

心跳加速。当我做上记者之后,就希望能报道F1新闻,把它当成一生的事业,如今我做到了。

**吴先生:**我从20年前就在关注F1了,男性对汽车和机械可是有着一种天生的喜好。我最喜欢F1比赛里的那种速度与激情,现场观赛非常过瘾。

**记者:**一旦与赛车打起交道,知识会不够用吧。

**费尔利:**我也算是一个老江湖了,但我从来不敢自满,还是不断地突破和上进。因为在围场里头,你每年、每月,甚至每天都会接触到新的事物,必须不断地学习、学习、学习。

**加洛韦:**在我看来,不管你报道什么体育项目都不容易,都需要不断填补自

己的知识储备。从这一点来说,F1与其他比赛没有任何不同。但F1可能会更有科技含量一点,理工领域的认知和思维可与人文领域不大一样。

**董荷斌:**我们要不断了解赛车,虽然不会像技师那么了解,但我们至少也得知道赛车是如何工作的,这样你才能更好地驾驭它。大家知道,每名车手的实力都非常接近,如果你对赛车细节知道得更多,那么对提高成绩会有帮助。

**吴先生:**对于普通车迷而言,我们还是关注车队和车手居多,机械和规则等内容会去适当了解一下,但不会钻得太深,即便我的工作与汽车行业相关。因为F1与普通汽车真的很不一样,研究起来有点费神。

DO YOU KNOW



CFP图片

- 如果能够确保轮胎达到最佳工作温度,F1车速能快0.331秒。
- 如果车手踩刹比最佳刹车点提前5米,车速会慢0.221秒。
- 围场技师们每进行10000小时的换胎练习,平均可快0.498秒。

印度力量副领队鲍勃·费尔利反复强调F1比赛最为关键的三要素:车手、引擎、空气动力学。除了车手,其实还有很多要素值得考究,这既是提高了受众看懂F1的门槛,却又大大拓展了车迷对该项运动的关注范围。

小众的围场·结论  4

## F1就是非同寻常的体育赛事

有一种说法是F1七分靠车、三分靠人,不知道这说法是否准确,但赛车运动的确与其他体育项目存在很大不同。除去车手的天赋与努力,一部好车在F1比赛里显得尤为重要。有了这些认识,看看红牛二队和红牛一队的里卡多、去年与今年的维特尔,也就不必对其中差距再有什么大惊小怪了。

而为了打造一部好车,车队们往都会竭尽全力。还是拿今年的梅赛德斯为例,他们在罗斯·布朗离职后把领队职务分成了商业执行总监(托托·沃尔夫)和技术执行总监(帕迪·罗威),下面担任设计总监、技术总监、科技总监、管理总监的人物全都是业界精英。

资金投入就更不用说了,梅赛德斯引擎研发就比雷诺多出一倍。要在围场里头生存,砸钱者不一定能取得成功,但成功者一定需要砸钱。“F1就像一部科幻电影,你看到的事物绝不可能发生在自己身边,瞧瞧那些高科技产物和天文数字一般的金额,极少有运动可以与之相比。”车迷小飞今年首次来到现场观看F1中国站,算是完成了一趟圆梦之旅。

就在上个星期五的中国站进行期间,国际汽联照例举行了第二场新闻发布会,与会者包括法拉利技术总监帕特·弗莱、国际汽联技术代表查理·怀汀、本田运动部主管新

井康久、梅赛德斯管理总监安迪·考威尔、雷诺引擎主管罗伯·怀特。虽然这次例会没有设定主题,但大家讨论的内容基本都与F1研发方向有关——“我觉得把如今这套F1技术转到民用并不困难。”(怀特语)、“梅赛德斯有些技术转移工作已经提上日程了,F1带给民间的变革无时无刻都在发生。”(考威尔语)……没错,F1从一开始就是为汽车行业服务,如今民用上的很多关键技术都是源于F1的研发使用,这让F1运动更有潜在价值和深度意义。

从目前的情况来看,F1可能进入了近十年的一个受众低潮。但也有声音认为,这是F1正在筛选自己的真正车迷。记者与印度力量副领队鲍勃·费尔利聊天时,他反复强调F1比赛最为关键的三要素:车手、引擎、空气动力学。除了车手,其实还有很多要素值得考究,这既是提高了受众看懂F1的门槛,却又大大拓展了车迷对该项运动的关注范围。“我每年要做不少F1现场报道,从不觉得它多么无趣,不管是以前还是现在。我也知道很多车迷或许不是这么想,他们被一家独大折磨够了,但当你看到其他体育项目上的那些王朝和统治时,为何没有选择离开?”德国《图片报》记者伦纳特·温克说道。

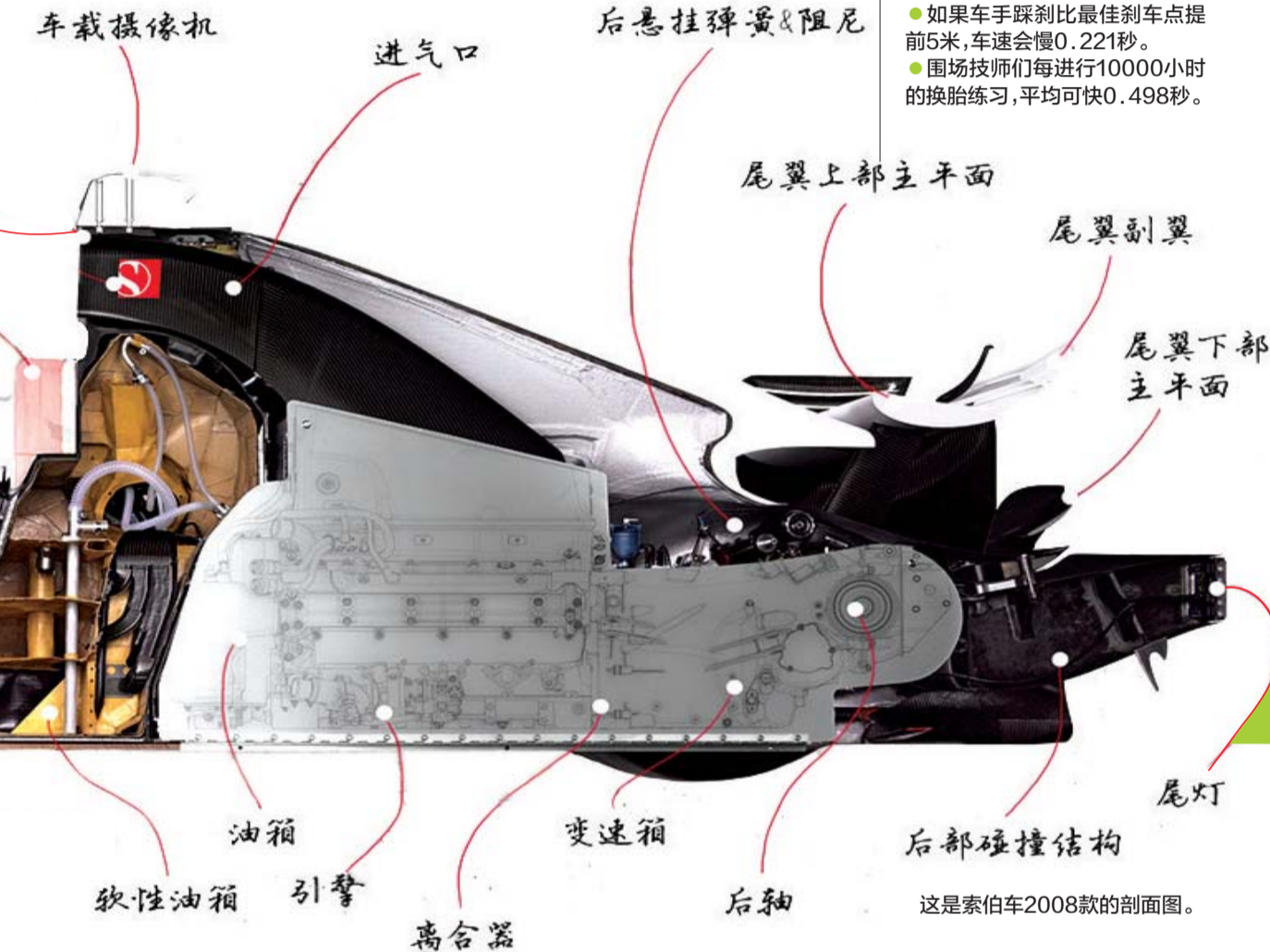
**记者:**请说说F1和其他运动的不同点。  
**费尔利:**F1只有11支车队、22个车手,你不仅要和车手比赛,还要和车队、赛车、技师们比赛。而且每年你得去世界各地,踏上很多不同的赛道,这是一项非常有趣、又很有挑战性的运动。  
**加洛韦:**最大的不同应该是多了“赛车”这件大装备,让我们的关注点不再局限于运动员,还有很多技术、科技、规则类的东西。我不是说其他运动没有这些要素,而是它们没能体现得像F1这么直观和重要。  
**董荷斌:**这里不仅有车手,还有赛车,因此不仅车手要出色,赛车也要出色,得做到车手与赛车的完美结合,你才有可能赢下比赛。

DO YOU KNOW

**记者:**请说说F1和其他运动的不同点。  
**费尔利:**F1只有11支车队、22个车手,你不仅要和车手比赛,还要和车队、赛车、技师们比赛。而且每年你得去世界各地,踏上很多不同的赛道,这是一项非常有趣、又很有挑战性的运动。  
**加洛韦:**最大的不同应该是多了“赛车”这件大装备,让我们的关注点不再局限于运动员,还有很多技术、科技、规则类的东西。我不是说其他运动没有这些要素,而是它们没能体现得像F1这么直观和重要。  
**董荷斌:**这里不仅有车手,还有赛车,因此不仅车手要出色,赛车也要出色,得做到车手与赛车的完美结合,你才有可能赢下比赛。

**加洛韦:**最大的不同应该是多了“赛车”这件大装备,让我们的关注点不再局限于运动员,还有很多技术、科技、规则类的东西。我不是说其他运动没有这些要素,而是它们没能体现得像F1这么直观和重要。  
**董荷斌:**这里不仅有车手,还有赛车,因此不仅车手要出色,赛车也要出色,得做到车手与赛车的完美结合,你才有可能赢下比赛。

下转 A12 >>>



●若把当今的一台F1赛车进行拆解,大概可以分成12000个零件。而在一个赛季当中,技师对赛车的大小升级可达上千次。

**记者:**车迷近来对F1的关注度似乎有所下降,这是什么原因?比赛不好看了吗?

**费尔利:**首先我不太认同这一说法,其实从F1的历史发展来看,这项运动还是在不断进步当中的。如果和三四十年前相比,现在的比赛可比以前好看很多,全球观众也要比那时候多。当然,我知道车迷们在想什么,他们可能想看到一些类似撞车的混乱场景。不过我得说一句,谁都不希望有人受伤吧,F1正在变得更安全,这难道不是好事情吗?

**董荷斌:**这么多年来,F1都是赛车界中最受关注的运动,到了现在也一样。你要说关注度下降,其实足球、篮球、羽毛球这些项目都有过关注度下降的时候,因为每项运动在发展过程中的受众都是有高有低的。现在降了,不代表它未来不会升。

**吴先生:**规则改了这么多,F1的激烈程

度似乎没有以前高了,特别是最近几年,维特尔和红牛都在垄断冠军,使得有些比赛没法看。如果你赛前就能对最终结果猜到个大概,体育比赛就丧失了一定魅力。

**记者:**请向国际汽联给出一些建议,能让比赛变得更好。

**费尔利:**我认为现行的F1规则没有太大问题,F1的危机来自于毫无节制地烧钱,这也是我们极力推崇“预算帽”的原因。并非每支车队都是法拉利、红牛、梅赛德斯,还有很多需要勒紧裤带生存的车队。已经有例子证明了,F1不需要猛烈烧钱也能玩得精彩。

**吴先生:**引擎不要降,速度不要慢,外形不要丑。每年还要增多一点比赛,今年19站有点少,看得不过瘾。每站比赛应该尽量突出自己的特点,像摩纳哥站、新加坡站、西班牙站、巴西站就很不错。

DO YOU KNOW



CFP图片

●国际汽联今年的规则对赛车重量限制更紧,原本体型就不算健壮的车手们也被勒令减肥。维尔格尼因控制体重而伤了身子,在澳大利亚站结束比赛后被送进医院。

些特点,当下的阿隆索、汉密尔顿、莱科宁在这一方面比他更有吸引力。车迷们喜欢看到抗争斗士,而不是邻家男孩。

国际汽联不断修改规则也是导致F1收视率下滑的一大原因,最大争议无疑是各队不能在途中加油、不能选择轮胎供应商,它一方面使得赛事更加平衡,另一方面也减少了赛事的变数。除去赛车调校和车手驾驶,车队在比赛当中能做的策略已经相当有限。

今年迎来了F1的又一次大改,引擎声浪没有过去浑厚了,赛车速度也慢了,有时候还不能把油门一踩到底,车手要顾及燃油总量和燃油流速。这还是你印象中的F1赛车吗?不少车迷表示,赛车的魅力在于速度、声浪、刺激,现在F1走向了另一条路。

但用国际汽联技术代表查理·怀汀的话说,F1的选择方向没有不妥:“F1一直是走在技术的尖端、时代的前沿。”当然,F1已在采取一些改进措施,使得比赛更像原来的样子,最新消息称,F1策略委员会计划通过一系列规则变化,包括重新引入主动悬挂、改变刹车系统等,既降低研发成本以节省开支,又增加比赛观赏性。底盘与地面擦出的巨大火花、赛车制动时通红的刹车碟……这些过去的经典画面可能将回到F1的世界里。