

TAM
20th

開館20周年記念事業 期間：2009年4月12日(日)～6月28日(日)

クルマは時代を超える

～オイルショックからエコ・環境まで～ Cars: Transcending Generations -From the Oil Crisis to the Environmentally-Friendly Eco Age-

1970年代の後半から80年代にかけて、燃費とエンジン性能の向上が強く求められ、80年代半ばには小型化に伴い室内スペースの確保に有利なFF車が乗用車の主体になりました。1980年代にRVブームが始まり、ミニバン、SUV、ステーションワゴン、クロスオーバーSUVが普及し、現在ではRV系車両がセダンを上回っています。最近ではエコカーが最大の注目を

集め、ハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車などの開発が進められています。本企画展では1970年代後半から今日までの30年を振り返り、「クルマは時代をどのように乗り越え、これからもどのように乗り越えていくか」に焦点をあて、自動車産業の歩みを4つのトレンドをもとに紹介し、未来のクルマ社会を探ることを狙いとしています。

01 エンジンの
高出力化Optimization of engine
output and power

排出ガス対策と低燃費化・高性能化という背反する事項の解決を迫られる。自動車の排出ガスが大きな社会問題となり世界一厳しい昭和50年度、53年度規制が実施されました。この排出ガス規制とほぼ時を同じくして起ったオイルショックの対応（燃費向上）とともに排出ガス対策によって悪化した燃費や走りの向上が求められました。

ターボ、DOHC（ツインカム）、4バルブ、ハイメカツインカムなどの高性能エンジンが開発され、車両の高出力化が図られました。

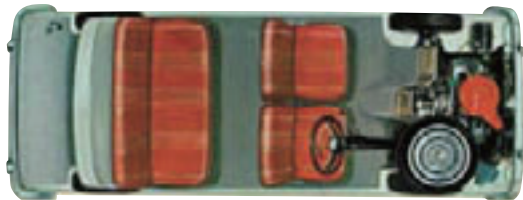


エンジンの高出力化の展示パネル

トヨタが初めて設計したDOHC 5 M-G エンジンを搭載した新型ソアラ

02 省燃費指向と
FF化Adoption of front engine, front drive,
and high fuel economy designs

オイルショックでFF化が進み、燃費のよい日本車が人気を集める。



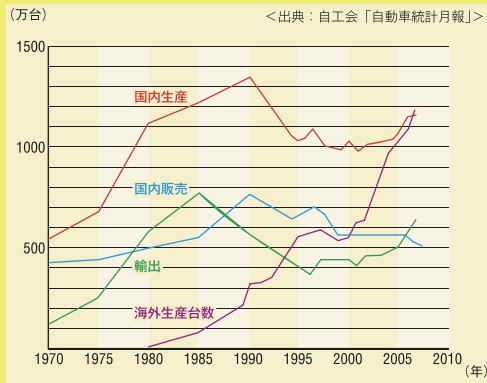
FF車の車両レイアウト



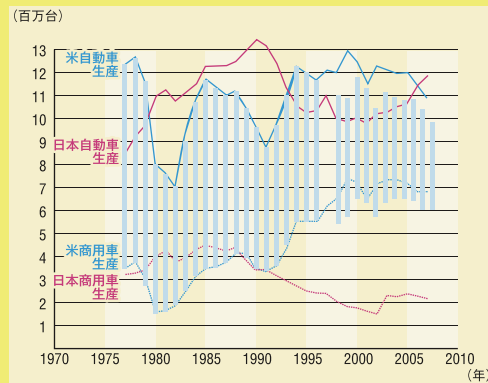
展示車両と展示パネル

スバル1000のエンジンルーム
(日本初のFF量産乗用車)タムタム
探偵団
登場!!ぼくたちと
一緒に
クルマの
変遷を
見に行こう!

4輪車生産世界一、そして海外生産へ



日米自動車生産の推移



企画展 担当から



学芸スタッフ 大須賀和男

今回の企画展は、日本車の常設展で展示していない1970年代後半から今日までのクルマの移り変わりを紹介し、これからのクルマのあり方を皆さんと共に考えていきたいと思います。

03 RVブームによる クルマの多様化

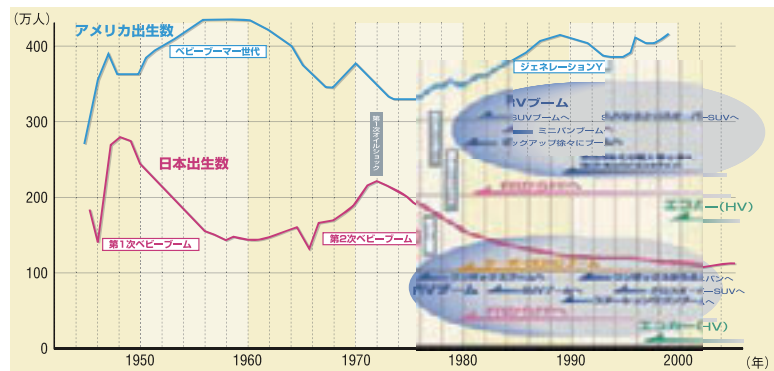
Diversification of cars
with the RV boom



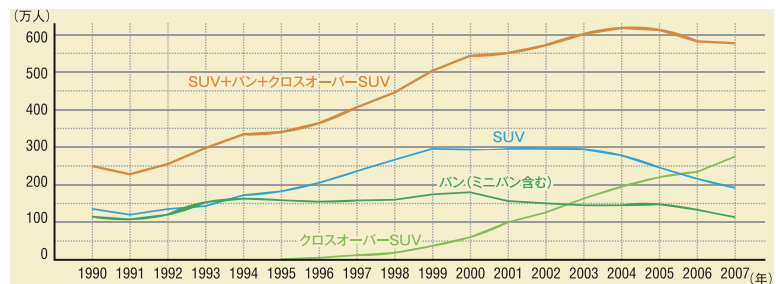
ベビーブーマーがつくったRV市場とクルマの多様化。1980年代以降のクルマの多様化は太平洋戦争後に生まれた米国のベビーブーマーと日本の団塊の世代によってもたらされたと言っても過言ではありません。その世代の子ども達が育ち、ファミリーが形成されたことと、レジャー指向の高まりとが相まってレジャーなどに有効活用できるSUV、ステーションワゴン、ミニバン、クロスオーバーSUVなどの新しいジャンルが形成されていきました。



(左) 展示風景 (右) クロスオーバーSUVの先駆けトヨタRAV4



ベビーブーマーとクルマ



RV系車両の販売台数(米国)

04 エコカーを 目指して

Development
of eco cars



21世紀に入って新興国でモータリゼーションが進み、自動車の生産・保有台数が著しく伸びています。自動車という便利な道具の恩恵を、将来にわたって人類の多くの人たちが享受していくためには、環境問題を解決し、エネルギーを永続的に確保していくことが必須条件です。



展示風景



展示車両

そして
美しい地球へ



1989年(平成元年)4月に開館いたしましたトヨタ博物館は、今年20周年を迎えました。この間、約450万人という多くのお客様にご来館いただきました。厚く御礼申し上げます。トヨタ博物館は、自動車の歴史・文化を語る普遍的な博物館をめざして、車両および関連資料を収集・保存し、展示を行うとともに、そのベースとなる調査・研究活動を着実に推進。その成果として常設展示の充実、新館の建設、60回を超える企画展の開催、今年20回目を迎えるクラシックカー・フェスティバルなど各種イベントも精力的に開催してまいりました。きわめて厳しい経済情勢のなか、博物館を取り巻く環境もより厳しさを増していますが、生涯学習施設として博物館が果たすべき役割はかえって重要度を増しているように思われます。私たちは、次の10年、20年をめざして諸活動を充実させ自動車文化向上に寄与するとともに、みなさまのご期待に応えていきたいと存じます。今後ともご支援の程、よろしくお願いいたします。

トヨタ博物館館員一同

トヨタ博物館の活動

社会の動き

1989年
(平成元)

- 4月 トヨタ博物館開館
- 5月 日当たり最高8000人 月間71,000人入場
- 6月 三笠宮寛仁殿下ご来館
- 12月 89年度ディスプレイ産業大賞優秀賞受賞
同 ディスプレイデザイン優秀賞受賞
同 中部建築賞受賞



- 1月 昭和天皇崩御「平成」へ
- 4月 消費税実施
- 9月 ベルリンの壁崩壊

1990年
(平成2)

- 4月 GM, ロジャー・スミス会長ご来館
- 4月 広報誌「ミュージアム・インフォメーション」創刊(現「トヨタ博物館だより」)
- 4月 第1回特別展「日本の自動車の前史」開催
- 5月 第1回クラシックカー・フェスティバル開催(以降毎年開催)
- 5月 来館者累計50万人達成
- 7月 皇太子殿下ご来館
- 10月 第2回特別展「シネマの中の車たち」
- 10月 国際交通博物館大会に参加、発表



- 8月 イラク軍、クウェート侵攻
- 9月 東西ドイツ統一
- 11月 長崎雲仙普賢岳噴火

1991年
(平成3)

- 3月 博物館実習生受入れ開始(以降、毎年受入れ)
- 10月 第1回「わくわくウィークエンド」開催
- 12月 来館者累計100万人達成



- 1月 湾岸戦争勃発
- 12月 ソ連崩壊

1992年
(平成4)

- 4月 ミューズコーナー新設
- 4月 デール・ケリー・コレクション(ティントイ)収集
- 5月 三笠宮寛仁殿下ご来館(2度目)
- 5月 筑波号復元、公開
- 8月 第1回「サマー・メモリー」開催(以降、毎年開催)



- 3月 新幹線「のぞみ号」登場
- 6月 地球環境サミット開催

1993年
(平成5)

- 4月 大学へ講師派遣(椋山女学園大学)
- 7月 秋篠宮殿下ご夫妻ご来館
- 11月 「ザ・エンターテイナーズ・カップ」受賞



- 5月 サッカーJリーグ発足
- 6月 皇太子殿下ご成婚
- 7月 北海道南西沖地震

1994年
(平成6)

- 2月 第1回愛知まちなみ建築賞受賞
- 2月 来館者累計150万人達成
- 10月 三笠宮崇仁殿下ご夫妻ご来館
- 10月 わかしや国体開成式で当館車両がパレード



- 4月 中華航空機事故
- 6月 松本サリン事件

1995年
(平成7)

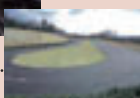
- 1月 「5年のあゆみ」発行
- 3月 「トヨタ博物館紀要」創刊
- 10月 ホームページ開設
- 11月 館内ガイドツアー開始



- 1月 阪神淡路大地震
- 2月 地下鉄サリン事件
- 9月 橋本内閣発足

1996年
(平成8)

- 4月 走行コース完成
- 4月 木炭乗用車復元・公開
- 9月 トヨタAA型乗用車発売60周年記念行事開催
- 10月 来館者累計200万人達成
- 12月 図録「トヨタAA型乗用車」発行



- 2月 北海道トンネル崩落事故
- 7月 O157食中毒禍
- 12月 ベルー日本大使館公邸襲撃事件

1997年
(平成9)

- 5月 新ガストラック復元・公開
- 8月 Q&Aコーナー設置
- 11月 「ミニ四駆レース大会」開催
- 12月 「新館」起工式



- 4月 消費税5%に
- 7月 香港返還
- 12月 地球温暖化防止京都議

1998年
(平成10)

- 4月 小学校行事無料化
- 5月 ボンネットバス復元・公開
- 11月 オートモ号復元・完成
- 12月 新館開館準備急ピッチ



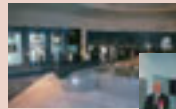
- 4月 明石海峡大橋開通
- 7月 和歌山カレー事件

トヨタ博物館の活動

社会の動き

1999年
(平成11)

- 4月 開館10周年 「新館」開館
- 4月 ルネ・ラリック・カースコット展示室公開
- 6月 マレーシア・マハティール首相ご来館
- 6月 「蔵書目録」発刊
- 9月 来館者累計250万人達成
- 12月 新館展示がディスプレイデザイン協会奨励賞受賞
- 12月 新館アートワークSDA賞受賞



- 1月 ユーロ誕生
- 3月 日産・ルノー提携発表

2000年
(平成12)

- 3月 国立科学博物館でオートモ号展示
- 3月 「Eカー・フェスティバル2000」開催
- 3月 「カー・オブ・ザ・センチュリー」の選定車両を展示
- 9月 復刻版カタログをミュージアム・ショップで販売
- 10月 本館1階休憩コーナー展示替え
- 10月 「トヨタ博物館だより」がインターネットで閲覧可能となる
- 10月 収蔵車両の走行披露実施
- 12月 当館監修者・五十嵐平達氏ご逝去



- 3月 北海道有珠山噴火
- 7月 九州・沖縄サミット
- 9月 東海豪雨

2001年
(平成13)

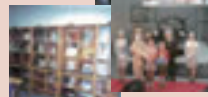
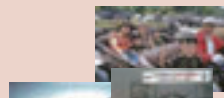
- 1月 笹川技術政策担当大臣ご来館
- 2月 中部産業遺産研究会シンポジウム開催
- 4月 トヨタミュージアムライナー運行開始
- 8月 音声ガイド導入開始
- 9月 バックヤードツアー開始
- 10月 高円宮殿下ご夫妻ご来館
- 10月 第35回東京モーターショーに特別展示



- 1月 米ブッシュ大統領就任
- 4月 小泉内閣発足
- 10月 野依名古屋大学教授にノーベル化学賞

2002年
(平成14)

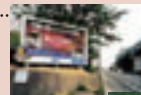
- 2月 展示車両ガイドCD-ROM発売
- 7月 夏の開館時間延長(17:30→19:00)実施
- 7月 「サマー・メモリー2002」でタペの試乗会開催
- 7月 新館3階図書室に「五十嵐文庫」開設
- 9月 来館者累計300万人達成
- 10月 年間パスポート販売開始
- 11月 愛知万博PRのためAA型を東京駅に展示



- 1月 小泉首相訪朝
- 10月 小柴東大名誉教授、田中耕一氏にノーベル化学賞
- 10月 北朝鮮拉致被害者5人帰国

2003年
(平成15)

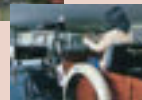
- 2-3月 開館5,000日達成イベント開催
- 3月 屋外企画展告知看板を新設
- 5月 T型フォード運転講習会開催(以降、毎年開催)
- 9月 企画展「博覧会と自動車」を東京メガウェブで移動展示
- 9月 新館音声ガイド導入



- 4月 日本郵政公社発足
- 9月 阪神タイガース18年ぶりにリーグ優勝

2004年
(平成16)

- 1月 リーフレット4ヶ国語追加し、16ヶ国語となる
- 3月 常陸宮殿下ご夫妻ご来館
- 4月 開館15周年感謝デー開催
- 6月 新館に「T型フォード・ドライブ・シミュレーター」設置
- 8月 企業ミュージアム協議会コンテストで「サブレのクルマ博物館」がベスト10に入賞



- 1月 自衛隊イラク派遣
- 10月 新潟中越地震
- 10月 ITS世界会議開催
- 11月 名古屋瀬戸道路開通

2005年
(平成17)

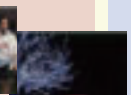
- 2月 新館キッズガレージ開設
- 4月 車両紹介を4カ国表示
- 10月 世界自動車博物館フォーラム(デトロイト)に参加
- 11月 本館情報コーナーに「所蔵品検索システム」公開
- 11月 同 車両走行映像放映
- 11月 世界のナンバー・プレート展示開始



- 3月 東部丘陵線「リニモ」開通
- 3月 愛・地球博開幕
- 10月 郵政民営化法成立

2006年
(平成18)

- 4月 交通安全イベント開催
- 4月 企画展「若者に愛されたデートカー」でミュージアム・シアター開催
- 7月 はしご車体験イベント開催
- 10月 中部国際空港に車両展示
- 11月 「科学のびっくり箱・なぜなにレクチャー」開催
- 12月 ナイト・イルミネーション実施



- 2月 トリノ五輪女子フィギアスケートで荒川選手が金メダル
- 12月 改正教育基本法成立

2007年
(平成19)

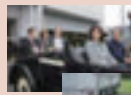
- 4月 来館者累計400万人達成
- 8月 映画「ゼロからの風」上映会開催
- 8月 仏国立自動車博物館バケ館長ご来館
- 9月 仏国立自動車博物館で「TOYOTA70」開催
- 12月 東京メガウェブで初のクラシックカーフェスタ開催



- 1月 防衛省発足
- 9月 安部首相退陣、福田内閣発足

2008年
(平成20)

- 4月 CAR検フェスティバル開催
- 5月 フォード博物館・ムーラディアン館長ご来館
- 10月 「自動車の達人」出前授業実施
- 11月 クラシックカーフェスタ神宮外苑開催



- 8月 北京五輪開催
- 9月 リーマン・ブラザーズ破綻 世界金融危機
- 10月 下村、小林、益川教授がノーベル化学賞受賞

2009年
(平成21)

- 4月 開館20周年

フジキャビン 5A型

1955 / 日本

○エンジン型式：空冷単気筒2サイクル ○排気量：121cc ○出力：5hp/{3.7kW}/5000min⁻¹
○全長：2950mm ○全幅：1270mm ○全高：1250mm ○ホイールベース：2000mm ○重量：145kg

FUJI CABIN



フライングフェザーから受け継がれる 軽量化を極限まで追求した 鬼才・富谷龍一氏の意匠

杉浦孝彦

フジキャビン
5A型
[1955年 日本]



FUJICABIN



車両のフロントウインドにあるナンバーから
広報用車両のようだが、日産オースチンA50ケンブリッジ
(1955年～)や日野ルノー(1953年～)などの中を走る



車両重量150kgで女性が軽々と
持ち上げられはしないが、男性なら可能だ

はじめに

私が展示車紹介にフジキャビンを選んだ理由は、今年の2月に小松ゼノア株式会社(現在コマツユーティリティ株式会社)から、フジキャビンの石膏モデル寄贈を受けたことです。同社OBの寄贈担当は小松ゼノアの技術部に在席されていた方々で、入社時には既にフジキャビンの生産は打ち切れ姿はなく、その後、同社から発売された軽ワンボックスの元祖とも言えるガスデン・ミニバンが社内を走っていたそうです。(追記 ガスデン・ミニバンの石膏モデルも寄贈いただいた)

フジキャビンとは

フジキャビンは1955年(昭和30)第2回全日本自動車ショウで「メトロ125」の名前で出品され、さらに第3回の全日本自動車ショウにも出されています。この間に10台の試作車が作られ、翌56年末から本格的な生産が開始されましたが、1957年まで100台弱が販売されただけでした。売行きの不振は販売網の弱さと、軽量化のために助手席の1枚だけドア(後に運転席側を追加)での乗降性の悪さや真夏の暑さが思いやられる狭く閉鎖された室内が

原因のようです。

エンジンは当時全盛だった二輪車の122ccのエンジンにバックギアを加えたもの。車両重量は150kgで写真にあるように男性なら片側を持ち上げられる軽さ。車両価格は23万円(当時のスクーターの2倍)でした。

当時の広告には「キャビンスクーター 屋根付きだから雨も砂塵も暑さ寒さも避けられて快適な乗り心地 ボデーはポリエステル製で軽くて強い 一人で持ち上げて移動出来る 車体が軽いから5.5馬力でも出足がよくて登坂力が強い スクーターの免許(軽自動)で誰でも簡単に運転出来る 姿勢が楽で一日中乗っていても疲れない」とあり、このクルマの狙いを示しています。



文字通りハンドメイドでのボデーの製作風景

富士自動車について

富士自動車株式会社は「スバル」の富士重工株式会社とは、全くの別会社です。

戦前、輸入自動車の木製ボデーや洋家具を製作していた日造木工株式会社が、終戦後、日産自動車の指定工場となり、1948年「富士自動車株式会社」と改名しました。同社は在日米駐留軍の車両修理事業(車両再生修理)を行い、1950年頃から朝鮮戦争により特需企業として急拡大し、53年(昭和28)には高い技術力を持ちながら販売力の弱かった「東京瓦斯電気工業株式会社」を吸収合併し「ガスデン」ブランドを引き継いでいます。

50年代半ばには朝鮮戦争特需も終り、同

社は自動車産業への参入を計画しクライスラー社のプリムスのノックダウン生産を計画しましたが、贅沢品とみなされて許可が出ませんでした。

その後、フジキャビン、ガスデンミニバンを発表しても販売不振で、1962年小松製作所と業務提携し、その傘下に入りました。富士自動車の社名が使われたのは1962年までの20年間でした。その後吸収され、小松ゼノア、コマツユーティリティに至っています。

私の疑問

以前から私は「フジキャビン」に2つの疑問を持っていました。

1. 最大の特徴であるプラスチックボデー「何故、FRP樹脂ボデーなのか？」
2. 富谷龍一氏の設計の「フライングフェザー」「フジキャビン」のデザインの違いの理由
今回はこの2つをテーマに述べてみます。

FRP樹脂ボデーについて

「自動車のボデーに本格的にFRP樹脂（強化プラスチック）が採用されるようになったのは、第2次世界大戦直後のことである。1951年に朝鮮戦争が勃発したことで、アメリカ内の鉄は軍に優先的に回されるようになった。よって金属を手に入れることができなくなった中小の自動車メーカーは、それまでボートなどに使われていたFRPを用いるようになったのである。GMとシボレーはこの流れをいち早く掴み1952年にはFRP樹脂成型に関する研究を既に始めていた。」と、1953年9月に発表された初代シボレー・コルベットのプラスチックボデーが解説されています。（ワールドカー・ガイド24「コルベット」ネコパブリッシング刊から引用）それにしてもフジキャビンのプラスチックボデーの採用は早期です。

その答えを求める課程で、椅子の「株式会社コトブキ」のホームページの中に1945年太平洋戦争終結～駐留軍の時代の項に「駐留軍がもたらしたものの、それは新素材FRP樹脂だった。」とありました。前述した通り富士自動車が発展したのは駐留軍用車の修理・解体・再生事業であり、在日米駐留軍とつながりのあった富士自動車が他社より早い時点でFRP樹脂に関する情報を駐留軍から得たのではないかと想像できます。

ボデーを生産するための大掛りな鉄板プレス工程が必要でないこの手作りが可能なFRP樹脂ボデーを極めて早い段階で着目していたことに驚かされます。

ちなみにFRP樹脂によるモノコック・ボデーはフジキャビンが日本で最初、世界的にも初代シボレー・コルベットがフレームにFRPボデーを載せたりしているが、モノコック・ボデーは初

代ロータス・エリート（1955年）だけです。

モーターファン（Vol.10 No.9 1956年刊）のロードテスト座談会の記事で富士自動車の出席者の発言から開発の状況がわかります。「全天候スクーターを作る。現在スクーターは月4000台余の生産があり、その10%でも受注すれば月産400台になる。（中略）日本人の収入などから、20万円程度を目標に計画する。」との発言されています。

屋根付き（キャビン）のスクーターの発想は当館所有のBMWイセッタ300（1959年）やメッサーシュミットKR200（1955年）と同じで、1950年代に入って欧州で数多く発売されていました。

「樹脂ボデーはポリエステル樹脂を研究している人に奨められて、これで車を造ったら日本人の夢が実現する。125ccの小さいエンジンを持ちながら、ルーフやドアのあるボデーを持ち、他の車に負けないで堂々と走れる車」「欧米の大メーカーのように大型プレス機による生産や、軽合金での生産など不可能で、われわれがすぐやれる便利なものがFRPです。この材料で150から60kgの重さにすることができた。このような構造材を使った例は外国にもないので、研究者に研究してもらった」「月産200～300台位では生産メリットはあるが、月1000～2000台になると生産が難しくなる」などと述べられています。

富谷龍一の設計した「F/F」と「フジキャビン」

富谷龍一氏は1908年生まれ、東京高等工藝（現千葉大工学部）卒業後、1943年（昭和18）デザイナーとして日産自動車に入社、ダットサンを始め日産車の設計に携わる。戦後はフリーランスのデザイナーとして住江製作所でダットサン・スリフト、コンバーなどのデザインを担当する傍ら、革命的な軽自動車「F/F（フライングフェザー）」を生む。さらにFRPボデーの三輪車、「フジキャビン」の設計も行う。

「昭和のダットサン」別冊CG 二玄社より
フライングフェザーは住江製作所で1955年3月に発売されました。試作は1951年以降で、名前の通り軽量化を重視したクルマでした。空冷2気筒OHV350ccエンジン、車両重量425kg。一方、フジキャビンは空冷単気筒125ccエンジン、車両重量150kg(!)です。

薄鋼板を手叩きでブリキ細工のようなデザインのフライングフェザー。FRP樹脂という特製を生かし、丸っこいモノコック・ボデーのフジキャビンのデザインは“軽量化を極める”というキーワードでつながります。富谷氏はそれぞれの材料に対して最適なデザインを提供したのです。しかもハンドメイドなど簡単な設備で製作できる材料は富谷氏には極めて魅力的だったでしょう。

最後に

寄贈いただいた石膏モデルが作られた理由について、モーターマガジンの創刊2号の1955年9月号に強化プラスチックの自動車ボデー（明治大学工学部教授 川口寅之輔氏著）の記事で自動車ボデーの成型法を「自動車ボデーの成型に当たっては、先ずその1/4模型を粘土で作り、これを数部分に分割し、次いで実物大に拡大するのが普通である」説明しています。しかしこの石膏モデルには分割した跡がありません。また、宣伝用のモデルにしては塗装されていません。

スタイルのスタディモデルか、または風洞実験をしたということからボデー表面の空気の流れを調べる目的で作られたモデルなのか想像は膨らみます。ご存知の方は連絡いただきたい。



【石膏モデル】

全長580ミリ×全幅260ミリ×全高255ミリ（ほぼ1/5スケール）
ルーフドリップチャンネルも表現されている



【エンジン】

エンジンから後輪への駆動力はチェーンで伝えられる。エンジンを両側に支える脚はFRP樹脂で積層されボデーに付けられている



【車両室内】

【参考文献】

ワールドカー・ガイド24
「コルベット」ネコパブリッシング刊
「株式会社コトブキ」のホームページ
モーターファン（Vol.10 No.9 1956年刊）
「昭和のダットサン」別冊CG 二玄社
モーターマガジンの創刊2号 1955年9月号
コマツユーティリティ株式会社

はたらくクルマ 大集合!

期間 2009年7月18日(土)～9月27日(日)

企画展「はたらくクルマ大集合」を開催します。

展示車両は子どもたちに人気のある、
はたらくクルマの代表的なパトカー、消防車、
救急車、ショベルなどを予定しています。
期間中には普段間近に見ることができない、
大型車両の実演などを企画しておりますので、
ぜひ夏休みにお子様とともにご来館ください。

消 防 車



救 急 車



J A F 災 害 車 両

たのしい実演イベントも盛りだくさん!! ※写真は過去のイベントの様様です。

7/18(土)



交通安全イベント

協力:愛知警察署

7/25(土)



キャリアカー実演

協力:トヨタ輸送(株)

8/1(土)



レッカー車実演

協力:(社)日本自動車連盟 愛知支部

8/8(土)

「消防実演」も計画中!!

※イベントは変更する場合がありますので、詳しくはお問い合わせ下さい。※雨天中止



20th CLASSIC CAR FESTIVAL

第20回 トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル

日時 2009年5月31日(日) 9:30~16:00

場所 愛・地球博記念公園(モリコロパーク)

早朝の雨もパレードスタートには上がり、沿道での参加も含め、約15,500人の方々が楽しめました。メディアからもテレビ、新聞、雑誌、インターネット等、16社から取材いただきました。

01 一般参加車両クラシックカーパレード

今回初めてパレードに参加した当館収蔵車のクラウンRS21型を先頭に、100台のクラシックカーが公道パレードに参加されました。

02 交通安全イベントゾーン

愛知警察署と当社の総務部や交通安全推進室のイベントではたくさんのお客様に参加いただきました。

03 ステージゾーン

公道パレードのゴール時にも演奏いただいた豊田市ジュニアマーチングバンドの他、近隣地域の鳴子おどり、交通安全クイズなど、活気にあふれていました。

04 マーケットゾーン

地元の味や世界の料理を楽しんでいただきました。

05 地域情報ゾーン

介護犬協会ブースなど、活動を多くの方にアピールしていただきました。

06 リニモ・ウォーキングとのジョイント

あいにくの雨の中でのスタートでしたが、約1,700名の方が公道パレードの応援、次第に晴れたモリコロパーク会場での参加で盛上げていただきました。

07 走行披露・記念撮影ゾーン

今回の目玉は木炭自動車の木炭に点火する所からの走行披露。もう一つはトヨタ7のエンジン始動パフォーマンスです。このクルマのレーシングドライバーだった細谷さんの解説などで楽しんでいただきました。

08 同乗試乗会ゾーン

ジブニー、メガクルーザーの乗り心地を体験していただきました。

クラシックカーの運転席廻り ⑨

フォード モデル40

Ford Model 40

早戸 眞琴



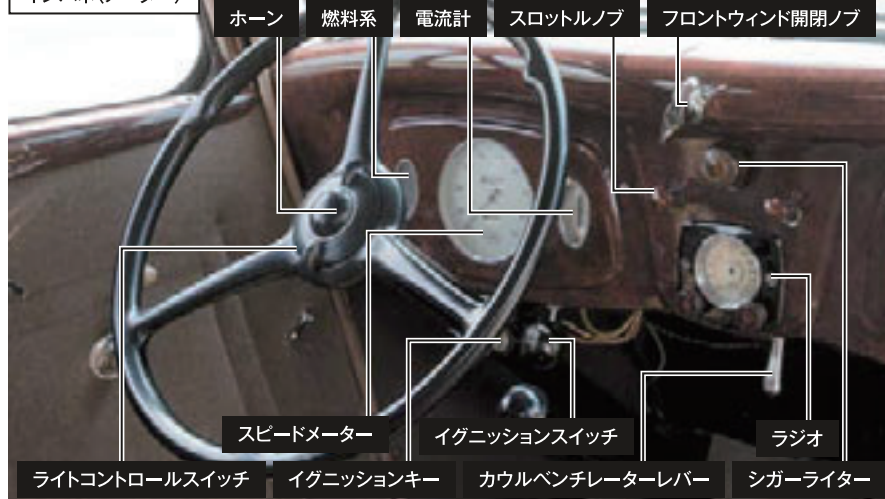
展示場では見にくいクラシックカーの運転席廻りの操作装置や計器類についてご紹介します。今回は、フォード モデル 40(1934年 アメリカ)です。V型8気筒エンジン搭載のフォードモデル40は、1933年に発表されました。当時不況の中で、GMのシボレーと熾烈な販売競争を展開しており、シボレーの直列6気筒エンジンに対して、フォードはパワフルかつスムーズなV型8気筒エンジンで対抗しました。当時V型8気筒エンジンは高級車に搭載されていましたが、フォードは価格の安い中級車以下にもこれを採用し、高級化をはかりまし

た。これは当時としては、画期的なことでした。このV型8気筒エンジンは、エンジンルームにコンパクトに納まることからスタイリングに与えた影響も大きく、すでに流線型デザインの兆しが見られます。

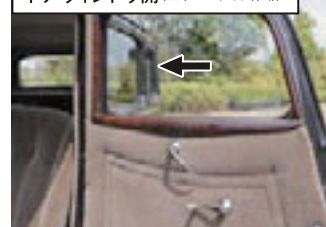
SPEC

- ◎エンジン型式:水冷V8気筒サイドバルブ
- ◎総排気量: 3621cc
- ◎出力: 91馬力/67kw/3800min⁻¹
- ◎変速機: 前進3段、後退1段M/T(フロア)FR駆動方式
- ◎6ボルト (+アース)

インパネ(メーター)



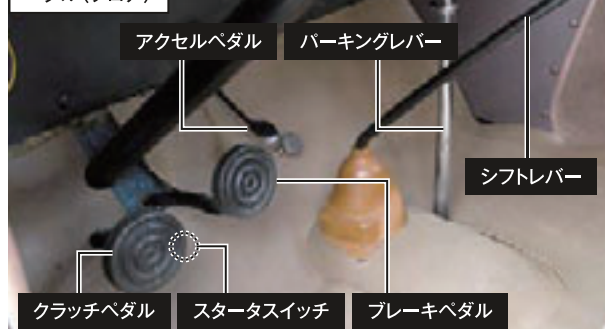
ドアウインドウ開(上下&スライド作動)



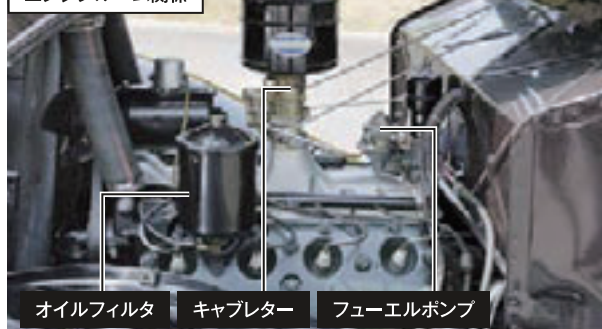
ドアウインドウ閉



ペダル(フロア)



エンジンルーム関係



STUDEBAKER AVANTI

スチュードベーカー アヴァンティ

清水 道明

今回ご紹介するカタログは、“不滅の傑作”と称されるスポーツクーペ、スチュードベーカーの“アヴァンティ”です。

スチュードベーカー

「スチュードベーカー」は、かつてアメリカに存在した自動車メーカーです。インディアナ州サウスベンドを本拠地として、オランダ系移民のスチュードベーカー兄弟が1852年に創業、もっぱら荷馬車を生産して大成功し、1875年頃には「世界最大の馬車会社」となるに至りました。

1902年に自動車生産を開始、当初は他メーカーへのOEM供給（相手先ブランド製造）を主体にしていたが、1914年に自社ブランド「スチュードベーカー」の“フォア”及び“シックス”を世に送り出して本格的に自動車生産に進出、1921年には馬車の製造を打ち切っています。

第二次世界大戦後はすぐに乗用車生産に復帰し、1946年には他社に先駆けてフェンダーが突出しない戦後型デザインの「フルワイズボディ」の新型車をいち早く発表するなど、スタイリングリーダーの役割を果たしました。

1959年には「アメリカン・コンパクトカー」“ラーク”を登場させ、ヨーロッパ車に対抗しましたが、やがてビッグ3が本格的に小型車市場に参入すると経営は悪化の一途をたどり、1966年には自動車業界から消滅してしまいます。

本拠地だったサウスベンドには、スチュードベーカー博物館（Studebaker National Museum）があり、暗殺されたリンカーン大統領の馬車などを含む、70台あまりのスチュードベーカー車が展示されています。

アヴァンティ

“アヴァンティ”は、1962年、苦境のスチュードベーカー社が起死回生をかけて登場させたスポーツクーペです（63年型）。FRP製ボディの2ドア4シーターで、デザインはレイモンド・ローウィスタジオ、「米国初のGTカー」とも言われます。フランス語のAvant（前進、進歩、前衛）に因んだその名の通り、グリルのないフロントマスクなど、当時としては「アッ！」と驚く斬新なスタイルでした。その発想は、1961年に社長に就任したばかりのシュアウッド・エグバードが描いたスケッチが基だと伝えられます。

搭載されたエンジンはいずれもV型8気筒で、標準の4700ccの“R1”から、スーパーチャージャー付き“R2”、さらにその4900ccへのポアアップ版、64年型で追加され、わずか9台のみ生産された“R3”まで3種類をラインアップしました。

しかし、不振に喘ぐスチュードベーカーを救うことは叶わず、スチュードベーカー製として生産されたのは、1962年～63年の約1年半、合計約4600台に過ぎません。

その後、“アヴァンティ”の設計は、スチュードベーカー大手ディーラーを営んでいたレオ・ニューマンとネイサン・アルトマンの手によって継承され、“アヴァンティII”として生産されました。なお、エンジンはシボレー製5400ccのV8に換装されています。

【主な参考文献】

世界自動車大百科MOTORCAR 110,1980,日本メール・オーダー／アメリカ車の100年 1893-1993,ニック・ジョルガノ,1996,二玄社／60年代街角で見たクルマたち アメリカ車編,2005,三樹書房／STUDEBAKER CARS,James H.Moloney,1994,Motorbooks International／STUDEBAKER BUYER'S GUIDE,Richard M.Langworth,1991,Motorbooks International

※ 当館では1963年型を所蔵しており、バックヤードツアーでご覧頂けます。

Studebaker Corporation
Brings You America's
Most Advanced
Automobile

Avanti

「スチュードベーカー社は米国で最も先進的なクルマをお届けします」と謳う



レイモンド・ローウィによる前衛的な外形デザイン。安全装備も充実



グローブボックスの「バニティケース」など、内装も斬新なアイデアにあふれていた



当初63年型では丸型のヘッドライトベゼルは64年型では四角に変更される



パフォーマンスも第一級で、数々の速度記録を打ち立てている

寄贈情報

CONTRIBUTION



寄贈車情報



アウディクワトロ(1981年ドイツ)
釜石 隆 様



スバル アルシオーネ2.7 VX 1988年 日本)
鈴木 由雄 様



アルファロメオ1300GTジュニア (1968年 イタリア)
倉知 学 様

ミニチュアカー寄贈



豊田市の平野和春様よりミニのミニチュアカー約100台をご寄贈いただきました。今年にはミニ誕生50周年という記念すべき年のため、特別展示を計画中です。展示に必要な資料で活用させていただきます。

図書寄贈

●書籍・資料等を寄贈していただいた方々
愛知県、雨宮俊彦様、猪狩和夫様、大見恭三様、学校法人 日栄学園 日本自動車大学校 全日本自動車リサイクル事業連合、川上顕治郎様、川村治夫様、京都大学大学院 坂元正樹様、小島文毅様、三栄書房、JFEテクノリサーチ(株)、瀧田 資也様、(株)ティラド、寺沢安正様、(株)東海理化、産業技術記念館、成沢俊子様、(株)二玄社、日本自動車殿堂、Henry Ford Museum、三樹書房、三本和彦様、三輪健治様、山下正継様、山本晃様、吉田季男様、湯布院岩下コレクション

TAMからの
お知らせ

TAM INFORMATION



イベント



3月20日～4月3日の土日祝の7日間に「スプリングイベント2009」と5月2日(土)～6日(木)5日間「ゴールデンウィークイベント2009」を行いました。プラモデルづくりや風船を貼って大きなこいのぼりを作るバルーンこいのぼりなど、たくさん子ども達が楽しく参加をしました。夏休みも工作教室を予定していますのでお楽しみ下さい。

自動車切手展



1月4日(日)～3月29日(日)までギャラリー展「自動車切手の世界」を開催しました。切手を中心にはがき、記念消印を含む約3,700点を展示。作品の製作は日本郵趣協会自動車切手部会の8名にご協力いただきました。

中日こども新聞取材



4月25日(土)に中日子ども新聞の取材班の小学生6人が当館に来館しました。学芸員に案内され、整備室では木炭自動車のビュイックが実際に走る所を一生懸命取材していました。この取材は5月10日(日)の中日新聞朝刊に掲載されました。

学芸講座



4月23日(火)に新館1階のキッズガレージにある自転車工具の展示に協力をいただいている畑屋製作所の方を招き学芸講座を開催しました。館員スタッフやお客様が参加し、実際に工具を使って説明をうけました。

トヨタ博物館紀要

トヨタ博物館紀要No.15を発行しました。今回は全4点のテーマを取上げています。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240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」

東京の国立新美術館へ 資料貸出

東京の国立新美術館で開催される「ルネ・ラリック展」(6月24日(水)～9月7日(月))にて当館所蔵のルネ・ラリックのカーマスコットやポスターなど合計10点などを展示します。



また、財団法人鍋島報効会より寄託の
イスパノスイザ K6(1935年製)も展示します。



東京にお出かけの際は
ぜひお立ち寄りください

企画展 特別イベント



Special
Exhibition
& Event

講演会「バイオディーゼル・アドベンチャー」を5月10日(日)開催しました。
企画展「クルマは時代を越える」の特別イベントとして、山田周生氏による
使用済み食用油で世界を一周したプロジェクトの報告会と、実車の走行披
露や、家庭で使った食用油を給油する体験イベントも同時開催しました。



企画展レポート

加藤博己さん・恒子さん(愛知県)

トヨタ博物館へは何回か来たことがあります。いつもピカピカな車を見て思わずため息が出てしまいます。今回の企画展はエコに関することで、とても勉強になりました。また、このような今の時代に合ったような企画展を開催してほしいです。



レストラン & ショップ情報 — INFORMATION —

レストラン

TAMTAMセット 7/18(土)～8/30(日)

- | | | | |
|----------|--------|----|--------|
| A | 単品メニュー | ×1 | ¥1,500 |
| | お子様ランチ | ×1 | |
| B | 単品メニュー | ×2 | ¥2,500 |
| | お子様ランチ | ×1 | |

単品メニュー:ビーフカレー(辛・甘)、野菜カレー、チキンカレー、ハヤシライス、ナポリ風スパゲティ、オムライスの中から選びください。
※単品メニューにはドリンクも付きます。



カフェ

ソーダフロート(新メニュー) ¥300

1度で2度おいしいソーダフロートが
¥300で新登場!!



カフェでは、他にもドリンク・軽食をたくさん
取り揃えてお安い価格で提供しています。
ドリンク各種¥200 etc....

ショップ

開館20周年記念限定2000GTノ
ートをはじめ、オリジナル新商品が登場
しました!



ステッカーやパズルなど、どれもカラフル
な色使いでプレゼントにもぴったりです。

みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記 From Editor

トヨタ博物館は4月に開館20周年を迎えました。10ページで紹介したトヨタ博物館の一大イベントクラシックカーフェスティバルも20回を迎え、同時にこの「博物館だより」も心機一転リニューアルをしました。いかがでしょうか?
これからもよりよい博物館を目指していきますので応援よろしくお願いいたします。(加藤千晴)