



2006 年 1 月 19 日

## 新たなる始まり

### BMWザウバーF1チーム、バレンシアでベールを脱ぐ

2006 年 1 月 17 日 ミュンヘン発: BMW ザウバーF1 チームが、F1 の第一歩を踏み出しました。17 日の朝 9 時、スペインのバレンシアにて「BMW Sauber F1.06」の発表会が行われ、ついにそのベールを脱ぎました。バレンシアの芸術・科学都市 Ciudad de las Artes y las Ciencias (CAC)で行われた発表会には、報道関係者やゲストが 500 人以上詰め掛けました。

同日午後 1 時、バレンシアのリカルド・トモ・サーキットにて BMW ザウバーF1 チームの記念すべき第 1 台目のマシンがデビューを果たしました。

新生 BMW ザウバーF1 チームが参戦する 2006 年 FIA F1 世界選手権を戦うのは、レギュラードライバーのニック・ハイドフェルド(28 歳、ドイツ出身)とジャック・ヴィルヌーブ(34 歳、カナダ出身)、そしてサードドライバーのロバート・クビカ(21 歳、ポーランド出身)です。

公式発表の前日には、チームの新しいコレクションに身を包んだブラジル人のトップモデル、アレクサンドラ・アンブロジーオのファッションショーが開催され、その後 CAC でパーティーが行われました。

バレンシアのサーキットでは、1 月 19 日まで BMW ザウバーF1 チームの単独テスト、1 月 23 日から 26 日まではテストレースが行われます。

## BMW 初の F1 チーム

チームの歩みは 2005 年 6 月 22 日、BMW が 2006 年より F1 に参入することを発表したことから始まりました。その後 9 月 16 日にはニック・ハイドフェルドとの 3 年契約が発表され、11 月 14 日にはチーム名が明らかになりました。そして 12 月 1 日にはセカンドドライバーとしてジャック・ヴィルヌーブと契約、12 月 20 日にはサードドライバーとしてロバート・クビカと契約しました。

11 月 28 日からは、BMW の P86 エンジンを搭載したザウバーの暫定シャシーの最初のテストが開始されました。2006 年 1 月 1 日、BMW はスイスのザウバー・ホールディング AG の持ち株の大多数を所有しました。

マリオ・タイセン教授は BMW モータースポーツディレクターとして、BMW ザウバーF1 チームを統括しています。彼はバレンシアで「我々は、この 7 ヶ月にわたり懸命に働いてきました。2 社の統合を進め、暫定車の製作及びテストを行い、ドライバーとの契約、ペトロナス、インテル、クレディ・スイス、O<sub>2</sub> といった主要スポンサーとの契約、新たに 90 人との雇用契約を結びました。これまでの段階は順調に進んでいます。この先まだまだ長い道のりですが、これは決して我々の思い違いではありません。2006 年は移行の年ですので、現段階でモータース





ポーツの目標について言明することは時期尚早だと思います。ただ、全ては正しい方向に向かっていていると言えます」と語りました。

完全なチームと包括的な手順があってこそ成功を収めることができるとタイセンは言及します。「最初のシーズンでは、経験を積み重ねていくことがメインです。2005 年、ザウバーは世界製造者選手権で 8 位でした。これこそが我々の出発点です。そこから上に、できるだけ早く上がっていきたくと思っています。もちろんこれは一晩で出来ることではなく、忍耐と持久力が必要ですが、我々には可能です。F1 は、BMW グループにとって、高度な技術の研究開発及び技術促進の励みとなります。F1 のダイナミズム、プレミアムなイメージ、モータースポーツへの挑戦、技術革新を追い求める姿勢、そして“駆け抜ける喜び”は、BMW のブランドバリューと完全に一致しています。そして、世界中でこれだけの関心を集めるモータースポーツは F1 以外にありません」。

ヒンウィル工場の拡張計画の一環として、空気力学部門を強化するため新たに 100 人以上との雇用契約を結ぶ予定です。タイセンは、「ザウバー自慢の風洞は非常に優れており、出来るだけ早く複数のシフトでフル稼働させたいと考えています」と語りました。新しいオフィスと開発・生産設備の拡張計画は 2006 年の春に建築許可が承認される予定です。これと平行して、2007 年にはミュンヘン(パワートレインと電子機器担当)とヒンウィル(シャシーとレース開発担当)間のネットワークを集中的に構築するプログラムを推進します。2007 年末までには全てが完了する予定です。

13 年間にわたり F1 チームの責任者を務めたピーター・ザウバーは経営から退き、今後はチームの相談役を務めます。

## コックピットは第 2 のスイス

ニック・ハイドフェルドとジャック・ヴィルヌーブは古くからの知り合いで、ともにかつてザウバーのドライバーを務めた経験があり、また 2 人共スイスに在住していますが、これまでチームメイトだったことはありませんでした。2 人合わせたグランプリの出場回数は、250 回にも及びます。

ハイドフェルドの F1 デビューは 2000 年のシーズンでした。彼は 2001 年から 2003 年まで、スイスのレーシングチームでドライバーを務めていました。2005 年に BMW ウィリアムズ F1 チームから出場、2 着を 2 回獲得したのがこれまでの最高成績です。2005 年の他のグランプリでは、ポールポジションを取りました。ハイドフェルドはドイツのメンヒェングラートバッハ出身で、2005 年 7 月には娘が誕生しました。過去 98 回の F1 レースを振り返って、「新しいシーズンと新しいチームが本当に楽しみです。メンバーのほとんどが昔からの知り合いですし、ヒンウィルには車で 15 分なのも素晴らしい。レーシングドライバーとして、成功に手が届きそうになると、自然と落ち着きがなくなるものですが、常に平常心でいなければなりません。私にとって最も重要なのは、良い仕事をして着実に前進していくことです」と語っています。

ヴィルヌーブは誰よりも速く F1 のワールド・チャンピオンになりました。1996 年(ルーキー年)には、当時のウィリアムズ・ルノーのチームメイト、デーモン・ヒルの次席で、カナダ人としては通算成績第 2 位になりました。その翌年にはミハエル・シューマッハとの攻防を制し、1





位となってチームのタイトルを獲得したのです。合計 152 回のレースで 11 勝をあげ、ポールポジションを 13 回獲得しました。その後 5 年間は BAR チームで過ごし、彼のキャリアは 2003 年に終了してしまったかのように思われていました。しかし、2004 年のシーズンの最終戦、彼はルノーから出場する機会を 3 回与えられました。父はフェラーリの名ドライバー、ジル・ヴィルヌーブという彼は、2005 年のシーズンにザウバーと契約を結びました。

2006 年のシーズンを見据えてヴィルヌーブは、「新しいチームを作るのは非常に複雑な仕事です。実際に経験しているのでよく分かります。しかし、これまでの過程は良いと思っています。私は BMW ザウバー F1 チームの成功のために、出来る限りの貢献をします」と述べています。

## 期待の新人現わる

BMW は、若く有望なロバート・クビカをサードドライバーとして抜擢しました。彼は毎週金曜に行われている「BMW Sauber F1.06」の 3 台目のマシンの、フリー練習走行のドライバーも務めています。クビカは、2005 年にルノーから世界選手権に出場し、圧倒的な勝利でタイトルを獲得しました。タイセンは、「彼は非常に努力し、主要スポンサー無しで大成功を収めました。これは尊敬に値します」と語っています。彼のデビューはニュルンベルグで行われた F3 のユーロシリーズで、初めてのレースで勝利を収めました。

## 新型エンジン

「エボリューション(進化)」ではなく「レボリューション(革命)」こそが、新しいシーズンの F1 エンジンの合言葉でした。そして V10・3 リットルエンジンから、V8・2.4 リットルエンジンに変更されました。この変更は、全く新しいコンセプトを提唱します。新しい V8 エンジンは重量を増しながらもコンパクトになり、容量が 600cc 削減されたことにより、低出力かつ低燃費になりました。「ラップタイム」についてタイセンの予想は、「見ている人にはほとんど分からないでしょうが、およそ 2~3 秒は上がります。一方、ドライバーはこれに適応しなければなりません。簡単に言うと、パワーを最大限に利用するには、コーナーにあまり鋭く突っ込んではいけません」と語っています。

V10 とは点火のタイミングや間隔が異なるので、振動に関しては 1 から始めなければなりません。V10 の最高回転数は 19,000rpm 以上ですが、12,000 ~ 14,000rpm で壁にぶつかりました。それでも回転数は徐々に増していくので、それを過ぎると回転数は再びスムーズに上昇していきます。しかし、これこそが V8 エンジンが直面した問題なのです。振動のカーブは V10 より高い 16,000rpm あたりから負荷が増していき、マシンの安定性に影響を与える可能性があります。シリンダーが 2 本多い V10 にも言えたことですが、BMW P86 V8 エンジンも 2 週間のグランプリを耐えなければならないのです。

## 新型シャシー

「BMW Sauber F1.06」は、全く新しいコンセプトを提唱します。コンパクトで燃料効率が良くなった V8 エンジンは、マシンの構造にも大きく影響します。シャシーのデザインの最小寸法は FIA によって規定されているので、マシンの全体的な寸法はほとんど変わりません。





BMW ザウバーF1 チームのテクニカルディレクター、ウィリー・ランフは、「よりコンパクトなエンジンのおかげで、マシンのデザインの可能性が広がりました」と説明しています。「BMW Sauber F1.06」の燃料タンクの容量が小さくなったことがエンジンの構造及びデザインに影響しました。さらにエンジンもコンパクトになったことで、7 速トランスミッションにチタンケーシングを採用することができ、リアがスリムに収まりました。

次にエンジニアは空気力学に着目しました。最適なダウンフォースと効率性の問題に対し、全ての構成部品の設計と配置を見直す必要がありました。

新しいマシンのフロント側は非常に印象的なものとなりました。シャシーが前面に下げられたことにより、ロアアームはモノコックの下部ではなく直接シャシーに取り付けられました。さらにマシンの先端は地面ギリギリまで低くなり、上向きにゆるくカーブしているのが特長です。フロントのフェンダーも、様々な計測により最適な形に改良されました。これらの改良は、ボディの下面と横面の気流を乱さないことが目的とされました。

V8 エンジンでは冷却効率が向上したことによってラジエーターもよりコンパクトになり、さらにサイドの開口もより小さくなって、マシンの空気抵抗を抑えることが出来ます。さらに空気を取り込むのに不可欠なロールオーバー・バーにおいても、エンジンの空気抵抗が削減されたのでサイズが大幅に小さくなりました。厳しい安全基準を満たしつつ、複雑な有限要素法を用いた計算によってロールオーバー・バーの重量が大幅に軽減できたのです。

「BMW Sauber F1.06」では、フロント及びリアのサスペンションのデザインも新しくなりました。気流の流れを乱さないよう、アッパーアーム寄りにアタッチメントポイントがあります。これにより、ミシュランタイヤに合わせてキネマティックが修正されました。また、フロント部が低くなったことによりドライバーの足の位置も低くなったので、ペダルや車内構造もこれに合わせて変更されました。これによりマシンの重心を下げる事が出来ます。

