

Yuki Nemoto



Rd.5 Red Bull Ring
2021.09.10~2021.09.12

Race Report



BORDERLESS LLC.

#F INCEL Katsushika 8-29-14 Okudo, Katsushika-ku, Tokyo-to 124-0022 Japan

■ Introduction

9月10～12日、世界一のGTドライバーを目指し、単身ヨーロッパでキャリアを重ねる根本悠生の主戦場、2021年シーズンのインターナショナルGTオープンの第5戦が、オーストリアのレッドブル・リンクで開催された。

緑豊かな丘陵に位置するレッドブル・リンクはF1オーストリアGPの舞台でもあり、高速かつテクニカルなレイアウトとして広く知られるサーキットだ。

全7戦（14レース）が開催される2021年のインターナショナルGTオープンも後半戦に突入した。第4戦8レースが終了した時点で3勝をマークした63号車ランボルギーニ・ウラカンGT3 Evoのフレデリック・シャンドルフ／ミケーレ・ベレッタ組が85ポイントを獲得してシリーズをリード。続いて77号車ポルシェのステアリングを握る元F1リザーブドライバー、アンディ・ソウセックが78ポイントで単独2番手につけている。

19号車ランボルギーニ・ウラカンGT3 Evoの根本悠生／バプティスト・ムーラン組は62ポイントでランキング3番手につけるが、前戦イモラではレース1が5位、レース2が4位と続けて表彰台を逃したこともあり、ランキング4番手に続く77号車ポルシェのもう一人、アル・ファイサル・アル・ズベイルに9ポイント差と接近を許すなかで第5戦を迎えることとなった。

アル・ズベイルとのポイント差を広げ、さらにソウセックとのポイント差を縮めるためには、レッドブル・リンクでの表彰台獲得は必須事項だった。



■ Free Practice

レースウィーク初日の9月10日は公式練習日。レッドブル・リンクでの実践経験がないヴィンツェンツォ・ソスピリ・レーシング（VSR）と、レッドブル・リンクに初めて降り立った根本とムーランは、翌日から行われる2度の公式予選と決勝に向けて様々なテストプログラムを実施。19号車は2セッション合計で54周を走行し、FP1では1分30秒078を記録し8番手、FP2では1分30秒612で12番手となった。

根本は「初めてのレッドブル・リンクは独特なリズムがありつつもチャレンジングな、とても不思議なコースに感じました。簡単そうに向けて細かい部分がとても奥深く、楽しいです。ここでは初レースということもあり、公式練習では多くのテストプログラムを実施しましたが、しっかりとデータ収集をすることができました」と公式練習日を振り返る。

公式練習の順位からもわかると通り、今大会もランボルギーニ・ウラカン GT3 Evoに対するBoP（バランス・オブ・パフォーマンス）は厳しい状況だった。この状況を打破すべく、チームは走行データの分析やセッティング出しに深夜まで取り組むこととなった。その結果が公式予選Q1でかたちとなって現れる。

■ Qualify1 : 4th

決勝レース1のスタート順位を決める公式予選Q1は、セクター1、セクター3で最速タイムを記録した72号車マクラーレン720S GT3が1分28秒036でポールポジションを獲得した。しかし、BoPで好条件かつ、絶好調のマクラーレンもテクニカルなコーナーが連続するセクター2のベストまでは記録できなかった。なぜなら、19号車のQ1アタッカーを務めた根本悠生がスーパーアタックでセクター2全体ベストを掴んだからだった。

トップスピードで231.2km/hを記録するマクラーレンは、ホームストレートから2コーナーに至るまでのセクター1、そして7コーナーの進入からチェッカーラインまでのセクター3で、そのストレートスピードを活かしトップタイムをマークした。一方、根本がステアリングを握る19号車ランボルギーニのトップスピードは227.3km/h。そのため、ストレートの多いセクションでは出遅れたものの、ポールから0.187秒遅れの4番手につけることに成功した。

予選後、根本は「夜通しのデータ解析やチームのハードワークにより予選ではポールを争える展開になりました。持てるすべてを出しきり、トップから0.18秒差の4番手となりました。非常にハイレベルななかでの4位で、あともう少しだという気持ちもありますが、白線の外側めいっぱいまで使いきった結果なのでひとまず満足です」と語った。

Q1で2番手を獲得したのは77号車ポルシェ、3番手に63号車ランボルギーニと、ランキング上位のマシンがフロントロウ、セカンドロウにつけた。一方、5番グリッドにはTF Sportが走らせる69号車アストンマーティン、6番手に47号車メルセデスが続いた。

YouTube : <https://youtu.be/hyiTDiL3uI0>

■ Race1 : 5th

レース1は19号車にとって勝機があったレースだった。目のライバルである63号車ランボルギーニが20秒、77号車ポルシェが10秒のハンドストップを負っていたためだ。しかし、戦局は望み通りに進むものではなかった。

9月11日の夕刻に決勝レース1はスタートを迎えたが、4番手スタートの19号車根本はローリングスタートで出遅れ、6番手で1コーナーを通過。4コーナーでポジション5番手に戻すも、2周目の4コーナーで今度は47号車メルセデスにかわされ再び6番手となった。

4番手にポジションを上げた69号車アストンマーティン、そして5番手47号車メルセデスとの三つ巴の戦いが繰り広げられるなか、根本は4周目の1コーナーで47号車メルセデスに対しオーバーテイクを仕掛ける。しかし、この試みは失敗におわり、アスファルトのランオフエリアに飛び出してしまう。幸いに大幅な減速とはならず、コース復帰を果たした根本は、続く2コーナーで47号車メルセデスに並びかけると、鋭角な3コーナーのブレーキング勝負で勝り、5番手にポジションを戻すことに成功する。

しかし、のちにこの4周目のオーバーランで19号車がアドバンテージを得たと判断され、『レース結果に3秒加算』のペナルティが19号車に課せられることとなる。

根本は9周目の1コーナーで、今度は4番手の69号車アストンマーティンに勝負を仕掛けた。今度はコースオフギリギリの巧みなラインどりでオーバーテイクに成功し、スタートポジションの4番手を取り戻す。しかし、この時点でトップの72号車マクラーレンとのギャップは13秒に広がっていた。

4番手を取り戻した根本は14周目に1分29秒809を記録するハイペースペースで、先行する3番手77号車アンディ・ソウセックとのギャップを縮めにかかると、23周目に2台の差は3.7秒差となった。

根本はトップの72号車マクラーレンと同じ26周目、ピットレーンクロードのタイミングギリギリまで引っ張ってピットイン。第2スティントを担当するムーランにステアリングを託した。

19号車は作戦通り、ハンディを負った63号車ランボルギーニと77号車ポルシェの前、72号車マクラーレンに続く2番手でコースに復帰を果たす。しかし、63号車のエース、シャンドルフは1分29秒7の脅威的なタイムを連発。1周1秒と19号車に接近し、29周目にはポジションを入れ変えることに。63号車は19号車と同じVSRのチームメイトであり、ペースが大きく異なったことから無理を避けたかたちだ。

19号車ムーランは続いて背後から接近する77号車ポルシェのアル・ズベイルとの3番手争いを繰り広げたが、31周目に突如レッドブル・リンクに雨粒が落ち始める。すると、77号車ポルシェが最終コーナーでコースオフを喫し、69号車アストンマーティンが4番手に浮上する。

一方、2番手の63号車ランボルギーニが首位の72号車マクラーレンに急接近。時間が経過するにつれて両足が強まるなか、シャンドルフは34周目の4コーナーでマクラーレンを攻略し、首位におどり出る。その直後、ここまで3番手を守っていた19号車ムーランも限界を迎え、69号車アストンマーティンにかわされ4番手にポジションを下げてしまう。69号車は続いてペースが下がった72号車マクラーレンを仕留め、2番手に浮上する。

終盤は完全なウエットコンディションとなり各車のペースが下がるなか、19号車の上位進出に望みを繋げるべく、VSRの監督ヴィンツェンツォ・ソスピリは勝負に出る。チェッカーまで残り10分となった38周目に19号車に対しピットインを指示。タイヤをレインに交換して再びコースに送り出した。なお、首位を走る63号車はこの時点で2番手69号車アストンマーティンに11秒のリードを築いていたため、ステイを選択している。

ドライタイヤではレースペースの維持が困難を極めるなか、第2スティントで若手、ジェントルマンが乗る中段勢は大きくペースダウン。その様子を見て、19号車とランキング争いを展開する77号車ポルシェも39周目にピットイン。レインタイヤへ交換作業を行うも、右フロントタイヤの交換に手間取り、大きくポジションを下げる結果に。

一方、上位勢で唯一レインへと履き替えた19号車ムーランは水を得た魚のような、他を圧倒するハイペースで周回。40周目には5番手までポジションを戻した。このまま行けば、チェッカーまでに63号車を上回り、待望の初優勝を手にするかと思われた矢先、事態は急変する。

41周目、セクター1は各車が猛烈なウォータースクリーンを巻き上げる猛烈な雨となった。もはやドライタイヤでの走行は不可能であり、ドライタイヤのままレースをリードしていた63号車ランボルギーニがの3コーナーを止まりきれず、グラベルに突っ込む。続いて2番手69号車アストンマーティン、3番手マクラーレンと、トップ3台がコース外に飛び出してしまい、ここでセーフティカー（SC）が導入される。

これでコース上3番手までポジションを戻した19号車は優勝を掴みかけることとなったが、SC導入後も47号車メルセデス、777号車メルセデス、22号車アウディが続けて3コーナーでスピン、コースオフを喫する。

レースも残り4分23秒、周回数にして42周目を迎えたところで赤旗が掲示され、レースは中断となった。そのため、スポーティングレギュレーションに則り、レースは40周経過時点で終了となり、優勝は63号車ランボルギーニ、2位は69号車アストンマーティン、3位に72号車マクラーレンと、コース外に飛び出した3台が奇しくも表彰台を獲得する結果となった。

一方、レインタイヤへの交換で大きくポジションを上げた19号車だったが、40周経過時点の順位がレース結果として採用されたため、最終的には5位と、表彰台を逃す悔しい結果となってしまった。

※ライブ映像では暫定結果8位と表示されたが、正式結果は5位となる。

「まず初めに、あれだけの雨量の雨スリックで多数のコースアウトがあったにも関わらず、車両同士のクラッシュが起きずに済んだのは奇跡としか言いようがありません。怪我人が出なくて本当に良かったです」と根本は大波乱のレース1を振り返る。

「誰よりも早くリスクを背負いレインタイヤへ交換し、1周10秒以上早く走りギャップを詰めていき2番手へポジションアップ、あとコーナーひとつでトップへおどり出ることができる体制が整っていましたが、その直後にSCからの赤旗終了。悔しいですがこれもレースです。改めて小さな積み重ねにより優勝できるよう精一杯頑張ります」

第5戦レース1を5位で終えたことで、ランキング4番手につける77号車アル・ズベイルに1ポイント差まで接近を許してしまうこととなった19号車は、ランキング3番手を死守するためにも、レース2では是が非でも表彰台を獲得しなければならなくなった。

“勝負に勝って試合に負けた”レース1の悔しさを胸に、根本、ムーラン、そしてVSRはすぐさま、翌日に行われる予選Q2とレース2に向けた準備を開始した。

YouTube : <https://youtu.be/TnTI3IEYaQI>



■ Qualify2 : 7th

翌12日午前に行われた公式予選Q2は気温13度、路面温度17.3度、湿度は91%と、昨日の雨の影響も残る霧に覆われたドライコンディションのもとで行われ、69号車アストンマーティンが1分28秒072を記録しポールポジションを獲得した。2番手に77号車ポルシェ、3番手に777号車メルセデス、4番手に63号車ランボルギーニと続く。

19号車はムーランがアタックを担当し、トップから0.796秒差の1分28秒868を記録し7番グリッドを獲得した。決してレッドブル・リンクが得意ではないムーランだったが、7番手という結果は19号車にとって及第点だった。なぜなら、今回も19号車がハンデ0秒で挑む一方、ポールスタートの63号車アストンマーティンは5秒、4番グリッドの63号車ランボルギーニは20秒、5番グリッドの22号車アウディは5秒、6番グリッドの7号車マクラーレンは5秒とハンデを負っているからだ。

第1スティントを走るムーランのペースと戦い方次第では優勝、表彰台獲得も可能という状況で午後のレース2を迎えた。

YouTube : <https://youtu.be/fgrrijzpA-gM>

■ Race2 : 2nd

霧に包まれた公式予選と違って変わってレース2は気温22度、路面温度34度、湿度55%、視界も良好のなかスタート進行が開始されたが、レコノサンスラップ中には分厚い雲がレッドブル・リンクを横切り、わずかに雨粒も落ちてきた。

しかし雨はすぐに止み、レース2はドライコンディションのままスタートを迎えた。19号車ムーランは、2コーナーで11号車ホンダNSXに並ばれるも7番手のポジションを守りきりオープングラップを終える。

3周目に突入したころから、22号車アウディを先頭とした5番手争いが白熱。アウディのペースに付き合わされることとなった19号車ムーランだったが、背後から迫るNSXの猛追を退け、6番手を走るマクラーレンとの間合いを詰めにかかるも、NSXとのテール・トゥ・ノーズの末に、10周目の9コーナーでコースオフ、その際にNSXに先行を許し、8番手にポジションを下げてしまう。

しかし、ムーランは自身の走りの限界のを引き出し、5番手アウディからは変わらず2秒差、トップの69号車アストンマーティンからも22秒という差でピットレーンオープンタイミグを迎えることに成功し、16周目終わりにピットイン。第2スティントを担当する根本の追い上げに、表彰台獲得への想いを託すこととなった。

翌17周目に2番手63号車がピットイン。最低停車時間が20秒加算されるハンデにより、19号車根本の4秒後方でコースに復帰する。トップの69号車アストンマーティンは22周目終わりにピットイン。69号車は5秒のハンデを負っていたものの、19号車根本を17秒先行し、トップのままコースに復帰を果たす。さらに2番手に77号車メルセデス、3番手に777号車メルセデスが先行し、全車がピットストップを終了した時点で19号車は4番手となった。

レース2も残り24分となったが、根本は後方から迫る63号車との熾烈な4番手戦いを繰り広げる。お互いに自己ベスト、そして全体ベストに迫るタイムを出しながら2台のランボルギーニはランデブーを続ける。そんななか、残り16分というところで2番手の77号車メルセデスの左リヤタイヤがパンク。緊急ピットインを敢行したことで19号車は3番手に浮上する。

根本は2番手を守る777号車メルセデスとのギャップ徐々に縮め、28周目の4コーナーで勝負を仕掛けると、インから見事なオーバーテイクを決めた。これにより19号車根本は2番手に浮上するが、トップのアストンマーティンとの差は15秒と開きがあった。

39周目、69号車アストンマーティンが60分間のレース2をのトップチェッカーを受け、ポール・トゥ・ウィンでチェッカーで制した。19号車根本は9.7秒までギャップを縮めるも、惜しくも及ばず2位でチェッカーを受け、5レースぶりの表彰台を獲得した。

3位は47号車メルセデスが獲得、63号車ランボルギーニは一時3番手に浮上するも、ファイナルラップで47号車に先行を許し4番手に後退した。これで63号車は次戦10秒のハンデを取り除くことになる。

根本は「やっと表彰台に戻ってくる事が出来ました。個人的には今季一番の走りで、一時はファステストも獲得しながらコンスタントに前を追うことができました。週末を通して安定したパフォーマンスを発揮できたのもVSRのサポートがあってこそでした。久し振りの表彰台、とても楽しめました！」と、第3戦ハンガロリンクのレース1以来となる表彰台獲得となった第5戦レース2を振り返る。

「改めて素晴らしいクルマを作ってくれたチーム、我々をサポートしてくれたランボルギーニ、そしてスポンサーの皆様、ファンの方々に感謝です。とはいえまだ今季は未勝。次のモンツァはランボルギーニにとってホームコースとなるので、このパフォーマンスを維持しチャンピオンシップでも2位に上がれるようチーム一丸となって頑張ります」

第5戦レッドブル・リンクを終え、18ポイントを獲得した19号車根本/ムーラン組はランキング2番手につけるソウセックに9ポイント差まで迫ることができた。114ポイントでシーズンをリードし続ける63号車シャンドルフ/ベレッタ組とは33ポイント差で、9月24～26日開催となる第6戦モンツァを迎えることとなる。

イタリアのモンツァ・サーキットは根本にとって、昨年のイタリアGTスプリント選手権のレース1で2位を獲得している相性の良いコースでもある。引き続き、ランボルギーニにとって厳しいBoPのもとでのレースとなりそうだが、シリーズランキングで2位、そして今季初優勝を手にするべく、準備を積み重ねていく。

YouTube : <https://youtu.be/lewvZt4eXPo>

Photo Gallery



Sponsor/Partner



本件に関するお問い合わせは
合同会社ボーダーレス
info@borderless-motorsports.comまで