2026年11月4日 星期三
本版编辑 李小晨
上海 Oriental Sports Daily 东方体育日报

安东内利 20岁封神



11月2日，墨西哥城罗德里格斯兄弟赛道黑白方格旗挥落的瞬间，20岁的意大利少年安德烈亚·基米·安东内利驾驶着梅赛德斯赛车冲过季军线，一个跨越73年的历史纪录就此诞生——他提前四站锁定2026赛季F1车手总冠军，以20岁零68天的年龄，打破塞巴斯蒂安·维特尔保持了16年的“最年轻世界冠军”纪录，将F1车手总冠军的低龄门槛直接拉低了3岁零66天。

这不仅是一个年龄数字的刷新，更是意大利赛车界等待了73年的圆梦时刻。上一位站在F1世界之巅的意大利车手，还要追溯到1953年的阿尔贝托·阿斯卡里。而这个2006年出生于博洛尼亚的少年，在“充电车时代”的首个完整赛季，用9场分站胜利、16次登上领奖台的统治级表现，把意大利国旗重新插在了F1的年度总冠军版图上。

本版撰稿 本报记者 张立

从上海出发，狂飙半个赛季

安东内利把自己的冠军赛季称作“从上海开启的旅程”。2026年3月15日，他在上海国际赛车场拿下了职业生涯的第一个杆位，成为F1史上最年轻的杆位得主；第二天正赛从杆位起步，第一圈被汉密尔顿外线超越后迅速反超，最终领先队友拉塞尔5.515秒冲线，拿下个人F1生涯的首个分站冠军，也让意大利车手时隔20年再度站上最高领奖台。那场胜利像一把钥匙，直接打开了安东内利的狂飙开关。从上海出发，他连赢日本、迈阿密、加拿大、摩纳哥四站，一口气拿下五连胜，在积分榜上迅速拉开了差距。这当中最让全世界车迷震撼的，还要数蒙扎的意大利主场之战。因为超额更换动力部件被罚退至队尾，安东内利从第19位发车，在主场观众的山呼海啸中一路超车，最终第一个冲过终点线，成为1966年之后首位在蒙扎夺冠的意大利车手。那天的蒙扎看台，蓝白红三色的意大利国旗几乎铺满了每一个角落，全场观众的欢呼震得赛道围栏都在微微发颤。

谁也不会想到，仅仅一年之前，这个少年还在围场的质疑声里挣扎。2025年作为新秀初入F1，安东内利赛季中期多次遭遇退赛，加拿大大奖赛的撞墙画面被反复播放，不少评论员直言“他还没准备好坐进梅赛德斯的赛车”。但他没有被质疑声打乱节奏，新秀赛季稳稳拿下150分，三次登上领奖台，最终排在车手积分榜第七名。

梅赛德斯车队首席执行官托托·沃尔夫直言最让他骄傲的从来不是安东内利打破的那些纪录，而是他走过的路：“去年有过太多艰难时刻，有人说他不配留在梅赛德斯，我们始终相信他的天赋，那些高压里熬过来的经历，最终都会让他变得更强大。”安东内利的比赛工程师波诺，那个陪伴汉密尔顿拿下六个世界冠军的老搭档，在墨西哥站冲线后的无线电里只说了一句话：“很高兴能与你同行，但这只是第一章。”



两代传奇托举，墨西哥城留下“世界名画”

墨西哥城的颁奖台，注定会成为F1历史上最具纪念意义的画面之一。分站亚军、41岁的七冠王汉密尔顿和分站冠军、29岁的四冠王维斯塔潘分站两侧，一左一右将季军安东内利高高托起。两位加起来手握11个世界冠军的传奇车手，此刻心甘情愿成为新王的“台阶”，这也是新旧王者之间最温柔也最有分量的传承。

冲过终点线的瞬间，安东内利的车载镜头里看不到他标志性的冷静表情，但泪水已经模糊了他的视线。他后来在发布会上坦言，最后一圈的时候眼泪就忍不住往下掉，透过水雾只能隐约看到前方两辆领先的赛车，从卡丁车时代一次次站上领奖台的画面，在脑海里飞速闪过，直到冲线的那一刻，积攒了十几年的情绪才彻底释放。

赛后，车手休息室里没有剑拔弩张的复盘，只有围场里少见的轻松氛围。汉密尔顿搂着安东内利的肩膀，笑着说“我为你感到高兴”，转头又和维斯塔潘开起了玩笑，抱怨红牛的直道速度实在夸张，荷兰人立刻回敬“谁让你们法拉利的弯道抓地力那么强”，三个人笑作一团。这份前辈对后辈的欣赏，在围场里并不常见。

维斯塔潘的祝贺直白又带着前辈的认可：“太不可思议了，他打出了一个怎样的赛季，在这个年纪做到这一切，真的令人印象深刻，他是今年当之无愧的冠军。”汉密尔顿则把这场比赛称作自己在墨西哥最特别的时刻之一：“我很感激能参与这场比赛，亲眼见证这一刻。”就连被安东内利甩开争冠行列的诺里斯，赛后连用了好几个“疯狂”来形容这个赛季：“人们根本没有给他足够的认可，他击败的队友在F1待的时间是他的四倍，他百分之百让这个赛季看起来很容易——有人说他没遇到竞争，那是因为他把所有对手都打趴下了。”

这份来自围场顶尖车手的集体认可，比任何奖杯都更有分量。当两位统治了F1十几年的传奇，心甘情愿把这个意大利少年举过头顶，他们看见的不只是一个新的世界冠军，更是自己当年初入围场时，眼里同样燃烧着的、对冠军的滚烫渴望。

从博洛尼亚车房开始 新王底色是九年磨一剑

安东内利的赛车故事，从他出生15天的时候就开始了。父亲马尔科年轻时是房车赛车手，家里经营着一支GT和F4车队，刚出生的小安东内利就被直接抱进了车房。三岁那年，父亲把一台模拟器搬回家里，他每天晚上坐在父亲腿上“开车”，有一次马尔科累得睡着了忘了踩刹车，父子俩在模拟器里直接“撞了车”，三岁的安东内利立刻拍着父亲的胳膊喊：“爸爸别睡觉！我还要开！”

老安东内利最初根本没打算把儿子培养成职业车手，他更希望安东内利能成为一名足球运动员。博洛尼亚是意大利的足球重镇，安东内利两岁那年，博洛尼亚队刚以意乙亚军身份升回意甲，全城都沉浸在足球的狂热里。但小安东内利的兴趣从来不在皮球上，他把父亲买的150辆玩具车在地板上一字排开，自己给自己配解说，模拟一场又一场超车和攻防的比赛。7岁那年，父亲把他藏在一摞轮胎里，用小推车偷偷推进F1维修区，让他第一次近距离摸到了真正的F1赛车，从那天起，成为F1车手的种子，就在他心里彻底发了芽。11岁那年，梅赛德斯车队的星探格温·拉格鲁在卡丁车赛场的角落，第一次注意到了这个意大利小孩。那时候他的卡丁车战绩还不算最顶尖，但拉格鲁观察了他好几场比赛，发现他面对胜负的平静、和车队沟通的成熟，完全不像一个十几岁的孩子——他的身上，能看到汉密尔顿、维斯塔潘这些顶尖车手共有的特质。

2019年，安东内利正式加入梅赛德斯青训营，法拉利当时觉得追逐一个11岁的孩子为时过早，由此错过了这个日后改写意大利赛车历史的少年。之后，他的成长路径几乎是一路开挂：2022年包揽意大利F4、德国F4双料冠军，2023年横扫中东和欧洲区域方程式，梅赛德斯直接让他跳过F3，2024年升入F2。2024年，汉密尔顿宣布转投法拉利，梅赛德斯空出的席位摆在眼前，沃尔夫想起当年就是因为没有承诺即时席位放走了维斯塔潘，这一次他没有犹豫，直接把18岁的安东内利推上了F1正式车手的位置。

2026年，F1进入“充电车时代”，全新的50%内燃机+50%电池的动力架构，要求车手增加“反直觉”的减速充电操作，能量管理的权重前所未有地提升。很多在燃油时代积累了十几年经验的老车手，反而被旧的驾驶习惯束缚，安东内利几乎为零的“老车记忆”，反而让他更快适应了新规则下的赛车特性，在和拉塞尔的队内竞争中迅速脱颖而出。

值得一提的是，安东内利始终把偶像塞纳当成自己的标尺，从进入F1的第一天起就选择了塞纳曾经使用过的12号作为自己的赛车号码。哪怕成为世界冠军之后，他也明确表示不会更换代表冠军的1号：“12号能时刻提醒我保持谦逊，始终脚踏实地。”下一站巴西大奖赛，他还会佩戴专门设计的致敬头盔，向自己儿时的偶像致意。

如今的安东内利，基础年薪还停留在新秀合同的200万到300万欧元，和汉密尔顿巅峰时期5000万欧元的年薪相去甚远，但他的商业价值已经开始飞速攀升，属于安东内利的时代，才刚刚拉开序幕。

如今，20岁的少年站在F1的世界之巅，身后是意大利赛车界73年的漫长等待，身前是无限延伸的赛道。他没有被“1号”的光环诱惑，依然选择带着“12号”的号码继续前行，就像他自己说的：“我还在消化这一切，能说出一句‘我是世界冠军’真的太不可思议了，这是我会铭记一生的时刻，但这只是开始。”