

ALL OF
LANCIA STRATOS

不滅の闘魂

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

DRIVING IMPRESSION

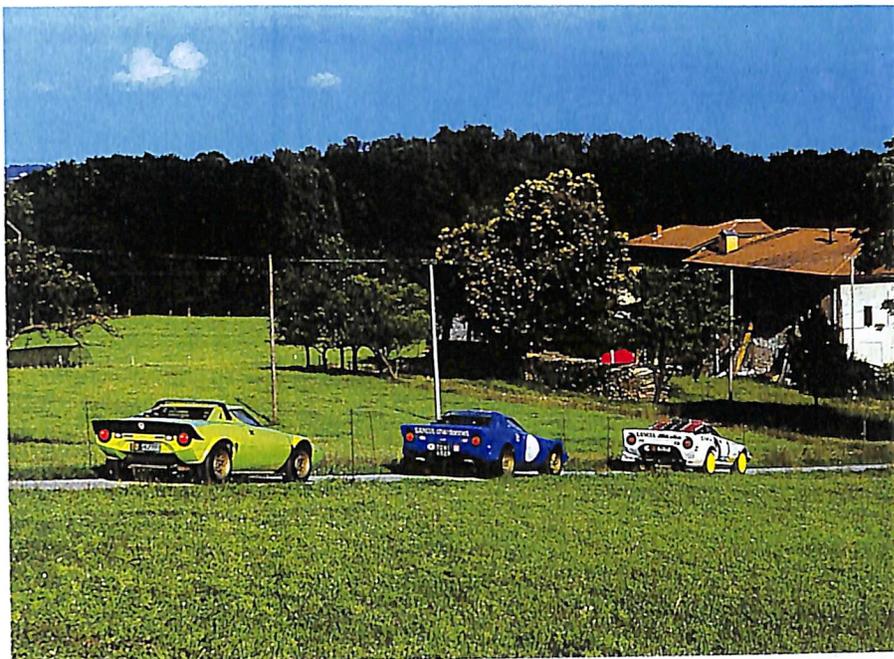
前号で紹介したように、グイド・アバンテロー氏のストラトス・コレクションは、烈々たる戦歴を有する戦士揃いである。驚くべきことは、そのすべてが往年のラリー、レース・バージョンとしての凄まじいポテンシャルを、今でも完全に保っていることだ。いまも、ミラノ郊外・ピエツラ市街を見下ろすコテージから、3台のストラトスがテスト・ドライブに出発する。1977年のモンテカルロ・ラリーを制したアリタリア・ストラトスに続いて、最強のプライベートチームで活躍したブルー・ストラトス。そして、多数のコンペティション・モデルを弟にもつロードバージョン、DINO用V6ユニットの咆哮がイタリアの高い空に響きわたる。



RETURN
OF
THE
LEGEND

3

ALL OF LANCIA STRATOS



RETURN OF THE LEGEND 3

3台のストラトスが公道に放たれた。
わくわくしながら、まず乗り込んだのはロードバージョン。
コックピットに充満するエンジン音と熱。そして、岩のように重いステアリングホイール。
それはストラトスがスポーツカーである前に、
レースマシンだという事実を思い知らせるものだった。
それにしても、ストラトス・ロードバージョンのじゃじゃ馬ぶりは尋常ではなかった。
コーナリングはいうまでもなく、制動時にも、
ドライバーにはナイフエッジの集中力が続き要求される。
まずは、戦慄のストラトス・ロードバージョン・インプレをお届けしよう。

解き放たれた手綱。

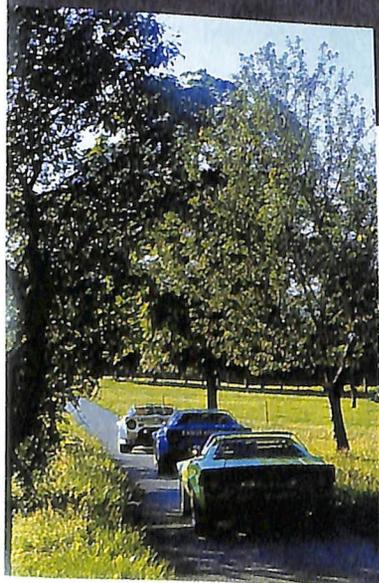
スポーツカーの完成度を放棄したストラトス

同じランチアのラリーマシンといっても、デルタとストラトスの最大の違いはその素性、生まれにある。デルタ・インテグラーレがあくまで市販車からの「改造車」であるのに対し、ストラトスは生まれつきのラリーマシン、WRCを勝つためこの世に生を受けたのである。

1971年に発表されたストラトス・ゼロをベースとしたプロトタイプに手を加え、8500万リラ(約650万円)の値札の付いたロードバージョンが世に出たのが74年初頭。WRC参戦のためのホモロゲーション(型式承認)を取得したのは同じ年の10月である。承認に必要な500台を半年余りで製造したことになるのだが、そこはイタリアン・アフエア。5000台分の資材を揃えただけで承認にこぎ着けたのは、ランチア・ラリーチームのチエザレ・フイオリオの「顔」だったに違いない。現に試乗したグリーン・ストラトスの製造は1979年。ストラトスがWRCから撤退した後なのだから、開いた口がふさがらない。

さて、試乗である。まず、ラリーマシンありきのストラトスには妥協も甘えもない。狭いコックピットにはエンジン音と熱が充満し、エアコンやパワーステアリングがあるわけもない。ロードバージョンですら、WRCのチャンピオンカーに乗っているのだという昂りと誇りを別にすれば、操縦性はフアン・トゥードライブなどといえるものではない。絶え間ない緊張と苦痛を強いられるストラトスのドライブインゲ―それに100km以上耐えられるのは、世にいう変態マゾヒストだけだろう。

2180mmの超ショート・ホイールベースがもたらす不安な直進安定性は、まさに冷汗三斗もの。ムナリならぬ私には、ストラトスを真っ直ぐ走らせるだけでヘトヘトになるほどだ。好天のアウトストラターダでさえ、私の腕では150km/hを超すことは危険きわまりない。まして、グラベルやウエット路面だったら……私にとって考えたく



もない状況のひとつであることは確実だ。制動も命懸け。ハードブレーキングなどしようものなら、リヤがどの方向へ、どれだけスライドするかはクルマのみぞ知る、といった具合だ。ライオンからはみ出そうとするストラトスを宥め、慎重に時間と距離をかけて減速する以外に方法はない。他にやり方がないのだから、簡単といえば簡単なのだが……。

「ブアな操縦性の原因のひとつは、サスペンションとフレームのジョイントにある。ファイアットの乗用車と同じサイレント・ブロックを使っているおかげで、まるで剛性が出ていないんだ」とマリオリは証言する。不安定な挙動の原因は、サスペンションが強大なV6ユニットからのトルクを正確に路面に伝え切れていない点にあるのだ。

さらに悪いことに、ロードバージョンのストラトスは前後に同じサイズのタイヤが装着されていた。ほぼ同時期に発表されたポルシェ911が、前後異サイズのP7を装着していたことを考えれば、ランチアがスポーツカーとしてストラトスを熟成しようという気迫に欠けていたことは否めない。

ストラトスが市販スポーツカーとして開発されていたなら、おそらく5000台を上回る大ヒットになったに違いない。しかし、ランチアの目標はあくまでWRCベース車両の開発にあった。500台は承認を取るための員数合わせなのだ。その意味でロードバージョンは悲劇的なクルマであった。

3



STRATOS ALITALIA (1975 / CHASSIS NO.829 ARO 001(883))

選る咆哮。

圏の彼方からラリーコースに舞い降りたストラトスは、世界を震撼させた。のモンテカルロ、絶壁の際をすり抜けるツール・ド・コルス。サバンナとの対決したサファリ・ラリー。マシンは戦う姿こそが至上のものとするれば、猛々しさこそストラトスの真価に違いない。クス・マシンゆえに短命に終わったアリタリア・ストラトスに対して、フレンチ・ブルーを纏ったシャルドネ・ストラトスは、プライベートーとして参戦を続けた。するDINOユニット、締め上げられたサスペンション。ストラトスの真価をそこに見る。

V6の咆哮はまだ止まず。戦うマシンの本領発揮。

ワークス・ストラトスの撤退後も(といっても、ファイアット首脳の販売戦略によってマシンが1311アバルトに替えられてしまったのだが)、ERCに参戦し続けたシャルドネ・ストラトス。80年に現役引退後ランチャ・ワークスチームの監督C・ライオリオに引き取られ、幾多の変転を経てアバンデーロ・コレクシオンに納まったマシンが、いま目前にある。

ロードバージョンに較べて、嘘のよう

うに軽いドアは、その素材がカーボン・コンポジットであることを物語っている。スパルタンという表現がぴったり。室内は、メーター類や斜し出しのヒューズが並び、クルマらしい印象だ。エンジンをかける。キャタライザーなしの排気系から噴出する轟音。あたりに濃い生ガスの臭いと薄紫色の排ガスが充満する。それだけで、このフレンチブルー・ストラトスが、とても面白いパワーを秘めていることが分かるというものだ。74年にチャンピオンを

獲得したランチャ・フルビアが1.6ℓから158ps/7200rpmを絞り出していたのに対し、2.4ℓのフェラーリV6エンジンは280psを発生させるのである。シャルドネ・ストラトスは、ポルトガル・ラリー用にグラベル路面セッティングが施されている。岩のように重いクラッチを宥めながら発進。スタート時こそ振動が激しいが、ほんの数秒で速度が乗ってくると、思いもかけないフットライドへと変身する。剛性を保ちながら精確そのもののサスペンション・セッティング。スタビリティもハンドリングもロードバージョンとは雲泥の差だ。むしろかじりやすいコーナーリングも、ドライバーの意のまま。ラリー選手権用にチューニングされたエンジンは、5000rpm以下のトルクは無に等しい。有効トルクバンドは6500~8500rpmの間に限られるから、レバーから手を離す暇もないほど頻繁なシフトチェンジが要求される。

「ストラトスの素晴らしさが分かった。でも、助手席の僕のドライバービンクに貢献しているんだよ」とオーナーのアバンデーロ氏。「ふたり乗って、はじめて正確な重心位置が決まるんだ。左右輪の荷重がほぼ同じになるだろう。」ラリーマシンとは何とデリケートなものだろう。自在にテールを振り出せるのも、荷重による正確な重心位置が決まるからなのだ。デイノV6ユニットの咆哮は止むところを知らない。戦うために生を受けたストラトスは、いま往時を思い出しているのかもしれない。



specifications 2

Engine	Ferrari DINO 65 degree V 6
Bore x Stroke	:92.5 x 60mm
Displacement	:2418cc
Valves per cyl.	:2
Compression Ratio	:9.5:1
Max Power	:270ps/7800rpm
Max Torque	:37kgm/5300rpm
Suspensions(F&R)	:Wishbones/Coil Spring
Tyre	:F17 15x15 R23 12x15
Dimensions	:3710x1810x1100mm
Wheel Base	:2180mm
Weight	:888kg



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



specifications 3

Engine	Ferrari DINO 65 degree V 6
Bore x Stroke	:92.5 x 60mm
Displacement	:2418cc
Valves per cyl.	:2
Compression Ratio	:9.1:1
Max Power	:190ps/7000rpm
Max Torque	:22kgm/4500rpm
Suspensions(F&R)	:Wishbones/Coil Spring
Tyre	:205/70VR14
Dimensions	:3710x1750x1110mm
Wheel Base	:2180mm
Weight	:1000kg



STRATOS ROAD VERSION (1972) / CHASSIS NO. 829 ARO 001868

ALL OF
LANCIA STRATOS

RETURN
OF
THE
LEGEND

3

ストラトスの名譽を守った
ランチア・ワークスマシンの走り。

「済まない。でも、このマシンだけは
ドライブさせられないんだ」とオーナ
ーのアバンテロー氏は申し訳なさそう
に、しかし、毅然と言葉を次いだ。

無理もないことだった。いま私の目
の前にあるのは、76年のツール・ド・コ
ルス、翌年のモンテカルロラリーで華々
しい優勝を飾ったマシンなのだ。ラン
チアというより、イタリヤ・ラリー界の
主筆ともいえるNo.1ストラトスである。
アバンテロー氏の溺愛ぶりも十分に理
解できることなのだ。

77年のモンテカルロラリーで優勝を
争ったのは、翌年ストラトスをワーク
スマチームから追い出すことになるワイ
アット131アバルトだった。ドライ
バーは若きマルク・アレンド、危険に満
ちた死闘の末、このアリタリア・マシン
は偉えて優勝を飾った。ストラトスの
名譽を自ら守ったのだよ。

アリタリア・ストラトスのエンジンは、
デイノ・ヘース・ユニットの最終バージ
ョンとなった4バルブ版、圧縮比10.5
5.1から300PSを絞り出し、最大
トルクは40kgmに達する。2バルブ・エ
ンジンに比較してトルクバンドが拡大
され、ラリーマシンとしての戦闘力は
格段に向上した。



る地響きは、シャルドネのそれは明らかに異なる周波数を含んでいる。2バルブ版に較べ、6気筒間のバランス調整を最適化するため排気圧力が高められているという。各バンクからの排気マニフォールドの間をメタルチェーンで連結し、排圧をコントロールすることでフラットなトルク特性を実現している。たとえ5000rpmに回転が落ちても、スロットルはドライバーの右足に伝えてくれるのだという。

シャルドネ・ストラトスとの違いはエンジン音とサスペンション・セッティングである。モンテカルロラリー仕様のアリアリア・ストラトスは極太のビレリP7コルサ(インターミディエイト)を履き、明らかに車高も下げられている。「いまの状態、クルマの重心はバルクヘッド前方25mmのところにある。しかし、サイズの太いスリック・タイヤを履いたら重心位置は15mmも後ろにスレるんだ。当然、サスペンション・セッティングも変えなければならぬ」。

轟音とともにストラトスはスタートした。ボディの剛性感、リジッドなもの、サスペンションは、さすが歴戦のラリーマシンといえるもの。スピードは上がるにつれ、フラット感が増し、スタビリティが向上する一方、高速コーナーリングにおけるリヤのブレイクもコントロール可能な範囲内に止まる。

「ショート・ホイールベースがストラトスの弱点なんて嘘だよ。前後荷重の掛け方ひとつで、クルマの重心位置を中心にして思った方向にきちんと曲がる。完璧なサスペンション・セッティングを施せば、こんな運転しやすいクルマはないよ」とアバンデーロ氏。

モンテカルロ仕様のクロス5速ミッションを搭載したアリアリア・ストラトスの最高速は200km/h。コースに合ったギヤチョイスが可能で、ワイナールギヤの交換はサービスポイントでわずか5分の仕事だ。

WRRCの女王として世界のラリーコースを制覇したアリアリア・ストラトス。21世紀には車齢、実に四半世紀を迎え

異次元からの回帰。

前にあらわれたアリアリア・ストラトスのエンジンは、どのストラトスとも違う排気音を響かせていた。のツール・ド・コルスを制し、翌年明けのモンテカルロ・ラリーで栄冠を勝ち取ったワークス中のワークスマシン。ひとたび去って還らず。サンド・ムナーリの仕事場に身体を沈めれば、耳の底にはイタリアの誇りへの喝采が蘇ってくる。マシンにはロードバージョンの持っていた曖昧さが一切ない。装着するタイヤのサイズが変われば、重心もズれる「精密品」である。たび路面を蹴るや、アリアリア・ストラトスは戦いの血をたぎらせ、まっすぐに突き進むウエポンと化す。る鼓動を抑え、いま名門ワークス・マシンのドアを開ける。それは異次元の世界への扉でもあった。

