

第66位首秀得分者

很激动 很骄傲

第一人
第一场
第一分

1950年是F1办赛的起始之年，从那个起点到上周日结束的巴林大奖赛，先后共有771位车手参加过正赛。其中，有199人在F1首秀即跻身分站前十名，而具体到获得积分的话（受规则变动影响，并非每个赛季的分站第十名都可获得积分），首秀即得分的幸运儿则有66人。周冠宇就是这第66位。

本版撰稿 本报记者 章丽倩



此战牢记终生

关于周冠宇是“中国F1第一人”“中国第一位F1正式车手”的认定，其实自去年11月阿尔法·罗密欧车队官宣签约至今，早已被翻过来倒过去地重复了许多遍，故此不再赘述。想要客观评价他在F1新秀赛季首秀上的表现，还是从国际视野入手为宜。

“这太神奇了，我都快说不出话来了。这是一场让人情绪起伏很大的比赛，比赛的过程是如此激烈，它不仅表现在身体上，也表现在心理上。能够在新秀赛季获得积分，这在一年前或者两周前，都还是我的梦想。”周冠宇在赛后采访时说，他感觉一切都来得太快了，巴林站正赛日的这一天会让他牢记终生。

对刚进入F1的“菜鸟”们来说，想要在新秀赛季中拿分是一件有挑战的事。比如，“车王”之子米克·舒马赫，虽然他比周冠宇早一年进入F1，但迄今的F1职业生涯总积分仍为零。还有一些车手，由于各式各样的原因，可能在实现“破零”目标前就出局了。俄罗斯富豪之子马泽平就是最新鲜的案例。

在新赛季开幕前的一次采访中，周冠宇对自己即将身处的局面有过一次冷静、客观的分析。“当你成为一名F1车手，肯定会有压力，因为全世界都可能关注你，他们会看到你犯下的任何错误。所以，我必须尽可能少地犯错，要尽可能快地步入正轨。”

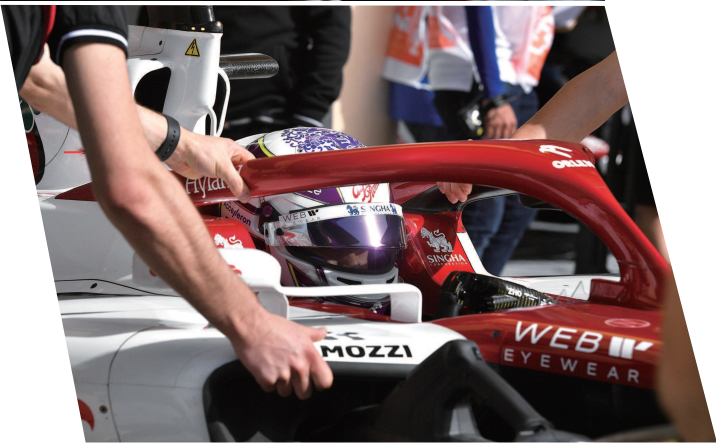
实际上，周冠宇在巴林站上的表现仍带有一些明显的新人短板，如今花团锦簇的海量褒奖，相当程度上还是以结果论英雄。

比如，在巴林站正赛起步后的第一弯，周冠宇由于车轮打滑，一下子从发车时的第15位跌到了第19位。“比赛很紧张，我在第一个弯道出现了问题，但我随后意识到必须及时调整状态。”又比如，若不是两辆处在前排位置的红牛赛车于比赛末段先后退赛，那周冠宇也升不到分站第10名，更成不了首秀即拿分的幸运儿。

巴林站后，周冠宇和阿尔法·罗密欧车队兴奋地庆祝了一番，与此同时，他们对之后几站分站赛的展望反而“由攻转守”，显得克制了。那么，就还是来听听这位中国车手在赛季开幕前是怎么说的吧。“总的来说，我希望能积分榜上有所收获，这说的不仅是一次，而是希望能有更多次。”

2022赛季的分站设置多达23站，且为了与11月21日在卡塔尔多哈开幕的足球世界杯呼应，F1本赛季的收官日（阿布扎比站正赛）被确定在11月20日，所以赛程密度会非常高。本周末，“背靠背”的赛季第二站将在沙特吉达赛道举行。

我总是说，我应该出现在这里，我想我证明了这一点，这一天我永远不会忘记。我不知道（超车）这种信心是怎么来的，但我认为这源于我获得积分的渴望。言语已无法表达内心的感受，我很激动，很骄傲。



QIAN JUN MOTORSPORT MEDIA

在周冠宇惊喜首秀的背后，人们可以看到阿尔法·罗密欧赛车在整体性能上的大幅提升……

法拉利引擎得道 同阵营者成新贵

想要在F1赛道上一鸣惊人或实现逆转，从来都不是仅靠个人能力便可实现的。在周冠宇惊喜首秀的背后，人们可以看到阿尔法·罗密欧赛车在整体性能上的大幅提升，更可以看到法拉利动力单元的成功。

从上赛季车队积分榜上的倒数第二名和倒数第一名，摇身一变，成为2022赛季的新贵，阿尔法·罗密欧与哈斯两支车队的状态神奇同步了。或者说，这一点都不神奇，因为它们同属于——法拉利动力单元阵营。

在上周末的巴林萨基尔赛道，法拉利迎来了久违的胜利：勒克莱尔赢得冠军，塞恩斯排在第二。在该分站前，跃马车队的冠军荒已持续了45站，是车队历史上第二长的无冠惨淡期（第一长持续了59站，发生于上世纪90年代前半段）。法拉利上一回包揽分站前两名的，还是2019赛季的新加坡站，当时的车手组合是维特尔搭档勒克莱尔。

在赢得分站冠军后，勒克莱尔表示赛车性能较上赛季有了非常明显的提升，尤其动力单元的表现更让人惊喜。“我认为这非常明显，阿尔法·罗密欧和哈斯的赛车都证明了这一点。”

目前，F1里共有四家动力单元制造商，分别是法拉利、梅赛德斯、红牛-本田和雷诺。其中，使用法拉利动力单元的车队是法拉利、阿尔法·罗密欧与哈斯，梅赛德斯阵营是梅赛德斯、迈凯轮、阿斯顿·马丁和威廉姆斯，红牛-本

田阵营是红牛和阿尔法·陶里，使用雷诺动力单元的则只有阿尔平（ALPINE）车队。

尽管动力单元并不代表一辆赛车的全部性能，但身处同一阵营的车队确实会甘苦与共。以前两个赛季为例，由于法拉利动力单元表现乏力，所以阿尔法·罗密欧与哈斯就处在了10支车队的末流。如今，法拉利一朝得道，这两支同阵营车队也跟着名次飞升了。

上赛季，阿尔法·罗密欧车队共得积分13分，如今新赛季才比完一站，它已有9分到手，暂列车队榜第四位。这对比，可不就是反差强烈嘛。类似情况也发生在哈斯车队身上，揭幕站后它积10分，暂处车队榜第三位，较上赛季跑完全部分站却还是“鸭蛋”的情况可好上太多了。

“我认为法拉利的引擎是现在赛道上最好的引擎。”哈斯车队领队施泰纳在接受采访时说道。此前五个赛季都在驾驶梅赛德斯赛车，如今转到阿尔法·罗密欧车队的博塔斯也表示，“法拉利在这一点（动力单元）上做得很好。”

另外必须要提一句的是，在经由规则升级后，如今已被最后定稿的动力单元将使用至2025赛季结束。除非出现被国际汽联认可的严重稳定性问题，不然研发需处于严格冻结状态。在如此情况下，梅赛德斯、红牛-本田阵营的车队该如何自救呢？这也会是下一阶段的观点。

价格没谈拢 央视和网络平台没转播

往近十年里瞧，无论是“中国即将拥有第一位F1正式车手”，还是“F1有望迎来第一支中国车队”，抑或是“中国有可能出现第二个分站举办城市”，类似F1与中国市场愈发亲近的消息，总会时不时地刷着存在感。谁能想到如今的现实情况是，22岁的周冠宇不仅让“中国第一位F1正式车手”的目标实现了，还拿到了第一个积分，但是——想在国内看一场F1比赛实况的难度却变大了。

上周末的赛季揭幕站巴林大奖

赛，中国大陆地区仅有上海和广东的两家电视机构进行了直播，央视与在近些年中声势浩大的网络平台竟是齐齐“隐身”了。这件事听起来有点不可思议，却真实发生了。明明在之前几个赛季中，F1在国内的直播已呈现出电视与网络平台齐进步的态势，为何在拥有了周冠宇这一醒目中国元素的2022赛季，情况反倒急转直下了呢？

根本原因，还是一个“利”字。价码没谈拢，自然拿不到版权，也做不了实

况直播。

从美国自由媒体集团全面接管F1后，它在赛事版权上向中国市场打出的牌主要是“用相对低廉的价格来培育市场”。所以在过去几个赛季中，大家可能明显感觉到，从传统的电视平台到新崛起的网络平台，“能看F1直播的地方变多了”。即便在惯例要收取会员费的网络平台上，也推出过“排位赛收费+正赛免费”的专门套餐。

但显然，在2022赛季这个新的合

约期里，情况发生了一些变化，在买方报价与卖方预期值暂未达成一致的情况下，关于版权购买的谈判还在拉锯中。截至发稿，无论央视还是之前与F1保持合作的腾讯平台，都还没有把本周二赛季第二站沙特大奖赛的直播放入到节目表中。而从过往经验来看，据称“很难为F1版权付出高于100万美元价格”的腾讯，它比较有可能的做法还是与多家平台联手来分摊成本，进而拿下版权。