



第十四屆的自行車環台賽首度挑戰蘇花公路，但因大雨及安全問題，此站前段不計成績。

精緻登場

2003 自行車環台賽

今年的自行車環台賽以發現台灣之美為主題，串聯起觀光風貌，結合了茂林、東北角、參山、日月潭等地的風景管理處，加上花東壯麗的景觀及挑戰清水斷崖的創舉，配合 ESPN 的拍攝及轉播，讓自行車環台賽勾勒出新使命，並運用自行車環賽的特性，將美景帶上國際媒體，讓世界發現台灣之美。

攝影◎張壽生、文◎編輯部

新 的贊助創舉及架構確實使環台賽更具意義，跳脫出以往自行車賽宣傳自行車業界的直接關係，在許多國際比賽的演進中，也是如此的發展模式，最初均由自行車業直接開始贊助自行車賽，但隨著體育商業化的框架越來越大，自行車

賽必須由多方力量結合，利潤微薄的自行車業界也就逐漸退居車隊贊助角色，甚至於只是部份贊助，在自行車運動發達的歐洲已經是如此，今年的環台賽作了一次新的開端，這也許是未來運動商業化的發展方向。



▲ 自行車賽動員的人力物力相當龐大，今年環台賽的總預算約在台幣二千萬元之譜。



▲ 自行車賽能表現的除了體育上的競爭之外，更能夠表現出地方特色，進而拓展自行車人口發展。



▲日本隊老將真鍋和幸在首站爆冷摘冠後，全隊辛苦防守，只為日本隊留下印象深刻的經驗。



▲美利達德國隊的俄勒在今年的比賽中演出帽子戲法，個人獨贏三站。

不過今年在時間倉促之下，邀請的隊數比往年縮水許多，使得比賽本身戰況的變化相當單純，內銷兩大自行車廠商的角色，也由比賽贊助者變成車隊贊助者為主，捷安特亞洲職業隊及美利達德國隊兩隊掌控了大部份比賽的節奏。但是在第一站的比賽中，日本隊的真鍋和幸力克群雄，爆冷的拿下單站冠軍，同時也成為總成績領

先者，但在這樣多站的比賽中，太早露出鋒芒使得日本隊成為各隊的標靶，加上日本隊的整體戰力不夠強，很容易看出其防守的破綻，現年 33 歲的日本老將真鍋和幸就坦承：「車隊的戰力及溝通都出現問題，防守黃衫的戰術幾乎耗盡全隊的體力，我們能獲得的只有經驗。」

之後連續的各站，美利達德國隊不僅

▼以自行車環繞賽事的特性帶出台灣之美，是今年環台賽的訴求，主要的贊助廠商也由自行車界轉變成觀光發展局。





掌握了戰況，要拿下單站冠軍更是如同探囊取物，總計在今年的八站比賽中，美利達德國隊雖然在個人及團體總成績均列名亞軍，但拿下六個單站冠軍，成績斐然。而捷安特亞洲職業隊自成軍以來，在這場比賽中贏得其車隊最大的勝利，包辦了個人及團體總成績第一之外，登山王、亞洲快速王也由捷安特亞洲職業車隊囊括，大會所有的主要獎項都被捷安特亞洲職業車隊橫掃，也展現出 TT3 應有的職業車隊水準。

今年的環台賽雖然一開始規劃了蘇花公路這一段，但最後因為天候及交通問題而不計成績，少了這一段的競賽，總里程為 958.1 公里。主辦單位在交通及整個賽事上也發生不少的小狀況，但整體而言，仍然是瑕不掩瑜，其逐漸進步的步伐也清楚可見，期待在今年精緻化的環台賽之後，主辦單位汲取了更完整的經驗，將未來的環台賽帶向一個更高層次，並達到推動台灣自行車運動及觀光之美的雙贏任務。■



▲ 捷安特亞洲職業隊的查格倫在日月潭發衝的關鍵進攻，協助隊友米茲巴尼拿下三冠王。



▲ 捷安特亞洲職業隊贏得成軍以來最大勝利，米茲巴尼(中，黃衫)包辦了個人及登山王、亞洲快速王等三冠王，其車隊也囊括了團體冠軍。