

轮胎上“C位”，爆胎成战术？

这次，轮胎成了“C位”主角。在F1的历史上，车队与车手们一直都需要在保护轮胎与追求极速间“端水”，不过对称霸赛道多年的梅赛德斯而言，“端水”端得如此狼狈，确实是他们自车队崛起至今前所未有的经历。而更让梅赛德斯忧心及让对手们跃跃欲试的则是——本周末的西班牙大奖赛快要启幕了，加泰罗尼亚赛道的特色之一和银石赛道一样，也是“杀胎”。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

在银石跑了两站 试卷却有大不同

8月2日与8月9日，F1在英国银石赛道“背靠背”举行了两个分站。为了区分与纪念，前一站的名字是常规的“英国大奖赛”，后一站则被特别命名为“七十周年大奖赛”。实际上，这两场比赛还有更多隐藏于水面之下的不同，具体到轮胎因素，则有三点必须要提。

轮胎组合更软，胎压更高，赛道气温也更高——这让七十周年大奖赛与英国大奖赛虽在同一条赛道上举行，实际却是给车队与车手们出

了一份新试卷。梅赛德斯赛车仍是赛道上最学霸级的存在，它在排位赛中的单圈优势可以达到1秒甚至更多，而现在的问题有点像是学霸在进入考场后遇到了一些临场困扰。说一千道一万，F1赛车的主要性能差异就落在动力与下压力两方面，然而无论核心功力何等卓然，学霸也得跟普通人一样，走进考场落笔应答的过程，才算名副其实。如今，梅赛德斯就卡在了将赛车优势与轮胎对接起来的环节。

更软的轮胎

先说轮胎组合。为什么F1唯一轮胎供应商倍耐力给七十周年大奖赛提供的是C2(硬胎)、C3(中性胎)加C4(软胎)的组合？明明同样在银石赛道比赛，却偏要让轮胎组合比之前一周的英国大奖赛软一号呢？这件事真不怪倍耐力，因为完全是由F1官方所决定的，初衷是为了强调各个分站的差异性。

受全球疫情形势所迫，今年F1要在相对少的赛道上去完成相对更多站的比赛，以此降低旅行参赛的风险。但在同一条赛道上连续比赛是很容易让观众审美疲劳的，所以F1官方便挑选了最方便操控的变数——轮胎组合——来给比赛“调味提鲜”。

在倍耐力近两周的报告中，一直在提醒车队和车手们要尊重每套轮胎的合理使用时间。但显然，在关乎策略与名次的重要时刻，把每一套甚至每一条轮胎都逼出极限，这才是车队的合理思路。

更高的胎压

再来就得说说胎压。在经过英国大奖赛最后三圈的“三连爆”后(博塔斯、塞恩斯与汉密尔顿在最后三圈先后发生左前胎爆胎)，倍耐力提到了七十周年大奖赛中所用轮胎的最低胎压，此举是为了减少轮胎结构承受的压力。然而，这一变动的副作用却给梅赛德斯带去了更复杂的轮胎问题。

提高轮胎的最低胎压，它的副作用是会让轮胎变得更鼓一些。这种变化并不在内眼可查的范围内，但对操控着赛车的车手，以及远程读取数据的车队系统来说，却会有比较明显的感知与体现。这正是汉密尔顿赛后抱怨的由来，“他们把胎压调得太高了，轮胎鼓得像皮球一样。”

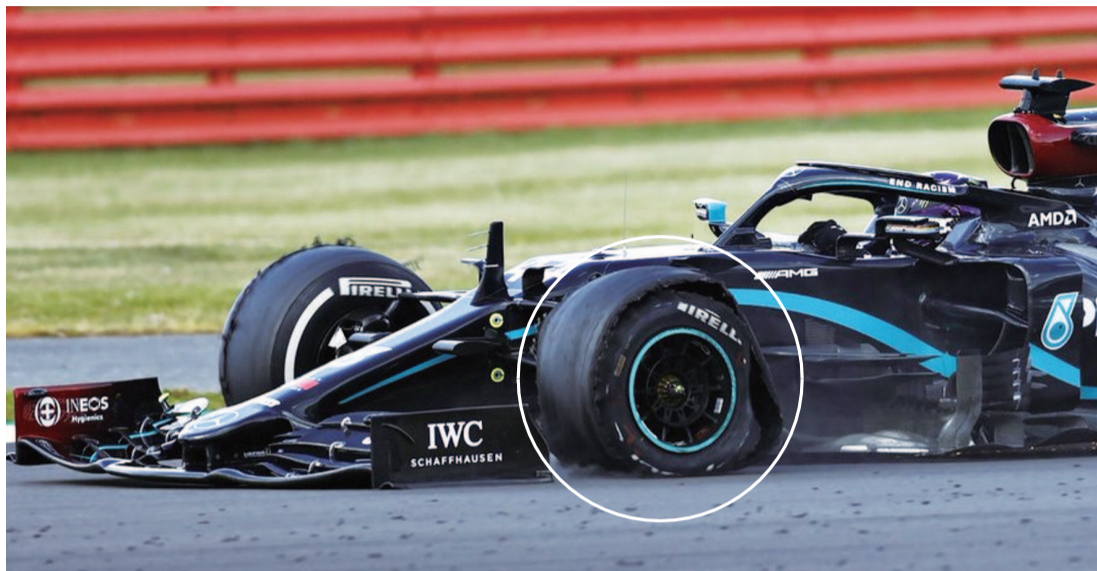
最低胎压被调高后，轮胎变鼓了，轮胎与赛道的接触面随之减少，而更小的接触面积又意味着更大的应力。在这种情况下，轮胎很容易过热。然后，这种过热又会对轮胎性能产生螺旋效应，加速橡胶颗粒的脱落与轮胎的磨损。最后出现的情况就是，轮胎性能严重衰退，梅赛德斯学霸级性能的赛车不得不放慢速度，以确保仍能安全完赛。

更热的赛道

英国银石赛道的常规办赛时间是7月上旬或中旬，那会儿的气温相对更舒适。但众所周知，2020赛季因疫情而变得非常特殊，为了把上半年耽搁掉的时间补回来，今年没有夏休期，大伙儿都得加班加点。所以，今年的银石赛道迎来了“最热的夏天”，而与8月2日(英国大奖赛正赛日)相比，8月9日(七十周年大奖赛正赛日)那天的赛道温度更高。

梅赛德斯似乎还没找到有效对策，但本周末的西班牙大奖赛却快要启幕了，加泰罗尼亚赛道的特色之一和银石赛道一样，也是“杀胎”。考虑到当前的气温条件和加泰罗尼亚赛道的实际情况，这次F1官方总算不要求为变而变了，倍耐力将提供最硬配方的三款轮胎(C1、C2和C3)——这与去年西班牙大奖赛的轮胎配方完全一致。

此前，加泰罗尼亚赛道从未在炎热的8月举办过F1比赛。“这是一条会给轮胎带来巨大挑战的赛道，而8月中旬巴塞罗那预期中的高温，也会让轮胎所承受的压力进一步加剧，轮胎的热降解会更加严重。所以，做好轮胎管理、控制任何会影响抓地力的过热情况将显得尤为重要。”倍耐力在西班牙大奖赛的前瞻中做了这样的预测。



汉密尔顿爆胎冲线



梅奔跌进轮胎坑 还在疯狂纠错中

凭借出众的轮胎管理能力，维斯塔潘证明了梅赛德斯并非不可战胜。本赛季很不争气的法拉利车队，也让勒克莱尔通过一停策略，在上周日获得了分站第四名的成绩。更软的轮胎、更高的胎压、更热的赛道，虽然这些变数都对梅赛德斯赛车产生了影响，但赛道上其余18辆赛车也都面临着同样情况。所以，这支称霸赛道多年的车队，到底是缘何跌进了轮胎这个坑的呢？

目前看来，梅赛德斯还在着急上火找答案的过程中。

梅赛德斯车队首席赛车工程师安德鲁·肖夫林表示，目前他们唯一能确定的是，高温环境对梅赛德斯赛车更为不利，至于别的方面，则需要继续排查。“我们知道轮胎起泡是个问题，这不是新问题，但之前我们没有意识

到，情况已经严重到了这样的地步。我们有点像是处在了问题最最糟糕的阶段，而红牛是所有车队中在这方面表现最好的一支。在其他分站的时候，所有人都站在同一条船上，为什么现在在我们成了局外人？我们还没有找到明确答案。”

明明拥有最佳性能的梅赛德斯，为什么跑起来后却成了“轮胎杀手”？实际上，在从英国大奖赛到七十周年大奖赛的这一周里，车队就已经在努力找问题了。针对银石赛道最考验左前胎的情况(汉密尔顿和博塔斯在英国大奖赛上爆的都是左前胎)，梅赛德斯在七十周年大奖赛前调整了赛车的前后配重，已经相对减轻了两条前轮的重量。但在新变数的作用下，他们的左前胎倒是不再独自受难了，但另外三条轮胎的磨损情况却有明显加剧。

问题越来越复杂，但密集的赛程却没有给梅赛德斯留下多少喘息的时间。本周末，F1将继续“背靠背”办赛，西班牙大奖赛就要启幕了。“马上就是巴塞罗那的比赛，周五练习赛时，气温预计就会达到30摄氏度。如果我们找不到对策，C1轮胎也许能帮上一点忙，但给我们带来惨痛经历的问题终究还是要去面对。红牛就追在我们身后不远处，坦白说，如果我们不把问题解决，就会再一次陷入困局。”

按照惯例，F1的轮胎供应商每年都会更新配方，以适应不断提升的赛车性能。不过今年，受疫情影响，F1官方同意倍耐力沿用去年的配方。在在F1原世界冠军卡卡·哈基宁看来，梅赛德斯在展现性能优势的同时，也给轮胎带去了更大的压力，或许这也是出现新问题的原因之一。

“拒绝”汉密尔顿进站 博塔斯的胎起了关键作用

从已经结束的五个分站来看，高温会增加梅赛德斯赛车与轮胎适配的难度。所以，在排位赛中可以甩开维斯塔潘1秒的汉密尔顿，在正赛中有时却得为了保护轮胎而维持比对手慢1.5秒的圈速。作为在车手与车队积分榜上均保持领先的一方，汉密尔顿没有莽撞，同样的，梅赛德斯也仍旧理智在线。

七十周年大奖赛上，汉密尔顿从第38圈开始就在询问车队自己何时二停，当时他的轮胎状态看起来已经严重衰退，令不少观众想到了再度爆胎的可能。不过，当时梅赛德斯的车队

指令很明确，就是让他在赛道上再多坚持几圈。后来，汉密尔顿在第41圈才完成第二次进站。当时有车迷在网络平台上质疑车队的做法，认为这是理智下线后的孤注一掷。不过赛后，梅赛德斯车队却给出了一个很有数据支撑的解释：他们是在对博塔斯二停后换下的轮胎进行分析后，才有了让汉密尔顿用磨损胎多跑几圈的底气。

“在对瓦尔特里(博塔斯)换下的轮胎进行分析后，我们发现上面还有很多橡胶残留。所以，尽管刘易斯(汉密尔顿)的车已经在赛道上出现了晃动，我们还是决定延长他那套胎的使

用圈数。实际情况是，在他二停进站前，他的速度确实越跑越快。”梅赛德斯领队托托·沃尔夫解释道。

当然，对当事人汉密尔顿来说，那段坚持的过程很不好受。“基本上，我只能用一半的轮胎来跑。只要你看看后视镜就会发现，一半的胎面已经脱落了。我很紧张，在担心爆胎的可能。”目前，汉密尔顿以107分在车手榜上领跑，不过，紧追在他身后的人已经从队友博塔斯换成了维斯塔潘。如果轮胎问题得不到及时解决的话，他们间30分的差距有可能被进一步缩短。