
MAX
MAX
MAX
NO PADDOCK DA F1 | Por JULIANNE CERASOLI
2023

SUMÁRIO

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

CONTRADIÇÕES

Foi a temporada das contradições. Max Verstappen “ligou” seu carro no estilo de ultra sensibilidade em que gosta de “jogar” e o RB19 respondeu. Tornou-se, na mão dele, um carro ao mesmo tempo veloz para uma volta lançada e imbatível no cuidado com os pneus. Então foi uma temporada marcada por um domínio incrível, com o hino holandês tocando em 95,45% das provas de 2023 e mais um sem fim de recordes.

Mas também foi a quarta temporada com o maior número de ultrapassagens desde que há números confiáveis para se comparar, ou desde 1984. Também foi a temporada em que, por várias vezes, vimos todos os carros dentro do mesmo segundo. Então, de Max para trás, foi a temporada mais competitiva dos últimos tempos.

Não dá para jogar essa competitividade e esses números de ultrapassagens só no novo regulamento. Ele veio junto de duas regras que têm tido uma influência promissora: o teto orçamentário e o limite de desenvolvimento aerodinâmico ligado à posição de cada equipe no mundial. Novamente, tirando a união de dois gênios, Newey e Verstappen, e a vantagem deles já trabalharem há algum tempo juntos, o que sempre potencializa os resultados, as grandes viradas de Aston Martin e, principalmente, McLaren, apontam para um cenário de surpresas também em 2024.

Por aqui, eu busquei trazer todas essas nuances, que tornam a F1 tão apaixonante. Nunca há só um fator, só uma cara para a temporada. E 2023 elevou isso a outro nível.

MINHAS REDES

Diagramação: **Galegas Mídia |** @galegasmidia

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

ESPECIAIS



F1 SPRINT: O QUE É? QUAIS GPS TERÃO SPRINT? COMO ELAS MELHORAM AS CORRIDAS?



COMO A F1 GARANTE QUE CARROS SÃO LEGAIS



COMO FUNCIONA A LOGÍSTICA DA F1



TREINO FÍSICO DO PILOTO DE F1



COMO A FÓRMULA 1 ORGANIZA SEU CALENDÁRIO



OS DESAFIOS DE FORNECER PNEUS NA F1



COMO FUNCIONA A CÂMERA DE CAPACETE NA F1



COMO FUNCIONA O PARQUE FECHADO DA F1

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

BARHEIN

A F1 dá o start na temporada 2023

O GP do Bahrein costuma ser vencido por quem cuida melhor de seus pneus. E se cuidar bem de seus pneus é sua grande vantagem, aí a vitória toma ares de lavada, como a que vimos Max Verstappen e a Red Bull darem em seus rivais na primeira corrida do ano da F1 em 2023. Prova dessa vantagem foi o fato de o bicampeão e seu companheiro Sergio Perez terem usado por duas vezes o composto macio. Isso não só era impensável para Ferrari, Aston Martin e Mercedes.

Clique para saber mais

Para proteger os pneus traseiros na corrida no Bahrein, os carros têm de ter um acerto com a dianteira um pouco mais solta. Isso faz o carro sair um pouco de frente em uma volta lançada, mas é melhor para a corrida. A Red Bull consegue fazer isso com menos comprometimento que os outros.

Não vimos, contudo, o que Perez poderia fazer. Quando perdeu a posição para Charles Leclerc nos primeiros metros, suas chances de vitória acabaram. Isso porque ele não poderia trabalhar os pneus da maneira que Verstappen fazia na ponta.

Os pneus fizeram a diferença na prova



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Formula 1 Gulf Air Bahrain Grand Prix 2023
Circuito Internacional do Barhein, 6 de março
57 voltas | 5.412m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:33:56.736
2	S. Perez	+11.987s
3	F. Alonso	+38.637s
4	C. Sainz Jr.	+48.052s
5	L. Hamilton	+50.977s
6	L. Stroll	+54.502s
7	G. Russell	+55.873s
8	V. Bottas	+72.647s
9	P. Gasly	+73.753s
10	A. Albon	+89.774s





JIRI KRENEK

Estratégia não saiu como o esperado para as Mercedes

Leclerc conseguiu dividir os dois por uma opção feita pela Ferrari na classificação, sabendo que precisava tentar algo diferente. Guardou um pneu macio para ter mais aderência na largada, conseguiu segurar uma Red Bull, mas a parada na volta 13 já era um sinal do alto desgaste da Ferrari. Perez parou quatro voltas depois, colocou os macios, e não demorou para estar 0s7 por volta mais veloz que Leclerc, passando-o com facilidade na volta 25.

Nesse momento, Verstappen já estava totalmente focado em administrar seus pneus. Em uma pista como no Bahrein, o melhor a fazer é abrir os 15s de vantagem que permitem parar e voltar na frente no caso de Safety Car ou VSC. Mas sem tirar muito de seus pneus para não ficar exposto se o SC vier antes disso. Neste ponto da prova, antes mesmo da metade, ele já tinha conseguido isso.

O pódio também parecia estar decidido. Apesar de sofrer com os pneus, Leclerc tinha um ritmo muito melhor que Sainz e abriu 13s em relação ao companheiro em 27 voltas. A diferença de rendimento entre os dois diminuiu com os pneus duros, e Leclerc estava 9s à frente de Sainz quando seu motor apagou, na volta 39 de 57.

É aí que se abre uma vaga no pódio.

Fernando Alonso tinha se classificado em quinto, mas perdera posições para as duas Mercedes. Sua recuperação começou quando Hamilton passou a sofrer com os pneus bem cedo no primeiro stint, segurou Russell e isso permitiu que o espanhol se aproximasse.

Quando abriu a janela para o primeiro pit stop, Alonso estava perto o suficiente para fazer o undercut em ambas as Mercedes, então o time escolheu defender a posição de Hamilton, que estava à frente. Mas isso deixou Russell exposto ao ataque e Alonso o passou na mesma volta em que Hamilton parou, 12. E George o seguiu no giro seguinte para não ficar exposto também a Lance Stroll, que sofreu acidente de bicicleta 15 dias antes da abertura da temporada, foi pegando confiança aos poucos, e conseguiu ajudar o time e pontuar na corrida.

Alonso parou na volta 14, e voltou bem mais atrás de Hamilton, tendo de remar. Alonso foi diminuindo a diferença. E, quando ele chegou a menos de 2s de Hamilton,

Clique para saber mais

> “Prefiro a cautela. Continua sendo muito bom para ser verdade. Nem tínhamos projetado chegar ao pódio em 2023. Agora tem que ajustar as metas.”
> Fernando Alonso



Fernando Alonso paz, amor e empolgado

DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

a Mercedes decidiu chamar o inglês aos boxes para evitar um undercut. Naquele momento, a Aston Martin estava pronta, mas para servir Lance Stroll, que também estava na zona de undercut de Russell. Isso foi na volta 30. É possível que a Aston tivesse feito a jogada contrária se a Mercedes não chamasse Hamilton. Com mais degradação e na luta de 2 pilotos contra 2 e ritmo pior, eles estavam encurralados.

Duas ultrapassagens no último stint para Alonso

A Mercedes parou Russell na volta seguinte, mas não conseguiu evitar o undercut e perdeu a posição. Alonso permaneceu na pista por mais quatro voltas e criou a diferença de voltas que faria com que seu rendimento fosse melhor que o de Hamilton no stint final. Três giros após a parada, ele passou Hamilton, na curva 10, uma das mais técnicas da temporada.

Um ponto importante para isso dar certo logo de cara foi o ritmo forte de Alonso com pneus usados antes da parada, que permitiu que ele não voltasse longe de Hamilton e pudesse passá-lo rapidamente. Assim, ele ainda conseguiu ir à caça de outro que estava sofrendo, Sainz. A ultrapassagem só não saiu antes da volta 44 pelo VSC causado por Leclerc.

Outra grande história da corrida foi o quão próximo o pelotão estava, tirando os dois carros da frente. Valtteri Bottas fez estratégia semelhante à de Russell e estava a 15s da Mercedes no final. É bem verdade que ele estava olhando mais seus retrovisores, depois que Gasly, Albon, Tsunoda e De Vries aproveitaram o VSC para colocar pneus macios.

Gasly largou em último e era 18º quando antecipou sua primeira parada nos boxes, ainda na volta 10. Com isso, ele surgiu em 12º quando todos trocaram os pneus pela primeira vez. Um segundo undercut o colocou à

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Uma imagem que se repetiu 'algumas vezes' na temporada



"Meus punhos estavam pegando fogo [após toque com Alonso], e eu meio que derramei algumas lágrimas, mas o mais importante é que permanecemos na pista e fizemos uma boa corrida. Foi uma jornada intensa por duas semanas insanas."

Lance Strol

DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN



O primeiro pódio da temporada



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

"Legal ver três Red Bulls no pódio."

Sergio Perez, alfinetando a falta de criatividade da Aston Martin

Perez deixou de pensar na vitória ao perder posição para Leclerc

frente de Tsunoda, e depois o francês superou Alex Albon na pista para ser nono. Seria uma recuperação apenas pautada pela estratégia? Não, isso só foi possível porque a Alpine foi bem consistente na corrida, algo que seu companheiro Ocon não pôde mostrar com sequência bizarra de punições que tomou. A primeira por parar à frente da marca na largada, a segunda por não pagar a primeira direito, e a terceira por exceder o limite de velocidade nos boxes (o que também aconteceu com Gasly na classificação).

Por outro lado, a Haas teve uma noite muito ruim, com Hulkenberg tendo o carro danificado na primeira volta e Magnussen apagado por todo o fim de semana. E a McLaren até teve um ritmo decente, no nível da Williams (pouco pensando em onde o time estava ano passado, mas bem razoável em comparação com a pré-temporada) nas poucas voltas em que Lando Norris não teve problemas. Precisando repor o ar comprimido, ele foi aos boxes seis vezes. Mas coletou informações importantes para o time.

"Seria um sonho, mas não sei se é tão simples assim."

Lewis Hamilton



DIVULGAÇÃO/FERRARI

Leclerc abandonou

BASTIDORES

Fernando Alonso bem que tentou se segurar quando percebeu que o carro da Aston Martin tinha nascido bem. A cada sessão, ele repetia que "isso só pode ser bom demais para ser verdade". Quando a verdade veio, a Aston era o segundo melhor conjunto do GP. E só aí o sorriso de orelha a orelha apareceu.

Se perguntassem para Lance Stroll no domingo anterior ao GP do Bahrein se ele acreditava que estaria no grid, a resposta seria um sonoro 'não'. Ele mal conseguia mexer os punhos, tendo sofrido uma intervenção cirúrgica para colocar dois pinos e estava mancando, com um dedo do pé direito fraturado após cair de bicicleta oito dias antes. Ele sofreu no primeiro dia. Pedia ajuda até para sair do carro. Mas foi ganhando confiança e colocou a Aston nos pontos. Tudo bem que Lance quase tirou Alonso da corrida na primeira volta, mas o espanhol estava tão paz e amor que chamou o companheiro de "herói" pelo que fez no Bahrein.

Dos três estreantes (ou dois se não contarmos De Vries, que já tinha corrido na Itália em 2022), Logan Sergeant foi quem parecia mais arrebatado pela experiência. Se perdeu do assessor da Williams depois da classificação e, após a corrida, enquanto os outros pilotos encontravam seus treinadores, ele foi de capacete mesmo para o paddock e sentou na primeira muretinha que encontrou. Acabado.

Clique para saber mais

ARÁBIA SAUDITA

DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

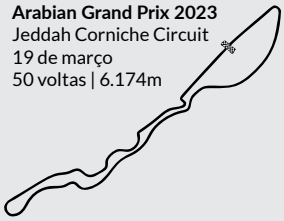


A pista de Jeddah

Temos que agradecer a Sergio Perez após o GP da Arábia Saudita por lutar tanto contra o domínio de Max Verstappen nesta temporada. Ele sabe que tem de ser perfeito para ter qualquer chance contra o companheiro. Quando teve a oportunidade de vencer em Jeddah, provocou algo que não vimos no Bahrein: as Red Bull tiveram que andar no limite. E isso nos fez aprender algumas coisas.

Parece haver uma fraqueza na transmissão, que afeta o câmbio. Mas também é verdade que a central eletrônica do carro do mexicano terminou o Bahrein travada.

Formula 1 STC Saudi Arabian Grand Prix 2023
Jeddah Corniche Circuit
19 de março
50 voltas | 6.174m



PÓDIO

1	S. Perez	1:21:14.894
2	M. Verstappen	+5.355s
3	F. Alonso	+20.728s
4	G. Russell	+25.866s
5	L. Hamilton	+31.065s
6	C. Sainz Jr.	+35.876s
7	C. Leclerc	+43.162s
8	E. Ocon	+52.832s
9	P. Gasly	+54.747s
10	K. Magnussen	+64.826s





GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Perez conquistou a vitória

Além disso, Perez teve o câmbio trocado antes dos treinos livres. E mesmo assim enfrentou problemas mecânicos por toda a sexta-feira. De sexta para sábado, a Red Bull trocou o câmbio de Verstappen também. Na classificação, o eixo de transmissão do carro do holandês quebrou, e a equipe voltou a usar o primeiro câmbio.

Chega a corrida e Verstappen, largando em 15º por conta do problema, foi escalando o pelotão. Até ser ajudado pelo Safety Car causado por Lance Stroll, que parou sua Aston Martin com um problema no sistema de energia do motor. Lance estacionou o carro em um lugar seguro, mas a primeira imagem, mais fechada, não deu essa certeza ao diretor de prova que, em uma pista perigosa como a de Jeddah, decidiu não correr riscos.

Assim, Verstappen descontou a diferença de 21s5 que Perez tinha aberto para o companheiro e ainda teria pneus exatamente com a mesma vida útil, com mais de metade do GP pela frente. Na relargada, ele passou Russell e Alonso, e estava a 5s do companheiro com 25 voltas para o fim.

Em condições iguais, Perez andou no ritmo de Verstappen

Nas mais de 15 voltas em que Perez teve Verstappen em segundo e liberado para atacá-lo, a diferença entre os dois se manteve relativamente estável, na casa dos 5, 4s. Tanto, que o mexicano logo julgou que seria pouco producente para a Red Bull seguir liberando os dois pilotos com todas as preocupações que tiveram antes da corrida. “Com um décimo para cá e outro para lá, estava claro que não ia mudar”.

O problema é convencer Verstappen disso. Há uma diferença entre alguém razoável e alguém que foi programado para vencer absolutamente tudo o que puder. Max só parou quando passou a sentir um ruído na parte traseira. Faltavam 12 voltas. Vendo a distância e calculando os riscos, decidiu que era hora de aliviar.

Perez também disse ter sentido algo estranho na traseira. Em ambos os carros, nada de errado foi percebido pela equipe. Mas veio a recomendação de ritmo em 1min33s0. Que Max seguiu em termos, até a última volta, quando foi atrás do ponto da volta mais rápida. Perez não conseguiu responder.

> “Qual é a volta mais rápida?”
> Max Verstappen

> “Nós não estamos preocupados com a volta mais rápida no momento, Max.”
> Respondeu seu engenheiro, Gianpiero Lambiase

> “Mas eu estou!”
> Max Verstappen

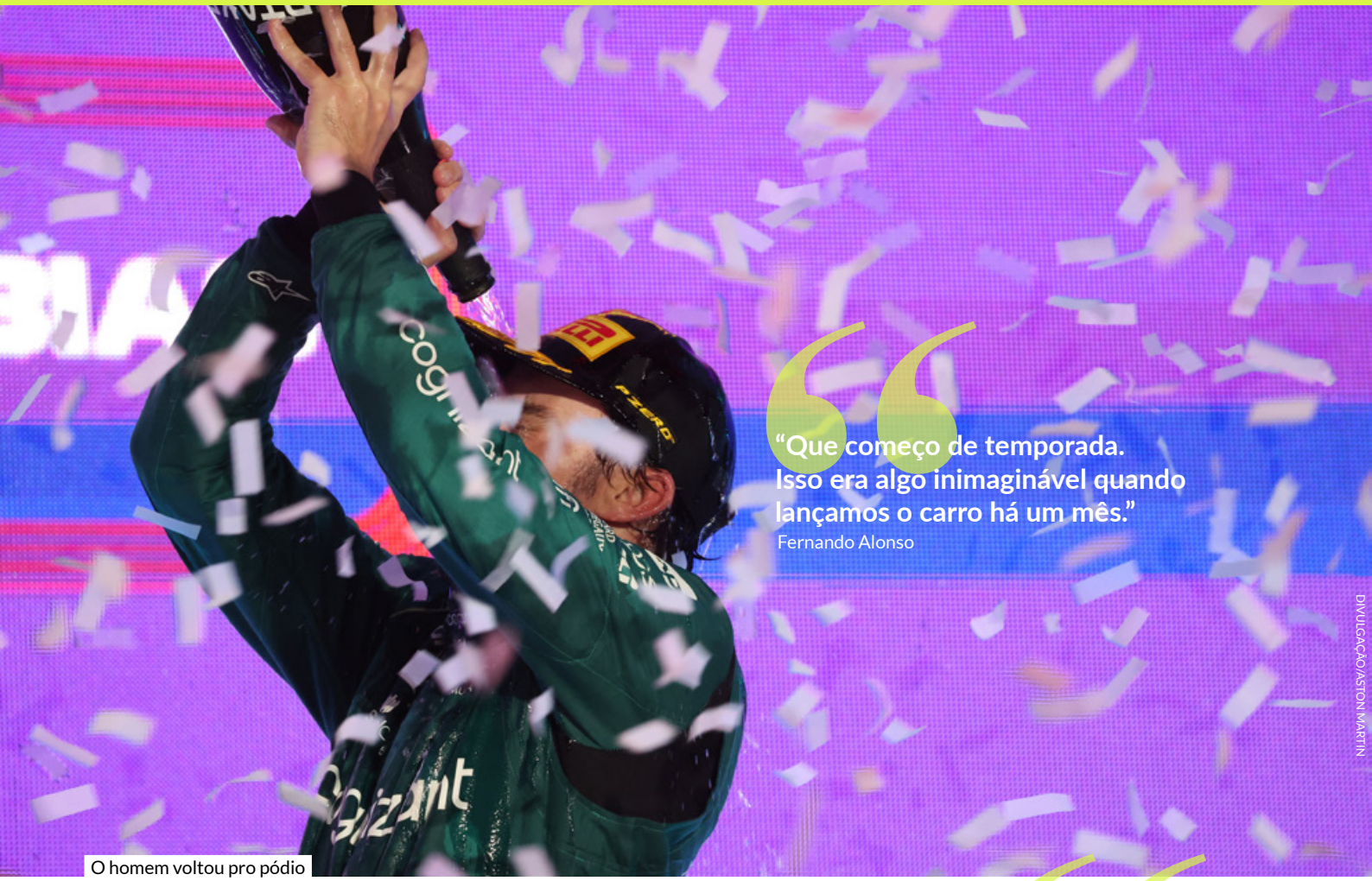
A disputa entre Aston, Mercedes e Ferrari

Como aconteceu no Bahrein, o ritmo de corrida de Fernando Alonso foi



GETTY IMAGES/ RED BULL CONTENT POOL

Verstappen fez uma prova de recuperação e ainda levou a volta mais rapida



"Que começo de temporada. Isso era algo inimaginável quando lançamos o carro há um mês."
Fernando Alonso

DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

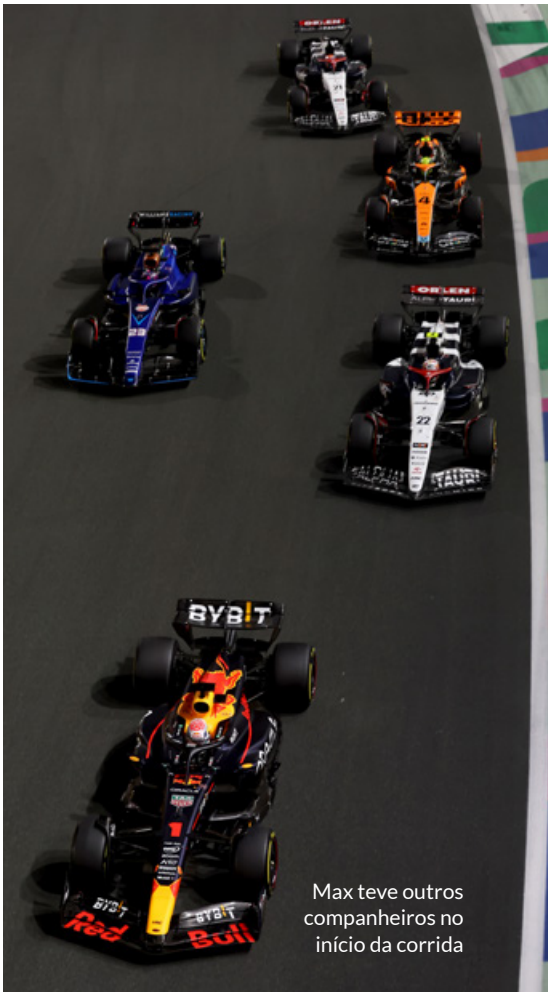
O homem voltou pro pódio

o segundo melhor da corrida, mas não chegou tão perto da Red Bull quanto nos treinos livres. Então já sabemos que a simulação deles é feita com menos combustível, algo que vai variar de acordo com o procedimento de cada time. A Aston claramente está mais próxima de Mercedes e de Ferrari do que da briga pela vitória no momento.

Na verdade, as três equipes estiveram igualadas em termos de ritmo, ou pelo menos até a Ferrari colocar os pneus duros. Os dianteiros superaqueciam, principalmente andando perto de outros carros. Em uma pista em que não é fácil ultrapassar sem uma diferença de performance considerável, a classificação acabou sendo importante para o resultado.

Dela, Leclerc saiu de contenção pela punição pela troca da central eletrônica, largando em 12º. Ele vinha tendo uma boa recuperação com o pneu macio, mas parou duas voltas antes do Safety Car. Sainz tinha parado antes, respondendo a Lance Stroll, que abriu as paradas na turma da frente e contra quem brigava por posição. À medida que

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Max teve outros companheiros no início da corrida

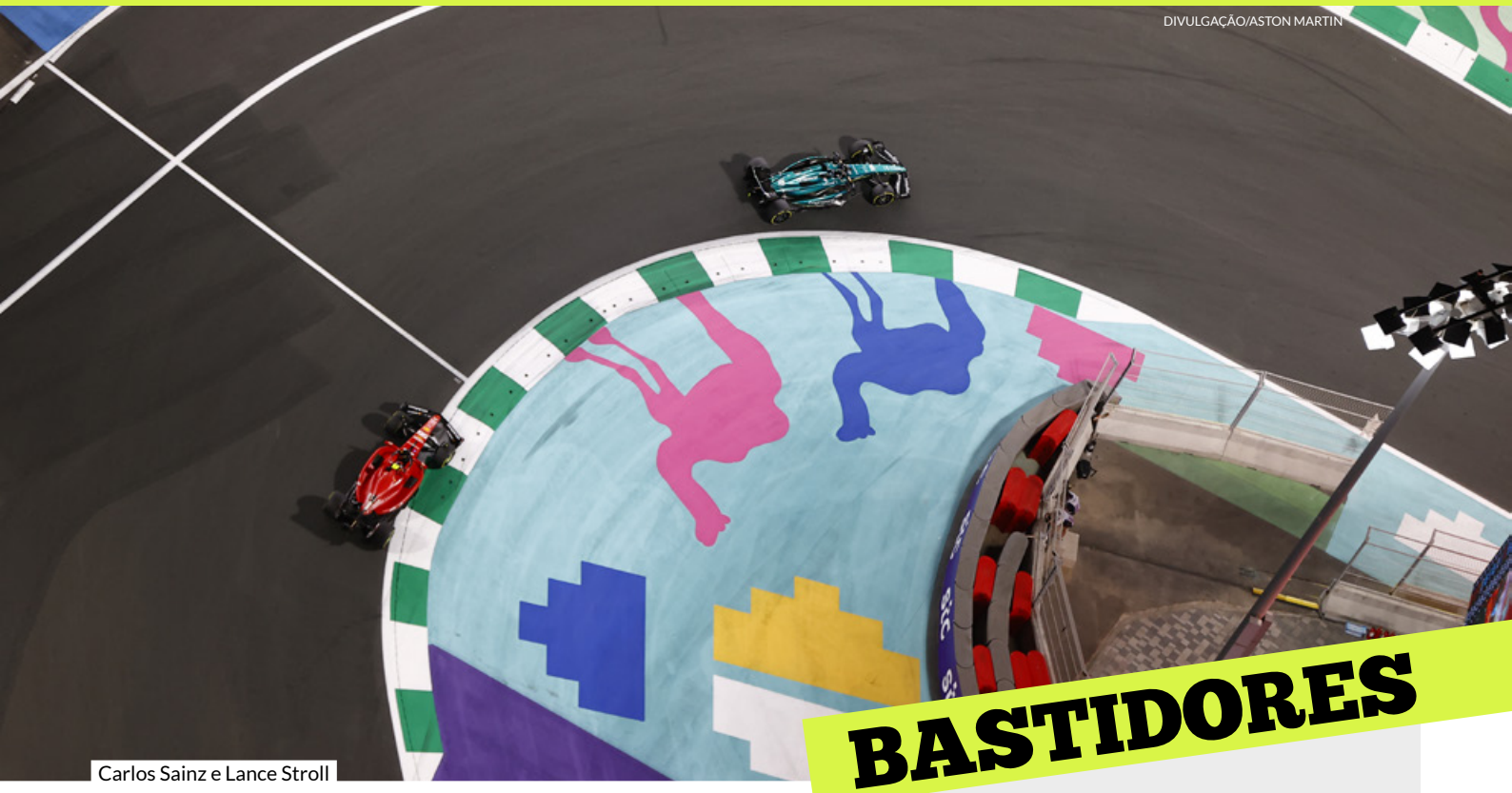
"Não vou forçar mais."
Charles Leclerc joga a toalha durante o GP, quando já estava atrás de Sainz

as voltas foram se somando, o carro foi ficando cada vez mais temperamental com C2, e os ferraristas tiveram de se contentar com o sexto e sétimo lugares.

Alonso poderia ter aberto 10s, se soubesse

Lewis Hamilton largou em sétimo e vinha bem com seu plano de uma estratégia inversa, começando com o duro e terminando com o médio. Mas o risco disso era que um Safety Car saísse cedo, e isso aconteceu na volta 18. Na relargada, ele até tinha ritmo melhor que todos ao redor mas, assim que os pneus dos demais, que estavam com duros, entraram na temperatura correta, essa vantagem se esvaiu.

Enquanto isso, Russell tentava começar seus stints um pouco mais lento para atacar



DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

Carlos Sainz e Lance Stroll

BASTIDORES

Alonso no final. Mas toda a confusão do 'pune, não pune' o espanhol no final mostrou que o bicampeão tinha o controle. A última volta dele, tendo que forçar para abrir 5s, foi apenas 0s3 mais lenta que Verstappen, que também estava tirando tudo pela volta mais rápida.

Aliás, dá para entender a felicidade de Alonso, mesmo com toda a controvérsia do pódio que era dele, foi para Russell, e depois voltou ao espanhol. Seu ritmo mostra que ele poderia ter aberto mais para a Mercedes se precisasse.

Balde de água fria para Alpine e McLaren

A Alpine prometia entrar nessa briga, e Ocon até se classificou à frente de Hamilton, mas ficou claro que o ritmo de corrida deles é o quinto no momento. E Magnussen conseguiu o último ponto, suado, após uma disputa com Tsunoda que durou boa tarde da prova. Ele conseguiu passar o japonês, que ficou bastante chateado consigo, com pneus de quase 40 voltas.

Falando nisso, Oscar Piastri passou na última volta com um pneu que trocou no final da primeira volta. Isso, depois de passar boa parte da prova assistindo de camarote o companheiro Lando Norris tentar fazer a manobra no americano. Foi um final de semana forte de Piastri, em uma McLaren que sofreu para andar de reta e teve azar com um toque no australiano e detritos (do mesmo toque) atingindo o carro de Norris.

Clique para saber mais

> "Não estou conseguindo me conectar com este carro. Há uns 12 meses, sei lá, não consigo me conectar."
>
> Lewis Hamilton após ficar em oitavo na classificação

Lewis Hamilton chamou a atenção quando chegou somente com seu segurança na pista antes dos treinos livres. Sua treinadora de performance, Angela Cullen, não estava ao seu lado pela primeira vez em sete anos. Logo veio o comunicado de que os dois não trabalham mais juntos. O piloto foi ficando com um semblante até triste ao longo do fim de semana. Disse que sentia muita falta de positividade de Angela, e que os dois continuavam se falando com frequência. Mas não explicou o que aconteceu.

Quando Fernando Alonso foi à garagem da Aston Martin após o GP, sua equipe ainda não havia protestado contra o resultado da prova e ele tinha perdido o terceiro lugar por um suposto erro do time ao pagar uma punição durante a prova. A primeira coisa que ele fez ao chegar à garagem foi procurar o mecânico responsável pelo macaco traseiro, aquele que acabou tocando no carro e, inicialmente, gerou a punição, e lhe deu um abraço.

O chefe de Alonso, Mike Krack, inclusive contou que estava tendo que convencer funcionários da fábrica a descansarem e ir para a casa. Todo mundo estava louco para fazer hora extra se isso significava conseguir mais uns décimos para o carro.



AUSTRÁLIA



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

O bicampeão mundial comemora mais uma vitória

O GP da Austrália se desenhava como uma corrida morna, com a maioria dos pilotos largando com o pneu médio e depois trocando-o para o duro. A chance de undercut era reduzida, já que o pneu branco demoraria para entrar na temperatura ideal. E, como o rendimento dos carros está bastante parelho (na briga do segundo ao quinto time e do sexto ao décimo), havia uma grande possibilidade de trenzinhos de DRS se formarem. A única chance de sair disso seria com uma neutralização em um momento que complicasse a vida dos pilotos.

Clique para saber mais

Isso aconteceu na volta 9. Alex Albon teve o que acredita ter sido um pico de temperatura no pneu que o fez perder o controle, bater e trazer muita brita para a pista. Em teoria, seria a hora de todo mundo colocar pneu duro e ir até o final. Mas será que teo-



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

A corrida teve vários acidentes



Formula 1 Rolex Australian Grand Prix 2023
Circuito de Albert Park,
2 de abril
58 voltas | 5.278m

PÓDIO

1	M. Verstappen	2:32:38.371
2	L. Hamilton	+0.179s
3	F. Alonso	+0.769s
4	L. Stroll	+3.082s
5	S. Perez	+3.320s
6	L. Norris	+3.701s
7	N. Hulkenberg	+4.939s
8	O. Piastri	+5.382s
9	G. Zhou	+5.713s
10	Y. Tsunoda	+6.052s





Só quem tem título mundial é que pode ir pro pódio dessa vez

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

ria e realidade andariam juntas? O treino livre mais importante para as simulações de corrida, o segundo, tinha sido atrapalhado pela chuva. E a corrida começou com a pista bem mais quente do que quando os times fizeram suas simulações no sábado de manhã. Logo, não dava para forçar o pneu o tempo todo.

Mercedes tentam tática diferente para parar Verstappen

As primeiras voltas até tinham se desenhado de maneira interessante depois que George Russell tomou a ponta e Lewis Hamilton espremeu Max Verstappen para tomar o segundo lugar. "Eles foram super agressivos e eu fui cuidadoso, porque eu tenho mais a perder", explicou o líder do campeonato, sabendo que passaria ambos eventualmente. A Mercedes até tentou defender-se do DRS pedindo para Russell segurar o ritmo. Assim, Hamilton teria direito a usar o dispositivo. E seria interessante ter visto por quanto tempo a tática funcionaria. Porém, com a batida de Albon, Russell foi chamado aos boxes para colocar pneus duros. Hamilton e Verstappen ficaram na pista.

Talvez a Mercedes pense duas vezes antes de fazer o mesmo em provas futuras. O SC de Stroll na Arábia Saudita e as bandeiras vermelhas de Melbourne indicam que a direção de prova está adotando uma postura mais cuidadosa. Com a suspensão da corrida, todos puderam trocar pneus, e Russell saiu prejudicado. O mesmo aconteceu com Sainz, que caiu para 11º.

Clique para saber mais

DIVULGAÇÃO/MCLAREN



Piastri correu em casa

"Acho que é a punição mais injusta que já vi na minha vida. Antes de falar com vocês [imprensa] e usar palavras ruins, prefiro ver os comissários, conversar com eles. Talvez eu consiga voltar e falar com a imprensa, porque agora honestamente não consigo. Não me sinto bem para falar."

Carlos Sainz (a Ferrari chegou a apelar da decisão, mas não levou)

DIVULGAÇÃO/FERRARI



Sainz evitou falar sobre sua punição



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

> "Eles foram super agressivos e eu fui cuidadoso, porque eu tenho mais a perder."
> Max Verstappen

O motor do inglês estourou na volta 18. O espanhol ganhou seis posições em sete voltas. E, após se livrar de Gasly, na volta 25, se tornou o segundo carro mais rápido da pista até o final da prova.

Era difícil, no entanto, saber se isso era real. Depois que Verstappen colocou ordem na casa e passou de passagem por Hamilton na volta 12, o inglês passou a travar uma batalha tática com Fernando Alonso. Nenhum dos dois sabia se os pneus durariam até o fim. Hamilton andava em um ritmo que evitava que Alonso entrasse na zona de DRS. O espanhol sentia que, se tentasse forçar um pouco mais, acabaria com seus pneus na turbulência da Mercedes. O rendimento dos dois conjuntos era parelho demais para que houvesse uma disputa por posição. E Alonso acredita que o resultado da prova não teria mudado até a bandeirada.

Alonso também tinha que se preocupar com quem vinha atrás. Sainz se aproximava aos poucos, e trazia consigo Pierre Gasly, que se aproveitou que Charles Leclerc ficou na primeira volta, Perez estava largando do pitlane, e Russell quebrou para andar em quinto, depois de passar Stroll na volta 9. E aí vinha o segundo pelotão, liderado por Hulkenberg, com Norris, Tsunoda e Piastri na sequência.

Clique para saber mais

> "A estratégia de parar foi perfeita com o safety car na pista, mesmo com os carros da frente não parando. Me deram uma boa chance de vencer. Nós já vimos alguns pilotos fazerem essa corrida toda com um jogo de pneus só. Mas, então, veio a bandeira vermelha, que foi completamente desnecessária. E teve um outro safety car sem necessidade. Não sei por que estão tomando essas decisões. É uma pena."
> George Russell

Na corrida entre as duas primeiras bandeiras vermelhas, que durou entre as voltas 9 e 54, aquela expectativa de prova sem muitas alternativas e alguns trenzinhos de DRS se comprovou. A exceção era Sergio Perez, que ia abrindo caminho mesmo quando os rivais estavam de asa aberta. É bem verdade que sua escalada não foi fulminante, já que ele forçou demais seu pneu e estava sendo cauteloso pensando no campeonato, mas o levou ao quinto lugar no final.

Isso, no entanto, aconteceu sem que ele passasse nenhum dos Mercedes, Ferrari ou Aston Martin. Russell e Leclerc estavam fora de combate. E o caos das voltas finais tirou Gasly e Sainz de seu caminho.

Uma largada para duas voltas

Tudo começou quando Magnussen tocou o muro e perdeu seu pneu. Ele parou em um lugar seguro, mas deixou detritos na pista, o que gerou a bandeira vermelha. Para recomeçar a prova, a decisão da direção de prova foi por uma largada parada. Seria um GP de duas voltas até a bandeirada. Para Hamilton, era a chance de redenção de Baku, quando ele errou uma configuração no volante e foi reto na primeira curva em situação semelhante. Mas Verstappen largou muito bem e não deu qualquer chance. Mais atrás, o caos. Sainz perdeu a freada e atingiu Alonso. Ocon tentou passar Gasly por fora e as duas Alpines acabaram em pedaços na área de escape. Mais atrás, Sargeant estampou a traseira de De Vries.

Em poucos segundos, a bandeira vermelha foi acionada novamente. Para acelerar o processo, a classificação da largada anterior foi considerada como o último momento em que era possível estabelecer a ordem dos carros. Com isso, Alonso retomou o terceiro lugar. As Alpine, contudo, estavam destruídas demais para voltarem. E Sainz levou uma dura punição de 5s, que o tirou dos pontos quando a corri-



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

E esse cooler, hein?

BASTIDORES

> "Na batalha com o Hamilton, eu, da minha parte, tentei evitar o contato. O que diz na regra não foi muito seguido, mas vamos ver como vai ser na próxima corrida."
>
> Max Verstappen sobre dividida na primeira curva

da foi reiniciada só para que se cruzasse a linha de chegada.

Passado todo o caos, ficou claro que Max Verstappen não mostrou tudo o que podia em termos de ritmo. Abriu 2s em relação a Hamilton na volta em que o passou. Depois, foi aumentando a distância aos poucos, sendo uns 0s3 mais rápido por volta, até chegar a 10s antes da segunda bandeira vermelha. Com seu único rival tendo um fim de semana problemático, não compensava forçar o carro.

Com apenas 12 carros sobrevivendo no final, Bottas saiu de mãos abanando junto do punido Sainz. O finlandês, como Russell, parou logo que Magnussen bateu, antes da bandeira vermelha ser acionada. E Tsunoda, que herdou a décima posição após a punição, chegou a andar em nono e foi sendo ultrapassado por vários rivais ao longo da prova, indo parar no fim do pelotão. Com isso, a McLaren marcou, com ambos os pilotos, seus primeiros pontos no campeonato.

JULIANNE CERASOLI



O GP da Austrália marcou a volta de Michael Masi ao paddock da F1. Ele estava lá trabalhando na V8 Supercars, mas em outro paddock, e foi convidado pela FIA e pela F1. Cumprimentou todo mundo, foi bem recebido na maior parte do tempo. Só não o vi por perto da Mercedes...

Charles Leclerc nem conseguia disfarçar o descontentamento com a Ferrari nas primeiras corridas do ano. O carro estagnou e as decisões confusas não foram embora com Binotto, como não era muito difícil adivinhar. Seu companheiro, Carlos Sainz, já desistiu há tempos de depender das informações da equipe e o fez mais uma vez na Austrália, ignorando a instrução de não dar uma volta de preparação de pneus na classificação. Leclerc ouviu o time, alinhou só em sétimo no grid, e acabou se envolvendo em toque no começo da prova.

Vai saber se ele está falando sério ou não, já que Max Verstappen não fica longe das corridas nem entre as folgas da F1, sempre participando de provas online - entre uma e outra "festa do chá" promovida pela enteada Penélope, a única que parecia conseguir parar o holandês em 2023. Mas o piloto deixou claro que não gosta do aumento do número de sprints.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

AZERBAIJÃO



Perez vence no Azerbaijão

O primeiro experimento do novo formato da sprint acabou decepcionando no GP do Azerbaijão. Mas quem não teve nada a ver com isso foi Sergio Perez, que teve um final de semana que só não foi impecável pela última tentativa na classificação da sexta, que o colocou em terceiro no grid e com a missão de encontrar alguma forma de Max Verstappen no domingo. E ele conseguiu.

Mas como Perez construiu essa vitória? Verstappen tinha passado Leclerc na volta 4, e tinha aberto apenas 1s3 quando o mexicano fez o mesmo duas voltas depois. A pouca diferença permitiu que Perez ficasse no DRS de Verstappen nas voltas seguintes, ganhando cerca de 0s2 por volta com isso e obrigando o holandês a desgastar seus pneus.

Na volta 10, respondendo a reclamações de Verstappen, a Red Bull o chamou para os boxes. O que geralmente acontece com o piloto que está na liderança é que ele tem mais folga para administrar os pneus e acaba parando depois de todo mundo. Perez estava forçando Verstappen naquele momento, quando todos estavam com os médios, e isso foi fundamental para sua vitória porque deixou o líder do mundial exposto.

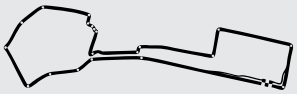
Neste momento, a AlphaTauri de Nyck De Vries estava parada na área de escape, com a roda dianteira esquerda apontando para fora. Os engenheiros da Red Bull julgaram que ele logo voltaria à pista, após achar a marcha ré nas configurações do volante.



Leclerc sobe ao pódio pela primeira vez no ano

DIVULGAÇÃO FERRARI

Clique para saber mais



Formula 1 Azerbaijan Grand Prix 2023
Circuito Urbano de Baku
30 de abril
51 voltas | 6.003m

PÓDIO

1	S. Perez	1:32:42.436
2	M. Verstappen	+2.137s
3	C. Leclerc	+21.217s
4	F. Alonso	+22.024s
5	C. Sainz Jr.	+45.491s
6	L. Hamilton	+46.145s
7	L. Stroll	+51.617s
8	G. Russell	+74.240s
9	L. Norris	+80.376s
10	Y. Tsunoda	+83.862s



SAM BLOXHAM



O trenzinho foi inevitável

Mas sua suspensão estava quebrada. A roda torta era a diferença entre uma bandeira amarela localizada e um Safety Car. Quando foi acionado, segundos após a parada de Verstappen, permitiu que Perez e Leclerc trocassem os pneus e voltassem à frente do holandês. Na relargada, na volta 14, Verstappen logo recuperou a segunda posição, mas em momento algum colocou o mesmo tipo de pressão que tinha sofrido de Perez. Ali ficou claro quem era a melhor Red Bull do GP do Azerbaijão.

Por que Verstappen não estava confortável em sua Red Bull

Verstappen depois contou que não estava feliz com a entrada de curva. O carro não rolava do jeito ágil que ele gosta. Mexendo nas configurações de diferencial, equilíbrio de freio e torque, ele acabou favorecendo o superaquecimento dos pneus traseiros, que eram o fator limitante em Baku. Enquanto isso, Perez abria uma diferença confortável de 3s sem ter de forçar o tempo todo.

Nas últimas voltas, Verstappen até diminuiu a diferença, mas nada que ameaçasse a vitória de Perez.

> "Então não é permitido [fazer a curva] porque a Princesa George está ali? Ah sim, eu teria ido para cima da lateral do carro dele [se estivesse na mesma situação], claro."
>
> Max Verstappen sobre incidente com Russell na sprint

> "Eu teria uma opinião semelhante se estivesse no lugar dele. Mas somos garotos crescidos e seguimos adiante."
>
> George Russell, no dia seguinte do incidente



SULAY KELLY



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Verstappen terminou na segunda colocação em Baku

Após a bandeirada, o holandês disse que estava contente com o aprendizado durante a prova em relação ao comportamento do carro, e também admitindo que o companheiro parece compreender melhor os pneus deste ano em determinadas situações.

É bom lembrar também que o GP costuma ser muito ditado pela experiência da sprint. E Verstappen tinha um carro desequilibrado no sábado devido ao toque que teve com George Russell na primeira volta. Perez chegou a tocar de maneira mais forte no muro na parte final da prova. Stroll também. Isso exemplifica como a história do GP do Azerbaijão poderia ter sido diferente. Isso aconteceu no passado: ou a corrida era bem tranquila. Ou estava muito tranquila até que alguém batesse ou algum pneu estourasse, fazendo tudo virar de ponta-cabeça.

Mas também não dá para fechar os olhos para alguns motivos que contribuíram para que ficássemos só nos toques leves no muro.

Quando temos uma situação em que dois pilotos que largaram com o composto duro dos boxes (Hulkenberg e Ocon) conseguem segurar outros com pneus bem mais novos por 44 voltas, algo não está funcionando muito bem.

> "Não vou ficar aqui só por mais um ano, quero ficar aqui por algum tempo. Essa corrida de Baku é daquelas que só reafirma para mim que ainda tenho vontade e ainda tenho mais coisas pela frente. Amo o que eu faço e tenho muito apoio. Quero continuar."
>
> Lewis Hamilton após o sexto lugar no Azerbaijão

A zona de DRS foi diminuída em 100m, o que provou ser um exagero.

E, quando você tem um composto durando tanto quanto aconteceu com o duro (com o qual Ocon só não fez a corrida inteira porque a regra não permite), não há diferença suficiente entre os carros para permitir ultrapassagens.

É bom lembrar também que o pneu duro só foi tão consistente porque o domingo estava quente, porém nublado. Isso deixou a temperatura da pista perfeita para o composto.

Entre as Red Bull e esse trenzinho estavam as duas Ferrari, Aston Martin e Mercedes. Não há uma grande diferença de rendimento entre esses carros em ritmo de corrida, embora as Mercedes estivessem um pouco mais perdidas em termos de acerto em Baku. Para haver ultrapassagens nesse grupo, é preciso ou de erros, ou de níveis de desgaste de pneus diferentes.

No GP do Azerbaijão, esses dois fatores não apareceram. Com os pneus duros sendo muito consistentes, até mesmo a Ferrari, que é a pior dessa turma no gerenciamento da borracha não sofreu no final da corrida como em outros GPs. E todos tinham parado mais ou menos na mesmavolta, durante o SC.

Veteranos abrindo caminho

Apenas Lewis Hamilton parou duas voltas antes, tendo forçado demais os pneus tentando se defender de Alonso. Hamilton foi outro que perdeu terreno com o SC e foi parar em 11º. Mas se recuperou rapidamente, passando Hulkenberg e Ocon na relargada, Russell na volta seguinte e Stroll dois giros depois.

Clique para saber mais



LAT IMAGES

A prova não contou com erros ou grande diferença de desgaste de pneus no segundo pelotão

Outro veterano que conseguiu encontrar uma brecha para se recuperar foi Fernando Alonso. Ele largou atrás de Hamilton, ganhou a posição do inglês após o SC, e aproveitou que Sainz titubeou atrás de Leclerc na relargada para encontrar uma brecha e passar o espanhol. No final, ele ainda foi à caça de Leclerc, mas não tinha vantagem suficiente para atacar. É possível que, como foi ficando cada vez mais nublado, isso tenha ajudado os ferraristas a se defenderem de Alonso e Hamilton. Essa nuvem inclusive virou uma chuva tímida, mas umas 2h depois da bandeirada. Leclerc otimizou o resultado da Ferrari, com duas poles, um segundo na sprint e um terceiro na corrida. E Alonso também saiu satisfeito com o quarto lugar no GP, em um fim de semana em que a Aston Martin sofreu com o funcionamento intermitente do DRS na asa traseira que estreou em Baku. Isso prejudicou posições no grid, mas a asa voltou a funcionar na corrida, o ritmo do carro foi bom novamente, e o espanhol conseguiu salvar um quarto lugar.

Clique para saber mais

> "O único ponto positivo é que acabou."
>
> Pierre Gasly sobre seu fim de semana

BASTIDORES

JULIANNE CERASOLI



Dias depois da publicação de que a ex-secretária geral de automobilismo, a advogada Shaila-Ann Rao, tinha saído abruptamente da FIA pedindo uma investigação por comportamento machista por parte do presidente Mohamed ben Sulayem, ele voltou a desfilar no grid como se nada tivesse acontecido, ao lado do CEO da F1, Stefano Domenicali, e parando para conversar (e ser fotografado) com chefes de equipe. Ele andava sumido do paddock da F1 depois de ter questionado os valores da negociação da Liberty Media com os sauditas para a tomada do controle da categoria, ainda antes do início da temporada.

Pegou muito mal a cena de fotógrafos e VIPs já arrumando a festa para o pódio enquanto a corrida estava rolando e Ocon ainda não tinha feito sua parada nos boxes. O pior foi ficar sabendo que não há um protocolo pré-estabelecido. Os fotógrafos e convidados às vezes são autorizados a entrar cedo no pitlane, às vezes não. E às vezes têm um lugar seguro para ficar, às vezes não. Na própria sprint, que não tem parada obrigatória no box, eles tiveram que esperar até a bandeirada. A FIA se desculpou com os fotógrafos e garantiu que os procedimentos serão alterados.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



MIAMI

Verstappen chegou a cair pra décimo, mas se recuperou de forma impressionante

O GP de Miami tinha alguns ingredientes que apontavam para uma corrida acidentada. O asfalto era novo e os pilotos vinham tendo dificuldade de segurar o carro quando saíam da trajetória. Os muros são próximos. E o grid estava embaralhado depois que Charles Leclerc causou uma bandeira vermelha no final da classificação. O piloto mais rápido do final de semana, Max Verstappen largava em nono e teria que abrir caminho, e o próprio Leclerc estava mais atrás, Lewis Hamilton estava em 14º, Lance Stroll saía de 18º.

Clique para saber mais

A corrida acabou sem nenhuma bandeira amarela sequer, e com todos os 20 carros cruzando a linha de chegada. Mas não foi uma procissão. Mesmo com a diminuição de 75m de duas das três zonas de DRS, os carros fora de posição e que vinham na estratégia inversa a quem estava na frente movimentaram a prova.

A disputa Verstappen x Perez

Principalmente Verstappen, que chegou a cair para décimo na primeira volta, largando com o pneu duro, e foi escalando o pelotão. Na volta 15, ele já era o segundo. Isso deu pouco tempo para que o pole position Sergio Perez

DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN



Esperava-se o 'caos' em Miami com pilotos largando fora de posições costumeiras e pós-chuva. Mas todos os carros terminaram a prova



Formula 1 Crypto.com Miami Grand Prix 2023
Miami International Autodrome
7 de maio | 57 voltas | 5.412m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:27:38.241
2	S. Perez	+5.384s
3	F. Alonso	+26.305s
4	G. Russell	+33.229s
5	C. Sainz Jr.	+42.511s
6	L. Hamilton	+51.249s
7	C. Leclerc	+52.988s
8	P. Gasly	+55.670s
9	E. Ocon	+58.123s
10	K. Magnussen	+62.945s





GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Max foi vaiado pelo público, porém disse só se importar com o lugar mais alto do pódio

pudesse abrir vantagem, mas também havia outros fatores. Choveu entre sábado e domingo, e a temperatura da pista na corrida foi a mais baixa de todo o final de semana. Esses dois fatores contribuíram para o graining nos pneus dianteiros para quem estava começando a corrida com os médios, o que era o caso de Perez. O mexicano acabou parando cedo, na volta 20, por conta disso. Naquele momento, Verstappen estava a apenas 1s5 dele.

Também é verdade que Verstappen teve um ritmo superior por todo o fim de semana, ganhando tempo especialmente nas curvas rápidas do primeiro setor. Do outro lado da garagem, foi mais um daqueles finais de semana em que Perez não conseguiu se encontrar.

O ritmo de Verstappen depois que ele limpou o grid foi impressionante. Quando foi alçado à liderança da prova com a parada de Perez, ele não deixou que a diferença entre os dois aumentasse, e ainda levou os pneus até a volta 45.

Quando parou, Verstappen voltou colado em Perez, com muito mais aderência em seu pneu médio novo. E demorou só uma volta para passar, mesmo com o mexicano tentando defender.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

A apresentação dos pilotos causou controvérsia

> “Quem é o carro que está na frente do Alonso? A gente está tão perto do Perez?”
> Russell pergunta ao engenheiro

> “Desculpe, esse é o Sargeant. Perez está quase 30s à frente.”
> Foi a resposta



DIVULGAÇÃO/HAAS

Magnussen conquistou um pontinho pra Haas



DIVULGAÇÃO/FERRARI

A Ferrari enfrentou alguns problemas durante o final de semana

No final das contas, começar a corrida com os duros e terminar com os médios foi a melhor estratégia porque o composto mais macio sofria menos com o carro mais leve. Mas isso foi descoberto pelas equipes durante a corrida, já que a condição de pista estava diferente do que eles encontraram nos treinos livres.

Hamilton de 13º a sexto

Hamilton foi outro que se deu bem com a estratégia, em mais uma boa performance no domingo. Ele saiu da 13ª posição no grid para a sexta posição na corrida, passando Magnussen, Gasly e Leclerc no final da prova. Para a Mercedes, foi o máximo que ele podia fazer após a classificação ruim, em outra corrida em que o carro pareceu ganhar vida no domingo. George Russell, que largou em sexto, passou Carlos Sainz na pista e foi quarto, depois de superar também Gasly e Magnussen, que estavam largando fora de posição.

Problemas para a Ferrari

A ultrapassagem em cima de Sainz foi na volta 37, quando o espanhol estava sofrendo com os pneus duros. A Ferrari, aliás, esteve muito arisca em Miami por conta do vento e, enquanto o espanhol teve dificuldade na segunda parte da prova, seu companheiro Leclerc sofreu com os pneus médios no começo. Largando em terceiro,

DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN



A corrida acabou sem nenhuma bandeira amarela sequer

> "Se eu estivesse pilotando lá atrás no pelotão, ninguém estaria me vaiando. Para mim, não tem problema, contanto que eu esteja no lugar mais alto do pódio."
>
> Verstappen após ser muito vaiado em Miami

Sainz até conseguiu pressionar Alonso e foi chamado cedo para os boxes para tentar um undercut. Mas ele voltou no trânsito enquanto a opção da Aston foi não responder e ficar na pista, fazendo sua própria corrida. Com um ritmo superior, eles estavam certos, e Alonso foi terceiro fazendo uma prova solitária a partir daí.

A parada antecipada pioraria o sofrimento de Sainz no final, e ele só não foi superado por Hamilton também no final porque o inglês largou mui-

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



BASTIDORES



A Alpine voltou para a zona de pontuação

DIVULGAÇÃO/ALPINE

to atrás. Sem a melhor estratégia de largar com duros e colocar médios no fim, Leclerc não passou de sétimo. Gasly e Ocon se recuperaram do final de semana ruim de Baku e chegaram em oitavo e nono, voltando ao lugar em que a Alpine merece estar no momento. E um desidratado Magnussen conseguiu um pontinho pela Haas depois de largar em quarto.

> "Em que posição está o Lance? Ótima manobra na curva 1."
>
> Alonso, via rádio, assistindo ao telão durante a corrida

O GP de Miami teve a mesma constelação de astros da primeira edição, com Tom Cruise, Shakira, Roger Federer, Vin Diesel e outros. Era tanto astro que teve famoso que nem chamou a atenção no grid. Grid, aliás, que foi marcado por uma apresentação dos pilotos que não foi exatamente popular entre eles. O tema já tinha surgido na reunião de sexta-feira e foi recebido com má vontade: "ah, pelo menos o público vai ter ALGUM entretenimento", disse um deles.

Surgiu em Miami a notícia de que a Alpine estava vendendo 25% do time a um grupo americano, algo confirmado pelos próprios chefões Laurent Rossi e Luca di Meo, que estavam por lá. Mas isso não significava que tudo corria bem por Enstone. Também naquele fim de semana, Rossi deu uma entrevista dura criticando a mentalidade do time, indicando que cabeças iriam rolar.

Leclerc lançou sua segunda música após o GP de Miami e colocou o nome de MIA23, já ele mesmo diz que não tem tempo para pensar em nomes. Em tom de brincadeira, claro, a assessora de imprensa de Charles, que se chama Mia, dizia que "já era a hora de uma homenagem, embora eu preferisse um anel no meu dedo ou algo do tipo". Eles trabalham juntos desde 2018.

Clique para saber mais

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

MÔNACO



Verstappen reinou em Mônaco

Não era fácil decidir qual a hora de colocar os pneus intermediários quando a chuva apareceu no segundo setor da pista de Mônaco, e nem mesmo saber ao certo o quão molhada ficaria a pista. Já não tinha sido fácil equilibrar a temperatura dos pneus traseiros no último setor na classificação versus o primeiro. E também foi, como de costume, frustrante passar pela fase de graining se você tinha largado com o pneu médio. Mas Max Verstappen fez tudo isso parecer simples, e venceu onde não esperava que a Red Bull tivesse um grande rendimento. De fato, o carro não gosta muito de ondulações e não coloca muita temperatura nos pneus dianteiros. Mas Verstappen primeiro conseguiu a pole com um terceiro setor muito forte, e depois foi desviando de todos os obstáculos que iam surgindo no caminho.

Três pneus médios x cinco pneus duros no top 8

Quando os cobertores foram retirados dos pneus, vimos um cenário interessante. Verstappen, Ocon (3º) e Hamilton (5º) tinham optado pelo pneu médio. Alonso (2º), Sainz (4º), Leclerc (6º), Gasly (7º) e Russell (8º) preferiram a flexibilidade dada pelos duros.

Essa escolha fazia sentido por três motivos: a aposta em um Safety Car mais adiante na corrida, a perspectiva de chuva chegando na parte final da prova e, mesmo se ela não viesse, poderia ser possível tentar um overcut.

Clique para saber mais



Ocon comemorou muito sua subida ao pódio

DIVULGAÇÃO/ALPINE



Formula 1 Grand Prix de Monaco 2023
Circuito de Mônaco
28 de maio
78 voltas | 3.337m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:48:51.980
2	F. Alonso	+27.921s
3	E. Ocon	+36.990s
4	L. Hamilton	+39.062s
5	G. Russell	+56.284s
6	C. Leclerc	+61.890s
7	P. Gasly	+62.362s
8	C. Sainz Jr.	+63.391s
9	L. Norris	Mais 1 volta
10	O. Piastri	Mais 1 volta





GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Fim de semana complicado para Perez

Verstappen, então, tinha que ao mesmo tempo ficar por mais tempo com seus médios e abrir uma vantagem para Alonso que o deixaria seguro pelo menos no caso de overcut e SC. Ele teve dificuldade em fazer isso, sofrendo com graining, e abriu cerca de 8s quando as nuvens começaram a chegar perto do circuito. Ou seja, não era suficiente para poder errar na hora de parar se chovesse.

Alonso fazia uma corrida solitária, mas estava sofrendo com a dianteira "brusca", como ele descreveu. O espanhol chegou a acreditar que tinha um furo no pneu, devido ao comportamento que vem do acerto mais agressivo para a classificação. Ele acabou gastando mais os pneus que Verstappen, o que começou a ficar claro quando as gotas começaram a cair na volta 51.

E quando a chuva veio...

Em três voltas, a diferença saltou para 13s3. A Aston perguntou ao espanhol o que ele queria fazer. Ele não soube responder, disse que o setor 2 estava bem molhado, o resto não, e dependeria de qual era a previsão. A informação da equipe era de que não choveria mais que aquilo, então a opção foi por colocar o pneu médio, já



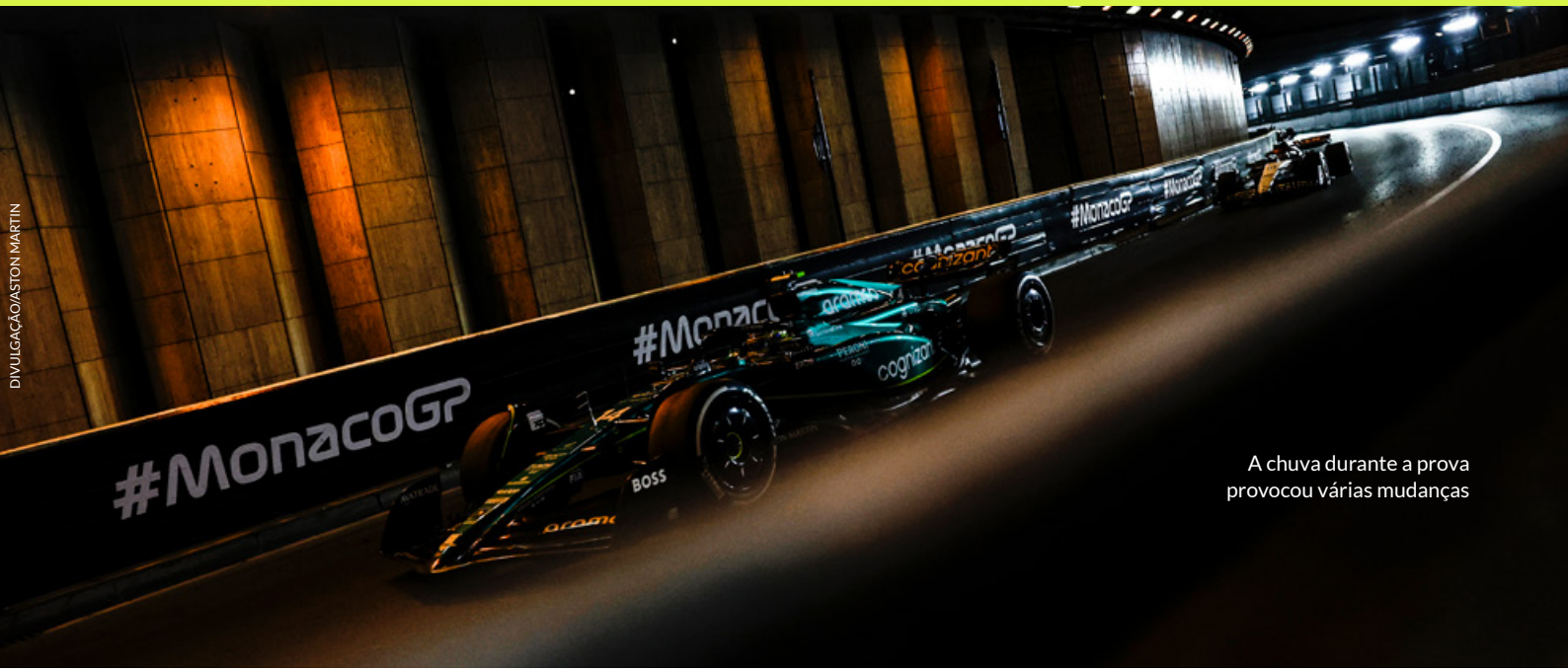
GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

A equipe comemorou na piscina, claro!

> "Achava que estava tudo sob controle, mas tive que sofrer para chegar no pódio. Sempre é assim comigo, estou acostumado!"
>
> Esteban Ocon após grande fim de semana

que a crença era que, somente pelo fato do pneu novo ter mais borracha e conseguir manter mais sua temperatura, isso já seria o suficiente para Alonso deixar de escorregar tanto. Se realmente parasse de chover, ele não precisaria parar mais.

No mesmo momento em que Alonso parava, outros tomavam a decisão inversa. Ocon, Hamilton e Russell também entraram, mas para colocar intermediários. Naquele momento, era difícil ler qual a melhor opção. Mesmo quem já tinha apostado



DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

A chuva durante a prova provocou várias mudanças

nos intermediários não estava andando particularmente rápido.

A decisão dependia de qual era a informação em relação à chuva e o quanto a equipe estava disposta a arriscar. A Ferrari deixou ambos os pilotos, que já tinham trocado seus pneus, na pista. A aposta era a mesma da Aston.

Mas, em uma volta, a chuva chegou às demais partes do circuito. Aí já não havia dúvidas. E foi então que Verstappen foi aos boxes. Não foi uma volta fácil, ele perdeu 8s em relação ao giro anterior, tocou o muro algumas vezes, mas conseguiu parar e voltar em primeiro. É importante lembrar que ele já sabia da escolha de Alonso, então não precisou forçar. Mesmo antes que Alonso teve de voltar aos boxes para colocar os intermediários.

Táticas diferentes e erros na luta pelo último lugar do pódio

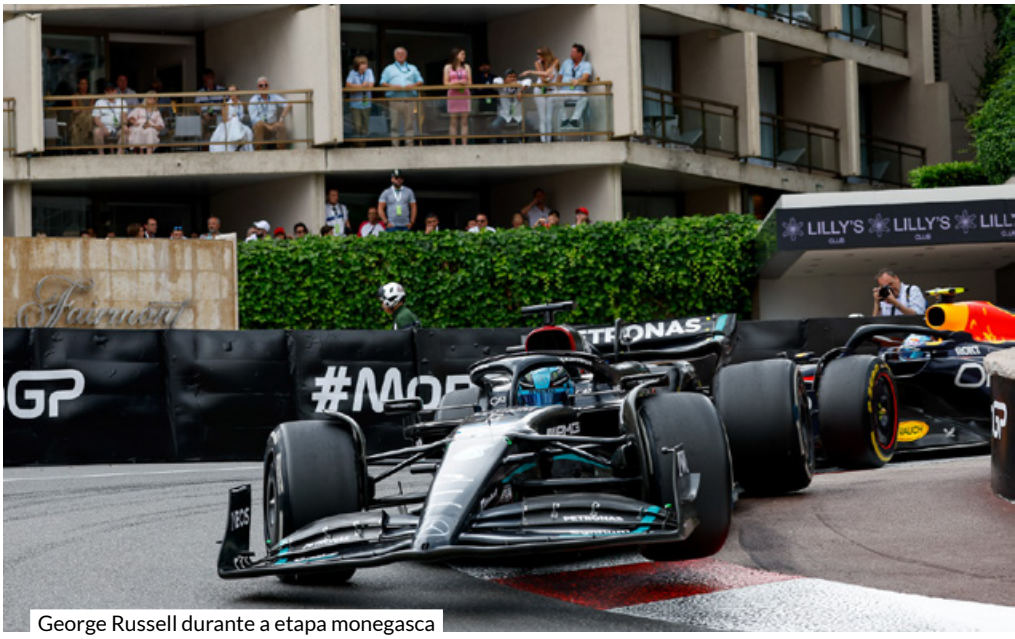
Muita coisa aconteceu atrás dos dois, ou pelo menos estratégias divergiram e erros aconteceram. Hamilton parou cedo, na volta 31, e provocou a resposta de Ocon, na volta seguinte, e de Sainz, na 33. O espanhol se irritou, pois perdeu a vantagem que tinha por ter largado com pneus duros, mas a parada para defender posição de pista é outro indicativo de que a Ferrari não acreditava mesmo na chuva.

> "Eu fiquei tão frustrado que achei melhor só trazer o carro para casa."
>
> Russell após escapar da pista ao se atrapalhar em uma bandeira amarela, e sair da disputa pelo pódio

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



O pódio da corrida monegasca



JIRI KRENEK

George Russell durante a etapa monegasca



DIVULGAÇÃO ALPINE

Alguém aí viu o chefe da equipe?

E esse cooler, hein?

BASTIDORES

Isso deixou Leclerc, terceiro, e Gasly, quarto, teoricamente em boa posição, mas ambos foram chamados aos boxes antes da água cair. Então, quando a chuva começou, a classificação tinha Verstappen, Alonso, Russell (os três que não tinham parado), Ocon, Sainz, Hamilton, Leclerc, Gasly.

Na volta que fez a mais na chuva, Sainz escapou, e perdeu posição para Hamilton, Leclerc e Gasly. Ao se atrapalhar com uma bandeira amarela e também escapar, Russell viu Ocon e Hamilton passarem.

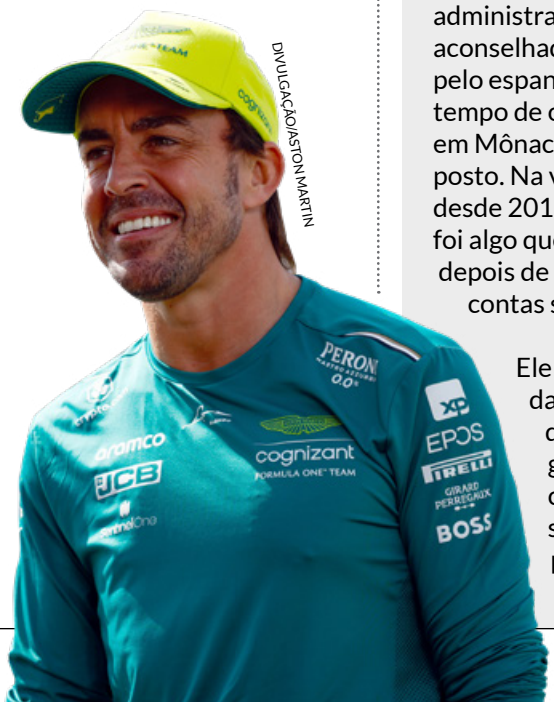
E Perez, hein?

No final, se deu bem quem errou menos, pois todos acabaram dando uma erradinha aqui ou ali. O asfalto ficou bem escorregadio, e nem os intermediários estavam funcionando bem. Verstappen venceu pela quarta vez na temporada em um final de semana terrível para Perez.

O mexicano bateu ainda no Q1 na classificação, largou em último, ficou preso atrás de Lance Stroll, depois encheu a traseira de Magnussen quando o anti-stall da Haas se ativou sozinho. Aí sua estratégia de parar na primeira volta e ir até o final com o pneu duro já virou uma tática de duas paradas. Que se tornou uma tática de cinco paradas quando a chuva começou e ele primeiro colocou pneu intermediário, depois de chuva. É claro que ele terminou bem longe dos pontos, a duas voltas do vencedor.

> “Mude para a posição 5, aumente a pressão nas frenagens. Você consegue.”
>
> Alpha Tauri

> Você está tentando me fazer bater ou o quê?
>
> Tsunoda (conversa entre o piloto japonês e a equipe para melhorar o desempenho nas freadas)



DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

Ouvi que Max estava com o rádio ligado durante sua última volta na classificação, e proferiu vários palavrões, achando que não estava indo bem. Os palavrões deram lugar a “encostei no muro! E de novo!”, e foi assim mesmo. Em menos de 19s do último setor, ele conseguiu tirar três décimos em relação a Alonso, e foi buscar uma pole que parecia improvável.

Alonso não levou, mas foi o nome do final de semana, atacando em todas as áreas. De conteúdo para as mídias sociais, aparecendo cheirando flores e regando-as, reproduzindo o que foi visto fazendo na área de entrevistas de Miami (provavelmente vendo se as plantas eram de verdade ou de plástico), a conselhos para os pilotos cuja carreira administra. E para Lance Stroll também, aconselhado nas reuniões da equipe pelo espanhol. Ah, e ele também teve tempo de obter seu melhor resultado em Mônaco desde 2011, com o segundo posto. Na verdade, foi a primeira vez desde 2014 que ele foi segundo. E isso foi algo que ele disse aos jornalistas logo depois de dizer que não gosta de fazer contas sobre sua carreira.

Ele também era um dos favoritos da torcida, com o mesmo senso de humor dele. Uma torcedora grávida usava uma camiseta com os dizeres “Fernando, é seu”, e uma seta apontando para a barriga.

ESPANHA

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



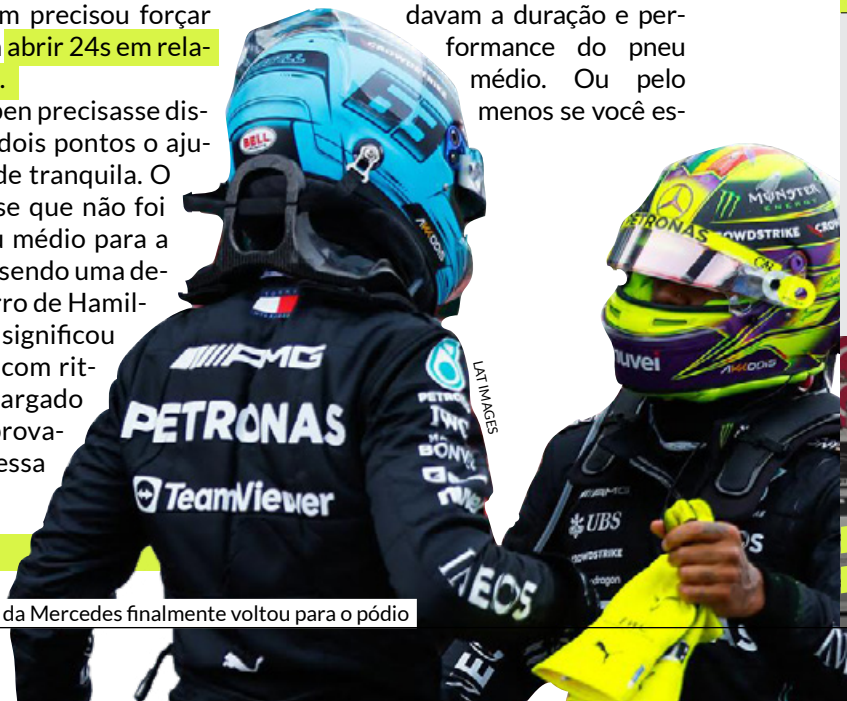
Verstappen 'passeou' em Barcelona

O GP da Espanha foi daqueles em que o vencedor nos deu pouco assunto para comentar. O sucesso do casamento entre Max Verstappen e o RB19 ficou estampado nas curvas rápidas do Circuito da Catalunha, com um comprometimento e velocidade que nem seu companheiro Sergio Perez conseguiu reproduzir. E essa foi uma vantagem ainda maior neste ano, com a mudança do layout da pista e a substituição da chicane pela última curva veloz. Max era bom em todo o circuito mas, ali na curva 14, foi imbatível ao longo do final de semana. E ele nem precisou forçar muito na corrida para abrir 24s em relação a Lewis Hamilton.

Não que Verstappen precisasse disso para vencer, mas dois pontos o ajudaram a ter uma tarde tranquila. O líder do mundial disse que não foi fácil escolher o pneu médio para a largada. Mas acabou sendo uma decisão acertada. E o erro de Hamilton na classificação significou que ele tinha carros com ritmo de corrida ruim largado ao seu redor, o que provavelmente ajudou nessa decisão.

Isso porque, com mais de 600m até a primeira freada, Verstappen ficaria exposto ao ataque de outros carros na largada, o que aconteceu com Carlos Sainz na primeira curva. Mas ele sabia que se livraria com facilidade da Ferrari, ou mesmo da McLaren de Lando Norris, que largava em terceiro.

Quando os carros ainda estavam no grid, nuvens começaram a cobrir o circuito, diminuindo a temperatura do asfalto rapidamente. Aos poucos, a pista ia ficando em condições que ajudavam a duração e performance do pneu médio. Ou pelo menos se você es-



LAT IMAGES

A dupla da Mercedes finalmente voltou para o pódio

Formula 1 AWS Gran Premio de España 2022
Circuito da Catalunha
4 de junho | 66 voltas | 4.657m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:27:57.940
2	L. Hamilton	+24.090s
3	G. Russell	+32.389s
4	S. Perez	+35.812s
5	C. Sainz Jr.	+45.698s
6	L. Stroll	+63.320s
7	F. Alonso	+64.127s
8	E. Ocon	+69.242s
9	G. Zhou	+71.878s
10	P. Gasly	+73.530s



Clique para saber mais



DIVULGAÇÃO/ASTON MARTIN

A 33ª não veio em casa

tivesse correndo sozinho, como Verstappen, e pudesse administrar a temperatura dos pneus.

Por que Perez não conseguir chegar ao pódio

Esse não era o caso de Perez, que errou na classificação novamente, largou com os médios em 11º, perdeu posições para Guanyu Zhou e George Russell na largada. Ele sofreu com a falta de aderência nos primeiros metros e, depois, em manter a temperatura certa para fazer os médios funcionarem. Quando parou pela primeira vez, era apenas o nono.

Depois desse primeiro stint de Perez, ficou claro que ele teria dificuldades para chegar sequer no pódio. Isso porque as Mercedes estavam rendendo bem na corrida (o que é não é novidade neste ano), especialmente com o tempo nublado, e os rivais diretos sofrendo com os pneus.

Hamilton largou em quarto, passou Norris e viu o inglês bater na sua traseira e ter de trocar a asa dianteira, chegou a ser passado por Stroll, recuperou o posto e superou o segundo colocado Sainz em 14 voltas. Neste momento, Perez estava pouco mais de 10s atrás do inglês, o que não seria algo impossível de ser tirado por uma Red Bull.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Verstappen e Sainz dividem a primeira curva

"Tem mais algum piloto dizendo que está chovendo?"

pergunta George Russell

"Não, só você por enquanto."

"Eu acho que é suor escorrendo dentro do meu capacete."

Perez perdeu tempo atrás de Alonso, Hamilton adotou um ótimo ritmo ao mesmo tempo em que alongava o stint com macios. E, quando ele e Perez pararam pela primeira vez, nas voltas 24 e 27, respectivamente, a diferença tinha aumentado para 16s.

Então a briga mais realista para o mexicano seria com Russell, até porque, por estar mais atrás, ele teria trânsito após sua segunda parada (lembre que Checo voltou para o nono lugar). Russell ganhou cinco posições na primeira volta, mesmo saindo da pista na



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Com as nuvens, a temperatura do asfalto foi diminuindo

> "A Mercedes tinha um foguete. Não sei de onde eles tiraram esse ritmo."
> Lance Stroll

primeira curva. Antes que os pilotos da ponta começassem a parar, estava em quinto, já andando de ar limpo e podendo cuidar mais de seus pneus. Ele também usou bem a vantagem de ter um jogo novo de macios nesta fase.

Russell parou na volta 25. A diferença para Perez era de sete segundos. Quando Perez limpou o trânsito de quatro carros que havia entre os dois, a diferença era de 11s. Era a volta 34 de 66.

A Mercedes chamou Russell cedo para a segunda parada, com 21 voltas para o final. Ele voltou só 13s atrás de Perez, e virando mais rápido. Assim, a Red Bull não tinha outra escolha senão chamar o mexicano para a segunda parada. Ele teria seu jogo novo de macios para atacar, um offset de cinco voltas. Com 14 voltas para o fim, estava a 9s do inglês, e não teve ritmo para pressioná-lo.

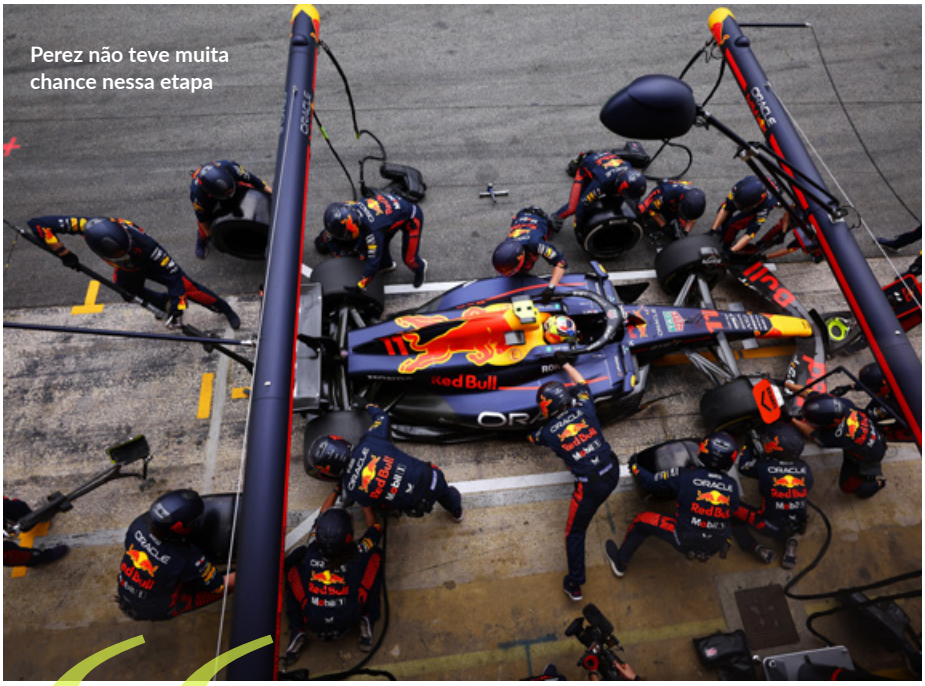
Onde estavam Ferrari e Aston Martin?

A Ferrari vinha com um carro visivelmente modificado, mas sabendo que a atualização serviria para aumentar a carga aerodinâmica da traseira. E não resolveria a questão do desgaste de pneus.

Sainz e Leclerc ainda não conseguem andar com asas traseiras maiores em circuitos mais velozes, já que isso faz com que o carro salte demais. Então a carga tem de ser mais leve e eles também têm de comprometer a altura em relação ao solo. Um ponto aumenta faz o carro se mover mais nas curvas e gera desgaste de pneus. Outro diminui a geração de pressão aerodinâmica.

Leclerc sentiu algo estranho na classificação, que a equipe não teve tempo de identificar, então decidiu trocar a suspensão. O monegasco disse que o carro voltou ao normal no domingo, mas esse normal ainda está longe de ser o ideal. O

Clique para saber mais



Perez não teve muita chance nessa etapa

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

> "Qual é a volta mais rápida?"
> "É 1min16s6. Foi a primeira volta do Checo com pneu macio e DRS. Eu não me importaria com isso, Max. Já te deram uma bandeira branca e preta, não podemos arriscar mais nada."
> Diálogo antes de Verstappen fazer 1min16s3 e ficar com a volta mais rápida



Guanyu Zhou pontuou pela segunda vez no ano

DIVULGAÇÃO/ALFA ROMEO

BASTIDORES

comportamento muda muito de acordo com o composto usado e, mesmo com Leclerc reclamando do pneu duro, a Ferrari ainda o colocou no pneu de faixa branca duas vezes.

Largando em segundo, Sainz logo percebeu que sua briga era mais atrás. Pressionado por Hamilton, ele parou cedo, na volta 15. Hamilton fez nove voltas a mais e ainda conseguiu manter a vantagem em cerca de 10s. Sempre com pneus mais desgastados por ter parado cedo no começo da prova, ele foi superado na pista por Russell e Perez e terminou em quinto.

Classificação ruim e pneus macios 'seguraram' Alonso

Sainz só não acabou mais atrás porque Fernando Alonso errou na classificação, danificou seu assoalho, e só largou em oitavo. Mesmo com a peça consertada, ele não teve o mesmo ritmo forte de outros domingos.

Também é possível que a Aston tenha pago por ter preferido dois stints mais longos com os macios do que tentar os médios. E a equipe percebeu que o ritmo melhorou só no final, quando Stroll e Alonso estavam com o composto mais duro.

A luta pelas últimas posições nos pontos parecia que iria ficar entre Tsunoda e Guanyu Zhou, mas o japonês foi punido com 5s por uma manobra em cima do chinês. Zhou fez uma corrida sólida após uma ótima primeira volta, quando pulou de 13º para nono. Com Leclerc e Pierre Gasly presos no trânsito, ele conseguiu pontuar pela segunda vez no ano.



Zhou recebe os parabéns de Andreas Seidl

JULIANNE CERASOLLI

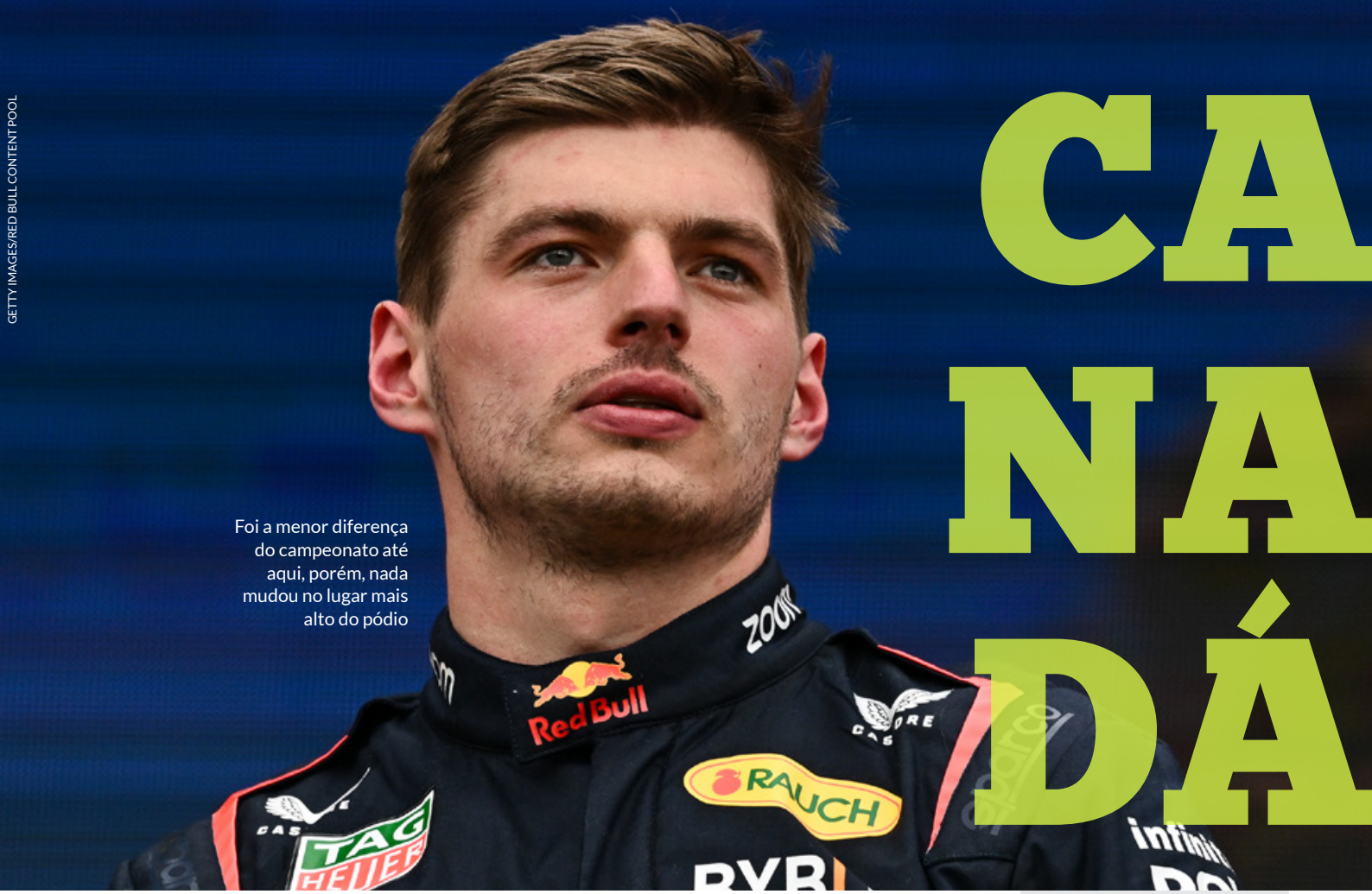


Guenther Steiner

DIVULGAÇÃO/HAAS

A Alonsomania estava a mil na Espanha, e ninguém queria saber do que as previsões ou mesmo a lógica dizia. Todos os números apontavam para a 33ª vitória de Fernando Alonso na F1. Ele estava no box 33, estava fazendo sua 33ª corrida neste circuito e, como fazia a 362ª largada das 1080 corridas da história da F1, isso quer dizer que participou de 33.3% das provas. Quando foi à fanzone, o próprio Alonso endossou o coro de "treinta y tres", que volta e meia tomava conta das arquibancadas. Parece que eles acabaram "evocando" o 33 errado, tamanha a superioridade de Verstappen.

Quem duvida do poder de diplomacia de Stefano Domenicali deveria ter visto a revolta de Guenther Steiner quando soube que iria ser considerado culpado por ter feito comentários agressivos aos comissários pelo que julgou ser uma decisão errada tomada em Mônaco contra a Haas. O astro da Netflix dizia aos quatro cantos que não daria mais entrevista caso fosse multado. Horas depois, saiu um comunicado oficial da Haas com um pedido de desculpas e uma reprimenda. E todo mundo (FIA e Guenther) ficou feliz.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

CANADÁ

Foi a menor diferença do campeonato até aqui, porém, nada mudou no lugar mais alto do pódio

Foi a menor diferença do campeonato até aqui. A Red Bull sofreu para colocar seus pneus na janela de funcionamento ao mesmo tempo em que tinha que lidar com as ondulações e controlar a temperatura dos freios. E mesmo assim Max Verstappen venceu o GP do Canadá de ponta a ponta.

Ele começou a construir esse resultado com uma pole position que poderia muito bem ter escapado das suas mãos, com uma classificação complicada pela chuva e uma bandeira vermelha logo quando a pista piorou, evitando que alguém melhorasse. Ao seu lado no grid estava Fernando Alonso, mas o espanhol perdeu a posição para Lewis Hamilton nos primeiros metros.

Isso acabou permitindo que Verstappen abrisse, já que a Mercedes não tinha o mesmo ritmo da revisada Aston, andando em uma pista que casa melhor com seu carro, com as curvas de baixa. A traseira ainda se mexe muito, e isso faz com que o rendimento caia nas várias zonas de tração do circuito. Alonso só passaria



Os veteranos Alonso e Hamilton fizeram companhia ao bicampeão

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Formula 1 Pirelli Grand Prix Du Canada 2023
Circuit Gilles-Villeneuve
18 de junho, 70 voltas, 4.361m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:33:58.348
2	F. Alonso	+9.570s
3	L. Hamilton	+14.168s
4	C. Leclerc	+18.648s
5	C. Sainz Jr.	+21.540s
6	S. Perez	+51.028s
7	A. Albon	+60.813s
8	E. Ocon	+61.692s
9	L. Stroll	+64.402s
10	V. Bottas	+64.432s





DIVULGAÇÃO/FERRARI

As Ferrari fizeram a estratégia de uma parada

Hamilton na volta 21, e mesmo assim Verstappen não tinha aberto nem 3s.

Safety Car tirou 4s da vantagem de Verstappen

Parte da explicação para isso vem do Safety Car causado por George Russell na volta 12, que fez com que os ponteiros fizessem sua primeira parada, trocando o pneu médio pelo duro. O Safety Car também tirou 4s da vantagem de Verstappen na ponta. Então, quando Alonso passou Hamilton, ele imaginou que poderia pressionar o holandês.

Isso não aconteceu. Verstappen foi aumentando a diferença aos poucos, até vencer com 9s5. Mas mesmo assim sua folga foi muito menor do que nas provas anteriores, todas vencidas com mais de 20s de vantagem para o não Red Bull mais próximo. E olha que Alonso recebeu mensagens para economizar combustível no final da corrida, devido a uma leitura errada do sistema da Aston, indicando que ele poderia não chegar até o final. Nada que poderia ter mudado o resultado na corrida, no entanto.

Clique para saber mais



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Cadê o Perez?

"Quase me nocauteei naquela zebra. Haha. Karma."

Verstappen se divertiu quando quase bateu nas voltas finais do GP. Antes, ele tinha atropelado um pássaro, que ficou preso atrás de seu duto de freio.

Mas de onde vem essa dificuldade de Verstappen? Em uma tarde relativamente fria e nublada em Montreal e com curvas que não colocam energia no pneu, Verstappen tinha que trabalhar duro para fazer com que Red Bull trabalhasse suficientemente bem o pneu. Ou seja, a suavidade que faz com que o carro lide muito bem com asfaltos mais quentes e condições em que os outros sofrem foi um ponto negativo para as condições de Montreal.



DIVULGAÇÃO/WILLIAMS

O trenzinho de Albon

Vida difícil para Perez em Montreal

Que o diga seu companheiro, Sergio Perez, que viu seu lado da garagem tomar decisões erradas no Q2 e largou só em 12º, logo atrás das duas Ferrari. Charles Leclerc também não navegou bem na classificação na chuva, e Carlos Sainz levou uma punição por ter atrapalhado Pierre Gasly.

Perez largou com o pneu duro, e sofreu com a falta de temperatura nesta fase da corrida. Perdeu uma disputa com Sainz na primeira volta e ficou preso atrás do espanhol, que tinha pneu médio. Mas o mais interessante aconteceria depois do Safety Car, quando ele e as duas Ferrari não pararam. Mesmo que o pneu médio e Sainz e Leclerc, em teoria, devesse se desgastar mais rapidamente, as Ferrari começaram a abrir para Perez.

Ferrari tem melhor ritmo do ano

Logo ficou claro que a tática ferrarista seria de fazer apenas uma parada. Isso era mais visível com Perez (que acabou fazendo duas para colocar pneus macios e fazer a volta mais rápida) porque o mexicano largou de duros. Para Leclerc e Sainz, tudo dependia de como a corrida se desenhasse. O foco deles era ficar com pista livre para poder usar seu ritmo superior. E o Safety Car, com todos a sua frente parando, lhes deu essa oportunidade.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Na largada, Alonso perdeu a posição para Hamilton

"A reação dele é um pouco mais lenta agora porque ele está mais velho. É uma coisa de idade."

Disse Hamilton sobre ter passado Alonso na largada

"Em duas semanas tem Áustria."

Alonso, que estava ao seu lado na zona de entrevistas, revidou

Com isso, eles pularam para o quarto e quinto lugares, logo à frente de Perez, e só tiveram que esperar abrir a vantagem necessária para parar e voltar na frente para trocar os médios pelos duros. Novamente, o ritmo foi forte, o melhor apresentado pela Ferrari em toda a temporada até aqui.

É bem verdade que a condição de pista pode ter ajudado, mas a Scuderia acredita ter encontrado uma maneira melhor de acertar o carro. E está vendo o resultado da atualização da Espanha, que deve ajudar mais em pistas com curvas de baixa velocidade.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

Albon é o piloto do dia

Se entre os seis primeiros só houve uma briga entre Alonso e Hamilton e entre Sainz e Perez no começo da prova, atrás a disputa foi intensa. Houve momentos em que trenzinhos de DRS foram formados – em determinado momento, quase metade do pelotão estava atrás de um trenzinho puxado por Oscar Piastri. Mas também vimos várias ultrapassagens.

Albon tinha largado em nono e estava na briga com as McLaren e Ocon pelos pontos. Ultrapassa pra cá, ultrapassa pra lá, entre as voltas 35 e 37, os rivais do tailandês fizeram sua segunda parada. Ele ficou na pista, 9s na frente.

Ocon chegou, trazendo consigo as McLaren, Bottas e Stroll. Mas o francês, mesmo com um carro melhor e pneus mais novos, não conseguiu passar. A Williams se adaptou bem ao circuito do Canadá por ser um carro que gera pouco arrasto. Foi bem nas zonas de frenagem em Montreal, e essas são duas qualidades que fazem com que Albon seja um piloto difícil de ser ultrapassado. Ainda mais quando não comete nenhum erro mesmo sob muita pressão nas últimas voltas.

Com isso, Albon foi o sétimo, e tirou a Williams da lanterna do campeonato de equipes. Ocon foi o oitavo, e Stroll passou Bottas quase em cima da linha para conseguir o nono lugar. Ele tinha sido outra "vítima" da classificação chuvosa e também tinha sido punido no sábado.

FOTOS: JULIANNE CERASOLLI







Max Verstappen igualou as 41 vitórias de Ayrton Senna na F1 com a conquista do Canadá, mas não fez muito barulho em relação a isso. De fato, nunca foi um piloto que citou constantemente o brasileiro como referência. É nascido em 1997, já tem outras referências, então reconheceu os feitos de Senna e disse que não gosta de comparar pilotos de épocas diferentes. Só se surpreende por ter tantas vitórias, algo que não podia imaginar quando era criança. E quer mais.

Mesmo com um segundo lugar, um resultado aquém do pódio duplo ou até vitória que Lawrence Stroll almejava com a chegada das atualizações, o clima na Aston Martin era ótimo. Lance Stroll levou toda a equipe para jantar (inclusive o companheiro Fernando Alonso) em um lugar importante para a história da sua família. A Lester's Deli, que fica em um bairro judeu um pouco afastado do centro, foi o primeiro lugar em que seu avô comeu quando chegou em Montreal para se estabelecer, e também foi muito frequentado por seu pai. Sim, é uma família hoje bilionária, mas o lugar é bem simples. Os lanches custam cerca de 50 reais e o lugar é tão acanhado que você tem que comer na rua. O pessoal da equipe adorou. Eu provei o lanche tradicional e sinceramente não achei nada demais. Mas que não é um lugar em que você espera ver um bilionário, isso definitivamente não é.

Clique para saber mais

ÁUSTRIA



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Domínio 'laranja' dentro e fora das pistas

Max Verstappen tinha ganhado a sprint com impressionantes 21 segundos de vantagem em cima do próprio companheiro, Sergio Perez. A corrida rápida teve 24 voltas. Mas ainda assim a Ferrari tinha alguma esperança para a corrida. Afinal, eles tinham Charles Leclerc largando em segundo e Carlos Sainz em terceiro, tinham apresentado um ritmo de corrida não muito longe da Red Bull na única sessão de treinos livres na sexta. E vinham empolgados com o controle do desgaste de pneus e a evolução do carro com as melhorias introduzidas.

A Ferrari se tornou, como a Red Bull, um carro que consegue se adaptar bem a tipos de curva diferentes. Mas logo nas primeiras voltas, ficou claro que

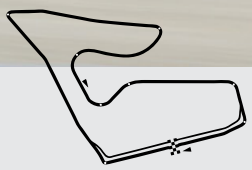
"O carro está lento, cara."
Lewis Hamilton

"Lewis, sabemos que o carro está ruim. Pilote, por favor."
Toto Wolff no rádio



A sprint foi marcada pela chuva

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

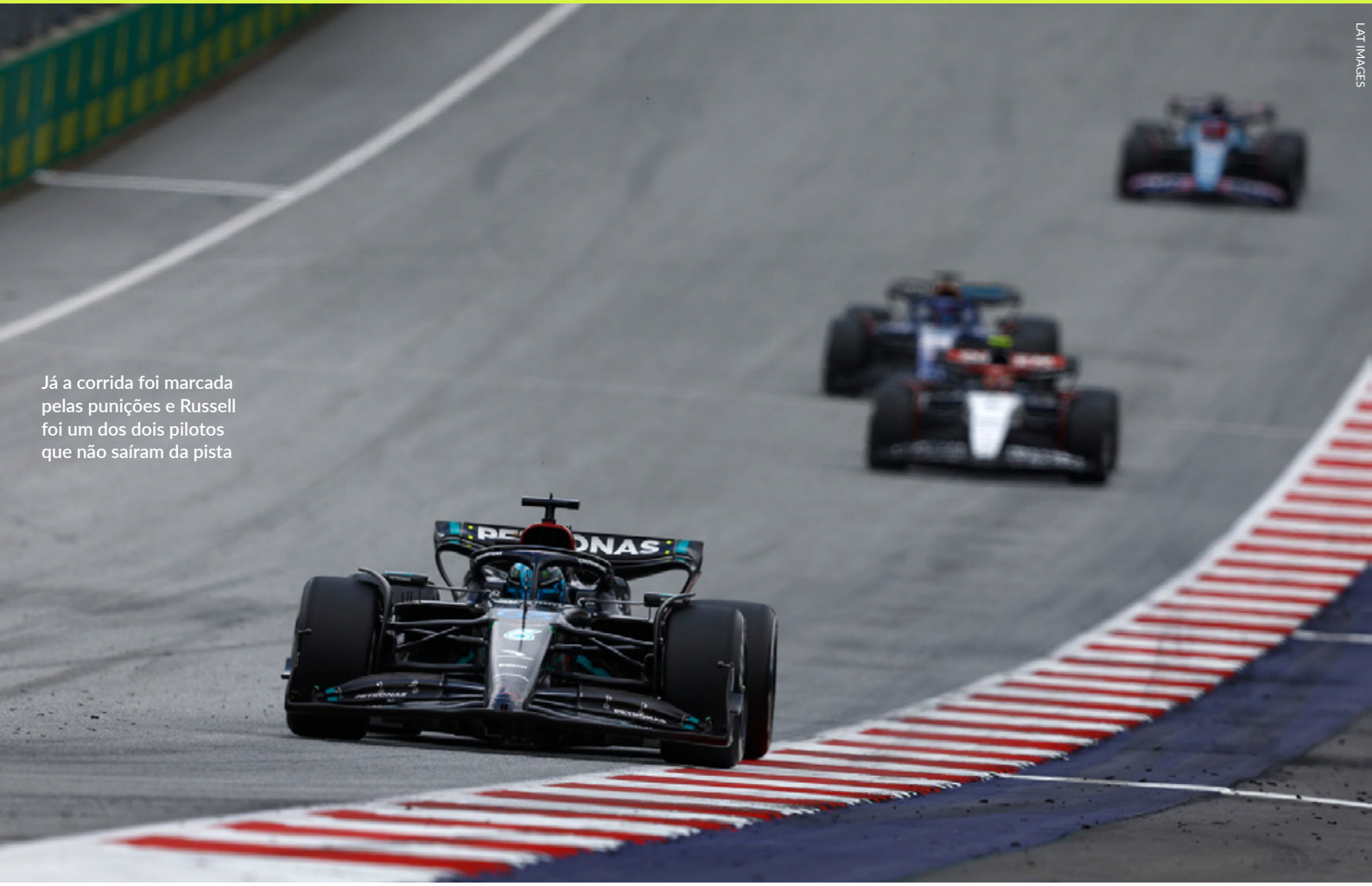


Formula 1 Rolex Grosser Preis Von Österreich 2023
Red Bull Ring
2 de julho
71 voltas | 4.318m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:25:33.607
2	C. Leclerc	+5.155s
3	S. Perez	+17.188s
4	L. Norris	+26.327s
5	F. Alonso	+30.317s
6	C. Sainz Jr.	+31.377s
7	G. Russell	+48.403s
8	L. Hamilton	+49.196s
9	L. Stroll	+59.043s
10	P. Gasly	+67.667s





LAT IMAGES

Já a corrida foi marcada pelas punições e Russell foi um dos dois pilotos que não saíram da pista

eles ainda têm muito chão pela frente para conseguir sequer ameaçar o domínio de Verstappen.

Quando o abandono de Nico Hulkenberg causou um Safety Car Virtual na volta 15, a vantagem do holandês já era de 6s. Como a economia de tempo parando com a corrida neutralizada era tentadora demais para as Ferrari, eles chamaram ambos os pilotos para os boxes, mesmo sendo um pouco cedo na corrida.

Leclerc e Sainz vinham separados por menos de um segundo, com o espanhol mostrando que tinha ritmo e ao mesmo tempo obedecendo a ordem da equipe de não atacar naquele momento. Para evitar ficar esperando Leclerc na parada dupla, Sainz tirou o pé e, quando saiu dos boxes, tinha Perez, Norris e Hamilton a sua frente.

VSC ajudou recuperação de Perez

O mexicano largava em 15º por ter tido voltas deletadas devido aos limites de pista, e teve sua recuperação ajudada por esse VSC, que tirou alguns carros da sua frente. Mesmo tendo largado com os médios, ele continuou na pista, decisão que não foi difícil haja vista que, com o melhor carro do grid, a prioridade sempre tem de ser ter pista livre.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Perez, a esposa Carola e o filho Sergio Jr

> "Ele está me intimidando."
> Carlos Sainz sobre batalha com Perez

Perez pôde exercer seu ritmo pela maior parte da prova, só tendo um pouco mais de trabalho na parte final para superar Sainz na pista, e terminou em terceiro.

Mais à frente, Verstappen também seguiu na pista, pois já estava fazendo sua própria prova. Mesmo que fosse parar depois e, fatalmente, voltaria atrás de Leclerc, a vantagem de ritmo era tão significativa que isso não assustou a Red Bull.

Ao deixar ambos os carros na pista, a Red Bull acabou fazendo uma corrida ainda mais otimizada que os

rivais, que tiveram de poupar pneus em dois stints mais longos. E isso influou a vantagem de Verstappen, que chegou a 25s antes que o holandês parasse para colocar pneus macios para fazer a volta mais rápida. Correndo sozinho na maior parte do tempo, Charles Leclerc foi o segundo.

Limites de pista roubaram a cena: 83 infrações

Foi mais atrás das posições de pódio que a corrida foi mais movimentada, pelo bem e pelo mal. Sim, a disputa de Sainz e Perez durou por várias voltas e foi a melhor da prova, valendo o terceiro lugar. Mas essa foi uma posição em que o espanhol só estava pela opção de parar no começo da prova e por uma punição por ter saído dos limites de pista.

Essa é uma questão que sempre aparece principalmente nas curvas 9 e 10 do Red Bull Ring, e houve soluções diferentes ao longo dos anos. Antes, a área de escape era grama, então os pilotos entravam mais lentos. Quando já haviam as questões de segurança que desencorajam essa saída, a zebra passou a ser considerada pista ali. Com o pensamento atual de rigidez da aplicação do regulamento, que obriga os pilotos a ficarem dentro das linhas brancas, sempre seria mais difícil policiar.

Os pneus deste ano dão mais aderência na parte dianteira, e isso estava fazendo os carros escorregarem mais que o normal a traseira naquelas curvas, a parte de alta do circuito. Isso explica porque o problema foi ainda maior em 2023, a ponto de a FIA ter de rever 1200 episódios depois da corrida para encontrar "infratores".

São daquelas situações em que uma decisão vai levando a outra e que acabam estourando na mão de quem tem de aplicar o que é determinado. Como era muito difícil para o tal VAR da FIA na Suíça ver piloto por piloto, volta por volta, a "patrulha" estava dentro da pista, dedurando o rival que vinha à frente. No final das contas, ficamos com o seguinte saldo: foram 83 infrações de limites de pista, ou seja, em cerca de 6% das voltas 90% dos pilotos saíram da pista pelo menos uma vez (Russell e Zhou foram os únicos que escaparam). Metade do grid foi

Clique para saber mais

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Nada de novo no front

"Não foi nada pessoal, Lewis. O carro estava saindo, não o piloto!"

Norris para Hamilton após o dedurar por toda a prova devido aos limites de pista

LAT IMAGES



Hamilton foi perseguido por Norris



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

As Ferrari se adaptaram bem a diferentes tipos de curvas

BASTIDORES

penalizada, e outros oito pilotos saíram da pista, mas não levaram penas por o fizeram menos de quatro vezes.

Sainz foi punido durante e depois da corrida, e acabou classificado em sexto. No top 10, Hamilton também levou punição durante e depois da prova, e foi oitavo. Ele passou grande parte da corrida em uma batalha particular com a surpresa Lando Norris, andando bem na McLaren atualizada para a Áustria.

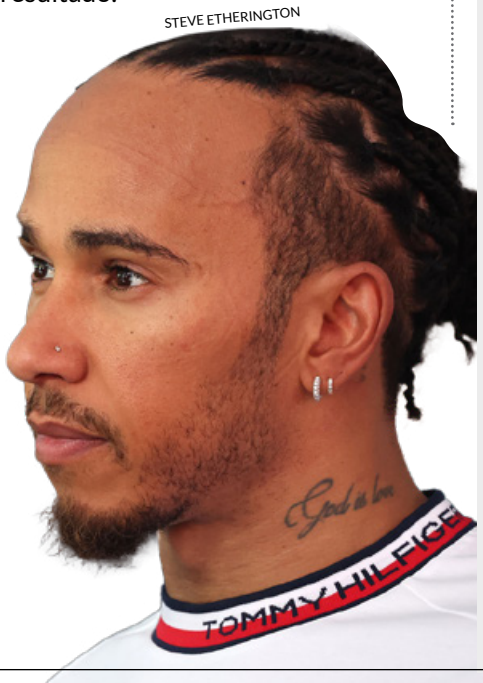
Norris à frente das Mercedes e Aston Martin

Norris largou em quarto, foi passado por Hamilton nos primeiros metros, mas conseguiu acompanhar o compatriota, copiando sua estratégia de parar no VSC. Eles seguiram juntos até que Hamilton cumpriu a primeira punição de 5s na segunda parada. Norris ainda daria sorte de, por conta da punição também de Sainz, ficar algumas voltas acompanhando o espanhol por ter conseguido ficar na zona de DRS dele. Como são três zonas na curta pista da Áustria, era quase como se ele estivesse sendo puxado pela Ferrari.

Foi por conta disso, julgou Norris, que ele não foi alcançado por Fernando Alonso, outro piloto que teve uma prova comprometida. Ele vinha bem colocado, em sexto, com pneus duros, quando o VSC saiu. A decisão da Aston Martin foi chamá-lo aos boxes e isso neutralizou a vantagem que ele tinha por sua estratégia diferente. Aquele momento foi decisivo também para Lance Stroll, que vinha atrás de Alonso, mas viu a bandeira verde ser dada enquanto estava nos boxes. Com isso, perdeu cinco posições.

Alonso teve que administrar os pneus para cruzar a linha de chegada com mais um jogo de médios usados e outro de médios novos, e ainda conseguiu superar Hamilton na segunda parada, então o quinto lugar acabou não sendo um mau resultado.

STEVE ETHERINGTON



Lewis Hamilton sugeriu uma mudança de regra: se uma equipe começa a vencer muitos campeonatos, ela ficaria obrigada a começar o desenvolvimento do carro do ano seguinte mais tarde que as outras. É bem verdade que está na moda na Fórmula 1 adotar regras para deixar o grid mais igualado. Mas F1 também é meritocracia, e com isso até sua equipe, a Mercedes, dona do domínio mais extenso da história da categoria, concorda. Então, de onde veio essa proposta? Diz Toto Wolff, chefe do britânico, que não passa de sarcasmo do seu piloto. "Ele é muito mais sarcástico do que as pessoas percebem", dizia o austríaco no paddock. Mas que repercutiu como proposta séria, repercutiu.

A performance da Mercedes na pista não foi lá essas coisas, mas pelo menos eles conseguiram finalmente promover seu tradicional churrasco para os jornalistas sem contratempos. A primeira tentativa tinha sido no GP da Itália do ano passado, mas as notícias de que a morte da rainha Elizabeth II seria anunciada numa questão de minutos e o evento foi cancelado quando já havia convidados no motorhome da equipe - e a carne já estava na churrasqueira. Outro evento foi marcado para o GP da Emilia Romagna, e acabou sendo cancelado antes mesmo que a F1 tivesse desistido de fazer a prova por conta do mau tempo.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

GRÃ-BRETANHA



A largada "terrível" de Max Verstappen

O campeonato é ao mesmo tempo uma lavada e uma disputa intrigante, em que todas as equipes têm oscilações consideráveis de rendimento a cada GP. Na corrida da Inglaterra, isso atingiu até mesmo a Red Bull de Max Verstappen, mas sua vantagem é tão grande que isso não impediu mais uma vitória, a sexta seguida. E Silverstone permitiu ainda a volta da McLaren.

Foi-se o tempo em que a pista de Silverstone mostrava quem tinha o carro mais equilibrado e que produzia bastante downforce para se segurar nas curvas de alta. Como essa geração de carros com efeito-solo consegue com certa facilidade fazer sequências como Maggots-Becketts de pé embaixo, agora vale mais ter um carro que gere menos arrasto do que quantidades enormes de pressão aerodinâmica.

Não é por acaso que uma das surpresas do final de semana, Alex Albon, chegou em oitavo, lutando por todo o tempo com a Aston Martin. Sua Williams é o oposto do carro de Fernando Alonso, que gera muito downforce e muito arrasto.

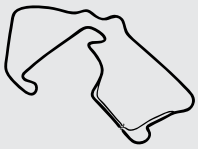
Outro fator é o calor, que tem faltado nas últimas corridas e que afeta os carros de maneira diferente. Temos

Clique para saber mais

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



O resultado final

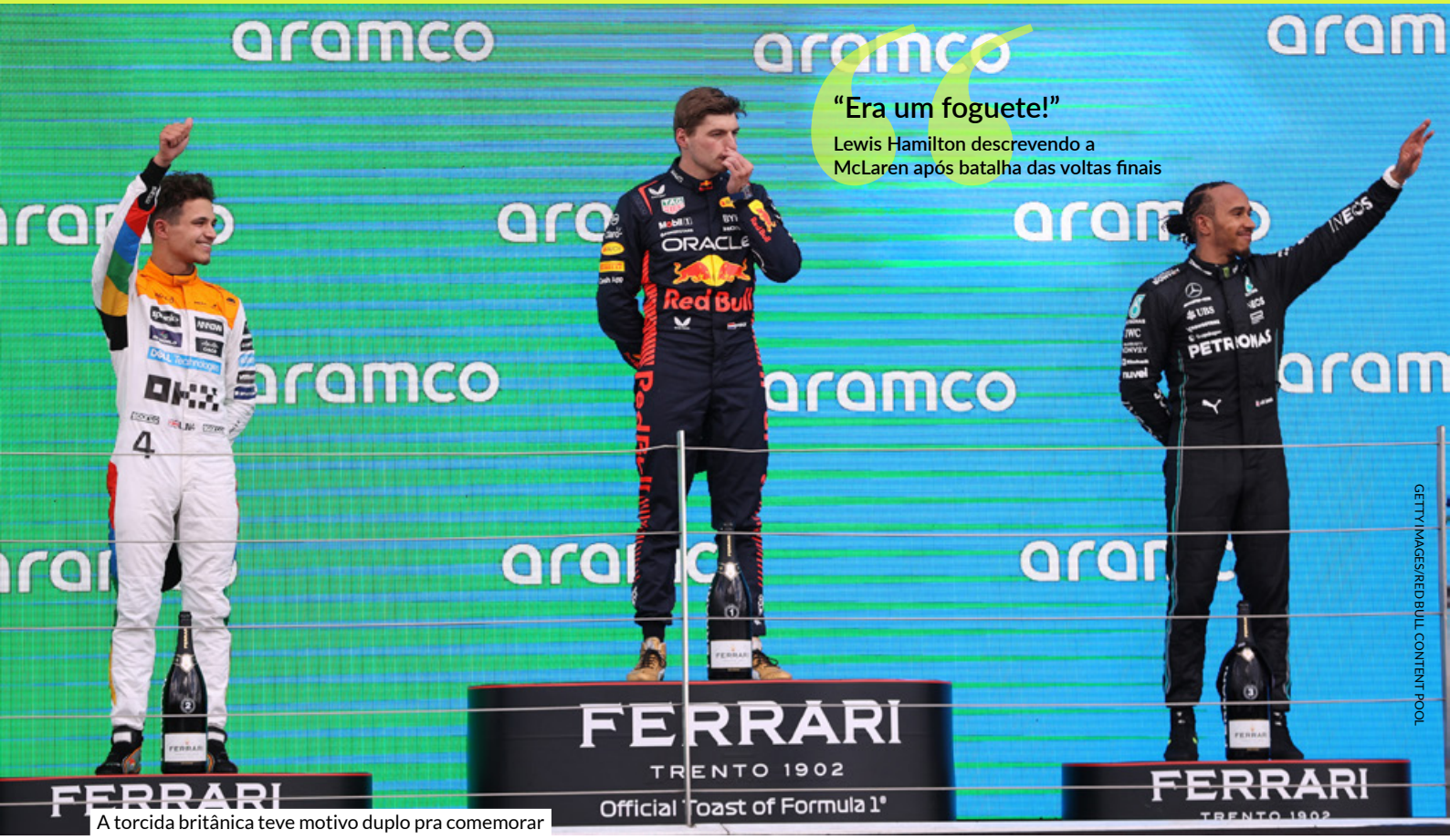


Formula 1 Aramco British Grand Prix 2023
Circuito de Silverstone
9 de julho
52 voltas | 5.891km

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:25:16.938
2	L. Norris	+3.798s
3	L. Hamilton	+6.783s
4	O. Piastri	+7.776s
5	G. Russell	+11.206s
6	S. Perez	+12.882s
7	F. Alonso	+17.193s
8	A. Albon	+17.878s
9	C. Leclerc	+18.689s
10	C. Sainz Jr.	+19.448s





> "Era um foguete!"
> Lewis Hamilton descrevendo a McLaren após batalha das voltas finais

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

A torcida britânica teve motivo duplo pra comemorar

tido sábados com classificações complicadas pela chuva. E domingos com céu encoberto, o que afeta a temperatura do asfalto. Neste contexto, carros que colocam muita energia nos pneus tendem a brilhar. E aí aparece a McLaren.

Se a pista está fria (porque choveu ou porque há muitas nuvens), o carro que coloca mais energia nos pneus se dá bem. Do contrário, ele muito provavelmente vai acabar com os pneus antes dos rivais. A McLaren está no primeiro grupo, mas não conseguia se aproveitar disso até o upgrade que fez no carro porque gerava muito arrasto e era muito lenta nas retas.

Eles eram tão velozes nos trechos rápidos e conseguiam trabalhar tão bem os pneus numa pista com menos de 30°C que isso compensou os pontos fracos e alçaram o carro à segunda força, de uma maneira que surpreendeu até a própria equipe.

Como foi a corrida

Verstappen teve uma largada "terrível", nas suas próprias palavras, e perdeu a primeira posição para Norris. Demoraria algumas voltas para o holandês colocar seus pneus na temperatura correta mas, quando ele chegou lá, passou o inglês na volta 5 com facilidade.

MCLAREN | DIVULGAÇÃO



A equipe que se destacou em Silverstone

> "Maravilhoso, não?"
> Norris, ironicamente, quando foi avisado que estava com pneus duros e Hamilton vinha logo atrás com macios

Verstappen não conseguiria abrir uma vantagem no nível da Áustria. Ele sofreu para se ajustar com o comportamento do carro no vento e também a manter a temperatura dos pneus dianteiros (único ponto fraco do RB19, o qual ele consegue contornar melhor do que Perez). A questão é que um Verstappen sofrendo é um Verstappen que abre 0s3 por volta, como no Canadá.

Atrás de Max, as McLaren vinham controlando o ritmo, andando juntas, sem atacar uma à outra. Na volta 28, Norris tinha 8s4 de vantagem para a primeira Mercedes, George Russell. Russell tinha perdido tempo brigando com Charles Leclerc, mas mesmo depois que o monegasco antecipou sua



MCLAREN | DIVULGAÇÃO

Norris e Piastri tiveram excelentes performances

parada para cobrir um possível undercut da Mercedes, era mais lento que as McLaren.

Russell indica caminho possível com macios

Russell tinha largado com pneus macios, tática diferente do restante do top 10. Ele levou esse composto até a volta 28, usando as nuvens para manter as temperaturas sob controle e mostrando ao resto do pelotão que o C3 poderia ser uma opção viável para quem julgava que não conseguiria colocar os duros na temperatura ideal.

Essa estratégia de Russell também ajudou a Ferrari a pular no precipício. Como Russell estava grudado em Leclerc e com pneus que deveriam durar no máximo 20 voltas, eles julgaram que a Mercedes poderia tentar o undercut, e anteciparam a parada de Leclerc. O monegasco colocou pneus duros na volta 18, e com isso ficou exposto a um SC na parte final da prova, já que relargar com o C1 usado numa pista que não estava quente não seria das melhores ideias. Isso, em uma pista que teve SC em 89% das provas de 2015 para cá.

SC saiu na hora errada para vários pilotos

Quando o SC saiu, na volta 32, devido à quebra da Haas de Kevin Magnussen, Leclerc teve de voltar aos boxes. Em tempos de grandes diferenças entre o primeiro e segundo pelotões, ainda lutaria por um quarto ou quinto lugar, mas não agora.

O SC faria outras vítimas, pois apareceu justamente quando os pneus médios com os quais a maioria largou estavam no limite. Carlos Sainz

JIRI KRENEK



Russell atrapalhou a corrida dos ferraristas

> “Talvez não seja ruim ser diferente.”
>
> Disse Alex Albon, referindo-se à característica do carro da Williams, que gera menos arrasto e só vai bem em pistas com mais retas.

DIVULGAÇÃO | WILLIAMS





GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

tinha parado na volta 26. Sergio Perez, que mais uma vez sofreu para colocar temperatura nos dianteiros na classificação com pista úmida, largou em 15º, e teve uma péssima primeira volta, também tinha feito sua parada na volta 27. Russell tinha feito o mesmo. E também Oscar Piastri, que naturalmente gastou mais os pneus que Norris por ter seguido de perto o companheiro na primeira parte da corrida.

Piastri teria vantagem suficiente para segurar o terceiro lugar, mas não tinha construído o bastante para fazer isso com Lewis Hamilton economizando mais de 10s ao parar durante o regime de SC. Pior: sabendo que seria uma relargada com todo mundo junto, e com só 15 voltas para o fim, a Mercedes pôde colocar Hamilton no pneu macio. Então, para Piastri, a parte final da prova seria uma questão de se defender de Russell, que vinha logo atrás com o composto médio.

Como Norris ficou na frente de Hamilton mesmo com pneus duros

Para a outra McLaren, a defesa seria ainda mais difícil. Norris parou durante o SC, e mesmo assim a opção foi pelo composto duro, diferentemente de Verstappen na frente e Hamilton na sua cola. Não era uma decisão fácil pois, forçando até o fim, o macio poderia esquentar demais. E o tempo estava abrindo, depois da chuva passar perto do circuito na primeira metade da prova.

Na McLaren, havia a confiança de que eles colocariam o pneu na temperatura ideal logo de cara, pois essa é a característica do carro. Norris só tinha que sobreviver nas primeiras voltas, fazer Hamilton patinar na turbulência de seu carro e cozinhar seus pneus. Dito e feito. O segundo lugar estava garantido.

Clique para saber mais

BASTIDORES



JULIANNE CERASOLI





Foi impressionante como a produção do filme de Brad Pitt que tem a F1 como tema interferiu pouco no andamento do final de semana. Sim, havia uma equipe enorme, eles tinham uma garagem e pitwall, e inclusive foram ao grid. Mas tudo feito de uma maneira que não impedia que tudo ocorresse com normalidade. Isso, mesmo tendo nada menos que oito oportunidades (de 10 a 15 minutos cada) de andar na pista em um final de semana movimentado com F2, F3 e Porsche.

O ápice das filmagens foi no grid, onde foi gravada uma longa cena, com os atores Brad Pitt e Damson Idris primeiro alinhando junto com os pilotos durante a cerimônia do hino e depois andando até a última fileira, onde estavam seus carros. Ao redor deles, havia mecânicos profissionais no meio dos atores, e pilotos profissionais também dentro dos carros. Foram esses pilotos que abriram a volta de apresentação junto com o resto do grid, e pouco depois usaram uma das vias auxiliares para sair da pista.

Quem estava vendo pela TV, não percebeu nada disso, pois o sinal internacional não mostrou. E mesmo nós, no grid, tínhamos que procurar para perceber a movimentação extra em meio a todas as celebridades que já dão as caras no GP em Silverstone.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



HUNGRIA

Verstappen e seu troféu... ou o que restou dele

O GP da Hungria foi decidido pela administração dos pneus, numa tarde muito quente e num circuito cheio de curvas, em que não há trégua para a borracha. E esse é um cenário em que a Red Bull consegue uma vantagem maior do que o normal nesta temporada. O resultado?

Max Verstappen venceu, pela sétima vez seguida, com 33s de vantagem para Lando Norris, que se surpreendeu com o desempenho da McLaren sob condições em que não iria bem antes das atualizações que chegaram na Áustria e mudaram a história da equipe no campeonato.

Clique para saber mais

Mas a pole position ficou com Lewis Hamilton, aproveitando-se de uma Red Bull que estava acertada focando em proteger os pneus no domingo, e não conseguia aquecer tão bem principalmente os pneus dianteiros.

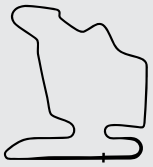
O começo da corrida do inglês, contudo, foi desastroso. Largou mal, foi passado por Verstappen, e ficou encaixotado na primeira curva, permitindo também a ultrapassagem de ambas as McLaren, com Oscar Piastri saindo do quarto para o segundo lugar.

Na liderança, Verstappen pôde trabalhar seus pneus como bem entendia e sumiu na ponta. Mais atrás, a questão seria quem iria parar primeiro. Se fosse cedo demais, poderia ar-

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Uma boa visão do que foi a largada



Formula 1 Qatar Airways Hungarian Grand Prix 2023
Hungaroring
23 de julho
70 voltas | 4.381km

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:38:08.634
2	L. Norris	+33.731s
3	S. Perez	+37.603s
4	L. Hamilton	+39.134s
5	O. Piastri	+62.572s
6	G. Russell	+65.825s
7	C. Leclerc	+70.317s
8	C. Sainz Jr.	+71.073s
9	F. Alonso	+75.709s
10	L. Stroll	Mais 1 volta





"Desculpem-me por isso, pessoal".
Lewis Hamilton após a largada ruim

JIRI KRENEK

Lewis largou na pole, mas perdeu a posição logo no início

riscar não conseguia fazer duas paradas. Se desse a chance do rival conseguir o undercut, particularmente poderoso no Hungaroring, poderia perder a posição.

Lewis dá o primeiro passo

Entre os primeiros, Lewis Hamilton deu a cartada primeiro, na volta 16, quando estava a 3s de Norris e a 5s de Piastri. A McLaren defendeu com o piloto que tinha mais chance de perder a posição, deixando o australiano exposto. Deu certo as McLaren manterem o segundo e terceiro lugares, mas eles acabaram invertidos.

Mais atrás, Sainz já tinha feito sua parada, tendo largado com o pneu macio, o que o ajudou a ganhar cinco posições na largada. O ritmo das Ferrari parecia bom até ali e eles estavam em quinto e sexto. Mas foi quando eles colocaram o pneu duro que ficou claro que seria uma tarde defensiva para os ferraristas.

À esta altura eles já tinham sido superados na pista por Sergio Perez, que largara em nono e vinha em ótimo ritmo. Quando Hamilton, Piastri e Norris pararam, ele surgiu em segundo. Ele só pararia na volta 24, uma depois de Verstappen, deixando clara a superioridade da administração de pneus da Red Bull.

MCLAREN | DIVULGAÇÃO



Lando Norris foi um dos destaques na prova. E no pódio

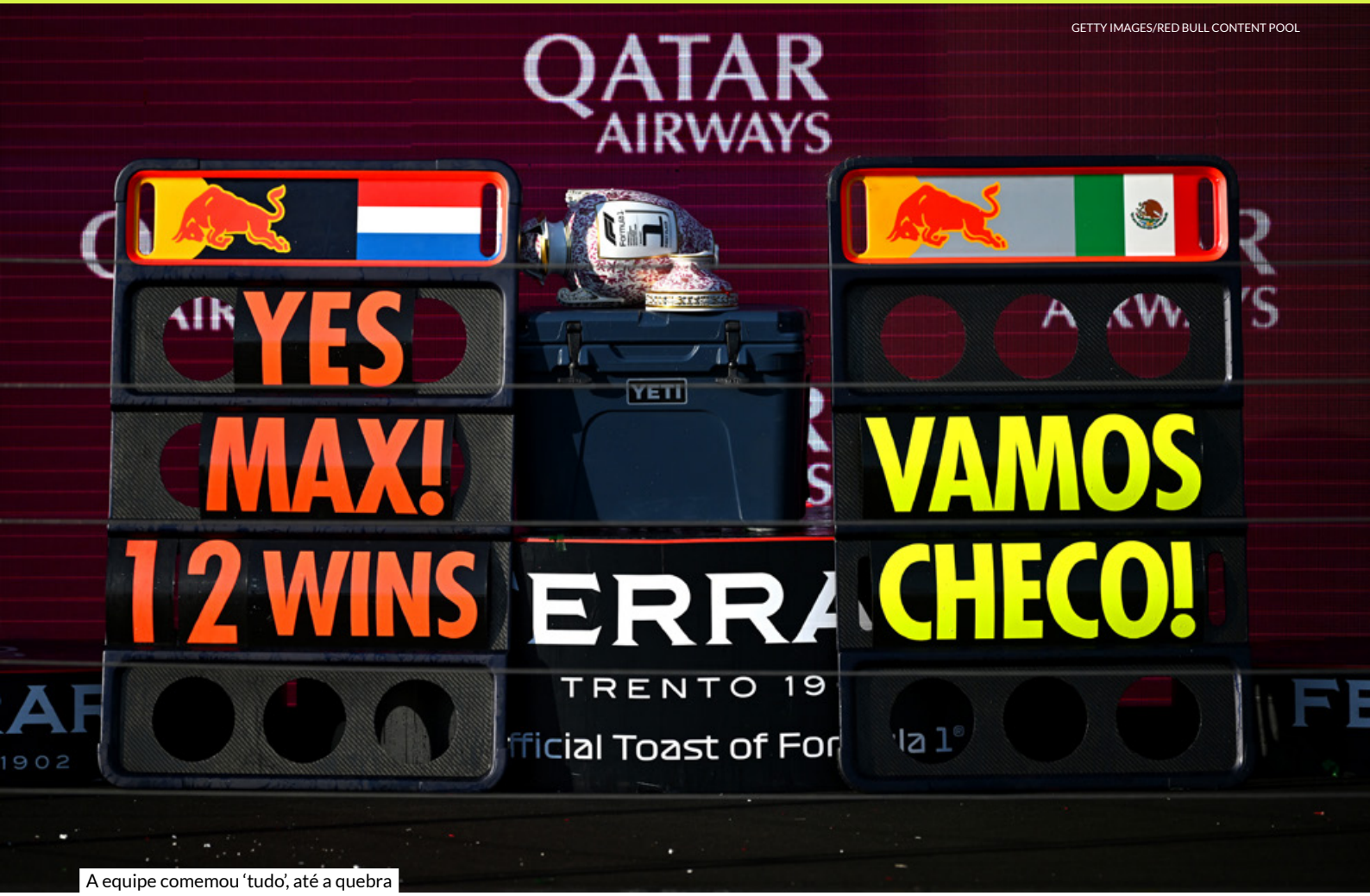
"Ele já tem muitos troféus, eu não vou consertar não!"

Lando Norris após ter quebrado o troféu de Max Verstappen

Isso deixou a Mercedes numa situação difícil para defender a posição de Hamilton, pois Perez tinha construído um offset de oito voltas em relação ao inglês. Por conta disso, Hamilton foi instruído a diminuir o ritmo no começo do stint com pneus duros para tentar fazer essa perna com o máximo de voltas possível, tentando um ataque no final.

Foi o que Hamilton executou. Ele não só descontou o offset como parou sete voltas depois de Perez, que estava envolvido com outra batalha nesse momento da prova: com 30 voltas para o final, ele tinha chegado em Piastri, que não conseguiu, com os pneus duros, o mesmo rendimento do início da prova. Em

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



A equipe comemou 'tudo', até a quebra

22 voltas, a diferença entre ele e Norris aumentou de 1s para 9s.

A McLaren tentou cobrir um possível undercut de Perez chamando Piastri cedo aos boxes, com 27 voltas para o final. O mexicano veio junto, e logo passou o australiano, com direito a uma empurrada para fora da pista. Isso danificou o assoalho da McLaren, que perdeu rendimento por conta disso. E a posição também para Hamilton.

Quando o inglês voltou à pista após sua última parada, com 21 voltas para o fim, Perez estava 14s na sua frente, em terceiro. A Mercedes chegou a ficar a 1s5 da Red Bull, sofrendo pela parada adiantada por conta da briga com Piastri, mas faltaram voltas para Hamilton conseguir pressionar.

Verstappen, Norris e Perez ficaram com as posições do pódio, seguidos por Hamilton, Piastri, Russell, Leclerc, Sainz, Alonso e Stroll.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



As mudanças da Pirelli surtiram efeito na classificação

Testando novos formatos

O exemplo de Russell mostrou bem as características de um novo formato de classificação que foi experimentado na Hungria. Os pilotos foram obrigados a usarem os duros no Q1, os médios no Q2 e macios no Q3, e tiveram dois jogos de pneus a menos. Isso gerou algumas surpresas na classificação (Russell foi uma delas, atrapalhado pelo trânsito, sem conseguir fazer uma boa volta com o composto duro e ficando no Q1). Mas, na corrida, ele estava com pneus novos lutando contra carros que tinham gasto seus compostos duros e médios para ir adian-

> "Não quero parar na vitória número 44. Seria terrível."
>
> Max Verstappen brincando sobre ter chegado ao número que o rival Lewis Hamilton usa



Na Hungria, vimos o pitstop mais rápido do ano até então: 1s98. Porém, a McLaren bateu esse recorde no Catar, com1s80

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

te no classificatório. E usou essa vantagem para escalar o pelotão.

O formato até gerou uma classificação complicada para os pilotos, mas acaba beneficiando os melhores carros. Haverá um novo teste, em Monza, e veremos se será a mesma história. A ideia é permitir que a Pirelli transporte menos pneus.

Nada que atrapalhe Verstappen, como ficou claro na Hungria. A evolução da McLaren também fica evidente, após o time andar bem com muito calor (a temperatura da pista passou dos 50ºC) e numa pista com várias curvas de média velocidade, que em teoria não seriam tão boas para seu carro. Ou não eram antes da atualização. Tendo andado bem na Áustria, Silverstone na Hungria, já dá para dizer que o crescimento dos carros laranjas é uma realidade.

Da mesma forma, é inegável que a Aston Martin caiu de produção. Faz sentido a teoria de que a mudança na construção do pneu não ajudou o time, e o carro também não gosta do calor, mas uma pista como a da Hungria em teoria seria boa para eles. E eles ficaram no fundo dessa briga para ver quem é a segunda força. A Mercedes até teve bom ritmo, mas a posição de Hamilton após a primeira volta complicou sua corrida.

Clique para saber mais

Lando Norris fazia sua comemoração tradicional batendo a garrafa de champanhe no chão para fazê-lo jorrar quando derrubou o troféu de porcelana de Max Verstappen, que quebrou-se em três partes. Há quem diga que ele já tinha tentado fazer a mesma coisa em Silverstone. Nas duas vezes, ele usou a parte do primeiro lugar para bater sua garrafa, mas desta vez havia um grande e delicado troféu, feito e pintado à mão, num processo que durou seis meses.

A peça, avaliada em cerca de 315 mil reais, ficou com Max, ou pelo menos foi isso o que Helmut Marko disse. A ideia do austríaco é dar uma lição a Max, para que ele "aprenda a apreciar" o troféu imperfeito. A Red Bull não ficou de mãos abanando, já que os húngaros começaram ainda no domingo do GP a confecção de um novo troféu.

Chama a atenção das equipes o aumento do número de convidados que pedem para ir para o GP da Hungria, que costumava estar entre os mais vazios. E não são só os VIPs que querem ir para Budapeste. A corrida tem atraído também fãs daqueles bem ferrenhos, que descobrem em qual hotel os pilotos estão hospedados e ficam esperando na porta. Alguns ainda se aventuram nas ruas: vi Lando Norris com um batalhão de seguranças e umas 20 pessoas tentando tirar foto indo jantar em uma das áreas mais movimentadas da cidade. Horas depois, lá perto da meia-noite, foi Charles Leclerc quem passou. Eles são corajosos. Muitos dos pilotos preferem ficar em motorhomes nas pistas. E neste ano até Stefano Domenicali se juntou a essa turma.



Terry Crews

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

GETTY IMAGESRED BULL CONTENT POOL

BÉLGICA



Ele só não fez nevar

O GP da Bélgica foi um teste para as ferramentas de simulação das equipes, que foram para a pista sem referências de como seus carros se comportariam numa corrida com pista seca. Afinal, o único treino livre e a sprint tinham sido no molhado, em um final de semana em que só faltou nevar em Spa-Francorchamps. Ou melhor, em que só faltou Max Verstappen fazer chover.

Ele fez a pole position com mais de oito décimos de vantagem para o rival mais próximo, Charles Leclerc. Largou em sexto por uma punição pela troca de câmbio. Fechou o primeiro setor da primeira volta em quarto, assumiu a liderança na volta 17 e, em 25 voltas, abriu 22s de vantagem em cima do próprio companheiro Sergio Perez. De quebra, ainda fez a pole e levou a sprint no sábado.

Spa-Francorchamps sempre seria uma pista em que a Red Bull mostraria sua força, pois premia a eficiência aerodinâmica que o carro esbanja. Eles conseguem gerar muita pressão aerodinâmica no assoalho, dando mais flexibilidade para a escolha da configuração de asa. E, quando eles não estão com as asas maiores de pistas como Mônaco e Hungria, seu DRS muito mais potente que os dos rivais reaparece.



A largada do GP

GETTY IMAGESRED BULL CONTENT POOL



Formula 1 MSC Cruises Belgian Grand Prix 2023
Spa-Francorchamps
30 de julho
44 voltas - 7.004km

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:22:30.450
2	S. Perez	+22.305s
3	C. Leclerc	+32.259s
4	L. Hamilton	+49.671s
5	F. Alonso	+56.184s
6	G. Russell	+63.101s
7	L. Norris	+73.719s
8	E. Ocon	+74.719s
9	L. Stroll	+79.340s
10	Y. Tsunoda	+80.221s





Leclerc, Perez e a turma

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Verstappen termina primeiro setor em quarto

Quem chegou mais perto em todo o final de semana foi Oscar Piastri, a 11 milésimos de Verstappen no shootout. A pista secando ressalta as qualidades da McLaren, que optou por uma configuração com mais asa traseira, ajudando Piastri a ser até mais rápido que Verstappen no segundo setor. Isso, no entanto, vem com um custo grande na velocidade de reta, e o australiano foi ultrapassado com facilidade pelo holandês quando se viu na frente na sprint.

Foi a mesma facilidade que Verstappen encontrou na corrida para se recuperar. Ele se manteve longe da confusão da largada, quando Sainz tentou fazer a La Source por dentro, onde estava Piastri. O australiano, com danos no carro, ficou muito lento, e atrapalhou quem vinha atrás. Russell e Gasly perderam várias posições ali.

Verstappen pulou de sexto para quarto antes de chegar na freada da Les Combes. Ele teria que esperar cinco voltas até passar Lewis Hamilton, aproveitando o momento em que o inglês deixou de poder usar o DRS para tentar passar Charles Leclerc. Foram mais quatro voltas até o holandês passar pela Ferrari e ir à caça do líder Perez.



A sprint foi disputada sob chuva

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

> "Se eu estivesse no carro do Sergio, o Max não teria a mesma facilidade que está tendo agora."
> Lewis Hamilton

Hamilton foi o primeiro dos líderes a parar, tentando um undercut em Leclerc. Isso chamou Perez aos boxes e, consequentemente, Verstappen. O holandês estava em dúvida se ficaria na pista esperando uma possível chuva quando foi chamado aos boxes. Outros pilotos que estavam mais atrás decidiram esperar. Lance Stroll, George Russell e Pierre Gasly estenderam tanto seu primeiro stint aguardando a chuva que acabaram convertendo a estratégia para uma parada, já que o composto macio estava durando mais que o esperado.

A corrida iô-iô de Norris

Mas a chuva não veio. Foram apenas cinco minutos com uma garoa mais forte, que fez os tempos de volta despencarem. Menos de um carro: a única McLaren que sobrevivia na pista, de Lando Norris. Com pouca



MCLAREN | DIVULGAÇÃO

Norris teve uma atuação a la iô-iô

velocidade de reta devido ao acerto do carro, mais voltado para a chuva, Norris ficou tão para trás no começo da prova que pediu para ir para o pneu duro. A escolha não deu muito certo, o composto era lento demais.

Mas essas três voltas com a pista um pouco molhada fizeram com que ele recuperasse bastante tempo, já que era o carro mais rápido da pista e, quando ele colocou os macios com o carro mais leve, foi como se a McLaren voltasse à vida, embora sem o mesmo tipo de desempenho das duas últimas provas, já que ficou claro que, andando com menos downforce, o carro não funciona tão bem. De qualquer maneira, pela maneira como a corrida dele começou, não era de se esperar que ele terminasse em sétimo lugar.

GETTY IMAGESRED BULL CONTENT POOL



Russell, Verstappen e Alonso, antes do encontrão entre o inglês e o holandês

"Não importa se passei para o Q3 em décimo, foi uma execução ruim!"

Verstappen reclamando de tática da Red Bull no radio

Verstappen passa Perez e some

Lá na frente, assim que colocou os médios, Verstappen passou a voar em relação a Perez, sempre lembrando que, quanto mais macio o composto, teoricamente é mais fácil pilotar o carro porque mais aderência vem da borracha. O holandês foi 1s mais rápido que Perez na primeira volta, e logo chegou e passou sem dificuldades.

Clique para saber mais

"Ok, e se a pista fica mais rápida no final e você não tem energia nas baterias, que bom não seria isso? Me diga o que quer fazer no Q3. Pneus, combustível, o que você quiser. Me diga e a gente faz",

responde o engenheiro Gianpiero Lambiase



FERRARI | DIVULGAÇÃO

Leclerc volta ao pódio

Era a volta 17. Ele chegaria 22s na frente de Perez ao final de 44 voltas, vantagem construída com sua pilotagem e também porque Perez teve de levantar o pé nas curvas de alta velocidade para evitar que seu carro batesse no solo, algo que estava acontecendo devido ao acerto escolhido do lado dele da garagem.

Mais atrás, Hamilton às vezes ficava a menos de dois segundos de Leclerc, mas a diferença não diminuía mais do que isso. O inglês depois disse que seu acerto, com pouca asa, foi agressivo demais. Gerando menos pressão aerodinâmica, seu carro escorregava muito no segundo setor, dificultando que ele cuidasse dos pneus como gostaria. Assim, ele não conseguia se aproximar de Leclerc e usar a vantagem de velocidade de reta que esse acerto lhe dava.



LAT IMAGES

Hamilton foi o primeiro dos líderes a parar na corrida de domingo

BASTIDORES

"O que estamos testemunhando no momento com Max é algo que só se vê uma vez por geração."

Christian Horner

Cinco carros diferentes na segunda metade do top 10

O espanhol fez uma corrida solitária, e a tática de uma parada acabou funcionando para Russell se recuperar da primeira volta ruim e chegar em sexto. Com Norris em sétimo, Esteban Ocon conseguiu pontuar com a Alpine, bem nas retas por estar com pouca carga aerodinâmica. Lance Stroll também com uma parada foi o nono.

E Yuki Tsunoda conseguiu um ponto com a AlphaTauri. Ele entrou no top 10 ainda no início da prova, escolhendo o lado certo na largada, e fez uma estratégia invertida em relação aos pilotos com os quais normalmente disputa, com dois stints de médios no começo e macios nas últimas 20 voltas. Com isso, estava veloz na parte final, e conseguiu chegar na frente da Alpine de Gasly.

A decepção do final de semana ficou por conta da Williams, fora dos pontos em um circuito em que, em teoria, andaria bem. Mas eles optaram por um acerto muito agressivo para aproveitar sua velocidade de reta, e acabaram com os pneus no setor 2. Mais um exemplo de como as ferramentas da fábrica não estão no nível dos demais.

Clique para saber mais

Foi no GP da Bélgica que os holofotes focaram no relacionamento entre Max Verstappen e o engenheiro de pista Gianpiero Lambiase. Tudo por causa das trocas de mensagens carregadas de uma ironia que poderia soar como agressiva para quem está de fora. Nada de novo para eles. Verstappen e GP, como é conhecido o italiano que está há duas décadas na Inglaterra e já pegou o jeitão dos locais, trabalham juntos desde a primeira corrida do holandês na Red Bull, em 2016. O engenheiro conhece bem os atalhos que Max procura para se divertir no carro, como enviar "sinais" via telemetria para assustar o time, fazendo-os pensar que ele está forçando demais o equipamento para conseguir uma parada extra. GP é como um irmão mais velho e mais responsável ou, como define Christian Horner, eles às vezes parecem mais um casal que já está junto há muito tempo trocando farpas.

Todo mundo sabia que a situação de Otmar Szafnauer na Alpine não era das melhores, mas ninguém poderia esperar o anúncio triple de que o chefe da equipe, Pat Fry (diretor técnico) e Alan Permane (diretor esportivo) estariam fazendo sua última corrida no time. Ainda mais porque o anúncio veio na sexta-feira, entre o treino livre e a classificação, e duas semanas depois de Laurent Rossi perder o emprego de CEO da Alpine.



REDBULL

Horner, GP e Max

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



HOLANDA

O 'rei' da pista holandesa

Se deu bem no GP da Holanda quem soube ler melhor as informações dos radares meteorológicos mas, mesmo que Max Verstappen não tenha feito todas as escolhas corretas, isso não foi suficiente para tirar dele a vitória em casa.

A corrida começou com pista seca, mas já no grid começaram a cair as primeiras gotas. A questão que os engenheiros tentavam responder com suas simulações era: a chuva será suficiente para que o piloto perca mais de 40s (o "preço" de dois pit stops) se ficar se segurando com slicks?

Para responder isso, era necessário saber por quanto tempo choveria e qual a intensidade. É aí que as reações foram diferentes. Pilotos que largavam fora de posição decidiram parar. Perez, que largou em sétimo, propôs a parada, foi o primeiro a fazê-la. Gasly e Zhou o seguiram. Leclerc, que saiu em nono, decidiu mais em cima e sozinho, não tinha pneus quando entrou no box, mas mesmo assim economizou tempo em relação a quem ficou na pista. Afinal, a diferença entre parar no final da volta 1 e da volta 2 foi de cerca de 16s.

Clique para saber mais

JIRI KRENEK



Choveu MESMO!



Formula 1 Heineken Dutch Grand Prix 2023
Circuito de Zandvoort
27 de agosto
72 voltas | 4.259m

PÓDIO

1	M. Verstappen	2:24:04.411
2	F. Alonso	+3.744s
3	P. Gasly	+7.058s
4	S. Perez	+10.068s
5	C. Sainz Jr.	+12.541s
6	L. Hamilton	+13.209s
7	L. Norris	+13.232s
8	A. Albon	+15.155s
9	O. Piastri	+16.580s
10	E. Ocon	+18.346s





Zhou Guanyu acabou batendo

DIVULGAÇÃO | ALFA ROM

Isso porque a chuva não foi curta como previram Mercedes, McLaren, Williams e Haas. Com menos a arriscar na ponta, Verstappen parou na segunda volta, seguido por Alonso e Sainz. O espanhol largou em quinto, mas já estava em segundo depois de passar Albon e Russell quando a pista ainda estava seca e Norris, no molhado, de slicks.

Norris, que largara em segundo, só parou na volta 3, e saiu da disputa pela ponta. Russell, que saiu de terceiro, parou na quarta volta. A chuva não só não passou, como também piorou.

Alex Albon decidiu ficar na pista e se segurar na chuva com pneus de pista seca, inclusive dando a informação para os demais sobre quando voltar aos slicks. Nico Hulkenberg também seguiu essa tática, assim como Oscar Piastri, mas o australiano teve o azar de parar para usar um segundo jogo de pneus macios (por conta de um furo) exatamente quando Logan Sargent teve uma falha hidráulica e bateu, causando um SC na volta 18.

> "Me senti mais conectado com o meu carro, me senti mais vivo."
>
> Fernando Alonso, votado pelos fãs como o piloto do dia

ASTON MARTIN | DIVULGAÇÃO



O pódio contou com a volta de Alonso

Verstappen volta à liderança em 11 voltas

Nesse ponto da prova, Verstappen já tinha voltado à ponta mesmo depois de perder cinco posições para aqueles que pararam no final da primeira volta. Isso incluía seu companheiro, Perez, que foi de sétimo a primeiro com a parada.

Foi impressionante como Verstappen acabou com a vantagem de 13s que Perez tinha em relação a ele no final da volta 3. Em uma das voltas, ele foi quase 4s mais veloz que companheiro.

Perez estava preservando os pneus intermediários, pois tinha sido informado de que a chuva continuaria por mais tempo. Lambiase também dava a mesma mensagem a Verstappen, para ele cuidar dos pneus, mas a opção do holandês foi andar em um ritmo mais forte. Bem mais forte.

Verstappen foi chegando em Perez e estava a 4s quando Zhou e Alonso foram aos boxes para colocar os pneus de pista seca na volta 10. Eles estavam a 5-6s de Verstappen.



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Os pit stops foram um dos fatores determinantes na corrida, além do clima

Os primeiros pilotos que colocaram os slicks foram Magnussen, Hamilton e Stroll, na volta anterior às paradas de Zhou e Alonso. Vendo as parciais que eles faziam, a Red Bull concluiu que, se parasse Perez primeiro, Verstappen perderia a posição para os dois pilotos.

O undercut naquele momento estava na casa dos 5s, então realmente, se Verstappen parasse duas voltas depois de Zhou e Alonso, perderia a posição para ambos. Mas como havia pouco mais de 4s entre ele e Perez, daria para fazer uma parada dupla e manter o 1-2 do jeito que estava.

A opção da Red Bull permitiu que eles mantivessem a dobradinha àquela altura com seu piloto mais rápido na frente. Perez chegou a questionar a decisão da equipe, mas depois abaixou o tom.

Afinal, quando a chuva voltou, a 10 voltas do final, ele rodou com pneus intermediários, perdeu a segunda posição para Alonso, depois bateu na entrada dos boxes, levou uma punição de 5s por exceder o limite de velocidade no pitlane, e terminou em quarto.

> "Já tinha me dado frio na barriga quando tocaram o hino no grid. Mesmo com a chuva, a torcida ainda está fazendo festa. É um clima incrível."
>
> Max Verstappen, vencedor dos 3 GPs da Holanda que disputou



Pierre Gasly completou o pódio

DIVULGAÇÃO | ALPINE

A pista seca totalmente e Hamilton brilha

Na relargada após o SC, na volta 21, a pista já estava seca novamente, e todos tinham trocado os pneus intermediários pelos slicks entre as voltas 9 e 12. Havia uma mistura de compostos, mas todos teriam de fazer mais uma parada, talvez com a exceção de George Russell, que decidiu colocar os duros. Mas ele já estava sofrendo para se segurar de pilotos com pilotos com pneus novos quando a chuva voltou.

Houve alguns movimentos interessantes nesta fase seca da corrida. O ritmo de Hamilton, que largou em 13º, demorou para parar quando choveu e caiu para último, foi muito forte. Ele foi escalando o pelotão até chegar ao sétimo lugar quando a chuva voltou.

E também o ritmo de Gasly na Alpine. Eles esperavam ir bem com os intermediários, como já tinha acontecido na sprint na Bélgica, mas se surpreenderam por se manterem entre os primeiros depois da decisão acertada de parar no final da primeira volta. A pista sem longas retas ajuda, e também as decisões erradas de Mercedes e McLaren, além da total falta de ritmo da Ferrari, que estava tendo de correr com a asa com menos pressão aerodinâmica para tentar equilibrar melhor um carro que simplesmente não quis virar neste fim de semana.



Troféu intacto
e a fumaça laranja

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

"Fiz cirurgia hoje de manhã, consegui minhas primeiras placas de metal, isso é bem legal. Muito obrigado a todos que me apoiaram e me ajudaram a ficar otimista. Isso não é um revés, só é tudo parte da minha volta."
Daniel Ricciardo

As nuvens estavam bem pretas vindas do mar, com vento forte. Quando a água veio, não foi pouco. E desta vez ninguém teve dúvida: entre as voltas 60 e 61, todos trocaram os slicks pelos pneus intermediários. A não ser Ocon, que colocou os pneus de chuva extrema, que acabaram sendo muito lentos.

Mas Zhou bateu e danificou a barreira de pneus, gerando uma bandeira vermelha. Isso aconteceu pouco antes de Perez rodar e perder a segunda posição para Alonso. Na relargada, o espanhol tentou ir para cima de Verstappen na luta pela vitória, mas Max tinha tudo sob controle.

Perez perdeu o pódio para Gasly com a punição de 5s por deslizar na entrada do box com toda a água que havia ali e passar do limite de velocidade por 0.8km/h. Sainz usou o único ponto positivo da Ferrari, a velocidade de reta, para se manter na frente de Hamilton, chegando em quinto. Norris, Albon, Piastri e Ocon completaram as posições nos pontos.

JULIANNE CERASOLI



Paddocks divididos em dois por conta da falta de espaço, dificuldades de frequência dos rádios e imagens com a F1 podendo atuar em uma área bem pequena devido ao tráfego aéreo e marítimo intensos perto da pista, garagens tão apertadas que até uma regra de largada atrás do SC quando está chovendo ter de ser com pneu azul foi mudada para evitar caos (perigoso) no pitlane. Todas essas concessões por conta de um homem. E Max Verstappen segue super popular na Holanda, atraindo até a família real para o grid.

Ficou claro logo de cara que a lesão de Daniel Ricciardo não era apenas um susto, após uma batida bem incomum, quando ele teve que ir para o muro para desviar de Oscar Piastri, que tinha perdido o carro segundos antes. No centro médico, o doutor da equipe corria, o empresário tentava estacionar o mais próximo possível da porta para evitar que fossem feitas imagens. Mas deu para ver Ricciardo saindo com o semblante sério e uma imobilização. Os exames feitos no hospital na vizinha Haarlem confirmaram a fratura em um osso da mão que se conecta com o dedo mínimo. Dos males, o menor, pensando no tipo e localização da lesão. Mas é mais um capítulo dramático na história recente da carreira do australiano.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

ITÁLIA

Já sabemos onde estamos

Nenhuma combinação carro-piloto conseguiu segurar a Red Bull por mais tempo nas 15 primeiras etapas do campeonato de 2023 que Carlos Sainz no GP da Itália.

Uma combinação entre as escolhas da Ferrari para aproveitar os pontos fortes de seu carro, o tipo de degradação visto em Monza, e o DRS menos poderoso que o normal no carro de Max Verstappen ajuda a explicar como o espanhol ficou por 14 voltas na liderança em casa.

Mas também foram 14 voltas sem erros, até a fritada de pneus no começo da volta 15, motivada por alguns dos ingredientes citados acima, de um piloto que voltou em grande fase da pausa de agosto.

Para chegar nesse momento da prova, é preciso entender alguns fatores. Monza é uma pista especial em termos de configuração dos carros. Você tenta tirar toda a carga aerodinâmica para que o carro seja rápido nas retas, mas com duas limitações: ainda conseguir boa velocidade na Parabólica e evitar a degradação acelerada dos pneus.

A Ferrari arriscou um pouco nesse sentido. Tanto eles, quanto a Red Bull estavam com as menores asas traseiras que tinham à disposição. Mas a da Ferrari era ainda mais descarregada. Isso ajudava nas retas e no tempo final de volta, mas daria mais trabalho para os pilotos administrarem a degradação térmica na corrida.

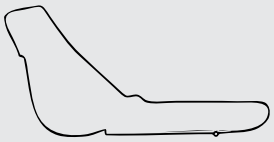
Verstappen sabia disso. Sabia também que, como em Monza se utiliza essas asas que já oferecem menos resistência ao ar, o DRS aberto não gera tanta diferença de velocidade



GETTY IMAGES/REDBULL

Verstappen chegou à décima segunda vitória no ano

Clique para saber mais



Formula 1 Pirelli Gran Premio D'italia 2023
Circuito de Monza
3 de setembro
53 voltas | 5.793m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:13:41.143
2	S. Perez	+6.064s
3	C. Sainz Jr.	+11.193s
4	C. Leclerc	+11.377s
5	G. Russell	+23.028s
6	L. Hamilton	+42.679s
7	A. Albon	+45.106s
8	L. Norris	+45.449s
9	F. Alonso	+46.294s
10	V. Bottas	+64.056s



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



E os fãs comemoraram essa décima vitória seguida

quanto em outras situações. Ele teria de esperar os pneus do pole position Sainz acabarem para atacar.

É bom lembrar também que, em Monza, com poucas curvas de alta velocidade, o pneu acaba por degradação térmica. Isso significa que a performance não vai caindo volta a volta como acontece quando há desgaste da borracha. Mas, quando o pneu acaba, é de uma vez.

O acerto escolhido pela Ferrari gerava mais degradação térmica, então o domingo ensolarado e quente não ajudaram em nada o time italiano, que já tinha um carro mais lento que a Red Bull de qualquer maneira.

Mas Sainz não desistiria facilmente. Verstappen era claramente mais rápido, e o terceiro colocado Leclerc não conseguia colocá-lo sob pressão. O espanhol tentava jogar o equilíbrio de freio para frente para proteger a temperatura dos traseiros, mas isso acabou gerando a travada dos dianteiros na curva 1 na volta 15, e era isso o que Verstappen estava esperando. Em três ou quatro curvas, ele já tinha aberto 0s8.

A vantagem da Red Bull não era tão grande neste circuito tão específico, então Verstappen conseguiu abrir vantagem suficiente apenas para cobrir um eventual SC. E, no final, um problema no disco de freio o fez tirar o pé. Mas nada que impedisse que ele batesse o recorde de Sebastian Vettel ao vencer pela décima vez seguida.

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Sainz foi o único a segurar Max por tantas voltas

> "Foi muito difícil, muito difícil. Não dá para ser mais difícil do que foi hoje. Para acompanhar as Red Bulls, paguei o preço com os pneus traseiros, mas fiz tudo que podia para defender. No final, eu e Charles nos divertimos na pista."
>
> Carlos Sainz

Para Sainz, cabia se defender da próxima ameaça, Sergio Perez. O mexicano teve um sábado complicado, desta vez por um vazamento de óleo que o fez perder a última parte do treino livre, quando faria sua simulação de classificação com o pneu macio, e também o obrigou a trocar o motor, voltando a uma unidade mais antiga.

Perez se classificou em sexto. Passou George Russell na volta 15. Logo chegou nas Ferrari, que estavam prestes a parar nos boxes. Sainz

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



E segurou até a volta 15

foi o primeiro a entrar, na volta 19, e a Red Bull optou por responder primeiro com Verstappen, que estavam 3s8 na frente do espanhol quando Carlos parou. Leclerc trocou os pneus médios pelos duros na mesma volta de Verstappen, enquanto Perez foi aos boxes um giro depois.

Na volta 31, Perez superou Leclerc e foi para cima de Sainz. O espanhol se segurou até a volta 45, a seis do final. Não coincidentemente, Perez disse que a prova passou rápido para ele. Afinal, o mexicano ficou o tempo todo brigando com três pilotos que estavam com unidades de potência novas.

Dali em diante, seu ritmo caiu bastante, e Leclerc o atacou no final. Eles chegaram bem perto um do outro mas, segundo o monegasco, estava tudo sob controle.

A recuperação de Hamilton

Assim como Verstappen, Lewis Hamilton também sofreu com o disco de freio, mas no seu primeiro stint. Sem ter conseguido tirar tudo o que podia da Mercedes na classificação, ele largou em oitavo e fez uma estratégia diferente para ganhar posições. A ideia era fazer o offset. Ter os pneus duros enquanto os outros estavam com os médios. E ter os médios enquanto os outros estavam com os duros. Isso o ajudaria a ganhar posições pela combinação entre a vantagem de ritmo do carro (o terceiro melhor neste fim de semana) e do composto em si na segunda parte. As coisas não estavam parecendo muito boas para o inglês quando ele parou apenas 5 voltas depois dos rivais que vinham logo à frente, as McLaren. Hamilton tinha tido sorte porque os carros laranjas ficaram presos atrás de Alex Albon e sua Williams veloz nas retas. O ritmo de Piastri e Norris era melhor que o da Williams, mas eles não tinham velocidade suficiente para passar a escapar da mira de Hamilton. Mas com a temperatura do disco de

Clique para saber mais

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



A pista é marcada pela degradação térmica dos pneus

> "Eu jamais poderia acreditar que 10 vitórias seguidas seriam possíveis, mas hoje tivemos que trabalhar para chegar lá, então foi divertido."
>
> Max Verstappen sobre quebrar o recorde de Sebastian Vettel de 2013



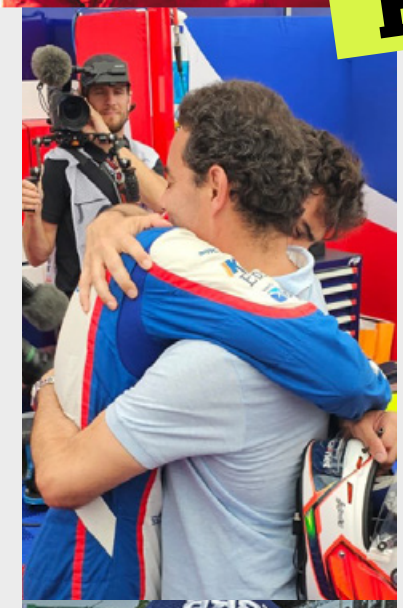
FERRARI | DIVULGAÇÃO

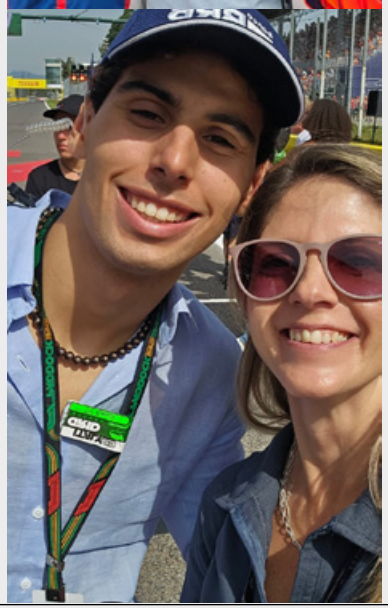
Pros tifosi, a festa maior foi no sábado, quando o espanhol fez a pole

freio sob controle e a vantagem do composto médio, Hamilton conseguiu impor seu ritmo. Passou primeiro Alonso, que tinha conseguido o undercut, depois Piastri (com um toque que acabou rendendo uma asa quebrada para o australiano e 5s de punição para o inglês, que acabaram não fazendo diferença), Norris e Albon, para chegar em sexto, atrás de Russell. Albon conseguiu segurar o sétimo lugar, naquela estratégia que já virou rotina na Williams: ele para cedo para evitar qualquer undercut e depois tem que se segurar com pneus mais usados, apostando na velocidade de reta até o final. Norris ficou em oitavo, Alonso só conseguiu um nono em um circuito ruim para a Aston Martin, e Valtteri Bottas completou o top 10.

> "Não sei se ele se importa com o recorde. Não é algo que seria importante para mim. É coisa pro Wikipedia e ninguém lê isso de qualquer maneira."
>
> Toto Wolff sobre marca batida por Verstappen

BASTIDORES





JULIANNE CERASOLI

Monza sempre é daquelas provas em que aparecem convidados de todos os cantos, mas neste ano o paddock estava especialmente cheio. Muita gente se concentrando na frente do motorhome da Fórmula 1 (ou seja, da Liberty) e não era por acaso. Ouvi de alguém que trabalha para eles que 75% deve ser convidado do Stefano Domenicali. Brinquei que deve ser por isso, então, que temos dois GPs na Itália. "Você está brincando, mas isso não está longe de ser verdade", foi a resposta em tom irônico. Rolou muita confusão na organização da F3 para definir se Gabriel Bortoleto seria considerado campeão já na sexta-feira caso seus rivais não fizessem a pole. Tudo por pormenores do regulamento. O piloto mesmo não sabia se poderia comemorar, mas logo que viu a placa da equipe dizendo que era campeão, se aliviou. Sua família estava esperando no box da equipe, e foi só aí que o sempre calmo brasileiro se emocionou. Afinal, algumas decisões difíceis foram tomadas para que ele chegasse àquele momento. Gabriel foi aos 12 anos para a Europa, sozinho, atrás de um sonho. Agora dará o próximo passo na Virtuosi, chegando na posição de primeiro piloto que Drugovich não teve em 2021 e que custou tanto a ele.

Clique para saber mais

DIVULGAÇÃO | FERRARI



SINGAPURA

Que final de semana de Sainz!

Há tempos os rivais olhavam Singapura como sua grande possibilidade de derrotar a Red Bull sob condições normais na temporada. A união entre um circuito mais travado e as ondulações diminuiria, ou talvez até anularia a vantagem dos líderes disparados do mundial. Mas ninguém poderia esperar que ambos não conseguissem, sequer, passar para o Q3. A porta estava aberta, e quem aproveitou foi a Ferrari de Carlos Sainz.

O GP de Singapura, é verdade, poderia ter tido alguns finais diferentes. Inclusive, com Max Verstappen aumentando seu recorde de vitórias consecutivas com uma ajudinha do SC.

A Red Bull não conseguiu colocar seu carro na altura ideal para o circuito de Singapura, onde é normal que todos tenham que andar mais altos por conta das zebras e ondulações. Isso foi mais sentido na classificação, com Verstappen e Sergio Perez com muita dificuldade em controlar o carro. O holandês se classificou em 11º e o mexicano, em 13º. Isso, por puro ritmo. Ou falta dele.

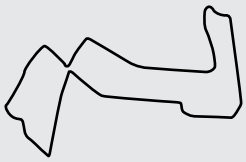
O "mau comportamento" do car-

Clique para saber mais

FERRARI | DIVULGAÇÃO



Fazia tempo que a gente não via essa cena



Formula 1 Singapore Airlines Singapore Grand Prix 2023
Circuito Urbano de Marina Bay
17 de setembro
62 voltas | 4.949m

PÓDIO

1	C. Sainz Jr.	1:46:37.418
2	L. Norris	+0.812s
3	L. Hamilton	+1.269s

4	C. Leclerc	+21.177s
5	M. Verstappen	+21.441s
6	P. Gasly	+38.441s
7	O. Piastri	+41.479s
8	S. Perez	+54.534s
9	L. Lawson	+65.918s
10	K. Magnussen	+72.116s





FERRARI | DIVULGAÇÃO

CARLANDOOOOO

ro seria menos evidente na corrida, o que é natural. Mas até a equipe julgava que a única chance de vitória seria com a ajuda de um Safety Car na hora exata. O que acabou acontecendo foi exatamente o contrário.

As duas Red Bull largaram com pneus duros, pensando em fazer uma primeira parte da corrida mais lenta, apostando em um Safety Car depois que todos tivessem feito suas paradas.

Eles sabiam que o ritmo ruim do início não seria um problema porque todos estariam lentos.

Como a Ferrari neutralizou a vantagem da Mercedes

Como assim? Carlos Sainz fez a pole position, com George Russell, possivelmente com o carro mais rápido em ritmo de corrida, em segundo.

A Mercedes tinha guardado um jogo de pneus médios a mais, apostando em um SC no final da corrida para criar um tyre offset. Ou seja, uma diferença de voltas entre seu pneu e o dos rivais, a única maneira de ultrapassar um carro com rendimento parecido em Singapura. Para que um carro ultrapasse outro, é preciso uma diferença de mais de 1s5.

Do lado de Sainz, a missão era clara. Sabendo que teria um ritmo de corrida pior, ele tinha que usar essa dificuldade de ultrapassagem a seu favor. Ser o mais lento possível, poupando seus pneus, deixando o pelotão compacto. Dessa forma, inibiria qualquer tentativa de undercut de Russell, que voltaria no trânsito se parasse.

HAAS | DIVULGAÇÃO



Magnussen segurou Verstappen por algumas voltas

> “Quero agradecer à Ferrari por essa volta por cima depois de um início de temporada bastante complicado. Tenho certeza de que todos na equipe e na Itália estão muito felizes com esse primeiro lugar.”
>
> Carlos Sainz

E Sainz teria uma ajuda importante. Charles Leclerc se voluntariou para largar com o pneu macio e proteger Russell na primeira parte da corrida. Com o composto mais aderente, passou o inglês na largada.

O que se seguiu foi uma corrida lenta, ritmo determinado por Sainz. Na volta 20, Logan Sargeant provocou o Safety Car e todos, menos as Red Bull, entraram nos boxes. Azar de Leclerc, que teve de esperar a

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Singapura era o lugar certo para as surpresas

parada de Sainz, o trânsito no pitlane, e perdeu posições.

O Safety Car veio no pior momento possível para a Red Bull. Cedo demais para que eles colocassem o pneu médio para ir até o final. Tarde demais para eles terem aderência com o pneu duro usado. E eles foram sendo passados um por um, e aguentaram na pista até as voltas 39 e 40, esperando um novo Safety Car que não apareceu. Verstappen voltou em 15º, a 43s de Sainz.

Quatro voltas depois, a Alpine de Esteban Ocon parou com a suspeita de um problema de câmbio, e o VSC foi acionado. A facilidade com que todos passaram as Red Bull mostrou para a Mercedes que criar o tal tyre offset seria a única maneira de vencer. O ritmo de Sainz era tão lento que ele poderia controlá-lo até o final sem sofrer com desgaste.

A Mercedes, então, usou sua cartada do pneu médio novo.

Safety Car Virtual coloca fogo na corrida

Esse momento da prova nos deu uma oportunidade interessante de comparar o ritmo da Red Bull com os carros da frente. Com um pneu médio apenas quatro voltas mais velho e com ar livre, Verstappen era 0s3 mais lento que Hamilton, que estava forçando para tirar a diferença do pit stop a mais.

Ou seja, a Red Bull estava melhor na corrida do que na classificação e, em uma corrida sem Safety Cars, estaria logo atrás dos primeiros, caçando-os com pneus melhores. Eles teriam sido ajudados pela lentidão imposta por Sainz na primeira parte da prova, mascarando o ritmo ruim dos pneus duros. Eles conseguiriam chegar por conta da diferença do ritmo dos médios contra os duros no final. O quão perto da vitória? Isso depende de como se livrariam do trânsito, mas Verstappen certamente estaria mais adiante do que o quinto lugar que conseguiu no final.

> "Carlos foi generoso tentando me ajudar a conseguir o DRS. Isso impulsionou minha corrida e também beneficiou a ele."
>
> Lando Norris sobre a 'carona' do ex-companheiro

Lá na frente, Sainz e o segundo colocado Norris eram cerca de 2s mais lentos que as duas Mercedes. Eles estavam chegando, depois que passaram Leclerc, que recebeu a instrução de fazer o inverso de Hamilton durante o Safety Car Virtual. Isso fazia sentido para a Ferrari porque valia mais manter a posição de pista dele do que jogá-lo para trás das Mercedes sem ritmo para superá-los. Ele poderia, mais uma vez, ajudar na vitória de Sainz.

Sainz então deu sua última cartada. Sabendo que Russell fatalmente chegaria em Norris e o passaria com tanta diferença de pneu, ele tirou um pouco o pé para que o inglês tivesse o DRS para se defender.

Isso fez com que Russell conseguisse atacar Norris apenas uma vez, em um momento decisivo para a prova. Era a volta 59, com três para o final. Norris escor-



Um desanimado Hamilton

STEVE ETHERINGTON



Lawson foi muito consistente, embora tenha ficado irritado com sua largada

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

"Uma experiência chocante."

Max Verstappen sobre a classificação

regou, Russell colocou de lado mas não conseguiu passar. Se o tivesse feito, mesmo com tão poucas voltas para o fim, seria muito difícil Sainz se segurar sem DRS.

Triste fim para Russell

O final foi bem diferente de um triunfo para Russell. Sem conseguir ficar tão colado em Norris, ele errou e bateu na última volta, deixando o terceiro lugar com Hamilton, que nem comemorou muito. O inglês estava muito decepcionado pela classificação ruim, e sente que jogou fora ali, possivelmente, a única chance de vencer no ano.

Quem não jogou nenhuma chance fora foi Sainz, perfeito neste fim de semana e coroando uma ótima fase que começou na Holanda.

Leclerc foi quarto, seguido por Verstappen, Gasly, Piastri (que fez ótima corrida de recuperação depois de ficar no Q1 devido ao acidente de Stroll), Perez (que acabou nas voltas finais com outra corridaça de Albon, tocando no tailandês), Lawson (em outro desempenho muito consistente, embora ele tenha ficado irritado com sua largada ruim) e Magnussen.

JULIANNE CERASOLI



Max Verstappen precisou de um tempinho a mais para se recobrar depois de sair do carro no extenuante GP de Singapura. Quando ele chegou na salinha da FIA após a pesagem, seu treinador começou a caçar alguma Coca-Cola, vendo que ele precisava de uma dose urgente de açúcar. Só depois de tomar três latinhas, ele foi dar entrevistas.

Mais do que com o calor, George Russell estava revoltado consigo mesmo depois da batida e de ter jogado fora a única chance real que teve de passar Lando Norris e lutar pela vitória. Ele parecia estar cada vez mais perto das lágrimas a cada entrevista que dava, e saiu da área onde ficam as TVs de óculos escuros. Já passava das 23h.

O clima na Aston Martin não era dos melhores em Singapura, prova em que eles tinham esperanças de ir bem, mas onde nada saiu como o planejado. Lance Stroll veio abanando para tentar passar para o Q2, bateu muito forte, e depois ainda destruiu sua sala nas instalações da equipe no circuito, irritado com tudo e com todos. Acordou com dores da batida e decidiu não correr. E Alonso não queria saber de dar entrevista, bateu boca com o pessoal da FIA e da F1, e quase foi parar na sala dos comissários.

Clique para saber mais

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

JAPÃO

A volta de quem não foi

A pista de Suzuka deixou clara a ordem entre os carros neste tipo de circuito com curvas de média a alta velocidade. É difícil passar por lá, ou seja, só se ultrapassa com uma diferença de rendimento muito grande (o que dificilmente acontece entre companheiros de equipe na mesma estratégia). E a alta degradação de pneus devido ao calor deixou os pilotos expostos a undercuts, ou seja, a serem ultrapassados se demorassem a parar nos boxes.

Verstappen perfeito e Perez...

A Red Bull não teria que se preocupar com nada disso. Sergio Perez não conseguiu tirar o máximo de rendimento da sequência de curvas rápidas do primeiro setor em nenhum momento do final de semana. Classificou-se em quinto, teve um toque na largada, trocou o bico, levou uma punição enquanto entrava nos boxes, depois teve outro toque com Magnussen, levou outra punição. Abandonou, voltou à pista muito tempo depois para pagar aquela segunda punição (e não carregá-la em forma de posição no grid na próxima corrida), e abandonou novamente.

Foi um final de semana desastroso de um lado, e perfeito do outro. Max Verstappen chegou em Suzuka sa-

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

FERRARI | DIVULGAÇÃO



A prova foi marcada por disputas internas de forma geral



Formula 1 Lenovo Japanese Grand Prix 2023
Circuito de Suzuka
24 de setembro
53 voltas | 5.807m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:30:58.4212
2	L. Norris	+19.387s
3	O. Piastri	+36.494s
4	C. Leclerc	+43.998s
5	L. Hamilton	+49.376s
6	C. Sainz Jr.	+50.221s
7	G. Russell	+57.659s
8	F. Alonso	+74.725s
9	E. Ocon	+79.678s
10	P. Gasly	+83.155s





LAT IMAGES

Clima 'amistoso' por aqui

bendo que os problemas de Singapura ficariam para trás. Sua ambição para o GP era abrir 20s para o segundo colocado, e ficou a uma bandeira azul de fazer isso. Mas sua volta mais rápida foi simplesmente 1s melhor que a do rival mais próximo. E o título de construtores para a Red Bull.

McLaren foi a rival mais próxima de Verstappen

Muito bem nas partes mais velozes de Suzuka, a McLaren saiu com um pódio duplo. Piastri se classificou na frente de Norris logo em sua estreia em Suzuka, mas caiu para terceiro na largada e não conseguiu acompanhar o ritmo do companheiro. O australiano explicou que estava economizando pneus no começo mas, quando decidiu forçar, não tinha a performance que esperava. "É bom ter esse tipo de corrida para saber o que tem de melhorar", refletiu.

Assoalho da Ferrari funciona

A terceira força foi a Ferrari, comprovando a melhora do comportamento do carro neste tipo de pista. Eles estrearam um novo assoalho justamente para deixar o carro mais estável e isso deu resultado. Charles Leclerc teve a peça antes que Carlos Sainz e isso contribuiu para que ele tivesse o carro mais do seu jeito neste fim de semana, invertendo o



Já na Ferrari, as posições se inverteram em comparação com as últimas corridas

DIVULGAÇÃO | FERRARI

> "Vocês me jogaram no meio dos leões! A parada foi muito cedo. Inacreditável!"
>
> Fernando Alonso depois que a Aston Martin antecipou sua primeira parada para se proteger de Tsunoda

que vinha acontecendo nas últimas etapas.

Chegando perto da hora da segunda parada, a Ferrari tinha um dilema. Se Hamilton parasse, voltava na frente de Sainz. Mas se eles parassem Sainz primeiro, ele faria o undercut em Leclerc. Então deram prioridade para o monegasco, a Mercedes aproveitou a brecha para parar Hamilton na mesma volta, a 34, e restou a Sainz ficar mais tempo na pista para criar um offset em relação a Hamilton, ou seja, ter pneus mais novos para atacar no final. Talvez com uma ou duas voltas a mais ele teria conseguido.

Faíscas entre Hamilton e Russell

O que nos leva à parte menos contente do grid. As faíscas na Mercedes começaram logo nas primeiras voltas. Hamilton tem mesmo adotado um ar



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Já a Redbull comemorou mais um título

mais agressivo ultimamente. Diz ele que há tempos não ficava tão cabisbaixo consigo mesmo como ficou depois da classificação em Singapura, e já no domingo deu para sentir a diferença na maneira como ele correu, e como ele se expressou depois, dizendo que tinha um compromisso com seus fãs de andar melhor.

Ele agora parece estar tentando se reencontrar com a excelência. Mesmo se isso significar certa tensão interna. Até porque ele não pode ser um grande se não dominar o próprio companheiro.

> "Vocês mereceram. Um campeonato inacreditável. Vocês fizeram um trabalho incrível. Vocês construíram um foguete!"
>
> Max Verstappen comemorando o título de construtores



GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Perez abandonou, voltou e abandonou

Russell dizia depois da corrida que foi uma disputa sadia, não quis causar polêmica. Mas ficou a impressão de que o time chamou Hamilton aos boxes na volta 16 para tentar um undercut em Sainz e evitar um acidente. E Russell mudou sua estratégia tendo percebido que não passaria o companheiro com facilidade.

Essa mudança de Russell de uma para duas paradas fazia sentido. A Mercedes foi a quarta força o tempo todo neste fim de semana, sem conseguir gerar pressão aerodinâmica nas curvas na região de 200km/h (e elas são várias em Suzuka). Com isso, o carro escorregava e eles degradavam mais os pneus. Russell não conseguia passar Hamilton, que teria a prioridade nas paradas por estar na frente. Tinha que tentar alguma coisa, apostando na dificuldade em se ultrapassar em Suzuka.

Fazendo só uma parada, ele viu as duas McLaren, Ferrari e Hamilton voltarem atrás. No final das contas, foi ultrapassado por todos e voltou para onde estava, mas pelo menos tentou algo diferente. No meio de tudo isso, ele chegou a pedir que Hamilton o protegesse usando o DRS, mas Suzuka não é Singapura, seria uma tática muito mais arriscada (ainda mais na disputa direta com a Ferrari, que vem



E a McLaren comemorou o pódio da sua dupla

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

> "Com quem a gente quer brigar aqui? Um com o outro ou com as outras equipes?",
>
> George Russell questionando agressividade de Hamilton na disputa interna da Mercedes

encostando na luta pelo vice) e Toto Wolff, mesmo não estando presente no Japão, interferiu.

Gasly revoltado

Na Alpine, teve dedo do meio sendo mostrado do cockpit e discussão na área de entrevistas depois que a equipe ordenou que Gasly deixasse Ocon passar na última volta. Esteban tinha se envolvido em uma colisão com Valtteri Bottas, no começo, parou para trocar pneu durante o Safety Car das primeiras voltas, e acabou fazendo, na prática, uma corrida de uma parada. Foi por isso que Gasly, quando fez sua segunda parada, voltou atrás dele.

Como Ocon já não tinha pneus para tentar atacar Alonso, a Alpine deu a ordem para que ele deixasse Gasly passar, o que ele fez. Mas Gasly não conseguiu se aproximar o suficiente e, por isso, ouvir a ordem para dar a posição de volta. Não gostou, mas esse é o combinado na equipe.

Lawson x Tsunoda

E houve outra briga quente. Liam Lawson forçou muito nos esses na primeira volta e conseguiu passar Yuki Tsunoda. Mas o japonês foi chamado primeiro aos boxes para se defender de um undercut de Stroll, e ressurgiu na frente do neozelandês. A equipe fez o inverso na segunda parada, e Lawson apareceu na frente. Mesmo fazendo um offset de pneus de cinco voltas, Tsunoda não conseguiu passar o companheiro na pista, e estava decepcionado após a bandeirada.

Definitivamente, não era o único.

BASTIDORES

A Mercedes teve um chefe diferente, Jerome D'Ambrosio, já que Toto Wolff passou por cirurgia. Deu para ouvir gente na equipe criticando o jeitão aparecido do belga, empolgado com a oportunidade. Mas quem tomou as rédeas quando Hamilton e Russell começaram a se estranhar foi Toto. Hamilton apareceu para dar entrevistas com um drinque na mão, tequila sem álcool segundo ele. E com um ar de 'eu estou ajudando a equipe a ser vice de construtores, se George quiser prioridade ele vai ter que ajudar mais'.

Ele não disse isso exatamente, mas estava nas entrelinhas das falas de um piloto que parecia ter acordado depois da classificação de Singapura. Diz ele que ficou cabisbaixo, de um jeito que não se sentia há muito tempo. Foi para o Japão, se divertiu à beça vestido de personagem do Super Mario, começou atrás de Russell em Suzuka, virou o jogo.

Teve até bate-boca na frente de todo mundo entre Pierre Gasly e o assessor de imprensa da Alpine depois que o francês saiu soltando os cachorros por não entender a ordem de equipe que recebeu no finalzinho do GP do Japão para deixar Esteban Ocon passar. Antes disso tinha rolado dedo do meio em riste e tudo. Mas no final das contas faltou comunicação.

Clique para saber mais



GETTY IMAGES | REDBULL

GETTY IMAGES | REDBULL

CATAR

Mais um motivo para comemorar

O GP do Qatar não é daqueles fáceis de explicar. Por uma combinação de fatores, o uso dos pneus teve de ser limitado a 18 voltas por jogo na corrida. Por uma combinação de fatores, sendo essa limitação dos pneus um deles, a corrida se tornou fisicamente extenuante a ponto de Logan Sargeant ter de parar por desidratação e outros pilotos relatarem terem sentido como se estivessem desmaiando no carro.

O limite de voltas no pneu também teve outro subproduto. Sem conseguir usar a vantagem que a Red Bull tem no consumo de pneus, Verstappen levou mais uma, mas com menos

> "Finalmente vou poder ir para o Brasil e falar de igual para igual com meu sogro."
>
> Max Verstappen sobre se tornar tricampeão

de 5s de vantagem para Oscar Piastri, da McLaren, que ainda colocou também Lando Norris no pódio.

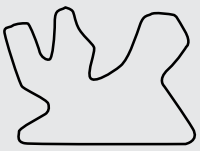
Mas quais combinações foram essas? A Pirelli notou um princípio de separação entre o composto do pneu e sua carcaça após as sessões de sexta-feira. Isso era um sinal de que os pneus estavam sendo "esmagados" em algum ponto da pista. A suspeita

Clique para saber mais



Na largada, a escolha pelo pneu macio fez com que Hamilton tivesse mais aderência

GETTY IMAGES | REDBULL



Formula 1 Qatar Airways Qatar Grand Prix 2023
Losail International Circuit
8 de outubro
57 voltas | 5.418m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:27:39.168
2	O. Piastri	+4.833s
3	L. Norris	+5.969s
4	G. Russell	+34.119s
5	C. Leclerc	+38.976s
6	F. Alonso	+49.032s
7	E. Ocon	+62.390s
8	V. Bottas	+66.563s
9	G. Zhou	+76.127s
10	S. Perez	+80.181s





LAT IMAGES

E a primeira curva não tinha terminado e ele já estava fora

recaiu sobre as curvas 11 e 12, em alta velocidade, longas, e com zebras no formato de diamante no canto externo.

Essa era a combinação: o formato da zebra, a carga que estava sendo exercida no pneu por conta da velocidade, e a duração dessa alta frequência de movimento. O temor era que, após uma longa sequência de voltas (e as equipes planejavam fazer só uma parada no domingo), o pneu poderia sofrer delaminação.

A solução veio em duas partes. A largura da pista foi encurtada em 80cm para que os pilotos não fossem mais na zebra. Isso causou o primeiro subproduto: sem sentir a vibração da zebra, os pilotos tinham que determinar no olhômetro se estavam dentro da curva. A 280km/h e sob condições físicas longe de 100%. Ou seja, tivemos 51 infrações por limites de pista e 10 punições.

A segunda parte da solução foi limitar o número de voltas em 18 por jogo de pneus, incluindo voltas rápidas que tivessem sido dadas antes da corrida.

Como o GP do Qatar se tornou uma batalha física

Toda essa história de pneus teria, ainda, uma influência em quão dura a corrida foi fisicamente. Tendo de fazer pelo menos três paradas para completar as 57 voltas com jogos que podiam fazer, no máximo, 18 voltas cada, os pilotos acabaram podendo forçar muito mais o ritmo. E isso também força mais o físico do piloto, que já estava sofrendo por outros fatores.

O clima do Qatar tem mudado, e o calor e umidade que marcam o verão (que termina em setembro por lá) chegaram até novembro no ano passado e ainda não deram trégua neste ano. Isso não foi sentido em todos os dias: na sexta-feira e até a noite do sábado, ventava tanto que não se sentia a umidade. Quando o vento parou, ficou claro que estávamos em um caldeirão tão úmido quanto Singapura, só que mais quente, com sensação térmica de 35°C à noite.

Sabemos que o ritmo da corrida de Singapura é lento, já que o líder pode ditar o ritmo porque as ultrapassagens são muito difíceis. E a pista é lenta também. No Qatar, tivemos, paradoxalmente, uma corrida em ritmo de classificação devido à restrição dos pneus. E em uma pista com pra-

DIVULGAÇÃO | MCLAREN

GETTY IMAGES | REDBULL



Muita comemoração na McLaren

> "Esse assento está fervendo. Há algo que a gente possa fazer no pit stop? Jogar água aqui em mim ou algo do tipo."
>
> Fernando Alonso durante o GP. O pedido não pode ser atendido.

Clique para saber mais



DIVULGAÇÃO | ALFA ROMEO

Os carros e pilotos da Alfa Romeo tiveram bons desempenhos

ticamente todas as curvas (tirando a 6) de alta velocidade, com somente uma reta para os pilotos terem uma trégua.

Estava desenhado um cenário terrível para os pilotos, que terminaram a prova escalando os carros com dificuldade por conta da desidratação. Já está acertado que o GP vai mudar de data e será em dezembro, logo antes de Abu Dhabi, no ano que vem. Na verdade, esse sempre foi o projeto inicial. O Qatar não escolheu essa data.

Piastri e Norris se recuperam de erros na classificação

As curvas de alta velocidade eram uma ótima notícia para a McLaren, que teve seu melhor fim de semana em termos de ritmo do ano. Na classificação, uma chance foi perdida quando ambos os pilotos tiveram voltas deletadas no Q3, colocando Piastri em sexto no grid e um irritado Norris em décimo.

A situação começou a melhorar quando o australiano agradeceu a chance dada pela colisão das duas Mercedes na primeira curva e se colocou em segundo.

> "Obrigada, Mercedes."
>
> Oscar Piastri depois de ver no replay que Russell e Hamilton bateram e abriram caminho para ele pular de sexto para segundo na largada.



SULAY KELLY

Os companheiros se cumprimentam após a corrida para selar a 'paz'

A tal colisão teve sua raiz no limite de voltas dos pneus: Hamilton não tinha como completar a prova com os médios e duro que tinha à disposição, então teria que largar com o macio. A sprint já tinha mostrado que o macio dava muito mais aderência nos primeiros metros, mas acabava muito mais cedo.

Hamilton só teve tempo de usar essa aderência: largou muito bem e estava a ponto de passar Russell e partir para cima de Verstappen, mas calculou mal o espaço, ensanduichou George, e acabou fora da prova.

Russell teve de trocar os pneus prematuramente, o que significou que teria de fazer 4 paradas. Mas um misto de sorte pelo SC causado pela própria colisão no início e um ótimo ritmo podendo tirar tudo dos pneus fez com que ele conseguisse escalar até a quarta posição.

Não foi mais adiante porque o ritmo das McLaren era superior. Norris logo percebeu que a condição de pista tinha melhorado do sábado para domingo e era possível forçar mais o pneu, e foi usando um misto de ritmo de overcuts (parando depois de seus rivais diretos) para chegar em terceiro.



GETTY IMAGES| REDBULL

O desgaste dos pilotos foi visível

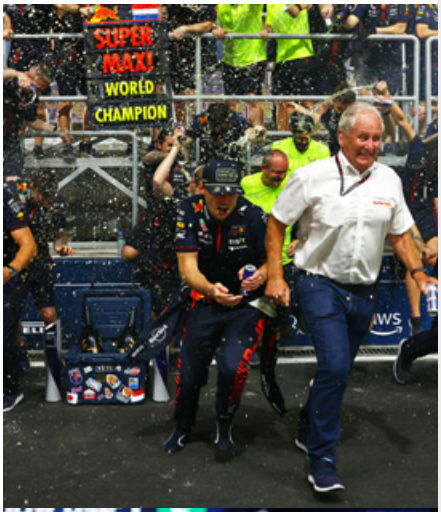
BASTIDORES

Charles Leclerc foi o quinto colocado com a Ferrari, surpreso pela diferença de ritmo para a Mercedes. E o monegasco ainda teve que pilotar várias voltas sabendo que, se saísse mais uma vez da pista, seria punido. E se segurou, ao contrário do que fizeram Gasly e Perez (punidos três vezes), e Albon e Stroll (punidos duas cada).

Corrida de sobrevivência

Foi uma corrida de sobrevivência. Alonso foi sexto reclamando de superaquecimento do assento. Ocon foi sétimo mesmo tendo vomitado na primeira parte da corrida. Stroll fez dois pontos, sofreu para sair do carro e logo foi atrás da ambulância.

Mas tinha uma equipe celebrando a regra especial dos pneus. A Alfa Romeo fez duas estratégias diferentes, se aproveitando dos jogos novos que tinham à disposição. Bottas aproveitou o SC no começo para se livrar dos macios, e Zhou colocou o composto macio no finalzinho. Ambos chegaram nos pontos. Outros pilotos que tinham vários jogos novos, como Magnussen e Albon, não pontuaram.





O título de Verstappen no Qatar era uma questão de tempo. Então estava tudo preparado: boné e camiseta especiais, capacete com cores diferentes. Tudo combinando. A única tradição que foi quebrada foi a chuva de Red Bull que geralmente é providenciada pelos membros da equipe quando eles tiram aquelas fotos após as vitórias. Como a conquista foi no sábado, eles não quiseram problemas com a FIA se deixassem o pitlane todo grudento para o GP no dia seguinte.

Foram vários os relatos terríveis dos pilotos após enfrentarem uma corrida disputada em ritmo de classificação com calor e umidade altos. Lance Stroll chegou trôpego e pálido à zona de entrevistas. Alex Albon nem apareceu, ficou no centro médico. Esteban Ocon disse ter vomitado logo no começo da prova. George Russell descreveu a sensação "como se alguém estivesse com o secador de cabelo na sua cara o tempo todo". Mas o mais curioso foi o que aconteceu com Fernando Alonso, que chegou a pedir para a equipe jogar água para refrescar seu cockpit. Ele foi o último a aparecer na zona de entrevistas, já de banho tomado, e dizendo que estava sentindo a nádega direita arder já, de tão quente que seu banco ficou.

EUA



MCLAREN | DIVULGAÇÃO

Norris herdou o segundo lugar no pódio

Não deixa de ser curioso que um problema que tem estado no radar mais da Red Bull do que de qualquer outra equipe desde o início de 2022 tenha gerado a desclassificação da Mercedes de Lewis Hamilton e da Ferrari de Charles Leclerc no GP dos Estados Unidos.

Afinal, a Red Bull é o carro que consegue andar mais próximo do solo, maximizando o efeito do novo regulamento. Mas uma combinação entre uma pista muito ondulada e um fim de semana de sprint fez com que as equipes errassem na altura dos carros, causando um desgaste maior que o esperado na prancha. Foi algo mínimo, mas é daquelas regras preto e branco.

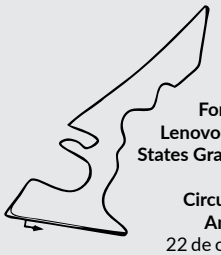
Antes de tudo isso, daria para discutir até se Lewis Hamilton e a Mercedes foram o conjunto mais rápido da corrida. Ele chegou a 2s2 de Max Verstappen, que teve três problemas diferentes no GP.

Primeiro, a Red Bull teve que andar com o carro mais alto que costuma por conta das ondulações. Pelo que vimos nos rivais, foram conservadores e acabaram no lucro. Mas isso também deixou o carro mais lento e mais dianteiro principalmente em uma volta lançada (até porque o foco era proteger os pneus traseiros do su-



Hamilton e Leclerc acabaram sendo desclassificados

WOLFGANG WILHELM



Formula 1 Lenovo United States Grand Prix 2023
Circuito das Américas
22 de outubro
56 voltas | 5.513m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:35:21.362
2	L. Norris	+10.730s
3	C. Sainz Jr.	+15.134s
4	S. Perez	+18.460s
5	G. Russell	+24.999s
6	P. Gasly	+47.996s
7	L. Stroll	+48.696s
8	Y. Tsunoda	+74.385s
9	A. Albon	+86.714s
10	L. Sargeant	+87.998s





DIVULGAÇÃO | FERRARI

Sainz herdou o terceiro lugar do pódio

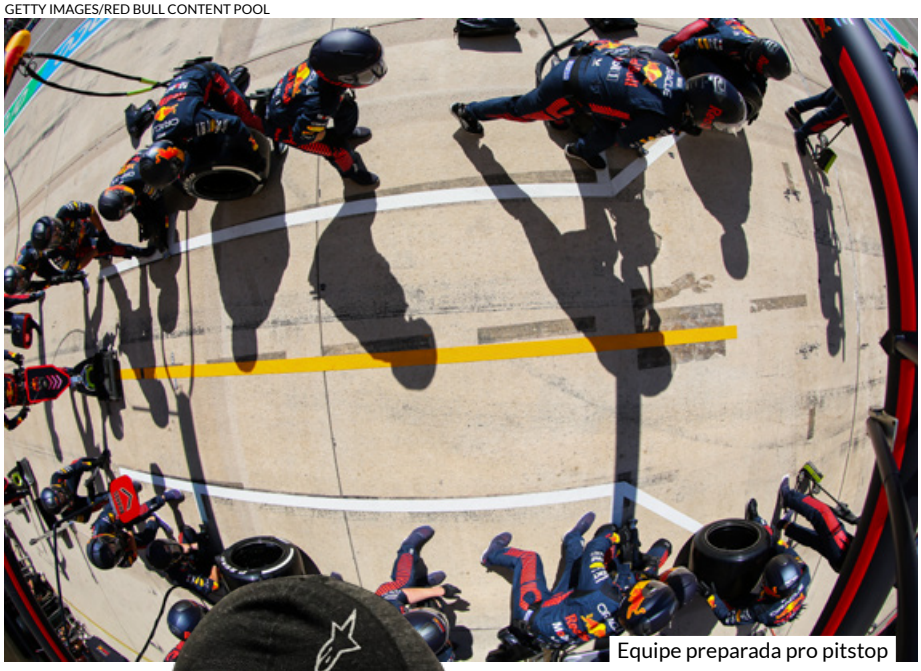
peraquecimento na corrida). Verstappen sofreu muito mais que em outras etapas, teve que forçar para superar a Ferrari de Charles Leclerc e acabou saindo da pista na classificação. Com a volta deletada, largou em sexto.

A sprint, prova em que Verstappen dominou saindo da pole, deu a impressão de que ele viria fazendo fila rapidamente. Mas logo nas primeiras voltas no GP deu para perceber que seu ritmo não era muito superior, o que nos traz de volta à questão da altura do carro. Além disso, Verstappen tinha pedido mudanças no freio, que acabaram piorando sua sensação no carro. Mais conservador nas freadas, ele passou a perder temperatura nos pneus dianteiros.

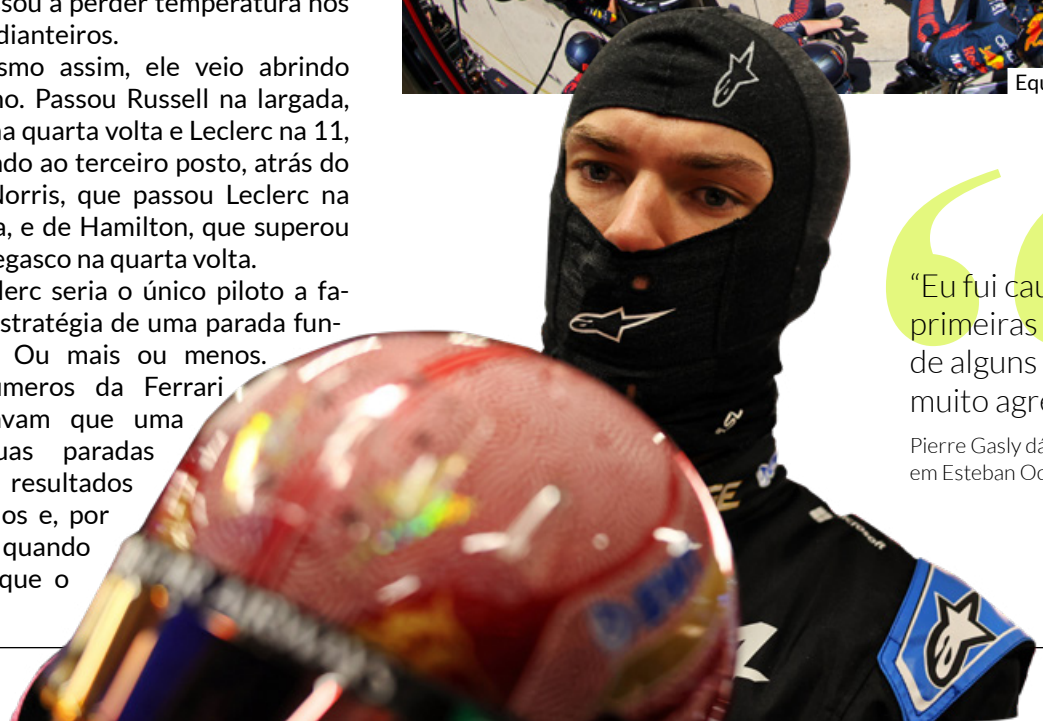
Mesmo assim, ele veio abrindo caminho. Passou Russell na largada, Sainz na quarta volta e Leclerc na 11, chegando ao terceiro posto, atrás do líder Norris, que passou Leclerc na largada, e de Hamilton, que superou o monegasco na quarta volta.

Leclerc seria o único piloto a fazer a estratégia de uma parada funcionar. Ou mais ou menos. Os números da Ferrari mostravam que uma ou duas paradas davam resultados próximos e, por isso, quando viram que o

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Equipe preparada pro pitstop



> “Eu fui cauteloso nas primeiras curvas, ao contrário de alguns caras que estavam muito agressivos.”
>
> Pierre Gasly dá uma alfinetada em Esteban Ocon

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Mais uma

desgaste não era tão forte quanto esperavam, decidiram por uma parada. Mas os dados não estavam corretos, e Leclerc foi sendo passado, terminando em sexto e depois sendo desclassificado pela questão das pranchas.

Aliás, vale o adendo, só quatro carros foram checados, como é de praxe. Além de Leclerc e Hamilton, Verstappen e Norris. É possível que outros carros estivessem baixos demais.

Mercedes ficou tentada a fazer só uma parada

Voltando à corrida de Verstappen, quando a Red Bull o chamou aos boxes na volta 16, antes dos rivais diretos, e colocou outro jogo de pneus médios, indicando que ele teria de fazer duas paradas.

Na Mercedes, o desgaste não era alto e os engenheiros acreditavam que daria para fazer uma parada. Quando Verstappen parou e, logo em seguida, Norris, a equipe pediu para seus dois pilotos ficarem na pista. Mas logo Hamilton começou a fritar os pneus e seu ritmo caiu.

Em retrospecto, foi um erro deixar Hamilton mais tempo na pista. Nas quatro voltas a mais que fez com o primeiro jogo de pneus, ele viu Verstappen passá-lo e abrir. Antes da parada, ele estava a menos de 2s do líder Norris. Ele voltou em terceiro, a 9s de Norris e a 6s de Verstappen.



Estado de espírito

> "Não fala comigo nas frenagens, cara, f..."
>
> Max Verstappen sofrendo com problemas nos freios e com seu engenheiro

McLaren sofreu com calor (e curvas lentas)

Esse titubeio da Mercedes (com o mesmo tipo de informação que fez a Leclerc escolher a tática de uma parada para Leclerc) acabou custando caro para Hamilton, principalmente depois que Verstappen passou Norris na volta 28.

O piloto da McLaren não acreditava estar na disputa com Verstappen e Hamilton. As temperaturas altas não ajudavam seu carro, e ele tinha dois jogos de pneus duros, ao contrário das Mercedes e das Red Bull. E foi uma tarde mais para o pneu médio



DIVULGAÇÃO | WILLIAMS

Logan Sargeant chegou ao primeiro ponto

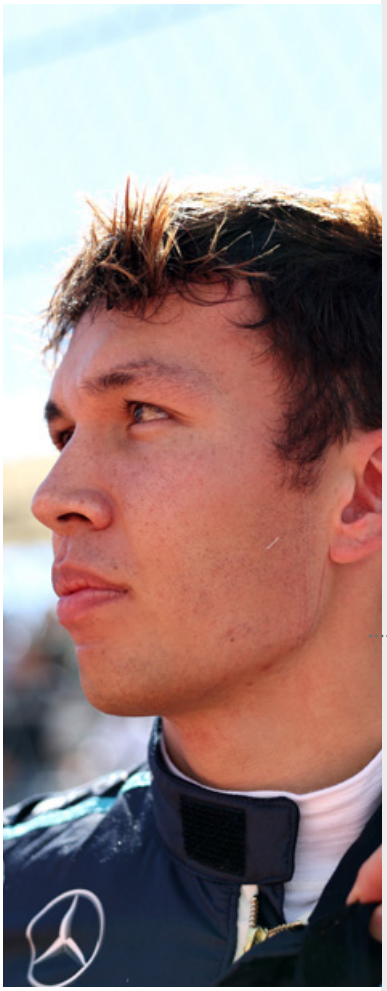
que o duro (aliás, daí que veio a dificuldade de fazer a tática de uma parada funcionar). Ele acabou sendo ultrapassado, também, por Hamilton na volta 48, a cinco do final. E faltaram voltas para que Hamilton conseguisse chegar em Verstappen.

Mas ele seria desclassificado, deixando o segundo lugar para Norris e o terceiro para Sainz, a Ferrari que fez a estratégia certa. Quem mais se deu bem com as punições foi Perez, que estava perdendo pontos em relação a Hamilton na briga pelo vice, e acabou em quinto. Foi mais um daqueles finais de semana em que ele saiu dizendo saber o que fez errado com o carro, após ficar muito atrás de Verstappen novamente.

Gasly também ganhou duas posições e aproveitou para alfinetar Ocon, que se tocou com Piastri na primeira volta. O francês disse que preferiu ser conservador porque alguns estavam muito agressivos. E as duas Williams acabaram nos pontos, com Logan Sargeant conquistando seu primeiro na F1.

BASTIDORES

DIVULGAÇÃO | WILLIAMS



Mal dava para acreditar que uma equipe que ganhou tanto em 2023 estava tendo um dia tão tenso na quinta-feira em Austin, com o chefe da assessoria de imprensa tendo conversas sérias por todos os lados. Helmut Marko calado. Christian Horner só apareceu para posar ao lado de Drew Barrymore. Jos Verstappen só observada. Nos dias anteriores, tinha vazado que Horner tentou plantar uma notícia de que Marko estava perdendo espaço dentro do time. E não deu muito certo. Ainda mais depois que Max Verstappen deixou claro que estava do lado do austríaco.

A F1 estava em Austin, mas só se falava de Las Vegas. E já tinha piloto se arrependendo de ter topado disputar um torneio de golfe ao vivo na Netflix, como parte da promoção da prova. Era Alex Albon, justamente o piloto que tem uma namorada golfista, e talvez por isso entenda sua própria mediocridade. "Eu tenho uma ótima professora, mas sou péssimo aluno. Eu não tinha noção da proporção desse evento, estou imaginando que vai ser um dia muito difícil". Outro piloto que topou participar, Pierre Gasly, esbanjava confiança. "Estão me subestimando, vocês vão ver!"

Clique para saber mais

MÉXICO



Mais um recorde para o 'mexicano'

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Quando Kevin Magnussen bateu violentamente após uma quebra de suspensão na volta 32, Max Verstappen já tinha 16s de vantagem para o então segundo colocado do GP da Cidade do México, Charles Leclerc. Ele estava forçando o ritmo porque sabia desde antes de largar que faria duas paradas, uma estratégia mais lenta para a prova mexicana.

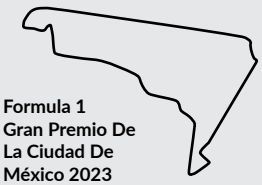
O Safety Car apareceu na hora certa para que ele fizesse a segunda parada e voltasse ainda à frente de Leclerc, o que o irritou. "Queria provar que era possível fazer essa estratégia de duas paradas funcionar", disse Verstappen. Com o Safety Car, que acabou virando uma bandeira vermelha, ficou fácil demais. Era só relargar bem (da mesma forma que já tinha largado da primeira vez, partindo de terceiro no grid para primeiro) e a vitória de número 51 estava no bolso.

Verstappen era apenas um dos carros que largaram inicialmente fora de posição, após uma classificação complicada pelas temperaturas que foram caindo, diminuindo os níveis de aderência. As duas Ferrari saíram da primeira fila, com a surpresa Daniel Ricciardo em quarto, o dono da casa Perez em quinto e a primeira Merce-



A primeira largada foi de 100 a 0 em termos de emoção com a saída de Perez

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL



Formula 1
Gran Premio De La Ciudad De México 2023
Autódromo Hermanos Rodríguez
29 de outubro | 71 voltas, 4.304m

PÓDIO

1	M. Verstappen	2:02:30.814
2	L. Hamilton	+13.875s
3	C. Leclerc	+23.124s
4	C. Sainz Jr.	+27.154s
5	L. Norris	+33.266s
6	G. Russell	+41.020s
7	D. Ricciardo	+41.570s
8	O. Piastri	+43.104s
9	A. Albon	+48.573s
10	E. Ocon	+62.879s





Desta vez, Hamilton e Leclerc puderam comemorar sem sustos

STEVE ETHERINGTON

des, de Lewis Hamilton, só em sexto. Depois de errar e também ter azar com uma bandeira amarela na classificação, Lando Norris saiu de 17º.

Corrida de Perez em casa dura alguns metros

A tarde começou a se complicar para a Ferrari na largada. Perez conseguiu chegar emparelhado na primeira curva com Leclerc e Verstappen, mas se tocou com o monegasco e abandonou, deixando a asa dianteira da Ferrari quebrada.

Mas Leclerc continuou na pista, sem esboçar qualquer tentativa de seguir Verstappen de perto, com Sainz logo atrás e Hamilton atacando (e, na volta 11, passando) Ricciardo.

Nessa fase da corrida já dava para ver muitos pilotos saindo do traçado na reta para tentar resfriar os freios, o que seria o grande drama com o calor do domingo na pior pista para a temperatura dos freios de todo o campeonato. Ficar muito tempo preso atrás de algum rival custaria muito caro por conta disso.

Verstappen surpreendeu quando parou na volta 16, indicando que usaria os dois jogos de duros que guardou para fazer duas paradas e ter o ritmo liberado. Isso mostra a vantagem da Red Bull também no quesito refrigeração, porque os outros pilotos não estavam exatamente limitados pelos

MCLAREN | DIVULGAÇÃO



Norris foi o piloto do dia

> "Eu não tinha para onde ir. Estava entre as duas Red Bull e infelizmente toquei no Checo, mas não tinha para onde ir. É a vida, claro que estou decepcionado, mas não fiz de propósito."
>
> Charles Leclerc explicando o acidente com Perez na primeira curva

pneus. E, sim, pelas temperaturas dos freios e, no caso das duas Ferrari, do motor também.

Hamilton logo chegou em Sainz e a Mercedes antecipou a parada do inglês para conseguir um undercut, na volta 24. O jeito para a Ferrari seria criar um offset, ou seja, deixar Sainz várias voltas na pista para que ele tivesse pneus mais novos no final e pudesse recuperar a posição. O espanhol só trocou os médios pelos duros seis voltas depois.

> "Eu já tive momentos realmente tristes na minha carreira, mas este certamente é o mais triste. Mas, no fim das contas, isso é só corrida. Só queria ganhar, só pensava na vitória."
>
> Sergio Perez, desolado após abandono



Perez foi ovacionado durante todo o final de semana

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

Freios esquentam e Magnussen muda história do GP

Mas não veríamos se daria certo ou não. Andando sempre perto de outros pilotos, Magnussen viu a temperatura dos freios subir tanto que o calor quebrou a suspensão do carro, e ele foi parar no muro.

Com a bandeira vermelha, todos puderam trocar pneus, mas isso não interessava a muitos. Poucos pilotos tinham guardado dois jogos de pneus duros para a corrida, e ainda faltavam 37 voltas para o final.

Mesmo assim, a Mercedes optou pelo pneu médio novo, até porque seus pilotos tinham parado cedo. Não faria sentido relargar com um duro tão usado. Os ferraristas tinham ficado mais tempo na pista, e seguiram com os mesmos duros com os quais estavam, e se defenderam bem na relargada mesmo assim.

A bandeira vermelha foi boa para uns, péssima para outros. O próprio Leclerc tinha parado só duas voltas antes. Sainz, três. Bottas, Stroll, Gasly foram outros que saíram perdendo. Já Norris e Albon aproveitaram para parar no Safety Car, ganhando tempo.



A atmosfera no Estádio é incrível

Como Norris virou o nome do GP da Cidade do México

Foi aí que o piloto da McLaren começou a aparecer como o nome da corrida. Ele já tinha feito cinco ultrapassagens para ir de 17º a oitavo quando parou. Caiu para 14º após a relargada, e veio escalando o pelotão novamente. Foram cinco ultrapassagens até ele chegar no companheiro Oscar Piastri, que ouviu da equipe a instrução para que desse passagem a fim de que o inglês pudesse tentar passar Ricciardo, que vinha logo à frente.

Norris não só fez uma bela ultrapassagem em Ricciardo como também foi buscar Russell, sofrendo com seus pneus após ter que diminuir o ritmo para abaixar as temperaturas dos freios. Largou em 17º e terminou em quinto.



Ricciardo foi um dos destaques positivos da corrida

GETTY IMAGES/RED BULL CONTENT POOL

> "Ele fez igual eu fiz no Qatar."
>
> Lewis Hamilton vendo o replay do acidente



DIVULGAÇÃO | WILLIAMS

Magnussen bateu forte e provocou a bandeira vermelha

Os pneus médios ajudariam Hamilton a atacar Leclerc, embora ele tivesse que ser bastante decidido para usar essa vantagem pelas poucas voltas em que ela existiria. E ele foi pela grama mesmo para tomar o segundo lugar, consolidando as posições do pódio, com Sainz em quarto.

Russell vai mal e Ricciardo ressurge

Russell conseguiu se segurar em sexto, mesmo sendo pressionado por Ricciardo. O australiano viveu um fim de semana de renascimento, finalmente conseguindo usar um acerto que casa melhor com seu estilo de pilotagem. A AlphaTauri esteve bem no México, ajudada pelo upgrade de algumas corridas atrás e também pelo desempenho do motor Honda na altitude. E só não pontuou com ambos os carros porque Yuki Tsunoda exagerou ao atacar Piastri.

O australiano foi o oitavo. Ele conseguiu segurar Russell por boa tarde da prova até perder terreno na relargada. Albon usou bem a economia de tempo por ter feito seu único pitstop no SC e foi nono, com Ocon em décimo.

BASTIDORES

JULIANNE CERASOLLI



"O velho gostoso". Era esse o grito da torcida mexicana para Sergio Perez, que apareceu até com corpo de fisiculturista em um cartaz na arquibancada. Com a base do riff de Seven Nation Army, do White Stripes, eles cantavam "El Viejo Sabroso". O coro ficou mais alto no desfile de pilotos, quando Perez parou na parte do estádio, e foi acompanhado do clássico "si, se puede", entoado até pelos vários holandeses que foram ao México, empolgados com a atmosfera, e provavelmente não sabendo muito bem do que se tratava. Como em anos anteriores, os vários pontinhos laranjas se misturavam sem problemas com o mar azul marinho.

Claro que Checo era mil vezes mais assediado do que qualquer um no paddock, mas os temores de que haveria um clima hostil para Verstappen estiveram longe de se concretizar. Nem mesmo quando subiu ao pódio ele foi vaiado. Na verdade, sobrou para o pobre Leclerc por conta da colisão dos dois na primeira curva. No paddock, todos queriam fotos com Verstappen e até com Helmut Marko. Verstappen contratou seguranças particulares pela primeira vez para uma corrida fora da Holanda, mas eles não tiveram muito trabalho. A não ser evitar que Max não conseguisse ir de um lado a outro, tamanha a tietagem.

Clique para saber mais

SÃO PAULO

Não foi exatamente um clássico de Interlagos, mas o GP de São Paulo teve ação no começo e no final, com uma disputa incrível pelo terceiro lugar entre Fernando Alonso e Sergio Perez. Lá na frente, Max Verstappen controlou um único ataque de Lando Norris na volta 4 e só passaria por um susto no final, quando ficou assistindo ao telão para acompanhar a briga do companheiro e quase perdeu o carro.

Verstappen já tinha vencido a sprint, também tendo Norris como seu rival mais próximo. No domingo, o inglês largaria em sexto, mas logo surgiria em



Verstappen chegou à sua 17a. vitória no ano

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

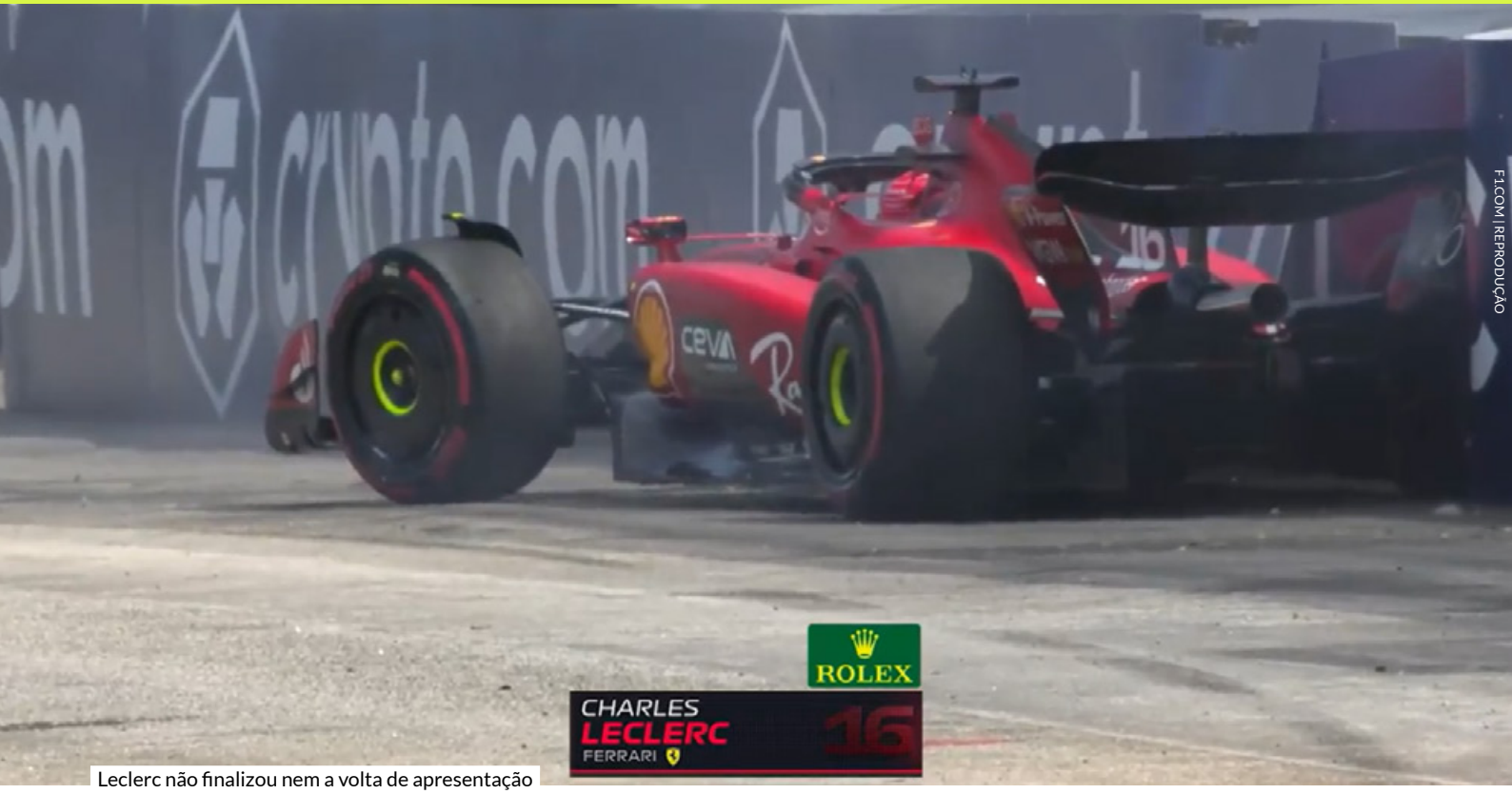


Formula 1 Rolex Grande Prêmio de São Paulo 2023
05 de novembro
Autódromo José Carlos Pace
71 voltas | 4.309m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:56:48.894
2	L. Norris	+8.277s
3	F. Alonso	+34.155s
4	S. Perez	+34.208s
5	L. Stroll	+40.845s
6	C.Sainz Jr.	+50.188s
7	P. Gasly	+56.093s
8	L. Hamilton	+62.859s
9	Y. Tsunoda	+69.880s
10	E. Ocon	Mais 1 volta





F1.COM | REPRODUÇÃO

Leclerc não finalizou nem a volta de apresentação

segundo. Quem deveria estar nessa posição era Charles Leclerc, que ficou pelo caminho ainda na volta de apresentação por uma falha hidráulica na Ferrari. Então Norris aproveitou o espaço vazio do segundo posto do grid e a péssima largada das duas Aston Martin, que dividiam a segunda fila, para deixar sua classificação ruim para trás.

Norris fez isso mesmo largando com pneus macios usados. Ele os trocaria por seu jogo de macios novos logo em seguida, na bandeira vermelha do final da primeira volta, causada pelos detritos de um acidente entre Kevin Magnussen e Alex Albon, que acabou envolvendo também Oscar Piastri e Daniel Ricciardo.

Os australianos conseguiram voltar à corrida, mas uma volta atrás, já que seus carros tiveram de ser recolhidos na garagem durante a bandeira vermelha.

São dois que poderiam muito bem estar na disputa do top 10, até porque a AlphaTauri estava andando muito bem. A classificação não tinha sido boa, mas Yuki Tsunoda foi abrindo caminho, a exemplo do que tinha feito na sprint, e o ritmo de Ricciardo era muito forte também.

Voltando à disputa na ponta, Verstappen ficou exposto após a bandeira vermelha, pois só tinha pneus macios usados, e sabia que Norris colocaria seu jogo novo. Isso não foi suficiente para o inglês ameaçá-lo na relargada,

DIVULGAÇÃO | MCLAREN



Norris e Hamilton à frente das Aston na largada

> "Não! Perdi a [direção] hidráulica. Por que cara*** eu sou tão azarado?"
>
> Charles Leclerc após abandonar na volta de apresentação

mas permitiu que a McLaren viesse muito forte na volta 4. Verstappen se defendeu, abriu mais de um segundo para fugir do DRS, e depois só foi ampliando sua vantagem, principalmente quando colocou o composto médio no meio da corrida. Norris foi segundo. Os dois em outra dimensão em Interlagos.

Mercedes vive pesadelo em Interlagos

Em um final de semana terrível para a Mercedes, em que faltou estabilidade para cuidar dos pneus e velocidade de reta, Lewis Hamilton se viu em terceiro após a relargada, mas logo foi sendo ultrapassado por todos. A equipe até tentou fazer com que George Russell o protegesse, mas logo o inglês também foi superado. Russell acabou abandonando após o aumento da temperatura do óleo no motor, e Hamilton fechou a tarde em oitavo lugar.

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



O pódio do GP de São Paulo

> "Falei para ele não me estressar tanto de novo porque eu já estou muito velho pra isso."
>
> Fernando Alonso sobre abraço com Sergio Perez depois da corrida

Alonso foi o primeiro a passar o heptacampeão, na volta 3. A Aston Martin tinha muita velocidade de reta em Interlagos, e escolheu uma configuração mista entre os assoalhos novo e velho que pareceu dar mais estabilidade ao carro. Alonso correu sozinho na primeira metade, mas teria trabalho na segunda.

Mais atrás, Sergio Perez tentava a recuperação depois de se classificar em nono. Ele ganhou duas posições na primeira largada, uma na segunda, e ficou preso atrás de Russell até a volta 13. Quando as Mercedes anteciparam a primeira parada para tentar usar o undercut para recuperar terreno, ele também teve que parar, na volta 20, relativamente cedo.

Quando os demais pararam, entre as voltas 28 e 30, Perez tinha superado também Hamilton e estava em quarto, perseguindo Alonso. O mexicano chegou rapidamente, mas ter pneus cinco voltas mais usados que os de Alonso dificultou uma manobra. Ele teria que esperar o último stint para atacar.

ALPHA TAURI



Ricciardo foi prejudicado pelo acidente na largada



A dupla de Aston Martin foi um dos destaques em SP

ASTON MARTIN | REPRODUÇÃO

Corrida forte para Gasly e Tsunoda vindo de trás

Mais atrás, Tsunoda e Gasly vinham abrindo caminho. O japonês largou em 16º, apareceu em décimo após a primeira largada e veio andando com as duas Alpine até Esteban Ocon sofrer muito com os pneus e adotar a estratégia de três paradas.

Sua corrida passou a ser com Gasly, mas um pitstop ruim o jogou no trânsito. Mesmo assim, ele terminou a corrida em nono lugar, enquanto o francês foi o sétimo, tendo largado em 15º. Foram três posições na largada, mas o momento decisivo foi na segunda largada, quando ele superou justamente Tsunoda e Ocon. Podendo fazer seu próprio ritmo, Gasly ainda passaria Hamilton na pista.

Gasly celebrou ter andado próximo da Ferrari de Carlos Sainz, que largou em sétimo e terminou em sexto. A Ferrari teve problemas de aquecimento do motor na sprint, e o espanhol teve alguns sustos com a embreagem e o câmbio. Mas, essencialmente, faltou ritmo. Até para superar Lance Stroll, que foi quinto com a Aston Martin. O canadense foi outro que passou Hamilton de passagem na corrida.

Alonso x Perez virou um clássico

A grande disputa seria entre Perez e



Na sexta, Interlagos enfrentou chuva, vento e caos

JIRI KRENEK

BASTIDORES

> "É um pesadelo! Às vezes o carro funciona, às vezes não. Mal posso esperar para deixar de pilotar essa coisa."
>
> Lewis Hamilton

Alonso. Com cinco voltas para o final, Alonso pensou que o terceiro posto estava garantido. Afinal, fazia várias voltas que Perez estava em sua zona de DRS, mas sem conseguir colocar de lado.

Perez, porém, não tinha desistido. Ele tinha economizado pneus e decidiu arriscar tudo, usando toda sua bateria, na penúltima volta. Fez a ultrapassagem, sabia que estaria exposto, pois não seria possível recarregar toda a bateria no restante da volta.

Não ajudou que ele cometeu um pequeno erro na abertura da volta final. Alonso chegou mais perto e passou na reta oposta. Perez ainda tentou dar o troco, e por muito pouco não revidou a manobra na linha de chegada. A diferença entre os dois foi de 0s053.

Mesmo fora do pódio, Perez abriu 32 pontos de vantagem para Hamilton na disputa pelo segundo lugar. E a Aston Martin pontuou mais que a McLaren pela primeira vez desde o GP da Holanda.

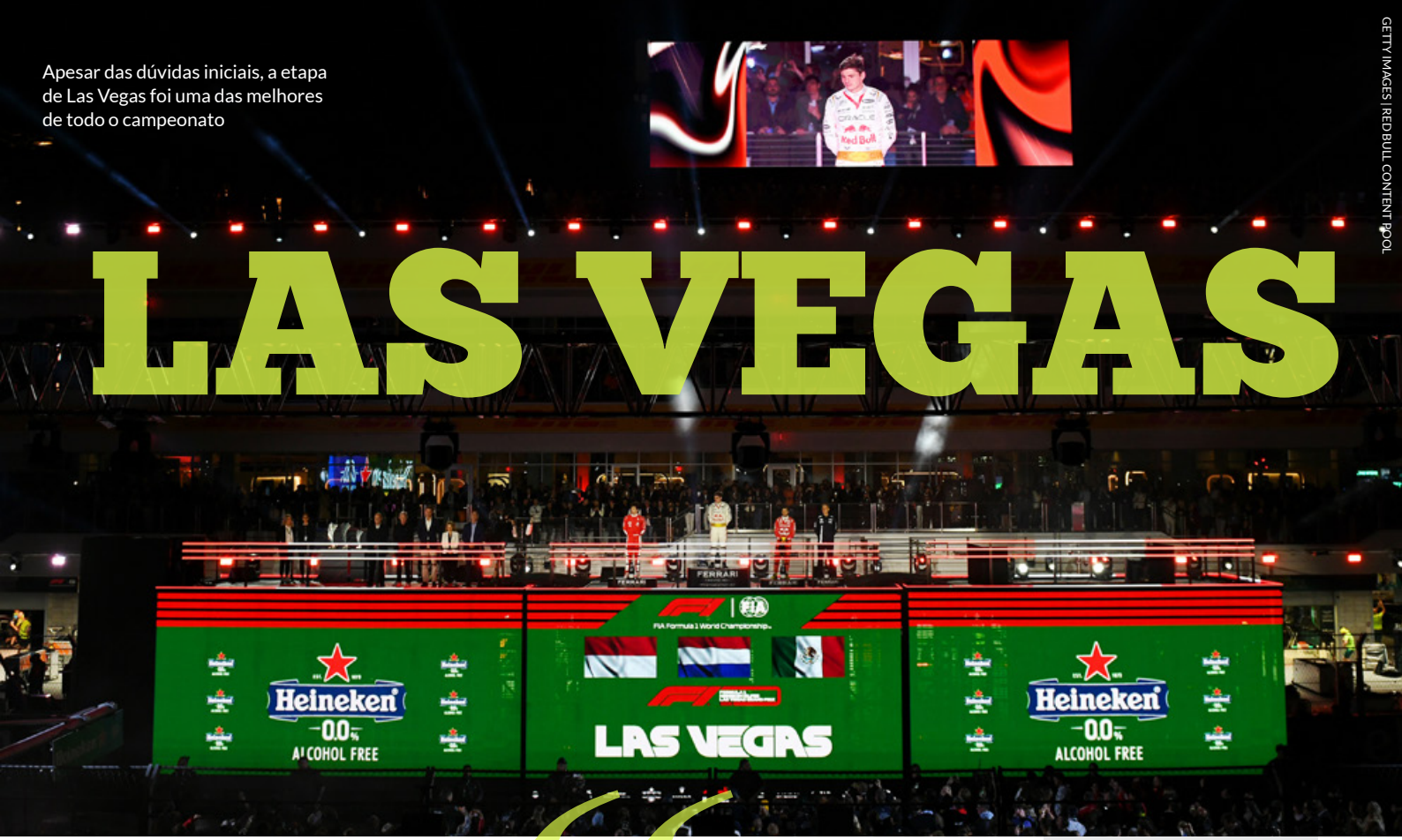
JULIANNE CERASOLI



Esse momento não teve preço!

Max Verstappen vem ganhando muitos torcedores com as performances dos dois últimos anos mesmo que o Brasil seja a terra de Lewis Hamilton e aparenta estar cada vez mais à vontade no Brasil. Ele curte os dias que passa com a família da namorada Kelly Piquet, com mesa cheia de gente e farta de comida, embora reconheça que sempre promete que não vai exagerar no feijão e não consegue. E a galera fez coro para ele algumas vezes no paddock e também na arquibancada.

Charles Leclerc adora o Brasil, adora Interlagos, adora Ayrton Senna. Mas o resultado mais expressivo que conquistou foi um sétimo lugar com a Alfa Romeo no ano de estreia, em 2018. Mesmo toda a experiência de anos escolhendo Interlagos para disputar com seus irmãos no videogame superam o azar que o acompanha na pista. Até fitinha do Senhor do Bonfim ele já tentou usar. Desta vez, ele estava saindo da segunda posição, e tinha planejado doar o macacão usado no GP para o Instituto Ayrton Senna leiloar. Mas nem chegou a largar. Um problema eletrônico fez a Ferrari ir parar no muro de um jeito bem parecido com 2022. É sina mesmo.



GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

Apesar das dúvidas iniciais, a etapa de Las Vegas foi uma das melhores de todo o campeonato

LAS VEGAS

A Liberty Media até sonhava com isso, mas ninguém poderia imaginar que o GP de Las Vegas seria um dos melhores da temporada 2023 da F1. O traçado acabou favorecendo as ultrapassagens, não houve muita degradação de pneus, os pilotos fizeram diferença na administração das temperaturas, havia pilotos fora de posição e dois períodos de SC bagunçaram as estratégias. Enfim, um combo perfeito, que tornou até a vida do vencedor Max Verstappen mais difícil do que de costume.

Traçado

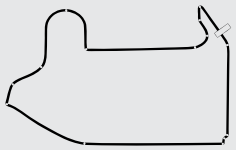
Vamos primeiro aos fatores que atuaram nessa combinação. O traçado parecia pouco interessante até os pilotos perceberem que, até por conta das zebras, o trecho entre as curvas 6 e 9 era bem técnico. Como havia muitas retas, os carros estavam configurados como se estivessem em Monza, o que significa que o vácuo era bem poderoso. E a falta de curvas de média e alta velocidades significava que era menos difícil ficar perto do rival para tentar a manobra.

> “Mande minhas lembranças para eles.”
>
> Max Verstappen depois de ficar sabendo que foi punido durante a corrida pelos comissários



Logo na primeira curva, Verstappen dá uma ‘empurradinha’ em Leclerc

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Formula 1 Heineken Silver Las Vegas Grand Prix 2023
18 de novembro
Las Vegas Street Circuit
50 voltas - 6.120m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:29:08.289
2	C. Leclerc	+2.070s
3	S. Perez	+2.241s
4	E. Ocon	+18.665s
5	L. Stroll	+20.067s
6	C. Sainz Jr.	+20.834s
7	L. Hamilton	+21.755s
8	G. Russell	+23.091s
9	F. Alonso	+25.964s
10	O. Piastri	+29.496s



GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



O Safety Car veio e a Sphere estava atenta

Pneus

O segundo fator veio dos pneus. A temperatura baixa e o asfalto liso colaboraram para a baixa degradação do pneu duro, o preferido de todos para a corrida. Foi, inclusive, por conseguir ficar praticamente toda a corrida com o composto (após se livrar do médio logo na primeira volta, tendo de trocar o bico após um toque na confusa primeira curva) que Sergio Perez conseguiu uma ótima recuperação. E essa também foi parte da explicação para o quinto lugar de Lance Stroll após largar em penúltimo. Mas vou chegar lá mais adiante.

Porém, isso não conta toda a história da influência dos pneus. Como fazia muito frio, era preciso cuidar para que o aquecimento não fosse muito acelerado e gerasse graining no pneu.

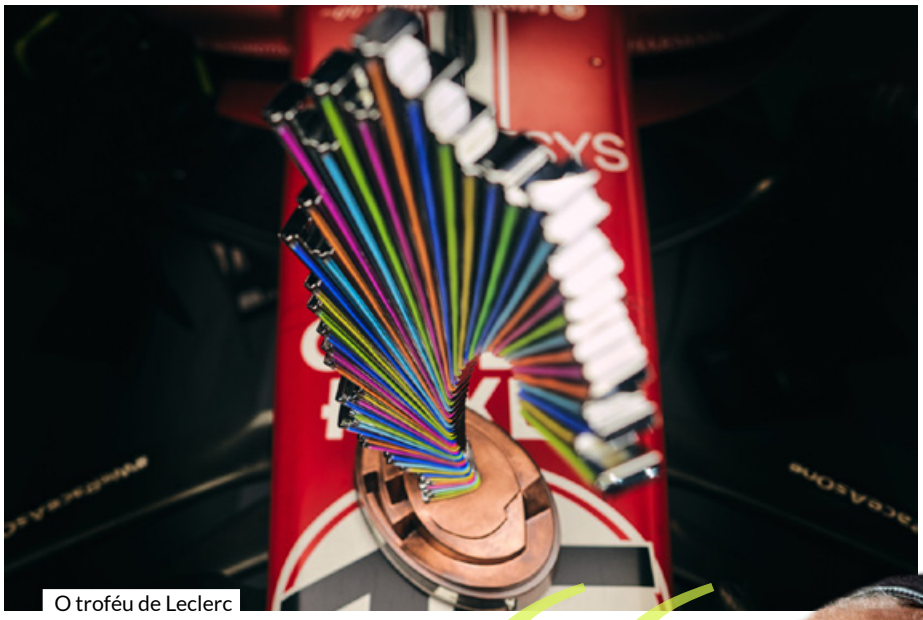
Ao mesmo tempo, outra dificuldade era gerar temperatura suficiente na classificação. Isso gerou um grid incomum, com oito carros diferentes nos 10 primeiros, e um segundo fator: muitos carros que geraram temperatura suficiente para uma volta lançada acabaram também gerando graining na corrida. E isso movimentou muito o meio do pelotão.

Estratégias diferentes

Houve ainda um período de Safety Car Virtual logo após a largada, depois um SC na terceira volta, e outro na volta 26. Diferentes decisões tomadas nestes momentos da corrida também bagunçaram a prova.

Charles Leclerc era o pole position, largou um pouco pior que Max Verstappen e foi jogado para fora da pista pelo holandês, que seria punido com 5s. Mais atrás, muita confusão. Havia muito óleo na pista, derramado pelos carros antigos do desfile de pilotos, e muitos escorregaram na primeira curva. Fernando Alonso tocou em Valtteri Bottas, que parou e foi acertado por Sergio Perez. E Carlos Sainz tocou em Lewis Hamilton. Nin-

DIVULGAÇÃO | FERRARI

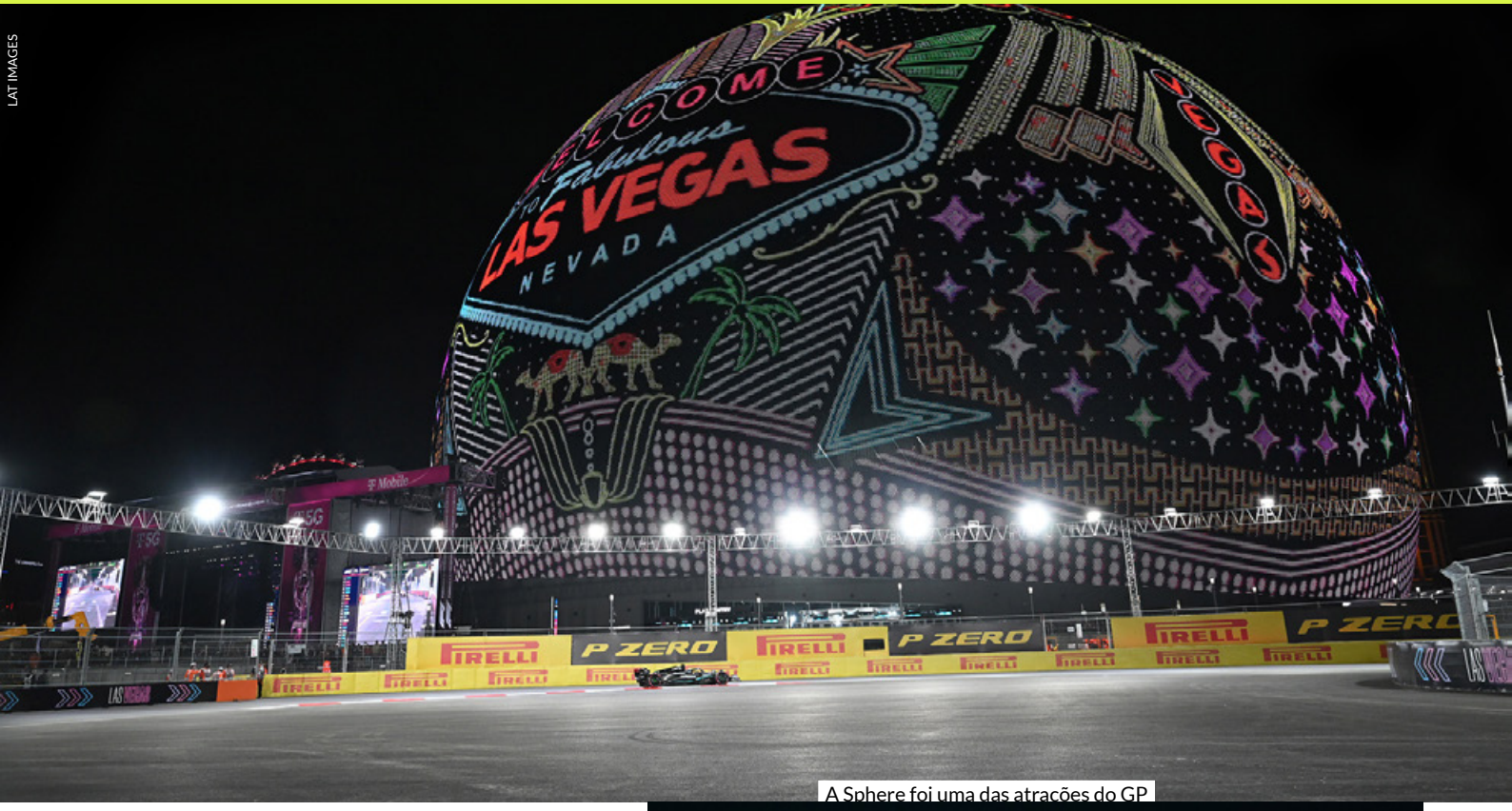


O troféu de Leclerc

“Me surpreendi, mas não tanto quanto o Perez”.

Fred Vasseur após manobra de Leclerc na última volta





LAT IMAGES

A Sphere foi uma das atrações do GP

guém ficou pelo caminho, mas Alonso, Perez e Bottas trocaram pneu e se livraram do composto médio.

A pancada de Norris

Logo após a relargada, Lando Norris passou por cima de uma ondulação, perdeu o controle da McLaren e bateu forte, trazendo à pista um Safety Car. Foi a vez de Sainz se livrar do composto médio e de Lance Stroll trocar o pneu macio (que tinha ajudado-o a pular de 19º para nono na primeira volta) também pelo duro. Outro piloto que tinha se dado muito bem na largada foi Esteban Ocon, que pulou de 16º a oitavo.

Essas largadas e relargadas exigiram muito cuidado dos pilotos com os pneus. Quem forçasse demais logo de cara fatalmente teria graining, e foi isso o que aconteceu com Max Verstappen. Ele chegou a abrir 2s em relação a Leclerc, mas viu a vantagem se deteriorar rapidamente até que levou a ultrapassagem na volta 16 e logo parou para colocar os pneus duros e pagar sua punição. Um dos primeiros ponteiros a parar, ele voltou em décimo.

O plano de Leclerc então era ficar o máximo possível na pista para ter pneus mais novos no final, além da posição de pista. O monegasco parou após 5 voltas e voltou em terceiro, atrás de Perez e Stroll, que deixaram claro a vantagem de estar no composto duro, mais consistente que o médio.

Verstappen veio abrindo caminho e já era o quarto quando acabou protagonizando o momento que lhe daria a vantagem de volta. Quando foi ultrapassar George Russell, o inglês não o viu, fechou a porta, e os dois ba-



DIVULGAÇÃO | FERRARI



GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Russell, Verstappen e Alonso, antes do encontrão entre o inglês e o holandês

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

"Acho que Vegas provou, para todos que estavam sendo tão negativos sobre o final de semana, dizendo que só tinha a ver com o show e blá blá blá, que eles estavam errados."

Lewis Hamilton respondendo às críticas de Max Verstappen

teram. Verstappen ficou com um pequeno dano na asa dianteira, enquanto o inglês foi punido e saiu da disputa pelo pódio.

Mas quem se deu pior foi Leclerc. Ele tinha parado 5 voltas antes e sabia que tudo o que Perez e Stroll queriam nesse momento era um SC para terem outra parada custando menos tempo. Então se ele parasse, continuaria em terceiro. Se não o fizesse, seria o líder com apenas cinco voltas a menos no pneu em um dia de pouca degradação. O monegasco seguiu na pista.

Quem também parou, colocando um jogo novo de duros, foi Verstappen, que estava bem mais forte do que com o médio. Na relargada, na volta 29, ele era o quinto. Passou Gasly e Piastri enquanto, lá na frente, Perez ultrapassava Leclerc pela liderança.

O monegasco recuperaria a posição, mas a este ponto Verstappen já estava na cola dos dois. Passou primeiro Perez, depois Leclerc, e reassumiu a liderança na volta 36.

Alpine pegando fogo

Um pouco mais atrás, Esteban Ocon recebeu a ordem de não passar o companheiro Gasly, que tinha largado em quarto, quando estava no meio da manobra. Por via das dúvidas, passou, e esperou por uma segunda ordem, que não veio. O ritmo dele era muito melhor que o do companheiro, que forçou demais o ritmo no começo do stint de pneus duros e foi perdendo posições.

E Lewis Hamilton? Ele caiu para 15º após o toque da largada, foi subindo e era quinto quando fez sua parada na volta 17. Estava em nono quando se tocou com Oscar Piastri, o que acabou com o sábado de ambos. Piastri teve danos mais óbvios e logo foi para os boxes, enquanto Hamilton demorou para sentir que tinha um pneu furado, e deu uma volta inteira se arrastando.

A briga lá na frente não tinha terminado. Verstappen até abriu 4s5 e estava, enfim, tranquilo, mas Leclerc era muito pressionado por Perez, que o passou com oito voltas para o final. O monegasco não perdeu contato com o mexicano, economizou sua bateria na penúltima volta para atacar de maneira decidida no giro final. Mesmo assim, o piloto da Red Bull selou o vice-campeonato, na primeira dobradinha da equipe em um campeonato.

Jacques Villeneuve estava indo para a pista de camiseta no dia de seu casamento quando foi questionado pelo ex-engenheiro de pista e grande amigo, Jock Clear.
- Cadê o paletó?
- Como assim?
- Você vai casar hoje!
Jacques não sabia que a namorada Giulia estava planejando tudo há meses e tinha levado a roupa dele e também um belo vestido para ela. E tinha conseguido que quatro dos seis filhos de Jacques (que estava casando-se pela terceira vez) comparecessem. Clear fez o discurso e muita gente do paddock prestigiou, até a capela era lá dentro. E o padre? Esse faz uns bicos como Elvis e outros como Johnny Cash. Eles foram um dos 21 casais que aproveitaram a capela do paddock.

O CEO da F1, Stefano Domenicali, não ficou para esperar a solução para o segundo treino livre, depois que o primeiro durou apenas oito minutos, antes de um bueiro quebrar, destruindo o carro de Carlos Sainz e danificando outros dois, em um prejuízo total que passou dos 2 milhões de dólares. Mas mesmo depois do conserto longo os mecânicos da Ferrari não perderam o bom humor, e colocaram "All Night Long", do Lionel Ritchie, bem alto na garagem, lá pelas 2h da manhã, antes do começo da segunda sessão.

Clique para saber mais



GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

Max Verstappen finalizou mais um ano brilhante

ABU DHABI

Max Verstappen bem que tentou vencer o GP de Abu Dhabi de seu jeito preferido nesta temporada: controlando o ritmo, levando os pneus mais longe para fazer uma parada só, e mostrar o grande ponto forte da Red Bull neste ano, a performance com pneus usados. Mas a briga quente pelo vice-campeonato de construtores e o ritmo forte adotado logo de cara mudaram o jeitão da corrida.

Verstappen venceu mesmo assim, claro, como fez outras 18 vezes na temporada. Segurou a pressão de Charles Leclerc na primeira volta, e o monegasco logo se convenceu que sua briga não era com o holandês. Verstappen, por sua vez, não sabia muito bem o quanto podia forçar na primeira parte da prova, já que ninguém fez simulações de corrida no FP2, interrompido duas vezes por bandeiras vermelhas.

> "Foi uma temporada incrível. É emocionante... Na última volta, já estava bastante emocionado, foi a última vez sentando no carro que me deu muito. Vai ser difícil fazer algo similar de novo, mas definitivamente aproveitamos este ano".
>
> Max Verstappen



A largada do último GP do ano

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Formula 1 Etihad Airways Abu Dhabi Grand Prix 2023
26 de novembro
Circuito de Yas Marina
58 voltas | 5.281m

PÓDIO

1	M. Verstappen	1:27:02.624
2	C. Leclerc	+17.993s
3	G. Russell	+20.328s
4	S. Perez	+21.453s
5	L. Norris	+24.284s
6	O. Piastri	+31.487s
7	F. Alonso	+39.512s
8	Y. Tsunoda	+43.088s
9	L. Hamilton	+44.424s
10	L. Stroll	+55.632s



Leclerc teve uma ótima ideia nas últimas voltas, mas não foi o suficiente para a Ferrari terminar em segundo no campeoanto

DIVULGAÇÃO | FERRARI



Quando recebeu o ok da equipe que poderia forçar o ritmo, não foi mais alcançado. Mesmo fazendo duas paradas, ou seja, não podendo usar toda a vantagem da Red Bull com pneu usado, ele venceu com 18s para o rival mais próximo.

Perez perdeu pódio em toque com Norris

Sergio Perez comprovou como, mesmo com duas paradas, o ritmo da Red Bull era muito superior, ao sair da nona colocação no grid e terminar em segundo na pista, em quarto na classificação final após uma punição pelo toque com Lando Norris enquanto abria espaço no meio do pelotão.

Perez fez a mesma estratégia dos demais pilotos que chegaram nas primeiras colocações. Largou com o médio, e fez outros dois stints de duros. Ganhou muito terreno no final de cada stint, ficando mais tempo na pista que os rivais diretos e, ainda assim, andando muito rápido. Ele surgiu em sexto após a primeira parada, depois em quinto.

Perez terminaria em terceiro sem o toque com Norris. Mas estava em segundo na pista na tentativa de Charles Leclerc deixá-lo passar para garantir o vice-campeonato de construtores para a Ferrari, o que seria um feito e tanto para uma equipe que estava em quarto lugar em setembro.

Leclerc x Russell

Com a confiança renovada desde a atualização da Ferrari em Singapura, Leclerc teve um ritmo forte por toda a prova e, inclusive, fez seu primeiro pitstop antes de Verstappen, algo raro nesta temporada. Mas sua briga era com George Russell, a Mercedes mais próxima. Afinal, se ele conseguisse ficar à frente do inglês, e se Carlos Sainz batesse Lewis Hamilton, o vice seria bem provável.

Russell largou em quarto e chegou a perder a posição para Norris, agressivo na segunda curva. Com pouca velocidade de reta, ele custou para se livrar das duas McLaren que tinha entre si mesmo e Leclerc. Primeiro passou Piastri na pista, e depois Norris nos boxes, parando junto do compatriota.

Norris não tinha ritmo para tentar retomar



LAT IMAGES

O terceiro lugar no pódio ajudou a garantir a segunda posição para a equipe

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



Perez fez uma boa prova e acabou penalizado após incidente com Norris

a posição. A McLaren até esteve forte na classificação – Lando errou e poderia ter feito a pole – mas destruía seus pneus quando tentava seguir no mesmo ritmo de Russell e Leclerc. Com isso, Norris terminou em quinto e Oscar, em sexto.

Russell também não tinha ritmo para acompanhar Leclerc. Ele passou boa parte da prova a 3, 4s do monegasco, sem conseguir pressioná-lo. Com cinco voltas para o fim, foi passado por Perez, que à essa altura já tinha a punição de 5s. Querendo liberar o mexicano para que ele abrisse a vantagem que precisava para ficar na frente de Russell, Leclerc o deixou passar, mas não foi o suficiente.

Sainz x Hamilton. Ou quase isso

Até porque a Ferrari não pôde contar com Sainz para melhorar sua pontuação. O espanhol nunca esteve tão confortável quanto Leclerc, e ainda pegou muito ar turbulento na classificação. Saindo em 16º, precisava ou de um ritmo muito forte com o pneu duro no começo da prova, o que não teve, ou de um Safety Car, que não apareceu.

Sainz ficaria até a antepenúltima volta esperando o SC, tendo feito a corrida toda com o pneu duro. Como ele não veio, o espanhol teve que ir para o box para usar os dois compostos regulamentares. E não pontuou.

Do lado da Mercedes, ainda bem que o time não precisou do resultado de Lewis Hamilton dessa vez. O inglês esteve desconfortável com o carro durante todo o final de semana, se classificou apenas em 11º, teve um toque com Pierre Gasly ainda no primeiro terço da corrida, e viu um pequeno dano na asa atrapalhar o resfriamento de seus freios. Terminou apenas em nono.

Clique para saber mais



MCLAREN | DIVULGAÇÃO

Norris não teve o desempenho que esperava na classificação

> "Ano que vem? Nem consigo pensar nisso agora. Eu só quero ir para a praia e ficar com o Roscoe".
> Lewis Hamilton

O dia em que Tsunoda liderou na F1

Fernando Alonso conseguiu um sétimo lugar, depois de passar Yuki Tsunoda nas voltas finais. O japonês



Tsunoda chegou a liderar a prova e foi eleito o piloto do dia

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL



O zerinho
do campeão

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL

BASTIDORES

> - Em que posição ficamos no campeonato?
> - P3
> - @#%*$
> - Vou fazer uns zerinhos, ok?
> - Sem zerinhos
> - Ahhh... nem isso? @#%*$
>
> Diálogo de Charles Leclerc com engenheiro Xavi após a prova

foi um personagem da corrida, chegando a liderar por cinco voltas. A AlphaTauri, com um assoalho novo (possivelmente, testando algo para a Red Bull usar em 2024), tentou fazer a estratégia de uma parada funcionar.

Tsunoda largou em sexto e lá ficou até que os demais paravam cedo, indicando que fariam duas trocas. Ele conseguiu levar seus pneus médios até a volta 22, o suficiente para parar só uma vez. Mas isso também significaria ficar vulnerável ao ataque dos pilotos que estavam com pneus mais novos no final. Com o oitavo lugar de Tsunoda, a AlphaTauri acabou não conseguindo superar a Williams na luta pelo sétimo lugar entre as equipes.

No final das contas, Abu Dhabi teve outra corrida movimentada, mostrando que as mudanças feitas na pista em 2021 foram positivas. Mas nada que afete o domínio abissal de Verstappen na temporada 2023.

Clique para saber mais

GETTY IMAGES | RED BULL CONTENT POOL





No final das contas, virou um diz que me disse danado, mas a história começou com Christian Horner dizendo que "um representante" de Hamilton tinha sondado a possibilidade do inglês correr ao lado de Verstappen na Red Bull, antes da assinatura da renovação. O contato teria acontecido em maio. Lewis disse que ninguém da sua equipe falou com Christian. E depois o chefe da Red Bull disse que quem puxou conversa foi o pai de Lewis, Anthony, que não é mais empresário dele há anos. E para completar a sessão de fofoca, Hamilton disse que achou em um celular antigo, que ele parou de usar durante este ano, uma mensagem de Horner para eles conversarem. A mensagem ficou sem resposta.

Cada piloto tem sua estratégia para recarregar as baterias depois de uma temporada e se preparar para o ano seguinte. Max Verstappen só quer saber de comer e beber em dezembro, depois sobe na balança, vê o tamanho do estrago, e parte para o treinamento. Fernando Alonso é mais pragmático. Diz que só precisa de duas semanas na Espanha com família e amigos, e depois recomeça com suas planilhas e mil listas, que ele adora. E Lewis Hamilton tinha que cumprir sua promessa: ensinar os sobrinhos a esquiar.