

# Fiat 131 Abarth

3回のチャンピオンを獲得した、フィアット最後のトップランナー。

フィアットとランチアの政治的な駆け引き故に、過小評価されがちなフィアット131アバルト・ラリー。しかし、3回もの王座に輝いた、グループ4を代表するラリーマシンの1台である。



ストラトスは、確かにWRCで破竹の快進撃を果たした。しかし、それはランチアの親会社フィアットにとって意味のないものとされた。販売台数の見込めないストラトスでのプロモーション活動に意味がないと判断されたのである。76年フィアットは、77年からラリー活動をフィアットに完全移行すると発表。白羽の矢が立てられたのが131ミラフィオーリ、このフィアット製ファミリーセダンをベースに開発されたのが131アバルト・ラリーである。

アバルトはこのマシンに124アバルト・ラリーで培ったノウハウをすべて注ぎ込んだ。ランチア・ベータに搭載されていた直列4気筒2.0エンジン、230psにまでパワーアップされフロントに、これにノンシンクロの5速ギアボックスを組み合わされリヤを駆動。76年にデビューを飾った131アバルトは、早速その年の1000湖で初勝利を挙げる。そして、77年よりストラトス

に代わってWRCのメインストリームを歩むことになった。この年、フィアットは念願のマニユスアクチュアラーズタイトルを獲得。さらに78年からストラトスの象徴ともいえたアリタリア・カラーを纏った131アバルトは、アレン、ロールのドライブで破竹の快進撃を見せ、ライバル・フォードを圧倒、連覇を達成。さらに80年にはロールと共にダブルタイトルをも手にしている。

今回参加したのは、78年シーズンのヨーロッパ選手権をジョリー・クラブからジョニー・チュラートのドライブで戦ったマシン。

エンジン、ギヤボックスなどは、オリジナルの状態にあるとのこと。オーナーはこれを、77年にポルトガル・ラリーでマルク・アレンが優勝したマシンに仕立て上げており、「たとえワールドチャンピオンになっていなくても、マルク・アレンは僕のヒーローなんだ」とアック語る。年2〜3回ほどヒストリックラリーに参戦しており、消

耗パーツの交換以外は、特に大きなトラブルも経験していないそうである。ちなみに、このオーナー、131アバルト・ラリー以外にもストラトスをはじめ12台のヒストリックラリーマシンを所有しているそうだ。

ベースモデルとなった131ミラフィオーリからは想像できないほどモディファイされた131アバルト・ラリーのフロントフェイス。ボンネットの大きなエアインテークは特徴のひとつ。パワーユニットは、ランチア・ベータ用の2.0ツインカム16バルブユニットがフロントミッドに搭載され、リヤを駆動する。スバルタンなコクピット、ステアリングも当時の物が装着されている。タイヤは、ヨコハマで、フロントに255/45/ZR15、リヤに235/40/ZR15を履く。



## Sideseat Impression ①

しかないナロー・ボルシェだ、そんなに凄いくともないだろうと、たかをくくっていたら…。SSのスタートの合図と共に、周りの景色は消え去り、体はグイグイとシートに押しつけられる。コーナーを曲がるたびに、ショートカットしまくり、お尻振りまくり、ガリガリフェンダーが地面にこすれる音聞こえまくり。チャンピオンのマキシマムアタックは、次元が違った。

めくるめくような数分間は、あっという間に終わりを告げ、ヘロヘロになった僕にワル様ヒトコト。「6割かな」だって。恐れ入りました。



ひたすら気合いの入るイヌスケを見て、このワカゾーに緊張しておるんじゃと呆れ顔のワルデガルド様



イヌスケが初めてWRCを意識した1984年サファリを制したのが、彼ワルデガルドだった。感激っす

RALLY X  
Classics

Eifel Historic Rallye 2002  
10-11 June 2002