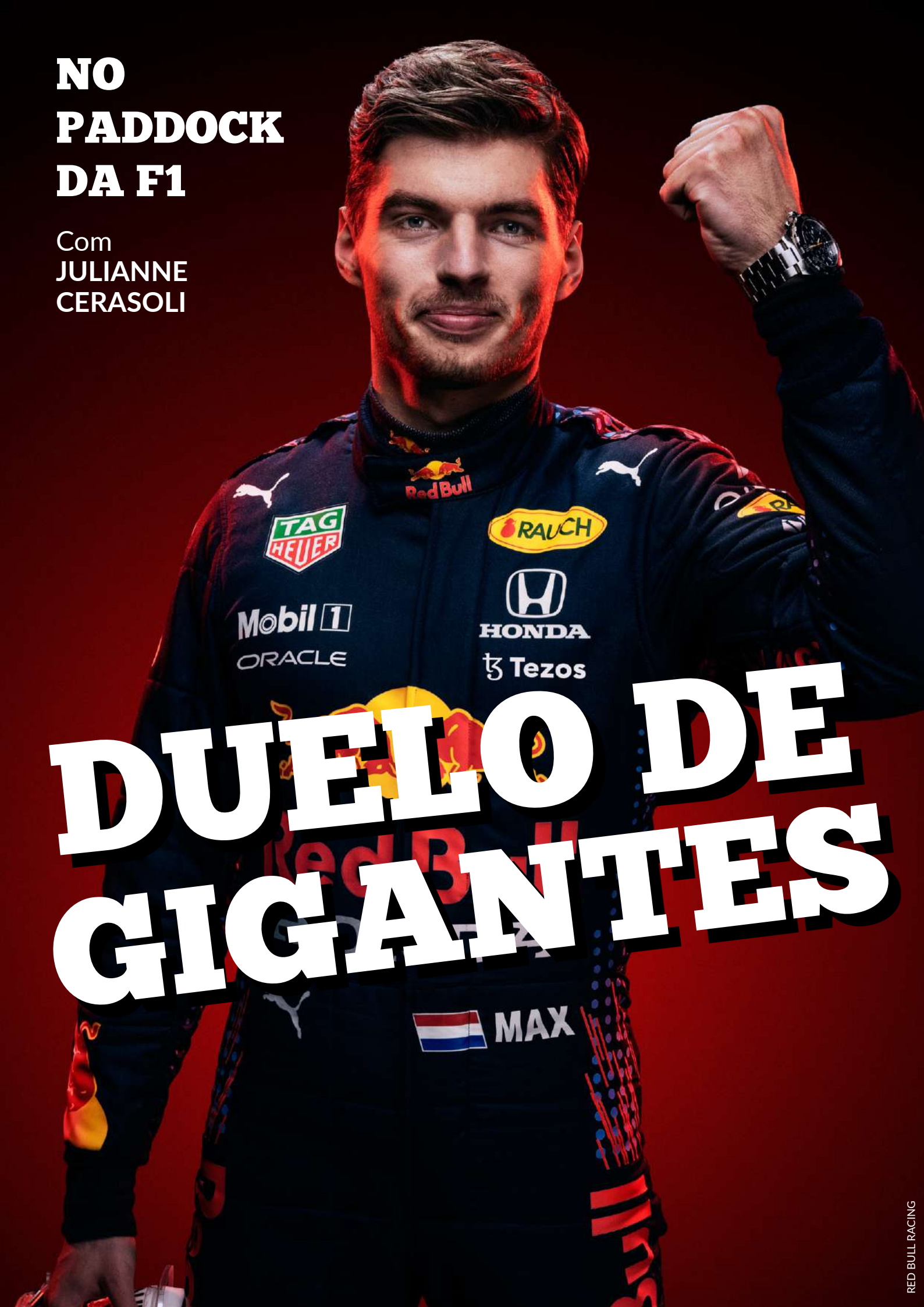
NO PADDOCK DA F1

Com JULIANNE CERASOLI

DUELO DE GIGANTES



RED BULL RACING



Textos:
Julianne Cerasoli
Projeto Cartase

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	4
GP DO BARHEIN	5
GP DA EMILIA-ROMAGNA	9
GP DE PORTUGAL	13
GP DA ESPANHA	17
GP DE MÔNACO	21
GP DO AZERBAIJÃO	25
GP DA FRANÇA	29
GP DA ESTÍRIA	33
GP DA ÁUSTRIA	37
GP DA GRÃ-BRETANHA	41
GP DA HUNGRIA	45
GP DA BÉLGICA	49
GP DA HOLANDA	53
GP DA ITÁLIA	57
GP DA RÚSSIA	61
GP DA TURQUIA	65
GP DOS EUA	69
GP DA CIDADE DO MÉXICO	73
GP DE SÃO PAULO	77
GP DO CATAR	81
GP DA ARÁBIA SAUDITA	85
GP DE ABU DHABI	89

COMPETIÇÃO EM TODAS AS FRENTES

A temporada 2021 vai ficar marcada como um dos campeonatos mais equilibrados da história, decidido na última volta a favor de Max Verstappen. Mas justamente estes momentos finais vão lembrar a todos de como foi um ano de muita, mas muita politicagem. Ao invés de desenvolver seus carros, Mercedes e Red Bull, com as mãos amarradas pela estreia do teto orçamentário ao mesmo tempo em que se preparavam para a revolução de 2022, se digladiaram com ameaças de protesto e visitas às salas dos comissários da FIA.

As brigas começaram ainda no início da temporada, quando a Mercedes se sentia o alvo das mudanças técnicas que miraram justamente onde seu carro mais gerava pressão aerodinâmica, na região do assoalho logo atrás dos pneus traseiros, para frear os carros, a pedido da Pirelli. Mas, mesmo assim, pneus estouraram e, por ironia do destino, foi a Red Bull quem sentiu isso na pele. Ou na carcaça do pneu de Baku.

O clima de vale-tudo também foi para a pista, especialmente quando Lewis Hamilton decidiu que, em Silverstone, ele não tiraria o pé. Aquela mensagem do inglês mudaria o clima, que até então era de alta competitividade e respeito, entre ele e Verstappen. "Começou como boxe amador, virou boxe olímpico e agora é MMA", resumiu perfeitamente Toto Wolff, em uma das inúmeras batalhas (estas, verbais) com Christian Horner.

Na pista, foi um campeonato que mudava de cara a cada etapa. No começo, parecia que nada poderia derrotar a Mercedes, mesmo que a Red Bull estivesse mais equilibrada. Após a primeira sequência de três corridas, com uma na França e duas na Áustria, a Mercedes parecia derrotada. Depois de praticamente zerar em Silverstone e Hungaroring, Verstappen parecia ter levado um golpe duro. Após zerar em Monza e ver Max chegar em segundo em Sochi, duas pistas em que esperava diminuir muito mais a diferença, era Hamilton quem parecia ter sido atingido com um jab certeiro. E outro em Austin. Até que vem a troca de motor e o fim de semana magistral de Interlagos, seguidos por outras duas vitórias, e nada parece que vai parar Hamilton. E não parou, até uma série de decisões questionáveis do diretor de prova (outro personagem do ano, e não pelos melhores motivos) mudou tudo novamente.

Em que pese as circunstâncias, Verstappen mereceu seu primeiro título. Aliou sua velocidade já conhecida a uma enorme habilidade a contornar comportamentos pouco previsíveis de seu carro, fez ninguém menos que o maior vencedor da história rever velhos hábitos e trabalhar mais duro do que nunca.

@jucerasoli
@myf1life
No Paddock da F1 com a Ju
Ju Responde
Coluna **Pole Position** - UOL
www.juliannecerasoli.com.br

Diagramação
Galegas Mídia | @galegasmidia

DIVULGAÇÃO/F1



A temporada começa com a vitória de Lewis

GP DO BARHEIN

A Mercedes venceu o GP do Bahrein ao agir como desafiante e atacar, por duas vezes, na estratégia. O resultado foi uma daquelas provas que vão se desenhando com dois pilotos buscando caminhos bem diferentes para chegar até as últimas voltas divididos por menos de um segundo. Daquelas que ninguém poderia ter certeza de como terminaria.

No final, a Mercedes colocou Lewis Hamilton para provar por que merece os milhões que ganha, e ele levou. Mas como ele e Max Verstappen chegaram até aquele momento crucial, a quatro voltas do final, quando o holandês atacava o inglês com pneus 11 voltas mais novos?

Primeiro é importante entender algumas questões sobre a pista do Bahrein, a mais abrasiva do campeonato e que pune muito os pneus traseiros por meio de superaquecimento por conta disso e da grande exigência de tração nas curvas de baixa e média. É por isso que trata-se de uma corrida de duas paradas mesmo quando não faz calor, como era o caso no domingo, e também é por isso que parar Hamilton ainda na volta 13 de 56 foi um risco e tanto que a Mercedes correu.

Ele teria pela frente dois stints de 21 ou 22 voltas pela frente, com os pneus duros, depois de usar os médios na primeira parte da prova. Foi um risco corrido por quem não via muito o que perder:

DIVULGAÇÃO/F1



A Mercedes venceu na estratégia

> "Deixa comigo, Bono."
>
> LEWIS HAMILTON NA VOLTA 49, QUANDO O ENGENHEIRO FALAVA SOBRE A APROXIMAÇÃO DE MAX VERSTAPPEN



Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix 2021
Circuito Internacional do Barhein, 28 de março
57 voltas | 5.412m

PÓDIO

1	L. Hamilton	1:32:03.897
2	M. Verstappen	+0.745s
3	V. Bottas	+37.383s
4	L. Norris	+46.466s
5	S. Perez	+52.047s
6	C. Leclerc	+59.090s
7	D. Ricciardo	+66.004s
8	C. Sainz Jr.	+67.100s
9	Y. Tsunoda	+85.692s
10	L. Stroll	+86.713s





A largada da temporada 2021

BRYN LENNON | GETTY IMAGES

sabendo que não tinha o carro mais rápido e estava atrás, o único jeito de ganhar seria colocando Hamilton no ar limpo, para ele tentar imprimir um ritmo melhor e poupar seus pneus. E isso seria feito com um undercut indefensável, ou seja, com uma parada muito antecipada, o que só foi possível porque o inglês conseguiu acompanhar Verstappen de perto, enquanto o holandês relatava problemas com seu diferencial. Quando o espaço para Lewis parar e voltar sem trânsito foi aberto pelas primeiras paradas no meio do pelotão, o inglês estava a menos de dois segundos do holandês.

Ou seja, a partir do momento em que Lewis parou na volta 13, a Red Bull sabia que tinha perdido a liderança. Mas ainda não tinha perdido a corrida. Eles muito provavelmente até esperavam essa jogada, já que Verstappen tinha guardado um jogo de pneus médios e um de duros, enquanto Hamilton tinha dois jogos dos pneus brancos. Após a prova, inclusive, o time reconheceu que isso pode ter sido um erro, cometido ainda nos treinos livres.

De qualquer forma, na corrida, o pensamento da Red Bull para devolver a jogada foi o certo: estender ao máximo os stints de Max para ele chegar com pneus melhores no final. Mas aí a Mercedes jogou com Bottas, usando o fato de estar com 2×1, já que Perez não tinha conseguido extrair rendimento do pneu médio no Q2, e depois tinha tido um apagão elétrico na volta de apresentação. O finlandês diminuiu a diferença para Verstappen e parou, obrigando a Red Bull a responder para não perder, também, o segundo lugar.

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Perez foi um dos destaques da corrida

> "As regras precisam ser claras, não um romance de Shakespeare"
> TOTO WOLFF

Então Max colocou os médios para o segundo stint apenas quatro voltas depois de Hamilton. E voltou 6s6 atrás. Ele tinha que tirar pelo menos parte dessa diferença e fazer os pneus durarem para ter qualquer chance. E foi conseguindo fazer isso. Até que, quando chegou perto demais (1s6 na volta 28), a Mercedes deu outra cartada e chamou Hamilton, que até questionou a parada, já que seus pneus ain-



Lando Norris, Daniel Ricciardo e o "estreante" Fernando Alonso

MOTORSPORT IMAGES

da estavam com bom rendimento. Ali, eles estavam se defendendo de levar o undercut da Red Bull, e mantinham seu piloto, tecnicamente, na frente.

Digo tecnicamente porque agora Verstappen tinha que levar esse pneu médio o mais longe possível, para fazer o último stint atacando do começo ao fim. Ele só pararia com 15 voltas pro final, voltando 7s6 atrás de Hamilton.

A diferença era praticamente nula a quatro voltas do fim, quando ele deu o bote, mas acabou saindo da pista e tendo de devolver a posição. Poderia ter atacado depois? Poderia ter devolvido a posição antes da curva 13, para logo ter DRS? Olhando em retrospecto, sim, mas Max explicou depois que avaliou que seus pneus estavam no limite, o que ficou comprovado nas últimas voltas.

E aí deu Hamilton, desta vez no papel de franco-atirador, com um carro que, como descreveu o chefe de engenharia Andrew Shovlin, "não tem vantagens" em relação ao Red Bull.

Largando do pitlane, Sergio Perez foi o nome da prova, fazendo (nas minhas contas) 14 ultrapassagens e andando em um ritmo semelhante ao de Verstappen quando teve pista livre. Um stint impressionante foi o último: ele parou uma volta antes de Max, voltando em oitavo, e ultrapassou Stroll, Ricciardo e Leclerc para ser quinto. Só não conseguiu chegar em Lando Norris, que passou Ricciardo na largada e Leclerc nas primeiras voltas, para depois se aproveitar do luxo de ter ar limpo e ser o melhor do resto.

LARS BARON | GETTY IMAGES



Max esteve perto de começar o ano no lugar mais alto do pódio

O toque entre o australiano e Pierre Gasly ajudou neste sentido: o francês largava com os médios e poderia ter feito uma bela estratégia, mas teve o assoalho bastante danificado no lance, ainda na primeira volta. E depois a McLaren também descobriu danos no carro de Ricciardo, que ficou em sétimo.

Já na Ferrari, o time respirou aliviado pelos problemas de conservação dos pneus não terem aparecido de forma decisiva na corrida, e gostou do que viu com Carlos Sainz, que pareceu ir ganhando confiança ao longo da prova. Depois de fazer 22 voltas com um jogo de médios no meio da corrida, impressionou com a consistência de seu último stint, com duros, e quase conseguiu roubar pontos da McLaren, que deve ser a rival ferrarista pelo terceiro lugar.

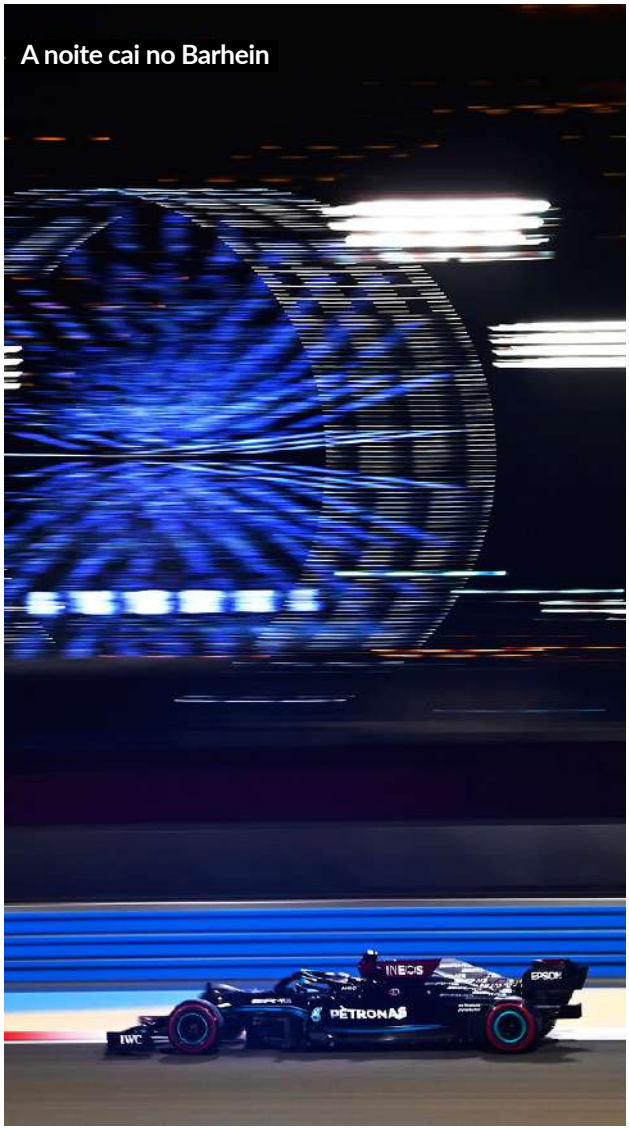
Teve ainda a boa estreia de Yuki Tsunoda, que era 15° no final da primeira volta e terminou em nono com direito a ultrapassagem na última volta, e a decepção da Aston Martin, sofrendo para adaptar-se ao novo assoalho e difusor. A volta de Fernando Alonso acabou com uma embalagem de sanduíche entrando no duto de freio da Alpine, e Sebastian Vettel amargou cinco pontos de punição por dois incidentes isolados, saindo sem pontos após a aposta de fazer apenas uma parada.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Sainz foi bem na abertura do campeonato

DIVULGAÇÃO | FERRARI



A noite cai no Barhein

LAT IMAGES

"Nada mal para um velhinho!"

PETER BONNINGTON, O 'BONO' APÓS A VITÓRIA DE HAMILTON

BASTIDORES

Havia uma diferença operacional no pitwall de Red Bull e Mercedes: no primeiro, havia sete pessoas; no segundo, apenas quatro cadeiras. Era, de fato, uma novidade para 2021: a Mercedes já tinha um pitwall menor, uma vez que Toto Wolff não gosta de ficar lá, e os engenheiros de pista de cada piloto trabalham em um outro sistema, de ilhas, dentro da garagem. Então só os chefes ficam no pitwall. E, para 2021, como o diretor-técnico James Allison não iria para muitas corridas por estar focado no projeto de 2022, eles tiraram mais uma. A maioria das equipes tem seis ou sete lugares.

Ainda no pitlane, outra cena curiosa: o engenheiro-chefe da Red Bull Paul Monaghan, colocou um cone bem próximo da posição de box da Mercedes, no finalzinho do treino livre. Era o sinal para Max Verstappen saber qual o limite para posicionar o carro da melhor maneira possível para entrar na vaga de pitstop. E Max usou cada centímetro: tocou de leve o cone, que deu aquela balançada. Paul olhou o cone balançando, e não caindo, e fez um sinal de "sim" com a cabeça. Era esse tipo de precisão que ele estava esperando de Max. Um pitstop rápido – e os da Red Bull são os melhores – também é feito por um piloto que usa todo o espaço e para nas suas marcas.



Paul Monaghan

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



BRYN LENNON | GETTY IMAGES|RED BULL CONTENT POOL

Um dos muitos encontros do ano

GP DA EMILIA-ROMAGNA

Max Verstappen deve ter olhado para o céu preocupado quando, minutos antes de ir para o grid, começou a chover forte na parte de trás do circuito de Imola. Era uma garoa consistente, então em 20 minutos o grid estava molhado, e me surpreendi vendo alguns carros chegando com os pneus azuis, de chuva. Não parecia ser para tanto e, se fosse por uma questão de temperatura, fazia frio, perto dos 10 graus, e não havia motivos para as equipes se preocuparem com o superaquecimento que geralmente acaba com os intermediários.

A questão era quanta chuva estava por vir, e os locais da AlphaTauri (cuja fábrica fica a 15 minutos da pista) decidiram, junto com Pierre Gasly, largar com os pneus de chuva. A água prevista por eles não caiu, e o quinto colocado no grid foi o primeiro a sair da briga.

Voltando a Verstappen, a preocupação que ele mesmo revelou após a prova tinha fundamento: a Red Bull não largou bem em piso molhado em 2020 e seria a hora de ver se o trabalho feito pela Honda para regular a transferência de potência tinha dado resultado. Ele foi de segunda marcha, assim como Hamilton, e conseguiu uma largada sensacional, colocando-se em primeiro e com o lado de dentro da primeira perna da Tamburello. Com pista livre, na chuva, o foco seria manter os pneus na temperatura ideal e entender qual o momento de colocar slicks.

É lógico que essa segunda tarefa não fica totalmente nas mãos do líder, então logo Max pediu para o engenheiro "ficar de olho nos setores de quem parar", o que seria o equivalente ao engenheiro pedir para o piloto acelerar. E claro que quem mais tinha a perder seria o primeiro a arriscar, como costuma acontecer neste tipo de cenário.

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



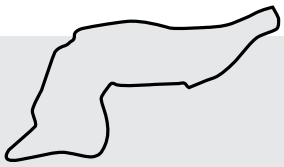
Red Bull comemora



JU Responde



WILLIAMS | F1



Formula 1 Pirelli Gran Premio del Made In Italy e dell'emilia Romagna 2021
Autódromo Enzo e Dino Ferrari
18 de abril | 63 voltas | 4.959m

PÓDIO

1	M. Verstappen	2:02:34.598
2	L. Hamilton	+22.000s
3	L. Norris	+23.702s
4	C. Leclerc	+25.579s
5	C. Sainz Jr.	+27.036s
6	D. Ricciardo	+51.220s
7	P. Gasly	+52.818s
8	L. Stroll	+56.909s
9	E. Ocon	+65.704s
10	F. Alonso	+66.561s

"Você está tentando nos matar?"
GEORGE RUSSEL APÓS BATIDA COM VALTTERI BOTTAS



Max em 3 versões

DIVULGAÇÃO | F1 POOL

Coube isso ao pobre Sebastian Vettel, que já estava com a corrida toda complicada, tendo largado do pitlane e com um stop and go de 10s para cumprir, tudo devido a um problema nos freios ainda no grid. Isso significou que ele voltou à pista recebendo bandeiras azuis, o pior cenário possível para quem arriscou colocar pneu de pista seca sem muito mais do que um trilho seco (já que ele tinha que dar passagem e molhar seus pneus). Vettel, então, acabou não sendo um parâmetro muito válido, e os demais esperaram algumas voltas para seguirem o alemão.

Ali Hamilton começou a apertar, diminuindo a diferença para Verstappen, de 6s na volta 22 para 2s na 26, o que fez o holandês parar nos boxes para evitar um undercut. Ele sabia que a corrida estaria em suas mãos, especificamente na outlap dele com pneus de pista seca numa pista que ainda estava secando. E fez uma volta muito forte: tirando a parada, que já foi 1s3 mais rápida que a de Hamilton, ele foi 0s7 mais veloz que o inglês nas mesmas circunstâncias.

Hamilton arriscou negociando com retardatários e errou. Sabe-se lá como, conseguiu voltar para a pista de ré, mas teria que trocar o bico e perderia uma volta.

Era o fim das chances do heptacampeão até que os outros dois pilotos Mercedes do grid se engancharam em uma improvável disputa de

REPRODUÇÃO F1



Bottas X Russell

REPRODUÇÃO F1


Se teve alguém que trabalhou muito no final de semana foi Michael Masi

> "Essa situação nunca deveria ter acontecido. Valtteri foi mal nas primeiras 30 voltas e não deveria estar ali. Mas George jamais deveria ter tentado aquela manobra, considerando que a pista estava secando. Isso significa assumir muitos riscos. E o outro carro é uma Mercedes."
>
> TOTO WOLFF



Hamilton volta à pista de marcha ré

REPRODUÇÃO F1



Lando foi pra galera

LAT IMAGES

uma Williams e uma Mercedes pelo nono lugar. Bottas estava ali porque não conseguiu preparar bem seus pneus na classificação, e em momento algum conseguiu aquecê-los como Hamilton fazia lá na frente, enquanto a corrida de 2020 em Imola já mostrava que a mecânica da Williams se dá bem com a necessidade de atacar as zebras do circuito italiano. O time inglês largou sabendo que, mesmo em condições normais, tinha chances de pontos.

Já do lado da Mercedes, sem o superaquecimento provocado pelo tipo de traçado + calor do Bahrein, era possível acertar o carro de um jeito mais equilibrado, porque os pneus traseiros aguentariam bem. E o estilo mais agressivo de Hamilton ajuda os dianteiros a entrar em uma janela de que, quanto mais frio ficava, mais longe Bottas andava.

Até o acidente na volta 30, ou seja, com pouco menos de metade da prova completada, alguns pilotos já vinham em recuperações interessantes: Lando Norris compensou o erro na classificação e a primeira volta ruim, e já tinha ganhado seis posições – inclusive a do companheiro Ricciardo, que abriu caminho a pedido da equipe e simplesmente não conseguiu acompanhar o inglês. E Carlos Sainz, que no início da prova parecia não conseguir manter o carro na pista, de uma hora para a outra colocou a Ferrari nos trilhos e veio junto com Norris. Ele e Leclerc, que vinha bem, brigando com Perez pelo último lugar no pódio antes de toda a confusão, estavam com mais asa que os adversários, tendo apostado que choveria.



Hamilton nos boxes

> "Não são os erros que definem você. Não é como você cai, é como você se levanta. Definitivamente, aquele momento para mim foi devastador. Mas, honestamente, sinto que essas coisas acontecem por um motivo. Lembro que estava olhando para a barreira e me recusei a pensar que a corrida tinha acabado."
>
> HAMILTON FILOSÓFICO SOBRE MOMENTO EM QUE ERROU E FOI PARAR NA CAIXA DE BRITA

Com a bandeira vermelha chegando bem quando as nuvens se afastavam do circuito de Imola e o sol começava a aparecer timidamente, deu para todo mundo se preparar praticamente para uma segunda prova, já com a pista seca.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



A turma do fundão

URALKALI HAAS F1 TEAM

A primeira dúvida era qual pneu colocar: o macio seria a melhor opção com a temperatura baixa, mas o médio era o mais consistente para quem tinha que atacar mais. A McLaren escolheu os vermelhos para seus dois pilotos, com resultados diferentes: Norris aproveitou para ir para cima de Leclerc e Ricciardo não conseguiu sair do lugar. Perez jogou seus pneus macios no lixo ao errar, sair da pista, e cair lá para trás. E Tsunoda acabou forçando demais, o que tem sido sua marca até aqui.

Vindo lá de trás, de oitavo após a relargada (na qual recuperou a volta que tinha perdido devido à bandeira vermelha), Hamilton foi passando um a um, aproveitando que poderia gastar ao máximo seu pneu médio, e já estava em segundo a quatro voltas do fim. Depois que superou Lando Norris, ainda fez uma volta em 1min16 só para mostrar para Verstappen o que podia fazer – e para ficar com a volta mais rápida, claro, que o mantém na liderança do mundial – e, curiosamente, mesmo tendo podido cuidar de seus pneus por toda a parte final, Max não conseguiu responder. O quanto da condição de pista toda especial ajudou a Mercedes, teremos que esperar mais algumas etapas para entender. Mas o fato (bom para nós) é que é difícil apontar quem é o melhor no momento, e isso só aumenta a possibilidade de erros como vimos no sábado com Max, e no domingo com Lewis.



Vettel não teve vida fácil na Itália

URALKALI HAAS F1 TEAM

BASTIDORES



Kimi e Mark Arnall

▶ O jornalista finlandês Heikki Kulta é famoso por saber todas as estatísticas relacionadas aos pilotos de seu país. Melhor para Mark Arnall, que ficou sabendo por conta da aplicação de Heikki que esse foi seu GP de número 400. Ele foi treinador de Mika Hakkinen e depois começou a trabalhar com Kimi.

▶ Lewis Hamilton também tinha o "seu" próprio Mark. Mark Hynes foi piloto e começou a trabalhar com o inglês como driver coach, virou amigo e um misto de empresário com assessor pessoal. Mas ele acabou caindo durante as negociações do contrato de 2021 do heptacampeão. Não se sabe muito bem por quê.

▶ Era grande a movimentação de Mercedes e Aston Martin para recuperar o terreno perdido com as regras. Recapitulando, as alterações pedidas pela Pirelli foram decididas em duas partes – primeiro o assoalho, e depois o resto. Nesta segunda, houve uma votação simbólica entre os diretores técnicos, e três votaram contra (Mercedes e Aston Martin, ou seja, os dois carros com rake baixo, e uma terceira, que seria a McLaren – curiosamente, quem encontrou uma solução criativa para o difusor). As reuniões que começaram no Bahrein tiveram mais capítulos em Imola, mas não deram em nada.

LARS BARON | GETTY IMAGES|RED BULL CONTENT POOL



Lewis e Max, como sempre

GP DE PORTUGAL

Há basicamente três tipos de corrida em pista seca na F1. Aquelas provas estratégicas, em que você tem de esperar até o final para ter alguma emoção, como o Bahrein, por exemplo. Aquelas provas (que andam raras na F1) em que o desgaste de pneus não é uma preocupação tão grande e os pilotos podem ter lutar mais francas até que as posições se acomodem respeitando o ritmo de cada carro. E as procissões em que nada disso acontece. O GP do Portugal foi dessas corridas raras.

Foram quatro trocas por posição pelos três primeiros lugares, todas na primeira metade da corrida, até que as coisas se acomodassem: Mercedes e Red Bull têm ritmos bastante semelhantes mas, no momento, Lewis Hamilton está sendo o fator de desequilíbrio. Não fez sua centésima pole position mas, assim como das últimas três vezes em que largou em segundo, ganhou. Desta vez, ultrapassando Verstappen (depois de perder a posição na relargada logo no início da prova) e Bottas na pista.

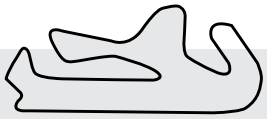
Tudo isso já tinha acontecido antes mesmo da única rodada de pit stop em uma pista em que a preocupação real com os pneus é o graining, que aparece no composto macio (para a Ferrari, estranhamente também no médio) se a

LAT IMAGES



A Fórmula Mercedes

> "Estava tudo bem do meu lado, mas deu para ver rapidamente no meio da prova que eu não tinha o ritmo que Lewis e Max. Foi muito ruim."
> VALTTERI BOTTAS



Formula 1 Heineken Grande Prémio de Portugal 2021
Autódromo Internacional do Algarve
2 de maio | 66 voltas | 4.684m

PÓDIO

1	L. Hamilton	1:34:31.421
2	M. Verstappen	+29.148s
3	V. Bottas	+33.530s
4	S. Perez	+39.735s
5	L. Norris	+51.369s
6	C. Leclerc	+55.781s
7	E. Ocon	+63.749s
8	F. Alonso	+64.808s
9	D. Ricciardo	+75.369s
10	P. Gasly	+76.463s





Lando seguido por Perez

MOTORSPORT IMAGES

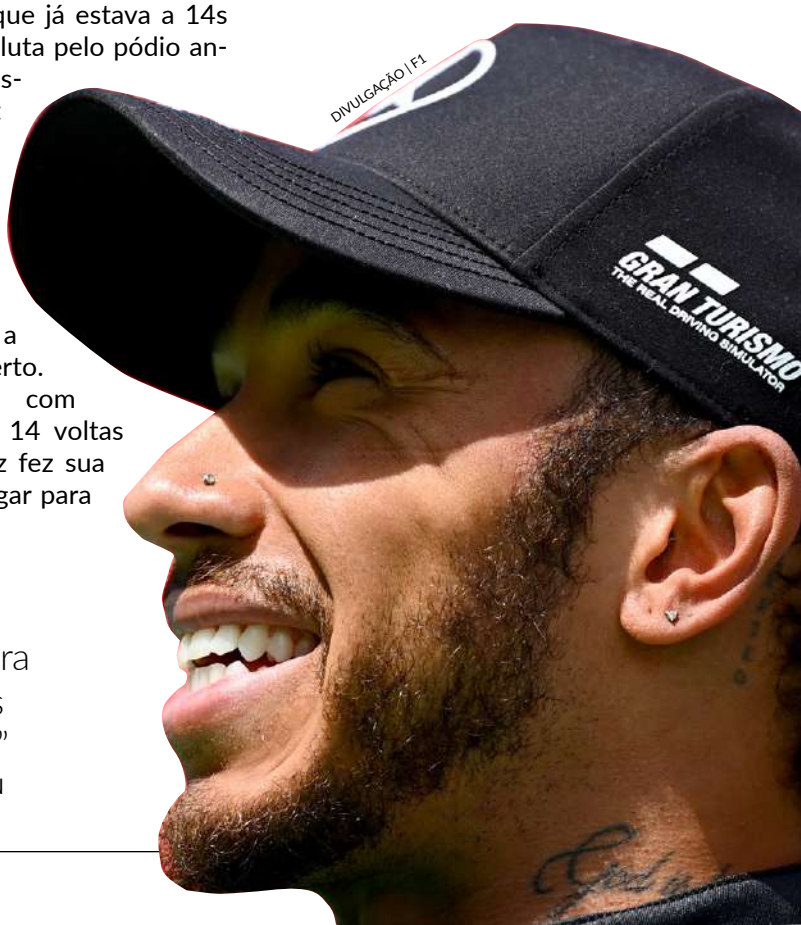
temperatura está mais baixa e o carro está patinando demais. Por conta disso, se havia alguma dúvida sobre qual seria o melhor pneu para a segunda parte da corrida – a Mercedes, inclusive, tinha guardado um jogo de vermelhos depois que os brancos pareciam ser duros demais para serem usados nos treinos livres de sexta-feira – o céu aberto e as temperaturas mais perto dos 20°C no dia da corrida tornaram o C1 mais atraente. O problema seria conseguir um undercut com ele, uma vez que seria difícil aquecê-lo em uma volta, mas mesmo assim a Red Bull apostou chamar Verstappen para os boxes antes de Bottas e ele conseguiu passar o finlandês, que deslizava com o pneu branco nas primeiras curvas após a saída dos boxes. Os cobertores elétricos deixam o pneu duro pelo menos uns 30°C abaixo do início de sua janela de operação, então é preciso habilidade para arriscar logo que se sai dos boxes.

Naquele momento, Hamilton tinha 4s de vantagem, então a Mercedes logo o chamou aos boxes também. Com os pneus duros, Verstappen não conseguiu pressionar o líder, que parecia ter uma vantagem, ainda que pequena, em termos de ritmo, e Bottas teve um problema no sensor do motor. O pódio estava decidido.

À Red Bull, ainda sobrou uma tentativa: usar Sergio Perez, famoso por cuidar muito bem dos pneus, para tentar atrapalhar Hamilton e também ficar na pista, em uma estratégia de off-set, podendo se beneficiar de um SC. Por isso ele, que já estava a 14s do líder e fora da luta pelo pódio antes das paradas, estendeu seu stint com os médios. A travada de pneu que ele deu quando o retardatário Mazepin o atra-palhou custou caro, e a tática não deu certo. Hamilton passou com facilidade e, com 14 voltas para o final, Perez fez sua parada. Quarto lugar para ele.

> "Eu vivo para ter corridas como essa."
> LEWIS HAMILTON

O mexicano tinha ultrapassado Lando Norris no começo da prova, ainda que o inglês não tenha tentado segurá-lo, sabendo que essa não era sua briga. Ela era com Leclerc, que largara em oitavo, mas com os pneus médios, ou seja, com a melhor estratégia.



DIVULGAÇÃO | F1



LARS BARON | GETTY IMAGES

Trânsito pesado

Norris, com os macios, pararia mais cedo e teria pneus piores no final. Para piorar, ele tinha a outra Ferrari, de Sainz, perto o suficiente para tentar um undercut na primeira parte da prova, o que a Scuderia fez. Em retrospecto, foi isso que acabou com a corrida do espanhol, já que Sainz estava um pouco longe de Norris para conseguir executar o undercut, teve de forçar muito o pneu médio logo na saída dos boxes, e isso levou primeiro ao graining, e depois ao desgaste acentuado que fez com que ele se tornasse presa fácil e terminasse fora dos pontos.

Um dos pilotos que o passou – com ordem de equipe, já que estava mais rápido – foi Leclerc que, mesmo também sofrendo com graining nos pneus médios e não conseguindo estender tanto quanto gostaria seu primeiro stint, parando na volta 25, só três depois de Norris, conseguiu se recuperar da classificação e chegar em quinto, a 4s do rival da McLaren.

Curiosamente, a Ferrari mais bem posicionada no grid acabou se encontrando com a outra McLaren na pista, de Ricciardo, que largara em 16º. O australiano se entendeu melhor com o carro na corrida e saiu com dois pontos, embora tenha tido uma parada lenta (mais uma vez, agora porque ele mesmo errou sua marca).

MOTORSPORT IMAGES



Vettel, Ricciardo, Giovinazzi, Alonso, Stroll, Latifi

> Este campeonato será uma maratona, e não um sprint. Está muito próximo, e tudo se resume a ganhos marginais.
>
> CHRISTIAN HORNER

Deu para o australiano se surpreender com o ritmo de outra equipe que parece entrar na briga: ele andou um bom tempo com Alonso, passou-o no começo da prova, e levou o troco no final. E viu que a evolução da Alpine, pelo menos na pista de Portimão, foi real. Lá na frente, Ocon tinha se

Clique nas áreas amarelas para saber mais

DIVULGAÇÃO F1



classificado, em sexto, na frente de três carros mais rápidos que a Alpine (Norris, Leclerc e Ricciardo) e terminou à frente de dois deles. O time francês, inclusive, acertou na estratégia, colocando-o com o pneu duro, que provou ser mais consistente para ir até o final do que o médio, que foi a opção da maioria dos times desse segundo pelotão. Na última posição nos pontos, conquistada com duas voltas para o fim, Pierre Gasly conseguiu arrancar um ponto em um fim de semana em que a AlphaTauri simplesmente não rendeu.

Com apenas um abandono, de Kimi Raikkonen, não sobraram oportunidades de pontuar para as equipes do pelotão de trás, que ficou marcado pela péssima prova de Russell, sofrendo muito com o vento com sua Williams, e Mazepin, terminando um minuto atrás do próprio companheiro. É fato que a preparação de Schumacher para a temporada foi muito melhor. Ele vem testando carros antigos e tem acesso ao simulador da Ferrari, ao passo que o russo, que sempre dispôs de muitos testes privados em sua carreira, não tem nenhuma das duas alternativas. De qualquer maneira, respeitar bandeira azul não tem a ver com isso, no terceiro episódio em três corridas em que ele demonstra um certo desprezo em relação a quem está na pista com ele.

BASTIDORES

▶ Notei que vários pilotos estavam com a mão na lombar e tentavam alongar as costas no cercadinho após a corrida. Fui perguntar ao Lando, que é um cara que dá para você abordar fora de entrevista mais de boa, e ele disse que tem um ponto de baixada forte no terceiro setor em que você sente bastante a compressão na lombar, mas para ele não era um problema. "Tinha gente sentindo as costas?", perguntou ele. Eu disse que eram os mais velhos, como seu companheiro. Ele achou graça, claro.

STEVE ETHERINGTON



▶ Falando em covid, não tem um GP que alguém não venha perguntar para nós sobre a situação do Brasil. Desta vez foi Valtteri Bottas (foto), que também disse, orgulhoso e meio surpreso ao mesmo tempo, que o maior número de seguidores seus nas mídias sociais vem do Brasil.

▶ O treinador do finlandês, Antti Vierula, estava tomando café da manhã do nosso lado quando chegamos com os balões de 50 anos para fazer uma mini festa surpresa para Mariana Becker. Como foi o único que veio falar parabéns (para vocês verem com o pessoal da F1 é simpático), ganhou bolo e foi apresentado ao brigadeiro! Fiquei com a impressão de que ele achou muito doce e não vai entrar no fã clube desta iguaria, cujo presidente é Ricciardo.

Ele, de novo

GP DA ESPANHA

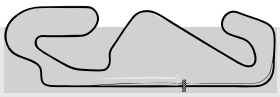
Entrevistado logo antes da largada, Lewis Hamilton chamou a atenção para "aquela asa poderosa que eles têm". Eles, é claro, eram a Red Bull, e a tal asa tinha sido colocada durante o terceiro treino livre. Ao mesmo tempo em que ela muito provavelmente permitiu que Max Verstappen tomasse a ponta e diminuísse as chances de Hamilton ultrapassá-lo com condições iguais de pneus, embora ele o pressionasse por boa parte da corrida, é bem possível que ela também seja o motivo pelo qual a Red Bull não teve ritmo para encerrar a sequência de vitórias do inglês em Barcelona.

Uma asa que gera menos arrasto também gera menos pressão aerodinâmica, e isso faz com que os pneus se desgastem de forma mais acelerada. Mesmo optando por essa configuração diferente, os dados da Red Bull apontavam que a melhor tática ainda seria de uma parada. Na Mercedes, o pensamento era outro. Seus dados também indicavam para uma corrida de uma parada, mas com uma probabilidade considerável de se fazer duas. Na Espanha, como o asfalto é escuro e há curvas rápidas e longas, geralmente, as corridas ficam no limite entre uma e duas paradas, dependendo de como o carro trata a borracha. Imaginando o cenário de duas paradas, então, a Mercedes guardou dois jogos de médios – um pneu

LAT IMAGES



Apenas para variar um pouco, Lewis e Max



Formula 1 Aramco Gran Premio de España 2021
Circuito da Catalunha
9 de maio | 66 voltas | 4.655m

PÓDIO



1	L. Hamilton	1:33:07.680



2	M. Verstappen	+15.841s



3	V. Bottas	+26.610s
4	C. Leclerc	+54.616s
5	S. Perez	+63.671s
6	D. Ricciardo	+73.768s
7	C. Sainz Jr.	+74.670s
8	L. Norris	1 volta
9	E. Ocon	1 volta
10	P. Gasly	1 volta





A calmaria da quinta-feira na Espanha

DIVULGAÇÃO | FERRARI

bem mais consistente que o macio e que dá mais flexibilidade para a estratégia.

No domingo, tempo nublado, e parece mesmo que a corrida se desenha para uma parada. Para a sorte de quem temia uma procissão em Barcelona, Verstappen toma a ponta de Hamilton na primeira curva e temos um cenário em que o carro mais rápido está em segundo.

Sabe-se algumas coisas sobre o Circuito da Catalunha: é preciso uma diferença de pelo menos 1s2 entre dois carros para haver uma ultrapassagem – mais do que o normal – e é muito difícil seguir um rival de perto sem perder rendimento. Então, se o piloto permanece, volta após volta, a menos de 3s de você, é indicativo de que ele tem mais ritmo.

Verstappen sabia que esse seria o caso, mas também confiava na tal asa, que de fato manteve Hamilton atrás. A missão da Red Bull, portanto, seria cobrir uma eventual tentativa de undercut, e evitar o que aconteceu no GP do Bahrein. Como se faz isso? Parando assim que se abre um espaço para fazer o pitstop sem voltar no trânsito.

Essa missão foi atrapalhada pelo Safety Car causado pela quebra de Tsunoda, na volta 8. Com as diferenças neutralizadas, Verstappen teve que adotar um ritmo mais forte para abrir de novo esse "espaço", e então

Clique nas áreas amarelas para saber mais

RED BULL CONTENT POOL



E a "tempestade" pós-largada

> "Cara, estou correndo nessa piii, tentando lidar com Lewis atrás de mim, piiii, o que você quer que eu faça, piiii?"
>
> MAX VERSTAPPEN IRRITADO COM SUGESTÃO DA EQUIPE QUANDO LEWIS ESTAVA SE APROXIMANDO NO FINAL

começou a sentir as consequências negativas da opção da Red Bull – seus pneus macios estavam acabando antes dos de Hamilton (e ele sabia que o rendimento da Mercedes com os médios eram ainda melhores). O holandês acabou entrando por uma decisão própria (que ele creditou a um problema de comunicação) e, até por isso, a parada foi mais lenta que o normal, mas a Mercedes decidiu não usar isso para parar Hamilton na volta seguinte, por julgar que a chance de passar o rival era pequena.

E é aí que entra em vigor o plano B: Hamilton só para quatro voltas depois, o que, para a Red Bull, era um indicativo de que eles tentariam usar essa diferença no final, para que o inglês pudesse atacar Verstappen. Enquanto isso, no time alemão, Hamilton era instruído a forçar.

É então que Verstappen diz, no rádio, que "é uma loucura o tanto de aderência que eles têm". São dois fatores neste caso: o carro dele estava configurado de uma maneira diferente



A disputa entre Ricciardo e Perez

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

e Verstappen acreditava que os dois iriam até o final. À Hamilton, não havia sido dito que ele faria duas, mas ele sabia dessa possibilidade e entendeu isso quando veio a instrução para forçar.

Mas a jogada de mestre da Mercedes viria 14 voltas depois, quando Hamilton foi chamado aos boxes para colocar mais um jogo de médios. Se eles tivessem esperado um pouco mais, a Red Bull poderia ter respondido chamando Verstappen e colocando os macios, a única escolha que tinham. Com 24 voltas para o final, isso não era uma opção porque ele não conseguiria manter um ritmo agressivo por muito tempo com o C3. De qualquer maneira, na volta seguinte à parada, Hamilton já estava só a 22s4 do líder. Se a Red Bull chamasse Verstappen, ele voltaria atrás, com pneus piores e ritmo potencialmente pior também.

A estratégia foi semelhante à adotada em outro circuito no qual é difícil se manter perto do rival que vai à frente e em que também é necessária uma diferença considerável de rendimento para ultrapassar na pista: assim como tinha acontecido na Hungria em 2019, a Mercedes sabia que poderia contar com a maneira como Hamilton lê e interage com os pneus para tirar os 22s e passar na pista. Eles só não esperavam que a dificuldade de Verstappen com os pneus fosse tão grande: a simulação da Mercedes apontava que ele chegaria na última volta. E ele passou o holandês com facilidade com sete voltas para o fim. Novamente, é possível que a tal asa tenha tido seu papel.

> "Qual a distância para ele?"
> PERGUNTOU LEWIS HAMILTON APÓS A PARADA

> "São 22 segundos. Já fizemos isso antes."
> RESPONDEU BONO



A pole de número 100

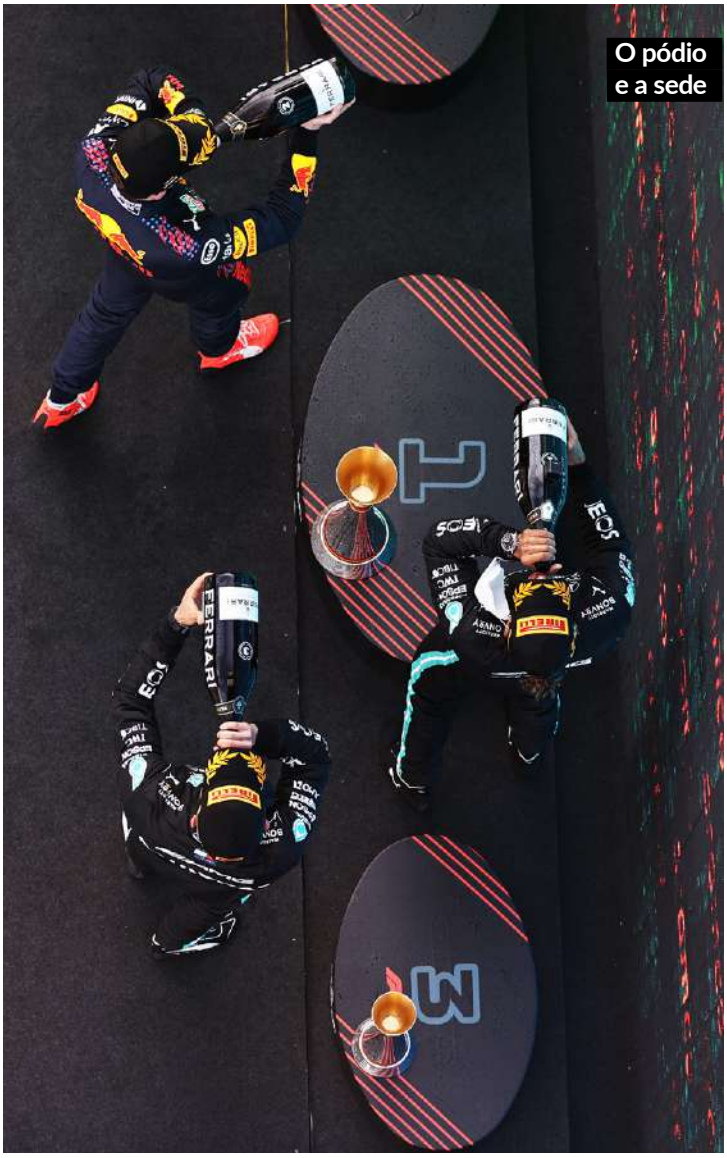
Havia, ainda, outro fator a considerar para a Red Bull: Verstappen teria que passar Valtteri Bottas também. E essa é uma arma que eles não tinham contra a Mercedes, já que Sergio Perez teve dores musculares no sábado e largou apenas em oitavo, não tendo qualquer participação estratégica na briga pelo pódio.

Perez, naquele momento, brigava com Daniel Ricciardo, com a McLaren também optando por uma segunda parada, o que a Ferrari copiou com Carlos Sainz na mesma volta. Os três estavam separados por apenas 3s naquele momento. Perez só fez sua segunda parada bem depois, quando já tinha uma folga grande para esse grupo. O mexicano terminaria em quinto, atrás de Leclerc, ao passo que Ricciardo e Sainz iriam abrindo caminho juntos para chegar em sexto e sétimo, em mais uma corrida na qual o espanhol ficou imaginando o que poderia ter acontecido se fosse mais agressivo no início, já que ele perdeu duas posições na primeira volta. Uma volta atrás do líder, Norris, que teve a classificação comprometida depois que foi obrigado (após ser atrapalhado por Mazepin), largou só em nono e terminou em oitavo, à frente de Esteban Ocon e Pierre Gasly.



Sainz e sua Ferrari

DIVULGAÇÃO FERRARI



O pódio e a sede

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

> "A gente está muito lento, era impossível segurá-lo."
> MAX VERSTAPPEN

BASTIDORES

Lewis Hamilton parece revigorado pelo desafio desta temporada. Lembra quando ele falava nos últimos anos que gostaria de ter uma briga mais intensa pelo campeonato? O olhar dele em cada entrevista mostra que não era papo furado.

Lewis até fez um raro teste com os pneus de 2022. E imagino que não tenha odiado os pneus, já que foi na Espanha que ele começou a falar em renovar o contrato, o que seria divulgado em julho. Ver Lewis nos testes é raridade porque ele os odeia. Assim como odeia o simulador, que usaria muitas vezes ao longo de 2021.

URALKALI HAAS F1 TEAM



Na outra ponta do grid, já ficou claro que os pilotos entenderam qual é a de Mazepin (foto). A pista é só dele e, quem se aproximar, que se vire. Dois pilotos disseram no rádio que ele "nunca vai aprender" e se referiam à mesma coisa: ele fica na trajetória quando tem de ceder posição, tenta tirar o máximo de vantagem possível daquele momento para ele, e acaba atrapalhando os outros. E, após quatro corridas apenas, já havia dúvidas se ele vai aprender. Na Haas, mesmo sendo estreante, quer as coisas do jeito dele ou invés de ouvir o que os engenheiros têm a dizer. Com este tipo de atitude fica mesmo difícil evoluir.



Max reinou no principado

GETTY IMAGES / RED BULL CONTENT POOL

GP DE MÔNACO

Um dos pontos mais legais da parte da engenharia da Fórmula 1 é que não existe uma filosofia certa de carro. E uma das coisas mais legais desta temporada de 2021 é que estamos vendo uma batalha entre filosofias diferentes: basicamente, os mesmos motivos que fizeram a Mercedes ter um ritmo superior em Barcelona (especialmente nas partes finais dos stints), desta vez jogaram a favor da Red Bull.

E Mônaco é uma pista tão específica que suas características ainda colocaram outro time na briga. A Ferrari é muito ágil em curva de baixa velocidade e tem ótima tração, como já tinha mostrado no terceiro setor em Barcelona, sempre um bom indicativo para Mônaco. Além disso, já vimos nessa temporada como os italianos têm uma tendência a sofrer com superaquecimento de pneus, e isso acaba sendo uma vantagem no Principado, devido à baixa energia colocada neles em uma pista com curvas lentas, asfalto pouco abrasivo e com as temperaturas não passando dos 20°C, com céu nublado.



Lando comemora o terceiro posto

MOTORSPORT IMAGE



Formula 1 Grand Prix de Monaco 2021
Circuito de Mônaco
23 de maio
78 voltas | 3.337m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:38:56.820
2	C. Sainz Jr.	+8.968s
3	L. Norris	+19.427s
4	S. Perez	+20.490s
5	S. Vettel	+52.591s
6	P. Gasly	+53.896s
7	L. Hamilton	+68.231s
8	L. Stroll	1 volta
9	E. Ocon	1 volta
10	A. Giovinazzi	1 volta



WOLFGANG WILHELM



Hora do rush

Na outra ponta, a Mercedes é um carro que consegue produzir bastante pressão aerodinâmica mesmo sendo mais gentil com os pneus. No caso de Mônaco, um pouco gentil demais. Além disso, por ser um carro mais longo, é menos ágil nas ruas do Principado e, por ter um rake mais baixo, o downforce máximo que o carro pode gerar é menor do que a Red Bull, por exemplo. Ou seja, fatores que são vantagens em outros lugares acabam virando contra o time em Mônaco, e eles, obviamente, sabiam disso, tanto que estavam com algumas alterações na suspensão e no sistema de direção, que não parecem ter surtido o efeito desejado.

Ainda mais com a queda na temperatura da pista bem no Q3, quando as nuvens aumentaram. Isso foi pior para a Mercedes, bom para a Red Bull e ótimo para a Ferrari, ainda que não explique totalmente por que Lewis Hamilton sofreu tanto. Quando a Mercedes tem problemas para aquecer os pneus dianteiros, geralmente é ele quem sofre menos do que Bottas, e a situação foi inversa desta vez. Por outro lado, não é a primeira vez que ele tem apagão em Mônaco.

> "Eu, pessoalmente, não. Minha equipe? Com certeza."
>
> LEWIS HAMILTON, PERGUNTADO SE TINHA APRENDIDO ALGUMA COISA COM A DERROTA EM MÔNACO

No final das contas, a batida de Leclerc nos privou do que seria um finalzinho de classificação eletrizante. Verstappen vinha forte, o próprio Leclerc, Sainz (que sempre anda muito em Mônaco) e até Lando Norris, entendendo do que a McLaren precisa para andar bem com os macios: todos achavam que vinham com uma volta suficientemente boa para a pole.

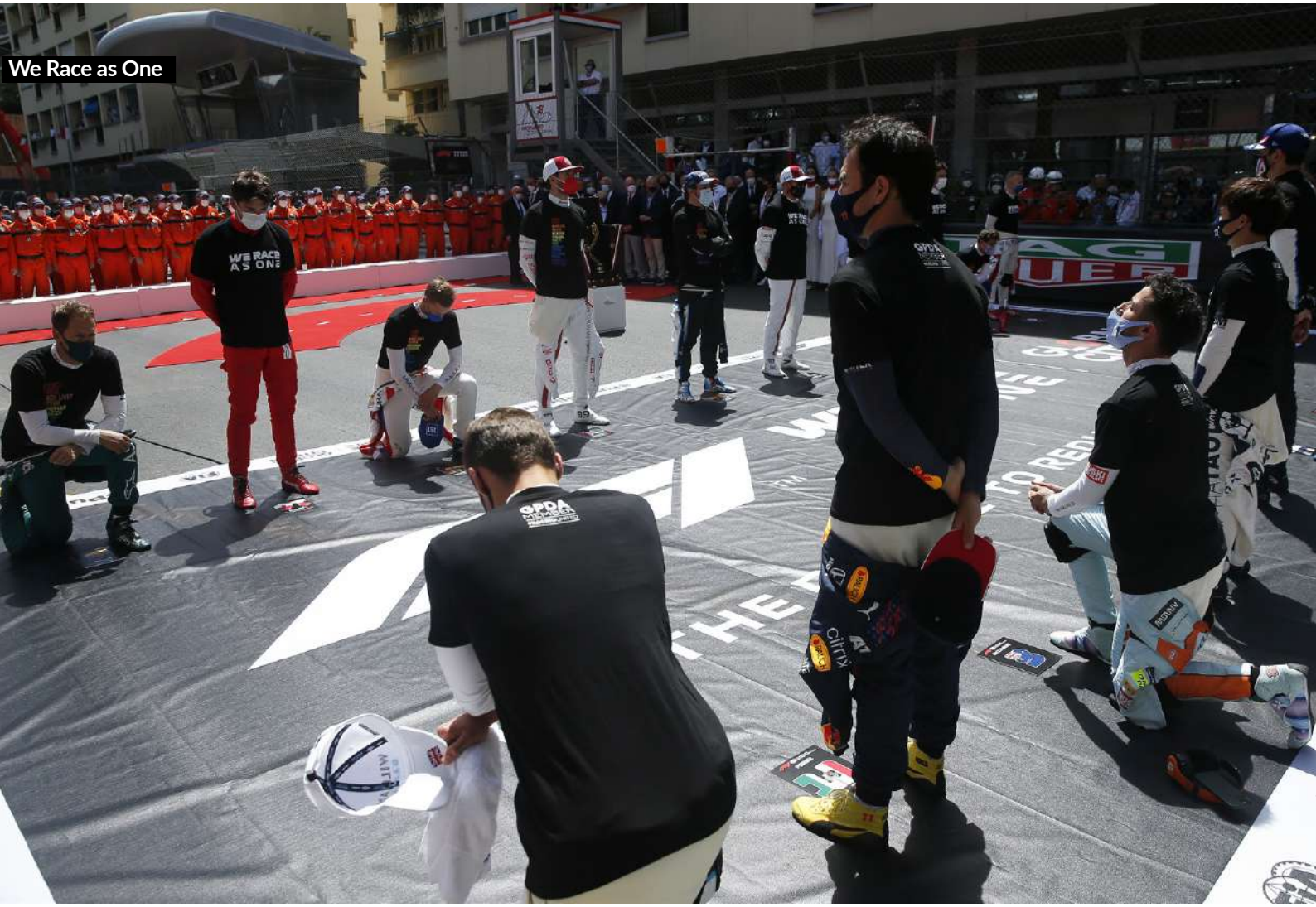
Leclerc acabou com a pole ao bater quando tinha o melhor tempo, mas sequer largaria, depois que uma peça do lado contrário ao da batida estava quebrada e não foi inspecionada pela Ferrari. Isso deixou o caminho livre para Max Verstappen liderar o pelotão, à frente de Valtteri Bottas, Carlos Sainz, Lando Norris, Pierre Gasly, Lewis Hamilton, Sebastian Vettel e Sergio Perez.

Durante as primeiras voltas, ficou claro que o plano de todos eles, largando com os pneus macios, era ficar na pista por mais tempo que o rival direto, sabendo que usariam os duros – mais consistentes, sem risco de graining e velhos conhecidos das equipes pois os C3 estão em todas as provas. A única questão do pneu duro seria a dificuldade para aquecê-lo logo de cara, o que desencorajava a opção por um undercut.

Como já aconteceu em Mônaco em outras oportunidades, logo que percebeu que Bottas não tinha ritmo para ameaçá-lo, coube a Verstappen controlar o ritmo de maneira que não fosse aberta uma brecha para a Mer-

Clique nas áreas amarelas para saber mais

DIVULGAÇÃO F1



cedes arriscar alguma tática diferente. Ou seja, se ele garantisse que houvesse trânsito para Bottas caso ele antecipasse sua parada, ele não o faria, porque pegar trânsito em Mônaco é a última coisa que o estrategista quer arriscar.

Com todos no plano de estender o stint e apostar no overcut, as deficiências da Mercedes começaram a aparecer: com o desgaste natural, o pneu vai perdendo borracha, e um carro que coloca menos energia no pneu vai sofrendo mais, porque isso aumenta a chance dele sair da zona de funcionamento. A partir da volta 20, Bottas começou a perder contato com Verstappen.

A Mercedes não podia pará-lo, porque ele voltaria no trânsito justamente atrás de Perez. Mas e Hamilton? A Mercedes apostou que Gasly não pararia cedo e que, quando o fizesse, o inglês não teria borracha para fazer voltas voadoras e conseguir o overcut.

> "Parece que meus olhos estão sangrando! Mas vou continuar. Ou eu estou super emocionado, ou tem alguma coisa no meu olho!"



SEBASTIAN VETTEL DURANTE OS TREINOS LIVRES

Enciclopédia da F1

POR DENTRO DA F1 E DOS TERMOS MAIS COMUNS DA CATEGORIA

PARTE 1 PARTE 2

O jeito, então, foi chamá-lo aos boxes na volta 29, abrindo a janela de pit stops.

Foi uma tentativa que, eles sabiam, dificilmente funcionaria. Hamilton pegou trânsito na saída, a AlphaTauri reagiu na volta seguinte, e Gasly seguiu na frente. O que eles não poderiam prever é que o francês seria tão lento na sua primeira volta com o pneu duro (3s pior que a primeira volta de Hamilton), e isso seria mais um golpe no fim de semana do inglês, pois permitiria que Vettel e Perez adotassem um ritmo forte o suficiente para pararem depois (Vettel na volta 31, saindo dos boxes lado a lado com Pierre, Perez na 35) e conseguirem o overcut.

Perez, inclusive, conseguiu um overcut em três carros de uma vez só, descontando 6s nesse processo, o que mostra a vantagem do ritmo da Red Bull.

E foram essas voltas, da 29 à 35, nesta briga entre o quarto e sétimo lugares, que aconteceu a maior movi-

DIVULGAÇÃO F1



O pódio do GP de Mônaco

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Detalhe do troféu

mentação da prova. Na frente, Bottas foi chamado na volta 30 e não saiu mais dos boxes, com o mecânico da Mercedes tentando ser mais rápido do que deveria ao acionar a pistola, danificando a porca da roda. Naquele momento, Sainz estava longe demais (quase 7s) de Verstappen para tentar qualquer coisa na estratégia, e logo parou, seguido do líder na volta 34.

Sem Bottas a sua frente, Sainz até diminuiu a diferença para Verstappen, mas não conseguiu pressioná-lo em nenhum momento. Atrás do espanhol, Lando Norris sofria com os pneus duros, e se valeu da dificuldade de se ultrapassar em Mônaco para barrar a aproximação de Perez e subir ao pódio

> "Não... não.... Não.. não.... Tem algo no câmbio, pessoal."
>
> CHARLES LECLERC PERCEBENDO O PROBLEMA QUE NÃO PERMITIRIA QUE ELE LARGASSE

pela segunda vez na temporada, voltando ao terceiro lugar no mundial de pilotos, o que é um feito e tanto mesmo com apenas cinco provas disputadas. E, lá na frente, Verstappen se tornava o líder do campeonato da Fórmula 1 pela primeira vez na carreira.

BASTIDORES

▶ Ainda na quarta-feira, chamou a atenção o número de asas dianteiras que as equipes tinham em Mônaco. Seis para várias equipes (uma a mais que o normal), quatro para a Haas. Fui perguntar a Paul Monaghan, chefe de engenharia da Red Bull, se esse era um procedimento normal. Ele gargalhou: "Seis? Quantas asas precisa para cada carro? Depende do quanto você confia nos seus pilotos". No sábado, ele cruzou de novo comigo e repetiu "quantas asas usamos até agora?". E, de fato, a Red Bull terminou o fim de semana precisando só de duas asas dianteiras mesmo e saiu com um baita lucro após a péssima prova da Mercedes (mesmo que as asas deles também tenham ficado intactas...)

▶ Lewis Hamilton soltou os cachorros para cima da equipe na reunião pós-classificação. Ele não concordava com a abordagem do time em termos de acerto e reclamava de erros na sessão. Nenhuma crise, já que Toto diz preferir que as coisas duras sejam ditas cara a cara mesmo.

▶ Quem não podia fazer isso era Charles Leclerc (foto). Ele mantinha um (semi) sorriso no rosto no domingo à tarde, sabendo que toda decepção começou com um erro seu. E também tinha que jogar para a torcida: a Leclercmania estava a todo vapor, e o rosto de Charles estava das varandas aos pontos de ônibus.

DIVULGAÇÃO/FERRARI





LAT IMAGES

O palco de uma corrida maluca

GP DO AZERBAIJÃO

O GP do Azerbaijão é mais um daqueles que vamos lembrar como sendo uma corrida maluca mas que, na verdade, em termos de estratégia e até cinco voltas para o final, tinha apenas tido algumas boas histórias e Max Verstappen dominando desde a volta 13. No final, tivemos um pódio inédito na F1, com Sergio Perez vencendo, Sebastian Vettel se entendendo com os pneus e sua Aston Martin e Pierre Gasly que, finalmente, aproveitou uma ótima classificação com a AlphaTauri.

Com a Pirelli levando seus pneus mais macios para Baku justamente para forçar as equipes a usarem o duro na corrida, a estratégia acabou ficando clara: qualquer permutação usando o macio e o médio exigiria que o ritmo fosse mais lento para cuidar dos pneus e, com uma perda de pitstop de menos de 20s e em uma pista na qual é possível ultrapassar, isso não fazia muito sentido. Então a grande maioria (a não ser Raikkonen e as duas Williams) partiu com a ideia de fazer uma tática ou de macio + duro, ou o contrário (no caso de Lance Stroll).

Isso deveria ser atingido de maneira fácil. O composto duro em Baku (C3) é o mesmo médio de 2019, com o qual Kimi Raikkonen fez 45 voltas, e sua durabilidade não era uma preocupação, ainda mais com a nova construção da Pirelli trazida para este ano. A questão era tentar estender ao máximo o stint com os macios para ter mais borracha para atacar no fim.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Por esse pódio ninguém esperava

GETTY IMAGES / RED BULL CONTENT POOL



Formula 1 Azerbaijan Grand Prix 2021
Circuito Urbano de Baku
6 de junho
51 voltas | 6.003m

PÓDIO

1	S. Perez	2:13:36.410
2	S. Vettel	+1.385s
3	P. Gasly	+2.762s
4	C. Leclerc	+3.828s
5	L. Norris	+4.754s
6	F. Alonso	+6.382s
7	Y. Tsunoda	+6.624s
8	C. Sainz Jr.	+7.709s
9	D. Ricciardo	+8.874s
10	K. Raikkonen	+9.576s



JIRI KRENEK/GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



A relargada foi um desastre para Hamilton

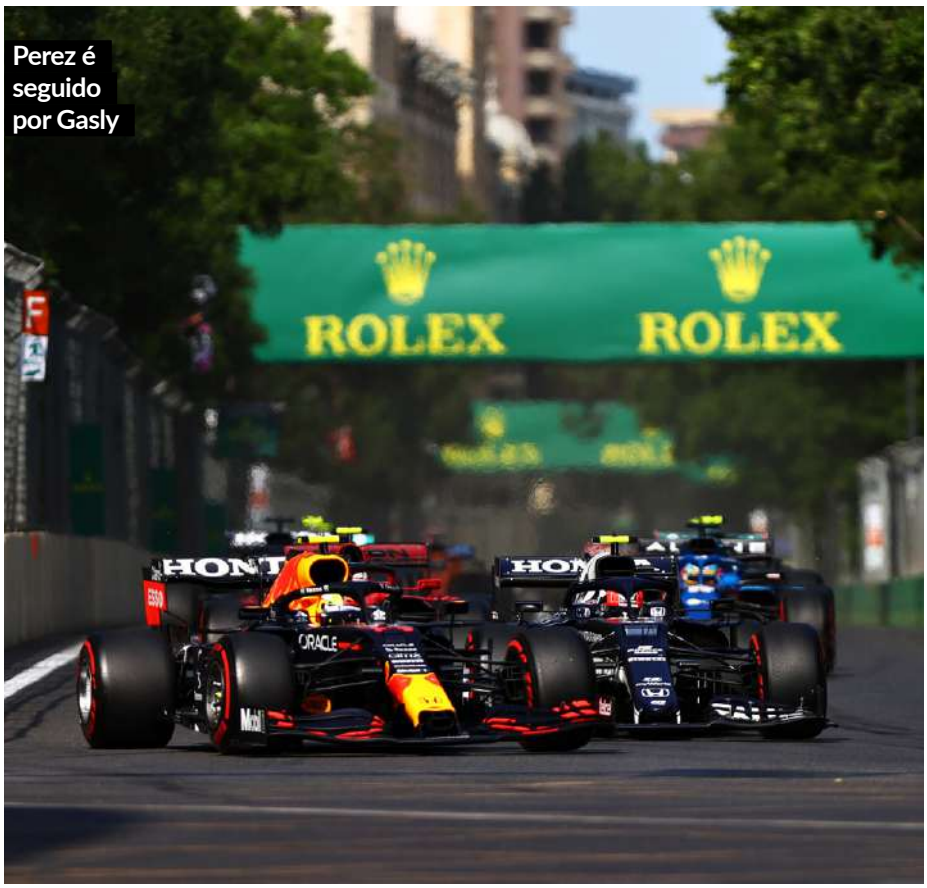
O que as equipes não sabiam era que, no final, tudo mudaria.

Na largada, Charles Leclerc manteve a ponta mas, ao desviar de um galho de árvore no final da segunda volta, entrou lento na reta e perdeu a primeira posição para Lewis Hamilton, sendo logo em seguida também ultrapassado por Verstappen. Era praticamente inacreditável que Hamilton chegara naquela posição depois da sexta-feira muito ruim da Mercedes, que novamente não conseguia colocar o carro na janela de temperatura. Mas ele tinha conseguido essa virada com um acerto de baixa carga aerodinâmica (e uma pitada de sorte com as bandeiras vermelhas do Q3) e seus pneus fatalmente se desgastariam mais rápido.

O cenário de Barcelona estava invertido: agora era Verstappen que conseguia marcar Hamilton de perto, mostrando que tinha mais ritmo, algo que mostrou assim que o inglês saiu de sua frente. Para completar, Lewis ficou preso pela AlphaTauri de Gasly no pitlane e perdeu tempo.

Verstappen era, então, o líder, mas a Red Bull sabia que seu segundo piloto também estava ali para tirar mais pontos da Mercedes: Sergio Perez largou em sexto, passou dois carros na primeira volta, superou Leclerc e vinha muito rápido no final de seu stint.

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

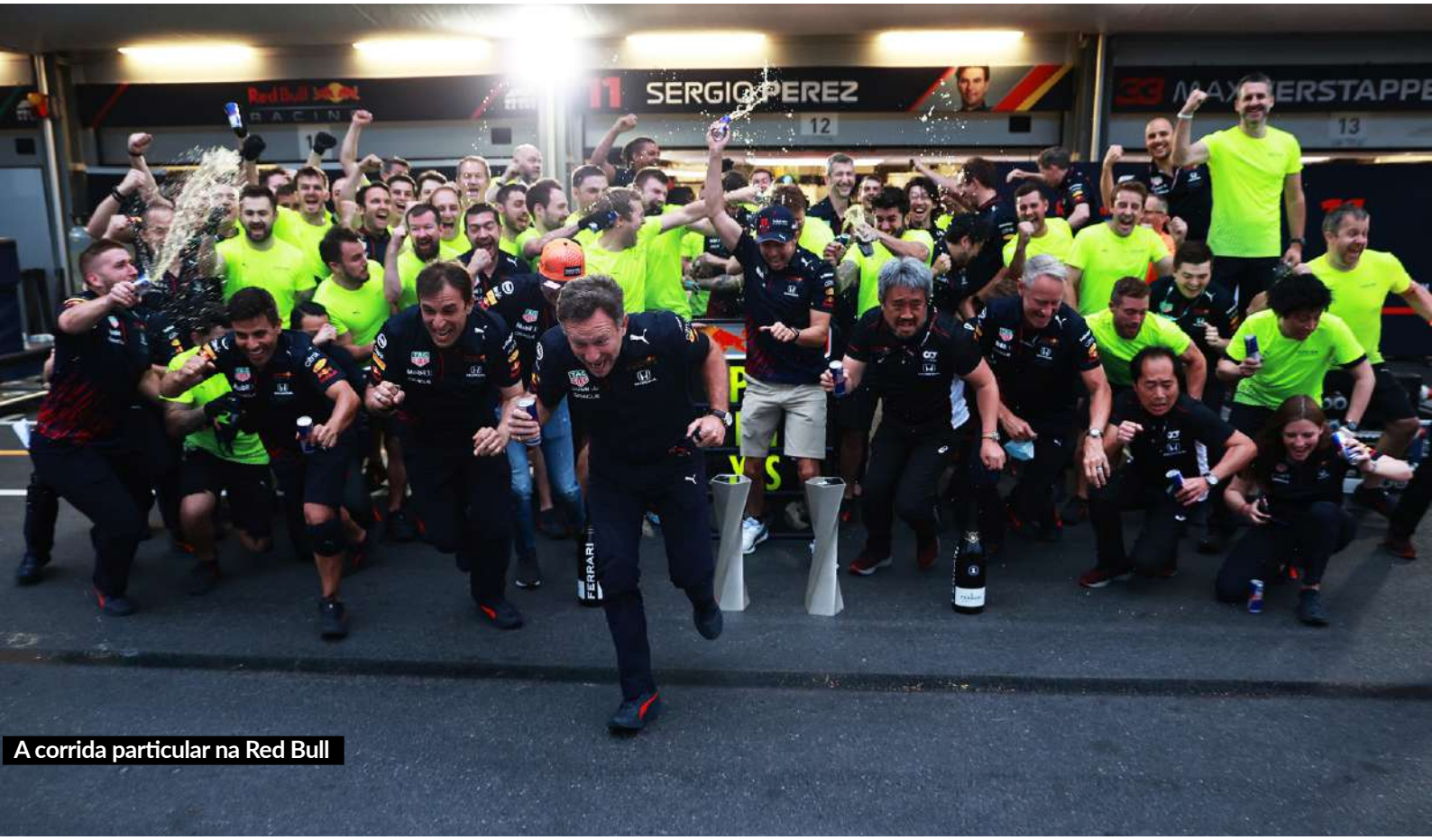


Perez é seguido por Gasly

> "Maldito pneu."
>
> MAX VERSTAPPEN APÓS ESTOURO QUE FEZ COM QUE ELE PERDESSE A CORRIDA)

Mesmo parando uma volta depois, Perez ganhou 0s4 em relação a Verstappen, e mais de 1s2 em relação a Hamilton em sua inlap. Pela maneira com que saiu do box, bem perto do

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



A corrida particular na Red Bull

companheiro, é de se imaginar que ele emergiria na frente caso não tivesse parado um pouco à frente de sua posição, o que fez com que a parada da Red Bull não fosse tão rápida. E foi assim que Hamilton abriu a janela de pitstop em primeiro e terminou em terceiro.

Também vindo de trás, 11°, Sebastian Vettel usou bem a vantagem de ter um jogo novo de macios, e levou seus pneus com um ótimo ritmo até a volta 18. Com a estratégia, passou dois carros, indo para a sétima colocação (antes das paradas, era o nono, tendo ultrapassado dois carros na pista). Com a batida de Lance Stroll no primeiro pneu estourado do dia, na 29ª volta, Vettel ganhou mais uma posição, e passou Leclerc e Gasly na relargada para se colocar em quarto.

Como todos os pilotos já tinham feito suas paradas antes do SC causado por Stroll, isso não serviu para a corrida ficar movimentada ou ter táticas diferentes: estavam todos focados em fazer seus pneus duros chegarem até o final, com Hamilton até atacando Perez nas retas, mas perdendo no miolo, até o pneu do líder Verstappen

> "Eu estava com o (botão) "mágico" ligado?"
> LEWIS HAMILTON

> "Sim, você bateu nele e o ligou."
> PETER BONNINGTON (ENGENHEIRO)

> "Eu jurava que o tinha desligado."
> LEWIS HAMILTON

> "Sim, você tinha. Mas acabou religando quando subia as marchas."
> PETER BONNINGTON (ENGENHEIRO)

também estourar, a cinco voltas do final, causando uma bandeira vermelha.

Isso quis dizer que os pneus poderiam ser trocados, e todos escolheram os macios. Na relargada, era claro que Hamilton tinha trabalhado duro para aquecê-lo, o que seria fundamental para ele devido ao comportamento de seu carro até ali no fim de semana, se ele quisesse maximizar sua pontuação contra um rival que estava fora. E a tática parecia estar dando certo nos primeiros metros, quando ele conseguiu ficar à frente de Perez, para depois passar reto por ter voltado a acionar o dispositivo que ajuda a aquecer os freios dianteiros, mas faz com que basicamente só eles funcionem.

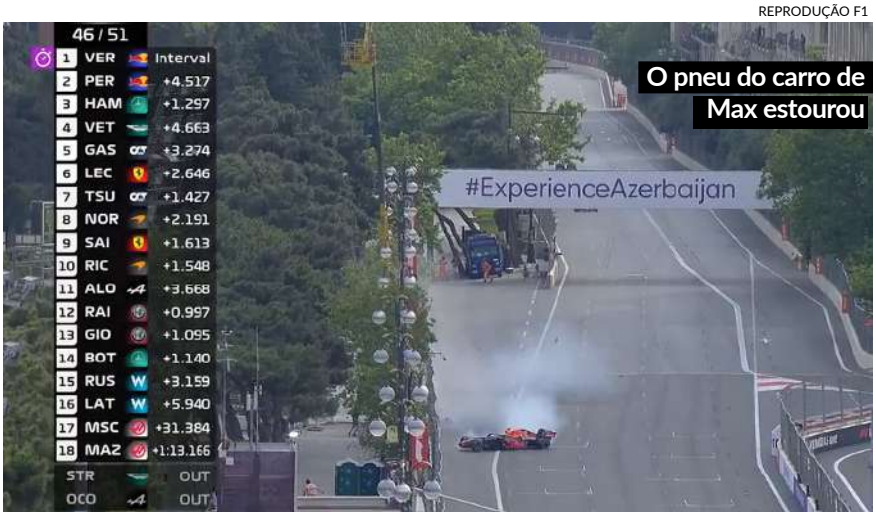
Atrás de quase todo o pelotão após o erro, Hamilton também não pontuaria. Mais líder do que nunca, embora uma perda de pressão hidráulica fizesse com que a Red Bull sequer soubesse se ele chegaria ao final, Perez estava a caminho de vencer em sua sexta corrida pela Red Bull, com Vettel tranquilo em segundo e Pierre Gasly tendo de suar pelo terceiro posto, defendendo-se do ataque de Leclerc que, por sua vez, tentava fazer o mesmo com Lando Norris, que se recuperara de uma punição que o colocou em nono no grid, e de uma primeira volta ruim, para ser quinto. Logo atrás dele, estava Fernando Alonso, que chegara a andar em sétimo, mas tinha sido um dos primeiros a parar, perdendo posições e caindo

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



O troféu tem dono!

REPRODUÇÃO F1



O pneu do carro de Max estourou

para 12º. Porém, isso lhe deu a oportunidade de ser o melhor colocado a parar para colocar pneus novos no SC de Stroll. Na relargada após a bandeira vermelha, ele era o décimo, e passou três carros em uma volta para colocar a Alpine em sexto.

No final das contas, não foi a estratégia que fez o GP do Azerbaijão não desapontar como uma daquelas corridas clássicas em Baku: o fato de a classificação com bandeiras vermelhas ter misturado os carros se uniu às falhas nos pneus Pirelli que provavelmente têm a ver com detritos somados ao final da vida útil dos pneus, quando eles têm menos borracha para se protegerem. De qualquer maneira, foi uma prova em que Sergio Perez consagrou-se como especialista em Baku, tendo tido ritmo para vencer mesmo independentemente de qualquer confusão.

Enciclopédia da F1

POR DENTRO DA F1 E DAS MENSAGENS DE RÁDIO

PARTE 1 PARTE 2

"Baku é muito louco."
SERGIO PEREZ

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



BASTIDORES

▶ O clima no paddock fica mais leve quando se tem um resultado inesperado. Daniil Kvyat cumprimentava efusivamente os membros da sua ex-equipe pelo pódio e combinava com Gasly (foto) de tomar uma cerveja mais tarde.

DIVULGAÇÃO/F1



▶ Sem ter o chefe Lawrence Stroll por perto, já que ele foi embora nas voltas finais porque não foi "seu" piloto que estava subindo ao pódio, Vettel celebrava com os mecânicos que, inclusive, aparentavam ter uma feito uma festa e tanto quando chegaram no aeroporto na segunda de manhã.

▶ Ainda na sexta-feira, o clima era de ebulição pela briga técnica das asas flexíveis. Enquanto Toto Wolff se dizia cansado da polêmica, a Mercedes enchia a FIA de cobranças, dados, imagens e tudo mais para convencê-los de que a Red Bull estava levando vantagem indevida. Mas parece que o time de Christian Horner deu um olé nos rivais, não usando a asa traseira na mesma configuração da Espanha e enfraquecendo a causa da Mercedes, por assim dizer.

▶ E você sabia que Esteban Ocon morre de medo de pegar covid? Na verdade, qualquer doença assusta o francês por uma questão genética: ele tem muita dificuldade em estocar gordura e, mesmo tentando comer o máximo que pode, seu percentual de gordura está abaixo dos 5%.

GP DA FRANÇA 5



Parecia que ia ser muito mais difícil

No papel, não parecia ser uma corrida difícil quando a F1 chegou ao sul da França: com o calor na região, o pneu macio estaria descartado por boa parte do top 10 (no final das contas, todos acabaram largando com os médios), e seria uma prova de uma parada, colocando o composto duro lá pela volta 20. Seria necessário uma boa administração, porque a perda de pit stop é longa, com 24s devido ao limite de 60km/h no pitlane, mas era melhor fazer uma parada do que tentar abrir caminho no pelotão.

Essa lógica começou a ser invertida quando os pilotos foram para a pista. O novo asfalto em boa parte do circuito tinha tornado-o mais agressivo com os pneus e as pressões estavam altas para prevenir estouros como em Baku e, principalmente, bolhas. Seria necessário administrar mais do que o esperado e o undercut começou a ganhar força porque, como as condições



A largada em meio às incertezas da pista

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

Formula 1 Emirates Grand Prix de France 2021
Circuito Paul Ricard
20 de junho
53 voltas | 5.842m

PÓDIO

	1 M.Verstappen	1:27:25.770
	2 L. Hamilton	+2.904s
	3 S. Perez	+8.811s
4	V. Bottas	+14.618s
5	L. Norris	+64.032s
6	D. Ricciardo	+75.857s
7	P. Gasly	+76.596s
8	F. Alonso	+77.695s
9	S. Vettel	+79.666s
10	L. Stroll	+91.946s



GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Pódio bem "vigiado"

trabalhavam mais o pneu, até o duro não custava tanto a aquecer.

Chega domingo e toda uma camada de incertezas é jogada quando a pista fica molhada de manhã. Para de chover, mas as temperaturas nunca voltam aos patamares dos outros dois dias, as rajadas de vento são muito mais intensas, o sol não aparece com força. E o que seria uma prova de administrar superaquecimento se torna uma corrida bem técnica em termos de gerenciamento de pneus, ficando entre o graining (quando se força muito um pneu com temperaturas mais baixas) e a falta de aquecimento.

Dentro de um cenário tão complexo, as rivais Mercedes e Red Bull se surpreenderam com o que aconteceu entre as voltas 17 e 19, no que acabou sendo um momento decisivo para a prova. Max Verstappen tinha largado na frente, mas foi pego de surpresa pelo vento (que afetou muito a traseira da Red Bull na primeira parte da corrida) e perdeu a ponta para Lewis Hamilton.

O temor do inglês era só um: "vamos nos certificar de que teremos o undercut", sabendo que a velocidade de reta da Red Bull era maior e a corrida se complicaria para ele caso ele se visse atrás de Max.

A Mercedes monitorava a situação: queria parar antes da Red Bull, mas não tão cedo, para evitar sofrer no final. O problema era que os pneus de Bottas começaram a apresentar vibra-

Enciclopédia da F1

ENTENDA COMO FUNCIONA A TÁTICA DE CLASSIFICAÇÃO



Max e Perez celebram

DIVULGAÇÃO F1

> "Por que ninguém me escuta quando eu digo que a estratégia para essa prova são duas paradas? Que merda."
>
> VALTTERI BOTTAS

MOTORSPORT IMAGES



Foi uma das melhores corridas de ambos os carros da McLaren

ções, e eles tiveram de pará-lo antes do que queriam, na volta 17. E isso abriu a rodada de pits na ponta, pois ele estava 2s7 atrás de Verstappen e a Red Bull logo tratou de cobrir o que poderia ser um undercut.

A Mercedes não cobriu parando Hamilton junto de Verstappen no giro seguinte. A diferença entre os dois quando eles abriram a volta era de 3s, e eles não acreditavam que o undercut seria tão poderoso. Na verdade, o fato de Bottas (que estava mais perto) ter voltado atrás de Verstappen corroborava com isso.

O que escapou às contas da Mercedes foi o quanto que Verstappen ainda tinha em seus pneus velhos (0s6 na in-lap), os ganhos no pitlane, com entrada, saída e a parada em si (0s46) e, principalmente, o quão rápido ele conseguiria aquecer o composto duro – algo que surpreendeu o próprio Max: 1s8.

Foi por isso que, quando Hamilton parou, na volta 19, tinha perdido a liderança. Para piorar sua situação, a Red Bull inteligentemente deixa Perez na pista para que ele faça a corrida ideal: levando o pneu médio até a volta 24 e ficando tranquilo para forçar mais no segundo stint, com os duros.

Com isso, a posição da Mercedes ficou muito mais fraca: Hamilton tinha que passar Verstappen na pista, mas para isso dependia que seus pneus acabassem antes. Se ele tentasse a mesma tática da Espanha e fizesse uma segunda parada, teria que superar não só Max, como também Perez (que, por sua vez, teria pneus mais novos e velocidade de reta para se defender).

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Os troféus foram para a mesma 'casa'

> "O que esse idiota está fazendo? Ele até saiu da pista."
>
> LANDO NORRIS IRRITADO COM PIERRE GASLY EM DISPUTA DE POSIÇÃO

Do lado da Red Bull, havia uma decisão difícil a ser tomada: Hamilton vinha colado, mostrando que a Mercedes tinha ritmo para vencer a corrida. Se Max parasse, teria que desistir da posição de pista (uma decisão difícil para quem é líder) e passar as duas Mercedes.

Então, por que Hamilton estava em situação difícil por ter de passar duas Red Bull e Verstappen parou mais uma vez e conseguiu superar as duas Mercedes? Max tinha duas vantagens: seus pneus seriam mais novos e ele tinha mais velocidade de reta. Ou seja, parar de novo era uma decisão difícil para a Red Bull, mas mais lógica do que para a Mercedes.

> "Helloooo! Fala comigo!"
> "Acalme-se, Max."
> "Eu só quero saber qual a diferença, cara, pra saber se eu defendo ou não."
> MAX VERSTAPPEN

O mais exposto de todos era Bottas, que iniciou a rodada de pit stops. Ele foi passado por Verstappen e, depois, por Perez, e só não parou de novo para tentar a volta mais rápida porque o mexicano estava sendo investigado justamente pela manobra em cima dele, o que acabou não dando em nada e significando que foi a Red Bull quem colocou os dois carros no pódio, conquistando sua terceira vitória seguida, em uma pista na qual a Mercedes deitou e rolou em 2018 e 2019.

JIRI KRENEK.



A posição da Mercedes foi ficando enfraquecida durante a etapa francesa

ABISMO ENTRE MCLAREN E FERRARI

Não é incomum que a McLaren esteja melhor do que a Ferrari nas corridas, e o contrário aconteça nas classificações: os carros vermelhos são mais agressivos com os pneus, o que é uma vantagem por um lado e desvantagem para o outro. Mas, na França, a diferença foi dramática no domingo, provavelmente porque essa agressividade signifi-cou que os pilotos ferraristas estavam provocando graining nos pneus, quando a temperatura é aumentada mais rapidamente que o ideal e a superfície do pneu começa a esfarelar, diminuindo o contato com o asfalto e gerando queda de aderência.

Por isso, eles foram perdendo ritmo e posições ao longo da prova, terminando com ambos os carros fora dos pontos. Enquanto isso, a McLaren tinha uma corrida perfeita, cobrindo as duas pontas estratégicas (undercut cedo e garantir uma segunda parte da prova tranquila com Ricciardo e Norris fazendo uma prova a la Perez, ficando mais tempo na pista e crescendo na segunda parte. Foi provavelmente uma das melhores execuções da McLaren como um todo nos últimos anos para ficar com o quinto e sexto lugares.

BASTIDORES

▶ Muita gente pergunta se o clima na Mercedes era o mesmo. Bom, antes de tudo, nunca houve soberba dentro da equipe. E ok, Toto emana uma irritação que só alguém muito perfeccionista pode ter quando as coisas não vão bem. Mas, quando tudo estava bem, também é justo dizer que ele (também como todo perfeccionista) procurava o que não estava.

▶ Nem a má fase faz Daniel Ricciardo (foto) deixar de sorrir. Preocupado sobre o toque de recolher que seu lado da garagem quebrou na sexta-feira depois de encontrar um problema durante a troca de câmbio normal entre sexta e sábado, deu uma explicação que faz todo sentido: disse que eles acabaram perdendo a hora porque ficaram tomando cerveja. "Não os culpo, faz tempo que as baladas estão fechadas."



MOTORSPORT IMAGES

▶ A caminho da Áustria, lá estava Michael Masi no aeroporto com suas três malas, uma mochila e outra bolsa para a roupa social. Ele é basicamente um nômade, indo de uma corrida para a outra sem residência fixa na Europa. Mas Masi queria mesmo é poder voltar mais vezes ao ano à Austrália. Mas, com as regras pesadas de quarentena de seu país, ano passado ele só conseguiu ir logo antes do Natal (data que, inclusive, passou em quarentena num hotel). Esse não tem vida fácil nos fins de semana de corrida e nem fora deles!

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Verstappen deixou a concorrência para trás

GP DA ESTÍRIA

Depois de dois circuitos de rua e de uma corrida em que os pneus dianteiros são a grande preocupação, o GP da Estíria marcou o retorno a uma pista em que o superaquecimento dos traseiros era o fator limitante em termos de estratégia, mas com um cenário muito diferente da última corrida em que isso aconteceu, na Espanha: desta vez, a Red Bull não derreteu seus pneus como em Barcelona e Max Verstappen ainda deu um banho de ritmo em Lewis Hamilton que, como o rival seis semanas antes, saiu da corrida admitindo que não tinha armas suficientes para contra-atacar.

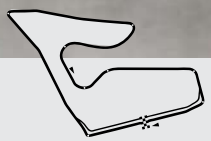
Entre uma corrida e outra, a Red Bull primeiro aprendeu a tirar o máximo de sua asa traseira em forma de colher, que diminui bastante o arrasto aerodinâmico sem afetar tanto o downforce produzido, colocou um motor novo no carro na França (uma corrida depois da Mercedes) e correu com um novo assoalho na Estíria. Enquanto a Mercedes vem tentando administrar a temporada mais com a exploração de acertos diferentes do que com peças novas.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



O vencedor sorridente após a vitória



Formula 1 BWT Grosser Preis der Steiermark 2021
Red Bull Ring
27 de junho
71 voltas | 4.318m

PÓDIO

	1 M.Verstappen	1:22:18.925
	2 L. Hamilton	+35.743s
	3 V. Bottas	+46.907s
4	S. Perez	+47.434s
5	L. Norris	1 volta
6	C. Sainz Jr.	1 volta
7	C. Leclerc	1 volta
8	L. Stroll	1 volta
9	F. Alonso	1 volta
10	Y. Tsunoda	1 volta





A bucólica região da Estíria

LAT IMAGES

No Red Bull Ring, o acerto escolhido até ajudou o time na classificação (da qual Hamilton saiu decepcionado com sua performance), na avaliação do chefe de engenharia, Andrew Shovlin, mas provavelmente colocou energia demais nos pneus traseiros durante a corrida, que foi disputada sob um calor escaldante, com temperatura da pista acima dos 50°C.

Ainda assim, a prova foi tão tranquila para Verstappen, que é difícil imaginar que outro acerto teria mudado o resultado. Na Estíria, a Red Bull era o carro mais veloz em uma volta lançada, nas retas, e não teve problemas de desgaste de pneus ou equilíbrio ao longo da corrida, como celebrou o holandês após abrir 18 pontos de vantagem no campeonato.

Na largada, o pole Verstappen segurou um esboço de ataque de Hamilton e, em 10 voltas, já tinha aberto a vantagem de que precisava para não correr o risco de sofrer um undercut. A partir dali, foi uma corrida simples na ponta, com a Red Bull esperando a Mercedes chamar Lewis aos boxes para também fazer sua troca na volta seguinte. A distância entre os dois quando isso aconteceu já era de mais de 5s e o pior ainda estava por vir para os heptacampeões: o ritmo dos rivais era ainda melhor com os pneus duros, e Verstappen já tinha aberto 17s quando Hamilton parou novamente para, pelo menos, ficar com o ponto da volta mais rápida.



Max demonstra não ter muito amor à vida ao mirar no Dr. Marko

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

A terceira colocação ficou com Valtteri Bottas mesmo com a Red Bull tentando mudar a estratégia de Sergio Perez para colocar os dois carros no pódio, mas as 10 voltas que os dois passaram atrás de Lando Norris não só os tiraram de qualquer papel na parte da frente da corrida, como também foram mais prejudiciais para Perez, que estava com os pneus macios (não por

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Gasly e a política da boa vizinhança

uma opção estratégica, mas porque ainda está devendo em classificações, então a Red Bull preferiu não arriscar). O time o chamou aos boxes na volta 26, prevenindo-se de uma possível tentativa de undercut por parte da Mercedes, mas a parada foi lenta e eles acabaram levando o overcut depois que Bottas parou na volta seguinte. A perda total do finlandês na inlap e outlap foi quase 5s menor, o que indica que não foi só a parada lenta que fez o mexicano perder a posição.

A Red Bull tentaria reverter o quadro usando a mesma tática da França, colocando Perez no pneu médio para que ele tentasse passar Bottas no final, mas faltaram voltas para o mexicano. Talvez isso pudesse ter sido feito antes, já que os tempos de volta dele no final sugerem que o desempenho do pneu ainda era consistente.

Em quinto, sexto e sétimo chegaram três pilotos que tiveram tardes brilhantes. Norris, como sempre limpo e duro nas brigas por posição, teve uma troca de passões por fora com Perez, e depois não brigou quando sentiu que não tinha ritmo para lutar com carros mais rápidos: tratou de cuidar de seus pneus e foi um dos últimos a trocar os macios pelos duros, preferidos por oferecerem mais proteção contra o superaquecimento dos traseiros. Aliás, se havia qualquer dúvida de que os duros seriam o melhor pneu da corrida, ela se foi com o primeiro stint do único piloto que largou com eles, Kimi Raikkonen, que ganhou 5 posições na parte inicial da prova.

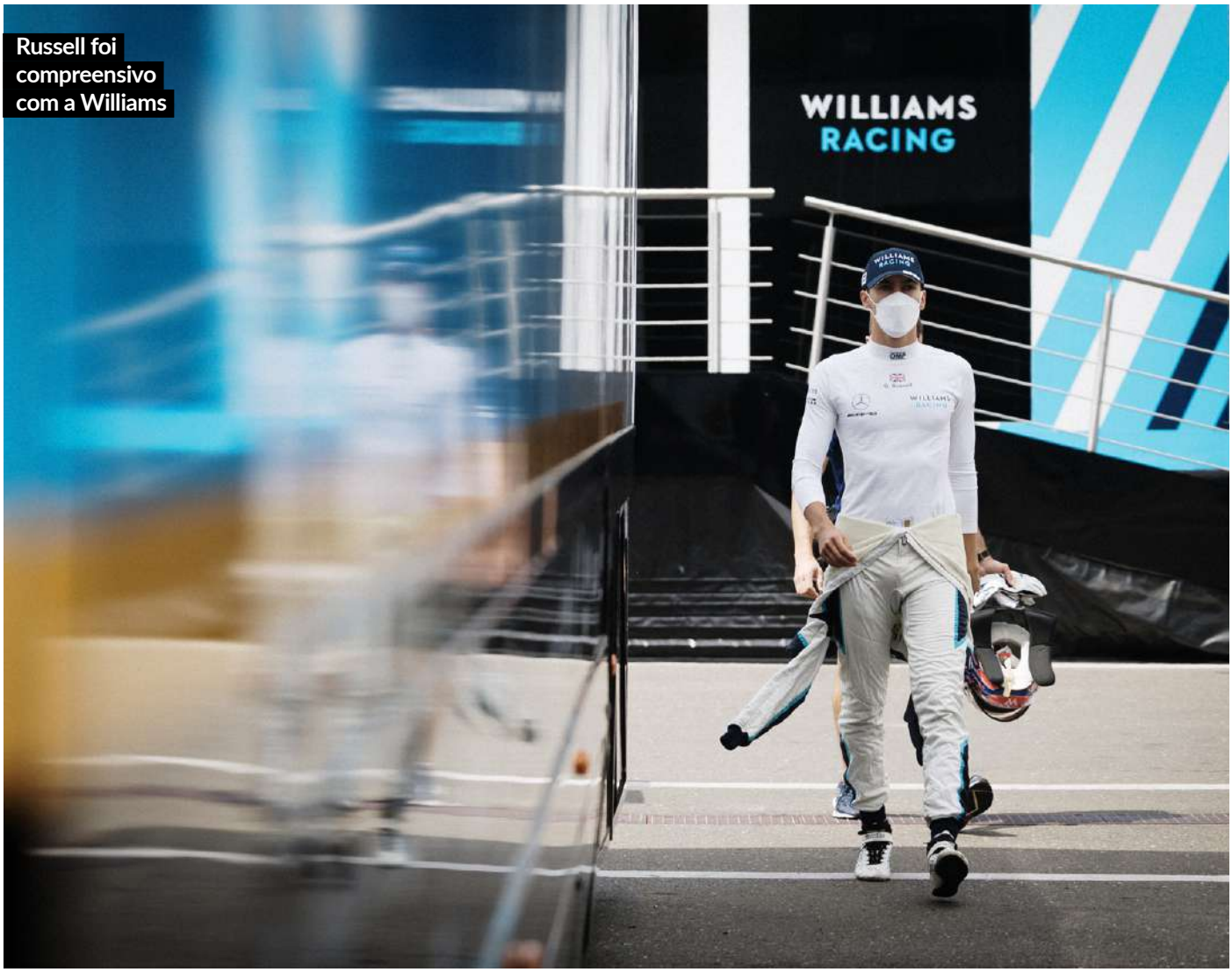
> "Eles vêm melhorando nas últimas corridas e recentemente está muito difícil de encarar."
>
> LEWIS HAMILTON RECONHECE A DERROTA

> "Ok George, más notícias, nosso dia acabou."
>
> APÓS QUEBRA ENQUANTO INGLÊS ESTAVA NOS PONTOS

> "Não precisa se desculpar, estamos nisso juntos."

Tendo saído com os médios por se classificar só em 12º, Carlos Sainz usou muito bem a vantagem para ser o último a parar, juntamente com Daniel Ricciardo. Mas os dois tiveram destinos bem diferentes na prova: o espanhol passou quatro carros alongando seu stint com um bom ritmo, e chegou a esboçar uma perseguição a Norris. Essa também poderia ter sido a corrida de Ricciardo, que ganhara quatro posições na largada, mas teve uma perda de potência que o fez cair para 13º. Preso justamente atrás de Raikkonen, que demoraria para parar, ele não conseguiu fazer seu ritmo e terminou fora dos pontos.

Quem teve uma boa briga com Raikkonen foi Charles Leclerc, que começou mal sua tarde dando um toque que acabou com a corrida de Pierre Gasly e danificou sua asa dianteira. Essa acabou sendo sua sorte, já que ele se livrou rapidamente do pneu macio e fez a corrida com a combinação duro-médio, a mesma de Sainz e com a qual a Ferrari fica mais à vontade em termos de superaquecimento. Passou seis pilotos na segunda metade da pista para chegar em sétimo, ajudando a Ferrari a descontar dois pontos da vantagem da McLaren na luta pelo terceiro lugar nos construtores.



Russell foi compreensivo com a Williams

DIVULGAÇÃO WILLIAMS

BASTIDORES

▶ A Fórmula 1 não poderia estar mais diferente voltando a onde tudo (re) começou em julho do ano passado: a Mercedes como caçadora e até fãs na arquibancada, ainda que não passando de 15 mil torcedores neste fim de semana. Na pista, não vimos aquele show de quebras que deixou a impressão, há 12 meses, que a F1 estava operando com menos gente do que o necessário. A maneira como a categoria se adaptou ao que teve de se adaptar não pode passar despercebida.

▶ A Red Bull estava sendo observada: foi distribuída uma longa e complexa diretiva técnica que basicamente visa impedir que as equipes usem sensores para, automaticamente, darem o sinal verde para os pilotos nos pit stops assim que as pistolas param de funcionar. O que se diz no paddock é que havia uma equipe cujos mecânicos fingiam apertar um botão para acionar esse semáforo, mas em determinado momento eles foram pegos não acionando-o, deixando claro que o sistema era automatizado. Quem será?



▶ Fiquei curiosa quando vi um mecânico da Aston Martin pintando a porca. A peça era MUITO semelhante a uma que estava na minha mão na semana anterior. Perguntei se era igual à porca da Mercedes e outro mecânico, que estava por perto, riu alto. "Oficialmente, não". Para bom entendedor...

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

GP DA ÁUSTRIA

Não deu para entender muito bem a lógica de Toto Wolff quando jogou no tempo perdido atrás de Lando Norris (foram 9s em 19 voltas) e no dano ao assoalho no carro de Lewis Hamilton causado pelas zebras a partir da volta 30 (valendo pelo menos 0s5 por volta de acordo com a Mercedes) a derrota no GP da Áustria. E ele disse mais: que o ritmo demonstrado na corrida foi, na verdade, melhor que semana passada, "e a corrida de Valtteri mostra isso".

Pois, bem. Bottas tinha 27s de desvantagem quando Verstappen fez sua segunda parada. Bem mais do que Hamilton na semana passada, que estava 17s atrás quando também optou por colocar pneus mais novos nas voltas finais no GP da Estíria. E perderia mais 9s nas 31 voltas seguintes (o que dá quase 0s3 por volta, portanto, uma diferença maior do que a da semana anterior).

Se a matemática de Wolff inclui o fator Lewis, a verdade é que não o vimos na corrida do último domingo. Preso atrás de Norris por tanto tempo, ele já tinha maltratado os pneus quando se livrou dele, e 11 voltas depois teve o dano no assoalho que, segundo a equipe, foi causado por carga elevada.

Mas nada disso explica por que a Red Bull estava ainda mais "nos trilhos" do que semana passada, como definiu Max Verstappen. O time correu com um novo bargeboard, feito para tirar ainda mais rendimento do assoalho, que estreou no GP da Estíria. Além disso, Verstappen optou por andar com mais asa neste fim de semana, sabendo que não precisaria de tanta vantagem de reta quanto no GP passado, e que, desta forma, teria um carro mais comportado nas curvas.

O cenário só melhorou quando Norris se colocou entre ele e seu rival, já que, desta forma, ele pôde fazer as primeiras voltas, tão cruciais para a vida útil do pneu Pirelli dosando seu próprio ritmo.

Por conta disso, mesmo quando Hamilton finalmente conseguiu se livrar de Norris, seus pneus já não tinham o mesmo "gás" dos de Verstap-

> "Foi um trabalho incrível de todos. Chegar ao fim de semana como favorito é uma coisa, mas comprovar isso como fizemos hoje não é fácil."
> MAX VERSTAPPEN



O brabo tem nome

DIVULGAÇÃO MOTORSPORTS IMAGE



Norris achou melhor pensar que era só um outro piloto na disputa, não um hepta

pen e a comparação é mais difícil. Ainda assim, nas 11 voltas seguintes, até a quebra do assoalho, Max abriu mais 3s de vantagem.

A rodada de pit stops na ponta tinha se iniciado com um presente para a Mercedes, que sabia que Norris teria de esperar 5s para trocar seus pneus devido à punição recebida pela briga, no comecinho da prova, com Sergio Perez, e instruiu Valtteri Bottas a parar junto do inglês. Até ali, Norris se aproveitara muito bem do DRS poderoso da McLaren, que faz muita diferença em uma pista com três zonas de ativação e também tinha em mãos um carro com novas peças, complementando um pacote que começou a ser usado na França. Foi só quando sentiu que estaria prejudicando sua corrida que ele começou a defender de maneira menos agressiva, e Hamilton aproveitou e passou.

Até o próprio Norris se surpreenderia com seu ritmo com os pneus duros, na segunda parte da corrida. Conseguindo manter-se com as Mercedes, ele obrigou o time a fazer uma inversão de posições, com Bottas passando Hamilton para não colocar em risco mais pontos no mundial de construtores. Naquele momento, o heptacampeão já sofria com seu novo jogo

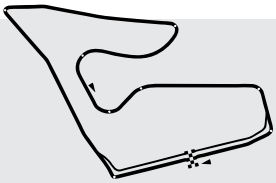
Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "Em momentos como esse, precisamos ser vigilantes, focados e determinados. Desistir nunca será uma opção. Vamos lutar até o fim."
> LEWIS HAMILTON



Sainz fez uma boa prova

DIVULGAÇÃO FERRARI



Formula 1 BWT Grosser Preis Von Österreich 2021
Red Bull Ring
4 de julho
71 voltas | 4.318m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:23:54.543
2	V. Bottas	+17.973s
3	L. Norris	+20.019s
4	L. Hamilton	+46.452s
5	C. Sainz Jr.	+57.144s
6	S. Perez	+57.915s
7	D. Ricciardo	+60.395s
8	C. Leclerc	+61.195s
9	P. Gasly	+61.844s
10	F. Alonso	1 volta



DIVULGAÇÃO F1



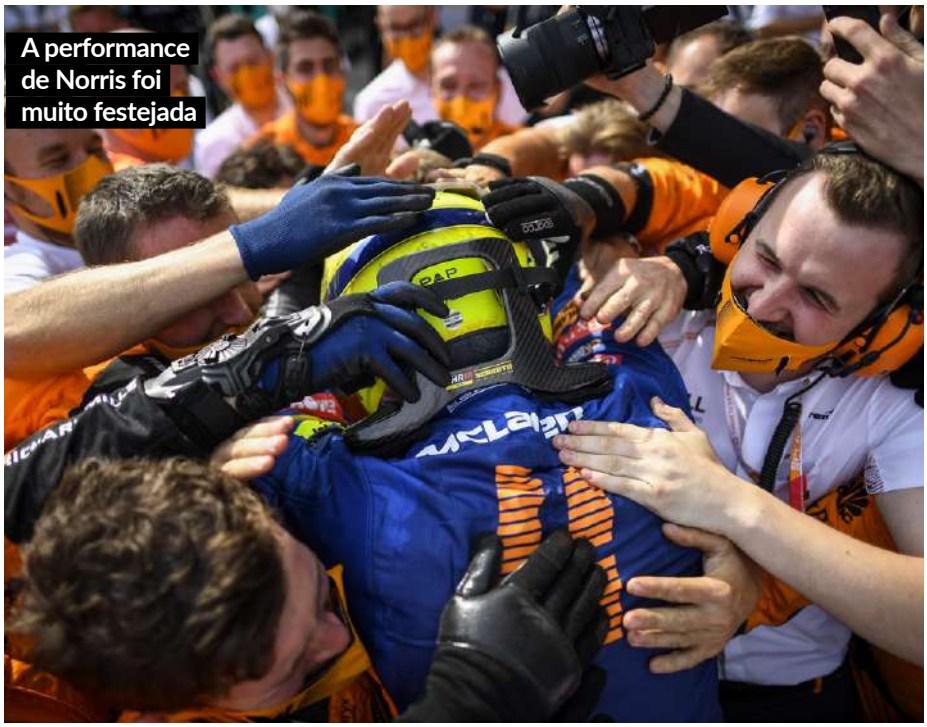
O esquenta

de pneus devido à falta de equilíbrio gerada pela quebra do assoalho, e teria de fazer uma segunda parada.

Verstappen também parou novamente, mas por outro motivo: a Red Bull viu que havia algo estranho em seu pneu, o que acabou sendo um corte. Se eles não o tivessem chamado, seria possível ver um novo final como em Baku.

Já a corrida dos pilotos mais atrás foi toda desenhada pelo trenzinho do DRS, tão comum no Red Bull Ring com suas três zonas de ativação curtas, que acabam servindo só para os carros ficarem agrupados. Encabeçando o trem estavam os pilotos da AlphaTauri e Aston Martin, obrigados a largar com os macios, péssimos para a corrida.

Tendo caído no meio do trenzinho após escapar da pista na briga com Norris, Perez ficaria preso atrás de Ricciardo, seria passado por Leclerc e, após a Ferrari dar a brecha do undercut ao não parar Charles logo depois que a McLaren chamou Ricciardo para os boxes, voltaria a ficar na frente do monegasco. Mas o piloto da Red Bull se complicaria novamente, agora na briga com Leclerc, e levaria duas punições de 10s, que seriam acrescidas a seu tempo final.



A performance de Norris foi muito festejada

DIVULGAÇÃO F1

> "Foi a primeira vez que eu corri contra ele, na verdade. É tenso tentar segurá-lo atrás de você. Mas eu estava pensando que não era diferente de ter uma AlphaTauri atrás, ou uma Ferrari. Tentei pensar 'é só um outro piloto' e deu certo."
>
> LANDO NORRIS SOBRE TER SEGURADO HAMILTON NA PRIMEIRA PARTE DA CORRIDA

STEVE ETHERINGTON



Bottas terminou na segunda colocação

Neste ponto da prova, a turma que ficou presa no trenzinho dos pilotos que largaram com pneu macio tinha ganhado um novo elemento: Carlos Sainz arriscou ao largar com o pneu duro. Seria uma corrida difícil no começo, mas que ganharia vida no final, porque ele teria o pneu médio (o melhor para as condições de pista do domingo) em boas condições nas últimas voltas. O plano não parecia estar indo bem quando ele perdeu três posições logo no começo da prova, mas isso acabou significando que ele correu por mais tempo com ar limpo que essa turma de Ricciardo, Perez e Leclerc, conseguindo chegar neles no final.

Na volta 60, Perez já tinha passado Ricciardo e estava finalmente conseguindo imprimir seu ritmo, mas sabia que tinha a punição a pagar. Leclerc seguia travado pelo australiano e Sainz vinha com pneus 14 voltas mais novo. Então a opção da Ferrari foi fazer a inversão e, caso o espanhol não conseguisse a ultrapassagem, isso seria revertido.

Com duas voltas para o final, Sainz passou Ricciardo e tirou parte da diferença para Perez, conseguindo lucrar com sua punição, chegando em quinto. Outro que fez uma corrida forte foi Pierre Gasly, conseguindo pontuar mesmo tendo de fazer a pior estratégia do dia – duas paradas largando com os macios.

E, sim, temos de falar de George Russell depois de toda a expectativa gerada por sua ótima classificação. Ele perdeu terreno após a largada e nunca conseguiu entrar no trenzinho do DRS de quem vinha atrás do pessoal de pneu macio, o que, no caso dele, seria bom para mascarar o ritmo pior da Williams. E, no final, tendo sido o segundo piloto desta parte do pelotão a parar, ficou sem pneus para defender a última posição nos pontos.

Enciclopédia da F1

O QUE É O ACERTO DE UM CARRO DA FÓRMULA 1?



BASTIDORES

DIVULGAÇÃO F1



Os engenheiros da Alpine estão muito impressionados com a adaptação de Fernando Alonso (foto). É um cara com um estilo de pilotagem muito único, mas que consegue se "reprogramar" de um jeito muito rápido. Neste ano, ele tinha um desafio e tanto porque os pneus de 2021 da Pirelli não gostam muito de serem forçados longitudinalmente e lateralmente ao mesmo tempo. Ou seja, tem de frear muito forte e depois virar. A maneira como Alonso conseguiu entender o que precisava ser feito e executar isso impressionou até aqueles que já viram o espanhol operar muitos milagres no time de Enstone. E talvez por isso o golpe tenha sido tão duro para Ocon. E tão difícil para Ricciardo se adaptar, uma vez que ele é daqueles pilotos que freiam e viram ao mesmo tempo.

DIVULGAÇÃO MERCEDES



Sobre mercado, tivemos a renovação de Hamilton saindo rapidamente, depois de uma negociação longa, em meio à qual até seu manager caiu no fim do ano passado. Hamilton, aliás, estava de bom humor mesmo com outro fim de semana difícil. No sábado, quando ele passou pela posição da TV holandesa, o repórter não estava por lá. Quando Jack voltou, Lewis brincou: "onde você estava, cara? Estava lá em cima comemorando, né?", apontando a arquibancada perto do touro.

LAT IMAGES



Êxtase

GP DA GRÃ-BRETANHA

Fazia tempo que a Mercedes não vencia uma corrida na temporada e, se a vitória seria possível sem o acidente entre Lewis Hamilton e Max Verstappen na primeira volta, é impossível dizer, haja visto o ritmo comprometido da única Red Bull que sobrou na pista. Mas tivemos alguns indicativos de que a briga seria, pelo menos, tão parelha quanto na França.

Com o carro saindo muito de frente na pista mais fria em um Q3 realizado perto das 19h locais em Silverstone, Max Verstappen largou em segundo no sprint, que definiria o grid, e isso poderia ter complicado seu fim de semana, já que Lewis Hamilton tinha mais velocidade de reta que o rival.

Isso aconteceu tanto porque Verstappen tem optado, desde a segunda corrida da Áustria, por andar com mais asa para proteger os pneus (e em Silverstone estava também com uma gurney flap, que Lewis escolheu não usar), e Hamilton tem feito o contrário, com as peças introduzidas pela Mercedes em Silverstone permitindo que ele tirasse ainda mais arrasto do carro.

Mesmo com essa mudança, a Red Bull tinha uma vantagem de ritmo, mas pelo

LAT IMAGES



Lewis e Max não aliviaram



Formula 1 Pirelli British Grand Prix 2021
Circuito de Silverstone
18 de julho
52 voltas | 5.891m

PÓDIO

 1	L. Hamilton	1:58:23.284
 2	C. Leclerc	+3.871s
 3	V. Bottas	+11.125s
4	L. Norris	+28.573s
5	D. Ricciardo	+42.624s
6	C. Sainz Jr.	+43.454s
7	F. Alonso	+72.093s
8	L. Stroll	+74.289s
9	E. Ocon	+76.162s
10	Y. Tsunoda	+82.065s



SEBASTIAN KAWKA



Ainda na sexta-feira, Hamilton foi muito aplaudido pelo enorme público presente

menos Hamilton tinha a expectativa de, andando com pista livre e com o rival logo atrás, travado pela falta de velocidade de reta, fazer seu próprio ritmo cuidando dos pneus e gerando superaquecimento nos pneus de Max, o que já é normal em Silverstone quando se tenta seguir um carro de perto e era ainda mais forte neste fim de semana com as pressões mínimas tão altas, assim como as temperaturas.

Mas, para isso, como ele percebeu na sprint, quando perdeu a primeira posição na largada e sofreu, ele mesmo, as bolhas nos pneus, era preciso se livrar de Max o quanto antes.

É como se aquela primeira volta do sprint tivesse sido, na verdade, o ensaio da corrida. No sábado, Hamilton foi por fora na Copse e recolheu. No domingo, fingiu ir por fora para forçar a defesa de Max, e se jogou por dentro. Pelas declarações que deu depois da corrida, ele estava decidido a não tirar o pé, mesmo sabendo da fama de seu rival, de sempre deixar para o outro piloto a decisão de bater, comprometendo-se

> "Não quero vencer batendo com alguém, nunca é minha intenção. Mas estamos em uma corrida e temos de ser agressivos. E, como Ayrton disse, se você não aproveitar o espaço, o que você está fazendo? É melhor nem correr mais."
>
> LEWIS HAMILTON SOBRE ACIDENTE

DIVULGAÇÃO FERRARI



Leclerc volta a sorrir

Clique nas áreas amarelas para saber mais

100% em fazer a curva como se ele não estivesse ali. Verstappen tinha o direito de fazer isso contando que deixasse o espaço de um carro entre ele e a linha branca (como fez) porque estava entrando à frente na curva, mas ter o direito não quer dizer que você não está arriscando: se o outro não tirar o pé, dois corpos não ocupam o mesmo espaço. Dito e feito. Os dois poderiam ter saído da prova, mas foi Verstappen quem se deu pior, batendo forte em um ponto perigoso da pista.

Hamilton sentiu que tinha danos no carro e teve sorte de ver a bandeira vermelha sendo acionada, já que ele poderia trocar o que estivesse avariado (segundo a equipe, ele provavelmente teria abandonado não fosse a paralisação). Uma punição era uma questão de tempo, o que travaria sua possibilidade de overcut ou undercut para cima de Charles Leclerc, então líder da prova depois de passar Bottas nos primeiros metros e Hamilton depois da batida (sim, Lewis era segundo mesmo com tudo o que tinha acontecido até ali).

Já sabendo que teria de ficar parado por 10s antes de fazer sua troca de pneus, que seria a única da corrida, coube a Hamilton distanciar-se um pouco da Ferrari para sofrer menos com superaquecimento, e parar quando teria pista livre para imprimir seu ritmo. Tentar atacar Leclerc naquele momento só acabaria com seus pneus.

Depois que Hamilton fez sua parada, na volta 27, a vantagem em relação ao ritmo da Ferrari ficou clara: era de pelo menos 0s7 por volta, ou seja, mesmo tendo Lando Norris e Valtteri Bottas pelo caminho antes de chegar de novo em Leclerc, os 10s da punição seriam tirados certamente em menos de 20 voltas, e havia 22 para o fim.

A Ferrari até tentou deixar Leclerc na pista por duas voltas a mais que Hamilton, pensando em ter pneus melhores no final, mas ele estava começando a perder muito tempo e não havia outra escolha. O trabalho de Leclerc agora seria, mesmo com os problemas de motor, cuidar de seus pneus e tentar resistir no final.

Perdendo mais de 30s em sua parada devido à punição – a perda real em Silverstone é de cerca de 21/22s com o pitstop – Hamilton voltou em quinto, logo passou Norris (por dentro na Copse), viu Bottas abrir passagem e, com três voltas para o final, estava colado atrás da Ferrari, passando Leclerc, também, por dentro na mesma curva, vencendo e descontando 25 dos 33 pontos que tinha de desvantagem para Verstappen.

Como era esperado, a corrida atrás dos primeiros colocados foi menos movimentada, já que estava todo mundo na mesma estratégia, sem a necessidade de largar com os pneus do Q2, regra que deve cair ano que vem, inclusive. O único que conseguiu evoluir foi Carlos Sainz, que estava largando fora de posição, em décimo, após se encontrar com Russell no sprint, mas já na quarta volta estava em sexto. Ele só não terminou à frente de Ricciardo devido a sua parada ruim, 7s mais lenta que o normal.

JIRI KRENEK



Mais uma cena da disputa

> "Assistir à comemoração enquanto eu ainda estou no hospital é uma falta de respeito e um comportamento antidesportivo, mas seguimos adiante."
>
> MAX VERSTAPPEN
> PUBLICOU APÓS A PROVA

Enciclopédia da F1

COMO MEDIR A AERODINÂMICA



JIRI KRENEK

Parece que este foi especial

JIRI KRENEK



Hamilton comemora com a bandeira britânica

Outro que lamentou uma falha nos pitstops foi Lando Norris: ele passou Bottas na relargada e estava em terceiro quando antecipou sua parada para escapar de qualquer tentativa de undercut da Mercedes, na volta 21. Como a troca foi ruim, coube à Mercedes só responder na volta seguinte para tomar a terceira posição.

Alonso chegou no máximo que seu carro podia após o sprint e lá ficou, em sétimo, mas não vimos a continuação da briga com Vettel iniciada no sábado porque o alemão rodou no começo da prova, foi para o fim do pelotão e por lá ficou até abandonar.

Falando na dificuldade em escalar o pelotão, Sergio Perez largou do pitlane e acabou tendo mais dificuldade do que imaginava com a turbulência, demorando para superar adversários com carros mais lentos e desgastando muito seus pneus neste processo. Nas voltas finais, chegou ao décimo lugar, mas a Red Bull optou por pará-lo para que ele tirasse o ponto extra de Hamilton para tentar minimizar o estrago do domingo.

> "Eu tive a sensação de que aquilo iria acontecer. Dava para ver que a disputa não acabaria bem. Então eu decidi ficar um pouco distante."
>
> VALTTERI BOTTAS

BASTIDORES

▶ Ninguém sabia muito bem como chamar o sprint, além de malabarismos para explicar que o pole não era pole e que o vencedor na verdade era o pole que muita gente saiu de Silverstone com a impressão de que o novo formato deu uma movimentada interessante, mas pode ser aperfeiçoado. (É claro, na sexta-feira à noite, muita gente no tradicional busão vermelho de dois andares que nos leva do paddock ao estacionamento estava pensando que já era sábado! Inevitável)

▶ Falando em perdida, a apresentação do carro (abaixo) de 2022 – que custou um milhão de libras (mais de 7.5 milhões de reais) – não ficou muito atrás. Mal organizada na pista e confusa, já que muita gente entendeu que os carros da F1 agora serão iguais.

▶ Já George foi do ar de herói que tinha quando saiu do carro na sexta-feira para a resignação no sábado. De um jeito bem inglês, disse ser "típico" ter chegado em nono na corrida que não contava pontos. Esse ar meio Nigel Mansell dele é algo impossível para Lewis Hamilton, com todos os seus títulos, cultivar. Embora tenha visto incontáveis bonés roxos (vendidos especialmente para este GP) nas arquibancadas, e a comemoração pela vitória tenha sido grande, a dinâmica entre os dois será interessante de ver.



GP DA HUNGRIA



LAT IMAGES

O pódio de Ocon, com Vettel (que depois perdeu a posição)

Era uma corrida que se desenhava para Lewis Hamilton ganhar mais sete ou oito pontos em cima de Max Verstappen e retomar a liderança do campeonato. Após os primeiros metros, virou uma chance de Hamilton fazer outro 25 a 0 (ou até 26), já que Verstappen tinha sido atingido em cheio por Lando Norris em strike iniciado por Valtteri Bottas e o inglês escapava na ponta. Na quarta volta, os dois estavam fora da zona de pontuação. E o GP da Hungria acabou com um 18 x 2.

E essa nem foi a única grande história da prova.

É quando algo pega os pilotos e equipes de surpresa que a Fórmula 1 conta suas melhores histórias. E ela veio em dose dupla em Budapeste: primeiro com uma chuva fina e constante que caiu por uma meia hora, tornando a pista um sabão, e depois com uma bandeira vermelha longa o suficiente para que o asfalto secasse.

Na largada, Valtteri Bottas saiu mal e tentou frear tarde. Ele não parou, bateu em Norris e jogou o inglês para cima de Verstappen, e Bottas ainda pegou Sergio Perez em um ângulo que

Clique nas áreas amarelas para saber mais

JIRI KRENEK



Nem é preciso tirar o capacete para sabermos que a cara é de frustração



Formula 1 Rolex Magyar Nagydíj 2021
Circuito de Hungaroring
1 de agosto
70 voltas | 4.381m

PÓDIO

1	E. Ocon	2:04:43.199
2	L. Hamilton	+2.736s
3	C. Sainz Jr.	+15.018s
4	F. Alonso	+15.651s
5	P. Gasly	+63.614s
6	Y. Tsunoda	+75.803s
7	N. Latifi	+77.910s
8	G. Russell	+79.094s
9	M. Verstappen	+80.244s
10	K. Raikkonen	1 volta



SEBASTIAN KAWKA



O boliche

Enciclopédia da F1

COMO GANHAR UM GP SEM TER O MELHOR CARRO

fez com que seu motor perdesse água e ele abandonasse e perdesse a UP. Mais atrás, Lance Stroll perdeu o carro no mesmo ponto, acertou em cheio Charles Leclerc, jogando-o para cima de Daniel Ricciardo.

O primeiro a emergir do caos foi Hamilton, seguido por Esteban Ocon, salvo pela decisão de Stroll de ir para a direita, Sebastian Vettel (que teve uma largada ruim e se safou por conta disso), e a turma que estava na oitava fila em diante (Sainz, Tsunoda, Latifi).

Era tanto detrito na pista que a bandeira vermelha era inevitável. Mas tinha parado de chover e havia a experiência de 2020, quando secou muito cedo. Ninguém arriscou colocar pneu de pista seca logo de cara mas, logo que os pilotos se encaminhavam para alinhar no grid para a segunda largada, todos pararam.

A Mercedes decidiu deixar Hamilton na pista, e foi a única. Talvez eles temessem ficar presos porque seu box é o primeiro, talvez imaginassem que equipes com dois pilotos na prova dividiriam as estratégias, e certamente esperavam mais chuva. O fato é que a corrida recomeçou só com Hamilton no grid, enquanto os demais esperavam o sinal verde nos pits. E o inglês logo teria que parar, voltando em último.

DIVULGAÇÃO WILLIAMS



Aquela fotinha para aquecer os corações de quem já viu a Williams em último

> "Parabéns ao Fernando também, porque acho que essa vitória também tem a ver com os duelos que ele teve. Estamos fazendo uma parceria muito boa, trabalhando junto com a equipe. Muita gente me falou mal dele, mas a verdade é que ele está sendo um cara muito legal."
>
> ESTEBAN OCON

Algumas mudanças importantes aconteceram na parada: quem tem o box mais para o fim do pitlane tem vantagem numa situação dessa, e Sainz foi passado por Latifi e Tsunoda, e perdeu sua corrida ali. Russell tentou usar duplamente sua posição de pit e foi reto na linha lenta ao invés de se juntar à fast lane à esquerda, chegou a estar em segundo, mas logo ouviu da equipe que teria de devolver as posições e voltou ao sétimo lugar.

A volta 5 começa com Ocon em primeiro, Vettel em segundo, Latifi em terceiro, Tsunoda em quarto, Sainz em quinto, Alonso em sexto, Russell em sétimo, Raikkonen em oitavo, Ricciardo em nono e Mick Schumacher em

JIRI KRENEK



Alonso e Hamilton

décimo. Verstappen era 11° e Hamilton, 14°.

Mas os dois rivais não poderiam estar em situações mais diferentes: a Red Bull já não tinha se encontrado com o carro por todo o fim de semana, com muitos problemas de equilíbrio e, principalmente, saindo de frente. E, depois do toque, estava com boa parte do assoalho direito e com os bargeboards destruídos.

Já Hamilton estava com o melhor carro do fim de semana, sem avarias. O que pesava contra uma corrida de recuperação era a pista: os engenheiros calculam que é necessária uma vantagem de 2s para se ultrapassar em Budapeste. E a Mercedes tinha que trabalhar na estratégia para que isso acontecesse, ou seja, eles tinham que fazer o mesmo tipo de tática de 2019, e apostar em colocá-lo com pista livre em momentos-chave.

Voltando à briga da frente, a presença de Latifi na terceira posição ajudou duplamente Ocon, porque acabou fazendo com que seu companheiro Alonso ficasse na janela de pit stop de Vettel, ou seja, se o alemão parasse, voltaria logo atrás do espanhol. Isso inibiu, por várias voltas, uma tentativa de undercut da Aston Martin, que tinha tudo para ser decisiva, já que o fato de Vettel conseguir ficar tão próximo indicava que ele tinha ritmo suficiente para fazer o undercut funcionar.

DIVULGAÇÃO WILLIAMS



O box congestionado

> "Belo jogo de boliche. Realmente muito frustrante."
>
> CHARLES LECLERC, UM DOS PILOTOS QUE FICARAM PELO CAMINHO NA PRIMEIRA VOLTA

Foi essa a tática que a Mercedes usou para Hamilton superar Pierre Gasly, Max Verstappen e Daniel Ricciardo, no que foi a jogada mais decisiva para abrir caminho ao inglês. Sabendo que seu ritmo seria bom o bastante para fazer a tática de duas paradas (efetivamente, três) funcionar,

eles anteciparam a primeira parada de Hamilton, e com isso ele passou os três, mesmo com Red Bull e McLaren respondendo na volta seguinte.

A partir dali, Hamilton passou Schumacher, Latifi e Tsunoda na pista, e o heptacampeão chegou à quinta colocação na volta 32.

Agora a Alpine tinha outra ameaça à vitória de Ocon: Hamilton vinha rápido e empurrava Sainz e Alonso para mais perto dos líderes, gerando um espaço perigoso atrás dele porque, se a Mercedes tivesse tempo suficiente para pará-lo novamente para colocar pneus novos e vir passando todo mundo, eles o fariam.

Não que essa fosse a única preocupação: Vettel parou na volta 36, tentando um undercut, algo que não conseguiu por pouco. E, quando Hamilton se aproximou de Sainz e não conseguiu passar, este foi o sinal de que era a hora de trocar os pneus e, novamente, usar o ritmo do carro com pista livre, o que ele fez com 23 voltas para o fim, voltando à pista em quinto, a 23s do líder, virando quase 2s por volta mais rápido.

Mas ele teria Alonso pela frente, com pneus 8 voltas mais velhos. Foi um duelo incrível, no limite, e que durou tempo o bastante (12 voltas) para as chances de vitória de Hamilton caírem vertiginosamente: com quatro voltas para o fim, o inglês estava a 9s do líder.

A terceira colocação acabou virando um segundo lugar depois que Vettel foi desclassificado por falta de combustível para análise e Esteban Ocon pôde comemorar sua primeira vitória da carreira.

O resultado alçou Hamilton de volta à liderança do campeonato, enquanto Verstappen saiu da Hungria com dois pontos e tendo perdido 40 pontos em relação ao rival em dois GPs.

> "O carro perdeu a tração na saída da curva, e eu perdi o controle e travei as rodas. Com certeza foi minha culpa. Fui falar pro Norris que ele tirou os outros carros por minha culpa."
>
> VALTTERI BOTTAS

DIVULGAÇÃO FERRARI



Sainz e Alonso

BASTIDORES

Era difícil encontrar alguém no paddock que não tenha entendido que pegou muito mal para a Red Bull primeiro estender a briga por um lance que a maioria dentro da F1 viu como incidente de corrida. Ficou a impressão que eles nem tinham qualquer esperança de mudar a punição mas, sim, acalmar os ânimos do staff de Verstappen. De fato, a batida foi feia. O acelerômetro posicionado no fone de ouvido do piloto acusou mais de 70G de impacto na cabeça e ele parece ter perdido o controle por alguns segundos, ou pelo menos é isso que a câmera que filma o rosto dos pilotos para ajudar em restituições de acidentes e para ajudar os médicos apontou.

O sol já se punha no Hungaroring no domingo e tinha gente da Aston Martin correndo de um lado para o outro. Os engenheiros tinham ido embora, o team manager Andy Stevenson também, e os mecânicos não conseguiam tirar o 1,2l de amostra de combustível que precisavam entregar para a FIA. Eles até viraram o carro de ponta-cabeça e levaram uma bronca da Mercedes, preocupada com sua unidade de potência. Enquanto isso, o pessoal da FIA assistia tudo, tendo ouvido nas últimas voltas todas as discussões da equipe sobre o combustível. Todos sabiam que não tinha o suficiente ali.



Christian Horner

GP DA BÉLGICA



As melhores cenas do GP foram todas parecidas com isso

O GP da Bélgica não teve nenhuma volta de corrida de verdade, mas mesmo assim Max Verstappen estourou a champanhe na comemoração pela vitória e diminuiu a vantagem de Lewis Hamilton na liderança do campeonato de oito para três pontos, com dez etapas para o final da temporada. Mas por que a Fórmula 1 acabou ficando nesta situação de simplesmente não conseguir correr debaixo de chuva em Spa-Francorchamps?

Primeiramente, choveu muito na região do circuito, desde a quinta-feira anterior à prova. E, no domingo, a água começou a cair de forma intermitente por volta do meio-dia. A largada seria às 15h. "Provavelmente, o horário da melhor condição de pista foi justamente quando estávamos indo para o grid, então lá pelas 14h30", disse Daniel Ricciardo, quarto colocado na classificação final, que acabou sendo a mesma do grid de largada na prática.

De fato, quando estavam indo para o grid, os carros não pareciam levantar muito spray, o que é a grande dificuldade neste tipo de condição. Mesmo assim, Sergio Perez perdeu o controle de sua Red Bull e bateu na volta de instalação.

Isso porque a aquaplanagem é outro problema, especialmente com os carros tão baixos como aqueles com que a F1 corre atualmente. E o spray levantado é maior porque os pneus traseiros foram aumentados nos últimos em 2017, assim como as asas. Toda a área ocupada por um carro de F1, na verdade, é muito maior do que há 10, 20, 30 anos. Esses fatores contribuíram



"A equipe toda fez um ótimo trabalho e você foi fantástico."

ENGENHEIRO PARA GEORGE RUSSELL APÓS SEGUNDO LUGAR NO GRID NO SÁBADO

DIVULGAÇÃO WILLIAMS



Formula 1 Rolex Belgian Grand Prix 2021
Circuito de Spa-Francorchamps
29 de agosto
44 voltas | 7.004m

PÓDIO

1	M. Verstappen	3:27.071
2	G. Russell	+1.995s
3	L. Hamilton	+2.601s
4	D. Ricciardo	+4.496s
5	S. Vettel	+7.479s
6	P. Gasly	+10.177s
7	E. Ocon	+11.579s
8	C. Leclerc	+12.608s
9	N. Latifi	+15.484s
10	C. Sainz Jr.	+16.166s



STEVE ETHERINGTON



para que a direção de prova considerasse inviável retirar o Safety Car da pista, juntamente com o histórico recente de batidas fortes em Spa.

A grande preocupação era com a baixa visibilidade e a possibilidade de aquaplanagem na sequência das curvas Eau Rouge e Raidillon, palco de acidentes graves nos últimos anos, e que já tinha feito uma vítima na F1 neste fim de semana, Lando Norris, que bateu forte na classificação. O acidente ocorreu depois que vários pilotos pediram que a sessão fosse paralisada, mas não foram ouvidos pelo diretor de prova, Michael Masi. Descontente com a atuação do australiano, um dos diretores da associação de pilotos, Sebastian Vettel, foi pessoalmente cobrar que Masi ouvisse mais os pilotos.

E foi isso o que ele fez no domingo. Como a chuva apertou perto do horário de largada, a opção foi por fazer duas voltas de apresentação atrás do Safety Car, e após ouvir de vários pilotos que a visibilidade era muito baixa, Masi decidiu interromper a prova.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

Enciclopédia da F1

OS DIFERENTES ESTILOS DE FREADA

"Não consigo ver nada, absolutamente nada. Nem a luz vermelha do carro do Verstappen."

GEORGE RUSSELL ATRÁS DO SC NO DOMINGO

DIVULGAÇÃO WILLIAMS



O spray dificultou a visão de todos que vinham atrás

O trecho que preocupava era a reta Kemmel, na qual mesmo os primeiros colocados relatavam que não conseguiam ver onde terminava a pista ou começava o carro que ia à frente.

Foram horas de espera até que ficou claro que a chuva não pararia – ela só cedeu às 21h, quando já estava escuro em Spa-Francorchamps – então a F1 passou a buscar soluções factíveis. Segundo Masi, há "uma lista de motivos" pelos quais não seria possível fazer uma corrida na segunda-feira, passando por questões relacionadas à organização, como os fiscais de pista, público e o próprio 'circo' da F1, que já começara a ser desmontado para ir para a próxima etapa, no final de semana seguinte, na Holanda.

Então a decisão foi por garantir que os pontos seriam dados, mesmo que pela metade. O regulamento prevê que é possível dar pontos aos pilotos assim que o líder completar pelo menos duas voltas, não importando como isso foi feito. E por conta disso Verstappen marcou 12.5 pontos, o segundo colocado George Russell fez 9 e o terceiro, Hamilton, conquistou 7.5. "Três voltas foram completadas porque, assim que os carros entraram de volta no pitlane após a bandeira vermelha, eles cruzaram a linha de chegada", explicou Masi.

DIVULGAÇÃO



Mesmo com um final de semana tão cinza, a fumaça laranja marcou presença

Embora os pilotos tenham concordado que não era aconselhável correr sob condições tão ruins, por falta de segurança, nem todos aprovaram a pontuação. "É meio que uma piada né?", disse Sebastian Vettel, quinto na corrida. "Se você quiser dar pontos para a classificação, que dê". Para Hamilton, "a maneira como as coisas foram feitas provam que o dinheiro comanda" a categoria.

Quem não teve motivos para reclamar foi Russell, que acabou subindo ao pódio e comemorando, efetivamente,

DIVULGAÇÃO MCLAREN



Pilotos e público (e nós) enfrentaram uma longa e molhada espera pelo GP

uma excelente classificação, quando colocou a Williams na segunda colocação no grid sob chuva. "Honestamente, era muito difícil. Mesmo estando em segundo, às vezes eu não conseguia nem ver Max à minha frente. Sinto muito por quem estava assistindo, mas a segurança tem de vir em primeiro lugar. Mas um pódio é um pódio e, em duas semanas, eu provavelmente nem vou lembrar como ele foi conquistado. Claro que é uma sensação estranha. Nunca vivi isso na minha carreira, mas acabamos sendo recompensados por um trabalho incrível que fizemos na classificação."

> "Por um lado, pelo menos eu fui ao banheiro. Mas no lugar que eu fui alguém tinha soltado uma bomba. Foi horrível."
>
> LEWIS HAMILTON DURANTE A ESPERA PELA RELARGADA

> "Acho que o dinheiro da TV faz toda a diferença."
>
> SEBASTIAN VETTEL IRRITADO COM A CORRIDA DE TRÊS VOLTAS ATRÁS DO SAFETY CAR

BASTIDORES

Parece ironia do destino, mas estava eu na frente da Williams fazendo imagens para uma matéria quando George Russell apareceu na garagem, cumprimentou um a um seus mecânicos, olhou para fora, e fez uma cara de quem não gostou do que viu: o céu bastante carregado. Imagino que o semblante dele foi diferente ao acordar no domingo e dar de cara com o céu ainda pior. E nem ter que correr para conseguir seu primeiro pódio. Claro que não foi do jeito que ele queria, mas ele não estava contendo o sorriso de orelha a orelha.
Era basicamente o único sorrindo de felicidade mesmo. Vez ou outra você via os dentes de alguém, mas sorrindo só para fazer alguma brincadeira sarcástica. Como Lando parabenizando Max pela performance ou Daniel falando bem do primeiro setor do George.



DIVULGAÇÃO ASTON MARTIN

Depois de deixar sua frustração com a direção de prova bastante clara via rádio, Vettel (foto) ficou uns 10 minutos conversando sozinho com Michael Masi, logo depois de dar entrevistas. Ouvi ele dizendo (tranquilamente, em um papo amistoso, embora duro), que sua sugestão era de que Masi ouvisse mais os rádios, dos pilotos e também a comunicação dos fiscais de pista, ao que o australiano respondeu que apreciava pelo interesse de ir conversar com ele.

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

GP DA HOLANDA



A fumaça holandesa

Não foi a primeira vez na temporada que Max Verstappen suou a camisa mais do que deveria para fazer a pole position, por um motivo ou por outro. Desta vez, em casa, uma derrapada de pneu fez o sistema eletrônico do câmbio subir duas marchas na saída da curva três, e o DRS não abriu na volta final. Então a diferença, que deveria ser de cerca de três décimos, ficou nos centésimos.

Isso até chegou a animar Lewis Hamilton, que vinha em um fim de semana complicado pela falta de tempo de pista na sexta-feira, quando o primeiro treino livre ficou parado por mais de sua metade para que o carro de Sebastian Vettel fosse retirado, e o inglês teve um problema de motor no segundo. Até porque ele sabia que teria Valtteri Bottas para ajudá-lo, enquanto Verstappen correria sozinho depois de uma estratégia confusa da Red Bull com Sergio Perez, eliminado ainda no Q1 sem conseguir abrir a volta em sua segunda tentativa.

Mesmo tendo um carro ligeiramente superior, por uma combinação entre o efeito das novidades levadas à Bélgica e uma adaptação melhor ao circuito de Zandvoort (a Mercedes não parecia se comportar bem na primeira curva inclinada, a três, talvez uma mudança de direção com elementos demais para seu carro com distância entre-eixos mais longa), Verstappen tinha três

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Até o pódio ficou laranja

DIVULGAÇÃO WILLIAMS



Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix 2021
Circuito de Zandvoort
5 de setembro
72 voltas | 4.259m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:30:05.395
2	L. Hamilton	+20.932s
3	V. Bottas	+56.460s

4	P. Gasly	1 volta
5	C. Leclerc	1 volta
6	F. Alonso	1 volta
7	C. Sainz Jr.	1 volta
8	S. Perez	1 volta
9	E. Ocon	1 volta
10	L. Norris	1 volta



LAT IMAGES



Os líderes do campeonato se cumprimetam após a corrida

missões: escapar logo do DRS, pois a velocidade no final da reta da Mercedes era superior, evitar ficar exposto a um undercut (o que em Zandvoort significava algo em torno dos 2s5) e, ao mesmo tempo, cuidar dos pneus, já que as interrupções nos treinos livres significaram que os times foram no escuro em termos de simulações de corrida.

Qualquer falha em um destes três pontos e a Red Bull poderia ter perdido a corrida. Porém, do outro lado, a Mercedes teria de ser perfeita em um dos momentos cruciais em uma prova em que, já se sabia de antemão, as ultrapassagens seriam mais difíceis: na largada, nas duas paradas de Hamilton ou quando Bottas estaria segurando Max.

> "A diferença é de 3.8"
> "Ele já está reclamando de alguma coisa?"
> "Acho que os pneus deles já eram."
>
> CONVERSA DE MAX VERSTAPPEN E ENGENHEIRO

Isso aconteceria porque a ideia sempre foi que Hamilton tentasse seguir Verstappen o mais de perto possível para se colocar em posição de undercut, já se comprometendo a fazer duas paradas, enquanto Bottas dosaria o ritmo para parar bem depois dos dois.

Verstappen largou bem e abriu 1s7 já na primeira volta, cumprindo sua primeira missão. Já na volta 13, ou seja, antes de que a Mercedes pudesse tentar o primeiro undercut, abrira 3s. Hamilton tentou a tática mesmo assim, na volta 20, quando Max já tinha alcançado os primeiros retardatários. Mesmo se sua parada tivesse sido boa (e não foi), a inlap de Verstappen foi tão veloz que ele conseguiu ser mais rápido no segundo setor que o inglês, mesmo tendo pneus usados.

Ali Verstappen deixou claro que tinha ritmo para segurar uma vantagem de 3s e ainda preservar os pneus, algo que é sempre mais fácil para o piloto que vai à frente. Mas Hamilton teria

LAT IMAGES



Max curte a vitória em casa

uma segunda chance porque Bottas ainda não tinha parado, o que Verstappen resolveu passando o finlandês de maneira decidida, quando Hamilton já estava em zona de DRS.

O segundo stint foi um repeteco: por várias voltas Hamilton ficou a menos de 2s de Verstappen, mas era muito cedo para parar. Quando a janela de pit stop se aproximou, o holandês abriu só o tanto que precisava para se manter na ponta e o undercut não funcionou.

A única chance de Hamilton poderia ter sido, então, colocar os macios com menos de 20 voltas para o final e ir à caça no mesmo estilo do GP da Espanha. Mas é difícil acreditar que isso mudaria a história da corrida, porque Verstappen sempre teve margem.

Outros dois destaques da prova chegaram na quarta e sexta colocações: Pierre Gasly teve uma tarde inspirada, mais uma neste ano, largando em quarto e conseguindo fazer um stint de quase 50 voltas com os médios funcionando. Ele acabou não sendo atacado por Charles Leclerc como era de se esperar, com a Ferrari sofrendo com os pneus (ainda que não na medida de provas anteriores, especialmente França). Sainz penou mais que o companheiro com a borracha, e acabou chegando atrás de Fernando Alonso, que abriu caminho com uma primeira volta agressiva e ainda conseguiu passar o compatriota na última volta.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

DIVULGAÇÃO FERRARI



A Ferrari sofreu com os pneus

> "Cara, você nos faz felizes."
>
> ENGENHEIRO PARA PIERRE GASLY

> "Tem uma fumaça laranja."
>
> FERNANDO ALONSO APÓS A BANDEIRADA

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



A perseguição

BASTIDORES

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



▶ A atmosfera foi bem especial no retorno de Zandvoort à F1 depois de 36 anos, o maior hiato da história da categoria. O hype em cima de Max era imenso e a única pessoa que destoava carregava um cartaz "eu não tinha nada laranja". Foi uma festa bem holandesa: vinte e seis mil pessoas foram de bicicleta para a pista e apenas 2% usando carro (até porque não dava para parar em nenhum lugar a menos de 45min da pista); e a música eletrônica, que começou bem cedo. Para quem não sabe, estilos mais pesados como trance e bigroom, muitas vezes mixados em hardstyle (ou seja, ainda mais acelerados e com a batida ainda mais forte), são quase como a MPB holandesa. E a galera curtia como se estivesse numa balada mesmo. Mesmo horas após a prova ter acabado.

▶ A pista em si também era estreita, algo que foi aprovado pelos pilotos por conta do desafio, mas foi uma dor de cabeça e tanto para Michael Masi, já sob bastante pressão, que teve problemas de comunicação entre a pista e Biggin Hill, onde as imagens são processadas para vocês verem na transmissão. E também na cronometragem. Mas, é claro, com o potencial que esta prova tem depois de tanta festa mesmo com as restrições, tudo isso vai ficar em segundo plano.

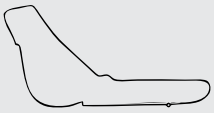
GP DA ITÁLIA

DIVULGAÇÃO MCLAREN

Até o sábado à tarde, o GP da Itália se desenhava como um passeio para a Mercedes, que tinha a primeira fila da sprint e mostrara o melhor ritmo até então. Uma largada ruim de Lewis Hamilton, somada à decisão de pagar uma punição com Valtteri Bottas, mudaram o cenário em uma questão de segundos. Após a sprint, seria Max Verstappen quem largaria na frente e Hamilton, saindo em quarto, teria trabalho (como percebeu ao ficar preso atrás de Lando Norris no sábado) para superar as duas McLaren, que estavam entre ele e seu rival.

Mas o domingo traria outras reviravoltas. Pri-

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Formula 1 Heineken
Gran Premio D'italia 2021
Circuito de Monza
12 de setembro
53 voltas | 5.793m

PÓDIO

1	D. Ricciardo	1:21:54.365
2	L. Norris	+1.747s
3	V. Bottas	+4.921s
4	C. Leclerc	+7.309s
5	S. Perez	+8.723s
6	C. Sainz Jr.	+10.535s
7	L. Stroll	+15.804s
8	F. Alonso	+17.201s
9	G. Russell	+19.742s
10	E. Ocon	+20.868s



E pensar que ele creditou a vitória às pizzas italianas

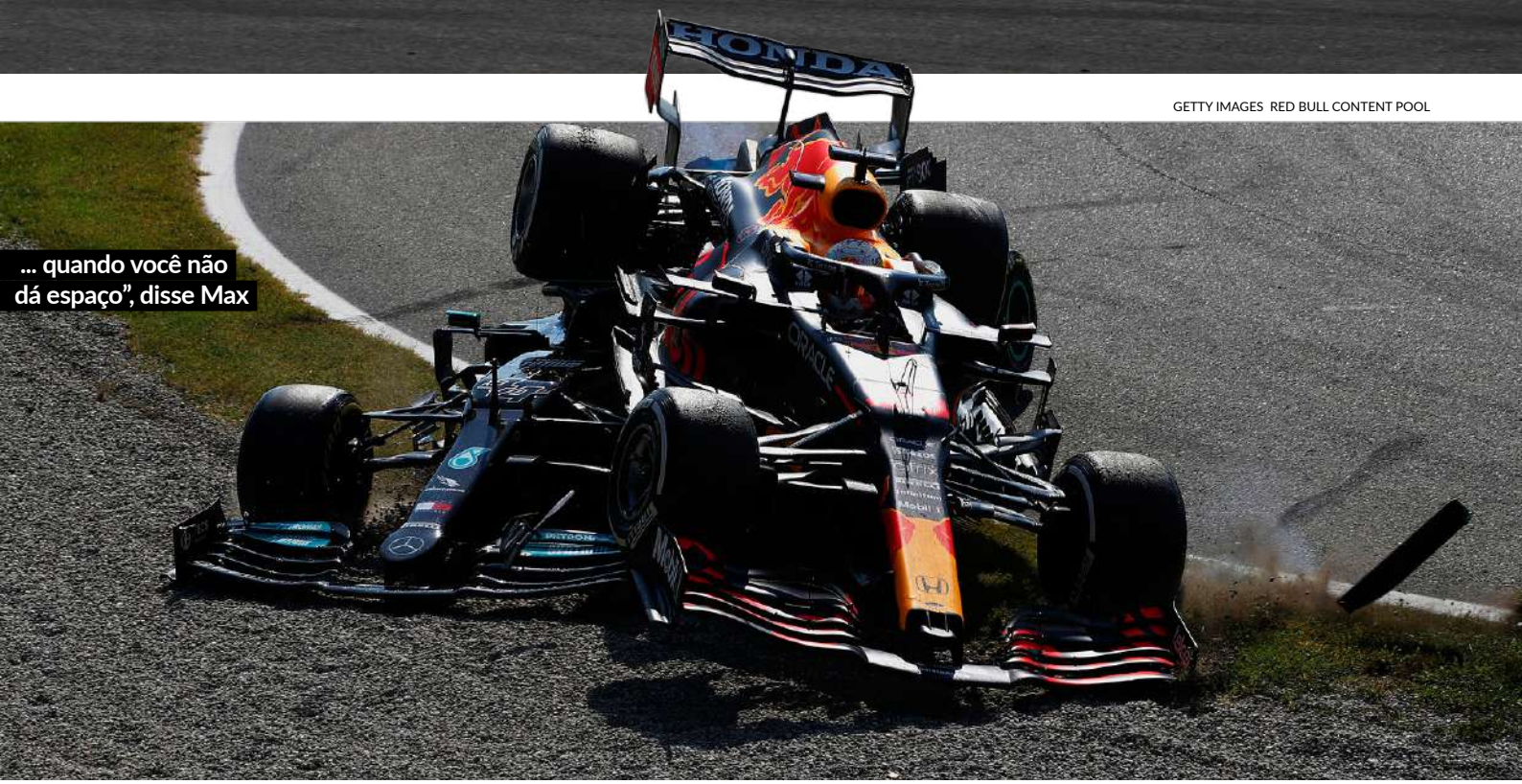
DIVULGAÇÃO WILLIAMS

LAT IMAGES



"É isso que acontece...

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



... quando você não dá espaço", disse Max

meiro, Daniel Ricciardo passaria Verstappen na largada, e a velocidade de reta da McLaren tornaria inútil qualquer ataque na pista. Na tentativa de fazer um overcut, a Red Bull, sempre muito consistente nos pit stops, desta vez errou, e isso fez com que Max estivesse na mira de Hamilton. E o resto é história.

Mas como a corrida chegou até esse ponto? A partir do momento em que Ricciardo pulou na frente na largada, ficou claro que a configuração de utilização da UP usada pelo time inglês fazia com que o motor recuperasse energia no meio da reta e depois a entrega voltava, e o motor Mercedes esteve mais forte que o Honda em Monza. Como os carros andam com pouca pressão aerodinâmica em Monza, eles ficam mais suscetíveis à turbulência (seja ela "positiva" em forma de vácuo, seja ela desestabilizadora).

> "Foi um grande choque. Estamos assumindo riscos, mas é só quando você experimenta algo assim que percebe o quão frágil a vida é."
>
> LEWIS HAMILTON APÓS PERCEBER A IMPORTÂNCIA DO HALO PARA PROTEGÊ-LO NO ACIDENTE

A chance de ambos seria andar de cara para o vento assim que as McLaren parassem. Não coincidentemente, foi neste momento da prova, quando o time inglês antecipou o pitstop de Ricciardo se defendendo de uma possível tentativa de undercut da Red Bull, que a corrida virou de ponta-cabeça.

Max Verstappen vinha de uma corrida muito bem dosada em Zandvoort, mas não repetiu o mesmo tipo de pensamento global: ele ficou o primeiro stint todo muito próximo de Ricciardo,

DIVULGAÇÃO



O pódio foi... único

superaquecendo seus pneus ao tentar passá-lo, quando o melhor seria manter uma distância suficiente para cuidar dos pneus e poder atacar quando o australiano parasse, usando o rendimento melhor de seu carro para conseguir um overcut.

Mas da maneira como Verstappen gerenciou a primeira parte de sua corrida, sempre muito perto de Ricciardo, quando o australiano parou, ele não tinha borracha para responder e, ao entrar nos boxes, ele e a equipe já sabiam que era muito improvável passar o piloto da McLaren.

O erro no procedimento do pit stop, incomum na Red Bull e que provavelmente tem relação com as novas regras que começaram a valer em Spa, piorou ainda mais a situação de Verstappen, que perdeu pelo menos 9s a mais do que deveria.

Isso o colocou na mira de Hamilton, que tinha usado a durabilidade maior dos pneus duros, além de ter evitado atacar as zebras (o que diminui as chances de superaquecimento) e adotado a tática de esperar os pneus de Norris acabarem (tendo aprendido na sprint que não valia a pena forçar algo atrás de uma McLaren que era rápida nos pontos certos da reta) para passá-lo na volta 22. Essa manobra foi fundamental para que ele estivesse em posição de se aproveitar do erro da Red Bull.

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



O bololô com Ricciardo, Lewis, Max e Norris

Enciclopédia da F1

SEGREDOS DE UMA BOA LARGADA

Hamilton chegou ao domingo tendo de se redimir depois de errar o ponto de embreagem no sábado e se complicar no que deveria ter sido um final de semana de 28 ou 29 pontos para ele. O inglês já tinha saído de mãos abanando da sprint devido à largada ruim, e se viu novamente em desvantagem quando até conseguiu passar Norris e emparelhar com Verstappen na primeira volta, mas, sem espaço, teve de ceder.

Na volta 23, vendo a parada lenta da Red Bull, a Mercedes abandonou o plano de deixar Hamilton mais tempo na pista com os duros (a ideia era parar só perto da volta 40) e o chamou aos boxes. Tivesse tido um pit stop normal, Hamilton sairia na frente de Verstappen com certa tranquilidade. Mas a parada da Mercedes também foi lenta, e eles saíram emparelhados na primeira curva.

DIVULGAÇÃO MCLAREN



A dobradinha foi comemorada também com os funcionários

As chicanes de Monza sempre são complicadas porque o espaço desaparece de uma hora para a outra. Principalmente entre dois pilotos que já mostraram algumas vezes que não estão dispostos a darem um centímetro a mais um para o outro. Com estes ingredientes, a colisão era inevitável.

Do lado de Hamilton, talvez fosse mais inteligente dar um pouco mais de espaço na segunda perna a fim de evitar que Verstappen pegasse a zebra alta e perdesse o controle. Do lado de Verstappen, talvez fosse mais inteligente recolher e usar o fato de seus pneus estarem mais aquecidos para dar o troco na chicane seguinte.

Com os dois postulantes fora de combate, provocando um período de Safety Car, a corrida recomeçou na volta 31 com um desenho diferente: Ricciardo continuava como líder, seguido pelo companheiro Norris, que logo se livrou de Charles Leclerc que, por sua vez, tinha conseguido se colocar ali no meio porque parou durante o SC, mas não tinha velocidade de reta para ficar lá.

A briga das McLaren seria com Valtteri Bottas, que largara em último devido a uma punição pela troca da unidade de potência, e vinha escalando o pelotão. Ele estava em sexto na relargada, com 22 voltas para o fim, com os pneus médios,

> "Para todo mundo que achava que eu tinha ido embora. Eu nunca fui".
>
> DANIEL RICCIARDO SOBRE TER VOLTADO DO LUGAR MAIS ALTO DO PÓDIO

e rodeado de pilotos com os duros. Ele passou Sainz na volta 31 e Leclerc na 33. De cara para o vento, virou 1s3 mais rápido que o líder Ricciardo. Mas ficou travado atrás de Sergio Perez, que acabou servindo como um escudeiro para as McLaren. O mexicano tinha passado Leclerc levando uma vantagem duradoura por sair da pista, e não tinha devolvido a posição, recebendo uma punição de 5s que ele acabou não conseguindo abrir em relação à Ferrari, sendo classificado em quinto.

Mas pelo menos impediu que Bottas pudesse atacar as McLaren, que estavam administrando o ritmo de olho no progresso do finlandês. Entre Ricciardo e Norris, o inglês sentia que tinha mais rendimento, mas decidiu jogar pela equipe porque, nas suas palavras, "não queria acabar como Max e Lewis". E, assim, a McLaren garantiu sua primeira dobradinha desde 2010 e a primeira vitória desde 2012.

BASTIDORES

▶ Não foram cartas tão marcadas como alguns tentaram transparecer, mas finalmente saiu na Itália o anúncio de que George Russell será companheiro de Hamilton ano que vem. A recepção do heptacampeão foi... elogiar bastante Norris durante o fim de semana. Ele já foi o jovem promissor chegando, sabe o que está passando pela cabeça de George.

DIVULGAÇÃO WILLIAMS



Latifi e Albon

▶ Também recém confirmado, Albon dava entrevista "escoltado" por uma assessora da Red Bull e dois da Williams. Segundo Wolff, seu contrato é blindado contra espionagem, mas será? Na verdade, uma aposta é que a ida de Albon para a Williams é só o começo de uma parceria mais forte entre o time inglês e a Red Bull.

▶ Vettel também estava mais tranquilo - na verdade, parecia meio resignado. Ele não gostou nada de saber que Stroll estava sondando outros pilotos, como Alonso, e chegou a dizer ao chefe que ele poderia ficar à vontade para não renovar. E o canadense recolheu os pauzinhos que estava mexendo rapidinho. Pouco depois da Itália, a renovação foi confirmada.

▶ Ah, e para quem ficou surpreso com o ótimo desempenho de Daniel Ricciardo neste fim de semana, ele tinha uma explicação bem técnica: "Eu fico mais rápido quando como pizza, e aqui na Itália é pizza todo dia."



STEVE ETHERINGTON

Mercedes comemora com Lewis

GP DA RÚSSIA

Dá para separar o GP da Rússia em duas partes: o cenário antes e o depois da chuva. E as decisões tomadas quando os radares começaram a mostrar que vinha água nas últimas voltas tiveram muito a ver com o que acontecera nas quase uma hora e meia antes que a garoa começou a cair em Sochi, em prova que ficará marcada pelo impressionante feito de Lewis Hamilton e suas 100 vitórias na carreira na F1.

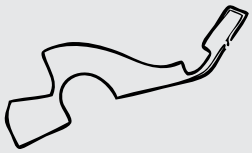
Hamilton era o favorito depois que as Mercedes pareciam estar em uma liga própria, tanto nos treinos livres, no seco, quanto na classificação com a pista molhada no sábado. Até que um trilho começou a se formar e o time, ainda mais sabendo que Max Verstappen largaria em último pela troca de unidade de potência, optou por não arriscar tanto quanto Williams, Ferrari e McLaren, e esperou a última tentativa para trocar os pneus intermediários pelos de pista seca.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



O pódio do GP russo

MOTORSPORT



Formula 1 VTB Russian Grand Prix 2021
Autódromo de Sóchi
26 de setembro
53 voltas | 5.848m

PÓDIO

1	L. Hamilton	1:30:41.001
2	M. Verstappen	+53.271s
3	C. Sainz Jr.	+62.475s
4	D. Ricciardo	+65.607s
5	V. Bottas	+67.533s
6	F. Alonso	+81.321s
7	L. Norris	+87.224s
8	K. Raikkonen	+88.955s
9	S. Perez	+90.076s
10	G. Russell	+100.551s



GETTY IMAGENS RED BULL CONTENT POOL



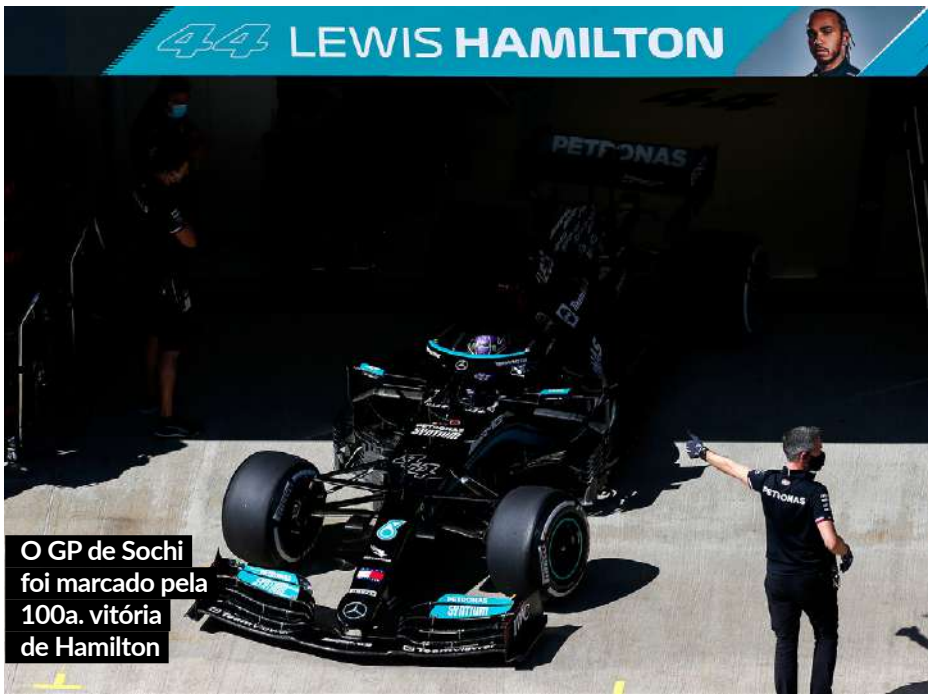
Max ultrapassa Vettel em sua escalada no grid

Mesmo se Hamilton não tivesse errado e batido na entrada dos boxes, a vida da Mercedes seria mais difícil, pois os pilotos não teriam muito tempo para aquecer os pneus. Mas é claro que o toque no muro não ajudou em nada. E o favorito ficou em quarto, com a primeira pole position da carreira de Lando Norris, seguido por Carlos Sainz e George Russell. Os únicos que conseguiram fazer os pneus slick funcionarem numa pista ainda úmida e fria.

A informação sobre o pneu duro ser o melhor para a corrida vinha da sexta-feira, quando Sebastian Vettel obteve um ritmo semelhante ao de Hamilton com os médios em sua simulação. E, como a pista foi lavada no sábado, freando sua evolução, e a temperatura da pista era até mais baixa no domingo devido ao céu nublado, a tendência de graining nos dianteiros nos compostos mais macios estaria ainda mais acentuada.

Foi o que Carlos Sainz percebeu ainda nas primeiras voltas da corrida, depois de assumir a ponta em uma largada movimentada: ele aproveitou o espaço deixado por Norris, preocupado em frear Hamilton que, por sua

JIRI KRENEK



O GP de Sochi foi marcado pela 100a. vitória de Hamilton

> "Demorou muito para chegar à vitória 100, não tinha certeza que conseguiria isso hoje, Lando fez um trabalho maravilhoso. Ele estava com um ótimo ritmo. Está fazendo um ótimo trabalho com a McLaren e é muito bom ver meu antigo time andando na frente."
> LEWIS HAMILTON

DIVULGAÇÃO MCLAREN

Enciclopédia da F1

A IMPORTÂNCIA DAS PRESSÕES DE PNEU



A corrida pode ser dividida em antes e depois da chuva

vez, ficou encaixotado, freou cedo e fechou a primeira volta em sétimo. E, pior: passaria a primeira parte da corrida atrás da McLaren de Daniel Ricciardo.

As McLaren são equipadas com o mesmo motor Mercedes, mas geram menos arrasto aerodinâmico e, por isso, são difíceis de serem superadas. Hamilton já sabia pela experiência de Monza que seria difícil passar o carro laranja na pista, então o que ele tinha de fazer era uma corrida de paciência. Voltando a Sainz, a Ferrari sempre seria o primeiro carro a sofrer com graining, uma tendência nesta temporada, e o espanhol parou na volta 14, logo após ter sido superado por Norris, saindo da briga pela vitória.

Lá pela volta 20, com Norris em primeiro, Ricciardo em segundo e Hamilton em terceiro, Perez estava se tornando um grande problema para o piloto da Mercedes, perto o suficiente para tentar um undercut no inglês,

> "Pista escorregadia na curva 10. Muitos carros saindo da pista."
> "Sim, cale a boca!"
>
> LANDO NORRIS E ENGENHEIRO DURANTE A PROVA

com Verstappen aparecendo já em sexto, a 3s de Lewis.

Em um dos momentos que poderiam ter mudado a história do domingo, a Mercedes se preparou para a parada e pediu para que Hamilton fizesse o contrário de Ricciardo. E respirou aliviada quando o australiano, defendendo-se do que poderia ser uma tentativa de undercut, parou: Hamilton agora poderia, finalmente, mostrar a vantagem do ritmo da Mercedes.

Dito e feito: Lewis logo conseguiu abrir de Perez, enquanto Verstappen, que tinha desgastado demais seus compostos duros, perdia rendimento. O holandês parou junto de Hamilton e antes de outros pilotos que estavam na mesma estratégia.

Depois que o líder Norris parou na volta 28 e aqueles que estavam na estratégia de duro-médio fizeram suas trocas (Perez e Alonso conseguindo ir até a 36), a corrida tinha 16 voltas para o fim e o seguinte cenário: Hamilton tinha tirado 5s em relação a Norris em oito voltas e estava a 2s atrás do líder, que controlava sua aproximação. O terceiro, Sainz, vinha mais de 20s atrás, e Verstappen era sexto (e seria logo ultrapassado por Alonso, pois já tinha acabado com seus pneus médios).

Até que uma garoa começou a cair apenas nas curvas 5 e 7 da pista, com sete voltas para o fim. De um lado você tem uma equipe que acabou de ganhar sua primeira prova em oito anos. De outro, os líderes do campeonato, mais de olho no que Verstappen e a Red Bull faziam do que na vitória.

DIVULGAÇÃO FERRARI



Carlos Sainz na largada

Entre os dois, o mesmo radar de meteorologia, interpretado de maneiras diferentes.

A primeira providência da Mercedes foi chamar Bottas, então 14º colocado, para colocar intermediários. Ele serviria de termômetro para Hamilton. Na volta seguinte, Ricciardo e Verstappen comunicam às suas equipes que queriam parar.

Neste momento, na volta 48, a Mercedes já tinha chamado Hamilton para os boxes, uma vez que esperava que a chuva apertasse e sabia que tinha 40s em relação ao terceiro colocado Perez. Para a McLaren, a decisão era mais complicada: e se eles parassem, Hamilton continuasse, e parasse de chover? Desistir da liderança é sempre mais difícil.

Mas a Mercedes chamou e Hamilton não entrou. Ele, Norris, Alonso, Perez, Leclerc... todos os pilotos que tinham pneus mais novos, ou seja, com mais borracha, pareciam ter mais confiança com a pista molhada e mais fria. Todos eles estavam tentando ficar de slick na garoa que estava virando chuva.

Até que a Mercedes não deu mais opções para Hamilton e ele parou na volta 49.

Neste momento, a única chance de Norris vencer era ficando na pista, já que Hamilton passou a ser imediatamente mais rápido e conseguiria o undercut. Além disso, as mensagens dadas a Lando mostram que a McLaren não parecia ter tão claramente a visão de que a chuva apertaria de vez, o que aconteceu na volta 50, a três para o fim. Norris escapou, se arrastou até os boxes, e chegou apenas em sétimo, deixando o caminho aberto para a centésima vitória de Hamilton na F1.

Tendo superado Sainz quando o asfalto estava escorregadio, e lucrando com os pilotos que insistiram em ficar na pista, Verstappen surgiu em segundo, e Sainz levou a Ferrari ao terceiro posto.

> "Tomamos a decisão certa na hora certa, e isso nos permitiu voltar para terceiro. No geral, foi uma corrida forte."
>
> MAX VERSTAPPEN

BASTIDORES

▶ Hamilton viveu uma montanha-russa de emoções em Sochi: chegou com um ar empático em relação a Verstappen e a pressão de disputar o primeiro título. O tiro saiu pela culatra quando ele bateu sozinho nos boxes na classificação, e a decepção era clara no seu semblante. Que mudou totalmente no domingo.

LAT IMAGES



▶ Aliás, teve um clima de passagem de bastão na maneira como Hamilton consolou Norris (foto) por ter visto a primeira vitória escapar por tão pouco. Ou pelo menos ele gostaria que fosse.

▶ Ah, e teve uma cena engraçada em um dos restaurantes do hotel preferido dos pilotos em Sochi: Max Verstappen foi perguntar sobre uma mesa que estaria reservada em seu nome. "Como você chama?", ouviu. Todos os que o acompanhavam riram discretamente, mas ele não se abalou. Deu o nome, número de quarto, e a hostess continuava irredutível. "Não tem nenhuma reserva neste nome". O mal entendido acabou quando Max avistou seu empresário já na tal mesa, que estava mesmo reservada.

▶ Não que a Rússia seja tão imune assim à F1. Umas 2h após o bandeirada, havia uns 10 torcedores, locais, de bandeira britânica na mão, esperando para comemorar o feito histórico com Hamilton enquanto o inglês tirava as fotos oficiais com a equipe.



Destaque para o carro da Red Bull, que homenageou a Honda

GP DA TURQUIA

O domingo teve um chuvisco bem fino por quase todo o tempo. E o asfalto da Turquia também tem suas particularidades, com um tipo de superfície que não facilita o escoamento da água. Essa combinação fez do GP de Istambul, pelo segundo ano seguido, uma prova bastante particular em relação ao uso de pneus, ainda que não exatamente da mesma maneira: enquanto uma estratégia pouco ortodoxa deu a Lewis Hamilton a vitória e o sétimo título mundial do ano passado, desta vez quem foi mais conservador se deu melhor, e Valtteri Bottas aproveitou para converter a pole position em vitória.

Hamilton largou em 11º devido à troca do motor a combustão. No seco, a previsão da Mercedes era de que o inglês conseguisse escalar até a quinta posição, uma vez que ele tinha uma boa velocidade de reta e o melhor carro do grid na Turquia, mas sofreria para cuidar dos pneus dianteiros e seguir os rivais de perto.

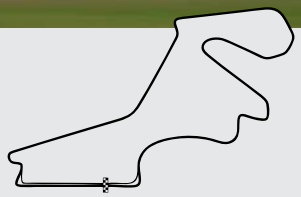
Com a pista molhada, fazendo todos largarem com intermediários, abria-se a possibilidade de minimizar ainda mais o prejuízo.

Hamilton fez uma corrida cautelosa em seus duelos roda a roda. Ele passou Vettel, Norris e Stroll com facilidade, enquanto



Valtteri Bottas volta ao lugar mais alto

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Formula 1 Turkish Grand Prix 2021
Circuito de Istambul
10 de outubro
58 voltas | 5.338m

PÓDIO

1	V. Bottas	1:31:04.103
2	M. Verstappen	+14.584s
3	S. Perez	+33.471s
4	C. Leclerc	+37.814s
5	L. Hamilton	+41.812s
6	P. Gasly	+44.292s
7	L. Norris	+47.213s
8	C. Sainz Jr.	+51.526s
9	L. Stroll	+82.018s
10	E. Ocon	1 volta





A disputa entre Hamilton e Perez atrasou a corrida do inglês

LAT IMAGES

eles poupavam seus pneus sem saber por quanto tempo teriam que usá-los, e sabiam que sua briga não era com o inglês. E teve mais trabalho com Tsunoda e com Gasly, que tinham boa velocidade de reta. O japonês foi quem causou o maior impacto na recuperação do piloto da Mercedes, fazendo-o perder 11s.

Ainda assim, na volta 14, Hamilton já era quinto, a 18s do líder Bottas, com Max Verstappen fazendo uma corrida com a cabeça no campeonato, maximizando o resultado que poderia ter em um fim de semana no qual a Red Bull esteve dianteira demais para competir com a Mercedes, Charles Leclerc e Sergio Perez.

Quando Hamilton estava à caça do mexicano, demorando apenas 14 voltas para tirar 8s de diferença, os pneus de todos entrava na mesma fase que o inglês conhecia bem do ano passado: com a borracha se desgastando, as ranhuras da superfície do pneu foram limpando e ele se tornou, efetivamente, um pneu slick, com a vantagem de funcionar bem sob temperaturas mais baixas.

Naquele momento da prova, lá pela volta 30, estava claro que aquele era o melhor pneu para se usar: Daniel Ricciardo, sofrendo com a frente do carro e preso atrás de George Russell, apostou em colocar mais um jogo de intermediários na volta 21, mas a pista já tinha secado o suficiente para isso não ser uma vantagem. Na volta 35, Sebastian Vettel descobriria que a pista também não tinha secado o suficiente para que fossem usados os slick, simplesmente porque eles não entravam



Tsunoda foi outro que dificultou a vida do heptacampeão

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL

> "Por que é tão difícil fazer coisas tão simples? É a parte mais simples de todo o carro e vocês não conseguem consertar."
>
> KIMI RAIKKONEN
> RECLAMANDO DO SISTEMA DE BEBIDA QUE ESTAVA VAZANDO

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Pódio turco contou com as duas Red Bull

na temperatura correta, e logo voltou para os boxes.

Mas haveria um momento em que o intermediário usado perderia tanta borracha com o desgaste natural pela sequência de voltas que ficaria mais difícil mantê-lo na zona de temperatura ideal e, então, um jogo novo de pneus seria a melhor opção. Isso, contando que o piloto pudesse aquecê-lo lentamente, sem precisar forçar muito nas primeiras voltas para evitar graining.

Hamilton já estava preso atrás de Perez, em uma bela disputa com o mexicano, e isso abriu espaço para, na volta 36, a Red Bull chamar Max Verstappen sabendo que ele voltaria à frente dos dois, algo a que a Mercedes respondeu chamando Bottas na volta seguinte.

Perez entrou junto de Bottas, enquanto a Mercedes estudava suas possibilidades para a corrida de Hamilton, a esta altura mirando a terceira posição, já que Leclerc continuava na pista: por um lado, era tentador mantê-lo também longe dos pits, até porque seu ritmo era forte, parecido com o de Verstappen, que estava apenas 3s na sua frente. Por outro, ainda faltavam 20 voltas, e Hamilton faria oito a mais com o intermediário do que ano passado, e tendo economizado muito menos borracha ao abrir caminho no meio do pelotão.

> "Se ele conseguiu, eu podia também."
>
> LEWIS HAMILTON, QUANDO DESCOBRIU QUE ESTEBAN OCON TINHA TERMINADO A CORRIDA SEM PARAR

> "A gente tem que colocar música nesse carro. Não dá para ficar ouvindo esse piiii toda corrida."
>
> "Eu poderia cantar para você, se você quiser, mas não acho que você gostaria."
>
> CONVERSA ENTRE LEWIS HAMILTON E BONO

Na volta 41, o time chamou o inglês, que não quis entrar. E eles foram convencidos naquele momento justamente pelos seus tempos de volta: Hamilton só era mais lento que Bottas e que Leclerc, que também não tinha parado e era outro que imaginava ser possível ir até o final. Seria um erro que pode ter custado duas posições e cinco pontos, caso Hamilton tivesse

LAT IMAGES



A largada do GP da Turquia

conseguido passar Leclerc e Perez nas voltas finais, o que a simulação feita pela F1 apontou.

O que a Mercedes parece não ter lido naquele momento é que os dois pilotos da Red Bull estavam andando menos do que poderiam nas primeiras voltas justamente para evitar graining. Tanto que, quando o pneu ficou totalmente preparado, após cerca de 10 voltas, os dois passaram a ser mais rápidos que Hamilton que, por sua vez, entrava naquela fase de ter tão pouca borracha que não conseguia manter a temperatura de seus interslicks.

Neste momento, Leclerc já tinha desistido da tática de não parar e Hamilton estava em terceiro, perdendo contato com Bottas e Verstappen. E, após 50 voltas, o inglês foi chamado aos boxes.

Ele voltaria em quinto, sem aquele tempo de colocar os pneus lentamente na temperatura ideal. Atacou demais no começo, assim como Leclerc, sofreu forte graining, e acabou a corrida se defendendo de Gasly.

Depois de mais de um ano, Bottas voltou a vencer, numa pista em que fez uma das piores corridas da carreira em 2020. E Verstappen voltou à liderança do campeonato com uma pilotagem sem correr riscos. Afinal, depois de todas as dificuldades que a Red Bull teve para equilibrar seu carro nesta pista na sexta-feira, não parecia que ele teria um domingo tão tranquilo o que, em parte, teve a ver com o trabalho feito por Tsunoda e Perez em segurar Hamilton e fazê-lo gastar seus pneus.

No final, um piloto conseguiu ir até o final sem trocar pneus, mas sendo 3 a 4s mais lento nas últimas voltas: Esteban Ocon, que garantiu um pontinho para a Alpine.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

BASTIDORES

▶ Pego o táxi na Europa, passo por uma das pontes que cruzam o Bósforo e avisto o que vemos nos cartões-postais como sendo Istambul lá de longe. É uma viagem tranquila até o outro lado da cidade – e a Ásia, onde fica a pista. O motorista aponta o hotel para mim e para no meio desta rotatória. Eu digo que eu posso andar. Mas ele faz questão de dar ré na contramão no meio de uma rotatória para me deixar na porta. Bem-vindos à Turquia.

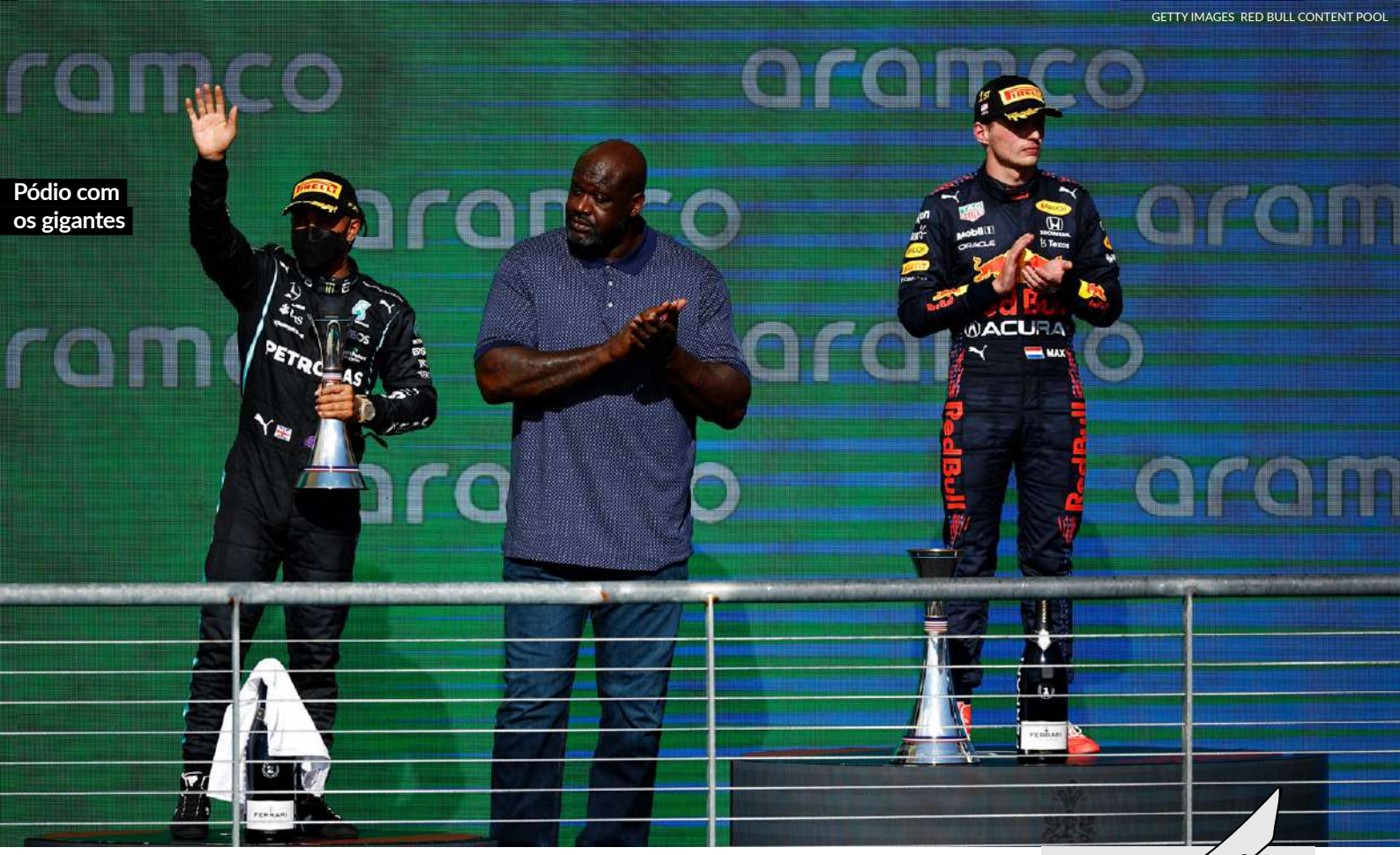


REPRODUÇÃO F1

▶ O piloto do carro médico, Alan van der Merwe (foto), e o Dr. Ian Roberts estavam com covid e, consequentemente, fora do GP. Curiosamente, eu tinha conversado com Alan na Rússia sobre vacinação, e o sul-africano me contou que não tinha tomado vacina porque tinha tido covid em março de 2020 e achava que não precisava.

▶ Mas o assunto no paddock era a respeito do futuro da Alfa Romeo, com a Andretti já há tempos tentando entrar na F1 e tendo visto a porta aberta por lá. Os atuais donos são um grupo de investimento que entrou como patrocinadores de Marcus Ericsson e foram pagando as dívidas do time, assumindo, assim, seu controle. E lá ficarão até poderem lucrar com a saída. Por isso, a história de compra iminente (que acabou não se concretizando) tinha mesmo sido recebida com reticência.

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Pódio com os gigantes

GP DOS EUA

Depois de conseguir minimizar o prejuízo de sua troca de UP na Rússia e tirar pontos de Hamilton em uma pista em que a Mercedes era superior na Turquia, Max Verstappen agora bateu o rival em uma pista na qual a Mercedes reinou no passado, em uma batalha decidida por 1s3. O GP dos Estados Unidos foi mais uma prova com a cara da temporada 2021, decidido nos detalhes. E com outra pilotagem de alto nível.

A Mercedes dominou o primeiro treino livre, testando seu motor na potência máxima para entender se tinham resolvido os problemas que atormentam o time desde a Bélgica. E tinham. Tanto, que Bottas trocou seu ICE e saiu da disputa das primeiras posições.

Isso não seria problema caso a Mercedes tivesse o tal ritmo demonstrado no FP1, mas parte dele seria perdida de duas

LAT IMAGES



A disputa acirrada no início da prova entre os ponteiros



Formula 1 Aramco United States Grand Prix 2021
Circuito das Américas
24 de outubro
56 voltas | 5.513m

PÓDIO



1	M.Verstappen	1:34:36.552
2	L. Hamilton	+1.333s
3	S. Perez	+42.223s





4	C. Leclerc	+52.246s
5	D. Ricciardo	+76.854s
6	V. Bottas	+80.128s
7	C. Sainz Jr.	+83.545s
8	L. Norris	+84.395s
9	Y. Tsunoda	1 volta
10	S. Vettel	1 volta



GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Largada no Circuito das Américas

maneiras: o carro não poderia andar com a mesma configuração que deu tanta vantagem nas retas na Turquia, pois as ondulações significavam que o assoalho batia muito no chão e poderia ser danificado na corrida. E, à medida que ficava mais quente em Austin, a traseira da Mercedes não se comportava tão bem quanto a da Red Bull.

Na classificação, ficou claro que estes fatores tinham sido suficientes para equilibrar as coisas, principalmente porque a Red Bull, ao contrário do que tinha acontecido na Turquia, conseguiu otimizar o casamento entre seu carro e o circuito, e veio melhorando o rendimento ao longo do fim de semana. Verstappen fez a pole, e largaria ao lado de Hamilton na primeira fila, com Perez em terceiro.

Hamilton aproveitou que a segunda colocação fica do lado de dentro da primeira curva, deixou o carro espalhar para cima de Verstappen, e tomou a ponta logo de cara. Mas não demorou para Verstappen identificar que a traseira do carro de seu rival es-

DIVULGAÇÃO MCLAREN



Vários pilotos correram com capacetes especiais no GP dos EUA, como Lando Norris

> "Você está correndo pela vitória, Lewis."
>
> TOTO WOLF VIA RÁDIO, NAS ÚLTIMAS VOLTAS

> "Deixe comigo, cara. Obrigado."

corregava muito mais que a sua, o que indicava que ele logo sofreria com o superaquecimento dos traseiros.

O que também ficava claro, para a Mercedes, era que seu ritmo com os médios era muito inferior ao que eles esperavam no calor do domingo à tar-

Clique nas áreas amarelas para saber mais

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Verstappen conquistou uma vitória importante

Memórias de 10 anos de F1

de em Austin. E o fato de Verstappen ficar colado na traseira de Hamilton mostrava quem tinha o carro mais rápido, ainda que sem margem suficiente para passar. Se Hamilton antecipasse sua parada, Verstappen provavelmente teria ritmo para evitar um undercut. E a Mercedes sequer sabia, sem ter feito simulações com o pneu duro (ao contrário da Red Bull, que o fizera com Perez) se as dificuldades continuariam com o composto branco.

Ainda assim, a Red Bull arriscou. Normalmente, não se chama um piloto para tentar um undercut sabendo que ele terá que passar outro carro na pista, mas eles o fizeram, na volta 10, parando Verstappen e confiando que ele se livraria de Ricciardo e, ainda assim, ganharia tempo em cima de Hamilton. E havia ainda Leclerc no meio do caminho, mas a Red Bull deu sorte de vê-lo parar na volta seguinte, antes que Max o alcançasse.

O undercut estava feito, então não fazia sentido a Mercedes tentar defender o indefensável. Para ganhar a prova, Hamilton teria que ultrapassar

"Michael, posso confirmar que está tudo bem ultrapassar por fora da pista?"
"Não, não pode ultrapassar por fora da pista."
"Mas foi o que Raikkonen fez."
"Entendido."
"Então tudo bem?"
"Não, não está ok."
"Mas é ok para o Raikkonen?"
"Não é para ninguém."

DIÁLOGO ENTRE ALAN PERMANE, DA ALPINE, E MICHAEL MASI, DEPOIS QUE RAIKKONEN PASSOU ALONSO POR FORA E FICOU POR ISSO. E, VOLTAS DEPOIS, ALONSO PASSOU A OUTRA ALFA POR FORA, E TEVE DE DEVOLVER A POSIÇÃO

Verstappen ou na pista, ou em um undercut na segunda rodada de pit stops. Hamilton acabou não indo muito longe com seus pneus, temendo levar o undercut, também, de Perez, que ainda conseguia manter ritmo semelhante aos ponteiros. E parou na volta 13.

Usando sua marca de entender bem como aquecer aos poucos para poder usar ao máximo seus pneus, Hamilton foi tirando a desvantagem de 6s2 que tinha para Verstappen, chegando a perigosos 2s6. Neste momento, algo interessante aconteceu: Perez já estava sofrendo com desidratação e vinha perdendo contato com os líderes, mas perdeu muito, 4s, durante um curto VSC. Assim, ele ficou em uma posição de atrapalhar, potencialmente, Hamilton se ele decidisse parar naquele momento, e foi aí que a Red Bull aproveitou para parar Verstappen e se defender de um possível undercut.

Agora, a única chance de Hamilton seria ultrapassar na pista. Para se ultrapassar em Austin, calcula-se que é necessário que a diferença entre os conjuntos seja de 1s2. E o único jeito

DIVULGAÇÃO FERRARI



Sainz teve uma boa briga com as McLarens

de conseguir isso é tendo um pneu mais novo que o do seu rival.

Hamilton parou na volta 38, a 18 do final, oito depois que Max efetuou a troca, tendo de tirar 8s3. Ambos estavam com os pneus duros, já que os macios quase não apareceram no calor texano, e a Mercedes jamais voltaria para o médio com o qual sofreu tanto.

Verstappen, por sua vez, sabia desde o início de seu stint que teria de se defender no final, com a Red Bull sendo agressiva mais uma vez, chamando-o bem cedo. Lá pela volta 51 de 56, os dois achavam que poderiam vencer.

Com quatro voltas para o fim, Hamilton escorrega e perde tempo. Duas voltas depois, Verstappen encontra Mick Schumacher bem no ponto de detecção do DRS e aciona a asa já tendo passado o retardatário, e pode respirar aliviado, agora com 12 pontos de vantagem e sabendo que a pior parte no calendário para ele, pelo menos no papel - de Monza a Austin - já passou.

Mas essa não foi a única grande briga da tarde. Com menos de um décimo separando Sainz, Ricciardo e Norris na classificação, a disputa entre uma Ferrari que parecia ter um ritmo de corrida um pouco inferior, mas que se classificou na frente da McLaren, seria muito forte. Quarto, Leclerc fez a corrida sozinho, administrou seus pneus e ficou longe de toda a confusão que acontecia logo atrás: uma briga fantástica entre Ricciardo, Sainz e Norris, em que o espanhol não conseguiu aproveitar a aderência adicional dos pneus macios e começaria a sofrer com superaquecimento, ensanduichado pelas McLaren. Ele conseguiria, mesmo assim, se defender de uma tentativa de undercut de Norris na volta 10, e se colocaria em posição de tentar um undercut em Ricciardo na segunda rodada de pit stops, mas a parada da Ferrari foi ruim, e ele seguiu em sexto, perdendo a posição nas últimas voltas para Bottas.

Por enquanto, é o bastante para a Mercedes seguir líder entre os construtores. Agora vem pelo menos um circuito que deve favorecer o carro da Red Bull, e a hora é de Lewis Hamilton mostrar que também sabe minimizar danos.

BASTIDORES

▶ Ver o diretor técnico da Mercedes, James Allison, no paddock é um forte sinal de que eles estão resolvendo ou buscando a solução para um problema grande, e foi isso o que aconteceu no fim de semana em Austin, no qual o time fez as últimas experiências no primeiro treino livre e comprovou que resolveu o problema de fuga pneumática que estava fazendo seus motores quebrarem prematuramente. Talvez por isso o clima não fosse dos piores mesmo com a derrota praticamente "em casa", em uma pista na qual eles tinham dominado desde o início da era híbrida.

▶ Pietro Fittipaldi chegou a ficar no aquecimento, treinando o pescoço e andando de kart quietinho, sem muito alarde. Isso porque Nikita Mazepin conseguiu o visto para os EUA aos 45 minutos do segundo tempo. Ele teve que ir à embaixada russa no México para conseguir, e só teve a confirmação de que poderia viajar bem em cima. Dias antes, Leclerc também tinha passado por apuros.

RED BULL CONTENT POOL



O sucesso da F1 nos EUA

▶ Os pilotos curtiram a vida de celebridades na América, sendo reconhecidos nas ruas - muitos deles, pela primeira vez - muito em função do sucesso de Drive to Survive, que deu uma bela de uma mãozinha para a F1 nos EUA. E pensar que Schumacher costumava levar a família de férias para lá para passar despercebido...

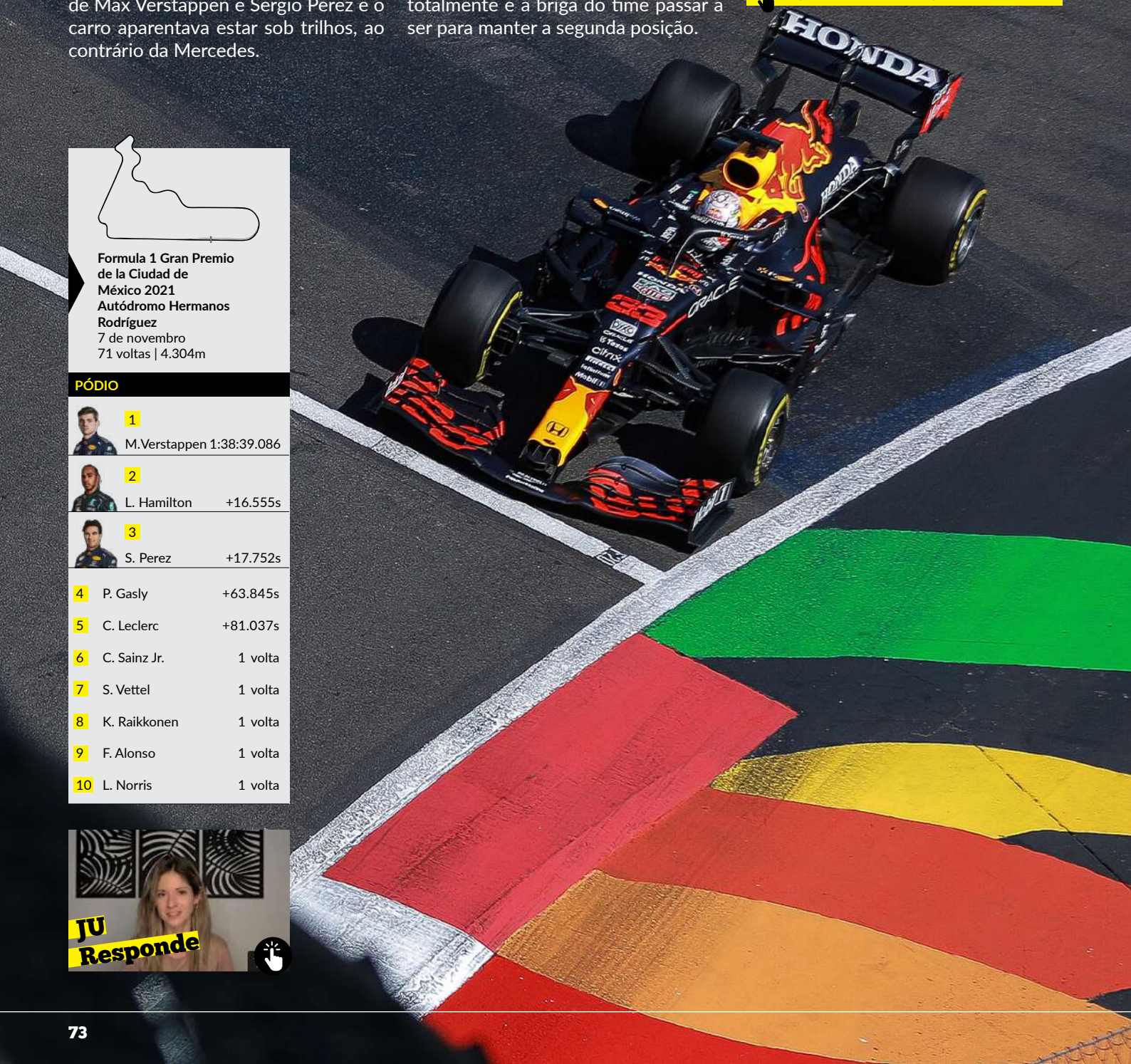
GP DA CIDADE DO MÉXICO

Houve um momento em que parecia que a temporada teria uma outra reviravolta quando os mecânicos da Red Bull trabalhavam freneticamente nas asas traseiras de seus dois carros mesmo durante a classificação, enquanto seus pilotos sofriam com um carro nervoso, sem conseguir preparar bem seus pneus. Afinal, o fim de semana até ali tinha sido um passeio de Max Verstappen e Sergio Perez e o carro aparentava estar sob trilhos, ao contrário da Mercedes.

Todo o drama da classificação fez com que Valtteri Bottas conquistasse a pole e Lewis Hamilton fechasse a primeira fila, com as Red Bull em terceiro e quarto. A Mercedes apostava em sua asa traseira menor que a da Red Bull, que lhe dava muito mais velocidade de reta, para se manter na frente mesmo sabendo que teria menos ritmo. Não demorou muito para o cenário mudar totalmente e a briga do time passar a ser para manter a segunda posição.

Bottas deu a trajetória normal para Verstappen na largada, e o holandês agradeceu, podendo frear no lado emborrachado e no melhor ângulo para fazer a primeira curva. É bem verdade, também, que as Mercedes frearam cedo, pois tiveram problemas nas freadas por todo o fim de semana. Isso tem a ver com a pouca

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Formula 1 Gran Premio de la Ciudad de México 2021
Autódromo Hermanos Rodríguez
7 de novembro
71 voltas | 4.304m

PÓDIO

	1 M.Verstappen	1:38:39.086
	2 L. Hamilton	+16.555s
	3 S. Perez	+17.752s
4	P. Gasly	+63.845s
5	C. Leclerc	+81.037s
6	C. Sainz Jr.	1 volta
7	S. Vettel	1 volta
8	K. Raikkonen	1 volta
9	F. Alonso	1 volta
10	L. Norris	1 volta

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Na largada, Bottas não dificultou o trabalho de Verstappen

carga aerodinâmica que o time consegue colocar no carro mesmo quando está usando sua configuração de maior downforce. É essa diferença entre os dois carros, que passa pela sua filosofia de rake, o grande motivo para a vantagem da Red Bull no México. Até porque, do lado da unidade de potência, a Mercedes precisou abrir muito menos o carro em busca de refrigeração que no passado (até recente, na Áustria, outro circuito em que a altitude tem influência no rendimento do motor).

Voltando aos primeiros metros, Bottas saiu de combate, atingido por Ricciardo, e deixou Hamilton sozinho entre as duas Red Bull. Logo ficou claro que a briga do inglês não seria pela vitória, já que Verstappen abriu com facilidade e passou a administrar o ritmo. Seu único momento mais tenso foi quando ele administrou tanto que perdeu temperatura nos pneus dianteiros, mas logo recuperou. Restava saber se seria possível para Hamilton segurar o segundo lugar.

O calor do domingo ajudou a Red Bull, já que, quando o fator limitante é o superaquecimento dos pneus traseiros, eles se dão melhor do que a Mercedes. Com isso, Perez se manteve perto o suficiente para conseguir o undercut em Hamilton se parasse antes, e as duas equipes monitoravam a distância para quem vinha atrás procurando um espaço no trânsito.

DIVULGAÇÃO FERRARI



As Ferrari tiveram um bom desempenho no México

> "Ainda tenho um caminho longo para seguir. É claro que está tudo muito bem, mas na Fórmula 1 as coisas podem mudar muito rápido."
>
> MAX VERSTAPPEN APÓS VITÓRIA DOMINANTE NO MÉXICO

Eles esperavam para parar e voltar na frente das Ferrari, e essa janela abriu na volta 29. Christian Horner depois revelou que eles iam parar Perez neste momento, mas a Mercedes se antecipou e defendeu o undercut, mesmo que Hamilton tenha voltado atrás de Leclerc. Como ele não perdeu

RED BULL CONTENT POLL GETTY IMAGES



Checo ovacionado pelo compatriotas

muito tempo atrás do monegasco, restava à Red Bull deixar Perez na pista para que ele tivesse pneus mais novos para atacar no final.

Ele ficou mais 11 voltas na pista, e voltou 9s5 atrás. Enquanto ele tirava a diferença, Hamilton ia cuidando de seus pneus para se defender no final. E conseguiu, em uma pista na qual é difícil ultrapassar até porque o DRS é menos efetivo no México por conta do ar menos denso.

Verstappen, Hamilton e Perez fecharam o pódio, com Pierre Gasly em quarto. O francês teve ritmo para se defender do ataque duplo das Ferrari, primeiro cobrindo a tentativa de undercut de Leclerc na volta 30, e depois não permitindo que Carlos Sainz, que tinha pneus 12 voltas mais novos, se aproximasse.

Foi por conta dessa diferença de estratégia, inclusive, que a Ferrari fez a inversão de posições entre seus pilotos com 14 voltas para o final, quando os pneus de Leclerc já tinham perdido rendimento. E, como Sainz também começou a sofrer com seus pneus e não chegou perto de pressionar Gasly, a equipe voltou a inverter posições, com Leclerc chegando em quinto e Sainz, em sexto.

Foi um ótimo resultado para a Ferrari, em uma tarde em que a McLaren perdeu Ricciardo logo no começo, no toque com Bottas, e tinha Norris largando no fundo do grid por uma punição. O inglês conseguiu pontuar, e teve um momento de protagonismo quando, com pneus bem mais novos, segurou Hamilton quando estava

RED BULL CONTENT POLL GETTY IMAGES



E nos braços da equipe

> "Vocês ainda estão aí?"
>
> LEWIS HAMILTON FICOU UM POUCO SOLITÁRIO NO RÁDIO DURANTE A CORRIDA

DIVULGAÇÃO MCLAREN



Lando Norris conseguiu pontuar, chegando em décimo



A Mercedes e Hamilton fizeram de tudo para ficar com a segunda posição

LAT IMAGES

prestes a levar uma volta, mostrando o tanto que a Mercedes estava sofrendo com os traseiros.

Sebastian Vettel, Kimi Raikkonen e Fernando Alonso (mesmo com uma parada lenta) aproveitaram as posições que ganharam com as punições de troca de motor (foram três) e a dificuldade em se ultrapassar no México e pontuaram, em sétimo, oitavo e nono, e Norris chegou no seu objetivo mínimo, tendo largado em 18°, de pontuar, em décimo.

No final, teve mais festa nas arquibancadas, com os mexicanos enlouquecidos com Perez, do que ação na pista, e Verstappen reestabeleceu a lógica ao mesmo tempo em que, mais uma vez na temporada, a Red Bull sentiu os efeitos de um carro que é rápido, mas também um pouco temperamental quando a temperatura da pista cai.

> "É um dia inacreditável. É claro que eu queria mais, queria uma dobradinha e estivemos bem perto, mas não tive uma chance de ultrapassar. Dei todo o meu coração por essas pessoas, e eu realmente conseguia ouví-los entrando no setor do estádio, foi incrível."
>
> SERGIO PEREZ

BASTIDORES

▶ Espero que tenha dado para sentir a euforia do público mexicano ao ver seu piloto da casa desafiando Lewis Hamilton (que eles se acosturam a ver truinfando no Hermanos Rodriguez) e subindo ao pódio. A maneira como Checo Perez era seguido por um batalhão de fotógrafos e fãs é algo que nem Hamilton teve na Inglaterra, nem Verstappen viveu na Holanda. Era empolgação + latinidade.



JULIANNE CERASOLI

▶ Não que tenha sido um final de semana totalmente positivo para o mexicano e para a Red Bull (foto), mesmo terminando com outro pódio duplo e a apenas um ponto da Mercedes no campeonato: eles tiveram muitos problemas com sua asa traseira, gigantesca se comparada com a usada pelos rivais, mas que apresentou problemas de confiabilidade. Ainda no domingo de manhã, os mecânicos trabalhavam incansavelmente cor-tando pequenos pedaços de fibra de carbono para garantir a integridade das asas dos dois carros, que sofria porque foram feitas para aguentar a pressão em pistas de velocidade muito menor, como Hungria e Mônaco.

▶ Se bem que a empolgação dos locais passou um pouco dos limites, com VIPs conseguindo passar pelas catracas sabe-se lá como e se infiltrando no paddock, cujo acesso seguia bem mais restrito que o normal.

LAT IMAGES



Lewis Hamilton teve performance histórica no GP brasileiro

GP DE SÃO PAULO

O primeiro GP São Paulo ficará sempre marcado na história da Fórmula 1 como o palco de uma das maiores performances de Lewis Hamilton na carreira. E, para os brasileiros, como a corrida em que o inglês surpreendeu com o gesto de carregar a bandeira no carro e no pódio, mostrando que eles também tinham uma participação em tudo o que aconteceu no sábado, quando ele, desclassificado do qualy, passou 15 carros em 24 voltas e, no domingo, mais nove, incluindo o rival Max Verstappen.

Mas como explicar que a Mercedes estivesse tão veloz, caçando, um a um, os rivais na longa zona de aceleração da Subida do Café à freada no S do Senna? E por que Max Verstappen, tomando a ponta logo de cara depois que o pole do domingo, Valtteri Bottas, deixou a embreagem escapar um pouco cedo demais, não conseguiu abrir?

A expectativa era de um duelo equilibrado, com a Mercedes ganhando nos setores 1 e 3, e a Red Bull no segundo e mais longo trecho da pista. Porém, trocando o motor a

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Bottas perdeu a posição para Verstappen logo no início da corrida



Formula 1 Heineken Grande Prêmio de São Paulo 2021
Autódromo José Carlos Pace
14 de novembro
71 voltas | 4.309m

PÓDIO

1	L. Hamilton	1:32:22.851
2	M. Verstappen	+10.496s
3	V. Bottas	+13.576s
4	S. Perez	+39.940s
5	C. Leclerc	+49.517s
6	C. Sainz Jr.	+51.820s
7	P. Gasly	1 volta
8	E. Ocon	1 volta
9	F. Alonso	1 volta
10	L. Norris	1 volta



LAT IMAGES



A disputa entre os líderes terminou com a ultrapassagem de Lewis

combustão de Hamilton, a Mercedes potencializou seus ganhos nos setores que já seriam seus, e a Red Bull não conseguiu fazer os pneus dianteiros, o grande ponto fraco de seu carro, funcionarem. Já faz um tempo, aliás, que a Red Bull só consegue colocar seu carro na janela correta com muito calor.

Do lado da Mercedes, assim como no México, eles se debruçaram sobre os motivos que fizeram com que o carro não andasse bem em Interlagos em 2019, e foram em uma direção diferente no acerto.

Voltando ao Brasil, Hamilton já na quinta-feira falava sobre ter se acostumado a ser vaiado principalmente depois que começou a falar sobre racismo e como se sentia mais em casa vendo mais pessoas como ele no Brasil. Isso ajuda a explicar o que estava por vir.

Após a desclassificação da sexta-feira, que provavelmente veio de uma queixa da Red Bull de que a lâmina inferior da asa traseira da Mercedes estava se movimentando a partir de 260km/h, a peça do carro de

Clique nas áreas amarelas para saber mais

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Hamilton passou o final de semana 'in love' com a torcida e relembrou um gesto repetido por Senna

> "Não tenho palavras para descrever. Com a punição que a gente tomou? Não tem desafio maior do que ganhar saindo do último lugar."
>
> LEONARDO SILVA, ENGENHEIRO BRASILEIRO DA MERCEDES

Hamilton não passou pelo teste, por 0.2mm, apenas do lado direito. Era, claro, uma falha estrutural, e não uma tentativa de ganhar vantagem. Mas a FIA justificou que a equipe deveria ter visto esta falha, como a Red Bull fez no México (e teve a permissão para reforçá-la) e anulou a primeira colocação de Hamilton.

Na pista, o time vivia dois extremos: com as dificuldades da Red Bull

RED BULL CONTENT POLL GETTY IMAGES



O Brasil no pódio, com a bandeira levada por Lewis e o engenheiro brasileiro Leonardo Donisete da Silva

e seu motor novo, Hamilton tinha o conjunto mais veloz do final de semana. Mas largaria em último na sprint, já sabendo que pagaria cinco posições para o domingo por conta da troca de motor.

Seu companheiro, Bottas, pulou na ponta no sábado e venceu, mas ficou a impressão de que Verstappen só não o atacou mais no final porque estava pensando no campeonato.

A corrida do domingo começou perfeita para a Red Bull, com Verstappen tomando a ponta e Sergio Perez aproveitando que Bottas chegou a sair da pista para tomar o segundo posto. Enquanto Hamilton, que largou em décimo após escalar do 20º para o quinto lugar no sábado, lidaria com o tráfego, eles poderiam abrir na frente.

O problema é que Hamilton não ficou preso no tráfego, passou quatro carros na primeira volta, uma Ferrari na segunda, outra na terceira e viu Bottas abrir na quarta. Em cinco voltas, ele era o terceiro, com Verstappen tendo aberto apenas 4s5, diferença que ficaria quase nula após um Safety Car causado por uma manobra de Yuki Tsunoda em Lance Stroll.

STEVE ETHERINGTON



No sábado, Bottas terminou em primeiro na sprint e foi entrevistado por Felipe Massa

O Safety Car logo foi seguido por um período de VSC, e Hamilton só conseguiu se livrar de Perez na volta 19, quando Verstappen tinha 3s7 de vantagem. A velocidade do inglês em relação ao holandês não apareceu logo de cara, já que ambos estavam com os pneus médios, com os quais a Red Bull costuma se dar melhor. Era só uma questão de fazer voltas suficientes para não ter de sofrer com stints tão longos com os duros. Então, assim que foi aberto um espaço atrás, Hamilton parou na volta 26, com a Red Bull respondendo na volta seguinte.

Com o undercut, Hamilton voltou mais próximo, a 1s2 de Verstappen, impedindo que o holandês tivesse tempo de preparar bem seus pneus, enquanto, mais atrás, Bottas tinha parado durante um período de VSC para superar Perez.

Como a diferença entre os líderes permanecia estável, mas perigosa porque, se Hamilton parasse antes, fatalmente emergiria em primeiro, Verstappen passou a cobrar a equipe para que o chamasse primeiro para os boxes, temendo levar um undercut. E ele foi chamado na volta 40, com 31 para o final.

REPRODUÇÃO

lewishamilton My greatest inspiration. It was the way he raced, his passion for life and for the sport. But more than anything it was the way he faced alone a system that wasn't always kind to him. May @oficialayrtonsenna's legacy live on forever, especially vibrant this weekend 🇧🇷

Minha maior inspiração. O jeito como ele pilotava o carro, a paixão dele pela vida e pelo esporte. Mais que tudo, a maneira como ele enfrentou um sistema que nem sempre foi gentil com ele. Que o legado dele @oficialayrtonsenna continue para sempre, especialmente vibrante neste fim de semana.



Hamilton publicou essa homenagem a Senna em seu Instagram

A Mercedes não respondeu logo em seguida, já tendo percebido que sabia cuidar melhor dos pneus duros, com os quais tinha um rendimento melhor que a Red Bull, e deixou Lewis na pista para ele ter pneus mais novos no final.

Verstappen até conseguia ter uma boa saída do Café para evitar um ataque de Hamilton mas, a cada volta que fazia isso, demandava mais de seus pneus. Na volta 48, Hamilton foca em sair melhor do S do Senna para ir para cima na reta oposta. Os dois saem da pista e Verstappen se mantém à frente (em lance que seguiu dando o que falar uma semana depois).

Levaria outras 10 voltas para Hamilton atacar novamente, de maneira semelhante, e tomar a liderança. Sem armas para revidar, Verstappen focou em economizar seu motor e se manter como líder do campeonato. Seria só uma questão de trocar o motor e também se encher de potência para as três últimas corridas? Não é tão simples assim, já que um motor Honda novo não daria a mesma vantagem, ao mesmo tempo em que o holandês aposta que não demorará para Hamilton começar a perder potência.

Com Bottas em terceiro e Perez em quarto, as Ferrari ficaram com a quinta e sexta colocações, abrindo em relação à McLaren, que viu Lando Norris sair de combate após um toque com Carlos Sainz logo na largada, e Daniel Ricciardo não ter ritmo suficiente para ameaçar e, depois, ter uma perda de potência e abandonar.

Na luta pelo sétimo lugar, Pierre Gasly teve de passar as Alpine, que fizeram apenas uma parada, na pista, mas ao menos os franceses saíram de Interlagos com o sétimo e oitavo lugares, e Norris ficou com o último posto nos pontos.

DIVULGAÇÃO FERRARI



Leclerc e Sainz ajudaram a Ferrari na disputa pelo Mundial de Construtores

> "F*dam-se todos eles!"
>
> TOTO WOLFF NO RÁDIO PARA LEWIS HAMILTON APÓS O QUINTO LUGAR NA SPRINT

BASTIDORES

GETTY IMAGES



▶ Como se não bastasse a viagem do México ao Brasil, os mecânicos tiveram que acelerar o passo quando grande parte do material das equipes só chegou a Interlagos no começo da manhã de quinta-feira. Algumas equipes ficaram trabalhando até perto da meia-noite, mas por volta das 19h a primeira a acabar o trabalho foi a Alpine. O foco, claro, era partir logo para a churrascaria.

▶ Charles Leclerc foi recebido como um membro de boyband no aeroporto, mas não se importou. Ele adora o Brasil, e não pensou duas vezes ao aceitar a fitinha do senhor do Bonfim, dada por sua assessora, Mia, que tem família no Brasil. Deu três nós, fez pedidos, e não revelou o que pediu. Tudo seguindo à risca o protocolo.

▶ Foi na sexta depois do FP1 que eu vi Newey com sua prancheta e Monaghan com seu laptop indo falar na FIA. E isso costuma ser sinal de que eles estavam questionando algo. Logo descobrimos que era a flexibilidade da asa traseira da Mercedes – o que Verstappen quis sentir com as próprias mãos. Os alemães, que cada vez falam mais abertamente sobre a crença de que as mudanças no regulamento do assoalho deste ano tinham apenas eles como alvo, não engoliram bem a punição que se seguiu, por algo que eles comprovaram ser um simples parafuso frouxo. Toto estava possesso.

LAT IMAGES



Lewis Hamilton dominou a corrida

GP DO CATAR

Foi após o GP dos Estados Unidos que todos na Mercedes diziam que o campeonato seria definido pela otimização de cada carro para cada pista. Foi uma lição que eles aprenderam a duras penas depois de terem sido batidos pela Red Bull em uma pista na qual acreditavam que teriam uma vantagem, e uma mentalidade que vem marcando a abordagem do time desde então, ajudando a mudar o equilíbrio das forças nesta reta final.

Já vimos isso quando eles não levaram um baile tão grande quanto o esperado no México, e ainda mais quando ganharam em Interlagos. No Catar, o combo longa reta, temperaturas de pista caindo à noite e a ausência de curvas de baixa fazia a balança pender mesmo para o lado deles, mas a vantagem que se viu foi muito maior do que poderiam imaginar. Isso, mesmo usando um motor que já não está tão potente quando estreou, estando já na quarta corrida.

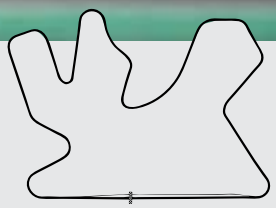
Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "Bom trabalho, seu lindo!"
>
> ENGENHEIRO DE PISTA KAREL LOOS PARA FERNANDO ALONSO APÓS A BANDEIRADA



Fernando Alonso voltou para o pódio

DIVULGAÇÃO ALPINE



Fórmula 1 Ooredoo Qatar Grand Prix 2021
Losail International Circuit
21 de novembro
57 voltas | 5.380m

PÓDIO

1	L. Hamilton	1:24:28.471
2	M. Verstappen	+25.743s
3	F. Alonso	+59.457s
4	S. Perez	+62.306s
5	E. Ocon	+80.570s
6	L. Stroll	+81.274s
7	C. Sainz Jr.	+81.911s
8	C. Leclerc	+83.126s
9	L. Norris	1 volta
10	S. Vettel	1 volta



GETTY IMAGES



A largada da vigésima etapa do ano

Mas não dá para julgar a diferença de velocidade de reta ou a vantagem da Mercedes só na base do motor: na classificação, eles foram 3.4km/h mais velozes nas retas, mas isso também teve a influência da asa traseira maior que a Red Bull teve de usar, depois de ter problemas com o mecanismo do DRS em sua asa de downforce médio.

Contudo, isso não explica tudo: a Red Bull perdeu também nas curvas, e é aí que entra a questão da otimização do carro para cada condição de pista, fator em que o time de Verstappen vem pecando. No Catar, eles eram mais lentos e desgastavam mais os pneus (especialmente o C2, como ocorreu no Brasil) e, mesmo se o holandês tivesse largado em segundo, onde se classificou e depois recebeu uma punição por não ter respeitado bandeiras amarelas duplas, e tivesse tomado a ponta na largada, seria difícil vencer. A tranquilidade com que Hamilton manteve o rival a uma distância de 7 a 8s por boa parte da prova indica que ele poderia tentar um undercut ou mesmo o overcut e passar na pista no final.

Essa diferença de ritmo significa que não há muito o que dizer sobre a



A McLaren de Daniel Ricciardo apresentou problemas

GETTY IMAGES

> "Vamos continuar colocando pressão. Nós podemos fazer isso!"
>
> LEWIS HAMILTON
> EMPOLGADO APÓS A VITÓRIA

estratégia dos rivais: largando em sétimo, Verstappen terminou a primeira volta em quarto e apareceu em segundo no quinto giro, a 3s7 de Hamilton, limitando os danos após a punição na classificação. Essa foi a menor diferença entre eles. Sentindo que Hamilton estava forçando o ritmo, a Red Bull disse para Verstappen tentar ficar com ele, entendendo que seria uma corrida de duas paradas. Mas, como o holandês jamais ficou perto o bastante para tentar o undercut, do lado da Mercedes a tática foi apenas copiar o que ele estava fazendo. Ele só não fez o último pit stop, em que Verstappen buscou selar a volta mais rápida, que já era dele. Sem ela, a diferença entre os dois seria de cerca de 8s.

Falando em diferença, o fato de ambos terem apertado o ritmo desde o começo sabendo que fariam duas paradas ajuda a explicar o abismo en-

LAT IMAGES



O pódio da primeira corrida no Catar

tre os dois e a briga pelo terceiro lugar. Isso porque Pierre Gasly, que largou em segundo, logo começou a sofrer com os pneus e, mesmo parando duas vezes, simplesmente não tinha ritmo. Esses sobes e desces de ritmo, aliás, tiveram a mesma fonte: a pista de Losail forçou muito mais os pneus dianteiros (especialmente o dianteiro esquerdo) que os times esperavam e, quando isso acontece, alguns carros ou que são muito duros com os traseiros (como é o caso da Mercedes), ou que sofrem para colocar energia nos pneus (como Alpine e Aston Martin), tendem a se sobressair, especialmente na corrida.

Essa foi uma boa notícia para Fernando Alonso, que largava em terceiro (após as punições a Verstappen e também a Valtteri Bottas). Podendo fazer seu próprio ritmo, depois de se livrar rapidamente de Gasly, ele conseguiu fazer a estratégia de uma parada funcionar para conquistar o primeiro pódio em sete anos.

Isso só foi possível, no entanto, porque nem todos conseguiram deixar os pneus Pirelli inteiros. Sofrendo muita carga lateral em uma pista com curvas de alta e média velocidades, o





"Diga ao Esteban para ele defender como um leão."

FERNANDO ALONSO PEDINDO PARA O COMPANHEIRO (FOTO) SEGURAR SERGIO PEREZ DURANTE A PROVA

dianteiro esquerdo de Valtteri Bottas estourou, quando ele vinha se recuperando de uma primeira volta muito ruim (de sexto para 11º) para beliscar um pódio. Isso acendeu o sinal de alerta na Red Bull, que também planejava fazer apenas uma parada com Perez, outro piloto que estava na luta com Alonso, e acabou mudando a estratégia do mexicano para duas paradas. Com isso, e com uma mãozinha do companheiro de Alonso, Esteban Ocon, que o fez perder alguns segundos, Perez foi quarto.

Ocon, com a mesma estratégia de Alonso, mas tendo largado em nono, foi o quinto, e Lance Stroll, saindo de 12º e também fazendo a tática de uma parada funcionar, foi o sexto. Eles ficaram à frente da Ferrari, que acabou não tendo a noite catastrófica que imaginava, chegando atrás de carros que geralmente supera com facilidade, mas pelo menos aumentando sua vantagem em relação à McLaren, mesmo apostando também em fazer uma parada em um circuito front-limited, que foi o maior fantasma do time nesta temporada.

E pensar que isso não parecia muito factível depois que Charles Leclerc

teve uma rachadura no chassi e largou apenas na 13ª colocação, enquanto a McLaren tinha Lando Norris em quarto no grid. O inglês também estava fazendo uma parada e vinha na briga pelo quarto lugar, 14s à frente de Perez com seis voltas para o fim quando, também, teve um furo no pneu. Com isso, Sainz foi sétimo, Leclerc chegou em oitavo e Norris teve de se contentar com o nono lugar. Seu companheiro, Daniel Ricciardo, teve problemas no software que controla o combustível: ele indicava que era necessário poupar muito mais do que era na realidade, e a equipe só entendeu o problema quando o carro cruzou a linha de chegada fora dos pontos (e com combustível de sobra).

Não é uma notícia nada boa para a McLaren na luta pelo terceiro lugar entre os construtores, que parece decidida a favor da Ferrari. O mesmo pode se dizer da AlphaTauri x Alpine, após os 25 pontos garantidos pelos franceses. Aberta mesmo continua a disputa pelo título, com Verstappen podendo garantir o título já na Arábia Saudita, mas sabendo que o embalo está com Hamilton

> "Vamos, Valtteri. Ultrapasse esses carros"
>
> TOTO WOLFF APARECEU NO RÁDIO DE BOTTAS DURANTE A CORRIDA, E DEPOIS FOI CRITICADO PELO PILOTO: "DESNECESSÁRIO"



O trabalho da Red Bull no pit stop de Verstappen

GETTY IMAGES

BASTIDORES

▶ O cansaço e a saudade de casa eram flagrantes na terceira corrida em três finais de semana seguidos em lugares separados por mais de 19.000km e nove horas de fuso. Mesmo durante as sessões, vários mecânicos sentavam no paddock, alguns ligavam para as famílias. E, para fugir do jet lag inevitável até para quem voou de primeira classe, Fernando Alonso apelou para canal de televendas para tentar dormir. Sem muito sucesso.

▶ Na Red Bull, as atenções estavam focadas, mais uma vez, na asa traseira (desta vez, a deles, não a da Mercedes, ainda que aquela briga continue). Minutos antes da classificação, os mecânicos estavam lixando a fibra de carbono da lâmina superior, algo que eu nunca tinha visto nos boxes. Isso, depois de desistirem de usar a asa de média pressão aerodinâmica, cujo mecanismo de DRS simplesmente não estava aguentando a carga.

GETTY IMAGES



Sorrisos à parte, a disputa é intensa

▶ As cenas contrastavam com a tranquilidade do box da Mercedes. A troca do motor do Brasil coroada pela recuperação de Hamilton foi um golpe e tanto em uma briga que virou MMA, nas palavras de Wolff, e que vem colocando muita pressão em cima da FIA, uma entidade, em teoria, regulatória, mas que sempre escorregou por ser muito política. Não é por acaso que as decisões começaram a demorar dias ao invés de horas.

LAT IMAGES



Mais um encontro polêmico na temporada

GP DA ARÁBIA SAUDITA

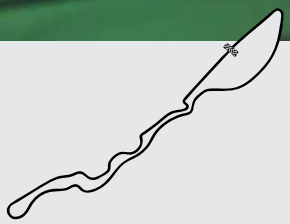
É difícil imaginar quantos cenários diferentes poderiam ter acontecido nesta estreia da Arábia Saudita na Fórmula 1. Por duas vezes, Max Verstappen teve em mãos a chance de vencer. E por duas vezes o mesmo tipo de abordagem "full send" que faz o holandês ser quem é lhe tirou essa chance. Usando mais a cabeça no domingo, Lewis Hamilton venceu pela terceira vez seguida no ano, empatando um campeonato que parecia quase perdido há um mês.

A primeira chance que Verstappen construiu e destruiu foi na classificação, quando ele vinha em uma volta espetacular até não acertar a saída de traseira na última curva, continuar acelerando e acabar no muro. A segunda foi construída, na verdade, com

> "Acabei de bater nele, cara, e minha asa está quebrada. Ele quis fazer brake test. Eu não sabia o que estava acontecendo. Isso é muito perigoso".
>
> "Acho injusto que eu seja tratado de maneira diferente dos outros."
>
> MAX VERSTAPPEN APÓS SUAS TRÊS PUNIÇÕES



E outro



Formula 1 Saudi Arabian Grand Prix 2021
Jeddah Street Circuit
5 de dezembro
50 voltas | 6.175m

PÓDIO

1	L. Hamilton	2:06:15.118
2	M. Verstappen	+21.825s
3	V. Bottas	+27.531s
4	E. Ocon	+27.633s
5	D. Ricciardo	+40.121s
6	P. Gasly	+41.613s
7	C. Leclerc	+44.475s
8	C. Sainz Jr.	+46.606s
9	A. Giovinazzi	+58.505s
10	L. Norris	+61.358s



REPRODUÇÃO F1.COM



Hamilton se aproxima para ultrapassar Max

uma pitada de sorte da Red Bull, que optou por fazer o contrário da Mercedes quando Mick Schumacher causou um Safety Car na volta 9, não parou, e acabou ganhando uma troca de pneus grátis quando foi dada a bandeira vermelha. Mas uma largada ruim somada a uma defesa agressiva fizeram com que Verstappen tivesse de remar de novo.

Na segunda relargada, na volta 16, ele sairia de terceiro, com os pneus médios, a única tática que a Red Bull podia fazer para permitir que seu piloto tivesse a aderência de que precisava para atacar nos primeiros metros. Isso deu certo, mas cobraria seu preço no final. E o resto é história.

Do lado de Hamilton, a corrida pareceu perdida algumas vezes: quando a Mercedes percebeu que tinha problemas para aquecer seus pneus na classificação, precisando de duas voltas lançadas (e sem tempo hábil para fazer isso no Q3). Com a batida de Max, a Mercedes não apenas conseguiu uma inesperada pole, como também fechou a primeira fila.

Na corrida, os problemas de aquecimento poderiam aparecer na largada, na primeira volta de retorno dos boxes e em potenciais relargadas, em um circuito de alta velocidade e muros próximos. No mais, por Jeddah ser um circuito front-limited, ou seja, é o dianteiro esquerdo que acabava primeiro, a tendência era que o ritmo de corrida

REPRODUÇÃO F1.COM



Mas eles acabam se chocando

fosse melhor que o da Red Bull. Era só uma questão de cuidar do jogo de médios no início e evitar o undercut.

Quando Schumacher bateu, a Mercedes chamou ambos os pilotos à pista, usando Bottas para andar no limite máximo do delta para que ele abrisse um espaço para Hamilton e o time não corresse o risco de perder as posições. Mas a Red Bull não parou Verstappen. E o que seria uma opção arriscada, com o pneu médio já no fim da vida útil, logo mudou de cara quando a bandeira vermelha foi acionada e o holandês pode colocar os duros para, em teoria, ir até o final.

Foi então que o GP da Arábia Saudita passou de uma corrida tática para um vale-tudo.

Verstappen e Hamilton dividiram a primeira fila e a primeira curva, e o holandês saiu da pista e cruzou na

LAT IMAGES



Bottas cumprimenta Verstappen

sua frente. A Mercedes quase parou, e com isso Esteban Ocon se meteu entre eles. A direção de prova não gostou nada da manobra e ia pedir a Verstappen que devolvesse ambas as posições quando houve outro acidente mais atrás, envolvendo George Russell e Nikita Mazepin, com Sergio Perez rodando também. Mais uma bandeira vermelha.

O que se segue é uma negociação entre Michael Masi e a Red Bull para determinar onde Verstappen largaria, e a equipe aceita devolver as posições a Hamilton e Ocon, o novo pole, levando em consideração que Max seria punido de qualquer maneira.

Isso muda a cara da corrida para a Red Bull: o único jeito de vencer seria colocar os pneus médios, tentar lucrar com a aderência superior na largada, e controlar a corrida da ponta. O plano dá certo: Verstappen passa Hamilton e Ocon e toma a ponta da prova, agora sem punições. Mas ainda faltavam 33 voltas.

> "Isso é loucura, cara."
>
> LEWIS HAMILTON DEPOIS DE TENTAR PASSAR MAX E LEVAR UMA FECHADA. E, LOGO DEPOIS...

Hamilton logo se livra de Ocon e vai para cima do rival, ou melhor, tenta ir. Com os pilotos muito mais próximos depois das interrupções, os toques começam a ficar mais frequentes, e os detritos na pista, sem ter para onde ir com os muros tão próximos, geram uma sequência de três Safety Cars Virtuais em vinte voltas. Foi uma fase que ajudou Verstappen com seu dianteiro esquerdo, mas já dava para notar que o equilíbrio do carro não era o mesmo nas saídas de curva. E, no final da volta 26, ele escorregou e Hamilton colocou por fora na reta principal.

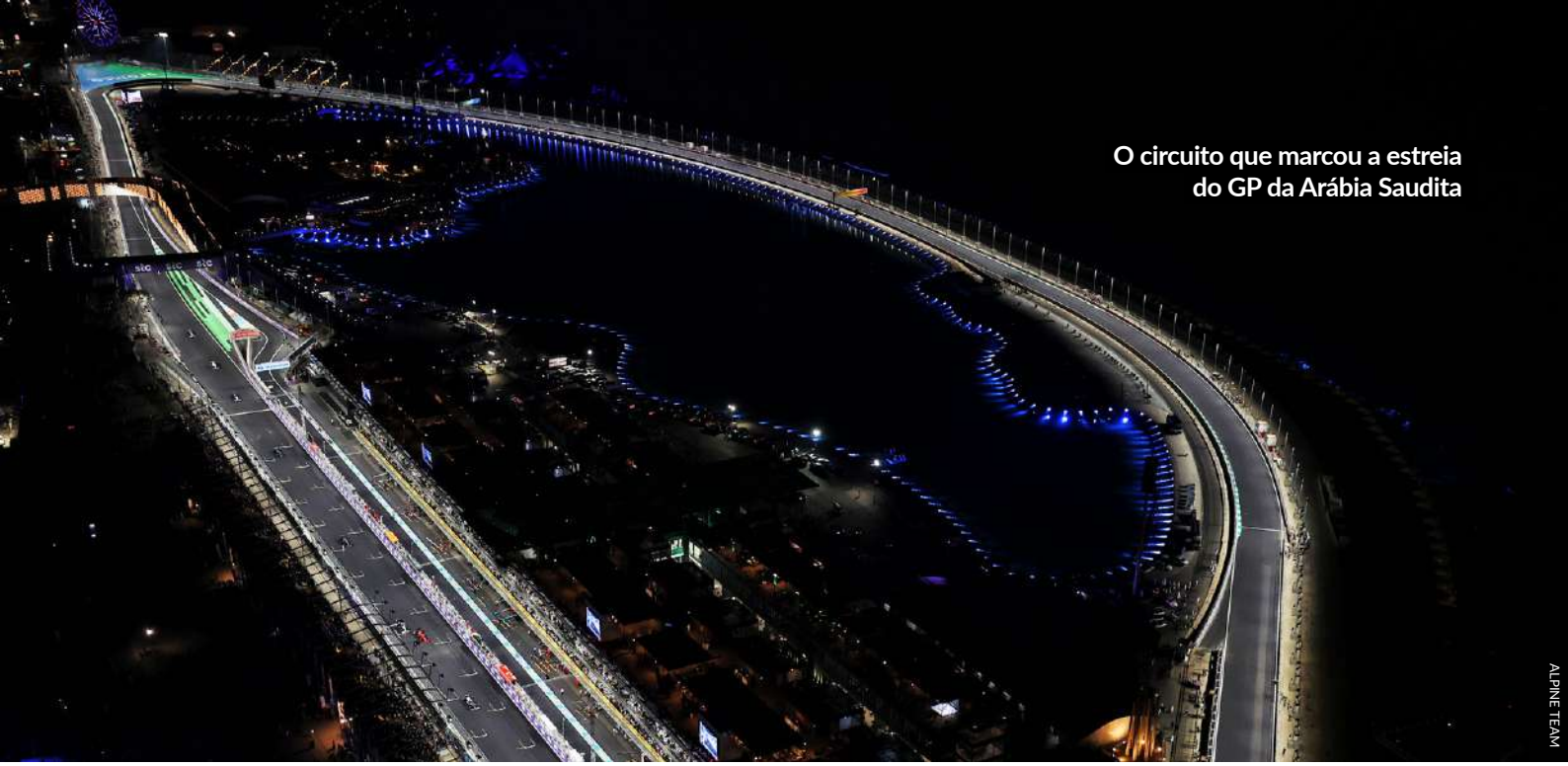
Mesmo por dentro, Verstappen não faz a curva, Hamilton evita o contato. A interpretação da direção de prova é a mesma do lance da primeira re-largada: Verstappen só está na frente porque não fez a curva. E Masi ordena que ele devolva a posição.

A instrução da Red Bull é de que Max faça isso taticamente, ou seja, antes do último ponto de detecção do DRS, a fim de que ele tenha a chance de dar o troco na primeira curva. Teoricamente, isso nem seria permitido, como Hamilton descobriu no GP da Bélgica de 2008, mas Verstappen segue a ordem.

Sem saber da ordem, quando eles chegam no ponto de detecção do DRS, em plena reta, Hamilton percebe que o rival está tirando o pé, mas acha que é só uma tática, e também diminui a velocidade. O choque entre os dois acontece quando Max decide frear.

O holandês, então, sofre duas punições: uma por não ter devolvido a posição, e outra por ter freado no meio da reta, tendo 15s acrescidos

Clique nas áreas amarelas para saber mais



O circuito que marcou a estreia do GP da Arábia Saudita

ALPINE TEAM

REPRODUÇÃO F1.COM



Bottas ultrapassa Ocon quase na linha de chegada

a seu tempo final. Isso não mudaria sua posição de prova porque o desgaste de pneus já era alto demais para conseguir deixar Hamilton atrás, e o inglês, finalmente, o passou na pista para vencer. Verstappen foi segundo, depois que Bottas ficou preso atrás de Ricciardo da volta 16 à 39. O finlandês ainda foi à caça de Esteban Ocon e conseguiu beliscar o terceiro posto, passando o francês na linha de chegada.

Ocon foi um dos beneficiados com a bandeira vermelha, assim como Ricciardo, quinto colocado, Gasly sexto e Sainz, oitavo. Ele e Leclerc, que largou em quarto, foi um dos que pararam no SC e depois se tocou com Perez, chegaram a se estranhar. O espanhol tinha largado com os duros, e fez a segunda metade da corrida com os médios, perdendo rendimento no final e tendo de ceder a posição ao monegasco. Giovinazzi e Norris, outro muito prejudicado pela primeira bandeira vermelha, completaram o top 10.

Enciclopédia da F1

COMO CONSEGUIR A LICENÇA PARA TER UM NOVO GP

BASTIDORES

▶ Com cerca de 24h para os hóspedes da F1 chegarem, dois hotéis foram pedidos pela família real. Pior para um grupo de quatro jornalistas alemães que tiveram que ficar procurando onde ficar durante a madrugada quando chegaram. Acabaram achando dois quartos, para três homens e uma mulher (que não podia dividi-lo com nenhum deles por não ser casada).

▶ Duas horas da tarde de quinta-feira e Michael Masi encharcado de suor checava cada detalhe da pista. A maioria dos pilotos só pôde fazer a volta de reconhecimento a pé de madrugada (quando Hamilton ultrapassou Verstappen, mas sem equipamentos iguais: o inglês estava com seu patinete). Aliás, Hamilton não gosta de track walks. Assim como não gosta de simulador. Mas, neste ano, deixou essas "tradições" de lado.

▶ Sabendo das queixas a respeito de condições de trabalho de imigrantes nestes países árabes endinheirados e vendo indianos, paquistaneses, bangladeshis aos montes chegando para turnos tarde da noite, dá para ter uma ideia de como eles conseguiram levantar um circuito em oito meses, um recorde absoluto para a F1. Mesmo quem chegou na segunda-feira para montar os equipamentos não acreditava que seria possível ter uma corrida no domingo.

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL

GP DE ABU DHABI

> "Isso é inacreditável, pessoal! Podemos fazer isso juntos por mais 10 ou 15 anos?"
>
> MAX VERSTAPPEN APÓS SE TORNAR CAMPEÃO



CAMPEÃO!!

A decisão teve todos os ingredientes que marcaram o ano: brigas diretas e controversas entre os rivais Max Verstappen e Lewis Hamilton, dois carros mostrando suas qualidades diferentes, decisões confusas da direção de prova e, é claro, um momento em que tudo o que parecia certo virou de cabeça para baixo.

Superior na decisão em Abu Dhabi, Hamilton parecia ter uma mão na taça quando um Safety Car foi acionado a seis voltas do final. E perdeu o octa na última volta, de maneira até mais dramática que ganhou seu primeiro título, em 2008: em uma briga direta com Verstappen, o holandês o ultrapassou pela vitória e conquistou seu primeiro mundial.

Como por tantas vezes em 2021, tudo isso era difícil de prever depois da classificação, em que Verstappen domou a dianteira sempre nervosa da Red Bull para fazer um tempo com que Hamilton nem poderia sonhar. Como o superaquecimento dos pneus traseiros eram a grande preocupação do time alemão para a corrida, a opção foi por tirar um pouco da carga, o que dificultou a vida dos pilotos no sábado. Mas o que aconteceria, então, com o equilíbrio da Red Bull na corrida, especialmente porque Verstappen largaria com os macios, menos duráveis que os médios de Hamilton?

A vantagem mais óbvia dos macios na largada se evaporou em menos de 200m, quando Hamilton tracionou melhor e

LAT IMAGES



Hamilton assumiu a liderança na largada

tomou a ponta. Verstappen logo atacou, mergulhando mesmo estando bem longe para tentar a ultrapassagem, o inglês aproveitou que o espaço de um carro que deveria estar ali de acordo com as regras desapareceu para tomar uma linha bastante vantajosa e permaneceu na frente. No que seria somente a primeira decisão questionável do dia, o diretor de prova Michael Masi ficou satisfeito com a levantada de pé que o inglês deu na reta seguinte, embora Max tenha fechado a primeira volta já mais de 1s atrás.

Tendo que seguir o rival com pneus mais macios e uma asa menor (o que faz o carro escorregar mais), não demorou para Verstappen acabar com os pneus traseiros e ir perdendo contato. A Red Bull, então, começou a olhar para trás, encontrando um espaço para chamar o holandês para os boxes sem deixá-lo no trânsito de outros pilotos (Tsunoda e Bottas) que também tinham largado com os médios.

Ele é o primeiro dos ponteiros a parar, na volta 13, quando já está a mais de 5s do líder, então um undercut está fora de questão. Cabe à Mercedes apenas copiar o que Verstappen faz, e eles param Hamilton na volta seguinte. Ambos colocam os duros, que podem ir até o final.

Verstappen volta à pista tendo de ultrapassar Sainz e o prejuízo para Hamilton chega a 9s. Mas a Red Bull tinha um plano B: deixar Sergio Perez na pista para que ele atrapalhasse Hamilton. E o mexicano o faz, Max chega a ficar a menos de 2s do rival até que Hamilton passa Perez, e novamente vai aumentando sua vantagem.

Estes 7s perdidos atrás de Perez, contudo, acabam sendo cruciais, pois vão aju-

> "Por que não estamos tirando esses carros do caminho?"
> QUESTIONOU HORNER DURANTE O SC

> "Me dê um segundo. Meu principal objetivo é limpar a pista."
> RESPONDEU MICHAEL MASI

> "Você só precisa de uma volta da corrida."
> REBATEU HORNER
> E DEPOIS QUE MASI DECIDIU PERMITIR QUE OS RETARDATÁRIOS PASSASSEM:

> "Michael, isso não é certo. Michael."
> RECLAMOU TOTO WOLFF



Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix 2021
Circuito de Yas Marina Circuit
12 de dezembro
55 voltas | 5.554m

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:30:17.345
2	L. Hamilton	+2.256s
3	C. Sainz Jr.	+5.173s
4	Y. Tsunoda	+5.692s
5	P. Gasly	+6.531s
6	V. Bottas	+7.463s
7	L. Norris	+59.200s
8	F. Alonso	+61.708s
9	E. Ocon	+64.026s
10	C. Leclerc	+66.057s





O inglês esteve à frente todo o tempo

dar Verstappen a estar dentro da janela de Safety Car de Hamilton por duas vezes. A primeira acontece na volta 36, quando, aproveitando um Safety Car Virtual causado por Antonio Giovinazzi, Verstappen coloca mais um jogo de duros. Naquele momento, Hamilton tinha menos de 6s de vantagem, por isso não respondeu.

Com pneus novos, o holandês até é mais rápido mas, com sete voltas para o final, ele ainda está 11s atrás, ou seja, depende ou que os pneus de Hamilton acabem de uma hora para a outra, ou de um Safety Car. Isso porque a perda de um pit stop com a corrida neutralizada era de 15s.

Eis que Nicholas Latifi bate, e o tal SC aparece. Novamente, a Red Bull para Verstappen, agora para colocar pneus macios e deixá-lo na melhor condição possível para o ataque no caso de uma relargada. Eles não têm nada a perder porque ele voltaria em segundo de qualquer maneira, então em qualquer cenário possível (relargada com bandeira vermelha, SC com ou sem retardatários à frente), essa seria a única chance deles vencerem a corrida e o campeonato.

Na Mercedes, a decisão era mais difícil. Parar poderia significar jogar a liderança (e o mundial) fora caso a corrida não fosse reiniciada, caso houvesse uma bandeira vermelha (já que Verstappen ganharia uma parada grátis, efetivamente), e muito provavelmente caso não houvesse tempo de tirar os retardatários do caminho. O único cenário em que a tática poderia funcionar era ou se Hamilton parasse e Verstappen o seguisse, ou se os retardatários fossem tirados da equação e Hamilton conseguisse passar de volta na pista.

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Verstappen se ajoelha após sair do carro como campeão do mundo

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Depois da corrida, Mercedes e Red Bull foram aos comissários



JIRI KRENEK

"Isso foi manipulado, cara."
LEWIS HAMILTON APÓS A BANDEIRADA

"Estou sem palavras, Lewis Hamilton. Absolutamente sem palavras."
SEU ENGENHEIRO, BONO

REPRODUÇAO F1



Um dos momentos mais decisivos do ano, a batida de Latifi

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL



Pai e filho comemoram

O que se segue é o pior cenário para a Mercedes e o melhor para a Red Bull: Michael Masi primeiro decide que os cinco retardatários que estão entre Hamilton e Verstappen vão ter que ficar ali mesmo. A prioridade dele no momento é impedir que a corrida (e o campeonato) acabem sob regime de Safety Car.

Minutos depois, ele toma uma decisão inusitada: só os carros que estão entre os rivais pelo campeonato vão descontar uma volta. Tecnicamente, a decisão é dele, embora isso desconsidere parte da regra, de que a relargada só pode ser dada na volta seguinte àquela em que os retardatários descontam sua volta. Não há tempo para isso e ele deixa essa parte da regra de lado (que, é claro, gerou um protesto da mercedes, que dias depois foi retirado pela equipe).

A temporada 2021, então, como não poderia deixar de ser, ganha um final apoteótico e inesperado: Verstappen teve o carro mais lento por todo o domingo, mas a diferença entre o pneu duro de 40 voltas de Hamilton e seu macio novo é grande, assim como sua vontade de chegar a um título que foi tão seu por tantas vezes, mas que vinha escapando de seus dedos desde a troca do motor de Lewis no Brasil.

Por um lado, a temporada não poderia ter tido um desfecho mais espetacular, com uma briga direta pela vitória e pelo título na última volta da última corrida. Por outro, as circunstâncias em que isso aconteceu foram péssimas para o esporte. No final das contas, 2021 foi tudo isso ao mesmo tempo, e o final não poderia ser diferente.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



O cumprimento após um ano intenso de batalha

GETTY IMAGES RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

- A vitória de Max significa que a Netflix vai ter que fazer um baita rebolado de storytelling porque, embora a Red Bull esteja de portas abertas para a série, o holandês torce o nariz para as licenças poéticas, digamos assim, do Drive to Survive.

- Houve uma sensação geral de que o final apoteótico tinha sido um tanto forçado. Os pilotos, ao invés de conversarem uns com os outros no cercadinho, desta vez recorriam aos assessores de imprensa para tentar concatenar os fatos. Fernando Alonso nem escondia a felicidade com o resultado final, trocando as críticas a Masi do sábado pela observação de quão incrível era presenciar uma decisão como esta. Outros, como Ricciardo, se diziam "sem palavras", e não de uma maneira positiva. "Foi um show para a TV", disse Norris depois de entender o que rolou na relargada.

- As horas de espera no paddock foram se passando e membros graúdos de outras equipes e ex-pilotos iam fazendo e desfazendo rodinhas. "Parece que tem muita interferência de cima na direção de prova, não?", dizia um chefe de equipe que já trabalhou na FIA.

- Verstappen teve de esperar até que os dois protestos da Mercedes fossem deferidos para comemorar. O grito de campeão só saiu lá pelas 23h, pouco antes de Hamilton ir embora, calado.