

F1 電競中國冠軍賽掀起挖角戰

2020年疫情下眾多賽事停擺，F1 電競中國冠軍賽才剛剛憑藉2019賽季的全民挑戰賽累積了一定熱度，如何不讓它「冷掉」成了主辦方久事智慧體育的頭等大事。

久事智慧體育電競賽事總監謝天指出：「當時我們分析了F1電競更貼近傳統體育的特性，於是比照傳統體育賽事的晉級體系，為其量身定製了一套集職業賽、發展聯盟賽、個人挑戰賽為一體的賽事體系，既保證了它

的職業化發展，也保留了它的全民參與性。我們算是在疫情下轉危為機，也是得益於電競與傳統體育的差異性，讓我們能夠在確定了賽事體系後迅速去推進。」

比照傳統體育建立體系

2020賽季F1電競中國冠軍賽職業聯賽，不僅收穫了傳統電視台的直播，更在賽事期間吸引了超過5300萬人次觀看賽事直播，相比2019年全年收視人數增長超過一倍。

2020年5月10日首個職業賽季，10支職業車隊以線上對抗的形式進行了17輪的爭奪。最終，王浩勇奪

作為中國最高級別的模擬器競速賽事，F1電競中國冠軍賽將在5月1日迎來2021賽季的揭幕。新賽季各車隊的車手陣容將有令人驚艷的變化，比賽競爭將更加激烈。此外，賽會方面不僅將總獎金池上調到創紀錄的200萬元，而且在現有賽事體系外，將發力校園，助推F1電競與素質教育的有機結合，繼續穩健成熟發展。F1電競中國冠軍賽正努力成為上海一張新的亮眼的城市名片。

大公報記者 夏微

收官站冠軍，並幫助BT車隊問鼎年度總冠軍。車手總冠軍則被LHR車隊的袁一帆提前一輪收入囊中。

2020年賽季車隊總冠軍、BT車隊經理葉飛回憶對車手時，遭遇了非常尷尬的故事。話說他們得悉F1電競中國冠軍賽組建車隊聯賽的轉變，立馬簽下2019年賽季冠軍唐天宇，而與唐不相伯仲、有其他車隊合約在身袁一帆也被他們相中，葉飛一方「大言不慚」竟向對方車隊要求割愛，最終固然是失望而回，畢竟對方也得悉業界新動態，也決心在職業賽事大展拳腳。

新賽季將近，葉飛直言，新賽

季各車隊目標更明確清晰，因此「挖角戰」早在上賽季到了10月時已經展開，車手之間的轉會猶如英超轉會截止日一樣，談判非常熱鬧，而且出現互相打聽、放放煙霧彈這些情況。葉飛認為，本季每支車隊都有一位實力很強的一號車手，勝負關鍵就在二號車手的選擇上了，預計本季的競爭必然更趨激烈，屆時比賽主要是看臨時的策略調和發揮，而可觀性自然更高。

▶ 賽事踏入第三季，發展愈趨成熟。



▲ 電競賽吸引到真實的車手參賽。

▼ 2020賽季F1電競中國冠軍賽現場。



F1 電競猛將榜

袁一帆 24歲

上季車隊：LHR
本屆車隊：WLG

主要戰績

2019年F1電競中國冠軍賽亞軍、
2020年F1電競中國冠軍賽車手冠軍

唐天宇 22歲

上季車隊：BT
本屆車隊：BT

主要戰績

2019年F1電競中國冠軍賽冠軍、
2020年F1電競中國冠軍賽車手亞軍

王浩 25歲

上季車隊：BT
本屆車隊：TSW

主要戰績

2020年F1電競中國冠軍賽車手季軍

黃子豪 16歲

上季車隊：MRD
(發展聯盟)
本屆車隊：MRT

主要戰績

上季發展聯盟季軍，本屆參加職業聯賽

▲ 唐天宇是F1電競中國冠軍賽的頂級車手。 大公報記者夏微攝

◀ 愈來愈多觀眾關注賽事。

或成中國賽車產業發展機遇

BT車隊經理葉飛是媒體人出身，中國第一本專業的F1雜誌——F1速報，是他在2004年牽頭創刊的，做了9年後，2013年眼見傳統媒體勢弱，葉飛做起了卡丁車生意。如今轉行模擬器賽車，還要從一個小男孩兒的F1夢說起。

「那個孩子從卡丁車開始一直是國內頂尖的，包括參加東南亞比賽也是頂尖的，家長就想看看能否把他培養成第二個馬青驊。」因為深耕F1領域多年，有着不少歐洲資源的葉飛也很樂意促成這件事，便組了團隊，希望能夠捧出一位中國車手。

「對接了很多資源，參加了歐洲比賽，但是三四年後我覺得這事兒真不行，上了低級別方程式後會發現有天賦的車手一擲一大把，想要出挑再往上走就複雜了，不是有錢就能搞定的事。歐洲本身有圈子，如果能力相當你可能要花錢，更何況不相當。對方只是把你當做客戶，收很貴的錢，但這個經費卻會投入到他們最好的車手身上……時間一長孩子的信心也受到打擊，這個事情就淡化下去了。」葉飛說。

後來葉飛將目光放在了模擬賽車上，「模擬賽車在發展還沒有形成成熟的生意手法，不存在真實賽車中的那些狀況。我覺得在模擬賽車上我們還是有希望的，中國選手把時間花上去就行。」

如今組車隊參賽，葉飛分析道：「投入肯定是有的，也沒有想着馬上收回成本。從長遠角度講，還是值得投入的。可能中短期內不會像英雄聯盟那樣的規模，但我總覺得會成為一個中等體量的項目和產業鏈。而且模擬賽車有個特性，和汽車產業鏈掛鉤是非常緊密的，在比賽中可以做很多事情，所以我是比較看好的。」

▶ BT車隊經理葉飛（左）與車手吳亞超（右）簽約。



電競高手Tips

- 1 一個人先去練好基礎技術，形成自己固有的一套技術和認知
- 2 去研究世界範圍內最好的人的技術，盡量去模仿，去貼近
- 3 多參與比賽，磨練自己和多人比賽的技術，培養自己的心態
- 4 不用太糾結設備的好壞，對於剛入門的新手來說，只要買有「力反饋」的方向盤加上踏板和好一點的遊戲電腦，就足夠了

唐天宇：F1 電競實現夢想

通過專業模擬器，手握方向盤，腳踩油門和剎車，飛馳在F1真實賽車比賽的複製賽道上，作為F1電競的參賽選手，唐天宇體驗着與F1比賽相差無幾的真實駕駛感。

2019年，唐天宇在首屆F1電競中國冠軍賽全國總決賽中捧得冠軍獎盃，與亞軍袁一帆一同參加了2020年F1電競全球錦標賽職業選秀。2020賽季，他與隊友合力助車隊奪冠，並拿到個人亞軍，再度獲得了參全球錦標賽職業選秀的機會。時光倒轉17年，2004年F1實體賽事進入中國，當時年僅5歲的唐天宇怎麼也不會想到，有一天，那個對普通小康家庭孩子而言高不可攀的賽車夢，可以通過F1電競這樣的方式實現。

「我算是F1電競最早的一批玩家吧，2017年高考結束後就開始玩了，從最初用鍵盤玩，到2018年買了第一套方向盤，再到後來換了模擬器。賽車電競的賣點是門檻比較低，真實賽車花費太高，一年幾十萬的花費都是

便宜的，對於一個普通的小康家庭不是件容易事，而且只有做到很強才能賺到錢。我不可能去步入到那個世界的，所以就換個方法去體驗。」唐天宇說。

雖然曾勇摘桂冠、也有過世界賽經歷，但唐天宇指出中國選手與世界級選手在技術上仍有「鴻溝」。「虛擬賽車性能是一樣的，所以就是單純的技術上的比拼，單圈比世界前二十最慢的要慢0.3至0.4秒……」認識到差距後，唐天宇經常會凌晨爬起來參加國外高水平的線上賽，也會去分析高手的技術特點，去練習。但他也坦言，「和世界頂尖車手比，還有一定的差距，這個能力是全方位的，包括踩剎車、踩油門、過彎、打方向，我知道差距在那裏，但是做不到。比如我知道他們剎車比我晚個5、6秒，我也試着去這樣做，但是我做不到同樣的一個剎車點，剎不住……只能說我們有了更高的目標，可以不斷地去提高自己的成績吧。希望有一天可以上升到世界頂尖水平。」



▲ 唐天宇接受大公報記者採訪時演示模擬器駕駛。

「卡丁車神」努力刷新極限

3月21日，BT車隊新簽入一名車手——吳亞超，與其他F1電競車手不同的是，吳亞超是從實體卡丁車賽場轉戰賽車電競的。雖然偶爾仍有參與實體賽事，但吳亞超今年下定決心，將更多精力投入到F1電競中，繼續刷新自己的極限。

「2017年偶然去了一次室內卡丁車俱樂部，看着別人飛馳而過，那時候就覺得自己開的話肯定不輸於他們，於是就開始頻繁去車館練車，從當地卡丁車排行榜第一，一直到多次參加全國卡丁車比賽第一名！」但這已經滿足不了吳亞超對賽車更高領域的渴望，那時候就開始關注並喜歡上世界F1，並迅速購置了一台官方F1電競設備，迫不及待的體驗一部分真實駕駛F1的感覺。

藉交流獲寶貴意見

吳亞超直言剛從卡丁車轉到F1電競時，着實受到了一些打擊。吳亞超抱着他一貫喜歡相互傳授交流的精神，在F1電競的圈子也找到了入門師友——現役F1電競車手張遠。「從最開始到現在自己成績慢慢進步的過程，太痛苦。不止十次想放棄，但一路走來要感謝那些給我電競賽車進步上指點和正確引導的好朋友、好車友。就這樣一路進入了總決賽，全國前20強，也正是因為2019年的成績，讓俱樂部看到了我，才有了2020賽季。」但在2020賽季，吳亞超並非一帆風順，中間經歷了一段很痛苦的自我懷疑時期，但同儕間的競爭，令他改變一開始時「佛系」求進的態度。提到新賽季將效力冠軍車隊，吳亞超就充滿了期待。為了備戰賽季，他不再「佛系」，甚至把自己經營的廠子賣了，也準備減少卡丁車參賽頻率，將更多精力用在提高F1電競成績上。



▲ 吳亞超在卡丁車界獲獎無數。