NO PADDOCK DA F1

Com **JULIANNE CERASOLI**

MAXI MIZOU



SUMÁRIO

UM MUITO OBRIGADA	3
ESPECIAIS	4
GP DO BARHEIN	5
GP DA ARÁBIA SAUDITA	9
GP DA AUSTRÁLIA	13
GP DA EMILIA ROMAGNA	17
GP DE MIAMI	21
GP DA ESPANHA	25
GP DE MÔNACO	29
GP DO AZERBAIJÃO	33
GP DO CANADÁ	37
GP DA GRÃ-BRETANHA	41
GP DA ÁUSTRIA	45
GP DA FRANÇA	49
GP DA HUNGRIA	53
GP DA BÉLGICA	57
GP DA HOLANDA	61
GP DA ITÁLIA	65
GP DE SINGAPURA	69
GP DO JAPÃO	73
GP DOS EUA	77
GP DA CIDADE DO MÉXICO	81
GP DE SÃO PAULO	85
GP DE ABU DHABI	89

UM MUITO OBRIGADA

Não foi fácil virar a chave depois de um campeonato tão incrível como o de 2021 ter terminado com mais perguntas do que respostas, e todos nós que trabalhamos com a Fórmula 1 vimos isso com clareza em nossas mídias sociais, cobertas de frustração. Para completar, o novo regulamento funcionou para deixar as corridas mais abertas (as ultrapassagens aumentaram em 30%), mas o grande risco de fazer mudanças tão profundas acabou virando realidade e uma equipe conseguiu se adaptar mais rapidamente que as demais.

E não foi só isso. A polêmica do teto orçamentário jogou ainda mais suspeição também em cima dessa adaptação melhor da Red Bull do mesmo Max Verstappen que já tinha sido o privilegiado dos erros de procedimento do final de 2021. E lá se vai mais uma camada de toxicidade, essa que não considera também que erros acontecem, que Adrian Newey é um gênio e que estamos assistindo ao florescer de um grande do esporte. Afinal, não é à toa que Mercedes e Red Bull brigaram por Max Verstappen tão logo ele saiu do kart, e os touros o levaram por oferecerem “apenas” uma vaga direta na F1 a um piloto de 16 anos.

Mas, embora a dinâmica das mídias sociais às vezes nos faça crer o contrário, nem todo mundo compra essa onda de ataques. E o caminho que o No Paddock da F1 com a Ju começou a tomar neste ano é muito em função disso. E a prova disso. Em 2022, nos tornamos uma comunidade. Uma comunidade em que sobrou paixão pela F1 e não faltou respeito. Que abriu o caminho para amizades.

É por isso que eu não poderia deixar de usar esse espaço para agradecer pela confiança de vocês e também pela contribuição de cada um para fazer do No Paddock um oásis de empatia de e para fãs de F1. É nessa pegada que vamos para mais um stint - tomara, com mais disputa pelo título e menos desconfiança fora da pista - em 2023.

MINHAS REDES

Diagramação: **Galegas Mídia |** @galegasmidia

FOTO DA CAPA: MARK THOMPSON | GETTY IMAGES
*Todas as fotos Getty Images/Red Bull Content Pool

ESPECIAIS



COMO ACERTAR A ESTRATÉGIA NA F1



VELOCIDADE DE RETA NA F1 É SÓ MOTOR?



COMO FUNCIONA O DRS NA FÓRMULA 1



TUDO SOBRE OS SIMULADORES DA FÓRMULA 1



ENTENDA O SISTEMA DE PUNIÇOES NO GRID DA F1

BARHEIN



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Começa a temporada 2022 da Fórmula 1

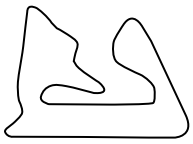
A estreia do novo regulamento da Fórmula 1 não poderia ter sido melhor para um time que não sabia o que era começar uma temporada com uma dobradinha desde 2010. A Ferrari teve o melhor conjunto no GP do Bahrein, com um carro bem equilibrado, rápido nas retas e, mais importante, leve com os pneus. Mas a dobradinha só aconteceu porque o único time que poderia tirar a vitória ferrarista, a Red Bull, teve problemas relacionados ao sistema de combustível. E a Mercedes viu o tamanho da montanha que terá de escalar.

Haas e Alfa Romeo foram outros destaques positivos, enquanto McLaren e Aston Martin se arrastaram junto da Williams nas últimas posições. O início dessa nova era na F1 mostrou o nível de preparação de cada equipe e foi influenciado pelas restrições de desenvolvimento aerodinâmico, já que os carros têm mais horas de simulação do que de pista nesta altura do campeonato.



STEVE ETHERINGTON | MERCEDES

A turma de 2022



Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix 2022
Circuito Internacional do Barhein, 20 de março
57 voltas | 5.412m

PÓDIO

 1	C. Leclerc	1:37:33.584
 2	C. Sainz Jr.	+5.598s
 3	L. Hamilton	+9.675s
4	G. Russell	+11.211s
5	K. Magnussen	+14.754s
6	V. Bottas	+16.119s
7	E. Ocon	+19.423s
8	Y. Tsunoda	+20.386s
9	F. Alonso	+22.390s
10	G. Zhou	+23.064s





“A Ferrari está de volta de verdade. Uma dobradinha é exatamente o lugar onde a equipe deveria estar. Foi um fim de semana muito difícil, não tive ritmo, mas consegui chegar em segundo. Tenho lição de casa para fazer agora.”
Carlos Sainz

DIVULGAÇÃO FERRARI

Dobradinha da Ferrari no Barhein, algo que não acontecia desde 2010

Entre os grandes, ninguém chegou mais bem preparado que a Ferrari. Eles tiveram mais tempo de túnel de vento e CFD e, de quebra, testes sem quaisquer problemas.

Isso fez a diferença quando a Red Bull viu os motores dos dois carros pararem de funcionar com poucas voltas para o final, sem que o combustível conseguisse ser sugado do tanque. Isso foi consequência direta do time não ter feito uma simulação de corrida completa nos testes, levando o tanque ao seu limite.

Outros times perceberam que, como o combustível deste ano, com 10% de etanol, opera em uma temperatura mais alta, adaptações precisam ser feitas para evitar a cavitação, um fenômeno relacionado à temperatura que causa danos nas bombas. Então havia combustível (pelo que apurei, 13kg no carro de Verstappen), mas o motor não conseguia ser alimentado quando o tanque estava quase vazio.

Não que este tenha sido o único problema da Red Bull. Verstappen (e muitos outros pilotos) sofreu com superaquecimento de freios. E, depois da terceira parada nos boxes, ele começou a sentir o volante puxando. É possível que algo tenha quebrado justamente na parada.

LAT IMAGES



Hamilton completou o pódio barenita

Não que estes tenham sido os motivos da vitória da Ferrari. Largado da pole, Charles Leclerc só teve o primeiro lugar realmente ameaçado logo depois da primeira rodada de pit stops, quando ele e Verstappen tiveram um duelo por três voltas.

Novos carros forçam mais os pneus que o esperado

A corrida começou com todos, menos as McLaren, com os pneus macios, e já sofrendo muito desgaste. Na volta 11, os primeiros carros começaram a aparecer nos boxes. O primeiro deles foi a Mercedes de Lewis Hamilton, naquele momento em quinto lugar e perdendo 1s por volta em relação aos líderes. A Mercedes fez uma opção inesperada pelos duros, e o inglês sofreu com falta de aderência na saída dos boxes. Mesmo assim, ele logo passou a virar 2s por volta mais rápido do que vinha conseguindo anteriormente, sinal que o undercut tinha grande potencial.

Assim, a Red Bull chamou Verstappen antecipadamente, na volta 14, quando ele estava a menos de 4s de Leclerc. Mesmo a Ferrari respondendo na volta seguinte, eles saíram lado a lado, tamanha a vantagem da borracha mais nova.

DIVULGAÇÃO HAAS F1 TEAM



Kevin Magnussen fez uma ótima reestreia

Estes novos carros são cerca de 50kg mais pesados, as suspensões são mais rudimentares por força das regras, o porpoising que muitos carros vêm tendo é outro fator e as saídas de frente nas curvas de baixas não ajudam. Tudo isso coloca pressão nos pneus, que já sofrem normalmente no Bahrein. Daí o nível de degradação que foi visto na primeira etapa.

Dentro deste cenário, a opção da Ferrari de colocar mais asa no carro mostrou acertada, pois isso deu mais estabilidade. A diferença começou a ficar mais clara quando os ponteiros estavam com pneus médios, com os quais Leclerc estava mais sob controle. Tanto, que quando a Red Bull novamente antecipou a parada de Verstappen para tentar o undercut, na volta 30, ele já não voltou tão perto do líder.

A Red Bull ainda tentaria mais uma cartada, apostando em uma degradação alta no final e parando Verstappen uma terceira vez. A Ferrari, desta vez, não respondeu, avaliando que teria vantagem suficiente e que Leclerc estava administrando bem seus pneus

Clique nas áreas amarelas para saber mais

"Estou muito feliz. Os últimos dois anos foram difíceis para a equipe. Fizeram um carro maravilhoso esse ano — começamos da melhor maneira possível. Importante estar de volta."

Charles Leclerc

"Saí devagar nas duas saídas do box e perdi a liderança da prova duas vezes. Não sei o que houve. Nós realmente não sabemos ou entendemos completamente ainda por que isso aconteceu, mas definitivamente aconteceu depois que os pneus foram colocados e eu saí."

Max Verstappen

DIVULGAÇÃO ALFA ROMEO | FLORENT GOODEN DPPI



Zhou Guanyu fez uma boa corrida no Barhein



DIVULGAÇÃO HAAS F1 TEAM

Guenther Steiner não poderia estar mais feliz

para ir tranquilo até o final. Não vimos como essa história terminaria porque Pierre Gasly teve um problema no ERS-K, o que gerou um SC que deu, efetivamente, uma parada quase de graça para o líder.

Mercedes tem noite de limitação de danos

Até a relargada, a sete voltas do fim, a corrida tinha uma Ferrari, uma Red Bull, outra Ferrari, de Carlos Sainz, que vem tendo mais dificuldades de se adaptar com o carro novo que o companheiro, e a segunda Red Bull, com Perez passando boa parte da prova a cerca de 3s do espanhol. Mas os problemas de combustível das duas Red Bull acabaram promovendo Lewis Hamilton ao pódio.

O inglês teve uma noite solitária no Bahrein. Teve dificuldade com os



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Max e Charles lado a lado

pneus, que são um problema da Mercedes em função do desequilíbrio do carro e do porpoising. Quando o SC foi acionado, ele estava 76s atrás do líder, com uma parada a mais. Eles são claramente a terceira equipe no momento, à frente da Haas e Alfa Romeo logo em seguida. Não coincidentemente, são equipes que tiveram mais tempo de túnel de vento e CFD em relação às outras.

Isso fez com que dois pilotos se destacassem no pelotão. Kevin Magnussen bem que correu com ar limpo o tempo todo, o que ajuda a poupar os pneus, mas não deixa de impressionar que ele tenha levado a boa Haas ao quinto lugar mesmo com pouca experiência no carro.

Outro piloto que andou bem foi Guanyu Zhou. Ele caiu para último na largada, após ambas as Alfas terem problemas de embreagem, errou a primeira curva, mas não se desesperou. Foi passando um a um seus adversários e, na volta 18, já estava andando com o companheiro Valtteri Bottas em 13º. Ficou na mesma balada do finlandês até os dois pararem juntos durante o SC. Como ele teve de esperar, voltou bem atrás, e mesmo assim marcou um ponto na estreia.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

> “Fico triste pelos carros da Red Bull, mas fizemos nosso melhor. Espero alcançá-los rápido. Sei que a equipe está trabalhando duro na fábrica. Não é simples de melhorar [os carros]. Somos a melhor equipe dos últimos tempos e vamos continuar sendo.”
>
> Lewis Hamilton

BASTIDORES

Depois de dois anos de passos tímidos para a volta à vida normal pós-pandemia, o GP barenita deu o tom do que seria o ano. A hora é de lucrar, finalmente, com a visibilidade que a F1 ganhou com o Drive to Survive e o grande campeonato do ano passado. E o paddock já estava bem mais movimentado.

Tinha até uma barraquinha de doces e café árabe, que não é exatamente um café, parece mais um chá, com cardamomo e outras especiarias. E outra de shawarma, lanche local que muita gente no Brasil conhece como churrasco grego. Os barenitas são conhecidos pela sua hospitalidade e não é por acaso que a F1 tem vindo tanto para cá. Em nenhum lugar a categoria é claramente tão importante para a imagem do país. Até quando você embarca para o Bahrein e um vídeo com as atrações turísticas do país é mostrado, a F1 é a primeira coisa que aparece. O circuito, inclusive, está até em uma das notas do dirham, a moeda local.

Lewis Hamilton se encontrou com o presidente da FIA, Mohammed ben Sulayem, para discutir sua punição por não ter ido à premiação oficial de 2021. Ficou acertado que ele paga 50 mil euros, convertidos para um programa de apoio à formação dentro do automobilismo de alguém vindo de minorias. Mas não se ouviu mais nada sobre o assunto.

ARÁBIA SAUDITA



CLIVE MASON | GETTY IMAGES

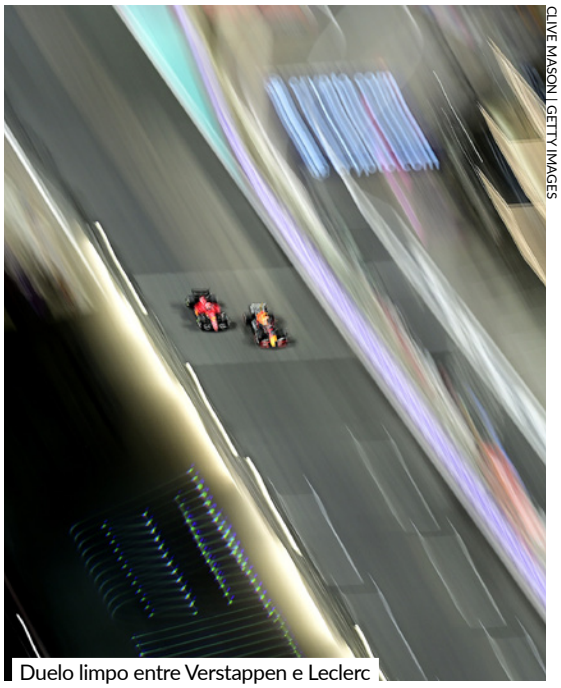
O piloto holandês comemora a vitória

Max Verstappen e Charles Leclerc, mais uma vez, usando taticamente as zonas de DRS para ver quem sairia vitorioso. Mas o resultado do segundo encontro dos dois nesta temporada 2022 seria diferente no GP da Arábia Saudita. Sem o alto desgaste de pneus visto na primeira etapa no Bahrein e com os pilotos podendo forçar como se estivessem em uma classificação com os pneus duros nas voltas finais, o segundo round ficou com Verstappen.

Parte da explicação para o que vimos nas 10 voltas finais em Jeddah tem relação com opções que Red Bull e Ferrari fizeram no acerto de seus carros, tentando valorizar suas melhores qualidades. Assim como havia acontecido no Bahrein, os italianos foram para a prova com mais asa traseira, o que ajuda no trato dos pneus, mas atrapalha na velocidade final de reta. E o time de Milton Keynes optou por andar com menos asa. A diferença é que os pneus não se desgastaram tanto quanto na etapa de abertura e, nas últimas voltas, foi a velocidade de reta que prevaleceu.

Leclerc obrigou Perez a forçar no começo do GP da Arábia Saudita

Foi a outra Red Bull quem dominou a primeira parte do GP da Arábia

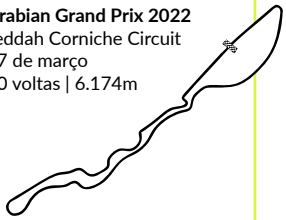


CLIVE MASON | GETTY IMAGES

Duelo limpo entre Verstappen e Leclerc

> "Estou muito feliz por finalmente termos dado o pontapé inicial na temporada."
>
> Max Verstappen

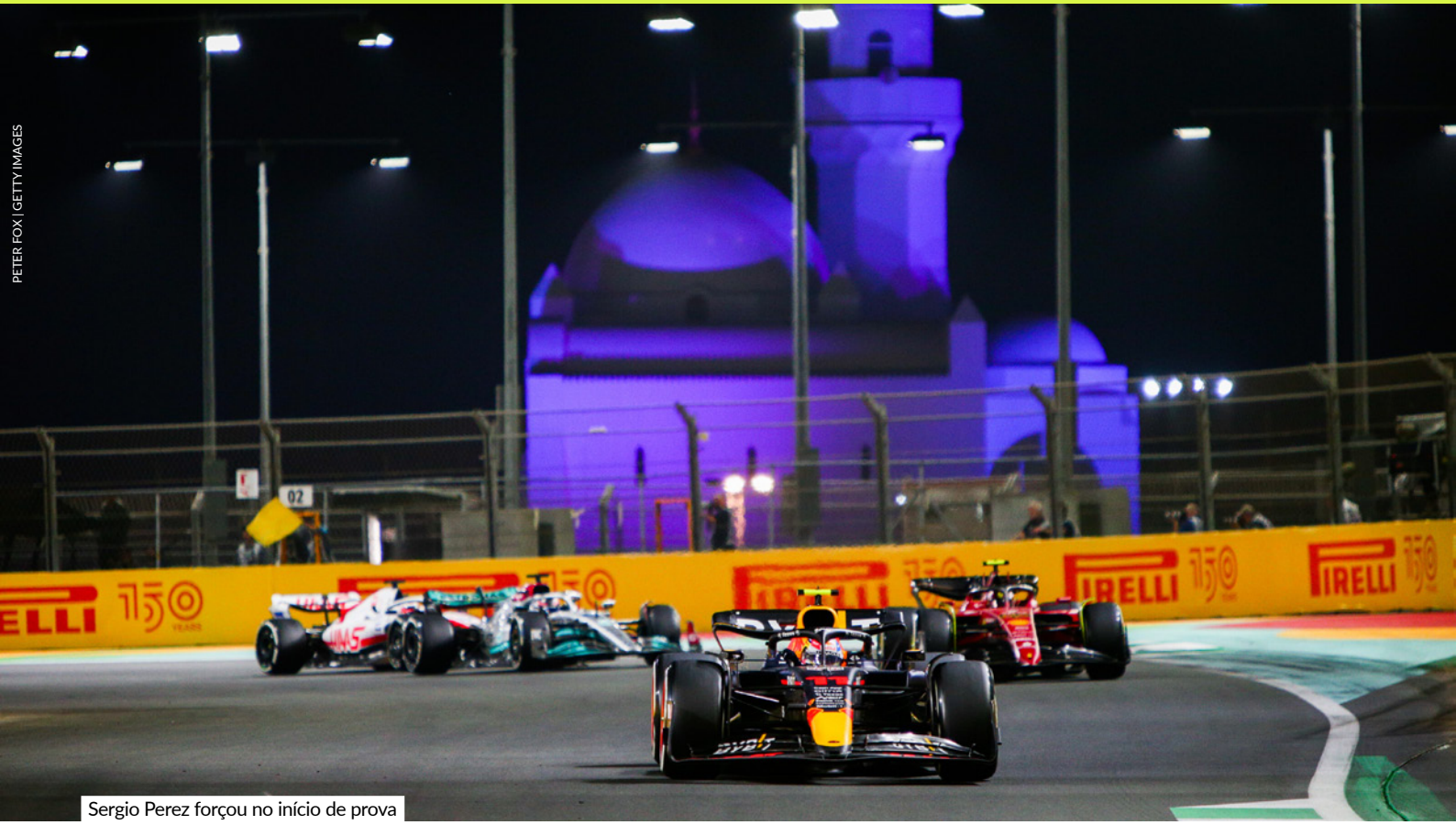
Formula 1 STC Saudi Arabian Grand Prix 2022
Jeddah Corniche Circuit
27 de março
50 voltas | 6.174m



PÓDIO

1	M. Verstappen	1.24.19.293
2	C. Leclerc	+0.549s
3	C. Sainz Jr.	+8.097s
4	S. Perez	+10.800s
5	G. Russell	+32.732s
6	E. Ocon	+56.017s
7	L. Norris	+56.124s
8	P. Gasly	+62.946s
9	K. Magnussen	+64.308s
10	L. Hamilton	+73.948s





PETER FOX | GETTY IMAGES

Sergio Perez forçou no início de prova

Saudita. Sergio Perez largou na pole e vinha controlando o ritmo com os pneus médios. Porém, o fato de Leclerc conseguir manter a distância de pouco mais de 2s por várias voltas indicava que ele não buscava superar a Red Bull, mais veloz nas retas, na pista, e sim por meio de um undercut ou overcut, ou seja, antecipando a parada ou alongando o primeiro stint.

A Ferrari era melhor que a Red Bull com o composto médio, com o qual Verstappen admitiu que era difícil "forçar sem que os dianteiros abrissem", ou seja, se desgastassem demais. Perez tinha forçado bastante seu primeiro jogo para conseguir manter-se longe da zona de DRS de Leclerc, que parecia mais confortável. Então não foi uma surpresa quando ele antecipou sua parada na volta 15, cobrindo um eventual undercut.

Naquele momento, Leclerc ouvia a instrução de "parar para ultrapassar", mas a pior maneira de conseguir isso é parando junto ao rival, então ele ficou na pista enquanto Perez foi aos boxes. O final dos stints sempre são os momentos, à exceção da largada, com maior risco de acidente, especialmente entre os carros mais ariscos, cujos pneus já estão muito mais desgastados do que os dos times da ponta. Dito e feito: logo que Perez parou, Latifi encontrou o muro e trouxe o Safety Car à pista.

Isso significava que a maioria dos pilotos poderia parar com a corrida neutralizada e economizar cerca de 10s com isso. Assim, Perez não apenas perderia o primeiro posto, como dividiria a saída do box com o terceiro colocado Carlos Sainz, que acabou ficando com a posição.



DIVULGAÇÃO | FERRARI

Sainz e Leclerc completaram o pódio

> "Não foi suficiente para hoje, mas gostei muito da corrida. Dura, mas justa. Todas as corridas deveriam ser assim. Com certeza estou um pouco desapontado, queria vencer."
>
> Charles Leclerc

Red Bull foi melhor com os pneus duros

Primeiro, e agora com todos de pneus duros, Leclerc nunca ficou mais de 1s6 à frente de Verstappen, indicando que, quando os dois carros

Clique nas áreas amarelas para saber mais



CLIVE MASON | GETTY IMAGES

Jeddah recebeu a segunda etapa da temporada

> "Verstappen fez um trabalho legal. [O respeito por ele] Sempre esteve lá, especialmente depois de uma corrida dessa. Estou um pouco desapontado, mas foi uma boa corrida."
>
> Charles Leclerc

podem andar quase sem ter que se preocupar com o desgaste de pneus, a Red Bull é um pouco mais veloz neste tipo de pista de alta velocidade.

Verstappen sabia que precisava entrar na zona de DRS de Leclerc para fazer valer a vantagem de velocidade no final das retas. Mas o monegasco se defendia focando nas curvas especialmente do primeiro setor, em que a Ferrari era melhor.

A tática estava dando certo até que um abandono triplo, de Fernando Alonso, Daniel Ricciardo e Valtteri Bottas, na volta 36, gerou um VSC. Neste período, os pilotos têm de respeitar um delta de tempo de volta, que aparece em seu volante. Quando o VSC foi acionado, Verstappen estava 1s5 atrás de Leclerc. Na primeira volta, a diferença aumentou para 3s2. Mas isso se inverteu na última volta do VSC e Verstappen abriu o 41° giro só 0s4 atrás, já ganhando terreno com o DRS ativado antes de cruzar a linha para iniciar aquela volta.

Então, coube a Leclerc tentar se defender de maneira tática, freando cedo antes do ponto de detecção da zona de DRS da reta para impedir que Verstappen pudesse abrir a asa. Em outra disputa bela e limpa no campeonato, pelo menos nesta etapa inicial, Verstappen assumiu a ponta a quatro voltas para o final para não perder mais.

> "Vou voltar para a fábrica na semana que vem, trabalhar duro com a equipe para tentar melhorar o carro. Voltar e tentar de novo. Não sei no momento qual o potencial que temos. Realmente não sei."
>
> Lewis Hamilton

Leclerc ainda fez a volta mais rápida tentando recuperar a ponta, e saiu do GP da Arábia Saudita com 19 pontos e 20 de vantagem para Verstappen. E Sainz ainda não se sente bem com o carro, então tem motivos para ficar satisfeito com a vice-liderança e os dois pódios dentro deste contexto.

A Mercedes até piorou no GP da Arábia Saudita

Com o carro ainda sofrendo muito com as golfinhadas e tendo de andar mais alto que o ideal, fica fácil entender por que a Mercedes esteve mais distante da ponta no GP da Arábia Saudita em relação à pista mais travada do Bahrein. Andar mais alto significa não gerar tanto downforce por meio do efeito solo e ainda ter mais arrasto, o que derruba a velocidade de reta.

Junte-se a isso um acerto que, embora não fosse muito diferente do usado por Russell, tornou o carro de Hamilton muito traseiro com pouco

Clique nas áreas amarelas para saber mais



LAT IMAGES

Pela Mercedes, Russel foi o quinto e Hamilton terminou em décimo

combustível e pneus macios na classificação, o que o fez largar mais atrás.

Com os pneus duros, Hamilton teria que fazer uma primeira parte da prova paciente, esperando que o composto médio dos rivais fosse acabando para escalar o pelotão, e depois usar o ar livre para adotar seu ritmo, que seria o suficiente para ele terminar perto do companheiro Russell, que largou em sexto e logo se livrou de Ocon para fazer a corrida sozinho e chegar em quinto.

O plano vinha dando certo: lá pela volta 34 ele andava no mesmo ritmo que Russell, mesmo com pneus mais usados. O problema era que a maioria dos rivais tinha economizado 10s de prova parando durante o SC, então o ideal seria que ele tivesse o mesmo luxo.

O VSC a 12 voltas do fim deu essa chance a Hamilton. Mas ele não sabia se podia entrar nos pits vendo o carro de Ricciardo parado no lado de dentro da linha branca do pit e, quando a equipe determinou que seria permitido entrar, ele já tinha passado.

Hamilton teria de esperar para a volta seguinte, mas o pit já estava fechado. Parando com bandeira verde, perdeu muito terreno e foi apenas o décimo.



O troféu saudita

MARK THOMPSON / GETTY IMAGES

BASTIDORES

A sexta-feira em Jeddah ficou marcada por um ataque a um depósito da petrolífera Aramco a 12km da pista, que resultou em uma série de reuniões com chefes, pilotos e a F1. É fato que uma das opções levantadas pelos pilotos foi o que aconteceria se eles decidissem não correr. O que ficou claro após a reunião é que, embora nem todos concordassem com esta atitude, a reunião se alongou justamente porque eles queriam tomar uma decisão única.

Houve sim um momento mais crítico, quando os chefes de equipe voltaram à sala e o tom da conversa ficou visivelmente mais ríspido. Pierre Gasly e Lewis Hamilton falavam bastante, e George Russell liderou o encontro pela posição de presidente da associação de pilotos, na ausência de Sebastian Vettel, devido à Covid. O alemão, contudo, estava em contato por telefone.

Foram levantados pontos como se seria possível deixar o país rapidamente, e o que isso significaria para os membros da equipe, que não teriam escolha a não ser ficar para desmontar todo o equipamento.

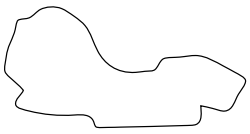
Os pilotos já sabiam bem da falta de voos para Jeddah na chegada. A oferta de voos era tão esparsa que, enquanto chefes de equipe como Guenther Steiner e Mike Krack estavam na executiva, teve piloto que teve de ir de econômica. Foi a minha surpresa quando vi Charles Leclerc e seu treinador sentados ao meu lado.

AUSTRÁLIA

O GP da Austrália foi mais uma demonstração da versatilidade e confiabilidade do carro da Ferrari e da tranquilidade de Charles Leclerc em uma posição que ele não teve anteriormente na Fórmula 1, mas com a qual se acostumou ao longo de sua carreira, administrando uma vantagem na ponta sem cometer erros.

Mas falar somente da vantagem da Ferrari em Melbourne é contar apenas parte da história. O time levou um difusor modificado (apenas para o carro de Leclerc), mas não foi uma atualização significativa. Se compararmos a diferença do carro vermelho com a Mercedes, que não levou atualizações a Albert Park e seguiu sofrendo com um porpoising severo também nas curvas, o que obriga o time a andar com o carro mais alto e, assim, comprometer bastante seu rendimento, a diferença se manteve estável. Ela ficou na casa de um segundo na classificação e foi maior que isso na corrida (Hamilton perdeu 18s para Leclerc em 14 voltas com o pneu médio e um pouco menos com o duro). Outros carros, como Alpine e McLaren, cujos carros casam bem com o circuito australiano, até se aproximaram da Ferrari.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Formula 1 Heineken Australian Grand Prix 2022
Circuito de Albert Park,
10 de abril
58 voltas | 5.278m

PÓDIO

 1	C. Leclerc	1:27:46.548
 2	S. Perez	+20.524s
 3	G. Russell	+25.593s
4	L. Hamilton	+28.543s
5	L. Norris	+53.303s
6	D. Ricciardo	+53.737s
7	E. Ocon	+61.683s
8	V. Bottas	+68.439s
9	P. Gasly	+76.221s
10	A. Albon	+79.382s



CLIVE MASON | GETTY IMAGES

Vista aérea pré-largada



DIVULGAÇÃO FERRARI

> **“É apenas a terceira corrida. É difícil pensar em relação ao campeonato. Temos um carro muito competitivo, muito confiável. Estamos bem, espero continuar dessa maneira. Se conseguirmos, acho que temos chance de lutar pelo título.”**
>
> Charles Leclerc

Leclerc vence após administrar uma prova sem erros

O que deu na Red Bull?

O ponto fora da curva é a Red Bull. Não sabemos o quanto Verstappen estava apenas administrando a segunda posição na segunda parte da prova porque o time já sabia antes da largada que poderia ter dificuldades de confiabilidade de acordo com o holandês, mas enquanto a maioria estava com pneus médios no começo da prova a dificuldade de controlar o carro, principalmente na curva 13, a mais problemática para a Red Bull por todo o final de semana e na qual a Ferrari era muito melhor que todos, era visível.

A maioria dos pilotos relatou graining nos treinos livres de sexta-feira, mas havia a dúvida se isso se resolveria com o emborrachamento natural do asfalto e o aumento da temperatura no domingo. O que aconteceu foi uma mudança de graining nos pneus traseiros para os dianteiros, e alguns times ainda relataram bolhas.

A Red Bull, como aconteceu algumas vezes no ano passado (e o GP dos Estados Unidos me vem à cabeça imediatamente) não previu essa mudança de maneira correta, e isso dificultou a vida dos pilotos no primeiro stint, quando Verstappen perdeu 9s para Leclerc em 14 voltas e Perez não



DIVULGAÇÃO | MCLAREN

As Mclaren apresentaram um bom desempenho na terceira corrida

> “Já estávamos milhas atrás [no campeonato]. Eu realmente não acho que é o momento de pensar na briga pelo campeonato. É mais importante terminar as corridas.”
>
> Max Verstappen

andava em um ritmo muito superior a Hamilton, que inclusive conseguiu recuperar a posição que perdeu na pista com um overcut na volta 22.

O inglês, inclusive, parou na mesma volta de Leclerc e quatro giros depois de Verstappen. Quando Sebastian Vettel provocou o segundo Safety Car do dia (o primeiro tinha sido causado por Carlos Sainz, que errou no meio do pelotão após uma largada ruim), apenas George Russell não havia parado entre os ponteiros, o que fez com que o britânico pulasse de quinto para terceiro, atrás de Leclerc e Verstappen.



CLIVE MASON | GETTY IMAGES

“Eu sinto o cheiro de algum líquido estranho. Está tudo fo**do.”

Max Verstappen

Max Verstappen abandonou a prova

Fugir dos pneus médios foi a melhor tática

Tentando minimizar ao máximo o tempo com os complicados pneus médios, quem largou com os duros ficou na pista. Era o caso de Fernando Alonso, que tentava se recuperar de uma classificação que poderia ter sido a melhor desde seu retorno à F1, mas que acabou no muro por um vazamento de óleo que fez o carro desligar. E também de Alex Albon, que saíra da última fila e estava em décimo.



STEVE ETHERINGTON

Russell subiu ao pódio pela primeira vez na F1



Sainz acabou não tendo um bom domingo

DIVULGAÇÃO FERRARI

Na relargada, mesmo sem tanta confiança para frear dentro da curva por conta do porpoising da Ferrari, Leclerc manteve a ponta e logo abriu uma vantagem confortável. O comportamento da Red Bull era mais estável com o pneu duro, mas Verstappen começou a sentir cheiro de combustível no carro e encostou na volta 39 com uma suspeita de vazamento.

Perez tinha finalmente se livrado de Russell três voltas antes, e era o segundo, mas já 18s atrás de Leclerc, cuja única preocupação era garantir o ponto extra da volta mais rápida. Foi a vitória mais dominante de um piloto que se acostumou a este papel na F3 e F2, mas que só tinha tido conquistas suadas na F1 até agora. Se é algo que veremos com frequência neste ano ou se foi apenas uma escorregada da Red Bull com o acerto do carro em meio a preocupações com a confiabilidade, veremos nos próximos capítulos. Mas que a Ferrari é um carro que funciona bem em condições diferentes, arma importante para vencer o campeonato, isso é fato.

A terceira posição ficou com Russell, em seu primeiro pódio pela Mercedes. Sofrendo com o superaquecimento de um carro que não tem muitas áreas de arrefecimento quando chegava perto do companheiro, Hamilton não o atacou e foi o quarto, em um ótimo resultado para a Mercedes considerando a desvantagem que eles ainda têm para a ponta.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Melbourne e o circuito de Albert Park

CLIVE MASON | GETTY IMAGES

McLaren saiu no lucro da Austrália

O mesmo pode se dizer da McLaren, que viu Lando Norris conquistar um impressionante quarto lugar no grid com o quinto carro em termos de desempenho, atrás também da Alpine na pista de Albert Park. São dois conjuntos que casaram bem com a nova pista da Austrália, mais veloz, embora os franceses não tenham conseguido capitalizar. Afinal, Ocon em momento algum foi tão forte quanto Alonso em Melbourne e ficou a prova toda atrás das McLaren, e o espanhol sofreria muito com os pneus médios na parte final da prova e teria que fazer uma segunda parada.

Sobrevivendo ao trenzinho de DRS que fez com que os carros da Alfa Romeo e AlphaTauri perdessem muito tempo, brigando com um Lance Stroll que esbanjou frustração em sua pilotagem em um fim de semana terrível para a Aston Martin, Valtteri Bottas foi o oitavo, e a Alfa só não pontuou com ambos os carros porque a Williams ousou na estratégia de Albon.

Após a prova, o chefe Jost Capito revelou qual era o plano mirabolante: usar o bom trato com os pneus de Albon para deixá-lo na pista o máximo possível com o pneu duro e tentar lucrar com uma bandeira vermelha no final da prova, que faria com que ele ganhasse uma troca de pneus "grátis". Isso não aconteceu, mas os rivais perderam tanto tempo e o ritmo dele foi tão bom que o tailandês parou com uma volta para o fim e ainda conseguiu um pontinho para o time inglês.

"George, uma boa gestão [dos pneus] é mais importante que sua posição. Se você está desgastando os pneus para manter o Perez atrás de você, pode deixar ele passar."

disse o engenheiro da Mercedes

"Não é isso que eu gostaria de ouvir."

respondeu George Russell

BASTIDORES

Ao receber a previsão de que parte dos equipamentos que são enviados por via marítima poderia atrasar em até uma semana, a F1 montou uma operação especial, parando a carga em Singapura e buscando-a por via aérea para garantir que tudo chegasse a tempo. Não é a primeira vez que a categoria, que passou por apuros entre os GPs do México e do Brasil, e viu a Haas perder tempo de pista nos testes do Bahrein por um problema na logística, enfrenta um susto desses em um espaço de poucos meses.

Max Verstappen foi visto se reunindo com o CEO da Fórmula 1, Stefano Domenicali. Disse ele ao jornal holandês De Telegraaph que foi pedir que, se mais provas forem adicionadas no calendário, que elas não sejam de rua. "Claro que eles querem ganhar mais dinheiro e querem tornar o esporte mais popular, mas também é importante que as pistas certas fiquem no calendário e não fiquemos correndo só em circuitos de rua".

Já na terceira corrida começaram as reclamações sobre a nova direção de prova. As equipes veem um exagero nas convocações para os pilotos se explicarem e algumas não gostaram da decisão publicada menos de 20 minutos antes da terceira sessão de treinos livres e tomada em uma questão de horas, após a reunião de pilotos, de retirar uma das zonas de DRS.



Os pneus médios foram um desafio para as equipes, que preferiram os duros

DIVULGAÇÃO MCLAREN

Um final de semana dominante de Verstappen

EMILIA ROMAGNA



CLIVE MASON | GETTY IMAGES

Duas voltas para o final da sprint, Max Verstappen atacou Charles Leclerc de forma decidida e passou. Nenhum dos dois poderia saber o quanto aquele momento seria tão importante para o GP da Emilia Romagna. Afinal, o holandês largaria não apenas da pole no domingo, como também do lado esquerdo, muito mais emborrachado. Sergio Perez também estaria do lado "certo" depois de escalar o pelotão do sétimo ao terceiro lugar na sprint, e os dois desapareceram na frente para devolver, na casa da Ferrari, o golpe pela derrota da Austrália.

Largar do lado esquerdo da pista fez mais diferença do que normalmente por um conjunto de fatores. A chuva que caiu à noite lavou a pista, que foi novamente emborrachada pelas corridas das categorias de base. Mas só o lado direito, da trajetória normal dos carros. Quando choveu de novo, o lado emborrachado estava pior que



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

O pódio da corrida no domingo



Formula 1 Rolex Gran Premio del Made In Italy e dell'emilia Romagna 2022
Autódromo Enzo e Dino Ferrari
24 de abril | 63 voltas | 4.909m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:32:07.986
2	S. Perez	+16.527s
3	L. Norris	+34.834s
4	G. Russell	+42.506s
5	V. Bottas	+43.181s
6	C. Leclerc	+56.072s
7	Y. Tsunoda	+61.110s
8	S. Vettel	+70.892s
9	K. Magnussen	+75.260s
10	L. Stroll	Mais 1 volta





MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

No sábado, a Red Bull já foi bem na sprint

o outro. E, em uma corrida que ficou por muito tempo sem DRS também por conta da chuva, e numa pista em que é difícil ultrapassar, isso selou o destino de vários pilotos na corrida.

A Red Bull era mais veloz em Imola?

A Red Bull aparentou ter uma vantagem em termos de ritmo, ajudada pela dieta de cerca de 4kg que conseguiu fazer no carro, e provavelmente por um acerto que protegia mais o pneu, mas não dá para cravar o quanto. Na sprint, Leclerc tinha tomado a ponta com uma largada ruim de Verstappen, mas sofrera com graining no pneu macio, muito em função da tentativa de escapar da zona de DRS de um carro tem quem mais velocidade de reta. Como ele aqueceu muito rapidamente os pneus, eles acabaram granulando, e isso deu a chance de Verstappen atacar no final.

No domingo, ironicamente, Leclerc não teve o DRS para atacar Perez depois de patinar na largada e perder também a segunda colocação. O dispositivo ficou desligado pelas primeiras 33 voltas, já que a pista demorava para secar e havia a lembrança do que ocorreu ano passado quando a asa foi liberada talvez cedo demais.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

> “Eu dei tudo, mas passei do limite no final. Desculpe à equipe e a todos os torcedores que nos apoiam. Em vez de um P3, acabou em um P6. Voltaremos mais fortes.”
>
> Charles Leclerc



Sorriso pós-champagne?



GETTY IMAGES

A pista molhada foi um fator decisivo na Itália

Leclerc chegou a superar Perez quando todos trocaram os pneus intermediários pelos slick, movimento iniciado por Daniel Ricciardo, mas o mexicano logo recuperou a posição. Novamente, a Red Bull tinha mais velocidade no fim das retas.

Mais adiante na corrida, a Ferrari até tentou algo diferente, chamando Leclerc para o box na volta 49 e, com isso, obrigando as duas Red Bull a pararem. A diferença, que chegou a ficar em 3s, diminuiu. Leclerc queria fazer uma linha mais agressiva nas últimas curvas para chegar mais colado na curva 2 e tentar a ultrapassagem, pegou muita zebra, e rodou, quebrando sua asa dianteira. O líder do campeonato voltou à pista em nono a 9 voltas do final, e escalou até a sexta posição.

Sabemos que o graining, que afetou negativamente o desempenho da Ferrari no sábado, ocorre mais com o pneu macio, então ficou a dúvida se, caso não tivesse ficado preso atrás de Perez, Leclerc poderia ter andado na mesma tocada de Verstappen. Mas coube ao holandês ter um fim de semana perfeito, fazendo a pole sob condições difíceis na sexta, atacando na hora certa na sprint e apenas administrando o ritmo no domingo. Assim, ele levou todos os 34 pontos em jogo e está a 27 de Leclerc.

Quem poderia tirar a dúvida sobre o rendimento da Ferrari ficou pelo caminho logo na primeira volta.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "Desculpe pelo que você (Hamilton) teve que pilotar hoje, eu sei que isso é impossível de pilotar e não é o que merecemos para conseguir o resultado. Seguimos em frente, mas esta foi uma corrida terrível."
>
> Toto Wolff



Bottas fez uma boa prova

Carlos Sainz novamente deu a impressão de estar se sentindo melhor com o carro, mas pegou água na zebra e escorregou na classificação, foi de décimo para quarto na sprint e, largando mal do lado direito, acabou acertado por Daniel Ricciardo.

Naquele momento, ele já tinha sido ultrapassado por Lando Norris, que pulou para quarto e herdou a terceira posição após o erro de Leclerc, mostrando que a McLaren está se encontrando com seu carro.

As dificuldades da Mercedes

O quarto lugar ficou com George Russell, em um resultado que a Mercedes não apostaria antes da largada. O carro tem dois problemas básicos, muito provavelmente relacionados: o porpoising, que obriga os pilotos a comprometerem seu acerto, e a dificuldade de aquecer o pneu para uma volta lançada. Isso tem obrigado os pilotos a fazerem duas voltas rápidas seguidas para obter o melhor rendimento.

Em Imola, Russell e Hamilton tinham feito a primeira volta no Q2, que seria somente para aquecer o pneu, quando Sainz rodou e causou uma das cinco bandeiras vermelhas da classificação. Quando a pista foi liberada, estava chovendo e eles não tiveram a chance de melhorar.

A sprint mostrou que eles teriam vida difícil pela falta de velocidade de reta. Após 21 voltas, eles terminaram em 11º e 14º.



GETTY IMAGES

O GP da Emilia Romagna é disputado no Autódromo Enzo e Dino Ferrari

BASTIDORES

O mesmo aconteceu na corrida, com o agravante da falta do DRS por boa parte da prova. Mas, então, por que Russell apareceu em quarto e Hamilton não passou de 13º? A resposta está na largada, em que George ganhou cinco posições: de Alonso e Mick Schumacher, que se tocaram, de Carlos Sainz e Daniel Ricciardo, que também se tocaram, e de Valtteri Bottas, que teve de tirar o pé para evitar bater também. Na volta 12, Russell ultrapassou Kevin Magnussen, que se tornaria presa fácil também para Bottas e Vettel, e depois ganhou uma posição com a rodada de Leclerc.

Não que a tarde de Russell não tenha seus méritos. Ele já estava com um carro dianteiro com os pneus intermediários, comportamento que só piorou quando ele colocou os pneus de pista seca e a equipe não conseguiu ajustar sua asa dianteira na parada. Mesmo assim, ele ainda conseguiu se manter à frente de Bottas.

Bottas e Vettel nos pontos

Também é preciso destacar o trabalho de Bottas, que perdeu a segunda sessão de treinos livres, em que as equipes focaram em entender os pneus. Mesmo assim ele largou em oitavo na sprint e chegou em quinto com a Alfa Romeo.

Outro piloto que lucrou na largada foi Sebastian Vettel, que pulou de 13º para nono e, com isso, se tornou o líder de um trenzinho que ficou junto por boa parte da prova e que incluía Hamilton. E tirou o zero da tabela da Aston Martin na quarta etapa do ano.

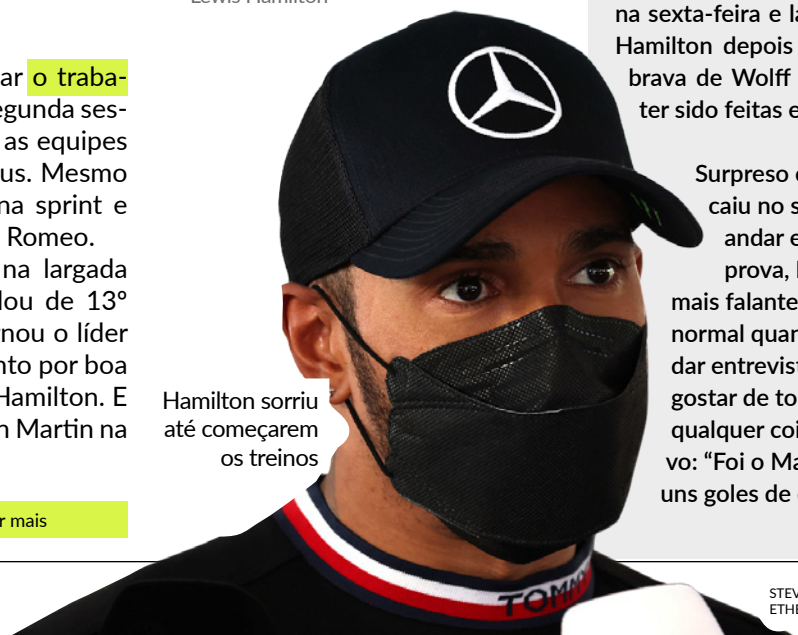
Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "Estou fora (da disputa pelo título), com certeza. Não há dúvida sobre isso, mas ainda vou continuar trabalhando o máximo que puder para tentar de alguma forma arrumar as coisas."
>
> Lewis Hamilton

Pelo jeito, Lewis Hamilton só percebeu que teria um dos piores finais de semana da carreira depois de entrar no carro. Isso porque o inglês chegou sorridente ao paddock, relembrando animado dos tempos em que jogava futebol. "Queria atuar em todas as posições ao mesmo tempo, então não dava muito certo", disse ele, contando ainda que só virou torcedor do Arsenal na Inglaterra pela famosa livre e espontânea pressão da irmã, que dizia que ele tinha que seguir os Gunners. O assunto futebol tinha surgido com as notícias que ele estava dentro de um pool que tentava comprar o Chelsea, empreitada que não foi para frente. Foram os últimos sorrisos dele no fim de semana.

As câmeras até flagraram uma conversa mais acalorada entre Lewis Hamilton e Toto Wolff depois que o inglês foi eliminado na segunda parte da classificação na sexta-feira e largou apenas em 13º. Hamilton depois explicou que ele cobrava de Wolff "coisas que deveriam ter sido feitas e não foram".

Surpreso com o pódio que caiu no seu colo depois de andar em quarto por toda a prova, Lando Norris estava mais falante e sorridente que o normal quando apareceu para dar entrevistas. O inglês, que jura gostar de tomar leite mais do que qualquer coisa, explicou o motivo: "Foi o Max que me fez tomar uns goles de champanhe!"



Hamilton sorriu até começarem os treinos

STEVE ETHERINGTON

MIAMI



PETER FOX | GETTY IMAGES

Verstappen comemora a vitória nos EUA

Se em Imola o frio, a chuva e o fim de semana atípico da sprint dificultaram cravar que as atualizações da Red Bull fizeram o time superar a Ferrari no que vinha sendo sua grande vantagem até aqui, a conservação dos pneus, a corrida de Miami não deixou dúvidas que o time do ainda líder do campeonato Charles Leclerc precisa melhorar na próxima corrida, quando todos levarão novidades, se quiser se manter na briga.

Não que a diferença seja enorme. Verstappen errou em sua última tentativa na classificação, mas mesmo antes do erro as duas Ferrari estavam próximas. Seria uma pole definida nos detalhes de qualquer maneira, muito em função da maior facilidade que Leclerc e Carlos Sainz vêm encontrando para aquecer os pneus. Com isso, eles fecharam a primeira fila, com Verstappen e Perez logo atrás e Valtteri Bottas à frente de Lewis Hamilton na terceira fila.

A Mercedes vinha sendo um caso à parte, e volto nesse ponto mais adiante. Na largada, todos os que estavam do lado mais emborrachado se deram bem, e Verstappen passou Sainz. Não demo-

> "Foi uma corrida muito legal, fisicamente difícil, mas estou incrivelmente feliz por chegar ao final, e vencer aqui em Miami. Estou bem, um pouco cansado, mas logo vou estar bem e com certeza muito feliz. Foi um domingo incrível para nós."
>
> Max Verstappen



Os pilotos da Ferrari voltam ao pódio juntos

DIVULGAÇÃO | FERRARI



Formula 1 Crypto.com Miami Grand Prix
Miami International Autodrome
8 de maio | 57 voltas | 5.412m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:34:24.258
2	C. Leclerc	+3.786s
3	C. Sainz Jr.	+8.229s
4	S. Perez	+10.638s
5	G. Russell	+18.582s
6	L. Hamilton	+21.368s
7	V. Bottas	+25.073s
8	E. Ocon	+28.386s
9	A. Albon	+32.365s
10	L. Stroll	+37.026s




MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Ficou claro que o time italiano precisa melhorar muito

rou para os pneus dianteiros do composto médio de Leclerc começarem a abrir e o holandês foi para o ataque decidido.

Ele tinha mais velocidade no final da reta, como nas primeiras corridas do campeonato, e agora também tinha pneus em melhores condições, e isso desequilibrou a corrida a seu favor. Especialmente com o composto médio, a Ferrari sofria e, quando Leclerc parou, na volta 24, a diferença já era de 3s5.

Mais atrás, as coisas não pareciam estar muito melhores para a Ferrari, com Perez colado em Sainz. Até que o fantasma que impede que a Red Bull esteja liderando o mundial de construtores voltou a assombrar a equipe, com uma perda de potência no motor do mexicano. Isso foi resolvido com um reset em um sensor do cilindro que apresentou o problema, a um custo de 20kw para o restante da corrida.

Safety Car poderia ter mudado a história do GP de Miami

Com isso, mesmo quando Perez colocou pneus médios aproveitando um Safety Car causado pela batida entre Pierre Gasly e Lando Norris, o mexicano parecia estar mais rápido, mas não chegava no final das retas em posição de ultrapassar, com Sainz


JIRI KRENEK

Russel e Hamilton durante o GP americano

> "Ficamos esperando pela sorte. Quando você está no carro, você não tem todas as informações. Você não sabe onde todos estão e você não tem a imagem que eles têm na tela. Então, quando você tem a responsabilidade de tomar uma decisão, você não pode apostar. Eu não gosto disso. Mas, de qualquer forma, [os membros da equipe] foram apenas infelizes na decisão."
>
> Lewis Hamilton

usando muito bem a boa reaceleração e a estabilidade da Ferrari para se manter à frente.

As Ferrari não pararam nesse momento por avaliarem que não tinham o pneu adequado (eles tinham um jogo de macios e outro de duros), o que também aconteceria com Lewis Hamilton. Na verdade, o composto duro com o qual Sainz e Leclerc tinham feito perto de 20 voltas estava funcionando melhor à medida que estava mais usado.

No entanto, após avaliar os dados da prova, a Ferrari admitiu que poderia ter colocado pelo menos Le-

Clique nas áreas amarelas para saber mais



DIVULGAÇÃO | FERRARI

Miami dividida entre carros e barcos

clerc nos pneus macios, já que eles se mostraram mais consistentes do que o esperado. E também ninguém poderia prever que o Safety Car duraria sete voltas.

Na relargada, Leclerc conseguiu pressionar Verstappen por algumas voltas, algo que parecia impensável antes do SC, quando a diferença entre os dois superava os 7s. Esse ataque se deu, novamente, pelo melhor aquecimento de pneus da Ferrari, e deixou Leclerc com a impressão de que ele poderia ter passado Verstappen se o DRS tivesse sido liberado logo na relargada. Isso só aconteceu duas voltas depois, e os pneus da Red Bull tinham começado a chegar na janela.

Os altos e baixos da Mercedes

Este Safety Car, na volta 41, ajudaria o final da prova a ter alguma emoção, depois que pouco aconteceu pela maior parte da corrida. Largando em 12º, George Russell aproveitou o ritmo da Mercedes quando teve pista livre para fazer a estratégia de sair com o pneu duro funcionar. Quando todos os que largaram com os médios foram parando, ele foi escalando o pelotão e estava em quinto quando o SC foi acionado. Isso aconteceu na melhor hora possível para Russell, dentro de sua janela para parar e colocar os médios. Isso deixou a Mercedes em situação difícil em relação a Hamilton, que não tinha pneus médios novos.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



PETER FOX | GETTY IMAGES

O campeão Max Verstappen

Com o pitstop de George, ele perdeu posições para Bottas e Hamilton, mas estaria em boa posição na relargada, já que o primeiro tinha parado na volta 26 e o segundo, na 22.

Não demorou para Bottas sair de sua frente. O finlandês saiu um pouco do traçado e perdeu o carro “em câmera lenta”, sendo ultrapassado para ambas as Mercedes. Duas voltas depois, Russell passou Hamilton (tendo de devolver a posição logo em seguida e retomando-a com uma ordem) para ser quinto. Ele segue como o único piloto a terminar todas as corridas no top 5 da temporada até aqui.

E a Mercedes segue com mais perguntas do que respostas. O carro pareceu ganhar vida com a superfície pouco aderente e temperaturas altíssimas na sexta-feira. No sábado, a frente do carro parecia não responder, os pilotos reportaram um nível altíssimo de bouncing. No domingo, o carro pareceu acalmar-se um pouco, mas a esperada melhora de ritmo não apareceu. Antes do Safety Car, Hamilton e Russell tinham levado quase 1s por volta dos líderes, como nas primeiras corridas.



ALEX BIERENS DE HAAN | GETTY IMAGES

O GP de Miami foi um evento com a cara dos EUA

BASTIDORES

> “Foi uma corrida muito difícil fisicamente falando, sofremos um pouco. Mas no fim, foi divertido. Foi legal ver tantas pessoas aqui neste fim de semana, tantos fãs da Ferrari. Muito obrigado. Nós precisamos agora continuar trabalhando, porque as próximas corridas serão importantes e podemos evoluir. Tem sido muito apertada [a disputa com Verstappen] e é isso que o público quer ver.”
>
> Charles Leclerc

A estreia do GP de Miami teve de tudo. Desde campeão do mundo fazendo protesto colocando a cueca por cima do macacão, passando por outro campeão ameaçando sair da categoria por uma briga para manter seus piercings (em briga na qual o presidente da FIA acabou ganhando mais adiante no ano).

O paddock estava pegando fogo com Michael Jordan de um lado, as irmãs Williams de outro, David Beckham, Shawn Mendes, e muitos personagens da F1 radicados nos EUA. Mario e Michael Andretti estavam por lá, com o filho se movimentando na tentativa de convencer a categoria a abrir uma vaga para sua equipe no futuro. A

Tudo parecia meio surreal para todo lado que se olhava. Atrás do que a TV mostrava, a Fórmula 1 estava acomodada de um jeito diferente. Caixas e mais caixas de materiais das equipes estavam enfileiradas nas rampas de acesso do estádio

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



GP estrelado, com David Beckham e Geri Halliwell (eterna Ginger Spice), junto de Christian Horner

Hard Rock, ou guardadas dentro do próprio estádio, cujas arquibancadas serviam até de escritório para as equipes. Curiosamente, uma equipe de técnicos que trabalha na transmissão só pôde ser alojada dentro de um dos vestiários.

No início da semana, falou-se muito nas extravagâncias dos preços e da marina falsa, e inclusive teve jornalista que levou bronca por brincadeiras com o fato de barcos estariam “ancorados” em uma cobertura de plástico.

ESPANHA



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Verstappen venceu mais uma no ano

O GP da Espanha seria o palco da primeira atualização mais significativa da Ferrari, que buscava se recuperar depois de perder duas seguidas para a Red Bull. Destas, a derrota de Miami é a que mostrou um déficit de desempenho traduzido em maior desgaste de pneus. E a outra grande história do fim de semana era a primeira vez que a Mercedes mexia em seu assoalho, algo fundamental para diminuir o porpoinsing.

Mas o GP da Espanha acabou com uma dobradinha da Red Bull, a terceira vitória seguida de Max Verstappen (ou quarta se contarmos a sprint em Imola). De quebra, Charles Leclerc abandonou, Carlos Sainz ficou fora do pódio. E a Mercedes mais lenta da tarde, de George Russell, deu trabalho para a Red Bull.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

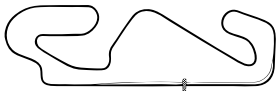
Como a Ferrari curou seu problema com os pneus no GP da Espanha

Charles Leclerc largou na pole, e mais uma vez nesta temporada não conseguimos saber quem tinha o carro mais rápido no sábado. Isso porque o DRS de Verstappen falhou na última tentativa da classificação.



PETER FOX | GETTY IMAGES

Mas Perez não ficou nada satisfeito



Formula 1 Pirelli Gran Premio de España 2022
Circuito da Catalunha
22 de maio | 66 voltas | 4.675m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:37:20.475
2	S. Perez	+13.072s
3	G. Russell	+32.927s
4	C. Sainz Jr.	+45.208s
5	L. Hamilton	+54.534s
6	V. Bottas	+59.976s
7	E. Ocon	+75.397s
8	L. Norris	+83.235s
9	F. Alonso	Mais 1 volta
10	Y. Tsunoda	Mais 1 volta





DIVULGAÇÃO | FERRARI

Leclerc até fez a pole, mas não levou

> “Não, não, não. O que aconteceu? Perdi potência.”
> Charles Leclerc

Sergio Perez errou o primeiro setor. E Carlos Sainz não estava conseguindo lidar bem com o acerto mais traseiro que a Ferrari escolheu.

Essa escolha veio de muito trabalho em Maranello depois que a simulação de corrida de sexta foi um desastre. A Ferrari desgastava tanto seus pneus que estava mais lenta até que a Mercedes. Mas um caminho diferente foi encontrado: ao invés de tentar otimizar o carro para o pneu médio, por que não apostar no macio, que no final das contas era o C3, e colocar mais carga na dianteira, protegendo mais os pneus dianteiros?

O GP da Espanha sempre tem esse dilema. Se você foca mais nas curvas longas e velozes, acaba desgastando muito os pneus dianteiros no setor 3. Se faz o contrário, são os traseiros que sofrem. Quem fez escolha semelhante foi Hamilton. E o resultado disso seria visto na corrida.

Ferrari mostrou caminho com pneus macios

Leclerc pulou na frente e não deixou Verstappen ficar em sua zona de DRS nas oito voltas de corrida mano a mano que eles tiveram. O monegasco parecia ter o controle da situação até ali. E mostraria que a solução do acerto fez a Ferrari cuidar bem dos pneus sob situações extremas, até ele ser o penúltimo a parar na volta 21. Leclerc acabou ficando pelo

LAT IMAGES



As atualizações da Aston Martin, ex-Mercedes rosa, causaram burburinho

> “Vamos analisar esta questão e não podemos nos dar ao luxo de fazer isso muitas vezes durante a temporada, então precisamos encontrar o problema.”
> Charles Leclerc

caminho por uma perda de potência. Como Sainz foi parar em 11º após escapar da pista pego de surpresa por uma rajada de vento e trocou de pneus cedo, é difícil usar a corrida do espanhol para efeito de comparação.

Como a Mercedes incomodou a Red Bull

Voltando à volta 9 da corrida: Verstappen também tinha escapado e voltado atrás de Perez, que já estava há algumas voltas tentando passar Russell, sem muito sucesso. A Red Bull logo ordenou a troca de posições e o holandês também ficou preso. E

Clique nas áreas amarelas para saber mais



LAT IMAGES

O pódio do GP da Espanha

com o agravante de não ter seu DRS funcionando de maneira eficiente em todas as voltas.

Como era possível que um carro que estava a 1s da Red Bull em Miami ter se colocado naquela posição?

A Mercedes mexeu pela primeira vez no assoalho na Espanha, e a frequência do porpoising melhorou a ponto deles conseguirem acertar o carro de uma maneira mais próxima à qual ele foi projetado para andar. Como eles sabiam, isso fez toda a diferença, porque eles acreditavam nos motivos que os levaram às escolhas ousadas que fizeram no projeto.

Com o carro mais próximo do solo, ele gera mais pressão aerodinâmica, arrasto na medida certa, os pneus sofrem menos, os pilotos têm mais confiança e o carro começa a responder melhor a mudanças de acerto.

Precisamos falar do ritmo de Lewis Hamilton no GP da Espanha

O grande sinal para a Mercedes foi o ritmo de Hamilton. Depois de se tocar com Magnussen, ele se arrastou para o box com o pneu furado para os boxes e voltou à pista 60s atrás do líder. E ele chegou 54s atrás, depois de sofrer com um vazamento de água e ter tido de tirar o pé nas últimas voltas.

Então isso quer dizer que Hamilton era o mais rápido da pista no GP da Espanha? Comparando os tempos de volta quando os dois tiveram pista livre, Hamilton não tinha ritmo para

> “Eu tive a escapada. Do nada surgiu um vento, perdi a traseira e escapei. Depois estava preso em um trem e tentei passar, mas meu DRS não funcionou sempre. Isso tornou tudo muito difícil, mas conseguimos usar uma estratégia para fazermos a nossa corrida e eventualmente vencer. Foi um começo difícil, mas um bom final.”
>
> Max Verstappen

superar Verstappen. E, sem o abandono, também ficaria atrás de Leclerc. Mas estaria na briga direta com Perez, uma posição impensável para a Mercedes há duas semanas.

Uma dobradinha (quase) perfeita para a Red Bull

Voltando para a disputa da ponta, a Red Bull teve de antecipar a primeira parada de Verstappen para que ele tivesse a chance de fazer o undercut, mas a Mercedes cobriu bem, chamando Russell cedo também. Eles acabaram parando na mesma volta, 13, enquanto Perez conseguiu ir até a 18.

Não seria um GP da Espanha “normal”, em que é tão difícil passar que é melhor conservar os pneus do que fazer uma parada a mais e forçar o ritmo. Aliás, já não tinha sido assim em 2021, quando Hamilton fez uma segunda parada e passou Verstappen no final. Como o pneu desgastado

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Sergio Perez X George Russell

LARS BARON | GETTY IMAGES


CLIVE MASON | GETTY IMAGES

Parecia Holanda, mas era Espanha

perdia muito rendimento, era melhor parar mais vezes e adotar um ritmo mais forte.

Mudando a estratégia de Verstappen e liberando Perez para tentar passar Russell, a Red Bull chamou o holandês na volta 28. Agora, ele poderia forçar mais o ritmo.

A Mercedes, sabendo que já tinha levado o undercut, optou por deixar Russell na pista para que ele tivesse pneus melhores no final. Até porque ele já tinha sido passado por Perez e agora poderia focar somente em seus pneus.

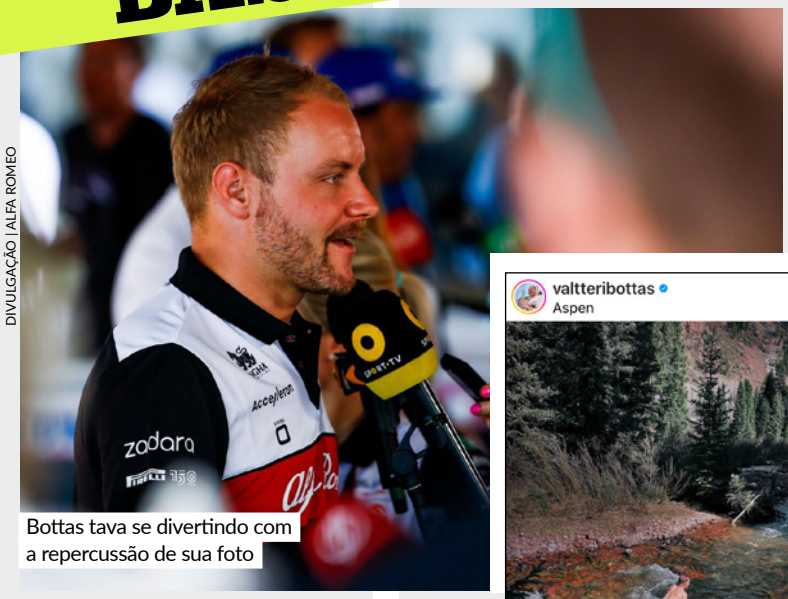
A degradação, no entanto, era tão grande que Verstappen era 2s5 mais rápido por volta que Russell com pneus novos. Quando a Mercedes parou o inglês, a Red Bull, finalmente, tinha uma dobradinha.

A bronca de Perez

Em teoria, ambos teriam que parar mais uma vez. Mas Max poderia adotar um ritmo muito mais veloz porque ele estava na tática de três paradas. Checo logo fez sua segunda parada, respondendo à Mercedes e mantendo a dobradinha. Verstappen faria sua terceira parada na volta 44, voltaria atrás de Perez, e a Red Bull ordenou a inversão.

Isso fez com que o mexicano saísse descontente do carro. Afinal, ele cedeu a posição a Verstappen duas vezes, mesmo estando à frente do companheiro por conta de um erro dele. A Red Bull ainda o chamaria uma terceira vez para os boxes, garantindo que eles também teriam o ponto da volta mais rápida.

BASTIDORES


DIVULGAÇÃO | ALFA ROMEO

Bottas tava se divertindo com a repercussão de sua foto

A Aston Martin começou o fim de semana no centro das atenções. O time, aquele mesmo que era chamado de Mercedes rosa na época que era a Racing Point, estreou um pacote de atualizações que fez seu carro ser apelidado de Red Bull verde. A FIA logo correu para soltar um comunicado dizendo que checou o processo de criação da Aston Martin e não encontrou nada que fere o regulamento. O comunicado visava apagar um pequeno incêndio que já estava se instaurando com Christian Horner questionando se houve transferência de propriedade intelectual, em uma briga que começou há meses devido à contratação do chefe de aerodinâmica da Red Bull, Dan Fallows.

REPRODUÇÃO

Bottas estava às gargalhadas falando para os jornalistas sobre o sucesso da foto em que aparece nu nadando em um riacho. O movimento foi tão grande nas mídias sociais que ele resolveu vender cópias da foto para arrecadar dinheiro para caridade. “Eu compraria sim, acho que é uma das melhores fotos que eu vi”, riu Hamilton, enquanto Bottas celebrava ter vendido mais de 5 mil cópias em poucos dias e arrecadado 50 mil euros (quase 260 mil reais). “Estou fazendo bem com a minha bunda!”, ria o finlandês.

MÔNACO



CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

Perez vai pra piscina comemorar

Faltava menos de 10 minutos para a largada do GP de Mônaco quando estávamos posicionados entre os dois carros da Mercedes, onde Toto Wolff cumprimentava efusivamente os convidados de Lewis Hamilton. Quando os pingos tímidos começaram a aumentar, Toto passou a comemorar com as celebridades, enquanto seus pilotos voltavam aos carros após respeitarem o hino, tensos. George Russell foi em direção ao carro 44 discutir com Hamilton e com o chefe de estratégia, James Vowles, o que fazer. De uma hora para a outra, Toto fechou o semblante e pediu que James viesse explicar qual era a discussão. Eles queriam largar com o pneu certo e Russell já apostava nos intermediários.

Saímos do grid cerca de 5 minutos antes do horário marcado para a volta de apresentação. O asfalto estava umedecido, mas tinha parado de chover. O procedimento de largada, no entanto, estava prestes a ser adiado. Logo, Russell, Hamilton, e mais ninguém teria sequer a escolha do pneu. A FIA viu que uma pancada forte de

JULIANNE CERASOLI



Debates na Mercedes

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



No limite extremo

Formula 1 Grand Prix de Monaco 2022
Circuito de Mônaco
29 de maio
78 voltas | 3.337m

PÓDIO

1	S. Perez	1:56:30.265
2	C. Sainz Jr.	+1.154s
3	M. Verstappen	+1.491s
4	C. Leclerc	+2.922s
5	G. Russell	+11.968s
6	L. Norris	+12.231s
7	F. Alonso	+46.358s
8	L. Hamilton	+50.388s
9	V. Bottas	+52.525s
10	S. Vettel	+53.536s





ERIC ALONSO | GETTY IMAGES

Gasly foi abrindo caminho no pelotão e fez com que os demais trocassem os pneus também

chuva se aproximava e optou por esperar. E a água veio com força.

Largada demorou por chuva e queda de energia

Não foram mais de 20 minutos de chuva forte, mas a falta de energia nas placas de sinalização do circuito fez com que o GP de Mônaco tivesse de esperar mais de uma hora para começar. A prova teria início com pista molhada, mas já sem chuva pelo caminho. Ou seja, seria vencida por quem ficasse longe dos muros e entendesse o momento certo de trocar os pneus.

Acabou sendo quase isso. Carlos Sainz ficou longe do muro e escolheu o momento certo de parar. Só não contava que perderia mais de 3s atrás da Williams de Latifi, retardatário, no retorno de sua única parada.

A Scuderia era a favorita para vencer em Mônaco após fechar a primeira fila, com Charles Leclerc em primeiro e Sainz em segundo. O carro tem boa tração e é ágil nas curvas mais lentas e ambos os pilotos estavam à vontade nas ruas do Principado. Sem ter que comprometer o acerto para conservar pneus ou andar bem de reta, Sainz nem parecia o mesmo de corridas anteriores.

Por segurança, a largada foi lançada, com pneus de chuva. Mas a espera foi tão longa para o reestabelecimento da energia que já não havia tanta água assim na pista, e os pilotos do fim do pelotão logo colocaram os intermediários.

DIVULGAÇÃO | FERRARI



Sainz fez praticamente tudo certo, mas perdeu tempo atrás da Williams



Mesmo assim, o espanhol garantiu o segundo lugar

> "É um sonho realizado. Como piloto, você sonha em vencer aqui. Depois da sua corrida em casa, não há fim de semana mais especial. É um grande dia para mim e para o meu país."
>
> Sergio Perez

Intermediários ou direto para o slick?

Pelas primeiras voltas, não houve muita diferença entre os dois pneus, mas quando Pierre Gasly começou a abrir caminho no meio do pelotão em plena Mônaco, e a diferença entre os quatro primeiros e Lando Norris



A emoção e a felicidade do mexicano

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Na sexta, o tempo estava aberto

aumentou a ponto de haver um espaço para parar e voltar sem trânsito, a Red Bull não pensou duas vezes e chamou Perez, que estava em terceiro, para colocar intermediários.

A Ferrari tinha Leclerc 8s à frente de Perez e Sainz a 3s, então chamou primeiro o espanhol, que disse querer ficar na pista e ir direto para os pneus de seco. Essa também era a leitura de Leclerc, mas o monegasco decidiu confiar na equipe e parou. O problema é que o chamado da Ferrari veio com uma volta de atraso: Perez foi 7s mais rápido que as Ferrari logo de cara e, quando Charles saiu dos boxes, tinha perdido a posição para o mexicano.

Não se entendendo com a frente do carro neste fim de semana em Mônaco, Verstappen vinha em quarto e parou junto com Leclerc, na volta 18, também para colocar um jogo de intermediários. Neste momento, as Red Bull eram muito mais rápidas que Leclerc nas primeiras voltas com o pneu intermediário, o que fez Verstappen se aproximar de Leclerc.

Como Sainz perdeu a liderança da prova

Enquanto isso, Sainz ia vendo sua vantagem diminuir rapidamente, à medida que a pista ia secando. Seria uma questão de esperar alguém do meio do pelotão arriscar colocar o pneu de pista seca e fazer o mesmo.



O acidente de Schumacher impressionou, mas o piloto não sofreu machucados graves

F1.COM | REPRODUÇÃO

> "Sem palavras. Sem palavras. Ai, ai, ai. A temporada é longa, mas não podemos fazer isso."
>
> Charles Leclerc

Isso aconteceu na volta 20, quando Ricciardo parou, e Sainz o seguiu no giro seguinte, voltando em segundo mas sabendo que Perez teria que parar de novo para trocar os intermediários para os pneus de seco.

O que Sainz não sabia é que sairia atrás de Nicholas Latifi, o que o fez perder muito tempo justamente na sua volta de saída do box. Para efeito de comparação, Ricciardo, com um carro mais lento, fez 1min28 em sua outlap. Sainz fez 1min34 preso por Latifi. Isso foi o suficiente para que Perez parasse e voltasse menos de 1s à frente da Ferrari.

Isso não seria a única coisa que deu errado para a Scuderia neste momento da prova. A equipe calculou que seria possível chamar ambos os pilotos para a parada na mesma

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Mercedes foram da euforia de Toto à realidade

LAT IMAGES

> "Assinei cedo demais."
>
> Sergio Perez para Christian Horner na festa do pódio. Sua renovação seria divulgada alguns dias depois.

volta. Porém, Sainz estava tão lento com seus pneus de chuva que Leclerc encostou nele. A Ferrari tentou cancelar o chamado para Leclerc entrar nos pits, mas era tarde demais. Tendo de esperar o companheiro, ele perdeu tempo e foi superado por Verstappen, que parou, como Perez, na volta seguinte para se livrar do pneu intermediário.

Com todos com os pneus duros para ir até o final, a corrida tinha Perez na liderança, Sainz a 1s do líder, Verstappen e Leclerc. Mais atrás, dava para ver que a leitura do espanhol era a acertada, com Russell superando Norris na estratégia, e Bottas entrando nos pontos.

Tudo isso tinha acontecido em 25 voltas. Até que Mick Schumacher estampou o muro e causou uma bandeira vermelha.

Um segundo GP de Mônaco, com pista seca

Na relargada, já se sabia que a prova acabaria pelo tempo total de 3h. Sabendo que teriam bem menos que as 50 voltas para fazer, algumas equipes optaram pelo pneu médio. Não seria um composto fácil porque muitos tiveram graining com ele na sexta-feira, então seria necessário ir colocando temperatura nele aos poucos.

Na briga pela vitória, a Red Bull optou pelos médios e a Ferrari, pelos duros. Sainz pressionou Perez nas primeiras voltas após a relargada de forma que ele não conseguiu fazer a melhor preparação para seus compostos médios, o que fez o mexicano sofrer nas últimas voltas.

Mas Mônaco é Mônaco e mesmo que Sainz estivesse mais rápido, ele nunca conseguiu colocar de lado e Sergio Perez se tornou vencedor de um dos GPs de maior prestígio da F1.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

BASTIDORES

DIVULGAÇÃO ALPINE



Sábado à noite as atenções no paddock estavam voltadas para a final da Liga dos Campeões. Os madridistas fanáticos Fernando Alonso e Carlos Sainz não viram o jogo juntos, e o bicampeão explicou o porquê. "Eles falam muito, eu preciso me concentrar!". 'Eles', no caso, são Carlos e seu pai, outro torcedor acalorado. "Eu só sei que ficou muito nervoso e só descanso no final!", admitiu ferrarista.

Ambos puderam comemorar o título, mas o mesmo não pode ser dito sobre os vários membros de equipes - que, na sua maioria, são inglesas - torcedores do Liverpool. Teve um na Alpine que convidou amigos para ver o jogo no motorhome, só para descobrir que a Williams tinha desligado os servidores de internet da equipe durante a noite e não havia sinal nas TVs, o que foi resolvido com uma gambiarra com o 4G.

Charles Leclerc era o mesmo de sempre em Mônaco: com o sorriso aberto o tempo todo, sem se importar com o enorme assédio em casa. E, mesmo depois de toda a decepção por mais uma decepção em casa, Leclerc, agora nove pontos atrás de Verstappen, que ganhou pontos em relação a ele nas últimas quatro provas, dizia quem lhe dava as condolências por mais uma decepção em Mônaco: "Não, está tudo bem."



Nada abalou o sorriso de Leclerc

DIVULGAÇÃO / FERRARI

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

AZERBAIJÃO



Vesrtappen 'passeou' pelas ruas do Azerbaijão

Formula 1 Azerbaijan Grand Prix 2022
Circuito Urbano de Baku
12 de junho
51 voltas | 6.003m

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:34:05.941
2	S. Perez	+20.823s
3	G. Russell	+45.995s
4	L. Hamilton	+71.679s
5	P. Gasly	+77.299s
6	S. Vettel	+84.099s
7	F. Alonso	+88.596s
8	D. Ricciardo	+92.207s
9	L. Norris	+92.556s
10	E. Ocon	+108.184s

Com 20 voltas, o GP do Azerbaijão se desenhava de maneira interessante. Charles Leclerc estava na ponta, 13s à frente de Max Verstappen. Ele tinha aproveitado um período de Safety Car Virtual para economizar tempo em sua parada nos boxes. O holandês, demonstrou ser mais rápido na primeira fase da prova, assim como seu companheiro Sergio Perez, era segundo. O mexicano era terceiro.

Por um lado, a Ferrari tinha a vantagem de estar na frente e com uma boa margem. E sabia que o pneu duro quase não teria desgaste, ao contrário do que acontecera com o médio nas primeiras voltas. Assim, ter o pneu com oito voltas a mais não seria o fim do mundo em teoria.

Do lado da Red Bull, seria um ataque em 2×1, porque o tal Safety Car Virtual tinha sido necessário para re-



Ambas as Ferrari abandonaram

DIVULGAÇÃO | FERRARI

"Uma pena ver os dois fora pela primeira vez no ano. [...] Um dia ruim para a Ferrari, mas um dia bom para nos unirmos e mostrarmos que estamos juntos."

Carlos Sainz





O pódio de Baku

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

colher a outra Ferrari, de Carlos Sainz, com um problema na alimentação do sistema hidráulico, que acabou desligando o carro. E, embora a diferença de ritmo não fosse tão grande quanto ambos esperavam antes de o fim de semana começar, eles sentiam que tinham vantagem suficiente para descontar os 13s.

No final, ficamos sem a resposta. A unidade de potência de Leclerc estourou, com danos no motor a combustão e no turbo, tirando a Ferrari da prova. A partir dali, o GP do Azerbaijão se tornou um passeio da Red Bull.

O GP do Azerbaijão até a saída das Ferrari

Mas por que era Verstappen quem estava à frente, depois que Perez pulou na ponta quando Leclerc derrapou no asfalto que derretia com o calor da tarde em Baku?

Perez tinha destruído os pneus médios traseiros forçando o ritmo no início, e não estava se entendendo com o engenheiro sobre como retardar o desgaste da borracha. Eles sofriam com problemas técnicos de comunicação, normais em circuitos de rua, e o mexicano também não entendia exatamente as instruções que lhe eram passadas.

Na volta 14, ele perdeu 1s em relação a Verstappen, que o ultrapassou. No giro seguinte, foram 2s5 antes de sua parada. Nos boxes, o trabalho da Red Bull foi lento e ele perdeu mais 3s. Segundo a equipe, um dos macacos emperrou, ainda que isso não fique claro na imagem. Como o undercut era muito poderoso em Baku devido ao desgaste acelerado dos

DAN MULLAN | GETTY IMAGES



Gasly é seguido por Hamilton

> "A gente não sabe o que foi, não dá para saber. Não senti a mesma coisa que na última quebra, mas é a segunda vez nas últimas três corridas, então, estou bem desapontado. Eu estou mais do que frustrado. Espero que a gente consiga deixar isso para trás e seguir em frente para melhorar."
>
> Charles Leclerc

médios, mesmo assim ele estava a 3s de Max quando o companheiro parou, duas voltas depois.

No entanto, a diferença não cairia em momento algum, e Verstappen venceu com quase 16s de vantagem para o companheiro.

Poderia ter sido uma corrida diferente para Perez caso o chamado para o box no VSC não tivesse chegado instantes depois de o mexicano ter passado da entrada dos boxes. Caso ele tivesse trocado os médios pelos duros naquele momento, na volta 9, não teria sofrido o desgaste das voltas seguintes e ainda teria economizado 10s por parar durante o VSC. Mais atrás, Verstappen não aproveitou essa oportunidade de parar porque foi instruído a fazer o contrário do que Leclerc fizesse.



O asfalto ferveu no dia da corrida

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

Além da briga pela vitória

Quem se colocou em posição de lucrar diretamente com o abandono duplo da Ferrari no GP do Azerbaijão foi a Mercedes. George Russell largou em quinto e fez uma corrida solitária para chegar em terceiro. O time aproveitou os dois VSCs (o segundo seria na volta 33, pelo abandono de Kevin Magnussen) para fazer suas paradas com ambos os pilotos, o que foi a melhor estratégia do dia.

Na primeira parada, Lewis Hamilton teve de esperar a parada do companheiro, perdeu tempo, e foi ultrapassado por Sebastian Vettel. O inglês fizera a primeira parte da corrida em sétimo, sua posição de largada. E, embora tivesse ganho duas posições com as Ferrari, se viu em 10º após a troca de pneus. Na realidade, ele estava atrás mesmo de Verstappen, Perez, Russell, Gasly e Vettel. Mas tinha também à sua frente Alonso, Ocon, Ricciardo e Norris, que escolheram não parar. Hamilton lucrou com o erro de Vettel ao tentar passar Ocon e superou o francês na pista. Algumas voltas depois, passou Ricciardo também. Quando os rivais pararam, ele já era quinto.

Porém, Hamilton pararia uma segunda vez, decisão contrária à da

DAN MULLAN | GETTY IMAGES



Mais uma dobradinha da Red Bull

Seria o efeito do porpoising?



LAT IMAGES

> "Honestamente, na sexta-feira, eu não consegui terminar minhas simulações de corrida porque minhas costas estavam uma bagunça. Graças a Deus pela [fisioterapeuta] Angela [Cullen], que me ajudou com fisioterapia e acupuntura. Mas eu ainda estava com um pouco de dor no sábado de manhã."
>
> Lewis Hamilton



PETER FOX | GETTY IMAGES

O holandês comemorando novamente uma primeira colocação

BASTIDORES

AlphaTauri. Com isso, ele tinha Gasly e agora também Tsunoda a sua frente. Usando a aderência da borracha nova, o inglês passou ambos e chegou em quarto. Mesmo com o carro quicando bastante.

Claro que isso teve muito a ver com as características da pista e a insistência de certos times andarem com os carros mais duros, mas os pilotos aumentaram a pressão em cima da FIA após Baku.

Voltando à corrida, Gasly, em uma pista que se encaixa bem com as qualidades de um carro de boa tração e pouco arrasto, foi o quinto. E Tsunoda só não foi sexto por um problema em seu DRS, que o fez parar de novo e sair da zona de pontuação.

Alpine voando em Baku

Melhor para Vettel, que largou em nono e terminou em sexto, com os problemas das Ferrari e Tsunoda. Atrás dele veio Fernando Alonso, sofrendo com os pneus por um lado, mas muito veloz de reta por outro com o novo sidepod da Alpine em conjunto com a asa traseira bastante fina. Essa configuração foi importante para segurar as duas McLaren, que não conseguiram passar o espanhol e terminaram em oitavo e nono, com Esteban Ocon beliscando a última posição nos pontos.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "Desculpe pelo carro duro e pela dor nas costas."
>
> Toto Wolff

Foi no Azerbaijão que Hamilton foi surpreendido pela notícia de que tinha se tornado cidadão honorário do Brasil. Depois do choque, ele logo tratou de dizer a sua treinadora Angela Cullen que teria que aprender português de uma vez por todas, ainda que ele ache uma língua muito difícil. E os reflexos da novidade não demoraram para aparecer: um torcedor com a bandeira britânica foi perguntado se torcia para Russell, Norris ou Lewis. E disse: "É coisa da minha mulher, ela torce para o Hamilton. Mas já falei para ela que ele é brasileiro agora."

Charles Leclerc é o número 16, mas estava com a garagem número 17 no GP do Azerbaijão. E isso não foi visto como bom agouro na Scuderia, que decidiu tapar o número e colar um 16 por cima. Isso porque Enzo Ferrari não gostava do número 17, que é visto mesmo como um número de azar por algumas pessoas na Itália. Mas parece que não teve jeito e a maldição do 17 atacou o motor ferrarista.

Era de se esperar que Sergio Perez estivesse animado após renovar seu contrato, vencer em Mônaco, e correr em Baku, circuito em que sempre se deu bem. Mas ao mesmo tempo em que o mexicano falava que se vê na disputa pelo título, sua postura corporal e entonação não pareciam em sincronia com suas palavras.



Perez 'muito' animado

MARK THOMPSON
GETTY IMAGES

CANADÁ



CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

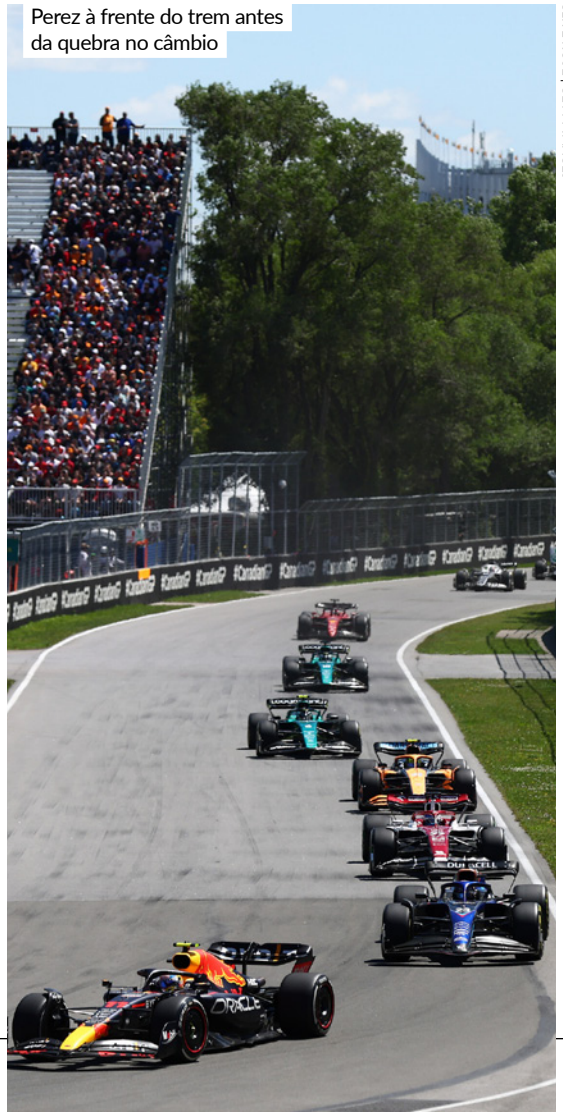
E dá-lhe Max, de novo!

O GP do Canadá foi uma daquelas corridas cheias de escolhas complicadas para pilotos e equipes. Voltando a um circuito depois de três anos, as simulações de corrida foram feitas com a pista mais quente na sexta-feira. Depois, o circuito foi lavado no sábado, e essa chuva já obrigou algumas decisões a serem tomadas. E, no domingo, o sol voltou, mas o asfalto estava verde.

Durante a corrida, as escolhas continuaram. A expectativa era de uma prova com uma parada. Mas o asfalto logo começou a cobrar seu preço com o graining visto nos pneus médios em alguns carros. A partir daí, a tática ficou mais dividida entre uma parada com muita administração para quem não tinha graining, ou duas, de preferência, aproveitando períodos de SC ou VSC.

Graining obrigou Verstappen a parar cedo

O primeiro deles veio logo na volta nove e Verstappen, que já reclamava dos pneus, aproveitou para economizar cerca de 7s ao trocar seus pneus com a corrida neutralizada. Sem sofrer com o graining, Carlos Sainz continuou na pista, assim como



Perez à frente do trem antes da quebra no câmbio

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES



Formula 1 AWS Grand Prix Du Canada 2022
Circuit Gilles-Villeneuve
19 de junho, 70 voltas, 4.361m

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:36:21.757
2	C. Sainz Jr.	+0.993s
3	L. Hamilton	+7.006s
4	G. Russell	+12.313s
5	C. Leclerc	+15.168s
6	E. Ocon	+23.890s
7	V. Bottas	+25.247s
8	G. Zhou	+26.952s
9	F. Alonso	+29.945s
10	L. Stroll	+38.222s





Sainz ficou bem próximo de Verstappen, mas não fez a ultrapassagem

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

a maioria dos pilotos no top 10, a não ser Lewis Hamilton. Falando em opções, o inglês tinha escolhido usar menos asa na corrida, e por conta disso se surpreendeu com o quarto lugar no grid. Afinal, tal opção seria melhor para a pista seca do domingo do que a molhada do sábado. Nesse ponto da prova, ele estava chegando em Fernando Alonso, que saíra da segunda posição, mas fora facilmente superado por Sainz.

Verstappen e Sainz eram os únicos pilotos de Red Bull e Ferrari brigando na ponta porque a chuva fez de Sergio Perez uma vítima e o mexicano só largou em 13º. Foi ele o causador do primeiro VSC, por uma quebra de câmbio. Já Leclerc tinha largado em penúltimo após a Ferrari optar por trocar elementos da unidade de potência duas vezes, para que ele tenha um respiro nas próximas provas.

Com a parada de Verstappen, ele parecia em vantagem, a não ser que Sainz também tivesse um pit stop sob VSC. E isso aconteceu na volta 19, após uma quebra de Mick Schumacher. Sainz tinha passado da entrada dos pits e acabou parando no giro seguinte, saindo já quando o VSC estava terminando. Ainda assim, conseguiu sair entre Verstappen, líder novamente, e Hamilton.

Alonso não teve tanta sorte. Ele recebeu o chamado para entrar quando tinha acabado de passar da entrada do pitlane e não pôde parar. Seria apenas um dos problemas do espanhol, que não teve toda a potência do motor disponível pela suspeita de um vazamento de ar. Um pouco mais atrás, quase todos os pilotos pararam, a não ser aqueles que tinham largado com o pneu duro.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



DIVULGAÇÃO | FERRARI

A Fórmula 1 retornou ao Circuito Gilles Villeneuve

> “Tentei de tudo para ultrapassar o Max. Estivemos muito, muito perto de vencer hoje. Por isso, vou focar nos pontos positivos e continuar tentando.”
>
> Carlos Sainz

Leclerc no trenzinho de DRS

Charles Leclerc era um deles, adotando a tática de tentar usar o ritmo do carro com pista livre depois que todos parassem para recuperar terre-



Hamilton voltou ao pódio após 8 etapas

LAT IMAGES

no. O problema é que, com os dois VSC, o pelotão acabou se misturando e Leclerc não teve essa pista livre por muito tempo. Na verdade, ele ficaria por boa parte da prova travado em trenzinhos de DRS, quando mais de um piloto pode ativar o dispositivo ao mesmo tempo e ninguém passa ninguém, e ainda assim terminaria em quinto.

Após o segundo VSC, a situação da briga pela vitória era a seguinte. Verstappen tinha pneus com 10 voltas a mais e estava 9s à frente de Sainz. O holandês estava comprometido a fazer duas paradas depois de ter trocado os pneus tão cedo. Então, o jogo se inverteria no final, com Max perseguindo um Carlos que potencialmente estaria sofrendo com seus pneus.

A Red Bull chamou seu piloto ao box na volta 43. Ele voltou 10s atrás, com 27 voltas para o final. Sainz acredita que poderia se manter na casa dos 1min17 baixo até o final da prova e que, assim, venceria a prova. Já a Red Bull garante que todos os seus modelos de simulação apontam que Verstappen não só passaria Sainz, como o faria com 10 voltas para o final.

Ficamos sem saber o que realmente aconteceria. Logo depois de ser avisado que estava em sua janela de SC, ou seja, se saísse um carro de segurança, ele pararia, Yuki Tsunoda perdeu o carro na saída dos boxes e causou a neutralização da prova.

DIVULGAÇÃO | FERRARI



Sainz não teve problemas com o graining

> “Tem sido uma batalha neste ano com esse carro. Mas continuamos atentos e focados.”
>
> Lewis Hamilton

Sainz no ataque no GP do Canadá

Sainz entrou e os papéis se inverteram mais uma vez, com o espanhol usando pneus seis voltas mais novos e tendo 16 voltas para atacar. Ele sempre esteve na zona de DRS de



Tsunoda acabou perdendo o carro na saída dos boxes e prova foi interrompida

PETER FOX | GETTY IMAGES



No sábado, a chuva lavou o autódromo

DIVULGAÇÃO | FERRARI

> "Foi uma boa corrida. É sempre mais agradável poder acelerar um carro de F1 em vez de apenas economizar seus pneus."
>
> Max Verstappen

Verstappen, mas em momento algum chegou perto o suficiente para tentar a manobra. Max parecia ter vantagem logo antes do hairpin e Carlos não tinha tanta velocidade de reta que o rival devido a uma escolha feita no sábado, de usar mais carga aerodinâmica por causa da chuva. Ele ainda tentou usar estratégias diferentes com a energi a elétrica do motor. Mas o líder do campeonato parecia ter uma resposta para tudo, em mais uma corrida bem calculada.

Mercedes no pódio no GP do Canadá

No final, os dois chegaram separados por menos de um segundo, com as duas Mercedes logo atrás. Hamilton voltou ao pódio após oito etapas, enquanto Russell não teve a estratégia otimizada para o carro alemão por não ter podido parar junto do companheiro no primeiro VSC, uma vez que perderia muito tempo. Como de costume, quando o rendimento de dois companheiros é semelhante, largar atrás acaba gerando uma série de pequenos obstáculos a mais no domingo.

As duas Alpine também pontuaram, com Ocon em sexto e Alonso em nono após uma punição por ter trocado de direção mais de uma vez na disputa com Valtteri Bottas. O finlandês foi sétimo, logo à frente de seu companheiro e um dos nomes do fim de semana, Guanyu Zhou, estreante sob condições difíceis em Montreal. E Lance Stroll beliscou um pontinho em casa.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

FLORENT GOODEN | DPPI



Zhou Guanyu foi um dos nomes do final de semana

BASTIDORES



Mais um troféu pra Red Bull

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

A FIA conseguiu desagradar a todos com as medidas que anunciou no Canadá para diminuir os saltos dos carros (o que acabou entrando em vigor só na Bélgica). Toto Wolff chegou a se exaltar na reunião entre os chefes de equipe do sábado, em uma discussão que começou mais generalizada e depois se focou em Christian Horner e Mattia Binotto. A bronca do austríaco era com as insinuações de que seus pilotos estavam reclamando tanto de dores e do perigo gerado pelos saltos dos carros por instrução da própria equipe, para tentar forçar a FIA a mudar as regras.

Os rivais não gostaram nada quando viram, já no dia seguinte, os carros do time com uma segunda haste para diminuir o movimento do assoalho, algo que só tinha sido permitido no dia anterior. A polêmica só não se estendeu porque o time decidiu não correr com a novidade, alegando que ela não tinha surtido o efeito esperado. De qualquer maneira, os rivais estão de olho desde que Shaila-Ann Rao assumiu o cargo de Peter Bayer na FIA como secretária geral de esporte. A advogada trabalhava na entidade entre 2016 e 2018, quando foi justamente para a Mercedes. Na equipe, era conselheira de Toto Wolff até recentemente, quando retornou à federação.

GRÃ-BRETANHA

Foi um domingo daqueles. Um GP da Grã-Bretanha que teve um pouco de tudo em Silverstone. Líder do campeonato com problemas, disputa pelo pódio com três pilotos de três equipes diferentes, ordem de equipe, decisões distintas de estratégia, e que acabou com um piloto estreando no lugar mais alto do pódio, Carlos Sainz.

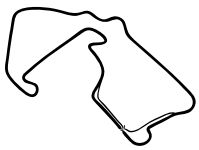
Se o espanhol entendeu no sábado que não é necessário fazer a melhor volta da vida para largar

Clique nas áreas amarelas para saber mais



DIVULGAÇÃO | FERRARI

A primeira vitória de Sainz na categoria



Formula 1 Lenovo British Grand Prix 2022
Circuito de Silverstone
3 de julho
52 voltas | 5.891m

PÓDIO

1	C. Sainz Jr.	2:17:50.311
2	S. Perez	+3.779s
3	L. Hamilton	+7.006s
4	C. Leclerc	+8.546s
5	F. Alonso	+9.571s
6	L. Norris	+11.943s
7	M. Verstappen	+18.777s
8	M. Schumacher	+18.995s
9	S. Vettel	+22.355s
10	K. Magnussen	+24.590s





MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

A largada do GP da Grã-Bretanha teve um acidente impressionante

na ponta pela primeira vez na F1, no domingo compreendeu que também não é necessário ser perfeito para vencer. Ao contrário da sexta-feira, ele não era o mais rápido da pista, mas foi quem cruzou a linha em primeiro.

É claro que Sainz fez sua parte, andando mais próximo da ponta de Mônaco para cá, finalmente se adaptando melhor ao carro da Ferrari. Mas isso não conta toda a história.

O GP da Grã-Bretanha parecia ser de Verstappen

As mudanças de posição na primeira largada, quando Verstappen pulou na frente, acabaram não valendo porque nem todos os carros tinham passado da segunda linha de SC, na segunda curva. Em sua segunda chance, Sainz pulou na ponta mas, pressionado por Verstappen, errou na décima volta e viu o holandês passar.

Naquele ponto da corrida, Charles Leclerc já vinha mais rápido do que os dois, encontrando nas configurações de seu volante uma maneira de reequilibrar o carro depois de perder parte de sua asa dianteira na disputa com Sergio Perez (em que o mexicano se deu pior, teve de ir para o box trocar a asa e caiu para último).

No entanto, ficamos sem saber como seria a corrida com esse desenho. Verstappen encontrou o detrito deixado pela colisão entre as duas AlphaTauri, não conseguiu desviar, e



REPRODUÇÃO | F1.COM

E foi mais uma prova de que o halo é primordial para a segurança dos pilotos

CLIVE MASON | GETTY IMAGES



Perez chegou a cair para a última colocação

> "Eu não sei o que dizer, é realmente maravilhoso, minha primeira vitória depois de 150 corridas. Eu não poderia pedir mais do que isso, nunca vou esquecer esse fim de semana."
>
> Carlos Sainz

o pegou com o meio do carro. A peça danificou a parte inferior do seu assoalho, e tornou o carro muito mais lento e difícil de controlar.

Agora, a corrida parecia do Leclerc em Silverstone

O líder do campeonato estava em oitavo e a Ferrari tinha a dobradinha do GP da Grã-Bretanha com Perez no fim do pelotão. Seria uma tarde tranquila não fosse a presença de um terceiro elemento neste fim de semana, a Mercedes. Já era esperado que o W13 funcionasse bem no asfalto liso e nas curvas de alta de Silverstone, e a expectativa estava sendo comprovada por Lewis Hamil-

Clique nas áreas amarelas para saber mais



"Charles fez um grande trabalho, foi uma grande disputa, é um piloto muito sensato. Claramente muito diferente do que experimentei no ano passado. Na Copse, por exemplo, brigamos sem problema nenhum, sabe? Grande disputa, incrível."
Lewis Hamilton

LAT IMAGES

Leclerc e Hamilton

ton. George Russell estava fora de combate após o acidente na largada. O carro prateado parecia sofrer mais para aquecer os pneus. Porém, assim que eles entraram na janela de temperatura, Hamilton passou a inclusive tirar tempo em relação às Ferrari.

Na ponta, a Scuderia vivia seus próprios dilemas. Mesmo com a asa danificada, Leclerc era mais rápido que Sainz e cobrava uma inversão, querendo lucrar ao máximo com o dia que parecia ruim para os dois primeiros colocados no mundial.

Em sua defesa, Sainz sabia que tinha forçado muito os médios devido à pressão de Verstappen no início e tinha acabado com o dianteiro esquerdo. Assim, a Ferrari tentaria proteger a dobradinha dando a melhor opção para ambos. Sainz trocou os médios pelos duros na volta 20 e Leclerc, ainda com lenha para queimar, seguiu na pista.

A indecisão tinha custado mais de 3s em relação a Hamilton. Vendo que o inglês era mais rápido também que Leclerc, outro que também tinha forçado mais os pneus médios devido à quebra da asa, a Ferrari chamou o monegasco cinco voltas depois.

Será que Hamilton poderia sonhar também?

Apostando que o mesmo cenário se repetiria no final do segundo stint, Hamilton continuou na pista. Ele conseguiu levar seus pneus até a volta 33, quando já estava perdendo tempo em relação às Ferrari. Tivesse conseguido manter um bom ritmo por mais algumas voltas, poderia arriscar colocar o macio. Mas, com 19 voltas para o fim, teve de colocar um jogo de duros.

De qualquer maneira, seria o suficiente para botar pressão na Ferrari, que havia ordenado a troca entre seus pilotos dois giros antes da parada do inglês. Novamente, Sainz estava limitando o ritmo de Leclerc, e a dobradinha estava mais protegida com o monegasco à frente.

Isso, mesmo Sainz não poderia negar. Não depois de ver o companheiro abrir 4s2 em oito voltas na liderança.

Na verdade, a preocupação de Sainz neste momento já era Ha-

Clique nas áreas amarelas para saber mais

JIRI KRENEK



Hamilton e o 'leão' Niguel Mansell

"Tem alguma coisa errada. Sinto que meu carro está 100% ruim. Vocês precisam fazer alguma coisa, não tenho qualquer aderência. Não sei porque colocaram esse pneu em mim. Parece que estou andando no gelo."
Max Verstappen

milton, que vinha mais rápido, com pneus 13 voltas mais novos. Seria uma briga interessante de qualquer maneira, mas que acabou se tornando um thriller quando a Alpine de Esteban Ocon parou no meio da reta oposta com um problema na bomba de combustível.

Até que o SC muda a cara do GP da Grã-Bretanha de novo

O Safety Car trouxe mais um carro para a briga. Perez não tinha parado depois de trocar a asa, e ganhou um pit stop "de graça" quando já era quarto colocado, a 28s do líder. Com 6s para reagir após a entrada do carro de segurança, a Ferrari decidiu dividir as estratégias. Deixou Leclerc na pista com pneus duros desgastados e chamou Sainz para o box. Dos 14 pilotos que ainda estavam na corrida, oito pararam e seis não.

Deu para entender qual foi o erro de cálculo da Ferrari na mensagem para Leclerc via rádio, quando ele perguntou qual era a situação de corrida. "Acreditamos que o pneu macio será 0s5 mais rápido no começo, mas terá mais degradação". Em outras palavras, eles esperavam que Sainz conseguisse segurar Hamilton com pneus iguais e que Leclerc sofreria logo de cara, mas logo conseguiria colocar temperatura em seu composto duro usado e a Ferrari manteria a dobradinha.

O que se viu na relargada a 10 voltas no final foi um pneu macio que aguentou bem até o final. Mesmo com os pilotos se degladiando na pista e um pneu duro mais de meio segundo mais lento. Sainz passou Leclerc que respondeu de forma impressionante ao ataque de Hamilton e de Perez. Ainda assim, terminou em quarto, com o mexicano pulando para segundo e deixando o inglês em terceiro.

Verstappen também terminaria a corrida nas cordas, se defendendo da Haas de Mick Schumacher fazendo linhas inesperadas na tentativa de controlar um carro com um comportamento completamente desequilibrado.

No final das contas, Sainz venceu sem ter tido uma tarde perfeita para vencer o GP da Grã-Bretanha. Mas quem teve?

Clique nas áreas amarelas para saber mais

CLIVE MASON | GETTY IMAGES



Max terminou na sétima colocação

LAT IMAGENS



BASTIDORES

FOTOS: JULIANNE CERASOLI





A festa estava preparada, com o grid apinhado de celebridades. Do rapper Stormzy ao jogador do Liverpool Virgil van Dijk, além da grande estrela que roubou o show do domingo, Tom Cruise. O ator decidiu aparecer na F1 no dia de seu aniversário de 60 anos e vivendo um grande momento na carreira.

O clima de festa não durou muito, depois que Guanyu Zhou capotou várias vezes, indo parar entre a barreira de pneus e o alambrado. A informação de que o chinês estava bem chegou logo ao paddock, mas não o replay. A polícia local já tinha informações não só de que haveria um protesto, mas também de que o plano era invadir a pista. E era isso o que tinha acontecido - por sorte, só quando a corrida já estava com bandeira vermelha.

Outra história improvável do GP foi a de que Keanu Reeves está fazendo um documentário sobre a Brawn GP. Tudo começou quando um conhecido contou ao canadense a história do time que surgiu em 2009 para vencer o campeonato. Ele trabalhava na equipe que Ross Brawn comprou por uma libra da Honda depois que os japoneses decidiram deixar a F1. O ator aproveitou para bater um papo com Ross, aproveitando uma de suas últimas corridas no comando da parte técnica da F1.



DIVULGAÇÃO | FERRARI

ÁUSTRIA

Leclerc deu baile no GP austríaco no domingo

O duelo apertado da classificação, decidida a favor de Max Verstappen apenas na última curva, acabou se tornando um baile de Charles Leclerc no domingo, com direito a três ultrapassagens (duas delas, bastante fáceis) em cima do rival. Entre a classificação e o GP, teve sprint na Áustria. E ela deu dicas importantes, como sempre acontece, do que estaria por vir.

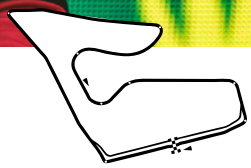
Isso porque Verstappen venceu a sprint, mas saiu do carro preocupado com o desgaste de pneus nas 23 voltas que fez com o pneu médio. Ele acreditava que talvez tivesse forçado um pouco demais no começo. De qualquer maneira, já sabia que seria impossível fazer 71 voltas no domingo, largando com o carro bem mais pesado, com apenas uma parada.

O cenário era bem diferente na Ferrari. Os pilotos foram instruídos a forçar do começo ao fim, e foi isso o que Carlos Sainz fez. Talvez com um pé atrás com a equipe depois das últimas corridas, Charles Leclerc decidiu poupar seus pneus no começo, e por isso os dois acabaram tendo uma briga que liberou Verstappen para vencer. Após a sprint, Leclerc reconheceu que talvez tivesse economizado demais.

> "Aah, eu estava com medo. Eu estava realmente com medo. Foi uma corrida muito boa. O ritmo estava lá. O final foi incrivelmente difícil - tive esse problema com o acelerador, mas conseguimos mantê-lo até o final. Estou tão feliz."
>
> Charles Leclerc

Verstappen deu logo de cara que seria uma longa tarde

Foi uma lição aprendida para o GP da Áustria. Verstappen pulou bem na ponta e chegou a abrir 1s na primeira volta, mas não demorou para Leclerc estar na sua cola. A Ferrari não era tão mais rápida, mas à medida que as voltas passavam, ficava claro como o carro vermelho era bem mais gentil com os pneus. Com a mudança da pista, que estava 'verde' devido



Formula 1 Rolex Grosser Preis Von Österreich 2022
Red Bull Ring
10 de julho
71 voltas | 4.318m

PÓDIO

1	C. Leclerc	1:24:24.312
2	M. Verstappen	+1.532s
3	L. Hamilton	+41.217s
4	G. Russell	+58.972s
5	E. Ocon	+68.436s
6	M. Schumacher	Mais 1 volta
7	L. Norris	Mais 1 volta
8	K. Magnussen	Mais 1 volta
9	D. Ricciardo	Mais 1 volta
10	F. Alonso	Mais 1 volta





Verstappen e Leclerc se encontraram 3 vezes na pista

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

à chuva da madrugada e mais fria, a tendência do sábado tinha se exacerbado no GP.

Leclerc passou Verstappen na volta 11 e o holandês logo parou, duas voltas depois, se comprometendo a fazer duas paradas. A Ferrari não respondeu porque, naquele momento, ainda acreditava na possibilidade de fazer uma parada e confiava também no rendimento, combinado com a asa de baixo downforce que dava uma vantagem em relação à Red Bull nas retas.

No entanto, a queda de rendimento de alguns pilotos que tinham largado com os duros, como Zhou e Alonso, envolvidos em um dos grandes duelos da corrida, começou a chamar a atenção. Eles pararam nas voltas 24 e 27, indicando que os duros também estavam se degradando rápido e não aguentariam as 40 voltas ou mais que a Ferrari precisava.

Confiança total na Ferrari no GP da Áustria

Então os dois carros foram chamados nas voltas 26 e 27, para colocarem um jogo de duros. Isso fez com que eles perdessem as posições para Verstappen, o que voltaria a acontecer depois da segunda parada, nas voltas 49 e 50. Em ambas ocasiões, Leclerc passou Verstappen na pista e retomou a ponta, com a Ferrari tão confiante em seu ritmo que fez a melhor estratégia para seu carro sem se importar tanto com posição de pista.

Sainz se preparava para fazer o mesmo e ultrapassar Verstappen na volta 57 quando o motor da Ferrari estourou. É a terceira quebra em seis corridas, contando apenas as unidades de potência da Scuderia.



O trenzinho com Russell, Ocon, as duas Haas e Hamilton

LAT IMAGES

Isso trouxe o Safety Car Virtual à pista mas, temendo um repeteco de Silverstone caso o SC entrasse na pista, a Ferrari chamou Leclerc aos boxes para colocar um jogo de médios. Eles sabiam que, se Verstappen não entrasse, seria presa fácil com os pneus já desgastados. Se ele também trocasse os pneus, como aconteceu, Leclerc teria mantido a posição de pista e teria pneus novos para as voltas finais.

O que eles não podiam prever era que um problema mecânico começou a fazer com que o acelerador de Leclerc ficasse aberto (em até 30%) o tempo todo. Com isso, ele passou a ter dificuldades especialmente nas curvas 3 e 4, e viu Verstappen se aproximar. Mas o monegasco administrou sua vantagem e venceu pela primeira vez em três meses.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "O segundo lugar é um bom resultado para nós em um dia difícil."
> Max Verstappen



BRYN LENNON | GETTY IMAGES



CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

Panorâmica do Red Bull Racing

Mercedes saiu no lucro e Haas pontuou mesmo com motor falhando

O GP da Áustria teve muita ação também mais atrás. George Russell e Sergio Perez se tocaram na disputa pelo quarto lugar logo na primeira volta. Isso efetivamente acabou com a corrida do mexicano e dificultou a tarde do inglês. Russell estava com a asa danificada e passou a rodar lento. Quando a trocou, ainda teve de pagar uma punição de 5s pelo incidente, bem semelhante com o de Lando Norris do ano passado.

O ritmo fraco de Russell com a asa quebrada gerou um trenzinho de DRS, com Ocon, as duas Haas e Lewis Hamilton, que demoraria 14 voltas para se livrar do trânsito. Ali, já tinha perdido 18s para o líder e, com um ritmo em média 0s4 mais lento, chegaria em terceiro com mais de 40s de desvantagem. Mesmo com tudo dando errado no começo da prova, Russell chegou em quarto. Foi um ótimo resultado para um time que teve de remendar seu único assoalho reserva disponível depois que ambos os pilotos bateram na classificação.



HAAS F1 TEAM

Mick Schumacher foi o piloto do dia



JIRI KRENEK

Hamilton terminou com os pneus bem desgastados



BRYN LENNON | GETTY IMAGES

A largada do GP da Áustria

BASTIDORES

"Não! Motor. Motor. Não, não, não, não... não!"

Carlos Sainz logo após precisar encostar o carro ao ver o motor quebrando

Alpine e McLaren empatadas após o GP da Áustria

A Alpine conseguiu um ótimo quinto lugar com Ocon, rápido por todo o fim de semana e comprovando que as atualizações melhoraram bastante o carro. O time só não teve ambos pilotos nos pontos porque Fernando Alonso, mesmo largando em último, teve de fazer uma terceira parada após começar a sentir vibrações no pneu.

Isso ajudou a McLaren a colocar ambos os pilotos nos pontos em uma ótima execução da equipe no domingo. Assim, eles estão empatados com a Alpine no campeonato. Mas o piloto do dia do GP da Áustria acabou sendo o sexto colocado Mick Schumacher, que saiu da sprint irritado acreditando que tinha sido prejudicado pela equipe, que não atendeu seus pedidos para inverter as posições com Kevin Magnussen. No domingo, ele mostrou que estava realmente rápido, embora o companheiro tenha tido um problema intermitente na unidade de potência ao longo da prova.

Vettel recebeu uma multa com efeito suspensivo de 25 mil euros (o equivalente a mais de 130 mil reais) por ter saído da reunião entre os pilotos e a direção de prova antes do final. O alemão se irritou quando Fernando Alonso começou mais um de seus monólogos sobre as decisões da direção de prova. Ainda irritado com uma punição que recebeu no GP do Canadá, ele questionava por que Charles Leclerc tinha escapado impune por ter, na visão dele, mudado de direção três vezes na reta.

Hamilton teve um final de semana que classificou como "horroroso", com direito a ver uma batida sua na classificação ser comemorada pelos torcedores holandeses, o carro sendo remendado, em um trabalho de seis horas dos mecânicos da Mercedes para dividir o único assoalho reserva que eles tinham para os dois pilotos, já que George Russell também bateu na sexta-feira.

Falando na torcida, houve relatos de abuso nas arquibancadas, de mulheres sendo seguidas nos campings, que são a principal forma de hospedagem na etapa austríaca, a gritos racistas e homofóbicos. Algumas das fãs que se sentiram incomodadas ao longo do final de semana, inclusive, foram convidadas para assistir a corrida do paddock pelas equipes.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



A invasão holandesa e algumas polêmicas

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

FRANÇA 5



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Max celebra a vitória

As coisas não pareciam estar indo muito bem para Charles Leclerc no começo da volta 18 do GP da França. Mesmo que ele tivesse aguentado a pressão de Max Verstappen, que esteve em sua zona de DRS pelas 13 primeiras voltas da prova, a Red Bull tinha acabado de dar uma cartada importante. Verstappen tinha parado na volta 16 e colocado pneus duros para ir até o fim. O undercut já tinha funcionado, tanto é que a Ferrari nem reagiu. Leclerc teria que passar Verstappen na pista nas voltas finais da prova, com pneus mais novos, mas com muito menos velocidade de reta.

Não vimos como essa história terminaria, como tantas vezes nessa temporada. Ao que tudo indica, Leclerc errou, forçou demais em uma curva que tinha sido a grande vantagem da Ferrari ao longo de todo o fim de semana. Ninguém chegava nem perto do rendimento que os pilotos da Scuderia tinham na curva 11, 15km/h mais rápidos até que as Red Bull. Um carro mais

> "Claro que a vantagem é ótima, mas provavelmente é um pouco maior do que deveria ser quando você olha o desempenho dos dois carros."
>
> Max Verstappen, comparando o nível de competitividade da Red Bull e da Ferrari em 2022



A dupla da Mercedes voltou ao pódio

STEVE ETHERINGTON

Formula 1 Lenovo Grand Prix de France 2022
Circuito Paul Ricard
24 de julho
53 voltas | 5.842m

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:30:02.112
2	L. Hamilton	+10.587s
3	G. Russell	16.495s
4	S. Perez	+17.310s
5	C. Sainz Jr.	+28.872s
6	F. Alonso	+42.879s
7	L. Norris	+52.026s
8	E. Ocon	+56.959s
9	D. Ricciardo	+60.372s
10	L. Stroll	+62.549s



Clique nas áreas amarelas para saber mais



LAT IMAGES

A Mercedes conseguiu bater uma Red Bull

rápido, quando escapa de traseira, também vai embora mais rápido, e parece que foi isso o que aconteceu.

Aposta da Red Bull deu certo

A aposta da Red Bull para o GP da França era em sua asa traseira de baixa carga aerodinâmica, que dá uma vantagem muito importante. Era um risco utilizá-la por conta do desgaste de pneus que geralmente vem com um carro que escorrega mais. No entanto, a Red Bull acreditava que a configuração de alta pressão aerodinâmica da Ferrari iria colocar muita temperatura nos pneus traseiros.

Isso não aconteceu. Na verdade, o acerto da Ferrari foi muito eficiente para proteger os traseiros e inclusive foi isso que gerou as bolhas nos dianteiros, que não pareceram afetar o ritmo. Ou pelo menos foi o que vimos com Leclerc até ele encontrar o muro.

Ao mesmo tempo, os pneus de Verstappen aguentaram mesmo com ele seguindo Leclerc de perto. E isso indicou à Red Bull que dava para antecipar a parada e não sofrer no final.

Na Ferrari, o plano era deixar Leclerc na pista por mais cinco ou seis voltas, sabendo que voltariam em segundo. Assim, eles geraram uma diferença nos pneus que o monegasco poderia usar no final da corrida para passar Max na pista. Certamente, não seria uma tarefa fácil.



DIVULGAÇÃO | FERRARI

Leclerc fez a pole, mas não foi bem na corrida

> "Foi um erro. Eu não mereço ganhar o campeonato fazendo isso."
> Charles Leclerc

> "O que aconteceu foi um erro genuíno do Charles, o que é uma coisa que pode acontecer."
> Mattia Binotto

Sem Leclerc pelo caminho, Verstappen venceu pela sétima vez do ano. Para a nossa sorte, essa não era a única disputa em jogo.

Sainz fez 18 ultrapassagens no GP da França

Largando com o pneu duro para ficar mais tempo na pista e usar o ritmo superior do carro para recuperar o tempo perdido com pista livre, Carlos Sainz vinha abrindo caminho no pelotão. Na volta 13, já estava nos pontos. Porém, teve de antecipar sua parada em 10 a 15 voltas por conta do Safety Car gerado por seu companheiro. Tudo bem que a neutralização



A França não deixará saudades ao sair do calendário

PETER FOX | GETTY IMAGES

da corrida o fez recuperar 29s em relação ao líder. Mas também o obrigou a andar muito lento para fazer os médios chegarem até o final. Ou a fazer mais uma parada, perdendo 27s (que se tornaram 32s devido à punição pelo unsafe release no pit stop).

Em retrospecto, seria melhor para a Ferrari já ter instruído Sainz a forçar apostando que seria mais rápido parar, mesmo com a perda de tempo maior que o normal no box, a se arrastar com os médios no final. A indecisão de qual seria o melhor caminho fez com que ele perdesse tempo com Russell e depois na ótima briga com Perez, e fosse chamado aos boxes tarde demais para que a aderência adicional do pneu médio fizesse a diferença. Prova disso é que Sainz terminou a prova virando 2s mais rápido do que Verstappen. Então, embora fazer duas paradas fosse o menos arriscado e o mais correto, a demora para ter essa clareza pode ter custado um pódio para o piloto que largou em 19º.

As Mercedes bateram uma Red Bull no GP da França

Sainz chegou só 11s atrás de Sergio Perez e George Russell, que brigaram pela última posição no pódio até o final do GP da França. O mexicano teve mais um fim de semana em que pareceu estar perdido com o car-



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Verstappen 'recolheu' bastante borracha depois da bandeirada

"Foi uma corrida muito dura porque minha garrafa não funcionou. Não vi meu peso no final da corrida, mas imagino que perdi cerca de três quilos. Quero muito acabar o resto dessa bebida."

Lewis Hamilton, celebrando o segundo lugar e a chance de se hidratar



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Red Bull comemora

BASTIDORES

ro, andando sempre muito mais lento que Verstappen. Na classificação, como o holandês errou em sua última tentativa, a diferença não foi tão grande. E ele saiu da terceira posição porque Sainz não era um fator devido à punição e as Mercedes mais uma vez sofreram no sábado.

Mas Perez logo perderia a terceira posição, ultrapassado por Lewis Hamilton na largada. Sofrendo com o aquecimento de pneus, o inglês foi pressionado nas primeiras voltas, porém na volta 7 ele já saiu da zona de DRS, usando a grande qualidade da Mercedes, que preserva mais os pneus que Ferrari e Red Bull. E também ajudou a decisão de usar uma configuração com menos pressão aerodinâmica para que Hamilton pudesse se defender da velocidade da Red Bull nas retas.

Ambos trocaram pneus durante o SC, assim como Russell e todos que já não tinham parado. Com os duros, Hamilton teve um ritmo melhor que Perez desde o começo, garantindo seu segundo lugar. Perez começou a ficar no alvo de Russell, até que o inglês passou a se preocupar mais com Sainz, que vinha atrás mais rápido, passou os dois e depois fez sua segunda parada nos boxes.

Então a briga pelo último lugar no pódio ficaria entre Perez e Russell. O inglês chegaria a tentar uma manobra por dentro na volta 42, e os comissários aceitaram ver Perez nem tentar fazer a curva, contrariando suas próprias determinações. Mas ele teria outra chance, logo após o fim do Safety Car Virtual causado pela quebra de Guanyu Zhou.

Houve um problema com o software da FIA que controla o VSC, e ele acabou durando um minuto a mais do que era necessário. Quando foi dada a bandeira verde, Perez estava desacelerando, confuso em relação a quando o VSC efetivamente terminaria, e Russell acelerava. Assim, a Mercedes conquistou seu primeiro pódio duplo da temporada.

O anúncio ainda demoraria meses para sair, mas o GP da França teve cara de despedida. Afinal, a prova voltou à F1 em 2018 com os mesmos problemas que tinha em sua velha casa, em Magny Cours. Com uma pista construída em meio a cidades pequenas e com poucas vias de acesso, os problemas com o trânsito nunca foram totalmente solucionados. E o GP ainda por cima não pagava o mínimo de 20 milhões de dólares que a F1 tem cobrado das provas europeias.

Tudo bem que a França tem uma enorme tradição no automobilismo e investe da F1 por meio da Alpine, mas a verdade é que era difícil encontrar no paddock alguém que lamentasse a iminente saída do GP. Até Stefano Domenicali comemorava (em off, claro) no domingo que não teria de voltar!

A etapa da Hungria é a última antes da pausa de agosto, no auge do verão europeu, então já havia um clima de férias no paddock. Na Alfa Romeo, o chefe Frederic Vasseur e os pilotos Valtteri Bottas e Guanyu Zhou "armados" com pistolas de água e os amigos de George Russell, Lando Norris e Alex Albon, aproveitando para brincar com a mania do inglês de tirar a camisa na primeira oportunidade que surge.

HUNGRIA



PETER FOX | GETTY IMAGES

Verstappen teve um ótimo desempenho

Ferrari jamais foi tão dominante na temporada quanto na sexta-feira do GP da Hungria. Só se muita coisa desse errado Charles Leclerc e Carlos Sainz perderiam a corrida. E tudo deu. A configuração do carro não acompanhou a mudança climática da sexta para o domingo, com a temperatura da pista diminuindo em 23 graus. E a estratégia também não levou em conta o efeito que essa queda brusca de temperatura geraria no rendimento dos pneus.

Ainda assim, eles poderiam ter vencido. Leclerc foi tão rápido quando estava com os pneus médios e macios que, na média da corrida, teve o conjunto mais veloz da pista no domingo. Mas do outro lado estava uma Red Bull com uma execução perfeita de corrida, e um Max Verstappen que, mesmo rodando, foi como de costume decidido nas ultrapassagens e manteve um ritmo forte quando a pista ficou escorregadia com a garoa insistente.

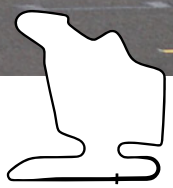
A impressão que ficou é que, enquanto a Ferrari ficou mergulhada nos próprios dados, a Red Bull olhou ao redor e se preparou para as condições que, efetivamente, encontraria na corrida.

> "Fizemos uma boa estratégia, as paradas foram boas. No fim, ainda dei um giro de 360°, só para dar uma apimentada (risos). A disputa foi muito divertida."
>
> Max Verstappen



"Tão deixando a gente sonhar"

STEVE ETHERINGTON



Formula 1 Aramco Magyar Nagydíj 2022
31 de julho
70 voltas | 4.381m

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:39:35.912
2	L. Hamilton	+7.834s
3	G. Russell	+12.337s
4	C. Sainz Jr.	+14.579s
5	S. Perez	+15.688s
6	C. Leclerc	+16.047s
7	L. Norris	+78.300s
8	F. Alonso	Mais 1 volta
9	E. Ocon	Mais 1 volta
10	S. Vettel	Mais 1 volta





DIVULGAÇÃO | FERRARI

A Ferrari estava dominante, até a chuva mudar as condições da pista para a corrida

As decisões acertadas da Red Bull começaram no grid do GP da Hungria

O plano era colocar Max Verstappen, décimo, e Sergio Perez, 11°, nos pneus duros, uma estratégia comum para quem está largando fora de posição (Verstappen errou na primeira tentativa no Q3 e depois teve um problema no motor). Mas os pilotos foram para o grid com o pneu macio e relataram que a pista tinha pouca aderência. A temperatura tinha caído bastante e o asfalto estava relativamente verde, depois da chuva do sábado e da madrugada de domingo. Com essa nova informação, eles inverteram a lógica da estratégia, largando com os macios para que os pilotos atacassem desde o começo.

Isso foi possível porque o acerto do carro tinha sido modificado em comparação ao usado na sexta-feira, quando eles eram pelo menos três décimos por volta mais lentos que a Ferrari. O mesmo tinha acontecido na Mercedes, também muito fraca no calor dos treinos livres. O rendimento no domingo provou que ambos estavam certos, enquanto a Ferrari não previu corretamente a perda drástica de aderência com o asfalto mais frio.

E não dá para dizer que foi uma questão de sorte. Desde antes do início dos treinos livres, sabia-se que a condição de pista estaria muito diferente no domingo. E que haveria uma pancada de chuva no sábado, lavando a borracha.

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



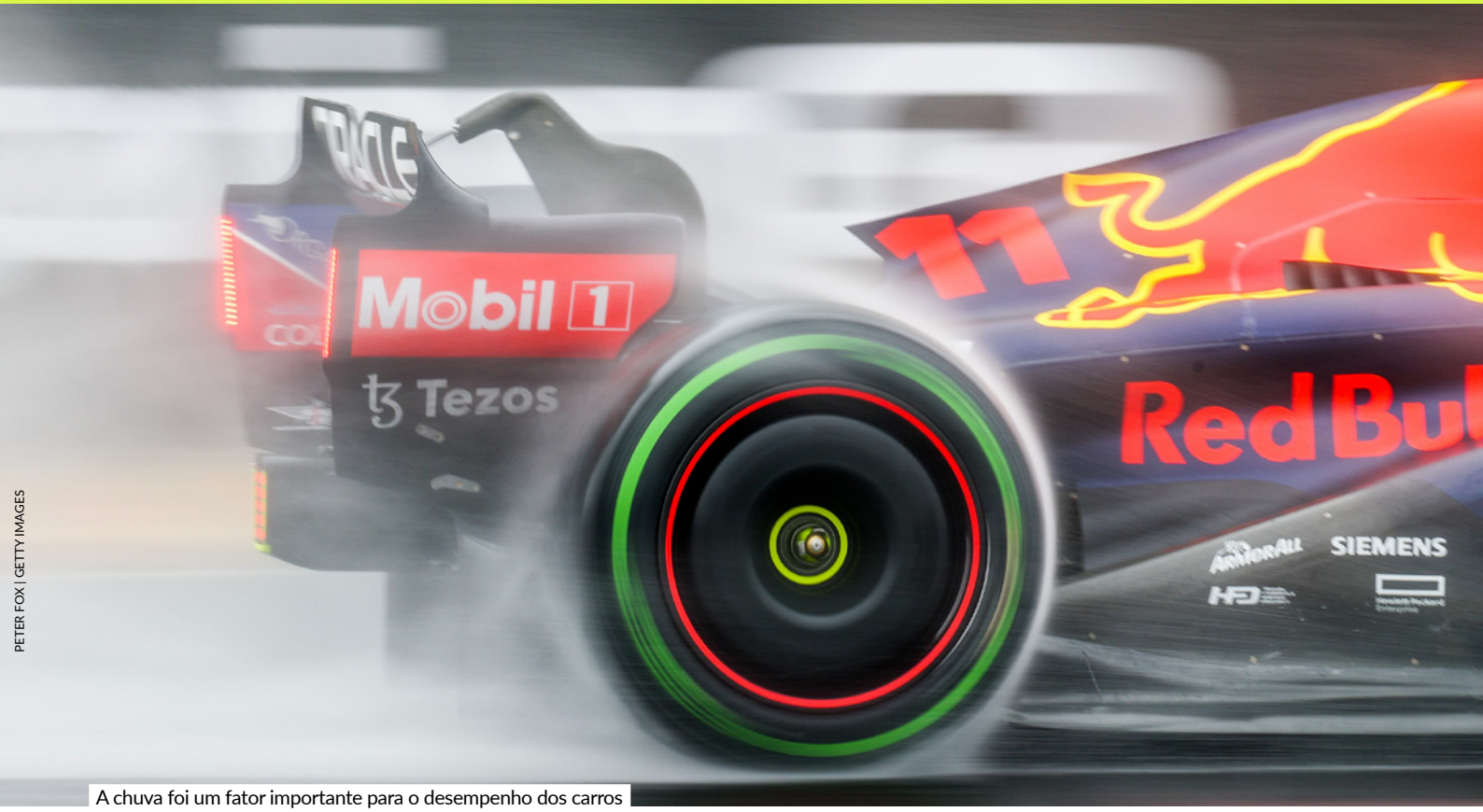
Estratégias acertadas da Red Bull foram fundamentais

> "Não sei por que estava de pneus duros, ainda não tenho a resposta. Os estrategistas estavam fazendo o trabalho, não entendo, estou esperando as explicações."
>
> Charles Leclerc

Faltou comprometimento no ataque da Ferrari

Mesmo assim, a vantagem da Ferrari era tão grande na sexta no ritmo de corrida que eles seguiam como favoritos, podendo fazer um ataque 2 x 1 em Russell. Mas eles não fizeram exatamente isso. Os dois pilotos largaram com os médios. Sainz parou primeiro, mas uma volta depois de Russell, ou seja, a chance de um undercut não foi aproveitada. E Leclerc ficou cinco voltas a mais na pista com um bom ritmo, passou Sainz com isso e depois superou Russell na pista.

Nesse momento, Verstappen já estava em quarto. Ele passou dois



PETER FOX | GETTY IMAGES

A chuva foi um fator importante para o desempenho dos carros

carros na largada, as duas Alpine e Lando Norris. Na sua primeira parada, fez o undercut em Hamilton, que optou por permanecer mais tempo na pista no início da prova para ter pneus mais novos no final. E, mais importante, o holandês estava a apenas 7s de Leclerc.

Nesse momento na corrida, após a volta 35, as Alpine já tinham colocado o composto duro e estavam tendo dificuldade. O mesmo acontecia com as Alfa Romeo, com as Haas. A Ferrari não tinha testado com os duros na sexta-feira, mas acreditava que as primeiras 10 voltas seriam difíceis, mas depois o carro começaria a funcionar bem. Dentro do carro, sabendo o nível de aderência, Leclerc dizia que preferia ficar com os médios mais tempo e colocar os macios no final. Mas a equipe decidiu chamá-lo aos boxes.

Por que a Ferrari escolheu o composto duro para Leclerc?

A justificativa da Ferrari era que Leclerc tinha que parar cedo para defender sua posição de pista. E isso também é um julgamento pré-concebido e não algo que estávamos observando na corrida: com esses carros, era muito mais fácil ultrapassar. O melhor seria estar com os pneus certos.

A Ferrari entendeu que precisava defender a posição de pista por conta de uma segunda boa jogada da Red Bull, de antecipar a segunda parada de Verstappen quando ele entrou no trenzinho de DRS de Sainz e Russell, segundo e terceiro colocados naquele momento. Com isso, ele conseguiu o undercut nos dois.

A Ferrari daria uma ajuda ao optar por pneus duros para Leclerc. O ritmo dele caiu tanto, pois não conseguia colocar temperatura nos pneus, que aqueles 7s de vantagem acabaram rapidamente. Quando Verstappen chegou, passou facilmente. Rodou. Perdeu a liderança. E passou Leclerc mais uma vez. Colocar o pneu duro tinha sido uma escolha desastrosa para a Ferrari.

Enquanto Verstappen escapava na frente, os pneus de Leclerc não entravam na zona de funcionamento porque, para completar, a garoa ficou mais intensa, deixando a pista mais fria. E o holandês já podia comemorar sua oitava vitória do ano.

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



Grande vitória do holandês

DIVULGAÇÃO | FERRARI



Ficou a sensação de que Leclerc poderia ter vencido



PETER FOX | GETTY IMAGES

A pista de Hungoring é lenta e tem poucas ultrapassagens pelo fato de ser estreita

BASTIDORES

O calvário de Leclerc não terminaria por aí. O rendimento era tão ruim que a Ferrari decidiu colocá-lo no pneu macio, e a terceira parada significou que ele caiu para sexto.

Hamilton poderia vencer sem o problema do DRS?

Nesta fase da prova, perto da volta 50, Lewis Hamilton era o líder. Sua tática era estender ao máximo os dois primeiros stints para colocar os pneus macios no final. O que Leclerc teve a chance de fazer. A leitura da Mercedes de que os pneus duros não eram uma opção, seria uma prova de duas paradas, e seria possível ultrapassar, foi perfeita. O inglês parou na volta 51, passou Sainz e Russell na pista e foi segundo.

E foi assim que mais uma vitória que era dada como certa pela Ferrari ficou nas mãos de Max Verstappen e da Red Bull, em uma fascinante demonstração de como vários fatores atuam dentro da uma corrida de Fórmula 1.

> "Fizemos uma largada forte e um bom primeiro stint (até o primeiro pit stop), mas com os pneus médios e um pouco mais de chuva, nós realmente lutamos. Mas estamos fazendo progresso."
>
> George Russell



DIVULGAÇÃO ASTON MARTIN

O fim de semana da Hungria ficou marcado pelo anúncio da aposentadoria de Sebastian Vettel, que geraria um turbilhão de notícias nos dias seguintes.Uma semana depois do alemão dizer que tinha começado a negociar a renovação, os fãs esperavam, debaixo de um calor de mais de 35°C, um aceno do ídolo. Todos muito jovens. E tinham nas suas bandeiras e faixas em homenagem ao piloto o arco-íris e abelhas, símbolos que ele usou para chamar a atenção a causas sociais e ambientais. Lando Norris comentava em Budapeste sobre como o tetracampeão sempre foi um modelo de piloto e ser humano para ele. Esteban Ocon se perguntava quem estaria lá para defender os pilotos em brigas com a FIA e a Liberty. E Charles Leclerc contava que, quando chegou na Ferrari, primeiro achou estranha a mania de Vettel carregar um caderninho. Depois, adotou a tática. E agradece a Seb pelo ensinamento.

Fazendo aniversário no final de julho e há tantas temporadas na F1, Fernando Alonso se acostumou a festejar durante o GP da Hungria. Já teve um pouco de tudo. De balada noite adentro na sua segunda passagem pela McLaren até a comemoração mais família pelos 41 anos, ao lado dos pais, da irmã, das sobrinhas e da namorada. Rolou um bolinho na Alpine, em uma comemoração meio fria de quem já sabia que estava de saída.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

BÉLGICA



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Não teve para mais ninguém

Foi uma tarde de gala de Max Verstappen e da Red Bull em um domingo ensolarado no GP da Bélgica. Atualizações no assoalho que tornaram o carro mais rápido, uma unidade de potência novinha, um acerto mais neutro que dependia de muita habilidade do piloto, manobras decididas e perfeitas. O holandês tinha 12 carros à sua frente quando largou. Na volta 12, já não havia nenhum.

No final, ele venceu com 18s de vantagem para o seu próprio companheiro, Sergio Perez, que saíra da segunda posição. E colocou 27s na Ferrari de Carlos Sainz, pole position. Mesmo dando sinais de que não forçou, e nem precisava. Ele fez a volta mais rápida da prova com cerca de 28kg de combustível.

Nesse tipo de corrida de recuperação, geralmente vemos que vai ficando progressivamente mais difícil fazer as ultrapassagens. É quando o piloto vai encontrando rivais mais fortes. Neste domingo, isso não aconteceu.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

DAN MULLAN | GETTY IMAGES



A dobradinha já era uma realidade bem antes do final



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

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:25:52.894
2	S. Perez	+17.841s
3	C. Sainz Jr.	+26.886s

4	G. Russell	+29.140s
5	F. Alonso	+73.256s
6	C. Leclerc	+74.936s
7	E. Ocon	+75.640s
8	S. Vettel	+78.107s
9	P. Gasly	+92.181s
10	A. Albon	+101.900s





DIVULGAÇÃO | FERRARI

A Ferrari acabou ficando em terceiro lugar

Verstappen foi de 13º a oitavo na primeira volta (ele largou da 14ª posição no grid, mas Pierre Gasly saiu dos boxes depois de ter um problema no grid). E após um Safety Car provocado pelo incidente entre Nicholas Latifi e Valtteri Bottas, foi caçando os pilotos um a um. A maioria, na última chicane, na qual seu carro era muito mais estável que os outros.

Max: "Quando avistei os dois primeiros, vi que dava para ganhar"

Assim, não deu tempo para quem estava nas primeiras posições ir abrindo diferença. Verstappen precisou só de oito voltas para ultrapassar George Russell. E o líder Carlos Sainz tinha aberto menos de 4s. O carro da Ferrari naturalmente já tem mais dificuldade para se adaptar a pistas que requerem tirar downforce. Aliás, essa é uma preocupação para os italianos em Monza.

Neste momento, o espanhol já reclamava de degradação de seus pneus. Ele tinha largado com os macios, para defender sua primeira colocação em um circuito no qual o pole position muitas vezes sofre com tantas oportunidades do segundo pegar o vácuo no primeiro setor. A tática funcionou, mas com nove voltas completadas a Ferrari já via que o pneu médio de Sergio Perez, em segundo, vinha permitindo que ele diminuísse a vantagem do espanhol na ponta. Quando a diferença ficou em

LAT IMAGES



Hamilton e Alonso se tocaram no início da corrida

"Que idiota! Largamos bem, mas esse cara só sabe pilotar quando larga em primeiro."

Fernando Alonso

"Ele fala de cabeça quente. Analisando as filmagens, percebi que o Alonso estava no meu ponto cego e não deixei espaço suficiente para ele. Então foi minha culpa hoje. Peço desculpas à equipe."

Lewis Hamilton



DAN MULLAN | GETTY IMAGES

Ao contrário do ano passado, Spa veio com muito sol

menos de 2s, a Ferrari chamou Sainz para evitar um undercut.

Foi neste momento, na volta 12, que Max Verstappen chegou à liderança pela primeira vez.

Mais um azar para Leclerc

O outro carro acostumado às primeiras posições mas que estava largando da parte de trás do pelotão por uma troca de UP era o de Charles Leclerc. Ele conseguiu se aproveitar bem da confusão causada pelo erro de cálculo de Lewis Hamilton na Les Combes. O inglês achou que estava dando espaço para Fernando Alonso no lado interno da primeira perna, mas acabou encontrando a roda dianteira esquerda da Alpine, sendo catapultado e abandonando logo em seguida.

Foi por causa desse lance que Leclerc chegou a passar Verstappen, mas foi ultrapassado de volta ainda na primeira volta. Com vários pilotos pisando na brita, a sobreviseira de Max já estava cheia de poeira e ele resolveu tirar uma delas. Leclerc vinha atrás e a sobreviseira foi parar bem em seu duto de freio. Vendo as temperaturas aumentarem, a Ferrari chamou-o para o box para trocar os pneus macios pelos médios.

Em uma tarde quente, em que os pneus estavam se degradando mais do que o esperado, isso significou o fim de qualquer chance de Leclerc chegar ao pódio. Ele teria que administrar seus pneus para conseguir fazer duas paradas. O objetivo tinha

Clique nas áreas amarelas para saber mais

RUDY CAREZZEVOLI | GETTY IMAGES



O pódio

sido alcançado e ele estava em quinto quando, com duas voltas para o final, a Ferrari o chamou aos boxes para ele tentar a volta mais rápida.

Foi uma decisão desastrosa porque ele voltou logo atrás de Fernando Alonso, e ainda passou do limite de velocidade nos boxes por uma falha em um sensor, que estava superaquecido. Tendo de fazer a ultrapassagem, ele não conseguiu tirar a melhor volta de Verstappen, e ainda foi punido com 5s, fechando em sexto.

O trenzinho de Albon definiu corrida no meio do pelotão

Enquanto lá na frente, Verstappen chegaria a perder a liderança momentaneamente na volta 15, quando parou, ultrapassando Sainz com facilidade na 18. O espanhol ainda seria superado na pista por Perez três voltas depois. Com menos da metade das voltas disputadas, a Red Bull já tinha a dobradinha.

O pole Sainz saiu do carro sabendo que tinha maximizado sua corrida e, mesmo assim, não tinha passado do terceiro lugar. "Não é uma questão de equilíbrio do carro, e de cronômetro", explicou. Mais atrás, Russell chegou a ensaiar incomodá-lo, mas errou na tentativa de se aproximar, e depois os pneus de Sainz pareceram estar mais sob controle.

A Mercedes mais uma vez foi um carro melhor na corrida do que na classificação e Russell não teve dificuldades para manter Fernando Alonso atrás. Mas não foi o melhor dos GPs para o W13.

O paredão Albon

A sétima posição ficou com um dos nomes da corrida, Esteban Ocon, que fez três ultrapassagens



ALEX PANTLING | GETTY IMAGES

“O Max fez uma corrida sozinho. Temos que entender por que não somos tão competitivos nessa pista.”

Carlos Sainz

Perez seguido pela Ferrari

duplas nas suas contas. Nós só vimos duas na transmissão, e a última delas o liberou do que foi o grande fantasma para vários pilotos do meio do pelotão, Alex Albon.

A Williams é um carro que gera pouco arrasto, e tem uma boa configuração de baixa pressão aerodinâmica. Isso, junto das punições, ajudou o tailandês a colocar o carro na sexta colocação do grid. E, mesmo que o calor do domingo tenha feito com que ele tivesse trabalho com os pneus, a velocidade de reta ainda estava lá.

No caso de Ocon, ele conseguiu a ultrapassagem. Já o oitavo colocado, Sebastian Vettel, fez uma ótima primeira volta, passando cinco carros, e foi parar na frente de Albon. O nono, Pierre Gasly, largou dos boxes e antecipou a segunda parada. Com isso, conseguiu o undercut no carro da Williams, que ficou com o último ponto.

A grande “vítima” de Albon foi Daniel Ricciardo. Um problema fez com que ele tivesse que usar uma especificação de asa traseira que gerava muito arrasto. Com isso, ele não só não conseguia passar Albon, como também o tornava uma presa fácil para quem vinha atrás.

JULIANNE CERASOLI



“O Max estava intocável hoje. No começo, estávamos degradados, mas conseguimos um bom resultado para a equipe. Estamos levando muitos pontos hoje, então estou animado.”

Sergio Perez

BASTIDORES

O chefe da Alpine, Otmar Szafnauer, foi um dos últimos a ficarem sabendo da saída de Alonso dentro da equipe. Em Spa, averiguamos que ele só foi avisado pelo piloto 15 minutos antes. Mas Otmar não está sozinho. Não era à toa que Andreas Seidl estava dizendo para Deus e o mundo que Daniel Ricciardo ficaria. Não era jogo de cena: Zak Brown estava negociando com Oscar Piastri sem colocar o chefe da equipe na conversa. Não deixa de ser curiosa essa atitude tendo em vista que Alonso está indo para o time do qual Szafnauer veio, a Aston Martin, e do qual saiu de maneira pouco amigável. Pelo que diz o espanhol, o que o irritou nas negociações foi a maneira como “eles ficavam checando o passaporte”, referindo-se às dúvidas em relação a seu rendimento por conta da idade.

A fase do time francês estava tão complicada que até o voo que transportaria boa parte dos engenheiros e time de comunicação da equipe foi cancelado em cima da hora na quarta-feira. Eles ainda conseguiram fazer o voo fretado pela F1, que saía de outro aeroporto em Londres, esperar para conseguir chegar a tempo na Bélgica.

E fica o registro também que foi no fim de semana em Spa que a Audi anunciou que entrará como fornecedora de motores em 2026.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

HOLANDA



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Max celebra em casa

Por três vezes pareceu que o GP da Holanda poderia escapar das mãos de Max Verstappen. Quando as Mercedes começaram a voar com os pneus duros no meio da prova. Quando o Safety Car Virtual o obrigou a colocar esse mesmo composto que a Red Bull não acreditava funcionar em seu carro. E, por fim, quando um Safety Car foi acionado na parte final da prova. Porém, ao mesmo tempo, sua vitória na verdade nunca esteve tão ameaçada assim.

Os compostos têm funcionado de maneira diferente dependendo da filosofia do carro. E, no geral, a Red Bull não gosta muito dos C1 e C2 (duros e médios desse fim de semana). A Ferrari prefere os mais macios. A Mercedes é inconstante mas, na Holanda, percebeu que os duros eram uma boa para eles. A Alpine foi outra equipe que fez essa leitura em Zandvoort, ambas contando que as temperaturas não cairiam tanto quanto fora previsto.

DAN MULLAN | GETTY IMAGES



Verstappen liderando a prova



Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix 2022
Circuito de Zandvoort
4 de setembro
72 voltas | 4.259m

PÓDIO



1	M.Verstappen	1:36:42.773
2	G. Russell	+4.071s
3	C. Leclerc	+10.929s
4	L. Hamilton	+13.016s
5	S. Perez	+18.168s
6	F. Alonso	+18.754s
7	L. Norris	+19.306s
8	C. Sainz Jr.	+20.916s
9	E. Ocon	+21.117s
10	L. Stroll	+22.459s





LAT IMAGES

Na relargada, Max passou Lewis sem dificuldades

Verstappen usou jogo novo de macios para abrir

Largando da pole position, Verstappen manteve a ponta e tinha aberto 4s em relação a Charles Leclerc quando ambos pararam nas voltas 17 e 18. Seu companheiro, Carlos Sainz, teve um leve toque com Lewis Hamilton na primeira volta e estava com o assoalho danificado, o que tirava a estabilidade da traseira e acelerava o desgaste de pneus.

O espanhol sairia da disputa após um pitstop desastroso da Ferrari. Vendo a movimentação da Red Bull, que poderia conseguir um undercut parando Perez antes, eles chamaram Sainz bem em cima da hora. Com isso, não avisaram todos os mecânicos para deixar os pneus preparados.

Foi nessa fase da corrida que as Mercedes assumiram a ponta. Largando com os médios e planejando usar os duros, eles estavam com um bom ritmo e em uma tática de uma parada.

Mercedes colocam os duros, e começam a voar

Verstappen voltou 8s atrás de Hamilton quando fez sua primeira parada, e estava a pouco mais de 2s quando o inglês fez o que era a única troca planejada da tarde na Holanda, 10 voltas depois. Foi quando ele e Russell começaram a adotar um ritmo muito mais veloz do que a Red Bull acreditava ser possível.

Com 25 voltas para o final, o cenário era o seguinte: com pneus médios mais usados, Verstappen vinha perdendo terreno para Hamilton, que estava 13s atrás, e essa diferença estava começando a cair mais rapidamente. A Red Bull esperava mais cinco ou seis voltas para parar Verstappen. Supondo que ele perderia mais alguns segundos e sabendo que o tempo de perda da parada era de 21s, o holandês voltaria a cerca de 10s de Hamilton e também com Russell entre eles. Mas com pneus macios (era por isso que a Red Bull estava esperando), contra duros usados dos dois.

Seria bem difícil segurar, em uma tarde na qual foi menos difícil de ultrapassar que o previsto e sabendo o quão decidido Max é nas manobras. Mas teríamos visto uma briga de Verstappen com as duas Mercedes, que tinham largado em quarto e sexto, pela vitória.

PETER FOX | GETTY IMAGES



A comemoração

> “Não acredito que vocês me f... Não consigo explicar o quão p... eu estou!”
>
> Lewis Hamilton

Clique nas áreas amarelas para saber mais

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



A torcida 'jogou junto'

Abandono cheio de erros de Tsunoda provoca o VSC

Mas Verstappen não pararia para colocar os macios. Ele teria uma oportunidade de ouro para fazer seu pitstop na volta 47, quando Yuki Tsunoda provocou um VSC. O timing não foi dos melhores porque o holandês não queria colocar os compostos duros, o único jogo novo que ele tinha, mas é claro que parar com o VSC o fez economizar cerca de 10s.

Como seria o suficiente para ele voltar à frente da Mercedes de qualquer maneira, o time alemão optou por pelo menos dar a ambos os pilotos um jogo novo de médios para as voltas finais. Eles agora estavam a 12s e 15s de Verstappen, com 18 voltas para o fim.

Neste ponto, seria muito difícil pensar em vitória, embora Hamilton tenha dito que tinha certeza de que iria chegar em Verstappen. Mas isso dependia da Red Bull sofrer muito com os duros, o que o time não estava vendo nos tempos de Perez.

O SC do final e as decisões da Mercedes

Acabamos não vendo o que aconteceria com Verstappen. Ele não estava tão rápido quanto as Mercedes, e vinha perdendo terreno, de três a sete décimos por volta. Mas a lógica diz que Hamilton não teria velocidade de reta suficiente nem a diferença de ritmo necessária para se passar em Zandvoort (algo em torno de 1s por volta).

Porém, a Alfa Romeo de Valtteri Bottas quebrou de novo e trouxe o Safety Car para a pista na volta 55. Mais do que isso, como o carro do finlandês quebrou na reta dos boxes,

WOLFGANG WILHELM



Russell foi novamente para o pódio

> "Eu estava no limite das minhas emoções e peço desculpas à equipe porque eu nem sequer me lembro do que eu disse. Perdi a linha por um segundo."
>
> Lewis Hamilton

"Oh meu Deus!"

Carlos Sainz, quase sem palavras diante do erro da Ferrari

os pilotos teriam que passar pelo pitlane. Isso na prática significava que, ao invés de perder 12s em uma parada com SC, o pit custaria só o tempo da troca.

Não para Verstappen, pois a Red Bull já tinha decidido parar assim que o SC foi dado e antes da determinação para todos passarem pelo pit. Foi uma típica decisão da Red Bull, sem ter medo de desistir da posição de pista para estar com os pneus certos. E não os duros, com os quais Verstappen sofreria na relargada. Mas também é verdade que é mais fácil tomar uma decisão dessa quando se sabe que tem mais velocidade de reta que os rivais que vêm logo atrás.

Isso também colocou a Mercedes em xeque-mate. Se eles copiassem a Red Bull, permaneceriam atrás, com os mesmos pneus (que não eram seus favoritos), e com menos velocidade de reta. Se não parassem os dois pilotos, eles provavelmente seriam passados na pista.

Russell pediu os pneus macios

Mas Russell fez algo que nem Hamilton, nem Verstappen fizeram. Ambos disseram que só seguiram a determinação da equipe (no caso de Hamilton, ficar na pista, no de Verstappen, parar), enquanto George estava pedindo para ser colocado nos pneus macios, e seu pedido foi atendido. Isso tirou um carro entre Verstappen e Hamilton e deixou o inglês ainda mais exposto.

Não ajudou que Hamilton estava no modo de motor errado na relargada, e Verstappen passou com facilidade. O inglês ainda perderia posições para Russell e Leclerc, que havia saído da disputa pela vitória primeiro pela falta de ritmo da Ferrari com pneus médio. E principalmente depois que ele teve o azar de fazer a segunda parada logo antes do VSC causado por Tsunoda.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

Carros seguindo um ao outro de perto



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

BASTIDORES



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Têm donos

"Acho que eu teria ultrapassado os dois de qualquer forma, mesmo se os dois permanecessem na pista."

Max Verstappen

O momento em que Ricciardo vê todos entrevistando Seidl



JULIANNE CERASOLI

Após a comissão que julga a validade dos contratos da F1 determinar, de maneira unânime, que Piastri só tem um contrato válido para ser titular na temporada 2023 e que esse contrato é com a McLaren, começou a caça às bruxas para tentar entender o que deu errado. A Alpine tinha um termo de compromisso com Piastri determinando as linhas gerais de como seria sua ligação com a equipe entre 2022 e 2024. E nunca saiu disso.

Piastri chegou a assinar, às pressas, um contrato para ser piloto de testes e reserva em 2022, mas esse compromisso não se referia à titularidade. As tentativas de fazer com que um outro contrato fosse firmado foram frustradas.

A McLaren foi rápida e assinou um termo em junho e o contrato em si no começo de julho. Neste momento, eles já tinham decidido que não ficariam com Daniel Ricciardo, que teria mais um ano de contrato válido em 2023, mas só informaram o piloto no final de julho.

Piastri ouviu a proposta da McLaren porque só se falava de Alonso dentro da Alpine. Os meses foram se passando, nenhum contrato de titular era proposto e, segundo ele, houve "uma quebra de confiança". O curioso é que Alonso conta a mesma história.

De três pilotos (um deles, um bicampeão considerado um dos melhores do grid, e outro uma jovem promessa), a Alpine acabou ficando com Esteban Ocon, um piloto competente, mas que não é nenhuma estrela.



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

ITÁLIA

A festa do pódio

Se Max Verstappen já ganhou saindo de décimo numa pista não tão boa para seu carro na Hungria e de 14º na Bélgica, não era de se esperar que ele tivesse dificuldades para levar também o GP da Itália mesmo largando da sétima colocação. A Ferrari até tentou uma estratégia diferente, embalada por um ritmo melhor do que o esperado em Monza, mas não havia nada que Charles Leclerc pudesse fazer para parar o holandês.

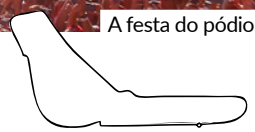
Na verdade, foi a punição de Verstappen pela troca do motor a combustão que o ajudou a ser tão forte no domingo. Sabendo que ele largaria mais atrás, cercado de carros bem mais lentos, a Red Bull colocou mais pressão aerodinâmica. Com isso, o carro se movimentava menos nas freadas e preservava mais os pneus, especialmente o dianteiro esquerdo.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

DAN MULLAN | GETTY IMAGES



O campeão cruza a linha de chegada



Formula 1 Pirelli Gran Premio D'italia 2022
Circuito de Monza
11 de setembro
53 voltas | 5.793m

PÓDIO

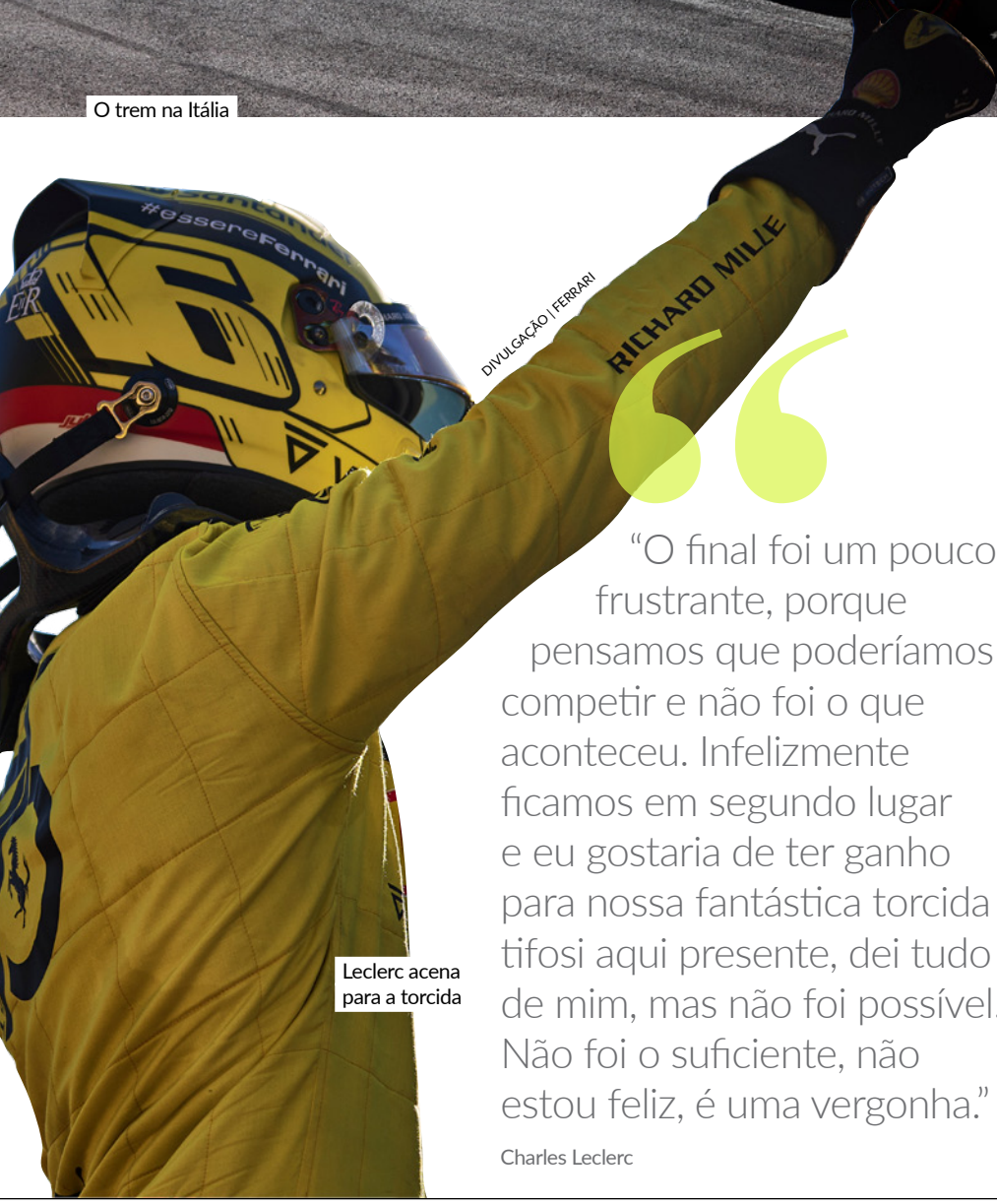
1	M. Verstappen	1:20:27.511
2	C. Leclerc	+2.446s
3	G. Russell	+3.405s
4	C. Sainz Jr.	+5.061s
5	L. Hamilton	+5.380s
6	S. Perez	+6.091s
7	L. Norris	+6.207s
8	P. Gasly	+6.396s
9	N. de Vries	+7.122s
10	G. Zhou	+7.910s





O trem na Itália

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



DIVULGAÇÃO | FERRARI

Leclerc acena para a torcida

> “O final foi um pouco frustrante, porque pensamos que poderíamos competir e não foi o que aconteceu. Infelizmente ficamos em segundo lugar e eu gostaria de ter ganho para nossa fantástica torcida tifosi aqui presente, dei tudo de mim, mas não foi possível. Não foi o suficiente, não estou feliz, é uma vergonha.”
>
> Charles Leclerc

Junte-se a isso um carro eficiente aerodinamicamente e mais uma execução perfeita, e Verstappen venceu pela 11ª vez neste ano.

A esperança de ver Verstappen preso no trânsito não durou muito

Charles Leclerc largou na pole position, que havia conquistado em parte pela opção da Red Bull de andar com mais asa, mas também porque a Ferrari encontrou uma maneira de ser mais eficiente quando anda com uma configuração de menos pressão aerodinâmica. Sua esperança era de que Verstappen perdesse tempo nas primeiras voltas, talvez ficando preso justamente por estar com mais asa e ter menos velocidade de reta. No entanto, isso não aconteceu. Verstappen era terceiro no início da terceira volta, e passou George Russell para assumir o segundo posto logo na quinta volta.

Leclerc tinha aberto 1s9, diferença que foi diminuindo aos poucos até Sebastian Vettel parar sua Aston Martin e provocar um período de Safety Car Virtual na volta 13. Mesmo sabendo que seria cedo para fazer a parada, a Ferrari decidiu chamar Charles Leclerc, na tentativa de fazer



DIVULGAÇÃO | FERRARI

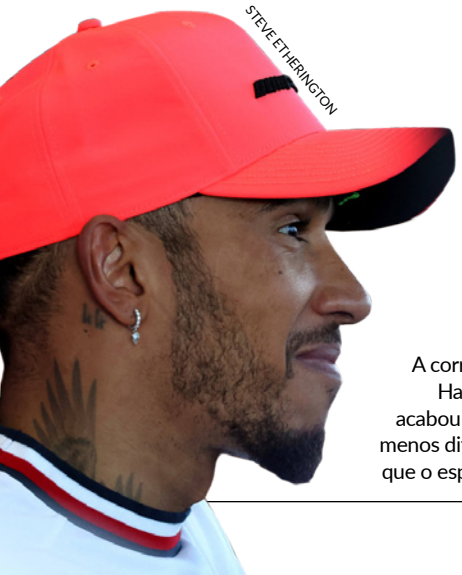
A fantástica torcida não diminui sua idolatria

algo diferente. Afinal, eles viam Verstappen se aproximar e já sabiam que ele teria pneus melhores nas voltas seguintes. Na Red Bull, a ordem foi para Verstappen fazer o inverso de Leclerc. Ao ver o rival entrar no box, ele ficou na pista.

Safety Car Virtual incentiva a Ferrari a tentar algo diferente

O VSC terminou quando Leclerc ainda estava nos boxes, então ele não economizou tanto tempo como projetava a Ferrari com a parada, mas isso não influiu no resultado final (ele perdeu 19s na parada ao invés dos 24s de um pit stop normal e cerca de 14s de uma troca com a corrida neutralizada). Leclerc teria 40 voltas para fazer com o pneu médio, mas pelo ritmo adotado desde o início deu para perceber que a tática tinha mudado para duas paradas.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



A corrida de Hamilton acabou sendo menos difícil do que o esperado

> “Isso não vai estragar meu dia, estou apenas curtindo o momento. Todo mundo fala comigo sobre vaias e outras coisas, mas eu sempre estou aqui para tentar vencer a corrida e foi isso que fizemos. Algumas pessoas podem não gostar porque são muito passionais e torcem para um time diferente, mas tudo bem.”
>
> Max Verstappen ao ser vaiado na entrevista e na cerimônia do pódio

Leclerc voltou em terceiro, 17s7 atrás de Verstappen, diferença que caiu para 13s8 quando o holandês finalmente fez sua parada.

Com isso, Leclerc retomou a liderança, mas com Verstappen só 10s atrás com pneus médios e 13 voltas mais novos. Naquele momento, a Ferrari já sabia que a corrida estava perdida, a não ser que um SC aparecesse na hora certa.

Mas o mais impressionante aconteceria depois, quando Leclerc parou para colocar os macios com 20 voltas para o fim e simplesmente não conseguia andar muito mais rápido do que Verstappen de médios usados. E aí que o acerto com mais carga aerodinâmica fez diferença, embora também seja verdade que o Red Bull vai melhorando à medida que vai ficando com menos combustível, como vimos várias vezes durante o ano.

A briga poderia ter esquentado no final, mas...

Um Safety Car acabou aparecendo, mas quando Verstappen tinha uma parada grátis, ou seja, ele podia trocar os pneus e continuaria na fren-

te mesmo se Leclerc não fizesse o mesmo. Os dois pararam e até poderíamos ter uma briga interessante, pois o monegasco tinha mais velocidade de reta. Mas o carro de Daniel Ricciardo ficou travado, sem que os fiscais conseguissem colocá-lo em ponto morto. Isso gerou a demora que fez com que o GP da Itália acabasse com Safety Car.

Corridas de recuperação e a estreia de De Vries

A prova italiana seria marcada pelas corridas de recuperação de Carlos Sainz, que foi a Ferrari mais rápida do final de semana e abriu caminho de maneira impressionante no pelotão. Ele largou em 18º e passou 14 carros em 13 voltas. Isso acabou cobrando seu preço um pouco mais adiante na corrida, pois seu pneu médio acabou antes do que seria o ideal e ele andou lento algumas voltas, esperando para poder colocar os macios e ir até o final da corrida. Isso comprometeu sua possibilidade de chegar em George Russell no final para lutar pela última posição do pódio, mas ele estava tirando 1s por volta do inglês antes do SC.

Também vindo de trás, de 13º, Sergio Perez não conseguiu recuperação semelhante devido a uma travada de pneu justamente quando brigava com Sainz. Isso e detritos que estavam na entrada de ar foi fazendo com que seus freios aumentassem tanto de temperatura que ele teve de trocar o pneu logo na volta 8, o que comprometeu sua corrida.

O mexicano chegou em sexto, atrás de outro piloto que largou no fundo do pelotão, em 19º. Lewis Hamilton demorou para engrenar na corrida, com sua Mercedes se comportando melhor com menos combustível e com pneus macios no final, quando ele veio fazendo fila.

A tarde do inglês acabou sendo mais fácil do que ele imaginava, sem sofrer tanto com os trenzinhos de DRS que se formaram. O segundo pelotão foi seguro por Daniel Ricciardo e, mais atrás, por Lance Stroll. Mas quem se destacou foi Nyck De Vries. Substituindo Alex Albon às pressas depois que o tailandês teve uma crise de apendicite, ele se classificou à frente de Nicholas Latifi e manteve o bom ritmo na corrida, aproveitando a ótima velocidade de reta da Williams e o grid cheio de punições para pontuar na estreia e pela Williams, que só tinha quatro pontos na temporada.



Uma estreia 'daquelas' para Nyck de Vries

DIVULGAÇÃO WILLIAMS

BASTIDORES



Felipe Drugovich comemora a conquista do título

DIVULGAÇÃO/F2



JULIANNE CERASOLI

Quando Felipe Drugovich entrou no apinhado grid para o GP da Itália, a primeira coisa que fez foi tirar uma foto da muvuca. “Nosso grid é bem movimentado já, mas com certeza não desse jeito”, dizia ele com a calma de sempre. Algumas horas depois, lá estava ele respondendo às indagações de Daniel Ricciardo sobre como encontrar caipirinhas em Milão para comemorar seu título de Fórmula 2, ao participar de um programa produzido pela F1 como co-apresentador.

Pouco a pouco, ele vai entrando nesse mundo com o qual sonhou desde a infância, após o título, selado com três corridas para o final e com o piloto de 21 anos vendo a prova da mureta. A comemoração foi toda diferente por conta disso, com ele já cercado de fotógrafos antes mesmo da bandeirada. Teve inclusive membro da equipe caindo no chão e saindo de maca, mas ficou tudo bem no final. A mãe Marcia, que se mudou com ele para a Itália ainda na época do kart, estava lá.

Ele até tentou despistar quando o vi andando pelo paddock cerca de uma hora antes da classificação. Estava indo na Aston Martin assinar seu contrato como piloto de desenvolvimento e tirar as primeiras fotos. Isso aconteceu poucas horas antes da corrida em que ele conquistaria o título.

SINGAPURA



CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

O campeão da prova

O GP de Singapura de 2022 contou com uma quantidade de erros maior do que o normal. E entender a dificuldade apresentada pela união das condições de pista, os novos carros da Fórmula 1 e o clima local é importante para apreciar o quão difícil foi chegar ao final ileso. Principalmente para aqueles que estavam tentando colocar ou que estavam sofrendo pressão por grande parte da prova.

Não foi um clássico em termos de ultrapassagens, e nunca é. Foi uma corrida bastante longa, abrindo por mais um ano a discussão se a prova não deveria ter menos dos 300km regulamentares. Até porque, mais uma vez, ela terminou no limite de 2h e não pelo número de voltas. E também há de se perguntar porque a F1 tem pneus de chuva que simplesmente não consegue usar.

A F1 já viu chuvões como o de domingo acontecerem logo antes da prova. Em 2017, os carros estavam no grid quando a água caiu, mas dessa vez a pista demorou muito mais para secar e fez com que

> "Desculpa, pessoal. Eu fiz uma m... enorme...Eu entendi que já era ali, mas essas coisas acontecem. Não vou me punir por causa de um erro."
>
> Lewis Hamilton



FERRARI | DIVULGAÇÃO

Sainz e Leclerc se cumprimentam após a corrida

Formula 1 Singapore Airlines Singapore Grand Prix 2022
Circuito Urbano de Marina Bay
2 de outubro
61 voltas, | 5.063m

PÓDIO

1	S. Perez	2:02:20.238
2	C. Leclerc	+2.595s
3	C. Sainz Jr.	+10.305s
4	L. Norris	+21.133s
5	D. Ricciardo	+53.282s
6	L. Stroll	+56.330s
7	M. Verstappen	+58.825s
8	S. Vettel	+60.032s
9	L. Hamilton	+61.515s
10	P. Gasly	+69.576s





JIRI KRENEK

A largada tardia

dois terços da corrida fossem disputados com pneus intermediários não porque eles eram os melhores, mas simplesmente porque custaria muito caro colocar slicks. Partes da pista foram reasfaltadas com uma mistura que mantinha a umidade no solo, dificultando a secagem.

E os carros de 2022 sempre seriam mais difíceis em Singapura (assim como em outras pistas de rua) simplesmente porque são mais duros e são mais propensos a sair de frente, especialmente em curvas de baixa e média. Junte-se isso a um calor muito úmido, e você tem um desafio físico e mental muito grande por duas horas.

Largada foi atrasada em uma hora pela chuva

A pergunta sobre os pneus ajuda a explicar por que a prova demorou tanto para ser iniciada. Sim, a chuva que começou às 18h35 pela hora local, pouco menos de 1h30 antes do horário programado para a largada, só foi parar mais de uma hora depois. Mas sabia-se que os azuis gerariam muito spray. Então era preciso tirar a água da pista.

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



Perez recebe os 'parabéns' na cabeça

> "Esse é o estilo mexicano."
>
> Sergio Perez ao ouvir os fogos de artifício

Quando a corrida finalmente começou, vimos muita variação entre boas e más largadas. O pole Charles Leclerc patinou e perdeu a liderança para Sergio Perez, um momento decisivo para a disputa pela vitória. Embora a Ferrari conseguisse colocar o pneu na temperatura ideal mais rapidamente, a Red Bull melhorava após algumas voltas.

Junte-se a isso o fato de o DRS só ter sido habilitado na última meia hora de corrida e a inexistência de uma linha seca fora do traçado até o

> "Schumacher está se defendendo como se essa fosse a corrida da vida dele. Bizarro."
>
> George Russell

final e ficou difícil para Leclerc tentar a ultrapassagem. Ainda assim, ele ainda teria a chance de vencer, uma vez que Perez cometeu três infrações iguais atrás do Safety Car, diminuindo demais o ritmo, e sendo punido pela última delas com a perda de 5s.

Mas Leclerc, que ficou o tempo todo mais perto do que isso, no final deixou o mexicano abrir 7s5. Segundo ele, seus pneus pareceram sofrer com superaquecimento no final após várias voltas seguindo Perez bem de perto, mas ele também admitiu que o cansaço físico e mental o limitou no final. O mesmo aconteceu com seu companheiro, Carlos Sainz, embora ele tenha sofrido muito mais com os intermediários do que com os pneus slick na parte final da prova.

Mesmo assim, Sainz ocupou a última posição no pódio. Isso porque rivais em potencial, Max Verstappen e as duas Mercedes, que andaram bem em Singapura, teriam seus obstáculos.

George Russell sentiu um comportamento estranho de seu motor na classificação, teve de trocar a UP, largando do pitlane. Ele não conseguiu progredir muito na corrida até a aposta pelos slicks nada menos que 12 voltas antes do restante do pelotão. Sua experiência com a pouca aderência valeu a pena por uma volta na relargada do Safety Car provocado por Yuki Tsunoda na volta 40, até ele se chocar com Mick Schumacher, o que efetivamente acabou com sua corrida.

Verstappen e Hamilton em noite tumultuada

Seu companheiro, Lewis Hamilton, teve uma noite frustrante. Ele queria pneus intermediários usados no começo da corrida, depois queria pneus macios mais adiante, e não foi ouvido pela equipe.

MCLAREN | DIVULGAÇÃO



Lando e seu companheiro de equipe se destacaram na prova

> Ficar em sétimo é melhor que oitavo, mas não estou aqui pra isso, não com um carro como esse. O que fizemos no treino, foi incrivelmente bagunçado."
>
> Max Verstappen

Preso por um bom tempo atrás de Sainz, Hamilton errou na volta 33, um momento crucial da corrida, em que os pilotos estavam conseguindo forçar mais ao mesmo tempo que já estavam vendo seus pneus intermediários subirem de temperatura. Ele acabou entrando nos boxes para colocar pneus slick duas voltas depois, junto de Leclerc, no momento em que Russell passou a igualar os tempos de quem estava com intermediários. Hamilton era o quarto quando cometeu o erro e caiu para nono depois que tentou passar Sebastian Vettel saindo fora do trilho seco.

Ele foi ultrapassado por Verstappen neste momento, outro que teve uma noite atribulada. O holandês



Ricciardo saiu de 16º para terminar em quinto

MCLAREN | DIVULGAÇÃO

se classificou em oitavo depois que a Red Bull lhe pediu que abortasse suas duas últimas voltas (uma por trânsito e outra por falta de combustível). Perdeu posições na largada, recuperou-se até o quinto lugar, foi outro que tentou passar (no caso dele, Lando Norris) pisando no molhado com pneu de pista seca, teve de parar outra vez, e mesmo assim se recuperou até a sétima posição. Mas definitivamente não foi uma performance como a que nos acostumamos ao longo de 2022.

Paciência dá recompensa na McLaren

Não dá para falar do GP de Singapura sem citar a grande corrida para a McLaren. Seus dois pilotos ficaram longe dos erros que marcaram a prova de tantos, e tiveram paciência para esperar um SC para trocar os intermediários pelos slick. Lando Norris já estava largando entre os primeiros após uma ótima classificação, então quem ganhou mais posições com a estratégia foi Daniel Ricciardo, que saiu de 16º para a quinta colocação.

As Aston Martin pararam um pouco antes, mas também se mantiveram longe da confusão e marcaram pontos com ambos os carros. E a AlphaTauri saiu decepcionada com Tsunoda no muro e Gasly apenas em décimo, muito em função de ter sido o segundo a colocar os slicks. Afinal, foi uma noite tão diferente que até o overcut com pneus intermediários usados funcionou melhor que as tentativas de undercut com pneus de pista seca!

Clique nas áreas amarelas para saber mais

Horner teve um final de semana nervoso



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

BASTIDORES

O GP em Marina Bay não é dos preferidos dos torcedores, mas é muito popular no paddock e fez falta nos últimos anos. Toda a história de permanecer no horário europ eu, trabalhar até altas horas da madrugada, e depois ter que encontrar um lugar aberto para comer faz com que a comunidade da F1 fique mais unida, como nos velhos tempos. Tanto, que Vettel disse que suas melhores lembranças de Singapura são fora da pista, dos jantares com os mecânicos. E olha que ele venceu cinco vezes por lá.

Christian Horner estava revoltado com as acusações de Mercedes e Ferrari de que a equipe tinha passado do teto de gastos. Ameaçava processar todo mundo, e não só via imprensa. A própria FIA avisou Toto Wolff e Mattia Binotto para baixarem o tom. Mas a impressão que a revolta deixou no paddock era de que tudo soou como uma admissão de culpa.

Uma das estratégias para combater o calor em Singapura é tentar resfriar o corpo ao máximo antes de entrar no carro. E tem piloto que vai além e entra em banheiras com gelo. Daniel Ricciardo contou que fez isso na época em que era companheiro de Max Verstappen. E Lewis Hamilton fez o mesmo com George Russell neste ano. Detalhe é que os companheiros entraram juntos na banheira e descreveram o momento com a mesma palavra: "Romântico".

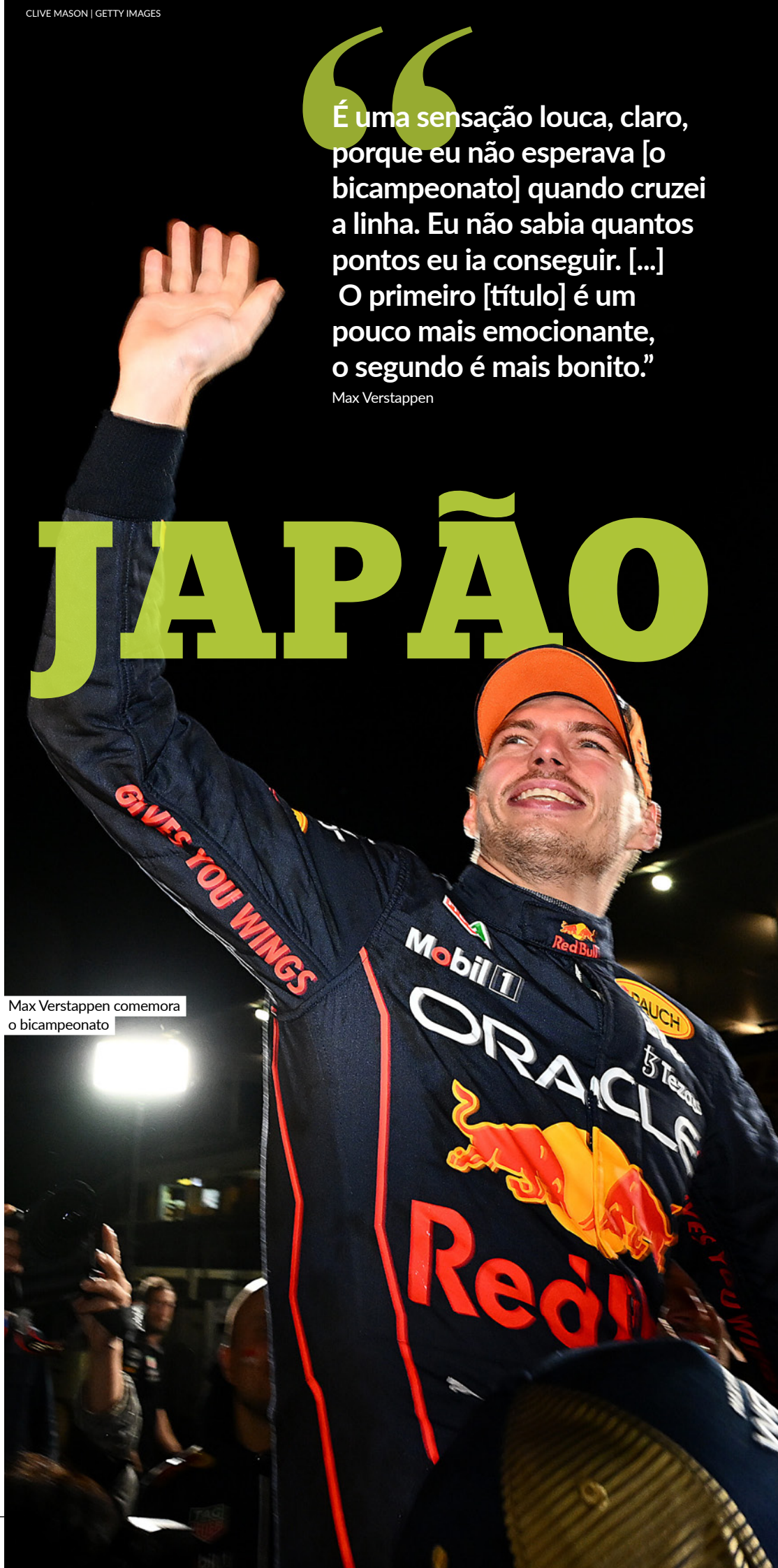
CLIVE MASON | GETTY IMAGES

JAPÃO

> “É uma sensação louca, claro, porque eu não esperava [o bicampeonato] quando cruzei a linha. Eu não sabia quantos pontos eu ia conseguir. [...] O primeiro [título] é um pouco mais emocionante, o segundo é mais bonito.”
>
> Max Verstappen

Houveram pilotos que fizeram poles inesperadas. Outros ganharam corridas que não esperavam ganhar. Mas... e um título? Quando Max Verstappen cruzou a linha de chegada do GP do Japão, tinha certeza de que não tinha feito o suficiente para selar o bicampeonato em Suzuka. Quando Charles Leclerc estava se defendendo de Sergio Perez nas voltas finais, ele não achava que aquela disputa seria decisiva para o campeonato. Mas eles, suas equipes e a enorme maioria do paddock estavam errados. Essa acabou sendo a história da corrida do bicampeonato de Verstappen.

A surpresa veio pela maneira como uma regra foi redigida. A ideia era que uma corrida com 50% de duração tivesse 50% dos pontos. Porém, no texto do



Max Verstappen comemora o bicampeonato



Formula 1 Honda Japanese Grand Prix 2022
Circuito de Suzuka
9 de outubro
53 voltas | 5.807m

PÓDIO

1	M.Verstappen	3:01:44.004
2	S. Perez	+27.066s
3	C. Leclerc	+31.763s
4	E. Ocon	+39.685s
5	L. Hamilton	+40.326s
6	S. Vettel	+46.358s
7	F. Alonso	+46.369s
8	G. Russell	+47.661s
9	N. Latifi	+70.143s
10	L. Norris	+70.782s





CLIVE MASON | GETTY IMAGES

Já era noite quando a equipe iniciou as comemorações

regulamento, está escrito que isso só vale se a prova é suspensa. E o GP do Japão não foi, sendo disputado até o limite de 3h de evento. Para este tipo de situação, não há nada previsto no regulamento.

O título de Verstappen, é claro, não é surpresa nenhuma. O conjunto Max-Red Bull sobrou neste ano e novamente em uma tarde em que aconteceu um pouco de tudo em Suzuka. Largou mal na primeira tentativa, mas apostou que teria aderência no lado de fora da primeira curva, sob chuva, e defendeu a ponta do ataque de Leclerc.

Atrás dos dois, pouco se via, mesmo com todos largando com os pneus intermediários, que escoam menos água. Rapidamente, as condições mudaram do pneu intermediário para o de chuva intensa, como Carlos Sainz percebeu logo de cara, aquaplanando. Zhou rodou, Albon abandonou, e a direção de prova julgou que o nível de visibilidade era baixo demais para continuar correndo. Bandeira vermelha após duas voltas completadas.

O que se seguiu foi uma longa espera. A chuva não era forte, mas rios já tinham se formado numa pista cheia de sobe e desce a ponto do pneu de chuva ser necessário. Quando isso acontece, quer dizer que o spray afetará demais a visibilidade, o que também ocorre porque o pneu traseiro é muito largo e a própria aerodinâmica desses carros não ajuda.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



CLIVE MASON | GETTY IMAGES

A disputa inicial entre Verstappen e Leclerc

> “Mas que m****. Como isso aconteceu? Nós perdemos uma vida nessa situação anos atrás. Nós arriscamos nossas vidas, especialmente em condições como essa. Nós queremos correr, mas isso é inaceitável.”
>
> Lando Norris

Uma corrida com cara de sprint

Na relargada após um longo período de bandeira vermelha, que significou que a corrida em si só teria 45 minutos, Verstappen teve vida mais fácil para se manter na frente, com uma largada lançada e muito spray na pista. Após duas voltas atrás do SC para limpar o trilho, a vontade de ir logo para os intermediários era tanta que Sebastian Vettel e Nicholas Latifi pararam antes mesmo da relargada, numa decisão que provou ser acertada.

Não demorou para Vettel ser o mais rápido da pista e todos irem parando. Norris e Bottas no final da volta seguinte. E a maior parte do pelotão, incluindo os líderes, na seguinte. Curiosamente, os dois pilo-



FERRARI | DIVULGAÇÃO

Leclerc acabou tendo grande desgaste de pneus

tos da Mercedes pediam para seguir na pista com os full wets, o que diz bastante sobre o carro deles. Mas o time chamou os dois, irritando George Russell, que perdeu tempo esperando a parada de Lewis Hamilton.

Quando todos tinham feito sua visita aos boxes, Verstappen liderava com 4s de vantagem para Leclerc, seguido por Perez, Ocon, Hamilton, Vettel, Alonso, Latifi, Norris e Tsunoda.

Essa ordem acabou não se alterando muito até o final da prova. Era muito mais difícil seguir um rival de perto em Suzuka do que foi em outras pistas com curvas de alta, e com isso era muito difícil passar, a não ser que houvesse uma diferença muito grande de rendimento. Com isso, as estratégias também ficaram engessadas, até porque, com uma corrida de 45min, não havia tempo para recuperar a perda com uma parada adicional.

A Alpine até tentou com Alonso, preso atrás de Vettel. Ele voltou atrás do único piloto que conseguiu "se infiltrar" no top 10, Russell, que passou Tsunoda e Norris. Ultrapassou o inglês e cruzou a linha de chegada incríveis 11 milésimos atrás de Vettel, fazendo a última curva lado a lado com o alemão, que teve uma despedida de sua querida Suzuka à altura de sua história com o circuito. Sexta colocação para o tetracampeão, sétima para o bi. E Latifi conquistou os primeiros pontos do ano, em nono, tendo feito a opção certa pelos intermediários logo no início.

REPRODUÇÃO



A entrada do trator causou revolta entre os pilotos

"Meu Deus do céu, que m**** é essa? O que é esse trator na pista? Passei ao lado dele. Isso é inaceitável. Lembre-se do que aconteceu. Não posso acreditar nisso."

Pierre Gasly

Mais à frente, Hamilton esperou toda a prova por um erro de Ocon, que não veio, e ficou com o quinto. E a Alpine se recuperou bem de um abandono duplo em Singapura.

A dificuldade para se passar em Suzuka ficou bem evidenciada na briga entre Perez e Leclerc pelo segundo lugar. O monegasco muito provavelmente pediu muito de seus pneus intermediários logo no começo, quando teve de passar Schumacher, e esse ciclo mais intenso de calor fez com que eles se degradassem tão rapidamente que ele passou a pedir para a equipe pará-lo novamente, o que o jogaria atrás de Alonso. Também é verdade que a Ferrari já tinha visto na sexta-feira que teria problemas com as temperaturas dos pneus, e até por isso seus pilotos conseguiram ameaçar Verstappen na luta pela pole, já que eles conseguem colocar temperatura mais rapidamente no pneu.



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

O holandês comemora mais um título

BASTIDORES

Achando que ainda haveria uma volta a mais a fazer (outra informação truncada no regulamento), Leclerc travou seus pneus na chicane no que era, na verdade, a volta final. Em uma decisão bem mais rápida que o normal, os comissários entenderam que ele ganhou uma vantagem duradoura ao fazer isso (esse tipo de decisão, quando o piloto ganha vantagem estando na frente, é sempre uma loteria, pois não há consistência nesse tipo de julgamento, havendo exemplos dos dois lados). Foi punido com a perda de 5s, e terminou em terceiro.

Isso, e a pontuação total de uma corrida disputada pela metade, fizeram com que o campeonato fosse selado por Verstappen já no Japão. Não que ele tenha qualquer coisa a ver com isso. O holandês conseguiu abrir 21s5 de vantagem sobre Leclerc em 17 voltas. Aí nessa conta você tem um carro com ritmo de corrida e trato com os pneus superior (e a maneira como Perez atacou Leclerc até fazê-lo errar é prova disso), tem a possibilidade de ditar o próprio ritmo andando sozinho na ponta, o que sempre ajuda, mas também é mais uma prova de como Verstappen se sente bem correndo no molhado.

> "Não podíamos ver dez metros à nossa frente, os carros atrás, estávamos meio que fazendo pinball sem saber onde era a pista. Toquei em outro carro que não vi. Complicado."
>
> Alex Albon

> "O que aconteceu hoje é totalmente inaceitável. Espero que esta seja a última vez que eu vejo um guindaste na pista."
>
> Sergio Perez



O capacete aguarda pacientemente o seu dono

JIRI KRENEK

Max Verstappen ouviu de Johnny Herbert que era campeão, comemorou com os mecânicos, mas ainda não tinha entendido como isso tinha acontecido quando subiu para pegar seu troféu. Mas o pior do GP do Japão não foi isso. Ver um trator logo em Suzuka para resgatar um carro que tinha aquaplanado revoltou os pilotos. Mesmo com o Safety Car, não é preciso ser um gênio para entender que qualquer um pode perder o carro sem muito aviso. Pierre Gasly era o mais furioso, mas Vettel, Alonso e Russell foram alguns dos que fizeram coro contra a direção de prova. Hamilton e Ocon adotaram um tom mais conciliador.

A escuridão já tinha invadido a pista de Suzuka quando o campeão e a Red Bull posaram para a foto oficial, com vários membros do time com a bandeira da Holanda pintada no rosto, na reta dos boxes. Enquanto todos esperavam Verstappen terminar seus compromissos com a imprensa, o telão passava o replay das últimas voltas, focadas não no piloto que viria a ser campeão, mas sim na briga entre seu companheiro e Leclerc. A cada investida de Perez, os mecânicos celebravam, enquanto o mexicano olhava para o telão orgulhoso. No final, deu tempo de Max chegar, ver Leclerc passando reto na chicane e finalmente entender como acabou selando o bi no Japão.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

ESTADOS UNIDOS



JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

Verstappen e Hamilton voltaram a disputar uma liderança da prova

Quem ligou a televisão nas 15 voltas finais de outro GP dos EUA com lotação máxima deve ter pensado que estávamos de volta a 2021. Lewis Hamilton liderava e Max Verstappen vinha à caça de seu rival do ano passado. Mas a maneira como o holandês passou o inglês vindo de muito longe na grande reta mostrou que, neste ano, a história é bem diferente.

Verstappen estava naquela situação por dois fatores que fugiram ao seu controle e lhe custa-

Clique nas áreas amarelas para saber mais

> "Viemos aqui com upgrades e nos aproximamos um pouco [da Red Bull]. Foi por pouco. Fiz tudo o que pude para tentar me manter na frente, mas eles estavam rápidos demais hoje"
>
> Lewis Hamilton



LAT IMAGES

Sainz fica pelo caminho logo após a largada

Formula 1 Aramco United States Grand Prix 2022
GP dos Estados Unidos
23 de outubro
56 voltas | 5.513m

PÓDIO

1	M.Verstappen	1:42:11.687
2	L. Hamilton	+5.023s
3	C. Leclerc	+7.501s
4	S. Perez	+8.293s
5	G. Russell	+44.815s
6	L. Norris	+53.785s
7	F. Alonso	+55.078s
8	S. Vettel	+65.354s
9	K. Magnussen	+65.834s
10	Y. Tsunoda	+70.919s





FERRARI | DIVULGAÇÃO

O espanhol fez a pole, mas abandonou a corrida logo no início

ram quase 16 segundos na corrida. Saindo da segunda colocação, o bicampeão pulou melhor que o pole Carlos Sainz, e ainda viu o espanhol ficar pelo caminho logo de cara, tocado por George Russell.

Como Charles Leclerc e Sergio Perez tinham sido punidos pela troca do motor em uma pista que permite ultrapassagens, e largavam em 12º e 9º, respectivamente, isso significava que a briga de Verstappen seria com Lewis Hamilton, segundo colocado. O inglês tinha sido seis décimos mais lento na classificação, mas sabia ter um carro mais competitivo na corrida.

Mas seria a diferença suficiente para brigar pela vitória? Em condições normais, não. Em 11 voltas, Verstappen abriu 4s3 com o pneu médio, até que Hamilton foi o primeiro dos ponteiros a parar. Neste momento da prova, Perez já era o quarto desde a volta 6, atrás de Russell, e Leclerc tinha acabado de ultrapassar Vettel e era sexto.

Verstappen respondeu logo em seguida, assim como Russell (que tinha de pagar uma punição pelo toque da largada e perdeu posições), Perez e Stroll, que estava conseguindo se manter no bolo depois de largar em quinto. Sua vantagem para Hamilton aumentou para 6s3, agora com todos com pneus duros.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

STROLL | F1 REPRODUÇÃO



Alonso levanta voo ao ultrapassar Stroll

> "Lindo. Lindo pra c?"
> Max Verstappen, no rádio, após problema em pit stop

> "Ainda há um longo caminho pela frente"
> respondeu um engenheiro da Red Bull

> "É, você não precisa me dizer isso",
> rebateu Verstappen

> "Max, vamos lá, estamos juntos nisso"
> encerrou o engenheiro

Safety Car coloca Leclerc na briga pelo pódio

Na verdade, nem todos. Cinco pilotos que estavam no top 10 apostavam em estender ao máximo o primeiro stint para tentar lucrar com um Safety Car. E ele veio quando Valtteri Bottas rodou e ficou na brita, na volta 17. Leclerc, que estava em segundo, Vettel, Alonso, Ocon e Mick Schumacher economizaram 6s com a parada sob o SC, e o monegasco voltou em quarto, atrás de Perez e à frente de Russell.

A primeira relargada não demorou muito tempo, com Lance Stroll e Fernando Alonso se estranhando na reta. O carro do espanhol chegou a levantar voo, mas ele conseguiu ir para os boxes, trocou a asa dianteira, e voltou à pista. Sem parar novamen-



ALEX BIERENS DE HAAN | GETTY IMAGES

Casa cheia em Austin

te até o final, ele chegaria em sétimo após ter caído para último na volta 23. Ele chegou a ser punido com um stop and go (30s adicionados a seu tempo final) porque seu espelho retrovisor ficou balançando e depois caiu, mas a Alpine recorreu e a punição foi retirada.

A corrida recomeçou na volta 25, com Verstappen abrindo 1s logo de cara, mas sem conseguir se distanciar tanto de Hamilton quando na primeira fase da corrida. A Red Bull não parece gostar do pneu C2, com o qual a Mercedes se dá melhor, e isso aproxima o rendimento entre os carros. Com a diferença em 1s5, a Mercedes antecipou a parada de Hamilton para tentar um undercut na volta 34.

Erro da Red Bull muda história do GP dos EUA

A manobra deu mais certo do que o esperado quando a Red Bull respondeu com Verstappen, mas fez uma parada ruim, de 11s. Com isso, o holandês perdeu a posição para Hamilton e também para Leclerc, que tinha ultrapassado Perez cinco voltas antes e fez a segunda parada junto de Max.

O lado bom para o bicampeão era que ele tinha voltado ao pneu médio, C4, a exemplo de Leclerc, enquanto Hamilton estava com os duros porque não tinha outro jogo de médios disponível. Faltavam 21 voltas e o heptacampeão tinha que adotar o ritmo mais forte que pudesse e torcer para Leclerc dificultar a vida de Verstappen.

O monegasco bem que tentou, mas a Ferrari simplesmente não tinha velocidade de reta para parar Verstappen, cujo carro tinha menos carga aerodinâmica. Com 17 voltas para o fim, Verstappen estava a 5s de Hamilton.

O inglês era o segundo, pois Vettel retardou também sua segunda parada, torcendo por outro SC. A intervenção não veio e sua parada foi muito ruim, jogando-o para 13º. Mas ele conseguiu escalar até a oitava posição, com direito a ultrapassagem na última volta em cima de Kevin Magnussen.

> "Eu deixei espaço suficiente pela esquerda, então não é como se eu tivesse apertado ele em uma parede. Ele poderia ter virado [o volante] antes para ir mais para a esquerda. Também não precisava estar tão próximo de mim."
>
> Lance Stroll

Mais um título conquistado



JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

Duelo Hamilton x Verstappen não foi exatamente um clássico

Verstappen chegou em Hamilton na volta 49, com sete para o fim, e logo passou o inglês em uma daquelas suas manobras decididas. Max

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Hamilton e Verstappen se cumprimentam após a corrida

LAT IMAGES

BASTIDORES

até o surpreendeu de tão rápido que se aproximou na parte final da reta, onde a Red Bull é bem superior que qualquer carro. Quando ele tentou fechar a porta, o bicampeão já estava passando.

Verstappen sofreria para tirar Hamilton de sua zona de DRS, com os dois tendo tirado bastante dos seus pneus, mas venceu pela 13ª vez no ano. Hamilton foi o segundo e saiu dizendo que Austin foi uma das melhores performances da Mercedes, junto de Zandvoort, o que é um bom sinal para o time, que atualizou o carro na prova americana.

Leclerc foi terceiro, mesmo sofrendo muito com a degradação de pneus (mais uma vez). Ele só não foi superado por Perez porque o mexicano tinha danificado sua asa dianteira logo na primeira volta. Também com a asa danificada, pelo toque com Sainz, e sem se encontrar no Circuito das Américas, Russell foi quinto.

Dá para esperar qualquer coisa de Daniel Ricciardo, mas mesmo assim ele surpreendeu todo mundo quando chegou montado em um cavalo no paddock na quinta-feira, vestido como um texano. Até ele ficou surpreso por ter conseguido montar, ajudado por um cavalo mansinho, com 17 anos. Disse que ficava tão feliz em estar no Texas que ganhava uns dois décimos na pista. Mas, pelo menos em 2022, ninguém viu onde foi parar esse tempo todo.

A equipe de comunicação da Ferrari respirou aliviada quando Charles Leclerc conseguiu retomar o controle do carro na última curva. Sempre dirigindo e pilotando no limite, ele deu uma traseirada daquelas enquanto dava entrevista para a TV britânica.



O burburinho começou no paddock quando toda a equipe da Red Bull foi reunida dentro da garagem da equipe para uma conversa. O assunto não parecia ser dos melhores e, como todos já sabiam da situação delicada de saúde do co-fundador Dietrich Mateschitz, logo se espalhou o rumor de que era esse o motivo. Max Verstappen, Helmut Marko e Christian Horner não são daqueles que costumam demonstrar emoções, mas com a conquista do mundial de construtores no mesmo fim de semana da perda do líder, sua importância ficou clara no seu semblante.



Christian Horner, Adrian Newey, Perez, Verstappen e Dr Helmut Marko homenageiam Dietrich Mateschitz

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

CIDADE DO MÉXICO



JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

Max Verstappen venceu o GP mexicano

Em análises anteriores e também no especial sobre estratégia, salientei como informações erradas geralmente são as culpadas por decisões difíceis de entender. E foi isso que nos privou de uma disputa que seria possível no GP da Cidade do México, mais um dominado por Max Verstappen, que de quebra se tornou o recordista de vitórias em uma só temporada. Enquanto isso, vimos uma Mercedes em dia de Ferrari.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

Suas simulações simplesmente não mostravam que a tática de macio-médio seria possível. E, no final das contas, foi a tática vencedora.

Houve uma grande discrepância entre as previsões da Pirelli e o que vimos na pista, e isso não é incomum no México. A temperatura do asfalto oscila rapidamente e numa escala muito grande dependendo se o dia está nublado ou não, e essas condições mudam bastante na capital mexicana. Ao longo da corrida, foram 10°C de diferença. Com o asfalto



STEVE ETHERINGTON

Pódio na Cidade do México



Formula 1 Gran Premio De La Ciudad De México 2022
Autódromo Hermanos Rodríguez
30 de outubro | 71 voltas, 4.304m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:38:36.729
2	L. Hamilton	+15.186s
3	S. Perez	+18.097s
4	G. Russell	+49.431s
5	C. Sainz Jr.	+58.123s
6	C. Leclerc	+68.774s
7	D. Ricciardo	Mais 1 volta
8	E. Ocon	Mais 1 volta
9	L. Norris	Mais 1 volta
10	V. Bottas	Mais 1 volta





JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

A 'Ferrari' de Hamilton atrás da Red Bull

mais quente, o carro tende a deslizar menos no Hermanos Rodriguez, permitindo stints mais longos. Além disso, o piloto consegue estender muito a vida útil do pneu evitando forçá-lo nas primeiras voltas e também deslizar muito nas curvas. Até porque, com curvas que colocam pouca energia nos pneus, o desgaste vem justamente daí.

Mercedes em dia de Ferrari

Mas a Mercedes não tinha dados que apontavam isso, e acabaram cometendo o mesmo tipo de erro que a Ferrari cometeu na Hungria. Apostaram em pneus que eram duros demais para as condições climáticas que se apresentavam.

Em terceiro no grid de largada, Lewis Hamilton disse ter percebido que eles estavam errados em colocar ambos os pilotos no pneu médio na primeira parte da prova logo que os cobertores foram levantados e ele viu o pole Max Verstappen e o quarto colocado Sergio Perez com os macios. O inglês tinha proposto na reunião que a Mercedes largasse com um piloto com cada composto, mas foi convencido de que o macio simplesmente não era uma opção para fazer uma parada, o que é sempre a estratégia preferida no México pela dificuldade em ultrapasssar.

Isso teria um efeito duplamente negativo, já que o composto médio é menos aderente, e lhes daria uma largada pior. Some-se a isso um George Russell cuidadoso devido às últimas provas "atrapalhadas", nas suas palavras, e Max Verstappen saiu ileso e tranquilo das complicadas primeiras curvas, com Hamilton em segundo e Russell perdendo posição também para Sergio Perez.

MCLAREN | DIVULGAÇÃO



O piloto do dia

"Ganhar 14 corridas numa temporada é incrível, estamos tendo um ano ótimo enquanto equipe, e isso é o que mais importa."

Verstappen sobre recorde

Clique nas áreas amarelas para saber mais



JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

Panorâmica do autódromo

O heptacampeão até conseguiu ficar perto de Verstappen no primeiro stint, o que o animou porque ele imaginava, baseado nas informações da Mercedes, que não seria possível fazer só uma parada com o macio. Afinal, a simulação da Mercedes apontava que mesmo o composto seria forte por menos de 30 voltas e a corrida tem 71. Mas Verstappen estava gerenciando o aquecimento de seu pneu, sabendo que seu plano era outro. E isso é curioso porque a própria Mercedes, com Hamilton em 2019, venceu a corrida com um stint muito mais longo do que era previsto, de 49 voltas.

> "Andar tão próximo das Red Bull me deixa muito orgulhoso da minha equipe, e estou muito grato de pelo trabalho duro deles para nos fazer seguir em frente"
>
> Lewis Hamilton

Red Bull perdeu chance de dobradinha em parada de Perez

Perez foi o primeiro a parar entre os ponteiros, na volta 23. Uma falha na parada o fez perder cerca de 2s5 que seriam preciosos na tentativa de brigar com o segundo colocado Hamilton, o que não parecia tão factível naquele momento. Mas que se tornou realidade quando a Mercedes não apenas chamou Hamilton cedo para quem tinha os pneus médios (na volta 29, somente quatro voltas depois de Verstappen), como também o colocou com o pneu duro. Ele sofreria para aquecê-los, ainda mais com a temperatura da pista mais baixa, e o tempo perdido significou que, quando Checo chegou, Hamilton já tinha conseguido colocar a borracha na temperatura certa.

Então a Mercedes, com sua leitura errada da estratégia, conseguiu não só jogar fora sua melhor chance de vencer neste ano, como também contou com um erro da Red Bull para não perder o segundo posto.

Por que a Mercedes se adaptou bem à pista do México?

Como o W13 é um carro que gera muito arrasto, ele perde muito para as Red Bull e até as Ferrari, que estavam fora de contenção neste fim de semana por limitações do uso de seu turbo na altitude. Por outro lado, quando é preciso usar toda a carga aerodinâmica, sua desvantagem é menor pelo mesmo motivo.

Ainda mais na altitude do México, onde vale tudo para tentar gerar qualquer resistência ao ar para estabilizar o carro. Pelo mesmo motivo que a Red Bull aparecia competitiva na Cidade do México quando a Mercedes dominava, desta vez o cenário se inverteu. Porém, baseando-se em dados errados, o time errou duas vezes, ao largar com médios e trocá-los pelos duros.

Não que seus pilotos não tenham avisado. Hamilton propôs os compostos diferentes na reunião antes da prova, e Russell pediu para estender o stint com médios e colocar macios no final. Dentro do carro, ele estava fazendo a leitura certa. Mas foi chamado cedo aos boxes, na volta 34, colocou os duros e viu suas chances de pódio acabarem.



Sergio Perez correu em casa e foi para o pódio

CHRIS GRAYTHEN | GETTY IMAGES

BASTIDORES

"Inacreditável. Que campeonato..."

Fernando Alonso quando começou a ter problemas de motor. O espanhol acabou abandonando a corrida.

Ricciardo era o cara certo, no lugar certo

Prova de que Russell estava certo é a corrida de Daniel Ricciardo, o piloto do dia. Ele levou seus pneus médios até a volta 44, quando colocou pneu macio. Voltou em 13º e veio escalando o pelotão até terminar em sétimo mesmo com 10s de punição por um toque com Yuki Tsunoda.

Um ponto importante aqui é que a McLaren tinha entendido que pneu branco seria duro demais para a corrida, mas também sabia da dificuldade de ultrapassagem na Cidade do México. Isso apresentava dois cenários: se tivesse que cobrir uma tentativa de undercut, eles teriam que usar o duro, como fizeram com Norris. Mas se esse não fosse o caso, o melhor seria estender ao máximo o stint com os médios e colocar macios. E Ricciardo pôde fazer isso porque não tinha nenhum piloto imediatamente atrás. De certa forma, ele lucrou com sua classificação ruim. E aproveitou a oportunidade.

Max Verstappen não aguentava mais as seguidas perguntas sobre uma possível ajuda a seu companheiro Sergio Perez para que ele se tornasse o primeiro mexicano a vencer o GP em casa. Depois de passar por todas as TVs, em sua última parada, ele deixou a diplomacia de lado de uma vez por todas e disse: "Eu não sou papai Noel para ficar dando presente". Conhecendo o senso de humor ácido do holandês, todo mundo caiu na gargalhada.

Eles são a TV mais poderosa dentro da Fórmula 1 porque pagam bilhões, isso mesmo, bilhões de reais pelos contratos. Mas a Red Bull resolveu peitar a Sky Sports e instruiu Max Verstappen e outros membros do time a não falarem com seus repórteres depois que um deles, Ted Kravitz, pesou a mão nas críticas ao campeonato de 2021, aproveitando a saga do teto de gastos para questionar o título do holandês.



Max avisou que não era papai Noel

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Isso não freou as reclamações dos rivais. Enquanto Horner dizia que os 10% a menos de desenvolvimento aerodinâmico significava até meio segundo por volta, as estimativas da Mercedes eram mais modestas. Andy Shovlin dizia que a conta só faria sentido se a equipe em questão estivesse perdida com o carro. O que certamente não é o caso de quem venceu ambos os campeonatos no primeiro ano deste regulamento com folga.



Horner na entrevista coletiva

JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

Clique nas áreas amarelas para saber mais



LAT IMAGES

SÃO PAULO

Única vitória da Mercedes na temporada

Depois de desperdiçar o que parecia ter sido a oportunidade do ano para não passar a temporada 2022 zerada, a Mercedes não só voltou a vencer, como fez a dobradinha no GP de São Paulo. Parte da história da primeira vitória de George Russell na Fórmula 1 tem a ver, é claro, com a evolução do W13, que fez com que coubesse a eles, e não à Ferrari, aproveitar a oportunidade em um final de semana infeliz da Red Bull em diversas áreas.

É preciso voltar ao GP da Áustria para lembrar da última vez em que os campeões tiveram tantas dificuldades em equilibrar o carro. Foi o mesmo tipo de situação: se a frente funcionava, a traseira não respondia, e principalmente o contrário.

No único treino livre antes de os carros entrarem em regime fechado, Verstappen já reclamava do que só pioraria com as temperaturas mais baixas mais tarde: "O carro não tem frente". Mesmo assim, em uma classificação confusa, com a chuva chegando no meio do Q3, em que valeu



Interlagos sempre trazendo muitas surpresas

JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

Formula 1 Heineken Grande Prêmio de São Paulo 2022
Autódromo José Carlos Pace
13 de outubro
71 voltas | 4.309m

PÓDIO

1	G. Russell	1:38:34.044
2	L. Hamilton	+1.529s
3	C. Sainz Jr.	+4.051s
4	C. Leclerc	+8.441s
5	F. Alonso	+9.561s
6	M. Verstappen	+10.056s
7	S. Perez	+14.080s
8	E. Ocon	+18.690s
9	V. Bottas	+22.552s
10	L. Stroll	+23.552s





MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

> “Depois da corrida eu expliquei os motivos. Eu deixei de fazer isso por coisas que aconteceram esse ano e não vou dizer o que foi, vou deixar você imaginar.”
> Max Verstappen

A coisa azedou entre Max

mais o posicionamento de cada um na pista na única tentativa da parte final, ele largaria em segundo no grid, atrás apenas da surpresa Kevin Magnussen.

Imaginando que a Haas seria presa fácil e com base na simulação de que o pneu macio sofreria no final da sprint, a Red Bull colocou médios em Verstappen. Mas a equipe se baseou em informações erradas. O macio aguentou bem as 24 voltas e as temperaturas mais baixas não interagiram bem com os médios.

No final, Verstappen foi superado por George Russell, Carlos Sainz e Lewis Hamilton, vindo de trás após estar mal posicionado na classificação e largar em oitavo. Com a punição a Sainz pela troca do motor, a primeira fila da Mercedes estava garantida para o domingo.



...e Perez

JARED C. TILTON | GETTY IMAGES

> “Isso mostra quem ele realmente é. Estou muito surpreso, não sei o que aconteceu, principalmente por tudo o que fiz por ele. Não entendo seus motivos. Se ele tem dois campeonatos é graças a mim.”
> Sérgio Perez ao criticar a decisão de Verstappen de não ajudá-lo

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Primeira vitória na categoria e festa inglesa no pódio

LAT IMAGES



DIVULGAÇÃO FERRARI

Sainz beliscou o terceiro lugar e causou problemas com Leclerc

Com a clareza de que a estratégia deveria priorizar os macios, os alemães temiam que o jogo extra de macios de Verstappen fizesse a diferença na corrida, já que eles iriam para a prova com um jogo zerado e outro com 3 voltas. Mas isso logo acabou quando Verstappen insistiu em uma manobra na segunda perna do S do Senna quando era Hamilton quem tinha o carro à frente na tangente; os dois colidiram e o holandês saiu com um bico quebrado e uma punição de 5s. Ele estava fora da luta pela vitória.

Charles Leclerc, que teve a classificação arruinada pela decisão da Ferrari de soltá-lo à pista com pneus intermediários antes da chuva, vinha tentando se recuperar quando se encontrou com Lando Norris, e também teve de trocar o bico. Tendo de parar uma vez a mais que os rivais, ele também já não tinha esperanças de vitória.

Quem demonstrou ritmo para aproveitar a brecha dada pela Red Bull foi Sainz, que já era terceiro na nona volta. Porém, uma sobreviseira entrou no seu duto de freio e ele teve de antecipar sua parada. Era outro que teria de fazer três visitas aos boxes no GP de São Paulo.

Enquanto isso acontecia, Hamilton ia se recuperando. Ele caiu para oitavo após o toque com Verstappen e, na volta 15, era o quarto. Quando Sainz saiu do caminho após sua parada prematura, ele foi à caça do mexicano.

A Red Bull escolheu o único jogo de pneus macios que tinha para começar a corrida com o mexicano. Ele já estaria em desvantagem de qualquer maneira, já que estaria obrigado a usar o médio duas vezes, contra uma das duas Mercedes.

Mas a briga de Hamilton não era com Perez. Ele queria vencer a corrida. Para ter qualquer chance, era necessário ir estendendo seus stints para chegar no final com pneus bem mais novos que Russell. Isso lhe daria a chance de usar sua velocidade de reta maior, vinda de uma configuração com menos asa traseira, para passar o companheiro na pista.

Hamilton ficou com os macios até a volta 29, ganhando cinco voltas em relação a Russell, que foi chamado aos boxes para se proteger de uma tentativa de undercut da Red Bull com Perez. Neste segundo stint, Lewis era o mais rápido da pista, tirou 10s de desvantagem e passou Perez em menos de 15 voltas.



DIVULGAÇÃO | MCLAREN

Lando Norris não teve o melhor final de semana da vida em São Paulo

> "Nós tivemos uma discussão antes da corrida sobre estas situações em particular e por algum motivo nós mudamos de ideia depois daquilo."
>
> Charles Leclerc sobre não poder passar Carlos Sainz

O plano de estender os stints de Hamilton acabou não dando certo porque a equipe teve de defender outra tentativa de undercut da Red Bull, na volta 47. Hamilton e Russell iriam para as últimas 21 voltas com pneus praticamente idênticos e divididos por 8s. A primeira vitória estava nas mãos de George.

Mas Interlagos é Interlagos e um Safety Car causado por Lando Norris juntaria todo o pelotão. "Típico", pensou Russell, lembrando seu histórico de azares. Pior ainda para Perez, exposto em um mar de pneus macios. O período de Safety Car foi longo porque uma peculiaridade do sistema e da pista apontou que Tsunoda estava na volta do líder nos computadores embora estivesse uma volta atrás, o

Clique nas áreas amarelas para saber mais



JIRI KRENEK

Russell ficou muito emocionado com a conquista

BASTIDORES

que fez com que ele tivesse que aguardar o pelotão de maneira perigosa na relargada.

Perez foi ultrapassado por Sainz, Leclerc (que voltou à prova com o SC), Alonso e Verstappen, com a promessa de que o holandês devolveria a posição caso não conseguisse tirar pontos do espanhol. Isso não aconteceu e Max não devolveu, explicando depois que já tinha deixado claro à equipe que não estava disposto a ajudar Perez "por algo que aconteceu mais cedo na temporada".

Alonso foi um dos nomes da prova. Ele largou em 17° depois de se tocar com o companheiro Esteban Ocon duas vezes em plena sprint. Para a equipe, inclusive, a segunda foi de propósito. Mas o espanhol se redimiu no domingo. Sua tática foi usar os jogos de médios que tinha o menor tempo possível, podendo forçar ao máximo. Com isso, fez três paradas e três stints no pneu amarelo, mas conseguiu correr sem trânsito por bastante tempo, fazendo seu próprio ritmo. Fora de sincronia com as paradas dos rivais, ele mal apareceu na transmissão até surgir em quinto. Ele ainda teria mais uma pela frente, que teve a sorte de fazer durante o Safety Car. Caiu para nono e foi escalando o pelotão com um jogo novo de macios e terminou em quinto.

Na frente, Russell acabou não sendo pressionado por Hamilton, ao contrário do que imaginava. Os dois estavam andando bem, com pneus de idades semelhantes, e foram separados por cerca de 1s até cruzar a linha de chegada para o que pode ser a única vitória da Mercedes em 2022.

> "O que posso dizer? Você sabe como é com o Max."
>
> Lewis Hamilton sobre Max Verstappen



O pole position

DIVULGAÇÃO | HAAS

Foi a primeira dobradinha de pilotos britânicos na Fórmula 1 desde 2010. Em Interlagos. Mas nem em Silverstone George Russell, Lewis Hamilton e a Mercedes presenciariam as cenas que viram no palco do GP de São Paulo. Como se fosse uma torcida de futebol, os brasileiros entoavam os nomes dos membros da Mercedes - dos pilotos à treinadora de Hamilton, Angela Cullen - enquanto comemoravam a primeira vitória do time no ano.

Emocionado e encharcado de champanhe, Russell correu para a galera, ao coro de "Ruuuuusell". Mas foi quando Lewis Hamilton apareceu para comemorar a dobradinha com o companheiro que Interlagos veio abaixo.

O inglês juntou o "boa tarde" e o "tudo bem" ao "obrigado" que já tinha no seu repertório ainda curto de português, e parecia se esforçar para reconhecer o carinho que recebeu desde que foi a Brasília para se tornar oficialmente cidadão honorário brasileiro.

Não muito longe dali, Max Verstappen parecia levar um sermão de Jonathan Wheatley depois de se negar a ajudar o companheiro Sergio Perez e deixar claro nas entrevistas que os problemas entre os dois já existiam há meses. Nem parecia que um time teve uma temporada muito abaixo das anteriores e os outros eram os campeões antecipados.

Clique nas áreas amarelas para saber mais



RUDY CAREZZEVOLI | GETTY IMAGES

ABU DHABI

Max fecha o ano vencendo novamente

Campeonatos decididos e GP de Abu Dhabi geralmente não são uma das melhores combinações na Fórmula 1. Mas uma luta estratégica pelo segundo lugar no mundial de pilotos e uma pista que realmente ficou menos travada com as mudanças feitas antes da etapa do ano passado fez com que a temporada 2022 acabasse de uma maneira semelhante a como foi toda a temporada. Com Max Verstappen na frente e os demais se degladiando atrás.

A classificação foi ao mesmo tempo fonte de um certo alívio e preocupação para a Ferrari. Por um lado, a Mercedes parecia ter uma de suas corridas-apagão. O bouncing voltou e, além disso, eles tiveram que usar as asas maiores para não comprometer o equilíbrio. Mas, com as longas retas de Abu Dhabi, isso seria uma grande desvantagem. Por outro, a Red Bull não tinha os mesmos pro-

DIVULGAÇÃO | FERRARI



Leclerc comemora a segunda colocação com a equipe

> "Sim! Nós conseguimos pelo menos! Bom trabalho, pessoal. Boa corrida, muito boa corrida."
>
> Charles Leclerc



Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix 2022
20 de novembro
Circuito de Yas Marina
58 voltas | 5.281m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:27:45.914
2	C. Leclerc	+8.771s
3	S. Perez	+10.093s
4	C. Sainz Jr.	+24.892s
5	G. Russell	+35.888s
6	L. Norris	+56.234s
7	E. Ocon	+57.240s
8	L. Stroll	+76.931s
9	D. Ricciardo	+83.268s
10	S. Vettel	+83.898s





RUDY CAREZZEVOLI | GETTY IMAGES

A dupla da Red Bull foi para o pódio, mas Perez não levou o vice

blemas de acerto do carro do Brasil, e caminhava para uma dobradinha tranquila, ainda mais com uma vantagem na velocidade de reta. A não ser que a Ferrari, que errou tanto na estratégia ao longo do ano, dessa vez acertasse.

Não ajudaram as simulações de corrida e classificação da sexta-feira, ambas péssimas para a Ferrari. Mas o time mudou o acerto do carro e mostraria sua recuperação fechando a segunda fila no grid e, depois, com um bom ritmo na primeira parte da corrida. Ou pelo menos no caso de Leclerc, uma vez que Carlos Sainz se meteu em uma briga com Lewis Hamilton que o fez perder tempo e desgastar seus pneus.

Mais à frente, o mesmo estava acontecendo com Sergio Perez, sofrendo com graining dos dianteiros, um clássico de Abu Dhabi e que já custou um campeonato mundial a Fernando Alonso. Isso é diferente da degradação térmica que era esperada e que poderia ter feito a estratégia de duas paradas mais interessante, mas isso não aconteceu porque o domingo foi o único dia nublado do fim de semana, e isso deixou a temperatura do asfalto mais baixa.

A partir da volta 11, ele começou a perder terreno em relação a

Clique nas áreas amarelas para saber mais



Hamilton fez uma pequena decolagem em disputa com Sainz

REPRODUÇÃO F1

> "Os pneus estão bons. Avisem ao Checo para forçar tudo, os pneus vão ficar bem."
>
> "Corrida incrível, os pneus aguentaram. Que temporada maravilhosa nós tivemos. Inacreditável. Só podemos estar orgulhosos. Como foi o Checo?"
>
> Charles Leclerc

Leclerc. Quando o monegasco recebeu a mensagem de "pit opposite to Perez", ou seja, para fazer o contrário do que o mexicano fizesse na entrada dos boxes, a Red Bull o chamou temendo o undercut. Mas esse undercut jamais iria acontecer.

O plano da Ferrari estava dando certo: Leclerc tinha aumentado o ritmo nas voltas que viriam antes da abertura da janela de paradas para quem faria dois pit stop justamente para criar na Red Bull a impressão de que ele adotaria essa tática. Mas quando o monegasco demorou seis voltas para fazer sua troca de pneus, o plano da Ferrari estava claro: eles iriam até o final.

O problema da Red Bull era que Verstappen também tinha consegui-

do fazer seus pneus sobreviverem por mais tempo no primeiro stint. Quando ele parou, na volta 21, ainda voltou na frente do companheiro de Red Bull, mesmo com ele forçando mais o ritmo com seus pneus novos. Nas voltas 26 e 27, Perez chegou a ficar a menos de 2s do líder, o que já gera alguma interferência por conta da turbulência. E a ordem de inverter posições não veio. Na verdade, o que aconteceu foi uma discussão para converter a tática de Perez para uma parada, mas ele não quis, temendo um repeteco do que aconteceu em seu primeiro stint.

Esse segundo stint foi muito ruim para Perez. Ele ficou em uma terra de ninguém, tendo começado com um ritmo forte, mas depois andando no mesmo tempo de Verstappen sendo que, para fazer uma parada a mais, ele teria que ser mais rápido. Em 17 voltas, ele estava de volta aos pits, para fazer um stint de 24 voltas até o final, com os mesmos pneus duros, tendo que forçar o tempo todo para chegar em Leclerc.

Naquele momento, 19s e três carros o separavam do monegasco, sendo que dois deles (Sainz e Russell, que foi tirado da corrida por um pit stop ruim e uma punição por unsafe release) também pariam novamente. E o outro era Hamilton, que ele sofreu para passar mesmo com pneus 15 voltas mais usados.

Perez ainda encontrou a briga entre Albon e Gasly, retardatários, pela frente antes de chegar em Leclerc somente na última volta, mas ainda assim longe demais para tentar um ataque. Em um momento em que estavam pressionados pela possibilidade de perder ambos os vices e também com todos os rumores a respeito da troca de comando do time, a Ferrari foi perfeita nos pitstops e na leitura da estratégia.

Houve uma discussão se Verstappen deveria ter diminuído o ritmo para atrasar Leclerc e facilitar a chegada de Perez. Mas isso seria arriscado por conta do DRS. O monegasco poderia passá-lo e a Red Bull perderia a vitória e o vice. O momento do pitwall da Red Bull interferir tinha passado umas 30 voltas antes disso.

Até cinco voltas para o final, o quarto colocado era Lewis Hamilton. Ele tinha perdido 19s em relação a Verstappen nas 18 primeiras voltas, antes de sua primeira parada, antecipada por um lance que aconteceu

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES



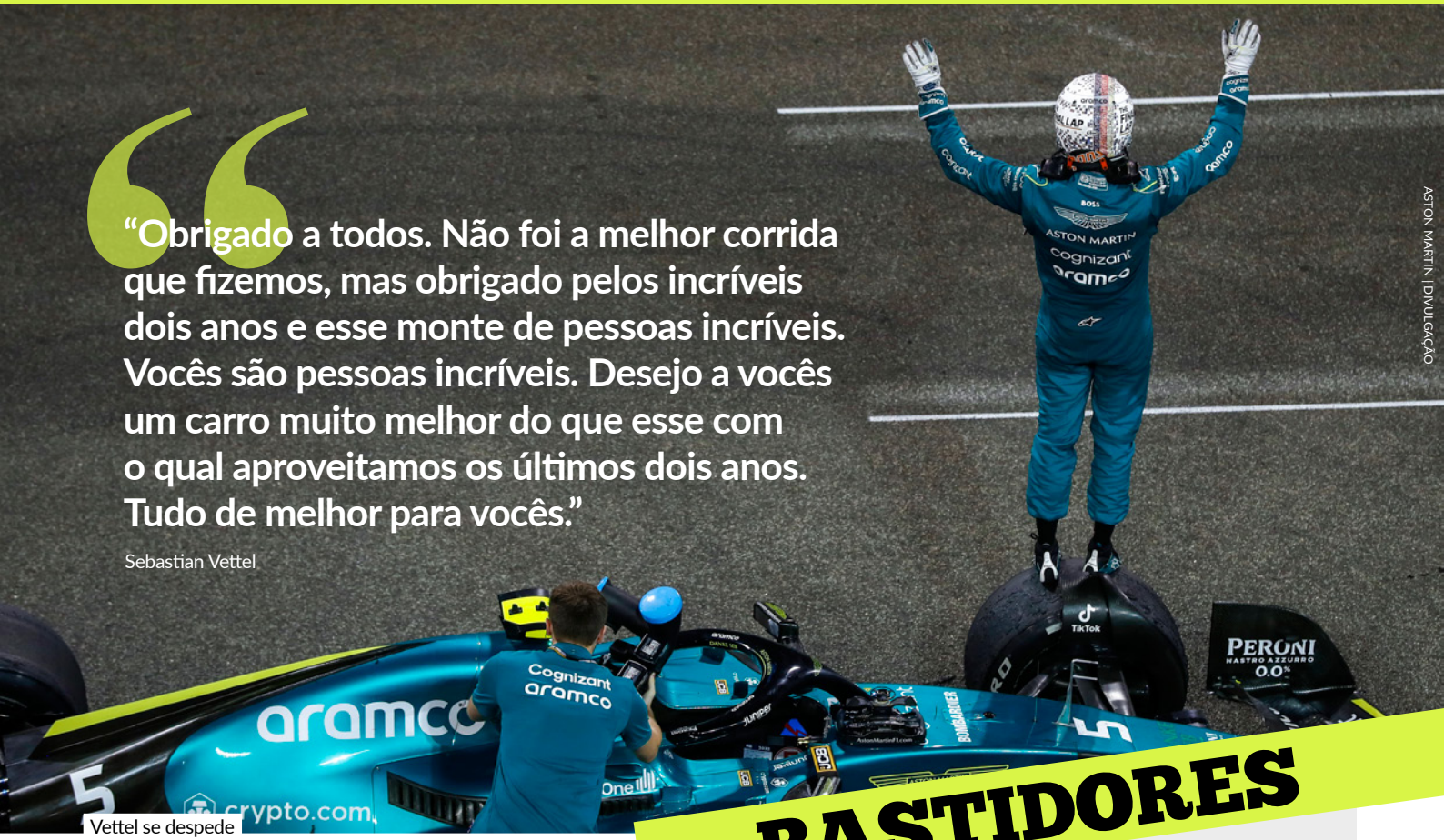
O bicampeão do mundo

Vettel e Ricciardo encerraram o ano 'brigando' por posições



AUSTIN MARTIN | DIVULGAÇÃO

> "Foi uma honra, Daniel. Uma honra, ótimos dois anos. Acho que falo por todos no time quando digo o quanto gostamos de trabalhar com você."
>
> Zak Brown



Vettel se despede

logo na primeira volta. Em uma disputa com Sainz, ele foi para zebra mais alta, seu carro saltou, e voltou com um equilíbrio diferente, com a dianteira muito presa. Isso dificultou seu cuidado com os pneus e também seu rendimento. Depois de tirar asa dianteira no pit stop, o rendimento melhorou, e ele perdeu só 3s em relação a Max até ter um problema hidráulico no final. Mesmo assim, o inglês, tentando uma tática de uma parada, estava sendo alcançado por Sainz e seria ultrapassado mesmo com o bom ritmo e sem a quebra.

Sainz foi seguido por Russell, Norris, Ocon e Stroll, todos fazendo a estratégia de duas paradas funcionar (no caso de Stroll, com dois jogos de pneus usados).

Seu companheiro, Vettel, fazendo sua despedida, talvez tivesse conseguido um resultado melhor que o décimo lugar se tivesse optado pelo mesmo, já que teve de fazer 33 voltas com um jogo usado de duros. Por conta disso, seu primeiro stint, com os médios, foi longo demais, o que fez com que ele perdesse a posição para Daniel Ricciardo, outro que pode ter feito sua despedida como titular. Pelo menos os dois chegaram lutando até o final, indiretamente para o deleite da Alfa Romeo, que garantiu o sexto lugar entre os construtores na briga com a Aston.

Clique nas áreas amarelas para saber mais

BASTIDORES



ASTON MARTIN | DIVULGAÇÃO

Foi Lewis Hamilton quem teve a ideia de fazer um jantar para Sebastian Vettel, em uma das inúmeras despedidas do tetracampeão. Eles (todos os pilotos, o que é raro) se reuniram em um restaurante chinês, que tem estrela Michelin e tudo. Hamilton parecia estar em fase de negação com a aposentadoria do ex-rival. Disse até que apostava dinheiro que ele volta. Só não disse quanto.



Teve também trocas de capacetes. Com George Russell, que não conseguiu colocar o casco de Vettel por usar um tamanho muito maior, mas tirou a foto mesmo assim, e depois com Max Verstappen, com direito a dedicatória. “Sempre pense por si mesmo e siga crescendo.” Não deixa de ser uma mensagem por toda influência que as pessoas mais próximas a Max ainda exercem sob o piloto.



E dá-lhe despedida. Vettel convidou todo o paddock para dar uma volta correndo a pé no circuito de Yas Marina. E lá estavam umas cem pessoas de várias equipes, da FIA, da Liberty, jornalistas, correndo junto com Seb. Tinha até um caminhão ‘recolhendo’ quem não conseguia completar os 5.2km. Em cima dele estava Norbert Vettel, pai do piloto. Foi ele quem escolheu a trilha sonora recheada de sucessos de rock dos anos 70 e 80, ao som da qual dançava animado.