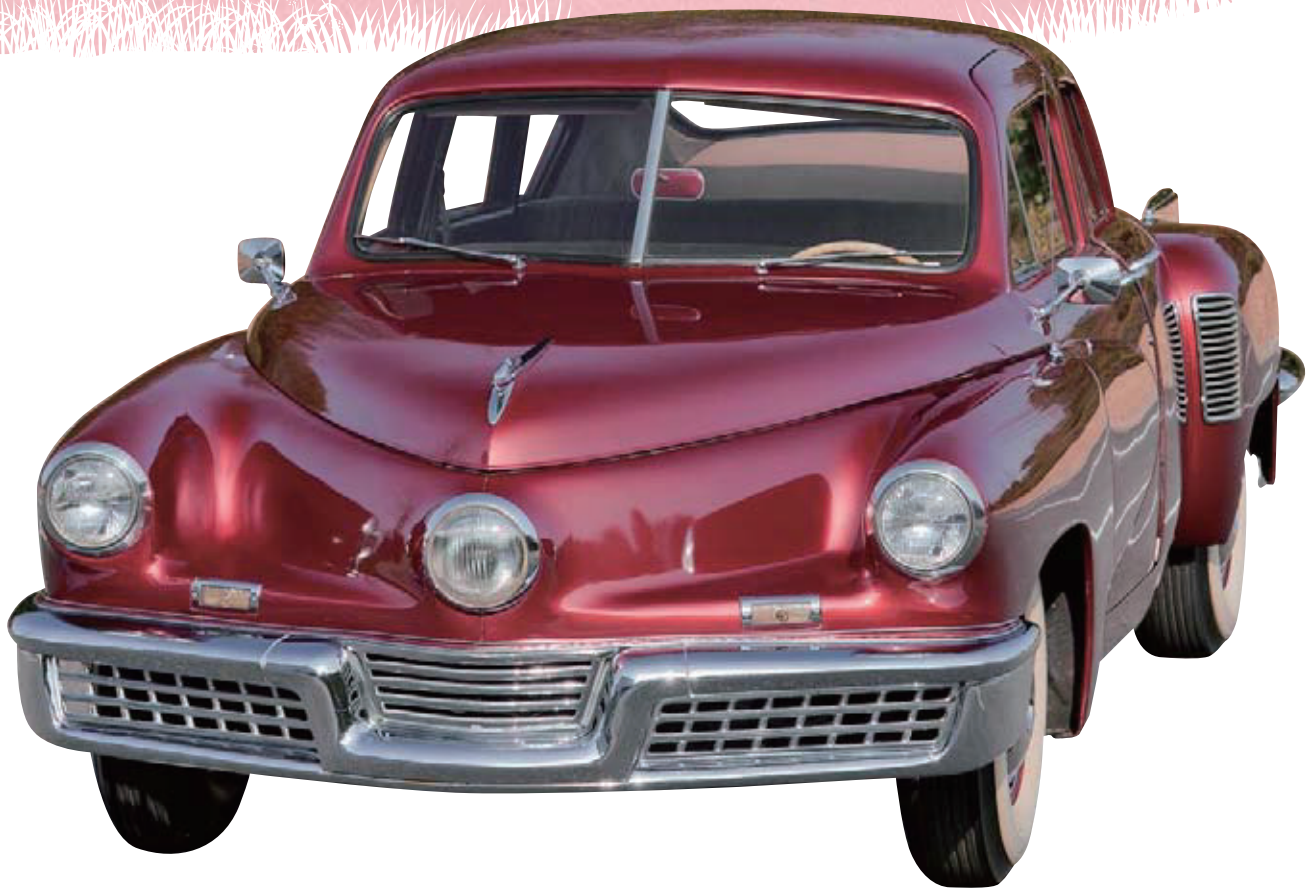


トヨタ博物館だより

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

- 03 特集企画 「甦れ! クルマたち ～博物館のレストア活動～」
- 04. トヨタ博物館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1600GT RT55型
- 09. 新展示車両紹介
- 10. 五十嵐コレクション「タクシーあれこれ」の巻 その3
- 11. カーウォッチング 73 クラシックカーの運転席廻り(14) オースチン ヒーレー スプライト
- 12. FROM TAM ARCHIVES ナッシュ・メトロポリタン
- 13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ 他

NO. **83**
2011.MARCH



01. 特集企画 「**収蔵車&資料でたどる
自動車125年の歴史**」

1886-1888

125年前、
ガソリン自動車が生誕



ベンツ パテント モトールヴァーゲン (1886年)

ガソリン自動車第一号とされているベンツ パテント モトールヴァーゲンを展示しました。デフやギアを持ち、現代のクルマに通ずる基本的な技術が、すでに備わっていたことなどを紹介しています。

1889-1906

自動車の基礎技術、ほぼ出そろふ

パナール ルヴァッソール(1906年)

初期の自動車技術発展をリードしたフランス車、パナール ルヴァッソールを展示し、ドイツで誕生したガソリン自動車が、1889年のパリ万博で展示され、多くの人々の関心を集め、やがてヨーロッパへ広がっていくことを説明しています。

1895年パリ自動車ショーの大型ポスターも合わせて展示しました。



企画展 収蔵車&資料でたどる

自動車125年の歴史

Reviewing 125-year history of automobiles by collection cars & literature

会場: 本館2階特別展示室 <協力> 関東自動車工業株式会社、木村治夫、日本自動車工業会、山下正継 敬称略)

2011
1.25
TUE

2011
4.3
SUN



2011年は、1886年に誕生したガソリン自動車第1号とされている

ベンツ パテント モトールヴァーゲンが誕生して、125年という節目の年になります。

この企画展は、これを記念し、1886年から2011年の現在までを10~15年ごとに10コーナーに分け、その年代の車両や資料などとともに展示しました。



1907-1928

大衆車時代を開いたT型フォード

フォード モデルT (1908年)

「自動車の大衆化を一気に進めた空前の大ベストセラーカー」としてフォード モデルTを展示し、ガソリン自動車が、ヨーロッパからアメリカへ、さらに普及していったことを説明しています。

04

1929-1945

世界大恐慌や
戦争の中で自動車は?

フォルクス ワーゲン タイプ60 (1942年)

この時代は世界経済を震撼させた世界大恐慌によって高級車市場が縮小し、小型大衆車の誕生へと移り変わっていきます。

ドイツのいわゆる「国民車」フォルクス ワーゲンのタイプ60を展示しました。この車は1940年から44年の間に630台つくられたうちの1台です。



1946-1954

戦後復興と新型車ブーム

戦後復興期の日本でも、自動車への社会的な関心が高まりを見せていきます。その事例として、このコーナーでは、東京モーターショーの前身である「全日本自動車ショー」を紹介しました。

05



1970-1979

公害・安全問題の中で 生き残りをかけた自動車

ホンダシビックCVCC (1972年)

この時代は2度にわたるオイルショック、排ガス規制、公害問題など、問題山積の時代でした。それらの問題を世界に先駆けてクリアしたエンジンを搭載したホンダシビックCVCCを展示しました。



1955-1969

モータリゼーションが加速した時代

パブリカ デラックス (1963年)

このコーナーでは、わが国の大衆車時代を切り開いたパブリカデラックスを展示しました。



1990-1999

バブル経済崩壊、自動車の新しい潮流

トヨタ プリウス (1997年)

このコーナーでは、90年代のもっとも象徴的な車両として、トヨタプリウスを取り上げ、その開発経緯を紹介しました。



会場にはクイズもあり、人気の的となっています。



2000-2011

低炭素社会に向けて、 新たなステージへ

i-unit (2004年)

i-REAL (2007年)

Winglet (2008年)

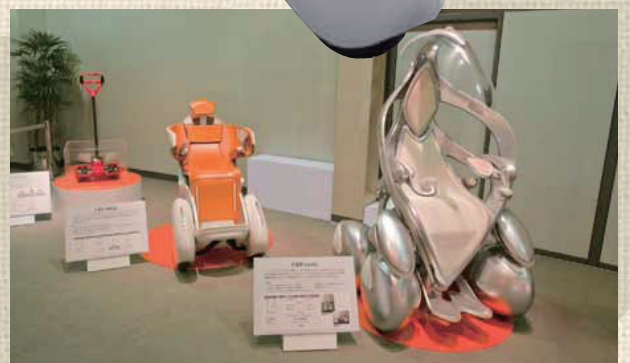
最後のコーナーでは、「新たなモビリティの構築と地球温暖化防止、そして豊かな車社会の実現に向けて」という小テーマのもと、エコカーとパーソナルモビリティの最新の動向をパネルやトヨタ「i-REAL」などの実車で紹介しました。

1980-1989

日本車が世界市場を席捲、 北米での生産開始

シボレー ノバ (1984年)

このコーナーでは米国GM社とトヨタの合併会社NUMMIで、1984年にラインオフしたシボレー ノバの生産第1号車を展示しました。



刈谷市富士松東小学校の先生と当館が共同でつくった「人や地球にやさしいクルマ」というプログラムで5年生のみなさんが描いたこれからのクルマについての研究発表資料を展示しました。



〈学芸スタッフによる展示説明会〉

期間中の毎週日曜日、祝日には展示説明会を行いました。

〈担当者より〉

企画者から 西川 稔
例年の収蔵車展とは、一味違った企画展を一つの思いで今回の展示を企画立案しました。会場を10コーナーに分け、各コーナーを学芸スタッフ10名に担当してもらいました。個性豊かな10名のスタッフをまとめるのは大変でしたが、収蔵車と資料で自動車125年の歴史の一端をご紹介できたことを嬉しく思っています。



レストアは車両の修復のことで、トヨタ博物館では古いクルマを当時の姿に復元し展示しています。その活動は、当時の技術や社会がわかる調査研究の「宝箱」といえます。特に今回はその「宝箱」から「研究成果」「モノづくりのこだわり」「情熱」を紹介しました。

レストアのビフォーアフターを紹介

展示車の11型は日産自動車「ダットサン」となる前の当時僅か150台しか作られなかったその1台です。同じころ作られた12型はまだレストアがされていない車両で、レストアの前と後を比較展示です。ダットサンに詳しい木村治夫さんの紹介パネルでは、レストアにかかる志も記載しました。



トヨタ博物館のレストア車2台

生産台数130台で日本に1台しかない筑波号。戦後、解体業者に売却された直後、奇跡的に現所有者が購入。トヨタ博物館のレストアで甦りました。

代燃車のビューイック木炭乗用車を外観、機構を含めて、極力当時に近い姿に復元し当時の時代考証をしました。また、今回の期間中、東京クラシックカーフェスタで実際に走る姿を見ていただきました。



他社・団体でのレストア、保存活動

愛知機械工業が初めて生産した軽自動車「コニーAA27型」で、社内ボランティアグループのレストア活動を紹介しました。(写真左)

現存する走行可能な車両の中で一番古い「アロー号」の製作者 矢野倅一氏が設計制作した国産V8エンジンです。祖父が製作した車両・エンジン・資料を家族が大切に守り継ぐ情熱を紹介しました。(写真右)



110年ぶりに火が灯る

開館以来走行不能な状態を、車両整備スタッフの研究と熱意で走行可能にしました。企画展初日には、実際にエンジン始動させ走行披露を見ていただきました。まさに110年ぶりにエンジンに火が灯りました。



愛知県陶磁資料館のコラボ展示

今回初ライの愛知県陶磁資料館のコラボ展示です。陶磁器修復の今昔を展示してもらいました。分野が異なりますが、共通する点も多く興味深い展示でした。



関連開催 企画展の関連イベントとして「サイエンス講座」「レストア道場」を開催しました

サイエンス講座

11月20日(土)と12月4日(土)の両日、4講座を開講しました。

- ①「ゴムと樹脂の劣化」
- ②「エンジン油と使い方」
- ③「機械の寿命とトラブル対策」
- ④「塗装と防錆」

延べ聴講人数は152名でした



レストア道場

1月8日(土)～10日(月・祝)の3日間、新館1階で開催しました。新明工業のスタッフによる板金のレストア実演、車両収蔵庫・車両整備室ツアーを実施しました。特に、板金の作業は次第に形を変える鉄板を熱心にご覧いただきました。また、9日(日)はボランティアグループ「おもちゃシューリーズ」による「おもちゃ修理コーナー」も開催。再び動き出したおもちゃを手にして喜ぶ子どもたちを何人も見ました。

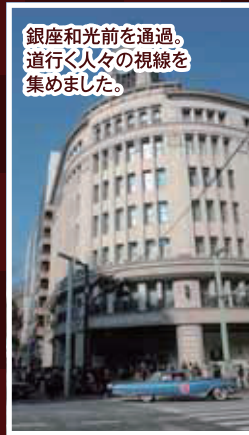


企画担当者からのコメント

博物館を支えているスタッフ、協力者の紹介をしたいと考えていました。2010年の1月に今回展示したパネル ルヴァッソールB2のエンジン始動が可能となりレストア展の開催を決めました。レストアの技術紹介より、人に焦点を当て、志・情熱・モノづくりの精神などを見ていただこうとインタビューなど多く取材しました。そしてこのような方々にトヨタ博物館が支えられているのだと改めて感じさせられました。私にとってもとても印象に残る企画展でした。(杉浦孝彦)

クラシックカーパレード&展示

一般参加者が所有する日米欧の往年の名車が神宮外苑から銀座方面を駆け抜けました。
今年は88台が参加。



オーナーインタビュー

参加者の中から5名の方にインタビュー。
熱く語っていただきました。



トヨタ博物館 クラシックカーフェスタ in 神宮外苑



日時 2010年11月27日(土) 10:00~15:30

会場 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前

東京で4回目の開催となった「トヨタ博物館クラシックカーフェスタ」。今年も秋晴れに恵まれ、いちようがとても綺麗に色づいた神宮外苑で、多くの方々にクラシックカーを楽しむとともに交流を深めていただきました。

企画
展示

蒸気、ガソリンから 究極のエネルギーへ

自動車の動力源の歴史を辿ることをテーマに当館が所蔵する20世紀初頭の蒸気自動車・電気自動車・ガソリン自動車、また第2次世界大戦中に活躍した木炭乗用車を紹介。さらに燃料電池自動車・プラグインハイブリッド車・電気自動車といった次世代自動車も同時に展示し、走行披露も行いました。



スタンレースチームー



100年前の電気自動車と
現代の電気自動車の走行
1902年製のベーカー・エレクトリックとEV試作車



キャデラックモデルサーティ



木炭ガスの発生から走行披露まで
ビューイック



シートベルト体験



カーライフをテーマにした
バーチャル空間を体験

その他交通安全コーナーやトヨタメタポリスコーナーなども
お子様連れを中心に賑わいました

神宮外苑のいちよう祭りにあわせてクラシックカーフェスタを開催するようになって3年。当フェスタが秋の風物詩と言っていただけになったことを少しずつ耳にするたび、担当者としては続けてこられた喜びと皆様に浸透してきたのだということを実感でき、とても嬉しく思います。これもご来場いただいた皆様、オーナーの皆様、ご協力くださった関係先の皆様のおかげです。ありがとうございました。これからももっともっと盛り上げていきたいと思います。また来年、たくさんのクルマファンにお会いできることを楽しみにしています。(スタッフ一同)

コロナの衣を纏った 2000GTの弟分

小清水 潔

トヨタ1600GT RT55型
[1967年 日本]



TOYOTA 1600GT RT55

はじめに

本館3階の南側フロア中程に、レモンイエローに輝く小型車が展示されています。この車の現役時代を知っている年代でも、一見、3代目・コロナ ハードトップ<以降HT> (RT50系) にしか見えないこの車には特別の関心を示さない人も多いですから、若い世代の多くは、この車の存在すら知らないに違いありません。

そこで今回は、稀代の名車と称えられるトヨタ2000GTとほぼ同時期に登場し、コロナではなく「トヨタ2000GTの弟分」として当時の若者の心を熱くした「トヨタ1600GT」を紹介いたします。

まずは時計の針を半世紀ほど戻し、当時の国産車の状況や世相を振り返りながら、この車が誕生した背景から紐解くことにいたします。

黄金の'60年代

日産のサニー、トヨタのカローラが相次いで発売された1966年は日本の「マイカー元年」と呼ばれますが、1960年代は日本の自動車が最も輝いていた時代と言えるでしょう。当時、我が国の自動車開発の技術水準はまだ世界レベルには届いておらず、装備や性能、ボディスタイリングなど、欧米の車には及ばない部分が多くありました。しかし各自動車メーカーが競って発表する新型車は、どれも国際水準を意識した意欲的な車ばかりでした。エンジンやシャシーに新機構を盛り込んでいたり、イタリアのカロッツェリア（自動車のボディデザインや車体製造を行う工房）

の著名デザイナーが描いた華麗なボディを纏って登場したり、その両方であったりと、まさに百花繚乱の様相を呈していました。

ダットサン フェアレディ1500 ('62年、日本初の本格的オープンスポーツ) / ホンダ S500 ('63年、DOHCエンジン搭載のホンダ初の4輪乗用車) / いすゞ ベレット1600GT ('64年、日本車で初めてGTを名乗る) / プリンス スカイライン2000GT ('64年、羊の皮を被った狼の元祖) / 日野 コンテッサ1300 ('64年、ミケロッチがデザイン) / トヨタスポーツ800 ('65年、パブリカベースの小型スポーツ) / ニッサン シルビア ('65年、フェアレディベースの2シータークーペ) / マツダ コスモ・スポーツ ('67年、ロータリーエンジンを搭載したスポーツクーペ) / トヨタ2000GT ('67年、国際水準を凌ぐ本格的なGT) / いすゞ 117クーペ ('68年、ジウジアーロがデザイン)・・・など、個性的で魅力的な車が毎年のように登場していました。

()内の数字は発売時期

メーカーの威信を懸けたレース活動

'60年代は、日本で自動車レースが最も盛り上った時代でもありました。1962年に鈴鹿サーキットが完成すると、そこを舞台に翌年5月「第1回・日本グランプリレース」が開かれました。これは日本で初めての本格的な自動車レースであり、日本車は欧州から招いた名だたるスポーツカーやGTカーとの大きな性能差に気付かされました。それでもサーキットに詰め掛けた大観衆はレースの魅力の虜になり、モータースポーツ熱が一気に過熱しました。1965年に船橋サーキット、その翌年に富士スピードウェ

イがオープンすると更に拍車がかかり、日本グランプリを頂点とする様々なレースでの勝利が各モデルの商品価値を高め、販促に欠かせない要素となりました。

そのため、自社製品のイメージアップを狙いメーカー自らが積極的にレースに参戦したのも'60年代の大きな特徴でした。ついには市販車とは全く異なる大排気量のレース専用車両の開発にまでエスカレートしましたが、そこで得られた技術の多くが市販車の開発にも活かされました。この流れは、排気ガスが公害問題として顕在化し、その対応に迫られることになる'70年代初頭まで続きました。

コロナのようでコロナではない車の正体

トヨタは、1965年の東京モーターショーで発表したトヨタ2000GTの発売を控えていましたが、それまでの日本車とはかけ離れた高性能と豪華装備、ハンドメイドに近い生産形態から極めて高価な車になることは避けられず、誰にでも買える車ではありませんでした。(車両価格238万円は、現在では1,000万円~1,500万円に相当) そこで、もっと多くのユーザーがモータースポーツを楽しむことができ、同時に高性能を市場にアピールする車として、当時ベストセラーカーであったコロナのボディを使い、そこに強力なエンジンを搭載して誕生したのがトヨタ1600GT (RT55) なのです。

実は、高性能なスポーツカーやツーリングカーを開発する手段として、既存モデルのボディや足回りを流用し、そこに強力なエ

エンジンを組み合わせる試みはこの頃世界中で盛んに行われていました。コルティナ・ロータス('63年、英、フォード・コルティナのボディ+ロータスのエンジン)／ACコブラ('63年、英・米、ACエースのボディ+フォードのエンジン)／スカイライン2000GT(64年、日、スカイラインのボディ+グロリアのエンジン)などが生産され、レースでも活躍していました。

こうして完成したトヨタ1600GTは、トヨタ2000GT発売の3ヵ月後、1967年8月に市販されました。

エンジンはコロナ1600S用、4気筒・OHVの4R型エンジンをDOHC化した9R型で、同じ1.6リッターながら最高出力と最大トルクは、4R型の90PS／5,800min⁻¹・12.8kgm／4,200min⁻¹から110PS／6,200min⁻¹・14.0kgm／5,000min⁻¹に向上し、このクラスでは当時最強を誇りました。出力向上に対応するためボディや足回りを強化し、サーボ付きディスク・ブレーキ(フロント)とリミテッドスリップ・デフが標準装備され、トランスミッションは4速MTに加え5速MTも選べました。この結果、車両重量が増加したのにも拘らず、最高速度は1600Sの160km/hから175km/hに向上しました。

外観は、フロントグリルのデザインやフェンダーミラー、ワイパーの形状などが異なるほかはコロナ・HTでしたが、左右フェンダーに設けられたエアアウトレット(エンジンルームの熱気抜き)と大きくなったホイールアーチ(レース用タイヤの装着を容易にするため)がこの車の真の姿を示していました。フロントグリルとリヤクォーターピラーに専用のエンブレムが付けられ、リヤのライセンスプレート横のパネルにトランスミッションの種類を「GT4」(4速)「GT5」(5速)のバッジで示していました。



エアアウトレット
エンジンルームの熱気抜きのために左右のフェンダーに設けられた



バックパネルのバッジ
GT5は5段トランスミッション搭載車の証

「GT5」が100万円、「GT4」が96万円の販売価格(いずれも東京)は、トヨタ2000GTの40%の値段であり、ライバル車と比べても性能面を考えれば割安感のあるものでした。

トヨタ2000GTとの共通点

当時の自動車雑誌には“トヨタ2000GTの弟分”と紹介されることが多かったのですが、それはイメージ作りの為の販売戦略ではなく、実は両車にはいくつかの共通点が存在しました。

①既存エンジンをベースに開発した高性能エンジン

前述の通り、9R型エンジンは、コロナ1600S用の4R型エンジンをDOHC化したものですが、これはクラウン用のM型エンジン(6気筒・OHV)をDOHC化してトヨタ2000GT用の3M型エンジンを開発したのと同じ手法です。どちらも協力関係にあったヤマハが開発を担当しました。



エンジンルーム/カムカバーのデザインが同一のため、正に兄弟車といえる眺め(左1600GT、右2000GT)

②シート、トランスミッションなどに同一部品を使用

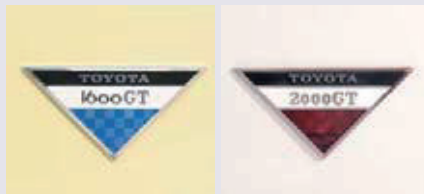
前席のシート、5速用のトランスミッション、フェンダーミラーはトヨタ2000GTと全く同じ部品を使用しています。



室内/バケットタイプの前席のシートはトヨタ2000GTと同じものを使用

③エンブレムのデザイン

リヤクォーターピラーに付けられた逆三角形のエンブレムは、形・デザインともトヨタ2000GT(こちらはフェンダーに付けられた)と共通で、チェッカー模様部分の色のみ、青(1600GT)と赤(2000GT)で異なりました。



エンブレム/大きさ、デザインとも同一で、チェッカー模様の色のみが異なる

〈2車の概要比較〉

	トヨタ1600GT (GT5)	トヨタ2000GT (前期型)
全長×全幅×全高 (mm)	4,125×1,565×1,375	4,175×1,600×1,160
車両重量 (kg)	1,035	1,120
エンジン型式	水冷直列4気筒・DOHC	水冷直列6気筒・DOHC
排気量 (cm ³)	1,587	1,988
最高出力 (ps/min ⁻¹)	110/6,200	150/6,600
最大トルク (kg·m/min ⁻¹)	14.0/5,000	18.0/5,000
最高速度 (km/h)	175	220
発売時期	1967年8月	1967年5月
生産期間	1年2ヶ月	3年5ヶ月
生産台数 (台)	約2,200 <GT4・5計>	337 <前・後期計>
車両価格 (万円)	100	238

ツーリングカーレースを席捲

トヨタ2000GTがそうであったように、この車も発売前からレースに参戦して高性能を証明しています。1966年3月、発売前のプロトタイプが「トヨタ・RTX」の名でサーキットに登場して優勝(1位、2位)したのを皮切りに、その後、約3年間ツーリングカーレースに参戦しました。その間、ベレットやブルーバードなど同クラスのライバルのみならず、排気量・出力で勝るスカイライン2000GTにも勝利して、文字通り国内レースを席捲しました。

セリカに引き継がれた開発の精神

車名をコロナとせず単にトヨタ1600GTとしたのは、ゆくゆくは専用ボディを与えられるからでは?とも噂された同車でしたが、残念ながらコロナ・マークIIの発売に伴い、僅か1年余りで生産を終了しました。マークIIにもDOHCエンジンを搭載した高性能モデル(GSS)が存在しましたが、こちらはややラグジュアリー志向が強いものでした。むしろ、2年後の1970年に登場して人気を博し、サーキットでも活躍したセリカ1600GTや、その後のカローラ・レビン／スプリンター・トレノにトヨタ1600GT開発の精神が受け継がれているように思います。

【参考文献】

- ・日本の名車60台 大内明彦著 (株)学習研究社
- ・1960年代のクルマたち モーターマガジン社
- ・ノスタルジックヒーロー別冊/国産名車アルバム50 (株)芸文社
- ・ノスタルジックヒーロー別冊/日本GT伝説 (株)芸文社
- ・日本の名車・絶版スポーツカー 成美堂出版(株)
- ・ワールド・カー・ガイドトヨタI (株)ネコ・パブリッシング
- ・CARグラフィック 1967年10月号、11月号 (株)ニエ社

トヨタ1600GT RT55型

1967 / 日本

○全長×全幅×全高：4125×1565×1375mm

○軸距離：2420mm ○エンジン：水冷直列4気筒DOHC 1587cm³ ○110hp/{80kW}/6200min⁻¹

TOYOTA 1600GT RT55



新展示車両、登場。

本館2F、3Fの常設展示の一部車両を入れ替えました。

キャデラックシリーズ60スペシャル (1948アメリカ)

タッカー'48 (1948アメリカ)

ポルシェ356クーペ (1951ドイツ)

フォードサンダーバード (1955アメリカ)

トヨペットクラウンRSD型 (1956日本)

オースチンヒーレスプライト (1958イギリス)

キャデラックエルドラドビアリッツ (1959アメリカ)

ジャガーEタイプ (1965イギリス)

スバル1000 (1967日本)

ニッサンフェアレディZ432型 (1970日本)

ホンダシビックCVCC (1975日本)

トヨペットコロナRT102型 (1976日本)

トヨタソアラE-MZ11型 (1981日本)

トヨタMR2 AW11型 (1984日本)

トヨタカリーナED ST160型 (1985日本)

ユーノスロードスター (1989日本)

トヨタセルシオUCF11型 (1991日本)

トヨタRAV4 (1994日本)

トヨタFCHV (2002日本)

トヨタプラグインHV (2007日本)



キャデラック エルドラド ビアリッツ
(1959)



メルセデスベンツ 300SL クーペ
(1955)



フォード サンダーバード
(1955)



ニッサン フェアレディ Z432型
(1970)



ユーノス ロードスター
(1989)

1989年、開館以来不変の常設展示車両を21年ぶりに一部入れ替え、配置換えを行いました。展示コンセプト(世界の自動車史を実用車を中心に体系的に展示)を維持しながら、できるだけ年代順に並べ替えました。また開館以来の時代進化に合わせ2F欧米車コーナーでは戦後の代表的な車を、そして3F日本車コーナーでは、1990年代までの車両を追加いたしました。

合わせてパーティションをこれまでより、低くすることにより、写真撮影や室内をご覧いただき易くいたしました。(パーティションの中に入ったり、車を触ったりしないでください。)



館員総出での展示車両入れ替え風景



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

C O L L E C T I O N

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4回 「タクシーあれこれ」の巻 その3(東京駅前の定点観測) 山村良夫

決

まった場所で継続的に観察や測定を行うことを定点観測と言います。今回は、五十嵐氏の1950年代の東京駅南口のタクシー乗り場での定点観測を紹介します。

観測期間は1950年代初期から1960年代初期までの約10年間。この時期は日本の戦後、自動車産業がやっと立ち上がった状態から、軽自動車や大衆車の登場によって「マイカー時代」の幕開けになった期間です。当時、国産乗用車はまずタクシーとして街中に登場しました。



写真1 (1950年代初期)

1952年に撮影。タクシー乗り場には、先頭からダッジ1936年型、トヨペットSB型(1951年)、ニッサン70型乗用車(1937年)、オオタPA-1型(1948年)です。当時、タクシーは新型の国産乗用車が次第に増えてきましたが、戦前の米国車を中心とする高齢車も依然使われていました。後方は建設中の新丸ビルです。



写真2 (1950年代半ば)

撮影は1955年。ダットサン110型です。このダットサンは4人乗りの小型タクシーとして、全国的に人気がありました。これだけ同一モデルが並ぶのは、このモデルがタクシーとして、しっかり定着していること示します。画面左のトヨペットスーパーRHK型(1953～54年)もタクシーでしょう。路上には戦後の米国車のプリムスやフォードも見えます。信号も横断歩道も見当たらず、歩行者が堂々と歩いています。



写真3 (1960年代初期)、写真4 (1963年)

左の写真はタクシーはトヨペット クラウンRS20型(1959～60年)です。この頃からタクシーの屋根上にタクシー用標灯が付くようになりました。タクシー乗り場の向こうには歩行者用の信号機もついたようです。

右の写真は1963年夏頃の撮影で、2台共ニッサン セドリック30型。先頭は横4灯式で1962年秋の発売です。後方にクラウンRS40型が走っていますが、これはタクシーではなさそうです。

クラシックカーの運転席廻り ⑭

オースチン ヒーレー スプライト

Austin Healey Sprite

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、イギリスの自動車メーカーBMC(ブリティッシュ モーター コーポレーション)のオースチン ブランドが販売した、オースチン ヒーレー スプライト(1958年)です。

ボンネットに大きく飛び出たヘッドランプをもつ、愛嬌のある顔つきから日本では”カニ目” イギリス本国では”フロッグ アイ”(カエルの目)アメリカでは”バグ アイ”の愛称で呼ばれていました。

ヒーレー スプライトは、1952年に登場した’オースチン ヒーレー’の弟分として登場したモノコックボデーの小型軽

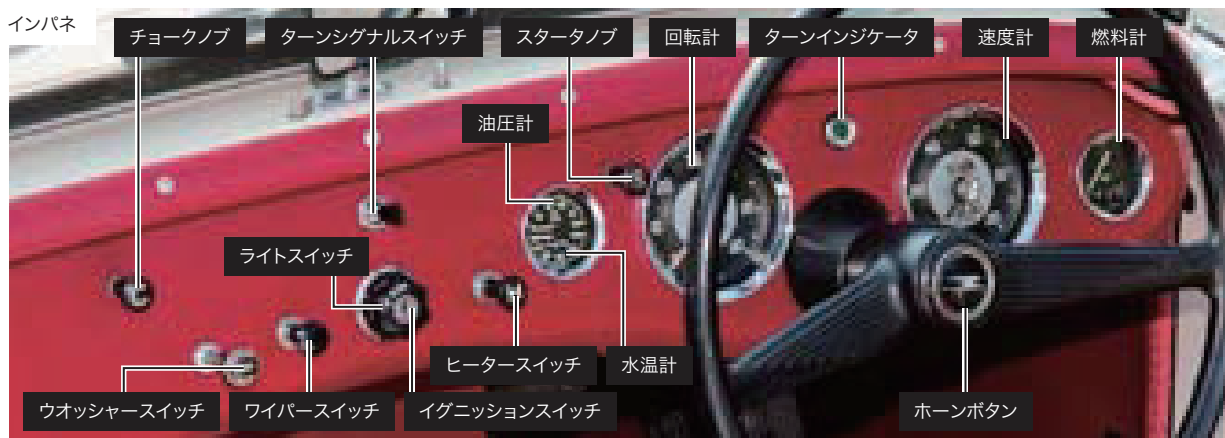
量スポーツカーで、価格を低く抑えるために、BMCの廉価モデルのオースチンA35やモーリス マイナーの部品が流用されました。

スポーツカーの製作に長い歴史を持つイギリス車ならではの本格的な作りはいまでもその魅力を感じさせます。

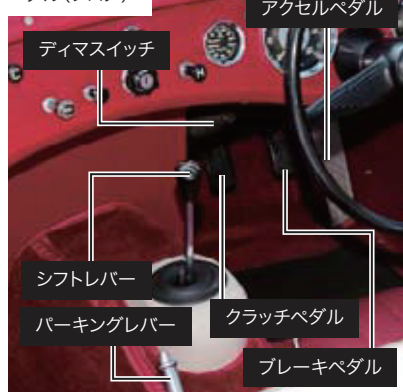
SPEC

- ◎ エンジン型式：水冷直列4気筒OHV
- ◎ 総排気量：948cc
- ◎ 出力：43 / 32 / 5200(馬力/kw/rpm)
- ◎ 変速機：前進4速M/T フロア FR 駆動方式
- ◎ サスペンション：前輪独立(ウィッシュボーン)、後輪固定(1/4リフ)
- ◎ ブレーキ：油圧式前後ドラム
- ◎ 12ボルト(+アース)

インパネ



ペダル(フロア)



エンジンルーム(フード開)



エンジンルーム(右)



エンジンルーム(左)



NASH Metro politan

ナッシュ・メトロポリタン

清水 道明

今回カタログで紹介するのは、「アメリカ車初のサブコンパクトカー」、ナッシュ・メトロポリタンです。

ナッシュ

自動車メーカーとしてのナッシュとブランド名としてのナッシュの変遷は多少錯綜しています。

自動車メーカーのナッシュ・モーターズは1916年に創立され、1938年まで存在しました。1937年に家電メーカーのケルビネーター社と合併後、1954年にはハドソン・モーター・カンパニーを友好的に吸収、アメリカン・モーターズ・コーポレーション（AMC）となりました。所謂ビッグ3に次ぐ第4勢力でした。

自動車ブランドとしてのナッシュは1937年以降も存続していましたが、1957年に消滅しました。

メトロポリタン

ナッシュ・メトロポリタンは、1950年に公開されたコンセプトモデルNXI（Nash Experimental International）をベースに開発され、北米（アメリカ・カナダ）で1954年3月から販売されました。特に女性に人気があった様です。愛好家には“Me t”と呼ばれ、親しまれています。

どんどんクルマが大型化、乗用車の全長が6mにまでも迫り、巨大なテールフィンを競い合っていた「大恐竜時代」、1950年代のアメリカにあっては極めて異色のユニークな小型車です。企画はナッシュでしたが、オースチンのコンポーネンツを用い、イギリスのバーミンガムで生産されました。

縦置きフロントエンジン、リアドライブのFR車です。ボデーは、ハードトップとコンバーチブルの2種類が用意されました。

外形寸法は右記の通りで、まさにコンパクトサイズです。

全長は現在のヴィッツより10cm近く短く、全幅は1964年当時の3代目コロナと同程度でしかありません。

エンジンは、発売当初1200ccでしたが、生産ベースで1955年11月のマイナー・チェンジ時に1500ccに拡大されました。

・全長:3797mm

・全幅:1562mm

・全高:1384mm

・ホイールベース:2159mm

一時はナッシュの他にハドソンブランドでも販売されていた時期もありましたが、1957年のナッシュブランド消滅後は、メトロポリタン自体がブランドとなりました。

メトロポリタンにはいまだに多数のファンがいていくつものオーナーズクラブが存在します。そのデザイナーとして故人ウィリアム・フラジョーリ（William J. Flajole）という名が知られており、現在でも毎年1回、“Me t”の隊列を組んでフラジョーリ氏の元自宅を詣でるパレードを行うクラブがあるそうです。

1961年4月に生産が終了、1962年の3月までに約95000台が販売されました。商業的にはあまり成功したとは言えなかった様ですが、ポール・ニューマン、エルビス・プレスリーらの有名人がオーナーとして名をとどめています。



“IMPORTED” “Luxury in Miniature”の文字が読み取れる。
最終モデルの1962年のカタログ



1500 HARDTOP COUPE。
マイナーチェンジで標準化された2トーンのボディーカラーが印象的



1500 CONVERTIBLE。“WORLD'S SMARTEST SMALLER CAR！”と謳われている



上1/4ほどをカバーするフエンダーによって前輪の切れ角が制限され、小さな車体の割には小回りが利かず、最小回転半径は5.3mあった



生産国イギリス国内向け1961年式オースチンブランドモデル。
右ハンドルであることに注目

- 【主な参考文献等】 CAR and DRIVER 2010/9 ダイヤモンド社
CAR MAGAZINE 通巻97 1987/8 ネコ・パブリッシング
名車の残像1 二玄社 2007
METROPOLITAN 1954-1962 BROOKLANDS BOOKS 1984
The Metropolitan Story The Olde Milford Press 2002
Wikipedia（英語版）

寄贈情報

CONTRIBUTION



寄贈車情報



スバル360 (1965・日本)
新美 春之 様



ユニー360ライトバン (1969・日本)
長田 重二 様

TAMからの
お知らせ

TAM INFORMATION



春の走行披露

「走行披露」につきましては、東北地方太平洋沖地震によるガソリン供給不足等の状況を鑑み、中止とさせていただきます。
当日は車両展示を行います。

【4月2日(土)、9日(土):デロリアン、トヨタセラ、
4月16日(土)、23日(土):ベンツ300SL、トヨタセラ】

誠に申し訳ございませんが、時節柄、ご理解いただきますようお願い申し上げます。



秋の走行
披露の様子

今回走るベンツ300SL

今回はベンツ300SLやデロリアンなど、変わったドアを持つ車両の走行披露を行います。

「新札幌ドライブ王国」で
工作教室を開催

1月19日(土)、20日(日)に開催された「新札幌ドライブ王国」にて、トヨタ博物館からの出前イベントとして「クルマの工作教室」を実施しました。

クルマの動く仕組みを教わりながら実際に模型を作ったりと、参加者は楽しく学んでいました。また、当館所蔵のカタログや走行映像も展示し、大変盛り上ったイベントになりました。

お正月イベント開催



1月8日(土)～9日(日)に2011年最初のイベント「お正月イベント」を開催しました。開催中だった企画展「甦れ!クルマたち」にちなみ、レストアの実演や、工作教室、おもちゃの修理をしてもらう「おもちゃシューリーズ」を行いました。

トヨタ自動車の社員ボランティアにより行われた「おもちゃシューリーズ」では、直ったおもちゃでさっそく遊ぶ子供たちもいて、とてもよこんでいただきました。

岡山、京都に当館のポスターや
模型を貸し出し

当館の資料や模型を、岡山県立美術館、京都造形芸術大学に貸し出しました。



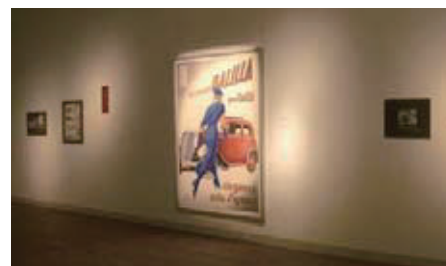
岡山県立美術館
「近代岡山の先人たち」



当館の西川学芸員が展示貸し出しをした模型の解説や講演会を行い、大好評でした。



京都造形芸術大学
「走る女性」
貴重なポスターを
貸し出しました。





「車両開発講演会」オーナーズクラブも集合して大盛況!

2月12日「白洲次郎とソアラ」 2月19日「スープラ開発裏話」



2月にトヨタの元車両開発責任者を招いて、講演会を開催しました。

12日はソアラ発売30周年を記念し、初代ソアラ開発責任者、岡田稔弘氏が登場。「時速200キロでアウトバーンを巡航できる走行性能」をめざすとともに、機能や技術、デザイン面など「従来のトヨタ車にない魅力」を生み出すための苦労話を語りました。

また初代ソアラを所有した故・白洲次郎氏から改良策をアドバイスされたエピソードも披露し、約220人のお客様は熱心に聞き入っていました。

初代から3代目を中心にソアラ約60台もズラリと集結しました。



19日には、スープラ国内発売25周年を記念して4代目スープラ開発責任者の都築功氏が講演。「時速300キロで手放し運転できる安定性と意のままの旋回性をめざす」という主査構想に基づき、さまざまな技術を盛り込んだスポーツカーとするための奮闘の日々を語りました。「開発裏話」のタイトルどおり、大型スポイラーの許認可が難航したことや、テストドライバーとともにたちあげた「操る楽しさ」を図る評価制度など、開発当事者ならではのエピソードに、約270人のお客様はおおいに楽しみ、質疑応答なども盛り上がりしました。

70型80型のスープラも約80台が集結、オーナーさん同士の交流も深めていってました。

レストラン & ショップ情報 - INFORMATION -

ミュージアム レストラン

抹茶ムースケーキ 単品¥400(税込)
ドリンクセット¥700(税込)

大納言あずきをアクセントにした抹茶のさわやかなムースケーキです。ラズベリーソースとの意外な組み合わせもgood♪です。他にも「桜とあずきのシフォンケーキ」と「苺のタルト」もご用意しています。



ミュージアム カフェ

カステラ・パウンドケーキ・手作りクッキー ¥100(税込)

地元の卵を使用して作った美味しいお菓子です。コーヒー、紅茶と一緒にいかがですか?



ミュージアム ショップ

レクサスLFAインゴットミニカー ¥5,250(税込)

500個限定販売!トヨタ博物館のオリジナルパッケージで販売します。大切な方やお世話になった方への贈り物にもおすすめです。

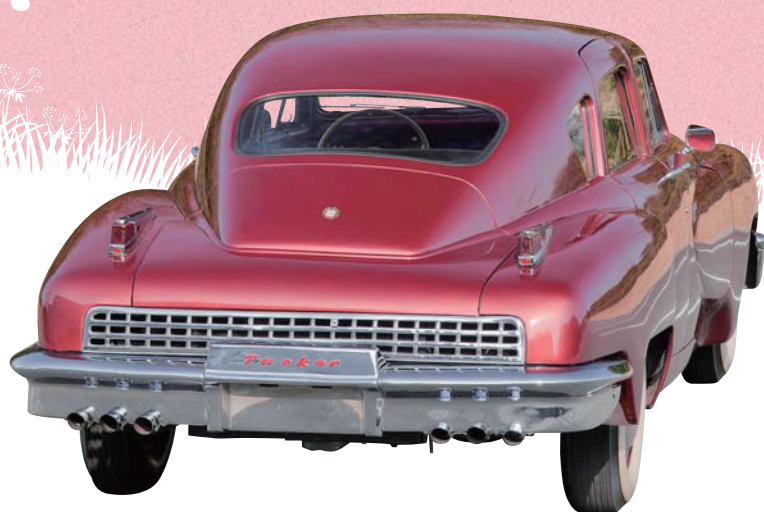


みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記

From Editor

トヨタ博物館では、お正月に左ページでも紹介しました「お正月イベント」を開催しました。2011年最初のイベントでもあったため、多くの子供たちやお客様に楽しんでいただきました。春休みに行われるスプリングイベントではソーボックスダービーが初登場します。ご期待下さい。(菅野 千晴)



タッカー'48

(1948／アメリカ)【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.83

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