

トヨタ博物館だより

TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

03. 企画展 「トヨタ モータースポーツ コレクション」

04. クラシックカーフェスタ in神宮外苑

05. 展示車紹介 トヨペット・スーパー RHN型

09. 次回企画展予告 浅井貞彦写真展 60年代 街角で見たクルマたち

10. 五十嵐コレクション 「自動車ショー」の巻 試作車展示で終わったクルマたち

11. カーウォッチング 76 クラシックカーの運転席廻り(17) ニッサン プリンススカイライン 2000GT-B (S54B型)

12. FROM TAM ARCHIVES スズキ ジムニー LJ20型

13. TAM INFORMATION 寄贈情報・お知らせ 他

NO. **86**
2012.MARCH



01. 特集企画

「大正100年記念
大正 ^く自動車^るものがたり^ま」

第一コーナー

「我が大衆、未だ自動車を知らず」



「名士の占有せる自動車～根津嘉一郎氏とルノー」

「タクシー、乗合自動車、走り出せり」

大正100年記念

トヨタ博物館企画展

くるま

大正自動車 ものがたり

THE TAISHO ERA AND THE AUTOMOBILE

第三コーナー

「街に自動車、目立ちたる頃」



「円太郎バス、帝都復興に活躍せり」
円太郎バス



「今日は円タク、おごるか!」
フォードA型



「国産自動車、フォード、GM優位の中で苦戦つづく」
オートモ号

第二コーナー

「次第に高まる自動車への関心」



「自動車の名物男、山口勝蔵氏」
ベルリエVE型



大正時代の生活文化資料

期間 2011年 10月8日(土) ~ 2012年 1月9日(月・祝) 会場:本館2階特別展示室

当館では2011年が大正100年の節目の年であることを記念して、企画展「大正 ^{くるま}自動車ものがたり」を開催しました。

同展では、大正時代に使われた車や輸入された車、製造された車など合計7台を展示。

同時に、日本大正村はじめ多くの博物館および個人の方々のご協力を得て、

大正時代の生活文化がわかる200点以上の資料を展示し、

大正時代がわが国の一般大衆にとって、はじめて自動車に乗り、

その利便性や楽しさを知った時期であったことを紹介しました。

イベント

今回の企画展に合わせて、10月10日(月・祝)にはオートモ号の走行披露会を、さらに10月9日(日)及び11月23日(水・祝)の両日には、大正琴コンサート&ミニ教室を開催。多くの来場者でにぎわいました。



企画展 担当者 より

私自身の主たる調査研究の対象が大正～昭和初期の国産自動車史であることから、今回の企画展は数年前から調査や資料収集などを開始し、長い間の念願が叶った企画展となりました。今回の企画展では、大変貴重な現存する大正時代の車両を各方面から借用、展示することができ、とても嬉しく思いました。協力していただいた多くの博物館および関係の皆様にご心より御礼申し上げます。今後とも微力ながら国産自動車史の調査研究にまい進していきたいと、決意を新たにしています。

西川 総



企画展

トヨタ モータースポーツ コレクション

2012年1月24日(火)～4月8日(日) | 本館2階特別展示室 | 後援:長久手市教育委員会 協力:トヨタ紡織株式会社

走りの楽しさは、クルマの本質のひとつです。自動車レースは自動車の登場とともに始まり、いつの時代もモータースポーツは自動車の技術開発と密接に関係してきました。今回の企画展は、トヨタのモータースポーツの歩みを中心に、10台の車両を展示し、そこに生まれた熱いドラマを感じていただきたいと思います。

TOYOTA
motorsports

GR GAZOO Racing



TOYOTA 7 | 1969年



グループ7(オープン2席)のレーシングカーとして1969年に活躍し、同年の日本CANAMで優勝した車両。その後の車両は、1992年ル・マンで2位のTOYOTA TS010

TOYOTA Celica GT-Four | 1993年



WRC(世界ラリー選手権)で1993年に日本車初のマニファクチャラーズチャンピオンに輝き、合わせて2年連続のドライバーズ・タイトルも獲得

LEXUS SC430 | 2006年



SUPER GTのGT500クラスで2006年ドライバーズ&チームタイトルを獲得した車両。GT500クラスは500馬力ものエンジンを搭載し、迫力あるレースが特徴。

TOYOTA Camry | 2008年



NASCAR(全米自動車競走協会)が主催する北米大陸で行われるストックカー(市販車ベースの改造車両)レースでトップカテゴリーのスプリント・カップ・シリーズの第4戦で優勝した車。写真はその計器盤です。ドアは開かず、前窓から乗り込みます。

LEXUS LFA | 2010年



ドイツ ニュルブルクリンク 24時間耐久レースのクラス優勝車。同レースは全長25kmの類まれな過酷なサーキットを、高性能なワークス車両からアマチュアにいたるまで、200台もの車両が混走する。

TOYOTA TF109 | 2009年



FIA(国際自動車連盟)が規定する自動車レースの最高峰。現在、年間19戦程度、世界各国のサーキットを転戦している。トヨタは2009年にF1を撤退し、展示車はその最終年にシンガポール、日本グランプリで2位となった車両。

F1の乗車撮影車



忠実に再現されたF1のモックアップは、土・日曜と祝日に乗車して写真撮影ができました。順番待ちの行列ができるほどの人気でした。

歴代TOYOTA F1の1/24スケールモデル



トロフィーやドライバーのレーシング・スーツ

2009年ドライバーのヤルノトルーリのレーシング・スーツ

企画担当者より

今回は、齋藤 浜田 小清水 杉浦の4人で担当しました。私たち自身、日頃見ないレーシングカーもあり、集まってくる車両に興味津々でした。また、入場されるお客様の熱い視線にも感激しました。間近に見るレーシングカーの細部に、いろいろな発見をして、その奥深さを実感する展示となりました。

■ クラシックカーパレード&展示

93台のオーナーさんに自慢の愛車でご参加いただきました。



中島秀之アナの名調子に送られて、パレードに出発!

トヨタ博物館 クラシックカー・フェスタ | イベント情報



いちよう並木を颯爽と走行



日本の名車が競演です



もちろん、欧米車も負けません



オーナーインタビューで、法政、慶應義塾、立教の自動車部OBがそろい踏み



トヨタ博物館

クラシックカーフェスタ

in 神宮外苑

2011年11月26日(土)

10:00~15:30 明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前

素晴らしい秋晴れの中、昨年、重要文化財に指定された絵画館の前に、それに負けない重厚なクラシックカーの魅力をアピールしました。東京での開催も5回目となり、いちよう並木とクラシックカーのコンビネーションも定着してきたようです。ご参加いただいたオーナーの方々、ご来場いただいた2万人のお客様、ありがとうございました。

■ オープニングセレモニー



オープニングセレモニーで小林彰太郎様から、ご来賓代表のごあいさつ

■ 薪トラック特別展示



発車するまでにすごい煙が!

■ 記念乗車撮影



大人気! 1324人が乗車されました。

■ 企画展示「100年前のクルマたち」 トヨタ博物館所蔵の、100年前の豪華車。現在にはないクルマのスタイルと歴史の重みを堪能していただきました。



稀少車両の展示に人だかり

■ 交通安全体験コーナー



飲酒疑似体験

なりきりおまわりさんで自バイ乗車

■ 東日本大震災支援「ヨロハコプロジェクト」



チャリティマーケットや募金、参加費をあわせて485,133円を義援金として日本赤十字社を通じて寄付させていただきました。



優雅な走行を披露

「神風タクシー」と異名をとった トヨペット・スーパー RHN型

西川 稔

トヨペット・スーパー RHN型
[1953年 日本]



TOYOPET SUPER MODEL RHN

はじめに

本館3階に展示されているこのクルマの前に立つと、いつも私の脳裏に3人の方々の顔が浮かんできます。このクルマを現在、ここに展示することができたのは、まさに3人の恩人のお力によるものと深く感謝の念をおぼえます。

まず、故五十嵐平達先生。先生には、もちろん博物館全体について、さまざまご指導をいただいた訳ですが、個々の車両についてもその所在をご教示いただきました。このトヨペット・スーパーについても、所有者である林克己氏を紹介していただきました。

先生から最初に見せていただいたのは、朝日新聞社刊『世界の自動車'76』でした。その表紙には、左右を濃い緑の生垣に囲まれ、5台のオールドカーが写されていました。手前からフジ キャビン（1957年）、フライングフェザー（1954年）、ホンダS600（1964年）、ダットサン・フェアレディ（1959年）そして一番奥のクルマこそトヨペット・スーパー（1953年）でした。

五十嵐先生から、この5台のクルマすべての所有者が日本オールドカークラブ会員で埼玉県在住の林克己氏であることを教えていただきました。今から遡ること25年以上前のことでした。

次に、このクルマの所有者・林克己氏のお顔が鮮明に浮かびあがってきます。治療院を営まれておられ、白衣姿の理知的なお顔が印象的でした。

林氏と何度もお会いし、当方の計画をきちんとご説明して、ご協力いただくよう心を込めてお願いし、車両譲渡について合意することができた時は、まさに感激の極みでした。

そしてもうお一人。このクルマのレストアを担当していただいた名古屋市在住の木村治夫氏のお顔。ご自身も全国有数のコレクターである木村氏は、社業のかたわら、車両の収集やレストアで多忙な中、このトヨペット・スーパーをはじめ多くの車両レストアを引き受けていただき、トヨタ博物館の開館に多大なご尽力をいただきました。



「世界の自動車'76」表紙

車両概要

『トヨタ自動車50年史』昭和62年11月刊)での、この車両に関する解説文は以下のとおりです。

『トヨタは昭和)28年9月以来、新開発のR型エンジンを搭載したRH型乗用車トヨペット・スーパー』を発売していたが、29年7月、その価格を8万7,000円引き下げ、工場渡し89万5,000円の新価格を発表した』これでは余りに説明が簡単すぎ、要領を

得ませんので、もう少し詳しくトヨペット・スーパーの成立過程を振り返ってみましょう。

トヨタは昭和22年10月にSA型乗用車、同24年11月にSD型乗用車、同26年10月にSF型乗用車を順次、生産していきました。とりわけ、SF型乗用車は、主にタクシーとして使用され、それまで月産40~50台程度であった生産台数を一挙に100~200台レベルに引き上げた車であった訳ですが、多くの部品をトラックと共用するなど機構的には、トラックの域を出ていなかった車両でした。



SA型乗用車



SD型乗用車



SF型乗用車

昭和26年10月に道路運送車両法が改正され、小型車の規格が1500ccにまで拡大されました。これを機会はトヨタが新たに開発したエンジンがR型エンジンでトヨペット・スーパーは、この新R型エンジンを搭載し、当時のハイヤー、タクシー業界の要望に応じて、より耐久性に優れ、走行性能を向上させ、昭和28年9月に発売されたのでした。

R型エンジンは、77×76ccの1,453cc。圧縮比6.8、最高出力48PS/4,000rpm、最大トルク10Kg・m/2,400rpmと従来のS型エンジンより大幅に、性能向上が図られていました。



R型エンジン

トヨペット・スーパーの価格は、工場渡し102万円で、従来の1000ccSFセダンに比べ7万円高に押さえられ、さらにこの価格は昭和29年4月に小型乗用車の物品税が20%から15%に引き下げられたのに伴い、98万2,000円に改訂されました。

当時トヨペット・スーパーのボディは、関東自動車工業（以下、関東自工と略）と新三菱重工業（以下、新三菱）の2社が製作しました。関東自工製のRHK型、新三菱製のRHN型と呼ばれました。

【RHK型】昭和28年9月から翌29年12月まで約3,600台を生産。現在、石川県の日本自動車博物館で、おそらく唯一の現存車と思われるRHK型の雄姿を見ることができます。

【RHN型】RHK型と同時期に2,015台が生産されました。当館本館3階で展示している車両です。

両車のスタイルは大きく異なっており、フロントグリルの形状やサイドビューの違いにより、簡単に見分けることができます。



フロントグリル



RHN型



RHK型

サイドビュー



RHN型



RHK型

リアビュー



RHN型



RHK型

運転席廻り



RHN型



RHK型

バッジ

トヨペット・スーパーの納入先は、タクシーやハイヤー会社が大半で、個人オーナー向けはごくわずかだったということです。当時は「マイカーブーム」の到来まで、まだ10年以上前の時代でした。

トヨペット・スーパーは従来の28馬力、995ccのSF型乗用車に比べ、車両重量はあまり変わらず、エンジンが48馬力、1500ccにかわったため、走行性能が著しく向上しました。

「神風タクシー」の異名

トヨペット・スーパーは、その走行性向上により、主なユーザーであったタクシー運転手が、少しでも時間を稼いで売り上げを伸ばそうと、スピードを上げて走るようになり、「神風タクシー」という異名を与えられるようになりました。

当時の様子を故五十嵐平達先生は、次のように回想されています。

「RHシリーズは当時のタクシーキャブとして、歴史に残る存在で、パワーアップされたこの車が市場へ出回ると、国産車へのコンプレックスは少なくとも性能面では大幅にゆるめられ、あのころ外車を使っていたオーナードライバー族の多くは、夜の国道などでものすごい追い抜きをかけてくる国産タクシーに驚かされた思い出を持つであろう」

さらに、五十嵐先生はトヨペット・スーパーの「神風振り」を示す記録写真をご自身で撮影され、解説を加えておられます。この写真は1954年新橋付近の国道1号線でRHK、RHNさらに後方にはRHKが「市電の右側を追い抜きつつある」シーンを撮影したもので当時、都電の敷地内走行はもちろん違反とのこと。交差点近くになると右側へオーバーするタクシーが多く、神風の異名を世界に知られる結果となった」と結んでおられます(『世界の自動車トヨタ』1972年8月二玄社刊より引用)

トヨペット・スーパーは、昭和20年代後半のトヨタを支え、やがて訪れる昭和30年代の本格的な国産車時代を迎えるまで、カタログにあるように「ニッポンの代表車」として、わずかの間ではありましたが、その存在感を示していたことは事実のようです。



神風タクシーの様子「世界の自動車トヨタ」より



当時のカタログ

【参考文献】

- 『世界の自動車'76』(朝日新聞社刊)
- 『トヨタ自動車50年史』(トヨタ自動車刊)
- 『トヨタ博物館紀要 No.2』(トヨタ博物館刊)
- 『世界の自動車トヨタ』(二玄社刊)

トヨペット・スーパー RHN型

1953 / 日本

トヨペット・スーパー RHN型 1953/日本 ○全長×全幅×全高: 4280×1590×1600mm
○軸距離 2500mm ○エンジン: 水冷直列4気筒OHV 1453 cm³ ○48 hp { 35kW } / 4000 min⁻¹

TOYOPET SUPER MODEL RHN



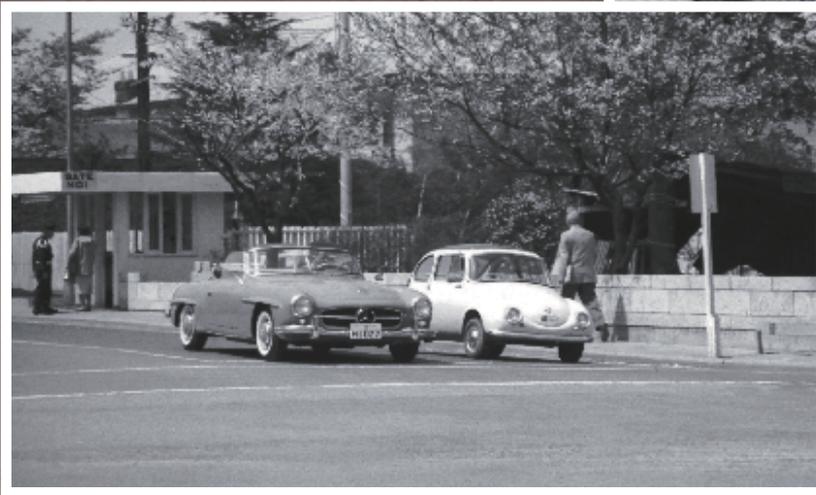
浅井貞彦
写真展

60年代 街角で見たクルマたち

懐かしい昭和の時代へタイムスリップ

期間：4月21日(土)-7月1日(日)

クルマは様々な楽しみ方があります。そのひとつは写真を撮ることです。2012年春の企画展では、中学生のときから趣味でクルマの写真を撮り続けてこられた浅井貞彦氏の白黒写真コレクション1万3千点の中から、昭和30年代に撮られた写真約300点を展示します。クルマだけでなく、日本の風景、人々の生活も写されており、年配の世代には懐かしさを、若い世代には現在とは全く違う半世紀前のリアルな日本の様子を感じてもらえます。



予定イベント

- 「昔のカメラでトヨタ2000GTを撮ろう」
4月22日(日)、5月20日(日)、6月24日(日)
《昔のカメラ未経験者が対象で事前申し込み必要》
- 「浅井貞彦・高島鎮雄トークショー」
5月20日(日)13:30-15:00



浅井氏の自動車写真コレクションは「60年代 街角で見たクルマたち」という本になって発刊されています。

左)ヨーロッパ車編
中央)アメリカ車編
右)日本車・珍車編

展示車両

フォード
マスタング
(1964, アメリカ)

展示車両

シトロエン
DS19
(1958, フランス)

展示車両

トヨペット
カスタムスポーツ
(1960, 日本)

展示車両

プリンス
スカイライン
デラックス
(1960, 日本)



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
(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6回 「自動車ショー」の巻 試作車展示で終わったクルマたち 山村良夫

五 十嵐写真コレクションの中から、全日本自動車ショー(東京モーターショー)に参考出品された“試作車”で、発売時に姿が変わっていたり、あるいは発売されなかったモデルをご紹介します。



① プリンス BNSJ型(1956年)
参考出品車



② プリンス スカイライン
ALSI型(1957年)
(同車カタログより)

プリンス BNSJ型(1956年) [富士精密工業(株)] 写真①

1956年の第3回自動車ショーに富士精密工業から参考出品された6人乗り乗用車です。ボデー寸法は全長×全幅が4740×1765mmと小型車サイズの枠を超えており、エンジンも4気筒ながら当時まだ他社が搭載していなかった1900ccを載せていました。当時の他車のレベルを大きく超える意欲作であり、戦後の日本で初の大型乗用車と言えるものでした。このモデルは結局その後発売には至りませんでしたが、そのスタイルは翌年(1957年)に新発売されたプリンス スカイライン(写真②、4290×1675mm)に受け継がれ、さらにこのモデルとスカイラインをベースにして完成させた1900ccエンジン搭載“プリンス グロリア”が1959年に新発売され、これがその後同社(プリンス自動車工業に社名変更)を代表する高級車となったのです。

パブリカ スポーツ(1962年) [トヨタ自動車工業(株)] 写真③

1962年の第9回ショーにトヨタが参考出品した試作車で、小型4人乗セダン・パブリカの空冷700cc・28hpエンジンを38hpに高めて足回りを強化した2シータークーペです。その特徴の一つはスライド式ルーフの採用で、窓と一体の屋根が前後にスライドし、そこから乗り降りするという、スポーツタイプならではのデザインで注目を集めました。



③ パブリカ スポーツ(1962年)
参考出品車

しかし1964年の第11回ショーに出品された生産用プロトタイプ(写真④)ではドアが付き、屋根はプラスチック製の天井部のみが脱着できるタイプになりました。そして翌1965年4月には、車名をトヨタ スポーツ800と改めて新発売され、最高速度155km/hの小型スポーツとして人気を集めました。



④ 1964年のショーに
展示されたプロトタイプ車



⑤ ホンダ スポーツ360(1962年)参考展示車

ホンダ スポーツ360(1962年) [本田技研工業(株)] 写真⑤

第9回ショーで参考展示されたもので、同時にスポーツ500も出品されました。オートバイレースの世界を制覇したホンダが、得意とする小型で高速回転、高出力エンジンや駆動系を盛り込んだ車両です。スポーツ360は、356cc・33hp/9000rpm、最高速度は120km/h以上という、当時の軽自動車クラスのエンジン車としては驚異的な性能でしたが、1963年10月にデビューしたのは500ccエンジン搭載のスポーツ500(S500)のみで、S360は発売されませんでした。

クラシックカーの運転席廻り ⑰

ニッサン プリンス スカイライン 2000GT-B(S54B型)



NISSAN PRINCE SKYLINE 2000GT-B

早戸 眞琴



サイドエンブレム



リヤエンブレム

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1967年ニッサンプリンススカイライン 2000GT-B(S54B型)です。第2回日本グランプリを目指して、プリンス自動車4気筒のスカイライン1500をベースにエンジンルームを延長し、グロリアスーパー6の6気筒エンジンを搭載したスカイラインGTをホモロゲーション取得用に発売しました。このスカイラインGTは、グランプリレースで狙い通り好成績を納めました。

1965年2月、スカイライン2000GTとして販売され、「羊の皮を被った狼」と呼ばれ絶大な人気を博しました。同年9月に廉価版の2000GT-A(S54A型:1キャブレター、105PS:青バッチ)の登場により、このホットバージョンは

2000GT-B(S54B型:赤バッチ)の車名になりました。

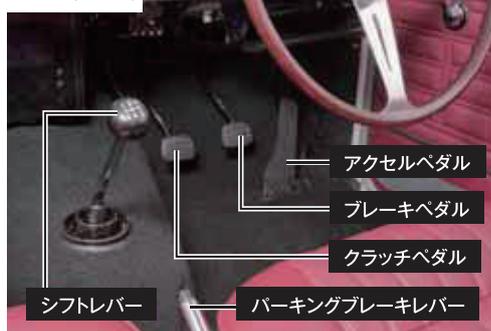
プリンス スカイラインは、富士精密工業を前身とするプリンス自動車工業により作られました。国内自動車産業の再編の波に飲まれ1966年日産自動車と合併しました。合併後もプリンスの名は1968年まで残され、現在では日産スカイラインの車名になっています。

- | | |
|------|--|
| SPEC | ◎ エンジン型式: 水冷直列6気筒SOHC
ウェーバーキャブレター3連装 |
| | ◎ 総排気量: 1988cc |
| | ◎ 出力: 125 / 92 / 5600 (馬力/kw/rpm) |
| | ◎ 変速機: 前進5速 M/T フロア(2~5速シンクロ式) |
| | ◎ 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) 後輪リジッド(トルクロッド、スタビライザー/リーフスプリング) |
| | ◎ ブレーキ: 前輪: ディスク、後輪: ドラム(リーディングトレイリング式) |

インパネ



ペダル(フロア)



エンジンルーム



SUZUKI jimny

スズキ ジムニー LJ20型

LJ20型

清水 道明

今回カタログでご紹介するのは、スズキが世界に誇る「孤高の独創軽四駆」、ジムニーの初代第2期モデル、LJ20型です。

スズキ

スズキの起源はトヨタ同様に織機メーカーで、1909年(明治42年)10月に浜松で創業された鈴木式織機製作所です。やがて自動車製造への進出を画策、1937年(昭和12年)にはオースチン・セブンを購入して分解、研究し、試作車を製作しました。

第二次世界大戦後、2輪車製造を経て1955年(昭和30年)には画期的なFF方式軽4輪自動車スズライト号を発売、量産軽自動車の先鞭をつけました。

ホープスターからジムニーへ

ホープ自動車は3輪自動車メーカーとして一世を風靡しましたが、一時自動車生産から撤退、再起を期して発売したのがホープスターON360型軽四輪駆動車でした。しかし、結局また自動車生産をあきらめ、この製造権を買い取って、商用軽トラック、キャリーのメカニズムを最大限に流用しながら自社の製品として完成させたのが、1970年(昭和45年)4月に発売された初代スズキ・ジムニーLJ10型です。

四輪駆動車といえば、三菱ジープ、トヨタランドクルーザー、日産パトロールの3モデルが、自衛隊や道路公団、土木事務所、消防署、営林署といった限られた市場を分け合っていた時代で、わずか360ccの排気量ながらジープと同じ大径16インチの四つのタイヤを高・低速2速の副変速機で駆動するクルマなど考えられなかった時代のことでした。結果的には先見の明あつての「英断」となりましたが、当時は当本人の鈴木修常務(現・代表取締役会長兼社長)の他にスズキ社内ではジムニーが売れると思った者は誰ひとりとしておらず、月間販売予測はどんなに多く見積っても300台程度に過ぎませんでした。しかし、実際にいざ発売されると、一般大衆に支持されて新しい市場を開拓、発売年に三菱ジープを凌ぐ約5000台をも販売し、スズキは一躍日本のトップ4x4メーカーとなりました。また、世界中へ輸出され、スズキの輸出の尖兵となったのでした。

因みに、ジムニーという車名は、「ジープ型のミニ」をもじったもの、型式の「LJ」は「LIGHT JEEP」の略です。(改めてジープの偉大さがわかります。)

ジムニーが登場したときの広告コピーは「男の相棒」、「自然に挑戦する男のくるま」でしたが、これはほとんど知られることなく、後の「最前線志願」が有名になりました。

LJ20型

初代ジムニーLJ10型のマイナー・チェンジ版として、1972年(昭和47年)5月に発売されたのがLJ20型でした。

360ccの排気量、2気筒はそのままだ、エンジンが空冷から水冷化されたのが大きな変更点です。温水ヒーターの採用やデフロスターの使用性向上に加え、初めて幌モデルに加えてクロードボデーのバンモデルが追加されたことは積雪寒冷地ユーザーへの福音となりました。エンジンの出力アップも図られ、登坂力35度と三菱ジープと同じカタログデータを達成しています。外観では、横スリットのフロントグリルが縦8本型スリットになったことで容易に見分けがつきます。

52万9千円という、軽自動車中で最高価格であるのにも拘わらず、月産2000台ラインに到達しました。



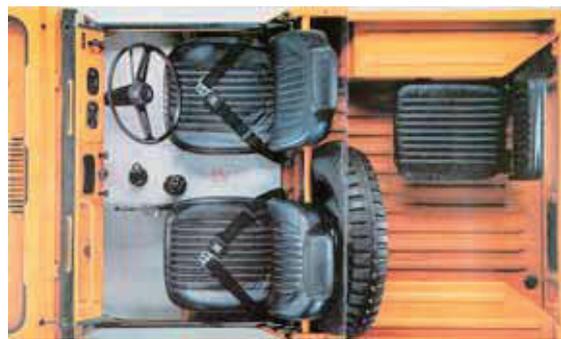
初代第1期のLJ10型。発売当初のキャッチコピーは、「男の相棒」、「自然に挑戦する男のくるま」だった。フロントグリルは横スリット



今回ご紹介する初代第2期のLJ20型。エンジンの「水冷化」と「ジムニーバン」の登場が大きなトピックス



この頃のキャッチコピーは「最前線志願」になった。同時に「<軽>唯一の4輪駆動」と謳われている



幌モデルの室内を上から見た様子。後席左側はスベアタイヤに占領され、乗車定員は3名。後のLJ20Fでは4名になった



ソニーとの共同開発により発売された、屋外で録画・再生ができる「ビデオジムニー」。結局一台も売れなかったとの情報もあるが、確認できない。当時のスカイラインGT-Rに匹敵する160万円近い価格だった

【主な参考文献等】

「ジムニー」が拓いたスズキの経営 島田眸 につかん書房 1994 / スズキジムニーの20年史 大日本絵画 1991 / ジムニーブック 1970-2001 大日本絵画 2001 / スズキジムニーの40年の歴史 芸文社 2010 / スズキヒストリー 小関和夫 三樹書房 2007 / スズキHP

寄贈情報

CONTRIBUTION



寄贈車情報



スマートカーベ(2001・ドイツ)
加藤忠芳様

TAMからの お知らせ

TAM INFORMATION



東京モーターショー

12月3日(土)～11日(日)に東京ビックサイトで開催された東京モーターショーに当館の「世界のナンバープレート」を貸し出しました。このナンバープレートは新館1階に常設展示しており、世界中の珍しいナンバープレートを紹介しています。



名古屋モーターショー ITSワールド

12月22日(木)～25日(日)、名古屋モーターショーと同時開催のITSワールドに、当館で毎年夏に開催する企画展「はたらく自動車」の展示の一部を貸し出しました。来場者された20万人のお客様にご見学いただきました。



歴代クラウン展示 inアムラックス

12月13日(火)～1月15日(日)、アムラックス東京にて開催した「歴代クラウン展示 inアムラックス」にて当館より11台のクラウンとカタログなどの資料を貸し出しました。



リニモ沿線ミュージアムウィークを開催

10/29(土)～11/6(日)

トヨタ博物館がある長久手市を中心に東西約9km(9駅)を走るリニモ沿線は、美術館や博物館、資料館、大学、史跡公園などが集中した一大文化ゾーンです。より多くの人々にリニモ沿線文化ゾーンの魅力を知ってもらい、地域の活性化と観光の振興に努めるため、初めて各文化施設が連携して、共同イベントの開催や各施設が魅力ある展覧会や各種イベントを集中して行いました。

※リニモ(東部丘陵線)は、日本初の磁気浮上式リニアモーターカーの実用路線として、2005年3月愛知万博開催にあわせて開業。



①愛知県陶磁資料館にて当館所蔵車両「トヨタ2000GT ボンドカー」の走行披露



②愛知県立芸術大学の学生による当館ロビーでの演奏会(各施設でのリレーコンサート)



③ガイドウォーク(各施設をリニモとウォーキングで移動し、見学)



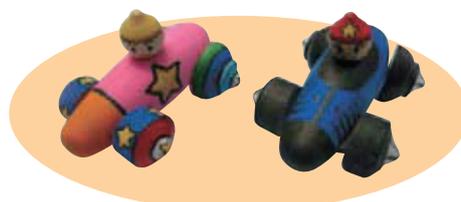
クリスマスイベント、お正月イベントを開催

クリスマス
イベント



トヨタ博物館では12月10日(土)、11日(日)、17日(土)、18日(日)、24日(土)、25日(日)にクリスマスイベントを開催しました。工作教室では、参加されたお客様は自分オリジナルのクリスマスリース作りなどを楽しんでいました。24日には当館初の試みの展示場内でのジャズライブを行い、多くのお客様に楽しんでいただきました。

お正月
イベント



クルマの形の「合体コマ」

1月7日(土)～9日(月・祝)のお正月イベントではいろいろな形のコマを合体させクルマの形になる「合体コマ」色づけなど、季節感のある工作教室を開催しました。

レストラン & ショップ情報 - INFORMATION -

ミュージアム レストラン

春のケーキセット
¥700(税込)

春の季節にピッタリ!イチゴを使用したデザートをご用意しました。お好きなドリンクとセットでお召し上がりください。



*写真はイメージです

ミュージアム カフェ

季節限定ソフトアイス
¥200(税込)

春の限定ソフト【イチゴ・プリン】を販売します。ご休憩の際はカフェで一息入れてみてはいかがでしょうか?



*写真はイメージです

ミュージアム ショップ

トヨタ博物館カレー
各¥380(税込)

初回発売当初から16年ぶりにパッケージをリニューアル!ビーフ(甘口・辛口)、チキン、ポーク、野菜、豆の6種類で販売しており、トヨタ博物館のお土産として常に上位にランキングしている人気商品です。



みなさまのご利用をお待ちしております!

編集後記
From Editor

今号は2012年最初の「トヨタ博物館だより」です。トヨタ博物館も4月で開館から満23年となり、本館展示場も少しずつ変化しています。今後もよりよい博物館を目指していきますので、今後の活動にご期待下さい。
(菅野 千晴)



トヨタ 2000GT スピードトライアル

(1966/日本) 【当館所蔵】



TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM トヨタ博物館だより NO.86

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 川本常敬

※無断転載禁止