

F1巴西大奖赛：诺里斯夺杆，维斯塔潘仅获第16位

来源：宋育维 发布时间：2025-11-17 10:44:14

北京时间2025年11月9日凌晨，F1巴西大奖赛排位赛在圣保罗英特拉格斯赛道落下帷幕。这条以高低起伏、狭窄弯道和多变天气闻名的赛道，在本赛季的争冠关键节点，上演了一场兼具统治级表现与惊天冷门的大戏。迈凯伦车队的兰多·诺里斯以 1 分09秒511的绝对圈速锁定杆位；而卫冕冠军马克斯·维斯塔潘则遭遇职业生涯罕见滑铁卢，在Q1阶段便爆冷出局，仅获第16位。

如果说英特拉格斯赛道是考验车手综合能力的终极舞台，那么诺里斯在这个周末的表现堪称“教科书级别”。在一练、冲刺排位赛、冲刺赛连续夺魁后，这位英国车手再次在正赛排位赛中展现出无可匹敌的统治力，成为继2024年后又一位在巴西站包揽冲刺赛与正赛杆位的车手。

诺里斯在第一节排位赛（Q1）中同样独占鳌头，圈速1分09秒656，领先加斯利、贝尔曼和皮亚斯特里。迈凯伦车队顺利晋级，但他们的主要冠军竞争对手维斯塔潘很快陷入大麻烦。红牛车队在冲刺赛后对赛车进行了大幅调校，以改善操控问题，这一调整似乎解决了旧问题，却引发了新麻烦。



维斯塔潘使用同一套软胎跑出两圈糟糕成绩，在比赛还剩五分钟时处于淘汰区。尽管他在最后一次尝试中提升了近0.3秒，但周围车手也纷纷提速，最终这位荷兰车手爆冷排在第16位，距晋级线差0.1秒，较榜首诺里斯慢了多达0.8秒。紧随维斯塔潘被淘汰的是奥康和

科拉平托。科拉平托在冲刺赛中严重撞车后，启用备用底盘参赛仍未能晋级。角田裕毅也以第19位出局，这使得红牛车队自2006年日本大奖赛以来，首次遭遇两位车手均在Q1出局的情况。

诺里斯在第二节排位赛（Q2）中同样占据榜首，圈速为1分09秒616，紧随其后的是表现令人惊喜的贝尔曼。而法拉利车手在竞争异常激烈的中场集团中，很快陷入了压力。勒克莱尔在首次尝试中遭遇车身剧烈摆动，一度面临淘汰风险，但他最终实现逆转晋级Q3。刘易斯·汉密尔顿则没那么幸运，他一直处于晋级边缘，最终以0.1秒之差排在第13位，无缘Q3。

阿斯顿·马丁的阿隆索在最后一次尝试中未能提升成绩，以0.016秒的差距排在第11位被淘汰。这一结果凸显了本场排位赛的差距之小——尽管阿隆索的圈速仅比第二名的贝尔曼慢0.25秒，仍遗憾出局。紧随阿隆索被淘汰的是威廉姆斯车队的阿尔本。排在第13位的汉密尔顿之后，斯特罗尔与塞恩斯也在Q2阶段出局。



诺里斯在第三节排位赛（Q3）的首次飞驰圈中出现失误，一号弯锁死轮胎。随后他跑出一圈大幅提升的成绩，以1分09秒511的圈速横扫全场。这一圈速比梅赛德斯新秀安东内利快了近0.2秒，本场排位赛的竞争差距极小，法拉利的勒克莱尔最终获得第三名。

皮亚斯特里在Q3首轮跑出1分09秒897的成绩，仅领先法拉利的勒克莱尔0.002秒。这位澳大利亚车手在周六上午的冲刺赛中撞车退赛，虽试图重振旗鼓，但第二次飞驰圈仅提升了千分之几秒，最终跌至发车格第四位。贝尔曼起初表现亮眼，早早具备争夺杆位的实力，但最终另一位新秀伊萨克·哈贾尔抢走了他的风头。哈贾尔以出色表现获得第五名，领先因梅赛德斯赛车平衡问题而困惑不已的乔治·拉塞尔。



哈贾尔的红牛二队队友利亚姆·劳森也有强势发挥，位列第七。这对在冲刺赛中发生碰撞的车手，将共同占据第四排发车位，贝尔曼排在第八位。皮埃尔·加斯利为阿尔派车队拿下出色的第九名，这支恩斯通车队在巴西站展现出更强竞争力。尼科·霍肯伯格则为索伯车队锁定第十名，跻身前十。

最终诺里斯已锁定2025年F1圣保罗大奖赛的杆位。这位英国车手在英特拉格斯赛道的排位赛中占据绝对优势，势头持续强劲。他在冲刺赛中从杆位发车并全程领跑，在车手积分榜上以9分优势领先奥斯卡·皮亚斯特里。皮亚斯特里在冲刺赛中因轮胎压到湿滑路肩，导致赛车旋转并撞上护栏，以戏剧性方式退赛。这位澳大利亚车手将在正赛中从第四位发车，排在安东内利和勒克莱尔之后。

2025年F1巴西大奖赛排位赛，不仅是一场杆位的争夺，更是一次赛道格局的重塑。诺里斯的稳定统治让迈凯伦重回争冠中心，而维斯塔潘的爆冷出局则让年度总冠军的归属悬念陡增。当新秀们以无畏姿态挑战传统秩序，当豪门车队在规则与调校的博弈中挣扎，英特拉格斯赛道再次证明了它“F1 最具戏剧性赛道”的称号。随着正赛的临近，这场关乎荣誉与未来的战役，注定将在圣保罗的夜空中写下浓墨重彩的一笔。

HTML版本： [F1巴西大奖赛：诺里斯夺杆，维斯塔潘仅获第16位](#)