

HENRY FORD AND MODEL T

期間 4月10日(火)

6月24日(日)

会場 本館2階
特別展示室

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～



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、ゆるぎない信念で「大衆のための自動車」を開発しました。

今回の企画展では、来年生誕100周年を迎える大衆車「T

型フォード」について、ヘンリー・フォードと彼の主要なブレーン10人が企画・設計・生産・販売の各分野に注いだ情熱・工夫に関するエピソードや、当時のコンベア・ラインを再現したジオラマを実車7台とともにご紹介しました。

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・フォードが、人の代わりに働く機械“自動車”を作りたいと決意し、自動車会社を立ち上げるまでの半生を紹介しました。



第1部 展示風景



ヘンリー・フォードの開発1号車
「クワドリサイクル」の模型



ヘンリー・フォードの生家

通常のパネルに加えて、ヘンリー・フォードの28年間にわたる修行時代を音声付きスライド(左上の写真)で解説しました。また、開発1号車「クワドリサイクル」(中央の写真)やレーシングカー「999号」の模型も展示しました。

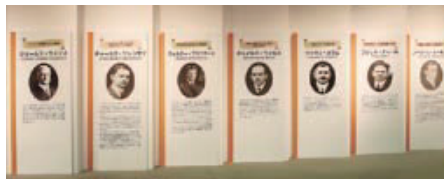
第2部 大衆車づくりへの挑戦



ヘンリー・フォードが、彼の夢である大衆車を作るために、ブレーンたちとともにアイデ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紹介しました。



大衆車に必要なコンセプトを導き出した過程を、人型のパネルと音声解説、そしてスライドで紹介しました。



この時期にヘンリー・フォードを支えた主なブレーン7名の活躍ぶりやエピソードをパネルで紹介しました。



T型フォード「ツーリング」(1909年・アメリカ)

第3部 大量生産への挑戦



ヘンリー・フォードと彼のブレーンたちが試行錯誤を重ねた結果、「コンベア・ライン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、パネル展示やジオラマ、音声解説で紹介しました。



当時の組立工場の写真パネルや、T型フォードのシャシーを展示することで、工場の雰囲気を出しました。また、コンベア・ラインの導入前後の状況について、人型のパネルと音声解説で紹介しました。



当時の写真約200枚を参考にして、コンベア・ラインを導入したハイランド・パーク工場のジオラマを展示しました。また当時の流れ作業の動画を上映することで、静と動の両面から臨場感を盛り上げる工夫を行いました。

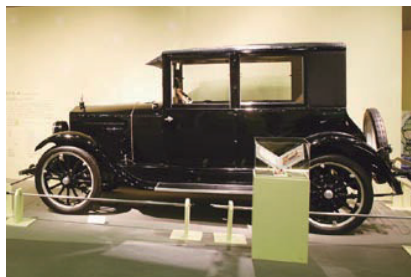
第4部 T型フォードがもたらしたもの



T型フォードの存在がアメリカ国内のみならず、自動車発祥の地であるヨーロッパにも「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紹介しました。



T型フォードがアメリカ社会に与えた影響について、パネルや当時の同社広報誌「フォード・タイムス」等を展示して紹介しました。
写真の車両は、T型フォード「クーペ」(1927年・アメリカ)です。



ハドソン社のエセックス コーチ (1923年・アメリカ) です。同社は、ツーリング(オープン)モデルが主流だった時期に、大衆の「セダン」ニーズにいち早く反応しました。



第4部 展示風景



シトロエン 5CV タイプC3 (1925年・フランス) です。ヘンリー・フォードとT型フォードの存在は、アンドレ・シトロエンが「フランスのフォードでありたい」という言葉を残すほど強い影響を与えました。

展示企画者より



図録
(B5版48ページ 600円)

今回の企画展では、自動車の普及と大衆化に多大な貢献をしたヘンリー・フォードや、彼のブレーンたちが「T型フォード」に注いだ情熱・工夫に関するエピソードに焦点をあてて企画しました。

ご来場いただいたお客様が、今から100年前に大衆車を作った彼らに想いをせ、これからの大衆車のあり方を考えるきっかけとなってくれば大変うれしく思います。



学芸員
長谷川 壮

本企画展の開催にあたっては以下の団体にご協力いただきました。

ヘンリー・フォード・ミュージアム
フォード・ジャパン・リミテッド

(敬称略)

トヨタ博物館 来館者 400万人 達成



当館では去る4月8日(日)に'89オープン以来の来館者が400万人となりました。

400万人目となったお客様は名古屋市にお住まいの松本直樹くん。この日はご家族で来館されました。

直樹君には当社の渡辺社長より永久来館パスやトヨタAA型乗用車模型がプレゼントされたほか、特別にデューセンバーグモデルJの乗車も楽しんでいただきました。

また、4月10日(火)～5月6日(日)まで400万人達成感謝行事として、工作教室や試乗会などのイベントを実施。ご家族連れをはじめ、たくさんのお客様に楽しんでいただきました。

次回企画展のお知らせ

はたらくクルマ 大集合 パート2



期間: 2007年
7月14日(土)～9月2日(日)
場所: 本館2階特別展示室



昨年好評だった“はたらくクルマ”の第2弾。

今回は生活をささえるクルマを紹介・展示。楽しみながら、暮らしの中で活躍するクルマたちを見ていただきます。小学生のお子さんには、テキスト「はたらくクルマ大発見!」を配布します。このテキストがあれば、はたらくクルマやはたらく人々のことをより深く理解でき、夏休みの自由研究にも使えるかもしれません!

夏休み期間中の毎週日曜日、交通安全、消防、車を運ぶキャリアカーなどいろいろな車の実演イベントを計画していますので、是非お越しください。





クルマを通じて 個性を発揮

放送プロデューサー

デーブ・スペクターさん



出 身はアメリカのシカゴ。何しろ冬は寒いところ。だから同じアメリカでも、クルマの使い方が陽の当たるロスなどとは大きく違います。ハリウッドではクルマはステイタスを表す決め手の一つですが、シカゴではピカピカに磨いたスポーツカーを人に見せびらかすようなことはしないわけです。とくに僕が住んでいたシカゴの中心部は、若い人にはクルマはあまり必要ない所でした。

そんな環境で育ちましたが、免許は16歳の高校生の時に取りました。僕が通ったシカゴのLane Technical High Schoolでは運転免許は必修科目。在校生6千人の大きな学校で、校内には運転練習コースがあり、練習用のクルマは地元ディーラーが提供してくれました。僕はエンジンの仕組みなどを学ぶ自動車修理のコースも取得しました。そんなわけで、日本のように高いお金を出して教習所に通い苦勞しながら免許を取ったわけではないので、その分ありがたみがなかったですね。

最 初に乗ったのは母親が乗っていたAMCの「グレムリン」。リアスタイルに特徴のあるコンパクトカーでしたが、これはお世辞にも良いとは言えないクルマ。シカゴでは凍結防止のため塩を撒くのですが、グレムリンは錆に弱く底は穴があいてボロボロになってました。父はBig3のクルマが好きで、中でもオールズムービルを愛用しており、新車が出るとすぐに買い替えていました。祖父はGMのキャデラック派でした。両親や祖父は皆アメ車に乗っていたわけですが、その頃のシカゴでは日本車を見ることはほとんどありませんでした。

就職し、しばらくしてシカゴを離れロスで暮らし始めました。カリフォルニアは気候が温暖でとても住みやすい所でしたが、どこに行くにもクルマなしでは不便なところ。そこで早速知人から中古の「リンカーン・コンチネンタル」を譲り受けました。確か千ドルだったと思いますが堂々とした大型高級車。おかげで

アパートを引越す時に荷物が一度に全部積めて運送業者を頼まないで済みました。エアコンなど毎日どこかが壊れるようなクルマでしたが、調子良く走る時もあるってそんな時はずっと嬉しかったのを覚えています。

その後ロスには5年ほどいました。その間にステーションワゴンや中古のシボレー「コルベット」、トヨタ車では「スープラ」などに乗りました。スープラはカッコよくてロスではとても人気がありました。もっともこのスープラは当時交際していた家内の京子が乗っていた思い出のクルマです。



千ドルで買ったリンカーン・コンチネンタル

初 めての新車は来日してから買いました。根が目立ちたがり屋なので選んだのはやはり黒の「コルベット」。内装を白にしたいろいろなところをカスタム化しました。会う人ごとに見せて自慢しましたが、所ジョージさんに「これは凄い」と認められた時は流石に嬉しかったです。スタイル抜群でパワーもあり気に入っていましたが、快適すぎて面白みはありませんでした。同じ頃、シボレーの「タホ」にも乗りました。これは大型の4駆で、これも自分好みのカスタム仕様にドレスアップして乗り回しました。

こうした珍しいクルマに僕が乗っていると目立つのでしょうか、街を走っているとよく声をかけられクルマを通じたコミュニケーションができました。ある時、六本木を走っていると街宣車が隣にきてカッコイイと褒めてくれた

挙句、太目のお兄さんから「お前はデーブ、俺はデブ」と街宣車のマイクで大声で言われたこともあります。

ク ルマは自己主張の場でもあります。だからクルマを見るとその人の趣味がわかります。仕事柄、人とは違う個性を大事にするタレントには外車党が多いようです。少し前になりますが、テレビ局の駐車場には各スペースにタレントの名前が書いてあったので、誰のクルマかすぐわかったものです。面白いもので、皆クルマで個性を主張していたように思います。

僕も以前は白金台のレストランブルポイントや紀尾井町のオーバカナルなど、人が集まるスポットに自慢の「コルベット」を見せびらかしに行っていました。でも今は路上駐車ができないのでそうした楽しみが減ってしまいました。それに最近はテレビ局にもタクシーで行きますし、忙しくてドライブを楽しむ時間ありません。それと携帯電話。僕はクルマの中でも電話やメールを頻繁にするので、必然的に自分では運転することができなくなってしまいました。そんなこともあり、コルベットに代わって今は「BMW750iL」と「ベンツCLK230」の2台を愛用しています。

日本人はもっと個性を大事にすべきだと思います。白いクルマも良いけど、そろそろ自分好みの色を選んで良いのではないのでしょうか。若い人が古い「センチュリー」や「デボネア」をカスタム化して乗るとお洒落だし、古いアメ車に乗っていたらみんなが振り返ると思います。今はフェラーリはかえって目立ちません。古いクルマはトラブルが多く日常の足としては使えないかもしれませんが、目立つ点では断然アメ車がお薦めです。

▼デーブ・スペクター

アメリカ合衆国イリノイ州シカゴ生まれ。最も日本通の外国人。放送プロデューサー兼放送作家。1983年にアメリカABC放送の番組プロデューサーとして来日。現在はスペクター・コミュニケーションズ代表として数多くのTV番組や芸能、情報、ニュースを海外メディアに紹介している。

マツダ ファミリア SSA型

1966年（日本）

● 長×幅×高：3765×1465×1385mm ● 軸距離：2190mm ● エンジン：水冷直列4気筒OHV 782cm³ 42hp {31kW} / 6000min⁻¹





ファミリーカーの トップモデルに なることを願って 登場した自動車

はじめに

本館3階の日本車常設展示「大衆化のための技術開発コーナー」には、スバル360をはじめとする排気量360ccの軽自動車から、クラウンやセドリックなどの1500ccクラスの小型自動車達が展示されております。その中で濃いブルーのボディカラーに、銀色に輝くサイド・モールやラジエーター・グリルの映える自動車が、今回ご紹介する「マツダ ファミリア SSA型」です。

ファミリア SSA型の概要

ファミリアは、マツダ（当時は東洋工業）が1964年10月1日に発表した4ドア5人乗りの大衆車です。車名の「ファミリア (FAMILIA)」はスペイン語で「家族」を意味し、ファミリーカーのトップモデルにしたいという願いが込められています。

当時、同社は「ピラミッド・ビジョン」と呼ばれる施策を展開していました。これは、日本の国民所得の階層分布は下辺が幅広く、高所得者層ほど少なくなるピラミッド形ゆえ、乗用車の保有構造もその形に沿った展開をしていくと想定し、まずは軽自動車クラスの車から徐々に排気量の大きい上級クラス車種への展開を図るというものでした。

本構想に則り、1960年に「R360クーペ」、1962年に「キャロル」を発売します。そして次の開発ターゲットとなる800ccクラスの小型車「マツダ700」を、1961年の自動車ショーで披露し大衆の反応を調査したのです。ちなみに同年、トヨタは、実用本位に徹したパブリカUP10型を発表しました。

その調査によると、潜在顧客が思い描く800ccクラスの小型車のイメージは、1000～1500ccクラスの小型車の機能・性能・豪華さを求めていることが分かりました。

上記調査結果を踏まえたファミリアの商品コンセプトは、参考文献wを執筆した丸川氏によると以下の5点となりました。

- 1) 手軽な価格であること
- 2) 居住性、荷物スペース、動力性能等の
実用機能は、1000～1200ccクラスの
小型車とそん色ないこと
- 3) 高い信頼性を有すること
- 4) 運転や保守などの取扱いを容易にすること



Mazda Familia Model SSA

マツダ ファミリア SSA型

[1966年  日本]

長谷川 壮



車両正面

4灯式に見えるが、外側の2灯がヘッドライト。内側の2灯はスモールランプと方向指示ランプ（同時点灯式）

5) 将来の高速道路時代の到来や、輸出適格車として高速性能を有すること（名神高速道路が開通したのは、1964年9月です）

開発が進行する過程で、同社はトヨタ パブリカの販売状況が厳しいことを知りました。そこで、個人ユーザーよりも購入確率が高い中小企業経営者や法人向けのライトバンを先行投入することを決定、1963年秋に「ファミリア・バン」を発表します。その半年後に個人ユーザー向けの「ファミリア・ワゴン」を発表しました。

こうしてファミリアの認知度と人気を徐々に高め、満を持して1964年10月に発表されたのが、今回ご紹介している「ファミリア・4ドアセダン」です。さらに翌月には、2ドアセダン、ピックアップトラックを追加発売するなどラインナップを充実させていきました。

1967年に二代目にバトンタッチするまでに約40万台が生産されました。なお、この生産台数には、東南アジアやオセアニアを中心に輸出された1万台が含まれています。

4ドアセダンのバリエーションは、「スタンダード」と「デラックス」の2種類が用意されており、当館保有車両は「デラックス」です。

車両価格は全国統一で「スタンダード」が48.8万円、「デラックス」が54.8万円でした。

ちなみに、商用車（バン）をまず発売し、徐々にラインナップを整えていく戦略を最初に採用したのは、マツダと三輪トラック市場で激しく競争していたダイハツ工業株式会社（以下、ダイハツ）でした。同社は1963年5月に「コンパノバン」を発売します。これはマツダの「ファミリア・バン」より5ヶ月早いことでした。そして同年6月に「ワゴン」を、11月に2ドアセダンの「コンパノベルリーナ」を発表しています。

なお、当館の常設展示車「コンパノ スパイダー」（『トヨタ博物館だより 第41号』で紹介しております）は、1965年4月にデビューしました。

ファミリア SSA型の特徴

① ボディ

サブフレームと一体になったセミ・モノコックボディを採用しています。カタログには、『スタイルは高速性、安定性、安全性を徹底的に追及し、『流体力学から生まれた低く、広い“フラット・デッキ・タイプ”』と記されています。さらに高級感を演出するためにボディを全周する、いわゆる“コルベアルック”と呼ばれるサイド・モールや、クロムメッキを施したラジエーター・グリルなどを採用しました。

<参考文献>

- ①『MAZDA FAMILIA 4DOOR (カタログ)』
東洋工業株式会社 1966
- ②『時代を拓いた国産車 初代“ファミリア”誕生物語』
自動車技術 1997
- ③『マツダ ファミリア』
モーターファン 1964.11
- ④『Road Test マツダ・ファミリア デラックス』
モーターファン 1965.2
- ⑤『国産ニューモデル マツダ ファミリア』
モーターマガジン 1964.11
『ロードインプレッション マツダ ファミリア デラックス』
モーターマガジン 1964.12

なお、「コルベア」とは米国GM社のシボレー・コルベアに由来します。「フラット・デッキ」とあいまって、「ファミリア」には米国車のような雰囲気が漂っています。

ちなみにライバルのダイハツ「コンパノ」は、イタリアのカーデザイナー、A・ヴィニャーレにデザインを依頼したこともあり、イタリア車のような軽快な雰囲気が漂っています。当館では「ファミリア」と「コンパノ スパイダー」を並べて展示しておりますので、是非見比べていただければと思います。

②エンジン

アルミ合金製ゆえに「白いエンジン」といわれた水冷直列4気筒OHV 782cc (ボア×ストローク=58mm×74mm) のSA型を搭載しています。圧縮比9.0:1から最高出力45馬力/6000rpm、最大トルク6.3kg.m/3200rpmを発揮しました。

連続最高時速は115キロで、この時のエンジン回転数は5200rpmと、最大許容回転数6500rpmを考えると十分な余裕を確保しています。ちなみにカタログには『最高時速115キロで世界一周してもエンジンはピクともしません』と記されています。

③ヘッドランプ

4灯式に見えますが、2灯式のヘッドランプを採用しています。ヘッドランプのハイ/ロービーム切り替えはステアリングコラムから右に出ているウィンカーレバーを、前に倒す←→戻すで行います。

④テールランプ

ウィンカー(黄)、ストップランプ(赤)、バックランプ(白)の「コンビネーション・ランプ」を採用しています。

⑤トランク&スペアタイヤ

カタログには『ゴルフバッグ(ただしカタログの写真ではスーツケース)がフルセットで4個入る大きさ』と記されています。

スペアタイヤとバンパー・ジャッキは、トランクルームのマット下に格納されています。

⑥ウィンドウ

「デラックス」は、ウィンドウ全面に熱線吸収式ブルーガラスを採用しています。

⑦ワイパー

「デラックス」は、2スピード・ワイパーを採用しています。なおワイパーは、ダッシュボード右の「W」スイッチを引くと作動します。

⑧トランスミッション

当館所蔵車のトランスミッションは、コラム式MT(前進4段フルシンク口、後進1段)です。なお、2速ATも選択することができました。

⑨ダッシュボード、各種計器および装備品

①ダッシュボード上面には黒いレザーが張られており、ウィンドウへの反射を完全に防止しています。

②計器盤は、一番左上から時計まわりに記述すると、「油圧警告灯」、「左折方向指示灯」、「140km/hまで記された速度計&距離計」、「右折方向指示灯」、「充電指示灯」、「水温計」、「燃料計」の順に配置されています。

パーキング・ブレーキはラジオ下部にあり、「ステッキ式」を採用しています。

③ヒーター

「デラックス」に標準装備されています。

④ラジオ

「デラックス」にはAMラジオが標準装備されています。アンテナはトランク右上にあり、ラジオのスイッチを入れるとアンテナが飛び出すセミ・オートタイプです。

⑤クーラー(オプション)

800ccクラス初の「カークーラー」がオプションで装着可能でした。ただし、当館所蔵車両には搭載されておりません。

⑥シガーライター

「デラックス」に標準装備されています。

⑩シート

運転席と助手席の間にレバーがあり、これを動かすと前後調整が140mm可能(1ノッチ20mmの7ノッチ選択式)です。輸出対策の一環として、長身者のヘッドクリアランスを確保するため、スライドレールには14度の傾斜がついており、シートを後ろに下げると、ヘッドクリアランスが大きくなるように工夫されました。

まとめ

ピラミッド・ビジョンや潜在顧客調査を踏まえ、排気量800ccクラスの小型車として登場した「ファミリア」ですが、国内のライバル自動車メーカーは、排気量を拡大した車種を発表するようになりました。

マツダが最も意識していたダイハツは、1965年4月に排気量1000ccのエンジンを搭載した「コンパノ スパイダー」を登場させます。翌5月には4ドアセダンの「コンパノ ベルリーナ」にも1000ccエンジンを搭載しました。

三菱は1965年11月に発表した「コルト800」に、1クラス上の「コルト1000」のエンジンを移植した「1000F」を、1966年9月に追加投入しました。

日産が1966年4月に発表した「サニー1000」は、1000ccクラスの人気モデルとなりました。

そしてサニー登場から半年後の1966年11月、トヨタから「カローラ1100」が発表されました。「プラス100ccの余裕」をキャッチフレーズに排気量1100ccのエンジンを搭載し、サニー以上の商品力をアピールすることでベストセラーカーの座を獲得します。

マツダも、1967年1月に「ファミリア」に1000ccを搭載したモデルを追加、同年11月に登場した二代目「ファミリア」では800ccモデルは存在せず、1000ccが標準となりました。

日本の小型車市場は、短期間のうちに1000ccクラスのエンジンを搭載した自動車が出回り始めるほど急成長したのです。

今回ご紹介した当館所蔵車両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”からは是非ご覧ください。



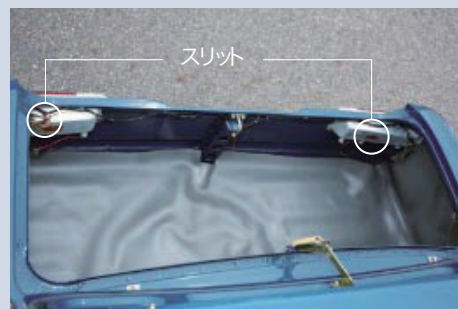
テールランプは、ウィンカー(黄)、ストップランプ(赤)、バックランプ(白)の「コンビネーション・ランプ」を採用



アルミ合金を多用したファミリアのエンジン。「白いエンジン」はエンジンブロックのアルミ鑄肌由来する(写真では補器類に隠れて一部しか見えない)



ダッシュボード上面には黒いレザーが張られている。ステアリング左側に見えるレバーはコラムシフト。右側に見えるレバーは、ウィンカーレバー兼ヘッドランプのハイ/ロービーム切り替えレバー



テールランプ・ユニット裏の細長いスリットが確認できる。夜間は、ここから洩れるランプの明かりを利用してトランクルームを照らした。スペアタイヤとバンパー・ジャッキは、マット下に格納されている



輸出対策の一環として、長身者のヘッドクリアランスを確保するため、14度の傾斜がついたスライドレール

クラシックカーの
運転席廻り(2)

ミネルバ30CV タイプAC

Minerva 30CV TypeAC

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。今回はミネルバ30CV タイプAC (1925年・ベルギー) です。

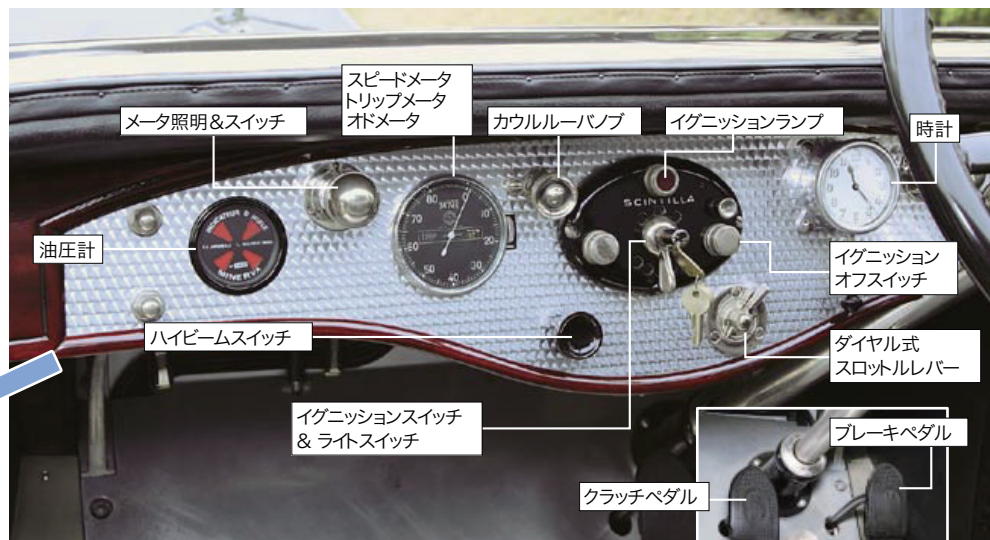
ローマ神話の知恵の女神の名を持つベルギーのミネルバは、全世界の王族や大富豪に愛用され、とくにアメリカ上流階級やハリウッドでは別格の prestige を誇った高級車でした。女神のマスコットと美しい曲面のラジエーターシェルの印象的で、1900年から39年まで生産され、各国のコーチビルダーが競って腕をふるい、多くの名車がつくりだされました。エンジンは最後までナイト式のスリーブバルブに固執しましたが、品質のよさと高性能から高い評価を得ました。

○エンジン型式：水冷直列6気筒、スリーブバルブ
○総排気量：5340cc ○変速機：4速MT



<ダッシュパネル裏側>

スタータビニオン
噛み合せノブ





100年前のAUTOCAR (週刊誌、イギリス)から “ノンストップ走行信頼性トライアル”

その2

山田 耕二

当館の常設展示車の1台、1910年型ロールスロイス“シルバーゴースト”を紹介するとき、必ず触れるのが車名の由来であり、15000マイル(24000km)無故障ノンストップランの偉業である。その車名の大元の車、40-50H.P.ロールスロイスがオートカー誌の1907年4月20日号に登場し、翌週号でその車がシルバーゴーストと名付けられたいきさつが紹介されている。実は同車の前に信頼性の世界記録を作ったのは、40H.P.シドレー(4気筒7054cc、以下シドレー)という同じイギリスのクルマで、今回対象とした100年前の4〜6月のオートカー誌にそのことが詳細に報告されているので(記事9回、1ページ広告7回)特記事項を抜き出して紹介する。メートル法への換算は筆者による。

4月6日号 「3月の最後の週に合計850マイル(1368km)を走り、スタートからの合計が5886マイル(9471km)に達した。」

4月13日号 「シドレーは、RAC*監督官監視下の信頼性トライアルで、先週火曜日11時30分、ノンストップ走行**が4009マイル(6436km)に達し、昨年3月に20H.P.デニスが作った世界記録を更新した。同車は走行を継続するため記録は今後も伸びる。火曜の夜までに距離は4062マイル(6536km)に達した。唯一の不本意なトラブル(ギアチェンジレバーが折れてその修理でストップ)までの距離2914マイル(4689km)を加えた、スタートからの合計距離は6976マイル(11224km)になる。」

同じ号に1ページ広告があり、「4月10日に7000マイルに到達」とし、新聞・雑誌の記事から5件を紹介。「ウエスタンデイリープレス紙: “このトライアルは道路状況と気象条件が一番過酷なときに行われているためことさら興味を引く”」。

(注) * 王立自動車クラブ。

** 故障で止まることがない走行のこと。走行後や走行前に修理や整備はできるが、夜間は車両に触れることができない。

4月20日号 「シドレーは先週水曜日ノンストップ走行距離が5007マイル(8056km)に到達。」

同じ号のミシュランタイヤの1ページ広告に上下2枚の写真。上はフランスで10000km走破のオッチキス、下は信頼性走行トライアルの世界記録に挑戦中のシドレーが紹介され、両方ともミシュラン製タイヤとディマウンタブルリムを装着していることをPR。

5月11日号 「シドレー、10003マイル(16095km)達成。ノンストップ走行距離は7089マイル(11406km)。」

5月18日号 1ページを横長に使い、ページ幅いっぱいの写真を紹介した記事「2月12日にスタートしたシドレーの信頼性トライアルは5月1日に終了。RAC監視下での最長記録達成。A.ファレル氏とG.フレッチャー氏が交替で運転。ドライバーに加えてRACの監督官と、このトライアルの実行を決めたウーズレーツール&モーター社のマネージャーJ.D.シドレー氏の4名が乗車。オートカー誌はこの記録達成を称賛する。」

5月25日号 1ページ広告 「信頼性の世界記録達成。67日間(日曜日は除く)で10003マイル走破、内7089マイルはノンストップ走行。」

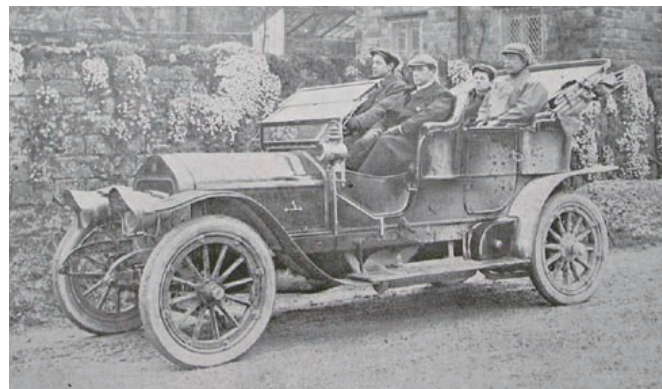
6月1日号 トライアルを監視したRAC監督官による記録を証明する1ページ余りの記事「平均走行距離:149マイル(240km)/日。平均燃費:10.315mpg(3.651km/ℓ)。最良燃費:12.66mpg(4.481km/ℓ)。エンジンオイル使用量:47.41ガロン(215.53ℓ)。水使用量:21.97ガロン(99.88ℓ)。ギアボックスへのグリース使用量:134ポンド(60.8kg)。走行していないときに修理や調整に要した時間の合計は33時間6分55秒。内容は10項目あり、最も長い時間を要したのはラジエーターの水漏れ修理3回で計10時間5分。次が予期しない衝突事故で5時間40分。そのほかギアボックスの調整1回5時間、チェーンの調整と清掃8回3時間16分などである。エンジン、シャシーの各部を分解しての磨耗具合検査結果にとくに問題となる異常はない。」

同じ号のシドレーの1ページ広告に、

「この走行距離は通常使用の2年間分に相当するもので、本当にすばらしい功績である。さらに、このクルマはトライアル用に特別に作られたものではなく当社の標準設計車のひとつであり、同様のクルマを配車可能である。」

参考に、5月3日から14日までホワイト(アメリカ、蒸気自動車)とロールスロイスシルバーゴーストが2000マイル級の信頼性トライアルを実施した結果(RAC報告)も6月8日号と15日号に紹介されているので紹介する。ホワイトは1871マイル(3010km)を走行し、平均燃費は9.12mpg(3.23km/ℓ、ガソリン)。シルバーゴーストは2000.5マイル(3219km)を走行し、期間中の整備項目/所要時間は8項目/1時間28分。燃費は17.06mpg(6.04km/ℓ)。走行中の停止は5回あり、サード(直結)での登坂に2回失敗で各3秒、燃料タンクのパッキン交換に30分、圧力弁調整2分などだ。

紙面の制約で紹介できないが、当時はさまざまなトライアルやレース、記録挑戦が行われており、その結果はすぐに宣伝に使われている。たとえば、6月1日号のイタラ(イタリア)の広告には「イタラは5月26・27日にモンテカルロー・ロンドン間を29時間16分で走り、記録を短縮。」とか、6月11日号の同車の広告には「ベッキン・バリレース、依然イタラがリード中。」などとある。



4月13日号に掲載された写真。

記事のタイトル: “ノンストップで4000マイルを超える - 信頼性世界記録を破る”

第18回トヨタ博物館 クラシックカー・ フェスティバル開催

🕒 日時：2007年5月27日(日) 10:00~16:00

📍 会場：トヨタ博物館

恒例のクラシックカー・フェスティバルを今年は初めてトヨタ博物館を会場に実施しました。また一般参加車両による公道パレードも行いました。天候にも恵まれ、14,000人もの人にクラシックカーの祭典を楽しんでいただくことができました。



西村愛知県副知事



名誉会長の豊田さん

一般参加車両 クラシックカー パレード

85台の車両が、愛・地球博記念公園を出発し、長久手町内公道を経て博物館まで約7キロのコースを走行。沿道では長久手町の皆さまを中心に、たくさんの方にお集まりいただき大変盛り上がりました。



展示車両 撮影会

普段はおお客様をご案内するTAMキャストが、時代衣装を身に着けモデル役をつとめました。お客様と一緒に写真を撮る際は少し緊張したようですが、とても良い記念になったようです。



バックヤード車両も展示！



美しいボディのSS90



家族でチーズ♪

クラシックカー 試乗会

抽選で当選した人には、試乗会をお楽しみいただきました。今回の試乗車はエドセルサイテーション、フォードモデルA、ジープニーの3台。整備を入念におこなったかいがあり、当日は、最後まで快調に動いてくれました。みんなの願いが通じたのかもしれない。



アメ車のサウンドは凄い！

当館所蔵 クラシックカー 走行披露

なかなか見ることが出来ない貴重な車両の走行シーン、エンジン音、クラクションの音などを間近で感じることが出来るとあって、多くの人が詰めかけました。



多くのお客様を前に車もドライバーも緊張気味?

かっこいい
クルマだなあ...



ハリウッドスターも愛用したデューセンバーグ モデルJ



トヨタ2000GT ボンドカー



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。



みんなで乗れるジープニー



人気だったフォードモデルA



交通安全クイズ



ミニ白バイ



交通安全イベント



ペダルカー



マーケットゾーン

▼ スプリングイベント2007



3月17日(土)～4月8日(日)の土日および21日(祝)にスプリングイベント2007を開催しました。プラモデル作りを楽しむ親子工作教室、i-unitの乗車撮影会とIMTS社内見学会、ミニ四駆の走行体験を開催し、連日大勢のお客様に楽しんでいただきました。

▼ 50年前の豪州ラリー完走車を展示



トヨタのモータースポーツ活動は、1957年に始まりました。50年の節目を迎えた今年、その嚆矢となったトヨベットクラウン豪州1周ラリー完走車(同型車をベースとした再現車)を5月11日(金)～27日(日)の間、特別展示しました。5月19日には、ドライバーの1人だった近藤幸次郎さんが来館され、感謝の“再会”を果たしました。

▼ i-unitの背景ができました



当館新館1階に展示中の未来コンセプトビークル、i-unitの背景パネルを新しく作り直しました。背景の場所は近未来の都市を思わせるオーストラリアのダーリンハーバーです。

▼ トヨタBM型バス来館



宮城県の海和隆樹さん所有のトヨタBM型バス(写真右)が、レストア作業をした広島県の福山自動車時計博物館から、宮城県へ運ばれる途中、3月25日(日)トヨタ博物館に立寄り、4月8日(日)まで当館で展示されました。最終日には快調なエンジン音を響かせながら走行披露をしました。この車両は1948年にボンネットバスとして誕生。その後、当時モダンだったキャブオーバースバスに改造されることになり、1953年に最新型ボディであった富士自動車工業のT5型ボディを架装したものです。

企画展!



来場者を直撃レポート!!

今回の企画展を見られたご感想を聞かせてください!

中村様御一行(静岡県浜松市)

トヨタ博物館には今回初めて来ました。

車にはあまり詳しくなかったのですが、エピソードを交えた学芸員トークを聞いて理解が深まりました。90年の前にベルトコンベアーを使い流れ作業で車を作っていたなんて驚きでした。こうした解説はこれからもやってもらいたいと思います。



▲「ヘンリーフォードとT型フォード」会場にて



このコーナー2回目となる今回は5月27日(日)に開催されたクラシックカー・フェスティバルに参加をされた伊藤彰彦さんの愛車に登場いただきました。

部員No.002 伊藤 彰彦さん(群馬県)

トヨペットコロナ1500デラックス

年式: 1964 型式: RT20-D

ボディのデザインが、アメリカの50~60年代の車のデザインに似ていてかっこよくて好きです。ボディカラーが、ブルーメタリックなので内装を白に張り替えたところボディカラーとのマッチングが最高にいいですね。車内につけるアクセサリーなど当時のもの

を探して付けるのが好きで、扇風機や花びんその他いろいろ集めて楽しんでいます。数年前に俳優の永瀬正敏さんが乗ってテレビCMに出たのが自慢です。



<参加希望の方は>

愛車の自慢したい文章(200字程度)と写真同封の上、〒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。どしどしご応募お待ちしております。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。

タムタムくんの

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。

今回は車で道路を走るのに欠かせない信号についての豆知識を見ていきましょう。

信号はいつからあるもの?

1868年イギリスのウェストミンスターに世界で初めて信号機ができました。この信号機は今のような赤、青、黄の3色ではなく、青と赤の2色だけでした。赤、青、黄の3色を使った信号機ができたのはアメリカのニューヨークと言われてます。

一方日本では、1919年(大正8年)東京上野の広小路の交差点に設置されたと言われてます。手動式で、「進め、止まれ」と文字で書かれた木製の信号がはじまりです。



ショップ情報



ミュージアムショップに豊田エンブレムの携帯ストラップが新商品として登場しました。

ビーズ(ピンク、水色)

革(黒・茶)

各840円

●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

〔読者の声〕

●展示車紹介の記事を読み、1959年製のクラウンに懐かしくて涙が出そうになりました。ちょうどこの時期に自動車学校へ通い、マスターで練習、クラウンで実地試験を受けました。

(愛知県 中村啓治さん)

●毎回楽しく読んでいます。若い頃から自動車関連の仕事をしていたのでどの記事も懐かしく、次号を待ち遠しく待っています。ライトバンやトラックの特集があればと思っています。

(佐賀県 田中良幸さん)

〔編集後記〕

最近暑くなり、夏が近づいてきましたね。当館では5月27日(日)に恒例の一大イベント、クラシックカー・フェスティバルを開催しました。当日は天気にも恵まれ14,000人もの人が来場してくれました。私も当日は大忙しの1日でしたが無事成功できほっとしています。来年も皆さまに楽しんでいただけるようなフェスティバルにしたいと思うので楽しみにしててください!

(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ご記入の上、ご応募ください。

(締切り: 2007年7月30日消印有効)

抽選で10名の方にショップ情報で紹介した豊田エンブレムストラップをプレゼント。

<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 トヨタBM型トラック(薪ガス発生器装着車)