

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

メルセデス-ベンツ300SL | 1955・ドイツ



レーシングカーから生まれたスポーツカー。鋼管を用いたスペースフレームを持つ。鋼管が敷居部の高い位置を通るため通常のドアではなく、跳ね上げ式のガルウィングドアが付けられた。世界初のガソリン直噴エンジン搭載車。ボンネット・トランク・ドアはアルミ製。



ガルウィングドア登場後、パタフライドア(中)、シザーズドア(左)が登場。

デロリアン DMC-12 | 1982・アメリカ

日新製鋼株式会社ご寄贈



元GM副社長ジョン・デロリアンが企画。シャシーはロータス、スタイリングはイタル・デザインが担当し、エンジンはルノー・プジョー・ボルボ共同開発のV6エンジンを採用。映画「バック・トゥ・ザ・フューチャー」でタイムマシンに改造されて登場したことで世界的に有名となる。

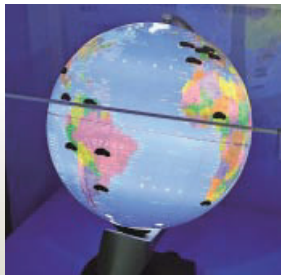


デロリアンのボディパネルはステンレス製で塗装されていない。(DMC-Japan協力)

フォルクスワーゲン | 1951・ドイツ



ヒットラーの国民車構想から生まれたクルマで、設計したのはポルシェ博士。当時欧州で最も先進的とされていたリアエンジンと流線型ボディを採用。開発は1938年に完了したが、民間向け生産は第二次世界大戦後になった。2003年にメキシコで生産終了するまで2,100万台以上がつけられた。



フォルクスワーゲンは19の国で生産された。

モーリス ミニマイナー | 1959・イギリス



4人の大人が無理なく乗れる最小限の小型車として開発された。設計者はアレック・イシゴニス。横置エンジンの下にトランスミッションを持つFFと、後ろに突き出たトランクのないツーボックススタイルは、その後の小型大衆車の雛型となった。スポーツモデルはラリーで活躍。はたして4人の大人が無理なく乗れるのか試してみた。



今回の企画展ではトヨタ博物館の収蔵車の中から5つのカテゴリで8台の名車を紹介しています。

クルマを好きになると誰もが憧れるスポーツカー、世界中で愛され親しまれてロングヒットとなった大衆車、多くの人に走る楽しさを与えてくれた国産車、夢の実現への挑戦として誕生したクルマ、そして世界的に有名な四輪駆動車です。



この企画展は6人で準備しました。前回の企画展ではあまりなじみのない車種を展示しましたが、今回は有名な車種や人気の車種を紹介しています。一般に、名前を聞いたことがあってもその中味をよく知らないことって意外に多いものです。自分の好きな車種や興味のある車種について、その誕生の背景やメカニズム、エピソードなどを楽しみながら見学してもらえると嬉しいです。

●担当スタッフ
清水 道明、杉浦 孝彦、長谷川 壮、
早戸 真琴、藤井 麻希、山田 耕二(記)

ニッサン フェアレディZ432 | 1970・日本



1969年、オープンボディのフェアレディに代わりクーペボディで登場。エンジンは4気筒に代えて6気筒が搭載された。展示車の「Z432」はトップモデルで、4バルブ・3キャブレター・2カムシャフトエンジンを持つ。特にアメリカで人気が高まり、Z(ズィー)カーとして親しまれた。



フェアレディZの系譜を紹介。

トヨタ カローラレビン | 1983・日本



カローラクーペ系最後のFR(後輪駆動)モデル。高性能モデルは4バルブツインカムエンジンを搭載(展示車)。生産が終了してからFRの走行特性を好むファンの間で人気が高まるという現象が起きた。車両型式(AE86)から“ハチロク”と呼ばれている。



“ハチロク”といえば「頭文字(イニシャル)D」。

タッカー '48 | 1948・アメリカ



プレストン・タッカーが目指した新時代の自動車は、斬新なスタイルといくつもの先進的なアイデアを採用し、アメリカでセンセーションを巻き起こした。リアエンジン車で、ハンドルの動きに連動するヘッドランプや、衝撃を受けると外れるフロントガラスなどが採用された。



会社設立趣意書や、一般の人からの問合せに答えた販売担当副社長の手紙など。

トヨタランドクルーザー | 1974・日本



ランドクルーザーは世界で最も知名度の高い四輪駆動車のひとつ。それは通称40(ヨンマル、海外ではフォーティ)系と呼ばれる3代目が1960年から24年間も販売され続けて世界中で活躍したことによる。現在のSUVと異なり、当初は業務用需要が主体だった。

一般参加車両 クラシックカーパレード

スタート前には雨もあがり、93台のクラシックカーが公道パレードに参加されました。



交通安全イベントゾーン



ミニバイクと写真を撮ろう!

愛知警察署と交通安全推進室のイベントにたくさんのお客様に参加いただきました。

ステージゾーン

地元チームが活動の成果を披露され、ステージは常に活気があふれていました。

- 鳴子おどり 満月輝・窯炎
- 長久手響鼓
- 愛知学院大学 吹奏楽団
- 交通安全クイズ



愛知学院大学 吹奏楽団



第19回トヨタ博物館

クラシックカー・フェスティバル



マーケットゾーン



地域の味を楽しんでいただきました。



スバル360が誕生50周年を記念して、最初のゴールをきりました。



沿道では大勢の方々から声援をいただき、「町をあげての一体感が感じられ、大変楽しかった」との感想をいただきました。



同乗試乗会ゾーン

ジープニー、メガクルーザー、センチュリーの乗り心地を体験していただきました。



日時 2008年5月25日(日) 9:30~16:00

会場 愛・地球博記念公園 (スタート:トヨタ博物館)

直前まで雨天にもかかわらず、沿道での参加も含め、約12,000人の方々を楽しみました。メディアからもテレビ、新聞、雑誌、インターネット等、18社から取材していただきました。

トヨタ博物館
カー・フェスティバル



地域発見ゾーン



地域の活動を多くの方にアピールしていただきました。

走行披露・記念撮影ゾーン

トヨタ博物館所蔵のパカード、オールズモビル等6台がデモ走行し、多くの方々記念写真を撮っていました。



パカード ツイン6 モデル3-352



ダットサン 211型

1960年（日本）

● 長×幅×高：3880×1466×1535mm ● 軸距離：2220mm ● エンジン：水冷直列4気筒OHV 988cm³ 34hp {25kW} / 4400min⁻¹



ダットサンからブルーバードへ
はじめてを埋めた
マイナーチェンジ車だが…。

はじめに

最近、昭和の良き時代を回顧するテレビ番組が放送されたり、写真展や展示会などが頻繁に開催されている。一種の「昭和ブーム」であるらしい。ひと口に昭和と言っても対象の年代は、昭和30年の半ば頃、つまり最近、話題の「団塊の世代」が、ほぼティーンエイジャーだった昭和35、6年頃—この頃が人々にとって一番、懐かしい時代であり、いわば「思い出の宝庫」となっているようだ。

今回、ご紹介するダットサン211型は、まさに現代の多くの人々が「懐かしい時代」として回顧する、昭和35年に誕生したクルマなのである。

映画では「医者 of ダットサン」

1961年（昭和36）の東宝映画「喜劇・駅前団地」（久松静児監督）には、ダットサンが登場し、活躍している。舞台は、東京近郊の「百合ヶ丘」という新興団地。森繁久弥扮する医師は、古くからこの町で開業している町医者で、近く完成する大規模団地をあてこんで、新しい病院を建設しようと計画している。そこへ、対抗する淡島千景扮する

女医がからんで、恋あり、笑いあいのいつもの喜劇駅前シリーズが展開してゆく。

森繁扮する医師は、往診のとき、黒のダットサンで出かける。自ら運転するのではない。病院には専属の運転手があり、森繁医師は看護婦とともにリアシートに「デーン」と納まって、往診先へ向うのである。2001年12月4日から開催した「日本映画に登場したクルマたち」展でご紹介したおなじみのシーンだ。

さて、今回紹介するダットサン211型は、新館2階「国産ゾーン」に展示されている。車両説明を見てみよう。

「使いやすく、経済的な実用車として評価が高かった小型自動車。当時、わが国でも間近かとなった高速道路時代をめざし、高速走行を意識したクルマづくりが進められました。ダットサンは別名“医者 of ダットサン”と呼ばれ、



Datsun Model 211

ダットサン211型

[1960年  日本]

西川 稔



車両正面／後部
今は懐かしい箱型のいかにも実用的なスタイル



東宝映画「喜劇・駅前団地」の紹介記事
医者のダットサンが活躍する映画であった

開業医が往診などに活用したということ。運転席をのぞいてみてください。往診カバンが見えます。」

まさに、東宝映画「喜劇・駅前団地」を見るような展示になっているのである。

岩戸景気の真っ盛り

さて、この頃の日本の様子を見てみよう。日本経済は、昭和33年後半から「回復期」に入り、昭和34年になると、本格的な好況となった。いわゆる“岩戸景気”の名は、その前の“神武景気”を上回るという意味合いで、しかもまれに見る長期にわたり、34～36年の3年間におよび好況が続いたという。

昭和35年8月に発足した池田内閣は、12月に「国民所得倍増計画」を発表し、「インフレなき高度の経済成長を持続させ、今後10年間に国民総所得を2倍以上に引き上げる。特に、36年度以降の3年間は平均9%の経済成長率を維持する。」と高らかに宣言した。

このところ、中国の改革・開放経済が、高い成長率を維持しているが、同様の、ある

いはそれ以上の好景気が、かつて昭和35～36年代の日本経済では、続いていたのである。私たちが、現代から見て、昭和35～36年頃をととても懐かしく感じるのは、このように経済的な成長期で、急激に生活が豊かになり、そして社会的にも安定した非常に良い時代が続いたことが、その背景にあるのではないだろうか。良い思い出は、いつまでも強い印象として人々の心の中に残るのである。

ダットサン211型の特徴

1965年（昭和40）12月刊「日産自動車三十年史」に、ダットサン211型の解説が、1頁ほど書かれている。以下に紹介しよう。

「ダットサン211型乗用車、211型トラック」

「この車は、豪州ラリーや輸出などで世界の一流車と直接競争して得た多くの貴重な経験をとりいれ、210型、220型の実用性能とスタイルをいちだんと改良したものである。したがって、世界水準をゆくにふさわしい高速と走行安定性、耐久性などをもち、使いやすい経済的実用車として設計された車である。その改良点は、つぎのとおりである。

<参考文献>

- ①「ニッポンのクルマ 20世紀」2000年 八重洲出版
- ②「日産自動車三十年史」1965年
- ③「21世紀への道 日産自動車50年史」1983年
- ④「日産自動車販売協会 二十五年史」1974年
- ⑤「われらがブルーバード」1979年 講談社

- A. 高速高荷重使用に対応するリアアクスルの強化
- B. ステアリングリンクの改良による操舵性の向上
- C. サイドブレーキの効き、戻りの改良
- D. 高速時制動の効きおよびバランスの改良(乗用車だけ)
- E. フロントスタビライザー採用による高速性の向上(乗用車だけ)
- F. フラッシュランプをフェンダー前面に移動し、高速使用時の方向指示明瞭化
- G. ドアロックの構造改良
- H. リアウインドーの拡大とテールおよびフラッシュランプの分離による実用性の向上(乗用車だけ)

いかにも「マイナーチェンジ」とも言うべき、あっさりした説明である。ちなみに車両の写真は掲載されていない。

なお、ダットサンS211型スポーツというクルマが同じ頃、つくられたという。

同じ「日産自動車三十年史」を引こう。

「この車は国産初の本格的スポーツカーで、昭和33年秋の全日本自動車ショーで、はじめて公開されたが、発売は昭和34年6月からであった。出力34馬力、最高時速115km/h。定員4名、ボディはグラスウールと強化プラスチックでつくったオールプラスチックボディで、軽いことが特徴であった。この実用を兼ねた高性能スポーツカーは、当分販売を京浜、京阪神地区に限り、注文生産とした。」

マイナーチェンジ前のモデルであるダットサン210型は、最新鋭1000ccのエンジンを搭載し、1957年(昭和32)11月に発表され、1958年(昭和33)8月20日から開催された豪州ラリーで、ダットサン富士号がAクラスの第1位で優勝、全完走車34台中25位となり、外国参加賞3位に入賞、もう1台のダットサン桜号もAクラスの第4位に入賞して、ダットサンの優秀性を世界に証明するまさに快挙をあげた、クルマであった。

そのクルマを一部改良して、ダットサン211型が生まれた。そして、さらに211型の次のモデルとして登場するのが、ブルーバードP310型である。このクルマの誕生は、1959年(昭和34)であった。ブルーバードは文字通り、“幸せの青い鳥”として、わが国の小型車市場をリードしていき、わが国の代表的国産車となったことは周知の事実である。

つまり、211型はわが国初の国際的評価を受けたダットサン210型と、わが国を代表する小型車・ブルーバードとの、はざまを埋めたクルマと言うことができる。花で言えば、谷間にひっそりと咲く月見草といったところであろうか。

しかし、私たちはこうしたクルマのあったことをきちんと記憶しておく必要があると思う。いわゆる“名車”が突然、誕生するはずはない。さまざまな試行錯誤や数多くの試練を乗

り越えて、名車は生まれ出てくるはずだ。その間、多くのクルマが市場に投入されたことを銘記すべきである。わが国の国産車の中であって、長い歴史を誇る伝統の名車であるブルーバードの長い系譜の直前に、211型のような目立たない、クルマがあった事実を、きちんと知る必要があると思う。

211型は、ひと言で言えば、「ダットサンがブルーバードに移行する直前のモデル」と簡単に片付けてしまうこともできるのだが、このクルマを間近かにした時に多くの人々が感じる妙に懐かしい気持は、冒頭述べた昭和の時代への郷愁といった種類のものかもしれない。昭和30年代のあの穏やかでゆったりと時間が流れていた頃、私たちの周りを走っていたクルマ。それも白衣を着た医師と看護婦が乗っていた、黒塗りで無骨だが丈夫そうな国産車。そんなあの頃の思い出を鮮やかに甦らせてくれるクルマこそ、ダットサン211型であるということが出来るのではなからうか。

このようなことを想起させてくれるという、たゞもうそれだけで、このクルマの存在価値は、あるように思うが、どうであろうか。エポックメイキングカーだけがクルマの歴史ではないと思う。名もないといってしまうと言いつつ、谷間に咲いた花でも歴史を確実にきざんできた、いわば歴史の生き証人なのである。

カタログを見る

最後にカタログを見ておこう。表紙は大きな文字で「ダットサン1000乗用車」と、シンプルに車名だけが書かれている。表紙も入れて、全12頁のカタログである。以下、各ページのタイトルだけを書き出してみよう。

- 「世界水準をゆく 乗用車
ダットサン211型」
- 「独創的なスタイル 高速安定性の高い
ダットサン」
- 「強力 経済 そして 静かな4気筒 988cc」
- 「堅ろうで バランスのとれた
ダットサン シャシー」
- 「見易い計器 思いのままに切れる
ハンドル」
- 「すばらしい居住性を誇るダットサン」
- 「手のかからない 安心してのれる
ダットサン」

以上のような言葉が並んでいる。表紙をはじめ多くの頁は、写真ではなくイラストで表現されているのも昭和30年代のカタログらしい。全体的に大きな文字と見やすいイラストで、ポイントをとらえた車両解説になっている。現代のような微に入り、細に穿ったカタログと比べて、実に大らかな時代のカタログであったことを感じさせる。このような雰囲気も昭和30年代を懐かしむ人々にとっては、クルマとともに必須アイテムなのかもしれない。



運転席廻り
シンプルな計器類。トランスミッションは前進4段、後退1段のコラムシフト



エンジン
水冷4気筒988cc、34馬力のエンジン。「超ショート・ストロークエンジン」と呼ばれ、高速時に優秀な性能を示したという



室内/ドア
フロントのベンチシートが時代を感じさせる。ドア・ロックは歯車式を採用



「ダットサン 211型」のカタログ



イラストが多いカタログ。「世界水準をゆく乗用車」というキャッチコピーが目をひく

時代の空気とクルマ — 過去・現在・未来 —

音楽プロデューサー／モータージャーナリスト

松任谷 正隆さん



▼松任谷 正隆(まつとうや まさたか)

1951年11月19日、東京生まれ。音楽プロデューサーとして多くの作品を手がけるだけでなく、1985年よりスタートしたテレビ朝日系「CAR GRAPHIC TV」でキャスターを務めるなど、モータージャーナリストとしても活躍。「AJA」の会員、「日本カー・オブ・ザ・イヤー」の選考委員でもある。著書に「マンタの天ぶり」「僕の散財日記」。8月1日に、独自の視点でクルマを語った「職権乱用」(二女社刊)が出版される。

僕 が生まれた'50年代初頭は、戦後、社会がようやく落ちつきを取り戻してきた頃でした。進駐軍の残っていたアメリカ製のクルマは結構走っていたのですが、自家用車を持っている家は極めて稀でした。自分が将来クルマを持つということなど想像もできなかった。よほど成功しないとクルマなんて買えないものだと思っていたのです。だから僕は車の絵ばかり書いていました。考えるだけならただです。理想の車とか、理想のインテリアとか、勉強そっちのけでね。一日に何枚も何枚も。しかし高度成長期まさかからの'50年代後半位からの10年間に世の中が劇的に変わってきて、免許を取る、クルマを持つということが俄かにリアリティを持ち始めました。それと同時に僕は絵を書くのをやめていった記憶があります。もう運転することしか頭になくなっていったのです。

16 歳で軽自動車免許を取り、すぐにしたこと、レンタカーのホンダN360で高尾山に行ったことです。人を乗せて公道を走った最初です。あんな小さなクルマに家族3人を乗せて、ギューギュー詰めで行って行きました。その後18歳で初めて手に入れたクルマが、トヨタカローラ・スプリンターです。当時を思い出すたびに「もう一度乗ってみたいな」と思います。納車前の一週間、本当に興奮して眠れませんでした。今あのクルマにもう一度乗ったらあの甘酸っぱい気持ちがい出せるのでしょうか。僕が自分で大事にしているものは、自分が通り過ぎてきたその時代の空気です。可能であればもう一度体験したいものです。映像、町の音、そして匂い。もし博物館などに自分が乗っていたのと同じクルマが展示されているとして、当時のニュースや街並みなんかリアルな映像で、クルマの後に背景として流れていたら素晴らしいでしょうね。時代と共に僕の趣味は変わっていったわけですが、僕の趣味が子供の頃のままだったら、アメリカ車一筋だったはず。実際大きなものが好きだったし…。ところが現実には初め

て運転したのが軽自動車だったし、初めて手に入れたのは国産車でした。それが僕のリアリティだったんですね。その後カローラ、マークII、6気筒のマークII、そしてアウディ、ベンツのSクラスとアメリカ車には行かず、ヨーロッパ車のほうにいった。時代がそうさせたんでしょう。このままいくと芸能人趣味まっしぐら、というとき、かみさんが日産スタンザをなにかの副賞としてもらって帰ってきて、家のクルマが2台になったんです。そうすると、なぜかそれまで乗っていたベンツよりも小さな国産のクルマを乗る機会が増えたんです。これは自分でも意外なことでした。クルマはでかいほうが偉くて、もっと言えば偉いほうが運転も楽しんだと思っていたのに「どうしてだろうなあ?」と。そんなこともあって自分のなかで小さいクルマが好きなんだと分かってきたんでしょうね。たしか81〜2年頃だったと思います。それで「じゃあ小さいクルマを買おう」と思って一番小さいアルファロメオのスッドを手に入れました。これが今にいたる小さいクルマ好みのきっかけです。そしてスッドを持ちながら83〜4年頃にポルシェも所有しました。これが僕のスポーツカー元年です。それ以来、スポーツカーと小さいクルマというのが、僕の中の基本的なラインナップとなりました。

ク ルマ関連の仕事は、85年頃から始めました。それまでは素人の視点で「こんなクルマが好き、とか、欲しい」なんて考えているわけですが、当然仕事となると昔と同じ視点では通用しません。全方位網羅しないとね。僕の仕事を音楽に例えるなら、プロのリリスナーみたいな立場でしょうか。つまり、好きなものだけを聴くのではなく、ジャンルを問わず、古いものから新しいものまで雑多に聴くわけ。面白いのは、それぞれのジャンルのルーツを探っていると、共通点を見つけたりすることです。そんなことから理解できなかったものが理解できるようになっていったりもしました。それでもまだ知らないことが山ほどあるでしょうね。クルマはたった100年ちょっとの歴史なのに、恐ろしいもの

です。車と音楽にはその時代の空気を纏っている、という共通点があります。流行り廃りがはっきりある。テクノロジーの面では今がターニングポイントのような気がします。

今 後は、クルーズコントロール、レーンキープシステムなどがさらに進歩し、ますます運転をしなくてもよいという状況が増えていくはずなのですが、そうなるとクルマはまた大きく変わると思います。でもたった今のことを考えるなら、メーカーに考えてほしいのは、運転をするという行為で発生するストレス。どんなにクルマの操作を楽にしても軽減出来ない根源的な部分です。世界のクルマメーカーはまだそこまでたどりつけてない気がします。つまり、操作を楽にしていけばドライビングの時に感じるストレスを軽減できると思っているふしがある。逆じゃないでしょうか。ある程度以上楽なクルマをつくっちゃうとドライビング中に眠くなるだけで、かえって危ないでしょう?完全な無人化になるまでのあいだ、ドライビングメンタリティというのは、もっとも必要な分野だと思います。さわやかに覚醒して運転できるという環境を自動車メーカー、道路、個人で考えていく時代だと思えます。アクティブセーフティ、パッシブセーフティというけれど、一番大切なのは、運転するとき全方位いい意味で神経がピリッと張り巡らされていられることです。それこそがドライビングファンです。ともあれ、まだまだクルマは変わっていきます。感性が停まらないようにしないと置いてきぼりにされちゃいます。



T型フォードと(於トヨタ博物館)

クラシックカーの
運転席廻り(6)

モーリスエイト シリーズ I

Morris Eight Series I

今回は、モーリスエイト シリーズ I (1937年・イギリス) をご紹介します。

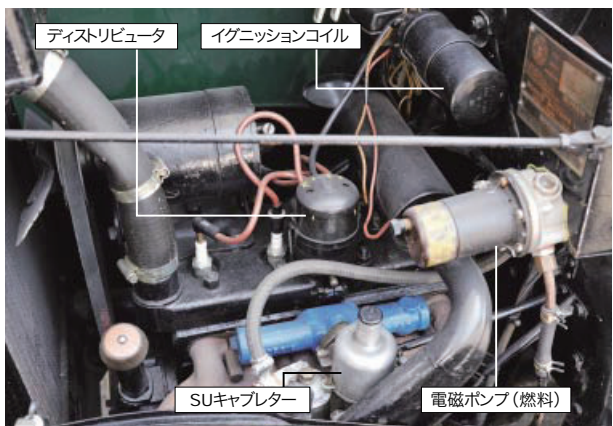
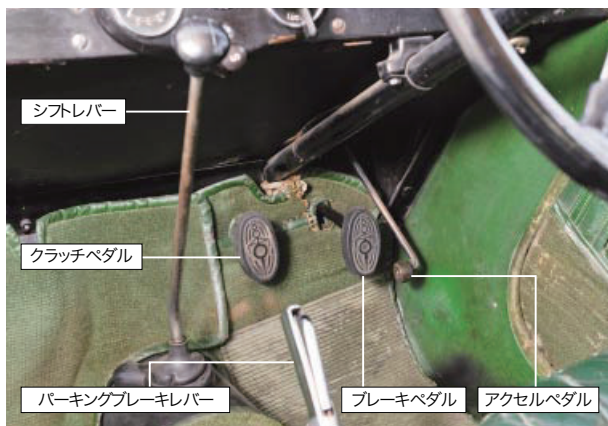
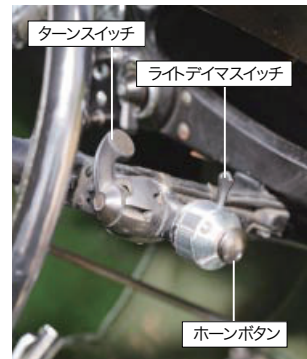
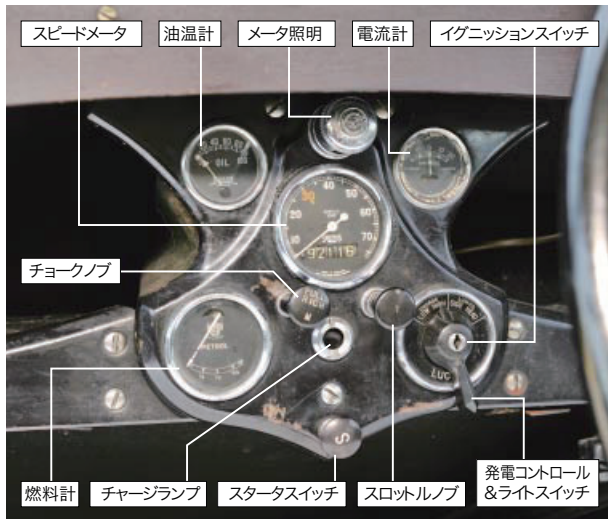
モーリス モーター社はかつてオースチン モーター社とイギリスの自動車市場を二分する大衆車メーカーでした。

このモーリス モーター社の創立者は、ウィリアム リチャード モーリス (後に爵位を授けられロード ナッフィールド卿) で、20歳の時に小さな自転車店を開いたのを皮切りに、その後オートバイの製作、車の販売等を経て、1912年にWRM モーターズ (WRMはモーリスの頭文字) 社を設立。この会社は、他メーカーのコンポーネントを組み合わせて車の生産販売を行い、1919年にモーリス モーター社と改称されました。

モーリスエイトは1934年に登場したコンパクトサルーンで、当館の所蔵車は1937年に造られました。そのスタイルは、フォード車の影響を受けていると言われています。メカはいたってオーソドックスで、車の点検や整備がオーナーにもできるように当時の操作説明資料には、メンテナンスの仕方や

各部の調整方法が記載されています。経済的に乗ることが実用車の本質であると考えられていたからだと思います。

- エンジン型式：水冷直列4気筒サイドバルブ
- 総排気量：918cc
- 変速機：3速M/T(フロア)
- 6ボルト仕様



今回は表紙を飾るモデルとは離れて、2台の「スーパーカー」のカタログをご紹介します。
懐かしくエキゾチックな勇姿をとくとご堪能あれ。

清水 道明

■ ランボルギーニ ミウラS

最初の一台は、「スーパーカー」の元祖、ランボルギーニ・ミウラの中期モデル、S(1968年)です。残念ながら本カタログではありません。農業用トラクターメーカーから出発したランボルギーニ社は、1966年のジュネーブショーでミウラを発表、ミウラSは1968年末から販売されたエンジン性能を強化したマイナーチェンジモデルです。リアのエンジンフードのみならず、フロントフード全体もチルトカウルするあたりは本気を感じさせます。

デザインはベルトーネでリア・タイヤの前方にそれを示す“b”のエンブレムが付きます。正確には「P400ミウラS」だともいわれますが、カタログに「P400」の文字はどこにも見当たりません。ミッドシップに搭載されるV型12気筒3900ccのエンジンは最高出力370hp、最高速度300km/hが謳われています。車高はわずか1055mmという低さです。一方、タイヤ幅は前後共に215mmと、現在のレベルと比すれば絶望的な細さでした。

シリーズ中には、本物はわずか1台だけ製作され、事故で全損したレーシングバージョン、「幻のスーパーカー」と呼ばれるイオタがあり、ランボルギーニ社による公式レプリカが5台(他に諸説あり)存在します。2007年現在、そのうち2台が日本にあるといわれています。(1998年時点では3台との記述もあります)

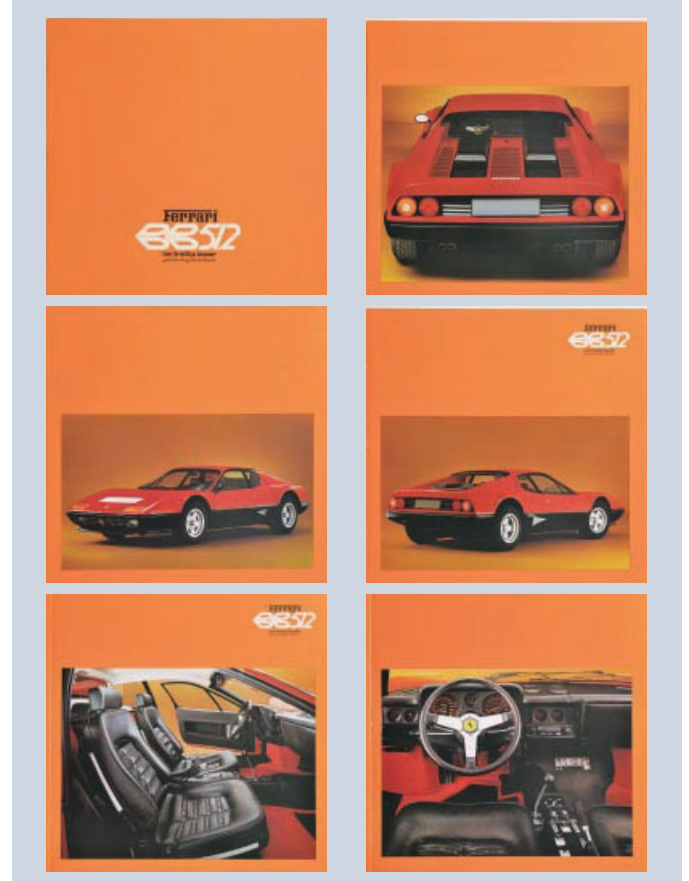


■ フェラーリ BB512

もう一台は、上記ミウラの後継モデルであるランボルギーニ・カウンタックに対するフェラーリの対抗馬、BB512です(1980年モデル)。1973年に発売された12気筒フェラーリ初のミッドシップ、365GT4/BBの進化モデルで、BB(ベルリネッタ・ボクサー)は2座クーペ・水平対向エンジン、512は拡大されたエンジン排気量5リットル(正確には4.94リットル)、12気筒を表します。(水平対向ではなくバンク角180度のV型であるともいわれます)「512BB」ではなく、カタログ上では「BB512」です。

当時の日本はスーパーカーブーム絶頂期でした。

こちらのデザインはピニンファリーナで、カタログの表紙にもしっかり表記されています。エンジン最高出力は、365GT4/BBより20hp下がって360hp、今回ご紹介する80年後期モデルではさらに下がって340hpとなりました。カタログデータでは、0-400m加速14.2秒、0-1000m加速25.1秒。365GT4/BBではカウンタックLP400の300km/hに対抗して302km/hと表現された最高速度は、283km/hという現実的な?数値となっています。ウェーバー製のキャブレターに代えてポッシュの燃料噴射を装備したインジェクションモデル、BB512iを経て、1984年には後継のテストロッサが登場しました。



<参考文献>

- ・サンエイムック スーパーカーナウ 三栄書房
- ・CG選集スーパースポーツカーレビュー 二玄社
- ・幻のスーパーカー 福野礼一郎 双葉社
- ・自動車アーカイブ Vol.8 二玄社
- ・ランボルギーニ：カリスマの伝説 二玄社
- ・ワールド・カー・ガイド 3 フェラーリ/19 ランボルギーニ ネコ・パブリッシング



ヘンリーフォード博物館 ムーラディアン館長ご一行がご来館

ヘンリーフォード博物館のムーラディアン館長、オーバーランド副館長、ケーシー学芸部長、タレット上席役員が、5月13日（火）当館にご来館されました。川本館長、山田副館長等のご案内で本館を始め当館の全施設を大変熱心に精力的にご覧になられました。

これを機会に、ヘンリーフォード博物館とトヨタ博物館の交流・連携を更に深めていくよう双方で確認しました。



当館所蔵のパーカーードに試乗されたムーラディアン館長（前列右二人目）



一行は産業技術記念館、元町工場、トヨタ会館、メガウェブ等をご訪問され、トヨタ会館では当社渡辺社長、中井常務役員とご面談いただきました。

新着車紹介

トヨタ・クラウン
(7代目)

TOYOTA CROWN

1984・日本



寄贈車を4月22日当博物館で実施

2008年2月に、株式会社吉田商会から同社の吉田社長が20年間愛用されたクラウンが寄贈されました。1955年に初代クラウンが登場してから通算7代目のモデルとなります。「いつかはクラウン」のキャッチフレーズは、この7代目で使用されました。

7代目クラウンは、伝統と品格を尊重した最高級乗用車に相応しいデザインを有し、4ドアセダン／4ドアハードトップ／ステーションワゴン／バンの4種類のボディタイプが設定されていました。

「日本を代表するフォーマルセダン」として、今回寄贈

いただいた4ドアセダンには、豪華で立体感あるフロントマスク、安定感のあるボディーシルエット、樹脂製パネルでカバーされた“クリスタルピラー”と呼ばれるリアピラーが採用されていました。それにより、風格とステイタス性を強調したスタイルになりました。

メカニズム面では、ロイヤルサルーン以上の上級グレードのリアサスペンションにセミ・トレーリングアームを採用、クラウン初の4輪独立懸架となりました。また、空調やオーディオなど90項目にも及ぶ新機構・新装備を積極的に採用するなど、豪華さと実用性を兼ね備えていました。

予告 サマーメモリー2008

- 実施日：2008年8月13日(水)～17日(日)
- 場 所：新館1階大ホール

夏休み期間中の5日間、恒例の子ども向け工作教室「サマーメモリー2008」を開催します。昨年も人気だった木のクルマなどを予定しています。ぜひお出かけください。



スプリングイベント、
ゴールデンウィークイベント開催

3月22日(土)から4月6日(日)の各土日にスプリングイベント、5月3日(土・祝)～6日(火・振替休日)の4日間にはゴールデンウィークイベントを開催しました。どちらのイベントもプラモデルやウレタンなどを使ったクルマが作れるとあって子ども達に大人気となりました。



ゴールデンウィークイベントの様子

開館記念
無料入館実施

4月13日の日曜日に開館19周年を記念して無料入館日を実施しました。地元長久手町あぐりん村のお弁当を販売したり、博物館名物のカレーバイキングを行ったりとたくさんのお客様が来館されました。

ギャラリー展を開催

4月25日(金)～6月1日(日)の間、ギャラリーで「手描きのパシコン・アート展」を開催しました。元デザイナーの岡村勝弘さんが描くF1などのドラマチックな走行シーンを描いたイラスト約40点は多くの人を魅了しました。



ドライブ王国に車両出展

スポーツランドSUGOで5月24日(土)25日(日)に開催された「ドライブ王国」にトヨタ2000GTスピードトライアル、トヨタスポーツ800、トヨタ7など5台を出展し、一部はサーキットをパレード走行しました。



トヨタ博物館紀要

「トヨタ博物館紀要」No.14を発行しました。今回は全5点のテーマを取り上げています。ご希望の方は、住所氏名電話番号をご記入の上、郵送料(切手180円分)を添えて下記までお申し込みください。

〒480-1131
愛知県長久手町
トヨタ博物館「紀要係」



ラッピング・リニモ登場

トヨタ博物館のクルマが沿線の風景とともにデザインされたラッピング・リニモが1編成走行しています。来年3月までおよそ1日12往復走行しますのでこの機会に便利なリニモを使ってご来館ください。



CAR検フェスティバルを実施

4月19日(土)
20日(日)

自動車研究者の高島鎮雄氏、岡部いさく氏、モータージャーナリストの松任谷正隆氏、飯田裕子氏他、多彩なゲストをお招きして、実車を持ち込んだトークショー、CAR検の「傾向と対策」等、充実した内容で実施されました。



ロータス ヨーロッパ スペシャル(1972年)
山田 高司さん(愛知県)

この車を購入するきっかけとなったのは、漫画「サーキットの狼」です。主人公が乗っていた車で、いつかこんな車に乗ってみたいなあと思うと憧れていました。出会いは14年前。ある中古車屋さんで、この車が「私を買って」といわんばかりに輝いていたのでその場で購入を決めました。まるで赤い運命の糸で結ばれているような「衝撃の出会い」でした。一番のお気に入りには車高の低さと、美しいボディスタイルです。今後もこの車を大切に乗りながらこのようなイベントに参加し、自分だけではなくたくさんの人に見て触れていただき、楽しんでもらいたいと思っています。



第19回トヨタ博物館クラシックカー・フェスティバル会場にて撮影

<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

知っているかい? クルマ豆知識



今回は車の方向指示器(ウインカー)について見ていきましょう。

方向指示器について

自動車の台数も増加し、スピードが出せるようになると、クルマが曲がることを他のクルマに知らせる必要が出てきました。方向指示器が出来る前の一番最初的手段として、当時は屋根なし、窓なしの自動車だったため、腕によって曲がる方向を示していました。

方向指示器が初めてついたのはいつ頃か?

◎1939年Buickに付いたのが初めてといわれています。

◎日本では1951年の車検法で義務付けられ、1955年までは腕木式、それ以降は点滅式の方向指示器がつけられています。

※74号のクルマ豆知識で紹介した世界で最も古いガソリンスタンドは1905年セントルイスに設立したオートモビル・ガソリン社です。お詫びして訂正します。

ショップ情報



[トヨタ博物館オリジナルグッズ]

■トヨタ博物館オリジナルキューピー
ボンネットバス(左)
トヨタAA型乗用車(右) 各525円

トヨタ博物館オリジナルのキューピーが新しくショップに加わりました。
女性の方に特に大人気の商品です。

●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]

●先日企画展「世界の名車展」に行ってきた。前に乗っていたレビンAE86があり、とても感動しました。

(三重県 野崎 修さん)

●古い車の雑誌等に興味があるので図書館の「図書検索システム」や「モーターマガジン」の合本集なども期待しています。またイベントの「バックヤードツアー」は是非参加してみたいと考慮中です。

(栃木県 白井 俊夫さん)

[編集後記]

5月25日に当館毎年恒例のイベント「クラシックカー・フェスティバル」を開催しました。

4・5ページでも紹介されていますが、今年は初めてモリコロパークで開催し、昨年同様、参加オーナー車の公道パレードやその他多くのイベントでたくさんのお客様で賑わいました。私も1年に一度のビックイベントなので準備に追われながらも楽しく当日を迎えられました。来年は今年以上に良いイベントにしますので楽しみにしてください☆ (加藤千晴)

TAMタムクン

このクルマは何んでしょう?
(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: 2008年7月31日消印有効)
抽選で10名の方に上記で紹介したトヨタ博物館オリジナルキューピーをプレゼント。

<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 ドラージュ D8-120