

特集企画
企画展

1980年代の日本車

若者に愛された デートカー

期間：4月11日(火)～6月25日(日) 会場：本館2階特別展示室

1980年代に入り日本の自動車メーカーは、人々のライフスタイルに合わせてさまざまなジャンルの車を登場させました。それらは4WD、4ドアハードトップ、FF2ボックス、ミニバンなど現代の車の大きな潮流となった車です。

今回の企画展では、各ジャンルの代表的な車や特に若者に人気のあった「デートカー」を、当時の文化や世相を織り交ぜながら紹介しました。

第1部 80年代前半の代表車

1980年に日本は自動車の生産台数が世界一になりました。この頃に登場した新型車、ヒット車とともに当時のクルマブームを振り返りました。

FF2ボックスのデザインが人気
マツダファミリア (1980年)



SUVのパイオニアでRVブームの火付け役
三菱パジェロ (1982年)



先進技術のスペシャルティカー
トヨタソアラ (1981年)



お洒落なデザインと4ドアの機能性から人気
トヨタカリーナED (1985年)



※会期前半のみ展示



現在のミニバンの先駆的存在 日産プレーリー (1982年)

日本初の市販ミッドシップ乗用車
トヨタMR2 (1984年)



※会期後半のみ展示



Next

第2部 若者文化を乗せたデートカー

この時代、特に若者はレジャーやデートなど自分のライフスタイルに合わせて自由に車のある生活を楽しむようになりました。今回の展示説明では特別企画として「ミュージアムシアター」と題し、若者のデートシーンを寸劇形式によって紹介しました。デートを演じてくれたのは名古屋外国語大学の劇団「さる」の学生さんです。



ミュージアムシアターでデートシーンを再現

父親から借りた車でアッシーデート
トヨタマークII (1980年)



避暑地の定番 軽井沢でのテニスデート
ホンダプレリウド (1984年)



大都会でのちょっと気取ったヤッピーデート
BMW320i (1983年)



スキー道具を満載してゲレンデへ直線
トヨタスプリンターカリブ (1982年)



当時はやったゲーム機、雑誌、ファッションなどの実物も展示



図録 (B5版39ページ) 600円

展示企画者より

この企画展は常設展ではまだ展示していない1980年代の国産車を皆さまに楽しく見ていただける内容にしたいと企画しました。貴重な車両及び資料を快く貸出していただいた多くの協力者、会社の皆さまに御礼申し上げます。また、当館初の試みであるシアターに出演していただいた学生諸君、そして御来場いただいた多くのお客様に心より感謝申し上げます。ありがとうございました。



学芸員 西川 稔

【ご協力者一覧】

●青柳光則 ●天野ゲーム博物館 ●太田穰
●木村治夫 ●高村是州 ●中山芳男
●名古屋外国語大学 劇団「さる」
●社団法人日本自動車工業会
●日産自動車株式会社
●廣川保明 ●フクソー洋品店
●株式会社モビリティランド ホンダコレクションホール
●三菱自動車工業株式会社 三菱オートギャラリー
●マツダ株式会社 マツダミュージアム
●守田昌市
(五十音順 敬称略)

はたらくクルマ 大集合



油圧ショベル (コマツより借用)

●期 間／06年7月11日(火)～9月10日(日)

●場 所／本館2階特別展示室

次回の企画展では消防車や油圧ショベルなどの実車展示をはじめ、模型や映像を活用して、「はたらくクルマ」の特徴やメカニズムを楽しく学べる内容になっ

ています。また、7/16、8/6、8/27はパトカー、消防車、レッカー車の体験イベントもあります。子供から大人まで楽しめる内容ですので是非お越し下さい。



消防車



JAFレッカー車 (社団法人日本自動車連盟中部本部より借用)



救急車

第1回 「一枚の写真賞」決定

昨年9月より3月26日(日)までの応募がありました昭和30年代から40年代の思い出写真のうち、人とクルマの様子がよく表れている写真を選考した第1回「一枚の写真賞」が決定しましたのでお知らせします。

最優秀賞(1点)



「お菓子屋さんの前」 名古屋市中川区 高羽様

優秀賞(4点)



「カローラセダン着飾っての旅立ち」
愛知県安城市 内藤様



「昭和36年に岡山市内で走る車群」
岡山県高梁市 川口様



「第1回日本GPレース」
愛知県愛西市 宮岡様



「1933年」
愛知県安城市 岩月様

特別賞(2点)



「車の大好きな息子」
名古屋市長区 林様



「働きもののトラック」
愛知県豊橋市 天野様



「一枚の写真賞」最優秀賞の高羽さん(名古屋市中川区)の表彰式が、5月28日(日)に開催された第17回トヨタ博物館クラシックカー・フェスティバルの会場で行われました。

第17回 トヨタ博物館

クラシックカー・フェスティバル開催

5月28日(日)、豊田市のフォレストヒルズで恒例の「第17回トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル」を開催しました。朝方の雨も昼前には青空に変わり、クラシックカー愛好家や家族連れなど約13,000人もの人出で賑わいました。今回のパレードには、ドイツ年にちなみ個人所蔵のドイツ車が初めて参加したほか、人気の試乗会、展示撮影会など様々なイベントを行いました。



フォード モデルT ツーリング (1913)

パレード

当館所蔵のT型フォードを先頭に、初走行披露となるリンカーン ゼファなど8台が個人所蔵の車82台とともに会場内のコースをゆっくりと走りました。また学芸員による車両解説もはじめて行い好評でした。



リンカーン ゼファ シリーズHP (1937)



モデルと一緒に車両展示



学芸員の車両解説

試乗会



パッカード
ツインシックス
モデル3-35 (1920)

優雅なスタイルの Packard ツインシックスをはじめマーキュリークーガーなど6台が走行。フィリピンで活躍しているジープニーは今年も大人気でした。



マーキュリー クーガー (1973)



フォード モデルT デビュー (1914)



ジープニー
(1990)

展示撮影会

ナッシュメトロポリタン (1954年・イギリス) など3台を展示。



イベント

その他、会場内では盛りだくさんの催しが行われました。

トヨタの社会貢献活動の紹介



パネル展示ブース



交通安全のマスコット「クック」

ステージイベント

周辺イベント

屋内会場



なぞの旅人フーとその仲間



セントレアPRブース



工作教室

デューセンバーグ・モデルJ

1929年（アメリカ）

● 長×幅×高：5373×1844×1768mm ● 軸距離：3620mm ● エンジン：水冷直列8気筒DOHC 6885cm³ 265ps {195kW} / 4200min⁻¹



当時のアメリカを代表する超高性能豪華車

デューゼンバーク・モデルJ

1929年
アメリカ

長谷川 壮

1 はじめに

当館2階の常設展示「ステータスをのせた豪華な車」コーナーには、重厚かつ落ち着いた色調の自動車達が皆様をお迎えしております。その中でイエローとクリームの軽快な2トーンカラーに身を包んでいるのが、今回ご紹介する「デューゼンバーク・モデルJ」です。

優雅な外観に加えて、当時は先進的だったDOHC4バルブ機構を採用し、他社製ハイパワーエンジンよりも更に100馬力ほど高い265馬力の超高性能エンジンを搭載してスポーツカー顔負けの動力性能を誇った、まさに才色兼備の豪華車だったのです。

2 デューゼンバーク社設立の経緯

同社創業者のデューゼンバーク兄弟（兄：フレデリック（フレッド）1876年～1932年、弟：オーガスト 1879年～1955年）は、アメリカ・アイオワ州に移住してきたドイツ系の開拓農民でした。兄弟は幼いときから機械いじりが大好きで、特にエンジニアとしての才能を発揮したのは兄のフレッドだったと言われています。

彼らは最初、農業用機械の修理を行っていましたが、その後自転車修理&製造業に転向しレースに出場するようになりました。

しかしアメリカ国内で自動車産業が立ち上がり始めた頃、兄のフレッドは、自転車に見切りをつけ、ウィスコンシン州の新興自動車メーカー「ランブラー社」に見習工として勤務します。ここで修得した技術とノウハウを基にして、1903年に第一号車となる『メイソン』を誕生させました。

そして1913年になると「デューゼンバーク・モーター社」をミネソタ州セントポールに設立し、自動車とボート用の新設計4気筒エンジンの生産に着手します。フレッドは、このエンジンを搭載したレースカーで、アメリカ最高峰の自動車レース「インディ500マイル」への出場を狙いました。初挑戦の1914年は9位に終わりましたが、1915年は5位、1916年には2位まで上り詰めます。しかし1917、18年はアメリカが第一次世界大

戦に参戦したためレースは中断されてしまいました。

大戦中は、アメリカ政府の依頼でフランスのブガッティ社製航空機エンジン「ブガッティ・キング（並列16気筒）」のライセンス生産に取り組みます。当初は苦労の連続でしたが、最終的にはオリジナルを凌ぐエンジンに仕上がりました。1918年夏にはアメリカ政府から2,000基の大量受注を獲得するものの、同年11月に大戦が終了したため、実際に生産されたのは僅か40基でした。しかし、この時に兄弟が必死になって体得したノウハウが『モデルJ』の超高性能エンジンに繋がるのです。

1922年、兄弟はインディアナ州のインディアナポリスに「デューゼンバーク・オートモービル&モータース・カンパニー（以下、デューゼンバーク社と表記）」を設立、同年6月より『モデルA』と呼ばれる市販車とそれに搭載する新エンジンの生産を開始します。ちなみに新工場は、インディアナポリス・スピードウェイの正面ゲートから3キロ先に建設されました。彼らは完成車のテスト走行をサーキットで行ったのです。

『モデルA』は、4.2ℓの直列8気筒SOHCエンジン（88馬力）を搭載し、最高速度は160km/hを超えました。また高性能に見合った制動性能を確保すべく、アメリカ車初の4輪油圧式ブレーキ（ブースター付）も装備されていました。

並行してレース活動も活発に展開し、1920年に3ℓ直列8気筒エンジンを携えてインディ500に再参戦、4年後の1924年に念願の初優勝を果たし、続く1925年、27年とのべ3回優勝しています。また、1921年にはアメリカ車として初のヨーロッパ・グランプリ・レース（フランスGP）で優勝を果たしました。

しかし、レースでの華々しい実績とは裏腹に『モデルA』の売れ行きは芳しくありませんでした。販売不振の最大の理由は、高性能車らしくない鈍重なボディ・スタイルにあったと言われています。

こうして同社の経営は徐々に傾いてしまい、1926年後半になって実業家エレット・

ロバン・コード（Errett Lobban Cord; 1894年～1974年）に買収されてしまいます。コードが買収した理由は、フレッド・デューゼンバークの高い才能を利用して「アメリカそして世界を代表する超高級車」を作るという大きな戦略があったからでした。

コードの傘下に入ったデューゼンバーク社は、コードの夢である「他の自動車よりも大きく、高速で、高価で、品質の優れた豪華車」の実現に励みます。その成果が、1928年のニューヨーク自動車ショーで発表され、大きな話題を巻き起こした『モデルJ』でした。

3 『モデルJ』の概要

①エンジン

先述した航空機およびレース用エンジンのノウハウを踏まえて兄のフレッドが設計した水冷直列8気筒DOHC 6,885cc（ボア×ストローク＝95mm×121mm）のエンジンを搭載。エンジンブロックは、グリーン色の耐熱エナメル塗装を施した鋳鉄製、カムカバーはアルミ合金製です。

265馬力という大馬力のおかげで、2.5t～3tに近い重い車体を最高速度187km/hまで引っ張ることができました。

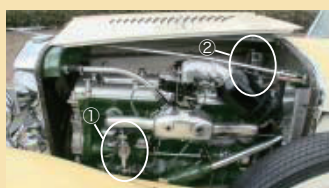
さらに1932年になると、スーパー・チャージャー（過給機）を搭載した強化版『モデルSJ』を発表しました。このエンジンは320馬力を発生し、最高速度は210km/h近くにまで達しました。なお『モデルSJ』の外観上の特徴は、ボンネット右側（助手席側）から突き出た排気管で、初期は8本出しでしたが後にクロームメッキが施された4本出しに変更されました。

②シャシー&ボディ

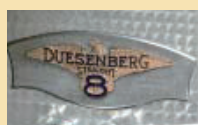
梯子型シャシー・フレームの主要部分であるサイド・メンバーは、大馬力と高速走行時の安定性を考慮した結果、厚さ5.5mmの蒸気機関車用の鋼鉄を加工して製作されており、中央部の上下幅が22cmあるなど頑丈に作られています。また、ホイールベースは142.5インチ（360cm）の「スタンダード」と、153.5インチ（390cm）の「ロング」の2種類が用意されていました。（当館所蔵車はスタンダードです）



デューゼンバーク兄弟の写真
左が弟のオーガスト、右が兄のフレデリック（フレッド）



エンジンとタイミング・ボックス
①が「タイミング・ボックス」。②がシャシーへの自動給油用オイルタンク。エアクリーナーはノン・オリジナル。



シンボルマーク
エンジンルーム隔壁に取り付けられている。鷲の両足が抱えている「8」は、直列8気筒エンジンを表したものの。

ステアリング上の3つの
「スライド式ボタン・スイッチ」



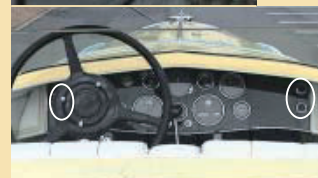
「点火進角」
左回しすると
「進角」。右回し
すると「進角」
になる。

「スロットル」
左回しすると、エン
ジン回転が下
がる。右回しする
と、エンジンの回
転が上がる。

「ライト（灯火）」
左回しすると「ス
モール」。右回し
すると「ヘッド・
ランプ」が点灯す
る。



ブレーキの制動力
調節レバー
レバー先端を「DRY、
RAIN、SNOW、ICE」
の文字に合わせる。隣
のメーターは電流計。



コックピット
計器盤左右
の警告灯
（左の警告灯
はハンドル
に遮られて
見えない）

なお、同社で製作したのは「シャシー、アルミのボンネット、ヘッド&テールランプ、フエンダー、バンパー」までで、それ以外の箇所は、同社認定の一流コーチビルダー(車体製作・架装業者。米国14社、フランス1社、イタリア1社)が担当しました。主なコーチビルダーには、当館所蔵車(デュアル・カウル; 風防が前席と後席それぞれに装着)を手がけたLe Baron(ル・バロン)、Walter M. Murphy(ウォルター・M・マーフィ)、Rollston(ロールストン)などが挙げられます。

『モデルJ』や『モデルSJ』はその品格を守るため、同社ではあらかじめフェートンやロードスター、リムジンなどの“ボディ・デザイン”を定めており、認定コーチビルダーはそれに則ってボディの製作と架装を行っていました。

③ブレーキ

同社製油圧ブレーキ(ブースター付)を搭載、冷却フィン付ドラムを介して制動します。さらに路面状況(ドライ、レイン、スノー、アイスパーン)に応じて、制動力を加減できるように計器盤上に「調節用レバー」が設置されています。

④計器盤の4つの警告ランプ

計器盤左右には、縦に2つずつ並んだ警告ランプが付いています。右上の赤いライトは700マイル(1,100キロ)ごとに点灯して、「エンジン・オイル」の交換をドライバーに促しました。また右下の緑のライトは、1,400マイル(2,200キロ)ごとに点灯して、「バッテリー液」の補充をドライバーに促します。

左側にある2つのライトは、シャシー各部への「自動給油装置」の稼動状態をドライバーに伝達しました。これはエンジン左側に設置された「タイミング・ボックス(プランジャー・ポンプ)」の内部にある歯車が80マイル(130キロ)ごとに一回転すると、各スプリングのブッシュ、ショック・アブソーバーの取り付け部分、ドライブシャフト・ベアリング、クラッチ・レリーズ・ベアリングなど重要な部分にオイルを自動給油する仕掛けになっており、各部への給油状況は、左上の赤いライトがグリーンに点滅することで確認することができました。

左下の赤いライトは、自動給油用オイルタンクに補給が必要になった場合に、グリーンが点灯する仕掛けになっています。

さらにステアリング上には3つのボタンがあります。これはステアリングの円周に沿ってスライドするスイッチで、左のボタンは「点火進角」、右上のボタンは「スロットル」、右下のボタンは「灯火」スイッチとなっています。

4 華麗なるオーナーたち

コードの夢を実現した結果、『モデルJ』と『モデルSJ』が一般庶民とは無縁な高価格車になるのは必然のことでした。完成車(シャシー+ボディ)は当時の金額で約2万ドル。これを当館に展示している自動車達と比べてみると、「フォード・モデルA」なら約40台、「リンカーン・ゼファー」なら約14台、「コード・モデル812」なら約7台に相当する金額となります。

押し出しの強い『モデルJ』と『モデルSJ』は、アメリカン・ドリームを実現した人々から愛されました。特にハリウッドでは、一流俳優の条件としてオスカー賞と並ぶ位置付けを獲得しています。俳優オーナーの例では、クラーク・ゲーブルやゲーリー・クーパー(それぞれ特製のロードスターを所有)、グレッタ・ガルボが挙げられます。また、ハワード・ヒューズや、ポール・ゲッティなどの大富豪も所有していました。

さらにヨーロッパ各国の王室や元首たちにも愛用され、中でもルーマニアのニコラス皇太子や、スペインの王政崩壊に伴いイタリアに亡命したアルフォンソ XIII世が有名です。

ちなみに1931年の同社カタログのオーナー・リストには、一人の日本人「Kimakichi※ FUKUZAWA, Tokyo」が掲載されています。このお方は、福沢諭吉氏の孫となる福沢駒吉氏でした。

福沢駒吉氏は、1929年製の『モデルJ』のスタンダード・シャシーを輸入し、日本でオープン・ボディを架装しました。その後、この車は何人かのオーナーを経て、1950年代に生まれ故郷の米国に帰ったとのことでした。

※正しい名前は「駒吉」なのでkomakichiのはずだが、デューセンバーク社が間違って記載した



5 その後のデューセンバーク社(まとめにかえて)

華麗にデビューした『モデルJ』ですが、1929年の世界恐慌は、同社に大打撃を与えました。それはエンジン出荷台数の推移から伺うことができます。1929年は150基生産されましたが、翌30年には50基と1/3に減少してしまいました。このような向かい風の中で1932年に、先述した『モデルSJ』を発表します。

しかし、過給機等の装備で車両価格が更に高騰し、富豪や有名人といえども気軽に購入できる存在ではなくなってしまいました。結局、『モデルSJ』は36台しか生産されませんでした。

さらに、1937年になるとエレット・ロバン・コードが破産したため、同年夏にデューセンバーク社も栄光の歴史を閉じました。

1929年から1937年まで生産された『モデルJ』と『モデルSJ』の総生産台数は、470台～480台とされています。

既に生産が終了してから70年以上が経過しておりますが、今振り返ってもアメリカの自動車史上を通じて最も卓越かつ異色な一台であると言えるでしょう。それゆえに存在価値は時代を経るに従って高まる一方であり、全生産台数の半数以上がランニングコンディションを保ったまま大切に保管されていると言われています。

当館所蔵の『モデルJ』の走行シーンや特徴を動画に編集しました。本館1階の「情報コーナー」に設置した「所蔵品検索用パソコン」から是非ご覧ください。

<参考文献>

- 『デューセンバーク 世界一を誇る幻の名車』
L.W.Steinwedel, J.H.Newport 高齋 正訳 1973
- 『DUESENBERG the Mightiest American Motor Car』
J.L.Elbert 1975
- 『DUESENBERG Model J - Owner's Companion』
Dan R. Post 1974
- 『DUESENBERG - THE PURSUIT OF PERFECTION -』
Fred Roe 1982
- 『OLD CAR - 幻のデューセンバーク?』
カーグラフィック 1972.2
- 『DUESENBERG MODEL J (VTR)』
Martin Studio, association with the Auburn-Cord-Duesenberg Museum 1989



ゲーリー・クーパーの愛車(1台目)



グレッタ・ガルボの愛車



ゲーリー・クーパーの愛車(2台目)
この車は2台生産され、残りの1台はクラーク・ゲーブルが所有した。



福沢駒吉氏の愛車
日本製のオープン・ボディを架装している。

アルフォンソ XIII世の愛車

クルマ選びのポイントは非日常性

ク ルマを強く意識したのは18歳の時。若い女性に人気の高かった東レに就職し、入社早々に先輩のクルマでスキーに行ったのがきっかけです。クルマは白いベレットGT、鮮烈でした。憧れの職場、そこで接した高価で人気のある車、とにかく回りのすべてがカッコ良かったです。このベレットGTとの出会いが、その後のクルマとの長いつき合いとなる原点と言えますね。

これまでに乗り継いだクルマは24台。特に気に入りのメーカーというのありません。三菱のギャランシグマ、トヨタのMR2、ソアラ、輸入車ではローバーミニ、ゴルフGT、BMW635CSIなどいろいろな車に乗りました。ほとんどが新車ですが数年乗ったクルマもあれば半年で手放したのもあります。私のクルマ選びのポイントはズバリ非日常性。スタイルも命です。もちろん運転していて五感に響くことも重要なポイントです。

初 めて買ったクルマはスバルレックス。納車された時はそれはもう嬉しくて今でもはっきり覚えています。免許証を手にしたのがそれより後だったので、よくクルマの中で昼寝して過ごしました。買ってまもない夏の旅行では山陰などを5日間で2500キロ走り回りました。主人と交代しながらのドライブでしたが、疲れなど全く感じませんでした。

つぎの愛車は初代シビック。この頃の国産車は今よりメーカーごとの個性があったように思います。中でもホンダ車は先進的というイメージがありました。モスグリーンボディに内装はベージュ。当時の日本車にはないヨーロッパ調の洒落たデザインに惹かれました。このシビックこそが、その後の私の人生に大きな影響を与え、キャリアを開くきっかけとなったクルマです。

というのもこのシビックのセールスがとても大人しい人で、これなら私の方がもっと売れると感じたからです。それで当時としては珍しい女性セールスとしてホンダのディーラーで働くことにしました。1977年のことです。社会人になって10年あまりが経ち、自分のやりたいことを見つ



ダイエー代表取締役会長兼CEO
林 文子さん

けたいと思っていた矢先のことでした。

87 年に縁あってBMWの営業に転身しました。この時の思い出は何と言ってもクレーム処理。毎日たくさんの苦情が持ち込まれました。今はそんなことではないのですが当時の輸入車はまだ故障が多かったのです。お客様にしてみれば高いお金を出して買ったクルマであり、その分求める期待が高かったのだと思います。中にはクレームを通して自分のストレスをセールスにぶつけてくる人もいました。だから支店長を任された時は営業マンの精神的なケアが大事な仕事でもありました。そんな忙しい日々を送りましたが、仕事柄いろいろな車に乗る機会に恵まれました。その時の経験から言うとBMW、特に7シリーズは完璧なクルマですね。モノには一流品があるということをおこの時学びました。

今の愛車は最近手に入れた2000年式のアルファロメオ・スパイダー。心地よい



マニュアル操作が楽しい愛車アルファロメオ

エンジン音、人馬一体の走り、今はアルファロメオにぞっこんです。運転が実に楽しく私には何よりのストレス解消になります。ボディカラーは黒で内装は赤、そしてエンジンキーも真っ赤。遊び心に満ち溢れまさに非日常性を感じる車です。オープンカーなので直に風を受け、匂いを感じられるのも気に入っています。故障もありましたが、そんなことなどまったく気になりません。できれば毎週末このマニュアルミッションのクルマをドライブしたいのですが、そうもいかないのが目下の悩みです。

仕 事では今はクルマから離れましたが、今日の自分があるのはクルマのおかげと感じています。クルマは人類の英知の結晶。こんな素晴らしいものはありません。ぜひメーカーには絶え間ない研究を通じて良いクルマを作してほしいと願っています。特にフラッグシップ車はメーカーのイメージを引っ張るスタイルが望ましいですね。

それと同時に販売店にも頑張ってもらいたいですね。ショールームは無機質にならないように温かみを持たせる工夫が必要です。セールスのしかたも同様です。何百万円もする高額商品を扱う割には売り方が無造作過ぎますね。接客の基本は高い格調とフランクな対応です。クルマを売るということはお客様に大きな喜びを提供することであり、そのためには売り手は人間性を磨き、お客様に心を込めておもてなしすることが大切だと思います。



情熱的な赤いエンジンキー

林 文子（はやし・ふみこ）
1946年東京都生まれ。都立青山高等学校卒業。東レ、松下電器産業等勤務の後、77年ホンダの販売店に入社。トップセールス達成。87年BMW（株）入社。93年新宿支店長、98年中央支店長に就任。いずれも最優秀支店に。在任中フォルクスワーゲングループにスカウトされ、99年ファレン東京（株）代表取締役社長就任。4年間で売上を倍増させる。2003年BMW東京（株）代表取締役社長就任。05年5月、（株）ダイエー代表取締役会長兼CEO就任。

クラシックカーの運転方法(5)

フォード モデルTの運転方法

今回はフォード モデルT (1909年・米)の運転方法についてご紹介します。

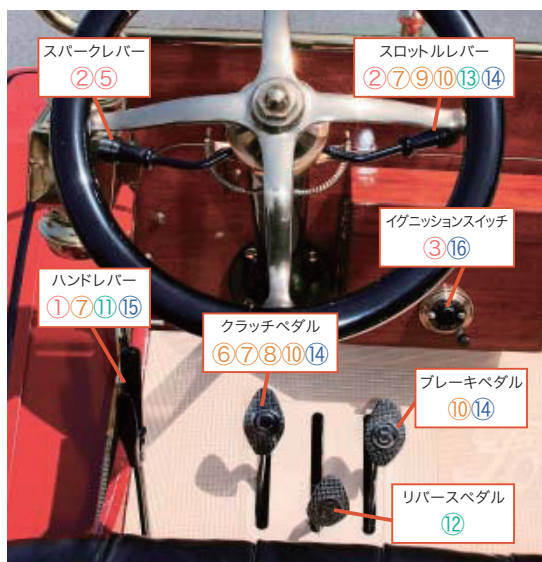
大量生産システムによる低価格や運転を簡素化する数々のメカニズムで大衆化を果たしたフォード・モデルTは、1908年のデビューから1927年までの間に1500万台以上も生産された空前のベストセラーカーでした。モデルTで注目すべきは、遊星ギアのトランスミッションをより実用的なものにしたことです。ドラムブレーキをかければ変速を開始する独特な機構は現代のオートマチックに似たもので、扱い易く、変速のわずらわしさから人々を解放しました。

塚田 光雄



始 動

- ① ハンドレバーが手前一杯まで引かれて、パーキングブレーキがかかっていることを確認する
- ② スロットルレバーを少し下げ、次にスパークレバーを一杯上げて点火時期を遅らせる
- ③ イグニッションスイッチを入れる
- ④ クランクハンドルをエンジン側に押付け、勢い良く右に廻してエンジンをかける
- ⑤ エンジンが不調にならない範囲でスパークレバーを下げ、点火時期を早める



走 行

- ⑥ 左足でクラッチペダルを中間まで踏み込み、ギヤをニュートラル位置に保つ
- ⑦ ハンドレバーを最前方まで倒してから、クラッチペダルを奥一杯まで踏み込んでローギヤに接続し、発進する
- ⑧ 加速し少しスピードが出たら、クラッチペダルから足を離してハイギヤに接続し、走行する <ハイギヤは時速7~8km以上で使用する>
- ⑨ スロットルレバーをゆっくりと上下に操作して、速度調節をする
- ⑩ 減速する時は、スロットルレバーを上げてスピードを落とし、クラッチペダルを中間まで踏み込み、ギヤをニュートラル位置にして、ブレーキペダルを踏んで減速する

バック

- ⑪ ハンドレバーを垂直のニュートラル位置にする
- ⑫ リバースペダルを右足で踏み込み、バックギヤに接続する
- ⑬ スロットルレバーをゆっくりと上下に操作して、速度調節をする

停 車

- ⑭ スロットルレバーを上げてスピードを落とし、クラッチペダルを中間まで踏み込み、ギヤをニュートラル位置にして、ブレーキペダルを踏んで停車する
- ⑮ ハンドレバーを手前一杯まで引いて、パーキングブレーキをかける
- ⑯ イグニッションスイッチを切る



ニッサンシルビア CSP311型(1966年)のレストレーション

沖野 嘉幸

ダットサンフェアレディのシャシーをベースに新開発の1600ccエンジンを載せ、定員を2人におさえた斬新なスタイルで1965年に登場しました。OHVながら90馬力を出す新エンジンやわが国初のポルシェタイプフルシンクロ式トランスミッションなどを採用し、フォーマルにも使えるスポーティカーとして注目されました。しかし120万円と高価であったため販売台数は伸びず1968年までに554台の少数生産で終わりました。

レストア前

寄贈者 加藤武男様



レストア完成後

(全長3985mm 全幅1510mm 全高1275mm ホイールベース2280mm 車両重量980kg
エンジン型式: 水冷直列4気筒4サイクルOHV 1595cc)



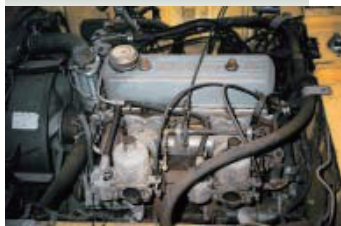
ラジエーター
グリル



テールランプ

鉄板同士のスポット溶接継ぎ目を真鍮ローで消し、さらにハンダで修正してドアやボンネット以外はすべて一体の部品で作られているの？と思わせる様な手の込んだ作り方がしてあります。ボディ仕上げにはハンダ盛りが多用されており、鋼板も予想以上に腐蝕がひどくて、板金作業などボディ補修作業に時間がかかり完成までに約10ヶ月を要しました。

エンジン関係



エンジンは長期間不動の状態、分解整備を実施



SUキャブレター取り外し、分解整備



スターターモーター、デストリビューターも分解整備



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、クラッチ等、分解整備



デフ、アクスル、サスペンション等も分解整備

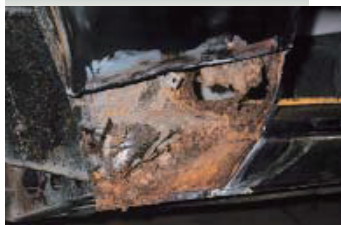


ブレーキ&クラッチマスターシリンダー分解整備



ディスクブレーキキャリパー等ブレーキ部品も分解整備

ボディ関係



フェンダー下部腐蝕状態
ボディ全般にこの様な腐蝕箇所が多い



腐蝕して穴のあいた部分はこのような鋼板を切り継ぎ板金成形



ロッカーパネル部は腐蝕がひどく、鋼板から板金にて成形製作



パネルの継ぎ目には元の状態と同様、ハンダ修正してパテ仕上げを実施

その他の部品



ワイヤーハーネスも全て分解、劣化部分は新規配線を製作



ランプ類も分解整備
メッキ部品は再メッキを行う



排気マフラーも腐蝕がひどいため、現物合わせて手造り製作



シート、内装はオリジナルと同じ素材で張り替え
実施後はラグジュアリーベース

Back

Next

雑誌『流線型』でみつけた映画紹介記事

西川 稔

<はじめに>

今回から2回に分けて、雑誌『流線型』の中で、みつけた映画の記事やグラビア写真などを紹介しよう。掲載時期は、1949年(昭和24)から1950年代の中頃まで。自動車が本格的に普及する以前の時代で、映画会社と自動車メーカーがタイアップして、話題づくりに努めていた様子がうかがい知れる。

1. 東宝映画「地獄の貴婦人」

1949年(昭和24)2月号

登場するクルマはトヨペットSA型。「主人公・壬生夫人(木暮実千代)が自ら運転して盛んに活躍する」——とある。ヒロインの木暮は「トヨペットがすっかり気に入って自分で運転するが、是非一台売って欲しいとトヨタにおねだりしている」とインタビューでコメントしている。

その後、木暮がSA型を購入したかどうかは定かではないが、いずれにしてもこの映画は、トヨタの乗用車が登場する戦後初の映画として、社史などにも必ず登場する記念碑的な映画と言える。『創造限りなく トヨタ自動車50年史』でも、そのポスターが掲載されており、「自動車が準主役で登場」と、短いコメントがつけられている。

この映画の監督は小田基義という人で、その後映画史に何度も登場する監督ではないが、脚本が黒澤明であった点が注目。ただし、どんな映画だったか、筆者は未見で、コメントできない。諸先輩のご指導を仰ぎたい。



「地獄の貴婦人」
(流線型1949年2月号)



同表紙

2. 東宝映画「戦後派娘」

1950年(昭和25)4月号

トヨタ自動車挙母工場(現本社工場)で、ロケ・撮影が行われた作品。主演の中北千枝子がトヨタ小型トラックのベア・シャーシーを運転するラスト・シーンが圧巻であったという。中北の役柄が「サービス・エンジニア」という設定にも驚かされる。何と進んだ映画を製作したものだろう。

中北千枝子と言えば、小津安二郎監督や成瀬巳喜男監督などの作品で渋いがキラッと光る役柄を演じて、知る人ぞ知る名パイプレーヤーであった。昨年、惜しくも鬼籍に入られた。『流線型』の写真を見ると、その激しいアクションシーンに驚かされる。ベア・シャーシーを自ら運転するシーン。そして、男をかばって車の前に身を投げ出すシーン。まさに体当たりの演技だったようだ。

さて、この映画に登場するトラックは何であろうか。ラジエー

タ・グリルと、ヘッドライトの取り付け位置などから1947年(昭和22)4月から1952年(昭和27)2月まで生産されたSB型トラックらしい。ただし、サイドのルーバーにより、一部改良されたモデルと思われる。この映画はおそらく新型車の拡販をねらった広報・宣伝活動の一環であったのであろう。



「戦後派娘」
(流線型1950年4月号)



同表紙

3. 松竹映画「大仏さんと子供たち」

1952年(昭和27)4月号

屋外でのオープン撮影一辺倒の監督として知られた清水宏監督がメガフォンをとった作品。「物語中に一人自動車好きな少年がおって、トヨペットが登場する」と説明している。しかし、写真からクルマが何かは判然としない。清水宏監督と言えば戦前、伊豆の路線バスの運転手を主人公とした映画「有りがたうさん」(1936年松竹蒲田出演 上原謙、桑野通子他)を手がけた監督であることを思い出した。「人情味あふれる良い映画であった」と、亡くなった五十嵐平達先生も語っておられた。

なお、写真には、喜劇俳優伴淳三郎らしき人物が写っている。東宝映画「駅前シリーズ」など多くの喜劇映画や「飢餓海狭」などシリアスな映画でも存在感を示した名優であった。このような一枚のグラビア写真からもさまざまなことが思い出され、浮んでくるものである。



「大仏さんと子供たち」
(流線型1952年4月号)



同表紙

<参考文献>

- 「日本映画ばくの300本」 双葉十三郎 文春新書 平成16年6月刊
- 「映画の中の東京」 佐藤忠男 平凡社 2002年3月刊
- 「創造限りなく トヨタ自動車50年史」 昭和62年11月刊
- 「トヨタ自動車30年史」 昭和43年3月刊



予告

「サマーメモリー2006」開催

期間：8月12日(土)～8月16日(水)
場所：新館1階大ホール

今年も恒例の夏休みイベントを開催します。今回は同時期に開催している企画展「はたらくクルマ」に合わせた内容で、木を使って消防車、パトカー、トレーラーなどが楽しく作れます。ぜひご来館ください。



「10.131」のプレート掲げた
トヨタAA型乗用車



「468」のプレート掲げた
キャデラックシリーズ452A



タイのプレート



カナダのプレート



フロリダのプレート

予告

日本と世界のナンバープレート展

期間：7月11日(火)～9月24日(日)

新館3階ギャラリーでは、7月11日(火)～9月24日(日)まで、日本と世界のナンバープレート展を開催します。本展示では、ナンバープレートの歴史を、当時の写真を交えて振り返るとともに、図柄や形状がユニークなプレートや、欧州各国における「ナンバープレート」の交付方法、さらに今年10月から国内各地に追加導入される「ご当地ナンバープレート」をご紹介します。



T型フォード運転講習会について

T型フォード運転講習会を4月20日(木)に実施しました。次回は9月下旬以降に予定しています。応募方法などは、8月に当館ホームページでお知らせします。

※7月6日(木)の開催分は定員に達しました。

●当館HP

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



バックヤードツアーを開催

5月から6月にかけてバックヤードツアーを開催しました。参加者は、普段なかなか見ることのできないタッカーやホルヒなど、興味深く見学していました。次回は9月下旬以降に予定しています。応募方法などは、8月中旬頃に当館ホームページでお知らせします。

●当館HP

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



ながのノスタルジックカーフェスティバルに車両展示

5月3日(水)、4日(木)に開催されたフェスティバルに当館所蔵のベンツ300SLとトヨタ2000GTスピードトライアルを出展しました。会場となった長野市のエムウエーブには、クラシックカーファンを中心に1万7千人が訪れました。普段は見ることができない2台の展示車のまわりには大勢の人がつめかけ、思い思いに記念写真を撮る光景が見られました。



2000GTボンドカーを展示

4月27日(木)から5月9日(火)まで渋谷東急百貨店で開催された「'60s東京グラフィティ」に、当館所蔵の「トヨタ2000GT」を展示しました。この催しは同グラフィティ実行委員会が主催したもので、60年代のさまざまなシーンを懐かしむものです。1967年公開の映画「007は二度死ぬ」に登場した美しいスタイルのボンドカーに、多くの人が熱い眼差しを送っていました。



予告

ミュージズコーナーの展示を一新

7月11日(火)から本館3階のミュージズコーナーで「カタログで見るカローラ40年の変遷」と題する展示を行います。同展では1966年(昭和41)の発売以来、今年で40周年を迎えたカローラの初代～9代目までのカタログを一堂に展示。ロングセラー車の歴史を紹介しています。(展示期間は10月1日(日)までの予定)



NEW

博物館カレー

博物館カレーが1人前になって新登場しました。今までは2.5人前でしたが1人前と食べやすくなり、種類も6種類と増え、箱のままレンジで温められます。

(ビーフカレー・辛口・ビーフカレー・甘口・野菜カレー・チキンカレー・ポークカレー・豆カレー) 各380円(税込み)

お問い合わせはミュージアムショップまで

TEL: 0561-63-5161

メールアドレス: museum-shop@toyota-ep.or.jp



「思い出写真館」より

私が小学校3年生だったと思います。父の経営する工務会社が購入した新車の軽三輪トラック「マツダK360」(昭和34年発売)の初乗りドライブに連れてってもらったときの写真です。初めて撮ったカラー写真でもありました。背景は、着々と開発が進む、名古屋市千種区の自由ヶ丘団地です。

写真募集中: トヨタ博物館ホームページ「思い出写真館」
http://www.tam-web.net/omoide/



車が描かれた 現代アート展 開催

ルクセンブルグ人画家ロバート・ブランドティ氏による、車をモチーフにした作品17点を、作品に描かれた車の同型車とともに展示しています。新館1階エントランスホール(無料ゾーン)で7月2日(日)まで。展示車はオースチン・ヒーレー(1956)【写真】とオースチン・ヒーレー・スプライト(1958)の2台。



春及びゴールデンウィーク イベントを開催

3月18日(土)から4月2日(日)まで「スプリングイベント2006」を開催。昨年の愛・地球博で活躍したi-Unitの写真撮影会や工作教室を行いました。また4月29日(土)から5月7日(日)までは「ゴールデンウィークイベント2006」を開催。キーホルダーやMR2のペーパークラフトづくりを多くの人が楽しみました。

2005年度 寄贈者のご紹介

昨年4月から今年3月までに車両や資料を寄贈していただいた方々を紹介し、御礼を申し上げます。(敬称略50音順)

●車両を寄贈していただいた方々

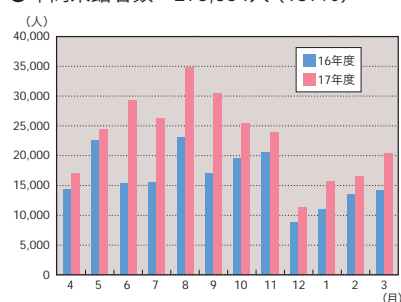
石原 章治 愛知県 ホンダZ (1971)
鈴木 修二 愛知県 スバル1000 (1967)
(財)日本国際 愛知県 ランタンカー (2000)
博覧会協会
門名 保典 静岡県 アビーキャロット (1988)

●書籍・資料等を寄贈していただいた方々

青木 英夫 (株)サンウティマ 間淵 元一
赤松 幹之 瀬尾 恭世 三樹書房
(株)石田大成社 高橋 寛 三本 和彦
上田 毅八郎 竹田 陽一 山内 誠一
大久保 力 (株)デルフィス 山崎 恒
(株)大島造船所 中尾 充夫 ヤマハ発動機(株)
神谷 図南子 永田 信孝 山本 克典
神田 重巳 (社)日本自動車工業会 吉田 秀男
木村 治夫 日本自動車殿堂 和田 英次郎
(株)工業調査会 Bill Lutton
櫻井 清 松本 秀夫

2005年度の来館状況

- 開館日数: 330日 (前年度+23日)
- 年間来館者数: 275,054人 (137%)



〈平均来館者数〉

区 分	来館者数(人)	前年比(%)
月平均	22,921	137
日平均	833	128
平日	603	155
土曜日	1,139	137
日祝日	1,365	105

- 開館以降の累計来館者数: 3,738,202人

予 告

お盆期間の開館案内

お盆の8月14日(月)は開館します。
開館時間は9:30~17:00です。

予 告

「まるはちの日」 プレゼントのお知らせ

名古屋の「まるはちの日」の協賛イベントで、入館券をお持ちの先着88名様にすてきなプレゼントをさしあげます。ぜひ来館ください。

実施日: 8月8日(火)
記念品: 「星型5色マーカーペン」
(お一人様につき一個)



読者の声

- 「クルマと私」で古田敦也選手の「かもしれない運転」の励行」を私もしていますが、より一層心くばりを心掛けたいと思いをおたにしました。

静岡県浜松市 中坂仁美さん

- 毎回楽しみに拝読させて頂いております。今回の「トヨエース、1959年モデル」ですが、小生が小学生の頃、当時の石炭屋のオヤジさんが荷台に角スコップで黒い石炭を必死に積んでいたこと、またキャビンの中に大きな釜みたいなふたが真ん中についていたのを今でも新鮮に覚えています。

北海道函館市 丸山健一さん

- 「一枚の写真 思い出のクルマ」の写真一枚一枚に昔の車とその車を大切にしていた家族や友人などが載っていて、見ていて楽しかったです。

愛知県清須市 山元いくみさん

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7月30日消印有効)

抽選で10名の方にP14で紹介した博物館カレをプレゼント。

＜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「ニッサン70型フェートン」でした

編集後記

先号を以て「館だより」の編集から離れることになりました。担当中は多くの方々に支えていただき感謝しております。本当にありがとうございました。今後とも「館だより」のご愛読よろしくお願いいたします。(今堀里佳)

今回から今堀里佳に代わり、「館だより」の編集担当を務めさせていただく新人の加藤千晴です。生まれも育ちも名古屋で、根っからの名古屋っ子です。今年4月に社会人になったばかりですが、みなさんが楽しんでいただけるような「館だより」を一生懸命作ってまいります。よろしくお願いいたします!! (加藤千晴)