



### ロータリーエンジンは マツダのスピリット

マツダ株式会社 前代表取締役社長  
**ルイス・ブース**

対談者

日本自動車殿堂会長 小口泰平

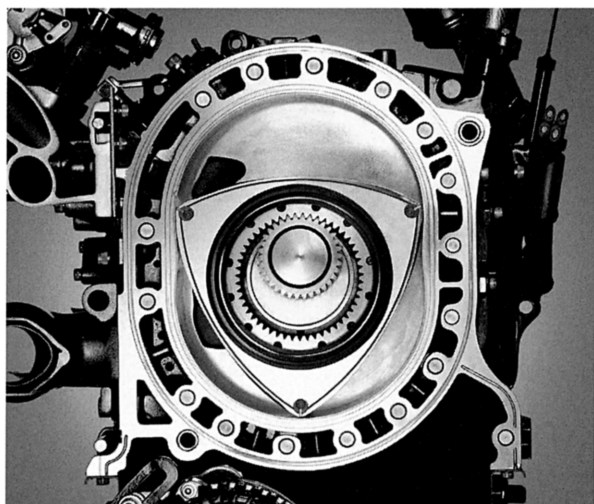
小口 考えてみますと、私はこれまでの40年間、ひたすら自動車を課題とする研究に取り組んできました。その体験からいいますと、技術研究に成果を挙げようとするには、それなりに長い時間を必要とする場合もあります。ある一つの技術目標の達成の経過を後に顧みる時、どうしても時間の流れといいますか、歴史の一環として観ることになります。その意味でロータリーエンジンが実用化に至る経過を眺めますと、大きなドラマを観るかのような、歳月のうねりを感じます。その第一の山場といえるものが、1959年バンケルロータリーエンジンをNSUが発表した時でした。レシプロエンジンを超えるものという期待もあって、自動車企業のみならず世界から100社に及ぶ企業が、このライセンスの取得に関心を寄せましたが、その中には日本の企業34社も含まれていました。

しかし当初の期待に反して、このエンジンの実用化は容易ではなく、やがてマツダを除いた全メーカーが、この開発を諦めて手を引くに至りました。ただ、マツダだけは独り踏み止まって頑張りました。そして幾多の難関を解決し、入念な実用テストの裏付けも得て、1967年に2ローターのロータリーエンジン搭載車、コスモスポーツを発表されました。それまでのエンジンには感じられなかった、実に滑らかなフィーリングで「走るというより飛ぶ感じ」という当時のキャッチフレーズは言い得て妙でしたね。さあこれからロータリー・エイジが到来するというので、

ルーチェやコスモ、サバンナ、軽にまで搭載を計画したとのこと。これが第2の山場であったといえるでしょう。

そして1970年代に勃発した第1次、第2次の中東紛争もたらしたオイルクライシス。これが燃費に問題ありとするロータリーには不利に働いた。この後はRX-7が3代に亘って続き、この間にもロータリーエンジンの熟成は着々と進み、新世代レネシスを搭載しての満を持してのRX-8の登場です。これが新しい大きな山場だと思われまます。市場の反応も上々だそうで喜ばしい限りです。マツダに蓄積された豊富なロータリーエンジン技術は、今や幅広い可能性を持つまでになりました。この開発を支えてこられたマツダの方々には敬意を表したいと思います。

ブース いえいえ、これは私というより前任者、そのまた前の社長の努力もあります。その前のアテンザの開発には十分に時間をかけています。その間の経営は本当に苦しかったと思います。経営を考えた場合には、いかにして売り上げを増やすかということと、開発も含めた冗費の削減が重要です。アテンザ、デミオの開発に加えて、RX-8までをという余力はとてなかつた筈ですが、これを支えたのはひとえに開発技術者の熱意です。技術者たちが研究室に遅く迄居残って、寝食も忘れて没頭している姿を見れば、経営の立場にある者も止めろとはいえなくなります。私が赴任して間もなくそれぞれの立場

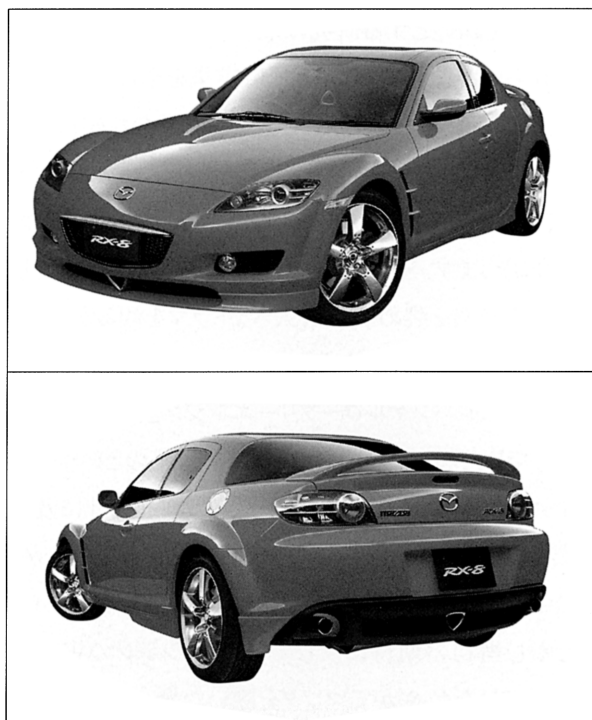


ロータリーエンジンのトロコイドとローター形状

にある、多くの従業員と話し意見を聞きました。そして知ったことは、ロータリー車の存在と未来への可能性が、入社のも動機であったと答えた中堅技術者が多かったのです。そして開発の途中にあったRX-8の試作車に触れて考えました。これこそマツダという企業だけが持つ、いわば技術のシンボルではないかと。これによって売り上げを大幅に増やし、収益性を高めるための商品というより、これがあることによって、マツダ技術への顧客の信頼が高まる。つまりこれはマツダのスピリットであろうと感じました。私は社長に就任して、まださして年月が経っていませんから、ロータリーエンジンの開発の詳細を熟知している訳ではありません。ただ、今いわれたように、かつて世界中の100社もの企業が、このロータリーエンジンに意欲を示した。お話のとおり自動車メーカーだけではなく、航空産業から定置型動力産業などに至るまで、多くの企業が争ってこの実用化に取り組みました。その中にはGMやトヨタの名もあった。しかし実用化にまで漕ぎ着けたのは、あまり大きいとはいえない、東洋の一メーカーであるマツダのみでした。繰り返しますがロータリーエンジンは、ビジネス上の単なるウエポンというより、マツダ精神の象徴であるといえるでしょう。今春にRX-8を発表致しましたが、その諸準備を前年から開始しておりました。ところが当の開発技術者だけではなく、PRや販売準備を担当する社員たちまでもが、その目の輝きがまるで違ったのです。それらの努力がその後は報われて世界中の識者の評価も高く、米国でも欧州でもこの車は歓迎されています。販売店頭にも何度も足を運んでみましたが、このレネシスと名付けた新

世代ロータリーエンジンの内容、動力としての性能や実用性の高さ、燃料消費の改善、新しいボディ、新設計のシャシー、総べてに亘って私どもは自信を持っているのです。その詳細についてお客さまの方が実に詳しい。それだけこのRX-8に高い関心を寄せていただいている、ロータリーエンジンへのより多くのファンの形成という意味でも、非常に有り難く嬉しく受け止めています。

**小口** ロータリーエンジンがマツダスピリットの表れであるという意味は良く解りました。このロータリーエンジンについて、さらなる質問をしたいのですが、このエンジンについての今後の技術的な可能性、現在はスポーツカーに限定されていますが、このロータリーの特性は低質油でもメタノールでも、或いはまた水素を燃料とすることも出来る。そのコンパクトさ、軽量さからいって、ハイブリッド車のエンジンとしても有効であると思います。このエンジンに魅力を感じている他のメーカーも存在すると思いますが、このエンジンを他に供与するお気持ちはありますか。



マツダRX-8

**ブース** 今指摘されたことは、世界中の多くのメディアや技術評論家の方々からも、同様の期待を多く受けています。もちろん、この新世代ロータリーエンジンが持つ考え得る範囲の可能性について、社内にも幾つかの研究テーマを掲げています。ただ誤解のないように申し上げますが、マツダは決してエンジンだけを売っている訳



マツダRX-8

ではありません。RX-8についてもシャシーの隅々に到るまで、技術的な配慮や熟成は行き届いています。その点では我々は自信を持っていますし、他の誰にも決して負けないと自負しています。また、ロータリーエンジンのもう一面の長所ですが、ユニットそのものがコンパクトですから、エンジンを前車軸中心より内側にマウントできました。いわゆるフロント・ミッドシップ配置です。その結果、前後輪荷重を50/50比率に出来、これが操縦性にも安定性にも寄与しています。これもロータリーエンジンの持つもう一つの強味です。大人4人がゆったりと乗車できて、4ドアですからエントランス性も良い。アイデアに満ちた流麗なスポーツクーペ、ロータリーエンジンの性能だけでなく、あらゆる面でRX-8は画期的といえます。そうしたマツダの技術的良心をロータリーエンジンにシンボライズさせているのです。

これを他に供与するかという質問ですが、それは絶対にあり得ないこととお答えしておきます。日本だけでなく現在世界中から、かなりの台数のRX-8のオーダーを抱えています。また本日ご覧いただいたように、ロータリーエンジンのコアとなる部分は、熟練した技能者による入念な組み立てと仕上げが行なわれています。であればこそ、あれだけの性能と耐久性が得られるのです。要するにロータリーエンジンは、マツダ以外では作るこ

が出来ないのです。自動機械で幾らでも簡単に組み上げられるという性質のものとは違います。これはマツダだけの貴重な財産の一つなのです。現代はブランドイメージが大切です。ロータリーエンジン或いはレネシスと聞けば、世界中どこでもマツダを想起して貰える。その目標に向かって今歩みつつあるのだと自覚しています。ですから他社とのシェアリングなど夢にも考えていません。例え相手がフォードの場合であってもです。また、このエンジンのトルク特性からいって、これが商業車に向くとも考えられませんし、当面はスポーツ性の車の動力として、そのフィーリングを楽しんで頂ければと考えています。これからもじっくりと時間をかけて見極めていく積もりです。

**小口** 本年はこのロータリーエンジンの原理を發明した、フェリックス・バンケル博士の生誕100年に当たります。ドイツ人の原理發明者と、それを実用化し熟成させた日本のマツダマン。その人達が、アウトバーンをフルスロットルで存分に走って欲しいですね。

**ブース** ドイツにはもう既に、かなりの台数を出荷していますから、それを楽しんでいるドイツ人も、或いはもうそれを経験済みの日本人も多いでしょう。私は残念ながらまだですが、いつの日か機会があったらと思いますね。

**小口** 自動車の開発技術史のなかで、日本が世界に誇れる幾つかの技術成果の中で、ロータリーエンジンは重要な位置を占めていると思います。RX-8の成功でさらなる進化に加速がつくでしょう。マツダ精神の象徴といわれましたが、今後の大きな成果も期待しています。貴重な時間をありがとうございました。

(2003年『JAHFA No.3』収録)

