

Winforce TRY/ ウインフォース トライ

Winforce TRY

尾崎 由斉 Yoshihito Ozaki
●特機事業部国内営業室カート担当

製品紹介



図 1 Winforce TRY

Within the kart market trends in recent years, two user categories at the demographic extremes stand out as remaining relatively strong: the younger users of the so-called "kids" and "junior" categories and the middle- and older-aged users who have the accessible income to enable them to continue the sport. In response to this trend, we determined that efforts aimed at these younger users who will be the core of the kart market from mid- and long-term perspective must be undertaken urgently. As a result we developed and released the "Winforce TRY" as a child-oriented model for this category, which we had never addressed seriously with products or promotional measures in the 20 years since Yamaha Motor entered the racing kart market. Here we introduce this new model, which was developed for the body size of the target age group in a way that would not compromise the performance of our existing adult-oriented models. It is a model that would thus provide a full-fledged, high-performance racing kart at a low price, and stimulate expansion of the young age-group sector of the kart market with its introduction.



1 はじめに

レーシングカート市場の全盛期には、一般のスポーツユーザー層のみを対象顧客としても新規ユーザーは増え続け、活動停止及び休止者への対策を講じなくてもカート人口の減少に悩まされる事はなかった。しかしながら、昨今スポーツレジャー層は減少の一途を辿り、カート業界も例外ではなくなっている。現在の市場動向の中で比較的順調に推移しているカテゴリーは、低年齢層を対象とする俗に言うところの「キッズ・ジュニア」層、そして年収面で比較的余裕のある中高年層である。

そこで、将来のカート業界を支える基盤となりうる低年齢層への働きかけが急務であると判断し、1973年のヤマハカート市場投入以来、商品・普及政策共に手付かずとなっていた子供を対象とするモデル「Winforce TRY」(図1)を新たに発売した。本モデルは該当年齢の体格に見合い、大人向けに発売されている既存モデルの性能を損なうことのない、本格的なレーシングモデルとしてカート市場の底辺層の拡大を主眼に置いている。

2 開発の狙い

開発の基本概念は以下の通り。

(1) 健全なモータースポーツの登竜門的商品である。

子供向け製品でありながら、製品性能面・普及活動面において、カート活動だけでなく後年のモータースポーツ活動との連動を図る事を主眼に「本物」をつくる事を目指した。

(2) 低価格ながら、上級グレードである大人向けカートに匹敵する性能を有する。

既存の各社製品の平均価格30万円代を大幅に下回りながら、遊園地のゴーカート等のノリモノでなく本格的レーシングカートとしての位置付けを守る事。更に、サイズ面でも該当ユーザー層の体格に見合う適正寸法を目指す。動力部分のエンジンに関しては、扱い易さもさることながら高いスポーツ性を発揮する上級モデルにも搭載可能な100cm³エンジンを搭載する事。

(3) 既存のカート業界に存在する、他の子供向け製品とは一線を画する。

下は4歳程度からを対象とする他社モデル等に見受けられる、規格外サイズ、パワー不足エンジン、利用可能年数の短さ、全天候対応不可の標準装備タイヤ等、様々な観点でこれらの既成概念を打ち破るモデルとする事。

(4) 業界内のリードオフメーカーとして、他の追随を許さない普及政策を伴う。

ハード面だけの展開に留まらず普及活動面との連動も図った。その内容は業界内で既に実施されている各種スクール・イベントの利点を最大限に生かしつつ、盲点・弱点であった部分を徹底的に排除したもので、統一カリキュラムとテキストにて、「プロ」である専門の認定インストラクターが指導を行うスクールを全国的に展開する。

3 仕様諸元と商品特性

図2にWinforce TRYの主要部品構成図、表1に主要な諸元、表2にメーカー希望小売価格を示す。

Winforce TRYには完成車キットとしてのTRY100Jと、フレームコンプリート（エンジン・タイヤレス）のTRY-1の2機種の設定がある。

搭載されるエンジンは扱い易さと耐久性に優れたKT100Jエンジンを採用。遠心クラッチ及びリコイルスタータ装備で、押しがけを不要としている。

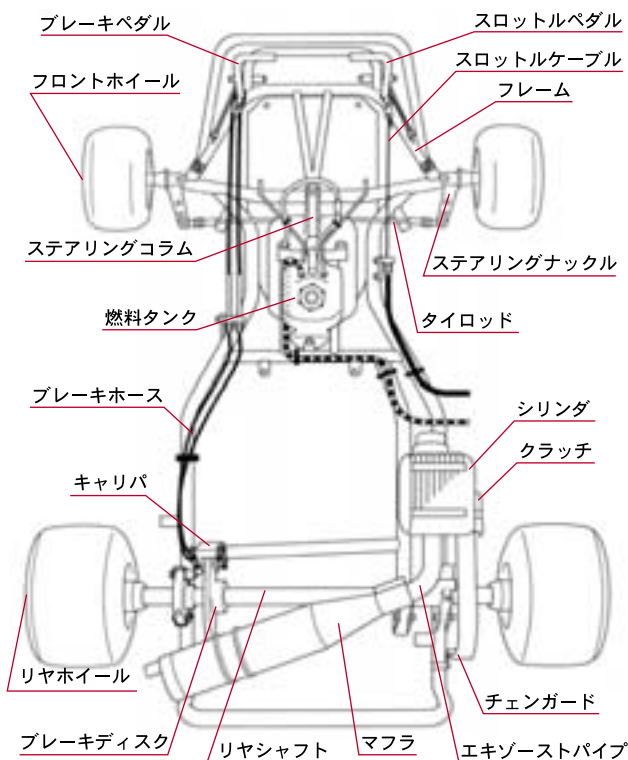


図2 Winforce TRYの主要部品構成図

表1 Winforce TRYの主要諸元表

営業呼称	TRY100J
機種コード番号	J751
全長 / 全幅 / ホイールベース	1,315/1,300mm 以下 / 900mm
乾燥重量	53.0kg
トレッド(標準)前/後	930mm/1,170mm
フレーム型式1	変形X型フレーム
フレーム型式2	φ28mm クロームモリブデン鋼管
フロントタイヤ	10×4.50-5(SL98)
リアタイヤ	11×6.50-5(SL98)
タイヤ空気圧 前/後	120kPa/120kPa
制動装置(リアのみ)	機械式ディスクブレーキ
操行装置	直結シングルステム
エンジン種類	2ストローク・空冷・ピストンバルブ
気筒数 / 配列 / 排気量	単気筒 / 前傾 / 98.1cm ³
内径×行程	50×50mm
圧縮比	7.6
始動方式	リコイルスタータ
潤滑方式	混合ガソリン
燃料タンク容量	3L
点火方式	T.C.I
点火プラグ型式	BR8ES(NGK)
ドライブチェーン / 駒数	DID219HTM/98 リンク
スプロケット歯数 前/後	10T/71T
減速比	7.1

表2 Winforce TRYメーカー希望小売価格

機種名	希望小売価格	備考
TRY100J	229,000 円	完成車キット
TRY-1	159,000 円	* フレームコンプリート

※ フレームコンプリート：完成車より、エンジン・タイヤ・付属部品を除いたもの

4 フレーム基本骨格の特徴

既存のジュニア向けモデルを含め、レーシングカートの主要モデルのホイールベース（軸間距離）は1,040mm前後が主流である。このWinforce TRYは対象を概ね6歳～10歳程度の身長120cm以上の小学1～4年生程度とするため、体格に合わせ140mm短い900mmに設定。材質は上級シャシーにも採用されているクロームモリブデン鋼管を採用し（通常 30～32mmの太さをサイズに見合う

28mmに）、オールラウンドタイプのイカ型フレームでコントロール性能もさることながら、路面変化に対する反応にも優れた特性を併せ持つ。図3に、既存モデルとのサイズ比較を示す。

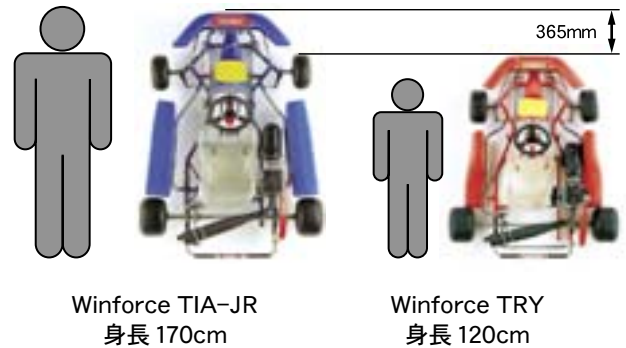


図3 既存モデルサイズ比較図

5 エンジン、その他

排気量に関しては、既存の子供向けカートに採用の60～80cm³より出力の大きい100cm³を採用（図4）。60～80cm³の排気量では、入門当初は扱い易いが、身長や体重の増加や技術レベル向上に対応できない。100cm³のエンジンならば、モデルを上級シャシーに代替しても使用できる。

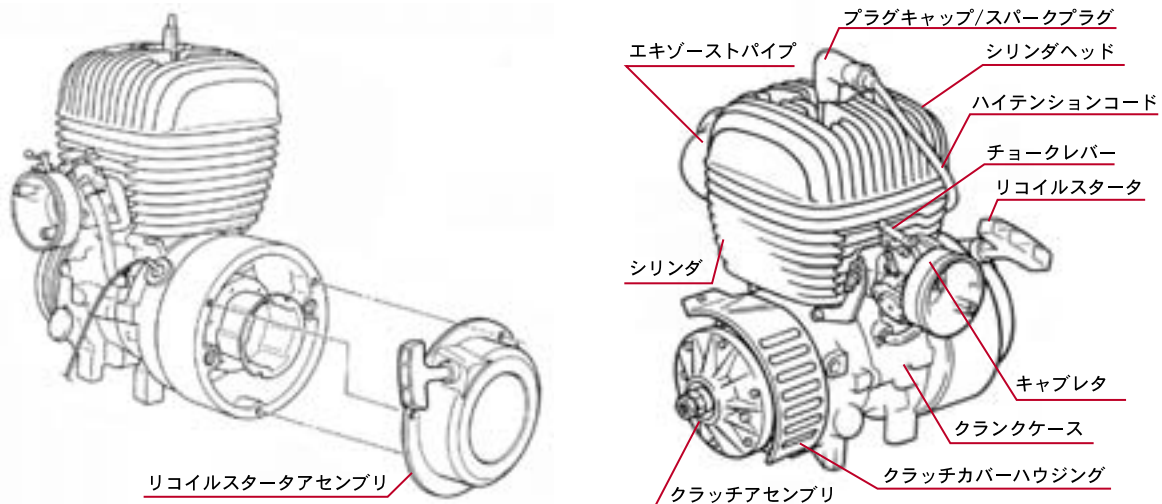


図4 エンジン・リコイルスタータ



レーシングカートに搭載されるエンジンは直結タイプのダイレクトと呼ばれるものが主流であるが、対象が子供ゆえ停止後の再発進・始動性を重視し、チョーキング付キャブレタ・自動遠心クラッチ・リコイルスタータ装備の既存品を採用（図5）。

その他の装備面では、制動性能が高くメンテナンスが容易な機械式ディスクブレーキを採用し、全天候対応のSL98タイヤを装備。乾燥重量53kgを達成した（図6）。

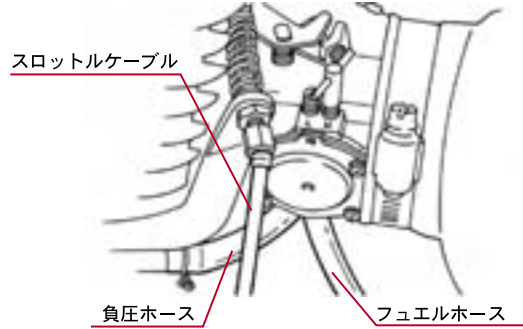


図5 キャブレタ



図6 全天候タイヤ

6 品質への取り組み

基本骨格のシャシーに関しては、既存上級モデルに採用のブランド（イタリア birel 社製 OEM 生産）のジュニア向けモデルを採用。ヨーロッパにてレース・レンタルで実績のある信頼性の高いフレームに、日本国内のレース活動で高い評価を得ている全天候型タイヤ、更にブレーキワイヤーに関しては、標準装備サイズの倍の太さを採用。各部の細かな部品類も全て上級モデルに採用されているものを流用。機関部のエンジンについては、ジュニア向けレースにディストリビューション制度で採用中のKT100Jを用い、耐久性・安定性・メンテナンス性・信頼性を実現した。

ディストリビューション制度：レース参加時に、エンジンをレンタルにて配布貸し出しする制度。公平性を目的に主に子供向けレース時の運用に実施。

7 普及政策の展開

ハード面での充実を確固たるものとするために、「ヤマハTRYカートスクール」を全国主要カートコースにて展開している。専任のインストラクタ制度のもと、ステップを細かく設定し、カートの基礎知識・基本操作のみならず、教育の一環としてルール・マナーを重点に実施する（図7）。インストラクタは、講習会受講済みのカート経験者のみとした。完全マニュアル化により、指導内容の平準化も併せて図った。



図7 ヤマハTRY カートスクール

当面は図 8 の通り、既存のジュニア向けレースの空白年齢層の橋渡しとしての位置付けをし、イベントの強化も図る。

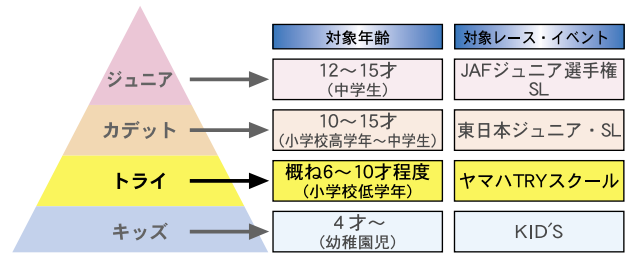


図 8 子供用カートのポジショニング

8 おわりに

モータースポーツブームが去って以降、年々10代～20代の若者達の間でレーシングカートの存在が薄まりつつあります。その一方で、「キッズ・ジュニア」と呼ばれるカテゴリーは近年参加者が増加傾向にあります。しかしながら、従来からレーシングカートの普及策はレース活動が主流で、この子供のカテゴリーに関しても費用面で活動を断念せざるを得ないケースが多々ある状況です。

モータースポーツの原点はスポーツ&レジャーであり、登竜門的な捉えとして定着を図るためにも根本的な改革が急務と考え、業界トップメーカーとしてハード・ソフト両面でより親しみやすいポピュラーなカートライフを目標に挑戦を致します。

●著者



尾崎 由斉