

ALL OF

LANCIA STRATOS

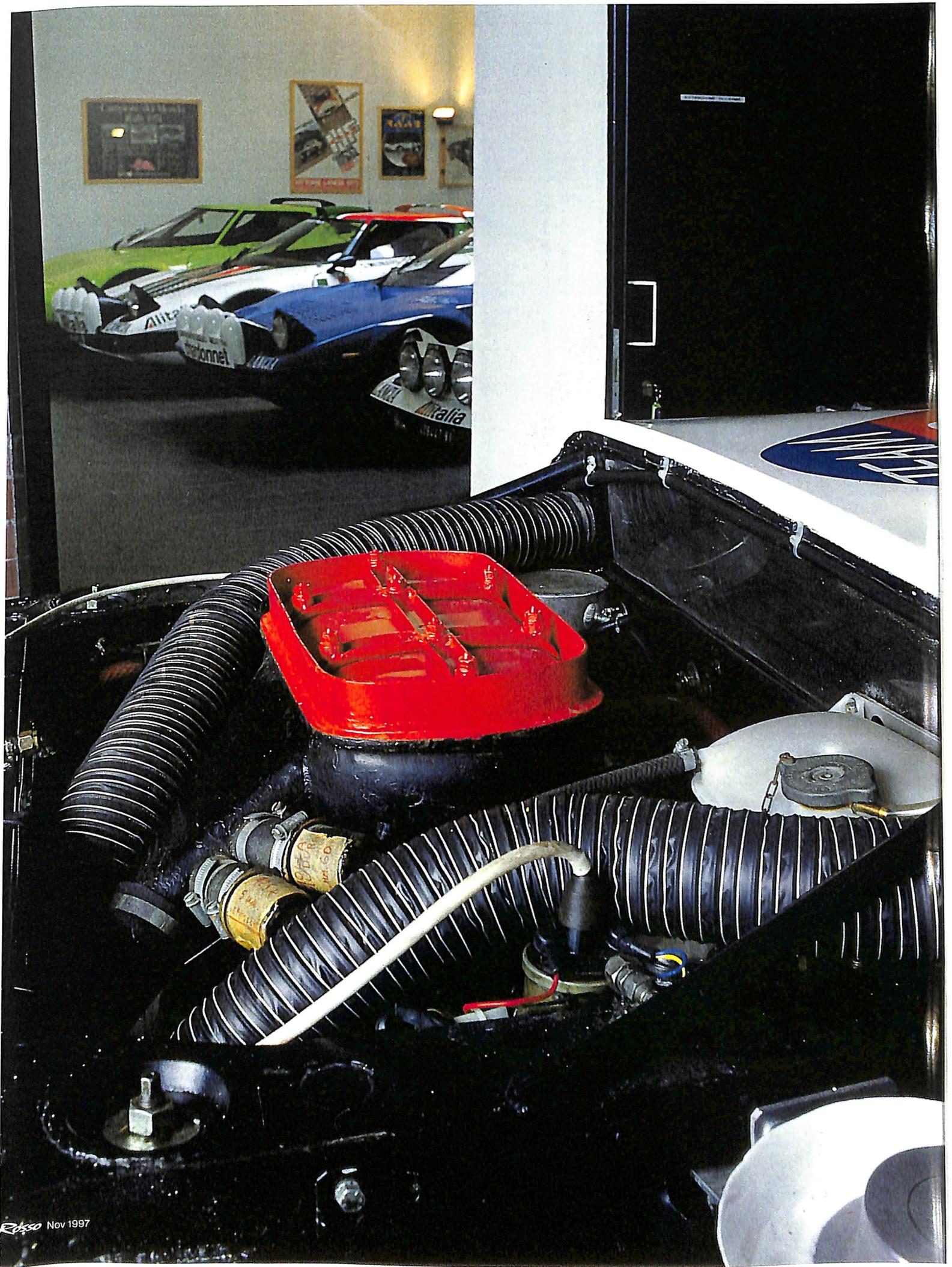
「前衛」と「異端」のグラフィティ

前編 INTRODUCE



このコレクションコテージは、ミラノ近郊ピエッラの街を見下ろす丘にあった。
ク・ランチアの収集家として知られるガイド・アバンデーロ氏は、ストラトスの魔力に取り憑かれたひとり。
に、そして栄光を勝ち取るために、成層圏の彼方から降臨したラリー・マシンは、並みいるライバルをものともせず、
すらに勝ち続け、その短い戦士生命を燃え尽きさせた。そして、いま遠くアルプスを望むコテージに安住の地を見出し出している。
N OF THE LEGENDの第2回は、スペシャル・エディションとしてランチア・ストラトスの軌跡を追う。
は栄光の歴史を生きてきた証人（ラリーカー）達を紹介し、パート1としたい。そして次回以降、その知られざる秘密に迫って生きたい。

ジャンカルロ・ペリーニ：報告
report by Giancarlo Perini椎橋俊之（アズーロ）：文
text by Toshiyuki Shiihashi (azzurro)ペリーニ資料館：写真
photographs by Archivio Perini





**ラリーマシン開発を狙った
ベルトローネの大いなる野望**

「失敗に両親はいないが、成功には何人も父親が存在する」。イタリアの古い諺の伝にならば、ランチャ・ストラトスの父親には、何人も男たちが名乗りを上げるはずだ。父方の親戚筋に当たる叔父としては、フィアットのG・アニエッリ会長や元ランチャ・ラリーチームの監督を務めたC・フィオリオも名を連ねるだろう。

70年のトリノ・ショーに彗星のごとく降臨したストラトスのショーカー、いわゆるストラトス・ゼロの父親はスッチオ・ベルトローネに他ならない。実際のコンセプトワーク、設計を担当したのは、当時32歳の鬼才マルチェロ・ガンディーニ。その名の如く、「成層圏」の彼方からやって来たようなアバンギャルドなスタイリングは、世界中から驚愕の眼差しを迎えられ、ガンディーニの力量をアービュルするに十分なものであった。当時、ベルトローネのチーフデザイナーだった彼は、ランボルギーニ・

ミウラやフィアットX1/9ベースのショーカー、ランナバウトなどの設計を手掛け、翌年には衝撃作ランボルギーニ・カウンタックを世に問うことになる。

ストラトス・ゼロはウエッジシェイプを限界まで追求したデザインを与えられ、サイドビューは「楔」以外の何ものでもない。サイドにはエアインテークを兼ねた小型ウィンドウが設けられているが、ドアはなく、ふたりの乗員はフロントハッチから乗降する。ボディ全幅1870mm、全長3580mm、高さはわずか840mmに過ぎず、当時ラリーで活躍していたランチャ・フルビアより300mm幅広でありながら、高さは500mm近くも低い。エンジンはフルビアHFと同じ1584ccの水平対向4気筒ユニット。しかし、意欲的なデザインに較べて、115psのエンジンはいかにも不釣り合いという他なかった。このアンバランスは、いったいどうしたことなのか……。

すべては、ここから 始まった。

STRATOS ZERO(1970)

発表された車なるショーカーでなかった。ベルトローネが企図したのは次世代のラリーカーをプロトタイプという形で発表することであり、フルビアの後釜を提示してみせることだった。ストラトス・ゼロの開発に当たって、ベルトローネはフルビアHFの中古車を買入れ、分解して徹底的にチェックしたが、結局使えたのはエンジンとFFパ

天才マルチェロ・ガンディーニがその手腕を振るったという

ランチャが1970年に発表したエクスペリメンタルモデル、ストラトス・プロトタイプ。

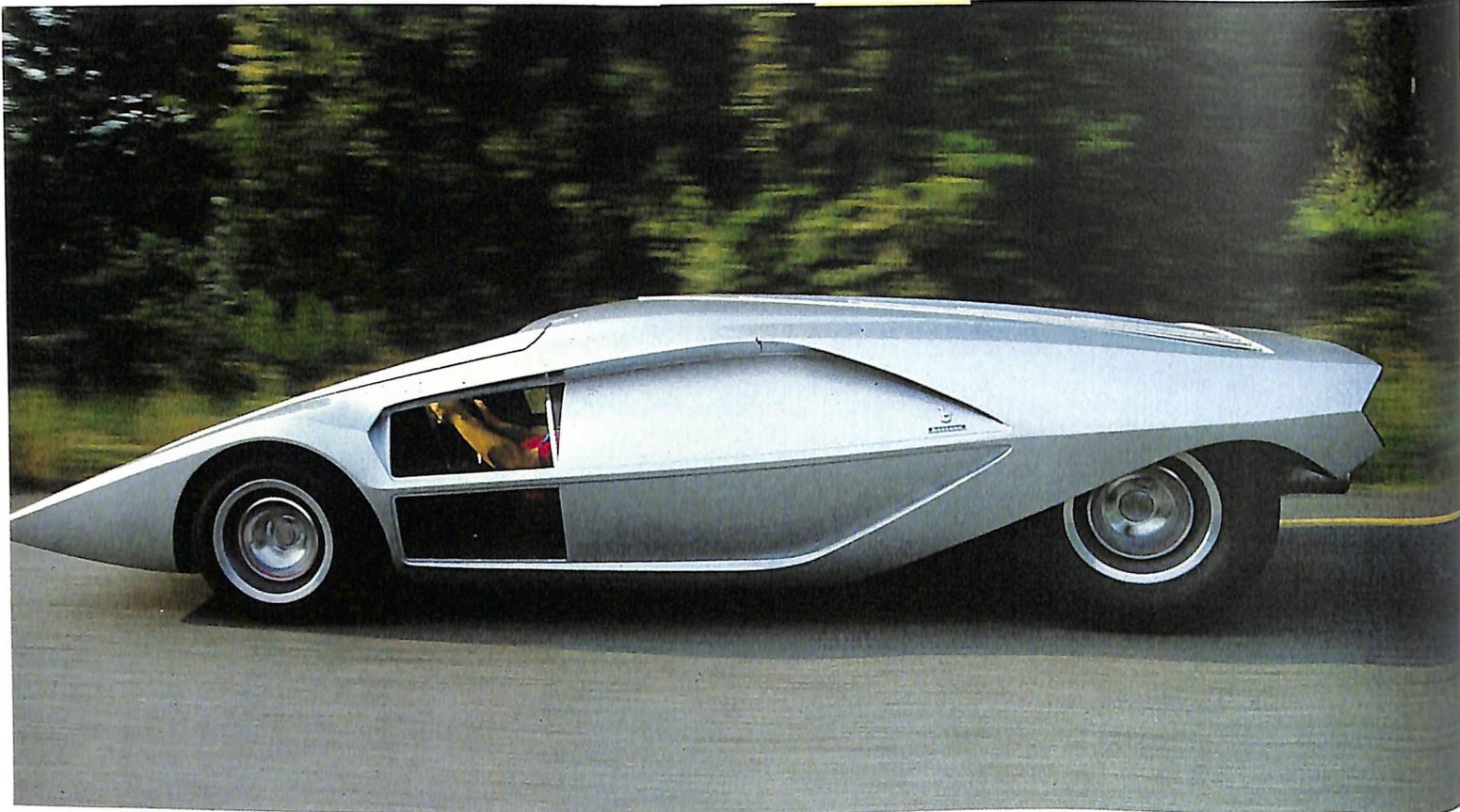
1年後の同じトリノ・ショーでストラトス・プロトが出版されたため

こちらはその後、出版時のプロトタイプというネーミングからタイプ・ゼロに呼称変更。以来、区別されることに車名の「ストラトス」の意味は、あまりにも有名である。

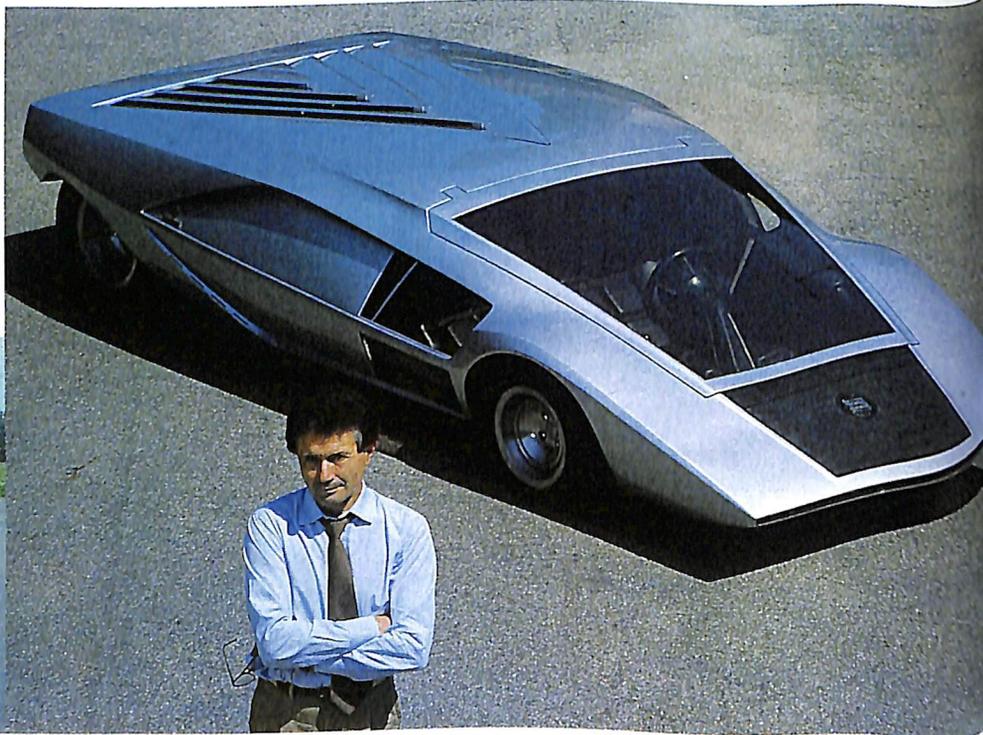
その名にはベルトローネの夢が秘められてたのだ。

ワートレインのみだった。乗用車ベースのマシンでは、もはや高速化の一途をたどるラリーを制するのは難しい。重心が低くて車両の中心に近く、駆動輪に最大の荷重が掛けられ、視界がよく、ボディがコンパクトで、前後軸重分布が均一に近い——答えはミッドシップしかなかった。世界初のミッドシップラリーマシンの開発。そこでミウラなどを手掛けたガンディーニの経験が役立つことになった。

の父の遠い親戚に当たるフィオリオ父子だった。父のアレッサンドロはランチャ社のPRマネージャーであり、息子のチェザレはランチャ・ゴルフ部時代のランチャ・レース部門の責任者を務めていた。当時、販売不振が続いていたランチャにとって、世界ラリー選手権の制覇は起死回生の一策であり、強敵ルノー・アルピュヌを打ち負かすには、従来の乗用車ベースのマシンでは不可能との認識が、ふたりの関心をストラトス・ゼロに向けさせることになった。さっそく、ラリーマシンとして次のプロトタイプが開発が進められる。しかし、ただひとつ、問題が残っていた。ラリー・ストラトスに積むパワーユニットである。



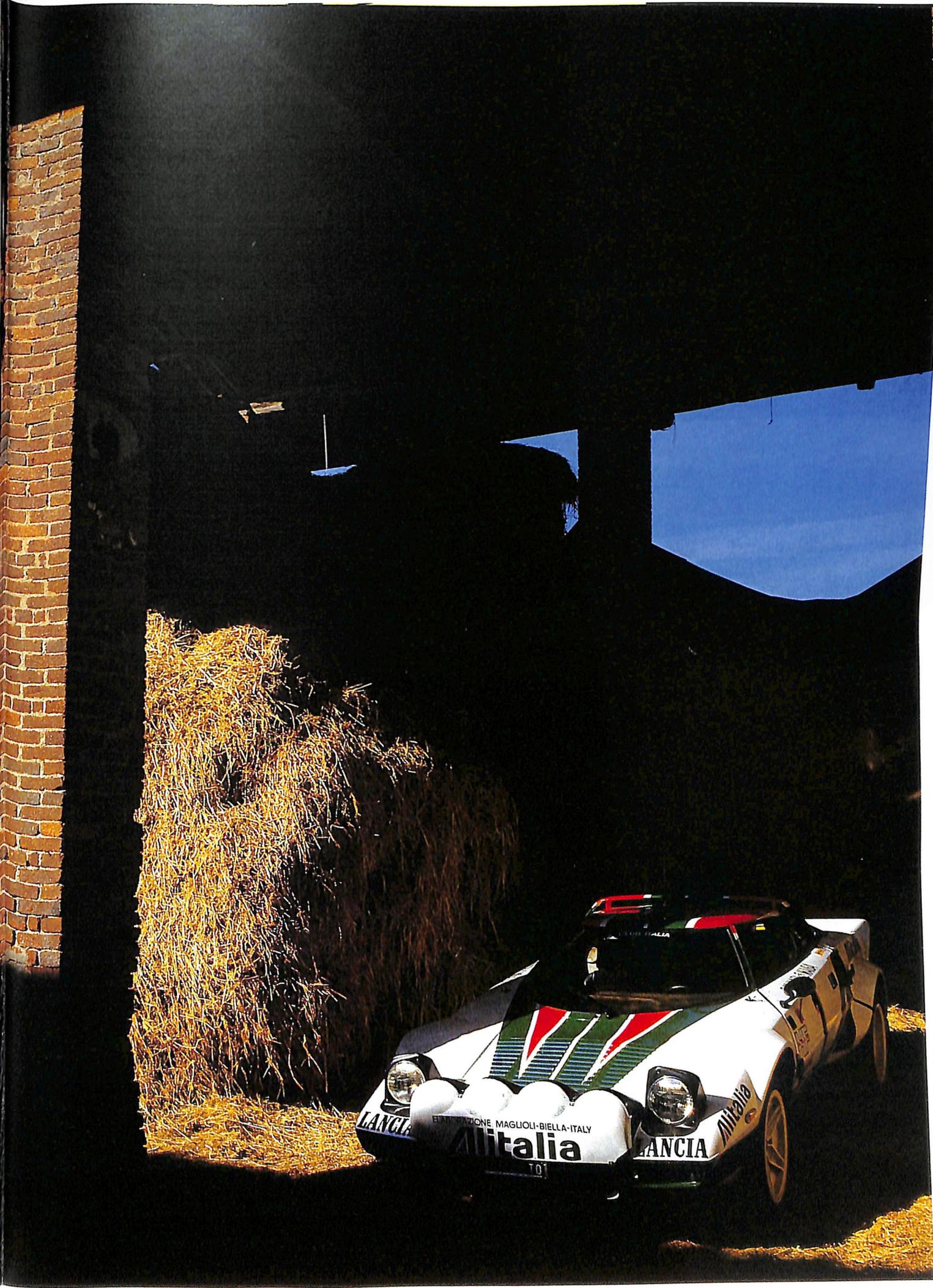
→1970年のトリノ・ショーに出展されたタイプ・ゼロのチーフデザイナーは、マルチェロ・ガンディーニ(写真)。極限まで車高を落とした極端なウエッジシェイプのデザインは、今みても斬新以外の何物でもない。全高はわずかに840mm。エンジンをミッドにマウントし、たった710kgの車重しかもっていなかった。キャビンには2座席分のシートが用意されているが、乗り込むためにはフロントのウィンドスクリーンを上げ、クルマのノーズに足を掛けてキャビンにもぐり込まなければならなかった。唯一開閉可能なのは、小さなサイドウィンドウのみだ。後方はエンジンフードで覆われるため、視界は極端に悪い。まともなドライバーさえ持っていないのだ。しかし、それらはすべて、スタディモデルであるからこそ許されるものであった。この貴重な唯一のショーモデルも、グイド・アバンデーロ氏のガレージに当時のままの姿で収まっている。



→当時から自走可能なモデルとして製作されたタイプ・ゼロは、発表から27年以上もたった今でも、立派に走行可能なコンディションに整えられていた。今まで写真でしか見ることのできなかつたタイプ・ゼロの雄姿を堂々の現地取材でお届けしたい。搭載されるエンジンはランチア・フルビアの1.6ℓ直列4気筒ユニットで、最高出力115psを発生させた。



LANCIA STRATOS



栄光の絶頂を走り抜けた 1977年のモンテ勝者。

シャシーNo.829 ARO 001683のグループ4ストラトス。75年にトリノ工場をロールアウトし、翌年の春ランチア社によって登録されている「TORN 41648」。

76年のツール・ド・クルス、翌年のモンテカルロ・ラリーを制覇したという輝かしい戦歴をもつこのマシンは、グイド・アバンデーロ・コレクシオンの女王というべき存在である。エンジンはストラトスとしては後期の強力チューニングバージョンで、4バルブユニットからは300ps/8200rpmを発生する。ギヤボックスは、ランチアのフルシクロー、クラッシュタイプ5速を備えている。

当然のことながら、エンジンはロードカーとは別物で、排気量は規程ギリギリの2418ccまでホアアップされ、辛うじて原型を保っているのはシリンダーヘッドとエンジンブロックくらいのもの。ボアは標準の92.5mmから92.9mmへ広げられ、ロングピストンの採用によって圧縮比は9.1から10.5

WRCのために。

STRATOSALITALIA #1(1975) <CHASSIS NO. 829 ARO 001683>

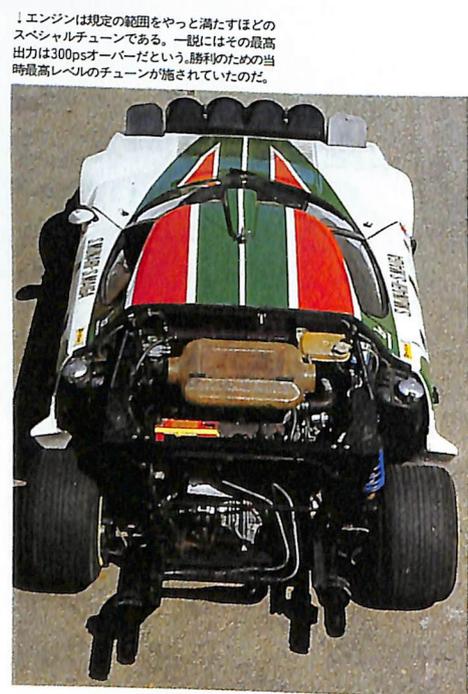
ストラトスのラリーシーンでの活躍をご記憶なら、思い出すのはおそらくこのアリタリアカラー。ミッドシップのスポーツカーを、当時、いったい誰がラリー専用開発しようなど思っただろうか。しかし、そうした当時の常識は、このストラトスの出現であっさり覆され以降、WRCの世界をリードし続けることになる。そう、これはモンテカルロで勝利の美酒に酔いしれた栄光のマシンそのものである。

1へ上げられている。バルブは大径化され、カムシャフトや吸排気マニホールド形状もワーアップのために再設計された。エンジン内部の回転系パーツはコンマ1g単位までバランス取りされ、微振動の発生によるパフォーマンス低下を防いでいる。

と同じものを使うことという規程に則り、外観こそノーマル・ストラトスに搭載されたフェラーリ製ギヤボックスと同様のアルミケースだったが、中身はまったくの別物といつてもよい。シクロメッシュタイプといつても、それは名ばかりで、その機能は最小限にとどめられ、実際は純レースタイプのギヤチェンジメカニズムを秘めたものだった。クイックシフトによる迅速で正確なギヤシフトが可能なら、ファイナルギヤの交換も5/6分で済ませられる。スペシャルステージ毎に最適なギヤ比をチョイスすることなど、ストラトスにとっては朝飯前のこと。最終減速比のチョイスによって、ラリー・ストラトスは150/250km/hの範囲で最高速度を選択することができた。ちなみに、モンテカルロ・ラリー用セットでのストラトスのトップスピードは180km/h、立ち上がりトルク重視のツール・ド・クルス仕様は150km/hに設定されていた。

ロードカーと異なり、ラリー用にチューニングされたストラトスは、参加するラリーによって細かく仕様変更が加えられる。現存するラリー・ストラトスは、おそらく1台として同じチューニングが施されているマシンはないに違いない。このストラトスも、常に最新のデバイスやパーツが組み込まれ、ラリーを戦い続けてきたはずだ。

このマシンが世界ラリー選手権の初陣を飾ったのは76年10月のサンレモ・ラリー。ストラトス使いの第一人者たるサンドロ・ムナリーのドライブで総合2位に入る。優勝したのはゼッケン4をつけたワルデガルドのストラトスだった。晴れて総合優勝を飾ったのは、その1カ月後に開催されたツール・ド・クルス。そして、最も劇的な優勝は翌年のモンテカルロである。ドライバーのムナリーにとって、3年連続のモンテカルロ制覇であり、その記念すべきマシンとしてランチア・ワークスの歓喜を一身に集めたのだった。



↑エンジンは規定の範囲をやっと満たすほどのスペシャルチューンである。一般にはその最高出力は300psオーバーだという。勝利のための当時最高レベルのチューンが施されていたのだ。

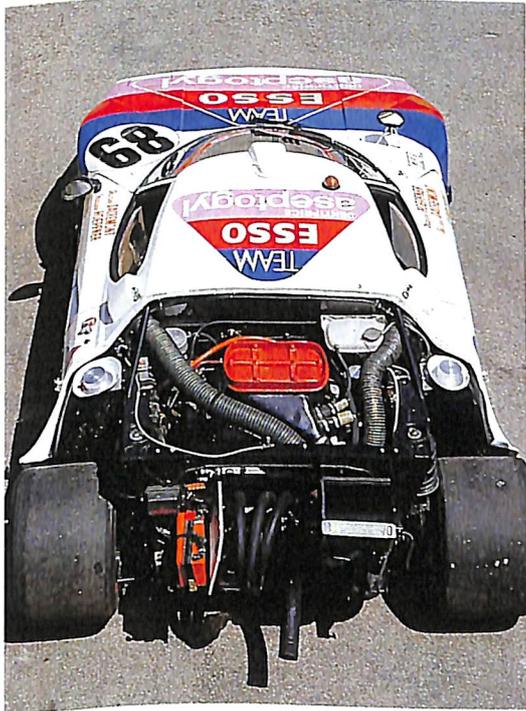
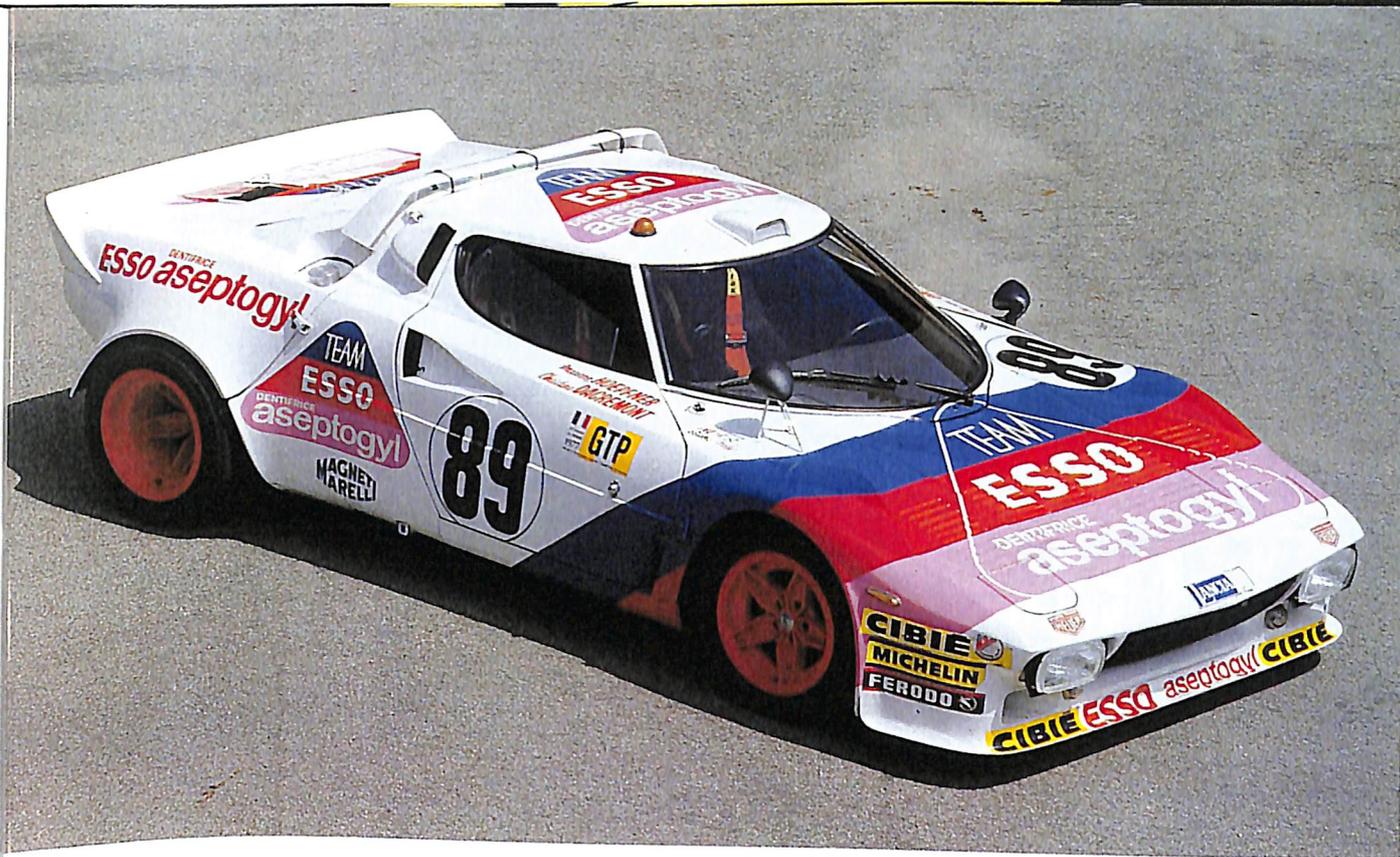


↑コックピット内部は当時のままである。4点式のサベルト、大きなフットレスト、2個の消火器がコンペティションを感じさせてくれる。



↑当時のドライバーはサンドロ・ムナリー。当時ムナリーは、このマシンで、3年連続のモンテカルロ・ラリー優勝をなしとげたのであった。

・大きく張り出したリヤフェンダーが、ラリースペシャルであることを証明する。リヤのルーバーにまでアリタリアカラーが施されている。



一致々の栄光をつかんだラリーマシンとは違ったアプローチで、独自のスポーティなフォルムが与えられたターボモデル。フロント/リヤともに15インチサイズを採用するホイールには、スリックタイヤがセットされ、そのワイドなフェンダーに収まる。コックピットにはラリーマシンよりも大柄なアルカンタラ地のシートが装着され、ラリーフィールドを戦うマシンとは一線を画す仕上がりを見せた。



ターマックの鬼。

TURBO LW(1974) <CHASSIS NO. 829 ARO 00157

ロードレースに参加したストラトスは意外にも少ない。生産台数は僅かに3台だけだ。しかし、その開発規模に比較するとあまりにも勝利のリザルトは多い。ターボモデルの存在も、ストラトスを語る上で、忘れてはならないものだ。

※総重量888kgの超軽量ボディに360psものパワーを発生する2.40V6ターボユニットを搭載。エンジンは3バルブ化され、歴代トップのパフォーマンスを見せ、各レースカテゴリーで活躍したのだ。

ロードレースを勝ち抜くためには、270psのNAユニットでは不足と考えたランチアは、KKKターボチャージャーを装着するとともに、ヘッドの3バルブ化に踏み切る。この結果、出力は320/360psとアップし、直進安定性の向上と相まって、ロードコースやサーキットにおける高い戦闘力を身につけることになる。

ターボ・ストラトスLWの初陣は、74年のツール・ド・フランスだった。惜しくもエンジントラブルでリタイアとなった1ヵ月後、一般路、スペシヤルステージ、サーキットを織り交ぜたジロー・イタリアで初優勝を飾る。以後、ターマックの鬼は連戦連勝、ストラトスの速さを強く印象づけた。

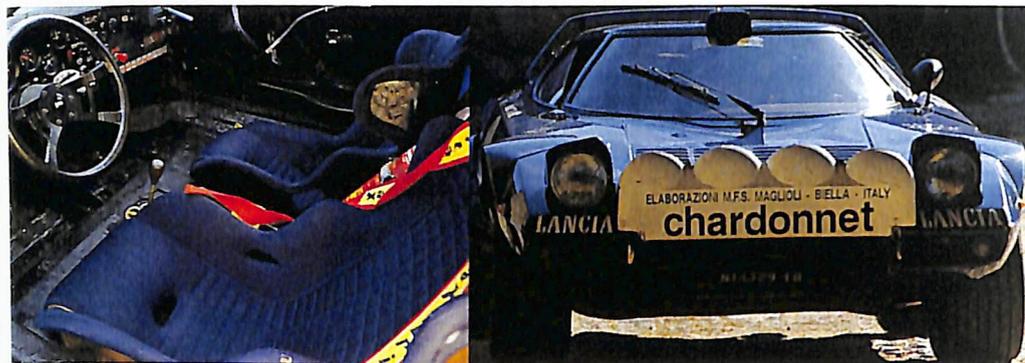
この愛らしいカラーリングのターボ・ストラトスは、76年のル・マン24時間レースに挑戦し、GTPクラス優勝(総合20位)を遂げた華々しい経歴を持っている。エッソ・アセプトジール・チームのボブ・ネイル監督は、マシンをクリスティン・デクレモンとレツラ・ロンバルディの女性クルーに委ね、見事完走を果たしてみせた。

ストラトスのロードレースバージョンは4台が計画され、実際には3台が生産された。登録番号TOL64134のこのマシンはその第1号車。ストラトスをロードレースや耐久レースへ投入するに当たって、ランチアはホイールベースを140mm延長している。

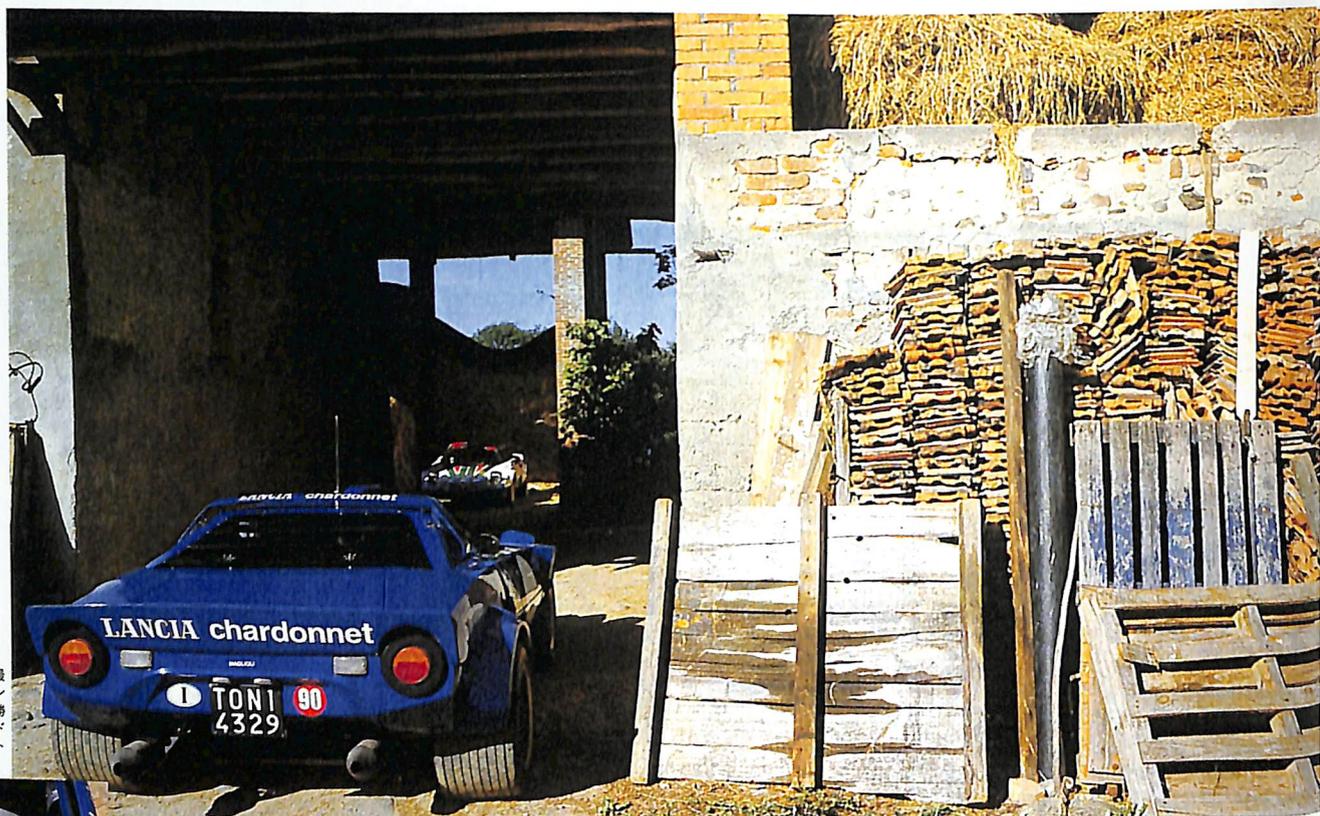
表向きの理由は直進安定性を向上させるためとされているが、実際はターボチャージャースペースの確保と空気吸入効率を上げるためだった。なお、アリタリア・カラーを纏った2号車はシルエットカーレースに参戦し、名を馳せている。

ル・マン24時間クラス優勝に輝くターボ・ストラトス。





・WRC以外のラリーシーンでもストラトスはもてはやされ、数々の成績を残した。このブルーのマシンは、WRCのほか、世界選手権以外のローカルステージでも活躍したプライベートター。フランスはシャルドネのものだ。ボディカラーに合わせたブルーのバケットシートが、個性を感じさせる部分である。インテリアのモディファイにも、チームのアイデンティティを反映しているといえそうだ。



↑ 2.42のV6ユニットながら、最高出力は270psのハイパフォーマンスを達成。このパワーが数々の勝利に大きく貢献した。リヤサイドカウルから続く独自のエアダクト形状に注目してもらいたい。



ワークス・ストラトス撤退後も戦い続けた孤高の戦士。
 フレンチブルーにペイントされたシックなストラトス。フランスのランチア輸入元であり、名門ラリーチームでもあるシャルドネから、数多くの選手権に参戦した歴戦の勇将である。製造は74年だったが、登録は翌年の12月。No.829 ARO 001868の製造番号は、不思議なことに数カ月後に出荷された①アリアタリア・ストラトスより上である。これは、ランチアではしばしば起こったことで、②アリアタリア・ストラトスがレース部門の求めでワークスカーとしてピクアップされ、各種補強工事などでロールアウトが遅れたことを示している。

ALL OF LANCIA STRATOS

ワークマシンがWRCの檜舞台から姿を消してもストラトスは世界の第一線のラリーコンペティターとして永きに渡り、活躍を続けた。ストラトス戦闘力を高く評価しつづけるチームは、全世界にいたのである。

プライベートの誇り

CHARDONNET BLUE STRATOS(1974)
 (CHASSIS NO.829 ARO 001868)

シャルドネ・ストラトスに搭載されるエンジンは、圧縮比9・5・1から270psを発生する2バルブ版だ。レースデビューは76年のモンテカルロ・ラリー。シャルドネ・チームのエアロスだったダルニッシュ・マーのドライブで、ムナリー、ワルデガルドに次いで3位を獲得。ストラトスの1-2-3ファイニッシュに華を添えた。

この年、世界ラリー選手権でワークス・ストラトスが破竹の進撃を続けていた一方、シャルドネ・ストラトスはヨーロッパ選手権、フランス国内選手権に参戦を続け、完全凍結路で開催されるRONDE NEIGEラリーで初優勝を飾る。

77年、ワークスマシンは、ファイアット・グループの思惑でファイアット131アバルトに切り替わっていたが、「ストラトスこそ最上のラリーマシン」との信念で、シャルドネ・ストラトスはヨーロッパの著名なラリー選手権に参戦を続けた。青いストラトスは、国際エルバ・ラリー、アルペン・ラリー、ベルギー・ラリー、そして第26回ツール・ド・フランスなどを連覇し、ストラトス健在を印象づけた。まさに、プライベートターの勳章である。



←実戦投入が見送られたため、ボディに歴戦の跡跡たるキズや汚れは見当たらない。それほどまでにこのマシンは希少なものと見える。75年シーズンのアリタリアカラーは極めてシンプルなものだった。



↑1975年のシーズン用に開発されながら、わずか数100kmのテストを行っただけで、リザブに回されてしまったこのマシン。エンジンは2バルブの2.40のV6。最高出力は270psとエアインテークボックスの形状はこの時代のモデルでは、さほど効率がいいとはいえないものであった。インテアでは、ダッシュボードにレザーが張られ、スバルタンな印象しかない他のモデルとの違いを感じさせる。

**モンテの天候が分けた
ストラトス双子の命運。**
76年を境にアリタリアのカラーリングは、P100で紹介したビッグ・ロゴに切り替わるが、このマシンはそれ以前のワークスカラーを纏っている。製造番号001665号車は、75年のモンテカルロ・ラリーで優勝した14マシンと1番違いの、いわば双子の弟ともいえるもの。2台ともロールアウトと同時にランチア・コルセに引き取られ、高い戦闘力を秘めたラリーマシンへと変身したはずだ。

お馴染みのアリタリアカラーの前身ともいえる
スモールデコレーションのアリタリア・ストライプは、
75年までのワークスカラー。この年から、ランチアは本格的に
ワークスでのラリー活動をスタートさせたのだ。

栄光のスタート。

STRATOS ALITALIA(1974)

〈CHASSIS No.829 ARO 001665〉

この年のモンテカルロに必勝を期したランチアは、ドライ、凍結それぞれコンディション専用でセッティングしたマシンを2台準備し、どちらを使うかは天候次第という体制を敷いた。なにしろ、ドライなら極太のスリックタイヤを、凍結路面なら100mmほどの幅のスパイクタイヤを使うのだから、サスペンションをはじめとするセッティングも2パターン用意しておこうというわけだった。それに選ばれたのが優勝車とこのマシンの2台だった。
テスト走行も兼ねて、2台のストラトスは数100kmにわたるコース走行を重ねたが、この年のモンテは、ドライコンディションで戦われたため、結果的にスノー路面用にセッティングされた001665号車がラリーに出陣する機会を逃してこなかった。
75年バージョンのワークス・ストラトスについて付け加えておけば、前年まで使われていた4バルブエンジンに信頼性の問題が生じたため、2バルブ化されたのが最大の特徴だ。出力は300psから270psに落ちたものの、信頼性の向上はそれを補って余りあるものがあつた。

RETURN
OF
THE
LEGEND

2



ALL OF LANCIA STRATOS



一ストックのストラトスを見て、これが通常のロードカーだと思える人は稀だろう。それほどまでに独自のアドヴァンスだ。ホイールベースはたったの2180mm、トレッドは①1433mm、②1457mmとなる。



ランチアがストラトスを使い、ラリーシーンに打って出るためにはどうしてもクリアしなければならないハードルがあった。FIAのホモロゲートを得なければならなかったのだ。しかし、現実には……。本音と建前が交錯していたのだ。

勝つために。

STRATOS ROADCAR(1979)

〈CHASSIS No.829 ARO 001883〉



→ストラトスの誕生から5年以上たった1979年になっても、ストラトスは販売されつづけていた。ラリーシーンでの活躍をよそに、新車の販売は大きく伸び悩んでいたのだ。74年、FIAはストラトスの500台の生産完了を認め、事実上それは大きく違っていた。すべては造られていなかったのだ。したがって、すでに生産が終わっているはずの492台のうち1台がこうして79年にロールアウトされたりもしているのだ。総生産台数はこの492台とする説が有力であり、そうなると思います。

ホモロゲ取得後に生産されたロードバージョンの怪。

74年10月、FIA(国際自動車連盟)は、ランチア・ストラトスがレースホモロゲーション承認に必要な500台の生産を完了したことを証明した。

しかし、実際、この時点では492台しかストラトスは生産されていなかったという説が有力だ。どうやら、ランチア・ラリーチームの総帥チェザレ・フィオリオは、ストラトス・ゼロやレーシングプロタイプまで勘定に入れていたらしい。さらに、耳を疑うことに、この492台もすべてが完成車というのではなく、フレームやドア、カウル、エンジン、トランスミッションなどの主要パーツが揃っているか、あるいは発注済みの段階でしかなかったのだという。従って、多くのロードバージョンはFIAの承認が下りてから製造されたものだった。ここに紹介するロードバージョンの製造が、ホモロゲーション取得から5年たった79年であったというのさういう事情による。このあたりのイタリアンアフエアはともかく、FIAからグループ4マシンの承認を取り付けたことで、ランチアはWRRC制覇を半分実現したと同然だった。

一般に販売されたロードバージョンは、71年に発表されたストラトス・プロトタイプとは細部が異なっている。全長は40mm長く、幅も50mmワイド化している。さらに、ルーフにはスポイラーが装着され、リアエンドもリヤホイールへのダウンフォースを考慮してフィンが追加された。こうしたモディファイは、ガンディーニによるオリジナルデザインをスポイルするものと非難が集まったが、ラリーマシンの原型車と考えれば、それは仕方ないことだったのかもしれない。

TO BE CONTINUED
2期はストラトスラリーバージョン