

Media Information

2026 年 7 月 19 日

TEAM GOH、富士の3レースで確かな前進

チャーリー・ブルツ選手、第3戦 15 位、第7戦 18 位も、今後につながる手応え

TEAM GOH（チームゴウ、代表：池田和広、監督：芳賀美里）の 53 号車をドライブするチャーリー・ブルツ選手は、7 月 19 日に富士スピードウェイで開催された全日本スーパーフォーミュラ選手権第 3 戦および第 7 戦に出場し、第 3 戦を 15 位、第 7 戦を 18 位で終わりました。

順位だけを見れば、チームが望んでいた結果には届きませんでしたが、今季を通じて課題としてきたスタート、タイヤのウォームアップ、そしてマシンの適正な車高領域について大きな前進を確認。金曜日から日曜日までに行われた 3 レースを通じて、今後のパフォーマンス向上につながる重要な手がかりを得る週末となりました。



Rd.	サーキット	周回数	気温	路温	天気	予選	決勝
3	富士スピードウェイ ^{*1}	25	29℃	34℃	曇り	P22 ^{*2}	P15
7	富士スピードウェイ	41	29℃	36℃	曇り	P20	P18

※天気は決勝スタート時

*1/2=予選は4月25日にオートポリスで実施

午前に行われた第3戦は、4月にオートポリスで開催され、赤旗中断からキャンセルとなったレースの代替戦で、タイヤ交換義務のない25周のスプリントレースとして実施されました。

22番グリッドからスタートしたブルツ選手は、今季で最も良いスタートを決めると、1コーナーで発生した複数台の接触による混乱を冷静に回避。オープニングラップだけで大きく順位を上げ、15番手まで浮上しました。

一方、レースは序盤からセーフティカーが入り、9周を終えたところでリスタートになりましたが、その直後に2回目のセーフティカーが入る展開となり、実に全25周回の約半数がセーフティカー先導となったことで実質的なレース周回は限られ、ブルツ選手がさらにポジションを上げる機会は多くなく、15位でレースを終えました。

午後に行われた第7戦はフォーメーションラップ終了後に、走り出しからオイル漏れをおこしている車がありコース1周に渡りミッションオイルが撒かれてしまうトラブルが発生。スタートは大幅にディレイした上にSC先導によるスタートになりました。

当初の戦略ではミニマムでピットに入るつもりでしたが、ピットウインドウが開くと同時に予想よりも多くの車がピットインしていくことがわかり、もう少しステイアウトする戦略にシフトしました。そのまま前の19号車についていく方向で考えていたところ、数周するとチャーリー選手からタイヤの摩耗が激しいという無線が入ったため、18番手を走っていた18周目でタイヤ交換のためのピットインを実施し、21番手でコースに復帰しました。

ニュータイヤを履き、熱入れ完了後のチャーリー選手はフレッシュなタイヤで次々に各セクターでの自己ベストタイムやベストラップタイムを更新していきました。第7戦におけるチャーリー選手のベストラップタイムは、全出走台数23台中7番手をマークしました。しかしその後7周ほどするとタイヤのデグラレーションが進み始め、ブルツ選手は我慢を強いられる中安定した走行を続け18位でチェッカーを受けました。

◆ドライバー チャーリー・ブルツ選手 のコメント

「午前中のレースでは、スタートがこれまでよりかなり改善でき、間違いなく今シーズンで一番良いスタートでした。マシンについては、昨日よりも良くなっていたものの、まだ少し安全マージンを取り過ぎている感がありました。つまり、まだダウンフォースが足りず、その結果グリップも不足していると感じたので、午後に向けては車高の方向性をつめて、よりパフォーマンスを引き出せるようにしたいと考えました」

「午後の第7戦では車の感触がとても良く、特にセクター3が良かったです。ただ5～6周目あたりからリアタイヤのオーバーヒートが苦しくなってきたので、ピットウインドウがオープンしたらすぐに入ろうとしたのですが、前方で入っていった車が多かったので、入る直前にもう少しステイアウトすることにしました。それでもそこから数周するとタイヤのタレが本当に酷くなってきたので18周目でボックスしました」

「戦略自体はそんなに悪くなく、スタートより2つポジションを上げてのフィニッシュはそんなに悪くもないと思います。ただ終盤まったくペースがありませんでした。ペースがないので、何をしても一緒、ということだったと思います。それでもタイヤ交換した後のペース、レース中のベストラップは本当に良かったと思います。今週末ずっと乗ってきたなかで、マシンのフィーリングが一番良かった瞬間でした。これまでよりずっと速いスピードでコーナーを走り抜けることができました。ラップタイムも本当に良かった。ただ、その最高の瞬間の後に、急激に全体的にグリップが大きく落ち込み、悪化していったので、恐らくフロアダメージを受けた可能性が高いと思います」

「今週末の富士では、スタートとタイヤのウォームアップ、これまで課題としてきたこの2点についてクリアできたのではないかと思います。また、金曜日のウェットのFPでは本当に強くて、土曜日は少し車高が高過ぎました。そして今日は少し攻めすぎて低く過ぎました、と思いますが、マージンがどこにあるのかわかったので、次はそこに最適化すれば良いわけです。今大会の3レースではいくつか強いパフォーマンスをみせることができたのでポテンシャルはありますが、現状、車から必要なものを全て引き出しきれていないと感じます。しっかり分析して、次戦で最適化と最大化をはかりたいと思います」

◆チーフエンジニア 柏木良仁 のコメント

「午前のスプリントはSCが長くて、半分ぐらいがSCレースでした。スタートがオートポリスの予選結果だったので、22番手からのスタートだったのですが、今シーズン初めて本当にうまくいって、前方で多重クラッシュのようなトラブルもありましたが、1周目には15番手まで上げることができました。その後、SCが入り、再開後に7号車、8号車、50号車と、立て続けに抜かれてしまったのですが、車のバランス自体は昨日よりは改善していたと思います。何しろスタートがうまくいったことが最大のポジティブでした」

「午後の第7戦はSCスタートになってしまったので、朝のレースで良かったスタートをもう1度確認するようなことはできず残念でした。18周目でピットインしましたが、その後のタイヤがフレッシュな時のタイムは比較的良好なタイムで、全車の中でもベストタイムだけ見ると良かったと思います。ただ6周ほどするとタイヤのタレが大きくて、3秒ほど前にいた7号車はるか前に行ってしまい、片や9位入賞、こちらは18位という結果に終わってしまったのは残念です」

「車高についてはドライバーのコメントをもとに攻めた結果、やはり少しやり過ぎたのだと思います。この車高についてはドライバーの感覚となかなか合わない中、ドライバーコメントを尊重し、とにかくやってみひようとなったのですが、まだ確認していないのですが、フロアダメージあったようです。100Rで終始ボトムシングレダウンフォースが抜けてしまっていたようなので、ここまでやるのはトゥーマッチだ、ということをドライバーにも納得してもらって確認できました」

「今後については、まずスタートについてひとつステップ踏んで前進できたので、これを再現していくことが大切だと思っています。そして、タイヤのウォームアップについては、ドライバー本人は今までより良くなったと言っていますが、実際、レース中に同じタイミングで入った7号車と比較すると、ピットストップの時間含めたアウトラップタイム、それと次のfastプッシュラップのラップタイムが、1秒くらい遅かったので、他と比較するとまだ遅いということで、引き続き改善をしていく必要があります。また、事前の菅生もフロアに対してシビアなサーキットなので、車高管理について今週末得たものを無駄にしない

いよう取り組んでいきます」

富士で行われた3レースは、シーズンを通じて取り組んできた課題に対し、確かな前進を確認できた週末でもありました。スタート、タイヤのウォームアップ、そして車高設定。それぞれについて得た知見を次戦へ持ち込み、TEAM GOH はスポーツランド SUGO で、今回示したポテンシャルをより強い結果へと結びつけることを目指します。

以 上



