

Lancia 100th Anniversary Issue

# LANCIA STRATOS

photo: Hiidenobu TANAKA (田中秀寛) editorial design: H.D.O. (堀口デザイン事務所)

## PROLOGUE

### “ストラトス”に逢いたい——

短いホイールベースに広いトレッド。

一見異様にみえるディメンションをもつシャシー。

ミッドに埋め込まれたマラネロから譲り受けたV6ユニット。

前衛的で、挑発的、そしてとてもエロティックな魅力をもつボディ……。

その歴史的背景、最多の栄光の軌跡を知らずとも

この小さなミッドシップ・スポーツには、人々の心を驚つかみにする何かがある。

そう、ストラトスは不思議なクルマだ。

そしてとても忘れがたいクルマだ。

奇しくも西暦2006年の今年、タルガ・フローリオ誕生100周年、

ル・マンを統括するACOが誕生して100周年、

さらにピンチェンツィオ・ランチアが自動車造りの夢を叶える第一歩を記してから

ちょうど100周年を迎えるプレミアム・イヤーに当たる。

我々はその節目にあたり、再びストラトスに逢いたくなった。

それは決して、機微なエンジニアリング論や、ロードテスト

ましてや歴史のお勉強などをするためじゃない。

いちクルマ好きとしてのピュアな心でストラトスと向き合うためだ。

早速我々はストラトスを求め、四国、そしてイタリアに向かって旅立つことにした。

そこで待ち構えていたのものは……。



# L'ORIGINALE



## あなたは本当のストラスを知っていますか？

100年を誇るランチアの歴史にあって1台の異彩を放ったクルマがあった。

その名はストラス。ストラスはラリーに勝つためだけに生まれ、

輝かしい戦績を果たしたのち、次代に席を譲った。しかし、決して忘れてはならないことがある。

それはグループ4にエントリーするために作られた、ストラダレの存在だ。中にはこのストラダレを

WRCに出るために作られた、格好だけの危険な乗り物と評するものもある。果たしてそれは真実なのか……。

その謎を解き明かすために、我々はオリジナル度の極めて高い1台取材することにした。

text: Masayuki MORIGUCHI (森口 賢之) photo: Hidenobu TANAKA (田中 英宣)  
取材協力: 駒馬 崇祐



### コンペティツィオーネありきという論調

“バーバス・ビルト・カー”。ランチア・ストラスを形容する言葉として、よく使われるものだ。

たしかにこのクルマは、WRCで勝つために生まれた。そして400台とも、500台ともいわれるその生産台数は、グループ4のホモロゲーションを獲得するためでしかなかった。さらにランチアがこの種のスポーツカーの販売に慣れていなかったこと、オイルショックが襲来したことなどの理由で、完売に至るまでにはそれなりの苦勞が付きまとったという。

そんな経緯があるがゆえに、ストラスはコンペティツィオーネ、より具体的にいえばグループ4のワークスカーこそが完成品であり、ストラダレはワークスカーが存在するために仕方なく作られた数合わせだったとまで言い放つ者もある。

しかもストラダレは、ロードユースを考慮して、サスペンションのジョイントをピロボールからラバー・ブッシュに換え、タイヤ・サイズは前後同じにそろえるなどの「デチューン」を施していた。そのためにハンドリングのバランスが崩れ、危険な乗り物と化したという報告もある。

たしかにそうなのかもしれない。でも逆にいえば、ストラダレがなければワークスカーはグループ4としてWRCに参戦し、メイクス・チャンピオンを獲得することはできなかったはずだ。

さらにラリーで勝つために生まれたクルマは、ストラスが最初ではない。

オリジナル・ストラス、つまりウインドー・スクリーンを開けてコックピットにアクセスするストラス・ゼロの登場と同じ1970年に、3台のスポーツカーが発表さ

れた。フォードGT70とシムカCG-MC。この2台もラリーに勝つために生まれた。ミッドシップ・レイアウトをとる点でも、ストラスに先行していたのだ。

当時ラリー界を席巻していたのは、ボルシェ911とアルピーヌA110のいずれもリア・エンジン車。この2台を超えるには、運動性能でさらに有利なミッドシップでなければならない。フォード、シムカ、そしてランチアが考えたのは当然の帰結だろう。

マトラが開発に絡んだシムカCGは、バゲージのテストベッドとしての役目も持たされていたようだが、GT70はフォードのコンペティション・ディレクターであるスチュワート・カーナーとドライバーのロジャー・クラークが中心になって開発した、まぎれもないバーバス・ビルト・カーだった。

しかしこの2台は、いくつかのイベントに投入はされたものの、量産車に発展することはなく、プロトタイプのまま生涯を終えた。そのために、今や知る人ぞ知る存在になっている。一方のストラスも、パワーユニットの選択に時間を要したことなどが原因で市販車の開発が遅れ、結局はコンペティツィオーネが先にプロトタイプ扱いで世に送り出された。ここまではGT70やシムカCGと同じ流れである。

もしこのまま、なんらかの理由でストラダレの計画が頓挫したりすれば、ストラスは2台と同じ道を辿ったことだろう。それが今日のような名声を得るまで

### ストラスとは

フルヴィアに代わるランチア・ワークスの主力として、WRC参戦を目標に開発されたミッドシップ・マシン。独特なメイソンプレームの2ドア・フェラーリ製デュアルV6ユニットを搭載し、ボディ前後の重量バランスで分割するという革新的な構造を採用していた。ちなみに74年〜75年のWRCでは3連覇という偉業を成し遂げ、ラリー・シーズンを開拓した。



## ストラダレの存在がなければワークスカーは グループ4で栄光を獲得することはできなかったはずだ

になったのは、ストラダレを作ってグループ4のホモロゲーションを獲得し、プロダクションカーとしてWRCに出場し、連戦連勝を重ねたからである。そう考えると、ストラダレを軽視するわけにはいかないのではないか。

逆にエンジン選択がすんなりと決まり、ストラダレの生産が始まったあと、コンペティツィオーネがデビューという道筋を辿ったのであれば、はじめにコンペティツィオーネありきという論調は、少なくともなくなっていたのではないと思われる。

### 機能を突き詰めた戦闘機

そもそもストラダレはなにが問題なのか。それを検証するために、われわれは徳島にある、オリジナル度のきわめて高い台を取材することにした。自分はコンペティツィオーネに乗った経験はないから、両車を比較することはできない。あくまで2006年のクルマ好きの目で、ストラダレのストラトスを観察することに専念した。

いまでもないことだが、パッケージングはストラダレもコンペティツィオーネも変わらない。現役時代は、幅のわりに極端に短かったそのサイズは、現代のライトウェイト・スポーツのベンチマークというべき、ロータス・エリーゼに近い。この大きさは我々が公道を走る際にも絶対的な武器になる。

ランボルギーニ・ウラッコやフィアットX1/9など、同じ時代のベルト・ネ製スポーツカーにも使われたドア・ブを引いて、キャビンに入る。その行為は、体をはめ込むという表現がふさわしい。頭も肩も、少しでも余計な動きをすればドアやピラーにぶつかってしまいそうだ。ただ、似たような空間を持つスポーツカーが皆無なわけではない。個人的な経験でいえば、A110がこれにかなり近い。

ストラトスの開発時、ランチアのHFスクアドラ・コルセ監督チェザーレ・フィオリオは、ライバルの中でもA110をどくに意識していたという。2180mmというストラトスのショート・ホイールベースは、A110の2100mmという数字が頭の中にあっただけ結果かもしれない。たしかにA110を基本としてトレッドを広げ、シート背後のスペースを左右のドアに振り分け、リア・オーバーハングのエンジンをそこに押し込めば、ストラトスのパッケージングになる。しかもワイドトレッド化

によって、ドライバー&パッセンジャーの腕まわりには余裕が生まれ、ペダルのオフセットはほとんど気にならない。

こういう部分からも、ストラトスが機能を突き詰めた乗り物、スポーツカーというより戦闘機に近い作品だということがわかる。もちろんそれは、ストラダレでも堪能できる。

フルフェイス・ヘルメットを被ったような気分が襲われるのは、前述した顔まわりのタイトさと、独特のウィンドー・スクリーン形状のためだろう。後方視界はほとんど期待できないが、逆に前は抜群によく見える。後退したAピラーはタイトコーナーでも視界をさえぎることはない。

前後スライドだけが可能なバケットシートは小柄で、腰まわりをホールドするだけ。でも公道を運転する限りは、これで充分だということを知る。しかもこの小ささが、乗り降りを楽しんでいることも見逃せない。しか



もイタリアンではない、理想のドライビング・ポジションも与えてくれる。ストラトスのドライビングの楽しさの一部は、この絶妙なシートに負うところが大きいような気がする。

### 良い意味で時代を感じる乗り味

シートの背後に横置きされた24リッターV6ユニットは、いとも簡単に振った。このあたりはさすがロードカーである。始動した瞬間、キャビンはソリッドな振動に見舞われるが、耐えられないほどではない。ロードカーとしての快適性を損なわない範囲で、勝利のために生を享けたという雰囲気を感じ取れる。絶妙な振動である。



ランチアの代表ウッド・ゴッパードの尽力により、フェラーリから供給されたディーノV6ユニット。9kgから8.1kgに軽量化されたフライホイール、3基のウェーバ-40IDFのキャブレター以外はディーノと共通。

実際に使えると思った。  
 ストラダレで流す街中や郊外の道は、  
 きっと新鮮な印象を  
 抱かせてくれるに違いない。

Lancia 100th Anniversary Issue  
**L'ORIGINALE**

ローが左手前にくるシフトレバーは、斜体がかったHパターンを描く。レバーの動きはやや曖昧だが、最後にスッと各ポジションに吸い込まれる感触は心地よい。コンペティツィオーネはもっと確実な手応えを示すのかもしれないが、個人的にはこのギア・チェンジに独特の味を感じることができた。

スロットル・ペダルは渋い。これは今まで経験したストラトスのほとんどがそうだった。ケーブルの取り回しの関係で渋くならざるをえないらしい。でも相手は、ミッドシップのロードスポーツが生まれて10年目ぐらいに生まれたクルマだ。完成されきっていないからこそ、いい意味で時代を感じることができるのであるし、これを自在に扱えるようになることで、愛情がさらに高まっていくと思ったりもする。

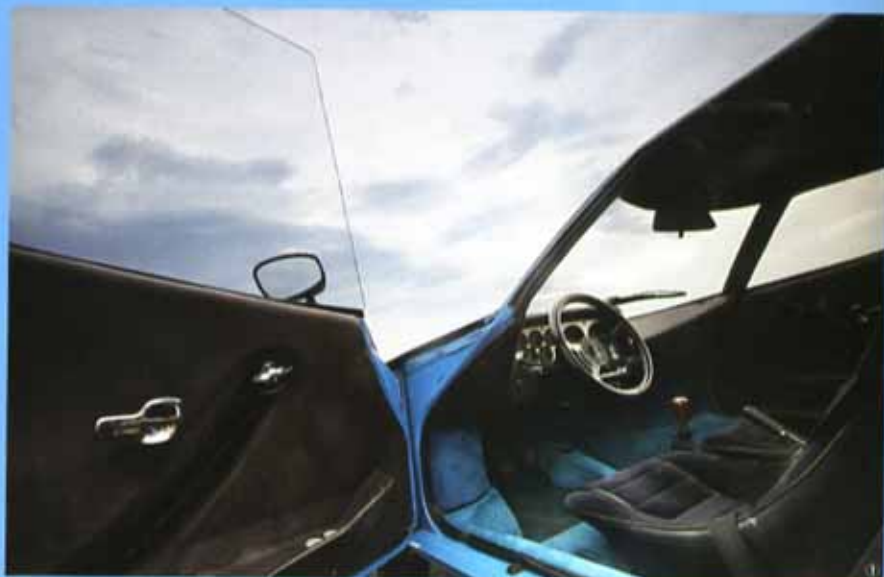
限られた自分のストラトス経験のなかでは、今回乗ったエンジンは最上級だった。アイドリングからなめらかに回転を立ち上げ、3000r.p.m.で音がそろい、5000r.p.m.でそれが硬質に変わる。過去に乗ったストラトスの中には、雑多なノイズに見舞われたものがあったが、今回は同じエンジンを積むディーノ246GTのような甘さこそないものの、加速しながら聞き惚れてしまえる種類の吹け上がりがかった。

しかもけっこう速い。タイムを計れば大したことはないかもしれないが、スロットル・ペダルを踏んだ瞬間のピックアップが感動的で、加速にダイレクト感があふれている。軽い車重や、リア・タイヤ周辺にマスが集中した横置きミッドシップ、そのすぐ近くにコックピットがあるパッケージングのためだろう。低めのギア比のおかげもあり、スロットル・ペダルを踏み速度を上げていく行為がとにかく楽しい。

乗り心地はしなやかという表現が使えるほどだ。現在の基準でも強靭な剛性感を持つモノコック・ボディ、固めだがストロークの長いサスペンション、前後とも205/70VR14というオリジナル・スペックのタイヤによるところが大きいといえる。

コンパクトなボディ・サイズ、前進する限りは良好な視界、そしてスパルタンではない乗り心地。夏の暑さを抜きにすれば、実際に使えると思った。ストラトスで流す街中や郊外の道は、それはそれで新鮮な印象を抱かせてくれるに違いない。

直進性もいい。ただしその領域は狭い。小径のステアリングをリム上で少し動かしたただけでも、見えにくいノーズが左右に振れる。でもいつもより少しだけ注意深く直進をキープするように努めれば、まっすぐ走るのはわけない。ただしブレーキはしっかりした踏力



- ①ステアリング、メーターなどオリジナル・コンディションを維持するインテリア。ダッシュボードにはスウェット生地が採用され、新車時よりボディ・カラーに問わず「ネロ90(ブラック)」で統一されている。
- ②コンセプトモデルの「ストラトス・ゼロ」から不安定、強烈なウエッジ・シェイプ。その最大の特徴となるのが真っ黒にスラントしたノーズだ。シートに座るとこのノーズは全く見えない。
- ③2.5L-14のオリジナル・ホイールを履く標準。タイヤ・サイズは前後ともに205/70VR14で統一される。コンペティツィオーネでは路面とのコンタクト性を向上させるため、ストラダレとは逆に前後で違うサイズが採用される。
- ④前後スライドだけが可能なバケットシート。その上に備わるベルトは現存数が少ないオリジナルのブリタックス製。また新車当時4色から選択可能であったカーペットは、オリジナルの「セレノ(ブルー)」というカラーが備わる。
- ⑤左右のドア脇に付くキャッチピンを弁すとフロント・フードを軽へと大きく開くことができる。中に所収しと納まるのはオリジナルのスペア・ホイール、冷却システム、ブレーキシステム、フロアモーターなど。
- ⑥フロント・バルクヘッドに備わる82BAR.0で始まるメーカーズ・プレート。そこには「001768」という刻印を確認することができる。その総生産台数は502台とも400台とも言われ、未だに謎のままとなっている。

を掛けないと効かないし、加速力に対してやや役不足な感じを受けた。

ステアリングの切り始めは穏やか。その後の車体の動きは機敏だが、唐突さはなく、なめらかなふまいに終始する。クイックではあるが意図的ではない、自然な鋭さ。電子制御で演出したのではない、軽量ボディやショート・ホイールベースという物理の原則で手に入れた反応。それをプッシュが嗜んだサスペンションやハイトの高いタイヤを介して味わうからこそ、ストラトス慣れていないドライバーでも恐怖感なしに、動きを楽しむことができる。

ただしベースを上げると、徐々にリアの重さ、重心の高さが気になってくる。ドライバーとリア・タイヤの位置が物理的にはかなり近いのに、加速のときには堪能できた一体感は、コーナリングではいまひとつに感じられた。スロイン・ファストアウトの鉄則を守れば、ミッドシップらしい心地よい旋回に身を委ねることができるが、逆にコーナー中に不意にスロットルを開け閉めすれば、この動きがトリッキーな挙動変化に結びつくのであろう。

## 日常生活をこなせる柔軟性

この日はもう一台のストラトスに乗った。この後に紹介するガレージのオーナーのクルマだ。ワークスカーにも乗ったことがあるという氏は、ストラダレの癖を解消し、コンペティツィオーネに近づけるべく、シャシーに徹底的に手を入れた。タイヤはフロントが205/50ZR15なのに対し、リアは255/40ZR17と大幅に太い。乗り比べると、別のクルマのようで、とくにコーナーでは自分とリア・タイヤの一体感が強まって、圧倒的に乗りやすかった。

ただしタイヤ・サイズについては、この時代のスポーツカーはミッドシップであっても前後同サイズが一般的だったわけだから、それを責めるわけにはいかないだろう。それにストラダレには、ミッドシップのロードカーとしてはまだ草創期にあった作品ならではの、若さを感じる。それが30年あまりたった今接すると、愛しくさえ思えるのである。

そんなことを考えながらストラダレでコーナーを抜けて、直線を加速していく。独特のウインドー・スクリーンが、前方に吸い込まれるような錯覚を生み出す。ギリギリの空間とシンプルな仕立てが、走り以外の雑念を頭から消し去る。世界にスポーツカーは数あれど、ここまでドライビングに集中できるものは少ない。でもお気に入りのステージを走り終えれば、同じストラトスは日常生活を不満なくこなせる柔軟性で、街を軽快に駆け抜けてくれる。

## チャレンジング・プロダクト

ストラダレとコンペティツィオーネの間には、おそらくかなりの距離が存在しているだろう。だからこそ、どちらが良いかイエス・ノーで判断するべきではないはず。100人いれば100か所ある、その中間のどこかにあるポイントが、理想のストラトスではないだろうか。オリジナルが好きならそのままでもいいし、自分好みに

手を入れてもいい。アライメント設定の自由度が大きいストラトスは、そうやって付き合うために存在するという感じがする。

それに、ラリーに勝つために生まれたスポーツカーを、ロードユースに適したセッティングを与えて送り出すというのは、スポーツカーの快適性がその後飛躍的に高まっていったことを考えれば、先進的な思想といえるのである。

そもそもストラトスがデビューするきっかけのひとつとして、経営層からフィアット・グループ入りしたものの、その後の進むべき道を決めかねていたランチアが、自らのブランド・イメージを高める策のひとつとして、それ以前からフルヴィアで実績があったラリーを選んだ、という事情があった。たしかにラリーでの勝利ありきのクルマではあったが、販売抜きでは語れないクルマでもあったのだ。

あれから30年あまり。創業100周年という記念すべき年を迎えたランチアは、あの頃と同じように、自らの進むべき道を決めかねているように見える。成功するか否かはさておき、今のランチアにも、ストラトスのようなチャレンジングなプロダクトを送り出すことで、現状打開のきっかけを掴んでほしい。かつてこのブランドを愛車にした経験のあるひとりとして、切にそう思う。

ギリギリの空間とシンプルな仕立てが、走り以外の雑念を頭から消し去ってくれる。



Lancia 100th Anniversary Series

L'ORIGINALE

### SPECIFICATION

- 1974 LANCIA STRATOS
- シャシーナンバー:001768
- 全長:3710mm
- 全幅:1750mm
- 全高:1114mm
- ホイールベース:2180mm
- トレッド(前):1433mm
- トレッド(後):1457mm
- 車重:1030kg
- エンジン形式:水冷V型8気筒DOHC
- ボア×ストローク:92.5mm×60.0mm
- 総排気量:241Bcc
- 圧縮比:9.0:1
- 最大出力:190PS/7000r.p.m.
- 最大トルク:23.0kg-m/4800r.p.m.
- 燃料供給:ウェーバー40IDF×3
- 電装:12V
- クラッチ:乾式単板
- 変速機:5段M/T+後進
- 駆動方式:後輪駆動
- シャシー:モノコック+サブ・フレーム
- サスペンション(前):ダブルウィッシュボーン  
+コイルスプリング、油圧式ショック・アブソーバー、スタビライザー
- サスペンション(後):テレスコピック式マックファーソン・ストラット  
+コイルスプリング、油圧式ショック・アブソーバー、スタビライザー
- ホイール:7.5J-14
- タイヤ:205/70VR14
- ブレーキ:ベンレーチノ・ディスク
- ステアリング:ラック&ピニオン
- 最高速度:230km/h

