

逆袭

【逆势飞扬】



德比斯

谁能想到会出现如此热血的情节呢？第一年参加世界超级摩托车锦标赛（WSBK）WorldSSP组别的比赛，张雪机车就能在赛季进度约40%时揽入五冠，并且车队的当家车手瓦伦丁·德比斯能成为年度总冠军的竞争者呢？事情的发展有些不走寻常路，但主角们的故事总值得多多挖掘。

本版撰稿
本报记者 章丽倩

这么多的关注简直让人难以置信。昨天我看了一下，我已经有一百万粉丝了，我感到非常高兴。我也非常感谢中国车迷，因为他们非常尊重我。能拥有这么多粉丝很棒，在赛场看到这么多中国观众也非常开心。希望大家继续来到赛场，继续享受并探索这项运动的乐趣。



做对选择“比”翼齐飞

在34岁时重返自己喜欢的车队，拿到了更高的薪酬，开上了更快的赛车，跑出了更好的成绩，还有商务代言找上门。

拿下第五冠的夜晚
张雪为他张罗未来

在世界超级摩托车锦标赛（WSBK）WorldSSP组别本赛季已完的10场正赛（覆盖五个分站）中，驾驶着张雪机车的瓦伦丁·德比斯赢得了五冠，胜率高达50%。大伙儿就此恭喜张雪当然没错，但——德比斯的合同却并非是与张雪或张雪机车签订。

与德比斯存在合约关系的，是成立于上世纪80年代的埃文兄弟车队。“这是一支意大利车队，它和张雪机车有深度合作。我曾在两年前为（埃文兄弟）车队效力过，那是我之前最开心的一段时间。后来由于各种各样的原因，（2025年）我没能继续留队，但心里一直想要努力回到队内。当车队告诉我本赛季签了一家中国摩托车厂商时，我感到非常兴奋。”由于不少中国网友都在关心德比斯与张雪、与张雪机车的合作方式，所以他在前段时间的一次接受采访中特意做了说明。

从之前埃文兄弟车队负责人法比奥·埃文杰利斯塔的公开发言中，大家已经可知，从2026年至2028年张雪机车和该车队都会以“厂商+唯一厂队”的组合形式来参加世界超级摩托车锦标赛（WSBK）。双方合作期间，他们参赛时的官方全称是“张雪机车工厂埃文兄弟车队”，德比斯效力于车队，尽管“关起门来算一家”，但与张雪、与张雪机车没有直接合约关系。

也许有人会问世界超级摩托车锦标赛（WSBK）类比为“两个轮子的F1”，

这是不准确的，关键区别在于：前者是量产车的改装赛，而F1则是纯专业赛车，无民用版。在张雪机车和埃文兄弟车队的合作中，双方权责分明，张雪机车管“造车出钱”（赛车研发制造、核心技术决策、资金预算、品牌运营等），埃文兄弟车队管“具体怎么跑赢”（车队管理、车手和技师团队、赛车调校、进站策略、海外赛道资源数据等）。

在德比斯赢得赛季第五冠的那个夜晚，身处国内的张雪与人连线开了一场直播，不是“直系老板”的他已经在为德比斯张罗未来了。一方面，张雪根据世界超级摩托车锦标赛（WSBK）的赛程和车队安排，希望在拥有休赛期的八九月份为德比斯安排在中国的车迷见面会。另一方面，德比斯现年34岁，在职业摩托车选手中已跻身高龄之列，等德比斯退役后，张雪计划把他请来中国，参与到相关赛车学院的建设中，请他为中国摩托车运动的发展来一道出力。

被边缘化的流浪车手
终于闪光的法国之星

就合约关系来说，张雪不是瓦伦丁·德比斯的老板，那张雪帮忙后者还债的说法又是怎么来的呢？关键词是“如愿就业”：在34岁时重返自己喜欢的车队，拿到了更高的薪酬，开上了更快的赛车，跑出了更好的成绩，还有商务代言找上门，以往积下的一些个人债务自然而然就还清了。

在此前不少中文报道中，开上张雪机车前的德比斯常被放在类似准一流车手的位置上，如今被看作是搭上东风、壮志终得酬。但大家细细翻阅资料就可能发现，“准一流”只是对德比斯能力的肯定，他的实际境遇更加边缘化。

出生于1992年的德比斯，他曾被认为是有望带动法国摩托车运动更上一个台阶的天才。在16岁时成为全法125cc级别冠军，比18岁成年礼更早来到的是参加MotoGP的车手席位，德比斯是以天才之名经历过大场面的人。但是，就像很多人在周冠宇闯荡F1的事例中所感受到的那样，越是高规格的赛事越不缺天赋出众的年轻人，除非天赋奇才，不然考评车手的标准就不仅仅是赛道能力。

法国虽是欧洲代表性国家，但在摩托车领域的底蕴却远远赶不上意大利、西班牙和英国。德比斯在得不到足够赞助商支持的情况下，从2012年

进入了长达十余年的“流浪车手”状态。哪里有参赛机会就去哪里积极就业，不怕舞台小，如果同时有多个小机会，那就挑最能磨练自己的上……为了延续车手梦想，德比斯去闯荡过美洲大陆，跑过耐力赛，也积极利用各种替补参赛的机会在车队们面前刷存在感。

2023年，此前几年只能捡漏参赛的德比斯，终于正式回归主流赛场，在世界超级摩托车锦标赛（WSBK）WorldSSP组别里找到了一份全职车手的工作，并于该赛季两度站上领奖台。2024年，德比斯继续驾驶雅马哈的赛车，不过却是换到了同厂商阵营的埃文兄弟车队（雅马哈的卫星车队之一）。他在那一年中的快乐时光，从数据上就能看个明白：参加了该赛季全部12个分站的共24场正赛，其次站上领奖台（两个亚军和五个季军），最终车手赛季排名第四位。那是德比斯迄今最棒的一个完整赛季。不过，有如此发挥的他却还是没有能为自己争取到续约（如今看来并不像是埃文兄弟车队的本意，大概率有外因作用）。

2025年，德比斯转入杜卡迪阵营，虽依旧是卫星车队，但他稳定发挥，五次登上领奖台（两个冠军和三个季军），最终车手赛季排名第五位。

德比斯本赛季的表现，此处就不赘述了，除了目前已获得五冠、暂列车手积分榜第二位，他也因驾驶张雪机车接连夺冠的高强度曝光，迎来了自己商业价值上的大跃进。就在几天前，德比斯成为一家中国的全平台主机发行商的全球代言人。这是他接到的第一个中国商务合作，而未来的路也还长着呢。

坎·恩居看不上的车
德比斯开成了冠军！

作为世界超级摩托车锦标赛（WSBK）WorldSSP组别上赛季的亚军得主，坎·恩居今年向领奖台最高处发起的有力冲击，半数都是被瓦伦丁·德比斯挡了下来。以上周末的捷克站为例，两轮正赛都是德比斯拿冠军，恩居排在第二。而比起旁人的亚军之痛，恩居心里可能有更多的意难平，因为——是他自己硬生生放弃了驾驶张雪机车笑傲赛场的机会。

去年，恩居是以埃文兄弟车队车手的身份，获得了该组别赛季亚军的荣誉。在张雪机车和埃文兄弟车队的合作计划里，恩居本是车手位置的第

一选项。然而，在对这家中国摩托车厂商缺乏了解的情况下，恩居不想陪着车队“疯”，而是接受了来自雅马哈厂队的橄榄枝。按照常规思路，这应该是恩居努力后跃升的一步（从卫星车队升入厂队），但谁能想到初涉世界超级摩托车锦标赛（WSBK）的张雪机车，它能和埃文兄弟车队产生如此惊人的化学反应呢？

“瓦伦丁（德比斯）的直道速度根本没法对抗。我想尽了一切办法，但在直道上我损失了太多，太让人沮丧了……最后一圈我想防守，但在减速弯犯了个小错。瓦伦丁更快，超过了。我很遗憾，但这就是赛车。”上周日，恩居连续第二天输给德比斯，尽管他在赛后也补充了不少类似“我们车队已经在进步了”的话，但赛车表现总是差口气这件事，明显还是堵在了他的心上。

在本赛季五个分站（10场正赛）过后，恩居五次站上领奖台（三个亚军和两个季军），排在车手榜第四位，落后德比斯19分。上周日，捷克站第二回合最后一圈，两位领车手超越过后再被恩居反超的高潮，就是发生在他俩的身上。接下去，“沾亲带故”的这两名车手不仅会继续于正赛中竞速，在车手积分榜上也难免会有一番较量。

德比斯是在恩居明确转投雅马哈厂队后，成为埃文兄弟车队的选择，现在看来这真是一个很棒的决定。而说回埃文兄弟车队，原本他们跟雅马哈的合约是2018年至2026年，之所以本赛季就能与张雪机车双剑合璧，原因是——为了从配合的一方转为主导者，车队自掏腰包付清了违约金。如今看来，虽然体量不同，但埃文兄弟车队和德比斯，他们真有点像是恩居的对照组了。

从成为雅马哈卫星车队的那天起，埃文兄弟车队得到的就是典型的附庸待遇。比起厂队，只能用相对滞后一级的配置，得不到来自雅马哈的完整支持；有执行权但缺少决策权，曾多次提出过的参与赛车前期研发、自主决定调校策略的要求，都未能得到响应；获得好成绩的荣光几乎都属于雅马哈，车队的付出得不到正视……不想继续为旁人做嫁衣，埃文兄弟车队在去年有了一个决绝的选择。在与张雪机车展开合作后，埃文兄弟车队成了它的唯一厂队，双方深度绑定，车队拥有了以前梦寐以求的技术主导权和战术决策权，并且得到了全链路开放的资源。

