



奇迹产生了,如果世界上真的有奇迹的话。北京时间昨天凌晨进行了F1本赛季最后一站巴西站的比赛,赛前,人们就等待着一个奇迹的发生:第一年参加F1比赛就夺冠的汉密尔顿。可是,奇迹真的来了,却不是这个奇迹,而是莱科宁。在巴西站赛前,汉密尔顿积分107分,阿隆索103分,莱科宁100分。要夺得年度冠军,莱科宁需要N个条件同时成立,而这几乎是不可能的。可是,奇迹真的到来的时候,挡也挡不住。莱科宁夺得了巴西站的冠军,同时科隆索只夺得第3名,汉密尔顿仅仅获得第7名。于是,莱科宁以110分,1分的优势获得车手世界冠军。

赛前人们期待的奇迹没有出现 另一个奇迹却出现了

奇迹大挪移

莱科宁以1分优势首夺F1总冠军



期待明年 期待更精彩

已经记不清有多少次F1赛场上的最后一轮上演“三足鼎立”,也记不清最后一轮有多少次的外道“超车”,历史的轨迹使得幸运再次垂青了弱者,莱科宁在经历了赛场上的“7年之痒”之后,终于盼来了自己的第一个总冠军。一分的差距就足以毁掉了阿隆索想要证明自己的希望。

其实,有关车队和车手总冠军之争早就看似明朗,甚至已经有人在商量如何为迈凯轮以及汉密尔顿的提前夺冠庆祝了,可是这个多事之秋的赛季注定一切都不会按套路出牌,两届世界冠军的阿隆索在得不到公平待遇的情况下主动“大义灭亲”,把自己的东家推下了悬崖,“间谍门”事件使得迈凯轮失去了和法拉利竞争的资本。在遭遇积分清零,高额罚款,以及内忧外患的多重打击下,唯一值得庆幸的就是他们的车手并没有遭遇“父债子还”的尴尬。

跌宕起伏的赛季结束了,悬而未决的谜团解开了,一切都已变成明日黄花。冠军的辉煌又轮回回到起点。关于明年,厚积薄发的莱科宁肯定不会满意自己仅仅就拿到一次冠军。汉密尔顿首次表演虽不够完美却完全有理由畅想以后的辉煌。阿隆索更没有必要懊恼,两个冠军在手的他,比起7年才首次拿到冠军的莱科宁来说无疑是幸福的,在找到新家后调整状态重新再来也未尝不可。所以,F1明年更精彩。

晚报记者 牛志强
实习生 白一帆

奇迹·现场

队友对手都来“帮忙”,奇迹就这样产生

比赛开始前,赛道上所有看台都被观众填满,红是这里的主色调。巴西人等着看他们的同胞马萨夺得冠军呢,可是他们不知道,马萨的任务不是夺得冠军,而是护送莱科宁夺得冠军,同时还要将迈凯轮的车手挡在身后。

起步灯熄灭,杆位的马萨切线起步,直接将赛车挡在汉密尔顿前面。汉密尔顿显然有些准备不足,莱科宁趁机从外线轻而易举地超过他晋升到第二位。阿隆索也在出二号弯时从内侧爬过汉密尔顿。

汉密尔顿有些慌了,尤其是看着阿隆索超过自己。其实,只要他守住第4位,总冠军依然是他的,可是他慌了。汉密尔顿开始拼命反超阿隆索,可是老到的世界冠军牢牢守住自己的位置,汉密尔顿闪至外线延时刹车,银箭赛车冲出赛道,名次一下子下降到第8位。

此时,阿隆索一定在偷着乐,法拉利则开始为莱科宁憧憬总冠军。马萨和莱科宁领先,阿隆索第3,汉密尔顿的车在第7圈因变速箱短暂故障突然慢了下来,落到

了第18位。随后汉密尔顿恢复了车速并且开始追赶,但是他已经落后太多。

此时法拉利车队要做的实际上已经很简单,只需要马萨在合适的时机把领先位置让给莱科宁,然后死死挡住阿隆索。

一切按照法拉利的预想进行着,马萨将领先位置让给了莱科宁,阿隆索则远远地跟在后面,汉密尔顿玩命地追赶也未能将自己送到第5名,于是眼睁睁地看着几乎已经到手的总冠军被莱科宁劈手夺走。

奇迹·主角

蛰伏六个赛季后,“冰人”终于升温

本赛季是法拉利车手、有“芬兰冰人”之称的莱科宁的第七个F1赛季。在2001赛季刚刚加入F1车坛后不久,他就被认为是最有可能超越“车王”舒马赫的人。6个赛季过去后,他只在2003和2005赛季夺

得过两个年度车手第二名。如今他已经28周岁了,已近而立之年,本赛季又从迈克拉伦转投了法拉利。可以说,是否能够超越舒马赫,已不是莱科宁的最大挑战,如果他在2007年这个赛季再不能有所作为,这个赛季

就很可能成为他职业生涯的一道分水岭。莱科宁在这个赛季最终夺得了年度车手冠军,这不仅使他坐牢了新车队一号车手的宝座,同时也为未来树立了信心,他可能就借此开创一个属于自己的F1时代。

奇迹·动态

宝马威廉姆斯不受罚,莱科宁总冠军稳当了

国际汽联宣布关于宝马-索伯和威廉姆斯车队燃油违规一事,将不对其执行处罚,这意味着莱科宁仍然是2007赛季世界一级方程式锦标赛的车手总冠军。

此前曾有消息说,宝马-索伯和威廉姆斯车队的赛车油温不符合标准,可能受到处罚。一旦他们的比赛成绩被取

消,汉密尔顿则有机会升至第4位,夺回年度车手总冠军。

国际汽联最终发出的决定称:赛会干事考虑了FIA技术代表的报告,参考了FIA燃料分析员提供的证据并听取了三支车队代表的解释。

但赛会干事无法确证当时赛车上载有的燃料温度(显示确实低于环境温度

度10摄氏度),而且规则没有明确表明这里所指的“环境温度”必须是一级方程式管理公司计时装置显示的相关数据。

一级方程式管理公司和气象专家测到的环境温度差异使情况更加复杂。鉴于上述情况赛会干事认为给予车队处罚是不恰当的。

奇迹·声音

莱科宁:在赛季的某些时候我们并非处于最强状态,但我们一直坚信会扭转局势。我们从来都相信,我们会比其他人做得更好。

阿隆索:我已经说过,谁在最后一场比赛中成绩最好谁就应该获得世界冠军。

汉密尔顿:冥冥之中一定有人不愿意我夺得冠军。

本组撰文 林木

F1 年度排名·车手			F1 年度排名·车队		
姓名	车队	分数	名次	车队	分数
莱科宁	法拉利	110	1	法拉利	204
汉密尔顿	迈凯轮	109	2	宝马·索伯	101
阿隆索	迈凯轮	109	3	雷诺	51
马萨	法拉利	94			(迈凯轮因间谍案积分清零)

创纪录! F1 年入 30 亿欧元

昨晨,2007 赛季 F1 落下大幕。据英国媒体报道,今年 F1 的营业额达到创纪录的大约 30.5 亿欧元,简直成了一座储量惊人的金矿。

20 年前,F1 的营业额只有今年的 1/10。在不断从“传统根据地”欧洲突围、向新兴市场尤其是亚洲拓展的过程中,这个数据一直逐年上涨,去年达 29.8 亿欧元。

F1 的营业额,大部分由车队贡献,单单六大汽车厂商车队本季总投资就达到 9.2 亿欧元。此外,11 支车队来自赞助商的收入约 5.9 亿欧元,两项相加,占了总营业收入的 50% 以上。另一半收入,主要来自分站赛电视转播权的销售,进账 2.7 亿欧元,此外还有赛道举办比赛的承办费用,赛道广告和服务性收入,等等。

比赛承办权的收入,已成为 F1 官方重要的利润增长点,过去 5 年涨幅近 70%,从平均每条赛道 800 万欧元增加到目前的约 1370 万欧元,其中大马雪邦赛道“贡献”最大,每年交给 F1 近 2700 万欧元。

F1 商业掌门人伯尼埃克斯通不遗余力地推广“亚洲东扩计划”,逐渐把重心从传统的欧洲转向新兴市场亚洲。不少亚洲国家的赛道因得到政府的支持和财务补贴,财力上远超欧洲赛道,从而在竞争中优势尽握。10 年前,欧洲赛事占 70%,只有 5% 的比赛在亚洲进行,而今年的 17 站比赛,欧、亚比例已降为 8:5。

李岩