

FORMULA
ONE
CHRONICLE

许俊麒◎主编
阿桓◎总策划

F1

赛事风云

2003 年赛季回顾

永恒的跃马：恩佐·法拉利

永恒的彗星：塞纳

经典赛车：Lotus 72

F1 中国站：乘势上演的精彩

F1 的赛道测试、设定

法拉利王朝的神秘金库

车手的体能训练与饮食

寻访 F1 的梦想国度



华东师范大学出版社









F1 赛事风云

6 历史转折点—2003 赛季的全新挑战

13 2003 赛季回顾

1.Ferrari	14
2.Williams	22
3.McLaren	30
4.Renault	38
5.BAR	46
6.Sauber	50
7.Jaguar	54
8.Toyota	58
9.Jordan	64
10.Minardi	68

73 穿梭时光隧道

永恒的“跃马”恩佐·法拉利	74
永远的彗星—天才车手 Aryton Senna	80
经典赛车—Lotus72	86

92 F2003—GA 进化论

捍卫王朝的神兵利器	92
-----------	----

98 F1 论坛

挑战实验室的谬误 — F1 的赛道测试	100
掌握速度的关键 — F1 赛车的设定	106
开启法拉利王朝的神秘金库	112
风驰电掣的代价 — F1 车手的薪事秘密	116
顶尖运动员 — F1 车手的体能训练与饮食	120

124 F1 在中国

F1 中国站：乘势而上演精彩	124
----------------	-----

128 Life in the Paddock

车队运作的核心基地	128
-----------	-----

136 F1 之旅

心跳与转速的共鸣 — 寻访F1 的梦想国度	136
--------------------------	-----



FORMULA ONE CHRONICLE

图书在版编目(CIP)数据

F1 赛事风云 / 许俊麒主编. — 上海: 华东师范大学出版社, 2004.1

ISBN 7-5617-3646-0

I. F... II. 许... III. 赛车—汽车运动—概况—世界—2003 IV. G872.1

中国版本图书馆CIP数据核字(2004)第00767号

F1 赛事风云

主编: 许俊麒

总策划: 阿恒

责任编辑: 王焰 刘广汉

责任校对: 邱红穗

封面设计: 卢晓红

出版发行: 华东师范大学出版社

市场部 电话: 021-62865537

传真: 021-62860410

门市(邮购)电话: 021-62869887

门市地址: 华东师大校内先锋路口

http://www.ecnupress.com.cn

地址: 上海市中山北路3663号

邮编: 200062

印刷者: 上海中华印刷有限公司

开本: 889 × 1194 16开

印张: 9

字数: 197千字

版次: 2004年3月第一版

印次: 2004年3月第一次

书号: ISBN 7-5617-3646-0/G·1963

定价: 48.00元

出版人: 朱杰人

(如发现本版图书有印订质量问题, 请速寄回本社市场部调换或电话021-62865537联系)

©本书中文简体版权由台湾  赛车网授予华东师范大学出版社。版权所有, 翻版必究

图象支持: Sutton Images

此为试读 需要完整PDF请访问: www.ctfeng.com



F1 赛事风云

FORMULA ONE CHRONICLE

华东师范大学出版社

Racingnet 全球顶尖华文赛车网站
www.racingnet.com.tw

上海零点赛车运动推广有限公司

674552

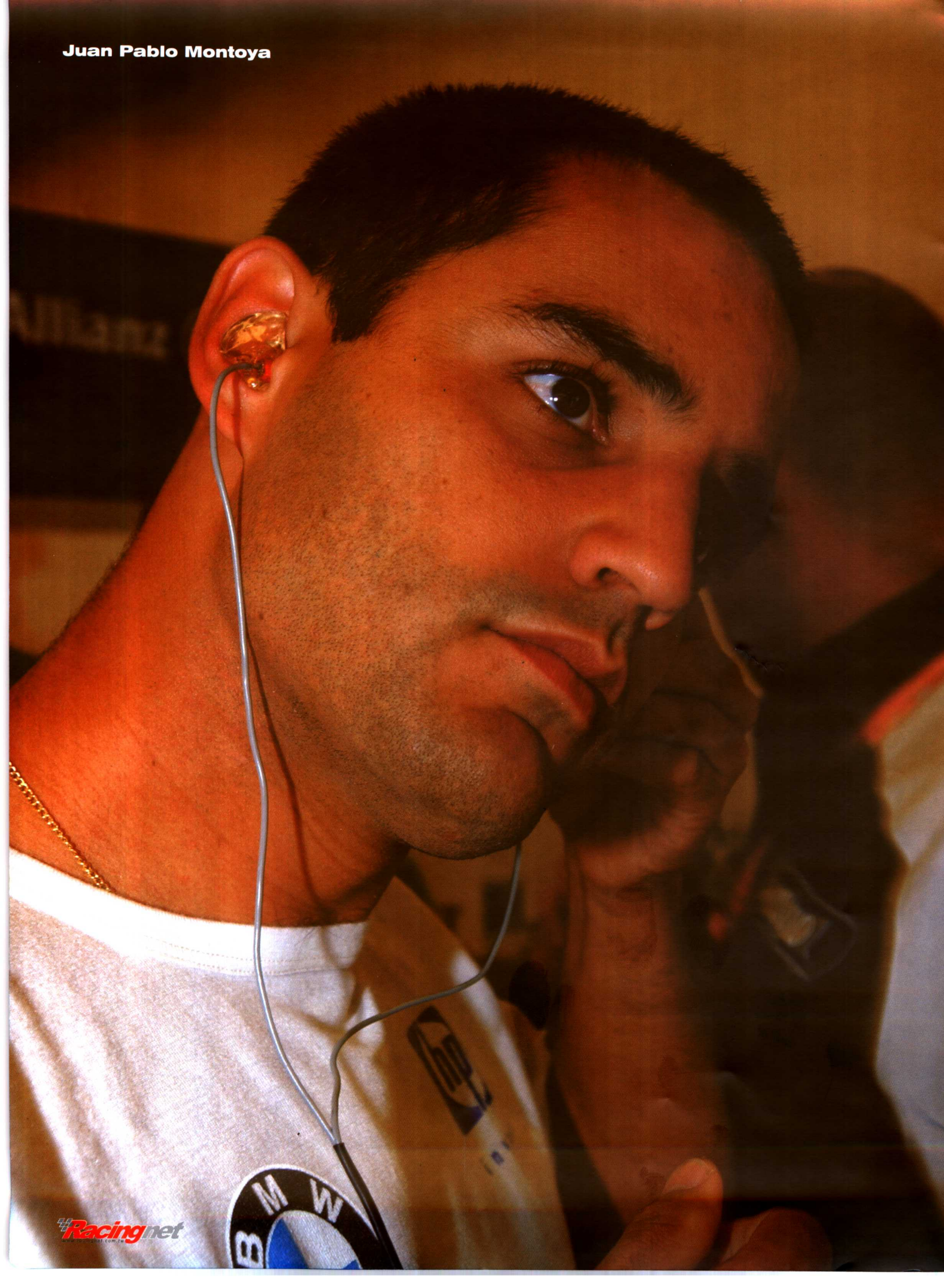
Michael Schumacher



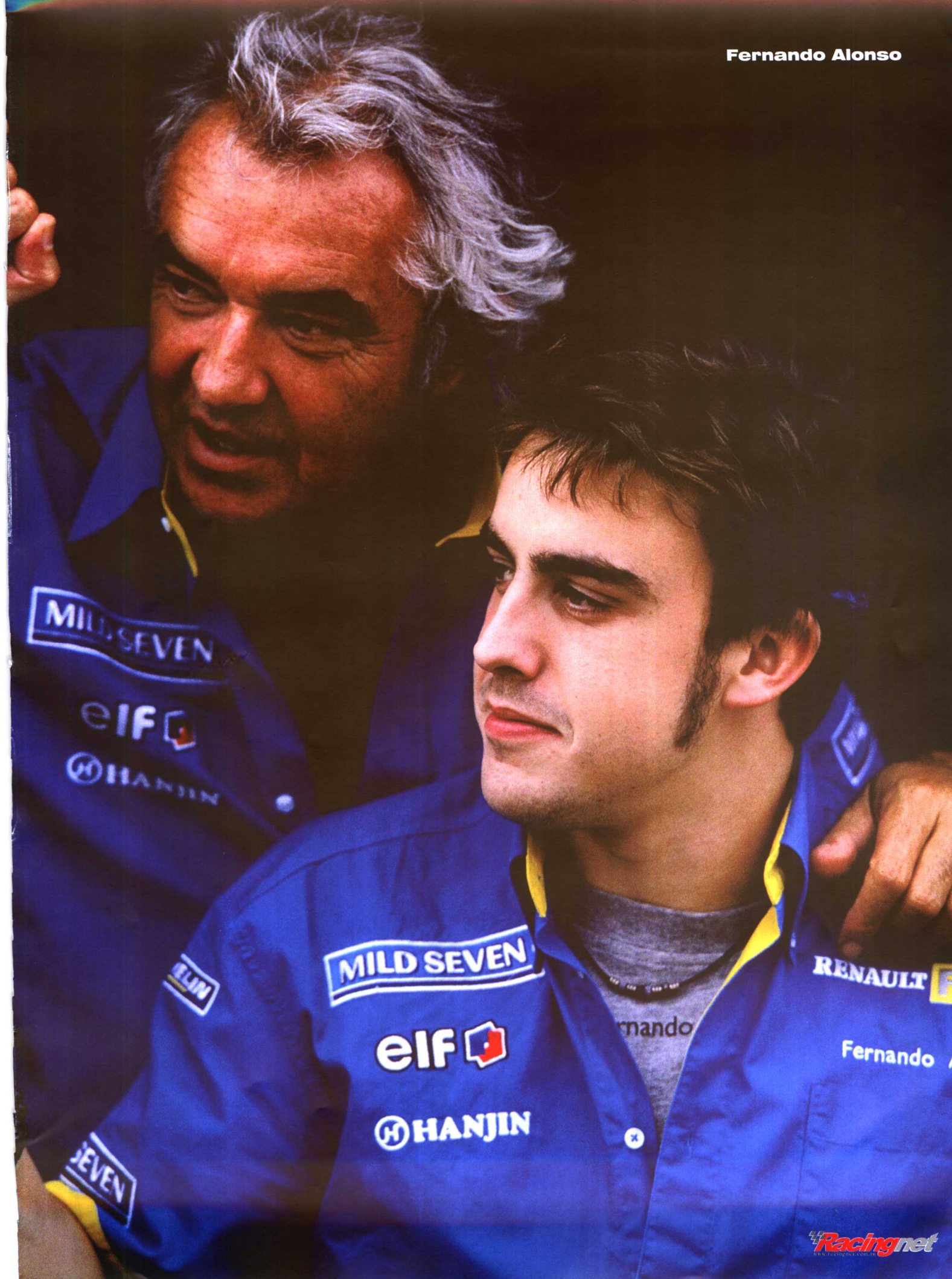
West McLaren Mercedes

Kimi Raikkonen

Juan Pablo Montoya



Fernando Alonso



历史转折点

2003 赛季的全新挑战

Ferrari 车队自从 1993 年 7 月 Jean Todt 加入后，展开了复兴之路，这位帮助 Peugeot 在 Rally 范畴打响名号的车队管理人才，让 Ferrari 车队彻头彻尾地做了一次大变革，在 1996 年花了大钱将当时如日中天的 M.Schumacher，以及 Benetton 车队的班底给挖了过来，并且用 5 年的时间创造出现在的 Ferrari 王朝与 M.Schumacher 壁垒，让 Ferrari 车队成为有史以来最完美的团队。



但Ferrari这样的成就却对F1产生前所未有的冲击,尤其是2002赛季, Ferrari车队囊括了17场比赛中的15个冠军,其中9场比赛更是以冠、亚军完赛,这表示F1的比赛变得无趣了,老是Ferrari车队跑在前面,再加上两次不甚漂亮的让车事件,连Tifosi都觉得看F1比赛变得无聊了,因此票房、电视收视率大幅下滑,这对以广大观众赖以生存的F1来说,无疑是最可怕的梦魇, F1也面临前所未有的危机。为了因应这样的冲击, F1高层不得不祭出猛药,对2003赛季的游戏规则做了不少的改变,从积分、排

位赛,到赛程、轮胎等等,藉此来改变Ferrari独大的窘状,重新拉回流失的观众。

而2003年整个赛季下来证明了这些改变大部分是成功的,虽然车迷对这些改变议论纷纷,但至少大部分都愿意回笼。而在2003赛季的新制度与2002赛季的旧制度下,到底产生了怎么样的变化,并且对锦标赛的争夺有什么样的影响,让我们来看看接下来的分析。



新积分制度—领先者的恶梦

为求让中级车队能有更多的机会获得积分，行之有年的前六名车手 10、6、4、3、2、1 给分制度，在 2003 赛季改成前八名 10、8、6、5、4、3、2、1 之后，在积分生态上产生了莫大的影响，积分榜的领先者受到较过去大得多的压力，年度冠军车手 M.Schumacher 虽然拿到了六个分站冠军，却被两个分站冠军的 Montoya 紧追至倒数第二站，更被只拿到一个分站冠军的 Raikkonen 逼到最后一场比赛才能分出胜负。要是按照 2002 年的给分制度来算，M.Schumacher 可以拿到 77 分大幅领先，而 Montoya 的 62 分则能让他晋升到亚军，Raikkonen 只有 58 分得落到第三，R.Schumacher 的 41 分也比 Barrichello 的 38 分来得高，拿到一个分站冠军的 Fisichella 也应该占据第九的位置而非第十二名，Frentzen 则能够上排到第十位。提出更改给分制度 Eddie Jordan 已经公开表示他相当后悔，因为拿到一个分站冠军的 Jordan 车队，按照以往的计分方式

可以排在年度第五，而非现时的第九位。

不过新的计分制度比较能够看出车手与车队在赛季中的整体表现与车队实力，如果车手或车队在整个赛季中能有均衡稳定的表现，能够经常地拿到积分，就算每次获得的积分不多，但整个赛季累积下来也能有不少的分数，以 BAR 与 Jaguar 车队为例，这两支车队在积分内完赛的比率有 25%，比起靠机运偶尔拿到积分像 Jordan 的 9.38% 与 Sauber 的 18.75% 好，但是按照旧积分制度，他们可能要排在这两支车队的后面了。

周五赛前练习 效率极高的临时抱佛脚

自 2003 赛季开始，在比赛之前新增了一个不是所有车队可以参与的测试时段，这个时段只有答应 FIA 在赛季进行期间，只能有 10 天私人测试行程的车队才有资格参加，在每场比赛开始前的两个小时，参与的车队可以在比赛场地进行测试



Raikkonen 在 2003 赛季一直将 M.Schumacher 逼到最后一场比赛才分出胜负，但是如果以 2002 赛季的计分方式来计算的话，他的年度排名只能在第三。

活动。当这项新的测试规范公布之时，大部分的人都认为这个新的行程只有经费不足的小车队或是私人车队会参与，但在12月15日最后报名截止时，参与这项计划的居然包含了Renault及Jaguar两支厂队，当然也有车队抱持着观望的态度，毕竟参与这项计划有得有失，未能分析出结果的话，就只能静观其变。

然而赛季展开之后，证明了参加这个计划是明智的抉择，正如Renault车队所预期的，因为在每场比赛前多出两个小时可以在赛道上奔驰，车手与技师可以趁这段时间，特别针对赛道特性与比赛当时的条件来设定赛车，毕竟有非常多的场地是大家都不会在那里进行测试的。虽然Renault车队在2003赛季的大幅进步，不只是这个原因，他们在底盘上的进步有目共睹，但是赛前两个小时的测试行程，确实也是他们在某些场地上能够超越三大车队的密技。而除了Renault车队之外，Jaguar车队也因为参与这个计划而受益良多，相信如果这个测试规范在2004赛季还能存在的话，应该会

有更多的车队加入。而原本这个计划是要帮助小车队节省开销并可在比赛前增加一点优势的，但从2003年Minardi与Jordan车队的表现来看，似乎没有达到预期的效果。

新排位赛—观众视为鸡肋

新的排位制度恐怕是这一波变革中最遭人诟病的部分，原本的排位赛只有周六下午一个小时，每位车手有12圈的机会来争取最佳的成绩，大部分会以三圈为一个循环跑出四个成绩，车手可逐次改进赛车的调校，以四个成绩中最好的一次作为决赛出发排位的依据，因此在排位赛的一个小时里，可以看到所有赛车一起在场上做时间，感觉上亦相当刺激。然而新的排位赛分成两个阶段，周五、周六各一个小时，每次排位赛车手都仅有一次做时间的机会，所以车手在场上跑的时候总是只有形单影只的一部赛车，



以BAR车队来说，他们在中级车队中的表现稳定，经常能拿到积分，但是如果按旧的积分计算方式，他们将不会是年度第五的得主。

让人有无趣的感觉，因此新版排位赛并不受到车迷的欢迎。

不但车迷不喜欢新版排位赛，连车手们似乎也不太欣赏这个新主意，过去车手们可以在排位赛中将赛车的性能完美地发挥，创造最极致的单圈成绩，但新的排位赛周六受制于排位赛到起跑不得再补充油料的限制，再加上赛车必须为正式比赛来做设定，车手再也无法纵情去跑，顶多是在周五放肆一下，但由于周五排位赛前的自由练习时间有限，往往也无法找出最好的设定，圈速当然也不会有太大的突破，无法享受风驰电掣的快感，车手们当然感觉不畅快。而由于新的排位赛反应不佳，FIA在10月的委员会正式确定2004年星期五的排位赛将取消，恢复以前的两个自由练习时段，每位车手在星期六排位赛时将有两次做时间的机会，希望能改善冷清的场面。

围场制度——不得已的防堵

在谈过排位赛之后，自然要讨论一下新加的围

场制度，这个为了防止车队订制排位赛专用车，在周六排位赛之后，所有赛车必须进入FIA所设立的围场内坐车监，车队仅能对赛车做极为有限的工作，原本预计会对整个比赛产生莫大的影响，但整个赛季下来，感觉上并没有想像的那样剧烈。

在赛季开始之前，大家都认为这个围场制度会使得各车队在停站策略上下许多功夫，像是以极少的油料进行排位赛，抢得较好的排位。但实际上各车队在策略上似乎都还很保守，几个大车队的停站策略都非常接近，毕竟2003赛季竞争激烈，谁也不想因为失败的策略错失得分的机会，因此很少有不同调的，顶多是进站时间的差异。

轮胎新规定 难以感受的重要变化

在轮胎方面的规定虽然变化不大，但也有不小的影响，原本每个制造商在每场比赛仅能提供两种胎质给其阵营的所有车队，在2003赛季则开放为可以提供每个车队两种不同的胎质，这让每个



原本预计围场制度将使得停站策略产生大变动，但实际上大部分车队都采取保守策略，毕竟谁也不想因为失败的策略错失得分机会。

车队都有机会选择适合自己赛车的胎质，不像过去小车队往往要被迫采用大车队专用胎，这让一些车队增加了不少的竞争力，但这还得看看轮胎制造商 Michelin 与 Bridgestone 提供了多少选择给其阵营，对车队来说当然是越多选择越好，但这无疑增加了供应商的负担。

另外在雨胎的规定上，每个车队在每场比赛中仅仅只能使用一种雨胎，也就是说用了半雨胎就不能再使用全雨胎，这个规定造成许多困扰，在变化的天候下，于安全性方面产生了相当大的争议，因为会演变成像是 2003 年巴西 GP 那样惨烈的赛况，相信就这个部分，F1 高层应该会有所检讨。

虽然 2003 赛季在轮胎规则上的改变不大，但这小小的变化，加上两个供应商 Michelin 与 Bridgestone 之间的消长，却是 2003 赛季如此热闹非凡的主要因素之一，甚至在赛季接近尾声的时候两方阵营互揭疮疤，Ferrari 车队控诉 Michelin 轮胎在磨耗之后，实际接地面的宽度超出 FIA 规定的 270mm 上限，Michelin 则反咬 Bridgestone 在 Ferrari 的前后轮采用不同胎质的轮胎，而且胎块分

布也疑似未遵守由轮胎中心向外延伸的规定，由此可见轮胎在 F1 有着举足轻重的角色。

虽然说 2003 赛季的变革，是为了因应“Ferrari 王朝”所做出的手段，过去只要有某个车队占据冠军宝座太久，整个 F1 会采取相同的做法，只不过既然 Ferrari 达到的是一个前所未有的境界，当然这次的改变也同样地前所未见，但基本上这些变化仍是站在一个非常公平的立场之上，所以先前我们并未看到 Ferrari 车队像 McLaren 与 Williams 车队一样对于取消循迹控制系统所做的抗议，并且靠着优异的体质继续称霸着 2003 赛季，但不要忘记 McLaren 车队整季采用前一年版本的赛车，Williams 车队在赛季初陷入低潮，两个最大的威胁都还在调整状态，相信这三大车队加上来势汹汹的 Renault 车队，F1 世界一级方程式锦标赛在进入 2004 赛季之后，将会有更激烈的竞争，这一波变革的效应也才会真正地显现出来。



Jaguar 车队成立至今成绩一直非常不理想，这让他们失去不少赞助商，Ford 也因而缩减经费，这可能是他们选择参加周五测试的重要原因之一。



选择周五赛前拥有两个小时测试行程的 Renault 车队，2003 年成绩突飞猛进，这可能让许多还在观望的车队在 2004 年跟进。



虽然 2003 赛季的轮胎规则改变不大，但这小小的变化与两个供应商之间的消长，却造成整个赛季的激烈竞争，甚至在赛季末更演变成两方阵营互揭疮疤的情形。



新排位赛制度不是所有车队同时进行，因此在变化的天候状况中，像 Minardi 车队就有机会可以跑出好的成绩，他们在法国 GP 的周五排位赛中拿到最快成绩。

