



摩托赛车手沙俊同： 10年赛道孤独之路 正悄然发生转变

最终，在今年世界超级摩托车锦标赛（WSBK）分站赛赛场上，24岁的深圳小伙沙俊同没能出现。

原本，这位年轻的摩托车手会以外卡身份驾驶张雪机车自研的820RR三缸赛车参赛，他也会是首位驾驶国产自研大排量赛车、征战该顶级赛事的中国大陆车手。

“肯定会遗憾，而且很遗憾。”由于签证和赛程的原因，沙俊同只能跟随张雪团队现场观赛。10月2日，从意大利克雷莫纳分站赛回国的第二天，他就站在了赛道边，准备新一轮的训练。

“这是我第一次去到欧洲现场观赛，我看见了差距。”对于这次错过，沙俊同有种超越年龄的通透和坦然，他的关注点早已从遗憾转向针对明年WSBK的备战。

他说不怕等待。毕竟，这位14岁就一头扎进摩托车的世界、从修车开始学起的车手，已经在这条孤独的赛道上跑了10年。

“我更怕的是自己没有全力以赴。”引擎轰鸣，摩托车呼啸着划破风的屏障。一如他的人生，早已飞驰在速度之外。



沙俊同（左）在赛前为小选手黄霆诺检查参数。

李佳雨 摄

生存与梦想 光靠赛车没法养活自己

8月16日，成都。

烈日下，成都天府国际赛道上，热风裹挟着引擎的热浪扑面而来。这是第二届铭泰场地摩托车公开赛的赛场，但沙俊同不是作为选手出现。

“我是作为俱乐部的负责人，带着车手参加比赛。”放下赛场地图，沙俊同站在摩托车旁，打开电脑再次确认参赛摩托车的具体数据。即将上场的是12岁的小车手黄霆诺，在等待开赛的10分钟里，他们彼此没有交流，热浪和欢呼也仿佛被这两人隔绝在外。

对于这场比赛，沙俊同很有信心。这体现在比赛开始后，他和黄霆诺的爸爸站在场外看着大屏幕的实时赛况，两人关注点不在选手排名，而是聚焦黄霆诺有没有改正驾驶中的问题。

果然，黄霆诺拿下了第一名。取下头盔，面对场边掌声，男孩脸上也是同样冷静的表情，沙俊同低头在他耳边说了几句话。后来，黄霆诺说，沙老师在提醒他，去安慰下身边因为没得冠军而哭泣的小选手。

专业能力强、处事周到细致，沙俊同身上有着超越年龄的成熟。从赛场回到俱乐部，他一边埋头复盘黄霆诺的比赛数据，一边感叹自己原本内向的性格，是从创建赛车俱乐部开始逐渐改变的。

“做赛车手相对单纯，只要想怎么变快，但是做车队其实就是做生意，那肯定考虑得也更多。”他的俱乐部名字叫“闪电22”，前者代表速度，后者是他比赛的号码，“组合起来就是我对速度的追求。”目前，车队的会员已经从最初的2名发展到超过40名。沙俊同需要为他们提供赛车指导、车辆维修、改装等服务。

“最初想办这个俱乐部，确实是为了在解决日常开支外，能有一定的盈利。”他很坦诚，说起自己在母亲生病后，开始思考生存和未来的问题。那是5年前，他已经是国内拥有多项纪录的摩托车手。“但在国内，摩托车赛车其实还是比较小圈层的爱好，更不能像大的体育项目一样拿到很多赞助，没法光靠赛车养活自己。”

沙俊同说自己骑车喜欢用“脑子”骑，靠蛮力和胆量的时候不多。这样的冷静也体现在生活中，例如，他冷静调整着在赛车手和俱乐部老板两个身份上所花费的精力，他时常觉得，这个俱乐部更像是让天南海北有着不同背景的人，因为同样的热爱而聚拢，“我们没有想过离开赛场，我们等着被更多人看见。”

这一天，来得比他们想象中要早。

狂飙的10年 数千圈测试820RR

7月，沙俊同宣布将以外卡身份驾驶张雪机车自研的820RR三缸赛车，参加WSBK分站赛事，这不仅将是他职业生涯最高级别的一场比赛，更意味着中国车手、中国厂队、中国赛车，将同时出现在世界级摩托车赛场。

“最开始是张雪张总在微信上跟我说的，我的第一反应是激动。”对于沙俊同而言，和兴奋同时来到的，还有压力，因为这个外卡席位来得并不容易。

作为全球顶级公路摩托车场地赛事，WSBK被视为量产市售摩托车领域的最高殿堂。每年，全球厂商和车手扎堆申请外卡参赛名额，最终通过审核的不到三成。张雪机车拿下的这张外卡名额，不仅要求旗下车型满足量产销售与年产量门槛，同时，外籍技师团队也要通过组委会严苛的运营能力核查。

“像是曾经不敢想的事，突然成真了。”14岁那年，沙俊同选择成为一名摩托车手。他从车队里打杂的维修学徒开始学习，一步步走上赛场。即使是这样的热爱，他也并未将站上WSBK当作终极目标。

“因为我参加国际大赛的经历太少，我想一步一步来，先把亚洲赛跑好。”沙俊同很清楚，他最欠缺的是适应能力，“欧洲的赛道很复杂，国内可能10圈就结束了，但到那边可能要24圈、25圈，所以对体力要求是翻倍的强度。”

——更为深层次的是，很长一段时间以来，国内摩托车手面对的发展短板。

曾经，在被问到为什么WSBK世界赛不用国内车手时，张雪说：“因为现在中国的车手跑不快。不是他们不努力，而是国内没有完整的训练体系，也没有足够的比赛氛围。”

对此，沙俊同深有同感。他一直相信，国内从不缺有天赋、能刷出漂亮赛道纪录的车手，但青训梯队、资金、商业生态、配套专业团队、高频高水平实战土壤这一整套系统并没有建立起来，而与这一整套体系相对应的，是整个国产摩托车全链条的发展。

“但今年是完全不同的一年。”沙俊同觉得，明显的改变始于今年3月，在WSBK上，张雪机车成为首个拿下分站冠军的中国摩托车品牌。

“想到820RR会出成绩，但确实没想到这么快。”沙俊同是820RR原型车的深度测试车手，在长达一年多数千圈赛道的高强度测车下，他很早就表达过对820RR的看好。

同时，张雪机车推出了青少年车手扶持计划。“所以，我们整个行业都来到了一个很好的时候。”相应的，沙俊同开始重新规划自己的职业生涯。

再往上冲一冲 下个10年才刚开始

原本，在沙俊同的规划里，24岁的他要开始把重心放在车队经营上，等有经济条件了，再出去比赛。对此，他已经做好了心理准备，“会因为精力转移，缺乏训练，可能很难出成绩。”

不过，随着整个国产摩托车产业链正在发生的改变，沙俊同开始想要再在赛场上冲一把。今年夏天，他见到了张雪机车车队主力车手瓦伦丁·德比斯，看着这位比自己年长，但依然在赛场上创造纪录的赛车手，沙俊同说：“这个年纪我可以再往上冲一冲，争取更好的成绩。”

这样的坚定，在错过今年WSBK的分站赛后，反倒变得更加强烈。9月底，沙俊同跟随张雪团队去到了意大利克雷莫纳分站赛比赛现场，这位一直自己摸索练习，很少有机会和专业车队配合的车手第一次无比强烈地感受到了差距，“不管是对赛道的熟悉程度，还是训练强度，我都有太多进步空间。而现在，我有了更多的时间去磨合，进一步提高我的水平。”

不过，这位年轻人也坦然说起，当在赛场边，他看见了原本他要驾驶的那辆赛车就静静停在那里，人声鼎沸的喧闹中，当被人问起为什么没有上场时，他的内心深处会涌起微微的怅然，“我就告诉自己，属于我的下个10年，才刚刚开始。”

10月1日，国际摩托车运动联合会和世界超级摩托车锦标赛公布2027赛季赛历，官宣2027年上海站将成为赛季收官战。在业内看来，这标志着中国大排量摩托产业、市场、车队实力，拿到了国际顶级赛事的入场券，国产机车品牌也将在主场迎战。

面对这个令人欣喜的消息，沙俊同首先想到的，是上海的赛道，他还没有上去跑过，以及接下来的训练计划和节奏。

——这位一直飞驰在路上的赛车手，没有往回看，他的目光一直看向未来。