

▼維特爾要破壞威美頓蟬聯上海站冠軍的好事



睽違新視野周刊 Ta Kung Pao Sport

F1 上海站

「億金」締造經典道統 世界級精彩

F1是世上收視最高的其中一項體壇盛事。據統計，F1的總收視人次在2011年突破600億後，每年仍然維持場均收視約5億人次，保守估計今年的總收視人次高達近100億（以平均每場5億觀眾收看，19個分站計算，總收視人次將達95億）。第十二屆舉辦的上海站F1賽事，經過主辦單位不惜工本的不懈努力，已建立起世界頂級賽站的道統，成為與摩納哥、蒙扎等同級的經典賽站。本屆「黑帝」威美頓能否一圓連莊美夢第4度奪冠，要看他能否戰勝法拉利與麥拿倫兩大車隊，以及他身邊最大的敵人：隊友羅斯貝治。

大公報記者 梁潤森

歷屆上海站冠軍車手

年份	車手	車隊	時間
2014	威美頓(英國)	奔馳	1:33:28.338
2013	阿朗索(西班牙)	法拉利	1:36:26.945
2012	羅斯貝治(德國)	奔馳	1:36:26.929
2011	威美頓(英國)	麥拿倫	1:36:58.226
2010	巴頓(英國)	麥拿倫	1:46:42.163
2009	維特爾(德國)	紅牛	1:57:43.485
2008	威美頓(英國)	麥拿倫	1:31:57.403
2007	雷干倫(芬蘭)	法拉利	1:37:58.395
2006	舒密加(德國)	法拉利	1:37:32.747
2005	阿朗索(西班牙)	雷諾	1:39:53.618
2004	巴西哲奴(巴西)	法拉利	1:29:12.420

2004年首辦，本屆為第12屆賽事



馬青驊未必當上F1正賽車手，但他轉戰房車賽成績不俗

上海「出產」中國F1第一人

繼續奮鬥

上海站已經在F1扎根來到第12個年頭，同時更因此孕育出1名土生土長、於上海出生的世界一級方程式車手「中國第一人」馬青驊。

馬青驊於1987年12月25日在上海徐匯區出生，其父馬強雲是一家上海汽車維修廠廠主，他為支持愛兒訓練，除投資上海曲陽小型賽車場，更會在每周帶着兒子坐飛機趕去珠海國際賽車場練習。馬青驊因此得以從8歲開始練習小型賽車，他更於12歲時獲得全國小型賽車青少年組冠軍。他在2012年4月5日，獲西班牙世界一級方程式車隊伊士巴尼亞車隊(HRT)垂青，加入車隊的青年車手發展計劃項目，至7月12日，馬青驊駕駛HRT戰車完成其職業生涯首次F1試車，在新秀測試結束後，馬青驊順利獲得了由國際汽車聯盟頒發的超級駕照，成為中國第1個世界一級方程式車手。

馬青驊任試車手創歷史

同年9月12日，馬青驊更於F1意大利站出戰練習賽，成為第1個在分站賽中駕駛F1賽車的中國人，至22日他又於新加坡站亮相第1次練習賽，雖然成績同樣敬陪末席，但能完成賽事已令人鼓舞。11月23日，馬青驊再三亮相F1，他於阿巴扎比站第1次練習賽中的最快圈速為1分50秒487，排在第23位，成績有所躍進。2013年，馬青驊轉投卡達車隊擔任預備車手，距離成為真正的F1車手又邁進一步，他更於上海站的練習賽中登場，對於該名上海籍車手而言，能夠在江東父老面前征戰F1，堪稱是歷史性時刻。無論馬青驊今後的表現如何，他的F1夢想能否完成，都值得對他報以熱烈掌聲鼓勵。

2014年，馬青驊轉向房車賽發展，加盟雪鐵龍車隊，並在世界房車錦標賽(WTCC)俄羅斯站次回合於第2名起步下最終掄元，成為FIA史上首位於WTCC賽事分站奪冠的中國車手。馬青驊在賽季唯一一次亮相便取得佳績(最終總排名第12位)，相信他的賽車生涯仍大有可為。



上海F1賽道簡介

- 賽道名稱：上海國際賽車場
- 單圈長度：5.4151公里
- 比賽方向：順時針
- 圈數：56
- 總距離：305.066公里
- 最快圈速紀錄：1分32秒238(2004/舒密加/法拉利)
- 比賽時間
- 首練：4月10日10時至11時30分
- 次練：4月10日14時至15時30分
- 三練：4月11日12時至13時
- 周六排位：4月11日15時至16時
- 正賽：12日14時
- 進站選擇(賽前預計，每隊取向未必一樣)
- 1停：第27-33圈之間
- 2停：第15-20圈之間，第33-38圈之間
- 3停：第10-14圈之間，第23-27圈之間，第39-44圈之間

▲本屆F1賽事於上海站掀起首個高潮

糅合3大元素「鳳毛麟角」 「上」賽道獨具尊榮

實在出色

由德國賽道設計師泰吉普(Hermann Tilke，現年60歲，修讀工程設計，之前是專業賽車手)設計的「上賽道」，起跑排位區處於賽道主看台鑽石區和車隊維修區域之間，衝出起跑線的賽車在起跑大直線上可將速度提到「6波」、約每小時305公里的高速，然後賽車要走的是起跑直線段底端的好壞以及賽車過T1彎是相當的重要。車手從極速收油搶位入彎，構成了極精彩刺激的官能效果。

文化+速度+技術共冶一爐

T1彎順利通過後，車手便有多個考驗技術及超車的機會點，特別是之後迎來的連續複合「右左左」彎道，這個連續彎道前後有着12米的垂直落差，車手在過這幾個彎時要特別慎重，稍有不慎甚至有機會在出彎時發生相撞或衝出賽道。其次便

有賽道常見的髮夾彎T6，車手在離髮夾彎前100米左右處時便要大踩油門減速至「3波」、每小時102公里才能切線過彎。

再經過幾個複合彎道後，至T10後便可進入一段大直路，這時車手又可以將賽車加速至每小時225至284公里，讓座駕可以好好發揮速度。往後的連續螺旋形展寬的彎道又要考驗車手的技術，這個路段速度的控制對於車手單圈成績的影響特別重要，因此車手必須盡可能地以最高速度出彎，才能在接下來整個「上賽道」最長的大直線路(1.175公里)上提升成績，賽車在此時甚至可以將速度提升至每小時327公里的高速。此前的這一連串的過彎過程相當驚險刺激，賽車在到達大直線前，車手對過彎切線點以及「轉波」時機的控制顯得非常重要，這亦是對車手駕駛技術最強大的考驗。

▲為建立世界級賽事品牌，上海站至今十二屆的總投資是數十億人民幣



▲「上」賽道在F1巡迴賽分站中，確是最有文化個性

文化特色、過彎技術、引擎速度等三大元素都糅合為一的賽道，中國「上」賽道可堪獨一無二。

舉辦權最貴門票最相宜

上海國際賽車場賽道於2002年10月動工，2004年6月竣工，總投資逾3億美元(引述自英國《F1商業》雜誌)。「上賽道」至今仍是其中一條最昂貴的賽道，比巴林站賽道的2.3億美元還要高。《F1商業》的資深記者馬克卡特認為，F1對上海乃至整個中國的影響來看是物有所值，因它大大促進上海的旅遊業，並能帶動上海以及中國汽車產業的發展。此外，上海站還得每年花3千萬美元購買舉辦權，相對之下，巴林

賽道只需1800萬美元，馬來西亞雪邦賽道在1500萬美元，日本鈴鹿賽道950萬美元，歐美地區都約為1000萬美元，比較之下可說是天價，但當時上海F1組委會負責人毛小瀛在接受《F1商業》雜誌的採訪時認為，每年花3千萬美元購買舉辦權並未吃虧。他說：「我認為完全是物有所值，因為F1已對上海和中國的經濟和社會發展帶來了積極影響。」總而言之，上海站的確有如黃金打造。

不過，上海站最和藹可親的地方，那就是賽站的門票卻相反地成F1中最便宜的賽站。根據FIA的商業協議，每站比賽的門票收入是歸賽事舉辦地所有的。據了解，目前上海站的門票是全球最低的(從學生套票350元人民幣到主看台白金區最貴套票每張3280人民幣，每張均為合共三天的套票)，大約是巴林站的票價的6成，能容納20萬人的上海國際賽車場，屆時將售出超過15萬張門票，讓普羅大眾都可以欣賞這世界級賽事。



▲要戰勝上海賽道，技術和戰車性能都發揮到極致

威美頓力圖創連莊紀錄 法拉利麥拿倫絕不相讓

龍爭虎鬥

上海站是本賽季第3個分站，奔馳車隊的「黑帝」威美頓(英國車手，2屆總冠軍)及法拉利車隊的新車神維特爾(德國車手，4屆總冠軍)各贏1站冠軍，上海站可說是兩人在福地爭冠領先的好時機。威美頓曾3次贏得上海站(不同年度並未試過連莊)，但取得4次冠軍的車隊法拉利車隊，以及3次冠軍的麥拿倫車隊又豈會放輕手腳。一場「三國鼎立」的大戰將於今天舉行的上海站一觸即發。

「黑帝」威美頓早於2007年便挑戰F1賽事，故此在2004年開始舉辦的上海賽只缺席了3次，在他出戰的8年中，便曾於2008、2011及2014年3次奪得冠軍，成為獲上海站冠軍最多的車手，可以說是「上海灘之王」，不過上海站總共誕生8位勝利者中，但竟無人能夠連續兩年蟬聯冠軍，「黑帝」能否打

從未有車手成功蟬聯

車手對上海站冠軍虎視眈眈，而從往績來看，法拉利是眾車隊在此站表現最為出色的，他們於2004、2006、2007及2013年4奪冠軍，不過昔日曾為他們奪冠的車手如舒密加及巴西哲奴已經退役，阿朗索則已轉投麥拿倫，雷干倫則成為法拉利的2號車手，且看他能否聯手新加盟的德國車手維特爾，為法拉利爭得一口氣，繼第2站馬來西亞站後再奪冠軍，並一舉反超奔馳車隊。

其次3奪上海站冠軍的麥拿倫同樣具競爭實力，雖然為他們兩奪冠軍的威美頓已經轉投奔馳車隊，但另一冠軍巴頓仍在擔任2號車手，他將會全力協助剛回歸麥拿倫的西班牙好手阿朗索爭冠，好讓後者重溫2005及2013年於上海站上頒獎台的好夢。