



ヤマハ-125AT1

'68 東京モーターショー 魅力の新車特集



|| LOVE=YAMAHA ||

# スポーツファンをふやしています

モータースポーツ・オブ・姫路  
リーダーの 五箇博之さん



「今年の五月に、このヤマハスポーツ180CS11Eを購入したのがきっかけで、モータースポーツを楽しむのがやみつきになり、有志と語らってモータースポーツ・オブ・姫路を結成しました。まだ半年そこそこしかたっていないんです」

そう語るのは、モータースポーツ・オブ・姫路のリーダー五箇博之さん（24才）です。

五箇さんが現在住んでいる兵庫県加西市では、モータースポーツの愛好者はきわめて少なく、五箇さんは、いわば草分けの一人です。これからは、ヤマハスポーツでさっそうと走り回る五箇さんたちに刺激されて、スポーツファンがふえることと思われまます。

「クラブの会員は、まだ三十人です。五十人にふえたら、モーターサイクルスポーツ愛好者の全国組織に加入しようと語り合っています。そうなったら、ツーリングばかりでなく、モトクロスなどにもどんどん進出しますよ」

力強く語る五箇さんです。

# '69ヤマハニューモデル



自動車の祭典「第15回東京モーターショー」が十月二十六日から十一月十一日まで、十七日間にわたり、東京晴海で開かれました。この会場で'69ヤマハニューモデル群がはなほなくデビュー。二輪車館のハイライトとして、観衆の注目を集めました。ショーにはスポットライト、ストリートスクランプラーを中心に展示。若いヤマハのイメージを強く観客にアツヒルしました。あなたのお店の売上げを大きく伸ばす'69ヤマハ群。その偉容をショー出展車を中心に紹介しましょう。

PRV175ホー-4  
HS1 90

現金正価

87,000

最高速度 110km/h  
 最高出力 10.5ps/800rpm  
 最大トルク 0.95kg-m/700rpm  
 実燃費 27.5km/l  
 全長 2,000mm  
 全高 1,100mm  
 全重 175kg  
 備付平均燃費 27.5km/l

# ヤマハスポーツ90HS1

●ヤマハスポーツ90HS1

最高速度	110km/h
最高出力	10.5ps/8000rpm
最大トルク	0.96kg-m/7500rpm
車両重量	89kg
舗装平坦路燃費	65km/l / 40km/l
全長	1,800mm
全巾	675mm
全高	1,010mm
現金正価	¥87,000

新発売!

現金正価 **8万7千円**



90ccで時速110キロノスピードこそスポーツ車の生命だ。

90cc級スポーツ最高の性能を誇るヤマハスポーツ90HS1が新発売されます。2気筒・2キヤブ・5ポート・オートループ・5段変速。これこそ高速時代のスーパースポーツの名にふさわしいツイン90です。

ヤマハオートループツイン90AT90で、90ccクラスの高速度ツインに先べんをつけたヤマハが、ツイン90プラス5ポートの高性能エンジンを完成。これに加えて現代の若者の感覚にピッタリのデザインを追求した結果、はなばなしいデビューとなったのが、この90HS1です。

**5ポート・5段変速**

理想的な掃気方式として脚光を浴びた5ポートの採用で低・中速の性能も向上。スムーズで力強い走行が楽しめます。90ccの2気筒エンジンといえば、一シリンダーあたりの排気量は45ccという小さなものですが、ヤマハの技術が、この小型シリンダーに、エンジン効率のよい5ポート化を成功させたのです。

コンパクトなクランクケースには、スーパースポーツにふさわしい5段変速リターン式の変速機が組み込まれています。ライダーのハイテクニクにピッタリ応えて、エンジンが躍動します。

**90cc級最高の実力**

この強力10・5馬力エンジンを搭載するパイプフレームは、125AS1や180CS1など高速車の経験を十分生かしたタイヤモンド型。125cc級のエンジンを載せても、ビクともしない頑丈さです。しかも車両全体の重量は、わずか89キログラムと軽量です。流麗なテアドロップ型のガソリンタンクがこのHS1のスタイルのポイントです。仕上げのカラーも明るく、二十才前後の行動的な若者や高校生の心をとらえて離さない新鮮な魅力を備えています。

あなたのお店にスポーツユーザーをふやすキメ手が、またひとつ出来たわけです。

2ツならんだエアクリナーが、ガソリンタンクとサイドケースを結び、美しい調和をかもし出す。



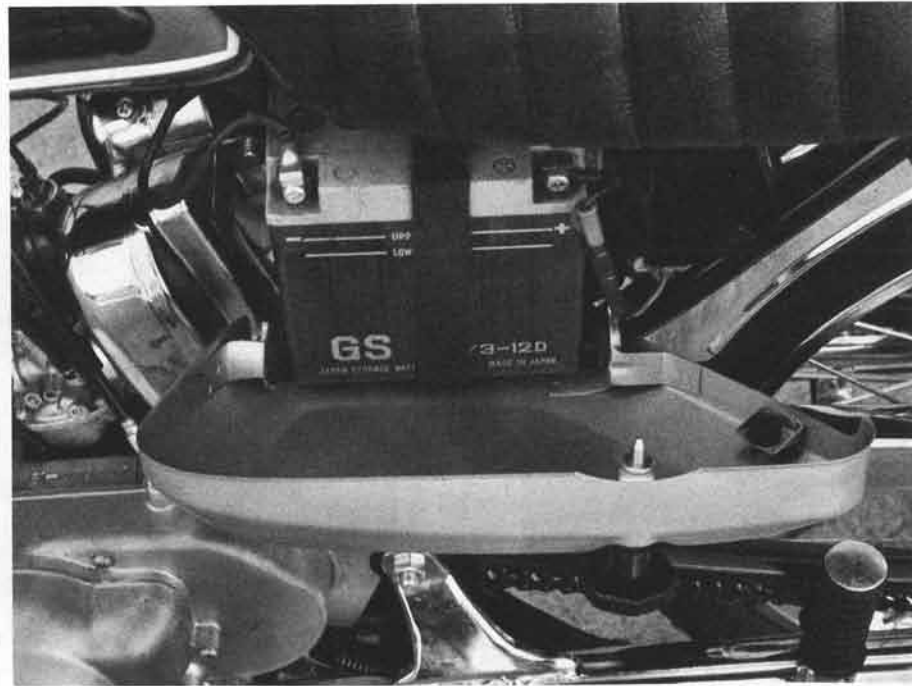
90ccのツインエンジン採用にふみ切ったのはヤマハが最初。信頼される実績が光ります。

# これぞ本格派の90ツイン

若者の心をとらえるツイン音のひびき。これこそスーパースポーツの本格派。



▲ 高速型スポーツを象徴するシックなセパレートメーター。



▲ 90ccで本格的なA Cジェネレーターを採用したのはHS1だけ。バッテリーも12V5.5Aと大型。

# ヤマハトレール125AT1

## ●ヤマハトレール125AT1

最高速度	110km/h
最高出力	11.5km/7000rpm
最大トルク	1.17kg-m/6000rpm
車両重量	95kg
舗装平坦路燃費	65km/ℓ / 40km/h
全長	1,960mm
全巾	890mm
全高	1,090mm
現金正価	¥145,000

近日発売！ 現金正価 **14万5千円**

写真の車はショー用モデルで、オイルタンクに線引きケースが使われているが、市販モデルでは、このケースが、シックな黒塗りとなり、スマートな燃料タンクを引き立てる。



世界の若者たちの間に爆発的なトレール・ブームをまき起したヤマハトレール250DT1に引きつづいて、125ccトレールの本格派、ヤマハトレール125AT1がデビューしました。

DT1の経験を生かして設計されたワイルドタッチの頼もしい車。機能を優先した簡潔な構成の中にも、男性的な強烈な個性が光ります。

**5ポートの白いエンジン**

砂地も沼地も岩だらけの丘も道なき道を豪快にとばし、都会の舗装路もカッコよく走る、新しい時代の万能車ヤマハトレール・シリーズが、さらに充実したのでです。車重も95kgと軽く、取りまわしも容易。だれでも気軽にトレール・ライディングを楽しめるのが、125AT1の魅力です。

軽くて強いダブルクレードルのパイプフレームと鋼板のガードにかえられた新設計の2サイクル単気筒エンジンは、効率の高い5ポート式アルミシリン



▲左横のフックをはずすだけで、簡単にシートが開けられ、オートループオイルの補給も容易。

ターが採用されています。リターン式の5段変速を駆使して、打てば響く高性能エンジンのだいいご味を満喫できます。

GYTでレーサーにも標準仕様で11・5馬力、1・17kg-mの出力を発揮しますが、DT1と同様に、GYT (Genuine Yamaha Tuning) 純正ヤマハチューニングパーツを使用すれば、わずかな改良で馬力がアップ。モトクロスの花形として活躍します。

フロントフォークは、145mmのクッションストロークを持つヤマハ独自のセリアーニタイプ。リヤクッションはDT1で好評の3段階調節装置付きスイングアームオレオを採用。

またトレールユニバーサルの太いタイヤ、ブリッジ付きアッパバンドル、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、悪路も軽がる乗りこえるヤマハトレール独特の装備を持っています。

# トレールの人気倍増!

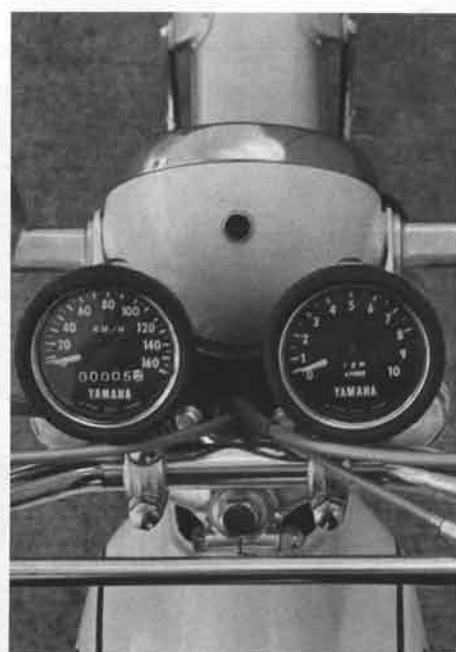
モータースポーツに新しい時代をきづくヤマハトレール125AT1。あなたのお店の繁栄につながる商品です。



▲激しいジャンプにも耐えるよう、リアクッションは、バネ圧を変更しただけで、250DT1と同じものが採用されている。



▲思い切って高くした最低地上高。しかも鋼鉄のエンジンガードがついて、荒地走行にも備えは万全。



▲独立したタコメーターとスピードメーター。大型のフラッシャーランプで市街地の走行も安全。

# ヤマハスポーツ180CS2-E

近日発売 / 16万9千円



新しいタイプ的高速スポーツを代表するヤマハスポーツ180CS2-E。

ヤマハが新しいタイプの高速スポーツ車を創造しました。ヤマハスポーツ180CS2-Eがそれです。軽快で力強く、二五〇ccクラスに匹敵する高性能を誇っています。一二五cc〜二五〇ccクラスの中間車種として大きな需要を喚起することでしょう。

低・中低の出力がアップ  
ヤマハスポーツ180CS1-Eのエンジンをベースに、5ポート方式に改良。最高出力はそのままに、低・中速の出力アップとネバリの強化に成功しました。定評ある2気筒・2キャブ・アルミシリンダー、そしてセル付きの高性能オートループ・エンジンが、さらに扱いやすくなったわけです。

機能美あふれるデザイン  
スタイルは、スポーツ時代を完全にリード。簡潔で機能美あふれる新設計です。

流れるような曲線で描くテアドロップ型の白線入りガソリタンクは、この車のデザインの大きなポイントです。

メーターは、ヘッドランプから切り離されてセパレートになり、スポーツムードを盛り上げるタコメーターもつきました。

ゆったりした巾広のダブルシートが、3段切換え式負荷調節装置付きのリアクッションとあいまって、すばらしい乗り心地を保証しています。



▲リアクッションは3段切換式バネ圧を自由に調節できる。



▲毎分7,500回転で21馬力、7,000回転で2.05靨/靨と、180クラスでは驚異の出力性能を持つ2気筒エンジン

'69ヤマハ勢ぞろい！お客さまの身になって、用途に応じた車種をおすすめください。



# 新しい時代のスポーツを創る



●ヤマハスポーツ180CS2-E

最高速度	140km/h
最高出力	21ps/7500rpm
最大トルク	2.05kg-m/7000rpm
車両重量	118kg
舗装平坦路燃費	55km/ℓ / 40km/h
全長	1,920mm
全巾	770mm
全高	1,005mm
現金正価	¥169,000

2キャブ・アルミシリンダーのエンジンに5ポートがプラスされた高性能車

## 高速型のストリートスクランブラー (輸出車)

●ヤマハスクランブラー180CS2-C

輸出用に製造されたヤマハスクランブラー180CS2-Cが、ショー会場で若いファンたちに、せん望のため息をつかせました。

ヤマハスポーツ180CS2-Eを基本モデルにし、アップマフラー、ブリッジ付きアップハンドルを採用した高速型のストリートスクランブラーです。

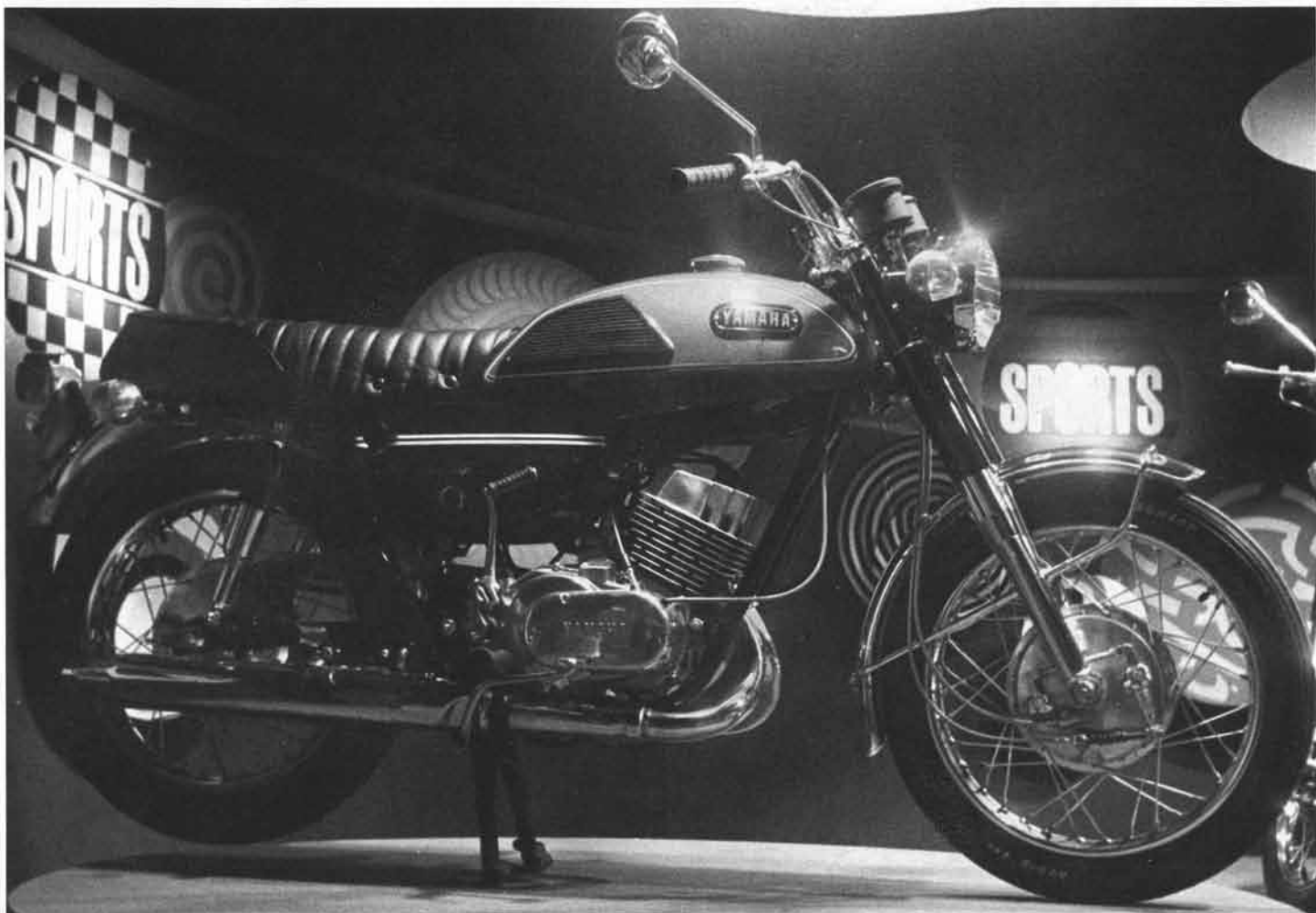
●ヤマハスクランブラー180CS2-C

最高速度	135km/h
最高出力	21ps/7500rpm
最大トルク	2.05kg-m/7000rpm
車両重量	120kg
舗装平坦路燃費	55km/ℓ / 40km/h
全長	1,920mm
全巾	815mm
全高	1,015mm



▲操作しやすい場所に設けられたメインスイッチには、夜間スイッチの位置がなくなり、ライトスイッチは左ハンドルにまとめられた。

# ヤマハグランプリ1350 輸出車



ヤマハグランプリの個性を強調する白線入りのガソリ  
ンタンク。サイドカバーのエンブレムも美しい。



▲時速200キロの目盛りがあるスピードメーターとタコメ  
ターの間、扱いやすい位置にメインスイッチが設けられた。

# 5ポートでまた実力アップ

ラフな走行に実力発揮

ヤマハグランプリ・スクランブラー-350

輸出車



●ヤマハグランプリスクランブラー-350

(輸出車)

最高速度	168km/h
最高出力	36ps/7000rpm
最大トルク	3.87kg-m/6000rpm
車両重量	155kg
舗装平坦路燃費	35km/ℓ/50rpm
全長	2,040mm
全巾	815mm
全高	1,070mm

アップマフラー、ブリッジ付きのアップハンドル、カラフルな色彩。ヤマハグランプリスクランブラー350は、ショーの圧巻です。ラフなライディングにも耐え、抜群の操縦性と安定性を発揮する高速型のストリートスクランブラーです。

世界選手権ロードレースで二種目制覇の偉業を成し遂げたヤマハの技術にふさわしい高性能の輸出車——その名もヤマハグランプリ350が、東京モーターショー会場で全貌を明らかにしました。

36馬力・173キロ/時

高速型スポーツのエンジン耐久性を飛躍的に向上させた、すぐれた冷却効率を発揮するアルミシリンダー。フルサイズ350ccの2気筒エンジンに5ポートの威力が新たに付け加えられました。

この大排気量・最大出力のエンジン性能をムダなく引き出せるよう、変速機は常時噛合式5段のリターン方式を採用しています。

毎分七千回転で三十六馬力、六千回転で三・八七瓩/時という高出力から、最高一七〇〇〇/時をこえるスピードが、余裕をもって生み出されます。

メーター類はセパレート・スピードメーター、タコメーターを分離してセパレートに。ガソリンタンクに調和したサイドケース、巾の広いダブルシート。流動感にあふれたスタイルは、ヤマハスポーツのイメージを一段と高めています。

●ヤマハグランプリ350(輸出車)

最高速度	173km/h
最高出力	36ps/7000rpm
最大トルク	3.87kg-m/6000rpm
車両重量	154kg
舗装平坦路燃費	35km/ℓ/50km/h
全長	2,040mm
全巾	785mm
全高	1,065mm



アルミシリンダーの白いエンジンと、分解整備が簡単な上下分割式のクランクケース。

# シックなセパレート・メーター ヤマハトレール90H3-Cデラックス

## ●ヤマハトレール90H3-Cデラックス

最高速度	95 km/h
最高出力	8.0PS/7000rpm
最大トルク	0.9 kg-m/5000rpm
車両重量	85 kg
舗装平坦路燃費	75 km/ℓ/40 km/h
全長	1,820 mm
全巾	800 mm
全高	1,045 mm
現金正価	¥79,000

近日発売 7万9千円



安全で乗りやすく、しかも豪快な走行が楽しめるチカラとスピード。ヤマハトレール90H3-Cデラックス。



メッキフェンダーの採用で、シャープなスタイルがさらにさえる。

好評のヤマハトレール90H3-Cの姉妹車として、ヤマハトレール90H3-Cデラックスが発売されます。ヘッドランプと一体になっていたスピードメーターを切り離し、セパレートにしたため、スポーティーな雰囲気がいっそう強調されました。

メッキフェンダーの採用も、スタイルを一そうシャープなものにしています。軽快で力強い若者の万能車

8馬力オートローブエンジンからは四段ロータリー変速を駆使して、時速95キロのスピードがひき出せます。荒れ地の走行はもちろん、ストリートスクランプラーとしても、たのもし現実力を発揮します。

強い印象を生む線引きタンク、アップマフラー、ダブルシート、ブリッジ付きのアップハンドル。軽快で強力、しかも扱いやすい、若者の万能車です。



▲美しくまとめられたセパレートのスピードメーター。

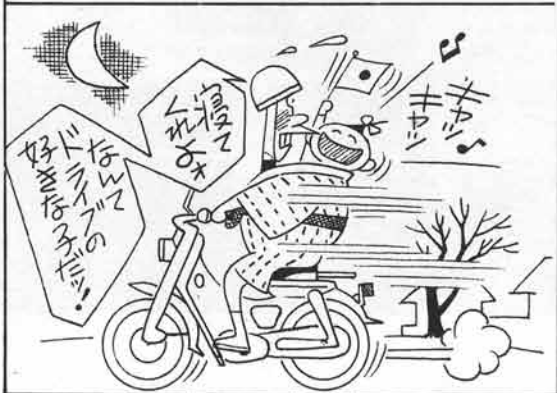
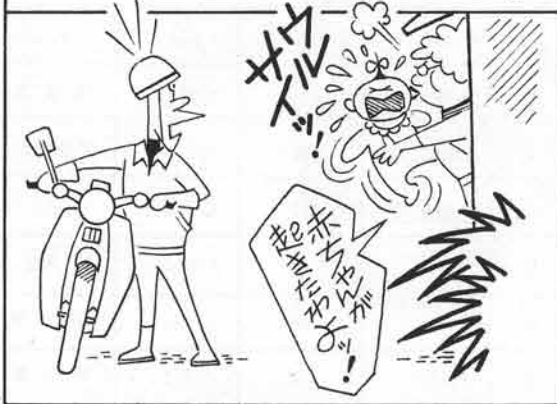
グッドデザイン賞受賞90H3-Cに、さらにスポーティーなセンスを加えたデラックス版

# '69ヤマハ出品車

モーターショー出品車	最高速度	最高出力	最大トルク	車両重量	舗装平坦路 燃費	全長	全巾	全高	現金正価		
50 F5-S	83km/h	5.0 PS/ 8500rpm	0.45 kg-m/ 7500rpm	72 kg	80 km/ℓ/ (30 km/h)	1,840 mm	720 mm	1,030mm	¥62,000(黒) ¥63,000(赤)		
50 F5-C	80	5.0 /8500	0.45 /7500	74	80 /30	1,775	770	1,000	¥ 63,000		
90 H3-C	95	8.0 /7000	0.9 /5000	85	75 /40	1,820	800	1,045	¥ 77,000		
★ 90 H3-C デラックス 近日発売	95	8.0 /7000	0.9 /5000	85	75 /40	1,820	800	1,045	¥ 79,000		
★ 90 HS1 新発売	110	10.5 /8000	0.96 /7500	89	65 /40	1,800	675	1,010	¥ 87,000		
★ 90 HS1 アップマフラー 輸出車	110	10.5 /8000	0.96 /7500	91	65 /40	1,800	770	1,000	輸出車		
★ 125 AT1 近日発売	110	11.5 /7000	1.17 /6000	95	65 /40	1,960	890	1,090	¥145,000		
125 AS1 デラックス	130	15 /8500	1.30 /8000	98	65 /40	1,855	740	1,070	¥137,000		
125 AS1-C	125	13.8 /8000	1.30 /7500	100	65 /40	1,855	805	1,005	¥139,800		
★ 180 CS2-E 近日発売	140	21 /7500	2.05 /7000	118	55 /40	1,920	770	1,005	¥169,000		
★ 180 CS2-C 輸出車	135	21 /7500	2.05 /7000	120	55 /40	1,920	815	1,015	輸出車		
250 DT1	120	18.5 /6000	2.32 /5000	112	40 /40	2,060	890	1,130	¥193,000		
250 DT1(GYT)		30 /7000	3.1 /6500	97.5		2,060	890	1,130			
250 DS5-E	160	29.5 /8000	2.72 /7500	143	40 /40	1,990	770	1,050	193,000		
★ グランプリ350 輸出車	173	36 /7000	3.87 /6000	154	35 /50	2,040	785	1,065	輸出車		
★ グランプリ スクランプラー <sup>350</sup> 輸出車	168	36 /7000	3.87 /6000	155	35 /50	2,040	815	1,070	輸出車		
工場レーサー	最高速度	最高出力	排気量	車両重量	クラッチ 形式	変速機	潤滑方式				
RA 31 A	200 km/h 以上	33 PS/ 16000 rpm	124.7 cc	100 kg	乾式多板	常時噛合 方式	混合潤滑及び ドライサンプ				
RD 05 A	230以上	55 /14000	249	120	乾式多板	常時噛合 方式	混合潤滑及び ドライサンプ				
雪上車	全長	全巾	全高	重量	最高速度	登坂能力	積載牽引量	最高出力	最大トルク	トラック	定価
S-350	2,400 mm	845 mm	1,005 mm	165 kg	60 km/h以上	25度以上	500 kg	23 PS/ 6000 rpm	3.1 kg-m/ 4000 rpm	380 mm単列	¥280,000
SD-350	2,400	1,040	1,010	195	55 km/h以上	25度以上	650	23 /6000	3.1 /4000	260 mm複列	¥340,000



## RENSAI 愛車のあつ利



あなたのお店のお客さん

この人をご存知ですか



【ヒント】  
女性のメイトファンが  
いっぱい。大手弱電機  
メーカーの工場前です。



【ヒント】  
特急列車の停まる港街。  
後方を走っているのは  
市電です。

街や村でみかけたヤマハのお客さんをスナップしました。あなたのお店のお客さんかも知れません。

このお客さんの名前と住所、そして、このお客さんにヤマハを売った、あなたのお店と所在地をお知らせください。

記念品を差上げます。×切は44年2月末日。

●読者のページ●  
古いバッテリーで  
シガーライターを

岡山県浅口市金光町占見  
坂根モーターズ

坂根智夫

うちの店で実行しているアイデアをひとつ、ふたつ、ご披露します。

①ヤマハYGIの不良になったバッテリーでシガーライターをつくって、店においています。たいへん便利でよろしいと好評です。不要なバッテリーがあつたら、ぜひどうぞ。

②ヤマハニュースの写真を切って、店に貼っています。時どき貼りかえれば、楽しいアクセサリーになり、お客さんとの話題にもこまります。

とにかく、ヤマハは、オートループ車になってからプラグがくすぶらなくなって、お客さんによるこんでいただきます。

# TOKYO MOTOR SHOW

'68 東京モーターショー



世界の注目を浴びて 第15回東京モーターショウが、  
晴海の貿易センターで十月二十六日から開かれた。  
全体に車本位の地味な展示となり、自由に車にさわ  
れるヤマハコーナーはマニアでいっぱい。トレール  
シリーズとスポーツ車が若者達の人気を集めた。

なんといってもトレールは人気の的、連日  
若いファンがさわったり乗ったりしている



大きな丸型の反射ミラーが会場を写し、壁には大きなかげがうつってちょっと幻想的な光景である



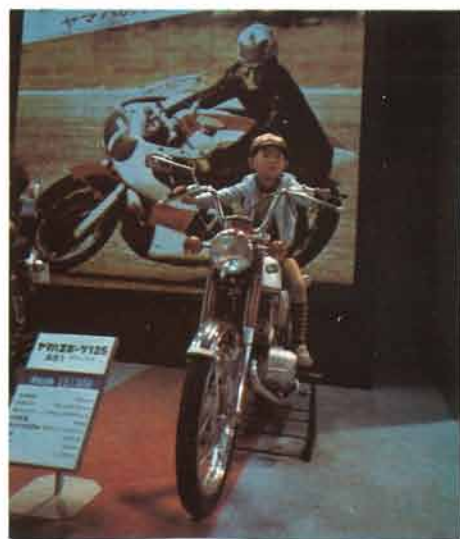
イキな着こなしの外人女性、故国の恋人に頼まれたのか熱心に見ていた



ヤマハコーナーは全車乗り放題、この日ばかりは心ゆくまで楽しんだ



これだ、これだとばかり、いつまでもはなれない外人のファン



グランプリレーサーにまたがってお得意の坊や、豆ファンも増えている





世界にただ一台の車をつくるよろこび、カスタムコーナーも若者で一杯



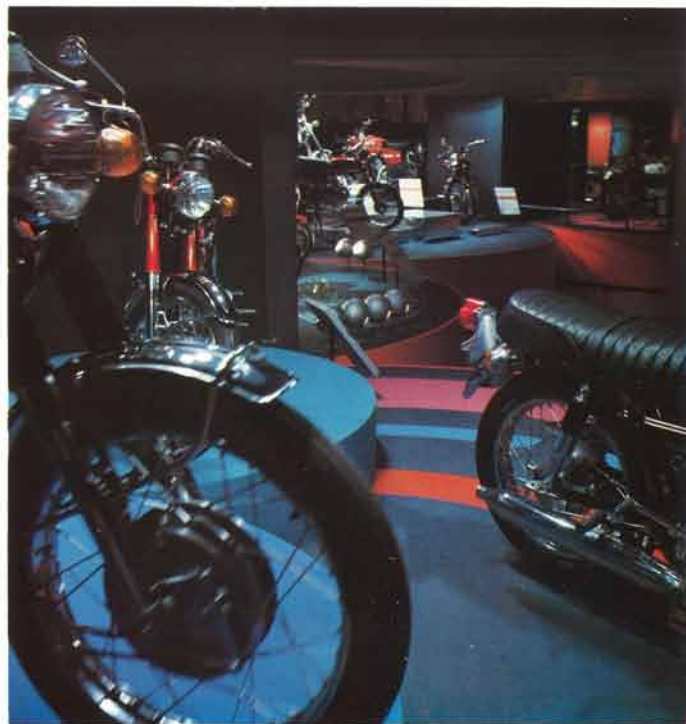
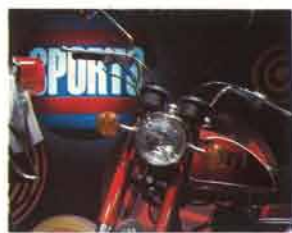
本格派ともなれば見るところがちがう、どこから見てもイイネ



熱心にカメラでメモする青い目のファン、ヤマハは世界に知られている



屋外の会場にはスノーモビル、子供達にも人気があった



丸いスタンドと原色が効果的なヤマハコーナーの展示



世界を征覇したグランプリレーサーも若者をつめた



魅力的な125トレールATは鏡を使った晴舞台

ヤマハ

# トビックス

天の橋立を空から眺める招待会は大へんな成功を収めた。



## 天の橋立を空から観賞！

### 服部和夫商店のメイト招待会

日本三景のひとつ、天の橋立にほど近い京都府与謝郡野田川町の服部和夫商店は、つねに斬新なアイデアで、お客さんの心を引きつけていますが、このほど、近所の販売店さん三店に呼びかけて、ヤマハメイトをお買上げのお客さんを対象に、空の招待セールを実施しました。



飛行機の順番を待つ人たち。中央が服部社長。

十月二十、二十一日の遊覧飛行日に集まったお客さんは百七十人にもなる盛況でした。天の橋立を基地に、七人ずつ水上機で飛び立ち、空から約二十分間にわたって、天の橋立の景勝や、郷土のながめを楽しみました。なお、遊覧飛行記念写真コンクールも合わせて開催し、好評を得ました。





### ▶米国のトライアルスクール

不整地走行でモーターサイクリングの楽しさを満喫しようとする、トライアルライディングは、米国で益々さかんになつてきています。ただ、がむしゃらにぶつ飛ばすばかりが能ではないというわけで、米国でも不整地の正しい乗り方を教える講習会が各地で開かれています。写真はサン・フランシスコの近郊の実地教授。中央で説明しているのは、トライアルのエース、サミー・ミラーです。

ヤマハトライアル教室は、日本の各地でさかんになる傾向をみせていますが、アメリカでもこれに似た講習会が活発に開かれるようになってきたのは、偶然とはいえ興味深いものがあります。

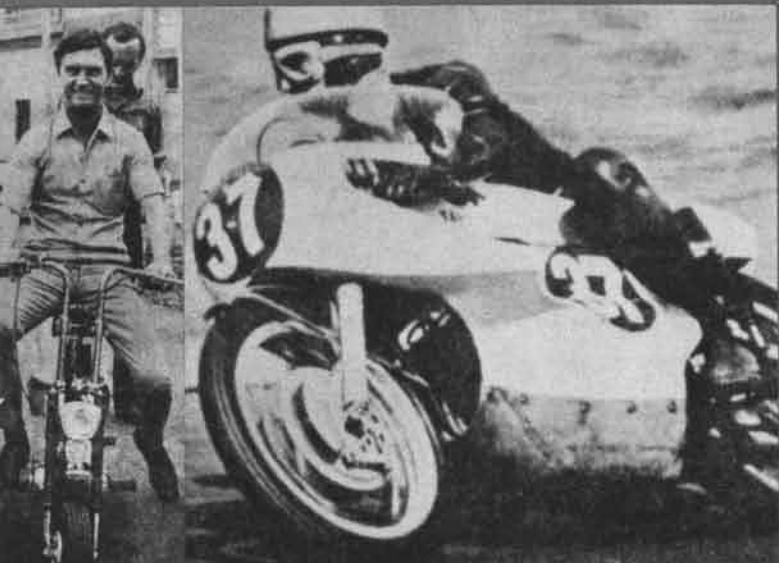
### ▶レッドマン、ヤマハで快走

南アフリカでヤマハ製品の増販にはげんでいる往年の世界GPレースの王者、ジム・レッドマンの近況をお知らせしましょう。

ヤマハの宣伝をかねて、いまでも各地のレースに出場し、優勝杯を一人占めしているレッドマンです。アフリカではもちろん無敵。少しのおとろえも見せない、この走りっぷりをみてください。

モンスターバイクの乗り方はむずかしいな。とばかり後のバイクに助けを求めている「レッドマン」。

イタリアーでのレースの会い間のスナックですが、現役時代より一寸肥ったようですね。



MOTOR CYCLE NEWS, Wednesday, October 23, 1968

## FIVE-PORT EXPLAINED...

Practically unheard of before the start of the 1960's racing season, the term "five-port" has now become synonymous with two two-strokes. Over 100 mph from the Daytona 200 or Yamaha's scorching 180 mph from the Isle and a fourth place in the World Championship by the season's most notorious lightweight class privateer, Yamaha-riding Red Gockel.

These are performance that have pushed home Yamaha's 3-port heritage and made their machines the fastest normally aspirated two-strokes in the world.

The five-port system represents the most significant advance in two-stroke design since the rotary disc valve and "big-bore" "big-pitch" search.

On a standard "U" shape, they lie between the inlet and normal transfer ports. With an ordinary two-stroke engine, when both the exhaust and transfer ports are open, some of each fresh induction mixture is lost directly out of the exhaust port. And the residual gas cannot be scavenged from the combustion chamber, thereby prohibiting the fresh charge of fuel from completely filling the chamber.

The five-port system eliminates these combustion problems. The two additional ports at the rear of the cylinder keep the fresh charge straight up and down the leg so that the burnt gases are swept out and the fresh fuel mixture can fill the leg part of the combustion chamber. Consequently, all residual gases are scavenged from the chamber and the fresh mixture is forced through the entire cylinder area.



The compact power-unit of the 180 with its expansion-sloated alloy barrels and deep, square-flanged heads.

# Yamaha's delicacy

### ▶ファイブポートがものをいう

ヤマハが開発した新しいエンジン技術、5(ファイブ)ポート方式は、つぎつぎと市販車に採用され、大きな話題をまいていますが、イギリスのオートバイ専門紙モーターサイクルニューズでは、この5ポート方式について、つぎのように論評しています。

ヤマハ新開発の5ポート吸排方式が、むかにかに脚光を浴びたのは今年の Daytona のレースであった。

二五〇ccで一四〇マイル/時、三五〇ccで二四九マイル/時という驚異のスピードをマークしたヤマハのレーサーはすべて5ポート方式。さらに選手権シリーズ二五〇ccクラスに個人参加し、見事ランキング四位に入賞した日・ゴードルのレーサーもまた5ポート方式がとり入れられているのである。

ヤマハはその市販モデルにもつぎつぎとこの技術の成果をとり入れていたが、いまや5ポートはベストローク型バイクの速さと安定性の代名詞になったかの感がある。

この方式の利点は周知のとおりであるが、結果的にみて少くとも10%以上の吸排効率の向上をみている。

ロータリーディスクバルブ以来の最も意義のある、エンジン技術の進歩。それが5ポート方式である。



▶「ヤマハカスタム」発行  
楽しいムードの  
オプションパーツリスト

楽しくて実用的なオプションパーツリスト「ヤマハカスタム」が完成しました。若い人たちの間でカッコいい個性がもてはやされる時代に、ヤマハはたくさんのお客様のオプションパーツをとりそろえて、ヤマハオートバイに乗る楽しさを一そうエンジョイしてもらおうとしています。

そのパーツリストをわかりやすくまとめたのが、この「ヤマハカスタム」です。A4版、三十二ページ。楽しいムードがいっぱいの新しい形式のパーツ・リストです。お店に一冊お備えください。



◀ヤマハ鹿児島の新社屋落成

ヤマハ鹿児島株式会社（代表取締役 山下三郎）の新社屋がこのほど完成。九月十五日、関係者を招いて、盛大に披露を行いました。九州におけるヤマハの躍進ぶりは目ざましいものがあり、ヤマハ鹿児島も発足以来わずか三年余で、ヤマハの占有率を三〇%にまで伸ばしています。

さらに一そうの飛躍を期し、販売、同時にサービスなどあらゆる面で取引販売店さんの便宜を図るため、新社屋を建設したものです。新社屋は鉄筋コンクリート二階建。冷暖房完備。敷地は七百九十二平方メートル。総建坪八百二十五平方メートルにおよんでいます。所在地—鹿児島市谷山塩屋町一九七五  
電話—（〇九九二二）六一五—〇一

写真はヤマハ鹿児島の新社屋と、披露の席上で挨拶するヤマハ発動機・小池久雄専務。

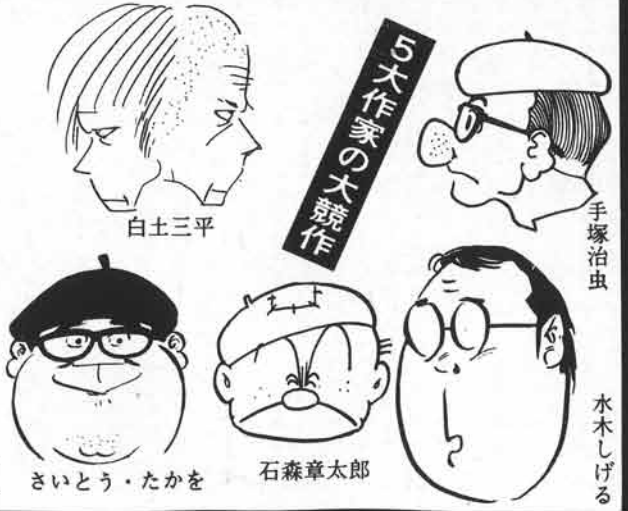
MONTHLY FOR MEN  
ビッグコミック

青年よ大誌を抱け！

現代に飛躍する ヤマハファン にピッタリの青年のコミック誌！つねにコミック界の先頭をつっぱしり SFエロチカなど多彩な内容です。

毎月29日ごろ発売

小学館



「今年も柿の出来がいいようだね」白銀北農協共選場をたずねた岸上さん（右）と、その左はヤマハ特約店・小島産業の小島社長。



# 柿の名産地 奈良県西吉野村

こんにちはヤマハです

史蹟のまちとして知られる奈良県五条市の東南に、柿の名産地・西吉野村があります。昭和三十四年の春、宗槍（むねき）賀名生（あのを）白銀（しろがね）の三村が合併して出来た西吉野村は総面積九十三平方キロ。人口六千七百の豊かな山村です。

この西吉野は、ヤマハ販売店グループの活躍によって「ヤマハ村」と呼ばれるほど、ヤマハオートバイの躍進が目立っています。



西吉野村では、一シーズンに50万ケース（約4000万個＝7500トン）の柿を消費地へ送り出す。選別もすっかり機械化された。



▲お子さんをあやす上中モーターズの経営者、▲野原モーターズの経営者、吉村さんと長男上中洋さんご夫妻(右)と、お父さん(左端)の淳一さん。



▲白銀北農協でもヤマハオートバイが活躍している。向って右は管理者の今西さん。



▲年内にヤマハフレンド店に改装する岸上自転車店。左から2人目が経営者の岸上さん。



▲明るい気性がお客さんに受ける、更谷モーターズの経営者、更谷貞夫さんとおかあさん(右の2人)

# 結束かたいヤマハグループ

西吉野村は、経済が豊かなことでは、全国でも有数の農村です。とくに白銀地区は、五年前、電話の加入率が日本ではじめて一〇〇%に達したことや、郵便貯金の高で日本一を記録したことなどで有名です。

柿、梅、梨、リンゴ、ミカンなどの果物のほか、百合の栽培もさかんで、とくに主要産物である柿は、その九〇%までが関東に出荷されています。

この白銀地区でも、五条市野原町に店を構える岸上自転車商会と野原モーターズの協力で、ヤマハが大きく伸び、ここ二、三年の間、市場占拠率は五〇%を上回りました。

岸上自転車商会の経営者、岸上格一さんを会長とする奈良県ヤマハ会は、結束の固いことで知られていました。年に数回の集まりを持って、販売や整備技術の研究会を開くなど、和気あいあいのうちに、真剣に経営問題にとり組んでいます。

ヤマハ会員の協調ぶりは、この西吉野村を例にとっても、よくわかります。

白銀地区は岸上自転車店と野原モーターズと、そして賀名生、宗檜地区は更谷モーターズと上中モーターズが、協力し合って、ヤマハを伸ばしているのです。

この模様を岸本さんはこう語ります。「ヤマハ特約店、小島産業さんの販売店が集まって、奈良県ヤマハ会を組織したのは三年前ですが、まるで一族のように結束が固いのが特長です。」

西吉野村の自銀地区の場合も、わたしと野原モーターズの吉村さんとが力を合わせて、ヤマハを売り込んでいますが、吉村さんと組

んでヤマハをすすめているからこそ、これだけ占拠率が伸びたのだと思います。とにかくヤマハシェアが上がれば売りやすくなりますからね。一人ではダメです。吉村さんとは、よい意味でのライバル同士です。」

野原モーターズの経営者、吉村末男さんは「ヤマハ一本でやってきたから満四年になります。それ以前は、他の車を扱っていたんですが、アフターサービスが多すぎた。新車を売ってもアフターサービスで利潤をくわれれば内情は苦しいものです。こんな調子でいつまでやっていても仕様がなれないと思いつつヤマハ一本にしたわけです。」

最初のうちは、ヤマハに代えた理由をお客さんにはいちいち説明して納得してもらうなど多少、苦労はしました。とにかく、売ったあとを徹底的にみるということが大事ですね。白銀地区は山が多いもんですから、お客さんにヤマハの性能を納得してもらうために、車のうしろにお客さんに乗せて、坂を走ったこともあります。」

岸上さんと吉村さんは、いま、婦人層にヤマハオートバイを理解してもらおうと懸命です。白銀地区では、婦人学級に協力して、バイクの乗り方講習会を開いたりしました。原付車の免許は、すでに出張試験で大半の女性が取得していましたが、実際に車を運転するのははじめてだという人が多かったため、この乗り方講習会は好評でした。

岸上さんと吉村さんは、口をそろえて、こういいます。「どこでも同じでしょうが、このころは奥さんがウンといわないと、車を買ってもらえません。女の人は力持ってるでなア。」

# 強いお客さんの支持

西吉野村の賀名生地区では、更谷モーターズと上中モーターズが力を合わせてヤマハを普及させ、抜群の市場占拠率を誇っています。更谷モーターズの経営者、更谷貞夫さんは、

中学二年のころ、自転車店を営んでいたお父さんを失ない、そのあとをつぎましたが、持ちまへの明るい気性で、店を発展させてきました。





▲ヤマハを語る賀名生のお客さんたち

そのかげには、小島産業・小島末太郎社長の献身的な協力ぶりがありました。毎晩、更谷さんと一緒にお客さんを訪問して歩くといつた努力を、ほぼ一年近くもつづけたのです。上中モーターズの経営者、上中洋さんは、小島産業に八年間勤務して、ヤマハオートバイについての知識を修め、一昨年、独立しました。更谷さんと同様、若さで躍進する経営者です。

賀名生は、丹生川をさかのぼった山の中の村です。ここでは一シーズンに二十万ケース（約一千六百万個＝三千トン）もの柿が産出されます。

この豊かな山村に活躍するヤマハのお客さんにお集まりいただき、更谷さん、上中さんをまじえて、お話をうかがいました。



●久保さん（賀名生郵便局勤務）

通勤用にヤマハ90H3を使っています。土地がら、スピードよりもギヤの数を少なくして、山道を登れるような車のほうが受けていますね。

メイト70やけどな、軽くて小回りが多いて、細い道走るのによしし、ああいう車なんか見ると、山間部向きだなア、と思いますね。

とにかくヤマハは、手をかけなくても走る安上りの車ですなあ。



●松本さん（賀名生郵便局勤務）

うちの局で、オートバイで通勤している人は七、八人いますが、みんなヤマハです。メイト70か90H3を使っていますね。電報の配達に行つて感じるんですが、この辺では四輪車と単車の両方を使いわけている家がふえています。



●上田さん（写真館経営）

ヤマハには十年から乗っています。やはりヤマハ以上の車はないと思つている。エンジンとしては文句のいふところがない。ブレーキもよくきく。この点、山を走るものにはいちばん安全です。文句のぜんぜんない、上上の車です。

いま使っている125YA6も一年に一万五千が走つてますが、バンク以外に修繕したことはない。十津川ぞいのきついな山に登つたり、

大阪や奈良へも安心して乗って行けます。息子は50YF1に乗っていますが、四年で三万は走っています。



●加藤さん（電源開発KK勤務）

レジャー用にツイン90AT90を使っています。ツイン90は街を走る車ですね。足は速いけど、山間向きとはいへません。用途に応じて車を選ぶよう、宣伝のさいによく考えてほしいですね。



●堀内さん（洋服店経営）

メイト70を愛用しています。普通に使っているぶんには、よく走りますが、天月の坂（モトクロス）の王者、荒井さすがにマフラーをはずして走りました。使いはじめてから、まだ一年ですが、大阪にも何度か行きました。メイトのことはテレビで知っていたし、故障のない車だということを信用して買いましたが、事実、故障は一度もありません。



●辻平さん（呉服・洋品店経営）

いろいろな車を使つたけれど、ここ二年ぐらいはヤマハ125YA6に乗っています。仕事の関係から十二、三貫もの呉服を積んで、山道を走ります。自動車の入らんとところにも行けるのがヤマハの魅力ですね。



●岩井さん（農業・郵便局勤務）

郵便局に勤めるかたわら、農業をいとなんでいるので、通勤と、柿、梅など果樹園の見回りにヤマハ90H3を使っています。この車は使いはじめてから一カ月しかたないのに、くわしいことはわかりませんが、わたしがヤマハファンになったのは、80YG1に乗ったのがきっかけです。この車は三年間、一度も故障がありませんでした。



美しく彩色されたフレームの底に、ゴムのトラックが取り付けられ…



アクスルなど、足まわりの部品が、つぎつぎに組みつけられる。



足まわりが完成したボディは、クルリとひっくりかえされ、上部機構のとりつけへ。



2気筒、2キャブ、5ポートのオートループエンジンが出番を待っている。

ヤマハ・スライド講座

## スノーモビルの出来るまで

この冬から躍進ヤマハの商品に新たに加わったヤマハスノーモビルに、国内外からの注文が殺到。磐田工場の組立ラインはフル稼働をつけています。今月のヤマハスライド講座で、ヤマハスノーモビルの出来るまでをご見学ください。これは輸出用の組立ラインです。



熔接や塗装のおわったフレームが、組立ラインに入ってくる。



組立ラインの先端では、まず足まわりの組立てが開始される。



一方では、フロントアクスル（車軸）やリアアクスルの組立がすすめられる。



1台、また1台とライン・オフ。合理的な工場レイアウトで、作業も迅速。



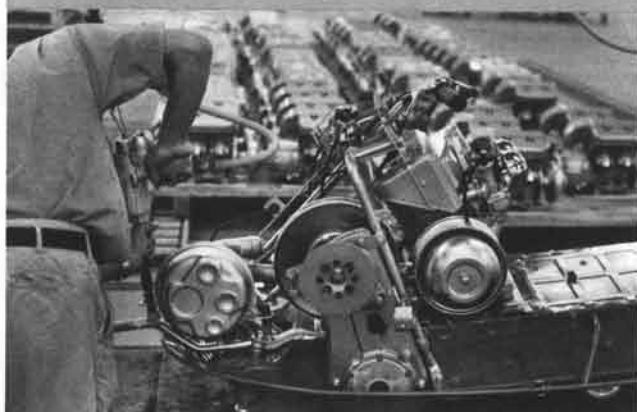
入念に完成車のテスト。スターターワイヤーのひと引きで、350 ccのエンジンがうなる。



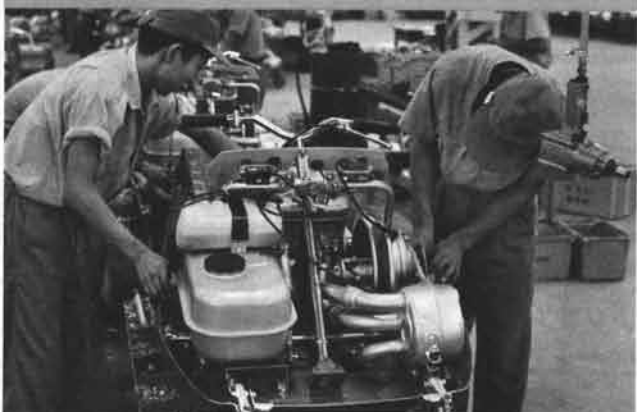
梱包され、トレーラーに載せられて波止場へ向う。海外市場での人気も上上だ。



細心の注意をはらって、ステアリングの組立て作業がすすめられる。



エンジンを載せ、ブレーキなども、手早く、しかも慎重に取りつけ…



オイルタンク、ガソリンタンク、エキゾーストもついた。



フロントフードにヘッドランプやアクセサリ一の取り付けもおわった。





の、何しろ州によって法律、政治機構が異なる複雑なお国柄とあっては、この問題も賛否両論、とても一朝一夕にきめるわけにはいかないものらしい。

合衆国五十州の中、現在三十州がモーターサイクリストのヘルメット着用義務を法文化しているが、これについてライダーと取締当局との紛争がしばしば起り、最近ミシガン州高等裁判所に持込まれた事件であるがヘルメット着用強制は合衆国憲法に違反するという判決が下った例さえある。

この問題はどうか最高裁にまで持込まれて争われると伝えられている。

しかし統計によると、一九六一―六六年と増加の一途を辿った事故死亡者が、一九六七年には一挙に二十四％も減少したが、これはオートバイの急激な増加とにらみ合すと非常に意義のある記録である。

### MFJアマチュアスポーツを強化

★これからの国内のモーターサイクル・スポーツはアマチュアを中心にノというのが、日本モーターサイクル協会(M.F.J.)が打ち出した新しい方針です。

(モーターサイクリスト)すでに決定した日本GP中止に代り、アマチュアによる国内日本グランプリロードレース実施をMFJは決めた。

この決定により、今後MFJが直接主催するアマチュア・スポーツ行事は、ロードレースとモトクロス二本の柱が確立され、シーズンの初頭を飾るモトクロスGPと最終を飾る日本グランプリ・ロードレースをアマチュアスポーツの祭典にすることを打ち出した。(12月号)

### オート用品にも教育ママが……

★ひとむかし以上も前から話題になり、時にはその過保護ぶりが非難されていた教育ママたちだが、当時は小、中学生たちだった倅たちもいまや大学生、若いビジネスマンに成長したので、その活躍の場はさらに広がってきたようです。

これはオート用品の売上げ倍増を期すならばまず教育ママをネラえというお話。

(日本輪業新聞)教育ママの活躍が、最近では自動車関連業界の店頭などで目につくようになってきた。その傾向が見えはじめたのは町の自動車用品店、ガソリンスタンド、デパートのカー用品売り場などだが、こういう場面での教育ママたちの共通点は自動車安全運転への非常な関心ぶりだということ。

単車に乗って、万一の事故のときに頭を守るのがヘルメットだが、これも品質、形状、色彩それぞれ非常に種類が多い。同じような形式でも、安い品はプラスチックだけでつくられているが、よい品はグラスファイバーがはいつていて衝撃につよい。

「どうしてこんなに値段がちがうの?」といちおう不審を持って、理由を説明すると「千円ぐらいのちがいなら」とかならずよい品を求められる(東京・コミネオートセンターの話)。

日常の家計費をきりつめてもわが子の教育費には投資を惜しまなかった教育ママだけに安全運転のための出費を惜しむようなことはしない。この点で教育ママには一貫性があり、母と子の話のやりとりにも安全運転への熱意がほとばしり、感心することもしばしば。交通安全のため過保護は大いに結構と、関連業界の人たちは口をそろえてその活躍ぶりを歓迎している。(10月10日)

### ベトナムでオートバイムード

★北爆停止のおかげで、南ベトナムへのオートバイの輸出が伸びそうです。

(朝日新聞)北爆全面停止をきっかけに、はつきり和平の方向をとりはじめたベトナム情勢のなかで、最近二つの動きが南ベトナム経済界に現れてきた。一つはサイゴン政府に対する不安感から、華商が新規事業への投資をやめてしまったこと、もう一つは、オートバイ、テレビなどのぜいたく品、耐久消費財買込みムードが民衆の間に出てきたことである。(11月14日)

### 自動車事故防止に

#### 自工会が大規模調査

★自動車業界と警察側とが協力して、交通事故の実態を本格的に調査し、その結果を車の構造や交通規制の面に生かしていこうということになりました。

(日刊工業新聞)日本自動車工業界(会長川又克二氏)が二十五日明らかにしたところによると、同工業会、警察庁、科学警察研究所などの専門家で構成する調査団が、十一月十二日から一週間、神奈川県、静岡県、愛知、広島四県で交通事故の実態を調査することになった。これは実際に発生した事故を調査することによって、自動車の構造や交通規制面で改良を必要とする問題を提起し、事故防止に役立てようというものである。自動車工業会がこのように安全問題に対して積極的な姿勢を示しているのは交通事故の激増によるが、自動車業界としては初の大がかりな調査なので各社の関心が集まっている。(10月26日)

### 輸出に活路を求める英国業界

★かつてはオートバイの先進国であったイギリスの二輪車業界も、日本製品の攻勢にタジタジ。起死回生策をはかろうと懸命です。

(モーターサイクル)英国の二輪車メーカーの連合体である英国二輪車工業界は、十一月の特別総会で将来の輸出促進を主眼にした組織、機能の大幅な改正案を協議した。

日本製バイクの英国進出は年をおって急であり、英国製バイクのホームマーケットのシェアは減少する一方で、業界の危機がさかんに叫ばれていたが、保守的な業界もいよいよ本腰を入れて輸出に活路を見出す為の改正にふみ切ろうというものである。

### 訂正とお詫び

本誌十月号にはさみみみのヤマハソングレロセールのタイク当選者発表に間違いがありましたのでお詫びして訂正させていただきます。

正誤

- 松本オート 杉本オート
- 大場輪業 太陽輪業
- 山県東北古棟 山県東北古棟
- 月岡義信様 月岡誠信様

# 明治百年・天誅組の旗上げ

奈良県五条市・梅川モータース

## 梅川 勝視さん



「エイ、エイ、オウ！」吉野川の河原で、勇ましく勝どきを上げる天誅組レーシングの画面と梅川さん(右から2人目)

天久三年(一八六三年)の夏、中山忠光卿を盟主とする尊皇攘夷派「天誅組」が、大和の五条代官を倒して五条政府を樹立したことは、明治維新の歴史の中でも異彩を放っています。それから百年後の今日、この五条市で、再び天誅組が旗上げしました。

といっても、これは剣をとって天下に覇をとげようとする天誅組とはちがって、奈良県の一角からモータースポーツを大きくひろげていこうという同士が集まって結

成した「天誅組レーシング」のことなのです。

「天誅組レーシング」は、奈良県五条市のヤマハ販売店、梅川モータースの経営者、梅川勝視さんが中心になって組織したスポーツクラブです。日本モーターサイクル協会(M・F・J・)にも加入して、モータースポーツの振興に活躍しています。

「ヤマハを売っていこうというからには、若い層を引きつけなければダメ」という考えから、梅川さ



若いムードにあふれる梅川モータース。

んはモータースポーツに力を入れてきました。

梅川モータースを創立してから、まだ三年半にしかありませんが、遠乗会を開いたり、レースムードを盛り上げたり、梅川さんの努力で、若いお客さんがたくさん集まる、個性ある店に育ちました。

「天誅組レーシング」は、いまはモトクロスが中心ですが、「いまはロードレースにも進出する」と、クラブ員の士気はさかんです。

約二十人にのぼるクラブ員は、

建具屋さん、寿司屋さん、自動車の運転手さんと多様ですが、みんな働く仲間たちです。

「だれでもヤマハトレール250DT1のような、レースに勝てる車を買いたいでしょう。でも、いまは自分が持っている車を改造して、アマチュアのレースに出場するのがせい一杯です」

こういう人たちの熱意に支えられて、日本のモータースポーツは発展していくのです。

# 冬の生活を活動的に ヤマハスノーモビル 大好評

ヤマハスノーモビルの発売は、雪上交通に革命をもたらす快挙として、国内外で大きな反響を呼んでいます。

ロードレース世界チャンピオンに輝くヤマハオートバイの技術を生かした強力オートグループ・2サイクルエンジン。市場占拠率70%を誇るヤマハボートのF・R・P技術から生まれた軽量で美しくタフなボディ。ヤマハだからこそ成し得た、技術の勝利です。

深い雪でも、けわしい山でも、グングン走る力強さ。運転が簡単なこと、安全なこともヤマハスノーモビルの特長です。

連絡に、貨物の運搬に、通勤に、急患の救助にと、広い用途に働く新鋭車。ヤマハスノーモビルは、冬の生活を活動的にします。

この冬から、実用にレジャーに、ヤマハスノーモビルは各地で活躍しています。

海外からも、はやくも1万2千台にのぼる注文が殺倒れないへんな人気です。

シングルトラックのS-350=28万円

ダブルトラックのSD-350=34万円

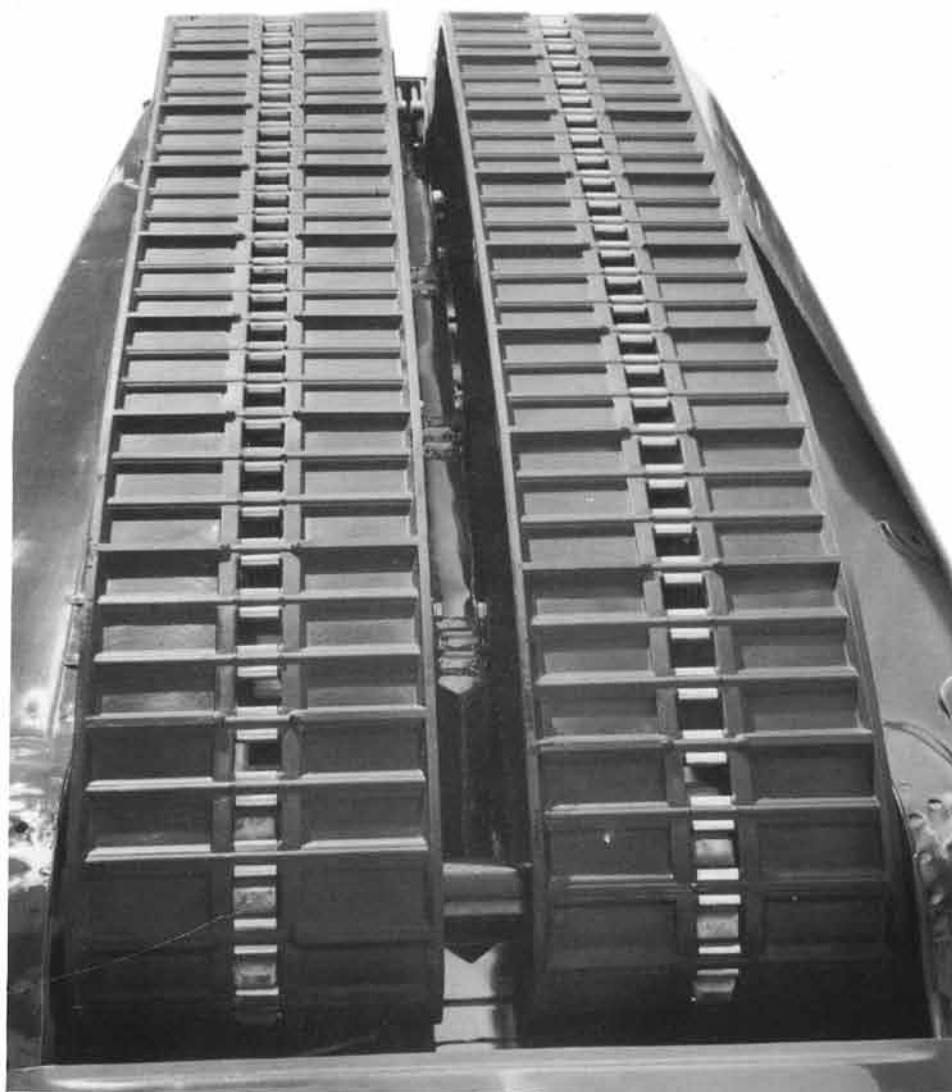
このほど発売されたヤマハスノーモビルはシングルトラックのS-350と、ダブルトラックのSD-350の二種類。

軽量でスピードの出るS-350。安定性にすぐれ、積載けん引力が抜群のSD-350。用途に応じてお客さんにすすめてください。

オートバイの需要がにぶる冬場でも、ヤマハスノーモビルでお店の売上げを伸ばせます。



写真はダブルトラックのSD-350。



## ヤマハスノーモビル S-350 仕様

●寸法	
全長	2,400mm
全幅	845mm
全高	1,005mm
重量	165kg
乗車定員	2名
●性能	
最高速度	60km/h以上
登坂能力	25度以上
加速性能	9秒(0-100m)
燃料消費率	5km/l
積載牽引力	500kg
積雪圧(1人乗)	34.0g/cm <sup>2</sup>
●エンジン	
型式	2サイクル5ポート、メタリックボンドアルミシリンダー
気筒数及び気化装置	2シリンダー、2キャブレター
排気量	348cc
最高出力	23ps/6,000r.p.m.
最大トルク	3.1kg-m/4,000r.p.m.
冷却方式	強制空冷
潤滑方式	分離潤滑(ヤマハオートグループ)
始動方式	リコイル式ハンドスターター
●変速機及び車体	
変速機形式	Vベルト式自動変速
トラック	380mm幅別列
ブレーキ	キャリパー式ディスクブレーキ
燃料タンク容量	14.0l
補助タンク容量	5.0l
オイルタンク容量	2.3l
懸架装置	スキー(素材板)・トラック・トーションスプリング

## ヤマハスノーモビル SD-350 仕様

●寸法	
全長	2,400mm
全幅	1,040mm
全高	1,010mm
重量	195kg
乗車定員	2名
●性能	
最高速度	55km/h以上
登坂能力	25度以上
加速性能	9.5秒(0-100m)
燃料消費率	5km/l
積載牽引力	550kg
積雪圧(1人乗)	30.5g/cm <sup>2</sup>
●エンジン	
型式	2サイクル5ポート、メタリックボンドアルミシリンダー
気筒数及び気化装置	2シリンダー、2キャブレター
排気量	348cc
最高出力	23ps/6,000r.p.m.
最大トルク	3.1kg-m/4,000r.p.m.
冷却方式	強制空冷
潤滑方式	分離潤滑(ヤマハオートグループ)
始動方式	リコイル式ハンドスターター
●変速機及び車体	
変速機形式	Vベルト式自動変速(バック付)
トラック	260mm幅別列
ブレーキ	キャリパー式ディスクブレーキ
燃料タンク容量	14.0l
補助タンク容量	5.0l
オイルタンク容量	2.3l
懸架装置	スキー(素材板)・トラック・トーションスプリング

# 50から350 C.C.まで用途に応じてお選びください。

## だれでも乗れるてがるさが魅力——ヤマハメイトシリーズ



ヤマハメイト50 USD

最高出力4.5ps/6,500r.p.m. 最高速度70km/h  
最大トルク0.52kg-m/5,000r.p.m. 登坂力18°  
現金正価 ¥57,000



ヤマハメイト50 U6Eデラックス

最高出力4.5ps/6,500r.p.m. 最高速度70km/h  
最大トルク0.52kg-m/5,000r.p.m. 登坂力18°  
現金正価 ¥64,000



ヤマハメイト70 U7

最高出力6.2ps/7,000r.p.m. 最高速度85km/h  
最大トルク0.7kg-m/4,500r.p.m. 登坂力20°  
現金正価 ¥63,000



ヤマハメイト70 U7Eデラックス

最高出力6.2ps/7,000r.p.m. 最高速度85km/h  
最大トルク0.7kg-m/4,500r.p.m. 登坂力20°  
現金正価 ¥70,000

## てがるに乗れて大きく働く！——ヤマハミニシリーズ



ヤマハ50 F5-E

最高出力4.8ps/7,000r.p.m. 最高速度80km/h  
最大トルク0.52kg-m/6,000r.p.m. 登坂力18°  
現金正価 ¥60,000 F5-E ¥69,000(セル付)



ヤマハ50 J5

最高出力5.3ps/7,000r.p.m. 最高速度83km/h  
最大トルク0.57kg-m/6,000r.p.m. 登坂力19°  
現金正価 ¥64,000



ヤマハスポー750 F5-S

最高出力5ps/8,500r.p.m. 最高速度83km/h  
最大トルク0.45kg-m/7,500r.p.m. 登坂力18°  
現金正価 ¥63,000 ¥62,000(ヤマハブラック)



ヤマハトルール50 F5-C

最高出力5ps/8,500r.p.m. 最高速度80km/h  
最大トルク0.45kg-m/7,500r.p.m. 登坂力18°  
現金正価 ¥63,000

## いそがしい方の万能車！——ヤマハビジネスシリーズ



ヤマハ90 G5

最高出力6.7ps/7,500r.p.m. 最高速度90km/h  
最大トルク0.72kg-m/6,000r.p.m. 登坂力20°  
現金正価 ¥71,000



ヤマハ90 H3 H3-E

最高出力8ps/7,000r.p.m. 最高速度100km/h  
最大トルク0.85kg-m/5,000r.p.m. 登坂力22°  
現金正価 ¥75,000 H3-E ¥80,000(セル付)



ヤマハオートール750 AT

最高出力8.2ps/8,000r.p.m. 最高速度100km/h  
最大トルク0.75kg-m/7,500r.p.m. 登坂力20°  
現金正価 ¥83,000(黒)  
¥88,000(セル付) ¥84,000(赤)



ヤマハ125 A7

最高出力11ps/6,700r.p.m. 最高速度110km/h  
最大トルク1.25kg-m/5,000r.p.m. 登坂力20°  
現金正価 ¥135,000



ヤマハスポー7350 R1

最高出力36ps/7,000r.p.m. 0-400M  
13.8sec. 最高速度173km/h 最大トルク  
3.8kg-m/6,500r.p.m.  
現金正価 ¥228,000

## 男らしさがせいぞろい——ヤマハスポーツシリーズ



ヤマハスポー90 H91

新発売  
最高出力10.5ps/8,000r.p.m. 最高速度110km/h  
最大トルク0.95kg-m/7,500r.p.m.  
現金正価 ¥87,000



ヤマハスポー125 AS1デラックス

最高出力15ps/8,500r.p.m. 0-400M  
17.5sec. 最高速度130km/h 最大トルク  
1.3kg-m/8,000r.p.m.  
現金正価 ¥137,000 ¥135,000(カスタム)



ヤマハスポー180 CS1-E

最高出力21ps/8,000r.p.m. 0-400M  
16.3sec. 最高速度140km/h 最大トルク  
2 kg-m/7,000r.p.m.  
現金正価 ¥169,000



ヤマハスポー260 DS5-E

最高出力30ps/7,800r.p.m. 0-400M  
15.1sec. 最高速度160km/h 最大トルク  
2.84kg-m/7,500r.p.m.  
現金正価 ¥193,000



ヤマハスポー305 M2

最高出力31ps/7,000r.p.m. 0-400M  
14.7sec. 最高速度185km/h 最大トルク  
3.2kg-m/6,500r.p.m.  
現金正価 ¥195,000

## 道なき道をつっ走る——ヤマハトールシリーズ



ヤマハトルール90 H3-C

登坂力23° 最大トルク0.9kg-m/5,000r.p.m.  
最高速度95km/h 最高出力8.0ps/7,000r.p.m.  
現金正価 ¥77,000



ヤマハトルール100 L2-C

登坂力23° 最大トルク0.95kg-m/5,000r.p.m.  
最高速度95km/h 最高出力8.5ps/6,500r.p.m.  
現金正価 ¥82,000



ヤマハトルール125 AS1-C

登坂力23.5° 最大トルク1.30kg-m/7,500r.p.m.  
最高速度125km/h 最高出力13.8ps/8,000r.p.m.  
現金正価 ¥139,800



ヤマハトルール125 AT1

新発売  
最大トルク1.17kg-m/6,000r.p.m. 最高速度110km/h  
最高出力11.5ps/7,000r.p.m.  
現金正価 ¥145,000



ヤマハトルール250 DT1

登坂力35° 最大トルク2.32kg-m/5,000r.p.m.  
最高速度120km/h 最高出力18.5ps/6,000r.p.m.  
現金正価 ¥193,000



ヤマハ発動機株式会社

ヤマハニュース NO.66

昭和43年12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