

维斯塔潘续长约的意义,虽算不上锤定音,却也之后两三个赛季隐隐约约画出了跑道线。未来比较长的一段时间里,F1的顶级车手市场都会是一个“冷静”状态。

本版撰稿 本报记者 章丽倩

Max
Verstappen

4.6

维斯塔潘红牛历程



221 大奖赛
出战场次

71 分站
冠军

48 杆位

131 领奖台

6

亿欧元



红牛锁牢维斯塔潘

竞技赛场,“慕强”是一首永不过时的主题曲,故而在“维斯塔潘会否离开红牛”猜想热度最高的前几个月里,车迷圈里已经把他和梅赛德斯、迈凯轮乃至法拉利车队都联想了一遍。但结果却是维斯塔潘决心继续携手红牛,在经过新一轮续约后,双方将合作至2030年。

维斯塔潘续约的意义,虽算不上锤定音,却也之后两三个赛季隐隐约约画出了跑道线。红牛车队长期绑定维斯塔潘,“二号车手”待;梅赛德斯车队,拉塞尔握有多年合约,安东内利凭借本赛季的表现,续约不是问题;法拉利车队,勒克莱尔的长期合约至少持续到2028年,汉密尔顿则是至少到2027年;迈凯轮车队,诺里斯的合约期到2027年,皮亚斯特里也是手握多年合约。未来比较长的一段时间

里,F1的顶级车手市场都会是一个“冷静”状态。

2026年,F1进入新规时代,还在与福特动力单元进行磨合的红牛车队从巅峰状态滑落。对于新能源在新规下的使用,对于“到底什么才是赛车运动的核心”,对于红牛不给力的“慢车”和团队中确实出现的一些问题,维斯塔潘发出过反对声,也有过恨铁不成钢的时刻,但最终他还是如自己早年间曾透露过的那样,决心继续携手红牛车队向前走。“在迪特里希(马特希茨,生前为红牛车队老板)还活着的时候我就说过了,我的目标是在这支车队结束我的职业生涯。我认为距离这个目标已经越来越近了。当然,我的意思是,还有很多年的路要走,但这仍然是目标。”在官宣续约消息后的采访中,维斯塔潘重申了自己的初心。

当然,无论与车队拥有多么深厚的情谊,职业车手的本分还是要是在商言商。据部分外媒爆料,维斯塔潘重新签订的、覆盖了2027年至2030年的新合约,潜在封顶总额预计达到46亿欧元,从2027年开始,他的基础年薪将上涨至约9200万欧元,另外还会有预计为2300万欧元/赛季的绩效奖金上限。当然,这一系列的薪资待遇在不同的信源中会有出入,比如也有外媒爆料,称维斯塔潘从明年起的底薪为6400万至7100万欧元/年。总之无论如何,新合约明显涨薪是板上钉钉的事。

之于红牛车队,成功挽留维斯塔潘的好处是明显的:避免了既要“搞赛车”也要重新找“一号车手”、两头难兼顾的问题。接下去,红牛车队的全部资源都可以集中于底盘研发、磨合

与福特的自研动力单元项目,赛车的开发也可以长期围绕维斯塔潘的驾驶反馈迭代,给技术重建周期吃下一枚定心丸。同时,在稳定赞助商信心、避免出现人才流失连锁效应等方面,此次续约也能起到作用。

在维斯塔潘续约后,现年45岁却还能在正赛中屡有收获的阿隆索,接棒成为F1车手市场上的“最大变量”。在此前接受采访时,阿隆索已经分享过自己的“逆反”心理,就是如果他能在2026赛季开上一辆快车,可能会让他产生要为职业生涯画上句号的想法,但是如果车况还不够理想,就会激发他继续征战的欲望。在上周日结束的荷兰大奖赛上,阿隆索继续刷新个人纪录:自该分站于2021年回归以来,他在这里保持着100%的得分率,今年是以第九名完赛,拿到2分。

老维斯塔潘确认—— 新合同保留 “跳出”条款

红牛车队在F1夏休期后第一站大奖赛(荷兰大奖赛)前官宣续约消息,不仅是紧扣赛事热度,更重要的一点——直接关系到维斯塔潘原合约中“跳出”(无赔偿提前解约)条款的时间点。在7月末进入夏休期时,这位F1四冠王的赛季车手积分未进前二,已满足无赔偿提前解约的条件。结果,在履行“跳出”条款和拿出更大诚意来挽留维斯塔潘之间,红牛车队选择了后者。

不过,“维斯塔潘与红牛车队续约至2030年”的这一醒目事件,仍将在有一定前提条件的情况下展开。根据维斯塔潘的父亲、原F1车手乔斯·维斯塔潘近日进一步的确认,正如此前部分外媒已经爆料的那样,新合约中仍将保留无赔偿提前解约的条款。

“当然,合约中就这一点达成了协议。这些协议到底是什么,我们知道,红牛也知道,但不会被公布出来。”乔斯表示,尽管新合约跟之前一样保留“跳出”条款,但他们还是更希望出现理想情况,即红牛赛车的竞争力回到一流行列,维斯塔潘能在车队内善始善终,有望让红牛成为其F1车手生涯的起点和终点。

在乔斯看来,这回维斯塔潘的经纪人雷蒙德·维尔穆伦和红牛集团企业项目与投资首席执行官奥利弗·明茨拉夫达成了很好的协议。“我不得不说,他们做得很好。最重要的因素就是互相信任,否则我们肯定不会签约……我们有信心,红牛车队可以(在未来)获得另一辆拥有争冠实力的赛车。但还需要有一个等待的过程,才能知道他们可以在多大程度上取得成功。”

另有外媒爆料,保留了“跳出”条款的新合约,其实也代表了维斯塔潘一方的核心原则,因为红牛车队起先开出的续约条件是以更优厚的薪酬来试图买断维斯塔潘的退路,但在谈判中未能实现。

二号车手有“魔咒”,谁给潘子打辅助?

尽管维斯塔潘在荷兰大奖赛正赛一开场就撞车退赛,但赛事期间的主场待遇却是不打折的。比如,在上周四的车手发布会环节前,官方就给了维斯塔潘选一位车手陪自己参加发布会的选择权,结果他一点不犹豫地选了原队友佩雷兹(现为凯迪拉克车队车手)。回顾这位F1四冠王的职业生涯,佩雷兹无疑是跟他打配合打得最好的“二号车手”,那么问题来了,在红牛车队与维斯塔潘完成续约后,谁能在这个辅助位上坐稳呢?

在维斯塔潘和红牛车队、阿尔本和威廉姆斯车队的续约消息于上周先后官宣后,明年F1的22个正式车手席位,就只剩下八个仍待确定了。其中,四大车队阵营里的空缺仅红牛车队“二号车手”一席。本赛季效力于红牛车队的哈贾尔和红牛二队的劳森,他们是看起来机会最靠前的两个候选项。

今年是哈贾尔进入红牛车队的第一年(上赛季效力于红牛二队),他拿的是一年合同,虽面临续约考验,但确实是目前看起来机会最大的那个选项。21岁的哈贾尔作为一名刚刚开上

大车队赛车的新秀,他已在一定程度上证明自己扛住“红牛二号魔咒”,在夏休期前拿到68分,排在车手榜第八位。

此外,哈贾尔还有两大方面的优势:第一,福特动力单元和红牛车队的合作周期是从2026年至2030年,他完整参与了迄今为止的新动力单元底盘的开发,具有研发方面的连续性价值;第二,哈贾尔是在红牛青训体系内成长起来的车手,应该深谙红牛车队内对两名车手的责权划分。当然,哈贾尔还有挺大的提升空间,比如他在正赛跑长距离时的节奏把控和稳定性,就是明显有待“补课”的方面。

从哈贾尔讲到劳森,有必要提到前者近期的手腕伤。因为在夏休期里伤到的手腕,哈贾尔直接缺席了上周的荷兰大奖赛,替补出战的车手正是临时从红牛二队调上来的劳森,并且后者以第七名完赛,获得6分。上赛季,劳森也曾有过在红牛车队当“二号车手”的经历,不过时间比较短,才跑完两站大奖赛就因表现不佳而被“退货”回了红牛二队。

劳森也拥有比较纯正的红牛青训

背景,内部规则全都明了,但考虑到他曾经明显失去信任的表现,以及哈贾尔下一个分站应该就能归队,劳森很难再有驾驶红牛赛车继续出头的机会,所以目前看起来他的机会比较小。

而假如不是紧盯2027赛季,毕竟红牛车队给明年“二号车手”的合约大概率仍是一年合约,那就会有更多选项出现。比如,目前正在红牛体系里作为储备人才培养的阿维德·林德布拉德(现效力于红牛二队),以及今年还在F2里打拼的尼古拉·佐洛夫,他们都有机会加入到竞争行列中来。

