

トヨタ博物館だより

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

03. イベント報告 第21回 クラシックカー・フェスティバル

05. 展示車紹介 トヨペットクラウン

09. 企画展予告 はたらく自動車

10. 五十嵐コレクション「タクシーあれこれ」の巻 その2

11. カーウォッチング 71 クラシックカーの運転席廻り(12) エセックス コーチ

12. FROM TAM ARCHIVES 日産スカイライン・ハードトップ 2000GT-R

13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ 他

NO. **81**
2010.JULY



01. 特集企画

「スモールカー大集合」

PROGRESS OF JAPANESE SMALL CARS

スモールカー大集合



企画展 | 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とする12台を一堂に展示しました。そのスタイルや技術革新の変遷を関連資料とともに紹介いたしました。

スモールカーのルーツ

戦前～1950年前半

「スモールカーとは何か?」と題して戦前のダットサン、そして戦後、本格的なスモールカーが登場する以前の車両という意味合いで軽三輪トラックのコニー、さらに軽便車フライングフェザーの3台を展示しました。



コニー三輪トラック
(1960年)

ダットサン フェートン11型
(1932年)

フライングフェザー
(1955年)

初期のスモールカー

1950年代後半～1960年代

このコーナーでは、国民車構想を契機として誕生したスバル360、トヨタパブリカ、そして軽自動車として画期的な技術向上を見たホンダN360の3台を展示しています。スモールカーを誕生させる契機となった「国民車構想」について詳しく紹介しました。



スバル360
(1958年)

トヨタ パブリカ デラックス
(1963年)

ホンダ N360
(1969年)



大幅に普及した スモールカー

1970年代～1980年代

このコーナーは70～80年代のスモールカーの系譜を、図表とカタログで紹介しました。

最近の スモールカー

1990年代以降

最後のコーナーでは、みなさんにも馴染みの80年代以降のスモールカー、スズキ アルトやトヨタ ヴィッツ、マツダ デミオ、ダイハツ ムーブといった、4台を展示しました。



参 考 展 示

参考展示として「世界のスモールカーの手本になった車」というタイトルでモーリスミニマイナーを展示しました。
この車は4人の大人が無理なく乗れる小型大衆車として、長い間世界中で愛された車です。



企画担当者からのコメント

西川 稔



今回の企画展では、初期の軽自動車オートサンダルおよびNJ号の現存車調査や旧工場跡地などを訪ねるフィールドワークを実施し、その結果をパネルや図録にまとめました。
北は青森から南は福岡まで、方々をまわってみますと、多くの人達との出会いがあり、新しい発見もあり、とてもエキサイティングな調査研究を行うことができました。日ごろ目標にしている「結果につながる道中を楽しむ」ことができたように思い、また新たな研究意欲が沸々と湧き出した、そんな思い出深い企画展となりました。





雨の中……続々と愛車で到着



長久手町内をパレード(ござらせ前)



第21回 トヨタ博物館 クラシックカーフェスティバル

北駐車場から公道パレードに出発。いってらっしゃい!!

日時 2010年5月23日(日) 9:30~16:30

会場 愛・地球博記念公園(モリコロパーク)(愛知県長久手町)

21回目にしてはじめての終日雨天となったクラシックカーフェスティバル。しかし、87台のオーナーの皆様が予定どおり早朝から愛車で到着され、笑顔で手を振りながらパレードに出発!見学者の方々も朝から続々とご来場、オーナーインタビューなどのイベントや、オーナーの皆様との交流を楽しんでいらっしゃいました。



オープンカーは傘をさしてゴール

ミニパレード & オーナーインタビュー

参加者の方へのインタビューと、スーパーカー5台のミニパレード



オーナーインタビュー



スーパーカー5台のミニパレード

自動車 100年の歴史

走行披露はレクサスLFAのみとなりましたが、
学芸員による展示解説で自動車100年の
「走る楽しさ」を感じていただけたでしょうか。



豊田章男社長がハンドルを握った「レクサスLFA」



1922年のレーシングカー「サンビームグランプリ」

交通安全イベント & 地域情報ゾーン

「ミニ白バイに乗ろう」(協力:愛知警察署)や反
射材・シートベルトの効果体験などの交通安全イ
ベントや、トヨタメタボリスなどが出展した地域情
報ゾーンなどご家族でお楽しみいただきました。



交通安全ラジコン体験

ステージイベント

地域の皆様の活動をご披露。
雨の中でも元気いっぱい!



愛知淑徳大学「Free Music」



鳴子おどり「満月輝、雲炎」

会場風景

ズラリと並ぶ歴代の名車たち。
雨のしずくていつもより輝いてみえます!



特別参加の「スーパーカー」に興奮!



オーナーさんと話がはずんでいるようです。



雨で愛車が濡れるのもいとわずご参加いただいたオーナーの皆様、
足元の悪い中、朝から応援にきていただいたご来場者の皆様、
様々ななかたちでご協力いただいた関係者の皆様に
本フェスティバルを盛り上げていただきました。
本当にありがとうございました。(スタッフ一同)



参加者の皆さんとの記念撮影

トヨペット クラウン

1955 / 日本

○全長×全幅×全高：4285×1680×1525mm

○軸距離：2530mm ○エンジン：水冷直列4気筒OHV 1453cm³ 48hp/{35kW}/4000min⁻¹

toyopet crown



初の本格的純国産乗用車 トヨペットクラウン

山田 耕二

トヨペット クラウン [1955年～ 日本]
左から クラウン・同デラックス・アメリカ向けモデル



toyopet crown



リアビュー

はじめに

現行モデルで13代目となるトヨタクラウンの初代が発売されたのは1955年1月だった。その開発が始まったのは3年前の1952年1月。そのころ日本ではまともな乗用車はつくれないという見方が支配的だった。1950年、時の日本銀行総裁一万田尚登（いちまだひさと）氏をして、「日本で自動車工業を育成しようと努力することは無意味だ。いまは国際分業の時代だ。アメリカで安い車が出来るのだから、自動車はアメリカに依存すればいい」と言わしめていた。

国産乗用車の将来に否定的な観測がなされている中、1952年から1953年にかけて国産自動車メーカーは個人所有に適した乗用車の開発や生産に乗り出した。トヨタは、政府奨励の海外技術導入によるのではなく独力開発の道を選び、1955年にクラウンを完成させた。それは海外メーカーと提携した国産メーカーの独自開発車種よりも早かった。そして初の本格的国産乗用車として誕生したクラウンは“国産車不要論”の影をひそめさせた。

日本の国情に合う乗用車を目指して

1952年初めにクラウンの主査（開発責任者）として抜擢されたのは中村健也だった。中村主査はまずトヨタの主要販売店や主要都市のタクシー会社を回って、要望や不満を調査した。その結果を踏まえて1952年7月に報告書がまとまった。開発する乗用車のコンセプトは「悪路に強く、乗り心地のいい外国車に対抗できる乗用車」。当時、外国車は乗り心地はいいが悪路に弱く、国産車は頑丈だが乗り心地が悪いという世評だった。

クラウンは悪路に強くするために、欧州車で乗用車の新技術として採用され始めていたフレームを持たないモノコック構造ではなく、従来式のフレームを持つ構造を採用した。ただ、フレームはトラック用をベースとせず乗用車専用仕様を採用した。十分な強度を確保しながらフロアを低くできるようにフレームの断面は、トラック用の開断面（コの字断面）より30mmも高さの低い閉断面（口の字断面）にした。乗り心地をよくするために、前輪にはコイルスプリングを用いた独立懸架を、後輪には過去の国産車に例のなかった3枚重ね※のリーフスプリングを採用した。前輪の独立懸架（ダブルウィッシュボーン方式）は国産量産車として初採用だった。独立懸架は悪路に弱いという評判だったので外国車のものより各部の強度が高められた。3枚のリーフスプリングは当時振動騒音研究分野で第一人者だった東京大学の巨理厚（わたりあつし）工学博士の理論を応用したもののだが、トヨタの設計者は耐久性の確保に研究と試験を重ね時間を要した。

ボディスタイルにはアメリカンスタイルを採用。これは事前調査で一番人気が高かったのがアメリカの高級車キャデラックだったからだ。クラウンのスタイルは小型車枠一杯で、車高はトラックシャシーベースの乗用車より低くされ、ガラス面積は広く、フロントおよびセンターピラーは細い、視界のよいものとなった。リアドアには和服の女性にも乗り降りが便利な前開きを採用。前後ドアが中央部から開く観音開きドアは初代クラウンの特徴となった。

※ クラウンと同時にタクシー用途に発売されたマスターは5枚、1953年に発売されたトヨペットスーパー（RHN）は8枚。ヒルマンミンクス（1961）6枚



フロントグリルは数案が検討され、それらを混合してこのデザインとなった。



初代クラウンの特徴のひとつとなった観音開きドア。前後席とも3人掛けベンチシート。シートもドアの内張りもビニール。



ダッシュボード(カタログより)

当時の最新技術であるコラムシフト(変速レバーをステアリングコラム部に配置)を採用し、前席を3人掛けとした。3速トランスミッションの2・3速にはシンクロメッシュ機構を採用し、変速操作が格段に楽になった。ディファレンシャルギア(差動装置)には耐久性、騒音面で有利なハイポイドギアを国産車として初採用した。これにはプロペラシャフトの位置が低くなる、すなわちフロア中央を前後に走る盛り上がり部の高さを下げられる利点もあった。

バッテリーは国産乗用車として初めて12ボルトバッテリーが採用された。12ボルト化にはスターターの小型化、始動性向上、点火性能向上、照明性能向上などのメリットがあった。

タクシー需要対応

クラウンの開発途上で、前輪の独立懸架は信頼性の点でタクシーに不向きではないかという強い意見が出て、前輪サスペンションを固定車軸とリーフスプリングの組合せにした別車種のマスターが並行して開発されることになった。そしてクラウンは自家用車向けに、マスターはタクシー向けに売り分けられることになった。しかし、クラウンは元々悪路に強いことも要件として設計されていたので、発表後タクシーに使われてみると十分な性能を備えていることがわかり、マスターより乗り心地のよいクラウンの方がタクシーにも売れるようになった。そのため、自家用車向けによりふさわしいクラウンデラックスが1955年12月に追加された。



デラックスはメッキ部分やマスコット、白タイヤなどで豪華さを増した。フロントガラスは1枚になった。

クラウンの歩みスタート

1955年1月に発売されたクラウンはスタートから追い風を受けることになる。「発表当日には、通商産業省(現、経済産業省)が省用車として20台をまとめ買いたした。」(茨城トヨタ50周年記念誌「おかげさまで50年」より)これは政界の国産車愛用活動の一

例である。1956年には朝日新聞の辻記者がロンドン-東京5万kmを走破する偉業で賞賛を浴び、1957年には国産車として初参戦したオーストラリア一周ラリーで完走を果たして大きな反響を呼んだ。これらの快挙はクラウンのすぐれた耐久性をアピールするのに大いに効果があった。発売初年の登録台数は7000台を超え、このクラスのシェアの60%近くを占め、翌年は1万2千台に迫ってシェアは68.8%を記録した。

初代クラウンはトヨタの対米輸出車1号にもなった。クラウンが発売された1955年、アメリカを視察したトヨタ自動車販売の神谷社長は、小型車市場が形成されつつあることを目の当たりにし、アメリカへの進出を果たそうと決意する。クラウンがアメリカで通用すると考える楽観者はほとんどいなかったが、輸入車が増えて規制される前に足がかりを築いておくことが重要だと判断から、1958年にクラウンの船積みが始まった。しかし、クラウンの性能は、悪路を適度な速度で走る日本では十分でも、舗装路を高速でも走るアメリカではほとんど通用しなかった。1900ccエンジン搭載を含むさまざまな変更も、アメリカでの使用に適するまでには至らず1960年末にクラウンのアメリカ輸出は中断された。しかしこの苦い経験は、トヨタが自動車先進国で通用する自動車作りに邁進する重要な契機となった。

クラウンは自動車専門誌にどのように紹介されたのだろうか。モーターファン誌には1955年3月号の冒頭グラビアにニューモデルのトップで掲載された。「このたび55年式として発表されたトヨペットにはクラウンとマスターの二種があるが、共に乗用車のシャシーとフレームをもった車である。ボディは共にプレス化を断行しこのため全体が丈夫で而も軽く、(中略)、居住性の改善など、国際水準に達した乗用車と云っても過言ではない」1年後の同誌1956年3月号の“56年トヨペットニューモデル”というタイトルの記事には、「国産乗用車もここまでくれば外国車に劣らないとの世評を耳にするようになったことは、何かにつけ喜ばしいことである」とあり、別掲の販売状況からもクラウンが成功したことがうかがえる。

おわりに

初代クラウンは、量産と個人所有を前提とした最初の本格的な純国産乗用車であった。初代クラウンが発売された1955年は国産乗用車元年と言ってもいいのではなかろうか。

1955年国産乗用車生産台数 (「モーターファン」1956年4月号)

	1955/1-12	前年比
トヨペット*1	7403	+3168
ダットサン	4648	+1680
プリンス	1238	+505
オオタ	17	-422
オースチン*2	1949	+267
ヒルマン*2	2285	+172
ルノー*2	2880	+500
F/F	48	+48
スズライト*3	74	+74
テルヤン	25	+25
その他	-	-123
合計	20367	+5894

*1 クラウン&マスター

*2 国内組立輸入車

*3 第三四半期から生産開始



リアウィンドウブラインドはクラウンデラックス専用品のひとつ。(カタログより)



デラックスはラジオや時計を標準装備するほか、ファブリックを使ったシートやドア内張り、フロアカーペットなどより豪華な室内になっている。(カタログより)



デラックスのトランク。スペアタイヤや立派な工具箱が有効スペースの一部を占領。給油口はマットをめくると現れる。

【参考文献】

「モーターファン」三栄書房 1955年3、4月号1956年2、3、4月号／「トヨタ技術」トヨタ自動車 第8巻第1・2号合併1955年8月、3・4号合併1956年2月／「トヨタ自動車30年史」トヨタ自動車 1967年12月／「トヨタのデザインとともに」森本眞佐男著 山海堂 1984年10月／「決断-私の履歴書」豊田英二著 日本経済新聞社 1985年9月／「初代クラウン開発物語」桂木洋二著 グランプリ出版 1991年11月／「トヨタクラウン物語」碇善朗著 ダイアモンド社 1996年4月／「トヨタをつくった技術者たち」トヨタ自動車 2001年3月／「自動車王国アメリカへの挑戦」トヨタ自動車 2003年6月／「トヨタクラウン」モーターマガジン社 2004年1月

夏の企画展

はたらく自動車

期間

7月17日(土)－9月26日(日) トヨタ博物館・本館2階特別展示室

はたらく自動車は、特異な形状や独特の色彩から、いつの時代にも子ども達に人気です。しかし本物の車両を間近に見る機会は少ないのではないのでしょうか。この企画展では、子供たちに人気のある、はたらく自動車を展示し、その役割や働きについてわかりやすく紹介します。

子ども達には『調査隊ノート』を使用してもらうことで、各車両の理解

を深め、車に興味・関心を抱いてもらうとともに、社会の中で車の果たしている役割の幅広さを知ることができます。会場では、簡易制服を着て記念撮影ができるほか、会場内でスタンプラリーもできます。期間中に以下の日程で、車両実演を行います。実際に車が動く様子を見、はたらく人に接することにより、本物の迫力に触れ、はたらく人の仕事内容、職業を知ることできます。

展示予定車両



消防車



パトカー



救急車



油圧ショベル



フォークリフト



ハイウェイパトロールカー

コマツより借用

(株)豊田自動織機より借用

中日本高速道路(株)より借用

車両実演 ※写真はイメージです



7/17(土)

交通安全教室&パトカー・白バイ走行

協力:愛知県愛知警察署、愛知県警察本部交通部第一交通機動隊



7/24(土)

フォークリフトの荷物積み上げ実演

協力:(株)豊田自動織機



7/31(土)

レッカー車による車両けん引実演

協力:(社)日本自動車連盟(JAF)愛知支部



8/7(土)

ポンプ車と救助工作車の実演

協力:当社総務部



8/21(土)

油圧ショベルとかにクレーンの実演

協力:(株)前田製作所 コマツ名古屋



8/28(土)

キャリアカーへの車両積み込み実演

協力:トヨタ輸送(株)



9/20(月祝)

ハイウェイ・パトロールカーと除雪車の実演

協力:中日本ハイウェイ・パトロール名古屋(株)

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)



第3回 「タクシーあれこれ」の巻 その2 (1930年代初期のタクシー) 山村良夫

今

回は米国メーカーの日本進出の様子を紹介します。1920年代後半、我が国に大規模組立て工場をつくって進出してきた米国のフォードとGMは、大量生産による低価格政策によって販売を拡大しました。これに対して日本の自動車産業は、ようやく、1926年に発足した日産の前身でもあるダット自動車製造(株)が、1930年(昭和5年)にダットサンの試作1、2号車を出し、国産乗用車の本格的な生産の産声を上げましたが、まだまだ量産体制はなく、外国車勢に太刀打ちできる状態ではありませんでした。この結果、1930年代の前半は、我が国の自動車市場は上記の米国2社によって牛耳られました。当時の乗用車のオーナーは、企業や一部の富裕階層以外はほとんどがタクシーでしたので、街を走るタクシーもほぼフォードやシボレーで占められていた時代です。今回は、1930年前半の東京の街でのタクシーの様子をご紹介します。



【写真1】1931年(昭和6年)頃撮影されたもので、正面、先頭のクルマが日本製フォードA型(このモデルの生産開始は1928年)のタクシーです。他に路面電車とバス、それにオート三輪が写っています。後方のビルには「チカテツ」の看板が見えますが、東京の地下鉄は先ず1927年に銀座線の浅草～上野間が開通し、1931年には神田まで延長されました。従って撮影場所は浅草、神田間の一駅の付近だと思われます。



【写真2】東京 有楽町「日劇」前を走るシボレー1933年型です。撮影はまさに1933年12月末であることが分ります。なぜなら、後ろの劇場(日劇)に「奉祝・皇太子殿下御命名式」の幟(のぼり)があるからです。昭和天皇に皇太子殿下(後の平成天皇)が生誕され、明仁親王と命名されたのが1933年12月23日でした。また、日劇(正式名:日本劇場)の建物は1933年12月24日に開館されており、日劇は開館と重なった慶事を、タイミング良く広告に取り入れた訳です。



【写真3】最後に珍しいタクシーをご紹介します。

米国製のアースキン(Erskin) 1928年型です。スチュードバーカー社の当時の社長アルバート・R・アースキンが自分の好みに合ったクルマを同社でつくらせ、自分の名を付けて販売したもので、1927～'30年にかけて約10万台生産されました。ほとんどがヨーロッパへ輸出され、本国ではあまり売れませんでした。数台は日本に輸入されたのみ、写真のクルマはその1台です。フロントウインドに現代風の「空車」マークをつけているのが面白いですね。

クラシックカーの運転席廻り ⑫

エセックス コーチ

Essex Coach

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、エセックス コーチ1923年(アメリカ)です。エセックス コーチ?あまり聞きなれない車名ですね。キャビンの柱は全て角張っており、窓は左右で4つ、豪華ではないけれど、スッキリした感じの車です。

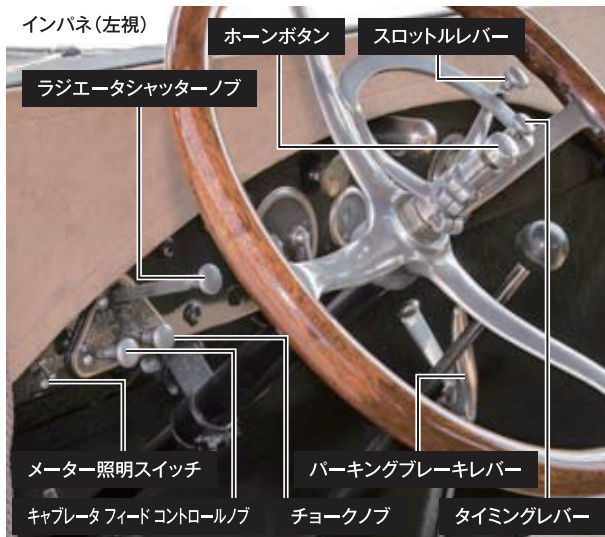
このエセックス コーチは、アメリカ デトロイトの自動車メーカー、ハドソン社の小型車部門から発売された車で、当時、幌タイプのツーリングが人気でしたが、第一次大戦後からセダンタイプを望む声が高まり、いち早くこれに対応して作られました。低価格でしかも耐久性があり、高品質であることから、

人気を集め、ファミリーセダンの普及を促すきっかけになりました。この後、ツーリングタイプよりセダンタイプが急速に普及することになり、このような背景から、ハドソン社の主力車種になりました。安くて高品質なエセックス コーチを一番脅威に感じていたのはフォードかもしれません。

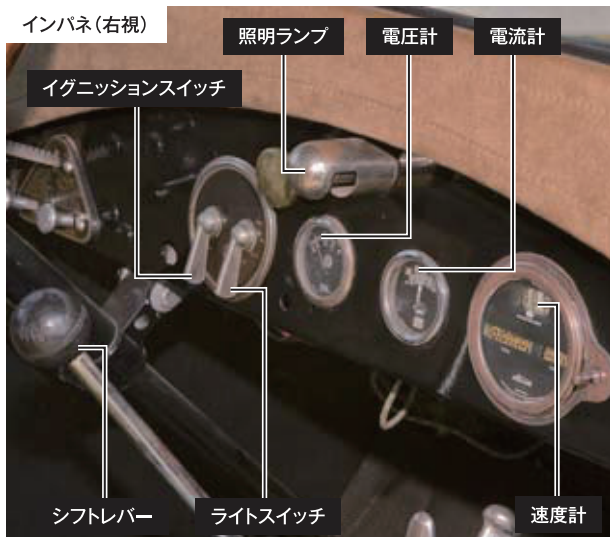
SPEC

- ◎ エンジン型式: 水冷直列4気筒
- ◎ 総排気量: 2931cc
- ◎ 出力: 55/40/2800(馬力/kw/min⁻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)仕様
- ◎ ブレーキ: 機械式
- ◎ クラッチ: 湿式多板式

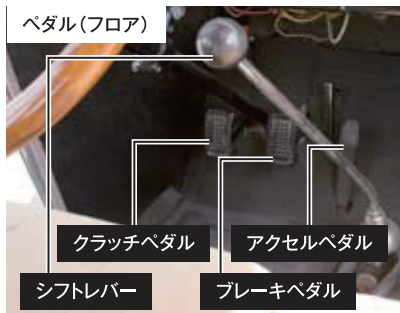
インパネ(左視)



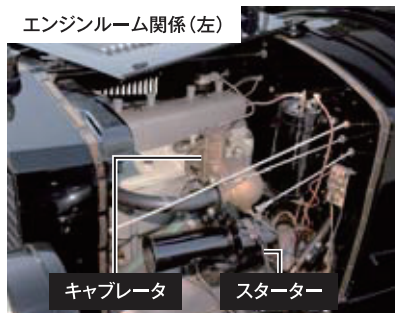
インパネ(右視)



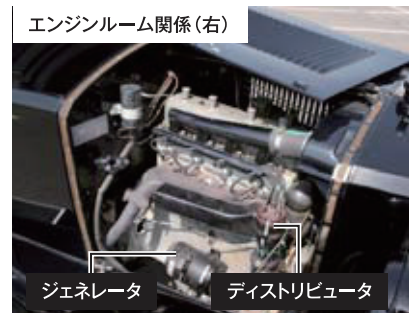
ペダル(フロア)



エンジンルーム関係(左)



エンジンルーム関係(右)



Skyline hardtop

日産スカイライン・

ハードトップ 2000 GT-R

2000GT-R

清水 道明

今回カタログで紹介するのは、「悲劇の名車」、「幻のGT-R」と呼ばれる、日産スカイライン・ハードトップ2000GT-R(KPGC110型)です。

スカイライン

日産スカイラインは、1957年に富士精密工業(のちのプリンス自動車)の主力車種として誕生しました。

車名の「スカイライン」は、初代から開発に携わり、2代目から7代目まで開発責任者(日産自動車HP)を務めた「スカイラインの父」、「ミスタースカイライン」櫻井眞一郎氏が、1955年に山スキーで立ち寄った群馬県吾妻郡草津町の山小屋「芳ヶ平ヒュッテ」で見た美しい山並みに感動して発案したものです。

このエピソードが明らかになり、スカイラインの愛好団体「GT-Rオーナーズクラブ」が命名者櫻井眞一郎氏を招待、スカイライン発売50周年を迎えた2007年の3月21日、同ヒュッテにて櫻井氏の直筆文字をレリーフにした「スカイライン命名の地」記念プレートが設置されました。(**「スカイライン命名者」**については異説もあり)

また、長野県岡谷市の鳥居平やまびこ公園には、単一車種の自動車博物館として異例の「プリンス&スカイライン・ミュージアム」があり(冬季は閉鎖)、レーズカーを含めて歴代のスカイライン約30台が展示されています。1997年の開館時には櫻井眞一郎氏が館長になりました。(現在は名誉館長)

スカイライン2000GT-R

1969年2月発売のスカイライン2000GT-Rの初代(スカイラインとしては3代目の通称「ハコスカ」、「愛のスカイライン」ベース)は、2年10ヶ月あまりの間に、レースでマツダのロータリー勢との熾烈なバトルの末50勝を達成、国内レース界に輝かしい金字塔を打ち立て、「勝って当たり前、負ければ大ニュース」とまで言われ数々の伝説を残しました。

スカイラインが4代目「ケンとメリーのスカイライン」にモデルチェンジされた1972年9月、ラインナップから「GT-R」は消えていましたが、同10月に開催された第19回東京モーターショーにはレース仕様車が参考出品され、ゼッケン「73」をつけて翌73年のレースデビューを予感させました。

2代目スカイライン2000GT-R(KPGC110型)は1973年1月に発売、いわゆる「ケンメリGT-R」です。

開発責任者櫻井眞一郎氏の設計構想書の中には、最大のテーマとして「そのままレーシングカーに変貌しうる潜在力を持った高性能GTカー」と記されました。

エンジンは、直列6気筒2000ccDOHC24バルブの「S20型」を先代から踏襲、最高出力160ps、最高速度200km/hの性能を誇りました。

また、4輪ディスクブレーキ化やリア・スタビライザー、ラジアルタイヤの採用など、足廻り関係が大きな進歩を見せました。

しかし、排出ガス規制対策の目処が立たずに、発売からわずか4ヶ月後の1973年5月に生産終了しました。市販された台数は200台にも満たず(195台等、諸説あり)、結局先代とは異なりレースに出場することはありませんでした。

以後16年間、1989年8月の「BNR32」型まで、「GT-R」の名前は空白になったのでした。

【主な参考文献】

スカイライン伝説の誕生 桂木洋二 グランプリ出版 1989/スカイライン—羊の皮を被った狼たち— 元村郁郎 三樹書房 2008/ワールドカー・ガイド25スカイライン ネコ・パブリッシング 1997/戦後の日本車1 ニエ社 1977/われらがスカイラインGT 講談社 1978/読売新聞2007年3月22日/日産自動車HP



専用ラジエターグリル、前後オーバーフェンダー、リアスポイラーを標準装備する



タイヤは175HR14。「GT-R」エンブレムは「R」が赤。先代(KPGC10型)は「GT」部分が赤



エンジン回転計は1000 0rpmまで、速度計は240 km/hまで刻まれる。ラジオ、時計、ヒーターはオプション

’72東京モーターショーに参考出品された「スカイラインHT2000GTレーシング」。

モデルは若き日の日産レーシングドライバー高橋国光氏



初代スカイラインHT2000GT-R(KPGC10型)。レースで常勝を誇った

寄贈情報

CONTRIBUTION



寄贈車情報



いすゞ ベレット1500(1964年・日本)
福田維明様



ベントレー コンチネンタル(1995年・イギリス)
(株)フジトランスコーポレーション 伊藤清太様

TAMからの
お知らせ

TAM INFORMATION



ホームページに14ヶ国語を追加



当館ホームページの基本情報を中国語、フランス語など14ヶ国語で追加しました。さらに英語のページでもイベント情報などの最新情報をご覧になれるようになりました。海外のお客様のご案内などにぜひお役立て下さい。

14ヶ国語HP: www.toyota.co.jp/Museum/language
英語HP: www.toyota.co.jp/Museum

スプリングイベント
ゴールデンウィークイベントの開催

3月20日～4月4日の土日祝に「スプリングイベント2010」を4月29日～5月5日に「ゴールデンウィークイベント2010」開催しました。オリジナルダンボールクラフトやウッドビーズアクセサリー作りなどたくさんのお子もたに楽しんでいただけるイベントとなりました。

走行披露



今年から春と秋に所蔵車両の走行披露を定期的に行うことになりました。第1回目の今回はT型フォードやトヨタAA型、企画展「スモールカー大集合」とも連動させた可愛らしいバブルカーも走りました。

館内映像設置



館内展示車の横に実際に車両が走っている映像を8ヶ所設置しました。展示だけではわからない音や走行シーンなど普段なかなか見られない映像ですのでぜひご来館の際はご覧ください。

子供向けパンフレット改正



当館の子供向けリーフレットがリニューアルしました。スタンプも4箇所に押せるようになり、館内の案内もさらに見やすくなりました。

ダイハツ ヒューモビリティワールド館
館長ご来館

大阪府にあるダイハツの自動車博物館、ヒューモビリティワールド館の館長 中谷有宏様がご来館されました。同館は企画展「スモールカー大集合」でも車両や資料提供のご協力をいただきました。

愛知自動車整備専門学校
トヨタ名古屋自動車大学校
ご来館

2校の学校が整備室にて実際に車両が走る様子を見学しました。整備スタッフの話には熱心に耳を傾けていました。



福井県立美術館 企画展 報告

福井県立美術館にて「疾走する日本車ー1960年代を主軸とする国産車の軌跡」が2010年2月26日(金)から3月28日(日)まで開催され、当館からはトヨタ2000GTボンドカーなど、4台の車両とカタログ、デザイン画を出品しました。



タムタムくんの 知ってるかい? クルマ豆知識

企画展「スモールカー大集合」にあわせて、この春、当館所蔵のバブルカーの走行披露を行いました。現在は高値で取引されているクラシックカーですが……。

「バブルカー」ってどんなクルマ?

第二次世界大戦後の困窮する経済や工場が壊された中、ヨーロッパでは二輪車や航空機の余剰部品・材料を利用した安価な簡易車両が多数登場しました。イセッタ、メッサーシュミット、ハインケル・カビーネなどが有名で、排気量は200~300cc程度、最低限の機能や装備しかもたず、車体の割にキャノピーが大きく泡のように見えるため「バブルカー」と呼ばれました。戦後の経済復興のため、バブルカーのような超小型車に免許や税制面の特別措置をとった国も多く、庶民の足として活躍しました。



「スモールカー大集合」 学芸員による展示説明

会期中の土日を中心に当館の西川学芸員による展示説明を延べ23回行いました。単なる車両や展示の説明だけでなく、「オートサンダル」の調査など、企画展を担当した本人ならではの苦労話も飛び出し、参加されたお客様は熱心に耳をかたむけていらっしゃいました。当館では企画展への理解を深めていただき、展示をよりお楽しみいただくために、担当学芸員、スタッフによる展示説明や関連イベントなどを随時開催しています。ぜひ、チラシやホームページでチェックいただきご参加ください。



レストラン & ショップ情報 — INFORMATION —

レストラン

博物館豚テキ(ライス・サラダ・ドリンク付)
¥1,350(税込)

コクのあるやわらかな肩ロースをじっくりと網焼きし、オリジナルソースで仕上げたボリュームたっぷりの一品です。ぜひお試しください。



カフェ

各種フロート
¥300(税込)

これからの季節にピッタリ!お好きなドリンクにアイスを浮かべてみてはいかがですか?(メロンソーダ・コーラ・アイスコーヒー・アイスオーレ・オレンジ等)



ショップ

トヨタ博物館オリジナル「TOYOTA 2000GT 柿の種」¥280(税込)

みんな大好き柿の種がトヨタ博物館オリジナルパッケージで新登場。味は全部で5種類。お土産に人気急上昇中です!(だし醤油・カレー・塩サラダ・海苔わさび・さわやか梅・激辛一味とうがらし)



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記 From Editor

最近夏が近づき暑くなってきましたね。

ゴールデンウィークには25年ぶりに7日間連続晴れの記録が出て、私も驚きと共に、暑さと格闘していました。

当館では、5月23日にクラシックカーフェスティバルを行いました。あいにくの雨になってしまいましたが、21回目の今回は、恒例の公道パレードなど、たくさんのお客様にクラシックカーの魅力を知っていただく素敵なイベントとなりました。来年もお楽しみに!(加藤千晴)



ダットサン フェートン11型

(1932／日本)【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.81

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