

传奇牵手传奇，为红色而战！

——履新上任，汉密尔顿开启法拉利生涯

1月21日，英国车手刘易斯·汉密尔顿抵达法拉利车队位于意大利马拉内罗的总部，正式开启自己在法拉利车队的新篇章。

童年就有“红车梦”

本版撰稿 本报记者 张立

2025赛季，40岁的英国车手刘易斯·汉密尔顿爵士从梅奔转投法拉利，他将与勒克莱尔搭档共同征战F1新赛季。

本周一，汉密尔顿抵达法拉利车队位于意大利马拉内罗的总部，正式开启自己在法拉利车队的新篇章。在接下来的几天中，他将一直留在马拉内罗，陆续完成座椅调整和模拟器测试，并于法拉利公司的私人赛道——费奥拉诺赛道进行首航。

正式效力法拉利车队的第二天，身着一袭黑色正装风衣的汉密尔顿在社交媒体晒出造访法拉利总部的照片并配文：“第一天，感谢约翰·埃尔坎·维尼亚（法拉利首席执行官）以及瓦塞尔对我的信任，让我成为这个大家庭的一员。我很高兴开启这个

全新的篇章，并与这个才华横溢、富有启发性的团队合作，他们的热情欢迎令我倍感温暖。我将全力以赴，为车队、整个组织以及广大车迷竭尽所能，带来更卓越的成绩。”汉密尔顿还与红色法拉利F40超跑合影留念，并更新社交媒体写道：“有些日子你会永远记得，今天是我成为法拉利车手的第一天，这就是永远难忘的一天。我非常幸运能在职业生涯取得我从没想过的成就，但我一直有为红色赛车而战的梦想。今天，很高兴梦想成真了。今天我们开启了这支标志性车队新的历史，我已经迫不及待想要看看我们会书写什么故事了。”

与此同时，法拉利官方社交媒体同步发文：Benvenuto, Lewis（欢迎，刘易斯）！



三年四亿

早在2024年2月，汉密尔顿就宣布自己将在2025年从梅赛德斯转会到法拉利车队，“双方先签约两年，汉密尔顿在第三年拥有自主选择权。”英国著名赛车记者詹姆斯·艾伦解释，“他必须做出选择——在2025、2026、2027年，他在哪里最有机会赢得总冠军，最后他给出的选择是法拉利车队。”

据悉，法拉利每年付给汉密尔顿的年薪大约在5000万至6000万美元之间，再算上其他奖金、赞助和肖像权费用等，汉密尔顿在法拉利的三年时间预计总收入高达4亿美元。毕竟此前在梅赛德斯，汉密尔顿已经是年薪最高的车手之一，福布斯估计汉密尔顿2024年的收入为5500万美元。来到法拉利后，这个数字应该会有一些比例的增长。

不过英国媒体同时指出，一旦维斯塔潘决定转会，无论是去梅赛德斯还是阿斯顿马丁，其收入都远远超过汉密尔顿。虽然维斯塔潘早就选择和红牛续约，但此前阿斯顿马丁给了维斯塔潘提供的报价达到了令人瞠目结舌的10亿美元。

在梅奔不开心，转投法拉利“积极拥抱变化”

过去三个赛季，汉密尔顿在梅赛德斯车队过得并不开心，2024年更是仅拿下了两场分站赛的胜利。

不难发现，汉密尔顿有着自己独特的且极具攻击性的驾驶风格。他习惯于在很晚的时刻进行刹车，在极限状态下进入弯道，然后在弯道中进行大幅度的转向，以争取最快的过弯速度。这种驾驶方式在过去为其带来了无数的荣耀。然而，这几年梅奔赛车的轮胎配置已无法支持他继续以这种方式操控赛车。

由于梅奔赛车的轮胎在极限状态下的耐受性不足，汉密尔顿晚刹车的驾驶习惯很容易导致轮胎过早地进入衰退期，从而影响赛车的整体性能。而赛车底盘的调校也使得车辆在大幅度转向时的稳定性大打折扣，增加了失控的风险。排位赛中，车手们都追求极致的单圈速度，汉密尔顿试图用自己熟悉的驾驶风格，但却发现赛车和轮胎并不配合。一旦按照以往的

习惯晚刹车，轮胎就会迅速出现锁死或者过热的情况，导致他在弯道中的速度骤降，无法跑出理想的成绩。由此，上赛季汉密尔顿有好多次排位赛早早出局，无缘Q3。奔驰车队首席执行官托托·沃尔夫也对此做出了澄清，明确指出汉密尔顿在2024赛季表现下滑与所谓的“转会心思”毫无关联，真正的症结在于当前一代的梅奔赛车并不契合汉密尔顿独特的驾驶风格。他期待汉密尔顿在法拉利重新找回自己的巅峰状态，再次在F1赛场上风驰电掣。

选择在40岁的年纪转投法拉利，汉密尔顿信心满满，“来到法拉利车队，有很多值得思考的地方。对于那些考虑在2025年开展下一步行动的人，我的建议就是积极去拥抱变化。无论你是转换行业，还是学习一项新技能，活着的仅仅是接受新的挑战，请记住，重塑自己是最重要的，你的下一个机会总是近在咫尺。这就是2025年

——一个拥抱新机遇、保持渴望、有目的地前进的一年。让我们把它变成一个值得记住的年份。Andiamo（让我们出发吧）。”

法拉利首席执行官维尼亚对汉密尔顿的到来表示欢迎，称这位40岁的车手在社交媒体上传递的信息是“强有力的”，“改变总是很重要，汉密尔顿已经把自己重新投入到比赛中。我喜欢他在社交媒体上发的帖子，这是一个强有力的信息，不要在任何领域放弃希望。有他和查尔斯（勒克莱尔），我们的新赛季会很开心，一个赢得了七次冠军的人可以带来很多东西，他渴望改变，但是绝不害怕。在40岁的时候，他已经把自己重新投入到比赛中，我觉得这一切很鼓舞人心。”

众所周知，和车手舒马赫同样拥有“七冠王”头衔的汉密尔顿是F1历史上最成功的手之一。他在2008年加盟迈凯伦车队，赢得首个世界冠军；2013赛季转投梅赛德斯车队后，

相继赢得2014年及2015年两个冠军；接着又在2017年至2020年豪取四连霸，共赢下七个世界冠军。不仅如此，在他效力梅奔车队的11年间，帮助其拿下八个车队总冠军。上赛季，39岁的汉密尔顿还拿下积分榜第三位，依然拥有极强的竞争力。而法拉利车队是F1历史上夺冠最多的车队，他们共拥有16个车队冠军和15个车手冠军。但自从2008年以来，他们一直没有赢得车队或车手的冠军。早在10年前，汉密尔顿就曾参观法拉利总部，还坐在舒马赫的赛车旁拍了很多照片，或许那时候的他就对法拉利有了无限向往。10年后，他终于梦想成真。不仅如此，汉密尔顿想要超越车手舒马赫，成为F1历史上第一位八次夺得车手总冠军的目标从未改变。

抓紧适应新车，携手阿达米剑指冠军

来到法拉利后，汉密尔顿开始了紧锣密鼓的实车测试工作。正式上班第一天，车队为汉密尔顿安排的是2023款法拉利、底盘SF23的赛车测试，所用到的轮胎也并非2025款，而是由倍耐力提供的测试专用款轮胎。本次测试是汉密尔顿第一次驾驶搭载法拉利动力单元的F1赛车，通过测试，他将快速了解法拉利动力单元在扭矩和加速方面的变化。毕竟之前开了12年的梅奔赛车，汉密尔顿需要尽快适应法拉利的座位位置、刹车感觉和方向盘定制方面的差异，驾驶风格

也需要做出一些调整。法拉利车队还充分考虑到天气等不可控因素对测试的影响，保证即使在恶劣天气的情况下，仍然有至少四天的时间可以推迟测试。根据TPC（测试旧款赛车）新规定，车队在本赛季之前至少需要进行两个赛季的TPC测试。

测试前，汉密尔顿与车队的核心员工举行一系列技术会议和简报会，期待与车队建立更加顺畅的沟通。测试过程中，汉密尔顿与资深赛车工程师里卡多·阿达米展开紧密合作，后者曾担任过塞恩斯和维特尔的赛车工程

师。阿达米对法拉利赛车的性能、调校以及团队的运作模式都有着深刻的理解和独到的见解，他的专业素养和敬业精神在车队中备受认可。汉密尔顿作为七届世界冠军，拥有超凡的驾驶技术和对赛车敏锐的感知能力，而阿达米则能够精准地把握赛车性能和车手需求，为汉密尔顿提供最合适的赛车调校和策略。

1月底，汉密尔顿将前往巴塞罗那赛道进行测试。作为F1赛历中极具代表性的赛道之一，加泰罗尼亚多样化的弯道和高低起伏的地形将为其提



供更全面的测试环境。对于汉密尔顿而言，尽可能利用赛道上和赛道外的测试缩短学习过程，为下个月到来的冬测打下扎实的基础。

除了以上测试内容外，汉密尔顿还将进行一系列宣传工作。届时法拉利车队将在测试之初进行一些跟拍，这是在2月19日F1正式拍摄日之前的唯一的拍摄，同时也是为了满足一些赞助商商业要求，拍摄的里程将严格限制在15公里以内。