

疾走するマシンとその軌跡 モータースポーツの世界

2003年10月7日(火)～12月7日(日)

今回の企画展では、近年人気の高いモータースポーツに焦点をあて、その歴史や世界3大レースと言われるインディ500、ル・マン、F1モナコ・グランプリの各レースをはじめとする様々なモータースポーツを実車や映像、ポスターにより紹介しました。



モータースポーツの歴史

ガソリン自動車がつくられて以来、フランスを中心にヨーロッパ各地やアメリカにモータースポーツが広がっていきます。モータースポーツのドラマとその舞台を振り返り、豊かな自動車文化の一端を紹介しました。



●トーマスフライヤー モデルL (1909)

トーマス社を一躍有名にしたのは大陸間レースにモデル35が登場し、優勝したことであろう。モデルLはその後継モデルで、やや小型で比較的安価であったため人気があつた。



●サンビーム グランプリ (1922)

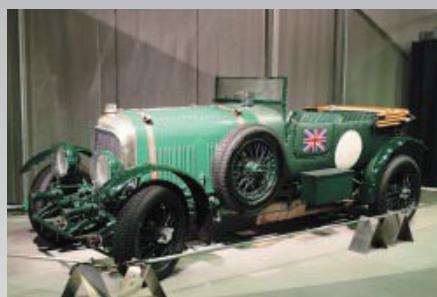
サンビームはスポーツカー王国イギリスの基礎を築いたメーカー。展示車はストラスブルGPのために4台製作された中の1台で、ツインカム機構や前輪ブレーキを装備するなどGPマシンとして能力の高いモデル。



●チシタリア 202 (1947)

ピニン・ファリーナによるデザイン。1951年ニューヨーク近代美術館によって優秀デザイン8車種の一つに選ばれた。展示車は1948年ミッレミリアで5位入賞を果たした実車。

世界3大レース インディ500 モナコ・グランプリ ル・マン



●ベントレー 4 1/2 リットル (1930)

ベントレー社はル・マンで1924年と1927～30年の連続4年、計5回優勝するなど1920～30年代のイギリス、モータースポーツ界において黄金時代を築いた。展示車は1928年ル・マンで優勝した車両と同タイプ。

世界最速のスピードトラックレース、インディ500、モナコの市街地をレーシングカーが疾走するモナコ・グランプリ、24時間の走行距離を競うル・マン。いずれも長い歴史を誇り、他のレースとは別格のステータスもあって世界3大レースと呼ばれています。



さまざまなモータースポーツ

モータースポーツは大別するとレース、ラリー、スポーツイベントの3種類に分けられます。フォーミュラカーレース、第1回日本グランプリ、豪州一周ラリー、世界ラリー選手権（WRC）などを出走したクルマとともに紹介しました。

種類	主な競技
レース	F1(フォーミュラワン)グランプリレース
	ル・マン24時間レース
ラリー	WRC(世界ラリー選手権)ラリー
	パリダカールラリー
スピードイベント	ジムカーナ
	ヒルクライム
ダートトライアル	バイクスピードヒルクライム
	ダートトライアル
ドראッグレース	ドראッグレース
	タイムトライアル
記録挑戦	陸上速度記録、世界／国際速度記録



RALLY



●ダットサン 富士号

＜ダットサン 210型＞(1958)

210型は日産初のOHVエンジンを搭載。第6回豪州一周ラリーに参戦し1000cc以下のクラスで優勝、耐久性と信頼性をより確かなものとした。
＜日産自動車（株）所蔵＞



RACE



●ホンダ RA300 (1967)

ホンダは、市販車の開発と同時にF1への挑戦を始め、参戦11戦目のメキシコGPで初優勝を成し遂げた。展示車は1967年の第9戦イタリアGPで優勝し、ホンダがF1 2勝目をもたらしたクルマ。
＜ホンダ技研工業（株）所蔵＞



●トヨタ セリカGT-FOUR (1993)

1993年WRCで全13戦中7戦に優勝、日本メーカー初のメーカー部門、ドライバー（J.カンクネン）部門の両タイトル獲得車。



●プリンス R380-I (1966)

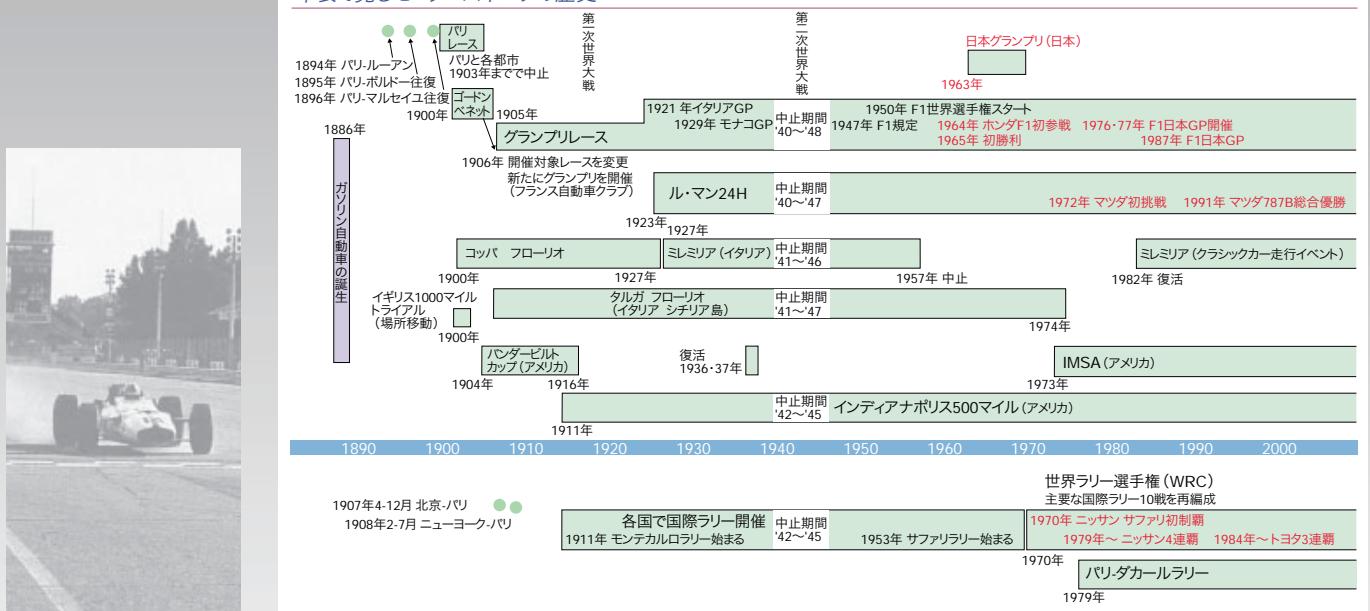
1964年、第2回日本グランプリでボルシェに惜敗したプリンス自動車は、総力をあげて日本初のミッドシップエンジンの本格的レーシングカーを開発。展示車は第3回日本グランプリで優勝したクルマ。
＜日産自動車（株）所蔵＞



●トヨタ 7 (1969)

トヨタ 7は、日本グランプリ制覇を期して開発されたトヨタ初の本格的レーシングカー。展示車は、日本カナムレースで優勝したクルマ。

年表で見るモータースポーツの歴史



と
き
瞬間を刻むペーパーアート

～太田隆司の技の世界～

期間：12月16日(火)～2004年3月7日(日)

会場：本館2階 特別展示室

今回の企画展では、巧みな技でペーパーアートを制作する太田隆司氏の作品を実車とともにご紹介します。風合いのある紙を素材に創りあげる氏の作品は、技法のすばらしさ以上に、家族やふれあう人々との「温もり」を感じたり、登場人物の声や自然の「音」が聞こえてきそうな臨場感のある表現が特徴です。クルマと犬が必ず登場する作品が描く場面は、どこかで経験したことがあるかのような、まさに「瞬間を刻んだ世界」といえるでしょう。



ローバー・ミニ・クーパー・1.3i (1991／イギリス)



マツダ・キャロル (1966／日本)



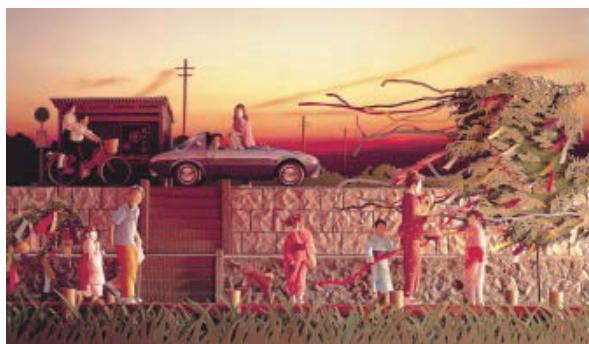
アルファロメオ・ジュリア・スパイダー (1962／イタリア)



トヨタ・プリウス (2000／日本)



プジョー・四輪車 (1891-1897／フランス)



トヨタ・スポーツ800 (1965／日本)



太田隆司氏 略歴

1964年生まれの39才。1995年から自動車専門誌「CAR GRAPHIC」誌

(株式会社二玄社)にペーパーアートを掲載。

2002年(テレビ東京系)「TVチャンピオン」で『ペーパークラフト王選手権』のチャンピオンになるなど、現在最も注目されている作家。



わくわくウィークエンド2003

10月～11月の週末と祝日に秋のイベント「わくわくウィークエンド」を開催しました。

毎回、人気を呼ぶ「クラシックカー試乗会」では、初公開のマーキュリー・クーガー(1973年・アメリカ)が登場し、来館者の注目を集めました。その他、ウレタンで作るF1カーやプラモデル製作などの「工作教室」、展示場に設置したスタンプを集めながら見学する「スタンプラリー」を行い、多くの参加者で賑わいました。

クラシックカー試乗会

マーキュリー・クーガーの他、フォード・モデルA(1929年・アメリカ)、ジブニー(1991年・フィリピン)の試乗会を毎週土曜日に実施。天候にも恵まれ、秋空のもと多くの方にクラシックカーの乗り心地を楽しんでいただきました。



試乗車
出発の準備中



フォード・モデルA
走行中



フォード・モデルA



マーキュリー・クーガー



ジブニー

工作教室

ウレタンクラフト、トヨタ2000GTのプラモデル、ペーパークラフトの3種類の工作教室を毎週日曜日に開催。参加された皆さんには時間も忘れるほど熱中して作っており、すてきなクルマがたくさんでき上りました。

ウレタンクラフト F1カー



ペーパークラフト



すてきな
クルマが
できました。



トヨタ2000GT
プラモデル



こんなに
たくさん!



お父さんもはりきっています。



がんばって
作ってますね。



難しそう?



「完成したよ。」

みんなで作ると
楽しいね。

スタンプラリー

企画展のテーマに合わせ「スポーツカー編」のスタンプラリーを行いました。
6つのスタンプを探しながら楽しく見学していただきました。



Back

Next

三菱 コルト ギャランGTO-MR A53C型

1971年（昭和46年）

●長×幅×高：4125×1580×1310mm ●軸距離：2420mm ●エンジン：水冷直列4気筒 DOHC 1597cm³ 125ps{92kW}/6800min⁻¹



三菱コルト ギャランGTO-MR

1971年(昭和46)

杉浦 孝彦

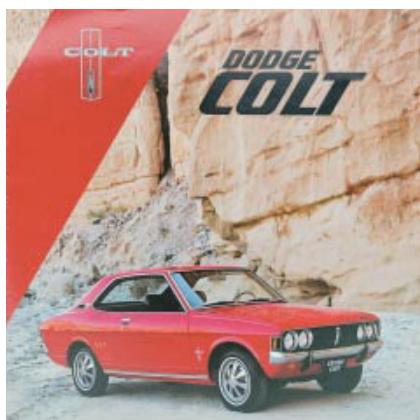
1 1960年代の自動車産業

1960年代(昭和35~45)はマイカー時代が進み、車種構成も拡大し、次々とスポーティさをセールスポイントにする乗用車が発表された。生産台数は1960年の100万台弱から10年後には一気に500万台に急増した。他方、自動車産業は1965年に乗用車の輸入自由化、さらに資本自由化を前にして米国ビッグスリーなど、日本市場をにらんだ動きが活発になってきた。国内ではトヨタ・日産の二大系列構想がうわさされ、危機感を感じた3位以下のメーカーはその生き残りの戦略を模索した。

トヨタ、日産から大きく水をあけられている三菱重工は、自動車部門を自動車事業部へ格上げし、1970年にはクライスラー社との自動車合弁会社設立の覚書を調印、自動車事業部が三菱自動車工業として独立した。

海外メーカーから参入がある一方、自動車輸出も重要なになってきた。戦後、北米への自動車輸出は、トヨタが1957年(昭和32)にクラウンをサンプル輸出し、対米輸出第1号となり、日産も続き輸出したことで本格化する。

三菱は昭和30年代初めにスクーター約9000台を輸出した実績があったが、四輪の出荷は行っていなかった。1970年(昭和45)から海外市場にも通用する乗用車ギャランの輸出がクライスラー社の販売網を利用し始まった。



コルトギャラン(クライスラー・ダッジコルト)
北米輸出向けカタログ

2 初代ギャラン・シリーズ

従来の地味なイメージのコルト・シリーズを一新したギャランを1969年に発表、起死回生の商品となった。当時をデザイナー三橋慎一氏が回想している。「コルト1000はさほどヒットせず、三菱の経営陣は思い切って海外のデザイナーを投入しても、お客様が魅力を感じる車を世に送りたいと熱望。(中略)気鋭のイタリアのカーデザイナー、ジウジアーロ案のすっきりした面処理を生かしつつ、走りの良さをイメージした三菱の意匠室案の動感がウェッジラインで表現されたダイナミックなデザインが進められた。さらに航空機部門の協力を得て、風洞実験をくり返し、理想的なウェッジ形状を採用した」。このギャランは期待通りヒットして、乗用車市場における三菱の勢力は飛躍的に高められた。生産台数も1969年の12万台からギャランが加わった1970年は24万台と倍増したのである。三菱の攻勢は始まった。

3 コルト ギャランGTO登場

さらにハイレベルのスペシャルティ車志向の需要に食い込むため、1969年モーターショーに「ギャランクーペGTX-1」として出品し、その反響に大いに自信を得、翌1970年「コルト ギャランGTO」と名付け発売した。グレードは今回紹介する1.6l DOHCのMR型の他、1.6l SOHC

エンジンのM1型、M2型の3グレードある。当時の価格はGTOが112.5万円、M1が78.6万円、M2が84.3万円(東京標準価格)。(当時、1600ccクラスのセダンが70万円前後、セリカリフトバック1600GT車が96万円)

アウターパネルはほとんど専用のプレスを用い、内装も全く新しく設計された。

エンジンはギャランセダン、ハードトップに搭載したサターン1.5lエンジンをベースにポアアップした、1597ccを搭載。このエンジンは、真半球型の燃焼室が特徴で、特に高性能モデルのMRには三菱初のDOHCエンジン、ソレックスのダブルチヨーク2個で最大出力125PS/6800rpmの高いパワーを出した。5スピードギアで最高時速200km/hに達し、0~400mは16.3秒と当時のGTカーの中でも抜きん出たこの高性能がGTOの魅力である。

もう一つの魅力は、やはり外形デザインである。三菱の社史では「ロングノーズ・ダックテール(ヒップアップクーペとよばれた)は空気抵抗を減少させ、高速時の浮き上がりを押さえる機能と、スポーティな美しさを調和させた。2座席のスポーツカー並の角度をつけたフロントウインドウや、曲率50インチの強いカーブ*のサイドウインドウは高速安定性が抜群に良く」と評されたとある。フロントは、ブラックマスク、4灯式ヘッドライト、ボンネット上のエアスクープ(ダミー)によって、より精悍



ラジエターグリル
車名のGTOはイタリア語の「GTカー」として正式に承認された車の頭文字



で個性的なイメージを与えている。

※当時の国産車としては画期的な曲率50インチガラスの採用(国産車は一般に曲率100インチだった)

4 外形スタイル考察

窮屈さを感じさせない素直な造形は、初代ギャラン系スタイルに共通した“切れ味の良さ”を持つ。よく見ると理にかなったデザインであり、特徴的なファストバックのサイドビューを例にあげて、詳しくスタイルを見てみたい。(下の写真参照)

一般的にはフォードから発売されたスペシャルティカーの元祖“マスタング”的ファストバック(1965年)を連想すると言われるが、実際に眺めると多くの工夫があることに気が付く。例えば、全長がマスタングの4660ミリに対して500ミリ以上の短い寸法での工夫である。

①ドア後部のベルトラインのキック(持ち上げ処理)とボディ後端のダックテールの跳ね上げ

ベルトラインのキックはギャランセダンと同じであるが、水平から後方ヘルーフが折れるポイントをキック部と合わせることにより不自然さを感じさせない手法。さらにダックテールはルーフの傾斜の勢いをズルズル続けるのではなく、漢字の“跳ね”的に余韻を断ち切った効果をもつ。

②動感(斜め線の多用)

ファストバックスタイルのコルト800が

地味な印象だったのは、スタイルに“動き”に欠けたからだ。GTOのサイドビューはフロントの斜めカット(ランプベゼルによりさらに傾斜)や前後のリフレクターなど徹底した“斜めグラフィック”を用いて動感を出している。

③前から後へ伸びるサイドストライプ

サイドのストライプにより、長さ感を演出している。また、ストライプの幅は後方へ広がり、さらにスピードを強調させている。ボディにストライプを施すのは、当時のアメリカのレースカーによく見られるがペイントではなくテープを貼り付ける量産技術により簡易に用いられるようになった。M2グレードも意匠違いのストライプが付く。

④立体的なフロントデザイン

(樹脂グリル)

1960年代半ばからABS樹脂などのプラスチックがラジエターグリルなどに採用され始めた。従来の鉄板をプレスしメッキ・塗装されたグリルより細かい造作や奥行きのあるデザインができるようになった。樹脂メッキの太い縁取りと100ミリもの奥行きを持つ立体感あるGTOラジエターグリルが実現された。さらに、外側に吸入孔的な処理を持つランプベゼルの意匠など、すっきりした面質のGTOのボディに、フロントの骨太な立体感がマッチしている。

5 室内デザイン

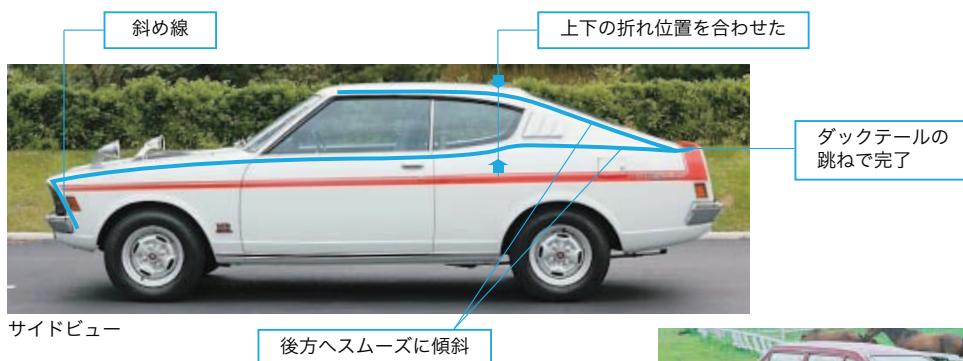
室内の仕上げは「現時点ではいかなる高性能GTにもひけをとらないほど極上」と当時の自動車雑誌に紹介されている。航空機の操縦席を思わせるラウンドタイプのコックピット計器盤を持ち、各ゲージメーターを装備している他、オーバーヘッドコンソールに油圧計、油温計や警告灯を装備したのもセールスポイントの一つであった。実際座ってみると、セダン派生のスポーティカーにはない“本格的GTの充実感”を感じる。

6 その後のGTO

ギャランGTOは、他車にはみられないユニークさが発売と同時に好評で、まさに順調に販売も伸びようとしていた。その矢先に第一次石油ショック(1973年)に見舞われた。車が人々の夢やあこがれの対象であった60年代から、大気汚染進行し排気ガス規制や原油価格高騰からオイルショックなど、厳しい現実が始まる70年代、GTOは1977年に生産打ち切りとなった。

<参考文献>

- ①「三菱自動車工業株式会社社史」 1993年発行
- ②「世界の自動車36 戦後の日本車」 二玄社 1971年発行
- ③「インハウスデザイナー」 三橋慎一著 三栄書房 1999年発行
- ④「日本の自動車産業の歩み」 社団法人日本自動車工業会 1997年発行



三菱コルト800(1964)は日本初のファストバック乗用車
コルトとは“若馬”という意味で、1962年三菱コルト600から使われている



人間が生きていくための 「環境」と「スリル」



作家
村上 龍さん



村上 龍（むらかみ・りゅう）
1976年衝撃的な作品「限りなく透明に近いブルー」で第19回群像新人文学賞、第75回芥川賞受賞、弱冠24歳で作家としてデビュー。81年「コインロッカー・ペイビーズ」で野間文芸新人賞、「村上龍映画小説集」で平林たい子賞受賞。その後「すべての男は消耗品である」「ワイン一杯だけの真実」など小説、エッセイに意欲的な作品を発表。他方『トバーズ』『KYOKO』などで映画監督も。1952年（昭和27年）長崎県佐世保生まれ。本名 村上龍之介。

最 初のクルマとの出会いは小学校1、2年生頃、父が最初に買ったクルマです。父は美術の教師でずっとバイクに乗っていましたが、家族で出かける時には不便なので「マツダ・クーペ」の中古車を買いました。あの頃は、自動二輪の免許で軽自動車に乗れた。結構、のどかな時代でした。父は四輪車には乗ったこともないのに、納車の日、僕を乗せて運転したんですよ。バイクと似たようなもんだろうとか言って。クルマが非常に少ない時代ではあったんですが、家に戻るのに、右折ができず左折して、佐世保の市内を結局、3時間くらいかかるて一周したことを憶えています。

そ の後、「マツダ・キャロル」に乗り換みました。坂を登れないくらい異様に馬力がなかったですね。それから、父は普通免許を8回目くらい受験して取りました。最初の普通車は・・・なかなかトヨタが出てきませんが、「日野コンテッサ」。割といい車でした。父はドライブ好きで、よく遠出したものです。歳を取つてからも時々、九州から横浜の我が家まで3日かけてクルマで来していました。運転が好きで、若い頃は「パリダカ」に出ようかと言ってたほどです。

僕は上京して美術学校に入り、18歳の時、帰省して佐世保の教習所で免許を取りました。路上実習は閉山した炭鉱の町を一周するんですが、1台も他のクルマとすれ違わない時がありました。教習所よりも路上の方が楽でしたね。

初 めてクルマを買ったのは、作家としてデビューしてから。徳大寺有恒さんの「間違いだらけのクルマ選び」と僕の「限りなく透明に近いブルー」が同

じ年に出たんです。親しくなった徳大寺さんが外車の中で誉めていたのは「ボルボ」だけでした。それで「ボルボ」のディーラーに行ったら、マネージャーが偶然、父の教え子だったんです。「芥川賞の村上さんですか。私はあなたのお父さんの教えを受けました」と言われ、これはなんか縁があると思って「ボルボ264」を購入しました。それ以来27年間、「ボルボ」です。現在、8台目か9台目になります。

3台目の「ボルボ」の時に、深夜の交差点で信号無視のタクシーに突っ込まれましてね。すごい衝撃でしたね。ドアに補強が入っていたのは、多分、当時は「ボルボ」だけだったと思います。タクシーの運転手は血を流していましたが、僕は無傷。お巡りさんは、僕は死んでいると思ったらしく「ドライバーはどこに行つた!」「僕です」と応えたら、大変びっくりしていました。その時、「ボルボ」はすごいと思った。命を救ってくれたクルマなので、今でもハンドルを居間に飾っています。そんなことがあると、クルマを換えるわけにはいかないです。

1 980年代の末にF1のサーキットを回っていた時、速い車がほしくてクルマに詳しい人に聞いたら「フェラーリ328」を薦められ、ドイツ・グランプリの時にたまたま実車を見て、すぐ並行輸入で買ってしまいました。だから、「フェラーリ」と「ボルボ」は今も家にあって・・・ただ、「フェラーリ」は置物みたいになっています。

ラリーも、フィンランドの1000湖ラリーなど4、5カ所見に行きました。うまいドライバーの走りを見るには、ラリーの方が分かりやすいですよね。ラリー・ドライバ

ーのアリ・バタネンの横に乗ってコースを一周したんですが、まるでサーカスみたいで、「ハンドルで曲がるんじゃないんだ」ということがよく分かりました。

ク ルマに対して、それほどこだわりがあるわけではありませんが、こうやって博物館の写真集を見ていると・・・昔のクルマってきれいだなあって思います。これからは、ハイブリッドカーや燃料電池車が普及してほしいものです。僕は力チカチの「環境論者」ではありませんが、ある程度、豊かになった社会にはモチベーションがないんですよ。そういう時に「環境」は、みんながまとまるモチベーションになります。それとレースのようなものがうまく調和していくといいと思います。レースは人間を活性化しますからね。

僕は「環境や地球に優しい」という言葉が嫌いでしてね。「地球」は優しくされなくても平気なわけですよ。「地球」がダイオキシンだらけになってしまっても、生き残る生物はある。だから、あれは「地球」に優しいというのではなく、「人間」が生きて行くのに都合がいいということなんです。「人間」が生きて行くには、きれいな「環境」とともに、ある種の「スリル」のようなものが必要です。レースやラリーも、きちんと「環境」への負荷を評価して、やっていけばいい。レースが持っている「人間」を活性化するエネルギーと比べていかなきやいけないですよね。わくわくするものがないと「人間」は免疫も弱くなるし、体に悪いですよ。

タバコはねえ・・・僕は別に吸わなくとも平気なんんですけど、「取材」などで緊張する時は吸いたくなりますね・・・(談)

「バッジも見てみよう」第4回 シボレー、オールズモビル、キャデラック

山田 耕二

■ シボレー

今回紹介する3つのブランドは、世界最大の自動車メーカーであるジェネラルモーターズ（以下GM）に属しています。GMは、ウィリアムC. デュラントが経営不振のビュイック社を買収して再建した後、1908年に同社をジェネラルモーターズコーポレーションと改称して創立しました。そして直ちにオールズモビル、キャデラックをはじめとして次々と自動車メーカーを買収しましたが、事業拡大を急ぎすぎたことがもとで2年後にはGMを追放されてしまいます。そのときデュラントと行動を共にしたのがスイス生まれのルイ・シボレー（Louis Chevrolet）でした。彼は1908年にデュラントに雇われて以来デュラントの運転手やビュイック

社のレーシングドライバーとして働いていました。シボレーはエンジニアでもあったので、デュラントはシボレーに自動車を設計させ、新たに設立したシボレー自動車会社で生産を始めました。それからデュラントは周到な準備をして1918年、シボレーをGMの5番目のブランドにすると同時にそのトップに返り咲きました。

シボレーのバッジはその形が蝶ネクタに似ていることからボウタイ（bowtie）と呼ばれています。それができた経緯はシボレー50周年記念誌に次のように紹介されているそうです。「1908年、デュラントは旅行先のフランスでホテルの壁紙を見てひらめいた。彼は壁紙の一部を破りとり、それが車名のいいバッジになりそ

うだと友人に見せるために持っていた。」その壁紙のパターンをもとにデザインされた“ボウタイ”は1913年からシボレーにつけられます。その年は借り物だった工場に代わり新設工場が稼動した年であり、また車名の由来であるルイ・シボレーが会社を去った年でもありました。



シボレー
シリーズ490
(1918)

■ オールズモビル

現在アメリカに生産拠点があるGMの乗用車ブランドはキャデラック、ビュイック、オールズモビル、ポンティアック、シボレー、サターンの6つです。この中で最も歴史が古いのはオールズモビル（Oldsmobile）で、1号車の誕生は1895年、会社創立は1897年です。現存するアメリカ最古のブランドで、かつてはシボレーに次ぐ人気ブランドだったこともあるオールズモビルですが、業績不振のため今年中にも消滅するという情報があります。なお、1908年にオールズモビルがGMに買収されるより前にオールズは社内の対立会社を辞めていました。

当館で展示しているオールズモビルは1902年のカーブドダッシュという軽便車で、世界初の大量生産車として知られています。オールズモビルは“オールズ（Ransom E. Olds=創設者）の自動車”という意味合いでつけられた名前です。カーブドダッシュの車体横には盾形のエンブレムが描かれています。それがバッジとしてラジエーターにつくのは1911年ごろからでしたが、1930年代後半以降、何度も全く違うデザインに変更され現在では単純なものになっています。このようにエンブレムが変更されるのは欧米では異例なことです。



オールズモビル
カーブドダッシュ
(1902)

■ キャデラック

1902年に誕生し1909年にGMの一員となったキャデラックはGMの高級車部門として知られています。キャデラックは1701年にデトロイトの町の基礎を築いたフランス人の名前（Le Sieur Antoine de la Mothe Cadillac）に由来しています。1999年夏に公表された資料によると、そのバッジはキャデラック家の紋章をもとにデザインされたと紹介されています。紋章をリースで囲んだキャデラックのエンブレムは1902年のモデルAから現在ま

で基本的には変わっていませんが、時代とともに簡素化（抽象化）が図られています。なお、キャデラックを設計したのはヘンリーM. リーランドで、彼はGM入りしてじきにそこを去り、1917年、自ら自動車会社を設立してリンカーン（アメリカの第16代大統領の名前に由来）を誕生させました。リンカーンは1922年にはフォードに買収され、同社の高級車部門として今日に至っています。



キャデラック
モデルA
(1902)

バッジとは関係ありませんが、今回紹介した3ブランドとも最も関係の深かった人物が会社を去っているという共通の事実があります。こうした例は当時のアメリカの自動車業界では珍しくありませんでした。また、シボレーとキャデラックは、自動車産業が先行していたフランス系の名前だったということも面白いです。

<参考文献>

- 「The Cars of Oldsmobile」 Dennis Casteel著 Crestline Publishing 1981年
- 「Oldsmobile 1946-1980 The Classic Postwar Years」 Jan P. Norbye and Jim Dunne著 Motorbooks International 1993年
- キャデラック、シボレー、オールズモビルのオフィシャルウェブサイトも参考にしました。

モータースポーツ

当館所蔵のポスターや絵画には、モータースポーツに関する作品もあります。今回は、企画展「疾走するマシンとその軌跡」(本誌「特集企画」ご参照)で展示した作品も合わせてご紹介します。



宗沢 清美

1. レース

モータースポーツの歴史は、1894年の「パリ～ルーアン走行会」に始まります。その後、フランス自動車クラブによる公式レース「パリ～ボルドー～パリレース」(1895)やアメリカ人ゴードン・ベネット提唱による国際レース「ゴードン・ベネット・トロフィーレース」(1900～1905)が開かれました。そして、1906年には世界初のグランプリレースで、現在のF1レースのルーツである「フランス・グランプリ(以下、フランスGP)」が開催されました。フランスGPは、パリの南西約150kmに位置する古い町ル・マン(Le Mans)の公道を使って開かれました。写真①は1908年に



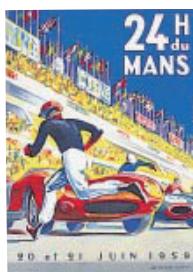
①
「第3回フランス・グランプリ」
(1908/フランス)
ジェオ・ブリック

行われた第3回大会のポスターです。中央の車両は(詳しく描かれてはいませんが)恐らくイターラでしょう。砂埃を立てて走る様子がスピード感を表現しています。1919年にレース専用のコースと施設が作られ、1921年にはこのコースに公道を継ぎ足したサーキットで行われました。

モータースポーツの歴史の中で「世界三大レース」といわれるのが、「ル・マン24時間レース(以下、ル・マン24H)」「モナコ・グランプリ(以下、モナコGP)」「インディアナポリス500マイルレース」です。写真②と③は、ル・マン24Hのポスター



②「ル・マン24H(1969)」
(1969/フランス)
アンドレ・デュルメル



③「ル・マン24H(1959)」
(1959/フランス)
ペリゴー

です。1923年5月26～27日に第1回が開催されたル・マン24Hは、24時間走行での走行距離数を競うもので、照明部品の耐久テストから発想されました。当時は「セダン型ボディの市販車でフェンダー、ランニング・ボード、前後のライト、ホーン、フード、バックミラーを備えること。1100cc未満の小型車は2座が可能、以上なら4座が必須。メーカー準備の4台から主催者側が2～3台を選択。」などの規定がありました。1925年にはスタート方式が変わり、②のようにコースのピット側に車両が整列し、反対側にはドライバーが向き合って③のように合図と一緒に走ってコックピットに飛び込み、エンジンを始動させてスタートしました。コックピットに急ぐドライバーや発進する車両などでピット前は大混乱し、観客は逆にそのスタートシーンに大変興奮しました。(1971年以降は「ローリング・スタート方式」)



④「第2回モナコ・グランプリ」
(1930/モナコ)
ファルクレーシ



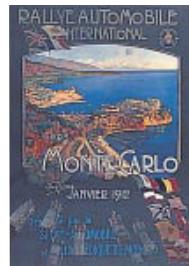
⑤「第15回モナコ・グランプリ」
(1957/モナコ)
B.ミーン

写真④と⑤は、モナコGPのポスターです。赤を基調にしたシャープ感のある④のポスターは、1929年に開始した第2回大会のポスターです。モナコGPはモナコ公国モンテカルロ市街地の公道を使用し、その地形から海岸沿いや坂の勾配、急カーブなどの変化に富んだコースとなっており、テクニックを要する緊張感溢れるレースとなっています。④のポスターは今回の企画展でスクリーンの左横にグラフィックで、⑤はポスター現物を展示して迫力を添えました。

2. ラリー

「ラリー」とは「1ヶ所に集まる」という意味で、市販車ベースの車両が公道を使

用して行う競技をいい、ここでは「モンテカルロ・ラリー」をご紹介します。1911年1月に行われた第1回モンテカルロ・ラリーは、パリ(フランス)、ベルリン(ドイツ)、ウィーン(オーストリア)、ブリュッセル(ベルギー)、ジュネーブ(スイス)、プローニュ(フランス)などのヨーロッパ各都市からアルプスの雪道を通じてモンテカルロに集結する長距離走行となるものでした。写真⑥は、第2回目の1912年に開催



⑥「第2回モンテカルロ・ラリー」
(1912/モナコ)
E.イクシメネス



⑦「ヤッコ」
(1959/フランス)
ジョ・アム

されたラリーのポスターです。この大会では参加車両も87台に増え、規模が大きく盛況な競技となりました。写真⑦は1919年フランスに設立されたオイルメーカー、ヤッコ社のポスターです。ヨーロッパでのレース活動を通じてオイルを開発し、数々の記録に貢献しました。⑦には、1959年モンテカルロ・ラリーにてシトロエンID19が優勝したことが描かれています。作品の左下には、スローガンである「L'HUILE DES RECORDS DU MONDE (THE OIL OF WORLD RECORDS : 世界記録を持つオイル)」と書かれています。ID19は、優れた走行安定性と悪路走破性を武器にしていましたが、ポスターでも豪雪の山道を走破するID19が描かれており、モンテカルロ・ラリーの悪路や悪天候の様子が描写されています。

参考文献

- ・「世界自動車大百科 週刊MOTOR CAR」
(株)日本メール・オーダー (1978～1980)
- ・トヨタ博物館企画展図録「疾走するマシンとその軌跡～モータースポーツの世界」(2003.10.7)

自動車黎明期の日本の道路事情 (7)

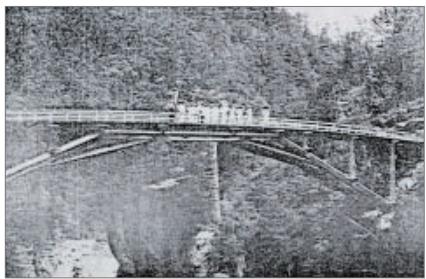
～京都、横浜・東京からのそれぞれの軽井沢行き～

明治中期、特に信越本線が全通した1893(明治26)年より外国人を中心に避暑地として名声を博していた軽井沢を目指して、1911(明治44)年に京都から名古屋経由、そして、1913(大正2)年に横浜から東京経由での軽井沢行きの旅行記が雑誌「自動車」第1巻第5・6号と第1巻第10号に掲載されている。理想的な滞在地の上松での4泊とその前後の不良最悪の道路事情や、徐行を余儀なくされた37kmにわたる横浜-東京間の道路事情等を紹介する。

(1) 京都から名古屋経由軽井沢

英国製の二人乗り小型車7/8hpスイフトに今回の旅行に必要な手荷物や16kgの缶詰類及び800km間走行用の揮発油、距離計、カバー、鉄管そして修繕器具等を積み込んでT.B.ブロー夫妻が京都を1911(明治44)年8月17日朝、軽井沢に向けて出発。間違った情報で名古屋を経由する約60km遠回りのルートをとったが、名古屋には順調にその日の午後3時に到着した。なお、この旅行で京都-名古屋間がスムーズであった証拠としては京都-軽井沢間往復約1100kmでの平均燃費は7.4km/lであったのに対し、京都→名古屋の約160kmでは9.2km/lを記録していることでも判る。

翌日、名古屋から貸自動車で瀬戸物(陶磁器)の仕入れに来る外国人のために立てられた「この道は自動車乗用車の為には至極危険なり」との標札がある個所を無事通り過ぎた後は、多治見から土岐(昼食)・瑞浪までは順調に進んだ。ここから中津川の先の落合までは「ここより落合に達する37km間こそ実に悪路の模範と称すべけれ」と1/5の急勾配や数度の切り返しで漸く曲がり終えることが出来る紆余曲折はなはだしい道を何とかクリアし、午後7時に予定の上松に到着した。「中山道中最良の宿泊所なるべし」と言わしめた旅館の接遇の良さ、鮮魚等の山河の美味しい食事、駒ヶ岳の雄姿や浦島太郎が覚醒した伝説の“寝覚の床”といった名所旧跡に遊び、上松に静養を兼ねてゆっくり4日間滞在。



上松 木曽川と橋

天国の上松に対し、その後の塩尻峠までの道のり、特に鳥居峠越えは二重苦、

三重苦の地獄となった。海拔1200mの鳥居峠までの急坂に加え、鉄道開通のために改悪となった道路、そして散布された荒石によるタイヤの破損等筆者をして「吾妻橋(上松の手前、落合の先)から奈良井(鳥居峠の先)に達する間では道路の粗悪なること言語に絶し、最早いかなる事情あるも再びこの道を過ぎらざるべし」と言わしめている。実際に帰路は現在の中央自動車道が通っている木曽山脈の東側を走って、西側の鳥居峠を避けている。

最悪の鳥居峠越えに対して塩尻峠は大変よく整備されていて、「何らの障害なく、自動車の全馬力を使用せずして容易に頂上に達すること得たり。その経験は余が自動車旅行中初めてのものなり」と言わせるほどであった。

下諏訪で旧大名の本陣であった亀屋旅館に5日間の静養滞在。この間、子供のいたずらで機械油約2ℓを失い、横浜から送ってもらう事故も発生し、反省。

5日後、最大の難所、日本の最高坂路として知られる海拔1530mの和田峠越えに挑戦することになった。下諏訪から約11kmの間で850mの高低差を登り、最後の3kmは1/4~1/5の勾配で同乗者下車させざるを得ない状況で漸く頂上に到達。

その後、長久保から軽井沢へは2ルートがあったが短い行程の笠取峠ルートを採った所、橋梁損壊が3ヶ所もあり、居あわせた人足の親切な助力で何とか難関を突破。ここでも帰路は別ルート(小諸経由)を採用せざるを得ないような悪路であった。

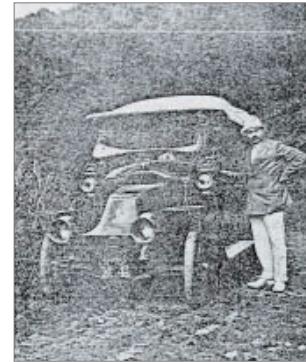
ほぼ初めての京都からの山河百里を越えての軽井沢敢行に現地の人々は目を見張った。

(2) 横浜から東京経由軽井沢

この行程は、軽井沢が外国人を中心にして避暑地化してきた背景から、前項の京都ルートに比べて、道は格段に整備されていた。

1913(大正2)年8月、L.スゾー氏一行5人が横浜を10馬力のクレマン・バイヤ

山本 厚夫



碓氷峠におけるスゾー氏とクレマン・バイヤード

ール車(仮)に乗って、午前10時に横浜を出発。その日の内に軽井沢に着いている。約200kmを8時間で走破し、平均時速は25km/h強を記録した。興味深いのは、埼玉県に入った所の戸田橋から坂本までの110kmは非常に良い道路状況で、荷馬車等も少なく相当な速度を記録したと記述している。また、難所と思われた碓氷峠も、事前の日本自動車俱楽部から群馬県知事への要請によって修繕されていて問題なく通過できた。逆に、行程中に問題にされたのは、横浜から東京二重橋までの37kmについて徐行を余儀なくされた道路状況である。翌号の雑誌『自動車第1巻第11号』の俱楽部社説では「京浜間の道路を改良せよ」との題で、「日本を訪問した外人は必ず横浜を見て、東都に入る。日本第一の大都會、最も交通量の多い京浜間の道路が、特に、川崎の橋梁(六郷橋か?)が出水の度に流出し、一時的な仮橋となっている等最も劣悪なるこんな状況では対外的に恥ずかしい」と強く道路の改良整備を要望している。

<完>

＜シリーズ全参考文献＞

- Nicholson著「Adventure's Road」Rinehart & Company, Inc. 1958年
- Schuster著「The Longest Auto Race」a John Day Book 1966年
- 大須賀和美収集資料集
 - ・雑誌「自動車」第1巻第1、2、5、6、7、9、10、11号 1912、1913年
 - ・第2巻第7号 1914年
 - ・第3巻第11、12号 1915年
 - ・NYタイムズ、報知新聞等明治期の各種新聞等
- 「日本自動車工業史稿1」自工会 1965年
- 野村和正著「峠の道路史」山海堂 1994年
- 「三島市史下巻(復刻)」三島市 1988年
- 木下良著「道と駅」大巧社 1998年
- イザベラ・バード著 高梨健吉訳注「日本奥地紀行」平凡社 2000年



山羽式蒸気自動車<模型> (1904年 明治37年 当館蔵)

予告

企画展「国産車誕生100年 日本くるま意外史」(仮題)

期間:2004年3月23日(火)~7月4日(日)

本展は、1904年(明治37年)山羽式蒸気自動車の誕生から100年目を記念し、国産車100年の歴史を從来とは違った切り口でご覧いただこうという企画展です。ご期待ください。

オリジナルキーホルダー



アイロンビーズ



予告

ウインターメモリー2004のお知らせ

館内で新春イベント「ウインターメモリー」を開催します。今回は、楽しい工作教室を行ないますので、ぜひご来館ください。

- オリジナルキーホルダーをつくろう／1月10~31日の土、日、祝日
オープンで温める小さく縮むシュリンクシートでキーホルダーを作ります。
- アイロンビーズであそぼう／1月10~12日の3日間
ビーズを使ってカラフルなクルマを作ります。



F1日本グランプリに出展

10月12日、F1日本グランプリ(鈴鹿)において、当館所蔵のトヨタ2000GTボンドカー・カトヨタのドライバー パニス選手を乗せてパレードしました。当時は小雨模様の天気でしたが、サーキットには15万人を越えるファンが訪れ、熱い視線を送っていました。パニス選手はレース前でしたが、観客に笑顔で手を振り声援に応えていました。



「鈴鹿ワールド・ラリー・フェスタ」出展

11月9日、鈴鹿サーキットで開催された「第5回鈴鹿ワールド・ラリー・フェスタ」に、当館収蔵車セリカ・ラリー車(ST165、1990年のサファリラリー優勝車)を出展しました。かつての「世界ラリー選手権」の名車を熱心に撮影するラリーファンの姿が見られるなど、多くのお客様の注目を浴びていました。



「コルモラーニ2003」に出展

9月20、21日、岐阜から全国へ発進する“クルマの魅力”あふれる一大イベント「コルモラーニ2003」が岐阜メモリアルセンターで開催。当館からメルセデスベンツ300SL(1955・独)、トヨタ7(1969)、トヨタ2000GTボンドカー(1966)など所蔵車両6台を出展しました。

生憎の天気でしたが、会場は終始賑わっていました。



のりもの文化シンポジウム

10月25日、熊本県人吉市で同市商工会議所主催のイベント「のりもの文化・ひととし大集合」が開催。シンポジウムでは当館の学芸員が“クルマの文化的価値とは”というテーマについて発表しました。イベントでは自動車のほか人力車、自転車、ホバークラフト、軽飛行機に至るまで様々な乗り物が集合。大勢の観客で賑わっていました。



NEW

博物館カレーに新しい味が仲間入り!

ミュージアムレストランの人気メニュー、博物館カレーは、ご家庭でご賞味いただけるようお持ち帰りパッケージもご用意しております。従来のビーフカレー、ハッシュドビーフに加えて、このたび野菜カレーが新登場しました。北海道産の低農薬野菜をたっぷり使用した、とてもヘルシーなカレーです。

450g(約2.5人分) 800円



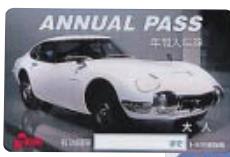
コースメニュー 2500円(税別)~

シェフのおすすめコースメニュー

11月25日より厨房改装のため閉店しておりましたレストランの営業を2004年1月6日より再開します。今まで以上に充実したメニュー、迅速なサービスをご提供いたします。この機会にコースメニューはいかがですか。この他にも豊富なメニューで皆さまのお越しをお待ちしています。

Back

Next



予告

年間パスポート【個人券:シルバー】を販売

2004年1月より、年間パスポートにシルバー券(65歳以上)が加わります。

有効期限は購入日から1年間、何度もご入館いただけます。本館1階受付で取扱っています。

・個人券(購入者本人に限り有効)

大人 3000円

シルバー(購入時満65才以上) 1500円

中高生 2000円 小学生 1000円

・ファミリー券(購入者と同居のご家族あわせて5人まで)
5000円



「愛・地球博」入場券・引換券で割引入館

「愛・地球博」入場券および引換券をお持ちの方は、団体割引料金でご入館いただけます。

【期間】2003年9月25日～2005年9月30日

	一般料金	団体割引料金
大人	1000円	800円
シルバー	500円	400円
中高生	600円	400円
小学生	400円	300円

※1枚につき1名様限り有効
※他の割引との併用はできません。



小学生にプレゼント実施中!

2004年4月4日(日)まで、小学生(有料にて入館)にペーパークラフトとぬりえをセットしてプレゼントしています。

※学校行事による来館はプレゼントの対象とはなりませんのでご了承ください。

年末年始 開館情報

年末は12月24日(木)まで、年始は1月6日(火)から開館します。開館時間は9:30～17:00です。

読者の声

●毎回楽しみにしています。今年の夏は、用事で博物館にいけなくてがっかりしています。「博覧会と自動車」がメガウェブでも見学できそうなので、ぜひ行きたいと思います。

栃木県宇都宮市 真井俊夫さん

●企画展「クルマランド」のスカイラインとフェアレディZ、パブリカとトヨタハチ…田中むねよしさんのカーデザインは感心しますね。

高知県高知市 開 真之さん

●毎回いろいろな車の紹介や解説、楽しんでいます。企画展のマンガによる説明もわかりやすく良いと思いました。

茨城県西茨城郡 岡村正治さん

NEW

ホームページをリニューアル!

トヨタ博物館のホームページの“顔”が変わったのはご存知ですか?

12月8日よりトップページが一新。中身も4月から変身する予定ですのでご期待ください。

ホームページ

<http://www.toyota.co.jp/Museum/index-j.html>

TAMクイズ

このクルマは
なんでしょう?
(本誌に登場し
たクルマです)



＜応募方法＞

ハガキまたはEメールに

クイズの答え、住所、氏名、年齢、性別、電話番号、意見・感想、本誌をご覧になったかをご記入の上、ご応募ください。

(締切り:平成16年1月31日消印有効)

正解者の中から抽選で10名の方に「F1カーウレタンクラフト工作セット」をプレゼント。

＜送り先＞

〒480-1131

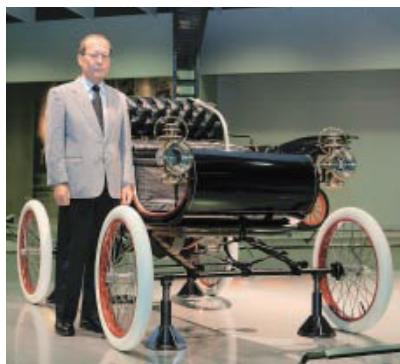
愛知県長久手町 トヨタ博物館クイズ係

＜メールアドレス＞

XK-kandayori@mail.toyota.co.jp

●先号の答えは「デイムラー タイプ45」でした。

退任にあたり



このたび建設準備から16年間におよぶ博物館勤務を終えることとなりました。すべて手探りの状態での博物館づくりから始まり、平成元年の開館以降、運営管理、広報普及、学芸そして館長職と全分野を経験、大過なく過ごすことができました。この間の関係各位の絶大なるご支援、ご協力に心より感謝申しあげる次第です。これからは今まで以上に、流れや変化は急激となると考えられ、「不易流行」を基本としつつ、柔軟な変化への対応がより肝要とされるところであります。今後の館員の努力に期待するとともに、関係各位には引き続き、博物館へのご支援、ご鞭撻のほどお願い申しあげまして、退任のあいさつとします。

平成15年12月

トヨタ博物館 前館長 山本厚夫



表紙イラスト レーターから

太田隆司さん

放射状の天井、無機質でシャープな展示空間にある緊張感は往々を彷彿とさせる夢の世界。

一方、来館者のさまざまな表情を描くことで、いま人々に愛されている博物館の生命感を表現しました。

編集後記

「クルマと私」は毎回取材が楽しみな企画です。あまりジャンルが偏らないよう、楽しいお話を伺えそうな方を選んでいますが、必ずしもマニアの方ということではありません。いずれの方も、それぞれにクルマに対する思い出や思い入れがあり、しっかりとしたご自分の意見をお持ちなのにには、いつも感心させられます。取り上げてほしい方がいらっしゃいましたら、ご一報下さい。

(松本秀夫)



(この原画をご希望の方に差し上げます。TAMクイズと同じ要領で「原画希望」と記入のうえ、ご応募ください)

Back