



## Toyota Automobile Museum

### Gewoon bijzonder

Automuseum | Toyota bestaat ruim 100 jaar. In die periode heeft het merk logischerwijs vele auto's op de markt gebracht. Daarom werd in 1989 het eerste grote Japanse automuseum geopend nabij het hoofdkantoor in Toyota City, Japan. Autozine nam een kijkje en viel van de ene verbazing in de andere...

De naam "Toyota Automobile Museum" suggereert dat dit automuseum de historie van Toyota toont. En inderdaad, bij de hoofdingang staat uiterst prominent een "AA" (replica). De "AA" (1936) is namelijk het eerste productiemodel van Toyota. Voor die tijd maakte de fabrikant vooral weefgetouwen.



### Europa

De volgende auto op de looproute is echter een replica van de Mercedes-Benz Patent Motorwagen (1886), officieel de eerste productie-auto ter wereld. Er naast staat een T-Ford (1909), de eerste massa-geproduceerde auto. Wat blijkt? Dit museum is weliswaar eigendom van Toyota, maar toont auto's van alle merken. De eerste verdieping is zelfs geheel

gewijd aan Europese en Amerikaanse auto's.



Het doel van het museum is vooral om een beeld te geven van de ontwikkeling van auto's voor het grote publiek, de markt waarin Toyota het sterkst is. Dit museum specialiseert zich doelbewust niet in race-auto's, exclusieve auto's, auto's van beroemdheden of technische hoogstandjes die het grote publiek nooit hebben bereikt.



Echter, dit soort auto's blijven dankzij hun bijzondere afkomst wel het langst bewaard. De oudste auto's in de collectie zijn daarom veelal grote, luxe auto's omdat aanvankelijk alleen hoogwaardigheidsbekleders een auto konden betalen.



De meeste Europese auto's zijn ook in automusea in Europa te zien en zijn daarom vooral interessant voor de Japanse bezoeker. Sterker nog: een significant deel van de collectie is verworven dankzij de assistentie van het Nederlandse Louwman-museum. Een enkele auto heeft zelfs nog Nederlandse nummerplaten!

## Topstukken

Een uniek stuk onder de westerse auto's is de Packard Twelve (1939) van de Amerikaanse president Roosevelt. Ondanks het feit dat dit een cabriolet is, is de auto geheel gepantserd en is het met 3.5 ton het zwaarste stuk in het Toyota museum.



De favoriet van de gids is de Delage Type D8-120 (1939). Zij omschrijft de auto als de ultieme belichaming van Franse charme. Delage begon zijn carrière namelijk als sportwagenbouwer, maar legde na de nodige successen in de racerij de nadruk op elegante auto's.



## Japans

De derde verdieping van het "Toyota Automobile Museum" is geheel gewijd aan Japanse auto's. Omdat deze juist zijn ondergewaardeerd in Europese musea is dit de meest interessante afdeling voor de westerse bezoeker. Toch begint de rondgang opnieuw met een verrassing: op de eerste auto's zijn een Austin-, Hillman- en Renault-logo te vinden. Deze zijn destijds namelijk in licentie in Japan gebouwd, zodat de Japanse fabrikanten het kunstje af konden kijken.





Subaru bood eind jaren '50 van de vorige eeuw als een van de eerste Japanse merken een kleine, betaalbare auto voor het grote publiek aan. De Subaru 360 Model K111 (1958) was tien jaar lang een absoluut verkoopsucces. De lollige éénoog rechts naast de Subaru is een Fuji Cabin Model 5A (1955); een scooter met dak voor hen die zelfs geen kleine auto konden betalen.

In 1969 werd de Subaru 360 van de troon gestoten door de Honda N360. De Honda was niet alleen voordeliger, maar was in technisch opzicht veruit superieur. De N360 werd later in Europa aangeboden met een 500 cc motor in plaats van de Japanse 360 cc krachtbron.



Op de panoramafoto is de Honda N360 (uiterst rechts, beige) te zien naast een belangrijke concurrent uit die tijd: de Suzuki Fronte (donkerbruin). De lichtblauwe cabriolet is een Daihatsu Compagno Spider (1965) en is één van de eerste vrijetijdsauto's voor het grote publiek. De introductie van de Compagno Spider viel samen met de eerste Japanse grand prix en de opening van de belangrijke "Meishin" snelweg, waarmee autorijden tot een plezier in plaats van een noodzaak werd verheven.



De rode sportwagen (ook te zien helemaal links op de panoramafoto) is de favoriet van de curator van het museum. Het is een Toyota Sports 800 (1965). De auto is op dit moment een zeer gewild verzamelobject. Zonder een prijs te noemen, vertelt de curator dat een gebruikte Sports 800 op dit moment 10.000 yen per kilogram kost. De naam "800" wijst op de twee-cilinder luchtgekoelde motor met een inhoud van bijna 800 cc.



De Sports 800 is niet alleen geliefd vanwege het levendige rijgedrag, maar ook vanwege de historie achter het model. De "Sports" is namelijk gebaseerd op het lelijke eindje van Toyota: de "Publica". Wanneer de curator opmerkt dat de redacteur al even enthousiast is over de 800 als hijzelf, vertelt hij vol trots dat de prototypes in een opslagruimte nabij staan. Bij wijze van hoge uitzondering mag de Autozine-redacteur een korte blik werpen in dit heilige der heiligen.



## Een nieuwe vleugel

In 1999 werd het tienjarig bestaan van het Toyota Automobiel Museum gevierd met het bouwen van een nieuwe vleugel. Hier staat niet de auto, maar de invloed van de auto op het dagelijks leven centraal. Daarom is een winkelstraat nagebouwd waar iedere winkel een ander tijdsbeeld toont. Om het levensecht te maken, liggen in de auto's zelfs tijdschriften, speelgoed en accessoires uit die tijd.



Naast de beloofde prototypes staan hier ook de eerste Toyota MR2 Concept (1984), en niet minder dan vier Toyota 2000 GT's. Alsof het niets is, vertelt de curator dat deze auto's inmiddels twintig keer meer waard zijn dan de nieuwprijs. De eerste generatie (1968) is echter het meest geliefd en daarom is dat exemplaar permanent in het museum te zien.



Op de begane grond van het nieuwe gebouw is een grote open ruimte te vinden waar wisselende tentoonstellingen worden ingericht. Op die manier kan ook het grote publiek kennis maken met de prachtige auto's uit het magazijn...

## Conclusie

Het "Toyota Automobile Museum" nabij Nagoya in Japan telt twee gebouwen waar zo'n 120 klassieke auto's te zien zijn. Anders dan de naam doet vermoeden, is dit niet alleen een Toyota-museum,

maar een algemeen automuseum. Heel bijzonder is dat men niet kiest voor de traditionele racewagens en exoten, maar juist voor alledaagse auto's. De helft daarvan bestaat uit westerse auto's. Op een enkele uitzondering na betreft het hier geen unieke exemplaren; wie naar een Europees automuseum of zelfs naar een lokale oldtimershow gaat, kan veel van de auto's dicht bij huis zien.

Wat de reis naar het Toyota Automobiel Museum de moeite waard maakt, is de verdieping vol Japanse auto's. Deze worden in westerse musea juist onderbelicht en vormen hier een belangrijk deel van de collectie. Daarbij is Toyota prominent aanwezig, maar zeker niet oververtegenwoordigd. ■

