



冬天已经来了,春天在哪里?

本田退出引发连锁反应,F1率先感受经济严冬

上周五,日本本田公司召开新闻发布会,正式宣布退出F1赛事,并以一英镑的象征性价格转卖旗下的F1车队。这是全球金融危机以来,首家退出F1赛事的汽车厂商。所谓“春江水暖鸭先知”,作为世界上最烧钱的运动,F1最早面临困境,率先感受到金融危机带来的严寒。英国诗人雪莱说:冬天已经来了,春天还会远吗?而对于F1来说,这个冬天才刚刚开始。

专题撰文 晚报首席记者 郭韬略
晚报记者 秦明伟



周悟空 制图



要想有柴烧,必须留得青山在 每年烧掉5亿美元 本田不堪重负

“现阶段我们没有计划重返F1,也没有计划向其他车队提供引擎,我们不想一只脚还留在F1的大门内。”在新闻发布会上,本田公司CEO福井威夫表示将会彻底退出。

本田公司自2000年进入F1,参股英美车队,从2006年开始将车队全部接手,并在当年获得了分站赛冠军。但这支每年财政预算高达5亿美元的车队,在8年间取得的最好成绩也仅限于此,从未染指过总冠军。上个赛季,本田车队仅以14分的成绩在10

支车队中位列第九。

但是,成绩不理想显然不是本田萌生退意的原因,甚至支撑F1车队所需的巨额资金也不是最重要的原因。事实上,从1954年本田宗一郎决定参加当时著名的摩托车曼岛TT赛以提高品牌知名度以来,多年间,本田已经发展成世界上参与赛车规模最大的汽车制造商。从摩托车到房车,到F1,本田涉足了各类赛车比赛。

单纯一支F1车队运转就需要5亿美金,由此可见本田要支撑其整个赛车体

系所需资金的庞大。而在目前困难的经济状况、全球汽车制造业都遭遇危机的情况下,庞大的支出显然让本田不堪重负。

相对于更多的是承载品牌塑造和推广功能的赛车,汽车的销售才是当然的重点,这个时候丢车保帅也成了必然的选择。“因为全球经济的不确定因素仍在继续上演,本田必须保护其核心商业行为和未来的安全。”福井威夫的发言非常明确:要想有柴烧,必须留得青山在。



节约开支,奥迪也不玩勒芒赛了 仅仅是开始,还会有车队退出F1?

作为赛车运动金字塔尖儿的F1,本田车队的退出自然最引人注目。然而在这个危机的当口,玩儿退出的不仅仅是本田一家。

在本田退出F1之后,德国著名的汽车制造商奥迪也宣布将不再参加美国勒芒系列赛,而此前,他们已经宣布了退出2009年在欧洲大陆举行的勒芒系列赛。勒芒系列赛的整场赛事在24小时内连续完成,采取换人不换车的方式,由3名车手先后驾驶,

该系列在与F1世界汽车锦标赛、WRC世界汽车拉力赛并称为世界汽车三大赛事。在车迷的眼中,勒芒系列赛是除F1之外影响力最大的赛事。而奥迪在这个时候宣布放弃这一比赛,目的显然是为了进一步收缩战线,“节约开支”。

此外,意大利汽车制造商菲亚特公司日前也宣布撤出了英国房车锦标赛,而菲亚特旗下的法拉利车队,即便不退出F1赛事,但也明确表示将会缩减车队开支。



义无反顾,大多车队选择坚守 魅力仍存,三个买家想接手本田

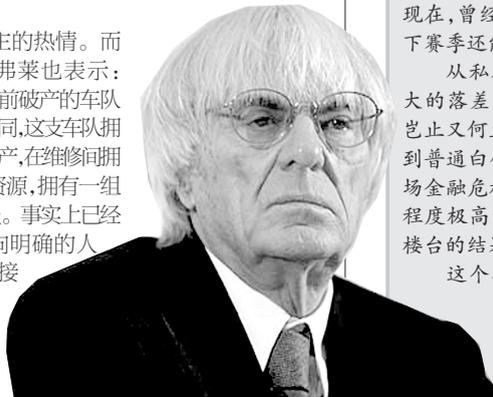
虽然耗资巨大,但在全世界范围内广泛而深远的影响力,让F1在很多人眼中仍有着无可比拟的吸引力。于车手而言,能成为全球仅有的20名F1车手之一,意味着自己的赛车生涯乃至整个人生都抵达了顶峰,而于汽车制造商而言,能跻身F1赛事,本身就是实力的象征。

正因为如此,在本田退出的同时,也有人义无反顾地选择了坚持。在他们宣布退出的同一天,和本田同出于日本的丰田就发表声明:他们会继续效忠于F1赛事。尽管根据目前情况推测,这家世界第一大汽车制造商,今年的利润将下降近40%。

和丰田持同样观点的还有德国巨头宝马集团。“我们对本田的决定而感到遗憾。但这不会影响到宝马对F1的投入。我们的F1项目是公司策略的一个重要部分。没有比F1更好的平台可以展示我们的品牌价值。除此之外,宝马把F1项目作为我们其他产品的一个技术推进器。”在本田宣布退出的当天,宝马集团通过旗下宝马-索伯车队官方网站发表的一项声明中如是说。

其实在本田退出后不久,就已经有买家对其标价一英镑转让车队的做法表现出浓厚的兴趣。F1经理人伯尼用“电话一个接一个”

来形容买主的热情。而车队经理弗莱也表示:“我们和之前破产的车队情况完全不同,这支车队拥有最好的资产,在维修间拥有最好的资源,拥有一组梦幻的成员。事实上已经有三个意向明确的人和我们接触,表示他们愿意购买这支车队。”



资本结构变化带来话语权转变 借此良机,F1迈开改革步伐?

本田退出让F1世界清晰地感受到了金融危机的冰冷,但硬币总有两面,在赛事管理者看来,这却未尝不是一次改革的良机。

历史上,烟草商、汽车制造商和银行是F1的三大主要财源。在2005年国际汽联在按照欧盟的要求取消烟草广告之后,汽车厂商和银行则成为主要财源,其在F1赛事中的话语权自然也就今非昔比。像丰田、本田、雷诺等公司更是趁机组建了自己的车队,以至于目前汽车制造商控制的车队数量已经远远高于传统(威廉姆斯车队)车队。

值得注意的是,赛事管理者和汽车制造商对于F1的要求是不一样的。前者希望比赛的投资能够多元化,能够压缩成本控制开支,实现商业利润,他们追求的是比赛的娱乐性和观赏性;而后者则是将比赛当作一个展示实力、推广品牌的绝佳舞台,让赛车的速度更快,才是他们的要求,因此在研发等方面不计成本,高额投入。而车队方面,因为能够从厂商那里得到足额补贴,自然是对管理者压缩开支的呼声置若罔闻。

以本田车队为例,他们每年的预算是5亿美元,而国际汽联主席莫里斯提出要求,从2010年起F1车队的预算要控制在每年4500万至6000万美元,两者的差距可谓巨大,为此他甚至要求F1各车队采用统一的引擎。而伴随着金融危机让各大汽车厂商面临着窘境,这恰好给莫里斯推行自己的改革计划提供了很好的契机。

此外,目前本田车队的潜在买家中也就有来自中东的投资基金,一旦他们真的购买本田车队,那么目前F1的资本结构又将发生变化,汽车制造商的话语权也会得到相应削弱,这也为F1的改革提供合适的环境。

可以预料,尽管莫里斯“统一引擎”的要求看上去不着边际,但在当前情况下,压缩开支,过紧日子,在一贯财大气粗的汽车厂商中也将形成共识,在此情况下,F1迈开改革的步伐,也就顺理成章了。



侃江湖

习惯紧日子

经过艰苦努力,美国汽车业三大巨头:通用、福特、克莱斯勒终于从美国政府那儿获得了150亿美元的救命钱。这次艰苦的“化缘”过程中有个细节很值得注意:在二次前往国会的时候,三大巨头的掌门人乘坐汽车从底特律前往华盛顿的,而他们第一次去的时候乘坐的还是私人飞机,当时就受到了奥巴马经济顾问的指责:下次来,坐普通航班。

与私人飞机和汽车有关的,还有个故事:几年前,F1车手小舒马赫和妻子乘坐私人飞机外出度假,在到达目的地之后才发现自己的狗忘带了,于是就派飞机回家把爱犬接了回来。而现在,曾经和小舒马赫同场竞技的巴顿,却在为下赛季还能否开上F1而犯愁。

从私人飞机到汽车再到无车可开,其间巨大的落差生动地表明了汽车行业目前的窘境。岂止又何必止汽车巨头和车手,从跨国公司CEO,到普通白领,再到农民工,每个人都在感受着这场金融危机带来的影响,也不止是F1,在商业化程度极高的体育领域,F1的遭遇其实只是近水楼台的结果。

这个冬天不好过,所有人都要做好过几天紧日子的打算,但这种情况下,时刻记住那句老话就非常必要:冬天来了,春天还会远吗?