

## F1 新時代 2022 シーズン、ブレンボグループは参戦全 10 チームに供給

2022 年 3 月 14 日、ステッツァーノ(イタリア) — 来たる 3 月 20 日にバーレーン GP で開幕する新シーズンに向けて、ブレンボは F1 グランプリとの結びつきを一段と強固にしました。ブレーキ技術の開発で業界をリードするブレンボは、過去 47 年にわたる F1 マシンへの製品供給を通じて 27 回のドライバーズチャンピオン、31 回のコンストラクターズチャンピオン、463 回の優勝を支えた膨大な実績を生かし、今シーズンはチームごとにブレーキシステムをカスタマイズしました。大半のマシンには油圧系統(キャリパー、マスターシリンダー、バイワイヤユニット)や摩擦材(カーボンディスク、ブレーキパッド)も供給します。

### 2022 F1 マシン用の新たなブレーキシステム

2022 年の F1 では、ブレンボのブレーキシステムが重要な役割を果たすこととなります。ブレンボの技術者らが開発したブレーキシステムは、トップクラスの性能は維持しつつ FIA の最新レギュレーションと制限に準拠した、全く新しいものに仕上がっています。新たなレギュレーションではタイヤサイズが 13 インチから 18 インチに変更され、ブレーキディスクのサイズも上がりました。ブレンボが 2022 シーズンに供給するカーボンディスクは、フロント用は径 278mm を 328mm まで上げ、厚さは従来と同じ 32mm。リア用は 266mm から 280mm になり、厚さも 28mm から 32mm に上がっています。

キャリパーとブレーキパッドの位置も設計し直しました。大幅な変更は「規定パーツ」であり、全マシン同一が求められるフロントウイングにも。この変更を利用したマシンの空力負荷向上やブレーキシステムの空冷が制限されました。

ブレーキディスクのデザインに影響する規定もあります。ブレーキディスクの孔は 2021 年までは直径 2.5mm で 1,480 個が上限でした。今シーズンはフロントが 1,000 個から 1,100 個までに減り、リアも以前の 1,050 個から 900 個に減りました。直径も変更されて 3mm 以上となりました。つまり、ブレーキディスクは厚さが従来と同じである一方、孔は大きくなり個数が減るため、空冷性は下がります。多孔タイプのブレーキパッドも今シーズンは禁止されたため、ブレンボからは 2 種類のセッティングを選択肢としてチームに提供します。

重量については、2022 年のブレーキシステムは前シーズンと比較してタイヤ 1 本あたり約 700g、マシンの総重量では約 3kg 増えました。

### 全チームがブレンボグループのキャリパーを採用

2022 年、ブレンボはまたひとつ歴史的なシーズンを迎えることになりました。参戦 10 チームすべてにキャリパーを供給するのは 1975 年以来初めてです。ブレンボ製キャリパーを 9 チームに

供給し、残り 1 チームにはブレンボグループのブランドであるイギリスのコヴェントリーに本社を置く AP レーシングがキャリパーを供給します。

F1 ドライバー全 20 名とも、ニッケルメッキ仕上げの新型モノブロックキャリパーを使用。ピストン数はレギュレーションで認められている最大数の 6 ピストンです。ブレンボと AP レーシングが開発した、フロントとリア間で制動力のバランスを調整するリアブレーキ用バイワイヤユニットも、5 つのチームが採用します。

### カスタマイズ、テレメトリー、メンテナンス

セッティングは各マシンで異なります。剛性より軽量性を求めるチームもあれば、重くても剛性を優先するチームもあります。ブレンボグループのエンジニアは各チームと協同して、マシンごとに重量と剛性のベストバランスを割り出し、それぞれに最適なブレーキキャリパーに仕上げました。ホイール内のセンサーを通じてブレーキディスクとキャリパーの温度を各チームが常に把握できるため、チームもドライバーもマシンのブレーキ性能を管理し、最大限に発揮させることができます。

### 2022 年のレギュレーションについて

2022 シーズンのレギュレーションで最も大きく変わった点のうち、外見からわかりにくい箇所、フロア下に影響するものがあります。段差(「ステップドボトム」)をなくし、代わりにダウンフォースを発生しやすくするベンチュリトンネルを 2 本設けることで、マシンが発生させる乱気流の影響を後続マシンが受けにくくなり、結果的にオーバーテイクを狙うマシンがより至近距離でしぶとくチャンスをうかがえるようになります。

2021 シーズンまで認められていた空力は、バージボードを含めて全面的に廃止。これを受けてウイングは簡素化され新しい外観になりました。タイヤにも重要な変更が加わっています。低扁平化でホイール径が大きくなり、ホイールカバーも導入されます。タイヤに関しては公道仕様のスポーツカーのような、より硬いコンパウンドになりました。これらの新たなレギュレーションと扁平タイヤの導入によって、各チームはサスペンションの見直しを迫られました。

これらの対応を、各チームは 2022 シーズンのチーム予算 1 億 4,000 万ドル内で行いました。2021 シーズンの 1 億 4,500 万ドルより減額となっています。チームが要望すれば、ダイナミックエアインテーク、エンジンカバー、ウイングプロファイルなどはさらにカスタマイズが可能です。

2022 シーズンではマシン重量が昨シーズンの 752kg から 795kg に増えています。車重増加に加え空力も新しくなったことで、どのサーキットでもドライバーは、過去のシーズンとは違うブレーキングポイントをいかに早くつかめるかが問われそうです。

### ブレンボについて

ブレンボは、自動車両用ブレーキ技術の開発で世界的な定評を誇るトップメーカーです。世界各国の乗用車、業務用車両、バイクの大手一流メーカーに高性能のブレーキシステムを供給するほか、クラッチをはじめとするサーキット仕様のパーツも手がけています。レース界でも実績は業界トップで、世界タイトルの獲得は 500 回を超えています。現在、世界 3 大陸 15 カ国に計 29 カ所の製造拠点・事業所を展開し、総従業員数は 12,200 人以上、そのうちの約 10%がエンジニア・製品スペシャリストとして研究開発に携わっています。2021 年の総売上高は 27 億 7,760 万ユーロでした(2021 年 12 月 31 日)。ブレンボは、ブレンボ(Brembo)、AP、AP レーシング(AP Racing)、ブレコ(Breco)、バイブレ(Bybre)、ホタ・ホアン(J.Juan)、マルケジーニ(Marchesini)、SBS(SBS Friction)の各ブランドを所有しています。

For Information:

**Roberto Cattaneo - Chief Communication Officer Brembo SpA**

Tel. +39 035 6055787 @: roberto\_cattaneo@brembo.it

**Daniele Bettini - Motorsport Media Relations Brembo Spa**

Tel. +39 345 6988272 @: daniele\_bettini@brembo.it