

1

疾 速

“我会永远全速前进。”

—— 吉尔斯·维伦纽夫

前面那辆深绿色的马自达驶入赛道后，我缓缓地把车挪到它刚才停着的位置上。发车员是个上了年纪体格魁伟的女人，她穿着件黄背心，手里拿着记分板，低头看着我的车前胎慢慢贴近发车线。我的车轮一压到线，她就举起手跟我示意，我便狠狠踩下制动踏板。随后我深深地吸了一口气，脑子里温习着赛道开始的那几段：一个左急弯，紧接着一个右开放弯，然后是一段直道，之后又是一个左弯。

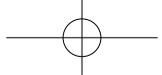
发车员紧盯着赛道上的那辆车，耐心地等它跑完比赛。摆赛道的这个停车场很平整，但因为我们的车太低，我只能看到那辆马自达渐渐消失在一片橘黄色的桩筒后。

在引擎低沉的轰鸣声中，我听到喇叭中传来一个声音：

“接下来的是俄克拉荷马大学¹的——闪电侠马特·麦科伊²。”

1 俄克拉荷马大学(University of Oklahoma)：俄克拉荷马大学成立于1890年，是一所四年制公立大学，位于美国俄克拉荷马州诺曼。俄克拉荷马州为美国中南部一州，西邻新墨西哥州和得克萨斯州。（译者注）

2 马特·麦科伊：美国前橄榄球后卫，有极快的速度。与作者同姓。



我默默在头盔里笑着，然后重新把注意力拉回赛道上：一个左急弯，紧接着一个右开放弯，然后是一段直道，之后又是一个左弯。

那辆马自达一过终点线，发车员就指向了我。我向她点头示意，她向我出示了绿旗。我再深吸一口气，踩下油门，松开离合。

后轮略微打滑了一下，车便冲了出去。我慢慢地通过前两个弯角，接着便狠踩油门通过直道，同时我仔细分辨着发动机的声音以寻找合适的换挡点。二挡，三挡，四挡。眼前的橘黄色桩筒因为车的振动开始变得有些模糊，就像星球大战中千年隼号甲板上的橙色光点般在我眼前嗖嗖闪过。

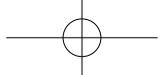
说起我们 2006 年的赛车，它的加速和过弯性能显然肯定必须要比 20 多万美元的超级跑车来得出色，那种感觉就像你坐在过山车上被弹射出去一样。你还能强烈感受到那台每分钟 12000 转的发动机的轰鸣，让你眼球都颤个不停的振动，以及从悬架直捣脊椎的每一个路面反馈。驾驶赛车就像是在悬崖边跳舞，你要把轮胎的附着力发挥到极致，感受车的反馈的同时迅速作出反应，并冷静仔细地规划在每个弯角的动作。这种感觉，像极了在监狱即将爆发骚乱的时刻淡定地下着一盘象棋。

我们爱它，不仅仅是喜欢，而是爱。我们爱轮胎摩擦地面和汽油燃烧发出的味道，我们爱高速转动的引擎的咆哮，我们爱那让我们感觉牙齿都要脱落的重力加速度。为了能有一段美好的大学四年的回忆，我们将生命都交给了它。我们不仅把所有的业余时间都花在这辆赛车上，甚至一大部分的上课时间和原本的睡眠时间都被我们用来做设计、加工、返工、测试、比赛、维修。呃，对，维修。

……还有喝酒。

现在正是八月初，离秋季学期开学还有三周时间。我们几个星期前才结束了我们的 2006 赛季，一整年的压力和无眠换来了第 8 的名次。这个成绩对我们来说是个长足的进步，因为在 2006 年之前，我们永远是一支“前 60”的车队。就算一场比赛有 130 个车队一起参加，这个名次听起来也不足以让人印象深刻。

“嘿，我们是前 60 的车队！”



1 疾速

“比赛有 8000 个车队参加吗？”

并没有。

今天的比赛是高速避障赛。赛道是用桩筒在一个停车场上摆出来的。这个停车场建在一个平缓的山坡上，很大，但是被分成好几块，沿着山坡往下是个跑马场，那儿的人很爽快地答应我们，每个月给我们留出一个星期天来让我们用。不过我们只用山顶上的那块场地，离跑马场还挺远的。

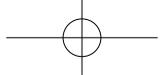
这不是一场直接的对抗。高速避障是计时赛，换句话说，每次在赛道上都只有一辆车，车跑一圈就会记录一个时间。而且这里没有专职的工作人员，车手半天是在开车，另外半天则要守在赛道边，随时准备把那些被其他车撞倒的桩筒摆回原位。

这里绝大部分都是量产车，像本田思域或是马自达 MX-5；另外一些则是像我们这样的赛车。车队大多希望能借这里，在更重要比赛到来之前多点练习的机会。我们则是这个比赛中唯一一支 FSAE 车队。世界上有超过 300 支的 FSAE 车队，而我们则是俄克拉荷马仅存的一支。俄克拉荷马州立大学和塔尔萨大学原本都有 FSAE 车队，但由于缺少指导老师的支持，让他们最终沦为了一段历史回忆。

比赛开始前，广播员会让所有车手先集中到拖车前面分配一下工作。我总是赶在第一个跑到那儿，跟他们说，“我想干些轻松的活儿，最好是能站在树荫底下的”。他们老是笑，不过也真会给我安排些轻松的。我是从凯尔那里学来这一招的，他从脚刚能够到卡丁车踏板的时候就开始玩赛车了，所以他对圈子里的一切都熟门熟路。

今天，凯尔准备用他的新名字参赛——速度控凯尔。既然我们前一天熬了一夜修车、准备比赛，作为回报，我们当然要在报名表上搞出些不一样的花样。所以，我们今天车手的名字就变成了速度控凯尔，克里斯比你快，鲍比·瑞奇·鲍比和闪电侠马特·麦科伊。

我们在 2006 年的车上做了些改动，比如给车加了空气动力套件。我们参加比赛就是为了测试这些改进的。当然，比赛本身也很有趣，每个可以开车的机会我们都不会放过。理论上，我们的空气套件可以提供轮胎更好的抓地力，提升赛车的过弯性能，但在我们还没有得到数据支持的时



候，我们是不会轻易决定把它用到第二年的赛车上的。

所谓工程，本身就是一个用数据来做决定的实践过程。一个聪明的工程师可以凭直觉做出很好的设计，但一个优秀的工程师应该用分析和测试来支持他的设计。这就是为什么那些在班上算不上最聪明的学生却可以成为更优秀的工程师的原因。聪明的工程师可以凭借他们足够多的知识，在大多数情况下不经验证地做出设计来，这在起始阶段当然是件好事，因为这样显得更有效率。但这不能叫工程。一个优秀的工程师很聪明，他们知道他们无法掌握所有的知识，于是他们更愿意用数据来说话。

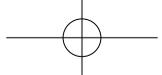
我们都是优秀的工程师，最起码我们相信自己是。在任何情况下，我们都知道我们不可能无所不知，所以我们用测试来验证。

其实这次测试的套件在去年就设计好了，主要的成型工作也都已经完成，在其他队员的帮助下我把所有工作做了个收尾，然后我们就一直想找机会测试一下它们到底有没有效。不过我们对此深表怀疑。我们车的平均过弯速度在 50 千米每小时上下，其实我们只要去当地机场测试一回，就能知道这对玩意儿在 50 千米每小时下到底起不起作用。当然，这很可能意味着我们装上这对家伙只是为了测试个几次，然后就要永远把它们束之高阁了。

幸好我们还是花时间把它们给弄了出来装在了车上。我们的预期完全错了，事实是，赛道的弯角越大，车的抓地力就越强，而且我能明显感受到，我开得越快轮胎就越紧紧抓着地面。到了减速的时候，我几乎有一种车撞了墙的感觉。当我从 95 千米每小时开始减速的时候，我感觉自己就几乎是站在制动踏板上的，安全带都快要被勒进我的胸腔里，而头盔却向前撕扯着我，整个人就像是承受着一台大炮发射时那巨大的后坐力一般。

我一口气冲过终点线，慢慢驶回我们的临时 P 区。

我一边爬出车来，一边对凯尔说：“这套件太赞了！你开得越快车就越稳啊！”



1 疾速

“闪电侠，你现在可是 FTD¹ 哦。” 凯尔带着微笑说。

“而且如果尾翼再往后调整一点感觉应该会更好，你们可以试试，不过现在这样也不错。” 我继续亢奋地说着，直到突然反应过来，“什么！你说 FTD！”

他点点头。

我微微一笑，这可是我的第一个 FTD。虽然我知道只要凯尔一坐进车里就会打破这个纪录，但起码在接下来的几十分钟里我都会是全场最快的。我从冰箱里拿出一瓶水，坐着边喝边喘气。

“这家伙真是太赞了。” 我回过头看着车，默默地说。

而且这车翼看起来也跟这辆车很般配。我们第一次把它装在车上的时候，感觉就像是看到一个朋友换了一头超适合他的新发型；你无法想象的适合，完美的契合，那种女生会愿意跟你聊天般的天作之合。

我们的赛车只有 6 英尺² 长，显得很窄。车身很窄，每边的车轮离车身大概 2 英尺的距离，用双横臂悬架跟车相连。安上空气套件后，车变得丰满许多，让它看起来更像是一辆真的赛车了，光从视觉上就能把它和卡丁车区分开来。当然，它本来就是一辆真的赛车，只不过现在看起来更像而已。

凯尔问我：“我看你开得很快啊，是不是车感觉更快了？”

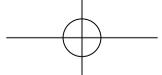
我点点头，顺手把瓶盖拧上：“你制动的时候就能感觉到了。减速的时候下压力就会消失，然后轮胎就会开始抱死。我的车可能就因为这个打滑好几次，不过也不好说。”

瑞奇也来插嘴：“刚才在那个大的地方，你车的后轮看起来都要滑出赛道了。”

凯尔补充道：“对啊，我们都觉得你是不是滑出去了。”

¹ FTD fastest time of the day, 今天的最快速度。

² 1 英尺 = 0.3048 米。



“哦，那段啊……那段是个紧缩弯，我开得太快了，所以就有点打滑。嘿，‘05’怎么了？”我想试着转移注意力。

我注意到鲍比把进气管取了下来，正用他的手电筒照着仔细打量。

“嗯？”凯尔自问自答道，“哦，发动不了了。”

“鲍比刚才不是已经开过一圈了吗？”我问道。

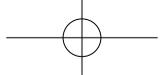
瑞奇回答道：“前面是发起来了。只要你能发动起来它就不会熄火，但是熄了火以后就再起不来了。我早就告诉过他是因为进气管漏了，这情况我们以前也碰到过。”

瑞奇是个很善于寻找原因、解决问题的人。他很聪明，偶尔会执着于提出一些反对意见，但算不上傲慢。他常常会有一些很棒的主意，所以我们都管他叫“点子王瑞奇”。当然坦白讲，并不是我们这么叫他，而是每次他蹦出个什么绝妙的点子后就会自己宣称“这就是为什么他们叫我点子王瑞奇”。他今天不开车，所以他提出意见要怎么修好05年的赛车倒纯粹只是为了想把它修好而已。

克里斯已经走开了，搞不好他是被花了30美元浪费一整个周六跑到这地方来却到现在还没摸着车给激怒了。我理解他的挫败感，我们确实花了太多时间在这些车上，却没有好好利用每一次可以驾驶它们的机会，而且对于我们这些为了能够花更多时间在车上而辞掉工作的人来说，30美元也确实算笔小小的财富了，起码够买好几箱方便面了。

今天凯尔和我开2006年的车，鲍比和克里斯本来是要开2005年车的。我们2004年的车早已年久失修，被拆得七零八落了。每到一辆新车就要完工的关键时刻，最容易搞到零件的办法就是把它从旧车上拆下来。所以到最后旧车往往就变成了旧车架，再也没办法修好了。虽然2004年的车并不快，但它也承载了不少快乐的回忆。

我第一次开我们的赛车就是2004年的夏天。实际上，这是我第一次开所谓的赛车，我甚至都不确定我能不能驾驭它，我只知道右边的踏板让它前进，左边的踏板让它停下来，对于其他的我几乎完全没有概念。是不是不能碰桩？我该什么时候换挡？我需要向摄像头报告我喝完佳得乐以后



1 疾速

冰凉舒爽的感受吗？我完全不知道。

所以，我当时做的只是一脚把油门踩到底，开得快得像这车是偷来的一样。过弯的时候我开得太快，后轮打滑甩了出去，我急忙反方向打方向盘，结果反而矫枉过正，车又横七竖八地进到下一个弯里。在我失心疯一般开完三圈后，我把车开回去问凯尔：“我是不是开太快了？”

他只是大笑着说：“一点都不快啊。”

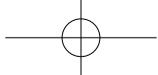
当你开始学开赛车的时候，第一件要知道的事情就是——赛道上最快的走线并不是让你感到最快的那条。如果它让你感觉到你开得很快，那通常是因为车侧滑而损失掉了你应有的速度。我也是在2004年的那天之后才明白这个道理的。那天我完全像个疯子一样地开着，我意识到我可以成为一个快手，我意识到我可以很有竞争力，而我恰恰没有意识到我开得简直跟白痴一样。我想，那画面一定看起来很可笑。

而恰恰也就是在那一刻，我被它深深迷住了。这种痴迷就像是吸毒上瘾了一样，只要你试一次，你就再也摆脱不掉了。我不仅对驾驶上瘾，我还对为了让车能更快而熬一整夜上瘾。快一点，再快一点。为了能更快一点，我几乎想要当掉妈妈的电视机拿着钱去买些钛合金进气阀。

自那次以后，我逮到机会就要练练身手。每次车队安排了试车日，我就会想方设法找人顶替我比萨店的外送工作。有时候我会提早下班，试图在车队收拾打包之前再开上个一两圈。甚至有一次我在送比萨的路上还特意停下来跑了好几圈。

我觉得这比男欢女爱要有意思多了，不过也可能是因为我把所有的时间都花在了赛车上，所以根本没时间去做爱做的事。只要一有机会，我就会研究要怎么驾驶，我会看书、上网查阅资料，或是询问别的车手的意见，但能得到的信息却惊人的少。倒是每次我请教凯尔的时候，他都会给我些一般性的建议，可问题在于我永远没法把当时车的状况或者我的感觉跟他表达清楚。

“别学其他人，绕桩的时候要贴着桩筒过去，而且你要提早打方向，你刚靠近桩筒就得打，别过了再打。”



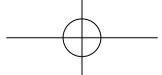
这就是我从凯尔那儿得到的最有用的意见了。他说得没错，大家绕桩的时候都离桩筒很远，好像很害怕它一样。而我会把注意力都集中在桩筒上，努力寻找那个不至于撞到它却又最贴近它的位置。绕桩的最高境界就是压着桩筒的底座过去，让它们在原地摇摆一阵子，但倒不下来。用瑞奇的话来说，这叫“黄油区域”。

等到了2007赛季开始的时候，我的驾驶速度已经比车队里所有的人都要快了，当然，除了凯尔。我可以以零点几秒的优势击败鲍比、瑞奇和克里斯，但我怎么都没法超过凯尔。在我刚开始接触这项运动的时候，凯尔都已经玩了7年赛车，也参加过好几个不同组别的比赛了。这三年里，我每天都在进步，可他也是。我还记得我刚开始开赛车的时候，我会看着单圈时间说“不是吧，凯尔比我快3秒”，而现在已经变成“不是吧，凯尔比我快0.3秒”。我永远搞不明白他到底是从哪儿挤出这点时间来的，而且每次都不例外。我觉得我可能永远都超越不了他了。2005年下半年的一个周末，我们当地有一场高速避障赛，凯尔没法参加。克里斯问谁愿意去的时候，我兴奋地跳出来说我我要去，因为我感觉那应该是我唯一一次可以拿到第一的机会。结果我输给了克里斯，屈居第二，回来的路上我整个人都无精打采的。

“下一个该你了，快上来！”那个发车员朝着我的方向大喊。

我立马跳回到车里开始准备。这是一个漫长的过程，让我看上去不像是开车，倒更像是要开飞机一样。我身体往前倾，够到我身后的两条腰带，然后再把两条肩带拉到我肩膀前面来。然后我身体回到原来的姿势，把两腿中央的底带拉上来，把五根带子扣到一起。接着我戴上头盔，把绑带收紧，把拆下来的方向盘装回去，再把安全带抽紧，按下主开关，踩下离合，发动车子，换到一档。等我做完这一系列动作，发车员已经有些不耐烦地朝我挥手示意我去发车线了。我刚把车子开到那儿，她就对我出示了绿旗。

在接下来的第二圈里，我跑得更小心但也更快了。我完美地出了最后一个弯，把油门踩到底，眼看着前方的终点线径直向我冲来。二挡，三挡，四挡。“啊啊啊啊啊啊”，我突然在头盔里大喊起来。就在不到终点线几英尺的地方，我看到车前端有黑色的塑料状物体爆裂开来。前翼没有



1 疾速

承受住空气动力，一下子碎成了六七块。虽然这没有影响到我继续保持FTD的纪录，但看来今天这前翼是再也用不上了。

守在弯角的工作人员一看到前翼出了状况，立刻挥红旗示意比赛停止。我把车停在瑞奇和凯尔身边，悻悻地从车里爬了出来。然后我们便站在原地，失落地看着我们的赛车，直到一位赛道的工作人员手里拿着从赛道上收拾来的前翼碎片，朝我们这边跑过来。

“干得不错啊，”他微笑着说，“只可惜它在终点线的地方碎了。”

“唉，我真的很想带着套件跑啊。”凯尔静静地说着，一边开始拆尾翼。

鲍比也放下手头2005年的车，开始帮着凯尔把尾翼移走，我则一个人把前翼卸了下来。然后我回到车里等待我的下一轮，失望、兴奋、疲惫的感觉交织在一起。我还剩一圈，而排在我后面的凯尔还有三圈。

我的最后一圈比装上空气动力套件的时候慢了整整两秒。我从车里出来，坐在树荫下，想着坏了的车和没法再提高的单圈时间，感到心烦意乱。

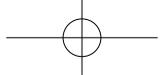
“接下来要登场的是俄克拉荷马大学的——速度控凯尔。”

我愁苦的表情突然被笑容取代。

绿旗挥动，凯尔出发了。一开始他有些打滑，感觉都要出赛道了，但等他过了第三个弯角以后，他的车就开始像槽轨车一样在桩筒之中自如穿梭了。他确实是我们车队中身高最高的，但因为他很瘦，所以这并没有成为影响他单圈时间的障碍。我们总希望赛车能够越轻越好，因此总希望车手体重能尽量地轻，毕竟车手的体重是最容易改变的。不过一旦所有人都是业余车手，驾驶水平反而要比体重显得更为重要了。

当他冲过终点线，计时大银幕上显示出他的时间：比我最快的那圈慢了差不多两秒。

“你有没有觉得在慢速弯的时候车会有些转向不足？”他坐在车里问我。



“没有吧，我……不知道。”我说。

即便是在某一个弯角上，凯尔都能察觉到车细微的平衡变化。如果是我的话，估计得有一个胖子坐在车鼻上我才能感觉得到。我能对车的平衡变化作出反应，可我却无法解释出来。

每次我在凯尔之前开的时候，他总会问我“车的感觉如何”，像是期待我能说出些诸如“嗯……一旦到达4号弯的弯心，进入紧缩弯，你就可以全力发挥车的极限了”之类的话，但我的答案通常会“哥们儿，这车超快的”。但不知道为什么，他还是老问我同样的问题。

凯尔完成了第二圈，比我慢了一秒半。

他第三圈又快了一点，但还是没能超过我的最快时间。这是我第一次击败凯尔。不过这只是因为前翼在他上场前就近乎解体的缘故，而且他没有空气套件的单圈时间要比我没有空气套件的单圈时间更快。不过谁在乎这些呢？起码在接下来的这一天里，没人能开着他的小破车打破我的纪录了。闪电侠马特·麦科伊终于无可匹敌了。而且我们终于知道我们的空气套件是有用的，或许这点才更重要。比起在俄克拉荷马城的停车场上击败一辆马自达 MX-5，一场 Formula SAE 的比赛才是更大的挑战，如果我们想赢，我们就要全力以赴争取每一点的优势。

随后，我们一直在奖品发放区徘徊着，等着领我 FTD 的奖品。所谓的“奖品”其实就是上面印着“第一名”或者“FTD”的冰箱磁贴，不过也算是个不错的收藏品了，况且每场比赛只有一个 FTD，要收藏也不那么容易。

“你们中有谁想一起吃个晚饭的？”凯尔问道。

“我得回家，一个小时前我刚跟我女朋友说我要回去的。”克里斯说道。

“嗯，我还得回家赶作业呢。”鲍比回答。

“你才不可能做作业呢，你从来就没有做过。”我说。

“好吧，这确实是个问题，”鲍比说，“但我现在不得不做了，否则