

把你的车开上赛道去玩耍 带给你更加精彩的玩车体验



赛道日 完全手册

The Track Day Manual

[英] 迈克·布莱斯林 (Mike Breslin) 著
郝国舜 译

赛道日

完全手册

[英] 迈克·布莱斯林 (Mike Breslin) 著
郝国舜 译



不必进入赛车的世界，赛道日就能为驾驶者提供四个车轮之上最大的乐趣与刺激，既让驾驶者彻底探索爱车的潜力，还能提升驾驶者在道路上应对意外的能力。

《赛道日完全手册》的内容几乎覆盖了赛道日活动涉及的所有项目，包括赛道日是什么、赛道日用车、赛道日驾驶技术以及关于保险、修复、车辆装备等，为新手提供了必备的入门知识；如果你是赛道日老手，通过阅读本书，也能从中获得更加精彩的体验。

The Track Day Manual/By Haynes Publishing/ISBN: 9781844254828

Copyright © Mike Breslin 2008

This edition arranged with Haynes Publishing.

Simplified Chinese edition Copyright © 2018 China Machine Press

All rights reserved.

This title is published in China by China Machine Press with license from Haynes Publishing Ltd. This edition is authorized for sale in China only, excluding Hong Kong SAR, Macao SAR and Taiwan. Unauthorized export of this edition is a violation of the Copyright Act. Violation of this Law is subject to Civil and Criminal Penalties.

本书由Haynes Publishing 授权机械工业出版社在中国境内（不包括香港、澳门特别行政区及台湾地区）出版与发行。未经许可之出口，视为违反著作权法，将受法律之制裁。

北京市版权局著作权合同登记 图字：01-2018-2227号。

图书在版编目（CIP）数据

赛道日完全手册 / (英) 迈克·布莱斯林 (Mike Breslin) 著; 郝国舜译.
—北京: 机械工业出版社, 2018.10
书名原文: The Track Day Manual
ISBN 978-7-111-61279-7

I . ①赛… II . ①迈… ②郝… III . ①赛车—汽车运动—手册
IV . ①G872.1-62

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2018) 第 247225 号

机械工业出版社 (北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑: 徐 霆 责任编辑: 徐 霆

责任校对: 王 欣 张晓蓉 封面设计: 马精明

责任印制: 常天培

北京市雅迪彩色印刷有限公司印刷

2019 年 1 月第 1 版第 1 次印刷

184mm × 260mm · 9.75 印张 · 2 插页 · 351 千字

0 001—3 000 册

标准书号: ISBN 978-7-111-61279-7

定价: 98.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

电话服务

网络服务

服务咨询热线: 010-88361066

机工官网: www.cmpbook.com

读者购书热线: 010-68326294

机工官博: weibo.com/cmp1952

010-88379203

金书网: www.golden-book.com

封面无防伪标均为盗版

教育服务网: www.cmpedu.com



前言

“你在写一本书，是关于什么的？”

“赛道日。”

“哦，赛车啊。”

“不，不是赛车，是赛道日。”

“都一样，一帮有钱的家伙开着很贵的车，在赛道上飙来撞去……”

“哥们儿，你错了，你不需要很有钱，这里也不允许比赛，当然你也不一定要开一辆很贵的车。实际上，你可以在赛道日上开任何一辆车，哪怕就是你的私家车。”

“什么，我那老车？你别开玩笑啦，你说的是真的？”

像上面这样的对话，在生活中其实也经常出现，而不只是出现在年轻人聚集的酒吧里。这让我意识到，绝大多数人对赛道日仍然非常陌生。说实话，这让我很意外。但是，我在好多年坚持撰写这方面的内容之后发现，我越深入地投身于这个领域，我就会越忽视很多人根本不知道赛道日是什么。更关键的一点是，我甚至可能会忘记，这些人根本就没有意识到自己错过了多么精彩的内容。

大多数渴望驾驶的车主悲观地认为，在如今的年代，在自己的车上，已经不可能找到任何驾驶乐趣了。开车已经变成了让人心烦的过程，已经变成了压力和累赘。但感谢赛道日，它给了生活以转机，赛道日就是一个释放自己

的出口。它提供给你脱离限速摄像头的自由，远离交通拥堵的快感，远离那些开得慢却不满自己被超车的心胸狭窄的人的谩骂。好吧，你眼前肯定也闪过过类似的图景，血管里流动着汽油的家伙们可以自己用失望把这一整本书填满，但记住，一个赛道日就能把你从这些火坑中拯救出来。

几乎没人怀疑赛道日是个快速增长的休闲方式。但请注意，它是一种“休闲”而不是“运动”，在本书最开始我们就会解释其原因。

↓ 赛道给你空间，给你自由，让你发掘你的车辆到底能够做到些什么



为了有助于理解，我们不妨打个比方，你可以把它比作是去滑雪度假而不是高山速降的比赛，这能帮助你对其有正确的了解。从一开始就要记住，赛道日绝对不是比赛。

但，一个赛道日的确给了你机会，你可以驾驶你的车逼近它的极限。而且，把车辆控制在赛道之内是一种难以置信的感受。在高速过弯中，你必须感受处在抓地极限边缘的车辆平衡，除了赛道日，你几乎无从体验类似的感受。当你完美地通过一个弯时，极限驾驶刺激你的肾上腺素迅速分泌，也会带给你巨大的满足感。当然最关键的是，在赛道上驾驶得越多，你就会变成更好的驾驶者。如果你在道路上还不太游刃有余，你该知道去赛道能带给你非常快速的提升。

现如今，赛道可能是探索你的车辆极限的唯一场所。很有可能，你拥有一辆技术先进的性能车，可你只使用了它所有潜能中浅浅表层的那么一点点。它不该只是用于在堵车的空隙之间来个毫无意义的暴力加速，不是吗？

你可能也在想，上面说的没错，但如果我自己的车不够快怎么办？不用担心，你不需要为赛道日准备一辆超跑。任何车都可以胜任赛道日，只要它不散架就行。你也不需要对它做任何形式的改装，有辆偏运动性的车更好，但这不是必需的，特别是当你还处于赛道驾驶学习的初级阶段。

无论如何，提到纯粹的驾驶乐趣，廉价和快乐通常才是最佳途径。作为一名汽车媒体记者，我很幸运能开着一些高速赛车下到场地，但我可以坦白地说，很少的车能够像我那辆几乎没做任何改装、目前只值2000英镑的马自达MX-5那样，能在赛道日给我提供如此丰富的驾驶乐趣。

然而这里带给你的绝不只是乐趣，还有惊险和刺激。赛道驾驶，是这个年代所剩不多的真正冒险。虽然它也会产生巨大的噪声，但它仍然是非常安全的。注意，我没有说它是绝对安全的，那样说是自欺欺人。如果这里没有一些冒险的元素，追求极限的驾驶可能也就失去了吸引力，不是吗？只要你在能力范围之内驾驶，随着你经验的积累逐步提升你的圈速，这样就是安全的。

有件事是肯定的，在赛道上开快车绝对比在公路上开快车要安全，如果出现失误，通常会有

碎石区或缓冲区让你能在撞到什么坚实的建筑物之前停下来。赛道日赛车应该安全些，主要是因为它会针对弯中区域和弯前减速区域有禁止超车的严格规则，这些区域是事故的多发区。

如果你担心在赛道日会开得不够快，那么请忘掉它。你可以按照自己理想的速度，开得尽可能快，或者尽可能慢。任何一种方式都可以快速提升你的圈速。只要你的视线关注后视镜并让快车在直道上快速超过，就没任何问题了。

很多活跃于赛车世界的人，不太理解为什么人们去参加赛道日而不去参加真正的比赛。好吧，除了显而易见的理由（那就是赛车非常昂贵）之外，赛道日还可以通过各种方式提供

给你更多内容。当然首先就是它能提供更多的赛道时间。纵使你足够幸运，在一个比赛日里，你也就能获得半小时的排位赛时间和10圈左右的比赛时间，但在赛道日上几乎可以获得一整天的赛道时间。

为什么很多富有成就的赛车手，也很乐于参加赛道日而不总是去参加比赛，理由就是赛道日是比正式比赛更加放松的场合，你可以按照你自己的速度驾驶，比如在一个你不是很擅长的弯，你尽可以稍微放慢些速度。你可以充分利用赛道上那些宝贵的时间，享受冒险本身的乐趣，而不是心里埋怨自己距离前面的家伙又丧失了十分之一秒的时间。最重要的是，赛道日基本是个

↓ 从提升你的驾驶技术开始，你会发现自己在速度提升方面的巨大潜力





没有争吵的地方，你只需要来到赛道，登记，之后就享受驾驶。

请别误会我，我也热爱赛车，也曾投身赛车一些年头。但赛道日是不同的，据我的经验，赛车圈里那些批评赛道日的，基本都是没有真正参与过赛道日的。所以，既然还有很多人都不知道自己错过了什么，那么就亲身体验一下吧。

赛道日拥有巨大的魅力，就是这么简单。你所需要的就是一本驾照、一个头盔、一辆车，有这些就够了，无比简单。但任何事情也都没有这么简单，如果你想从赛道日获取最佳的体验，仍有很多事情需要了解。

基于这个出发点，我尽我所能解释了赛道日世界里尽可能多的内容，覆盖了一个赛道日新人进入赛道前需要准备的所有事情，还包括了对定期参加赛道日的老手有帮助的一些主题。

希望你在阅读这本书时，能了解在赛道上高速驾驶时需要做出的一些权衡，就像我在决定这本书该写哪些内容一样。你看，赛道日的驾驶者千差万别，在一天中你可能遇到任何类型的驾驶者。有些人最喜欢改装自己的车然后来赛道看看他们是不是真的提高了赛道成绩，有些人只对驾驶本身感兴趣，还有些人不但关注活动本身，还

希望从中认识些人、发展些关系。很明显，你不能同时取悦所有人。

比如，很多人会质疑，为什么把对车辆准备和改装的内容放在驾驶技术的后面，他们认为应该更强调这部分内容。我有两个重要的理由。首先，虽然你可能希望通过改装让你的车更适合于赛道驾驶，但这不是必要的，很多人也真的不去这么做。另外，也是更重要的，通过提升驾驶技巧你能得到很多收获，比从改装你的车开始收获要大得多。事实确实如此。

这本书也不是驾驶手册，在大多数地方我可能只会讲述一些基础内容，而且，我会更多去讲“应该怎样”而不是“为什么这样”。如果它不能满足你的好奇心，那只能请你原谅。我也尽力去避免使用充斥于赛车驾驶手册中的数学公式。如果需要更深入了解这些内容，你可以去阅读一些相关的书籍。

所以，你现在需要做的就是阅读这本《赛道日完全手册》，之后预订属于你的第一个赛道日，并且亲自到赛道去感受。咱们赛道见！

迈克·布莱斯林



目录

4 赛道日当天那些事 37



9 湿地驾驶的技巧 99



前言



5 驾驶者的平台 53



10 不得不说的保险和修复 109



1 赛道日是什么 1



6 学习走线最重要 65



11 保命的安全装备 117



2 五花八门的赛道日 11



7 学会怎样加速和减速 79



12 关于制动和轮胎 127



3 玩赛道日用什么车 23



8 车辆控制的几个关键点 89



13 关于发动机和悬架 137





1

赛道日是什么

赛道日起源	3
选择你的赛道日	3
选择一个地点	5
开放式还是分组式	6
乘客	7
受关注的问题	8
噪声问题	9
计时	9



赛道日是什么

参加赛道日，你不需要超贵的跑车，不需要赛手的技巧，也不需要成捆的金钱。但你的确需要有正确的态度——首先要知道赛道日是什么。

我曾警告过，永远不要用字典定义的方式去作为作品的开头。这的确是个好的建议，而且看起来在创作关于赛道日的内容时更是如此，因为我从字典里查出的定义竟然是错的！但公平地说，这也不足为奇，因为人们对赛道日是什么，以及什么样的人 would 去参加赛道日确实存在很多困惑。

其中一些责任必须由媒体来承担，特别是那些电视媒体，它们总认为赛道日就该是个炫耀超级跑车的理想场合。这就会让很多人认为，自己得有一辆这样的车才能去参加赛道日，可事实根本不是这样。

事情的真相是，你能找到适合每个人、每辆车的赛道日。你驾驶一辆性能好一些的车有可能从赛道日得到更多的收获，可也没什么能阻止你驾驶一辆普通家用三厢轿车或者旅行车去参加赛道日。

就是这么简单。在大多数情况下，你所需要

的就是一本驾照、一个头盔、一辆车——这些就足够了。唯一你可能需要留意的就是年龄的限制，有些赛道日的确对年龄有限制，可能需要你年满 18 岁，也有个别地方可能需要年满 21 岁。赛道日也不需要你花费天价。如果你多多地货比三家，你甚至可以找到低于 100 英镑的报价，相对于你可以得到一整天的真正刺激，这的确物超所值。

虽然这是相对便宜地获得刺激的完美方式，但从最开始你就要明确有关赛道日的一件重要事情，我坚持把它用更大的黑体字体现出来，因为这是非常、非常、非常重要的：

赛道日不是比赛！

是的，我们之前就提到过这件事，但我保证这决不是我最后一次说这件事。赛道日是严格禁止竞赛的，可你要知道比赛的确很容易在赛道日期间发生。这会关系到组织者对个人投保的责任保险，这就是为什么在发现有人在赛道日比赛时会立刻被严厉处理，或者先记录他们的圈速，事后再进一步处理。

首先，我们还是弄明白赛道日到底是什么吧。正确的字典式定义是这样描述的：

赛道日（名词），在赛道上严格管理的非竞赛活动，允许参与者驾驶他们自己的汽车以他们乐意的最快速度驾驶。

赛道日起源

很多年前就有私人性质的汽车俱乐部去包租赛道，也有厂家组织的赛道日，为特定品牌的车主提供赛道日活动，这起始于 20 世纪 80 年代。一开始，活动组织者通常是俱乐部，使用的车也相对比较“高端”。在 20 世纪 90 年代，一些企业为了迎合更广阔的市场加入进来，参与者不只是限制在某个俱乐部之内的成员，这就催生了这项运动的参与人数爆炸式增长。

这个市场的增长也来自于更多赛道的对外开放。它们的拥有者开始意识到，在测试和比赛的间隙时间把赛道开放为赛道日售卖出去，对业务收入是一项很重要的补充。结果，赛道远比以往繁忙，更多的人能够享受高速驾驶自己的汽车带来的挑战和乐趣。的确，到 20 世纪

90 年代末，赛道日驾驶已经成了英国增长最快的休闲项目之一。

当然，不只是英国如此。但公平地说，英国人的确享受着最有活力、最丰富多彩的赛道日。可能这也是由英国有着最拥堵的交通状况、最严厉的警察管理而造成。赛道日在欧洲其他国家和全世界都在举办，但可能不都称为赛道日，比如，美国用的术语叫“跑圈儿（lapping）”。只要有车，只要有人希望开着它们在不引起麻烦的安全环境下狂飙，就有赛道日。

选择你的赛道日

在网上搜“赛道日”，你可以搜到一大堆地点，让你可以驾驭一辆法拉利、或是单座赛车，甚至是酋长坦克。实际上，这些大部分都是体验日而不是赛道日（体验酋长坦克倒也是个不错的主意），不是本书所讨论的主题。体验日通常会有严格的限定条件（比如速度），缺乏赛道日提供的那种自由度。想想也是，你会允许自己在一辆法拉利里完全没有限制地自由狂飙吗？但如果这是一份生日礼物，你还是可以去到那个赛道，至少可以获得一点点教练的指导。

假设你自己有车，你也不满足于只是吹牛说“你知不知道我自己也开过法拉利呀”，那么你还是该适当深入一点。有些杂志会提供赛道的信息，你也可以打电话咨询当地的赛道，看看最近有谁会组织一场赛道日活动。

← 参加赛道日你不需要一辆法拉利，但如果你真的确有一辆法拉利，除非你把它带到赛道上，否则你永远也不会发掘出它最大的潜能

↓ 虽然看台上空空荡荡，但赛道老板依然可以从周中开放的赛道日里挣到些钱





↑ 问清楚在某一时刻最多允许几辆车同时出现在赛道上，是个重要的事情，这会决定你实际获得的赛道时间

如果你在英国，你可以访问赛道日联盟（ATDO）的网站，那里会有联盟旗下公司的完整列表。选择一个 ATDO 旗下的组织方非常重要，不只是你的第一个赛道日应该如此，因为要被 ATDO 接纳的组织方必须遵守一系列操作规程，如果他们没有遵守这些规程就会被除名，所以这是对质量的有效保证。

当然，不是所有好的赛道日组织方都隶属于 ATDO。比如，一些赛道自己的公司经常就不属于 ATDO，因为它们不需要。通常来说，赛道会要求一个组织方属于 ATDO，才会允许它们在

自己的赛道上组织赛道日，这就是为何组织方要加入到 ATDO 的最简单理由。很明显，如果赛道自己的公司要在自己的赛道上组织赛道日，它们就完全不需要担心这个问题。

虽然 ATDO 旗下成员会是开始查找组织方时的不错选择，但非成员组织方也不一定没有办好赛道日的能力。记住这一点，在你真正决定去赛道日之前列举出一些关键的问题，以便能够预估一个赛道日运营的好坏。

要问清的问题包括，总共允许多少辆车参加赛道日，以及允许多少辆车同时进入赛道，因为这会影响到你使用赛道的时间。赛道上允许同时跑圈的汽车数量，会根据赛道的不同而不同。这通常是根据汽车运动管理单位的基准设定的，但有时会更严格，因为可能会有噪声的问题。

很明显，如果有 100 辆车注册参加赛道日，但只有 15 辆车能同时进入赛道，那你就没有多少真正活动的时间。顺便说一句，你还应该确认一下，赛道日是自由开放的形式（open pit lane）还是分组的形式（session），这也会影响你进入赛道的实际时间。

其他值得事先了解的，还包括是否提供指导。如果你是赛道日新手，你就应该购买指导服务，你还要了解清楚需要花费多少钱。同时，问清指导者是否有 ARDS（赛车驾驶学校联盟）的



→ 在预订自己的赛道日前，你可以去赛道日感受一下，对它有个大致的了解。在旁边观看也是很有意思的，在维修区会有很多的车手，他们会很乐意给你建议

认可。如果是，你基本就可以确保他们的水准。

如果你希望有个赛道日的纪念，你可以咨询是否有专门为赛道日拍照的摄影师。这通常都会有，有时候他们还会把当天拍摄的照片显示在维修区屏幕上以激发你的购买欲望。感谢数码摄影技术给我们带来的便利吧。

当然，提出这些问题是必要的，也可以得到相应的建议，但最终的决定将取决于你钱包的厚度。在你选择能找到的最便宜的赛道日时，多少还是要谨慎一些，因为就像很多其他事情一样，最便宜通常并不意味着最好。你还是应该选择更物有所值的赛道日活动。

如果可能，你最好能亲自去赛道日观摩一下，实际到底是什么样的状态，之后再注册参与会更稳妥。参观通常是免费的，而且参观本身通常也非常有意思，但最好还是提前向组织方注册，因为有些在军用机场举办的赛道日会有严格的限制。亲身去体验一下，你不但能够实际判断赛道日的组织是否有序，还能和赛道日的选手们聊天，征求一些关于车辆准备等问题的建议，以及他们对赛道日组织方和赛道日本身的看法。

顺带说一下，如果你希望获得更低的赛道日价格，你可以考虑约几个人一起进行团购。如果你承诺组织方会有五到六辆车参与，一般来说你很可能拿到一个折扣价。另外，冬季的赛道日



可能会便宜得多，所以耐心寻找一下，你可能会找到让你自己吃惊的低价格。

选择一个地点

关于赛道日的体验不可回避的事实就是，人们都希望能够像在像英国银石或者比利时斯帕这样的赛道上兜圈，而不愿选择没有人听说过的小赛道。谁不愿意踩着伟大赛车手留在赛道上的足迹前进呢？而且，下面在酒吧里的对话中哪一个更让人印象深刻呢：“我在斯帕赛道上跑过几圈”，还是“我们在我们县的无名赛道上参加过赛道日”？

↑ 在机场举办的赛道日，你可能会发现更接地气的车，比如这辆蒙迪欧跟在一辆欧宝雅特的后面



← 因为金钱的现实原因，在选择赛道日时，驾驶者会选择与自己匹配的等级，通常你会发现，越贵的车会出现在越贵的赛道日上。这是一辆保时捷 GT3 在带领两辆 Radical 前进



↑ 1993年，埃尔顿·塞纳在多宁顿公园创造了F1的历史（雨天，他从第五位发车，但一圈之内他就超越了包括舒马赫、希尔、普罗斯特等车手，并取得了接近4秒的优势，这一圈被称为F1历史上最伟大的一圈）。现在普通人可以开着自己的车体验着赛道日的乐趣，当你回想当年发生在这里的场景，就有点像你和同伴在温布利球场上踢球一样

不论你在多么著名的赛道上跑过圈，实际上也算不得是什么荣誉。但更大的场地的问题在于，那里举办的赛道日通常要贵得多，这不只取决于供需之间的经济原理，更多是因为相比不那么为人所知的赛道，组织方租用著名赛道的成本要高得多。

顶级赛道的确有很多显著的优势，比如更好的便利性设施，像咖啡馆、酒店、加油站，也有着更好的安全性。当你忘记你自己的标致205真的没有迈凯伦MP4-23提供的下压力或制动性能好时，巨大的缓冲区和很软的碎石区域能帮你在冲出赛道时快速停下来。

的确，有的赛道日轻易就会让你的花费超过300英镑，在夏天那些著名的赛道的花费会更多，但我们也很容易明白为什么不少人会忽略这些。从某种意义上，这就是赛道日行业的普遍规则。这里有不同水准的价位，每个人都倾向于根据自身实际的经济状况，选择适合他们自己价位的地点。

实际上，这并不是什么问题，市面上有大

量的赛道，在提供驾驶乐趣方面，你也不用怀疑，在小赛道上也能体验到和在一个F1标准的赛道上一样多的乐趣，甚至比那还多。

关于选择赛道地点，我给出的一个建议是，在你参加赛道日活动时尽可能选择不同的赛道。这会无限提升你的经验值，并且帮你成长为更好的驾驶者。

开放式还是分组式

赛道日一般会按照开放式或分组式两种规则中的一种运作。基本上，这些都是指允许你在什么时间可以进入赛道。开放式意味着，你可以在任意时刻进入赛道，只要赛道是开放的、允许跑圈的。就是说，这完全取决于多少辆车被允许同时在赛道上行驶，所以，你要在维修通道排队直到进入赛道。在一个运作有序的赛道日，通常你不需要排很长的队。

当赛道日以分组形式运行时，就是说，你只能在特定的时间段才能进入赛道，分配给你的时

→ 虽然一些小赛道并不那么出名，但可能会更加刺激



间通常是 20 分钟或者半小时。你可能一整天就只有这么多赛道时间。组别通常会根据驾驶者的经验和技术水平来分，初级、中级、高级是常用的分组方式；或者按照车辆的性能来分组，但这不多见。有时，组织者决定你属于哪个组，有时，你需要自己诚实地评估自己的能力（否则难受的是你自己）。

组织方通常会让驾驶者佩戴不同颜色的手环，来标识他们属于什么组别。很多组织者也允许驾驶者在赛道日中更换自己的组别。比如一个新来这个赛道的驾驶者意识到，这个赛道远比看起来更难，他还够不上高级的程度，就可能要求更换到低组别。也可能，有些人注册了初级组，却发现他们被同组的驾驶者阻挡严重，更换到中级组可能更合理。

每个规则都有自己的支持者，也有反对者。但每个规则都很好，你可以去尝试不同的规则之后再决定你更适合哪个规则。开放式提供了更多自由度，也可能有更多的赛道时间，但在赛道上就会出现速度和技巧的巨大差别。分组式的赛道日，理论上在赛道上超车的问题就会少很多，但你需要做好更多的准备，确保赛道对你的分组开放时你已经整装待发。

乘客

赛道日中有件事是你在赛车比赛中永远无



法获得的，那就是让别人坐在你的副驾驶位置上，与你一起分享驾驭的体验。

注意，赛道日上基本也只允许乘客坐在前排，后排一般不允许搭载乘客。

有时候乘客可以免费乘坐，虽然他们也得上好保险并佩戴上手环，但通常这还是需要花费一点点的费用，这根据不同运营方的要求而不同。乘客一般要求年满 16 岁，在 18 岁以下可能需要父母的许可。乘客通常也需要佩戴头盔，如果自己还没有可以付费从组织方那里租用。

↑ 分组式赛道日，车辆被分成了不同的组别



← 在分组式赛道日，你需要合理安排计划，确保该你进入赛道时你能按要求在维修区排队等候

这样做有一个坏处，就是人终归是人，可能会兴致大发要炫耀自己不一定娴熟的驾驶技巧，甚至是危险的驾驶动作。切记要把控自己，并牢记一旦你把别人带上了赛道，你就承担了很大一份责任。

虽然不常见，但的确有的赛道日是禁止乘客体验的。如果你想带上某个人去赛道上试乘，而你之前没有和这个运营方打过交道，最好提前确认。

受关注的问题

如今，告诉别人你喜欢开快车，可不是赢得朋友和在朋友中获得影响力的好方法。毕竟，如今人们频繁地被告诫甚至要选择骑车上班以保护我们的环境，你怎么可能通过在赛道日上整天的疯狂来让人们崇拜你呢？

此外，赛车运动也正走在通往绿色和环保的道路上。在不远的未来，我们在赛车比赛中看到的变化，比如生物乙醇燃料，也会进入到赛道日



→ 大部分赛道日都允许你带上一位乘客，但他们也需要上好保险并戴好头盔，之后就抓紧把手吧