

YAMAHA NEWS NO.73

ヤマハニュース

'69 **7** JUL.



ニューモデル

ヤマハメイト50 ハイデラックス

〈ヤマハ運転免許教室〉スタート



ヤマハメイト50ハイデラックス



クラッチ組立

クラッチは、エンジンの動力を車輪に伝える機構の中でも、とくに重要な役割を果たしている。それだけに、クラッチの組立に際しては慎重そのものの作業がすすめられる。ここ北川自動車工業では、ヤマハ企業集団の一翼をになって、複雑な技術を必要とするクラッチの製造をはじめ、500トンプレスによるフレームの成型、熔接などを受持っている。



高品質を生む ヤマハの技術

ヤマハメイトの新型登場!

ハイデラックス

さッ どうぞ!
繁栄するお店を築く
ヤマハメイトが
さらに豪華に 安全に
そして 便利に
なりました



新型ヤマハメイト **ハイデラックス** は従来のメイトシリーズにプラスして50ccキック式の50U5-AD、セル式のU5-AE、70ccのキック式70U7-A、セル式のU7-AE の4車があり、カラーは好評のメイトブルー(水色)に、新色メイトグレー(灰色)が追加されています

ヤマハメイト・ハイデラックスは、
その豪華な装いのなかに数々のすぐれた特長を
もりこんでいます。

さらにスマートになったヤマハメイト・ハイデラックス。レザータッチのハンドル、そしてDeluxeマークが乗り手に誇りをもたせ前輪フォークに入ったモールが乗り手をスマートにひきたたせます。

ヤマハメイト50/70 ハイデラックス仕様

(<)は50U5-AE、(>)は70cc

- 寸法
 - 全長.....1805mm
 - 全巾.....620mm
 - 全高.....1005mm
 - 軸間距離.....1140mm
 - 最低地上高.....130mm
- 重量
 - 乾燥重量...73kg(U5-AE 78kg)
 - <U7-A 78kg U7-AE 84kg>
- 性能
 - 最高速度.....70km/h
 - <85km/h>
 - 舗装平坦路燃費.....
 - 90km/l = 30km/h
 - <85km/l = 30km/h>
 - 登坂能力.....19.5°
 - <20°>
 - 制動停止距離.....
 - 5m = 35km/h
- エンジン
 - ロータリーバルブ式
 - 2サイクル・単気筒
 - 排気量.....50cc(40 × 40mm)
 - <73cc 47 × 42mm>
 - 圧縮比.....6.8 : 1
 - 最大出力...4.5PS 6500rpm
 - <6.2PS, 7000rpm>
 - 最大トルク.....
 - 0.52kg·m 5000rpm
 - <0.7kg·m = 4500rpm>
 - 始動方式.....
 - キック=U5-AD, U7-A
 - セル=U5-AE, U7-AE
 - 潤滑方式.....オートルーフ
 - 燃料タンク容量.....4.3ℓ
 - オイルタンク容量.....1.5ℓ
 - 点火プラグ型式.....B-4H
 - キャブレター.....VM15SC
- 動力伝達
 - 一次伝動.....ギヤ 3.894
 - <ギヤ 3.429>
 - 二次伝動.....チェーン 2.923
 - <チェーン 2.643>
 - クラッチ.....自動連心式
 - 変速機.....1速 3.083
 - 2速 1.722
 - 3速 1.173
 - タイヤ.....2.25-17-4PR
- 懸架装置
 - 前輪.....リーディングリンク
 - 後輪.....スイングアーム
 - 緩衝.....
 - コイルSP・油圧ダンパー式
- フレーム
 - 構造型式.....鋼板モノコック
- 灯火装置
 - ヘッドランプ.....
 - キック式 6V15 / 15W
 - セル付12V25 / 25W
 - マーカーランプ.....
 - キック式 6V 5W
 - セル付12V 5W
 - テールランプ.....
 - キック式 6V 8 / 10W
 - セル付12V 8 / 20W
 - フラッシュャー.....
 - キック式 6V / 8W
 - セル付12V / 8W

ヤマハメイトの新型登場! ハイデラックス

- カブよく、タフで、使いやすいエンジンはメインシャフトを三点支持として、丈夫さをさらに向上させると同時に、エンジン音を低くすることに成功しました。
- またマフラー内部の消音器には耐熱性がすぐれたブルーフェルトを採用、排気音の消音効果を強力なものとし、全体として文字どおりいつも静かなメイトに仕立てあげています。
- ドライブスプロケットギヤを14丁から13丁に落とし、エヤクリーナー室を大きくすることにより低速出力(登坂力)を増大しました。



▶ストライプ入りの大型燃料タンク。50U5-Aシリーズも4.3ℓ入りに容量アップ。オイルタンクもとなりならんで、補給のしやすさは従来どおり。



▶エンジンが要求するガソリン量だけキャブレターにおくる負圧コックの採用により、始動性も一段と向上しています。



▶調整がしやすく、安全性も高いボールジョイント方式のバツクミラー。大型フラッシュャーランプはオーディオパイロット付で、作動中は軽い音を発して注意をうながします。



▶ワンタッチの始動をさらにスピーディにした両面キー。上下の区別なくすぐに差しこめます。ステアリングロックと共通でさらに重宝。



ヤマハメイトの新型登場!

ハイデラックス



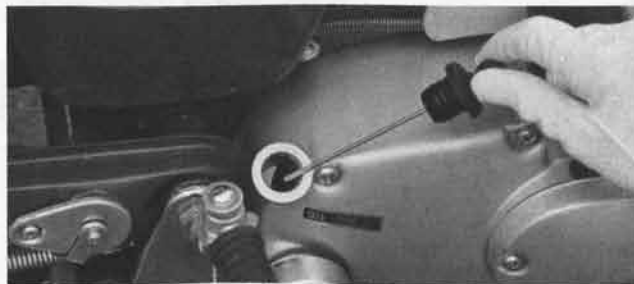
▶ヤマハだけの完全防塵防水式ブレーキに加えて、夕暮時の安全をより大きく確保するマ
ーカールンプを新設。ハイデラックスの安全
性はますます完ぺきなものとなっています。



▲レザータッチのハンドル、キルティングシート、大型キャリヤの採用も話題を呼ぶこと必定です。よくごらんください。フラッシュランプボディ、ブレーキペダル、チェンジペダル、キックペダル等はすべてクロームメッキで美しく仕上げられています。まさにハイデラックスの呼び名にふさわしい装いです。



▲標準装備としてサイドスタンドがつきました。ヤマハメイトの効用性はさらに増大。たいへん便利です。



▲キックもワンタッチ式ならば、ギヤ・ボックスのオイル点検もゴムキャップにゲージ付でワンタッチ。

ヤマハ運転免許教室

スタート!



「ヤマハ運転免許教室」がこのほどスタート/各地で好評を博しています。「ヤマハ運転免許教室」は「トレール教室」と同じく、「ヤマハ交通安全教室」のシリーズのひとつとして生まれました。「ヤマハ運転免許教室」を受講すれば、原付免許が簡単にとれるばかりでなく、正しい乗り方の基本もまなべるので、安全運転に大きく役立ちます。「ヤマハ運転免許教室」は、お客さまの交通安全を願う気持ちから発足しました。同時に、この教室は、新しいお客さまをあなたのお店に結びつける窓口の役割りを果たします。





社会性のある増売プラン



ヤマハ交通安全教室

トレール教室 / 運転免許教室

「ヤマハ交通安全教室」は、正しい交通のルールと、安全運転の技術を身につけて、いつも楽しく二輪車に乗っていただくために生まれました。

二輪車は、交通安全の基本さえ守れば、きわめて安全で便利な乗り物です。ヤマハ交通安全教室は「トレール教室」「運転免許教室」など、二輪車のある生活を深く豊かにふくらませる企画を、つぎつぎと推進していきます。

ヤマハ交通安全教室の 主催店になってください

あなたのお店が、交通安全に積極的であることを示す看板です。お客さまから信頼されるお店のシンボルです。ヤマハ交通安全教室では、トレール教室、運転免許教室について、お客さまによるこぼれるシリーズをつぎつぎ展開していきます。



五〇cc免許をふやします

ヤマハメイトをはじめとする五〇cc級のオートバイは、だれでも安全に乗れ、免許試験も簡単です。ところが、受験に必要な法令をまなんだり、正しい乗り方を練習する機会に恵まれない人も多く、このため積極的に免許の取得に踏み切れない人がたくさんいます。

ヤマハ運転免許教室は、このような人びとに、交通法規や正しい運転の仕方を楽しく身につけていただくために開設されるものです。十六才になった人、いそがしくて交通法令や運転の勉強ができない人、運転がむずかしいと思っている婦人層やお年寄りまで、なるべく多くの人に原付免許を取得してもらい、お客さまになっていただきます。

無免許運転、未熟運転を防ぎます

二輪車は、通勤、通学、スポーツに、日常の交通に、あるいは事業所における連絡、配達、運搬などの業務用にと、非常に多くの方面に使われています。広く国民生活にとけ込んだ耐久消費財として、その必要性がますます増大してきました。

その反面、未熟運転などによる交通事故が容易にあとを絶ちません。

この二輪車による交通事故の大半は、未熟

運転が原因で起っています。なかでも、無免許運転によるものが、かなりの比重を占めていることは見逃せません。

ヤマハ運転免許教室を受講すれば、免許が取りやすくなり、そのうえ免許取得後の正しい乗り方講習会で、運転技術の基礎を身につけられるので、無免許運転や未熟運転が減少します。

交通ルールと運転の基本が 身につきます

運転免許をとりたいたいという人にとって、交通のルールや運転技術を楽しく勉強できる場所があれば、無免許運転がなくなるばかりでなく、運転技術のレベルも全般的に向上します。

原動機付自転車については、とくにこうした機会が必要です。

原動機付自転車は、運転も簡単で、きわめて安全な乗り物です。適性試験と法令試験に合格すれば、運転免許証が交付されますが、さらに実際の走行に役立つ正しい運転の基本をわきまえていけば、もっと理想的です。

「ヤマハ運転免許教室」は、こうした人びとが正しい交通の知識と運転の基礎を身につけられる「場」になるわけです。

ヤマハ運転免許教室の内容



原付免許講習から 正しい乗り方講習まで

ヤマハ運転免許教室の内容は、大きく三つに分けられます。

第一は「原付免許講習会」の開催です。ここでは、交通法令の勉強、模擬試験などを行ないます。

第二は「原付免許試験の受験促進」です。せっかく講習を受けたのですから、原付免許を取ってもらわなくてはなりません。現在原付免許試験の合格率は六〇%足らずですが、ヤマハ運転免許教室を受講したお客さまには、一〇〇%合格していただきたいものです。

第三は「正しい乗り方講習会」の開催です。ここでは、原付免許に合格した人にも、正しい運転の基本を身につけてもらうために、乗りの講習会を開催します。

① 交通安全・原付免許講習会

- ・交通安全思想の普及・道路交通法の解説
- ・模擬テストの実施・その他

② 原付免許の取得促進

- ・出張試験の依頼、進行協力・免許試験受験手続きの指導、協力・その他

③ 正しい乗り方講習会の開催（原付免許の所有者を対象）

・正しい乗り方の実地練習・二輪車の構造と正しい取扱い方・安全運転の心得・その他



主催者になってください



ヤマハ運転免許教室センターが全面的に応援します。

ヤマハオートバイの特約店、販売会社、営業所内に「運転免許教室センター」を設け、フレンド店のみならずが運転免許教室を開催しやすいよう、また、運営が円滑にいくよう全面的に応援します。

インストラクターの養成と派遣

各センターで、ヤマハ運転免許教室のインストラクターを養成し、要請があれば、運転免許教室の会場に派遣します。フレンド店のみなさまも自身がインストラクターになって、お客さまを指導するのもよい方法です。

運営を円滑にする用品を

準備しました

★運転免許教室の開催をPRするポスター、チラシ、ダイレクトメールなど。

★ヤマハ運転免許教室の趣旨を広く知ってもらうための開設趣意書、開催のおすすめ。

★主催者が円滑に運営できるためのマニュアル。インストラクター用の手引き、資格認定証。

★受講者が法令や運転の仕方をやさしくおぼえられるテキスト、参考書、掛図、模擬テスト用紙、交通安全スライド、視力検査表。見込客カードを兼ねられる参加申込カード。参加記念品、合格記念品。

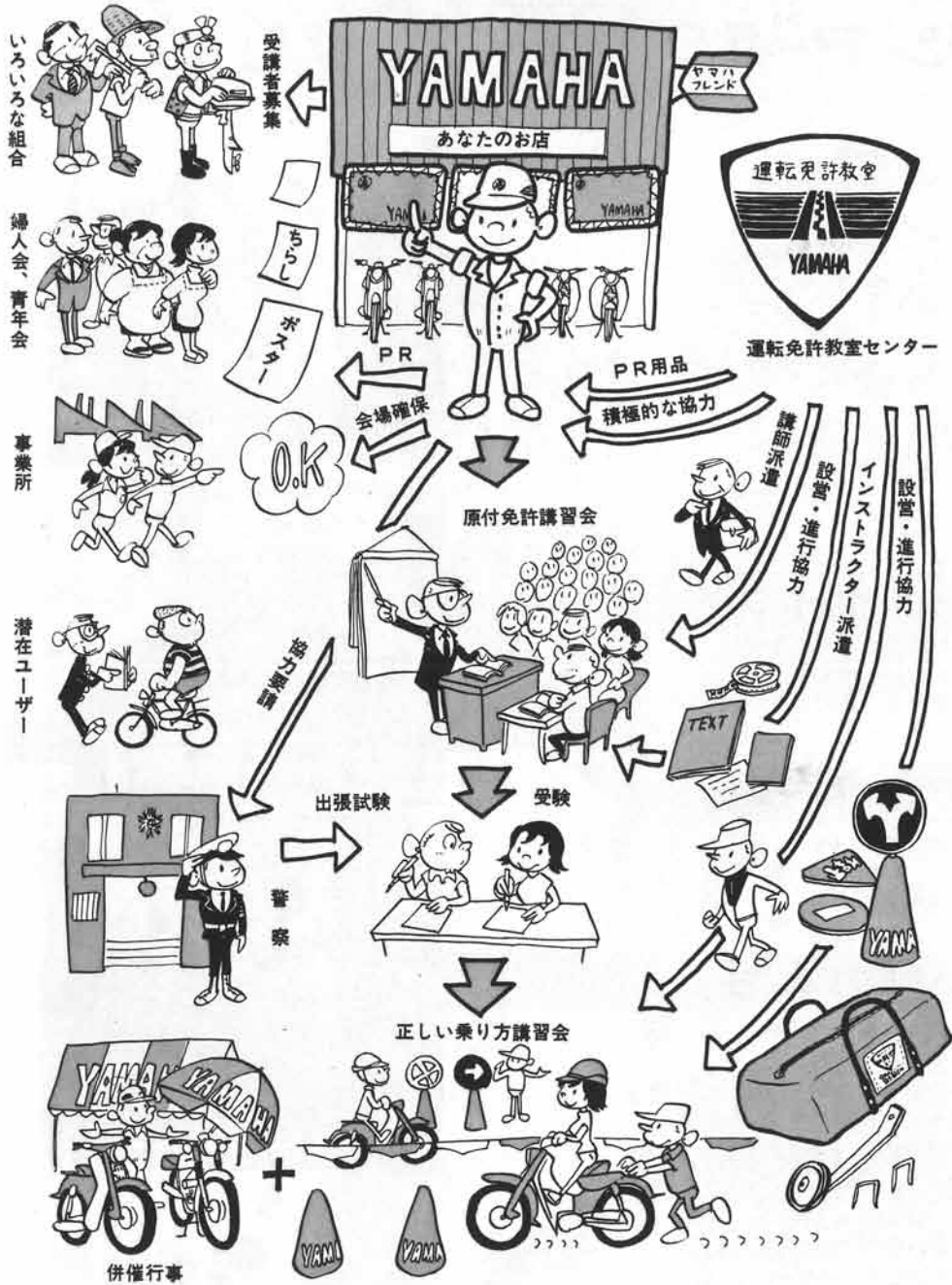
★講習会場用の懸垂幕、横断幕、道路標識模型（A2縮小）各種。パイロン、コース用ピン、練習用スタンド、メイト用補助輪。そして、これら用品類の運搬に便利な「セット収納袋」

会場の設営、運営に協力します

センターでは、豊富な用品類を使って、運転免許教室の設営や、その運営に協力します。

運転免許教室の運営

ヤマハ運転免許教室の運営



関係当局の協力で円滑に

新しいお客さまをつくる「ヤマハ運転免許教室」を開催するには、どうしたらよいかのわかりやすく図解してみました。

①まず、会場を決めなければなりません。原付免許講習会ならば、公民館、警察の講堂、学校の教室、団地の集会所などが理想的です。正しい乗り方講習の場合は、学校の校庭や寺院の境内、地がためのおわった建設工事現場、地面が平らな空地、自動車運転練習所などを利用できます。

②つぎに、関係官庁や団体等の協力が得られれば、開催がグンと円滑になります。たとえば警察の交通係員に道交法の講師になってもらうとか、出張試験を併催してもらうとか、いろいろな方法があります。

③講師や係員の確保。ヤマハ運転免許教室センターが協力いたします。

④用品類の手配。センターに用意してあります。

⑤センターと相談して、日時・スケジュールなど細目をしっかり決めましょう。

⑥センターが用意したPR用品が、受講者の募集に役立ちます。農協、漁協、婦人会、青年会、町内会、事務所など、グループ単位に勧誘する方法もあります。

⑦つぎに申込受け付け。

⑧そして開催のはこびになります。

——詳細については「ヤマハ運転免許教室マニュアル」を参考にしてください——

展示即売会なども併催できます。

ヤマハ運転免許教室の開催と平行して、展示即売会など、各種の行事ができます。

受講者は すべてお店の見込客

ヤマハ運転免許教室を受講して、原付免許を取得した人たちによって、あなたのお店のお客さまがふえるでしょう。ヤマハ運転免許教室の参加申込カードは、そのまま、あなたのお店の見込客名簿です。

ボートエンジン P-45 新発売!

「ヤマハミニ」は、軽くて強いボートエンジン。ヤマハボート・フィッシャーマン12やゴムボートに取りつけられ、水すましのように軽快に走ります。

乗用車のトランクにポンと入ってしまうミニ・船外機。好きな水辺へお供します。釣りやスキング、水上ドライブなど、だれでも気軽に楽しめます。

「ヤマハミニ」の発売で、水のレジャーがグンと身近になりました。

エンジンは世界チャンピオン・ヤマハオートバイの技術を生かした高品質・高性能。ヤマハフレンド店ならアフタ



安全なカバードタイプ

ヤマハミニは、エンジン、燃料タンクなどを完全にカバーし、スターターレバーもボタンひとつで現われます。しかも組立て取付けは簡単です。

コンパクトで世界一軽い

ヤマハミニは身長 880mm、足の長さ 420mm、体重わずか 9kg。世界一軽い、均整のとれた船外機。自宅から簡単に運べます。

静かでかわいい力もち

ヤマハミニは水冷 1.5馬力。世界最高の折紙つきヤマハ2サイクルエンジンを搭載。水中排気で音も静かです。ヤマハボート・フィッシャーマン12が水面をすべるように走ります。

水遊びを楽しく安く

ヤマハミニは、コーラのホームサイズ1本、(0.5ℓ)で、30分も走ります。経済的に水のレジャーをひろげてください。釣り、スキング、水上ドライブと夢がひろがります。

使いやすいオプションパーツ

ヤマハミニは、効用性をより高めていただくために、カッコいいキャリヤー、ロングハンドル、予備タンクなどを豊富に用意しました。

商売の巾をひろげる新商品

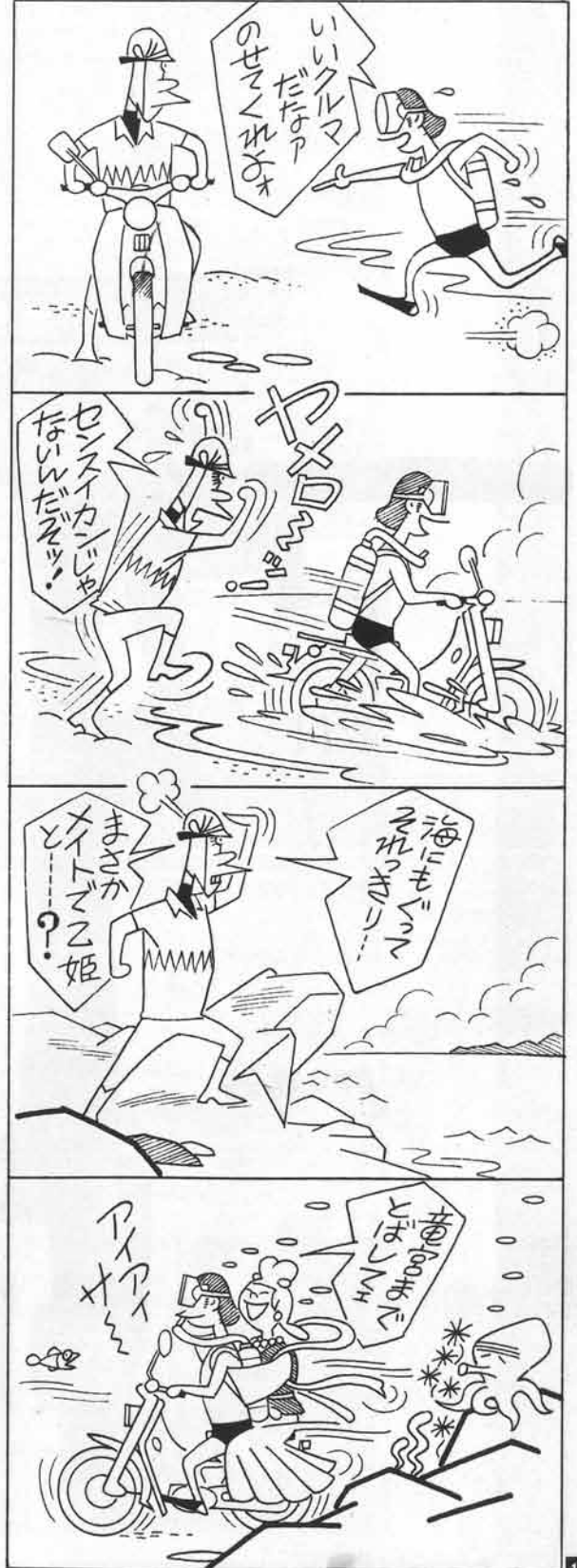
ヤマハミニ

サービスも簡単にできます。
「お客さまはヤマハミニ」でレ
ジャーの巾をひろげ、フレン
ド店は「ヤマハミニ」でご商売
の巾をひろげることができま
す。



P-45

RENDAI 愛車のあざむき



D・M(ディー・エム)

俗に宛名広告、すなわちダイレクト・メール (directmail) 広告を略して、ディー・エムと呼んでいます。

このD・M広告の特色は、一般の新聞やラジオ、テレビの広告のように不特定多数の人を相手にしたものは異なり、ある特定の見込み客をネラって直接に郵送して広告するという点にあります。

それだけに広告としての効果は大きく、あらゆる業種であつかわれています。対象者にとくに選ばれたという優越感をもたせることもメリットの一つですが、目的に応じた対象者の選定、実施のタイミングを誤ると効果は期待できません。

たとえばトレーラー車のD・Mを女学生に送ってみてもピンと



こないし、入学と卒業の時期を誤ってもこまります。D・M広告を効果的に生かすには顧客名簿、見込客名簿をしっかりと整理し、これと思う人を選びだして実施していききたいものです。

コトワザあれこれ

「人の口に戸は立てられぬ」とか「口は禍いの門」などと、とかく口になまつわるコトワザは多いもの。どんなものがあるかおもしろおかしいものをあつめてみました。

「口が動けば口が止む」なにか食べている間は文句をいうほうが止まる、という意味。たしかにそのとおりですが、一般にいわれているのは「口が動けば手が止む」のほうでしょう。おしやべりばかりで仕事がいっこうにはかどらないことです。

「口先の袴」、口は口心は心、「口に蜜あり腹に剣あり」は、「口は重宝」口先ではどんなことでもいえる、いうことと思想していることが別々であるというわるい意味のたとえ。同じいうなら「口で駈けて心で褒め



るといきたいもの。とにかく「口には関所がない」といわれるように、何をいってもかわまないわけですが、そこには自ずと限度があります。「口と虎は身を破る」ことのないよう「口は風邪をひかず」無駄なこと、いらぬせつかに口

出ししないことです。「口は以って食うべし以って言うべからず」であり「口と財布は縛めるが得」です。

とにかく「口たたきの手はず」で、口ばかり達者な割合に、仕事のほうはさっぱりウデがあがらないのはよくないことです。お互いに「口に使われる」ことなく、「口も八丁手も八丁」で、バリバリ仕事をかたずけていききたいものです。因みに八丁とは巧みなことを意味します。

☆夏の風邪は犬も食わぬ! 夏に風邪をひくくらいいばかばかしいことはない、という意味です。健康に注意して、これからの猛暑にも負けぬようはりきっていきましょう。

モトクロスの新星

'69モトクロス日本グランプリ大会でヤマハ圧勝！

福岡県 久留米市 高良台

A.T.I.を駆って存分に走り、晴れの表彰台に立つ③鈴木秀明



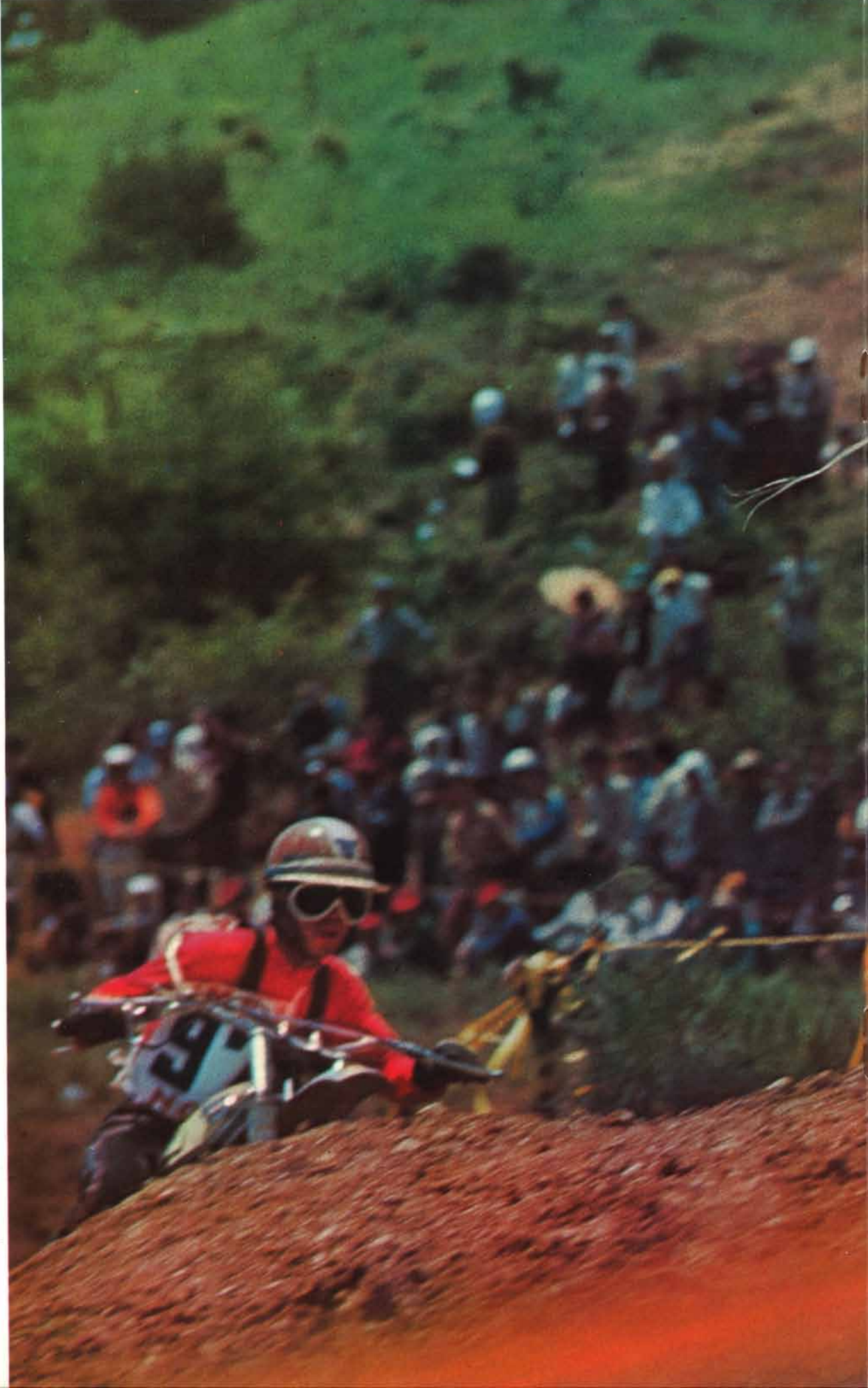
▶栄光のゴールへまっしぐら！



すでに二連覇をとげているセニア部門はもとより、アマチュア、ジュニア部門でも抜群のつよさをみせて話題をまいたのが、モトクロス日本グランプリのヤマハ車。なかでも注目をあつめたのはグランプリ初登場のA.T.I.の巾広い実力と、相変わらず無敵のつよさを誇るD.T.I.で、今回のグ

ランプリではジュニア部門で125cc、250ccの両クラスを制覇した鈴木秀明、アマチュア部門で同じくニクラスを制覇した岩井一敏のふたりのスターを生みだしている。鈴木秀明は昨年のグランプリではアマチュアで125、250ccの両級を制覇しており、今回はジュニア昇格後の初勝利である。

▶大地を蹴り、叩き、そして跳ね、A.T.I.はゆく！





▲モトクロス日本グランプリに選ばれた車、ヤマハ！ヤマハ！ヤマハ！



▲世界のヤマハ、ファンもいっぱい



▶どっさりもらった賞品の数々。仲間の岩井一敏はDTI、ATIでアマチュアに優勝したわれらのヒーロー

ボクはチームの応援団長

岩手県紫波町・古館輪店 古館雄悦クン



◀ただいまトレールライディングの特訓中。岩手県ヤマハ特約店・照昭モーターの照井社長に、DTIに乗せてもらってゴキゲン!

クラブのユニフォームをつけたママの腕の中は、雄悦クンの特等席。あざやかなハンドルさばきで好敵手を抜いたヤマハトレールのクラブ員に向かって、大きく手をふる。

砂塵をまき上げて走るヤマハ、丘を飛ぶヤマハ、泥まみれのライダーたち。豪快なモータースポーツ、モトクロスは、東北地方でもさかんだ。

M・F・J（日本モーターサイクル協会）公認の紫波チャレンジャークラブは、会員の平均年齢が十八才。若さでレースに体当りする。このクラブの応援団長はもともと若くて、当年四才の元気なボウヤである。

古館雄悦クン——紫波チャレンジャークラブの本拠である古館輪店（岩手県紫波町）の経営者、古館正志さん・英子さん夫妻が目の中に入れても痛くない可愛いボウヤだ。

お父さんの正志さんはヤマハトレールのチューニングアップに、すぐれた腕を発揮するメカニックとして、クラブの重要人物だが、ふだん乗る車は二輪車専門。だから、レーサーを満載したトラックを運転して、モトクロス場を往復するのはお母さんの英子さんの役目。もちろん、雄悦クンもその助手席にすわって、応援に行く。

このヤマハフレンド店一家は、そろってモトクロスが好きだ。だから、古館輪店には、スポーツ好きの若いお客さまが自然と集まるような雰囲気ただよっている。

毎日、店の近くの北上川の河原で、トレールライディングの練習をするクラブ員たちを眺めながら、今日も雄悦クンは胸を張って叫ぶ。「ボクも、大きくなったら、モトクロスのチャンピオンになるんだ!」



**Motor
Cycle**

ヤマハ技術の結晶である、二五〇cc T D 2
三五〇cc T R 2 プロダクションレーサーが、
その性能の実験場である世界GPその他の国
際大レースで、予想以上の好成績をあげてい
ることはすでに伝えられている通りです。

T D 2、T R 2 共に各クラスの他メーカー
工場レーサーに一步もひけをとらないばかり
か、しばしばそれ等を上廻る高性能ぶりを発
揮しているのです。

さて、東独M Zのウォルター・カーテンと
いえば、メーカーチームの監督として、また
2ストローク・モーターサイクルのすぐれた
技術者として、世界的に名前が知られている
エンジニアですが、第一戦のスペインGP以
来、M Zワークスマシンに後塵を浴びせてい
るヤマハ車の活躍をまのあたりに見て、ヤマハ
技術の成果についての驚がくを英紙「モータ
ーサイクル」の記者に次のように語っていま
す。

ヤマハの技術陣に脱帽

「ピストンバルブ5ポート、空冷式五段変
速のヤマハT D 2、T R 2の出現は、今年の
シリーズの一大驚異である。

T D 2の性能は、デイスクバルブ、水冷式
六段変速のM Z工場レーサーに優るとも劣ら
ず、またT R 2は、イタリアのM Vワークス
レーサー唯一の強敵になる得るであろうこと
がすでに実証された。

つい昨年まで、私はこのように呆れるほど
速いプロダクションレーサーが出てきて、工
場レーサーの前に立ちふさがるとは夢にも思
っていないかった。

今年のシリーズ、すでに一方の雄にのし上
ったヤマハが、長丁場のタイトル戦を乗り切

不可能を可能にした

ヤマハの技術

東ドイツの名門・M Zチーム監督も
かぶとを脱ぐ

つてチャンピオンになるかどうかは、ただス
タミナの問題一つに絞られるものと、私はに
らんでいるが、ともかく不可能を可能にした
ヤマハの技術には心からの敬意を表したい。

M Zメーカーは、このところ開発の主力を
国際六日間トライアル出場マシンの方に注い
てきたため、ロードレーサーの開発が若干犠
牲になってきた傾向があるが、ヤマハの開発
したこれ等の2ストローク、ピストンバルブ
5ポート式の高性能市販レーサーは、2スト
ローク技術の限界を更に拡張したものとして、
同じ2ストロークモーターサイクル技術者と
して同慶に堪えない。

世界的名技術者であるカーテン氏も、すつ
かりかぶとを脱ぎ、手放しのほめようですが、
これに刺激されて、モーターサイクル紙のテ
ストライターは早速T D 2、T R 2をテスト
に採り上げました。

以下に彼等の試乗記の概要をお伝えしま
す。筆者はウェテランのおなじみのD・ディク
ソンです。

「GPレーサーの特色を 受け継ぐT D 2」

われわれが両ヤマハの試乗に選んだのは、
アイルランドのダブリンから約二十マイル程
のところにある、モンテロ・パークのサーキ
ットであった。

一周一・二三マイルと極く短かいコースで
あるが、そこに設けられた合計七カ所のカー
ブは、そのうち四つまでがポトム・ギャ以外
では乗り切れないヘヤピンカーブであり、こ
のコースでのラップのレコードが五〇cc級と
五〇〇cc級で、わずかに十二・八秒しか違っ
ていないことが、走行のむずかしさを物語っ
ているといえよう。

カーブとカーブの間の直線部を、フルポア
で突走るかと思うと、たちまちカーブに突入
最大限のブレーキングとギヤ・チェンジング
が必要とされるのである。

いわば、ゴー・ストツプの繰り返しサーキ
ットであるといえよう。
さて私の乗った二五〇cc T D 2は至極好調
にスタート。

YAMAHA

DO THE

IMPOSSIBLE

Cranking the TD2 into one of Mondello's right-handers, David Dixon gets his weight overboard in an effort to keep the Yamaha off a too-sharp angle of lean



specification

TD2 and (in brackets) TR2
ENGINE: Yamaha 246 cc, 66 x 50mm (348 cc, 81 x 59.6mm); compression ratio, 7.6 to 1 (8.5 to 1); Light-alloy cylinder heads and five-port barrels; Mikuni carburetors, choke diameter 30mm (34mm); positive oiling and 40-to-1 petrol mixture (20-to-1) using five-star petrol and Shell Super M or Castrol R oil; Magneto ignition. Claimed output: 44 bhp at 10,000 rpm (54 bhp at 9,500 rpm); maximum permitted revs 10,500 rpm (9,500 rpm).
TRANSMISSION: Yamaha five-speed gearbox; ratios, 11.84, 9.08, 7.31, 6.23, 5.32 to 1 (10.14, 7.65, 6.23, 5.32 to 1).

"I JUST don't know how they do it; they seem to have achieved the impossible." The man shaking his head in wonderment was MZ's Walter Kaaden, one of the world's greatest two-stroke authorities.

And the machines he was talking about were Yamaha's new production racers, the TD2 and TR2 — models likely to be running in the Lightweight 250 cc and Junior

It's very much a stop-go circuit, calling for full-bore acceleration between corners, maximum braking and

第一速で回転数を九千まで上げ、迅速に二速にシフト、回転数は一万にアップされた。腹にずしんと響くような力動感、私が一九六三年にマン島で試乗した、ヤマハツイン型ワークスマシンを思い出させるものがあった。

工場レーサーという特殊な、しかも二年連続してタイトルを獲得したすぐれたマシンの性能が、市販車であるTD2に採り入れられたのはヤマハ技術陣の大きな成果であるといふべきである。

モンテロ・サーキット直線部は、ほんの僅かの時間であったが、四速、九千五百回転、時速一〇〇マイルの走行を許した。

カーブ突入に際してのブレーキの切れ味は実に鋭く、ダイナミックであったが、それもそのはず、TD2の前輪にとりつけられたフオー・リーディング・シューのブレーキは、ヤマハ四気筒型ワークスマシンのそれと同型のものである。

私の経験からいって、四気筒型の制動装置は、鋭敏すぎるほど鋭敏であり、高速走行時のブレーキングは、よほどゆるやかに作動させないと、それこそ息の止まるようなショックを受けたものだった。

TD2の制動装置は、四気筒型工場レーサーのそれに劣らず強力ではあるが、その鋭敏さが適度に緩和されて、思わずハツとするようなことがなくなつた。

ここにも工場レーサーの特色を市販車にとり入れる上での、並々ならぬメーカーの配慮の跡がみられるのである。

ヘアピンのためのギヤシフトは迅速に行われ、一速・六千回転で乗り切るとともに直ちに加速、七千五百回転あたりからパワーの伸びがはつきりと感じとれた。

諸元表にうたわれる一万五百の最高回転数も容易に得られたが、この際、前輪の端が心持ち、持ち上げられるような感じがするだけで、不快なヴァイブレーションとか、その他マイナス面の徴候は全然みられなかった。

“加速力抜群——TR2”

TD2と同型、同機構の三五〇cc TR2はまた一段と凄味があつた。

私の同僚であるダニー・キニーがTD2に乗って、TR2を駆る私に伴走したが、一〇〇ccの排気量の差は歴然たるものであった。TR2の出力の伸びは、やはり、七千回転以上において著しく、それからの加速力の冴えは思わず舌を巻くほどであった。

公称十馬力の差のある両マシンであるが、一緒に走ってみると、この差が殆んど二十馬力にも感じられることがあつた。

直線部では、四速で走るキニーのTD2が三速で走る私のTR2に太刀打できなかったのである。

二五〇ccクラスでは世界で一番速いという定評のあるTD2も、さすがにラインの最大型であるTR2には一歩ゆるするものがあつた。TR2についての希望であるが、大型のエクスパンション・ボックスが高速でのコーナリングの際に、ややもすると接地しやすいため、コーナリング・クリヤランスを大きくするために一工夫欲しいところである。

これについては、今年のGPに参加しているR・ゴールドが改造の先鞭をつけている。また規格装備である三インチ巾の後輪も、五十四馬力の最大出力を発揮することが要求される世界選手権レース出場に際しては、三・二五インチ巾のものにとり代えた方が有利であるように思える。

最大時速一三四マイルのTD2、一四〇マイルのTR2の高性能をフルに引き出すことは、モンテロ・サーキットでは到底不可能だと、最初から考えていたが、それでも史上最強とうたわれるヤマハの新型両プロダクションレーサーは、この難コースで与えられる条件の下に、内に秘める驚異的性能の少くとも片鱗を示して、スリルを満喫させてくれたわけである。

史上最強、これは決してお座なりのコンプレメントではない。

世界のもっともすぐれた2ストロークモーターサイクル技術者の一人であるW・カーデン氏が折紙をつけ、世界選手権シリーズその他の大レースで、その言葉の真実であることが実証されつつあるのである。

オヤツ これ ナアーニ?

ズバリひとこと。

恋人たち?のお尻にしかれているものはま

ぎれもなくヤマハメイトのシートです。

カウンターに沿ってならべられた椅子席はすべてヤマハメイトのシートという

このイキなお店は、日本一のアミューズメント・センター、東京は有楽町の東宝

ツインタワービルにこのほど店開きしたスナック「リ

ンドン」です。大楠祐二、岡田三千彦、秋田稲積の三

人の新鮮なインテリア・デザイナーが協力して生れた

お店とあって、すべてが若

人の好みにピッタリできて

います。

とくにカウンターにしつ

らえられたメイトのシート

は従来の椅子の観念をやぶ

ったものとして好評そのも

の。若い女の子も積極的に

腰をおろしていくとか。

とにかく、ヤマハメイト

のシートが思いもよらぬと

ころに利用され、無言のPR

をつとめているのにはお

どろかされました。



仙台モーターショー

ひらかる!

〔仙台支店発〕シーズンたけなわの折から仙台市では、仙台レジャーセンターを舞台に仙台モーターショーがひらかれ、これに参画したヤマハ発動機株式会社仙台支店では新発売のヤマハスポーツ50FS1をはじめ各種のスポーツ、トレールシリーズを中心に展示し、ファンの注目をあつめました。



AS1、フランスGPを制覇

高まるヤマハスポーツの人気



冴えたスピードの伸びをみせ、15年ぶりにフランス人に世界GP優勝をもたらしたヤマハ125プロトタイプ 写真はMotor Cycleより

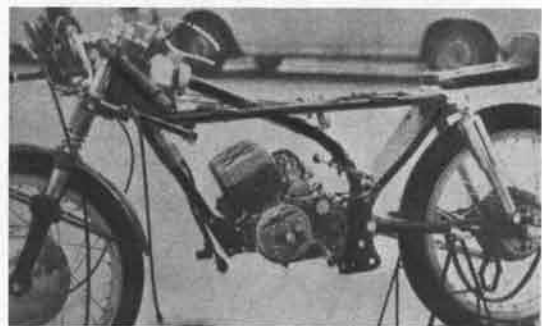
ヤマハスポーツ125AS1デラックスをベースとした一二五cc級市販レーサーのプロトタイプがヨーロッパへ送られ、各地のロードレースで無敵のつよさをみせていますが、さる五月二十一日に行なわれた世界選手権ロードレース第三戦のフランスGPで、地元のライダーJ・オリルのプロトタイプ・ヤマハが鮮かな勝利をおさめ大変な話題となりました。

ことしのフランスGPは、ひさしぶりである名手・マンのサーキット(一周二・七四マイル)が使用されましたがAS1ベースのプロトタイプ・ヤマハはD・ブラウン、C・ドンゲンのスズキ、D・シモンズのカワサキ、H・ロースナーのMZといった強敵と競り合い、最後にD・シモンズのカワサキ水冷ツインの追撃をふりきって一分以上の大差をつけて優勝、その高性能を実証しました。

ライダーのJ・オリルはもちろん世界GP初優勝、またフランス人ライダーが優勝したのは一九五四年以来のことであり、現地での感激はたいへんなものでした。

これが驚異の

ヤマハ125レーサーだ!



反響呼ぶAS1 プロトタイプ

いま世界で話題となっているヤマハ一二五cc級市販レーサーのプロトタイプ・モデルのほだか写真が外紙に掲載されました。

説明によれば「驚異的に軽量で、フレームは市販モデルのAS1とほとんど変わらず、エンジンも同様にAS1デラックスの5ポーツ・ツインがチューンアップされている」と記されています。

AS1レーサー、

ガテマラでも優勝!

ヤマハ125プロトタイプ

〔ガテマラ発〕さる五月二十一日、ガテマラ/サルバドル対抗第一回レースが行なわれ、この一二五cc級レースに出場したAS1ベースのヤマハ・プロトタイプの高性能ぶりは当地のオートバイ・ファンの度肝をぬき、ヤマハの名をつよく印象づけました。

ロで、一二五cc級レースはこれを10周するものでしたが、二位に45秒以上の大差をつけ、58秒フラットのラップ新記録を樹立したので、これまでの最高記録は二五〇cc級の55秒で、ヤマハ一二五プロトタイプがいかに素晴らしい性能をみせたかがこのことから容易に想像されます。



大張りきりのカナダのヤマハ・ディーラー

これはカナダにおける新着のヤマハオートバイのオリエンテーション（説明会）風景。

長い冬を終わってカナダでの本格的なシーズンの始まりはこれから。首を長くし待っていた新車の到着で、どのディーラーも大張りきりです。写真右はトロント市ビバリーヒル

・モーターの会場で新車の説明をうけるヤマハ・フレンドのみなさんで、“ヤマハ・シャツもなかなかいかすよ”とご満悦な様子（写真中）。左の写真はこの説明会の当日、T・デイリーと専属契約を結んだカナダ随一のGPライダー、マイク・ダッフ選手（中央）です。

【この項Canadian Motorcycling誌より】

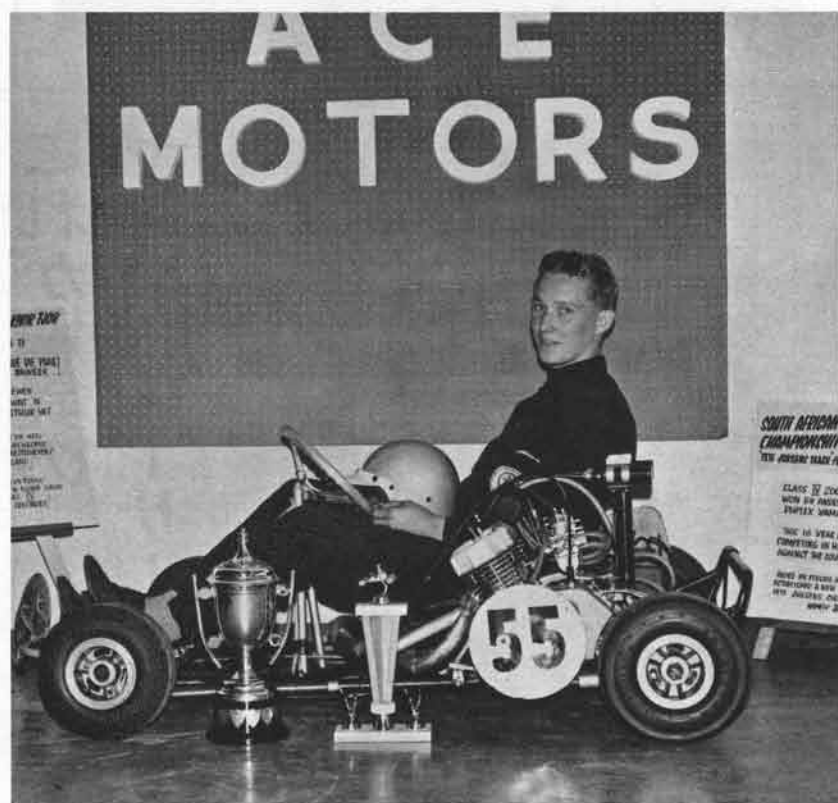
ゴーカートにもつよい ヤマハ

〔南アフリカ発〕過日の東京レーシングカーショーでは、ヤマハ250TD11BのエンジンをのせたF・4カーが人気を呼びましたが、これはヤマハスポーツ180CS11Eのエンジンをのせたゴーカートです。

南アフリカでもゴーカートのレースはますます盛んで、国内選手権レースでみごと勝利をおさめたのがこのマシンなのです。

ドライバーのアンドレ・デュプレシス君はことし若冠16才、国内選手権のような大レースに出たのはこんどがはじめてですが、多くのゴーカートレースのベテランを尻目に、CS11Eのすぐれたエンジン性能をうまくひきだして、ビート・ユルゲンス・サーキットのラップ新記録を樹立する圧倒的なつよさで初優勝をかざりました。

【この項Ace Motorsより】



ヤマハは日本の代表!

これはこのほどひらかれた南アフリカのランド・イースター・ショーにおけるヤマハの展示コーナーです。
ヤマハはこのショーで、日本のオートバイを代表するものとしてただ一社えらばれたも

のです。写真は現地のヤマハ代理店エース・モーターズの提供ですが、展示された色とりどりのヤマハ車は現地ファンの間で大変な反響を呼んだといわれます。
【この項 Ace Motors より】



▶南アフリカのランド・イースター・ショーには鋳業企画相であるC.D. ウェット博士も来場し、ヤマハオートバイにすっかり興をそそられて、代理店代表のAce Motors チャリー・ヤング氏にさかんな質問をあげました。写真中央右寄りの人がウェット鋳業企画大臣。



●こんにちはヤマハです

個性に富んだ店づくり

ショールーム、作業場、商談室を分離しました

東京都文京区・吉江商会

◆つねに個性的な商売を目差す

「ひとと同じことをやっていたのでは伸びません。オートバイ販売店としての商売をやっている上で、なにか変わった方法がないかと暗中模索しています」——こう語るのは、つねに独創的な商売のあり方を検討するヤマハフレンド店・吉江商会の経営者、吉江重利さん（40才）です。

吉江商会は、東京都文京区千駄木町で、終戦直後からオートバイと自転車の販売業をいとなんでいます。このほど、約五十坪の敷地に鉄筋四階建ての「吉江ビル」を建設しました。

そのさい、店舗の構造もすっかり変えてしまい、業界の注目を集めています。

「最初は、作業場を二階に上げてしまっただけを一階を全部、車両の展示場と、お客さまのお相手をする喫茶室にしたかったのですが、陸運局の認証がおりそうもないので、作業場も一階に設けました。

一階は間口七間半、奥行六間で、建坪は三十三坪ありますが、これを道路に向って三つに分け、左側を整備工場、中央をショールーム、そして右側を喫茶室にあてようと計画しました。

ショールームと整備作業場はすでに完成しましたが、この両者を分離することによっていろいろな利点が生まれました。

まず、ショールームが美しくなったことです。商品をどう並べたらいいか、装飾や照明をどうするか、みな思うようにデザインすることができます。一方、整備作業場も整頓され、能率がグンと向上しました。

商談室は、まだ出来上っていませんが、床にはじゅうたんを敷き、冷暖房も完備した快適なものになりそうです。ここにも、オートバイの新製品や用品類を、装飾をかねて陳列する予定です。

「オートバイや自転車という商品は、ただ

◀ビルの完成で、3人の従業員ともども、いっそうフアイトをわかす吉江さん。



◀吉江ビルの完成を記念して行なう謝恩セールチラシを大量に配布。ヤマハを1台購入したお客さまに高級ヘルメットと皮手袋を贈った。

える若者のイメージ



より安全に/より速く/より強く/
YAMAHA



吉江ビル完成記念謝恩セール

吉江商会



▶ショールームの中央展示台でヤマハスポーツのイメージを強調。左側にはヤマハパーツコーナーを設けて、楽しい雰囲気を出す。



▶店を三部門に仕切った吉江商会。「ショールームと喫茶室をつなげたかったんですが、車を展示する場所が少なくなるので、やむなく入口を別にししました。」

▶商品の1台ごとに割賦販売料金を表記し、販売の明朗化を図っている。



並べておくだけでは、なかなかムードを出せるものではありません。だから、ムードのある喫茶室をつくって、女性の一人もおき、お客さまの遊び場所にも思ってもらおうと思っています。と、吉江さんは喫茶室形式の商談室に期待をかけています。

◆現金で仕入れて大量に割賦販売

吉江商会の個性は、積極的な割賦販売やPR作戦にもみられます。

「現金で仕入れて、大量に割賦販売し、しかも値引きはしない。そのかわり、アフターサービスで売る」この確固とした方針をつらぬいたことが、吉江商会に今日の繁栄をもたらせているともいえましょう。

吉江商会では、ひと月に二万枚程度の新聞折込みチラシを配布して、大量にお客さまを集めます。

その中から、よいお客さまだけを選ぶようにしてきたことが、成功を招いた要因です。支払いの面で危惧のありそうなお客さまには保証人を三人も四人もたてるよう要請します。いまでも、十台のうち八台までが割賦販売ですが、手形の不渡事故は皆無にひとしくなりました。

◆積極かつ堅実経営で前進

吉江ビル完成を記念して行なった謝恩セールでは、一カ月に四万枚のわりで新聞折込みチラシを配布しました。配達区域も数年前にくらべると、非常に広い範囲におよんでいます。

吉江商会の営業方針は積極的です。しかしその反面、非常に堅実でもあります。

たとえば、吉江さんはこう考えています。

「ヤマハさんでは、四輪車を売らず、二輪車専門メーカーとしての方針を打ち出していますが、わたしもその考え方に同調しています。百坪以上もある規模の大きい店なら、四輪車を売ってもいいでしょうが、うちぐらいの店は四輪車に力を入れるべきでないと考えています。四輪車世界は、いまや戦国時代。一店でも多くの店に車を扱ってもらいたいところでしょうが、将来はどうなるでしょうか。わたしは、あくまでも二輪車で業績を伸ばしていきたいと思っています。」

ヤマハ'69の先兵！ ケント・アンデルスン

★五月四日のスペインGPから、いよいよ69年度ロードレース世界選手権シリーズの幕が切って落されました。



▲国内選手権レースに活躍するアンデルスン。



◀黒のヴァイザーでさっそうと走るK・アンデルスン。TD2を駆って今や'69年度タイトル争いのトップにある。

ご承知のようにヤマハはことしは工場レーサーのチームをシリーズには参加させていません。

しかし、各GPの軽排気量クラスにおいてはやはりヤマハは強力です。市販レーサーで個人参加した外国人ライダーが大活躍していますが、ヤマハ'69年度の尖兵は、TD2を駆って出場している、スウェーデンのエース・K・アンデルスン選手でしょう。

彼はかつてハスクヴァーナの工場レーサーのライダーとして、選手権レースに出場、日本GPにも参加したことがあります。ヤマハの高性能ぶりをまのあたりにみて、すっかりはれ込み、翌年からはTD1レーサーに切りかえてスウェーデンロードレース界のチャンピオンになりました。選手権シリーズは五月十八日のフランスGPで第三ラウンドを終了したわけですが、それまで二五〇ccレースの得点数は、西ドイツGPの優勝もふくめてもっとも安定した成績をあげてきたK・アンデルスンが三十七点でトップを堅持しています。

K・アンデルスンがレース歴初の世界選手権シリーズの勝利を手中にした第2戦西ドイツGP二五〇cc級レースについて外誌は次のように伝えています。

【モーターサイクル】 ホッケンハイム（23周・九六・七二マイル）の西ドイツGP二五〇cc級レースは、東ドイツMZ工場レーサー対ヤマハTD2の争いであった。

スタート直後、H・ロースナー、L・スザーボ、S・モリンガのMZ勢がダッシュし、R・ゴルド、K・アンダーソンの両ヤマハライダーがこれ等に続いた。

MZの優位はそう長くは続かず、第6周目あたりでゴルドが首位に出た。

レース中盤で、オッサ工場レーサーのS・ハーレロが、ヤマハ・MZの先頭グループに加わる所まで追い上げてきた。

ロースナーはエンジントラブルでそれまでに脱落していたが、スザーボがハッスルしてしばしばゴルドからトップをうばい返した。レース後半でゴルドはビッグエンドのトラブルでついにリタイア、レースはスザーボ対アンデルスンの勝負になった。

それまで自分のペースを守って慎重に走っていたアンデルスンは、一気にスピードアップしてスザーボとの差約3秒を取り戻し、第20周目あたりまで激しく首位を争い、極めて迫力のあるレースが展開された。

20周目、ついにスザーボのMZがオーパーペースでリタイアし、アンデルスンはそのレース歴初の世界選手権レースの勝者になったのである。

なおこのレースは、2位、3位も同じTD2のライダーであるL・ジョン、K・ヒューパーがそれぞれ占め、ヤマハは1、2、3位を独占したのである。

テレビのCMや劇で 大モテの二輪車

★ヤマハスクランプラー125AS—Cをダイナミックに乗りこなす若者、と思うや、この若

者は愛車もろともガケから転落、しかし彼はすこしもさわがず、ヒビの入ったバックミラーに髪型をうつすや、いきおいよく立ちあがり、ふたたびさっそうと走り出す……というのはある有名な整髪剤メーカーのテレビCMです。ヤマハ・ファンならずとも、ちょっと度肝をぬかれますが、週刊誌の広告やテレビなど、若者向けの広告にはこのところオートバイが大モテのようです。

【二輪車新聞】最近、オートバイを利用するコマージュが多い。モトクロスのジャンプシーン、海辺を快走するシーン、さては夜の走行、草原での疾走とその形態はさまざま。男らしさ、格好のよさ、スリリングなど画面から目をはなせない魅力がかくされているからかも知れないが、これに乗じてこのごろはテレビ番組にも数多くのオートバイが登場している。

ところが大活躍しているとはいえないものの、いい役に出場するのではなく、悪役にも利用されて逆効果の面もある。これにはもっと機動性を生かし、正しい二輪車の使用方法はないかと、販売業者は切望することしきりである。（5月8日）

南阿に反響呼ぶ ヤマハ三五〇cc TR—2

★ヤマハの新型、最大型プロダクションレーサー、三五〇cc TR2は、69デイトナで思う存分そのすぐれた性能を誇示しましたが、プロダクションレーサーのレースがさかんな南阿の反響は予想以上のものがあります。

【南アフリカ・モーターサイクリスト】すでにヤマハは、二五〇cc級市販レーサーで南阿レース界の制覇をしているが、いままたここに新鋭・強力な三五〇cc TR2が、レース界に登場することになった。

このTR2は、すでに、デイトナのレースで一五〇マイル／時のラップの壁を破っており、そのすぐれた性能は、七五〇cc級のハレダビッドソン工場レーサーを完全に上回るものである。（3月号）

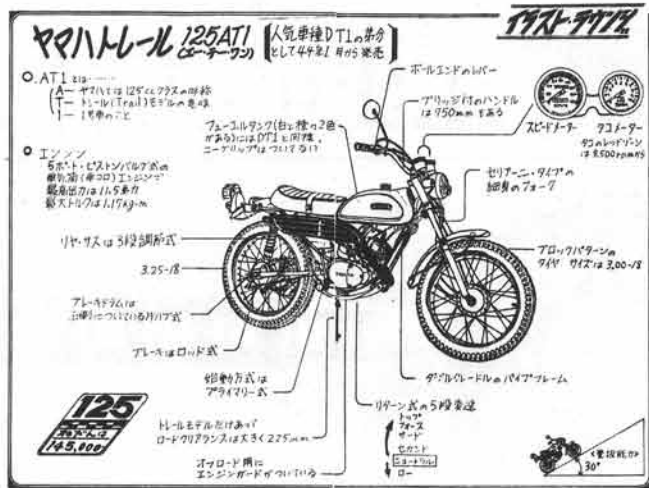
小売店の近代化

ヤマハトレール125AT1の特長を図解

★これはヤマハトレール125AT1のすぐれた特長を図解した専門誌の紹介。題して、「イラスト・ラウンジ」といい、2ページにわたって収録されています。

【オートバイ】ヤマハトレール125AT1のAT1とは……

AIIヤマハでは125ccクラスの呼称、TIIトレール（Trail）モデルの意味、1II1号型のこと。人気車種DT1の弟分として44年1月から発売（7月号）



東名高速道路の規模と案内

★五月二十六日、東名高速道路の未開通部分だった神奈川県・大井松田～静岡県・御殿場間の二五・八キロが完成し、東京と小牧を結

ぶ全長三四六・七キロ、東海道メカロボリスの中核を縦断する夢のハイウェイが現実のものとなりました。この東名高速道路の全通により、すでに開通している名神高速道路と結んで東京～西宮間五百三十六キロを一気に走ることができま

【日本道路公団】東名高速道路全長三四六・七キロの総事業費は三千四百二十五億円、うち千八十億円が世銀からの借金。一メートル当たりの建設費は九十八万九千円、これは現在あるハイウェイでは一番高価な道路費用といわれる。このうちもつとも高くついた部分は富士～静岡間で一メートル当たり約百五十万円、いちばん安い費用であった岡崎～小牧間でも一メートル当たり約七十万円という高価なもの。

使った資材は鋼材五百五十万トン、セメント百五十六万トン、アスファルト三十万トン、砂利五百四十四万立方メートル、砂二百五十万立方メートル、碎石五百十三万立方メートルが主なもの。非常電話は東京を起点に一キロメートルごとにつくられ、小牧までに六カ所のサービスエリアと二十カ所のインターチェンジがある。

川にかかる橋、高架、待避橋など橋の長さは合計五十二キロで、これは全線の一五パーセントを占める。またトンネルの総延長は八・七キロメートルで、五〇〇メートル以上のものが六カ所もある。大井松田～御殿場間にかかる酒匂橋は橋脚六十五メートルという東洋一高い橋、静岡～焼津間にある日本坂トンネルは、下り線二千四十二メートルで、ハイウェイのトンネルとしては日本最大。また浜松～豊橋間にかかる浜名湖橋は橋脚間が百四十メートルもある逆S字形の全長六百二・七メートルという長大橋。

そしてこの東名高速道路をつくるために働いた人は延べ二千七十七万人。五人に一人が東名道路完成のために一日は働いた勘定になる。（そのたいした道路が、オートバイと乗用自動車の料金が同一、しかもオートバイの最高速度は80km/hと20km/hもひくくおさえられているのは不公平というもの）これは利用者の声です。念のため、東京～名古屋間二千五百円、東京～西宮間三千二百五十円。）

本格的 トレーリングマシンの時代

★1967年の東京モーターショーに、フレーム、エンジン、サスペンションまでも悪路走行用として設計されたヤマハトレール250DT1があらわれた。このときスーパースポーツの手をおしスクランプラーを本格的悪路走行車とする時代は終わったのだ——として、専門誌がトレール・マシンを紹介しています。

【モーターサイクリスト】1967年の東京モーターショー2輪車館。ヤマハトレール250DT1の附近はマニアの熱気につつまれていた。ある者は日本に本格的な悪路走行車が誕生したことを喜び、またある者はその本質がわからぬまでも、どこからともなくにじみ出るレーシングマシンから生みだされた機能的な姿によいしれていた。

このようにDT1に熱っぽい目をむけていたマニアは、もはや他の舗装路悪路兼用車など眼中になかった。

ここで一応スクランブルとトレールとという意味をしらべてみよう。スクランブルとは「よじ登る」の意味であり、トレールとは「踏みつけた道」の意味である。つまり坂をよじ登るモーターサイクルがスクランプラーであり、踏みつけられただけの「道でないような道」を行くのがトレールであるわけだ。本格派トレールに共通するいくつかの特長をとりあげてみよう。

- ① エンジンは単気筒
- ② 車重は軽い
- ③ ライディング・ポジションは巾狭い
- ④ サスペンションはストロークが非常に長い

- ⑤ タイヤは前後ともノビー
- ⑥ ロードクリアランスが大きい
- ⑦ ブレーキは小さい

こうして悪路向きに基本設計がなされた。国産車ではDT1、ハスラー、AT1は必然的に使用上の制約をうける。悪路向きのモーターサイクルは悪路で走ってこそ真価を發揮するものである。（7月号）

ヤマハトレール教室キットパーツ



▲トレール教室キットパーツセット

ヤマハが新しく主宰したトレール教室は、全国で大好評。オートバイがこんなに楽しい乗り物、安全な乗り物とはしかなかったとの声が続々うまれています。オートバイの機動性をフルに発揮し、オートバイに乗る楽しさを満喫させるトレール教室はこれからますます若人のファンを生むことでしょう。そしてこのトレール教室をより有意義なものとするために、とくにトレール教室用に次のようなキットパーツが用意されました。どうぞ、お客さまにおすすめてください。ヤマハH3用セットと、ヤマハオートトルーパーズイン90用セットのほかに、さらに50cc、125cc用も間もなく発売される予定です。(写真はH3用のトレール教室キットパーツです)



▶パワーレンジを悪路走行向きに変えるドライブ・スプロケット (12T)



▲ドライブ・スプロケットの大型化にそなえてのドライブ・チェーンつぎ足し用 (8駒)



▶車に精悍さを加えるヘッドランプレンズプロテクター



▶パワーレンジを悪路走行向きに変えるドライブ・スプロケット (41T)



▲車を美しく飾るチェッカーフラッグ



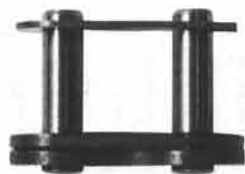
▶車を美しく飾るフラッグ



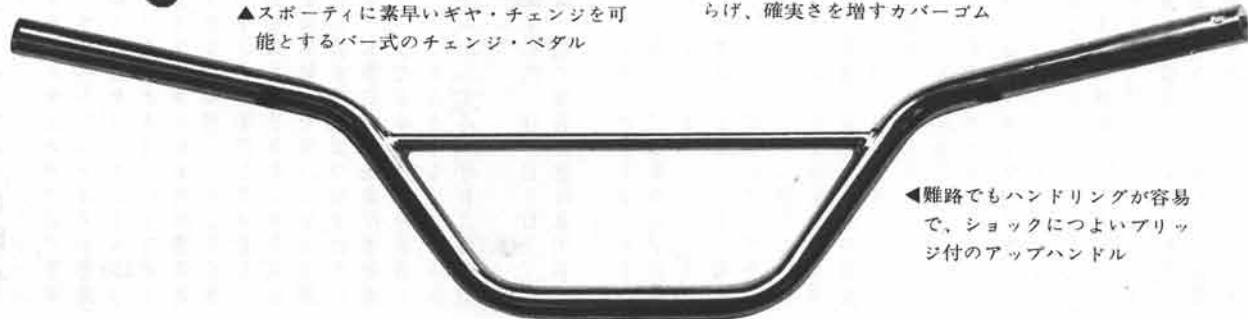
▲スポーティに素早いギヤ・チェンジを可能とするバー式のチェンジ・ペダル



▲チェンジ・ペダルのタッチをやわらげ、確実さを増すカバーゴム



▲チェーン・ジョイント。



▶難路でもハンドリングが容易で、ショックにつよいブリッジ付のアップハンドル

ヤマハミニボートエンジン

新発売



ゴムボート



ヤマハ ミニ (ヤマハ船外機P-45)

総排気量.....43cc.
最高出力.....1.5ps
最高速度.....5 ~ 12km/h
重量.....9.0kg
冷却方式.....水冷
混合比.....40 : 1 (ヤマハ船外機
指定オイル)
トランサム高さ.....420mm (16.5吋)
燃料タンク容量.....1.0ℓ
定価.....¥39,000

●FH-68A スポーツボート

重量.....25kg
最高スピード.....25km/h
カラー.....シルバークレイ + 黒
推奨船外機.....P-45・P-65S
P-95AS・P-125AGS
価格 (一式).....¥54,000

●FHP-69A ポピュラーボート

重量.....23kg
最高スピード.....20km/h
カラー.....赤 + 黒
推奨船外機.....P-45・P-65S
価格 (一式).....¥50,000

免許をふやして増売しよう!

ヤマハ50ccグループ

ヤマハ運転免許教室がいよいよスタート!
 新しいお客さまをふやすチャンスです。
 原付免許を取得したお客さまによろこばれる、
 バリエティに富んだヤマハ50ccグループが勢ぞろいしました。

新発売



ヤマハメイト50ハイデラックス ●最高出力4.5PS/6,500r. p. m. ●最高速度70km/h
 ●燃費90km/ℓ (30km/h) ●登坂力19.5°
50U5-AD 50U5-AE (セル付)



ヤマハ50F5-D

- 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°



ヤマハスポーツ50FSI

- 最高出力6.0PS/9,000r. p. m.
- 0→200M 13.15sec.
- 最高速度95km/h
- 最大トルク0.5kg-m/8,000r. p. m.



ヤマハトレール50F5-C

- 最高出力5.0PS/8,000r. p. m.
- 最高速度80km/h
- 最大トルク0.45kg-m/7,500r. p. m.
- 登坂力18°