

92场分站赛胜利超越舒马赫 汉密尔顿只靠车快?

续约悬念胜过总冠军

汉密尔顿与梅赛德斯车队，他们之间的续约看起来没有悬念，但在续约价码、续约年限等具体细节上，却有待双方之后抽时间坐下来详谈。另外毫无疑问的一点是，作为当下拿着最高年薪的F1车手，汉密尔顿身上的“高价”标签肯定不会被撕掉。

在是否续约的口径上，汉密尔顿的态度与四个月前几乎一模一样，他没有要离开梅赛德斯另寻车队合作的想法。“我能说的就是，明年我计划留在这里。”“我想在某个阶段，我们会必须坐下来进行对话，但这不是当务之急。完成好今年的工作才是我的首要任务。”

目前，这场续约拖拖拉拉至今未有实际进展公布的原因，大致可被归结为三个方面：续约价码的谈判，车队高层核心的不确定性，以及——车队所存在的一些前景变数。

自从阿隆索离开F1后，汉密尔顿就成了现役F1车手年薪榜上毫无争议的领头羊。在2019年初那版较可信的数据中，他的年薪达到5700万美元，排在第二位的是拿4500万美元的维特尔，再往后看，就没有谁的年薪能踏上2000万美元台阶了，榜单第三位里卡多的年薪是1700万美元。

高薪合同，虽说这在梅赛德斯与法拉利两大车队中属常规操作，但考虑到全球疫情对F1运动所造成的冲击、对本年度车队分红在难免的摊薄等，在续约价码上，梅赛德斯与汉密尔顿难免得有一番你来我往的谈判。

对此，梅赛德斯的灵魂人物、车队领队托托·沃尔夫也开起了玩笑，“是的，这会是一笔巨大的交易。我们不得不出售大量库存、出售车队总部的房产租赁权，这才能筹到足够的钱。”虽然汉密尔顿的身价很高，但沃尔夫对

这笔买卖很认可，“当我们在2013年启动这个项目（汉密尔顿加盟梅赛德斯）时，谁能想到刘易斯能赢得92场分站胜利？这几乎是超现实的。”“这归功于他绝对的热情、精力和他投入到这项运动中的一切。他的才华和能力非常突出。”

越信任越容易互相影响。2013年，沃尔夫接手车队，同年，汉密尔顿入队。他们合作无间，让梅赛德斯车队冲上了巅峰，所以在续约这件事上，沃尔夫的位置自然也成为了一个会被考虑的因素。沃尔夫会离开梅赛德斯吗？这是本赛季围场内一直在传的事，直到9月当事人表态会留队，但未来的职位并不明确。

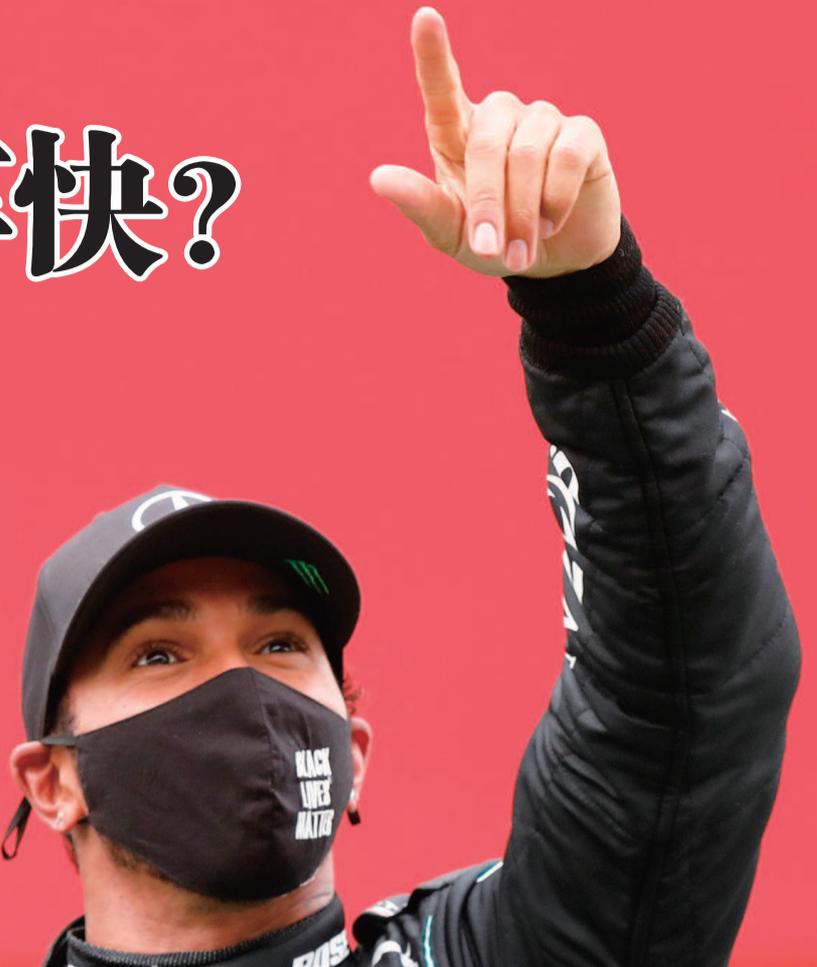
沃尔夫拥有车队30%的股权，是一位实权人物。由于他的妻子苏西正在管理电动方程式赛车中的文图里车队，这令他们对家庭生活，尤其是对儿子的照料总有难以顾及之处。所以，沃尔夫才生出了给自己减轻工作量的念头。沃尔夫的态度比较明确，汉密尔顿是否续约与自己是否继续担任车队领队应该是独立的两件事。但在汉密尔顿心里，很可能是另一种想法。

上个月，本田宣布将在2021年底合同到期后退出F1，不再作为F1车队的引擎供应商，该品牌未来的研发资源，将集中到包括燃料电池汽车和纯电动汽车的动力单元和能源技术领域。大环境受到冲击，许多汽车品牌都在调整发展计划，本田未必是F1中唯一的大牌退出者。梅赛德斯正在进入电动方程式赛车，他们未来的侧重点会放在哪儿？确实也有不少猜测。

在续约几成定局的情况下，汉密尔顿能从梅赛德斯车队那里得到怎样的承诺，这倒是成为了比年度车手总冠军、车队总冠军归属更大的悬念。

92场分站胜利，一项高得惊人的F1新纪录，汉密尔顿在这一项上超越了舒马赫。而且，这远远还不是他最终的冲线时刻。“我不会止步于92场胜利，40岁前我会让这个数字超过100。”而就本赛季来看，无论是追平舒马赫七次摘得年度车手总冠军的荣誉，还是赶超代表同一车队获得72次分站冠军的纪录，对汉密尔顿来说，这些都是他的囊中物。

专题撰稿 本报记者 章丽倩



距离服众尚有差距

与很多车手一样，在初入F1时，汉密尔顿也将舒马赫当做“标准答案”。“你得把所有的精力和关注都投入到F1中，这就是迈克尔·舒马赫与众不同的地方。”而现在，至少就职业生涯的分站冠军数来说，汉密尔顿已经超越了舒马赫。尽管，部分人对此并不服气。

效力于迈凯轮车队的诺里斯，虽然他是汉密尔顿的同胞，但这并不会影响到他的不服气情绪。“这对我来说毫无意义，真的。他所驾驶的赛车几乎本来就可以赢得每一场比赛。他所要做的就是打败一到两个对手。公平地说，他只是做了分内事。”当汉密尔顿与梅赛德斯车队强强抱团，一定程度上，这挤压了其他车手的发展空间。诺里斯的情绪中，有一部分恐怕正缘于此。

不过，对舒马赫的坚定支持者

来说，情怀与立场则注定汉密尔顿不容易得到他们的眼缘。汉密尔顿会去报名参加非法的飙车赛事，曾在新西兰驾驶摩托车时违规自拍，经常在社交平台上发表一些有争议的言论，生活中还常有花花公子的做派……这些“不规矩”的行为，都足以成为他被外界挑剔的证据。另外，汉密尔顿和舒马赫，他们进入F1的时代和规则大相径庭，这也令比较成为一桩更复杂的事。

曾经长久保持纪录的舒马赫，正在迅速刷新纪录的汉密尔顿，他们中到底谁才是最伟大的F1车手？类似的争议话题，在各个领域都会发生。比如，你很难说服一个年轻得没有看过乔丹比赛的NBA球迷，将“最伟大”的头衔归属给乔丹。人们在评价时会很自然地带上时代印记，少有人能免俗，所以，还是把问题留给时间去验证吧。

■ 快讯

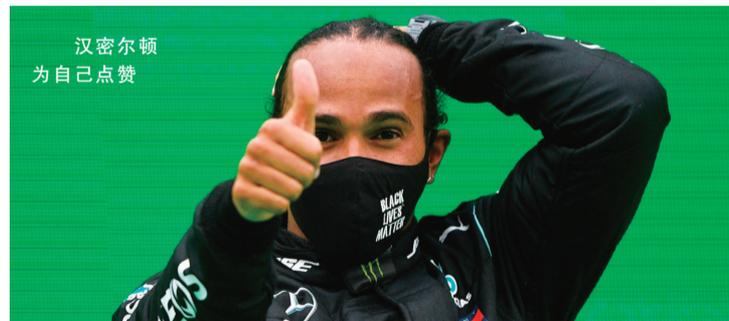
中国高新区马拉松2020云跑安康启动



金秋十月，来自科技部、安康市政府、诸多全国高新区等领导和嘉宾及新闻媒体约200人欢聚金陵紫金山大酒店，共同见证了别开生面的中国高新区马拉松2020云跑安康启动仪式暨招商合作推介会的盛大开启。

活动现场，安康高新区管委会与企业领跑人代表进行了2020云跑安康的企业家领跑人签约仪式并颁发2020云跑安康企业家领跑人荣誉证书；以此开启今年特定环境下的全新创举。以“科技西行”作为主题的圆桌论坛也如期举行，以多角度，多思维，创新未来为己任，以“科技创新、幸福安康”为主题，为谱写“幸福安康”新篇章而引智注思。此外，现场还如期举办了安康招商推介会。

2020云跑安康活动主要分两大部分，一是线上赛：报名时间为2020年10月12日至11月3日，11月4日至11月10日进行线上赛，预计参赛规模将达20000人；另外是线下赛：2020年10月20日至11月5日报名，11月15日上午计划在安康高新区比赛，预计参赛规模6000人。两场项目设置一致，均设男女半程马拉松赛（21.0975公里）、男女10公里健康跑和男女5公里健步行3个项目。



汉密尔顿为自己点赞

与舒马赫有更多纪录交集

一方面，汉密尔顿知道自己来到了职业生涯的中后期；另一方面，就像他在创造新纪录后所说的那样，他觉得“这还不是最巅峰的状态”。一个更强大的汉密尔顿会随着一串新纪录的诞生而问世吗？

“我想要继续参赛，但不确定还会坚持多久，所以在这段时间里，我要慢慢弄清楚自己的未来会是怎样的。”以往，汉密尔顿与梅赛德斯车队的合同总是一签三年，不过现在，他觉得这里面也许存在变数。“我还会想一签三年吗？这也是个问题。”“还有许多问题需要被解答。我们将在2022年进入一个新的赛车时代，这让我觉得有点兴奋。”

目前，汉密尔顿在车手积分榜上

以256分一骑绝尘，第二名的博塔斯落后他77分。在赛季仅剩五个分站的情况下，他最早有望在两站后的土耳其大奖赛后赢得年度车手总冠军荣誉。那样的话，汉密尔顿就追平了舒马赫的另一项纪录——七次摘得年度车手总冠军头衔。而如果他想要独享纪录的话，那2021赛季会是非常理想的选择。

另外，还有一些具有含金量的纪录也在等待着汉密尔顿。一名车手与一支车队，他们能“情比金坚”到何种程度呢？舒马赫曾代表法拉利车队72次夺得分站冠军，那也是F1历史中的一项纪录。目前，汉密尔顿代表梅赛德斯所获得的胜场数已达到71胜，距离追平仅一步之遥。

2022赛季前都是刷纪录的快车道

92场分站胜利，一项高得惊人的F1新纪录，但这远远还不是最终的冲线时刻。汉密尔顿每多参加一个分站，就有机会将这一胜场纪录再拔高一级，直到2022赛季新规正式实施前，那一条条赛道都是可供他去刷新纪录的快车道。

先别纠结“车重要还是人重要”这个赛车界巨大的争议话题，当汉密尔顿坐进梅赛德斯赛车，他们这对组合就是目前赛道上最风驰电掣的风景。在这一点上，与汉密尔顿驾驶同款快车的博塔斯亦难望其项背。现在，距离赛季落幕还剩下五站，而在已经比完的12个分站中，汉密尔顿八次夺冠、一次第二名、一次第三名，足以证明他的垄断力。

为避免资源浪费，梅赛德斯已停止了对W11的升级，转而将精力投到了对未来两个赛季的研发筹备中。但是，2021赛季与2022赛季，它们的实际差异还是很大的——无论在理论层面还是在实际操作中，2021赛季都处在

一个比较尴尬的境地。

受疫情影响，原本定于从2021赛季开始生效的新技术规则的实施已被推迟到2022年。一方面，这可以在相当程度上为各车队节约成本，另一方面，为新规启用前的最后一个赛季投入大量资源，这只有特别“不差钱”、每个赛季都必争的大车队才会如此操作。然而，在法拉利领队都多次表示明年难有大转机的情况下，梅赛德斯将在2021年继续一枝独秀就成了大概率事件。

第三次与雷诺签约的阿隆索，他在明确将于下赛季回归F1的同时，也给出了让大家别对他的2021赛季抱有期待信号，因为——2020乃至2021赛季的竞争格局基本大势已定。

尽管谁都不确定2021年的赛程将由多少个分站组成，但在汉密尔顿与梅赛德斯强强抱团的情况下，直到新规时代来临前，这余下的一年多时间都会是可供他狂刷纪录的良机。