

企画展

プラモデルとスロットカー

楽しい組立模型自動車の世界

期間：2006年12月19日(火)～2007年3月25日(日)

会場：本館2階特別展示室



プラモデルといえば、多くの男性が一度は夢中になったことがあり、懐かしい思い出がよみがえるものではないでしょうか?模型店のうず高く積まれた商品から、一つだけを選ぶもどかしさと楽しさ、自室でそっと空けた箱に溢れんばかりの、眩しいキット、デカールの数々、おやつも友達との約束も宿題も忘れて、没頭した製作作業、そして、

やっと完成したモデルを目線に掲げた時、思わずこぼれる笑み…。今回、企画展「プラモデルとスロットカー」を開催し、完成車と箱あわせて約2000点のプラモデルとスロットカーを展示し、その楽しさ、奥深い世界をご紹介しました。

プラモデルコーナー

金型やパッケージ原画などプラモデルが作られるまでの資料などとともに1950年から70年代の欧米車を中心にはパッケージ、完成車を合わせて約2000点展示しました。



プラモデルコーナー展示風景

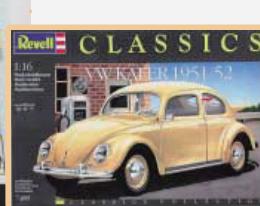


完成車/キャデラック、ビュイック

横井健三郎蔵



パッケージドイツ



原画展示



(株)ハセガワ蔵



コード フロントドライブ812
(1937年/アメリカ)



ホンダ RA273 (1966年/日本)
Honda Collection Hall 蔵



完成時の状態に
仕上げたパーツ



(株)タミヤ蔵

Next

スロットカーコーナー

スロット（溝）に沿ってモーター付きの車を走行させることから、スロットカーと呼ばれました。実車の雰囲気をリアルに再現するようにつくられた1/24、1/32のスロットカーを、溝からはみ出さないようにスピードを制御しながら走らせるのが難しくもあり、楽しい点もあります。パッケージと完成車を合わせ約300点展示しました。



展示風景



パッケージ



完成車

関好治（故人）蔵



プラモデルを楽しもう！コーナー

このコーナーではプラモデルの組み立て方、楽しみ方（ちょっと改造して自分独自の作品に仕上げる、プラモデルの周辺の情景を作ってジオラマにする、写真にとって楽しむ）をその道のプロから教えてもらいました。



実作体験コーナー
初めてのプラモデルづくりに多くの子さんが楽し
まれていました。



キット



トヨタ 2000GT (1968年/日本)
実車をみながらプラモ製作



実演コーナー
プラモに関するいろいろな
質問がでました。

展示企画者より



図録
(B5版24ページ 400円)

今回の企画展は、お子様はもちろん、特にかつて少年だった大人たちを「あの頃」へと引き戻し、もう一度プラモデル作りに挑戦しようと思わせたようです。また、子どもたちの中には、体験コーナーでの初めてのプラモデル製作を、面白と楽しんでいる子も数多くいました。この企画展を機に、プラモデルの世界の奥深さ、楽しさを知りたい方、プラモデルを作りたい方が1人でも増えることを願っています。



学芸員
山田 耕二・藤井 麻希

以下の方々にご協力いただきました

Ducktails Auto Modeling Club
Honda Collection Hall
有限会社 ケンクラフト
株式会社 タミヤ
日本プラモデル工業共同組合
株式会社 ハセガワ
可児昌彦
加藤精一
関 好晴（故人）
西岡喜三男
横井健三郎
敬称略

敬称略



HENRY FORD AND MODEL T

BIRTH OF A CAR FOR THE MASSES

ヘンリー・フォードと
T型フォード
～大衆車はじめて物語～

期間 4月10日(火)

6月24日(日)

会場 本館2階
特別展示室

ヘンリー・フォード

ヘンリー・フォードは、自動車が一部の裕福な人々しか買えなかった時代に、ゆるぎない信念のもとに一般大衆のための自動車を開発しました。それが「T型フォード」です。

今回の企画展では、来年生誕100周年を迎える「T型フォード」について実車を交えてご紹介します。また、ヘンリーと彼のプレーンたちのエピソードを織り交ぜながら「T型フォード」の企画・設計・生産・販売の各分野に注がれた彼らの情熱・工夫についてもご紹介いたします。



T型フォード(ツーリング)(1909・アメリカ)

第1部 T型フォード誕生の背景

開拓農民の長男として生まれ、農作業のつらさを日々痛感していたヘンリーが、人の代わりに働く機械“自動車”を作りたいと決意するまでの彼の半生を中心にご紹介します。

ヘンリー・フォードの開発1号車
「クワドリサイクル」(模型)

第2部 大衆車づくりへの挑戦

ヘンリーが彼の夢である大衆車を作るために、プレーンたちとともにアイディアと技能を持ちよって、大衆車「T型フォード」を作り上げていく過程をご紹介します。



1903年創業時の社屋

第3部 大量生産への挑戦

ヘンリーたちが試行錯誤を重ねて、「ベルトコンベアを利用した流れ作業組立」という大量生産体系を築くまでの過程をご紹介します。



ベルトコンベアによる流れ作業

第4部 T型フォードがもたらしたもの

T型フォードは、アメリカ国内のみならず、自動車発祥の地ヨーロッパにも「大衆自動車」を根付かせるなど、世界的に大きな影響を与えたことをご紹介します。



シトロエン 5CV タイプC3(1925・フランス)

ウインターメモリー 2007

今年の開館初日となる1月4日(木)から1月8日(月・祝)の間、新春恒例の館内イベント「ウインターメモリー2007」を行ないました。正月らしい絵馬作りやプラモデル工作、スロットカー体験などに初日から家族連れを中心に大勢の参加者で賑わいました。



合体ゴマ

5つのコマを合わせると1台のクルマになります。自分の好きな色を塗って自分だけのオリジナルカーの完成です。



絵馬プレート

クルマの形をした絵馬プレートに今年のお願い事を書きました。みんなの願いがかないますように。



スロットカー

専用のコースをモーターで走るスロットカー。子どもたちが本物さながらのスピード感を楽しんでいました。



プラモデル

企画展にちなんだプラモデルづくりはとても人気で、夢中になって自慢のクルマを完成させました。



トヨペット クラウン RS20型

1959年（日本）

●長×幅×高：4365×1695×1550mm ●軸距離：2530mm ●エンジン：水冷直列4気筒OHV 62hp { 46kW } / 4500min⁻¹





59年型乗用車の決定版と謳われた

はじめに

現在、新館2階でトヨペット・クラウン・スタンダード(RS20型)は、国産ゾーン(1950~60年代)の代表的な車両として展示されている。展示車は、当時のタクシーとして再現したもので、当時のタクシーメーターを装備している。現代のようにタクシーであることを示す「屋上灯」は装備されていない。この時代のタクシーには屋上灯は、装備されていなかったのだ。わずかにフロントウインドウに「空車」の文字が見えるだけである。昭和30年代の中ごろ、街を走る乗用車はたいてい黒塗りの社用車か、タクシーかであり、現代のような個人所有のオーナーカーは、ほとんどなかったというのが実態だったようだ。そんな時代の様子を展示車は示している。

今回の車両紹介では、クラウン・スタンダードRS20型およびデラックスRS21型を紹介しよう。

昭和34年の出来事は?

クラウンRS20型および21型は、1958年(昭和33)10月に、初代クラウンのマイナーチェンジ車として発表された。初代クラウンは1956

年(昭和31)10月に、第一回目のマイナーチェンジがあり、実は二回目のマイナーチェンジであった。この車両が本格的に世に出た昭和34年という年は、昭和史を飾る大きな出来事があった年だった。

この年最大の慶事は、4月10日の皇太子殿下(現 今上天皇陛下)ご成婚であった。今でもあの華麗な馬車パレードは、忘れ得ない華やかなものであった。皇太子明仁親王殿下と正田美智子様を乗せた馬車は、午後2時30分、宮内庁玄関から新居となる東宮仮御所まで約50分間、パレードを行った。沿道では、約53万人の人々が、祝福した。

また、この「世紀の祭典」をテレビで見ようと、ご成婚前の4月3日には、テレビ受信契約者数は、200万を突破。パレードの中継放送を見た人は、全国で1,500万人に達したという。かく言う、筆者も小学生のつぶらな瞳を輝かせて、パレードに見入ったひとりであった。



Toyopet Crown Model RS20

トヨペット クラウン RS20型

[1959年  日本]

西川 稔



車両正面
スタンダードとデラックスを明確に区別できるフロントグリル



車両真横
スタンダードのサイドモール。おとなしい上品なデザイン

一方、この年、中部地方では未曾有の大惨事が起こった。9月26日来襲した超大型の台風15号、いわゆる伊勢湾台風の大被害であった。上陸時の瞬間最大風速は48.5m、中心気圧は929.5mb、直径700kmの暴雨圏をもつこの台風は、時速70kmという猛スピードで紀伊半島を北上、伊勢湾から名古屋市を直撃。愛知、三重、岐阜の東海三県の人口密集地帯を縦なめにし、本州を横断した。死者4,700人、行方不明401人、負傷3万8,921人、家屋の全壊、半壊、流失合わせて15万1,618戸など、史上最悪の被害となった。

このように昭和34年という年は、皇太子殿下ご成婚という慶事と、伊勢湾台風という史上最大の惨事が重なった年であり、昭和史に長く記憶される年であった。

第5回全日本自動車ショウで ベールをぬいたRS20型、21型

RS20型、21型のデビューは、1958年(昭和33)10月に開催された第5回全日本自動車ショウであった。第5回目を迎えた全日本自動車ショウは、会場をそれまでの日比谷公園から後楽園

競輪場に移し、会期も新車発表のシーズンに合わせ、春から秋に移し、1958年(昭和33)10月10日から20日まで、11日間にわたり開催された。

次回の第6回からは、晴海会場(日本貿易センター)での開催が決まっており、この年は、いわば“つなぎ”の会場であったらしい。後楽園競輪場は、現在の東京ドームの位置にあり、展示場所は屋外であった。期間中に大雨が降り、競輪場特有のバンクの下にあるあたかも「すり鉢の底」のような芝生会場が水没してしまい、ドロンコ、ぬかるみ会場になってしまったと、モーターショーの記録は伝えている。

この会場で人気を二分したのが、「戦後初の国産大型乗用車」と銘打ったプリンス1900

セダンと「スタイルを一新」して登場したクラウン・スタンダード(RS20型)とデラックス(RS21型)であった。

RS20型、21型の特長

二度目のマイナーチェンジされたこのモデルでは、スタンダードとデラックスがあるのは、従来どおりであったが、両車のスタイルや装備

に従来よりもいっそう明らかな差異がつけられ、外見上、明確に区分されるデザインとなった。

①スタンダード (RS20型)

冒頭に述べたように、現在新館2階で展示しているのが、このクルマであり、当時多数がタクシーで使用されたことを示す展示となっている。同車は従来のクラウンと比べて、寸法が全長で80mm、全幅で15mm大きくなり、これにともない、前後のフェンダー回りのデザインが大きく変更された。特に、テールランプ付近が大きく変更され、アメリカ車並みの大きなテールランプが最大の特長であった。

ラジエター・グリルもスタンダードとデラックスでは区別されており、サイドモールの流し方が外観上両車を区別するポイントとなっていた。スタンダードは細いおとなしいラインである。前後のウインドーガラスは、スタンダードも1枚のカーブドガラスが使用され、中央のサッシュがなくなり、より近代的なクルマへと変身した。

このほか、スピードメーターを従来の丸型から横に長い型に改めたことや、シート、トランク・リッド、方向指示器など多くの部分で改良があり、実質的な運転性の向上が図られていた。

さらに、細かい点だが、ガソリンタンクの給油口が従来はトランク内にあったが、これを改良し、左テールランプ横にキーを設け、ランプを開閉して給油する方式に改めている。

②デラックス (RS21型)

参考までにデラックスについても解説しておこう。もっとも大きな特長となっているのは、外観もさることながら、わが国初のオーバードライブ装置を採用した点である。これにより、「半自動的に車のスピードに対して、エンジンの回転数を下げることができ、それだけエンジンの負担が少なくてすみ、燃費消費の節減、騒音の減少、ひいてはエンジンの寿命の延長を図ることができ」と、カタログでは述べている。なお、カタログでは、かなり詳しくオーバードライブ装置の作動について解説しているが、紙幅の関係で割愛することとする。とにかく、当時のトヨタ技術陣の自信作であったことがわかる。

このほか、デラックスモデルにのみ見られる改良点では、フロント・アクスルのボール・ジョイント方式による順応性の高いサスペンション機構したことなどがあげられる。もちろん、外観上特長的なサイドモール、ラジエター・グリル、ホイール・キャップなど、各部にわたって区別がなされていた。

自動車専門誌の評価は?

これらの変更に対して、自動車専門誌の評価は概ね良好であった。当時の代表的な自動車専門誌『モーター・ファン』と『モーター・マガジン』を見てみよう。いずれもデラックス車を中心に新車紹介を行っているが、両車に対する評価は高かったようだ。

『モーター・ファン』(1959年1月号)では「59年型は米車のように大きく三角に立ち上ったヘッドライトのメッキ枠を引込めて長く強調した形となった。フロントグリルのデザインがスタンダード車とデラックス車が区別され新しくなり、サイドモールディングも夫々相応しいものがつき、安定感とスピード感をだしている」

一方、『モーター・マガジン』(1959年1月号)では、次のように述べている。「まず、スタイルとしては、トヨペットの在来の雰囲気を残してはいるが、サイドビューのヘッドライトの線、尾燈へ連なる線に新鮮さが盛られており、サイドモールもロケット時代を象徴していて、全体をよく引き立てるといつてもよかろう。(中略)

外観的にはこのように一応目先を変えたと一定程度で人によっては案外という感じは持つ向きもあるかも知れないが、機能的な面ではかなり思いきった改良を行って、日本の自動車から世界の自動車への意欲がうかがえる。」

「1日300円で自動車がもてます!」

RS20型、21型のカタログには、維持費がいかに安いかを、上のようなキャッチフレーズで解説しているものがあり、大変興味深い。以下、引用してみよう。

「毎日、300円ずつを維持費としてお使いになれば、立派に自動車がもてます。テレビ、電気冷蔵庫と、いろいろ便利なものが普及してきましたが、しかし文化生活と云える生活をなさるためにには、やはり乗用車が必要です。スピード化して来た現代では、通勤やご商売の能率向上に役立ち、休日にはご家族そろってレクリエーションを楽しめる乗用車こそ、あなたに幸福な人生をもたらすものでしょう。その乗用車の維持費が1日300円弱なのです。」

カタログでは詳しい計算根拠を示している。

③トヨペット クラウンの維持費

燃料費	5,032円
油脂費	500円
修理費	1,580円
税金保険料	1,530円
合計	8,642円

これを30日に割れば300円弱となる。

(一ヶ月 1,500kmの走行距離と想定)

カタログでは、次のように述べている。

「日本の代表的な乗用車として、世界に伸びて行ったトヨペット クラウンは、さらに一層スマートなボディ・スタイルで生まれ変わり、内部の諸機構も現在日本の工業水準で望み得る限りの改良がほどこされました。まずトヨペット・クラウンこそ、乗用車の決定版と云うことができます」

事実、トヨペット クラウンは、昭和34年の登録台数が24,389台、前年33年の14,997台に比べ、62%アップと人気を集めました。本格的なモータリゼーションの大波が押し寄せる直前であった。



運転席回り

従来の丸型から横長に変更したスピードメーター。夜間、速度が45～50キロを超えると指針が赤色に変わり、警告を与えた



テールランプ
アメリカ車並みと表現されたテールランプ



テールランプ開けて給油
ガソリン給油口はテールランプをキーで開け、裏面にある

【当時のトヨペット クラウンのカタログ】



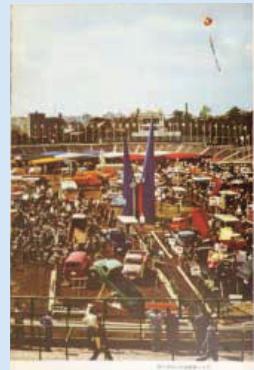
デラックス(前)とスタンダード(後)を配置した表紙



「300円で自動車がもてます!」解説記事



トヨペット クラウンの維持費表紙



第5回全日本自動車ショウ会場

Back

Next



スポーツカーを自在にコントロール

Kバレエカンパニー芸術監督・プリンシパル

熊川 哲也さん



知 る人ぞ知るクルマ好き。これまでに乗ったクルマはざっと数えても50台は下らない。「クルマの話をしたら何時間でも話せますよ」と目を細める。1970年代のスーパー・カーブームの中で育ち「当時はクルマに影響されない子供はいなかった」そうだ。

10歳でバレエをはじめ15歳で英国にバレエ留学。免許は18歳の時に英国で取得。すぐに全財産の1500ポンドをつぎ込んでトライアンフ・スピットファイアを買った。生まれた年と同じ1972年式。しゃれたスポーツカーで色はブリティッシュ・レーシング・グリーン。とにかくカッコよかった。やっと手に入れたクルマだったが「このクルマにはひどい目にあった」と苦笑する。何しろギヤボックスはじめいろんなところが次々に壊れた。それでも愛着があった。ある時は突然シャフトが折れ、昼の衛兵パレードで何千人の見物人が集まっていたバッキンガム宮殿の壁に危うくぶつかりそうになったことも。この時は「さすがに閉口した」そうだ。

英 国には12年間滞在。その間いろいろなクルマを乗り継いた。それだけにエピソードには事欠かない。故障続きのトライアンフは1年半乗ったが「そろそろ限界」と感じ、「マツダRX-7」にスイッチ。こちらは700ポンドと格安だったが、さすが日本車で故障知らず。でも、まさかの全損事故に遭うことに。ある時スコットランドまで遠出した帰りにネス湖畔をドライブ中、話に夢中のあまりハンドル操作を誤り車が横転。幸いカスリ傷で済んだがクルマはあと少しで崖から湖に転落するところ。まさに九死に一生を得た。

これでRX-7は廃車。すぐさまトヨタの「セリカ・スープラ」を購入。グレーのツートンカラーでタイヤも太くカッコよかった。このクルマは買ってすぐに盗難にあう憂き目に。別のクルマを買う為に売買雑誌に載せたところ、すぐに見にきた怪しげな二人組に少し目を離したスキに乗り逃げされてしまった。一瞬

の出来事で犯人を探しようもなく保険も下りずに丸損した。

その後、黒のスープラにしばらく乗った後「ホンダCRX」に乗り継いで、3リッターの「フェアレディZ32型」に一挙にジャンプアップした。このZは当時の自分にとってはスーパー・カーで、まわりからもチヤホヤされ気分が良かった。その後はイギリスのスポーツカー「TVR」。ふと街で見かけたV8エンジンのブーというエンジン音がたまらなく魅力的だった。日本人の自分には日本車は“同属”に思えた一方で、英国車はなぜか遠い存在に写っていた。でもこの頃は英国生活も長くなり、そろそろ英国車にも乗ろうと思っていた頃だった。

つぎはいよいよ念願のスーパー・カー「フェラーリ328GT」。その頃はすでにプリンシパルになって収入もある程度あった。ほしかった憧れのスポーツカーだったがフェラーリはデリケートで運転しにくかった。やはりロンも大変だった。そんな疲れか反動からかは判らないが、つぎはトヨタの「GS300」のオートマに乗った。ラクチンだったがしばらく乗るとなぜか「手放したクルマが欲しくなり」、英国生活では最後となる青いTVRに再びチェンジした。



V8のエンジン音が魅力的だったTVR

日 本に帰国したのは1999年。フェラーリの355、F40、512、550マラネロ、

ベンツSL、ベンツEクラス、アストンマーチン、ランボルギーニなど主に外国車を乗り継いだ。でも今はすっかり落ち着き、「好きなクルマはキープするものの、ただ乗り回すことはしなくなった」という。一番のお気に入りはと尋ねたところ、すぐさま「最初に買ったブリティッシュグリーンのトライアンフ」との答えが返ってきた。故障続きで苦労したからこそ愛着も一番強いそうだ。そんな熊川さんが選んだ今の愛車はポルシェ「カレラGT」とベンツ「ゲレンデバーゲン」。TPOによって使い分ける。

クルマ選びはスタイル、性能、居住性、満足度が大事で一つでも欠かせない。周りからの注目度もポイント。内装がよくスポーティで乗り易いが重要な要素。色にもこだわる。丸みを帯びていたら明るい色、角張っていたら黒だと。

「運転は無理をせず」がモットー。時代の流れや今の自分の仕事を反映したクルマを選ぶが、スポーツカーの「自分の感性や五感を働かしながら自在にコントロールする」ことに魅力を感じるそうだ。今後ほしいクルマはまだ決めてないが、服と同じで自分に似合うものにしようと思っている。

面白いもので外国にいると日本車に惹かれ、日本にいると外国のクルマに興味を持つそうだ。それでもレクサスなど最近の日本車は「とても魅力的」と期待する。今後の日本車については「優等生の皮をはぎとつて世界の高いハーダルに挑戦してもらいたい」と、世界を舞台に活躍する熊川さんらしいコメントが返ってきた。

▼熊川 哲也（くまわ・てつや）

バレエダンサー。1972年北海道生まれ。10歳でバレエを学び、87年に英国ロイヤルバレエ学校留学。89年、同バレエ団に東洋人では初めて入団、93年には異例の早さで最高位のプリンシパルに昇格。99年に退団・独立後は、自らKバレエカンパニーを創立。以来、意欲的な活動を内外で続ける傍ら、同カンパニーの芸術監督・プリンシパルダンサーとして活躍中。

クラシックカーの運転席廻り(1)

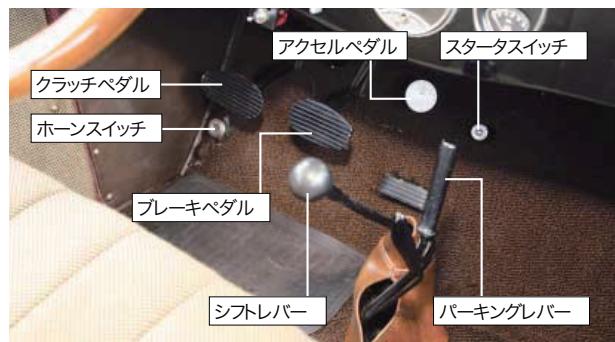
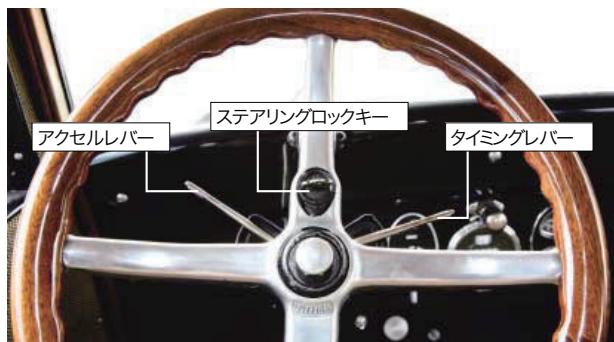
シボレースペリア シリーズK

Chevrolet Superior Series K

今号より、展示場では見にくいクラシックカーの運転席廻りの操作装置や計器類についてご紹介します。

今回はシボレースペリア シリーズK(1925年・米)についてご紹介します。T型フォードに挑戦してたゆまざる改良を進めてきたシボレーは、よりパワフルによりスムーズにを目標にして、1925年にKシリーズを発表しました。そして、2年後の1927年には生産台数でT型フォードを抜き、世界のベストセラーカーとしての地位を確立しました。なお、この車はエセックスに次いで箱型ボディを大衆車ベースに導入できた事でも大きな意味を持っていました。

○エンジン型式：水冷直列4気筒(ガソリン)OHV
○総排気量：2802cc ○変速機：3速M/T



ステアリング
跳ね上げ式
※乗降りが容易に出来ます



トヨタBM型トラック 薪ガス発生器装着車 [1950年]

【車両諸元】

○全長：6455mm ○全幅：2190mm ○全高：2130mm
○ホイールベース：4000mm ○車両重量：2700kg
○エンジン型式：水冷直列6気筒OHV 3386cc

トヨタBM型トラックは1947年から1951年にかけて約2万6千台生産され、当時トヨタの主流生産車種でした。このクルマをレストレーションすると同時に、わが国で第2次世界大戦前後にガソリン不足対策として活躍した代燃装置の中からトラック、バス等に多く使用された、陸式薪ガス発生装置を復元して装着しました。

Restoration
沖野 嘉幸



運転台、荷台とも木骨の上に薄い鋼板を貼り付ける工法で造られているため、木骨部分の補修については当時の木工技を再現できるベテランの木工職人さんに依頼しました。また薪ガス発生装置は当時の図面を基に代燃車の整備経験があるベテランの板金職人さんに製作を依頼しました。

» エンジン・シャシー関係



エンジンを車両から降し
分解整備を実施



運転台、荷台等のボディ部品も
梯子型フレームと分離する



ブレーキ、クラッチなど
油圧系部品も分解整備



リーフスプリングなど
サスペンション関連部品も全て分解整備

» ボディ関係



ボディパネルの鉄板を剥がすと
中は完全な木骨構造



運転台の屋根板は腐蝕がひどいため、
新たに杉の木板で張り替え



運転台天井の梁木材は使用可能であった
ため、ニス仕上げによる補修実施



運転台の窓枠や柱などの木骨は
新たに手作りで製作



運転台ドアの外板パネルは
腐蝕がひどい



外板の模様プレス部分も鋼板から
現物合わせて板金成形製作



ダッシュボードも腐蝕部分は
切り張り板金成形を実施



運転台乗降のためのステップパネルも
手作り板金製作

» 薪ガス発生装置 (復元)



ガス発生炉の製作は厚手の鋼板を
曲げることから始まる



製作経験のあるベテラン職人による
ガス釜製作の溶接作業



ガス清浄器等多くの部品で装置は
構成されているが全て手作り製作



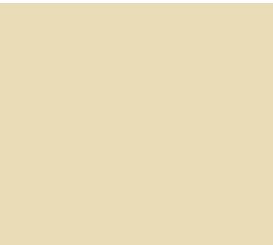
ガス発生装置を車両に装着する前、
ベンチにて性能テストを実施



100年前のAUTOCAR(週刊誌、イギリス)から “わたしが探しているクルマ” — 蒸気、それともガソリン”

その1

山田 耕二



※1
当時乾電池は充電できなかった



※3
磁石発電機による点火法でバッテリーが不要。投稿者の車はバッテリーが必要なバッテリー点火法だったと推測される



※4
大砲(artillery)に付ける車輪に使われた木製スプークを放射状に使った車輪で、頑丈さが特徴【上】。下はカーフドッシュのワイヤホイール



今回から4回にわたり標記雑誌から興味深い情報をピックアップする。1回目は1907年1~3月に発行された号の読者投書欄「CORRESPONDENCE.」からの紹介である。

「THE MOTOR CAR I AM LOOKING FOR — STEAM OR PETROL.」という題の投書が1月19日号に掲載されると、それに対する意見が3月3日号までに6件掲載された。途中で最初に投稿した人が彼の投書に寄せられた意見を参考に数車種を検討したことを報告し、新たな意見を述べている。彼の所有車は1904年製オールズモビルだというから、当館展示車のカーフドッシュと同型だ。今から100年前、このクルマを運転していた人がどんな使い方をし、どんなふうに評価していたのか大いに興味がわくので、その内容について紹介したい。以下に投書内容を訳してみる。掲載内容をできるだけ多く紹介したいので筆者の感想やコメントは割愛する。

「私の現在のクルマ、1904年型オールズモビル5.5馬力は自転車の代わりになるほどです。それは車重385kgの二人乗りで、楽に動かせられます。いつでもすぐに動かせられ、エンジンはシートに座ったままで掛けることができ、ガレージのドアを開けてから5分後には走り去っています。機械部分で実質的に悪くなつたところは何もありませんが、最初から付いてきた乾電池^{※1}はすぐに弱つてしまい、それは蓄電池に替えました。このクルマに2年以上乗っています。私が住んでいるところの道路は狭くて路面は非常に荒れています。またとても陥しく見通しのきかないカーブが多くあって1、2分おきにスピードを落とさなければなりません。そのあとスピードを元に戻すのが難しいことがよくあります。エンジンはシリンダーがひとつしかなく、変速は2速とバックだけです。変速は遊星ギア式なのでスライディングギア式より運転するのが楽しいです。ステアリングはティラー式^{※2}でハンドルはよく切れます。はっきり言って私はこの方式のほうが好きです。エンジンは水冷式で、冷却水がいつも非常に熱くなり一よく沸騰し—低速走行を余儀なくされます。

私が克服できたらと思うこのクルマの欠点はパワー不足と、速度を落としたあと元の速度にもどすのにかかる長い時間です。1時間前後の距離を走るのに時速12~15マイル(19~24km)を超えることは決してありません。もう少し早いクルマが欲しいです。

私が欲しいと思うクルマは10~12馬力の2気筒エンジン、3速ギア、マグネットイグニッション^{※3}、性能のいいキャブレター、空車状態で408kg以上か454kg。車体は小型で、低く、そしてほっそりしていかなければなりません(1904年型オールズモビルよりかわいらしい車体はほかにありません)。座席は4人乗りか、少なくとも3人乗りで、幅はきゅうくつであってはいけません。背中合わせタイプのシート

でもいいですが、見栄えがよくなればなりません。車輪はアーティレリータイプ^{※4}がよく、ステアリングはティラー式でも丸ハンドル式でもいいです。エンジンはポンネットかシートの下に水平式か直立式で、どの部品にも手が届きやすくて掃除や調節ができる、そして明るくできること。エンジン駆動よりギア駆動がいいです。非常に静かに走行し、始動が簡単であること、もしできれば座ったままで。イギリス、フランス、またはアメリカ製がいいです。タイヤはアメリカのハートフォード、グッドリッチ、またはダイアモンドが好みです。実際それらのタイヤはパンクがなく切れもしないのです。私はガソリン自動車でも蒸気自動車でもまいませんが、蒸気自動車の場合は水量計を絶えず見る必要がなく、50~60マイル(80~96km)を走れる燃料と水を運べるならば、です。だれかここに書いたような、あるいはそれに近いクルマをお持ちならぜひ詳細を添えてご連絡ください。

こんなクルマは多くの人が欲しいと思っているクルマだと思います。小型車はふつうパワーが十分ではなく、パワーが十分あるときは車体が重過ぎて、気軽に走り回るには使いにくいものです。」

この投書に対する意見が早くも翌週号に掲載された。

「私も2年ほど1904年型オールズモビルを乗っていたので、それに関しては全く同意見ですが、私は本当によく悩まされたことがあります。ちょっとした坂道で少年達が競争しようと言ってけしかけては失礼なことを言ったのです。それで私はクルマを乗り換えることにしました。そのときむずかしかったのは、オールズモビルと同じくらいに信頼性があり、扱いやすく、余裕のない者に買えるクルマを見つけることでした。そして、現在のクルマを10ヶ月間運転して非常に満足しており、これよりいいクルマは無いと思っています。それは遊星ギア式変速機、2気筒10馬力エンジン、丸ハンドルを持ち、オールズモビルと同じくらい静かで、平均時速20マイル(32km)で走ることができます。このクルマだとガレージのドアを開けてから走り去るまで30秒でできると思います。トノー(着脱式後席)付きボディはとても便利で、2人乗りでも4人乗りでもとても快適です。無料でメーカーの宣伝をすることはしたくないのとそのクルマの名前は言いませんが、知りたい読者とは喜んで連絡を取らせてもらいます。」

その後寄せられた投書は、主に“わたしが探しているクルマ”的条件に近いと思う車種の紹介で、オーナーが所有車についてその性能を報告している。オールズモビル社がなぜカーフドッシュの性能を改善しないのだろうかというメーカーへの不満を述べた投書もあった。

▼ 予告 第18回クラシックカー・フェスティバル



第18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す。会場は初開催となるトヨタ博物館。愛・地球博記念公園からの公道パレードも初めて実施します。当日は混雑が予想されますので、できるだけリモでお越しください。

- 開催日：5月27日（日）
- 場所：トヨタ博物館及び
愛・地球博記念公園
(愛知県長久手町)

▼ 予告 スプリングイベント2007



- 開催日：3/17（土）、18（日）、21（祝）、
24（土）、25（日）、31（土）、
4/1（日）、7（土）、8（日）
- 時間：9:30～16:30
- 内容：* プラモデル（500円/個）
* ペーパー・クラフト 無料
* i-unit乗車撮影会 無料
* IMTSバス車内見学会 無料
* ミニ四駆体験 無料
3/24（土）、3/25（日）のみ

▼ 予告 「サタデーイヴニングポスト誌」展



当館所蔵のアメリカの週刊誌「サタデーイヴニングポスト誌」より、1950～70年代の表紙絵や広告イラストを紹介します。「ポスト誌」は素朴で魅力的なイラストの表紙がトレードマークです。

- 開催日：4/10（火）～6/24（日）
- 場所：新館3階ギャラリー

▼ 予告 開館18周年感謝デー



トヨタ博物館は1989年4月16日に開館し、今年は18周年にあたります。日頃のご愛顧を感謝して、4月15日（日）は入館料を無料といたします。ご来館をお待ちしています。



3/17（土）～4/8（日）までの春休み期間は小学生の入館を無料といたします。

▼ 図書閲覧室からのお知らせ



雑誌「カーグラフィック」（二玄社）の、創刊号から現在まで全てを合本し公開を開始しました。同時に、全ての目次をコピーしたファイルも作成し、使いやすくしました。今後も、雑誌の合本を増やす予定です。リクエスト等は、お気軽に図書スタッフまで！

▼ 募集 T型フォード運転講習会のご案内



T型フォード運転講習会の受講者募集のお知らせです。（各コース2名、雨天中止）

- 実施日：4/26、6/7、6/21
(いずれも木曜日)
- 時間：①9:30～12:00
②13:30～16:00
- 受講資格：マニュアル車免許保有者で常時運転している方
- 受講料：5,000円（当日徴収）
- 申込方法：往復はがきに①希望日と時間
②郵便番号、住所、氏名、年齢、性別、電話番号③免許証の種類と取得日④運転歴と現在の運転状況を明記のうえ希望日の20日前必着で「T型フォード運転受講」係まで。
1枚のはがきにつき1名1コースの申込みでお願いします。

▼ 募集 バックヤードツアー参加者募集



参加者から好評のトヨタ博物館バックヤード（車両収蔵庫）見学会を開催します。タッカーやホルヒなど普段なかなか見ることができないクルマをこの機会にぜひご覧ください。

- 実施日：4/22、5/13、6/24、7/1
(いずれも日曜日)
- 時間：13時30分から45分程度
(要入館料)
- 申込方法：往復はがきに、希望日と住所、氏名、電話番号、同伴者数を明記の上「バックヤードツアー係」へ（毎回先着10組まで）

▼ 寄贈車のご紹介



JAF（社団法人 日本自動車連盟）中部本部愛知支部様よりトヨタ メガクルーザーをご寄贈いただきました。

JAF災害救援指揮車
トヨタ メガクルーザー
○長5170×幅2170×高2480mm
○車両重量3540kg ○排気量4104cc

新館長の就任あいさつ

当館は、平成元年の開館以来沢山の皆様に支えられ、本年で18年目を迎えました。館長就任にあたり、「人と自動車の豊かな未来」への貢献に向け、博物館機能を一層充実し、皆様に、より愛され親しまれる博物館でありたいと考えています。微力ながら全力を尽くしたいと思いますので、よろしくご支援・ご協力の程お願いいたします。



トヨタ博物館館長 川本常敬
(平成19年1月1日付就任)



直撃 来場者をレポート!!

今回の企画展を見られたご感想を聞かせてください!

緒方さんファミリー(愛知県日進市)

近いのでトヨタ博物館には何度も来ています。今回のプラモデル展はチラシで知りました。子供の頃を思い出し懐かしく見て回りました。クルマだけではなく馬車や飛行機、船などもあり見ごたえがありました。子供はプラモデルづくりを楽しみましたが、こうした家族向けの企画を今後もやってほしいと思います。



▲「プラモデルとスロットカー」会場内にて

愛車自慢
俱楽部

今回からオールドカーを楽しむ人を紹介する「愛車自慢俱楽部」コーナーを始めました。第1回は、トヨタ博物館のクラシックカー・フェスティバルでもおなじみの岡田三男さんをご登場いただきました。

部員No.001

岡田 三男さん(東京都)

トヨタ パブリカ・コンバーチブル

年式: 1965 型式: UP10S

赤いボディーが美しい。最大の特徴はオープンボディ。シーザンに応じて3つに使い分けられる。幌付きで走れば冬でも寒くなく、オープンにすれば十五夜を真上に眺めてドライブを満喫できる。FRP製のデッキチャップ・トップを装着すればハードトップ・ボディに早変わりする。岡田さんによると、この車は「夫婦の接着剤」とか。奥さんと二人でオープンエアの風を受けながらドライブすると、二人の絆はますます深くなるそうだ。



一口メモ

1955年(昭和30年)の国民車構想を受けて発表されたノーブリカがベース。エンジンは空冷2気筒OHV・水平対向U型(高速用)。ツインキャブを装備して36馬力を発揮。最高時速は120km/H

＜参加希望の方は＞

自慢したい愛車の紹介文(200字程度)と写真を同封の上、〒480-1131 愛知県長久手町トヨタ博物館 館だより係またはアドレス:XK-kandayori@mail.toyota.co.jpに文章と写真を貼付してお送りください。どうしご応募お待ちしています。

なお、ご応募いただいた記事内容によっては、掲載できない場合もありますので、予めご了承ください。

タムタムくん
知ってるかい?
クルマ豆知識

このコーナーではクルマに関するさまざまな豆知識を紹介していきます。

今回は展示車紹介でクラウンのタクシーを取り上げたので、タクシーについての豆知識を紹介しましょう。

初めて自動車がタクシーとして使われたのはいつ?

1896年、ドイツのシュツットガルトの町を史上初のタクシーが走ったといわれています。

世界で初めてのタクシー会社「シュツットガルト・モーターキャブ社」もここで誕生し、7台のダイムラー車を使用していました。

日本では1912年(明治45年)東京・有楽町の「タクシー自動車株式会社」が最初であると言われており、同年8月5日にT型フォード6台で営業を開始しました。

なお、この日にちなみ、8月5日は「タクシーの日」に定められました。



カフェ情報



新館1階のカフェでは3月17日(土)よりチリホットドッグが新しくメニューに加わります。チリがよく効いていておいしいですよ! 人気のサンドイッチ、ホットケーキ同様、ぜひご賞味ください。

チリホットドッグ ¥250

●営業時間: 9:30~17:00(オーダーストップ16:45)

[読者の声]

●毎回楽しみに読ませてもらっています。これからもいろいろなことを書いてください。写真もきれいで感心しています。
(三重県 野崎修さん)

●クラシックカーの運転の方法が難しそうだなあと思いました。

ディーラーのスタッフの方とこのようなレトロな車の話で盛り上がりました。
(埼玉県 斎藤恵里さん)

[編集後記]

70号を機に、表紙や内容をマイナーチェンジしました。いかがでしょうか? ご意見やご感想をお聞かせいただければ幸いです。

今後ともみなさんに楽しんでいただけるような「館だより」を作りたいと思いますのでよろしくお願いします!!

(加藤千晴)

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記入の上、ご応募ください。

(締切り: 2007年4月30日消印有効)

抽選で10名の方にトヨタ博物館オリジナルグッズをプレゼント。

<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 MG ミジェットタイプ TA