



摩登大賽車

2011-03-27 記者 蔡少安 文



Show business

大量商業介入是賽車不可避免的，R&D 要錢、車手薪資是錢、車隊後勤也是錢、零件開銷也要錢 ... 什麼都要錢，而且一花就是以百萬為單位。置入性行銷並不是不可接受，但當商業和政治的手伸進運動本身時，這個到處都是銅臭味的運動還剩下什麼？



大家來找碴，圖片裡有多少個贊助商呢？（圖片來源／Google）

黑科技

科技議題向來是 F1 的一大特色。近幾年吵得比較兇的莫過於環保議題，環保熱情可是大大感染了 F1 行政高層的大人們。環保訴求有什麼影響呢？廢氣排放問題得改善，也就是引擎受到更多限制、可使用輪胎量也會減少、車隊預算必須削減。不過說總是比做簡單，2009 年就為了預算縮減問題搞得差一點讓 F1 分裂，「環保科技」的引進也不是那麼容易，相反的是個大錢坑；輪胎規則則是使得車隊必須小心做策略規劃，車手變得施展不開。立意良善不過做法和方向錯誤。

2009 年可說是大地震的一年，因新規則導致的車隊預算大幅緊縮、KERS (Kinetic Energy Recovery Systems) 初次使用、空力套件的嚴格限制、車手整個賽季只能使用八顆引擎等等，最終讓 09 年賽季變成挺沉悶而乏味的一年—就過程而言，結果可是讓所有人都跌破眼鏡。

在這一年嘗到慘痛敗績的法拉利，早從賽季進行到一半時便把精力轉移到下一年度的賽季準備上，許多隊伍都是如此。與其繼續浪費金錢和精力，不如提早為下個賽季做準備。因此 09 年賽季幾乎所有隊伍都走保守路線：賽場上沒什麼真正的廝殺，保住現有名次，安全跑完為上。這種比賽當然無聊了。

2009 年賽季最明顯的改變其實是新霸主的崛起。在此之前 F1 有很長一段時間被強大的廠隊主宰，如法拉利 (Ferrari)、邁凱輪 (McLaren)，或是年代稍微久遠一點的蓮花 (Lotus)。在新賽制下，決定比賽結果的往往是設計上小小的不同。大廠隊的引擎技術不再佔有絕對優勢，資本和技術較受限的小隊有更多機會：現在的 F1 正有如戰國時代，百家爭鳴，而最引人注目的也許是紅牛車隊。紅牛在 09 年賽季異軍突起，緊追 Brown 車隊。如果不論讓 Brown GP 在前七場比賽佔盡優勢的分流器 (diffuser) 以及新的積分制度，整體而言紅牛有更大的潛力。

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 變化自如 幕後的聲音演員
- 那些年 爸爸與芭樂的回憶

- 關余膚色 我想說的事

總編輯的話 / 郭穎慈



本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉 忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

本期頭題王 / 洪詩宸



嗨，我是詩宸。雖然個子很小，但是很好動，常常靜不下來。興趣是看各式各樣的小說，和拿著相機四處拍，四處旅行。喜歡用相機紀錄下感動，或值得紀念的人事。覺得不論是風景還是人物，每個快門的...

本期疾速王 / 吳建勳



大家好，我是吳建勳，淡水人，喜歡看電影、聽音樂跟拍照，嚮往無憂無慮的生活。

本期熱門排行



夢想配方 攝影甜點與咖啡
洪詩宸 / 人物



橙色的季節 唯美「柿」界
陳思寧 / 照片故事



老驥伏櫪 馬躍八方
許翔 / 人物



追本溯源 探究大地之聲
劉雨婕 / 人物



變化自如 幕後的聲音演員
張婷芳 / 人物



Sebastian Vettel，舒馬克在他還在比Kart賽事時便說他會是顆新星。蓋果然是老的辣。
(圖片來源/Getty Images)

但廠隊的退場也不全然是「商業」的問題。2008 和 2009 年，本田 (Honda)、寶馬 (BMW)、豐田 (Toyota) 相繼退出，原因很明顯：這兩年全球經濟慘澹，連 F1 這賽車運動的最高殿堂也頗感壓力。本田和豐田的成績都不理想，贊助商想必會給壓力，而這兩隻隊伍的母公司還有更重要的任務—公司賺錢靠的是市售車，F1 賽事只是在幫他們燒錢。寶馬退出前的成績還不差，但是苦無突破，不像朋馳 (Mercedes) 和邁凱輪搞得有聲有色。公司必須對股東負責，也必須向全球的消費者負責，在成績不理想的狀況下選擇離開很合理。



小朋友最愛掛在嘴邊的，朋馳和邁凱輪合作的經典，SLR。(圖片來源/Google)

2010 年賽季「比賽中不准加油」的政策再度捲土重來，換句話說起跑的時候就得背著一整場比賽的汽油量，這當然讓車子變得奇重無比，而重負載讓賽車變得較難操控。幾乎每個車手在開幕站後都異口同聲地抱怨比賽變得毫無趣味可言，「比賽結果等於在排位賽後就決定了」。但 10 年賽季終究還是跌深反彈，隨著賽季進行，比賽也越來越精彩，終盤時領先車手相近的積分促成了比賽的白熱化。阿隆索 (Fernando Alonso) 在閉幕站阿布達比站賽後失落的身影，恐怕是近年來在賽場上難得看得到的真情流露吧。

2006 年的閉幕站巴西站是個很好的例子：當一個車手沒有任何顧慮的時候，極限還可以往前推進多少。2006 年義大利站比賽結束後，舒馬克 (Michael Schumacher) 宣布他將在今年賽季結束後退休。該年度他還是有很大機會拿下冠軍寶座，但是當然會出意外，最決定性的就屬日本站：賽車的縮缸使得舒馬克不得不退賽。

但日本站的結果促成了巴西站的精彩，巴西站本身的意外也再增加了比賽的張力。舒馬克把賽車性能發揮到淋漓盡致，反正這是最後一場比賽，他再不用顧慮什麼。比賽就像回到了 1970 年代，「Pushing beyond limit」。



2006 年巴西站，舒馬克和奇米（Kimi Räikkönen）在終點前最後一個彎角的纏鬥。

（圖片來源／Wikipedia）

最大的問題是「態度」。就如觀眾看到的，車手並沒有盡全力。現在的 F1 充滿大人的哲學，明哲保身，而不是小孩子的衝動，奮不顧身。即使有規則、預算、賽車狀況等等的外在因素，觀眾應該還是能看到精采的比賽，而不是精密計算的策略。也許就是因為場上的選手都讓「穿西裝的」和車隊，讓「政治」主導一切，F1 才會走到今天這步田地。

Le Mans

利曼賽事相較之下雖然鬆散得多，但長久以來一直都維持另類的權威性地位。利曼各級賽事可說是眾車廠絕佳的測試場，比起實驗室數據和有限的實測機會，這裡是真實的戰場，車廠不只能在比賽中改善自家產品的缺點，也能看到其他隊伍有什麼新發展。賽場是公開的，誰有什麼新武器很難逃得過其他人的眼睛。

這個特色並不是最重要的，因為各級賽事都是如此，利曼賽事之所以吸引人是因為「較鬆散的規則」。F1 有點像貓捉老鼠的遊戲，車隊想辦法鑽規則漏洞，或是搞一些前無古人的怪方法來增加賽車競爭力，FIA 緊追在後，不斷寫新規則禁止這些「花招」。但利曼賽事就寬容得多，不像 FIA（Fédération Internationale de l'Automobile，國際汽車聯盟）一下子限制空力套件，一下子要求提高底盤高度，又要降低引擎轉速。在這裡車隊能更自由的測試經過風洞實驗的設計結果，或是收集有助於未來市售車款規格調校的數據。

利曼著名的「起飛」意外。（來源／YouTube）

結構就是政治

究竟現行制度和生態環境是好是壞？2009 年卸任的 FIA 總裁 Max Mosley 統治了這個場域長達 16 年，而一人掌管 FOA（Formula One Association）和 FOM（Formula One Manag

ement) 兩大組織的 Bernie Ecclestone，在 1970 年代透過轉播權議題將商業化引進了 F1，他掌控的部份主要是財務的—某方面而言他掌握了全部。這兩個人都是爭議性的人物，個人行為和管理方式都是。那他們為何能生存這麼久？恐怕就是政治在影響運動了。

Ecclestone 在意的是什麼？這幾年中東和亞洲國家大興土木建造賽車場，為的就是爭取 F1 賽事。而他對有歷史、傳統、名氣響亮的歐洲賽道不抱太多情感，繳不出他定下的高額費用就從名單中剔除。他的注意力放在中東和亞洲，這些新興國家想「和國際交流」得不得了，他樂得坐下來等這些人上門。他真正在意的應該是錢吧。

安全議題向來都是焦點，這毫無疑問地改善了：自從 1994 年洗拿的意外後，F1 賽事沒有再有車手喪生。但安全是否絕對性地代表限制賽車速度、限制新發展？除了車隊和大環境的生態，賽車手是否也改變了？以往是賽後清涼時刻的頒獎台，現今卻演變成例行公事，要是有心結的車手同台，還得避開眼神交會免得尷尬。究竟是時代改變了，還是人改變了呢？

總編輯的話

本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

▲TOP

關於喀報 聯絡我們

© 2007-2014 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0