

トヨタ博物館だより

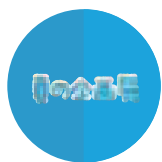
TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

- 03. 企画展「はたらく自動車」車両実演イベント
- 04. 当館協力企画「とうほく自動車フェスタ」
- 05. 展示車紹介 メルセデス ベンツ 300SL クーペ
- 09. 企画展予告「TOYOTA 75」
- 10. 五十嵐コレクション「自動車販売店」の巻
- 11. カーウォッチング 78 クラシックカーの運転席廻り(19) ホンダ シビック CVCC 1200GL
- 12. FROM TAM ARCHIVES フェアレディZ S30型
- 13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ他

NO. **88**
2012.OCTOBER



01. 特集企画 「はたらく自動車」



はたらく自動車

じどうしゃ

2012年 7月14日(土)~9月23日(日)

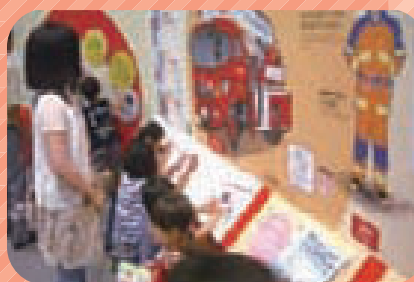
会場:本館2階特別展示室



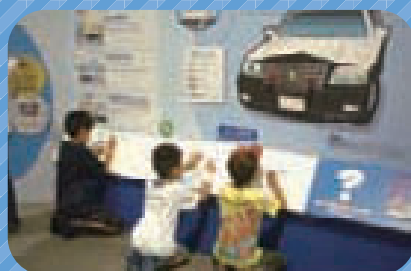
毎年多くのお子様たちに来場していただいているこの企画展も今年で6回目です。新登場の車両は、私たちが毎日のようにお世話になっている「宅配車」と「郵便車」。車内までじっくり見る機会はなかなかないですね。ワークシートにはクイズを盛り込んでみました。制服を着たり、展示車両に乗って記念撮影をしたり、スタンプラリーをしたりと、いろいろなしかけを楽しんでいただけたでしょうか。夏の楽しい思い出としていただけていたら嬉しいです。



消防車コーナー



パトカーコーナー



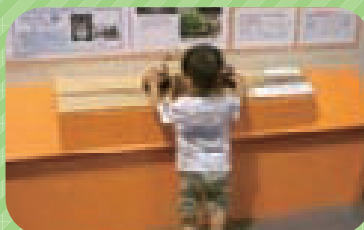
郵便コーナー



宅配車コーナー



フォークリフトコーナー



油圧ショベルコーナー



企画展
担当者
より



当館の夏恒例の企画展となっている、はたらく自動車展も今回で6回目となりました。社会の状況や取り巻く環境が変わっていくなか、変わらないこのテーマで行うことの面白さと、難しさを毎回感じながら、行っています。変えていくところは、車両や手法で、あきらめられないようにすること、変えずにいるところは、担当者自らが、はたらく自動車・人に会い取材をすることです。取材では、今まで当たり前だと思っていたことに、気づかされたり、はたらく自動車の奥深さに驚かされたりしました。この企画展が、身近なはたらく自動車とはたらく人への興味につながれば、嬉しいです。

企画展担当者 藤井麻希

企画展「はたらく自動車」車両実演イベント

昨年は震災の影響で中止した「車両実演」を今年は復活させました。心待ちにしてくれていたお子様たちが大勢集まり、記念撮影も人気でした。

7月14日(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



7月21日(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月28日(土)

レッカー車による 車両けん引実演

協力：JFA 愛知支部



8月4日(土)

ポンプ車と 救助工作車実演

協力：当社総務部



8月18日(土)

油圧ショベルと かにクレーンの実演

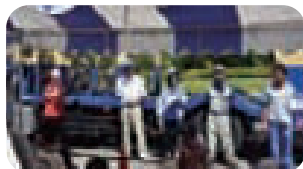
協力：(株)前田製作所 コマツ名古屋



8月25日(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月15日(土)

ハイウェイ・ パトロールカーの実演

協力：中日本ハイウェイ・パトロール名古屋(株)



当館協力企画

とうほく自動車フェスタ

会場 ▶ 夢メッセみやぎ

会期 ▶ 2012年7月20日(金) - 7月29日(日)

7月20日から29日までの10日間、仙台港に近接する東北最大規模の展示場「夢メッセみやぎ」で「とうほく自動車フェスタ」が開催された。この催しは、昨年3月の東日本大震災の際、津波で大きな被害を浮けた同展示場の復興記念イベント第一弾として行われたもので、河北新報社などの地元企業と自治体の協力で実現した。

「クルマの進化と未来」をテーマとした同フェスタには、世界初のガソリン自動車から往年の名車、次世代型車両まで国内外の多様な自動車が110台展示され、地元の人々に自動車の歴史や文化を身近に感じて貰うとともに、仙台港と東北の復興を発信する役割りも担ったイベントとなった。総入場者数は約56,000人。

当館は主催者からの要請に応え、「クルマ進化の歴史」ゾーンや「往年の名車」ゾーンなどに所蔵車36台を展示した。車両展示以外にも、当館スタッフによる「走行披露」や展示車の解説を行う「ガイドツアー」を実施してイベントの盛り上げに協力。

夏休みと重なったことで家族連れの姿が目立つ会場では、めったに見られない珍しいクルマや映画で有名になったクルマに歓声が上がり、当館スタッフに熱心に質問する自動車ファンの姿も多く見られた。

仙台での自動車イベントに所蔵車を展示

01 開会に先立ち、7月17日に行った
「ベンツ三輪の走行披露」



(左は村井宮城県知事 宮城県庁前にて)

02 開会式のテープカット



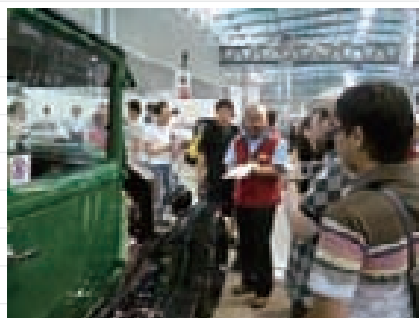
03 展示された当館所蔵車



04 計7回行ったガイドツアー



05 お客さんの熱心な質問に
答える当館スタッフ



06 大勢の来場者が
詰め掛けた会場内(最終日)



伝説の名車 メルセデス ベンツ 300SL クーペ

齋藤 武邦

メルセデス ベンツ 300SL クーペ
[1955年 ドイツ]



MERCEDES BENZ 300SL COUPE

はじめに

1950年代を代表するスポーツカーを1台あげるとしたら、きっと多くの方がメルセデス・ベンツ300SLクーペをあげるのではないのでしょうか？

1954年2月、アメリカのニューヨーク・オートショーでデビューした市販型300SLは、優雅さと力強さをあわせもつスタイル、上方に跳ね上がる特異なドア形状、レーシングカーを基にしたシャシー構造や量産車として初めて燃料噴射装置(ダイレクト・インジェクション)を搭載した高性能なエンジン、そして当時、同等の性能を持つフェラーリ250GT系の約2/3から半分程度の7500ドル弱という価格から、たちまち大人気となりました。

300SLの300とはエンジン排気量3リッターを、SLとはドイツ語のSport Leicht(英語のSport Light)の略で軽量スポーツを意味しています。



プロトタイプ開発とレース活動

ダイムラー・ベンツ社は、第2次世界大戦の終了からわずか1年ほどで自動車の生産を再開し、1951年まったく新しい6気筒SOHCエンジンを開発、300系の超高級大型サルーンの生産を開始しました。これによりダイムラー・ベンツ社はプレステージカー・メーカーとしての地位を再び獲得しました。

一方社内では戦前のもうひとつの顔、スポーツカー生産メーカーとしての復活を望む声が存在し、1952年チーフ・エンジニアのルドルフ・ウーレンハウトを中心に戦後初めてのレーシングカーの開発が始まりプロトタイプが製作されました。

美しい流線型のボディを持つこのクーペは新しいシャシー構造にチャレンジ、それは無数の細い鋼管を組み合わせたマルチチューブラー・スペース・フレームと呼ばれるもので、軽量かつ強固なものでした。

エンジンとサスペンションは基本的に300系のものが流用されましたが、直列6気筒

2996ccエンジンの圧縮比を上げ、171ps/5200rpm、25.9kg-m/4200rpmまで向上、フード高さを抑えるため45度傾斜して搭載されました。

サスペンションはフロントにダブルウィッシュボーン+スタビライザー、リアにスイングアクスルを備えていました。

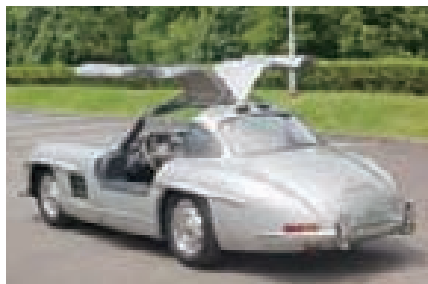
1952年、製作された試作車で5つのレースに参加。最初のレース、ミッレ・ミリアでは出場した3台中2台が、2位と4位に入賞、続くスイス・グランプリのスポーツカーレースでは初優勝と3位まで独占、3戦目のル・マン24時間レースでも強豪を相手に1-2フィニッシュ。その後もニュルブルクリンクのレースで1~4位を独占、そしてカレラ・パンナメリカーナ・メヒコでも1-2フィニッシュするなど、デビュー早々にその高性能ぶりをアピールしました。

このような華々しい活躍に関わらず、ベンツ社はいったんレース活動を停止し、1954年からの新しいレギュレーションでのグランプリ出場のためのレーシングカー開発と、その後の市販化に向けての開発に専念することとなりました。

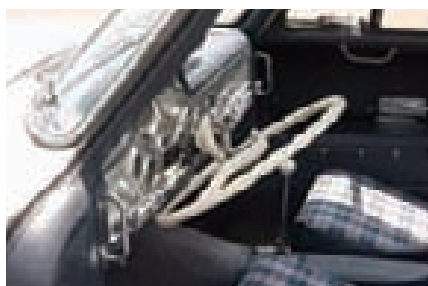
メルセデスベンツ300SLクーペ

さて、今回ご紹介いたします車はトヨタ博物館所蔵の1955年製。それまでのプロトタイプとは、ノーズの形状やフロント・フェ

ンダーのエア・アウトレット、ホイールアーチ上のフィン、メッキバンパーの装着などが異なっていますが、基本的なシャシー構造はそのまま、サイドの敷居が高く通常のドア構造がとれなかったためプロトタイプ同様、跳ね上げ式のドアが採用されました。



通常走行時の状態



乗降時にはこのようにステアリングを折りたたむことによって、脚の出し入れをしやすくしている。

このドアは開けた状態の形状が「カモメの羽」を広げた形ににていることから「ガルウィング・ドア」と呼ばれるようになりました。



サイド・ウィンドウははめ殺し(取り外しは可能)のため、室内は密閉状態に近く、室内換

気用としてルーフ後端にはエア・アウトレットが設けられていますが、十分な性能は発揮しませんでした。



エンジンは最終プロトタイプと同様のものが流用されましたが、燃料供給装置はノルックス・キャブレターからボッシュ社製燃料噴射ポンプを使用したダイレクト・インジェクション方式に変更され、6気筒 SOHC2996ccから、215ps/5800rpm、28kg-m・4600rpmを発生しました。



トランスミッションはオール・シンクロメッシュの4段マニュアル、全車にZF製のリミテッド・スリップ・デフが装備されていました。

ボディの材質はプロトタイプの総アルミからドア、ボンネット、トランクリッドを残し、それ以外はスチール製となっています。

ブレーキはアルフィン・ドラムのまま、サーボ・アシストが与えられ重量はプロトタイプの約870kgから、約1,300kgと重くなってしまうにもかかわらず、最高速度235km/hの高性能を発揮しました。

大人気となった300SLはその後顧客の要望によりオールアルミ製ボディやハイパワーエンジンなどがオプションリストに加わり、高性能をいかしてそのまま各国のレースでも大活躍をしました。

こうして生産を終える1957年5月までに1400台が生産されました。

300SLロードスター

1957年3月ジュネーブ・ショーに300SLロードスターが展示されました。この車は、フレーム構造の変更により、通常のドアをもち乗降性の改善がされ、オープン化により、100kg以上の重量増となってしまいましたが、性能向上を図ることにより動力性能の低下は最小限に抑えられ、1963年2月の生産終了まで1858台が生産されました。

190SL

300SLが市販された半年後には190SLが発表されています。

形は300SLに似ていますが、当時人気の英国製オープン・スポーツカー、トライアンフやヒューレーに対抗すべく2Lクラスのスポーツカーとして開発されました。

これは1953年初めに発売された180系のパーツを流用し、価格も300SLの約半分ほどにしたこともありアメリカで大人気となり、1962年までで26000台が生産されました。

300SLR

300SLとは異なり、R (Renn=レーシングの略) がつくことから純粋のレーシング・マシンとして開発されました。

1954年から、1955年までの15のグランプリ中12戦で優勝するという圧倒的な強さを発揮しました。

しかし1955年ル・マン24時間レースでブレーキ・フラップを備えた300SLRが他車の接触事故に巻き込まれ、空中に舞い上がり観客席に落下。200人以上が死傷するという歴史的な大惨事を起こし以後、ベンツ・チームは一切のモーター・スポーツ活動を休止することとなりました。

おまけ

下の写真はレースチーム専用で300SLのエンジンを積んだ、「高速トランスポーター」で、各地のレースにレーシングカーを積んで行き、レーシングカー以上の人気を誇ったということです。

レース引退後の1960年アウトバーンでクラッシュしてしまい現存する車はありませんが現在ベンツ・ミュージアムには復元された車が展示されています。



2005年、ヘブルビーチにて

【参考文献】

- ・WorldCarGuide MercedesBenz 株式会社ネコ・パブリッシング
- ・Mercedes-Benz GrandPrixCars 二玄社
- ・Mercedes-Benz300SL Gullwing 松田コレクション出版部
- ・スクランブルカーマガジン ネコ・パブリッシング
- ・SuperCG 二玄社

メルセデス ベンツ 300SL クーペ

1955 / ドイツ

メルセデス ベンツ 300SL クーペ 1955 / ドイツ ○全長×全幅×全高: 4250×1790×1300mm

○軸距離: 2400mm ○エンジン: 水冷直列6気筒 OHC 2996cm³ ○215hp / {158kW} / 5800min⁻¹

MERCEDES BENZ 300SL COUPE





初代トヨタ プリウス 1998 年



初代 レクサス LS400 1990 年



レクサス LFA(プロトタイプ) 2009 年



トヨタ ランドクルーザー (FJ40 型) 1974 年



初代トヨタ エスティマ 1993 年



初代トヨタ ヴィッツ 1999 年



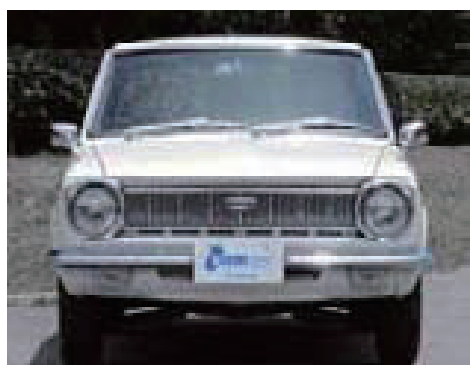
企画展「TOYOTA 75」

期間: 10月20日(土)~2013年4月14日(日)

会場: 本館3階

トヨタ自動車株式会社が創立された1937年を起点に、日本の自動車産業とモータリゼーションの変遷をトヨタ車75年のあゆみから振り返ります。海外の先端技術を学ぶことから始まり、様々な課題を克服しながら自らの手と知恵で、日本独自のクルマを生み出すまでに至った開発エピソードや生産技術の工夫もあわせて紹介いたします。

※その他、実車両約50台と1/5スケールモデル約50台でトヨタ車の歴史を紹介



初代トヨタ カローラ (KE10 型) 1966 年



トヨタ 2000GT (MF10 型 前期型) 1968 年



初代トヨタ セリカ (TA22 型) 1970 年



トヨタ AA 型乗用車 (レプリカ) 1936 年



初代トヨペット クラウン (RS 型) 1955 年



3 代目トヨペット コロナ (RT40 型) 1964 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～

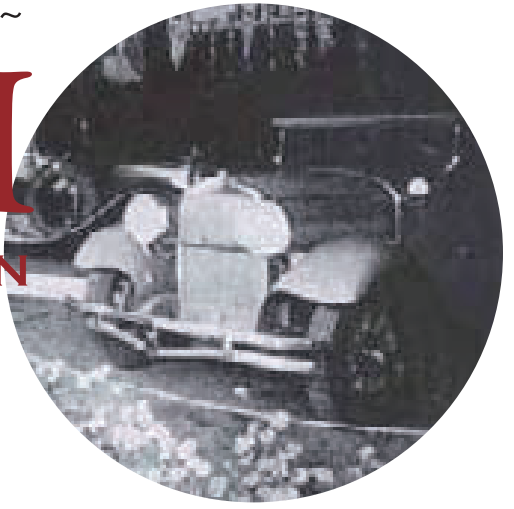
IGARASHI

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)



第8回 「自動車販売店」の巻 大正～昭和期(戦前)の自動車販売店

今回は、大正から昭和期(戦前)にかけて日本の自動車市場育成の推進役となった外国車の輸入販売店の姿を見たいと思います。

大正期の半ば(1910年代後半)に入ると、自動車産業が未だ確立していない日本社会に、クルマに対する意識も徐々に高まり、それに伴って外資系も含めた多くの商社や実業家が個々に欧米のメーカーと代理店契約を結んで輸入・販売を行うところが増えてきました。昭和初期には自動車はハイヤーやタクシー、あるいは乗合自動車等の交通機関として欠かせないものとなりました。

当時、自動車の輸入・販売業者は約50社を数えました。それらが扱ったメーカーの国籍は欧米の主要各国に及んでおり、数量は多くはありませんが、海外のほとんどの主力車種が輸入されていました。

しかし、1925年、米国フォード社が横浜に、その2年後にGM(ゼネラルモーターズ)が大阪に大規模な組立工場をつつて大量生産を開始し、それを背景にした低価格政策や月賦販売等を導入すると同時に、日本各地に販売店網をつりました。これらの攻勢によってわが国の自動車市場、特に乗用車はほとんどこの2社による独占状態となりました。

昭和初期の販売店

店内に並ぶ3台の陳列車はいずれも米国製ノドソン(1929年型)です(写真①)。天井にはズラリと「ノドソン」の旗を飾っており、米国ノドソン社の特約店でしょう。当時の輸入販売店の中で最も古い歴史を持つ「日本自動車(株)」の、東京・赤坂にあった本社営業所であろうと思われます。同社はサービス工場を備えた複数の営業所を持ち、ノドソンの他にもダッジ(米)やメルセデス・ベンツ(独)、ロールスロイス(英)、ルノー(仏)、フィアット(伊)等、米欧の20以上のメーカーのクルマを扱った大手会社です。



昭和初期の販売店店舗内部 撮影 1929年頃

1930年代半ば(昭和10年頃)の輸入車販売店

1927(昭和2年)年 日本に進出したGM社が各地に展開した販売店網の中で、日本最北端の樺太(現在はロシア領サハリン)にあったシボレーの特約販売店で(写真②)。店頭には2台のシボレー1936年型が並んでおり、恐らくタクシーかハイヤー会社に納入する新車の納車前の記念写真でしょう。

日本GM社は販売網作りと同時に商品の広報・宣伝活動にも力を入れました。



1930年代半ばのシボレー販売店 撮影 1936年頃

クラシックカーの運転席廻り ①9

ホンダ シビック CVCC 1200GL

HONDA CIVIC CVCC 1200GL

早戸 眞琴



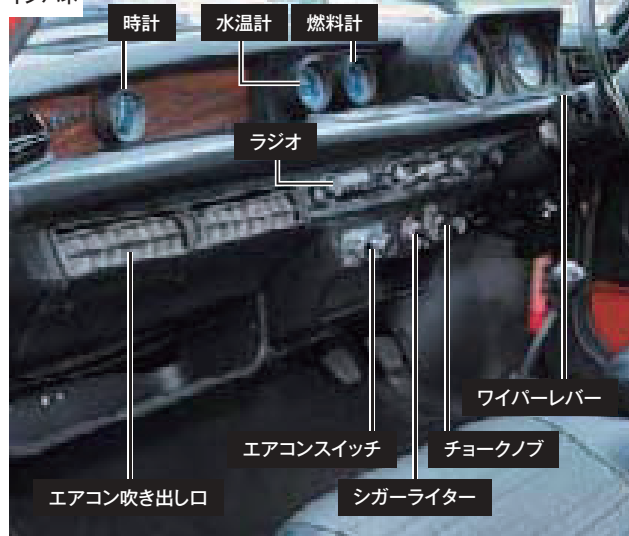
展示場では見にくいクラシックカーの運転席廻りの操作装置や、計器類についてご紹介します。今回はホンダ シビック CVCC 1200GL(1975年)です。ホンダ シビックは1972年7月にスポーティーな台形のボデーでデビュー。1973年に低公害のCVCCエンジンを一部車種に搭載しました。このCVCCエンジンは、当時世界一厳しいといわれた排気ガス規制法、いわゆるアメリカのマスキー法に世界に先駆けて、1972年にホンダがパスしたエンジンです。このエンジンは、複合過流調速燃焼方式という、主燃焼室の他に副燃焼室を持ったエンジンで、副燃焼室のリッチな混合気に点火し、主燃焼室のリーンな混合気を燃やすシステムで、

主 副燃焼室に異なった混合気を供給する複雑で高精度のキャブレターを持っています。また、燃焼後の後処理の触媒などを必要としない、当時としては非常に優れた画期的なエンジンで、2007年11月 日本の排出ガス低減技術を世界のトップに引き上げた歴史的な機械」として認定されました。

SPEC

- ◎ エンジン型式: CVCC 水冷直列4気筒OHC
- ◎ 燃焼室形状: 副燃焼室付ウェッジ型
- ◎ 総排気量: 1238cc
- ◎ 出力: 63 / 46 / 5500 馬力/kw/rpm
- ◎ 変速機: 前進4段、後退1段 M/T フロアチェンジ
- ◎ 駆動方式: フロント エンジン・フロント ドライブ方式
- ◎ サスペンション: ストラット式4輪独立懸架
- ◎ ブレーキ: フロント ディスク、リアドラム

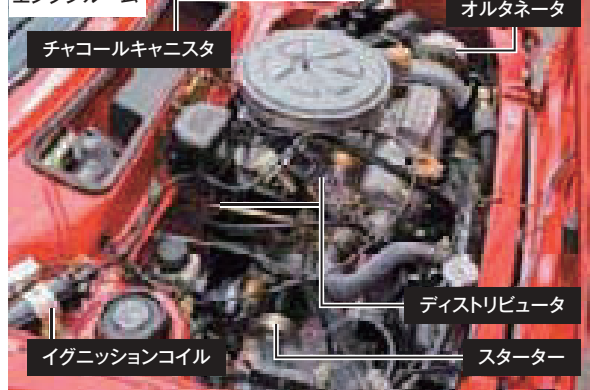
インパネ



ペダル(フロア)



エンジンルーム



Fairlady Z S30

フェアレディ Z S30型

清水 道明

今回カタログで紹介するのは、日産が世界に誇るスポーツカーである“Z-car”(ズーカー)こと、フェアレディZの初代モデル、S30型です。

フェアレディ

日本に“スポーツカー時代”の到来を告げたのがフェアレディでした。1960年(昭和35年)1月、基本的にはブルーバードのシャシーにオープンボデーを載せた構成で、当初は輸出専用モデルとしてデビューしました。

ちなみに、「フェアレディ」の名付け親は当時の日産自動車社長の川又克二氏で、渡米した際に観たミュージカル“My Fair Lady”に感激し、新型スポーツカーにその名を付けたものです。ただし、当時は「フェアレディ」であって、「フェアレディ“Z”」ではありませんでした。

ミスターK〜フェアレディZの誕生

日本の日産本社に対してフェアレディZの開発を強く要望して実現させたのは当時の北米日産社長、片山豊氏でした。片山氏は後に“ミスターK”と呼ばれる様になる、フェアレディZの生みの親です。彼なくしては1969年(昭和44年)の初代“Z”の登場はあり得ませんでした。片山氏は、ダットサンブランドの北米市場拡大のためには、強力なイメージリーダーが必要だと考えたのでした。

それまでのオープンボデーに換えてクローズドボデーに変更され、グランドツアラーとしての性格を強めました。一回りボデーサイズが拡大され、エンジンも4気筒から6気筒に変更されました。

Z432

その初代フェアレディZのフラッグシップモデルがZ432です。カタログデータ値では、最高速度210km/h、0-400m加速15.8秒と、トヨタ2000GTとほぼ同等の動力性能を擁しました。

432は、4バルブ・3キャブレター・2カムシャフトの意であり、搭載されるスカイライン2000GT-Rと共通のエンジン、S20型の構成に由来します。

価格は、ベースグレード“Z”の93万円に対して185万円(マグネシウム合金ホイール仕様)と特段に“スペシャル”でした。

なお、ヒーターすらオプションとなる、FRP製ボンネット、アクリル樹脂製ウィンドウの採用など、432を徹底的に軽量化した競技用ベース車両として432-Rなるモデルも存在しました。

240ZG

1970年(昭和45年)のマイナーチェンジ時に3速ATモデルを追加、さらにその一年後に国内向けに追加設定されたのがそれまでの輸出用モデル、240Zシリーズです。なかでも国内専用に、後に“Gノーズ”と呼ばれることになる、ノーマルボデー比で190mm長い“グランドノーズ”(カタログ上では“エアロダイナ・ノーズ”)とオーバーフェンダーを装着したのが240ZGでした。

エアロパーツ装着によって、最高速度はノーマルを5km/h上回る210km/hに達し、これはZ432に匹敵するものです。ちなみに、価格は150万円でした。

トヨタ博物館では、グランプリ・ホワイト色のZ432を常設展示しており、本館3Fでその英姿をご覧ください。



Z432のフロントビュー。S30型発売当時のフラッグシップモデルだった。フロントグリルはメッシュ模様型



同じくZ432のリアビュー。縦に2本並ぶエグゾーストパイプが特徴。ホイールはマグネシウム合金製



1970年のマイナーチェンジで追加された3速ATモデルのインパネ。スピードメーターは240km/hスケール



日本国内専用に設定された240ZG。ノーマルより190mm長い「グランドノーズ」(後の通称「Gノーズ」)と精悍なオーバーフェンダーが目を引き



マイナーチェンジ後に国内向けに追加された2400ccのベースグレード240Zの透視図。従来よりの2000ccモデルに加えて設定された

【主な参考文献等】

CAR GRAPHIC選集 NISSAN FAIRLADY Z ニ玄社 2002
NEKO MOOK 244 ONLY Z ネコ・パブリッシング 2001
ノスタルジックヒーロー別冊 フェアレディ&フェアレディZ 芸文社 2007
FAIRLADY Z STORY 三樹書房 1999 日産自動車HP

寄贈情報

CONTRIBUTION



寄贈車情報



トヨタ スプリンター トレノ1600GT APEX (AE86型)
(1986年) 大滝 悦生 様

TAMからの
お知らせ

TAM INFORMATION



リノモ沿線ミュージアムウィーク開催



昨年の様子

リノモ(東部丘陵線)沿線の文化施設7館が共同開催するイベント第2弾です!

今年は、陶磁資料館でのオープニングイベントで長久手歴史トラベラーズ&デロリアンが登場、記念文化フォーラムや、各施設リレーコンサート、ガイドウォークなど共同開催ならではの多彩なイベント目白押しです。また、会期中にスタンプラリーを全館制覇すると、「あなたの選んだ展示車1台に座れる権利(トヨタ博物館)」など、各館の豪華特別賞が抽選で当たるお楽しみ付き。ぜひこの機会にお越しください!

詳しくは「リノモ沿線ミュージアムウィーク」ホームページをご確認ください。

【会期】

10月13日(土)~11月4日(日)
<但し10月15日(月)、22日(月)、29日(月)を除く>

【会場】

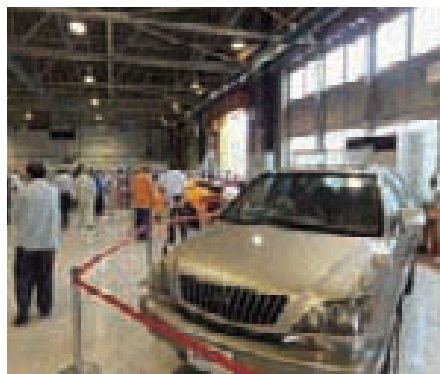
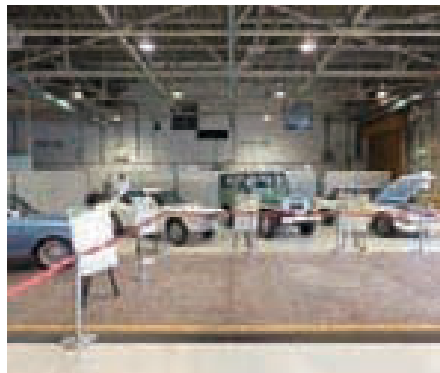
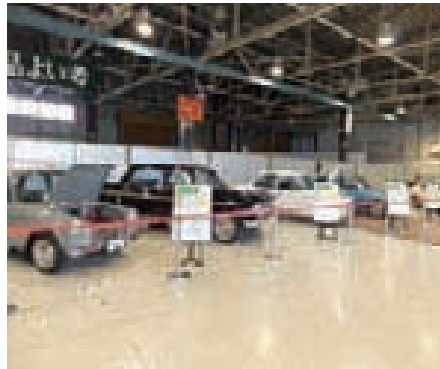
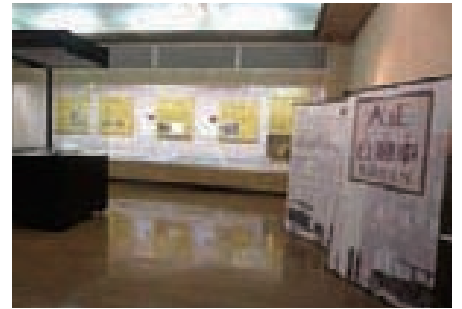
愛・地球博記念館(愛・地球博記念公園内)、愛知県陶磁資料館、愛知県立芸術大学、トヨタ博物館、長久手市郷土資料室、長久手市文化の家、名都美術館

北海道 士別市120周年事業
「トヨタの歴史と現代の車造り」展

パブリカなど、当館の車両10台を出展しました。

【会期】8月4日(土)・5日(日)

【会場】士別試験場

日本大正村で移動展開催中
「大正自動車ものがたり」

昨年秋に開催し好評を得た企画展「大正自動車ものがたり」が岐阜県恵那市の日本大正村に巡回展示されています。当館が同村の大正100年記念展示に協力しています。

【会期】9月1日(土)~10月28日(日)

【会場】日本大正村

クラシックカーフェスタ
in神宮外苑

予告



今年で6回目を迎える東京でのクラシックカーのイベントです。一般公募車両約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。

【会期】12月1日(土)

【会場】明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前

博物館に來られた珍しい車



「TVR タスカンS」(2003年型/イギリス)

当館に奥様と2人で安城市からお越しいただいたお客様がTVRというイギリスの小さなメーカー(2006年に経営破たんし、無くなっている)で作られた珍しいクルマに乗って来られました。2003年型の「タスカンS」という名前でエンジンは直列6気筒DOHC 3900cc。鋼管フレームにFRPボディが乗せられています。ルーフだけでなくリアウィンドウも外す事ができるなど、変わったギミックを多く持っているクルマだそうです。



企画展「はたらく自動車」 工作イベント 図書イベントの開催

工作教室：7/14(土)～8/26(日)の土日祝、8/11(土)～8/15(水)



工作イベントでは毎週土・日・祝日に開催していた、「ペットボトルカー」と「ブルブルロボカー」、お盆機関中に開催していた恒例の「木のクルマ」と「ダンボールクラフト」。どの工作も夏休みの自由研究に役立つ内容や自分オリジナルの作品が出来る工作なので、連日たくさんのお子さんに参加していただきました。

図書イベント：7/14(土)～9/23(日) おはなし会：7/29(日)、8/26(日)、9/9(日)



図書イベントでは、「調べて描こう! はたらく自動車」を開催。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、車の知識を深めてもらいました。また、新館では「おはなし会」を行い、小さいお子さんが音楽に合わせて絵本や紙芝居の読み聞かせに真剣に耳を傾けていました。

レストラン & ショップ情報 - INFORMATION -



ミュージアム レストラン

ハヤシライス ¥1,050(税込) サラダ付
ピーマンの具で味と彩りにアクセントをつけた、名古屋の老舗ホテルのスタイル。シェフこだわりの一品を、ぜひご賞味ください!



ミュージアム カフェ

フォンダンショコラ
¥450(税込) ドリンク付
シェフが丁寧に焼き上げた逸品! 風味豊かな生地と、中から溶け出すチョコレートを堪能ください。



ミュージアム ショップ

トヨタ博物館オリジナルプルバックカー
各¥630(税込)

大人気のプルバックカーに新しい仲間が登場! 話題の3車種をあなたのお手元にどうぞ。プリウスα(アルファ)・アクア・86(ハチロク)



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記 From Editor

この度、今号をもって「トヨタ博物館だより」からしばらく離れることになりました。担当中は多くの方に支えていただき感謝しております。本当にありがとうございました。今後とも「トヨタ博物館だより」をよろしくお願いいたします。(菅野 千晴)



トヨタAA型乗用車

(1936/日本)【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.88

発行 トヨタ自動車株式会社 トヨタ博物館
〒480-1118 愛知県長久手市横道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 杉浦孝彦

※無断転載禁止