

トヨタ博物館だより

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM



TAM TOYOTA
AUTOMOBILE
MUSEUM

トヨタ博物館

No. **90**
SUMMER
2013

DAYS OF STREAMLINE, AND THE VEHICLES

流線型の時代とクルマたち

2013.4/27sat ⇒ 6/30sun

流線型様式は、1930年代初期にアメリカで採用が始まり、'30年代後半に大流行しました。

流線型デザイン普及の中心を担ったのはレイモンド・ローウィに代表されるインダストリアル・デザイナーでした。

1930年代初頭から活動が顕在化し、後半には職業として確立され社会に認知されるまでになりました。

自動車の分野は、流線型デザインと技術革新(イノベーション)とが組み合わせり相乗効果を発揮、商業主義とも結びつき、流線型流行の一翼を担いました。大恐慌という厳しい逆境の時代に、流線型の華やかさ、スピードへの憧れの追求、困難に挑戦していった時代の空気を感じ取って頂ければと思います。

早川 直樹

展示の前半では、1930年代のアメリカを中心に、流線型デザインがクルマ以外の乗り物や電化製品にまで広がっていった様子を紹介しています。

入り口の展示ボードにミニチュアカーを展示しました。

自動車初期の角張った四角の形状から、丸みを帯びた流線型様式の車体が変わっていく流れをご覧ください。



左側には、ポスターの巨星「カッサンドル」の幾何学的なキュビズムの手法を取入れた「ノルマンディー号」をはじめとして、流線型の輸送機器(船舶・機関車・自動車)を描いた欧州のポスターが7枚展示されています。



1930年代初頭の銀色に輝く流線型の旅客機は、スピードの象徴として人々の憧れの対象となりました。そういった時代の空気は、クルマ、鉄道列車にも影響を与え、1930年代半ば以降、流線型デザインは輸送機器に幅広く採用されていきます。



入口から入って右側には、1933年のシカゴ万博と1939年のニューヨーク万博のポスターが並んでいます。シカゴ万博では、流線型のクルマはプロトタイプ(試作車)として紹介され、後にインダストリアル・デザイナーとして活躍する面々がデビューしました。その6年後のニューヨーク万博では、流線型のクルマは道路や駐車場にあふれ、インダストリアル・デザイナーは多くのパビリオンを担当、万博の推進役を担う程の大きな存在となりました。



ラジオはこの時代の人々の最大級のメディアとなりましたが、動くことのないラジオ等の電化製品や電話等の家庭の機器にまで流線型デザインが採用されました。流線型が1930年代の時代を包んでいた空気が伝わってくるようです。

後半では、流線型デザインのクルマを8台展示しました。

それぞれのクルマを簡単に紹介します。

01
デソート・エアフローは流線型デザインを全面的に採用した最初の量産モデルです。そのボディスタイルが時代の先を行き過ぎていたため、市場で多くの支持を得ることはできませんでした。しかし、エアフローの流線型デザインは、トヨタAA型やプジョー402にも影響を与え、流線型デザインの乗用車の先駆けとなりました。



02
リンカーン・ゼファーは流線型デザインを普及させたモデルです。このクルマが市場に受け入れられたのを契機に流線型デザインが乗用車に幅広く採用されていきます。デザイナーはフォードデザインの重鎮、ボブ・グレゴリーです。一方、GMも市場の流行に遅れることなく着実に流線型を取り入れ、1930年代にトップメーカーの地位を盤石にしました。



03
流線型を巧みに取入れたプジョー402シリーズは、その美しいデザインにより、フランスを中心に人気を博しました。402の流線型デザインはより小型の302、202シリーズにも採用されます。

04
1938年式のVWプロトタイプは、戦後に通称「ビートル」として爆発的な人気を博しましたが、リンカーン・ゼファーのデザインが影響を与えています。(後姿が良く似ています)

05
フィアット、ダットサン、VWといった小型の乗用車も流線型をところどころに採用しています。



06
昭和の初め、GMとフォードは日本でノックダウン生産を行い、日本市場は、二社の寡占状態でした。その中、トヨタ自動車の創業者・豊田喜一郎は、流行の先端をいく流線型のデソート・エアフローに着目し、日本の市場に適應するよう工夫も加え、最初の乗用車トヨタAA型に流線型様式を採用しました。また、喜一郎は、流線型による重量バランスや乗り心地にも注目していました。

公道パレード



最初のプログラムは公道パレード、先頭は1923年製タトラ(チェコ)です。プラスバンドの演奏をバックに参加車両が次々と出発していきます。

第24回
トヨタ
博物館

クラシックカーフェスティバル

日時 2013年5月26(日)9:00~16:00

会場 愛・地球博記念公園(愛知県長久手市)

盛夏を思わせる輝く太陽の下、オーナー自慢のクルマ110台が集合しました。

恒例の公道パレード、博物館車両による走行披露と同乗試乗会、交通安全体験イベント、マーケットゾーンなど盛りだくさんの内容で、沿道を含め約18,000人のお客様にお楽しみ頂きました。



沿道では多くの方々から熱い声援を頂きました。



ピンク クラウンがサポートカーとして参加、注目を集めました。

トヨタ博物館所蔵車両



博物館所蔵車両。パッカード ツインシックスには乗車して記念撮影できました。



走行披露中のMGジェット タイプA、助手席は大村愛知県知事。

交通安全イベント



交通安全ゾーンには、安全意識向上や死傷者低減に向けた様々な体感コーナーが設けられました。右写真はベダルカー乗車体験、未来のドライバーを養成中。

会場風景



大芝生広場にはパレードを終えた参加車両が勢ぞろい、車両オーナー同士そして来場者も加わった楽しそうなおしゃべりの輪が広がりました。途中、トヨタ自動車豊田社長が姿を見せ、来場者と談笑する場面も。右下の写真はトヨタ タマラオ、同乗試乗会で大活躍しました。

情報・マーケットゾーン など



各種ショップや情報コーナーが開設されました。被災地支援ブースでは多くの来場者から募金にご協力頂きました。

プログラムの最後は参加オーナー集合の記念撮影、あっという間の日でした。



また来年もお会いしましょう。



日野コンテッサ PC10型

川島 信行

1961年(昭和36年)日本

～デザインと機能をマッチさせた新鋭車～

1990年12月に当館に収蔵しました赤い日野コンテッサPC10型(1961年式)は、約1年のレストア作業を経て本館3階の常設展示車両に加わりました。

まっ先に目に付く外観上の特徴は、車体側方に開く冷却用空気取入口と、リアグリルの空気排出口。

当時としても珍しいRRセダンである事を主張しているその造形は、今なお新鮮に映ります。

今回は、日野自動車(当時、日野自動車工業)における自社設計で、ある短い期間のみ生産されたこの小型乗用車をご紹介します。

コンテッサ誕生に向けて

第2次大戦後、国内乗用車市場の急速な進展に伴い大型車(バス、トラック)を主力としていた日野自動車(当時、日野ジーゼル工業)も乗用車製造への参入を決めました。その際、小型乗用車については先行する外国乗用車メーカーとの技術提携が必要と判断して、ルノー4CVのノックダウン生産を開始したのが1953年の事でした。日野自動車はこれを「日野ルノー」として製造・販売しました。

当時ほぼ同時期に日産が英国オースチン社、いすゞが英国ルーツ・モーターズ社と技術提携をしています。

日野のルノー公団との提携契約は7年間でしたが、その期限が終了する以前の1958年にはすべてのパーツを国産化するに至りました。そしてそのノウハウを活用して1961年、自社開発の小型乗用車、コンテッサが誕生します。コンテッサの開発計画は、ルノー4CVのノックダウン生産を開始した当初から、日野ルノーに代わるべき新型車の製造を行うという会社方針が決定されており、日野ルノーの国産化と併行して推進されました。

コンテッサに求められた基本方針としては下記4点が挙げられていました。

- ① 小型経済車であるが、タクシーにも向くように室内を広くする
- ② 車庫や駐車のを考え車体寸法は日野ルノー並みにし、従来顧客の吸収もはかる
- ③ スタイルは斬新で中級車の感覚を出す
- ④ 性能(加速、燃料消費、乗り心地、操縦性など)は国産第一級にする

以上の条件を満たすために、リアエンジン方式で排気量は800～900ccとする、という結論に達しました。

それは独自開発に当たり、駆動方式をFFにするか、日野ルノーで養った技術であるRRを採用するか判断する際、コンパクトな車体で室内を広く取るためには、やはりリアエンジンが有利だという再認識でもありました。そしてスタイルを刷新し、独自技術を随所に織り込んでトータルの魅力を向上させ、コンテッサ：イタリア語で「伯爵夫人」という名にふさわしい外観と快活な性格をもつクルマが誕生しました。

日野ルノーから学んだ発展型

基本的なレイアウトは日野ルノーを踏襲し、RR水冷直列4気筒で、ボディサイドから取り入れた空気でラジエターを冷却し、後流を車体後方に押し出す方式としています。



コンテッサ
直線を基調とし、イタリアとアメリカのテイストがうまく融合した優美なスタイル。

コンテッサは開発から発表までに約5年の歳月を要し、エンジン・シャシ・ボディも新たに設計されています。日野ルノーとの比較を交え、コンテッサの概要を以下に示します。

日野ルノーPA62型(当館所蔵1962年式)と比較し、全幅で40mm増えていますが高高については25mm低く、近代的なスタイルとなりました。アメリカナイズされたそのボディスタイルは、日野の新鋭デザイナーによるオリジナルデザインです。

実際に両者の室内に座ってみると、コンテッサの天井高は当時のライバル車と比べ低いのですが、非常に広く感じます。これはホイールベースが50mm、全幅が40mm拡大しただけでなく、窓が広いことによる視覚的な影響も大きく寄与していると思わ



日野ルノー
コンパクトな流線型ボディはドイツの国民車フォルクスワーゲンビートルの影響を受ける。

<2車の概要比較>	コンテッサ(PC10)	日野ルノー(PA62)
全長×全幅×全高(mm)	3,795×1,475×1,415	3,845×1,435×1,440
ホイールベース	2,150	2,100
車両重量(kg)	750	640
エンジン型式	水冷直列4気筒・OHV	←
内径×行程	80×79	54.5×80
排気量(cc)	893	748
最高出力(ps/rpm)	35/5,000	21/4,000
最大トルク(kg・m/rpm)	6.5/3,200	5.0/1,800
最高速度(km/h)	110	100
車両価格(万円)	65.5	49.8

れます。また、ヘッドクリアランスは両車とも握りこぶし1個半くらいで、ほぼ同等ですが、車高を25mm下げたコンテッサは着座位置もそれ以上に下げる事で、実は日野ルノーよりも10mmほど余裕のあるヘッドクリアランスを実現しています。

日野ルノーではエンジンブレーキ時に振動がボディにひびくという欠点が指摘されていましたが、コンテッサはマウンティング方式も変更して対策を実施しています。

両車とも4輪独立懸架ですが、コンテッサはリアに「ラジアスアーム」を採用しアクスルの安定性を向上し、日本の悪路に対応した措置としていた点が大きく異なります。当時の日本の道路状況は劣悪で、それに対応した耐久性を持たせるための車両重量増をクリアする技術も要求されていました。日野ルノーより車重は増加しましたが、国産同クラスと比べると150kg程度は軽い車重となっています。



【カタログ抜粋】ラジアスアーム構造を紹介。ロール率を他社比較し、「スポーツカーと肩を並べる安定性」をアピール。

コンテッサの機構上の大きな特徴の一つとして、電磁セレクト式の変速装置の採用が挙げられます。リアエンジン車でコラムシフトを採用すると、リンクが複雑になりシフトチェンジが重くなってしまう。そこで通常RRではフロアシフトを採用していますが、コンテッサはギアセレクトを電磁力で行う方式を採用することによって、ベンチシートによる広い室内空間の確保と両立することに成功しました。

またコンテッサでは、新規技術として「シンコー・ヒノマチック」という電磁式自動クラッチをオプションで選択が可能でした(4万円高)。これは



【カタログ抜粋】シンコー・ヒノマチックで2ペダルによる運転が可能。また、RRでコラムシフト採用に成功した数少ないクルマであることを示す。

神鋼電機と日野自動車が開発したもので、クラッチの断続を左足の代わりに「電磁石」がスムーズに行う装置でした。

トランクスペースについては日野ルノーに比べて相当広くなっているもの上下に浅く、大きめのスーツケースを入れる事は困難です。とは言え、このサイズのRR車で、且つスタイルをスポイルしない低いフロントフードを考えると納得できる広さであり、荷物積載時のスペアタイヤ取出し性など工夫も十分見て取ることができます。



当時のカタログには「5人の旅行に必要なスーツケース・手廻り品が十分に積み…」とあるが、現在の目で見るとやはり狭い。

卓越した運動性能

エンジン最高出力カタログデータを見ると、35馬力と非力な印象を受けるが、750kgの軽量な車重に対してはスポーティーな走行が可能でした。軽量なRRは加速と旋回性能においてその威力を発揮します。1961年5月号モーターマガジン誌に掲載されている小林彰太郎氏によるインプレッションでは、「スポーツカー的な操縦性」との見出しに続き、「コンテッサは現在の国産車中ではもっとも面白い軽快な操行性を持っている」とのコメントがあります。

同時に、加速テストデータでは、80km/hまでの加速性能は、当時の1000ccクラス国産車トップレベルである事を示しています。さらに小林彰太郎氏は、「750kgに対して35馬力は程よく調和している。すぐれた乗用車は全体に馬力、重量、サスペンション、ステアリング特性の均衡のとれたものでなければならない。乗用車の走行性能は計算や理論だけでなくテストコース上で100%の性能を出して走って見なければわからないのだ」と、コンテッサのトータルバランスの優れた点にも言及しています。

実際に、コンテッサは1963年5月、鈴鹿における「第1回日本グランプリ自動車レース」において、排気量700cc～1000ccのツーリングカーレースで優勝。さらに1,300cc以下のスポーツカーレースでは

オースチンヒーレーやMGミジェット等の世界的に有名なスポーツカーに混じって、唯一乗用セダンとして出場して2位を獲得するなど、その運動性能を改めて世に示す事になりました。

この時のレース仕様車の生産モデルが1964年にフロア4速シフトのコンテッサSとして追加設定されました。エンジン出力も40馬力に向上、同年、ノーマルのコンテッサにも同じエンジンが搭載されました。

さいごに

今回ご紹介しました、コンテッサPC10型は1964年にモデルチェンジを行い、ジョバンニ・ミケロッチのデザインによるコンテッサ1300となって、こちらは1964年から1967年までの間生産されました。

そしてまた、発売こそされませんでした、コンテッサ900スプリントやコンテッサ1300スプリントと言ったミケロッチによる優美なクーペもショーモデルとして登場しました。



コンテッサ1300

サイドエアインテークを廃し、冷却空気はリアのグリルより取り入れて下方へ排出。ラジエーターも車体後端に配置。

しかし、日野の小型乗用車生産は、1967年のコンテッサ1300の生産終了とともに終焉をむかえ、従来のバス・トラック製造に専念する事になります。

1963年の通産省による自動車業界集約化の勧告も影響したと思われるが、1966年10月に、かねて友好関係を続けてきたトヨタ自動車(当時、トヨタ自動車工業)との業務提携を発表しており、トヨタは乗用車、日野は大型車(バス、トラック)という棲み分けに落ち着いていきました。

約14年間の小型乗用車生産の中で、初の自社開発車両との意気込みと試行錯誤の末に生まれたコンテッサPC10型。コンテッサの生産は1300cc時代も含め、わずか6年間で終了しましたが、今もなお熱心なファンをもつクルマでもあります。本館3階では、日野ルノーや1960年代のライバル達とともに常設展示されています。

<参考文献>

- ・日野自動車工業40年史……………日野自動車工業(株)
- ・戦後の日本車1……………(株)二玄社
- ・モーターマガジン(1961年5月号)…モーターマガジン社

- ・モーター毎日(1961年)…モーター毎日出版
- ・日野自動車の100年……………三樹書房
- ・ワールド・カー・ガイドルノー……………(株)ネコパブリッシング
- ・世界の自動車⑩ ルノー……………(株)二玄社

日野コンテッサ PC10型 1961/日本

○全長×全幅×全高:3795×1475×1415mm ○ホイールベース:2150mm

○エンジン:水冷直列4気筒OHV 893cc ○35hp/{26kw}/5000rpm

Hino Contessa



夏の企画展

はたらく自動車 じどうしゃ

期間 7月13日(土) — 9月23日(月祝) トヨタ博物館 本館2階特別展示室

毎夏恒例の企画展「はたらく自動車」では、6台のはたらく自動車を展示し、はたらく自動車の役割とそれを使ってはたらく人について紹介をします。

会場内では、ワークブックを使用して学習をしたり、スタンプラリーや簡易の制服を着たり、一部の車両に乗車するなどし、体験しながら理解を深めることができます。また、期間中に行われる車両実演イベントでは、間近ではたらく自動車の迫力ある姿をみていただけるとともに、はたらく人に直に質問をすることができます。



展示予定車両



車両実演 ※写真はイメージです



交通安全教室&パトカー・白バイ走行
協力:愛知警察署



フォークリフトの荷物積み上げ実演
協力:株式会社豊田自動織機



レッカー車による車両けん引実演
協力:JAF愛知支部



ポンプ車と救助工作車の実演
協力:当社総務部



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式会社



キャリアカーへの車両積み込み実演
協力:トヨタ輸送株式会社



油圧ショベルとかにクレーンの実演
協力:株式会社前田製作所 コマツ名古屋

※展示・車両実演の内容については変更する場合がございます。車両実演は雨天の場合、中止する場合がございます。



ズラリと並んだ富士屋ホテル用の乗用車と運転手諸氏で、これらは全てホテル客の送迎や箱根観光用と思われる。全部で9台あり、これ以外にもあったかは不明ですが、時代を考えるとホテル側の積極的な姿勢が感じられますね。後ろの建物は富士屋自動車(株)のガレージで軽整備も行き、車庫としても使っていたと思われます。

富士屋ホテルと自動車の巻

その1

◆ 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~

◆ 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いたします。

大正初期の自動車活用

今回は大正初期の富士屋自動車(株)設立当時の、富士屋ホテルの自動車状況を伝える写真を紹介したいと思います。

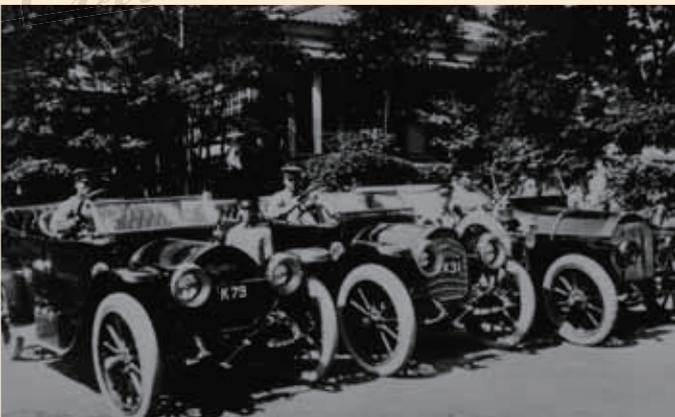
「富士屋ホテル」は1878年(明治11)に箱根で創業、現在まで130余年の歴史をもつ我が国有数の老舗ホテルです。ここでは早くから自動車を取り入れてきました。

創業者・山口仙之助氏はホテル立ち上げ、外国人専用ホテルとする等、和と洋を融合させた本格的なリゾートホテル造りを進めました。さらに、氏はホテル経営のみでなく、当時箱根の道路が未整備であったことから、私費を投じてホテルを中心に十数kmの人力車用道路を建設した他、地域に電力を供給するため水力発電会社をつくる等の公共的事業も手がけています。同ホテルは

明治、大正、昭和期を通じて社会的な名声を高め、宿泊客の中には内外諸国の皇族や政財界要人、著名人、有名スター等も多数含まれています。

同ホテルが自動車との関わりを特に強めたのは、仙之助氏の長男・修一郎氏が2代目社長に就任した1914年(大正3)頃からで、ホテル客専用自動車の提供、維持、管理等の目的で「富士屋自動車(株)」が設立されました。そして整備工場や給油所等の施設も備えて次第に事業内容を発展させ、一般乗合自動車の運行事業をスタート、その後も路線拡大や遊覧バス事業なども手がけています。

Igarashi
Collection



富士屋ホテル前に並ぶホテル用のクルマ達です。左の2台は(米)ランブラー・クロスカントリー(1912年)で富士屋自動車(株)設立前後に購入したと思われる。運転手諸氏はホテル客への観光ガイドを兼ねていたのかも知れません。



富士屋ホテルが近くに設けたガソリンスタンドです。建設は1920年代に入ってからと思われます。その頃から箱根を車で訪れ、観光を自身で楽しむ外国人が増えたことを物語る施設です。

日産シルビア CSP311型

NISSAN SILVIA CSP311

早戸 眞琴

展示場では見え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。今回は初代日産シルビア(1966年)です。1964年の第11回東京モーターショーでデビューし、翌1965年に発売された2座席のモダンなスタイルのスポーツクーペです。

車名はギリシャ神話の美しい乙女の名で、ラテン語で「森」の意味です。外観は、その名前にふさわしい流麗なスタイルで、磨き上げられた宝石のように鋭いボディラインから「クリスタルカット」と呼ばれ、さらに曲面ドアガラスや継ぎ目のないボディパネルが特徴です。

国産初のボルシェタイプの4速フルシンクロタイプのトランスミッションが搭載されるなどメカニズムの点でも先進の装備を備えています。端正なボディも

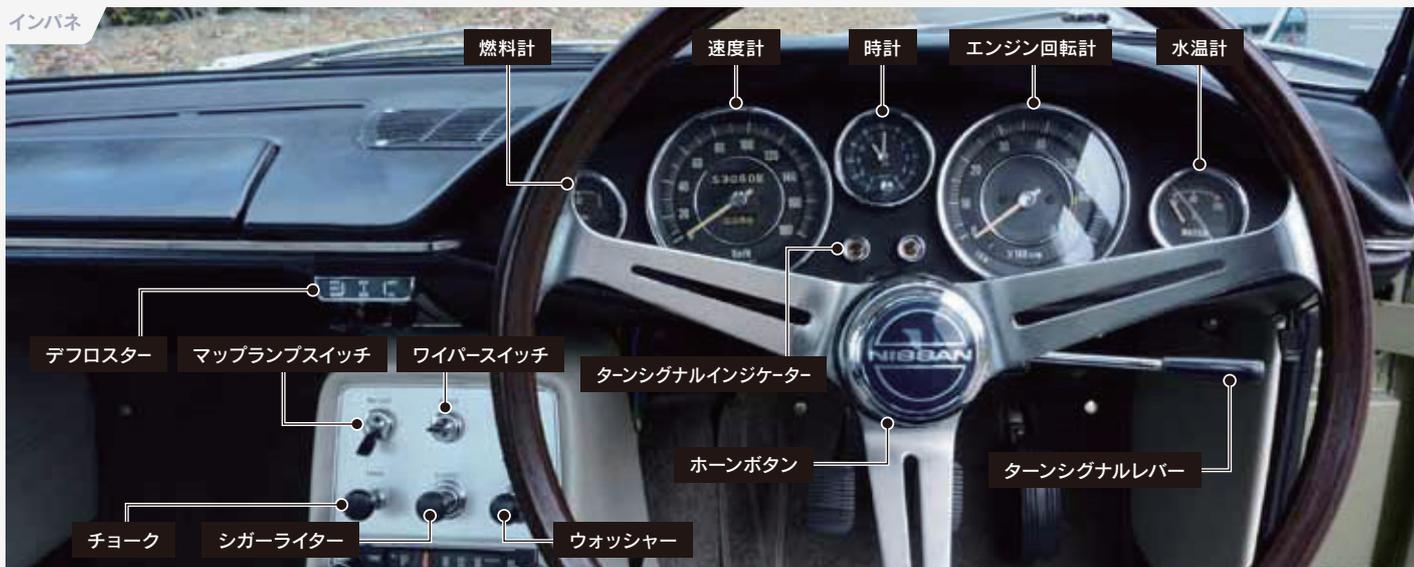


さることながら、内装は高級感にあふれた造りで、この1600ccの高性能車は価格も高く、当時の若者には高嶺の花でした。初代シルビアは、1965年から1968年までに554台が生産されました。

SPEC

全長×全幅×全高: 3985×1510×1275mm
 ホールベース: 2280mm 重量: 980kg
 エンジン型式: 水冷直列4気筒OHV (SUツインキャブレター) 排気量: 1595cc
 エンジン出力: 90/66/6000 (馬力/kw/rpm)
 変速機: 4速フロア フルシンクロタイプ (クロスレシオ)
 駆動方式: FR方式
 サスペンション: (前)ダブルウィッシュボーン、(後)リーフリジッド
 ブレーキ: (前)ディスク、(後)ドラム

インパネ



ペダル(フロア)



エンジンルーム





①最初カタログとされるものの表紙。「トヨタ」とのみ書かれている。何故かカラーだが、赤い外装色は存在しなかった。



②初期のカタログ。表紙には「国産トヨタ」と書かれている。



③「トヨタスタンダードセダン」との表現。三大特長として、(1)ガソリンが経済、(2)乗り心地が快適、(3)ボデーが堅牢、と謳われている。

TOYODA AA

トヨタAA型

清水 道明

今回カタログでご紹介するのは、トヨタ博物館のシンボルカーでもある、流線型デザインをいち早く採り入れたトヨタ自動車初の生産型乗用車、「トヨタAA型」です。

■豊田自動織機製作所自動車部の創設

日本人の手による自動車製造を決意した豊田佐吉の長男、豊田喜一郎は、佐吉の遺志を継ぎ、豊田自動織機製作所において自動車製造の研究を開始、1933年(昭和8年)9月には自動車部を発足させて準備を加速します。

■トヨタAA型の開発

喜一郎は米国の乗用車を模範とし、エンジンはシボレー、車体構造とデザインはデソート・エアフローを参考としました。この、当時流行し始めていた流線型デザインの採用は、喜一郎が、米国車の様に頻繁なモデルチェンジはできないので、より先進的なデザインを先取りしようとしたものでした。しかしまた一方デソートのように、ヘッドライトがフロントグリル内に収まるかたちは避け、当時の日本人々の感覚の自動車の範疇に収まるものとしたともいわれます。

1934年(昭和9年)9月にはA型エンジンの試作を完成、翌1935年(昭和10年)5月にはA1型試作車を完成させました。

しかし、トラックを優先させる方針に変更、G1型トラックを先に完成、発売し、AA型乗用車の生産開始は1936年(昭和11年)4月となりました。このトヨタAA型乗用車は同年9月、東京で開催された“国産トヨタ大衆車完成記念展覧会”で発表されました。*①

「AA型」というのは販売用の製品名ではなく、社内で識別用に付与された車両型式です。従って、当時のカタログを見ても表紙に「AA型」の文字はなく、「トヨタスタンダードセダン」、あるいは単に「国産トヨタ」などと表現されています。*②③

他に乗用車モデルがなかったので、それでよかったのです。また、AA型にはグレードはなく、標準仕様が一つある他は、ボデーカラーが3色選べるだけでした。因みに、発表当時の価格は3,350円(名古屋渡し)です。

■トヨタからトヨタへ

1936年(昭和11年)10月、ブランド名がトヨタに変更されました。これに伴い、AA型も、「トヨタAA型」から「トヨタAA型」となりました。*④「トヨタ」マークの登録は1937年(昭和12年)4月、豊田自動織機製作所自動車部がトヨタ自動車工業株式会社として分離独立したのは、同年8月のことです。

1942年(昭和17年)12月の生産終了までに、合計1,404台が生産されました。

なお、トヨタ博物館の収蔵車は復元車(レプリカ)です。

■派生車AB型フェートン

AA型の派生モデルとして、幌型のオープンタイプ、AB型フェートンがあります。*⑤ トヨタ博物館が収蔵する同モデルは、法政大学体育会自動車部から寄贈されたもので、もちろんレストアは受けているものの、1946年(昭和21年)から1973年(昭和48年)まで同自動車部において、東京～大阪間ラリー2連勝など、数々のタイトルをもたらした実車そのものです。

1936年(昭和11年)の生産開始から約2年間の間に353台が生産され、ほとんどが陸軍に納入されました。

戦時中から戦後にかけて115台生産されたAC型セダンも、いわばAA型の改良型マイナーチェンジモデルです。



④「流線型トヨタ」(トヨタではない)と表現される。雑誌Autocar誌では“big forward radiator grille”と評された。



⑤派生モデル「AB型フェートン」。カタログ上では“スポーツカー”である。

【主な参考文献等】

- トヨタ自動車75年史 トヨタ自動車 2012
<http://www.toyota.co.jp/jpn/company/history/75years/index.html>
- トヨタAA型乗用車 トヨタ博物館 1996
- トヨタ博物館だよりNo.31 トヨタ博物館 1997
- ワールド・カー・ガイド30トヨタI 株式会社ネコ・パブリッシング 1999
- 世界の自動車33 トヨタ 二玄社 1972
- 法政大学体育会自動車部創部80周年記念誌 HUAC80th 1930-2010 2012

寄贈情報

Contribution

寄贈車情報



トヨタ クラウンカスタム (1971/日本)
伊良知 正英 様



トヨタ コロナ セダン (1980/日本)
庄司 榮裕 様



トヨタ チェイサー アバンテ (1986/日本)
生駒 勇美 様



トヨタ WILL サイファ (2002/日本)
酒井 園恵 様



トヨタ スプリンター セダン (1990/日本)
佐藤 安生 様



フォード サンダーバード (1962/アメリカ)
池野 紀彦 様



トヨタ クラウン マジェスタ (1994/日本)
愛知トヨタ自動車株式会社 様



トヨタ セリカ クーペ (1985/日本)
坂本 宏志 様



メルセデス ベンツ 560 SEL (1990/ドイツ)
田中 徹 様



トヨタ セリカ アクティブ スポーツ (1992/日本)
武馬 修一 様

2012年度 ライブラリー資料 寄贈者一覧 (50音順敬称略)

青木 英夫 / 池谷 順一 / 片岡 英明 / 佐々木 烈 / 鹿野 敏 / 鈴木 孝 / 伊達 肇 / 西端 萬里子 / 野間口 美雄 / 長谷川 昭廣 / 吉田秀男
愛知トヨタ自動車株式会社 / 大阪印刷工業株式会社 / 株式会社グランプリ出版 / 株式会社 芸文社
株式会社二玄社 / 株式会社乃村工藝社 / 株式会社白桃書房 / 関東自動車工業株式会社
日本自動車工業会自動車図書館 / 法政大学体育会自動車部 OB会 / 三樹書房 編集室

TAMからのお知らせ

Information

スプリングイベント開催

恒例のスプリングイベントを開催、3月16日・17日・20日・23日・30日・31日の6日間、連日多くのご家族が楽しめました。無動力の車両で重力を利用し坂道を下り速さを競う乗車体験会場には、子供用車両と大人用車両を準備、お子様だけでなく保護者の方も真剣な表情でした。模型(モックカー)工作教室では、各自キットを組み立ててカラーリングを施します。そして当館スタッフによるアドバイスも受けながらチューニングをし、特設コースでタイムトライアル! 両会場とも終日歓声の絶えない様子でした。



運転体験



工作教室

ソープボックスダービー日本グランプリにトヨタ博物館号が出場!

国際大会出場を懸けて「第13回ソープボックスダービー日本グランプリ」が5月12日に神奈川県秦野市で開催されました。

出走ナンバー3、トヨタ博物館号を駆るのは金澤寿靖君(11歳)です。惜しくも僅差で国際大会への出場は逃しましたが、大変健闘されました。

詳細はこちら→URL <http://www.nsbld.org/>



金澤 寿靖君



ゴールデンウィークイベントを開催 4月27日~5月6日

乾くと木になる不思議な粘土と手のひらサイズのソーラーミニカーの工作イベントです。この期間、当館は多くのご家族連れで賑わい、みなさん楽しまれていました。



トヨタ博物館公式facebookページ1周年!

1st Anniversary of TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM on facebook

当館のfacebookをご覧になったことはありますか?

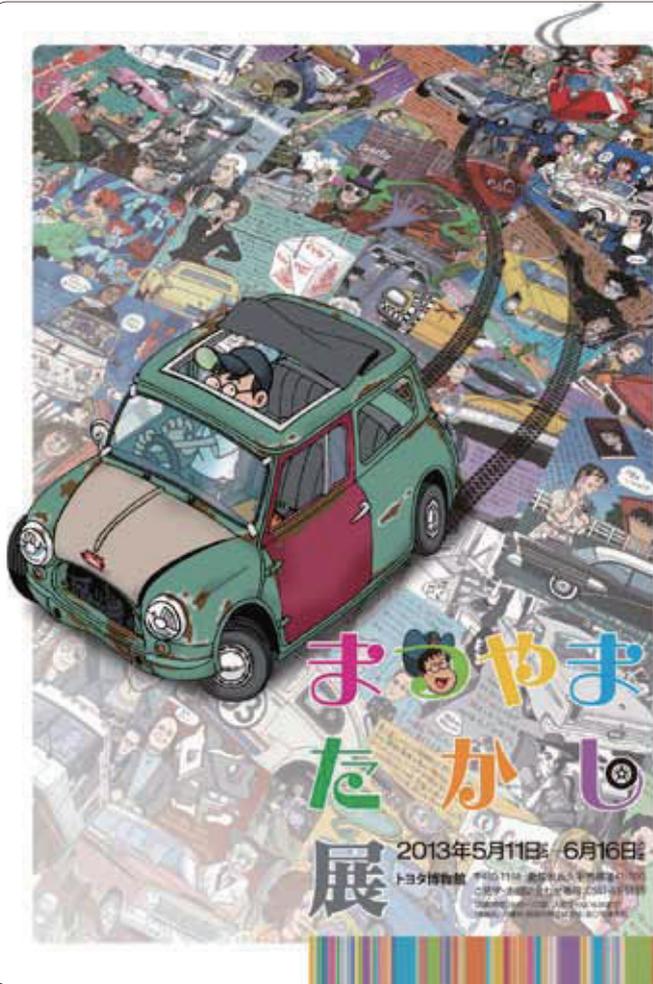
おかげさまでトヨタ博物館公式facebookページが、4月20日で1周年を迎え、ファンも5000人を突破しました。「クルマ文化コミュニケーション」を中心に企画展の見どころや裏舞台など、facebookならではの楽しみがいっぱいです。これからもどうぞよろしくお願いします!

<http://www.facebook.com/ToyotaAutomobileMuseum>

ラ・フェスタ プリマヴェラ2013

4月20日、ラ・フェスタプリマヴェラ2013が開催されました。1967年以前の車両が全国から71台エントリーし、名古屋の熱田神宮から近畿地方をぐるっと回り、ゴールは大阪までの全長千キロの公道ラリーです。トヨタ博物館からは、サンビームグランプリとトリアンプTR2の2台を展示しました。





まつやまたかし展

5/11(土)~6/16(日): ギャラリーにて

雑誌Daytonaで連載中の、映画とクルマをテーマとしたイラスト「シネマプラスシリーズ」が78作品! 1つひとつの作品を見るたびに頭の中に映画のシーンが次々と浮かびます。登場する俳優さんもそっくりですし、名車もいっぱい出てきます。クルマファンだけでなく映画ファンにも楽しんでいただける個展でした。



まつやまたかし

1957年生まれ岐阜県在住、日本デザイナー学院卒のイラストレーター。

まつやまフィルターを通して描き出される緻密な世界観は、日常と非日常を織り交ぜ夢と空想のオリジナルワールドを築き上げている。

見る人全てが童心に戻り、あの頃見た夢を彷彿とさせるイラストは、多くの人の共感を得て、雑誌や広告などで取り上げられる機会も多い。

自称、血液型が映画型というほどの映画ファンで、シネマを題材としオリジナルのエッセンスを加えた作品を雑誌で発表。イラストとコラムで新たな映画の魅力を引き出すというアプローチは成功し、人気の連載となった。

また、プラモデルから廃材アート、料理にDIYまで、得意の物作りは日常生活から作品作りにまで活かされており、セルフビルドした自宅は奮闘記として出版し、映画のロケ舞台としても使われている。

「夢はコレクションの廃車ビートルでレーシングビートルを自力でレストアしたい」と語るまつやま氏。果てなき探究心を持ち、様々なフィールドで活躍が期待される、日本を代表するイラストレーターであり、アーティストである。

まつやまたかし ARTFRONT SOHO <http://www.art-front.com/>

レストラン&ショップ情報

Information

ミュージアム レストラン「AVIEW」

ステーキセット 1,550円(税込)

サーロインステーキ〜マッシュルームソース〜、サラダ&パンまたはライス付です。レストランでは、開催中の企画展に合わせた特別メニューもご用意しております。



※写真はイメージです。

ミュージアム カフェ

スコーンセット 300円(税込)

当館レストランシェフが丁寧に焼き上げたスコーンは、カフェの隠れた人気メニューです。ご見学の合間に一息、ほっこり小さな幸せに包まれてみてはいかがでしょうか?



ミュージアム ショップ

車の国ゴーフレット 315円(税込)

当館のシンボルカー「トヨタAA型乗用車」と、人気の「トヨタスポーツ800」の焼印が入ったゴーフレットはお土産にピッタリです。チョコと苺、車両ごとに違った味が楽しめます。



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記 From Editor

クルマに合わせた赤色が印象的な今号の表紙デザイン。皆さんの評価は?(天木)

クラシックカー・フェスティバルは、今年も多くのお客様に楽しんでいただけました。みなさまの笑顔が私どもスタッフの励みになります。

恒例の企画展「はたらく自動車」は今年で7回目! 楽しいイベント盛りだくさんです。お待ちしております。(稲本 幸)

01. 企画展 **流線型の時代とクルマたち**

03. イベント報告 第24回クラシックカー・フェスティバル

05. 展示車紹介 日野コンテッサ PC10型

09. 企画展予告 はたらく自動車

10. 五十嵐コレクション 「富士屋ホテルと自動車」の巻 (その1)

11. クラシックカーの運転席廻り ⑩ 日産シルビア CSP311型

12. カタログ紹介 トヨタAA型

13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ他

[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/>

[発行人]

杉浦孝彦

※無断転載禁止

今回の表紙車両

MG・ミジェット タイプTA

(1937/イギリス) 【当館所蔵】