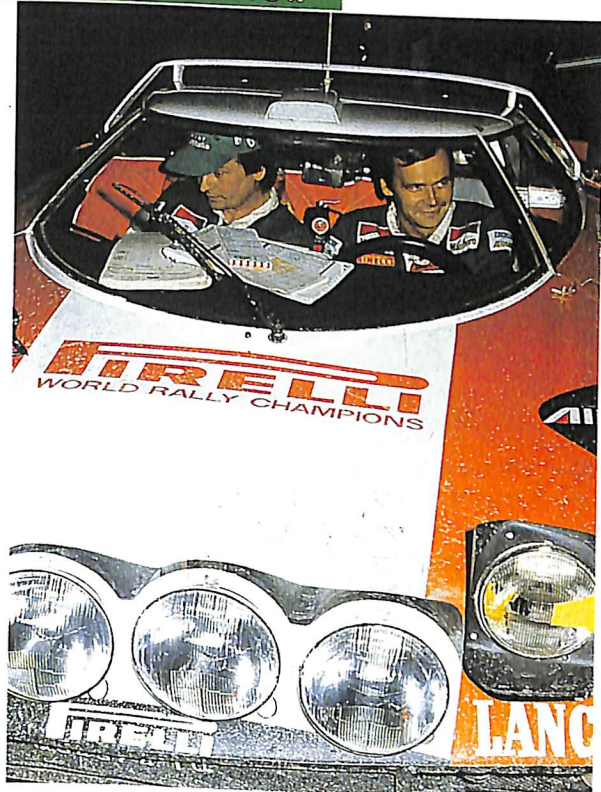


ALLOF

LANCIA STRATOS

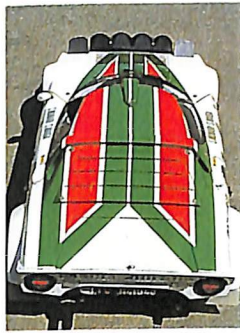
栄光の戦場へ

STRATOS IN ACTION



戦うため、というより世界ラリー選手権タイトルを勝ち取るために生を受けたストラトス。フルビアHFの後継マシンとして、ストラトスに注目したのはランチア・ワークスのチェザーレ・フィオリオだった。パワー戦争となりつつあったラリー選手権に向けての、ストラテジー・マシンはかくあるべきとの信念のもとに開発は進められた。500台を生産した(ことにしての)ホモロゲーション獲得、エンツォ翁を説き伏せてのフェラーリV6エンジン入手。フィオリオの手になるストラトスは、名手サンドロ・ムナーリに委ねられ、次々とWRCを制覇し、悲願のメイクスタイルを獲得。しかし、栄光はあまりに短かった。その誕生と同じように、突然のワークスマシン引退。時代が生んだラリーマシンは成層圏の彼方に去った。

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



CHESARE FIORIO チェザーレ・フィオリオ——元ランチアワークス監督

ストラトスの素性 見抜いた名監督

「革命」は常に偉大なるリーダーを求める。
世界ラリー選手権に一大旋風を巻き起こしたストラトスだが、
その誕生の陰にはランチアをラリーチャンピオンに押し上げる責務を負った
ひとりの仕事人の存在があった。チェザーレ・フィオリオ。
HFスクアドラ・コルセを率いる彼の存在なくして、
ガンディーニの「習作」がラリー選手権の晴れ舞台に立つことはなかったはずだ。



智将フィオリオの 勝利への連立方程式

華々しいランチアのレース活動の裏には、常にチェザーレ・フィオリオの存在があった。トリノ大学を卒業した理論派のフィオリオにとって、レースに勝つことは、ハードウェアや戦術などの優位性を積み重ねることであり、ストラトスをラリーマシンとして採用したことも、「常に先手を打つ」という彼の持論を実行に移したに過ぎないことだった。

後になってランチアのレース部門に発展する、HFスクアドラ・コルセが設立されたのは63年2月。フィオリオがファイアット500選手権で国内チャンピオンを獲得した2年後のことだ。チームはランチア・フラビア・クローペを駆って64年のモンテカルロ・ラリー

に出場し、総合優勝という望外の成果を上げてみせた。55年にアルベルト・アスカリが亡くなって以来レース活動を中止していたランチアだったが、このモンテ優勝を機にカムバックの機運は一気に高まりをみせる。

フィオリオがサンドロ・ムナリと出会ったのはちょうどその頃だった。多くの若きイタリアンと同様、フェラーリF1ドライバーを目指していたムナリだったが、名門ジョリー・クラブから1000湖ラリーでデビューし、見事完走を飾っていた。

「サンドロの血には、確かにラリー・チャンピオンのDNAが存在していた。仕上がったばかりのフルビアHFに彼を乗せ、それが間違いないことを確信したんだ」とフィオリオ。

肉体の分身のようにフルビアHFを

自在に振り回すムナリ。フィオリオの目に狂いはなかった。テスト代わり

世界のレース界随一のレベルを誇るイタリアンジョブによって、ストラト



に出場したヨーロッパ・ラリー選手権でムナリーは見事デビューウインを飾ってみせる。非力なフルビアHFが、ポルシェやアルピニスといった高出力マシンを向こうに回して対等以上の戦いを繰り広げたのだ。

名著「ランチャ・ストラトス」の著者ナイジェル・トゥローはフィオリオ率いるチームについてこう書いている。「数あるレースチームのなかで、HFスクアドラ・コルセは特別な存在だった。リーダーのフィオリオはまだ25歳だったが、燃え上がる闘争スピリットと『ラ・ランチャ』への忠誠心に満ち満ちていて、それはドライバー、メカニック、エンジニアから広報担当者に至るまで徹底していた。優勝したときは、チーム全員がドライバーを取り囲んで表彰台も見えないほどだった」。

フルビアHFを駆るムナリーの活躍によって、チームは赫々たる戦果を上げ続けたものの、フィオリオは次世代のラリーマシン開発の必要性に迫られていた。そんな折、70年のトリノ・シヨールで発表されたのがストラトス・プロトタイプである。

「そのクルマを見た途端、これでムナリーの要求をクリアできると思ったね。彼はドライコンディションでも勝てるマシンを欲しがっていたんだよ。とにかくフルビアHFはパワーがないから、ウエットか凍結路じゃないとチャンスがないんだ。ドライ路面じゃ大パワーで押してくるポルシェやアルピニスに勝ち目はないからね」。

マルチェロ・ガンディーニの天賦の才が産んだ奇妙な形のプロトタイプは、カクテル照明の展示ステージから神々の棲むラリーコースへと引きずり出された。モディファイを引き受けたのはジャンニ・トントイとジャンパオロ・ダラーラ。ストレートシートポジションや良好な視界、超コンパクトな外寸などは、すべてムナリーのリストエーストによるものだ。室内装備は身長180cmのムナリーに合わせてレイアウトされている。

「それは人生のなかで、最もきつい交渉の連続だった。アニエッリ会長も手ごわかったけど、一番悪質な妨害に出たのはフィアットのレース部門だった。なにしろ、『HFスクアドラ・コルセ』といえば、いつもラリーで彼らを完膚なきまでにやっつけているチームだからね。難癖もつけたくなるだろう。奴らは何とかこのプロジェクトを潰そうとあの手この手を使ってきた」。

しかし、交渉においてはフィオリオの方が役者が一枚上だった。ヨーロッパ・ラリー選手権における輝かしい実績をバックに、理論と恫喝で迫るフィオリオにフィアットは、渋々ストラトス開発のゴーサインを与える。「夢を具現化したプロトタイプは、次第に『実戦兵器』へと姿を変えていく」。

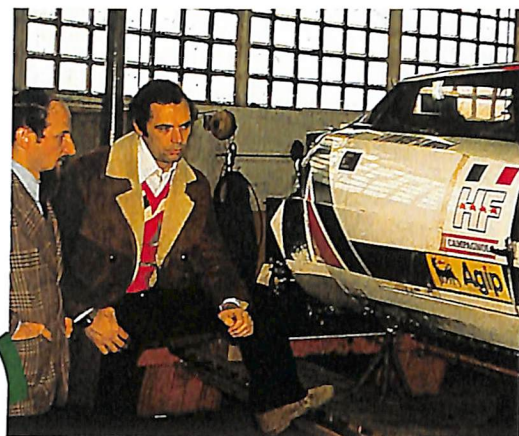
フィオリオにとって、最後の難交渉はフェラーリ・エンジン獲得だった。相手はもちろんエンツォ・フェラーリその人。フィアット傘下にあったとはいえ、フェラーリがデイトナ用V6ユニットの提供に難色を示したことは周知の事実だが、フィオリオは翁相手に粘り強い交渉を重ねていった。エンツォを最後に傾かせたのは、フィオリオが示したチーム監督としての手腕だった。72、73年のタルガ・フロロリオにおいて、フィオリオはフェラーリのスポーツを優勝に導いたのである。最も大きな懸案事項が解決し、フェラーリ・ユニットを得たストラトスは、世界ラリー選手権制覇に向かって真っすぐに進む。

「テスト出場したツール・ド・フランステ、ストラトスよりずっと大パワーのリジエ・マトラを負かしたことがある。そのときのギ・リジエ（F1リジエ・チームの創設者）の驚きようは忘れられないね。『ミッドシップのラリー車なんて』。そう、ストラトスはひとつの時代を切り開いたのだ」。

SANDRO MUNARI サンドロ・ムナリー—元ランチア・ワークスドライバー

モンテ・マスターは 希代のストラトス使い

F1ドライバーを夢見た若者は、ほんの少しのボタンの掛け違いで、名門ジョリー・クラブからラリー選手権に参戦することになった。それがすべての始まりだった。若者は「仕事人」と出会い、ラリーの世界に没入する。あるれる才能を開花させたムナリーは、やがてランチア・ストラトスを得て、ワールドチャンピオンへの道を突き進む。そして、4回のモンテ制覇。人は彼をモンテカルロ・マスターと呼び、幾多の「伝説」を残すことになった。



RETURN
OF
THE
LEGEND

5





！歴戦の勇士だけがもつ堂々たる風格。雪と氷のモンテカルロを制し、超ハイスピードのツール・ド・コルスを勝ち取ったワークスマシンはいま休息のときを迎えた。



F・ウィリアムズを振った モンテカルロ・マスター

イタリアのモータースポーツ界にはふたりの「DRAGO（ドラゴン）」が存在する。エンツォ・フェラーリとサンドロ・ムナリーである。神話の彼方の存在であるエンツォに対して、ムナリーの鮮やかな走りの印象は、いまでもレース好きのイタリア人の心深くに刻み込まれている。駆るマシンは、いまでもなくアリタリア・カララーのストラトスである。

公式記録の上では、サンドロ・ムナリーのワールドチャンピオン獲得は77年の1回ということになっている。その年より前はWRCにドライバーズタイトルが設定されていなかったからだが、FIAは74、75、77年のチャンピオンを獲得したムナリーを「最速ラリーマン・オブ・ザ・イヤー」として表彰している。なかでも、世界三大レースのひとつモンテカルロ・ラリーの覇者という点で、ムナリーの右に出るドライバーは存在しない。彼は72、74、75、76年と4回にわたってモンテカルロを制覇している。まさに、モンテマスターの名に恥じない記録といっていよう。

ランチア・ワークス・チームを率いるフィオリオによれば、ムナリーはドライ&ウェット舗装路はうに及ばず、グラベル、泥濘路、積雪路、凍結路とあらゆる路面コンディションにおいてベストタイムを叩き出す天性の速さを持つていてという。考えてみれば、年によって路面コンディションが大きく変化するモンテカルロ・ラリーで優勝するには、こうしたオールラウンド性こそが求められるに違いない。

ムナリーの夢はF1ドライバーだった。多くのドライバー同様レーシングカートからこの世界に入った彼は、その絶妙なマシンコントロールをアドリアノ・カバラッリに認められ、名門ジョーリー・クラブから10000湖ラリーにエントリーする。「我々はレネ・トラウトマンとジョルジオ・ピアンタを出場させていたんだが、2台のワークスチューンドマシンをプチ抜いた奴がいた。それがサンドロだった」とフィオリオはムナリーとの出会いを回顧する。

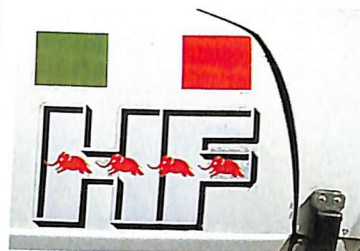
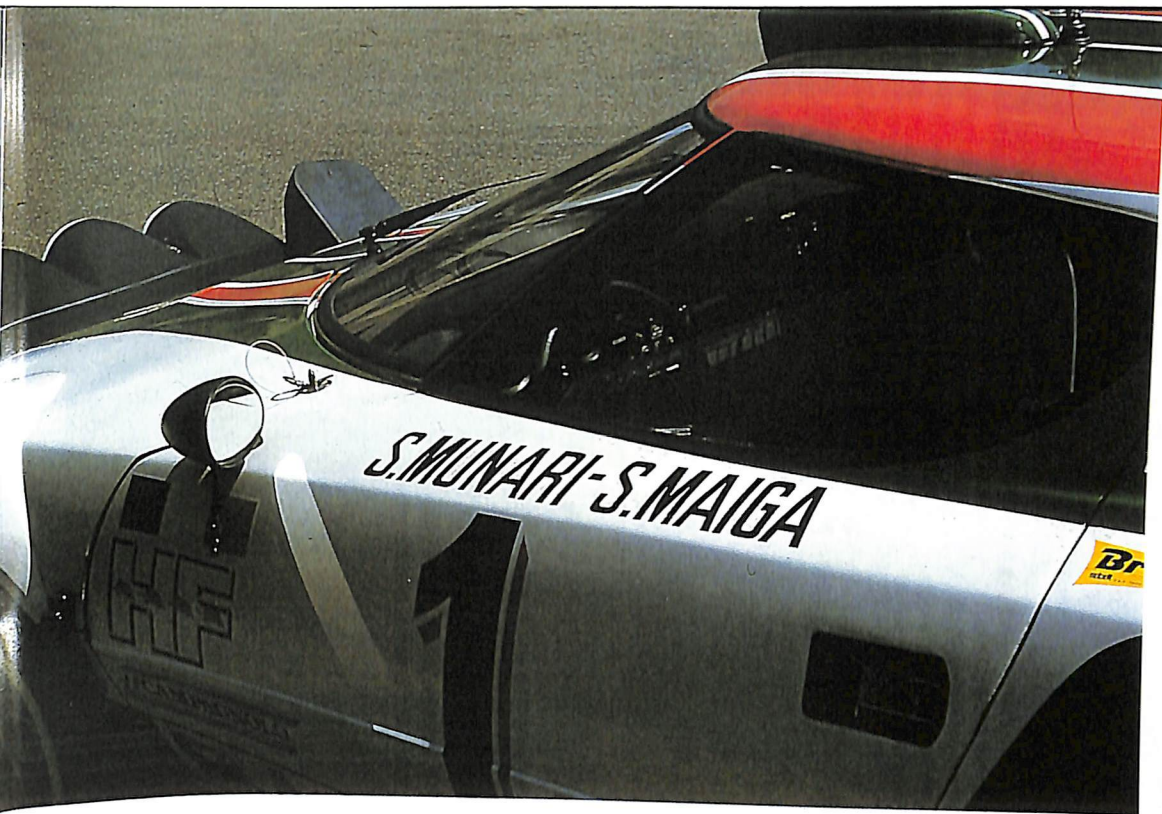
1966年のモンテカルロ・ラリーに出場したムナリーは、エンジントラブルで完走を逃したものの、期待通り驚くべきパフォーマンスを披露、フランスのレキップ紙は「MUNARI、A FUTURE」と一面トップで新星の登場を報じた。ランチアが悲願のモンテカルロ・ラリー優勝を達成したのは72年。ムナリーはフルビアHFを駆り、ランチアに18年ぶりのモンテ制覇をもたらした。イタリア人ドライバーとして初めてモンテを制したムナリーは、いまやイタリアの英雄となった。さらに、同じ年のタルガ・フロリオリオにフェラーリ312Pで参戦した彼は、ジャッキー・ステュワート、ジム・クラーク、エマーソン・フィッチイバルデイらの錚々たるメンバーを下して優勝を飾る。監督のフィオリオ、ドライバーのムナリーの存在はエンツォ・フェラーリに強烈な印象を与え、のちフィオリオが懇願したストラトスへのデイトン・エンジン供給へとつながる。ムナリーがアルファロメオからGTA選手権への参戦を、フランコ・ウィリアムズからF1ドライバーへのオファーを受けたのはこの頃だ。しかし、彼はすでにランチアに残る決意を固めていた。進行中のストラトス開発プロジェクトが、ムナリーをどうさせたのである。

74年のモンテカルロ・ラリーが石油危機でキャンセルされたため、ストラトスのモンテ・デビューは翌年に持ち越された。ランチア・チームは3台のストラトスを投入したものの、ピントとアンドリュウは第1レグ早々に戦線を離れ、ムナリーはチームの期待を一身に担うことになった。ゼッケンは72年の初優勝のときと同じ14。ストラトスの前に立ち上がるアルピニス3台が健在で、ムナリーは単騎でA110軍団に立ち向かう。それでも、プレッシャーに屈するムナリーではなかった。極端にスリッピーな吹雪のチュリニ峠を、モンスターパーワーのストラトスを自在にテールスライドさせて走り抜けるムナリーに大いなる拍手が贈られた。凍てつく峠道で人びとが見たのは、無骨なラリーカーではなく、曲芸のような動きをするスーパーカーだったのである。

翌76年のモンテはさらにドラマチックだった。第2ステージのスタート時点でムナリーは、同じストラトスを駆るピョルン・ワルデガルドに4分30秒の大差をつけていた。まずは安全マージン。雨のナイトセッションに向かうストラトスは、当然のようにレインタイヤを装着していた。スタート数分前にコースに向かった先行車の報告でも峠の頂上にも雪はない。ところが、スタート1分前。突然、先行車から連絡が入った。「雨が雪に変わった」。

2番手スタートのワルデガルドは急遽スノータイヤに交換したが、ムナリーにその時間はない。やむなく、ムナリーはレインタイヤのまま吹雪に変わった峠を目指すことになった。「まるで酔っぱらい運転みたいだったね。滑るストラトスを宥めろ、やっ」とフィニッシュしたときはワルデガルドに逆転されていたんだ。

しかし、翌日のセッションでムナリーは再びリードを奪う。その差2分。そして迎えた最終ステージ。優勝への自信を深めた矢先、スタートしてすぐムナリーのストラトスはミッションラブルに見舞われる。残りのは4速ギヤのみ。この状態でチュリニ峠の11のヘアピンに挑んだムナリーは、絶えず襲いかかるクラッチ焼き付きの前兆に怯えながら、それでもレーススピードでコーナーをクリアしていく。ようやくサービスポイントにたどり着いたムナリー。メカニックはわずか14分でミッションを交換してムナリーの健闘に応えたのだった。



RETURN
OF
THE
LEGEND

5

ストラトスかく戦えり

【ランチア・ワークス戦勝録】

ストラトスがツール・ド・フランスに現われたとき、誰もがわが目を疑った。その流麗なスタイリングは十分に美しかったが、ポテンシャルは未知数だった。しかし、そのV6ユニットに火が入り、グラベル路でダンスを踊りだすと、ライバルだったはずのラリーマシン群は、たちまちに輝きを失った。ランチア・ワークスの面目にかけて、負けることは許されない。ストラトスは過酷な世界ラリー選手権を戦い抜き、ひとつの「時代」を創った。

ツキに見放された サファリ・ラリーの顛末

ランチア・ストラトスがWRCデビューを果たしたのは、72年11月のツール・ド・フランスだった。ムナリーのドライブで参戦した登録ナンバーA614057車は、善戦したものもリヤサスペンションのトラブルでリタイアと記録されている。とはいえ、ホモロゲーション認可に必要な500台の生産を完了して、正式にWRCに参戦したのは74年10月のサンレモ・ラリーだったから、72、73年はテスト参戦だったことになる。

しかし、74年段階では492台しか

生産されていなかったという説が有力で、しかもそのすべてが完成車だったわけではないというのだから耳を疑うような話ではある。現にアバンデーロ氏所有のロードバージョンの生産は79年と記録されている。

正式デビュー戦にはマールボロ・カラーに塗装された2台のストラトスがエントリーし、②ムナリーが堂々の優勝を勝ち取っている。一方、④パレストリはステアリングのトラブルでリタイア。さらに同じ月にカナダで開催されたリド・レイク・ラリーでも、ムナリーは優勝を飾っている。

翌75年はストラトスの年であった。スポンサーはマールボロからアリタリアに変わったが、スモールロゴと通称される控えめなカラーリングで、リヤスポイラーもまだ装備されていない。モンテカルロ、スウェーデン、サンレモ、ツール・ド・フランスを制したランチアは、ファイアットの追撃を振り切ってメイクスチャンピオンを獲得した。

ここで注目されるのは2位に入ったサファリ・ラリー。圧倒的なパフォーマンスを見せるストラトスだが、ワークス、プライベートを問わず最後まで優勝を勝ち取ることができず、ランチアが初めてサファリを制するのは88年になってからだ。

健闘空しく、ついにサファリ優勝を実現できなかったムナリーは、81年にこんな手記を残している。

「それは偉大なる自然のなかを、信じられないほどの平均スピードで駆け抜ける冒険ラリーだ。舞い上がる埃、底なしのぬかるみ。これを制するラリー車こそが真のマシンなのだ……」。

数あるWRCシリーズで、ムナリーはサファリだけ勝利に恵まれていない。徹底的にツキに見放されたといってもいい展開のなかで、彼は勝利をその手から取りこぼしている。

それでも、11回のパンクを乗り越え、2位でフィニッシュした79年は、99%勝利を確信できていた戦いだっただけに、ムナリーはいまでも悔しさを胸に秘め続けている。

最後の30分まで2位に回復不可能な

ほどの差をつけていた。最終ステージでタイヤがパンクしたときも、まだ優勝を確信していた。サポーター隊がすぐにスペアタイヤを持ってきてくれることになっていたのである。しかし、無線が通じたのに助けはなかなか来なかった。捜索のヘリコプターすらねえ。

非難的となったフイオリオは、「サンドロは最終ステージで2回のパンクに見舞われたんだが、彼は重量の関係でスペアタイヤを一本しか積まない方法を選んでいたので、2回目のパンクで立ち往生してしまった。そのうえ3時にフィニッシュするはずが3時間も遅れてしまい、日が暮れてしまったのでヘリコプターも飛ばせなくなった。我々は必死にサンドロを探したが、いまと違って15人の小世帯だからなかなか発見できず、2位のオペ・アンダーソンに優勝をさらわれてしまったんだ。確かに不運だったね」。

サファリを別にすれば、ストラトスの活躍にはいささかの驕りもない。74、75、76年の3年連続メイクスタイトル獲得は、ストラトスの打ち立てた素晴らしい金字塔だ。77年のモンテカルロもムナリーが制し、3年連続4回目の優勝を飾る。しかし、ストラトスの命運は尽きかけていた。この年からファイアット首脳部は、自動車販売営業上の理由からストラトスに代わって131アバウトをワークスマシンとして投入することに決定したのである。依然としてポテンシャルに不足はなかったが、ストラトスの活躍はプライベートターの手に委ねられることになり、78年からは見慣れたアリタリア・カラーの代わりにピレリ・カラーやブルーのカラードネがステージを賑わす。そんななかで、79年のモンテカルロ・ラリー優勝は消えゆくストラトス最後の輝きだった。フランスのベルナル・ダルニッシュの駆るシャルドネ・ストラトスは、ワークス参戦のフォード・エスコートRSと死闘を演じ、6秒差で伝統の一戦を勝ち取ったのである。この年、プライベートチームのストラトスはサンレモ、ツール・ド・フランスでも優勝を飾っている。

