

トヨタ博物館だより

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

- 03. イベント報告 クラシックカーフェスタ in 神宮外苑
- 05. 展示車紹介 トヨタ e-com
- 09. 企画展予告 スモールカー大集合
- 10. 五十嵐コレクション「タクシーあれこれ」の巻 その1
- 11. カーウォッチング 70 クラシックカーの運転席廻り(11) MGミゼット タイプTA
- 12. FROM TAM ARCHIVES ジャガー・Eタイプ
- 13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ他

NO. **80**
2010.MARCH



01. 企画展

「マンガとクルマ」

CARS in COMICS

マンガとクルマ

開催期間: 2009年10月10日(土)~2010年3月7日(日)

TAM 20th 開館20周年
記念企画展



多くの実在の クルマが登場する 人気マンガ

自動車マンガではないが、実在の車種がたくさん登場するマンガがある。作品がテーマとしているのは日常生活であったり、事件であったり、生き様であったりするのだが、脇役として多種多様な自動車が登場する。登場人物やシチュエーションに応じた車種を選んでいるのが普通だ。



少年ルポライター、タンタンの冒険旅行には多くのクルマが登場する。展示車はトトロエン2CV



マンガ「タンタンの冒険旅行」のシーンが再現されたミニチュアカー。



アニメ作品
「名探偵コナン」の
「スーパーカーの罠」で
事件の鍵を握る
デューク・206GT



ご協力:
岡崎哲也様

自動車 マンガ



ご協力:
山田高司様

スーパーカーブームを巻き起こした「サーキットの狼」。展示車は主人公風吹裕矢の最初の愛車ロータスヨーロッパ



若者に人気の「頭文字D」。
展示車は主人公藤原拓海の
愛車トヨタプリンスターレット、
通称「ハチロク」。



マンガの中のハチロクが再現されている

現在驚くほど多くの自動車マンガが存在し、その内容は多種多様である。それは、自動車に関する趣味が多岐にわたることから来ている。読者は自分の興味や関心に適する作品を選び、疑似体験をしたり、知識を広げたりして楽しむことができる。

ご協力:
宮崎勝広様



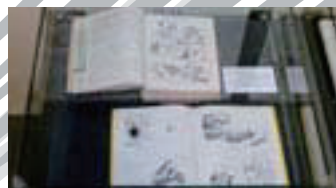
日本は今や世界に冠たるマンガ・アニメ大国です。子ども向けから年齢・性別を問わず楽しめるものまで多種多様の作品が制作され、日本を代表する文化のひとつになっています。そのマンガやアニメの中でクルマがどのように扱われているかを、スーパーカーブームを生んだ「サーキットの狼」のような自動車マンガから、クルマとはほとんど縁のない「ちびまるこちゃん」のようなファミリーマンガまで広くとりあげました。クルマにも目を向けるとマンガをさらに楽しめることを知ってもらおうのがねらいでした。今回の企画展では、比較的知られている作品を中心に75 作品を紹介しました。



クルマは個人所有が始まるとマンガに登場することが増えた



見学者の意見コーナー



クルマが描かれたマンガ
(イギリスのパンチ誌)

架空の クルマが登場する マンガ

マンガでは不可能なことはない。空想でしかありえないこともマンガの世界では現実として描かれ、それに疑問をはさむ読者はいない。自分が理想とするクルマをつくりたい・持ちたいと思う人は多いが、現実には困難である。マンガでは作者が思う通りのクルマを登場させることができる。



「巨人の星」 左のパネルはアニメのミツル・ハナガタ2000と花形満「マッハGoGoGo」



マンガに登場するミツル・ハナガタ2000の1/43ミニチュアカー



オリジナルのマッハ号のミニチュアカー



ご協力:
丸山幹郎様

1997年に
リメイクされた
アニメの
プロモーション用に
制作されたマッハ号!!

登場人物の愛車や あこがれのクルマが 登場するマンガ

マンガの中には主要登場人物が愛車を持っているものがある。登場人物のキャラクターに適した車種が選ばれるのが普通だが、作者の趣味が反映されているケースもあるようだ。また、高級車といえばロールスロイスのように、特定の車種が、それが持つイメージで描かれているマンガもある。



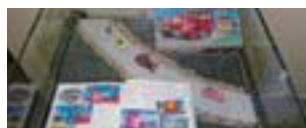
「クレヨンしんちゃん」劇場版アニメ『モレツ!オトナ帝国の逆襲』で登場するトヨタ2000GT



ロールスロイスファンタムVIの実物大イラストとトリアンプTR2



「ルパン三世『カリオストロの城』」



カーチェイスシーンのジオラマ

「カリオストロの城」でルパンの愛車として活躍するファイアット500!!
展示車は劇中のファイアット500より古いタイプ



ご協力:
チンクエチエント博物館

オープニングセレモニー & クラシックカーパレード

日米欧の一般参加車両による公道パレードは、東京の中でも歴史的建造物の多い銀座方面に。クラシックカーの雰囲気マッチする街並みに、タイムスリップの気分を味わっていただけたでしょうか。



オープニングセレモニー
ご来賓、小林彰太郎氏のごあいさつ



パレードスタート



朝の絵画館前



銀座和光前を走行



神宮外苑のイチョウ並木の下

CLASSIC CAR

トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ in 神宮外苑

日時 2009年11月28日(土)
10:00~16:00



クラシックカーがズラリ



オーナーインタビュー



来場者も興味津々

クラシックカー展示

約100台の参加車両がズラリ。
愛車への思いを熱く語っていただいた
「オーナーインタビュー」も大好評。



世紀を超えた同時走行



ルーズヴェルト 大統領専用車 バックボード「トゥエルヴ」



ジャガーEタイプ

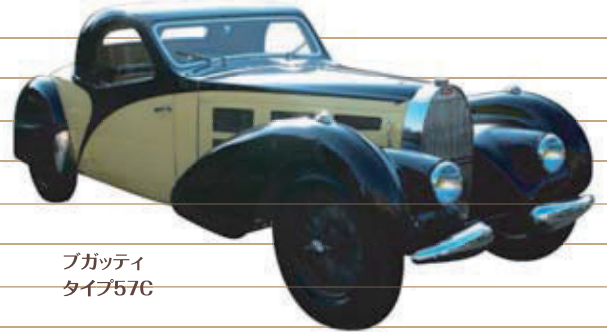
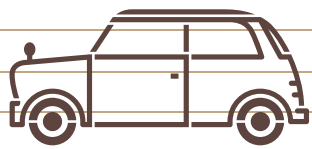


学芸員による解説

東京では3回目となる「トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ」。

当日は素晴らしい秋晴れに恵まれ、神宮外苑の輝くイチョウ並木の下、多くの来場者の方々にクラシックカーの魅力を満喫していただきました。

一般参加者の方々の愛車による公道パレードや展示、オーナーインタビュー、トヨタ博物館所蔵車両による「自動車100年の歴史」展示の走行披露など、クルマの楽しさを満喫していただいた1日でした。

ブガッティ
タイプ57C

FEST

2009

会場

明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前
(東京都新宿区霞ヶ丘町)



ハイブリッド ペダルカー

ボンネット バス 同乗体験

昔懐かしいボンネットバスで
会場周辺をドライブしていただきました。



みんな大好きボンネット バス



スタッフ全員でお見送り

キッズランド

今年はハイブリッドペダルカーも登場。
スタンプラリーも人気。

お疲れ様でした!

笑顔で手を振って...また来年お会いしましょう!

■ 一般参加者の方々の声

- ・クルマ離れと言われる昨今、クラシックカーに興味をもってもらイベントとして**素晴らしい企画**。
- ・神宮のいちょう並木の黄色がクラシックカーに映え、**気持ちよくドライブできました**。
- ・**スタッフの対応が良く**、安心して車を離れられました。・(公道パレードの) **銀座通りは最高**。
- ・**雰囲気も皆さんのマナーもよかったです**。
- ・退場時、スタッフ全員が手を振ってお見送り大感激。**まるでル・マンです**。

*ご来場ならびに参加者の皆様、ありがとうございました(スタッフ一同)



参加者の方々と記念写真

トヨタe-com

1997 / 日本

○全長×全幅×全高：2790×1475×1605mm

○軸距離：1800mm ○駆動用モーター：交流同期型 25hp{19.0kW}/2200～3500min

toyota e-com



21世紀の新しい パーソナルモビリティの創造

清水 道明

トヨタe-com
[1997年 日本]

はじめに

トヨタe-com(イーコム)は、1997年の第32回東京モーターショーで初披露された、2人乗りの超小型電気自動車です。トヨタA-XV-IVと並んでトヨタ博物館本館3F常設展示の最後を飾り、＜特別展示＞「未来へのステップ」として展示されています。残念ながら一般への販売はされていません。



日常の走行には十分な値とされました。

【スペック】

- ・全長(mm):2790
- ・全幅(mm):1475
- ・全高(mm):1605
- ・ホイールベース(mm):1800
- ・重量(kg):770
- ・乗員(人):2

toyota e-com

電気自動車前史

電気自動車(以下EVと略)の歴史は、1873年に英国人口パート・ダビットソンが実用的なEV(4輪トラック)を製造したときに始まったとする説が有力ですが、異説もあり、1839年とするものもあります。いずれにしても、1886年とされるガソリン自動車の起源よりかなり前のことであり、意外に思われる方も多いのではないのでしょうか。

1886年にはロンドンに電気バスが出現しています。また、米国での過去のEV保有台数のピークは1900年頃にあり、約4000台の自動車生産のうち、EVがその約40%を占めました。当時はニューヨークのタクシーはすべてEVであったと言われ、レースでも内燃機関車を抑えていました。

トヨタ博物館では、その頃、1902年製の米国のEV、「ベーカー エレクトリック」を収蔵し、本館2Fに展示しています。

しかし、1908年のT型フォードの成功など、内燃機関自動車の急激な技術進歩により、1回の充電で走れる距離が短く、高価なEVは次第に姿を消していきました。

e-com車両概要

1. 基本コンセプト

e-comは、「21世紀の新しいパーソナルモビリティの創造」、使い方を含めた実用EVの実現を目標に新規開発されました。都市部での近距離移動のための新たな手段としての2人乗り超小型シティーコミューターをコンセプトに、EV普及の近道を探ったものです。e-comの「e」は「Electric」のe、「com」は「Commuter」を表します。

ユーザー像としては、大都市やその周辺地区で、1回の走行距離が短く、EVのメリットを生かせる人々が想定されました。

具体的には、以下が例です。

- ・都市部やその近郊に住む自動車の複数保有ユーザーのセカンド/サードカー
- ・企業や自治体の近距離業務連絡車
- ・サービス業の配達車(フラワーショップ、クリーニング店、早朝・深夜の宅配車)
- ・観光地、駅前等のレンタカー

2. 主要諸元・性能

車両サイズは、「都市部での短距離移動が便利で快適に、そして安全にできる最小の大きさ」とされました。因みに軽自動車分類です。一充電あたりの最大走行距離も、

- ・最高出力(kW):18.5(2300~4500rpm)
(1997年東京モーターショー出展時の発表スペックは19.0kW(2200~3500rpm))
- ・最大トルク(Nm):76(0~2300rpm)
- ・最高速度(km/h):100
- ・最大航続距離(km):100(10・15モード)
- ・駆動方式:前輪駆動

交流同期型駆動用モーターをFFレイアウトで搭載し、バッテリーはニッケル水素蓄電池を採用しました。家庭用AC100Vでも充電可能(約6時間)でインフラの問題にも対応していますが、必要な時は専用200V充電器の電源で短時間充電(約2時間)でき、外出先で充電すれば更に走行距離を伸ばすことができます。(展示車両のショーモデルは100V充電装置のみ)

3. デザイン

「街で見かけたとき、遠くからでも直ぐにe-comだとわかり、思わず乗ってみたいくなる、かわいく、楽しい、フレンドリーな外形デザイン」とされました。ボデー全体のデザインテーマは、コンパクト&ワンフォルムを強調するオーバル形状とし、ヘッドランプ・リアコンビネーションランプ・ドアミラー・ドアハンドルもオーバル形状に統一、個性と楽しさを強くアピールします。

また、内装は、「2シーターのミニマムスペースながら、日常のパーソナルモビリティとして十分な居住性・乗降性と共に隅々まで手の届くマイルーム感覚のフレンドリーなインテリア」とされました。

共同利用システム「Crayon」

「Crayon」は、e-comとITS技術を利用した、環境負荷の少ない会員制共同利用「EVコミュニティーシステム」（カーシェアリング）の実証実験プロジェクトです。

1999年5月より愛知県豊田市のトヨタ自動車本社周辺地区で社内運用実験を開始、その後次第に豊田市内、グループ企業へと運用範囲を拡大し、最大時にはe-com約70台、登録会員数約950名を擁しました。

因みに「Crayon」という名称は、「21世紀に向け、夢のあるモビリティの絵を描くイメージからネーミング」されたものです。

<Crayonの機能概要>

(1) 予約・充電管理システム

① 会員がインターネットを経由し、Crayonセンターにアクセスして予約

・予約なしでも車両が空いている場合は、デポに設置した端末機での手続きで利用可能（各デポに「予約なし利用可否表示灯」を設置）

② Crayonセンターでは各車両の充電状況を常時把握し、充電状況に応じて最適な車両を選択、Crayonデポにて割り当て

(2) ICカード（Crayonカード）システム

② Crayonデポの端末機にて利用開始手続きを行い、ICカードに車両利用許可情報を書き込み（ICカードの車両キー化）

② ICカードにより、車両を開錠・施錠

③ デポの端末機にて利用終了手続きを行い、ICカードの予約情報を消し込み

(3) ロケーション管理システム《MONET^{*1}を活用》

③ ナビゲーションシステムの車両位置情報を、車両側から携帯電話を通じて定期的に自動発信

・（株）トヨタメディアステーション経由でCrayonセンターに車両の位置情報を提供

③ 走行可能範囲を逸脱するような場合は、Crayonセンターから自動ウォーニング

(4) リアルタイム情報提供システム

③ IC^{*2}対応カーナビゲーションを搭載

③ MONETを搭載

(5) 料金請求システム

③ インター事業を想定した料金請求システムを設定

③ 運用実験においては、料金請求シミュレーションを実施

^{*1} モネ、MOBILE NETWORK:トヨタ情報通信ネットワーク、発展形が現在のG-BOOK

^{*2} Vehicle Information and Communication System:道路交通情報通信システム

モニター会員により、朝・夕は通勤に、昼間は業務に使用し、多人数で車両を共同利用する場合の車両稼働率や運用上の問題点を探り、実用化に向けた実験が行われましたが、2006年3月に終了しました。

「MEGA WEB」のe-com

MEGA WEB（メガウェブ）は、東京都江東区青海（お台場）の大規模娯楽施設「パレットタウン」にある、トヨタ自動車のテーマパーク型展示ショールームです。

「E-comライド」（なぜかe-comではなく、E-com）と呼ばれるアトラクションがあり、「自動運転システム」を搭載したe-comに乗り、一周1.1kmの専用コースを走れます。

コース中央には1m間隔で磁気マーカーが埋め込まれており、e-comはこの磁気マーカーの磁極と位置をセンサーで確認しながら走ります。また、コースには通信用アンテナも埋められ、センター（官制室）との間で通信しながら監視しています。

1回200円の有料ですが、3つのテーマ館の4つのライドステーション（駅）から乗ることができ、目的のステーションまで最新のITS技術による安全な自動運転走行を体験できます。

2009年11月には乗車累計200万人を達成、10年8ヶ月で1台当たり地球3周を超える12万km以上、全15台で地球と月の間を2往復半、約171万km以上を自動運転で走破したことになります。

また、MEGA WEB内の全周1.3kmを2周する有料試乗コース、「RIDE ONE」（ライドワン）では、e-comを自動運転ではなく、実際に自分で運転することができます。

おわりに

20世紀の自動車の普及は、人々の生活に豊かさや快適さをもたらす一方、特に都市部において大気汚染、騒音、渋滞等の交通社会問題を引き起こしました。EVは排気ガスを全く出さず、音が静かで振動も少ないという利点があり、これら交通諸問題の解決手段のひとつとして期待されて久しいのですが、航続距離の短さ、コストの高さなどの課題が残され、今日まで普及には至りませんでした。

しかし、近年、バッテリーとパワーエレクトロニクスの進歩でEVの性能は飛躍的に向上、各自動車メーカーから新型EVが発売・発表され、先のテロイトショーなど世界各地のモーターショーでは、EVやプラグイン・ハイブリッド車（PHEV）、その普及に併せて必要となる充電スタンドの展開が相次ぐなど、EVをめぐる動きがにわかに活発化しています。

また、経済産業省では運輸部門における低炭素社会の実現を目指す、EV、PHEVの本

格普及に向けた実証実験のためのモデル事業、「EV・pHVタウン構想」を発表しました。自治体、自動車メーカー、電力会社、関係企業と連携し、日本全国への展開を目指します。愛知県を含む、選定された11のモデル自治体の内、京都府、神奈川県、高知県ではカーシェアリングの実証実験も提案されています。

トヨタ自動車も、この「EV・pHVタウン構想」に参画することを発表しました。

e-comの開発、「Crayon」の実証実験で得られた知見が活かされることを期待したいと思います。



室内デザイン（インパネ）テーマは外形同様オーバル

充電口（100Vコンダクティブ方式）



充電口（200Vインダクティブ方式）



Crayonデポ（専用駐車場）



MEGA WEBのE-comライド

【参考文献】

TOYOTA TECHNICAL REVIEW Vol.47
No.2 1997/11、Vol.50 No.1 2000/6/
NEWS from TOYOTA 1999/4/5

環境省HP/経済産業省 HP/
電気自動車の最新技術 電気学会 1999 オーム社/
電気自動車 森本雅之 2009 森北出版/
電気自動車について 日本自動車研究所 2002/
MEGA WEB E-com RIDE リーフレット

ダットサン11型

1932年



ホンダN360

1969年



トヨタパブリカDX

1963年



Progress of **Japanese Small Cars**

企画展

スモールカー大集合

期間 **3月19日(金) — 6月27日(日)**

地 球環境の保全に大きな注目が集まる中、
軽自動車やリッターカーなど、
いわゆるスモールカーへの関心が高まっています。
今回の企画展では、スモールカーのルーツとも言える
戦前、戦後直後のモデルをはじめ、
日本のスモールカーを代表する12台を一堂に展示。
そのスタイルや技術革新の変遷を、
関連資料とともにご覧いただけます。



スバル360 1958年

モーリスミニマイナー

1959年



フライングフェザー

1955年



ダイハツムーヴ

1995年



五十嵐コレクション ～五十嵐平達氏の“写真”アーカイブズ・コレクションより～

IGARASHI

COLLECTION

自動車史研究者であり、当館の展示監修者であった

故五十嵐平達氏のアーカイブズ・コレクションをシリーズで紹介します。

(当館ホームページのブログ「クルマ研究★宝箱」から抜粋です)



①

1993年トヨタ博物館が
東京国立科学博物館
と共同で製作したオ
ートモ号の復元車

②



③

④



⑤

第②回 「タクシーあれこれ」の巻 その1 山村良夫

クルマ社会にあって、「街で活躍するタクシーやハイヤー」いわゆる営業車(以下タクシーと略)の写真は、それぞれ各時代の社会環境やいろいろなことを語ってくれます。五十嵐コレクションの中から興味深いものを取り上げてご紹介します。

今回は本格的な国産乗用車の先駆者といえる“オートモ号”のタクシーです。オートモ号は、1924年(大正13)～1928年(昭和3)にかけて、白楊社(東京・巣鴨)豊川順彌氏(1886～1965)によって製作された日本の初期の生産型乗用車です。当時は、まだ日本の自動車市場はごく小さく、自動車産業もほとんど確立していませんでした。本格的な乗用車メーカーは生まれてなく、乗用車はほとんど欧米からの輸入車に頼っていました。そのような時代にオートモ号は市場に登場したのです(写真①)。

日本の国情に合わせてつくられた小型で性能も優れたオートモ号は人々の関心を集め、1924年(大正13)11月の発表会では、当時の加藤高明首相も出席、約5000人の見物人を集める盛況ぶりでした。エンジンは空冷943cc、空冷1331cc、水冷1487ccの3車種が順次発売され、北海道から鹿児島まで日本全国で販売され、初めて海外にも輸出されました。しかし、オートモ号の発売と同時期に日本に本格的な組立工場に進出してきたフォード、GMとの競争に巻き込まれた結果、白楊社は資金が続かず、閉鎖に追い込まれて生産中止となりました。フォードとGMが日本生産を開始すると、日本の自動車市場は、軍用車を除いてアメリカ車に独占されました。こうして発売から約4年間のオートモ号の生産台数は約300台に留まりました。このオートモ号の納入先は、ほとんど官庁、有名会社・商店、医者等ですが、一部はタクシー会社にも納められました。その映像をご紹介します(写真②)。写真下のタクシー会社名は“浦和タクシー”。昭和初期ではまだ人力車が人々の重要な交通手段だったことがうかがえます。

埼玉県の蕨(わらび)市の事業家はオートモ号を数台導入し、「ワラビ自動車株式会社」を設けてタクシー営業を運営。なお、当写真のキャプションは「蕨乗合自動車」となっており、この社名の違いの経緯は不明です(写真③)。

滋賀県大津市の事業家はオートモ号を5～6台まとめて購入し、「大津遊覧自動車」としてタクシーを営業。当時としては大きな規模の営業形態です。琵琶湖に近い土地柄で「自動艇(モーターボート)設計…」の看板が見えるのも面白い(写真④、⑤)。

白楊社は昭和初期に閉鎖されましたが、そこで育った技術者はその後の国産自動車メーカーに引き継がれ、その技術が戦後、世界のレベルに対抗しうる国産車技術へと開花したのです。

クラシックカーの運転席廻り ⑪

MGミゼット タイプTA

MG Midget Type TA

早戸 眞琴



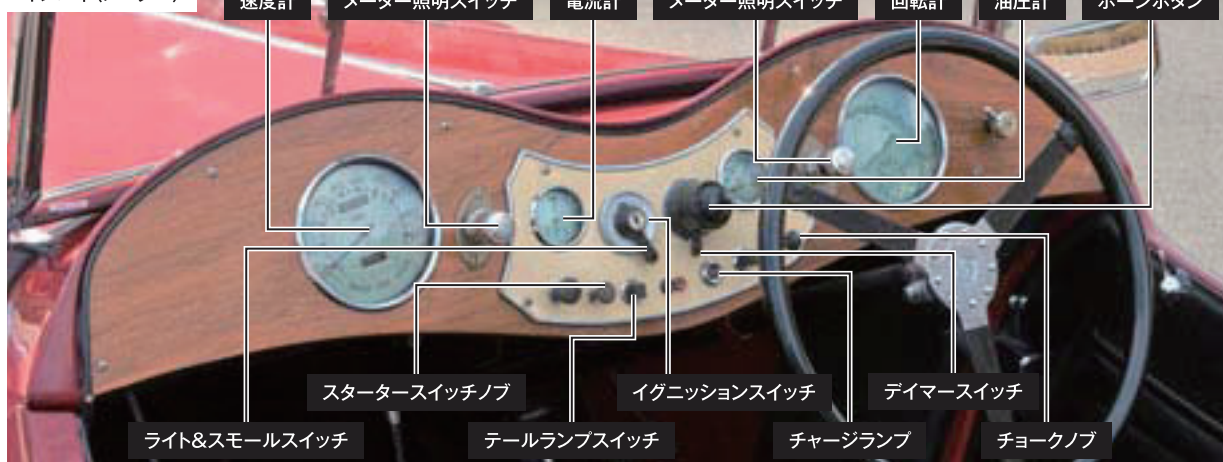
展示場では見にくいクラシックカーの運転席廻りの操作装置や計器類についてご紹介します。今回は、MGミゼット タイプTA 1937年(イギリス)です。□MG□とはモリス ガレージの略で、小型スポーツカーのメーカーとして1910年に誕生。オーナーはウィリアム・リチャード・モリス(後のナッフィールド卿)で、大手自動車メーカー「モリス・モーター社」の経営者で、MG社は、彼の個人企業として当初モーターサイクルの製造と自動車の販売を手がけました。セシル・キンバーがMG社に迎えられて以後スポーツカーの製作を始めてレース活動を続け、スポーツカーを大衆のものに開放したと言っても過言ではありません。1935年にモリス・モーター社に統合されて

からはモリス社の生産合理化が図られることになり、こうした状況の中でMGミゼット タイプTAが作られました。この車は量産車モリスのパーツを利用して安価に仕上げられた車です。その後、TB、TCシリーズへと続き、後にアメリカに渡って小型スポーツカーブームを巻き起こした車の一つになりました。

SPEC

- ◎ エンジン型式: 水冷直列4気筒(OHV)
- ◎ 総排気量: 1292cc
- ◎ 出力: 50/37/4500(馬力/kw/min⁻¹)
- ◎ 変速機: 前進4段(3.4速シンクロ)、後退1段M/T(フロア)FR駆動方式
- ◎ 燃料供給: SUキャブレタ2基
- ◎ ブレーキ: 油圧制御 ◎ クラッチ: 湿式多板式
- ◎ 12ボルト(+アース)仕様

インパネ(メーター)



ペダル(フロア)



エンジンルーム関係



Jaguar E-type

ジャガー・Eタイプ

清水 道明

今回カタログで紹介するのは、傑作車の誉れ高い、ジャガー史上に燦然と輝く麗しのスポーツカー、「Eタイプ」です。

ジャガー Eタイプの誕生

ジャガー・Eタイプは、XKシリーズの後継モデルとして、1961年のジュネーブ・ショーで華々しくデビューを飾りました。

51年と53年のル・マン24時間レースで優勝した「Cタイプ」、55年から3年連続でル・マンを制覇した「Dタイプ」のレーシングカーとしてのイメージを利用するため、その血統を継承することを示す「Eタイプ」というモデル名称が付けられたのでした。

発売当初、ボディは「OTS」（Open Two Seater）と「FHC」（Fixed Head Coupe）の2本立てでいずれも2人乗り、3.8リットルの直列6気筒DOHCエンジンで最高速度240km/hの高性能を誇りました。流麗なスタイルと卓越した性能を持ちながら比較的安価な価格で人気を博し、特にアメリカでは大ヒットとなりました。

後年は主にそのアメリカでの安全基準対応を図りながらシリーズ1からシリーズ3まで発展、1975年の生産終了まで14年ものロングセラーモデルとなり、合計7万2000台余りの販売台数を記録しました。因みに、その半数近くをオープンモデルが占めました。しかし、当初の美しくエレガントなデザインは改良の度に次第に失われていったのでした。

生産終了までのモデルチェンジの変遷

1964年にはエンジンを4.2リットルに拡大。トヨタ博物館新館4F車両収蔵庫に保管されているのが、このオープンタイプモデルです。

1966年にはホイールベースを延長して後部座席を備えた「2+2」がラインアップに加わりました。

翌67年にはヘッドランプのカバーが外されてレンズが前進、このモデルは非公式にシリーズ1.5と呼ばれます。

さらに翌68年には前後のバンパーを拡大するなどの改良を施し、シリーズ2に発展していますが、排出ガス対策のため大幅なパワーダウンを余儀なくされました。

その後、1971年にはその劣勢を挽回すべくエンジンを新設計の5.3リットルV型12気筒に換装したシリーズ3に進化、これが最終モデルとなりました。ボディタイプは発売以来の2座席クーペが廃止され、クローズドボディは2+2に一本化。また、従来の「OTS」が「ロードスター」と呼ばれる様になったオープンモデルも、2+2クーペと同じロングホイールベースに統一されました。

最終生産50台のロードスター限定車のシャシープレートにはジャガーの創始者、ウィリアム・ライオンズ卿のサインが刻まれ、14年の歴史にピリオドが打たれたのでした。

レースでの活躍

初期の6気筒時代のGTレースシーンではフェラーリ250GTに対抗し、ライトウェイトモデルを擁してその血統通りの活躍を見せました。

対して、シリーズ3の12気筒モデルEタイプはモータースポーツイメージが薄いと思われがちですが、北米SCCA (Sports Car Club of America) 選手権に参戦し、75年シーズンにはコルベット勢を向こうに回して、見事シリーズタイトルを獲得しています。

【主な参考文献】

自動車アーカイブVol.3 60年代のイギリス車2000ニ玄社／ヨーロッパの名車Jaguar 1992 保育社
栄光の名車たちVol.2 ユーロスポーツ1992辰巳出版／car MAGAZINE No.378 2009-12 ネコ・パブリッシング／CARandDRIVER 2009/8/26 ダイヤモンド社



シリーズ1FHC。雑誌THE MOTORより。残念ながらカタログの所蔵がない



シリーズ2FHC。ヘッドランプのカバーが外され、レンズが前進している。優雅な美しさは減退



シリーズ3ロードスター。長いフードが際立つ



シリーズ3 V型12気筒のエンジンベイ。スペースの制約によってヘッドはSOHC



シリーズ3 2+2。横開きテールゲートを採用している

寄贈情報

CONTRIBUTION



TAMからの お知らせ

TAM INFORMATION



寄贈車情報



シトロエンGS(1975)
小澤雄三様



クラウン(1995)
北野幹雄様



マークIIグランデ(1979)
長谷川信孝様



ロールスロイス コーニッシュ(1991)
(株)フジトランスコーポレーション 伊藤清太様

寄贈品情報

ロンドンバスのミニチュアカー 391台ほか
菊池憲司様

ヘッドランプ

木村治夫様

いすゞピアッツアの1/6 模型

三輪正眼様

クリスマスイベント2009



12月にクリスマスイベントとして、しめ縄やクリスマスリース教室を開催しました。レストランではクリスマスディナーを実施。参加したお客様は綺麗なイルミネーションとともにシェフ自慢のコースを楽しんでいらっしゃいました。

お正月イベント2010



1月9日(土)～11日(月)には、合体ゴマや凧作りを開催しました。作った凧は駐車場で遊ぶなど、お正月ならではのイベントで、たくさんのお客様で賑わいました。

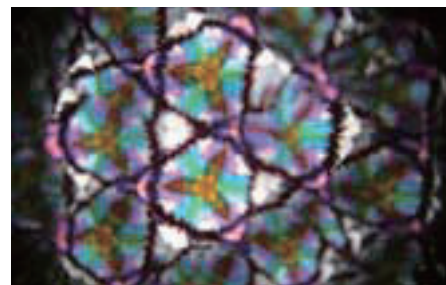
予告 走行披露



トヨタAA型乗用車+T型フォード+1台の
走行を予定

日程: 3月20日(土)、21日(日)、22日(月・祝)、27日(土)、4月3日(土)、24日(土)、5月1日(土)、15日(土)、6月5日(土)、19日(土)

予告 スプリングイベント2010



3月20日(土)～4月4日(日)の土・日・祝の7日間
スプリングイベントを行います。ダンボールクラフトや万華鏡作りの工作教室を行います。

予告 ゴールデンウィークイベント2010

4月29日(木)～5月5日(水) ぜひご来館下さい。

出前授業



1月23日(土)に地元、長久手町東小学校のふれあい学級にて当館学芸員が出前授業を行いました。授業ではクルマの動く仕組みを学んだ後、実際に工作を作るというもので、参加した小学5年生の親子は一生懸命学芸員の話に耳を傾け、模型を作りながらクルマの動く仕組みを学びました。

「マンガとクルマ」展 関連イベント也大盛況!

マッハ号 走行披露 | 1月9日~11日

「マンガとクルマ」展に展示中の「マッハ号」が走りました! 小さいお子様から「マッハGoGoGo」をリアルタイムで見ていたご年配の方々まで約5000人弱の方に来場いただきました。テレビ番組のPR用に作られたレプリカですがレーシングカー「ニッサンザウルス」をベースに、エンジン音も迫力満点! 歓声が方々であがり、晴天の下、記念撮影も楽しんでいただきました。



池沢早人師トークショー & サーキットの狼スーパーカーミーティング | 1月31日

クルママンガそして、スーパーカーといえば、なんといっても「サーキットの狼」! 作者の池沢早人師先生のトークショーでは連載当時のエピソードや、マニアで知られる先生のクルマ遍歴など興味深い話をたくさんお聞きができました。ロータスヨーロッパやカウンタックなど、作品に登場する70年代のスーパーカー約50台の一般参加ミーティングも開催。会場では先生とオーナーさんが交流し、かつてスーパーカーに憧れた来場者の方々も口々に思い出を語るなど、クルマ愛に満ちあふれた熱いイベントとなりました。



タムタムくんの 知ってるかい? クルマ豆知識

今やクルマが登場するマンガやアニメはたくさんありますが、日本で最初にクルママンガを描いたのは外国人でした。

日本で一番最初のクルママンガは?

現在判明している範囲で日本に最初に登場したクルマはフランス製のパナール・ルヴァッソールで、それを裏付ける資料としてフランス人ビゴーが描いた「極東にて」(1898年(明治31年))があります。これが日本で最初のクルママンガといえるでしょう。

日本人では我が国最初の職業漫画家、北澤楽天が1910年(明治43年)頃「人力車夫が自動車で暴走してしまう」という内容のマンガを描いていたのが、初めてと思われます。黎明期のストーリーマンガとしては、戦後の1947年(昭和22年)に40万部のベストセラーとなった手塚治虫の「新宝島」の冒頭にクルマの疾走する場面があり、新しい時代の幕開けを象徴的に表現しています。

レストラン & ショップ情報 — INFORMATION —

レストラン

プレミアム角煮カレー
¥1,100(税込) 期間限定! (4月末まで)

良質な豚バラ肉のかたまりを特製のカレーソースで長時間やわらかく煮込みました。一切れで100g以上のボリュームある角煮を是非お試しください。



カフェ

チリホットドックセット
¥400(税込)

カフェの大人気定番メニューです。お好きなドリンクとセットでお召し上がりください。



ショップ

トヨタ博物館オリジナルブルバックカー
プレミアム ¥1,050(税込)

トヨタ初の生産型乗用車として誕生した『トヨタAA型乗用車』がプレミアムシリーズ第一弾として新登場! カラーは3種類



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記 From Editor

先日、企画展「マンガとクルマ」の連動イベントとしてマッハ号の走行イベントを行いました。普段見ることが出来ない貴重なマッハ号の走行を目当てに、当日は寒い中たくさんの方で賑わいました。私もイベントを手伝っており、マッハ号のミニカーを片手に一生懸命イベントを見学している男の子を拝見し、マンガに出てくるクルマはたくさんの方や幅広い年齢層に人気なのだなあと改めて感じました。今回の企画展「スモールカー大集合」もお楽しみください。(加藤 千晴)



シトロエン2CV

(1959/フランス)【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.80

発行 トヨタ自動車株式会社 トヨタ博物館
〒480-1131 愛知県愛知郡長久手町大字長湫字横道41-100
TEL 0561-63-5151 FAX 0561-63-5159
ホームページ <http://www.toyota.co.jp/Museum/index-j.html>

発行人 川本常敬

※無断転載禁止