

<第5弾> Press Release

クルマを超えて、クルマを楽しむ。  
Classic Meets Modern and Future  
**AUTOMOBILE COUNCIL 2025**

**主催者テーマ展示2**  
**「THE GOLDEN AGE OF RALLY IN JAPAN」**  
**マカルーゾ・コレクションから選抜した世界ラリーの“勇者”6台が集結**

AUTOMOBILE COUNCIL 実行委員会

4月11日（金）から13日（日）の3日間、千葉県千葉市幕張メッセで開催する「AUTOMOBILE COUNCIL 2025」。AUTOMOBILE COUNCIL 実行委員会では、主催者テーマ展示として、自動車の歴史、モータースポーツ文化の発展のために故Gino Macalusoが蒐集した膨大な名車のコレクションの中から、ワークスラリーカー6台を選抜し展示する「THE GOLDEN AGE OF RALLY IN JAPAN」を実施します。

■ ジーノ・マカルーゾとそのコレクションについて

1948年、トリノで生まれたジーノ・マカルーゾは、2010年に急逝するまで、生涯を通じて、芸術、デザイン、建築への情熱を育み、その美的センスを洗練させ、新しい時計の製作や歴史的な車の修復に情熱を注いできました。

20歳代前半からのラリーのコ・ドライバーに始まるマカルーゾの生涯は、ラリードライバー、自動車エンジニア、時計デザイナー、起業家を経て、モータースポーツの振興・発展に取り組むものでした。そして、晩年は自動車の文化的、社会的、美的、歴史的価値を後世に伝えることに尽力した稀代のヘリテージカーのコレクターでした。

ラリーでは、1972年にはヨーロッパラリー選手権とミトロパ・ラリー・カップで優勝。1974年には、イタリアラリー選手権を制覇。

翌1975年、イタリアの大手スイスブランドのディストリビューターに転身。起業家精神あふれる手腕を発揮し、四半世紀にわたり歴史あるスイスの腕時計ブランドに隆盛をもたらしました。この間、スイス高級時計ブランドの代名詞とされるジラルド・ペルゴの会長に就任。1998年にはスイスの時計製造界で最も権威のある賞である「Esprit d'Enterprise-industrie」賞を受賞。さらに、1999年からは、時計製造業者と販売業者を代表するAIHH(Association Interprofessionnelle de la Haute Horlogerie)の会長に就任。

こうした中でマカルーゾの自動車への情熱は絶えることはなく、1987年、イタリア製自動車愛好家を集める「クラブ・イタリア」に加わり、1990年代初頭には会長に就任。約20年間その地位を維持しました。1997年には、イタリア自動車スポーツ委員会(CSAI)に参加。自動車の文化的、社会的、美的、歴史的価値を再発見し、黄金時代にさかのぼるラリーカーの復元に努めました。

その一方で、将来に向けたモータースポーツの発展に寄与するためイタリアモータースポーツ委員会(CSAI)に参加。2000年には、ジュニアWRC（世界ラリー選手権）参戦を目指したチームを設立。2005年には、国際自動車連盟(FIA)の組織である国際カート委員会の会長およびFIAのイタリア代表に就任しました。

マカルーゾの生涯にわたる絶えることのない自動車への情熱の集大成ともいえる、コレクションは、1960年代から1990年代にかけて行われたラリーの歴史を物語り、後世へと伝えるヘリテージそのものです。

※文 ジーノ・マカルーゾ・ヒストリックカー財団より <https://fondazioneginomacaluso.com>

※写真 <https://alchetron.com/> より



- <展示車両>
- 1974 フィアットX1/9アバルト・プロトディーポ
  - 1966 BMCミニ・クーパース
  - 1976 ランチア・ストラトスHF
  - 1978 フィアット・アバルト131ラリー
  - 1981 ルノー・サンク・ターボ
  - 1982 アウディ・クワトロ

※各車両の詳細・写真は、別紙をご覧ください。

報道関係からの問い合わせ先  
AUTOMOBILE COUNCIL 2025 広報事務局  
Tel : 090-8940-1683 e-mail [press@automobile-council.com](mailto:press@automobile-council.com)

## <「THE GOLDEN AGE OF RALLY IN JAPAN」 展示車両について>

### 1974 フィアットX1/9アバルト・プロトディーポ

若きジーノ・マカルーゾがフェラーリF1のステアリングも握った一流ドライバー、クレイ・レガッツォーニと組んでジーノ・ディタリア・アウトモビリスティコに参戦したマシン。ベース車両はむしろアフォードブルなミドエンジン2シータースポーツの尖兵、フィアットX1/9で、ラリーカーの開発はイタリアきってのプロフェッショナルレース集団アバルトが担当。同じフィアット傘下、同じミドシップレイアウトを採るランチア・ストラトスが最大のライバルだった。ジーノ・マカルーゾが現役最後に乗ったのがこのプロトディーポで、引退後にこの車をレストアしたことがコレクターに転じるきっかけとなった。つまりマカルーゾ・コレクションの原点に当たる重要な1台といえる。



### 1966 BMCミニ・クーパーS

元祖ジャイアントキリング。スエズ動乱によって石油不足が懸念される中、経済的な足として誕生したFWD小型ベーシックカーが、実はサーキットでもラリーでも無類の速さとポテンシャルを発揮したのは驚きだった。全長たったの3m。全幅は1.5m。ちっぽけな庶民車が持つ潜在的パフォーマンスに最初に気づいたのはF1に初めてミドエンジンを採用したジョン・クーパーである。彼がチューンしたミニ・クーパー、そしてクーパーSははるかに大型でパワフルなマシンを相手にモータースポーツ界で暴れまくったのであった。とりわけモンテカルロ・ラリー3勝はすごい。この展示車両も66年のモンテ参戦車両。翌67年には1000湖ラリーで優勝したBMCワークスマシンそのものである。



### 1976 ランチア・ストラトスHF



ランチアのモータースポーツ部門を率いる闘将チエーザレ・フィオリオの強いリーダーシップのもと、WRCで勝つことだけを目的に開発された“パーパスビルト”マシンがこのストラトスHFだ。コクピット背後に搭載するのはフェラーリ・ディーノ用に開発された2.5ℓ V6。未来的なボディデザインはカロツツェリア・ベルトーネのチーフだったマルチェットロ・ガンディーニが手がけた。コンパクトでパワフル、高い俊敏性を誇ったストラトスはすぐに高い戦闘力を発揮。デビューイヤーの1974年からWRC3年連続制覇という偉業を成し遂げる。展示車両は元々マルボロカラーに塗られグループ5のターボ仕様として生まれたが、後にグループ4に作り替えられた特異な歴史を持つ1台だ。

### 1978 フィアット・アバルト131ラリー

フィアットグループ内でのランチア・ストラトスの実力はWRCで抜きん出ているが、だからと言ってそのロードゴーイングモデルの生産車が利益をもたらすものでは当然なかった。そこでフィアットはストラトスを強制退場させて量産セダンとして販売の基軸を握るフィアット131ミラフィオーリをベースとしたラ



リーカーを開発する決断を下し、ワークス活動をストラトスから131ラリーへと切り替えた。ここでも設計とチューンを担当したのはアバルトだった。ボディはボクシーな3ボックススタイルではあったが4ドアから2ドアに改められ、派手なオーバーフェンダーで武装した。デザインを担当したのはストラトスと同じマルチェットロ・ガンディーニである。ボディ外皮はその大部分にFRPを用いることで軽量化を実現していた。展示車は主に英国を舞台に活躍した個体で、78年のウェールズ・ラリーやマンクス・ラリーで入賞した実績を持つ。

### 1981 ルノー・サンク・ターボ

当時フランスのベストセラーカーだった小型大衆車、ルノー5(サンク)の基本シルエットを受け継ぎながら、その1.4ℓ OHVエンジンをターボ過給して、フロントではなくリアシートの位置にミッドシップしたモンスターがルノー・サンク・ターボである。むろんファットなタイヤをクリアするため前後とも派手なオーバーフェンダーを備えるが、それでも大衆車R5をイメージさせる造形はデザインの妙味と言えるだろう。ルノーは70年代F1のパワーユニットにターボエンジンを世界で初めて採用しただけでなく、スポーツ・プロトタイプでもルマンを制した先駆者だが、そのノウハウをラリーカーにも応用して生み出した1台だ。コンパクトなボディが可能とする機敏なフットワークとターボパワーが生み出す特性は運転が難しそうだが、名手に委ねられると速かった。“軽業師”と呼ばれるアクロバチックなドライビングで知られるジャン・ラニョッティが、81年のモンテカルロ・ラリーで優勝に導いたワークスマシーンそのものが展示される。



### 1982 アウディ・クワトロ

機構が複雑になり、重量増は避け難い。安定性は高まっても機敏な操縦性は期待できない。それゆえ80年代初頭のラリー界は4輪駆動に対して懐疑的だった。そこに反旗を翻したのがDr.フェルディナント・ピエヒ率いるアウディである。年々向上の一途を辿るパワーを確実に路面に伝えるためには4輪駆動こそが正義と判断。センターデフを備えたフルタイム4WDシステムを採用したクワトロの実戦投入に踏み切る。1981年のことだった。その高いポテンシャルはすぐに発揮された。初戦のモンテカルロこそリタイヤに終わったが、それまでは圧倒的なリードを築いてトップを快走していたし、2戦目のスウェディッシュ・ラリーでは早々と初優勝を達成。第8戦サンレモ・ラリーではミシエル・ムートンを初の女性WRCウイナーにおし上げたばかりか、最終戦RACも独走で制した。翌82年は12戦中7戦で優勝を遂げる等、まさにクワトロイヤーと呼べるビッグシーズンだった。4WDマシンとして史上初のメイクタイトルを奪取に成功。展示車はこの年スウェーデンの名手スティグ・ブロンクヴィストがサンレモでトップフィニッシュを果たしたウイニング・クワトロそのものである。

