

LE VOLANT

走る、曲がる、止まる。
クルマを操る喜びは
“ラテン” モデルでこそ味わえる!

緊急試乗

アルファ・ロメオ166
マセラティ3200GT
プジョー206ほか

新型Sクラス、911カレラ4デビュー
注目のモデル揃い踏み
パリ・オートサロン速報!

メルセデスの末弟
“Aクラス”日本発売開始!!

単独試乗、競合車比較、
アフターパーツ紹介etc
最新コンパクトを
全18ページで徹底分析

BMW3シリーズ小特集

追加上陸した323iは
メルセデスのC240より優れてる!?
328iは上級528iとどう違う!?

1000km対決試乗

ロングツーリングで味の違いを探る
サーブ9-5VSアウディA6

特集

最新モデルに生きる
ラテンの熱き血

フェラーリ246→F355
マセラティ430→クワトロポルテ
アルファ・ロメオ156ほか

スクープ写真、一挙公開!
21世紀のラインナップが
見えてきた!

Cが、Eが、SLKが、そして、謎のモデルが……
メルセデスの新車ラッシュはまだまだ続く

発売は来年!

2シーターのフルオープンカー
“ホンダS2000”は
こんな走りのこんなクルマ

12

630YEN

December 1998

あらゆるシーンに適應できる品の良さを
しなやかで上質感を失わない
心地よい走りの感触



▲ゴルフなどの最新同クラス車に比べれば、古さも感じるデルタHPEのインパネ。アルカンタラ製シートがランチアらしい。



▲インテグラレのエンジンも、1995cc直4DOHCターボ(最高出力200ps/最大トルク31.0kg-m)だが、HPEとはまったく別物。

69年に、経営不振からファイアットの資本傘下に収められることになったランチアだが、その原因はランチアの商品特徴と無関係ではなかった。簡単にいってしまえば、それ以前の歴代作品はいずれもエンスー・ジャステイカルな凝った造りゆえ、競合車より高価で利幅が薄く、狭い市場でしか通用しがたいたものばかりだったのだ。

ランチアを傘下に収めたファイアットにとって、しかし、イタリアの真珠と例えられたランチアのバリエーションは、使い方によって大きなメリットがあった。即ちファイアットは、彼らの得意とする大衆車の主要構成部品と量産ライ

ンを上手に活用して、ランチア・モデルの生産コストを下げることに、そのイメージアップを図ろうとしたのだ。

デルタは、そうした思惑のもとで新生ランチアが構築すべきマーケット拡大にむけて企画されたクルマである。ファイアット・リトモのフロアパンとパワーユニットを流用してコスト圧縮を図る一方、ランチアならではの快適性と、より優れた走行性能を実現してリトモとの明確な差別化を図るために、デルタには幾分長めのホイールベースと、上級車ベータで実績のあるロングスパンのトランスバース・ロワアームによるリアサスペンションが採用とな

っている。造形はジウジアーロ率いるイタルデザインが担当したが、そこにはより安価な初期型リトモより確実にオーソドックスかつシンプルで、意図的な古臭さに安心感を求められるような姿が具現されている。つまりオーセンティックな趣を強調することによって、ランチアならではの高品位性が上手に演出されているというわけだ。

初代デルタのデザインは、このクルマが79年の発表後、実に94年まで15年間にわたり基本シルエットを大きく変えることなく造り続けられたことと、十分に理解できよう。もちろん86年に設定されたデルタの派生モデル「HF4WD」と、このモデルを後に独自進化させる直接の要因となったWRCの参戦があつて、デルタの長寿はまっとうされたということもできる。

初代デルタのデザインは、その生産過程を通じて幾度かの細かい手直しによるモダンイズを内外装に積み重ねながらも、決して奇をてらった方向へ道をそらすことはなかった。

基本的に方形基調のカッチリしたデザインイメージにのっとったわかりやすく使いやすい造形処理が、あらゆるシーンにマッチしたコーディネート



▲'79年のデビュー年を思わせるフラットなインパネまわりだが、メーターの黄色い針がスポーティなムードを醸し出している。

遺憾なく発揮した。また、グループBカーのカテゴリに廃止に伴う処置として、WRCタイトルに急遽登用されたグループAモデルのベースとしてHF4WDが採用されたとき、初代デルタの第二の人生が始まっていく。

'88年に発表されたインテグラレ8Vから'91-'94年に至るエボルトイオーネI/IIへの進化は、まさしく勝つために採用された設えによるメタモルフォーゼに違いない。

ただしそこには大衆車ファイアットとは明らかに違う、高性能・高品位が売り物のランチアだからこそ許された、少量生産車の商品性向上策が余す処なく試されている。

当初はカット&ペースト仕立てだったインテグラレの前後輪用プリスタールは、やがて継ぎ目のないプレス加工品へと代わり、カウルトップ周辺とサイドシル構造材に大幅な設計構造変更が加えられ、競技とは直接関係の無い前席シートやメーターパネルなど、高級化が具体化されている。

初代デルタの、あらゆるステージにおける成功が、後のY10を除くもともと安価なランチアにして、最もオリジナル・ランチアらしい商品展開をファイアットに許させたのだらう。

N. SUZUKI M. HONJO
リポート = 鈴木誠男 / フォト = 本城正治

LANCIA DELTA HPE DELTA HF INTEGRALE 16V('91)



▲WRCでの活躍も記憶に新しいデルタHFインテグラレ16V。サイズは現行型より小さく、全長3898mm×全幅1686mm×全高1365mm(デルタHPE & HFに関する問い合わせはビアルペーロ ☎054-277-0578まで)。

◀'93年に初代のあとを継いで2代目となる現行デルタが誕生。HPEはラインナップ中のホットモデルである。サイズは全長4011mm×全幅1759mm×全高1401mm。



▲フィアット系 FIRE エンジンをベースとする HPE の 1995cc 直 4 D OHC ターボエンジン。最高出力 190ps / 最大トルク 29.6kg-m。

インテグラレ・シリーズの継続生産の一方で、デルタ自体は'93年に新型へとコンバートされた。造形はイタルに代わり I・D E・A の担当となって

いるが、デルタの特徴的なサイド・プロファイルは大いに尊重されている感じだ。インテグラレの成功を通じて確かめられたプリスター造形も、3ドアモデルを通じて見事に造形完結されている点は見逃せない。

今回、短時間試乗したモデルは、2.0 16V ターボ (190ps / 29.6kg-m) により前輪を駆動する 2・0 HPE だったが、4WD デルタの最終モデルと比較すれば、乗り味は駆動方式やクルマ自体の目指すものの違いがあるのだろう、幾分洗練感に欠ける未完の印象は確かに残る。

最新同クラスの欧州製 FWD モデルに比べれば、やはり基本設計の古さも今や否めない感じだ。しかし、そのテイストを総じると、初代にも通じるオーソドックスで手堅い、しかしあらゆるシーンに適應できる品の良さが内外随所には醸だされている。その上で、しなやかで上質感をどこまでも失わないランチア・ブランドならではの心地よい走りの感触が、試乗の後には強く残った。