

責任編輯：吳嘉熾
美術編輯：李志文



「紅魔鬼」曼聯與「藍車」車路士囊括了近7季的英超錦標，奠定紅藍雙雄爭冠的局面。兩隊雖然在英超獨佔鰲頭，但卻擁有截然不同的治軍理念，曼聯重用年輕球員，甚有重建昔日「七小福」的勢頭；車路士則沉迷「即食」，期望以重金招攬球星幫助爭標。今晚11時曼聯與車路士相遇，除了是兩支頂級球隊的交鋒外，更是不同組軍文化的正面對撼。

本報記者 伍肇恆

魔車相鬥 風格之戰



▶ 迪基亞身價不菲，以廿歲之齡仍可奮戰廿多年

▶ 「小豆」是廉購經年培養的好例子

◀ 泰利近廿萬鎊周薪，非一般球員可養得起

◀ 杜奧巴威力減退，但不輕易退下正選陣容

「新七小福」證紅魔鬼輝煌

成功有道
曼聯在1998至1999年球季勇奪英超、英格蘭足總杯及歐聯錦標，榮膺「三冠王」，以碧咸、傑斯為首的青訓產品絕對功不可沒，一眾根正苗紅的紅魔青訓更被譽為「七小福」。如今「七小福」已經年華老去，不過曼聯現時再次冒起一群表現上佳的年輕球員，成為球隊開季取得超卓成績的基石，有能力成為曼聯的「新七小福」。

搞青訓購小將均出色

曼聯青年隊在1992年贏得青年足總杯冠軍，該支青年軍的骨幹成員，包括碧咸、傑斯、史高斯、加利尼維利、菲歐尼維利、畢特及基利士比，都獲得曼聯主帥費格遜提拔，成功在「紅魔鬼」立足，7名青訓產品更獲得「七小福」的稱號。

前利物浦名宿阿倫漢臣，當年曾譏諷費格遜不能倚重一班年輕球員打江山，不過費格遜與弟子們用行動使阿倫漢臣大跌眼鏡。雖然「七小福」日後發展迥異，但他們在曼聯稱霸英超的過程中都發揮貢獻，即使之後離開曼聯，職業生涯仍然能夠發光發亮。

昔日的「七小福」如今只有傑斯仍在曼聯陣中，不過新一代「七小福」已迅速冒起，表現比起一眾前輩有過之而無不及。相比起「七小福」全屬曼聯青訓出身，「新七小福」中只有湯卡華利及韋碧克是來自曼聯青訓營，其餘球員都是從其他球會招攬而來。

「新七小福」另一比「舊版」優勝的地方是經驗。自家產品湯卡華利及韋碧克都外借至其他英超球隊兩季，今季回歸曼聯可謂學成歸來。至於查維亞靴南迪斯、路爾斯安達臣及迪基亞等外籍球員，同樣在海外已打出名堂，來到曼聯後可以迅速擔起重任。至於後防兩名新星基斯史摩寧及菲爾鍾斯，都是其他英超球隊的新秀精英，「入魔」後不存在適應問題。

配合當打戰將保水平

除了「新七小福」成員外，曼聯陣中亦有不少年輕精兵，例如馬捷達、達施華兄弟及門將賓艾莫斯，全部都是具戰力的「90後」，令曼聯的年輕陣容更為強大。

年輕球員有活力但欠經驗，因此曼聯陣中的老將們就可發揮老大哥的本色，協助小將們成長。前鋒朗尼雖然只有25歲，但已經在英超打滾超過8年，堪稱沙場老將，加上同樣有豐富英超比賽經歷的奧雲及貝碧托夫，3人成為小將們的最佳榜樣。中場老將傑斯更是球隊的活化石，費格遜一再希望傑斯推遲退休日期，就是期望他可以將經驗傳授予新人，使「紅魔精神」能繼續開來，維持曼聯霸業。

曼聯新「七小福」

韋碧克、查維亞靴南迪斯、路爾斯安達臣、湯卡華利、菲爾鍾斯、基斯史摩寧、迪基亞

▲ 湯卡華利是曼聯一手一腳訓練出來

▲ 林柏特走下坡是不爭事實

車路士承受「後暴發」副作用

有利有弊

富豪球隊曼城近年掀起瘋狂「燒錢」招攬新兵的熱潮，不過車路士才是豪買球員的始祖。在阿巴莫域治於2003年入主後，該名俄羅斯富豪便投入數以億計的資金到「藍車」之中，幫助球隊從世界各地網羅猛將，令車路士由一支中上游分子，搖身一變成爲爭標勁旅。但隨着舊有球星步入黃昏期，新戰將又未順利接上，而球隊本身沒有建立青訓系統，車路士的暴發作風漸逐出現副作用。

要將車路士更快速「增值」爲頂級球隊，會方猶如「足球經理人」遊戲一樣，不惜天價羅致球員，「藍車」短時間內便屯積龐大而且極具戰力的陣容，杜奧巴、洛賓、艾辛、艾殊利高爾及保羅費拉拿等名將，都先後投奔史丹福橋，再加上任用摩連奴及安察洛堤等世界級主帥，成功奠定3奪英超錦標、3次贏得足總杯冠軍及兩次榮膺聯賽杯盟主的基業。

大佬文化犧牲青訓

車路士躋身勁旅行列，全因新加盟球員「來之即戰」，杜奧巴、艾殊利高爾等冠軍一代球員，在投奔車路士前都已揚名立萬，而且在頂級聯賽角逐多年，經驗毋庸置疑，因此「上車」後迅速坐穩主力位置，並以自身實力提升球隊水平。隨着杜奧巴、艾辛長期受傷困擾，艾殊利高爾的水平只退不進，連同舊將林柏特、泰利、馬隆達等年過三十的球星，他們卻要繼續霸佔着正選主流，爲新帥波亞斯帶來極大的困難。有傳班主曾經要親自出面勸告杜奧巴退居後備，可見球星即買即用確是很爽，但過了高峰後，他們成爲了球會的「負資產」。

車路士來之即戰的「即食文化」，也犧牲了球隊的未來發展。由於球隊重用當打球員，令自身青訓產品或買來的年輕球員，都苦無上陣機會，以現時車路士陣容爲例，一眾「90後」包括青訓出身的麥伊治蘭，以及新加盟的盧卡古、奧里奧爾羅美奧，都鮮獲任用，只能在後備席上蹉跎光陰。昔日的功勳球員今季又大一歲，球隊老齡化迫在眉睫，但新人又未能接班，車路士青黃不接的問題未來肯定會越來越嚴重。

新戰將立竿未見影

此外，爲了一圓歐聯錦標夢，阿巴莫域治的「即食」政策一直未有停止，以5000萬英鎊的天價買入費蘭度托利斯克可謂明顯例證。費托在利物浦效力多時，亦有豐富的歐戰經驗，本來可令車路士的火力提升，無奈此子轉投「藍車」後一直無復當年勇，不單聯賽表現欠佳，在歐聯亦腳頭無靈。爲了「激活」費托，車路士今夏再以高價買入另一西班牙人桑馬達，期望在同胞的協助下費托可以走出陰影。只不過如果費托仍未能反彈，相信會成爲如舒夫真高一樣的失敗例子。

車路士「七老大」

杜奧巴、安歷卡、馬隆達、林柏特、艾殊利高爾、泰利、施治、

波亞斯——費格遜接班人？

相映成趣

曼聯領隊費格遜（69歲）與車路士少帥波亞斯（33歲），是英超最老及最年輕的教頭，兩人年齡雖然差距甚大，但卻有着相似的戰術理念，將來由波亞斯繼承費格遜衣鉢並非天方夜譚。

費格遜是英超最老資歷的主帥，但他的戰術思想卻絕不守舊，而是與時並進、因時制宜。費格遜執教廿多年來經歷過無數球員的變更，但他對進攻的熱愛卻未曾改變。在一代老將退役後，現時更爲年輕的曼聯更大打巴塞式快

速足球，使紅魔今季能在英超獨佔鰲頭。

33歲VS69歲均愛主攻

費格遜重用年輕球員的最大原因，是看中他們的活力及體能，令球隊的進攻更爲流暢。無論是新加盟的艾舒利楊格，抑或已經站穩陣腳的查維亞靴南迪斯，都能夠完美履行費格遜下達的進攻任務，曼聯能夠在開季4場聯賽狂轟18個入球，可見費格的進攻戰術越見成熟。車路士招攬年僅33歲的波亞斯掌軍，全因該名葡國教頭擁有出色的進攻理念。年紀比不

少球員還要年輕的波亞斯是學院派出身，師承卜比笠臣及摩連奴兩大名帥，集合兩家的精華，磨合出一套凌厲的進攻踢法。

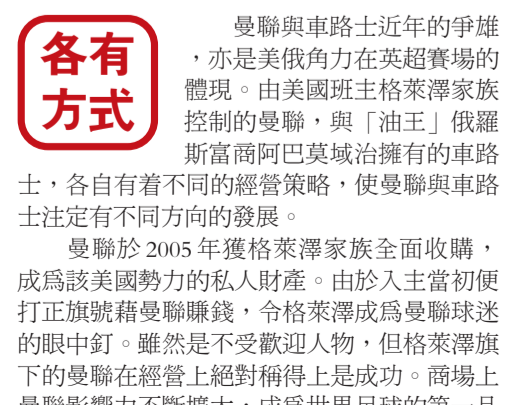
名不經傳的波亞斯上季首次帶領波圖，便掀起震驚歐洲的進攻狂潮，球隊在聯賽以不敗成績奪冠，場均入球數超過兩球；在歐霸杯波圖更越戰越勇，摘下冠軍。如今車路士陣中兵強馬壯，波亞斯以4-3-3陣式征戰英超，以兩翼強攻爭取勝利。可惜正當費蘭度托利斯克表現低迷，令波亞斯的如意算盤未能打響，唯有寄望新將桑馬達有新突破。



▲ 費格遜的年紀可做波亞斯爸爸



▲ 格萊澤家族財技一流，球迷對他們恨之入骨



各有方式

曼聯與車路士近年的爭雄，亦是美俄角力在英超賽場的體現。由美國班主格萊澤家族控制的曼聯，與「油王」俄羅斯富豪阿巴莫域治擁有的車路士，各自有着不同的經營策略，使曼聯與車路士注定了不同方向發展。

曼聯於2005年獲格萊澤家族全面收購，成爲該美國勢力的私人財產。由於入主當初便打正旗號藉曼聯賺錢，令格萊澤成爲曼聯球迷的眼中釘。雖然是不受歡迎人物，但格萊澤旗下的曼聯在經營上絕對稱得上是成功。商場上曼聯影響力不斷擴大，成爲世界足球的第一品牌；球場上格萊澤繼續將大權交託到老師費格

吸金魔團VS一人獨大

隨着格萊澤家族需要籌募經營償還債務，他們決定犧牲私人球會不用公開交帳的單一經營方式，並有意到新加坡上市，重新將「紅魔鬼」變回上市公司，吸引全球曼聯球迷成爲股東。這樣，曼聯於未來在財政上的經營方式會變得更靈活，不過同樣也會對球會經營帶來更高透明度。

與矢志營利的格萊澤不同，阿巴莫域治操控下的車路士目標簡單，就是爲該名俄羅斯人帶來名譽。阿巴自2003年入主以來便一直投

入重金羅致猛將，加強實力爭標，是車路士「即食文化」的幕後奠基人。

「老闆足球」過癮之處就是「有錢大晒」（誰付錢誰是主人）。與另一豪門曼城一樣，油王毋須向任何人交代其用人經營策略，甚至喜歡誰打正選便直接命令主帥服從，而球隊任何一位不聽話，他都可隨時叫他滾蛋。

阿巴不惜工本的付出雖然爲車路士帶來強大的陣容，但目光短視的他只計較球員名氣，甚至出手干預球隊買賣，使「藍車」成績因而受到影響。阿巴最經典的「插手」莫過於舒夫真高及波亞斯的加盟，兩人本不在主帥摩連奴的計劃中，只因阿巴喜愛兩人便順利「上車」，結果造成車路士與舒夫真高的雙輪局面。



▲ 阿巴莫域治近年收購已見克制

◀ 波亞斯正牌緊張大師