

クルマとモード

～ベル・エポックからモダニズムへ

期間：10月6日～12月11日

会場：本館2階特別展示室

今回の企画展では、自動車が生誕した19世紀末から発展期の20世紀中頃までの時代をとらえ、特に欧米の「モータリゼーション」と「人々の装いや生活」の関係を、車両や服飾、装飾品、リトグラフ、文献、映像などで概観しました。



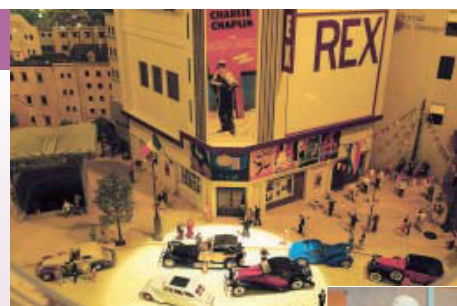
スイフト9HP (1905 イギリス)
イギリス最古の自転車製造会社を前身に
もち、シンプルな構造を特徴とする小型車。



パナール・ルヴァッソール
(1906 フランス)
パナール・ルヴァッソール社はエン
ジンを前に置き、後輪を駆動する
FR方式を初めて採用し、自動車技
術の基礎を築いた。

III. ファッション化：1920～1949年

1920～40年代は中産階級が台頭し、ライフスタイルにファッション性を求めた時代。実用車もハイグレード化していきました。



1920～40年代スタイル

I. 黎明期：1830～1900年

ガソリン自動車誕生以前は、交通手段として主に馬や馬車が使われていました。1886年にドイツでガソリン自動車が生誕し、その後人々の移動範囲は広がっていきます。



II. 発展期：1900～1920年

ガソリン自動車が生誕後、1908年のフォード・モデルT登場の頃までに自動車の基礎技術が完成。その後アメリカ、ヨーロッパの順で量産・普及していきました。



クリノリン・スタイル パスル・スタイル



アール・ヌーヴォー・スタイル (前期)



ド・ディオン・ブートン (1899 フランス)

軽量で信頼性の高いエンジンを搭載し、その機動性と低価格でたちまちヨーロッパ市場で最もポピュラーとなった車。



アール・ヌーヴォー・スタイル (後期)



1910年代スタイル



ルノー・タイプDJ (1913 フランス)

運転席と客席を完全に分離したリムジンボディを持つ高級車。



フォード・モデルT ツーリング (1913 イギリス)

大量生産によるコストダウンや運転の簡素化により大衆化を図り、1908年から19年間に1500万台以上も生産されたベストセラーカー。



メルセデスベンツ 500K (1935 ドイツ)

スーパーチャージャー付直列8気筒OHVエンジン搭載の高度に洗練された高級スポーツカー。



ブジョー 402 (1938 フランス)

アメリカのデ・ソート／クライスラー エアフローの影響を受けて、大胆な流線型を採用して成功した初のヨーロッパ車。



MG-TC (1947 イギリス)

MGの戦後初のモデル。TCはその多くが北米に輸出され小型スポーツカーブームを引き起こした。



一枚の写真



思い出の



当時のガソリンスタンドや運転試験場、新車撮影会など懐かしい写真、秘蔵の写真も！



応募者のコメントは読んでいると思わずニヤリ・ホロリとさせられます



クルマ



一枚の写真 思い出のクルマ

2006年1月4日(水)～ 3月26日(日)

次回の企画展は「人・街・クルマ」をテーマに、公募した昭和30～40年代の写真から当時を振り返る展示です。名古屋テレビ塔が出来たばかりの景色、憧れの車の前でのワンショット、盛況な新車撮影会など、皆さん共通の生活史、世代史を紹介します。



秋のイベント

わくわく ウィークエンド 2005

10月1日～11月20日の土日を中心に館内イベントを行ないました。今年は、「同乗試乗会」「工作教室」「モード撮影会」を実施し、子どもからお年寄りまで幅広い年齢層の方で賑わいました。

同乗試乗会では、ジャガーXK120(1951年・イギリス)などのスポーツカーを週替りで出展し、抽選で当たった方に乘っていただける企画を行なったところ、大変人気を集めました。

同乗試乗会

週替りのスポーツカーの他、バックロード ツインシックス(1920年・アメリカ)、キャデラック エルドラド(1959年・アメリカ)、小型バス・ジブニー(1991年・フィリピン)の試乗会を敷地内走行コースで実施しました。



バックロードとキャデラック

ニッサン フェアレディZ (1972年)



ジブニー



会場の様子

工作教室

新館のホールでは、「ウレタンクラフト」「ペーパークラフト」「ぬりえ」の工作イベントを行ないました。ウレタンクラフトの中でもトヨタ スポーツ800は人気が高く、多い日は1日に200人以上の参加者がありました。今回も子どものためにがんばって工作をするお父さんの姿があちこちで見られ、完成すると子どもたちはとても嬉しそうに遊んでいました。



「お父さんがんばって!」



ペーパークラフト
「トヨタ ポンネットバス」「ホンダ シビック」



ウレタンクラフト「トヨタ スポーツ800」



大はしゃぎの
子どもたち



ぬりえ



気分はモデル!?

モード撮影会

企画展「クルマとモード展」の会場内に、女性用のドレスや男性用のジャケットなどを用意し、クラシカルな衣裳を身に着けて記念写真が撮れるコーナーを設けました。乗車可能なスイフト(1905年・イギリス)も出展し、注目を集めていました。

ランチア アストウーラ ティーポ233C

1936年（昭和11年）

● 長×幅×高：5227×1734×1598mm ● 軸距離：3100mm ● エンジン：水冷V型8気筒OHC 2972cm³ 82ps {60kW} / 4000min⁻¹



ランチア アストゥーラ ティーポ233C

(1936年・イタリア)

杉浦 孝彦

当館2階の欧米車ゾーンに、ブルーの外板色の「ランチア アストゥーラ」が展示してあります。カーデザインに興味がある者には、一見してピニンファリーナの作品だとわかるでしょう。今回は、ランチアアストゥーラ(古代ローマの街道名)と、その車体をデザインしたカロッツェリア※の雄「ピニンファリーナ」を紹介します。(※注1参照)

ちなみに、このボディにとても似合っている鮮やかなブルーのメタリック・カラー塗装は当時の外板色ではなく、レストア時に再塗装されたものです。現代の自動車には多用されているメタリック・カラーは、顔料にアルミニウム金属粉(鱗片状)を加えた塗料で、金属粉により複雑な反射効果を出します。メタリック・カラー塗料は、1930年代の自動車用に開発されていましたが、今のような光沢はありませんでした。(自動車塗料は1920年代まで刷毛で塗られていました)第2次大戦後、エアスプレー塗装が用いられるようになり、塗料材質の改良と相まって普及し始めます。わが国でメタリック・カラー車が出現したのは昭和30年代の初め(1950年代半ば)で、ごく一部の高級車に使われました。

1 1930年頃のヨーロッパの自動車市場

1920年代に始まった実用車の高級化

は、1930年代に入るとさらにエスカレートし、上流階級だけのクルマであった大型高級車が、一般のお金持ち市民にも所有できるようになってきました。ヨーロッパでは、依然として伝統的なコーチビルダー(カロッツェリア)の職人芸による豪華車も重視されていました。一方、性能面では自動車の技術開発が一巡して走行性能が向上し、人々は自分で高級車を運転しドライブを楽しむ始めました。

2 ランチアの歴史と「ラムダ」「アストゥーラ」

ランチアの創始者ヴィンチェンツォ・ランチアは1881年にイタリア・トリノに生まれ、フィアット社のテストドライバー(レーシングドライバーに等しい)などを経験し、25歳で独立しランチア社を創立しました。「アストゥーラ」の前身にあたるランチア車の最高傑作「ラムダ」は1922年にデビューし、31年まで13000台生産されています。ラムダは純粋なスポーツカーではありませんでしたが、レースでも好成績をおさめています。簡単にラムダの特徴を3点説明します。

1. 狭角V型4気筒エンジンを採用したこと

一般にV型エンジンは、直列エンジンに比べ軽量化ができるという特徴があります。(V型自体は19世紀末に開発されている)ランチアのV型エンジン(図2)

は、通常のバンク角(2つのシリンダー列がなす角度)は60度又は90度であるのに対し13度ときわめて狭く、エンジンの幅をコンパクトにしています。

2. 前輪に「スライディング・ピラー式」と呼ばれた独立懸架方式で走行安定性を高めたこと

3. ボディ・シャシーの一体構造を採用したこと(史上初)

1920年代のボディは単純な梯子型フレームに木骨と鉄板のボディが一般的でした。ラムダは2ミリ厚の鋼板をプレス加工し、シャシーを兼ねる床とサイドウォールの一体構造はボディ剛性が高く革命的でした。一方、アストゥーラは図1にあるように一体構造ではありませんでした。カロッツェリアの架装などによる車型種類の豊富さを優先したと思われる。

ラムダの後継車アストゥーラの生産が始まる1931年頃は世界的不況下で、高価格車のマーケットは急速に縮小しつつあり、ランチア社は3リッター以下の中級車の生産に専念していきます。

自社のアストゥーラ標準車型は6窓及び4窓のセダン(図3)でしたが、他にピニンファリーナ、ベルトーネ、ツーリング等のセミ・カスタム ボディがランチア社のカタログに載っています。プロポーションの良い「アストゥーラ」のシャシーは、有名なカロッツェリアの恰好の架装車として、



写真1. カーバッジ「ランチア」
ランチアとは、イタリア語で長槍(やり)の意。この槍にランチアの旗が付けられて、十字軍の旗がデザインされた。



写真2. バッジ「ピニンファリーナ」
ボディ横にカロッツェリア・ピニンファリーのマークが付く。

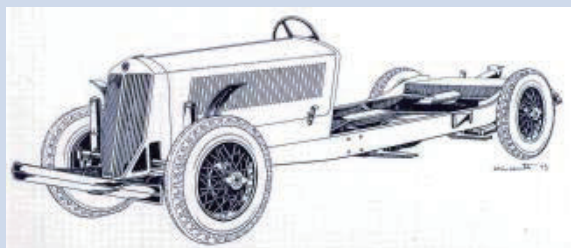


図1. アストゥーラのシャシー

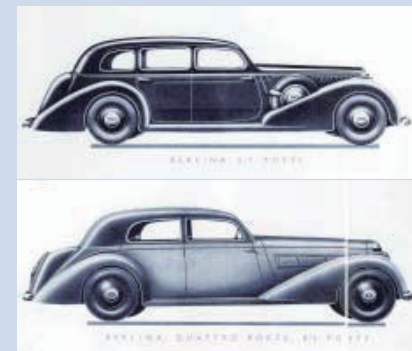
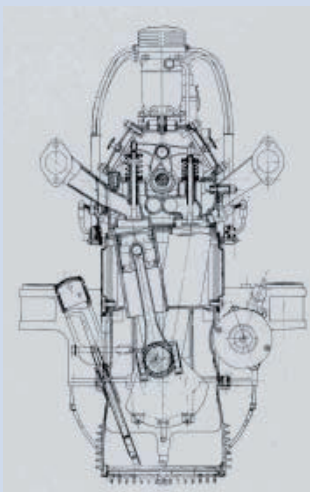


図3. アストゥーラのカatalog

図2. エンジン断面イラスト
V型エンジンだが、実際のエンジンを見るとバンク角度13度と狭いので直列エンジンのように見える。

エレガントなスタイルと高性能をあわせ持つグラン・ツーリスモが数多く生み出されました。

3 カロツツェリア・ピニンファリーナ

「ピニンファリーナ」は現在でも、最も成功しているカロツツェリアです。100年前、自動車を作り始められた頃、その車体は馬車製造の業者（コーチビルダー）が製造していました。

1920年代頃までの自動車の車体は、各部がそれぞれの機能に応じて独立した形をしていました。たとえばボディ全体は人が乗る箱であり、ボンネットはエンジンの覆い、ラジエターは冷却水を冷やすための放熱機能、フェンダーは泥除け、ステップは乗降のための踏み板、ヘッドライトは夜間進行方向を照らし出す前照灯、トランクは荷物を入れる箱という具合です。

1920年代末になると、より高速で走るために空気抵抗への関心の高まりや、車の量産化に適した形状の必要性、全鋼板製車体などの設計技術やプレス生産技術の進歩など、自動車の形態を大きく変えていく要素が結集してきます。そんな中、ピニンファリーナが現れます。

35歳（1930年）で独立したピニンファリーナは、数年後には彼特有のデザインの特徴が現れてきます。当時の感覚でいえば近代的な“流線化”です。空気抵抗

を最少にする形状は古くから研究され、20世紀に入ると、弾丸や船・ボートの形状をした実験車が現れました。しかし、理論的には正しくとも商品としての魅力を持つ形状ではありませんでした。空気抵抗の少ない形を“デザインする”とは、それぞれの独立した部分を単にスムーズに覆うだけの単純作業ではありません。各部を合理的に統合したり、一つの造形物として再構築して自動車の機能に基づく理想的な形態を追求することです。ピニンファリーナは「空力的形状」を切り口として新しいスタイルを創造していったのです。文章だけの説明では伝わりにくいので、その特徴を最も現している部分（写真3、4）を掲載しました。アストゥーラのリアビューです。（私自身、当館展示車の中で最も美しいと思っています）サイドから見ると流れるようなシルエットやそれぞれのライン、後方からは甲虫の背のような固まり感と張りのある面が見事に融合しています。眺める位置により刻々とドラマチックな変化を見せます。しかも、メッキのモールディングやバンパー、テールランプ、トランク・ヒンジ（蝶番）などの高い完成度を持つ部品は、全体を見事に引き締めています。アストゥーラは、見事なボディ・ワークで魅力的なスタイルを実現しました。

ランチアとピニンファリーナの親密な友情は急速にカスタムボディ事業提携

に進んでいきました。ピニンファリーナがアストゥーラのデザインを手掛けることで、彼特有の端正でエレガントなラインを確立したと言えます。

第2次大戦が始まる直前には、カロツツェリア・ピニンファリーナの規模は従業員500名、工場建屋9250平方メートル、年産800台の規模に達したと言われます。

※（注1）カロツツェリア（Carrozzeria伊）昔は高級な馬車等の車体部分を作る小さな工場あるいは業者。現在では自動車の車体を専門に、少量生産あるいは特別注文による製作を行う工房をさす。これらの中には、イタリアのピニンファリーナやベルトーネのように、自らデザインし、それを製作するところも多く、カロツツェリアが自動車デザインに貢献した役割は大きい。コーチビルダー（Coach Builder英）も同義語だが、イギリスで高級車を入念に設計・製作する工房をさす場合が多い。

<参考文献>

- ・「塗装の事典」朝倉出版
- ・「ランチアの歴史」CARグラフィック 1964年2月号
- ・「世界のクルマ事典」折口透・林信次著 グランプリ出版
- ・「ピニンファリーナ1」高島鎮雄編集 二玄社
- ・「ピニンファリーナの60年」二玄社
- ・「THE HISTORY OF LANCIA 1906-1989」
- ・「LANCIA」Peter Garnier編著
- ・「LANCIA」Ferruccio Bernabo編集 AUTOMOBILIA
- ・「自動車用語事典」トヨタ自動車技術会



写真3. リア側面視



写真4. リア背面視



写真5. 計器盤

中央にスピードメーターとタコメーターを配し、手前（助手席側）のスイッチ類はオイル潤滑用ノブ・計器と思える。上側が前倒するウインドーの下にある黒い丸缶はワイパー・モーター。



写真6. 室内シート

現在でも世界先端を誇るイタリア革製品。このシートデザインはその骨頂を示す。

ハートを刺激するクルマが好きです

私の生まれは兵庫県の新宮町という田舎町。家にはクルマはなかったし高校までずっとそこで育ったから、その頃の自動車にまつわる思い出はありません。そんな私にとって初めて身近に接したクルマっていうならサニークーペかな。司法試験合格後まもなく彼女ができて、その彼女が乗っていたのがこのクルマなんですよ。当時私はまだ免許を持っていなかったの、ちょっと触らせてもらう程度でもっばら助手席に乗せてもらってましたね。念のため言うと、その彼女は今の女房で、僕よりも運転が上手いのでその面ではずっと頭があがりません。

自分で初めてクルマを持ったのは、法務省に入った後、30歳でシアトル州の大学で法律を勉強することにした時でした。渡米してまもなく知人の日本人牧師からGMのポンティアック・テンペストを譲ってもらうことにしました。確か800ドルと記憶しています。このクルマは自分で手にした初めてのクルマであったせいかとても思い入れが強く、今でもクルマというこのポンティアックが原形としてイメージに登場するんです。

ポンティアックと過ごした日々は、僕のアメリカでの嵐のような青春そのものでした。まず運転免許を取るのが一騒動だったんですよ。筆記は一発でパスしたんですが実技でてこずりまして……。と言うのも驚くことに向こうは自分でクルマを持ち込んで実技試験を受けるんですよ。免許の試験を受けに自分でクルマを運転して行くのは変ですけど、そこはアメリカ、鷹揚なもんです。私もポンティアックで行ったのですが、何しろクルマを運転するのが初めてに近い状態だったので試験中にハンドル操作を誤り歩道に乗り上げたり、止まっているクルマにぶつかったりとさんざんな結果でした。でも試験官も慣れたもんで、ぶつけた時も早く逃げろって合図するんですよ。そんなこんなで5回目の挑戦でやっと合格しました。そうしたら試験官が拍手してくれましてね、そりや



弁護士
丸山和也さん

嬉しかったですよ。早速女房といっしょにあちこちドライブに行きました。シアトル郊外には大自然を満喫できる所がたくさんあり、ワシントン湖やマウントレーニアなんて特に感激しましたね。

自分のクルマを持ってしばらくすると、メンテナンスに懲りだしました。何せ中古なのでよく故障するし、アメリカには車検もないので自然に自分でクルマいじりをやるようになったんですよ。それで少しずつ構造にも興味が出てきて、法律を学ぶかたわらコミュニティカレッジの自動車メンテナンスコースに通ったりもしました。しまいには周囲の人たちのクルマのちょっとした故障なら直せるまでに腕をあげましたね。

ポンティアックの次に買ったのはアメリカン・モータースのクルマでした。名前は覚えていませんがオークションで買いました。このクルマには、泣かされました。ボロいので次から次へと故障が出るので



愛車ポンティアックとともに

す。たとえば突然ライトがついて消そうと思っても消えなかったり、天井から雨漏りしたり。一番怖かったのは走行中にアクセルが戻らず、慌ててペダルを何度か踏んでやっと戻った時でした。こんなことが毎日のように発生しましたが、なぜかこんなクルマに限って愛着が持てるのですから不思議なもんです。

その後はロサンゼルスに移り、法律事務所に勤めました。その頃の愛車は小型のフィアット。マニュアルシフトで小気味良く走るクルマでしたが、めったに雨の降らないロスで雨漏りしたのには驚きました。そして最後はフォードに行き着きました。フワッとした乗り心地のいかにもアメリカ車といったクルマで、故障もなくそれまでの肩身の狭い思いからやっと解放された思いがしました。

帰国後の1980年に今の法律事務所を開設しました。一時赤いクーペやオープンカーに乗っていたこともありますが、今はベンツEクラスとパジェロを愛用しています。高速で遠出する時はベンツ、那須、鎌倉、大磯など自然の中で過ごしたい時にはパジェロに乗って行きます。どちらかというと1台のクルマを長く乗り続けるほうですが、さすがに10年近く経ったのと車内でゆったりする空間がほしかったので、近々トヨタのワゴン車を買うことにしました。

今は忙しくて出来ませんが、自分で整備したり修理しながら走らせるクルマも味があっていいと思いますし、乗心地の良い大型のリムジンやスピードが楽しめるスポーツカーにも魅力を感じます。自分の思いを詰め込んだハートを刺激するクルマを注文して乗る、言うならばオーダーメイドのクルマに乗るのが理想ですね。

丸山和也（まるやま・かずや）
1946年兵庫県生まれ。早稲田大学法学部卒業後、法務省を経て70年に司法試験合格。76年に渡米、ワシントン大学ロースクール卒業の後ロサンゼルス法律事務所3年間勤務。80年に帰国。企業間の紛争・交渉などの国際法務を得意とする他、個人間の問題にも幅広く取り組む。現在、丸山国際法律特許事務所代表。

クラシックカーの運転方法(3)

ベイカー エレクトリックの運転方法

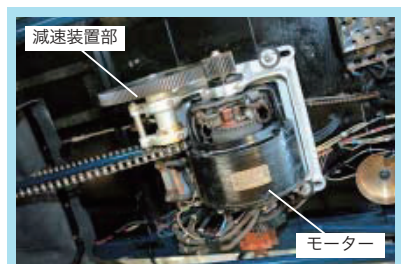
塚田 光雄

今回はベイカー エレクトリック(1902年・米)の運転方法についてご紹介します。

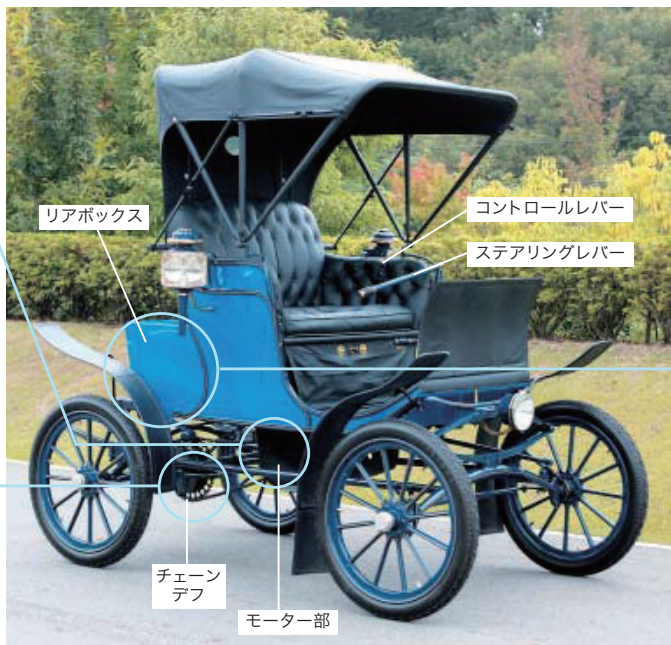
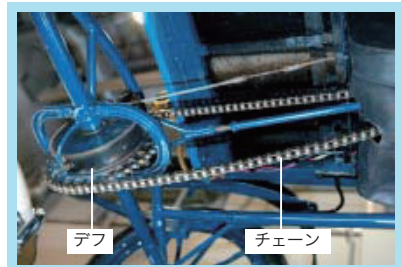
アメリカではガソリン自動車普及後も、長い間、電気自動車が作られていました。

始動時にクランクを回す必要がなく、発進から走行までコントロールレバー一本で簡単に運転できることで女性にも人気があり、平坦路では時速40km、一回の充電で最長約80kmの走行ができました。

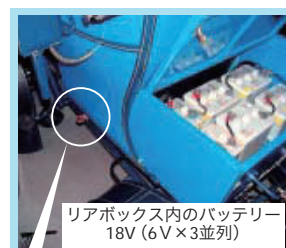
【車両下側より撮影】



(カバーを取り外し撮影)



【車両左側のサイドステップ部】



～始動

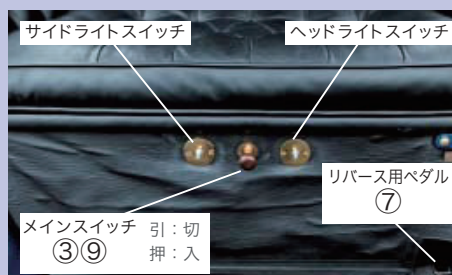
- ① パーキングブレーキがかかっていることを確認する
注) パーキングブレーキと減速ブレーキを兼用している
注) フットブレーキペダルを踏み込んで少し左側にスライドさせ、パーキングブレーキをかける



- ② コントロールレバーが停止位置にない場合は、停止位置にする



- ③ メインスイッチを押し込んで電源を入れる



走行～停止

- ④ フットブレーキペダルを踏み、パーキングブレーキを解除する
- ⑤ コントロールレバーをゆっくりと前に倒して発進、走行させる
注) 速度調節はコントロールレバーを前側に倒してスピードを上げ、手前に引いてスピードを下げる
注) 減速時はフットブレーキペダルを踏んで速度制御をする
注) コントロールレバーの位置に応じて、モーター回転数が3段階に変わる(発進～低速～高速)
- ⑥ ステアリングレバーでハンドル操作をする
注) ステアリングレバーを前に押して左折し、後ろに引いて右折する
- ⑦ 後退は、リバース用ペダルを踏んだまま、コントロールレバーをゆっくりと前に倒す
- ⑧ 停車する時は、コントロールレバーを後ろまで引いて、停止位置にし、フットブレーキペダルを踏んで左側へスライドさせ、パーキングブレーキをかける
- ⑨ メインスイッチを引っ張って電源を切る

三菱500 (A11型) のレストレーション

三菱500は1955年(昭和30年)に通産省(当時)が発表した「国民車構想」に対し新三菱重工業(株)(当時)が開発した車両で、他社がほとんどエンジンを360cc以下の軽自動車枠内で開発していたのに対し、三菱は敢えて500ccとしたことで注目されました。モノコックボディ、リヤエンジンリヤドライブ(RR)方式、4輪独立懸架装置などを採用するとともに、日本で最初に自動車設計に風洞実験を採用するなど航空機メーカーらしい発想も特徴です。1960年に発売、翌年600ccに増強されたスーパーデラックス(当車)が登場しました。

沖野 嘉幸

レストア前



レストア完成後 (全長3160mm 全幅1390mm 全高1380mm 軸距離2065mm)



修復の基になった車両は塗装がオリジナルと違う色に塗り変えられていて、塗面を剥がすと予想以上にボディ腐食がひどく、特に床面の鉄板やドア、フェンダーの下部などは所々穴が開いている状態でした。このため手作業による板金補修作業に長時間を要しました。

エンジン関係



エンジンを車両から降ろす



エンジン分解



ピストン異常なし
デストリビューターも分解



エンジン組み付け後、車両に搭載

シャシー関係



トランスミッションをエンジンと分離



トランスミッション
オーバーホール



クラッチ部品も分解
ライニングは新規張り替え



サスペンション、ディスクホイール等も分解

ボディ関係



フロントフェンダー
腐食部分を切断



切断箇所を現物合わせて鋼板から
板金成形して溶接



車内床面の腐食部分
現物合わせにて製作



フロントバンパー
現物合わせで手造り製作

その他の部品



ホイールキャップ
腐食して穴があいている



錆落し後、穴あき部分をパテ補修して
樹脂メッキ仕上げ



排気マフラー
腐食してボロボロ、穴あき



現物合わせにより二分割で板金製作して
溶接仕上げ

昭和30～40年の雑誌(2) 自動車雑誌の映画紹介記事(2)

トヨペット・クラウン 販売に賭ける男の物語

西川 稔

1. はじめに

今回『自動車ジュニア』昭和34年(1959)7月創刊号から、トヨペット・クラウンが登場する映画を紹介しよう。

■東宝映画《サラリーマン出世太閤記 課長一番槍》
 筧正典監督(シリーズ第4作目)
 〈出演〉小林桂樹 加東大介 団令子 淡路恵子 左ト全ほか
 〈物語〉

東南大学応援団長として神宮球場に勇名を轟かせた木下秀吉(小林桂樹)は、卒業後希望どおり日本自動車に入社し、持ち前の馬力と蛮力を豪傑社長左右田(加東大介)に認められ、3年後には早くも宣伝係長に抜擢されるという異例の出世ぶり。ライバル会社、東西自動車との広告、販売合戦に挑む。(中略)

東西自動車が銀座にネオン塔を計画中という噂をキャッチした秀吉は、日本自動車も日本一の広告塔を建てなければと社長に進言した。

ネオン会社のヨロメキ社長(淡路恵子)のおかげで広告塔が完成し無事、アトラス号を塔の上に乗せることに成功した。

ところが、秀吉にうらみのあるインチキ新聞社の石川(左ト全)が夜陰に乗じて、アトラス号を止めてあるネジを抜いてしまった。そのためアトラス号は、一夜にして地上に落下。そのため、左右田社長は昂奮のあまり、つい口ぐせの「お前はクビだ!」と、どなってしまう。その言葉を真正直に受けとった秀吉は意気消沈する。しかし、学生時代から行きつけの食堂・パチクリ軒の娘エイ子(団令子)は、きたるべき秋の東京～大阪間ラリーに秀吉が、母校東南大学代表としてアトラス号に乗って参加し、汚名を挽回するように勧めるのだった。

ここまでが映画の前半部分。ところで、当館では平成13年(2001)4月に「日本映画の中のクルマたち」と題する企画展を開催した。その時、この「サラリーマン出世太閤記」シリーズ第1作(筧正典監督 昭和32年)を紹介し、映画の一部を会場で放映したので、ご記憶の方も多いと思う。主人公秀吉が入社した日本自動車の新型車がアトラス号という設定で、発売間もないトヨペット・クラウンが使われている。

2. 話題を集めた数奇屋橋の大広告塔

『自動車ジュニア』で紹介しているこの映画は、シリーズ4作目である。「銀座の広告塔」とは、東京・銀座、数奇屋橋ビル屋上の大ネオン塔のことで、昭和30年12月に完成。16mの円筒上に、当初はトヨペット・クラウンを設置する予定であったが、都合により最初はトヨペット・コロナ(ST10型)を地上からつり上げ方式で、設置したのがはじまりという。

その後、昭和33年11月にトヨペット・クラウンデラックス(RS21型)を設置し、この時から、代々のクラウンをこの塔に登場させることになり、昭和40年2月まで塔上の展示が行われ、大きな話題となったという。

この広告塔に悪者が出現し、クルマが落下してしまうなどという重大事故が発生した事実は、もちろんない。あくまで映画の中の話である。念のため! 再び、映画のストーリーにもどろう。

いよいよ東京～大阪間ラリーがスタートした。快調に進む秀吉たち東南大学チームが運転するアトラス号は、ライバル・東西自動車のクルマが踏切で故障したのを救ったために、ついに2位でゴールイン。だが、東西自動車の申し出で東南大学チームのアトラス号が1位をとることになった。こうして秀吉は、この勝利をきっかけに会社に復帰し、課長一番槍を手に入れるのである。

3. 大学自動車部の活動を背景に

この時代、各大学の自動車部はなかなか活発に活動していたようだ。ちょうど『自動車ジュニア』創刊号にも、連載企画として「モータリゼーションにつどう若き群像―学園の自動車部めぐり」という記事が、4ページにわたって掲載されている。

第1回目は、都の西北・早稲田大学。同校自動車部の部員総数は100名(女性10数名を含む)を超え、パカード・リムジン(1937年)やキャデラック(1936年)を含む11台の「部車」

を保有。部員たちは毎日、「まっくろに油にまみれて、車の整備や、むつかしい講義、厳しい運転練習に励んでいる」とレポートしている。また、「秋に行われた全日本学生東京～大阪間ラリーでも優勝した」と、輝かしい成績の一端も紹介されている。

いまだ自動車が高嶺の花で、自家用車を持つなど夢であった昭和30年代のはじめ、人々は映画に登場するクルマを憧れの目で見つめていたことだろう。同時に、ちょうど大学の自動車部の



数奇屋橋ネオン塔のクラウンRS31型(昭和36年)



早稲田大学自動車部の紹介記事



トヨペット・クラウン(昭和30年 当館蔵)

活動が盛んになってきた頃であり、大学対抗ラリーは、沿道の人々の大きな声援を受けたことだろう。この映画は、そんな様子を垣間見ることができる映画と言える。



予告 お正月イベント ウィンターメモリー2006開催！

期間：2006年1月4日（水）～9日（月・祝）

◆なりきり写真館 （新館 1階大ホール）

トヨタF1カーと2台のクラシックカーをご用意。レーシングスーツを着てF1ドライバーに、クラシカルなドレスでは淑女になりきって写真を撮ってみませんか。

◆思い出スタンプ （本館 2階特別展示室）

企画展「一枚の写真 思い出のクルマ」に登場する懐かしい車のスタンプを押そう！

予告

2006年 年間行事予定

■企画展

1/4 3/26	「一枚の写真 思い出のクルマ」	一般から募集した写真（昭和30～40年代）を同時代の車両等と併せて紹介。
4/11 6/25	「1980年代の日本車 ～若者に愛されたクルマたち」	1980年代に若者に愛されたデートカーなどを紹介。
7月初旬 9月初旬	「はたらくクルマ集合」	子どもに人気のある働くクルマをテーマにした親子向け企画。
9月下旬 11月下旬	「アメリカ車の広告／デザイン用 カードローイング」	1950～70年代アメリカ車の広告／デザイン用ドローイングを紹介。

タイトルは仮題です。予告なく展示内容や時期を変更する場合があります。

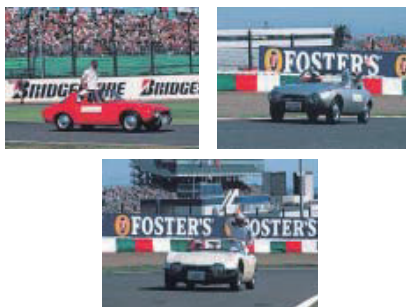
■イベント

1/4～1/9	ウィンターメモリー2006
3月下旬～4月上旬	スプリングイベント2006
5月上旬	ゴールデンウィークイベント2006
5/28（日）	第17回クラシックカー・フェスティバル （愛知県豊田市 フォレストスタジアムにて）
8月中旬	サマーメモリー2006
10月～11月中旬の週末	わくわくウィークエンド2006



東京モーターショーに出展＆走行

第39回東京モーターショー（10/19～11/6）では開催50周年を記念して、各時代を代表する名車とともにその歴史を振り返る特別展示を開催。当館所蔵のトヨペットクラウン RSD型（1956）、カローラ KE10型（1967）が展示されました。またクラウンは18日、日比谷公園のプレスレビューでも走行、展示されました。



2000GT 日本GPでプレ走行

10月9日、F1グランプリ鈴鹿において当館所蔵車のトヨタ2000GTボンドカーと2台のトヨタスポーツ800が、F1ドライバーのヤルノ・トゥルー選手とラルフ・シューマッハ選手らを乗せてパレード走行しました。選手たちはコースを一周しながら、満員の観客の声援に手を振って応えていました。



NISMOフェスティバルに トヨタ7登場

12月4日、富士スピードウェイでニッサン・モータースポーツ・インターナショナル（株）主催「NISMOフェスティバル」が開催。当館所蔵のトヨタ7が、R380、R381、R382と並走、当時のレースを再現しました。トヨタ7の走行は事前案内されておらず、夢の競演にスタンドから歓声が沸いていました。



世界の自動車博物館仲間に トヨタ博物館を紹介

10月10日から4日間、デトロイトで世界自動車博物館フォーラムが開かれました（隔年開催）。世界15カ国の自動車博物館から約100名が出席し、発表と意見交換、施設見学等を行いました。トヨタ博物館も参加し、活動内容を中心に発表して注目を浴びました。



開催中

箱根ラリック美術館に 所蔵ポスター展示

10月15日～2006年3月5日、箱根ラリック美術館の企画展「華麗なるカーマスコットの世界」が開催。当館から「BUGATTI」など所蔵ポスター3点を展示しています。

箱根ラリック美術館のHPアドレス
<http://www.lalique-museum.com/>



NEW

トヨタ博物館オリジナル トートバック

オリジナル トートバックを好評発売中。
「トヨタ2000GT」と「パワフルカー」の2柄です。
（幅36×高30×マチ14cm・各1,500円）
お問い合わせはミュージアムショップまで
TEL&FAX：0561-63-5161
e-mail：museum-shop@toyota-ep.co.jp



開催中 新館3階ギャラリー 「ミニチュアカーとペーパークラフト展」

新館3階ギャラリーでは、11月15日～2006年3月26日、動くクルマを中心にミニチュアカーとペーパークラフトを展示しています。子どもたちに人気のある消防車やパトカー、救急車などのペーパークラフトのほか、トミカタウンを使ったジオラマや絵本等を紹介しています。



世界のナンバープレート 展示

第39回東京モーターショーで(社)全国自動車標板協議会が「世界のナンバープレート展」を開催し、珍しくて興味深いナンバープレートの歴史を紹介していました。そのナンバープレートが当館に寄贈されました。新館1階エントランスで紹介しています。

館長就任にあたり



もし自動車が単なる交通手段であったならば、自動車の歴史は大きく変わっていたことでしょう。過去多くの人々の夢やロマンの対象であった自動車が、現在も私達の生活を豊かにし、環境・安全問題を乗り越えて未来もまた人間と仲良しでいられるような社会であり続けたい。そのような願いを込め、お客様から「来て良かった。もう一度友人と訪れたい」と思っていただけのような博物館をめざします。

トヨタ博物館館長 中山直人(11月1日就任)



トヨタ2000GT 富士スピードウェイで走行

11月13日、富士スピードウェイにおいてトヨタモータースポーツフェスティバルが開催され、当館所蔵のトヨタ2000GTボンドカーをはじめ歴代のスポーツカーがデモンストレーションを行いました。会場には3万人を超えるファンが訪れ、多くのレースシーンで活躍したマシンの雄姿に盛んな声援を送っていました。



所蔵車両の動画公開

当館所蔵車は動態保存していますが、その走行シーンを本館情報コーナーの「所蔵品検索システム」とモニターで公開しています。現在の公開車両はトヨタAA型乗用車、タッカーなど31台です。今後も撮影を継続、新しく撮影した車は大型モニターで紹介しています。

年末年始開館情報

年末は12月28日(水)まで、年始は1月4日(水)から開館します。
開館時間は9:30～17:00です。



表紙イラスト レーターから

(株)テクノアートリサーチ
アレックス・パーシュ さん

クルマという存在は、私にとって永遠に追いつめられるテーマです。まるで、魅力あふれる景色や心に残る出会いがある、終わりのない旅のようなものです。特にバグATTIは上品かつ個性的で、クルマがまだ多くの人の憧れであった時代の夢が込められており、ノスタルジーを感じさせてくれます。

読者の声

- 初めて読みましたが、懐かしさや感動がこみあげてきました。なかでも「パブリカ」。私はコンパチブルに泣かされていました。今後もみんなに感動を与える内容に期待します。 福島県 佐藤敏直さん
- 展示車紹介で登場した「パブリカ」を見て懐かしくなりました。当時、私は小学生で教頭先生が所有してました。2ドア、まん丸ライト、グリルの印象から、みんなで勝手に「教頭ボルシェ」と言っていたことを思い出しました。 山梨県 堀内幸良さん
- 先日、博物館を見学しました。子どもが車が大好きでとても楽しんでおり、親子で満足して帰ってきました。「博物館だより」は薄めのページ数に内容がびっしりで大変読み応えがあり、楽しんでおります。 岩手県 中村紀保さん

TAMクイズ



＜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、本誌をどこでご覧になったかをご記入の上、ご応募ください。
(締切り：2006年1月31日消印有効)
抽選で10名の方にP14で紹介したトートバックをプレゼント。(希望柄をご記入ください)
＜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「キャデラック モデルA」でした

編集後記

「館だより」編集の楽しみの一つは「クルマと私」の取材です。毎回、期待を胸にお目にかけられます。今号ご登場いただいた丸山弁護士はテレビで拝見した通りの気さくで爽やかな方でした。一番印象に残ったお話はその生き方で、「ちゃんぼらんに見えて実はちゃんとしている」のが理想だとか。その時はいつもの柔和な笑顔が毅然とした表情に変わりました。(後藤健治)

一年を振り返る時期になりました。今年の当館は「愛・地球博」に揺れた年でした。万博とセットで来館して下さったお客様、モリゾー&キッコロも当館に出現していましたっけ…2005年の漢字も「愛」に決定。来年も愛ある年になりますように♪ (今堀里佳)