



希望我们也能乘中国智造之风，围绕上海乃至更多的高标准赛场去打造中国的赛车谷，拉动中国高端制造的全球竞争力去到更高的一个高度。

事理解的逐渐加深，资深车迷们在观赛时比起追逐偶像，更多地转向关注赛事本身的精彩，甚至经常赞叹曾经“死敌”对手在某一场比赛精妙绝伦的驾驶。对于蒋晓航这样的中国车迷来说，吸引和留住他们的还有 F1 车迷圈子中的“老友般的氛围”和新兴引入的“本土特色”。

第二种则是在“后舒马赫”时代，即 2010 年左右加入的“中生代车迷”。“后舒马赫”时代群雄并起，维特尔、汉密尔顿等新秀你追我赶、火花四溅，布朗车队和红牛车队也相继在赛车性能上做出重大创新，打乱了 F1 赛场上以往的格局。比起已然有些“佛系”的老车迷们，中生代显然感受到的是一个不同于“塞纳时代”“舒马赫时代”的体验，由于偶像大多还在车坛，当前或许还在对车手间驾驶技术、驾驶风格的研究讨论津津乐道。

第三种是在 2019 年之后，周冠宇加入 F1 赛事并取得一些成绩以来开始关注比赛的车迷。“这样的车迷有一些新媒体、新时代的特色，他们对 F1 里的新技术、解说提供的比赛信息量、新媒体传播运营方式、赛后的二次剪辑格外热衷，蒋晓航认为，他们是未来 F1 要去争取首要人群，也是极有可能定义 F1 的未来。随着时间的流逝和在 F1 世界的冲浪，这些车迷以及和他们同龄的 F1 圈子也会不断迁移、融合，创造出更加多元的中国车迷群体。

F1 赛事有许多非常长情的车迷。蒋晓航感慨道，“车迷这个圈子让我比较动容的点就在于，我在观看国外比赛时，看到了非常多头发花白的外国资深车迷们头戴耳机，除了感受赛车的呼啸，还会一手拿着平板，一手拿着手机，不仅通过现场的大屏幕和赛道密切关注赛况，实时从各方获取车手每一圈的圈速等数据，用自己的理解分析出他们的战术策略，俨然他们就是 F1 维修站中车队策略团队的一员。”这也反映出很多国家先于我们开展 F1 赛事从而形成的一些积淀，当然中国现在的车迷也以肉眼可见的速度在快速递增。

蒋晓航认为，不论是办赛经验还是车迷群体对赛车运动的理解，我们都不必因为和其他国家的差距而失落或是妄自菲薄。

“作为一个中国的 90 后青年和一个科研工作者，我一直习惯于有一种持续向上的心态和发展的眼光看事物。尽管可能有一时的落后，但是在科研和产业发展领域，与国外追赶，跟踪，并跑到局部领跑，正是我们这个国家过去 40 年正在发生的奇迹。所以在这个领域，我们也一样可以一步一个脚印，一步步地紧追上去。”

中国的 F1 赛事从地方自己掏钱，到慢慢能自负盈亏，确实正在一步一步走向更好的未来。蒋晓航回忆道：“在 2007、2008 年，看台甚至可能坐不满，需要通过赠票的方式邀请一些年轻的学生群体来保证上座率。这个其实也很正常，任何一个新兴市场的发展路径都是这样，看未来而不是看当下。”

而在 F1 上海站 20 周年的今天，我们可以看到，这场比赛已然成为全世界共同期待的盛事，成为上海讲好城市故事、传播城市形象的一张名片，拥有无可比拟的传播力与影响价值。据上海久事体育产业有限公司的官方数据显示，1 月 9 日晚 8 点开票后的 45 分钟时间内，超过 10 万张可销售门票基本售罄。“在最早的时候，中国车迷还不多，基本上都是靠外国的车迷群体把现场撑起来的。”蒋晓航笑着说，“现在外国的车迷朋友想来看比赛也不一定抢得到票了。”

中国 F1 赛事还有很多未来

上海这座海纳百川、追求卓越的大都会与 F1 赛事有着深厚的缘分。中国的第一场 F1 大奖赛在上海举办，F1 自 1950 年诞生以来的里程碑式的第 1000 站大奖赛选点在上海，中国第一位自己的 F1 赛车手周冠宇也来自上海。

在谈到 F1 上海站时，蒋晓航还给出了他对初涉一个领域的表现非常高的评价——“既首创又优秀”。“纵观亚洲的邻国乃至欧洲豪强，即使他们可能有几十年的赛车运动的历史，但当他们引入某些新的车手、承办新的大奖赛，我们仍然看到许多低水平事故。”蒋晓航有些骄傲地说，“在这一点上，中国