

目次

■推薦のことば 小口泰平／3

ロータリーエンジン車の歴史

第1章 ロータリーエンジンフィーバー……6

第2章 ロータリーエンジンをモノにしたマツダの苦闘……18

第3章 マツダのロータリーエンジン車……24

カタログでたどる ロータリーエンジン車

第4章 メーカー各社が挑戦したロータリーエンジン車……46

第5章 マツダのロータリーエンジン車……60

コスモスポーツ／60

ファミリアロータリーシリーズ／65

ルーチェロータリークーペ／68

カペラロータリーシリーズ／69

サバンナ／76

ルーチェ（ロータリー）シリーズ／82

コスモロータリーシリーズ／92

ロータリーピックアップ（米国、カナダ向け専用車）／100

パークウェイロータリー 26 バス／101

ロードペーサー AP／102

サバンナ RX-7／103

RX-8／124

MX-30 Rotary-EV／135

水素ロータリーエンジン車／137

ル・マン総合優勝／141

その他の RE コンセプトモデル／144

■ロータリーエンジンの歴史年表／149 ■マツダロータリーエンジンの変遷／155

■マツダロータリーエンジン車車種別生産台数／158

■マツダのロータリーエンジン搭載車仕様一覧／159

■ロータリーエンジン関係受賞一覧／164

■マツダロータリーのル・マン挑戦の戦歴／165 ■モータースポーツの歴史／167

■参考文献／170

■あとがき／171

ロータリーエンジン車の歴史

いまからおよそ 60 年前、レシプロエンジンに取って代わるのではないかといわれた画期的なエンジンの出現に大騒ぎしたことがあった。フェリックス・バンケル(Dr. Felix Wankel) が発明し、ドイツの NSU 社(NSU Motorenwerke AG)の協力で開発したロータリーエンジン(RE) (発明者の名前からバンケルエンジンとも称する)の登場である。NSU 社への技術提携の申し込みは、世界各国から 100 社に及び、日本だけでも 34 社を数えたという。

しかし、1973 年に第1次石油ショック(第4次中東戦争勃発に伴いアラブ諸国は石油戦略を発動、OAPEC(アラブ石油輸出国機構)が石油の減産・禁輸を行ない、OPEC(石油輸出国機構)は原油価格を一挙に4倍に引き上げた)が発生すると、ほとんどの自動車メーカーが予定していた発売計画あるいは開発計画をキャンセルしてしまった。ガソリン価格の高騰と供給不安が、当時は燃費が悪かったロータリーエンジンの息の根をとめてしまったのである。かくして大騒ぎしたあげくのはてに、市販されたクルマ(4 輪車)はマツダを除くと、短期間販売された NSU とシトロエンだけであった。ロシアでも生産されているが詳細は不明である。

今また、2008 年のリーマン・ショックを引き金に、世界経済は 1930 年代の大恐慌以来の危機に突入し、ビッグ 3 の凋落に象徴される先進諸国の自動車市場の縮小。その一方で世界一の市場に躍進した中国の台頭、新興国における低価格車競争、地球環境対策を背景としたガソリン車からハイブリッドや電気自動車へのシフトなど、劇的な変貌を遂げようとしている。

すばらしいが気難しいロータリーエンジンを、世界で唯一モノにしたマツダのロータリーエンジン車を中心に、その半世紀にわたる歴史をたどってみた。

第1章 ロータリーエンジンフィーバー

■プロローグ

ロータリーピストンのアイデアは、1588年にイタリアのラメリ（Ramelli）が考案した揚水ポンプにはじまると言われる。その後、蒸気機関、ガソリンエンジンなどでもロータリーピストンを用いた機関が試みられたが、ガスシールをはじめとする技術的な難しさが多く、連続回転内燃機関としてのロータリーエンジン（RE）は実用化に至らなかった。

1903年生まれのドイツ人フェリックス・バンケル（Dr. Felix Heinrich Wankel）は、はやくからロータリーエンジンに興味を持ち、1924年には自身のワークショップをつくり研究を重ねていた。

1876年、ニコラウス・オットー（Nikolaus August Otto）によって内燃機関の4サイクル原理が確立され、その動力機構は1781年、ジェームス・ワット（James Watt）によって発明された水蒸気利用の動力機構から生まれた、往復ピストンとクランク機構を利用したものであった。そして後年に至るまで動力用内燃機関の多くは往復ピストン型を改良して使われてきた。バンケルはこの往復ピストン型エンジンに疑問を持ったのである。ピストン、弁の往復運動は振動によって高速回転に限界があるのではないかと、往復運動の回転運動への転換のためのクランク機構は無駄なスペースを必要としてエンジンを大きくし、重くしているのではないかとということである。バンケルが夢見た理想的なエンジンは、コンパクトで軽い高速型エンジンであった。



フェリックス・バンケルと1957年に製作されたDKM125型試作ロータリーエンジン。



NSU社のハイデカンパ社長。

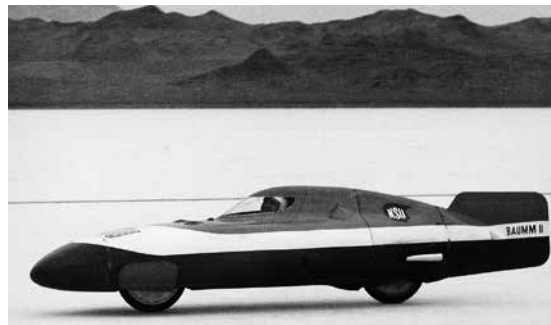
1951年からNSU（NSU Motorenwerke AG）社の協力を得て生産化を目指して本格的な共同研究を進めた結果、1954年に後年のロータリーエンジンの基本形である、まゆ型のダブルアーチ型エピトロコイドのハウジングに、三角むすび型のローターを組み合わせるアイデアを考え出した。そして翌年、スツットガルト大学のバイエル（Baier）教授が、ハウジングとローター加工用の特別な研削機械を開発したことで、いよいよ実機での検討段階に進んだ。

1929年に4輪車工場をフィアットに売却し、1932年以降モーターサイクルの生産に専念していたNSU社は、まず初めにバンケルロータリーの機能確認のため、1956年に100ccのバンケル型スーパーチャージャーをつくり、50ccエンジンに組み付け13psの出力を得た。それを2輪のレコードブレイカーに搭載して速度記録に挑戦、米国のボンネビル・ソルトフラッツで196km/hの速度記録を樹立した。

そして、1957年2月1日、最初のロータリーエンジンDKM54（drehkolbenmotor：rotary piston engine 54cc）型がNSU社のテストベンチで初めて産声をあげた。数ヵ月後には容量の大きいDKM125（125cc）



1956年、2輪のレコードブレイカー「バウムⅡ」の50ccエンジンに組み付け13psの出力を発揮した100ccのバンケル型スーパーチャージャー。



米国のボンネビルで196km/hの速度記録を樹立したバウムⅡ（Baum II）。バウムはデザイナー、グスタフ A. バウム（Gustav A. Baum）の名前からつけられたもの。

型が完成する。DKM型はローターに加えて、ハウジングも回転するという複雑な構造であったが、同じ年に改良が加えられ、ローターを偏心軸（eccentric shaft:エキセントリックシャフト）に取り付けることでハウジングを固定したKKM125（kreiskolbenmotor：circuitous piston engine 125cc）型を完成し、1958年に台上テストをスタートした。これが、後にマツダが生産するロータリーエンジンの基本モデルとなった。

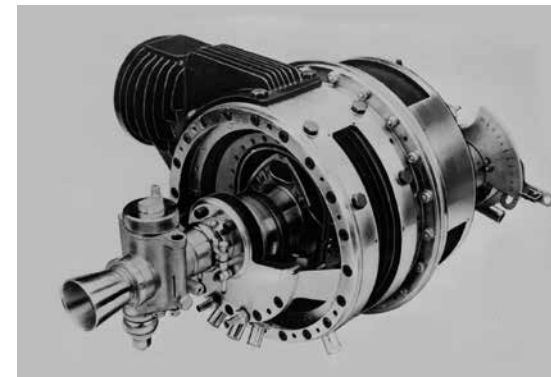
1958年10月、米国の航空機エンジン製造会社、カーチスライト（Curtiss Wright Corp.）社がNSU社と契約を結び、最初のライセンサー（特許権被許諾者）となり、ロータリーエンジン開発に参画した。カーチスライト社は同時に米国、カナダ、メキシコにおけるライセンサー（特許権許諾者）の権利も取得している。

1959年11月にプレス発表。1960年1月には、ミュンヘンのドイツ博物館でドイツ技術者協会（VDI）に対し特別講演と公開運転が実施された。この時点では、未解決の問題も多く、単独での開発には限界を感じ、多くの企業にライセンス供与をして特許料収入を得ると同時に共同開発するのが得策と決断したため、世界中の企業による「NSU-バンケル詣で」がはじまった。

1970年代初めに発行されたNSU社の広報資料によると、最初に契約を結んだのは米国のカーチスライト社で1958年10月。以下、クルマ関係では1960年12



バウムⅡは、この着座姿勢から「フライング デッキチェア」のニックネームを頂戴した。



1957年に完成したDKM125型ロータリーエンジン。

月にフィヒテル & ザックス（Fichtel & Sachs AG、独）社、さらに、NSU社の広報資料には載っていないが、フランスのシトロエン社発行の史料には、シトロエンは1960年に共同開発の契約を締結したとある。1961年2月にヤンマーディーゼル、東洋工業（現マツダ、以降マツダと記す）、10月にダイムラー・ベンツ社、マン（MAN: Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg AG、独）社、1964年3月にダイムラー・ベンツ社（ディーゼル）、4月にアルファロメオ社、1965年2月にロールスロイス社、3月にボルシェ社、1967年5月にコモトル（Comotor S.A.: NSUとシトロエンの合弁会社）社、1970年10月に日産、11月にGM社、鈴木、1971年5月にトヨタ、11月に独フォード社、1972年7月にBSA（Birmingham Small Arms Co. Ltd: 英）社、9月にヤマハ、10月に川崎重工が名を連ねている。

カーチスライト社には包括的なライセンスを与えているが、その他の企業とは限定的なライセンス契



1957年に完成したKKM125型エンジン。後のロータリーエンジンの原型となったモデル。

り、1976年3月、ロータリーエンジン開発中止の最終判断がくだされ、シルビア・ロータリーは幻のクルマとなってしまった。

日産自動車は1972年10月の第19回東京モーターショーに2ローターユニットを積んだサニークーペを出展している。

トヨタ自動車も量産には至らなかったが、1977年10月の第22回東京モーターショーに2ローターユニットを出展している。595cc×2ローター、125ps/6000rpmで耐久性、オイル消費は実用化のめどがたち、排出ガス対策はNOxについてはロータリーエンジンの本質と希薄燃焼により対応。HC、COについては酸化触媒方式で昭和53年規制に適合させていた。2系統のキャブレターと吸気マニフォールドを取りつけ、ひとつはサイドポート、もうひとつはベリフェラルポートから吸気する2層吸気方式の採用で着火性の改善と希薄燃焼を実現し、燃費の向上をはかったが、レシプロエンジンには及ばなかったという。

後に、産業技術記念館に2層吸気方式ではなく、燃料噴射方式を採用した試作ロータリーエンジンが展示されている。

■わが国で唯一量産されたロータリーエンジン搭載モーターサイクル：スズキRE-5

モーターサイクルの世界でもロータリーエンジンフィーバーが起こり、1972年10月に晴海で開催された第19回東京モーターショーにヤマハRZ201が登場した。マツダとほぼ同時期の1961年2月にNSU社とライセンス契約を結んでいたヤンマーディーゼルとヤマハ発動機が共同開発した試作モデルで、水冷2ローターでサイド、ベリフェラルを併用したコンビネーションポート方式を採用していた。川崎重工業(カワサキ)、本田技研工業(ホンダ)も試作モデルをつくっ



1974年、輸出専用車であったが、わが国で唯一ロータリーエンジンを搭載して量産されたスズキRE-5。

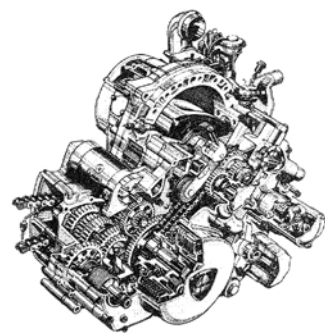


1972年の第19回東京モーターショーに登場したが、市販されなかったヤマハロータリー RZ201。

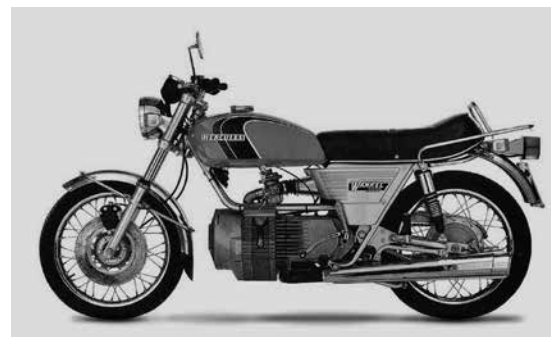
たが、いずれも市販には至らなかった。

唯一量産モデルを出したのは鈴木自動車工業(現スズキ、以降スズキと記す)で、1973年10月に開催された第20回東京モーターショーにスズキRX-5の名前で出展された。その後、欧州、米国にサンプル出荷し、販売体制およびサービス体制を整え、1974年11月に名称をスズキロータリー RE-5と改め本格的な輸出を開始した。輸出先は米国、カナダ、欧州、大洋州で生産目標は月産1000台であったが、2年後の1976年に生産終了するまでに生産された実数はかなり下まわり、6000台ほどと言われているが、スズキ広報の確認はとれなかった。エンジンは水冷シングルローター497cc、62ps/6500rpm、吸気ポートはベリフェラルポートを採用、ポート数を大1、小2の3つ設け、低速から高速への立ち上がりをスムーズにしていた。大型のラジエーターと電動ファンを備える。当時、国内市販車の排気量は750cc以下という自主規制があり、ロータリーエンジンの排気量換算法に従うと994ccとなるため国内販売はされなかった。デザインはイタリアのジョルジェット・ジウジアーロ(Giugiaro)が担当している。

海外では1970年にドイツのIFMA(International Facility Management Association)モーターサイクルショーでDKW社が、フィヒテル&ザックス社製空



スズキRE-5に搭載された497ccシングルローター62psエンジン。



1974年にフィヒテル&ザックス社製空冷シングルローター27psを積んで発売されたハーキュリスW2000。

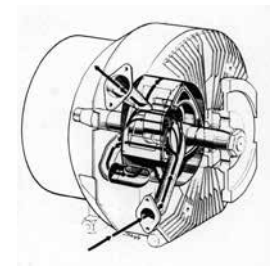
冷シングルローター27psエンジンを積んだハーキュリス(Hercules)W2000を発表。1974年に発売されたが、1800台ほど販売したあと、1977年に生産設備はそっくり英国のノートン・モーターサイクル(Norton Motorcycle Co.)社に売却されてしまう。ノートンではまずフィヒテル&ザックス社同等のエンジンをBSA 250スターファイヤーのシャシーに載せて発売したが、やがて、独自の設計になる2ローターユニットを開発する。ノートンは1990年代中頃まで空冷2ローターと水冷2ローターのモデルを販売していた。

ノートンは2007年の英国バーミンガム・モーターショーに改良されたロータリーエンジンを搭載したノートンNRV588レーサーを出展した。エンジンは電子制御燃料直接噴射588cc×2ローター、170ps/11500rpm、11.1kg-m/8000~11000rpm、電動ウォーターポンプによる水冷と強制空冷ローターを持つ。スロットルはフライバイワイヤ方式を採用。2021年には元ノートン技術者が立ち上げた会社から、ロータリーエンジンを搭載したクライトンCR700Wが発表された。オランダでも1976年から1978年にかけて、シトロエンとNSUの合弁会社であるコモトール製水冷2ローター100psエンジンを積んだバンビーン(Van Veen)OCR1000が生産された。そのほかロシアでも生産されたが詳細は不明。それにしても、モーターサイクルを生産しており、ライセンサーであるNSU社からロータリーエンジン搭載車が発表されなかったのはなんとも皮肉な話である。

■エピソード

一時は各社とも夢中になったのに、何故マツダだけになってしまったのだろうか。

マツダのRE研究部長でのちに社長を務めた山本健一が1963年暮にNSU社を訪問した際、翌年にバン



フィヒテル&ザックス社製空冷シングルローターエンジン。混合気が吸入ポートに入る前にローター内を通過させて冷却する独特の構造を持つ。

ケルスパイダーが発売されることを知り、ロータリーエンジンは玉成されておらず、失敗したらマツダのみならずロータリーエンジンそのものへの打撃となる、1964年の発売は時期尚早であると抗議したが拒絶されたと前述したが、この心配が現実のものとなったわけである。NSU-バンケルの当初の思惑は、多くの企業にライセンス供与し、ライセンス料で稼ぎ、同時に開発の成果を相互補完させようとしたのではないかと。しかし、社運を賭けたマツダがいち早く決断し、その開発スピードが予想をはるかに超えたものであったため、「ギブ&テイク」は成り立たず、後発のライセンサー各社は、マツダの取得した周辺特許に抵触せずに開発するのが難しくなってしまった。基本特許料に加え周辺特許料と設備投資を考え、経営陣は悩んだであろう。マツダの山本健一が指摘したように、高いライセンス料を払ってもそのまま使える代物ではなかったのである。そこに、多くのライセンサーにとって幸か不幸か第1次石油ショックが起き、当時は燃費改善の目処がたっていなかったロータリーエンジン開発中止の口実となってしまったのではないだろうか。

バンケル博士と親交のあったマツダの山本健一は「バンケル博士はレシプロエンジンより熱効率がよく、コストの安いエンジンを発明してレシプロエンジンに取って代わろうという野望を持った実業家型エンジニアではなかったにもかかわらず、当初、ライセンサーのNSUが将来のエンジンはロータリーエンジンであるかのように宣伝して、ライセンサーを増やしロイヤルティを稼ごうとした姿勢が、ロータリーエンジンそのものの発展に大きなダメージを与えたことは不幸な事実である。」と述懐している。

最後に明るい話題をひとつ。2010年のジュネーブ・モーターショーにロータリーエンジン復権を予感させる1台のコンセプトカーが登場した。メガシティビークル(MCV)と称する電気自動車、オーディオAI



2010年3月のジュネーブ・モーターショーに登場したアウディ A1 e-tron。

e-tronである。一般的なユーザーが日常走る距離は50km以下であることから、高価で重いバッテリーの搭載量を極力減らし、市街地においてゼロエミッション車として走行できる距離を50km程度に抑えている。そして、緊急用に「レンジエクステンダー（航続距離延長装置）」と称する小型の254ccシングルローターのロータリーエンジンが搭載されており、15kWの発電機を駆動してバッテリーを充電すると、12ℓの燃料タンクで走行距離はさらに200km増加する。燃費基準(案)に基づいてこのクルマの燃料消費量を計算すると52.6km/ℓとなり、CO₂排出量はわずか45g/kmという。

ロータリーエンジンの長所は、振動がほぼゼロの静かな作動、コンパクトで軽量なこと。エンジン、発電機、専用のパワーエレクトロニクス、インテークおよびエキゾースト、冷却ユニット、断熱遮音材、サブフレームも含む総重量はわずか70kg程度に収まると言われていた。

バッテリーEVのレンジエクステンダーとしてロータリーエンジンの復権を期待したが、2023年、期待に応えロータリーエンジンにアドバンテージを持つマツダから発売されたのがMX-30 Rotary-EVである。

第2章

ロータリーエンジンをモノにしたマツダの苦闘

■マツダがロータリーエンジン開発を決断したわけ

1960年頃、まだ開発途上国であった日本は自動車産業に関し完全な保護主義をとっていた。通産省(現国土交通省)は自動車産業を将来の戦略的基幹産業と位置付け、国際競争力を持つまでは保護主義をとる必要があると考えていたのである。そして育成策と



松田恒次社長(当時)。



山本健一RE研究部長(当時、のちに社長)。

して特定産業振興法(特振法)が検討されていた。この頃、多くのメーカーが4輪自動車の生産をはじめていたが、これを、当時御三家と言われたトヨタ、日産、いすゞを核とした3グループに再編し、税制、融資面で優遇し、強化しようというものであった。

もしこれが実行されれば、マツダはどこかに吸収される可能性が高く、当時の社長であった松田恒次はどうにかしてマツダの独立を守りたいと思案していた。

このような状況の折、1960年初めに松田社長のもとに西ドイツ在住の友人W.R.フォルスターから、1959年暮れにロータリーエンジンが発表されたこと、そしておそらくエンジン開発の有意性を説き、NSUおよびバンケル社との技術提携を勧めたであろう手紙が届いた。この手紙を読んだ松田社長は直感的に、マツダが生き残る道はこれだと決断した。そして、松田社長から技術陣に対しロータリーエンジンに関する資料が渡され意見を求められた。

山本健一は1946年2月マツダに入社以来、最初の3年を除きエンジン設計にかかわっており、エンジンがいかに苛酷な条件にさらされ、耐久性、信頼性の確保がいかに厄介であるかを熟知していた。ロータリーエンジンの機構は内燃機関の恐ろしさを知らぬモノと思ったという。社長への回答は当然「ノー」であった。

山本は社長が諦めるものと思っていたが、松田社長の意志は固く、技術提携を進めることになる。技術陣を無視したワンマンの意志決定であった。

■技術提携交渉の経過

1960年1月、マツダはフォルスターを通じてNSU社にライセンス供与の申し入れをするが、返事は「全世界から申し込みが殺到しており、7月頃までは極東各国とのライセンス交渉はできない」というものであった。



NSU社での契約交渉。左端が松田社長、正面はハイデカンブ社長。

1960年5月21日、駐日西ドイツ大使ウィルヘルム・ハース博士(Dr. Wilhelm Haas)がマツダを訪問した時、NSU社とのタイアップについて格別の口添えをお願いした結果、1960年7月、ハース大使より松田社長あて書簡にて「NSUはライセンス契約に入ることを考慮しており、社長自身の同社訪問を希望している」旨の連絡が入った。

松田社長は堀田庄三住友銀行頭取の斡旋で、吉田茂元首相のアデナウアー首相への紹介状、および高橋龍太郎日独協会会長(元アサヒビール会長)の紹介状を入手。さらに池田勇人首相の駐独武内龍次大使あての紹介状をもらうなど、万全の態勢を整えて、1960年9月30日、松田恒次社長一行6名が交渉のため日本を立ち、10月3日からNSU社を訪問、ロータリーエンジンの運転状況見学、テスト中のNSUスポーツプリンツ試乗の結果、予想を上回る性能に、提携の必要性を再確認している。そして、10月11日、NSU社首脳部と交渉が行なわれ、10月12日には仮契約の調印が行なわれた。交渉の中で松田社長はいろいろな要求をしたが、NSU-バンケル側の姿勢は固く、十分な成果は得られなかったものの、ライセンス取得を第一義と考え、不本意ながら妥協した点が多かったという。

契約内容の概要を記すと、

- ①マツダ(当時は東洋工業)の製造しうるロータリーエンジンの範囲は200ps以下のガソリンエンジンで、非独占。
- ②両社は相互に技術開発の成果を交換する。(いわゆるクロスライセンス契約でNSU社が強く希望した。)
- ③ロータリーエンジン車の販売地域は、トラックは米国、カナダ、メキシコを除く全世界、乗用車は東南アジア地域15ヵ国とする。(1966年10月の更改により、欧州へのコスモスポーツの販売が可能となり、さらに1968年10月の更改により全世界へ

の進出が可能となった。)

④契約期間は10年とする。

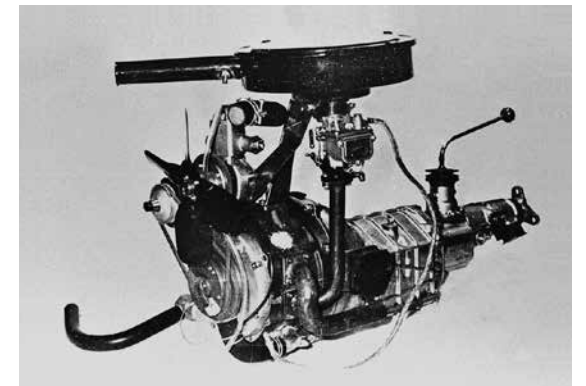
松田社長一行は1960年10月27日帰社し、ただちに技術陣による本格的な研究開発がはじまった。同時に仮契約書の細部にわたる再検討が行なわれたのち、1961年2月27日にNSU社およびバンケル社(Wankel GmbH)とのあいだに正式契約が締結され、翌月には、日本政府に対して認可申請が行なわれた。ロータリーエンジンは、まだ未完成で大きなリスクもともなっていたが、それが実用化された場合の国民経済にもたらす大きなメリットが考慮され、関係各省庁や外資審議会も積極的な態度を示し、1961年7月4日、正式に政府認可がおりた。

■初期の研究開発

政府認可がおりた1961年7月、新任の松田耕平副社長を団長とする7名の第1次技術研修団をNSU社に派遣した。目的は、特許開示されてから1年半以上経つのに、なぜロータリーエンジンは量産されないのかという疑問を解くため、開発状況、技術的な問題点の確認であった。このとき、一定時間運転後にローターハウジング内壁面にチャターマーク(波状摩耗)が発生し、エンジン性能が急落するという致命的な欠陥をはじめ、多くの問題点を把握し、技術情報、図面、単体エンジンなどの入手日程を取り決め、情報中継のための駐在員1名を残して帰国した。

帰国後ただちに設計部、材料研究部、生産技術部、自動車製造部、実験研究部からなるロータリーエンジン開発委員会が設置され、本格的な研究開発体制がスタートする。

1961年11月にはNSU社より入手した設計図面をもとに、400ccシングルローターエンジンの試作第1号機が完成した。試運転の結果は、もうもうたる白

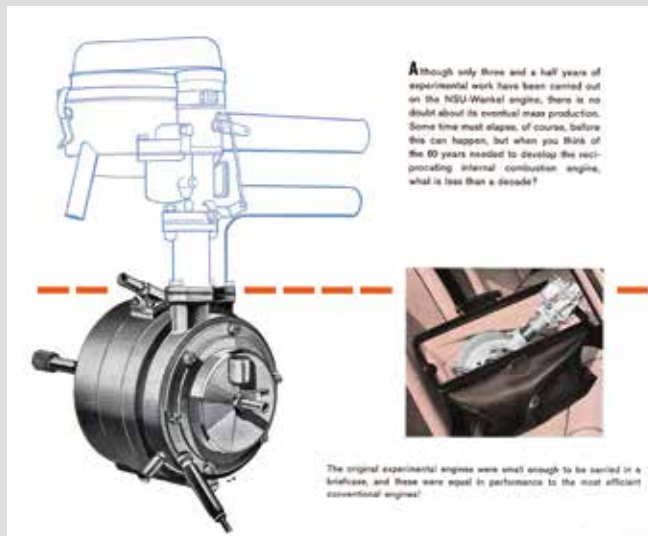


400ccシングルローターの試作1号エンジン。

第4章 メーカー各社が挑戦したロータリーエンジン車



ドイツのネッカーズルムにあったNSU本社。駐車しているクルマはNSUスポーツプリンツおよびNSUプリンツIII。左は1962年発行の会社紹介冊子の表紙。左下は会社紹介冊子に紹介された試作ロータリーエンジン(RE)。プリーフケースに収まるほどコンパクトだとアピールし、レシプロエンジンは80年の歴史があるが、REは開発開始から3年半しか経っておらず、量産にはもう少し時間が必要と訴えている。

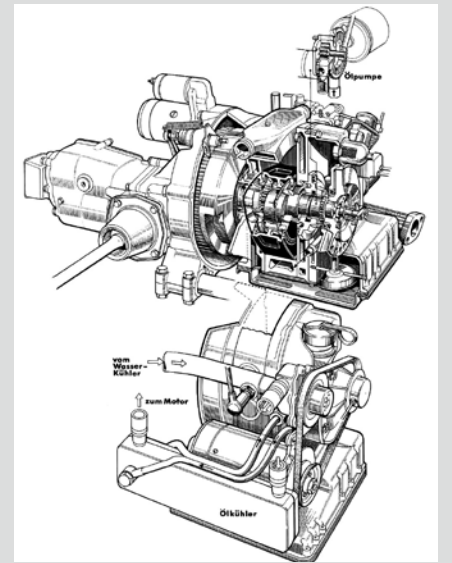


ネッカーズルムのNSU本社・工場全景。総面積約52万㎡、7500名ほどが働いていた。

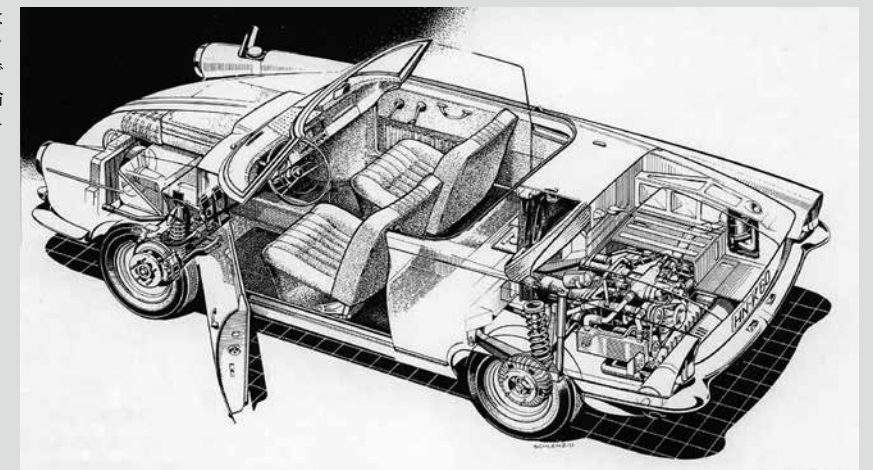
1961年のNSU社工場アッセンブリーライン。手前にスポーツプリンツ、奥にはプリンツが流れる。

市販されたロータリーエンジン車 ●NSUスパイダー (1964/9~)●

左は1963年9月に発行された世界初の量産ロータリーエンジン車NSUスパイダーのプレスインフォメーション。添えられていたカバーレターにも記されていたが、長く、困難な開発過程のエピソードなども含む内容であった。予定価格は8500ドイツマルクと発表された。右はNSUスパイダーの500ccシングルローター 64hp/5000rpm (SAE)、7.5kg-m/3000rpmエンジン。吸・排気ともペリフェラルポートで気化器はソレックス16-32 HDD型。トランスミッションは4速MTのみ。



NSUスパイダーの透視図。駆動方式はRRでラジエーターを前方に置き、センタートンネル内を通る2本のパイプでつないでいる。サスペンションは前輪がウイッシュボーン、後輪はセミトレーリングアーム方式。



NSUスパイダーの日本語版カタログ。全長3580mm、全幅1520mm、全高1235mm、ホイールベース2020mm、車両重量700kg、最高速度152km/h、価格は170万円(オプションの純正ハードトップ付)。クーペボディのNSUスポーツ(空冷2気筒598cc、36hpを積む)が107万円であった。輸入総代理店は東京・赤坂の安全自動車。

●コスモスポーツ(1967/5~)●

■技術革新のマツダ
日進月歩の自動車工業 みなさまのお役に立つ製品をつくるために私達も大いに努力を続けています おみせするのは、そのごく一部です このほか生産部門でも 高機能的なシリアルモールド 鋳造の成功にみられるごとく マツダは技術革新に意欲的です

■開発中の新機構



ロータリーエンジン
いままでのエンジンの考えをすっかり変えた革命的なエンジンです。従来のエンジンにみられる往復運動が全然なくなった新機構。ロスが少なく、まったくのコンパクト。世界注目の中でドイツNSUバヤケル社と共同開発中



ロータリーエンジン テスト用試作車



1964年の第11回東京モーターショーで配布されたフォルダーから抜粋したものの。この時はじめて実車が「マツダコスモ」の名前で展示されたが、この資料には「すでに走っている夢のくるま・マツダロータリーピストンエンジンテストカー（参考出品）」とある。展示車両とはホイールキャップ、フロントフェンダーサイドのルーバー形状などが異なる。

MAZDA COSMO

MAZDA COSMO SPORT

1963年の第10回全日本自動車ショーで配布されたフォルダーから抜粋したもの。まだコスモの名前は無く、「ロータリーエンジン テスト用試作車」とある。スペックについては記載されていない。

1965年10月に開催された第12回東京モーターショーで配布されたフォルダーから抜粋したもの。はじめて「マツダコスモ」の名前と「ローター数2、単室容積500ccのエンジンです。」と公表し、すでに全国各地でロードテストを実施していると記されている。

上下運動から円運動へ

1967年5月発売されたコスモスポーツ最初のカタログ表紙と、最初のページには「上下運動から円運動へ……いまひらく新しい自動車の世界」のコピーとそれを象徴する記号が大きく描かれている。



「世界最初の2ローター《ロータリーエンジン》搭載 コスモスポーツ」の誇らしげなコピーとサイドビュー。リアビューに大きなベンチレーターが付くなどプロトタイプと細部が異なる。サイズは全長4140mm、全幅1595mm、全高1165mm、ホイールベース2200mm、車両重量940kg、最高速度185km/h、0-400m加速16.3秒。

MAZDA COSMO SPORT

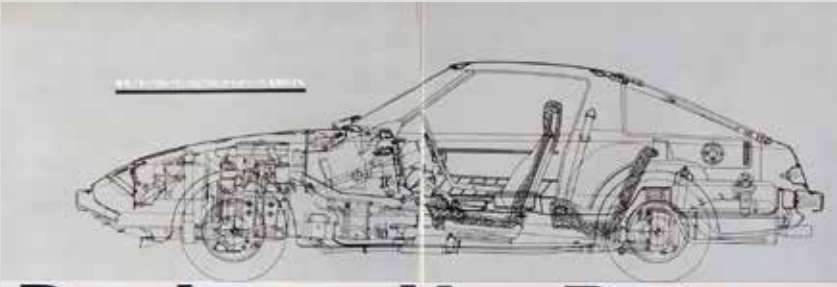
黒で統一されたコスモスポーツの運転席。当時憧れだったナルディタイプのウッドリムのステアリングホイールにはテレスコピックが採用され、60mmの前後調節が可能であった。3点式シートベルトも標準装備されていた。価格は148.0万円。当時トヨペットクラウンが75.0～122.0万円、同じ5月に発売されたトヨタ2000GTは238.0万円であった。

世界最初の水冷・2ローター
ロータリーエンジン 110ps

コスモスポーツに搭載された10A型491cc×2ローター110ps/7000rpm、13.3kg-m/3500rpmエンジン。トランスミッションは4速MT。トランスミッションに対してエンジンが非常にコンパクトなことに注目。



RX-7の透視図。サスペンションは前輪がストラット+コイルスプリング、後輪はリジッドアクスルに4リンク+ワットリンク+コイルスプリング。ワットリンクはレース仕様サバンナに装着され、コーナーでの高い安定性を実証済みであった。



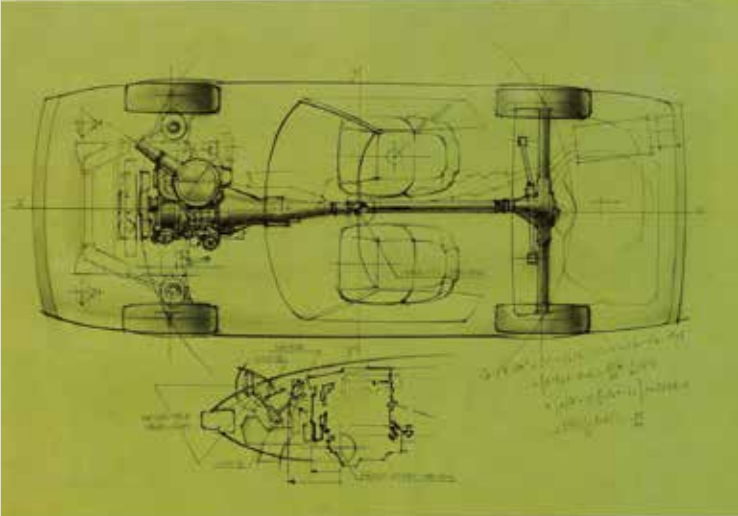
「ロータリーがデザインした」のキャッチコピーとRX-7の側面図。REの特徴である小型・静粛・高性能をフルに活かしてデザインされており、コンパクトなエンジンを前車軸より後退させ、低く鋭いフロントノーズ部のデザインを可能としている。

Designed by Rotary

このデザインは、ロータリーがデザインした。その結果、この車は、静粛・高性能をフルに活かしてデザインされており、コンパクトなエンジンを前車軸より後退させ、低く鋭いフロントノーズ部のデザインを可能としている。



平面図で見てもREのコンパクトさが際立つ。エンジンを前車軸より後退させ、前後輪の重量配分50.7:49.3とし、駆動系の重量物を重心点近くに集めることで抜群の運動性能を得ている。下方には、同等の性能を持つ直列6気筒エンジンでは、如何なるエンジンレイアウトを採用してもRX-7のデザインは成り立たないと主張している。



■RX-7L 1600cc (4700rpm) 150km/h (93mph) 1700rpm 180km/h (112mph)

- エンジンの構造 (エンジン)
- サスペンションの構造 (サスペンション)
- ブレーキの構造 (ブレーキ)
- トランスミッションの構造 (トランスミッション)

1978年5月に入手した米国マツダ発行の1979年型マツダRX-7(サバンナは付かない)のカタログ。詳細な仕様はまだ載っていないが、Sモデルには4速MT、GSモデルには5速MTが標準装備され、GSにはAT、サンルーフ等がオプション設定されている。保証は3年または8万kmとある。国内仕様ではウィンドシールドアンテナだが、北米仕様は右リアフェンダーにラジオアンテナが付いている。



The car you've been waiting for
is waiting for you.
Mazda RX-7.



RX-7 Standard Features.

WARRANTY

3 Year or 80,000 Miles (Whichever Comes First) Limited Warranty. Includes labor and materials. Excludes wear and tear items. See dealer for details.

Every so often, a few lucky people get the chance to buy a great new sports car.

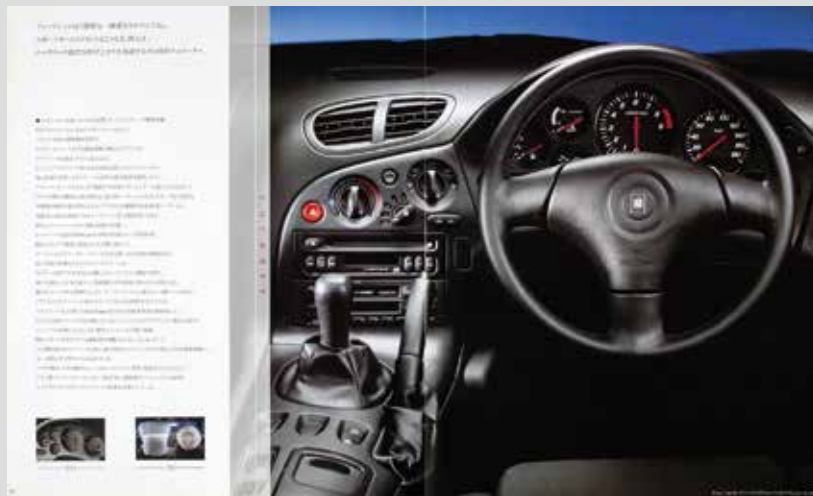
Now it's your turn.

It's your turn to own a great new sports car. The Mazda RX-7 is the car that makes you feel like a winner. It's the car that makes you feel like a winner. It's the car that makes you feel like a winner.

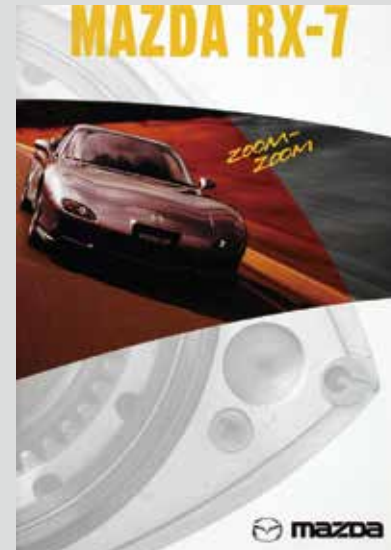
上のカタログの中身、RX-7 GSモデル。アルミホイールはオプション。「時折、ほんのわずかの幸運な人が素晴らしい新型スポーツカーを買うチャンスに巡り合えます。」「今それはあなたの番です。」のコピーと、過去のチャンスは1947年にMG-TC、1953年にコルベット、1970年に240-Zを挙げ、今回のチャンスはRX-7だから買わなきゃ損、と訴求している。



1999年1月、「(4.57kg/PSのロータリースポーツ。これはスペックではなく主義である。) ……いま進化の頂点に立つ。」のコピーどおり、空冷式インタークーラー付シーケンシャルツインターボ13B-REW型エンジンのネット最高出力は280psに達した。モデル構成は、2シーターのRZは廃止され、すべて2+2となった。RSとRには280ps、RB(5速MT)には265ps、RB(4速AT)には255psを積む。運転席周りではターボの過給圧変化を示すブースト計が新設され、タコメーターはピークパワー近辺の6000rpmを12時の位置にセット、ステアリングホイールは370mmφのNARDI社製本革巻が採用されている。



奥から1978年登場の初代SA22C、1985年登場の2代目FC3S、1991年登場の3代目FD3S。「20年目の“Designed by Rotary”は、楽しさに満ちた人車一体感をさらに洗練させながら、280PSを使い切るといふリアリズムに即したスポーツカー性能を手に入れたのである。」。1999年1月発行のカタログより。



2002年4月、RX-7の最終モデルとして合計1500台が限定発売された「スピリットR」シリーズ。2002年8月に生産終了となり、24年5ヵ月間続いたRX-7の歴史に幕を閉じた。このあと2003年4月にRX-8が発売されるまでの7ヵ月の間マツダロータリーは初めて休養をとることになる。



スピリットRシリーズのタイプAとB。タイプAは2シーターでレカロ社製軽量フルバケットシートが付く。両モデルとも280ps(ネット)エンジン+5速MTを積み、BBS社製アルホイール+ポテンザS-07の235/45ZR17(前)、255/40ZR17(後)タイヤを履く。

スピリットRタイプCとタイプRバサースト。タイプCは255ps(ネット)エンジン+ロックアップ機構付き4速ATを積み。タイプRバサーストは280ps+5速MTを積み、タイヤサイズは前後とも225/50ZR16を履き、パワーウエイトレシオはRX-7史上最少の4.50kg/PSに達した。



3代目RX-7のドライブトレイン。高張力鋼板+制振鋼板による閉断面を持った軽量高剛性のP.P.F.(パワープラントフレーム)でトランスミッションとファイナルドライブユニットをリジッドに結合することにより、アクセルのオン・オフによるトルク変化を駆動輪にダイレクトに伝達し、より緊密な人車一体感を提供している。



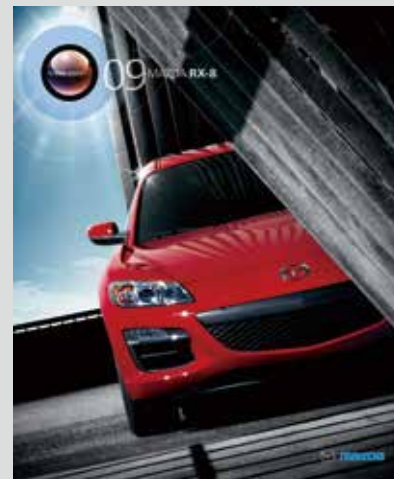
左側のモデル（青色）は2008年3月、ビッグマイナーチェンジで内外装のリファインを行なうと同時に、新たに戦列に加わったタイプRS。ビルシュタイン社製ダンパー、19インチ鍛造アルミホイール+225/40R19 89Wタイヤを履く。前席にはレカロ社製バケットシートを採用し、価格は315.0万円。右側のモデル（黒色）はビッグマイナーチェンジを受けたタイプSで、タイヤは225/45R18 91Wを履き、価格は294.0万円。両モデルともハイパワー13B-MSP(6PI)型235psエンジン+新型6速MTを積む。全車リアコンビランプにLEDが採用された。



2008年3月時点のタイプRSの運転席。センターパネル部分の変更を受けている。タコメーターには始動直後のオーバーレブを避けるため、エンジン水温に応じてレッドゾーンを3段階に可変表示する、可変レッドゾーンシステムが採用された。

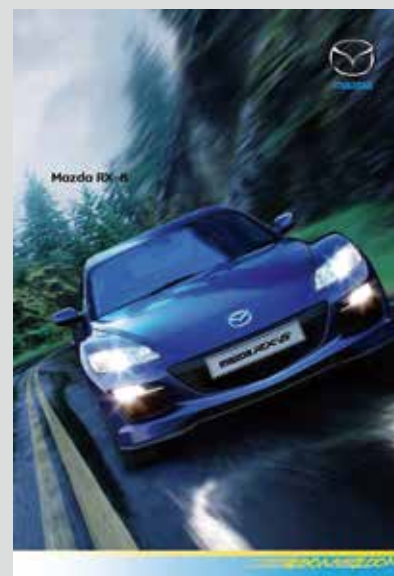


2009年5月、機種体系の見直しによってベース機種呼称がタイプGとなった。AT車のタイプEの297.0万円に対し、同じスタンダードエンジン13B-MSP(6PI)型215ps+パドルシフト付6速ATを積んで263.0万円という手頃な価格設定としている。AT車のタイヤサイズは225/50R17 94W。



米国マツダ発行の2009年型RX-8のカタログ。国内の2008年3月時点の変更が反映された仕様となっている。国内のタイプRSに相当するのはR3で6速MTのみ、他にスポーツ、ツーリング、グランドツーリングが設定され、いずれもハイパワーエンジン+6速MTまたはスタンダードエンジン+6速ATが選択可能となっている。

2009年型RX-8カタログの1ページ。RX-8は米国Grand-Am Rolex Sports CarシリーズのGTクラスに参戦、これは2008年デイトナ24時間レースでクラス優勝したマシンで3ローター400psエンジンを積む。そして、2010年9月、Grand-Am GTクラスのマニファクチャラーズ/ドライバーズチャンピオンを獲得した。



英国仕様2010年型RX-8のカタログ。設定モデルはR3のみで国内のタイプRSに相当する。エンジン最高出力は231ps/8200rpmで6速MTを積む。価格は2万5540ポンド。欧州でのRX-8販売を終了するが、2010年8月27日付で送られてきたマツダUKの広報資料によると在庫は100台を切っており、既に完売したと思う。2003年の発売以来英国で販売されたRX-8は約2万6000台で全体の約14%に相当する。

年	月・日	モデルの変遷	月・日	トピック
1962年 (昭和37年)	秋 12月	NSU社、150ccロータリーエンジンの量産開始 (水冷：水上スキー牽引ボート、空冷：消防ポンプ) NSU社、テストの結果、500ccシングルロータリーエンジン搭載の バンケルスパイダーの生産計画確定		
1963年 (昭和38年)	4月 9月 10月26日	マツダ、ロータリーエンジン研究部発足 NSU社、フランクフルト・ショーで世界初のロータリーエンジン 車NSUスパイダー発表。発売は1964年9月 マツダ、第10回全日本自動車ショーにシングルと2ローターの ロータリーエンジン2台を出展 いすゞ、第10回全日本自動車ショーにロータリーエンジンを出品	5月 3日 7月15日	第1回日本GP自動車レース開催(鈴鹿サーキット) 名神高速道路(尼崎-東東間)開通 ※この年、わが国の四輪車生産台数約128万台、内乗用車約40.8万台。 四輪車輸出約9.9万台、内乗用車約3.2万台
1964年 (昭和39年)	9月26日 —	マツダ、第11回東京モーターショーにロータリーエンジン搭載ス ポーツカー、コスモを参考出品 シトロエン社、NSU社と合併でロータリーエンジン開発会社コモ ビル社設立	8月 1日 10月 1日 1日 10日	首都高速道路1号線、4号線(羽田-日本橋-新宿)開通 谷田部自動車高速試験場開場 東海道新幹線、東京-新大阪間開通 第18回オリンピック東京大会開催(10月24日まで) ※この年、四輪車生産台数約170万台、自動車の生産世界第4位
1965年 (昭和40年)	9月 10月29日	NSU社、フランクフルト・ショーで2ローターのロータリーエン ジン発表 マツダ、第12回東京モーターショーに改良型コスモを参考出品	5月29日 7月 1日	マツダ三次自動車試験場完成 名神高速道路全面開通 ※この年、わが国の四輪車生産台数約188万台、内乗用車約70万 台、四輪車輸出約19.4万台、内乗用車約10万台
1966年 (昭和41年)	—	マツダ、数千台のコスモスポーツで日本全域における市場テスト 実施	4月12日 7月15日	初の排出ガス規制実施を発表 運輸省、自動車の有害排出ガス排出基準決定 (三、四輪車のCO許容限度3%以下、実施は9月1日) ※この年、四輪車生産台数約228万台、内乗用車約88万台に達し、 英国を抜き米国、西独について世界第3位となった
1967年 (昭和42年)	5月30日 9月 —	マツダ、ロータリーエンジン完成発表、コスモスポーツ発売(10A 型、110PS搭載) NSU社、フランクフルト・ショーでNSU Ro80発表。発売は10月 シトロエン社、NSU社と合併でロータリーエンジン製造会社コモ トール社設立	9月 1日 12月14日	自動車排出ガス規制(CO2.5%以下)を全車に実施 中央自動車道、調布-八王子間開通 ※この年、自動車生産台数315万台(前年比36.7%増)で西独を抜 き世界第2位。自動車保有台数1000万台突破
1968年 (昭和43年)	1月 2月 7月13日 — 11月 —	マツダ、ロータリーエンジンの開発に対し「増田賞」(日刊工業新 聞社)受賞 マツダ、世界初の2ローター REの量産化に対し「モーターブレ ンド賞」(米、モーターブレンド誌)受賞 マツダ、ファミリアロータリークーペ発売(10A型、100PS搭載) マツダ、コスモスポーツマイナーチェンジ (10A型、128PSにパワーアップ) マツダ、世界初の2ローター REの量産化に対し「中国文化賞」(中 国新聞社)受賞 NSU社、Ro80がドイツ車初の「カーオブザイヤー」受賞	4月27日 7月 1日 9月30日	東名高速道路、東京-厚木間開通 自動車取得税創設(取得金額の3%) マツダ本社にて第3回NSU-バンケル・ロータリーピストンエン ジン円卓会議開催 ※この年、四輪車生産台数400万台突破(前年比29%増)。乗用車の 生産がトラックを越す。乗用車保有台数500万台突破
1969年 (昭和44年)	4月 7月12日 8月 9月 10月 3日 — — 11月15日	マツダ、世界初の2ローター REの量産化に対し「科学技術庁長官 賞」(科学技術庁)受賞 マツダ、ファミリアロータリー SS発売(4ドアセダン)ファミリア ロータリークーペEタイプ追加発売 ダイムラー・ベンツ、メルセデス・ベンツC111発表(3ローター RE搭載)、9月のフランクフルト・ショーに出展 マツダ、ロータリーエンジン車の輸出開始(オーストラリア、タ イ) マツダ、ルーチェロータリークーペ発売(13A型、126PS搭載) マツダ、ロータリーエンジン車、アメリカ連邦政府排気ガステス トに合格 マツダ、ロータリーエンジンの開発に対し「機械振興協会賞」 (機械振興協会)受賞 マツダ、ファミリアロータリー TSS発売(4ドアセダン)	2月25日 5月26日 6月 6日 12日	運輸省、排出ガス中のCOの許容量を3%から2.5%に引き下げ強化 決定(6月12日告示) 東名高速道路全線開通(東京-小牧間346.7km) 運輸省、自動車の構造、装置に起因する事故防止について通達、 リコール制度発足 運輸省、排出ガス規制強化を告示。COは2.5%以下
1970年 (昭和45年)	1月 3月 4月 8日 — 5月13日 — 6月 10月30日 30日 5日 12月	シトロエン社、実車による市場テストのためM35の500台限定生 産を発表(実生産台数は267台) ダイムラー・ベンツ社、ジュネーブ・ショーでメルセデス・ベン ツC111-II発表(4ローター RE搭載) マツダ、ファミリアプレストロータリー・シリーズ発売 マツダ、ロータリーエンジンの実用化に対し、昭和44年度日本機 械学会賞受賞 マツダ、カベラロータリー・シリーズ発売(12A型、120PS搭載) マツダ、ロータリーエンジン車、ヨーロッパへ本格輸出開始 マツダ、ロータリーエンジン車、アメリカ輸出開始 マツダ、第17回東京モーターショーにコンセプトカー、RX-500出展 ダイムラー・ベンツ社、第17回東京モーターショーにメルセデス・ ベンツC111-II出展 マツダ、ファミリアロータリークーペGS追加発売 マツダ、ロータリーエンジン車生産累計10万台達成	9月 1日	自動車エンジンにプロパイガス還元装置取付けを義務化。 新型車1970年9月から、新造車1971年1月から適用 ※この年、わが国の四輪車生産台数約529万台、内乗用車約318万台。 四輪車輸出約109万台、内乗用車約73万台

年	月・日	モデルの変遷	月・日	トピック
1971年 (昭和46年)	9月 6日 10月21日 29日 —	マツダ、サバンナ発売(10A型、105PS搭載) マツダ、カベラGにロータリーエンジン車初のAT車発売 マツダ、第18回東京モーターショーにコンセプトカー、RX-510出展 マツダ、ロータリーエンジン車生産累計20万台達成	7月 1日 12月 1日	環境庁発足 自動車重量税新設、実施 ※この年、乗用車生産台数372万台で西独を抜き世界第2位、 乗用車保有台数1000万台突破
1972年 (昭和47年)	1月13日 — 3月 1日 9月18日 10月23日 11月	マツダ、サバンナスポーツワゴン発売 マツダ、カベラロータリークーペ、エンジン封印して欧州11カ国10 万キロ耐久テスト走破 マツダ、カベラGS-II(12A型、125PS搭載)追加発売 マツダ、サバンナクーペGT発売(12A型、120PS搭載) 日産、第19回東京モーターショーに2ローター RE搭載のサニークー ペ出展 マツダ、2代目ルーチェロータリー・シリーズ発売(12A型、 130PS/120PS、低公害AP仕様は125PS/115PS搭載)、公害対策量産 車第1号(発表は10月18日)	10月 5日 12月 7日 12日	環境庁、自動車排出ガス昭和50年度、51年度目標値を告示 環境庁、昭和48年排出ガス基準告示 運輸省、自動車排出ガス規制基準を告示
1973年 (昭和48年)	2月 6月 7日 — 7月28日 9月 10月 — 11月 — 12月 4日	マツダ、ロータリーエンジン車、米国EPA(環境保護局)のテストを受 け1975年規制マスキー法に合格 マツダ、サバンナマイナーチェンジ(クーペ、4ドアにAT車追加) マツダ、ルーチェ AP低公害優遇税制適用第1号車となる マツダ、ロータリーエンジン車生産累計50万台達成 マツダ、サバンナAP追加発売(低公害化12A型、120PS搭載) GM社、フランクフルト・ショーで2ローター RE搭載のコンセ プトカー、コルベットXP-897を出展 シトロエン社、パリ・ショーでGSピロートル発表、発売は1974年3月 GM社、パリ・ショーに4ローター RE搭載のコルベットコンセプトカー 出展 マツダ、S50年排ガス規制適合サバンナAP発売(12A型、120PS/ 125PS搭載) マツダ、S50年排ガス規制適合ルーチェ AP発売(12A型、125PS搭載) 同時に13B型、135PS搭載のグランツワリスモとワゴンが追加発売 された	4月 1日 10月17日 31日 11月22日 25日	昭和48年排出ガス規制実施 第1次石油ショック発生 政府、日曜、祝日のマイカー高速道路乗り入れ規制など第1次規制 措置 オイルショックを配慮し、1974年開催の東京モーターショー中止 を決定 通産省、ガソリンスタンドの日曜、祝日休業を発表 ※この年、四輪車生産台数700万台突破、輸出台数200万台突破
1974年 (昭和49年)	2月27日 7月 11月12日	マツダ、S50年排ガス規制適合2代目カベラAP発売(12A型、 120PS/125PS搭載) マツダ、パークウェイロータリー 26発売(13B型、135PS搭載) マツダ、サバンナ、ルーチェ、カベラの燃費改善	1月21日 2月 9日	環境庁、自動車排出ガスの昭和50年規制を告示。翌年4月1日実施。 CO、HCは10%、Noxは55%に削減 通産省、4月実施予定のガソリン無鉛化の延期を決定。10月から実施 (1977年までは有鉛、無鉛の2本立て) ※この年、四輪車生産655万台(前年比7.5%減)、1956年以来初のマ イナス成長。 ※四輪車輸出261万8000台、西独を抜き世界第1位
1975年 (昭和50年)	4月 1日 10月28日 —	マツダ、ロードペーサー発売(13B型、135PS搭載)(発表は3月17日) マツダ、S51年排ガス規制適合2代目コスモAP発売 (13B型、135PS/12A型、125PS搭載) マツダ、燃費約40%改善の低公害(S51年排ガス規制適合)ロータ リーエンジン車発売(サバンナAP、カベラAP、ルーチェAP、ロード ペーサー)	2月 1日 24日 3月 1日 4月 1日 1日 11日 5月27日	無鉛ガソリンの供給開始 環境庁、昭和51年排出ガス規制値告示(NO _x 許容限度は2段階方式) 3月末、マイカー普及1713万台で2世帯に1台となる 低公害車の租税軽減措置実施 昭和50年排出ガス規制を新型車に実施(継続生産車は12月1日か ら適用) 運輸省、低公害車の「グリーン度」公表に踏み切る 米国環境保護局、カリフォルニア州の排出ガス規制強化を認可 ※この年、わが国の四輪車生産台数約694万台、内乗用車約457万台。 四輪車輸出約268万台、内乗用車約183万台
1976年 (昭和51年)			1月 4月 1日 8月25日 12月16日	運輸省、排出ガス規制適合車の燃費公表制度開始 昭和51年排出ガス規制スタート 運輸省、自動車保有台数3000万台突破、10年間で8倍増と発表 環境庁、乗用車の昭和53年排出ガス規制値告示 (NO _x を走行1km当たり平均0.25gに抑制) ※この年、自動車の輸出金額108億ドルで鉄鋼を抜きトップとなる。 乗用車の輸出台数が生産台数の50%を超える
1977年 (昭和52年)	7月 5日 10月 4日 28日	マツダ、コスモL(ランドウトップ)発売(13B型、135PS/12A型、 125PS搭載) マツダ、3代目ルーチェレガート発売(13B型、135PS/12A型、125PS搭載) トヨタ、第22回東京モーターショーに2ローター REを出展	8月 3日 11月18日	米国でマスキー法修正案可決 日米通商会議開催、米国側が自動車の対米輸出自主規制要求
1978年 (昭和53年)	3月30日 7月 — 11月	マツダ、初代サバンナRX-7発売、S53年排ガス規制適合(12A型、 130PS搭載) マツダ、S53年排ガス規制適合ルーチェ(レガートの名称は外れる) 発売(13B型、140PS搭載) マツダ、ロータリーエンジン車生産累計100万台達成	3月15日 4月 1日 12月	通産省、自動車工業会に対米輸出自粛を要請 自動車輸入関税撤廃 イラン革命に伴い、第2次石油ショック始まる
1979年 (昭和54年)	3月 2日 — 9月27日 10月19日	マツダ、サバンナRX-7にサンルーフ付SEモデル追加発売 マツダ、S53年排ガス規制適合コスモ発売(13B型、140PS搭載) マツダ、コスモマイナーチェンジ、希薄燃焼型エンジンに換装 マツダ、サバンナRX-7、ルーチェマイナーチェンジ、希薄燃焼型エン ジンに換装	5月27日	ガソリンスタンドの休日休業制開始(6月3日から強化)

Table with columns: 発売年月, タイプ/車種型式, 駆動方式, エンジン型式, 排気量 x ローター数, 最大出力, 最大トルク, 変速機, ホイールベース, 全長 x 全幅 x 全高, トレット高/軸, 車重, タイヤ, 乗車定員, 最高速度, 0-100m加速, 備考. Includes model series like ロードローターシリーズ and ハートビートシリーズ.

Table with columns: 発売年月, タイプ/車種型式, 駆動方式, エンジン型式, 排気量 x ローター数, 最大出力, 最大トルク, 変速機, ホイールベース, 全長 x 全幅 x 全高, トレット高/軸, 車重, タイヤ, 乗車定員, 最高速度, 0-100m加速, 備考. Includes model series like アナログコンピュータシリーズ and ロードローター.

参考文献

- 『東洋工業 50 年史』 東洋工業 (株)
- 『マツダ技術技能史』 マツダ (株)
- 『マツダの RE 開発努力の歴史』 マツダ (株)
- 『マツダ 100 年史』 マツダ (株)
- 『忘れ難き人々 - ロータリーエンジン開発余話』 マツダ (株)
- 『日本車検索大図鑑 - 3 : 三菱 / マツダ』 二玄社
- 『世界の自動車 戦後の日本車 - 1』 二玄社
- 『日産自動車開発の歴史 (下) 1967 ~ 1983』 説の会編
- 『1945-1997 日本モーターサイクル史』 八重洲出版
- 『日本外交史事典』 山川出版
- 『The Wankel Rotary Engine』 McFarland & Co., Inc.
- 『The Audi File - All models since 1888』 Haynes Publishing
- 『A History of Progress - Chronicle of the AUDI AG』 AUDI AG
- 『Citroën - 80 years of future』 Editions Roger Regis
- 『Genealogie』 Relations Publiques Citroën
- 『Corvette - The exotic experimental cars』 Iconografix
- 『Corvette - Prototypes & show cars photo album』 Iconografix
- 「自動車ガイドブック」バックナンバー 自動車工業振興会
- 「カーグラフィック」バックナンバー 二玄社
- 「モーターファン」バックナンバー 三栄書房
- 「各種カタログ、宣伝用冊子類、広報資料」

本書について

本書の製作にあたっては、以下の方々からの多大なるご協力を賜りました(肩書は当時のもの)。関係する各メーカー広報部の方々には、写真のご提供や収録する資料作成のご協力をいただきました。自動車史料保存委員会からも当時のカタログや写真のご提供をいただきました。そして、国立科学博物館 理工学研究部の鈴木一義氏には、収録写真の一部をご提供いただきました。

日本自動車殿堂会長の小口泰平氏には、巻頭に序文をいただき、ここに感謝する次第です。

なお、本書に登場する車種名、会社名などの名称は、原則的に主要な参考文献となる、当時のプレスリリース、広報発表資料、関係各メーカー発行の社史などにそって表記してありますが、参考文献の発行された年代になどによって現代の表記と異なっている場合があります。編集部の判断により統一させていただきましたので、ご了承下さい。スペック・事実関係等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する史料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

あとがき

2012年6月にRX-8の生産を終了したあとも、ロータリーエンジンの研究・開発は継続すると公表していたマツダだが、その後、ロータリーエンジン車を発表する気配は無くなってしまった。2010年のジュネーブモーターショーにアウディから、BEVの駆動用バッテリーの容量を小さくして、緊急用にレンジエクステンダー(航続距離延長装置)と称する254ccのロータリーエンジンで発電機を回して充電し、航続距離を延ばす仕掛けを備えた「A1 e-tron(イー・トロン)」というコンセプトカーが発表されたときには、マツダなら量産化も朝飯前だろうから、この仕掛けを持ったクルマがきっと出る、と確信していたが、音沙汰無し。

しかし、RX-8生産終了から11年目の2023年にやっぱり出た。MX-30 Rotary-EVだ。レンジエクステンダーを持つが、発電機駆動用ロータリーエンジン+発電機+駆動用モーターを同軸上にコンパクトにまとめた電駆ユニットを開発。いかにもマツダらしい。

さらに、2023年10月に開催されたジャパンモビリティショー 2023では、コンパクトスポーツカーコンセプト「Mazda ICONIC SP(マツダアイコニック エスピー)」が世界初公開された。水素など様々な燃料を燃やせる拡張性の高いロータリーエンジンを活用した、2ローター Rotary-EVシステムを積む。このクルマも量産化が大いに期待されているようだ。

ロータリーエンジン復活の動きに合わせ、本書発刊が決まったようだ。初版執筆に際しては、マツダをはじめ、アウディジャパン、スズキ、トヨタ自動車、プジョー・シトロエン・ジャポン(現Stellantisジャパン)、ヤマハ発動機の広報のかたがたに、そして今回増補版執筆に際してはマツダ広報には貴重な時間をさいて史料探し、データの提供などをお願いし、その都度気持ちよく対応していただき感謝の意を表したい。

また、三樹書房の小林謙一社長、編集部の山田国光氏、木南ゆかり氏には構想の段階から、数々のご教示をいただき、編集にあたってはひとかたならずご苦勞をおかけした。

皆様のご協力により、この本が完成したことにあらためて感謝の意を表したい。

なお、本文の中で、敬称を省略させていただきましたこと、ご了承願います。

当摩 節夫

当摩 節夫 (とうま・せつお)

1937年、東京に生まれる。1956年に富士精密工業入社、開発実験業務にかかわる。1967年、合併した日産自動車の実験部に移籍、1970年にATテストでデトロイト～西海岸を車で1往復約1万キロ走破。往路はシカゴ～サンタモニカまで、当時は現役であった「ルート66」3800kmを走破。1972年に日産自動車、海外サービス部に移り、海外代理店のマネージメント指導、KD車両のチューニングなどにかかわる。1986年～1997年の間、カルソニック(現カルソニック・カンセイ)の海外事業部に移籍、豪亜地域の海外拠点展開にかかわる。1986年～1989年の間シンガポール駐在。RJC(日本自動車研究者 ジャーナリスト会議)および、米国SAH(The Society of Automotive Historians, Inc.)のメンバー。1954年から世界の自動車カタログの収集を始め現在に至る。

「モーターファン別冊すべてシリーズ」(三栄書房)に「スバル・レガシイ史」「スカイライン史」「スカイラインGT-R史」「1950年代のアメリカン・ステーションワゴン」「ホンダ・シビック史」、「カー・IO」(芸文社)に「高級車史」、「別冊月刊プレイボーイ」(集英社)に「魅力にあふれたアメリカ車のカタログ」、「スーパーCG」(二玄社)に「クライスラー300・レターシリーズ史」「戦後のバックワード史」「戦後のスチュードベーカー史」「GM ヘリティッジ・センター」など多数寄稿。著書に『スバル 「独創の技術」で世界に展開した100年』『スカイライン R32、R33、R34型を中心として』『ニッサン セドリック/グロリア「技術の日産」を牽引した乗用車』『ダットサン/ニッサン フェアレディ 日本初のスポーツカーの系譜1931～1970』『いずゞ乗用車の歴史』『三菱自動車工業 三菱A型完成から100年』『スズキ ジムニー 日本が世界に誇る 唯一無二のコンパクト4WD』『ミニ 1959-2000 英国が生んだ小型車の傑作』『プリンス自動車工業の歴史 日本の自動車史に大きな足跡を残したメーカー』(いずれも三樹書房)などがある。

ロータリーエンジン車

マツダを中心としたロータリーエンジン搭載モデルの系譜

著者 当摩 節夫

発行者 小林 謙一

発行所 三樹書房

URL <https://www.mikipress.com>

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

印刷・製本 シナノ パブリッシング プレス

©Setsuo Toma/MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

※ 本書の一部または全部、あるいは写真などを無断で複写・複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合はあらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。落丁・乱丁本は、お取り替え致します。