



「団塊世代の ブームとクルマ」

期間 2008年10月15日(水)～2009年3月29日(日)

「団塊世代」とは、第2次世界大戦直後の1947年(昭和22)から1949年(昭和24)にかけて誕生した約806万人にもおよぶ人々の世代で、「第1次ベビーブーム世代」とも言われています。

昨年からの世代の大量退職期を迎え、いわゆる「2007年ショック」と言われる程、団塊世代に対する社会的な関心が高まっています。

今回の企画展では、昭和を駆け抜け、時代をリードした団塊世代の学生時代から、定年退職を迎える現在までを、大きく3つのWAVEとしてとらえ、各WAVEのおもなブームを振り返り、団塊世代の価値観や生活スタイルがどのようにクルマやクルマ文化に影響を与えたかを車両をはじめ、実物資料や写真、ポスター、文献、映像など多数の資料を展示し考察します。



1 First WAVE

若者文化の担い手となった団塊世代 (1960年代)

最初のゾーンでは、団塊世代の少年・少女時代をプロローグとして、懐かしいテレビドラマ「月光仮面」にちなんだ展示を行います。さらにFirst WAVEでは、1960年代のグループサウンズや全共闘運動に代表される若者文化の担い手となった団塊世代を主テーマに展示を行います。

主なコーナー

- 少年・少女のヒーローたち
- 東京オリンピックから都市化へ
- マイカーブームの頃
- 海外ブームと憧れの生活

主な展示物や写真



大鵬と柏戸の対戦



ゴジラ



マンガ本

展示車両

■トヨタカローラ(1966年)



■ヤマハYA-1型バイク(1955年)



■スバル360(1958年)



Second WAVEは1970年代から80年代にかけて団塊世代の若者が、いよいよ社会人となり、消費志向の強い文化とともにニューファミリーを形成していった姿を紹介します。

展示は「社会人となって」、および「会社を支え、家族とともに」などのコーナーに分けて展開します。

主なコーナー

- EXPOに見た夢
- 団塊ジュニア誕生とニューファミリー
- 70年代メイドイン日本の文化
- 80年代ブランド文化

主な展示物や写真



ウォークマン



カップヌードル



大阪万博

■ ホンダシティカプリオレ (1986)



■ ニッサンシーマ (1988)



展示車両

■ トヨタクラウン (1983)



このゾーンでは、1990年代から現在までバブル崩壊を乗り越えて、人生の豊かさにトライする「団塊世代が創る新しい大人文化」と、彼らの二世である団塊ジュニア世代が、古い価値観をものともしない「新しい世代のマイナー文化」とを対照させ、展開します。

主なコーナー

- バブル崩壊から女性の社会進出へ
- 自然に親しむアウトドア派
- EXPO2005 愛・地球博
- 「kawaii」&パーソナルなモノたち

主な展示物や写真



愛・地球博ポスター



スーパーファミコン



キティバス

■ i-unit (2005)



展示車両

■ トヨタランドクルーザー (1985)



企画担当からひと言

今回の企画展は1960～2000年代まで、団塊世代が形作ってきたさまざまなブーム(クルマも当然、そのひとつですが)を紹介し、その意味や影響について考察しようという、新しい切り口の展示会です。

期間中には、GS&フォークコンサートやトークショーの開催、さらにスーパーカーの展示なども予定しています。ご期待ください。



学芸員 西川 稔



“楽しさ全開” ～3台のユニークな軽カー～

8月1日(金)～31日(日)の夏休み期間中、新館1階で夏休み特別展示として3台のユニークな軽自動車を展示しました。

3台とも1970年前後に登場し、夏のレジャーに活躍したフルオープン可能なクルマです。夏の風景と共に展示して、たくさんのお客様に楽しんでいただきました。



■ ダイハツフェローバギー(1970年)

1960年代にアメリカ西海岸で流行したサンドバギーを模したレジャーカー。

協力：菅田 弘道様



■ スズキジムニー(1972年)

軽自動車初の本格的四輪駆動車。高い機動力や実用性を発揮し、人気を集めた。

協力：スズキ株式会社



■ バモスホンダ(1971年)

1970年に発表された、トラックTN360をベースとした多用途車。バモスはスペイン語で「さあ行こう」という意味。

協力：津田 秀昭様



今回は「テールフィン」時代のアメリカ車より、それを代表するキャデラックの1949年型、1959年型モデルをご紹介します。

清水 道明

「テールフィン」流行の時代背景

第二次世界大戦後のアメリカは、政治の場でも経済の面でも世界のトップに君臨、未だかつてなかった繁栄を謳歌し、人々は競って豊かさを追い求めていました。自動車は、社会的なステイタス・シンボルであり、満ち足りた幸福な生活の象徴として、モデルチェンジの度にサイズが大きく、派手で豪華になっていったのです。

「テールフィン」の発案

GMでは、戦後の自動車生産再開にあたり、外形デザインを最重点強化項目としてあげました。そんな中、デザイン部門（アート&カラー部門）のディレクター、ハリー・アールが、大戦中のアメリカ陸軍の双胴、双発の単座戦闘機、ロッキードP-38ライトニングの2枚の垂直尾翼にヒントを得て考案したのが、「テールフィン」であるとされています。

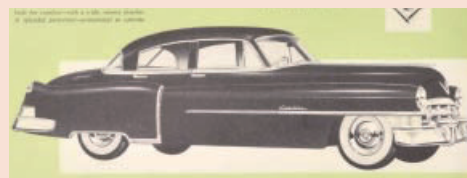


ロッキードP-38ライトニング
欧州戦線では独軍から「双胴の悪魔」と呼ばれた。連合艦隊指令長官山本五十六大将搭乗の一式陸攻を撃墜したのは同型機

1949年型キャデラック

フィンというよりは“こぶ”程度のごく控えめなものでしたが、「テールフィン」が最初に採用されたのが1949年型キャデラックです。遅れて搭載された、それまでのサイドバルブに代わるOHV新型V8エンジンとともに、力強い存在感を主張する大きなアクセントとなっていました。オールズモビル、ビュイックブランドモデルとドアを共用化するにあたり、キャデラックならではの差別化アイテムという意味合いもあった様です。（今回ご紹介するカタログは1950年型のもの）

「テールフィン」はキャデラックのスタイル上の特徴と認識されるようになり、重要なトレードマークになりました。1957年ごろまでには米国内他ブランド、メーカーにも波及したばかりか、同時期の日本車や欧州車にも影響を与えました。



'50 Cadillac
Sixty-One Sedan

'50 Cadillac
Sixty-Two Coupe
de Ville



'50 Cadillac
Sixty Special

1959年型キャデラック

煌びやかなクロームメッキパーツ、エンジンの出力競争とともに年々大きく派手になった「テールフィン」ですが、その頂点を極め、最も美しいとされるのが、1959年型キャデラックです。フィンは高くそびえ立ち、その下のリアフェンダー後端にはジェット機のエンジンの噴射口の様にデザインされたテールランプが収められました。

また、パワーステアリング、パワーシート、パワーウィンドウ等の豪華装備が標準装備され、まさに1950年代のアメリカ車を代表するモデルでした。

しかし、1960年代に入ると「テールフィン」はまるで夢から覚めたかのようにしだいに縮小し、やがて1965年までには消えていきます。

なお、当館には新館4階車両収蔵庫に1948年式（1949年型）キャデラック60スペシャル、1959年式（1959年型）キャデラック・エルドラド・ピアリッツが収蔵されており、春と秋のバックヤードツアーで、最初と最盛期の「テールフィン」モデルの実車をご覧いただけます。



'59 Cadillac
Sixty-Two Coupe

'59 Cadillac
Sixty-Two Sedan
(Six Window)



'59 Cadillac
Sedan de Ville
(Four Window)

- <参考文献>
- ・テールフィン時代のアメリカ車 グランプリ出版 2001
 - ・クルマの時代とたち テクノライフ選書 オーム社 1994
 - ・カー・スタイリング 共立出版 1971
 - ・キャデラックワールド アメリカの夢 二玄社 1997
 - ・アメリカ車の100年 1893-1993 二玄社 1996

トヨタ 2000GT MF10型

1968年（日本）

● 長×幅×高：4175×1600×1160mm ● 軸距離：2330mm ● エンジン：水冷直列6気筒DOHC 1988cm³ 150hp {110kW} / 6600min⁻¹



ヤマハとの共同開発により 世界に挑戦した 本格的スポーツカー

はじめに

「あまりに美しいスタイルをもったそのクルマに誰もが息をのんだ」1965年（昭和40年）10月に開催された第12回東京モーターショーに突然姿を現し、人々の度肝を抜いたのがトヨタ2000GTでした。

今回写真でご紹介するのは、当館本館3Fの常設展示車両で、1968年（昭和43年）製の前期型です。

開発の経緯

トヨタがこの高性能スポーツカーの開発に着手したのは、1964年（昭和39年）の第2回日本グランプリレースの後だといわれます。「レースに勝てる」だけではなく、市街地や高速道路での走行も踏まえた、ヨーロッパのGT（グランツーリスモ）を念頭におきながら、世界に通用する第一級のスポーツカー造りを進めようとしたのです。

この「世界への挑戦」の強力なパートナーがヤマハ発動機でした。開発着手と時を同じくして、ヤマハから共同開発の提案があったのです。当時トヨタでは多くの新車開発の計画をかかえ、試作工場の生産能力に余裕がありませんでした。また、それに加えて、本格生産に移した場合も普通の乗用車よりも特に入念なクラフトマンシップを必要とするため、量産ラインで流すことはできな

ないなどの事情から、企画や基本的な設計はトヨタでするものの、エンジンの製作やチューニング、車両の試作、生産はヤマハに委託することとなりました。

開発にあたっての基本方針はつぎのようなものでした。

1. 高性能な本格的スポーツカーとする
2. レースに出場するためのレーシングマシンではなく、日常の使用条件をも満足させる使いやすさをもった高級な車とする
3. 輸出条件を十分に考慮する
4. 大量生産を重視せず、仕上げのよさを旨とした車とする
5. 将来GTレースに出場して、好成績を得る素地を持つものとする

スペックと訴求ポイント

発売時のカタログに明記されたスペックは以下の通りです。

- 〈全長〉4,175mm
- 〈全幅〉1,600mm
- 〈全高〉1,160mm ✓



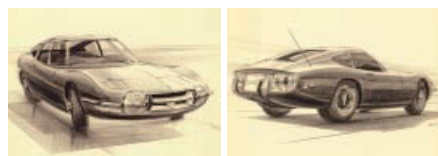
Toyota 2000GT Model MF10

トヨタ 2000GT MF10型 [1968年 日本]

清水 道明



車両後部
ややトレッドが狭く感じられる



検討段階でのデザインスケッチ

- 〈ホイールベース〉2,330mm
- 〈最高速度〉220km/h
- 〈最高巡航速度〉205km/h
- 〈0→400m〉15.9秒
- 〈0→100km/h〉8.6秒

思いのほか小柄な外形ですが、その高性能ぶりは正に世界レベルのものでした。個体によっては最高速度は230km/hを超え、0→400mを15.1秒で走ったものもあると云われます。

搭載されるパワーユニットは、クラウン用のM型直列6気筒SOHC2000ccをベースにヤマハがDOHC化した3M型で、150psの最高出力と18.0kg・mの最大トルクを発生しました。

シャシーはX型のバックボーンフレーム、サスペンションはフロントリアともにダブルウィッシュボーン/コイル、そしてブレーキは日本初の4輪ディスクを採用しました。インテリアでは、ピアノ製作のヤマハの技術が生かされ、ローズウッドのダッシュボードが作りあげられました。

また、同じく発売当初のカタログでの訴求ポイントは、以下の8点でした。

- 日本で初めての本格的な高級グランツーリング
- 3つの世界新記録と13の国際新記録を樹立（後述）

- 世界トップレベルを行く高性能
- まさにトヨタの先進技術の結晶
- 部品ひとつひとつすべて純国産
- なめらかな曲線に包まれた美しいスタイル
- 最高級GTにふさわしい豪華な本格派のムード
- これこそクラフトマンシップの成果

なお、発売時に広報資料上で比較対象とされたのは、ジャガーEタイプ、ポルシェ912、ポルシェ911の3モデルでした。

三つのエピソード

トヨタ2000GTにまつわるエピソードとして、以下三つをご紹介します。

- ①レースでの活躍
- ②連続高速耐久スピードトライアル
- ③映画007シリーズにボンドカーとして登場

レースでの活躍

当時は普通のクルマの最高速度がせいぜい150km/h程度だったのに対し、トヨタ2000GTは220km/hを超えていました。そこで、高速耐久性をテストする場所を求め、レースに参戦することになりました。

<参考文献>

- ①「TOYOTA 2000GT MF10」1967年トヨタ自動車販売株式会社
- ②「モータリゼーションとともに」1970年トヨタ自動車販売株式会社
- ③「トヨタ自動車30年史」1967年トヨタ自動車工業株式会社
- ④「モノ・マガジン No.323」1996年 ワールドフォトプレス
- ⑤「Goods Press 2003/3」2003年 徳間書店
- ⑥「Motor Magazine 1994/9」1994年 モーターマガジン社
- ⑦「トヨタ 2000GT GEIBUN MOOKS No.280」2001年 芸文社

まずは、1966年（昭和41年）5月、富士スピードウェイで行われた第3回日本グランプリレース大会に出場、純粋なレーシングカーであるプリンスR380やボルシェ906などを相手に3位に食い込む活躍を見せました。

その一ヶ月後の鈴鹿サーキットでの日本初の長距離レース、鈴鹿1000kmレースではトヨタ2000GTが1、2フィニッシュを達成し、圧勝しています。

また、発売後になりますが、米国においても、キャロル・シュルピーのマネージメントによって、1968年（昭和43年）のS.C.C.A.（スポーツ・カー・クラブ・アメリカ）全米選手権シリーズに参加し、幾多の優勝、入賞を果たしました。

連続高速耐久スピードトライアル

市販開始前年の1966年（昭和41年）10月1日から4日にかけて、トヨタ2000GTは、茨城県筑波郡谷田部町（現・つくば市）のFIA（国際自動車連盟）公認トラックである自動車高速試験場にて、FIAとJAF（日本自動車連盟）の厳しいルール管理のもとで国際スピードトライアルに挑戦しました。

途中、台風28号による暴風雨に見舞われる悪条件をはねのけ、連続78時間を平均時速206.18km（燃料補給と整備の時間を含む）で駆け抜けて見事に3つの世界新記録（排気量区分なし）と13の国際新記録（排気量クラスE：1500～2000cc）を樹立、連続高速耐久性を実証しました。因みにこれが日本初のFIA公認記録です。

更新した世界記録（72時間、15,000km、10,000マイル）は、それまで排気量4700ccと言われるフォード（マーカー）・コメットが保持していたもので、それを排気量にして2分の1以下のトヨタ2000GTが一挙に粉砕したのでした。

また、クラスEのレコード保持車は、72時間ではトリアンフ（153.09km/h）、15,000kmではACコブラ（121.889km/h）、10,000マイルではヤッコ・ロザリエ（111.203km/h）でした。これらと比べると、トヨタ2000GTの記録がいかに驚異的であったのかがわかります。

このトライアルに立ち会ったFIAスポーツ委員長、M.バウムガートナーは、終了後、次のように述べています。

「世界記録が欧米以外の国の車によって破られたのは歴史上、初めてのことであり、きわめて意義深いことです。世界の自動車界は、新しい強力なライバル（日本のトヨタ）に、心から拍手を送ります」

映画007シリーズに ボンドカーとして登場

レース活動とスピードトライアルの間にも、トヨタ2000GTは、思いがけない話題を提供しました。1967年（昭和42年）に一般公開された、世界的に人気があるアクション・スパイ映画、「007シリーズ」の第5作目、「007は2度死ぬ」（“You Only Live Twice”）に、トヨタ2000GTのオープンカーが、それまでの母国イギリス製アストン・マーチンに代わり、“ボンドカー”として登場したのです。劇中のトヨタ2000GTは、日本の諜報部員タイガー田中（丹波哲郎）の秘書であるAKI（若林映子）の運転により、ショーン・コネリー扮するジェームス・ボンドの危機を救うなど活躍しました。超小型TV受信機、小型ビデオ装置、追跡用力メラなどエレクトロニクスの粋をあつめた特殊装備が取り付けられ、

文字通り完璧なディテクティブカー（諜報車）として機装されていました。

トヨタ2000GTは東京モーターショーでデビューした直後であり、「ショーカーをボンドカーに抜擢すれば話題づくりになる」との制作側の思惑と、「ボンドカーに選ばれば世界規模の宣伝効果が得られる」というトヨタ側の狙いが完全に一致して、和製ボンドカーの誕生が決まったのでした。（但し、日本の諜報部所有のクルマであって、ジェームス・ボンドの愛車ではないため、厳密に言えばボンドカーではない、とも云われます）

当時はまだ市販型は生産しておらず、改造用に使われたのは、フレームナンバーのない試作車2台でした。神奈川県のとよペット・サービスセンター（現・トヨタテクノクラフト）綱島工場で昼夜敢行のオープンカーへの改造作業がはじまり、困難な作業の連続を乗り越えてわずか2週間の工期でトヨタ2000GTボンドカーが誕生しました。この内の1台は当館の収蔵庫に保管されています。

映画007のボンドカーに選ばれたことは、同時に日本の自動車が世界に認知された証に他ならず、その意味でトヨタ2000GTボンドカーは、記念碑的存在といえます。

市販～マイナーチェンジ、そして終焉

トヨタ2000GTは、1967年（昭和42年）5月、ついに販売が開始されました。その高性能ぶりや豪華な内装は羨望を集めましたが、人々が驚いたのは238万円という価格でした。クラウンが2台、カローラが6台も買えるほどに高価だったのです。それでも、生産はほぼ手作りで手間がかかり、コスト面では引き合わない価格設定だったようで、原価は280万円とも500万円とも云われます。

1969年（昭和44年）には、最初で最後のマイナーチェンジを実施、いわゆる後期型となりました。フロントのフォグランプ周りのデザインや前後のリフレクター等を変更、センチュリー用をフロアシフト化した3速オートマチック（トヨグライド）と専用クーラーをオプション設定し、ヘッドレストが標準装備されています。また、全高が10mmアップして居住性の改善が図られ、ボディカラーは前期型のホワイト、レッド、シルバー、イエローの4色に加え、グリーン、ブルーを追加しました。

しかし、1970年（昭和45年）10月にはトヨタ2000GTの生産は中止され、惜しまれながら3年5ヶ月の短い生涯を閉じました。

おわりに

トヨタ2000GTが日本を代表する名車であることに異論を唱える人はいないでしょう。トヨタ2000GTは、1960年代の日本の自動車工業の技術的な頂点を示す象徴的な存在であり、国産車の技術水準を広く世界に示すとともに、トヨタの企業イメージの向上に多大な貢献をなしたのでした。

当館のトヨタ2000GT収蔵車両

当館には、①この本館3F常設展示車を含め、他に②先にご紹介しました“ボンドカー”、③スピードトライアル車のレプリカ、④対米左ハンドルモデル、⑤マイナーチェンジ後の後期型モデル、の合計5台のトヨタ2000GTが収蔵されています。



室内
美しいローズウッドのインパネ。ステアリングはマホガニー製。右から250km/hまで刻まれた速度計、9000rpmまでの回転計、電流計、水温計、油温計、油圧計、燃料計が並ぶ。ステッキ式のパーキングブレーキが古風



フェンダーミラー
フェンダーミラーのメッキ処理は外側半分だけ。内側は光の乱反射を防ぐグレーカラーに塗装されている



リトラクタブルヘッドランプ
国産車初のリトラクタブルヘッドランプを採用



サービスリッド
右側前輪後方のサービスリッドにはバッテリーが納まる。左側にはエアクリーナー



エンブレム
左右フェンダー上部には2000GTエンブレムが輝く



タイヤ、ホイール
タイヤサイズは前後とも165HR15と思いのほか細い。ホイールはマグネシウム製

トヨタ2000GTのFIA公認スピード記録

	種目	更新記録	過去の記録	
		平均速度 (km/h)	車名	平均速度 (km/h)
①世界新	72時間	206.02	コメット	202.21
②世界新	15,000km	206.04	コメット	201.75
③世界新	10,000mile	206.18	コメット	200.23
①国際新	6時間	210.42	クーバー	202.39
②国際新	1,000mile	209.65	ボルシェ	186.59
③国際新	2,000km	209.45	ボルシェ	186.13
④国際新	12時間	208.79	ボルシェ	186.25
⑤国際新	2,000mile	207.48	トリアンフ	164.15
⑥国際新	24時間	206.23	トリアンフ	164.23
⑦国際新	5,000km	206.29	トリアンフ	164.91
⑧国際新	5,000mile	204.36	トリアンフ	165.94
⑨国際新	48時間	203.80	トリアンフ	165.02
⑩国際新	10,000km	203.97	トリアンフ	164.53
⑪国際新	72時間	206.02	トリアンフ	153.09
⑫国際新	15,000km	206.04	ACコブラ	121.889
⑬国際新	10,000mile	206.18	ヤッコロザリエ	111.203

※世界記録は排気量による区分なし
※国際記録はクラスE（排気量1500～2000cc）

夢の途中 —好きなクルマにいっぱい乗る—

新庄 剛志さん

▼新庄 剛志 (しんじょう つよし)

1972年福岡県出身。

1989年からプロ野球選手として活躍。

2001年からは日本人初の野手としてアメリカメジャーリーグに挑戦。

野球引退後の現在はCMなどで活躍するかたわら株式会社レハサフを設立し、みんなで楽しむビジネスを構築中。



「Shinjo is Shinjo」

僕 の心の中でのマイカー第1号は、クルマの形をした消しゴムです。小学生の頃、ノック式ボールペンのバネで相手の消しゴムを机から落としたら、それを貰えるという遊びが流行ってました。僕は「カウンタック」の消しゴムがどうしても欲しく、ある時ついに勝負に勝ち「カウンタック」をゲットすることができました。それは僕の宝物となり、その「カウンタック」だけは絶対に賭けには出さずに大事に持っていました。その「カウンタック」の消しゴムが、クルマと関係を持った最初の出来事です。

プ ロ野球選手になった時、「活躍すれば自分の好きなクルマに



エアブラシを使ってチャリティーオークションに出品するアートを制作中の新庄さん

いっぱい乗れる」という夢をもっていました。初めてクルマを買ったのは、プロ4年目の時で、真っ赤な「ベンツ600SL」でした。最初のクルマが左ハンドルだったので、今まで十数台乗ってきたクルマは全て左ハンドルのクルマを買うようになりました。また、自動車免許もその時にオートマチックで取りました。

そ の頃は契約更改のたびに、毎年のようにクルマを買い代えていました。だから正確にいつ頃どういうクルマに乗ったということは、はっきりとは覚えていませんが、ここ十数年は4駆とスポーツカーの2台を同時に所有しています。印象に残っているのは、「コルベット」、「BMW」のSUV、「フェラーリ」といったところでしょうか。「コルベット」はよくエンストが起きましたが、運転すると何とも言い難いような気持ち良さがありました。「BMW」は、アメリカにいた時に購入しましたが、契約をすませたその日に仮ナンバーをもらって持ち帰れたのは、大変うれしかった思い出です。日本でもアメリカの良いところは採りいれてくれればいいなと思います。「ポルシェ」が似合っているとよく言われますが、そう言われるとかえって乗りたくなくなってしまうので「ポルシェ」には乗ったことはありません。

25歳位の時、少年の時のあこが

れだった「カウンタック」を買いました。トランスミッションがマニュアルだったので再度教習所に通い、マニュアル免許も取りました。教習所のクルマと違い「カウンタック」は左ハンドルなので右手でギアシフトをしなければなりません。おまけにクラッチ操作が難しいことも重なり、ミッションを壊してしまいました。ドアを上にあげて乗り降りするので天井が低い駐車場ではドアを天井にぶつけもしました。乗りやすいクルマではありませんでしたが、記憶に残るクルマでした。

僕 がマイカーを選ぶポイントは、スタイルのカッコ良さ、特に色と車高を重視します。黒が好きで10台以上は黒でした。誰も乗っていないようなクルマが好みです。カーディーラーに行って気に入ればその場で決めてしまいます。理想のクルマは自分でデザインしたクルマです。陸上だけでなく海も走れて、タイヤが360度回転して駐車も楽で、外観は今までにない斬新、色もオレンジのような鮮やかで目立つ色で・・・といったイメージです。

これまでみんなに応援してもらったので、これからは世の中の皆様の応援をしたいと思い、「レハサフ・コロニー (<http://www.lhsf.jp>) というWebサイトを開始しました。そこで理想のクルマについても語りたいですね。

クラシックカーの
運転席廻り(7)

デ ソート エアフロー シリーズSE

De Soto Airflow Series SE

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。

今回はデ ソート エアフロー シリーズSE(1934年・アメリカ)です。デソート エアフローは、クライスラー社の大衆車部門から業界初の流線型の量産車として同社の創業10年目にあたる1934年に発表されました。従来の車とは構造を一新した、エンジンをフロントアクスルの上に配置し、客室をホイールベースの間に収めた新しい重量配分のシャシーに変えて、後席の乗り心地をよくした。また、現代のモノコックに近いボディー構造や新しい流線型のデザインなど画期的な車でした。しかし、当時、大衆の持つ車のイメージとはかけ離れていたようで受け入れられませんでした。ただ、エアフロー登場から数年で同車のシャシー・レイアウトをGMもフォードも採用します。

豊田喜一郎がトヨタAA型乗用車を開発した際、このエアフロー車を参考にしたことは良く知られています。

- エンジン型式：水冷直列6気筒L型ヘッド
- 総排気量：3956cc
- 変速機：3速シンクロ機構、オーバードライブ装置付フロア

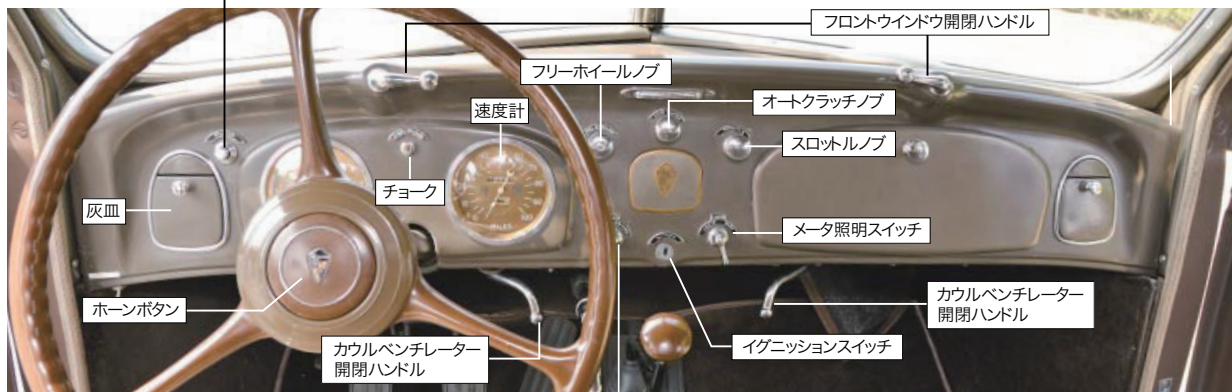


フロントウィンドウ

カウルベンチレータ

メータ(燃料、水温、油圧、電流)

スタータスイッチ



フロントウィンドウ開閉ハンドル

フリーホイールノブ

速度計

オートクラッチノブ

スロットルノブ

灰皿

チョーク

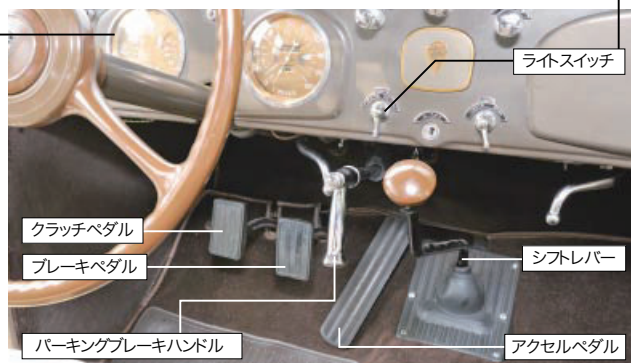
メータ照明スイッチ

ホーンボタン

カウルベンチレーター
開閉ハンドル

イグニッションスイッチ

カウルベンチレーター
開閉ハンドル



ライトスイッチ

クラッチペダル

ブレーキペダル

シフトレバー

パーキングブレーキハンドル

アクセルペダル



ドアガラス+三角窓開閉



別々に開閉



ドアガラス開閉

操作レバー



ドアウィンドウの開閉

「科学のびっくり箱! なぜなにレクチャー」を開催

7月27日(日)に小学校4・5・6年生を対象に開催しました。講師の指導を受けながら「からくり自動車」と「二足歩行型ロボット」の2点をつくりあげ、自分の作品を動かした子ども達は、モノづくりの原理や科学の不思議さを楽しく学びました。



サマーメモリー2008を開催 「木のクルマ」「ペーパークラフト」工作教室

8月13日(水)～17日(日)のお盆期間中、サマーメモリー2008を行ないました。毎年人気の木のクルマは今年で3回目となり、新たに恐竜が加わりました。同時に実施したペーパークラフトと合わせ、子ども達はそれぞれの作品づくりを楽しみました。



ギャラリー展「アメリカンな車たち」

7月23日(水)～9月28日(日)の期間、ギャラリー展では1950～70年代のアメリカ車を中心に、模型製作が大好きな仲間たち11人が作った、精巧なでぎばえのプラモデル約100点を紹介しました。



わが国初の自動車「遠乗会」 タクリー号誕生100周年

8月1日(金)に東京国立市の谷保天満宮にて、タクリー号などによる「遠乗会」100周年記念会が行なわれました。当館は新館2階に展示しているタクリー号の5分の1模型を貸し出し、博物館をPRしました。また、当館の西川 稔学芸員による記念講演会も行ないました。



CGクラブ

CG ClubのTAM Meetが7月13日(日)に開催されました。テーマは「趣味のじどうしゃ」～軽自動車のスペシャルティーカー達～参加140名/120台余。自動車ジャーナリスト川上完氏とレーシングカーデザイナー由良拓也氏による屋外トークショーと、メンバーによる切手および自動車アートの実演は一般の見学者にも楽しんでいただきました。



図書室 エコ企画

みんなではじめよう ～本を読んでエコ宣言～

新館3階の図書室では、夏休みにエコに関する本を集めたコーナーができました。図書室を利用してくださる一人ひとりが、本を読んで環境について考え、「身近に取り組めるエコ宣言」を画用紙の葉っぱに書いて貼り付けるエコの木は、2本目になりました。好評につき今後もこの企画を続けていきます。秋にはどんなエコの木になるのかお楽しみください。



ミュージアムコーナーの展示を更新

本館3階ミュージアムコーナーでは、6月24日(火)から「ようこそこのりもの絵本の世界へ(戦前篇)」と題する展示を行っています。これは大正～昭和10年代の絵本14点を通じて、当時の交通の様子や児童教育の一端を知る展示となっています。今後、戦後篇も展示いたしますのでお楽しみください。



わくわく探検隊・小学生無料入館

7月19日(土)～8月31日(日)までの夏休み期間中、小学生を対象に無料入館を実施しました。期間中は、「クルマ探検シート」を使って、楽しく車の歴史や環境を学ぶ「わくわく探検隊」も開催しました。



寄贈車紹介

ランドクルーザーFJ40
(1963年・日本)

ランクル40はフォーティなどの愛称で親しまれ、1960年の誕生以来、多くの愛好家に大切にされているクルマ。今回御寄贈いただいた愛知県一宮市にお住まいの森 孝郎様も、前オーナーから譲り受けて以来30年間ご自分でレストアしながら大切に乗り継いできたそうです。

走行距離は14万キロと年式の割には少なくエンジンも快調そのものです。



左から2代目がオーナーの森さん

「トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ in 神宮外苑」参加車両募集



東京の神宮外苑絵画館前を会場とし、車両の展示や表参道・原宿・渋谷方面へのパレードなどを行います。

募集車両は1978(昭和53)年以前に生産された国産車、輸入車を問わず全車種が対象です。たくさんのご応募をお待ちしています。

日 時：11月29日(土)、30日(日) 10:00～16:00

場 所：明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前

応募締切：10月17日(金)

応募方法：下記HPをご覧ください。

<http://www.toyota.co.jp/Museum/ccf2008/index.html>

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!
李 鎔先さん(韓国 釜山)・正木美妃さん(愛知県)

トヨタ博物館へは是非行ってみたいと思っていました。
今回はオーストラリア留学中に知り合った正木さんと
再会し、案内してもらうことにしました。私たちのこの
企画展でのお気に入り、ベンツ300SLとデロリアンです。
ベンツは丸い曲線の
デザインが気に入り、
デロリアンはバック・
トゥー・ザ・フューチャー
で知っていたので実際
に見ることができ感激
しました。また日本へ
来たときには是非訪れ
たいです。



▲会場のデロリアンの前にて



愛車自慢倶楽部

トヨタセリカ1600GTV(1973年)

堀井 良博さん(滋賀県)

この車は、免許を取った18歳の時に初めて乗った
クルマそのものです。ぜひもう一度乗りたいと思い、
最近やっと手に入れ、とても嬉しく思っています。

レストアもしたばかりでピカピカです。当時は5、6年乗り、青春の1ページを
共に刻んだ思い出の車です。この車のスタイル、音、全てが気に入っています。
サイドのストライプもポイントです。他に白いセリカも持っていて、10年以上
大切に保有しています。この
車も白いセリカと共に大切
にしていきたいです。

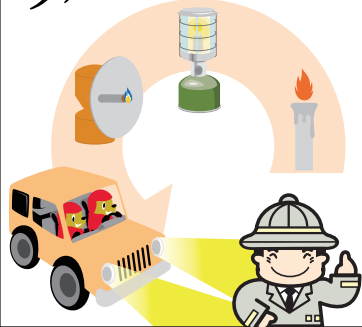


<参加希望の方は>

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。としどし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



今回は車のライトについての豆知識を見ていきましょう。

車のライトはどのように変わっていったの?

車のライトの変遷はこうです。ろうそく→石油ランプ→アセチレン灯→電気式ランプ

- ろうそく…馬なし馬車としてスタートした自動車は、灯火類も馬車のものを引き継ぎ、初期にはローソクが使われました。道を照らすまではいかず、自分の存在を通行人に知らせるための灯でした。
- 石油ランプ…19世紀末から20世紀初めに使用されました。(車幅灯や尾灯などには1910年頃まで使用)灯油を燃やして明るさはまだ暗く、依然として自分を他人に認めてもらうことが主な目的でした。
- アセチレン灯…20世紀に入るとアセチレン灯が主流となり、“前照灯”としての役割が大きくなります。(1910年代の前半まで)カーバイドに水を注いで発生するガスをヘッドランプ内のバーナーで燃焼させていました。青白い炎は石油ランプよりはるかに明るく、前方の道路の凹凸をかなり照らせるようになりました。
- 電気式ランプ…電気式ランプが使われ出したのは1910年頃からです。1912年にはキャデラックが量産モデルで最初に電気式ヘッドランプを標準装備しました。1920年頃までには欧米車の照明は全て電気式となりました。

レストラン情報



■オリジナルケーキセット

ドリンク付き 700円

ミュージアムレストラン「AVIEW」ではこの時期限定のオリジナルケーキセットを用意しています。このフルーツタルトは巨峰などの夏フルーツがたくさん使われていて、タルトもサクサクしていてとてもおいしいですよ。見た目でも楽しめるケーキです。レストランは駐車場からも直接入れますのでティータイムにぜひお立ち寄りください!

●お問い合わせ先: 0561-63-5155

TAMタム

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: 2008年10月31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 モーリスエイト シリーズ I

[読者の声]

●毎年恒例のクラシックカー・フェスティバルでは当日朝降っていた雨が回復し、天候に恵まれ古い車を眺めて楽しく過ごしました。また来年も楽しみです。

(愛知県 岩月 守さん)

●4月13日の無料開館日に博物館へ遊びに行きました。いつ行っても楽しいですね。レストランではハンバーグをおいしくいただきました。また遊びに行きたいです。

(愛知県 三石 友美さん)

[編集後記]

今回表紙は木炭車で、第二次大戦前後に多く造られました。

石油の高騰や不足が起きますとガソリン代替燃料を模索しますが、実現できないできました。現在も石油高騰、環境問題等から、ガソリンに代わるエネルギーへの試みが盛んですが、再び私達は分岐点に立っているようです。

(早川)