



人生は、クラシックカーと共に。



# 人生は、クラシックカーと共に。

クルマは、単なる乗り物なのだろうか？ 誕生以来、生活のすべてを変えてきた乗り物は、果たしてどれほど“文化”として根付いているのだろうか？

例年通り東京・明治神宮外苑で開催されたクラシックカー・フェスティバルには、全国からクルマを愛する人々が訪れた。自慢の愛車を前にポーズを取る人々の姿は、クルマが、便利な道具としての価値以上のものを持っていることを感じさせた。



会場となった神宮外苑にある聖徳記念絵画館の重厚な建築をバックに、クラシックカーを搬出する。晴れやかな舞台を後にする名車。バックヤードにもそれぞれドラマがあり、そのドラマもまたクルマ文化の一端を担っている。



## 神宮外苑に集まった好事家には、 愛すべきスタイルがあった。

曇り空の下、クラシックカーが1台、また1台と到着する。その度に誰もが目を向けて、今度はどんなクルマが来るのだろうとワクワクしながら待っている。磨き上げた鮮烈なボディから、使い込んで時間を超越したような風合いを感じさせるクルマまで、多様なラインナップ。その多様性は、一般的なクラシックカーの祭典とは異なるのかもしれない。自身もミリタリー調のコートに身を包み、三菱ジープに颯爽と跨がった白ヒゲの男性に声をかける。昭和44年に手に入れたその“相棒”は、45年間ほとんど故障もない。かつては実際に建設業の現場で、林道を走り砂利を積んで働いていたという。主人が似てきたのか、クルマが主人に近づい

たのか、人馬一体の雰囲気の際立っていた。あるいは正統派のスポーツカーと呼ばれるLOTUS ELAN Sr.3から降りてきたふたりは、紳士のスポーツウェアであるニッカポッカーズに身を包み、熱く、その乗り心地のよさを語った。5000回転を越えてからの軽さ。スタイルとは、いくつもの要素が折り重なって生まれてくることを教えてくれた。また、アルファロメオ2000の親子は、家族で乗りたいからと購入したと言う。イタリアで買い付け、動くまでに2年をかけて、現在は週末に出かける際の“美しい足”として使っている。妻は運転を避けるけれど、子どもは喜んで乗っていると、父と息子ふたりでの参加だった。使うことによって育まれるクルマへの愛

は、個人の嗜好によって、さまざまな形で表れる。洋服を揃える者、関西からクラシックカーに乗ってやって来る者、自分の歴史として共に走る者……。

降り始めた雨は、神宮外苑を出発し銀座を抜けて帰ってくるパレードの途中で強くなった。それでも街行く人々は、普段はなかなか目にする事のない貴重なクルマの姿を眺めていた。単に“珍しいクルマ”を眺めるだけの集まりではなく、クルマが文化として根付き、価値を築いていると感じさせるのは、やはり、その動いている姿。クラシックカーが生まれた時代に思いを馳せ、現代まで続く軌跡を思う。イベントが閉幕する頃、ようやく雨が上がり、夕陽が射した。



神宮外苑を起点に、青山、銀座を巡るパレードを行った。時折、沿道から手を振る観客もいて、参加者たちは自慢の愛車から微笑みながら手を振り返っていた。

## クラシックカーと オーナーとの物語。

愛車と共に微笑む彼らから感じるのは、クルマは人を表すということ。自分の嗜好によって選ぶものだから、当たり前だと思うなかれ。むしろクルマに選ばれなければ、幸せなカーライフを送ることはできない。必然によって導かれるように、そのクルマと暮らすことになった人々。それぞれの誇らしげな姿の奥には、クルマへの深い愛情が見て取れる。クラシックカーと共に生きる人々は、クルマの文化を愛する人々。

ほんの少しだけ、なぜそのクルマと共に生きることになったのか、それぞれの物語を聞いた。



**宇田川弘之さん**／自営業  
SUBARU 360／35年前に、愛称“てんとう虫”を手に入れて、以来、幾度の故障を乗り越えて愛し続ける。あと35年は乗れる!とのこと。



**柳原照之さん 裕美さん**／自営業  
VOLKS WAGEN カルマンギア／奈良から9時間かけて自走してきたという。メンテナンスや塗装などもすべて自分で手がけている。



**西澤優幸さん**／建築士  
トヨタ セリカ 1600GT／亡くなった祖父が乗っていたGTを10年近く探し続け、ついに手に入れたという。幼少期の助手席の思い出を現代に。



(左) 駒形光一さん／カバン職人、(右) 水戸浩昭さん／デザイナー  
LOTUS ELAN Sr.3 Fixed-Head Coupe／“エラン仲間”のふたり。一度、手放してしまったことを悔やんで、再び手に入れた駒形さんの愛車で。



**馬場裕司さん**／建設業  
三菱ジープ J3／登攀力を気に入って、実際に河川や山での建設工事に使っていた。かつては、趣味で林道走行なども、タフで、無骨な相棒。



**藤川伊知郎さん 航己くん**／会社役員  
アルファロメオ1750ベルリーナ／生産国イタリアから輸入。1967年当時の使い方と同様に、週末、家族で楽しむために手に入れたという。



2014クラシックカー・フェスティバルは、11月29日に行われた。会場は、明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前。

戦後の日本では最初にトラックを、後にヨーロッパから哲学を学んでセダンを生産するようになる。当時、日本でクルマに求められたのは利便性に他ならない。クルマは人を乗せ、荷物を運ぶためのもの。生産性を高めて国内の主要な産業となった現在でも、その利便性が重視される歴史は変わらない。だが、クルマは便利であることだけを追い求めてきたわけではない。日本のメーカーは世界から刺激を受け、それに応えるように刺激を返して、「連鎖反応」のように新しい文化を築いていった。隔世遺伝のように、クルマにまつわる“遺伝

子”が時代を超えることもある。そこには、血の通った、時代の空気のようなものが映されている。開催された「語る」展のテーマは、ライト・ウェイト・スポーツと呼ばれる、いわゆるスポーツカーのジャンルだった。時代のシンボルとなるような美しいクルマが、当時の文化背景を表す雑誌などと共に展示された。なぜ、このジャンルが選ばれたのかと言えば、クルマの楽しさや走る喜びが映されているから。ライト・ウェイトの歴史を辿ることで、生産性とはまた別の角度から、クルマが歩んできた軌跡を捉えることができる。

ライト・ウェイトの歴史は、イギリスに始まる。ワインディングロードが多いという地理的なバックグラウンドが、その誕生の理由のひとつだった。MGに代表される小型のスポーツカーが1920年代に登場し、「スポーツドライビングを楽しむこと」がある種の流行となっていた。その走る喜びは、戦後、アメリカへと飛び火する。第二次世界大戦時にイギリスへとやって来た米兵たちは、コンパクトで比較的安価なスポーツカーに魅了される。それを母国に持ち帰り、アメリカでもそのスタイルを流行させていった。セダンを買うのと同じ

値段でスポーツカーを買うことができたために、“身近なスポーツカー”をコンセプトとしたMG-TCは、アメリカで大ヒットとなった。その様子を見て、アメリカで初めて量産されたスポーツカーがシボレー・コルベットだった。全米で展示巡回を行い、その人気にさらに火をつける。今回の展示では、世界で初めて300台限定で生産されたFRP製のボディを展示していた。では、日本ではどうだったか？スポーツカーの誕生は、実は1950年代に起こっている。後にアメリカでMr.Kと呼ばれた、片山豊氏が牽引する日産が「ダットサン・スポー

ツDC-3」を発売している。最高出力20馬力という今からは考えられないほど非力なスポーツカー。社内的にも批判されたこのプロジェクトは、しかし、1969年のフェアレディZへと繋がっていく端緒。フェアレディZは、アメリカで大きく受け入れられた名車だ。夫が大きなセダンに乗り、オシャレな妻が乗る荷物も積めるセカンドカーとしての人気だった。利便性だけでなく、“乗る喜び”が受け継がれていった。1960年～70年代、世界中の街を走っていたライト・ウェイトは、マスキー法や安全規制の影響によって、新車が投入されることがなくなってしまった。廃れ

るかと思われたこのジャンルに、満を持して投入されたのが、ユーノス ロードスターだった。発表後すぐに世界中で受け入れられ、もう一度、スポーツカーの流行を作り出した。イギリスで生まれ、アメリカでブームになり、そして遺伝子を受け継いだ日本によって、再び、「スポーツドライビングの楽しみ」が脚光を浴びることになった。ライト・ウェイトの魅力を湛えた車両を展示することで、“走る喜び”について考察した「語る」展。その歴史はクルマが単に経済の指標ではなく、文化として人々に愛されていることの証左に他ならない。

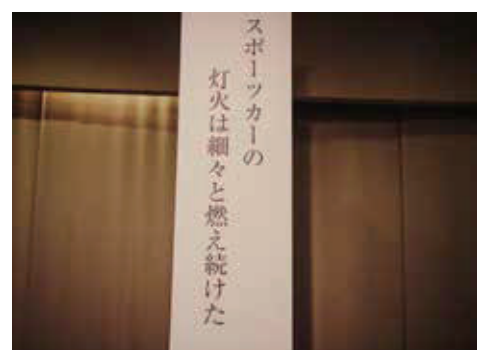
※片山豊氏は2015年2月19日に永眠されました。ご冥福をお祈り申し上げます。

## 走る喜びの遺伝子を「語る」展。

ライト・ウェイト・スポーツと呼ばれるジャンルの歴史を遡るとそこには文化としてのクルマの側面が如実に表れていた。走る喜びは、時代と国境を軽々と越える。



今回の取りまとめ役、杉浦学芸スタッフ



### Chevrolet Corvette

1953年発表。アメリカで初めて量産されたスポーツカー。ヨーロッパの市場を睨みつつ、アメリカ国内でも圧倒的なブームを巻き起こす。マホガニーの型に樹脂を流し込んだ、わずか300台生産のFRP製。以降は、サイズが大きくなっていく。

### Datsun Fairlady SP310

1962年発表。国産初の本格的なスポーツカー。1952年の「ダットサン・スポーツDC-3」から進化を重ね、日産の一つの伝統となったスポーツカー。生産台数の6割を超えるクルマがアメリカに輸出された。フェアレディZへと続く系譜。



### Eunos Roadster

1989年発表。10年近く発表がなかったライト・ウェイトのジャンルに颯爽と登場し、世界中でスポーツカーの熱を再点火した。イギリスで生まれた文化が、日本にもしっかりと根付き、成長していたことを証明する名車として人気を博した。



展示では、単にクルマを並べるだけでなく、当時の文化風俗までをイメージできるように、「平凡パンチ」などの雑誌も合わせて展示された。表紙には、スポーツカーに乗った若者が描かれている。



開館25周年記念 企画展「語る」展 ～ワクドキの隔世連鎖～  
2014年11月1日～2015年4月12日。本館2階特別展示室ほか。



収蔵車紹介

# TOYOTA CROWN MS60

全長×全幅×全高:4680×1690×1420mm ホイールベース:2690mm  
エンジン:水冷直列6気筒 OHC 1988cm<sup>3</sup> 110PS/{81kw}/5800min<sup>-1</sup>



クルマの開発には、2～4年が必要とされている。新しい技術を投入し、どんなボディをデザインするのか。数年後の時流を見据えて、クルマは設計され、発表される。あるクルマを考える時にはまず、その時代の背景を鑑みる必要がある。

愛称「クジラ」。革新的なスピンドルシェイプによって、ユーザーからそう呼ばれた4代目クラウンが誕生した背景には、60年代末の革新の時代があった。所得倍増計画が発表され、学生運動が盛んになり、アポロ11号が初めて月面に到達した時代。1971年に発表された4代目クラウンは、そんな時代に開

発されていた。当時の役員会議によって、デザインを最終決定する時にも、保守・中庸・革新と並べられたものの中から、圧倒的多数で、このデザインが選ばれたという。デザインを担当したのは、1年間のドイツ留学から帰って来たばかりの気鋭のデザイナー、渚徹だった。

発売当初は、非常に評判よく受け入れられた。当時の雑誌を開いてみれば、そこには絶賛の言葉が並ぶ。貿易の自由化によって、国産車が外車に対抗できるのかと心配されていた時期に投入された4代目クラウンとオペルのクルマを比較した記事では、ク

ラウンに軍配を上げていたりもする。「保守のセドリックと革新のクラウン」。今では考えづらいが、そんな比較記事が載るほどに、4代目クラウンは新しい風を吹かせていた。三角窓を無くし、カラードバンパーを採用し、とにかく“革新”的だった。スピンドルシェイプは、空力研究の結果であると共に、安全性向上に向けてのひとつの解答。安心感を生むためのスタイルでもあった。

ところが、順調だった売り上げが、販売から半年後、夏の渋滞によって起こったオーバーヒートの不具合によって一変する。クラウンのタクシーが都内のあちこちでオー

バーヒートをしてしまう。急いでマイナーチェンジし、バンパーに穴をあけて風通しをよくしたり、対策を施しても評判は元には戻らなかった。性能の不備が、デザインの先進性への非難へと、すり替わってしまった。

「あのスピンドルシェイプが悪い」  
そうやって、売り上げを落とし、販売シェアのライバルであったセドリックに逆転を許してしまう。当時の開発主査、小室武の言葉が雑誌に残されている。

「……営業面では失敗に終わったのですが、一方で大きな教訓も残りました。それはクラウンの開発では、ユーザーが求める時代の

少し先を行くのが良いのだとわかったことです。決して行き過ぎたり、独りよがりで進んではいけない。ある意味で、その後のクラウンの位置づけを確認するきっかけとなったといえるかもしれません」

クラウンの開発テーマは常に「継承と革新」なのだ。古くからのユーザーの期待にばかり答えていては、新しいユーザーが入ってこない。モデルチェンジをする度に、平均年齢が上がっていけば、いずれクラウンは廃れてしまう。そのためにも、革新は必要である。だが、その革新の“幅”を決めるのは、メーカーだけではなく、ユーザーとの呼吸によ

て生まれなければならない。4代目クラウンの不調は、そんな教訓を残し、5代目のクラウンは、再び、保守的なデザインが選ばれた。

今年2015年に、誕生から60年を迎えるクラウンの歴史の中で、メーカー発ではなくユーザーから愛称が付けられたクルマは他にない。「クジラ」。ポディー体型のカラードバンパー、丸みを帯びたスピンドルシェイプは、1970年代を滑るように走った。博物館の収蔵庫からエレベーターに乗って降りてくるその姿は、今も美しく、“革新性”に満ちている。時代を超えることのできるクルマは、それほど多くはない。



## “クルマ”を語り尽くす夜。

夜の博物館を舞台に開催されたイベント「くるまdeナイト」では、ワインを楽しみつつの懇親会に先立って、トークショーが行われた。実際に展示車を眺め、クルマへの偏愛について語る特別な夜となった。



**夜** の博物館という特別なシチュエーションのもと、クルマを愛する人が集うイベント「くるまde ナイト」が開催された。学芸スタッフによる詳細な展示解説の後には、識者によるトークセッションが行われた。トヨタ博物館館長の布垣直昭の司会のもと、日本カー・オブ・ザ・イヤーの選考委員も務めるボブ・スリーヴァさん、SUPER CG元編集長であり、カー・ジャーナリストの伊東和彦さんによる対談。ふたりがいかにかクルマを文化として捉えているかに焦点を当てられた。幼少期のクルマ体験から、未来のクルマ像まで。多岐に渡る“クルマ考察”の一部を再録したい。

**布垣** まずは幼少期のクルマ体験をおふたりに振り返っていただきたいと思います。

**伊東** 自動車と写っているような写真を探したんですが、なかなか無かったんですね。小学校の低学年で遊園地のクルマに乗っているものくらい。やっぱり僕の世代では、身の回りでクルマを持つことは、特別なことだったのかなと思います。

**ボブ** 僕は歩くか歩かないか、それくらい幼い頃からスパナを持ってたね(笑)。お父さんが、ガレージのスペシャリストだったから10歳くらいから溶接してたもの。当時は、クルマと宇宙が少年たちの夢でしたから。初めて自分でもらったカタログは、トライアンフのGT6。10歳でカタログを見て、16歳で本物を買ったんだ。

**伊東** 日本では10代で、そういうクルマを買うっていうことは、なかなかないよ。

**布垣** やっぱり日本とアメリカとのパースペクティブの違いなんですかね。

**ボブ** 今回は、一台、思い入れの深いクルマを選んでってということだったけど、偶然にも僕も伊東さんも同じクルマを選んだ。

**伊東** ホンダ シビック2ドア。(初代)

**ボブ** このシビックの頃から日本車ファンになって、今も続いている。僕もそうだけど、アメリカにはそういう人がスゴく多いよ。  
**伊東** シビックは、実は我が家にとって初めてのクルマだったんです。免許を取った頃には、ホンダが一番フレッシュなことをしていた印象があるんですね。

**ボブ** でかいアメ車って、僕にとってはおじいさんの世代のモノなんだよね。「small is beautiful」の時代になって、ホンダみたいな小さなスポーツカーが、「僕達のクルマ」っていう感覚が。キビキビしててさ(笑)。

**伊東** 日本にもスポーツカーがあるんだと。  
**ボブ** メッセージ性があったよね、クルマに。自分はその人たちとは違うんだ! っていうことを示すためのものでもあった。教育をきちんと受けた人が乗っていたよね。だから今でも繋がっている。

**伊東** でも、当時の日本ではクルマを予算内で持つこと自体が目的だったからなあ。それこそアメリカに憧れている時代だから、やっぱり免許を取って憧れたのはステーションワゴンですよ。豊かさの象徴って言うかね。「幸せな家族」の象徴ですよ。

**ボブ** でも、お父さんはステーションワゴンに乗りたくない(笑)。もっと走るクルマに乗りたんだよね。

**布垣** もう一台選んでいた、1964年のフォード マスタングにも、やっぱりスタイルがありましたよね。

**ボブ** 女性が一人で買って乗るのがマスタングだった。

**伊東** 後部座席はそれほど広くないんだけど、犬を乗せるんだよね。犬を乗せるの! ってビックリした記憶がありますよ。

**布垣** 初代フォード マスタングは50周年を迎えたわけですが、やっぱり後まで影響力は大きかったですよね。

**ボブ** 今も強烈なファンがいますよね。愛さ

れるクルマには、安全性とか合理性みたいなものを優先させて、今のクルマが無くなってしまった何かがあるんじゃないかな。そろそろ戻って、スポーツカー寄りのものが出てきてもいいよね。シビックとかマスタングを原点にした小さいクルマが求められていると思う。

**布垣** セリカやフェアレディZもアメリカで人気がありましたからね。

**ボブ** ポルシェの半額で、ポルシェのようなカッコいいクルマが買えるから(笑)。

**伊東** 金持ちのセカンドカーですよ。うんと金持ちは、ポルシェを買う(笑)。

**布垣** 作り手が意図していないクルマの受け入れられ方もありますよね。

**ボブ** マーケティングをすると、小さなクルマっていらないうって必ず言われる。でも、すごく小さいクルマが売れることがある。

**伊東** 小さいクルマではないけれど、1980年に日産がシーマを出したでしょう。アメ車に近いような、遊んじゃったクルマですよ。日本でもこんな外したクルマが作れるんだって思っていたら、シーマ現象って呼ばれるくらい受け入れられた。

**ボブ** 近年だったらレクサスなんだよね。日本のモノ作りの頂点が、一年くらいで販売でもベンツを越えたからね。革新的でしたよ。

**伊東** そう言う意味では、アメリカはフェアですよ。品質だけで判断するでしょう。

**ボブ** 重要なのは、「初めて乗った瞬間」を語れるかどうか。僕らがかつて味わったような、圧倒的なものがあるかどうかですよ。今の時代にも新しい提案が必要でしょ?

**布垣** 本当にダウンサイジングが求められているんでしょうか?

**伊東** 各メーカー、モデルチェンジの度に、必ず大きくなっているものね(笑)。

**ボブ** 一部のアメリカ人は、60年代のままできて欲しかったんだよね(笑)。でも、また時代は巡ると思いますよ。



**ボブ・スリーヴァさん**  
日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員であり、デザインとブランド戦略のエキスパート。



**伊東和彦さん**  
SUPER CG元編集長。著述家。関東学院大学工学部非常勤講師も務めている。



**布垣直昭**  
トヨタ博物館館長。トヨタ自動車デザイン統括部長を経て、現職に。



# 1960年代～70年代のクラウンとセドリック/グロリア

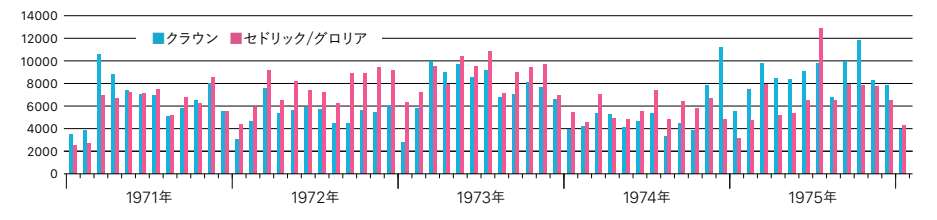
## ライブラリー所蔵カタログと雑誌から読み取る時代の気分

1960年、時の池田内閣は「国民所得倍増計画」を策定、1965年には「いざなぎ景気」がスタートしました。翌1966年に日産・サニー、トヨタ・カローラが相次いで発売され、後にマイカー元年と呼ばれることになり、「3C」(カラーテレビ、クーラー、カー)が「新・三種の神器」ともはやされる新しい時代を迎えていました。そんな時代のトヨタと日産のフラッグシップカーについて、60～70年代のカタログや雑誌を眺めてみましょう。クラウンは3代目から5代目、セドリックは3代目と4代目のカタログを博物館のライブラリー閉架から取り上げてみました。1967年9月4日、「白いクラウン」というキャッチコピーによって記憶される3代目クラウンが登場します。これは、ボディカラー規制が1965年に緩和されたことを受

け、先代までに確立されたタクシーや法人向けモデルという印象を打破し、オーナーカーとしてのイメージを打ち出した広告キャンペーンでした。3代目クラウンのカタログを捲ると「最高級エグゼクティブセダン」の文字と共に紳士淑女がパーティー会場に乗りつける様子が描かれ、フォーマルなシーンでの使用をアピールしています。ところが、さらにページを捲ると、通常リヤシートで寛いでいるはずの紳士が神妙な面持ちで運転席でキーを捻ろうとしています。「軽快な運転が楽しめるニュークラウン」のフレーズと共にオーナーカーである事も強調しているのです。さらにファミリーでの使用シーンなども掲載し、ストーリー性のあるカタログ構成になっています。さらに翌年の1968年にはクラス初とな

る2ドアハードトップを追加し、新しい市場を開拓していきました。「白いクラウン」は正に「幸せなハイライフの象徴」だったのです。高速道路網が急速に整備されはじめたことを受け開発テーマは「高速長距離セダン」、また当時のニュースリリースでは「わが国初の本格安全設計」が謳われ、北米の安全基準をほぼ満たしたことで話題となりました。この結果、販売を伸ばしたクラウンは、全国の中型車市場でのシェアが約60%に達しました。1970年代に入り、カローラやサニーなどオーナードライバー向けの大衆車が普及していくなか、3代目で打ち出した個人ユーザー指向を外形デザイン全体で表現したのが、1971年2月16日に発売された4代目クラウンでした。安全性と空力学的形状を追求し、それまでのイメージを一新し時代をリードする先進的かつ個性的なスタイル＝スピンドルシェイプ(紡錘形)を採用したのが最大の特徴です。興味深いことに4代目クラウンのカタログは、個人ユーザー向けの「白いクラウン」カタログと法人向けの「黒いクラウン」カタログの2種類存在しました。掲載写真の主たるボディ色を白と黒に分けただけでなく、カタログ冒頭の3人の女性の写真も個人向けはカラーで法人向けはモノクロ、さらに法人向けカタログでは髪をアップにした女性を中央に配置しフォーマル感を強

めています。カタログ上のキャッチコピーは「エレガント・クラウン 世界が見つめる」、自動車の貿易自由化により日本市場に登場が予想された欧米の高級車を意識したコピーとも考えられます。4代目クラウンの1週間後には3代目のセドリックがデビューしました。コカ・コーラの特徴的なビンのように車体中央部がくびれたコークボトルラインが外観上の特徴で、カタログに「クラシカルエレガンス」と謳われたとおり、その流麗なフォルムで上質感を演出しています。よく聞か話として「4代目クラウンのスタイリングは時代を先取りし過ぎた面があり、販売面では裏目に出て、クラウンの一週間後、1971年2月23日にモデルチェンジされた3代目セドリック、4代目グロリアの後塵を拝することになった」というのがあります。その推移について、1970年～1975年頃までの「モーターマガジン」誌を引っ張り出し、月別の登録台数を追ってみました。4代目クラウンも発売当初はセドリック/グロリアと互角の戦いを演じているものの夏以降はリードを許すようになり、1972年8月にセドリックが国産車初となる4ドアピラーレス・ハードトップを追加した頃から大きく水をあけられていく様子わかります。しかし、翌1973年初頭にイメージキャラクターとして吉永小百合さんを起用した頃からクラウンの台数は上昇し、セドリック/



グロリアに迫る勢いを示しています。結果的に4代目クラウンは1974年10月に生産を終え、3年7か月というクラウン史上最長寿命のモデルとなりました。1974年10月25日、クラウンは5代目へとモデルチェンジされます。20年の伝統に裏付けられた安全性、信頼性、快適性をさらに高め、高級車としての存在を完成させることをその設計思想とし、外形デザインは4代目のスピンドルシェイプからがりりと変化、重厚さをテーマとした直線的なものとなり、高級感と安定性が強調されました。これはその後長くクラウンのスタイリングの伝統となりました。キャッチコピーも「美しい日本のクラウン」となり、保守的なイメージが強いものに改められました。その一方で4ドアピラーレス・ハードトップをラインアップに加えてセドリック/グロリアに対抗、カタログには「安全と快適の追求」と安全性を強調しています。5代目クラウン登場から8か月後、「輝ける変身」とのキャッチコピーと共に1975年

6月に4代目のセドリックの発売が開始されます。「窓を開けませんか? ピラーのない真のハードトップ」のような、5代目クラウンのピラーレス・ハードトップを意識したカタログ表現が目を引きまます。一方、この頃には安全性や排ガス対策などの技術解説にも重点が置かれるようになっており、ピラーレスボディのドア周りの補強技術の解説を加えています。60～70年代のクラウンとセドリックのカタログを概観してみると、元々フォーマルユースが主であったクルマを、様々な手法によってプライベートにも使える高級車であるとアピールしている事を改めて感じ取ることができました。今後もこうした古いカタログや雑誌から得られる面白さをお伝えしていきたいと思ひます。(文化芸芸グループ:川島、清水)

〈主な参考文献〉  
 トヨタクラウン 小田部家正著 三木書房 2009  
 クラウンVSセドリックの熾烈な戦い 斎藤忠著 青年書館 1990  
 トヨタクラウン モーターマガジン社 2013  
 別冊CG 自動車アーカイヴVol.5 70年代の日本車篇 二玄社 2000  
 日本車大図鑑 株式会社カーグラフィック 2013

### 3代目クラウン (1967年～)



### 4代目クラウン (1971年～)



### 3代目セドリック (1971年～)



### 4代目セドリック (1975年～)



### 5代目クラウン (1974年～)



## トヨタ博物館のライブラリーに出かけてみよう!

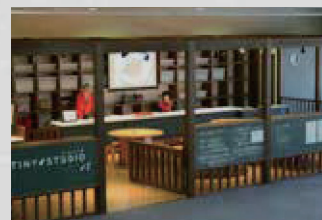
新館3階のライブラリーは入場無料エリア。気軽にご利用頂けます。豊富に取りそろえた国内外のカタログや雑誌のバックナンバーの中から気になるものを探し出し、その時代を感じてみる。そんな楽しみ方ができる博物館ライブラリーへお出かけしてみませんか?

# The T-Times

Volume Two

AICHI, SPRING 2015

Free



## TINY STUDIO オープン

新館1階に“TINY STUDIO”がオープン。2014年11月から2015年3月の土日祝日などに、オープン記念工作教室を開催しました。今後も各種プログラムを開催してまいります。

## 「コロナ1500世界一周完走記念模型」 ご寄贈



撮影のために展示ケースから出しています

1961年11月から約7ヵ月かけ6万kmを走破する、国産車としては初の世界一周ドライブがトヨペットコロナRT20型を用いて行われました。この完走記念模型は、実際にコロナのハンドルを握った3名に贈られたもので、そのうちの一人、笹瀬任用様からご寄贈いただきました。本館3階の実車の横で展示中です。

## レストラン・カフェ・ショップ

**本館1階 ミュージアムレストランAVIEW**  
一番人気のビーフカレー、博物館バーガーなど多彩なメニューをお楽しみください。

**新館1階 ミュージアムカフェ**  
見晴らしの良いお席で、各種お飲み物やパンケーキなど軽食をお楽しみください。

**新館1階 ミュージアムショップ**  
約800台のミニカーをはじめ、クルマ好きは絶対見逃せない各種商品をそろえてお待ちしております。



ミュージアムショップ

## 寄贈車紹介



オースチン セブン/1934年・イギリス  
大村正敏様



フェラーリ 512BB/1979年・イタリア  
松浦俊介様



スズキ カプチーノ/1995年・日本  
森下敏之様



デイルー ダブルシックス/1992年・イギリス  
町田典橋様



ブガッティ タイプ35B/1926年・フランス



ベントレー 4½リットル/1930年・イギリス



アルファロメオ 6C1750/1930年・イタリア

## 第26回 トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル

開館の翌年1990年以降、クラシックカーを通じた自動車文化の醸成と継承を目的に開催しています。個人所有のクラシックカー約100台による公道パレード、当館所蔵車両の走行披露や乗車しての記念撮影などをお楽しみ頂けます。詳細はトヨタ博物館ホームページをご覧ください。

開催日: 2015年5月24日(日)  
9:00~16:00[雨天決行]  
場所: 愛・地球博記念公園(モリコロパーク)  
入場料: 無料



## ライブラリーイベント「クラウン60周年」

普段の生活ではなかなか目にすることのできない初代クラウンから最新の14代目まで歴代のカタログをはじめ、クラウンに関する貴重な絶版書籍も手に取ってご覧いただけます。本館での「クラウン60周年記念展」とあわせてお楽しみください。

会期: 2015年4月25日(土)~7月5日(日)  
会場: 新館3階ライブラリー(無料ゾーン)

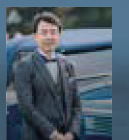


## リニモ ラッピング車両

博物館のすぐ横を走るリニモの車両一編成に、TOYOTA 2000GTとフランスの高級ツーリングカー ドラージュのラッピングを施しました。2015年2月4日から1年間ほぼ毎日運行予定です。リニモ沿線遠方からは高架の上を車が走っているかのようにお楽しみいただけます。

## 館長メッセージ 嵐の前の静けさ?

何度も来館いただいている昔からの車ファンの方々、それほどでもないけど来館してみた若い方々、年々増える海外からのお客様... 様々な方からの叱咤激励と時代変化、それらを背中に感じながら、今年後半から当館も常設展示の進化に挑みはじめます。最終像が見えるのには2年以上かかるでしょうか。その途中プロセスを企画展として皆様にご披露していく計画です。さらに「モノ語る博物館へ」。ご期待ください。 2015年3月 館長 布垣直昭



# クラウン 60周年 記念展

CROWN 60th Anniversary



初代 トヨペット クラウン (RS-L)

～ 継承と革新 ～

会場 本館 2階特別展示室

2015年4月25日 [土] ～ 7月5日 [日]