

螳螂捕蝉还是黄雀在后？写在F1美洲两连赛之后

来源：王亭君 发布时间：2025-11-14 15:44:54

2025 赛季 F1 美国&墨西哥两连赛过后，迈凯伦车手诺里斯超越队友 1 分，暂时领先车手积分榜。与此同时，红牛车手维斯塔潘的逆转步伐也未停歇。

迈凯伦队内争夺



对于现在的地效赛车来说，车辆底盘下流动的空气将决定下压力大小。车高越低空气动力学效果越好，但也会因底板下方木板磨损超标而导致违规。

美国大奖赛安排了冲刺赛，这也意味着只有一场自由练习赛。由于迈凯伦两位车手都在冲刺赛一号弯撞车退赛，这也意味着他们只能采用相对保守的调校策略，在适当提升车高的同时，也牺牲了排位赛和正赛中的赛车性能。

迈凯伦两位车手诺里斯和皮亚斯特里在美国站正赛中只取得第二名和第五名，错失了利用优势赛道甩开维斯塔潘的好机会。诺里斯长时间处于第三名，直到比赛第51圈才超过法拉利车手勒克莱尔。皮亚斯特里在正赛中与队友的长距离速度差距较大，这是本赛季比赛到目前为止从未出现过的。



墨西哥大奖赛上，诺里斯完美发挥取得杆位和冠军。正赛领先第二名法拉利车手勒克莱尔多达30.324秒，这是2023年匈牙利站以来冠亚军之间的最大差距。

从蒙扎站的车队指令之后，迈凯伦队内竞争逐渐升温。正赛结束后的颁奖典礼中，诺里斯受到了现场观众的嘘声。墨西哥车迷认为，诺里斯应该把蒙扎站多拿到的三分还给皮亚斯特里。赛后接受采访时，诺里斯表示自己并不清楚为何引起观众不满，粉丝有权力决定喜欢谁，嘘声也是F1运动的一部分。

车手积分榜上，诺里斯重回榜首，并领先队友皮亚斯特里1分。本赛季剩余的四场比赛中，迈凯伦车手间的总冠军之争将进入白热化，车队如何在公平的前提下支持两位车手争冠，也将成为关注焦点。



对于皮亚斯特里来说，必须面对连续两站赛车节奏不足的问题。墨西哥站上，皮亚斯特里比队友多一次进站，最终落后队友42秒完赛。排位赛也比队友慢0.6秒，这是自去年墨西

哥站以来的最大圈速差。

皮亚斯特里本人也对圈速差表示惊讶。近两场比赛中，他必须用和前18站完全不同的驾驶方式驯服赛车。正赛中，皮亚斯特里需要时刻在意轮胎温度和车辆平衡，意味着转向和刹车输入方式都要做微调，而他始终未能适应。

迈凯伦领队斯特拉分析，当迈凯伦赛车在低抓地力路面上行驶，必须采用更大的滑移角进行驾驶，这就意味着车手必须适应车辆在弯中时刻在滑动的事实。问题在于，皮亚斯特里赛车惯用的调校不能很好地适应抓地力较低路况，相比队友习惯的调校和驾驶方式，其上限更低。

诺里斯解释道，虽然赛车在整个赛季中都快，但在一些赛道上并不容易操控。只要能找到甜点，就能做到又快又好开。

红牛变革核心

自9月22日红牛车队领队霍纳离开红牛之后，领队一职由前小红牛领队梅基斯接任。此后红牛车队成绩快速回升，仅用两场比赛时间就重夺冠军。再次证明，车队领队必须有工程师技术背景，利用工程思维才能让车队取得好成绩。

梅基斯回归红牛之后，红牛车队摆脱了赛车在周五练习赛中表现不佳的窘境，车队成员信心逐渐回升。维斯塔潘再次找回比赛速度，对积分榜领先的两位迈凯伦车手展开追逐。红牛顾问马尔科也表示，红牛赛车已经没有任何不适合的赛道类型。

意大利杂志曾详细报道梅基斯来到红牛后，对研发团队做出了哪些调整。意大利蒙扎站后引入的新款底板，他采用的在法拉利担任赛事总监时期用过的模拟器测试方法，让车队能在比赛前就准备好一套“精确初始调校”。

强化模拟器工作能够减少因误差造成的时间损失，对有冲刺赛的周末来说起到了决定性作用。红牛总是能在短时间内，将车辆各项性能调试到最佳状态。

红牛车手维斯塔潘在美洲两连赛上总计得到48分，总积分来到321分，与榜首积分差距进一步缩小至36分，依旧保留争冠希望。

与霍纳的高管人设相比，梅基斯善于在管理工作中巧用工程思维。虽然梅基斯还不擅长展现领导力，但在技术性和方向性统一，以及车队内部结构梳理方面，已经将效果直观展示在维斯塔潘的积分上，角田的成绩也逐渐提升。

墨西哥争议切弯

虽然本场比赛十分艰难，最后阶段受VSC影响未能超越勒克莱尔，但维斯塔潘还是凭借自己的努力登上了领奖台。

墨西哥站正赛的最大争议是发车后混乱的一号弯，多名车手没有按照正常方式切弯获利，却

没有受到处罚。

维斯塔潘从第五位发车，在一号弯之前的刹车区路肩上，从外侧与勒克莱尔和汉密尔顿并排。因不能充分减速，从赛道外区域返回赛道顺势上升到第三名。勒克莱尔在进入一号弯之前，稍稍领先汉密尔顿，于是勒克莱尔放弃并排进入一号弯，并直接切过了二号弯，通过三号弯之后领先杆位的诺里斯。随后勒克莱尔交还位置给诺里斯，维斯塔潘交还位置上到第四名。换句话说，两位车手都充分利用了当下的F1规则。

赛后维斯塔潘复盘发车“复杂形势”时说，现在的F1规则允许我们用这样的方式驾驶。无论人们赞成还是反对，现在的规则就是这样。然而许多车手在接受赛后采访时，认为赛会对赛道限制的评判标准不一致。

24

年墨西哥站发车事故

今年的维斯塔潘

维斯塔潘对激烈比赛时的冷静态度，体现出他对F1赛事规则以及赛道的理解。如果赛会认为一条赛道在一号弯切弯能够获得优势，会设计专门的障碍物和逃生通道。墨西哥站一号弯原本不存在公认的“能大概率获利的切弯路线”，直到今年被维斯塔潘发现。

主动冲出赛道在多数情况下并不意味着能全身而退。笔者猜想，维斯塔潘平常“玩模拟器”时，无意中发现赛道旁空地还有一条“隐藏路线”。

本周末进行的巴西大奖赛，还将带来精彩纷呈的总冠军争夺戏码，让我们拭目以待。

撰文 I JM 图片 I 网络

奔驰G级AMG最低售价：259.45万起最高降价：0.10万图片参数配置询底价懂车分4.33懂车实测空间·性能等车友圈9.2万车友热议二手车43.80万起 | 428辆

HTML版本：[螳螂捕蝉还是黄雀在后？写在F1美洲两连赛之后](#)