

軽量、小型で経済的な

ヤマハゴルフカー

新発売について

昭和50年4月25日

ヤマハ発動機株式会社

当社では、軽量小型の2サイクルエンジンの特長を生かし、しかも排気煙および騒音の減少に特に留意した設計のゴルフカーYG-292を6月1日より新発売いたします。

近年は、ゴルフ場総数が急激に増加（現在896カ所）、さらに、現在計画、造成中のものも950カ所あり、いろいろな問題をふくめながらも、ゴルフ場はここ数年、毎年100カ所以上の新規オープンが続いている状態です。〔日本ゴルフ協会調べ〕

しかし、一方では、キャディー不足またはキャディー人件費の高騰、キャディーの荷物（クラブ）運搬による負担、従業員に対する人件費を含む経費の増加があり、他方、土地価格および建設単価の上昇、森林法や地方自治体の開発規制などから経営が圧迫されるゴルフ場も多く、これを解決するために、料金値上げの一方、サービスの低下、場内管理不行届き、ゴルフ場付帯施設の簡素化などの影響があらわれがちです。

そこで、ゴルフ場では、キャディー対策や経営労務管理等の面から、ゴルフカーを含めた省力機械の導入をはかり、経営安定化のための努力をおこなっています。ゴルファーもキャディーの質の低下（アドバイス・リコメンデーションの不十分）やわずらわしさをさげ、プレイそのものを楽しむ傾向もでてきています。

ゴルフカー自体は、原則的にゴルフバッグ、クラブ等の荷物運搬車であり、“歩く楽しみ”をそこなわないだけに、今後ゴルフカーの需要も伸びるものと思われれます。

新発売のヤマハゴルフカーYG-292は、2サイクルエンジンの最大特長である軽量小型しかもパワフルで経済的という長所を最大限に生かし、使用環境を考慮して排煙、騒音等を最少限におさえたゴルフカーとなっております。積載バッグ数も4バッグ後方斜め置きと、ノ台の利用価値の高いものに設計いたしました。

なお、販売は全国を対象とし、本社および各支店からの直売又はリースを予定しております。

記

名 称 : ヤマハゴルフカー YG-292

発 売 日 : 昭和50年6月1日

標準現金価格 : 750,000円
(工場渡し)

カラーリング : ペールイエロー

ヤマハゴルフカー YG-292 の特徴

- 1 コンパクトな2サイクル単気筒エンジン、FRP製車体で軽量化を実現

軽量小型の2サイクル・単気筒エンジンの特長を最大限に生かし、またバッテリーは単体でバッテリーウエイトの負担は少ない。しかも、車体は、軽量、剛性があり、雨に強く、美しいFRP（強化プラスチック）を採用したため、車重は268kgと非常に軽くなっている。

- 2 ヤマハ スノーモバイルで実証されたパワフルで粘り強い5ポート、空冷エンジン

ヤマハゴルフカーのエンジンは、ヤマハスノーモバイルで実証済みの2サイクル、空冷、5ポートエンジンを搭載、パワフルで粘り強い性能をもっている。登坂力は、32°で市販されているゴルフカーの中でもトップクラスの実力を備えている。

- 3 燃料およびメンテナンス（維持管理）面でのすぐれた経済効果

燃料は、リッター当り/2km（当社算出方式による）、14ℓヒューエルタンクに満たんで12ラウンド以上の稼働が可能。また電動車とくらべ充電の手間がなく、高価なバッテリー交換の必要性もなく、総合面でみると非常に経済的なものとなっている。

4 傾斜面での安定性、パーキングペダルの設置などによる安全性の追求

最大傾斜角度は 59° と大きく、しかも4輪のため、勾配の多いゴルフ場でも非常に安定した乗車走行を得ることができる。

また、パーキングペダルの設置、最高速を 15km におさえるスピードリミッターなど、安全性を追求した設計となっている。

5 排煙および騒音の減少に留意。また芝生を痛めない低圧タイヤの採用など、自然環境に調和させた設計

ゴルフ場の環境を考え、大型マフラーを採用し、排気騒音は小さく、またオイルの少ない $100:1$ の混合ガソリンで排煙も極力少なくしている。

また、駆動輪には幅広、低圧タイヤを採用すると同時に、エンジン機能上、発進がゆるやかなので、急発進に伴うスリップによる芝生の損傷を防いでいる。

6 極めて簡単な運転操作

アクセルペダルを踏むだけで、スターターが作動し、自動変速によるスムーズな発進ができ、アクセルペダルを離すと、エンジンは停止する。パーキングペダルはブレーキペダルの横にあり、ブレーキペダルの操作と同時にパーキングのロックも可能。しかも、ロックの解除はアクセルペダルを踏むと自動的に解放される自動解除方式を採用、さらに、メインスイッチの切り換えで前進、後進が簡単にできるなど、極めて便利で簡単な操作方式となっている。

ヤマハゴルフカー 仕様諸元
YG-292

| 名称 | | ヤマハゴルフカー YG-292 | | 原動機種類 | | 2サイクル・空冷・5ポート 混合ガソリン(100:1) | | |
|-----------------------|---------------------------|--------------------|--------|----------------------------|----------|--------------------------------|-----------------|--|
| 寸 法 ・ 重 量 | 全長 | 2.41 m | | 原 動 機 | 気筒数 | 単気筒 | | |
| | 全幅 | 1.22 m | | | 内径×行程 | 73×70 mm | | |
| | 全高 | 1.71 m | | | 総排気量 | 292 cc | | |
| | 軸間距離 | 1.30 m | | | 圧縮比 | 7.4 : 1 | | |
| | 輪距 | 前 | 0.90 m | | 機 | 最高出力 | 9.0PS/3000r.p.m | |
| | | 後 | 0.97 m | | | 最大トルク | 24Kgm/2000r.p.m | |
| | 最低地上高 | 0.115 m | | 動力伝達装置 | クラッチ形式 | 遠心クラッチ | | |
| | 重量(空車時) | 268 Kg | | | 主変速機 | Vベルト式トルクコンバーター | | |
| 最大積載量 | 40 Kg | | 車輪配列 | | 四輪、後二輪駆動 | | | |
| 性 | 乗車定員 | 1 + 1人(標準) | | タイヤ | 前 | 550-9-4PR | | |
| | 配分重量 (空車) | 前 | 81 Kg | | 後 | 8.00-10-2PR | | |
| | | 後 | 187 Kg | | かじ取装置 | 分割タイロッド方式 バーハンドル | | |
| | 最高速度 | 15 km/h | | ブ レ ー キ の 式 | 主ブレーキ | 足動機械式 | | |
| 燃料消費率 | 12km/l (平均運行速度) 15km/h | | 駐車ブレーキ | | 足動機械式 | | | |
| 能 | 登坂能力 | 32度 53% | | 懸架方式 | 前 | 車軸式懸架 (リーフスプリング) | | |
| | 最小回転半径 | 2.8 m | | | 後 | 車軸式懸架 (スイングアーム) | | |
| | 最大安定傾斜角 | 59度 | | 作動電圧 | 12V | | | |



ヤマハゴルフカー YG-292

ヤマハゴルフカー YG-292

標準現金価格 750,000円
(工場渡し)

サンルーフは オプション

〔参 考〕

現在市販されているゴルフカーを大別すると、動力源による分類では、エンジン車と電動車（バッテリー式）、型式による分類では、3輪車と4輪車にわかれております。

現在、ゴルフカーを導入しているゴルフ場はまだ少なく、カー全体の数も4000台程度と推定されています。その中でも、騒音が少なく排気煙のない点で有利な電動カートの普及がやや多いようですが、電動カートには、

① バッテリーを数個（通常6個）積んでいるために総重量が大幅に増加

② バッテリーを毎日（晩）充電する必要がある

③ バッテリーのライフサイクルが短く、交換の費用が高価

〔参考〕 バッテリー標準価格は1個あたり2万円前後、
交換時期は使い方にもよりますが、6ヵ月～
1カ年位が多いようです。

④ 急発進によるスリップが多く、発進の際、芝を損傷することがある。

⑤ パワーが弱いため、登坂力が小さく、連続走行距離が短い

などの短所があり、これらの改善が望まれております。

☆ エンジン車、バッテリー車の比較

・ エンジン車の長所

- ① 維持費が安く超経済的
- ② パワーが強力、登坂能力が大きく、行動範囲がひろい
- ③ 長距離連続走行が可能
- ④ 軽量、小型に仕上げる事ができる

など

・ バッテリー車の長所

- ① 排ガスがない
- ② 排煙がない
- ③ 騒音が比較的小さい

など

ゴルフカー導入によって得ることのできるメリットには

- ゴルファーがプレーに専念できる、しかも、ゴルファーはゴルフカーの利用を選択する自由がある。
- プレーの進行を早め、ゴルフ場の混雑を緩和することができる
- キャディー不足を補うことができる
- キャディーの労務対策（重いものを運びたくない）にもなる
- キャディーなしによるセルフサービスとしての利用も可能
- ゴルフ場では、ゴルフカーの導入によって、特色を出すことができる
- ゴルフ場は、ゴルフカーレンタルによる利用収益をあげることができる

などがあり、ゴルフカー導入によるマイナス面を補ってあまりあるものがあります。

いずれにしても、ゴルフ場におけるゴルフカーの利用は、今後の問題といえましょう。