

## 「THE GOLDEN AGE OF RALLY IN JAPAN」開催決定 ～伊 マカルーゾ財団のコレクション&日本の往年のラリーカーを一同に展示～

「THE GOLDEN AGE OF RALLY」は、トリノ自動車博物館で開催された企画展です(2022年10月～23年5月)。今回、愛知県と岐阜県で開催される FIA 世界ラリー選手権フォーラムエイト・ラリージャパン 2024(11月21日から24日まで開催)にて、トヨタ自動車株式会社及びコレクションを保有するイタリアのマカルーゾ財団 (GINO MACALUSO FOUNDATION) の共同企画として、ラリーカーの進化の歴史を振り返る6台のクラシックラリーカーが展示されます。その後、舞台を富士モータースポーツミュージアムに移し、「THE GOLDEN AGE OF RALLY IN JAPAN」展を行うことを決定しましたので、お知らせします。

本企画は、日本の自動車文化とラリー文化を振興することを目的に、実業家でありながらコ・ドライバーとしても活躍したジーノ・マカルーゾ氏の親族が設立したマカルーゾ財団のコレクションと、日本の往年のラリーカーを一同に展示し、これまでラリーカーが紡いできた歴史と進化を伝え、レガシーを次世代に繋ぐ企画展です。

1960年代から90年代にかけて、世界のラリーで大活躍した名車の歴史をお楽しみいただけます。皆さまのご来場をお待ちしています。

### ◆THE GOLDEN AGE OF RALLY IN JAPAN

- 展示場所 富士モータースポーツミュージアム内 2F 展示エリア
- 展示期間 2024年11月27日(水)～2025年4月8日(火)  
※開催初日、11月27日 10:30より、プレスカンファレンスを予定します
- 入館料金 富士モータースポーツミュージアムの通常入館料金でご覧になれます  
平日 大人(18歳以上)1,800円、中高生 900円、小学生 700円  
土日祝大人(18歳以上)2,000円、中高生 1,000円、小学生 800円  
インターネット事前予約割引(大人-200円)、各種カード割引(大人-200円)、団体割引あり  
<https://fuji-motorsports-museum.jp/>
- 開館時間 曜日別に関館・閉館時間が異なります  
月曜日～木曜日 10:00～17:00、金曜日 10:00～19:00、土曜日・祝前日 9:00～19:00、日曜日・祝日 9:00～17:00
- 企画展示車両 マカルーゾ財団のコレクション：6台 及び 日本の往年のラリーカー：4台  
期間中、従来より展示している下記4台は展示を取り止め、ご覧になれませんので、予めご了承ください  
(イソッタ フラスキーニ Tipo1、ベントレー4 1/2、アルファ ロメオ 6C、チシタリア 202C)

【本件に関するお問い合わせ】 富士モータースポーツミュージアム：[xk-fmm@mail.toyota.co.jp](mailto:xk-fmm@mail.toyota.co.jp)

## 【企画展の内容紹介】(敬称略)

### ■はじめに

「The Golden Age of Rally in Japan」は、トヨタ自動車の豊田章男会長とジーノ・マカルーゾ・ヒストリックカー財団のモニカ・マイランダー・マカルーゾ代表が出会い、お互いのモータースポーツへの情熱に共感し、日本でのモータースポーツ文化の盛り上げと一緒に進めようと意気投合したことに始まります。

イタリア・トリノに生まれたルイジ・ジーノ・マカルーゾは、フィアットアバルトラリーチームのコドライバーとしてヨーロッパラリー選手権を制覇し、またフィアット X 1/9 アバルトの開発リーダーを務め、レースにも出場するなど欧州のモータースポーツ界で活躍しました。プロドライバーを引退した後は、実業家としてスイスの名門時計メーカーであるジラルール・ベルゴの経営者などを務めながらも、カーガイトとしてモータースポーツに情熱を持ちつづけ、イタリアのモータースポーツ団体の要職を歴任したり、ジュニア WRC 参戦チームを結成するなど、後進の育成に注力しつつ、ラリーの歴史を伝える貴重なラリー車両を中心に、収集活動をしていました。

ジーノがこの世を去った後は、妻のモニカと子供たちがコレクションを礎に財団を立ち上げ、財団の貴重なラリーカーは、欧州の各イベントで展示されていました。2022 年にトリノ自動車博物館において、財団の車両 18 台が一堂に会した展示「The Golden Age of Rally」が開催され、時代の趨勢やレギュレーションに合せ、勝つために変化した個性あふれるマシンたち、ライバル同士が盛り上げた熱気など、ラリーの魅力を余すことなく伝える展示が行われ、好評を博すこととなりました。

親日家のジーノは自身のラリー車両のコレクションを展示して、ラリーの歴史を日本に伝えたいという思いを持っていたのですが、その遺志をモニカが引き継ぎ、各時代を代表する財団の車両を選びすぐって今回、日本で展示することになりました。

展示をご覧ください、互いに切磋琢磨するモータースポーツによって技術が鍛えられ、市販車にフィードバックされてもっと良いクルマとなり、私たちの生活を豊かにしてきた歴史を感じていただければと思います。

### ■マカルーゾ財団のコレクション 車両紹介

#### ①フィアット X1/9 アバルト プロトタイプ(1974)



全長／Full length : 3,750 mm

全幅／Full width : 1,690 mm

全高／Overall height : 1,400 mm

ホイールベース／Wheelbase : 2,200 mm

車重／Weight : 760 kg

エンジン／Engine : 水冷直列 4 気筒 DOHC 16V 1,840cc.

最高出力／Maximum Power (kW/PS/rpm) : 154/210/ -

1970 年代のフィアット・グループのモータースポーツ活動は、フィアットが 124 アバルト、ランチアがストラトスで参戦するなど、各社が独自に活動していた。しかし同グループの参戦方針が大きく変わり、傘下のラリー・チームおよび参戦車両の統合を決定し、量販ミッドエンジンスポーツカーのフィアット X1/9 をベースに開発することになった。試作車にはアバルト製 1.8 リッター DOHC エンジンを搭載するなど広範囲な改造が施された。本プロジェクトの責任者が、フィアット・ラリーチームでコ・ドライバーだったジーノ・マカルーゾである。1974 年に参戦を開始しラリーやレースでクラス優勝したが、フィアット経営陣は「X1/9 では販促に繋がらない」と判断して本計画を断念、ベース車両を 131 ミラフィオーリに変更した。

展示車は、F1 ドライバーのクレイ・レガツォーニが、コ・ドライバーのジーノ・マカルーゾとともにジロ・ディ・イタリア・アウトモビリスティコに出場した実車である。ジーノ・マカルーゾがプロとして出場した最後の車両であり、引退後にラリーカーコレクターとして活動を始めた彼が最初にレストアした車両でもある。

## ②ミニ・クーパーS(1966)



全長／ Full length : 3,150 mm  
全幅／ Full width : 1,500 mm  
全高／ Overall height : 1,350 mm  
ホイールベース／ Wheelbase : 2,030 mm  
車重／ Weight : 617 kg  
エンジン／ Engine : 水冷直列 4 気筒 OHV 1,275cc  
最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 69/95/ -

1956 年のスエズ危機によってイギリスでの石油不足が不安視されるなかで、省燃費な小型車としてミニ・シリーズが誕生した。車体を小型化して軽量にするため、外寸を最小限に抑えながら同時に広い車室を得るために、エンジンを車体の前側に横置きにして前輪を駆動する FF(フロントエンジン・フロントドライブ)方式を採用。ミニは小型車の革命と評され、横置きエンジンの FF 方式は、小型車の標準になった。

スポーティバージョンとして派生したクーパーS は、大排気量のエンジンを搭載。軽量・小型からの身軽さ、優れた操縦性から、モータースポーツの世界にも革命をもたらした。レースに加えラリーでも活躍し、モンテカルロ・ラリーでは 3 勝した。

展示車両は、1966 年モンテカルロ・ラリーに BMC ワークスチームから出場した車両である。翌 1967 年にはフィンランドの 1000 湖ラリーで優勝している。

## ③ランチア・ストラトス(1973)



全長／ Full length : 3,900 mm  
全幅／ Full width : 1,750 mm  
全高／ Overall height : 1,150 mm  
ホイールベース／ Wheelbase : 2,180 mm  
車重／ Weight : 980 kg  
エンジン／ Engine : 水冷 V 型 6 気筒 DOHC 2,418cc.  
最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 205/280/ -

ランチア・ストラトスの誕生以前は、生産モデルをベースにモータースポーツ参加を意図した派生型の使用が一般的だった。これでは制約が多いと考えたランチアは、白紙からラリーでの勝利を第一目的としたマシンとしてストラトスを設計した。ランチアの競技責任者であるフィオリオ監督の勝利への強い想いがエンツォ・フェラーリの心を動かし、フェラーリ製の V 型 6 気筒エンジンの獲得に成功。ラリー・ドライビングに適した設計のミッドシップ・シャシーに横置きに搭載し、後輪を駆動した。ボディはマルチェロ・ガンディーニが良好な前方視界を考慮してデザイン。フィアット・グループだけでなく、スポンサーやサプライヤーまで含めればイタリアの総力を挙げてストラトスで WRC に挑み、タイトルを引き寄せた。

展示車は 1976 年から 1979 年までのヨーロッパのラリーで使用された。初戦の 1976 年ジロ・デ・イタリアは、Gr.5 仕様で出場。高速コースを考慮して前後に大型のエアスポイラーを備え、エンジンにはターボを装着。スポンサーカラーはマルボロのカラーリングが施された。

#### ④フィアット 131 アバルト Gr4(1978)



全長／ Full length : 4,158 mm

全幅／ Full width : 1,720 mm

全高／ Overall height : 1,480 mm

ホイールベース／ Wheelbase : 2,480 mm

車重／ Weight : 950 kg

エンジン／ Engine : 水冷直列 4 気筒 DOHC 16V 1,995cc.

最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 169/230/ -

石油危機のなかでラリー活動を継続するため、フィアットは販売促進の効果を考慮して、FR 方式の量販乗用車「131 ミラフィオーリ」をベースに参戦車両の開発を決定した。アバルトが DOHC16バルブ 1,995cc エンジンを、ベルトネガボディの改造を担当。外觀は 4 ドアから 2 ドアに変更し、前・後オーバーフェンダー、ルーフスポイラーが追加され、軽量化のために FRP 製のボンネットとトランクを装備。Gr.4 規定に基づき 400 台を生産したのち、約 600 台を追加生産された。

展示車は、主にイギリスラリー選手権で活躍、1978 年のウェルズラリー 3 位やマンクスラリー 5 位入賞等でワークス車両の 1 台として入賞を重ねた実車である。

#### ⑤アウディ・クワトロ(1981)



全長／ Full length : 4,404 mm

全幅／ Full width : 1,733 mm

全高／ Overall height : 1,344 mm

ホイールベース／ Wheelbase : 2,524 mm

車重／ Weight : 1,240 kg

エンジン／ Engine : 水冷直列 5 気筒 SOHC ターボ 2,110 cc.

最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 264/360/ -

モータースポーツの歴史では、革新的な技術の採用によって大きな成功を収め、その後に生産車に影響を与えた例は少なくない。アウディのフェルディナント・ピエヒ指揮のもとで、オンロード・スポーツモデルの“クワトロ”に採用したフルタイム 4 輪駆動方式(4WD)もそのひとつだった。4WD の最大のメリットは、濡れた舗装路面、雪道、氷、未舗装路など、あらゆる種類の路面で高い駆動力を発揮し、優れたパフォーマンスと安定性が得られることにある。

クワトロは 1981 年の WRC 初戦から投入され、2 戦目のスウェーデンで初優勝すると、サンレモ、RAC と勝ち進み 3 勝を得た。ちなみにサンレモの勝者、ミシェル・ムートンは、WRC 史上初の女性ドライバー優勝を果たした。

翌 1982 年シーズンに 5 勝したアウディは、ドライバーズタイトルは僅差で逃したが、3 勝したムートンが 2 位に入って、アウディ初の製造者タイトルを獲得した。アウディ・クワトロ登場後は、4WD が WRC を席巻したのである。

展示車は、1982 年 WRC でアウディ・ワークスチームが使用した実車である。1000 湖ラリーではハンヌ・ミッコラが、サンレモ・ラリーではスティグ・ブロンクビストがそれぞれ、優勝を果たした。

## ⑥ルノー・サンク ターボ(1981)



全長／ Full length : 3,664 mm

全幅／ Full width : 1,752 mm

全高／Overall height : 1,323 mm

ホイールベース／Wheelbase : 2,430 mm

車重／ Weight : 900 kg

エンジン／ Engine : 水冷直列 4 気筒 OHV ターボ 1,397cc.

最高出力／Maximum Power (kW/PS/rpm) : 219/298/ -

ルノーは、F1 レースで率先してターボ付きエンジンを装着して参戦していたが、培った知見を WRC に拡大、ルノーの量販乗用車由来の 1.4 リッターエンジンにターボを装着してミッドシップ化して 2 シーター化されている。ルノー・サンクをベースにしたボディには、太いタイヤを収容するために前後に巨大なオーバーフェンダーを、ルーフ後端には大型のスポイラーを備え、ボディにはアルミやプラスチック素材を広範囲に使用して軽量化を図った。Gr.B の公認取得に必要な台数を生産した以降も、ルノーのホットモデルとして継続生産された。モータースポーツが市販車の性能向上に寄与した好例である。展示車は、1981 年モンテカルロ・ラリーで、ジャン・ラニョッティにより、優勝した実車である。

### ■日本の往年のラリーカー(下記 4 台)

## ⑦トヨタ・セリカ ツインカムターボ TA64(1984)



全長／ Full length : 4,284 mm

全幅／ Full width : 1,785 mm

全高／Overall height : 1,360 mm

ホイールベース／Wheelbase : 2,500 mm

車重／ Weight : 1,020 kg 以上

エンジン／ Engine : 水冷直列 4 気筒 DOHC ターボ 2090cc.

最高出力／Maximum Power (kW/PS/rpm) : 220/299/5,600

トヨタは 1957 年に初代クラウンで海外ラリーに挑戦するなど、早くからラリーに着目し、その後は歴代セリカで WRC に参戦。1973 年の第一次オイルショック以降、モータースポーツ活動を縮小していたが WRC 復帰のために、3 代目のセリカをベースにグループ B 規定車両として TTE(トヨタ・チーム・ヨーロッパ。現：TGR-E)と共同開発した。頑丈で整備性に優れた FR(フロントエンジン・リアドライブ)方式を採用している。1983 年のアイボリーコースト・ラリー優勝を皮切りに、1984 年 - 86 年にサファリ・ラリー 3 連覇を達成した。

展示車は、1984 年のサファリ・ラリーに優勝したビヨルン・ワルデガルドが運転した実車であり、ターボ車として史上初のサファリ・ラリー優勝車でもある。

### ⑧トヨタ・セリカ GT-FOUR ST185(1994)



全長／ Full length : 4,410 mm

全幅／ Full width : 1,745 mm

全高／ Overall height : 1,300 mm

ホイールベース／ Wheelbase : 2,525 mm

車重／ Weight : 1,200 kg 以上

エンジン／ Engine : 水冷直列 4 気筒 DOHC 16V ターボ 1998cc.

最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 220/299/5,600

1987 年から始まった市販車ベースのグループ A 規定に合わせ、4 代目セリカでトヨタ初となる 4WD+ターボを搭載した GT-FOUR(ST165)がデビューし、当時最強を誇ったランチア・デルタに挑み、勝利した。1990 年にはトヨタにとっても日本車メーカーにとっても初のドライバーズタイトルを獲得した。

1992 年には 5 代目セリカとなる GT-FOUR(ST185)がデビュー。先代の知見をフィードバックしてターボエンジンや冷却などをベース車から改善したが、既存の市販車を鍛え上げる活動は苦難の道でもあった。

過酷なサファリ・ラリーに参戦する場合は、左右ドア前方に装着された「ウィングランプ(遠方からでも競技車両と識別可能)」、雨が降ると泥の川と化すコースで、エンジンに水を吸い込ませないためのシュノーケル(吸気口を屋根まで伸ばし、ボンネット上面の水深まで走行可能)、ダンパー冷却用水タンク(ダンパー内部のオイルが酷使により過熱すると、車両火災を引き起こすリスクがあるため、定期的に水を噴射して各ダンパーを冷却する)な「サファリ仕様」と呼ばれる大幅な改造が認められている。

本展示車両は、1994 年にユハ・カンクネンがアクロポリス・ラリー 3 位入賞時に使用され、翌 95 年に日本人初のサファリ・ラリー優勝者となった藤本吉郎が運転した実車。ドイツとフランスの専門業者によってラリースタート時の状態にレストアされたものである。

<藤本吉郎様より借用>

### ⑨三菱・ランサーエボリューションⅢ(1995)



全長／ Full length : 4,310 mm

全幅／ Full width : 1,695 mm

全高／ Overall height : 1,420 mm

ホイールベース／ Wheelbase : 2,500 mm

車重／ Weight : 1,230 kg

エンジン／ Engine : 水冷直列 4 気筒 DOHC 16V ターボ 1,997cc.

最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 214/290/5,500

三菱自動車は 1967 年にコルトで国際ラリーに初挑戦し、その後ランサーやギャランで WRC に挑み続けた。

1992 年にランサーの改良モデルとして登場したのが、ランサー・エボリューション(通称：ランエボ)である。

1994 年のランエボⅡを経て、95 年にランエボⅢが誕生。89 年のギャラン VR4 以来、改良を重ねてきた高トルクエンジンと三菱自動車独自開発の 4WD システムを搭載。フロントバンパーやリアスポイラーを中心に、冷却性能と空力性能を改善するなど、WRC での戦闘力向上を図った。

展示車は、1995 年のオーストラリア・ラリーで優勝したケネス・エリクソンが運転した実車である。

<三菱自動車工業株式会社より借用>

⑩スバル・インプレッサ 555



全長／ Full length : 4,340 mm

全幅／ Full width : 1,690 mm

全高／ Overall height : 1,405 mm

ホイールベース／ Wheelbase : 2,520 mm

車重／ Weight : 1,230 kg

エンジン／ Engine : 水冷水平対向 4 気筒 DOHC 16V ターボ 1,994cc.

最高出力／ Maximum Power (kW/PS/rpm) : 221/300/6,500

スバルは 1970 年代から国際ラリーに参戦し始め、1980 年にはレオーネで初めての WRC 参戦となるサファリラリーに参戦、1990 年にはレガシィで、1994 年からはインプレッサで参戦を開始。背景には市販車をラリー車に仕立てるのではなく、開発段階から WRC を意識したクルマ造りを行うことで成功を取めた。インプレッサは同社の特長である「ターボ付き水平対向エンジン+4WD」による高い戦闘力を有し、1995 年、96 年と連続でマニファクチャラーズ・タイトルを獲得した。1993 年の初参戦から 1996 年の最終戦までに通算 11 勝を挙げている。

展示車は、1996 年のアクロポリス・ラリーで優勝したコリン・マクレーが運転した実車である。

<株式会社 S U B A R U より借用>

以上