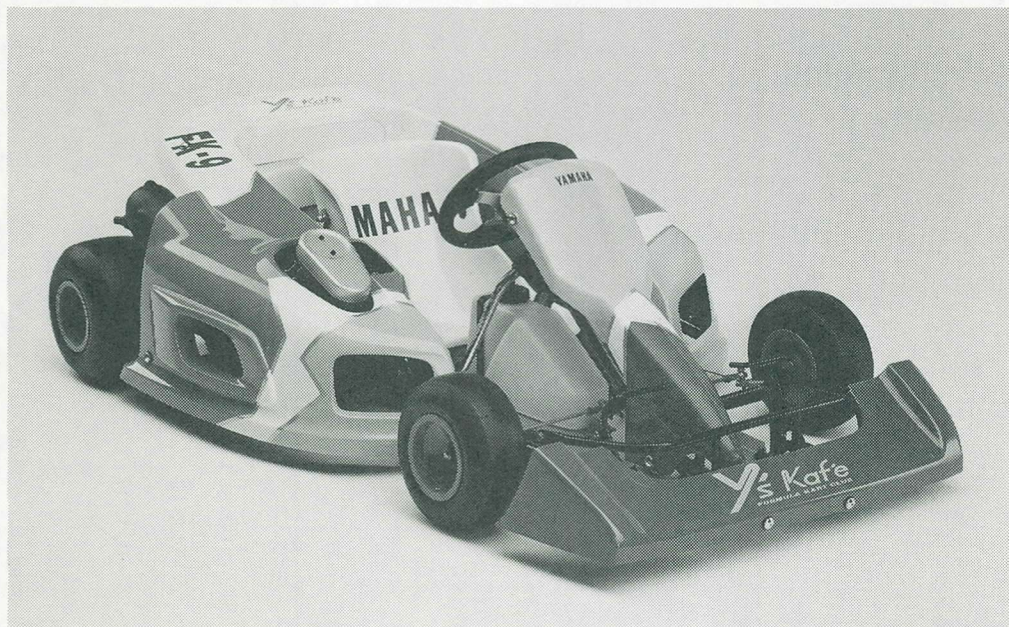


1991年10月11日

新しいスポーツカートの世界を築く
ヤマハカート『FK-9』の新発売と
 フォーミュラカートクラブ『Y's Kafé』発足
 について

ヤマハ発動機（株）は、従来のレーシングカートとは異なる新しい分野のモータースポーツの世界を提案するヤマハカート『FK-9』を12月1日より新発売する。

また、『FK-9』の普及活動の中心となるフォーミュラカートクラブ『Y's Kafé』をこのほど設立、11月1日より会員の第1次募集を開始する。



ヤマハカート『FK-9』

※カラーリングは撮影用のもので、実際の車両には施されていません。

※フロントウイングはオプションになります。

- <名 称> ヤマハカート『FK-9』
- <発 売 日> 12月1日
- <メーカー希望小売価格> 399,000円（消費税を含まず）
- <販 売 計 画> 1,500台（年間、国内）

ヤマハ発動機株式会社

本社広報室 ● 〒438 静岡県磐田市新貝2500 TEL.0538(32)1145 FAX.0538(37)4250
 東京広報課 ● 〒104 東京都中央区銀座8-8-5陽栄銀座ビル TEL.03(3571)8191 FAX.03(3574)8019

<商品 の 概 要>

F1を頂点に、モータースポーツの人気が高まっているが、モータースポーツを観るスポーツとしてではなく、体験するスポーツとして楽しむ層もふえている。そこで、F1イメージのスポーツ体験を手軽なスポーツカートの世界に置きかえて具現化しようとして開発したモデルが、『FK-9』である。

定評のヤマハレーシングカート「RC100SC」のフレームに2サイクル90ccエンジンを搭載。セルフスターターの装備で始動を容易にすると共に、乾式遠心クラッチを採用し、簡単な操作で、爽快な走りを楽しめるようにしている。F1イメージのフルカウルも外観上の特徴となっている。

従来のレーシングカートと異なり、よりレジャー指向を高めた、都会的でクリーン、リッチ、スリリングな新しいモータースポーツの世界の創造を図っており、活動内容もレースにとらわれず、スポーツ走行やタイムトライアルで遊びの世界を拡大しようとしている。

また、テニスやスキーなどと同様に、ファッションブルで肩ひじを張らない気軽なモータースポーツカテゴリーとして、幅広いプレイヤー層づくりをめざしている。

<主 な 特 徴>

- 最高出力9馬力の応答性にすぐれる90cc・2サイクルエンジンを搭載。レーシングカートより20デシベル低い68デシベル（側方20m）と、低騒音を実現している。
- セルフスターターの装備により、スイッチひとつでエンジンを始動できるので、女性でも取り扱いが簡単である。
- レーシングマインドに応える本格的なスリックタイヤは、寿命が長く低価格で、ランニングコストの低減を配慮している。
- 本格派レーシングカートの車体をベースにしており、切れ味の鋭い操縦感を楽しめる。スポーティなフルカウルもF1イメージを重視している。
- 給油の手間を省く分離給油方式（ガソリンとオイルを別々に給油）を採用しており、クリーンなイメージをそこなわない。

主 要 諸 元

全長／全幅／軸間距離	1548mm／1180mm／1042mm
ハンドル中心高	標準422mm（403～443mm）
トレッド前／後	標準822mm／1020mm
乾燥重量	77kg
トーイン	0°～1°
エンジン種類	2サイクルクランク室リードバルブ強制空冷
気筒数・配列／総排気量	単気筒／82cc
内径×行程	50mm×42mm
圧縮比	6.7
始動方式	セル式
点火方式	C.D.I
燃料タンク容量	4.9ℓ
潤滑方式	分離給油
点火プラグ型式	BPR6HS BPR7HS
キャブレター型式	京浜 WALBRO FAR EAST
クラッチ型式	乾式遠心クラッチ
最終減速機構／減速比	428チェーン／0.67（32T／48T）
フレーム型式	HT60高張力鋼管
フロントタイヤ	10-3.60-5（SL）
リヤタイヤ	11-6.00-5（SL）
制動装置（リヤのみ）	油圧ディスク
操行装置	直結シングルシステム

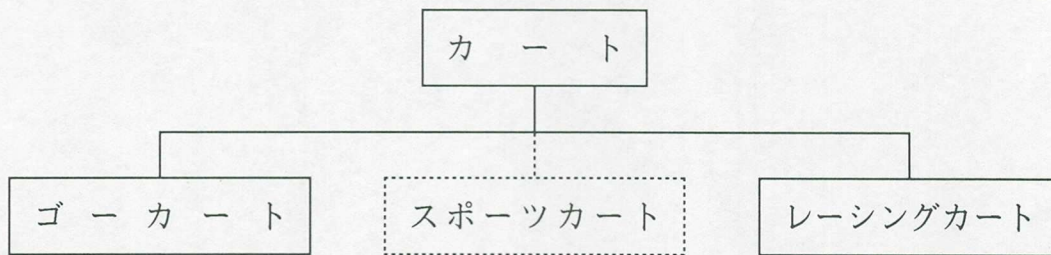
《ご参考》

「カートスポーツ」について

1. カートの種類

「カート」を大別すると①遊園地でおなじみの“ゴーカート”、②本格的な“レーシングカート”、③『FK-9』が開く新しいジャンルの“スポーツカート”の3つがある。

このほか、それらの中間に位置する各種のカートが遊園地やレジャーランドで使われている。



①ゴーカート

ゴーカートは、スピードリミッターを装備して、機械により強制的に速度制限をし、子供でも安心して乗れるようにした遊戯を目的とするカートである。

②レーシングカート

スチールパイプで組んだ全長180cmほどのフレームに、エンジン、シート、タイヤなど、走行に必要な装備しかないコンパクトな機構。ところがストレートのトップスピードは70km/h以上。しかもドライバーのポジションは地上4cmと路面にとっても近いため、体感スピードが2倍にも3倍にも増幅される。マシンの構造がシンプルなだけに、レーシングカートにはドライバーの腕がダイレクトに反映され、ちょっとしたミスも走りに影響する。

③スポーツカート

12月1日より新発売する『FK-9』に代表される新しいジャンルのカートである。

エンジンの始動がやさしく、複雑なギヤチェンジのテクニックもいらな

扱いやすい機構を備えているため、F1に通じるスポーツマインドを気軽に楽しめるのが特徴。レーシングカートとは違って、レース一辺倒ではなく、スポーツ走行やタイムトライアルで遊びの世界を広げることができる。また、F1をモデルとしたファッションやマシンのカラーリングなどで雰囲気盛り上げることも可能。

2. カートの歴史

自動車の歴史は100年以上の歳月を数えるが、カートのそれは意外に浅く、誕生してから36年しかたっていない。

カートの原型が誕生したのは、第2次大戦終結後10年を経過した1955年（昭和30年）。考案したのは、アメリカ・カリフォルニア州に住む、アート・インゲルスという自動車エンジニアである。

インゲルスは、勤務する工場に廃棄物として投げ捨てられていた大量のパイプと芝刈り機用の小型エンジンに着目。これらを利用して、シンプルで遊び心に満ちた超小型四輪車を自作した。それでも時速30マイル（約48km/h）のトップスピードをマークしたという。

この後、インゲルスの考案した四輪車は、アメリカやヨーロッパなど世界中に普及するが、はじめ、その形態は遊戯用のゴーカートとしてだった。アメリカのゴーカート社がこれを量産し、「GO・KART」という商品名で販売を始め、ゴーカートは、遊園地などの乗り物としてまたたくまに子供たちの人気を集めた。

しかし、このような楽しい乗り物を、アメリカの遊び好きな大人たちが放っておくわけがなく、遊戯用のゴーカートを競技用に改良し、本格的なモータースポーツを楽しめるレーシングカートを生み出した。また、カートを取り巻く環境としても、ゴーカート・クラブ・オブ・アメリカというカートの統轄団体が結成され、レーシングカートはモータースポーツの新ジャンルとして確立されたのである。

一方、日本に初めてカートが登場したのは、1957年（昭和32年）。アメリカでの誕生から、わずか2年後である。本国で人気を博したレーシングカートは、当然ながらアメリカ軍人によって日本に持ち込まれたのである。

当初は、キャンプ地内のほんの一握りのファンによってカートレースが行われていたが、2年後の1959年（昭和34年）には、藤井大九三によって早くも国産第1号レーシングカートが登場し、急速な普及に拍車をかけた。そして、翌1960年（昭和35年）には、埼玉県のアメリカーン朝霞基地内に「アサカ・カートウェイ」が完成し、本格的なレースも開催された。

当時、国内のカートメーカーは、藤井の経営する日本カート工業しか存在しなかったが、60年代も後半に入ると、このほかに数社の国産カートメーカーが登場する。

また、従来のアメリカ製に加えてヨーロッパ製のレーシングカートが輸入されるようになると、国内メーカーは次第にヨーロッパ志向へと移行。ヨーロッパメーカーのエンジンが珍重され、その搭載方法もシート後方のリヤマウントから、シート横のミッドマウントが主流となった。

ヤマハ発動機(株)がレーシングカート「RC100」を発売したのは1973年で、積極的な普及活動と相まって、国内におけるレーシングカート人口の増大に貢献した。

3. 国内カート競技統轄・運営組織

カートレースを全国的に統轄・運営しているのが、(社)日本自動車連盟(JAF)である。

日本にカートが登場して以来、数多くのカート関係団体が誕生し、レーシングカートの普及・発展に貢献した。しかし、各団体の統一がとれておらず、発足当初は主催者によってレース規定が異なるといった問題が生じていた。

そこで1972年、JAFがカートコースの公認、車両規定の統一をはかることで、スムーズなレース運営が可能となった。同時に、国際レースの統轄団体である国際自動車連盟(FIA)の窓口となり、レーシングカートの国際交流もさかんに行われるようになったのである。

一方、レーシングカートメーカーであるヤマハ発動機(株)は、SLカートクラブ(SLKC)というカートレースを志す初心者の育成を目的としたJAFの登録団体を1974年に設立。SLカートレースシリーズやライセンス講習会を全国的に展開し、入門者や初心者の身近な窓口として貢献している。

カートレースに出場するためにはJAFが発行するライセンスが必要だが、SLカートレースは、JAFクローズド格式の規定に基づくSLカートクラブ会員対象のレースになっている。

JAFおよびSLKCはカートレースの統轄・運営に関する団体であるが、このほど設立されたフォーミュラカートクラブ『Y's Kafé』は、『FK-9』によるスポーツカートの楽しさと安全の普及を図るための新しい団体である。

4. 国内のカートコースと競技人口

現在、カートレースやライセンス講習会のためのコースは全国で約60カ所にのぼっている。レーシングカートの人口はF1ブームの影響もあって、増加を続け、SLカートスクールを新規に受講した人は1990年だけで前年比144%増の9,645名。

SLシリーズの延べ年間競技人口は'88年9,517名、'89年1万3,000名、'90年には1万5,000名にも達し、'90年に行われた約200大会の1レース平均エントリー数は、90台に及んでいる。

もちろん、参加者増に従って大会数も年を追うごとに増えており、SLシリーズの大会数は、'89年でも30シリーズ180大会あったが、'91年には33シリーズ215大会にまで増加。

一方、'87年に5シリーズ15大会で始まったF100サーキットカートレースも、'91年は7シリーズ40大会が開催されるまでになっている。

スポーツカート『FK-9』の発売により、カートスポーツ人口の増大と遊びのジャンルの拡大が期待されている。

5. カート出身の有名ドライバー

モータースポーツの歴史が長いヨーロッパでは、フォーミュラレースの頂点であるF1ドライバーを目指す少年が、それこそ10歳代前半からカートで腕を磨いている。例えるなら、プロ野球選手に憧れる少年がリトルリーグや高校野球に参加することに似ている。

こうした文化の深さから、ヨーロッパやアメリカのF1ドライバーには、カート出身者が大変多く、現在の大スター、A・プロストやA・セナをはじめ、約70%を占めると言われている。

日本の場合、これまで4輪レースとレーシングカートとの結びつきはそれほど強くなかったが、カート出身の鈴木亜久里が国内のF3000チャンピオンを経てF1にステップアップしたことから、レーシングカートの重要性が認識されはじめ、F3000とその登竜門であるF3には、カート出身の若手ドライバーが次々に登場している。

■主なカート出身ドライバー

◇ F1

アイルトン・セナ	79、80年世界選手権2位
アラン・プロスト	73年ジュニア世界チャンピオン
ジャン・アレジ	69年からブラジル地元でカートレース
ネルソン・ピケ	69年からブラジル地元でカートレース
リカルド・パトラーゼ	'74年世界選手権チャンピオン
ナイジェル・マンセル	'68年ジュニア世界選手権3位
ステファノ・モデナ	'84年ヨーロッパ&パンナムチャンピオン
イワン・カペリ	'79年世界選手権3位
中島 悟	高校生でカートデビュー初優勝
鈴木 亜久里	78、81年全日本A IIチャンピオン

◇ F3000

中谷明彦	79年菅生カートシリーズ・チャンピオン
鈴木利男	75、76年全日本A IIチャンピオン
金石勝智	85年全日本FKチャンピオン

◇ F3

石川 朗	81年東京のローカルレース
本山 哲	87、89年全日本A IIチャンピオン
奥貫 直	87年ジュニア世界7位
田嶋 栄一	82年ナショナルA II 3位
高村 一明	85年ナショナル西地域ASチャンピオン
野田 英樹	86年全日本A IIチャンピオン
中野 信治	88年全日本A II 5位