NO PADDOCK DA F1

Com Julianne Cerasoli

HAMILTON IMPARÁVEL



LAT IMAGES

STEVE ETHERINGTON



SUMÁRIO

Introdução
Austrália - 4
Bahrein - 8
China - 12
Azerbaijão - 16
Espanha - 20
Mônaco - 24
Canadá - 28
França - 32
Áustria - 36
Grã-Bretanha - 40
Alemanha - 44
Hungria - 48
Bélgica - 52
Itália - 56
Singapura - 60
Rússia - 64
Japão - 68
México - 72
Estados Unidos - 76
Brasil - 80
Abu Dhabi - 84

INTRODUÇÃO

Um ano de perdas - Niki Lauda, Charlie Whiting, Anthoine Hubert - e ao mesmo tempo da renovação. Lewis Hamilton conquistou o sexto título mundial de forma avassaladora, com 11 vitórias e 87 pontos de vantagem para o rival mais próximo, que foi seu próprio companheiro de equipe, Valtteri Bottas, demonstrando que foi a Mercedes quem soube ler melhor as mudanças nas regras que alteraram as dimensões das asas a fim de melhorar a qualidade das corridas.

O domínio da Mercedes foi tanto no início da temporada que o efeito dessas mudanças demorou a ser sentido. Mas, quando veio, foi um dos elementos que fizeram com que a temporada 2019 ficasse marcada por corridas cheias de alternativas. Da nona etapa em diante, o carro que largava na frente nem sempre era o mais rápido na corrida, com a Ferrari tendo um (suspeito) gás a mais nas classificações. Com menos punições desde o desnecessário "espetáculo" do GP do Canadá, os pilotos arregaçaram as mangas, e nos brindaram com provas cheias de reviravoltas, dos emocionantes giros finais do GP da Áustria ao final maluco do GP do Brasil.

Na enorme maioria das vezes, dois elementos sempre estiveram presentes: não dá para negar que 2019 não foi apenas a temporada do hexa de um Hamilton incrivelmente consistente: a temporada também será lembrada como o início da passagem de bastão à geração encabeçada por Max Verstappen, que fez sua melhor temporada da carreira e conseguiu feitos inéditos como poles e a conquista do terceiro lugar entre os pilotos; e Charles Leclerc, que pagou com juros e correção a todos que duvidavam se ele não era imaturo demais para segurar o rojão de pilotar uma Ferrari.

Nunca uma temporada com tamanho domínio deixou um gosto tão forte de quero mais.



JOSÉ MARIO DIAS

Textos: Julianne Cerasoli
Site: https://juliannecerasoli.com.br
@jucerasoli
@julianne.cerasoli.f1
@myf1life

Diagramação: Galegas Mídia

STEVE ETHERINGTON



GP DA AUSTRÁLIA

Melbourne, Circuito de Albert Park, 17 de março

Bottas versão 2.0. E a nova (velha) Ferrari

Após a Mercedes iniciar o campeonato com um passeio no GP da Austrália, até os pilotos pareciam confusos com a súbita melhora dos alemães, e principalmente com a queda da Ferrari. Não pelos tempos da pré-temporada, mas pela diferença de equilíbrio que os carros demonstravam ter. E que se inverteu na abertura do campeonato.

Enquanto isso, um homem parecia alheio a tudo isso e focado no que aparentava encarar como uma missão. Valtteri Bottas diz que está vendo a vida de uma maneira diferente. Percebeu que sua carreira está lhe escorrendo pelos dedos e ele precisa retomar o controle ao invés de esperar pela próxima classificação, a próxima corrida, a próxima temporada.

A vitória em Melbourne quer dizer então que ele vai vencer tudo de uma hora para a outra? A consistência é o grande segredo dos grandes pilotos, não a velocidade em si. A grande maioria do grid conseguiria bater Hamilton um dia. Quantos o fariam consistentemente?

A pergunta continua no ar mas, que foi um cartão de visitas necessário, isso foi.

Embora o circuito de Albert Park não tenha sido o melhor para a Ferrari nos últimos anos, defender a vitória do ano passado com um quarto lugar e ficando quase 1min atrás do vencedor não é o melhor dos sinais, para dizer o mínimo. Os problemas de aderência citados pelo time sempre viram bolas de neve, já que refletem nos pneus e acabam com a performance. Resta esperar para ver qual Ferrari – e qual Bottas – vão aparecer no Bahrein.



	M. Verstappen Red Bull·#33	+22.520s
	V. Bottas Mercedes#77	1:25:27.325
	L. Hamilton Mercedes#44	+20.886s
4	S. Vettel Ferrari #5	+57.109s
5	C. Leclerc Ferrari #16	+58.230s
6	K. Magnussen Haas #20	+87.156s
7	N. Hulkenberg Renault #27	+1 volta
8	K. Raikkonen Alfa Romeo #7	+1 volta
9	L. Stroll Racing Point #18	+1 volta
10	D. Kvyat Toro Rosso #26	+1 volta

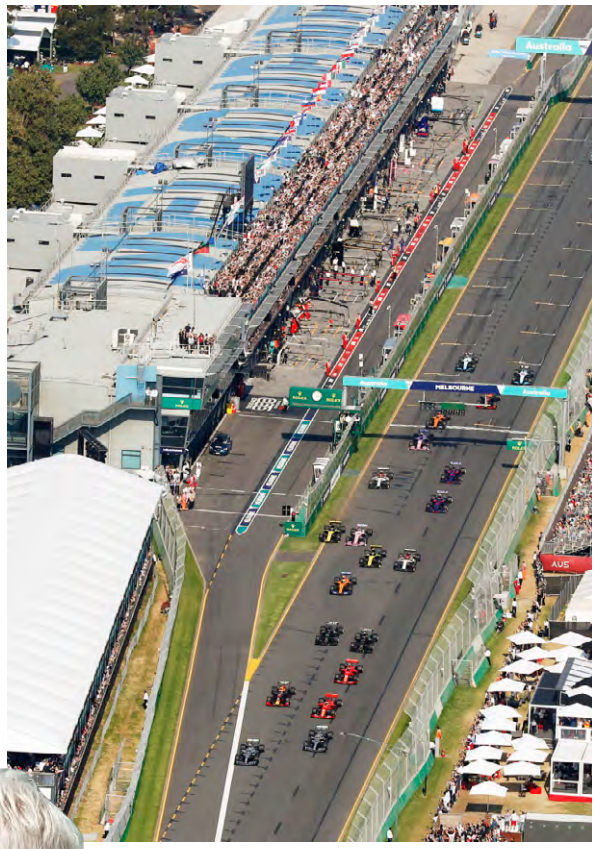


RACING POINT



A classe de 2019 está formada

LAT IMAGES



A largada da prova australiana

BASTIDORES

• A temporada começou com um clima de choque no paddock. Cheguei, desejei bom dia ao colega do The Guardian, e ele disse secamente. "Charlie morreu". Achei que fosse força de expressão, e ele disse "veja seu telefone". E lá estava a mensagem. Dizem que ninguém é insubstituível, mas Charlie é daquelas figuras cujo papel tinha se expandido tanto ao longo dos anos que ele só pode dar lugar a mais de uma pessoa. Como Bernie, mas de um jeito mais benéfico. Ele não era só o cara da bandeirada, ou da sala dos comissários, ou aquele com quem os pilotos reclamavam quando levavam punição. Era basicamente o primeiro a chegar e o último a sair, aquele que vistoriava potenciais novas pistas pelo mundo, o elo de ligação entre os chefões e os pilotos, um cara sem educação formal para um cargo tão grande, até porque provavelmente não há nada que possa formar alguém para tanto a não ser altas doses de diplomacia e amor ao automobilismo. A Fórmula 1 costuma se esquecer rapidamente de quem não está no dia a dia do paddock. Não há dúvidas de que não será assim com Charlie.

• Já a FIA não tem vivido o melhor dos momentos. A maneira obsoleta como ela é organizada e o excesso de politicagem têm causado tensões internas e muita gente tem abandonado o barco. Na verdade, havia um plano de sucessão, tanto para Whiting, quanto para Jo Bauer, delegado técnico. Seriam Laurent Mekies, que foi para a Ferrari, e Marcin Budkowski, que está na Renault. Ambos ganhando muito mais do que a FIA poderia oferecer.

F1.COM



A temporada 2019 começou abalada com a notícia da morte de Charlie Whiting



WOLFGANG WILHELM



A felicidade do novo Bottas

ESTRATÉGIA DO GP DA AUSTRÁLIA E O FATOR VERSTAPPEN

Era para ser uma corrida das mais simples do ponto de vista estratégico: pneus duros e médios com rendimento muito parecido, e desgaste de bem menos que um décimo por volta – ou seja, algo que seria compensado pelo consumo de combustível – e o macio com um pouco mais de desgaste, mas não o suficiente para provocar uma corrida com duas paradas.

Mas havia um fator que potencialmente abriria possibilidades: o tráfego. Até por conta dele, quem saía fora do top 10 poderia arriscar largar com o médio – cinco pilotos o fizeram – e estender o primeiro stint. E quem estivesse largando atrás deles faria de tudo para se livrar desse trânsito o mais rápido possível, algo que poucos conseguiram e que fez a diferença no meio do pelotão.

Lá na frente, Hamilton primeiro perdeu a liderança nos metros iniciais, depois danificou o assoalho do carro, provavelmente por atacar demais uma zebra, na quarta volta. A Mercedes não divulgou quantos pontos de aerodinâmica ficaram faltando, mas tudo indica que não foi algo muito grave, talvez o suficiente para a traseira escorregar um pouco mais e tirar um pouco da aderência, o que explica as constantes reclamações do inglês via rádio.

MCLAREN/DIVULGAÇÃO



Norris fez sua estreia na F1, assim como Russell e Albon

Mesmo assim, o top 4 permaneceu compacto o suficiente para que os pilotos não sentissem o efeito da turbulência de quem ia à frente e ao mesmo não deixassem o rival mais próximo escapar – em outras palavras, estavam todos na distância de um possível undercut caso conseguissem algumas voltas voadoras logo antes da parada.

As equipes estavam considerando a volta 12 como o começo da janela de pit stops não pelo desgaste dos macios, mas pela possibilidade de colocar o médio e ir até o final a partir dali. Ou seja, se seu piloto estivesse sob risco de levar um undercut, essa seria a hora de parar. Quando Kimi Raikkonen arriscou e abriu os pit stops, a Ferrari tinha Verstappen a 1s6 de Vettel, e decidiu que o melhor era se defender e parar o alemão.



16

É o número de curvas do Circuito de Albert Park, sendo que cada volta possui 5.303 km

FERRARI/DIVULGAÇÃO



Vettel e Ferrari tiveram um início bem diferente do que os testes apontavam

Nesse momento, a vantagem de Hamilton para Vettel era de 2s8, potencialmente grande demais para o alemão conseguir um undercut, mas a Mercedes foi conservadora e decidiu parar Lewis. Conservadora demais, alguns podem dizer, mas naquele momento ainda se esperava que a Ferrari, como de costume, viesse à vida na corrida – inclusive, a Mercedes já viu o filme de perder corrida para a Ferrari em Melbourne com um undercut.

Verstappen, que provocou tudo isso, ficou na pista, assim como Bottas e Leclerc. Todos fazendo a melhor estratégia, com pista limpa e parando depois da volta 20.

Enquanto isso, no meio do pelotão, conseguir se livrar rapidamente de Giovinazzi, que largara com os médios e vinha segurando todo mundo, fez a diferença para Magnussen e Hulkenberg, os dois pilotos que responderam ao undercut de Raikkonen e evitaram a "armadilha" da Alfa. O ritmo lento do italiano, contudo, seria decisivo para arruinar a corrida de outros pilotos, como Albon e Norris.

Gasly, por sua vez, foi um capítulo à parte: foi parar atrás do piloto que mais quer sua vaga, Kvyat, e lá ficou.

Voltando à disputa da frente, Vettel começou a perder rendimento após seu pit stop e passou a pilotar para um delta visando manter a posição em relação a Verstappen. A missão foi cumprida, mas Max estava muito mais veloz quando colocou os pneus novos e passou com facilidade. A vantagem de velocidade de reta na manobra levantou a dúvida se Vettel não tinha um problema de motor, ainda que a posição da Ferrari seja de que ele não se deu bem com os pneus médios.

Quando Verstappen passou Vettel, ele estava a 2s de Hamilton e também com os pneus muito mais gastos. O inglês conseguiu administrar a vantagem até o final, e Max não ajudou cometendo um erro na volta 49 que lhe custou cerca de 2s.

Isso, pelo menos, o tirou do ar turbulento da Mercedes e lhe deu a chance de entrar na disputa pessoal com Bottas para ver quem ficaria com o ponto da volta mais rápida.

Leclerc, outro que tinha os pneus mais novos, também tentou entrar na farra depois que recebeu a ordem da Ferrari de não passar Vettel, e isso deixou ainda mais escancarado o fato de que realmente não era o dia da Scuderia: ele ficou a meio segundo da Mercedes e da Red Bull mesmo com o modo de classificação à disposição, assim como os rivais. Em um dia no qual um piloto se deu bem com o pneu macio, outro com o médio, a falta geral de ritmo foi outra fonte de dor de cabeça.

No final, Bottas achou espaço entre os retardatários e ficou com o ponto extra, com a vitória e com 20s de vantagem em cima do próprio companheiro Hamilton, seguido de muito mais perto do que esperava do rival em que menos apostaria.

No Bahrein, o asfalto é uma mesa de bilhar e vai fazer mais calor no início da corrida, ainda que a prova ao entardecer mude o panorama. As curvas de média que não agradaram a Ferrari seguem por lá, assim como a chance do vento, outro fator importante em Melbourne, dar as caras novamente.

Classificação do campeonato

1 **Valtteri Bottas** 26 pts.



2 **Lewis Hamilton** 18 pts.



3 **Max Verstappen** 15 pts.



STEVE ETHERINGTON



Hamilton e Leclerc se cumprimentam após o final da corrida

GP DO BAHREIN

Sakhir, Circuito Internacional do Bahrein, 31 de março

Nasce uma estrela

Não me lembro de ter visto o paddock inteiro torcer por um piloto. Nada contra qualquer um dos demais. Simplesmente estavam todos a favor da Fórmula 1, querendo ver a história sendo feita por um menino de 21 anos que tem todos os ingredientes para escrever capítulos importantes no futuro da categoria. E todos saíram do paddock em Sakhir com a sensação de que, mesmo sem a vitória, é só o começo.

E Vettel? Esse já tinha dado mais um motivo para a imprensa italiana e a própria Ferrari questionarem sua posição de número 1 – que, compreensivelmente depois dos erros dos dois últimos anos, não é algo fora do comum em Maranello. Na tentativa de defender um ataque até meio suicida de Hamilton – ele mesmo disse: "mergulhei o carro e esperei pelo melhor" – o tetracampeão rodou sozinho, e a vibração causada por sua roda acabou quebrando a asa dianteira quando ele retomou a velocidade na reta. Mal sabia que estava jogando fora uma vitória, com o problema no motor de Leclerc. E abrindo caminho para a mesma pressão com a qual não lidou bem nos últimos anos.

No mais, foram várias as equipes que foram mal na Austrália e bem no Bahrein, em um daqueles altos e baixos comuns a inícios de temporada, principalmente em pistas tão diferentes em todos os aspectos – da condição do tempo ao asfalto. Mas a pista de Sakhir é mais significativa do que Melbourne, e isso dá confiança para a McLaren, cujo ritmo foi muito superior ao esperado até mesmo pelo time.



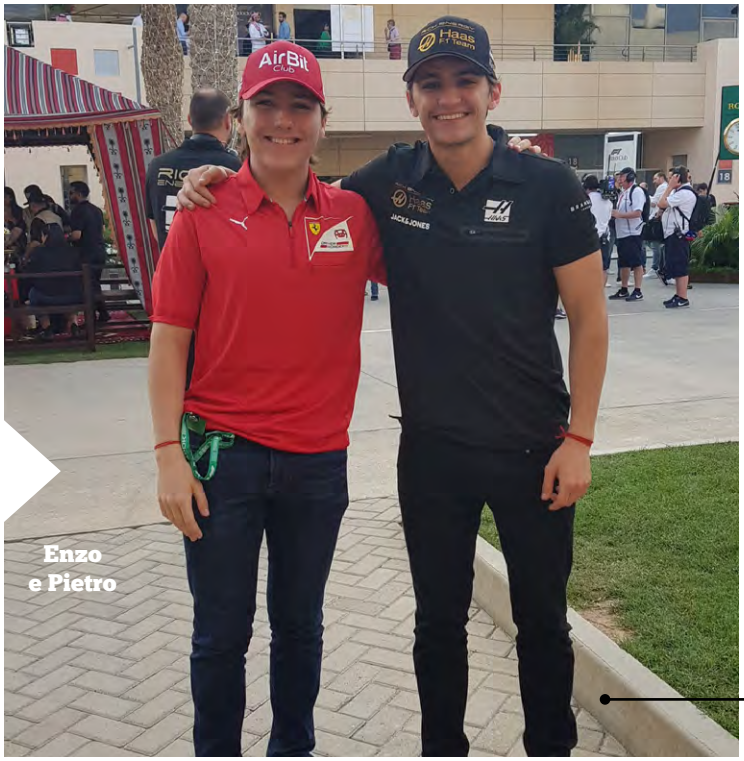
	C. Leclerc Ferrari·#16	+6.131s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:34:21.295
	V. Bottas Mercedes·#77	+2.980s
4	M. Verstappen Red Bull·#33	+6.408s
5	S. Vettel Ferrari·#5	+36.068s
6	L. Norris McLaren·#4	+45.754s
7	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+47.470s
8	P. Gasly Red Bull·#10	+58.094s
9	A. Albon Toro Rosso·#23	+62.697s
10	S. Perez Racing Point·#11	+63.696s

WOLFGANG WILHELM



Pódio do GP do Barhein com o jovem Leclerc já mostrando serviço

JULIANNE CERASOLI



Enzo e Pietro

DIVULGAÇÃO



BASTIDORES

• Uma missão que tinha no Bahrein era perguntar a todos os pilotos nascidos após 1994 o que vinha à sua mente quando era mencionado o nome de Ayrton Senna. Percebi um distanciamento enorme, com Albon chegando a falar algo como "ouço o Lewis falar sempre dele, então deve ter sido muito bom".

• Já estava meio que perdendo as esperanças de ouvir algo diferente até que Charles Leclerc me surpreendeu. "É o meu maior ídolo, sempre foi". Influência, claro, do pai de quem nasceu apenas em 1997.

• Entre os brasileiros mais novos, a palavra foi sempre outra: herói. Foi assim que Sergio Sette Camara, Pietro e Enzo Fittipaldi – que é de 2001! – definiram o tricampeão.

• Outro grande assunto do final de semana foi Mick Schumacher, em sua estreia na Fórmula 2 - e, por conseguinte, correndo no mesmo final de semana da F1, sob os olhares atentos do paddock, ansioso pela volta do sobrenome. É uma atenção muito maior, e isso ele não pode controlar, que Mick fez por merecer até aqui.



MARK SUTTON



Ordens de equipe marcaram o início de temporada da Ferrari

ESTRATÉGIA DO GP DO BAHREIN E AS ORDENS DE EQUIPE DA FERRARI

Muita gente entorta o nariz para ordens de equipe como se elas fossem pura e simplesmente uma forma de beneficiar um piloto e sacanear o outro, como se fossem coisa de equipe que tem primeiro e segundo pilotos definidos. Então a análise da estratégia do GP do Bahrein é um bom momento para observar como a Ferrari tem jogado o jogo.

A Scuderia tem, sim, um histórico de decisões polêmicas sobre o tema, mas ano passado já acenou com uma postura diferente, não invertendo posições pensando no mundial de pilotos em algumas situações. O time até mesmo deu chance maior a Kimi Raikkonen do que a Sebastian Vettel de tentar a pole na Itália, em momento chave do campeonato.

Pois, bem. Austrália: depois de andar atrás de Vettel por todo o fim de semana, Leclerc está melhor com o segundo jogo de pneus e chega fácil no alemão. Provavelmente, passaria. Mas o que a equipe ganha com isso? Verstappen estava longe e tinha um ritmo melhor que Charles, então a Scuderia continuaria com o quarto e quinto lugares. A opção foi por evitar uma briga que poderia colocar em risco o resultado do time.

Duas semanas depois, no Bahrein. Novamente, Leclerc tem mais ritmo e avisa isso via rádio. A equipe pede para esperar. Provavelmente, perguntaria a Vettel se ele poderia apertar o ritmo, pois está segurando o companheiro, e não dá para adivinhar qual seria o resultado dessa conversa. De maneira inteligente, Leclerc viu a oportunidade de passar e foi para cima, dando o recado para o time de que os dois podem, sim, lutar por posição de maneira madura.

Volta 12: Leclerc lidera, com 3s3 para Vettel e 4s2 para Hamilton. A Mercedes está em posição de colocar a Ferrari sob imensa pressão, podendo fazer o undercut nos dois pilotos caso a Scuderia optasse por parar Vettel antes. E a Scuderia Ferrari reage protegendo primeiro a posição de quem? De Leclerc. Se eles tivessem primeiro tentado defender com Vettel, e depois com Leclerc, corriam o risco de perder ambas as posições.

A moral da história é que mesmo a Ferrari, com todo seu histórico, vem usando ordens de equipe para atender aos interesses do time, e não de um piloto em particular. Não se espera outra coisa, inclusive, em um início de campeonato, ao mesmo tempo em que cabe a Leclerc aproveitar esse momento para se firmar.



WOLFGANG WILHELM



Uma pista em meio ao deserto

2002 Foi quando o circuito começou a ser construído, tendo entrado no calendário em 2004

Isso me faz voltar a 2010, quando Fernando Alonso estava chegando na Ferrari. Logo na quarta corrida, na China, ele ultrapassa o companheiro Felipe Massa na entrada do pit e ganha a prioridade em uma daquelas paradas duplas em Safety Car, ganhando segundos preciosos com isso. Massa cobra Domenicalli na época, mas nada acontece. As posições de Leclerc e de Alonso são bem diferentes, mas retomei a história porque foi uma forma do espanhol testar o tanto de poder que tinha. E ganhar mais e mais a partir daí.

Voltando a 2019 e ao Bahrein, o desgaste dos pneus traseiros devido à grande quantidade de zonas de tração no circuito de Sakhir, combinado com a temperatura mais alta no início da prova, tornavam a tarefa de fazer apenas um pit stop difícil, especialmente para os carros mais rápidos. Sem ninguém escapando na ponta e conseguindo administrar os pneus macios no início, a tarefa era impossível.

Mesmo assim, quando a Mercedes chegou na volta 12 e viu o caminho aberto para o undercut primeiro de Vettel e, potencialmente, até de Leclerc, teve de reagir a outro fator: a Red Bull viu uma perda de pressão em um dos pneus de Verstappen e o chamou dos boxes. Logo, a Mercedes teve que chamar Bottas para protegê-lo do undercut do holandês. A Ferrari, então, viu a brecha e chamou primeiro Leclerc, protegendo a liderança, e depois Vettel, que parou uma volta depois de Hamilton.

Seria o suficiente para manter o segundo lugar na primeira bateria de paradas, talvez pela sorte de ver Hamilton não se dar bem com os pneus macios. Na segunda, a Mercedes parou Hamilton antes para ajudá-lo a chegar mais perto – já que a distância era de mais de 3s, grande demais para um undercut, e ele aproveitou a dificuldade do rival aquecer os pneus. Antes mesmo da rodada, pela qual assumiu 100% da culpa, dizendo-se surpreendido pelo vento, Vettel simplesmente não estava se entendendo com o carro, perdendo a traseira o tempo todo. Como vimos algumas vezes em sua carreira, ele tem um estilo de pilotagem muito específico, e isso faz com que o acerto com o qual se dá bem também seja igualmente específico. E certamente não era o que ele tinha domingo.

Certamente, também, do outro lado da garagem, foi dado o recado. Leclerc vai cometer seus erros, como o fez na Austrália – na classificação e dando uma escapada na corrida. Mas a diferença entre os dois parece ser que o mais experiente deles costuma repeti-los com uma frequência que não condiz com seus números invejáveis.

Classificação do campeonato

1 **Valtteri Bottas** 44 pts.



2 **Lewis Hamilton** 43 pts.



2 **Max Verstappen** 27 pts.





WOLFGANG WILHELM

GP DA CHINA

Xangai, Circuito Internacional de Xangai, 14 de abril

Um GP mil fora do top 500

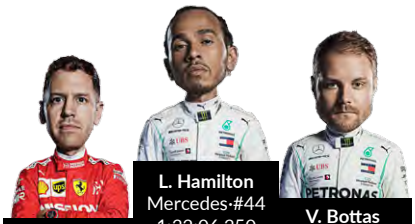
"Eu ganhei o piloto do dia? Então não deve ter sido uma corrida muito emocionante, né?", disse o gente boa Alex Albon quando ficou sabendo que tinha sido escolhido o melhor na votação pela internet. Ele saiu dos boxes depois de ter detonado o carro no final do FP3 e terminou em décimo, tendo escalado o grid principalmente na parte inicial da corrida.

E, sim, foi dele a melhor performance daquele que foi o milésimo GP da história da Fórmula 1, mas que não vai ficar marcado nem no top 500 das melhores corridas.

Isso porque o ritmo das Mercedes era inalcançável (principalmente o de Hamilton, virando o jogo depois de sofrer na sexta e no sábado) e a esperada velocidade de reta superior da Ferrari ficou na promessa. E, mesmo no meio do pelotão, as estratégias foram muito similares, pois a degradação foi maior que o esperado e era impossível fazer apenas uma parada e ter um bom resultado em uma pista que permite ultrapassagens, então era um risco que não valia a pena.

Não que a falta de compreensão do carro seja o único problema da Ferrari neste momento. O rendimento de Sebastian Vettel e Charles Leclerc está muito mais parelho que Mattia Binotto gostaria, uma vez que, sendo assim, os dois devem se encontrar muito ainda na pista, e a maneira confusa como o time reagiu em Xangai só serviu para entregar o quarto lugar de bandeja para Verstappen.

Enquanto a Ferrari perdia para si mesma mais uma vez, foram essas viradas de jogo individuais, como as de Hamilton e Albon, que salvaram as comemorações. Pouco para o 1000º GP da história.



	S. Vettel Ferrari·#5	+13.744s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:32:06.350
	V. Bottas Mercedes·#77	+6.552s
4	M. Verstappen Red Bull·#33	+27.627s
5	C. Leclerc Ferrari·#16	+31.276s
6	P. Gasly Red Bull·#10	+89.307s
7	D. Ricciardo Renault·#3	+1 volta
8	S. Perez Racing Point·#11	+1volta
9	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+1 volta
10	A. Albon Toro Rosso·#23	+1 volta



A Ferrari demorou em dar a ordem e tirou qualquer chance de Vettel atacar



FERRARI/DIVULGAÇÃO



JERRY ANDRE/SUTTON IMAGES

Alex Albon sofreu um acidente no FP3

BASTIDORES

• A impressão era de que tinham percebido duas semanas antes que a F1 comemoraria, na China, o milésimo GP. Alguns poucos carros bem aleatórios estavam em exposição no paddock, como a Stewart de 97 e a Lotus de 2013, e só um carro histórico foi para a pista – **a Lotus com a qual Graham Hill foi campeão (foto),** pilotada pelo filho Damon. Nem para ter um carro de cada década, uma reunião decente de memorabília ou a presença de campeões. Só estavam lá o que sempre estão porque seguem envolvidos no esporte, e a foto oficial do GP 1000 acabou com acredito que só três campeões do mundo além dos que estão no atual grid.

• Pelo menos havia o oba-oba em cima de Charles Leclerc. Tenho percebido que Binotto está grudado nele o tempo todo – eles voaram juntos após a corrida do Bahrein e na China ele estava nas entrevistas, algo muito incomum. Perguntei a ele por que a atenção tão centrada em Charles, e Mattia disse que está tentando se certificar que ele aprenda rápido e que seja um grande campeão.

• Ao mesmo tempo, chamou a minha atenção uma declaração de Vettel, ainda na quinta-feira. Ele falava de sua sequência de erros e de ter sido defendido por Hamilton. "Parece que ele é o único aqui que não sofre de memória curta". E depois disse que só quem está dentro da equipe para entender por que as coisas são como são. Sabe-se lá o que estava tentando dizer.

Uma das poucas alusões ao milésimo GP da história



2004

Ano em que foi disputado o primeiro GP da China. O vencedor da prova foi Rubens Barrichello



FERRARI



Um início de ano nada fácil para a equipe de Maranello

ESTRATÉGIA DO GP DA CHINA E O CUSTO DA INDECISÃO DA FERRARI

Assistindo ao GP da China, muita gente ficou com a impressão de que a Ferrari é, no momento, uma equipe atrapalhada. E teve até quem apostou que o time prejudicou Charles Leclerc de propósito. Mas os detalhes que surgiram após a prova mostram como a Scuderia foi colocada nas cordas por dois adversários, ao mesmo tempo em que tinha que lidar com seus problemas internos. Sim, na terceira corrida, Leclerc já é um problemaço para a Ferrari. Se é um problema bom de se ter, ou uma bomba de autodestruição ferrarista, é provavelmente a história mais interessante que vamos ver no desenrolar do ano.

O cenário antes da corrida era o seguinte: os pilotos do top 5 tinham escolhido largar com pneu médio para fazer apenas uma parada, mas as mudanças na condição da pista exigiriam a administração do ritmo para executar a estratégia. O circuito da China é muito complicado em termos de pneus principalmente por conta da sequência da curva 13, longa e de alta velocidade, e a enorme reta que a segue: os pneus traseiros se superaquecem na primeira e os dianteiros perdem temperatura na segunda, e estes dois fatores geram mais degradação.

Em termos de performance, a Mercedes tinha fechado a primeira fila porque, nas curvas, compensava a vantagem de 0s35 da Ferrari nas retas. E tanto Vettel (que não preparou bem seus pneus), quanto Leclerc (que não ficou feliz com sua volta) sentiram que poderiam ter tirado mais do carro na classificação. Por essa combinação de fatores, a Mercedes temia que seria engolida na longa reta logo nas primeiras voltas da prova.

Mas Leclerc passou Vettel e não tinha ritmo para ameaçar as Mercedes. Quando o DRS foi liberado, a diferença já passava de 3s e Vettel se mantinha andando no mesmo décimo do companheiro, indicando que tinha mais ritmo. Na volta 8, disse isso à equipe, quando o gap já era de 5s8.

É pedido a Leclerc, então, que ele aumente o ritmo. E ele argumenta que os dois estão poupando pneus. O engenheiro de pista do monegasco lhe pede, então, que use um modo mais potente de motor e o turbo (comando geralmente usado para possibilitar ultrapassagens). Logo depois, de cima, vem a ordem pela inversão, na volta 11.

Quando Vettel toma a dianteira, seus pneus já estavam superaquecidos e ele tem dificuldades em mostrar o ritmo que achava ter e agora era Leclerc quem destroçava os seus, ainda seguindo a instrução de usar o motor em um regime maior. Isso claramente demonstra cada lado da garagem jogando para si o que, somado ao titubeio da chefia, leva ao seguinte cenário: na volta 16, as Mercedes desapareceram



LAT IMAGES

Nos festejos do 1000º GP, seis campeões apareceram para a foto: Damon Hill, Alain Prost, Nico Rosberg, Sebastian Vettel, Kimi Raikkonen e Lewis Hamilton

na frente – Hamilton tem 12s de vantagem para as Ferrari – e Max Verstappen está a 3s4 de Vettel e a 2s de Leclerc, e os dois ferraristas gastaram mais pneu do que deveriam em todo o seu imbróglio. Para completar, o undercut na China está na região de 2s5 a 3s. Ou seja, se um piloto antecipar a parada, ganha, em uma volta pelo menos 2s5 em relação ao rival que ficou na pista.

Vendo a oportunidade, a Red Bull para Verstappen e muda a estratégia da corrida. No momento em que Max entrou nos boxes, a posição de Leclerc já estava perdida – ou seja, mesmo se ele entrasse na volta seguinte, já voltaria em quinto. Coube à Ferrari defender a posição de Vettel, parando-o logo em seguida, e até ele teve trabalho para se manter à frente do holandês.

A parada de Max e o ritmo que ele agora forçava o top 3 a adotar estava impossibilitando que a corrida tivesse só uma parada para esses pilotos. Mas Leclerc estava atrás de todos e, se conseguisse levar o pneu até a volta 30, economizaria cerca de 20s fazendo uma parada a menos. A tentativa ferrarista foi mantê-lo na pista, mas o monegasco perdeu 8s entre as voltas 18 e 21, o que fez o time mudar de ideia.

É fácil entender por que os pneus dele não aguentaram depois das alternâncias de ritmo das primeiras voltas da corrida, o que mostra que a demora da Ferrari em dar a ordem tirou qualquer chance de Vettel atacar nas primeiras voltas e de Leclerc de pelo menos tentar manter o quarto lugar.

Mas por que eles titubearam com essa ordem? Seria, e acabou sendo, a segunda em três corridas e parece haver um racha instalando-se em Maranello. Não é como no passado, com Schumacher e Alonso, em que o time tem com clareza que deve apostar todas as fichas em um piloto.

Leclerc é o primeiro titular que vem da FDA, a academia de pilotos ferrarista, e ainda tem por trás a família Todt. E está fazendo um grande trabalho logo de cara, ao lado de um Vettel que enfrenta questionamentos após os erros especialmente do último ano. E não é por acaso que, na China, Leclerc deixou seu descontentamento muito claro via rádio. Ele sabe que tem capital político para isso.

Não que os problemas ferraristas acabem por aí. Eles veem muito potencial no carro pela maneira como ele funcionou nos testes, mas ainda não conseguiram replicar isso na temporada. essa é a especialidade do ex-diretor técnico Binotto. Administrar pilotos ele já admitiu que é a parte mais difícil de seu novo cargo. Ainda mais com esses dois andando tão próximos como estão.



A segunda vitória de Lewis Hamilton em 2019

WOLFGANG WILHELM

Classificação do campeonato

1 Lewis Hamilton 68 pts.



2 Valtteri Bottas 62 pts.



3 Max Verstappen 39 pts.





GP DO AZERBAIJÃO

Baku, Circuito Urbano de Baku, 28 de abril

Baku adormecida

Não foi um clássico em Baku, parcialmente porque Ferrari e Red Bull provaram ser sensíveis demais às temperaturas mais baixas do asfalto e às curvas pouco exigentes para os pneus do circuito, mas também porque uma briga entre companheiros – como de Hamilton e Bottas na largada e no final da prova – sempre envolve menos riscos do que entre carros diferentes e, por fim, as várias brigas do meio do pelotão foram rápidas demais devido a uma zona de DRS tão grande que tornava as ultrapassagens simples. Isso, por sua vez, diminui a chance de um Safety Car. Ou seja, não tivemos nada do que movimentou as corridas dos dois últimos anos em Baku.

A Mercedes parece ser mais flexível em relação aos pneus, que estão dando muita dor de cabeça para os demais. Várias equipes estão encontrando muita dificuldade em colocar temperatura nos pneus, o que tem a ver com a construção adotada neste ano. A Ferrari é uma delas: Vettel descreveu o comportamento do carro como "horrível", disse que não conseguia ser consistente e estava cometendo vários erros simplesmente porque não sentia aderência vindo dos pneus, especialmente dos macios.

Voltando à Mercedes, nas entrevistas após a vitória, Bottas pareceria ter dado tudo de si na corrida. Ele sabe que precisa ser perfeito para bater Hamilton e está determinado a conseguir fazer isso consistentemente neste ano. Mas o inglês já avisou: "fui muito bonzinho com ele na largada, mas foi a última vez." Pelo visto dependemos disso para ter um campeonato. Mas por quanto tempo será que Bottas vai manter esse ritmo?



	S. Vettel Ferrari·#5	**+11.739s**
	V. Bottas Mercedes·#77	**1:31:52.942**
	L. Hamilton Mercedes·#44	**+1.524s**
4	M. Verstappen Red Bull·#33	+17.493s
5	C. Leclerc Ferrari·#16	+69.107s
6	S. Perez Racing Point·#11	+76.416s
7	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+83.826s
8	L. Norris McLaren·#4	+100.268s
9	L. Stroll Racing Point·#18	+103.816s
10	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+1 volta

LAT IMAGES



Bottas deixou a decepção de furo em 2018 para trás ao vencer em Baku



RENAULT/DIVULGAÇÃO



BASTIDORES

• Notícia importante para os fãs da série do Netflix. Eles estavam filmando desde a primeira corrida, mas sem contrato. O acordo foi assinado na semana passada e o pessoal que faz as filmagens estava todo empolgado porque se veem "gerando um novo tipo de interesse no esporte" ao mostrar o meio do pelotão.

• Mas eles perderam um momento quente no fim de semana em Baku. Cyril Abiteboul se irritou com a pergunta do repórter holandês Jack Plooij, bateu na divisória da área de entrevistas e ameaçou sair sem responder. Jack tinha iniciado a pergunta relembrando uma declaração de Abiteboul de que a Red Bull iria se arrepender de ter escolhido a Honda porque a Renault tinha resolvido seus problemas. "Você vai começar a entrevista com uma mentira? Então eu vou embora!", disse o chefe da Renault, antes do assessor contornar a situação.

• Para quem tem curiosidade para saber como é a relação de Baku com a F1, geralmente só converso com gente que odeia a prova por conta da confusão que a cidade fica e por não saber direito de onde vem o dinheiro para gastar com o esporte. Mas quando fui comprar meu chip e mostrei o passaporte, o vendedor olhou para minha cara e falou, sem expressão nenhuma: "Barrichello. Massa". E continuou fazendo o registro para a venda. Pelo menos conhecimento alguns deles têm.

RENAULT/DIVULGAÇÃO



ESTRATÉGIA DO GP DO AZERBAIJÃO E A SINUCA DE BICO DA FERRARI

É normal que muitos torcedores estejam com os dois pés atrás em relação às estratégias da Ferrari principalmente após a (in)decisão de Xangai – lida por muitos como uma prova de que o time simplesmente não quer ver Charles Leclerc na frente de Sebastian Vettel. É por isso que começo explicando a sinuca de bico em que o time se viu no domingo em Baku.

Mattia Binotto disse no sábado que o plano era largar com o pneu médio com os dois pilotos, pois isso era melhor para a situação da Ferrari, que queria minimizar ao máximo o tempo com os pneus macios, os quais não conseguia manter na janela de temperatura, gerando graining. Essa leitura tinha a ver com a expectativa que havia antes da largada em Baku, de que seria possível levar os macios até perto da volta 20, e depois fazer o restante com o médio. Para a Ferrari, o melhor seria ficar o máximo possível com o médio e só colocar o macio na parte final, com o carro mais leve e rápido.

Mas o que se viu no domingo foi muito menos graining que o esperado no pneu macio, o que minimizou a teórica vantagem que a Ferrari esperava ter largando com os médios.

Vettel, contudo, largaria com os macios, pois fora lento em sua volta com os médios no Q2 e teve que voltar para a pista com os macios, caso contrário ficaria pelo caminho. Soltar os pilotos com os médios, que eram 1s5 mais lentos que os macios e muito mais difíceis de lidar para uma volta lançada por conta do aquecimento, no Q2 tendo liderado todos os treinos foi o erro estratégico da Ferrari neste fim de semana – além, é claro, do erro de Leclerc na classificação, que por pouco não foi repetido por Vettel, o que só ilustra a situação em que os pilotos se colocaram. Depois, a Ferrari se viu em uma sinuca de bico.

Porque Leclerc acabou passando para o Q3 com o tempo que fez no Q2, então teria que largar com o pneu médio. E Vettel, obviamente, teria que largar com o macio. Logo nas primeiras voltas, a Scuderia sabia que teria uma tarde muito complicada pela frente. "O comportamento do carro era horrível com os pneus macios. Era inconsistente, e eu estava cometendo erros", disse Vettel depois da bandeirada. Durante a corrida, ele foi mais direto com a equipe. "Estou me cagando aqui com esses pneus!"

Com esse feedback nada positivo em mãos, a Ferrari tinha que decidir até quando estender o stint de Leclerc com os médios para minimizar seu tempo com os macios. Poderia colocar os duros e ir até o final? Os duros eram lentos demais para Baku, e ainda mais para o carro da Ferrari. Tanto, que eles não os usaram em nenhum momento no fim de semana. Reverter para duas paradas com dois stints nos médios? Não havia mais nenhum jogo de médios disponível. Reverter para duas paradas com dois stints de macios? Com o rendimento tão ruim deste composto na corrida (em geral e especialmente na Ferrari), como isso traria de volta os 22s perdidos na parada a mais?

Mas o mais interessante a respeito do GP do Azerbaijão é analisar como todo esse cenário poderia ter sido diferente, em uma corrida na qual a questão de manutenção de temperaturas no pneu é sempre um drama pela superfície lisa, falta de curvas que coloquem muita energia nos pneus, a longa reta e até a sombra dos prédios.

Durante os treinos livres, domi-

nados pela Ferrari, as simulações de classificação sempre foram feitas com as temperaturas bem mais altas do que naquele final atrasado da classificação após as longas bandeiras vermelhas – lembrando que os horários em Baku são diferentes, com tudo começando duas horas mais tarde que o normal, então o fim da classificação foi quando estávamos perto de ficar sem luz natural. E, na primavera azeri, o clima é mais gelado, e é o sol que dá uma esquentada, então a diferença é grande.

Ou seja, era para a Ferrari ter a pole com Charles Leclerc, bem mais rápido e confortável com o carro que Vettel em Baku. Mas ele ficou pelo caminho. Depois, até por causa do acidente dele, estava frio demais para a Ferrari render o seu melhor, e Vettel ficou ainda sem parceiro para tentar pegar o vácuo. Detalhes que abriram o caminho para a Mercedes, que tem um carro mais flexível que os rivais em relação aos pneus, acertou ao deixar seus pilotos no "fim da fila" no Q3 e fechou a dobradinha com todos os méritos.

Na corrida, as dificuldades de aquecimento da Ferrari continuaram, com Vettel perdendo muito tempo para as Mercedes nas primeiras voltas e Leclerc perdendo duas posições na largada por estar com os médios. Mas, após a dificuldade inicial, Charles e Pierre Gasly mostraram que o médio seria o melhor composto do domingo – o monegasco foi décimo para quinto e o francês, do pitlane para sexto em apenas 11 voltas!

Foi quando a Ferrari chamou Vettel e abriu a rodada de pit stops na frente, obrigando a Mercedes a reagir. Mesmo neste momento, a dobradinha não estava garantida porque Bottas e Hamilton tinham que evitar que Leclerc estivesse na janela de SC – ou seja, diminuir a diferença para o monegasco, que teria que ficar mais tempo na pista do que o planejado devido ao péssimo rendimento dos macios, a fim de evitar que, no caso de um SC, ele conseguisse parar e manter a ponta.

Os pneus de Leclerc começaram a mostrar sinais de que estavam acabando perto da volta 30, com mais de 20 para o fim. E a Ferrari julgava, com base no primeiro stint muito ruim de Vettel, que seriam voltas demais. Eles acabaram esticando o stint um pouco demais, contudo, pois certamente o plano não era voltar atrás de Gasly, como aconteceu. Curiosamente, o ritmo do francês com médios naquele momento era muito melhor que o de Leclerc. Mas, na sinuca de bico em que se meteram, o erro foi de uma ou duas voltas no máximo. Simplesmente, não havia muito o que inventar.

Tendo sido instruídos a segurar o ritmo no meio do stint com os médios, pois não se sabia se eles chegariam bem ao final devido à antecipação dos pit stops, os pilotos da Mercedes foram novamente liberados nas voltas finais. Perguntei a Lewis Hamilton se a equipe intercedeu de alguma maneira na batalha e ele garantiu que não. Mas que Toto Wolff ficou aliviado quando o inglês pisou na sujeira na saída da curva 16 e deu uma escapada, no mesmo momento em que Bottas conseguia abrir o DRS ao dar uma volta em Russell, com certeza ficou.



6 **O traçado do circuito, de autoria do arquiteto Hermann Tilke, possui 6km, 20 curvas e, neste ponto, são apenas 7,6m de largura**

WOLFGANG WILHELM

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 87 pts.



2 **Valtteri Bottas** 86 pts.



3 **Sebastian Vettel** 52 pts.





LAT IMAGES

GP DA ESPANHA

Montmeló, Circuito da Catalunha, 12 de maio

Dia da marmota

"Dia da marmota", repetia o jornalista do The Sun ao meu lado na sala de imprensa durante a classificação. Para quem não viu o filme "Feitiço do Tempo", o personagem central sempre acorda no mesmo dia, como se corresse atrás do próprio rabo. Ele se referia à repetição das histórias neste início da temporada: Mercedes perfeita, Ferrari lenta e se atrapalhando com estratégias e ordens de equipe, Verstappen consistente. Meio do pelotão disputado. Williams a milhas de distância.

Mas pelo menos o domingo serviu para lembrarmos por que Lewis Hamilton é Lewis Hamilton. Ele não estava contente com o comportamento do carro e estava monossilábico após a classificação. Fazia tempo que não via Lewis assim. Ele fica, digamos, rabugento quando sente o golpe e, por isso, tive que voltar para os tempos de Nico Rosberg para relembrar a última vez que o tinha visto ter uma reação dessas.

"As pessoas me criticam quando isso acontece, mas é porque eu sou muito duro comigo mesmo", um falante e sorridente Lewis me explicou no domingo, depois de vencer em Barcelona. Mais do que isso, a impressão de que, pela primeira vez, depois de perder três classificações seguidas, ele levou a sério a ameaça de Bottas. E arregaçou as mangas.

Escolhendo o lado certo na largada, Max Verstappen fechou com um terceiro lugar outro final de semana sem erros. O holandês é um candidato forte para melhor piloto da temporada até aqui e está cada dia com um sorriso maior na cara com a melhora do carro.



M. Verstappen Red Bull·#33 +7.679s	**L. Hamilton** Mercedes·#44 1:35:50.443	**V. Bottas** Mercedes·#77 +4.074s
4	S. Vettel Ferrari·#5	+9.167s
5	C. Leclerc Ferrari·#16	+13.361s
6	P. Gasly Red Bull·#10	+19.576s
7	K. Magnussen. Haas·#20	+28.159s
8	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+32.342s
9	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+33.056s
10	R. Grosjean Haas·#8	+34.641s

163

Milhões de euros é a quantia gerada pelo GP da Espanha em 2019, segundo os organizadores

ANDY HONE/LAT IMAGES



A maré laranja, neste caso, é para Carlos Sainz

REPRODUÇÃO



Max Verstappen teve outro final de semana sem erros



VLADIMIR RYS

BASTIDORES

• A história da corrida começou a ser definida em uma foto publicada por Valtteri Bottas no domingo de manhã, dele abraçado com a mãe. Isso porque a mãe dele é famosa por trazer azar. Ela não costuma vir aos GPs mas, toda vez que abraça um dos companheiros de Bottas – e Felipe Massa sofreu com essa sina duas vezes – eles não têm uma boa corrida.

• Mas havia outro fator que pega contra Bottas. Depois de perder as etapas da China e de Baku, o jornalista finlandês Heikki Kulta estava de volta ao paddock. E ele tem fama de trazer azar a Bottas. Tanto, que o assessor de imprensa da Mercedes, Bradley Lord, ofereceu 50 cervejas para ele ficar na praia em Barcelona e não ir para o circuito. Mesmo oferecendo sol e álcool para um finlandês, ele não convenceu Heikki!

• Outra figura que apareceu no paddock foi Juan Pablo Montoya. Em uma função das mais complicadas: salvar a carreira de Lance Stroll. Sim, o pai de Lance contratou Montoya como conselheiro do filho. Julga que Lance não está com a mentalidade certa para a F1.

• Fui atrás de informações sobre a questão dos chassis da Williams e fui recebida com 300 pedras na mão por lá. Perguntei a Robert se ele sentiu alguma diferença no comportamento do carro em Barcelona e ele nem me deixou terminar. “Eu nunca disse que os carros eram diferentes”. Disse, sim. Dave Robson, chefe de engenharia, explicou que a suspeita é de que os sensores estivessem gerando dados diferentes, mas disse estar “confiante de que os três chassis são iguais.”

CHARLES COATES/GETTY IMAGES



Daniil Kvyat foi a sensação do meio do pelotão

ESTRATÉGIA DO GP DA ESPANHA E O LUXO DA MERCEDES

Aviso que quem já desanimou com mais uma dobradinha de uma mesma equipe – não importa quem seja e isso não tira um centímetro do mérito deles – não deveria ler este texto. Pois o desenrolar estratégico do GP da Espanha só evidenciou como as atualizações que a Mercedes trouxe, especialmente na sensível área dos bargeboards, combinadas com a natureza de premiar carros aerodinamicamente eficientes do circuito de Barcelona, aumentaram ainda mais a diferença para os rivais.

Havia dúvidas se o melhor seria fazer uma ou duas paradas quando os carros largaram para o GP da Espanha. A Mercedes tentaria fazer uma, gabando-se da possibilidade de cuidar dos pneus por controlar o ritmo, enquanto a Red Bull estava planejando duas paradas para Verstappen, que tinha um jogo de pneus macios novo à disposição, e a Ferrari parecia estar aberta no caso de Vettel, e comprometida a fazer um pitstop com Leclerc pelo que ele mesmo disse após a prova.

A maneira como a corrida se desenrolou para Mercedes e Ferrari só mostra como o rendimento melhor do time alemão lhe dá grande poder de "barganha", ao mesmo tempo em que gera uma série de comprometimentos para a Scuderia.

Vettel, por exemplo, sabia que tinha que arriscar tudo na largada, como Alonso fazia quando estava lutando com o próprio Vettel com um carro inferior. Voltando ao campeonato de 2012, há quem possa dizer que Alonso perdeu pelos acidentes nas largadas da Bélgica e do Japão. E há quem possa defender que ele só se colocou em condições de lutar pelo campeonato devido às posições que ganhou arriscando nas largadas excepcionais que fez, e uma delas foi justamente na Espanha.

Vettel disse que estava determinado a ser o último a frear na primeira curva, e o fez, mas o que poderia ter sido uma manobra a la o que o chinês Zhou conseguiu na F2, acabou resultado em um pneu danificado que deixou o alemão desesperado quando as vibrações se tornaram tão intensas que ele sequer conseguia enxergar a pista direito. Foi quando ele começou a pedir para parar, "mesmo que volte no tráfego, eu não ligo!", já que sabia que a luta com Max Verstappen estava perdida.

A Ferrari demorou para ver que a única chance de retomar o pódio seria com Leclerc, que ficou preso atrás de Vettel até a volta 11 e, haja visto seu ritmo quando se livrou do tráfego, perdeu no mínimo 5s com isso.

Ainda assim, a missão de Leclerc seria muito difícil: ele não tinha um jogo de pneus macios novo, como Verstappen, para tentar ganhar a posição com a mesma estratégia. E, fazendo uma parada, ele teria posição de pista (muito importante em Barcelona, ainda mais com a vantagem em velocidade de reta que a Ferrari tem), mas teria que usar os pneus duros, que tinham sido 2s/volta mais lentos nos treinos livres em relação aos macios e corriam o risco de sair da zona de temperatura ideal – algo que já tinha afetado a Ferrari em Baku. Com os médios, a Scude-

ria julgava (acertadamente) que não seria possível segurar até o fim.

Pela maneira como a prova se desenrolou, a posição de Verstappen parecia segura em qualquer cenário. A estratégia de uma parada provou ser muito mais lenta e o ritmo de Vettel na mesma tática de Max também foi bem pior.

Ou seja, ainda que as demoras nas duas ordens de equipe que a Ferrari teve de dar na prova – na parte final, inclusive, estranhamente os pilotos demoraram a ser avisados que estavam em estratégias diferentes – o que faltou mesmo foi velocidade.

Enquanto isso, os problemas da Mercedes eram bem diferentes. Quando ficou claro que fazer uma parada seria arriscado demais, a vantagem deles era tão grande que, primeiro, os pilotos foram avisados para aumentar o ritmo, na tentativa de abrir os 21s necessários em relação a Verstappen, para pararem apenas se necessário. Que luxo, hein? Mas quando viram que os pneus, especialmente de Bottas, tinham se deteriorado demais, chamaram os dois pilotos. Ainda assim, a tática de uma parada só foi definitivamente abandonada quando Hamilton começou a reclamar dos pneus. E ele ainda deu a sorte de parar bem na hora do Safety Car!

Mas e o meio do pelotão? O grande destaque foi Daniil Kvyat, que disputou o tempo todo com as Haas mesmo tendo um carro em teoria mais lento. Ele chegou a passar Magnussen na pista, uma ótima notícia para a Honda, mas perdeu novamente a posição com o pit stop duplo que a Toro Rosso não executou bem durante o SC. Acabou ganhando pelo menos a posição de Grosjean, que sujou seus pneus no lado de fora da pista após toque com Magnussen e ficou exposto ao ataque de quem vinha atrás.

Para o meio do pelotão, com carros que escorregam mais e que estão mais envolvidos em disputas, era mais claro que seria uma corrida de duas paradas, até porque não valia a pena largar com os médios e perder terreno nos primeiros metros, já que a primeira curva é bem depois da posição de largada em Barcelona. Isso fez com que as estratégias fossem mais parecidas.

E também deixou claro o ritmo de cada carro, com a Haas voltando a se entender com os pneus em uma pista na qual as curvas longas colocam mais energia na borracha e em que manter a temperatura durante a corrida é mais fácil. Mas a surpresa foi a Toro Rosso aparecendo logo atrás, no lugar que seria das McLaren, que decepcionaram neste fim de semana em termos de ritmo – em que pese a boa performance de Sainz na corrida; a exemplo da perdida Renault – embora a volta de Ricciardo para entrar no Q3 ter sido digna de nota. Já a Alfa sofreu com os freios e as atualizações trazidas pela Racing Point não surtiram o efeito esperado e acenderam a luz de alerta no time.

LAT IMAGES



O campeão voltou a sorrir após fechar a cara no sábado

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 112 pts. **2** **Valtteri Bottas** 105 pts. **3** **Max Verstappen** 66 pts.







WOLFGANG WILHELM

GP DE MÔNACO

Montecarlo, Circuito de Mônaco, 26 de maio



6

Ayrton Senna ainda é o piloto com mais vitórias no mais tradicional GP da Fórmula 1. Foram 6 ao todo em 10 provas

De lado. E no braço

Foi uma corrida cheia de imagens bonitas, com muita gente no grid usando bonés vermelhos reverenciando Niki Lauda. Mas até mesmo Niki diria que o melhor vídeo do GP de Mônaco é esse aí do link. É o estrategista James Vowles sendo questionado sobre a estratégia de colocar os pneus médios nos pilotos com 67 voltas para o final, complicando uma corrida que tinha tudo para ser tranquila. A sugestão da Pirelli era que seria possível usar o médio caso a primeira parada fosse pelo menos na volta 18, e o Safety Car entrou na volta 11. Por isso, os rivais diretos da Mercedes escolheram o composto duro.

"Você viu, Lewis, os pneus chegaram até o final!", diz o engenheiro. "Não, cara, eu que cheguei até o final!", responde o piloto. Sim, em qualquer outro circuito, Verstappen teria passado e ganhado a prova. Mas foram inúmeras vezes em que ele se safou de uma batida. "Eu contei umas 25, pelo menos!"

Do lado de Verstappen, este fim de semana talvez tenha sido a prova cabal de que ele encontrou o limite entre a agressividade que sempre teve e a maturidade: passou em branco em Mônaco, e seguiu Hamilton por mais de 60 voltas de maneira perfeita.

E pensar que a história poderia ter sido completamente diferente por 86 milésimos, a diferença que deu a pole position a Hamilton. E é por isso que Valtteri Bottas não saiu cabisbaixo de Mônaco. O finlandês está confiante com o carro e sabe que o terceiro lugar em Monte Carlo foi por uma sucessão de detalhes. Detalhes que ele precisa se certificar que fiquem de seu lado nas próximas etapas.



	V. Bottas Mercedes·#77	+3.162s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:43:28.437
	S. Vettel Ferrari·#5	+2.602s
4	M. Verstappen Red Bull·#33	+5.537s
5	P. Gasly Red Bull·#10	+9.946s
6	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+53.454s
7	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+54.574s
8	A. Albon Toro Rosso·#23	+55.200s
9	D. Ricciardo Renault·#3	+60.894s
10	R. Grosjean Haas·#8	+61.034s



WILLIAMS/DIVULGAÇÃO



George Russell, da Williams, fez parte de um dos milagres de Mônaco



Carlos Sainz conseguiu manter seus 100% de corridas nos pontos em Mônaco

MCLAREN/DIVULGAÇÃO

JULIANNE CERASOLI



Os bonés vermelhos em homenagem a Lauda



JULIANNE CERASOLI

BASTIDORES

• O GP de Mônaco começou estranho, com a morte de Niki Lauda. O austríaco deixou muitos amigos verdadeiramente queridos no paddock porque era um cara de palavra e verdadeiro, qualidades raras nesse meio. Lembro de estar morrendo de medo na primeira vez que o entrevistei, na minha quinta corrida. Mas ele logo viu que eu sabia o que estava fazendo, e foi generoso na entrevista.

• Toto Wolff estava consternado. A relação dos dois não começou boa, mas eles aprenderam a conviver e se tornaram amigos. Ou melhor, Lauda o considerava um "meio amigo" e isso era o máximo em termos de amizade para ele. Já Lewis Hamilton lembrou que, sem o telefonema que Lauda lhe deu em 2012, ele provavelmente ainda teria apenas um título.

• Outro nome do fim de semana foi Charles Leclerc, o dono da casa. Lembro de tê-lo visto assistindo à Indy 500 ano passado no bar que fica logo abaixo da sala de imprensa, tranquilamente. Perguntei se faria o mesmo neste ano. Ele riu e disse que "não dá mais para fazer isso".

• Isso foi antes, é claro, o erro da Ferrari na classificação. O mais irônico foi que a Scuderia chamou, na sexta-feira, os jornalistas para uma aula de estratégia, com o estrategista chefe. Foi muito interessante, na verdade. Pudemos ver o software que os engenheiros usam na corrida, com o GPS de todos os carros em tempo real. Na "aula", Mattia Binotto sentou no braço do sofá, no único canto livre. Perguntei se ele tinha vindo supervisionar o estrategista e ele disse que tinha ido "para aprender". E até fez pergunta!

FERRARI/DIVULGAÇÃO



A estreia de Ferrari do monegasco em casa não saiu exatamente como o sonhado

ESTRATÉGIA DO GP E OS MILAGRES DE MÔNACO

Quando um "kamikaze" Charles Leclerc, como definiu Romain Grosjean, causou um Safety Car na volta 11 das 78 do GP de Mônaco, as equipes ficaram com uma decisão difícil de ser tomada: a aposta mais segura seria colocar os pneus duros e ir até o final; a mais arriscada, de permanecer na pista com os macios, ganhar posição de pista e apostar em uma parada mais tardia; ou acreditar que seria possível administrar o ritmo para levar os médios até o final.

A Mercedes escolheu a terceira opção porque estava na frente e porque havia a previsão de uma garoa (com a qual o composto médio lidaria melhor porque tem uma janela de temperatura mais baixa do que o duro). Em outras pistas, eles também poderiam estar de olho a ficarem expostos a um possível ataque se optassem pelos duros, especialmente se os rivais fizessem o contrário, mas não em um circuito tão difícil de se ultrapassar e com a vantagem que eles tinham em Mônaco.

Ao fazer isso, contudo, o time ignorou a recomendação da Pirelli, de não passar de 50 voltas com o composto médio. A estratégia de Valtteri Bottas acabou sendo corrigida 'na marra' devido a um furo no pneu no enrosco com Max Verstappen nos boxes, mas Lewis Hamilton teria que lidar com o composto errado por 68 voltas. "Precisamos de um milagre!", dizia o inglês.

Nas contas do time, isso seria possível porque era só ele ditar um ritmo mais lento. E ele o fez: em determinado momento da corrida, a Toro Rosso parou e virou em 1min15, com pista livre, enquanto Hamilton andava em 1min17, com um carro muito mais veloz.

Percebido o erro, coube ao engenheiro ouvir todas as reclamações do mundo por mais de 40 voltas, mas não havia o que fazer: Hamilton voltaria em quinto se parasse, então caberia a ele não bater.

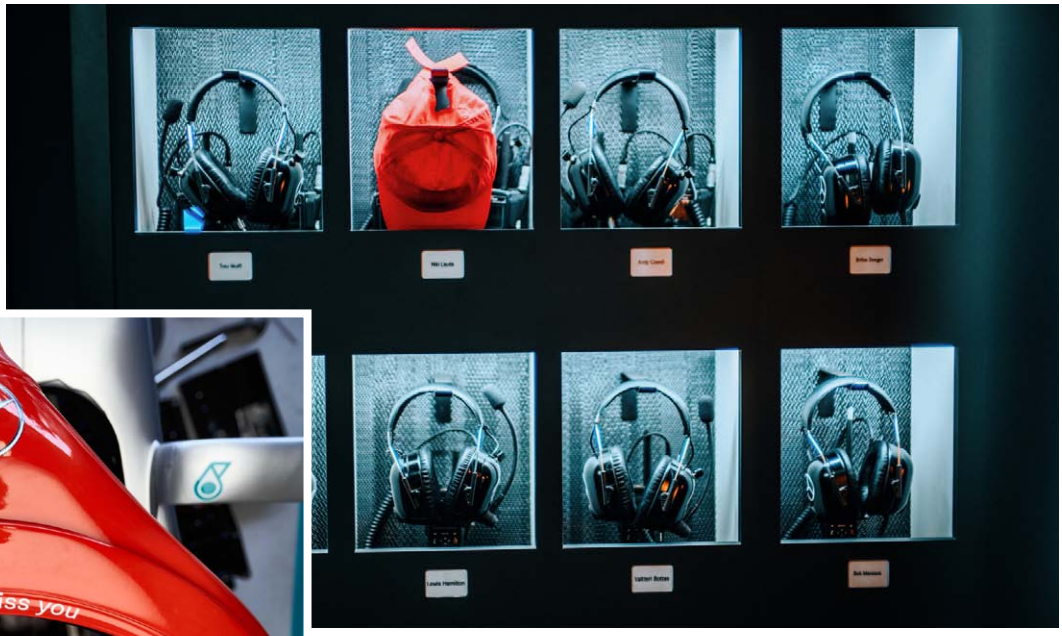
Ao mesmo tempo em que ouvíamos as reclamações de Hamilton, as equipes que escolheram a segunda opção no SC, ou seja, seguir com os macios, conseguiam se manter na pista até pra lá da volta 50. Como explicar isso? Seria choradeira do inglês?

É preciso entender que os pneus de 2019 têm uma particularidade que está dando muito trabalho para as equipes: como a construção mudou para evitar superaquecimento, é mais difícil mantê-los na temperatura correta e, quanto mais duro o composto, mais difícil isso se torna. E o resultado é o graining que era visível nos pneus de Hamilton e estava lá em menor escala na borracha de Verstappen.

Muitas vezes usamos o termo degradação para falar, na verdade, de desgaste (em inglês, os termos são degradation e wear). Quase não há desgaste no circuito de Mônaco, mas há degradação. A degradação tem a ver com a temperatura (superaquecimento causa blistering e pouco aquecimento gera graining, como expliquei melhor aqui).

Por conta disso, ficar com o macio, algo que a Red Bull optou com Gasly,

PAUL RIPKE



A F1 fez várias reverências a Niki Lauda durante o GP de Mônaco

STEVE ETHERINGTON



a Haas com Grosjean e a Toro Rosso fez com ambos os carros, foi a melhor estratégia do dia. Afinal é um composto que precisa de menos temperatura para funcionar bem.

Mas então o duro não seria o pior em termos de temperatura? Aí entra toda a administração que Hamilton tinha que fazer para fazer o pneu durar além das 50 voltas recomendadas pela Pirelli, além de manter seus pneus na temperatura certa.

Além de Hamilton, outra performance que chamou a atenção foi de Carlos Sainz. Ele basicamente facilitou sua vida com uma primeira volta excelente, passando as duas Toro Rosso na subida do Cassino. E conseguiu manter seus 100% de corridas nos pontos em Mônaco. Aliás, lembro de estar na beirada da pista, nos esses da piscina quando ele era companheiro de Verstappen, e me impressionar com a tocada do espanhol por lá. É um daqueles que dá gosto de ver.

Seu companheiro, Lando Norris, estava com dificuldade com seus médios na primeira parte da prova e, no final das contas, acabou com a corrida de todos os pilotos do meio do pelotão que pararam no SC, incluindo Daniel Ricciardo, que era quinto antes da interrupção, mas optou por fazer a parada. Foi por isso, também, que Kimi Raikkonen não pôde avançar: a Alfa escolheu a estratégia certa, de não parar no SC, mas ele já estava atrás do trem gerado por Norris e não conseguiu se beneficiar. Foi esse trem, também, que permitiu a George Russell lutar de verdade com outros carros. Milagres de Mônaco!



WOLFGANG WILHELM

Hamilton resistiu ao ataque de Max Verstappen mesmo tendo pneus bem mais desgastados

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 137 pts.



2 **Valtteri Bottas** 120 pts.



3 **Sebastian Vettel** 82 pts.



GP DO CANADÁ

Montreal, Circuito Gilles Villeneuve, 9 de junho



LAT IMAGES

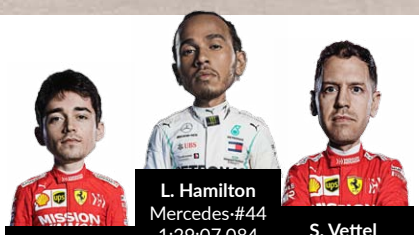
O que a F1 é X do que a F1 precisa

Há duas maneiras de se ver o que aconteceu em Montreal. Um piloto recebeu a bandeirada em primeiro e chegou em segundo. Mais do que isso, teria encerrado hegemonia da Mercedes. Do ponto de vista do espetáculo, deu para entender por que um balde de água fria foi sentido na queda instantânea de audiência assim que a decisão de punir Sebastian Vettel com 5s foi anunciada e nas vaias da torcida no Circuito Gilles Villeneuve.

Por outro lado, na visão pragmática que predomina dentro do circo da Fórmula 1, há regras a serem cumpridas, mesmo que isso signifique um final de prova difícil de explicar para muitos fãs – e que dificilmente conquistou novos fãs. Passamos horas na sala de imprensa discutindo pormenores do regulamento, e me lembrei da Rússia, ano passado.

Naquela ocasião da ordem de equipe para Valtteri Bottas ceder a vitória para Lewis Hamilton, a opinião geral do paddock era de que "a F1 é isso mesmo, as pessoas têm de entender", enquanto eu pensava que, na verdade, era o momento da F1 entender que não é isso que as pessoas querem ver.

Sigo com a mesma opinião, e foi esse o tom tanto do discurso de Vettel, quanto do próprio Hamilton. "Eles têm que mudar essas regras para que sejamos liberados para disputar na pista", disse o inglês. Nos últimos anos, o movimento da FIA tem sido diminuir as especificidades das regras de pilotagem, mas o episódio do Canadá mostrou que o caminho ainda é longo nesse sentido.



	L. Hamilton Mercedes·#44 1:29:07.084	
C. Leclerc Ferrari·#16 +4.696s		**S. Vettel** Ferrari·#5 +3.658s
4	V. Bottas Mercedes·#77	+51.043s
5	M. Verstappen Red Bull·#33	+57.655s
6	D. Ricciardo Renault·#3	+1 volta
7	N. Hulkenberg Renault·#27	+1 volta
8	P. Gasly Red Bull·#10	+1 volta
9	L. Stroll Racing Point·#18	+1 volta
10	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+1 volta

1:13.078

Foi o tempo que Valtteri Bottas precisou para cravar a volta mais rápida da prova e da pista, com média de velocidade de 214.833km/h



RENAULT/DIVULGAÇÃO



Nico Hulkenberg no GP do Canadá

BASTIDORES

• Falou-se muito (na verdade, uma conversa que dura meses) que Vettel estaria disposto a se aposentar no final do ano. Ele disse que se sente com a missão de vencer com a Ferrari, se disse "faminto". Já a Scuderia está se preparando para todos os cenários, como é normal na F1. E, tendo Leclerc seguro a longo prazo, a melhor estratégia seria ter um piloto mais experiente ao seu lado, mas que não seja rápido o suficiente para roubar pontos do monegasco.

• Houve uma longa reunião com chefes de equipe e diretores técnicos sobre 2021, sem muito sucesso. Conversamos com Otmar e Andy Green na Racing Point sobre o encontro e o engenheiro até cruzou os braços ao escutar a pergunta. E a resposta foi um balanço negativo com a cabeça.

• São várias as brigas. O veto da Ferrari, o valor do teto orçamentário, padronizar ou não as peças – e como fazer isso, criando um novo design para todos ou simplesmente congelando o que está sendo usado? – diminuir o final de semana para poder aumentar o calendário (e a ideia seria, inclusive, deixar o carro em parque fechado desde antes dos treinos livres, o que seria bem interessante). Será impossível deixar todo mundo contente.

• Para os fãs do Netflix, a boa notícia é que a Mercedes decidiu fazer um episódio na segunda temporada. Perguntei ao Toto o que o fez mudar de ideia e ele disse que queria ser igual o Guenther fucking Steiner. Fui perguntar a Guenther o que ele achava dessa história. Disse que o Toto "precisaria se esforçar muito" para chegar nele. Justo.

FERRARI/DIVULGAÇÃO



Daniel Ricciardo impressionou ao ficar mais de 10 voltas à frente de Bottas

RENAULT/DIVULGAÇÃO

LAT IMAGES



ESTRATÉGIA DO GP DO CANADÁ E O QUE ACONTECEU ALÉM "DAQUELE" LANCE

O polêmico retorno de Vettel à pista

Aconteceu mais no GP do Canadá do que aquele lance da volta 48. O fato do pneu macio ser realmente inferior devido à alta degradação movimentou mais a corrida do que o que tem sido normal nas primeiras voltas, com os pilotos que largaram com os médios ou duros conseguindo escalar o pelotão – à exceção das Haas, perdidas em relação aos pneus.

Mesmo assim, não houve tantas disputas como era esperado devido às altas temperaturas dos freios: era difícil para um piloto seguir o outro de perto por muitas voltas, algo que foi particularmente prejudicial para a corrida da McLaren, que teve de chamar Carlos Sainz mais cedo ao box e viu a alta temperatura dos freios efetivamente acabar com a corrida de Lando Norris.

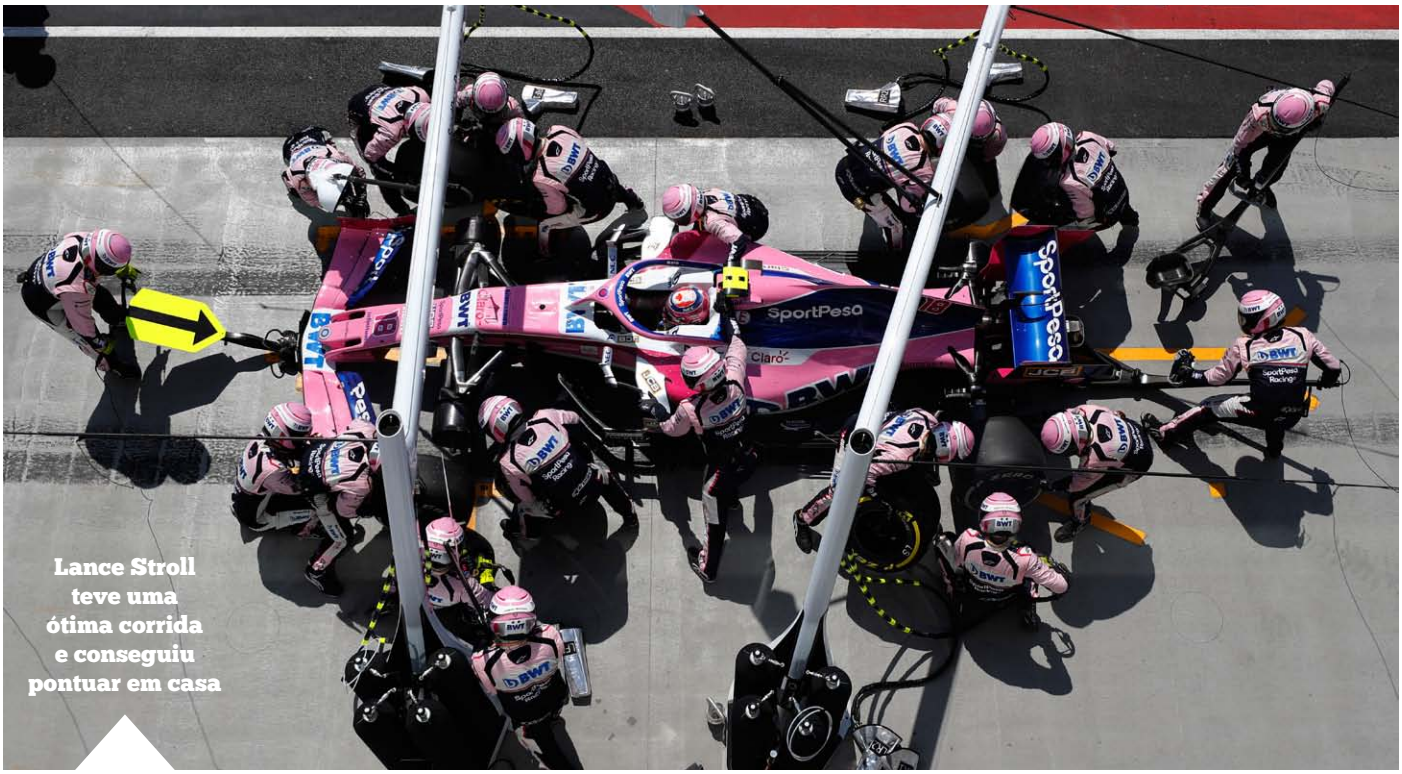
Esses problemas e a dificuldade de manter um bom ritmo com os macios na primeira volta ajudaram Max Verstappen e Valtteri Bottas, que largavam com o duro e médio, respectivamente, a escalar o pelotão. Sua função era ficar longe dos problemas nas primeiras voltas e, assim que todos parassem, abrir o equivalente a um pit stop de diferença, o que provou não ser um grande desafio.

Na verdade, quem roubou a cena no início da prova, embora só tenha ganhado uma posição, foi Nico Hulkenberg, que conseguiu um improvável overcut em Gasly com os pneus macios, fazendo-os durar por impressionantes 18 voltas mantendo um bom ritmo. E o próprio Daniel Ricciardo ficou impressionado por ter segurado Bottas por mais de 10 voltas.

Impossível não notar, também, a corrida de Lance Stroll. Com ele e Sergio Perez largando mais atrás no pelotão, a Racing Point colocou Perez com o pneu médio e Lance, com o duro. O mexicano conseguiu ganhar várias posições no início da prova, mas depois de sua parada ficou travado, enquanto o piloto da casa conseguiu manter um ritmo forte com o duro por mais tempo e, quando parou, voltou ainda na zona de pontos.

Lá na frente, uma primeira análise dá conta de que a Ferrari esteve melhor com o pneu médio e a Mercedes, com o duro – aliás, quem leu as Rapidinhas de Montreal, no sábado, tinha uma boa pista do porquê esse seria o caso – mas parece haver também outro ingrediente: foi interessante ouvir que Vettel esteve poupando combus-

RACING POINT/DIVULGAÇÃO



Lance Stroll teve uma ótima corrida e conseguiu pontuar em casa

tível por boa parte da segunda metade da corrida – quando cometeu o erro, na volta 48, e também nas últimas voltas. Em Montreal, dá para fazer a corrida até com tranquilidade com 105kg de combutível, mas é normal que as equipes arrisquem largar com menos, especialmente em um circuito com uma alta taxa de Safety Car.

Foi essa possibilidade, inclusive, que ditou a estratégia de Charles Leclerc. Ele já largou sabendo que pararia depois dos dois primeiros, para cobrir a equipe caso saísse um SC ou um VSC e Vettel já tivesse parado.

Voltando um pouco no tempo, como deve acontecer mais vezes durante a temporada devido à natureza dos pneus (algo que expliquei neste vídeo), a tendência é que o undercut não funcione muito bem no combo médio-duro, mas mesmo assim a Ferrari não quis dar a oportunidade para a Mercedes e, assim que a distância de um pit stop para Bottas abriu, Vettel fez sua parada. Hamilton foi, então, instruído a aumentar o ritmo e tentar o overcut mas, tendo estado a cerca de 2s de Vettel por todo o primeiro stint, já não tinha pneus para fazê-lo.

O que aconteceu dali em diante já foi bastante documentado devido a toda controvérsia. Hamilton sabia que não conseguiria passar Vettel, muito mais veloz nas retas, a não ser que ele cometesse um erro, e focou em colocar pressão. Funcionou, só talvez não da maneira como o inglês planejava.

Mais atrás, Leclerc tentava encostar nos líderes nas últimas voltas sem saber da punição de Vettel e acabou chegando só 1s atrás após os 5s serem aplicados. Foi interessante ouvir o diálogo do monegasco recusando a chance que lhe foi dada de parar e tentar uma volta mais rápida. Mesmo sem saber da punição, ele estava certo: estava perto demais dos líderes para deixar escapar uma eventual oportunidade com um enrosco dos dois.

Quem colocou os pneus novos para salvar um pontinho foi Bottas, que não tinha conseguido se recuperar de um erro na primeira tentativa do Q3. Será interessante ver como ele reage à terceira vitória seguida de Hamilton no GP da França.

Verstappen, mesmo com o azar da classificação, acabou na mesma quinta posição que o ritmo de seu carro permitia, enquanto o companheiro Pierre Gasly acabou sofrendo por não conseguir ser rápido o suficiente para a equipe sequer tentar fazê-lo classificar-se com o médio. A Renault voltou ao seu lugar bem às vésperas do GP da França, Stroll repetiu o bom desempenho de sua estreia em casa e Kvyat se aproveitou do dia para esquecer da McLaren.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 162 pts.



2 **Valtteri Bottas** 133 pts.



3 **Sebastian Vettel** 100 pts.





Hamilton e Leclerc serpenteiam a pista francesa

GP DA FRANÇA

Le Castellet, Circuito de Paul Ricard, 23 de junho

WOLFGANG WILHELM

Premonições

Confesso que tinha um mau pressentimento antes desse GP da França por uma série de motivos. Primeiro, pelas conversas de que as vendas de ingressos tinham caído em 70%. Todo aquele clima de empolgação por um país tão tradicional ter voltado ao campeonato teria acabado nos enormes engarrafamentos que marcaram a edição de 2018. E isso sem confirmou: o clima não era dos mais entusiasmantes.

Outra impressão que tinha era de que seria uma daquelas corridas decididas na classificação. Paul Ricard é uma pista de testes não apenas para a Fórmula 1, mas para tantas outras formas de automobilismo justamente por mostrar aos engenheiros os pontos fortes e fracos dos carros. Por conseguinte, escancaria que a Mercedes é simplesmente um carro mais eficiente aerodinamicamente e que o breve ressurgimento da Ferrari no Canadá fora apenas uma questão de layout – em um tipo de pista que está longe de ser o mais comum do campeonato.

E o terceiro ponto era porque é por circuitos como Paul Ricard e suas áreas de escape que nivelam a pilotagem por baixo que temos regras como a que puniu Vettel no Canadá. E elas seriam usadas com rigor, como foram.

No final das contas, foi mesmo uma corrida monótona - e, talvez não coincidentemente, foi a última. Um domingo estranho, em que o pentacampeão do mundo e líder do campeonato com folgas, ao invés de comemorar uma corrida em que estava tão dominante, tentava explicar o que está errado com o esporte.



	C. Leclerc Ferrari·#16	+18.985s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:24:31.198
	V. Bottas Mercedes·#77	+18.056s
4	M. Verstappen Red Bull·#33	+34.905s
5	S. Vettel Ferrari·#5	+62.796s
6	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+95.462s
7	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+1 volta
8	N. Hulkenberg Renault·#27	+1 volta
9	L. Norris McLaren·#4	+1 volta
10	P. Gasly Red Bull·#10	+1 volta

1985

Foi o ano em que a equipe Brabham obteve a sua última vitória na Fórmula 1, com Nelson Piquet



GETTY IMAGES

LAT IMAGES



O pódio em Paul Ricard teve festa da Mercedes



ANTONIN VINCENT

Kimi Raikkonen terminou na sétima colocação



RENAULT/DIVULGAÇÃO

BASTIDORES

• A Ferrari apelou da decisão do Canadá nem tanto com a intenção de ganhar, mas para demonstrar apoio a Vettel e motivá-lo. Afinal, ele anda descontente com a rapidez como Charles Leclerc está ganhando espaço em Maranello. Quem vê Leclerc como um segundão não entendia a força da FDA e o que a academia significa internamente na Ferrari, e foi mais uma prova disso.

• O paddock foi uníssono – desconsiderem Rosberg, que nunca perde uma oportunidade para alfinetar o alemão – em apoiar Vettel, ao mesmo tempo em que todos reconheceram que os comissários apenas cumpriram o que está escrito nas regras. Há anos temos esse tipo de problema com as regras, com os pilotos cobrando uma consistência que simplesmente é impossível, uma vez que as pistas não são consistentes. Por conta disso, os pilotos acreditam que o melhor mesmo é se livrar dessas regras e deixá-los resolver na pista.

• O mercado de pilotos começou a se agitar: Esteban Ocon disse estar perto de anunciar seu futuro, e ele seria com a Renault, na vaga de Hulk. É um filme que já vimos no ano passado, quando Toto Wolff estava liderando uma manobra de levar o francês para Enstone, e Carlos Sainz para a McLaren, algo que acabou não se concretizando quando Daniel Ricciardo aceitou o convite dos franceses. Isso quebrou a confiança entre Cyril – que cada dia tem menos amigos no paddock – e Wolff, que deu a entender em Paul Ricard que, embora haja um acordo de cavalheiros, ele só acredita que Ocon vai mesmo para a Renault vendo.

FERRARI/DIVULGAÇÃO



O trabalho da Ferrari no carro do terceiro colocado na corrida em Le Castellet

ESTRATÉGIA DO GP DA FRANÇA E O REVÉS DE FERRARI E RENAULT

Se em termos de disputas em si, o GP da França não foi dos mais entusiasmantes, houve algumas lições a serem tiradas. Isso porque a corrida de Paul Ricard ano passado foi uma das três em que a Pirelli usou os pneus com construção semelhante à deste ano, ainda que os compostos sejam um pouco distintos – com uma diferença mais estável entre um e outro. Em outras palavras, foi uma prova que esfriou a teoria de que os pneus são o único fator que ajuda a Mercedes a dominar neste ano. É um deles, certamente, mas o time alemão também se adaptou melhor às novas regras.

É só ver a distância em relação à Ferrari. Em 2018, com a mesma construção de pneu, a diferença na classificação foi de 0s371, com Sebastian Vettel se classificando em terceiro, assim como Charles Leclerc também conseguiu neste ano, mas 0s646 atrás.

A Ferrari chegou a Paul Ricard com esperanças de dar um salto significativo, uma vez que os engenheiros descobriram uma falha nos cálculos aerodinâmicos quando colocaram as peças que estrearam na França (assoalho, asas, duto de freio) no simulador. Isso era visto em Maranello como um divisor de águas para a temporada da equipe. Porém, o fato de nem todas as peças terem ficado no carro até a corrida indica que as novidades não melhoraram a performance significativamente, e a Ferrari sai de Paul Ricard com mais perguntas do que chegou.

Para piorar, Vettel teve problemas na unidade de potência após o Q2, e não pôde usar o modo de classificação no momento mais decisivo do sábado, como também em sua volta mais rápida, algo que conseguiu estabelecer por centésimos em cima de um Lewis Hamilton que tinha o composto duro – mais de 1s mais lento que o macio de Vettel – e ainda por cima bastante usados e sofrendo com bolhas. O alemão não conseguiu carregar totalmente sua bateria para usar a energia nesta volta, algo que certamente não ajudou, mas mesmo assim o fato de quase ter perdido o ponto extra para Hamilton é um forte indicativo da diferença entre os dois carros.

Outro time que saiu de Paul Ricard decepcionado com as atualizações foi a Renault, que trouxe um pacote extenso à corrida caseira, incluindo um motor novo para Daniel Ricciardo. Mas, em outra corrida no calor, a exemplo do que acontecera no Bahrein, a McLaren andou forte e só não superou os a equipe de fábrica com os dois carros porque Lando Norris

sofreu com problemas hidráulicos na segunda metade da corrida.

Outro upgrade que não parece ter dado o resultado esperado foi o do motor Honda, usado por Verstappen, Gasly e Kvyat. Os dois pilotos da Red Bull reclamaram da falta de potência ao longo da corrida, outra prova em que Gasly, que já não confia mais em seu engenheiro de pista, teve dificuldades com o acerto do carro.

Tanto, que a Red Bull não confiou que ele pudesse avançar ao Q3 com o composto médio, 0s6 mais lento que o macio, algo que acabou com qualquer chance que ele poderia ter na corrida, principalmente porque as duas McLaren e Daniel Ricciardo conseguiram o feito.

Isso significou que ele e Antonio Giovinazzi largaram sabendo que teriam uma tarde muito difícil, sendo os únicos que largaram com os pneus macios, bons para uma volta, mas ruins para a corrida. E não surpreendeu que eles tenham acabado fora dos pontos, enquanto pilotos que aproveitaram que largavam fora do top 10 e começaram a corrida com o composto duro, como Kimi Raikkonen e Nico Hulkenberg, pontuaram.

Entre os carros que largaram com o médio dentro do top 10, não houve grandes variáveis do ponto de vista estratégico: com limite de velocidade de 60km/h no pitlane, uma parada custava 24s, então não havia dúvida de que o melhor seria administrar o ritmo para fazer apenas um pit stop. Além disso, como tem sido via de regra, a dificuldade em aquecer o composto duro vem compensando o ritmo pior de um pneu médio desgastado, o que anula o undercut, mas não é bom o suficiente para o overcut, como a Ferrari descobriu ao tentar deixar Vettel mais tempo na pista na tentativa de se aproximar de Verstappen no meio da prova.

Hamilton chegou a comentar que sentiu que a equipe o chamou para o box cedo demais, pois ele estava muito à vontade com o composto médio, mas a decisão teve a ver com a parada de Leclerc, que acabou chamando Bottas para os boxes. Embora Hamilton ainda tivesse um bom ritmo, quando se está com uma dobradinha fácil, não tem por que complicar a estratégia.

Por conta da parada um pouco antecipada, contudo, nas voltas finais era visível que as duas Mercedes tinham bolhas por superaquecimento, na primeira vez que isso acontece nesta temporada. Isso corrobora com a teoria de que uma construção mais fina seria pior para o time prateado, já que seu carro é o que gera mais pressão aerodinâmica. Mas é bom lembrar também que a Mercedes foi sofrendo cada vez menos ao longo da temporada e terminaram o ano dominando. Cabe aos rivais fazerem o mesmo agora.



Lewis Hamilton chegou a 162 pontos com a vitória na França

WOLFGANG WILHELM

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 187 pts. **2** **Valtteri Bottas** 151 pts. **3** **Sebastian Vettel** 111 pts.







GP DA ÁUSTRIA

Spielberg, Red Bull Ring, 30 de junho



GEPA PICTURES/RED BULL CONTENT POOL

Nem Max Verstappen soube explicar a vitória na prova austríaca

10

O Red Bull Ring possui apenas 10 curvas e voltou ao calendário da F1 em 2014, após passar por reformulações

Desta vez, na pista

O combo altitude + calor derruba as Mercedes, a Red Bull (ou pelo menos uma delas) encontra um ritmo que nem mesmo o time consegue explicar, a Ferrari finalmente acerta na estratégia, e temos uma corrida aberta até o final.

Foram muitas variáveis que ajudam a explicar a falta de velocidade da Mercedes e o ritmo de Ferrari e Red Bull. O time prateado teve que "abrir" mais seu carro para não arriscar no arrefecimento, e com isso perdeu pontos de aerodinâmica, mas o principal problema foi o motor, que não pôde trabalhar em seu regime máximo mesmo com todo esse cuidado, obrigando os pilotos a tirar o pé antes das curvas. Isso não apareceu na sexta-feira porque as temperaturas eram cerca de 5°C mais baixas, para dar a noção de como detalhes são decisivos na F-1.

O motor da Ferrari parecia em casa no calor e pôde mostrar sua força em uma pista com apenas 10 curvas. Além disso, como é um carro que gera menos pressão aerodinâmica, ele também é mais gentil com os pneus.

Já do lado da Red Bull, nem Christian Horner sabia explicar o que tinha acontecido, mas o fato é que uma combinação da eficiência térmica do spec 3 da Honda e as atualizações aerodinâmicas criaram uma condição especial. E a F1 saiu da Áustria com a esperança que está indo na direção certa.



MCLAREN/DIVULGAÇÃO

Carlos Sainz terminou na oitava colocação



	V. Bottas Mercedes#77 +18.960s	
	M. Verstappen Red Bull·#33 1:22:01.822	
	C. Leclerc Ferrari·#16 +2.724s	
4	S. Vettel Ferrari #5	+19.610s
5	L. Hamilton Mercedes·#44	+22.805s
6	L. Norris McLaren·#4	+1 volta
7	P. Gasly Red Bull·#10	+1 volta
8	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+1 volta
9	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+1 volta
10	A. Giovinazzi Alfa Romeo·#99	+1 volta

GEPA PICTURESRED BULL CONTENT POOL



Alex Albon, da Toro Rosso, no autódromo de Spielberg

BASTIDORES

• Os bastidores da Áustria foram marcados por uma votação (sem pé, nem cabeça) para trazer os pneus de 2018 de volta. Aqueles que superaqueciam mesmo em carros que geravam menos pressão aerodinâmica e inibiam as disputas. Na verdade, essa votação surpreendeu até alguns chefes de equipe, que viam o assunto, que começou a circular em Baku, como encerrado. A expectativa era de um placar de 6 a 4 para a mudança, o que não seria suficiente (eram necessários sete votos a favor). Mas acabou virando 5 a 5 porque a Renault mudou de lado. Trata-se de um alinhamento com a Mercedes, que deve ter lá suas moedas de troca. Mas também um aceno de Cyril Abiteboul de que Toto Wolff pode confiar na sua palavra, algo que interessa a Ocon, que está perto de ser confirmado na Renault para 2020.

• Mas o que de mais importante que aconteceu neste final de semana foi a vitória de Verstappen. Qualquer vitória é fundamental, claro, mas imagine se ela acontecer justamente quando o vice-presidente da Honda vem não apenas assistir à corrida, como também ter uma série de reuniões na Red Bull para decidir se a montadora fica na Fórmula 1 além de 2020...



Charles Leclerc e aquele abraço da equipe

FERRARI/DIVULGAÇÃO



LAT IMAGES

O pódio foi mais do que importante para Red Bull e Honda



LAT IMAGES

Largada do GP da Áustria

ESTRATÉGIA DO GP DA ÁUSTRIA: ESCOLHENDO O INIMIGO ERRADO

Quanto mais se analisa o GP da Áustria, mais claro fica que a F-1 viveu um "Estado de exceção", mas ao mesmo tempo é interessante avaliar como tantos fatores fazem diferença. Começando pela altitude, de 660m acima do mar, terceira maior do campeonato e perto do encontrado em São Paulo: mesmo sem o calor escaldante do domingo, isso já implica num arrefecimento pior, além de se gerar menos pressão aerodinâmica naturalmente. Trata-se de um combo prejudicial para a Mercedes, que claramente teve que "abrir" mais a carenagem da parte traseira do carro para melhorar o resfriamento. Além disso, o ar quente é menos denso, e isso também prejudica um carro aerodinamicamente mais eficaz.

O traçado com apenas 10 curvas e também a altitude, que diminuía o efeito negativo do maior arrasto, jogavam a favor da Ferrari, algo que se comprovou nos treinos livres, com as Mercedes 6 a 7km/h mais rápida nas curvas, mas engolidas nas retas. Mesmo assim, o ritmo de corrida de Hamilton tinha sido muito forte, quando o calor não era tão intenso, na sexta-feira. Então, a aposta seria a Ferrari mirar a posição de pista, pois tinha grandes chances de fechar a primeira fila, e a Mercedes focando no ritmo. Isso explica, inclusive, as escolhas diferentes de compostos de pneus: largando na ponta, a Ferrari poderia fazer a administração necessária com os macios para vencer.

Mas veio o calor ainda mais forte no domingo e os prateados saíram do páreo, com os pilotos relatando que em nenhum momento usaram os modos mais agressivos do motor e ainda usaram e abusaram do lift and coasting. Em última análise, foi ao não enxergar isso que a Ferrari perdeu a corrida.

Um dos carros italianos já estava comprometido: Vettel teve um problema de pressão no motor na classificação, provavelmente por ter passado por cima de uma zebra, e acabou com a difícil missão de se recuperar ao mesmo tempo em que tentava administrar os pneus macios no começo da prova.

Tudo isso abriu espaço para a Red Bull de Verstappen, que acabou ganhando a prova. Mas seria o suficiente para explicar o ritmo avassalador do holandês no final da prova? O rendimento deles, na verdade, nem mesmo Horner e o próprio Max conseguiam dizer de onde veio. Até porque, eles nem faziam ideia do que poderiam fazer quando as luzes vermelhas se apagaram.

Voltando um pouco no tempo, na classificação, Hamilton fez uma outlap lenta demais e atrapalhou a preparação do pneu de Bottas, que vinha atrás para pegar o vácuo. Isso deu a primeira chance a Verstappen, que tem aproveitado toda brecha que aparece neste ano. O holandês se classificou em terceiro e herdou o segundo posto com a segunda brecha, a punição de Hamilton.

Com uma configuração de embrea-

GEPA PICTURES/HARALD STEINER



O desfile dos pilotos antes do GP da Áustria e o mar holandês

gem agressiva demais e uma largada ruim, Max parecia ter saído do jogo, ainda mais com uma fritada no pneu que atrapalhou seu ritmo na primeira metade da corrida. Não coincidentemente, ouvimos o engenheiro de Leclerc administrando seu ritmo com base em Bottas, e chamando o monegasco aos boxes para responder à parada do finlandês. Olhando para trás, foi isso que fez a Ferrari perder a corrida, uma vez que Leclerc poderia ter forçado mais e ficado por mais tempo na pista. Porém, naquele momento, nem a Red Bull acreditava que uma vitória seria possível.

A Mercedes chamou primeiro Bottas para se proteger de Vettel, que estava chegando perto de seus dois carros. O alemão estava instruído a seguir o que o finlandês fizesse e entrou junto, ainda que um problema no rádio dos mecânicos tenha causado confusão e perda de tempo na parada. Mesmo estando fora de perigo para um undercut imediato, com mais de 4s de vantagem, Leclerc foi chamado por precaução, duas ou três voltas antes do que seria o ideal.

É fácil dizer isso agora que a corrida foi perdida mas, naquele momento, fazia sentido: ele teria pneus até mais novos que seu rival mais próximo, e até ali não havia preocupações em termos de ritmo em relação às Mercedes e Verstappen teria que passar Hamilton e Bottas para ameaçar o líder.

Foi então que a corrida passou a virar para Max. Hamilton errou, atacou com muita força uma zebra e teve de trocar a asa dianteira, saindo do caminho de Verstappen, que tinha conseguido levar o pneu médio até a volta 31. Assim, quando ele saiu dos boxes, a 40 voltas do fim, Leclerc tinha 13s de vantagem e em nenhum momento do final de semana a Red Bull tinha mostrado ritmo para reverter esse quadro, mesmo com a diferença de 9 voltas entre os pneus dos dois pilotos.

Mas o que o time dono da casa descobriria é que seu carro – na verdade, seu conjunto carro + Max Verstappen – cuidaria dos pneus de uma maneira que o time jamais poderia antecipar, uma vez que o holandês tinha batido no segundo treino livre e os únicos dados de simulação de corrida que eles tinham eram do carro de Pierre Gasly, que levaria uma volta do próprio companheiro durante a corrida.

"O carro ganhou vida", contou Verstappen, que passou a ser muito mais rápido que Bottas e Leclerc. Com a chance de um bom resultado se materializando, o holandês ouviu que poderia usar o modo mais poderoso do motor – algo que certamente vai diminuir sua vida útil, mas quem se importa? – até o final da prova.

Decidido nas manobras, algo fundamental para evitar superaquecimento, Verstappen passou por cima de Bottas e, quando a Ferrari viu quem era seu rival de verdade na prova, Leclerc já estava nas cordas. E o resto é história.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 197 pts. **2** **Valtteri Bottas** 166 pts. **3** **Max Verstappen** 126 pts.









LAT IMAGES

Qualquer semelhança terá sido mera coincidência

Silverstone, Circuito de Silverstone, 14 de julho

GP DA GRÃ-BRETANHA

Banquete de disputas

Quem chegou atrasado e só viu Lewis Hamilton vencendo pela sétima vez em dez corridas, em mais uma dobradinha da Mercedes, perdeu uma corridaça em Silverstone. Perdeu brigas de alto nível entre as duas Mercedes; no pelotão A2, de Red Bull e Ferrari; no B1, de Renault e McLaren, e por todo o B2. A melhor delas foi uma reedição, agora sem qualquer interferência dos comissários, entre Max Verstappen e Charles Leclerc, e durou por várias voltas, com direito a passão por fora do monegasco.

As primeiras voltas também foram de arrepiar entre os pilotos da Mercedes. Até que eles acabaram em uma luta estratégia, muito em função de Hamilton ter decidido a fazer só uma parada, algo que estava planejando desde os treinos de sexta.

Não ficamos sabendo, porém, se Hamilton realmente peitaria a equipe porque um Safety Car apareceu quatro voltas depois da parada de Bottas, dando um pit stop "de graça" para o inglês, e na prática invertendo as posições.

Após tanta ação na pista, é de se perguntar por que foi possível para os pilotos seguirem seus rivais sem superaquecimento de pneus e perda aerodinâmica. Ambos fatores estavam lá, mas em medida menor que o normal. A temperatura ambiente ajudou, assim como o novo asfalto, que desacelerou a degradação dos pneus. Mas também tem a ver com a pista: as sequências de curvas de média-alta velocidade dão a possibilidade de seguir linhas diferentes. E quando isso acontece com esta geração, ela não costuma desapontar.

17 **foram as ocasiões em que Silverstone não esteve no calendário da F1, alternando a sede com GP britânico com o circuito de Aintree e depois com o de Brands Hatch**

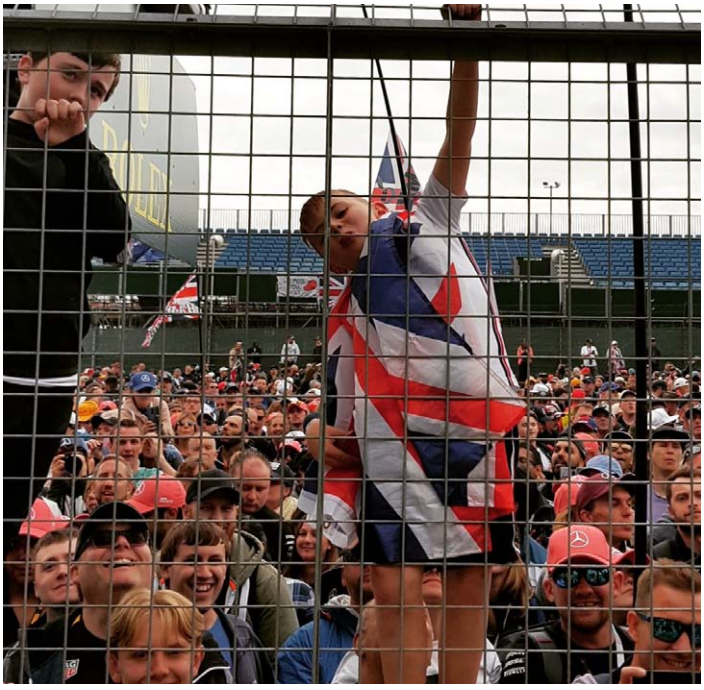


	C. Leclerc Ferrari·#16	+30.117s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:21:08.452
	V. Bottas Mercedes#77	+24.928s
4	P. Gasly Red Bull·#10	+34.692s
5	M. Verstappen Red Bull·#33	+39.458s
6	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+53.639s
7	D. Ricciardo Renault·#3	+54.401s
8	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+65.540s
9	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+66.720s
10	N. Hulkenberg Renault·#27	+72.733s

LAT IMAGES



JULIANNE CERASOLI



Acima, fã mirim em Silverstone; James Bond não foi o suficiente para garantir uma Red Bull no pódio



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

BASTIDORES

• Aposto que vocês querem saber mais sobre o projeto do Rio. O que começa a ser esclarecido é o tipo de investimento envolvido, que é um projeto imobiliário na região de Deodoro, na qual a pista é um detalhe. Isso explica por que empresas privadas teriam o interesse de investir. Agora cabe ir atrás de onde vem tanto dinheiro. Mesmo com toda a confiança que a Rio Motorsports demonstra de que o negócio será fechado em poucos meses, ao que tudo indica ainda tem muita água para rolar, já que eles nem podem entrar no terreno ainda. A expectativa é de completar a obra em 14 meses se tudo correr bem e sabemos como o Brasil é.
O fato é que Chase Carey voltou do Brasil sem gostar nada de ver tanto envolvimento político nessa questão do GP. Virou um tiroteio de Bolsonaro x Doria e é difícil ver como o Brasil pode sair ganhando com isso.

• Foi bonita a homenagem feita a Charlie Whiting na quinta-feira dentro do circuito de Silverstone. A família do querido diretor de provas da F1, que morreu em março às vésperas do GP da Austrália, estava presente, assim como todos os pilotos. Vettel discursou em nome dos colegas e depois teve uma longa conversa, junto de Hamilton e Jean Todt, com a viúva de Charlie. Claro que, sendo F1, teve a polêmica de por que Todt apareceu, já que ele estava tentando se livrar de Charlie nos últimos anos, mas vamos focar em coisa boa, né? Ficou a lição de que ser justo e tratar todo mundo igualmente compensa.

STEVE ETHERINGTON



Lewis Hamilton foi, literamente, para a galera em Silverstone

ESTRATÉGIA DO GP DA INGLATERRA E O PLANO SECRETO DE HAMILTON

Há muito o que aprender com o que aconteceu no último domingo em Silverstone, em prova que acabou com a mesma dobradinha de (quase) sempre, mas com um enredo cheio de emoção. A explicação para as várias disputas que vimos está em parte nos pneus sem a tendência de superaquecimento, devido à combinação de baixas temperaturas – 17°C de temperatura do ar e 28°C na pista, em um dia nublado – e no traçado do circuito, formado de curvas de alta velocidade que não são feitas facilmente de pé embaixo apenas pela Mercedes (como tinha sido o caso da França). Então a arma do time mais forte ficou "congelada", como vimos na classificação, em que Leclerc ficou muito perto da pole e Verstappen saiu falando que tinha um gosto amargo porque sentiu o motor falhar em sua volta. E, na corrida, carros menos punidos pela falta de downforce conseguiram seguir seus rivais mais de perto.

Mesmo assim, o vencedor foi o mesmo da maioria das provas anteriores no ano, e não é por acaso. Infelizmente, por conta do Safety Car, não ficamos sabendo exatamente se a "rebeldia" de Hamilton daria certo em uma das vitórias mais técnicas do piloto inglês.

No sábado, os estrategistas da Mercedes tinham decidido que a estratégia mais rápida era a de duas paradas, mas eles dariam a opção para o piloto que estivesse em segundo perto da primeira parada estender seu stint caso tivesse pneus suficientes para fazê-lo, dando a chance dele ter borracha mais nova nos dois outros stints.

Pois, bem. Hamilton depois contou que sabia exatamente o quanto tinha forçado seus pneus na simulação de corrida da sexta-feira, que tinha sido arrasadora. Julgou que seria possível fazer apenas uma parada e guardou essa informação para si.

A primeira parte do plano era fazer Bottas desgastar mais rapidamente seus pneus na primeira parte da corrida, e por isso ele forçou tanto. Ele jogou com o fato de, em Silverstone, os pneus estarem sofrendo desgaste, e não degradação. Então os tempos de volta não iriam caindo, e sim a borracha que acabaria, algo que o piloto consegue monitorar visualmente do cockpit (ainda mais porque o pneu que estava limitando os stints era o dianteiro esquerdo).

Um pouco mais atrás, Verstappen e Leclerc travavam um duelo de prender a respiração e, quando a Ferrari teve de reagir à parada de Gasly e chamou o monegasco, a recomendação da Red Bull era de que Max seguisse o rival. Afinal, os atuais campeões dos pit stops na F1 e líderes da temporada no quesito tinham motivos para acreditar que ele sairia na frente. Isso aconteceu, mas Leclerc devolveu a manobra na pista. Os dois teriam que parar novamente: Verstappen porque só tinha usado o composto médio, e Leclerc porque tal composto não duraria até o final.

Ao mesmo tempo, havia outro ponto interessante: Gasly tinha colocado o pneu duro, mostrando a intenção



Pit stop de Pierre Gasly

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

de ir até o final sem parar novamente. Ninguém sabia se isso era possível, pois os times têm levado apenas um jogo de duros aos finais de semana, e só sabem quanto eles realmente vão durar na hora da corrida.

Voltando à ponta, a situação de Bottas era a mesma de Max depois de sua primeira parada, algo de que ele se arrependeu tão logo saiu do carro. "Como os médios duraram mais que o esperado, o melhor seria colocar os duros e deixar a estratégia de uma parada aberta". A diferença entre ele e Hamilton é que seu companheiro já tinha largado pensando em fazer exatamente isso, e avisou, logo depois da parada do finlandês, que ficaria na pista o quanto fosse necessário e que rejeitaria a estratégia do time de colocar novamente os médios e se comprometer com duas paradas.

Ficamos sem saber se a tática seria permitida pela Mercedes e executada por Hamilton para vencer depois que Antonio Giovinazzi provocou um Safety Car que, efetivamente, transformou o GP em uma corrida de uma parada. Foi um presente tanto para Lewis, quanto para Vettel, que também tentava estender seu stint. Na outra Ferrari, como eles sabiam que Verstappen seria instruído a fazer exatamente o oposto de Leclerc – e ele estava logo adiante na pista – o jeito foi esperar para ver se o rival pararia de novo e também colocaria os duros para fazer o mesmo. Isso custou a posição do monegasco.

Quem comeu bola no Safety Car foram McLaren e Toro Rosso. Enquanto Sainz e Kvyat foram beneficiados porque estavam entre os pilotos que ainda não tinham parado, os times optaram por deixar seus companheiros na pista, mesmo sabendo que eles teriam de parar uma segunda vez.

Depois que Verstappen passou Gasly, seria a primeira vez que veríamos seu ritmo real, sem ter Leclerc à frente. E ele estava fazendo os mesmos tempos das Mercedes na frente, aproximando-se facilmente de Vettel. Seria uma manobra fácil se o alemão não tivesse tentando devolver colocando o carro em um espaço que não existia mais, enchendo a traseira de Verstappen e depois assumindo o "erro de cálculo".

Depois que Leclerc passou Gasly, a terceira posição voltou a suas mãos, no quarto pódio seguido da temporada. Arrastando-se para chegar em quinto com o carro bastante danificado, Verstappen disse que mirava chegar em segundo, algo que não parecia fora de alcance.

Vamos agora para dois circuitos em condições bem diferentes de Silverstone. Tanto na Alemanha, quanto especialmente na Hungria, espera-se muito calor, algo de que a Mercedes já mostrou que não gosta, mas as pistas em si são mais travadas. Depois dos dois últimos thrillers, fica a expectativa do que esses novos combos vão trazer em termos de emoção.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 223 pts.



2 **Valtteri Bottas** 184 pts.



3 **Max Verstappen** 136 pts.





No GP que celebrou os 125 anos de esporte a motor, a festa do pódio não contou com a equipe

GETTY IMAGES

GP DA ALEMANHA

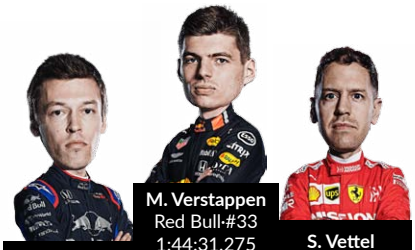
Um thriller em Hockenheim

"Sinto falta das corridas chatas", dizia um colega quando já passava das 21h na sala de imprensa em Hockenheim. Era brincadeira, claro, mesmo que não soubéssemos muito bem por onde começar com tantas coisas tendo acontecido.

A receita foi uma série de imprevisibilidades, com a primeira corrida sob chuva com pneus cuja construção é diferente – e que se degradaram com muita mais velocidade do que o esperado – depois de toda a preparação ter sido feita sob muito calor. E, como aconteceu no ano passado, em uma pista com brita, que efetivamente pune quem ousa sair da linha com o asfalto secando. E mais um fator, que era bem típico de Hockenheim na época da pista antiga, mas que voltou a marcar a corrida mesmo com o circuito hoje ocupando uma área muito menor: em nenhuma parte da corrida caiu a mesma quantidade de água em todos os setores da pista. Num cenário desses, foi podendo arriscar que Daniil Kvyat chegou ao pódio - e Lance Stroll chegou a liderar!

Na primeira corrida na chuva em que Hamilton falhou em muito tempo, seu "herdeiro" imediato no quesito pista molhada estava lá para aproveitar. Mas mesmo o vencedor Verstappen quase ficou pelo caminho, quando rodou sozinho e foi salvo pelo SC causado por Leclerc.

Depois de tudo isso, se ainda restava qualquer dúvida se o GP da Alemanha tinha sido uma corrida maluca de verdade, era só olhar para o décimo colocado: Robert Kubica marcou o único ponto da Williams no ano. Sem mais.



	M. Verstappen Red Bull·#33	1:44:31.275
	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+8.305s
	S. Vettel Ferrari·#5	+7.333s
4	L. Stroll Racing Point·#18	+8.966s
5	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+9.583s
6	A. Albon Toro Rosso·#23	+10.052s
7	R. Grosjean Haas·#8	+16.838s
8	K. Magnussen Haas·#20	+18.765s
9	L. Hamilton Mercedes·#44	+19.667s
10	R. Kubica Williams·#88	+24.987s

200

Foi a 200ª prova da Mercedes na Fórmula 1 em 125 anos

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

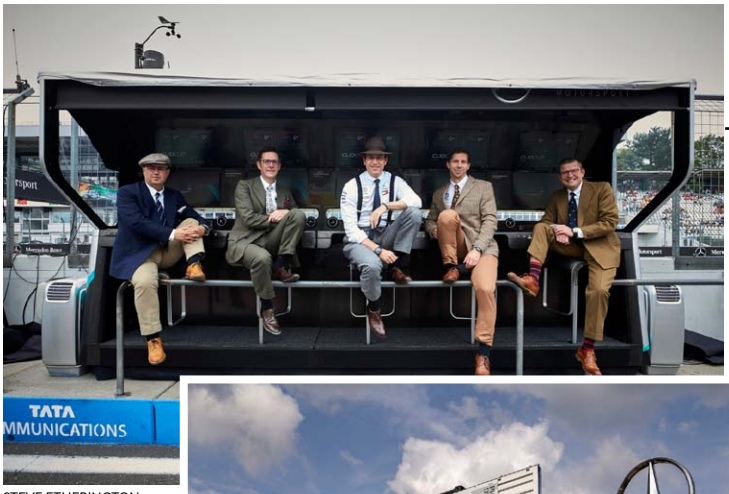


Masashi Yamamoto da Honda celebra o excelente resultando em Hockenheim



Hulkenberg, Grosjean e Sainz

RENAULT/DIVULGAÇÃO



STEVE ETHERINGTON



WOLFGANG WILHELM



Daniil Kvyat e o vencedor da prova Max Verstappen

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

BASTIDORES

• A equipe Mercedes vestiu roupas vintage para celebrar os 125 anos de esporte a motor. O time caprichou: as roupas eram de uma empresa de Londres que faz figurino para filmes de época. Na verdade, o comentário no paddock era de que a Mercedes financiou o GP da Alemanha neste ano justamente para comemorar esta data. Só esqueceram de combinar a festa com São Pedro.

• Pelo menos a temperatura estava mais agradável quando eles colocaram as tais roupas de época, no sábado, quando fazia no mínimo 10 graus a menos que na quinta e na sexta. O ar condicionado da sala de imprensa improvisada não estava dando conta quando os termômetros passavam de 35 graus e o cercadinho mais parecia um inferno. Para vocês terem uma ideia, estava tão quente que parte do asfalto no paddock derretendo – eu sei bem disso porque meu salto ficou "atolado" algumas vezes.

• O governo da Catalunha liberou os 24 milhões de euros para pagar a corrida do ano que vem, uma oferta boa demais para a Liberty, que está precisando captar mais dinheiro depois de dois anos seguidos de perdas, recusar. Mas ao invés de tentar convencer as equipes, elas só foram informadas de que um dos pontos mais importantes para elas tinha mudado. Não preciso falar que eles não estavam nem um pouco contentes com isso.

DAN MULLAN/GETTY IMAGES



(O TEXTÃO DA) ESTRATÉGIA DO GP DA ALEMANHA

Acho justo começar com um agradecimento ao diretor de provas Michael Masi por usar a opção que ele agora tem de fazer uma largada normal após algumas voltas de reconhecimento atrás do Safety Car. A preocupação era com spray, obviamente muito maior desde que os pneus traseiros se tornaram mais largos, e também com a falta de experiência de pilotos e equipes com essa construção de pneu de chuva.

Com a largada normal, as Ferrari começaram a tirar o prejuízo da classificação e as Red Bull, com um problema de software que fez com que as rodas girassem em falso na primeira fase da largada, perderam posições.

Mas não demorou muito para percebermos que seria uma longa – e animada – tarde: logo na segunda volta, Sergio Perez causou o primeiro SC, algo que aconteceu bem na frente de Vettel e de Albon, primeiros a entrar para colocar os intermediários. Outros pilotos que seriam personagens da corrida mais à frente – como Magnussen e Stroll – erraram e não pararam naquele momento.

Com os pilotos forçando mais, ia ficando claro que as últimas duas curvas estavam perigosas. Curiosamente, Lando Norris tinha experimentado colocar as rodas no asfalto da saída da última curva na volta da apresentação e quase tinha ficado pelo caminho. E Leclerc também já tinha percebido que a zona era perigosa, quando conseguiu salvar com um drift. Mas o monegasco repetiria o erro algumas voltas depois.

Ele chegou a ensaiar críticas à falta de aderência daquela área de escape, mas não convenceu. "Isso se chama limites de pista", advertiu Masi. "E é o que todos os pilotos vêm pedindo: que haja algum tipo de consequência para quem sair da pista."

Ao mesmo tempo, a pista secava e os pilotos eram instruídos a fazer os pneus durarem porque viam mais chuva no radar. Até que Magnussen resolveu arriscar tudo na volta 21 e colocar pneus para pista seca. Ele saiu dos boxes muito mais rápido no segundo setor, mas com dificuldades no primeiro e, principalmente, nas duas últimas curvas. Isso porque, na zona do paddock, voltara a chuviscar.

Leclerc fora, Hamilton no muro e a confusão na Mercedes

A Ferrari decidiu arriscar e colocar pneus macios em Vettel, que estava mais atrás. Ele passou a andar no mesmo ritmo de Leclerc, que tinha intermediários relativamente novos, e foi isso que chamou os outros aos boxes, ainda que com decisões diferentes: Verstappen colocou os pneus médios e logo se arrependeu, já que era difícil colocá-los na temperatura ideal, o que gerou a rodada que poderia ter acabado com sua corrida. Bottas vez o mesmo, também viu um erro e pediu para a equipe colocá-lo de novo nos intermediários e Leclerc colocou os macios durante o VSC causado pelo abandono de Lando Norris, ultrapassando, com isso, Verstappen e Bottas. Assim que o VSC acabou, Leclerc acabou no muro. E mais uma vez ficou se lamentando por uma chance clara de vitória jogada fora.

Pouco antes da batida e no finalzinho do VSC, Hamilton tinha entrado no box. A discussão no rádio do inglês era colocar pneus médios ou macios, e ele escolheu a segunda opção. Logo na primeira volta, encontrou o muro no mesmo ponto de Leclerc e, após a prova, disse que estava vendo a chuva chegar e queria mesmo era outro jogo de intermediários.

Era uma decisão que seu companheiro já tinha tomado mas, quando Hamilton entrou no box (de maneira perigosa, infringindo uma regra que só existe porque ele fez algo parecido ano passado, em manobra pela qual ele não foi punido daquela vez) de surpresa. Isso explica a confusão dos pneus da Mercedes, pois a equipe esperava Bottas.

Não é por acaso que, depois da corrida, Hamilton dizia que não tinha sido uma tarde mentalmente inspirada por parte dele. "Eu me culpo porque deveria ter insistido em colocar os intermediários. Depois disso, foi um efeito dominó."

Depois de toda essa confusão, na volta 30 o top 5 tinha Verstappen, Hulkenberg (que economizou tempo por não ter colocado slicks, mas logo pararia no muro mesmo assim), Bottas, Albon (que tinha lucrado com aquela primeira parada) e Hamilton (36s atrás).

É justificável da parte da Mercedes ter cometido o erro de colocar os dois pilotos com pneus slick e depois ter tido de voltar atrás, pois havia um trilho e a chuva que estava no radar de todos demorava a cair. De fato, ele tiveram azar da chuva ter chegado justamente quando decidiram parar: segundos separaram a parada de Hamilton do pedido de Bottas de voltar a colocar os intermediários.

Mas talvez o grande erro da equipe – não tirando a responsabilidade dos pilotos por suas escapadas, claro – tenha sido no SC causado por Hulkenberg, no qual a Red Bull chamou Verstappen para colocar um jogo novo de intermediários. Tinha ficado claro no início da corrida que os intermediários perdiam aderência muito rapidamente, mas eles optaram por não parar Hamilton por causa da punição de 5s, e por conseguinte Bottas porque ele voltaria atrás de Hamilton. Acabaram pagando caro por isso, pois os dois escaparam da pista no mesmo ponto – Hamilton tendo de trocar novamente os pneus, e Bottas batendo e abandonando a corrida.



Os mecânicos celebram o quarto lugar da Racing Point de Lance Stroll

RACING POINT/DIVULGAÇÃO

E Kvyat e Vettel?

Repare que ainda não citei os outros dois pilotos que subiram ao pódio até aqui. Neste momento da corrida, na volta 41, Vettel também colocou um jogo novo de intermediários e, com isso, caiu para 11°, logo atrás de Daniil Kvyat. Os dois tinham passado a corrida inteira em posições intermediárias e, no caso do russo, foi por isso que a Toro Rosso o escolheu para fazer a aposta de colocar pneus slick na volta 45, logo depois que a Racing Point tinha feito o mesmo com Stroll, que era o penúltimo quando essa decisão foi tomada. Em ambos os casos, a aposta partiu mais do pitlane do que do cockpit.

Quando a prova foi reiniciada após o SC causado por Hulkenberg e Kvyat estava voando especialmente no segundo setor, todos foram correndo para os boxes, jogando o russo e Stroll para as primeiras posições. Curiosamente, George Russell revelou que estava desesperado no rádio pedindo para a Williams colocá-lo nos slick antes de tudo isso, mas o time não o ouviu. Dificilmente seria um pódio por conta do ritmo do carro, mas certamente ele andaria entre os primeiros por algumas voltas.

O fato da aposta ter sido feita com Kvyat por ele estar mais atrás acabou tirando o destaque da corrida de Albon, que foi muito provavelmente a melhor do grid: com ótimo ritmo e sem erros, ele estava em quarto antes da batida de Bottas, e até por isso a equipe não quis arriscar colocar os slick com ele.

Nesse momento decisivo da troca dos intermediários para os slicks, a Ferrari demorou uma volta para reagir com Vettel, então ele ainda estava em nono com 18 voltas para o fim. Mas foi quando o ritmo forte que era esperado do carro ferrarista finalmente apareceu. Ele era o único que andava no ritmo de 1min17 de Verstappen e foi passando um a um: Gasly, Magnussen, Albon, Sainz, Stroll e, com duas voltas para o fim, Kvyat.

Ou seja, no final das contas, nenhum dos pilotos que foram ao pódio teve uma corrida perfeita. Mas Verstappen estava no lugar certo para aproveitar do que Toto Wolff chamou de Armaggedon da Mercedes, Vettel teve ao seu lado o excelente ritmo da Ferrari com pista seca e Kvyat deu sorte de ser o cara escolhido pela Toro Rosso – equipe que tomou as melhores decisões estratégicas neste GP maluco – para a aposta que deu uma equipe do meio do pelotão seu primeiro pódio em mais de um ano.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 225 pts.



2 **Valtteri Bottas** 184 pts.



3 **Max Verstappen** 162 pts.



LARS BARON/GETTY IMAGES



8 **meses foi o tempo que o circuito de Hungaroring demorou para ser construído. Inclusive, foi local da primeira corrida de Fórmula 1 em um país do antigo bloco comunista**

Budapeste, Hungaroring, 4 de agosto

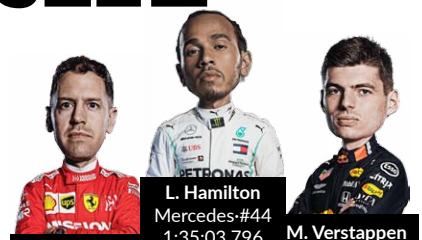
GP DA HUNGRIA

Dá para congelar Hamilton?

Deve ser meio inevitável mesmo termos dois pilotos excepcionais com idades e trajetórias muito próximas, mas prefiro imaginar que ainda teremos alguns anos vendo duelos como este entre o hoje trintão Lewis Hamilton e um já bastante amadurecido, embora ainda jovem, Max Verstappen.

Não foi uma briga completamente igual. A Mercedes tem mais pressão aerodinâmica e, com isso, cuida melhor dos pneus do que a Red Bull, e Hamilton ao longo dos anos também desenvolveu uma série de técnicas que temos visto nas últimas temporadas. Foi pela união destes dois elementos que a Mercedes pôde arriscar na estratégia: confiava no seu equipamento e em quem teria de tirar 19s em 21 voltas, com vários retardatários no caminho e numa pista travada, e colocou seu piloto em uma estratégia de duas paradas, em jogada que pegou a Red Bull de surpresa, e sem grandes chances de reagir.

Por um lado, foi importante para Verstappen ter conseguido se manter à frente na largada na primeira vez que saiu da pole na Fórmula 1, até porque é fácil esquecer quão pouca experiência ele tem, por ter feito só uma temporada em carros de fórmula antes de dar o grande passo. E é por isso que eu digo: que pena que não podemos congelar Hamilton e esperar que Verstappen chegue aos 30 e poucos. Porque especialmente esta temporada, em que o pior resultado de Max foi um quinto lugar, mostra o tipo de concorrência consistente que faltou a Lewis nestes últimos anos.



	S. Vettel Ferrari·#5 +61.433s	
	L. Hamilton Mercedes·#44 1:35:03.796	
	M. Verstappen Red Bull·#33 +17.796s	
4	C. Leclerc Ferrari·#16	+65.250s
5	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+ 1 volta
6	P. Gasly Red Bull·#10	+ 1 volta
7	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+ 1 volta
8	V. Bottas Mercedes·#77	+ 1 volta
9	L. Norris McLaren·#4	+ 1 volta
10	A. Albon Toro Rosso·#23	+ 1 volta



Foi importante para Max se manter na ponta na sua estreia como pole

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Além de dar 41 voltas com os pneus médios, Kimi segurou Bottas no final

FLORENT GOODEN



Enquanto não congela, Hamilton brinca com o troféu de campeão

LAT IMAGES

BASTIDORES

• Eu não gostaria de ser Chase Carey neste momento. Nos dois últimos GPs, ele bateu de porta em porta para convencer as equipes a aceitar a entrada da Espanha no calendário. O motivo não poderia ser outro: dinheiro. Os espanhóis – na verdade, os catalães – estão dispostos a pagar pelo menos 16 milhões pela prova, bem mais, inclusive, do que fala-se no paddock que o Vietnã está pagando.
Mas os times querem contrapartidas. Uma pré-temporada mais curta, por exemplo. E não querem colocar a mão no bolso para aumentar o número de motores na temporada. Ou seja, abriu-se um leilão ao mesmo tempo em que a Liberty tenta finalizar a adoção de um teto orçamentário. A equação não é simples: a principal fonte de renda da F1 hoje vem dos promotores dos GPs, e não mais da televisão – algo que só tende a piorar quando o contrato da Sky Sports britânica, de inflacionados 200 milhões de euros por ano, acabar em 2025. Junte-se a isso uma F1TV que ainda não funciona muito bem e que, por conseguinte, não vende bem até o momento, e o único caminho que a Liberty vê de aumentar o lucro é aumentando, também, o número de corridas. Mas, para essa conta fechar, é preciso seguir na linha dos contratos mega milionários de Bernie Ecclestone, e essa tem sido uma tarefa impossível para eles. Desde que eles ofereceram uma corrida de graça para Miami, os outros promotores só estão aceitando assinar suas renovações pagando menos. Não dá para culpá-los.

LAT IMAGES

ESTRATÉGIA DO GP DA HUNGRIA E A APOSTA QUE SÓ A MERCEDES PODERIA FAZER



Max em um dos ataques a Lewis

Volta 40: Depois de atacar Max Verstappen logo depois da primeira parada nos boxes, e acabar saindo da pista com os freios superaquecidos, Lewis Hamilton pede solução para a equipe. "O que dá para fazer?", ele pergunta ao engenheiro Bono. Ouve um "continue mantendo-o sob pressão" e rebate: "Mais do que isso não dá."

Ele teria que tirar o pé, cuidar dos freios por algumas voltas, e voltar a atacar. Mas a primeira cartada da Mercedes, que tinha sido parar Hamilton seis voltas depois de seu rival para criar uma diferença de performance de pneu suficiente para ele atacar logo que saísse dos boxes, não tinha dado o resultado esperado. E, cada vez mais, os freios e os pneus estariam mais desgastados.

(Voltando um pouco no tempo, antes da primeira parada, o mais óbvio para a Mercedes teria sido tentar o undercut, já que tinha um carro mais rápido que a Red Bull. Porém, as Ferrari já tinham caído tanto que Hamilton voltaria atrás pelo menos de uma delas, o que fez o time desistir dessa tática. Já na Red Bull, mesmo com Max reclamando muito dos pneus, a opção foi por deixá-lo na pista até que ele tivesse tempo suficiente para parar e voltar na frente de Vettel e Leclerc).

Faltam 20 e poucas voltas e o estrategista James Vowles tem o seguinte cenário em mãos: o segundo lugar está garantido – Leclerc está mais de 37s atrás e perde-se 20s no pit stop – a durabilidade do pneu duro é uma incógnita (e explico isso melhor logo mais) e andar perto da Red Bull não está fazendo nada bem aos freios da Mercedes (afinal, é um carro projetado para andar na frente). Também com toda a folga no campeonato na cabeça, a única solução plausível é arriscar parar e esperar que Hamilton justifique os milhões que ganha e tire a diferença na pista.

Claro que existe o ingrediente, destacado pela Mercedes, da confiança no taco de Hamilton, mas a Mercedes também era o carro mais rápido da corrida, algo comprovado pela facilidade com que o inglês se manteve perto de Verstappen pela primeira parte da prova, o que acabou sendo fundamental para que o holandês tivesse que antecipar sua parada em quatro ou cinco voltas, já que teve de forçar o ritmo mais do que queria. Ambos os times calculam essa diferença em 0s15 por volta, sendo 0s3 nas retas. A Red Bull, aliás, tenta entender por que perdeu mais nas retas na corrida do que na classificação, invertendo a tendência das últimas corridas.

Voltando aos pneus, essa, aliás, tem sido uma marca da carreira de Hamilton, em sua maioria disputada com os Pirelli e sem a guerra de pneus: ele sabe fazer os rivais acabarem com a borracha deles ao mesmo tempo em que cuida da sua, adotando linhas diferentes e conseguindo mexer o menos possível o volante. Houve quem comparasse o que ele fez nas últimas 20 voltas do GP da Hungria com Michael Schumacher, um verdadeiro relógio que fazia as estratégias funcionarem, mas há uma di-

LAT IMAGES



Hamilton chegou a 338 pontos com o primeiro lugar na prova da Hungria

ferença bastante importante e que é a principal dúvida que se coloca em relação à grandiosidade da carreira do alemão: aquele pneu Bridgestone era feito sob medida para ele. Os Pirelli, agora, são os mesmos para todos.

Voltando a Hungaroring, o pneu duro não tinha sido experimentado nos treinos livres de forma significativa, até porque estratégia da Mercedes tinha sido dar dois jogos de duros para Bottas – um para a corrida e outro para a simulação de corrida. Mas o finlandês teve de trocar o motor no primeiro treino, não usando-o no segundo devido à chuva, e não tendo tido tempo para fazer uma avaliação significativa no terceiro – e mais curto – treino livre. Vettel estava no mesmo barco, já que a Ferrari optou por não usar o duro no FP1, e ninguém mais entre os grandes tinha dois jogos de duros.

Ou seja, colocar os pneus duros era o que fazia mais sentido para terminar a prova, mas seria mergulhar no desconhecido, até porque a temperatura da pista beirava os 50°C, de longe no maior nível do fim de semana.

A única informação era de Ricciardo, cujo ritmo não era particularmente bom, mas ele sempre esteve no tráfego, fazendo com que fosse difícil ter uma referência real. Ele estava, pelo menos, levando o pneu duro com que largou até além da volta 40, algo que Verstappen teria de fazer com o tanque mais vazio.

Mais atrás, a Ferrari fazia a mesma aposta de Vowles com Vettel: como ele tinha vantagem confortável para Sainz, que segurava a outra Red Bull de Gasly, pôde arriscar estender o primeiro stint e colocar os pneus macios, com os quais a Ferrari tem mais aderência, na parte final da prova. Foi uma aposta que não tirou pontos da equipe e que mostrou mais uma vez como a política de Mattia Binotto é liberar os dois lados da garagem inclusive para lutar entre si.

Um pouco mais atrás, a Mercedes tomava a decisão de chamar Hamilton para os boxes. Não que isso tenha surpreendido a Red Bull, mas especialmente em um circuito como Hungaroring, a posição de pista é imperativa, e não se desiste da liderança (ainda mais sabendo que não tem um ritmo tão forte) apostando na degradação dos pneus. Era uma aposta que só o carro que vinha atrás poderia fazer.

Observando as estratégias dos pilotos que chegaram mais atrás, fica claro que não havia uma cartilha a ser seguida. Na verdade, pilotos como Gasly e Raikkonen conseguiram fazer o undercut funcionar, embora tenham escolhido pneus diferentes. Kimi, inclusive, fez 41 voltas com o médio no fim e ainda segurou Bottas nas últimas voltas!

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 250 pts.



2 **Valtteri Bottas** 188 pts.



3 **Max Verstappen** 181 pts.



FERRARI/DIVULGAÇÃO



44

é o número de voltas do GP belga, que possui a pista mais longa do circuito da F1: 7.004 km

A primeira vitória de Charles Leclerc na Fórmula 1 teve um sabor agridoce

Spa, Circuito de Spa-Francorchamps, 1 de setembro

GP DA BÉLGICA

Para os mais fortes

Foi impressionante ver a transformação entre o Charles Leclerc que parecia extremamente abalado no minuto de silêncio respeitado antes da largada da corrida da Fórmula 3 em Spa e era consolado pelo chefe Mattia Binotto, e o piloto de olhar determinado e focado que vi entrar no carro nos momentos que antecederam o GP da Bélgica. Assim como tinha acontecido há pouco mais de dois anos, quando ele perdeu o pai às vésperas da corrida da Fórmula 2 em Baku, Leclerc tinha conseguido deixar a dor de uma perda recente de lado por 2h, e tinha vencido menos de 24h depois de perder um amigo de infância.

Eles ficaram conhecidos na mídia francesa como os 4 Mosqueteiros. Anthoine Hubert, Charles Leclerc, Esteban Ocon e Pierre Gasly. Começaram juntos no kart, Hubert e Gasly inclusive estudaram e moraram juntos por seis anos em Le Mans. Foram separados de maneira tão abrupta que mal conseguiram processar o ocorrido - e lá estavam de volta no carro.

Leclerc fez uma corrida irretocável, contou com a ajuda de Vettel, que tinha saído da disputa pela vitória após antecipar sua parada, e segurou Hamilton. "Hoje o número 44 não te deu sorte", um colega brincava com o inglês após a prova, referindo-se ao número de voltas da prova, enquanto o inglês dizia que só precisava de uma volta a mais para tentar uma manobra. Mas, desta vez, com aquela força a mais de que não está correndo apenas por si, Leclerc não ia ver uma vitória escapar nas últimas voltas.



	V. Bottas Mercedes·#77	+12.585s
	C. Leclerc Ferrari·#16	1:23:45.710
	L. Hamilton Mercedes·#44	+0.981s
4	S. Vettel Ferrari·#5	+26.422s
5	A. Albon Red Bull·#23	+81.325s
6	S. Perez Racing Point·#11	+84.448s
7	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+89.657s
8	N. Hulkenberg Renault·#27	+106.639s
9	P. Gasly Toro Rosso·#10	+109.168s
10	L. Stroll Racing Point·#18	+109.838s



STEVE ETHERINGTON



Bottas foi o terceiro colocado em Spa



Anthoine Hubert, Leclerc, Ocon e Gasly, em 2005

JULIANNE CERASOLI



Hulkenberg é dispensado pela Renault e tem que encarar a imprensa

BASTIDORES

• Em nove anos trabalhando com automobilismo, nunca tinha tido a experiência de cobrir in loco a morte de um piloto. Na sala de imprensa, o único barulho que se ouvia era o bater das teclas dos computadores, tamanho o silêncio que tomou conta do ambiente quando foi confirmada a morte de Anthoine Hubert. Antes do comunicado oficial, tínhamos algumas escolhas difíceis a fazer: como nenhum replay do acidente foi mostrado, a corrida foi cancelada, as equipes começaram a cancelar seus compromissos de mídia, tudo apontava para a pior notícia possível. "O melhor a fazer é deixar pronto o obituário, não?", me dizia um colega entre um suspiro e outro.

• Só depois de um tempo comecei a refletir sobre quem era Anthoine. Um garoto de sorriso fácil, tímido, querido por todos que conheci quando passei o dia com os pilotos do programa da Renault, menos de dois meses antes. Aquele que Caio Collet me contou naquele dia que fora quem o recebeu no programa com os braços mais abertos. O mesmo que tinha gerado uma grande festa ao vencer em casa em Paul Ricard um pouco antes disso. Que cantou a Marselhesa do começo ao fim quando recebeu o troféu pelo título da GP3, contagiando todo mundo.

• Era amigo de Esteban, Pierre e Charles. Os mesmos que perderam, não há muito tempo, sua grande referência.

• Quando o acidente aconteceu, eu estava entrevistando Lewis, e estávamos ao lado de um telão. A batida logo chamou a atenção dele, que parou de falar. Todos paramos. Quando ele olhou para mim novamente, nem lembrava onde tinha parado. Só agradeci e a entrevista parou por ali. Tinha perguntado sobre a queda de temperatura que era esperada para domingo. Não importava mais.

F2/DIVULGAÇÃO



Homenagem a Anthoine Hubert antes do início do GP

ESTRATÉGIA DO GP DA BÉLGICA E O ESCUDEIRO VETTEL

O cenário da sexta-feira era claro: a Ferrari tinha uma vantagem muito grande nas retas em uma volta lançada, parte por seu modo de classificação que ninguém sabe muito bem como funciona, parte pelo carro gerar menos arrasto que a Mercedes. Mas essa vantagem toda desaparecia nas simulações de corrida, tanto porque a vantagem em si do motor não é a mesma no modo de corrida, quanto pelo desequilíbrio do carro no segundo setor, que fazia Leclerc e Vettel superaquecerem os pneus. Por isso, mesmo fechando a primeira fila do grid, a Ferrari ia para a corrida se sentindo exposta.

Dois fatores mudaram da sexta para o domingo. A Ferrari fez mudanças no acerto do carro que diminuíram o desgaste, e as temperaturas caíram em 10°C, ajudando Vettel e Leclerc a cuidarem especialmente do composto macio.

Esses fatores atenuaram o sofrimento ferrarista. Mas não seriam suficientes. Era preciso também jogar com a estratégia.

No começo da prova, com os pneus ainda em dia, mesmo com uma fritada na primeira curva, Vettel retomou a segunda posição com facilidade, mas logo Hamilton perceberia que a situação não era tão ruim quanto ele imaginava em relação a diferença de velocidade entre os dois carros. Era só esperar Vettel começar a ter dificuldade com os pneus e atacar.

A briga entre os dois ajudou Leclerc a abrir na ponta tanto no começo, quanto depois do Safety Car. Isso fez com que o monegasco pudesse testar todas as técnicas que vem aprimorando para melhorar seu ritmo de corrida, algo que se tornou seu foco depois de bater Vettel nas últimas seis classificações, mas muitas vezes perder essa vantagem no domingo.

Quando Kvyat abriu a janela de pit stops, ainda na volta 10, a Ferrari ficou com um dilema: Hamilton estava perto o suficiente para tentar um undercut, o que não só obrigaria o time a parar Vettel logo em seguida, como também Leclerc. E ambos os pilotos teriam um longo segundo stint pela frente e estariam expostos justamente à degradação de pneus mais acelerada do que no carro da Mercedes.

Do lado da Mercedes, o undercut só faria sentido se eles tivessem confiança de que ganhariam a posição de Vettel, algo que não era garantido porque o pneu médio demorava para aquecer e a diferença entre os compostos na longa volta de Spa era de pelo menos 1s (diferença essa, claro, diminuída pelo desgaste dos macios, mas quanto?). Além disso, seria jogar fora justamente a vantagem de cuidar melhor dos pneus que a Ferrari.

Mesmo sabendo disso, a Ferrari escolheu a opção mais óbvia para garantir a vitória da equipe. Manter a posição de pista de Vettel à frente de Hamilton após as paradas era o primordial para permitir a Leclerc dosar o ritmo e cuidar dos pneus.

Por isso, quando a Ferrari cobriu a possibilidade de undercut, chamando



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Max Verstappen teve uma corrida curta na Bélgica

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



O tailandês Alex Albon faz o reconhecimento de terreno em sua estreia na Red Bull

Vettel aos boxes na volta 15, as Mercedes não responderam. Hamilton, Bottas e Leclerc ficariam ao máximo na pista para se certificarem que teriam pneu até o fim.

Por ter parado primeiro e podendo forçar, sabendo que pararia uma segunda vez pelo menos para ter a volta mais rápida, Vettel acabou tomando a liderança quando todos fizeram seus pit stops, na volta 21, mas era uma liderança que não duraria muito: Leclerc voltou 1s mais rápido por volta e, para evitar qualquer desgaste de pneus desnecessário em uma briga que seria só uma questão de tempo, a Ferrari pediu para Vettel abrir.

O foco do alemão a partir de agora era frear Hamilton e deixar Leclerc escapar. As sete voltas que ele ficaria na frente de Hamilton até o inglês fazer a ultrapassagem foram fundamentais para a vitória de Leclerc, já que ele conseguiu abrir 7s sem forçar muito os pneus. Foi fundamental, também, o trabalho que o monegasco vem fazendo para evoluir no quesito, tentando controlar seu estilo de gera mais saídas de traseira em comparação com Vettel e, consequentemente, mais superaquecimento nos pneus traseiros.

Hamilton, como de costume, não desistiria até o fim: depois de passar Vettel, tirou quase toda a diferença, mas não começou a volta final perto o suficiente. Seria a primeira vitória de Charles Leclerc, uma vitória de ponta a ponta, mas muito mais difícil do que pode ter parecido de fora. Contra um carro que, em teoria, seria mais eficiente na corrida. E com toda a carga de ter perdido um amigo de infância menos de 24h antes.

O quinto lugar acabou ficando com Albon, que largou em 17º. Ele teve de fazer uma corrida paciente, com um motor velho (spec 2, ou seja, o motor pré-França) e pneus médios, esperando os pneus dos demais acabarem. Dali em diante o tailandês foi passando um a um, e não poderia ter feito mais.

O quinto lugar, é claro, veio também com sua dose de sorte pelo abandono, na última volta, de Norris. Ele largara em 11º e se viu em quinto após a confusão da primeira curva. Como os rivais mais próximos no início da prova eram as Haas, que seriam passadas por um a um, acabou "protegido" e podendo fazer seu próprio ritmo.

Enquanto isso, a Renault tentava uma estratégia suicida com Ricciardo, que teve que parar no SC da primeira volta e foi até o fim com o mesmo jogo de pneus. Perdeu muito mais tempo do que se tivesse parado de novo, algo que a Renault fez com Hulkenberg: um chegou em 14º e o outro, em oitavo.

Mas quem saiu de Spa mais decepcionada com a chance jogada fora foi a Alfa, que tinha tudo para pontuar bem pelo menos com Raikkonen, cuja corrida acabou com o toque da primeira volta com Verstappen, e poderia ter saído com dois pontinhos com Giovinazzi, se o italiano não tivesse errado na penúltima volta. Melhor para Sergio Perez, que sempre costuma aproveitar toda brecha que aparece.

Foi uma corrida interessante porque, dependendo do carro e da história da prova de cada um, o pneu aguentou até o fim ou abriu o bico. E são essas diferenças que fazem os carros se encontrarem na pista em situações diferentes, até a última volta da prova.

Classificação do campeonato

1 Lewis Hamilton 268 pts. **2** Valtteri Bottas 203 pts. **3** Max Verstappen 181 pts.







JULIANNE CERASOLI



"Estamos na Itália", já diria Lewis Hamilton

Monza, Autódromo Nacional de Monza, 8 de setembro

GP DA ITÁLIA

A consagração. E o preço

É justo dizer que o paddock ficou dividido após um GP da Itália marcado pela primeira vitória da Ferrari em casa desde 2010, e em que Charles Leclerc foi coroado ao vencer em casa logo em sua primeira tentativa com a Scuderia em Monza, se juntando a nomes como Fernando Alonso e Michael Schumacher. O poder simbólico da vitória foi ainda maior com o contraste em relação a Sebastian Vettel que rodou sozinho na corrida e sequer pontuou. Mas a divisão tinha outro motivo. Parte acredita estar vendo o nascimento de uma lenda ferrarista. Outra vê os primeiros sinais de que Leclerc não é bem o bom moço que aparenta. E talvez Charles esteja em algum lugar no meio disso tudo.

Uns compraram a ideia de que Leclerc freou as Mercedes na classificação para ficar com a pole position, e de quebra evitou o vácuo (combinado) a Vettel. São eles que também questionam a manobra de Leclerc em cima de Hamilton. "Estamos na Itália", disse o inglês, perguntado se a falta de punição o tinha surpreendido.

Mas também tem um outro jeito de olhar tudo o que aconteceu. Confesso que, quando Leclerc saiu do carro no grid e um batalhão de fotógrafos e VIPs o cercou, seguindo cada passo seu, imaginei que ele não conseguiria lidar com a pressão. Mas um menino de 21 anos executou uma corrida difícil, na qual sobrava velocidade na reta à Ferrari e, e sobrava à Mercedes cuidado com os pneus. E, com um tal Hamilton nunca mais de 1s5 atrás, caiu de vez nas graças dos tifosi.



	L. Hamilton Mercedes·#44	+35.199s
	C. Leclerc Ferrari·#16	1:15:26.665
	V. Bottas Mercedes·#77	+0.835s
4	D. Ricciardo Renault·#3	+45.515s
5	N. Hulkenberg Red Bull·#27	+58.165s
6	A. Albon Red Bull·#23	+59.315s
7	S. Perez Racing Point·#11	+73.802s
8	M. Verstappen Red Bull·#33	+74.492s
9	A. Giovinazzi Alfa Romeo·#99	+ 1 volta
10	L. Norris McLaren·#4	+ 1 volta

FERRARI/DIVULGAÇÃO



O "ex-bom moço" finalmente pode sorrir com sua segunda vitória

FERRARI/DIVULGAÇÃO



Festa da massa e do vinho!

FERRARI/DIVULGAÇÃO



Ilustração de pilotos da Scuderia; abaixo Hamilton cumprimenta Leclerc ainda no carro



WOLFGANG WILHELM

BASTIDORES

• O GP da Itália terminou com um mar vermelho gritando o nome de Charles Leclerc – e vendo a apresentação de dois dos DJs mais famosos do mundo, Dimitri Vegas & Like Mike acabar com uma embaraçosa queda de energia no pódio. Micos de lado, a festa já tinha começado alguns dias antes, em Milão, na celebração dos 90 anos da Ferrari. Vários pilotos que fizeram história em Maranello estavam presentes, mas não passou despercebido o fato de Fernando Alonso, presente em Monza, ter sido completamente ignorado. Serviu para calar aqueles que insistem em falar em um retorno do espanhol ao time italiano, uma conversa que nunca fez muito sentido dentro do paddock. Alonso justamente depois do GP da Itália de 2014 achou que tinha capital político suficiente para pressionar a chefia por resultados, e encontrou a porta de saída a sua frente. E depois quis convencer o paddock que foi ele quem quis sair.

• O que Alonso não sabia é que a Ferrari já tinha um pré-contrato com Vettel. Falando nele, fiquei sabendo que o alemão resolveu ir de trem de sua casa na Suíça para Monza, cansado de aeroportos. Não o culpo. Na verdade, embora eles não digam com o microfone ligado, cresce a impressão de que tanto o alemão, quanto Hamilton e outros pilotos mais experientes, não estão nada afim de estender o calendário e isso pode afetar sua decisão de continuar pós-2020. Na verdade, não sei de ninguém no paddock que se anime com um calendário mais longo.



Leclerc recebe a bandeirada de Jean Alesi

FERRARI/DIVULGAÇÃO

ESTRATÉGIA DO GP DA ITÁLIA E O VAI E VEM DAS PUNIÇÕES

Antes dos carros entrarem na pista, perguntei a Charles Leclerc se ele sequer precisaria da assistência que teve do companheiro Sebastian Vettel para vencer em Monza – da mesma forma que Vettel não precisaria dele, se invertesse uma tendência que agora já dura sete provas e largasse na frente – tamanha seria a vantagem da Ferrari em casa. Afinal, ao invés de todo um setor de curvas de média e alta velocidade, como era o caso da Spa, Monza temos menos curvas e mais retas, o que em tese esconderia ainda mais os problema do carro ferrarista.

Ele disse que não seria bem assim. E estava certo.

Na largada e nas primeiras voltas, contudo, isso foi suficiente para Leclerc executar seu plano de se manter na ponta na largada e deixar Lewis Hamilton ou quem viesse atrás fora da zona de DRS (ainda que o DRS tenha um efeito menor, de cerca de 5km/h ao invés de 10-12kmh devido à configuração usada em Monza, que já é de pouco arrasto). Usando a potência extra na saída da Parabólica e recuperando-a no restante da volta, ele ia controlando a corrida na ponta.

Em termos de estratégia, como a degradação era baixa, a janela de pit stops era calculada em 10 voltas, começando na 18. Isso fazia com que a tática da Mercedes fosse até óbvia: um piloto tentaria o undercut (antecipar a parada para usar a aderência extra para voltar na frente depois que o rival também fizer o pit stop) e outro, o overcut (seguir na pista e tentar um ataque no fim com pneus mais novos). Mas as coisas começaram a se complicar com o bom ritmo das Renault, algo que impedia que se abrisse a distância necessária (em Monza, de pelo menos 23s) para que os ponteiros parassem e voltassem fora do trânsito.

Na volta 19, eles resolveram parar (com Hamilton, que reclamava de desgaste) mesmo assim. Mas a volta de entrada nos boxes de Leclerc foi mais rápida, o pit stop da Ferrari também foi mais veloz, e a tentativa de undercut da Mercedes foi frustrada. Mais do que isso, como ambos voltaram atrás das Renault, o monegasco também teve DRS para se defender.

Por outro lado, a Ferrari, lembrando o que tinha acontecido em Spa e já com as informações do carro de Vettel, que estava com os pneus duros naquele momento depois de sua rodada, colocou Leclerc também no composto mais duro, o que significava duas coisas: ele estaria protegido de uma queda de rendimento significativa no final, mas sofreria mais para aquecer os pneus.

Essa diferença de compostos significava que as voltas logo depois de sair dos boxes seriam a única chance real de Hamilton levar a vitória, uma vez que seriam os pneus dele, e não de Leclerc, que estariam em piores condições no final. Hamilton foi para cima e viu como o Leclerc pós-Áustria se defende. E como a FIA após a chuva de críticas dos próprios pilotos pós-Canadá se comporta.

O momento mais crítico entre os dois foi na volta 23, na freada da segunda variante, quando Hamilton estava lado a lado e teve de sair da pista para evitar a batida. Ali, a regra de que o piloto deve deixar um carro de distância não foi cumprida, mas a decisão desta vez foi por usar uma bandeira preta e branca, corriqueira no kart mas que foi recuperada no GP da Bélgica pelo diretor de provas Michael Masi. Como o australiano explicou após a prova, o "cartão amarelo" é um jeito de dizer "você infringiu as regras, queremos mostrar que vimos e não queremos que se repita". Masi queria algo intermediário entre punir e deixar rolar, e encontrou algo que já existia nas regras.

A partir daí, começou um jogo téc-

nico, em que Hamilton tentava fazer Leclerc gastar suas baterias para não ter o boost a mais para se defender na saída da Parabólica. Paralelamente a isso, pedia à equipe mais potência mas, diferentemente do que a Red Bull fez com Verstappen na Áustria, a Mercedes não permitiu o uso do modo de motor mais agressivo, ciente das quebras que o spec 3 teve desde sua introdução em Spa e, ao contrário da Red Bull, planejando manter esse motor vivo (e não precisar do quarto e, consequemente, de levar uma punição) até o fim da temporada.

Mas Leclerc foi vencendo o jogo de xadrez, enquanto os pneus de Hamilton acabavam. O inglês disse que seu plano era deixar Bottas passar, mas seus pneus "decidiram" fazer a inversão antes dele, e a escapada na primeira variante trocou o rival de Leclerc. Foi um refresco bem-vindo ao monegasco, uma vez que Bottas não mostrou a mesma capacidade de seguir o rival de perto sem errar. Foram algumas as vezes que o finlandês saiu da trajetória, corrigindo o carro e mostrando o alto nível da batalha das voltas anteriores.

E pensar que a história poderia ter sido bem diferente após a confusa classificação.

Hamilton saiu dizendo que poderia ter feito o melhor tempo, pois tirou o pé devido ao acidente de Raikkonen, que aconteceu logo a sua frente, e ainda assim ficou a 0s039 da pole de Leclerc, mesmo caso de Bottas, que também tirou o pé na Parabólica e ficou a 8 milésimos de Hamilton (ainda que a volta do finlandês, fechada sob bandeira vermelha, tenha aberto um precedente perigoso para o futuro).

Vettel foi outro que saiu da classificação acreditando que perdeu a pole pelos motivos errados. Gostou de sua primeira tentativa, mas argumentou que a diferença para o tempo de Leclerc, de 0s150, foi somente pela falta de vácuo.



Alex Albon disputa com Kevin Magnussen

DAN ISTITENE/GETTY IMAGES

Os números sustentam essa tese e explicam o que aconteceu naquela outlap em que ninguém queria puxar a fila. Como neste ano as asas são maiores, elas geram mais arrasto, ou seja, mais resistência ao ar. Por este motivo, o vácuo se tornou mais poderoso, chegando a 0s7 no caso de uma execução perfeita, mas dando pelo menos 0s4. No Q1, o melhor e o pior tempo, excluindo a Williams, tiveram 1s1 de diferença. No top 10, com os carros mais iguais, o vácuo perfeito daria a pole. E ninguém quis dar essa chance para ninguém.

E por que ninguém foi punido? Depois de um pedido de Hamilton na reunião de sexta-feira, foi estabelecido um tempo máximo de volta (o mesmo do VSC) para a volta de aquecimento de pneus. E ninguém foi mais lento do que isso (1min45). Logo, não havia regra para punir os pilotos, algo que os comissários recomendaram que a FIA resolvesse para questões futuras.

Outros detalhes da corrida: Albon acabou sendo o mais prejudicado pela bagunça do final da classificação, pois não tinha feito tempo. Na corrida, ele e Verstappen acabaram tendo azar com o VSC causado por Sainz – estavam lutando com as Toro Rosso e Perez, e por isso tinham tentado o undercut. Os rivais pararam durante o VSC, perdendo muito menos tempo, e complicaram de vez a corrida das Red Bull.

Outro detalhe curioso foi a punição de Kimi Raikkonen. A Alfa simplesmente não se atentou que, mesmo saindo do pitlane, ele teria que largar com pneu do Q3, já que estava usando o mesmo chassi.

Falando em punição, houve quem questionou por que Sebastian Vettel levou um stop and go de 10s (maior punição antes da desclassificação) e Lance Stroll, só um drive through pelo lance no começo da prova. Vettel foi considerado culpado por duas coisas: voltar à pista de forma insegura e causar colisão. Ele disse que não conseguia ver, pelo ângulo em que estava, se alguém vinha atrás, mas não dá para negar que ele é culpado em ambas as "acusações". E Stroll só foi "enquadrado" por voltar de forma perigosa à pista. Tem sido interessante ver o estilo do novo diretor de provas Michael Masi que, desde a bordoada do Canadá, ouviu as críticas de forma construtiva e está intervindo apenas em situações mais agudas.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 284 pts.



2 **Valtteri Bottas** 221 pts.



3 **Max Verstappen** 185 pts.





MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Singapura, Circuito Urbano de Marina Bay, 22 de setembro

GP DE SINGAPURA

Conflitos

O script não poderia ser melhor: Ferrari e Mercedes tiveram problemas com o undercut sendo tão poderoso durante o GP de Singapura a ponto de inverter a posição de seus pilotos, um dos piores cenários para uma equipe, e não poderiam ter lidado de forma mais diferente em relação a isso. Na Mercedes, depois do time ter optado por deixar Lewis Hamilton mais tempo na pista, apostando que os pneus dos rivais acabariam no final, Valtteri Bottas foi instruído a tirar o pé para evitar que o inglês voltasse atrás dele e minimizasse os danos do que provou ser um erro estratégia, contrariando os pedidos do próprio Hamilton. A instrução foi atendida porque a Mercedes tem uma regra interna que impede que um piloto ultrapasse o outro numa situação de undercut.

Na Ferrari, aconteceu exatamente o contrário. Eles simplesmente não imaginaram que Vettel voltaria na frente do líder Leclerc estando 3s5 atrás antes da parada. Foi um erro da Ferrari, claro, que eles estudaram reverter, mas a opção foi por não interferir e focar em garantir a dobradinha da equipe. Essa era a prioridade e, se Vettel não tivesse sido chamado naquele momento, certamente ela aconteceria.

Seja com for, Sebastian Vettel agradeceu. Ele gosta de Singapura, e agora gosta mais do carro, que está evoluindo e ficando mais previsível de se pilotar. A série de peças novas que eles começaram a trazer ainda em junho parece ter se encaixado, dando esperança de mais corridas disputadas até o fim do ano.



	M. Verstappen Red Bull·#33	+3.821s
	S. Vettel Ferrari·#5	1:58:33.667
	C. Leclerc Ferrari·#16	+2.641s
4	L. Hamilton Mercedes·#44	+4.608s
5	V. Bottas Mercedes·#77	+6.119s
6	A. Albon Red Bull·#23	+11.663s
7	L. Norris McLaren·#4	+14.769s
8	P. Gasly Toro Rosso·#10	+15.547s
9	N. Hulkenberg Renault·#27	+16.718s
10	A. Giovinazzi Alfa Romeo·#99	+27.855s

WOLFGANG WILHELM



Não é Singapura se não tiver safety car



HASS F1 TEAM

Vettel e Leclerc



FERRARI/DIVULGAÇÃO



LAT IMAGES

BASTIDORES

• Não repercutiu bem no paddock a renovação de Romain Grosjean na Haas e, não importa o que Guenther Steiner possa justificar, o grande motivo para a permanência do francês é o dinheiro que ele traz ao time. Embora Gene Haas tenha lenha para queimar, como todo bom milionário, ele faz de tudo para não colocar a mão no bolso, e inclusive a renovação de Kevin Magnussen ano passado foi condicionada a mais dinheiro de seus patrocinadores.

• Isso também explica por que Nico Hulkenberg está a pé, já que ele não conseguiu encontrar patrocinadores na Alemanha. A única chance real dele continuar no grid seria por meio da relação com Vasseur, que bancou sua ida à Renault. Mas a vaga de Giovinazzi é de indicação da Ferrari, e o rendimento do italiano melhorou muito na segunda metade do ano.

• O assunto mais recorrente em Singapura foi o novo regulamento. Os engenheiros pediram revisão do grande número de peças padronizadas que seriam adotadas para 2021, e a FIA cedeu. O que vai sair mesmo é o teto de gastos, de 175 milhões de dólares. Essa é uma boa notícia, mas não resolve a discrepância entre as equipes porque há muita coisa fora - como os salários dos funcionários e o gasto com marketing. Não surpreende, portanto, que Gene Haas esteja procurando compradores para sua equipe, já que ele não vê nenhuma mudança prática que realmente faça os grandes deixarem de ser muito melhores.

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



ESTRATÉGIA DO GP DE SINGAPURA E O SHOW DE ERROS

Ah essas corridas noturnas...

Final da volta 18 do GP de Singapura: Kevin Magnussen vai aos boxes e finalmente abre o espaço na pista para que os ponteiros parassem, algo que vinha sendo evitado ao máximo por Charles Leclerc, que usava o fato do circuito de rua só permitir ultrapassagens com grande diferença entre os carros para ditar um ritmo de tartaruga na primeira parte da prova.

Essa estratégia da Ferrari tem dois motivos: primeiro, eles sabem que parte de sua vantagem na classificação nas retas desaparece aos domingos, e têm lá suas dúvidas se têm ritmo para ganhar a corrida. Isso porque foi só no sábado que o time conseguiu tirar o melhor rendimento das peças que levou a Singapura, e não fez uma simulação de corrida significativa (o terceiro treino livre é quente demais para isso por lá, por ser realizado no fim da tarde) para entender qual é seu ritmo real. E eles também queriam levar o primeiro stint com os macios até o máximo que pudessem, temendo sofrer com desgaste no final.

Retornando à volta 18: a Ferrari sabe a parada de Magnussen dá espaço para os ponteiros fazerem sua troca de pneus e não voltarem no trânsito, e sabe que seus rivais vão reagir a isso. Decide chamar, na antepenúltima curva da 19ª volta, o seu segundo carro, de Vettel, o mais exposto a um possível undercut.

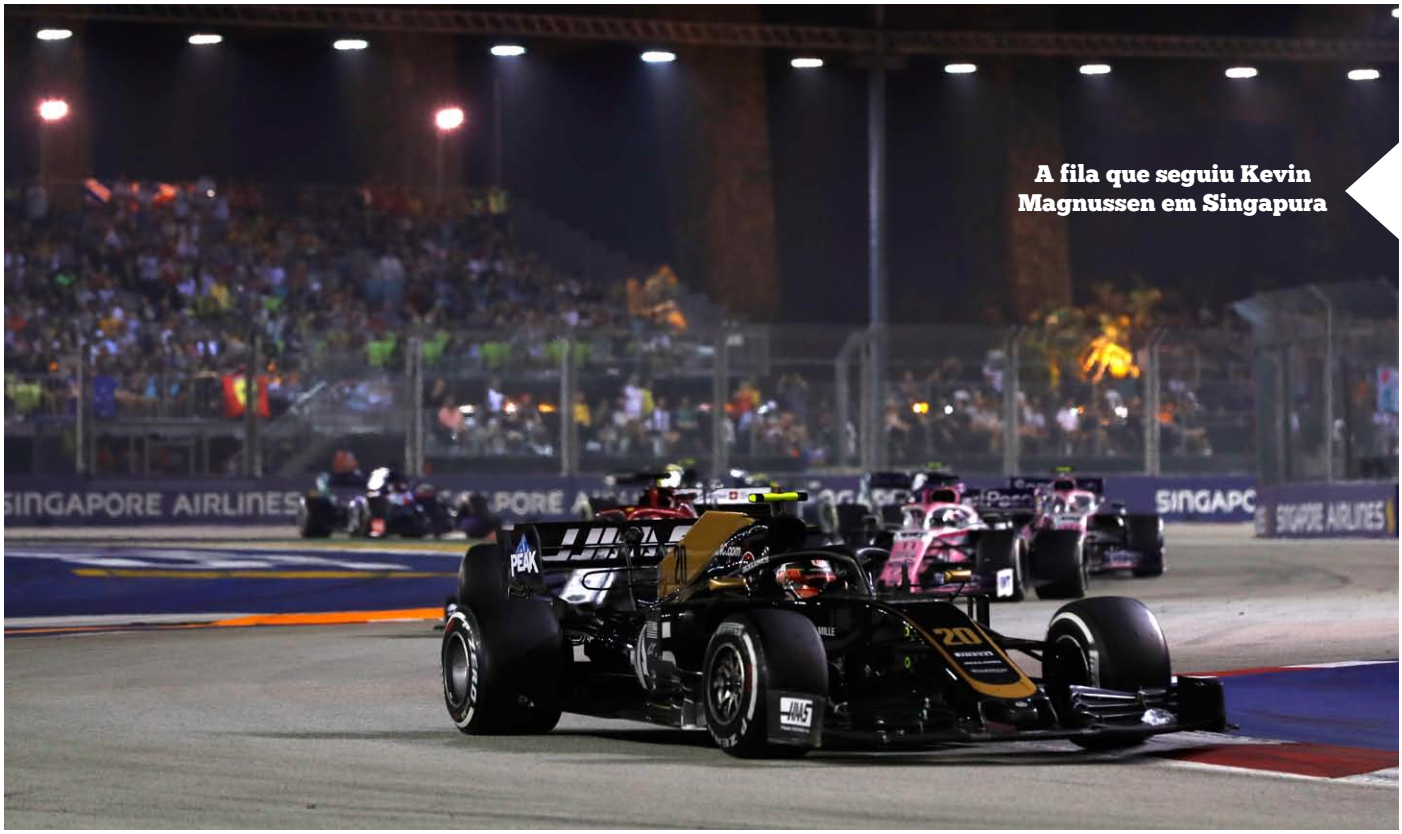
A Mercedes não vê a oportunidade – ou melhor, acredita que terá ritmo suficiente para o overcut, ou seja, ficar na pista por mais tempo que os rivais, e ignora a jogada. A Red Bull chama Verstappen na mesma volta de Vettel e, com essa manobra, tira a Mercedes do pódio pela primeira vez no ano.

Já a Ferrari chama Leclerc na volta seguinte e se surpreende quando vê o antes líder saindo atrás de Vettel. O que foi uma jogada de defesa acabou virando algo tão ofensivo que virou fogo amigo.

Surpreendi-me quando ouvi de Leclerc que ele não sabia da parada de Vettel ou que estaria disputando com ele na saída dos boxes. Fui perguntar a Binotto, que se surpreendeu pelo mesmo motivo (na verdade, disse que eles tinham avisado, e foi desmentido por Charles, que estava a seu lado). Não, a Ferrari não tentou inverter seus pilotos de propósito. Eles estavam tentando defender as posições dos dois, talvez duvidando do próprio ritmo, e não perceberam que algo muito diferente estava acontecendo em Singapura: Vettel estava a 3s5 de Leclerc quando parou e voltou 0s4 à frente. O undercut era muito mais poderoso do que se previa.

E não digo só da Ferrari. Se a Mercedes tivesse a mínima ideia disso, teria chamado Hamilton na volta 19. Mas a mensagem "faça o contrário do que o Leclerc fizer" veio no giro seguinte, ele seguiu na pista, e descobriu que não tinha mais o que tirar de seu jogo de pneus. Isso foi a diferença entre uma vitória (se ele parasse junto com Vettel, voltaria à frente das duas Ferrari) para um quarto lugar, então não é de se estranhar que o estrate-

HAAS/F1 TEAM



A fila que seguiu Kevin Magnussen em Singapura

gista James Vowles estivesse se martirizando depois da corrida.

O erro tático da Mercedes acabou obrigando Bottas – que fora chamado aos boxes para cobrir Albon – a diminuir o ritmo para não superar o companheiro, algo que tem a ver com a regra interna da Mercedes de um piloto não poder fazer o undercut no outro. Mas também é justo dizer que, nesse ponto, eles já sabiam exatamente onde Hamilton voltaria, algo que, para a Ferrari, foi uma surpresa.

Mas por que parar uma volta antes do rival foi tão importante? Os pneus macios de Singapura eram o C5, os hypers do ano passado. E ano passado foi Hamilton quem segurou o ritmo no começo para evitar que se abrissem espaços para o undercut e foi ele mesmo quem parou primeiro. Mas isso foi na volta 12. O que Hamilton descobriu ao ficar na pista em 2019 foi que, mesmo dosando o ritmo por 19 voltas, não sobrou nada do C5 para fazer o overcut funcionar.

Mas e Leclerc? A informação que faltou no domingo foi quando o monegasco foi avisado de que pararia no final da volta 20. Porque nada no ritmo dele indica que ele foi avisado até o fim da volta que o pitstop estava próximo, a não ser que os pneus dele também tivessem acabados.

Mas de onde veio esse ritmo da Ferrari e onde foi parar o da Red Bull que, em teoria, deveria ser quem desafiaria as Mercedes, sempre tão sensíveis às ondulações de Singapura? Começando pela segunda, foram as mesmas ondulações que pegaram eles desprevenidos. Aparentemente, o carro foi preparado baseado em um simulador que tinha dados imprecisos. E a Ferrari precisou de tempo para mudar totalmente o conceito da sua parte dianteira. As peças foram chegando aos poucos, desde o GP da França, e foi como se tudo tivesse se ajeitado da sexta para o sábado em Cingapura.

Isso, então, significa que Leclerc e Vettel estarão entre os protagonistas até o fim? As curvas de Singapura são de raio curto e mais lentas. Claro que é uma boa notícia para os italianos – e especialmente para Vettel – que o carro esteja mais estável e previsível, mas isso não quer dizer necessariamente que ele esteja mais rápido em uma pista como Suzuka, por exemplo. Este, sim, será um teste de fogo para a Ferrari.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 296 pts.



2 **Valtteri Bottas** 231 pts.



3 **Charles Leclerc** 200 pts.



LAT IMAGES



Adler, Autódromo de Sóchi, 29 de setembro

GP DA RÚSSIA

Combinado sem comando

A Mercedes e Lewis Hamilton voltaram a ganhar depois de uma sequência de três conquistas consecutivas da Ferrari, e logo de quebra com uma dobradinha. Mas nem ganhando os líderes disparados do mundial são o assunto do momento. Desde que a Scuderia encaixou as peças de seu carro, as decisões internas do time têm roubado a cena. E levado o time ao que parece ser o começo de uma guerra civil entre Vettel e Leclerc.

Na Rússia, para se protegerem do vácuo das Mercedes na crucial largada em Sochi, a ideia era que Leclerc desse o vácuo a Vettel e não oferecesse resistência caso o alemão passasse. Até porque, caso isso acontecesse, as posições seriam invertidas.

Pois, bem. Vettel acreditou que não pegou a liderança na segunda curva só porque teve o vácuo, mas porque também fez uma largada melhor. Acreditou que estava conseguindo se manter na frente do companheiro porque tinha mais ritmo. Ou decidiu que era a hora de dar uma de "João sem braço", como entendeu que Leclerc fez em Monza, e esperou pelo "tudo está perdoado" de Binotto na bandeirada.

Seja como for, Vettel decidiu que não devolveria a posição. A Ferrari respondeu com uma inversão nos boxes, mas ficamos sem saber o que aconteceria: o alemão teve uma falha de MGU-H, uma fuga de energia, e isso explica por que ele parou na pista e não 900m depois, nos boxes. O Safety Car que a Ferrari temia acabou sendo causado por ela mesma, as Mercedes aproveitaram para parar, e o resto é história.



	C. Leclerc Ferrari·#16	+5.212s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:33:38.992
	V. Bottas Mercedes·#77	+3.829s
4	M. Verstappen Red Bull·#33	+14.210s
5	A. Albon Red Bull·#23	+38.348s
6	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+45.889s
7	S. Perez Racing Point·#11	+48.728s
8	L. Norris McLaren·#4	+57.749s
9	K. Magnussen Haas·#20	+58.779s
10	N. Hulkenberg Renault·#27	+59.841s



FERRARI/DIVULGAÇÃO



Parecia tudo certo e combinado na largada, mas...

"Depois a gente inverte"



FERRARI/DIVULGAÇÃO



BASTIDORES

• O esvaziado paddock do GP da Rússia, muito em função da necessidade de vistos e pela dificuldade em encontrar boas rotas pós-dobradinha com Singapura, foi o escolhido para o esperado anúncio da volta da parceria da McLaren com a Mercedes. O acordo entra na lista dos poucos acertados para além de 2020, e dá ainda mais força política aos alemães na categoria em um momento crucial, que em os novos acordos estão sendo finalizados.

• Mas o acordo também colocou uma pulga atrás da orelha de muitos no paddock. A Mercedes tem Toto Wolff sob contrato até o final de 2020, Hamilton também, renovou com Bottas e dispensou Ocon, optando por focar no curto prazo, e agora tem três clientes. Ao mesmo tempo, está entrando na F-E. Estariam contados os dias do time de Brackley em si?

• Do outro lado, dava quase para tocar o clima pesado na Renault. Com a Williams assinada com a Mercedes até 2025 e a Racing Point negociando a renovação, esse é um duro golpe para um projeto que gastou rios de dinheiro mesmo sem nunca ter tido muita simpatia da liderança da montadora. Junte a isso o fato de Daniel Ricciardo ter dito recentemente que não continuará na equipe em 2021 caso tenha outra temporada como esta e a grande aposta no paddock é de que os dias da Renault como equipe na F-1 estejam, novamente, contados, ou pelo menos o orçamento não seria o mesmo. A Renault tem um dos poucos contratos vigentes pós-2020, o de fornecimento de motores, válido até 2025. Mas, na Fórmula 1, contratos só existem para serem quebrados.

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Albon largou dos boxes para chegar em sexto



RENAULT/DIVULGAÇÃO



LAT IMAGES



A Mercedes retomou o lugar mais alto do pódio

ESTRATÉGIA DO GP DA RÚSSIA: VITÓRIA DA MERCEDES OU DERROTA DA FERRARI?

Perguntei a Mario Isola, da Pirelli, ainda no grid do GP da Rússia: quando saberemos quem tomou a melhor decisão, se a Ferrari de largar com os pneus macios ou a Mercedes, com os médios? "Lá pela volta 15", disse o italiano, com a expectativa de que o calor, maior que o esperado, prejudicasse a durabilidade do composto macio e colocasse os alemães na corrida.

Isso porque, como a chuva que era esperada para o sábado e que lavaria a borracha da pista não tinha caído, a opção da Mercedes pelos médios só podia ser explicada como uma tentativa de fazer algo diferente, sabendo que, no mano a mano, não seria páreo para a Ferrari mesmo em um circuito no qual se acostumou a dominar. Havia, contudo, no sol que apareceu domingo em Sochi, uma chance.

Mas, na volta 15, os pneus da Ferrari ainda estavam em boas condições, e os carros vermelhos estavam tão velozes como se previa. Isso, mesmo com toda a ebulição interna. Sabendo do poder do vácuo nesta temporada, especialmente na segunda prova com maior distância – 890m – entre a posição do pole e a primeira freada, o time tinha estabelecido entre seus pilotos que o papel de Vettel (que, em teoria e na prática, teria uma largada melhor que Hamilton por estar com pneus mais macios) nos primeiros metros seria impedir que o inglês pegasse o vácuo de Leclerc, lembrando que a Scuderia calculava que o poder do vácuo equivaleria a uma posição e meia no grid. E o monegasco não se defenderia, sabendo que a posição seria invertida mais tarde.

Mas Vettel entendeu que sua largada foi melhor e que isso lhe daria o direito de manter a dianteira, mesmo que ela tenha sido obtida com Leclerc sequer tentando a defesa. O alemão seguiu executando, com perfeição, seu plano nas voltas seguintes, dizendo que era arriscado efetuar a troca com Hamilton próximo e forçando o ritmo para que Leclerc, correndo na turbulência tão prejudicial para as corridas de Sochi desde sua entrada no calendário e deslizando nas curvas, acabasse com seus pneus mais cedo que ele. Dito e feito.

A Ferrari acabou invertendo as posições ao deixar Vettel mais tempo na pista do que Leclerc – ainda que Mattia Binotto tenha dito que a parada do monegasco foi antecipada por um pedido do mesmo, e a do alemão foi adiada para evitar o risco de expo-



MCLAREN/DIVULGAÇÃO

Lando Norris bem que tentou, mas não superou Perez



CLIVE MASON/GETTY IMAGES



Nico, Max e Perez

sição ao VSC – mas o fato é que isso foi bastante conveniente para colocar ordem na casa. Mal sabiam os ferraristas que seriam eles que iriam causar o tal VSC que entregaria a prova de bandeja para a Mercedes.

Mas será que esta seria a única chance de vitória de Hamilton no último domingo? Os números sugerem que sim.

Perguntei se ele achava que teria chance de bater as Ferrari sem o VSC sob medida. Ele titubeou um pouco, disse que não lembrava exatamente da distância, mas achava que o engenheiro havia lhe dito que ele estava a 2s de Vettel. Não era bem assim. O "líder" já era Leclerc e Hamilton estava 19s na frente dele na pista, tendo de fazer um pit stop que lhe custaria 26s.

Como a Ferrari reagiu bem aos pneus médios – testemunho do próprio Leclerc, que inclusive parecia surpreso com isso – e a degradação foi muito menor do que se esperava em ambos os compostos, a tática de overcut (sem o VSC causado por Vettel, Hamilton ficaria na pista por mais um menos 15 voltas e muito provavelmente perderia mais que os 7s que já tinha de desvantagem naquele momento por conta disso, já que estaria correndo com médios mais gastos contra a borracha nova das Ferrari) não seria suficiente para uma ultrapassagem no box.

A chance de Hamilton seria parar com 15 voltas para o fim (pelo menos era isso que a equipe lhe dizia via rádio, que a degradação era tão baixa que ele faria a volta alvo + 15), colocar os macios e partir para o ataque. Mas ele teria de tirar no mínimo 10s com um pneu que era 0s6 mais rápido por volta e encontrar uma maneira de passar um carro mais veloz de reta.

Houve, portanto, quem questionasse se foi a Ferrari quem perdeu a corrida ou a Mercedes quem venceu, mas os números são muito claros: a única chance da Mercedes vencer em Sochi era com um SC ou um VSC (ambos dão um "desconto" de 9 a 10s na parada), e foi a Ferrari quem o entregou de bandeja.

Quem também se deu bem com o VSC causado por Vettel foi Alex Albon, que se recuperou de um erro na classificação para chegar na posição em que provavelmente terminaria de qualquer maneira, mas com o alento de ter andado, no final da prova, no mesmo ritmo do "entediado", nas suas próprias palavras, Max Verstappen.

A McLaren, por outro lado, acabou tendo de correr atrás do prejuízo, pois ambos os pilotos já tinham parado quando Vettel quebrou. Carlos Sainz conseguiu se manter como líder do "resto", mas Norris se viu numa briga com Perez, o qual acabou não conseguindo superar, e Magnussen, que acabou em nono depois de seguir reto na briga com o mexicano e não voltar para a pista da forma indicada e ter 5s adicionados a seu tempo final. Nico Hulkenberg conseguiu salvar um ponto depois de voltar para a corrida com o VSC, depois de uma parada desastrosa no começo da prova.

Acabou sendo uma prova mais movimentada, por conta do VSC na hora certa para alguns e terrível para outros, e também pelos Red Bull fora de posição. Mas nem mesmo Albon, que foi do box ao sexto posto, lembrava de alguma manobra especial, em um circuito em que só nos acostumamos a ver ultrapassagens se há uma grande diferença de rendimento entre os carros.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 322 pts.



2 **Valtteri Bottas** 249 pts.



3 **Charles Leclerc** 215 pts.



STEVE ETHERINGTON



GP DO JAPÃO

Suzuka, Circuito de Suzuka, 13 de outubro

WOLFGANG WILHELM

Mais um título de construtores para a Mercedes

Imperfeições

Treinos livres em que as equipes focaram ainda mais que o normal nas simulações de classificação – os maiores stints não passaram de 18 voltas – mais pouco tempo para fazer alterações no carro (logo após os treinos livres o foco era preparar as garagens para o tufão e os carros só foram liberados às 9h da manhã do domingo, 1h antes da classificação). E uma pista completamente verde, lavada pela chuva. É em situações em que a inteligência das equipes é diminuída que os erros aparecem, abrindo a chance para indefinições até a bandeirada e várias brigas ao longo do pelotão.

Quem destoou de um domingo com muitos erros foi Valtteri Bottas, se reencontrando com a vitória depois de seis meses. E pensar que, em abril, ele tinha vencido metade das provas disputadas até ali. Não só o gosto da vitória, como a sensação de estar no controle de uma corrida, estavam fazendo muita falta ao finlandês.

No pitwall da Mercedes, a decisão foi dividir suas estratégias. Caso tivesse mais informações, não o faria: com mais degradação que o esperado, fazer só uma parada era a estratégia mais lenta.

Quando eles perceberam isso, já era tarde demais: Hamilton ficou lento na pista com pneus usados, e depois ainda teve de parar de novo.

Não é a primeira vez que James Vowles erra sob pressão. E nem é pelo campeonato. O sexto título por antecipação é um feito e tanto para a Mercedes, claro. Mas o GP do Japão mostrou que, para nós, um pouco de imperfeição faz um bem danado.



	V. Bottas Mercedes·#77 1:21:46.755	
L. Hamilton Mercedes·#44 +13.858s		**S. Vettel** Ferrari·#5 +13.343s
4	A. Albon Red Bull·#23	+59.537s
5	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+69.101s
6	C. Leclerc Ferrari·#16	+ 1 volta
7	D. Ricciardo Renault·#3	+ 1 volta
8	P. Gasly Toro Rosso·#10	+ 1 volta
9	N. Hulkenberg Renault·#27	+ 1 volta
10	L. Stroll Racing Point·#18	+ 1 volta



11 **títulos de pilotos na Fórmula 1 foram definidos no GP do Japão**

WOLFGANG WILHELM



A bandeirada para o carro 77



WOLFGANG WILHELM

Bottas comemora

RACING POINT/DIVULGAÇÃO



FERRARI/DIVULGAÇÃO



BASTIDORES

• O alívio foi grande quando, ainda na van que faz o transporte dos jornalistas do hotel para o circuito, ficamos sabendo na sexta de manhã que as atividades do sábado estavam canceladas devido ao tufão. FIA, FOM e equipes vinham monitorando a situação desde o início da semana, mas a decisão final tinha de vir do circuito junto às autoridades locais. E ela veio com um trabalho rápido e eficiente para desmontar o que correria risco devido ao vento e proteger os equipamentos.

• Perguntei a Max Verstappen se ele achava que o campeonato do ano que vem seria mais competitivo. Ele disse que esperava que a Ferrari perdesse muito o terreno. Questionei se ele queria dizer que o time tem algo de ilegal em seu carro/motor e ele só sorriu e foi embora. Mercedes e Red Bull têm certeza de que alguma coisa não bate na evolução ferrarista.

• E o mesmo acontece mais atrás no grid. A Racing Point protestou contra o carro da Renault devido a uma suposta irregularidade no equilíbrio de freio, que estaria sendo mexido por meio de configurações pré-estabelecidas eletronicamente. SÉ mais um golpe numa equipe que está levando uma atrás da outra

• Até por conta disso, houve no paddock quem levantou a hipótese do "assobio" ter vindo de alguém que quer derrubar Abiteboul – claramente alguém pouco amado lá dentro. Mas também há a possibilidade dos fotógrafos espiões - sim, todas as equipes (menos a Toro Rosso, proibida pela Red Bull), pagam muita grana por isso - terem feito seu trabalho.

DAN ISTITENE/GETTY IMAGES



ESTRATÉGIA DO GP DO JAPÃO E OS ERROS DA TÁTICA DE HAMILTON

Será que Lewis Hamilton tinha mesmo que fazer sua segunda parada? A estratégia não teria sido uma forma da Mercedes aplicar ordens de equipe sem ter de pedir para seu campeão sair do caminho de Valtteri Bottas? Todos os números – principalmente o mais importante deles, a quantidade de borracha que faltava nos pneus do inglês, apontam que não. A única possibilidade seria tentar se segurar à frente de Sebastian Vettel e garantir a dobradinha mas, quando Hamilton parou, com 11 voltas para o fim, era mais provável que ele conseguisse usar a aderência dos pneus macios para tirar 5s e passar Vettel do que se segurar com pneus que cairiam do penhasco (explico a seguir), e rapidamente se tornariam 3s por volta mais lentos. Naquele momento, ele tinha 15s de vantagem para o alemão, muito menos velocidade de reta e perderia, também, a vantagem nas curvas.

Em outras palavras, na volta 42, quando chamou Hamilton aos boxes, a Mercedes já tinha cometido dois erros com a estratégia do inglês por acreditar numa premissa que não era verdadeira e julgou que já tinha perdido a dobradinha mesmo tendo o carro mais rápido na corrida. A vitória de Bottas nunca esteve em questão.

Algo que parece ter atrapalhado o julgamento de muitos foi um gráfico que estreou justamente neste GP do Japão, mostrando a porcentagem de desgaste dos pneus. Ele tem de ser interpretado junto a algo com que nos acostumamos a ver desde a chegada dos pneus Pirelli, em 2011: a degradação destes pneus não é linear. Ou melhor, é linear até o ponto em que eles desabam do que se convencionou chamar de penhasco (a expressão usada na F1 é “to fall off the cliff”). Basicamente, usando a informação do gráfico, os engenheiros explicaram após a prova que um pneu vai de 100% a 70% na mesma velocidade que vai de 70 a cerca de 10%.

Também é a importante a informação de que os compostos C2 e C3 (médio e macios no Japão) têm performance e duração próximas. Em Suzuka, a diferença de performance era de 0s6 e a durabilidade, praticamente a mesma. Já o duro era 1s4 mais lento que o médio.

Mas por que o GP do Japão chegou a essa situação?

Ainda no grid, entrevistei Mario Isola sobre as mudanças nas condições de pista após toda a chuva que veio com o tufão e ele apontou que teríamos uma corrida de duas paradas devido ao desgaste maior em relação à sexta-feira. Red Bull e Ferrari também largaram com isso em mente, mas a Mercedes, confiante de que a melhor aerodinâmica de seu carro poderia compensar o desgaste, estava em dúvida, e planejava usar isso para dividir suas estratégias e conseguir a dobradinha. Já à Ferrari interessava usar a posição de pista para se defender, uma vez que eles sabiam que seu desgaste de pneus seria maior, mas sua vantagem nas retas era tanta que, mesmo com o DRS aberto, a Mercedes era só cerca de 2 km/h mais rápida.

As coisas pareceram começar bem para a Mercedes quando Vettel soltou a embreagem um pouco antes das luzes se apagaram e se atrapalhou na largada, e Charles Leclerc acabou com sua corrida nos primeiros metros, também com uma largada ruim e tocando-se com Max Verstappen, tendo de trocar o bico de seu carro (após longas discussões via rádio entre ele, a equipe, e a FIA, em mais um exemplo de falta de pulso no pitwall ferrarista). Com uma grande largada, Bottas pulou para primeiro, Vettel conseguiu se manter em

segundo e Hamilton perdeu terreno depois de ser seguro por três voltas por Leclerc.

Mesmo assim, o inglês conseguiu recuperar o terreno ao longo do primeiro stint, enquanto Vettel ouvia que a Ferrari seguiria com o plano A de duas paradas. A janela para isso abriria na volta 14 e, na seguinte, a Mercedes teria a primeira oportunidade real de fazer o undercut, pois Hamilton estava a menos de um segundo de Vettel. Porém, enganados de que a estratégia de uma parada poderia ser melhor para seu carro, decidiram não chamá-lo. A Ferrari não deu sopa para o azar e Vettel entrou na volta 16. Bottas naquele momento era o único carro andando em 1min34 e claramente tinha sido instruído que faria duas paradas. Logo, foi chamado na volta seguinte para cobrir qualquer chance de undercut da Ferrari, ainda que ela fosse mínima: para a estratégia de Bottas, não tinha segredo, era só copiar o que Vettel fizesse. Porém, ainda em dúvida se seu carro poderia fazer só uma parada, a Mercedes optou por deixar a estratégia de Bottas em aberto e colocou pneus médios, enquanto a Ferrari se comprometeu com duas paradas colocando os macios. Vettel estava liberado para forçar o ritmo.

Depois de perder a chance de parar antes de Vettel e usar a aderência extra do pneu para voltar na frente, cabia a Hamilton tentar levar o pneu macio até seu limite. Mas isso não deu certo: duas voltas depois, Lewis já era 3s mais lento que Bottas, e ele acabou parando apenas quatro voltas depois, na 21ª. Levando em consideração que as estimativas iniciais apontavam que quem quisesse fazer só uma parada teria de levar o pneu até a volta 27, ali já estava claro que era um erro.

Isso até Lewis viu de dentro do cockpit, quando ouviu que tinha voltado 7s atrás de Vettel e 17s atrás do líder (lembrando que no momento em que a Mercedes perdeu a chance do undercut, ele estava a menos de 1s de Vettel e a 6s de Bottas) e disse: "Estou fora da corrida agora, né? Por que não me colocaram com o duro? E agora querem que eu force, né?"

CHARLES COATES/GETTY IMAGES



Depois da tempestade...

Respondendo a Lewis: sim, ele teria que cuidar dos pneus por mais de 30 voltas ao mesmo tempo em que não poderia deixar a diferença para Bottas aumentar em 4s neste mesmo período. O pneu duro era lento demais. E o jeito era reverter a estratégia para duas paradas, ou seja, ele tinha que forçar.

Depois da corrida, Hamilton disse que, "com uma orientação melhor, eu poderia ter ido até o final com aqueles pneus". Ou seja, se não tivessem instruído que ele forçasse e tivessem permanecido 100% na estratégia de uma parada. Mesmo assim, isso não lhe daria a vitória, só abriria a chance dele se segurar na frente de Vettel.

Mas a Mercedes pediu que ele diminuísse a distância para Vettel primeiro pensando em um undercut (a Ferrari tinha deixado a porta aberta para isso porque o alemão teria que colocar o composto médio), mas Hamilton não conseguiu chegar perto tão cedo e Vettel acabou parando quando o inglês ainda estava 5s atrás.

A última cartada seria esperar os primeiros sinais de que o pneu médio de Hamilton já não estava tão rápido para ele parar e tentar usar a diferença de vida da borracha para recuperar o prejuízo. Por isso, na primeira vez em que ele foi mais lento do que Bottas, foi chamado. Voltou naquele cenário do começo do texto, com 4s6 para Vettel e 11 voltas para o fim. Não era fácil, mas era possível a equipe recuperar-se de todos os erros e conseguir a dobradinha, mas Vettel usou muito bem as qualidades da Ferrari e se manteve à frente.

Outra briga estrategicamente interessante e que acabou tendo o mesmo fim foi entre Alex Albon e Carlos Sainz. Albon ficou preso atrás do espanhol por todo o primeiro stint, antecipou bastante sua primeira parada indicando que faria duas. Como já tinha perdido a posição pelo undercut, a McLaren decidiu ficar na pista e Sainz levou o pneu macio até a volta 26. Retornou à pista muito atrás, 24s, e cruzou a linha de chegada a 6s do tailandês porque ele parou mais uma vez. O exemplo da corrida de Sainz é a tal "orientação" que Hamilton queria da Mercedes. No caso do espanhol, não foi o suficiente para ganhar a posição em um dia no qual fazer duas paradas era mesmo a melhor estratégia.

Classificação do campeonato

1 Lewis Hamilton 338 pts.	**2** Valtteri Bottas 274 pts.	**3** Charles Leclerc 223 pts.









LAT IMAGES

GP DO MÉXICO

A vitória improvável e merecida

Cidade do México, Autódromo Hermanos Rodríguez, 27 de outubro

Cartas embaralhadas

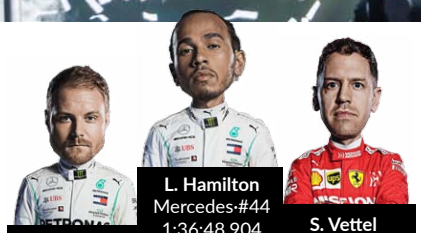
O GP do México tinha a cara de Max Verstappen: a Red Bull é geralmente um carro mais eficiente na altitude, assim como o motor Honda. Mas a maneira como ele jogou tudo no lixo acendeu a luz de alerta em muitos no paddock a respeito do que o futuro o reserva. Aos 22 anos, é fácil esquecer que Max já está em sua quinta temporada na F1, e segue tendo alguns comportamentos que fazem com que ele ganhe popularidade com os torcedores, mas que não dão muitos resultados positivos na pista.

Ele tinha a pole provisória, que seria apenas sua segunda na carreira, quando avistou uma bandeira amarela na última curva. Surpreenderia muito se Max tirasse o pé, mas, não só atendeu ao seu instinto, como acreditou que todos pensariam como ele. E isso foi o que acabou surpreendendo. O quão fora da realidade está Max para achar que dizer que viu a bandeira amarela e escolheu não tirar o pé era o certo a se fazer? Não se questiona o seu talento, mas coloca em dúvida se ele tem o intelecto de um campeão.

Já Leclerc aceitou a estratégia ferrarista e também jogou fora uma vitória em potencial. O que poderia ter sido uma corrida com um final interessante, com quatro carros com três estratégias diferentes, acabou virando uma procissão, já que os pilotos perdiam muita aderência quando estavam a 1s5 do adversário.

As cartas que valeram tinham sido jogadas bem antes de disso. A Mercedes arriscou chamar Lewis para o box na volta 23 e colocá-lo na estratégia de uma parada.

Vettel não quis responder na volta seguinte, acreditando que seria muito difícil Hamilton levar os pneus até o final. E olha que ele nem sabia que a lateral do assoalho do carro do inglês estava comprometida pelo toque com Verstappen logo na primeira curva. Enfim, o pneu duro durou uma eternidade - no caso de Max, 66 voltas! E Vettel deixou o caminho livre para Lewis vencer a última corrida que ele imaginaria ganhar na temporada.



	V. Bottas Mercedes·#77	+3.553s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:36:48.904
	S. Vettel Ferrari·#5	+1.766s
4	C. Leclerc Ferrari·#16	+6.368s
5	A. Albon Red Bull·#23	+21.399s
6	M. Verstappen Red Bull·#33	+68.807s
7	S. Perez Racing Point·#11	+73.819s
8	D. Ricciardo Renault·#3	+74.924s
9	P. Gasly Toro Rosso·#10	+ 1 volta
10	N. Hulkenberg Renault·#27	+ 1 volta

15º

Era a inclinação da antiga Curva Peraltada, um marco do circuito mexicano. Após reforma do autódromo, em 2013, a nova curva projetada em seu lugar recebeu o nome de Nigel Mansell

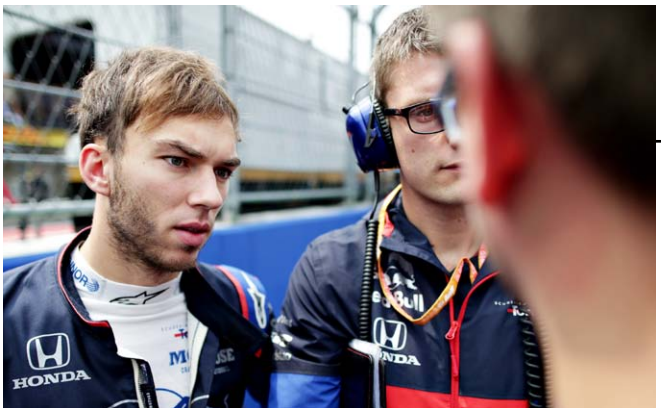


CHARLES COATES/GETTY IMAGES



A prova do México sempre acontece com casa cheia

PETER FOX/GETTY IMAGES



LAT IMAGES



Até o carro subiu ao pódio

RACING POINT/DIVULGAÇÃO



Sergio Perez correndo em casa

BASTIDORES

• Começamos a ouvir na sexta que "fulano teve que voltar para o hotel", "ciclano não está bem". A comida mexicana é famosa por gerar intoxicações em turistas, mas o que aconteceu no paddock foi algo muito mais amplo do que nas etapas anteriores. A suspeita foi a festa de recepção que o circuito organizou na quinta-feira, mas também ouvi de gente que não comeu no evento e que, mesmo assim, teve que ficar no hotel. Eu nunca tive problemas no México, mesmo sem tomar qualquer tipo de precaução, mas desta vez teve até piloto sofrendo: Pierre Gasly chegou mal no sábado e ainda teve de ouvir de Helmut Marko que, se a situação piorasse, era só ele "correr de fraldas".

• Um dos assuntos nas rodinhas era o ativismo de Lewis Hamilton em relação ao meio ambiente. O inglês chegou ao México sabendo que seria questionado sobre isso, e muito mais preparado do que na entrevista que fiz com ele em Suzuka exatamente sobre esse assunto, e confesso que isso me deixou em dúvida do quão verdadeiro ele está sendo a respeito. Mas é importante um esportista, como pessoa pública, levantar essa bandeira. Foi esse o mote da matéria de Ben Hunt para o The Sun, um dos maiores jornais da Inglaterra. Estava chegando no paddock com ele em um dos dias e me impressionou o número de pessoas que vieram criticá-lo por ter ficado do lado de Hamilton.

• O piloto, inclusive, foi agradecer ao jornalista pela matéria, algo raro, principalmente envolvendo Hamilton e sua tensa relação com os jornais ingleses. Para vocês terem uma ideia, é 1000 vezes mais fácil eu conseguir uma exclusiva com ele do que o The Sun, por exemplo.



STEVE ETHERINGTON

A consagração de Lewis Hamilton

ESTRATÉGIA DO GP DO MÉXICO E OS DUROS LONGA-VIDA

Todos começaram a corrida com a ideia de fazer duas paradas, mas também atentos ao que, de fato, viria a acontecer na corrida, uma vez que a temperatura da pista subiu 10 graus no domingo em relação a quando as simulações de corrida foram feitas na sexta-feira. Junte-se a isso o fato de, no sábado, as equipes não terem tido a chance de testar muito bem as mudanças feitas após o primeiro dia de atividades, pois a pista estava úmida no FP3. Seria uma prova mais de reação, com o piloto tendo um papel importante dentro do cockpit, do que de planejamento.

A Ferrari ficou mais presa ao seu plano – mais uma vez dando sinais de que suas simulações deixam a desejar em relação aos demais – e esqueceu de ver o que, de fato, estava acontecendo na corrida. A Scuderia reagiu à parada da Red Bull, com Alex Albon, que vinha em terceiro na corrida. O time austríaco optou por colocar pneus macios no carro do tailandês para tentar o undercut, mas cegou-se à possibilidade (que já estava muito clara para a Mercedes) de fazer só uma parada.

Ou seja, crente de que a Ferrari responderia com Vettel, eles colocaram os pneus médios em Albon comprometendo-o a fazer duas paradas, mesmo vendo o ótimo ritmo de Verstappen com o composto duro. As equipes entraram na corrida dispostas a evitar o duro achando que ele seria lento demais, e Max estava provando o contrário. Caso Albon tivesse colocado o duro naquele momento, estaria na luta pelo menos por um pódio.

Já a Ferrari, acreditando que era necessário ir até a volta 30 com o primeiro jogo de pneus, nem cogitou colocar Leclerc no pneu duro, também comprometendo-se a fazer duas paradas. Do lado do monegasco, houve a mea culpa de admitir que "perguntaram sobre o estado dos pneus e eu respondi", dando a entender que ele, Leclerc, sentiu que julgou mal a situação da borracha naquele momento. Não coincidentemente, foram os dois pilotos menos experientes do top 5 que caíram na armadilha das duas paradas.

Como a Ferrari decidiu defender a tentativa de undercut da Red Bull com o líder, isso automaticamente jogou Sebastian Vettel para uma tática de uma parada, uma vez que ele perderia a posição para Albon se parasse duas voltas depois.

A cada giro, ficava claro que o calor estava ajudando a proteger os pneus do graining da sexta-feira, e Vettel estava em posição de ganhar a corrida. A não ser por um problema: Hamilton vinha se aproximando, mesmo com um carro danificado pelo toque com Verstappen na primeira curva, e começava a ter a chance de tentar um undercut. A Mercedes, então, esperou que se abrisse um espaço para o inglês voltar sem trânsito e parou, na volta 23, e retornou à pista tão rápido que, mesmo se Vettel respondesse na volta seguinte, voltaria atrás – ouvimos no rádio como se Vettel não tivesse parado porque não quis, mas a decisão foi tomada no final das contas pela equipe também sabendo que a posição de pista estava perdida.

Aí entram as diferentes simulações das equipes. A Ferrari não acreditava que Hamilton poderia chegar até o final com o pneu duro em boas condições, e manteve Vettel na pista pelo máximo de voltas possível para ele ter a chance de atacar o inglês no final. Já a leitura da Mercedes era de que a janela para uma parada tinha se aberto na volta 19, e por isso pediu ao inglês que forçasse o ritmo. Na volta 22, ele ficou a menos



DIVULGAÇÃO/RENAULT



Ricciardo

de 2s de Vettel, e no final do giro seguinte, parou nos boxes.

Era um pouco cedo, sim, mas era a única chance da Mercedes ganhar a corrida. Caso Vettel parasse antes de Hamilton, ele voltaria na frente e ganharia a corrida. Depois, foi só uma questão de fazer Hamilton acreditar que dava para ir até o final mesmo com um carro cujo equilíbrio não era o mesmo por conta dos danos no assoalho, que tiravam a estabilidade da traseira nas freadas. Mas o time alemão sabia que poderia confiar em seu piloto para fazer isso. No final das contas, foi uma grande vitória tanto dele, quanto da equipe.

Vettel acabou parando 13 voltas depois, respondendo ao pit stop de Bottas, que naquele momento era segundo. Leclerc voltou à liderança, mas apenas por seis voltas, até fazer sua inevitável segunda parada, pois teria que usar os dois compostos. Caso tivesse colocado os duros naquela primeira parada, muito provavelmente teria ganhado a corrida, já que Verstappen veio passando o pelotão inteiro com um mesmo jogo de duros, que sobreviveu por 66 voltas.

No final das contas, fica a informação que Mario Isola já tinha passado na sexta-feira, de que o fator limitante do pneu duro era de desgaste, e não degradação. Ou seja, a perda de performance seria repentina, mas apenas no final do stint. Por conta disso, os pneus 13 voltas mais novos de Vettel não seriam suficientes para ele ser significativamente mais rápido que Hamilton, e o inglês venceria pela 83ª vez na carreira.

Na briga do segundo pelotão, uma equipe que soube ler bem a situação de pista levou a vantagem: a Racing Point chamou Sergio Perez aos boxes na volta 20 e colocou os pneus duros, provavelmente deixando a tática aberta para ver o que aconteceria no final da prova – o que a Ferrari tinha que ter feito com Leclerc. E a Renault apostou que as temperaturas mais altas favoreceriam o pneu duro e colocou Ricciardo neste composto desde o início da prova. Ele faria mais de 50 voltas sem trocar pneus e, com isso, foi superando seus oponentes para ir de 13º a oitavo. Moral da história? Não foi uma corrida fácil de ler, mas alguns estrategistas – e pilotos – justificaram seus salários no México.



A cara de quem (não) sabe que fez bobagem

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 363 pts.



2 **Valtteri Bottas** 289 pts.



3 **Charles Leclerc** 236 pts.



WOLFGANG WILHELM

GP DOS EUA



Lewis Hamilton no lugar reservado ao campeão mundial

Austin, Circuito das Américas, 03 de novembro

A cara de Lewis Hamilton

Um GP mais com a cara de Lewis Hamilton, impossível. Tem que ter um pouco de drama, como a classificação ruim (algo sintomático em um ano no qual, ao contrário de toda a sua carreira, Hamilton não brilhou tanto aos sábados); um pouco de família (na verdade, teve até tio caribenho que nunca tinha vindo para nenhuma corrida); celebridades (o ator texano Matthew McConaughey disse, inclusive, que Lewis é convidado em seu rancho na hora que ele quiser) e, para este sexto título, não podia faltar uma bela dose de administração de pneus.

A Mercedes é um excelente carro, sem dúvida, mas Hamilton também fez a diferença aos domingos para conquistar seu sexto título. Adaptou-se mais rápido que os outros a cada condição.

Em Austin, ele nem sabia como tinha deixado as duas Ferrari para trás tão facilmente logo nas primeiras curvas. E depois percebeu que, mesmo seguindo Verstappen razoavelmente de perto, seus pneus estavam em condições melhores do que os dele. Pôde fazer uma parada a menos e chegou a sonhar com a vitória, mas acabou vendo um Bottas muito mais forte no final passá-lo como se fosse um retardatário. Nada mal para quem largou em quinto. Muito mais do que ele precisava para selar o título.

Mas Max Verstappen não podia deixar de puxar um pouco do protagonismo para si. O holandês aproveitou as entrevistas pós-corrida para zombar da falta de ritmo das Ferrari, creditando-a à diretiva técnica distribuída pela FIA que, para a Red Bull, desvenda o mistério do motor ferrarista. É fato que a vantagem nas retas foi menor na classificação que vinha sendo nas últimas corridas.

Alheio às desconfianças de Max, Hamilton vira e mexe encaixava em suas respostas que não está pronto para parar, que ama o que faz. E não parece ser para chegar em Schumacher ou em quaisquer outros números. É para ter esses dias de Lewis Hamilton.



	L. Hamilton Mercedes·#44 +4.148s	
	V. Bottas Mercedes·#77 1:33:55.653	
	M. Verstappen Red Bull·#33 +5.002s	
4	C. Leclerc Ferrari·#16	+52.239s
5	A. Albon Red Bull·#23	+78.038s
6	D. Ricciardo Renault·#3	+90.366s
7	L. Norris McLaren·#4	+90.764s
8	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+ 1 volta
9	N. Hulkenberg Renault·#27	+ 1 volta
10	S. Perez Racing Point·#11	+ 1 volta

10

Desde que os EUA voltaram ao calendário da F1, Austin garantiu a realização de 10 provas no Circuito das Américas



LAT IMAGES



Lewis comemora com a equipe, pais (e Matthew McConaughey)

LAT IMAGES



O inglês sobre um dos seus trunfos - no caso, os pneus



DIVULGAÇÃO/FERRARI

BASTIDORES

• A aprovação das regras de 2021 e seu anúncio oficial no final de semana do GP dos EUA trouxeram um problema para a Ferrari: a paz que estava instaurada entre as equipes grandes para que elas conseguissem barrar (como fizeram com sucesso) grande parte das mudanças que estavam sendo programadas já não precisa mais existir. Depois do GP do Japão, a Red Bull enviou um questionamento à FIA sobre a possibilidade de se aumentar o fluxo de combustível nos intervalos (calculados em milissegundos) entre as medições que controlam os 100l/hora.

• Adivinha quem estaria fazendo isso, na opinião da Honda? A Ferrari, claro, e isso explicaria porque a vantagem dela era tão grande em acelerações. E explica essa declaração do Verstappen em Suzuka, e todas as outras do último domingo.

• As equipes fazem esse tipo de "consulta" para tentar acabar com vantagens que os rivais possam ter. Eles basicamente perguntam à FIA se podem fazer algo que acreditam que um rival está fazendo. Isso gera diretivas técnicas, como a que foi distribuída em Austin. A partir da distribuição da diretiva, quem continuar fazendo seja lá o que tenha sido considerado ilegal corre risco de protesto e desclassificação.

• Do lado da Ferrari, Binotto garantiu que o motor de Austin era igual ao do México. Porém, vale a ressalva de que a FIA não checou especificamente o fluxo ferrarista. O que a diretiva técnica diz é que aquilo que a Red Bull perguntou se podia, não pode.



MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



Max não deu chances a Vettel na largada

ESTRATÉGIA DO GP DOS EUA COM FERRARI PERDIDA E TÁTICAS DIVIDIDAS

O GP dos Estados Unidos coroou o campeão Lewis Hamilton mais uma vez, como era esperado. Mas as confirmações pararam por aí. A Ferrari, que tinha vencido a corrida ano passado, viu os rivais de tão longe quanto no final de julho em Budapeste. E foi a Red Bull quem chegou mais perto. Por fim, foi Valtteri Bottas quem fez a pole e venceu. Mas como explicar tudo isso?

Hamilton saiu da classificação sem entender por que o carro ficou imprevisível de uma hora para a outra no Q3. No final das contas, ele tinha batido na tampa do modulador de equilíbrio de freio, que ficava voltando à configuração que jogava o freio para trás, mesmo depois que Lewis tentava jogá-lo para frente. Foi algo que a equipe só notou depois.

Assim, a briga pela pole ficou restrita a Bottas, Verstappen e Vettel, até porque Charles Leclerc teria que usar um motor antigo depois da quebra no FP3. E, por menos de um décimo, deu Bottas.

Logo saberíamos que, dos três, só dois teriam ritmo para vencer, ainda que a tarefa de Verstappen fosse muito difícil pela vantagem que a Mercedes já aparentava ter nos treinos livres.

Isso porque, tão logo as luzes se apagaram, a Ferrari já estava fora de combate. Como de costume em Austin, o lado do pole gera muito mais aderência, dando vantagem a Verstappen e Hamilton na briga com Vettel e Leclerc. E os dois sofreriam com um carro que saía muito de frente, como no início da temporada, mas desta vez sem aviso. O caso de Vettel parecia mais sério, já que a tendência do comportamento piorar virando à direita era o sinal de que algo estrutural estava errado. E logo a suspensão se foi.

No caso de Leclerc, o comportamento do carro não era muito diferente, especialmente de tanque cheio. Era clara a falta de estabilidade da Ferrari, mas o péssimo ritmo, que fez o ferrarista correr praticamente sozinho para chegar em quarto, deixou muita gente em dúvida se eles não perderam também rendimento do motor em Austin. Mas Binotto assegurou que nem a falta de velocidade de reta tem a ver com potência. Disse que eles testaram uma configuração diferente, focando mais nas curvas, e ficaram satisfeitos na classificação, mas completamente perdidos na corrida.

Mais atrás, Albon se chocou com Sainz e teria que escalar o pelotão por duas vezes para chegar em quinto. E, na briga pelo "melhor do resto", Ricciardo faria outra bela corrida de administração de pneus, depois de passar Norris na volta 8. A McLaren tentou um undercut, mas a Renault não mudou seu plano de uma parada e o time inglês acabou percebendo que Norris não conseguiria ir até o final parando apenas uma vez, e reagiu a tempo de converter sua tática em duas paradas.

Não que a McLaren ou a Renault foram para a corrida com a certeza de qual seria a melhor estratégia. Era uma dúvida que todos tinham, devido ao aumento das temperaturas da sexta para o domingo. É curioso lembrar que o cenário em termos de aumento significativo de temperatura era o



LAT IMAGES



O vencedor da corrida cumprimenta o campeão da temporada

mesmo no México e nos EUA, mas o calor do domingo significava coisas diferentes devido às características da pista e do asfalto: no México, mais calor significou que o pneu funcionou melhor que o esperado, pois evitou o graining. E nos EUA, levou ao superaquecimento e a uma prova que começou, na mente dos engenheiros, como de uma parada, mas acabou sendo mais rápida com duas.

Lá na frente, a Red Bull tomou a decisão para a Mercedes, quando chamou Verstappen aos boxes muito cedo, na volta 13. Mesmo com os pneus duros, a outlap dele foi tão forte que os alemães tiveram que responder com o líder Bottas. Àquela altura, Hamilton já tinha decidido que faria só uma parada e, por isso, estava gerenciando o ritmo. Com as paradas dos dois que vinham a sua frente, Hamilton assumiu a liderança.

O inglês pararia na volta 24. Nesse momento, a equipe sabia que tinha a dobradinha, porque o ritmo da Red Bull tinha caído muito com os pneus duros. E o que eles viam em termos de degradação apontava para uma vantagem para a tática de duas paradas. Até foi curioso que as mensagens para Lewis não eram tão incisivas quanto em outras corridas quando ele dizia que não tinha certeza se o plano daria certo.

Para a Mercedes, agora era uma questão de parar Bottas logo depois de Verstappen, o que eles fizeram na volta 35, e torcer para que seus pilotos não fizessem nada estúpido, porque eles certamente se encontrariam na pista. Para Hamilton, era necessário salvar um pouco de rendimento para o fim e, para Bottas a tarefa era tirar 14s ao mesmo tempo em que garantia que teria pelo menos 1s5 de vantagem ainda nos pneus quando chegasse em Hamilton, já que é esse o cálculo de diferença para que um carro possa passar o outro na pista de Austin.

Bottas chegou com seis voltas para o final e passou Hamilton com cinco, de maneira decidida. Para o agora hexacampeão, não lhe restavam mais armas. No final das contas, foi uma boa forma de Bottas selar seu vice, melhorando significativamente em relação ao ano passado, quando foi quinto, e de Hamilton comemorar mais um título.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 381 pts.



2 **Valtteri Bottas** 314 pts.



3 **Charles Leclerc** 249 pts.





DAN ISTITENE/GETTY IMAGES

Se isso não é uma parceria de sucesso...

GP DO BRASIL

São Paulo, Autódromo José Carlos Pace, 17 de novembro

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES

Receita perfeita

Campeonato decidido, um traçado que permite ultrapassagens, condições de pista muito diferentes entre os treinos livres e o domingo, e motores chegando no final da temporada já no limite, e um Safety Car que veio na hora certa para recompactar o grid quando só cinco carros estavam na mesma volta. Desta vez, nem precisou chover em Interlagos para termos muito provavelmente a corrida mais aberta da temporada. E que teve ao mesmo tempo manobras espetaculares e campeões do mundo exagerando na dose.

Não foi à toa que Max Verstappen estava com um sorriso de orelha a orelha quando saiu do carro. Não é todo dia que se ganha uma corrida ultrapassando Lewis Hamilton em duas oportunidades, uma por dentro e, outra, que ele elegeu como sua manobra favorita, por fora. Além de seu talento, ele contou também com um motor Honda muito menos rodado do que os dos rivais, e a decisão estratégica da equipe de parar nos boxes no primeiro Safety Car, o que naquele momento tirou-lhe posição de pista, mas que no final das contas lhe deu a vitória.

Mas Verstappen não era, de longe, o mais feliz após a bandeirada. Pierre Gasly admitiu que nenhum champanhe francês chegou perto do sabor especial que ele sentiu no pódio em Interlagos, ainda mais com todo o calor da galera que invadiu a pista. E Sainz cuidou dos pneus como poucos - como se estivesse em um rali de regularidade - para ir de último ao pódio mesmo com o SC compactando o pelotão no final.

Gasly e Sainz só tiveram a chance de estrear no pódio porque a Ferrari viveu outro momento de autodestruição, com Vettel e Leclerc batendo a cinco voltas do final - mais por imprudência do alemão a la Turquia 2010 do que qualquer outra coisa. Um aperitivo de como a Fórmula 1 pode ser bacana numa questão de detalhes.



	M. Verstappen Red Bull·#33 1:33:14.678	
	C. Sainz Jr. McLaren·#55 +8.896s	**P. Gasly** Toro Rosso·#10 +6.077s
4	K. Raikkonen Alfa Romeo·#7	+9.452s
5	A. Giovinazzi Alfa Romeo·#99	+10.201s
6	D. Ricciardo Renault·#3	+10.541s
7	L. Hamilton Mercedes·#44	+11.139s
8	L. Norris McLaren·#4	+11.204s
9	S. Perez Racing Point·#11	+11.529s
10	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+11.931s

1:07.508

Foi o tempo que Max Verstappen levou para percorrer uma volta no Circuito de Interlagos e garantir a pole. Já o finlandês Valtteri Bottas fez a volta mais rápida da corrida, 1:10.698 (volta 43)

DAN ISTITENE/GETTY IMAGES

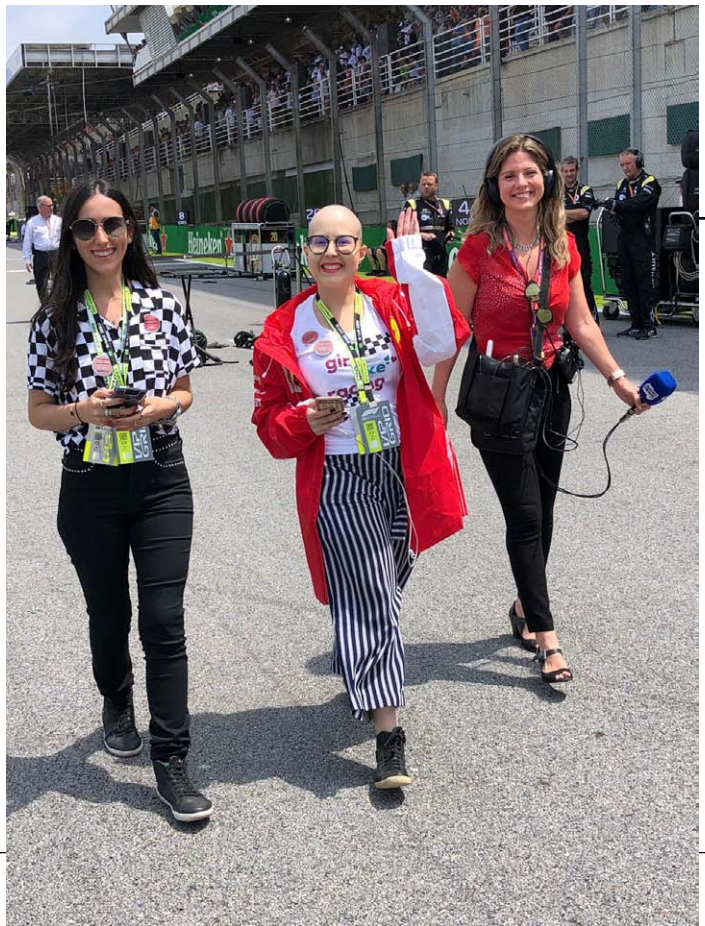


Aquele abraço amigo



Aquele abraço amigo 2

CHARLES COATES/GETTY IMAGES



BASTIDORES DO 100º

• Meu 100º GP na F-1 teve um misto da energia positiva que recebi de todo mundo que se apertou lá no nosso encontro com o Boteco F1 da sexta, e por todo fim de semana, e da ajuda que tive de algumas das boas almas do paddock que são o que vale a pena rodar o mundo e que confiaram em mim para fazer outras boas almas brilharem.

• Foi a Bia que entrou em contato comigo para eu tentar fazer com que o Daniel Ricciardo ficasse sabendo da história da Aninha, que tinha participado de um concurso em que ele estava desafiando seus fãs a fazer em shoeys. As duas tinham participado: Bia comemorando sua formatura (num vídeo que eu já tinha mostrado ao Daniel e que ele tinha amado) e, a Aninha, o sucesso do seu transplante, parte do tratamento de um câncer raro em adultos.
Por sorte, eu tinha uma exclusiva marcada com o Ricciardo, e comentei com ele que a doença tinha voltado e a Aninha está tendo de passar pela quimio outra vez. Na hora eu nem sabia o que esperar dele. Ele quis saber se ela viria ao GP e pediu para conhecê-la.
Tive a ideia de não falar diretamente com ela. Faria uma surpresa com a ajuda da Bia, mas no fundo queria tentar levar as duas para o paddock, sabendo que ambas adorariam conhecê-lo. Naquele momento achei que conseguiria o passe por algumas horas, na sexta, com a própria Renault. Mas acabei comentando da história com o produtor da F1, Jason Swales, que na hora disse que eles mesmos cuidariam dos passes. A história rapidamente chegou a Sean Bratches, chefe comercial da categoria, que aprovou, inclusive, a ida ao grid. Tudo isso seria feito sem câmeras, a pedido de Ricciardo, que foi fofo como de costume com as meninas. Elas viraram celebridades instantaneamente no paddock, mas nem sabiam o que estava por vir. Domingo de manhã, receberam a notícia de que iriam ao grid. Fiz questão que elas fossem comigo, não ia perder essa, e qual foi minha surpresa quando vi a arquibancada A toda acenando para elas, logo depois de terem ouvido a história pelos auto-falantes? Sim, depois teve toda aquela corrida sensacional, mas para mim tudo já tinha valido a pena.



CHARLES COATES/GETTY IMAGES



Max Verstappen ultrapassou Lewis Hamilton por fora e por dentro em Interlagos

ESTRATÉGIA DO GP DO BRASIL E OS SEGREDOS DE INTERLAGOS

Tão logo acabou o GP do Brasil, Ross Brawn afirmou que a corrida era um caso a ser estudado. Quer tirar exemplos para, quem sabe, mudar alguma regra para que provas como a que vimos em Interlagos sejam mais comuns. Uma análise mais cuidadosa indica que a diferença de temperatura entre os treinos livres e a corrida foi importante, mas o fator decisivo foi o SC causado por Bottas.

Antes da prova, a Pirelli acreditava que o calor do domingo significava que os times teriam que apostar no pneu duro para fazerem uma parada. Porém, a Mercedes logo compreendeu que fazer duas paradas seria a única chance de vencer a corrida com Hamilton, que vinha tirando, pouco a pouco, a vantagem de Verstappen na ponta, construindo uma chance de ouro na volta 20, quando chegou a 2s de Max. Era a hora de tentar o undercut. O inglês fez sua parada e voou na volta de retorno dos boxes. Mas ele precisava de mais do que isso: sabendo da vantagem de potência do motor Honda em Interlagos, era fundamental que ele escapasse da zona de DRS, caso contrário não conseguiria responder. Para isso, tinha que desligar a função de recarga automática das baterias na segunda volta após a parada, quando já tinha Max na sua cola (já que o undercut tinha funcionado e Verstappen, mesmo respondendo à parada de Hamilton na volta seguinte, tinha voltado atrás) para tentar abrir pelo menos 1s.

A tática não deu certo. Hamilton chegou a fugir do DRS no primeiro ponto de ativação, na reta principal, mas já tinha acabado com suas baterias. Teria que sobreviver uma volta para carregá-las de novo. Max não lhe deu esse luxo, e o passou com mais de 30km/h de vantagem do DRS na reta oposta + a diferença da energia híbrida.

Com um ritmo inferior (na volta 20, Sebastian Vettel já estava a mais de 7s do líder), restou à Ferrari tentar deixar em aberto se adotaria a tática de uma parada, chamando o alemão só na volta 25 e colocando-o com os médios, enquanto Hamilton e Verstappen tinham se comprometido a fazer duas paradas, com os macios. Sua função era se manter a menos de 22s dos líderes e fazer com que eles tivessem que ultrapassá-lo na pista no final. Porém, parecia uma missão quase impossível.

Bottas estava sofrendo com o equilíbrio do carro e a Mercedes cometeu o erro de colocá-lo no lento composto duro, algo que teve de corrigir 15 voltas depois. Curiosamente, a Ferrari cometeria o mesmo erro com Leclerc três voltas depois, mas deixaria por isso mesmo. A parada a mais o colocou atrás do monegasco e seu motor, que já dava sinais de estar no fim da vida útil desde a classificação, quando ele era muito mais lento que os demais nas retas, abriu o bico. O finlandês parou o carro num lugar seguro, mas ele ficou travado num buraco e os fiscais não conseguiram retirá-lo sem o trator – Ross, taí uma receita infalível! – e o SC teve de ser chamado.

Faltavam 20 voltas para o final, Vettel já tinha desistido da tática de uma parada, o carro mais rápido do fim de semana estava na frente e só cinco pilotos estavam na mesma volta. Tinha tudo para ser um fim de corrida processional.

O capacete de Lewis Hamilton é de autoria do designer brasileiro Raí Caldato



WOLFGANG WILHELM



E tudo o que aconteceu dali em diante foi definido pelo SC de Bottas, já que alguns pilotos aproveitaram para parar, outros não, gerando diferenças entre compostos, e a regra que permite que os carros recuperem uma volta colocaria o meio do pelotão de volta na briga.

Sabendo que Hamilton faria o inverso do que Verstappen, a Red Bull chamou o holandês, decisão difícil de tomar para quem está na ponta, mas muito mais fácil numa pista como Interlagos do que em Mônaco, para dar um exemplo extremo. Lewis seguiu reto.

Mais atrás, Sainz estava em nono antes do SC, tendo feito ultrapassagens e sido o único a parar só uma vez. Começaria a parte mais impressionante da sua corrida, conseguindo se segurar com o pelotão compactado e pneus mais velhos. Mas ele contou com a sorte também, pois estava "protegido" por Raikkonen e Giovinazzi, que também não pararam. Mais à frente, Albon não parou, depois passou Vettel, que também ficou na pista, e pulou para terceiro, deixando o alemão na mira de Leclerc, que tinha borracha nova.

O que aconteceu na briga das Ferrari ficou bem documentado. Com os dois fora, Gasly, que tinha passado a prova toda em sétimo, agora era o quarto. No final das contas, todos os que não pararam no SC de Bottas se deram bem. Menos Hamilton, que seria engolido por Verstappen, por fora.

O hexacampeão ainda pediu para parar no SC seguinte, causado pelas Ferrari. Voltando em quarto, ele teria 5 voltas para recuperar o terreno perdido; passou Gasly, mas errou na dose com Albon. Com o toque entre ambos, o francês subiu para segundo. Hamilton cruzou em terceiro, mas foi punido pelo toque e Sainz acabou comemorando, também, seu primeiro pódio.

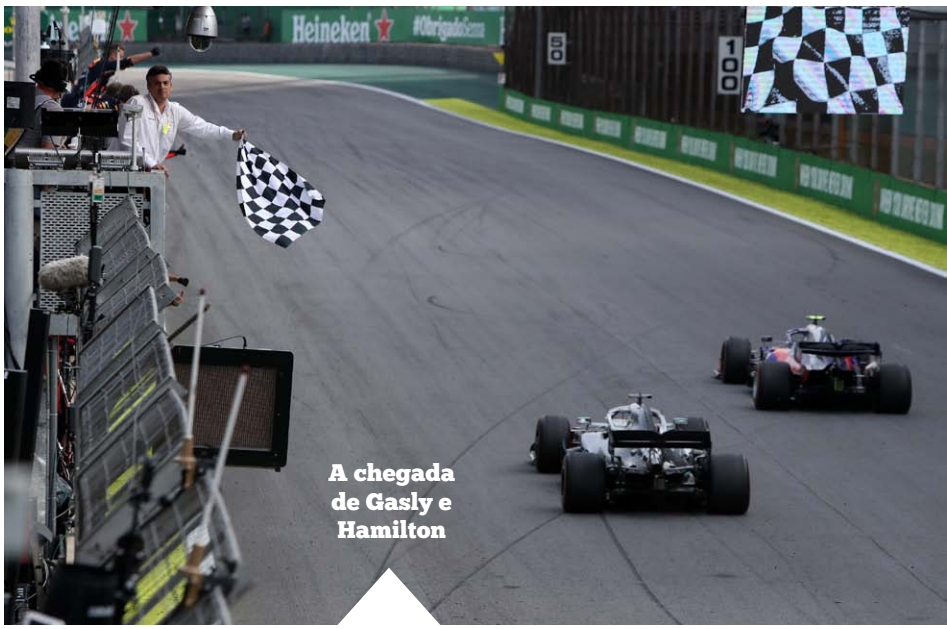
Em última análise, foram os detalhes da era híbrida que fizeram Interlagos vibrar como nos velhos tempos: o "apagão" de Hamilton e, principalmente, o desgaste de motores que têm de fazer pelo menos sete corridas para amortizar parte dos gastos com uma unidade de potência cara demais.

DIVULGAÇÃO/FERRARI



Uma daquelas pra se esquecer (ou relembrar sempre)

MARK THOMPSON/GETTY IMAGES



A chegada de Gasly e Hamilton

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 387 pts.



2 **Valtteri Bottas** 314 pts.



3 **Max Verstappen** 260 pts.



DAN ISTITENE/GETTY IMAGES

GP DE ABU DHABI



O gram chelem no deserto de Hamilton, que fez a pole, volta mais rápida da corrida e liderou de ponta a ponta

LAT IMAGES

Abu Dhabi, Circuito de Yas Marina, 1 de dezembro

Simbolismos

Um Lewis Hamilton irrepreensível, compensando com juros e correção o erro das últimas voltas do GP do Brasil – foi ele mesmo quem disse que fazia questão de ser perfeito em Abu Dhabi depois do toque com Alex Albon. Ao seu lado no pódio, seus dois herdeiros mais óbvios, com Max Verstappen na frente, outro retrato da temporada. Ainda que Charles Leclerc tenha impressionado muitos que talvez não tinham prestado tanta atenção ao seu grande ano de estreia, ele ainda parece errar um pouco mais que Max, embora sua curva de aprendizado pareça ser mais inclinada. Com Hamilton fazendo questão de dizer durante todo o final de semana que estava se sentindo "com 22 anos", não coincidentemente a mesma idade de Max e Charles, é justo dizer que o pódio foi o reflexo não só desta temporada da F-1, mas foi também um aperitivo para o ano que vem.

A etapa que colocou um ponto final em uma temporada deixou ainda outros "sinais". Mesmo em um circuito que, em teoria, a favorece, a McLaren pontuou com os dois carros, com a maior experiência de Carlos Sainz aparecendo quando o espanhol viu que o pneu duro estava durando menos que o esperado e pediu para parar de novo.

Foi também uma não-corrida de Sebastian Vettel, para "coroar" uma não-temporada. Ele mesmo admite que não teve um bom ano e fiquei em dúvida neste fim de semana se não está ensaiando um retorno à Red Bull, vendo que perdeu, definitivamente, terreno na Ferrari.

Mas o que 2020 pode trazer? Toto Wolff deu um sorriso enigmático ao dizer que a Mercedes "só queria dar graça ao campeonato", e por isso tivemos uma segunda metade disputada. Blefe ou não, o fato é que a F-1, a partir de agora, estará com um olho em 2020, e outro em 2021. Mas, com a temporada que os jovens tiveram, pelo menos a categoria sente que seu futuro está em boas mãos dentro das pistas.



	C. Leclerc Ferrari·#16	+43.435s
	L. Hamilton Mercedes·#44	1:34:05.715
	M. Verstappen Red Bull·#33	+16.772s
4	V. Bottas Mercedes·#77	+44.379s
5	S. Vettel Ferrari·#5	+64.357s
6	A. Albon Red Bull·#23	+69.205s
7	S. Perez Racing Point·#11	+ 1 volta
8	L. Norris McLaren·#4	+ 1 volta
9	D. Kvyat Toro Rosso·#26	+ 1 volta
10	C. Sainz Jr. McLaren·#55	+ 1 volta

87

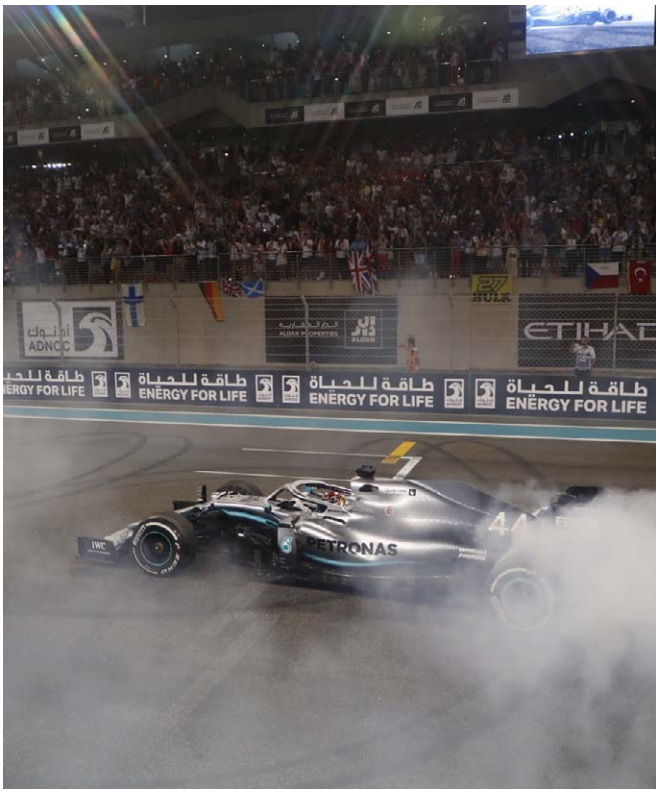
Foi a diferença de pontos entre o hexacampeão para o segundo colocado no campeonato de pilotos de 2019, Valtteri Bottas. Já Max Verstappen ficou a 135 pontos de Lewis Hamilton

CLIVE MASON/GETTY IMAGES



Eles esperam a temporada inteira pra fechar com... água de rosas

WOLFGANG WILHELM



Zerinho de campeão? Temos, sim!



DIVULGAÇÃO/FERRARI

BASTIDORES

• O último GP do ano começou com Valtteri Bottas mandando indiretas na entrevista coletiva, dias depois de sua mulher, Emilia, ter pedido o divórcio. Foi uma entrevista cheia de "eu tenho que ser uma pessoa melhor, assim como um piloto melhor", então dava para ter uma boa ideia do que aconteceu, né? Pelo menos sabe-se que ele tinha um contrato pré-nupcial, então ficou mais o prejuízo moral do que o financeiro. Mas que doeu, doeu.

• O terceiro filho de Sebastian Vettel – o primeiro menino – nasceu às vésperas do GP, e fez o alemão chegar só na madrugada da quinta para sexta, horas antes do primeiro treino livre. No final das contas, isso serviu para ele escapar das perguntas sobre o incidente do Brasil, pelo qual, a julgar pelas declarações de Leclerc e Binotto, foi considerado culpado dentro da equipe.

• Correu a informação de que as equipes estão pressionando a Pirelli para não adotar os pneus que eles fizeram para 2020. Isso porque, quando os protótipos foram usados nos treinos livres do GP dos EUA, os pilotos reclamaram de falta de aderência. Do lado da Pirelli, a justificativa era de que os carros não estavam ajustados aos novos compostos e, para o teste, a pressão será diminuída em 1.5 psi, o que é significativo, porque, nos demais testes, eles conseguiram resultados melhores nessa configuração. Mas não deixa de ser irônico que as equipes queiram manter os pneus que deram tanta dor de cabeça no começo do ano. Lembremos que eles até votaram em junho para voltar aos compostos de 2018!

CHARLES COATES/GETTY IMAGES



Verstappen, Leclerc, Vettel e o restante da turma na largada do GP de Abu Dhabi

ESTRATÉGIA DO GP DE ABU DHABI E OS PILOTOS TOMANDO A DIANTEIRA

Um carro de Fórmula 1 nunca é feito especificamente para uma pista ou um tipo de situação. Mas existe algo na filosofia do carro da Mercedes nos últimos seis anos que casa perfeitamente com o circuito de Abu Dhabi.

Agora já são seis vitórias, vindas de seis vezes em que os dois carros prateados também fizeram os melhores tempos na classificação. A vantagem, como nos anos anteriores, veio principalmente no travado terceiro setor. A Mercedes é boa em curvas de baixa e no cuidado com os pneus e, no asfalto abrasivo de Yas Marina, são dois trunfos importantes.

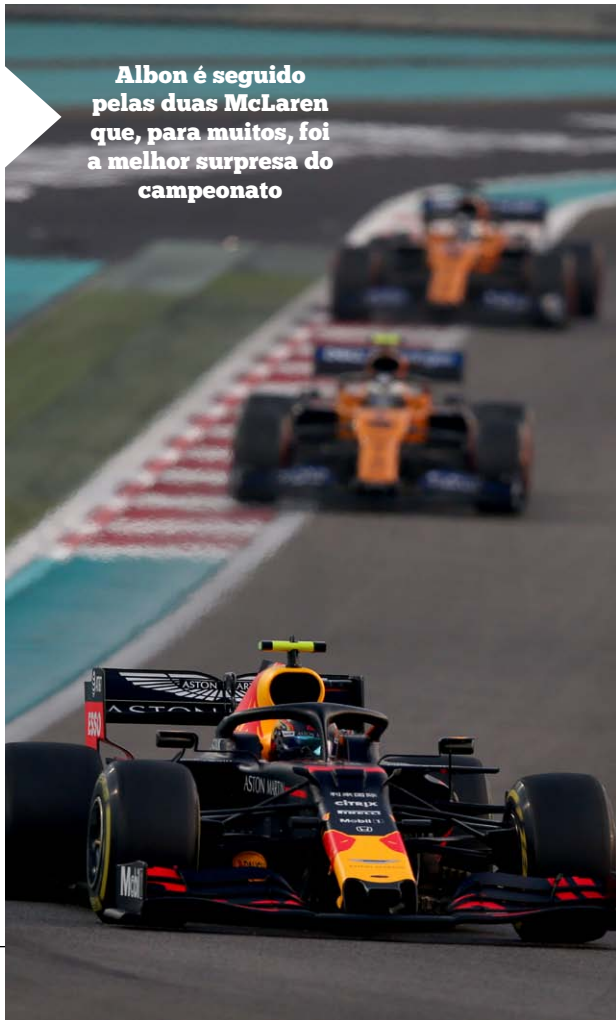
Com Valtteri Bottas fora da luta pela vitória pela punição pela troca de motor, Hamilton passeou em sua última corrida com o carro que lhe ajudou a conquistar o hexa, alheio ao alto consumo de pneus que complicou a vida das Ferrari, cujo carro escorregava muito principalmente no tal terceiro setor.

Na largada, as duas Red Bull pareceram sofrer com o aquecimento dos pneus médios com os quais escolheram: Verstappen foi superado por Leclerc e Albon penou para permanecer à frente das duas McLaren. Único no top 5 que optou por largar com os macios, Sebastian Vettel não conseguiu aproveitar a maior aderência para ganhar posições, e as primeiras colocações ficaram com Hamilton (já claramente muito superior), Leclerc, Verstappen, Vettel e Albon.

A Pirelli previa que seria uma corrida feita facilmente com uma parada para quem largasse com o médio, mas não para o macio. Ou seja, seria mais uma daquelas em que o 11° colocado no grid – Perez – seria premiado na batalha do meio do pelotão, como de fato aconteceu.

O fato das duas McLaren e das duas Renault (os quatro expostos por largar com os macios) estarem travando o pelotão poderia ter ajudado e muito Valtteri Bottas a chegar no pódio que ele almejava (mesmo reconhecendo que

CHARLES COATES/GETTY IMAGES



Albon é seguido pelas duas McLaren que, para muitos, foi a melhor surpresa do campeonato

LAT IMAGES



Max e Charles só observam - e almejam - copiar o 'tio' Lewis

um pódio sem champanhe não era lá essas coisas para ele), mas uma pane no sistema que controla quem pode ativar o DRS fez com que a asa móvel fosse desabilitada por 16 voltas, bem no momento mais crucial para Bottas deixar o pelotão para trás. O diretor de provas Michael Masi não quis falar de quem foi a culpa, mas a forte presença de gente da FOM na sala (algo que eu só tinha visto quando o GP do Japão terminou uma volta antes devido a uma falha do painel) indicou quem cuida do tal sistema.

Além de dificultar a vida de Bottas, a falha do DRS também fez com que as duas McLaren e Ricciardo, que anteciparam suas paradas, ficassem presos atrás da Haas de Grosjean, facilitando a vida de Hulkenberg – e mesmo assim ele terminaria a prova fora dos pontos.

Voltando à disputa da frente, quando a janela de pit stops abriu a Ferrari tinha o seguinte problema: Leclerc, mesmo com os médios, e Vettel, que tinha conseguido fazer mais voltas do que se imaginava com os macios, estavam reclamando do desgaste. E o monegasco não tinha conseguido abrir em relação a Verstappen. Temendo que a Red Bull fizesse um undercut, a decisão foi parar os dois na mesma volta. E um problema para trocar o traseiro esquerdo de Vettel lhe custou 1s5. Foi o suficiente para a Red Bull tentar reagir e chamar Albon, mas ele voltou atrás de Vettel mesmo assim.

Hamilton, Verstappen e Bottas continuaram na pista, com missões diferentes: Bottas tinha que esperar até ter o equivalente a um pit stop de vantagem para o pelotão B; Verstappen tinha que fazer o mesmo com Leclerc e Hamilton tinha que esperar Verstappen parar.

Só o holandês não conseguiu, e voltou 5s atrás da Ferrari, embora com mais ritmo. Com o DRS funcionando, não teve dificuldade para passar o monegasco e retomar o segundo lugar. Bottas, com pneus mais novos e toda a potência do motor, vinha sendo 1s por volta mais rápido quando passou Albon.

Pouco antes disso, Vettel tinha ido para o box para sua segunda parada, na volta 38. A tentativa era, já imaginando que seria superado na pista, fazer algo diferente. E foi um pedido do alemão.

O mesmo estava acontecendo no outro cockpit, três corridas depois que Leclerc prometeu ser mais assertivo no rádio quanto à estratégia, após aceitar passivamente a tática de duas paradas que o tirou da vitória no México.

Quem também pediu para mudar de estratégia foi Carlos Sainz, que com isso chegou na frente das duas Renault na briga particular entre os que largaram com o macio no top 10. Já Norris teve um ritmo tão bom que quase bateu os dois mais bem colocados que largaram com os médios na luta da F1 B – sofreu a ultrapassagem de Perez na última volta, mas superou Kvyat.

Lá na frente, Hamilton se despediu de 2019 com uma vitória absoluta, com Verstappen em segundo e Leclerc em terceiro, segurando-se para não ser superado por Bottas mesmo com pneus mais novos, evidenciando uma tarde dura para a Ferrari. Vettel ainda conseguiu superar Albon mesmo com um pitstop a mais e o tailandês fechou o top 6 de uma corrida até mais movimentada que o normal em Abu Dhabi, mas sem surpresas.

Classificação do campeonato

1 **Lewis Hamilton** 413 pts.



2 **Valtteri Bottas** 326 pts.



3 **Max Verstappen** 278 pts.

