

环视点

在中国越野赛车界，韩魏是个响当当的名字。

从自费参赛的草根车手到四冠环塔的“中国车王”，从达喀尔赛道刷新中国车手最佳战绩的挑战者，到如今以车手之眼重构造车逻辑的创业者。这位年过半百的“双栖玩家”，正以“赛道之外再筑赛道”的野心，在赛车手与造车人的双重身份里，书写属于自己的“飞驰人生”。

中国车王
韩魏的
飞驰人生

环塔砺剑：在沙海极限中磨砺“玉环造”锋芒

5月19日，阿克苏·塔克拉玛干沙漠，正午阳光炙烤着沙丘，地表温度突破30摄氏度。

2025年中国环塔国际拉力赛发车倒计时24小时，整个试车场被注入了沸腾的肾上腺素，从轰鸣的引擎调试声到后勤团队紧张有序的装备校验，空气中弥漫着蓄势待发的竞技张力。

53岁的韩魏驾驶着HWM T1+赛车，在试车场一圈圈驰骋，甚至忘记了午餐。他专注于方向盘的每一次转向、油门每一次深浅，通过反复的圈速测试，细致调校着车辆核心部件性能。

环塔，全称环塔克拉玛干沙漠汽车摩托车越野拉力赛，是中国唯一被国际认可的顶级越野赛事。从2005年创办以

来，以其独特的魅力和令人敬畏的赛道设计，吸引了众多参赛者。

“环塔从不会让你轻松过关，一定要有颗敢于挑战的心。”韩魏告诉记者，从2010年首次参赛至今，除2014年因故缺席，他每年都如约而至。今年不同的是，他以“双重身份”亮相——不仅是赛车手，更是自主赛车品牌的制造者，其研发的首批量产版HWM T1+赛车首次出征环塔。

这款“玉环造”赛车采用GTR发动机，车身视线设计是韩魏亲手操刀的得意之作，一登场，便吸引了无数车手的目光。

“我一直密切关注韩魏的新车动态，去年他驾驶搭载自然吸气发动机的车型

夺冠时就令人印象深刻，如今新车换装增压发动机后，性能优势显而易见，在赛道上的竞争力确实更突出了。”长城车队车手何伟评价道。

韩魏车队车手田宝光则更看重实际体验，他说：“国内外所有赛车，没有比它视线更好的。沙漠里赛车，看不见路就等于闭眼狂奔，这设计是真懂越野。”

2025环塔拉力赛全程设置10个特殊赛段共5183公里，横跨阿克苏、喀什等丝路重镇。几千公里的道路，将覆盖戈壁、沼泽，对参赛者来说是实力和意志的比拼，而对韩魏而言，是赛场，也是他造车理念的“终极实验室”。

“在赛道上跑得越多，积累的赛事数据与实战经验就越丰富，这对我们后续

优化新车性能、推进量产进程，都能起到实实在在的支撑作用。”韩魏语气中带着对实战检验的笃定。

历经13天的极限鏖战，2025中国环塔国际拉力赛落下帷幕。首次出征这项顶级赛事的“玉环造”HWM T1+赛车，以稳定表现完成了实战首秀——166号韩建强车组、133号田坡车组、169号田宝光车组驾驶同款战车顺利完赛，分别斩获总排名第14、19、22的成绩。

“每一公里赛道数据，都是造车的底气。”韩魏抚摸着赛车保险杠上的划痕，那里嵌着几颗来自塔克拉玛干沙漠的沙砾。他知道，这场比赛，不但淬炼了赛车性能，更展示了中国赛车从“跟跑”到“并跑”的无惧勇气。

跨界突围：从阀门厂老板到“中国车王”的逆袭

6月中旬，浙江韩魏赛车有限公司车间内，四台刚从环塔拉力赛凯旋的HWM T1+赛车正被工程师们拆装修修。

“征战环塔，核心是测试赛车机械的耐久性和可靠性，为我们将来量产提供重要依据。而这批战车，还将迎接下半年各大赛事的严苛挑战。”韩魏介绍道。

韩魏，土生土长的玉环人。35岁前，他曾是一家五金阀门厂的老板，平日里酷爱开车。2007年，他开着一辆自己简单改装的三菱越野车参加了华东区的越野挑战赛，意外夺得第四名，这让他信心倍增。

2008年，受金融危机影响，五金厂倒闭了。韩魏在好友的建议下开始组建车

队，正式开始了自己的赛车人生。

就这样，韩魏以“黑马”的姿态，奔波于国内多个赛场，一路过关斩将。2008年，他荣获新秀组年度总冠军；2010年，先后获得全国场地越野锦标赛汽油组年度总冠军、越野拉力赛年度总冠军、中国赛车风云榜年度风云赛车手……出色的成绩让他在国内赛车圈声名鹊起。

“我享受每一场比赛。我觉得从5、4、3、2、1的发车倒计时开始，所有的困难与烦恼便都抛在脑后，一心向前。这些年收获了很多，比如我们跨越的每一道障碍，和人生路上的挑战并无二致，就是要不断挑战自我。”韩魏笑着说道。

然而，想要跑出更好的成绩，除了提

升自己的车技，不断优化赛车的性能也很重要。一次沙漠陷车，韩魏躺在车底挖沙时，盯着赛车的每一个固件，突然顿悟：“车手再强，没有好赛车也跑不出好成绩。”

怀着这样的初心，2010年，韩魏成立了自己的汽车公司，创立“韩魏赛车”品牌。公司初期，仅有3名员工——韩魏夫妻俩加上一名技师。从整车外观设计、底盘与车身材料的选择，到悬挂与动力系统的搭配等等，每个细节处理都是韩魏一场场“跑”回来的。

浙江韩魏赛车有限公司员工张津荣说：“韩老师最吸引人的地方，在于他对汽车有着极致的痴迷。他每天要在车间

研究汽车五六个小时，连一颗螺丝都不放过。”

随着对赛车改装的深入研究，2016年，韩魏在汽车厂商的帮助下，收购了法国SMG赛车公司的知识产权，首次将国际顶级赛车技术引入国内。

大黄蜂就是基于SMG技术推出的赛车，属于“韩魏赛车”的产品。这些年，它陪着韩魏走南闯北，打破了一个又一个纪录。2023年达喀尔拉力赛，韩魏搭档马利，拿下汽车组总成绩第八、两驱组第一的战绩，不仅刷新自己保持的达喀尔中国车手最佳战绩，获得“中国车王”称号，更让世界看到中国赛车的技术突破。

乡土筑梦：以赛车为笔书写“Made in Yuhuan”新篇

2024年，南湾智谷产业园建成投用并对外招商。韩魏毫不犹豫将外地工厂迁回老家，决心以赛车为笔，书写“Made in Yuhuan”新篇。

“玉环是全国汽摩配生产基地，更是我的家乡，我必须回来，一切都是最好的安排。”韩魏说道。

入驻南湾智谷后，韩魏依托本地成熟的汽摩配产业基地，开启核心部件国产化的攻坚之路。同时，韩魏运动汽车整车制造项目的落地，更推动玉环从零部件代工向自主品牌整车制造跨越。

市汽摩配行业协会常务副会长周建国表示，“韩魏赛车”的落户，将整合本土零部件资源，推动制造升级。另外，赛车

的高标准也将提升汽车零部件品质，树立玉环制造的高端品牌，促进汽摩配产业持续发展。

但韩魏的造车之路并不顺利。2024年11月，首台“玉环造”HWM T1+赛车正式下线，启程沙特，参加2025年达喀尔拉力赛。不料在第六赛段，赛车突发油箱故障引发大火，整车烧毁，最终遗憾退赛。

“之前测试没问题，问题出在新换的油箱供应商，其油箱海绵有杂质碎末，导致油路堵塞引发大火。”造车团队成员叶海华分析道。

这场意外给“玉环造”赛车的量产进程蒙上了一层阴影。但韩魏并未退缩，选择从失利中汲取经验，依托实战数据

持续优化车辆性能，甚至将HWM T1+赛车从设计图纸到实车下线的周期，压缩至传统赛车制造难以企及的6个月。

“当时团队所有人都拼尽全力，夜以继日地赶工。”韩魏回忆道，“更关键的是，玉环本地的汽车零部件企业给予了大力支持，我们定制的固件、零件，他们都能及时供货，大大缩短了研发周期。”

如今，这款“玉环造”HWM T1+赛车已实现核心部件70%国产化，自动挡车型即将小批量生产，计划未来3年年产300—500台。

面向未来，韩魏的蓝图不止于造车，而是把中国的赛车圈子做大。他打造的“蜂爆汽车公园”已落地玉环。园内，国

家A级越野赛道与青少年培训基地并立，“5000元租车参赛”计划让年轻人无需购车即可体验拉力赛魅力，周赛、月赛常态化举办以吸引观众、挖掘潜力车手。他还建立了从青训到职业车手的完整培养链条，优秀学员可签约车队征战国内外赛事，为中国赛车注入新鲜血液。

“赛车与造车，是我毕生追求。”韩魏说，从初握方向盘到“玉环造”驰骋赛场，这份执着从未变。“只要能上赛道、进车间，我就会一直干下去，这是一辈子的坚守。”

张莺莺 罗凯文/文
照片由韩魏提供
徐梦婷/制图