

LANCIA DELTA HF integrale

年々熟成されていった大ヒット作



デビュー当初からラリー・フィールドで大活躍したデルタHFシリーズは、モデル末期に至るまでモータースポーツ・ファンを熱狂させた。往時の印象があまりにも強かったこともあり、今でも数多くのラリー好きがデルタHFシリーズを愛用している。



写真はリミテッド・エディションの1994年式ランチャ・デルタHFインテグラレ ジアツラ。デルタHFシリーズは、グループAホモロゲーション用のスーパーモデルでありながら、ロード・バージョンの内装にはアルカンタラが多用されていた。スポーティでありながらもエレガントさが重要視されるランチャ・ブランドのクルマに相応しい高級感溢れるインテリアを有していたのだ。スペックに表れないパワー感も歴代モデルの特長（一度試乗してみるといいだろう）。撮影協力：COLLEZIONE <http://www.collezione.co.jp/>

ラリー・ホモロゲーションモデルとして誕生

ランチャ・デルタと聞いて、すぐさまモンテカルロ・ラリー等での雄姿を思い浮かべる方は相当なラリー好きに違いない。グループA規定で争われる世界ラリー選手権を制覇する目的で、ランチャとアバルトのスタッフらによって開発されたのがデルタHF4WDだった。

1987年初頭に発表されたデルタHF4WDは、ベース車となったFFのデルタにフルタイム4輪駆動化したドライブシャフトを組み合わせて、パワーユニットとして4気筒DOHCターボエンジンを採用したグループAホモロゲーション用モデルだった。

1987年秋のフランクフルト・ショーで早くもデルタHF4WDの発展型であるデルタHFインテグラレが発表され、当モデルはパワーアップされたエンジンやプリスター化した前後フェンダー等で武装していた。

フェンダーを拡幅した目的は舗装路用の幅広タイヤを収めるためだったが、1988年シーズンもラリー・フィールドにおいて無敵の状態が続き、2年連続でメイクス・チャンピオンを獲得した。

デルタHF4WD、デルタHFインテグラレ8Vでの圧倒的な勝利にも手綱を緩めることがなかったランチャは、来たるべき1989年シーズンに向け、さらなる発展型であるデルタHFインテグラレ16Vを開発した。

DOHC16バルブヘッドを持つ当モデルは、最高出力を200ps(ロード・バージョン)へとパワーアップし、さらにホイール幅を1インチほど拡大し、7J-15としていた。8V時代よりも大型化された16Vヘッドを収めるためにエンジンフードにはパワーバルジが設けられ、スタイル面でも

進化することになった。

商業的にも大ヒットしたデルタHFインテグラレ16Vは、ラリー・フィールドでも活躍し、ランチャに3年連続メイクス・チャンピオンという輝かしいタイトルをもたらした。

その後もデルタHFインテグラレ16Vは細部に至るまで熟成されたが、新たに台頭してきた日本製のライバルを凌駕するために、フルチェンジとも呼べそうな大々的なモディファイを受けることになった。

この、エボルツィオーネIへの進化時に排気系とタービンを見直すことでエンジンの最高出力を210psへとアップし、サスペンションはアームの取り付け位置を変更することでストローク量を大幅に増大させた。

ボディは印象的な前後プリスターフェンダーを拡大し、エアインタークが盛大に開けられたバンパーやリアの大型スポイラー等も外観上の特徴となった。

1987年以降の世界ラリー選手権において、6シーズンで6度のワールド・タイトル獲得という偉業を成し遂げ、ラリー・ホモロゲーションモデルとしての役割を終えたデルタHFインテグラレは、1993年6月に最終モデルとなったデルタHFインテグラレ エボルツィオーネIIへと進化した。

ラリーへの参戦を前提としない最初で最後のデルタHFインテグラレとなったエボIIでは、標準モデルの他に様々なリミテッド・エディションが用意され、イエローに塗られたジアツラ、ブルーメタリックのボディカラーが印象的なブルー・ラゴス、そして、精悍かつ美しい深紅のコレツィオーネ等がデリバリーされた。

最終の限定車に関しては、走行距離が少ない良質車が今でも流通しているので、歴史に残る名車をガレージの住人として迎え入れてみるというだろう。