

Williams FW22

グランプリの名車たちが綴る至極のストーリー
—ウィリアムズFW22・BMW

新境地

ウィリアムズ・BMW

誕生を語る パトリック・ヘッド/ジェフ・ウィリス/マリオ・タイゼン
ゲルハルト・ベルガー/ヨルグ・ミュラー

ニュージェネレーションの進撃と それを支えた男たち

ラルフ・シューマッハー&フランツ・トスト/ジェンソン・バトン&ティム・プレストン

さらばウィリアムズ・ファミリー

伝統のBMWカラーを纏い、ウィリアムズ最後のワークス時代突入

メーカーとの提携でも譲らぬ
技術屋集団の矜持



Looked like



smooth sailing

Prologue

BMWの復帰戦でいきなりの3位表彰台
同じ境遇のBAR・ホンダをリードするかたちで
英独タッグは初陣から結果を残した
若きドライバーコンビの健闘で善戦するFW22
名門ウイリアムズの復活に向けて
あの頃はすべての歯車が
順風満帆に回っていると思えていた——

Photo/Kenji Sawada



Contents

- 002-003 **Looked like smooth sailing**——Prologue
- 006-013 **2強を蹴散らせ! 新たな英独連合の発進**——Flash Back
- 014-017 **名門チームの大きな転換点となる意欲作**——Analyze FW22
- 018-029 **FW22 Variations**——レースごとの仕様とモディファイ
- 030-035 **指図など受けぬ**——パトリック・ヘッド インタビュー
- 036-041 **友と呼べる同僚と築いた過渡期のデザイン**——ジェフ・ウイリス インタビュー
- 042-049 **FW22 Detail File**——マシンの細部を探る
- 050-051 **COMPAQが貼られるまで**——GP Car Column①
- 052-055 **“アンビバレント”な共闘**——マリオ・タイセン インタビュー
- 056-059 **目標を上回るファーストステップ**——ゲルハルト・ベルガー インタビュー
- 060-063 **「エンジン屋」はいつF1に戻ってくる?**——特徴的なBMWのF1との関わり方
- 064-067 **壊れては直し、走り続ける**——ヨルグ・ミュラー インタビュー
- 068-071 **“俺等と彼等”はどう歩んできたか?**——GP Car Column Plus
- 072-075 **「もっと深くBMWを関与させるべきだった」**
——ラルフ・シューマッハー インタビュー
- 076-079 **素敵な英独同盟**
——フランツ・トスト インタビュー
- 080-083 **バトン、二十歳の1年間**
- 084-087 **「冷静で、正確で、速かった」**
——“担当エンジニア”ティム・プレストンが語る“ルーキー”バトン
- 088-089 **フランクは新人がお嫌い!?**——GP Car Column②
- 090-095 **再出発から9度戴冠の強豪チームへ
メーカーに屈しなかった最後のプライベティア/FW22の全戦績**
- 096-097 **F1が失ったフランクの優しい眼差し**
——さらば、ウイリアムズ・ファミリー
- 098 **クレア・ウイリアムズからのメッセージ/次号予告**
- 099 **Epilogue**



Williams FW22

Cover & This Page Illustration/Masaru Otsuka



Flash Back



2強を蹴散らせ! 新たな英独連合の発進

1998~99年、F1の最前線はマクラーレン対フェラーリに終始
ウィリアムズは97年限りでルノーのワークスエンジンを失い
王座戦線からは完全に脱落の身となっていた
しかし、いつまでも黙ってはいない——新パートナーを得て浮上へ!!
マクラーレン・メルセデスに続く新たな英独連合が結成された
2000年、ウィリアムズ・BMWが3強時代成立へ向けて発進する

Text/Toshiyuki Endo
Photos/Bernard Asset, Tamotsu Futamura, Kenji Sawada,
Hiroaki Matsumoto, SAN-EI





2強4台の壁を崩せ！ 挑戦者ラルフが一矢

Round 5 Spanish GP @ Barcelona

スペインGP、予選5位からラルフが1～2列目の2強4台に挑む。序盤は3番手走行、後ろは2位になるクルサード。後半、ラルフは兄の冷徹なチームプレイに屈してバリチェロと兄の間の4位に。とにかく一角は崩した



得点力高いFW22、速さも着々とアップ

Round 4 British GP @ Silverstone

4月のイギリスGP、シーズン2度目のダブル入賞も前はラルフ(4位)で、後ろに地元期待のジェンソン・バトン(5位)。FW22はレースで強いだけでなく、予選での速さも増しつつあった(予選はバトンが前で6-7位)



モナコでは痛々しい結末に……

Round 7 Monaco GP @ Monte Carlo

ドキリとする写真はモナコでのラルフだ。ピットから出てきたハッキネンに対し、本コースを走ってきたラルフが先行して1コーナーのサン・デポーテに入ったが、単独クラッシュしてしまった。得点機を逸し、脚を負傷



ラルフのニュル戦は“緑の豹”に御縁あり

Round 6 European GP @ Nürburg

ニュルブルクリンクでのラルフとFW22、序盤の相手は“新参”ジャガーのアーバインだ。やがて中盤、アーバイン対アロウズのヨス・フェルスタッペンの争いからアクシデントが発生、後ろのラルフも巻き込まれてリタイア



マニクールで5位、ラルフ4戦ぶりの入賞

Round 9 French GP @ Magny-Cours

シーズン折り返し点のフランスGP、ジョーダン・無限ホンダ勢と戦うラルフ。前年コンストラクターズ3位陣営の2台に先着しての5位入賞で、自身とチームにとって4戦ぶりのポイントだ。FW22の得点力、ここから復調



モントリオール雨中戦、結果につながらず

Round 8 Canadian GP @ Montreal

モナコでのケガの影響がありつつの戦いだった、ラルフのカナダGP。レース後半に本格的な降りとなった雨のなか、8番手を走っていたがアクシデントで14位完走扱いに終わる。これでチームは3戦連続無得点と、やや停滞



**待望のドイツ製“強心臓”——
英国の名門を蘇生させる切り札**

ミレニアムイヤーに名門再興を期すウィリアムズ、新たな共闘相手はやはり名門のBMWである。そのV10エンジンが、2000年型のウィリアムズF1マシン「FW22」に載る。マクラーレン・メルセデスに続く英独タッグの成功例となれるのか。当時のBMW首脳陣、マリオ・タイセンとゲルハルト・ベルガーも緊張感に満ちた表情で最初のシーズンに臨む



いきなり表彰台、エースのラルフがいい仕事

Round 1 Australian GP @ Melbourne

新体制船出の年、初戦で早くもお立ち台である。ウィリアムズ・BMWのエース、ラルフ・シューマッハーが開幕戦メルボルンで3位をゲット。それも予選11位、1周目13位からの挽回だ。勝者の兄ミハエルも大満足!?

はるか前方にマクラーレンとフェラーリ、途中に“復帰エンジン組”のBAR・ホンダ勢らを挟み、中団の後方を進むウィリアムズFW22・BMW勢。上位失格にも助けられながら、2戦目でダブル入賞初達成と勝負強さが光る

2戦目で2台入賞、結果を残せる強さキラリ

Round 2 Brazilian GP @ Interlagos





鋭いイン突きで順位アップ、バトン再上昇へ

Round 9 French GP @ Magny-Cours

フランスGP、アーバインのインを突くバトン。これで予選順位の10番手へと戻り、このレースは最終的に8位で終える。直近4戦はリタイア1回に完走扱い2回、順位的にも二桁3回だったバトンに再上昇の機運が出てきた



まだあどけなさが残るルーキーシーズンのバトン。彼のこの先20年の旅路を知る視点から見ると、様々な思いが去来してくる。それにしてもウイリアムズを1シーズンで去ることになるのは意外だった。左は敬愛する父ジョン・バトン

オーストリアGPでのバトンは予選18位だったが、1周目が混乱したこともあり、序盤からシングル順位圏内へ。そして最後はザウバーのサロ、ジャガーのハーバートといったベテラン勢を抑えきって5位、6戦ぶりの入賞だ

雨のバトン、18ポジションアップで4位!!

Round 11 German GP @ Hockenheim

雨に翻弄された2000年のホッケンハイム、バリチェロ初優勝レースというイメージしやすいか。その陰で大浮上劇を演じていたのが次代の雨巧者バトン。フォーメーション出遅れで最後尾22番手まわりからの4位入賞だ



熟練の先輩たちを抑えて久々の入賞

Round 10 Austrian GP @ Spielberg





晴れでもタイヤに溝がある時代(全車ブリヂストン)、20歳の大器ジェンソン・バトンのF1初陣車はウィリアムズFW22・BMWだ。開幕戦メルボルンは予選21位。レース後半には6番手の位置で好走を見せるが、トラブルで完走ならず

新星バトン、FW22・BMWでF1初陣
Round 1 Australian GP @ Melbourne



4戦目の地元シルバーストンでバトンは予選6位。1周目に5番手へと上がり、王者ハッキネンを追いかける。「ミカの後ろでいろいろと学んだよ」とは5位入賞後の若武者の談。目の肥えた英国のファンも納得の内容だろう

王者追走、母国で示した才能の片鱗
Round 4 British GP @ Silverstone



大物新人もモナコでは煌めかず
Round 7 Monaco GP @ Monte Carlo

混乱の2000年モナコGP、バトンにもこんなシーンが……。ロウズ・ヘアピンと呼ぶのが最もしっくりくる場所でデ・ラ・ロサと絡み、赤旗スタートやり直しを呼ぶ。復活出走は叶うも、序盤にマシントラブルで戦線離脱



鈴鹿でバトンが“5位・トゥ・5位”の好走
 Round 15 Japanese GP @ Suzuka

フェラーリ対マクラーレンの天王山となった鈴鹿、ウィリアムズ・BMWは予選で3列目を占め、“第三極”としての存在感をアピールした。決勝はラルフがリタイヤも、バトンは5位で“Bクラス”のポール・トゥ・ウインだ



コンストラクターズ3位でタッグ初年度終了
 Round 17 Malaysian GP @ Sepang

予選最高3位、決勝最高も3位、勝利への距離はまだ遠そう。でも、BMWとしては同時復帰のホンダに勝ったし、入賞14回でのコンストラクターズ3位は、タッグ結成初年度としては及第点以上の好成績であった

とりあえず一安心の両御大
しかし、未来に待つ道は——!?

BMWとの再出発年、まずは好成績に満足そうなフランク・ウィリアムズ&パトリック・ヘッド(写真は00年前半)。初年度は確かに良かった。さて、後世の歴史家が長期スパンで見た場合、ウィリアムズ・BMWは成功だったか……



FW22、スパで“ダブル3位”の勇躍

Round 13 Belgian GP @ Spa-Francorchamps

ベルギーGPでは予選でバトンが自己最高位の3位、ラルフも6位とそろって3列目以内に。決勝では雨の序盤、バトンがミハエル相手に奮戦した(結果は5位)。そしてラルフは3位、伝説的首位攻防を演じた両名と共に表彰台へ

2000年はBMWとホンダの両エンジンが復活した年。モンツァでBAR・ホンダをウイリアムズ・BMWが追う。初年度勝負は明確に英独連合の勝ちであった。ここでもラルフが結果キッチリ、2戦連続の3位表彰台を獲得した

モンツァでもラルフ3位、2戦連続表彰台

Round 14 Italian GP @ Monza



名門チームの大きな転換点



面的に設計し直されてはいた。というのも、F1Aが00年シーズンに向けて衝突安全性を向上させるため、クラッシュテストの条件を厳しくしてインパクトスピードを上げたので、ノーズコーンからモノコックタブ本体の構造を見直さなければならなかったからだ。

また、FW21はローダウンフォースサーキットで強かったが、高速コーナーが不得意でターニング時にアンダーステア傾向を示したので、FW22ではダウンフォースを確保するため空力的な改良を施す必要もあった。

となる意欲作

Analyze FW22

無敵の1990年代を支えた立役者たる
ニューウェイ・イズムからの脱却こそが
新たにBMWと組んだ名門チーム技術部門の使命
ニューマシンFW22はその転換点となる一台だった

Text/Makoto Ogushi
Photos/Motorsport Images, SAN-EI



2000年シーズンにウイリアムズが送り込んだ新型車FW22は、エンジンサプライヤーとしてF1グランプリの第一線に復帰したBMWと組んで開発したという意味で、ウイリアムズにとって大きな転換点となる意欲作だった。前年までウイリアムズは強力な自動車メーカー直系のエンジンを手でできず、ルノーの97年型旧式V型10気筒エンジンをベースに開発されたカスタマーエンジン、スーパーテックを搭載しての苦しい闘いを続けていた。なにしろスーパーテックV10は、トップクラスのエンジンと比較すると最高出力が50馬力以上低かったというのだ。

ウイリアムズは98年の段階でBMWとル・マン24時間レース用オープン2座席スポーツカー、BMW V12 LMを開発するなど密接な関係を結び、99年にはLMRでル・マン総合優勝を飾って成果を挙げていた。FW22・BMWは、その関係の延長上に実現したものであった。

堅実な手法でデザイン

前年型FW21で大幅な設計変更を行なったウイリアムズは、その基本設計を引き継ぐかたちでFW22を開発する。満を持してF1復帰を果たしたBMWのエンジンから十分なパフォーマンスを引き出すための、ある意味堅実な手法である。とはいえ、流用パーツはほとんどなく、ほぼ全

FW22の設計は、テクニカルディレクターであるパトリック・ヘッドの下、チーフエアロダイナミストのジェフ・ウイリスとチーフデザイナーのギャビン・フィッシャー率いるチームが担当。

新しいクラッシュテストの基準をクリアするため、多くのチームがノーズを伸ばすなどマシン外形に及ぶ改良を加える中、ウイリアムズは構造を工夫することによって新基準を満たしたので、モノコックからノーズに至るデザインは前年型のFW21とほぼ見分けがつかない。

フットボックス上面を低く平滑な面にするためフロントサスペンションのトーションバーを水平方向に置き、ダンパーをベダル脇に垂直配置したレイアウトや、2本のコイルスプリングをギヤボックス上に寝かせて配置したリヤサスペンションのレイアウトもFW21からそのまま引き継いだものだ。ただしフロントサスペンションアーム、タイロッド、プッシュロッドなどは、FW21ではスチールの芯材にカーボンファイバーを巻いて補強したものだったが、FW22では全面的にカーボン素材で成形したものとなっている。

新规定とダウンフォース

外形的にFW21と異なるのがサイドポンツーンデザインである。ま

ずFW22のサイドポンツーンは、クラッシュテストのサイドインパクト要件を受け止めるため前方へ伸ばされた。また、発熱量の大きなBMWエンジンを十分冷却する大容量のラジエターを収めなければならなかったため、サイドポンツーン全体が高くなり前端の吸気口も大きくなっている。これに伴い、大型のバードジョイントを廃してガイドベーンを設け、前方からの空気が効率よくサイドポンツーンに流れ込むよう工夫も加えられた。

サイドポンツーン後端は上方へ向けて跳ね上がり、垂直フィンがリヤタイヤ内側まで伸びリヤウイング翼端板へつながる。この形状はダウンフォースよりもサイドポンツーン内の空気を後方へ引き抜くためのもののように、その後跳ね上げた面に合わせてサイドポンツーン上面に排気口が設けられたりもした。また、リヤカウルを短縮するなど排気を促す改良も行なわれた。

BWエンジンの冷却はシーズンを通して非常に大きな課題だったようだ。モナコGP以降、サイドポンツーンの後部上面、リヤタイヤの前には小型のウイング、いわゆるウイングレットが設けられた。ウイングレットはそれ自体がダウンフォースを生み出す一方、リヤタイヤ周辺の空気を整流してサイドポンツーン内

BMWエンジンの冷却とダウンフォース獲得はシーズンを通して非常に大きな課題だった

部からの空気を排出する役割も受け持っていた。ダウンフォースが必要ない高速コースでもウイングレットが用いられたのは、後者の効果を得るためだっただろう。

また、ダウンフォース獲得もシーズンを通じた課題となり、フロントウイングのフラップ形状の変更、翼端板の大型化、翼端板外側に三角形のフィン追加、リヤウイングのエレメントの増減などの仕様変更が重ねられた。モナコGPではエンジンカウルの嶺の上にセンターウイングも設けられた。中央線より左右30cmずつの空間に寸法規制が存在しなかった盲点をついたダウンフォース獲得策である。

2強に次ぐポジションへ

00年シーズンにBMWが供給したE41/4型エンジンは、72度V型10気筒レイアウトにニューマチックバルブを備えるなど最新のスペックではあったが、トップレベルのエンジンに比較すると寸法、重量ともに大きく、パワーも当初は最大約750馬力/1万7000rpmと非力だった。しかし、シーズンが進むにつれて熟成が進み、パワーは最終的に810馬力/1万7500rpmにまで達した。

シーズン途中に進化改良型エンジンが投入された際には、マクラーレ

ン、フェラーリに続きサイドポンツーン上面に排気するチムニーダクトも試された。上方排気はエンジンのパワーを増すと同時に、サイドポンツーン上面に開けられたラジエター排気口と連携させて冷却を促進する働きも受け持った。

縦置き7速ギヤボックスのケーシングは、一般的なマグネシウムやカーボンではなくアルミニウムで作られた。これにより、デフューザーデザインの自由度が高まったが、同時にFW21に対し90mmホイールベースを伸ばしながら前後重量配分を適正化することにも成功した。

BWワークスのイメージカラーである白色と紺色を基調としたカラーリングを施されたFW22は、2000年1月に公開され、その発表会の席上、チーム在籍2年目となるラルフ・シューマッハーのチームメイトにジェンソン・バトンの起用が発表された。当時のバトンは弱冠20歳、異例の新人大抜擢であった。

ラルフは開幕戦での3位を含む3回の表彰台（いずれも3位）を獲得し、バトンも新人らしからぬ安定感で6度の入賞（最年少入賞記録を達成、最高4位）を果たして、ウイリアムズはフェラーリ、マクラーレンに次ぐコンストラクターズランキング3位でBMWとの初年度を終えた。



Analyze FW22

FW22 Specifications

Chassis

Front suspension	2+1 dampers and torsion bars
Rear suspension	2+1 dampers
Dampers	Williams/Penske
Brakes calipers	AP
Brakes discs	Carbon Industrie
Wheels	OZ
Radiators	Secan
Oil tank	Middle position inside fuel tank

Gearbox	Longitudinal aluminium
Gear selection	Semiautomatic 7 gears
Clutch	AP
Pedals	2

Dimensions

Wheelbase	3140mm
Front track	1490mm
Rear track	1405mm

Engine

Type	BMW E41/4
Total capacity	2998.0cc
Cylinders & V angle	10 & 72°
Bore & stroke (mm)	94.00×43.20
Maximum power	785PS (Q:800PS)
Electronics	Bosch
Fuel	Petrobras
Oil	Castrol
Fuel tank capacity	135ℓ
Dashboard	Williams
Weight	119kg

前年から70mmほど延長されたホイールベースは、同年車の中で最長の3140mm。全長・全高がスーパーテックより大きいBMW V10と、6速から7速仕様となった新ギヤボックス、燃料タンクも大きくなり、さらに設置位置が車体中央よりに変更されたオイルリザーバーなどを収めるため、ホイールベースの延長は避けられなかった





2



1

Rd.2 Brazilian GP

①前後ウイングの構成は前戦オーストラリアGPを踏襲。中央部を弓なりに持ち上げたフロントメインウイングは、前年型FW21を引き継ぐ形状。翼端板に透明のカナードを装備。リヤのメインウイング上に装備した追加フラップの「COMPAQ」ロゴがメインウイングのフラップに合わせて大きくなる。リヤ翼端板はタイヤ内側に設置したフェアリングと接合。これによりウイング内側に流れる空気を後輪の乱流から保護。②高温のブラジルではリヤカウル上面のラジエターアウトレットを全開にした。リヤフラップは単純な2枚構成で「11 88 0.com」が正しく読み取れる



1

Rd.3 San Marino GP

①バトン車は、コクピット前の「11 88 0.com」部分にフェイスカメラを装備。ロゴの一部「8」がカバー側面にかかり横から見ると「∞」と読めてしまう。FW22にフェイスカメラが装備されたのは、このレースのみ。「11 88 0.com」はドイツのIT企業、11880 Internet Services AGのロゴで、他にインダクションポッド側面にもつく。②フロントウイングのフラップにつく「NORTEL NETWORKS」は、カナダに本社を構えるIT企業（当時）。この年から非タバコチーム（86年以来）となったウィリアムズのマシンには、コンピューターやIT関連のロゴが多く並ぶ。レースはシューマッハー、バトンともにリタイアに終わる



2

FW22

BMWワークスのカラースキームを纏い
トップコンテNDERの隙をつけ狙う!

Variations

幾度も栄光を共にしたルノーとの提携解消から2年——BMW製エンジンを搭載することになった名門ウィリアムズ
その初年度のマシン「FW22」はパトリック・ヘッドが指揮を執ってコンベンショナルにまとめられていた
2強には遠く及ばずも信頼性を徐々に高めていき、ラルフ・シューマッハーと新人バトンが期待以上の活躍を見せた

Text /Jotaro Takayasu Photos/Hiroshi Kaneko, Paul-Henri Cahier, SAN-EI



1



2



3

Rd.1 Australian GP

①新人のバトンが10号車に乗る。白を基調に紺を配したカラーリングはスタイリッシュ。ホイールベースは3140mmと参戦全11チームの中で随一の長さを誇る。リヤタイヤ前のコークボトル部分にフェアリングを装備。サイドポンツーン前にボーダウイングがつく。②所属2年目のシューマッハーは9号車。細くシャープなノーズ上は、BMWの市販車両にあるキドニグリルを模したデザインのような紺色エリアに同社のエンブレムが奢られる。③リヤウイングのフラップは「11 88 0.com」の下が重なって見える二重構成。シューマッハーは予選11位から3位表彰台を獲得



Rd.6 European GP

①エンジンカウルの一部を紺色に変更。そのエリアに新たに「Allianz」（保険・金融）のロゴが入り、チームのURLは消滅。②フロント翼端板は「BRIDGESTONE」に代わり「Allianz」に。アイルトン・セナを偲んでウイングステー側面に貼られていたダブルSマークは、ブリヂストンの「B」マークに変更。③そのダブルSマークはステー内側に移動。④リヤタイヤフェアリング下のコークボトル部は、わずかに内側に湾曲した形状。ブリヂストンの「B」マークと赤いシャドーがついた「COMPAQ」を除き、すべてのロゴは紺地に白、もしくは白地に紺のモノトーン構成。そのためOZホイールもリムに白い帯を巻いて車体との統一感を図る





1

Rd.4 British GP

①雨となった初日のプラクティスを走るシューマッハー。「BRIDGESTONE」のロゴが入るフロント翼端板は、面積を拡大した新型。カナードも透明から紺色に変更。コックピット脇に「VELTINS」(ビール)、モノコック側面とリヤ翼端板に「Castrol」(オイル)、リヤ翼端板上部に「REUTERS」(通信社)。予選7位のシューマッハーは、決勝スタートから好走し、順位を上げ、46周目に2番手を走行。翌週に2回目のピットストップで順位を下げたが4位と健闘。②フロントアッパーアームは走行状態によってしばしば下半角がつく。予選6位からスタートしたバトンはシューマッハーに続く5位でゴール



2



1



2

Rd.5 Spanish GP

①フロント上面の sponsor ロゴは、前から「Castrol」、「BR (PETROBRAS)」(燃料)、「Intel inside」(半導体)の順。コックピット前の「N」マークは、前戦イギリスGPからサイズを縮小。開幕戦からフロントタイロッドに「BRIDGESTONE」のロゴがつく。サイドポンツーン上面の紺色エリアは後方に向かって二又に分かれるライン。シューマッハーは予選5位、決勝4位と好調。②対して予選10位のバトンは、苦戦して決勝17位。FW22のトレッドはフェラーリ、マクラーレンと同じフロント1490mm、リヤ1405mm。リヤのメインウイング位置は低く、その上に装備する追加フラップとの距離は広い



Rd.8 Canadian GP

①サイドポンツーン上、紺のカラースキームが変更され、二又に分かれた後方外側エリアの長さが短くなった。このスキームはラジエーターチーム一装備用。リヤウイングは追加フラップを外した2枚構成。②フロントフラップの取り付け角度は浅く、中央部分の面積も狭い。チームは新型ブレーキキャリパーを投入。ブレーキローターも連続したハードブレーキングでも摩耗が少ないコンパウンドを採用した新型に。これらの変更に合わせてブレーキダクトも新しくなった。シューマッハーは予選12位、決勝14位。バトンは予選18位からスタートして11位



Rd.9 French GP

①サイドポンツーン上にウイングレットを装備。左右のミラーステーが極端に短くなる。酒類広告NGのため、コクピット脇の「Veltins」はノンアルコール飲料の「Veltins alkoholfrei」に変わる。ノーズ上の「Intel inside」が復活し、サイドポンツーン上のカラースキームも戻された。リヤメインウイング上に追加フラップがつく。②右ポンツーン前方のアンテナは開幕戦から標準装備。エンジンの信頼性が向上し、速さを取り戻したシューマッハーは5位入賞。③リヤロウウイングは2枚構成。アッパーウイングはメイン+フラップ3枚。一番下のフラップを無地にすれば「11880.com」のロゴがもっと読みやすくなると思うのだが……



1

Rd.7 Monaco GP

①インダクションポッド後方、エンジンカウル上に翼幅の広いミドルウイングを装備。さらにリヤタイヤのフェアリング前にステーで支持するウイングレットを新設。シューマッハーは予選9位、決勝リタイア。②ミドルウイングとウイングレット以外、空力パーツの構成は開幕戦オーストラリアGPから変わっていない。③④コックピット前の「11 88 0.com」は字間が詰まり「11880.com」に見える。バトン車、シューマッハー車ともにウイングレット後方のラジエターアウトレット全開で決勝を走った。予選でクリアラップが取れず、16位に沈んだバトンはエンジントラブルでリタイアに終わる



2



4



3



1

Rd.12 Hungarian GP

①プラクティスでバトン車はインダクションポッド上にミドルウイング、サイドポンツーン上にウイングレットを装備。フロント翼端板は第10戦オーストリアGPと同形状。バトンは予選8位、決勝9位。②インダクションポッド上のミドルウイングの翼幅は規定最大幅の600mm。サイドポンツーン前のボーダウイングは、翼端が鋭利な刃物状に。フロント翼端板の「HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ RT.」はAllianzのハンガリー法人と思われる。③決勝ではラジエターからの熱気排出にチムニーを初装備。リヤのアップウイングは上段フラップを前に移設した変則3枚構成。予選4位のシューマッハーは、決勝5位と健闘



2



3



Rd.10 Austrian GP

①サイドポンツーン上にウイングレットを装備。フロントブッシュロッドの車体側の取り付け位置はそれほど高くないが、トレッドが狭いためアップライト下端からの傾斜はきつい。ウイングステーから外側のフロントフラップ後縁にガーニーリップを装着。リヤウイングはメイン上に追加フラップがつく。予選18位のバトンスタート直後、ミハエル・シューマッハのスピンの起因する混乱をうまくクリアして5位入賞を果たす。②リヤウイングはアッパー3枚、ロワ2枚のスタンダードな構成。予選19位からスタートしたシューマッハは、左フロントブレーキの故障で52周リタイアに終わる



Rd.11 German GP

①リヤウイングは薄いメイン+フラップの2枚構成。フロントウイングも薄い高速“ローダウンフォース”仕様。翼端板は前方上縁が低くなり、フィン下の後方部分が3D形状になった新型。ミラステーは極端に短いタイプ。シューマッハは予選14位、決勝7位。②バトン車のリヤウイングは、シューマッハ車と異なり弦長の短いフラップを装着（「COMPAQ」の上下分割ラインの位置がシューマッハ車と異なる）。予選16位で終えるも、エンジントールで最後尾スタートとなったバトンは、レース後半にドライからウエットへ変化したタイミングでレインタイヤに履き替え4位



Rd.14 Italian GP

①ノーズ上の「Intel inside」はなし。前後ウイングは薄い超高速仕様。予選7位からスタートしたシューマッハはシーズン3度目の3位表彰台を獲得。②バトン車はフロントブレーキダクトの開口部を縦に拡大。フロントフラップはシューマッハ車よりも面積が広く、両端の後縁が直線タイプでガーニーリップ未装着。リヤウイングもシューマッハ車よりさらに寝かせてダウンフォース少なめ。1周目のマルチクラッシュでセーフティカーが入り、再スタート直前の10周目に単独クラッシュ、リタイアに終わる。③高速仕様の上下幅が狭いフラップ裏は小さな「11 88 0.com」の3重連





1

Rd.13 Belgian GP

①ノーズ上の「Intel inside」が外された。前後ウイングは中高速構成。フロントフラップ後縁のガーニーリップは両端の直線部分のみ。リヤウイングはメイン+フラップ2枚で追加フラップは未装備。バトン車、シューマッハー車ともにサイドポンツーン上のウイングレット未装備。ミラーは左を右よりも若干高く設定。②バトンは予選3位、決勝5位。③フロント翼端板にはAllianzの子会社「AGF」のロゴがつく。リヤタイヤフェアリング前のラジエターアウトレットにカバーを装着。予選6位とバトンの後塵を拝したシューマッハーは、3位表彰台を獲得



2



3



1



2



3

Rd. 17 Malaysian GP

①長いホイールベースとシンプルなカラーリングとの相乗効果で走る姿は、実に伸びやかな印象。サイドポンツーン上に第12戦ハンガリーGPで初投入したチムニーを装着。その後方のラジエターアウトレットも全開。②2台とも予選ではウイングレットを装備。後輪内側から顔を覗か

せるアンダートレイは、後端を山なりに折り曲げた新型。③FW22のチムニーは左右側面にスリット状の穴が開けられている。この穴を通してカウルに貼られた「BMW Power」の文字の一部が見える。最終戦はシューマハー、バトンともエンジントラブルでリタイヤに終わった



1

Rd.15 United States GP

①オーバルの一部とインフィールドを組み合わせた複合コース。リヤウイングは2枚の大判フラップを立て、インフィールド重視の中高速構成。メインウイング上の追加フラップは未装備。開幕戦から徐々に信頼性を高めてきたBMW E41 エンジンだったが、ここではシューマッハー、バトンともにエンジントラブルでリタイア。特に予選10位から2番手まで順位を上げたシューマッハーにとっては悔しい結果。②インディアナポリスのハイバンクを疾走するバトン。決勝ではサイドポンツーン上のウイングレットは取り払われた



2



1



2

Rd.16 Japanese GP

①リヤウイングはメイン上に追加フラップを装備。アッパーウイングのフラップは2枚。サイドポンツーン上にウイングレットがつく。②プラクティス時、リヤのメインウイング上の追加フラップは白一色で「COMPAQ」のロゴなし。シューマッハー車、バトン車ともに決勝はブルー地の「COMPAQ」に戻される。フロント翼端板は車体中心線と平行ではなく、前から後ろに向かって内側に狭くなる斜めのラインで装着されている。サスペンションは、スタンダードなダブルウィッシュボーン+プッシュロッド。スプリングはフロントがトーションバーで、リヤは従来型のコイルを採用

ウィリアムズ流を貫いたヘッドの言い分

指図など受けぬ

エイドリアン・ニューウェイがチームを離れ、ルノーが撤退
急下降したチームが優勝戦線に復帰するにはワークスエンジンが必要だった
新たなパートナー、BMWとの関係と
ウィリアムズの転換期を支えた若きドライバー陣などを
チームの技術リーダーたるパトリック・ヘッドが語る

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Bernard Asset, Atsuo Sakurai, Kenji Sawada, Motorsport Images, SAN-EI

復権を目指して

——97年にジャック・ビルヌーブが選手権を勝ち獲った後、ウィリアムズはウインフィールド・カラーのクルマで、2年間にわたって1勝もできませんでした。2000年にBMWをパートナーに迎えるまで、足踏み状態だったのでしうか？

「そうは思わない。97年のクルマはエイドリアン（ニューウェイ）がデザインしたものだ。彼は96年の終わりにチームを離れていたが、クルマのデザインはエイドリアンが去る前に完成していて、チームにはどんな問題にも対処できる優秀なエンジニアが揃っていた。当時は年ごとの開発速度もそれほど速くはなかったし、99年のクルマも実際にはそれほど悪くはなかった。

ただあの頃にはもう、ルノーのエンジンは最強ではなくなっていた。フラビオ・ブリアトーレは、あのエンジンをルノーではなくスーパーテックと呼ばせたがっていたがね(笑)。ルノーから撤退の意向を聞かされて、私たちはそれから2年間はルノー・エンジンを使い、いわば離婚慰謝料のようなものとして、費用はルノーが負担するという約束を交わした。その後、フラビオがああエンジンを自分のビジネスにして、私たちにもスーパーテック・エンジンの使用料を払わせようとしたんだ。

99年に走らせたBMWのテストカ

——は、基本的にはその年のシャシーで、00年のクルマも同じシャシーをベースに、少し違ったボディワークを取り入れたものだった。だから、99年にはルノー・エンジンのクルマを走らせながら、実質的に00年のテストをしていたとも言える」

——スーパーテック時代になると、ルノー・エンジンはほとんど開発されていませんでした。それだけに、BMWのエンジンには相当な期待をされていたのではありませんか？

「トップチームに返り咲きたいという野心があったのは確かだ。ポール・ロシエは本当に素晴らしい人物で、みんなに自信を抱かせてくれたし、彼自身も自信に満ちた人だった。自分でCADの画面、あるいは製図板の前に立ってエンジンを設計したわけではないものの、彼は優秀な人材を見極めて雇い入れる能力に長けていた。後年、偉大な仕事をするようになるアンディ・コーウエルも、そこで育った人だ。

ただけなかったのは、BMWの役員会がマリオ・タイセンを起用したことだ。彼は以前からBMWで働いていて、屋根付きのスクーターとか、いろいろなプロジェクトに関わっていた。彼らはマリオをBMWモータースポーツの責任者に据えた。そして、マリオがハインツ・パッシェンを招き入れ、もうひとり名前は見えていないが、どうにも付き合いたくない人物をマネージャーのような

タイセンとその一派の人々はロシエを不当に扱い 文字どおりに追い出してしまったんだ

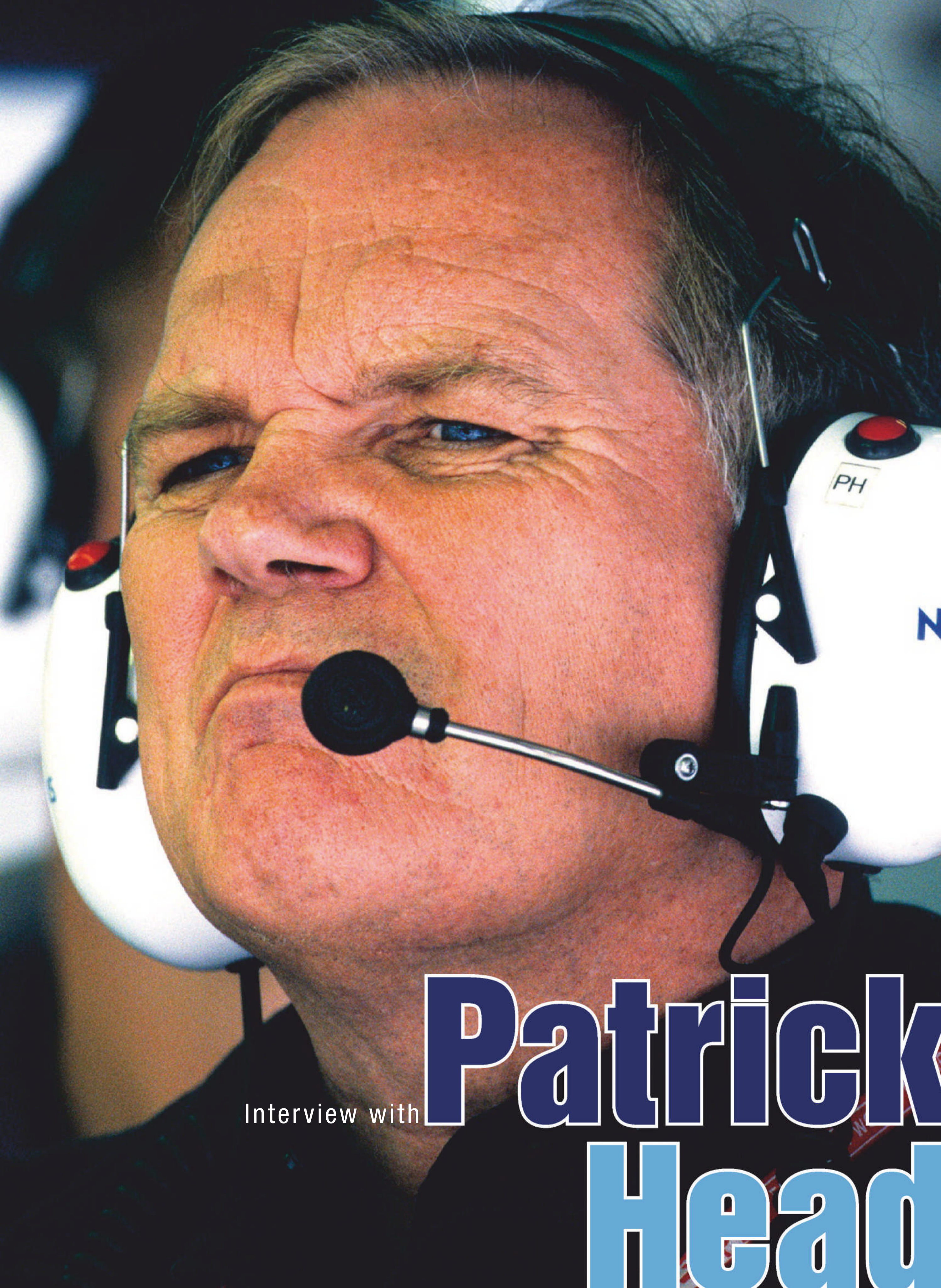
立場で雇った。

もうロシエが関与する余地はないのは明らかで、実際に彼は00年後半にはBMW本社へ異動になり、BMWモータースポーツからは離れてしまった。もつとも、当時すでにロシエは70歳を超えていたはずで、そうした配置換えは正しいことだったのかもしれない」

——ロシエが外されて、失望したというのですか？

「彼はとても面白くて楽しい人だった。そして、BMWの誰もが彼を尊敬していた。父親のような人物というだけではなく、みんなが心から敬服していたし、そうする理由も十分にあった。だが、私に言わせれば、タイセンとその一派の人々は彼を不当に扱い、文字どおりに追い出してしまったんだ。ロシエがBMWのためにしてきたことに対し、彼らは然るべき敬意を払わなかった」

——BMWの内部で、複雑な動きがあったのでしうね。ゲルハルト・ベルガーもBMWモータースポーツのディレクターとして関わっていま



Interview with

Patrick Head

ライバーとして起用したことがあり、能力の高さは分かっていたから、彼を候補とする理由はあった。はつきりしていたのは、(アレックス・サントロ)ザナルディの継続起用はないということ、私たちは彼の後任を探していた。そして多くの人が、ジェンソンの話をフランクの耳に入れていた。

テストデーを設けて、午前はジュンケイラ、午後はジェンソンを走らせたのも、基本的にはフランクの考えたことだ。翌日の朝にはチームの新車発表が控えていて、フランクはそのテストで誰を起用するかを決めるつもりだった。ジェンソンが呼ばれて、『君を乗せることになった』と言われたのは、新車発表が始まる15分前くらいだったと思う。確かめたわけではないが、フランクは当然ブルーノにも敬意を払い、彼を呼んで『君を乗せることはできなくなった』と伝えたはずだ」

——ジェンソンとラルフ・シューマッハーを、どのように評価していたのでしょうか？

「ラルフの方が優れていたという意味ではないが、彼がリードドライバーだったのは間違いない。実際、獲得したポイントの差が、そのことを示している。だが、ジェンソンはナイスガイで、気取ったところもなくチーム内でみんなに好感を持たれていた。私たちはすでにファン・パブロ・モントーヤと契約し、アメリカで1年間CARTインディーカーのレ

ースをさせた後に、チームを迎えることになっていった。だから、翌年もジェンソンをキープするという選択肢はなかったんだ。みんな彼が大好きだっただけでなく、とても優れたドライバーであるとも思っていたから、本当に残念なことだった。

彼は苦戦を続けていたベネトンへ移籍した。当時、彼らが使っていた広角バンクのエンジンは、それほど

パワフルではなく、信頼性も低かった。しかも、ブリアトーレはジェンソンに、『おまえの立場は危うい』とか『いずれクビにする』と言いつけた。ジェンソンにとって、F1での2年目と3年目はとても難しいシーズンだった」

——1年目のジェンソンはまだ20歳で、前年までF3に乗っていました。当時、これはかなり珍しいことでは

たが、彼は十分にいい仕事をしたと思います。

「ああ、そのとおりだ。彼はものすごくスムーズで、クルマに無理をさせないドライバーだった。例えばスパなどのように、流れるようなレイアウトのサーキットを得意としていた理由の一部は、そこにあると思う。彼が優れたドライバーだったのは間違いない。

そして、彼はまだ若かったが、ウブな若者ではなかった。女の子に関しては、もうすっかり目覚めていたと思うよ(笑)。彼の周りには、いつもかわいい女の子がいた。あれは生まれながらの本能というやつだね。また、誰もが知っているとおり、彼の父親はとてもいい人で、この世界のことをよく理解していた。これははつきりと言っておきたいのだが、ジョン・バトンはいかなるかたちであれ、出しゃばるといことがなかった。いつも背後に控えて、ジェンソンを支えようとしていた。チームのみんなにも心から歓迎されていた。翌年ジェンソンと交替したファン・パブロは、ラテン系の火の玉ボーイと評されていて、この変更でチーム力が後退したとは思わなかったが、ジェンソンがチームに残る方が自然な成り行きかもしれないと感じたよ。ただ、すでに01年にはモントーヤをウイリアムズに迎える手筈が整っていたんだ」

——ジェンソンは着実に進歩してい

ましたか？ 彼はシーズン終盤のスパの予選で3位に入り、モンツァでも速かった。また、多くのレースでポイントを獲得しました。

「そうだね。あの天賦の才能は見間違いない。あんなに速いドライバーなんて、クルマについて、いろいろとしゃべりたがる方ではなく、出しゃばろうとすることもなかった。ドライバーが、クルマに関して役に立つ話をしてくれるのはありがたいことだが、彼はあまり積極的には口を開かなかった。デブリーフィングはふたりに集めて一緒にやっていた。ジェンソンは、ラルフの言っていることに同意する時だけ話に入ってきて、うなずきながら『僕もそう思う』と言うんだ。彼のドライバーグスタイルは、ラルフとそれほど大きくは違わなかったようだ。実際、ジェンソンとラルフとでウイングのバランスを大きく変えたり、全然違うアンチローラーを使ったりする必要はなかった。ジェンソンは、まずは学ぼうとしていたのだと思う。

F3とF1のギャップは決して小さくない。00年の終わりに、私たちはその年に使ったエンジンを新しい施設のダイナモに乗せてみた。もちろん、BMWの旧施設にもダイナモはあって、彼らはエンジンの本当の出力値を知っていたはずだが、実測で900馬力以上あった。240馬力ほどのF3から900馬力のクルマに乗り換えるのは、かなり衝撃的



開幕戦でバトンのマシン後部を覗くヘッド。FW22はコクピットサイド床面に伸びるボーダウイング以外に目立った特徴はなく、BMWとのマッチングに注力した印象だ。この頃のヘッドは、すでにマシン開発の最前線からは離れていたという



1998年、ウィリアムズのピットガレージにて。ブラバム時代からBMWのF1エンジンに携わるロシェ（左端）が、ベルガーやウィリアムズのクルーと談笑。ロシェは実際にレースでBMWエンジンが走る前に定年を迎えた

したが、誰が何の責任者なのか、明確になつていたのでしょか？
 「ゲルハルトは、どちらかと言えばBMWモータースポーツのマーケティングや、イメージ戦略を担う立場だったと思う。彼とタイセンが『ふたりのボス』で、どちらか一方に他方を支配する権限があったかどうかは知らないが、分担して仕事をこなしていた。ゲルハルトは技術的な面には関与せず、マリオも商業的な面

はゲルハルトに任せていたと思う」

新しいマシンパッケージ

——最初のBMWエンジンは、どのようなものでしたか？

「パワフルだったのは間違いない。パワーに関しては問題なかったが、信頼性はとても低かった。結果として、予定外のエンジン交換の回数は、とんでもない数に達していた。ボルトやナットのひとつひとつが、もう

それぞれ自分の動きを覚えただろうと思えるほどにね。

BMWはエンジンを組むのに大忙しだったと思う。私の記憶では、確か予定外のエンジン交換が64回あったからね。当時、レース前にエンジンを載せ替えるのは当たり前だったが、それに加えてプラクティスの途中で積み替え、金曜の夜にも積み替えていた。とにかくエンジン交換の回数が多かったし、BMWの方でもそれだけの数のエンジンを用意するのは大変なことだったと思う。

また、最初の年のエンジンは、重量が130kgか132kgもあった。97年にジャッド（ヤマハ）がアロウズに供給したエンジンは100kgほどに収まっていたから、BMWは当時としても、かなり大きくて重いエンジンだった。ただ、パワーはあったよ。その点に疑いの余地はない——では、シャシーはどうでしたか？
 「特別に良くはなかった。だが、とても穏やかなクルマで、手を焼かさされるような厄介な癖はなかった。飛び抜けて優れたところはないにせよ、悪くはなかったと思う。縦置きギヤボックスを維持したのが良かったんじゃないかな」

新人バトンの起用と評価

——99年の終わりにかけてジェンソン・バトンが注目を集めるようになり、彼はテストでプロストにも乗りました。彼とブルーノ・ジュンケイ

ラのどちらがウィリアムズのシートを得るか、テストをして決めた話をよく知られています。バトンをそのテストに呼ぶことになった理由は？
 そして最終的な決定は、あなたとフランクが行なったのですか？
 「この話をするので名誉を傷つけるつもりはないのだが、フランクは昔からドライバー選択の権限は自分にあると思っていたがっていた。私とし

BMWの「ふたりのボス」、タイセン（右）とベルガー（中央）と話すヘッド。当時は共に質実剛健なイメージのあるウィリアムズとBMWが、堅実な一歩を踏み出したと考えられており、ベルガーもチームワークの重要性を強調していた

かなり大きくて重く、トラブルも多かったがパワフルなエンジンだった

Patrick Head

Interview with



ても、彼が完全に間違った方向へ行くこととしているのでない限り、彼に主導的な立場を取らせることに不満はなかった。ドライバーの選択に関しては、私たちがふたりが合意したうえで決めるという約束があったが、フランクの考えには断固反対という場合を除いて、彼がしたいようにさせていたんだ。
 ジュンケイラは、すでにテストド



大メーカーに翻弄され始めた時期のF1で、共に戦うフランクとヘッド。BMWを失った後はワークスエンジンを得られず、成績は下降。2012年に奇跡の1勝を挙げたものの近年は低迷が続き、ウィリアムズ家は20年にF1の表舞台から去った

のタイヤを使うことはできない』と
言われた。ミシュランは大急ぎで改
良したタイヤを持ち込み、モンツァ
テストの大半は、そのタイヤが摩耗
した時にトレッド幅が規定を超えな
いかどうかの確認に費やされた。
それに加えて信頼性の問題があり、
さらにはモンツァとラルフのお互

いに向けられた激しい敵対心がチー
ムの足を引っぱった。あのふたりが
シーズン後半戦で見せた子供っぽい
態度は、私には本当に信じられない
ものだったよ。だが、とてもパワフ
ルなBMWエンジンのおかげもあつ
て、私たちのクルマがフィールドで
最速だったのは確かだ」

もう少し利口に振る舞っていたら
彼らと袂を分かつたに済んだかもしれないが
我々のファクトリーに乗り込んできて
あれこれ指図されるのは受け入れられなかった

BMWとの別離

——ある意味でウィリアムズとBMW
のパートナーシップは、活かされ
ずに終わった好機だったのでは？
「まさにチャンスの逸失だったね。
タイセンは02年頃から、いずれは自
分でチームを運営しようと考えてい
たのだと思う。そのために、彼は様
々な要求を突き付けてきた。03年に
は契約更新の交渉をしたのだが、そ
の際にトランスミッションやシャシ
ーの図面から空力のデータまで、彼
らが求めればすべてを開示すること
を要求された。風洞実験グループに
は、BMWのエアロダイナミシスト

が送り込まれた。彼らが何をしたい
のかは明らかだった。自前のチーム
の立ち上げを目指していたんだ。

私たちは、あらゆるものを引き渡
すことを強いられた。ミュンヘンでは
徐々にそのための人材も集め始めて
いた。その挙げ句に、彼らはウイリ
アムズの株を買いたいと言ってきた。
それも呆れるほど安い金額でね。

私たちはそのオファーを断った。

その結果BMWは私たちのもとを去
り、のちにザウバーを買収してそち
らへ乗り換えた。実際のところ、も
う少し利口に振る舞っていたら、彼
らと袂を分かつたに済んだかもしれ
ない。だがそうすると、彼らがグロ
ープのファクトリーに乗り込んでき
て、あれこれ指図をするようになる。
さすがにそれは受け入れられなかつ
た。私自身が、どちらかと言えば指
図をしたいタイプの人間だからね。
いずれにしても、これだけは言っ
ておきたい。01年から05年の間に、
ウィリアムズはまあまああのエンジン
を使って、グランプリで10勝を挙げ

た。一方、06年から撤退までの4年
間で、彼らはたった1勝しかしてい
ない(笑)」

——BMWは09年限りでF1から撤
退しました。ですから当時彼らがウ
ィリアムズの株式を手に入れたとし
ても、いずれはすべて元に戻ってい
たのではないのでしょうか。

「ウイリアムズにとっては、その方
がずっと良かったのかもしれない。
そして、ロス・ブラウンがホンダと
結んだような契約を交わして、チー
ムを復活させていただろうね！」

——フランクとの関係は、あなたに
とってどのようなものでしょうか？
「いつも言っているように、誰かと
40年近くも仲良く付き合っているの
なら、それはいい友達同士に他なら
ない。フランクは、私の仕事には干
渉しない方がよいと考え、そうした
やり方を守ってきた。彼は枕に頭を
つけたらすぐに眠れて、毎晩10時間
は寝られる人だ。一方、私はその正
反対の心配性だが、私たちのコンビ
はとてよく機能していた」

Patrick Head

Interview with



バトリック・ヘッド
Patrick Head

1946年6月5日生まれ、イギリス・ハンブ
シャー州ファーンボロー出身。75年のウイ
リアムズ加入後、77年にフランク・ウイ
リアムズとともにウィリアムズ・グランプリ
・エンジニアリングを創設。以来テクニカ
ルディレクターとしてチームの技術面を指
揮し、7回のドライバーズタイトル、9回
のコンストラクターズタイトルを獲得。
2004年にエンジニアリングディレクターに
就任するが11月末に退任。その後しばらく
F1から離れていたが、19年3月に、低迷す
るウィリアムズのコンサルタントに就任。し
かしチームが復活を遂げることはなかった

な経験だったと思うよ」

手堅いラルフ

——では、あの年のラルフについては、どうですか？ 彼はまず開幕戦のオーストラリアで、その後はスパとモンツァでもポディウムに上がりました。

「手堅いドライバーだったね。担当エンジニアはクレイグ・ウィルソンだった。彼とラルフはいつもモーターホームの片隅に身を潜めていて、デブリーフィングの時も必ずふたり一緒だった。ラルフはまったくチームに溶け込もうとせず、みんなと仲間になるのを拒んでいるように見え

た。それにひどく怒りっぽかったね。気難しいというのはちょっと違って、人としてあまり開放的な性格ではなかったんだ。少なくとも、リラックした感じではなかった」

——フランツ・トストについては、どうですか？

「フランツはラルフのマネージャーというか、実際にはカバン持ちのようなものだった。彼は当時から実直な人物だったが、ラルフのフランツに対する扱いは、ちょっと信じられないほどひどかった。ラルフがガレージに来て、朝食のミューズリー（シリアル的一种）をボウルに出すと、フランツが混ざっているレーズンを全部つまみ出してやるんだ。ラルフはレーズンが嫌いなんだと言ってる。現在の彼が、アルファタウリ（ミナルディを起源とするF1チーム）のボスとして、文句なしの仕事をしているのは確かだ」

獲り損ねたタイトル

——当時のウイリアムズには、ジェームス・ロビンソンや、少しあとのサム・マイケルのように、優れたエンジニアが何人もいましたね。

「ジェームスは確かに頭のいい人物ではあったが、ちょっと自己中心的だった。才能がないわけではなかったけどね。サムがウイリアムズに来たのは、01年シーズンが始まる前のことだったと思う。私は04年にテクニカルディレクターを退いて、その

カナダGPのピットにて、バトン（右）と、オーディションに敗れテストドライバーにとどまったジュンケイラ（左）が並ぶ。ジュンケイラは翌年、モントレーヤと入れ替わるようにCARTへ参戦



職をサムに引き継いでもらった。

03年のウイリアムズには相当な競争力があつたにもかかわらず、本当につまらない理由で最後の3レースを台無しにしてしまった。そして、04年はショートノーズに2本の前方にせりだすウイングステーを付けた、あの不格好なクルマでスタートし、あまりいい成績を残せなかった。私自身も、その頃にはロンドンから通勤するようになり、技術チームの仕事をも十分にコントロールできていないと感じていた。そんなこともあって、04年からはサムに任せただ」

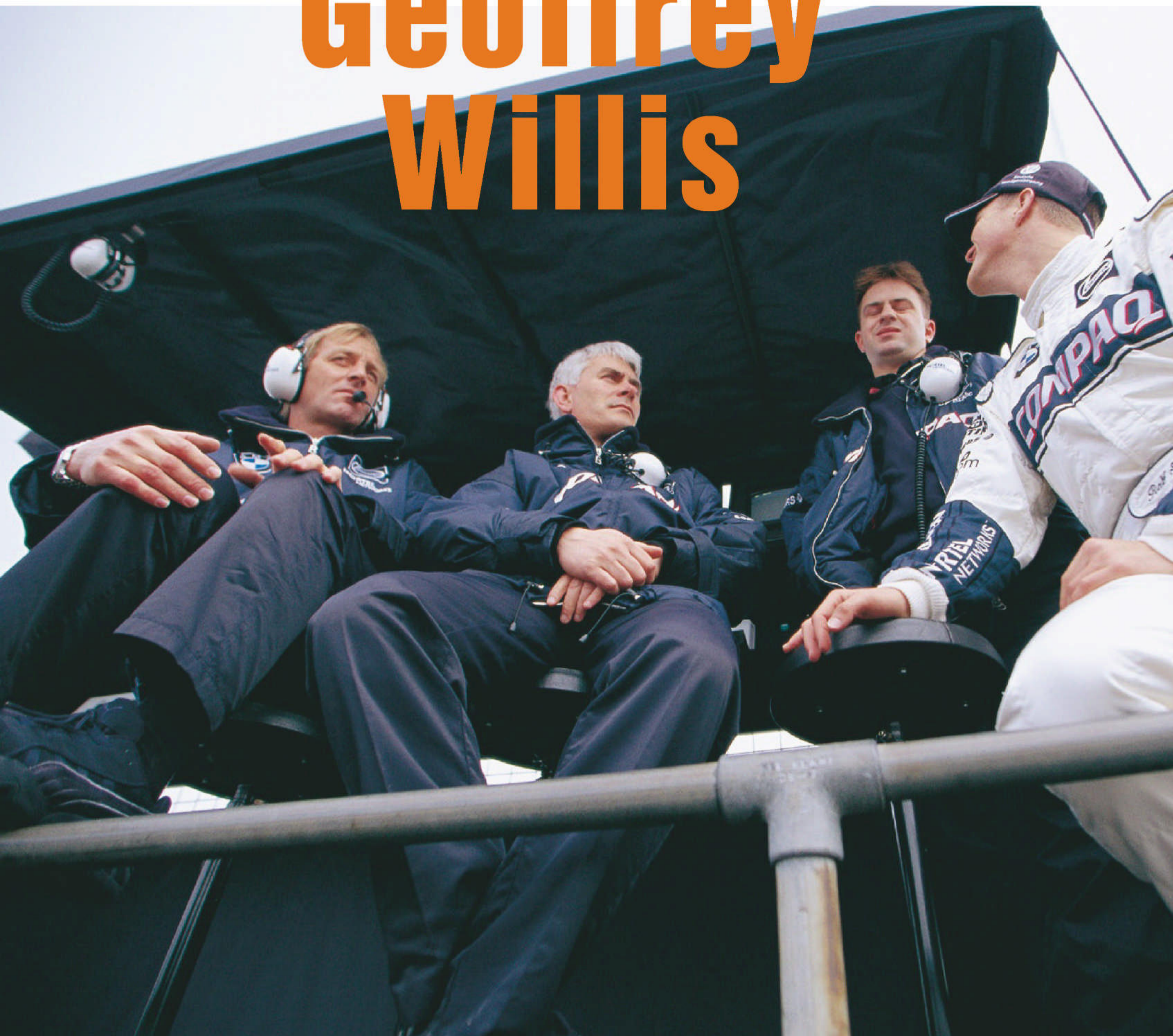
——03年には、モントレーヤとラルフのコンビで世界選手権を勝ち獲る可能性があつたと、今でも思っていますか？

「可能性どころか、楽勝でタイトルを獲っていたはずだ。まず最初のつまりは、イタリアGPの前に行なわれたモンツァでのテストで起きた。フェラーリが、ミシユランのフロントタイヤにクレームをつけたんだ。新品の状態での寸法は規定値以内だが、消耗するとトレッド幅が規定の最大値より大きくなると言ってる。そしてFIAもそれを認めて、『こ



第4戦イギリスGPのグリッド上。前年から高い安定性とパフォーマンスを見せるラルフと、彼をサポートをするトスト（右端）。トストは2006年からトロロソ（現アルファタウリ）を統率し、2勝を挙げてF1界で存在感を示している

Interview with Geoffrey Willis



したか？ 彼は少しずつ第一線から
退き始めていたと思います。

「デザインにはもう深く関与してい
なかった。私はパトリックの大ファ
ンなんだ。私や同世代のエンジニア
にとって、とても影響力の大きい人
だったのは間違いない。彼は負けず
嫌いで度胸と知力を兼ね備え、こっ
ちが一番突かれたくない質問をする
能力には驚くべきものがあつた。例
えばCADの画面で何かを見ながら
『どうも気に入らないな。もつとい
いソリューションを探さないと』と
思っているでしょう。するとまた
まそこを通りがかつた彼が、私を見
て『どうしてそんなふうにした？』
と指摘するんだ。それほど彼は鋭く
洞察力に富んでいた。

彼とフランク（ウィリアムズ）の
チーム運営について、ひとつだけ文
句を言わせてもらえれば、エイドリ
アンが離脱した後の引き継ぎが不十
分だったのには閉口した。特に空力
面でまったく。私は急に責任ある立
場に置かれて、大急ぎで多くを学ば
なければならなかった。パトリック
はあらゆることをエイドリアンに任
せていたので、彼が去った後にはと
ても大きな穴が空いていた。メカニ
カルな設計の面での影響が比較的小
さかったのは、エイドリアンがその
方面にはあまり興味を示さなかった
からだ。それゆえ当時の私が埋めな
ければならなかったギャップは、ギ
ヤビンの受け持ち分野よりもだいぶ

ニューウェイの置き土産

——FW22の物語は、このクルマがデビューする2年前に始まったとも言えます。エイドリアン・ニューウェイのチーム離脱後、ウイリアムズの技術チームは、あなたとギャビン・フィッツシャーを中心とする新体制になり、1998年と99年のクルマはあなたがデザインしたからです。「そのとおりだ。エイドリアンが去ったのは、確か96年の9月だったと思う。私たちは97年のクルマの基本レイアウトを引き継いだ、それを実際に走らせるまでにやるべきことがたくさんあった。FW19はルノーのフルワークス待遇を受けた最後のクルマで、その後はメカクローム、あるいはスーパーテックと呼ばれるエンジンを使うことになった。私たちはFW19に多くの努力を注ぎ、シーズン終盤まで開発を続けたので結果として98年のFW20は、あまり代わり映えしないものだったかもしれ

ない。それでも私とギャビンが初めて最初から手がけたクルマは選手権を3位で終えた。

99年のFW21は少々苦戦を強いられた。アレックスサンドロ(ザナルデイ)は最後まで乗りこなせなかったし、

実際乗りやすいものではなかったと思う。00年はいわばリセットの年だった。BMWのワークスエンジンを得られることで一層の熱意を持って仕事に取り組んだ」

——以前はエイドリアンの下にあな



ニューウェイがチームを去った後後任の空力を担ったウイリスの負担は想像以上だったようだそんな困難な激務をこなせたのも心許せる同僚がいたからだった

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki Photos/Paul-Henri Cahier Motorsport Images, SAN-El

ジェフ・ウイリス
Geoffrey Willis

1959年12月23日生まれ。イギリス出身。大学卒業後、国立物理研究所に勤務。その経験を買われ、ヨットのアメリカズカップに参加する母国チームの開発に携わる経験を持つ。F1の経歴は90年より(レイトンハウス)。現在もメルセデスF1の技術部門で重責を担う

た方がいて、パトリック・ヘッドが全体の監督をしていたのに対し、新体制ではあなたとフィッツシャーが対等な関係でした。当時、あなたは「目に見える部分に加えてクーリングは私が受け持った」、それら以外はすべてフィッツシャーの仕事だったと述べています。それが基本的な役割分担だったのでしょうか？

「全体的なレイアウトは、結局のところ空力担当の私がやることになったが、ギャビンと私はとてもうまく協力し合っていた。本当にいい友人同士だったよ。仕事の進め方や考え方に違いはあっても争いは一度もなかった。私たちは何でもじっくり話し合った。私が空力的な観点から希望を主張すると、彼がそれに関わるシャシーやメカニカルな部分でのリードオフについての見解を示した。もしかすると私はそういう場面で、少々押しが弱かったかもしれない。彼は柔軟な姿勢で話を聞いてくれたのでいつも気持ちよく仕事ができた

よ、いい時代だった。私とギャビンは、設計室の隅でオフィスを共有し、向かい合うようにデスクを置いていたんだ。そこには1/2スケールのクルマ全体の図面を貼った一枚の大きな製図板があり、よくその前に座り込んで何かを描き入れたりしていた。その頃にはもう図面はすべてCADで作成していた。だが、誰かが私たちのところへ来て、『クルマのこの部分にこういうものを積みたい』とか『将来的にこうしたい』といった話を始める時のために、その大きな図面を用意していたんだ」

——大判の紙の図面はニューウェイの置き土産だったのでしょうか？

「そうだね。09年に私がレッドブルを離れた時にも、彼はまだ製図板を使っていた。おそらく今でも使っていると思うよ。私自身は以前からCADを使いこなしていて、それに何の不満もなかった。ただ、より広い視野で話したい時や、3〜4人のグループで意思の疎通を図りたい時には、紙の図面が便利なツールになる。今でもメルセデスの設計レビューでは、大型のディスプレイを使っている。大人数で話し合うような場合には、CADのモニターよりずっと大きな画面で見ると。検討の対象になっているものを視覚化して、グループで共有するのはとても大事なことだと思う」

——00年頃のヘッドの役割はどうで

モデル製作者と風洞の技術者がいる程度だった。現在と比べると本当に規模が小さかったんだ」

——当時のノーズの高さは、チームによってずいぶん違っていました。フェラーリはハイポイントッドノーズ、マクラーレンはローノーズ、ウィリアムズはその中間ぐらいだったように思います。

「私たちがパイロン（ステアー）で吊り下げる形式のウイングをようやく機能させられるようになったのは95年頃だったと思う。そして、フロントバルクヘッドの位置を高くするデザインに関しては、どうしてもそうすべきだという利点を見出せなかった。私たちは保守的だったかもしれない。重心位置が高くなるデメリットなどを重視していたからだ。」

ともあれ当時何とか理解しようとして、熱心に取り組んでいた領域がふたつあって、ひとつはバージボード、もうひとつは当時流行っていた後輪前の大きなフリップアップを含めたリヤエンドのコークボトル形状だった。あの頃の私たちは、このふたつの領域をよく理解できていなかった。ホイール周辺で何が起きているのかを知るために、CFDを利用したり風洞でホイールに加わる力を計測する装置を開発しようと試みていた」

——あなたがサスペンションアームを高い位置に移して、気流の乱れを抑えるトライをしたという記事を読



FW20
ウイリスがウィリアムズに加入したのは92年。以後、ニューウェイの下で流体力学を駆使した開発を行なっていく。ウイリスが空力責任者として最初に携わったFW20は、ニューウェイがデザインしているが、FW21よりウイリス&フィッシャーの思考が色濃く出ている

んだことがあります。これはまだ前例のない試みでした。

「あの頃のリヤサスのレイアウトは、空力ではなく主に車両動力学の要求によって決まっていた。リヤサスがデイフューザーの気流に及ぼす影響については、まだよく理解されていなかったんだ。やがて私たちはデイフューザーをもっと拡大したいと考えるようになり、そうすると望ましい車高を保ちつつ、サスアームのクリアランスを確保するのが難しいという設計上の矛盾に突き当たった。だが、それでも私たちはクレイジーな形状のサスペンションを作ろうとは思わなかった。かなり大きな荷重がかかる部分だからね。そういう意

味では現実的で優れたソリューションに発想を縛られているところがあつたのだと思う。

またそれがウィリアムズの長所であり、短所でもあったのかもしれない。結果的に私たちは現在ではすべてのチームが採用しているような構造的な常識を完全に無視して、もっぱら空力だけを重視した方向、つまり合理的なメカニカルソリューションを目指すのなら決して選ばない形状とレイアウトへ進むことはなかった。エイドリアンが得意としたことのひとつはまさにそれだったのだと思う。彼は空力優先を極限まで推し進めて機械設計の担当者たちをその方向へ引っぱっていったんだ」

——オイルタンクをエンジンとシャーシの間にレイアウトするのは、当時としては珍しかったと思います。

「ああ、そうだね。オイルタンクをエンジンの前に置くレイアウトは、私たちを含めたいくつかのチームが、他に先駆けて始めたものだ。タンクはカーボンコンポジット製で、そのレイアウトを採用した理由のひとつは重量配分、もうひとつは7速化して前後に長くなった縦置きギヤボックスにあった。横置きであればギヤクラスタを側面から取り出せる。だが縦置きの場合フロントカバーから取り出す必要があるので、エンジンとベルハウジングの間にオイルタンクを置きたくなかったんだ。タンク的设计にあたってCFDの利用

Geoffrey Willis



大きかったと思う」

保守的だった開発コンセプト

——最初のBMWエンジンについては、どう評価していましたか？

「あれはポール・ロシエが関与した最後のエンジンだったと思う。3ℓ V型10気筒、バンク角72度のオーソドックスなもので、少々時代遅れの感は否めなかった。あのエンジンにはねじり振動の問題があつて、排気バルブが折れるトラブルが多発した。問題が起きるのはいつも左側バンクの後ろの方で、確か7番シリンダーだったと記憶している。とにかく決まって同じ場所が壊れたんだ。ブローしたエンジンのエキゾーストマニフォールドを外すと、排気ポートの中に折れたバルブの頭が引っかかっていた。エンジン前側のカムシャフトの駆動機構に問題があつて、カムの揺動が起きていたようだ。あの年には相当な数のエンジンが壊れたはずだが、それでも性能面ではルノーを大きく上回っていた」

——BMWのエンジンは、ルノー／スーパーテックより大きな冷却容量を必要としましたか？

「BMWにはF1でV10を走らせた経験がなく、それゆえに計画的だった。興味深いことに彼らには明確な行動様式があり、余計なことはせず常に組織立っていて、例えば『クーリングレベルはこれだけ、フロートはこの値』といったように、あ

らゆることを厳密に決めていた。そうした態度は彼らが長年慣れ親しんできたタイプのパワーユニットから、新たな出発点となるものへと移行しつつあることの表れだったのかもしれない。BMWの冷却要求がルノーより大きかったかどうかについては、正直に言つてよく覚えていないな」

——00年シーズンについて、どんな記憶に残っていますか？

「メルボルの開幕戦で、ラルフ（シユーマツハー）が3位に入りポディウムが上がった。BMWの人たちは、あれでずいぶん肩の荷が軽くなったに違いない。レース後、私はウェルナー・ローレンツに思い切りハグされそうになった。それまでにいくつもエンジンが壊れて、お互いに苦労してきたからね。実はレース中にもいくつか問題があつて、フィニッシュできる自信はあまりなかったんだ。それだけにポディウムが上がれたの

は、上々の滑り出しと言えた。

——続くサンパウロではジェンソン（バトン）も入賞できた。あれは当時の最年少入賞記録だったと思う。私たちはまずまずの成果を上げ、あの年には確か3位が3回あったはずだ」

——FW22のエアロをどう評価していますか？

「少し空力効率を重視しすぎて、ダウンフォースの絶対値は十分ではなかったかもしれない。だからイモラ、モンツァ、スパでは速かったが、反対にハンガリーやモナコでは苦戦した。ローダウンフォーストリムでは、とても空力効率が高く、クリーンなクルマだったことは確かだ。写真を見ながらコンセプトを思い起こしてみると、当時のマクラーレンやフェラーリが取り組んでいた大型のバジーボードを、私たちはなかなかものにできなかった。その代わりに小さいバジーボードを取り付けたり、サイドポインターの前にハンマーヘッド型のフィンを設けたりしていた。それらはとても効果的だったが、トップ2チームのようなパッケージにするには、どのようにリバースエンジニアリングをすればよいか分からない苦勞していたよ。」

——当時のクルマを見ると、どれも空力的にまったく洗練されていないよね。エンジニアたちはいったい何をしていたんだと思われるだろうね。だが、あの頃のウイリアムズの空力部門はせいぜい12〜13人で、それに



FW21





Geoffrey Willis

いきなり重責を担わされた意味で、似た境遇のフィッシャー（左からふたり目）とは分かち合えるものがあつた。相棒はF1から離れたが、今もふたりの仲は変わらない

何でも試してみるトライアル・アンド・エラーの時代から「これなら機能するはず」という理論が先にありそれを実証していく時代へ移り変わろうとしていた



ウィリスとフィッシャーの「助言」を元に、BMWが開発したバンク角90度の01年型P80。非常にパワフルだったと語るウィリス。その後継機P82も彼の記憶どおり、119kgのE41に対して90kgの超軽量ユニットだった

ームと手を結んでいたが、BMWは私たちがまともなエンジニアの集まりなのだろうかという不安を感じていたと思う。だが、私たちはきちんとした仕事ができることを示した。実際、信頼性の問題の多くは車体ではなくパワーユニットに関するものだったからね。そうした意味で良い方向への歩みはあのクルマから始まり、BMWとの間にも良好な関係が築かれ始めていた。

相手がアンディ・コーウエルだったか思い出せないが、ギヤビンと私がBMWの誰かと話をして、『なぜVバンクを72度にしたのか、90度も

考えたのか』と尋ねたことがあつた。数日後に返事があり『90度も悪くないアイデアだ。検討してみたい』と言われたんだ。その後、新世代エンジンとして登場したP80は、バンク角が90度でクランクセンターが低く、ものすごくパワフルだった。次のP82は02年のFW24に搭載されたが、その頃には私はすでにウイリアムズを離れていたもので、レースの現場で間近には見ていない。ただ、まだチームにいる間にファクトリーに届いたそのエンジンを箱から出そうとギヤビンとふたりで持ち上げられたくらいだから、ずいぶんと軽かったのは確かだよ。とても優れたエンジンだったと思う」

——フィッシャーは05年頃にウイリアムズを退職し、F1からも離れました。理由はご存知ですか？

「彼は自分がやりたいことをやろうと自らチームを去った。技術コンサルタントとか、いろいろなスポーツに関わる仕事をやるうとしていたはずだ。ギヤビンをよく知る者として言えば、彼が忙しくしているのは間違いないよ。久しぶりに彼に会いたいね。エンジニアとしてきわめて有能で一緒に仕事もしやすく、規律をきちんと守る人だ。上級職を務めるのに必要な個性の強さがあり、みんなに尊敬されて競争心も旺盛だった。まさに理想的な同僚で当時のことを振り返ってみると、本当にいい思い出ばかりなんだ」

を試した記憶がある。オイルと空気を分離して気泡を除去するためにタンク内にはスワールポットを設けるのだが、オイルの循環に関するトラブルがあつてその最適化にCFDを役立てたいと考えたんだ。言うまでもなく、オイルの品質、温度、供給量などについてBMWはかなり厳格な要求を伝えてきた」

20年の技術の進化

——現在と比べるとシーズン中の開発はあまり行なわれなかったのでしょうか？

「年間を通じてかなりアップグレードを投入していた。90年代半ばまで遡るならシーズン中に何かをするにしても、ローダウンフォース仕様のウイングを作るくらいだった。だが00年頃には絶えずパフォーマンスを向上させ続けないと勝負にならないという認識が一般的になっていた。だから新しいフロントウイング、リヤウイングを次々持ち込んでいたんだ。ディフューザーにも手を加えたかどうかはちょっと記憶が定かではない。しかし、ミニバジボードなどは積極的に開発していたし、他にパフォーマンスを引き出せる領域はないか、あらゆる部分に目を向け始めていた。あの時期は一種の転換期だったと思う。」

とにかく何でも試してみるトライアル・アンド・エラーの時代から、『これなら機能するはず』という理論が



①大型のバジボードを活かし切れず、ハンマーヘッド型をはじめ小型フィンを積極的に開発。②フリップアップ（フェアリング）とコックパネルの領域の理解を深める努力をした。③「吊り下げフロント」後発組のウィリアムズにとって、今では常識のバルクヘッドを高くする利点が当初は見出せなかったという。④リヤサスが車体後端の空気に及ぼす影響もまだ解明されていなかった

先にあつて、それを開発部品で実証していく時代へ移り変わろうとしていたんだ。あれから20年が過ぎて私たちはさらに進歩し、風洞に持ち込まれるのは効果がかなり明確に予想できるものだけになっている。今日の風洞はそのパーツが期待したとおりに機能する最終的なお墨付きを与えるための場になった」

——この20年でF1は大きく変わりましたね？

「ものすごく変わったね。今のクルマに見られるような複雑な空力は2000年当時には不可能だった。このレベルまで到達するにはCFDによる気流の理解が不可欠で、漸進的なトライアル・アンド・エラー、つまり正常進化的なアプローチでは絶対に無理なんだ。そして、20年分のハードウェアの進歩もあった。例えば今のF1チームが利用できるコンピューターの演算速度といった部分でね」

——振り返ってみてFW22は、その後のウィリアムズ・BMWの良い出発点だったと言えるでしょうか？

「いい出発点になったと思う。そして、空力部門の大幅な強化が必要だと認識させてくれたのが、このクルマだったのは間違いない。私たちはグループを拡大し、BMWとの関係を構築しつつあった。彼らとしてはウィリアムズと組んで本当に大丈夫なのか懸念があったはずだ。当時は大手自動車メーカーの多くがF1チ

Rd.3 San Marino Grand Prix



3

Rd.13 Belgian Grand Prix



1

Rd.1 Australian Grand Prix



2

①前半仕様のポーダウイングは、翼端を垂直に切り落とした形状だったが、第12戦ハンガリーGPからは刃物のような鋭利な形状に。②フロントタイヤ内側に装備された小型のディフレクターによってウイング下からの気流を外向きに偏向。開幕戦では透明な材質のカナードを翼端板に装備。③サイドポンツーン後端のフェアリングは後輪前と内側側面に配置。フロントウイングは前年型FW21の正常進化版。④小型ディフレクターは一段下がった前半分の下端にL字に折り曲げたリップを装備。第4戦イギリスGPから翼端板のカナードは紺色に。⑤サービスホールカバー上に「Intel inside」

Rd.14 Italian Grand Prix



4

Rd.2 Brazilian Grand Prix



5

FW22

フォームが洗練されていたウイングレットや
チムニーダクトはジェフ・ウイリスの手腕

Detail File

白に紺を配したBMWカラーのFW22は
スポンサーロゴ類も同じ色調でまとめ
クリーンなアピアランスを強調——
モナコGPからはサイドポンツーン上に
ウイングレットを投入するほか
マクラーレン先鞭のチムニーダクトを
取り入れる柔軟性を見せるなど
全体に常に鮮やかで
付け焼き刃的なイメージは微塵もなかった

Text /Jotaro Takayasu Photos/SAN-EI

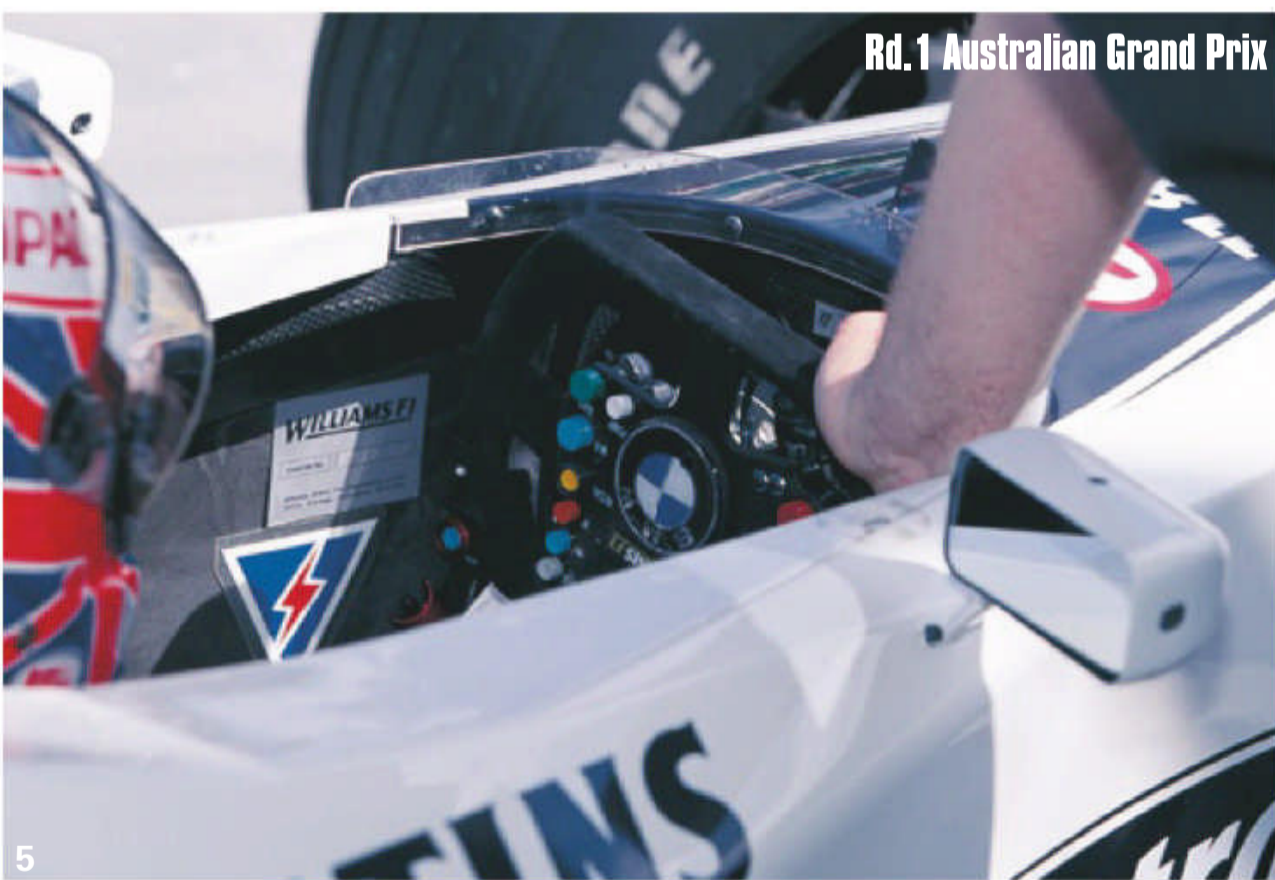


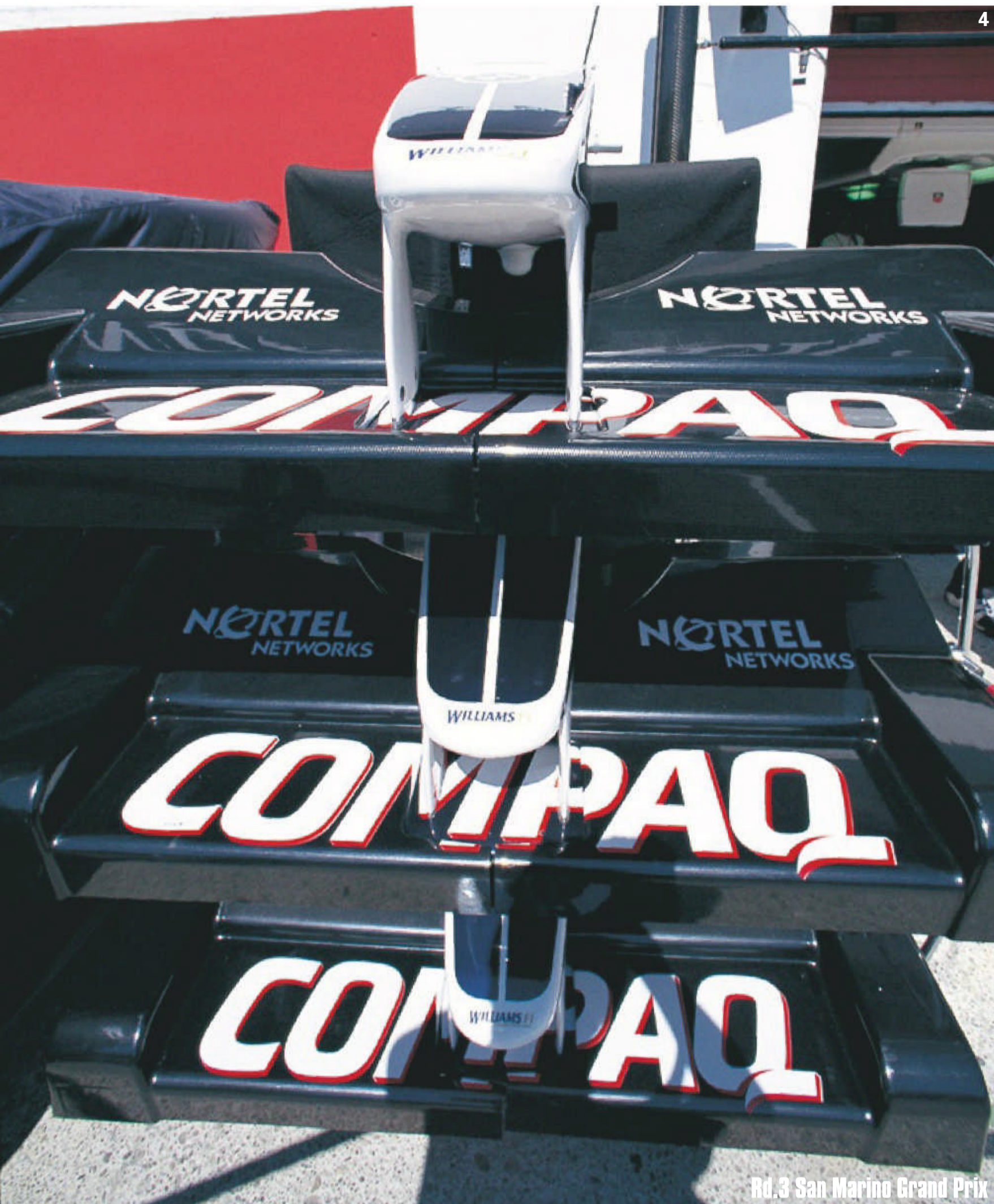
①白に紺を配したシャープなカラーリングのFW22は、パトリック・ヘッド指揮の下、空力専門のジェフ・ウイリスとチーフデザイナーのギャビン・フィッシャーが中心となり仕上げられたオーソドックスなフォームのマシン。サスペンションアームはカーボン製でフロントアッパーアームと高さを揃えたタイロッドに「BRIDGESTONE」を貼る。②モノコック側面に大型のディフレクターを装備することが主流の一方で、FW22はタイヤ内側の小さなディフレクターとサイドポンツーンインテーク前のボーダウイングというシンプルな構成でシーズンを戦った



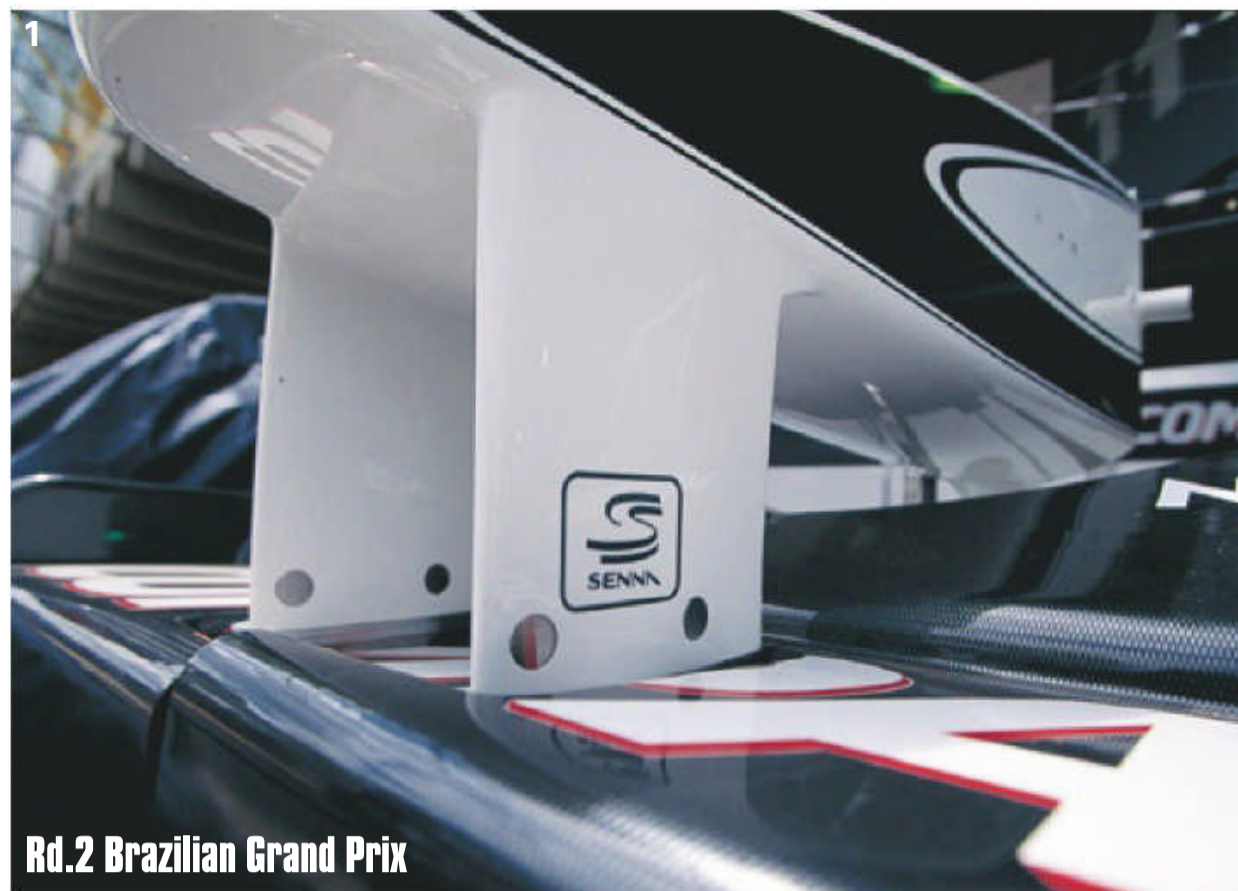


①モノコック周辺の空力デバイスは小型ディフレクターとポンツーン前のボーダウイングのみ。アンダートレイ前端をロッドで支持。②ヘッドレストのクッションにはBMWのエンブレム。③給油口フリップの裏にも管理ブランクを装備。④サスペンション後方アームは操舵にタイヤが干渉しないようにアップライト側を細く成形。⑤多数のボタンが並ぶステアリングはウィリアムズ製。左コクピットには「FW22-01」の刻印が打たれたシャシーナンバープレートとキルスイッチのステッカー。⑥アンダートレイは両端を上直角に折り曲げ気流を取り込む形状。⑦コクピット右側面にはコース図と車検証

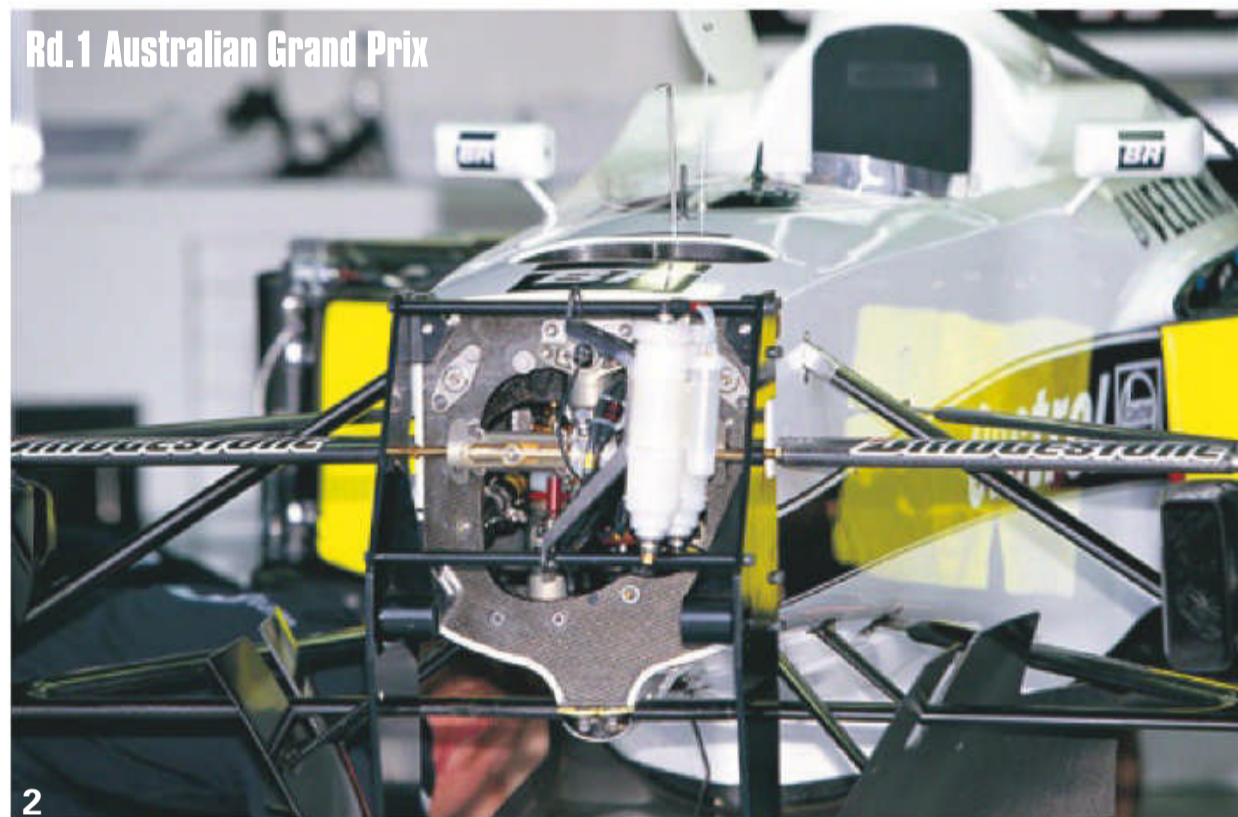




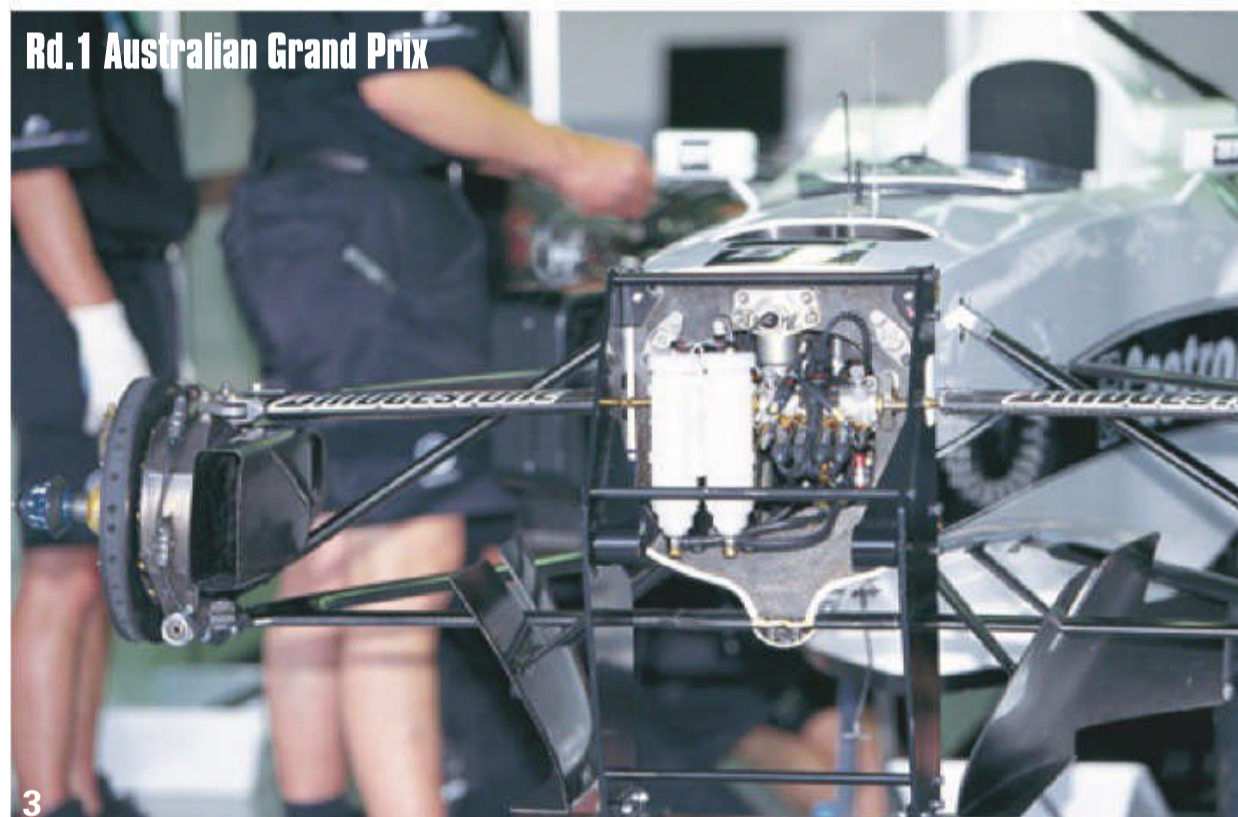
Rd.3 San Marino Grand Prix



Rd.2 Brazilian Grand Prix

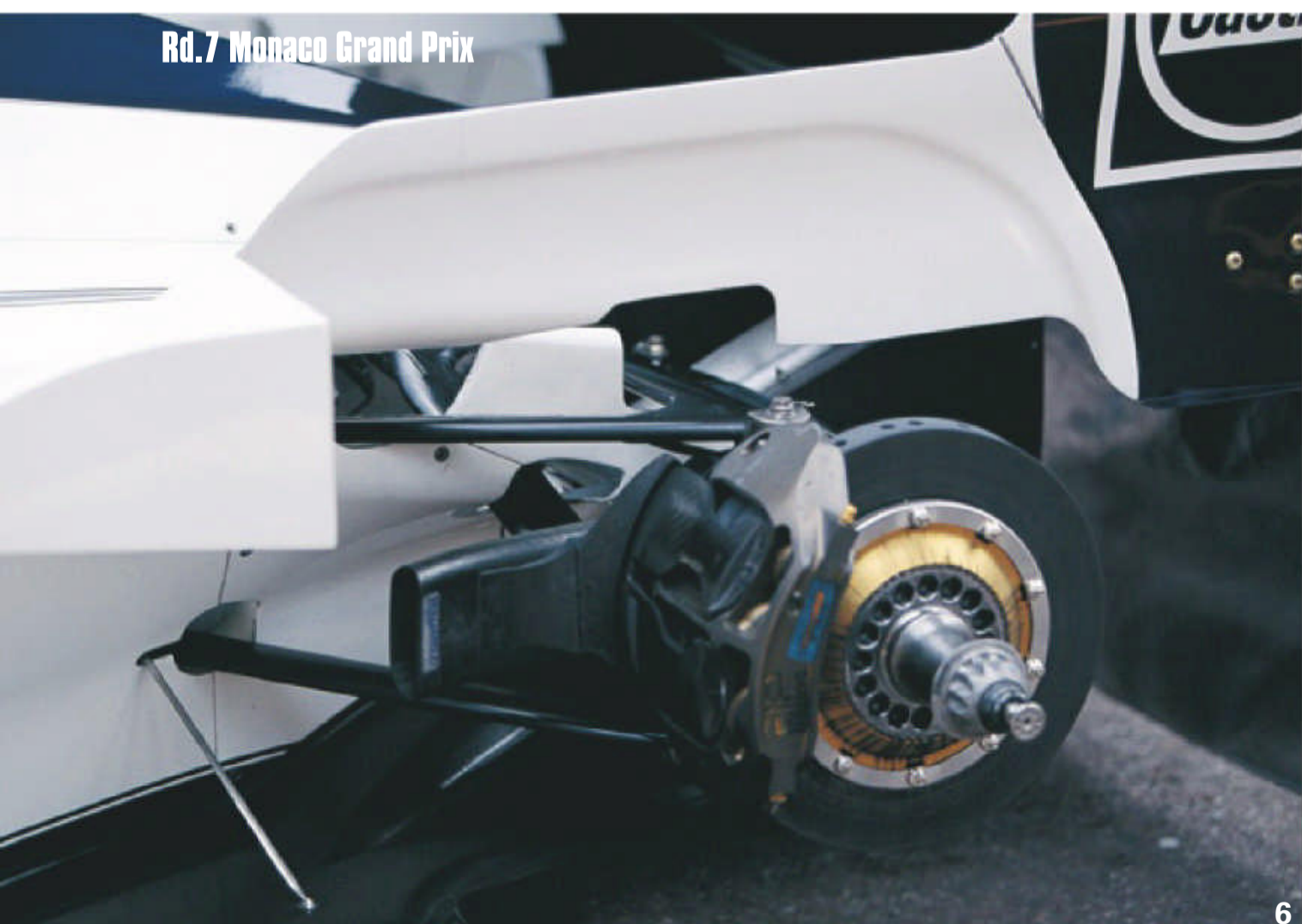


Rd.1 Australian Grand Prix

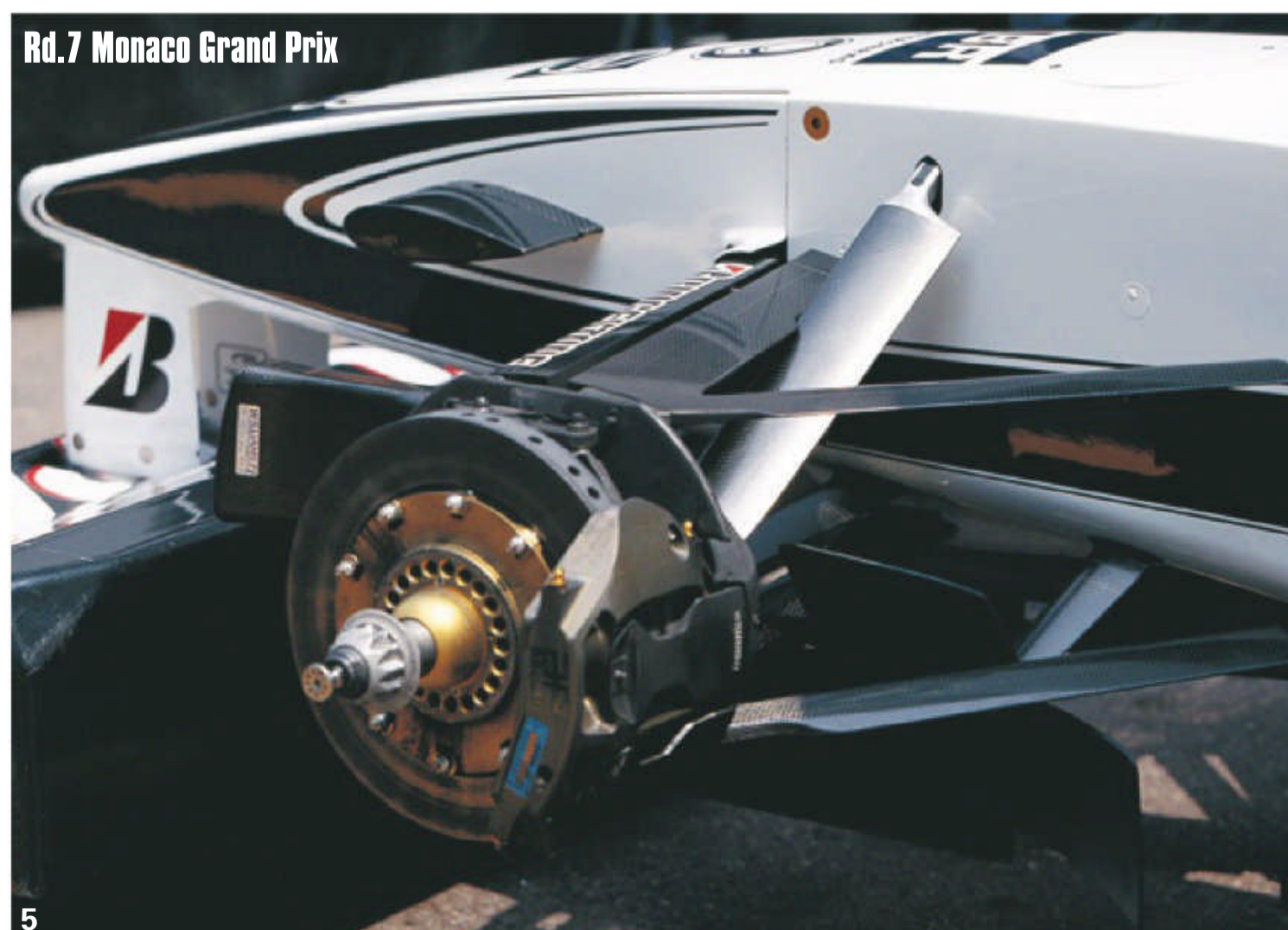


Rd.1 Australian Grand Prix

①フロントウイングステーに貼られたセナを偲ぶダブルSマーク。②フロントバルクヘッド前面にステアリングギヤボックスを装備。下端にロワアーム内部を通してアップライトに接合されるホイールテザーをボルト留め。③ステアリングギヤボックスにはパステ用と思われる電子デバイスと大量のコードを装備。④ハンガーに掛けられたフロントノーズ。メインウイングとフラップは専用カバーで空力構成を隠している。⑤翼断面形状のアップパーアームは、切り込みを入れてブッシュロッドとの干渉を回避。⑥ブレーキキャリパーはAPレーシング製で、ディスクはカーボンインダストリー製



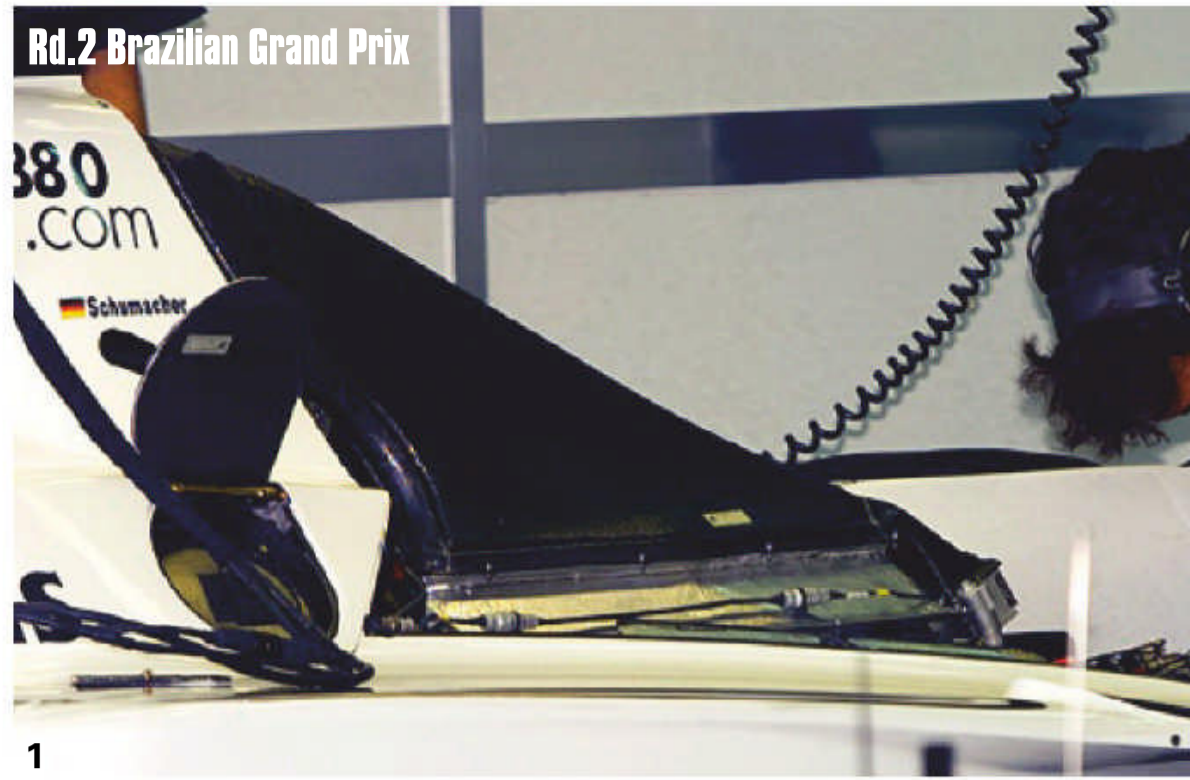
Rd.7 Monaco Grand Prix



Rd.7 Monaco Grand Prix

①エアボックスはカーボンブラックで、下端に管理用ブランクがつく。②モナコではBMWのバッジがついて少々色気のあるビジュアルに。③ミッションは完全新設計のウィリアムズ製7速、縦置きセミオートマ。④金属シートで覆われたドライブシャフト後方はクラッシュストラクチャー。⑤エンジンヘッドにはバッジもロゴもなく簡素な印象。⑥シャーシに取り付けられた状態のエンジンは遮熱カバーで覆われ、ディテールは見えない。集合部から後方の排気管は白の耐熱塗装仕上げ。冷却器は内側がラジエーターで外側がオイルクーラー

Rd.2 Brazilian Grand Prix

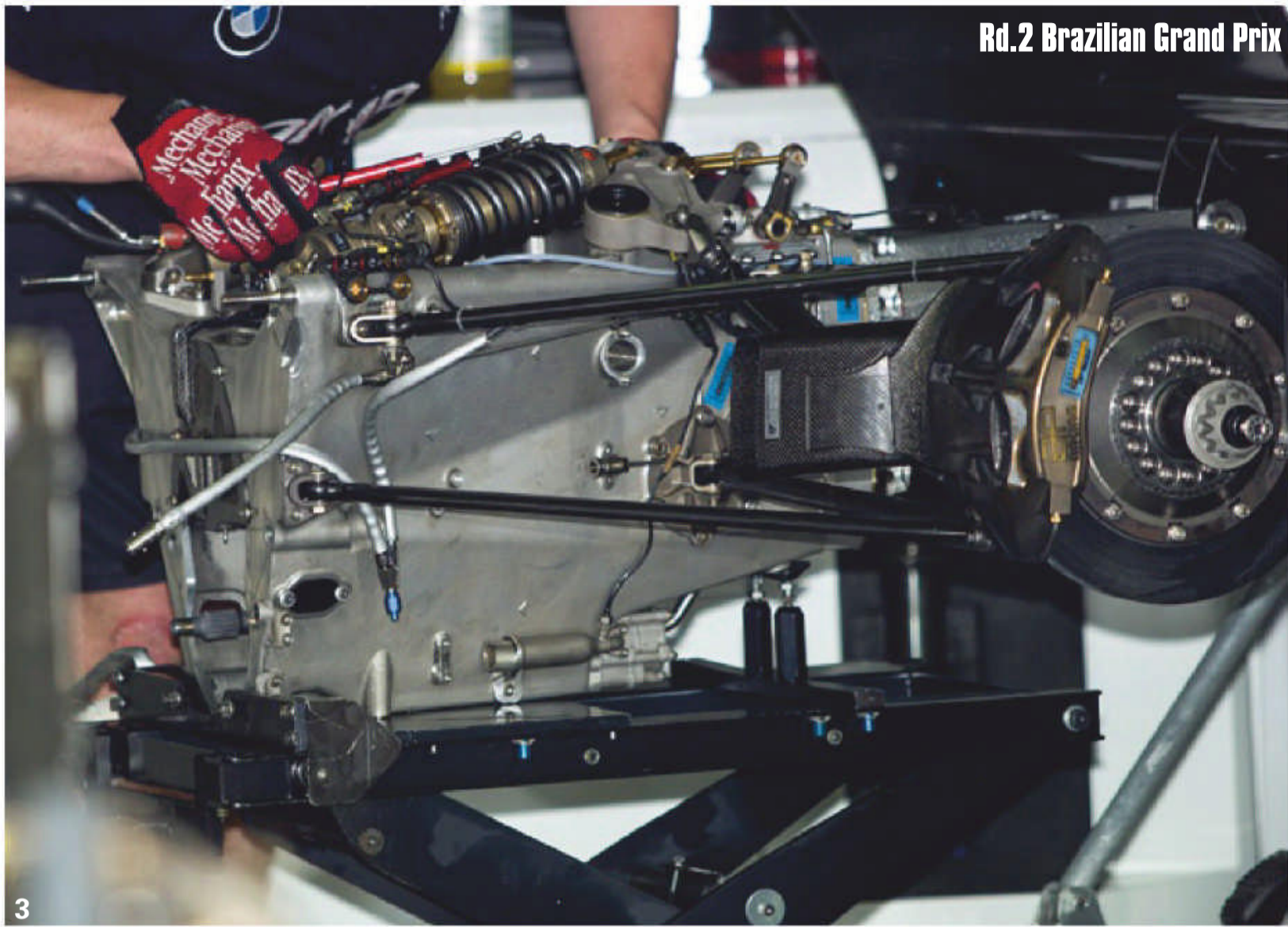


1

Rd.7 Monaco Grand Prix

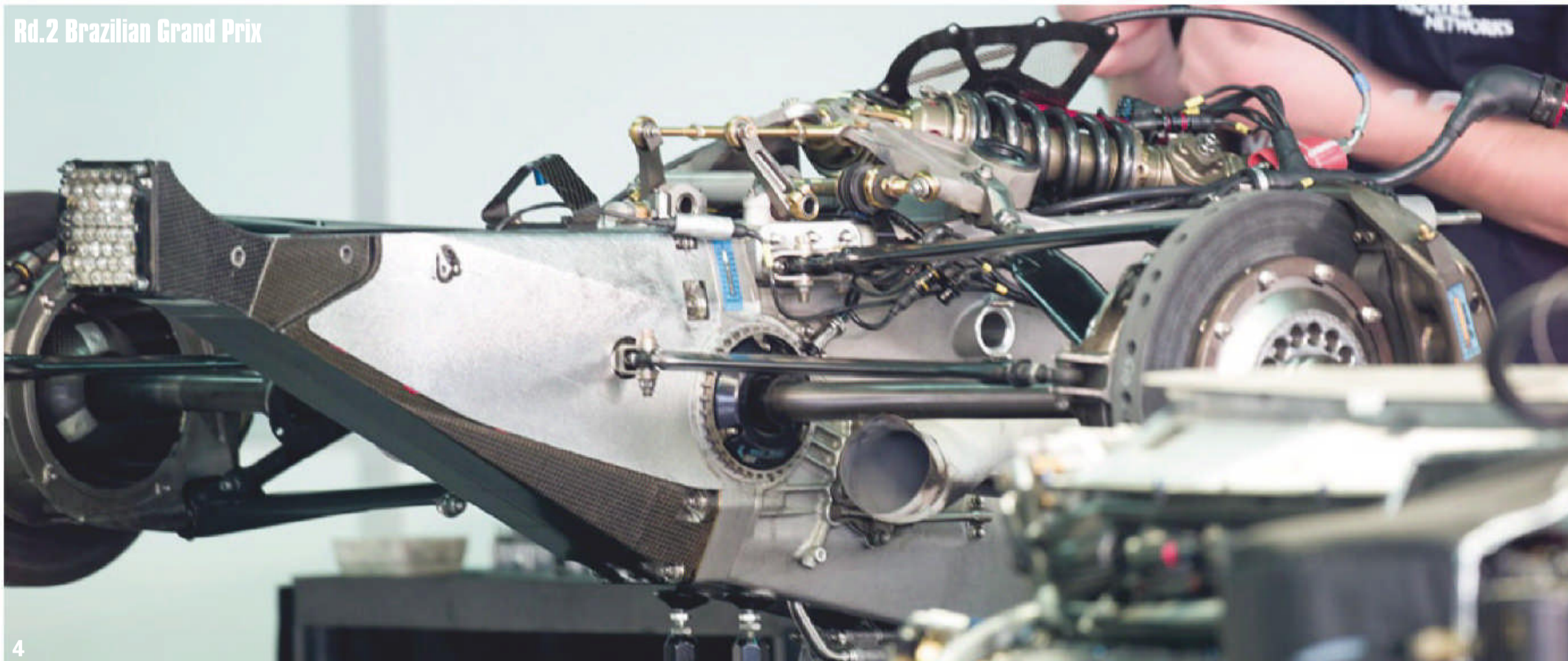


2



Rd.2 Brazilian Grand Prix

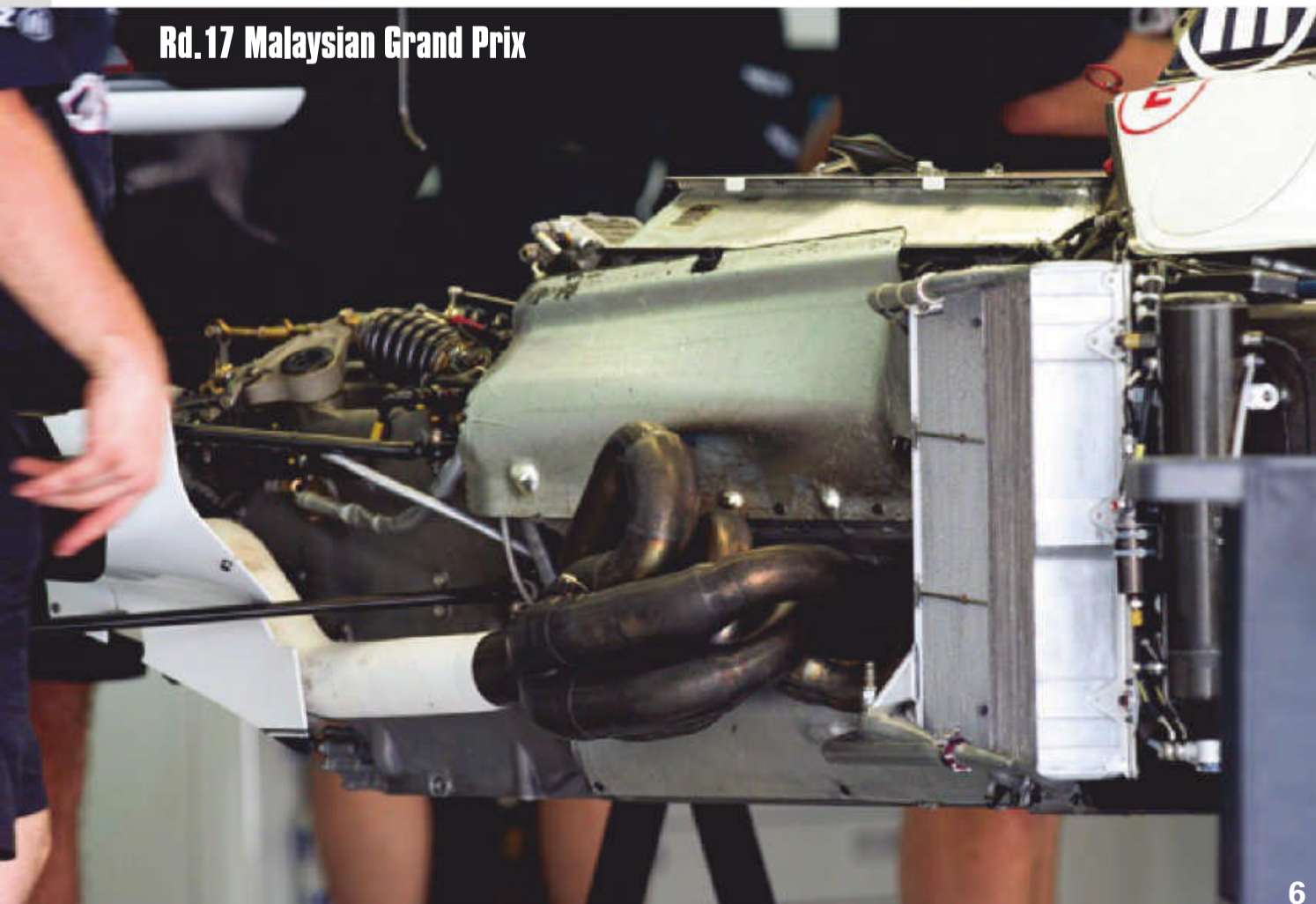
3



Rd.2 Brazilian Grand Prix

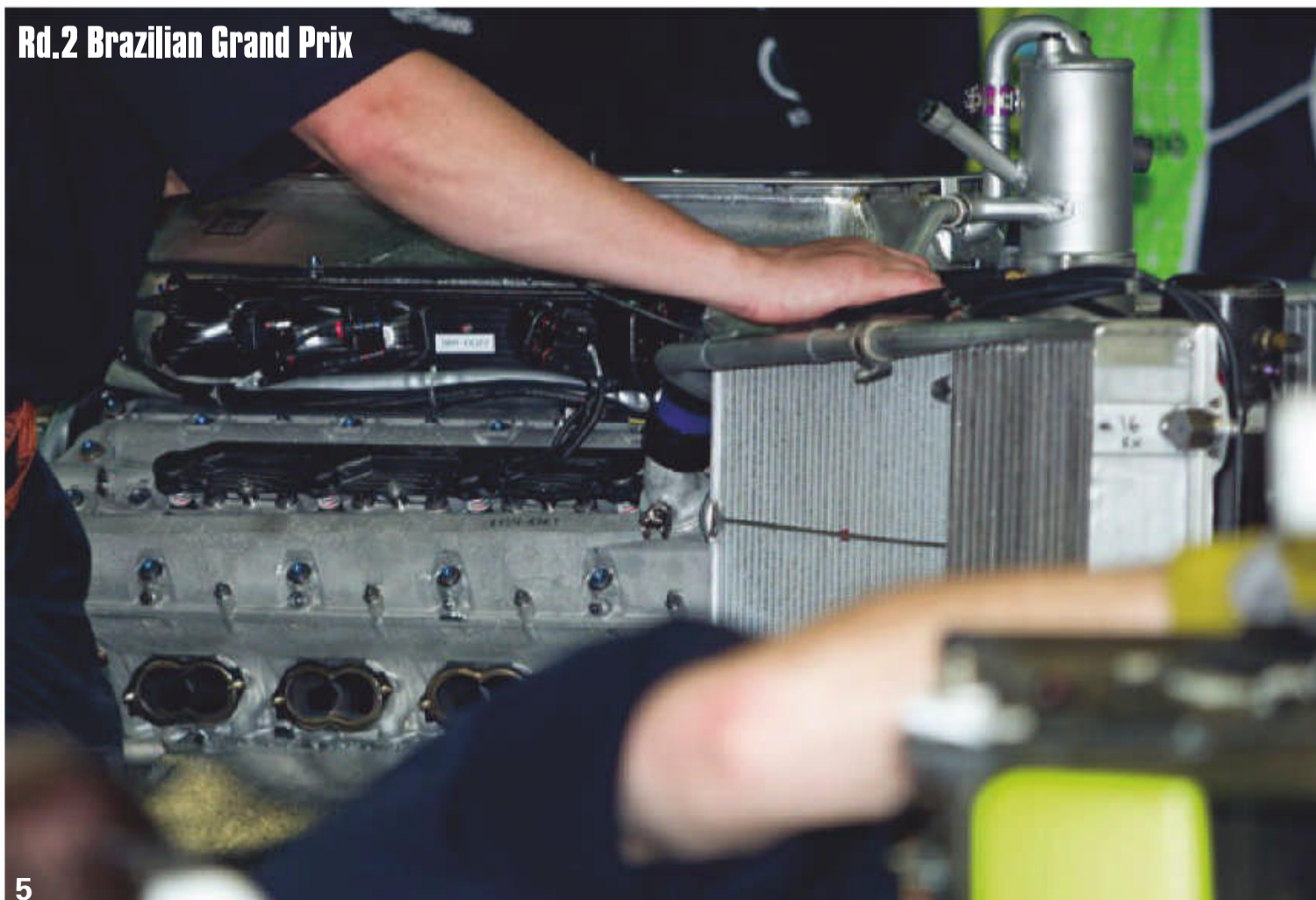
4

Rd.17 Malaysian Grand Prix



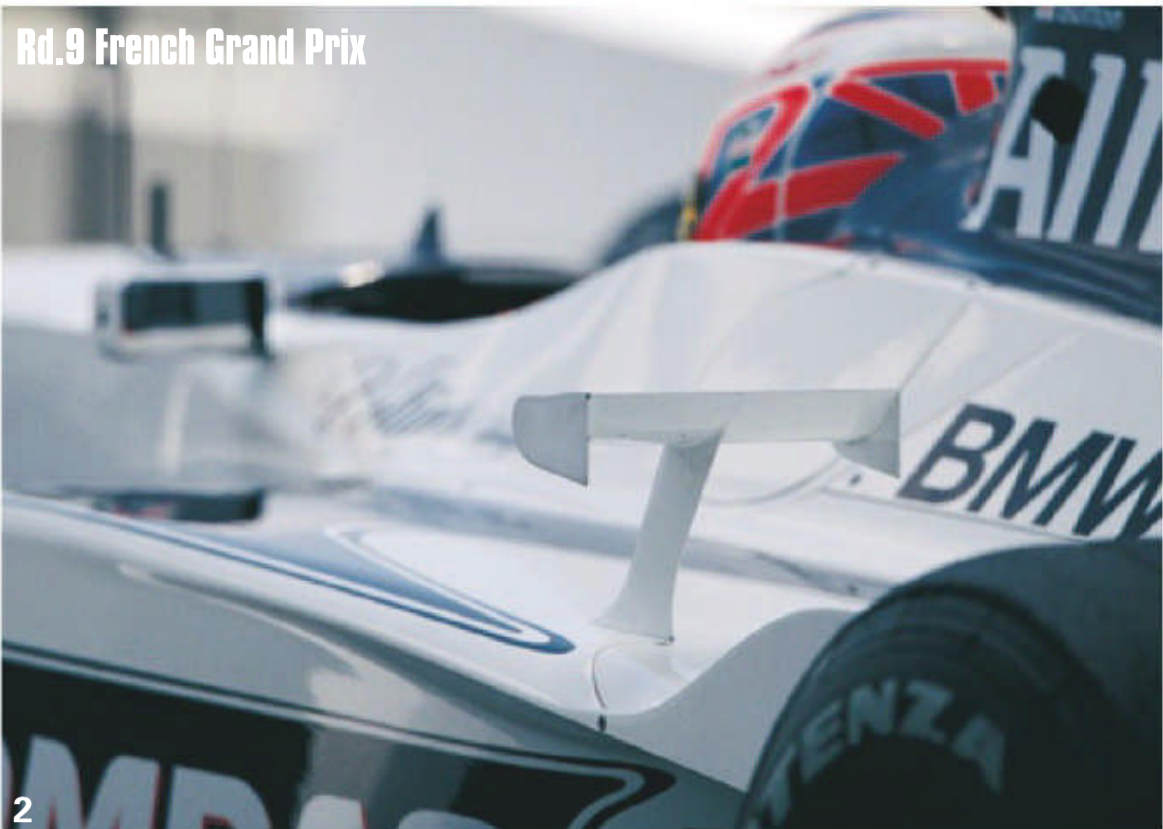
6

Rd.2 Brazilian Grand Prix



5

Rd.9 French Grand Prix



2



1

Rd.7 Monaco Grand Prix



3

Rd.1 Australian Grand Prix



Rd.1 Australian Grand Prix

①モナコでエンジンカウル上にミドルウイングを初装備。サイドポンツーン上のウイングレットもこのレースで初装備したデバイス。②1本のステーで支持し、翼端板を備えたウイングレットはボルトオンの後付けタイプで、エキゾーストアウトレットのカバーにかかると取り付けられている。③シーズン序盤のエンジンカウルのカラースキームは白一色で、「BMW Power」と小さな文字でチームのURLがつく。④リヤ翼端板に接合するフェアリングは組み立て式で、カウルとは別パーツ構成。⑤チムニーの側面にはスリット状の穴がつく。⑥チムニー後方のラジエターアウトレットは、表だけでなくフェアリング裏にも装備

4



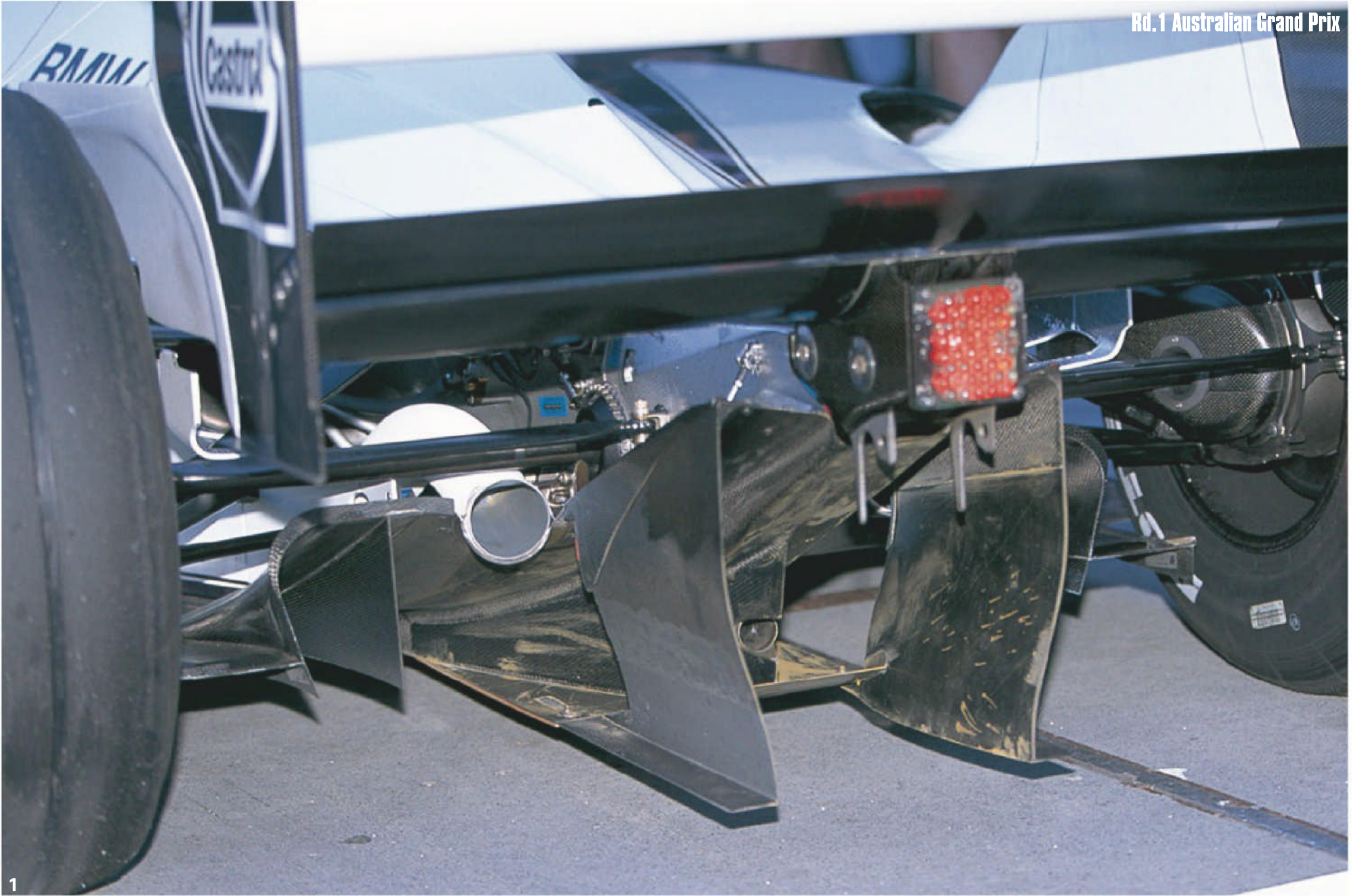
6

Rd.17 Malaysian Grand Prix



Rd.17 Malaysian Grand Prix

5



1

①上位2チームのエキゾーストは、フェラーリが上方排気、マクラーレンがセンターエキゾーストとレイアウトが二分したこの年、手堅い設計のウィリアムズはサイドディフューザー後端上に排気口を配置。形式こそオーソドックスだが、ディフューザーにめり込むような独特のレイア

ウト。サイドディフューザーは縁をリップ状に形成。②後端を山なりに形状変更した新型ディフューザーは、第12戦ハンガリーGPで初投入。エキゾーストパイプは新型ディフューザー投入当初、開幕戦からの丸型と新しい楕円型を併用し、第14戦イタリアGPから楕円型を正式採用

2



Rd.17 Malaysian Grand Prix



1

Rd.10 Austrian Grand Prix



2

Rd.12 Hungarian Grand Prix



3

① チムニーダクトを装備し、ラジエターアウトレットを全開にした最終戦仕様。サイドポンツーン上面のカラースキームが、第8戦カナダGPと同じであることに注意(P23写真①)。チムニーはカナダでデビューする予定だった？ 第12戦ハンガリーGPもこのスキーム。② 開幕戦からノーズ上にピトー管、色と長さが異なる2本のアンテナを直列配置。左サイドポンツーン下に電子機器の冷却用アウトレットがつく。③ エンジンカウル上のミドルウイングは、ステアと一体成型。ウイングレット後方のラジエターアウトレットを全開にした場合、開口部前方の縁にリップをボルト留め

持ちかけた。だが、そう簡単に話は進まなかった。当時のF1界で、日本以外のアジアに関心を抱く者はまずいなかったからだ。

ところが、ウイリアムズのマーケティング担当、クリスチャン・ヴァインと会った時、彼にこう言われた。「君は我々の力になってくれる存在かもしれない……」

真のスポンサー

その年、ウイリアムズが製作したBMWのル・マン用マシンは、デ

ル・コンピューターのスポンサーを受けていて、チームは00年にはF1で、その契約を継続することを願っていたのだ。

そこには複雑な事情があった。実際にスポンサーフィーを支払っていたのは、デルではなく半導体メーカーのインテルだったのだ。何らかの理由から、インテルが直接スポーツを支援していることが表に出ないようにされていたのだが、テレビ広告の費用を出し、主要な顧客のひとつをサポートすることはできた。

私の妻は、PPGがF1を中継する世界中のテレビ放送局すべてに、ウイリアムズとインテルを紹介するという複雑な交渉に関わっていた。その中には、フジテレビも含まれていたと記憶している。

つまりはこういうことだ。インテルは世界中のF1中継を行なう放送局からテレビ広告を「満額」で購入する。例えば、そ

実際にスポンサーフィーを支払う企業は何らかの理由で表に出ないようにされていたが、主要な顧客のひとつをサポートすることはできた

■コラム中のテレビCMが閲覧できるYoutubeのURL(英語版)
<https://www.youtube.com/watch?v=CjJfKpAbn9I>

れを100万ドルだとして。テレビ局はその一部の30万ドルをウイリアムズに支払う。すると、デルのロゴがマシンを飾るというわけだ。

ところが、最終的にデルは手を引き、当時インテルのもうひとつの主要パートナーだったコンパックがその契約を引き継ぐことになった。そして、シルバーストンでコンパックのロゴが描かれたF1マシンをフランク・ウイリアムズがドライブするという、見事に映像を加工したテレビ広告が作られ、世界中で放送された。

PPG以後日談

大変な仕事をこなした妻は大金を稼いだと言いたいところだが、実際はそうではなかった。さらに、PPGとバーニーとの契約はまもなく解消され、彼女のF1での仕事もそれが最後となった。

ところが、F1におけるPPGの話はこれで終わらなかつた。PPGはブリティッシュ・アメリカン・レーシング発足当初に、テレグロブとのスポンサーシップ契約に関わっていた。クレイグ・ポロックがチームを去った後、チームから支払われていないコミッションをめぐって、長い間論争が続いていたのだ。

03年、PPGはフランスの裁判所に訴状を提出し、その結果マシンが差し押さえられ、ジェンソン・バトンとジャック・ビルヌーブは、フランスGPの金曜日のフリー走行に、マシンを走らせることができなかつた。これはかなり珍しいことで、BARとホンダにとっては面目を失う一大事だった。しかし幸いなことに、私たちはこの一件には一切関わっていなかつた。

身内じゃないと知り得ない？ スポンサー掲出裏事情

COMPAQが 貼られるまで

白と紺の新鮮なカラーリングに刷新されたFW22
その目立つ部分を占めたコンパックのロゴだが
本来はコンパックの予定ではなく、真のスポンサーも別だった
実は私の妻が交渉に携わっていたので、その時のお話を

文/アダム・クーパー

Text/Adam Cooper Translation/Miho Kanda
Photos/Adam Cooper, SAN-EI



本誌の有力な寄稿者クーパー氏が、打ち合わせの折に話してくれたエピソードをまとめ、彼の妻ティネケの現在の写真とともに送ってくれた

私の家族はかなり特殊な理由から、ウィリアムズFW22に特別な愛着を持っている。チームがコンパックとスポンサー契約を交わすにあたり、私の妻が一役買ったからだ。ただし、そのいきさつはちょっと込み入っていた。

1999年、私はPPGIという会社のために、テレビのインタビュアー兼コメンテーターとして、パドック内で仕事を始めた。モントリオールとモナコを本拠地とするPPGIは、グランプリ開催国である日本とマレーシア以外のアジア諸国におけるF1のテレビ放映権に関して、バーニー・エクレストンと契約を交わしていた。ちなみにマレーシアは、そのシーズンの終盤にグランプリを初開催することになっていた。そのため、中国、香港、シンガポール、インドネシアなど、多くの国での視聴が期待されていた。

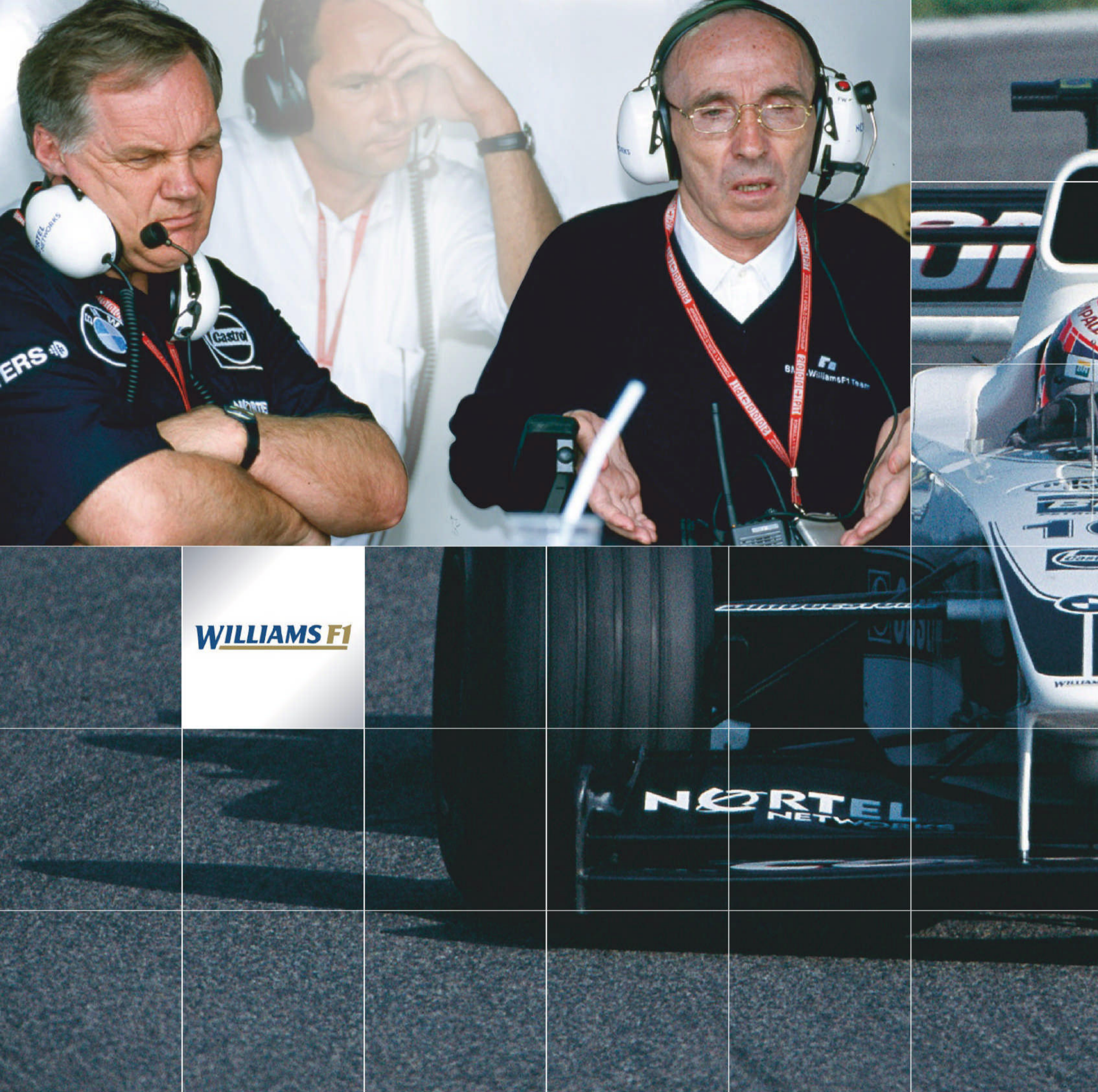
それはかなり先見の明のある契約だった。マレーシアはバーニーが計画していたアジア地域進出の第一歩だったのだが、彼以外のF1関係者はまだ関心を持っていなかった。そして次のステップとして、

珠海で中国GPを開催する話が進行しており、PPGIはそれに深く関わっていた。

2000年6月に結婚予定のベルギー人ガールフレンド、ティネケもPPGIで仕事をすることになり、彼女も私とともにレースの現場に行くようになった。彼女が担当した様々な仕事のひとつが、アジア地域で開催するF1グランプリで宣伝したいスポンサーを、パドック内で探すというものだった。

マーケティングの世界で仕事をした経験はなかったものの、彼女はすぐにチームのコマーシャルマネージャーやスポンサーの責任者に会いに行き、話を





があり、私にはBMW社内のコネクションがあった。彼と仕事をした4年間は私にとって何よりも貴重なもので、このツインリーダーシップはとて素晴らしい経験になったよ。専門性の補完と個人的な相性という点では、とてもうまくいっていたんだ。ゲルハルトと一緒にいると、もれなくついてくる悪戯については、さておくとしてね(笑)」

——しかし、スタートはかなり厳しいものでしたよね。

「そう、00年シーズン最初のウインターテストを迎えた時、私たちのエンジンはまだとてもレースに使えるような状態ではなかった。実際のところ、3月半ばに開幕戦に向けてメルボルンに出発した時点で、ベンチ上でもコース上でもレースシミュレーションを一度も完遂できていなかったんだ。

そのヘレステストでの悲惨な状況は、いまだに忘れられない。私たちは6基か7基のエンジンを現地に持ち込んだが、まずマシンをコースに送り出した直後の1周目に『ドカン!』とエンジンがブローした。マシンを回収して新しいエンジンに載せ替え、再びコースを走り始めると、またすぐにブローアップだ。場所も最初と同じでターン4だった。これを4回繰り返し返したところで、私たちはようやく何が起きているかを理解した。ウイリアムズのテクニカルディレクターであるパトリック・ヘッ

BMWモータースポーツディレクター

マリオ・タイセンが明かす ウィリアムズとのコラボレーションの真相

“アンビバレント”な共闘。



Interview with **Mario Theissen**

BMWのモータースポーツディレクターとして
F1プロジェクトを指揮していたマリオ・タイセン
エンジンブロー連発という悲惨な2000年の初テストから
いかにして競争力の高いエンジンに進化させていったのか
そして、ウィリアムズとのコンビネーションは
きちんと機能していたのか、その実態をいま明かす——

Text/Mathias Brunner
Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Motorsport Images, XPB Images
BMW, SAN-EI

——まずはBMWとウィリアムズのコラボレーションが1999年から2000年にかけて、どのように始まったのかについて教えてください。
「99年の春にBMWの監査役会会長を務めていたヨアヒム・ミルベルグから、ゲルハルト・ベルガーと一緒にウィリアムズとのF1グランプリプロジェクトを率いる仕事をやってみないかと言われたんだ。最初はあまり気乗りがしなかった。リーダーがふたりいる体制は、うまく機能しないと思ったからだ。けれども、ミルベルグに説得されてとりあえずゲルハルトに会いに行ってみると、すぐに彼とは気が合うことが分かった。それに私たちの知識やノウハウは、互いに補い合うものだった。ゲルハルトには長年過ごしてきたモータースポーツの世界で素晴らしい人脈

が分かったからだ。E41エンジンでは開発の余地は10%程度だったが、もっと歩幅の大きい進化を達成するためには、新しいコンセプトのエンジンを導入するしかなかった。そして、私たちは開発のリーダーとしてアウディからウエルナー・ローレンツ、新たなチーフデザイナーとしてハインツ・パッシェンを迎え入れた。その時点ですでに新型エンジンのコンセプトは決まっていたが、彼らのインプットはその後の開発作業で大いに役立った」

——その成果が実を結び、P80エンジンは高いパフォーマンスを発揮しましたね。

「01年シーズンを迎える段階で、まだ信頼性に多少の問題はあったものの、P80エンジンはすぐに他のマニユファクチャラーが目標とするベンチマークになった。そして、シーズン中盤には信頼性も悪くないレベルに達していた。全体を振り返ってみると、私たちは完全な新規プロジェクトとして出発しながら、ごく短期間でトップレベルにまで達した。最終的にはF1ワールドで最もパワーがあり、信頼性もきわめて高いエンジンを作れたのだからエンジンマニユファクチャラーとして望めることは、もうあまりなかったと思う」

——F1に参入した当時は、どこに目標を置いていたのですか。

「トップへ到達するための5カ年計画を立てていた。『トップへ到達す

完全な新規プロジェクトとして出発しながら、ごく短期間でトップレベルに達し最終的には最もパワーがあり、信頼性もきわめて高いエンジンを作ることができた

Mario Theissen

『の定義は、レースで優勝を争い、最終的にはタイトルを争うことだった。そして、実際に何度もレースで勝ち、03年にはタイトル獲得を視野に入れて戦っていたよ』

——続けて、ドライバーについても意見を聞かせてください。あなたはラルフをどのように評価していましたか。

「速さは誰の目にも明らかだったが、

それ以上に感心させられたのは、彼のドライビングが精密でコントロールされていたことだ。ミスを犯すことは滅多になく、いつも確実にマシンをフィニッシュさせてくれた。彼にはグランプリウィナーの資質がすべて備わっていて、実際に勝てるドライバーであることを私たちと共に証明した」

——チームメイトのジェンソン・バトンについてはどうですか。

「後年、彼はドライバーとしてプロ中のプロと呼べるレベルに達したが、ウィリアムズに加入したばかりの時にはまだ未熟な部分もあった。例を挙げれば、セバスチャン・ベッテルの方がジェンソンよりしつかりと準備をしたうえでF1に上がってきたという印象を受けた。だが、ジェンソンはとても学習能力が高く、傑出したドライバーであることはその後の成績によって証明されている。彼が09年にブラウンGPでワールドチャンピオンになった時には、自分のことのようにうれしかったよ」

永遠のオプティミスト

——ウィリアムズとのコラボレーションは05年に終了しますが、簡潔に言うとうどういった関係性でしたか。

「BMWとウィリアムズとの間には、とても大きな違いがあった。いわゆる企業文化の問題だけではなく、一方はイギリス人の会社、もう一方はドイツ人の会社であることによる違

いもあった。それゆえにウィリアムズと仕事をした経験は、私にとって少しアンビバレント(両価感情的)だ。最初のうちはウィリアムズの人たちが可能な限り手助けをしてくれたが、その後は互いに主張し合って譲らないような論争も起きた」

——チームの顔であるフランク・ウイリアムズという人物に関しては、どのように見ていたのでしょうか？

「初めて会った時、フランクはあの時代に最も成功を収めたチーム代表であり、様々な術策を駆使するやり手だった。いつも意見の一致を見て終わったわけではないものの、彼との話し合いは私にとって有意義なものだったし、提携を解消した後も個人としては良い関係を保っていた。私が好きだったのはチーム代表としてはもちろんだが、特に交渉ごとに関わる時の彼のファイティングスピリットだ。フランクはいつもチームを



2000年の反省を活かし、01年には新設計のP80エンジンを投入。高い戦闘力を発揮し、イモラでラルフが優勝を達成した



マリオ・タイセン Mario Theissen

1952年8月17日生まれ、ドイツ出身。アーヘン工科大学卒業後、BMWに入社。99年4月にモータースポーツディレクターに就任し、ゲルハルト・ベルガーと共にF1プロジェクトを指揮する。05年シーズン途中にBMWがザウパーを買収すると、翌06年からBMWザウパーのチーム代表に就任。BMWがF1から撤退する09年まで、同ポジションを務めた。また99年以降、モータースポーツディレクターとしてBMWのモータースポーツ部門全体を統括していたが、11年6月に同職を退いている

第一に考え、決して不平を漏らさず、いかにもイギリス的なユーモアを持った永遠のオプティミストだ。本当に素晴らしい人だよ」

——いま、あらためて振り返ると、あなたがBMWの一員としてF1に関わっていた時期はどんな時代だったと思いますか。

「素晴らしい年月だった。とても濃密な経験で、絶えずいろいろなることを学んでいた。エキサイティングでチャレンジングな時間だったし、それなりの成功も収めることができたよ!」

——あなたはBMWのモータースポーツディレクターとして、マリオ・タイセンと一緒に働いていましたが、2003年9月に辞職しました。どうしてBMWを離れようと思ったのですか。

「本当に素晴らしい仕事だったし、私もBMWやマリオと働くことをエンジョイしていた。ただ、ざっと25年も『放浪者』みたいな生き方を生きてきて、もう少しゆったりした生活を送ってみたいになったんだ」

——当時のことを、簡単に振り返っていただけですか。

「辞めようと思ったにあたっては、ずいぶん長い間悩んだよ。だが、結局は『このあたりがいい潮時だ』と思ったんだ。もう、世界中を忙しく駆け回るようなライフスタイルを続けたくはなかった。モーターレーシングの仕事を辞めた後、自分にとって重要なことは何なのか、腰を落ち着けてじっくり考える時間が欲しかったんだ。」

BMWでは素晴らしい5年間を過ごさせてもらったし、過去にはドライバーとして、その後は起業家としても私を信頼してくれた彼らには心から感謝している。みんなと仲良く仕事ができ、本当に良かったと思っっているよ。特に、マリオとはお互いによく補い合っていたし、私は彼に絶大な信頼を寄せていた。私たちはふたりでいくつものプロジェクトを立ち上げ、誇りに思えるような



成功を収めた。そして、F1グランプリで優勝し、タイトルを争えるチームを築く手助けもできた」

——モータースポーツディレクターという立場になると、レーシングドライバーとはまた違った難しさがあったのでは？

「何よりも重要なのは、チームを作り上げ、連帯感を育てることだった。ドライバーは自己中心的にならざるを得ないものだが、チームを率いる者が自己中心的では良い結果は望めない。私は堅実な大企業の考え方で、BMWのような大手自動車メーカーの組織構造に慣れていなかったため、その点ではマリオがいてくれて本当

に助かった。あの会社の事情や内部機構について、彼は何でも知っていたからね。ドライバーだったら気にもかけないような、無数の交渉ことや調整についても多くのことを学んだよ」

——モータースポーツディレクターとして、最も誇りにしている成果は何でしょうか。

「1999年にル・マン24時間レースで優勝したことだね。F1では何度もレースで優勝したが、世界選手権では最高2位にとどまった。つまり、ル・マンを制することはできなかったものの、F1のタイトルまではあと一歩だった」

——BMWが独自にF1エンジンを作ることに、あなたが当初は懐疑的だったというのは本当ですか。

「ミュンヘンのBMWリサーチ・イノベーションセンターにF1エンジンを作る能力があることは実証済みだったから、私がそうした疑いを持ったことは一瞬たりともない。BMWが彼らのリソースを総動員すれば、優れたF1エンジンを作れることは最初から分かっていたからね。」

もちろん白紙の状態から、すべて独力でエンジンを開発して製造することに一定のリスクが伴ったのは確かだ。だが、最終的にはこうした私たちのやり方、つまりファクトリーだ

けでなく、F1エンジン専用の鍛造工場などの施設も作り、スタッフを雇い入れるという方法は正しかったことが証明された。この時期にBMWが育てた技師やエンジニアたちがいかに優れていたのかは、のちに彼らの多くが競争相手に引き抜かれたという事実からも明らかだよ」

ついにフランクと手を組む

——BMWにとって、ウイリアムズが最適なパートナーであると考えたのはなぜですか。

「フランク・ウイリアムズのチームには、長年のウイナーとして実績があった。そして、個人的にも以前か

マリオ・タイセンと共にBMWのF1プロジェクトを指揮した
ゲルハルト・ベルガーが語る 2000年シーズンの成果

目標を上回るファーストステップ。

F1ドライバー引退後、BMWのモータースポーツディレクターに就き
ウィリアムズとの仲介役を務めたゲルハルト・ベルガー
当時、報道されていた噂やFW22のマシカラーリングの真相
2000年シーズンのパフォーマンス評価について、大いに語ってくれた

*Text/Mathias Brunner Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Motorsport Images, XPB Images, BMW, SAN-EI*

BMW — バイエルンからの使者



Interview with

**GERHARD
BERGER**

け入れると言った。フィアットとフェラーリもその考えに沿って、スポンサーと契約していた。それと同じことなのに、どうしてBMWだと騒がれるのか、という話だよ。『ウイリアムズが資金不足に陥った』という説にいたっては、完全にジョークでしかない。チームのスポンサー探しは、ウイリアムズが自らの責任で行なうべきことなのだから」

初テスト後の直感

——最初のウインターテストは信頼性不足で、エンジントラブルが多発しましたね。

「おかげで当初のスケジュールからはだいぶ遅れたが、原因はどれもエンジン本体ではなく、補機類の比較的小さなトラブルだった。同じようなトラブルは、他のチームでも見たことがあるよ。まあ、結果として貴重な走行時間が失われ、プレッシャーが高まったのは確かだ。ただ、あのヘレステストの後、私は直感的に開幕戦オーストラリアGPでは十分に戦えるだろうと思っていた。ラップタイムと最高速度に関しては、悪くなかったからだ」

——00年シーズンを迎えるにあたり、自チームの立ち位置をどのように分析していましたか。

「メルセデス、フェラーリ、ホンダ、フォード（コスワース）がベンチマークで、BMWは学ぶ立場になると考えていた。彼らには何年も積み重

ねてきた経験があり、私たちには何もなかったからだ。エンジンの違いから、マクラーレン、フェラーリ、ジョーダン、ジャガー、BARはウイリアムズより速いはずだが、中団グループをリードできるとは考えていた。とはいえ、最初の年からポデウムに上がれるなんてまったく予想していなかった。だから、オーストラリアGPでいきなりラルフ（シユーマツハー）が3位でフィニッシュした時は本当に驚いたよ！」

——レギュラードライバーについてもあなたの評価を聞きたいのですが、当時「ジェンソン・バトン」をF1にさせるのは早すぎる」と批判した人たちもいました。

「私がF1にデビューした時、4輪レースの経験はまだ40戦ほどで、しかもF3からいきなり900馬力のターボエンジンの「怪物」マシンに乗ることになった。だから、F3ドライバが直接、F1にステップアップするのが無理だと思ったことは一度もない。そのドライバに才能さえあればね。そして、ジェンソンには豊かな才能があった。彼がオーストラリアGPで一時4番手を走り、次のブラジルGPで初ポイント（6位）を獲得した段階で、そういう批判をした人たちも少しは考えを改めたんじゃないかな」

「ラルフも同様に評価していたが、当時の彼はすでにある程度まで成熟していた。ラルフにはかなりのポテンシャルがあり、ワールドチャンピオンも夢ではないと私たちは考えていたんだ。00年シーズンに関して言えば、彼のことを頼りになるリードドライバと見ていたからこそ、ジェンソンのような未経験の若手をチームメイトに起用できた。ラルフの見事なドライビングは、私たちの見方が間違っていなかったことを証明するものだったよ」

「当初の目標を上回るものだった。正直なところ、全体としては驚くほどうまくいったと思う。いや、驚くほど」といふ方は、この場合は適切ではないかもしれない。人材ノウハウ、予算、技術のあらゆる面で、良いパフォーマンスを発揮するために必要な要素は揃っていたからね。00年の成果が基盤となって、01年には2強との差を縮めることが目標になった」

——それでは、00年に足りなかったもの、欠けていたものは何ですか。

「足りないものは、いろいろとあった。E41エンジンはパワー不足で燃費が悪く、サイズが大きすぎたし重量も重かった。F1では、あと一秒を縮めるのが一番難しく、そのためには細かな改良を積み重ねるしかないんだ」



お互いの得意分野を活かすことで、BMWのF1活動を効果的にリードしていたベルガー（右）とタイセン。人間的な相性も良かったという

Interview with GERHARD BERGER



ゲルハルト・ベルガー Gerhard Berger

1959年8月27日生まれ、オーストリア・チロル州ヴェルグル出身。84年にATSからF1デビュー。その後アロウズ、ベネトン、フェラーリ、マクラーレンなどで活躍し、10勝を記録した。97年に現役引退。その後はBMWのモータースポーツディレクター、トロロソンの共同オーナー、FIAのシングルシーター委員会の委員長などを歴任。2017年からはDTMを運営するITR e.V.の代表を務めている



ウィリアムズFW22は、BMWのコーポレートカラーである青と白を基調としたカラーリングを採用。前年までの赤主体のウインフィールド・カラーから一新された

BMWにとって伝統的なカラーリングでレースをするのは当然のことで 私たちはそのカラーに似合うスポンサーやパートナーを求めている

「ずっと彼と一緒に仕事をしたかった。86年の話だが、私は彼のところへ押しかけて、『フランク、あなたのチームでドライブしたいんだ』と言ったことがある。すると彼は微笑みながら、こう答えた。『残念だが、君を雇うほどの余裕はないよ』ってね。それから15年近くを経て、私たちはようやく手を組むことになった。フランクにとっては、私にサラリーを払う必要がないかたちでね(笑)」

——BMWがウィリアムズの株式を買い取るという話もあったのでしょうか。

「いや、BMWにはそうしたいと考える理由がなかった。私たちが望んだのは、言ってみれば、ふたつの世界のベストプレイヤー同士が手を結ぶことだ。つまり、優れたノウハウを持つレーシングチームと、F1に本気で取り組もうとしているエンジンマニュファクチャラーのコンビということさ」

——00年当時は、ウィリアムズFW22のマシンカラーリングがBMWのコーポレートカラーである青と白に統一されたことが大きな話題になりましたね。

「ああ、BMWはエンジンパートナーとして大きな予算を使っていたから、マシンのカラーリングもそれに見合ったものにすることを望んだ。そして、ウィリアムズやスポンサーとの話し合いの末に、あのカラーリングになったんだ。BMWにとって

BMWは白紙の状態からミュンヘンのファクトリーを中心にエンジン開発を進め、わずか数シーズンでトップレベルの性能を發揮。写真はタイセンが絶賛したP80



伝統的なカラーリングでレースをするのは当然のことで、私たちはそのカラーに似合うスポンサーやパートナーを求めている。カラーリングの点で折り合いがつかず、いくつかのスポンサー候補との交渉が決裂したのは事実だ」

——BMWがカラーリングにこだわりましたね。ウィリアムズは従来より少ない予算額でレースをすることを強いられた……という説もありました。

「それはまったくの作り話だ。そもそも、カラーリングの話がどうしてそれほど騒ぎになるのか、私には理解できなかった。エンツォ・フェラーリは自分のマシンを真っ赤に塗り、テクニカルパートナーだけを受

Brabham
BT50・BMW

Williams
FW22・BMW



BMW Sauber
F1.06



BMW——バイエルンからの使者

「エンジン屋」はいつF1に戻ってくる?

回顧 特徴的なBMWのF1との関わり方

ドイツの高性能サルーンメーカーとして知られるBMW
F1グランプリに出てる時は常にエンジンサプライヤーだが
いつの間にか過激路線を採って「やりすぎ」状態に……
2010年以降はF1とは無縁の存在だが、復活は果たしてあるのか?

Text/Ring Archives
Photos/Hiroshi Kaneko, Hiroaki Matsumoto, Motorsport Images, XPB Images, BMW, SAN-EI

Formula 2

右／67年ドイツGPに出走した⑬ローラT100・BMW。3ℓのF1に対して特製2ℓのF2改で奮闘。ドライバーはヒューベルト・ハーネ。左／70年6月のルーアンF2で⑳ロニー・ピーターソン（マーチ）らをリードする⑥ジョー・シフェールのBMW F270。シャシー製作はドルニエ。FVA勢を降して優勝



ドイツの自動車メーカーの多くが北部に集中しているのに対して、南部バイエルン地方ミュンヘンに本拠を置くBMWは、高品質で高性能なセダンやスポーツカーで確たる地位を築いてきた。社名はBayerische Motoren Werkeの略。創設は1922年。その前身は16年のBFW (Bayerische Flugzeug Werke)でフルクツオイクとは航空機という意味。元々は航空機メーカーなので、四分円を白と青に塗り分けたエンブレムはBFW時代の名残りで、飛行機のプロペラを図案化したものだ。白と青はバイエルン州旗の色。

敗戦後、レース復興に貢献

1920～30年代、つまりふたつの世界大戦に挟まれた束の間の平和な時期、BMWは航空機用エンジン、モーターサイクル、自動車で業務を拡張した。中でも36年に登場したスポーツカーの328 (直列6気筒2ℓ)は傑作で、ル・マン24時間やミッレ・ミリアで活躍する。第二次世界大戦中のBMWは、戦闘機用エンジンを続々と送り出した。

敗戦後のドイツには、戦前のGPレースを席巻したシルバリアロー黄金時代(メルセデスベンツとアウトウニオンが連戦連勝)の面影はなかったが、荒廃した中でも、BMW 328やそのエンジン／パーツを流用した各種スペシャルが多数登場、ドイツ国内レースの復興に一役買った。

1950年に始まった世界選手権F1グランプリは、52～53年のみF2規定で行なわれ、そのドイツGPにはそれらスペシャルが多数参戦。記録上ではBMWとして扱われ「BMWのF1グランプリデビュー」と見なされがちだが、もちろんこれらはワークス参戦ではない。

そのようなスペシャルの中にAFMという車があった。製作者アレック・ス・フォン・ファルケンハウゼンのイニシャルを付けている。彼はのちにBMWのテクニカルディレクターとなり、60年代半ば以降、レーシングエンジンの開発に着手。その下でルドビク・アッフェルベックはユニークなヘッドを持った1・6ℓF2エンジンを製作、66年にヒルクライムに登場、67年以降のF2実戦にワークス参戦させる。

最初は英国ローラ製シャシーを使用、のちにレン・テリー設計後ドイツ航空機メーカー「ドルニエ」に製作依頼したF269やF270が常勝コスワースFVAを相手に時に勝利した。BMW子飼いのヒューベルト・ハーネやディエター・クエスターらの他、70年F2シーズンではジャッキー・イクスら大物も搭乗した。この時期ニルブルクリンクで催されたF1ドイツGPにはF2車両も混走できたから、数台のBMWも参戦している。ただし69年は予選中にゲルハルト・ミッターが事故死したため、BMWは決勝を走らず撤退し

た。この時点では特にF1グランプリ進出を目指していたわけではない。「ハコ」でターボを開発

F2と併行して積極参戦していたのはツーリングカーレースだ。60年代前半に始まったヨーロッパ選手権や伝統あるスパ24時間などに1800Ti等で活躍する一方、新機構ターボチャージャーの開発を進めた。69年には、史上初めてターボエンジン車によるシリーズチャンピオンという栄誉を授かる。

そして72年、BMWモータースポーツ社(93年にBMW M社へと改称)が設立される。モータースポーツ関連車両の研究開発や製作を行なう専門会社だ。代表はヨッヘン・ニアパッシュ、テクニカルディレクターにはポール・ロシエが就いた。

F2は72年から2ℓ化され、BMWは73年以降4気筒のM12/6を送り込み常勝エンジンとなる。ホンダV6が勝ち始める81年までの間に実に500基以上が回る成功作となった。同エンジンは日本の富士GCシリーズやトップフォーミュラのF2000でも活躍し、カテゴリー隆盛に大いに貢献する。

73年ETC(ヨーロッパ・ツーリングカー選手権)に登場したワークス3・0CSLは、白地に赤・紫・青3色ストライプという鮮烈なカラーリングと速さとで大いに話題となった。宿敵フォード・カプリとの激

ETC

3色ストライプのカラーリングが何とも印象的なBMW 3.0CSL。73年ル・マン24時間で⑤ディエター・クエスター／トイネ・ヘゼマンズのワークスカーは総合11位、TSクラス優勝。ポルシェ917等5ℓスポーツが出られなくなったル・マンにはTSクラスが新設。ライバルはドイツ製フォード・カプリRSだった

闘もピークに達した。79～80年にはF1ヨーロッパラウンドの前座戦として、初めてワグメイクレースが行なわれることになった。その車種はBMWのスタイリッシュなスーパーカー「M1」。スポーツカーレースの名手たちに加えてF1予選初日上位陣数名が飛び入り参加するかたちで、3・5ℓ直6、M88エンジン20台の快音は大人気となった。BMWとしてのプロモーションも大成功。その真つただ中、BMW自身が80年4月にターボエンジン





1999 Le Mans 24hours

BMWはル・マン24時間を制したこともある。99年に強敵（アウディ／メルセデス／トヨタ／ニッサン等）を降して優勝したピエールルイジ・マルティニ／ヨアヒム・ビンケルホック／ヤニック・ダルマス組のBMW V12 LMR、そのシャシーはウィリアムズ製。エンジン供給者とシャシーコンストラクターの理想形？

BMWが予選仕様5・5バール1300馬力超で350km/hの最高速を記録、並み居るV6勢以上の速さを見せた。87〜88年はカスタマー用エンジン供給に関して、アロウズのスポンサーだったUSF&Gが引き受け、メガトロンの名前で活動が続けた（メンテナンスはスイスのハイニ・マードナーが担当）。87〜88年のアロウズの他、87年にはリジエも使用。鈴鹿でF1グランプリが初開催された87年日本GPのグリッドで見ると、ブラバムとアロウズとリジエの各2台、計6台が実質BMWエンジンということになる。

ル・マンを制し、再びF1へ

89年以降F1のエンジンはNA3・5ℓとなった。BMWは「ハコ」中心にレースで活躍を続ける。95年ル・マン24時間初挑戦でいきなり優勝したマクラーレンF1GTRは、BMW製6・1ℓV12のS70/2エンジンをミッドシップとしたゴードン・マーレイ設計のスーパーカーだ。そして99年ル・マン優勝のスパイダーボディを持つプロトカーBMW V12 LMRは、6ℓV12のS70/3エンジンおよび車名こそBMWだが、シャシーはウィリアムズ製だった。有力F1コンストラクターとの連携が復活したことになる。

そのウィリアムズと組んで、BMWは2000年にF1に再進出。97年いっぱいでもルノー・エンジンを失

ったウィリアムズがBMWに訴えかけ、勝てるパートナーとして組むこととなったのだ。01年以降は3ℓ90度V10のP80シリーズとなる。しかし、しばしば勝つものの、ランキングは2位が最上位。ミハエル・シューマッハー＋フェラーリの全盛期を崩すことはできなかった。BMWはやがてウィリアムズを買収しようとして失敗。するとウィリアムズを切り、代わりにスイスのザウバーを吸収して「BMWザウバー」として活動することに。06年からのF1は2・4ℓV8に統一された。08年第7戦カナダGPではロバート・クビカ優勝、ニック・ハイドフェルド2位。しかし、リーマンショックの影響でBMWは09年を最後にF1撤退を余儀なくされる。ザウバー名を残しておいたおかげで、結果としてペーター・ザウバーが買い戻し無事移譲できたが、別の団体に渡ってしまう可能性もあった。

11年にマリオ・タイセンからイエンス・マークアートへとBMWモータースポーツのチーフは交代した。これ以後、BMWがF1グランプリに戻ってくる気配はない。BMWのF1への関わり方で特徴的なのは、根っからの「エンジン屋」である点。「シャシー屋」にはなりきれない。そしてF1に深入りしすぎては、ルーツの「ハコ」に戻るこの繰り返し。さて、「次」はいつ？



2006-09 BMW Sauber

上／2008年カナダGPで勝ったロバート・クビカのBMWザウバー。左上／同GPでの1-2勝利を喜ぶクルー。中央にマリオ・タイセン。左下／07年アメリカGPでデビューしたセバスチャン・ベッテル19歳、いきなり8位入賞。クビカは初優勝するちょうど一年前のカナダGPで大事故に遭い、翌戦アメリカは欠場、代走を務めたのがテストドライバーをしていた新人ベッテルだった



1982-87 Brabham

上/86年開幕戦ブラジルGPでのブラバムBT55。カウルを外すと横倒しのBMWエンジンをはじめ、驚異的な低さが分かる。左上/ロータスから移籍してきたエリオ・デ・アンジェリスの走り。しかし5月にポールリカールでテスト中、不慮の事故死を遂げる。左下/86年イギリスGPでのBT54 (パトラーゼのみ旧型に搭乗) の脇に立つポール・ロシェ、後方にはゴードン・マーレイの姿が見える

ンでF1グランプリに進出すること
を表明する。

バーニーのブラバムと連携

77年にルノーが先鞭をつけたターボチャージドF1は、80年代に入るや他チーム/他メーカーにも急速に波及していく。ツーリングカー界ではターボに関してすでに長い実績があるBMWが、エンジンサプライヤーとしてF1に関わることは必然だったのかもしれない。しかもF1界のドンであるバーニー・エクレストンが所有するブラバム・チームとの連携だけに、急な規則改変に怯えることなく安心してF1に取り組める環境が与えられた。ルノーや後発のホンダやTAGポルシェ等がV型6気筒を採ったのに対して、BMWはF2で実績ある直列4気筒のまま、M12/13エンジンでブリストアップを図った。

実戦デビュー初年度82年は、前年王者ネルソン・ピケの駆るBT50が、第7戦デトロイトで予選落ちを喫した1週間後のカナダGPで初優勝してみたり、戦績は不安定で信頼性も乏しかったが、速さがあり、保険として従来のフォード・コスワースDFV搭載車も併用しての臨戦だった(カナダGP2位の僚友リカルド・パトラーゼはBT49D・DFV)。シャシーがステップボトム化された83年にはBT52・BMWを駆ってピケが自身2度目の王座に就く。この

BMW4気筒ターボは、ブラバムの他、アロウズ(84~86年)やATS(83~84年)やベネトン(86年)などのチームにも供給されるようになる。BMWがF2等で育成してきたジュニアドライバーたち(マルク・スレール、マンフレート・ビンケル、ホック、クリスチャン・ダナー、ゲルハルト・ベルガーら)をF1に進級させる受け入れ先でもあった。

ブラバムとの連携は86年のBT55でピークに達する。鬼才ゴードン・マーレイの奇抜なデザイン発想は車を可能な限り低くした低重心車で、それを実現するためにはエンジンを72度まで横倒しする必要があった。燃料やオイルをきちんと循環させるために、BMWは全面対応した。このタイプ名はM12/13/1という。

しかし結果は残せず、テスト中の事故でエリオ・デ・アンジェリスが他界してしまふ事態に。マーレイはブラバムを離れてマクラーレンへと去り、87年末にエクレストン率いるブラバムは一旦F1活動を休止し、アルファロメオとの「プロカー」プロジェクトに専念する。速く危険になりすぎたターボF1禁止の方向性も見え、これを機にBMWもまたF1活動から撤退することとした。

一方、BMWが横倒しエンジンと戯れている間にも従来の直立型はなかなかの戦闘力を見せていた。86年イタリアGP(モンツァ)の予選ではベルガーのベネトンB186・B



1986 Benetton

86年メキシコGPで初優勝したゲルハルト・ベルガーとベネトンB186・BMW。トールマン改めベネトンと、F1レギュラー2年目のベルガーというフレッシュコンビがF1界に新風を吹き込んだ。イタリアGP予選では当時としては驚異的な最高速350km/h超をマークした。それにしても、27歳ベルガーの何と若いこと!



BMWのコーポレートカラーである紺と白を基調としたストライプが施された“テストカー”FW20Bを駆るミュラー

マンの経験もあったので、BMWは私をLMRのプログラムにも加えてくれた。これはシーズンを通じての活動で、F1と同じくらい重要だった。テストドライバーは、クロードサーキットで相当な距離を走ることはできて、やはりレースとは違う。その意味において、あの素晴ら

98年、初テストとなるミラマスは、マルセイユの近くにあるBMWのテストコース。大半のテストが同地で行なわれた

しいプログラムに参加し、プロトタイプカーでレースができて本当にうれしかった。F1のテストの大半は、南フランスのミラマスで行なったよ」

基礎開発テストを担当

——98年のテストカー（ウイリアムズFW20B）を初めて走らせたのもミラマスだったのですか？

「シエイクダウンはミラマスだったと思う。テストは基本的にミラマスで行なわれ、そこがテストチームの本拠になっていた。最初のテストカーは98年のシャシーを流用したものであった。99年型シャシーのクルマ（FW21B）はかなり遅れて、A1リンクでの正式発表の直前に完成した。私たちはそこで正式発表と最初の記者会見を行ない、ブルーと白のカラーリングも披露された。それまでは真っ白なボディに、わずかな枚数のステッカーを貼っただけだった」
——当時はまだ、ポール・ロシエが

現場に関わっていたのでしょうか？

「最初のエンジンは、ポール・ロシエが責任者だった。彼はBMWが誇る英雄のひとりだ。いまだに忘れられないのは、ミラマスでのあるテストでの出来事だ。

彼は自らドリルを使って、エンジンに穴を開けてみせた。カムシャフトの駆動ギヤのひとつを取り出すために、ギヤトレインのカバーにドリルで大きな穴を開け、サーキットでそのギヤを交換したんだ。そして、そのエンジンをまたクルマに積んで、テスト走行を続けさせた。彼はごく小さなベアリングやギヤまで、エンジンのことならすべて知り尽くしていた。本当に並み外れた能力を持った、偉大な人だったよ。

現在なら、エンジン開発に関わっている大勢のエンジニアの誰に聞いても、『そのエンジンはミュンヘンに持って帰れ』と言われて、テストは止まっているだろう。だが彼は、

とにかくテストを続けるために、何とかその場でできる修理をしてクルマが走れるようにした。当時のそういう考え方は、とてもいいものだったと思う」

——テストカーは、ウイリアムズの

スタッフが走らせていたのですか？
「実際に走らせていたのは、ウイリアムズのメカニックだ。もちろん、BMWのエンジニア技術者も大勢いたけど。だが、現在の基準で言えば、例えばDTMあたりと比べても、ずいぶん小規模なグループだった。クルマとエンジンの両方を合わせても、せいぜい30人ほどだ。私の記憶に残っているのは、とにかくよくエンジンが壊れたことだ。当時のウイリアムズの関係者に聞いても、おそらく同じことを言うと思うよ（笑）」

——エンジンが徐々に改良されていくのを、実際に感じられましたか？
「もちろん、どんどん良くなっていた。最初はエンジン回転数を抑え

ロシエは本当に並み外れた能力を持った偉大な人でエンジンのことならすべて知り尽くしていた



壊れては直し、走り続ける

BMWに誘われて

— BMWのF1テストドライバーになった経緯を教えてください。

「私は96年に国際F3000のチャンピオンになった。そしてトム・ウーキンシヨと契約して、97年にアロウズのF1に乗ることになった。ただ、その時はテストドライバーといっても、それほど多くのテストを受け持ったわけではなく、ブリヂストンタイヤのテストで何度かアロウズに乗った程度だ。ウーキンシヨとの仕事は、ニッサンのル・マン・プログラムがメインだった。

98年はGT選手権でポルシェに乗り、その後ザウバーでF1のテストをした。おそらく、その時にマリオ・タイセンか、あるいはBMWの誰かが、私に目を留めたのだと思う。彼はエンジンの開発テストを任せられるドイツ人ドライバーを探していたようだ。そして98年の終わりに彼から電話があり、BMWのテストドライバーの仕事をおファーされたんだ。つまり、私が契約した相手はBMWで、ウイリアムズではなかった。また、ニッサンとポルシェでル

BMW — バイエルンからの使者

Interview with

JÖRG MÜLLER

次々と投入される開発部品と、ドライバーの役割

F3や国際F3000のタイトルを獲得したミュラーはBMWから本格的なF1テストドライブのオファーを得た。残念ながらレース出走は叶わなかったが、ドライバー側から開発を支え、ウイリアムズ・BMWの基礎を築いた。

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Hiroaki Matsumoto, XPB Images, Motorsport Images, BMW, SAN-EI



程度で、その後はテストのメンバーからは外れた」

テストは続く

——翌00年には、ミシュランのテストでウイリアムズに乗っていますね。「そう、あれは00年の年間を通じて続いた仕事だった。ミシュランタイヤの開発に参加したんだ。あのテストでも、かなりの距離を走り込んだ。00年に99年のクルマを使ってね。もうすっかり忘れていたよ。思い出させてくれて、ありがとう（笑）。これはもっぱらタイヤだけのテストで、ミシュランは2台を走らせていた。」

1台は私が乗ったウイリアムズ、もう1台はトム・クリステンセンがドライブしたジャガーで、ヘレスやモンツアをはじめとして、ヨーロッパのありとあらゆるサーキットを訪れた。先ほども言ったように、BMWのエンジン開発では1万6000kmを走ったが、ミシュランのテストも年間で1万2000から1万3000kmに達した。本当によく走ったものだ。F1のテストを終えると、すぐにアメリカ行きのフライトに乗せられ、セブリングで12時間レースを戦った後、またヨーロッパに舞い戻ってテストなんてこともあった。ずいぶん忙しかったが、私ほどのドライバーもエンジョイしていた」——そうしてF1に関わり続けながら、グランプリレースに出られなかったのは、やはり残念でしたか？

Interview with

JÖRG MÜLLER

タイヤテストを行なうマシンのカラーリングは、ウイリアムズもジャガーも同一で、純白のマシンの両サイドとフロントノーズにピバンダムが描かれる



「いつも自分に与えられた仕事を楽しんでいてから、それほど残念とは思わなかった。F1マシンを走らせるチャンスを得た、幸運な人間のひとりであることに変わりはない。実際、F1に乗る機会を与えられる人は世界全体でもそれほど多くはないし、ましてやこれほどの距離を走った者は、なかなかいないだろうからね。今になって考えると、キャリアについてもう少し真剣に考えるべきだったのかもしれない。この人生の大半を通じて、モーターレーシングは仕事であり、趣味のようなもの

考えたことはないのだが、私はいつもその時々自分の取り組みをエンジョイしていた。情熱を持って楽しみながら仕事をすれば、必ず素晴らしい仕事、あるいはいい仕事ができる。そして、プレッシャーが大きすぎたり、余計なことを考えすぎたりすると、もういい仕事はできないというのが、私の考え方なんだ。実際、過去には『君はもう少し真剣になるべきだった。そうすればF1ドライバーになれただろう』と言われたこともある。だが、私はテストでもレースでも、すべてのドライ

ブを楽しんでいた」——テストドライバーとして、確かに貢献しているという実感はありましたか？

「いろいろな進化や開発部品を見れば、ドライバーの声が届き届けられているのが分かったし、それはとてもうれしいことだった。だが、最近ではドライバーは機械の一部だ。クルマに乗っていても、あのコーナーで改善の余地があるなどと指摘され、ドライバーの発言は何も聞いてもらえない。チームとエンジニアがやりたいようにやるんだ。」

当時の私たちは、互いに力を合わせて、エンジンのピックアップやドライバビリティの改善に取り組んでいた。昔からデータは収集していたが、ドライバーの意見も大いに役立っていた。最近のエンジニアは、あのバカげたデータとやらで、あらゆることが分かると思い込んでいるようだ！」

成功の可能性

——BMWがウイリアムズと袂を分かったのは失敗だと思いますか？

「そういう判断についてコメントするのは難しい。結局のところ、良い判断だったかどうかといった話は、すべて結果論になる。そして、現在ウイリアムズがF1でどういう状況にあるかは、ご存知のとおりだ。」

私としては、当時のBMWがウイリアムズとの関係を維持していれば、

さらなる成功が見込めただろうと思っっている。しかし、ウイリアムズと別れてザウバーを買収したことで、彼らは思いどおりに支配できるチームを手に入れた。まあ、F1チームを運営していくには、いささか経験不足ではあったけどね。」

——そうして、どんな方向へ進んでも良い面と悪い面があるわけだから、どちらの選択がより大きな成功につながったか判定するのは難しい。ただ、F1マシンを製作するならば、やはりイギリスではないかと思う。スイスでクルマを作るのも悪くはないが、サプライヤーや関連業者はみんなイギリスにあつて、F1で成功を取めたチームの多くもイギリスに拠点を置いているからだ」

ヨルグ・ミュラー

Jörg Müller

1969年9月3日生まれ。ドイツ出身。89年ヨーロッパ・フォーミュラ・フォード・チャンピオン。93年マカオF3優勝、94年ドイツF3チャンピオン、96年国際F3000チャンピオンと実績は申し分ないが、F1のレギュラーシートは掴めなかった。ニッサンR390GT1やボルシェ911GT1-98、BMW V12 LMRなどのプロトタイプカーをドライブするほか、ツーリングカーにも適応して好成績を取った。2014～17年はSUPER GTに参戦。2019年はBMW M6 GT3を走らせるワーケンホルスト・モータースポーツの車両エンジニアを務めた





99年10月にA1リンクで初テストしたFW21Bにも、FW20Bでのテスト時と同様のストライプが施される。後のテストではVELTINSやCastrolなどのロゴが追加された

マシンの進化や開発部品を見れば ドライバーの声が聞き届けられているのが分かった それはとてもうれしいことだった



99年12月からはスペインのバルセロナ、ヘレスで開催された合同テストに、BMWエンジンを搭載したウィリアムズも参加。写真左はヘレスでのミュラー

て走るんだ。インスタレーションのあと、最初は1万0000rpmで走り、それから1万20000まで上げる、といったようにね。ダイナモでは、すでに1万7000とか1万8000まで回していても、クルマに積んで走る時とダイナモで回す時とでは条件が違うから、スローペースで走り始める。サーキットを走ると、エンジンにかかる動的な力が全然違ってくるんだ。

エンジンに関しては、いろいろな開発部品が次々と投入された。当然、そのたびに少しずつ良くなっていく

たよ。問題は1台のテストカーだけで走っていると、他のクルマ、他のエンジンとの比較ができないことで、競争力があるかどうかの見極めはとても難しかった。ただ、私たちが行なっていたのは、あくまで基礎開発だった。走行距離はかなりのもので、あの年に私は約1万6000kmを走破した」

お披露目時すらブローアップ

——報道陣の前でテストカーをドライブした正式発表の日は、どんな一日だったのでしょうか？

「今となつては笑い話だが、万事順調とは言えなかった。私たちは99年型シャシーを使ったテストカーを現地に持ち込んでいた。そして、ガレージの扉を開けてコースに出たのだが、たった1周か2周でエンジンがブローアップしてしまったんだ。そこでクルマをガレージに戻し、スペアとして用意していた古い方のテストカーに乗り換えた。だが、フォトグラファーやプレスの人たちは、誰ひとりとしてクルマが入れ替わったことに気づかなかった。

99年と98年のウィリアムズは、見た目に大きな違いはなかったし、どちらも同じカラーリングを施してあったからだ。結局、その日の行事とメディアの写真撮影には、すべて古いテストカーが使われた。エンジンもひとつ前の古い仕様でね。あれは確か99年の8月か9月のことで、よく晴れた日だった」

——テストでは、主に98年のクルマに乗ったのですか？

「99年シャシーのクルマは、あまり走らせていない。その頃には、ウィリアムズがテストプログラムを主導していたからだ。あのクルマでは、エンジンも進化していた。

99年のシャシーに合うようにエンジンを設計し、クルマもエンジンに合わせて改造されていた。そして、プログラムはウィリアムズの手に移され、彼らがテストを続けたんだ。私はシェイクダウンで少し走らせた

栄枯盛衰の歴史

1980年代から90年代にかけて、文字どおりF1シーンを席巻したウイリアムズ・グランプリ・エンジニアリング。フランク・ウイリアムズとパトリック・ヘッドの二頭体制が完璧に機能するこのチームと手を組めば、優勝はもちろんのこと、タイトル獲得も決して夢ではない。当時最強を謳われたマクラーレンを倒し得る唯一のコンストラクターであるウイリアムズと手を組もうと、大手自動車メーカーが次々とその門を叩いたと言われている。

どこよりも早くそのポテンシャルに着目、まさに手弁当でエンジン提供を申し出たのがホンダだった。その熱意が実り、86年のコンストラクター部門制覇に続き、翌87年のダブルタイトル獲得を成し遂げた日本メーカーはしかし、マクラーレンから提携を持ち掛けられるや、ほとんど躊躇なくウイリアムズを切り捨ててしまった。

ホンダの唐突な離反に驚きはしても、断じてめげたりしないフランクは、すぐさまルノーにアプローチし、その協力を取り付けている。この立ち直りの早さは、資金繰りの悪化から自前のワークスチーム（当時はフランク・ウイリアムズ・レーシングカ



ーズと名乗っていた)を一旦解散、約1年の休止期間を経て新体制を発足させた時と同じく、執念と言っていいほどの決意を感じさせたものである。

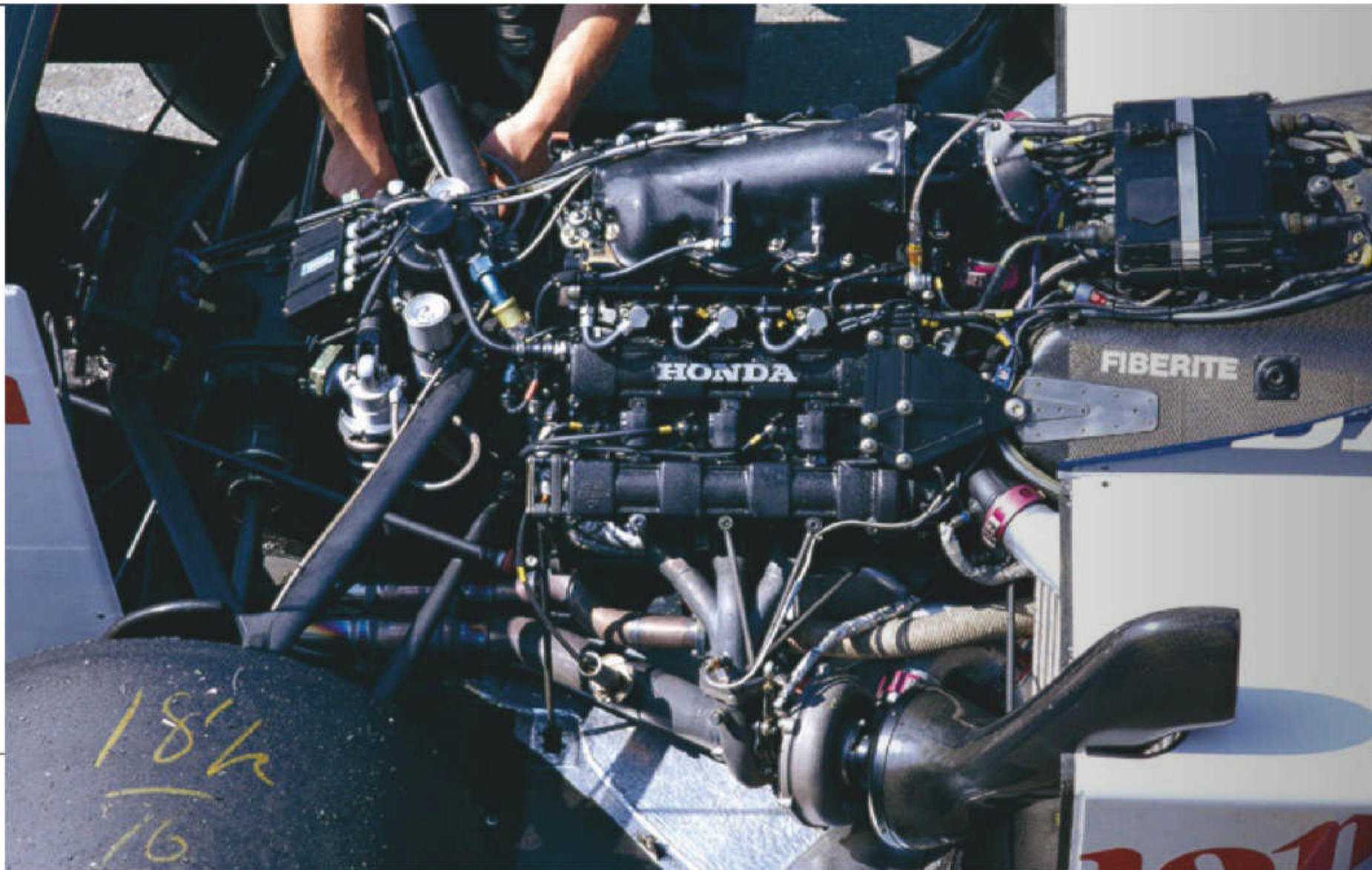
その甲斐あってか復活の勢いは以前にも増してすさまじく、92、93、94、96、ルノーが撤退する97年まで、コンストラクターズタイトルを獲り続けた。ウイリアムズが仏メーカーの離脱をさほど気に留めなかったのには、BMWという巨人がサプライヤーとして控えていた、というもつともな理由があった。だが結果から言うとそのドイツ製V10エンジンは、パワーは申し分ないもののシャシーとの相性が悪く、ラルフ・シューマッハーとファン・パbro・モンテレーヤのコンビで数勝を挙げただけでついにタイトルには手が届かずじまい。それが不満でウイリアムズと袂を分かち、2005

年にザウバーを買収して自前のチームを立ち上げたBMWだが、さしたる成果を挙げることもなく、1勝を記録しただけで09年を最後にF1から去っている。一方ウイリアムズもこの頃から低迷期に入り、12年スペインGPをフロックで制したのを最後に、勝利とは無縁の日々が続いている。

俺等と彼等のポリシー

概ね英国系コンストラクターに共通した特徴ではあるのだが、わけてもグループに本拠を置くウイリアムズは独立不羈の精神が旺盛で、エンジンメーカーとの一体化を嫌う気風を強く留めていた。ベネトンがルノーに身売りし、さらにロータスから再びルノーに戻った変幻自在ぶりとはまさに好対照。エンストンに本拠を置きながらも、ヴィリ・シャチオンのエンジン部門とファクトリー機能を融合させ、人事面でも英仏間のギャップをうまく乗り越えたルノーに対して、ウイリアムズは一貫してシャシーとエンジンそれぞれの縄張りにこだわり、*俺等と彼等* というメンタリティから抜け出すことがなかった。

そんなウイリアムズにとってホンダは、献身的な努力で桁違いのパワーアドバンテージをもたらしてくれる、文字どおり理想のパートナーといったところ。そのすさまじいまでのパワーにシャシーが対応できるかどうか唯一の問題だったというから、



ワークスエンジンなきチームの未来を憂う

ウィリアムズ

メーカー

“俺等と彼等”は どう歩んできたか?

ウィリアムズは、黄金時代をともに謳歌した
ホンダ、ルノーなどのエンジンメーカーと
どのような関係を築いてきたのだろうか
そしてBMWとの不仲の原因は?
“彼等”との関係に見る根本的問題を探る——

Text/Luis Vasconcelos
Translation/Yutaka Mita (Quality Translation)
Photos/XPB Images, SAN-EI

したから、パートナーシップが壊れるのも
早晚時間の問題であった。

BMWと喧嘩別れした05年を最後にワー
クスエンジン不在の時代が続いており、現
状を眺める限り近い将来それが再び戻っ
てくるとも思えない。成績が振るわないこと

ヒューマン・インタラクティブな 経営方針を採り入れる ことが出来るかどうか 今後の課題となるだろう

が何はともあれ最大の原因だが、その一方
で、チーム首脳にまま見られる独善的な思
考や振る舞いがエンジンメーカーを遠ざけ
てきた、という部分もありそうだ。

宗家であるウイリアムズ一族が次々とチ
ームを追われ、最後には名前だけを残しF
1から姿を消してしまったのも、結局のと
ころ謙虚さを欠き相手の都合を思いやる度
量がなかったから、と思えてならない。オ
ーナーが入れ替わり新体制でスタートする
ウイリアムズが、ドライバーやパートナー、
そしてサプライヤーなどの相互関係を重
視するヒューマン・インタラクティブな経
営方針を採り入れることができるかどうか
が今後の課題となるだろう。それが可能
ならば、多少時間はかかるとしても、昔日の
栄光を再現する時がいつか訪れるはずだ。

戦況を見守るウイリアムズ・BMW陣営の面々。
不協和音が噂されていたとおり、結果的に袂
を分かつが、フェラーリ陣営に太刀打ちでき
なかったことも要因のひとつだったのだろうか





FW14Bでシーズンを席卷した92年(写真)を含め、ルノーとタッグを組んだ89~97年の間に、ドライバーズタイトル4回、コンストラクターズタイトルを5回獲得するなど一時代を築いていたが……

提携3年目を迎えた86年にタイトル街道を突っ走ったのも不思議はない。ただ、ふたりのドライバーを同等に遇するというチーム方針が仇となり、ネルソン・ピケとナイジェル・マンセルが互いにポイントを奪い合う隙に、アラン・プロストに、漁夫の利をさらわれてしまったことが悔やまれる。ほとんど現場に姿を現さなくなっていた本田宗一郎が、高齢を押しアデレードまで足を運んだのは、シリーズ最終戦でダブルタイトル獲得を祝うという明確な目的が存在した。しかも、偉大な創業者の満80

歳の誕生日を数週間後に控え、それに華を添える意味合いもあったから、眼前でドライバーズタイトルを奪われた失望感はこのほか大きく、日本人はその屈辱を決して忘れたりしなかった。

新たな時代へ……

アイルトン・セナという稀代の逸材と契約するチャンスが訪れ、マクラーレンがその受け皿になると決まった段階で、ホンダがウイリアムズと提携する意味はほとんど失われていた。88年シーズンを控え、マンセルの相方に中嶋悟をという願いがすげなく拒絶されると、もはやホンダにはウイリアムズに義理立てする理由もない。あっさり三行半を突き付け、代わってロータスをセカンドチームに指名したのだった。

ジャッド・エンジンを緊急手配し、どうにか88年シーズンを乗り切ったウイリアムズは、翌89年からルノーと手を結び復活の狼煙を上げる。その数年後に幕を開けたフランクとヘッドの共演になる『復讐劇』は、エンジンパートナーという特等席でこれを見守るルノーにとってもさぞや壮観だったことだろう。マンセル、プロスト、セナの3大スターとともに働けたことも、またとない経験となったはずだ。

ところが、順風満帆に思えたパートナーシップに危険信号が灯ったのが95年のこと。この年からルノーがベネトンにもエンジン供給を始めたのだ。シャシーの出来はいまひとつでも、同等のパワーを手にしたミハエル・シューマッハーの腕が冴え渡る。経

験不足が否めないデimon・ヒルとデビッド・クルサードのコンビを苦もなく退け、ダブルタイトル獲得、ドライバー部門は前年に続く連覇達成である。このあとウイリアムズが技術的優位を取り戻し、96年、97年と通算タイトルを上乗せしたところで、ルノーから撤退の意思を告げられた。

そして、BMWを次なるパートナーに迎え、ウイリアムズの新たな時代が幕を開ける——とそのときは誰もが予想した。

栄光を取り戻すために

種明かしを先にしてしまうと、ウイリアムズとBMWの間にはハナから、チームワークというものが存在していなかった。その原因のかなりの部分は、BMWサイドのトップ、マリオ・タイセンとヘッドとの不和に起因する、と考えられている。尊大を絵に描いたようなタイセンが疎ましくてならないヘッドが、人目も憚らずにこれをけなすものだから、ふたりが犬猿の仲だということが瞬く間にチーム内外に知れ渡る。ウイリアムズという組織の中で、おそらくこのときが『俺等と彼等』の溝が最も広がり、そして深くなった時期と言えるだろう。

不振の原因をお互いになすりつけ合うだけでなく、それを外部にまで喧伝すれば、成功など到底覚束ない。ウイリアムズは、BMWの要請などお構いなしにパワーアップをせっつき、BMWはBMWでウイリアムズの欠点をあげつらう。パワーではフェラーリを上回っているのに結果が出ないのはシャシーがなっていない証拠、とまで強弁

——あなたは1999年から2004年までウイリアムズに所属していました。フランク・ウイリアムズがBMWと手を結んだプロセスも、間近に見てきたことになりませぬ。

「当時、BMWのパートナーになるチームとしては、ウイリアムズが最良の選択だった。実際、00年と01年はとてもいいシーズンになったよ」
——F1世界選手権を勝ち獲るといふ大きな目標を達成できなかったのは、なぜだと思えますか。

「結局のところ、イギリス（ウイリアムズ）とドイツ（BMW）の間の連携が思ったようには機能しなかった。少なくとも私にとっては、それが最大のハードルだった。それさえなければ、タイトルの獲得は十分に可能だったと思う」

——ということは、「タイトル獲得まであともう一歩だった……」という感覚が実際にあったということでしょうか。

「03年シーズンには、タイトル獲得の可能性があったと思っている。初夏の頃には好調でカナダGPで2位

に入ったあと、ヨーロッパGPとフランスGPで優勝した。ハンガリーGPを終えて残り3戦となった時点で、私と兄のミハエル（シューマッハー／フェラーリ）との差は14点ほどだった。ところが、イタリアGP

直前のモンツァテストで喫したクラッシュの影響でドクターストップがかかり、同グランプリの出走を断念せざるを得なかった。そして、アメリカGPでも滑りやすい路面に足を取られてクラッシュし、日本GPでは12位に終わった。振り返ってみると、あの03年シーズンがチャンピオンになる最大のチャンスだった」

——BMWエンジンのパフォーマンスについては、どのように記憶していますか。

「一時は他のエンジンに対して60馬力から70馬力のアドバンテージがあったが、それを搭載したウイリアムズのシャシーは、必ずしもベストではなかった。フランクとパトリック（ヘッド／テクニカルディレクター）は、チームを正しい方向へ導く能力に自信を持ちすぎていたように思う」

——それでは、ウイリアムズはどうすべきだったとあなたは考えているのですか。

「もっと深くBMWを関与させるべきだった。彼らはウイリアムズの手助けをしようと多額の投資をするつもりでいたのに、イギリス人たちはそれを拒んだ。まるで耳を貸そうともしなかったんだ。いくつかの問題があったのは明らかだけど、それらは解決可能だったと思う。詰まるところ、ウイリアムズの頑固さとそれによる成績不振が理由となり、BMWは去っていったんだ……」

望外の3位表彰台

——00年シーズンのウイリアムズFW22は、どんなマシンでしたか。

「99年シーズンは、特にハイダウンフォースのセットアップを必要とするコースで成績がいまひとつだった。FW21はひどくドライブしづらいマシンで、リヤエンドに落ち着きがなかったんだ。アレックスサンドロ（ザナルデイ）のパフォーマンスが人々の期待を大きく裏切った理由のひとつ

はそこにあったと、私はいまだに思っている。それに加えて、当時のF1ではあの奇妙な細いグループボックスを使っていたため、インディカ

ーの太いスリックタイヤのグリップに慣れていたアレックスサンドロは理想的なグリップの感覚をつかめずに苦勞していた。だから、ウイリアムズが翌00年のFW22で目指したのは、予想しやすいハンドリング特性を持つマシンだった」

——スペインでニューマシン（FW22）をテストをした時の第一印象は、どのようなものでしたか。

「エンジンのトラブルが立て続けに起きた。オイルの循環機構に問題があつて、ざっと半ダースものエンジンを失ったんだ。マシンの動きや温度によって一時的に油圧が落ちて、エンジンが次々とブローアップした。だが、シャシーの第一印象は悪くなかった。その後、00年シーズンに向けての準備としてチームは南アメリカのキャラミでもテストを行ない、その時のウエット路面でのフィーリングはとても良かったよ。すでに信



「もつと深くBMWを関与ささせるべきだった」

ラルフ・シューマッハーが激白!

最大のアキレス腱は英・独の連携不足……

1999年から2004年までウィリアムズに在籍していたラルフ・シューマッハーは当時のことを最も知る人物のひとつだ。ラルフは2000年のウィリアムズの奮闘を評価しながらも、ドライバーの起用やBMWとのジョイントについてのチームの判断には異議を唱える

Text/Mathias Brunner
Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Bernard Asset, Motorsport Images, XPB Images

SCHUMACHER



ラルフ・シューマッハー
Ralf Schumacher

1975年6月30日生まれ、ドイツ・ノルトライン＝ヴェストファーレン州フルト出身。兄ミハエルの勧めもあり、96年にフォーミュラ・ニッポンに参戦。3勝を記録してチャンピオンを獲得する。翌97年にジョーダンからF1デビュー（98年も在籍）。99年から2004年までウイリアムズから参戦し、01年サンマリノGPでは初優勝を挙げた。05年にトヨタへ移籍し、07年限りでF1引退。通算6勝、ポールポジション6回を記録している

んだ。そして、実際にはそれほどはないことが分かったと、すぐに私を見限った人たちもいた」

バトンの放出は間違い

話を00年シーズンのウイリアムズに戻しましょう。新しいチームメイトのジェンソン・バトンとの関係はうまくいっていましたか。

「何の問題もなかった。すぐに親しくなると、何度か一緒に食事に出かけたりもしたよ。特に仲が良かったというわけではないけどね」

——サーキットで一緒に仕事をする時の関係性はどうでしたか。

「実際のところ、仕事上の緊密な関

係というようなものはなかった。お互いに相手が何をしているかは知らされていたものの、その恩恵にあずかることはなかったと思う。基本的には自分の担当エンジニアと仕事をして、何かしら問題がある時にチームメイトのデータを参考にしただけだ。そういう場合以外は、どちらも自分のことだけを考えていたんだ。それでも、私たちのマシンのセットアップはかなり似通っていた」



偉大なる成功を収めた兄ミハエルを追いかけ続けたラルフ。01年以降はふたりで優勝を争い、バトルする場面もあった

——バトンのパフォーマンスは、あなたの予想を超えるものでしたか。

「彼が速いことは知っていたし、実際に一貫して高いレベルのパフォーマンスを示した。アレックスandroを苦しめた99年のマシンと比べると、あの年のマシンは相対的に扱いやすいハンドリングだったことも、ジェンソンには幸いしたと思う。だからと言って、彼の業績の価値は少しも揺るがない。ジェンソンは若くしてF1に上がってきて、それにふさわしいドライバーであることを自ら証明してみせた」

——バトンに負けるかもしれないという不安を感じましたか。

「チームメイトに負けてもいいと思う。ドライバーなんていない。ジェンソンと個人的に親しかったとは言わないが、私たちは互いに理解し合っていたし、彼はウイリアムズによく馴染んでいた」

——しかし、バトンはわずか1年でチームを去り、代わってファン・パ

ブロ・モントローヤが加入しました。このチームメイトの交代を、あなたはどの受け止めたのでしょうか？

「ジェンソンを放出したのは、ウイリアムズ・BMWにとって良いことではなかったと思う。私と彼のコンビをもう何年か続ければ、より安定したチームになったはずだ。アレックスandroはすごくいいヤツで、仕事の面でもうまく協力し合っていた。ジェンソンについても同じことが言える。チームメイトとして、互いにうまくやっていたんだ。それなのに、わざわざドライバーラインアップを変えることに、いったいどんな意味があるのかという話だ」

——80年代から90年代にかけて、ウイリアムズは他のF1チームのベンチマークとなる存在でした。また、BMWとの提携にはもっと大きな成功をもたらす可能性があったという見方には、私も同意します。とはい

Interview with **RALF SCHUMACHER**

フランクにも娘のクレアにも、現代的なスタイルでチームを率いる能力はなかった
もっと早い時点で第一線から身を引き、若い人たちにマネージメントを任せるべきだった



え、最近のあなたはウイリアムズの首脳陣に対して、かなり批判的な態度を取っていますよね。

「ああ、私の評価がかなり厳しいものに聞こえることは承知している。

だが、チームの状態をよく観察すれば、誰でも私と同じ結論に至るだろう。つまりフランクにも、彼の娘のクレアにも、現代的なスタイルでチームを率いる能力はなかったということだ。何年も前の時点で彼らは第一線から身を引き、もっと若い人たちにチームのマネージメントを任せべきだった。

私自身が経験したことだが、フランクのやり方はドライバーにプレッシャーをかけることで機能していた。だが時代は変わり、最近のレーシングドライバーは20年前、30年前のドライバーと同じようには扱えない。ウイリアムズ家の人たちには、最大限の敬意を払っているつもりだ。けれども、このチームはもうずいぶん前の段階で、F1から退場して然るべきだったと思う」

頼性の問題も改善されていて、ハイ
ドロリック系のマイナートラブルが
いくつか起きただけだった」

——開幕戦オーストラリアGPで、
あなたは予想外とも言える3位でフ
イニッシュしました。

「ちよつと信じられない結果だった。
ウインターテストでは一度もレース
ディスタンスを走り切れなかったの
に、メルボルンでのグランプリを完
走したばかりか、ポデウムにまで
上がったのだから。シーズンの幕開
けとして、それ以上は望めないよう
な成績だったよ」

——好成績はその後も続き、あなた
は00年シーズン開幕5戦のうち4戦
で5位以内に入賞しています。また、
夏場にはベルギーGPとイタリアG
Pで3位表彰台に上がり、この年の
ドライバーズ選手権を5位で終えま
した。そのような成績を予想してい
ましたか。

「いや、BMWと組んだ最初の年は、
かなり苦戦すると思っていたからね。
ジョーダンが99年と同様に手強いと
予想していたし、ジャガーもライバ
ルになると考えていた。BARに関
してはまだ未知数という感じだった
が、それ以前に私たち自身ももっと
多くのトラブルに悩まされるだろう
と考えていた」

——ウインターテストでトラブルが
頻発した後、BMWはどのようにし
て状況を好転させたのでしょうか。
「簡単に言えば、腕まくりをして」



冬のテストでは一度もレース距離を走り切れなかったにも関わらず、開幕戦オーストラリアGPでは3位表彰台を獲得。優勝した兄ミハエルと表彰台で称え合った

全力で仕事に取り組んだということ
だ。トラブルそのものはどれも小さ
なことだが、マシンが止まってしま
うような性質のものだった。それな
のに、どうして開幕戦で3位に入れ
たのか、私にとってはいまだにまっ
たくの謎だよ！」

——兄のミハエルはF1にデビュー
した時、「巨大な波に飲み込まれた
ような感じだ」と語っています。そ
れに対処するために彼は自分のまわ
りに壁を築き、多くの人に傲慢だと
誤解されました。F1でのキャリア
に関して、ミハエルよりうまく準備
ができたと思いますか。

「まあ、そうかもしれない。だが、
私もまた同じような波を受けた。ミ
ハエルが素晴らしい成績を挙げてい
ただけに、誰もが弟の私にも大きな
期待を寄せていた。少なくとも彼と
同じくらいのパフォーマンスは見せ
るはずだと、多くの人が思っていた



ベルギーGPではシーズン2度目の3位入賞。2000年のラルフは入賞8回（表彰台3回）を記録し、選手権5位に入った



どの優秀な人材がやってきました。

「コーウエルが指揮を執っていた。

直接手掛けたのか定かではないが、

設計部門の責任者として当時最強の

F1エンジンを作り上げたんだ。パ

ワーに限って言えば文句なしにダン

トツだったね。彼のリーダーシップ

がいかに優れていたかが分かる。そ

の右腕となつて働いていたのがアン

ドレアス・サイドルだ。ほかにも優

秀なエンジニアが大勢いて、二人三

脚でグループをぐいぐい引っ張つて

いったんだ。協力体制はそりゃあ見

事なものだった」

——ゲルハルト・ベルガーはどのよ

うな役割を果たしていたのですか？

リーダーとしての仕事ぶり、あるいは

単なるお飾りだったとか？

「BMWにとって重要な存在だった。

あれだけの実績と経験を備えていれ

ば当然だよ。FIAやバーニー・エ

クレストン相手の政治的な駆け引き

でも大きな役割を果たしたし、調整

役として組織のバランスを取り、貴

重なインプットを提供した。マリオ

・タイセンを補佐してチームを直し

い方向に導くことにも、ゲルハルト

は貢献したと思う」

——では、そのタイセンの役割はど

うだったのでしょうか？ とても頭が

切れる、というのは誰しも異論のな

いところですよ。

「確かにすごく頭が切れたね。それ

に優秀なエンジニアでもあった。テ

クノロジーへの造詣が深く、BMW



ラルフのウィリアムズ入りと同時に、2005年までBMWのトラックオペレーションマネージャーを務め、機材輸送に奔走

のことを知り尽くしていたし、人使

いがとても巧みでまさに適材適所。

ゲルハルトが競技面に強いのは当然

で、ポリテクニカルな状況にもうまく

対応したから、コンビネーションと

しては理想的だったんじゃないかな。

自動車メーカーがごぞつて自前のチ

ームを立ち上げようとしていた頃の

ことで、時代的にもすごく興味深い

時代だったと思う。バーニーや(マ

ックス)モズレーといった大物フィ

クサーがいて、それぞれの考えや性

格とかも知っているものだから、傍

で見ているのもそりゃあ面白かった。

誰かがこんなことを言ったよ。『い

くら綿密に打ち合わせをしたところ

で、どうせバーニーとマックスから

横槍が入るんだ。やるだけ無駄だし、

ミーティングなんかもうやめちまお

う』ってね。確かにそうなることが

多かった。自動車メーカーが知恵を

絞ってバーニーを出し抜こうとした

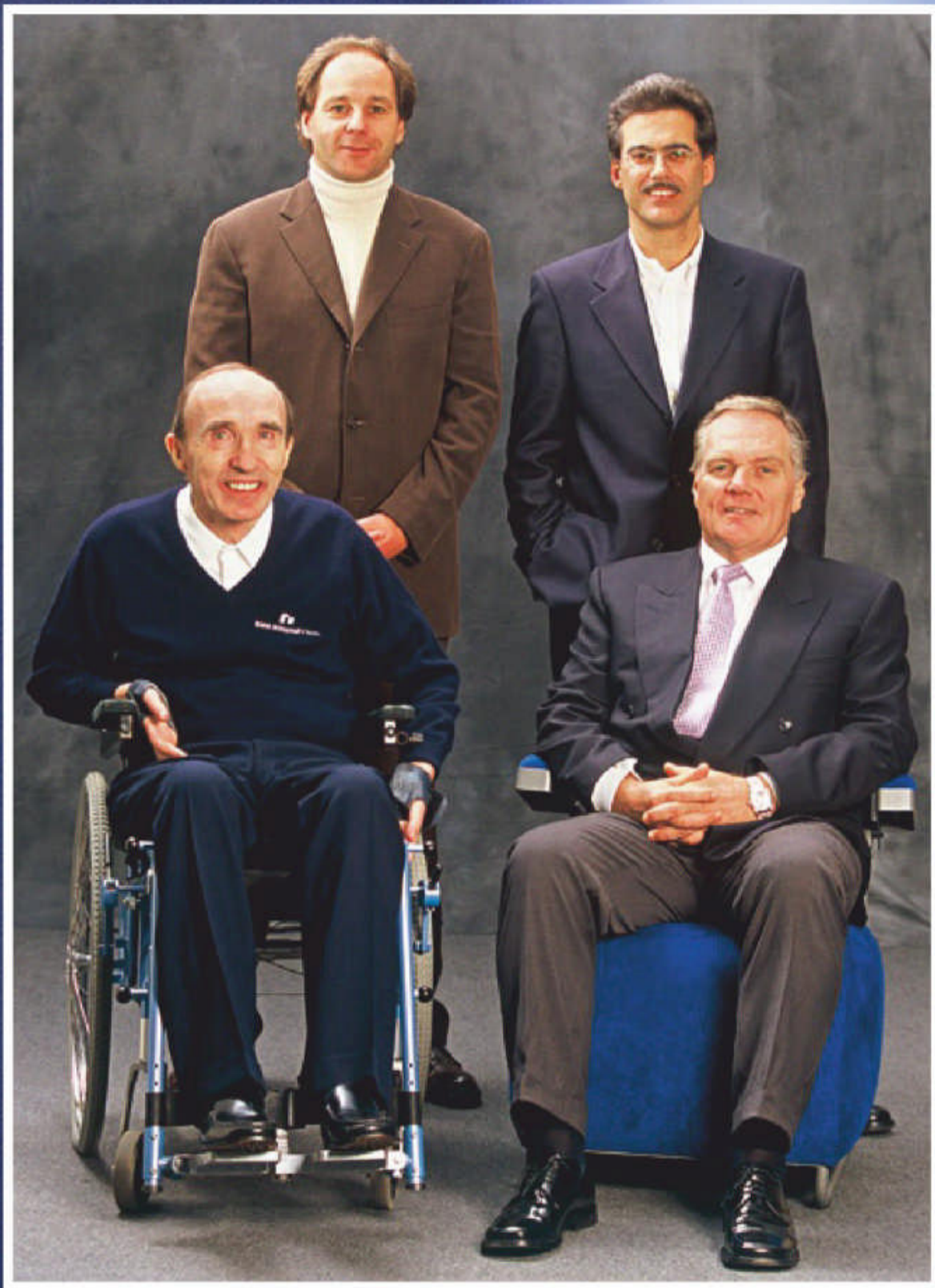
素敵な英独同盟

ラルフの元マネージャー
フランツ・トストが目当てにした
ウイリアムズとBMWの異文化交流

インタビュー／フランツ・トスト

2020年現在、アルファタウリ代表の重責を担うトストがかつて復活を掲げるウイリアムズと組んだBMWの一員として間近で感じた当時の2強に迫っていく同チームの舞台裏を述懐する

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Mita (Quality Translation)
Photos/Hiroaki Matsumoto, Motorsport Images, AlphaTauri, BMW, SAN-EI



前列にフランク・ウイリアムズとパトリック・ヘッド、後列にゲルハルト・ベルガーとマリオ・タイセン、ウイリアムズ・BMW躍進の中心となった英独陣営それぞれの主要人物

——ウイリアムズ・BMW時代の思い出について語っていただけませんか？

「BMWは当時望みうるベストの会社だった、というのが私の考えた。群を抜いてパワフルなエンジンを供給してくれたから、この評価はそう的外れではないと思う。インフラがしっかり整備された会社で、必要なものは何でも用意できた。それにエンジンもすごく優秀だしね。そのBMWがF1から撤退してしまったのは残念としか言いようがない。もし続けていたら、今頃は強大な勢力を築き上げていたことだろう。ウイリアムズに加わったのがすべての始まりで、非常にいいチームだったし協力関係もとてもうまくいった。私自身、フランク（ウイリアムズ）と大変良好な関係を築けたと考えている。成功だったと言っていると思うよ」

BMWから優秀な人材多数

——2000年のオリジナルパッケージはどれほど強力でしたか？

「うん、悪くなかったね。最初の頃は問題が頻発して苦労したけれど

INTERVIEW WITH FRANZ TOST

……オイルに関係したトラブルで、十分に温まっていないうエンジンが壊れたんだ。ただ、私の記憶違いでなければ、オーストラリアのデビュー戦でラルフ（シューマッハー）は確か3位でフィニッシュしているはず。むしろ上出来じゃないかな。オリジナルパッケージが良かった証拠と言っていると思う。もっと良くなるはずだった」

——00年にジェンソン・バトンを採用することにしたあの決定に賛成でしたか？

「ジェンソンがF1にやってきた頃のことはよく覚えているよ。最初から速かっただろう。パトリック（ヘッド）から意見を求められたので、『手に入れちゃまえ、パトリック。彼はすごくいい』と言ってやったんだ。なにしろジェンソンのことはフォーミュラ・フォード時代から知っていたからね。その当時から注目していたのさ。ホッケンハイムで彼の走りを見て、素晴らしい才能を直感したんだ。いいドライバーになるという予想は間違っていなかったね」

——BMWからは、アンディ・コーウェルやアンドレアス・ザイドルな

ちにあの世界不況が起こり、09年に完全撤退という苦渋の決断を下した。まあ、言うなれば時間切れという感じかな」

——当時このプロジェクトに関わった中には前述のコーウエルやザイドルのほか、ジェフ・ウイリスをはじめ優秀なメンバーがそろって、まさに多士済々といった印象があります。「あれほどの才能が一堂に会した例を私はほかに知らない。F1がパワーユニット時代に切り替わった今の状況は詳しくは分からないが、当時はおそらくフェラーリやルノーも同程度の人材を擁していたことだろう。しかし、ミュンヘンに集まったメンバーは、結束力という点で群を抜いていたと思う。だからこそ、チームとしてこのうえなく強力だった」

——最大の後悔を挙げるとしたら？

「ウイリアムズは03年にタイトルを獲得することができた。コンストラクター部門のチャンピオンになっていたはずなのに、それを逃がしたことが残念でならない。モンツァのテストで——確かレズモのひとつ目だったと思うが——ラルフがクラッシュし、経過観察のためにレース欠場を余儀なくされた。代わってステアリングを握ったのがマルク・ジェネサ。ここで稼げるポイントをしつかり稼いでいたら、ウイリアムズ・BMWはこの年のコンストラクターズチャンピオンになっていた、私は今でもそう信じているよ」

モンツァテストでラルフがクラッシュしていなかったら
2003年のコンストラクターズチャンピオンはウイリアムズ・BMWだった

INTERVIEW WITH
FRANZ TOST



フランツ・トスト
Franz Tost

1956年1月20日生まれ、オーストリア・トリンス出身。FF/F3等に参戦の傍ら、スポーツ科学やマネジメントを学び、85年からウォルター・レヒナー・レーシングスクールで働く。93年にはウイリー・ウェーバーの会社に加わり、WTSレーシングを任される。その後、ラルフのマネジメントを担当し、96年は彼のF1ニッポン>参戦に付き添う。ラルフのF1入りと同時に自らもF1界へ。05年までBMWのトラックオペレーションマネージャー。06年にトロロソ代表に就任、アルファタウリと改称後も引き続き代表を務める



90年代半ば、ウェーバーにF3チーム、WTSの運営を任せられ、ドイツF3等に参戦。写真は94年マカオGP時。中央に陣頭指揮を執るトストが立っている

りとか、他人事で観察している分には大した見ものだったよ」

英国料理は口に合わない？

——BMWとウイリアムズの関係はどうだったのですか？ 私の印象に残っているのは、BMWとウイリアムズがそれぞれ独自にモーターホームを設営し、決してこれを合体させようとはしなかった、ということ。どう考えてもウイリアムズ・BMWはひとつの陣営ではなく、別々のチームのように思えたものです。「まあね。でもそれはどちらかという、組織の違いという観点で説明するのがいいかもしれない。つまり、申し訳ないが、誰も英国料理を食べたいとは思わない、というのがある。だからBMWは、キッチン付きのモ

⑬星野一義や高木虎之介、フォンタナらと競り合い、3勝を挙げた⑭ラルフは見事FN初代チャンピオンに！

ラルフが全日本フォーミュラ・ニッポンとGTに参戦した96年はほぼ毎月、日本各地のサーキットに赴いた



ーターホームを自前で用意した。仕事上のこととはまったく無関係なさ。関係は良好だったと思うよ。もちろん議論が持ち上がることも時にはあったが、どんな場合も秩序がしつかり保たれていたし、通常の状態を逸脱するようなことはなかった。チームとして成功していた、ということだ」

——ウイリアムズは、どのエンジンサプライヤーと組んだ時でも、自身の技術情報を提供することに難色を示しました。BMWがもつと緊密に



GTは服部尚貴と組んで「powered by BMW」の⑯マクラーレンF1 GTRを駆り、3勝でランキング2位

連携したくとも、それがネックになって関係がギクシャクしたということとは考えられませんか？

で私の個人的な意見だが、BMWとウイリアムズの提携は成功だったと考えている」

——時期、BMWが本気でウイリアムズの買収に乗り出したことがありました。チームを丸ごと買い取るのがダメなら共同オーナーでも、というオファーだったようです。

「03年だったかその翌年に、BMWは確かにそういうプランを検討していた。マーケティング上の理由でBMWコンプライトチームでやりたい、ということだったらしいね。その最も手っ取り早い方法として、チーム買収だか株式取得といった話が持ち上がったんだと思う。だけど話し合いはすぐに終わった。というか、交渉するところまでいかなかったんだ。フランクが聞く耳をまったく持たなかったからさ。それとは別に、BMW内部では100%自前のチームをドイツ国内、できればミュンヘン近郊で立ち上げるべきだ、という声も挙がっていたらしい」

——ドイツ国内でとなると、トヨタがケルンでTTE（トヨタ・チーム・ヨーロッパ）を運営していたあのような感じですね？

「そうだね。でも、この話も口の端に上る前に立ち消えになってしまった。入れ代わりに浮上してきたのがザウバーを買い取るという案で、たぶんその頃に上層部で何らかの決定が下されていたんだろう。ウイリアムズとのパートナーシップを継続す

98年ヨーロッパFFのホッケンハイム戦で⑰バトンの速さを直に見、その才能を信じていたトストは、意見を求められたヘッドに採用を強く働きかけた



るよりも、戦略的に考えてその方が成功する確率が高い、と判断したわけだ」

悔いの残る03年シーズン

——あなた自身は、BMWとウイリアムズが協力関係を維持していたらもっと上にいった、つまり提携解消は早計だったとお考えですか？

「その頃のウイリアムズは、ザウバーとは比べ物にならないくらいインフラが充実していた。だからウイリアムズとそのまま続けていたら、さらに大きな成功を収めていたことだろう。もちろんBMWもザウバーの株を買い上げ、できる限りの支援を行ったが、知ってのとおり、インフラの整備というものは一朝一夕でできることではない。そういうふう

の、予選では燃圧トラブルが発生。急遽ラルフ用のTカーに乗り換えるが、チームメイトから1・4秒落ち、21番グリッドに低迷することになった。どう考えても最悪の一日だ。

しかし、日曜朝のウォームアップで、軽めのタンクながら3番手タイムを叩き出し、自信を取り戻す。レースでもスタートが決まり、15番手までポジションアップ。その後6番手まで浮上したものの、エンジントラブルでリタイアとなった。

「ジャック・ビルヌーブを追う場面があって、『ワールドチャンピオンよりいいペースで走っている』と感動したよ。実はかなりバテていたけれど、それでまた元気が出た」。

続く第2戦ブラジルGPで、予選で初めてラルフを下し、9番手につけた。だがスタートでもたつき後退、最後は追い上げて7位でフィニッシュ。ところがデビッド・クルサードの失格で6位に繰り上がり、自身初のGPポイントを獲得する。デビュー12戦目ということを考えれば上出来。これは当時の最年少入賞記録だった(写真3)。

「結果オーライという感じだけど、うれしかったよ。完走してチェッカーを受けるのは、やはり気分がいい。スタート直後の2周がひどかったからなおさらだ。慎重になりすぎたんだ。でも、まだデビュー2戦目だし、それが普通じゃないかな。何年か経験を積めばもっとタフな戦いができるようになるよ。ラルフはこの2戦でどちらもポイント稼いでいるし、ペースだって僕よりちょっと上だ。今回はたまたま予選では僕の方が速かったが、タイム差はごくわずかでし、まだ学ぶことは多い。この調子で少しずつ結果につなげていきたいと思っている」

しかし、第3戦サンマリノGPは一步後退。縁石に苦しみ、予選は18位に低迷し、レースでもエンジンの不調で序盤に戦列を離れている。

続く第4戦、イギリスGPの4月開催は例がなく、ウエットレースとなったのも仕方がない。土曜朝にクラッシュを喫するが、予選は6番グリッドを獲得。前にミハエル、後ろにラルフと、シューマッハー兄弟に挟まれてのスタートだ。

「この週末で一番いい気分を味わったのがスタート直後の1コーナーさ。なにしろミハエル・シューマッハーを出し抜くことができたからね」

トリッキーなコンディションに加え、終盤にはエキゾーストの不調に苦しみながらも、見事な走りですり入賞を果たした(写真4)。

続くバルセロナでもパフォーマンスは着実に進化を遂げていた。予選はラルフに遅れることコンマ8秒の10位ながら、レースでは手堅い走りですり6番手に浮上し、ポイント獲得目前の残り4周というところでエンジントラブル、涙を飲んだ。

第6戦はニュルブルクリンク開催



突然のフランクからの電話に動揺し バトンは「No」と言ってしまった

のヨーロッパGPで予選11位、レースは電気系トラブルでリタイアという不本意な内容。フロントノーズの破損箇所から雨水が浸入、シヨートが起きたことが原因だった。

停滞気味の中盤戦

落胆はモナコGPでも続き、14番グリッドからのスタートは、オープンングラップにペドロ・デ・ラ・ロサと絡んで赤旗中断。Tカーに乗り換え、最後尾から再スタートするも、16周でまたもエンジントラブル。不運な展開が続くなか、好材料もいくつかあった。1周目の接触は別にして、初めて経験するモンテカルロ市街地コースをほぼノーミスで走れたこともそのひとつだ。

ウィリアムズとの契約がこの年限り、との噂が飛び交ったのがまさにこの頃。当時CARTのタイトルを獲得したファン・パbro・モンターヤとウィリアムズが鋭意交渉中、との情報もたらされたのだ。6月に入ると正式調印が伝えられ、わずか1年でウィリアムズを去ることが明らかになった。

第8戦カナダGPでのFW22は、低速コーナーが不得手という弱点を露呈し、そこに燃料のピックアップ不良が重なって、18番グリッドに低迷。縁石で傷つけたウイングを交換して臨んだレースは、11位がやっと。続くフランスGPはやや持ち直す。予選10位から8位でフィニッシュし



バトン、二十歳の1年間

未来を切り開いた新人の活躍

FW22の新鮮な輝きはジェンソン・バトンの登場と切り離せない。本誌は何度も彼にコンタクトを試みたが、残念ながらタイミングが合わずインタビューは実現しなかった。バトンと親しく、今回も奔走してくれたアダム・クーパーが、当時のインタビューメモで、その活躍を振り返る。

Text/Adam Cooper Translation/Yutaka Mita (Quality Translation)
Photos/Kenji Sawada, Atsuo Sakurai, Hiroyuki Orihara, XPB Images,
Motorsport Images, SAN-EL

ジェンソン・バトンは2000年にウイリアムズでF1デビューを果たし、その少ない経験からは想像もできないほど強烈な印象を残した。F3から最高峰に、飛び級する例が非常に珍しかった時代。しかもバトンは、その年の1月19日に20歳の誕生日を迎えたばかりだった。

F1関係者がバトンの才能に気づいたのは、1999年12月にプロストGPが行なったテストだ。フランク・ウイリアムズはいち早く策動し、1週間後のクリスマススイブに直接電話したという。F1でやってみる気はあるかと聞かれたバトンは、動揺のあまりつい「いいえ、まだ準備できてません」と口走ってしまっ

父親に報告して、「バカか、お前は」と叱られた彼は、すぐさまフランクにかけ直し「気が変わりました。さ

つきは驚いてついあんなことを言いました。大丈夫です。ぜひやらせてください」と伝えたという。

年が明け1月には、エンジン開発用にBMWに貸し出されていたFW21Bで走行。次いでバルセロナではブルーノ・ジュンケイラと交代でテスト(写真1)。これらの結果からフランクは、バトンを正ドライバーに抜擢する大英断を下したのだった。このあとバトンは、仕上がったばかりのFW22を与えられ、近年の新人とは比較にならないほど習熟走行を重ねて初陣に臨むことになる。

序盤は及第点

デビュー戦オーストラリアGPは、上々の滑り出しとはいかなかった。土曜朝のフリー走行でクラッシュ(写真2)。マシンは修復できたもの



ジェンソン・バトン Jenson Button

1980年1月19日生まれ、イギリス出身。98年英フォーミュラ・フォード・チャンピオン、99年イギリスF3シリーズ3位。2000年にウイリアムズからF1デビュー。その後ベネトン/ルノー、BAR/ホンダを経て、09年ブラウンGPでワールドチャンピオンに。翌10年からはマクラーレンに移籍し、16年末にF1休養宣言。17年モナコGPのスポット参戦が、最後のF1レース。F1出走306回、15勝、ポールポジション8回。18、19年にはスーパーGTにフル参戦し、初年度にチャンピオンを獲得した

ジェンソン・バトン Q&A

—2000年夏—

当時、私、アダム・クーパーは何度もジェンソン・バトンに話を聞いていた
ルーキーシーズンの展開、シート喪失の危機など、“新人バトン”の言葉をお届けする

Text/Adam Cooper Translation/Miho Kanda Photos/Hiroaki Matsumoto



開幕戦、新人ながら大勢のインタビュアーに囲まれるバトン。背後の長髪の人物が筆者

Q：判断するのは難しいかもしれませんが、ウィリアムズ・チームの良いところはどこでしょうか？

「エンジニアからドライバーまで、全員が一致団結して仕事に取り組むところだ。他のチームがどのように仕事をしているのかわからないけれど、僕たちは一緒にデータを検証し、まだ理想的なセットアップを見つけ出せていないとしても、互いに協力して仕事を進めている。それに僕たちドライバーに対するプレッシャーもない。パトリックやフランクからプレッシャーをかけられていると周囲から思われているようだけれど、そんなことはまったくない。僕とラルフにとって唯一のプレッシャーといえるのは、自分自身が与えたものだ。本当にチームの雰囲気はいいし、誰もがフレンドリーで、気持ちよく仕事ができる」

Q：他のドライバーと親しい関係を築くことができましたか？

「親しいドライバーがいるとは言えないけれど、誰とでもそつなくつきあっている。もちろん、レースをしている時は仲良くすることなんて、とてもできない。それでもパレードラップの時は、ほぼ全員と話をする。ここには22人のドライバーしかいないので、みんなうまくやっている」

Q：今シーズンは大変でしたか？

「レースの合間にもテストが本当にたくさんあったので、とても疲れた。さらに、それと同じくらいプロモーション活動もしなければならなかった。来年は状況が改善されるはずだ」

Q：今でも楽しんでますか。

「もちろんだ。ようやくマシンやチームに馴染んできたところだ。良い結果が出せると信じているから、毎回レースをするのが楽しみだよ」

Q：ゲルハルト・ベルガーの存在は大きかったですか？

「彼がいてくれて本当にありがたかった。特にモナコのようなサーキットでは、彼の助言はとても役に立つ。理由は分からないけれど、終盤のレースになると、それまでのようにコースのチェックに一緒に行かなくなかった。それでも、彼はとても頼りになる存在で、いつも僕を支えてくれた。一緒に仕事をする相手として最高だ」

Q：ドライバーというビジネスの面で、彼に助けられたのですか。

「そうだと言っていいだろう。サーキットの中以上に外の部分で、彼とは話が合うんだ。本当に参考になるアドバイスをしてもらった」

Q：フェラーリやマクラーレンに対して、チームは進歩したと感じていますか、それとも依然としてギャップは埋まっていないと思いますか？

「エンジン、マシンともに進化したと思う。でも、周囲のチームも同じように前進している。BMWエンジンが大きく変わるとしたら、来年用のエンジンを開発するオフの間だ。シーズン中は誰もが同じような仕事の進め方をしているので、その間に差を縮めるのは簡単なことじゃない」

Q：BMWがウィリアムズと初めて組んだエンジンに満足していますか？

「もちろんだ。シーズン初めはリタイヤがかなり多かったことに助けられた部分もあるけれど、好成績を収めることができた。かなりいいエンジンだった」

Q：あなたとラルフとでは、要求が異なっていたというのは本当ですか。

「ふたりのセットアップの方向性がまるで違っていた。ドライビングスタイルが違うのが、主な要因だと思う。当然、Tカーをドライブする時は大変だったけれど、自分のマシンをドライブしている限り、まったく問題はなかった」

Q：今年はメディアからかなり注目されていましたが、楽しいと思えましたか？

「特にシーズンの初めと、モンターヤとの一件があった時は、かなり楽しませてもらった。今は少し落ち着いているけれど、本当にメディアの攻撃はすごくて、びっくりする」

Q：行き先が決まってほっとしていますか？

「すべてが解決して本当によかったし、ほっとした。誰からもプレッシャーをかけられたり、これからどうなると思うか聞かれたりすることがなくなって、最高の気分だ。これでリラックスして今後のレースに臨むことができる」

Q：一段落して、ドライビングに対するプレッシャーは減りましたか。

「当然、気を抜くようなことはしない。もっとハードに攻めていいのかもしれないが、今は難しい」

Q：フランクから説明は受けたのですか？

「おそらく他のチームを探した方がいいと言われたので、そのとおりにした。特に問題はなかった。チームとしては、かねてか

ら注目していたモンターヤを獲得できる可能性が高くなったので、さらに話を進めていくつもりだ、と言われた。シーズンの序盤に、それは分かっていた」

Q：F1での実力が未知数な誰かのために放出されるというのは、どんな気持ちなのでしょう？

「そこには様々な理由があるから。自分では持てる力を十分に発揮したと思っている。全力を尽くした自覚があるので、少しも自信を失っていない。ファン・パブロが来季のシートを得たのは、何か別の理由があるからだ」

Q：数年間、あなたをCARTに転向させるという動きもあったのですか？

「今、それが最高のアイデアだとは思えない。F1ドライバーの仲間入りをしたばかりなのに、来年ここを離れるなんて絶対にいやだ。レースとしてまったく性質が違う。F1よりもリラックスした雰囲気でも、あまりにも違いすぎるから、F1に復帰するのが難しいという話も聞いている。自分としては、もう少しF1でドライブし続けたいと思っている」

Q：モンターヤはF1に適応するのに苦労しそうですか？

「個人的に彼のことを知らないし、彼がレースをしているところを見たこともないので、何とも言えない。問題なく適応できたドライバーもいた。例えば、ジャックは素晴らしいドライバーもいた。だから、一概に言えないと思う。彼はとても優秀なドライバーで、素晴らしい才能に恵まれているよ」

Q：マシンをドライブしていない時に、グランプリドライバーでよかったと思ったことは？

「サーキットを離れたところで？ それはちょっと言えない。そんなことをしたら大変なことになりそう。今年はサーキット以外の場で、たくさんの素晴らしい経験をした。F1が何かと役立つかな……」



2001年1月のテストからベネトンで走行するバトン。彼が前年に駆ったマシンを操るモンターヤが追走

らためて実力を証明した（写真9）。「スタートで順位をふたつ下げたが、追いついて5位まで挽回。特にラルフを追い抜けたのが良かった。彼は問題を抱えていたみたいだけれど、僕のクルマはバランスが良く、す

ごく扱いやすかった」最終戦のマレーシアGPは、FW22をドライブする最後の機会。有終の美を飾りたいところだが、予選16位と出遅れ、レースもエンジンの不具合で脱落という残念な幕引きとな

ってしまった。バトンの功績信頼性に難を抱えたFW22の出来を考えれば、入賞6回というシーズン成績は概して立派と言えるだろう。

経験に勝るチームメイトの24ポイントに対し、12ポイントでランキング8位につけたことも、ルーキーとしては上々の働きだ。しかし、バトンが果たした功績の最たるものは、F1を戦ううえで年

齢や経験はさして重要ではない、という事実を証明したことにある。彼の活躍がなかったら、キミ・ライコネンやフェルナンド・アロンソは翌年にデビューしていなかったかもしれないのだから……。

エンジン、マシンともに進化した。かなりいいエンジンだった

たが、依然スローコーナーで苦しんでいた。そして第10戦オーストリアGPで、ようやくブレイクスルーを果たす。予選は18位ながらラルフよりひとつ前。何よりレースでは、シルバーストンと同じ自己最高の5位でフィニッシュしたのだ(写真5)。「シルバーストンとオーストリアが1年目の個人的なハイライトだね。それぞれまったく性格の異なるレースで、どちらも5位に入れたのだから驚いたよ」

第11戦のドイツGPでは、フォーメーションラップでエンストに見舞われ、最後尾に転落。だが、セーフティカー出動のタイミングが幸いした。シグナルを見落として1周長くコースに留まってしまったのだが、雨が落ち始めた時のポジションは10番手で、それまで順位を争っていた誰よりも早くウエットタイヤに履き替えられた。他車のトラブルにも助けられ、自身最高位となる4位を獲得した(写真6)。

「ミカ・サロとの好バトルを制しての4位だから最高のレースさ。もう1台抜いた覚えがあるが、なぜか自分では5位だと思込んでいた。ピットに戻って4位と聞かされビックリしたよ。でもここまでのベストリザルトだから悪い気はしなかった。路面はトリッキーだし、僕自身も少し調子の波が大きくて、何度かヒヤリとする場面もあった。とはいえ、最高に面白いレースだったよ。」

クルマに慣れてきたのが大きいな。勝負どころで思う存分振り回せるのはすごく気分がいい。一戦ごとに良くなっているのが分かるんだ」

続くハンガロリンクでは、改良型ハイダウンフォース仕様のFW22が届けられた。予選はチームメイトより4ポジション後方の8位。レースはあいにくエンジンがパワーダウンして9位に終わった。

終盤の難コースで好結果

次のベルギーGPが、本当の意味でのシーズンハイライトと言えるかもしれない。直前には翌年からのベネトン入りが正式発表され、先行きの不安が消えてレースに集中できたのだらう。

「確かに不安定な状況にあったね。ウイリアムズに残れないとしたらどこか拾ってくれるか、将来が不確かなまま走るのはやっぱり辛いものだよ。心の底では何とかなるとい気はしていたけどね」。

スパ・フランコルシャンは、ドライバーの腕の違いが顕著に出るコース。そこで予選3位につけたため、ルーキーの才能に半信半疑だった者も、その実力を認めないわけにはいかなかった(写真7)。レースでは序盤にヤルノ・トゥルーリとの接触があり後退したが、そこから挽回して5位入賞を果たしている。

「トゥルーリのペースが遅く、後ろから集団が迫ってきて、早く抜かな

バトンの活躍がなければ
翌年のライコネンやアロンソは
デビューしていなかったかもしれない



バトン、二十歳の1年間

ければと焦っていた。インを突いたら強引に被せられて、行き場を失ってしまった。避けようがなく接触して、ふたつくらいポジションを落とした。後でステアリングの感触が少し変わってしまい、それさえなければもっと上に行けたと思う。クルマはすごく良かった。ウエットの方が速く、ドライだと少しオーバーステア気味になるんだ。でも、ポイントを持ち帰れたからうれしいよ」

一転してイタリアGPは最悪な結末に。予選12位もさることながら、セーフティカーの後方を走行中にバリアに当たってしまったのだ。先頭を行くミハエルの急ブレーキに釣られ、後続集団に混乱が生じた中で初歩的なミスだった。

第15戦アメリカGPはF1初開催のインディアナポリス。予選6位の好位置につけたが、決勝ではまたもトゥルーリと接触。パンクにも見舞われ、最後はエンジントラブルでリタイアに終わった。ペース自体は良かっただけに惜しまれる一戦だ(写真8)。

スパと並んで名コースの誉れ高い鈴鹿での日本GP。経験が大きくものを言うこのコースで、予選5位、決勝5位フィニッシュを果たし、あ

ずいぶん迷ったが……

——ウイリアムズは、2年間にわたってメカクROOM／スーパーテック・エンジンを使いながら、BMWを迎える準備を始めていました。その頃のことを覚えていますか？

「私はハインツ・ハラルド・フレンツェンと1年間仕事をした後、1997年の終わりにいったんウイリアムズを離れ、98年と99年はザウバーにいた。ウイリアムズに戻ったのは2000年の初めだ。以前にいたチームに出戻るといえるのは、昔のガールフレンドと顔を合わせるのと同じで、何だか気恥ずかしいものだからずいぶん迷ったよ。だが、ギャビン・フィッシャーとジェームズ・ロビンソンが、半ば強引に私をウイリアムズに連れ戻したんだ。事前にパトリック・ヘッドと話をした時点では、復帰するのであれば、おそらくBMWのル・マン・カーのプロジェクトを担当になるとのことだった。レースエンジニアになる前にはデザインオフィスの働いた経験もあるので、そのプロジェクトにはぜひ参加してみたいと思い、私はウイリアムズに戻ることに同意した。」

ところが、話が決まってから実際に働き始めるまでの間に、BMWのル・マン・プロジェクトは取り止めになった。そうして私は、ジェンソン（バトン）のレースエンジニアを務めることになったんだ。ザウバー

ザウバーから古巣のウイリアムズに復帰参戦1年目のバトン担当エンジニアとしてその飛躍に貢献したティム・プレストン

未来の王者の素直な評価だけでなく、思うように開発を進められなかったチーム事情や、結束が強かった理由を揚々と語ってくれた

Text/Adam Cooper Translation/Kenji Mizugaki
Photos/Bernard Asset, SAN-EI

ではヘッド・オブ・トラックエンジニアリングという立場だったから、またクリップボードを持ってジェンソンの隣に立つようになるのは、『思っていたのと違う』という感じだったね（笑）。とはいえ、実際にはそれがとても良かったんだ。彼と仕事をすることは本当に楽しかった」

堅実なドライバーだった

——ジェンソンとはどのような関係を築いていきましたか？

「開幕直前にジェンソンとブルーノ

・ジュンケイラを呼んでテストをした時に、新人ドライバーにいつもやらせていたちよつとした課題を与えて、実地試験をした結果、ジェンソンが選ばれたんだ。なかなか斬新で面白いやり方だったよ。私としては、最初は少し懐疑的だったが、いざやってみると心から楽しめた。それまで、ずっと過去に実績のあるドライバーと仕事をしてきて、私自身もF3やF3000から上がってきたわけではなかったから、ドライバーコーチとしてはあまり役に立たなかつたと思う。ドライバーを育てた経験はまったくなかったんだ。だが、それでも本当にうまくいって、結果的に彼と仕事をしたシーズンはずごく楽しいものになったし、とてもいい関係を築くことができたよ。正直なところ、ラルフは少し苦手なタイプだった。うまく付き合えるようになったのは、何年か経ってからだ」

——ジェンソンはF3から直接F1に上がってきて、

英国期待の新星バトンのデビューイヤーを、担当エンジニアとして支えたプレストン。同郷同士、息の合った関係で好成绩につながた

たと思う。ドライバーを育てた経験はまったくなかったんだ。だが、それでも本当にうまくいって、結果的に彼と仕事をしたシーズンはずごく楽しいものになったし、とてもいい関係を築くことができたよ。正直なところ、ラルフは少し苦手なタイプだった。うまく付き合えるようになったのは、何年か経ってからだ」

当時まだ20歳でした。「率直に言って、とても洗練されていたし、クルマに乗っている時も態度は控えめで、道理をわきまえていたよ。処世術に長けた若者だったのは間違いない。当時、彼はF1メデアの寵児のようになっていたが、それにもうまく対処していたと思う。もちろん、時には精神的に動揺することもあった。メルボルの開幕戦の予選でのことだが、私たちがコースに出るタイミングを見計らって『よし、行け』と言っても、彼はエンジンをストールさせて発進できず、それが何度か繰り返されたんだ。指示どおりのタイムニングでコースに出なければ、いい空間のある位置では走れない。初めての予選で、彼をガレージから送り出す時になって、私も少し不安になったのは確かだよ。だが、初戦を迎えて少し緊張していただけだった。私が無線で、『しっかり回転を上げてから、クラッチをつなぐんだ！』と言うと、元氣よくピットレーンへ飛び出していき、その後は何の問題もなかった。最初の緊張を乗り越えてからは、彼はシーズンを通じてものすごくいい仕事をした。掛け値なしだね。彼がいよいよ本領を発揮し始めたのは、スパの予選でラルフに勝った時、そして初めて訪れた鈴鹿の予選で、やはりラルフを上回った時だと思う。ラルフはフォーミュラ・ニッポンで

鈴鹿を走り込んでいたわけだから、あれは見事なパフォーマンスだった。それにジェンソンは、ほとんどミスをしなかった。はつきり思い出せるのは、モンツァでセーフティカーの背後を走っている時に犯したミスくらいだが、それもちよつと調子が狂って、バカなことをしてしまっただけだ。たぶんオーデオか何かをいじっていて、ふと視線を上げたら前方が渋滞中で、ブレーキが間に合わなかった、みたいなことだと思ってる（笑）。それを別とすれば、彼はとても堅実なドライバーだった」

——彼はシーズン第2戦のブラジルで6位に入り、早くもポイントを獲得しています。4月のシルバーストンのレースは5位でした。彼に対する人々の見方が変わってきたのは、その頃からでした。「彼の評価については、BMWの態度も間接的に影響していたと思う。チームとして、どちらを優先するということとは断じてなかったにもかかわらず、なぜかジェンソンの方がエンジントラブルに見舞われることが多かった。そして、BMWの誰かが『どうしてジェンソンのエンジンはよく壊れるんだ？ もう一方のドライバーはそうでもないのに』と聞いて、かなり激しい議論になったのを覚えている。実際、エンジンのトラブルはものすごく多かった。確かオーストリアだったと思うが、彼は2気筒が完全に死んだ状態でレー

「冷静で、正確で、速かった」

バトン担当エンジニア ティム・プレストンの述懐

Interview with

Tim Preston

ティム・プレストン
Tim Preston

イギリス出身。異なる企業でエンジニアリング業務に従事した後、89年にウィリアムズに加入。デザインチームの一員として、エイドリアン・ニューウェイの下で経験を積む。95年にデimon・ヒルのレースエンジニアとなり、96年のドライバーズタイトル獲得にも貢献。その後ウィリアムズから離れザウバーのテストチームを率いていたが、ウィリアムズへと復帰、バトンの担当エンジニアなどを務めながら、2004年まで同チームに所属した



バトンがのびのびと戦えたのは、プレ斯顿自身が楽しんでいただけでなく、チームが一体感をもって取り組めたことも大きな要因だったのかもしれない

Tim Preston

エンジニアのひとりで、最初はテストチームに参加していたと思う。ジェンソンのクルマのエンジンレース・エンジニアは、アメリカ人のマイク・ウィルソンだった。私はザウバー

にいた頃からウィルソンを知っていて、彼はザウバーからBMWに加わっていた」

——では、アンディ・コーウエルはいましたか？

「アンディとは、あまり知り合う機会がなかった。彼は元々はコスワースにいたが、一時期BMWに移って01年のP80エンジンの開発に携わった。彼がコスワースから多くのノウハウを持ち込んだのは明らかで、その後のBMWのエンジンは少し形状が変わり、とても強力なエンジンになり始めた。00年のエンジンがシーズンを通じてあまり良くなかったのに対し、01年以降、BMWのエンジンが長足の進歩を遂げたのは間違いない。ただ、それからはまた緩やかに下降線をたどり始めていた。その当時はまだ最強のエンジンと呼ばれていたが、実際のところ、ウイリアムズとの提携末期の頃にはそれほどでもなかったと思う」

私にとってジェンソンは、一緒に仕事をするのが本当に楽しかったドライバーのひとりでもある

平均以上のクルマ

——あの年のクルマ、FW22の開発について、どんなことを覚えていますか？ もちろん、近年と比べれば、当時は開発速度もずっと遅かったとは思いますが。

「ドライバーの経験が限られているのは、開発という観点からは理想的ではなかった。ジェンソンはまったくの新人で、先が尖っている方がクルマの前側だと辛うじて知っている程度だった(笑)。つまり、まだ本当に赤ん坊のようなもので、あらゆることを理解しようと努めている最中だったんだ。ラルフは事実上BMWのお抱えドライバーで、ジョーダンを飛び出した後、99年には能力を發揮できなかったアレックス・サンドロ・ザナルデイをチームメイトに、あまり出来の良くないウイリアムズをドライブしていた。

そんなわけで、開発はもっぱらエンジニアが主導して行なうしかなく、いかにしてクルマを迅速に進歩させるかという点では、どうしても限界があった。だが、全体としては、シーズンを通じて徐々にクルマを速くすることはできたし、それなりに効果のあるアップグレードもいくつか投入した。平均以上のクルマだったと思うよ。ズバ抜けたクルマではないにせよ、平均以上ではあった。実際、私はあれよりずっとひどいクルマをいくつも知っているからね(笑)。そして、FW22は最初のレースから比較的安定したパフォーマンスを示した」

——ジェンソンには、明らかな進歩が見られましたか？
「ああ、そう思うよ。ジェンソンには確かな能力があり、プレッシャー

がかかっても冷静だった。そして、それほど速そうには見えないのに、ラップタイムは驚くほど速かった。超スムーズで正確なドライビングをするタイプのドライバーで、ストップウォッチを見た時に初めて、ものすごく速いことが分かるんだ。ドライビングを難しそうに見せない、という言い方もできるね。正直に言うところの私は、ジェンソンが次世代のトップドライバーになるとまでは思っていなかった。だが、彼は本物の才能に恵まれていた。私にとって彼は、一緒に仕事をするのが本当に楽しかったドライバーのひとりでもある。

振り返ってみると、楽しい思い出の多くはイギリス人ドライバーと組んで仕事をした時のものだ。デイモン・ヒル、ザウバー時代のジョニー・ハーバート、そしてジェンソンといったようにね。彼らと一緒にいた時期が楽しかったのは、人として共有できる場所が多かったからだと思う。本当にいい思い出になっているよ。そして、ジェンソンの傍には、いつも父親のジョンがいた。政治的なことには一切無縁な素晴らしい人物で、息子がF1まで来たことがうれしくてたまらない、本物のモーターレーシングファンだった。厄介なことに直面した時には、ジョンに会いに行けば少しは気が晴れることが多かったし、その問題に対する違った見方を教わることもあったよ」

スをフィニッシュした。ピット前を通過する時にバラついたひどい排気音を発していて、エンジンが止まってしまうのは時間の問題だと思っていたが、意外にも最後まで走り切ったんだ」

難しい環境

——シャシーの出来は良かったのでしょうか？

「FW22は決して出来の悪いクルマではなく、まあまああのレベルには達していたと思う。ウイリアムズの黄金時代、つまりFW14B、FW15C、FW18、FW19の頃には、他のチームより一段上のレベルにいるように思えた。現在のF1で、メルセデスが享受している立場に似ているかもしれないね。どこへ行っても、基本的に同じベースラインセッティングで走れて、最速ではないにしても、それに近いところにはいる。そして、ほんの少しセッティングを調整すれば、誰よりも速くなるんだ。」

ただFW22は、そういうクルマではなく、ダウンフォースの面でやや難があったのは間違いない。フェラーリやマクラーレンと対等ではなかったね。扱いやすいクルマではあり、パフォーマンススウインドウが極端に狭いわけでもなかったが、少し手を加えれば簡単に速くなるというクルマではなかった。すごく出来の良いクルマなら、方向性が大体合っていれば、ちよっといじってやるだけで

速くなるものなんだ」

——では、エンジンはどうでしたか？

「あの年のBMWエンジンは、彼らにとって最初のバージョンで、あまりいいエンジンではなかった。次の01年のエンジンは、それと比べればずっと良かったよ。最初のエンジンは、あちこちからオイルが漏れまくって、お世辞にも信頼性が高いとは言えなかった。ガレージに大量のオイルが飛び散っていて、誰もがニキビだらけの16歳の少年みたいに見えるのを覚えている。顔にオイルの飛沫を受けていない者は、ひとりもいなかったんだ（笑）。」

言ってみれば、人格形成の修行のような一年だったね。少し前まで最強チームだったウイリアムズに戻ってきたら、BMWの人たちが乗り込んできて、『空力のセツトアップは、こうしなければいけない』などと口を出すんだ。シーズン全体を通じて、それが元で議論になることもよくあったよ。だから、とても難しい環境だったのは間違いない」

結びつきの強いチームだった

——当時のウイリアムズの体制は、どのようなものだったのでしょうか？

「チームの状況は、全体としては少し良い方向へ向かい始めていたと思う。レースに関するのと現場のオペレーションは、ジェームス・ロビンソンが取り仕切っていて、その下

に私と、ラルフのクルマを担当する

クレイグ・ウイリソンがいた。データ担当のグラント・タフとデイブ・クラークは、ふたりともすごく有能だった。デイブはその後、グランプリレーシングに愛想を尽かして、フランスでワイン畑を買い、この業界を離れたけどね（笑）。

ともあれ、ごく少人数の小さなグループで、現場でのオペレーションは基本的にふたりのレースエンジニア、私たちがプロファイルエンジニアと呼んでいたふたりのデータ担当、そして全体を指揮するジェームスとで回っていた。私自身は昔のウイリアムズで育った人間だから、製図室、機械加工、R&Dといった部門に入りして、みんなと仲間になることができた。チーム全体としても、仲

の良い小さなグループだったんだ。何百人という規模のスタッフが、メーブルで会話をするようになる前の時代だ。本当の意味でオールドスタイルなモーターレーシングではないにせよ、まだとても小規模で、メンバー同士の結びつきの強いチームだった。みんなが互いに目を配り合い、生産的な雰囲気の仕事ができて、本当にいい感じだったよ。

そして、パトリックはBMWのドイツ人たちを相手に、いつも部下のエンジニアをバックアップしてくれて、とても心強い存在だった。ただ、必ずしも快適な環境ではなかった。政治的な意味で、厄介な状況になる

こともあったからね」

——当時パトリックは、まだ現場で陣頭指揮を執っていたのですか？

「ああ。彼はチームで起きていることの大部分を把握していた。すべての決裁をしていたわけではないにせよ、あらゆることを知っていて積極的に関与していた。彼は技術部門をしっかりと掌握していたし、それはパトリックにしかできないことだった。そして、彼がいてくれたおかげで、概して働きやすい良い職場だった。」

私に言わせれば、ウイリアムズの本当の凋落傾向は、BMWに対してより融和的で、真直面から意見をぶつけたりしない人たちを重用し始めた時に始まったのだと思う。みんなが『イエス』と言うことが増えるにつれて、クルマはどんどん遅くなっていたんだ。それ以前の00年から01年頃には、まだしっかりした考えを持った人が大勢いて、遠慮なく意見を戦わせていた。だが、その後ウイリアムズがBMWをなだめるためにやったことは、BMWの観点からは良い方向への変化だったかもしれないが、ウイリアムズにとっては必ずしも良いことではなかったと思う」

——BMWの人々は、良い仕事仲間ではなかったのでしょうか？

「考え方が違うだけなんだ。どちらが正しいとか、間違っているとか言うことはできない。優先順位が違うんだよ。彼らにとっては、規則に従うことが大事だった。そして、興味

日本GPでは、鈴鹿を知るラルフ・シューマッハーを予選、決勝で上回ったパト。参戦初年度ながら随所で光る速さを見せていた



深いことに、彼らは今でもそうなんだ。昨年（19年）、私はBMWのフォーミュラEチームにチーフエンジニアとして加わったんだが、そのあたりは20年前とまったく同じだった。だが、概して言えば、ガレージで働いていた連中はみんないいやつで、熱心なモーターレーシングファンだった。そのうちの何人かとは、そうした部分で意気投合して、いまだに付き合いがある。今もミュンヘン（BMW本社）で働いている人もいるし、別の仕事に移った人もいるが、当時チームで働いていたBMWの関係者のうち、数人とは現在も連絡を取り合っているよ」

——その中に、アンドレアス・ザイドルはいましたか？

「彼がBMWの一員だったのは間違いない。彼はあの会社の生え抜きの

ジャック・ビルヌーブ (1996年デビュー)



れば、スタープレイヤーとはすでにピークを迎えている下り坂寸前のドライバーである危険性もある。いつまでも自チームに抱えているよりは、チームへの貢献が済んだと判断した時点で「燃えないゴミ」で回収してもらった方が得策ということもあり得る。その辺の見極めが、フランク爺さんは経験豊富なかっただけあってなかなか巧みだ。

それに「あんたがチャンピオンになれたのは我が輩のクルマが素晴らしかったからだ」と言いたいお年頃だったかもしれない。万一「俺がタイトルを獲ってやったんだから来年の契約金上げろや」とでも言おうものなら、「じゃ、他のチームに行けば」と言えちゃうぐらい、ウィリアムズに乗りたがってる自称スタープレイヤーたちが列をなしているのだった。

今年2020年までの間に「ウィリアムズ」に乗ってF1GPデビューを果たしたドライバーは全部で24名いる。50年近いF1活動期間の中でのこの数字を「24名も」と見るか「24名しか」と見るかは人それぞれ。まずはその顔触れをさらってみよう。

戴冠者にさえ強気だったのがウソのように
近年のウィリアムズは新人起用で延命を図っていた

73年から76年までのプレ期または貧困期は8名。グラハム・マクレイ、トム・ベルソ、ジャック・ラフィット、トニー・ブライズ、ダミアン・マギー、ヨニー・フォンランテン、レンツォ・ゾルジ、ワーウイック・ブラウンと無名選手のオンパレード。この時代のチーム状況では、持参金付きのペイドライバを歓迎するしかなかった。この中でモノになったのはラフィットとブライズくらいだ。

77年新体制後の躍進期は確かに新人起用が少なく、83年ジョナサン・パーマー、88年ジャン・ルイ・シユレッサー(!!)、94年デビッド・クルサード、96年ジャック・ビルヌーブ、00年バトン、01年ファン・パブロ・モントーヤときて、自動車メーカーとの蜜月時代が終わる。このうちパーマーとシユレッサーは一戦のみのスポット参戦だったから、新人のレギュラー起用としてはたった4人だけ。テストドライバー契約からシーズン途中でレギュラーに昇格したクルサードの例(アイルトン・セナ事故死によりシートが空いた)を除けば、北米CARTチャンピオン獲得後にF1へと転向して好成績を挙げたビルヌーブとモントーヤのキャリアはある意味似ている。このふたりの間にもうひとり、アレックス・ザナルディもCARTチャンピオンからウィリアムズF1シートを掴んだが、CART参戦以前に別チームからのF1経験があったため新人とは言いがたく、しかも出戻った後のF1では期待外れな不成績に終わった。これらの顔触れの中では、バトン起用だけが確かに異色に見える。その採用エピソードは今号

の別記事をご覧ください。これらに含まれてはいませんが、06年にウィリアムズからF1デビューしたニコ・ロズベルグは04年フォーミュラBMWチャンピオン獲得時にご褒美としてF1ウィリアムズ・BMW搭乗経験があり、それが05年GP2初代チャンピオン獲得後のF1デビューにつながったという点では、このメンバーの中に入れても良いかもしれない。父ケケ・ロズベルグは言うまでもなく82年にウィリアムズを駆って世界一の座に就いた男。しかしそれにして28年間で新人起用7名は確かに少ない。

そして07年以降現在に至る衰退期14年間、新人起用は相対的に増えて9名を数える。07年中嶋一貴、10年ニコ・ヒュルケンベルグ、11年パストール・マルドナド、13年バルテリ・ボッタス、17年ランス・ストロール、18年セルゲイ・シロトキン、19年ジョージ・ラッセル、20年ニコラス・ラティフィ、ジャック・エイトケンらだ。この中で一人前のF1ドライバーへと成長したのはボッタスとヒュルケンベルグぐらい。近年は毎年のように、お金持ちパパお財布つながりのドラ息子たちを次々と起用している。そうせざるを得ないチーム運営状況ということだ。

ニコ・ロズベルグ (2006年デビュー)



新人起用に垣間見えるウイリアムズの懐事情

フランクは新人がお嫌い!?

チーム運営に苦勞したフランクが代表だったゆえに
素晴らしい結果を残した直後に離脱していった者が多く
新人起用も少ないのが躍進期ウイリアムズの特徴だ

文／リング・アーカイヴズ

Text/Ring Archives
Photos/Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto, BMW

2000年にウイリアムズが新人ジェンソン・バ
トンを起用した時、F1ファンは若干の違和感を抱
いたものだった。77年にウイリアムズ・グランプリ
・エンジンリングを立ち上げて優勝争いの常連と
なつてからの20年余、フランク・ウイリアムズが起
用するドライバーはいずれもすでに実績のあるスタ
ープレイヤーばかりだった
からだ。

デビッド・クルサード (1994年デビュー)

スタープレイヤー、いい
ドライバーは、当然ながら
契約金が高い。それでも、
彼らを雇えることでチーム
のステータスを誇示するこ
とができる。かつて自ら貧
乏チームの運営で苦勞した
ことがあるフランク・ウイ
リアムズ御大は、その反動
として、勝てる資金源を確
保したところで、スタープ
レイヤーを思う存分使いた
かったのかもしれない。し
かし、意地の悪い見方をす

ファン・パブロ・モントーヤ (2001年デビュー)



ジェンソン・バトン (2000年デビュー)



ロングビーチ市街地を疾走するFW07Bと80年世界王者アラン・ジョーンズ。この年、初のコンストラクターズタイトルも奪う



当初6輪車として計画されたFW08と82年王者ケケ・ロズベルグ。エステルライヒリンクのコースサイド、背後にTAGのバナーが見える

ラン・ジョーンズが、82年にはケケ・ロズベルグが王座に就いた。ここに至り、人々はウィリアムズの真の「強さ」を知ったのだった。新たな資金源とは、それまでF1界とは何のつながりもなかったアラブのオイルマネーだ。サウディア航空、TAG（テクニク・アバンギャルド）、etc。純白にグリーンのストライプを配したボディに特徴的なアラビア文字が這い回る事となる。ビン・ラディンの名前が描かれていたこともあった。

ところがそのTAGは、83年にウィリアムズから離れて宿敵マクラーレンと手を組んでしまう。新たなターボ時代が目前に迫りつつある中で、マクラーレンのロン・



83年イギリスF3王座に就いたアイルトン・セナのF1初テストは、同年7月19日、ウィリアムズにて。10年後に契約も……

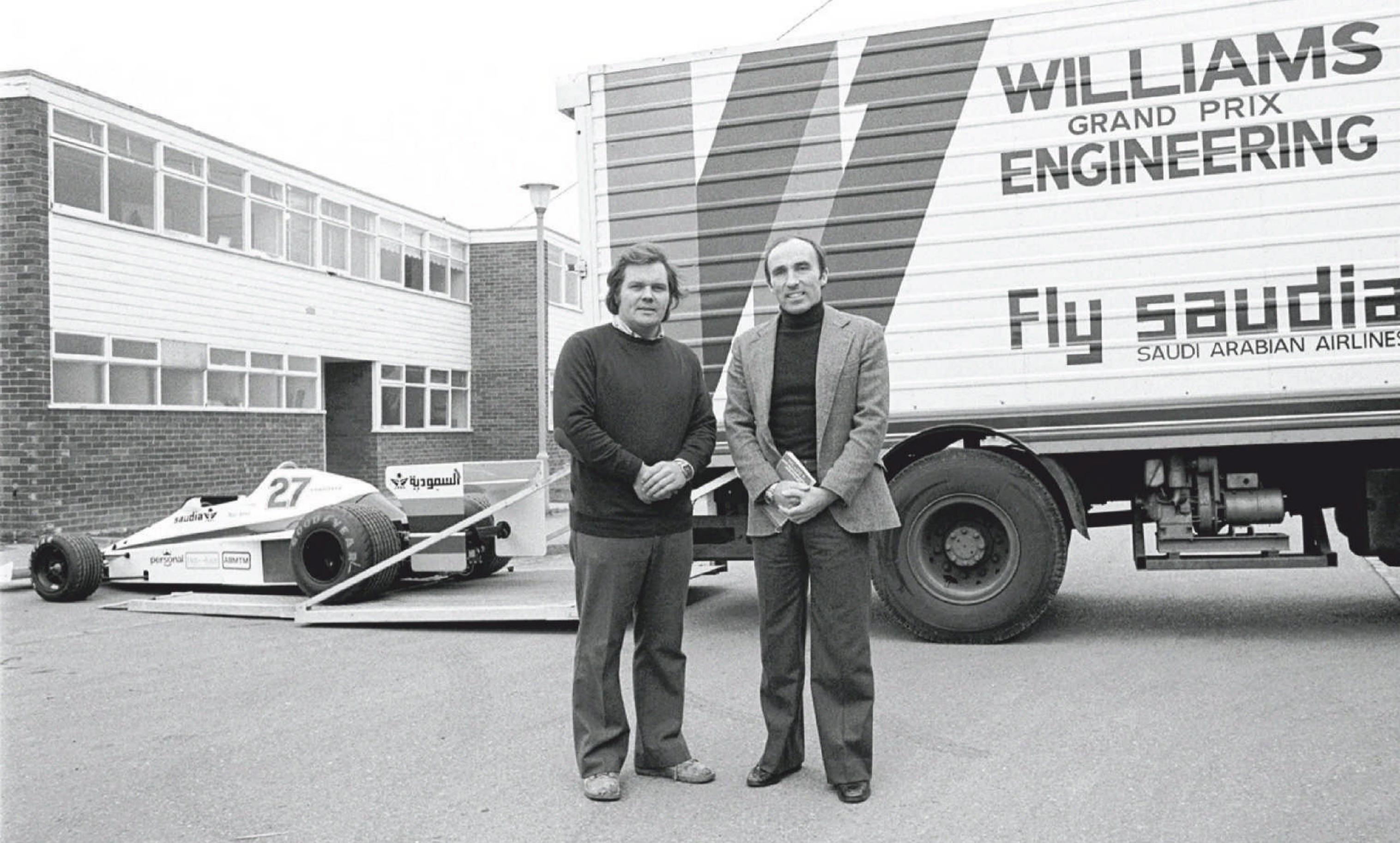
デニス代表はターボ経験豊富なポルシェ社にF1用V6ターボの開発を依頼すべく、その資金源としてTAGと話をつけた。まんまとTAGをさらわれてしまったウィリアムズが途方に暮れている時に、日本のホンダからアプローチがあった。

68年にF1活動を撤退して以来鳴りを潜めていたホンダは、80年にF2エンジン供給によって4輪国際舞台復帰を果たし、83年に独自のチーム、スピリットにV6ターボF1エンジンを載せて試験参加、有力チームとの提携を物色していた。ホンダとしてもチャンピオンチームのウィリアムズと組むとあれば好都合。こうしてホンダの第二期F1活動は本格化していく。84年は信頼性不足かつピーキーすぎるエンジンで苦戦を強い

られたが、85年シーズン後半になると「勝てる」エンジンとなっていく。84〜85年のチャンピオンコンストラクターはマクラーレン・TAGだった。ウィリアムズが目指すのは「打倒TAG」「打倒マクラーレン」だ。

自動車メーカーがF1に進出

60〜70年代にコンストラクターとして台頭したイギリスの「レース屋」チームは、ことエンジンに關してはフォード・コスワースDFVという名機をいつでも買える環境にあり、シャシー開発とチーム運営とでその優劣を競い合っていた。つまり特に自動車メーカーと組む必要がなかった。ところが80年代に入る頃、F1界にターボ化の波が押し寄せた。まずブラバムがBMWと組んだ。続いてマク



フランク・ウィリアムズのF1参戦を振り返る 再出発から9度戴冠の強豪チームへ メーカーに屈しなかった最後のプライベートア

History of



F1チーム創設初年度の69年、最終戦メキシコでピアース・カレッジと濃紺のブラバムBT26。右端に立つのがウィリアムズ27歳

自動車メーカーが前面に出てくる以前F1GP界の主演は、レースとF1が好きでたまらぬ「個人」だったクーバー、ロータス、ブラバム、マクラーレン、ティレル、etc. 苦勞人フランク・ウィリアムズもまた然りF1に情熱を注ぎ続けた40年余の足跡を振り返ってみよう

Text/Ring Archives
Photos/Hiroshi Kaneko, Kenji Sawada, Hiroaki Matsumoto
Motorsport Images, XPB Images, Williams, Honda, SAN-EI

フランク・ウィリアムズが立ち上げたF1チームは1976年に一度死んでいる。「フランク・ウィリアムズ・レーシングカーズ」の方だ。活動初年度69年は親友ピアース・カレッジをドライバーに、ブラバムBT26・フォードDFVを買って走らせるプライベートアとしての参戦だったが、モナコとアメリカ両GPで2位に食い込む殊勲。70年にはイタリアのデ・トマンと組むもカレッジがオランダGPで事故死、71〜72年は購入したマーチと独自のポリトイズ・シャシーを併用、73〜75年はイン・マールボロあるいはイン・ウィリアムズとして戦うが低迷、76年にはチーム自体をカナダの実業家ウォルター・ウルフに身売りし、ウィリアムズ自身に主導権はなくなってしまう。

オイルマネーを得て再出発

そのウィリアムズが77年に今度「ウィリアムズ・グランプリ・エンジニアリング」として再出発する。休止期間に新たな資金源を確保し、78年からはまったくの新体制コンストラクターとして出直し、同年チャンピオンカー・ロータス78の長所と欠点を新任テクニカルディレクターのパトリック・ヘッドが見事に解析するや、79年半ば以降FW07をもって突如優勝街道を驍進し始める。80年にはア

ウィリアムズ全成績

年	マシン名	エンジン(形式)	タイヤ	順位(優勝回数)	ドライバー
1969	ブラバムBT26	フォードDFV(V8)	DL	——	P.カレッジ
70	デ・トマン505	フォードDFV(V8)	DL	——	P.カレッジ/T.シェンケン/B.レッドマン
71	マーチ711/701	フォードDFV(V8)	GY	——	H.ベスカロロ/J.マックス
72	マーチ721/711 /ポルティーズFX3	フォードDFV(V8)	GY	——	H.ベスカロロ/C.パーチェ
73	イソ-ウィリアムズFX3B /IR01~04	フォードDFV(V8)	FS	10位	H.ガンレイ/N.ギャリ/H.ベスカロロ /T.シェンケン/J.イクス、他
74	FW01~03	フォードDFV(V8)	FS	10位	A.メルツァリオ/J.ラフィット/T.ブライズ、他
75	FW02~04	フォードDFV(V8)	GY	9位	A.メルツァリオ/J.ラフィット、他
76	FW04/05	フォードDFV(V8)	GY	——	J.イクス/M.ルクレール/A.メルツァリオ /C.エイモン/W.ブラウン/H.ビンダー/R.ゾルジ
77	マーチ761	フォードDFV(V8)	GY	——	P.ネーブ
78	FW06	フォードDFV(V8)	GY	9位	A.ジョーンズ
79	FW06/07	フォードDFV(V8)	GY	2位(5回)	A.ジョーンズ/C.レガッツォーニ
80	FW07/07B	フォードDFV(V8)	GY	1位(6回)	A.ジョーンズ※/C.ロイテマン
81	FW07C	フォードDFV(V8)	MI/GY	1位(4回)	A.ジョーンズ/C.ロイテマン
82	FW07C/08	フォードDFV(V8)	GY	4位(1回)	C.ロイテマン/K.ロズベルグ※ /D.デイリー/M.アンドレッティ
83	FW08C/09	フォードDFV(V8) /ホンダ(V6ターボ)	GY	4位(1回)/11位	K.ロズベルグ/J.ラフィット/J.パーマー
84	FW09/09B	ホンダ(V6ターボ)	GY	6位(1回)	K.ロズベルグ/J.ラフィット
85	FW10	ホンダ(V6ターボ)	GY	3位(4回)	K.ロズベルグ/N.マンセル
86	FW11	ホンダ(V6ターボ)	GY	1位(9回)	N.マンセル/N.ピケ
87	FW11B	ホンダ(V6ターボ)	GY	1位(9回)	N.マンセル/N.ピケ※/R.パトレーゼ
88	FW12	ジャッド(V8)	GY	7位	N.マンセル/R.パトレーゼ /M.ブランドル/J-L.シュレッサー
89	FW12C/13	ルノー(V10)	GY	2位(2回)	T.ブーツェン/R.パトレーゼ
90	FW13B	ルノー(V10)	GY	4位(2回)	T.ブーツェン/R.パトレーゼ
91	FW14	ルノー(V10)	GY	2位(7回)	N.マンセル/R.パトレーゼ
92	FW14B	ルノー(V10)	GY	1位(10回)	N.マンセル※/R.パトレーゼ
93	FW15C	ルノー(V10)	GY	1位(10回)	A.プロスト※/D.ヒル
94	FW16/16B	ルノー(V10)	GY	1位(7回)	A.セナ/D.ヒル/D.クルサード/N.マンセル
95	FW17/17B	ルノー(V10)	GY	2位(5回)	D.ヒル/D.クルサード
96	FW18	ルノー(V10)	GY	1位(12回)	D.ヒル※/J.ビルヌーブ
97	FW19	ルノー(V10)	GY	1位(8回)	J.ビルヌーブ※/H-H.フレンツェン
98	FW20	メカクローム(V10)	GY	3位	J.ビルヌーブ/H-H.フレンツェン
99	FW21	スーパーテック(V10)	BS	5位	A.ザナルディ/R.シューマッハー
2000	FW22	BMW(V10)	BS	3位	R.シューマッハー/J.バトン
01	FW23	BMW(V10)	MI	3位(4回)	R.シューマッハー/J-P.モントーヤ
02	FW24	BMW(V10)	MI	2位(1回)	R.シューマッハー/J-P.モントーヤ
03	FW25	BMW(V10)	MI	2位(4回)	R.シューマッハー/J-P.モントーヤ/M.ジェネ
04	FW26	BMW(V10)	MI	4位(1回)	R.シューマッハー/J-P.モントーヤ /M.ジェネ/A.ピッツォニア
05	FW27	BMW(V10)	MI	5位	M.ウェーバー/N.ハイドフェルド/A.ピッツォニア
06	FW28	コスワース(V8)	BS	8位	M.ウェーバー/N.ロズベルグ
07	FW29	トヨタ(V8)	BS	4位	N.ロズベルグ/A.ブルツ/中嶋一貴
08	FW30	トヨタ(V8)	BS	8位	N.ロズベルグ/中嶋一貴
09	FW31	トヨタ(V8)	BS	7位	N.ロズベルグ/中嶋一貴
10	FW32	コスワース(V8)	BS	7位	R.バリチェロ/N.ヒュルケンベルグ
11	FW33	コスワース(V8)	PI	7位	R.バリチェロ/P.マルドナド
12	FW34	ルノー(V8)	PI	8位(1回)	P.マルドナド/B.セナ
13	FW35	ルノー(V8)	PI	9位	P.マルドナド/V.ボッタス
14	FW36	メルセデス(V6ターボ)	PI	3位	F.マッサ/V.ボッタス
15	FW37	メルセデス(V6ターボ)	PI	3位	F.マッサ/V.ボッタス
16	FW38	メルセデス(V6ターボ)	PI	5位	F.マッサ/V.ボッタス
17	FW40	メルセデス(V6ターボ)	PI	5位	F.マッサ/L.ストロール/P.ディ・レスタ
18	FW41	メルセデス(V6ターボ)	PI	10位	L.ストロール/S.シロトキン
19	FW42	メルセデス(V6ターボ)	PI	10位	R.クビカ/G.ラッセル
20	FW43	メルセデス(V6ターボ)	PI	10位	G.ラッセル/N.ラティフィ/J.エイトケン

・1969~76年は「フランク・ウィリアムズ・レーシングカーズ」、77年以降は「ウィリアムズ・グランプリ・エンジニアリング」

※印はドライバーズチャンピオン。タイヤ欄の略号はBS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、FS=ファイアストーン、GY=グッドイヤー、MI=ミシュラン、PI=ピレリ

らず、87年ロータス・ホンダを叶えて2勝を挙げ、ホンダのお気に入りとなっていた。エンジン供給者がドライバーを指名できる時代が来たのだ。もち

ろんエンジンが強力で、それを欲しがるチームがあれば、という条件付きの話だが。ホンダは、ウィリアムズに対しても88年に向けて条件を提示した

と言われる。「無理には言わないが、来年、日本人選手を乗せてはどうか」と。フランク御大にとっては思ってもみなかった展開だ。自チームのドライバーは自分で決

める。それがそれまでの流儀だった。答えはノー。その結果、チャンピオンコンストラクターでありながら、最強エンジンを失う羽目となった。88年のウィリアムズは

3・5LNAのジャッドV8で苦戦を強いられる。「打倒マクラーレン」以上に「打倒ホンダ」が次なるウィリアムズのターゲットとなっていく。89年以降の全車NA



ホンダ初のコンストラクターズ王座は86年。ネルソン・ピケとFW11。背後は前年までウィリアムズにいたロズベルグがこの年限りで引退



新たにホンダV6ターボを得た84年のFW09。コンパクトとは程遠いエンジンと角ばったボディシエル

ドライバーズ・ホンダは86年、ついにコンストラクターズチャンピオンの座を奪う。フランク自身は春に交通事故に遭い、下半身不随で車椅子生活を余儀なくされるが、タイトル獲得で士気は上がった。翌87年にはこれを駆るネルソン・ピケも王座に就き（それを上回る勢いだった僚友ナイジェル・マンセルは鈴鹿予選中の負傷で好機を逃す）、ドライバー&コンストラクターの両タイトルを獲得した。ところが翌88年に向けて、王者ウィリアムズはホンダV6ターボを失ってしまう。ホンダはウィリアムズにはなく新たにマクラーレンにエンジン供給することにしましたのだ。またしてもマクラーレン。役目を終えたTAGポルシェに代わってマクラーレンがホンダを獲得することで、ホンダ指名のアイルトン・セナがついてくることをデニスは大歓迎した。セナはロータス・ルノー搭乗中の85〜86年に強力なホンダが欲しくてたま

ラーレンがTAGブランドのポルシェ、そしてウィリアムズがホンダと。一方、自動車メーカーから見れば1チームにのみ供給するのでは効率が悪い。望むチームがあればカスタマーエンジンを有償で供給した。それはつまり、コンストラクターと自動車メーカーの立場に微妙な変化をもたらすことを意味した。



93年チャンピオンのアラン・プロスト。マクラーレンで3度、ウィリアムズで1度の戴冠。その後任として94年に収まったセナはイモラに散る



ルノーV10とデimon・ヒルとジャック・ビルヌーブ。後列にはA.ニューウェイやB.デュドラがいる



チャンピオンナンバー1のマクラーレン・ホンダを駆るセナ、それを追う「レッド5」ナイジェル・マンセル。92年悲願の初タイトルをハンガリーで決めた

ウィリアムズFW22全成績

No. ドライバー(シャシーNo.)	金曜日		土曜日		日曜日		決勝結果
	フリー走行1回目中間/順位	フリー走行1回目/順位	フリー走行2回目/順位	予選/順位	決勝朝ウォームアップ/順位	レース中ベストタイム/周回/順位	
第1戦 3/12 オーストラリアGP(メルボルン) 晴/ドライ 5.303km×58周=307.574km 参加22台・決勝出走22台・完走9台							
9 R.シューマッハー(02)	1'34"158/6	1'34"158/16	1'31"602/5	1'32"220/11	1'34"031/12	1'32"525/50周目/5	3
10 バトン(01)	1'35"180/14	1'34"547/18	1'33"791/21	1'33"828/21	1'32"798/2	1'33"351/36周目/10	R/46周(エンジン)
ラップリーダー:(1-18=ハッキネン、19-29=M.シューマッハー、30-35=フレンツェン、36-44=M.シューマッハー、45=バリチェロ、46-58=M.シューマッハー)							
第2戦 3/26 ブラジルGP(インテルラゴス) 晴・曇/ドライ 4.309km×71周=305.909km 参加22台・決勝出走20台・完走10台							
9 R.シューマッハー(02)	1'19"862/14	1'18"024/14	1'15"594/9	1'15"561/11	1'17"691/6	1'16"398/67周目/9	5
10 バトン(01)	1'19"303/11	1'19"303/20	1'16"709/18	1'15"490/9	1'18"700/14	1'16"379/41周目/8	6
ラップリーダー:(1=ハッキネン、2-20=M.シューマッハー、21-22=バリチェロ、23-29=ハッキネン、30-71=M.シューマッハー)							
第3戦 4/9 サンマリノGP(イモラ) 晴/ドライ 4.933km×62周=305.609km 参加22台・決勝出走22台・完走15台							
9 R.シューマッハー(02)	1'29"216/6	1'28"372/9	1'26"807/12	1'25"871/5	1'28"942/16	1'27"339/45周目/4	R/45周(燃料ピックアップ)
10 バトン(04)	1'30"727/18	1'29"326/20	1'27"453/18	1'27"135/18	1'28"835/11	1'31"912/4周目/22	R/5周(エンジン)
ラップリーダー:(1-44=ハッキネン、45-62=M.シューマッハー)							
第4戦 4/23 イギリスGP(シルバーストン) 晴のち曇/ドライ 5.141km×60周=308.356km 参加22台・決勝出走22台・完走17台							
9 R.シューマッハー(03)	————/22	1'30"593/15	1'33"906/5	1'26"786/7	1'26"905/3	1'26"998/49周目/3	4
10 バトン(04)	1'29"775/11	1'29"775/11	1'41"870/21	1'26"733/6	1'27"525/7	1'27"631/44周目/7	5
ラップリーダー:(1-30=バリチェロ、31-32=クルサード、33-35=バリチェロ、36-38=M.シューマッハー、39-41=フレンツェン、42-60=クルサード)							
第5戦 5/7 スペインGP(バルセロナ) 晴/ドライ 4.730km×65周=307.323km 参加22台・決勝出走22台・完走17台							
9 R.シューマッハー(05)	1'23"689/4	1'22"509/2	1'21"604/5	1'21"605/5	1'24"440/9	1'25"326/25周目/7	4
10 バトン(04)	1'25"140/14	1'23"119/6	1'22"465/10	1'22"385/10	1'24"076/5	1'24"729/20周目/4	17
ラップリーダー:(1-23=M.シューマッハー、24-26=ハッキネン、27-41=M.シューマッハー、42-65=ハッキネン)							
第6戦 5/21 ヨーロッパGP(ニュルブルク) 曇のち雨/ドライ→ウエット 4.556km×67周=305.235km 参加22台・決勝出走21台・完走12台							
9 R.シューマッハー(05)	1'22"031/8	1'20"548/6	1'19"302/8	1'18"515/5	1'22"437/16	1'23"802/9周目/11	R/29周(アクシデント)
10 バトン(04)	1'23"237/16	1'19"808/1	1'19"756/13	1'18"887/11	1'22"703/18	1'23"688/5周目/10	10
ラップリーダー:(1-10=ハッキネン、11-15=M.シューマッハー、16=バリチェロ、17-35=M.シューマッハー、36-45=ハッキネン、46-67=M.シューマッハー)							
第7戦 6/4 モナコGP(モンテカルロ市街) 晴/ドライ 3.370km×78周=262.860km 参加22台・決勝出走22台・完走10台							
9 R.シューマッハー(05)	1'40"863/22	1'22"700/6	1'21"396/10	1'20"742/9	1'22"471/3	1'23"769/35周目/14	R/37周(アクシデント)
10 バトン(04)	1'24"768/8	1'23"578/13	1'22"206/14	1'21"605/14	1'23"499/7	1'25"740/14周目/21	R/16周(エンジン)
ラップリーダー:(1-55=M.シューマッハー、56-78=クルサード)							
第8戦 6/18 カナダGP(モントリオール) 曇のち雨/ドライ→ウエット 4.421km×69周=305.049km 参加22台・決勝出走22台・完走16台							
9 R.シューマッハー(03)	1'20"076/22	1'22"933/21	1'19"536/6	1'20"073/12	1'21"716/19	1'20"520/38周目/8	14
10 バトン(04)	1'23"235/13	1'22"343/16	1'19"918/11	1'20"534/18	1'22"417/20	1'20"781/37周目/16	11
ラップリーダー:(1-34=M.シューマッハー、35-42=バリチェロ、43-69=M.シューマッハー)							
第9戦 7/2 フランスGP(マニクール) 晴/ドライ 4.251km×72周=305.886km 参加22台・決勝出走22台・完走15台							
9 R.シューマッハー(02)	1'18"148/4	1'18"148/9	1'16"827/4	1'16"291/5	1'21"384/16	1'20"908/3周目/7	5
10 バトン(04)	1'18"969/10	1'18"969/17	1'17"104/9	1'16"905/10	1'21"585/19	1'21"151/14周目/11	8
ラップリーダー:(1-24=M.シューマッハー、25=クルサード、26-39=M.シューマッハー、40-72=クルサード)							
第10戦 7/16 オーストリアGP(ツェルトベク) 晴/ドライ 4.326km×71周=307.146km 参加22台・決勝出走22台・完走12台							
9 R.シューマッハー(02)	1'15"803/20	1'15"572/22	1'12"525/15	1'12"347/19	1'13"661/8	1'12"811/42周目/5	R/52周(ブレーキ)
10 バトン(04)	1'15"004/13	1'14"351/20	1'12"430/13	1'12"337/18	1'13"827/11	1'12"964/46周目/8	5
ラップリーダー:(1-38=ハッキネン、39-42=クルサード、43-71=ハッキネン)							
第11戦 7/30 ドイツGP(ホッケンハイム) 曇のち雨/ドライ→ウエット 6.825km×45周=307.125km 参加22台・決勝出走22台・完走12台							
9 R.シューマッハー(02)	1'45"542/10	1'45"542/14	1'52"141/22	1'48"841/14	1'46"088/16	1'46"685/24周目/9	7
10 バトン(04)	1'45"791/12	1'45"791/16	1'42"617/7	1'49"215/16	1'47"463/22	1'47"073/23周目/11	4
ラップリーダー:(1-25=ハッキネン、26-27=クルサード、28-35=ハッキネン、36-45=バリチェロ)							
第12戦 8/13 ハンガリーGP(ブダペスト) 晴/ドライ 3.975km×77周=306.075km 参加22台・決勝出走22台・完走16台							
9 R.シューマッハー(02)	1'21"496/4	1'20"307/7	1'18"430/5	1'18"321/4	1'20"438/4	1'21"211/45周目/7	5
10 バトン(04)	1'22"518/10	1'20"343/8	1'19"024/11	1'18"699/8	1'21"220/10	1'21"423/33周目/9	9
ラップリーダー:(1-31=ハッキネン、32=クルサード、33-77=ハッキネン)							
第13戦 8/27 ベルギーGP(スパ-フランコルシャン) 曇/ウエット→ドライ 6.968km×44周=306.592km 参加22台・決勝出走22台・完走17台							
9 R.シューマッハー(02)	1'55"209/9	1'55"209/12	1'51"998/5	1'51"743/6	2'04"958/8	1'55"473/24周目/9	3
10 バトン(04)	1'55"270/10	1'55"270/13	1'51"367/2	1'51"444/3	2'03"564/3	1'55"425/33周目/8	5
ラップリーダー:(1-12=ハッキネン、13-22=M.シューマッハー、23-27=ハッキネン、28-40=M.シューマッハー、41-44=ハッキネン)							
第14戦 9/10 イタリアGP(モンツァ) 晴/ドライ 5.793km×53周=306.764km 参加22台・決勝出走22台・完走12台							
9 R.シューマッハー(02)	1'28"347/21	1'27"852/21	1'24"352/5	1'24"516/7	1'27"984/18	1'26"636/49周目/4	3
10 バトン(04)	1'27"170/12	1'26"452/11	1'24"515/6	1'24"907/12	1'27"339/9	2'27"131/8周目/15	R/10周(アクシデント)
ラップリーダー:(1-39=M.シューマッハー、40-42=ハッキネン、43-53=M.シューマッハー)							
第15戦 9/24 US GP(インディアナポリス) 曇/ウエット→ドライ 4.192km×73周=305.999km 参加22台・決勝出走22台・完走12台							
9 R.シューマッハー(06)	1'17"064/17	1'15"249/6	1'15"738/9	1'15"484/10	1'24"720/13	1'15"598/55周目/8	R/58周(油圧系統)
10 バトン(04)	1'15"741/4	1'15"741/8	1'15"153/4	1'15"017/6	1'24"675/10	1'22"977/12周目/21	R/14周(エンジン)
ラップリーダー:(1-6=クルサード、7-73=M.シューマッハー)							
第16戦 10/8 日本GP(鈴鹿) 曇のち小雨/ドライ 5.864km×53周=310.596km 参加22台・決勝出走22台・完走15台							
9 R.シューマッハー(06)	1'40"429/5	1'40"166/12	1'37"493/5	1'36"788/6	1'39"844/7	1'40"900/23周目/7	R/41周(スピン)
10 バトン(04)	1'41"730/12	1'39"111/5	1'37"244/3	1'36"628/5	1'39"620/5	1'40"699/23周目/5	5
ラップリーダー:(1-21=ハッキネン、22-23=M.シューマッハー、24=クルサード、25-36=ハッキネン、37-53=M.シューマッハー)							
第17戦 10/22 マレーシアGP(セパン) 晴/ドライ 5.543km×56周=310.408km 参加22台・決勝出走22台・完走13台							
9 R.シューマッハー(06)	1'43"431/14	1'41"493/6	1'39"430/11	1'38"739/8	1'42"372/20	1'41"729/42周目/15	R/43周(エンジン)
10 バトン(04)	1'43"086/11	1'42"012/12	1'39"230/8	1'39"563/16	1'41"791/12	1'42"226/17周目/17	R/18周(エンジン)
ラップリーダー:(1-2=ハッキネン、3-17=クルサード、18-24=M.シューマッハー、25=バリチェロ、26-39=M.シューマッハー、40-41=バリチェロ、42-56=M.シューマッハー)							



12年スペインGP勝利後の記念撮影。右端にブルーノ・セナ、中央の勝者パストール・マルドナドと笑顔のフランクとの間にトト・ウォルフ、左に「フライデードライバー」のバルテリ・ボッタス



2008年、トヨタV8搭載のFW30。前はニコ・ロズベルグ、後ろは中嶋一貴の2世コンビ。ニコは後にメルセデスで王座に

ルターボ禁止時代開幕に備えてウィリアムズは、86年を最後にF1活動休止中のルノーを説き伏せて、再度頂点を目指すこととなる。

ルノーV10搭載で5度の栄冠

89年、F1史上初めて10気筒エンジンが登場した。ウィリアムズ・ルノーとマクラーレン・ホンダの一騎打ちがここに始まる。80年ホンダF2復帰ドライバードライバーであり、85〜87年とホンダに13勝をもたら



14年、FW36が意外な健闘を見せたマルティニ・スポンサー時代。フェリペ・マッサ、ライコネン（フェラーリ）、ニコ（メルセデス）の争い

したのに88年に冷や飯を食わされたマンセルもまた「打倒ホンダ」に燃え、フェラーリに2年在籍後ハイテク満載ウィリアムズに戻った。そして92年マンセルとウィリアムズ・ルノーは圧倒的強さで王座を奪う。ホンダはこの年限りでF1GPから去っていった。92〜97年にかけてウィリアムズ・ルノーはコンストラクターズタイトルを5回も獲った。しかし、97年いっぱいまで再度ルノーがF1撤退を決めると、あとからルノーと組んだベネトンのフラビオ・ブリアトーレが、スーパーテック名義でカスタマー用ルノー（メカクローム）エンジンを供給する事態となり、ウィリアムズは甘んじてそれを受ける。

ウィリアムズの次なる提携メーカーとして、87年を最後にF1から去っていったBMWが浮上する。99年ルマン24時間で優勝したBMW V12 LMRはウィリアムズ製シャシーであり、「お手並み拝見」を済ませた後、2000〜05年はウィリアムズ・BMWが優勝戦線に復活。しかしランキング



20年イタリアGP、クレア女史最後のGPでチームスタッフから寄せ書きノーズが手渡される

は2位どまり。BMWはウィリアムズ買収を目論むが、フランク御大の答えはノー。するとBMWはウィリアムズから離れてスイスのザウバーを買収。ウィリアムズはまたも取り残された。

06年コスワースを挟んで、07〜09年はトヨタ・エンジンのカスタマーチームに。日本人選手がついてきても今度は受け入れた。10〜11年再度コスワースを挟み、12〜13年はルノー。10年代に入る頃、娘クレア・ウィリアムズがチーム副代表となるのと入れ替わるように、父フランクは現場から勇退した。長く付き添ってきたパトリック

ク・ヘッドも同様。12年スペインGPではペイドライバーのパストール・マルドナドが意外にも優勝結果的にこれがフランク・ウィリアムズにとっての最後の勝利（通算114勝目）となった。

2014年の新PU時代到来でメルセデスのカスタマーチームになると、14〜15年コンストラクターズランキング3位は望外の大健闘。しかしその後は急降下。そして20年9月、78歳となったフランクと44歳クレアのウィリアムズ親子は、コンストラクター王座9度を数える愛する我がチームをついに手放すことを発表したのだった。

ーターたちに対抗したのが、ワークス・フェラーリだった。この図式は長年F1グランプリの根幹を成し、「F1レーシング」のあるべき姿として認知されていった。

しかし、時の流れはこのスタイルを否定するようになり、プライベーターの締め出しを始めていく。そんなプライベーターたちが築き上げたF1のステータスを破壊したのは、巨大企業の経済力だった。時代の流れはプライベーターの存続に巨大自動車メーカーとの関わりを強く要求していった。それを拒めば道は閉ざされると……。

メーカーとの付き合い方

そんな風潮に対し断固として戦い続けたのがウイリアムズだった。彼らは多くの自動車メーカーと組むことで幾多の成功を収めてきたからこそ、メーカーと共闘するメリットは十分熟知している。しかし、手を組みはしても魂までは売らなかつた。メーカーの要求に屈することなくチーム運営を続けたのだ。だが、ついに終焉の時を迎えてしまう。2020年、ウイリアムズ・ファミリィはチームの全権を売却し、F1グランプリと自らの名を冠したチームに別れを告げる。

ウイリアムズ家が決断に至った要因は、経営面の低迷にあることは間違いない。経営陣の不甲斐なさが招いた結果ではあるが、プライベーター

微笑みながらマシンの周辺を
車椅子でゆっくりと回るフランクの表情からは
チームへの深い愛情が感じられた

ーとして戦い続けた彼らの矜持が結果的にチームの破綻につながってしまったわけだ。時の流れを受け入れられず、昔気質の「技術屋集団」が近代F1の風潮に乗り遅れて行き場を失った格好だ。

ウイリアムズを糾弾するのは簡単だが、誰が彼らを責められるだろうか。大金を投じてグランプリに参入してきたワークスは数知れず、21世紀に入るとその傾向は顕著に見受けられるようになった。しかし、ウイリアムズのように40年以上もF1を続けてきたメーカーは、フェラーリを除いて皆無。大半は10年のスパンも待たずに参戦と撤退を繰り返した。本来、F1レーシングとは個人的なコンペティションであつたはず。それがあつた時から経済効果だけに目が向けられ、いつの間にかスポーツとしてのコンペティションの意義が薄れていってしまった。個人の嗜好としてのモータースポーツに対する無垢なアンビションは、近代F1ではもはや生き残れないと言つていい。

フランクの愛

ウイリアムズが獲得した7度のドライバースタイルの内訳は、アラン・ジョーンズ、ケケ・ロズベルグ、ネルソン・ピケ、ナイジェル・マンセル、アラン・プロストといった百戦錬磨の強者たちだけでなく、デimon・ヒル、ジャック・ビルヌーブのようにF1経験が乏しかった者たち

ちもいる――。

フランクはその昔、「ワールドチャンピオンはドライバークの手柄ではなく、ウイリアムズ・チームが作るもの」と言い切つたことがある。「タイトルを獲得したドライバーがチームを離脱しても、またすぐに我々の元から次のチャンピオンが生まれる」と。確かにウイリアムズで複数回タイトルを獲得したドライバーがいない現実を思えば、フランクの言葉は一定の説得力がある。

その一方でフランクの奢りと感じる者がいても不思議ではないが、彼がウイリアムズ・チームを愛していたことはだけは間違いない。セッション終了後のガレージ内で働くメカニックたちを見つめ、微笑みながらマシンの周辺を車椅子でゆっくりと回る彼の表情からは、チームへの深い愛情が感じられたものだ。

F1が失つてしまったものこそ、自らのチームとマシンを愛おしく見つけていたフランクの優しい眼差しであると思ふ。「そういうものは、チームの成績、名声、経済的にも何の意味も持たない」と言い切つてしまふのが今のF1だ。だからこそフランクと彼のチームは、近代のF1グランプリに居場所を失つてしまったのだ。フランクのような眼差しが見受けられなくなった今のF1において、退出を決断したフランクはむしろ老兵のあるべき姿なのかもしれない。

さらば、ウィリアムズ・ファミリー

F1が失った フランクの優しい眼差し

2020年9月6日をもって歴史上最も成功した
プライベートチームの創設者である
フランク・ウィリアムズがF1に別れを告げた
このスポーツにとってそれが意味するものは――

Text/Tetsuo Tsugawa Photo/XPB Images

1978年、フランク・ウィリアムズはオックスフォード州デイドコットにある発電所の一角にガレージを構え、パトリック・ヘッドと共同でウィリアムズ・グランプリ・エンジニアリングを立ち上げた。F1史に名を残す名門コンストラクターは、ここからその基礎を築いていく。

数多くのチャンピオンドライバーを輩出し、9度もコンストラクターズの頂点に立ったウィリアムズ。フランク卿の名を冠したこのプライベートチームは、42年もの間、創始者がチームのリーダーシップを取り続けた意味ではF1の歴史上唯一の存在だ。

ロータス、ティレル、ブラバム……これまでも創始者の名を冠したチームが多く存在した。そのどれもがF1の歴史の一部として語られる名門ばかり。ウィリアムズが参戦を始めた時代、これら強力なプライベ

Epilogue

ウィリアムズとBMWには
いずれ別れの未来が訪れる
それでもジョイント1年目は
同じ方向を見つめ
そして、機は熟し始めていた
FW22で培った経験を活かし
2001年——いよいよ
本気の戦闘モードへと突入する

初勝利まであと760マイル……

NORTEL
NETWORKS

GP Car Story Vol. 34

Williams
FW22

Photo/Hiroaki Matsumoto

STAFF

編集長
三橋崇司

Chief Editor
Takashi Mitsuhashi

編集
高安丈太郎
竹村和哉
横谷和明
小西條永
高山祐紀

Editors
Jotaro Takayasu
Kazuya Takemura
Kazuaki Yokoya
Joei Konishi
Yuki Takayama

ライター
津川哲夫
大串 信
リング・アーカイヴズ
遠藤俊幸
アダム・クーパー
マシアス・ブルナー
ルイス・バスコンセロス

Writers
Tetsuo Tsugawa
Makoto Ogushi
Ring Archives
Toshiyuki Endo
Adam Cooper
Mathias Brunner
Luis Vasconcelos
(Formula Press)

写真
金子 博
ベルナルド・アッセ
ポール・アンリ・カイエ
澤田賢志
松本浩明
二村 保
モータースポーツ・イメージズ
XPB Images
三栄

Photographers
Hiroshi Kaneko
Bernard Asset
Paul-Henri Cahier
Kenji Sawada
Hiroaki Matsumoto
Tamotsu Futamura
Motosport Images
XPB Images
SAN-EI

イラストレーター
大塚 克

Illustrator
Masaru Otsuka

アートディレクター
後藤恵二

Art Director
Keiji Goto

デザイン
三浦信也
新田彰太

Designers
Shinya Miura
Shota Shinden

DTP
樋口義憲

DTP
Yoshinori Higuchi

翻訳
水書健司
見田 豊
神田美穂

Translators
Kenji Mizugaki
Yutaka Mita
(Quality Translation)
Miho Kanda

プロデューサー
有富誠一郎

Producer
Seiichiro Aritomi

サンエイムック
F1速報/オートスポーツ特別編集
GP Car Story Vol.34 ウィリアムズFW22
2021年1月29日発行
発行人:星野邦久 編集人:有富誠一郎
発行元:株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL:03-6897-4611(販売部)
@gpcarstory2012

印刷:大日本印刷株式会社

本誌内の記事・写真・イラスト等の無断転載を禁じます
©2021 SAN-EI CORPORATION
Reproduction in whole or in part of any
photograph, text or illustration without written
permission from the publisher is prohibited.
All rights reserved.

Message from Claire Williams



(写真は2014年、FW36発表時)

日本のファンの皆さまへ

BMWとのパートナーシップが始まった当初、私はまだチームの仕事に関わっていませんでした。私がチームに加入したのは2002年でした。でも、父がBMWと提携することになったと話してくれた時のことは覚えています。素晴らしい提携で、誰もがチームの将来は安泰だと思いました。

当時、BMWは本当に真摯にレースに取り組んでいました。確かにこうしたメーカーと組むことで、いろいろな面で互いに歩み寄る必要はありました。当時のF1は過渡期を迎えていましたが、フランクとパトリックはBMWと良好な関係を築き、私たちのチームはとても好調でした。優秀なドライバーにも恵まれ、2003年はあと一步でチャンピオンシップを制することができそうでした。ただ、これを最後にウィリアムズがこれまでと変わらぬ成功を収めるのは難しくなってきた。数年後、パートナーシップは解消されました。明らかにひとつの時代が終わったのです。

チームを売却した2020年の今、私たち家族にとって、これまでとはまったく違う人生が始まるわけですが、この暮らしにもすぐに慣れると思っています。ひとつの扉が開いても、いつだって別の扉は開かれているのですから！

フランクはとても元気です。新居に引っ越したばかりですが、とても落ち着いており快適そうです。私たちは毎日、父を訪ねています。

今は少しゆっくりして、家族と過ごす時間を楽しみたいと思っています。この先どうするかなど、まだ何も考えていません。

ホンダと組んでいた時代に私はチームにいませんでしたが、日本のファンからの応援に支えられて、チームやフランクとパトリックは本当に恵まれていました。

レースで鈴鹿に行き、ウィリアムズのファンに会った時のことは今でも覚えています。イギリスから遠く離れた日本に、私たちのチームを応援してくれる大勢のファンがいることに感激したものです。応援してくれて、本当にありがとう。この感謝の気持ちは一生忘れません。これからも、新生ウィリアムズ・チームを応援し続けてください。

クレア・ウィリアムズ

(元ウィリアムズ副代表)

Cooperation/Adam Cooper Translation/Miho Kanda

NEXT ISSUE

GP Car Story

Vol.35は、2021年3月発売予定

F1デビュー20周年——
世界へと飛ばたいキミ・ライコネンの愛機

Sauber
C20

※内容は変更になる場合があります



GP Car Story

Vol. 34

刻はミレニアム——
無双状態の1990年代を再現すべく
新たにBMWとタッグを結成したウイリアムズ
過去のメーカーとの共闘は
どれも大成果を挙げてきただけに
復活の日は近いと思われた
成長著しいラルフと英国期待の新人バトン
FW22を駆る若きコンビに未来を託し
名門の新たな扉が開かれる



定価 **本体1182円** +税

雑誌 62268-97

SAN-EI CORPORATION PRINTED IN JAPAN 大日本印刷株式会社