

2015 TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

CLASSIC CAR

FESTIVAL in JINGU GAIEN

2015 トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル in 神宮外苑



— 時を超え、愉しむ —

CLASSIC CAR FESTIVAL JINGU in GAIEN

2015 トヨタ博物館 クラシックカー・フェスティバル in 神宮外苑

2015.11.28 (Sat) 10:00-15:30

会場
PLACE

明治神宮外苑 聖徳記念絵画館前

AT MEIJI JINGU GAIEN MEIJI MEMORIAL PICTURE GALLERY

ごあいさつ

クラシックカーというと皆さんはどのようなイメージをお持ちでしょうか？

日本と欧米では少し異なるニュアンスがあるように私は感じています。“クラシック”は日本では「古典」と訳される事から、“古いもの”ととらえられがちですが、本来は時代を超えて愛され続ける普遍的な芸術などに使われる、最高級の褒め言葉なのです。

このイベントに集まるのは時代を超えて愛され続けてきた車ばかりです。人は何か普遍的な魅力や価値に憧れます。

多くの“クラシックカー”が走る姿やそれを心の底から愛されているオーナーの方々の姿は、きっと皆様の心に何かを訴えてくる事と思います。

今日は、心を温めてお帰りください！

Message from the Museum Director

When you hear the term “classic car,” what sort of image comes to mind?

I suspect the Japanese have a slightly different image of classic cars from that commonly held in Europe and the U.S. The word “classic” is translated as 古典 in Japanese, which can—and often does—refer to something rather too old-fashioned. But the word also carries its original meaning, referring to well-established masterpieces of enduring value. And this meaning is much more appropriate for something as precious as classic cars.

All of the vehicles brought together for this event have been lovingly taken care of for generations. This is only natural, because people are attached to things that have timeless value. You are about to see a parade of classic cars driven by their proud owners, a sight that will speak volumes about the passion of these enthusiasts for classic cars.

I hope what you experience at today’s event will be truly heart-warming!



館長 布垣直昭

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style. It appears to be the name 'Naoki Nunogaki'.

Naoki Nunogaki,
Director, Toyota Automobile Museum

「引き算で合理性を求めたクルマたち。」

Cars that Were Improved by Reduction.

クルマはより高い性能や快適性を得るため、大きなエンジンを積んだり、車体を大きくして居住性の改善や装備を充実したりする、いわゆる「足し算」の開発が行われるのが一般的です。

しかし、社会環境の変化などから、合理・効率性を追求し、小型化・軽量化・省装備とした「引き算」により、新たな価値を求めたクルマもあります。パワーアップや装備の追加など「足し算のクルマ」は比較的受け入れやすいのに対し、「引き算のクルマ」は物足りなく、その合理性が理解されにくく、苦戦を強いられた例もありました。

しかし、いろいろな問題を抱えた現代を考えると、開発者の信念に基づいた「引き算のクルマ」に、これからのクルマへの解決のヒントを見つけられるのではないのでしょうか。

The development of new automobiles usually involves some form of addition, such as making the engine bigger for better performance, or enlarging the body to increase the cabin space and upgrade the equipment for greater comfort.

But there are also some cars that have managed to create new value through reduction. Compelled by changing social environments and other factors, these cars adopted simpler yet more efficient designs, losing both size and weight while also shedding unnecessary accessories.

People tend to see added power and equipment as improvements, but they often fail to see anything positive in the act of reduction. For this reason, these simple cars often had to fight uphill battles in the marketplace.

As the problems we face today are so wide-ranging, however, it might be worth revisiting the principle of "less is more" that lies behind these cars. Indeed, it might give us a clue as to what will be essential to the automobiles of tomorrow.

フランクリン シリーズ9

Franklin Series 9

1918 アメリカ

アメリカのフランクリンは、軽量化にこだわりアルミボディや木製フレームや空冷エンジンを採用するなど、積極的に新技術を取り入れ、寒冷地での始動性や乗り心地、タイヤの長寿命化、メンテナンスの簡易性などを追求していた。前モデルからボディサイズやエンジンの小型化により180kgも軽量化して、前モデルと同等以上の性能を維持していた。

(早稲田大学 寄贈)

American auto manufacturer Franklin designed this model with the aim of making it as light as possible. The firm eagerly adopted new technologies for this purpose, giving the car an aluminum body, a wooden frame, and an air-cooled engine. Other notable features included an engine starter that worked well in cold weather, improved ride comfort, longer-lasting tires, and easy maintenance. The downsizing of the body and the engine made the car 180 kg lighter than the previous model, while it achieved comparable or better performance.

(Donated by Waseda University)



ホンダ 1300 クーペ Honda 1300 Coupe

1970 日本

流麗でエレガントなスタイリングと画期的なDOAC（一体式二重空冷）機構を採用した空冷エンジンが最大の特徴。来るべき排ガス規制への対応の難しさなどから、Hondaはこれを最後に「空冷から水冷へ」と大きく方向転換をした。

The prominent features of this model include the elegant flow of its body lines and the innovative air-cooled engine-labeled DOAC, or Duo Dura Air Cooling. Due to the serious technical challenges posed by emission regulations that were soon to be implemented, however, Honda abandoned air-cooled engines altogether and shifted to water-cooled types.

Honda
Collection Hall
特別出品
Special Entry



シボレー コルベア Chevrolet Corvair

1960 アメリカ

アメリカで急増する欧州のコンパクトカーに対抗し、社は大型車を軸にスケールダウンしたクルマを用意したのに対し、GMは革新的な新設計のリアエンジン車を開発した。小径でありながら大きな室内空間や多彩なラインアップで人気を博したが、ハンドリングの安全性についての悪評を受けて結局は終わりを告げ、その後の安全規制制定のきっかけとなった。

In response to the rapid inflow of European compact cars to the U.S., and American manufacturers released downsized versions of their larger models. The Chevrolet Corvair was an exception, however. Newly developed from scratch, the compact rear-engine model managed to maintain a fairly spacious cabin and went on to enjoy great popularity, partly aided by the rich array of model variations. The Corvair was short-lived, however, due to a spate of criticism over its handling stability, which led to the introduction of stringent safety regulations on automotive design.



記念乗車撮影

COMMEMORATIVE RIDE PHOTOGRAPHY 乗車して記念撮影ができます。＊カメラはお客様下し。

シボレー コルベット スティングレイ Chevrolet Corvette Sting Ray

1963 アメリカ

シボレー コルベットは、1953年の登場以来、数代まで伝承され続けて、今アメリカの乗車一級品として知られる。1963年モデルとして登場したこの年のコルベットは、前代とほぼ異なるシャーヴンスタイルが特徴で、「アポロ」を模倣する「スティングレイ」のデザインが採用された。乗車時は、各型に「ストリングレイ」の名称がつけられ、「スティングレイ」と呼ばれる特別製のクーペは、僅か1年間の生産でしか販売された。

The Chevrolet Corvair debuted in 1960 and is the only line of American-made sports cars still in volume production. The second-generation Corvair released for the 1963 model year featured popular contours that departed sharply from the previous model, for which the car earned the nickname "Sting Ray." The model we show is an early coupe known as "the split window" due to the shape of its separate rear windows. It is a rare model, having been in production for only a year.

MEGAWAT
MOTOR
特別出品
Special Entry



BMW イセッタ BMW Isetta

1959 ドイツ

戦前から両性乗用メーカーとして名が馳せたBMWだが、戦後、イタリヤのインフィニティライセンスを買って生産した軽小乗用車に傾くドイツが特徴で独特の改良の点として新し、おもしろいという理由に、当時のBMW社の特許を失った。

BMW is renowned manufacturer of high-performance cars since before World War II, produced this miniature after the war under license from Fiat of Italy. This car was a car with the unique front-opening door became a popular means of transport in Germany and shaped BMW's car over the difficult period.

フライング フェザー Flying Feather

1955 日本

戦後の復興の厳しい状況の中、乏しい技術と材料で、とにかく実用になるクルマを安価に大衆に提供しようと試みたクルマ。その名の通り超軽量で、きわめて合理的で無駄なものがない作りは、あまりにも簡素で、当時の人には受け入れられることはなかった。しかし、今見ると、驚いまでにシンプルな構成は、新しいクルマのあり方を示唆しているようにも見える。

(大和車輜整備(有) 相馬静男氏寄贈)

The Flying Feather was built with what little knowhow and materials were available in the aftermath of WWII, in the hope of providing a cheap yet practical car to the general public. True to its name, the vehicle was exceptionally light, and its accessories were kept to the bare minimum. While its design was too spartan to be accepted by the public at the time, perhaps modern automobile designers could learn a thing or two from the determined austerity of this vehicle.

(Donated by Mr. Shizuo Soma of Daiwa Sharyo Seibi, Ltd.)



DAF 600 DAF 600

1959 オランダ

戦後初のオランダ国産乗用車。当時の小型車としては画期的な、無段可変自動変速(オートマ)や全輪独立懸架などを採用し、初物づくしのクルマと言われた。簡単な操作と乗り心地の良さを特徴としていた。前進か後進かを選んでアクセルを踏むだけの操作で、後進も前進と同じように変速したのがユニーク。

The DAF 600 was the first Dutch car to be produced after WWII. It featured many "firsts," including a continuously variable automatic transmission and all-independent suspension, which had previously been unheard of in a compact car. The DAF 600 was also easy to operate and comfortable to drive. Its unique transmission allowed the driver to simply select forward or reverse, and then step on the pedal to accelerate in the chosen direction.



パブリカ コンバーチブル Publica Convertible

1965 日本

できるかぎり忠実に国民車構想に基づいたパブリカだったが、時流に合わせて高級化がはかられデラックスを投入。さらに追加されたオープンモデルが、パブリカ コンバーチブル。セダンのルーフ部をソフトトップに変更した4座コンバーチブルは、当時のオープンスポーツとはまったく異なった性格を持ち、手軽にオープンエアを楽しめることから話題を集めた。

The Publica was originally built to closely conform to the conditions laid out in the People's Car Concept promoted by the government. As customers began to demand something more luxurious, however, Toyota released the Deluxe model and also added this convertible to the lineup. Unlike other open sports cars available at the time, the 4-seat Publica Convertible was basically a sedan with a soft top, which made open-air driving affordable to all and won public acclaim.



105

ジャガー XK150S Jaguar XK150S

1961 イギリス

1950年代、ジャガーの名声を築いたスポーツカーXK120、XK140の後継モデルとして1957年に登場したモデル。曲線が流れるウインド・スクリーン採用や、ボディとほぼ一体化したフェンダーラインなど、前モデルに比べて近代的なデザインとなった。S仕様は、ルーフで活躍した有名なTCタイプと同じ性能のエンジンを搭載した高性能バージョン。

(株式会社トランスコーポレーション寄贈)

The Jaguar XK150 series debuted in 1957, as successor of XK120 series and XK140, which established Jaguar brand through 1950. The style of XK150 was much advanced compared with the former model in adopting curving windshield glass, new technology in early 1950s, and in its fender line almost integrated with the body. XK150 S-type on display is equipped with the high performance engine, which is the same as Jaguar C-Type famous for Le Mans Winner. (Vehicle donated by Fuji Trans Corporation)

106



A

クラシックカーパレード
CLASSIC CAR PARADE

10:20-12:00

往年の名車が神宮外苑～銀座を駆け抜ける。



B

クラシックカー展示
CLASSIC CAR EXHIBIT

10:00～15:30

オーナー自備の約100台が一挙に！

- クラシックカー人気投票
用紙配布: 10:00～
投票時間: 11:30～14:45
投票場所はココ…会場MAPの「★」



C

車両展示/走行披露
VEHICLE EXHIBIT/DEMONSTRATION RUN

10:00～15:30

引き算で合理性を求めたクルマたち。
Cars Run With Improved by Reduction.

それぞれの時代で、軽量化、高効率化することで新たな価値を求め開発されたクルマを展示。

記念乗車撮影
COMMEMORATIVE RIDE PHOTOGRAPHY
11:00～15:00シボレー コルベット スティングレイやBMW イセッタ、ジャガーXK150Sに乗って記念撮影ができます。
★カメラはご準備下さい。

D

CCC / Classic Car Circuit

12:30-15:00

オーナー車両とトヨタ博物館収蔵車両が、公道パレード終了後、会場内を走行します！



E

CCS / Classic Car Studio

12:30-15:00

トヨタ博物館の車両紹介やオーナーインタビュー、ゲストを迎えてのトークなど会場の様子を特設ステージより実況します。



F

交通安全体験コーナー

EXPERIENCE-BASED CORNER OF ROAD SAFETY

10:00-15:00

反射材の効果体験など、交通安全の大切さを実感してみよう！ 協力 西村製作所 他

G

ミュージアムショップ

MUSEUM SHOP

10:00-15:00

CCFでしか手に入らないグッズや、トヨタ博物館で大人気のオリジナルグッズをこの機会にゲットしよう！ CCF記念ステッカー、CCFオリジナルの収益を、東日本大震災被災地に寄付いたします。

- CCF特製記念バッジ
- CCF記念ステッカー&缶バッジ



H

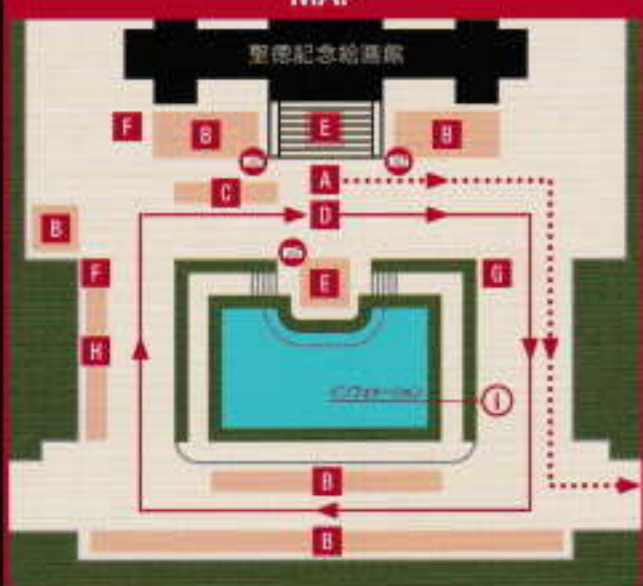
フードガレージ

FOOD GARAGE

10:00-15:00

会場内でフード&ドリンクを販売。

MAP



※プログラムは先着などの理由によりの変更・中止となる場合がございます。

パレードコース&アクセス CLASSIC CAR PARADE COURSE & ACCESS



【最寄駅】◆JR総武線 徳島町駅 ◆都営大江戸線 国立競技場駅 ◆東京メトロ 青山一丁目駅、外苑前駅

※パレードコースは当日の交通規制等により、変更となる場合がございます。

トヨタ博物館
TOYOTA AUTOMOBILE MUSEUM

〒480-1118 愛知県長久手市横道41-100 TEL.0561-63-5151(代表)

ホームページ <http://www.toyota.co.jp/Museum/> 開館時間/9:30～17:00(入館受付は16:30まで)