

## SZAMURÁJ

## SZELLEM

SZÖVEG: HANKÓ ANDRÁS | KÉP: YAMAHA ARCHIV

Japán hosszú-hosszú ideig zárt, titokzatos és érthetetlen világ volt az európaiak számára. A távol-keleti szigetország történelmét, szokásait csak az utóbbi időben kezdték el megismerni a nagyobb tömegek – nem kis részben James Clavell történelmi kalandregényei, valamint az olyan filmek révén, mint amilyen például Az utolsó samuráj. Az említett alkotás a japán történelem egy hősies, megrendítő fázisába, a samuráj-korszak letűnésének időszakába repíti vissza a nézőt. Samurájok ma már tényleg nincsenek, de évezredek értékrendszerük, életszemléletük, bölcsességük még ma is elevenen hat az élet minden területén, így az üzlet világában is. Ha úgy vesszük, a **Yamaha** is nekik köszönheti a létét.

**SOKAN GONDOLHATJÁK, HOGY A SZIGORÚ SZABÁLYOK KÖZÖTT,** hajlíthatatlan elvek szerint élő samurájok – akik lényegében egy zárt harcos elitet képeztek – bizonyára igen merev gondolkodású, érzéketlen emberek voltak. Ez pedig egyáltalán nem igaz: hozzájuk kötődik többek között a híres japán teaceremónia kidolgozása, de a Felkelő Nap Országának költészetéhez és képzőművészetéhez is alaposan hozzáérttek a magukét. Aztán a XIX. század vége felé az addig lényegében érintetlen japán világot is utolérték a változások a távíróvonalak, a vasút, no meg az újfajta gondolkodás formájában. A hagyományos elitből persze nem mindenkinek tetszettek ezek a folyamatok. Voltak olyan samurájok is, akik megpróbálták ellenállni, és voltak olyanok is, akik, inkább a jövőbe tekintettek – utóbbiak közé tartozott a Yamaha megalapítójának, Torakusu Yamahának (1851–1916) édesapja, a Kii klán samuráj harcosa, aki

élénken érdeklődött a csillagászat és a mechanika iránt. Szenvedélyével nagyszerű műszaki érzékkel és kezűgyességgel megáldott fiát is beoltotta, aki már igen fiatalon, 19 évesen órákészítő és javító műhelyt nyitott. Noha a vállalkozás – nyilván nem a tehetség hiánya miatt – kudarcba fulladt, Torakusu nem esett kétségbe: az orvosi eszközöktől a varrógépekig a világon mindent megjavított, amit csak elvittek hozzá. Így ment ez jó darabig, amíg egy szép napon megkereste Hamamatsu város előljárósága, hogy ugyan reparálja már meg az iskola amerikai, Mason & Hamlin márkájú orgonáját, ha már annyiba került. A fiatalember megbirkózott a feladattal, noha ő is akkor látott először hasonló miskulanciát belülről. Jött az isteni szikra: ha már megvan a szakértelem, minek kell ilyesmit Amerikából hozatni, még hozzá drága pénzen? Torakusu ütötte a vasat, amíg meleg: 1887-ben létrehozta Yamaha Fukin (a

japán „fukin” orgonát jelent) nevű cégét, amelynek termépalettája hamarosan pánsíppokkal is kibővült. Az 1897-ben Nippon Gakki Seizō Kabushiki Gaisha (Japán Hangszergyártó Vállalat) névre átkeresztelt cég 1900-ban gyártotta le első pianóját, 1902-ben pedig már prima hangversenyzongorák hagyták el a műhelyeket. A fejlődés tempójára jellemző, hogy Torakusu Yamaha halálának évében, 1916-ban már világhírnévről örvendtek a cég termékei. A portfólió később kiegészült egyebek mellett harmonikákkal és fonográfokkal is, 1942-ben pedig elkészült az első Yamaha akusztikus gitár. Nemcsak a gyártás zajlott rendkívül magas színvonalon, hanem a fejlesztés is: a világ első akusztikai laboratóriumát a Nippon Gakki létesítette 1923-ban. Ezek után alighanem teljesen érthető, hogy miért ragaszkodik annyira a Yamaha három hangvillához a logójában. (Ma a Yamaha Corporation a világ legnagyobb hang-

**1955** Megindul a Yamaha YA-1-es sorozagyártása a Nippon Gakki hamakitai üzemében. Hihetetlen, de az egyhengeres, 125 cm<sup>3</sup>-es erőforrással ellátott, könnyűépítésű gép, a Yamaha első motorkerékpárja nem szenvedett semmilyen „gyermekbetegségtől”. Ilyen kezdet után nem csoda, hogy Yamaha neve máig hatón összeforrt a minőséggel.

**1957** Megjelenik a Yamaha YD1-es, a gyártó első soros kéthengeres erőforrással ellátott modellje. A kétütemű, 250 köbcentis aggregát által mozgatott gép történelmi jelentőségű a Yamaha számára, hiszen ez volt az első USA-ban árusított modellje. A következő évben meg-

jelent YD2-es már elektromos gyújtást kapott.

**1965** Ha egy laikus ránéz a Yamaha Big Bear Scramblerre, biztosan nem gondolná, hogy egy csaknem fél évszázada megjelent motorkerékpárt lát. Az evők – különösen az amerikaiak – egyszerűen zabálták a gépet, amely progresszív dizájnjal (lásd pl. a magasan lévő kipufogókat), kényelmével, no meg markáns hangjával egyszerűen ellenállhatatlannak bizonyult.

**1968** „Soha nem felejttem el. Gyönyörű volt, és látszott rajta, hogy mindenre képes” – emlékszik vissza a földkerekség egyik legnagyobb motorrajongója, Tom



White üzletember-versenyző a világ első igazi off-road motorkerékpárjára, a Yamaha DT-1-re. Az egyhengeres, kétütemű, 250 köbcentis erőforrással hajtott gép páratlan üzleti sikernek bizonyult, hiszen a megjelenését követő időszakban évente mintegy 50 000 példány kelt el belőle. Csak viszonyításképp: akkoriban már annak is örültek a gyártók, ha tizedekkora eladási számokat tudott produkálni egy-egy modell.

**1970** Bár a Yamaha kéthengeres erőforrásainak erejét senki nem vitatta el, az idők parancsának nem lehetett ellenszegülni: a gyártó piacra dobta első négyütemű motorkerékpárját, a Yamaha XS-1-et. Amí azt illeti, ennek

a lépésnek is megadták a módját, hiszen a modellt mozgóató kéthengeres, 654 köbcentis, 50 lóerős aggregát igazán különleges darab volt 360 fokos forgattyúszögével, és azazal, hogy a forgattyúházba épített váltó nem a hengerek mögött, hanem alatt foglalt helyet. A kimagaslóan kényelmes modellt módosításokkal egészen 1985-ig gyártották – többek között cruiser változat is készült belőle.

**1972** Dávid a Góliát(ok) ellen: a Don Emde által meglovagolt Yamaha TR3 versenyygé 350 köbcentis, kétütemű erőforrással kelt birokra minimum 750 köbcentis vagy még nagyobb





szergyártójának számít, és olyan patinás márkákat tudhat a birtokában, mint az osztrák Bösendorfer vagy az audioszoftvereiről ismert, német Steinberg).

**A KÉT HÁBORÚ KÖZÖTTI VIRÁGZÁS** nagyban köszönhető a Nippon Gakki harmadik elnökének, az alapító elveit maradéktalanul követő Kaichi Kawakaminak, akinek a sok közül a legjobb döntése talán mégis az volt, hogy 1937-ben odavette a céghez legidősebb fiát, Genichi Kawakamit (1912–2002). A fiatalember ugyanis rendkívül rátermettnek bizonyult, olyannyira, hogy 38 évesen elfoglalhatta a vállalat elnöki székét. 1950-et írtunk ekkor, s a helyzet egyáltalán nem volt rózsás a háború borzalmaiból lassan feléledő Japánban. A cég sem leledett éppen irigylésre méltó állapotban, hiszen alapjában véve hiába ment a termelés, pénzügyileg eléggé csehül állt. Genichi Kawakami világosan látta, hogy sürgősen lépni kell valamit –

pláne, hogy a háború alatt repülőgép-propellek gyártására használt gépek kihalásukatlanul porosodtak. Többek között megfordult a fejében varrógépek, autóalkatrészek, motoros triciklik gyártásának az ötlete – végül azonban jött a felismerés: a jövő a személyes mobilizációban, azon belül is a motorkerékpárokban van. Az elnök nem sokat tefektőrizott: 1953-ban tanulmányútra az USA-ba küldte a vállalat néhány vezetőjét némi tapasztalatszerzés, no és annak kipuhatolása céljából, hogy a Yamaha labdába tudna-e rúgni a piacon, ahol már annak idején is nem csekély számú résztvevő tülekedett a vásárlók kegyeier. A kérdésre a válasz egyértelmű igen volt, de biztos, ami biztos, jött egy újabb, európai tanulmányút, amelyen már maga az elnök is részt vett.

Miután úgy érezték, összegyűlt a kellő mennyiségű ismeret ahhoz, hogy egy világszerte ütőképes kétkerekűt össze tudjanak hozni, megkezdődött a fejlesztő munka. Kawakami mottója félreérthetetlenül jelölte ki a célt maga és kollégái számára: „Ha már döntöttél, hogy megcsinálsz, akkor legyen az a legjobb.” A lel-

kesedésnek meg is lett az eredménye, hiszen alig tíz hónappal a munkálatok elkezdése után, 1954 augusztusában elkészült az első Yamaha motorkerékpár, a 125 cm<sup>3</sup>-es, kéthengeres, léghűtéses erőforrással – amely a német DKW RT125-ös licensze alapján készült – ellátott YA-1-es. Bizonyítandó, hogy a termék kiváló minősége nem csak szlogen, a szakemberek példátlanul kemény, 10 000 km-es nyúzopróbának vetették alá az innovatív, könnyű, ugyanakkor rendkívül strapabíró gépet, amelyet az sikeresen teljesített is. Mivel minderről természetesen a nagyközönség is értesült, senki nem tartott attól, hogy az 1955 januárjától sorozatban gyártott modellből raktárkészlet keletkezik – a Nippon Gakki hamakitai üzemében havonta 200-at állítottak elő a járgányból, de többször ennyire is lett volna vevő. A siker láttán Kawakami elszánta magát a nagy ugrásra: 1955. július 1-jén, 274 alkalmazottal hivatalosan megalakult a Yamaha Motor Corporation (japánul Yamaha Hatsudōki). Hogy meg tudjon kapaszkodni a piacon akkor már jelenlévő hazai konkurencia, a Honda és a Suzuki mellett, a Yamaha még 1955-ben elindította a YA-1-est a nagy presztízsű Fuji, valamint az az évben startoló Asama hegyi versenyeken, 1956-ban pedig már jött is egy új, 175 köbcentis modell.

motorral felfegyverzett riválisaival. És nyert és nyert és nyert... 13-szor egymás után.

**1975** Bár biztosan leesett az amerikai márkakereskedők álla, amikor az évi rendes szeánszon eléjük állították a Yamaha XT500-at, ilyen sikerről talán még álmodni sem mertek.

Mert bizony ez az egyhengeres, léghűtéses, 499 köbcentis, 30 lovas, négyütemű erőforrással ellátott terepgép indította útjára az XT-sorozatot, amelynek későbbi tagjai, a Ténérék (a névadó egy, a Szahara közepének déli részén elterülő hatalmas, nagyjából 400 000 km<sup>2</sup>-es homokpálya) már évtizedek óta fogalomnak számítanak.



**1981** Színe lép a Yamaha első cruisere, a Virago. A csepptankos, álomszép formatervű gép volt az első olyan hangvillás

logót viselő motorkerékpár, amely V2-es motort kapott. A léghűtéses, 72 fokos hengershögű, 748 köbcentis, 55 lóerős, 65 Nm-es nyomatékú erőforrás megfelelő dinamizmushoz segítette a Viragót, amelyen az elsők között alkalmaztak ún. monoshock hátsó felfüggesztést.

**1983** A Yamahánál is elkezdett az idő, hogy piacra dobjanak egy prémium túragépet. A nagy durranás ezúttal sem maradt el: a bivalyerős, V4-es, 1,2-es hengerű-



tartalmú, hengerenként négy szelepes, vízhűtéses aggregát által mozgatott, kardánhajtásos, egy fedélzeti kompresszorral állítható keménységű felfüggesztéssel ellátott Yamaha Venture Royale csak úgy árasztotta magából a tekintélyt – főleg, ha arany színben pompázott. A világból is kényelmesen ki lehetett vele menni az öblös, levehető dobozoknak, az AM/FM rádióknak és a tempomatnak köszönhetően. A feláras tételként árusított CB-rádióval aztán már tényleg az utak királyainak érezhették magukat a tulajok. A későbbi, híres Royal Star amúgy a Venture Royale egyenes ági leszármazottja.

**1985** A Yamaha valószínűleg úgy gondolta, ha már megvan a Venture remekbe szabott V4-ese, miért ne hasznosítanák azt



másutt is. Az új modell megtervezésével a brit tervezőt, John Reedet bízták meg. Jó választás volt: az 1985-ben bemutatott muscle cruisernél, V-Maxnál szivdöglesztőbb járgány azóta se sok született – és azok is főleg a későbbi V-Maxok közül kerültek ki. Meg aztán ment is ez a szépséges szörnyeteg, hiszen az erőforrás 113,5 lóerőt szabadított a főtengelyre. Azok számára, akik még mindig keveselltek a kakaót, később elérhetővé tették a teljesítményfokozó V-Boost rendszert, amely a számítógép által irányított pillangószelep-vezérlésnek köszönhetően mintegy 10 százalékos teljesítmény-növekedést biztosított.

Noha a Yamaha gyártási darabszám tekintetében még alaposan el volt maradv a Suzukitól és a Hondától, 1957-ben a japán gyártók közül elsőként lépett be a nemzetközi versenyek világába, 1958-ban pedig az előkelő 6. helyet érte el az amerikai Catalina Nagydíjon. Miután a márkanévet sokan megismerték a tengeren-

vetkezett. A terjeszkedés jól átgondolt – felettből sikeresnek nevezhető – stratégia szerint zajlott, aminek lényege az volt, hogy mindenütt az adott ország, térség igényeinek megfelelő járműveket kell előállítani. Kawakami ugyanis másokat megelőzve ismerte fel, hogy a fejlesztés során mindig a majdani felhasználó érde-

ció kötődik, amelyek közül elég megemlíteni az 1963-ban megjelent, a kétütemű motorok kenését forradalmasító Autolube rendszert, amely a motorolajat közvetlenül fecskendezte be a hengerbe, feleslegessé téve a keverék-üzemanyag-előállítását. Lehet azon is szána-kozni, hogy a Yamaha sokáig csak kétütemű erőforrásokat gyártott – de milyenek voltak azok a motorok! Mivel azonban gazdaságosság és az emisszió – legalábbis jobb helyeken – már akkor is sokat számított, sportosság ide, strapabíróság oda, lassanként elkezdtek kiszorítani őket a négyütemű erőforrások, amelyek közül az első, egy 650 cm<sup>3</sup>-es, kéthengeres egység az 1970-es Yamaha CX-1-es meghajtásáról gondoskodott. Amúgy a négyütemű motorok terén sem volt már zöldfülű a Yamaha, hiszen korábban részt vett az ikonikus Toyota 2000 GT sportkocsi műremek-számba menő erőforrásának fejlesztésében is.

## A Yamaha történetében kiemelkedő év volt 1973, ugyanis ekkor sikerült elérni az egymillió éves gyártási darabszámot.

túlon, a Yamaha megalakította első külföldi leányvállalatát Mexikóban, az USA-ban pedig egy független disztribútor, a Cooper Motors megkezdte a Yamaha motorkerékpárok értékesítését. A Yamaha jól tudta, mivel lehet hatni a motorok szerelmeseire: első sportgépűkhöz közüti, illetve motocross-versenyekhez való kitéket kínáltak, így a vásárlók abszolút kiszolgálva érezhették magukat.

Bizony, el is kelt a külföldi – pláne az amerikai – vevők jóindulata: 1960-ban a japán gazdaság recesszióba fordult, ezért az addigra az éves gyártási mennyiségét 600%-kal, 138 000-re megnövelő Yamaha a csökkenő belföldi kereslet miatt nagyon számított rájuk. Az export bővülési ütemét jól érzékelteti, hogy míg 1962-ben csak 12 000 Yamahát szállítottak az Egyesült Államokba, addig 1964-ben 36 000-et, 1964-ben pedig már 87 000-et. A koreai háború utáni amerikai gazdasági boomból tehát jócskán profitált a japán gyártó. A régi üzem viszont lassanként elérte kapacitása maximumát, így 1966-ban egy teljesen új gyártó- és fejlesztő bázist húztak fel Iwatában – a Yamaha Motor Corporation központja ma is ott található. A '60-as évek dereka-vége a globális jelenlét szempontjából is döntő jelentőségű volt, hiszen akkor nyílt meg a Yamaha első külföldi gyártórészlege Thaiföldön, a sorban pedig később Mexikó, Brazília és Hollandia kö-

keik kell szem előtt tartani – a saját szavaival „a vevők cipőjében kell járni”. Az eredmény: páratlanul sokszínű, ütőképes termékskála. Talán említeni is felesleges, hogy a minőségből soha, sehol nem engedtek. Kawakami ezzel együtt azt is nagyon jól látta, hogy a kitűnő minőség önmagában még akkor sem elég, ha kedvező árral párosul, hiszen a terméknek karakterének is kell lennie. Ami azt illeti, a Yamaha motorkerékpárjai utóbbinak sem voltak híján. A vállalat amúgy sem ózdkodott attól, hogy letérjen a kikaposított ösvényről – ezt szó szerint kell érteni például a világ első igazi off-road gépe, az 1968-ban megjelent Yamaha DT-1 esetében, amely remekül fogyott, pláne úgy, hogy jó darabig nem is volt közvetlen riválisa. Az ilyen merész, de később sikeresnek bizonyult húzások mögött mindig Kawakami állt, aki már akkor élesen kritizálta az üzleti világban dívó adat- és grafikonfetisizmust, amely szerinte csúrájában

**A YAMAHA TÖRTÉNETÉBEN KIEMELKEDŐ ÉV VOLT 1973,** ugyanis ekkor sikerült elérni az egymillió éves gyártási darabszámot, amivel a cég jócskán megelőzte a Suzukit (643 000 legyártott példány), és látótávolságba került a Honda (1 836 000 példány) is. Innentől fogva aztán tényleg nem volt megállás: 1977-ben a hagyományosan legfontosabb külfiacnak számító Egyesült Államokban megalapították a Yamaha Motor Corporation USA vállalatot, leválasztandó a kirobbanóan sikeres motorosjármű-üzletágot az ugyancsak prosperáló zenei, vala-

## A Yamaha egy új, átfogó vállalati filozófia, a „Kando” („Alázat”) megteremtésével rugaszkodott neki az ezredfordulónak.

ölt meg mindenfajta bátor kezdeményezést. És még a japánokat tartják merevnek... Ami pedig a sokat puffogatott „nem találnak ki semmit” frázist illeti: a Yamaha nevéhez számos innová-

ció kötődik, mint elektronikai divízióról. A cég ekkorra már gyakorlatilag a világ minden pontján jelen volt. Az okos üzletpolitikának, az úttörő műszaki megoldásoknak – ilyen volt például az egy len-

**1986** Megérkezik a márkakereskedőkhöz a Yamaha legújabb sport-túra motorkerékpárja, a Yamaha FJ1200. A soros négyhengeres, léghűtéses, 1,2 literes motorból a tizenhat szelep, no meg a négy Mikuni karburátor segítségével 130 lóerőt és 108 Nm-es nyomatékot hoztak ki, így nem csoda, hogy a járgány végsebessége elérte a 242 km/órát. Ha akarta, 1991-től a modellt ABS-szel is megren-delhette a kedves vevő – akkoriban ilyesmit nem sok konkurensnél kapott volna...



**1993** Mi olyan furcsa ezen a motoron? Ja, tényleg, nincs első villája... Hát igen: a Yamaha GTS1000 lengőkaros első felfüggesztést kapott. A James Parker által



tervezett konstrukció különösen fékezéskor növelte meg érezhetően a stabilitást, és nem mellékesen látványra sem volt éppen utolsó. Csak éppen úgy megdobta a vételárat, hogy azt már a high-tech fanatikusok többsége is sokallta. Még úgy is, hogy ez volt az első Yamaha, amelyet elektronikus befecskendezéssel szereltek fel (a motor amúgy egy 102 lovas, soros négyhengeres, vízhűtéses Genesis egység volt), felár ellenében ABS gondoskodott a nagyobb biztonságról, a kipufogógázokat pedig katalizátor tisztította. A GTS1000 gyártását három év után leállították – nagy kár érte.

**1996** Valószínűleg kibírták röhögés nélkül Milwaukee-ban, amikor először meglátták a

Yamaha Royal Start – pláne, hogy a japán cirkáló a lényegében már jó régóta tetszalott nagy rivális, az Indian jellegzetességeit viselte magán. Volt itt minden, ami az amerikai szívnek oly kedves: széles sárhányók, négy kémény, fehér csíkos gumi, míves bőr oldaltáskák (utóbbi tételek felár ellenében), no meg krómozás minden mennyiségben. A hajtáslánc a Royale Venture-ből érkezett, tehát sejtethető volt, hogy nem lesz gond vele, és nem érthette kritika a fékrendszert és felfüggesztéseket sem. Nem is beszélve arról, hogy az árcédulán szereplő összeg a képességekhez viszonyítva felettből jutányos volt. Ez ám a méreg, nem a ciánkáli...



**1998** Bár hivatalosan már 1990-ben megfogalmazták a Yamaha új alapelvét, a „Kando”-t, a cég – roppant szerénységgel tanúbizonyságot téve – a filozófia első igazi gyümölcének az 1998-ban bemutatott YZF-R1 elnevezésű superbike-ot tartotta. Megérte várni: a lélegzetelállító kinézetű bestiát 998 köbcentis, soros négyhengeres, hengerenként ötszelepes, 150 lóerős motorja 299 km/órás sebességre volt képes felgyorsítani, de talán még ennél is beszédesebb, hogy álló helyzetből alig három másodperc alatt érte el a 100 km/órás sebességet, és az indulás utáni hatodik másodpercben megvolt a 160 is. Talán mondani is felesleges, hogy a felfüggesz-

