

一停到底太无聊？F1或推行强制至少两停！倍耐力：全力配合

来源：刘皇元 发布时间：2025-11-14 15:35:52

在最近几年的F1赛事中，比赛的“策略味”似乎越来越淡。过去几个赛季，车迷们抱怨的声音愈发一致——比赛节奏趋于单调，变数不足，领先者往往在起步后就一路领跑，几乎看不到轮胎策略带来的积极性变化。而这一切，或许会在2026年迎来改变。

本赛季墨西哥大奖赛后，梅奔车手拉塞尔说：“现在的F1就是一场谁先到1号弯的比赛。”这句话刺痛了不少人。的确，翻开和回顾过去的五场比赛中，除去因天气或安全车打乱节奏的个别场次，全部都被一停策略所统治。

事实上，从上赛季开始，随着倍耐力为2024赛季带来更耐用的新轮胎，车手们可以更激进地驾驶，但同时轮胎磨损也显著降低。结果是车队们越来越倾向于最保守的方案：一停到底。这让比赛少了悬念，也让倍耐力再次成为舆论焦点。倍耐力赛车总监伊索拉甚至调侃说：“如果轮胎掉得太快，大家说这是假的比赛；如果掉得太慢，又说比赛太无聊，倍耐力真是怎么都不对。”



面对越来越多关于“战略单一化”的指责，伊索拉在墨西哥站后接受采访时表示，确实有必要重新思考规则，也许我们可以考虑让每场比赛都至少进站两次。他认为，如果能强制两停，比赛的不确定性会更高，车手们可以更自由地“全力推进”，不用再刻意省胎。他表示倍耐力也愿意配合这一改革方向，前提是这必须成为正式的竞赛法规。

伊索拉透露，这一提议已经被写入近期FIA运动咨询委员会的讨论议程，并有望在F1委员会上提出和展开进一步探讨。包括部分车队与F1商业方和运营方《自由媒体》在内，都对“探索至少两停规则”的可能性持开放态度。



然而，强制两次进站并非新鲜事。过去F1也曾尝试过通过轮胎配方或赛规干预，让车手多次进站，但结果往往不尽如人意。倍耐力曾尝试采用“跳配方”的方式，比如带来C1、C3、C4三档轮胎，而非连续的C1、C2、C3。原本是想扩大轮胎软硬差异化、逼出多样的比赛策略，结果车队依旧能靠精细控胎完成一停。

原因很简单——进站风险太高。从另一角度来说，多进一次站，换上新的轮胎可能也无法追回因为进站净损失的时间。伊索拉解释道：“进站意味着可能犯错、可能遇到交通困扰，对车队来说，越少进站越安全——他们不在乎比赛是否更好看。”



值得注意的是，倍耐力内部的模拟测试显示，即便强制两停，车队可能仍然会使用大致

相同的策略。我们曾请各队模拟，如果有两停规则，他们会怎么做。伊索拉说，“结果是，大家几乎都选择相同的策略，你越加限制，越容易让大家走向同一个方向。”

换句话说，如果只是机械地规定“两次进站且必须用三种配方”，结果可能仍是“无趣的统一答案”。所以有人大胆提出一个新提案：两停但不再限制轮胎配方。因此，倍耐力提出了一个更“灵活”的想法——强制两次进站，但取消必须使用不同配方的规定。这意味着，车队可以自由选择，例如“中胎-中胎-中胎”跑完全程，或者“软胎起步、硬胎收尾”，从而形成更复杂的比赛策略。

伊索拉认为，这样的设计能带来更多不可预测性：“你可以选择根据位置、赛道、天气来自由搭配，前排可能偏向软胎抢起步发车，中游则可能用硬胎延长首段节奏。”这让比赛回归到战术层面的思考，而非被规则逼出的被动变化。

当然，倍耐力也强调，任何改变都要避免“适得其反”。例如在2023赛季的卡塔尔大奖赛，出于安全原因，FIA强制每位车手最多跑18圈就得进站，等同于“强制三停”。使得比赛节奏极快，车手们在酷热中几乎虚脱。类似的例子还有，摩纳哥站的“强制两停”测试也被证明毫无意义，事实上狭窄的街道赛道让任何策略都无处施展。伊索拉总结道：“我们当然想让比赛更精彩，但不能冒险破坏现在的格局，当前的大奖赛仍然精彩十足，我们要谨慎地平衡娱乐性与竞技性。”

F1将在2026年迎来技术大改，动力单元50%电能输出、主动空气动力学、全新底盘设计。新赛车预计会显著减少“脏空气”的影响，近身缠斗有望更容易实现。这也让外界产生疑问：如果新车本身能更容易超车，还需要强制两停吗？伊索拉的回答是：“也许不需要，但关键是要提前思考好各种可行方案，如果2026年的比赛节奏太平淡，我们就需要有手段让它变得更有趣。”

目前，FIA、F1运营方和F1轮胎供应商倍耐力都将继续对不同方案进行数据模拟，甚至可能会进行实战试验。但最终是否会在2026年正式推行，还需进一步进行评估和需各方达成一致的共识。

强制两次进站，听起来像是“人为制造悬念”，但在娱乐性与竞技性同样重要的现代高度商业化F1，这种尝试未必是坏事。当“比赛只到1号弯就结束”，当观众喊出“我们想要看到更多的策略变化”，F1就不得不思考：要不要“人为制造”一点差异化？

HTML版本： [一停到底太无聊？F1或推行强制至少两停！倍耐力：全力配合](#)