

Yuki Nemoto

INTERNATIONAL
GT OPEN

Rd.6 Monza
2021.09.24~2021.09.26

Race Report



BORDERLESS LLC.

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

■ Introduction

9月24～26日、インターナショナルGTオープン 第6戦がイタリア・ロンバルディア州のモンツァ・サーキットで開催された。第5戦レッドブル・リンクを終え、ヴィンツェンツォ・ソスピリ・レーシング (VSR) の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、ランキング2番手につける77号車ポルシェのアンディ・ソウセックに9ポイント差のランキング3番手につけている。シーズンをリードし続けるVSRのチームメイト、63号車ランボルギーニのフレデリック・シャンドルフ／ミケーレ・ベレッタ組とは33ポイント差で、モンツァでのレース1を迎える。

今大会にはスポット参戦を含め、16台がエントリーした。そのなかにはVSRの3台目としてエントリーする16号車ランボルギーニの姿もあった。ドライバーは2019年のインターナショナルGTオープンのチャンピオンであり、2021年よりランボルギーニのファクトリードライバーに就任したジャコモ・アルト。そして2012年のチャンピオン、フェデリコ・レオのイタリア人コンビとなる。

ランボルギーニとチームの母国であるイタリアで、63号車のチャンピオン獲得を確実のものとするべく送り込んだのか。それとも、『ランボルギーニ GT3 ジュニア・プログラム』に所属する4名（根本、ムーラン、シャンドルフ、ベレッタ）の実力を計るべくものだったのかは想像することしかできない。ただ、ランボルギーニのモータースポーツ部門『スクアドラ・コルセ』の責任者、ジョルジオ・サンナが、モンツァを訪れていたことはお伝えしておきたい。



■ Free Practice

19号車ランボルギーニは、公式セッション開始前日となる23日に行われた非公式のプライベートテストセッションと24日の公式練習で計75周を走り、セッティング出しに注力した。24日に行われたFP2では1分49秒277を記録し8番手。FP3では、今季ランボルギーニ・ウラカン GT3 Evoのポテンシャルを出しきることに苦悩するムーランに託し、1分50秒342で15番手という結果だった。なお、FP1はブロンズドライバーの占有セッションとなる。

24日の走行を終えた根本は「戦略的にプログラムをこなし、順調にペースを上げることができました。ここモンツァでは何度もレースをしています、走る度に新しい発見がありとても楽しいです」と語った。

■ Qualify1 : 11th

25日午前に行われた公式予選Q1。19号車はムーランが担当した。午後に行われるレース1では63号車が10秒、19号車が5秒とVSRの2台のみがハンディストップを負うことから、VSRの監督ヴィンツェンツォ・ソスピリはレース2に比重を置く戦略を取った。そのため、各車のエースを公式予選Q2に投入することとなったが、それでもポールポジションを獲得したのは63号車のミケーレ・ベレッタだった。

2番手には18号車ホンダNSX GT3 Evo、3番手には週末の本命との呼び声高いRinaldi Racingの333号車フェラーリ 488 GT3が続いた。ムーランがステアリングを握った19号車はトップから1.2秒遅れる11番手でセッションを終えた。一方、ポイントランキングで19号車との直接対決を展開する77号車ポルシェは6番手。VSRの3台目、16号車は8番手に続いた。

YouTube : https://youtu.be/cyV4n6506_I



■ Race1 : DNF

ポルシェのカップカーが出走するGTカップクラスのマシンを含め、全26台が出走するレース1は、気温25.5度、湿度70%のドライコンディションのもと、スタートを迎えた。

数台が第1シケイン“バリアンテ・レティフィーロ”をオーバーランするなか、11番手スタートの19号車ムーランは抜群のポジション取りで大きくポジションアップに成功し、7番手でオープニングラップを終える。その時点で、前方6番手に7号車マクラレン、後方8番手にはランキング2位を争う77号車ポルシェが続いていた。

77号車ポルシェはVSRにとって常に意識する存在だ。19号車が77号車とのランキング争いに制し、63号車とともにシリーズを1-2で終えることがチーム、そしてランボルギーニの望みだからだ。それゆえに、ムーランは背後につける77号車の存在を意識しすぎてしまい、判断を誤ることとなる。

7番手で迎えた2周目の第1シケインにムーランはオーバースピードで進入し、先行する7号車マクラレンをコース外に弾き飛ばすかたちで接触してしまう。19号車はフロントバンパーを大きく損傷させただけではなく、左フロントタイヤもパンクさせてしまい、翌周ガレージまで戻ることになった。

チームは損傷箇所を確認するも、修復は困難と判断し、19号車は根本の搭乗前に今シーズン初のリタイアとなった。さらに、接触の原因を作ったとして19号車には次戦スペイン・バルセロナ戦の公式予選Q1の結果に5グリッド加算のペナルティが課せられることとなった。

根本は「チームメイトが11番手からコーナー2つで7位までポジションを上げる素晴らしいスタートを見せましたが、翌週の1コーナーでブレーキングポイントを見誤り他車と接触、リタイアとなってしまいました。色々なことが起こるモータースポーツの世界ですが、うまくいかないときにどう流れを変えるか、というのも挑戦のひとつだと思います」と語った。

レース1は9号車メルセデスAMG GT3が制した。ポールスタートの63号車はハンデが響くも2位を獲得。77号車ポルシェは5位でチェッカーを受けた。これにより、ランキング2位の77号車ソウセックと19号車のポイント差は15ポイントに広がり、ランキング4位につける77号車のもうひとり、アル・ファイサル・アル・ズベイルに3ポイント差まで迫られることとなった。

YouTube : <https://youtu.be/lewwZt4eXPo>



■Qualify2 : 5th

26日午前に行われた公式予選Q2は、サーキット全体が分厚い雲に覆われる薄暗いなか、湿度89%というコンディションでスタートを迎えた。序盤こそドライコンディションとなったが、セッション中に降雨が予想されたため、各車は我先にとアタックを敢行する。

根本悠生がアタッカーを務めた19号車はトップから0.2秒遅れとなる5番手につけたが、その直後よりモンツァ・サーキットに雨粒が落ち始める。雨量は急激に増加し、セッション開始10分の時点で完全なウェットコンディションとなると、残り5分38秒を残してセッションは赤旗中断となり、そのまま終了となった。

ポールポジションは72号車マクラーレンが獲得。2番手に18号車ホンダNSX、3番手に333号車フェラーリ、4番手に16号車ランボルギーニが続いた。一方、77号車ポルシェは9番手、ランキングトップの63号車シャンドルフは1アタックでまとめきることはできず、11番手に沈む結果となった。

YouTube : <https://youtu.be/ONWzllb-TpM>

■Race2 : 7th

レース2はスタートから約5分後には雨が降り出すと予報されるなか、全車がドライタイヤでスタートを迎えた。しかし、フォーメーションラップの時点で雨が降り始めたため、2番手の18号車ホンダNSX、3番手の333号車フェラーリ、4番手16号車ランボルギーニ、そして77号車ポルシェ、63号車ランボルギーニら数台がフォーメーションラップ終了のタイミングでピットイン。

今大会3台でエントリーするVSRは1度に全車のピットストップができないため、19号車根本はコースにステイ。7号車マクラーレンに続く2番手でグリーンフラッグを迎えた。第1シケイン通過時点でトップに浮上した19号車根本はオープニングラップをリードするも、雨足は強くドライタイヤでの走行はタイムロスとなってしまう。

雨に足元をすくわれコースオフするマシンも出るなか、1周目終わりに19号車根本もピットイン。レインタイヤに交換してコースに復帰するも、フォーメーションラップ終了時点でピットに入った333号車フェラーリ、77号車ポルシェ、63号車ランボルギーニに先行を許すかたち。翌周にはポールスタートの72号車マクラーレンもピットインするも、ドライタイヤで2周走行したことから大きくポジションを下げることに。

全車がウェットタイヤに交換した4周目、トップは333号車フェラーリとなり、2番手に77号車ポルシェ、3番手に63号車ランボルギーニ、4番手に19号車根本と続かたちとなった。

6周目、63号車が77号車をパスし2番手に浮上する。この流れに続きたい根本だったが、背後からランボルギーニのファクトリードライバー、ジャコモ・アルトの乗る16号車が急接近。根本は7周目にかわされ5番手にポジションを下げてしまう。

16号車アルトは勢いに乗り、11周目には77号車ポルシェに第2シケインで仕掛けるが、コースオフ。各車アクアプレーニングによりストレートでもマシンが左右に振られる難しいコンディションのなか、トップ集団は一時均衡状態となる。

12周目にピットレーンオープンを迎えると、2番手の63号車ランボルギーニ、3番手77号車ポルシェが真っ先にピットイン。19号車根本は14周目にピットインし、後半スティントを担当するムーランにステアリングを託すと、ムーランは63号車の1秒後方でコース復帰を果たした。

ラップリーダーの333号車フェラーリ、23秒差で暫定2番手につける16号車ランボルギーニはともに16周目にピットイン。333号車は首位をキープしたままコース復帰するも、2番手には77号車ポルシェが浮上、16号車ランボルギーニは3位に後退する。

残り22分、17周目に差し掛かったところでコースオフしたマシンの回収のため、セーフティカーが導入され、21周目、時間にして残り12分+1周というところでリスタートを迎えた。

ここで63号車のシャンドルフが見事なリスタートを見せ、16号車ランボルギーニをかわし3番手に浮上する。さらに19号車ムーランも、第1シケインで16号車をかわし4番手に浮上する。ここから63号車と19号車は先行する77号車攻略に全力を傾けることとなる。

63号車がギリギリと77号車ポルシェとのギャップを縮めるなか、19号車ムーランは63号車から每周1秒、トップの333号車フェラーリからは每周3秒遅れるペースとなる。

これはチームのタイヤ管理のミスが原因だった。同じVSRの63号車と16号車のタイヤは高い温度をキープするも、19号車のタイヤは2台よりも20度も低いレンジとなっていたのだ。

そのため、19号車ムーランはペースを上げることができず、18号車ホンダNSX、16号車ランボルギーニ、そしてファイナルラップには17号車ランボルギーニと、次々とかわされることとなり、7位でチェッカーを受けることとなった。

レース2はスポット参戦の333号車フェラーリが初優勝。2位に77号車ポルシェ、3位にランキングトップの63号車ランボルギーニが続いた。

VSRはタイヤの温度管理も含め、19号車のペース不足の原因についてレース2終了直後からデータ解析等を進めている。次戦までに改善すべきところを見つけ、最終戦での今季初優勝を手にするべく、ハードワークで取り組むとしている。

2021年シーズンのインターナショナルGTオープンは全7大会14レースが開催され、そのうち獲得ポイントの最も少ない1レースを除いた13レース分のポイントでシリーズを戦う有効ポイント制を敷いている。

第6戦レース2終了時点で130ポイント（総獲得136ポイント）を手にした63号車ランボルギーニは、108ポイントで2番手に続く77号車ソウセックに対し、22ポイント差を築き、次戦となる最終戦バルセロナのレース1終了時点でのチャンピオン決定の可能性も出てきた。

一方、90ポイントを獲得した77号車アル・ズベイルがランキング3位に浮上。85ポイントの19号車はランキング4位に後退し、2位につける77号車ソウセックとの差は23ポイントに広がるという厳しい状況で10月22～24日開催となる最終戦バルセロナを迎えることとなった。

2月のアジア・ルマン・シリーズに始まり、世界3大耐久レースのひとつであるスパ24時間レースも経験した根本悠生の、2021年シーズンの最後のレースとなる最終戦バルセロナ。越えなければならない高い壁が立ちはだかるレースとなるが、チーム、そしてランボルギーニとともに全力で挑む戦いとなる。

YouTube : <https://youtu.be/XSC5qybrXOs>



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