

和阿隆索一起参加“新秀测试”，中国车手周冠宇—— 很荣幸跟偶像一起开F1赛车

12月15日，中国车手周冠宇将搭档“头哥”费尔南多·阿隆索，各自驾驶一辆征战过2020年F1锦标赛的雷诺RS20赛车，参加阿布扎比新秀测试。这也是周冠宇第一次驾驶现役F1赛车参加测试。此前，他曾在布达佩斯、巴林和阿布扎比，驾驶RS18赛车完成了测试。

刚刚结束的2020年F2赛季，周冠宇共计六次登上领奖台，并在9月索契站拿下其职业生涯第一个、也是中国车手的第一个F2分站赛冠军，最终收获总分第六的排名。这使他距离实现F1车手之梦又向前迈进了一步。

10日，记者连线在巴林的周冠宇，听他分享2020赛季的进步和遗憾，以及对即将到来的新秀测试的期待。

记者：你本赛季取得了一场胜利、一个杆位、多次最快单圈、六次领奖台，最后拿到年度第六，比去年更上一个台阶。整个赛季过程有些跌宕起伏，尤其是最后一个比赛周末成为今年拿分最多的一次，还登上了领奖台，对2020年的结果是否满意？

周冠宇：我对自己今年的表现挺满意的，但表现跟预期的结果还是有点差距。这个赛季遇到很多事情，有自己和车队不能控制的。比如引擎多次出现故障、遭遇油门线路断掉，本来可以发起对总冠军的冲击。奥地利站拿到杆位，当时有80%到90%可能性可以赢得胜利，但因为赛车故障，这里损失了很多积分。最终可能就落下三四十十分，本来可以进入年度排名前四。

相比去年，自己在比赛中的一些劣势在弥补，不足的地方有了很大的提升。本来排第八，最后一个周末的比赛追到第六，每个名次的提升对我来说都很重要。这个赛季还是有比较好的收官。

记者：你现在又获得F1官方测试驾驶今年赛车的机会，可以说是很好的奖励。怎么看这个机会对未来发展的意义？

周冠宇：这次试车对我来说意义蛮大的，毕竟是官方测试，也是为雷诺车队下赛季做准备的一次重要测试。今年是跟雷诺车队的第二年合作，跟团队合作很开心，彼此互相信任，车队给我这个机会也是对我表现的一种反馈。我可以在测试中为车队积累数据，帮助赛车更好地升级。

记者：能跟偶像阿隆索一起参加测试，有何感受？会从他身上学到什么？

周冠宇：这次很荣幸，能跟阿隆索一起参加测试，从来没有想过能跟偶像在同一个P房合作，可以从偶像身上学到很多东西。首先他经验丰富，对赛车的调校比我们有经验，包括对长距离的掌控能力，能提供有价值的反馈信息。而且他很清楚自己需要什么，可以告诉车队对赛车需要改进的方向，包括在每条赛道、每个弯道需要赛车怎样的调校。

记者：对一直给予你支持的车迷有什么想说的？

周冠宇：感谢车迷一路的陪伴，今年对大家来说都很不容易，希望你们能照顾好自己。作为我来说，成为正式F1车手的终极目标不变，希望能成为第一个参加F1正赛的中国车手，为国争光。F1是赛车金字塔的塔尖，自己在F2征战也是离目标最近的一步。明年还想竞争，去积累足够的经验，成为更成熟的车手，早日拿到超级驾照。
(摘自《上观新闻》)



从7月3日开赛到12月13日完成全部赛段，紧凑的2020赛季F1虽然全部空场进行但依旧精彩纷呈。收官站是赛季的结束，也是很多人说“再见”的时候。昨天的围场被浓浓的告别气氛笼罩，多位车手在此站后将投奔新车队或彻底告别F1舞台。21岁的米克·舒马赫、明年正好40岁的阿隆索确定将征战下赛季，还有“00后”的日本小将角田裕毅基本也锁定了2021年的小红牛席位，F1运动的双倍年龄差或许会让比赛更加有看头。

专题撰稿 本报记者 张立

后浪奔涌而至，“头哥”踏浪逆行

20岁上下的米克·舒马赫、马泽平、角田裕毅抢占席位，但阿隆索不服老

阿布扎比站是维特尔在法拉利的最后一场比赛，下个赛季他将前往赛车点车队报到。同样，塞恩斯也将告别对自己有知遇之恩的迈凯轮车队，下赛季穿上法拉利车队的战袍。这两位车手与老东家挥手说“再见”，转换门庭明年再战，场面谈不上多感伤。但有一些车手此役后彻底告别围场，说不定再也回不来围场了。

刚刚拿到个人职业生涯首个分站冠军的佩雷兹如今依然没有确定下赛季的席位，有可能会暂别F1，相似情况的还有红牛车队的阿尔本。另外，小红牛的科维亚特下赛季基本会被日本“00后”新星角田裕毅取代，无其他车队向他抛出橄榄枝。这三个人可以说是无缘下赛季F1，但在理论上还存在一点点希望。而哈斯车队的马格努森和格罗斯让，已经确定在本站比赛结束后告别F1。特别是在巴林大奖赛中受伤的格罗斯让在赛道外迎来自己的告别战，令人不禁唏嘘。

作为舒马赫的儿子，米克·舒马赫上周代表哈斯车队在阿布扎比完成了第一次F1自由练习赛亮相。这位新科F2世界冠军的最佳成绩为1分41秒235，位列第18。下赛季他将成为哈斯车队的正式车手。比成绩更重要的是米克首秀没有任何重大错误，这使得他对自己的表现感到满意。

一直以来，米克都在初级方程式赛场体现出了极快的速度和优秀的天赋，

此前他也多次驾驶过父亲的经典赛车。下赛季加盟F1可以说是子承父业，圆了多年的梦想。当然，对于车迷以及米克本人来说，最期待的还是有朝一日可以和父亲一样身披跃马战袍，为法拉利站上最高领奖台。然而，父亲的履历过于光鲜，这位21岁的年轻人势必会其他人背负更大的压力来开启自己的第一个F1赛季。不过，考虑到下赛季的哈斯赛车不会有太大的竞争力，米克在F1的起步阶段应该会以稳步练级为主。

比米克还小一岁，来自日本的角田裕毅是“00后”新生代车手手中的佼佼者，他一直以来都是本田方程式梦想计划的一名优秀成员，并在去年加入了红牛车队的青训体系。实际上，小红牛车队2021赛季的车手阵容时至今日还没有得到完全确定，红牛二队领队弗兰兹之前已公开表示，他希望角田裕毅未来能加入到车队中。而且角田裕毅背后有本田的大力支持，日本制造商希望优秀的日本青年车手在F1中驾驶搭载本田引擎的赛车参赛也不是什么秘密。如此看来，角田裕毅很可能在2021赛季取代科维亚特的车手席位，成为加斯利的队友。

如果说上述两人是F1的新鲜血液，那下一个就是老而弥坚了。2020赛季刚开赛，F1雷诺车队就官方宣布两届F1世界冠军、39岁的雷诺车队传奇车手阿隆索将在下赛季重返F1，这也是“头哥”职业生涯第三次加盟雷诺车队。

阿隆索曾在2003年至2006年期间在雷诺车队效力。在2005、2006赛季，阿隆索连续两年驾驶雷诺赛车，从舒马赫手中抢到两个世界冠军。2007年，阿隆索转投迈凯轮车队，获得年度车手季军。2008、2009赛季，阿隆索重回雷诺，分别获得年度第五和第九。只是他在上一年加入迈凯轮后与汉密尔顿关系不和，黯然回归雷诺。2010年，阿隆索转会法拉利，当年获得年度车手亚军。2011到2014赛季，他分别获得年度第四、第二、第二、第六。2015年，阿隆索再次回到迈凯轮，但成绩大不如前。在2015到2018年赛季共78场比赛，他都不曾站上领奖台。2018赛季最后一站阿布扎比站结束，阿隆索带着泪水离开F1。这之后阿隆索尝试其他赛车赛事，包括出战世界耐力锦标赛以及试水达喀尔拉力赛，与F1运动渐行渐远。但阿隆索用行动证明，你永远不能低估一颗冠军的心。

阿隆索与雷诺从去年就开始联系重返事宜，而F1背后的自由媒体集团也非常希望自带流量的“头哥”重返车坛。此次阿隆索与雷诺签约的新水方面自由媒体集团也承担了一些，他与车队签订了一份为期两年的合约。对于阿隆索第三次代表雷诺车队出战，雷诺官方表示：“很高兴地宣布阿隆索回归雷诺，在2021赛季与奥康携手出战。双方拥有深厚情谊，这个决定对于未来充满意义。”

下赛季启新规 缩小贫富差距

预算帽、轮胎变大、减少车队对赛车自由设计空间等一系列举措就是为了减少贫富车队间的差距。如此多方位的改革下，梅奔车队的火星车能否在明年继续领跑、汉密尔顿能否加冕八冠王让我们拭目以待。

在赛车外形上，首先肉眼可见的是轮胎变大了。明年F1赛车将采用18英寸的轮胎，和不少民用汽车相同，而非现在的13英寸。前轮的宽度也将减小到270毫米，后轮在宽度上与现款赛车保持不变，但在车轮尺寸上略有增大。与此同时，全新赛规将禁止使用轮胎加热毯，这就意味着F1轮胎将拥有更为宽泛的工作温度范围。换句话说，国际汽联希望2021年的轮胎能够拥有更好的耐久性，从而让车队和车手不再将过多的精力放在轮胎的管控上，而这些车队通过早一圈进站，完成 undercut（利用了轮胎温度完成位置更迭）的超车手段在未来出现的频率会大大减少。

其次，明年F1规则会极大程度限制车队对于自家赛车自由设计的空间，改为统一研发要求，试图改变“富车队”与“穷车队”单圈差距达到几秒之巨，期待控制在零点几秒。同时，罗斯-布朗力求通过减少赛车传输到车房遥感信息的方式减少对于车手的辅助，将比赛的掌控权交还给车手，增加车手对于赛车的了解。毕竟车手不是计算机的践行者，而是掌控赛事的主人。

最后也是最严格的一项规定，F1正式出台“预算帽”。其实，F1在2009年就曾提出了预算帽这个概念，目的是限制大车队过高的开销，从而避免小车队完全沦为陪衬。由于当时法拉利、雷诺、丰田和红牛极力反对，最终胎死腹中。随着自由媒体接手F1后，再次提出了“预算帽”这个概念，现在终于确定了预算帽的实施方案。2021年每个车队预算金额为1.45亿美元，此后将根据通货膨胀情况做适当的调整。预算帽是一个硬性指标，如果违规，车队将受到严厉处罚，包括扣除积分、领队被吊销执照等。国际汽联试图通过对车队实施预算帽、部分零件的统一化、限制风洞使用时间以及车队人员规模等方式，让车队将工作重心转移回赛道，而不是宅在研发中心。

不难发现，F1的预算帽与NBA的工资帽有点相似。正是在工资帽的限制下，NBA才有超级强队的出现，才使任何球队都有获胜的机会，比赛变得精彩而有悬念。然而，这两年预算最多的梅奔车队达到每年5亿欧元左右，而一些小车队1亿都用不了。未来自由媒体还会根据通货膨胀对预算帽进行调整，相信不用了几年F1的预算帽也会像NBA的工资帽一样水涨船高。F1目前的10支车队，六支总部在英国，两支在意大利，一支在瑞士，哈斯一半在美国一半在英国，四家引擎供应商来自四个国家。如果采用同样的工资帽标准，各国汇率、发展水平、消费水平等因素对于不同车队也不是完全公平的。一切的一切，要等下赛季真正执行后才知道。