



狂爱赛车

中国最精彩的F1读本

许仙 著



I love F1



狂爱赛车

中国最精彩的F1读本

许仙 著



I love F1

策划：王伍 许多 E-mail: w5_5w@163.com 个人主页: lazismile.tianyablog.com

图书在版编目 (CIP) 数据

狂爱赛车狂爱 F1/ 许仙著.——北京:九州出版社,
2004.7
ISBN 7-80195-112-3

I.狂… II.许… III.赛车—汽车运动—概况—世界
IV.G872.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 070459 号

狂爱赛车狂爱 F1

作 者 / 许 仙 著

出版发行 / 九州出版社

出 版 人 / 徐尚定

地 址 / 北京市西城区阜外大街甲 35 号

邮政编码 / 100037

发行电话 / (010)68992192/3/5/6

邮购热线 / (010)68992190

电子信箱 / jiuzhoupress@vip.sina.com

印 刷 / 北京东方七星印刷厂

开 本 / 880 × 1230 毫米 1/32 开

印 张 / 11

字 数 / 200 千字

图 片 / 391 幅

版 次 / 2004 年 8 月第 1 版

印 次 / 2004 年 8 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 7-80195-112-3/Z · 41

定 价 / 24.80 元

★ 版权所有 侵权必究 ★

好书带来感官享受

—代序

这个时代最昂贵的运动，是赛车运动。

这个时代最具有男子汉气概的运动，也是赛车运动。

作为世界赛车运动中最高级别比赛的一级方程式比赛，简称F1，则堪称与奥运会、世界杯足球比赛并列的世界三大运动之一。

已经有调查显示，每年的F1比赛，在全球有超过50亿人次观看电视转播。

而在中国，观看每年F1电视转播的据说已超过5亿人次。

事实上，在北京、上海、广州、深圳等内地城市，已经有很多赛车迷俱乐部。

甚至有人认为，35岁以下的中国人，尤其是男性，80%都是赛车迷。

在这样的背景下，中国的上海市成为F1的又一赛场，显然是一众车迷的福音。当然，上海举办F1比赛，还有更深远的意义，需要更长久的时间才能逐渐彰显。

远景且可以慢慢讨论，眼前的一件即将举行的盛事，将定格在2004年9月25日。到那一天，世界赛车运动的历史，以及中国赛车的历史，都将出现新的景观。

2004年9月25日，上海赛车场将云集举世高手，空气中无疑会充斥着马达的轰鸣和轮胎与地面摩擦时发出的令车迷们兴奋的气味，更不用说各款顶级名车在赛道上风驰电掣的华丽身影。

这将是一场举世瞩目的比赛。

为了帮助广大车迷更多地了解赛车运动、尤其是F1比赛，这本名为《狂爱赛车狂爱F1》的图书应运而生。

阅读本书，读者不仅会获得更详细清楚的赛车知识，还将知道赛车明星们的光辉业绩、世界名车的历史渊源，也会获知一些车手的传奇故事，欣赏到F1宝贝们的靓丽风采。甚至连与赛车有关的电影和游戏都在本书中有较为细致的梳理和归纳，让读者深入体会赛车对现代社会各个方面的微妙而深远的影响。

更需要说明的是，为了多角度介绍赛车和F1信息，本书收纳了车王舒马赫的写真集，等待赛车发烧友的则有更大惊喜——一款能测试出发烧级别的游戏正埋伏在书中，期待着高手闯关破解！

一本图文并茂的好书，一定能给读者带来感官享受。它一旦被打开，通常都令人爱不释手。祝大家阅读快乐。

王伍



目录

第一编 激情历史

第一章 历史 HISTORY	6
一、F1 历史·缘起	6
二、F1 历史·改革	6
三、F1 历史·较量	7
四、F1 历史·冠军	8
五、F1 历史·耻辱	9
六、F1 历史·荒谬	10
七、F1 历史·车祸	13

第二章 传奇 LEGEND	18
一、神秘赛道	18
二、奢华赛车	20
三、惊艳轮胎	31
四、幕后人物	34

第三章 英雄 HEROES	42
一、向死而生 塞纳的战争	42
二、天下无敌 舒马赫的寂寞	46
三、江湖夜雨 F1 的老情人	53
四、中国潜龙 四个飞奔少年	58

>> 别册：车王传说	79
------------	----

第四章 宝贝 F1BABE	101
一、动力 装点赛车的女人	101
二、纵情 F1 世界的“骨肉皮”	103
三、梦想 做舒米的发车女郎	104

>> F1 宝贝百花争艳	108
--------------	-----

第五章 韵事 AFFAIRES	114
一、真情 “车王”的玫瑰传说	114
二、滥情 风流冠军库特哈德	117
三、伤情 小舒的老婆爱裸照	120
四、绝情 老花匠戴上绿帽子	121

第二编 风流人物

CONTENTS

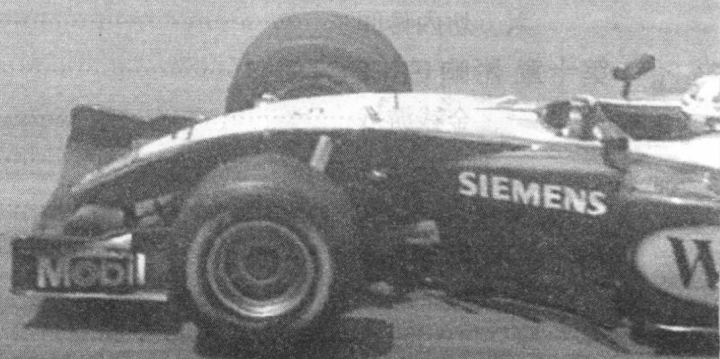
第三编 场中快感

第四编 上海烽烟

第六章 赛场ARENA	126
一、赛车	126
二、组合	127
三、观众	129
四、闯入	129
>> F1发烧友游戏地带	131
第七章 欢场VANITY	182
一、F1 和它的女人们	182
二、舒马赫的关键词	184
三、法拉利为何如此霸道	187
四、F1 圈内的场外生活	189
第八章 磁场DERIVATVES	193
一、赛车电影	193
二、赛车游戏	214
第九章 内幕 DOPE	232
一、选择上海	232
二、上海赛道	233
三、烟草迷局	241
四、华人车手	244
五、2004 · 上海烽烟	249
六、坊内传闻	260
第十章 影响 EFFECTS	264
一、金钱游戏	264
二、广告角逐	266
三、商业赞助	267
四、电视转播	268
五、拉动旅游	269
六、刺激车市	269
>> 后 · 面：赛车嘉年华	271

第一编

狂爱 F1 之激情历史







第一章 史记 HISTORY

一、F1 历史·缘起

F1 的历史从 1950 年起算正式开始，但像任何事物一样，F1 也不是凭空创造出来的。它的源头就是二战前便已风靡欧洲的汽车大奖赛 (Grand Prix，即音译的“格兰彼治”大赛)。

到了上世纪 20 年代，汽车大奖赛渐渐形成规模，但没有统一的比赛规则和赛车规范。

进入 30 年代，国际汽车联合会逐渐为大奖赛制定了一些规范：



诺曼底登陆成为欧洲二战结束的转折点。

Formula，即现在所说的方程式。

30 年代末期，赛车的规范已经较为全面。虽然仍没有统一的计分方法，但 F1 大赛的模式呼之欲出。当时的大奖赛赛车，诸如：汽车联盟“银箭”和奔驰、布加蒂的 T59、阿尔发·罗米欧的“BiMotor”等与战后第一代赛车已经很接近。实际上第一个 F1 冠军赛车——1950 年的阿尔发·罗米欧 158，就是 30 年代末完成设计的。

二战结束后，整个欧洲都在废墟上艰难地重建，这时候，赛车运动也遭人冷落，之前一直呼声很高的比赛改革计划一拖再拖。直到 1947 年，赛车运动才逐步恢复开展。

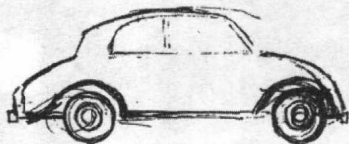
不过，从二战结束到欧洲重建的这段时间，国际汽联也终于有时间制定出一套较完整的赛车规范、比赛规则和记分方法，并给这套系统起名为一级赛车规范大奖赛，简称 F1。

这就是 F1 的历史来源。

二、F1 历史·改革

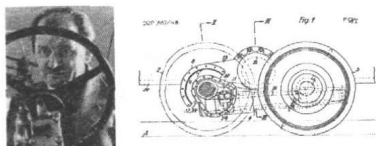
在 F1 的头几年，参赛的车队并不多，而且不断有车队退出（当然也有新加入的）。

为鼓励各车队参赛，国际汽联决定在 1958 年设立车队世界总冠军。当年的冠军为英国新军温沃尔 (Vanwall) 车队所得。此后各国车队不断加入，特别是一大批英国车队涌现出来，对 F1 运动影响甚大。时至今日，排在 F1 车队冠军表上的绝大多数都是英国车队。



1938 年，波尔舍完成甲壳虫的设计。





波尔舍博士及他亲自设计的摇动转向悬挂装置。

从上世纪50年代后期至70年代末, F1终于迎来技术革新的时代。新技术不断出现, 赛车形状日新月异。1957年, 英国新军库柏 (Cooper) 车队带来了第一股清风。他们复活了波尔舍博士30年代伟大的设计思想, 推出了第一种中置发动机F1赛车——库柏T53。

中置发动机赛车更加平衡, 更加灵活, 在赛道复杂的F1赛场上优势明显。1959、1960年, 库柏车队两夺车队总冠军, 库柏队的伯拉汉姆 (J. Braham) 则蝉联车手冠军。先进的设计带来丰厚的回报。1961年以后, 大部分车队均采用了中置发动机赛车。

1958年另一支英国车队——莲花车队闯入F1赛场。它给F1带来了更多的创新。

1965年莲花车队进行了一场设计革命, 推出了单体硬壳式底盘的莲花-25赛车, 这种赛车更轻巧、更坚固。结果1965年的车队冠军和车手冠军都落入莲花囊中。

1967年, 莲花-49赛车又率先采用了前后扰流器, 加强了车身贴地性能。1968年莲花车队利用与福特公司的良好关系, 搞到了先进的福特考斯沃斯 (Cosworth) DFV发动

机, 这一年的冠军又记在了莲花账上。不过, 同年福特宣布公开出售考斯沃斯的发动机, 结果从1968年起至1974年, 7年间的车队和车手冠军用的都是考斯沃斯发动机。直到1975年, 尼克·劳达 (Nick Lauda) 驾驶最新的法拉利T312赛车才打破了考斯沃斯的垄断。

70年代后期, 莲花又开发出了侧导流箱, 活动裙边等几项空气动力学新技术, 并夺下了1978年的车队和车手冠军。但1981年, 活动裙边技术被禁用。莲花车队也在1995年由于经济原因遗憾地离开了F1赛场。

三、F1历史·较量

进入上世纪80年代, 赛车技术相对成熟。同时, 出于安全考虑, 很多加快车速的技术受到限制, 因此赛车的式样基本固定, 可靠性比新技术更受欢迎, 于是比赛逐渐演变成巨人间的较量。

从1980年到1998年, 除了82、83年是法拉利, 95年是贝纳通外, 其余16届世界冠军车队被迈凯轮 (7次) 和威廉姆斯 (9次) 瓜分。

这是赛车运动向辉煌时期过渡的一个重要阶段。国际汽联所造成的巨大影响和一批优秀赛车手的涌现, 使一度不十分景气的车坛又重现了往日的生机。尤其是1982年埃尔顿·塞纳的闪亮登场, 给F1车坛注入了新的活力。



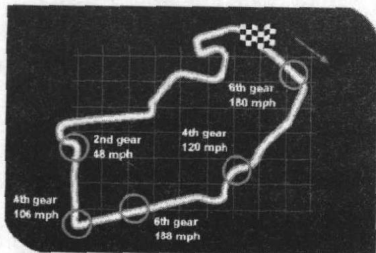
这个时期的重大举措是来自于1982年第一个维修站的建立。

在英国大奖赛开始时,尼尔森·皮奎特的巴布汉姆·宝马赛车汽油不够了,他的这一特殊情况促使一级方程式比赛设立了现代第一个维修站。虽然宝马发动机的性能是绝对可以信赖的,但这件事还是引起了人们的注意。不久,维修站就成了大奖赛的一部分。到1994年的时候,维修站已被强行要求建立。同时,FIA采取了相应的措施——减少汽油油量,使赛车不停下来就无法跑完整场比赛。

最有趣的是,车手之间的争夺已完全摆脱了它本身所固有的模式,而纯粹是一种真正意义上的竞争,难怪有许多人会说,这10年当中所出现的车手是历史上最优秀的车手。

四、F1历史·冠军

1950年5月13日,第一场F1比赛在英国银石(Silverstone)赛场举办,阿尔发·罗米欧车队的意大利车手古斯佩·法连纳(Giuseppe Farina)



英国银石赛道

夺得冠军。法连纳以30分的总分摘下第一个F1年度总冠军,阿尔发·罗米欧以81分高居各车队榜首,但可惜当时还没有车队总冠军这一称号。

F1的第一个十年里,荣誉一直被两名伟大的车手所垄断。一个是法拉利车队的阿尔贝托·阿斯卡里(Alberto Ascari),他在1952年、1953年梅开二度,成为第一个蝉联F1冠军的人,也成为法拉利冠军谱上的第一号英雄。

接着在1954至57四年里阿根廷车手胡安·曼努尔·范吉奥(Juan Manuel Fangio)四联冠,加上他1951年拿下的桂冠,他成为五冠王。

提起上世纪90年代赛车运动带



1938年,波尔舍完成甲壳虫的设计

给我们的巨大震撼,莫过于埃尔顿·塞纳在圣马力诺伊莫拉赛道上的意外身亡。他的威廉姆斯赛车飞离了跑道,撞到了防护墙上。

三度世界冠军的离去是现代赛车史上的又一个悲剧。F1组织者也十分震惊,立即要求承办者加强防护措施,但对塞纳来说已经晚了。或许就是从这时候起,FIA才开始认



隶属党卫军第一装甲师阿道夫·希特勒师的DKW NZ350摩托车。



德国国防军1939年使用的NSU摩托车。



德军北非军团配备的KS750摩托车部队。

真地考虑限制赛车最高时速，以及在赛事中安排更安全检查的维修站程序。以后的赛车在性能上更趋向于完美，但在性能上却接近于稳定，车手之间的奋争同时成为赛车本身以及车队老板之间的对话，此时，车手的技术已不能完全体现出来了。高科技的普遍应用是90年代后期赛车运动走向繁荣的重要一步。全世界的亿万双眼睛都不约而同地注视着这项经历了50年风雨的运动，而人们对于车手的崇拜也达到了赛车史上的最高点。

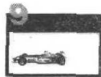
五、F1历史·耻辱

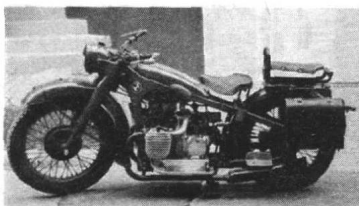
在F1的历史上，技术革命总是

占据了重要篇章。而在近几年，几乎每年都会有一场气势或大或小的F1技术革命。然而，我们必须铭记下面的这个时刻，因为它是F1历史上最应该铭记的技术革命时期——当然，更多人不愿意提及这个时期，因为对他们来说，这是一段耻辱的往事。

1933年1月，希特勒和纳粹党掌握政权。新的德国大臣热衷于快车比赛，并试图利用赛车来宣传纳粹。当我们现在无意为当时的德国纳粹政府鼓掌，但确实是希特勒政府推动了赛车运动的第一次技术革命。

当时德国的公关赛车导致赛车运动在技术、动力、速度和赛车景观上进入一个全新时期。虽然当时的





德国国防军使用过的“宝马”R12摩托车。



希特勒

1933年1月30日，希特勒上台并建立一个国家至上的政府，并抛出“平民汽车”理念。



欧洲赛车运动是希特勒的一种工具，很多人对此感觉到耻辱。但不可否认的是，这时候的赛车也是一个历史纪念品。

当然，随着二战的结束，德国人主导车赛的时代结束了。在美国人把原子弹投到广岛后不久，汽车比赛即重开战幕。生活在继续，赛车运动也在继续，1950年5月13日在英国银石赛车场举办了第一次属于FIA一级方程式的世界锦标赛，从此赛车运动进入了F1的世界。

历届F1大奖赛年度总冠军

时间 冠军姓名 国籍 所属车队

2003年 迈克尔·舒马赫 德国 法拉利
2002年 迈克尔·舒马赫 德国 法拉利
2001年 迈克尔·舒马赫 德国 法拉利
2000年 迈克尔·舒马赫 德国 法拉利
1999年 米卡·哈基宁 芬兰 迈凯轮-梅赛德斯
1998年 米卡·哈基宁 芬兰 迈凯轮-梅赛德斯
1977年 雅克·维伦纽夫 加拿大 威廉姆斯车队-雷诺
1996年 达蒙·希尔 英国 威廉姆斯-雷诺
1995年 迈克尔·舒马赫 德国 贝纳通-雷诺
1994年 迈克尔·舒马赫 德国 贝纳通-福特
1993年 阿兰·普罗斯特 法国 威廉姆斯-雷诺
1992年 尼格尔·曼塞尔 英国 威廉姆斯-雷诺

1991年 艾尔顿·塞纳 巴西 迈凯轮-本田
1990年 艾尔顿·塞纳 巴西 迈凯轮-本田
1989年 阿兰·普罗斯特 法国 迈凯轮-本田
1988年 艾尔顿·塞纳 巴西 迈凯轮-本田
1987年 尼尔森·皮克特 巴西 威廉姆斯-本田
1986年 阿兰·普罗斯特 法国 迈凯轮-塔格
1985年 阿兰·普罗斯特 法国 迈凯轮-塔格
1984年 尼基·劳达 奥地利 迈凯轮-塔格
1983年 尼尔森·皮克特 巴西 巴布汉姆-宝马
1982年 科科·罗斯伯格 芬兰 威廉姆斯-福特
1981年 尼尔森·皮克特 巴西 巴布汉姆-福特
1980年 阿兰·琼斯 澳大利亚 威廉姆斯-福特
1979年 乔迪·舍克特 南非 法拉利
1978年 马里奥·安德雷蒂 美国 莲花-福特
1977年 尼基·劳达 奥地利 法拉利
1976年 詹姆斯·亨特 英国 迈凯轮-福特
1975年 尼基·劳达 奥地利 法拉利
1974年 埃默生·菲蒂帕尔迪 巴西 迈凯轮-福特
1973年 杰基·斯图瓦特 苏格兰 特里尔-福特
1972年 埃默生·菲蒂帕尔迪 巴西 莲花-福特
1971年 杰基·斯图瓦特 苏格兰 特里尔-福特
1970年 乔吉·林特 奥地利 莲花-福特
1969年 杰基·斯图瓦特 苏格兰 马特拉-福特
1968年 格拉汉姆·希尔 英国 莲花-福特
1967年 丹尼·霍尔姆 新西兰 巴布汉姆-雷诺科
1966年 杰克·巴布汉姆 澳大利亚 巴布汉姆-雷诺科
1965年 吉姆·克拉克 英国 莲花-克莱梅克斯
1964年 约翰·瑟蒂斯 英国 法拉利
1963年 吉姆·克拉克 英国 莲花-克莱梅克斯
1962年 格拉汉姆·希尔 英国 BRM
1961年 菲尔·希尔 美国 法拉利

1960年	杰克·巴布汉姆	澳大利亚	库帕-克莱梅克斯
1959年	杰克·巴布汉姆	澳大利亚	库帕-克莱梅克斯
1958年	迈克·霍桑	英国	法拉利
1957年	胡安·范吉奥	阿根廷	马塞拉蒂-梅塞德斯
1956年	胡安·范吉奥	阿根廷	梅塞德斯-奔驰
1955年	胡安·范吉奥	阿根廷	蓝西亚-费拉里
1954年	胡安·范吉奥	阿根廷	马塞拉蒂
1953年	阿尔贝托·阿斯卡里	意大利	法拉利
1952年	阿尔贝托·阿斯卡里	意大利	法拉利
1951年	胡安·范吉奥	阿根廷	阿尔法·罗米欧
1950年	朱塞佩·法里纳	意大利	阿尔法·罗米欧

六、F1历史·荒谬

他们是久经沙场的F1车手，他们技术精湛，但是他们不可能像电脑一样不犯错误。以下是F1大奖赛十大最荒谬的事件。

第10名 Andrea deCesaris

布拉伯汉姆车队的意大利车手Andrea deCesaris在一场比赛中被前面的一辆赛车挡了很久，而他始终找不到机会超越。这位曾经因为创造1987年整个赛季没有一场比赛完赛纪录而出名的车手，对于前面的那辆赛车十分的恼怒。终于，他忍不住向右打了方向盘试图超越，当他换挡加速时却发生了失误，他弄错了档位，减速的赛车反而被后面紧跟的一辆赛车超越。

荒谬指数：★★★★☆

第9名 曼塞尔

1991年的加拿大大奖赛上，曼塞尔遥遥领先，和后面的车手相差很远的距离，排在第一位的他自以

为稳操胜券，于是在最后一圈过Casino发夹弯，他竟然得意地伸出手向车迷挥手致意。这时他的赛车突然停了下来。事后，车队对外宣称是电子系统故障造成了这个尴尬的事件，但是车队的有关人却坚持认为是曼塞尔在把手伸出驾驶舱时，碰到了电子系统的开关，是他自己不小心关掉了它，才导致了功败垂成。

荒谬指数：★★★★☆

第8名 费斯切拉

2002赛季的首场比赛中，费斯切拉在中途进站时出现了意外。他把赛车停到了雷诺车队的维修站，但是他发觉那些熟悉的机械师们都不理他的赛车。

他们不理费斯切拉的原因是费斯切拉并不是雷诺车队的车手，他在那个冬天以后已经和乔丹车队签约，搞笑的他应该停在乔丹的维修站。习惯了蓝色雷诺车库的费斯切拉一下子没反应过来，进错了维修站。

幸好，费斯切拉并不是个进错站的F1车手，他上榜的原因只是因为他是最近一次出现这个错误的车手。

荒谬指数：★★★★☆

第7名 阿莱西

1997年墨尔本站的比赛中，贝纳通车队的阿莱西实在太过于专心比赛了。他竟然忽视了进站加油。车



队的人员通过无线电通知他进站，他压根没听到。

车队的工作人员甚至在赛道边举着“F-U-E-L”标板提示他，可是阿莱西还是没有进站。

最后，可怜的阿莱西赛车燃油用尽，停在了赛道上。

荒谬指数：★★★★☆

第6名 迈克尔·舒马赫

2002年的美国大奖赛上，迈克尔·舒马赫在最后的比赛中一直领先，在马上就要到达终点时他突然慢了下来，希望和后面的巴里切罗一同冲过终点线，创造两辆红色法拉利赛车同时到达终点的奇迹。可是最后巴里切罗竟然比他先触线。结果那站登上领奖台最后赢得冠军的不是迈克尔·舒马赫，他把到手的冠军让给了队友——巴西人巴里切罗。

荒谬指数：★★★★☆

第5名 阿隆索

2003年的巴西大奖赛在一片争议中结束。当时有6辆赛车在一个弯道上发生了碰撞。马克·韦伯驾驶的美洲虎赛车因为失去控制撞在了防护栏上，赛会出动了安全车。同时赛道上挥动起双黄旗（这意味着赛道上有事故发生，有工作人员在赛道上，请准备停车），但是雷诺车队的阿隆索置黄旗于不顾，继续往前开。一面黄旗，又一面黄旗……他还是

继续前行。

终于，阿隆索撞上了已经停在赛道上的韦伯的赛车，引起更大的事故。出于安全考虑，赛会决定比赛立即结束。

荒谬指数：★★★★☆

第4名 曼塞尔

1986年墨西哥大奖赛上，发车时，曼塞尔竟然选错了档位。发车错误的他留在了起点线上。

荒谬指数：★★★★☆

第3名 库塔

1995年澳大利亚大奖赛上，库塔一路领先。但是在进站时他的威廉姆斯赛车突然撞向了旁边的防护栏，他只得遗憾地退出了比赛。赛后，库塔对赛车的节气阀抱怨连连。

荒谬指数：★★★★☆

第2名 布兰比拉

1995年，意大利人维托里奥·布兰比拉赢得了当年的奥地利大奖赛。可是获得胜利后的他抑制不住心中的喜悦，布兰比拉两只手同时放开了方向盘，向车迷挥手致意，刚刚过线的赛车失去控制撞上了旁边的防护栏。不过他还是保住了第一名。

荒谬指数：★★★★☆

第1名 迈克尔·舒马赫

这起事故发生于2004年世界一级锦标赛摩纳哥站的比赛中。当时，



阿隆索在超越慢车小舒马赫的时候在隧道里发生撞车，安全车出动引导比赛。巴顿、特鲁里都利用这个机会进站加油。跟在安全车身后的迈克尔·舒马赫急于趁此机会拉开和特鲁里的差距。

在刚才发生事故的隧道里，马上就要重新开始比赛的大舒马赫急于通过刹车给轮胎预热好继续比赛。但是由于隧道内十分黑暗，而大舒马赫的刹车又太突然，此时已经被套了一圈的威廉姆斯车手蒙托亚一下子撞上了法拉利的赛车。大舒马赫的赛车又再次反弹到护栏上，结果赛车的左前轮和前鼻翼都掉了下来。

退出比赛的大舒马赫回到维修站后，亿万观众都看到脱下头盔的他铁青着一张脸。

荒谬指数：★★★★★

七、F1 历史·车祸

F1 也许是世界上最危险的一项运动，风驰电掣的速度总会使一切在一瞬间变得难以把握。车祸频频，也许已经成了F1这项运动中独有的一个看点，如果首圈没有车祸发生，F1 比赛甚至变得单调而乏味。

譬如今年，从澳大利亚站比赛开始，车祸的阴影就一直笼罩着F1赛道。

小舒马赫与巴里切罗的亲密接触，引发了十数辆车的连环大碰撞。而之后，在雪邦，蒙托亚撞掉舒马赫的前定风翼，在巴西，舒马赫还以颜

色。撞车似乎已经成了F1的主旋律。甚至在几年前，以舒马赫为首的顶尖车手，为了获取冠军，不惜采取近乎自杀式的做法，用时速将近300公里的赛车撞向竞争对手。

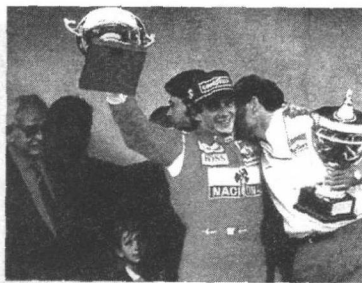
作为一名职业车手，遭遇车祸是不可避免的，但有时这也是灾难性的，它可以在瞬间将车手的一切努力化为泡影，甚至可能让那些活生生的面孔永远离开我们，比如克拉克、比如老维伦纽夫，当然还有塞纳。他们就那样走了，连再见也来不及说一声。也因此，以下的八次车祸就像那些难忘的胜利场面一样，永远地留在我们的记忆深处。

1、永远的塞纳，永远的伊莫拉

主角：阿亚顿·塞纳

时间：1994 年

地点：圣马力诺伊莫拉赛道



塞纳成为一个时代的传奇

事件：三届世界冠军，F1 史上最具传奇色彩的车手，不朽的神话传奇，永远的偶像。塞纳是永恒的，如果你问任何一位车手，塞纳是一个什么



样的人，他都会毫不犹豫地用以上的语句来形容他，当所有的荣誉和悲伤都烟消云散的时候，当所有的回忆都变得刻骨铭心的时候，当所有的历史都被尘封的时候，当引擎开始轰鸣，当终点的黑白旗在远处挥动，阿亚顿·塞纳便会重新回到我们的记忆之中。

2、老维伦纽夫的终点

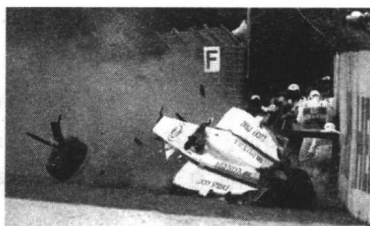
主角：吉雷斯·维伦纽夫

时间：1982年

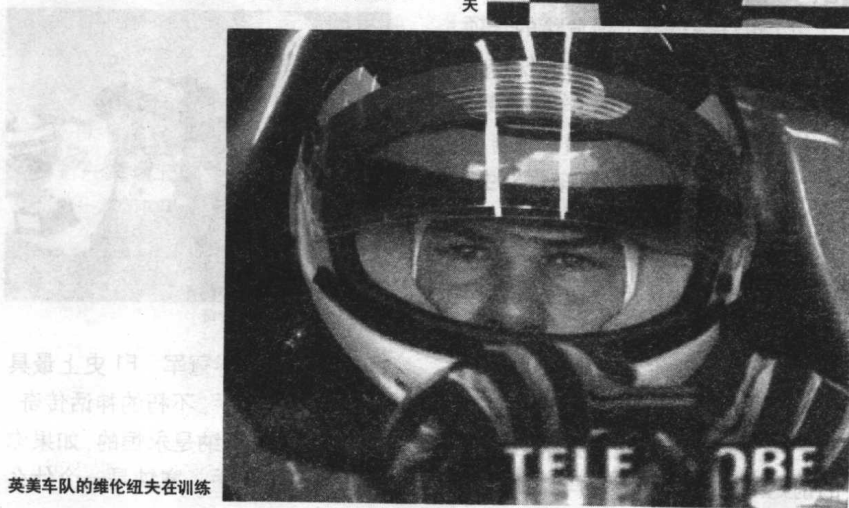
地点：圣马力诺伊莫拉赛道

事件：吉雷斯·维伦纽夫在练习赛中一头撞在了维修站口的护栏上，车体粉碎，人被立刻送往医院。在不远的地方，他的妻子安妮抱着他们八岁的儿子杰奎斯目睹了这一切。几个小时后，吉雷斯·维伦纽夫死在了安妮的怀中，在不远的地方，是他们的儿子：1997年的F1世界冠军，杰

2001赛季“澳大利亚大奖赛”
维伦纽夫赛车碎片飞向护栏



1988年的维伦纽夫



英美车队的维伦纽夫在训练