



初公開 収蔵車展

期間 2007年12月8日(土)～2008年3月23日(日)

会場 本館2階特別展示室

トヨタ博物館では常設展示車両のほかに企画展やイベント、将来の展示に備えることを主目的として200台以上の車両を収蔵しています。今回の企画展は自動車の世界の面白さを発見したり、感じたりしてもらいたいという願いで、年式、国籍、ボディパリエーション等のバランスを考えて個性豊かな8台を選定しました。トヨタクラウンを除く7台はこの企画展で初公開しました。

ビュイック

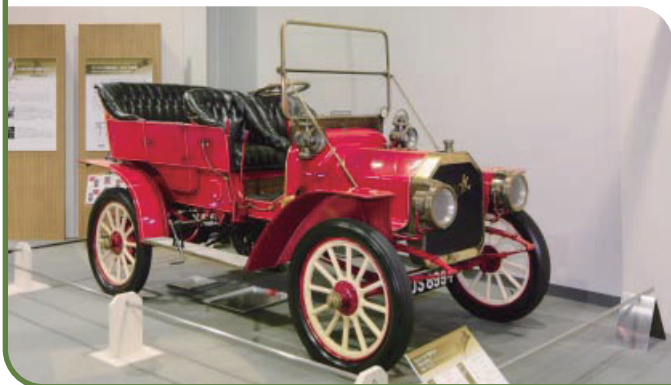
1908・アメリカ

小林恵智様ご寄贈

ビュイックはゼネラルモーターズ(GM)の母体となったメーカーで、現在はキャデラックに次ぐ高級車ブランド。展示車はGM設立当時の2気筒エンジン搭載モデル。エンジンは前席の下にあり、ボンネットの中はガソリンタンク。



OHVエンジン
作動模型
OHVエンジンはビュイックが開発したと言われる。そのしくみと作動がわかる模型は、メカニズムに興味のあることにも喜ばれた。



フランクリン

1917・アメリカ

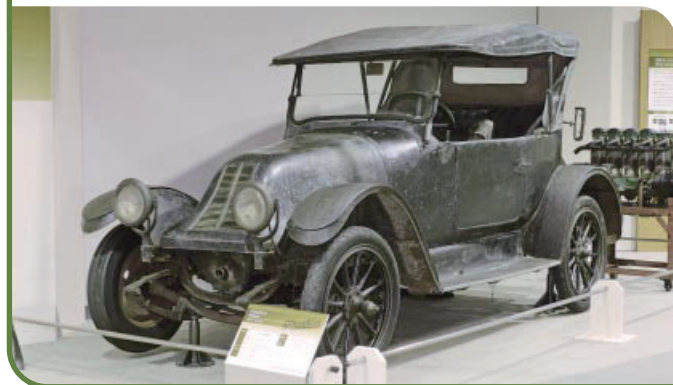
早稲田大学理工学研究所ご寄贈

フランクリンは、1902年から32年間、空冷エンジン搭載の進歩的な車を生産したメーカー。1917年型は空冷6気筒エンジンと、ラジエーターのないフロントボディが特徴。ボディはフェンダー部分がスチールでそれ以外はアルミ。



フランクリンの空冷6気筒エンジン
冷却フィンはその向きが水平ではなく縦方向。シリンダーヘッド、クランクケースはアルミ製。左側が後部で、フライホイールを兼ねた冷却ファンが付く。

※今回は寄贈された状態での展示



サーブ92

1951・スウェーデン

サーブジャパン(現日本GM株式会社)ご寄贈

サーブ92は航空機メーカー「サーブ社」が初めて発売したクルマ。航空機技術がふんだんに取り入れられた車両は、フレームレスの一体構造ボディ、空力特性の良さなど見どころを満載。当時としては驚異的な空気抵抗係数0.32を誇る。



突起のない平らなフロア



ファセル ヴェガ ファセラリア

1960・フランス

藤木海運株式会社(現株式会社フジトランスコーポレーション)ご寄贈

ファセル ヴェガは1954年から10年間のみ存在した高級車ブランド。当初、アメリカ製V8エンジン搭載の大型高級車でスタートしたが、展示車は後に追加された小型のオリジナルモデル。個性的なフロントデザインに自社開発のツインカムエンジンや、4輪ディスクブレーキなど、当時の先進的な機構を搭載している。ボンネットとトランクはアルミ製。



ダットサン ブルーバードSSSクーペ

1970・日本
山田政利様ご寄贈

1967年に登場した3代目ブルーバードに翌年追加されたクーペモデルのスポーティグレード。クーペの特徴はコンパクトなキャビンと横一文字テールランプ。SSS(“スリーエス”と呼ばれた)はスーパースポーツセダンの略で、2代目の途中から設定されて人気グレードとなった。



ホンダZ

1971・日本

石原章治様ご寄贈

1970年10月に軽自動車初のスペシャルティカーとして発売された。ZはファミリーカータイプのN360の派生車で、軽自動車の常識を覆す高性能エンジンを搭載していた。特徴的な太くて黒い縁取りのリアウィンドウから“水中メガネ”と呼ばれ、愛された。ダッシュボードはスポーティなコクピットタイプ。ホンダN360とZは軽自動車の高性能化やスポーティモデル追加を促すことになる。



当時人気だった
スポーティカーのカタログと
ミニチュアカー



トラバント

1965・旧東ドイツ

旧西ドイツのトヨタ自動車販売業者連盟ご寄贈

ドイツが東西に分かれた後、東ドイツで生まれ、ドイツ統一後の1991年まで33年間生産されたコンパクトカー。一部で「ボール紙のボディ」と誤解されているが、ボディパネルは綿の繊維で強化したプラスチック製。空冷2ストローク2気筒エンジンで前輪を駆動する。フロントグリルはダミーである。トラビの愛称で親しまれた。



トヨタ クラウン

1972・日本

山下正継様ご寄贈

4代目のクラウン。“スピンドル・シェイプ”と呼ばれる、先鋭的で個性的なデザインを採用したが、クラウンの購買層にあまり支持されず比較的短いモデルライフとなった。賛否が分かれたのは、ボディに一体化させたようなバンパーや、フェンダー上部の丸み、なめらかにつながったリアピラーとボディなどで、それらはマイナーチェンジで手が増えられたが、印象を大きく変えるまでには至らなかった。



パネル紹介



それぞれの車種を担当したスタッフが、調査で得られた感想や、常設展示車見学の参考意見などを紹介したパネルもあった。

展示企画者より

当館で実施する企画展は1人か2人で担当することが多いのですが、この企画展は7人で担当しました。各自が調査研究した結果を、できるだけ多くの人に楽しんでいただけるように、時代背景やエピソード、そして意外なクルマ知識まで紹介しました。特定のテーマがないということで、それぞれの車両の説明が通常の企画展より長くなり、読んでもらえないのではないかと心配しましたが、熱心に読んでくださる見学者が多くて安心すると同時に嬉しくなりました。アンケートでも、「面白かった」「楽しかった」という声をたくさんいただきました。次回も見学者のご期待に応えられるように精一杯努力します。

●担当スタッフ：清水道明、杉浦孝彦、塚田光雄、西川稔、長谷川壮、藤井麻希、山田耕二(記)



ウインターメモリー2008

新年初日に当たる1月4日(金)～6日(日)の3日間、お正月恒例の館内イベント「ウインターメモリー2008」を行ないました。今回は昔懐かしい「めんこ」と絵馬を使って「描き文字体験」を実施しました。



めんこ

めんこは厚紙でできた手のひら大のカード。これを使って相手のカードをひっくり返してその数を競うゲーム。自動車をモチーフとしたトヨタ博物館オリジナルのめんこを用意しました。めんこを初めて見る子どもたちも多く、スタッフが遊び方を指導しました。相手のカードをどうしたら裏返せるか真剣になって遊ぶ姿が見られました。



描き文字体験



絵でもなく書でもない「描き文字」。講師に「描き文字作家」の「あきたまさん」を迎え、初めて実施しました。あきたまさんから「いろいろな気持ちや思いを感じたまま自由に書いて」との説明を受け、さっそく開始。文字の大きさや太さの強弱をつけるコツを学びながら「優しく前向きに」など思いの言葉を上手に描いていました。



世界の 名車展

あなたの大好きなクルマ、ここに集まる。

期間 2008年4月8日(火)～9月28日(日)

会場 本館2階特別展示室

パソコンで“めいしゃ”と打って変換されるのは眼医者か目医者で「名車」は出て来ません。名車はまだ一般的なことばとしては認知されていないようですが、次回の企画展ではトヨタ博物館の収蔵車の中からわたしたちが名車だと思う8台を紹介します。

名車とはどんなクルマが該当するのでしょうか。名画、名曲、名刀、名作、名品など人の手になるものでも名(めい)のつく単語は多くあります。辞書には「名高い○○・すぐれた○○」とあり、「名」のつく単語の意味は意外に単純で範囲が広いものです。これからすれば名高いクルマやすぐれたクルマが名車ということになりますが、8台についてわたしたちなりの考えを紹介します。8台の中には名車として誰からも異論の出ない車種もあれば、そうでない車種もあります。名車についてみなさんのご意見もお聞きできればと思っています。



メルセデス ベンツ300SL

羨望の的となったスポーツカー



フォルクス
ワーゲン

世界中で愛された大衆車



デロリアン
DMC-12

走る楽しさを広めた国産車



モーリス
ミニマイナー

世界の
ベストセラー
4WD



ニッサン
フェアレディZ



トヨタランドクルーザー

時代に一石を投じた
エポックカー



トヨタカローラレビン



タッカー

ドラージュ D8-120

1939年（フランス）

● 長×幅×高：5256×1995×1560mm ● 軸距離：3341mm ● エンジン：水冷直列8気筒OHV 4750cm³ 115hp {85kW} / 3800min⁻¹



その美しさは
愛する人に贈るならドラージュ
といわれた

はじめに

今回は、主観を加えた寄り道の解説なので、その部分は青字とした。煩雑に思われたら飛ばし読みをお願いしたい。

引越しを繰り返して手元に無いが、学生時代に買った雑誌「カーグラフィック」の中に忘れられない写真があった(写真1)。何とも奇妙なスタイルで惹かれた記憶が残っていた。

トヨタ自動車に入社して四半世紀経て当館勤務となり、それと似たクルマに常設展示場で出会った。今回紹介するドラージュ D8-120 (1939年)である。近くに展示されているロールスロイス ファンタムⅢ (1937年)などの豪華車が権威・格調をイメージさせるスタイル様式なのに対し、異様なほど耽美なきわどさを感じるクルマである。

時代背景

西欧の19世紀末から第一次世界大戦までの時期を「ベル・エポック(古きよき時代)」と呼ぶ。アメリカに経済の主導権が移る前の、西欧諸国は経済的に最も安定した平和な時代であった。↗

特にフランスは西欧文化の中心として華麗な花を咲かせた。経済が発達し次第にブルジョワ層が権力と富を手中にした。彼らは貴族階級に憧れ、上流のエレガントな生活を求めて社交界に明け暮れ、ぜいたくな浪費に向かった。

政治的には帝国主義の武装強化が進む時代であったが、まだ戦争を予感させるものではなかった。

コンクール・ド・エレガンス (写真2)

1920年代にコンクール・ド・エレガンスの催しがパリ郊外ブローニュの森で行われた。このコンクールに優勝して週刊誌などに掲載されると車両注文が急増し、カーメーカーもコンクール・ド・エレガンスの宣伝効果に気が付いた。このためにメーカー各社は自社のエンジン、シャシーを腕の良いカロッツェリア↘



Delage Type D8-120

ドラージュ D8-120 [1939年  フランス]

杉浦 孝彦



写真1 (カーグラフィック 1973/03より)
学生時代に見た写真のクルマは「ドライエ20Cモデル135」であった。ドラージュ D8-120と同じデザイナーのフィゴニの作品

に送り、美しいボディを架装させた。同時に社交界で評判の女性や、魅力的なレディと契約を結び、彼女達のために一流服飾デザイナーにオートクチュールを注文し、クルマの前に立たせた。(オート=高級、クチュール=仕立て)

犬について

当時のコンクール・ド・エレガンスの写真によく犬が登場する。犬の「ペットショップ」がパリに登場したのは1870年代という。19世紀初めはバグ(小型犬)が人気となり、やがてスパニエルやテリア、セントバーナード、その後プードルやコリイが流行した。また19世紀半ばからドッグショーがブローニュの森で開催された。(19世紀フランス-愛・恐怖・群集より)

ドラージュ社について

ドラージュ社の創業者ルイ・ドラージュ(1874~1947年)は、フランス国立工芸学校を卒業、プジョー社にエンジニアとして参画などを経て、1905年31歳で独立した。

同年のパリ・サロンに、2台の試作車を出展し好評を博し、パトロンの出資で生産設備に十分な資金を得る。

レース好きなドラージュは、好成績を残せば自社車の販売が増加することを知り、その後、十数年間レース参戦し好成績を収め続け、それが市販車販売につながるという好循環で成長を続けた。やがて高性能の評判と好成績でドラージュの市販車は、金持ちやエリートが好む豪華で見栄えのする存在として位置づけられるようになった。

第一次大戦終了後、ドラージュは大金持ちとなり上流階級の生活を楽しむようになった。しかし、20年代になると販売は低迷し、運転資金が不足する事態に陥った。その一因は、彼の気質(派手好き、強情、ワンマンゆえに人の話に耳を傾けない)が関係しているといわれている。(同社に勤務していた才能豊かなデザイナーや技術者達の何人かは「優秀ゆえ」に解雇されていた)

会社の厳しい財政状況を自覚したドラージュはレース活動を諦めて、乗用車の開発に

<参考文献>

- ①『Delage Styling and Design』 Richard S. Adatto and Diana E. Meredith 2005
- ②『DELAHAYE』 Jean-Paul Tissot著 ETAI出版2006
- ③『回想のベル・エポック』山田勝著 NHKBOOKS 1990
- ④『19世紀フランス-愛・恐怖・群集』小倉孝誠著
- ⑤CG 1973/03 Jean Pierre Bernard著
- ⑥CG 1982/03 Paul Badre著
- ⑦SUPER CG 1990 No.6 Griffith Borgeson著



専念し、27年に新モデル「DR」シリーズを発表し大成功を収めた。さらにイスパノスイザやロールスロイスと真っ向勝負できる8気筒エンジンを搭載した高級乗用車の開発に進む。その成果が1929年に発表された「D8」（D=ドラージュの頭文字、8=直列8気筒エンジン）モデルである。搭載された直列8気筒エンジンの静粛性と高性能ぶりは、当時『自分のすぐ横を素早く、そして音もなく通り過ぎるクルマならば、それはドラージュに違いない』と言われた。

これほどの高性能で魅力的なクルマだったので、オーナーには各国の王族や有名人も多く、例えばエチオピア王（フランスが寄贈）、スウェーデンのグスタフV世が挙げられる。

しかし、同29年にアメリカから始まった大恐慌により世界経済は未曾有の不況となり、誕生したばかりの「D8モデル」の販売台数は激減、高級車作りに特化していたドラージュは1935年に完全に経営破綻した。結果、会社は複数の企業家を渡り、ブランド名「ドラージュ」の権利と工場資産をドライエ社に譲渡した。

ドラージュD8-120について

ドライエ社は、自社製品の超高級乗用車を『ドラージュ』のブランド名で販売した。1937年に発表された今回の紹介車D8-120（120馬力）もその一台である。1940年までの3年間のみ生産された。

車両サイズと作りの丁寧さ優美さではイスパノスイザH6B（当館の常設車）のライバルであったが、D8は価格ではるかに安かった。イスパノがシャシーのみ14万フランの時、D8は自製のボディ付きで9万フランに満たなかった。D8は“ガールフレンドにプレゼントするための車”と言うレッテルを貼られた。

その後、ドライエ社は1953年にオッチキス社（仏）に吸収され、これをもってドラージュのブランドは消滅した。またドライエのブランドもほとんど無くなった。（ドライエ社没落の原因は、第二次世界大戦後の仏政府は復興のための生産を最優先し、高級車・高性能車に対する高額課税を課したため、大排気量で高価なドライエなどのメーカーは市場を失った）

カロッツェリア「フィゴニ・エ・ファラッシ社」

馬車作り業者のコーチビルダー（カロッツェリア）は、自動車のボディ製作を手掛けるようになり、20年代にその全盛期となる。

ドラージュ社は、社内にボディ架装部門を持っていたが、別にエンジン・シャシーのみの状態で出荷し、顧客自身が当時一流のカロッツェリアでボディを架装させる方法も持っていた。

カロッツェリア各社は、コンクール・ド・エレガンスにおける花形となるため、実用性よりエレガントな曲面の流線型ボディを架装した。その特徴あるスタイルは「フラムボワイヤン（火災様式）」と称され、美しい女性やペット犬と共に屋外で展示された。その代表のカロッツェリアが当館のドラージュを手がけたFigoni & Falaschi社（フィゴニ・エ・ファラッシ）であった。

※優秀なイタリア人デザイナーのジョセフ・フィゴニと経営手腕の高いオヴィディオ・ファラッシの2人のカロッツェリア。特にフィゴニがデザインした'37年製タルボラーゴは1951年、ニューヨーク近代美術館が選定した「現代の造形を代表する優秀デザイン8車種」の1台に選ばれた。

この時代のデザインについて

スタイルの変遷では1930年代初めから流線型をデザインテーマとしたエアロダイナミック・フォルムが現れる。第一次世界大戦で活躍した航空機の影響で、空力性能への関心が高まった結果である。またそのスタイルを実現できる技術的な発達（オールスチールのボディ構造）で造形の自由度が増えた。

さらにクレイモデルでの造形手法が飛躍的にデザインを向上させたと考えられる。34年クライスラー・エアフローもフルサイズのクレイモデル作業の写真がある。縮尺スケールでもクレイモデルが無ければ、曲面を多用する流線型ボディは作れなかったと想像する。

さらに、その豊かな曲面を引き締め、強調する幅広いクロームメッキのモール装飾—高い造形力と職人の技量—が完成度を上げた。

この“時代が創らせた”スタイルに魅惑されると同時に興味深いのは、過度なスタイルとスタイリング上での「特許」が同居していることである。写真4ではタイヤをスパッツで覆いながらタイヤでの舵取りでも邪魔にならない形状を「自動車ボディの（空力的な）改良」という題目でフランス特許を取得している。また、写真5では、フロントウインドで特許取っている。助手席側ダッシュボードの下にあるハンドルでウインドが昇降し、ボディに隠れるようになっている。

芸術とエンジニアリングが自然に同居できる国民性で、シトロエンにも感じることもある。

戦後、フラムボワイヤンのボディを持つクルマの魅力を見出すのは、アメリカ人である。1950年代に宇宙や未来を象徴する巨大な「テールフィン・スタイル」を創るアメリカ人らしい功績と思う。

耽美に浸るスタイルのドラージュ、未来を信じる楽天的なテールフィン、どちらも私の好きなクルマたちである。



写真2 ポスター
コンクールの写真ではないが、当時の広告“ドライエとの美しき日曜日”（1928年頃）当時の時代の雰囲気は伝わる

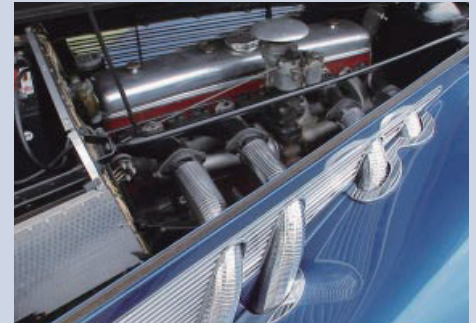


写真3 エンジン
「Motor Sport」1938年によると「時速100マイル（160km/h）で巡航可能とある。また「The Auto Car」1938年では、燃費は換算で6.3km/lとある

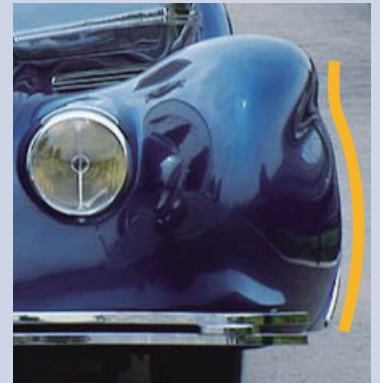


写真4
「自動車ボディの（空力的な）改良」という泥除け部の断面形状がわかる



写真5
ボディハウインドが格納されるアイデア



父三平、落語、そしてクルマ

林家正蔵

落語家

九代目 林家正蔵さん

クルマの思い出といえば、落語家で父の林家三平との記憶がまず浮かびます。三平は自分では自動車運転免許を持っていませんでしたが、クルマは大好きでした。若くして売れっ子になってしまい免許を取る機会が無かったのです。三平は運転手を雇ってクルマを持った初めての落語家ではなかったかと思えます。幼少の頃、「ポンティアック」の助手席で父にダッコしてもらい母から受取った丸いお盆をハンドルに見立て、父とクルマで町内を一周することが何よりも楽しかったことを思い出します。「少年マガジン」の表紙に自分のクルマといっしょに出ていた父に、「カッコイイ」と憧れていました。

クルマ好きの父が最後に乗ったのは「ベンツ」でした。母は三平を敬愛していましたので、病気になっても最高のクルマに乗っててもらいたいとの気持ちから選んだのだと思います。収入が途絶え、食卓のおかずが一品二品と減っても家族全員が父への思いといたわりを忘れることはありませんでした。その父が亡くなったのは私が高校2年、弟は小学4年でしたので、家にはクルマを使うものがいなくなりました。ゆっくりと町内を一周して、父の「ベンツ」とも心の中で泣きながらお別れをしたのを昨日のこのように覚えています。



父 林家三平（「ねざし三平堂」に展示）

私が運転免許を取ったのは30歳の頃です。それまでに18歳を手始めに3回挑戦しましたが、いずれも落語の修行

や真打試験への準備などで忙しく、4回目ようやく取得できたという次第です。これで自分で運転してゴルフに行けるので、早速クルマに詳しい所ジョージさんに「何が似合いますか?」と相談しました。落語を除けば人生の師匠の一人と慕っている所さんは次のように言いました。「こぶちゃんは全体に丸いイメージがあるので、『ポルシェ』がいいんじゃないか」。それまでは、「『ミニクーパー』にしよう」と思っていたのですが、あの所さんの一言で私の最初のクルマはポルシェに決まりました。ブリティッシュグリーンポルシェはカエルに似ており、気に入っていました。カエルは、「お客様の足が再びカエル」「お金がカエル」「仕事がカエル」などと言って落語の世界では縁起がよいのです。そのポルシェを運転して所さんに見せにいくと、「ポルシェを買ったんだよね。ポルシェの値段だったら、こんなクルマもあんなクルマも2~3台買えちゃうね」といっばい並んでいるクルマを指しながら言われたため、ポルシェの他にも欲しいクルマが続々と出てきました。そんなことをサラリと言うのが所さんの面白いところでもあり、おかげでクルマのいろいろな勉強をさせてもらえました。

落語仲間では仕事やゴルフに出かけられることが何と言ってもクルマの楽しさです。3時間位の範囲ならば、途中で美味しいお店に寄り道しながらミニバンに乗って行きます。太鼓、めくり、兄弟子達などみんなでワイワイガヤガヤ話しながらリラックスした気分の中、ポロッと本音がでたりして、「俺の最近の落語はどうだい」などと普段は話せないことまでも話せてしまう車中の雰囲気は何とも言えず好きです。そんなときのBGMは広沢寅蔵さんの浪曲です。高速道路をゆっくりとした浪曲を聴きながら股旅的な次郎長になったような気分で運転するので、安全運転につながります。仕事に行くというよりも旅を楽しむという感覚でしょうか。夜に仕事があるときには、

カウントベイシー、デュークエリントンなどの大好きなビッグバンドジャズを聴きながら運転しています。そのときはレインボーブリッジを眺めながら「自分は何と都会人なんだ!」と都会人の気分になりきっています。

今は忙しいので便利で手のかからない車を重宝しています。でも将来、時間に余裕が持てたら手のかかる気難しいクルマに乗りたくて、クルマ好きの血が騒いでいます。クラシックカーも大好きで、浅草、谷中などの下町を走るのは情緒があり素敵だなとも思いますが、もったいなくて乗れないとも思えます。古典落語にも明治・大正時代が舞台のものは、例えば「癩癩」などにはクルマがでできます。一度はいつの日か、父が使っていたベンツのどれかに乗りたくてという憧れもありますが、父と全く同じモデルには、息子としての父への畏怖と憧れもあり、乗れないと思っています。倅として、「おやじのクルマはおやじのクルマ、自分のクルマは自分で探す」との思いからです。

父は短距離走者でしたが、自分は長距離走者タイプだと思うので、古典落語に拘りを持って落語家としての道を探しながら進んでいるところです。昔のクルマでも映画「007」にでてきたポンドカー、スーパージェッターの流星号など「カッコイイな」と感じるクルマはたくさんありますが、理想のクルマもやはり探している途中です。私は何にでも「拘り」を大切にしていますので、落語もクルマも自分の拘りにかなうものを見つけようと日々密かに闘っています。

▼林家正蔵（はやしやしろうぞう）
落語家。1962年生まれ。東京都出身。1978年の高校入学と同時に林家こぶ平として落語協会に所属。1987年に最年少で真打試験に合格。その後、2005年に9代目林家正蔵を襲名。落語に加え「笑いがいちばん」(NHK)など多くのテレビ番組でも活躍中。ジャズ音楽の鑑賞等趣味は多彩。



早戸 眞琴

クラシックカーの
運転席廻り(5)

SS ジャガー 100

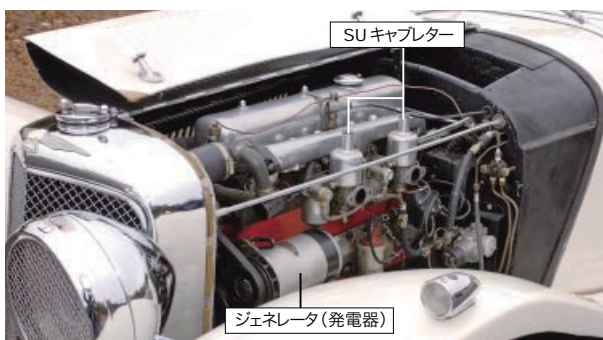
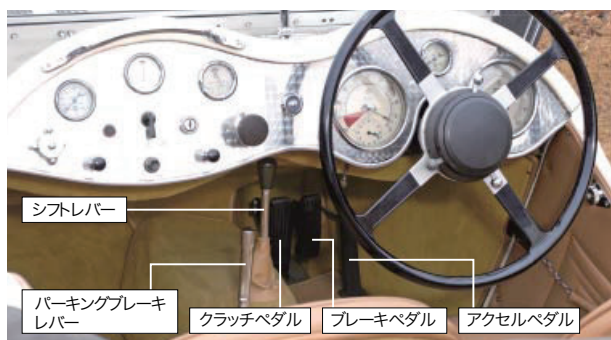
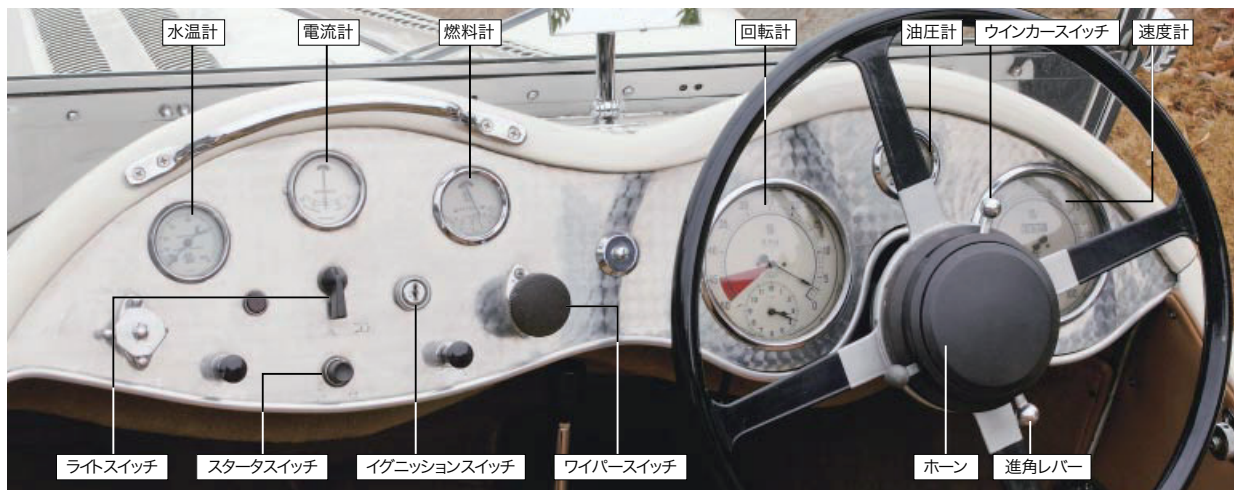
SS Jaguar 100

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SSジャガー100(1937年・イギリス)です。フロントの大きなヘッドライト、鳥の翼にも似たフロントフェンダー。サイドの緩やかにカーブするフロントフェンダーそしてサイドステップからリアフェンダーへとつながる美しいラインが特徴です。時速100マイル(およそ160km)の性能をもち、当時、ベントレーの3分の1の価格で買える人気のスポーツカーでした。

ジャガーのルーツは、オートバイのサイドカー製作に始まり、社名は、スワロー→SS→ジャガーと変わって来ました。第二次世界大戦前の最も有名なモデルが、SS時代に発表されたこの車で、初めてジャガーの名前がつけられました。「100」の由来は時速100マイルから取ったものです。低く美しいボディからは古さを感じさせず、いかにも速そうで見ていると楽しくなる車です。

- エンジン型式：水冷直列6気筒OHV
- 総排気量：2664cc ○変速機：4速手動変速(フロア)





トヨタ博物館では後世に残したいクルマの収集を続けています。当館のコレクションに加わるのは購入するほか、所有者から寄贈や寄託を受ける場合もあります。今後、館だより誌面で新着車両を紹介していきます。今回は、昨年寄贈・寄託された中から2台をとりあげます。

山田 耕二

フランクリン (1917・アメリカ)

このフランクリンは昨年5月に早稲田大学理工学研究所から寄贈されました。フランクリンは本号の企画展「初公開収蔵車展」のページで紹介していますので、ここではそこに書けなかったこととお話します。

フランクリンはトヨタ博物館に来る前は東京都千代田区神田にあった交通博物館（2006年5月閉館）の倉庫で眠っていました。それは、早稲田大学の理工学研究所から寄託されていたものでした。そこで出番が来る前に、同博物館が埼玉県さいたま市に移転し鉄道博物館として生まれ変わることになり、当館にやって来ることになったのです。フランクリン1台だけでなく同時代のエンジン1基も寄贈してくださいました。

このフランクリンは、当時8種類用意されていたボディタイプの中の4人乗りロードスターです。ロードスターは1列シートの二人乗りか、それに格納式のランブルシートがトランク部に付いたものが一般的だったため、2列シートの4人乗りロードスターはちょっと珍しい存在です。ボンネットのフロント部はラジエーターが無い傾斜のついた“ルノータイプ”の特徴的な形状をしています。1917年1月にアメリカで発行されたAUTOMOBILE誌を見ると、当時自動車メーカーは131もありましたが、空冷エンジンを採用していたのはフランクリンだけでした。したがってラジエーターのないフランクリンの外観は違和感を持たれるようになり、1921年には販売店からの強い要請でダミーの



トヨタ博物館へ向かトラックへの積み込みを待つフランクリン (2007年5月22日撮影)

ラジエーター付きデザインに変更されました。

自動車は性能や信頼性・耐久性の面からできるだけ軽量であるべきだという信念の元につくられたフランクリンは、全車に空冷エンジンを搭載し、ごく初期のモデルを除き、1928年まで木製フレームを使い、アルミ部品もエンジンやボディに使用していました。

全楕円リーフスプリングもフランクリンの特徴のひとつで、それは半楕円リーフスプリングに比べて、乗り心地に優れ、タイヤの磨耗が遅く、少なくとも2万マイル（約3.2万km）はもったそうです。そのため、タイヤ交換が楽な交換式リムは1922年までは標準装備されませんでした。

イスパノスイザ K6 (1935・フランス)

イスパノスイザは、自動車メーカーとしては1904年から1944年まで存在した会社で、スペインで創業し、1912年ごろからフランスにも進出し、高級車はフランスが生産地となりました。イスパノスイザ（スペインスイス）の名前は、スイス人自動車設計者とスペイン資本の協力により生まれたことに由来しています。イスパノスイザを代表するモデルはアルフォンソ（1912年発表）、H6（1919年発表）、46CV（1924年発表）、そしてタイプ68（1931年発表）の4車種です。＜アルフォンソとH6は当館本館で常設展示＞

1918年以降イスパノスイザのマスコットとなった飛翔するコウノトリは、第一次世界大戦でイスパノスイザ製エンジンを搭載して活躍した飛行戦隊のエンブレムをベースにしたものです。

今回鍋島家から寄託されたのはタイプ68のV12エンジンを半分にした直列6気筒エンジンを搭載するK6というモデルで、イスパノスイザの最終モデルになります。鍋島家13代直泰（なおやす）氏はK6をシャシー（ボディがない状態）で輸入し、自らデザインしたボディを約半年かけて日本人職人が製作・架装し1935年に完成しました。完成当初のボディカラーはナス紺／ため色（小豆色）のコンビネーションだったそうです。

当時上流階級で愛用されたイスパノスイザはヨーロッパの



新着車両紹介で新館に展示中のイスパノスイザ (2008年3月23日まで展示)

一流コーチビルダー（車体架装業者）がボディをデザインし架装するのが一般的でしたから、オーナー自身がデザインしたボディの車両は極めて珍しいと言えます。イスパノスイザは当時、日本に7台程度が輸入されただけと言われており、これらはボディを架装した完成車状態で来たものと思われる。

直泰氏が他界された2年後の1983年、長男直要（なおもと）氏が徴古館に管理を委託されました。そして当館に来るまで約25年間にわたり、佐賀県立博物館1階ホールに展示されていました。



トヨペット クラウン(2代目)

清水 道明

今回から、前号までの「古書散策」に代わり、「From TAM Archives」と題した新コーナーをお送りします。

毎号の表紙を飾るモデルとそれに関連する車両について、トヨタ博物館所蔵のカタログ、書籍・雑誌、写真のコレクションよりピックアップしてご紹介します。

今回の表紙のモデルは、1962年(昭和37年)に発売された2代目クラウンで、1955年(昭和30年)発売以来、7年8ヶ月の長きにわたり生産された初代クラウンの後継モデルです。モデルチェンジによって、先代より長く大きなボディが与えられ、近代的ルックスへと生まれ変わりました。新しいデザイン様式の、低く広く長く見えて生産性が高いフラットボンネット・スタイルを取り入れたのです。(全幅は1695mmで、初代後期モデルと比べて変更はないのですが、ずっと幅広く見える外形スタイルを実現しています)

タクシー業界から最初は是非そうすべきといわれながら、後に反対された初代モデルの観音開きのドアは、通常の前ヒンジの後ろ開き式に改められました。

1963年(昭和38年)には、鈴鹿サーキットで開催された第1回日本グランプリレースにコロナ、パブリカと共に出場し、クラス優勝を果たしています。

この2代目クラウンは、アメリカのフォード・ファルコンの影響を受けた(手本とした?)とされています。ファルコンは、シボレー・コルヴェア、クライスラー・ヴァリアントと共に1960モデルイヤーに発売されたコンパクトカーで、アメリカでは1960年(昭和35年)はコンパクトカー元年と言われています。

これらビッグ3のコンパクトカー登場の背景には、フォルクスワーゲンのビートルに代表される、小型輸入車の台頭がありました。1955年(昭和30年)には販売台数6万台、シェア0.8%にすぎなかったものが、1959年(昭和34年)には61万台、10%を超えるにまで急成長していたのです。

ファルコンは初年度で43万台以上も販売される大ヒット作となりましたが、このファルコンをベースにつくられたスペシャルティーカーの元祖が、1964年(昭和39年)に登場したフォード・マスタングです。マスタングは、日本において1970年(昭和45年)に発売されたトヨタ・セリカに多大な影響を与えたと言われ、「フルチョイスシステム」と呼ばれる多彩なオプション群を準備し、これもまた大ヒット作となりました。

また、日本では、1964年(昭和39年)、この2代目クラウンをベースにした大型乗用車、クラウン・エイトが発売されました。これは、2代目クラウンを全長で110mm、全幅で150mm、ホイールベースで50mm拡大し、排気量2600ccの日本製初のV8エンジンを搭載したもので、後のセンチュリーの前身となりました。

ライバルのニッサンも、前後してセドリックを縦方向に延長、2800ccの6気筒エンジンを積んだセドリック・スペシャルを経てプレジデントを発売しました。



フロント・ビュー

トヨペット
クラウン(2代目)
1962年
カタログ



リア・ビュー



フロント・ビュー

フォード
ファルコン
1960年
カタログ



リア・ビュー



フロント・ビュー

トヨタ
クラウン・エイト
1964年
カタログ



リア・ビュー

(1965年マイナーチェンジ後)

<参考文献>

- ①トヨタクラウン物語 碓 義朗 ダイアモンド社
- ②トヨタ自動車の研究 グランプリ出版
- ③アメリカ車の100年 1893-1993 二玄社

新潟モーターショーに車両出展

- 実施日：2008年1月12日(土)～14日(日・祝)
- 場 所：新潟市産業貿易センター

「第9回オールトヨタモーターショーイン新潟」に当館所蔵の「クラウンRS31型」、米国のレースで活躍した「イーグルマークⅢ」の2台を出展しました。このイベントは自動車関係としては新潟県内最大級のもので、3日間で5万2千人の来場者を記録。

クラウンRS31型は昭和を懐かしむ世代だけではなく若い人からも「カッコイイ」との声が寄せられ、終日多くのお客様が詰めかけ、人気のコーナーとなりました。



クラウンRS31型



イーグルマークⅢ

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を募集しています。
(各コース2名、雨天中止)

- 実施日：4月10日(木)、24日(木)
- 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
- 受講費：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型フォード運転講習」係まで。
 1枚のはがきにつき1名1回の申し込みでお願いします。



募集 バックヤードツアーのご案内

ご好評いただいているバックヤード(車両収蔵庫)見学会を開催します。ポルシェ356や初代マスタングなど普段なかなか見ることができないクルマを学芸スタッフがご案内します。

- 実施日：4月20日、27日、5月11日、18日(いずれも日曜日)
- 時 間：13:30～45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)



ナイトミュージアムを開催

2007年12月21日(金)～23日(日)の3日間、開館時間を午後9時まで延長して「ナイトミュージアム」を行いました。期間中、特別にご提供したレストランの特別ディナーは満席になる人気ぶりでした。本館入口に展示したフランスの高級スポーツカー、ブガッティのまわりでは、学芸員の説明を熱心に聞くお客様の姿が見られました。



第19回クラシックカー・フェスティバル開催のお知らせ

- 実施日：5月25日(日)
- 場 所：モリコロパーク(愛知県長久手町)

今年はモリコロパークを会場に開催し、クラシックカーの公道パレード等を実施します。



写真は昨年の風景

無料入館のお知らせ

- ①無料入館日 4月13日(日)
- ②春休み小学生無料期間 3月22日(土)～4月6日(日)



図書閲覧室からのお知らせ

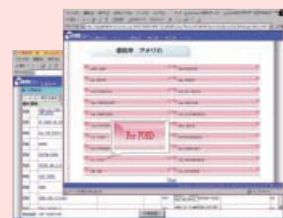
①人気雑誌を合本集で公開

雑誌「モーターマガジン」(出版:モーターマガジン社)を、1955年創刊号から2007年まで52年分を合本しました。図書閲覧室でどうぞご覧ください。なお「カーグラフィック」の合本集もご好評いただいています。



②新図書検索システム完成

図書閲覧室にある「図書検索システム」の「分類検索」をより使い易くしました。例えば分類の[フォード]をクリックすれば、フォード関連図書の一覧表が出てきます。



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!

松澤亮治さん・貴美恵さん(静岡県)

カップルと思いきやとても仲のいいご夫婦。お二人ともクルマ好きとのこと。「トヨタ博物館には初めて来ました。姉妹館の産業技術記念館に行った時にはクラシックカーがたくさんあると聞き、ぜひ行ってみようと思いました」とご主人の亮治さん。「どのクルマも色やデザインが個性的で丸いランプなどがとてもカワイイ」と奥様の貴美恵さん。特にサーブの丸みを帯びたスタイルにとっても目を引かれたとのこと。レトロなスタイルのクルマが出てくればきっとたくさん売れると思いますと、ご夫婦そろって楽しそうに話してくれました。



「初公開収蔵車展」会場にて



デロリアン 橋本 達也さん(兵庫県)

年式：1981 型式：DMC-12

初めてクルマを買ったのがこのデロリアンで、17年間乗り続けています。このクルマを欲しいと思ったのは、さびないステンレスのボディとドアが上に開くところがカッコよかったからです。バックトゥーザフューチャーの映画を見る前から憧れていました。特徴的なのはガソリン給油口。ボンネット部分にあり、ガソリンスタンドの人が給油口だとわかるように、カッティングシートを自分で貼りました。洗車は台所洗剤を泡立ててこすり、洗い流す程度。またボディに傷がついた時にはやすりで筋目にそって削るというみんながビックリするようなメンテナンスしかしていません。エンジンは快調なのでこれからも大切に乗りたくつもりです。



<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。も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。

タムタムくんの

知ってるかい? クルマ豆知識



今回はガソリンについての豆知識です。

ガソリンはクルマの燃料に使用される前は何に使用されていたか?

ガソリンは原油からつくられます。原油は「燃える水」として江戸時代から燃料として使われていました。また、クリーニング屋さんが汚れを落とすのにベンジンとして使用していたという説もあります。

世界でもっとも古いガソリンスタンドは?

1879年にアメリカにできたパシフィック・コースト石油です。なお、日本では1919年(大正8年)に新日本石油が東京・神田に開設したのが初めてとされています。



ショップ情報



【トヨタ博物館オリジナルグッズ】

- ツールスプーン
- ツールフォーク 各420円

柄の部分がスパナになっており、ミュージアムショップで大人気の商品です。



- お問い合わせはミュージアムショップまで
TEL: 0561-63-5156
メールアドレス: museum-shop@toyota-ep.or.jp

【読者の声】

● 企画展「歌謡曲に登場したクルマたち」を読んで、クルマとともに育ってきた年代ですので懐かしく思い出しながら拝見させていただきました。

(兵庫県 森 育美さん)

● 毎号毎号の写真に見覚えがあり、懐かしく思い出します。次号も楽しみにしています。

(北海道 加藤 実さん)

【編集後記】

今回から「トヨタ博物館だより」の編集の担当になりました。「この冊子は全て博物館のメンバーが執筆することが基本になっている」という話を聞き、これがこの冊子を編集する基本コンセプトだと思いました。変えるべきではない項目をしっかりとおさえて、コンティニアス・カイゼンを実現していきたいと思っています。出版物は読者に読んでいただいて始めて意味を持つと思います。読者の皆様方の辛口の内容も含め、ご意見お待ちしております。

(早川直樹)

TAMタムク

このクルマは何でしょう?
(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: 2008年4月30日消印有効)
抽選で10名の方に上記で紹介したツールスプーン&フォーク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 トヨタ カローラ KE10型