

電撃

PlayStation

Free

<http://news.dengeki.com/dps/>

『F1 2011™』

スターターブック

ゲーム大好き 電撃!!!

『F1 2011™』も 大好き!!

- 超リアルF1ゲームの魅力に迫る!
- 「F1基本講座」でF1の見方がわかる!
- 専門誌「F1速報」との最強コラボが実現!

© 2011 The Codemasters Software Company Limited ("Codemasters"). All rights reserved. "Codemasters"® and the Codemasters logo are registered trademarks owned by Codemasters. An official product of the FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP.
 The F1 FORMULA 1 logo, F1 logo, F1 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP logo, FORMULA 1, FORMULA ONE, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. Licensed by Formula One World Championship Limited. All rights reserved.

*PlayStation®は株式会社ソニー・コンピュータエンタテインメントの登録商標です。

F1 2011 王者の砦



PS3 RCG
F1 2011
●コードマスターズ ●¥7,770(税込) ●オンライン対応

本作の魅力と「F1」の基本が学べるスターブック!

マシンの挙動や、ピット内外で繰り広げられるドライバーたちの心理戦などもリアルなグラフィックで描かれたF1公式ゲーム。この本では本作の特長はもちろん、F1の基礎知識や参戦チーム、ドライバー情報など、その魅力をさまざまな角度からアプローチしてお届けする!

01 『F1 2011』ってどんなゲーム?

What game is 'F1 2011'?

ここでは本作の主な特長を解説。多くのユーザーに支持されている魅力を探っていく。さらに、F1ドライバーのサクセスストーリーが楽しめる「キャリアモード」と、全国のプレイヤーと熱き戦いが繰り広げられる「マルチプレイヤーモード」も合わせて紹介!

POINT 1 リアルな操作感とグラフィック

本作は独自のゲームエンジンによって、マシンの操作性やコースの特徴が本物さながらに再現されている。その完成度の高さは、実際のF1チームが本シリーズを用いてシミュレートを行うほどだ。また、現役のエンジニアやドライバーといったF1関係者による現場の声もゲーム内に反映。本作をプレイすれば、開発チームのF1に対するただならぬ情熱が感じ取れるだろう。



▲ビジュアルだけでなく、本格的なマシンの操作感なども本作の人気の要因となっている。

POINT 2 F1の特長をしっかりと再現

本作では、操作上におけるシステムの再現だけでなく、2011年度シーズンから実施されているレギュレーション(ルール)なども反映している。そのなかでも特徴的な、3つの新要素を紹介しよう。

☑ **セーフティカーを実装**
ファン待望のセーフティカーが本作でついに実装。これにより、さらに本物に近いレースが展開されるようになる。なお、出動の可否はオプションで自由に設定可能。

☑ DRSとKERSの加速システムが使用できる

「DRS(可変式リアウイング)」と「KERS(運動エネルギー回収システム)」の新機能にも対応。どちらもボタン1つで使用

することができ、レースに新たな戦略性をもたらしている(KERSは導入しているチームのマシンを使用しているときのみ)。

☑ 今季から導入されたタイヤの特性も再現

新しく導入されたピレリ社のタイヤの特性を克明に再現。ピットストップの回数を

増やすためにタイヤの耐久性が低めに設計されており、より戦略性を高めている。

POINT 3 フラッシュバック機能で初心者も安心

現在の場面から一定時間巻き戻して、好きなタイミングでレースを再開することができるフラッシュバック機能を搭載。レース中にSELECTボタンを押すことで発動でき、難易度によって行える回数が増える。クラッシュやスピンなどで大きくタイムロスしてしまったときなどに使おう。



▲最初からではなく、失敗の直前からもやり直せる。

号をつかみ取れ!

圧倒的な疾走感と、ドライバーたちの奥深い心理戦が織りなす熱きレース「F1」を、最高のグラフィックと臨場感で味わおう!

注目モード 1 キャリアモード [F1ドライバーの生活を体験しよう!]

新人ドライバーとしてF1界の頂点を目指す、本作のメインモード。メディアへの発言が自分の周囲に影響する

など、リアルなF1ドライバーの生活が体験できる。ここでは、「キャリアモード」の主な流れを解説。

POINT 1 ドライバースループで情報を確認

ドライバースループとは、レース前後に使うドライバー専用の控室のようなもの。本作の「キャリアモード」のドライバースループでは、プレイヤーのドライバーとしての実績や他チームの情報などあらゆる情報が集約されている。また、他チームの移籍など重要なイベントもここを拠点にして進行。



イメージ写真

▲実際はチーム内で談笑する場として使われることも多い。

■ドライバースループ内のコンテンツ

ヘルメット	数あるデザインのなかからレース時に装着するヘルメットが選択できる
PC	専属の秘書とやり取りしたり、契約オファーやプレス記事などを確認したりできる
カレンダー	2011年シーズンに行われるレースの開催地やコースなどの詳細情報を確認できる

POINT 2 ガレージでマシンをセッティング

ピット内のガレージではフリー走行・予選・決勝といったすべてのレース前に、自分好みにマシンのセッティングが行える。目の前のモニターには現在のラップタイム

や降水確率といった路面状況の情報が細かく表示されるので、これらを参考にセッティングを行おう。項目にカーソルを合わせれば内容の説明が表示され、さらにタイヤやマシンのコンディションを自動で最適化してくれる機能もあるので、知識がないプレイヤーでも安心だ。



イメージ写真

ドライバー目線で設定が行える!

▲写真のように、実際のレースと同じ感覚、同じ雰囲気でのマシンのセッティングが可能。

POINT 3 レースでチームの期待にこたえろ!

セッティングを終えたらよいよコースに出る。チーム内の評価を高めるには、レースで結果を残すのが一番。同ランクの相

手チームよりも、そして同じチームドライバーよりも速く走れば、一気にチーム内の評価が高まる。初めは中〜下位チームにしか入れないが、実績を残すことで上位チームへの移籍も可能だ。なお、フリー走行や予選はスキップして、いきなり決勝にも行ける。



決勝レースはスタートからアツい!

▲決勝レースのスタートは大混雑。このうちに1つでも順位を上げようとするため、クラッシュ率も高い。

POINT 4 メディアのインタビューに答えよう

レースを終えるとメディアへのインタビューに応じることができ、相手の質問に対して3つの選択肢から解答を選ぶ。「毎レースががんばってシーズンを送るだけです」という無難な答えや、「チームもマシンもまだまだ実力を出し切れてないように感じます」といったやや批判的な解答も用意されている。自身の発言によって周りの環境が変化していくので、コメントの選択は十分に気をつけて行う必要がある。



▲自分の気持ちを発信できる唯一の場所。インタビューをとおして理想のドライバー像を作ろう。

Play Impression スタートするチームに悩む……

初めに選べるチームは「フォース・インディア」「トロロソッ」「ロータス」「HRT」「ヴァージン」の5つ。中〜下位チームということもあり、自分のなかに情報があまりなかったのが非常に悩みました。なかなか決められない人は、P.6からのチーム紹介を参考にしてみてください! (テレしん)

注目モード 2 マルチプレイヤーモード [オンライン対戦に協力プレイも可能!]

本作では2人が1つのチームとなってレースを行う「Co-op Championship」を新たに搭載。「キャリアモード」のような流れでオンラインでほかのプレイヤーとチームを組み、シーズンをとおしてレースに参戦できる。また、最大16人のプレイヤーに8人のCOMドライバーを加えた、24台フルグリッドでの対戦も楽しめるようになった。



▲分割画面の導入で1台のPS3で同時プレイ可能になるなど、マルチプレイの楽しさが広がっている。

Play Impression ヒートアップのし過ぎには注意?

今回は分割画面でのマルチプレイを体験。分割画面はやや圧迫感を感じましたが、プレイに支障はとくにありませんでした。それよりも対人戦では「負けられない!」という気持ちがいつも以上にわいてきて、無理にオーバーテイクを仕掛けて失敗してしまうことが多いので注意が必要です(笑)! (テレしん)

Play Impression 雨天時のレースに興奮!

視界の悪さや、タイヤが巻き上げる水しぶきなど、雨の表現がかなりリアルです。快晴時に出でて操作もシビア

で、実際では中止になりそうな環境でもリアルなF1レースが体験できるのは本作だけでも! (テレしん)



水しぶきで前が見えない!

▲前のマシンの真後ろに位置取りすると、水しぶきで視界がさえぎられるため、もう大パニック!

初心者でもわかる! F1 基本講座

レースの流れやポイント制システム、フラッグの意味などF1を見るうえで知っておきたい基本知識を解説。また、開催地のコース紹介をはじめ新たなレギュレーションがレースにもたらした影響など、今年のF1世界選手権をより楽しめるポイントを伝授していく!

モータースポーツの最高峰それが「F1」!



▲「Formula (フォーミュラ)」とは「決まり」「規定」といった意味を持っており、車両や走行中のマナーなどあらゆる部分にルールがある。

「フォーミュラ1」は馬力の高いエンジンを搭載したマシンが、スピード感あふれるレースを展開するモータースポーツ。1950年から毎年開催されており、ヨーロッパを中心に熱狂的なファンが多い。なお、ボブスレーを「氷上のF1」、パワーボートを「海のF1」と表現するように、F1は速さを競うレースの代名詞にもなっている。

F1速報コラム タイヤ交換などのピット戦略

F1は1レース約300kmで競われるが、スタートから走りっぱなしでチェッカーを迎えるわけではない。現在ではレース中の給油は禁止されているものの、摩耗したタイヤは交換する必要がある。さらに決勝レースを通じて2種類(オプション、プライム)用意さ

れるタイヤの両方を履くことがルールで義務づけられている。そして、このタイヤ交換をうまく利用してライバルをかわすこともF1の世界では常套手段。ほかのマシンよりピットインのタイミングを早めたり、遅らせたりすることでライバルの前に躍り出るのだ。

【レース構成】レースは3日間に渡って行われる

レースはモナコGPを除いて、金・土・日曜の3日間にわたって開催される。まずはフリー走行でコースを把握しつつマシンを調整。予選でのタイムアタックでスター

フリー走行
※モナコGPのみ、全曜のフリー走行が本曜に開催

→実際に走ってマシンをセッティング!
各チームには計3回の練習走行の機会が設けられる。初めは過去のデータにもとづいてマシンをセッティングするが、実際に走ることによってドライバーが感じた意見を参考に微調整を繰り返していく。

決勝 日曜 / 午後

→グランプリ優勝をかけた大一番!

スタンディングスタートを切った後、各コースによって定められた周回数を最も先に走破した者がそのグランプリでの優勝者。その後の順位は、走破した周回数やタイムをもとに決められる。

ティンググリッド(決勝でのスタート位置)を決めて決勝に挑むというのが主な流れで、「F1 2011」ではフリー走行からプレイ可能。それぞれの特徴を解説しよう。

予選 土曜 / 午後

→ノックアウト方式のタイムトライアル!

一定時間内の1周の最速タイムを基準に、18~24位、11~17位、1~10位と各3回のノックアウト方式でスターティンググリッドを決定。タイムが1番速かった者にポールポジション(先頭)が与えられる。

「F1 2011」にはバルクフェルメを収録!

バルクフェルメとは予選や決勝後に不正がないか車両検査を行う場所。関係者以外は立ち入れない場所だが、ゲーム内では忠実に再現されている。

【ポイントシステム】各GPで得た得点の合計を競う

F1は、各グランプリの結果によって獲得したポイント数を争う競技だ。目標であるタイトルには、ドライバー個人の部門「ワールド・ドライバーズ・チャンピオンシップ」と、所属ドライバー2人のポイント数を合計したチームの部門「ワールド・コンストラクターズ・チャンピオンシップ」の2種類がある。得られるポイントの数はこれまで何度か変更されており、2011年度のポイントの振り分けは以下のとおり。

■2011年シーズンの入賞範囲と得点

1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位	11位以下
25pt	18pt	15pt	12pt	10pt	8pt	6pt	4pt	2pt	1pt	0pt

【フラッグ】旗の色でドライバーに状況を伝える

フラッグとは、主にレース中にマシナル(旗係)がコース脇から旗を振り、ドライバーに対して重要なメッセージを伝える

際に使用するもの。色や振り方などで意味を使い分ける。ここではF1で使用されるフラッグの種類を紹介しよう。

Green Flag グリーンフラッグ

コース上の危険が取り除かれた区間の基点と終点などで振られ、セッションの再開・安全を意味している。

Oil Flag オイルフラッグ

コース上にオイルやパーツの破片が散らばっているなどで、路面が滑りやすくなるとときに振られる。

Yellow Flag イエローフラッグ

危険が発生している区間の基点と終点で振られ、コース全体に危険がある場合は「SC」の表示も出される。

Red Flag レッドフラッグ

大規模な多重クラッシュや豪雨などで、レース続行が不可能になったときにレースを中断するために振られる。

F1速報コラム DRS、KERSによる影響

近年のF1は、追い抜きが難しいマシン特性、サーキットレイアウトによってレース中のオーバーテイクが極端に少なかった。そこに登場したのが、DRSとKERS。今シーズンは、ふたつの新機能のおかげで、抜きつ抜かれつ攻防が随所で演じられている。「人工的に生ま

れたオーバーテイクに価値はない」と批判する関係者もいるが、ドライバーやファンは「レースがおもしろくなった」とエキサイティングなレースを歓迎する。とはいえ、ドライバーやエンジニアはDRSとKERSを使った新時代の戦い方に頭を悩ませているのも事実。

White Flag ホワイトフラッグ

周回遅れなどの遅い車がいるときに振られる旗。オフィシャルカーがコース上に侵入する際に振られることも。

Black and White Flag ブラックアンドホワイトフラッグ

「警告」を意味しており、スポーツマンシップに反する行為をしたドライバーに注意をうながすために振られる。

Black Flag ブラックフラッグ

ドライバーにピットに戻るよう指示するときに振られる。また、ドライバーに対して「失格」を表すことも。

Blue Flag ブルーフラッグ

周回遅れのドライバーに対して振られ、より周回を重ねた後続から追ってくるマシンに進路を譲る必要がある。

Orange Circle Flag オレンジサークルフラッグ

オイル漏れなどでマシンに異常が発生した場合のときに、ドライバーにピットに戻るよう指示する。

Checker Flag チェッカーフラッグ

フィニッシュラインを通過したドライバーに対して振られる旗で、レースの終了やゴールを意味する旗。

2011年シーズンの開催地一覧

レースの周回数は各コースによって異なり、これは305km以上を最も少ない周回数(モナコGPではレース進行が遅いので2時間以内に収まる約260km)で走れるように

設定されている。ここでは、2011年度の開催地と使用サーキットを紹介。それぞれ個性を持った、世界でも有数のサーキットの特徴を覚えれば、F1がより楽しめる!

01 オーストラリアGP 3/25-3/27

メルボルンにある公道の一部を使用したコース。コースの狭さからクラッシュする確率が高く、セーフティカーの出動頻度も高い。



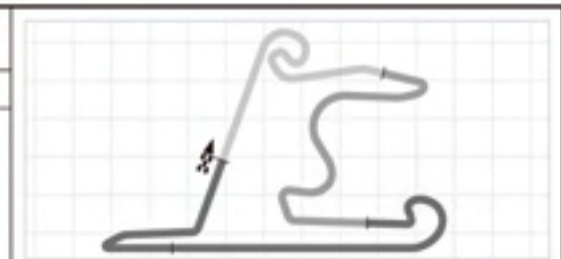
02 マレーシアGP 4/8-4/10

ほぼ赤道直下に位置するコース。高温多湿な気候やスコールなど、ドライバーは体力面・技術面の両方で厳しいレースを強いられる。



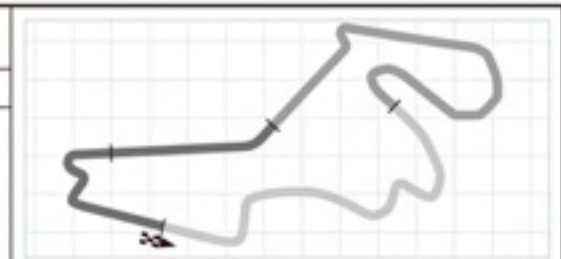
03 中国GP 4/15-4/17

スタート直後にある円を描くようなコーナーが特徴的なコース。コース全景が上空から見て上海の「上」の字を表している。



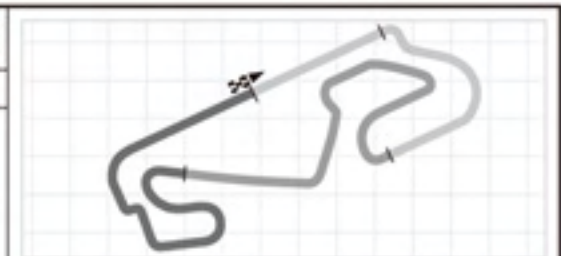
04 トルコGP 5/6-5/8

充実した設備と安全対策が施された最新鋭のコース。全体的に起伏が激しく、北東の大きなコーナーでは強烈なGがドライバーを襲う。



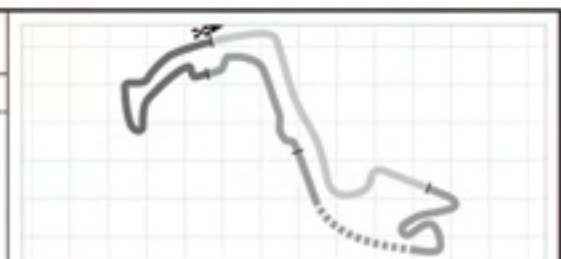
05 スペインGP 5/20-5/22

全体的にコース幅が狭く、オーバーテイクが難しいコースの1つ。2001年から10年連続でポールポジションのドライバーが優勝している。



06 モナコGP 5/26-5/28

全区間が一般公道のために直線の少なさと道幅の狭さ、路面のグリップ力の低さなどが全コース中トップを誇るテクニカルなコース。



07 カナダGP 6/10-6/12

直線をヘアピンと5つのシケインでつないだシンプルコース。フィニッシュライン手前、長い直線からのシケインが難関ポイント。



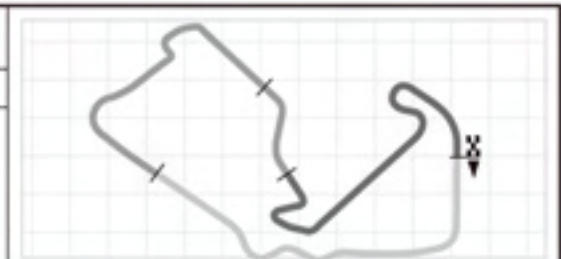
08 ヨーロッパGP 6/24-6/26

ヨーロッパGPは2008~2014年までバレンシアで開催。コース内には可動橋があり、市街地コースのために細かいコーナーが多いのが特徴。



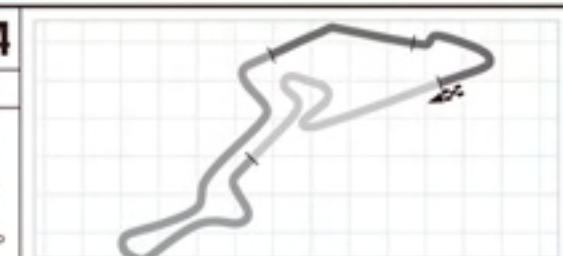
09 イギリスGP 7/8-7/10

もともとイギリス空軍の飛行場で、コース全体が平坦なのが特徴。新パドックが完成したため、2011年からコースレイアウトが変更された。



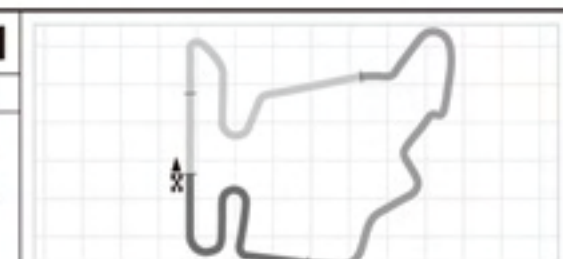
10 ドイツGP 7/22-7/24

古くからあらゆるモータースポーツで使用されている歴史あるサーキット。敷地内には世界一過酷なコースと知られる「北コース」がある。



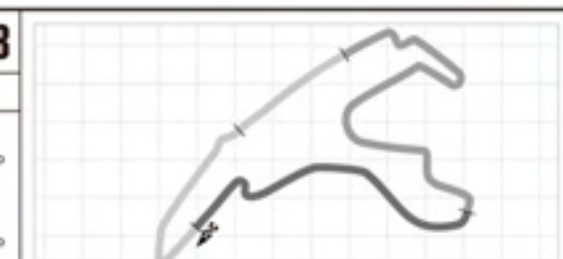
11 ハンガリーGP 7/29-7/31

丘陵地だった場所を切り開いて建設したコースで、高低差が非常に大きい。丘から飛散するホコリがコース上にたまりやすいのが特徴。



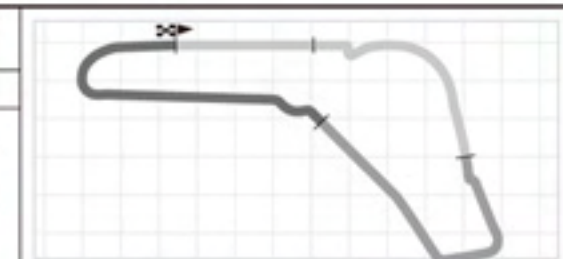
12 ベルギーGP 8/26-8/28

コースが山中にあるため天候が変わりやすい。コース自体が長いこともあり、雨の降っている地点と降っていない地点が混在することがある。



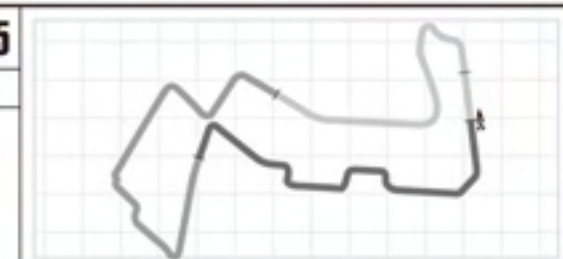
13 イタリアGP 9/9-9/11

イタリア北部のモンツァにあるフェラーリの聖地。長い直線が多く、現在開催されているコースのなかでレース中の平均速度が最も速い。



14 シンガポールGP 9/23-9/25

史上初のナイトレースでの開催で、話題を集めた市街地コース。コース自体はそこまで長くないものの、1周に要する時間は長い。



15 日本GP 10/7-10/9

世界的にも珍しい立体的な日本一有名なサーキット。多種多様なコーナーが多く存在するなど、テクニカルコースとして人気が高い。



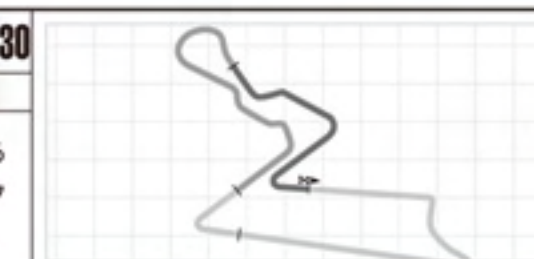
16 韓国GP 10/14-10/16

昨年の韓国GP開催に合わせて建設されたコース。高・中・低速コーナーにロングストレートを散らばめたコースは評価が高い。



17 インドGP 10/28-10/30

今年初開催となるインドGPに合わせて造られている新コース。周辺にはゴルフコースやクリケット場など、多数のスポーツ施設がある。



18 アブダビGP 11/11-11/13

F1史上最長のバックストレートがある一方で、終盤のセクター3では低速コーナーが続くなど、全体的に特殊な構造をしているコース。



19 ブラジルGP 11/25-11/27

「湖の間」の意味を持つ、サンパウロ最大のサーキット。現在開催されているサーキットのなかで、1周に要する時間が最も短い。



参戦チーム&ドライバー紹介

2011年度のF1世界選手権に参戦中のチームと、シートをまかされているレギュラードライバーを一挙に紹介。レースに参加できるのは各チーム2人まで、ドライバーがケガなどで離脱した場合などは、ここで紹介している以外のドライバーが参戦することがある。

RED BULL レッドブル・レーシング



Profile

フォードから買い取ったチームをもとに、2005年にF1に初参戦。2009年度でトップ争いをするまで昇りつめるなどの急成長を見せている。エンジンはルノー製のものを使用。

Team Driver



セバスチャン・ベッテル
[2010年度1位 ドイツ]

ザウバー時代に代役として急きょレースに参戦し、史上最年少賞記録を樹立。昨年には、ワールドチャンピオンの史上最年少記録を塗り替えた。



マーク・ウェバー
[2010年度3位 オーストラリア]

F1デビューから6年目の2009年度ドイツGPで初優勝し、頭角を現す。今年は決勝の最速ラップを記録した「ファステストラップ」に多く輝いている。

McLAREN ボータフォン・マクラーレン・メルセデス



Profile

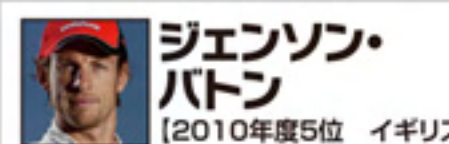
1966年からF1に参戦しており、以前までの「マールボロ」をイメージした赤白のマシンカラーで有名。現在はF1マシンとしては珍しいメッキ仕様のカラーが施されている。

Team Driver



ルイス・ハミルトン
[2010年度4位 イギリス]

アフリカ系イギリス人を父に持つ、F1初の黒人ドライバー。2007年度はルーキーながら2位になり、その翌年にワールドチャンピオンに輝く。



ジェンソン・バトン
[2010年度5位 イギリス]

ブラウンGP（現在のメルセデスGP）で2009年度のワールドチャンピオンに輝く。20歳の若さでシートを獲得したバトンも、今年で12年目を迎える。

FERRARI スクーデリア・フェラーリ



Profile

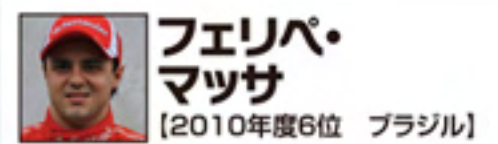
全体を朱色のカラーリングで施したマシンが特徴。レーシングチームとしては60年以上の歴史を持つチームで、エンジンを含めマシンすべてを自社で内製している。

Team Driver



フェルナンド・アロンソ
[2010年度2位 スペイン]

2005年度に初のワールドチャンピオンに輝き、2006年度には連覇を果たしてルノー躍進の原動力となった。スペイン国内のF1人気に火を点けた人物。



フェリペ・マッサ
[2010年度6位 ブラジル]

6年連続でフェラーリのドライバーを務める実力者で、最高位は2008年度の2位。ここ最近では表彰台にすら上がれず、厳しい成績に苦しんでいる。

MERCEDES GP ペトロナス・フォーミュラ・ワン・チーム



Profile

メルセデス・ベンツによるレーシングチーム。歴史は古く、1934年のレースで塗装をはがしてアルミがむき出しのマシンで出場したことから、「シルバー・アロー」の異名を持つ。

Team Driver



ミハエル・シューマッハ
[2010年度9位 ドイツ]

過去7度のワールドチャンピオンに輝いた実績を持つ「皇帝」。2006年度のシーズン終了後に第一線から退いたが、昨年メルセデスGPから復帰した。



ニコ・ロスベルグ
[2010年度7位 ドイツ]

1982年のワールドチャンピオン、ケケ・ロスベルグを父親に持つ。ウィリアムズで4年間経験を積み、昨年からメルセデスGPでF1に初参戦。

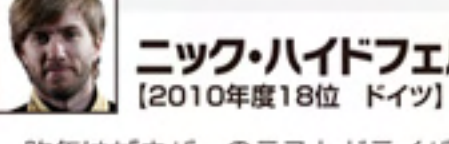
RENAULT ロータス・ルノーGP



Profile

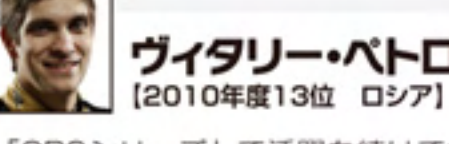
ヨーロッパ最大の自動車メーカーのルノーによるチームで、F1には1977年から参戦。ターボエンジンの先駆者でもあり、エンジン供給社としても輝かしい実績を持つ。

Team Driver



ニック・ハイドフェルト
[2010年度18位 ドイツ]

昨年はザウバーのテストドライバーとして参戦。2011年度はレギュラードライバーとして新天地で復活を目指す。



ヴィタリー・ペトロフ
[2010年度13位 ロシア]

「GP2シリーズ」で活躍を続けており、昨年ルノーからF1に初参戦。これからの活躍に期待がかかる若手ドライバーだ。

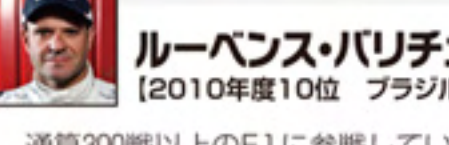
WILLIAMS AT&Tウィリアムズ



Profile

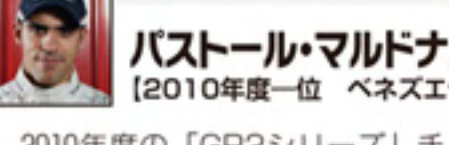
フェラーリやマクラーレンと並んでF1を代表する名門チーム。現在はコスワース製のエンジンを使用しているが、来年からはより優れたルノー製のエンジンが決定済み。

Team Driver



ルーベンス・バリチェロ
[2010年度10位 ブラジル]

通算300戦以上のF1に参戦しているベテランドライバー。しかし、ワールドチャンピオンに輝いたことは一度もない。



パストール・マルドナルド
[2010年度一位 ベネズエラ]

2010年度の「GP2シリーズ」チャンピオンで、今年F1デビュー。3戦目の中国GPで初完走を果たした。

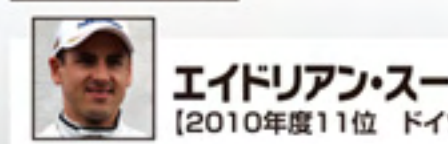
FORCE INDIA フォース・インディア・フォーミュラ・ワン・チーム



Profile

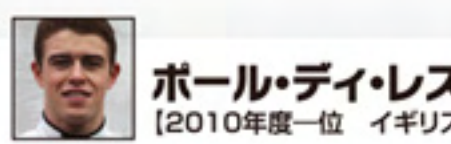
「スパイカーF1」をインドの実業家が買い取り、2008年から参戦。エンジンにはメルセデス製のものを使用し、チームロゴやマシンカラーはインド国旗の色をイメージしている。

Team Driver



エイドリアン・スーティル
[2010年度11位 ドイツ]

チームの前身時代から所属する5年目のドライバー。全日本F3選手権に参戦した経験を持ち、日本でのファンも多い。



ポール・ディ・レスタ
[2010年度一位 イギリス]

今年レギュラードライバーに昇格。さっそく2戦連続で入賞するなど、今後の活躍が期待できる新人ドライバーだ。

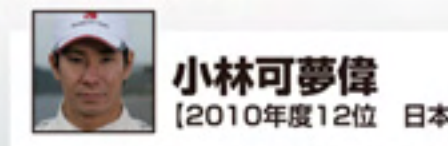
SAUBER ザウバーF1チーム



Profile

スイスを本拠地とする数少ないレーシングチーム。設立当初はスポーツカーの製作に注力しており、F1の参戦は1993年から。エンジンはフェラーリ製のものを使用している。

Team Driver



小林可夢偉
[2010年度12位 日本]

昨年はチームのメインドライバーとしてフル参戦するなど活躍。日本が誇る若手F1ドライバーとして注目されている。



セルジオ・ペレス
[2010年度一位 メキシコ]

21歳という若さでレギュラードライバーに抜擢。新人ながらもずいぶん走りを見せていて、今後に期待が持てる。

TORO ROSSO スクーデリア・トロロッソ



Profile

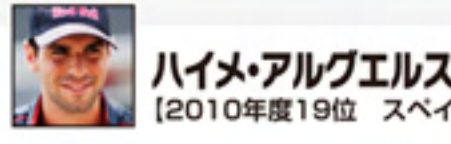
レッドブル社がイタリアの「ミナルディ」を買い取ってチームを設立し、2006年にF1参戦。レッドブル・レーシングの兄弟チームにあたる。エンジンはフェラーリ製を使用。

Team Driver



セバスチャン・ブエミ
[2010年度16位 スイス]

F3やGP2シリーズ、レッドブル・レーシングのテストドライバーなどの経験を経て、2009年からF1に初参戦。



ハイメ・アルグエルスアリ
[2010年度19位 スペイン]

2009年にF1デビュー。2008年に史上最年少でイギリスF3のチャンピオン、2009年度にはF1最年少完走記録を持つ。

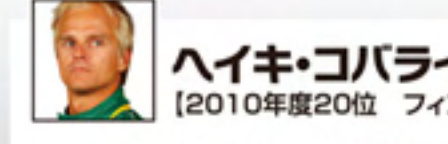
LOTUS チーム・ロータス



Profile

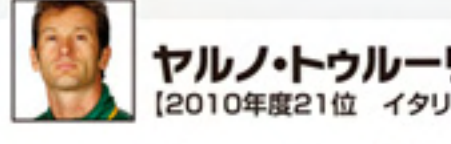
昨年にF1初参戦となった「ロータス・レーシング」が、今年には1958~1994年まで参戦していた「チーム・ロータス」の名称を継承。ルノー製のエンジンを使用している。

Team Driver



ハイキ・コバライネン
[2010年度20位 フィンランド]

マクラーレンのシートを務めたこともある実力者。昨年は新規チームのドライバーのなかでも好成績の走りを見せた。



ヤルノ・トゥルーリ
[2010年度21位 イタリア]

1997年のデビュー以来、F1の界の第一線で活躍し続けるベテランドライバー。昨年は自身初のノーポイントに終わる。

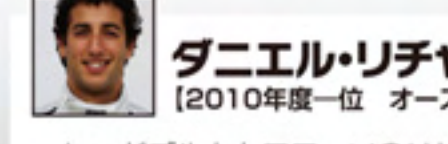
HRT HRT F1チーム



Profile

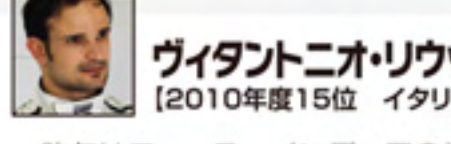
昨年初参戦。「ヒスパニア・レーシング・F1チーム」からHRTに名称変更された。9戦目からはナレイン・カーティケアンとダニエル・リチャードがシートシェアをしている。

Team Driver



ダニエル・リチャード
[2010年度一位 オーストラリア]

レッドブルとトロロッソのリザーブドライバーを務めており、今年のイギリスGP以降のレースにHRTから参戦中。



ヴィタントニオ・リウッツィ
[2010年度15位 イタリア]

昨年はフォース・インディアのレギュラードライバーとして活躍。今年は新天地のHRTで飛躍を目指す。

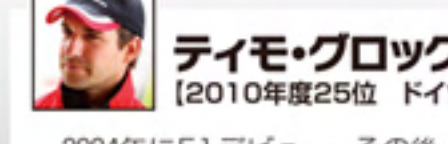
VIRGIN マルシャ・ヴァージン・レーシング



Profile

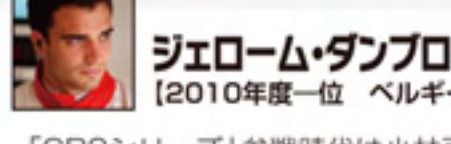
昨年、F1に初参戦。チームの本拠地はイギリスだが、チーム国籍は今年から自動車会社のマルシャがあるロシアに変更された。エンジンはHRTなどと同じコスワース製を使用。

Team Driver



ティモ・グロック
[2010年度25位 ドイツ]

2004年にF1デビュー。その後、シートに恵まれずF1を1度離れるが、2008年にトヨタで復帰を果たして今にいたる。



ジェローム・ダンブロジオ
[2010年度一位 ベルギー]

「GP2シリーズ」参戦時代は小林可夢偉とチームメイトだった。今年からチームのセカンドドライバーとしてF1デビュー。

F1速報が注目するドライバーは?

2011年は、5人ものワールドチャンピオン経験者がそろった史上まれにみるシーズンとなっている。その中でも注目したいのが、去年最年少王者に輝いたベッテル。最速レッドブルのマシンを意のままに操り、天性のスピード感覚は他の追随を許さない。とくに予選で見せる一発の速さはア

イルトン・セナの再来ともいわれる逸材だ。今シーズンもランキングトップを走る。もうひとりの注目ドライバーは、唯一の日本人ドライバーである小林可夢偉。けっして恵まれたチーム体制ではないものの、中堅ザウバーのマシンを駆りレッドブルやフェラーリといったトップチームを相手に奮闘する。決勝レースにおけるバトルの強さは海外メディアからの評価も高い。

◀チャンピオン5人がしのぎを削る今シーズン。その中心にいるのが、若き王者ベッテルだ。

エフソクの

『F1 2011』日本GPを前に 鈴鹿ベストセッティング

10月に日本GPが開催される鈴鹿は、多くのドライバーが手を焼くドライバーズサーキット。エフソク編集部は、『F1 2011』でベストセットアップを探り、タイムアタックに挑んだ

鈴鹿攻略の難しさは2本の直線では最高速を伸ばしたい一方で、コーナーではダウンフォースが必要となる点。エフソク編集部が「QUICK SET」で出したベストタイムが1分31秒226。これをターゲットに各項目の変更でどれくらいタイムを縮めることができるのかトライしてみた。

まずは前後のダウンフォースを目一杯つけてコースイン。コーナーではタイムが稼げるものの、32秒891止まり。今度はダウンフォースを削る方向に振ってみた。S字で飛び出しそうになるものの、タイムは伸びて30秒958。どうやら鈴鹿はウ

ィングを寝かせ、コースアウトしない程度にダウンフォースを増し妥協点を探っていくほうがタイムは出るようだ。続いて、シケインでスピニングがちなのでブレーキバランスを変更、アライメント、ギヤ比もいじったところタイムは30秒057にアップしていった。しかし、29秒台になかなか入ることができない。最後は車高、スプリングレートを手探

りて変更し、なんとか29秒824をマークしたのだった。1.5秒を縮めるのに没頭した時間は4時間以上。下の表はそのときの編集部のセットアップだ。鈴鹿を走る際の参考にしてほしい。



DRSとKERSの使用例

鈴鹿サーキット コース全長: 5.807km



ここで試したセットアップは純粋にセッティングのみを見つけるために、DRSとKERSは使用しなかった。しかし、ゲーム中では、このふたつの要素も操らなければならない。では鈴鹿のコースのどこで用いれば、予選でのタイムアップに効果的なのか。まずは約7秒間使えるKERSはヘアピンやスプーン、シケインからの立ち上がりと3箇所に分けて使うのがいい。もしくは西ストレートか、ホームストレートで7秒間押し放しで一気に使い切ってしまうのも手だ。

DRSは短い直線があれば積極的に使いたい。高速コーナーでも有効だが、その際はマシンの挙動が不安定になるので注意しよう。

※仕様により、下位チームや区間によってDRSとKERSが使用できない場合があります。

実際のF1ではどこでDRSを使う?

小林可夢偉 (ザウバー・フェラーリ)

「130RはDRSオンでいけるはずですよ」

10月、鈴鹿サーキットで開催される日本GPでは実際にどこでDRSが使われるのだろうか。ザウバーの小林可夢偉によれば「いまのF1はダウンフォースがものすごい。130Rは直線のようなので。決勝ではどこにDRS区間が置かれるのかまだ決定していませんが、フリー走行や予選では、直線区間に加えて130RでもDRSを使いながらいけるといいですよ」とのこと。今シーズンのF1をリアルに再現した『F1 2011』。ぜひゲームをプレイして確かめてほしい。

ベストタイム: 1分29秒824

コースレコード / 1分28秒954 M.シューマッハー (2006年フェラーリ)

エフソクのベストセット

※データは開発中のものです。

エアロダイナミクス	フロントウイング角度 ▶4 リアウイング角度 ▶1
ブレーキング	バランス ▶F:50% R:50% 空気圧 ▶中 ブレーキサイズ ▶スタンダード
バランス	バラスト配分 ▶F:50% R:50% フロント・アンチロール・バー ▶6 リア・アンチロール・バー ▶8
サスペンション	フロント車高 ▶6 リア車高 ▶6 フロント・スプリングレート ▶7 リア・スプリングレート ▶4
ギヤボックス	1速 ▶145km/h 2速 ▶179km/h 3速 ▶211km/h 4速 ▶244km/h 5速 ▶283km/h 6速 ▶319km/h 7速 ▶358km/h
エンジン	燃料マップ リッチ(ミックス1)
アライメント	フロントキャンバー ▶-3.00 リアキャンバー ▶-1.00 トー角フロント ▶0.12 トー角リア ▶0.41
ドライビングアシスト	ブレーキアシスト ▶オフ ABS ▶オフ トラクションコントロール ▶フル ダイナミックレーシングライン ▶オフ ギヤボックス ▶シーケンシャルマニュアル

セッティングの追求が タイムアップのカギ

『F1 2011』奥深きセットアップの世界

どんなに速いドライバーでも、マシンが遅ければ勝利は難しい。サーキット毎にマシンを自分好みに仕上げていくのもレースの楽しみのひとつ。『F1 2011』ではガレージでエンジニアとマシンを煮詰めていく、セットアップの世界を追体験できる



さらに独自のセットアップを 突き詰めるなら……

セットアップ項目は7つ

■エアロダイナミクス

ウイング角を調整しフロントとリアのダウンフォース量を決める。最高速を重視するのか、コーナリングを重視するのか。フロントとリアのバランスを取ってアンダーステア方向、オーバーステア方向とマシン特性を調整することもできる

■ブレーキ

バランス、空気圧、ブレーキサイズを調整。ブレーキングでロックしてしまうなら、空気圧を高めに設定。ハードブレーキングが必要なサーキットでは耐久性を考慮して、大き目のブレーキサイズを選ぶといい。その代わりにブレーキ感度は悪くなる

■バランス

フロントとリアのアンチロールバーを設定。数字を高くすると堅くなり、反応の良いマシンになるがコーナリング中のグリップが犠牲に

■サスペンション

車高とスプリングレートのセッティングを変更する。車高を高くすれば、スプリングを柔らかく、緑石を積極的に使う走りが可能となるが、ダウンフォースは少なくなる。スプリングレートの数値を上げれば操作性は上がるが、タイヤは摩耗しやすくなる

■ギヤボックス

1速から7速までのギヤ比を設定できる。低速重視、トップスピード重視などサーキット特性に合わせてセットアップする

■エンジン

エンジン出力や燃費、耐久性を考慮してマッピングを変更する

■アライメント

キャンバー値を低くすると、コーナリング中にマシンの挙動が安定する。しかし、トラクションが低下し、タイヤも摩耗しやすくなる。トー角が高いとコーナリングでのマシンの応答がよくなるが、ストレートでは安定しない。数値が低くなるとその逆の効果となる



フリー走行では、ドライバーとエンジニアが顔を突き合わせてセットアップ作業が行われる。ぜひ時間をかけて自分のセットアップを見つけよう

インドGP Buddh International Circuitも収録!



前作『F1 2010』では建設途中だった韓国国際サーキットがゲーム中に登場しファンを驚かせた。一部F1ドライバーは、韓国GPを前に『F1 2010』をプレイしてコース攻略に役立てたほどだ。そして今作では2011年からF1カレンダーに加わったインドGPがプレイ可能だ。Buddh International Circuitは、10月末の開催に向けて急ピッチで工事が進められているところ。そんなサーキットをいち早く走ることができるのだ。エフソク編集部が走行してみたところ、意外に高低差があり、リズムカルに走ることができるサーキットだった。

まずは「QUICK SETUP」でトライ コース、コンディションに合わせ選択可能

路面 コンディション	最高速	ダウンフォース	ハンドリング	
1 ドライ	最も高い	最も低い	オーバーステア	速度は伸びるがマシン操作が難しい上級者向け
2 ドライ	とても高い	とても低い	適度なオーバーステア	モンツァなど高速コース向け
3 中間	高い	低い	多少のオーバーステア	マシン操作に癖があるが扱いやすい
4 中間	平均	平均	ニュートラル	どんなコースにも合う平均的なセットアップ
5 ウエット	低い	高い	安定	モナコなどの低速コースやウエット路面に最適
6 ウエット	とても低い	とても高い	とても安定	ヘビーウエット用

スパ・フランコルシャンを舞台に セットアップを試してみる

QUICK SETUP

1'45"773

セットアップ後

1'43"870



ウエットになれば、セットアップも変える必要がある。ダウンフォースを増やし速さより安定性が求められる

実際にセットアップをどう進めていけばいいのか、高速テクニカルサーキットのスパ・フランコルシャンでエフソク編集部が試してみた。QUICK SETをベースにラップタイム短縮のためにいろいろ項目に手を加えてみたところ、2秒のタイムアップを果たすことができた。もちろんゲームでは、QUICK SETでも充分楽しむことができるが、さらにマニアックにF1の世界を体験したいというファンの期待にも『F1 2011』は応えてくれそうだ。(KERSとDRSは使用せず、データは開発中のもの)

QUICK SET「平均的」なセットアップ

1'45"773

■最高速を稼ぐために前後「フロントウイング」の角度を調整。直線でレプリミッターに当たるので「7速ギヤ」の速度を高く設定、さらにシケインでロックしやすいのでブレーキの「空気圧」を低くする。 1'44"458

■高速コーナーで曲がりづらいので、タイヤの摩耗は気にせずアンダーステア解消とグリップ向上を狙い「アンチ・ロールバー」を高く、さらに「スプリングレート」もオーバークイックに。 1'43"870

ゲーム画面、データは開発中のものです。

© 2011 The Codemasters Software Company Limited ("Codemasters"). All rights reserved. "Codemasters" and the Codemasters logo are registered trademarks owned by Codemasters. An official product of the FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP.

The F1 FORMULA 1 logo, F1 logo, F1 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP logo, FORMULA 1, FORMULA ONE, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. Licensed by Formula One World Championship Limited. All rights reserved.



ゲーム感覚に優れたドライバーがレースに勝つ時代

DRSとKERSという新機能がF1の戦い方を大きく変えた『F1 2011』でもリアルに再現されているふたつの要素を徹底解剖しながらゲームでの楽しみ方を紹介しよう

2010 DRS, KERSなし



2011 DRS搭載



2011 KERS搭載



最高速 (2010~2011 ヨーロッパGP比)

317 km/h < 307 km/h

1周あたり

80馬力、6.7秒パワーUP

「KERSとは？」

Kinetic Energy-Recovery System

KERS (運動エネルギー回生システム) は、2年前に導入された減速エネルギーを推進力に換えるシステム。ブレーキの際にモーターを回し発生させたエネルギーを電氣的に蓄えておき、使いたいときに放出。エンジン出力に上乗せするかたちでエクストラパワーを得る。2010年はチーム間の協定で姿を消したが、今シーズンから復活した。1周につき60kW (80馬力) を6.7秒にわたり使うことができる。「ホームストレートで3秒間、バックストレートで3.7秒間」という具合に時間以内ならどこでも使うことができ、スタート/フィニッシュラインを通過すると使用時間はリセットされる。スタートやコーナーの立ち上がりで用いるのが効果的。



『F1 2011』では、テレビ中継でおなじみの電池マークでKERSが表示される。オンするとイエローに点滅



KERSのモーター(オレンジのホースが伸びる円筒形の物体)。減速時に発電機の役割を果たし発電し、必要ときに駆動力として放出

メカニックが手にしているのが発電されたエネルギーを貯めるためのリチウムイオンバッテリー。F1マシンの下部に搭載されている



「DRSとは？」

Drag Reduction System

直線スピードを伸ばすためにはマシンの抵抗(ドラッグ)を減らせばいい。オーバーテイクの機会を増やす目的で今シーズンから導入されたのがDRS(ドラッグ・リダクション・システム)だ。レース中に前を走るマシンの1秒以内に接近すると「DRS使用OK」となり、リヤウイングのフラップが開いて直線スピードが増し、ライバルをオーバーテイクするためのシステム。ドライバーはKERSと同様にコックピット内のボタンを操作してシステムを作動させる。ただし決勝レースで使用できる場所は、サーキットによってそれぞれ指定された区間(1~2箇所)だけ。決勝以外では自由に使うことができるが、雨が降ると使用することができない。



DRS OFF



DRS ON

ドライバーと同じようにボタンでリヤウイングを可動。コーナーで使用すればマシンの挙動が乱れるので注意

実車で見てみよう。コーナーなどダウンフォースが必要な場合は、ウイングのフラップは閉じたまま

直線に入ったらDRSオン。リヤウイングのフラップが可動することで、ドラッグが減りスピードUP

「DRSを使った攻防」



F1のルールを制定するFIA(国際自動車連盟)によってオーバーテイクを増やし、エキサイティングなレース創出のため導入されたDRS。決勝では前車との差が1秒以内になったときに使用が許される。前車との差は「DRS判定地点」で計測され、「DRS起動地点」からその後のブレーキングまで作動させることができる。「判定地点」と「作動地点」はサーキットによって設置場所が異なるが、長い直線前の低速区間に「判定地点」が、続く直線に「作動地点」が置かれる場合が多い。また「作動地点」が2箇所設けられる場合もある。逃げるマシンは1秒以内に近づけないように、追うマシンは1秒以内にいかにかの頭脳戦だ。

今作よりセーフティカー採用よりエキサイティングなレース展開に

『F1 2011』ではセーフティカーが初めて登場する。セーフティカーとは、レースを続けるには危険な場合に出動する車両のこと。レース中に大雨や、クラッシュによってマシンがコース上にストップした際に出動。セーフティカーは基本的にトップを走るマシンの前に入り、危険な状態が解除されるまでF1マシンをスロー走行で先導する。この間レースは追い越し禁止となり各マシンの差が縮まるので、このタイミングを利用してタイヤ交換を行うと少ないロスタイムでピット作業を行うことができる。ライバルに大差をつけられていたレースでセーフティカーが入れば、千載一遇の逆転のチャンス。最後まで展開が読めないエキサイティングなレースを演出してくれるはず。



コイントローラーのボタンを押すと、スピードが一気に上がってマシンを抜き去る。ひと昔前のレースゲームには、「ニトロ」や「ターボ」「オーバートイクボタン」と呼ばれた必殺技が搭載されていた。使用できる回数に限られているから、ここぞの場面でライバルをパス、という駆け引きに夢になったレースファン、ゲームファンは多いはず。現在のF1では、このゲーム的な要素が実際に取り入れられ、レースの勝敗を左右している。それが「KERS」と「DRS」だ。KERSとは運動エネルギー回生システムを意味していて、ブレーキングで発生する運動エネルギーを電気に換えてバッテリーに貯め、直線などで放出しワンボタンで80馬力のパワーアップが可能となるシステム。2009年に一旦F1に導入された後、2010年に姿を消し、そして今シーズン再びF1チームが使い始めた。これはゲーム中の「ニトロ」や「ターボ」とほぼ同じで、1周で使える秒数が決められている。1周の間でどこで使うのが効果的なのか、ドライバーは常に頭を使いマシンを走らせている。ドラッグ・リダクション・システムの頭文字をとったDRSはごく簡単に言えば、スピードを出した時にウイングがボタンと倒れて最高速度が上がるというシステムで、今シーズンからF1の世界に登場した。直線の最高スピードは、だいたい10~20km/hほどアップし、今シーズンはラップタイムも上がっている。DRSは、フリー走行や予選では使い放題だが、決勝ではKERSとは異なり使用が限定される。前を走るクルマに1秒以内に接近したときのみ、さらにサーキット毎に指定された場所でのみ使うことができる。後続のライバルをわざと前に行かせ1秒以内に食らいつき、DRSで抜き返すといった高度なバトルもレース中は行われているのだ。現代のF1ドライバーはマシンを速く走らせる腕だけでは勝つことはできない。ゲーム感覚の駆け引きを備えたクレバーなドライバーだけが、トップチエッカーを受けることができるのだ。

『F1 2011』スターターブック

© 2011 The Codemasters Software Company Limited ("Codemasters"). All rights reserved. "Codemasters" and the Codemasters logo are registered trade marks owned by "Codemasters". An official product of the FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP.
The F1 FORMULA 1 logo, F1 logo, F1 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP logo, FORMULA 1, FORMULA ONE, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. Licensed by Formula One World Championship Limited. All rights reserved.

www.f1sokuho.com



F1速報

F1 SOKUHO

F1, Formula One, Formula 1 are trade marks of Formula One Licensing BV, used under licence.

F1 2011™ STARTER BOOK

FIA FORMULA ONE
WORLD CHAMPIONSHIP

TAKE FREE



エゾク的 鈴鹿ベストセッティング
インドGP ブッド国際サーキットも収録!
「130RはDRSオンでいけるはず」
日本GPを前にシミュレーション
小林可夢偉

奥深きセットアップの世界
セッティングの追求が
タイムアップにつながる

新機能

パワーアップした『F1 2011』攻略のカギ KERS、DRSを 使いこなせ!

KERS: Kinetic Energy Recovery System
DRS: Drag Reduction System

ゲーム感覚に優れた
ドライバーが
レースに勝つ時代

12チーム、ドライバー24人が登場!

