



CHE SAI
SHUIE ZHUMING
QICHE SAISHI

林 平 编著

世界著名汽车赛事

了解汽车赛事，请从这里开始……



学工业出版社

车赛

林 平 编著

世界著名汽车赛事

了解汽车赛事，请从这里开始



化学工业出版社

· 北 京 ·

这里呈现给您的是一本介绍汽车赛事的书。

本书根据国际汽联组织的汽车赛事分类，主要介绍了汽车比赛的历史、汽车赛事的来历、比赛规则和比赛花絮。所述内容是目前同类图书中更新、更准确的，更有颇具历史意义的、精美的约700幅汽车比赛图供鉴赏。特别适合汽车专业学生、汽车爱好者阅读和收藏。

图书在版编目(CIP)数据

车赛——世界著名汽车赛事 / 林平编著. —北京：
化学工业出版社，2012.9
ISBN 978-7-122-15162-9

I. ①车… II. ①林… III. ①赛车—体育运动—
世界—通俗读物 IV. ①G872.1-49

中国版本图书馆CIP数据核字(2012)第202954号

责任编辑：辛 田
责任校对：陈 静

文字编辑：冯国庆
装帧设计：尹琳琳

出版发行：化学工业出版社（北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011）
印 装：北京画中画印刷有限公司
880mm×1230mm 1/16 印张11 $\frac{1}{4}$ 字数256千字 2013年1月北京第1版第1次印刷

购书咨询：010-64518888（传真：010-64519686） 售后服务：010-64518899
网 址：<http://www.cip.com.cn>
凡购买本书，如有缺损质量问题，本社销售中心负责调换。

定 价：49.80元

版权所有 违者必究



前言

全球每年有几百亿人次通过各种方式观看的比赛，这就是天下第一赛事——汽车比赛——对人们的影响力。

从1894年到现在，汽车比赛已经走过了118年的历程。这期间有过辉煌，有过衰败；有过赞美，也有过指责；有过眼泪或死亡，还有过鲜花和梦想，更有过无数英雄各显风骚。正是这些赛车英雄们创造出了一个丰富多彩、令人眼花缭乱的神奇世界。这就是本书所要展现的。

作者在编写时，内容力求翔实，知识力求广泛，资料力求可靠，文字力求活泼有趣，语言力求通俗易懂，图片力求具有历史意义和经典；注重了知识性、趣味性、可读性，希望能满足广大车迷的需要，能给读者朋友带来知识和鉴赏。

不论您是一个对汽车比赛如醉如痴的人，还是一个从不关心汽车的人；也不论是在家看车赛电视直播，还是亲临赛道边感受震撼，只要翻开本书您都会发现有使您着迷的东西；把遥远、神奇、刺激的车赛，近距离地展现给您，也有助于您欣赏车赛。当然，作者不敢妄称本书是一本十全十美的汽车赛事大全。

本书主要介绍了国际汽联组织的重要汽车赛事，北美的汽车赛事[如纳斯卡(NASCAR)、印第(IndyCar)、直线竞速(Drag Racing)等]独具特色、非常精彩，但限于篇幅及比赛区域的局限性，只得“忍痛割爱”从本书中撤去。

另外，本书“2.3 赛场上的悲剧”一节，有一些图片具有比较血腥的场景，不适合所有人阅读，可能给您带去不适，请选择阅读，特予提示。

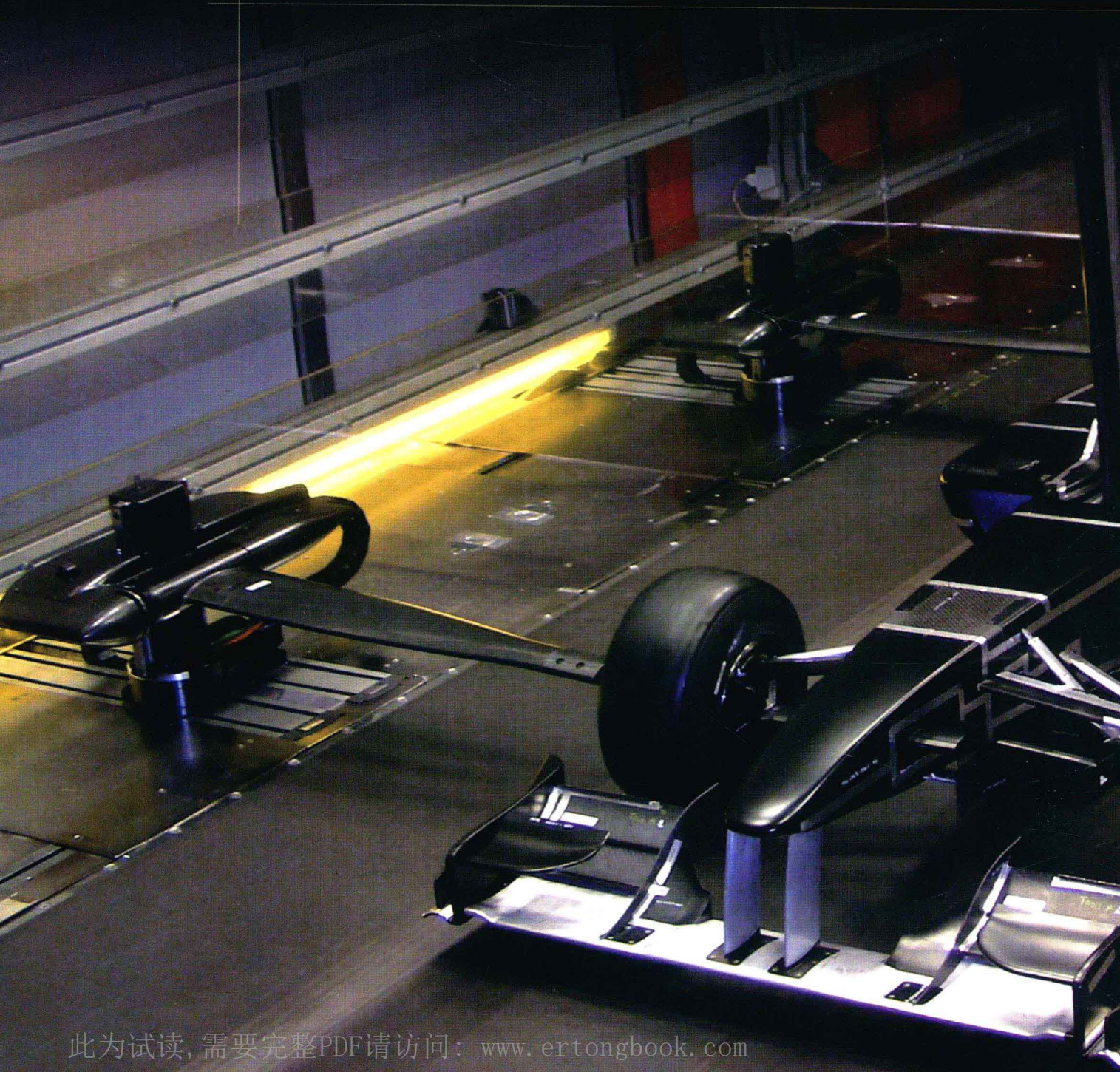
参加本书工作的还有林龙、赵玉梅、林军、何芝玉、林立成、李净、吴强等。在本书编写过程中，编著者得到了多方面的帮助，在此，表示衷心感谢。同时，参考引用了一些书籍、报刊、网站上的资料，因时间跨度太长、资料不断地被更新，故无法一一注明原出处，敬希鉴谅。

作者从事汽车文化方面的研究已超过了30年，一直在努力地探索着，不敢有丝毫懈怠。限于作者水平、历史人物与事件繁杂、考证难度很大、车赛规则经常变化等因素，书中不当之处，请批评指正。

作者联系方式：Lpingauto@163.com

车赛 世界著名汽车赛事

汽车赛概说



目录

汽车赛概说

- 1.1 风靡世界的汽车赛 /002
- 1.2 国际汽车联合会 (FIA) /007
- 1.3 最早的汽车竞赛 /008
- 1.4 竞速与限速 /012
- 1.5 “吃了熊心豹子胆”的赛车手 /014
- 1.6 第一次汽车大奖赛 /020
- 1.7 不同发动机的竞争 /022
- 1.8 早期赛车的黄金时代 /026
- 1.9 车坛星光灿烂 /029
- 1.10 汽车速度纪录英雄榜 /040
- 1.11 创纪录的喷气式汽车 /052



世界一级方程式锦标赛 (F1)

- 2.1 “方程式” /061
- 2.2 过去的60年 /063
- 2.3 赛场上的悲剧 /070
- 2.4 不容易的F1车手 /075
- 2.5 F1教父 /102
- 2.6 协和协议 /107
- 2.7 随F1车队出征 /109
- 2.8 到上海看F1去 /112



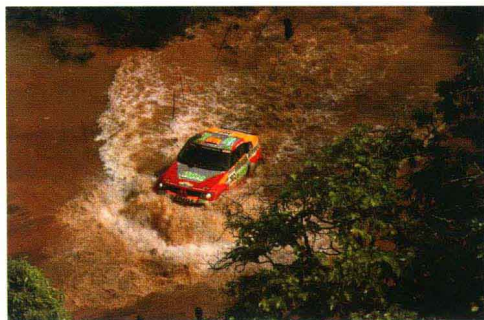
世界汽车拉力锦标赛 (WRC)

- 3.1 北京—巴黎汽车拉力赛 /126
- 3.2 自成一体的赛制 /130
- 3.3 艰难的赛程 /133



4 达喀尔拉力赛 (Dakar)

- 4.1 赛事由来 /138
- 4.2 通往天堂的艰难挑战 /139
- 4.3 走向地狱的黑色比赛 /143
- 4.4 不仅仅是专业车手的竞技场 /145
- 4.5 维修区极具观赏性 /146
- 4.6 参赛费用 /147



5 超级跑车锦标赛 (GT)

- 5.1 曾经的辉煌 /150
- 5.2 赛车规定 /152
- 5.3 GT被GT1取代 /155



6 勒芒24h汽车耐力赛 (LeMans)

- 6.1 “世界最伟大的汽车竞赛” /158
- 6.2 赛车规格 /161
- 6.3 像恶魔一样的比赛 /163
- 6.4 不同的获胜者 /166
- 6.5 世界汽车耐力锦标赛(WEC) /167



7 世界房车锦标赛 (WTCC)

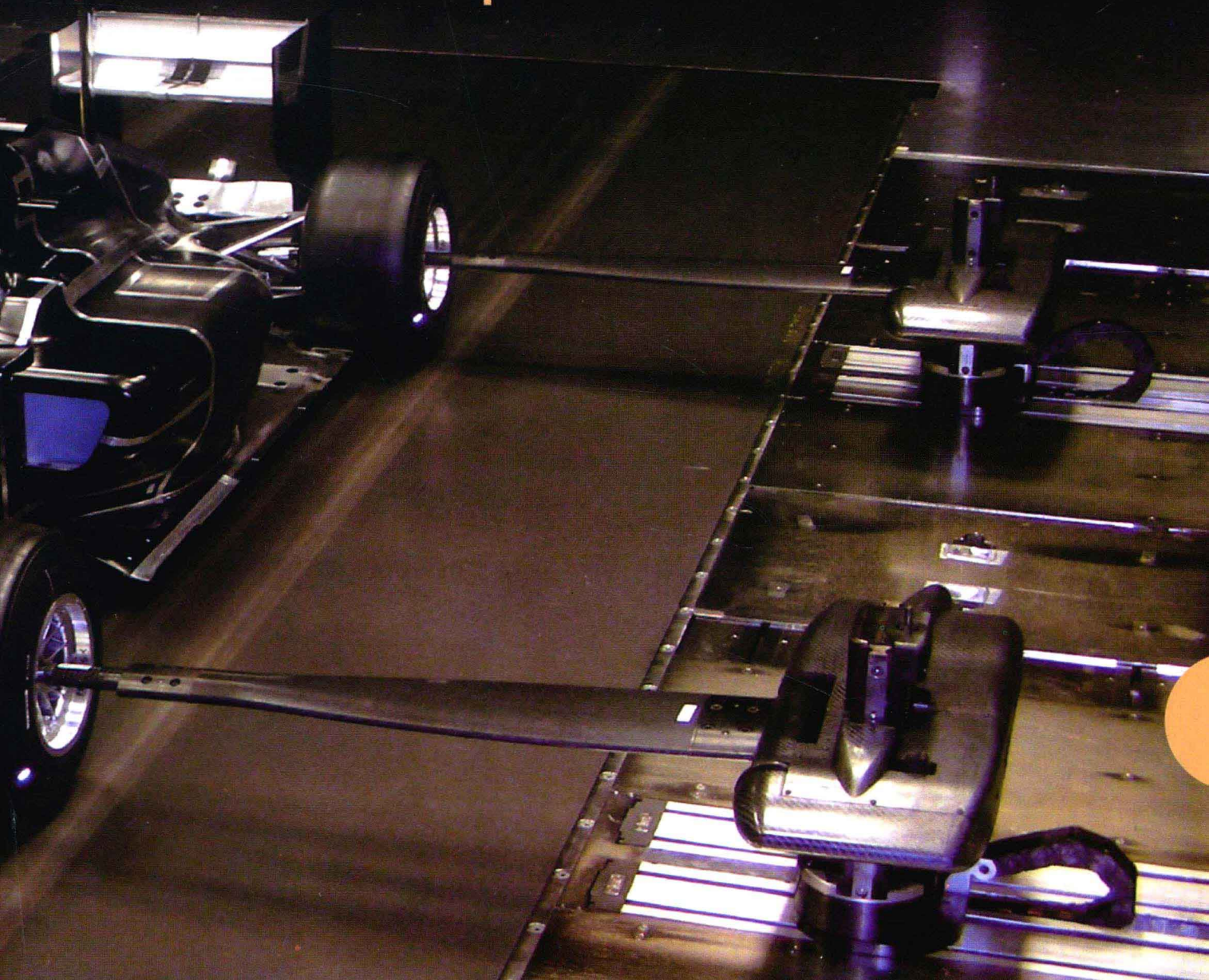


对速度的追求从汽车诞生的那一天就开始了，当汽车的速度刚刚超过马匹的时候，汽车制造的先行者就用速度来展示他们发明的价值。汽车竞赛应运而生。

从某种意义上说，从汽车诞生后的百余年来，汽车技术得以发展，很大程度是依靠各种汽车大赛对汽车所做的大量试验。汽车比赛成为试验新结构、新材料和新技术的重要手段。

汽车比赛是当今世界最激烈、最惊险、最刺激和最昂贵的体育运动，在世界范围内的影响甚至已经超过了世界杯足球赛。

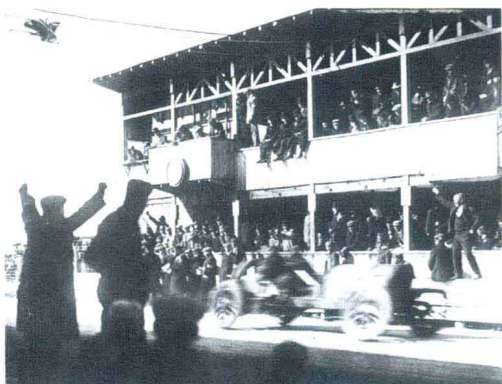
现在，国际汽联每年根据各国的申请，在世界上约80个国家和地区安排包括世界锦标赛、世界杯赛、世界大奖赛和地区赛在内的约800场各类国际汽车比赛，但不包括北美印第（IndyCar）车赛和纳斯卡（NASCAR）车赛等。



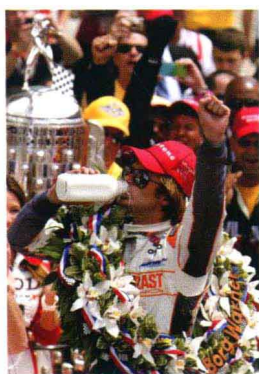
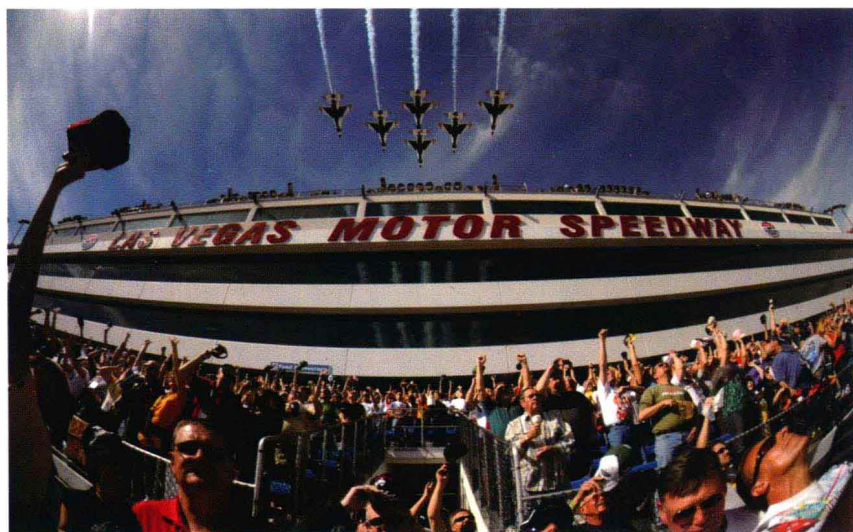


汽车赛概说

风靡世界的汽车赛



打开电视机，经常可以收看到汽车比赛的盛况：数辆五彩缤纷、外形与一般汽车不同或相同的赛车，列队等候在赛场的出发点，信号一出，这些汽车竞相起动，开足马力，如百舸争流，似万马奔腾，沿跑道夺路奔驰，在众多的观众面前呼啸而过，发出震耳的吼叫，蔚为壮观。蓦地，前边出现了火花和烟雾，赛车撞在一起，相互都弄得“断臂残足”，兀自伏在道边，不能移动。再看那第一个驶抵终点的优胜者，被人们簇拥着，博得的欢呼、花冠、香槟、奖杯、奖金……不一而足。这就是风靡全世界的汽车赛的一个侧影。



疯狂的车迷

获胜后的车手表现各异

汽车比赛主要是速度比赛，极具危险性，更有翻车、撞车、起火燃烧的惊险场面，比赛中随时都有可能发生车毁人亡的悲剧，对观众来说极富刺激，情景蔚为壮观。如果仅仅作为一项供人们消遣的体育活动，花费巨大的车赛恐怕早就

销声匿迹了。然而，为什么汽车比赛长盛不衰，具有这样大的吸引力呢？人们组织、观看和参加汽车比赛究竟出于何种动机呢？存在即是合理，汽车大赛之所以能够存在而且得以发展，自然还另有原因。

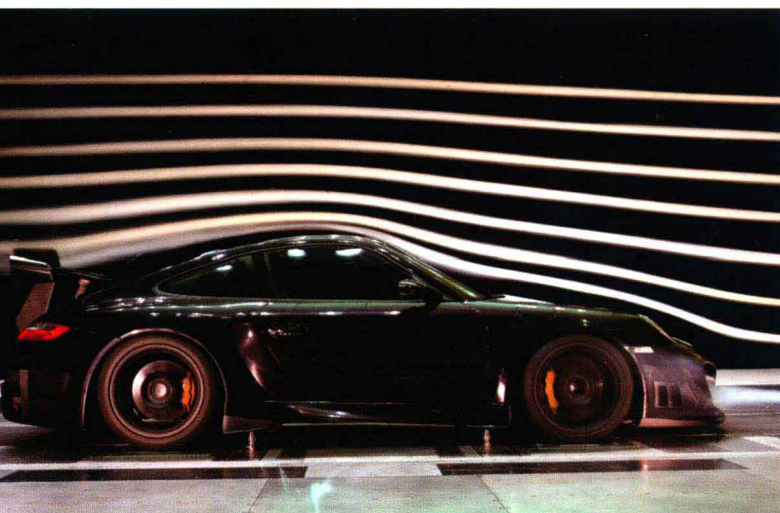
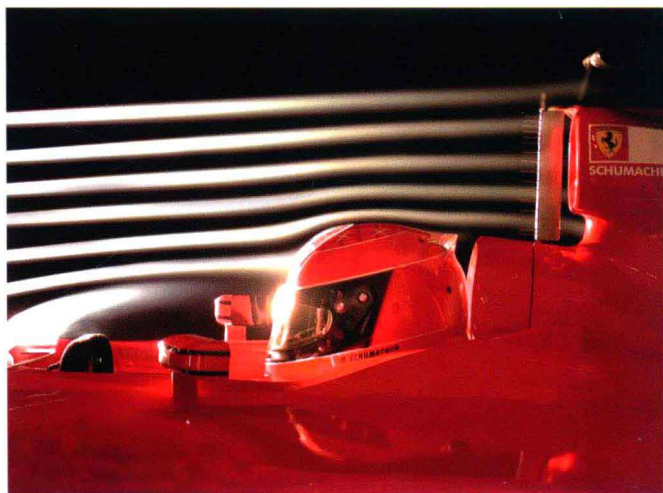
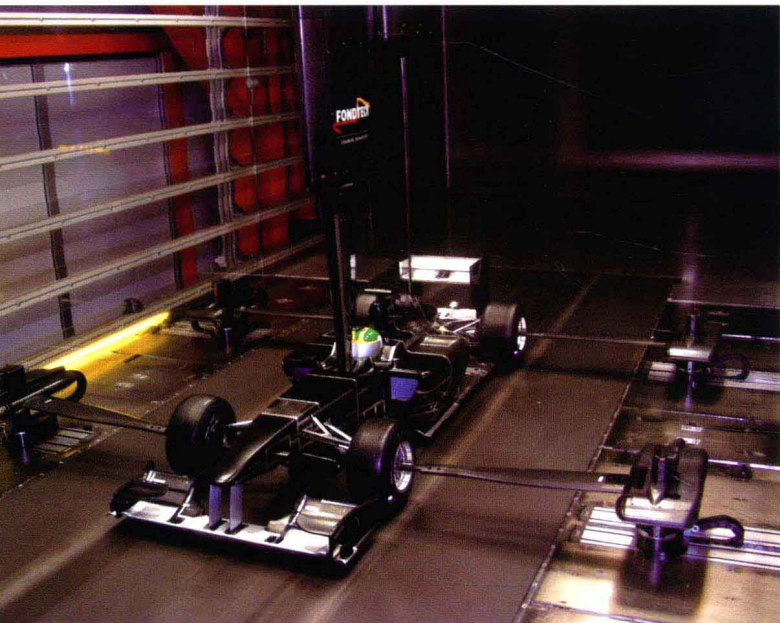


车赛中的撞车事故是司空见惯的场面



首先，汽车比赛有助于改善汽车的使用性能。汽车技术复杂，质量要求高，生产规模大，任何细小的失误都可能造成巨大的损失，所以汽车厂商普遍比较保守，在生产中都倾向采用经过检验的、稳妥的设计和生产工艺，这在无形中限制了汽车技术的进步。在汽车大赛中，为赢得冠军，各大公

司集中了优秀的科技人员，并投入了巨资，由于不受大规模生产的制约，并有较充裕的资金支持，科研人员可以提出各种新的想法、设计和工艺，并付诸实践。赛车的比赛环境非常严酷，套用一句汽车行话叫做“强化的道路试验”，它大大超过一般汽车的使用条件，能够使汽车的所有机件都处于最大受力状态，对新技术这是很好的考验，将正常使用条件下也许几年之后才能出现的问题在短短的几个小时之内暴露出来，节省了大量的时间，许多新技术就是在这种考验中不断发展成熟的。



赛车进行风洞试验，测试空气阻力，有助于汽车外形设计

汽车比赛，不仅是赛车手勇气、驾驶技术和智慧的竞争，在其背后还进行着各大汽车公司之间技术力量的竞争。在汽车大赛中推出的新型赛车，从设计到制造都凝聚着众多研制者的心血，并代表着一家公司乃至一个国家的最新科技水平。

汽车比赛为各个汽车公司提供了相互比较、相互交流的环境，促使大家不断努力开发、完善新技术，同时成为向社会公众宣传推广自己产品和先进技术的最好场所。一旦某种技术在赛场上获得成功，经过进一步开发研究，就可以进入大规模生产，使普通汽车的质量性能不断提高，最终服务于大众。





车赛现场是人海车流

其次，汽车被称为“流动的雕塑”，而汽车比赛就是大汽车公司乃至整个汽车工业的流动广告。汽车竞赛有着极大的社会影响，每次汽车竞赛都会使成千上万的车迷为之倾倒，广播、电视、报刊、网络等也不遗余力地大加宣扬。一次国际性高水平汽车竞赛，能吸引众多观众，在比赛中获胜的赛车及车

队是汽车制造商及竞赛赞助商的最佳广告宣传，可以促进产品的销售，为企业带来巨大的经济效益。正因为如此，许多车队才高薪争聘优秀车手，许多世界大公司更是慷慨解囊赞助比赛，从中大做广告，提高企业的知名度。



摩纳哥蒙特卡洛的F1车赛最具特色，被视为“F1皇冠上的明珠”



另外，数额巨大的资金在汽车赛中不断地滚动，给这项体育赛事带来了活力，也给投资者带来了可观的回报。法国勒芒、摩纳哥蒙特卡洛、澳大利亚阿尔伯特因每年承办世界性汽车大赛四海扬名，“赛车”已成为这些城市创收的一项重要来源，促进了市政、旅游、文化诸事业的发展与飞跃。因此，汽

车大赛渐渐成了当今体育赛事中投入大产出也大的“投资热点”。F1的“建设热”、“争办热”即是这一潮流的具体体现。

总而言之，汽车大赛能够长久不衰的关键所在是具有先进技术的大汽车公司作为技术后盾，拥有雄厚实力的大企业集团作为经济后盾，加上热衷中汽车运动的人们的积极参与。



汽车竞赛热遍全球，巴林甚至在沙漠上建立起了F1赛场

汽车竞赛的形式很多，按比赛场地分，有赛车场跑道赛、公路赛、山地赛和创纪录赛等；按比赛用车分，有方程式车、房车、跑车、原型车、改装车、老爷车、锦标赛车和大奖赛车等；按主办单位组织分，更是名目繁多不胜枚举，有国际汽车

联合会组织的，如一级方程式锦标赛、勒芒24h汽车耐力赛、汽车拉力赛、汽车冲刺赛等，有国家或地区组织的，如北美的印第赛、纳斯卡赛等著名的汽车赛事。

1.2 汽车赛概说

国际汽车联合会（FIA）

国际汽车联合会（Fédération Internationale de l'Automobile，简称国际汽联或FIA）是于1904年6月20日成立的非营利性国际组织，主要致力于协调各国汽车与摩托车组织、帮助驾驶者解决问题并统筹全世界各种汽车与摩托车赛事。其成员包括全球132个国家的227个组织。中国汽车运动协会于1983年加入FIA。FIA是国际奥林匹克委员会成员组织，总部现设在瑞士日内瓦：FIA, Chemin de Blandonnet, 2 CH-1215 Geneve 15 Swiss。现任主席法国人让·托德（Jean Todt, 1946 ~ ）。。



国际汽车联合会标志



国际汽车联合会主席让·托德

FIA通常被人们认为是汽车和摩托车运动的主管组织。1922年，FIA将汽车和摩托车运动事项交予国际运动委员会CSI（Commission Sportive Internationale），这个自治组织后来演变为国际汽车运动联合会（Fédération Internationale du Sport Automobile）。1993年，FIA重组，国际汽车运动联合会被撤销，其相关事务被纳入FIA的直接管理之下。

FIA主要包括“国际汽车联合会世界汽车旅游理事会”（FIA World Council for Mobility and the Automobile）和“国

际汽车联合会世界汽车运动理事会”（FIA World Motor Sport Council）两部分，其主席都由国际汽联主席担任，另各设一位执行主席。

世界汽车旅游理事会主要负责为汽车使用者解决问题，负责协调道路交通安全、环境保护、消费者权益保护、组织相关活动及旅行事务等；世界汽车运动理事会则主要负责统筹世界各国汽车运动组织，为所有不同种类的赛车运动制定规则，协调安排世界范围内的各项汽车比赛。两个理事会分别设立若干个特别委员会在各自负责的范围内进行工作。

汽车赛概说

1.3 最早的汽车竞赛

1887年4月28日，由法国《汽车》（“Le Vélocipède”）杂志主编弗谢（Monsieur Fossier）筹办的、从巴黎沿塞纳河努伊桥（Neuilly Bridge）直至布伦（Bois de Boulogne）的汽车比赛，是世界上最早的汽车赛。可是，参加这次比赛的只有汽车工程师乔尔基·波顿（Georges Bouton，1847~1938年）一个人，他驾驶可乘4人、带脚蹬的戴狄安-波顿（De Dion-Bouton）蒸汽机四轮汽车，跑完了全程2km。乔尔基·波顿是戴狄安-波顿蒸汽汽车公司的创始人之一。



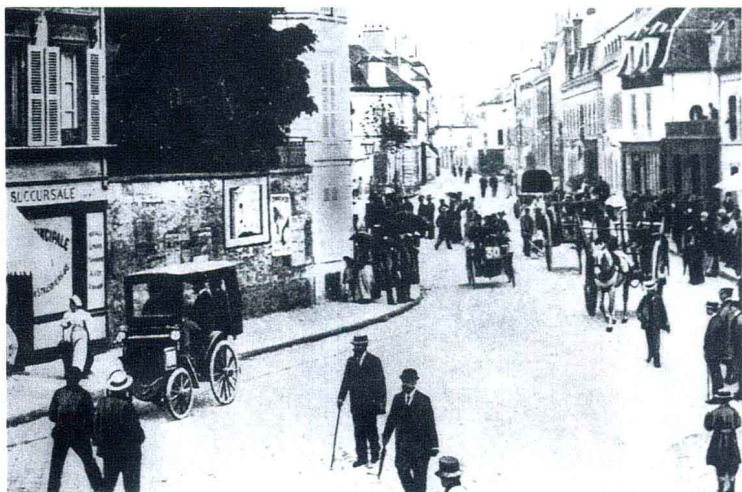
最早尝试汽车竞赛的乔尔基·波顿

最早有多人参加的汽车赛，仍然是法国《汽车》杂志在1888年主办的汽车赛。在这次比赛中，乔尔基·波顿超过了唯一的对手，获得冠军。这次赛车路线是从努伊至贝尔塞尤，全程20km，波顿只用了30min。

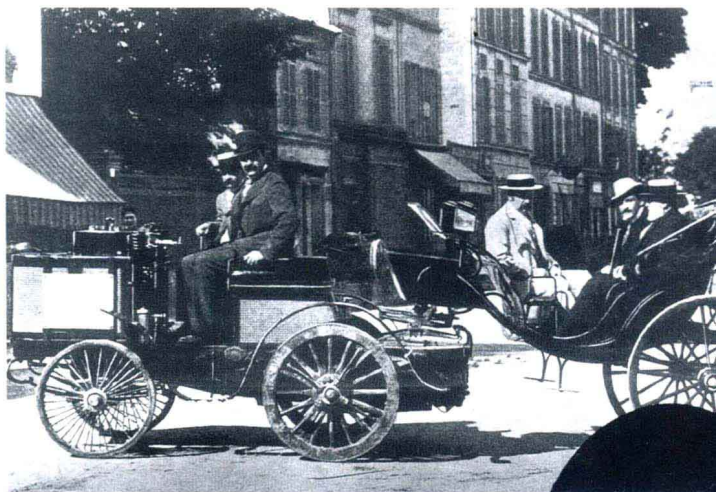
然而，国际汽车联合会（FIA）认为，汽车比赛的誕生日应是1894年7月23日，由法国《小人物》（“Le Petit”）杂志的新闻负责人皮埃尔·吉法尔（Pierre Giffard，1853 ~ 1922年）在巴黎举办的汽车比赛。从巴黎到鲁昂（Rouen），赛程为128km（80mile），登记参加竞赛的车有102辆，结果只有9辆到达终点。经过6小时48分钟，艾伯特·戴狄安（Albert de Dion，1856 ~ 1946年）驾驶蒸汽汽车获得了第一名，平均速度约19km/h。可是，当时的裁判认为他们使用的蒸汽汽车不符合比赛关于“实用型不用马牵引的马车”的规定，并搭载了蒸汽机锅炉工，成绩被取消。最后，晚到3分半、驾驶标致（Peugeot）“3马力”汽油汽车的乔治·雷莫特（Georges Lemaitre）得到了冠军。第一名赢得的是1瓶香槟和2个熟鸡蛋。



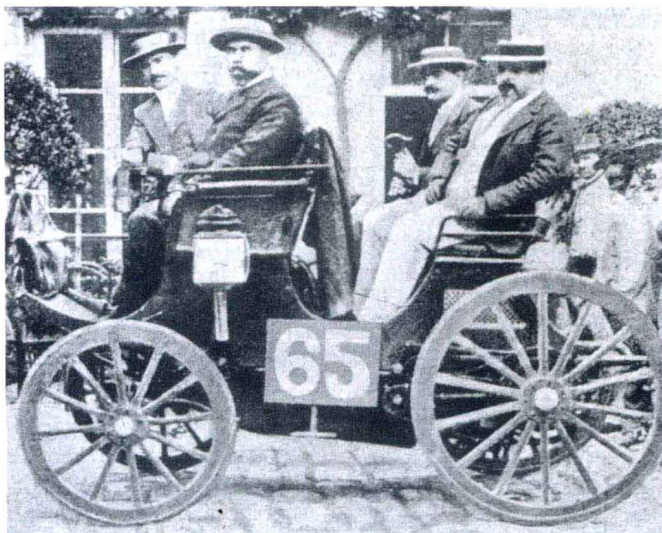
汽车比赛的第一个组织者皮埃尔·吉法尔



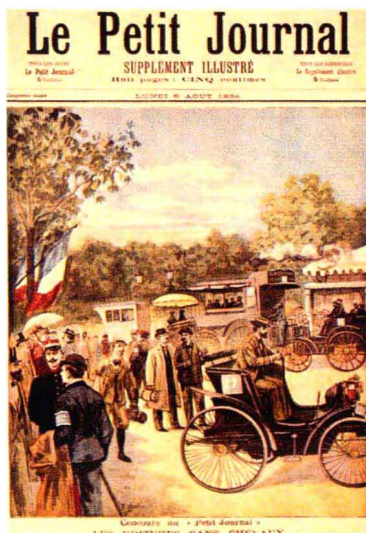
从巴黎到里昂的第一次汽车比赛途中（1894年）



戴狄安驾驶的汽车（左边汽车）第一个到达终点却不是冠军（1894年）



乔治·雷莫特驾驶标致“3马力”汽油车得到了冠军（1894年）



1894年8月5日的《小人物》刊登了当时汽车比赛的新闻

但是，在3年前的1891年9月6～9日，吉法尔还组织过自行车和汽车的长途越野对抗赛。当时，吉法尔十分明了自行车重要的社会意义和经济意义，因而每年组织和举办自行车越野赛。1891年是从巴黎—布列斯特—巴黎（Paris—Brest—Paris），全程1200km。对法国标致汽车公司来说，在这个比国家级竞赛还要重要的比赛中，让汽车“伴行”（实际上是是与自行车比赛）是考验和显示汽车生命力的绝好方式，也是很好的广告宣传。而吉法尔对机械化交通运输发展趋势，也像对所有重要新闻一样地敏感，标致公司欢迎这个主意。于是，标致汽车作为一种产品首次登上了这个以速度和耐力为最高准则的舞台。

参加与自行车“伴行”的标致3型汽车（1891年）



标致车上除了4个乘员外，还有行李、工具、食品、饮料、燃油、机油、冷却水和备件，装载重量约为600kg。途中，除了城镇的石板路和卵石路外，还有许多时而上坡时而下坡的土路。按当时汽车的状况，每走大约40km就得停车，往原始的化油器里加油，经通气孔向冷却系补充水。燃油通常只能在某些城镇的药房里找到。在到达布列斯特前的偏僻地方，差速器出了毛病，在当地的一个铁匠的帮助下才修好。

比赛结果，法国著名自行车赛车手查尔斯·特隆（Charles Terront, 1857～1932年）使用米其林的可拆卸轮胎参加比赛获胜，自行车平均速度为16.9km/h。标致汽车的平均速度是14.7km/h。尽管汽车没有获得冠军，但是全世界都知道了汽车确实已经“君临人世”了。

查尔斯·特隆使用米其林的可拆卸轮胎参加比赛获胜（1891年）



1895年6月11 ~ 14日，由法国汽车俱乐部ACF (Automobile Club de France) 和《新闻报》(“Petit Journal”) 联合举办的、从巴黎至波尔多往返 (Paris—Bordeaux—Paris) 汽车赛，是世界上最早使用内燃机汽车进行的长距离汽车公路赛，全程1178km。第一个到达终点的是标致公司的埃米尔·勒伐索 (Emile Levassor, 1843 ~ 1897年)，时间是48h45min，平均速度24.55km/h。现在看来，这个速度并不快。但试想一下：连续两昼夜用一辆结构简陋的汽车在尚不完善的崎岖道路上不停地紧张驾驶，实在令人疲惫不堪。当时有的汽车点煤油灯，光线暗淡，夜间行车十分困难；有的驾驶员打瞌睡，汽车驶离了道

路，幸而汽车速度并不快，才没有出事故。虽然这是一次很不完善的汽车竞赛，但是在当时参加汽车竞赛是一件很风光的事情，也是推销汽车的好方法。由于勒伐索的赛车乘坐了两人而违反了比赛规则，因此他失去了获奖资格，反而使落后很远（迟到6h）的标致车队的车手保罗·凯弗林 (Paul Koechlin, 1852 ~ 1907年) 获得了冠军，得到了似乎不应得的31500法郎奖金，这样，前3名都是标致车队的车手。参加比赛的23辆汽车（15辆内燃机汽车、6辆蒸汽汽车和2辆电动汽车）中，跑完全程的有内燃机汽车8辆，蒸汽汽车1辆。这次标致公司其中的一辆参赛车（成绩列第10位）是世界上第一辆装充气轮胎（米其林轮胎）的比赛汽车。



埃米尔·勒伐索驾驶的潘哈德-勒伐索赛车第一个到达终点（1895年）

1895年11月28日（感恩节），美国举行了首次汽车比赛。赛程从伊利诺伊州的芝加哥至埃文斯顿，共计87km（54mile）。美国的杜里埃 (Duryea) 汽车与德国的奔驰汽车是唯一能够跑完全程的两辆汽车。弗兰克·杜里埃 (J.Frank Duryea, 1869 ~ 1967年) 驾驶的汽车以7h53min夺得冠军。



杜里埃汽车在美国首次汽车比赛中夺得胜利（1895年）