

RETURN
OF
THE
LEGEND

4

ALLOE

LANCIA STRATOS

愛情と情熱と

PEOPLE WITH PASSION

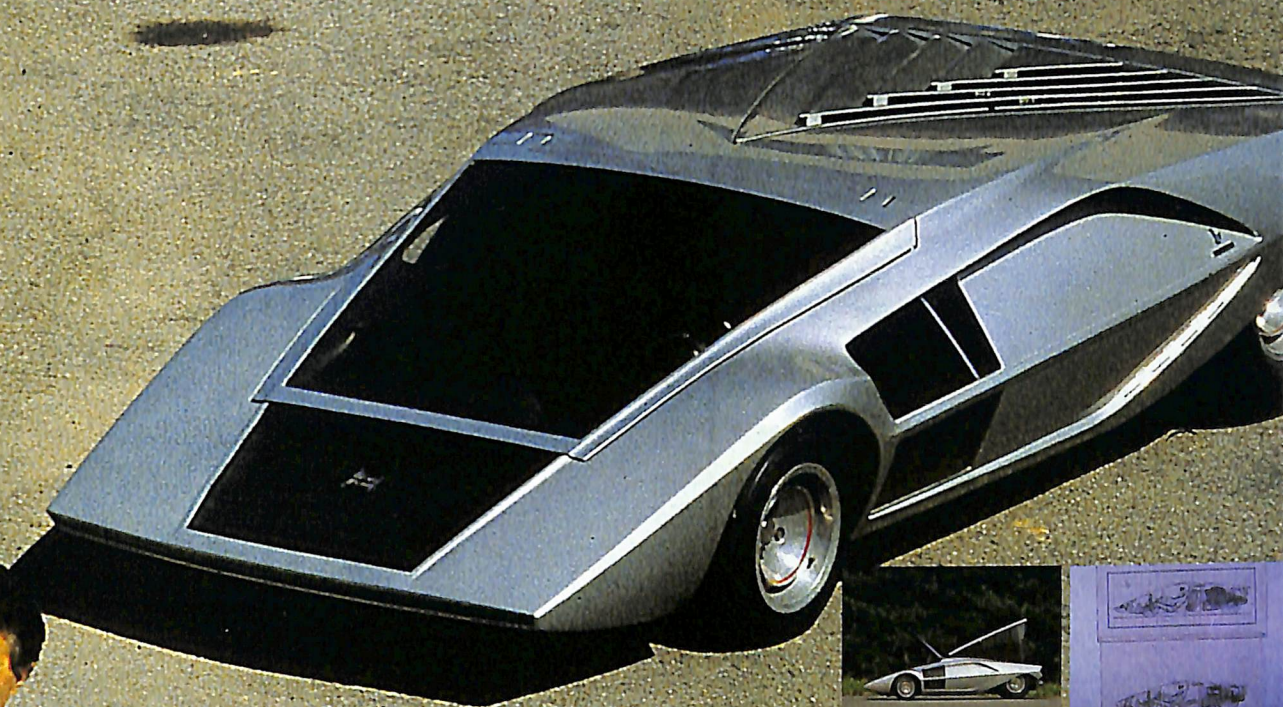


いまでも男たちの熱い心を捉えて離さないランチャ・ストラトス。
最強ラリーマシンを目指したその誕生は、若き天才デザイナーのひらめきに端を発したアートの具現化であり、
また、開発に携わったエンジニアたちのプロフェッショナルイズムの発露こそがストラトスをしてチャンピオン・マシンへと仕上げる原動力となった。
マルチェロ・ガンディーニ、クラウディオ・マリオーリ、そしてジャンニ・トンティ。
ストラトスを生み、育て、鍛え上げた人びと。それぞれのストラトスは、いまでも彼らのなかに生き続けている。

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
photo by Archivio Perini



ALL OF
LANCIA STRATOS



MARCELLO GANDINI マルチェロ・ガンディーニ デザイナー

ストラトスを生んだ 造形の魔術師

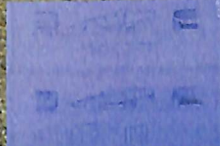
1970年のトリノ・ショーに登場したストラトス・プロトタイプとの与えた衝撃は大きかった。STRATOS——成層圏の彼方から飛来したデザイン習作と誰もが思ったことも無理はない。しかし、ストラトス・プロトタイプは単なるショーカーではなかった。ハイスピード化の一途をたどる世界ラリー選手権を勝ち抜くための戦略マシン。極端なまでに短いホイールベースやワイドトレッドをはじめとする特異なスタイリングこそは、70年代後半を戦う最強ラリーマシンの備えるべきスペックに他ならなかった。



「直撃を喰った」プロトタイプは、従来のクルマとは異なり、前後のドアなど斬新な試みに挑戦していた。



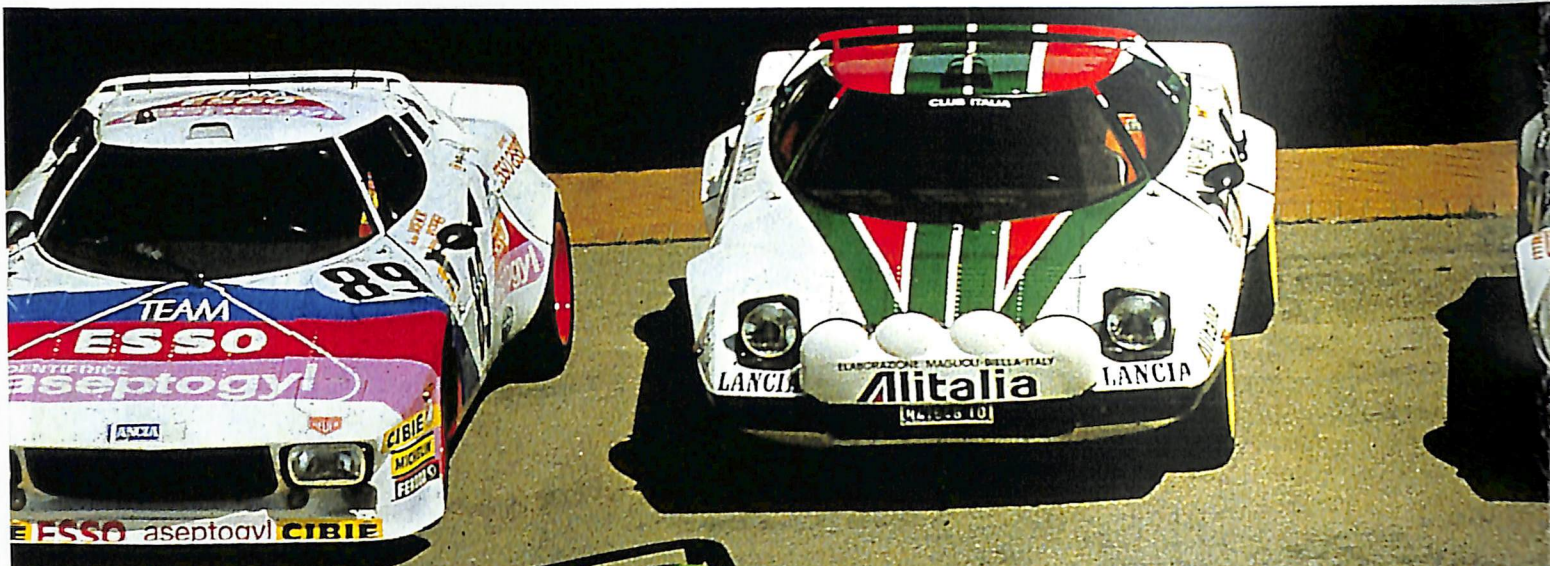
ドライバーのポジションはレーシングマシンに近い。短いホイールベースと切り詰めた全長をどう活用するかが勝負だった。



ガンディーニによって、ミッドシップでも2000ccも少ない小さなエンジンに、アグレッシブな走りを実現させた。

RETURN
OF
THE
LEGEND

4



最強のラリーマシンを目指して開発されたランチア・ストラトス。「ガンテイト」は素晴らしい。時代を切り開く斬新性は比類がない。ストラスを見ても、唖然と舌を上げて走り出す前から路面に噴きつくような激震を感じるじゃないか。

8年前の雑誌インタビューに現われたジョルジュ・ジュット・ジュリアーノのガンテイト三評である。ともに天賦の才を戴き、ライバルなどではの資糧を乏しランチア・ストラトスはガンテイトの自信作であると同時に、ラリー・チャンピオンを勝ち取った意味でも最も思い入れの深い一作でもある。「ストラトスはデザイン師の出来がいかにも重要さを証明したクルマなのだ。仮にWRCで赫々たる戦績を上げなかったとしても、大きな存在意義をもつ作品であることに違いない。1970年先にも素晴らしい成果を挙げたランチア・ストラトスは、カーデザイナーの鬼才の夢を具現化した成果だ」との思いは、いまも風化してはいない。

1970年のトリノ・シヨートにストラトス・プロトタイプが、後のZERROが出品されたとき、それはあまりに荒削りな、デザイナーの夢にすぎない非現実的なものと評された。しかし成層圏の彼方から降り立ったようなワロトタイプに、ガンテイトはたちまちラリーマシンとしての戦闘力を与えてしまったのだ。

プロトタイプは単なるショーカーではなかった。故スッパオ・ベルトネと私は、このクルマがランチア・フルビアH16の後継モデルとはつきり認識して、コンペティションに勝てるマシンだ、スポーツカーの原型として開発したのだ。

フルビアH16はランチア最初のWR Cマシンであり、72年にチャンピオンを獲得している。コンペティションなフロント・エンジン・ターボの後継モデルに、ガンテイトは旋回性、すくねるミッドシップ・レイアウトを採用

「ストラトスは、ランチアに次期ラリーマシンをプレゼンテーションする目的で、1970年10月に開発された。その目的は、ランチア・ストラトスに非難がなかったこと、特に、ミウラはリヤ荷重が大きい、つまり、ミッドシップとしての運動性がスウェーデンから、ストラトスは最高速度を競うレースカーでもなければ、もともと、下カチでもない。不安定なワインディングロードをクリアするための旋回性能を高めるためには、車間の現在車重中心があり、ホイールベースを切り詰めたワイドトレッド・レイアウトが必然だったのだ。それも、できるだけコンパクトにね。」

ストラトスのホイールベースは2100mmに過ぎない。ガンテイトは、それが550mmであることを見れば、ストラトスが、いかに、ホイールベースが分かると、ニフエラリーの要求は、2000mm以内だが、居住性を考慮して、500mm以内、ストラトスは、ラリーマシンだから、快適性は、一切無視して、最上の旋回性を追求して、1800mmにした。

ストラトスの抱えた唯一の問題はエンジンだ。デザイナーは、搭載を、5500rpmの攻めが延々と続いた、ガンテイトは、理想とする。



デイトン・エンジンを獲得した トントンのエンジンニア魂

ジャンニ・トントンはイタリア・レーシング界の生き字引ともいえる存在である。技術工学、電気工学の博士号をもつトントンは、レーシング界に身を投じたのは、67年に結成されたランチアのレーシング部門レパルト・コルセ。彼が最初に手掛けたのはフルビアHFに搭載された1・6ℓ4気筒ユニットだった。

67年11月のツール・ド・フランスで、ムナリが初優勝を飾ったときのエンジンである。最終的に160psを絞り出した傑作SOHCエンジンだったが、いうまでもなくストラトスには後不足。当時、ファイアットには130用のV6もあったが、設計が古く重量も嵩む。そこでトントンの目をつけたのがフェラーリ・デイトン用2・4ℓV6ユニットだった。しかし、エンジン・フェラーリは難色を示した。

「エンジンはいくらもなかった。ストラトスをモンカルロのスペシャルステージでテストして、十分に勝ると分かったらエンジンを提供しよう」とね。

これでデイトン・エンジンはもたらした。トントンは自信満々でテストに臨んだ。しかし、テスト中なぜかエンジンは頻りにストップしてしまう。原因は単純だった。サイドドラフト方向に装着されたウエーバー製401DFキヤブレターの油面が、アルプス山中を巡るスペシャルステージの強烈な横Gで偏ってしまうのだ。ファクトリに戻ったトントンは、夜を徹してダウンドラフト方式にキヤブレターを改造し、あまつさえインテークマニホールドもつくり作り替えてしまう離れ業を演じてみせたのだ。もちろん、テストは成功。ストラトスがデイトン・エンジンを得た最大の功労者がトントンだったのである。後にツール・ド・フランスに投入されたターボ・ユニット

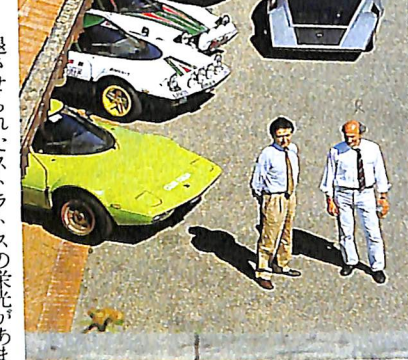
退させられたストラトスの栄光があまりに短かったからである。

その後トントンは世界耐久選手権タイトルを2回獲得したランチア・ペータ・モンテカルロをわずか8か月で開発し、さらにグループ5のLC1、グループCのLC2も手掛けている。84年にはアルファロメオへ移り、F1用のV8ターボユニットの開発に携わったが、当時ヨーロッパ製のシャシーに問題があったのを見て、トントンはアルファロメオに1年間F1活動を休止し、86年にエンジンサプライヤーとして復帰するよう助言している。

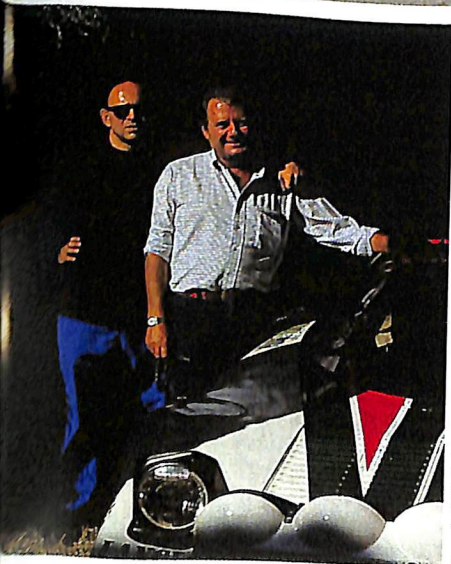
86年シーズンに向けて4気筒ターボが開発されたが、アルファロメオがファイアットに買い取られるゴタゴタでF1から撤退し、リジエへのエンジン供給もキャンセルされた。

トントンはアルファロメオのプロトカープロジェクトにも参加し、75エポルツィオーネやF1用に開発されたV10ユニットを積んだ164プロトカーも手掛けている。

現在、トントンはイタリアの自動車雑誌「クアットロオーテ」のテストドライバーとして活躍するかわら、ドライビングスクールの主任講師に任ぜられている。



トントンの作られたWRCにおけるストラトスの活躍を見届けたトントンは、78年にアバルトへ移りファイアット131の開発に携わった。131の活躍を見ながらも、心はストラトスへの懐念の思いでいっぱいだったとトントンは語る。ファイアット首脳との政治的な判断で、WRCを引



←今回の企画で、快くコレクションを公開してくれたアヴァンデロ氏(右)と、世界屈指のストラトス研究家ポッパー氏。ともに思いは熱く、ストラトスを語らせたら話とはとまるところを知らない。

GUIDO AVANDERO THOMAS POPPER

ガイド・アヴァンデロ——ストラトス・コレクター

トマス・ポッパー——ストラトス・オーナー・クラスタ

ストラトスと 恋に落ちた男たち

天才がデザインし、プロフェッショナルたちが鍛え上げたストラトス。

荒野を駆け抜けた疾風怒濤の日々は追憶の彼方に過ぎ去り、
いま、ストラトスはそれぞれの「恋する男たち」のもとに安住の地を見いだした。
屈指のランチア・コレクターと世界第一人者を自認するストラトス研究家。

日々ストラトスに接すること、そのすべてを知ること……。
ストラトスほど男たちの思い入れを駆り立てる存在はないだろう。

ALL OF LANCIA STRATOS

それぞれのストラトス。 蜜月生活は永遠に

今年50歳になるグイド・アバンデーロは、イタリア最大手運送会社の「サイマ・アバンデーロ・グループ」の副社長を務めている。父親譲りの大のクルマ好きで、ビエッラ自動車クラブの副会長であると同時に、クラブ・イタリアにも登録されている。父親のフェデレーはHDFクラブの設立当初からの会員であり(現会長)、1968年には生涯100台目のランチャ車を購入した記念に、ファン垂涎の特製バッジをランチャ社から贈られている。とはいえ、自家用車として100台ものランチャを買ったわけではない。サイマ社の業務用トラック、社用車のすべてがランチャなのである。ランチャがかってエサガンマなどの大型トラックを生産していたことを覚えている人は少な

いかもれないが……。アバンデーロのコレクションは逸品揃いである。64年のタルガ・フロロリオに参戦したランチャ・ザガート・プロトタイプをはじめ、美の極致といわれたビナーレ・ボデイを架装したワイアットV8やアルベルト1000ピアルペーロ、ランチャ・バルケッタF&Mなど枚挙にいとまがない。そんなアバンデーロだが、氏のランチャ熱もちょっとだけ冷めたことがある。他でもないストラトスがデビューしたときのことだ。

「ラリーに勝つプロフェッショナルリズムとテクノロジー、それだけでなく貴族的なエレガンスも感じさせる。そこがランチャの魅力なんだけど、ストラトスにはちょっと優雅さが欠けていたように思ったんだ」。

自らもラリーに参加するアバンデーロにとって、フルビアHDFの優雅なスタイルと異なり、あまりに強烈な存在だったに違いない。しかし、現在アバンデーロ・コレクションに納まる4台のストラトスは、文句なしの逸品揃いだ。

「旧友のマリオリがストラトス・ストラダレをもつて来たんだ。彼流のチューニングが施された素晴らしいコレクションのね。ストラトスを目の前にして、夢を形にするところなんだ、と直感したんだよ。これはただのクルマじゃないってね」。

マリオリの乗ってきたグリーン色のストラトスがコレクション第1号としてガレージに納まったのは85年のことだった。ストラトスの到来は、アバンデーロの交遊録にガンディーニやフィオリオの名を加える結果ともなった。さて、今回の企画に華を添えたビンク&ブルーのストラトスLWのオーナー

が、ストラトス・オーナーズ・クラブ代表のトーマス・ポッパーだ。ターボ・エンジンを搭載し、スポーツカーレース・バージョンとして3台しか製造されなかったレアなもの。ポッパーは他に76年のモンテカルロ・ラリー車と77年のサファリ車を保有している。彼は単なるコレクターにとどまらず、ストラトスの研究者として第一人者の評価が高い。各種の図面や資料、カタログ類をはじめ、貴重な写真、プレスリリースや書籍など、ことストラトスの資料蒐集に関してポッパーの右に出る者はない。

ポッパーを紹介してくれたのは、ベルトーネの広報部長ジャンペッペ・パニッコだった。

「ストラトスについて分からないことがあれば、この人に聞きなさい。取材に彼を同席させてくれるなら、ストラトス・ゼロをお貸ししましょう」。

おそらく、現在となつてはランチャ社よりもより、ベルトーネ社よりもポッパーの手元の方がストラトスに関する確実な資料が揃っているのだろう。「僕が最初にストラトスを見たのは11年前のジュネーブ・ショーでした。美しい19歳のときです。衝撃でした。美しいだけではなく、別世界からやってきた感じが思えない素晴らしいデザインに圧倒されたんです。ポストン大学を卒業し、大手企業に就職したあとともストラトスが頭から離れなかった。完璧に恋してしまつたんです。有り金をはたいて、やっとストラトスを手に入れたときでした。ストラトスのすべてを知るために、何から何まで資料を集めようと思ひ立ったんです」。

ポッパーの恋はめでたく成就し、蜜月生活はいまも続いている。

