

WRCに最も近いFIA地域選手権

ERCがもたらす革新と伝統の相乗効果

WRCの舞台で数々の話題を集めてくれている本誌特派員の伊藤敬子さん。その足下で大きな変革を見せ始めたERCにも注目せずにはいられなかったようローマラウンドでシリーズの現状を体感してくれた

Text/Keiko Ito
Photos/ Red Bull, Rally di Roma Capitale, Keiko Ito



ヨーロッパラリー選手権(ERC)は2022年からWRCプロモーターがプロモーションを開始したこともあり、とかく目にする機会が増えましたが、昨年のWRCラリースペインではERCが併催されていたのに、ほとんど気づかれていない様子でした。創設はWRCよりも古く、1953年というWRC。私自身は「この歴史あるシリーズはいま、どうなっているのだろうか……？」と、ずっと考えていました。そこで、WRCフィンランドの前週7月29日〜30日にイタリアで開催されていたシリーズ第6戦ラリー・ディ・ローマ(ターマック)へと飛んだのです。現在のWRCは世界のトップカテゴリーであるゆえ、必然的に取材の制約が多いのです。でもローマでは、久しぶりに和気藹々としたラリーの雰囲気を楽しみつつ、壮大なコロセウムを見ながらスーパースタートを歩いて(一)レッキするドライバーたちと、気軽にしゃべりを楽しむことができました

環境を重視するローマ

ラリー・ディ・ローマは13年に第1回目が開催され、今回が11回目。ほかのERCに比べてステージ距離が長い。ためクルーには難しい挑戦になります。多くのエンタラントを集めています。何ととっても、コロセウムの前で「このステージを実施するためには大変な努力が必要となるが、イタリアで最も有名な遺跡があるローマの中心部でSSを行うことで、いつもは目立たないラリーが凄まじいほどの露出を得ることになる。首都の中心部にステージを設定するのは、確かにいろいろ大変だ(笑)。ただ、ドライバーたちが満足していることが実感できるし、映像や写真を見るとメディアにとっても見栄えがする。コロセウムを訪れた観光客たちにも、ラリーカーのサウンドを聞いて興味を持ってもらえるのは大きいよ」

権としては最高レベル。イメージやプロモーションを考えた時に、ステージがライブ中継されるのは、ドライバーやイベントの素晴らしい紹介の場になる」と語ります。「プロモーターがWRCと共通になったことよって、WRCとERCの境界線はより細くなったと言えるかもしれない。それが、ERCのイベントとしてのクオリティを高める結果になった。特にライブ中継を展開してもらっているのは、今までは得ることができなかったメリットだ。ERCが環境を重視しているシリーズということも大きい。今回のラリーでは、FIA環境認証の3つ星を獲得するため、イベントをおして監査が行われた。ローマは2年前に2つ星を獲得したが、ERCイベントとしては唯一の存在なんだ」

環境面での取り組みとして、ロードブックや資料はリサイクルペーパー、再生トナーなどを使用しているとか。ケータリングでも完全にプラスチックを排除。サービスパーク内にはエコロジパークを設置してゴミのリサイクルを徹底することで、さらにリサイクル率を上げようと努力を続けているそうです。ラリー・ディ・ローマでは、イベント自体の質を高めるための努力も続けられています。そのキーワードとして掲げられているのが「安定」「プロモーション」「環境」。



ラリー・ディ・ローマ・キャピタレの組織委員長を務めるブルーノ・デ・ピアント。今回は83台のエントリーを集めた。

Rally di Roma Capitale



Red Bull
WRC同様、ERCでも全SSを中継する「ALL LIVE」。スタジオは小規模になるが、SS後のドライバーコメントを伝えるなどクオリティは同等レベル。この時点でWRCフィンランドの作業も始めていたという。

ている。それによって、ヨーロッパ全体でラリーのレベルが上がるし、見え方も良くなるだろう」

選手権のレベルが上がれば、今回のローマのように、WRCにも見劣りしない規模や見栄えを持ったイベントに成長することも期待できそうです。24年には、これまでERCとして開催されてきたラトビアのラリーリエバヤが、WRCに昇格することになっています。ERCにWRCレベルの開催能力を持ったイベントが増えることで、WRCもよりフレキシブルにカレンダーを組むことができるようになるということなのでしょう。

「その一方で、ERCの魅力は、地元のスベヤリストやスーパースターの出場にある。地元ドライバーが、遠征してくるトップドライバーたちに挑むことで、この激しいコンペティションが生み出されているのだと思う。」

WRCでは、主役はファクトリーチームが送り出すラリー1マシン。ラリー2が参戦するWRC2はあくまでサポートカテゴリーであって、大きく取り上げられることは少ないのが現状だが、ERCではラリー2が主役であり、スーパースターなんだ。今回のローマに29台ものラリー2/R5がエントリーしていることから、それは明らかだろう」

こうなると、ヨーロッパのラリー2マシンのエントリーにとって、WRC2とERC、参戦の主軸をどちらに置くかは大きな悩みとなりそうですが、WRC2とERCでは、参戦コストはどれくらいの差があるのでしょうか。

「ERCの方がコストを抑えられるメリットがある、と言いたいところだがそれはノーだね。ERC8戦の参戦コストが、WRC2の6戦分よりも少しだけ安い程度かな。そこに、大きな差はないと思う。」

ERCでは、先ほども言ったように自分自身がスターになれる。そして、私たちが提供するライブ配信の「ALL LIVE」を通じて、自分たちのストーリーを披露することができる。そして、エントリーにとって何よりも魅力的なのは、誰が勝つか分からないこの激しいコンペティションレベルにあるだろう」

熾烈なバトルを展開するためにERCが採用しているのが、かつてWRCでも実施されていた予選ステージ。予選でのタイム順に、競技初日の出走順を選べるというシステムです。



Red Bull

「ERCのイベントレベルをWRCに近いところまで引き上げたい それによってヨーロッパ全体でラリーのレベルが上がるだろう」

(上) ラリー・ディ・ローマ・キャピターレ最大の見どころであるコロッセウム前で市街地SSを前にラリー車が勢ぞろいする光景は圧巻！
(下) ラリーGB競技長、英国選手権のマネージャーを経て、現在はERC マネージャーを務めるイアン・キャンベル。シリーズの発展に尽力する。



Kaiko Ito

「予選ステージがあることで、ドライバーにとってモチベーションにつながっている。また、選手権ランキングによる出走順の不利を受けることもなくなる。ERCはWRCほど距離が長くない、2日間で180kmほどのフォーマットなので、できるだけ公正な状況を作りたいんだ」とキャンベルはその理由を語ってくれました。

プロモーターが変わったことで、新しい一歩を踏み出したERC。今後、シリーズの発展に向けて様々な取り組みが検討されているそうです。そのひとつが、タイヤメーカーを対象にしたタイトルの導入です。

「現在、ERCにはタイヤメーカー間の熾烈な競争が存在する。タイヤメーカーは非常に競争心が強くてね(笑)。だから、彼らの取り組みに対してトロフィーを与えようと考えたんだ。FIAに提案しているところで、正式な名称はまだ決まっていないが、24年からERCではFIAタイヤトロフィーがスタートする」とキャンベル。

「我々がERCに関与して2年、主催

「何らかの理由でACIが我々と協力してローマをWRCとして開催することになれば、我々にとっては夢のようなことだよ。ただ、WRCの開催は、現在と比較して2倍程度の予算が必要になる。サルディニアでは360万ユーロほどの開催費用がかかっていると聞いている。我々は現時点でも予算確保に苦勞しているし、正直、自力で300万ユーロ以上の予算を確保するのは現実的ではないね。現在拠点としているフィウツジにも十分な宿泊施設がないから、イベント全体を見直す必要も出てくると思う」

世界戦との違い ERC独自の魅力とは

「何らかの理由でACIが我々と協力してローマをWRCとして開催することになれば、我々にとっては夢のようなことだよ。ただ、WRCの開催は、現在と比較して2倍程度の予算が必要になる。サルディニアでは360万ユーロほどの開催費用がかかっていると聞いている。我々は現時点でも予算確保に苦勞しているし、正直、自力で300万ユーロ以上の予算を確保するのは現実的ではないね。現在拠点としているフィウツジにも十分な宿泊施設がないから、イベント全体を見直す必要も出てくると思う」

「何らかの理由でACIが我々と協力してローマをWRCとして開催することになれば、我々にとっては夢のようなことだよ。ただ、WRCの開催は、現在と比較して2倍程度の予算が必要になる。サルディニアでは360万ユーロほどの開催費用がかかっていると聞いている。我々は現時点でも予算確保に苦勞しているし、正直、自力で300万ユーロ以上の予算を確保するのは現実的ではないね。現在拠点としているフィウツジにも十分な宿泊施設がないから、イベント全体を見直す必要も出てくると思う」

増えるWRCとの交流

「予選ステージがあることで、ドライバーにとってモチベーションにつながっている。また、選手権ランキングによる出走順の不利を受けることもなくなる。ERCはWRCほど距離が長くない、2日間で180kmほどのフォーマットなので、できるだけ公正な状況を作りたいんだ」とキャンベルはその理由を語ってくれました。

プロモーターが変わったことで、新しい一歩を踏み出したERC。今後、シリーズの発展に向けて様々な取り組みが検討されているそうです。そのひとつが、タイヤメーカーを対象にしたタイトルの導入です。

「現在、ERCにはタイヤメーカー間の熾烈な競争が存在する。タイヤメーカーは非常に競争心が強くてね(笑)。だから、彼らの取り組みに対してトロフィーを与えようと考えたんだ。FIAに提案しているところで、正式な名称はまだ決まっていないが、24年からERCではFIAタイヤトロフィーがスタートする」とキャンベル。

「我々がERCに関与して2年、主催

新王者はNZ出身のヘイデン・パットン

ローマの後に開催された第7戦チェコ・ラリーズリンクで、最終戦を残して今季のタイトルを決めたヘイデン・パットンは、ニュージーランド出身。

「ERC参戦は、僕にとっては新しいチャレンジだね。WRCよりERCを選んだのは、僕はもうあまり若くないので(笑)、ラリーでの優勝や選手権タイトル獲得の方が重要。ERCのように超コンペティティブな選手権で総合優勝を狙えることはエキサイティングだった。速くて勝てるドライバーが多く揃っているし、これまで参戦してきた選手権の中で最もコンペティティブだ。」

ERCでは、WRCと同じように全ステージをチェックできる「ALL LIVE」で母国ニュージーランドのみならず、世界中のファンも生中継を見られるし、いいと思う。母国のメディアもサポートしてくれるし、コストパフォーマンスとしては、かなり優れているよ。WRC2では、ワークス勢の後ろで、忘れられてしまうこともあるからね(笑)」

Kaiko Ito



今回のラリー最後のロングステージ、SS12サントパドレ(29.08km)。ヤンニ・フジに聞いたら、ペースノートは34ページもあるそうです(初日の32.3kmは47ページ!)

ERCでは予選ステージ制となっていて、このタイムの順番に上位から、初日の出走順を選びます。



ラリー・ディ・ローマはマックス・レンディナー氏のラリー愛から生まれたイベント。ドライバーとしてWRCに参戦していた時代は、出たラリーの良い点をこまめにメモして自分のイベントに活かしたとか。



「タリアテレー・アル・ラグー」要するにミートソースパスタなわけですが絶品でした!



イタリア国内選手権最多タイトル獲得を誇る絶対王者、バオロ・アンドレウッチもスーパー-SSを歩いてレック中。

「#犬のいる生活」的な



2022年のチャンピオンコ・ドライバー、チームMRFタイヤのサラ・フェルナンデスはワンちゃん大好き



ホテルの部屋の窓を開けようとしたら「ハンドルを横にしたら上部だけが開き、上に向けたら完全に開く」というイタリアあるあるのシステム。そこにピニンファリーナの名前を見つけてひとりで喜ぶ。

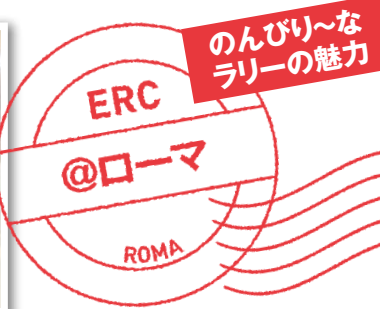


たまたま発見したワインバー。グラスワインとタリエーリ(前菜の盛り合わせ)で10ユーロ(約1600円)は破格なので、外のテラスはいつも満席

ヤリ・マティ、元気?



ERCのスポーティングデレгатになった元コ・ドライバーのミーカ・アンティラ。謙虚にもまだまだ勉強中だと言いますが、頼もしい専門家です。



のんびり~なラリーの魅力

ガッチリ守りまっせ



セレモニアルスタートのランプを守るはローマ戦士



スタート待ちでステッカーを貼っていたドライバー。最後の最後で決まったスポンサーから?



フィウッジは人気の湯治場で、この水はイタリア全土で有名。環境に配慮するラリー・ディ・ローマでは紙バックの水を提供。

僕もホゲホゲに登場v



ブラジル人コ・ドラのガブリエル・モラレスはお母様の家系が日系だそうで、2022年のラリージャパンにも来たとか。しかもホゲホゲ日記をフォローしてくれているとのことでご光栄の至り!



ERCはタイヤメーカー同士の熱い戦いでもあります。来年はタイヤメーカー対象のトロフィーが与えられることに。



コ・ドライバーのセブ・マージャルはERCのロジスティクスからラリー管制とのコーディネーション(中止したステージがいつ再開するかなど)、ステージにいるスタッフとの連絡など、たくさんの役職を担っています。



ヘルシンキ経由ミラノ行きの航空券で乗り継ぎが遅れたけど荷物ちゃんと届いて、ミラノ中央駅からイタリアの新幹線フレッチャロッサに乗ってローマ・テルミニ駅まで。そこからアナニ・フィウージ駅までは各駅停車で約45分、それから車で約30分のはるばる感。

お守りだるまアリガトウ!



難病を抱えながら戦うラケーレ・ソマスキーニ

今回のラリー・ディ・ローマにシトロエンC3ラリー2で参戦したラケーレ・ソマスキーニは、生まれた時から難病である嚢胞性線維症を患いながら、ドライバーだった父親の影響でラリードライバーに。2021~22年シーズンに、イタリア女性ラリーチャンピオンに輝きました。一方で「Correre per un respiro(呼吸のために走る)」というプロジェクトを立ち上げ、書籍やグッズ販売などで研究費用を募り、これまでに総額35万ユーロ以上を集めています。「ラリー・ディ・ローマは、暑さがかなり過酷。この病気は肺に関連するので、呼吸困難を防ぐために脱水症状を起こさないようにしなくてはなりません。ラリー中も、朝起きてからと夜寝る前に、それぞれ1時間の治療が不可

欠です。そのなかで、最善のパフォーマンスを出すことを目指しています」6度目の参戦となった今回のラリーローマでは、総合24位でフィニッシュしたソマスキーニ。ERCは23位、イタリア選手権では8位に入りました。「私は、この活動をとおしてできるだけポジティブなメッセージを送りたい。この病気の患者のなかでは私は比較的軽症なので、ラリーに出場してメディアに露出してもらうことで、病気のことを伝えながら研究資金とするための寄付を募っています。そして、いつか治療法が見つかることを願っています」



ローマ、コロッセウム前のスーパー-SS。この青いコンクリートウォールは2週間前に開催されたフォーミュラEのストリートサーキットでも使われたそうですよ!



ステージエンドレポートのセブとローマでERC3タイトルを決めたジョン・アームストロング。おめでとうございます!



ラリプラのX(旧Twitter)アカウント「@rallyplus」でガンガンつぶやき中!

けいこのホゲホゲ日記 ERCローマ編

普段はWRCでラリーエリア内外の話題を伝えてくださっているけいこさん今回はシリーズの壁を超えてERCの一大ラウンド、ローマへ堪能なイタリア語を駆使して、ラリーに食に景観にシリーズの魅力をつぶりに伝えていただきました!

Text/Keiko Ito Photos/Keiko Ito

「翻訳のけいこちゃん」



通訳&翻訳家として本誌でも大活躍。今回は会期の近いWRCフィンランドと組み合わせで「ヨーロッパラリーツアー」に飛び出してくれました。一緒に写るのはカコミでも紹介したラケーレ・ソマスキーニさん。私服姿もステキ!