

夏の企画展

はたららく自動車 じどうしゃ

期間 2013年7月13日(土) - 9月23日(月祝)

会場 本館2階 特別展示室



企画展入口



展示風景



はたららく自動車・調査隊

毎夏恒例の企画展「はたららく自動車」を開催しました。はたららく車とそれを使ってはたららく人について、ワークブックを使用したり、実際に車に乗ったり、制服を着たりしながら、理解を深めてもらいました。



模型展示



簡易制服



ふりかえりコーナー



スタンプ

ロードサービスカーコーナー



タクシーコーナー



パトカーコーナー



救急車コーナー



フォークリフトコーナー



トラクターコーナー



担当者より

今回で当企画展は7回目を迎えました。今年も各社・団体のご協力により、充実した内容をお届けすることができました。心よりお礼申し上げます。各車両の取材を通し、各車両の機能に驚き、魅了されます。また、それを使ってはたらく人の真摯な姿に感動します。その思いを子供たちに伝えられるようこの企画展を作りましたが、いかがでしたでしょうか？来年もご期待ください。

企画担当：藤井麻希・小室利恵



企画展「はたらく自動車」車両実演

7月13日(土)オープンから8月末までの毎週土曜日(お盆を除く)に、各社団体にご協力頂き、車両実演を実施しました。
 迫力のあるはたらく自動車や、汗いっぱいのはたらく人の姿を間近で見て、子供たちから歓声があがりました。

7月13日(土)

交通安全教室& パトカー・白バイ走行

協力:愛知警察署



7月20日(土)

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



7月27日(土)

レッカー車による 車両けん引実演

協力:JAF愛知支部



8月3日(土)

ポンプ車と 救助工作車の実演

協力:当社総務部



8月10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式会社



8月24日(土)

キャリアカーへの 車両積み込み実演

協力:トヨタ輸送株式会社



8月31日(土)

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



企画展「はたらく自動車」の連動イベント

トヨタ博物館ライブラリーでは、夏の企画展「はたらく自動車」の連動イベントとして、2つのイベントを実施しました。

① クイズに答えて描いてみよう!これなあに? はたらく自動車

ライブラリーお絵かきイベント「クイズに答えて描いてみよう!これなあに? はたらく自動車」では、連日たくさんのお客様が来室しました。

子供たちに箱の中からクイズを引いてもらい、その答えを絵本の中から探し出し、画用紙に答えの車の絵を描いてもらいました。

絵を描いてくれたおともだちには、「ものしりはかせ証明書」、「お絵かきマスター認定証」をプレゼントしました。



② おはなし会

「おはなし会」は、7、8、9月に各一回ずつ開催しました。

こちらにもたくさんの子供たちが見に来てくれて、みんなと一緒に折り紙を折ったり、クイズをしたり、歌を歌ったりと、とても楽しいイベントになりました。



「くるまのしくみ教室」を開催

8月21日(水)当館にて、くるまのしくみ教室を開催し20人の子供たちが参加しました。この教室は、車の動く基本的な仕組みを理解してもらうためのものです。参加者は模型を使いながらの講義を受けたあと、ベンツ・パテント・モートルヴァーゲンTMの走行を見学し、模型作りをしました。

参加した子供たちからは、来年もやってほしいとの声があがり、充実した1日であったことがうかがえました。



切り絵展 心にのこったクルマたち

7月13日(土)から9月16日(月)まで、トヨタ博物館新館3階ギャラリーにて、切り絵展『心にのこったクルマたち』を開催しました。作者の稲垣利治さんは大の車好きで、お気に入りの車の特徴的な部分を独自のアングルで切り取り、それを巧みにカットした数枚の紙で表現されています。黒い紙は1枚しか使われていないので、黒い部分がすべてつながっているのも驚きです。多くの見学者に楽しんでいただきました。



作者による製作実演





ポルシェ 356 クーペ

清水 道明

1951年/ドイツ

～“PORSCHE”の名を冠した最初のモデル～

最初にポルシェの名を冠した生産型モデルが、現在の911シリーズの始祖にあたり、今回ご紹介する、1948年に誕生した356です。

ポルシェは356の発売により、自動車メーカーとなったのです。

設計の中心になったのが、フェルディナント・ポルシェ (Ferdinand Porsche) 博士の長男、Ferdinand Anton Ernst Porsche、通称“フェリー” (Ferry) ポルシェです。

フェリーは、幼い頃から、通常のニックネーム、“Ferdy”ではなく、何故か“Ferry”と呼ばれていた様です。

名前の「フェルディナント」は父、「アントン」は父方の祖母、「エルンスト」は母方の叔父にそれぞれ因んだものでした。

1909年9月19日、オーストリア-ハンガリー帝国時代のウィナー・ノイシュタットに生まれました。

ポルシェ設計事務所:ポルシェ社の誕生

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」(VW)を設計した天才技術者、フェリーの父、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)にドイツ・シュツットガルトに設立された設計事務所がその起源です。



シュツットガルト市の歴史に因む、ポルシェ社のエンブレム。

ポッシュ社等で修行を積んだフェリーも会社設立当初よりスタッフとして加わっていました。

ポルシェ社は、356発売までは「設計事務所」として、グランプリカーなどの開発に携わりました。

356発売後は長らく一貫して2ドアスポーツカーメーカーの道を歩みましたが、近年では、2002年に5ドアSUV「カイエン」、2009年に4ドア・リフトバック・セダン「パナメーラ」を発売するなど、スポーツカー専業からの脱却を図っています。

なお、余談になりますが、1971年7月26日に打ち上げられたアポロ15号で月面に持ち込まれた「月面車」を設計したのも、他ならぬポルシェでした。この「月面車」は長さ3メートル、幅1.8メートル、重さ200kgの電気自動車で、出力1馬力、最高速度時速16キロで走り、おそらくポルシェが設計したクルマのなかでも最も小型・軽量でした。

ポルシェ356の開発と発売

卓越した性能を持つ小型スポーツカーをつくることは、かねてからのフェルディナント・ポルシェ博士の夢でした。第二次世界大戦後、ナチスの協力者として連合軍に拘束されたポルシェ博士に代わり、この夢を実現したのが、フェリー・ポルシェだったのです。

1947年の6月11日、正式に既存のモデル、VWをベースとした2シーター・ライトウェイト・スポーツカー“タイプ356”の開発プロジェクトがスタート、7月には第1号車である356.001の基本レイアウトが決定、さらに翌年2月にはシャシーが完成しました。この356.001は後の量産モデルとは異なり、ミッドシップエンジンレイアウトを採る2座ロードスターでしたが、主要なコンポーネントのほとんどはVWのものを流用し、完成は1948年の夏、疎開先のオーストリアの田舎町、グミュントでのことでした。

この第1号車は、テスト後スイス人に売られたのち、1958年にポルシェ社によって買い戻され、現在はポルシェ博物館に収められています。

このプロトタイプというべき第1号車に続いてつくられた第2号車、後の生産型により近い私たちの356/2.001ではVWと同じRR(リアエンジン、リアドライブ)に改められ、クーペボディを纏いました。

356の小規模なシリーズ生産は1948年から49年の冬にグミュントの仮工場で開始され、最初の50台はすべてアルミボディ製のハンドメイドで、うち6台がスイスのポイトラー社によってカブリオレに架装されました。

また、356の国際的デビューは、1949年3月のジュネーブショーでした。356はすぐに大きな反響をよんでたちまち予想以上の注文を受け、多くの国外への輸出も開始されました。

356のデザインをまとめると、①軽量かつ剛性の高いプラットフォームシャシー、②前後ともトーションバーによる全輪独立懸架、③軽量コンパクトな空冷水平対向4気筒リア・エンジン、④2座席の空間と長距離旅行に必要な荷物室を確保し、かつ機械部分を最小限に覆う、空力的なボディ、です。

このようなメカニズムをもつ356は、当時の他の小型スポーツカーと比べると驚くほど運転しやすく、コーナーを安定した姿勢を保って駆け抜け、長い間高速で走ってもドライバーを疲労させない理想的なスポーツカーでした。

カロッツェリア「ロイター社」

356は1950年から本格的な生産にうつりましたが、ポルシェ社は当時、実態としては依然

「設計事務所」であり、量産にあたって、その生産はドイツ・シュツットガルト郊外ツッフェンハウゼンのカロツェリア（コーチビルダー）、ロイター社に委ねられました。ポルシェがドイツの地に戻ったのです。

ロイター社の起源は、1906年、当時32歳のヴィルヘルム・ロイターによって設立された馬具製造会社でした。この会社はすぐに繁盛し、1910年にはロイター・シュツットガルト車体製造会社へと商号を変更、ダイムラー・ベンツ、ホルヒ等の車体を製造しました。1935年、フェルディナント・ポルシェ博士がVWのプロトタイプをつくらせたのもこのロイター社でした。

今回ご紹介するトヨタ博物館収蔵車の356も、右フェンダーにロイター社製であることを示すエンブレムが装着されています。



その出自を示す、ロイター社のエンブレム。

興味深いことに、航空機やスポーツカーのシートで知られるRECARO社の起源もこのロイター社にあたり、RECAROは、ロイター社のREutterとCAROsserien（カロツェリア）の頭文字をとってつけたれた名前です。RECAROのシートは、欧州のサッカー場や、日本でもJリーグ川崎フロンターレの等々力陸上競技場、セレッソ大阪の長居スタジアムのベンチシートに採用されています。

RECARO社は、現在、ポルシェ、アストン・マーティン、フェラーリ、ランボルギーニなどのトップモデルに独占的にシートを供給しています。

モデルの変遷

・356PRE-A (1950-55)

356として発売されましたが、後に356Aが発売されてからは、それまでのモデルは“PRE-A”と呼ばれるようになりました。ボディはグミュント製356のアルミから、鉄製に変更されました。車体側面のサイドシルが内側に回りこんでいるのが特徴です。トヨタ博物館が収蔵するモデルも、このPRE-Aにあたります。

・356A (1955-59)

1955年9月のフランクフルトモーターショーで披露されたマイナーチェンジモデルが356A

です。初期型356PRE-Aとの外見上での大きな違いが、V字型のウインドシールドガラスが湾曲したカーブガラスになったことです。室内では、ダッシュボードが全面的に見直されました。

・356B (1959-63)

1959年のフランクフルトモーターショーでデビューしたのが356Bです。まず、ヘッドライト位置が高くなり、バンパーの位置もより上方へ移動、フェンダー形状も変更されました。ボディも細部が変更され、外装部品の356Aとの互換性はありません。356史上、最も多く生産されたのがこのタイプです。

・356C (1963-65)

1963年夏に登場した356シリーズの最終発展版です。最大の変更点はブレーキで、全輪ディスクとなり、後輪ディスクはパーキングブレーキ用ドラムを内蔵します。356Cの高性能版が356SCです。

・356CARRERA (1956-65)

今やポルシェ911の代名詞となった“カレラ”ですが、元々は本当に特別なポルシェだけに許された誇り高い称号でした。カレラとは、スペイン語で「レース」を意味します。カレラが公式に初めて登場したのは、356Aからですが、実はPRE-A時代の356にもカレラは数台存在します。1961年にはついに2リットルへとスーパードライヴを果たし、DOHC化されたエンジンは130馬力で時速200km超えの性能を得ました。これがカレラ2です。

ポルシェエンブレムの由来

1953年製356からは、現在でも使われているエンブレムが装着されるようになりました。馬が後ろ足で立っている中央の図は、その上の文字が示すとおり、シュツットガルト市の紋章です。シュツットガルトは14世紀にできた歴史ある街で、当時有名な馬の産地であったことから馬のマークが市章に使われるようになりました。左上と右下を飾っているのは鹿の角を図案化したもので、やはりこの地方で盛んだった狩猟を意味しています。

当初、356では、現在のようにフード先端では

なく、ステアリングのホーン・ボタンの中央にのみ埋め込まれました。

後継モデル911との比較

1,100ccからスタートしながら、CARRERA2ではついに2,000ccに達した356でしたが、1963年9月のフランクフルトモーターショーで後継モデル901がデビュー、後に911と名を変えて発売されます。911は、基本レイアウトは356を引き継ぎました。

911は356と比べて全長とホイールベースが延長された一方、全幅は実は60mmも狭くなっており、まさに初期型911は“ナロー”だったのです。ただ、また一方、トレッドはフロント31mm、リア45mmも幅広になり、フェンダーとドアが厚く膨らみ、ホイールとタイヤがその奥深くにあった古典的なスタイルは解消され、より（当時の）現代的なプロポーションに生まれ代わりました。

なお、911は356の後継モデルではありませんが、1965年までは併売されました。

おわりに

ポルシェ356は、1948年から1965年にかけての約16年の間に、7万6千台あまりが生産され、その6割以上が現存すると言われます。現在、欧米、特にアメリカにおいてはコレクターズアイテムとなっており、オークションでは30万ドル以上で落札された例もあるといえます。

その血統は現在も世界第一級のスポーツカーであり続けるポルシェ911シリーズに脈々と引き継がれており、正に世界的な名車のひとつと言えましょう。



356では、フロントフード奥に燃料タンクが設置された。給油のためには、フードを開ける必要がある。

- <主な参考文献等>
- ・FERRY PORSCHE CARS ARE MY LIFE
 - ・ポルシェ その伝説と真実 フェリー・ポルシェ/ギンター・モルター 著 齋藤太治男訳 三推社 1993
 - ・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 小林彰太郎編/二玄社 1971
 - ・911DAYS Vol.52 2013 SUMMER/インロック 2013
 - ・世界の名車をめぐる旅/高島嶺雄著 二玄社 2011
 - ・クラシック・ポルシェ全図鑑1948-1973/杉田一馬著 二玄社 2004
 - ・パッション・オート ポルシェ：サラブレッドの伝説 QUATTORROUTE編/松本葉訳 二玄社 2005
 - ・われらがポルシェ/野間省一著 講談社 1978

<取材協力> ポルシェセンター名古屋、アウト ガレリア“ルーチェ”

ポルシェ 356 クーペ 1951/ドイツ

○全長×全幅×全高:3870×1660×1300mm ○ホイールベース:2105mm
○エンジン:空冷水平対向4気筒OHV 1286cm³ ○44ps/{32kw}/4200min-1

Porsche 356 Coupe



秋の企画展
お知らせ

小林彰太郎フォトアーカイヴ展

昭和の日本 自動車見聞録



期間 2013年10月5日[土] - 12月26日[木] 会場 本館2階特別展示室

世界的に著名な自動車ジャーナリストの小林彰太郎氏が、過去60数年にわたって収集・撮影した、戦前の東京を中心とする路上で撮影された写真約500点を、当時の車両5台と共に展示します。小林氏の写真コレクションにしか存在しない貴重な歴史的写真も数多く、車そのものだけでなく、その背景に写る路上風景や建造物など、昭和初期の日本の生活環境や風俗も知ることができます。



小林 彰太郎

Shotaro Kobayashi

有志2名と自動車専門誌「CAR GRAPHIC」を創刊。初代編集長をつとめ、常に中立的の視点を持ち、海外にもネットワークをつくるなどして、日本を代表する自動車専門誌に育てあげた。



展示車



▲コード810 [1936]



▲イスパノスイザK6 [1935]



▲モーリスエイト [1937]



▲シトロエン11B [1937]



▲ダットサンセダン [1937]



熱海の名所・白石遊園地で写された富士屋自動車(株)のクルマです。「つり堀 入口」看板の横に「乗合停留所」のポールがありますが、これは富士屋自動車(株)が大正末期から主に神奈川、静岡県県にかけてスタートさせた乗合自動車事業で設けた路線中の停留所の一つで、ホテルの逗留客からの熱海付近の景勝地巡りの要望に応じて提供されました。

※左: ハドソン4ドアセダン(1927年)、右: ダッジDH型4ドアセダン(1931年)

富士屋ホテルと自動車の巻 その2

◆ 五十嵐コレクション

◆ ~五十嵐平達氏の写真アーカイヴズ・コレクションより~

自動車研究者であり、当館の展示監修者であった故五十嵐平達氏のアーカイヴズ・コレクションをシリーズで紹介します。

昭和初期の自動車活用

大正期から自動車を積極的にホテル経営に取り入れてきた富士屋ホテルは、昭和期に入ると、さらに観光地・箱根における和と洋の良さを兼ねた本格的リゾートホテルとして国際的にも名声を確立し、大正・昭和期を通して内外の皇族や政財界要人、有名人等にも好んで利用されてきました。



写真1

写真1はホテルの前で、宿泊客の出発時の光景と思われます。荷物は既に積み込み済みで、クルマは米車ハドソンセダン(1931年)です。

写真2は、ホテル宿泊客の送迎風景です。駅は旧国鉄・東海道線の小田原駅、あるいは小田原から乗り換えて箱根に向かう箱根登山鉄道の宮ノ下駅あたりでしょうか。クルマは2台ともハドソンフェートン(1929年)と思われます。先頭車と2台目に乗っている客、さらにその後方に見える数人の観光客風の人たちは皆外国人のようです。

写真3は1931年(昭和6年)、富士屋ホテルにシャム(タイ王国の旧称)の国王王妃両陛下が宿泊された時、関係者がホテル近辺で待機している状況を写したと思われるものです。

クルマは向かって左がパッカードスタンダードエイト(1931年)で、右側の2台はいずれもハドソン(1931年)です。いずれにしても、待機中のこれら諸氏の緊張した姿が印象的です。



写真2

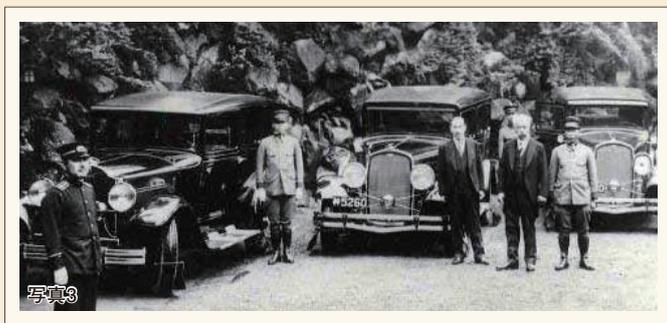


写真3

昭和初期における自動車活用の一面を見てきました。大正期にはビュイック、ランブラー、シボレー等、米国の多くのメーカーのクルマを導入していましたが、昭和期になるとほとんどハドソンになっています。我が国ではまだクルマの普及が殆ど進んでいなかったこの時代に、観光地・箱根を舞台に、率先してクルマの効用を生かしながら国際的なホテル経営を進め、一方では路線・観光バス等乗合自動車事業も手がけることによって、一般地域社会に対してもクルマ文化の普及・発展を推進した当ホテルの功績は大きいものであったと思います。

RESTORE project

甦るクルマ12

フランクリン 1918年・アメリカ

レストアプロジェクト始動

当館のフランクリンは2007年5月に早稲田大学理工学研究所よりご寄贈頂きました。そして同年12月の企画展「初公開 収蔵車展」ではレストア前の状態で展示を行いました。それから現在までの6年間は、通常非公開のバックヤードにて保管されておりましたが、いよいよ2013年7月よりレストアに着手する運びとなりました。レストア完成までに2年強を見込んでおりますが、途中経過についても随時発信していきます。

川島 信行



【レストア前 外観】タイヤは実走行に耐えるよう、オリジナルの木製ホイールからトラクター用のホイールに換装されていた。



【レストア前 内装】シートの表皮は経年相応に劣化しているが、当初の状況を推察する事はできる状態。

フランクリン社

フランクリン社は、1895年に米国ニューヨーク州シラキュースにダイキャスト工場として創業し、1901年に空冷エンジン技術を導入して翌年から自動車の製造を開始しました。そして一貫してクルマに軽量化のための技術を投入し続けました。

全車に空冷エンジンを搭載し、そこにはアルミ合金部品を多数採用しています。また、軽量化を目的に、ボディパネルにアルミ材を使用し、シャシフレームには初期のモデルを除き1928年まであえて木製フレームを使用しておりました。軽量化以外にも米国初の技術を数多く導入するなど、高い理想を追求した自動車メーカーでした。残念ながら、1929年の世界恐慌のおりを受けて1934年に自動車メーカーとしては終焉を迎えましたが、その空冷エンジンは高い信頼性が評価され1975年まで軽飛行機やヘリコプター用として供給されました。

当館に収蔵されるまで

早稲田大学にフランクリンが来た経緯は明確ではありませんが、戦後間もない頃、学生の親御さんから所属する研究室へ寄贈された、との記述が現在残っている初期の確かな情報です。研究室では主に内燃機関研究の権威である 故渡部名誉教授が乗用されました。1958年(昭和33年)頃まではフランクリンは動いていたと思われます。

早稲田大学では、1983年まで大久保校舎58号館の通路に置かれていましたが、手狭でもあったため東京都千代田区、旧万世橋駅舎前にあった交通博物館に寄託されることとなりました。それから24年後の2007年、交通博物館の移転と共に鉄道に特化するとの方針からフランクリンの行先が検討された中、縁あってトヨタ博物館にご寄贈頂く事になりました。

2013年7月レストア作業着手

まずは、正味作業期間として7日間、ボディとシャシを分離するところまでを実施。この後さらに分解を進め、各部品についてレストア方針を決定して、細かいレストア作業に入っていきます。今回のレストアに当たっては、過去にレストア映像を

何度か製作頂いているひまわりネットワーク(株)に声を掛け、番組を制作して頂く事になりました。

レストア過程の映像については、将来的には一部を館内の放映映像にも使用できればと考えています。

幌や皮張りのシートは劣化が激しいため、新規で製作する事になりますが、当初の質感に至るまで再現するため、その分野でのエキスパートであるメーカーさんにもご協力頂けるようコンタクトを取り始めました。

また、早稲田大学の当時を知る方々から情報を頂くなど、各方面からフランクリン再生に向けてご支援を頂いております。今後の進展にご期待下さい。



[1]



[2]

[1]ひまわりネットワークによる撮影。まずはレストア前の形があるうちに技術解説シーンから。
[2]ボディとシャシを分離。この時、右フロントリーフスプリング取付け部分の木製フレーム折損修理跡が現れた。



①1960年式のR360COUPE。「ひくくながれるスピードナーボディーライン…」と謳われる。当初はDELUXグレードの設定はなく、2トーン塗装ではない。



②おなじく1960年式のカタログよりエンジンのイラスト。マグネシウム合金を多用した軽自動車初の4サイクルエンジンで16馬力の最高出力を発揮した。



③リアエンジンであることが容易に見て取れる。ブレーキはアルフィン社製ドラム式(油圧内部拡張式4輪制動)。サスペンションはフロント、リアともにトレーリングアーム方式の全輪独立懸架。

R360 COUPE

R360クーペ

清水 道明

今回カタログでご紹介するのは、日本で戦後始めて「クーペ」を名乗り、マツダが東洋工業時代に初めて発売した四輪軽乗用車「R360クーペ」です。

■マツダの起源と自動車産業への参入

マツダの起源は、1920年(大正9年)の東洋コルク工業株式会社の設立まで遡ります。1927年(昭和2年)、社長の松田重次郎のかねてからの念願であった機械工業へ転身すべく、社名を東洋工業株式会社に変更しました。

1931年(昭和6年)10月には、三輪トラック、「マツダ号DA型」を生産開始、自動車産業へ参入しました。

マツダ号のネーミングの由来は、当時の社長、松田重次郎の姓に因んだものでしたが、暗黒の世を光明に導いたゾロアスター教の最高神、「アウラ・マズダー(Ahura Mazda)」の意味もあり、マツダ号が三輪トラック界に光明をもたらす象徴となるという願いも込められていました。現在の社名、マツダ株式会社の英名が「MAZDA」なのもこのためです。

■昭和20年代の四輪トラック開発と市販化

昭和20年代、輸送の主役はまだ三輪トラックでしたが、東洋工業は、1949年(昭和24年)に小型四輪トラックの試作第一号を生産、翌1950年(昭和25年)には、東洋工業初の小型四輪トラック「CA型」を発売しました。

「東洋工業五十年史」では、CA型を「ジープタイプの1トン積みトラック」と表していますが、四輪駆動ではなく、後輪駆動(FR)でした。しかし、CA型はわずか35台だけで生産は中止されてしまいます。

■R360クーペの発売

日本のモータリゼーションは、1960年(昭和35年)頃以降から、事業用から個人用

にと需要が移りつつありました。

総合自動車メーカーを目指していた東洋工業でも、1959年(昭和34年)、乗用車市場への進出を図るため、「R360クーペ」の開発に着手、約1年後の1960年(昭和35年)4月22日に発表、5月28日に発売されました。

R360クーペは、ギアミッション(4速MT)のKRBB型(30万円)に加え、当初からトルクコンバーター(2速AT)のKRBC型(32万円)をラインアップし、他メーカーのライバル車より約20%もの低価格を実現していました。

なお、この軽自動車初のトルクコンバーターは、岡村製作所製で、同社の1957年(昭和32年)発売のミカサ・ツーリングに次ぐ採用でした。

エンジンは軽自動車初の4サイクルで、マグネシウム合金を多用、軽量モノコックボディ、軽合金ボンネットなどにより国産車最軽量の380kgの車重を達成していました。

発表にともない、各種業務用としての大口注文を受け、また個人需要層からの注文も殺到し、一時的には爆発的な人気を博するに至りました。1960年(昭和35年)中に2万3,417台を生産し、これは軽四輪乗用車市場の64.8%にもものぼるシェアでした。

しかしながら、実質二人乗りの2+2のR360クーペでは、完全4座であるスバル360の対抗馬としては不利で、1962年(昭和37年)にデビューした「キャロル」に次第に主役の座を譲りました。



④1961年式カタログの表紙。この年からイラストではなく写真になった。「ギアミッションタイプ」と表記されている。フードのマツダマークがまだ現在の「フライングM」になっていないのがわかる。



⑤1961年式DELUXEグレードの室内。DELUXEとはいえ、至ってシンプルなインパネである。

【主な参考文献等】

MAZDA公式HP(マツダの名車たち)
1920-1970東洋工業五十年史 東洋工業株式会社 1972
日本の自動車アーカイヴス 乗用車 1947-1965 三樹書房 2009
別冊CG 自動車アーカイヴ Vol.1 60年代の日本/アメリカ車
MAZDA 小堀和則著 三樹書房 2009

寄贈情報

Contribution

寄贈車情報



トヨペット コロナ マークII GSS (1975/日本)
柴田 清 様



エステイマ ルシーダ (1995/日本)
戸田 武敏 様



フィアット 500 (1972/イタリア)
岩本 彰三 様



トヨタ コンフォート (2006/日本)
日本交通株式会社 様

TAMからのお知らせ

Information

パブリカスポーツ復元の軌跡 ～夢を繋ぐ～

日時 2014年1月18日(土)～4月6日(日)

場所 本館2階 特別展示室

第9回全日本自動車ショー(1962年)に出展された研究実験車「パブリカスポーツ」。このクルマに衝撃を受けた当時の若者たちが半世紀の歳月を経て、開発者の夢や情熱に思いを馳せて復元に向けて立ち上がりました。その復元の軌跡をたどり、「モノづくり」へのこだわりをテーマとした企画展を開催します。



ズール少年合唱団 来館

8月25日、来日中のズール少年合唱団(ドイツ、ズール市)が来館、幸運にも居合わせた一般来館者の前で美声を披露してくれました。



「はたらく自動車」連動 工作イベント

日時 2013年7月13日(土)～8月25日(日)の土日祝、
8月10日(土)～15日(木)

手作り感あふれる4つの種目に、今年も多くの子供たちとご家族が取り組みました。出来上がった作品はどれも力作ぞろい。夏休みの思い出づくりと自由研究のお役に立てたかと思えます。



Car Model Exhibition 2013

8月29日30日、自動車メーカー各社デザイン部門のプロのモデラーによる「Car Model Exhibition 2013」が開催されました。作品の展示やモデラーの交流の場であるだけでなく、クレイモデル製作体験やモデラー志望の学生対象の講座など多くの人が集いました。





トヨタ博物館

Classic Car Fest

クラシックカーフェスタ in神宮外苑

日時 2013年11月30日(土) 10:00~15:30

場所 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前(東京都新宿区霞ヶ丘町1-1)



個人所有のクラシックカー約100台が大集結し、
黄金色に包まれた銀杏並木をパレード!



企画展示「50年前の自動車ショウとその頃のクルマたち」

日産自動車(株)、日野自動車(株)から
貴重なクルマを展示していただき、
それぞれのクルマへの熱い想いを
語っていただきます!

その他、人気の記念乗車撮影や交通安全体験コーナー
など、イベント盛りだくさん!詳しくはホームページへ!



プリンス スカイライン
スポーツ クーペ(1962)



日野コンテッサ900スプリント
(1962)



バブルिकासポーツ
(1962)

レストラン&ショップ情報

Information

ミュージアム レストラン「AVIEW」

グランドメニュー リニューアル



「地域の皆様に愛される
レストラン」を目指し、8年ぶり
にグランドメニューをリニュー
アルしました。(9月25日より)
トヨタ博物館カレーを全種類
揃え、また新たに名古屋名物
を追加。博物館を訪れる幅
広い層の皆様にお楽しみいた
だける内容となりました。

※写真はイメージです。

ミュージアム カフェ

チーズケーキ ドリンク付 500円(税込)
しっとりとした大人の味のチーズケーキ。暖かい
ドリンクと一緒にひと息ついてはいかがでしょうか。



ミュージアム ショップ

写真集「昭和の日本 自動車見聞録」
2,940円(税込)

小林彰太郎フォトアーカイヴの集大成
となる写真集を数量限定で発売。



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記 From Editor

1953年製作の映画「ローマの休日」には、表紙写真のフィアット500のオープントップタイプが登場します。
どのシーンか分かりますか?(天木)

01. 夏の企画展 **はたらく自動車**

- 03. 企画展 「はたらく自動車」車両実演
- 04. 企画展 「はたらく自動車」の連動イベント
切り絵展 「心にのこったクルマたち」
- 05. 展示車紹介 ホルシェ 356 クーペ
- 09. 秋の企画展お知らせ 小林彰太郎フォトアーカイヴ展「昭和の日本 自動車見聞録」
- 10. 五十嵐コレクション 「富士屋ホテルと自動車」の巻 (その2)
- 11. カーウォッチング⑩ 甦るクルマ⑫ フランクリン レストアプロジェクト始動
- 12. カタログ紹介 マツダR360クーペ
- 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

フィアット500トッポリーノ

(1936/イタリア) 【当館所蔵】