

乘兴而来,败兴而归

维特尔,六年时光终究是错付了



维特尔光芒黯淡,到了离开的时候了

F1中生代 机会越来越少

在维特尔与法拉利是否续约的拉锯中,30岁的雷诺车手里卡多,他的名字也一直出现在岗位竞逐者的行列中。除非传言被逆转,不然有一点预测趋势将变得更有理有据——留给中生代车手们的机会正越来越少。

一直以来,法拉利都是许多车手的“梦之队”,里卡多也是他们中的一员。只不过,当年他没能争赢比自己大两岁的维特尔,如今极可能又会输给才25岁的塞恩斯。当大牌车队们把“年轻一点更好”也加入到对“二号车手”的要求中后,中生代车手的作为空间将被进一步挤压。

没错,塞恩斯才25岁,但他在F1正赛中的驾龄已有五个赛季。如果本赛季能在夏季重启的话,那在与迈凯轮合同到期前,他的F1驾龄将累加到六年。即便是法拉利这样一支习惯车手内部等级分明的车队,在明确了未来几年将以勒克莱尔为核心后,他们也是乐意引入一位兼具了经验与年龄优势的年轻人来担当“二号车手”的。时代不同了,像巴里切罗般老将护驾的做派正受到挑战。

在本赛季签约的20名F1车手中,效力于阿尔法·罗密欧车队的莱科宁最高龄的一位,已经40岁。往下就是五位“85后”车手,汉密尔顿、博塔斯、维特尔、里卡多和格罗斯让。

2019年是里卡多为雷诺车队效力的第一个赛季,再往前,他在红牛度过了五年。在他的那次转会决定中,崛起的红牛年轻车手维斯塔潘起到了催化作用。现如今,在外界都更好看塞恩斯与法拉利牵手前景的情况下,迈凯轮签约里卡多的可能性也被越来越多地谈及。上赛季,雷诺赛车的表现很难令人满意,尤其在空气动力学套件与赛车稳定性上,让里卡多吃了不少苦头,最后只在年度车手榜上排在第九名。在与迈凯轮现在的“二号车手”诺里斯的能力比较中,里卡多如果转会过去,倒还是能当老大哥的。

只不过,由于这是一个牵涉到维特尔、塞恩斯、里卡多等多名车手的转会连环扣,所以在官宣前,大家也只能边听传闻边拭目以待。

汉密尔顿 可惜不是你

维特尔与法拉利的缘分真的尽了,但在下赛季坐入跃马车队驾驶舱的新面孔却很可能不是汉密尔顿。这让人既感到遗憾,又觉得在情理之中。

汉密尔顿有法拉利情结,但他也有非常想去追赶甚至超越的纪录——仍由舒马赫保持的多项F1纪录。7个车手总冠军、91个分站赛冠军、155次登上领奖台……今年是F1赛事创办以来的70周年纪念,在经由F1官方专家组推举人选和车迷投票后,舒马赫获评“F1历史上最具影响力的人物”。

对汉密尔顿而言,留在梅赛德斯意味着他有更多机会去挑战纪录。毕竟,维特尔的遭遇前车可鉴,在换了车队、换了赛车后,很多事都会发生改变。尤其,梅赛德斯赛车仍是目前赛道上最快的车。如果2020赛季能在今年夏季或者夏季之后,以“无观众办赛”的形式重启的话,只需要达到最低分站数8站,就能产生新一年的世界冠军——六届世界冠军得主汉密尔顿是最有希望的竞争者。如果真如此发展,那他的世界冠军数能在今年就追平舒马赫。

军——六届世界冠军得主汉密尔顿是最有希望的竞争者。如果真如此发展,那他的世界冠军数能在今年就追平舒马赫。

让汉密尔顿留在梅赛德斯的另一条理由,得从法拉利对勒克莱尔的宠爱说起。

七次获得杆位,在主场的蒙扎赛道为车队迎来久违的胜利(法拉利上一次在蒙扎获胜得追溯到2010赛季),击败队友维特尔,拿到年度车手榜的第四名,成为法拉利组队以来最年轻的杆位获得者和最年轻的分站冠军……仅用一个赛季,这个年轻人就赢得了跃马车队的心。勒克莱尔是被法拉利寄予厚望的“一号车手”,如果汉密尔顿加盟,局势将变得很难平衡。在这点上,英国车王可是有“前科”的,尽管时间已经过去13年,但汉密尔顿与阿隆索间你死我活的队内对抗,仍旧让很多经历过、见证过的人记忆犹新。

法拉利签约塞恩斯?

无论顺境还是逆境,法拉利的豪门底蕴都是别家车队所望尘莫及的。在官宣了不再与维特尔续约的消息后,法拉利空出的那个车手席位变得愈加引人关注。

法拉利主席皮耶罗·法拉利在接受意大利媒体采访时透露,维特尔的继任者将是一位已经具备了一定F1经验的年轻车手。“支持另一个年轻人?我当然想这么做,但法拉利不是一个可以让来自F2的年轻人摸索的地方。也许,找一个已经有几年(F1)经验的年轻人会更好。”已经在其他F1车队攒了一点经验,却又足够年轻,去年加盟的勒克莱尔让法拉利尝到了签约此类车手的甜头,并有了再接再厉的想法。这一点与之前的传言不谋而合。

除了被众所期待的汉密尔顿外,现效力于迈凯轮车队的塞恩斯也一直是被竞猜的热门。现在爆料的消息是,法拉利可能在近几天就会宣布签下塞恩斯的消息。与勒克莱尔在加盟法拉

利的首个赛季就带来惊喜的情况相似,塞恩斯的2019赛季也很精彩。在去年的巴西大奖赛上,他以分站第三名的成绩登上领奖台——那是迈凯轮车手在六年中第一次有资格站上领奖台。另外,塞恩斯还在德国站、匈牙利站与日本站获得第五名,在摩纳哥站、法国站、英国站和俄罗斯站获得第六名,最终以赛季车手榜第六名完赛,只比维特尔低了一名。

塞恩斯与迈凯轮的合同将在本赛季结束后到期,尽管他与法拉利牵手的消息被传得十分逼真,但也有消息称,迈凯轮并未放弃挽留的可能性。按照惯例,法拉利给年轻车手开出的年薪不会很高,据传塞恩斯得到的待遇是一年600万至700万欧元。为了能够留下人才,迈凯轮可能开出了更高的价码。不过,若从赛车情结与长远角度考虑的话,只要法拉利确实抛出了橄榄枝,塞恩斯转会基本就是板上钉钉了。

乘兴而来,败兴而归,对法拉利车队和维特尔来说,他们的六年合作可以用这句话来总结。现在,德国车手面临“二选一”的前途抉择,以暂时淡出或者直接退役的方式离开F1,或者签约迈凯轮、雷诺那样的车队。而以维特尔的终将离开为起点,F1的车手转会市场呈现出了近五年来最活跃的状态。法拉利、梅赛德斯、迈凯轮、雷诺,维特尔、汉密尔顿、塞恩斯、里卡多,他们加起来就成了传闻中的转会连环扣。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

维特尔有可能就此退役

2015赛季,当维特尔刚加盟时,法拉利相信他能完成阿隆索未竟之事——将世界冠军荣誉重新带回马拉内罗。彼时的维特尔27岁,他在2010至2013赛季四度成为世界冠军,他是在一定程度上继承了舒马赫衣钵的德国骄傲。但是,强强联手的结果并不理想,甚至到了上赛季后半程,维特尔“法拉利一号车手”的光环都黯淡了,他的新队友、年轻车手勒克莱尔成了车队新宠。

竞技场,成绩不佳就是原罪。从2015年到2019年,虽然法拉利逐步缩小着与领头羊梅赛德斯的差距,但最大的目标始终未能达成。维特尔没能用自己的技术去赋予赛车120%的发挥,又不愿以“第二车手”身份去为勒克莱尔护驾,所以续约失败就成了意料之中的事。法拉利于本周二官宣,车队与维特尔的合作将在本赛季结束后到期。“这是我和塞巴斯蒂安(维特尔)共同的决定,双方都认为这是最好的决定……我们都认为,现在是彼此分开以便追求各自目标的时候了,这个决定没有受到其他因素的影响。”法拉利领队马蒂亚·比诺托解释道。

维特尔的决定是什么,离开还是留下?这取决于有没有车队能为他提供年薪合理的多年合同。

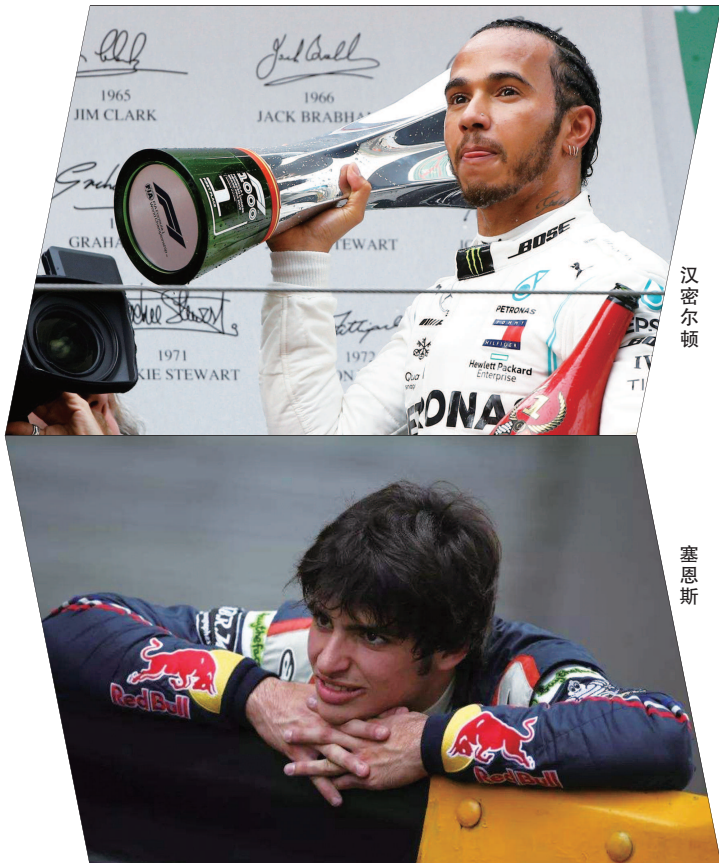
虽然梅赛德斯车队领队托托·沃尔夫说维特尔“对任何一支车队来说

都是一笔财富”,虽然汉密尔顿与博塔斯的合同都是本赛季结束后就到期,但在汉密尔顿大概率会续约的情况下,支付更高年薪去请维特尔来当“二号车手”,这不是梅赛德斯的风格,也不像是维特尔在拒绝法拉利后会做的事。

2009年至2014赛季,维特尔在红牛车队度过了自己最风光的日子,四度成为世界冠军。但就目前看来,重吃回头草的可能性约等于零。“出于非常简单的财务原因,我们负担不起两位这样的顶级明星。”红牛车队顾问马科博士是维特尔的老熟人,在他看来,把维特尔签进来与维斯塔潘当队友将意味着车队支出超标。

那么,到底哪支车队可能成为维特尔的良人呢?迈凯轮与雷诺是存在实际可能性的两个选择。如果塞恩斯真的转会去了法拉利,那他们就急需补充车手了。维特尔与里卡多都是适合迈凯轮的人选。还有一种可能发生的相关联动是,如果塞恩斯转会去了法拉利,里卡多转会去了迈凯轮,那雷诺也会急需重新找到自己的“一号车手”。

虽然薪酬并不是维特尔最看重的,但他之前毕竟拿着4500万美元年薪的世界冠军级车手,如果没有能提供合理年薪与多年合同的车队,那维特尔确实有可能就此退役。



汉密尔顿

塞恩斯