

ヤマハニュース
YAMAHA NEWS No.59

5



YAMAHA **trail**



ヤマハトレールシリーズぞくぞく登場



AS1こそスポーツの先駆者

東京都豊島区西巢鴨
塚田弘之



わたしは昨年の十月からヤマハスポーツ
AS1デラックスを愛用しています。

前に買った二台のオートバイ（ヤマハでは
ない）が気に入らず、専門誌などを読みあさ
って決めたのが、この車です。ヤマハなら67
年度メーカーチャンピオンを獲得した部門だ
からと、発売前から期待していました。

車重が軽く、それにマッチした5ポートエ
ンジンは、出足・加速・高速安定性もすばら
しい。直線を生かしたスピード感あふれるス
タイルとボディカラーは、実に何ともいえな
いほどスポーティーである。道路を選ばない
サスペンション。運転操作が簡単。ギャチエ
ンジのミスがない。オートループのため排気
煙がほとんど出ない。長所は数えきれないほ
どです。

今後、AS1のファンがふえることを願
い、また現在、4サイクルファンである人も、こ
のAS1に乗ってみてほしいと思います。そ
うすれば、2サイクルのよさがわかってもら
えるでしょうし、また、2サイクルのとりこ
になるだろうと思います。

声を大にしていいたいのは、「AS1こそオ
ートバイらしいオートバイであり、今後のス
ポーツオートバイの先駆者でもある」という
ことです。

（25才・公務員）

特集 ヤマハトレール

YAMAHA **trail**

ぞくぞく登場



田は走力
力 YAMAHA

ヤマハトレール250DT1

販売価格 19万3千円

“これがトレールの決定版だ——” 見るからに精かな外観のヤマハトレール250DT1。

昨年の東京モーターショーで発表され、爆発的な人気をさらったあたらしいチカラの代表——ヤマハトレール250DT1がいよいよ発売されました。

エンジンはもとよりフレームからサスペンション、タイヤに至るまで、すべてワイルドタッチの本格設計で仕上げられた男の中のオースを知らせてください。

トコのクルマです。

遠乗りの先で不整地をおもいきり走りまわりたい人に、強烈な個性でワイルドムードを楽しみたい人に、そしてトレールを乗りこな

し、あるいは簡単な改造でレース出走を目的

としている人に、さつそくDT1入荷のニュ

軽量、強靱なダブルクレードルのパイプフ

レーム、おもいきりクッションストロークの

大きい特別製のフロントフォーク、3段負荷

調節装置付のスイングアームオレオ、トレ

ルユニバーサルの太いタイヤ、独立したタコ

メーター、トリップ・オドメーター付のスピ

ードメーター、巾広なブリッジ付アップハン

ドル、ユニークな線引き燃料タンク、クッシ

ョンのきいたダブルシート、耐熱塗装のエキ

ゾースト/マフラー……等々完べきな装備に

加えてエンジンは新設計の2サイクル単気筒

で、効率の高い5ポート式アルミシリンダー

を採用、標準仕様のままで18・5馬力、2・

32kg-mの出力を発揮し、5段リターン式

の変速機を駆使して120km/hのスピード

とゼロヨン17・4秒の加速力、35度におよぶ

強大な登坂力を発揮します。

しかもGYT (Genuine Yamaha Tuning

純正ヤマハチューニング) パーツを使用す

れば、シリンダーピストンなどわずかな改造

で出力は30馬力に、トルクは3・1kg-mに

アップされる余裕を秘めています。

テクニシャンを自負するマニアにはまさに

うってつけのクルマ、魅力のニューモデルの

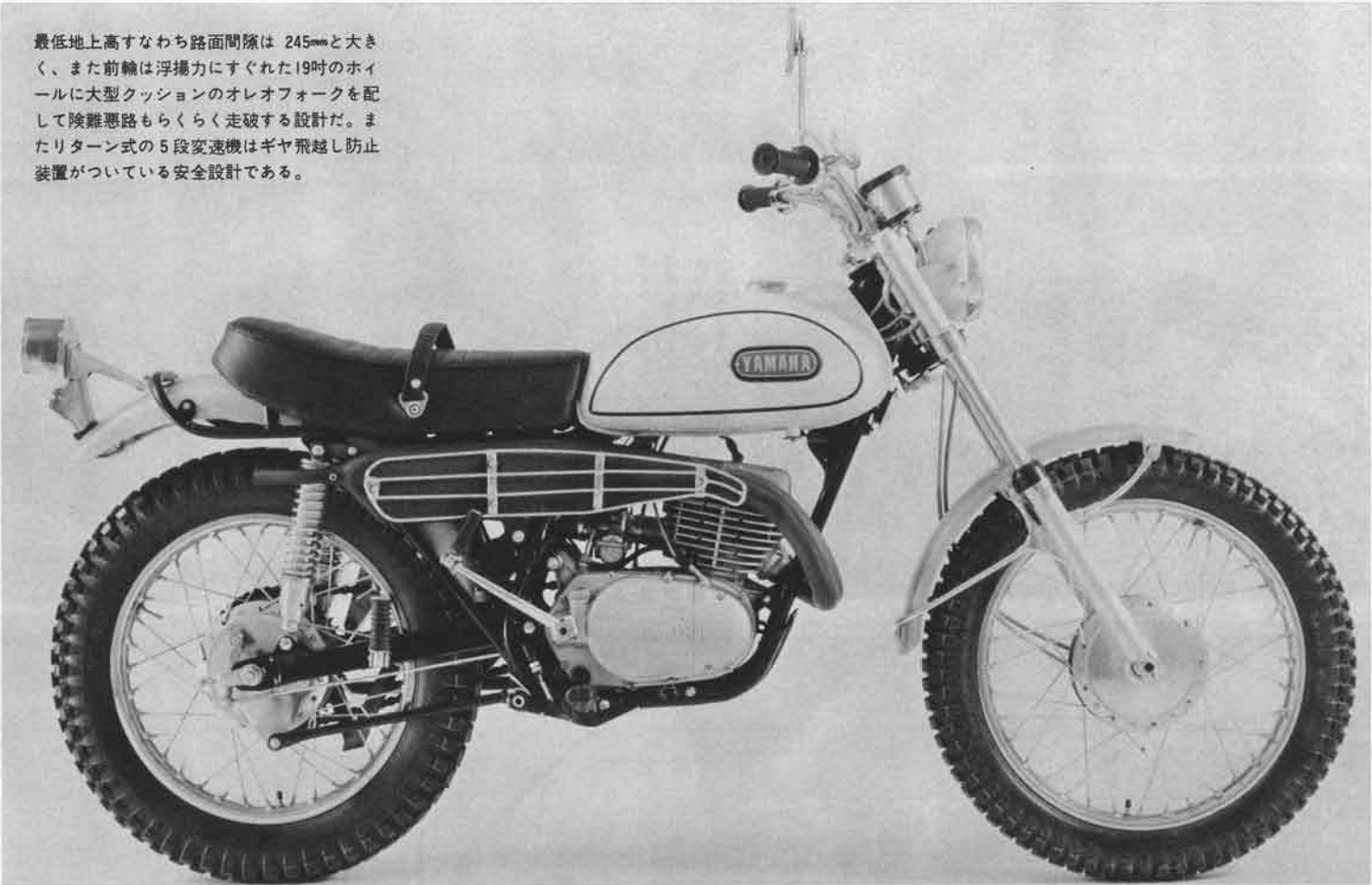
登場です。



正面から。巾広なハンドルは別に、横のどっばりが少なく、グンと細身でスマートだ。

本格派トレールの決定版!

最低地上高すなわち路面間隔は 245mm と大きく、また前輪は浮揚力にすぐれた 19 吋のホイールに大型クッションのオレオフォークを配して険難悪路もらくらく走破する設計だ。またリターン式の 5 段変速機はギヤ飛越し防止装置がついている安全設計である。



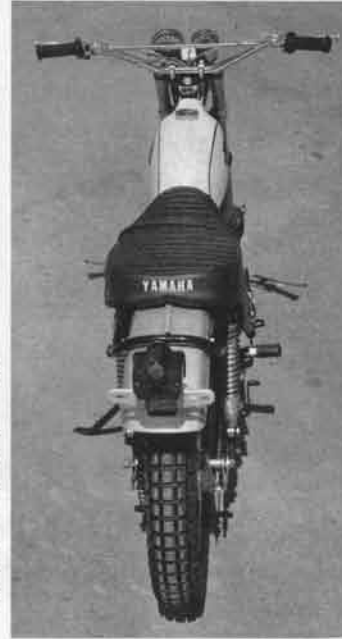
ヤマハトレール250D T1 諸元

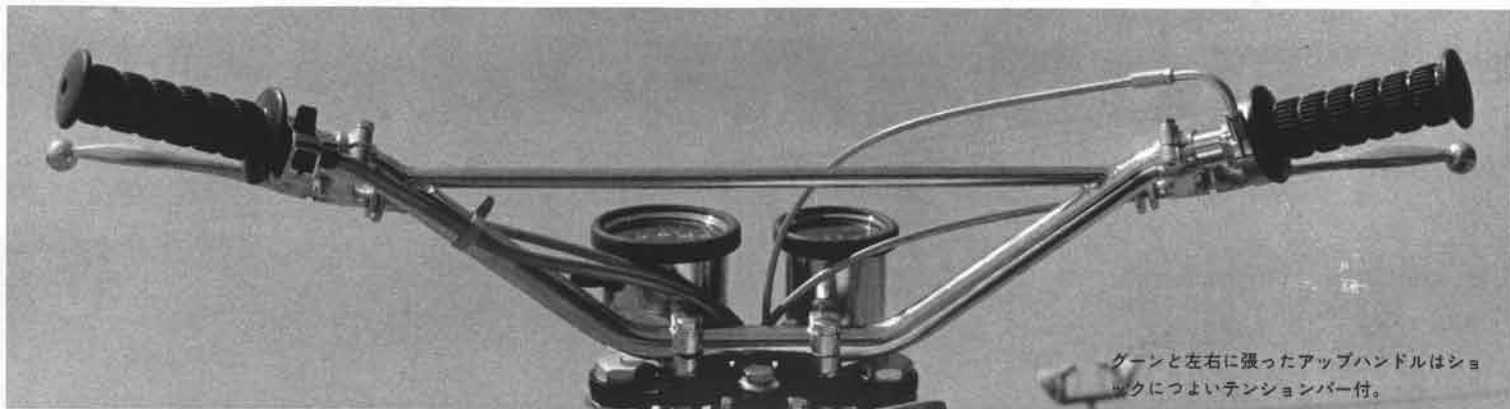
全長	2060mm
全中	890mm
全高	1130mm
軸間距離	1360mm
最低地上高	245mm
車輻重量	112kg
最高速度	120km/h
燃料消費	40km/l
登坂能力	35°
エンジン	2サイクル
気筒配列	単気筒前傾
吸入方式	ピストンバルブ
内径×行程	70×60mm
圧縮比	6.8 : 1
最高出力	18.5PS/6000rpm
最大トルク	2.32kg-m/5000rpm
始動方式	ワンタッチキック
点火方式	マグネトー
潤滑方式	オートループ
一次減速(比)	ギヤ (3.095)
二次減速(比)	チェーン (2.933)
クラッチ	湿式多板式
変速機	5段リターン式
フレーム	複管クレードル
前輪緩衝	テレスコーピックオレオ
後輪緩衝	スイングアームオレオ
タイヤ	3.25-19/4.00-18
前照灯	6V35/35W

D T1 のカラーリングはフレームが黒、エンジンカバーがシルバー、ヘッドランプナセルがパールホワイトで、スマートな線引き燃料タンクはパールホワイトとキャンディーオレンジ(手前)の2種類がえらべます。



このうしろ姿からも、かん馬を自由に操つるようなライディングの楽しさがうかがえる。

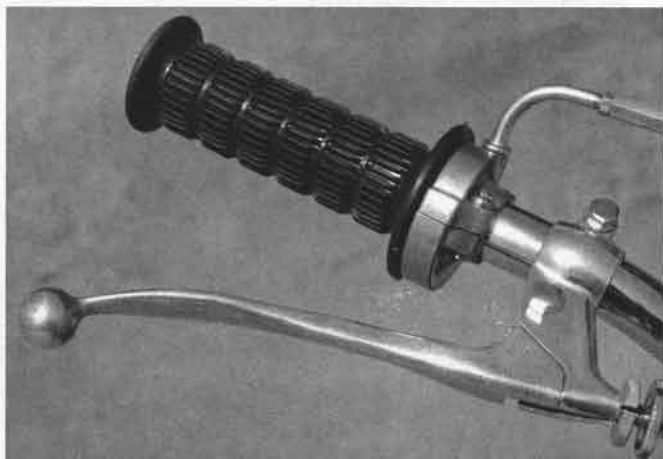




グーンと左右に張ったアップハンドルはショックにつよいテンションバー付。



グリップのデザインも目新しく、スロットルワイヤーは巻取り式で、上方に取出しがある実戦むきのもの。ポールエンドも大きく、ブレーキ、クラッチのワイヤーはレバーの基部で調整できる特別設計だ。



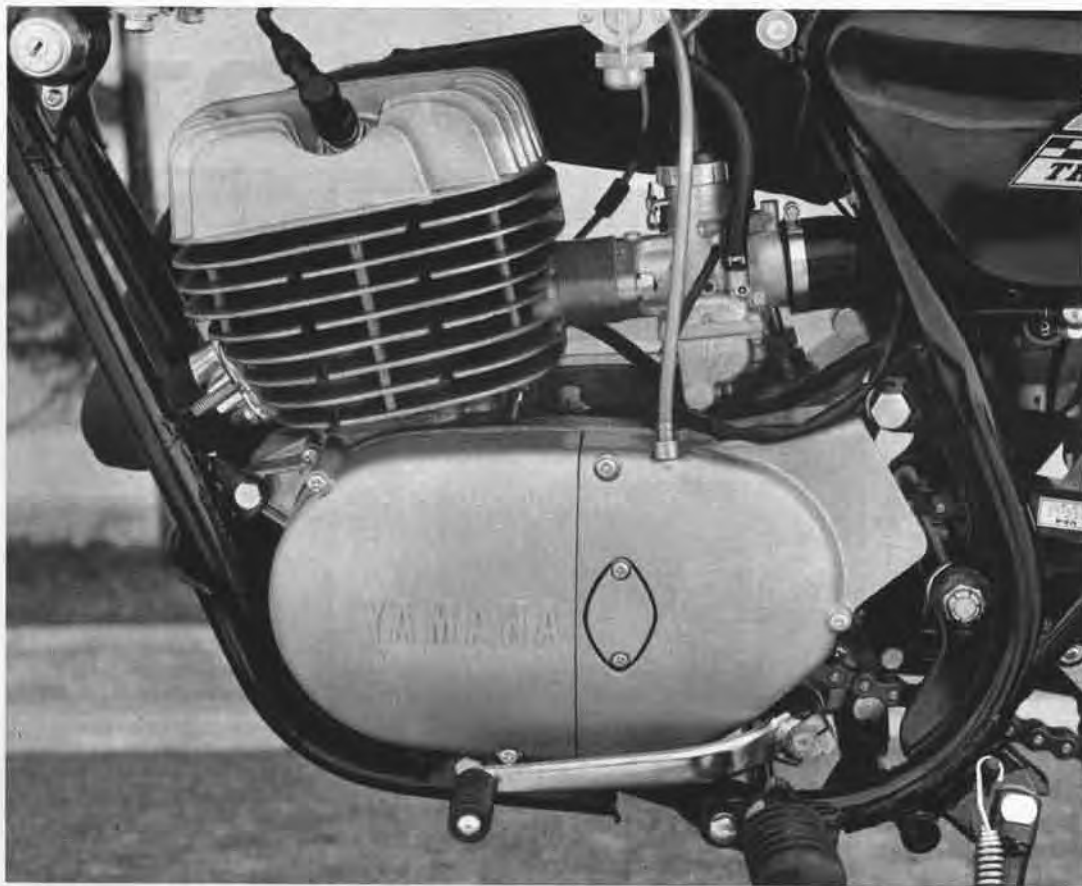
リヤクッションはバネ圧を3段階に変えられる負荷調節装置付。スイングアームは軽量で横剛性につよい特殊鋼板製である。



耐熱性の特殊塗料で仕上げられているエキゾースト/マフラーは車体側に巾寄せされて自由な乗車性を確保している。



ダブルクレードルのフレームにまどまりよくのせられているエンジンは、鋼板のガードで障害物からクランクケースを守っている。



ヤマハトレール

250DT1

きわめて豪快な乗り味が楽しめるトレール車はオートバイの新しい用途をきりひらいた。春の需要期をトレールで拡売していこう。DT1は男が注目する本格派だ。

単気筒2サイクルは5ポート式のアルミシリンダーをもつ18.5馬力で、ワンタッチキック始動。潤滑はもちろんオートループによる。キャブレターは26mm径のもので、メインジェットが外から交換できるのが特長。またGYTパーツの使用により出力は簡単に30馬力まで引き上げられる。変速は踏込んでロー、蹴上げていってトップになる5段リターン式。



独立したタコメーターとスピードメーター。早戻し装置付のトリップメーター付で遠乗りの走行距離も簡単に計れる。



シートは左横のフックを外せばこのように横に開けられ、オートループオイル、バッテリー液の注入、エヤクリナーの掃除は簡単。



チェーンガードは上下にあり、車輪の巻きあげる泥土や草木などのからみなどをなくしている。矢印はチューブストッパー。

ヤマハトレール250DT1

トライアルの王者 サミー・ミラーが驚嘆した

DT1の実力



▶DT1にぞっこん惚れこんだトライアルの第一人者サミー・ミラー選手

サミー・ミラー（英国人）といえば、国際スポーツ界にその名をとどろかすトライアルの王者。

現在彼はスペインのブルタコのコントラクトライダーですが、最近英国ガーンジー島でシーズンオフの数日を楽しみました。

さてヤマハチームのエースであるフィル・リードはこの島でヤマハの船外機とモーターボートの販売店を経営していますが、たまたまりードの店で新着のヤマハトレール250DT1を見たミラーはすっかり興味をそそられ、早速その試乗を行いました。

以下が現地の専門紙記者にもらした試乗の印象です。

競技に使ってみたい車

ヤマハの新型の変速は5段であるが、これは現在私が使っているブルタコのニューモデルと同じである。

しかし、ヤマハのパワーバンドが異常な程に広いのに驚いた。

この著しい技術的特色はヤマハが最近開発した5ポート方式のシリンダー機能がもたらしたことは明らかである。

アイドリングから最高速にわたるエンジンの作動のなめらかさはかけ値なしに第一級の折紙がつけられる。

競技に使ってみたい車だが、私のブルタコとの契約は今年いっぱいあることだし、使用のチャンスが近い将来に得られるかどうかは今のところなんとも言えない。

ともかく、世界最高のトライアル・ライダーをすっかり驚嘆させたDT1はすばらしい車であることは確かです。ところでこのトライアル（Trial）とは文字どおり、「ためす」という意味で、変化に富んだ難コースで操縦技術をためす競技です。モトクロスとならんでヨーロッパでは最高の人気をあつめており「国際6日間トライアル」など、各国の誇る優秀ライダーが一堂に集って6日間もかけてトライアルする競技もあるほどです。

ロードテストでも

抜群の

性能で絶賛

サイクルワールド誌



▶サイクルワールド誌（米）の表紙を飾ったDT1

ヤマハトレール250DT1は国内販売にさがけていち早く北米市場に送り込まれましたが、日本やヨーロッパと違って道なき道をぶつ飛ばすのがオートバイの本来の使用方法だと心得ているヤンキーライダーの間で大好評を博しています。

テストに関するユニークな記事で定評のある米国月刊誌「サイクルワールド」がまず、DT1のロードテストを行いました。左記はその要約です。

西で、東で人気独占



CYCLE WORLD

YAMAHA 250 SINGLE



CYCLE WORLD

YAMAHA 250 SINGLE



驚異的な出力巾に敬服

ヨーロッパや日本における使用目的の概念を基にして作られたオートバイは、どうもアメリカのユーザーにどこかびつたりしないという印象があった。

つまり、これはアメリカと他の国々との地形上の著しい差違ということが原因である。

広々とした砂漠、森林、荒野に恵まれるアメリカではオートバイというものはそういった所を縦横に走り廻るところにその使用目的があるというのが大多数のユーザーの考え方である。

そうかといってこういったあらつばい使い方オンリーに設計されたオートバイでもちよつと困るのである。

第二次的な問題であるが、市街地やハイウェイ走行にもむくようにデザインされてなければならぬ。

▲本文では6ページにわたって詳細なテストレポートを掲載。

アメリカのユーザーの好みは漸次外国メーカーにも注目されるようになり、英国・スベイン等のメーカーが逐次こういった型のオートバイを市場に送り込んでくるようになった。さて日本のメーカーとしてこの型に先鞭をつけたのはヤマハである。

近着のトレールDT1は他のオートバイにみられない数多くの技術的特色を持っている。一口にいうと、いわばコココーラと同じくらいアメリカ的なバイクといえる。

技術的特色のうち、その出力巾が驚くほど広いことにもっとも大きな注意がひきつけられる。

すでに目新しい装備とはいえなくなったが、ヤマハオートグループは新開発の5ポート方式のシリンダーと共に低速から最高速までの安定した性能を保証している。

◀DT1に乗車し、西部の荒野を思いのままに走るサイクルワールドのテストライダー

ヤマハトレール50F5-C

販売価格6万3千円



ヤマハトレール50F5-Cは好評のミニシリーズに新たに加わったワイルドタッチの万能車です。
全周溶接の7(セブン)フレームには大容量のエキクリーナーをもつ5馬力の高性能エンジンのせられ、エキゾースト/マフラーをハイ・アングルにおき、ブリッジ付のアク

ハンドル、ゴムブーツ付のテレスコーピックオレオフォーク、そして黒のストライプも印象的な大型燃料タンクと特製レーシング仕様のロングシートなど、その外観はきわめて魅力的です。
性能は最高速度80km/hときわめて「速い足」をもち、しかも燃料消費率は30km/hで

80km/hとすこぶる経済的。18度の坂ならケンケンあがる登坂能力も秘めています。
若い人、とくに20才以下の初心者を中心にこのミニシリーズの新型を売りこんでください。ペーパメントをスマートに、山間悪路で大胆に走れる楽しいクルマが、セールスポイントの決め手です。



ハンドルはブリッジすなわちテンションバー付の巾広なアップで、ロングシートと共に自在なライディングポジションがとれる。





でっかいムードが楽しめる

Gマークに輝く7スタイルフレーム、ストライプも美しいこのクラス最大の6.8ℓ入り燃料タンク、安全性の高い大型フラッシャーランプ、丈夫でスマートなブリッジ付アップハンドル、ポールエンドも大型なハンドルレバー、2.50-17の太いタイヤ、扱いやすい4段ロータリー変速……そしてエンジンは強力5馬力のロータリーバルブ+オートループの高性能です。



ヤマハトレール50F5-C 諸元

全長	1775 mm
全巾	770 mm
全高	1000 mm
軸間距離	1165 mm
最低地上高	135 mm
車輛重量	74kg
最高速度	80km/h
燃料消費	80km/ℓ
登坂能力	18°
エンジン	2サイクル
気筒配列	単気筒前傾
吸入方式	ロータリーバルブ
内径×行程	40×40 mm
圧縮比	7.3 : 1
最高出力	5.0PS / 8500rpm
最大トルク	0.45kg-m / 7500rpm
始動方式	ワンタッチキック
点火方式	フライホイールマグネト
潤滑方式	オートループ
一次減速(比)	ギヤ (3.894)
二次減速(比)	チェーン (3.154)
クラッチ	湿式多板式
変速機	4段ロータリー式
フレーム	鋼板7(セブン)スタイル
前輪緩衝	テレスコーピックオレオ
後輪緩衝	スイングアームオレオ
タイヤ	2.50-17
前照灯	6V 15/15W



とくべつ大容量のエヤクリーナも力強いロータリーバルブ吸気式2サイクルの5馬力エンジン。潤滑はもちろんオートループ式で、アップマフラーの採用により、オートループオイル点検窓が独自の位置にある。

レーシング仕様のロングシートと実用的なキヤリア。マフラーは先絞りのかたちといい、その上昇角といい迫力があるものだ。

スピード派も満足させる

ヤマハトレール 125AS1-C

販売価格 13万9千8百円

アップマフラー、アップハンドル、そしてラバーブーツのテレスコーピックオレオが新しい魅力を生んでいるヤマハトレール 125AS1-C。だんぜん好評を得て発売中!



高性能5（ファイブ）ポート式2気筒2サイクルに5段変速機を組合わせたヤマハトレール125AS1-Cは、行動派のトレールとして人気上昇中です。市街地でシャープな走行が楽しい、荒地地でダイナミックに乗りまわせるからです。

スポーツのAS1デラックスで好評の大型

なライト群、豪華な線引きタンク、座り心地のよいダブルシート、強力な防水ブレーキの装置に加えて、ブリッジ付きのアップハンドル、ラバーブーツの密閉型前輪フォーク、荒地走行にふよいユニバーサルタイヤの採用は、一段とワイルドな魅力を発揮しています。

ツインキャブのパワーユニットも、アップ

マフラーの採用により一段とたくましさを増し、若者の目をひきつけます。出力は低・中速に重点をおいて13・8馬力におさえ、ローとセカンドの減速比を大きくとって23・5度の登坂力をもたせているいっぽう125km/hの高速もマークできる両刀使いです。



荒地でも思いのままに走れるよう5（ファイブ）ポート2気筒、2キャブ、オートループの13.8馬力の2サイクルには頑丈なエンジンガード付だ。

ヤマハトレール125AS1-C

全長	1855mm
全中	810mm
全高	1005mm
軸間距離	1200mm
最低地上高	150mm
車輛重量	100kg
最高速度	125km/h
燃料消費	65km/l
登坂能力	23.5°
エンジン	2サイクル
気筒配列	2気筒前傾
吸入方式	ピストンバルブ
内径×行程	43×43
圧縮比	7.0:1
最高出力	13.8PS/8000rpm
最大トルク	1.30kg-m 7500rpm
始動方式	ワンタッチキック
点火方式	バッテリー
潤滑方式	オートループ
一次減速(比)	キャブ(3.894)
二次減速(比)	チェーン(2.785)
クラッチ	隠式多板式
変速機	5段リターン式
フレーム	ダイヤモンド式
前輪緩衝	テレスコーピックオレオ
後輪緩衝	スイングアームオレオ
タイヤ	2.50-18 2.75-18
前照灯	12V35/35W



ラフに乗れてタフに走る

ヤマハトレール100L2-C

販売価格 8万2千円

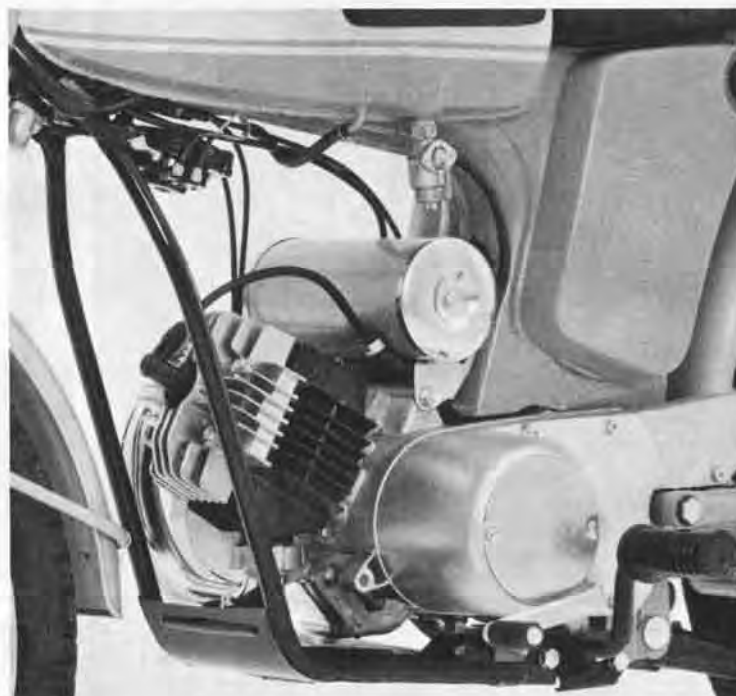


ラフに乗ってタフに走れるトレールの真骨頂が盛り込まれている 100L2-C。Gマーク受賞の7スタイルも一段と迫力があるものに仕上げられて好評を呼んでいる。

トレールシリーズの先陣をきってまっさきに市販されたヤマハトレール100L2-Cも若人の大きな支持をうけてますます好評。
「だんぜん大きく働く90」にブラス10ccの余裕をもたせたロータリーバルブエンジンは8・5馬力の出力をもち、オートトループでそのネバリ強さも最高。4段ロータリー式の扱

いやすい変速機を駆使して95km/hの最高速度と23度の強大な登坂力をもっています。
とくにラフ・ロードにおける走行性能は抜群で、全周熔接で頑丈さではすでに定評のある7(セブン)スタイルのフレームは2本のダウンチューブをもつエンジン・ガードがつき、アップマフラーの採用と相まって170

mmの路面間隙を確保しています。さらにホイールは18吋と大型径のもので、タイヤは道をえらばぬユニバーサル型。
あらゆるラフな条件を克服して、ダイナミックに走れる実力は、このクラス最高のものと絶賛の声が寄せられている人気車種です。



ロータリーバルブ吸気の2サイクル100ccはオートトループでそのタフネスぶりは評判。エンジン・ガードも本格的なものだ。

ヤマハトレール100L2-C 諸元

全長	1915mm
全中	800mm
全高	1030mm
軸間距離	1190mm
最低地上高	170mm
車輻重量	92kg
最高速度	95km/h
燃料消費	75km/l
登坂能力	23°
エンジン	2サイクル
気筒配列	単気筒前傾
吸入方式	ロータリーバルブ
内径×行程	52×45.6mm
圧縮比	7.2:1
最高出力	8.5PS/6500rpm
最大トルク	0.95kg-m/5000rpm
始動方式	ワンタッチキック
点火方式	バッテリー
潤滑方式	オートトループ
一次減速比	ギヤ(3.894)
二次減速比	チェーン(2.600)
クラッチ	湿式多板式
変速機	4段ロータリー式
フレーム	鋼板7「セブン」スタイル
前輪緩衝	テレスコーピックオレオ
後輪緩衝	スイングアームオレオ
タイヤ	2.50-18/2.75-18
前照灯	12V25 25W

奥さまはテストライダー



埼玉県深谷市

中島自転車店

ご主人が修理した車を奥さまがテスト。この仲のよいチームワークで、お客さんの信頼をかち得ているヤマハ販売店さんがあります。埼玉県深谷市の中島自転車店の経営者、中島高德さん（42才）と富士子さん（35才）のご夫婦です。

富士子さんは、小学校六年生の知久さん、四年生の和美さんという二人のお子さんがいるとは思えない若さです。四、五年前から、見込客の訪問や集金に出歩いたり、お店でバンク張りやプラグ、電球の交換など、小修理を手伝ったりするようになりました。

店にいて、コツコツと車の整備などしているのが好きな、おだやかな性質のご主人を助けて、富士子さんの活発なセールス活動がはじまったのです。

お客さんの訪問や買い物も、もちろんバイクで：この富士子さんは、いつのころからかご主人が直した車の試乗を受持つようになりました。いわばテスト・ライダーというわけです。

ご主人の高德さんは「修理をしておわって、もう完全だなど思っても、ひとりよがりだったら困まる。そこで、妻に試乗してもらおうわけです。それでも快調だったら、安心して、お客さんに車を返せます」といっています。

富士子さんがオートバイに乗るようになったのは、いまから十二年前。女性ライダーの草分けの一人です。「長くオートバイに乗っているうちに、具合のわるい車はわかるようになりました」

夫婦が力を合わせて、お客さんのために良心的な仕事をしようと努力しています。

おかげで、年輩の男性、中年の女性と、ヤマハメイトのお客さんの層がグリーンとひろがっています。



▲定期点検の出来ばえも、実際に走ってみて確かめる。

▲近所の人にヤマハメイトの乗り方をコーチ。

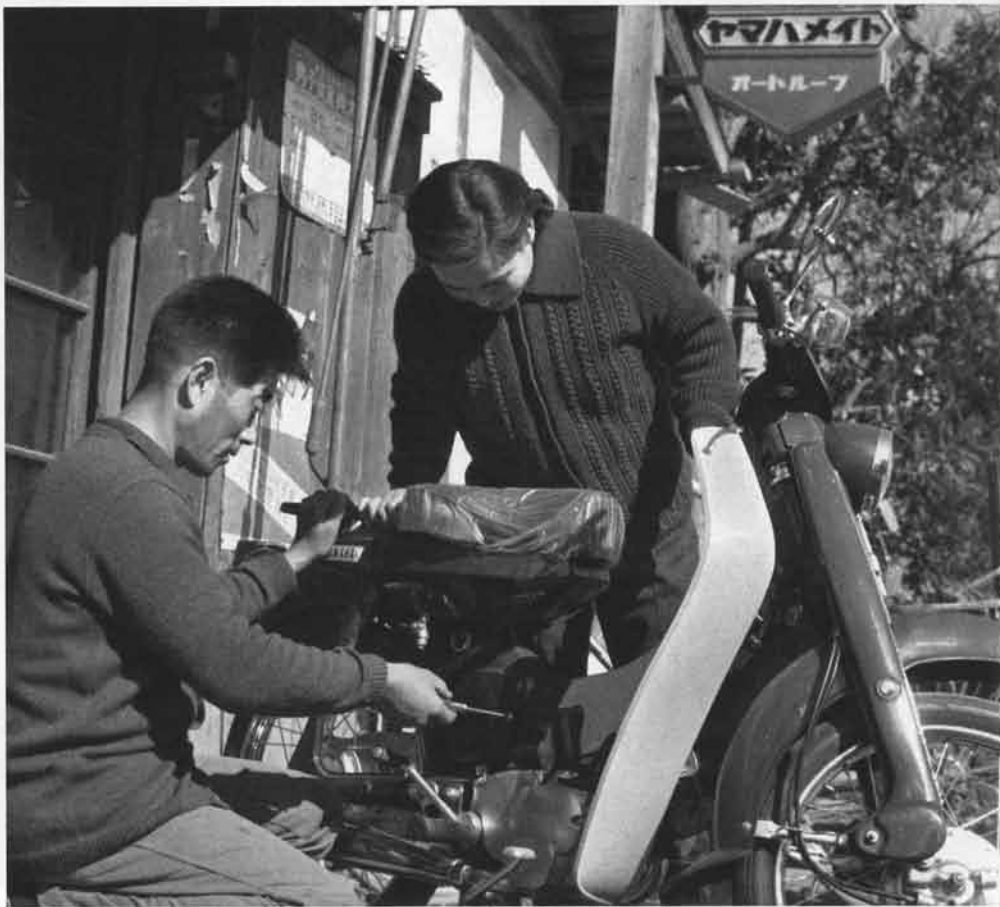
▶お客さんから信頼される奥さまライダー・富士子さん。

◀お使いの帰り道。ほころびはじめた桜に、思わずメイトを停める。

▼ご主人の高徳さんから、日常点検の正しいやり方を教わる。



▼女性は女性同士、お客さんとの話はずむ。



3×2=500^{cc} 4気筒完成!

新原モスキートの若いメイトたち



ヤマハの4気筒は実はこれが二台目。最初は富山の野崎さんがYD3のエンジンで作った

YDS-

若い二人のヤマハメイトが、世界でただ一台のカスタム・ヤマハをつくろうと、四カ月の日時をかけてついに4気筒エンジンのサイドカーをつくりあげた。

話題の主は久富暢、小川時男の両君で、ヤマハ発動機に勤務するかたわら、新原モスキートに籍をおく根っからのオートバイ好き。昨年の八月、MCF AJ主催の「ホリデイ・レース」のサイドカー部門に250cc級ながら三位に入賞したMSSY（松井・関島・スベシヤル・ヤマハ）の活躍にフアイトを燃やした久富君がまず計画を立て、これをききつけて応援をかって出たのが小川君。それからというものは、勤務あけの余暇や休日フルに利用してカスタム・ヤマハの製作に専念した。

もつとも苦勞したのは2気筒と3気筒とを結ぶクランクシャフトの結合部分の改造であったというが、そこは持ち前の技術でうまくカバーできた。フレームも自作し、燃料タンクには軽四のガソリンタンクを、またサイドカーのホイールにはSC1のものを利用するなど、やはりたいへんな苦勞のあとがしのばれる。しかし、現在は最終調整に入り、YDS-3のエンジンを2基つけた2サイクル4気筒500ccからはGPレーサーなみの迫力ある排気音があたりの空気をふるわせている。MSSYとならんでこの5月のサイドカーレースで1、2位をとるのが新原モスキートとて、蚊のことである。



ブレーキさまざま原理と装置

AS1のブレーキについても

ひと口にオートバイの制動装置といっても沢山の種類がありますが、オートバイにもっとも広く適用されて、現状技術でもっとも信頼性があるとされている（ただしオートバイの場合で）ブレーキ機構としてカムドラム式ブレーキがあります。

ヤマハでもAS1からR1までのスポーツツシリーズをはじめ全機種にこのカムドラム式ブレーキ機構が採用されています。このブレーキ機構は一般に前後輪のハブ内に装着してあって夫々別々の操作機構を持っています。すなわち前輪はワイヤー、後輪はロッドまたはワイヤーによりドラム内のカムを動かしてブレーキシューを開いてドラム内面との摩擦により制動を行うようになっていきます。

ブレーキの性能は日本の場合、道路運送車輛法と云う法規制があつてその中の保安基準に35km/hの速度で停止距離が14m以内、50km/hでは22m以内と定められています。ヤマハの車はこの規定の60〜50%以下で止るほどの制動能力の優秀性を誇っています。

それではこのブレーキ性能をきめる諸要素には何があるか考えてみましょう。

ブレーキ性能というのはブレーキドラム径だけを大きくしたり、またカムをツイーンにしたりと一つの要素をよくしたからといってすぐにブレーキ性能をよくし、効果を発揮できるといったものではありません。

1. 車輻重量。
2. ブレーキドラム径。
3. ブレーキライニングの摩擦材料とその面積。
4. ブレーキシューを動かすメカニズム。
(2リーディングと1リーディングトレーリングのちがいかワイヤー式とかロッド式との違いなど)
5. タイヤパターンと材質。
(タイヤと路面間の摩擦特性)
6. どんな条件下にもブレーキ性能が変らな

いようにゴミ、ホコリ、水をシャットアウトするメカニズム。

主に挙げられるこれらの6つの要素が結果されたときトータルとして発揮されるのがブレーキ性能というわけです。

少しむずかしくなりますがこれを物理学的な面からもみてみますと走っているオートバイがもっている運動エネルギーがどのくらいあるかといえますと次のような式で表わすことができ、運動エネルギーは重さと、速度の二乗に比例することになります。

$$E = \frac{1}{2} m v^2$$

E…運動エネルギー

m…オートバイ質量

v…オートバイの速度

つまりオートバイの重量が重ければ重いほどまた速度が早ければ早いほどエネルギーは大



きくしたがつて大きな容量のブレーキを必要とするわけです。走行性能に似合わない大きなブレーキを装置したオートバイとか、またそう云う車を見てブレーキがよくきくだろうと思う人、これらはみんな大きな間違いであることは今迄の説明で充分おわかりのことと思います。

運動エネルギーの大きい車すなわち重量が重かつたり、また速度が早かつたりした場合に制動面積（ブレーキのライニング面積）を大きくしてブレーキの過熱を防ぎ、いつも適正な制動力を確保しているのであり、ブレーキの効き具合とブレーキの大きさは直接の関係はありません。ですから耐熱性のよいライニングを使用し放熱が充分に行われるならば

より小型で軽量の制動装置にすることもでき、ひいてはバネ下重量軽減により良好なロードホールディング（接地性）を確保する事も出来るわけです。

このように制動装置の大きさ、重量が車輪全体の性能に大きく影響を及ぼすのも見逃すことの出来ない点です。したがって必要以上の大きな制動装置は百害あつて一利なしです。たとえばAS1などドラム径が小さいとかツイーンカムでないとかだけをとりあげてあたかもブレーキ性能が低いが如く疑惑の目で誤解されているわけですが、先に挙げた6つの要素が結果されたトータルとしての性能優秀性は申すまでもなく、その真価と信頼性はAS1を常用なされればすぐに分かることです。

またこのように車輛に適切な制動装置が装備されていても最終的に最短の距離で車が停止しなければ制動装置の真価が発揮されたいえません。これをきめているのがタイヤと路面間の制動力であります。この制動力はタイヤのトレッドパターンと材質により大きく左右されます。タイヤと路面間の摩擦係数が適当でない場合タイヤと路面間ですべりを起したり、タイヤの摩耗を早めたりします。いかに強力な制動装置を装備してもタイヤの選択を誤つてはブレーキ性能の真価は発揮出来ないわけです。

最後に、このようにすべてに万全な装備でもあらゆる条件下にもブレーキ性能が変らないメカニズムについて考えてみましょう。

これはヤマハのみがブレーキ機構に採用しているラビリンスシールと云う構造です。ラビリンスとは迷路と云う意味があり、文字通りゴミ、ホコリ、水もシャットアウトし、あらゆる条件下にも完璧な制動能力を発揮できるようドラム内面やブレーキライニングの摩擦面を迷路で保護しているわけです。

これでヤマハのブレーキの真価は裏付けされドライブの安全は固く守られています。

COLOR

ヤマハトレール・シリーズ



道の彼方に新しい道をつくる。冒険する若者のオートバイの代表が、いま脚光を浴びて登場したヤマハトレール250D T 1です。

！シリーズぞくぞく登場！

オートバイの用途に新境地をひらくヤマハトレールシリーズはあなたのお店のホープです。



YAMAHA 125AS1-C

5km/h 23.5

YAMAHA トレール 250DT1

18.5PS / 6000rpm 120km/h 35°

道なき道を豪快に走る—

ヤマハトレール



ヤマハトレール100L2-C

8.5PS/6500rpm 95km/h 23"

ヤマハトレール

13.8PS/8000rpm 12"

豪華なヤマハ総合 カタログができました

ヤマハ総合カタログ豪華版ができました。
シリーズ別にヤマハ各車を紹介。どんなお客
さんにどの車をすすめるか喜びられるかが、
一目でわかります。各車別に特長や性能を簡
潔に、わかりやすく解説しました。販促の虎
ノ巻として、大いに活用してください。

* * * * *

ポスターをご希望の
お客さまにお伝えください

本号の表紙に掲載しましたヤマハトレール
250DT1のポスターを、ご希望のかたに有償
で頒布いたします。お客さまにおすすめぐだ
さい。一部三百円です。

お申込みはヤマハ発動機特約店
または販売会社、営業所へ。



東南アジアもヤマハが大モテ



東南アジアの各国でもヤマハオートバイの人気はうなぎのぼりです。ヤマハ販売店のみなさんも張切って、ヤマハのお客さんをふやしています。

そんなおり、アジアヤマハから、こんな楽しい写真が送られてきました。

▲ ヤマハタクシー大繁昌(フィリピン)

フィリピンではヤマハタクシーが大流行。一般の人たちにオートバイが普及するのはこれからで、ヤマハの80%はこのようにサイドカーをつけて、タクシーとして使われています。一回乗ると約10円で、運転手を入れて5人まで乗れます。73ccのYG1（写真中央）でも、十分この仕事に耐えています。

◀ これもタクシーです（タイ）

家族そろって楽しいツーリングの風景にみえますが、実はこれもタクシーです。帽子をかぶった黒メガネの男性が運転手で、あとはお客さんです。タイの地方へ行くと、こんなヤマハタクシーが沢山走っています。ヤマハは力が強くて故障がないと、たいへんよろこばれています。



パン屋さんもヤマハで(シンガポール)

シンガポールのパン屋さん。ヤマハYF1にサイドカーをとりつけて、一日中、売りあっています。この大きな傘は、陽よけでしょうか。ここでもヤマハは、いろいろな用途に使われています。

ヤマハサービスカー大活躍(マレーシア)

このサービスカーはマレーシアのウイミング社ご自満のものです。これでマレーシア全土を駆けめぐり、販売店さんやお客さんから信頼を得ています。立っているのはウイミング社のサービスマンであり、シンガポール、マレーシアの最優秀ライダーでもあるアウ・テック・ウインさんです。



移動くだもの屋さん(タイ)

パイナップル、マンゴスチン、いろいろどりのくだものを満載して、ヤマハで売りあっています。タイではよく見かける風景です。商売大繁昌のこの商人は「ヤマハ チャカヤンヨンミー コーナパデー(ヤマハは品質がよい)」とニコリ。

オシャレなヤマハ(フィリピン)

このオシャレなヤマハで楽しんでいるのはフィリピンのお客さんです。美しいステッカーがところせましと貼ってあります。この車、2万マイルも走っているとは思えないほどきれいですが、朝夕、手入れをかかさないのでそうです。



野馬哈摩多 (マレーシア)

マレーシアのヤマハモーターという名のお店です。ヤマハオートバイともども、たいへん人気があります。



張切るサービスマンたち(インドネシア)

インドネシアのヤマハ総代理店、セジョーブラヤンのサービスマンたちです。インドネシアをヤマハ一色にすると張切っています。



フィリッピンの子マハ代理店、ノルキス社のセブ支店です。美しい店内装飾は、お客さんの購買心をさかんにそそります。



マレーシアのお客さんがヤマハYG1を改造してつくった手製のレーサーです。タンクやシートなど、とてもうまくできていますね。

常勝ヤマハ、上位を独占

デイトナ250cc級レース



500 cc級レースのスタート直後。①ガリー・ニクソン、⑤イボン・デュファメル、⑪アート・ポーマン、⑳マイク・ダッフで、みなヤマハ350R1に乗車している。

デイトナのレースといえば、アメリカ最大のロードレースですが、さる三月十六日に行なわれた、'68年デイトナ二五〇ccクラスレースで、常勝ヤマハが、またまた圧倒的な強さを示しました。

ここ数年、デイトナ二五〇の呼びものといえば、ヤマハレーサー群の怒濤のような攻勢による上位独占でしたが、今年もこのお家芸が発揮されたのです。

折りからの豪雨の中で、選ばれた八十台によって、激しいレースが展開され、結局、ヤマハTD1レーサーに乗ったカナダのイボン・デュファメルが優勝をとげ、五位までヤマハが独占しました。

五台の七五〇ccとわたり合う

オープンクラスにR1が二位、三位

よく十七日のオープンクラス二〇〇マイル



5台出走して1台残り残った750ccのハーレーを追う⑤ヤマハ350R1のイボン・デュファメル。



おなじみフィル・リードもR1で出走。レースをいっそう面白いものとした。なおこのレースでは天候の急変により、ヤマハのトップグループは目まぐるしく変わった。

レースにも三五〇R1のヤマハチームが出場しました。

ヤマハがこのクラスに参加したのは昨年がはじめてで、トライアンフ、ハーレー等の重排気量車に伍して健闘。ヤマハ恐るべしとの強烈な印象を与えたものでしたが、二度目の出場でも早くも優勝をねらう実力をつけたことを実証したのです。

オープンクラスは、ハーレーダビッドソンの七五〇ccを筆頭にスズキ、トライアンフ、マツチレスなど五〇〇ccクラスが並び、九十台の出場車の中で、ヤマハ三五〇R1がいちばん軽量。しかし、倍以上の排気量を持つ地元ハーレーダビッドソン（カール・レイボーン）を最終おびやかして、ヤマハ三五〇R1を駆るデュファメルが、みごと二位にそして、同じR1のA・ポーマンが三位に入賞しました。



余裕ある完走でゴールインする山本さんのヤマハYAI。

ラリーシーズン開く 堂々完走の赤トンボに歓声



中部地区ラリーのスタート風景。

オートバイ・ラリーシーズンのトップを切つて、オートバイ友の会主催、M・F・J・後援の中部地区ラリーが、三月二十四日に開かれました。

静岡県駿府公園をスタートして、焼津、榛原・大浜を通り、金谷、藤枝、羽島、そして静岡市内を抜けて大浜ヘルスセンターに至る百四十キロのコースで競われました。

このラリーで注目をひいたのは、藤枝市の山本照保さん(29)の赤トンボでした。いまだから十二年前に生産されたこのヤマハ第一号車が堂々完走してゴールインしたときは、選手たちの間からも拍手がわき上りました。

東和提供のアメリカ映画「地獄の天使」で、たくさんのヤマハオートバイが活躍しています。アメリカの若者たちの間でも、ヤマハはアイドルになっていますが、カッコいいヤマハの登場で、画面もひきまします。

この映画は、集団で乱暴を働く無法者の一団を相手に、インディアンとの混血青年とその恋人が協力して闘うというお話ですが、ヒロインの乗るヤマハ二五〇の白いタンデムシートが印象的です。



ヒロインも ヤマハで 飛ばす

アメリカ映画
「地獄の天使」

栃木県警にヤマハの白バイ



このほど栃木県警察本部にヤマハ305M2の白バイ3台が納入されました。この白バイは国道4号線や日光街道を中心に活躍することになっています。

栃木県警ではこれまでに約350台のヤマハオートバイが使われていますが、白バイははじめてです。

毎年各署にヤマハオートバイが配置されていますが、ヤマハは故障がなく、非常に優秀な車であるうえ、アフターサービスもよいので、白バイにも採用されることになったわけです。

栃木県は、日光、鬼怒川温泉、那須温泉など、観光地が多く、近県各地からおしかける車両も相当な数にのぼります。この整理や取締まりには、加速性、安定性がよく、ブレーキの効きのよいヤマハが適格でしょう。

映画、テレビでも引っぱり風 話題のヤマハスノーモビル



新しくってカッコいいヤマハ雪上車（スノーモビル）は、はやくも映画、テレビ、各種の行事にも引っぱり風。写真は人気絶頂のザ・ドリフターズの面々とフランキー堺が、雪上車の上で、ユカイなポーズをとっています。



ヤマハのテレビCMに注目 国際放送広告賞コンクール

権威あるIBA（国際放送広告賞）コンクールも本年度で第8回目に当たりますが、このほど完了したスペシャル部門の予備審査で、入選15本のうちにヤマハオートバイのテレビCMが入りました。

入選作品は今後最終審査にかけられ、部門最優秀作品賞と全部門通してのグランプリを各国作品と競い合うことになっています。

ヤマハで日本一周めざす社長さん

オートバイ旅行

「雪の降る時期以外、毎日曜日、祭日には必ず目的地をめがけてふっとばし、1日平均200から400キロの走行で、ここ2年間で6万キロ以上は走っているそうです。」



「全国一周をめざす社長さん」
 「オートバイの旅行は、冬は雪の降る時期以外、毎日曜日、祭日には必ず目的地をめがけてふっとばし、1日平均200から400キロの走行で、ここ2年間で6万キロ以上は走っているそうです。」

「オートバイの旅行は、冬は雪の降る時期以外、毎日曜日、祭日には必ず目的地をめがけてふっとばし、1日平均200から400キロの走行で、ここ2年間で6万キロ以上は走っているそうです。」

「オートバイの旅行は、冬は雪の降る時期以外、毎日曜日、祭日には必ず目的地をめがけてふっとばし、1日平均200から400キロの走行で、ここ2年間で6万キロ以上は走っているそうです。」



梅田慶一さん、オートバイで北海道を走る。

「オートバイの旅行は、冬は雪の降る時期以外、毎日曜日、祭日には必ず目的地をめがけてふっとばし、1日平均200から400キロの走行で、ここ2年間で6万キロ以上は走っているそうです。」

梅田慶一

若さを求めてヤマハスポーツ350R1でツーリングを楽しむ北海道札幌市の会社社長さんの話が、2月29日付の日刊工業新聞で紹介されました。

この56才になる梅田板金社長、梅田慶一さんは「ここ10年ほどヤマハ製品で通している。PRではないけれどもヤマハは2サイクルといった機構そのものが簡単で、山坂に強いのが魅力である。昔、機械関係の仕事をしてい

たので修理はすべて自分でやっている」と語っています。

雪の降る時期以外、毎日曜日、祭日には必ず目的地をめがけてふっとばし、1日平均200から400キロの走行で、ここ2年間で6万キロ以上は走っているそうです。

全国一周をすることと、オートバイ友達を多くつくり、知らない土地をどんどん見て回ることを楽しみにしています。



ヤマハ和歌山 田辺店 が開設

ヤマハ和歌山自動車株式会社（社長 宮田勝美氏）では二月十一日、田辺市本町四九に田辺店を開設しました。電話（2）八〇八四

シリーズ別ポスター（右の3点）▶

▼効果的なチラシ（下2点とその裏面右）

シリーズ別の ポスター、チラシ

メイトシリーズ、ミニシリーズ、スポーツシリーズ、トレールシリーズと、ヤマハはどんなお客さまにも満足していただける高性能オートループ車を豊富にそろえています。お客さまの用途にピッタリした車をおすすめすればお客さまに喜ばれ感謝されます。

そこで、シリーズごとのポスターや新聞折込みのチラシを豊富にとりそろえました。今こそ拡販の好機です。効果的なシリーズ別ポスターやチラシを大いに活用ください。お申込みは、お取引のあるヤマハ特約店、販売会社または営業所へ。

販促の武器に
ご利用ください

ミニシリーズ

YAMAHA

トレールシリーズ

YAMAHA

メイトシリーズ

YAMAHA

乗りやすさと使いやすさで有名！
＜その中にだけ選んでいます！＞

ヤマハ443-50	ヤマハ50	ヤマハ60	ヤマハ60	ヤマハ60	ヤマハ60
¥57,000	¥60,000	¥64,000	¥64,000	¥63,000	¥70,000

スピードを楽しむ！ダイナミックに駆ける！ 男らしさを独占するヤマハ

スポーツシリーズ

M1	M2	DSF-E
¥228,000	¥195,000	¥193,000
CSF-E	AS1-C	FS-S
¥169,000	¥177,000	¥69,000 + ¥1,500

トレールシリーズ

M1	AS1-C	L2-C
¥193,000	¥179,000	¥92,000

ヤマハにも通じW

だれでも楽しめるよ！
ヤマハメイト

メイトに乗れば
安あがり

let's go mate!!

●お申込みはヤマハディーラーかヤマハ特約店へ

男は走力 YAMAHA

ヤマハスポーツシリーズ・トレールシリーズ



こんにちはヤマハです

南紀のヤマハ販売店グループ

近畿第一の温泉郷白浜

本州の最南端「南紀」でも、ヤマハはめざましい進出をみせている。

今年の二月、ヤマハ特約店、ヤマハ和歌山自動車株式会社の田辺店が開店したこともはげみになって、和歌山県下のヤマハ販売店は百二十にのぼるヤマハ専門店を中心に、躍進への意気に燃えている。そこで、田辺店管内のヤマハ販売店グループの活躍ぶりを紹介しよう。



意欲的な紀州モータースの坂本さん

積極精神で競争銘柄を圧倒

田辺市は、熊野路の経済、交通の要衝である。どんな商売にかぎらず、競争の激しいところだ。オートバイとても例外ではないが、この渦中にあつて、ヤマハ販売店グループの健闘はめざましい。

紀州モータースのご主人、坂本さんは、自分でも「神がかっている」というほど、根っからのヤマハ党。ヤマハが絶対よいという坂本さんの自信がお客さんに伝わって、ヤマハファンがふえていくという。

小畑モータースさんは、ヤマハの普及にきわめて意欲的だ。田辺市芳養町は豊かな漁師町だが、ここでヤマハの占拠率を八〇%以上にも高めたのは、小畑さんの功績が大きい。

木下モータースさんのご主人は技術者肌の人。お客さんが他の2サイクル車を指名してきても「うん」といわない一徹さを持っている。

畑平モータースさんでは、長男の健宏さん次男の泰志さんが、これからの業界の荷ない手に成長してきており、将来が期待される。

同じ田辺市でも山下商會さんのある中三栖は、かんきつ類や梅をはじめとする果物の生産地である。ご主人がみずからヤマハメイトを自家用車にして、お客さんを訪問。ヤマハファンをふやしている。

和歌山市に本社を置くヤマハ和歌山自動車、田辺市に営業所を新設したのを契機に、西自転車店さん、みづほ商會さん、鈴木モータースさんをはじめ、ヤマハの将来にあらためて関心を寄せる販売店さんがふえてきた。

ヤマハ専門店を中心に躍進

田辺市より北方、日高郡に入ると、梅林で有名な南部町がある。

ここでは、和歌山県下でも屈指の販売スケールを持つ早川モータースさんが、すぐれた経営感覚を生かして、市場の八〇%をおさえる発展ぶりを見せている。

お店のスタッフは、代表者の早川末吉さんを含めて九人という大世帯。商品も常時五十



清潔感あふれる店舗の前に立つ小畑モータースの小畑さん夫妻



白浜温泉街でヤマハを売る正木自転車商会の正木さん兄弟



早川社長を中心に和気あいの早川モーターズのメンバー



畑平モーターズの畑平さん

新車倉庫も2段式にしてある早川モーターズ



台ほどそろえて、いつでもお客さんの注文に応じられる体制だ。
 一千三百人にもなる固定客をようとしており顧客管理も万全だが、さらに新規ユーザーを開拓するための積極的な対策もおろそかにしない。「この商売に、情熱どころか、生命をかけている」と早川さんはいう。

まだ運転免許証を持たない女性を対象に運転の講習会を開いたり、町の小中学生を集めて野球大会を開催したり、アイデアを駆使して、中広い販促活動を展開しているが、「やはり、結局は足でかせぐことが必要だ。ダイレクトメールや新聞の折込み広告だけをたよりにしてはできない。自分たちの足で、五%、そして一〇%と、小さきみに実績をふやしていくほかはない。ひるメシの時間になったからメシをくう、というような気持では、おくれをとってしまふ」と、努力の貴さを強調する。

早川モーターズさんでは、近い将来、国道42号筋への進出準備もすすめている。

日高郡御坊市のヤマハ販売店は、いずれもつぶよりの精鋭ぞろいだ。若い経営者がふえたのも特色である。

山下モーターズさんは、お客さんばかりか同業者の間でもたいへんに人望がある。あらゆる面で模範的なお店だ。

柏木モーターズさんでは、昨年、二人の男子の出生、店舗の新築と、おめでたが重なり、ますます張切っている。店舗の前面に掲げたヤマハの看板は、柏木さんのアイデアも加わって、すばらしい効果をあげている。

井口モーターズさんでも、昨年、男の子が生まれた。竹司さんと武治さんの兄弟が力を合わせて、お店を発展させている。

同じ御坊市でも、龍田自転車さんのある名田町は早場のエンドウなどで知られている半農半漁の町だが、この地方をヤマハ一色に塗



安珍清姫で有名な日高川をバックに、柏木モーターズの柏木さん(右)



ヤマハ攻勢の拠点、ヤマハ商事の児島さん兄弟



山下モーターズの山下さん

和歌山県略図



りつぶそうと頑張っている。4サイクル車に固執するお客さんには「よその店で買ってください」といい切る。

安珍清姫の伝説で名高い道成寺の近くに幡川モーターズさんがある。幡川さんはモトクロスライダー兼メカニックだった経験を生かし、愛好者を集めてモトクロスを開催、スポーツ車需要をふやしている。また、松井自動車商会さんのように、YAI1当時からヤマハに力を入れてきたお店もある。

このように、御坊市では実力のある販売店さんが多数共存しており、値引き競争などがみられないのもヤマハグループの特長である。日高市の亀井モーターズさんと川瀬モーターズさんも、春の中古自転車下取りセールルのポスターを連名で張り出すなど、協力してヤマハの占拠率向上に努力している。由良町の玉置モーターズさんは地道な努力の積み重ねで伸びてきたお店で、いまでは町で



川瀬モーターズの川瀬さん親子



亀井モーターズの亀井さん



スポーツ車に力を入れる井口モーターズのメンバー。中央とその左が井口さん兄弟

も最有力の存在だ。

川辺町の花光モーターズさんは、きよ年からヤマハを主力に販売することに踏み切った。決断力と実行力に富んでいる。

日高郡には、また、竜神村のの中半モーターズさん、川辺町の平野自転車さん、印南町の竹平モーターズさん、中津村の中井モーターズさん、きよ年新規開店した美浜サイクルさんなど有力店がそろっている。

スポーツ車時代のさきがけ

和歌山県のヤマハ販売店グループは、全国にさきがけてヤマハスポーツ車時代を到来させようと努力している。田辺市より東寄りの西牟婁郡でも、その効果があらわれてきた。例えば日置川町は大中自転車店さんや本野自転車店さんの努力で、ヤマハが六〇%以上を占めている町だが、国道42号線の開通とあいまってスポーツ車需要が急激にふえた。

すさみ町も堀口モーターズさん、上野モーターズさん、城モーターズさんの活動を中心に、ヤマハの躍進が目立つ。

城戸自転車さんの販売地域である大塔村富里地区は、林業のさかんなところだが、温泉で知られる白浜町では、正木自転車商会さんや本田自転車店さんが、土地の人たちの生活にとけ込んで、ヤマハの販促に努力している。正木さんでは、三人の兄弟が中心となって、業績を伸ばしている。お客さんに対する献身的なアフターサービスは定評がある。

東牟婁郡古座町には、赤トンボに惚れ込んでヤマハの販売をはじめた小原モーターズさんや、山奥深く作業する人たちにヤマハを普及させている向井モーターズさんなどが活躍している。小原さんは技術者としても第一級だ。温泉で有名な那智勝浦町では太田川モーターズさん、長谷川モーターズさんが健闘している。いずれも近く支店を設ける計画をおしすすめているほどの発展ぶりだ。

和歌山県下でトップの販売実績を誇るヤマハ商事さんは、熊野川の河口にある新宮市を拠点に、堅実かつ積極経営で、ヤマハを伸ばしている。

卸を兼ねているほか、ヤマハ純正部品の供給の拠点として、重要な役割りを果たしている。経営者の児島研一さんを筆頭に、弟の道夫さんがサーピス、奥さんの元子さんが経理、妹さんが部品関係を担当するなど、一家が力を合わせて、お客さんの信頼を高めている。

車を長期間放置させ、次にいざエンジンをかけようと思ってもなかなか始動しないことがあります。これはバッテリーや点火プラグなど、電装関係に起因していることがありますが、燃料系統に不具合を生じていることも多いものです。またコントロールワイヤー内

のグリースが固まって作動を重くしていたりキャブレターのフロートチャンバー内にあったガソリンが蒸発して不純物を残していたり思わぬトラブルもみられるものです。シーズンを迎えて気持ちよく乗車できるよう、簡単なが重要なサービス作業をまとめてみました。



⑦キャブレターはガソリンとエアを混合しますが、長期間の使用で汚れが生じ、フロートチャンバーの底などには異物がたまりやすくなります。取外して掃除します。



⑧キャブレターの各ジェット類は高圧エアを吹きつけて掃除します。



⑨高圧エアが簡単に得られない場合は、荷札の針金のようなジェット穴より小さいもので綿をつけないように掃除します。



④エアクリナーも掃除します。高圧エアを内側から外側に向けて吹きつけ、附着した塵埃を吹きとびます。クリーナーエレメントの寿命は一般に6000kmです。



⑤点火プラグについては、内部に附着しているカーボンを落とすと同時に、電極部のギャップ調整も忘れずに…



⑥マフラーの掃除は、後部のビスを外して内筒をひきだし、ワイヤーブラシなどでカーボンをかき落とします。



①燃料タンクの内部は防錆処理が施してあります。が、空のまま長期間放置しておきますと多少の発生はまぬがれません。混合油にて内部をきれいにフリ洗います。



②燃料コックの下部にはガソリン中に混じった塵埃、あるいは燃料タンクの錆などが沈着しておりますから、燃料コックのフィルターカップを取外して掃除します。



③フィルターカップにはこのようなフィルターエレメントが附属しています。これもきれいに洗滌します。

用意する工具は特別のものをなんら必要と
しません。ごくありふれたものです。
時間もそんなにかかりません。
お客さんと世間話をかわしながら手ぎわよ
くすすめていきましょう。

シーズンです まず点検を



⑨タイヤ圧の点検もこまめに行ないたいものです。タイヤ寿命に関係するほかに、乗り心地にも大きな影響を及ぼします。



⑩バッテリーはたとえ使用しないときでも自己放電により電池内部で放電していきます。月1回は補充電してバッテリーの手入れをしましょう。比重は20°Cで1.26-1.28。



⑪作動の重いワイヤーは取外して洗油の中につけ、内部のゴミや固形形老化したグリース（オイル）を取除き、その後、オイル中に浸して再使用します。



⑫塵埃のついたドライブチェーンをそのままにしておきますと、チェーン自体の寿命はもとよりスプロケットの寿命も縮めます。定期的に洗油で洗滌し、オイル中に浸して使います。

簡単ですが重要なこと、それが定期点検です。本来の調子を生かすためにもう一度サービスの呼びかけを！



⑬2サイクルは4サイクルのようにエンジンオイルを交換する必要はありません。しかしミッションオイルの交換は定期的に行ないましょう。



⑭ブレーキカムやスピードメーターのギヤユニットなど、グリースアップも忘れずに。



⑮ドライブチェーンの張り具合は後輪を接地したままで上下に20mm振れ程度に保ちます。



⑯オートループオイルは充分入っておりますが、点検窓まで使ったなら補給しておきましょう。



⑰バッテリー液は規定の高さまで入っておりますか。補助には精製水（蒸留水）を使用します（水道、井戸水は厳禁）。



⑱アクセル、クラッチ、ブレーキのワイヤーにも注油しましょう。この場合、グリースよりもオイルのほうが好ましいです。

読者のページ

オクラホマだより

タルサ市のヤマハディーラー

ハロルド・ホワイティズ

先日、わたしたちが日本を訪問した折りの写真が、ヤマハニュースに掲載されているのを見ました。

U・S・ヤマハの江口さんが、記事を翻訳してくださり、友達一同と楽しく拝見しました。日本旅行の記念として、このヤマハニュースを大切に保存しておくつもりです。

カラー写真を二枚、お送りします。ヤマハニュースの資料になれば幸いです。

わたしたちは、日本旅行の楽しさ、日本のかたがたの親切を生忘れません。



愛犬のストーニー君（ドイツシェパード）とハンティングを楽しむホワイティズ氏。オクラホマの荒野でもヤマハR1は絶対信頼のおける高性能ぶりを発揮しています



西部劇でおなじみのアーカンサス河のほとりの砂地で名ライダーぶりを示すホワイティズ夫人。車はYL-2Cです。

食わずぎらい

熊本県熊本市清水町亀井188

上田輪店 上田 勝 (54才)

食物でも「食わずぎらい」という言葉がありますが、オートバイでも、ヤマハが好きでないというお客さんは、ヤマハに乗ったことがない人がほとんどです。これを「食わずぎらい」といいますね。

いままで、ほかの車に乗っていたお客さんにヤマハメイトをすすめて、喜びばれています。お客さんは「メイトはつよい、つよい」の一点張りです。私も信用を高めました。

ヤマハのとくによいことは、クツシヨンのよさにあると思います。この点をお客さんに強調しています。

★ヤマハファンにぴったりの、ティーンの雑誌！

ボイズライフ

挑戦野郎

毎月9日発売

2
大
連載

Zと呼ば
れる男
第2話

黄金のキバ

現代っ子の夢と希望にこたえて誕生したデラックスな10代の雑誌です。若人の話題を独占するカラー特集をはじめ、科学記事、世界のニュース、アクション小説などを毎月提供しています。全国の中・高校生の話題を独占！

小学館



演自作舞劍劇

岐阜県美濃加茂市・太田輪業

三品 善隆さん

▶踊りの振りつけに新しい趣向をこらす三品さん。

▼剣劇「国定忠治」の舞台姿。



わたしもメイド（仲間）

ヤマハ販売店有志による懇親会は、いまやたけなわ。盃のやりとりも一段落し、自慢のノドを披露する粋人もひとりふたり。急に、拍手がひとときわ高まり、みんなの視線が、大広間にしつらえた舞台に集中する。

「待ってました！」

鳩吹龍太郎こと、有限会社太田輪業社長、三品善隆さんの登場である。

芸者さんから借りた扇子を長脇差に、盆を三度笠に見たてて、新舞踊を踊りまくる三品さんの爽颯とした姿に、もう一度、大きな拍手がわく。

小判鮫、伊那の勘太郎、雨の田原坂、つぎつぎに披露される踊りは、すべて三品さん自身が振りつけたものだ。

三品さんは、岐阜県の輪界切つての人気男である。

戦後、娯楽施設がとほしかったころ、三品さんが主宰する素人演芸は、加茂郡周辺で大変な評判を呼んだ。

三品さんは、剣劇を演出し、みずから主役を演じた。さらに新舞踊の振りつけも得意だった。

近在の若い男女が、三品さんのもとに、踊りを習いにかよい、「お師匠さん、お師匠さん」と、三品さんをしたった。

三品さんは、いま、美濃加茂市と加茂郡坂祝の二カ所に太田輪業の営業所を持ち、商売も繁昌、非常に多忙である。剣を持って踊る機会も少なくなった。しかし、同業者の集まる懇親会などにあつては、なごやかな雰囲気盛りにするために、三品さんの踊りは、なくてはならない存在である。

第7回 東京ボートショー開く



水のシーズン開幕をつける恒例の東京ボートショーが、東京晴海の国際貿易センター7号館で3月29日から4日間開かれました。今年で回を重ねること7回、参加数42社とこれまでにない盛況でした。ヤマハコーナーは、会場最大のスペースに、新発売の25フィートオフショアスポーツフィッシャーマンをはじめ、'68ニューボート・トリマランに、ストライプ18、16と会場の内外合せ23艇と最大のラインアップを持つメーカーにふさわしい展示で観

客の注目を集めました。また今話題のヤマハ雪上車もこのショーに参加、会場中央の高台に備えられ、ヤマハの企業力の一端を示しました。

写真説明

大きな電飾文字の上でトリマラン12が大きくピッチング、会場最大のスペースで観客の目を楽しませました。



新発売

trail

冒険のために生まれたオートバイ!

トレールとは踏みつけて道をつくる意味。
ヤマハトレール250DT1は、その名のとおり
道なきところに道をつけて走る。まったく新
しいタイプのオートバイ。悪路に強い本格的
ファイブ
5ポートエンジン。がん丈なフレーム構成。
驚異の登坂力35°... 山坂を征服するメカニ
ズムは万全です。たくましく走る楽しさを求め
るなら、トレールをお選びください。



ヤマハトレール 現金正価 ¥193,000

YAMAHA 250DT1

- 登坂力-35°
- 最高出力-18.5ps/6000r.p.m.
- 最高速度-120km/h
- 最大トルク-2.32kg-m/5000r.p.m.
- 最低地上高-245mm
- 総排気量-246cc
- 燃費-40km/l/40km/h
- 変速機-前進5段
- 全長×全巾×全高-2060×890×1130mm
- タイヤ-3.25-19-4PR(前)
- タイヤ-4.00-18-4PR(後)
- 車体重量-112kg

混合ガソリンを使わない



ヤマハ発動機株式会社



ヤマハ発動機株式会社

ヤマハニュース NO.59
●昭和43年5月1日発行

●発行所 ヤマハ発動機株式会社 静岡県浜北市中条
●発行人 小池久雄