

F1中国站续约至2025年——

2023赛季上海站再现?



尽管在上月已官宣的2022年F1赛历上没有中国大奖赛的身影,但对这个分站的未来,广大国内车迷仍可以保持期待。11月6日,一份新的合作协议被正式签订:至2025年,F1中国大奖赛将继续落户上海。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

F1中国大奖赛创办于2004年,举办地一直是上海。从2004年至2019年,赛事成功举办了16届,此后受到疫情影响,在去年和今年连续两年缺席,并且在已官宣的2022赛季的赛历上也未见其踪。连续停办难免令车迷生忧,所以,如今这份新合作协议的签订可算是一则及时的利好消息。

对于中国的这片市场,F1首席执行官斯蒂法诺·多梅尼卡利在视频签约时明确表达了重视之意。“经过本轮签约,F1中国大奖赛将继续落户上海直至2025年。”“全球范围内持续的疫情状况,意味着F1中国大奖赛将不会出现在2022赛季的赛历中,但F1迫不及待地想回到中国进行比赛。一旦条件允许,F1中国大奖赛将第一时间恢复到赛历中。”

在疫情发生前,中国站的这份合约是持续到2020年(2020赛季的中国站受疫情影响未举办)。所以,如今上海久事与F1管理公司正式签订的这份新合作协议,可说是有着承前启后的



专题摄影 本报记者 陈嘉明

意义。

从2004年到2019年,在F1中国站顺利举办的那16个比赛周末里,上海国际赛车场的入场观众总人次达到近290万。2019赛季,也正是在国际汽联与F1管理公司认可了中国市场的重要性后,上海成为了F1历史上第1000场分站赛的荣誉举办地。

渐成传统的F1中国站,它已成为上海对外宣传的重要名片和体现城市软实力的重要载体。而就目前情况来看,中国站最有望回归到国内车迷身边的年份还是2023年。

疫情之外还有变量 排站是个不小的难题

新协议已签,那么问题来了:中国站明年的F1赛历上已经完全没有可能了吗?除了众所周知的防疫规定,还有哪些变量可被一说的吗?

上海久事体育产业发展(集团)有限公司总经理杨亦斌在接受采访时表示,F1与中国是一种彼此需要的关系,中国站之所以未能被列入2022赛历,其中也有时间上的考虑。

每一个办出了传统的F1分站赛,都有其传统的时间档期。其中,除了有对举办地气候条件、观赛条件等方面的考虑外,还由于F1是一项需要车队常年“举家迁移”参赛的赛事,在统筹一整年的各个分站时,还要将国际物流速度、参赛人员疲劳度、迁移路线合理性等这些因素都考虑进去。

“往年我们都是4月份举办赛事,申报、物流等流程要提前大半年就开始推进,以目前的情况看,已经无法在明年4月份举行赛事。”不过,杨亦斌在接

受采访时也透露,下赛季对中国站来说并非毫无可能。“如果明年下半年办赛条件允许,同时还有其他分站因故退出的话,中国大奖赛存在替补的可能性。希望F1能够尽快回到上海,但目前的主要目标还是放在2023年。”

从实际出发,中国站想要替补进入2022赛历的难度很大,因为仅从时间规划这一项来说,下赛季已经空前拥挤。

2022赛历上排布着23个分站,这一数字创了历史纪录(本赛季也安排过23站,但最终只能执行22站)。下赛季的势头是二连赛(两个周末连续举办分站赛)很寻常,三连赛(三个周末连续举办分站赛)也不稀奇。从官方赛历来看,明年将出现七次二连赛,出现两次三连赛。即便有某一个分站因故无缘正常办赛,考虑到迁移路线的合理性,中国站想要顺势替补的难度也是不小的。

观众回归 利润飘红

美国大奖赛的那个比赛周末,奥斯汀赛道吸引到了40万人次的车迷,那个场面让人印象深刻。实际上,迎回了热度的不仅是F1的看台,还有它的财务报表。

据外媒报道,F1在今年第三季度实现了约5000万英镑的利润,与去年同期相比大幅增长。7月至9月,F1的收入为494亿英镑,较2020年第三季度的4415亿英镑也有所增长。其中,增长最明显的一部分收入就是来自于重新开放的观众席。

从荷兰大奖赛时每天让7万名观众入场,到英国站周末时共计入场的356万人次,再到美国大奖赛周末里的40万人次……车迷对回归赛道的热情为F1的收入恢复带来了强劲支持。

F1的转播合同和托管费收入从去年的4127亿英镑增至4527亿英镑,增幅接近11%。另外,在F1被标注为“其他收入”的项目中还取得了更大的收益(其中包括F2和F3相关的收入)。

F1首席执行官斯蒂法诺·多梅尼卡利说:“F1正在全力以赴,努力为我们的车迷、合作伙伴和投资者在赛道上创造成绩。”“我们已经看到,2021赛季将是一个具有时代意义的赛季,我们已经在赛道上看到了来自全球迷的支持和所有平台的参与。”

当然,从另一个角度来说,发生在汉密尔顿和维斯塔潘之间快要刺刀见红的竞争,也提升了车迷观赛时的紧张刺激感。有多久没看到有人能把梅赛德斯赛车逼到这个份儿上了?又有多久没看到竞争的悬念竟能持续到11月了?

尽管汉密尔顿和维斯塔潘都已表示,他们会采取正确的方式进行竞争,而非像当年塞纳和普罗斯特那般以撞车为代价来相搏,但这个故事到底会如何发展呢,肯定还得走着瞧。



周冠宇“转正”? 巴西站后或官宣

22岁的周冠宇能成为中国第一位F1正赛车手吗?这个话题已在今年被反复讨论了太多遍,如今,距离答案被揭晓的日子越来越近了。

阿尔法·罗密欧车队的二号车手,这是周冠宇及其背后团队正在努力争取的席位。就在这两天,该车队领队瓦塞尔透露,他们最快可能在本周末的巴西大奖赛结束后就此事作出决定。

今年9月,阿尔法·罗密欧车队官宣了新赛季的一号车手人选,他就是终于要跟梅赛德斯车队说再见的博塔斯。无论从天赋还是经验来说,博塔斯都完全配得上阿尔法·罗密欧开出的这份多年合约,所以接下来的问题就是,谁来当二号车手?该车队的现任车手吉奥维纳

兹,他在土耳其大奖赛上连续犯错,并且有未遵从车队指令的情况,令阿尔法·罗密欧失去了赢得积分的大好机会。在外界看来,吉奥维纳兹能在明年留队的希望已经非常渺茫了。

如果旧人离场,那最有望希望入队的新人很可能就会在三位现役F2车手中产生,候选人分别是周冠宇、皮亚斯特里和布歇尔。皮亚斯特里目前领跑于F2车手积分榜,周冠宇则排在榜单第二位。无论从F2的竞争还是从闯入F1的前景来看,他都是周冠宇的劲敌。布歇尔是索伯培养出来的车手,尽管他的天赋很被看好,但考虑到只有18岁,此前布歇尔所归属的车队曾透露,可能希望他能在F2中多积累一点经验后再考虑闯

荡F1。当然,从目前来看,这三位都还在被外界看好的候选人之列。

在被问到中国车手何时能“转正”的话题时,上海久事体育产业发展(集团)有限公司总经理杨亦斌显得很有信心。“我相信会很快,中国车手周冠宇在F2表现非常出色,久事体育正在和国际汽联、F1公司以及一些参赛车队进行多方沟通,力求让这个进程加快,我相信随着F1大奖赛中出现中国车手,赛事在中国的发展和影响力会走向一个新的高度。”

目前,已确定可以拿到超级驾照的周冠宇,他正在英国为F2本赛季的最后两站比赛做准备。这两个分站将在12月的第一周和第二周举行。

