



# “水逆天花板” 倒霉的维斯塔潘

从F1退赛到跨界丢冠，维斯塔潘的2026年开局堪称“水逆天花板”。如今，在红牛赛车明显不够给力的情况下，人们对这位四冠王的前景产生好奇是再正常不过的事，但就现阶段来说，此前被盛传的“绯闻对象”梅赛德斯车队的这一可能性已经消失了。不过，即便维斯塔潘不再领跑车手积分榜，他也仍旧是因“纯爱”赛车而闻名的“汽车人”，是赛场内外大家会关注的焦点车手。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

**F1·澳大利亚站**  
排位赛后轴锁死失控撞墙  
**F1·中国站**  
因ERS冷却液泄漏退赛  
**耐力赛·纽博格林**  
全场冠军，赛后成绩被取消

李铭坤 摄

## 弃红牛投梅奔?“头条绯闻”早早被斩断

与红牛车队的历任车手相比，摄影师或车迷拍到维斯塔潘喝红牛饮料的概率要高出一大截，这是他在少年时期就养成的习惯，远早于签约成为红牛车手。在对茶饮不感兴趣也不喜欢咖啡的情况下，维斯塔潘跟这款著名提神饮料割席的可能性很低。而在如今的F1赛道上，在红牛赛车明显不够给力的情况下，维斯塔潘即便主观上有另投别家的想法，“绯闻车队”这一项也暂时空缺了。

“让人感到吃惊的是，这些愚蠢的谣言竟然在3月就出现了。”梅赛德斯车队领队托托·沃尔夫在近日接受采访时，不仅以非常直接的方式辟了谣，

还用“愚蠢的谣言”来做了强调。沃尔夫口中的谣言，指的就是在围场内外已经挺热闹了一阵子的“维斯塔潘可能因‘成绩条款’转投梅赛德斯车队”的猜想。“这真是够蠢的，通常都是到了7月才需要去对此讨论。我不知道是谁把这件事又翻出来了。”

沃尔夫在辟谣的同时还透露，梅赛德斯车队与现役两位车手拉塞尔、安东内利签的都是“长期的、多年的合同”，亮明了在本赛季赛车性能明显领跑、车手状态在线的情况下，该车队暂无意做出改变的意思。“我对他们两个人的表现都很满意，他们都贡献出了一流的表现，所以没有理由去对车手

阵容做改变。”另外，沃尔夫还表示，自己把真实情况讲出来，其实也是“怀着对马克斯(维斯塔潘)最大的敬意”。

去年年底，梅赛德斯车队在宣布2026赛季车手阵容仍旧为拉塞尔搭档安东内利时，并未就合同时长有过透露，如今沃尔夫的一番话算是让大家距离答案近了一步。

不过话说回来，梅赛德斯车队和自家两位车手的合同签得再久，应该也久不过红牛车队与维斯塔潘此前白纸黑字的约定。那可是F1有史以来最长的车手连续合同，维斯塔潘会驾驶红牛赛车直至2028赛季结束。此前之所以有转

会传闻甚嚣尘上，关键点在于——维斯塔潘在这份“最长合同”中加入了成绩条款。在2025年年底已离队的原红牛高级顾问马尔科博士曾透露，假如红牛车队在新规施行第一年的2026赛季无法给维斯塔潘提供一辆拥有足够竞争力的快车，则后者可以凭成绩条款的触发，于本赛季结束后提前恢复自由身。

## 维特尔剧本? 四冠王面临选择

目前，2026赛季已比完两个分站，维斯塔潘以八个积分排在22名车手中的第八位，不仅追不上梅赛德斯、法拉利、迈凯伦(指诺里斯)，就连哈斯车队的比尔曼和Alpine车队的加斯利也跑在了他的前面。越是艰难，越易分道，现在就是这么个情况。

上赛季的时候，其实也传过一段维斯塔潘和梅赛德斯车队的“绯闻”。虽无确实证明，但不少业内人士都相信，维斯塔潘合同内的成绩条款在

2025和2026两个赛季都埋了触发点。彼时新规尚未施行，梅赛德斯车队还不是赛道上的领跑者，而作为该车队领队的沃尔夫，也确实曾对维斯塔潘大表赞赏，显露出挖角兴趣。如今，可能是时移世易，反正这段新的转会“绯闻”是被沃尔夫亲手斩断了。

在完成对捷豹车队的收购、重组后，红牛车队于2005年首度亮相F1。迄今，该车队共六次获得年度车队总冠军，八次登顶年度车手积分榜。具

体到后一项，其实就是维特尔的四连冠加上维斯塔潘的四连冠。巧合的是，在2014赛季时，维特尔也是因为触发了合同中的成绩条款而提前跳出合同，并于2015赛季正式加盟法拉利车队。只可惜此后直至退役，维特尔也没能成就自己的“五冠王”目标。

根据此前陆续爆出的爆料，今年7月的匈牙利大奖赛可能是涉及维斯塔潘成绩条款的一个重要时间点。不



过，在本赛季拥有“火星车”的梅赛德斯车队已基本关闭转会可能的情况下，维斯塔潘即便想另投车队，还有真能让他满意的选项吗？这肯定会是下一阶段大家关注的一大重点。

## “汽车人”车瘾大! 换条“赛道”飙得飞起

上班时驾驶F1赛车，下班后的消遣可能是在模拟器上参加网络赛车，另外还要组建自己的车队去耐力赛领域发展……维斯塔潘主打车瘾大，外加具备硬实力，渐渐地就成了不少车迷口中的“汽车人”。像他这样“纯爱”赛车的人，肯定不会因一次冠军成绩被取消就打起退堂鼓，只不过说起过程确实有点不走运。

近日，维斯塔潘搭档另外两名车手以自家耐力赛车队的名义参加了NLS2(纽博格林耐力系列赛2)的

一场比赛，并且在正赛中以压倒性的优势夺冠。不过很快，这项荣誉就被组委会给收回了，原因是——维斯塔潘车队在比赛中使用了七套轮胎，超出了规则中允许的六套轮胎的上限。

这一后勤环节的失误，不仅让到手的冠军飞了，还让维斯塔潘此番跨界赛车的体验多了一份黑色幽默。对此，他只能是接受现实并自我调侃，“至少你能全速驾驶，而不用总去担心电池问题。”这句话既是维斯塔潘对

F1现行电能管理规则的调侃，也折射出他可能是想到耐力赛场上寻求纯粹驾驶乐趣的那份心思。

目前，维斯塔潘已基本确认会参加在5月举行的纽博格林24小时耐力赛(利用F1迈阿密大奖赛和加拿大大奖赛之间的空档参赛)。其实，他在成为F1四冠王之前就生出了接触耐力赛的想法，那会儿是2023年。2025年年初，维斯塔潘车队正式成立，并先后参加了GT世界挑战赛欧洲系列赛、纽博格林24小时耐

力赛资格赛等。另外，尽管维斯塔潘的F1车手合同签给了红牛，但在耐力赛领域，维斯塔潘车队却是从去年年末开始与梅赛德斯正式合作，在保持车队独立性的同时成了梅赛德斯的“厂队”之一。

另外，由于F1今年赛程上在中东举办的两站大奖赛已确定取消，所以车手们的4月行程就会更加自由。维斯塔潘会不会出现在4月纽博格林24小时耐力赛资格赛的现场呢？目前看来这也是挺有可能的。

## 抨击新规则 他在扛大旗

这还是车迷和车手们热爱的F1吗？在迎来新规则元年的2026赛季，维斯塔潘扛起大旗，成为质疑派中的代表性车手。

在参加完3月15日的赛季第二站、F1中国大奖赛后，维斯塔潘对自己此前的感觉更加确信了，那就是“(新规则)看起来像个笑话”。“这太糟糕了，如果有人喜欢这个，那你根本不懂什么是赛车，一点都不好玩。这是马里奥赛车，这不是赛车！你加速超车，然后在下一条直道没电了，他们又在你身边加速超过，对我来说，这就是个笑话。”维斯塔潘认为，现在赛道上的超车次数虽然增加了，但这种依靠能量策略而非驾驶技巧的超越，正在侵蚀F1作为顶级竞技运动的纯粹性。

2026赛季，F1迎来了可说是近十年最改天换地的技术变革：动力单元中内燃机与电机输出功率首次达到1比1平衡。这意味着车手不再仅靠油门踩到底决胜，而必须在两个小时的正赛中，像“省电工程师”那样去精细调控资源有限的能量回收模式。

为了表达观点，维斯塔潘甚至去打游戏《马里奥赛车》来借景喻情。“我找到了一个更便宜的解决方案。我把模拟器换成了任天堂Switch，实际上，我正在练习《马里奥赛车》。”

维斯塔潘认为，F1在评估是否调整新规则时，不应只盯着超车次数和吸引新观众的潜力。“如果他们只从这个角度出发，最终只会毁掉这项运动，到头来反噬自身。”他强调，唯有通过坦诚沟通、共同探索可行方案，局面才有望好转，但也承认“要让所有利益方达成一致，确实非常困难。”

今天，日本大奖赛迎来启幕之日。在国际汽联、F1各车队及动力单元制造商经过协商后，各方达成一致，决定对日本大奖赛排位赛的能量管理规则作出微调。根据国际汽联最新公告，此次排位赛中允许的最大能量回收量将由原先的90兆焦耳(MJ)下调至80兆焦耳(MJ)。此举旨在降低车手在排位赛中频繁采用“收油滑行”或“超级回收”等策略的必要性，进而有助提升排位赛的整体流畅性与观赏性。