

A U T O Jumble

オートジャンブル

特集② メカニズムと文化の両面から探る英国車の魅力

私流ブリティッシュ・ ライトウエイトの楽しみ方

190ps エリーゼを筑波と
シャシータイで徹底チェック

ニコ谷田部・最高速
ランキング発表

- フルビアHF 1.6クーペ
- ストラトスHF
- ラリー037
- デルタS4
- デルタHFインテグラレ
- ロータス・エラン・シリーズ2
- MGB
- トライアンフTR3



特集① なぜランチャはラリーシーンで無敵を誇ったか

ラリーランチャ

勝利の方程式を解き明かす

RALLY 037

レーシングマシンのアプローチで 4WD+ターボのライバルに挑む

ミッドシップ、という構成こそストラトスと同じものの、性格は正反対に仕上げられていた037。ストラトスが抱えていた問題をレースマシン開発で得た技術を駆使して解消、美点のみを受け継ぐことでラリーマシンとしての戦闘力を向上させることに成功している。そこに至る過程は、まさに進化という言葉がふさわしいものだった。

OWNER = 大沢恒夫氏



DRIVING IMPRESSION

グループCマシンのノウハウを投入
シャシー性能は完成の領域に

香り高いヨーロッパのアップバーミドル級の中でも、特にノープルなのがランチアのイメージ。その点で、ストラトスはあまりにも異色の鬼つ子だったかもしれない。だから、ふと目を転じてランチアラーリー037を見ると、「うーむ、ランチアそのものだなあ」と唸らざるを得ない。別にビニンファリーナの作品だからという先入観のせいでもないが、清楚で端正な気品に満ちあふれている。

そういえば昔イタリア出張といえは、ガンマはもちろん、ベータとかベータ・クレーベとか、洒落たスポーツワゴンのHPEとか、何かと理由を付けてランチアばかり乗っていたものだ。ミッドエンジンのベータ・モンテカルロ・クーペなど、スーパーカーほど非現実的ではなくサイズも手頃だったので、一時は本気で憧れたこともある。実際に乗ってみれば、それほど上出来とも思えなかったが、なんといってもランチア様とビニンファリーナ様の暖簾「のれん」は、ミラーには強烈な存在だった。

そんな憧れの頂点が037だけに、いざ乗るとなると、ひざまずいて両手を添えて襟を開けるように、そーっと扱いたくなってしまふ。コクピットに乗り込むにも、「お邪魔いたします」とクルマに声をかけてしまふくらいだ。

でも勝手なもので、いざ快適なドライブゾーンにおさまってしまうと、もう血が騒いで止められない。毛タンな家電製品みたいにシンプルなノーマル・モンテカルロと違い、037のダッシュボードは、全体の輪郭も計器類の並びも、いかにも男の仕事場という雰囲気。角張った正面パネルに並ぶのは大きな2個の左が260km/hまでのスピード、右が1万rpmまでのレヴ、下にずらりと燃料・水温・油温・8バルまでの油圧などが並び、深い底【ひさし】に覆われて、いかにも伝統的なイタリア式の雰囲気だ。

そして、アクセルとともに頭の後ろから轟然と037サウンドが飛び込んでくると、もっと血が騒ぐ。「おい、しっかり走るんだぜ」と脅しつけられている気もする。いかにもスポーツカーらしくスカッと抜けたテノールではなく、ちよつと渋いダミ声で、不機嫌に怒鳴っているみたいな感じだ。

RALLY THOROUGHbred LANCIA



そのほとんどはボルメトリコと呼ばれるルーツ型機械式スーパーチャージャーの回転子が発するもので、それに激しい吸気音が混ざる独特のもの。

外観もそうだし、音もそうだし、さらに走りだしてみると、とにかく037ラリーがこごとくストラトスと正反対の性格なのがよくわかる。まさか鼻唄まじりとはいわないが、けっこう本気で攻めたつもりでも、ほとんど不安なく行けるのだ。その主因は、2440mmと30cm近くも延ばされたホイールベースにある。ヘアピンから2速あたりで思い切り踏んで、ボルメトリコのレスポンスにまかせてテールが滑りそうになっても、中速以上のコーナリング中に急激にラインを変えたくなくても、どうでもおさまりがつけられそうな感触なのだ。

これはホイールベースの延長だけでなく、リアサスペンションがダブルウィッシュボーンになってセッティングの幅が広く選べるようになったことも効いているはず。それに、ストラトスの撤退から数年間フリーには出ていなかったが、その代わりモンテカルロ・ベースのグループCレーシングカー（こちらはターボ）の開発が先行し、はるかに高い限界でのデータが収集できたために違いはない。

とにかくすべて、速いが扱いにくかったストラトスの逆である。昔ドキドキしながら乗ったときは、それぞれ別の場所だし時期も違ったのでとれほど違うのかよくわからなかった。しかし、今回は同時にテストできたので、ランチャ・ラリーチームが何を学んで何を反省したか手に取るように確認できた。

しかし、だからといって、ストラトスの敏捷さまで失われてしまったわけではない。長くスマートな姿態からは想像しにくい、037の機敏さもたいしたものだ。重くもなく軽くもなく、カチツとした手応えで路面の雑まで読めるようなステアリングと、欲しい瞬間に欲しいだけのトルクをくれるエンジン。そして鬼のような後輪グリップの相乗効果で、内蔵のよじれるようなスラロームまで朝飯前にこなす。たとえ瞬間の回頭性がストラトスと同等だとしても、その前後のコントロールが容易なぶん、確実に037の方が速い。

公道を使う競技だけに、ラリーで良いということ、は、普段のロードカーとしても優秀ということ。これなら毎日でも使えるかもしれない。



RALLY 037

ミッドシップの美点を活かし切る 秀逸なシャシー・チューニング

ラリーにレーシングカーを投入する、このコンセプト自体はストラトス時代から変わらない。だが時代と共に手法も変わる。037がストラトスと異なる性格なのはそのためだ。伝統的な専門家グループの技術を活かして造られた037もまた、WRCで一線級の活躍をした。しかし、それは2WDグループBマシン最後の表舞台でもあった。

ビジネスライクでスバルタンな中に色気もある、要するにランチャらしいダッシュボード。ただしラリー用はここが単なる板になる。ウインドー形状やピラーなどは、普通のロードカーでストラトスのような緊張感はない。フィアット量産車から流用のベンチレーターアウトレットは、イタリアンスポーツの定番。ほっくりした布張りのシートには、すっぽり体が嵌まる。



吸気チャンバーにアバルトのレリーフも誇らしげなティーボ232AR 4ユニット。左のフィン付き円筒がボルメトリコで205psを発生したが、ストラトスより車重があったためエボでは260psまで増強された。

流麗な外観とは裏腹に、カウルの開き方も中身もレーシングカーそのもの。サスペンションをはじめ各部の整備性は最高。ラリーカーは、現場での足回りの整備が大変なのだ。写真のフロントホイールは8 J-16。タイヤは205/55VR16のPゼロCを装着する。



MECHANISM

トラックシヨン命、の4WDマシンに対し軽量かつ鋭敏なレスポンスで対抗

ランチャにとって痛かったのは、78年からラリーの規定が変わり、ベース車に年産5000台が要求されるようになったこと。本物のツーリングカーでやろうというわけだが、これでストラトスの時代は終わりランチャも動きが取れなくなった。もちろんただ休んでいたわけではなかった。や

がて量産クーペのベータ・モンテカルロからこの037ラリーが生まれ最前線に復帰するのだが、その間の時代の流れに、ちょっとばかり遅れてしまった点は否めない。フルヴィアでスピードラリー時代を席巻、ラリー専用車の時代をストラトスで制するなど、常に先を読み切ったランチャなのに、フルタイム4WD化ではアウディに先を越されてしまった。まあ2輪駆動でも卓越した性能を發揮した037で、なんとか闘えたからよかったが……。

さて037が生まれたのは、いったん本格量産車が前提になったラリーに、迫力アップのため再び特殊な超高性能車、200台限定のグループBカーが出られるようになったから。そしてランチャを含むファイアットグループには、すでにその在庫があった。まだストラトスが全盛だった75年のジローディタリア(レースとラリーを闘いならイタリアを巡る大イベント)で、2位に入賞したプロトタイプ、アバルト030ピニンファリーナがそれだ。

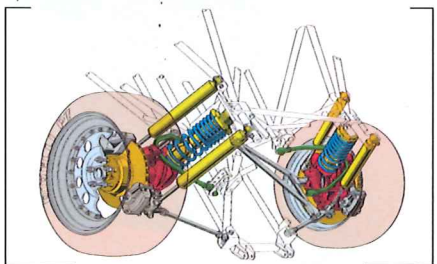
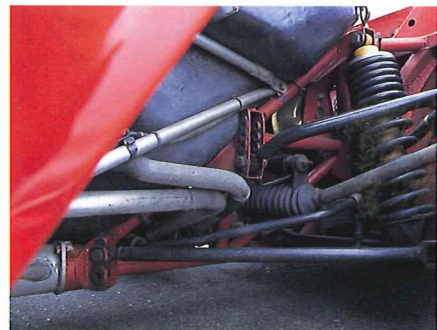
ベルト・ネが手がけた小型スポーツカーの傑作、X1/9に刺激されピニンファリーナは上級版のX1/20を企画していた。しかし第一次石油危機(73年)のため、ファイアットから採用を拒否されてしまう。それをランチャが引き継ぐ形で実現したのが、ベータ・モンテカルロ・クーペである。

このベータをラリーに使う段になって、030のノウハウが生きていることになった。まず、ストラトスで問題だった安定性の不足を補うため、エンジンは縦に置きホイールベースと全長を伸ばす。当然ギアボックス(ZF製5速)も縦置きになるから、イベント中のレシオ交換が素早くできる。また、パワーは必要だが、エンジンは軽くしたい。そこでファイアット・ランチャ系の量産車から4気筒ツインカム2.0を流用。それだけでは性能が不足なので、ベテランエンジン設計者アウレリオ・ランプレデー

RALLY THOROUGHbred

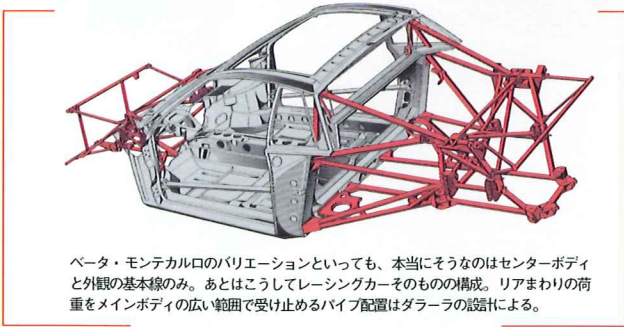


■SPEC: 全長×全幅×全高=3915×1850×1245mm/ホイールベース=2440mm/トレッド=フロント: 1508mm・リア: 1490mm/車両重量=1170kg/エンジン型式=232AR4/種類=直4DOHC4バルブ+スーパーチャージャー/ボア×ストローク=84.0×90.0mm/総排気量=1995cc/圧縮比=7.5:1/燃料供給方式=ウェーバー40DCNVH15/最高出力=205ps/7000rpm/最大トルク=23.0kg-m/5000rpm/トランスミッション形式=5速マニュアル/変速比=1速2.417・2速1.611・3速1.136・4速0.846・5速0.704・リバーズ2.867/最終減速比=5.25/ステアリング形式=ラック&ピニオン/サスペンション=F&R: ダブルウィッシュボーン+コイル/ブレーキ=F&R: ディスク/ホイール=F: 8J×16・R: 9J×16/タイヤ=F: 205/55VR16・R: 225/50VR16



小型係数にこだわったストラトスに比べ、サスペンションなどは細かいセッティングが可能。ダブルウィッシュボーンボディ側マウントは、アッパー側が4ヶ所、ロー側が2ヶ所、それぞれ高さを変えられるようになっている。リアでは片側2本ずつのダンパー配置が特徴のひとつ。

鋼板製モノコックキャビンの前後に鋼管でフレームを組み、FRP製カウルを取り付けた構成がよくわかるショット。もちろんフェンダーも張り出している。



ベータ・モンテカルロのバリエーションといっても、本当にそうなのはセンターボディと外観の基本線のみ。あとはこうしてレーシングカーそのものの構成。リアまわりの荷重をメインボディの広い範囲で受け止めるパイプ配置はダラーラの設計による。

ラリー037の戦績(WRC・1位のみ)

ラリー名	ドライバー
モンテカルロ	W. ロール
ツール・ド・コルス	M. アレン
'83 アクロポリス	W. ロール
ニュージーランド	W. ロール
サンレモ	M. アレン
'84 ツール・ド・コルス	M. アレン

037のWRCデビューは82年のツール・ド・コルス。ただストラトスと違ってデビュートゥウインとはならなかった。初優勝を飾ったのは、翌83年のモンテカルロ。この年のランチャ037は熟成されつつあったアウディ・クワトロと熾烈な戦いを繰り広げ、サンレモでメイクスタイトルを獲得。しかし84年以降はアウディやプジョーといったフルタイム4WD車に最後まで対抗できずに終わった。



82年4月の発売と同時に、公認取得用の200台が売り切れてしまった037ラリー。全部で257台が製造された。ロードバージョンはストラダレとも呼ばれている。

THE RIVAL AUDI QUATTRO



WRCマシンにフルタイム4WD機構を定着させた立役者、ともいふべき存在。S.プロンクピスト、H.ミッコラといった有力ドライバーを揃え、82年、84年とメイクスを獲得。初の女性WRCウィナー、M.ムートンがドライブしたのもクワトロだった。037には83年に破れるが、84年には雪辱を果たす。

そのあたり、さすが芸術的高性能車の故郷イタリアだけのことはある技だ。しかし、それでも時代は容赦なく変わる。2輪駆動で闘えるのも、この037が最後となってしまった。

ライバルにない要素をうまく活かせるからだった。うまく活かすといえは、ボディ担当のピニンファリーナやエンジンを受け持ったアバルトなど、小回りのきく専門家グループの存在も大きかった。見ての通りクワトロなどセンターセクションはベース車モンテカルロだが、その前後は完全な別物。まったく似ても似つかぬレーシングカーにもラリー専用車にも仕立ててしまっている。

いお気に入りのスーパーチャージャー、通称ボルトメトリコを併用する。すでにレースではターボを使っていたが、低速からのレスポンスが鋭いボルトメトリコの方がラリーに向いているという判断もあった。もちろんサスペンションは前後ともダブルウィッシュボーン、ボディ全体も低くかまえて空気を抵抗を減らす。さらには多様なスポイラーを使い分ける戦略、といえはこれもまた路上のレーシングカーにほかならない。そう、未舗装路面でのトラクションを何よりの武器として4WD車が主導権を握りつつあったラリー界で037がトップクラスの戦闘力を発揮できた理由は、4WD車より絶対的に軽かったこと、どの領域でも鋭敏なレスポンスの恩恵による限界コントロールが容易だったことなど、ライバルにない要素をうまく活かせるからだった。

毎年秋の恒例となったイタ車の運動会、“ピバ・イタリア” (第4回)が、10月10日の体育の日に、今年も富士高原サーキットで開催された。秋空の元、集まったイタ車乗りたちは、例によって、クルマ談義に花を咲かせたり、芝生のテント村で買い物、あるいはグループでバーベキューを楽しんだり。メインはもちろん、サーキットを使ったタイムトライアルなのだが、今年むしろ楽しんでいたのは女性陣? 熱くなっているダンナや彼氏に関係なく、オシャベリやなんやかんやでくつろいでいたのだ。いいよネ、この雰囲気。



芝生に展開されたテント村の市場。フィアット500が1台は作れてしまいそうなパーツの多さにはビックリ。

今年復活のパン食い競争。パン食い人と運転手の呼吸が合わないと、勝てないというのがこの競技の面白さ。



村嶋俊一選手の駆る156N1のベストは13秒フラット。一緒に走るんじゃなかったもんじやない、という意見も。

高橋義幸選手の155TSは17秒64をマーク。これはアルミブロックの8Vとしてはとても速いタイム。



SCCJの主催するイベントは毎回盛況だが、今回も350台の大量エントリーを集めて、9月15日筑波サーキットで開催された。このイベントは我が国有効の伝統と格式を誇るヒストリックイベントだが、そのなかに昨年AR CUPというクラスが設けられ、これが好評で今回は2クラスに分けなければ取捨がつかないほど台数が集まってしまっている、というのが現状。AR CUPを走れるクルマは、イタ車なら古かろうが新しかろうが基本的にOKだが、105系とそれ以外というおおまかな分類はあるようだ。ともあれ、このイベント盛況だった。

走りのイベントが目白押し やっぱりラテン車は熱い!!

雨ばかりで消化不良気味だった今年の秋。でもラテン車のイベントに関しては、そんな季節のイタズラなどこ吹く風。この2ヶ月の間、ほとんど毎週末のように何かしら開催されていて、編集部スタッフはヘロヘロでした。ここでは、そんなイベントの数々をイッキに紹介しちゃいましょう。



第4戦、最終戦の表彰式でのチャンピオンファイト。一応、拍手はしてたけど、羨ましそうにしていたのが、うちの“コマッタ編集委員”。



“レッド&ブルー・ラン”であるからして、もちろん、イタ車勢も、そしてご覧の通りのブジョー以外のフランス車勢も。

第1戦がコースに残った雪のためにキャンセルされ、これが実質今年の第3戦となるパンダカップ。前回は、瑞浪YZサーキットへの遠征で、馴れない超テクニカルコースに、ドライバーにとってはスリリングな、観客にとってはスペクタクルな展開となったが、今回はいわばホームサーキットの那須。パンダカップらしい響やかさが戻ってきたようで、Cクラス、Fクラスともに、A112クラスも、なにか安心して見ていられる落ち着いた雰囲気があった。接戦で絡まってしまうシーンもあったが、レース後は「スママセン」、「いやあ、シャーナイッす」で終わって、和気あいあい。次回は11月3日。耐久レースもあるようで、さらなる盛り上がり期待できそう。とりあえず、見に行くべっ!!



今回、エントリーはたった7台と淋しかったものの、それぞれのタイム差は少なく、レースでも熱戦が展開されたFクラス。



Fクラス2位に村松選手が入賞。美しいマルチニ・カラーに見合う結果を得ることができ、彼もこれで一安心?



Fクラス優勝は、例によって山口選手。それでも、前日にエンジン載せ変えというドタバタがあっただけに、感激はひとしおだったよう。

手練れが集まるA112のクラスは、いつも上位を争う橋本選手がトラブルで後退。阿部選手に凱歌があがった。



Cクラスは、エントリー台数も多く、予選タイムでクラスが分けられていたが、こちらまでご覧の通り……。

