

Pressekonferenz Mazda RX-7

Hockenheimring, 22. bis 24. April 1979

Kenichi Yamamoto, Generaldirektor Forschung und Entwicklung, Toyo Kogyo, Hiroshima

Meine Damen und Herren,

Ich bin Kenichi Yamamoto, geschäftsführender Direktor und Generaldirektor Forschung und Entwicklung der Firma Toyo Kogyo. Es ist ein großes Vergnügen für mich, heute hier bei dieser Pressekonferenz für den Mazda RX-7 anwesend zu sein.

Ich möchte über unsere Philosophie gegenüber dem Kreiskolbenmotor und den Hintergrund der Entwicklung des RX-7 sprechen. Die technischen Aspekte des RX-7 und sein Kreiskolbenmotor sowie unser fortgeschrittenes Entwicklungsprogramm des Kreiskolbenmotors werden später beschrieben werden.

Toyo Kogyo begann mit der Produktion des Kreiskolbenmotors im Mai 1967 und seitdem haben wir bis Ende März etwa 1.030.000 mit diesem Motor angetriebene Kraftfahrzeuge hergestellt. Toyo Kogyo produziert gegenwärtig 2 Arten eines Kreiskolbenmotors: 1,15 Liter und 1,3 Liter - beides sind Zweischeiben-Kreiskolbenmotore - und produziert ferner 3 mit einem Kreiskolbenmotor angetriebene Personenkraftwagen-Modelle einschließlich des Mazda RX-7. Das monatliche Produktionsvolumen beträgt zur Zeit circa 8.000 Einheiten, von denen ca. 18 % auf unsere PKW-Produktion und ca. 10 % auf unsere Gesamtproduktion einschließlich LKW entfallen.

Bereits im Jahre 1961 schloss Toyo Kogyo einen Lizenzvertrag für den Wankel-Motor mit der NSU-Motorenwerke AG und der Wankel GmbH und begann Anfang 1963 mit der Forschung und Entwicklung auf breiter Basis. Der Grund, weshalb sich Toyo Kogyo zu einem solchen Schritt entschloss, ist natürlich auf das hohe Potential des auf dem Wankelprinzip gegründeten Kreiskolbenmotors für den Kraftfahrzeugantrieb zurückzuführen. Sowohl Kompaktheit, Einfachheit, geringes Geräusch- und Vibrationsniveau als auch gute Drehmomenteigenschaften beeindruckten uns sehr. Es besteht kein Zweifel darüber, dass alle diese Vorzüge entschieden dazu beitragen sollten, einmalige Wagen von hervorragender Qualität mit einer wirksamen Gestaltung, einem attraktiven Styling, großzügiger Raumnutzung und mit Fahreigenschaften, die sich von denen der herkömmlichen Wagen unterscheiden zu schaffen. Mit anderen Worten, wir haben nicht nur die Vorteile des Motors selbst, sondern auch die potentiellen Merkmale für die Automobilkonstruktion bewertet. Wir suchten keine Alternative zum guteingeführten und durchkonstruierten herkömmlichen Kolbenmotor; statt dessen suchten wir einen hervorragenden Antriebsmotor, um den Bedarf eines differenzierten Marktes befriedigen zu können. Obwohl es zu jener Zeit einige schwache Punkte an dem Wankel-Motor gab, waren wir sicher, dass es uns gelingen würde, diese Punkte durch ein all-umfassendes Entwicklungsprogramm zu überwinden und ein annehmbares Niveau zu erreichen.

In den vergangenen Jahrzehnten sind viele Modelle eines Kreiskolbenmotors in der Welt vorgeschlagen worden und wir haben verschiedenartige Vorschläge aus vielen Ländern erhalten, selbst nachdem wir bereits mit der Massenproduktion begonnen hatten. Alle diese Herausforderungen sind Herausforderungen mit Bezug auf die Nachteile des herkömmlichen Kolbenmotors. Jegliche Art eines Kreiskolbenmotors muss den grundlegenden Erfordernissen eines Verbrennungsmotors gerecht werden. Ich bin sicher, dass er einfach, haltbar, kompakt, gleichmäßig und ruhig sein muss, mit hoher Leistungskraft und wirtschaftlichen Benzinverbrauch und angemessenen Produktionskosten. Der Wankelmotor ist eine Antriebsmaschine, welche ein hohes Potential hat, um alle diese Erfordernisse gemäß unserer Beurteilung zu erfüllen. Und wir haben festgestellt, dass zumindest bis heute der Wankelmotor der beste unter den verschiedenen Ideen ist.

Wir mussten jedoch - wie im Fall jeder bahnbrechenden Technologie - verschiedene Schwierigkeiten und Probleme überwinden. Während unseres frühen Entwicklungsstadiums sahen wir uns fundamentalen Problemen gegenübergestellt, wie z. B. sowohl Haltbarkeit, Verbrennungseigenschaften als auch Gasabdichtung und so weiter. Selbst nachdem wir bereits mit der Massenproduktion begonnen hatten, mussten wir neu aufgetretene Probleme lösen bzw. Lösungen für diese finden, wie z. B. das Problem der Abgas-Emission Ende der sechziger Jahre und das Energieproblem Anfang der siebziger Jahre. Wir glauben jedoch, die Probleme, mit denen wir es in den vergangenen 16 Jahren zu tun hatten, gelöst zu haben, und wir sind zuversichtlich, dass der Kreiskolbenmotor von heute ein vergleichbares technisches Niveau zum wohl-etablierten herkömmlichen Kolbenmotor aufweisen kann. Und wir sind stolz darauf, dass es so viele Kunden gibt in der Welt, die den Kreiskolbenmotor und die von einem Kreiskolbenmotor angetriebenen Automobile lieben.

Zu unserem Bedauern jedoch ist das Ansehen des Kreiskolbenmotors nach der Energiekrise wegen seines Brennstoffverbrauchs in den Augen der Öffentlichkeit stark gesunken. In den meisten Fällen wurden die Vorteile des Kreiskolbenmotors als Argumente nicht akzeptiert. Es war sehr schwer, diese vor-gefasste negative Meinung zu korrigieren und umzuwandeln.

Um mit dieser Situation fertig zu werden, führten wir eine neue Strategie für die mit einem Kreiskolbenmotor angetriebenen Automobile ein. Unsere neue Strategie besteht darin, ein einmaliges, ausgeprägtes, ausschließlich auf den Kreiskolbenmotor ausgerichtetes Paket zu entwickeln. Das Paket muss ausgewogen sein, muss eine einfache Struktur, eine wirkungsvolle Gestaltung, ein aerodynamisch geformtes Styling haben, eine ausgezeichnete Leistung aufweisen, sich herrlich steuern lassen, muss ruhig und komfortabel fahren und angemessene Produktionskosten haben. Mit anderen Worten, es muss ein Wagen sein, mit dem zu fahren es Spaß macht und der den höchst-möglichen, wünschenswerten Gegen-Geldeswert darstellt und der tatsächlich die Vorteile des Kreiskolbenmotors voll ausnützt. Die Antwort, die wir schließlich ermittelt haben, war der Mazda RX-7.

Deshalb ist der Mazda RX-7 ein strategisch wichtiger Wagen für uns, weil wir nämlich beabsichtigen, das Ansehen des Kreiskolbenmotors als eine ausgeprägte und attraktive Autokraftmaschine erneut zu festigen. Die Produktion des RX-7 begann im März 1978, und der RX-7 wurde im April bzw. Mai 1978 auf den japanischen und nordamerikanischen Markt eingeführt. Seitdem haben wir etwa 95.000 Wagen hergestellt und ca. 50.000 Wagen sind auf den Markt der amerikanischen Staaten exportiert worden. Der Empfang auf beiden Märkten war äußerst positiv. Ich glaube, dass wir bereits eine neue strategische Position des Kreiskolbenmotors durch den RX-7 geschaffen haben.

In dem vergangenen Jahrzehnt haben die meisten Automobilhersteller der Welt ihre technischen Bemühungen darauf verwendet, um die Abgas-Emissionsnormen, die Sicherheitsvorschriften, die Wirtschaftlichkeit des Benzin-Verbrauchs und Erfordernisse der Geräuschkämpfung einzuhalten und haben dafür einen enormen Betrag investiert. Diese Tendenz wird sich in den achtziger Jahren noch beschleunigen, und die Industrie neigt zu Zögerungen, wenn es darauf ankommt, Investitionen in technische Neuerungen vorzunehmen oder auf neue Herausforderungen zu reagieren.

Wir bei Toyo Kogyo haben jedoch bereits im Jahre 1973 Investitionen für die Produktionseinrichtungen für den Kreiskolbenmotor vorgenommen. Wir haben deswegen ziemlich freie Bewegungsmöglichkeiten für die Produktionsplanung von Kreiskolbenmotoren und Kraftfahrzeugen, die durch einen Kreiskolbenmotor angetrieben werden.

Von uns Autoingenieuren wird nun verlangt, dass wir aerodynamisch geformte, im Gewicht leichte und Brennstoff sparende Wagen entwickeln, um mit der Weltsituation mit Bezug auf Energie und Rohstoffquellen fertig zu werden. Von uns könnte auch verlangt werden, Wagen zu entwickeln, die mit verschiedenen Brennstoffarten oder verschiedenen Ölqualitäten angetrieben werden können. Andererseits werden sowohl die Erfordernisse, was Komfort, Ruhe und Sicherheit anbetrifft, bestimmt größer als auch die Bedürfnisse und Wünsche der

Verbraucher bestimmt verschiedenartiger werden; dies aufgrund der Tatsache, dass die Menschen ihre Wagen nach ihren spezifischen Bedürfnissen und nach ihrem Geschmack aussuchen wollen.

Toyo Kogyo ist bereits in einer einzigartigen Position, weil wir der einzige Automobilhersteller in der Welt sind, welcher drei verschiedene Kraftfahrzeug-Motorarten herstellt:

Den Kolbenkraft-Otto-Motor, den Dieselmotor und den Kreiskolbenmotor. Wir sind sogar im Begriff, elektrische Fahrzeuge ebenfalls auf den Markt zu bringen und zu entwickeln. Die unserer Produktplanung zugrundeliegende Philosophie besteht darin, ganze Pakete zu entwickeln, die tatsächlich sich die Vorteile jener Antriebsmotoren zunutze machen, die auf den Erfordernissen der Gesellschaft als auch den Bedürfnissen und Wünschen der Verbraucher gegründet sind.

Was die Zukunft des Kreiskolbenmotors anbetrifft, so glaube ich, dass der Motor ein großes Potential hat, sowohl den gesellschaftlichen Erfordernissen als auch den mannigfaltigen Bedürfnissen des Marktes in den achtziger Jahren zu entsprechen. Unsere umfassende Entwicklungsarbeit verspricht uns bereits jetzt, den wirtschaftlichen Brennstoffverbrauch weiter zu verbessern und gleichzeitig den strengeren Emissionsnormen zu entsprechen. Wir werden die neue Generation des Kreiskolbenmotors herausbringen und damit die neue Generation der vorerwähnten Punkte.

Ich hoffe, dass meine Erklärungen Ihnen etwas geholfen haben, um unser grundlegendes Denken über den Kreiskolbenmotor und den Hintergrund der RX-7-Entwicklung zu verstehen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.