

# 回来了！法拉利为啥这样红

2022赛季的F1，它迎来了规则上的大升级。或者，用“大地震”来描述也不为过。从空气动力学中的地面效应底板、前翼、尾翼、DRS、前轮导流翼片、轮毂罩，到由传统13英寸升级至18英寸的轮胎等，全都受到影响。若要从中挑出与法拉利的崛起关联最紧密的一项，大抵还得从动力单元与生物燃料说起。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

## 关乎动力单元和新燃料规则已升级挑战即机遇

为了响应绿色环保的倡议，为了降低碳排放，从本赛季开始，F1燃料中的生物燃料比例由原先的5.75%提升至10%，也就是进入了E10燃料时代（E代表乙醇，10代表乙醇在混合物中所占的比例）。规则升级是挑战，也是机遇。

在赛季揭幕站巴林大奖赛上包揽分站前两名后，已经灰头土脸了数年的法拉利车队重新成为香饽饽。“现在的内燃机，我不得不承认它跟以往有了明显的不同。我们开始使用新的燃料，它有10%的成分是乙醇，这大大改变了燃料燃烧的方式。”“动力单元的开发上有很多机会，为了适应新规则，我们对它进行了很多改动，尤其在燃料燃烧装置本身的设计上。”法拉利领队比诺托在巴林站后介绍道。

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。法拉利动力单元表现强劲的说法，最早在冬季测试时便已传出。当时，梅赛德斯车队负责人沃尔夫在接受采访时说：“法拉利的动力单元看起来是最强大的。”不过，那会儿大家还在猜测其中烟幕弹的成分。直到此番赛季揭幕站巴林大奖赛后，法拉利的新赛车和新动力单元才得到更多人的关注。

尤其，现在得意的不仅是法拉利一家，使用其动力单元的阿尔法·罗密欧与哈斯两支车队也一并有了堪称逆袭般的表现，这就更能成为铁证了。

阿尔法·罗密欧是上赛季积分榜倒数第二的车队，在22个分站中总共拿了13分。结果新赛季揭幕，该车队两名车手博塔斯和周冠宇分别排在巴林站的第六名和第十名，已有共9分入账，暂列车队榜第四名。同样使用法拉利动力单元的哈斯车队也迎来飞跃般的进步，马格努森获得分站第五名，拿到10分。哈斯目前暂列车队榜第三名，较上赛季跑完全部分站却还是“鸭蛋”的情况可好上太多了。

法拉利在巴林一鸣惊人，其中固然有同行的衬托，比如在比赛末段因赛车故障先后退赛的维斯塔潘和佩雷兹，但请记住，即便没有红牛二将的退赛，领跑全场的人一直都是勒克莱尔。胜利的天平一直倾向法拉利这边。

“我认为法拉利的引擎是目前赛道上最好的引擎。”哈斯车队领队施泰纳的话道出了很多人的心声。



2022赛季揭幕战，法拉利车手勒克莱尔（左）和塞恩斯包揽冠亚军

## 塞恩斯“准续约”未来两年阵容稳定

一支车队与一位车手，两者能共事多久，是由合同来决定的，而稳定且双方均认可的合作正是他们在赛道上争取好成绩的重要前提之一。如今，赛场得意的法拉利车队正着手进一步稳定“后花园”。据该车队二号车手塞恩斯透露，续约事宜已非常接近完成状态。

“我认为我们已经接近了，非常接近，非常非常接近。几乎就要达成了。”2020赛季结束后，塞恩斯离开效力了两年的迈凯伦，于2021赛季开始驾驶法拉利赛车。当初所签订的合同为期两年，有效期持续到本赛季结束。从之前的消息来看，法拉利与塞恩斯在年初冬季时便已启动了续约谈判，尽管那会儿的跃马车队还没显露出王者归来的气势，但双方的谈判一直推进得比较顺利。

早在1月接受采访时，法拉利领队比诺托就透露，他认为续约前景很光明。如今，他再一次给出确认的信号。“我认为我们已经达成了协议，现在就差把它落实到文件上了。”

从塞恩斯与法拉利给出的皆大欢喜的信号来看，这份续约合同的有效期达到两年的概率很高（当然也不排除更高年限的可能）。毕竟，F1车手中没几人会拿一年一签的“临时工”合同来喜滋滋地分享。

作为法拉利重点培养的对象，勒克莱尔的合同期将持续到2024赛季结束。这是一份为期5年的合同，据此前外媒报道，法拉利为他开出的年薪为900万欧元。去年9月时曾有消息称，这段合作关系有望进一步延续至2026赛季结束，不过之后暂无下文。由于法拉利的赛车性能在前两年持续疲软，所以在流出可能再续约的传闻时，部分勒克莱尔的支持者有些为他不值。但如今事实已经证明，法拉利仍旧值得托付与期待。

无论勒克莱尔再续约的进度如何，就目前来看，在2023和2024两个赛季中，法拉利的车手阵容会保持稳定。对正逐步找回王者状态的跃马车队而言，这无疑也是一则利好。

## 跃马一鸣惊人后 还有这三大悬念

假如一场揭幕站就能为整个赛季的基调一锤定音，那之后的比赛岂非都沦为鸡肋？所以，且慢，在为法拉利车队的重新崛起而欢呼时，其实至少还有这三大悬念值得关注。

### 悬念一

## 法拉利“复辟”前 还需更多凯旋证明

在冬季测试和季前测试中，人们对一辆赛车性能的评价，往往聚焦在圈速和长距离能力上。但这并不是F1竞速的全部。同样的，即便很多人对法拉利赛车和它的动力单元充满信心，但在一个分站、一条赛道上的胜利，仍不是充足证明。

即便在最落魄的时候，法拉利

在巴林大奖赛上的表现也没太丢份儿，原因在于——萨基尔赛道历来就是一条较适合法拉利发挥的赛道。高速度、良好的牵引力、低速弯道上中的强劲表现，法拉利赛车能在这里获得一种“专业对口”的感觉。

但是，2022赛季的23条赛道，它们可不是流水线上的量产作品。比如，

梅赛德斯应该在渴望路面更平整的赛道，这样他们就可以少受一点“海豚跳”的迫害了。又比如，红牛也历来都有自己的“主场”赛道，那些更适合他家赛车发挥的赛道。所以，还是别急着宣告法拉利王朝的“复辟”，在那之前，它还需要用更多的胜利来证明自己。

### 悬念二

## 红牛到底行不行？稳定性惨遭“毒奶”

因为在赛车可靠性上出了不小的纰漏，所以上赛季的王者红牛车队成了揭幕站上的最大苦主。现在的问题是，它得花多久才能解决问题？

这里有两个坏消息。第一个，众所周知，本赛季的分站数量达到23站，所以赛程非常密集。第二站沙特大奖赛与揭幕站巴林大奖赛“背靠背”，第三站与第二站间也仅隔了一周，留给红牛痛定思痛的时间不多

了。

据红牛车队顾问马尔科博士在接受采访时透露，他们已经找到问题所在，是燃料供应系统中的一部分出了问题：在仍有足够燃料的情况下，系统中的一部分出现真空，以致于燃料意外断供。这个出问题的环节并不属于动力单元，而是由F1官方统一向各支车队提供的燃料供应系统。

如果问题真出在统一配给中，那为何别的车队没有像红牛般倒霉呢？

又或者还得在适配性上有更多磨合？总之，变数不少。

顺带提一嘴，在巴林站上赛车着火的加斯利，它所驾驶的阿尔法·陶里赛车所使用的也是红牛-本田动力单元。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。

### 悬念三

## 梅赛德斯力争两三站内搞定“海豚跳”

从揭幕站的结果来看，梅赛德斯不算“很受伤”，起码汉密尔顿在最后时刻幸运地登上了领奖台，拿到了15个积分，而他的队友拉塞尔也以分站第四名有12分入账。但是，这并不代表天下太平。

从季前测试开始，“海豚跳”一

词就意外出名。这指的是有赛车在大直道上会呈现出颠簸的状态，对赛车状态造成影响。而就目前看来，梅赛德斯就是受“海豚跳”迫害最深的大车队。梅赛德斯首席技术官詹姆斯·艾利森在接受采访时表示，它对赛车的配速确实抱有担心，在该车队全体成员

一起加班努力的情况下，他希望在加下去的两三个分站中把问题解决。“在接下来的几周里，我们面临着巨大的压力，要确保我们能够迅速实现这一目标。我们要在不影响赛车基本性能的情况下对它进行改进。”

