揮できるのです。

### 完全防水防塵式のブレーキ 堅ろうなダブルクレードル のフレームとクッション

ブレーキはヤマハ独自の防水防塵式構造となっていますので、雨の日の走行も安全ならば、水洗いも平気です。モトクロスの砂塵の中においても強力な作動は変わらず、またロードレースはもとより、ハイ・スピード走行においては、前輪のツリーディングシユネのブレーキが最大限の制動効果を発揮します。後輪ブレーキがリンクを介してワイヤーで作動さ



後輪ブレーキはリンク機構を介しワイヤーで作動しますので 効き味はまた格別です



回転計と速度計がコンビとなったメーター ラバーを介して取付けられており 振動に強くなっています



2サイクル最大 2キャブ <オートループ>潤滑の26馬力2気筒エンジン 変速機は市販車としてヤマハだけがもつ5段

れるのも機構的な特長であると同時にソフトな効き味はセールスポイントの一つです。

パイプフレームは堅ろうそのもの、とくに剛性に富んだダブルクレードル式です。モトクロスの苛酷な条件にも耐え、すぐれたクッションにより安定性も抜群です。前輪のテレスコープオレオは適格なコースを意のままにとれる操縦性をもち、後輪のスイングアームオレオは3段階の負荷調節式となつて、ソロでもベアでも、またハイウエーでも悪い道でも、車体に伝わるショックを最大限に吸収する設計となっています。

#### 速度計と回転計がユニットとなったメーター 合理的なライディングポジション

エンジンの性能を能率よくひきだすためのタコメーターも常装備。指針の動きは速度計と同方向ですで見やすく、また使用回転の上限を示すレッドゾーンの外に、下限を示すイエローゾーンも設けてあります。

ハイ・スピードの連続走行にも疲れを覚えさせない合理的なライディングポジションは、このY M 1のかくれた特長の一つです。

沈滞気味の自動二輪車にカツを入れた車、それが「ヤマハ305スポーツ」Y M 1であり、その特長は強烈な加速力と、ずばぬけた高速持続性能をもつ車

なのです。

#### ハオートループVはヤマハ製品の最大のセールスポイントです

以上がY M 1の特長とそのセールスポイントですが、このY M 1に限らず、またすでに述べた「ジュニアスポーツ」、Y P 1の新車、そしてY G 1-D、Y A 6、Y D S 3など既存の市販モデルにも共通した最大のセールスポイントは、ヤマハが開発し、ヤマハにしかないハオートループVです。

2サイクル・エンジンのよさは構造が簡単で、高性能であること、そして保守が容易で長持ちするという点にあります。したがって一つの問題点は混合ガソリンを使用するという点です。

オイル混合のガソリンを使うという点とは、燃料さえあれば潤滑が行なわれているということ、2サイクル・エンジンの一つの特長ともいえるものですが、性能向上ということに関してはこの特長が一つの壁ともなっていたのです。

それはオイルをガソリンに混合するといふ使い方からして、混合用のオイルはガソリンによくとけるものでなければならず、オイル本来の目的である潤滑性のみが重点がおけないこと、またその混合比はエンジンにかかる最大負荷を考慮して安全度を高くとらねばならず、このた

# これが新型3車の売りだ

## ▲ YAMAHA 305 SUPER SPORTS YM1



世界の専門家の耳目を集め「魔法のポンプ」といわせたくオートループがこれです

オートループには専用のヤマハオートループオイルを使いましょう

め通常の走行時はどうしてもオイル供給過多となること、そして余分なオイルが燃料ガスとともに燃焼室にまわって不完全燃焼をおこし、カーボン堆積の主因をなすこと、さらに燃料ガスの供給が少なく、エンジンの回転が高いというエンジン・ブレイキ時には潤滑不足を起して焼付発生を起すこと、市販の混合ガソリンは必ずしも一〇〇パーセント信用できるものでないこと……などの不利な面をもつものだったからです。

しかしこのような不利な面をいっきに解決したのがハオートループVです。

エンジンの潤滑オイルを燃料のガソリンから分離し、エンジン回転とスロットル開度により供給オイル量を自動的に調節するハオートループVは、16ページの「ジュニアスポーツ」の項で述べたように数多くの利点をもたらしたのです。

ハオートループVのまとめとしてそのセールスポイントを列挙すれば、混合式の2サイクル・エンジンに対しては、

① 燃料の補給が手軽にガソリンのみで済み、スタンドにそのまま横づけできるので気分がよいし、e 当りも安くつく。

② ケムリをはかず、カーボン堆積のトラブルがない。供給オイル量にムダがないということ、そして点火プラグも長持ちし、エンジン、排気管、マフラーなどのカーボン除去の手間が省ける。

③ キャブレターにオイルがまわらないので常に清潔に掃除が簡単。

④ エンジン・ブレイキ時の潤滑不足が

ない。高度なライディング・テクニクが楽しめる。

4 サイクル・エンジンに対しては① エンジン・オイル交換の必要がなくオイル消費のムダがない。手間がかからず経済的。

② エンジンの耐久性が大。毎回新しいオイルがおくられ、オイル供給の過不足がないので寿命が長く経済的。

そしてハオートループVには、ヤマハオートループオイルを使用している限り何一つとくべつの注意を必要とせず、その信頼性はメーカー・チャンピオン獲得のGPレーサーによって保証済みなので大きな強みです。

このハオートループVについて、もしも故障したら——とか、オイル粘度がある冬の作動が不安——という疑問を抱いているお客さんに出会ったとしたら、もっとも苛酷なテストであるといわれるGPレースで信頼性が確認されていること、過去一年間の実績でトラブルがなかったこと、そしてオートループオイルがさえ使えばマイナス28度Cまでは充分に働くことを知らせてください。

さらにハオートループVが故障したとしても、4サイクルのオイルポンプが故障したようにその場で動けなくなるものではなく、オイルタンクのオイルを燃料タンクのガソリンに混ぜてやれば、また走り出すこともできるのです。

ハオートループVはヤマハ製品のみがもつ最大のセールスポイントなのです。

## オートループを絶賛!!



モーターサイクル 65 年度 2 月 4 日号に 3 ページにわたって  
詳細に紹介されたヤマハスポーツ 250 YDS-3 のテスト記事

イギリスのもっとも権威ある専門誌  
「MOTOR CYCLE (モーターサイ  
クル)」は、このほどヤマハスポーツ  
250 YDS-3 の最初のテストを専属テス  
トライダーによって行なったが、このイ  
ギリス市場のニュースターはいわゆるく

ろうとうけするカッコのよさと共に、そ  
の性能も抜群であり、「マーベラス (ma-  
velous)」の一語につきると、最大級の  
賛辞を呈しています。以下はその要約で  
すが、よいものは国境を越えて認められ  
るというものです。

まずエンジンであるが、高速回転時に  
タンクを通じて感じるきわめて小さな  
振動によってはじめてそこに高性能エン  
ジンがあるなと認識させられるほど極端  
に静かに、スムーズに作動する。

このエンジンは基本的にはヤマハの旧  
型 YDS-2 と同じであるが、画期的な  
オートループV が取付けられているこ  
とに注目しなければならぬ。スロット  
ルケープルによってコントロールされる  
このオートループV は、オイルタンク  
からオイルを吸いあげ、エンジン回転数  
とスロットルオープンングの具合に応じ  
て潤滑を自動的に調整する。全開、高回  
転時には多量のオイルが必要だし、街中  
をのろる走る際にはオイルの供給はこ  
く少量に調節されるのである。

オートループV からのオイルは二本  
のプラスチックチューブを通して、二つ  
の三国化化器の吸入管へ注入される。  
ところでオートループV は経済的だ  
ろうか?

YDS-3 によって行なった 1300  
マイルのテストの結果は明白に Yes

であった。  
最初の 800 マイルの走行に際し、ポ  
ンプは多量のオイルを供給するようにセ  
ットされていたにもかかわらず、燃料  
1 ガロンにつき 1/8 パイントであった。すな  
わちその比率は 40 対 1 であり、ふつうの  
2 サイクルの比率は 20 対 1 であるので、  
YDS-3 はちょうど半分の量ですんだ  
わけである。

YDS-3 の高性能をそのまま発揮さ  
せるには、それに相応する燃料の消費を  
必要とするが、ともかく燃料費を使っ  
てもそのお返しは性能面で充分に、また予  
期するものを超えてある。

その加速性能はきわめてよく、スタン  
ディングスタートで 1/4 マイルをわずか 16  
・5 秒であり、その他の加速に関する一  
連の数値はまさに 2 サイクル界のエア  
スと呼ぶにふさわしい。

エンジン回転が 2500 を越えると俄  
然活気を帯びてくる。回転計の目盛が 6  
000 に達するまで極めて着実に馬力ア  
ップする。そしてこの数値は S-13 のピ  
ーク性能を発揮するための段階で、モ  
ーターウェーを 6500 回転で 4 速 60 マ  
イル、5 速 75 マイル (120 km/h) で風を切  
っての連続疾走こそこの車の真価であ  
り、とくに 4 速ギヤは向い風や上り坂に  
ぶつかっただけにその威力を発揮する。

4 速ギヤで 8500 回転を保てば、ほ  
んどいかなるときにも 80 マイル (128  
km/h) にちかい高速がだせるが、これは  
その諸元の最大数値をちょうど 1000

〈オートループ〉は経済的だろうか？  
YDS-3によって行なった1,300マイル  
のテストの結果は明白に“Yes”であった

# Motor Cycle

YAMAHA  
Sports Twin  
FIRST  
TEST



## ROAD TESTS OF NEW MODELS

# YAMAHA 246 cc YDS3 SUPER SPORT

YDS-3 is almost a paragon of the best. Now a newcomer to the British market, for it is hard to think of a need to describe more accurately the testing of Yamaha's new YDS-3. It would be a waste to do so through its five gears to a further delight the more plagues of those. The sports motorcycle is found every day at work a four-cylinder class spending down the Greenway Road on the TT course.

At speed as this comes out to test. The YDS-3 is a first-class machine in all. The two-cylinder power plant does its job with 246 cc capacity, only a very slight margin through the tank at high rpm, indicates that there is a high-rev-rotation engine.



This machine again, and is one of the most interesting in the world for its size. As a rule, it is a smaller size of Yamaha's machine, YDS-3 has the big change in the feeling of a sport, power, the Yamaha power. It is a first-class machine in all. The two-cylinder power plant does its job with 246 cc capacity, only a very slight margin through the tank at high rpm, indicates that there is a high-rev-rotation engine.

Over: A four-cylinder engine, 246 cc, 1000 cc, the extremely comfortable and easy to ride. Right: The most important component, the new Yamaha pump, the first from the tank through the straight-line system and the structure in the front of the tank. The pump is connected to the front of the tank.

回転オーバーすることになってしまふ。メーカーの諸元である7500回転で24馬力の数字を軽くオーバーする能力を秘めているのがこの車の一つの特長であり、2速ギヤではとくに注意していないと一万回転をオーバーして、回転計の指針は赤のデンジャープォイントに突入してしまふ。したがって3速ギヤまでは7500回転が絶対的の最大限の数値として守らねばならない。

ともかく、YDS-3は250cc級において他のメーカーが不可能としたことを成しとげた車であり、見るからにスポーティである。それでいながら非常に乗り心地がよく、後部の同乗者のためにシートが長く、また調節自在のシートコントロールがつけられているので、如何なるライダーも快適なライディングが楽しめる。などきわめて念入りに設計されている。

長行程の旅にも、この車を駆っていればあきることはない。極端に軽くスムーズなクラッチによって、ギヤ・チェンジが快適に行なわれる。クラッチはイン、アウト間の運動量が非常に少ないので、ふつうの状態では少々荒っぽく使っても差支えない。

ハンドリングも非常によい。リヤ・サスペンションのユニットには3段の負荷調節装置がついている。一人乗りの場合にはミディアム段がいちばんよい。後部に人を乗せる場合にはハード段が用いられる。一人乗りでも、二人乗りでもそのリミットまで安心して乗れる。

前後のサスペンションはふつうのライディングのために十分にダンパされているし、ときたま日本製のオートバイにみられるはずみのあとはみられなかった。

この車においては必要な堅ろう度が適度の弾力性と組みあわされて、たいがいの衝撃を吸収してしまふのである。

横浜ゴム製のタイヤも優秀で、濡れた路面でもすべるといふことはなかった。実際、雪の上でも氷の上でもYDS-3はこのうえなく信頼のおける車である。

いかなる状況のもとでも、ブレーキの作動のよさは驚くべきものがあり、とくにハイ・スピードからの作動が優秀であり、30マイルで34フィートの数字はごく控えめな数字である。

雨、雪、氷、とテスト車はあらゆる状況でテストされ、一晚中戸外に放置されたのち、エンジンも霜をかぶっている車のエンジン始動状況のテストを行なったが、驚くべきことに2回目のキックで始動した。

またヘッドライトのデッドビームは決して対面の人々の目をくらますようなことはないが、街中を走行するためのパイロットランプがないのが惜しい。

小さい電球がヘッドランプに組込まれているが、スイッチがパーク位置にセットされたときのみ使用できるようになっている。おそらくそれがパイロットランプとして配線可能であろう。

プロップスタンドがついているのもこのクラスの車には珍らしい。

## 座談会



# 好調！オートループ



### オートバイの 定年は七十五才

司会 本日は、オートバイにかけては一言も二言もあるうさ方に集っていただいたわけですが、ひとつオートループについてキタンないところをお話しねがいたいと思います。斉藤さんは現在もオートバイにお乗りなのですが、今おいくつですか。

斉藤 もう赤いちゃんちゃんが着れる年ですよ、六十一です。

司会 そうすると日本でも最年長でしょうね。

斉藤 いや、オジイがいますよ、富塚教授。この前の本(ヤマハニュース21号)にグラビアで出た。七十一ですよ。それでまだオートバイで百二十キロくらい出しますね。

大久保 ほんと若いですね。オートバイに乗る人は。先生(斉藤氏のこと)も若いですよ。気分が年とらないんでしょうね。

斉藤 私はね、あのオジイが七十一なら七十五まで乗ってやろうと思ってますよ。大久保 ほくは自信ないですね。いまから五十年近くも乗りつづけるなんて。

斉藤 今の若い人がね、二輪から四輪に移って行くのはちょっと気にくわいな。それも四輪の方が何かいいもののように錯覚してね。何も車輪が倍だからいいといったもんじゃない。あらゆるテクニクにしても二輪の方が高度ですから

ね。だから二輪をはじめにやった人は四輪ですぐいい成績がおさまられる。

杉山 大久保さんもそのいい例ですね。

(昨年鈴鹿のT-1クラスで優勝)

大久保 いやどうも。

### ならし運転のいらない

### オートループ

司会 たいへんおもしろいお話になりましたが、ここらで今日のテーマのオートループについてご意見をうかがいたいと思います。斉藤さんオートループに関してどうお感じになりましたか。

斉藤 もともと私は2サイクルが好きなんです。第一の理由が何もついてないところがいいということだったんです。ところがオートループで何かがついてしまっ、これから何とって2サイクルが好きだといおうかと考えてるところです。(笑)

司会 かなりお乗りになりましたか。

斉藤 昨年十月頃かな、富塚のオジイなどと名神を走りました。そのとき私にわたされた車のメーターが二五〇くらいしか上ってないんでね。これまでの例でいえばまだならしも終ってないのに名神を走れるのかと思って内心ビクビクしましたね。もう一台の方は二千八百にメーターが上っていて、それには鈴鹿に出たことのあるベテランが乗ってね、走ったんです。よく走りますね。だいたい百三十キロ出して、タコメーターは六千五百くらいでしたけどね。それで一時間近く

# GAS



スタンドに横づけできるのは  
気持ちがいい……。



杉山三郎氏



大久保力氏



斎藤一郎氏

## 出席者 順不同・敬称略

- 斎藤 一郎・オートバイ技術評論家  
 大久保 力・専門誌テストライダー  
 杉山 三郎・技術担当記者  
 司会・本誌編集部

走って、なんともないんだからおどろき  
ましたね。

杉山 ケムリも全然出ませんね。

斎藤 出ませんね。始動のときちょっと  
出るくらいで、急加速してもまったく出  
ないですね。これに富塚さんがよろこん  
でね。あの人、公害問題にえらく関心が  
あるんですね。だけどもちょっとおどろいた  
ことにね、テストのあとで聞いたんだけ  
ど、エンジンはみんな昨日新しいのに積  
みかえたというんですね。だからもう一  
台の二千八百とメーターに出ていたけど  
まったくならしをしてないエンジンだっ  
たらしいです。これにはほんとにおどろ  
きました。

### 無駄なく充分に

#### 潤滑するオートループ

司会 大久保さんいかがですか。オート  
ループに乗った感じは。

大久保 走ってる分には差は感じません  
ね。けどあのスタンドに行ってもミッ  
クスの手まわしの前につれていかれない  
のは突にいい気持ですね。もともとヤマ  
ハという車は好きなんですけど、ミック  
スでね、スタンドなんかで今作りますか  
らちょっと待っててくれなんていわれたと  
きのみじめな感じね。あれは実際にそん  
な目にあってみないとわからない気持で  
すね。

杉山 そのミックスも、これまではその  
比率が正確かどうかからなかったので  
不安でしたからね。これまで市販のミッ

クスでどうしても性能が出ないというク  
レームが2サイクル車ではありますね。

斎藤 私が以前芝の桜川町でミックスを  
入れてもらって、世田谷まで走ったら調  
子がおかしいんですね。あわてて調べてみ  
たらどうもスタンドでオイルを入れず  
れたらしいんだね。まあこれは悪意でな  
く不注意から起ったことだけど、こんな  
こともオートループではなくなるでしょ  
う。

杉山 それと、オイルを入れるときに使  
うオイルジョッキが砂だらけだったりね  
あれはいやな感じですね。

大久保 どうしても今までは自分でミッ  
クスしなければいけない状態だったです  
ね。とくに名神なんか走るときは少しオ  
イルを多い目に入れないと走れなかった  
でしょう。

杉山 アメリカなんかでは、一五対一ぐ  
らいで走ってたらしいですね。

大久保 不思議に思うのはね、ミックス  
ではすごく多量にオイルが使われるのに  
焼きついて、オートループでは少して充  
分潤滑されるということですね。

杉山 それがオートループの無駄なく充  
分に潤滑するということなんですけど、ミ  
ックスにした場合、オイルの潤滑能力が  
落ちるということが大きな原因のよう  
ですね。

斎藤 そうそう、オートループだとオイ  
ルの粒子が大きいままで使えるから、早  
く燃料ガスと分れて、作動部分に付着す  
るらしいね。



好きもきらいも  
混合油が原因



2サイクルは何もつ  
いてないから好き

杉山 そうですね。オイルはキャブを通らないから、霧状になってシリンダーの中まで入っていかないで、大粒のオイルがクランク部分で止まるから、燃焼室にはガンリンだけが能率よく送られるんです。潤滑の油膜もそれだけ厚くなっていて同じ量でもオイルが長持するんです。斎藤 あれはエンジン一回転ごとに送られていないんじゃないですかね。だからオイルの使用量もうんと経済的ですね。ここにデータがありますが、ガソリンが四九・八キロ/リットルのときオイルは三千二百三十キロ/リットルの消費量だそうですね。これで見ると六十五対一くらいの混合比になるから、オイル代で見ると三分一ぐらい経済になりますね。これはY A 6の場合ですがね。

杉山 たしかに総合的には経済的ですね。ミックスだと一リットル十二円高いんでしょう。安くて大きなメーターの方に横づけできるんだからこたえられないですね。

司会 フォアもそうだけど、あれは五百キロごとにオイルを交換しなくてはならないからオイル代としてはミックスよりも高くなるんじゃないですか。

杉山 リッター五十キロ走ったとして、五百キロで一リッターオイル交換すれば十対一になるわけですね。

司会 なるほど、そういわれてみると4サイクルは、ミックスを使う2サイクルよりも総合燃料費は高くなるわけですね。杉山 そうですね。そのミックスよりも

オートループは安くなるんだから、これが一番経済的ということでしょうか。

### 焼付きなしの オートループ

大久保 だけど経済的ということは、二輪ではあまり気にしないんじゃないですか。それよりも、やはり焼つきがまったくなくなつたということがいいですね。いままでは高速で走っててうっかりスロットルしめたりすると、パカッとやられたでしょう。

杉山 エンジンブレイキが使えるようになったのはありがたいですね。スロットルをしほつても、エンジンが回転している以上オイルはいきますからね。

大久保 同じ回転数でも昇り坂ではまたちがいますからね。同じ四千回転でも、昇るときはスロットルいっぱいふかしてそれだけクランク軸なんかにか力がかかっているから、潤滑のオイルも多量に回っていますね。

司会 それでスロットルからも調整できるようになっているんですね。

大久保 ええ、よくできてますね。他社の分離給油見ても、あれだけまとまっているのはいけません。初めねポンプをつけるっていうんで、どんなものをどこに付けるのかと思つてましたけど、あんな小さなものになるとは思いませんでした。斎藤 あれは立派ですね。よくあそこまでまとめたと感心しました。

大久保 あれにインジェクターをつけて

くれという声をよく聞きますね。

杉山 あんまりオイルが減らないのでオイルがまわっているかどうかかわからないから不安だということですね。しかし設計者に聞いてみると、オートループ以上に精巧なものでなくてはインジェクターの役に立たないので不可能だとのことです。それほどオイルの吐出量の変化は微妙なものらしいです。

### ハイオクの使える オートループ

司会 オートループでハイオクタンが使えるということも云われているんですが杉山 結局いままではハイオクを入れても、ミックスするので、その効果がないということだったんでしょう。

斎藤 オクタン価は落ちるのかね。

杉山 シェルの研究所の話ではあきらかに落ちるそうですね。

大久保 四エチル鉛などの添加物がオイルで働きが悪くなるということなんです。ただとやたらにハイオクを入れるのもどうでしょうね。何かハイオク入るとエンジン自体がよくなると思うのか、古いダットサンにまでハイオク入れるという世の中ですかね。

杉山 圧縮比の低いエンジンに入れるのは猫に小判みたいなものですね。その点スポーツタイプのYDS-3などには効果があるでしょうね。これまでとちがって百パーセントハイオクの効果が使えるわけですから。





75才まで乗る

### 海外で好評の

### オートループ

大久保 オートループの効果というのはね、さっきもいったように、スタンドでもちよこちよこ手まわしじゃないし、とにかくイキですね。だいたいヤマハの車でのイキなんですね。ちよっとしゃれ者の車だって感じね。やっぱりそんなところが作る人の頭にあるから、オートループも早くついたのでしょね。そういう気分よさを売るところもヤマハの特長じゃないかな。

杉山 とにかくスマートですね。デザイン賞なんか一番多くとってるんじゃないですか。

齋藤 仕上げがていねいだね。外国でもヤマハが手を抜かず作ってあるということはよくいわれるようだが、まったく同感だな。

杉山 アメリカなんかでもトラブルフリーだなんていわれてるようですね。アメリカといえば、オートループが輸出ではすごく延びているんじゃないか。

齋藤 そうだろね。向うではミックスは全然市販されてないようだし、高速で使うから、どうしてもオイルの量も多かつかうだろうからね。

大久保 普通の混合比では焼つき心配があったんでしょう。だから十七対一か十五対一にしてたんじゃないですか。

杉山 大久保さんこの間東南アジア行っ

てらしたんでしょう。

大久保 ええ行ってきました。

司会 どちらに行かれたんですか。

大久保 ホンコン、マカオ、タイワンです。

杉山 あちらはどうですか。ミックス売

ってないんですか。

大久保 ええ、まったく売ってません。

杉山 ツーとフォアではどっちが多いんですか。

大久保 ツーの方が多いいですね。それで

今まではほとんど自分でまぜていたんで

すね。だからYDS-3にすごく人気があ

ったようす。

杉山 なぜフォアは弱いんでしょうね。

大久保 道が全体的に悪いんで、どうも

故障が多いらしいんです。4サイクルは

すぐこわれるから2サイクルがいいとど

こでもいってました。

齋藤 そうそう、とにかくこわれるものは

何もついでないんだから、振動の多い

オートバイはやはり2サイクルがいちば

んですよ。これまで2サイクルのきらい

な者は混合油だからといったんだね。と

ころが2サイクルを好む連中の理由も混

合油だといってたわけでしょう。

司会 それはどういふことなんですか

齋藤 つまりですね、4の連中は混合だ

からケムリが出るし、エンジンもよけれ

るということだったんですね。2の連中

は混合油ということでも4のように別の潤

滑機構をもたなくても潤滑が出来て、燃

料がある以上潤滑は完全におこなわれて

いつも新しいオイルが使われるといった

ところでですね。

杉山 オートループではその両方のよさを

をとり入れたことになりましたね。オイル

は循環させなくても新しいし、エン

ジンもカーボンがたまらないし。

### エンジンブレーキも

### 効くオートループ

大久保 たしかにカーボンは少なくなり

ますね。マフラーなんかもきれいだな。

杉山 前Y A 6のテストのとき二十キロ

走った車のマフラーの中味を抜いてみま

したけど、カラカラに乾いてましたね。

今までの2サイクルだと、考えられない

ことですね。

齋藤 タールがたまってペトペトしてい

たからね。

杉山 そんなことで、今度発売される車

もアップマフラーが可能になったんでし

ょう。

大久保 そんなこともだんだんスマート

になってくるな。

杉山 シリンダーヘッドも、定期点検の

カーボン落しは必要なくらいだそうで

すね。

齋藤 そういうことになればエンジンの

寿命も延びてきますね。

大久保 それはいいぶんちがうでしょう

ね。

杉山 エンジンまわりのよこれもすくない

いですね。オーバーフローしても混合

油がハウジングにかからないから。

大久保 その点気がいいですね。



### 油の粒子が大きいから能率的

**司会** こちらでひとつ、オートループに對するみなさんの総評みたいものをお聞きしたいんですが、まず齋藤さんいかがですか。

**齋藤** あれだけの値段で、あの大きさのものにまとめたという技術には敬服します。いままでも分離給油はアセヒとかスコットの例があつて、オートループが始めてではないけれども、安全なものにしたというところは大きな功績でしょうね。ひとつメーカーというよりサービステクニクが、安全なものが、誰に聞いても故障は絶対しないという。もしだめなら交換しますということですが、やはりこれではユーザーに不安をもたせるんではないかな。調子がわるいときはあらたに三千円なり五千円の金がいるということになるかね。

**杉山** 故障といつても今のところオイルがなくなつたという例はないらしいですね。たまたまオイルを喰いすぎるといふことで、これは別に走る上にさしつかえはないことですから。それもストロークの調整で簡単になおるようです。それに将来は修理ということがなく、新しい部品の交換ということが第一になつていくのじゃないですか。現在航空機がそうですね。

**齋藤** 現在はまだそこまでいきませんが、まあ、またなおしながら使う楽しさといったものもあるし。

**大久保** しかし最近の若い連中はよく勉

強しますね。メカニックにしてもよく知つてゐるからね。

**齋藤** そういふ点でメーカーも宣伝にウソを書いたらいっぺんでソッポを向かれるね。昔はひどかったね。だいたい大排気量だからこまかいテクニクも必要なかったけど、俺なんかそこまでいきやトッパに入れてるなんてこと我慢してたんだから。

**杉山** 今の車は回転も高いし、力強いから、操縦のテクニクもすごく高度になつてますから、自然みんな勉強せざるをえんでしょ。

**司会** 大久保さんオートループについていかがですか。

**大久保** すばらしいと思いますね。しかも目につかないところがすべてよくなつてるといふことね。ならし運転がいらなやか、マフラーがよければいいとか、カーボンが少いとか、そして結局性能に直結しているんですから、外観や馬力がべらぼうに上つたなどというのとは別のよさが感じられます。それに前にもいったようにヤマハのスマートさが徹底したことで、スタンドに行ってチョロチョロ手まわしで入れたりしないで、イキに大きなメーターに横づけできるというのはなんといつてもいいですね。

**齋藤** そういやね、私もこないだ新宿のスタンドで大きなメーターに混合が入つてるところに行つたけど、やっぱり気持ちよかつたね。このごろは普通ガソリンと並んで軽油と混合も大きなメーターで

売つてるところがありますね。


**杉山** そう、たまにありますね。しかしそれも今後は必要なくなるんじゃないですか。将来は全部分離給油になるでしょうからね。

**司会** 杉山さんがですか。

**杉山** 前のお二人がほとんどいわれたんですけど、2サイクルはもとも機構が簡単で、故障もなく、重量も軽くなつてゐるし、オートバイとしては理想のエンジンだと思つてんですけど、それがさらに分離給油のオートループがついたということ、これで完全なものになつたのではないかと思つてますね。4サイクルとくらべても、オイル消費の経済性の面などでも有利でしょうけど、もし機構がかわれども、混合を入れることで、走るうえには故障がないといつたところなど優れていると思つてます。それにスロットルをいじるとオイルがまわらなくなるといふ2サイクル最大の欠点をなくして、エンジンブレーキも使えることなどで、操縦のほうでも高度なテクニクが使えるといふことじゃないでしょうか。

**大久保** そうですね、坂を降りるときなんか、やはりブレーキだけに頼るのは不安ですからね。そういう点安全性も増したことになるんじゃないですか。

**司会** 「完全なオートループで安全な運転」と語呂も合つたようですね、こちらで終らせていただきたいと思つてます。どうもありがとうございます。



オートルーズ  
を売るむすめ



五〇ccにまたがる十六才の少女 スター  
 ート 四〇〇メートルを二十一秒 堂々  
 なみいる男性をしり目に第二位入賞 こ  
 れがここに登場した田中照子さんの六年  
 前の姿 織物の都八王子市のヤマハ販売  
 店 八王子トーハツの看板娘である  
 東京オートキチクラブの一員 猛者ども  
 にまじって レースの実績からいっても  
 決してひけをとらない だからお客さん  
 も照子さんのいうことばは信用する メ  
 カニックの理解も早いから オートルー  
 プの説明も要領を得ている 納車なども  
 男の店員さんをうしろに乗せて走ってい  
 く 自動二輪の免許をもっているのだけ  
 ら店でも一番腕はたしか 他の店員さん  
 も頭があがらない



中学生たちも照子さんには一目おく 技術的な説明もおとなしく聞く 将来のたいじなお客さんたちだ

鉄材屋のおとくいさんへ最近入荷したYA6をもって売り込み カタログを出すタイミングもうまいもの

レジの前でとる事務も照子さんの重要な仕事 伝票の整理 集金計画 来客の対応など看板娘も忙がしい





町を走らすとき レースで活躍したころを思い出すのか おもわず表情がきびしくなる

町をオートバイで走っている。よく男の子たちに挑戦をうける。このんで競争もしないが、あまりうるさいと、ちょっととばしてまいてしまう。自称カミナリ族など足もとにもおよばないテクニクスの持主。そんな照子さんも、昭和十六年生れの適令期。お母さんの要望で、お料理と洋裁の学校も卒業して、最近ではレースからも縁を切った。それでもシーズンになるとじつとしてられない。鈴鹿でも雁の巣でも、あの耳をつんざく、レースの音を聞きに出かけていく照子さんだ。



クレーも好きなスポーツのひとつ。村山も近いことからよく仲間と射撃に行く。腕前はそこらの男性がシッポをまくほどとか。



お母さんのたっでの要望で、三味線もなっている。和服を着て見台の前にかまえたところから、とてもオートバイで走りまわる姿など想像もできない。



ヤマハ ハイライト その10  
グッドデザイン YM1

このタンクはもうおなじみのかたち。YD  
S-2から変らないヤマハスポーツの顔。安  
定感があり、白いスペースのとり方には流動  
感もある。大きなノーグリップは機能的。数  
多いヤマハの傑作のなかでも秀れたものの一  
つだろう。

ヤマハニュース No.23

昭和40年3月1日発行

発行人 小池久雄

発行所 ヤマハ発動機株式会社

静岡県浜北市中条

印刷所 株式会社恒陽社印刷所

YAMAHA  
NEWS

No. 2

ヤマハニュース

No. 23

YAMAHA  
NEWS

No. 23



ヤマハ80 ジュニアスポーツ YGS-1

モニタートリオ募集

〈オートループ〉

新型車ぞくぞく発表



ヤマハ発動機株式会社