

# トヨタ博物館だより

## TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

03. トヨタAA型乗用車誕生75周年

05. 展示車紹介 ベントレー 4 1/2リットル

09. 企画展予告 「大正100年記念 大正 <sup>くるま</sup>自動車ものがたり」

10. 五十嵐コレクション 「自動車ショー」の巻

11. カーウォッチング 75 クラシックカーの運転席廻り(16) いすゞ ベレット 1600GT

12. FROM TAM ARCHIVES ポルシェ 928 GTS

13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ 他

NO. **85**  
2011.OCTOBER



01. 特集企画

# 「はたらく自動車」



夏の企画展

じどうしゃ

# はたらく自動車

2011年7月16日(土) — 9月25日(日)

会場：本館2階特別展示室

今年で5回目となるこの企画展では、6台のはたらく自動車を展示し、はたらく自動車は、どんな役割をもち、どのような活やくをしているのか、はたらく人は、どんな仕事をして、どんな思いではたらくしているのかを紹介しました。会場内では、ワークブックを使いながら、パネルを見、質問に答えたり、スタンプラリーをしたり、簡易制服を着たりし、体験しながら理解を深める子どもたちの姿が多く見られました。



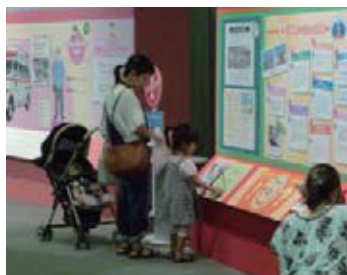
## パトカーコーナー



幼児用パネル



## 消防車コーナー



簡易制服

スタンプラリー▶





## 救急車コーナー



## ロードサービスカーコーナー



▲JAF災害対策指揮車



## ハイウェイ・パトロールカーコーナー



## フォークリフトコーナー



## 企画担当者より



▲調査隊ノート

この夏の恒例企画展は、多くの団体・企業の方々の協力があつて実現することができました。お忙しい中、取材やインタビューなどに快く対応してくださった皆さんに心からお礼を申し上げます。今年は車両実演は実施しませんでした、子どもたちに楽しんでもらえるよう、ワークブック、展示方法に知恵を絞りました。この展示を見て、みなさんが、はたらく自動車、はたらく人への興味を深めて、身近な車やはたらく人への理解につなげていただければ、うれしく思います。



藤井 麻希



小室 理恵





# トヨタAA型乗用車誕生75周年

## トヨタAA型乗用車

今から75年前の1936年トヨタAA型乗用車は世界的に見ても時代をリードしているクルマの1台でした。それはAA型が手本としたクライスラー社のエアフロー\*1がセダンのデザインを刷新したクルマだったからです。エアフローが採用した、乗り心地(後席)と走行性能を画期的に向上させるシャシーの基本設計はその後のFR\*2セダンの標準となりました。

その内容は、それまで後車軸真上にあった後席をそこより前に位置させるために、エンジン搭載位置を前車軸上まで前進させたこと。これに伴い、ボディのシルエットが変わり、それまで奥まった位置にあったフロントグリルが前に出て、垂直だったボディ後部はなだらかなスロープになりました。

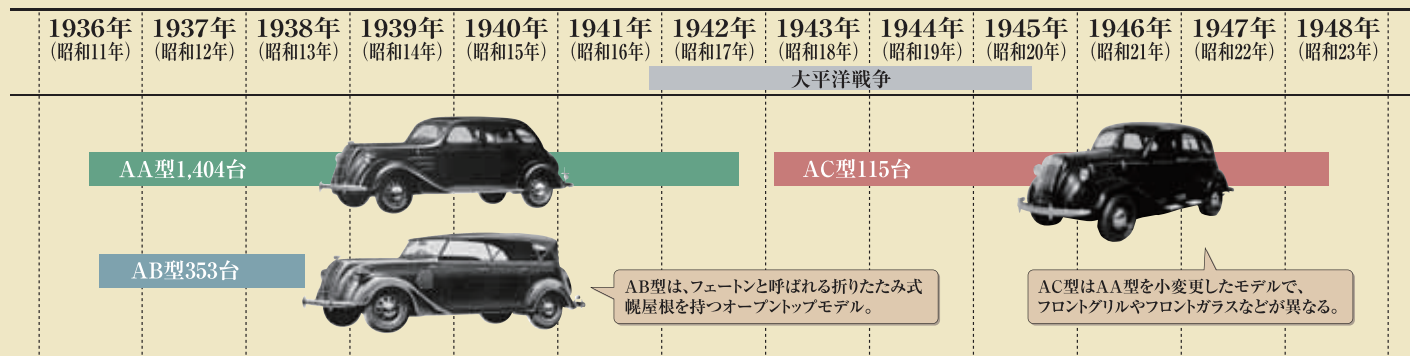
豊田喜一郎がAA型の開発を始めたとき、日本はフォードとシボレーに席捲されていました。喜一郎は、AA型の外観をフォードやシボレーのように毎年変更することはできないため、時代を

先取りしたデザインを採用したいと思っていました。そこへ登場したエアフローがまさにそういったクルマだったのです。さっそく1台購入し研究したところ、スタイルだけでなくシャシーレイアウトを含めボディ構造の面でも進歩的で合理的な設計を採用していることがわかり、AA型の設計に採り入れることにしました。

AA型は3,350円で発売されました。これはフォードの3,700円、シボレーの3,810円に対抗して政策的につけられたものでした。AA型のカタログを見ると一番の特徴は「燃費」。当時の雑誌によると、実燃費10.0~12.7km/lで、ユーザーに好評だったそうです。2、3番目の特徴はそれぞれ「快適な乗り心地」「堅牢なボディ」で、これらはともにエアフローを手本にして得られたものでした。

\*1…本館2階に展示 \*2…フロントエンジン・リアドライブ(エンジンを前に置き、後輪を駆動)

## 生産期間と台数



## 現存AA型見つかる! 2008年5月、ロシアのモスクワ郊外にて



オリジナルでないもの:フロントグリルとその周囲のパネル、ヘッドランプ、バンパー、ワイパーの取り付け位置と数、スモールランプの後付けなど



オリジナルでないもの:ビルトイントランク(AC型に付いた例はあったが、形状が異なる)、ボディに直付けされたテールランプ(オリジナルは独立タイプ)、トランク下部のボディパネル、リアバンパーが欠品



フロントフェンダー、ランニングボードは作り変えられており、ホイールとホイールキャップはノンオリジナル。



左フロントドアトリム無し、左リアドアガラス破損。

## The 75th Anniversary of Toyoda Model AA [山田耕二]

## 生産～発売～活躍～最後の奉公



AA型乗用車の生産ライン



AA型乗用車見学会(第1回販売店協議会)



「スピード」1936(昭和11)年10月号に掲載された広告



上野公園にて



皇族に購入されたAB型



懸賞の商品にされたAA型

1939(昭和14)年 衣ヶ原飛行場でのスナップ  
(衣ヶ原飛行場は現在のトヨタ自動車元町工場の場所にあった)

## 戦後 大学の自動車部で最後の奉公



青山学院大学



法政大学

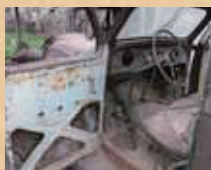
「モーターファン誌」1955年12月号に掲載された『大学オートショー』より

## 現存AA型のその後

ローマンミュージアムで公開

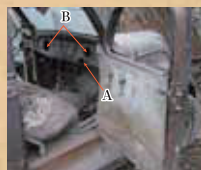


2010年7月、オランダのデンハーグ市郊外に開館したローマンミュージアム。約250台を展示。AA型は最小限の照明で展示されている。右上はローマンコレクションオーナーのエバート・V.N.ローマン氏。

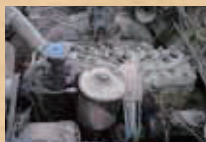


◀左ハンドルに改造。シフトレバー形状が違う。メーター類は変更されている。

Aがオリジナルのステアリングシャフト貫通部。Bは後から開けた穴で目的不明。メーター類は変更されている。



エンジンはA型でも、その改良版のB型でもなく、旧式のSV6気筒エンジンが載せられている。車を使い続けるために、何らかの理由で修理できなくなった元のエンジンに代えて身近にあったエンジンを載せたものと思われる。



現存するAA型は現時点ではここに紹介した1台だけ、当館に展示されているのは復元車です。法政大学自動車部のAB型は1974年にトヨタ自動車に寄贈され、現在トヨタ博物館で所蔵しています。もう1台現存する個人蔵のAB型が日本自動車博物館(石川県小松市)に展示されています。



# イギリスの 誇り高きブランド

山田 耕二

ベントレー 4 1/2 リットル  
[1930年 イギリス]



## BENTLEY 4 1/2 LITRE

### はじめに

“クラシックカー”の定義や分類は国や団体により様々です。イギリスの場合、1940年以前のクルマが生産時期によって4つに分けられており、1919～1930年生産車は“ヴィンテージカー”とされています。それは、スポーツカーの質が変化した1931年以降生産車と区別するために設けられたカテゴリーです。今回紹介するベントレー4 1/2リットルはヴィンテージカーを代表する1台です。

### ベントレー誕生

小さい頃から蒸気機関車に憧れていたウォルター・オーエン・ベントレー（以下W.O.）は、学校を卒業すると鉄道会社に

就職します。しかし、じきにオートバイと自動車に興味を持ち始め、オートバイレースに熱中するようになり、スピードに魅せられていきます。1912年、兄のH.M. ベントレーとともに、倒産寸前だったフランス車DFP（ドリオ・フランドラン・パラン）の輸入代理店を買収しました。販売を成功させるにはレースが最も効果的という考えから、W.O.はDFP車のエンジンに画期的改良を施して（アルミ合金製ピストンの実用化）レースで活躍しました。

W.O.は自身の名を冠するクルマをつくるという夢の実現に向けて、第一次世界大戦中飛行機エンジン開発でパートナーだったF.T.バーゲスとともにその構想に着手します。W.O.が目指したのは、ヨー

ロッパ大陸を高速で走行できるクルマでした。ベントレーがブガッティやアルファロメオのようにスリムで軽快なスタイルでないのはそのためです。

第一次世界大戦終了後、W.O.は1919年1月に「ベントレー・モーターズ」を創立。同年秋には4気筒SOHC4バルブ3リットルエンジンを完成させ、それを搭載したベントレー1号車をオリンピア（ロンドン）モーターショーに展示しました。それは注目を集め、少なからぬオーダーもありましたが、W.O.は納得のいくものができるまでは販売しないという方針で、以後2年間レース参戦を主とするテストと改良を続け、それにより知名度も上げていきました。そして1921年になってやっと発売されました。

### ベントレー4 1/2リットル

ベントレー3リットルはそのオーナーとなった紳士たちが数々のレースで活躍したことにより人気が高まっています。そして、1923年の第1回ルマン24時間レースにベントレー3リットルで参戦したジョン・ダフは堂々4位に入賞しました。ダフは翌年の同レースで見事優勝を果たします。この快挙によりベントレーの人気はさらに高まりました。その後、1927年から1930年まで4年連続優勝という快挙を成し遂げ、このルマン5勝がベントレーの名声を不動のものにしました。当時ベントレーを駆っ



質実剛健なダッシュボード。ペダル配置は左からクラッチ、ブレーキ、アクセル。ギアボックスは前進4速。ダッシュボード中央の大きなメーターはタコメーター。

てレースで活躍した男たちは尊敬の念を持って“ベントレーボーイズ”と呼ばれました。

3リットルモデルが好評を博している最中、W.O.はさらに高性能で高級なモデルの必要性を感じて6気筒4.5リットルモデルの開発にとりかかります。そのプロトタイプ（ファンタムⅠ）に遭遇し、4.5リットルの排気量では不足とわかり、6.5リットルに拡大することにします。

スポーツモデルの方も性能を上げるため、3リットルに代わるモデルとして4.5リッター（4 1/2リットル）を開発しました。これは6気筒6.5リットルを4気筒にしたもので、その性能は標準モデルが110馬力で最高速145km以上、ルマン仕様は160kmに達しました。ホイールベースは3300mmまたは2980mmが選ばれました。4 1/2リットルモデルの標準車体は、車体架装メーカーのヴァンデンプラ社による4人乗りのオープンツアラー（2列シートのかつタイプ）でした。4 1/2リットルモデルは1927年から1931年まで665台が生産され、ルマン24時間レースでは、1928年に優勝、1930年に2〜4位入賞という戦績を残しました。1928年の優勝者ヘンリー・パーキン卿は、さらに出力を上げるためにスーパーチャージャーを装着し、240馬力を発揮させました。スーパーチャージャー付きは“ブローベントレー”として有名になりましたが、ルマンではラップレコード（周所要時間の記録）を更新しただけで、1929年と翌年のルマン24時間レースを制したのはスピードシックスと呼ばれる6 1/2リットルモデルのレース仕様車でした。

トヨタ博物館のベントレー4 1/2リットルは1930年12月に製造されたモデルで、1972年にルマン出場車仕様に改造されたものです。ホイールベース3300mmから2980mmに短縮されています。なお当時生産された4 1/2リットルのショートホイールベースモデルは8台でした。

## 白洲次郎のベントレー

白洲次郎は第二次大戦後の復興初期に吉田茂の側近として活躍したことで知られていますが、彼は英国留学中の1924年5月、前述のベントレーボーイズのひとり、ジョン・ダフのディーラーでベントレー3リットルを購入し、学友とヨーロッ

パ大陸を旅行しました。このベントレーは後に4.5リットルエンジンに載せ替えられ、現在はワイキミュージアム（埼玉県加須市）の所蔵となっています。

## おわりに

ベントレーが誕生して今年で92年になります。そのうち独立していたのは最初の12年間だけで、その後、ロールスロイス社に吸収され、その姉妹車となった時代が



4気筒 SOHC 4バルブ 4398cc 110馬力



エンジンカバーより後ろのつや消しグリーンのボディは、木骨の上にビニールレザーを張った軽量のファブリックボディで、当時ポピュラーな仕様だった。



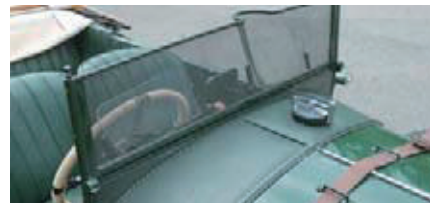
前走車がはねる小石による損傷を防ぐために、ラジエーターとヘッドランプには金網製のストーンガードが付けられている。ラジエーターのストーンガードはラジエーターグリルに変わっていく。



ボディ後部に積んだガソリンタンクのキャップは、給油作業を極力短時間でできるようにワンタッチで開閉できるタイプを使用。ラジエーターキャップ、オイルタンクキャップも同様。

67年間も続きました。1998年からフォルクスワーゲングループの一員となり現在に至っています。

ベントレーのブランドイメージを確固たるものにしたのは独立時代の12年間におけるモータースポーツでの活躍です。さらに限定するなら1924年から1930年にかけてのルマン24時間レースでの5回の優勝で、この偉業は不滅のものとなり、現在もベントレーを誇り高いブランドとして輝かせ続けているのです。



ウィンドスクリーンはガラスの代わりに網が張られている。当時のレース規則で、ある周回数を、幌をセットした状態で走ることが義務付けられていたため、こうした工夫がなされていたものと思われる。



ラジエーターシェルの上部の“Winged B”（羽根付きB）バッジ。自動車画家として有名なゴードン・クロスビーがとがったラジエーターとともにこのバッジもデザインした。



運転席側のユニオンジャックは裏模様が描かれている。これはおそらく、クルマが走るときに旗がなびく様子を想定して、すなわちクルマの進行方向（写真では右側）にさおが位置するように描かれたものと推測される。

## 【参考文献】

- BENTLEY THE VINTAGE YEARS 1919-1931 Michael Hay 著
- BENTLEY SPECIALS & SPECIAL BENTLEYS Ray Roberts 著
- Bentley Motors オフィシャルウェブサイト
- The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile The Stationery Office 発行
- SUPER CG 43 ベントレーのルマン史 二玄社
- ワールド・カー・ガイド27 ロールスロイス&ベントレー (株)ネコ・パブリッシング



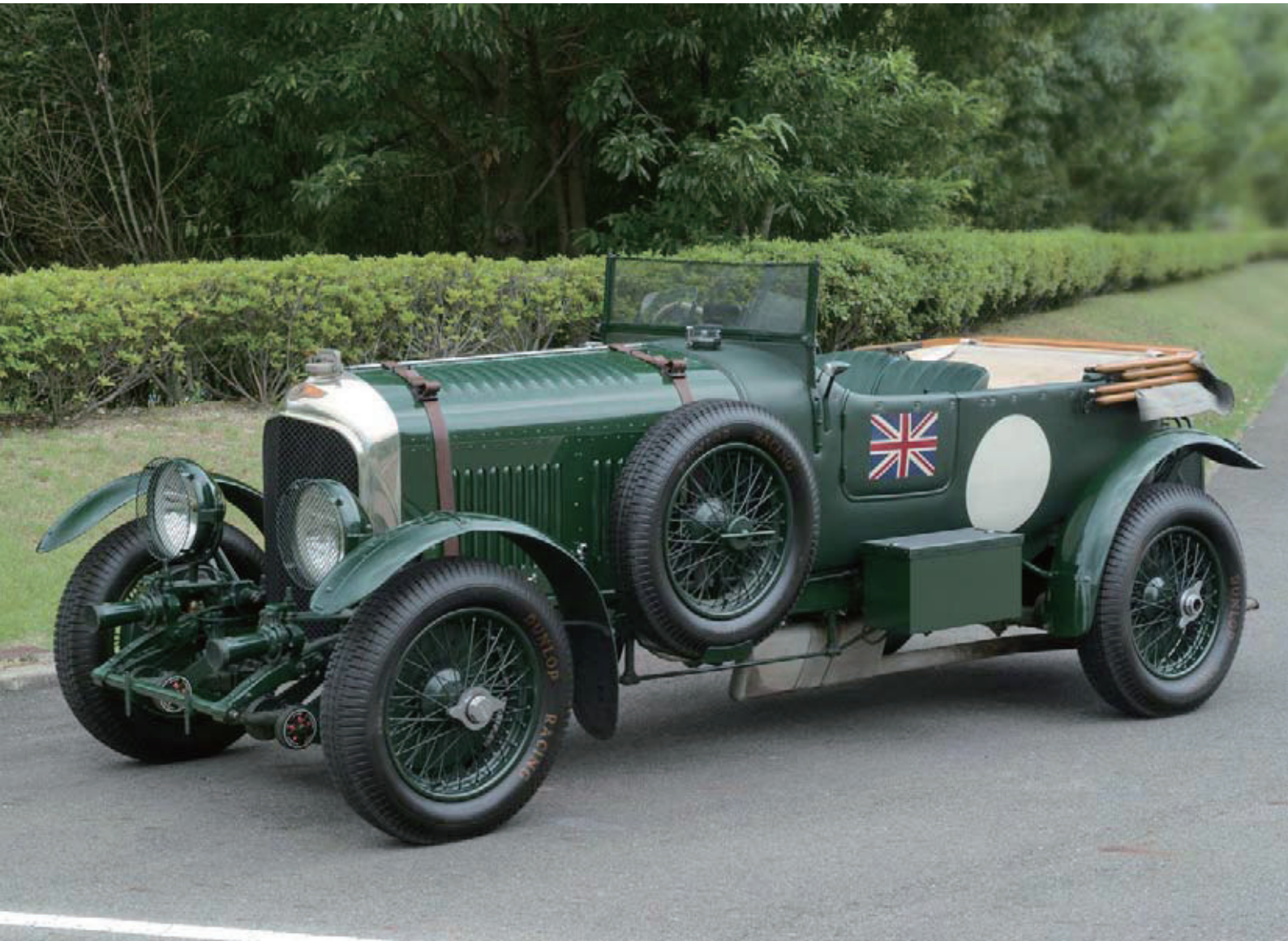
# ベントレー 4 1/2 リットル

1930 / イギリス

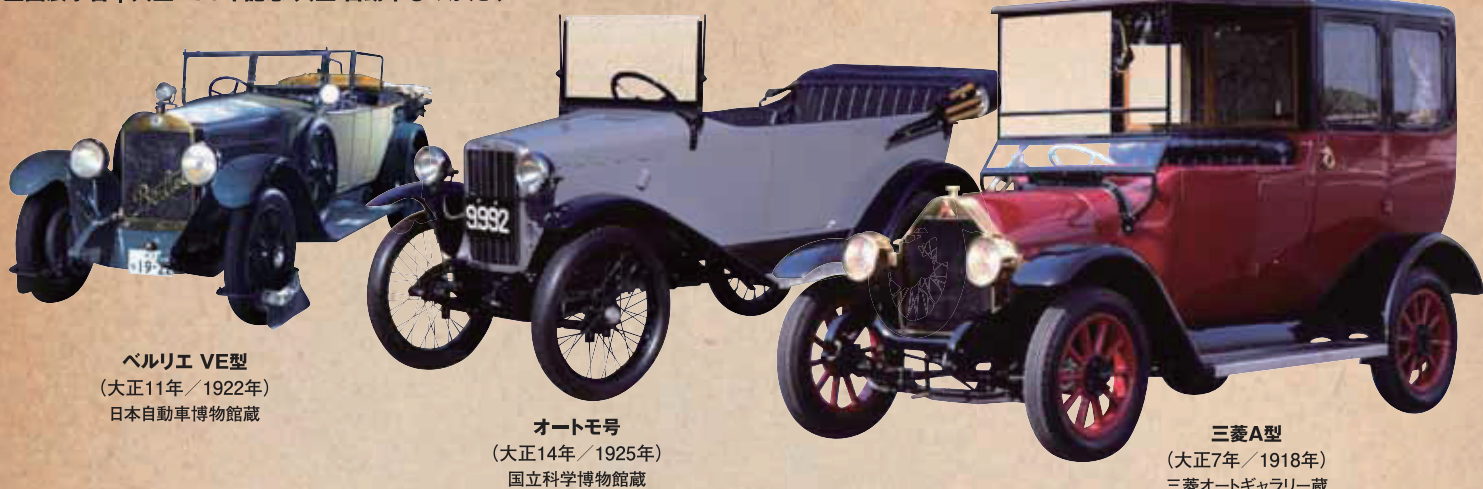
○全長×全幅×全高: 4374×1728×1779mm

○軸距離: 2980mm ○エンジン: 水冷直列4気筒OHC 4398cm<sup>3</sup> ○110hp/{81kW}/3500min<sup>-1</sup>

## BENTLEY 4 1/2 LITRE







ペルリエ VE型  
(大正11年/1922年)  
日本自動車博物館蔵

オートモ号  
(大正14年/1925年)  
国立科学博物館蔵

三菱A型  
(大正7年/1918年)  
三菱オートギャラリー蔵

# 大正自動車 ものがたり

企画展

大正100年記念

【期間】2011年10月8日(土)～2012年1月9日(月・祝)

【場所】トヨタ博物館 本館2階特別展示室

今年2011年は、大正時代が始まって100年目の記念すべき年です。  
トヨタ博物館では、これを記念して、大正時代につられた国産車や  
輸入された外国車など 貴重な現存車を集めて、  
企画展「大正100年記念 大正 自動車(くるま)ものがたり」を開催します。  
大正時代は、ひとくちで言えば、  
自動車が人々の生活に役に立つように使われはじめた  
初期の「実用化」期であり、  
同時に国産自動車工業がスタートした時代でもありました。  
展示では、日本大正村はじめ  
多数の博物館および関係の皆様のご協力を得て  
大正時代の生活文化とともに、  
自動車発達の過程を車両や実物資料でご紹介します。  
どうぞご期待ください。

## 展示予定車両

ルノー タイプDJ (大正2年/1913年)

フォード モデルT (大正3年/1914年)

ペルリエ VE型 (大正11年/1922年)

三菱A型 (大正7年/1918年)

円太郎バス (大正13年/1924年)

オートモ号 (大正14年/1925年)

フォードA型 (昭和4年/1929年)

【協力一覧】江戸東京博物館、恵那市役所、  
株式会社乃村工藝社、  
株式会社三越伊勢丹ホールディングス、  
木村治夫、九州自動車歴史館、栗本純江、  
公益財団法人 徳川黎明会 徳川美術館、  
財団法人 日本大正村、財団法人 根津美術館、  
敷島製パン株式会社、鈴木一義、高矢秋子、  
鉄道博物館、東京都交通局、  
豊島区立郷土資料館、  
豊田市近代の産業とくらし発見館、  
独立行政法人 国立科学博物館、  
名古屋鉄道株式会社 資料館、  
日本自動車博物館、浜 素紀、  
三菱自動車工業株式会社 三菱オートギャラリー  
(50音順、敬称略)

【後援】愛知県教育委員会、長久手町教育委員会、  
岐阜県恵那市

## 企画展 連動イベント

### ①大正琴コンサート&ミニ教室

開催日: 10月9日(日)、11月23日(水・祝)

時 間: ①10:30～12:00

②13:30～15:00

場 所: 新館1階 大ホール

出 演: 大正琴サークル「幸の会」のみなさん

### ②学芸員トーク

開催日: 10月15日(土)16日(日)

11月12日(土)13日(日)

12月10日(土)11日(日)

時 間: ①11:00～11:30

②13:30～14:00

場 所: 本館2階 特別展示室



フォードA型  
(昭和4年/1929年)



ルノー タイプDJ  
(大正2年/1913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

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5回 「自動車ショウ」の巻 初期のクルマ展示に見る各社の工夫 ..... 山村良夫

**1957** 年開催の第4回全日本自動車ショウ(東京・日比谷公園広場)の会場です。会期中約53万人の観客を集めました。展示車の多くは地面に直置きでしたが、主力車種については一段高く展示台を設け、モデル嬢を添える方法も増えてきました。さらにメーカー各社は、自社商品の長をPRするために展示の工夫を始めました。今回はその例を五十嵐平達写真コレクションの中から紹介したいと思います。



ダットサン 113型セダン(1957年)

## ダットサン 113型セダン(1957年)

日産自動車の小型乗用車ダットサン(110系)の3代目です。ダットサンは発売以来、小型の実用的セダンとして好評を博し、タクシーを中心に販売台数も急速に伸びていました。3代目は初代の110型とエンジンや基本的な構造は変わりませんが、新たにリモコン式変速レバーの採用で広がった前席や、スペアタイヤ、ジャッキ等の収納方法が改良されたり、トランク内を訴求するため、展示車は左側面を大きくカットして、室内やエンジンルーム、トランクルームが直に見えるものになっています。

## トヨペット コロナ ST10型(1957年)

ダットサンの好調な販売に対抗して、トヨタも販売店側から商品性の高い小型乗用車を望む声が強くなり、急ぎ1957年に発売を開始した新型コロナです。995ccのエンジンを搭載し、フロント・サスペンションはクラウンと同様のコイルスプリングを使った独立懸架を採用。また車体構造はダットサンが梯子型フレームなのに対してコロナはフレームをボディ内に直に組み込んだ「ビルトイン・フレーム」を採用し、軽くてしかも室内スペースが大きくとれる方式にするなど、より乗用車指向の仕様でした。ショウでのコロナは前部が高く持ち上げられ、足回りやボディ下が見やすいように展示されました。

トヨペット コロナST10型  
(1957年、展示準備中)

プリンス スカイライン ALSI-1型(1957年 展示準備中)

## プリンス スカイライン ALSI-1型(1957年)

富士精密工業(後のプリンス自動車、日産自動車と合併)は写真のようにシャシーとボディを切り離してボディのみを高く持ち上げる展示方法としました。このモデルの最大の特長は、新開発のトレー式フレーム(床板を直付けしたバックボーン型フレーム)と、ド・ディオン式リヤ・アクスルの採用です。特に後者はデフをフレームに固定し、鋼管で連結した左右の後輪へはユニバーサルジョイントを介して回転力を伝え、スプリングはリーフ式を採用した独特の新機構です。この展示方法はこれらの特長の全てをわかりやすく示す最適なものだったといえるでしょう。



クラシックカーの運転席廻り ①6

# いすゞベレット 1600GT

ISUZU BELLETT 1600GT

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、いすゞ自動車の1966年ベレット1600GTです。1963年に発売された、いすゞ“ベレット”の車名の由来は、“小さなベレル”を意味する造語で、当時モータースポーツで活躍しました。これは、軽い車体と4輪独立懸架による路面への追従性の良さや、ラック アンド ピニオン ステアリングによるシャープなハンドリングによる高い運動性能によるものでした。

この血筋を受け継いで、1964年4月、ベレット1500セダンをベースに本格的なスポーツクーペとして国内で初めて「GT」(グランド ツーリスモ)が冠せられたベレット1600GTが発売されました。

1966年アルミ製のシリンダーヘッドやSUツインキャブレターを搭載した新しいエンジンが搭載され、その後このスポーツモデルは1969年の「和製アルファ」の呼び声高いベレット1600GT-Rへと引き継がれることになります。

## SPEC

- ◎ エンジン型式：水冷直列4気筒OHV  
SUツインキャブレター
- ◎ 総排気量：1584cc
- ◎ 出力：88 / 66 / 5400(馬力/kw/rpm)
- ◎ 変速機：前進4速 M/T フロア
- ◎ 駆動方式：フロントエンジン・リヤドライブ方式
- ◎ サスペンション：前輪独立(ダブルウィッシュボーン/コイル)  
後輪独立(セミトレーリングアーム/コイル/横置きリーフ)
- ◎ ブレーキ：前輪：ディスク、後輪：ドラム
- ◎ ステアリング：ラック アンド ピニオン

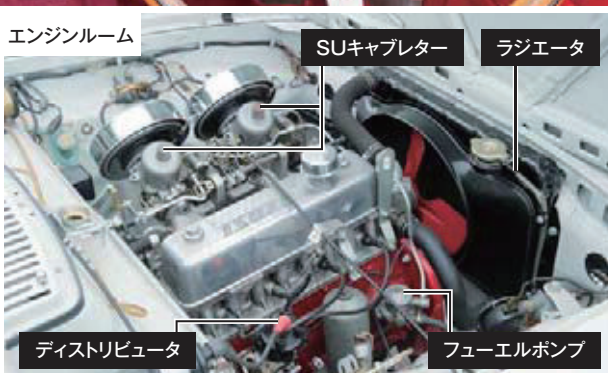
## インパネ



## ペダル(フロア)



## エンジンルーム





# Porsche 928GTS

ポルシェ928GTS

清水 道明

今回カタログでご紹介するのは、ドイツの世界的スポーツカーメーカーの雄、ポルシェの「911を超えるために生まれたクルマ」、928シリーズの最終型、928GTSです。

## ポルシェ

ポルシェ社は、彼の有名なドイツの国民車「フォルクスワーゲン」を設計した天才技術者、フェルディナント・ポルシェ博士によって1931年（ポルシェジャパン公式サイトによる。1930年説もあり）に設立された設計事務所がその起源です。

最初にポルシェの名を冠した生産型モデルは、現在の911シリーズの始祖にあたり、1948年に誕生した356でした。

## 928

1977年3月、924に続く新世代ポルシェのフラッグシップ、最上級グランツーリスモとして登場したのが928です。

大柄な体格ながら、アルミとプラスチックを多用し高度な安全技術を取り入れたボデー構造や、「トランスアクスル」採用による前後50:50の理想的な重量配分、パワーオフと制動時のトー角をイン方向に変化させる後輪独立懸架ライブアクスル、「ヴァイザッハアクスル」(Weissach Axle)により、第一級のスポーツ性能も併せ持つことが特長でした。駆動方式は、911とは対照的に水冷の新開発V型8気筒エンジンをフロントミッドシップに近い位置に搭載したFRです。

個人的には、当時愛用していた昭文社の道路地図、マップル全日本版の裏表紙にGOODYEARのタイヤ(NCT)の宣伝広告として、「ポルシェがうなずいた。」のキャッチコピーと共に928が登場していたのが印象的です。

## 928GTS

その最終型で、デビューから15年目の1992年型モデルとして発売されたのが928GTSでした。

前モデル928S4と比べてリアのトレッドを70mm拡大したのに伴い、ボデーはフェンダー部分で大きく拡幅、4.5リットルからスタートしたエンジンも5.4リットルまで排気量アップされ、350psのピークパワー、最大トルクに至っては51.0kgmという圧倒的なスペックを発揮、275km/hの最高速度を誇りました。タイヤサイズも拡大、ホイールは16インチから17インチに変更されています。

特筆すべきは、日本仕様でも4速ATに加えて5速MTも設定されたことです。ATはメルセデス・ベンツ製で、通常は2速で発進し、1速はキックダウン時にしか使用されません。なお、やはり5速MT車は希少で、中古車市場でもなかなか探し出すことが難しい様です。残念ながら、日本仕様のカatalogは所蔵がありません。因みに、日本国内では、4速AT仕様で1390万円というプライス・タグがつけられていました。

新館3Fのトヨタ博物館図書室でもご覧いただける、集英社ヤングジャンプコミックス「カウンタック」では、主人公空山舜の恋人候補?早乙女若奈が928GTSの5速MTモデルを駆っています。

トヨタ博物館では、1951年式356クーペと、GTSではありませんが、1987年式928S4を収蔵しています。

### 【主な参考文献等】

ワールド・カーガイド 1 ポルシェ ネコ・パブリッシング 1993/CAR GRAPHIC LIBRARY 世界の自動車5 ポルシェ 二玄社 1971/CAR and DRIVER 1992 6-10 ダイアモンド社/Motor Fan 1992/10 三栄書房/自動車情報辞典 大車林 三栄書房 2003/ポルシェジャパン公式サイト



いわゆる“カレラカップ”デザインのアロイ・ホイールとエアロ・デザインのドアミラーは他の92年型ポルシェ各モデル同様



左右のリア・コンビランプをつなぐ新採用の赤いリフレクター・バーがボデーのワイド感を強調している。写真は対米仕様



ドイツ本国仕様5速MTモデルの室内。DP席エアバッグが標準装備された。スピードメーターは300km/hまで刻まれる



アルミ合金製V8DOHC32バルブ・エンジンとともに、ボデー同色化された巨大なリアスポイラーが見てとれる



若干角度が違うが、928S4(左)と比べると、928GTS(右)のリア・フェンダーの膨らみがよくわかる



## 寄贈情報

CONTRIBUTION



## 寄贈車情報



トヨペットトラックRK35型 (1959・日本)  
岐阜トヨタ自動車(株)

TAMからの  
お知らせ

TAM INFORMATION

クラシックカーフェスタ  
in 神宮外苑のご案内

予告

11月26日(土) 明治神宮外苑聖徳記念絵画館前



昨年の公道パレードの様子

今年で5回目を迎える東京でのクラシックカーのイベントです。クラシックカー約100台の公道パレードや当館所蔵の車両展示等を行います。

## クラシックカーフェスティバル写真コンテスト

展示会：6月24日～7月9日 新館1階

約130点の応募をいただき全作品を展示。記録写真とは一味ちがう個性にあふれた作品が集まりました。



グランプリ作品「頼むぞ! 相棒」 柵木宏幸さん

## 夏の工作教室開催

7月16日(土)～8月28日(日)の金・土・日・祝と8月11日(木)～15日(月)に夏休み子ども工作教室を行いました。ダンボールクラフトやペットボトルでの工作、木のクルマ作りなど、夏休みの自由研究にぴったりで連日大勢のお子さまに大人気でした。



## 企画展「ブガッティ・華麗なる軌跡」へ出品

名東区にあるアウトガレリアルーチェの企画展「ブガッティ・華麗なる軌跡」へブガッティタイプ57C(1938年)を出品しました。

開催期間：2011年6月11日(土)～8月28日(日)

図書室からの  
お知らせ

LIBRARY INFORMATION

夏休み図書イベント、  
ギャラリー展を開催

図書室では7月16日(土)～9月25日(日)にイベント「しらべて描こう! はたらく自動車」を開催しました。子どもたちに図書室にある本を読んで、はたらく自動車の絵と説明を書いてもらい、クルマの知識を深めてもらいました。

ギャラリーでは「みんなでつくったはたらく自動車図かん展」で、昨年の作品を展示、自分の絵を発見してよろこぶお子さんもいらっしゃいました。



## トヨタ博物館 来館者500万人達成!!

8月7日(日)に1989年のオープン以来の来館者が500万人となりました。

500万人目となったお客様は愛知県津島市にお住まいの若松まどかちゃん。この日は工作教室を目的に、ご両親と弟さんと来館されたそうです。

当社の豊田社長より永久来館可能なパスやLFAの模型がプレゼントされたほか、本館2階展示車のロールスロイス・シルバーゴーストに乗車しての記念撮影では豊田社長が運転手役をつとめました。

また、8月9日(火)～31日(水)まで来館者500万人達成感謝イベントを実施。入館料半額や、ショップ、レストラン、カフェでの割引などで、たくさんのお客様に楽しんでいただきました。



おかげさまで トヨタ博物館  
来館者累計500万人達成!







## 第11回ソーブボックスダービー日本グランプリを開催！

平成23年6月12日(日) トヨタ博物館 走行コース

主催：NPO法人日本ソーブボックスダービー

毎年、神奈川県秦野市で開催されていた日本グランプリが、東海地方でもソーブボックスダービーを普及するため当館で実施されました。アメリカ本部の公認レース「ストック公式部門」で、愛知、岐阜、三重、静岡、神奈川から25組の親子が参加。松阪市の西川勉君(小5)が初出場ながら見事優勝！また2位には地元長久手町の 田村京香さん(小3)、3位には瀬戸市の青木匠君(小4)が入りました。運営には地元のボランティアの方々も数多く参加し、和気あいあいとした雰囲気でのみなさんレースを楽しみました。

西川君は日本代表として、7月23日にオハイオ州アクロンで開催されたオールアメリカン・ソーブボックスダービー国際大会に出場しました。



8歳から14歳までの子どもと親が参加



重力だけで速さを競う



西川君のウィニングラン

## レストラン & ショップ情報 - INFORMATION -

### ミュージアム レストラン

博物館カレー(ビーフ)  
¥1,050(税込)サラダ付

熟練したシェフが試行錯誤を重ねて完成させたトヨタ博物館名物メニューです。その他にチキンカレー、野菜カレー、エビフライカレー、ヒレカツカレーがございます。



### ミュージアム カフェ

各種ソフトアイス  
¥200(税込)

休憩のお供にピッタリ、ボリューム満点のソフトアイスはいかがですか？  
バニラ・メロン・抹茶・おぐらの4種類をご用意しました。



### ミュージアム ショップ

トヨタ博物館オリジナルマグネット  
¥420(税込)

少し大きめのオリジナルマグネットです。(縦6cm×横8cm)  
【TOYOTA 2000GT】と【TOYOTA SPORTS 800】の2種類あります。ご家庭やオフィスで使ってみてはいかがでしょうか。



みなさまのご利用をお待ちしております！

## 編集後記 From Editor

毎年恒例のクラシックカーフェスタ in 神宮外苑を今年も開催いたします。  
5回目となる今回も大人気の公道パレード等、盛りだくさんのイベントを企画しますのでご期待下さい。  
(菅野 千晴)





トヨタ クラウン パトロールカー  
(2005/日本)【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより no.85

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