

第一次上上海F1赛道就敢开180km_h? 真实体验+避坑指南全在这

来源：刘枝达 发布时间：2025-11-15 05:08:20

当教练喊出“出弯给满油”时，我的手心已经攥出了汗——眼前这条铺着蓝色缓冲区的赛道，正是每年F1中国大奖赛的举办地：上海国际赛车场。

作为一个开了5年街车的“伪车迷”，这次终于有机会驾驶改装



后的宝马M240i挑战这条“上”字形赛道，全程20圈下来，既有肾上腺素飙升的快感，也踩过不少新手必犯的坑。今天就把最真实的体验和干货技巧分享给想上赛道的朋友。

赛道初印象：看似平缓的弯道，藏着“杀招”

上海F1赛道全长5.451公里，共有16个弯道，最出名的就是T1-T2的组合弯和T14的“发卡弯”。第一次坐教练车熟悉赛道时，我还觉得“弯道不急啊”，直到自己握上方向盘才发现错得离谱。T1是一个看似平缓的右弯，但入弯速度如果超过100km/h，车尾就会开始轻微滑动——这里的路面坡度比肉眼看到的更陡，车身重心转移会比街道路面快3倍。



最让我紧张的是T6弯，这个连续左弯被老司机称为“节奏杀手”。第一次通过时我因为刹车点太晚，直接压到了弯心的路肩，车身瞬间弹起，吓得我立刻松了油门，结果被教练在对讲机里喊：“别松油！路肩就是让你压的，保持节奏！”后来才知道，赛道里的橙色路肩是“缓冲区”，合理利用能提升过弯速度，但新手往往会因为害怕而错过最佳线路。

新手必避的3个坑：比开快更重要的是“开对”

20圈体验下来，我总结了3个新手最容易犯的错误，尤其是最后一个，几乎90%的人第一次上赛道都会中招。

刹车点凭感觉：街路上我们习惯“看到障碍物再刹车”，但赛道里必须提前预判。比如T14发卡弯，正确的刹车点在距离弯道150米的黄色标识牌处，我第一次就因为晚刹了20米，结果只能切到缓冲区才能过弯，速度直接掉了50km/h。建议新手第一次跑可以在方向盘上贴个小标签，标注每个弯道的刹车点参照物。方向盘打太多：街车驾驶习惯让我们遇到弯道就想“把方向打死”，但赛道里弯道都是“外-内-外”的线路，方向盘转动幅度通常不超过90度。T9弯我因为方向打太满，导致出弯时车头对准了缓冲区，浪费了至少3秒加速时间。视线只看车头：这是教练强调最多的一点！新手往往盯着车头前方3米的地方，而正确的做法是“看哪里就会开到哪里”——过T1弯时，视线要盯着T2弯的出弯点；跑直线时，视线要看到下一个弯道的刹车点。我试过一次把视线放远后，过弯节奏明显顺畅了，甚至能提前预判车身姿态。改装车体验：原厂车vs轻度改装，差距有多大？

这次驾驶的宝马M240i做了轻度改装：更换了半热熔轮胎、加装了刹车卡钳和避震器。和原厂车相比，差距主要体现在两个方面：一是刹车脚感，原厂刹车在连续10圈后会出现轻微热衰减，而改装卡钳能保持稳定的制动力；二是过弯支撑性，改装避震让车身侧倾减少了40%，T6连续弯里车身姿态更稳，敢给油的时机也更早。



但教练也说，新手没必要一上来就开“爆改车”。原厂性能车（比如宝马330i、奥迪S3）完全能满足初次赛道体验的需求，重点是先练会“走线”和“节奏”，再考虑改装。毕竟赛道驾驶的核心是“人车配合”，而不是“车比别人快”。

写在最后：赛道不是“飙车”，是对驾驶的敬畏

结束体验时，夕阳刚好照在赛道的主看台上，我摸着还在发烫的刹车盘，突然明白为什么老司机说“赛道让人更懂开车”。在这里，“快”不是目的，而是“走线正确、节奏流畅”的结果。如果你也想体验赛道，记住：先找专业教练带飞，穿好赛车服和头盔，把“飙车”的念头丢掉——当你真正读懂每个弯道的节奏时，那种成就感比“开多快”更让人着迷。

最后想问大家：你们第一次上赛道是什么体验？有没有踩过什么难忘的坑？评论区聊聊！

HTML版本：[第一次上上海F1赛道就敢开180km_h？真实体验+避坑指南全在这](#)