


# 7 VENCEDORES, DE 4 EQUIPES, MAS SÓ UM

# M4X

## NO PADDOCK DA F1

Por JULIANNE CERASOLI




Mark Thompson | Getty Images

# O TETRA E O MONSTRO

“Max, o que você quer fazer com o RB20 depois de Abu Dhabi?”
“Jogar no lixo.”
Por vezes foi até engraçado ver Max Verstappen o tempo todo na liderança do campeonato da Fórmula 1 e odiando tanto um carro que chegou a chamar de “monstro” depois do GP da Itália. Afinal, ele tinha 62 pontos de vantagem para Lando Norris àquela altura.
Foi um campeonato que disse muito sobre Max e a maneira como ele continuou procurando soluções para se entender melhor com o RB20, cujo equilíbrio por vezes mudava no meio da curva, comportamento que foi piorando a cada atualização que era colocada no carro.
É claro que, por vezes, ele estourou. Quem não lembra do Mad Max que apareceu para correr na Hungria? Ou das defesas desesperadas do México ou de como um fim de semana que parecia tranquilo na Áustria se tornou um divisor de águas na rivalidade dele com Lando Norris? Verstappen venceu novamente, mas desta vez nos entreteve muito mais.
Até porque os rivais forçaram a Red Bull a arriscar. A Ferrari apareceu como o bicho-papão nas curvas de baixa velocidade em um campeonato de alto nível da equilibrada dupla Leclerc e Sainz. A Mercedes aparecia toda vez que os termômetros sofriam para chegar nos 20° C, o que deu a Lewis Hamilton a chance de ter uma vitória apoteótica em Silverstone.
Mas é o crescimento da McLaren, indo de lanterna ao título de construtores em menos de dois anos, que vai entrar para a história. O time desperdiçou pontos pelo caminho e a campanha dos ingleses foi a prova de como a F1 é complexa: o carro melhorou mais rápido do que a operação da equipe, amadureceu mais rápido do que Lando Norris. Mas com tanta evolução em tão pouco tempo, está claro que Verstappen vai precisar de algo muito melhor que um monstro para lutar pelo penta.

---

Diagramação: Galegas Mídia | @galegasmidia
FOTO DA CAPA: MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

# SUMÁRIO


Especiais 4
GP do Barhein 5
GP da Arábia Saudita 9
GP da Austrália 13
GP do Japão 17
GP da China 21
GP de Miami 25
GP da Emilia Romagna 29
GP de Mônaco 33
GP do Canadá 37
GP da Espanha 41
GP da Áustria 45
GP da Grã-Bretanha 49
GP da Hungria 53
GP da Bélgica 57
GP da Holanda 61
GP da Itália 65
GP do Azerbaijão 69
GP de Singapura 73
GP dos EUA 77
GP da Cidade do México 81
GP de São Paulo 85
GP de Las Vegas 89
GP do Qatar 93
GP de Abu Dhabi 97




QUEM É O CHEFE ITALIANO QUE COLOCOU A MCLAREN DE VOLTA NO CAMINHO DAS VITÓRIAS




QUEM DÁ A LARGADA NAS CORRIDAS DA F1? CONHEÇA REBECCA LEE




O QUE FEZ ADRIAN NEWEY ASSINAR COM A ASTON MARTIN



COMO FUNCIONA O TÚNEL DE VENTO NA F1

# ESPECIAIS



UMA VISITA À CASA DA FERRARI EM MARANELLO



TRABALHANDO E CONHECENDO A ARÁBIA SAUDITA



COMO AYRTON SENNA VIROU NOME DE RUA NA INGLATERRA



CELEBRANDO A MEMÓRIA DE SENNA EM IMOLA

## PODCASTS DO ANO



VERSTAPPEN COMEÇA
O ANO DOMINANTE



JU RESPONDE

# GP do Bahrein

Mark Thompson | Getty Images

Max Verstappen fez a pole position em uma classificação complicada por conta do vento, com um carro que é sensível a isso justamente por gerar mais aderência. Desconfortável, se colocou em primeiro por uma margem pequena. No GP no sábado, o vento deu uma trégua, o carro ficou mais na mão do holandês, e ele largou todo mundo brigando atrás dele para vencer com impressionantes 22s de vantagem para o rival mais próximo. Que inclusive tinha o mesmo carro que ele.

Essa é uma maneira de ver as coisas. Ano passado, a vantagem de Verstappen na pole position foi de 0s3 no Bahrein. É uma pista que casa muito bem com o carro da Red Bull,

> ***"A equipe corre o risco de se despedaçar. Não pode continuar do jeito que está. Vai explodir. Ele está se fazendo de vítima quando é ele quem está causando problemas."***
>
> Jos Verstappen
> sobre Christian Horner

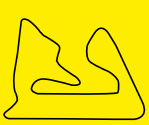
**especialmente por ser tão dura com os pneus,** grande vantagem do time nos últimos anos. Eles já sabem que têm um carro forte em classificação (e muito forte em corrida), então ficam mais tranquilos em apostar em um acerto que vai totalmente na direção de tirar a energia dos pneus traseiros.

Saiba + no link

Nem todos podem fazer isso no mesmo nível. O pelotão atrás da Red Bull é apertado e uma classificação ruim pode jogar uma Mercedes lá para trás, como descobriu Lewis Hamilton, nono no grid.

### VANTAGEM DE VERSTAPPEN FOI MENOR DO QUE EM 2023

Na corrida, pelo menos o resultado final aponta na mesma direção. Em



2 mar
Gulf Air Bahrain GP
Bahrain International Circuit
57 voltas
5.412 m

**PÓDIO**



1 Max Verstappen
1:31:44.742



2 Sergio Perez
+22.457s



3 Carlos Sainz
+25.110s

| | |
|---|---|
| 4 Charles Leclerc | +39.669s |
| 5 George Russell | +46.788s |
| 6 Lando Norris | +48.458s |
| 7 Lewis Hamilton | +50.324s |
| 8 Oscar Piastri | +56.082s |
| 9 Fernando Alonso | +74.887s |
| 10 Lance Stroll | +93.216s |



Pole Position:
Max Verstappen
1:29.179

Volta mais rápida:
Max Verstappen
1:32.608



O TRICAMPEÃO MANTEVE A PONTA NA LARGADA...

Mark Thompson | Getty Images

2023, Verstappen venceu com uma vantagem média de 0s67 por volta em relação ao melhor não-Red Bull. Desta vez, foi meio segundo.

E, novamente, alguns fatores ajudam a inflar esses números.

O mais óbvio é a corrida diferente de Verstappen na frente, gerenciando os pneus desde o início. Se você consegue controlar como coloca energia nos pneus logo de cara, seu rendimento será melhor. E ele teve isso. Fez uma boa largada, abriu 0s9 em relação a Charles Leclerc, que logo percebeu que havia algo seriamente errado com seu carro, e a partir daí administrou seu ritmo.

Quando fez a primeira parada, depois dos demais, tinha 30s de vantagem. A segunda, também, foi feita depois de Perez. Ele teve tudo na mão para fazer a corrida perfeita, liderando todas as voltas e abrindo uma enorme diferença, podendo escolher quando faria a volta mais rápida. E o fez.

**PEREZ NÃO TEVE A TRANQUILIDADE DE VERSTAPPEN**

Os outros tiveram uma noite mais movimentada no Bahrein. O segundo colocado Perez saiu em quinto, passou Carlos Sainz na largada, depois George Russell na terceira volta, Leclerc logo depois. Com isso, seu primeiro stint acabou sendo mais curto do que o planejado.




Mark Thompson | Getty Images

> ***Não vou comentar sobre os motivos que qualquer pessoa possa ter para fazer isso. Meu foco é essa equipe, minha família, minha esposa e a competição na pista."***
>
> Christian Horner sobre o vazamento das evidências da investigação contra ele

Isso deixou o mexicano de certa forma exposto porque a Red Bull tinha optado por uma estratégia diferente que, para eles, era claramente mais rápida. Eles fariam o começo e o final da corrida com o pneu macio, e a parte do meio com o duro. Os demais fariam macio-duro-duro.

Ok, não sabemos o quanto Max forçou e certamente ele não tirou tudo

o que poderia do carro. Não precisava. Mas esse é outro fator que exacerbou a vitória de Verstappen. A Red Bull é tão superior no trato dos pneus que permite que eles usem o composto mais rápido por mais tempo na corrida do Bahrein. Nem sempre é assim. Mas, para Perez, significava que ele tinha que administrar para não ficar exposto no final ao ataque de quem viesse por trás.

Rudy Carezzevoli|Getty Images



O PRIMEIRO PÓDIO DO ANO

**SAINZ DÁ ESPERANÇAS PARA O RITMO DE CORRIDA DA FERRARI**

E esse piloto foi Carlos Sainz. Ele caiu para quinto na largada e perdeu tempo por algumas voltas atrás de Leclerc, que fritava os pneus repetidamente. Algo fazia as temperaturas dos freios dianteiros dispararem, chegando a mais de 100°C, e demorou para a situação se normalizar.

Após passar o companheiro, Sainz optou por estender seu primeiro stint para lucrar no final da prova. Mas isso o colocou novamente atrás de Leclerc após as paradas. Ele passou de novo o companheiro, e depois foi à caça de George Russell.

Sainz demonstrou um ótimo ritmo em uma pista que seria uma prova de fogo para a Ferrari devido ao desgaste de pneus. Mas também é verdade que a Mercedes, que costuma ter um ritmo de corrida melhor, não mostrou tudo o que podia.

Eles foram muito otimistas na abertura de refrigeração que usaram e, mesmo com 18 graus de temperatura ambiente, sofreram com superaquecimento do motor. Com isso, os pilotos tiveram de diminuir o ritmo – e, se formos acreditar nos números de Toto Wolff, a perda foi de algo em torno de 0s4 por volta.

Sainz foi, então, à caça de Perez. Ele antecipou sua parada, na volta 35, sabendo que colocaria pneus duros e querendo que o mexicano antecipasse a sua troca, tendo de fazer 20 voltas com o composto macio. Perez parou no giro seguinte.

Diz o mexicano que enfrentou muitas dificuldades nesse stint "com coisas que fizeram os pneus se desgastarem". De qualquer maneira, a queda de rendimento nas últimas voltas não apareceu, e ele conseguiu manter a segunda colocação, com Sainz em terceiro. Leclerc ainda aproveitou um erro de Russell para ficar com a quarta colocação, deixando o piloto da Mercedes em quinto.

**MCLAREN FICA UM POUCO PARA TRÁS, PELO MENOS NO BAHREIN**

Sexto, Lando Norris fez o que a McLaren podia neste fim de semana, em uma pista que expõe os pontos fracos de um carro que ainda não anda bem em curvas de baixa velocidade e gera muito arrasto. Hamilton foi o sétimo, Piastri o oitavo e Fernando Alonso tentou ficar na pista o máximo possível no segundo stint esperando um SC que não veio e fechou em nono, com Stroll (que chegou a cair para último) em décimo.

Todos os 20 carros terminaram a prova, com direito a uma boa performance de Zhou e uma confusão na RB. Tsunoda ficou a corrida inteira na frente de Ric-

Divulgação/Ferrari



SAINZ DÁ ESPERANÇAS PARA O RITMO DE CORRIDA DA FERRARI



Steve Etherington

RUSSELL ACABOU ULTRAPASSADO PELAS FERRARI

ciardo só para ouvir o pedido de inverter posições no final. A tentativa era superar Magnussen, já que o time sentia que Ricciardo estava mais rápido.

O australiano não conseguiu a ultrapassagem, a equipe não ordenou que a troca fosse desfeita, e o japonês fez uma "ultrapassagem" bem forçada já depois da bandeirada. A temporada já começou animada para alguns, e tranquila, **pelo menos na pista**, para Verstappen.

Saiba + no link

> ***Estão de brincadeira comigo? Ele não está rápido, nem um pouco rápido."***
>
> Yuki Tsunoda depois que a RB ordenou que ele deixasse Ricciardo passar

> ***"Vamos chamar de imaturidade."***
>
> Ricciardo sobre Tsunoda após a prova



## BASTIDORES



Clive Rose | GettyImages

Era para ser o final de semana da redenção de Horner, após a investigação da empresa Red Bull a respeito da conduta dele com uma funcionária não tê-lo incriminado. Ele posou ao lado da esposa, Geri Halliwell, ao lado do sócio majoritário da empresa Red Bull, Chalerm Yoovidhya, seu grande aliado. A equipe fez uma dobradinha com sobras.

Mas um email começou a cair na caixa de entrada de um a um, durante o segundo treino livre. Acho que ninguém percebeu quando a sessão acabou. Eram as evidências do processo do Horner (ou melhor, em um primeiro momento, ninguém tinha certeza, mas as reações dos envolvidos nos dias seguintes deixaram isso claro). Finalmente, deu para entender melhor o que estava acontecendo. Era um chefe passando dos limites com uma funcionária e deixando-a acuada por conta da sua posição. E só alimentou a narrativa de que a investigação tinha ares de cartas marcadas.

A divisão no time era claríssima. Jos Verstappen e Raymond Vermeulen, empresário de Max, andavam de maneira tensa, como se mais coisas fossem aparecer. Enquanto todo mundo voava para casa ou para a Arábia Saudita, saem as declarações de Jos deixando claro o que estava implícito: ele tinha declarado guerra à Horner.






# GP da Arábia Saudita

O DOMINANTE EM UMA CORRIDA DE POUCA EMOÇÃO

Clive Rose | Getty Images

Red Bull à parte, a F1 está vivendo uma época de altíssima competitividade no restante do pelotão, com pilotos de equipes diversas embolados após 40, 50 voltas. Mas, mesmo assim, o GP da Arábia Saudita não empolgou. A maioria fez a mesma estratégia. Quem tentou algo diferente, não conseguiu fazer isso funcionar. Tudo por um motivo, que volta e meia aparece e "congela" a corrida. O baixo desgaste de pneus associado a uma pista em que é difícil ultrapassar por conta do traçado.



OLIVER BEARMAN FOI QUEM MAIS SE DESTACOU NO GP

Divulgação | Ferrari

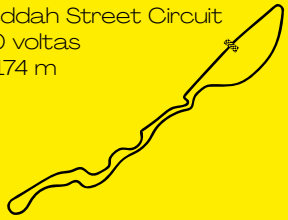
Um estreante de 18 anos conseguia fazer volta de classificação atrás de volta de classificação com pneus duros de mais de 40 voltas. Ele era obrigado a isso porque Lando Norris e Lewis Hamilton estavam com pneus macios novos. Em outras condições, eles seriam facilmente mais de 1s mais velozes por volta. No sábado em Jeddah, tiravam no máximo 0s3.

Quando Kevin Magnussen segurou o pelotão para fazer a estratégia de Nico Hulkenberg funcionar, ele obrigou todos atrás dele a serem até 1s5 por volta mais lentos. Mesmo assim, ninguém passava ninguém.

## PIRELLI PODERIA TRATAR JEDDAH COMO PISTA DE RUA

Jeddah é uma pista de alta velocidade, perigosa até, com seus pontos cegos e muros próximos. Talvez venha daí a cautela da Pi-

9 de mar
STC Saudi Arabian GP
Jeddah Street Circuit
50 voltas
6.174 m



**PÓDIO**

1 Max Verstappen 1:20:43.273
2 Sergio Perez +13.643s
3 Charles Leclerc +18.639s

| | |
|---|---|
| 4 Oscar Piastri | +32.007s |
| 5 Fernando Alonso | +35.759s |
| 6 George Russell | +39.936s |
| 7 Oliver Bearman | +42.679s |
| 8 Lando Norris | +45.708s |
| 9 Lewis Hamilton | +47.391s |
| 10 Nico Hulkenberg | +76.996s |

Pole Position:
Max Verstappen
1:27.472

Volta mais rápida:
Charles Leclerc
1:31.632




LECLERC COMEMORA O PÓDIO

Divulgação | Ferrari

relli com sua escolha de compostos, mais duros do que em outras pistas de rua.

Mas o asfalto é muito liso, as curvas são, em sua maioria, pequenas mudanças de direção, que não estressam tanto o pneu.

**SAFETY CAR NA VOLTA 7 AJUDA A CONGELAR AS ESTRATÉGIAS**

Porque, se estivessem preocupados com o desgaste, os pilotos ficariam mais divididos entre parar ou não quando Lance Stroll repetiu o que já tinha "ensaiado" nos treinos livres, quebrou a suspensão em um toque na primeira perna da chicane e estampou o muro, trazendo um SC à pista na volta 7.

Antes disso, Verstappen tinha aberto mais de 1s já na primeira volta, e já tinha 2s6 de vantagem em cima de Sergio Perez, que havia superado Charles Leclerc na quarta volta. O monegasco vinha abrindo do quarto colocado Oscar Piastri, que havia passado Fernando Alonso. Norris vinha logo atrás, com os dois pilotos da Mercedes, sempre com George Russell à frente, separados por pouco mais de 1s.

Mais atrás, o estreante Oliver Bearman, correndo no lugar de Carlos Sainz, que fez uma cirurgia de emergência para retirar o apêndice, tinha largado com o pneu macio, buscando mais aderência no começo e torcendo para um SC para não ter que antecipar sua parada em relação aos outros. Ele vinha em uma briga acirrada com Yuki Tsunoda, mais uma vez bem mais forte que Daniel Ricciardo.



MAGNUSSEN FOI CRUCIAL PARA O COMPANHEIRO DE EQUIPE PONTUAR

Divulgação | HAAS

> ***"Qualquer chefe de equipe faria paradas de mão para ter o Max."***
>
> Toto Wolff sobre a possibilidade de Verstappen entrar no mercado de pilotos

**SÓ HULKENBERG LUCROU COM ALGO DIFERENTE**

O desgaste de pneus era tão baixo que somente quatro pilotos decidiram ficar na pista quando esse SC apareceu. Norris, Hamilton, Hulkenberg e Zhou estavam perto de seus companheiros na pista, então perderiam tempo no box se parassem junto deles. E também houve um elemento de tentar algo diferente.




Jiri Krenek

RUSSEL E HAMILTON, NESSA ORDEM

Até porque, quando você tem um pelotão muito compacto em termos de desempenho somado a pneus que duram muito, não há a diferença de rendimento que permite ultrapassagens.

Muito menos quando quase todo mundo resolve fazer a mesma estratégia: colocar pneu duro na volta 7 e ir até o final. Em outras circunstâncias, os pilotos teriam de trabalhar bastante para fazer esse pneu durar. Alguns carros o desgastariam muito mais e essa diferença que gera a ação na pista voltaria a acontecer.

**NORRIS LÍDER POR DUAS VOLTAS**

Por ter decidido ficar na pista, Norris foi alçado à liderança. Mas sabia que sua briga não era com os pilotos da frente e não dificultou quando Verstappen o passou na volta 12, Perez o fez na 17 e Leclerc também conseguiu na 26.

Mais atrás, Hamilton tinha um carro com ritmo mais semelhante ao dele

> ***"Muita coisa precisa mudar para que eu queira continuar a trabalhar nessa equipe."***
>
> Helmut Marko

pressionando-o. Piastri tentou um pouco de tudo, mas a velocidade de reta da Mercedes prevaleceu.

Essas abordagens diferentes de Norris e Hamilton resultaram no mesmo: depois de esperarem o tempo que dava para um outro SC que não apareceu, eles pararam nas voltas 37 e 36, respectivamente.

O único que lucrou com a estratégia alternativa foi Hulkenberg, com uma ajuda fundamental do companheiro Kevin Magnussen. O dinamarquês tinha levado duas punições. Uma por causar uma colisão e outra por ter saído da pista e levado vantagem.

Sabendo que não tinha chance alguma de pontuar, passou a segurar o pelotão para que Magnussen conseguisse abrir o suficiente para fazer seu pitstop na volta 33. Antes do SC, ele era décimo quarto. Com o sucesso da estratégia, fez o primeiro ponto da Haas no campeonato.

**VANTAGEM DA RED BULL É MAIOR QUE NO FINAL DE 2023**

Lá na frente, Verstappen fez o de sempre. Abriu rapidamente a diferença suficiente para se proteger de um SC, desta vez ajudado por uma punição a Perez após o mexicano ter sido liberado do pit stop em cima de Alonso; depois adotou um ritmo mais conservador e mesmo assim seguiu abrindo.

Perez não conseguiu o mesmo tipo de folga em relação a Leclerc, o que indica que a diferença não é TÃO absurda. Com sua punição, ele precisaria de uns 16s em relação à Ferrari para poder escolher ficar ou não na pista no caso de um SC, e abriu 10s. Ainda assim, a impressão é de que a




Mark Thompson | Getty Images

VERSTAPPEN NÃO FOI AMEAÇADO PELO COMPANHEIRO DE EQUIPE

> ***"Minha lealdade a ele é muito grande. Sempre expressei isso a todos da equipe, a todos do alto escalão, que ele é uma parte importante na minha tomada de decisões no futuro."***
>
> Max Verstappen sobre Helmut Marko

vantagem da Red Bull aumentou em relação ao final do ano passado.

Piastri foi o quarto colocado, Alonso foi o quinto, mesmo que o ritmo de corrida da Aston Martin não fosse tão bom. E isso diz muito sobre a Mercedes.

Eles eram mais lentos nos trechos de alta velocidade até que a Alpine. E isso depois de testarem uma série de acertos diferentes que buscavam dar mais estabilidade à traseira. Hamilton tende a sofrer mais com isso em uma volta lançada. Ele novamente foi mais lento que Russell e, também com uma estratégia pior, terminou só em nono. Ele e Norris tentaram, em vão, chegar com pneus macios em Oliver Bearman nas voltas finais. Tiveram 13 giros para tirar uma diferença de 6s, e não conseguiram nem pressionar o britânico, que foi muito consistente em sua corrida de estreia. E se tornou praticamente o único motivo para lembrarmos do que aconteceu em um GP pouco memorável na Arábia Saudita.




O PIT STOP

Mark Thompson | Getty Images

# BASTIDORES

Depois do vazamento das evidências da investigação de Horner e das declarações bombásticas de Jos Verstappen, era de se esperar que o GP da Arábia Saudita fosse mais calmo, certo? Mas **Helmut Marko** tinha outros planos.

Saiba + no link

A TV austríaca foi checar com Marko um boato (talvez plantado pelo mesmo) de que ele poderia ser suspenso. Ele tinha sido instruído pela Red Bull a não falar com a imprensa, andava na dele, mas resolveu falar que sim, havia uma possibilidade dele não estar na Austrália.

Isso gerou uma reação forte de Verstappen, que deixou clara sua lealdade a Marko. O mais curioso é que a declaração do consultor foi dada logo antes da classificação. Max foi perguntado na coletiva pouco tempo depois de fazer a pole. E não parecia surpreso. Foi como se ele estivesse vendo a classificação pela TV.

O nível de tensão era tanto que o CEO da empresa Red Bull apareceu no dia do GP. Com Marko. A possibilidade de suspensão dele, se isso realmente aconteceu, foi afastada. E Christian Horner tinha um semblante tenso enquanto tentava dizer que estava tudo bem.

Enquanto isso, Toto Wolff deitava e rolava. Max pode sair da Red Bull? "Adoraria tê-lo". Helmut pode ser suspenso? "A porta está aberta para ele também!"

Mark Thompson | Getty Images



AQUELE SORRISO DE QUE TÁ TUDO BEM

Clive Rose | Getty Images




MARKO FOI UM DOS PERSONAGENS PRINCIPAIS DO FINAL DE SEMANA




Divulgação | Ferrari



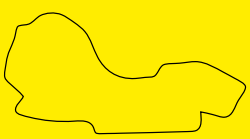

Carlos Sainz liderou a dobradinha da Ferrari e venceu o GP da Austrália 16 dias depois de retirar o apêndice. Onde estava Max Verstappen? Assistindo tudo dos boxes, depois de abandonar logo na terceira volta com problemas nos freios. Onde estava Sergio Perez? Largando em sexto após uma punição, ele não mostrou o ritmo que se esperava da Red Bull em uma corrida marcada pelo graining nos pneus.

Mas o quanto da vitória de Sainz tem a ver com o abandono de Verstappen, em um final de semana no qual a Red Bull sofreu para conseguir encontrar o melhor equilíbrio para o seu carro? Não tivemos ideia do que seria o ritmo de Verstappen. Desde a largada, ele sentia como se estivesse correndo "com o freio de mão puxado". Na verdade, a pinça de freio do traseiro direito ficou ativada, fazendo a temperatura aumentar até o freio pegar fogo.

> ***"Esse carro é muito rápido".***
> Lewis Hamilton, tentando seguir Perez na pista

> ***"O carro deles é um foguete!"***
> George Russell, quando Perez o passou

Antes disso, ele escapou, Sainz aproveitou e o passou, ainda na segunda volta. Dá para arriscar que, se Verstappen tivesse seguido na corrida tendo perdido a primeira posição e se Sainz conseguisse sair da zona de DRS, as chances de bater a Red Bull seriam grandes. Isso porque a Red Bull não deu indicativos em nenhum momento do fim de semana de que estava cuidando melhor dos pneus que a Ferrari. E, com o ar limpo, Sainz teria a vantagem que Verstappen teve tantas vezes, de escorregar menos sem turbulência e cuidar melhor dos pneus.



24 de mar
Rolex Australian GP
Albert Park GP Circuit
58 voltas
5.278 m

**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Carlos Sainz | 1:20:26.843 |
| 2 | Charles Leclerc | +2.366s |
| 3 | Lando Norris | +5.904s |

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Oscar Piastri | +35.770s |
| 5 | Sergio Perez | +56.309s |
| 6 | Lance Stroll | +93.222s |
| 7 | Yuki Tsunoda | +95.601s |
| 8 | Fernando Alonso | +100.992s |
| 9 | Nico Hulkenberg | +104.553s |
| 10 | Kevin Magnussen | +1 volta |

Pole Position:
Max Verstappen
1:15.915

Volta mais rápida:
Charles Leclerc
1:19.813

Divulgação | Ferrari




A VITÓRIA VEIO APENAS 16 DIAS APÓS PASSAR POR UMA CIRURGIA

> ***"A vida é uma montanha russa."***
>
> Carlos Sainz ao vencer 16 dias depois da cirurgia

> ***"Você sente mais movimento por dentro com a força G e tem que segurar o core. Não tem dor, mas é uma sensação estranha."***
>
> Sainz sobre correr sem apêndice pela primeira vez

Se essa manobra não tivesse ocorrido, é bem possível que Sainz não conseguisse usar esse bom ritmo da Ferrari.

**MESMO ANTES DO ABANDONO, RED BULL VINHA SOFRENDO NA AUSTRÁLIA**

O graining nos pneus de Perez foi bem maior do que os ferraristas sofreram, e isso inclui Charles Leclerc, que andou no trânsito no começo da prova e também no início do segundo stint. E sabemos o quanto essas primeiras voltas afetam a longevidade dos pneus. O testemunho de Perez é de que a Red Bull tentou aliviar tanto a carga nos pneus que afetou o equilíbrio, deixando a traseira com pouca aderência.

Isso veio de um final de semana desafiador para o time de Milton Keynes. Eles não começaram o primeiro treino livre com o acerto ideal e foram fazendo várias mudanças ao longo das sessões. Acertaram o carro para a classificação, fazendo o primeiro e terceiro melhores tempos, mas a corrida de Perez indica que não conseguiram encontrar a receita para controlar o graining, lembrando que ele gera desgaste mesmo, e não a degradação termal que costumamos ver. E é o controle da degradação termal a grande vantagem da Red Bull de 2022 para cá.



NORRIS E SEU TROFÉU DE TERCEIRO COLOCADO

Divulgação | McLaren

**POR QUE LECLERC TEVE QUE SE DEFENDER AO INVÉS DE BRIGAR POR VITÓRIA**

Enquanto Sainz ficava livre para adotar seu ritmo, Lando Norris era o segundo, seguido de perto por Charles Leclerc que, por sua vez, tinha Oscar Piastri perto o suficiente para conseguir o undercut caso parasse antes. Leclerc disse ter sofrido com o graining desde a segunda volta, provavelmente por ter atacado demais no começo, então a estratégia da Ferrari com ele teve de ser defensiva. A parada foi antecipada, ainda na volta 9, e Piastri o seguiu.



Mark Thompson | Getty Images

VERSTAPPEN FICOU NA MÃO

Norris ficou na pista por mais cinco voltas, tentando criar um offset para a parte final da prova, sabendo que já tinha levado o undercut de Leclerc e de Piastri. As paradas deles, na verdade, tinham sido iniciadas por Hamilton, na parte final do top 10. Ele tinha largado com os macios, tentando algo diferente. Como ganhou terreno com a parada na volta 7, obrigou Stroll e Russell a anteciparem suas paradas também.

Hamilton, contudo, não iria muito longe, com uma quebra de unidade de potência que geraria um Safety Car Virtual na volta 17, um giro depois que Sainz havia parado. Isso acontece no momento perfeito para Fernando Alonso, que tinha largado com os duros, fazer sua parada e economizar tempo. O espanhol estava em primeiro quando parou, e voltou em quinto. Ou seja, os cinco primeiros estavam divididos por menos de 13s após 17 voltas.

**POR QUE PEREZ SEQUER ENTROU NA BRIGA PELO PÓDIO**

A ordem foi restabelecida com Sainz, Leclerc, Piastri, Norris e Alonso. Tendo voltado atrás também de Stroll e Russell após retardar sua parada, Perez veio abrindo caminho, passou três carros, e não progrediu mais que isso, ficando em quinto até o final da corrida. Depois da prova, a Red Bull encontrou uma viseira presa na parte de baixo do assoalho do carro do mexicano, o que o fez perder pelo menos 0s2 por volta.



PEREZ FICOU FORA DA LUTA PELO PÓDIO

Mark Thompson | Getty Images

> ***"Mudar a trajetória, sacrificar a velocidade de entrada para ter boas saídas fazem parte da arte do automobilismo."***
>
> Fernando Alonso defendendo-se da punição que sofreu por "pilotar de maneira potencialmente perigosa" em lance com Russell

Na McLaren, Norris, com pneus mais novos, vinha mais rápido e Piastri abriu para que o companheiro tentasse pressionar Leclerc. Novamente com graining depois de ter saído do pitstop no meio do trânsito, Leclerc perde contato com Sainz, mas não chega a ser pressionado por Norris, mesmo com pneus mais velhos. Ele novamente para bem cedo, na volta 34, devido ao graining.

Seu último stint é mais forte e Leclerc até consegue diminuir a diferença para Sainz, que por sua vez



O GP AUSTRALIANO FOI MARCADO PELA SURPREENDENTE VOLTA POR CIMA DE SAINZ, ABANDONO DE VERSTAPPEN E PELAS DISPUTAS INTERMEDIÁRIAS

Divulgação | McLaren

começa a sentir o efeito de não ter conseguido treinar normalmente devido à cirurgia. Mas nada que ameace a vitória do espanhol.

**A DISPUTA RUSSELL X ALONSO NÃO TERMINA BEM PARA AMBOS**

Com as cinco primeiras posições consolidadas, as atenções se voltam para a briga entre Alonso e Russell, que tinha conseguido estender bastante seu segundo stint e vinha com pneus quatro voltas mais novos. Ele perdeu pressão aerodinâmica ao se aproximar demais da Aston Martin e bateu, causando um VSC que foi até a bandeirada. Alonso seria punido por ter tirado o pé antes da curva.

Isso deu ainda mais pontos para Yuki Tsunoda, sétimo na classificação final. O japonês já tinha se classificado dentro do top 10 e andou o tempo todo à frente de seu grupo. Era a corrida que Alex Albon planejava fazer, **principalmente depois de se tornar a única Williams a largar.**

Saiba + no link

Ele largou na posição 12, perdeu posições nos primeiros metros, e depois antecipou bastante a primeira parada (ainda na volta 6!) para conseguir um undercut nas Haas. Deu certo, ele chegou a andar nos pontos, mas logo foi ultrapassado. Antecipou, também, a segunda parada, e não conseguiu segurar as Haas, mesmo cruzando perto de Magnussen, décimo colocado.

## BASTIDORES

**Carlos Sainz estava desanimado quando embarcou para a Austrália.** Já fazia mais de uma semana que tinha passado pela operação, estava fazendo de tudo, de sessões em câmara hiperbárica a controlar tudo o que comia e até a hora que iria passear. E ele sentia que não vinha melhorando.

Saiba + no link

Mas o resultado de todo esforço apareceu na segunda semana. E só ficou mesmo um incômodo estranho, quase como um vazio interno, a cada vez que o corpo dele era jogado de um lado do outro por conta da força G. Depois da vitória, ficou também uma convicção: ele saiu dizendo para todo mundo que tirar o apêndice lhe deixa 0s1 mais veloz. Pelo menos!

Damon Hill perguntou para Max Verstappen se ele não sentia falta de disputar com outros pilotos. Ouviu uma resposta bastante holandesa, sem rodeios e com uma sinceridade que os menos treinados ao jeitão deles entendem como grosseria: "por que eu deveria sentir pena de quem é mais lento que a gente?"

Valtteri Bottas não acreditou quando lhe disseram que ele estava do lado de Daniel Ricciardo e Oscar Piastri nas fotos promocionais do GP da Austrália. **Mas ele foi adotado mesmo**. Sua relação com a Austrália mudou depois do início do relacionamento com Tiffany Cromwell e várias viagens para lá. O estilo do cabelo, com mullets e pintado de loiro, não mente.

Saiba + no link




Clive Mason | Getty Images

# GP do Japão



JU RESPONDE

O GP do Japão mudou do final de setembro para o começo de abril, mas vimos os mesmos **20s de vantagem de Max Verstappen para a primeira não Red Bull do ano passado.** As semelhanças, contudo, param por aí.

Saiba + no link

Foi uma corrida bem mais movimentada estrategicamente. A primeira Red Bull foi a terceira colocada desta vez, pois Sergio Perez, que estava completamente perdido no último GP do Japão e teve um de seus piores finais de semana na F1, desta vez andou perto de Verstappen o tempo todo e até poderia ter feito a pole position se não tivesse sido tão ambicioso na freada da chicane. A rival mais próxima da Red Bull, desta vez, foi a Ferrari ao invés da McLaren. E a diferença para o terceiro colocado Carlos Sainz foi exagerada pelo fato dele ter tido que abrir caminho no pelotão para chegar até ali, inclusive com duas ultrapassagens nas últimas oito voltas.

> ***"Você não tem pergunta melhor?"***
>
> Lewis Hamilton após ser questionado se não tinha inveja de ver a Ferrari andando tão na frente dele

Foi uma corrida muito mais aberta em termos de estratégia, com diferentes compostos sendo escolhidos. E a bandeira vermelha logo no começo fez o colorido dos pneus aumentar ainda mais. Além disso, a variação de temperatura do asfalto foi de 7°C ao longo da prova, fazendo com que ora o pneu médio funcionasse melhor (na primeira metade, quando o céu estava aberto), ora a vantagem fosse de quem estava no pneu duro.

As equipes também fizeram opções diferentes dos compostos que tinham disponíveis para a corrida. Red Bull e Ferrari guardaram um duro e dois médios, McLaren e Mercedes tinham dois duros e um médio, Fernando Alonso guardou um



7 de abr
MSC Cruises Japanese GP
Suzuka International Racing Course
53 voltas
5.807 m

**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Max Verstappen | 1:54:23.566 |
| 2 | Sergio Perez | +12.535s |
| 3 | Carlos Sainz | +20.866s |
| 4 | Charles Leclerc | +26.522s |
| 5 | Lando Norris | +29.700s |
| 6 | Fernando Alonso | +44.272s |
| 7 | George Russell | +45.951s |
| 8 | Oscar Piastri | +47.525s |
| 9 | Lewis Hamilton | +48.626s |
| 10 | Yuki Tsunoda | +1 volta |

Pole Position:
Max Verstappen
1:28.197

Volta mais rápida:
Max Verstappen
1:33.706



O GP DO JAPÃO ACONTECEU NA ÉPOCA DAS SAKURAS

Divulgação | Ferrari




SAINZ CHEGA A MAIS UM PÓDIO NA TEMPORADA

macio. Tudo isso embolou a corrida. Mas atrás das Red Bull.

Já era esperado que eles dominassem em Suzuka. É uma pista balanceada, com **em sua maioria curvas de alta velocidade**, algumas de média, uma ou outra lenta. Não há uma predominância entre o desgaste dos dianteiros ou dos traseiros. São todos fatores que premiam um carro equilibrado e eficiente de um jeito ainda maior do que outras pistas.

Saiba + no link

Ritmo da Ferrari forçou estratégia da McLaren

Na primeira largada, as RB se viram em um mar de pneus macios, com mais aderência, perderam terreno, e Daniel Ricciardo cortou a pista na frente de Alex Albon, imaginando que ele não estaria ali. Mas ele estava, até pela aderência do pneu macio, e os dois bateram. Ricciardo acabou não sendo penalizado, mas só porque era um incidente de primeira volta.

Isso gerou uma bandeira vermelha, e alguns pilotos trocaram o composto de pneu. A Mercedes foi para o duro, abrindo a possibilidade de fazer só uma parada, mesmo sabendo que perderia posições na largada. Alonso se manteve com o macio e os demais ponteiros seguiram com os médios. Na luta pelo último ponto, Tsunoda desta vez largou com o macio e conseguiu passar inclusive Russell.

> ***"Por que eu vou parar agora se meu pneu está bom?"***
>
> Charles Leclerc questionando a estratégia da Ferrari no meio do GP

As coisas não começaram bem com Hamilton, que teve um toque com Leclerc, danificou seu carro e viu sua Mercedes sair muito de frente. Ele acabou tendo de deixar Russell passar, depois do inglês se livrar de Tsunoda.

Mais à frente, Verstappen sumia, Perez nem tanto, mas Norris estava mais preocupado com Sainz, que já mostrava o ritmo superior da Fer-




Mark Thompson | Getty Images

A RELARGADA DA CORRIDA JAPONESA APÓS BANDEIRA VERMELHA

rari. Isso fez a McLaren antecipar sua primeira parada, na tentativa de defender um possível undercut do espanhol. Como a degradação era alta, o undercut era muito poderoso.

Tanto, que o inglês acabou ganhando a posição de Perez quando o mexicano parou, quatro voltas depois. A Red Bull não tinha motivos para se preocupar, pois passaria com facilidade um carro que segue sofrendo com a falta de velocidade de reta. E a briga de Norris era com Sainz.

Leclerc muda a estratégia da Ferrari
Nessa fase da corrida, perto da volta 15, Charles Leclerc estava pedindo para ficar na pista e fazer o plano C, de uma parada. O ritmo dele com os pneus médios era muito bom, e o oitavo colocado no grid chegou a liderar a prova depois que todos pararam.

A dúvida da Ferrari era se valia a pena ficar tanto tempo com o pneu duro, que não estava rendendo bem àquela altura. Mas, quando fez sua única parada, na volta 26, as nuvens já estavam encobrindo a pista e a temperatura do asfalto estava caindo, contribuindo para o rendimento do composto mais resistente.

Inesperadamente, Leclerc parou na mesma volta em que Norris fez sua segunda parada. Novamente, a McLaren antecipou seu pit stop, agora para se defender de Russell,



Mark Thompson | Getty Images

TSUNODA FOI OVACIONADA PELA TORCIDA APÓS CHEGAR EM DÉCIMO

> ***"O downforce está lá, só não vira tempo de volta. Vocês estão me olhando com cara de ué, imagina a gente."***
>
> Toto Wolff sobre a falta de desempenho da Mercedes

mesmo com a Mercedes tendo um ritmo inferior ao da McLaren. E, pior, como ele entrou na mesma volta de Leclerc, já sabia que dificilmente recuperaria aquela posição também. No final das contas, isso acabou prejudicando o último stint de Norris, de 27 voltas.

**NORRIS PERDE AINDA MAIS TERRENO**
Ele ficou em um sanduíche de Ferraris, tendo Sainz atrás com pneus 10 voltas mais novos. E não conseguiu defender a posição. De terceiro no grid após uma ótima volta, ele caiu para quinto na corrida. E Sainz passou Leclerc, que também já tinha pneus mais velhos.

Na frente, Verstappen abriu 12s5 em relação a Perez, seguido por Sainz, Leclerc, Norris e Alonso, que conseguiu levar o pneu macio até a volta 13 e depois fez uma corrida mais solitária até diminuir o ritmo para ajudar Oscar Piastri a ter o DRS para se defender do ataque de Russell.

Divulgação | McLaren



A MCLAREN NÃO FEZ SUA MELHOR PROVA

A Mercedes já tinha desistido fazia tempo da estratégia de uma parada, difícil para eles por terem dois jogos de pneus duros (lembrando que eles não tiveram bom rendimento no stint inicial e que seria possível por conta do regulamento fazer isso devido à bandeira vermelha do início).

**TSUNODA PONTUA EM CASA**

Alonso "abandonou" Piastri no final, e Russell conseguiu a ultrapassagem na última volta, cruzando em sétimo. Hamilton foi nono colocado e Tsunoda pontuou pela segunda vez seguida com a RB.

Saiba + no link

**O japonês fez várias ultrapassagens**, recuperando-se da primeira largada ruim com o pneu médio, que o jogou de décimo para duas posições atrás. Depois ele largou com o macio, parou cedo, na volta 7, e teve que fazer uma corrida agressiva para ganhar posições e cuidadosa com os pneus.

O momento fundamental da sua corrida foi na volta 22, quando entrou no box com outros três pilotos com os quais lutava por posição e passou dois deles. Depois, se defendeu bem de Lance Stroll e chegou em décimo lugar.

Peter Fox | Getty Images




A EQUIPE COMEMORA O P10

## BASTIDORES

Começaram a aparecer de verde e preto na Sauber as caras novas que a Audi contratou: o ex-chefe de mecânicos da Red Bull, Lee Stevenson, e outros mecas de times grandes. Um deles me puxou para conversar - ou melhor, para se lamentar. "Não sei se fiz a escolha certa, viu? Eles não fazem ideia do que é F1. Estão na fórmula... panda! A Audi não vai gostar nada de chegar e ver isso aqui."

Divulgação | Aston Martin



Fernando Alonso estava todo enigmático após a corrida, dizendo que teve um dos melhores finais de semana da vida, e mesmo assim chegou a mais de 40s do líder, indicando que as melhoras que a Aston Martin levou a Suzuka não eram suficientes para ele. E depois disse que a Mercedes chegou atrás, então não era um pacote atrativo também. Na verdade, ele tentou de tudo para se colocar no mercado, mas o que conseguiu foi um "pode ser" de Christian Horner para o lugar de Checo Perez. Acabou ficando onde estava, com contrato longo para depois de pendurar o capacete.

Saiba + no link

E não é que a **Alpine também estava correndo sem chassi reserva**, como a Williams? A Alpine fez as quatro primeiras etapas com dois chassis. A equipe errou as medidas de Esteban Ocon na primeira vez que fez o chassi, em dezembro, o que é curioso porque ele já não deve mais estar em fase de crescimento! Depois, o time fez uma modificação que não passou pelo crash test, e isso atrasou todo o processo.

***No Paddock da F1 com a Ju***




# GP da China



VERSTAPPEN SOBROU NO GP DA CHINA

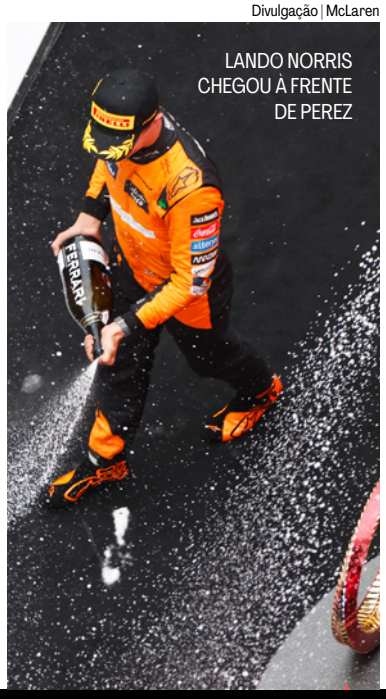
Peter Fox | Getty Images

Lando Norris até apostou com seu engenheiro que terminaria o GP da China 35s atrás das Ferrari, mesmo largando em quarto e tendo Charles Leclerc em sexto e Carlos Sainz em sétimo.

Afinal, o rendimento do carro italiano tinha sido melhor em todas as corridas até aqui e a McLaren esperava sofrer nos trechos de média e baixa velocidade do ótimo circuito de Xangai.

A classificação tinha sido disputada com a pista fria e já tínhamos descoberto no Japão que a Ferrari não fica muito confortável em uma volta lançada quando isso acontece.

Divulgação | McLaren

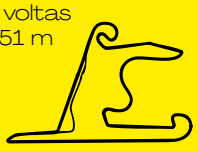


LANDO NORRIS CHEGOU À FRENTE DE PEREZ

Ao final das 56 voltas, Norris não só terminou à frente das duas Ferrari, como também superou a Red Bull de Sergio Perez. Em parte porque economizou tempo fazendo sua única parada sob regime de VSC, mas também porque estava perto o bastante do mexicano, em um fim de semana muito forte da Red Bull, para se aproveitar do SC que apareceu na hora errada para eles.

Até porque nem mesmo isso ameaçou Verstappen. Ele abriu 12s em 12 voltas para Norris antes de parar pela primeira vez e, quando Valtteri Bottas causou primeiro o VSC e depois o SC na volta 21, já tinha voltado à liderança mesmo com uma parada a mais.

21 de abr
Lenovo Chinese GP
Shanghai International Circuit
56 voltas
5.451 m



**SPRINT**

1 Max Verstappen 32:04.660
2 Lewis Hamilton +13.043s
3 Sergio Perez +15.258s

**PÓDIO**

1 Max Verstappen 1:40:52.554
2 Lando Norris +13.773s
3 Sergio Perez +19.160s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Charles Leclerc | +23.623s |
| 5 | Carlos Sainz | +33.983s |
| 6 | George Russell | +38.724s |
| 7 | Fernando Alonso | +43.414s |
| 8 | Oscar Piastri | +56.198s |
| 9 | Lewis Hamilton | +57.986s |
| 10 | Nico Hulkenberg | +60.476s |

Pole Position:
Max Verstappen
1:33.660

Volta mais rápida:
Fernando Alonso
1:37.810




QUANDO VOCÊ PISCA, JÁ TERMINOU

Mark Thompson | Getty Images

**POR QUE NORRIS BATEU AS DUAS FERRARI?**

Era impossível prever que esse seria o cenário depois da sprint. Norris tinha saído na frente, mas perdeu posições após sair da pista na segunda curva e foi parar em um trenzinho de DRS liderado por Alonso e junto das duas Ferrari. Quando eles conseguiram se livrar do espanhol, dispararam.

A Ferrari fez mudanças no carro na classificação, na tentativa de fazer a frente escorregar um pouco mais. Isso, para lidar com um **desafio único que vem do tratamento feito no asfalto na China.**

Saiba + no link

Não havia nem degradação térmica, nem graining. O que estava acontecendo é que a superfície do pneu traseiro estava superaquecendo, trazendo um desequilíbrio em relação aos dianteiros. E os engenheiros aproveitaram que a regra do final de semana de sprint mudou, abrindo a possibilidade de mudanças no acerto, para fazer os dianteiros escorregarem um pouco mais.

Leclerc foi parar atrás de Hulkenberg após a largada e teve de passar também Russell e Piastri. Mas seus pneus médios estavam durando mesmo com tudo isso e ele estava a 8s de Norris, já em quarto lugar, quando o VSC foi acionado.

> ***"Nunca passei por algo parecido na vida. Quando saí do carro, passou pela minha cabeça tudo o que fiz nos últimos 20 anos para que esse momento chegasse."***
>
> Zhou Guanyu







Divulgação | Sauber

Com o VSC virando SC, a diferença ficou praticamente zerada. Agora, os dois estavam com pneus duros e iriam até o final. Leclerc achava que passaria Norris facilmente. Mas a McLaren passou a ser 0s5 mais rápida.

Talvez o acerto escolhido pela Ferrari não tenha casado bem com a queda na temperatura do asfalto no domingo em combinação com o pneu duro, uma prova de como esses carros são sensíveis.

Mas parece haver algo na pilotagem também. Sempre quando há uma condição de pista que exige mais sensibilidade, Verstappen dá uma lavada em Perez. E Norris se sobressai com uma tocada muito precisa e delicada. E esses pneus gostam de precisão.

Por que Perez não fez a dobradinha? Essa precisão de Norris é o que falta a Perez. Ele vai tirando um pouco




Divulgação | Aston Martin

ALONSO ATRAPALHOU A CORRIDA DE PEREZ, MAS AJUDOU VERSTAPPEN

mais do pneu a cada volta, e isso se torna um fator limitante quando ele tem que se recuperar. Na largada na China, ele foi ultrapassado por Fernando Alonso e levou cinco voltas para se livrar do espanhol.

Por um lado, para a Red Bull, isso foi bom, pois Verstappen já tinha aberto 5s, abriu ainda mais depois, e isso permitiu que eles parassem ambos os pilotos na mesma volta.

As paradas foram de 2s0 e 2s1, mostrando que todos ali estão trabalhando em altíssimo nível. Elas ocorreram na volta 13, oito antes do VSC, e Perez não teve que passar ninguém, enquanto Verstappen superou Leclerc e Norris. Mesmo assim, a diferença entre os dois subiu de 9s para 13s quando o VSC foi acionado. E depois passou para 19s quando os dois pararam sob regime de SC, dando a impressão de que Perez "dormiu" na hora de minimizar o tempo perdido neste período.

São essas pequenas coisas que vão aumentando a diferença entre ele e Max. Mais dificuldade para ultrapassar, gerando mais dificuldade para preservar o pneu, não maximizar períodos de VSC. E o mexicano se viu em quarto após a relargada, demorou oito voltas para passar Leclerc e já estava longe demais. Terceira colocação para ele.




Divulgação | Ferrari

LECLERC ACABOU FICANDO FORA DO PÓDIO

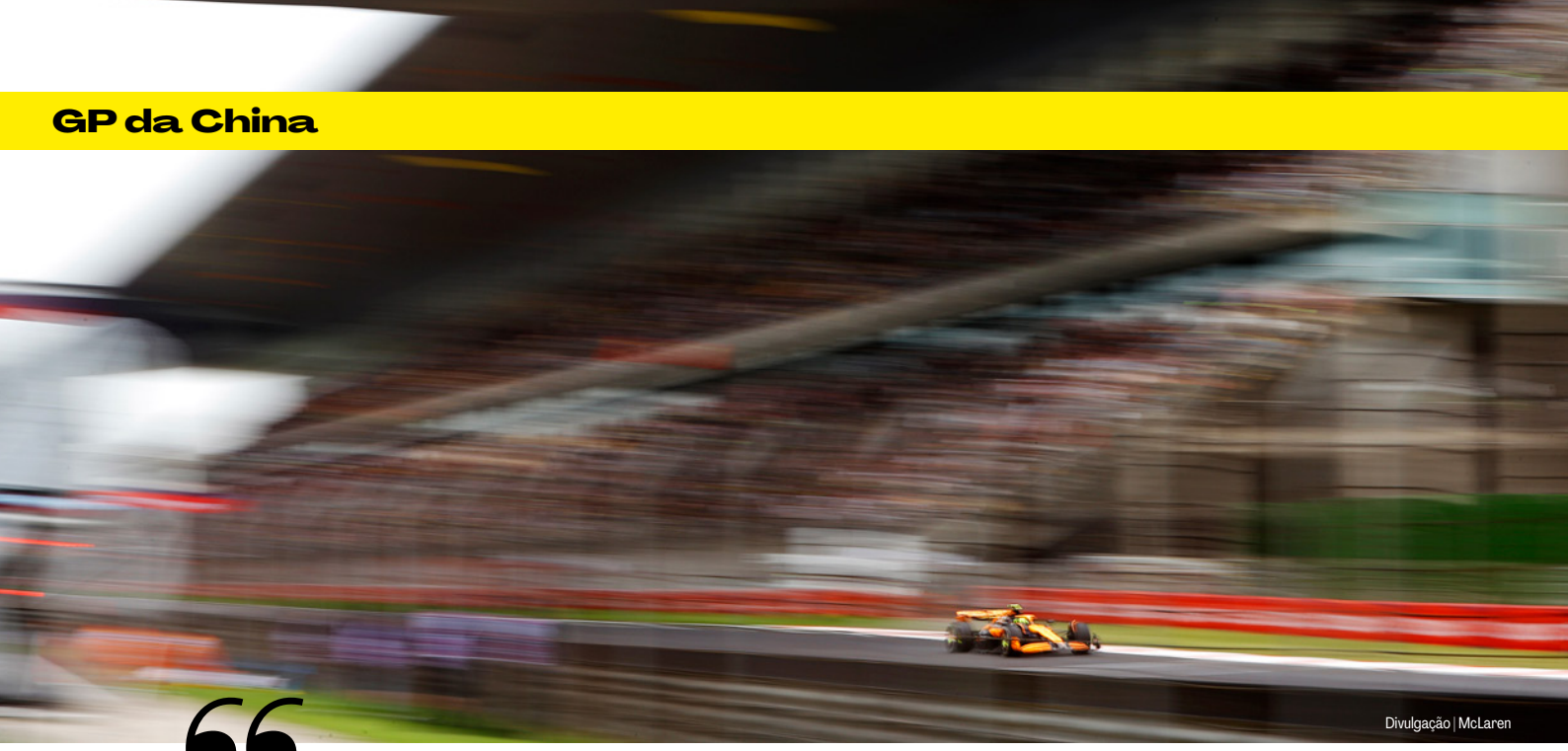
> ***"Não sei onde foi parar nosso ritmo. Estávamos bem com o pneu médio e, quando colocamos os duros, o Lando passou a ser 0s5 por volta mais rápido. E eu sei o quanto estava forçando."***
>
> Charles Leclerc

**SAFETY CAR VEIO NA HORA CERTA PARA UNS, ERRADA PARA OUTROS**

Dá para dizer que teve uma corrida antes do VSC/dois SC em sequência e outra depois. O que vinha se desenhando era uma disputa entre pilotos que fariam duas paradas (as Red Bull, Alonso, Sainz, Russell, Piastri) e Norris e Leclerc com uma.

Tudo indicava para uma vitória de Verstappen de qualquer maneira, mas com a dobradinha incerta. O resultado de Norris e Leclerc dependia muito de até onde eles conseguiriam levar o pneu médio e qual o rendimento do duro.

Mas a neutralização da prova colocou todo mundo na mesma estratégia. Ou quase todo mundo, já que Alonso não tinha outro jogo de duros para colocar na hora do SC, foi primeiro de macios e depois de médios. Nenhum dos dois poderia chegar



Divulgação | McLaren

**“Sim, frearam forte lá na frente, mas só um piloto bateu.”**

O sensato Oscar Piastri sobre erro de Stroll atrás do Safety Car que danificou seu carro e causou abandono de Ricciardo

até o fim de qualquer maneira, então não havia outra opção para eles.

Sainz, por exemplo, não parou no SC, mas ele já tinha usado os dois compostos, o que não era o caso de seus rivais diretos Piastri e Russell, que não tiveram outra opção senão calçar os duros naquele momento.

Piastri foi quem levou a pior. Ele estava andando na frente de Sainz, com estratégia semelhante à dele (mas fazendo médio-médio ao invés de médio-duro). Obrigado a parar de novo no SC, voltou atrás também de Russell, e bem no lugar errado. Na relargada, Lance Stroll se surpreendeu com todo mundo freando bastante na penúltima curva e encheu a traseira de Ricciardo, que por sua vez bateu no outro australiano.

Piastri continuou, mas terminou só em oitavo. Ricciardo perdeu a chance de pontuar pela primeira vez no ano, e permitiu que “Lewis Hamilton escalasse 9 posições até o nono lugar com “o carro que mais saía de frente da vida”, e que Nico Hulkenberg conseguisse outro top 10 para a Haas.

Na frente, Verstappen venceu com 13s7 de vantagem abertos em 24 voltas, seguido por Norris, Perez, Leclerc, Sainz, Russell e Alonso.

## BASTIDORES

Os torcedores chineses foram preparados para o circuito de Xangai: eles tinham cartazes dupla face. De um lado, seu piloto estrangeiro favorito. De outro, Zhou Guanyu. Quando o astro da casa acenava, todo mundo abandonava as bandeiras de Hamilton, de Mônaco, da Aston Martin, e pegava o cartaz do Zhou. Não é por acaso que ele realmente se emocionou no final da corrida. O apoio foi gigantesco e contava também com vários cartazes com alusão aos problemas nas trocas de pneus da equipe do chinês que marcaram o início de temporada dele e roupas de “inspetores de pit stop da Sauber”. **Eles realmente estavam por dentro!** Era um público bem diferente daquele do anticlímax do GP de número 1000 da F1 em 2019.

Saiba + no link

Com a confirmação de que Fernando Alonso renovou o contrato com a Aston Martin e deve correr na F1 até os 45 anos, Lewis Hamilton foi perguntado sobre a longevidade no esporte. Até porque ele mesmo já sabia que vai passar dos 40 correndo. **Lewis estava do lado do jovem companheiro George Russell,** e aproveitou para dizer que George tem tido mais problemas físicos do que ele, quase 15 anos mais velho. “Eu vejo que você passa muito mais tempo com seu fisioterapeuta do que eu”, disse ele, rindo. E restou ao Russell rir também e baixar a cabeça.

Saiba + no link

Sebastian Kawka



# GP de Miami




FINALMENTE, NORRIS!

Divulgação | McLaren



JU RESPONDE

A McLaren venceu o GP de Miami com Lando Norris, 14 meses depois de começar 2023 amargando as últimas posições do grid. Ok, o Safety Car ajudou, mas **Norris não teria vencido não fosse o ritmo que impressionou até Max Verstappen** já com pneus médios usados na metade da corrida.

Saiba + no link

Todo o final de semana em Miami foi marcado pelo rendimento aleatório dos pneus, com os pilotos relatando uma falta de consistência da aderência. Isso teve a ver com o aumento da abrasividade do asfalto e com o calor, na prova mais quente do ano até aqui.




PARECE QUE TODO MUNDO FICOU FELIZ PELO BRITÂNICO

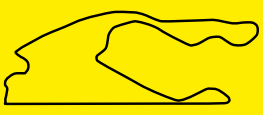
Mark Thompson/ Getty Images

**PITSTOPS NÃO ERAM DEFINIDOS PELO DESGASTE**

O interessante dessa prova do ponto de vista de estratégia é que trata-se de uma corrida de uma parada, mas em que cuidar dos pneus gera uma flexibilidade grande para se escolher em que momento parar. E as paradas são mais ditadas pela tática mesmo, seja pela tentativa também, seja para tentar criar uma diferença grande de desempenho.

Primeiro, porque **é preciso uma diferença maior que em outras pistas para termos ultrapassagens em Miami**. E, segundo, porque justamente isso gera a necessidade de proteger a posição de pista.

Saiba + no link



5 de mai
Crypto.com Miami GP
Miami International Autodrome
57 voltas
5.412 m

**SPRINT**

1 Max Verstappen 31:31.383
2 Charles Leclerc +3.371s
3 Sergio Perez +5.095s

**PÓDIO**

1 Lando Norris 1:30:49.876
2 Max Verstappen +7.612s
3 Charles Leclerc +9.920s

| | |
|---|---|
| 4 Sergio Perez | +14.650s |
| 5 Carlos Sainz | +16.407s |
| 6 Lewis Hamilton | +16.585s |
| 7 Yuki Tsunoda | +26.185s |
| 8 George Russell | +34.789s |
| 9 Fernando Alonso | +37.107s |
| 10 Esteban Ocon | +39.746s |

Pole Position:
Max Verstappen
1:27.241

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:30.634




UM PÓDIO MAIS DO QUE FESTEJADO

Chris Graythen | Getty Images

> **"Vai, meu filho."**
> Narrador do circuito de Miami na relargada da prova

Divulgação | McLaren



A PROVA MAIS QUENTE DO ANO ATÉ AQUI

**NORRIS FAZ PRIMEIRA PARTE DA CORRIDA EM SEXTO**

Explico. O GP começou com uma largada agressiva, com os pilotos sabendo da dificuldade para ultrapassar em Miami. Sergio Perez se jogou na primeira curva, causou um certo caos, e ajudou Piastri a pular de sexto para terceiro, dividindo as duas Ferrari. Norris caiu para sexto, atrás de Perez, enquanto Verstappen liderava.

Na quarta volta, Piastri passou Leclerc, o que foi recebido como uma ótima notícia por Norris. Afinal, ele sabia que tinha o carro com a atualização completa (e muito extensa) que a McLaren trouxe para Miami e pensou que, se Oscar tinha conseguido passar a Ferrari em uma pista em que é tão difícil ultrapassar, ele teria chances também.

Mas a velocidade de reta da Red Bull de Perez era alta demais para Norris, que tinha a mesma velocidade final do mexicano mesmo com DRS aberto. Então ele teve que ter paciência e esperar Perez parar, o que aconteceu na volta 17.

**RITMO DE NORRIS IMPRESSIONA ATÉ VERSTAPPEN**

Foi aí que vimos o verdadeiro ritmo de Norris. E ele era rápido. Nas voltas seguintes, ele é mais veloz que Verstappen, até que o holandês para na volta 23.

O normal seria ver Verstappen abrir o equivalente a uma janela de SC - em Miami, 9s - e ainda por cima ser o último a parar. Mas nenhum dos dois aconteceu. Ele não abriu o equivalente para parar e voltar na frente no caso de um SC nem em relação a Norris, que era quinto, e parou antes também de Piastri e Sainz.

Entre eles havia uma dinâmica interessante. Sainz vinha pedindo para a Ferrari inverter posições porque acreditava estar mais veloz que Leclerc, e quando o monegasco parou, na volta 19, ele passou realmente a virar mais rápido e colocar pressão em Piastri.



Mark Thompson/Getty Images

A LARGADA DO GP DE MIAMI

Essa foi uma oportunidade que a Ferrari não aproveitou: Sainz acabou parando na mesma volta do australiano, quando poderia ter tentado ficar mais na pista para ganhar a posição.

Mas seus pneus tinham acabado, ao contrário do que estava acontecendo com Norris, ainda muito rápido. Tanto, que começou a preocupar Verstappen. O holandês foi avisado pelo engenheiro sobre os tempos que Norris estava virando com os pneus médios usados e se surpreendeu: naquela tarde em Miami, ele não podia replicá-los.

Não ajudou, também, que Verstappen tenha escapado da pista, atropelado um cone, e danificado seu assoalho. Ele achava que o carro estava desequilibrado apenas por conta dos pneus, mas também havia esse dano.

**SAFETY CAR DÁ UMA MÃOZINHA PARA NORRIS**

Norris chegou a abrir 18s na ponta, mais que o suficiente para parar e voltar na frente no caso de um Safety Car. Mas seu plano era outro: ficar na pista tempo suficiente para criar uma diferença no número de voltas do pneu tão grande que permitiria passar Verstappen (e talvez Leclerc, dependendo de onde voltasse) na pista.



Divulgação/Alpine

OCON FEZ O PRIMEIRO PONTO PARA A ALPINE

> ***"Eu não gostava dele e também queria testar a durabilidade da asa dianteira."***
>
> O irônico Verstappen quando perguntado sobre ter atropelado o cone

Ele teria umas 10 voltas a menos no pneu, lembrando que, embora a estratégia não tenha sido ditada pelo desgaste, isso se dá pela importância da posição de pista e não porque não havia desgaste. Era daquelas corridas em que vale mais andar lento na pista. Mas, com uma diferença tão grande entre os pneus, ultrapassar não seria tão difícil. O único porém seria a falta de velocidade de reta da McLaren principalmente em relação à Red Bull.

Não sabemos como isso teria terminado, mas o Safety Car apareceu, Norris economizou tempo em sua parada e voltou em primeiro. Na relargada, ao contrário do que aconteceu tantas outras vezes nos últimos anos, Verstappen não teve armas para atacar.

Seu carro nunca teve um desempenho muito superior. O máximo que ele tinha aberto na liderança tinha sido 3s7, e isso contra a McLaren menos atualizada. Contra Norris, ele não tinha chances. Viu o britânico

abrir mais de 7s em 24 voltas e vencer a primeira corrida da carreira.

**A PERGUNTA QUE FICA É SE NORRIS TERIA VENCIDO SEM O SC**

Não seria fácil porque ele teria que fazer ultrapassagens na pista (e em Miami isso não tão simples), mas é fato que o ritmo dele com pneu usado era tão forte quanto a Red Bull foi tantas vezes nos últimos anos.

Verstappen cruzou em segundo, com Leclerc em terceiro, seguido por Perez, Sainz, Hamilton, Tsunoda, Russell, Alonso e Ocon, que marcou o primeiro ponto da Alpine no ano.

Alonso e Ocon fizeram uma estratégia exatamente oposta. O espanhol largou com pneus duros e passou para os médios na volta 22 (semelhante ao que Hamilton adotou), enquanto Ocon fez exatamente o contrário. Ambos se encontraram na pista do começo ao fim, algo impensável para a Alpine um mês atrás.

E Tsunoda vai sonhar com o carro de Hamilton nos próximos dias. Passou muito tempo na cola dele na sprint e praticamente a corrida toda. As RB estão crescendo e podem tornar a briga pelos pontos ainda mais interessante.

**“Já era a hora, né?”**

Lando Norris sobre sua primeira vitória na F1




Mclaren

## BASTIDORES

Se alguém tinha dúvida de que o apelido Lando “sem vitórias” incomodava o piloto britânico, elas acabaram com o número de vezes que ele lembrou disso na comemoração em Miami. O ar de alívio era muito claro no semblante de um piloto que já mostrou ser muito rápido, mostrou gerir muito bem as corridas, mas que algumas vezes pecou por tentar calcular coisas demais. Tanto que, quando ele relargou na ponta, um colega britânico exclamou na sala de imprensa: “Apenas pare de pensar, Lando!” Deu certo.

Julianne Cerasoli

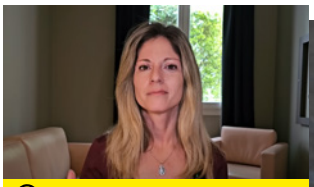


Zak Brown já tinha mesmo avisado no início do ano que a primeira vitória da equipe seria dedicada a Gil de Ferran. O brasileiro nunca gostou de aparecer muito, mas sua influência neste período de construção da equipe é tida como muito forte pelos membros do time. Tanto, que é comum ver os engenheiros com adesivos de Gil em seus celulares e computadores. O chefe da equipe, Andrea Stella, carrega um. E sempre fala com muita admiração sobre Gil.

Enquanto seus pares Toto Wolff e Christian Horner gostam de trocar farpas por meio da imprensa, Fred Vasseur é cheio das tiradas engraçadinhas e está sempre se divertindo no paddock. Nem mesmo ver a Ferrari ser batida claramente pela McLaren em Miami fez com que ele deixasse o bom humor de lado. Muito pelo contrário. Fred pegou a champanhe da comemoração de Charles Leclerc pelo terceiro lugar e “invadiu” a festa da McLaren, que tirava aquela foto oficial com todo o time. Ganhou um boné de Zak Brown e acabou ficando preso no meio do mar de fotógrafos. Até tentou se esconder mas, de boné laranja e camisa azul clara, ficou difícil.

Julianne Cerasoli





JU RESPONDE

Rudy Carezzevoli | Getty Images



MESMO SOFRENDO NO FINAL, VERSTAPPEN GARANTIU A VITÓRIA

# GP da Emilia Romagna

O GP da Emilia Romagna parecia uma daquelas histórias de grandes viradas da Red Bull depois de um início ruim, com uma base de acerto que não funcionou, ao mesmo tempo em que mostrava que qualquer tropeço deles agora seria punido de forma mais dura por uma McLaren que realmente deu um salto importante após as mudanças de Miami.

Com 20 voltas para o final, Max Verstappen chegou a ter 7s5 de vantagem em cima de Lando Norris. Mas, ao contrário da lógica dos últimos dois anos – lembrando que, no GP em Imola de 2022, a Red Bull fez a dobradinha com Norris 36 segundos atrás – à medida em que os pneus duros iam se desgastando, Verstappen ia perdendo rendimento em relação ao inglês.

> ***"Meus pneus pararam de funcionar e eu tive que dar tudo. E não podia me dar ao luxo de cometer erros."***
>
> Max Verstappen

**PNEUS DA RED BULL PERDERAM TEMPERATURA – E NÃO VOLTARAM**

Desta vez, foi o pneu da Red Bull que sofreu antes dos demais. E isso começou a aparecer com 20 voltas para o final. Mas não por desgaste. Os pneus saíram da janela de funcionamento em termos de temperatura, ou seja, com menos borracha, eles perderam temperatura. E quando isso acontece, especialmente com os pneus duros, é bem difícil recuperar.

Na primeira parte da corrida, era a McLaren de Norris que estava fora da janela. Tanto, que o engenheiro do inglês dizia que seu ritmo era bom pensando no todo da corrida, lembrando que, para preservar os pneus, é normal que o engenheiro dite ao piloto o tempo de volta que ele tem de fazer em cada momento. E Norris respondia que aquilo era o



19 de maio
MSC Cruises Emilia Romagna GP
Autodromo Enzo e Dino Ferrari
63 voltas
4.909 m

**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 Max Verstappen | 1:25:25.252 | |
| 2 Lando Norris | +0.725s | |
| 3 Charles Leclerc | +7.916s | |
| 4 Oscar Piastri | +14.132s | |
| 5 Carlos Sainz | +22.325s | |
| 6 Lewis Hamilton | +35.104s | |
| 7 George Russell | +47.154s | |
| 8 Sergio Perez | +54.776s | |
| 9 Lance Stroll | +79.556s | |
| 10 Yuki Tsunoda | +1 volta | |

Pole Position:
Max Verstappen
1:14.746

Volta mais rápida:
George Russell
1:18.589



NORRIS ENCONTROU A TEMPERATURA IDEAL E ACABOU FICANDO EM SEGUNDO

Divulgação | McLaren

máximo do carro naquele momento, e não um ritmo cômodo para ele. Era porque, naquele momento, era o pneu dele que não estava na temperatura ideal.

Não é de hoje que esse é um grande desafio na F1. E as equipes têm menos controle do que gostariam sobre essa janela.

**VERSTAPPEN COMEÇOU A SOFRER COM 20 VOLTAS PARA O FIM**

Voltando à volta 43, quando a corrida começou a mudar, Verstappen tinha uma preocupação extra: nas 20 primeiras voltas, ele saiu da pista três vezes e já estava com uma bandeira branca e preta. Ou seja, se saísse da pista mais uma vez, levaria uma punição.

Então ele estava em uma posição difícil. Tentaria acelerar mesmo com os pneus fora da janela (o que afeta o equilíbrio do carro) e correria o risco de sair da pista de novo? Logo, não teve outra saída, pois Norris foi se aproximando.

Em 10 voltas, ele tirou 3s5. Em mais cinco voltas, com mais cinco para o final, estava a apenas 1s8. E a partir daí a briga pela vitória se tornou um duelo bastante técnico, com Verstappen e Norris jogando com suas baterias e também com o pedal de freio.




O AUTÓDROMO ENZO E DINO FERRARI RECEBEU A SÉTIMA ETAPA DO CAMPEONATO

Mark Thompson | Getty Images

Verstappen tentava frear mais forte antes do ponto de detecção para tirar um pouco do controle de Norris, que estava tentando usar toda a sua bateria neste ponto da pista, sabendo que as voltas estavam acabando e que o DRS seria sua única chance de passar Verstappen.

No final das contas, ele não conseguiu ficar a menos de 1s no ponto de detecção em nenhum momento e ficou com a impressão de que poderia atacar com mais duas voltas. Mais uma vitória para Verstappen. Desta vez, suada não por qualquer Safety Car, mas sim pelo ritmo real dos carros.

**RED BULL SOB PRESSÃO REAL**

Nesta F1 em que a administração de pneus é fundamental, é comum que o piloto que está na frente consiga cuidar muito melhor da sua borracha e fazer os outros parecerem menos talentosos ou capazes. Mas,




Divulgação | Ferrari

LECLERC COMPLETOU O PÓDIO NA ITÁLIA E FEZ A FESTA DOS LOCAIS

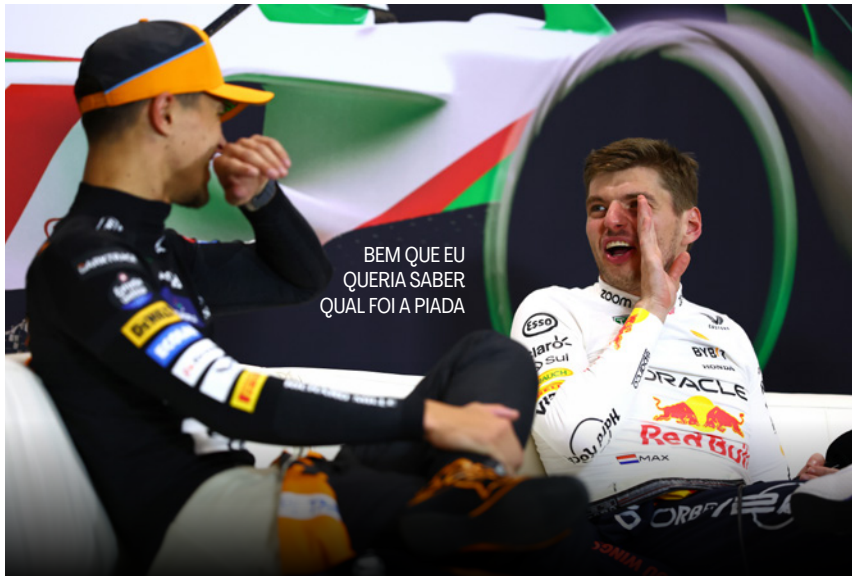
principalmente as primeiras voltas do pneu, vão determinar sua "saúde" no restante do stint.

A Red Bull não chegou a Imola com o melhor acerto, exagerando na carga aerodinâmica. É aí que entrou, como contou Christian Horner, o trabalho de Sebastien Buemi no simulador da equipe. O desafio era encontrar a altura correta para lidar com as ondulações e zebras, e também o nível de downforce para colocar a carga certa nos pneus.

O carro melhorou para o sábado, mas, mesmo assim, Verstappen só conseguiu a pole porque fez uma boa volta e pegou um vácuo que lhe valeu mais de 0s1. Na mesma pista em que foi quase 0s8 mais rápido que o rival mais perto dois anos antes. Ou seja, ele quase perdeu a corrida no sábado, e quase perderia a corrida no domingo.

Não coincidentemente, ele teve que forçar o ritmo desde o começo no GP, sofrendo para deixar Norris fora de seu DRS. Até porque um dos pontos positivos para a McLaren com o upgrade de Miami foi a melhora da velocidade de reta.

Com isso, ele ficou "pendurado" ao sair da pista três vezes. E já tinha reclamado dos pneus dianteiros no início do primeiro stint – sem saber o que estava por vir no segundo.




BEM QUE EU QUERIA SABER QUAL FOI A PIADA

Bryn Lennon | Getty Images

> ***"É frustrante não vencer. Mais duas voltas, e eu tinha chegado nele."***
>
> Lando Norris

**FERRARI DECEPCIONOU, MAS NÃO DESANIMOU**

Esperava-se muito do pacote de mudanças que a Ferrari trouxe para Imola, e a equipe jura que os resultados foram os esperados em termos de números de aerodinâmica. A dificuldade foi traduzir isso em tempo de volta em um circuito em que é preciso atacar muito as zebras.

A configuração do carro também significou que faltava velocidade de reta durante a corrida, o que travou a estratégia da equipe, que preferiu não correr o risco de antecipar paradas e acabar no trânsito, sabendo que teria mais dificuldade de ultrapassar.

Com isso, a McLaren acabou conseguindo um undercut com Piastri em Sainz, parando o australiano antes do espanhol, que até seguiu na pista por mais quatro voltas, mas sem ritmo para tirar proveito disso no final da prova.

**LECLERC PERDEU TERRENO NO FINAL**

À frente deles estava Charles Leclerc, que mostrou lampejos de velo-

cidade, ficou um bom tempo a cerca de 2s de Norris, mas depois perdeu contato no final, principalmente depois de escapar da pista e perder temperatura nos pneus.

Mas foi o suficiente para um terceiro lugar, até porque Sergio Perez, mesmo com a estratégia reversa, largando com os duros, não conseguiu se recuperar da décima primeira posição no grid.

Piastri foi o quarto, Sainz foi o quinto. Na Mercedes, Russell antecipou a primeira parada (volta 21) e acabou tendo que parar novamente no final, perdendo a posição para Hamilton, mas fazendo a volta mais rápida – efetivamente, ganhando um ponto a mais para a equipe.

> ***"Isso é muito bom, continue assim."***
> O novo engenheiro de pista de Leclerc, Bryan Bozzi, diversas vezes durante a prova

Lance Stroll foi o nono, com Fernando Alonso cometendo erros que custaram principalmente no terceiro treino livre, o que comprometeu sua classificação e corrida, e Yuki Tsunoda, que andou muito bem por todo o final de semana, completou o top 10.




Clive Rose | Getty Images

Bryn Lennon | Getty Images

AQUI A FUMAÇA É VERMELHA MESMO

## BASTIDORES








Os pilotos compareceram em peso - da Fórmula 1, estavam todos, depois de uma via crucis de Sebastian Vettel **para ter certeza de que ninguém iria faltar,** mas surpreendeu a quantidade de meninos da F2 e F3 que apareceram - para o que seria uma corrida a pé no circuito de Imola para homenagear Ayrton Senna. Em menos de 100m, começou a chover, até os primeiros chegarem à Tamburello, onde todos pararam para uma homenagem, a chuva tinha virado um verdadeiro dilúvio. Aí, teve de tudo. Kimi Antonelli correndo de guarda-chuva, Lewis Hamilton dando meia volta de patinete. Não é a primeira homenagem a Senna em Imola marcada por uma chuva.

Saiba + no link

No domingo, **rolou mais uma chuva de lágrimas**. Vettel pilotou o MP4/8, deixando mecânicos e engenheiros ficaram saudosos com o barulho do V12. Depois, a emoção tomou conta do tricampeão, da família Senna, fiscais de pista e todos que estavam em volta. E o mais legal foi ouvir de Vettel por que ele estava fazendo tudo aquilo. Ele disse ter percebido tarde na carreira que era importante usar a F1 como plataforma para tornar a vida das pessoas melhor, e queria que os mais jovens entendessem isso mais cedo.

Saiba + no link



O MONEGASCO FINALMENTE CONQUISTA SUA VITÓRIA EM CASA

Divulgação | Ferrari

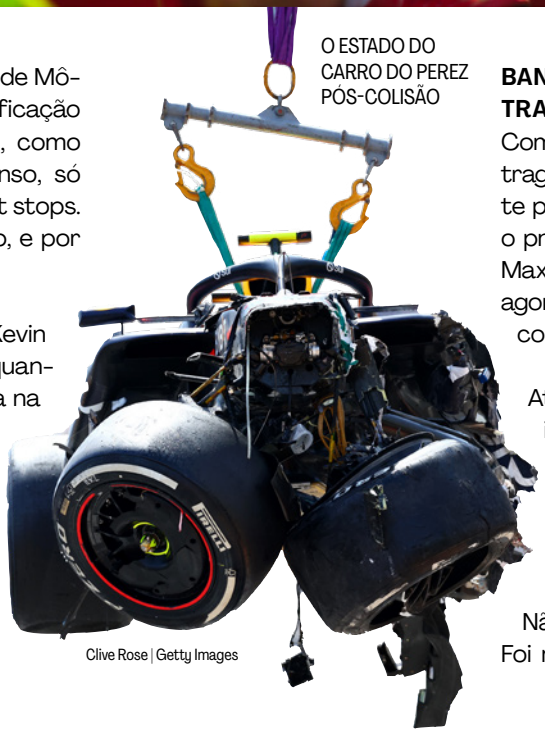


JU RESPONDE

# GP de Mônaco

Quer entender por que o GP de Mônaco é especial? Veja a classificação no sábado. A corrida em si, como bem apontou Fernando Alonso, só se movimenta na hora dos pit stops. "Dessa vez, não teve pit stop, e por isso não teve nada".

Isso aconteceu porque Kevin Magnussen não tirou o pé quando a pista ficou mais estreita na subida do cassino, Sergio Perez manteve sua linha e os dois coletaram Nico Hulkenberg pelo caminho, em um acidente de grandes proporções em termos do estrago para as duas equipes.



O ESTADO DO CARRO DO PEREZ PÓS-COLISÃO

Clive Rose | Getty Images

**BANDEIRA VERMELHA ACABA COM ESTRATÉGIA DE MERCEDES E VERSTAPPEN**

Com a bandeira vermelha, houve um estrago também na corrida. Principalmente para quem tinha arriscado largar com o pneu duro – no top 10, George Russell, Max Verstappen e Lewis Hamilton – e agora teria que fazer o resto da corrida com os médios.

Até porque, mesmo com os duros, ir até o final com o mesmo pneu só seria possível com muita administração, que acabou ficando ainda maior justamente porque Russell estava com os médios.

Não, não foi exatamente uma corrida. Foi mais uma prova de regularidade em



26 de mai
GP de Mônaco
Circuit de Monaco
78 voltas
3.337m

**PÓDIO**



1 Charles Leclerc 2:23:15.554



2 Oscar Piastri +7.152s



3 Carlos Sainz +7.585s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Lando Norris | +8.650s |
| 5 | George Russell | +13.309s |
| 6 | Max Verstappen | +13.853s |
| 7 | Lewis Hamilton | +14.908s |
| 8 | Yuki Tsunoda | +1 volta |
| 9 | Alexander Albon | +1 volta |
| 10 | Pierre Gasly | +1 volta |



Pole Position:
Charles Leclerc
1:10.270

Volta mais rápida:
Lewis Hamilton
1:14.165



A COMEMORAÇÃO COM VASSEUR

Divulgação | Ferrari

> ***"Foi a prova que me fez querer pilotar um carro de F1. Meu pai me deu tudo para que eu chegasse aqui, pudesse correr e vencer, é inacreditável. Percebi que estava com dificuldade para enxergar quando saí do túnel, mas eram as lágrimas."***
>
> Charles Leclerc

Divulgação | McLaren




PIASTRI COMEMORA O SEU PÓDIO COM A EQUIPE

que o líder Charles Leclerc tinha que ser deliberadamente lento para não permitir que seus rivais diretos tentassem algo diferente.

Lá na frente, Leclerc fez bem as duas largadas, manteve a ponta, e viu seu companheiro Carlos Sainz ter sorte com a bandeira vermelha da primeira volta. Quando há uma bandeira vermelha, considera-se a posição em que os pilotos estavam quando passaram na linha de SC, que fica perto da saída dos boxes.

Naquele momento, ele ainda estava na terceira colocação, antes de ir reto no cassino, com danos pelo toque com Oscar Piastri na Ste Devote. Piastri também tinha danos, que não eram possíveis de serem reparados nem na bandeira vermelha, mas o ritmo seria tão lento que isso nem fez diferença.

Então, eles relargaram na mesma posição que largaram, mas com pneus invertidos: Leclerc, Piastri, Sainz, Norris com duros; Russell, Verstappen, Hamilton com médios; Tsunoda, Albon, Gasly (depois de ter sobrevivido a uma tentativa de ultrapassagem kamikase de Ocon, que abandonou) com duros.

**CORRIDA NÃO FOI LENTA SÓ POR CONTA DOS PNEUS**

Foram se formando três trens. Com suas próprias batalhas durante a prova. Leclerc tinha que impedir que uma diferença de mais de 20s abrisse, o que permitiria que as McLaren parassem para tentar algo diferente. Não que uma parada mudasse totalmente o cenário, já que seria difícil ultrapassar mesmo com uma diferença grande de performance. Mas pelo menos isso garantiria que nada iria acontecer.

Russell liderava o trem que tentava levar o médio até o final, e adotava um ritmo bastante conservador, o que também obrigava Leclerc a frear todo mundo lá na frente.

Yuki Tsunoda fazia o mesmo que Leclerc lá na frente: segurava o




A MCLAREN CORREU COM UMA PINTURA ESPECIAL EM HOMENAGEM AO REI DE MÔNACO

Saiba + no link

Divulgação | McLaren

pelotão que vinha atrás para que ninguém tivesse espaço no pelotão para parar.

**PARADA DE HAMILTON LIBERA OS DEMAIS**

O único a movimentar o cenário foi Hamilton, que não tinha nada a perder. Com uma parada gratuita (sem perder posições), ele voltou ao jogo de pneus duros da largada. A Red Bull respondeu com Verstappen na volta seguinte, e a Mercedes se surpreendeu quando viu o holandês defendendo a posição. Hamilton ficou irritado, reclamando porque a equipe não pediu para ele forçar na outlap. Segundo Toto Wolff, isso aconteceu porque os engenheiros erraram na previsão do quão rápido Verstappen poderia ser na sua inlap. Isso fez com que Russell tivesse que aumentar o ritmo, e liberou Leclerc para acelerar também, até porque, nas voltas finais, a preocupação da Ferrari era mais com um Safety Car.

No final das contas, foi uma Mônaco mais monótona do que o normal, até porque os pilotos estavam lentos demais para que algum acidente virasse tudo de cabeça para baixo. A chuva não apareceu, deu para contar as ultrapassagens nos dedos da mão.

Mas era tudo o que Leclerc queria: uma corrida sem grandes acontecimentos para que ele pudesse converter sua terceira pole em Mônaco na primeira vitória em casa.

Saiba + no link




OS TRENZINHOS FORAM A CARA DO GP

Ryan Pierse | Getty Images

> ***"Devia mudar alguma coisa para Mônaco, tipo uma soneca obrigatória no meio da prova."***
>
> Max Verstappen

> ***"Eu disse pra vocês, caras. Eu disse."***
>
> Lewis Hamilton irritado por ter largado com o pneu duro sabendo que a corrida poderia ter acidente no início

**O QUE ACONTECEU COM A RED BULL EM MÔNACO?**

Sergio Perez estava disputando com as Haas porque foi eliminado ainda na primeira parte da classificação, em mais um final de semana em que a Red Bull não se encontrou. Não é de hoje que eles perdem rendimento quando as pistas reúnem zebras, ondulações e mudanças de cambagem – e os três cenários estão presentes em Mônaco. A diferença é que os rivais estão mais próximos.

"Ano passado, eles tinham quatro ou cinco décimos de vantagem. Agora, mesmo em Miami, ficamos a um dé-

Saiba + no link




Clive Rose | Getty Images

A BANDEIRA VERMELHA ACABOU COM A ESTRATÉGIA DE VERSTAPPEN E DA MERCEDES

cimo deles o tempo todo", observou Fred Vasseur. Ou seja, quando a Red Bull não estiver confortável por conta das características da pista, ao invés de ganhar por uma margem menor, eles correm agora o sério risco de perder.

Mas por que o carro não lida bem com ondulações? É possível que não tenha nada a ver com a aerodinâmica, mas também é possível que as suspensões duras estejam cobrando mais o seu preço agora que os carros estão ficando mais rápidos (ou seja, agora que a aerodinâmica está funcionando de maneira mais eficiente). Em Mônaco, os pilotos foram 1s mais velozes neste ano, então é mais carga nas suspensões, e elas não pareceram gostar disso.

Vai ser sempre assim? É muito provável que não. Mas, mesmo quando chegarmos em Barcelona, o primeiro circuito "normal" pela frente, a diferença estará menor e a Red Bull será colocada mais sob pressão. Mônaco não é a regra do campeonato e, em vários sentidos, ainda bem que não é.




PEDINDO CARONA

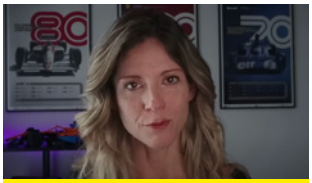
Rudy Carezzevoli | Getty Images

## BASTIDORES

**Clima azedo na Mercedes**
Lewis Hamilton entrou no modo enigmático depois de ficar atrás de George Russell na classificação. Ninguém gosta de ser mais lento que o companheiro, especialmente em Mônaco, mas Hamilton estava levando um 7 a 1 a essa altura. E insinuou que seu carro sempre perdia uns décimos na hora decisiva. Toto Wolff logo tratou de esvaziar qualquer polêmica, mas que o clima parecia todo estranho na Mercedes, parecia. Para completar, quando o chefe cumprimentou George Russell pela pilotagem, dizendo que isso não era nenhuma surpresa e ouviu de volta: "surpresa é ouvir um elogio seu".

**Mas nada se compara à Alpine...**
O time francês projetava colocar os dois pilotos nos pontos pela primeira vez no ano depois de ir bem nos treinos livres, mas a história foi bem diferente. Gasly e Ocon tinham ordens para não disputar entre si. Gasly espremeu Ocon na subida do cassino, e Esteban foi para cima de Pierre (literalmente) na Portier, acabando com a sua corrida. E com a paciência do chefe Bruno Famin, que deixou claro que a insubordinação não iria ficar barato. O dano só não foi maior porque Gasly beliscou um pontinho.

***No Paddock da F1 com a Ju***



JU RESPONDE



# GP do Canadá



MAIS UMA

Mark Thompson | Getty Images

Parece até que eles fazem de propósito: colocam o GP do Canadá logo depois do GP de Mônaco, sabendo que a corrida de Montreal tem grandes chances de ser tudo o que a não-corrida do Principado não foi.

Com uma mãozinha do tempo instável desde a sexta-feira, a corrida rida teve várias fases, colocou os pilotos e estrategistas sob pressão, e no final venceu quem executou melhor a prova frente a todos os desafios. Venceu o melhor conjunto da F1 atual, com suspensão dura e tudo, Max Verstappen e Red Bull.



LECLERC TEVE PROBLEMAS COM O MOTOR

Divulgação | Ferrari

**MAS OUTRAS DUAS EQUIPES PODERIAM TER VENCIDO O GP DO CANADÁ**

A McLaren com Lando Norris se o time tivesse reagido rapidamente ao Safety Car, embora a corrida tenha sido neutralizada na volta 25 quando ele estava a cerca de 300m da entrada do box.

Ouvindo a conversa dele com o engenheiro antes disso, dá para supor que o próprio ritmo forte tenha impedido que uma decisão já estivesse tomada sobre uma troca caso houvesse um SC. Os pneus de Russell e Verstappen tinham acabado, eles aproveitariam qualquer oportunidade de trocar. Com Norris, a situação não era a mesma e a conversa era se eles poderiam evitar



9 de jun
AWS Canadian GP
Circuit Gilles-Villeneuve
70 voltas
4.361 m

**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Max Verstappen | 1:45:47.927 |
| 2 | Lando Norris | +3.879s |
| 3 | George Russell | +4.317s |
| 4 | Lewis Hamilton | +4.915s |
| 5 | Oscar Piastri | +10.199s |
| 6 | Fernando Alonso | +17.510s |
| 7 | Lance Stroll | +23.625s |
| 8 | Daniel Ricciardo | +28.672s |
| 9 | Pierre Gasly | +30.021s |
| 10 | Esteban Ocon | +30.313s |

Pole Position:
George Russell
1:12.000

Volta mais rápida:
Lewis Hamilton
1:14.856



PARECE MIRAGEM, MAS NÃO É

Mark Thompson | Getty Images

um segundo jogo de intermediários e ir direto para o slick.

E a Mercedes também teve chance de vencer com George Russell, caso ele não tivesse saído da pista tantas vezes.

**POR QUE A MERCEDES ESTAVA NO LUGAR DA FERRARI?**

A Mercedes ocupou o espaço que geralmente é da Ferrari por uma combinação de fatores. O carro melhorou depois que a equipe desistiu de sua asa dianteira e voltou a um conceito mais similar ao utilizado anteriormente. O carro agora funciona em uma janela menos estreita, embora outros fatores como a temperatura baixa e as características específicas da pista de Montreal, sem curvas de alta velocidade e sendo um circuito mais de tração, possam ter ajudado.

A temperatura não ajudou a Ferrari, que deu mais um indicativo, a exemplo do que tinha acontecido na China, de que foi longe demais na tentativa de colocar menos energia nos pneus e evitar degradação, o que não foi ajudado por um erro na calibragem do pneu na classificação. Largando fora do top 10, eles fizeram uma corrida para esquecer, e ainda por cima tiveram problemas de motor com Leclerc.

LAT Images




O PÓDIO TEVE UM NOVO PERSONAGEM E A CONFIGURAÇÃO PODERIA SER DFERENTE

> ***"Foi uma corrida muito louca, muitas coisas aconteceram. Mantivemos a calma, paramos nos momentos certos. Adorei a corrida, me diverti muito."***
>
> Max Verstappen

Voltando ao pelotão da frente, Russell defendeu bem a pole position, conquistada, literalmente, por um vácuo de diferença: ele fez exatamente o mesmo tempo de Verstappen, mas obteve a marca antes do holandês.

**CORRIDA COMEÇA COM JOGO ESTRATÉGICO DE PNEUS**

Tinha chovido constantemente antes da prova e os pilotos estavam com pneus intermediários esperando a formação de um trilho. Aproveitando que colocavam pouca energia nos pneus, as Haas eram as únicas com os pneus de chuva e voavam ao invés de superaquecerem esse composto, o que seria o mais normal para a quantidade de água que havia no asfalto. Magnussen chegou a andar em quarto depois de largar em décimo quarto.




Mark Thompson | Getty Images

O QUE MÔNACO NÃO ENTREGOU, O CANADÁ DEU DE BANDEJA

Lá pela volta 8, a vantagem deles acabou. O trilho estava se formando e os pilotos tinham que adotar um ritmo que permitisse manter esses intermediários vivos pelo máximo de tempo possível. Até porque havia previsão de mais chuva pelo caminho.

As duas McLaren, em terceiro e quarto, adotaram um ritmo lento inicialmente. Quando Russell e Verstappen começaram a sofrer com o superaquecimento dos intermediários, Norris passou os dois e chegou a abrir quase 10s. Piastri, que chegou a estar 14s atrás, estava grudado em Verstappen e Russell, cuja posição tinha sido invertida depois que George saiu da pista tentando se defender de Lando.

Foi então que Logan Sargeant bateu. O Safety Car foi acionado quando Norris estava a 3s5 da entrada do box, e ele não teve tempo de entrar. Foi pego pelo Safety Car na saída do box (**como Verstappen tinha sido em Miami, embora a situação não seja exatamente a mesma**), parou na volta seguinte e só voltou em terceiro porque Piastri tirou o pé.

Saiba + no link

A maioria dos pilotos aproveitou o SC para colocar mais um jogo de intermediários, a não ser Tsunoda, Ocon e Bottas, que não tinham muito a perder. O japonês e o francês se colocaram em sétimo e oitavo com essa estratégia.

Após a relargada, na volta 30, Verstappen lentamente conseguiu escapar de Russell, abrindo 3s em 14 voltas. Tinha voltado a chover por alguns minutos, a pista estava molhada novamente, e o próximo desafio seria entender o momento certo de colocar pneus de pista seca, já que a previsão era de tempo seco até a bandeirada.

## É HORA DE COLOCAR OS SLICKS

Fora dos pontos, Gasly é o primeiro a arriscar colocar os pneus slick na volta 40. Magnussen o seguiu na volta seguinte, Hamilton e Bottas tomaram a mesma decisão um giro depois. E estava claro que era a hora de trocar.

A não ser que você tivesse cuidado do pneu e que seu carro se desse bem com o intermediário usado no seco, como Norris mostrou mais uma vez. Enquanto Piastri, Russell e Verstappen paravam nas voltas 44 e 45, ele seguia na pista mais rápido do que todo mundo.

Norris abriu 21s para Verstappen e normalmente precisaria de 18s de vantagem para parar e sair na frente. Mas não com os boxes molhados como estavam. E Verstappen retomou a liderança.

Norris acabou perdendo a posição para Russell também, mas a recuperou quando o piloto da Mercedes saiu da pista novamente, na volta 51. Com 19 para o final, Norris iria à caça de Verstappen novamente?

## MAIS UM SAFETY CAR

Com a pista seca, ele não teve ritmo para isso, nem mesmo quando o Safety Car voltou à pista, após uma batida entre Sainz e Albon – que, aliás, tinha feito uma das melhores ultrapassagens da temporada antes disso.



Mark Thompson | Getty Images

**"Foco, George, foco."**

Toto Wolff aparecendo com tom sombrio no rádio após um dos erros de Russell na corrida



Rudy CarezzevoliGetty Images

VERSTAPPEN SEGUIDO POR NORRIS

> ***"Foi uma das piores corridas que eu já fiz, muitos erros."***
>
> Lewis Hamilton

A neutralização da prova tirou os 6s que Verstappen tinha construído na liderança e tinha mudado o cenário por uma decisão ousada da Mercedes de parar seus dois pilotos. Era algo mais claro para Hamilton, que tinha uma parada de vantagem para Alonso, em quinto, mas no caso de Russell significava perder a posição para Piastri na tentativa de sonhar mais alto tendo pneus mais frescos no final.

Russell foi para cima de Piastri, saiu da pista mais uma vez, e foi passado por Hamilton. Mas ainda teve tempo de ultrapassar o companheiro e o australiano para retomar a terceira posição. E saiu do carro frustrado com as escapadas, acreditando que poderia ter escalado até uma disputa com Verstappen pela vitória.

Saiba + no link

Hamilton também passou Piastri e também saiu **frustrado com sua pilotagem por todo o final de semana**, em uma pista em que tem ótimo histórico.

Mas no meio de tantos "se", foi Verstappen quem levou a sexta do ano, mesmo sem estar confortável em um carro que não gosta muito de zebra.

## BASTIDORES

Não pegou nada bem entre as equipes a FIA ter se adiantado para lançar regras que simplesmente não estão prontas para o carro de 2026. E ainda mais falando que eles baixaram o sarrafo mesmo e agora esperam a colaboração dos times para os acertos finais, e só decidiram fazer o lançamento para que os detalhes não vazassem na imprensa.

Bom, se fossem coisas vazadas, pelo menos não ficaria a palavra oficial de que os carros serão 30kg mais leves e nem a confirmação de um sistema semelhante ao DRS para compensar a falta de bateria nas retas que estava longe de ser um consenso com os times quando o regulamento base passou pela aprovação (que aconteceu só porque acabou o prazo e a Mercedes vetou uma extensão).

Que diferença alguns meses fazem na F1! Em setembro, Yuki Tsunoda teve o contrato renovado e Marko, querendo defender Liam Lawson, disse que isso tinha sido uma imposição da Honda. Como se a evolução de Yuki não fosse reconhecida dentro da própria AlphaTauri. Antes do GP do Canadá, a RB correu para exercer a opção de renovação automática dele para a próxima temporada, já que a consistência que faltou nas primeiras temporadas (de um piloto que chegou bem verde à F1, com pouca experiência e ainda se adaptando à Europa) apareceu no início de 2024.






JU RESPONDE

DEU ELE!

# GP da Espanha

Chris Graythen | Getty Images

Quem diria que o GP da Espanha seria decidido a favor de Max Verstappen por uma questão de detalhes. Logo essa pista, que evidencia quem tem o melhor carro, nos deixou com a impressão de que é difícil ter um veredicto neste momento do campeonato. A Red Bull ainda tem vantagem nas curvas de alta velocidade, ainda executa a corrida melhor do que a McLaren. Mas a diferença é mínima.

A McLaren parece estar em uma jornada de descoberta com cada melhora, entendendo onde estão seus limites. Lando Norris fez a pole position com 20 milésimos de vantagem porque confiou que o carro agora tem a capacidade de entrar mais rápido nas curvas, algo que Verstappen faz com confiança há tempos.

> ***"Não é que eu poderia ter vencido a corrida. Eu deveria ter vencido a corrida."***
>
> Lando Norris

Na corrida, as abordagens deles foram diferentes para maximizar o que seus carros têm de melhor. Verstappen foi mais agressivo no começo dos stints, Norris foi muito mais veloz no final e a diferença de 2s2 entre eles foi mais ditada pela presença de George Russell entre os dois na primeira parte da prova do que qualquer outra coisa.

## RUSSELL VAI DE 4º A PRIMEIRO

Russell pegou um vácuo duplo na largada e pulou de quarto para primeiro. Vendo Russell por fora e Verstappen por dentro, Norris tirou o pé e caiu para terceiro, com Hamilton em quarto, e Leclerc e Sainz fechando o top 6.

No meio da segunda volta, o engenheiro de Verstappen, Gianpiero Lambiase, lhe disse que essa seria sua melhor oportunidade de passar



23 de jun
Aramco Spanish GP
Circuit de Barcelona-Catalunya
66 voltas
4.657 m

**PÓDIO**


1 Max Verstappen 1:28:20.227


2 Lando Norris +2.219s


3 Lewis Hamilton +17.790s

| | |
|---|---|
| 4 George Russell | +22.320s |
| 5 Charles Leclerc | +22.709s |
| 6 Carlos Sainz | +31.028s |
| 7 Oscar Piastri | +33.760s |
| 8 Sergio Perez + | 59.524s |
| 9 Pierre Gasly | +62.025s |
| 10 Esteban Ocon | +71.889ss |

Pole Position:
Lando Norris
1:11.383

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:17.115




RUSSELL FEZ UM BOM INÍCIO DE PROVA

LAT Images

Russell. Ele sabia que a estratégia da Red Bull era atacar no começo. Verstappen usou a velocidade maior da Red Bull na veloz curva 14 para entrar na reta próximo de Russell e fez a ultrapassagem.

Mais atrás, Norris não conseguiu fazer o mesmo. No início, ele estava adotando um ritmo mais lento porque sua estratégia era demorar para parar – **e, de acordo com Andrea Stella**, essa seria a tática de qualquer maneira, mesmo se ele estivesse na liderança. A lógica era ter pneus mais novos mais para frente, usando o alto desgaste de Barcelona a seu favor. Na disputa com Russell, também não ajudou o fato de a McLaren não ser tão forte no terceiro setor quanto a Red Bull.

Saiba + no link

Russell parou na volta 15, iniciando seu ciclo de paradas antecipadas que o forçaria a colocar o pneu duro no final da prova, e liberou o ritmo de Norris. A diferença entre o inglês e Verstappen era de 5s5.

**MCLAREN FOI MAIS FORTE NO FINAL DE CADA STINT**

Na volta seguinte, ele foi 0s8 mais rápido que Verstappen, que logo parou também, já pensando em evitar a possibilidade de levar um undercut. Era o momento de Norris criar um tyre offset, ou seja, uma diferença

Clive Rose | Getty Images




> **"Vou tirar uma soneca."**
>
> Lewis Hamilton, colocando Bob Marley e deitando enquanto esperava Verstappen e Norris na coletiva após a prova

> **"Ele está claramente ficando velho! Quer uma massagem?"**
>
> Verstappen, ao chegar e dar de cara com a cena

de voltas que lhe daria a chance de atacar mais adiante na corrida. Ele ficou na pista por outras seis voltas, colocou pneus médios e voltou 10s atrás de Verstappen.

Isso também significou perder posição para Russell, Hamilton e Sainz (já que Leclerc estava em tática semelhante à de Norris), mas a McLaren julgou que não seria difícil ultrapassar. De fato, ele foi abrindo caminho ao mesmo tempo em que diminuía um pouco a diferença.

Nesse momento da corrida, Verstappen parecia mais vulnerável. O equilíbrio do carro com o pneu mé-

Rudy Carezzevoli | Getty Images




CENA RARA, COM RUSSEL, VERSTAPPEN E NORRIS

dio não era tão bom e, mesmo que Norris tenha sido obrigado a fazer ultrapassagens, ele ainda era bem mais rápido que o holandês no final do stint e a diferença estava abaixo dos 5s quando Max parou pela segunda vez.

Desta vez, a McLaren só deixou Norris na pista por mais três voltas, evitando que ele pegasse trânsito novamente. Ele voltou 7s6 atrás de Verstappen, e a história se repetiu: o ritmo da McLaren no final do stint era bem melhor, mas não o bastante para que ele ameaçasse Verstappen, que guardou seu jogo novo de macios para o final e só controlou o ritmo para vencer pela sétima vez no ano.

**HAMILTON VOLTA AO PÓDIO**

É mais uma corrida que Russell gostaria de ter executado melhor. Ele acabou tirando muito do pneu no começo, foi o primeiro dos ponteiros a parar, e depois fez o mesmo endurecendo a disputa com Norris mesmo em um dia em que estava claro que a Mercedes não tinha ritmo para andar com Red Bull e McLaren. Isso o trouxe novamente cedo para os boxes na segunda parte da corrida, até porque seu ritmo caiu e ele passou a segurar Hamilton, que trazia consigo as Ferrari. Evitando arriscar a pontuação da equipe, a Mercedes o chamou na volta 36, e naquele momento só os duros aguentariam até o final (já que Russell não tinha mais médios).

Chris Graythen | Getty Images




O PÓDIO NA ESPANHA

> ***"Sei que é um momento importante da carreira dele, mas eu não sou a pessoa certa para ele ser agressivo."***
>
> Charles Leclerc após toque com o companheiro Sainz

> ***"Ele sempre reclama de alguma coisa depois da corrida."***
>
> Respondeu Carlos Sainz

Na outra Mercedes, Hamilton seguiu seu plano original de usar macio-médio-macio e teve a vantagem de ritmo na parte final, ultrapassando o companheiro e subindo ao pódio pela primeira vez desde o GP da Cidade do México de 2023.

Russell foi o quarto, com Leclerc chegando à frente de Sainz com uma tática semelhante à de Norris. Os dois ferraristas chegaram a se estranhar na pista e Leclerc recla-



Chris Graythen | Getty Images

AS ESTRATÉGIAS SE ALTERNARAM AO LONGO DA PROVA

mou da agressividade do companheiro. Mas o que ficou claro em Barcelona é que a Ferrari ainda sofre mais que as outras nas curvas de alta velocidade.

Largando mais atrás após classificações ruins (e, no caso de Perez, uma punição), Checo e Oscar Piastri nunca conseguiram recuperar a desvantagem na corrida, com o australiano chegando na frente do mexicano. E as duas Alpine, sem entender muito bem por que o carro casou tão bem com Barcelona, completaram o top 10.




Divulgação | McLaren

TODA A EMPOLGAÇÃO DE NORRIS

## BASTIDORES

Saiba + no link

Aguardava a entrevista do chefe da McLaren, Andrea Stella, dentro do escritório da Federação Internacional de Automobilismo, que estava dividindo seu espaço com a equipe depois que um pequeno **incêndio** interditou as instalações da equipe no paddock do Circuito da Catalunha. Eis que sai do escritório do presidente da FIA, Mohammed ben Sulayem, o CEO da McLaren, **Zak Brown**. "Eu vou mostrar um segredo para vocês!", diz ele, tirando do bolso um papel com cinco círculos desenhados, com a parte interna preenchida.

Saiba + no link

Todo mundo entende que é um semáforo como o usado na F1, mas qual é a piada? Alguns minutos depois, vou acompanhar a foto da equipe para comemorar o segundo lugar de Lando Norris no GP da Espanha. Eis que Brown espera que todos estejam a postos para correr até Norris e mostrar seu papel.

Essa era a piada. Ele queria uma reação mais rápida do seu piloto na largada. Norris riu na hora, mas depois voltou à cara fechada que adotou desde que saiu do carro, culpando-se por deixar a vitória escapar.

Falando no pequeno incêndio, primeiro fica a lembrança de ver Mario Isola, da Ferrari, tendo a reação de quem faz voluntariado em primeiros socorros: ele pegou o primeiro extintor e foi correndo para dentro da McLaren logo depois que fomos evacuados vendo a fumaça e sentindo o cheiro de algo elétrico queimando. E a solidariedade das outras equipes, que ofereceram de tudo um pouco para eles.

***No Paddock da F1 com a Ju***




Chris Graythen | Getty Images



JU RESPONDE

# GP da Áustria

Era inevitável: Lando Norris não tinha gostado nada de sua largada e primeira curva na Espanha, sabia que o rendimento da McLaren não condizia com a conduta passiva que tinha tido em outras ocasiões com Max Verstappen, já que agora estava lutando, sim, por vitórias com o holandês. E o tricampeão não é de aliviar. Com **um toque entre os dois**, a vitória acabou nas mãos de George Russell.

Saiba + no link

**VERSTAPPEN SEGUE A CARTILHA QUE APRENDEU NA SPRINT**

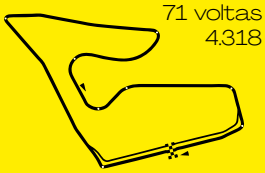
Max Verstappen percebeu na sprint que teria dificuldade de escapar de Lando Norris se o piloto da McLaren conseguisse ficar dentro de sua zona de DRS. Afinal, são três zonas de ativação no Red Bull Ring.

> ***"Sim, poderia ficar em casa também! Estou aqui para vencer, não para ser segundo."***
>
> Verstappen quando perguntado se não podia aliviar com Norris por ter ampla vantagem no campeonato



Então sua primeira missão no GP era abrir rapidamente 1s de vantagem, usando o fato de a Red Bull ser melhor no começo dos stints que a McLaren no momento. E ele fechou a primeira volta da prova 1s3 à frente. Norris nunca conseguiu diminuir essa diferença. Na verdade, ela só aumentou, em ritmo de mais de 0s2 por volta, numa dinâmica diferente do que vimos nas últimas corridas. A Red Bull esteve bem equilibrada desde a primeira ida de Verstappen à pista, diferentemente do que vinha acontecendo nas provas anteriores, e ele estava voando nas curvas de

30 de jun
Qatar Airways Austrian GP
Red Bull Ring
71 voltas
4.318



**SPRINT**

| | |
|---|---|
| 1 | Max Verstappen 26:41.389 |
| 2 | Oscar Piastri +4.616s |
| 3 | Lando Norris +5.348s |

**PÓDIO**

| | |
|---|---|
| 1 | George Russell 1:24:22.798 |
| 2 | Oscar Piastri +1.906s |
| 3 | Carlos Sainz +4.533s |

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Lewis Hamilton | +23.142s |
| 5 | Max Verstappen | +37.253s |
| 6 | Nico Hulkenberg | +54.088s |
| 7 | Sergio Perez | +54.672s |
| 8 | Kevin Magnussen | +60.355s |
| 9 | Daniel Ricciardo | +61.169s |
| 10 | Pierre Gasly | +61.766s |

Pole Position:
Max Verstappen
1:04.314

Volta mais rápida:
Fernando Alonso
1:07.694




O PÓDIO TEVE ALGUMAS ALTERAÇÕES DIANTE DA TEMPORADA ATÉ AQUI

LAT Images

alta do Red Bull Ring, com mais confiança.

**COMO VERSTAPPEN VIU VANTAGEM DE 8S DESAPARECER**

Tudo parecia sob controle. Quando os dois pararam e trocaram os pneus médios pelos duros, na volta 23, a diferença era de mais de 5s. Com os duros, Max abriu de maneira mais lenta, chegou a ter 8s2 de vantagem, e a partir da volta 40, passou a sofrer. Os pneus já não estavam na melhor das condições e o fato dele estar pegando uma sequência de retardatários não ajudava.

Mark Thompson | Getty Images



VERSTAPPEN NO PIT STOP

A diferença estava em 6s9 quando a Red Bull o chamou aos boxes, na volta 51, com 20 voltas para o final. O que Verstappen julgou ser uma demora tinha lá suas justificativas. A Red Bull tinha apostado que os duros seriam os pneus da corrida, e guardaram dois jogos novos. A McLaren (e a maioria dos demais) guardou dois médios novos.

Isso significava que Verstappen faria a parte final da prova, que é o momento em que a McLaren cresce, com um médio usado, contra um médio novo de Norris. Se eles antecipassem muito a parada, correriam risco no final.

A diferença construída no início da prova, contudo, poderia ser suficiente. Não fosse uma falha no pitstop, que custou 4s desse tempo. Verstappen voltou para a pista 1s7 na frente de Norris, que novamente parou na mesma volta.

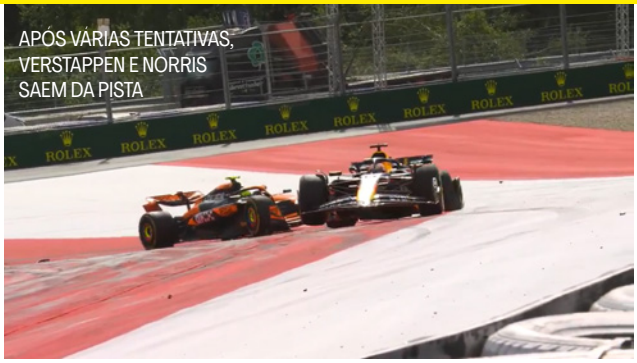
**COMO A DISPUTA ENTRE NORRIS E VERSTAPPEN ESCALOU**

Max, então, trava o pneu, compromete essa fase importante



> ***"Você pode ganhar isso, George."***
>
> Toto Wolff via rádio logo após batida de Norris e Verstappen

> ***"Me deixa pilotar, p..."***
>
> Russell, irritado pelo chefe falar com ele durante a freada




APÓS VÁRIAS TENTATIVAS, VERSTAPPEN E NORRIS SAEM DA PISTA

Reprodução | f1.com



para controlar a vida da borracha, Norris entra em sua zona de DRS e não sai mais. Uma combinação de erros não relacionados à performance e forçados pela McLaren, em oposição à execução perfeita de sete dias antes.

O resto é história. Norris tenta por dentro na curva 3, Max se mexe na freada e eles não batem porque Lando consegue tirar da traseira dele. Na segunda tentativa, Lando se joga bem tarde para tentar evitar o mesmo movimento do oponente, e é claro que não dá certo e ele sai da pista.

Já sabendo que tinha uma punição de 5s por ter passado quatro vezes do limite de pista, Norris tenta por fora na 3 quando percebe Max fora da trajetória. Há espaço quando ele se joga, mas não há mais espaço no meio da manobra. Eles se tocam e os dois furam os pneus.

> ***"É um pouco irresponsável, pareceu meio que desespero da parte dele."***
>
> Lando Norris sobre incidente

Saiba + no link

Verstappen cai para quinto, e leva uma punição de 10s que não altera o resultado. Norris toma o cuidado de pagar a punição primeiro e depois abandonar.

**GEORGE RUSSELL AGRADECE**

George Russell vinha fazendo uma corrida solitária. Largou em terceiro, chegou a ser brevemente ultrapassado por Lewis Hamilton, deu o troco, e viu o companheiro ir caindo. Primeiro por ter tido de devolver a posição para Sainz depois de tê-lo ultrapassado por fora da pista na primeira volta, depois por danos no assoalho, pelo ataque às zebras, que lhe custou pelo menos 0s2 por volta nos cálculos da equipe, e por uma punição de 5s depois de tocar a linha branca na entrada dos boxes.

Russell, por sua vez, tinha se mantido longe dos problemas. Controlou a distância para Sainz o tempo todo, mantendo-o a 4s, longe o suficiente para não ter o risco de levar um undercut. Uma corrida tranquila para o terceiro pódio seguido da Mercedes que acabou se tornando a segunda vitória do time neste regulamento, e de Russell na F1.




PIASTRI FICOU LONGE DA CONFUSÃO QUE ENVOLVEU O COMPANHEIRO DE EQUIPE E CONQUISTOU O SEGUNDO LUGAR

Divulgação | McLaren



DIVULGAÇÃO | HAAS

HULKENBERG E MAGNUSSEN FORAM SEXTO E OITAVO COLOCADOS

**MAIOR AMEAÇA A RUSSELL SERIA PIASTRI**

A Mercedes também monitorava a corrida de Oscar Piastri. Largando em sétimo depois de uma volta deletada por uma margem mínima, o australiano vinha com um bom ritmo tentando uma estratégia de offset. Ou seja, ele tentava ficar mais voltas nas pista que seus rivais para ir construindo uma vantagem de pneus no final.

Ele ganhou a posição de Leclerc quando o monegasco ficou espremido entre ele e Perez e danificou sua asa dianteira - em choque que também danificou a Red Bull. Depois ultrapassou Hamilton na pista e, sete voltas para o final, passou Sainz também na pista.

Faltaram voltas para ele ir à caça de Russell e o australiano terminou em segundo, a 1s9 do vencedor, com Sainz em terceiro em um pódio inesperado para uma Ferrari que ainda deixa muito a desejar em curvas de alta velocidade, e que voltou a sofrer com bouncing após a atualização da Espanha.

**UNDERCUT FUNCIONOU PARA AS HAAS E RICCIARDO**

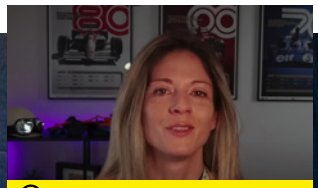
Hamilton foi quarto, Verstappen quinto, e Hulkenberg conseguiu se segurar à frente de Perez com pneus duros de 30 voltas para ser sexto. O mexicano foi o sétimo, enquanto outra Haas, de Magnussen, ficou com o oitavo lugar. Ricciardo foi o nono e Gasly completou o top 10.

A estratégia das Haas e de Ricciardo foi semelhante: pararam cedo para conseguir o undercut e depois fizeram dois stints mais longos no pneu duro. Foi o suficiente para segurar carros que tinham menos voltas no pneu, como as Alpine.

## BASTIDORES

Toto Wolff disse ter feito sua pior intervenção no rádio de um piloto da carreira quando se esqueceu de ver onde George Russell estava na pista e saiu falando na orelha dele que ele podia ganhar a corrida. Não que ele precisasse que alguém explicasse isso, depois que ultrapassou Verstappen e Norris, que se arrastavam para os pits após o toque. E principalmente não precisava ouvir isso logo quando estava freando. "Eu quase o tirei da corrida. Que vergonha!", disse Toto, que parece sentir a necessidade de sempre dar um empurrãozinho em George.

George Russell estava pra jogo depois da sua segunda vitória na carreira. Disse que, se pudesse comemorar com metade da intensidade que Lando Norris celebrou sua primeira vitória, em Miami, estaria contente. Só havia dois empecilhos: a região bucólica da Estíria não tem exatamente o mesmo clima baladeiro de Miami - a não ser que George se jogasse na festa holandesa que dura três dias e três noites nos campings por lá. E ele tinha uma "carona" marcada no jatinho do Fernando Alonso, que não tinha muitos motivos para festejar após mais um fim de semana frustrante com a Aston Martin.







Sebastian Kawka

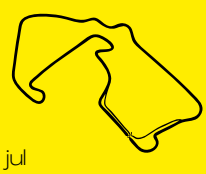
# GP da Grã-Bretanha

945 DIAS DEPOIS, HAMILTON VOLTA AO LUGAR MAIS ALTO DO PÓDIO

Nem Lewis Hamilton poderia ter sonhado com um script tão perfeito para voltar a vencer na F1 depois de 945 dias. Uma corridaça em Silverstone, com o vai e vem das nuvens testando o racecraft dos pilotos, a comunicação com seus engenheiros e as estratégias das equipes. Hamilton largou em segundo, sabendo que tinha escolhido um acerto com mais pressão aerodinâmica que o companheiro Russell, pensando mais na administração dos pneus na corrida. Manteve o segundo posto na largada e passou o companheiro na volta 18.



> ***"Não diria que estava chorando, é que tinha alguma coisa no meu olho!"***
>
> Bono sobre a emoção da cerimônia do pódio



7 de jul
Qatar Airways British GP
Silverstone Circuit
52 voltas
5.891 m

**PÓDIO**



1 Lewis Hamilton 1:22:27.059



2 Max Verstappen +1.465s



3 Lando Norris +7.547s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Oscar Piastri | +12.429s |
| 5 | Carlos Sainz | +47.318s |
| 6 | Nico Hulkenberg | +55.722s |
| 7 | Lance Stroll | +56.569s |
| 8 | F. Alonso | +63.577s |
| 9 | Alexander Albon | +68.387s |
| 10 | Yuki Tsunoda | +79.303s |



Pole Position:
George Russell
1:25.819

Volta mais rápida:
Carlos Sainz
1:28.293




LAT Images

HAMILTON CUIDOU DOS PNEUS E VENCEU EM CASA

Divulgação | McLaren




MCLAREN PODIA TER FEITO UMA DOBRADINHA, MAS COMETEU ERROS

**A PRIMEIRA CHUVA, HORA DE AGUENTAR NA PISTA**

Foi neste momento que os primeiros pingos de chuva começavam a cair. As equipes optaram por largar em sua enorme maioria com os pneus médios para escapar do risco de graining com os macios e, principalmente, ter flexibilidade para esperar a chuva. Afinal, era esperado um chuvisco, um período de pista seca, e depois uma chuva de verdade.

Cabia aos pilotos aguentar na pista nesta primeira fase para economizar uma troca de pneus. E esse momento tinha chegado.

As McLaren passaram a encontrar aderência onde ninguém mais tinha com a pista úmida e fria. Lando Norris tinha sido superado por Max Verstappen na largada, mas retomou a posição com facilidade na volta 14. Dois giros depois, o tricampeão era superado por Oscar Piastri. Seus pneus médios tinham acabado antes dos demais e ele estava perdendo contato.

As McLaren passaram, também, as duas Mercedes. Na fase mais aguda dessa primeira chuva, eles eram 1s por volta mais rápidos, com Norris em primeiro, Piastri em segundo, Hamilton em terceiro e Russell em quarto. Verstappen estava 10s atrás, em quinto.

Mas logo secou, para o desespero de Charles Leclerc, que tinha optado por colocar os intermediários, o que acabou com sua corrida. Na outra Ferrari, com ambos usando a configuração de Imola, sem as últimas atualizações, depois de passarem todo o fim de semana tentando entender o que deu errado com as novidades da Espanha, Sainz perdia mais de meio segundo por volta para os líderes.

**A SEGUNDA CHUVA E O PRIMEIRO ERRO DA MCLAREN**

O espanhol recuperou parte disso quando tomou a decisão precisa de trocar os médios pelos intermediários na volta 26. Acertaram em cheio também Verstappen, Hulkenberg e Stroll no top 10.

Os dois McLaren vinham divididos por menos de 1s e tinham 3s de vantagem para as Mercedes, separadas por pouco mais de 1s. A chuva apertou de vez e as duas equipes teriam que fazer paradas duplas. Piastri teria que esperar Norris e perderia a posição para Hamilton, e Russell teria que esperar Lewis, mas sem perder nada porque Verstappen estava muito atrás para aproveitar.

Era uma decisão mais fácil para a Mercedes mas, ainda assim, os




Rudy Carezzevoli | Getty Images

PRA SURPRESA DE ZERO PESSOAS, CHOVEU

menos de 4s que Russell perdeu no double stack não foram nada perto dos 18s que Piastri perdeu por fazer uma volta a mais na pista já encharcada.

O australiano estava fora da disputa pelo pódio, que perderia também Russell, que abandonou com um vazamento de água.

Nesta fase em que os pilotos estavam com intermediários, Hamilton foi diminuindo aos poucos a vantagem de Norris, de 3s2 para 1s9 em 10 voltas. Em terceiro, Verstappen estava a 8s do líder.

**A DECISÃO MAIS COMPLEXA DA PROVA, E O SEGUNDO ERRO DA MCLAREN**

Do ponto de vista da estratégia, esse foi o ponto mais complexo da prova. Não era mais uma questão do feeling do piloto na pista sendo cruzado com a informação do radar se viria mais chuva. A pista estava secando, e os pilotos adotavam um ritmo artificialmente lento para não superaquecerem os intermediários "famintos" por água.

Esse ritmo lento afetava os cálculos das equipes para determinar qual era a volta perfeita para parar. E quantos segundos seriam ganhos com um undercut. Essa informação era fundamental para a disputa da liderança.



HANNAH SCHMITZ DURANTE OS TREINOS

Mark Thompson | Getty Images

> ***"Nossos dois pilotos poderiam ter vencido"***
>
> Zak Brown sobre mais uma chance jogada fora pela McLaren

Quando Hamilton chegou a menos de 2s de Norris, mesmo com 14 voltas para o final, a Mercedes o chamou para colocar macios e tentar o undercut na McLaren. Verstappen veio junto, com uma proposta diferente por conta da sua posição na corrida: colocou os duros.

A decisão da Red Bull era mais óbvia em vários sentidos. O único pneu que permitiria a Verstappen atacar era o duro, uma vez que ele não tinha médios disponíveis.

Na Mercedes, era também óbvio que eles tinham que optar pelo macio. Eles não tinham médios e não podiam optar pelo duro e jogar a chance de undercut fora, pela dificuldade de aquecimento. O único porém era o graining: cabia a Hamilton controlar as temperaturas desse pneu para ele ir bem até o final.

**O QUE LEVOU A MCLAREN AO ERRO**

A McLaren tinha a opção perfeita: o médio novinho. Mas eles decidem pelo macio por uma série de dados imprecisos. Acreditavam que não tinham levado o undercut da Mercedes e temiam que Norris saísse logo à frente de Hamilton sofrendo com o



LAT IMAGES

SILVERSTONE NÃO FOI SÓ CHUVA

> ***"Têm sido dias difíceis desde 2021, achei que eu não era bom o suficiente, que não voltaria a onde estou hoje. A parte importante é que sempre tive pessoas importantes ao meu lado e me dando motivação para ganhar de novo."***
>
> Lewis Hamilton

aquecimento dos médios. Terceiro, com base em tudo isso, colocaram a opção para Norris da seguinte forma: "médios para defender Verstappen ou macios para defender Hamilton?"

Norris optou por Hamilton, é claro, o líder. Mas não era esse o cenário: ele tinha levado o undercut e precisava de um pneu para ATACAR Hamilton. E o macio, com aquela história de graining, não era esse pneu.

Não ajudou que o vizinho Leclerc estava saindo de seu box quando Lando estava entrando, seu ângulo não foi dos melhores e ele passou bastante de sua marca. A parada foi de 4s5. Ele sai pouco mais de 2s atrás de Hamilton. E com o pneu errado para atacar.

**VERSTAPPEN VOA NO FINAL**

A diferença permanece estável por algumas voltas, até que fica claro que Norris não consegue fazer o pneu macio durar da mesma forma que Hamilton, enquanto Verstappen é muito mais veloz com os duros, podendo forçar à vontade. Tirando tempo até mesmo de Max, vem Piastri, único com o composto médio, comprovando qual era a melhor escolha.

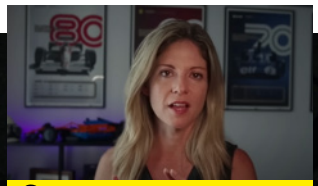
Verstappen passa Norris com quatro voltas para o final, tendo descontado 8s em relação ao inglês em 10 voltas. Vai à caça de Hamilton, que vinha aliviando nas curvas rápidas para não tirar muito do seu pneu macio. Mas não chega. E, com 1s4 de vantagem, Hamilton vence pela nona vez em Silverstone e pela centésima quarta vez na carreira. A primeira delas, aos prantos.

## BASTIDORES

Nem mesmo Hamilton conseguia explicar de onde **vinham tantas lágrimas**. "Isso nunca tinha acontecido", repetia o heptacampeão. Mas ele também nunca tinha ficado 945 dias sem vencer desde que começou no kart, ainda criança. Lewis falou bastante de autoquestionamento, de duvidar que poderia voltar a vencer, de desafios com sua saúde mental, dias em que nem queria sair da cama. E agora estava aos prantos nos braços do pai, Anthony, e da mãe, Carmen, dizendo ao engenheiro de mais de 10 anos Bono que amava ele com a voz trêmula via rádio. Uma vitória mais humana, impossível.

Saiba + no link

A produção do filme F1 voltou com uma grande equipe a Silverstone um ano depois de começar as filmagens em grande estilo, com garagem própria e até motorhome. Mas, desta vez, foi diferente. Brad Pitt filmou cenas pilotando de verdade na pista britânica, na frente de todo mundo, e no domingo ainda gravou cenas na área de entrevistas, enquanto os outros pilotos estavam falando com a imprensa normalmente. Era para todo mundo fingir que era um pós-corrida como qualquer outro, mas tava na cara que alguns não conseguiam esconder a surpresa de ver um astro de Hollywood dando uma de piloto.





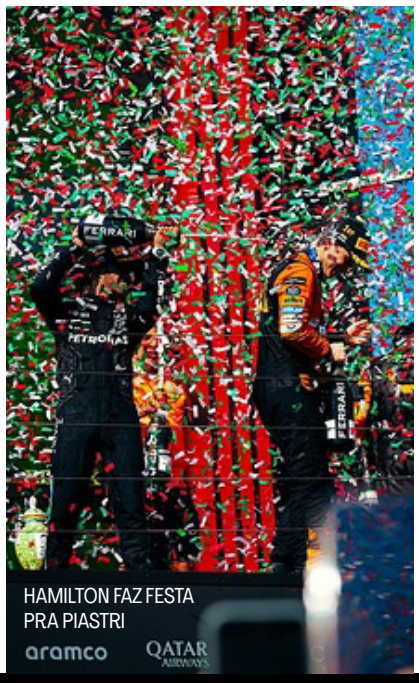


# GP da Hungria

Volta 45. A McLaren tem Oscar Piastri em primeiro e Lando Norris em segundo, depois de ter fechado a primeira fila, na ordem inversa. Eles tinham, respectivamente, 26 e 24s de vantagem para Lewis Hamilton, em terceiro. O problema era que o inglês vinha tirando 1s por volta e eles ainda tinham um pit stop para fazer. A perda da parada é de cerca de 21s.

Eles já teriam parado para cobrir Hamilton se não fosse outro detalhe: Hamilton antecipou sua parada, cobrindo uma tentativa de undercut de Charles Leclerc, porque tinha pneus duros. A McLaren só tinha um jogo de médios, e fazia muito calor em Hungaroring, dificultando manter os pneus vivos.

Sebastian-Kawka

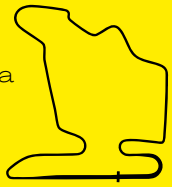



Deve ter passado um filme na cabeça do pessoal do pitwall. As decisões atrapalhadas das últimas corridas, o undercut que Norris levou do próprio Hamilton, **com uma parada de 4s5, em Silverstone.**

Saiba + no link

A cautela pedia que a McLaren chamasse Norris primeiro, para proteger a dobradinha. Mas isso significava que Piastri voltaria atrás dele quando parasse, pois os dois estavam separados por apenas 2s. Seria necessário que eles invertessem, na pista, a posição, para restaurar a ordem original.

21 de jul
GP da Hungria
Hungaroring
70 voltas
4.381m



**PÓDIO**


1 Oscar Piastri
1:38:01.989


2 Lando Norris
+2.141s


3 Lewis Hamilton
+14.880s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Charles Leclerc | +19.686s |
| 5 | Max Verstappen | +21.349s |
| 6 | Carlos Sainz | +23.073s |
| 7 | Sergio Perez | +39.792s |
| 8 | George Russell | +42.368s |
| 9 | Yuki Tsunoda | +77.259s |
| 10 | Lance Stroll | +77.976s |



Pole Position:
Lando Norris
1:15.227

Volta mais rápida:
George Russell
1:20.305



Mark Thompson | Getty Images

A LARGADA FOI DISPUTADA ENTRE AS MCLAREN E VERSTAPPEN

**OS NÚMEROS X FATOR HUMANO**

Talvez o que o pitwall não calculou bem é que existe um ser humano que vem tendo semanas difíceis, questionando toda decisão que toma, aprendendo a viver no olho do furacão, criticado por ser bonzinho demais. Lando Norris não acatou a ordem logo de cara, quis mostrar que tinha ritmo, abriu 6s em relação a Piastri, chegou a ficar quieto no rádio, como se fingisse não ouvir as ordens.

"Você já provou o que queria", dizia seu engenheiro, Will Joseph, deixando claro que a McLaren percebia que ele tinha mais ritmo, mas isso não mudaria nada. A equipe tinha que pensar no todo, nas explicações que daria a Piastri, que o tempo todo ouviu que estava tudo sob controle.

Norris disse ter se colocado no lugar de Piastri. A ordem de antes da parada foi restabelecida, e o australiano venceu pela primeira vez na carreira na F1.

E essa é apenas uma das história do GP da Hungria.

**UMA TARDE LONGA PARA VERSTAPPEN**

Norris tinha perdido a primeira posição na largada. Focou em tentar fechar Piastri por dentro, deu espaço para Verstappen por fora e os três entraram na curva lado a lado. Não há espaço e Verstappen sai da pista, voltando à frente de Norris, com Piastri na liderança.

Divulgação | McLaren



PIASTRI COMEMORA COM SEU LADO DA GARAGEM

> ***"Lembre-se das nossas reuniões de domingo de manhã. Você não vai ganhar o campeonato sozinho. Você ainda vai precisar do Oscar."***
>
> O engenheiro Will Joseph convencendo Norris a ceder a vitória

A direção de prova entende que Verstappen só está à frente porque não ficou na pista e ele tem de devolver a posição.

Logo vai ficando claro que a corrida de Verstappen é com Lewis Hamilton. Na volta 15, a diferença entre ele e Piastri já era de 7s, e a Mercedes para Hamilton cedo para conseguir o undercut.

Verstappen já tinha perdido a terceira posição a essa altura, então a saída para a Red Bull é tentar deixá-lo na pista, criar o offset de pneus para que ele tenha borracha mais fresca para atacar no final da prova.




VERSTAPPEN ACABOU TENDO UMA CORRIDA ANIMADA, MAS NÃO DO JEITO QUE QUERIA

Mark Thompson | Getty Images

As Ferrari também escolhem ficar mais tempo na pista. Eles estavam em quinto e sexto, e o ritmo de Leclerc era bom.

Verstappen para 5 voltas depois de Hamilton, Leclerc ainda espera outras duas. Com pneus mais novos, Verstappen logo chega em Hamilton, mas não consegue passar. Com pneus mais novos ainda, Leclerc chega nos dois. Até que, com 30 voltas para o final, os três pilotos estão separados por menos de dois segundos. Parar é um risco, especialmente se você só tinha um pneu médio disponível, como era o caso de Leclerc, mas a Ferrari não resiste à tentação de conseguir um undercut em Verstappen e Hamilton ao mesmo tempo, o que só não acontece porque a Mercedes cobre essa tentativa chamando o inglês aos boxes também.

Nesse momento, a Red Bull já levou o undercut novamente, o que é seguido por uma série de reclamações de Verstappen, que estava em um dia de fúria. "Não quero saber dessas bobagens, eu estou aqui tentando salvar uma estratégia de m... que vocês fizeram", diz ele em um dos vários comentários agressivos via rádio, aos quais o engenheiro Gianpiero Lambiase responde com a dose de ironia natural.

Steve Etherington



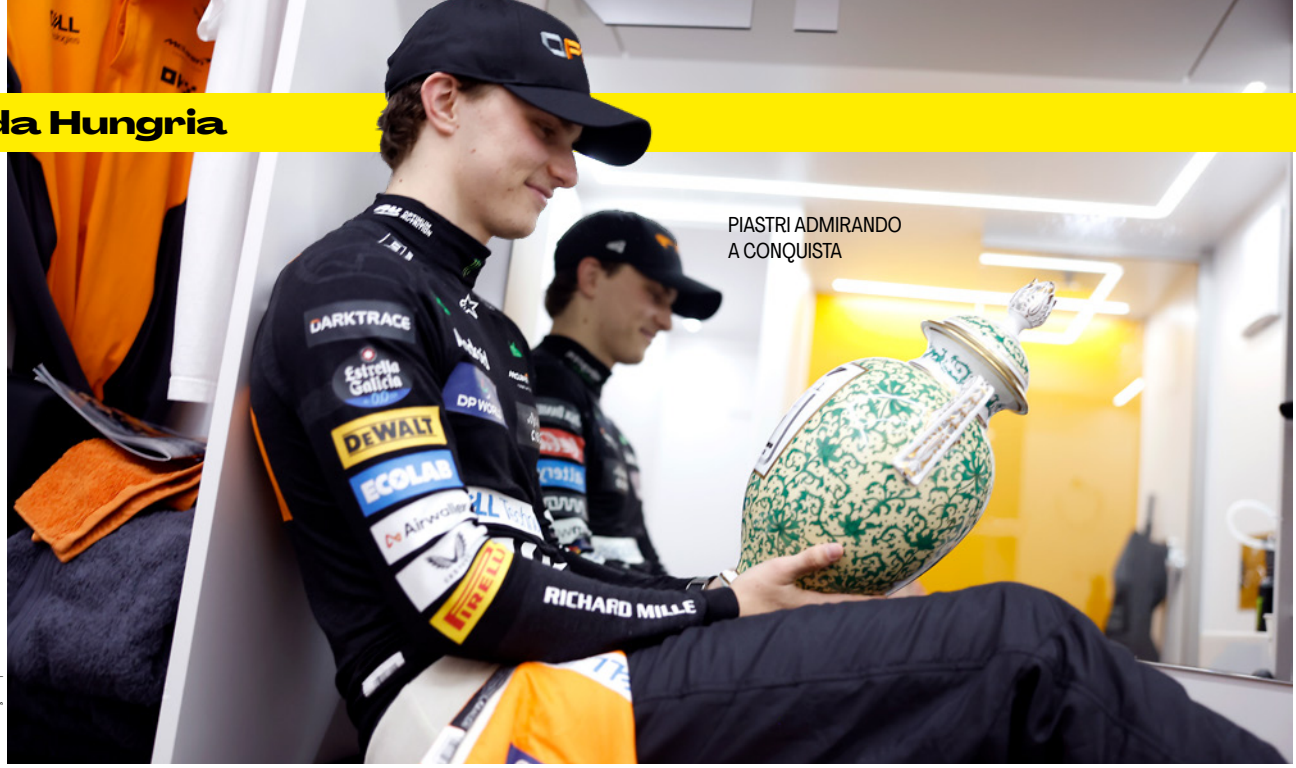
HAMILTON CONSEGUIU EVITAR O UNDERCUT DE LECLERC

> ***"Eu já estou na regulagem 'menos 5' do freio e, mesmo assim, essa coisa não funciona. É inacreditável! [...] Não, cara, não fale nada! Vocês me deram essa estratégia de m****. Eu estou tentando salvar o que resta."***
>
> Max Verstappen

> ***"É infantil, no rádio, Max!"***
>
> Gianpiero Lambiase, engenheiro da Red Bull

Com pneus nove voltas mais rápidos, ele demora 5 voltas para passar Leclerc, depois Max passa três voltas atrás de Hamilton até mergulhar por dentro, fritando os dianteiros e indo reto. Os dois batem, Hamilton continua, Verstappen levanta voo, perde a posição para Leclerc novamente, e volta à pista com danos no carro. Perez ganha de Russell disputa das classificações ruins

Pressionado por sua vaga na Red Bull, Perez largou em décimo sexto depois de bater na classificação. Ele estava uma posição à frente de Russell, que não geriu bem o quanto devia forçar no começo de uma classificação com tempo instável.




PIASTRI ADMIRANDO A CONQUISTA

DIVULGAÇÃO | MCLAREN

Russell passou Perez na largada, e a Red Bull conseguiu o undercut na Mercedes quando parou Perez na volta 28. Russell ficou na pista por mais 5 voltas, criando um offset, mas voltando também atrás de Tsunoda, que executava muito bem uma ousada estratégia de uma parada.

Com Russell em sua cola, Perez antecipou a segunda parada para evitar o undercut, e a Mercedes teve que deixar Russell na pista por outras seis voltas para dar a ele pneus mais novos para que ele ultrapassasse na pista. Mas não funcionou. Era o dia de undercut e não de overcut, isso ficou claro. Perez foi sétimo e Russell, oitavo.

Tsunoda ficou com o nono lugar e a Aston Martin ficou com o último ponto, mesmo tendo guardado um jogo de macios para uma corrida que os demais fizeram com os médios e duros. Tiveram sorte que a turma de trás ficou presa em um trenzinho de DRS.

Esse ponto da Aston teve uma ordem de equipe para Alonso deixar Stroll passar para que ele atacasse Tsunoda. Mesmo que ele não tenha conseguido passar, não devolveu a posição, o que seria o normal. Como de praxe na F1, o conflito de interesses individuais com os coletivos sempre dão o que falar. Na luta pela vitória e na luta por um pontinho.

## BASTIDORES

Norris não lidou muito bem com tudo o que aconteceu na corrida. Um fotógrafo me disse ter visto o inglês chorando, com os mecânicos tentando encobrir as fotos. Ele sabia o que falariam. Que ele falhou novamente, que ele tem aquela gana de campeão.

Oscar Piastri venceu a primeira, mas quem **roubou a cena por todo o fim de semana** foi Max Verstappen. Afinal, a Red Bull estava trazendo um **pacote de mudanças que prometia muito** e que não entregou nada. E o holandês cobrava respostas. "Eu não sou de dar desculpas. Acho que algumas pessoas precisam acordar um pouco", dizia ele após suas primeiras voltas com o "novo" carro. O que ouvimos quando ele estava no calor do momento, na pista, foi só uma versão acalorada de alguém que transbordava frustração.

Saiba + no link

Mas a Red Bull não gostou nada, nem das mensagens, nem das respostas de Lambiase, que não costuma aliviar com Max. Os dois foram chamados para uma conversa para colocar limites, até porque o descontrole que ouvimos no rádio em Budapeste nada mais é do que uma grande motivação para os rivais que querem acabar de vez com o domínio da Red Bull. A conversa parece ter dado certo: nas corridas seguintes, Verstappen passou a ter um ar até resignado, o que não combina em nada com ele.



MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Jiri Krenek

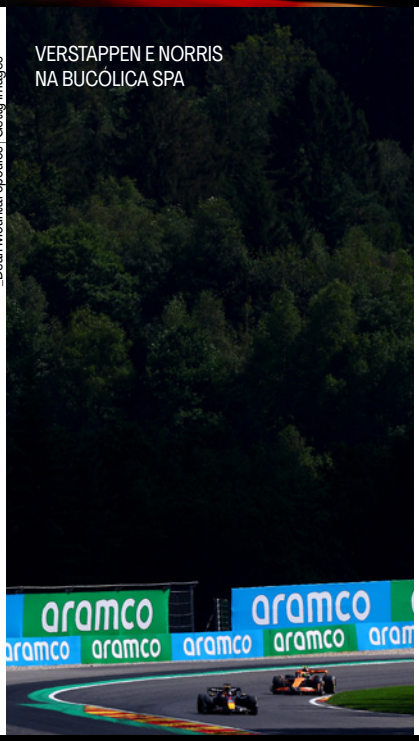
# GP da Bélgica



RUSSELL GANHOU, MAS NÃO LEVOU

Lewis Hamilton largou em terceiro, se livrou rapidamente de Sergio Perez, ultrapassou Charles Leclerc pela liderança no começo da terceira volta. Seria uma corrida de duas paradas - ou pelo menos esse era o plano inicial de praticamente todos - então ele teria que defender duas tentativas dos rivais tirarem sua vitória: Charles Leclerc antecipou a segunda parada para tentar um undercut, enquanto Oscar Piastri fazia o inverso e tentava construir uma vantagem de pneus para atacar no final.

Hamilton parou uma volta depois de Leclerc e manteve o ferrarista atrás. E segurou Piastri até a bandeirada,



Dean Mouhtaropoulos | Getty Images

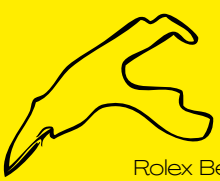
VERSTAPPEN E NORRIS NA BUCÓLICA SPA

chegando só a meio segundo à frente do piloto da McLaren. Venceu o GP da Bélgica. Mas não foi o primeiro a cruzar a linha de chegada.

**O FATOR RUSSELL NO GP DA BÉLGICA**

Isso porque ele teve uma terceira ameaça totalmente inesperada por ele: o próprio companheiro George Russell. Ele largou em sexto e logo pulou para quinto, superando Carlos Sainz, que tinha optado pelos pneus duros.

Russell tentou antecipar a primeira parada, fazendo a troca na volta 10 de 44, para tentar um undercut, e só conseguiu superar Sergio Perez, que não teve um bom ritmo e virou



28 de jul
Rolex Belgian GP
Circuit de Spa Francorchamps
44 voltas
7.004 m

**PÓDIO**

1 Lewis Hamilton +0.526s
2 Oscar Piastri +1.173s
3 Charles Leclerc +8.549s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Max Verstappen | +9.226s |
| 5 | Lando Norris | +9.850s |
| 6 | Carlos Sainz | +19.795s |
| 7 | Sergio Perez | +43.195s |
| 8 | Fernando Alonso | +49.963s |
| 9 | Esteban Ocon | +52.552s |
| 10 | Daniel Ricciardo | +54.926s |

Pole Position:
Max Verstappen
1:53.159

Volta mais rápida:
Sergio Perez
1:44.701




Divulgação | McLaren

HAMILTON LARGOU EM TERCEIRO E JÁ NA SEGUNDA VOLTA ASSUMIU A LIDERANÇA

presa fácil para os rivais. Terminaria em quarto ou quinto, dependendo de como seria sua disputa com Max Verstappen (que tinha levado punição pela troca de componentes do motor e largara em décimo primeiro).

Até que pediu para a equipe considerar a estratégia de uma parada. Isso aconteceu na volta 26, pouco depois da metade da corrida. Ele não estava sentindo degradação nos pneus duros e sabia que essa seria sua única chance de conseguir um resultado melhor.

**PIASTRI PENSOU EM FAZER UMA PARADA**

Mais à frente, Piastri sentia o mesmo. Ele estava na liderança depois que Leclerc parou, quando estava em segundo, a 2s4 de Hamilton, na volta 25, chamando também o inglês para o box para cobrir a tentativa de undercut na volta seguinte.

Quando os dois pararam, Piastri estava a 4s8 de Hamilton. Ele tinha parado na volta 11, uma depois de Russell, mas tinha mais a perder caso a tática de uma parada não desse certo. Então a opção foi de tentar um overcut, ou seja, ele ficou mais quatro voltas na pista, sabendo que voltaria atrás de Leclerc e de Hamilton, mas que teria pneus mais novos para atacar no final.

Dean Mouhtaropoulos | Getty Images



A PISTA DA BÉLGICA PASSOU POR UM REASFALTAMENTO PARCIAL QUE FEZ TODA A DIFERENÇA

> ***"Vocês puderam ouvir o que falei por toda a corrida. Eu não queria parar."***
>
> Hamilton questionando estratégia do time antes da desclassificação

Seis voltas após sua parada, ele passou Leclerc. Ele estava a 6s de Hamilton com oito voltas para o final, mas a preocupação do inglês era outra. "O quão rápido eu tenho que ser para que ele não seja uma ameaça?", perguntou Hamilton, ouvindo que o final seria apertado. Ele tinha que, ao mesmo tempo, chegar no companheiro e passar e evitar que os pneus acabassem de uma hora para a outra, possibilitando a chegada de Piastri.

No final das contas, Russell conseguiu se defender, Piastri chegou mas não a ponto de tentar passar Hamilton e os três cruzaram a linha de chegada com pouco mais de 1s entre o primeiro e o terceiro.

Mas Russell não levou.

**A DESCLASSIFICAÇÃO DE RUSSELL E QUAL FOI SUA VANTAGEM**

O conjunto carro + piloto do vencedor estava com 1.5kg a menos que



LECLERC HERDOU UM LUGAR NO PÓDIO

Divulgação | Ferrari

o mínimo de 798kg sem o combustível, e quando isso acontece, não tem conversa: Russell foi desclassificado do GP da Bélgica.

Isso ocorreu devido a uma série de fatores ligados à decisão de fazer apenas uma parada, algo que não era sequer cogitado pela Mercedes antes da largada. Segundo o time, os dois carros largaram com **peso idêntico, mas o desgaste maior de pneus, da prancha de legalidade, do freio e do óleo foram se somando para gerar a diferença.**

Saiba + no link

Russell teve uma vantagem com o peso a menos, e por isso foi desclassificado. Como essa vantagem foi se formando durante a prova, é difícil precisar o quanto ele ganhou, mas é algo que fica nos centésimos de segundo por volta.

Ou seja, sua vitória foi conquistada mais na estratégia do que por essa vantagem. Mas as regras são claras nesse tipo de situação.

**COMO RUSSELL CONSEGUIU FAZER UMA PARADA?**

Alguns fatores fizeram com que as equipes errassem nas estimativas de desgaste para o GP da Bélgica. A pista tinha sido reasfaltada nos setores 1 e 3 e não no segundo, onde estão as curvas mais longas e que geram mais desgaste.

Rudy Carezzevoli | Getty Images



PEREZ ACABOU FICANDO NA SÉTIMA POSIÇÃO

> ***"É de partir o coração... deixei tudo na pista hoje e tenho orgulho do resultado. Vem mais por aí."***
>
> George Russell após a desclassificação

Isso primeiro fez com que os times chegassem menos preparados, e depois resultou em estimativas erradas por conta da chuva que caiu no sábado. De uma maneira contraintuitiva, o asfalto com menos borracha por conta da chuva e também por ser mais velho no segundo setor estava gerando menos desgaste. Normalmente, seria o contrário, pois o carro escorregaria mais. Porém, como as curvas são longas, ter menos aderência estava contribuindo para que a temperatura interna ficasse mais sob controle. Daí o desgaste menor.

Mas havia outro fator importante e que pode ficar como lição para as próximas provas: o ar limpo favorecendo cada vez mais a performance a ponto de tornar uma estratégia potencialmente mais lenta melhor na realidade. Isso está acontecendo porque, com o desenvolvimento dos carros, o efeito do novo regulamento, de tentar fazer com que os carros gerem menos turbulência, vai diminuindo. Os carros vão sofrendo cada vez mais com a turbulência e escapar dela acaba sendo mui-



HAMILTON CUMPRIMENTA RUSSELL

SAM BLOXHAM

to melhor para o cuidado com os pneus e também o ritmo.

Foi isso o que Russell conseguiu quando os rivais foram parando lá pela volta 25 e saindo da sua frente. E isso foi fundamental para que ele conseguisse fazer a tática funcionar, independentemente do peso a menos.

**COMO FICOU O TOP 10**

Com a desclassificação de Russell, Hamilton venceu, com Piastri em segundo e o pole position Leclerc em terceiro. Verstappen foi de décimo primeiro para quarto e conseguiu ganhar pontos em relação a Lando Norris, que largou em quarto, foi passado por Piastri e saiu da pista, perdendo três posições na primeira volta para depois levar o undercut de Max na primeira rodada de paradas, fechando em quinto.

> ***"Agora toda corrida é uma questão de diminuir os danos."***
>
> Verstappen reconhecendo o crescimento dos rivais

Sua tarde só não foi pior que a de Perez, que largou em segundo e foi sendo ultrapassado até terminar em sétimo, atrás de Sainz, que não conseguiu fazer a estratégia de largar com os duros funcionar a seu favor. Também na tática de uma parada, como Russell, Alonso foi o oitavo, com Ocon fechando o top 10.

# BASTIDORES

Muito do que rolou como rumor durante o GP da Bélgica acabou se confirmando (ou mudando totalmente de rumo) nos dias seguintes, antes que as fábricas fechassem por duas semanas em agosto. A novela sobre o futuro de Carlos Sainz acabou, com a flexibilização de um contrato que ele tinha à sua frente desde pelo menos o começo de junho. No final das contas, ele conseguiu o que estava ao seu alcance: posicionar-se bem caso surja alguma vaga melhor.



DIVULGAÇÃO | FERRARI

Jonathan Wheatley colocou ainda em abril seu nome no mercado e colou: o melhor diretor de corrida do grid (aquele profissional que se certifica que a equipe está dentro das regras esportivas e que, no caso dele, é responsável pela preparação do time de pit stop) foi para a Audi para ser chefe da equipe. Uma perda e tanto para a Red Bull.

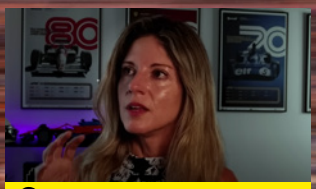
Falando em chefes, Oliver Oakes foi confirmado para o lugar de Bruno Famin na Alpine. Famin assumiu um ano antes para ser interino e acabou ficando por mais tempo até que a equipe encontrou o ex-kartista, que estava à frente do projeto da Hitech no kart. Realmente não era algo que estava no radar e fica a dúvida se alguém tão jovem (36 anos) e inexperiente terá espaço para liderar de fato um time que está sendo regido por Briatore.



JONATHAN WHEATLEY

CLIVE ROSE | GETTY IMAGES

Divulgação | McLaren



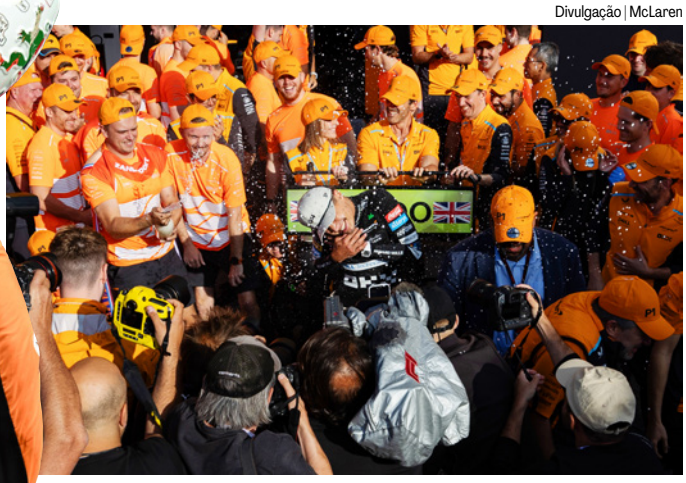
JU RESPONDE

# GP da Holanda



O PASSEIO DE NORRIS

Divulgação | McLaren



O PILOTO E A EQUIPE COMEMORARAM BASTANTE O DESEMPENHO

Lando Norris diz que percebeu lá pela volta 5. Andrea Stella, perto da 15. E ambos se surpreenderam: a McLaren não era apenas o carro mais rápido do GP da Holanda. Pela primeira vez, essa geração da equipe tinha um carro MUITO mais veloz do que qualquer um.

O primeiro sinal já tinha sido dado na classificação, quando Norris fez a pole com 0s35 de vantagem para Max Verstappen, em uma pista relativamente curta. Mesmo assim, quando o inglês mais uma vez viu o rival ter



> **"Simplesmente adorável, hein?"**
> Lando Norris ao cruzar a linha de chegada

GP da Holanda
25 de ago
Heineken Dutch GP
Circuit Zandvoort
72 voltas
4.259 m



**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Lando Norris | 1:30:45.519 |
| 2 | Max Verstappen | +22.896s |
| 3 | Charles Leclerc | +25.439s |
| 4 | Oscar Piastri | +27.337s |
| 5 | Carlos Sainz | +32.137s |
| 6 | Sergio Perez | +39.542s |
| 7 | George Russell | +44.617s |
| 8 | Lewis Hamilton | +49.599s |
| 9 | Pierre Gasly | +1 volta |
| 10 | Fernando Alonso | +1 volta |

Pole Position:
Lando Norris
1:09.673

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:13.817



A DISPUTA INICIAL ENTRE NORRIS E VERSTAPPEN

Divulgação | McLaren

uma largada melhor (como a maioria dos pilotos que estavam saindo do lado par), começou a achar que teria uma tarde difícil.

"Mas fui percebendo que os pneus dele estavam acabando antes dos meus", constatação que foi feita pela equipe algumas voltas depois. "No princípio, pensamos no que tinha que ser feito na estratégia, e depois vimos que as posições poderiam se inverter na pista mesmo."

**OS PAPÉIS SE INVERTERAM ENTRE VERSTAPPEN E NORRIS**

Verstappen estava na posição vulnerável em que colocou seus rivais por tantas vezes. A Red Bull enfrentava problemas de equilíbrio com os quais seus rivais conviveram no passado.

Para tentar remediar isso, eles escolheram Zandvoort para fazer uma série de testes, incluindo usar o assoalho do Bahrein no carro de Verstappen. A ideia era reunir o máximo de dados e entender qual o caminho daqui em diante.

Mas, em Zandvoort, venta muito e, com isso, o tempo muda constantemente. Testar configurações com tudo ao seu redor mudando também é mais desafiador, e a Red Bull tomou algumas decisões erradas na configuração do carro. Especialmente nas asas traseiras enormes, semelhantes às usadas em Mônaco, que escolheu. A ideia era melhorar o equilíbrio do carro, o que não aconteceu. Pior, eles estavam muito lentos de reta.

Bierens de Haan | Getty Images



LECLERC FOI A SURPRESA DO PÓDIO

> ***"Parecia que eu estava pilotando no gelo. Fomos lentos com todos os pneus e perdemos muitas posições. Foi estranho porque nos classificamos em quarto lugar e estivemos consistentemente atrás dos carros da Red Bull e da McLaren, mas à frente da Ferrari. Mas toda essa vantagem desapareceu na corrida."***
>
> George Russell

Desgastando mais os pneus e sem velocidade, Verstappen foi presa fácil para Norris, que foi decidido para a manobra que nem fazia sentido para o holandês defender. Exatamente como aconteceu algumas vezes, só que com os papéis inversos.

**VOLTANDO À CORRIDA...**

Isso foi na volta 18. Em quatro voltas, Norris já estava dois segundos na frente, antes do início da única rodada de pit stops. Isso era importante para evitar que Verstappen tentasse um undercut. Agora, ele já estava atrás demais para tentar qualquer estratégia diferente.

Cabia a Norris só esperar Verstappen parar, para evitar que ele tivesse qualquer vantagem com algum Safety Car, e fazer o mesmo na volta seguinte. Norris trocou o composto médio pelo duro na volta




Divulgação | McLaren

RUSSELL CHEGOU A FICAR EM TERCEIRO, MAS FINALIZOU EM SÉTIMO

28, antes mesmo de sentir que precisava de borracha nova.

Ele já tinha 6s de vantagem abertos em 10 voltas. No pneu duro, ambos só administraram e mesmo assim ele abriu outros 16s em 44 voltas. E venceu com 22s8 de vantagem.

Do lado da McLaren, um carro que se adapta bem às curvas velozes em sequência de Zandvoort, que parece ser menos imune a mudanças de vento e de temperatura que os rivais, e que mais uma vez contou com um upgrade que ajudou.

Do lado da Red Bull, um carro Frankenstein, com peças já ultrapassadas em termos de desenvolvimento, uma asa errada, todo o resultado de um time que vem tendo dificuldade de colocar o carro naquela janela mágica em que tudo funciona.

**PÓDIO DE LECLERC SURPREENDEU**

Janela essa da qual a Ferrari ficou mais perto na corrida, depois de sofrer muito na classificação e em um tipo de pista que é o terror da Scuderia. Nem mesmo eles tinham uma explicação do que aconteceu exatamente, mas o ritmo do monegasco e também de Carlos Sainz, que vinha da décima colocação no grid, era bom desde o início.

Leclerc teve uma ótima largada, aproveitando a dificuldade de aderência que quem estava nas posições ímpares do grid, e passando Perez. Mais do que isso, ele foi chegando em Oscar Piastri, que tinha perdido a terceira posição para George Russell também na largada.

Divulgação | Ferrari




SAINZ FEZ UMA BOA CORRIDA TAMBÉM

> ***"Ele [Verstappen] entendeu desde a sexta-feira que o ritmo, especialmente do Lando, era muito superior. E fez uma corrida muito madura porque quando você não pode ganhar, tem de focar em chegar em segundo e pensar no campeonato."***
>
> Christian Horner

Ali, ficava claro que a Ferrari vinha muito mais forte em ritmo de corrida. Houve uma diferença significativa entre as duas McLaren em termos de ritmo ao longo do final de semana, e isso também foi verdade na corrida. Para piorar, Piastri levou um undercut de Leclerc, que vinha grudado nele e antecipou bastante a parada, na volta 24. Naquele momento, ele já tinha conseguido a posição de Piastri, que não teve outra saída a não ser estender seu stint para tentar dar o troco na segunda parte da corrida.

Mas a estratégia da Ferrari teve um bônus. Russell estava 1s5 à frente de Leclerc quando o monegasco parou, respondeu ao undercut na volta seguinte, e mesmo assim perdeu a posição depois de um pit stop lento.

**A TENTATIVA DE RESPOSTA DA MCLAREN**

Leclerc se viu em terceiro, com um bom ritmo, mas sabendo que Piastri tentaria um overcut, construindo uma diferença de número de voltas nos pneus. Ele ficou oito voltas a mais na pista, e voltou voando. Em menos de seis voltas, passou Russell. Em 5 voltas, tirou 4s de diferença para Leclerc.

Era a volta 44 de 72 e os dois já estavam pegando tráfego intenso. Ou seja, os retardatários foram ajudando Leclerc a ter DRS, enquanto Piastri já parecia ter perdido o melhor momento de seus pneus. O australiano ficou esperando uma queda de desempenho que não apareceu, em um dia de pouco desgaste de pneus, e terminou fora do pódio.




ZANDVOORT VIU UMA CORRIDA SEM O PROTAGONISMO DE SEU MAIOR ÍDOLO

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

**RUSSELL ACABA COM SEUS PNEUS**

Lembra da tal janela de funcionamento? A Mercedes foi saindo dela ao longo do final de semana, e simplesmente não tinha ritmo no domingo. Lewis Hamilton voltou para onde deveria estar não fosse a classificação ruim e a punição por ter atrapalhado Sergio Perez, usando os pneus macios novos que tinha numa tática agressiva de duas paradas.

E Russell, que chegou a sonhar com um pódio quando se viu em terceiro, amargou o sétimo lugar. Ele perdeu para Leclerc na parada, depois foi ultrapassado por Piastri e perdeu a posição também para Perez.

Seus pneus duros tinham acabado, então, em uma tentativa de recuperar a posição de Perez, ele parou novamente e colocou os únicos pneus que tinha, os macios usados da classificação. O pior que poderia acontecer seria perder a posição para Hamilton também e a Mercedes continuava com a mesma pontuação.

No final, ele ficou na mesma. Hamilton foi o oitavo, Pierre Gasly aproveitou a posição de pista que conseguiu com uma boa largada para ser o melhor do resto, e Fernando Alonso fechou os pontos.

## BASTIDORES

Um meio sorriso que parece falso, um jab ou outro em Toto, e dava para perceber que Christian Horner não estava nem um pouco à vontade com o **caminho que a Red Bull está tomando**. Voltar à especificação do início do ano era um sinal de que os engenheiros não sabiam muito bem onde a coisa tinha desandado. Sem performance, é difícil segurar Verstappen a médio prazo. Isso, sem falar na decisão bancada por ele, Horner, de manter Perez e basicamente assumir a perda do título de construtores - o que significa que os membros da equipe ficam sem o bônus no final do ano.

Saiba + no link

Era um fim de semana cheio de otimismo para a Williams. Afinal, a equipe estava trazendo seu primeiro grande upgrade, atrasado por uma série de batidas. Até que começou a dar tudo errado. Primeiro, **Logan Sargeant**, forçou demais com pista molhada no treino livre e sequer fez a classificação. Depois, Alex Albon foi desclassificado por uma questão milimétrica no novo assoalho. James Vowles ficou revoltado, os rumores de que a paciência com o norte-americano tinha acabado se espalharam no paddock em uma questão de minutos, e o chefe da Williams logo tratou de finalizar o acordo que já estava costurando antes com os representantes do argentino Franco Colapinto. Era o fim da linha para Sargeant na Fórmula 1.

Saiba + no link

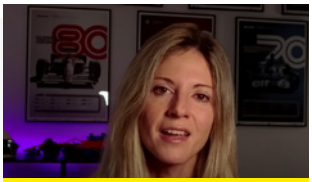



SARGEANT E ALBON



JAMES VOWLES

FOTOS: DIVULGAÇÃO | WILLIAMSF1






LECLERC COMEMORA, LITERALMENTE, COM A GALERA

# GP da Itália

Divulgação | Ferrari

O GP da Itália será mais uma daquelas corridas que a McLaren vai olhar no final do campeonato e vai pensar 'deixamos escapar uns pontos ali'. Seja pela disputa entre seus pilotos na primeira volta, que acabaram fazendo com que a dobradinha no grid se tornasse um primeiro e terceiro lugares logo na quarta curva, seja pela granulação nos pneus dianteiros, que fizeram com que Oscar Piastri parasse no box enquanto liderava, deixando a porta aberta para a Ferrari e Charles Leclerc vencerem em Monza.

Largando na pole, Norris teve bom tempo de reação, mas sua segunda fase da largada não foi perfeita, o que é sempre amplificado em Monza pela possibilidade de quem vem atrás pegar o vácuo. Ele logo tomou uma posição mais defensiva por dentro, enquanto Piastri fez a primeira parte da chicane por fora e acabou bloqueando o caminho de Russell, que freou tarde demais, tocou no australiano, danificou sua asa, e saiu da briga.

> ***"As regras papaia são: se for seu companheiro de equipe, pode disputar de forma dura, mas limpa, sem bater. E foi isso que aconteceu."***
>
> Zak Brown

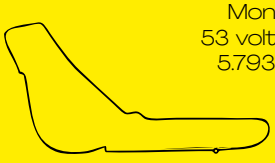
Na segunda chicane, Oscar passou Lando, que se desequilibrou, teve uma saída lenta, e permitiu a ultrapassagem de Leclerc.

Isso seria crucial porque qualquer tranquilidade que a McLaren poderia vir a ter para fazer seu ritmo tinha ido embora. Essa tranquilidade seria importante para cuidar dos pneus e tentar fazer apenas uma parada.

## DESGASTE DE PNEUS AUMENTOU COM NOVO ASFALTO

Com o reasfaltamento da pista de Monza, os pneus estavam se des-

1 set
Pirelli Italian GP
Autodromo Nazionale Monza
53 voltas
5.793 m



**PÓDIO**



1 Charles Leclerc 1:14:40.727



2 Oscar Piastri +2.664s



3 Lando Norris +6.153s

| | |
|---|---|
| 4 Carlos Sainz | +15.621s |
| 5 Lewis Hamilton | +22.820s |
| 6 Max Verstappen | +37.932s |
| 7 George Russell | +39.715s |
| 8 Sergio Perez | +54.148s |
| 9 Alexander Albon | +67.456s |
| 10 Kevin Magnussen | +68.302s |

Pole Position:
Lando Norris
1:19.327

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:21.432



Divulgação | McLaren

JÁ AS MCLAREN DEIXARAM NO AR O SENTIMENTO DE 'QUASE'

gastando muito mais do que o normal. Sabe-se que o tempo de perda de pitstop em Monza é um dos maiores da temporada, mas ao mesmo tempo não é uma pista travada, em que dá para segurar um carro muito mais rápido.

Toda desequilibrada e largando na quarta fila, a Red Bull já começou a prova com o pneu duro sabendo que teria que fazer duas paradas. Se o carro tinha um comportamento melhor, tudo dependeria muito do tipo de corrida, lembrando que ninguém tinha experimentado o pneu duro.

Sabe-se que atacar muito nas primeiras voltas é o fator número 1 para matar seus pneus, especialmente quando a limitação é o graining. Isso tem a ver com o calor excessivo no pneu logo de cara.

Norris tinha que ficar colado em Leclerc. Afinal, só assim teria a chance de um undercut, de parar antes e retornar a posição. Foi isso que ele fez, e foi isso que ele conseguiu ao parar na volta 14.

**MCLAREN VOLTA A TER O 1-2, MAS NORRIS ACABA COM OS PNEUS**

A McLaren tinha voltado ao primeiro e segundo lugares, embora essa não fosse a realidade na pista até que Sainz, que já indicava que faria uma parada, fosse aos boxes, e que as Red Bull, que largaram com pneu duro, também trocassem seus pneus nas voltas 22 e 23.

Divulgação | Ferrari




MAS ISSO NÃO ERA PROBLEMA DA FERRARI

> ***"Foi um enorme esforço de toda a equipe trazer as atualizações, mas também assumir os riscos com a estratégia. Passamos por uma fase difícil com os pneus se degradando, mas conseguimos fazer funcionar. Nossos números diziam que era possível, mas era arriscado."***
>
> Carlos Sainz

Essa parada antecipada para quem estava com o composto mais duro e, em teoria, mais resistente, chamou a atenção das demais equipes. Os dois pilotos sofreram muito com graining. Seria impossível, então, levar o composto branco até o final?

Para a Red Bull, sim. Algo que já ouvimos tantas vezes desde o final do ano passado voltou a ser o tema para eles: uma desconexão entre a dianteira e a traseira do carro, algo que vem piorando a cada tentativa de encontrar uma solução.

**FERRARI TINHA CARRO PARA FAZER UMA PARADA**

A impressão que ficou nas entrevistas pós-prova é que, entre os primeiros, fazer uma parada era algo que estava muito mais no radar da Ferrari do que de qualquer outra equipe. E havia um bom motivo para isso. Seu carro coloca menos energia no pneu dianteiro do que a McLaren, por exemplo, então é menos propenso a sofrer graining.



E NEM DE QUALQUER TIFOSI

Divulgação | Ferrari

McLaren | Divulgação




AS DUAS DUPLAS

E é claro que a tocada do piloto é igualmente importante. Leclerc não estava errado em querer ter esperado mais para trocar pneus, já que tinha perdido a segunda posição de qualquer maneira. Mas ele acabou voltando com pista livre, podendo dosar o ritmo naquelas primeiras voltas tão importantes do pneu.

Norris não fez isso, o que fez Piastri também acelerar, pois o australiano tinha parado duas voltas depois do inglês e sua vantagem de 3s8 para Norris tinha caído para menos de 2s rapidamente.

Nessa fase, também faltou uma administração da McLaren. Ora, se eles têm o 1-2 e viram o graining no pneu da Red Bull, por que não instruir os pilotos a segurar o ritmo no começo do stint?

É neste momento que Lewis Hamilton ouve via rádio os tempos de volta das McLaren e pensa 'de jeito nenhum eles vão fazer uma parada andando tão rápidos assim'. A Ferrari deve ter pensado o mesmo.

**NEM A FERRARI TINHA CERTEZA DE QUE UMA PARADA DARIA CERTO**

Fred Vasseur disse que eles ficavam em dúvida. Ora pediam para os pilotos forçarem mais e irem mais em direção a fazer duas paradas, ora achavam que seria possível ir para uma.

Não demorou para os pneus de Norris sofrerem graining e o ritmo dele cair. Em 18 voltas, ele retornava aos boxes para um segundo jogo de pneus duros.

Logo depois, outros pilotos começaram a parar. Russell, as duas Red Bull, Hamilton. Mas será que os carros mais equilibrados do dia em Monza poderiam ser velozes e ao mesmo tempo protegeriam melhor os dianteiros do graining? Estava nas mãos dos pilotos. Piastri foi questionado se os pneus iriam até o final e disse achar que não porque "eles já estão bem mortos."

A McLaren chamou o australiano, algo não muito comum de se fazer quando se está na liderança, muito menos com uma vantagem de apenas 5s6. O melhor é usar o fato de estar com a cara para o vento para cuidar do pneu e esperar o movimento do rival. Leclerc, nesta altura, estava andando no mesmo ritmo e, com isso, não conseguiria um undercut. Então, se ele parasse, Oscar pararia na volta seguinte e seguiria na liderança. Caso contrário, seria uma batalha para ver quem cuidou melhor dos pneus no final.

Piastri voltou 18s5 atrás, com Sainz e mais cinco retardatários entre ele e Leclerc, e 15 voltas para o fim. O

australiano até passou Sainz com facilidade, estava tirando mais de 1s por volta da vantagem de Leclerc, mas depois a diferença se estabilizou.

**UMA LIÇÃO: O GRAINING PODE SUMIR**

E, pior. A análise do segundo jogo de pneus de Piastri apontou que havia uma fina camada de graining, que geralmente se limpa sozinha. O rendimento de Piastri voltaria a melhorar e ele muito provavelmente não sofreria no final.

Enfim, vitória de Leclerc, que bateu as saídas de frente do carro na classificação para superar Sainz, e depois soube gerir melhor os pneus na corrida, usando a vantagem da Ferrari de colocar menos energia no pneu dianteiro. É a segunda vitória dele em Monza, tão especial quanto a primeira, segundo o próprio.

Piastri chegou em segundo e Norris também passou Sainz para ser o terceiro. Mesmo longe de ter tido o resultado ideal, ele diminuiu em oito pontos a vantagem de Max Verstappen no campeonato. **O tricampeão foi o sexto, às voltas com sua Red Bull que diz ter se tornado "um monstro".**

Saiba + no link

> ***"Ano passado, tínhamos um carro incrível, o mais dominante de todos os tempos, e basicamente o transformamos em um monstro. Passamos de um carro extremamente dominante para algo indomável em seis a oito meses. Isso é muito estranho para mim. Precisamos virar o carro de cabeça para baixo."***
>
> Verstappen



MARK THOMPSON/ GETTY IMAGES



PIASTRI CHEGOU BEM PERTO DA VITÓRIA

DIVULGAÇÃO | MCLAREN

# BASTIDORES



JULIANNE CERASOLI

Uma vitória saindo do último lugar. Quem ainda não tinha se convencido no paddock do talento de Gabriel Bortoleto **começou a mudar de ideia no domingo no GP da Itália**. Correndo praticamente em casa, no país que escolheu para ir atrás do sonho da F1 aos 12 anos, ele foi para os braços da família, que estava em peso em Monza. Só faltou a mãe, Andrea, barrada no pitlane por estar de sapato aberto. Ela sabia que corria risco, mas não poderia imaginar que perderia a comemoração de uma vitória!

Saiba + no link

Nem parecia que se tratava de um piloto que tinha acabado de fazer 18 anos e que nem estava na luta pelo título da F2: a Mercedes usou dois andares do seu motorhome para fazer a primeira coletiva de imprensa de Andrea Kimi Antonelli como piloto de F1, horas depois do aguardado anúncio oficial, tamanho o interesse. Até o CEO da categoria, Stefano Domenicali, quis fazer discurso, **enquanto Kimi a todo momento olhava para o chefe Toto Wolff**, como se buscasse entender se estava falando as coisas certas. E pensar que, menos de 24h antes, ele estava estampando o muro após cinco voltas em que andou no treino livre como se estivesse na classificação.

Saiba + no link



JU RESPONDE

FESTA DE PIASTRI NA ÓTIMA CORRIDA DO AZERBAIJÃO




Divulgação | McLaren

# GP do Azerbaijão

O GP do Azerbaijão já teve edições de loucura total. E teve outras em que não aconteceu quase nada. A prova de 2024 não foi nenhuma das duas. Foi um duelo tenso, técnico, em que, por 15 voltas, os três primeiros ficaram divididos por menos de 2s. E eram três carros diferentes. Uma corrida em que deve ter caído a ficha para quem ainda não vê "tudo isso" em Oscar Piastri.

O piloto da McLaren largou na segunda posição e dava a impressão nas primeiras voltas de que passaria o pole position Charles Leclerc em uma questão de tempo. Mas a pressão durou cinco voltas, tempo suficiente para ele pedir demais de seus pneus e ver o ritmo cair.

Saiba + no link

**Era um filme que Piastri já tinha visto nas últimas provas.** Quando você está na turbulência

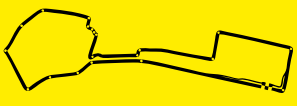
LECLERC FOI O SEGUNDO



Divulgação | McLaren

> ***"Quando o Oscar me passou, pensei 'ok, é só ficar calmo, tentar manter esses pneus vivos e passá-lo depois'. Mas foi muito mais difícil que isso."***
>
> Charles Leclerc

GP do Azerbaijão
15 de set
Qatar Airways Azerbaijan GP
Baku City Circuit
51 voltas
6.003m



**PÓDIO**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Oscar Piastri | 1:32:58.007 | |
| 2 | Charles Leclerc | +10.910s | |
| 3 | George Russell | +31.328s | |
| 4 | Lando Norris | +36.143s | |
| 5 | Max Verstappen | +77.098s | |
| 6 | Fernando Alonso | +85.468s | |
| 7 | Alexander Albon | +87.396s | |
| 8 | Franco Colapinto | +89.541s | |
| 9 | Lewis Hamilton | +92.401s | |
| 10 | Oliver Bearman | +93.127s | |

Pole Position:
Charles Leclerc
1:41.365

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:45.255




Divulgação | McLaren

E RUSSEL COMPLETOU O PÓDIO

James Sutton | Getty Images



A CAÇA DE SAINZ A PEREZ RESULTOU NO FIM DA CORRIDA PRA TODOS

de outro lado, ou você aproveita ao máximo a aderência logo de cara, ou fica vendido. Forçando por várias voltas atrás de outro carro, você vai perdendo o controle das temperaturas do pneu, de um jeito que pode não conseguir se recuperar mais.

**O QUE RED BULL E MERCEDES FIZERAM?**

Com menos a perder, em quinto e sexto lugares, Red Bull e Mercedes chamaram Max Verstappen e George Russell na volta 12, iniciando um efeito dominó em quem estava mais à frente.

Isso porque os pilotos estavam administrando tanto os pneus médios que o undercut estava se mostrando muito poderoso. Verstappen voltou rapidamente andando 2s mais rápido que o líder Leclerc, então o outro lado da garagem da Red Bull chamou Sergio Perez na volta 13 para evitar que a Ferrari conseguisse o undercut com Carlos Sainz.

Mas havia um preço. Ele voltaria atrás de Lando Norris, ainda longe de parar. E também de Alex Albon. Afinal, os dois estavam com os pneus duros e precisavam ir pelo menos até a volta 30.

Norris estava nesta situação porque pegou uma bandeira amarela relâmpago no final do Q1, se classificou em décimo setimo e acabou largando em décimo quinto com punições a Gasly e Hamilton. Em oito voltas, ele já estava no top 10 e rapidamente escalou até o quinto posto com as paradas dos rivais.

> ***"Foi a tarde mais estressante da minha vida."***
> Oscar Piastri

Norris teria um papel fundamental na vitória de Piastri. Logo à frente de Perez após a parada do mexicano, ele diminuiu o ritmo e segurou a Red Bull, enquanto Piastri era instruído para forçar o ritmo e entrar no box. Perez estava a 2s de Piastri antes da parada, em terceiro lugar, então era para o undercut da Red Bull ter funcionado. Ele perdeu tanto tempo com Norris que Piastri parou e voltou a sua frente.

**PIASTRI X LECLERC**

A Ferrari respondeu à parada de Piastri com Leclerc no giro seguinte, mas a volta de retorno dos boxes do monegasco foi lenta, enquanto Piastri conseguiu, até a exemplo do primeiro stint, aquecer mais rápido seus pneus.

E então, o que fazer agora? Piastri sabia que, se forçasse, perderia muito rendimento nos pneus depois. Mas, se conseguisse passar, poderia controlar o ritmo da frente, o que sempre ajuda a ter menos desgaste. "Eu vi meia chance e fui". Foi mesmo, no começo da volta 19, se lançando de longe por dentro na curva 1. A ultrapassagem surpreendeu Leclerc, que não entendia como Piastri estava conseguindo tirar tanto do pneu naquele momento, e também ficou surpreso com o ritmo de Perez,



PIASTRI NÃO FOI OBEDIENTE, MAS ACABOU DANDO CERTO

Divulgação | McLaren

que vinha logo atrás e logo passou a pressioná-lo. "É para eu forçar ou não, o ritmo deles está uma loucura!", disse o piloto da Ferrari.

E lá ficaram os três, muito próximos um do outro até que Perez começou a sofrer com os pneus lá pela volta 36, com 15 para o final.

Nesse ponto da prova, Carlos Sainz vinha crescendo. Ele tinha pneus mais novos do que todos os outros ali na ponta, tinha preparado sua prova para surpreender no final.

Com cinco voltas para o fim, ele chegou de vez. Os quatro primeiros colocados estavam separados por menos de 4 segundos. Piastri se concentrava em sair bem da última curva e não errar a freada da curva 1 mesmo se posicionando um pouco mais para dentro no traçado. Os dois já estavam com os pneus detonados também, dando uma traseirada atrás da outra.

Com três voltas para o fim, Perez viu sua chance. Tentou mergulhar em cima de Leclerc, não conseguiu fazer a manobra, e foi passado por Sainz. Na tentativa de recuperar a posição, chocou-se com o espanhol. Com os dois carros batidos na pista, a corrida terminou com o Safety

Divulgação | WilliamsF1




O ESTREANTE DO ANO

Car Virtual. E uma vitória suada de Piastri.

**NORRIS X VERSTAPPEN, QUEM DIRIA**

Nem um dos dois pilotos mais bem colocados no campeonato participou dessa briga. Lando Norris foi bem levando em consideração de onde largou. Conseguiu levar seus pneus duros até a volta 37, mesmo tendo feito fila no começo da prova.

O ritmo também foi bom o suficiente para que ele não precisasse ultrapassar nenhum carro mais lento quando voltou à pista. Na verdade, Norris teve pista livre para fazer algo que nem ele, nem a equipe, que projetava um oitavo lugar, acreditavam ser possível antes da largada: ir à caça de Max Verstappen e ultrapassá-lo na pista.

Verstappen teve um domingo apagado por conta de decisões erradas tomadas no sábado com o acerto do carro, que teimava em não ficar com as quatro rodas em contato com o asfalto o tempo todo.

**COLAPINTO ROUBANDO A CENA**

A batida de Sainz e Perez abriu o caminho para que vários pilotos do meio do pelotão pontuassem, mas,-

mesmo sem o acidente, Franco Colapinto seria um deles. Ele largou em nono, entrando no Q3 logo em sua segunda classificação, e se manteve ali no primeiro stint.

Foi o primeiro a parar, sofrendo com os pneus.

Uma comunicação intensa com o engenheiro foi ajudando Colapinto, que sequer fez uma temporada completa na F2, **a entender o que deveria fazer com seu segundo jogo de pneus**. Ele se viu perseguindo Fernando Alonso, depois perdendo posições para o companheiro Albon e para Nico Hulkenberg, e sendo perseguido por Lewis Hamilton, que tinha largado do pitlane após trocar o motor. Passou o piloto da Haas logo antes do acidente de Perez e Sainz com pneus 5 voltas mais usados e foi o oitavo colocado.

Saiba + no link

Hamilton e Ollie Bearman, que substituía o suspenso Kevin Magnussen, completaram o top 10.

> **"Eles não foram os melhores amigos neste fim de semana. É a terceira vez que eles quase... bom, agora terminaram o serviço."**

Piastri assistindo ao acidente de Perez e Sainz. Os pilotos tinham atrapalhado um ao outro duas vezes antes da corrida



PARA QUEM AINDA DUVIDAVA DO AUSTRALIANO, BAKU VEIO PARA TIRAR VÁRIAS DÚVIDAS

DIVULGAÇÃO | MCLAREN

## BASTIDORES

Se o GP da Itália deu bons sinais, a corrida do Azerbaijão consagrou Franco Colapinto, que marcou seus primeiros pontos na F1 em um circuito que costuma convidar os mais afoitos ao muro. Mas não foi nada tranquilo. Ainda nos treinos livres, ele aquecia seu pescoço com um elástico, daqueles grossos. Ele se soltou e bateu na sua orelha, que começou a sangrar.

Lá vai **Colapinto** para o centro médio e o pessoal de Baku quer dar alguns pontos na sua orelha. Ele sabia o que isso queria dizer: ele provavelmente estaria fora do fim de semana. Eles voltam para os boxes, alguém da FIA vê sangue na balaclava e quer declarar que ele não tem condições de correr. O caso foi resolvido e o resto é história.

Foi no GP do Azerbaijão que **Gabriel Bortoleto** chegou à liderança do campeonato da Fórmula 2. Após a grande performance de Monza, todos falavam nele, que até evitava andar pelo paddock da F1 para não sair de seu foco. Do chefe da McLaren, Andrea Stella, ganhou elogios de gente grande: me lembra o Piastri. E sabemos o quanto o italiano gosta do australiano, que era o outro grande nome do fim de semana.

Saiba + no link



O CHEFE DA MCLAREN ANDREA STELLA DEMONSTROU ESTAR FELIZ COM PIASTRI E BORTOLETO

DIVULGAÇÃO | MCLAREN

Saiba + no link




Divulgação | McLaren




# GP de Singapura

Como Mônaco, o GP de Singapura é daqueles que começa cadenciado, com o líder ditando um ritmo deliberadamente lento, sabendo que é difícil ultrapassar. Formam-se trenzinhos de DRS, e a corrida só engata quando alguém tem um encontro com o muro. Mas não dessa vez.

Na volta 3, Lando Norris já tinha aberto quase 2s para Verstappen. Na volta 9, quase 4s. E foi só nessa volta que o engenheiro pediu que ele forçasse o ritmo.

Norris estava tratando Singapura como qualquer outra prova, por dois motivos: tinha uma vantagem de performance considerável para seu oponente mais próximo, que era Max Verstappen, após falhas nas classificações de Oscar Piastri e das Ferrari, e porque Singapura não estava sendo tão dura com os pneus como em anos anteriores, com o asfalto mais maduro.



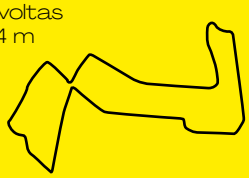
Rudy Carezzevoli | Getty Images

O PILOTO DO DIA, A VOLTA MAIS RÁPIDA, A DESPEDIDA

## HAMILTON SAI DA DISPUTA PELO PÓDIO

Isso pegou Lewis Hamilton desprevenido. A Mercedes tinha optado por largar com o pneu macio pensando na possível vantagem na largada, com mais aderência. Depois, ele sofreria para manter as temperaturas, lembrando que, quanto mais macio o pneu, menor o regime de temperatura em que ele funciona

22 de set
Singapore Airlines Singapore GP
Marina Bay Street Circuit
62 voltas
4.94 m

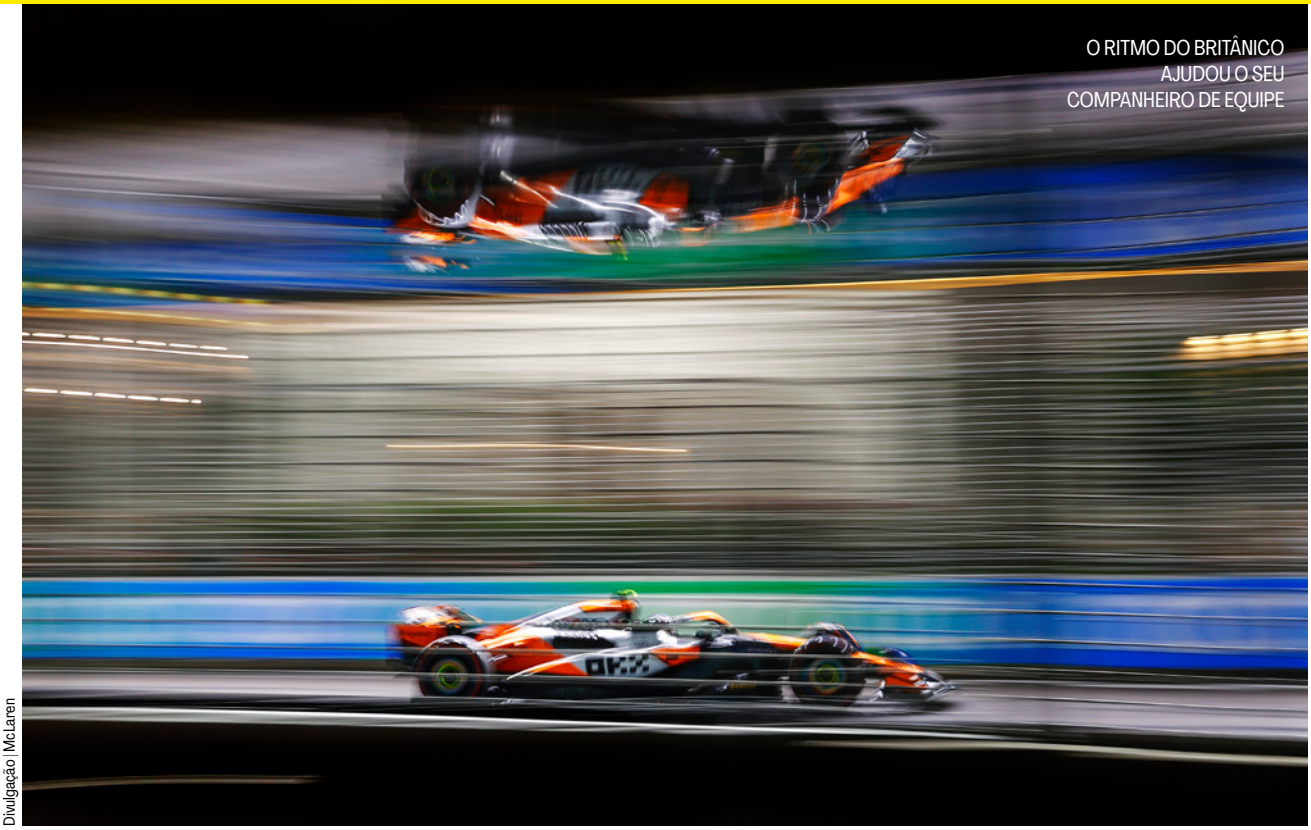


**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Lando Norris | 1:40:52.571 |
| 2 | Max Verstappen | +20.945s |
| 3 | Oscar Piastri | +41.823s |
| 4 | George Russell | +61.040s |
| 5 | Charles Leclerc | +62.430s |
| 6 | Lewis Hamilton | +85.248s |
| 7 | Carlos Sainz | +96.039s |
| 8 | Fernando Alonso | +1 volta |
| 9 | Nico Hulkenberg | +1 volta |
| 10 | Sergio Perez | +1 volta |

Pole Position:
Lando Norris
1:29.525

Volta mais rápida:
Daniel Ricciardo
1:34.486



O RITMO DO BRITÂNICO AJUDOU O SEU COMPANHEIRO DE EQUIPE

Divulgação | McLaren

de maneira otimizada. Mas era Singapura, o ritmo seria lento no começo, e seria mais fácil administrar isso. Com a tocada forte de Norris, não foi. Seus pneus se superaqueceram, ele teve de parar cedo, na volta 17, e saiu da disputa pelo pódio. Na verdade, com essa opção de ritmo por parte de Norris, haveria uma real disputa pelo pódio, porque seria uma corrida mais franca. E isso era uma má notícia para a Mercedes, que também estava largando muito mais à frente do que merecia em termos de ritmo.

Mas por que Norris conseguia ser tão rápido sem superaquecer seus pneus médios? A McLaren já tinha mostrado em Zandvoort que é o carro mais eficiente quando todos estão com uma configuração de mais downforce. Na Hungria tinha sido a mesma coisa. E isso tem a ver com a flexão da asa dianteira.

Em baixa velocidade, ela se move de uma maneira que "prende" mais o carro, e volta a uma posição mais normal quando a velocidade aumenta, ou seja, não tem um efeito prejudicial quando um ângulo tão agressivo não é necessário. Isso faz com que o carro seja mais estável ao longo da volta. Ajuda na velocidade, ajuda no controle da temperatura dos pneus.

Clive Mason | Getty Images




O FINAL DE SEMANA FOI TURBULENTO PARA VERSTAPPEN, MAS ELE AINDA CONSEGUIU A SEGUNDA COLOCAÇÃO

> ***"O seu antigo companheiro, Daniel, conseguiu a volta mais rápida."***
> GP Lambiase
>
> ***"Obrigado, Daniel."***
> Max Verstappen

**RITMO DE NORRIS AJUDOU PIASTRI**

Essa corrida mais aberta ditada por Norris abriu a possibilidade de carros com melhor ritmo usarem isso com um overcut. Ou seja, ficando mais tempo na pista que seus rivais diretos para criar uma diferença de




A LARGADA DO GP

Divulgação | McLaren

voltas nos pneus na parte final que permitiria ultrapassar, e aí entra outro elemento da corrida deste ano: a quarta zona de DRS, fazendo com que as ultrapassagens fossem menos raras.

Foi assim que Piastri entrou na disputa pelo pódio, mesmo largando em quinto. Ele teria que superar as duas Mercedes. A de Hamilton seria mais fácil porque ele tinha tido de parar muito cedo. A de Russell exigia que ele ficasse mais tempo na pista, se segurando com o pneu médio.

Russell foi até onde conseguia, em uma Mercedes que não rendeu bem na corrida. Parou na volta 27.

Piastri foi até a 38 e, mesmo neste momento, a Mercedes já não se preocupava tanto com ele. Sabia que, com o ritmo superior e pneus bem mais novos, ele passaria Hamilton e Russell com facilidade. Dito e feito.

**FERRARI TINHA O SEGUNDO MELHOR RITMO DO DIA**

A corrida da Mercedes a essa altura era com a Ferrari, que tentava estratégia semelhante com Leclerc. O monegasco, que largou em nono, tinha passado todo o primeiro stint preso atrás de Alonso e Hulkenberg, só vendo a diferença para Russell aumentar. Quando o inglês parou, estava 16s à frente de Leclerc.

> ***"Meu carro tava fodido."***
>
> Foi assim que Verstappen ganhou sua punição
>
> ***"Se você não consegue ser você mesmo, então é melhor não falar nada. É isso que ninguém quer, porque então você se torna um robô e não é assim que você deveria ser no esporte."***
>
> Max Verstappen

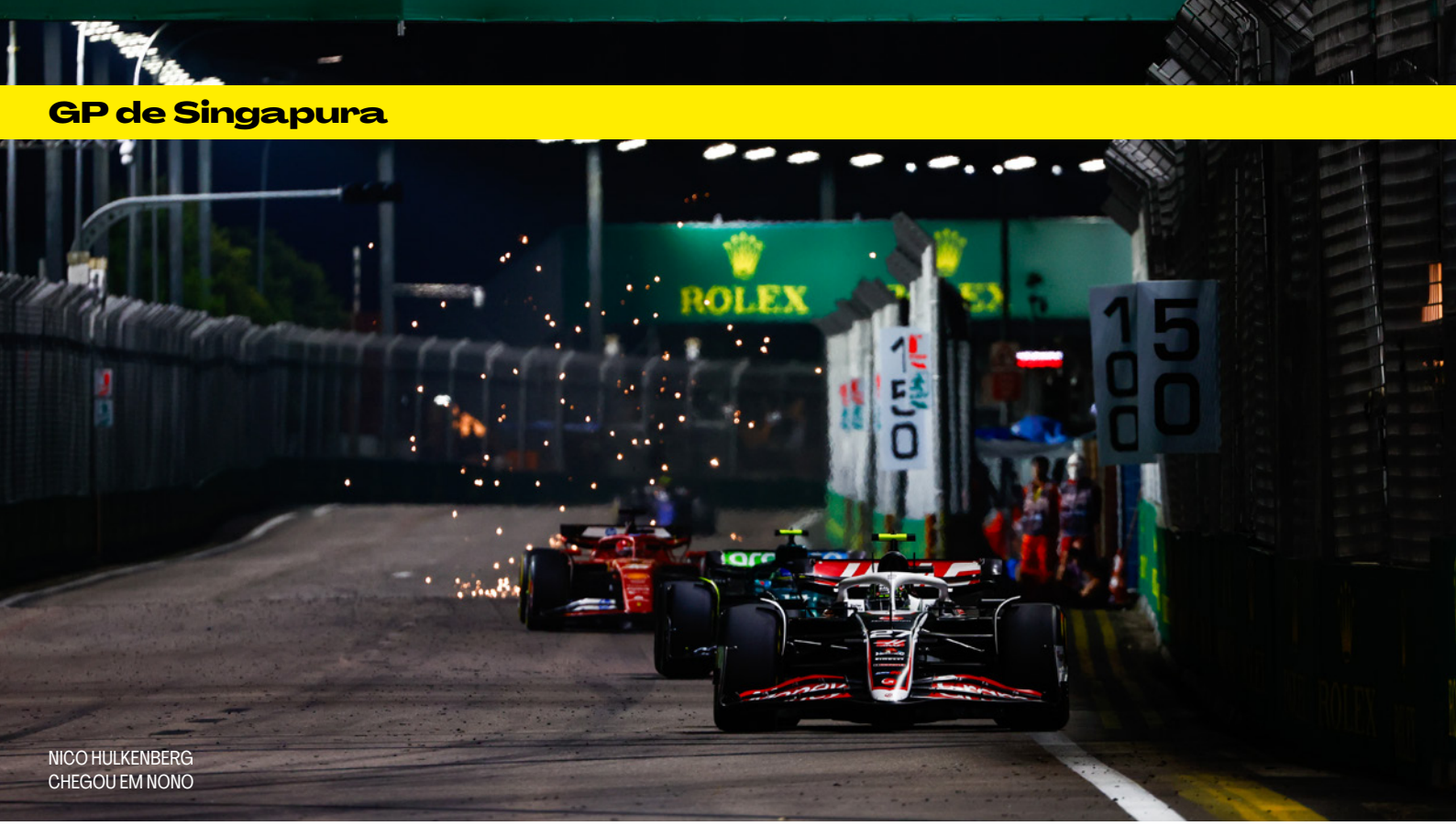


Mas o ritmo da Ferrari assim que Leclerc passou Alonso e que Hulkenberg parou foi muito forte e comprovou que ele e Sainz deveriam ser os pilotos brigando pelo pódio em termos de ritmo puro. Só estavam atrás demais para conseguir isso.

Um bom exemplo disso é como a diferença de Russell para Leclerc se manteve estável na fase em que George estava com pneus duros e Charles, com médios bem usados. É por isso que a Mercedes estava monitorando a Ferrari, e não a McLaren de Piastri, que passaria de passagem Hamilton na volta 39 e Russell na 44.

**VERSTAPPEN NO LUCRO**

Piastri não teria tempo para chegar em Verstappen, que teve o benefício de fazer seu ritmo o tempo todo. Mas ele estava perto o suficiente para impedir que Verstappen tentasse uma cartada: para tentar colocar pneus macios e fazer a melhor volta da prova no final. O que obrigaria a McLaren a tentar o mesmo com Norris (o que implicaria em aumentar o ritmo, já que ele nunca teve folga suficiente para isso). Com os pilotos no limite por conta da desidratação de Singapu-




NICO HULKENBERG
CHEGOU EM NONO

LAT IMAGES

ra, isso é sempre mais arriscado do que em outras pistas, como os dois erros de Norris, que geraram sustos, sem grandes consequências, comprovaram.

**O FATOR DANIEL RICCIARDO**

Quem foi aos boxes com quatro voltas para o final foi Daniel Ricciardo, último colocado, ou seja, alguém que não marcaria pontos se fizesse a volta mais rápida. O piloto da RB, de propriedade da Red Bull, conseguiu o melhor giro e roubou um ponto de Norris, no que, a julgar pela sua emoção e clima de despedida, foi sua última prova na F1.

Um melancólico último lugar para um piloto que tinha tentado uma estratégia de duas paradas (foram três, no final, com a troca para conseguir a volta mais rápida), algo que não costuma trazer dividendos em uma pista em que se perde tanto tempo nos boxes.

Vitória maiúscula de Norris, com Verstappen salvando pontos importantes em segundo, Piastri recuperando parte dos danos de seu Q3 ruim em terceiro, Russell sofrendo para se defender de Leclerc no final em quarto, o monegasco em quinto, Hamilton em sexto, e Sainz, que largou em décimo, em sétimo. Alonso conseguiu um undercut em Hulkenberg para ser oitavo, e o alemão segurou Sergio Perez, que largou fora do top 10 e sofreu com Franco Colapinto no primeiro stint, só conseguindo entrar na zona de pontuação quando fez um undercut no argentino.

## BASTIDORES

Mesmo antes de entrar no carro, **Daniel Ricciardo** já estava tratando o GP de Singapura como seu último na F1. Vai saber se já tinha sido informado, ou se preferia não falar em despedida com todas as letras. Depois da corrida, então, Daniel tinha a voz embargada nas entrevistas, viu seus amigos perfilados na volta ao escritório da RB, foi cumprimentar seus mecânicos e engenheiros um a um. Até os torcedores embarcaram no clima e votaram no último colocado da corrida como o piloto do dia.

Saiba + no link

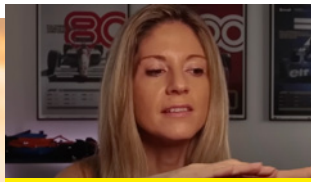
Tudo começa com Verstappen sem freio na coletiva da FIA de quinta-feira, usando palavrão para responder uma pergunta sobre o **presidente da entidade estar preocupado justamente com o abuso de palavrões nas transmissões**. Ele é chamado a se explicar, leva uma punição de "serviços comunitários". No sábado, em sua segunda coletiva da FIA do fim de semana, Verstappen é monossilábico. E faz joinha quando um jornalista pergunta se ele vai falar fora daquele ambiente. Imagina a correria na sala de imprensa quando a entrevista oficial acabou, todo mundo indo atrás de Max.

Saiba + no link

Fora da sessão oficial, ele diz que esse controle é ridículo. No domingo, a própria Red Bull organiza uma coletiva além daquela entrevista oficial da FIA, e Max diz com todas as letras que, se eles levarem as regras "bobas" do código à cabo, **ele não fica na F1 por muito mais tempo.**

Saiba + no link

# GP dos EUA






LECLERC LEVA O PRIMEIRO LUGAR NO GP DOS EUA

Ferrari | Divulgação

A sprint deixou claro que um carro estava se dando bem melhor com os pneus médios do que os outros: a Ferrari tinha sido a mais rápida no SQ1 e no SQ2 com o composto amarelo e tinha conseguido atacar até o final na sprint, chamando a atenção inclusive de Max Verstappen, feliz da vida por ter recebido a bandeira quadriculada na frente pela primeira vez desde junho, mas ciente de que a pista livre que teve desde o começo da sprint tinha sido muito importante para isso.

Enquanto isso, Carlos Sainz, terceiro no grid, e Charles Leclerc, quarto, tinham um obstáculo: teriam que recuperar a posição de pista perdida na classificação (por um lado, porque a Ferrari não se entendeu tão bem com o composto macio, e por outro pela pole que Sainz parecia ser forte candidato a até a batida de Russell no final do classificatório).

> ***"Não pode passar por fora, perdi um pódio assim em 2017 aqui."***
>
> Verstappen lembrando da disputa com Raikkonen no final da prova

> ***"É impossível para as pessoas saberem se eu poderia ter conseguido ficar na pista ou não. Portanto, você não pode julgar esse tipo de coisa."***
>
> Norris se defendendo

## DE ONDE VEIO O RITMO DA FERRARI EM AUSTIN

Saiba + no link

Na frente dos dois estavam Lando Norris em uma pole conquistada com uma volta no limite e uma dose de sorte, em um fim de semana no qual a McLaren não esteve tão plantada nas curvas de alta, talvez pelas ondulações de Austin, e na qual ficou devendo (como de costume) para a Ferrari no setor



20 de out
Pirelli United States GP
Circuit of the Americas
56 voltas
5.513 m

**SPRINT**

1 Max Verstappen 31:06.146
2 Carlos Sainz +3.882s
3 Lando Norris +6.240s

**PÓDIO**

1 Charles Leclerc 1:35:09.639
2 Carlos Sainz +8.562s
3 Max Verstappen +19.412s

| | |
|---|---|
| 4 Lando Norris | +20.354s |
| 5 Oscar Piastri | +21.921s |
| 6 George Russell | +56.295s |
| 7 Sergio Perez | +59.072s |
| 8 Nico Hulkenberg | +62.957s |
| 9 Liam Lawson | +70.563s |
| 10 Franco Colapinto | +71.979s |

Pole Position: Lando Norris 1:32.330

Volta mais rápida: Esteban Ocon 1:37.330




E FERRARI GARANTE A DOBRADINHA

Ferrari | Divulgação

de baixa. E Verstappen, com um carro bem mais responsivo do que nas últimas etapas, resultado das atualizações que a Red Bull levou a Austin depois de entender o que vinha dando errado na comunicação entre a dianteira e a traseira do carro.



E A FESTA NO PÓDIO

Ferrari | Divulgação

**DE 4º A PRIMEIRO USANDO A EXPERIÊNCIA**

Com a posição do pole na direita e a primeira curva para a esquerda, o primeiro colocado sempre se vê tomando uma linha mais defensiva. E, com Verstappen ao seu lado, você pode imaginar que será colocado para fora da pista dentro desse cenário, usando a leniência dos comissários para o início das provas.

Leclerc sabia que isso ia acontecer, se colocou por dentro, e pulou de quarto para primeiro. Sainz só não conseguiu segui-lo porque Verstappen voltou para a pista logo à frente dele, mas pelo menos deixou Norris para trás, lamentando-se por não ter se colocado como gostaria na primeira curva. Ele também devia imaginar o que Verstappen faria.

Sainz sabia que sua única chance de vencer seria livrando-se de Verstappen o mais rápido possível. Seu ritmo era bem melhor, mas ficaria escondido pela turbulência do carro da Red Bull, e seus pneus se desgastariam mais. Ele até tentou passar Verstappen ainda na primeira volta, mas completou a manobra por fora da pista e tirou o pé porque sabia que não valeria.

Seria a única chance de Sainz até a Ferrari achar um espaço no pelotão na volta 21, chamá-lo para o box antes de Verstappen, e conseguir o undercut.

**RED BULL DESISTE DE SEGUNDO LUGAR E FOCA EM NORRIS**

A Red Bull, na verdade, nem defendeu a jogada da Ferrari, pois sabia que o ritmo era inferior e a posição já estava perdida de qualquer maneira. A corrida de Verstappen era com Norris, que estava a 5s do holandês e tinha começado a virar bem mais rápido.

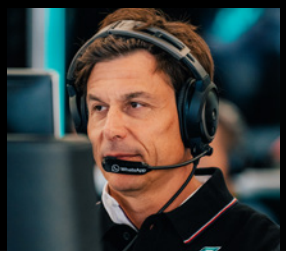
Verstappen tinha dificuldades com o carro, que não se comportava da mesma maneira que no sábado,

Divulgação | McLaren



MAS A CORRIDA FOI MARCADA PELO EMBATE VERSTAPPEN X NORRIS

> ***"Acho que é uma decisão tendenciosa, mas não é uma surpresa."***
>
> Toto Wolff conversando com George Russell via rádio sobre lance de Verstappen e Norris





A LARGADA COMEÇOU QUENTE

Mark Thompson | Getty Images

saindo muito de frente. Com isso, seus pneus estavam se desgastando mais do que os da McLaren, e Norris estava fazendo novamente seu grande trunfo nesta temporada: controlou a fase de graining dos pneus e estava conseguindo não só estender seu stint, como também se aproximar da luta pelo pódio. Atrás dele, Oscar Piastri vinha fazendo algo parecido.

**TODOS DE OLHO NO GRUPO COM PNEUS DUROS**

O histórico e características da pista e a temperatura do asfalto de quase 50 graus faziam com que a estratégia de duas paradas fosse a mais óbvia antes do começo da corrida. Mas um SC curto, de três voltas, gerado pela rodada de um Lewis Hamilton que sofreu com o acerto do carro da Mercedes, e o rendimento surpreendente do pneu duro mudaram a cara da estratégia no GP.

Pilotos que estavam largando nas últimas posições, Russell (que saíra do pitlane) e Lawson (punido pela troca de motor) faziam a primeira parte da corrida com o composto duro e estavam abrindo caminho no pelotão. Antes mesmo das primeiras paradas, Lawson já era décimo primeiroº e Russell era décimo terceiro. E eles continuariam na pista até as voltas 36 e 40, respectivamente. Com 56 voltas no GP, estava claro que era possível fazer uma parada.

**MCLAREN USA PILOTAGEM DE NORRIS A FAVOR DA ESTRATÉGIA**

Chegando na metade da corrida, os dois carros com melhor ritmo estavam, na prática, nas duas primeiras colocações, e faltava definir o último lugar no pódio. A chance da McLaren era usar o trabalho que Norris tinha feito com os pneus, deixá-lo na pista o máximo possível, e criar uma diferença de número de voltas entre os pneus dele e de Verstappen para que ele pudesse ultrapassar na pista.

Verstappen para na volta 25. Norris vai até a 31. Ele volta 6s atrás, com




E LECLERC FOI QUEM SE DEU MELHOR

RUDY CAREZZEVOLI | GETTY IMAGES

22 voltas para o final. Em 10 voltas, Norris chega no líder do campeonato.

**MAIS UM NORRIS X VERSTAPPEN VIRA POLÊMICA**

É uma pista divertida para disputar posição. Em várias curvas, dá para andar lado a lado. Mas os comissários têm que ficar atentos porque tem muita área de escape asfaltada. E quando isso acontece é um tal de espalhar para fora da pista o tempo todo.

Dito e feito. Com quatro voltas para o final, Norris emparelha por fora na freada da curva 12, Verstappen mergulha por dentro para garantir que estará à frente na tangente da curva e, com isso, ganha o direito de fazer a curva como se Norris não estivesse ali. É isso o que determina o código de pilotagem de 2024.

Mas Verstappen não consegue ficar na pista. E Norris não tira o pé, faz a ultrapassagem por fora da pista. Ele estava convencido de que estava à frente na tangente (não estava), e acreditava que, como Verstappen também saiu da pista, isso mitigava o fato da manobra ter sido feita fora da linha branca.

A McLaren também acreditava nisso e não pediu para seu piloto devolver a posição. Ele conseguiu abrir pouco mais de 4s, o que não foi suficiente quando veio o veredito: Norris não tinha direito àquela curva porque não estava na frente na tangente, então sua manobra foi considerada como "sair da pista e ganhar vantagem".

Verstappen vai ao pódio e aumenta a vantagem para 57 pontos no campeonato, enquanto Norris saiu do carro descontente com a punição, claro, mas se culpando pela largada. "Se não tivesse pilotado como um palhaço, não estaríamos tendo essa conversa."

Leclerc, que fez o certo para evitar Verstappen na largada, comemorou sua terceira vitória do ano, a quarta da Ferrari na temporada.

## BASTIDORES

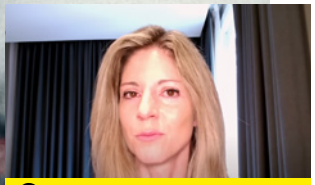
Pernalonga foi o apelido que os rivais da Red Bull deram para o equipamento que um mecânico da equipe usava para mostrar à FIA como eles ajustavam a altura do carro. O apelido diz tudo, era um apetrecho bem longo e pouco prático, só para mostrar que era difícil fazer o ajuste, ao contrário do que o resto das equipes estavam suspeitando. E essa demonstração pública irritou ainda mais os rivais, foi visto como uma afronta.

Por que o drama? Os outros viram o desenho da parte interna da Red Bull e se perguntaram por que eles tornariam o acesso a esse ajuste tão fácil? Seria para mudar a configuração do carro quando não pode, entre a classificação e a corrida?

Isso ajuda a explicar a reação de Toto Wolff à decisão de punir Lando logo após a bandeirada. Havia um clima de que a FIA não estava querendo olhar essa questão a fundo.

Na Red Bull, Verstappen teve um final de semana mais calmo depois do desabafo de Singapura. Até estava respondendo às perguntas na coletiva oficial da FIA normalmente. Teria resolvido suas questões com eles? "Não, é só porque sou uma boa pessoa". Digamos que a melhora do comportamento do carro tenha ajudado nesse bom humor do holandês.

# GP da Cidade do México



JU RESPONDE



SAINZ COMEMORA MUITO A VITÓRIA NO GP DO MÉXICO

Ferrari | Divulgação

"Em que posição você poderia ter chegado hoje sem as punições, Max?"

"Acho que na frente das Mercedes. Mas aí o Lando teria vencido a corrida"

Isso diz muito sobre a mentalidade de Verstappen no momento. O comportamento de sua Red Bull melhorou, mas não o suficiente para que ele deixe de estar na posição de olhar mais para o espelho retrovisor do que para frente nas corridas. Mas ele tem uma vantagem considerável no campeonato, pode se dar ao luxo de zerar uma corrida, por exemplo. Não é algo que Norris tem, tanto pelo campeonato de pilotos, quanto pelo de construtores, agora que a Ferrari aproveitou **dois circuitos bons para seu carro** para passar a Red Bull e ficar a 29 pontos da McLaren do inglês. E quem tem menos a perder que todo mundo é Carlos Sainz. Se a Ferrari não ganhar o campeonato por algum exagero dele, tudo bem, está de saída mesmo e logo não terá nada a ver com isso. Se ganhar... Todos esses elementos estiveram presentes em um GP da Cidade do México muito mais animado do que em anos anteriores.

> ***"Esse cara é perigoso."***
>
> Lando Norris sobre Max Verstappen

Saiba + no link

27 de out
Mexico City GP
Autodromo Hermanos Rodriguez
71 voltas
4.304 m

**SPRINT**

1 Lando Norris 29:46.045
2 Oscar Piastri +0.593s
3 Charles Leclerc +5.656s

**PÓDIO**

1 Carlos Sainz 1:40:55.800
2 Lando Norris +4.705s
3 Charles Leclerc +34.387s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Lewis Hamilton | +44.780s |
| 5 | George Russell | +48.536s |
| 6 | Max Verstappen | +59.558s |
| 7 | Kevin Magnussen | +63.642s |
| 8 | Oscar Piastri | +64.928s |
| 9 | Nico Hulkenberg | +1 volta |
| 10 | Pierre Gasly | +1 volta |

Pole Position: Carlos Sainz 1:15.946

Volta mais rápida: Charles Leclerc 1:18.336




O VERMELHO PREVALECEU NO PÓDIO MAIS UMA VEZ

Ferrari | Divulgação

**COMO SAINZ SE TORNOU O NOME DA CORRIDA**

Sainz conseguiu uma pole position que nem mesmo a Ferrari esperava. Os carros vermelhos se adaptaram bem ao circuito Hermanos Rodriguez e suas curvas de baixa velocidade e necessidade de alta carga aerodinâmica por conta da altitude. Mas sempre sofrem em colocar temperatura no pneu, o que atrapalha a classificação. Mas não dessa vez.

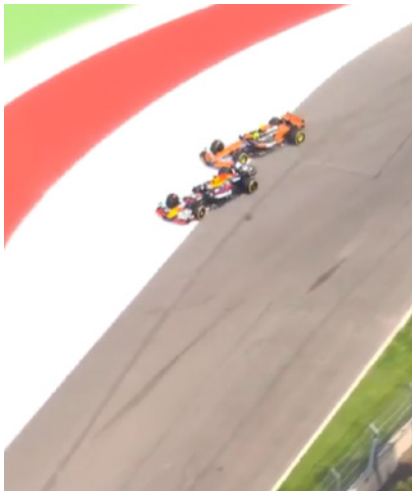
Sainz tinha Verstappen ao seu lado na primeira fila, em outra classificação muito boa do holandês, e perdeu a posição nos primeiros metros, algo que é até esperado no México pela longa distância até a primeira freada e a curva para o lado oposto da posição do pole. Norris se manteve em terceiro, com Leclerc em quarto e Hamilton passando Russell logo atrás. Perez e Piastri? Esses tinham sido eliminados ainda no Q1, e o mexicano seria punido por queimar a largada.

A prova foi neutralizada por seis voltas após um acidente na largada entre Tsunoda e Albon. O japonês espremeu o francês, que ficou sem ter para onde ir, com carros dos seus dois lados.



MAIS UM CAPÍTULO VERSTAPPEN X NORRIS

Reprodução | F1.com



***"Sinto que a Ferrari pode estar na luta pelo título de 2025 e não vou estar lá para aproveitar."***

Carlos Sainz

Em duas voltas, Sainz pegou o vácuo de Verstappen, que reclamou que sua bateria não estava carregada, e mergulhou por dentro na primeira curva, conseguindo retomar a liderança e deixando Verstappen na mira de Norris.

A disputa entre Norris e Verstappen Na volta seguinte, foi Norris que mergulhou para passar Verstappen, desta vez tendo a vantagem na tangente, e depois viu seu espaço acabar, espremido pelo rival. Desta vez, a curva não era de Verstappen e ele não tinha o direito de fazê-la como se Norris não estivesse ali.

Mas Norris passou, saindo da pista e tudo, e quatro curvas depois viu Verstappen se jogar sem qualquer condição de fazer a curva, indo para fora da pista e levando Norris, cuja prioridade era não bater, junto.

Ele conseguiu a ultrapassagem assim, fora da pista, e levou duas punições: 10 segundos por forçar outro



Ferrari | Divulgação

O ESPANHOL TEVE UM FINAL DE SEMANA ESPECIAL

piloto para fora e outros 10 por sair da pista e ganhar vantagem.

Como já havia acontecido em Austin, a grande vantagem foi de Leclerc, que passou os dois enquanto eles se estranhavam. As Ferrari estavam sumindo na frente e Norris não conseguia outras oportunidades de passar Verstappen, mesmo tendo mais ritmo.

Seria uma corrida de uma parada, com pneus médios e duros, então demoraria para Verstappen sair da frente de Norris e pagar suas punições. Na volta 26, quando Verstappen foi o primeiro dos ponteiros a parar, Sainz já tinha 12s de vantagem para Norris e Leclerc, 7s.

Mas a Ferrari não tinha um ritmo muito melhor e venceria de qualquer jeito? A lógica antes da corrida apontava para isso, mas o dia mais frio e nublado no domingo estava ajudando a McLaren. E uma das Ferrari, de Leclerc, perdeu rendimento com os pneus duros.

O GP da Cidade do México, por conta da altitude, sempre tem o elemento da administração das temperaturas e do combustível. E era isso o que Leclerc estava fazendo, com o chamado lift and coast. Isso tira a temperatura dos pneus, porque você freia menos, e o monegasco chegou em uma situação em que os pneus saíram da janela de funcionamento e nunca mais voltaram.

> **"Ele precisa ser mais humilde."**
> Sergio Perez sobre Liam Lawson

Isso aconteceu a partir da volta 50, quando Norris começou a se aproximar. Eram quatro segundos de distância. Em 10 voltas, Norris tinha chegado e, no final da volta 53, Leclerc perdeu a traseira do carro, escapou da pista, e viu a McLaren assumir a segunda posição.

**A MCLAREN PODERIA TER VENCIDO?**

Faltavam só oito voltas para o fim, Sainz tinha uma folga de 7s na liderança e viu a vantagem cair para menos de 5s no final, mas sempre mantendo o controle para vencer pela segunda vez na temporada.

É difícil cravar que a história seria diferente sem o tempo que Norris perdeu com Verstappen. Mas ele não teria Leclerc para passar e poderia fazer seu ritmo o tempo todo.

Esse ritmo do final animou a McLaren. Afinal, **eles esperavam que a Ferrari fosse muito forte na Cidade do México e conseguiram acompanhá-los com seu carro mais atualizado** (Piastri não tinha a asa dianteira e o assoalho).

Saiba + no link

No final, saíram quase todos felizes ali. Sainz pela vitória, Norris por ter descontado 10 pontos de Verstappen, que chegou em sexto, e o próprio Max por acreditar que, mais uma vez, conseguiu tirar pontos de seu rival com sua agressividade. Ninguém disse que a tarefa de vencer o tetra com, efetivamente, o terceiro melhor carro em todo o último terço do campeonato seria simples.

No restante do pelotão, Perez teria um encontro com seu possível substituto Liam Lawson com direito a toque, danos em seu sidepod, e dedo do meio mostrado pelo neozelandês, que depois ouviu do mexicano que deveria ser mais humilde.

Mas ambos terminaram bem longe dos pontos. Andando bem novamente e comprovando que a atualização de Austin funcionou, as duas Haas marcaram pontos, com Magnussen conseguindo inclusive se manter à frente de Piastri, que escalou de décimo sétimo para oitavo. E Pierre Gasly conseguiu capitalizar sua ótima classificação e foi décimo com a Alpine.




MCLAREN SAIU FELIZ DO MÉXICO

MCLAREN | DIVULGAÇÃO

BASTIDORES

Nem mesmo a Checomania era a mesma de anos anteriores neste GP caseiro para ele, e os **promotores já estavam estudando os números** e tentando prever qual seria o baque da perda do herói local, até porque ela parecia inevitável. O apoio ainda era gigantesco e era fácil saber quando Perez passava pela parte do estádio porque dava para escutar a torcida de longe, mas também tinha muita faixa especialmente para Alonso e Norris.

Mas quem estava mais mexicano, ou pelo menos estava tentando, já que sua dificuldade para falar castelhano é muito maior do que era de se imaginar para alguém fluente em italiano e francês,

FERRARI | DIVULGAÇÃO







CHRIS GRAYTHEN | GETTY IMAGES

era Charles Leclerc. Ele até chegou vestido de mariachi para a pista na quinta-feira. É daqueles pilotos que realmente se empolgam com a energia mexicana.

"Uma pena que a imprensa britânica tenha feito Max pilotar desse jeito". Foi com esse humor bem característico da ilha que um jornalista quebrou a internet após o GP da Cidade do México. A atuação de Verstappen foi um prato cheio para a mídia britânica, que fez de tudo para atacar o holandês, o que acabou voltando contra eles depois: um Verstappen 'mordido' é um Verstappen mais rápido, ele foi criado para ser assim e mostraria isso no Brasil.

Vencedor  Max Verstappen



ATUAÇÃO DE GALA DE VERSTAPPEN EM SÃO PAULO



JU RESPONDE

# GP de São Paulo

O GP de São Paulo se desenhava para ser aquele que colocaria Lando Norris, de fato, na disputa pelo título. Ele largava na pole, Max Verstappen em décimo sétimo, após uma série de fatores deixá-lo sem completar a última volta rápida no Q2, somada a uma punição pela troca de motor. Mas a corrida em **Interlagos**, com classificação e GP no mesmo dia por conta da chuva, Safety Car e bandeira vermelha, acabou se tornando exatamente o inverso.

Saiba + no link

Verstappen estava mordido. Duas punições no México, mais uma na sprint por uma infração atrás do Safety Car Virtual, o resultado da classificação. Como ele já mostrou no passado, esse tipo de combinação é como mexer no vespeiro interno de Max, e ele entrou no carro decidido a vencer.

Mas não dá para creditar tudo ao piloto na F1. O trabalho dele é maximizar aquilo que o carro pode fazer. **E o limite da Red Bull estava mais alto do que nas corridas anteriores**, como eles já tinham mostrado na sprint. Verstappen só não lutou pela vitória no sábado de manhã porque Charles Leclerc conseguiu segurá-lo por 18 das 24 voltas, mesmo com as McLaren fechando a primeira fila. No seco, parecia que a McLaren tinha uma vantagem pequena e que Ferrari e Red Bull estavam em um nível semelhante.

Saiba + no link

Eis que vem a chuva no final de semana. A McLaren não era tão eficiente com sua asa de mais carga aerodinâmica e os pilotos passaram a sofrer mais com travadas nos pneus dianteiros – **Andrea Stella não quis dar muitos detalhes dos**

Saiba + no link

Mark Thompson | Getty Images

GP DE SÃO PAULO
3 de nov
Lenovo São Paulo GP
Autodromo Jose Carlos Pace
71 voltas
4.309 m



**SPRINT**

1 Lando Norris 29min46s045
2 LOscar Piastri +0s593
3 Charles Leclerc +5s656

**PÓDIO**


1 Max Verstappen 2:06:54.430


2 Esteban Ocon +19.477s


3 Pierre Gasly +22.532s

| | | |
|---|---|---|
| 4 George Russell | +23.265s |
| 5 Charles Leclerc | +30.177s |
| 6 Lando Norris | +31.372s |
| 7 Yuki Tsunoda | +42.056s |
| 8 Oscar Piastri | +44.943s |
| 9 Liam Lawson | +50.452s |
| 10 Lewis Hamilton | +50.753s |



Pole Position:
Lando Norris
1:23.405

Volta mais rápida:
Max Verstappen
1:20.472




Mark Thompson | Getty Images

E ESSE PÓDIO, HEIN

**motivos para isso**, mas disse que é um problema recorrente em um determinado tipo de situação.

E Verstappen é sabidamente muito forte nesse tipo de condição de pista. Era para ele fazer a pole e largar em sexto com a punição. Mas a Red Bull liberou os carros depois dos rivais, ocupando a primeira posição nos pits em Interlagos, e ficou para o final da fila, exposta a uma bandeira vermelha, que veio.

O líder do campeonato largaria em décimo quinto com Alex Albon e Lance Stroll fora. Fechou a primeira volta em décimo primeiro, já armando o bote para cima de Lewis Hamilton. Na volta 6, chegou na McLaren de Oscar Piastri, na disputa da sétima posição. Perdeu só três voltas atrás do australiano. Passou Liam Lawson com mais facilidade e chegou em quem foi, de novo, uma muralha: Charles Leclerc, que o segurou por 13 voltas e o fez perder 4s em relação ao líder, que era George Russell a essa altura.

Essa, aliás, tinha sido a primeira chance dada por Noris para Verstappen: na largada, o britânico perdeu a primeira posição para o piloto da



Ferrari | Divulgação

A CHUVA 'CAUSOU' EM INTERLAGOS

> ***"Se eu pudesse correria o GP com esse carro hoje, isso é um carro de corrida de verdade."***
>
> Lewis Hamilton após homenagem a Senna

Mercedes, claramente mais lento. Mas, com a asa de alto downforce, Norris não conseguia passar e os dois não conseguiam abrir uma distância confortável para pararem e voltarem ainda na frente.

**CHEGA A PANCADA DE CHUVA: QUEM PODE ARRISCAR MAIS?**

Até que, na volta 25, o cenário é o seguinte: tem uma pancada de chuva chegando. Será forte o suficiente para uma bandeira vermelha? Não dá para saber. Dá para arriscar a ficar na pista com pneu intermediário já bastante gasto? Depende do quanto se tem a perder e o feedback do piloto na pista.

Russell queria continuar, mas a Mercedes o chamou.

Norris queria parar e a McLaren tinha muito a perder, lembrando que

McLaren | Divulgação




NORRIS PERDE A POSIÇÃO PARA RUSSELL LOGO NA LARGADA

a principal disputa deles é o mundial de construtores. E eles decidiram parar também.

As RB, quinto e sétimo, decidem parar na mesma volta, trocando para pneus de chuva extrema.

Essa informação, porém, é importante: quando a situação de pista indica a necessidade de pneu de chuva extrema, isso é indicativo de que tem tanta água que haverá muito spray. E que muito spray significa que a situação está próxima de uma bandeira vermelha. Perez também tinha parado uma volta antes e colocado o pneu azul.

Esteban Ocon era terceiro quando Russel e Norris pararam a, com nada a perder. Gasly era quinto. Eles ficam na pista esperando a bandeira vermelha ou o Safety Car.

Entre eles estava Verstappen. Primeiro, a Red Bull podia confiar que não seria ele o cara que causaria a bandeira vermelha. Segundo, ele tinha uma 'gordura' de 44 pontos no campeonato para queimar. Ele fica na pista esperando a bandeira vermelha ou o Safety Car.

**ONDE VERSTAPPEN SAIRIA SEM A BANDEIRA VERMELHA?**

A neutralização viria no final da volta seguinte à parada de Russell e Norris. A chuva forte tinha chegado. Se Ocon, Verstappen e Gasly tivessem parado naquele momento, o francês tinha chances de voltar ainda na ponta, com Max em quinto (perdendo posição para Russell, Norris e Tsunoda), e Gasly em sexto. Com o ritmo que Verstappen estava mostrando e mais de metade da corrida pela frente, não é de se duvidar que ele passaria todo mundo.

Alpine | Divulgação




ELES FORAM AS ESTRELAS DO PÓDIO

> ***"Alguém muito importante para todos nós disse há muito tempo que na chuva os carros são quase iguais. Essa frase não envelheceu nem um pouco."***
>
> Esteban Ocon citando Ayrton Senna

Mas eles não param, claramente apostando que teremos uma bandeira vermelha. A pista estava para pneu de chuva extrema e sabemos o que isso significa.

Até que a Williams dá uma mãozinha: para Colapinto e o coloca no pneu intermediário, que logo perde temperatura atrás do SC e o argentino acaba no muro. Teríamos a bandeira vermelha sem isso? Não sabemos.



LECLERC FOI PÁREO DURO PARA VERSTAPPEN EM SÃO PAULO

MARK THOMPSON | GETTY IMAGES

Havia elementos para Red Bull e Alpine apostarem que teríamos uma bandeira vermelha mesmo sem isso? Com certeza.

A bandeira vermelha significa que todos podem trocar de pneu livremente. A chuva melhora e todos relargam com o intermediário. Ocon, Verstappen, Gasly, Norris, Russell, Leclerc.

Verstappen não vai para cima de Ocon logo de cara. Não estava conseguindo ver muita coisa, então ouviu que a corrida era longa e ele poderia esperar as condições melhorarem.

Mas surge outra oportunidade: um Safety Car causado por Sainz. Na nova relargada, na volta 43 de 69, ele usa sua rota favorita, por dentro na curva 1, e toma a liderança. Mais atrás, Norris bloqueia os freios dianteiros e cai para sétimo, atrás de Piastri e Leclerc.

Nestas 26 voltas, Verstappen abre quase 20s, enquanto Russell não consegue sequer passar Gasly.

Verstappen foi veloz quando a pista estava para intermediários, se segurou bem quando estava de intermediários usados e a pista estava encharcada, a equipe leu bem a situação e tinha a tal gordurinha para arriscar esperar a bandeira vermelha. A receita perfeita para uma das melhores atuações que Interlagos já viu.

> ***"Não é uma questão de talento, é sorte."***
> Lando Norris sobre bandeira vermelha que ajudou a vitória de Verstappen

## BASTIDORES



Segundo a Polícia Federal, mais de 100 mil argentinos entraram no Brasil nos dias que antecederam o GP de São Paulo. É claro que nem todo mundo estava indo para Interlagos, mas dá para arriscar que mais de 10% deles estavam lá, empolgadíssimos com Franco Colapinto, apoiando o argentino até quando ele bateu duas vezes na chuva no domingo. **Fizeram um bandeiraço** perto da Avenida Paulista. Alguns tinham bandeiras com Colapinto ao lado do Senna, mas não era provocação não. Eles adoram Ayrton, até porque Ayrton adorava Fangio.

E adoram automobilismo também. Assim como os brasileiros nos últimos anos, foram escolhendo pilotos para torcer por não terem compatriotas. Mas isso ficou no passado. "Era torcedor do Sainz, mas todas as minhas roupas da Ferrari ficaram na Argentina", me disse um deles. E não foi o único.

Caiu um cisco no olho de muita gente quando Lewis Hamilton pilotou a McLaren de Ayrton Senna em Interlagos, com direito a duas voltas a mais que o planejado, bandeira brasileira na mão e tema da vitória. E a chuva, claro, que sempre marca presença nas grandes homenagens ao brasileiro. No pitwall, cada um foi atrás de uma brechinha no alambrado para ver a McLaren mais de perto.




FOTOS: JULIANNE CERASOLI

A CELEBRAÇÃO MAIS DO QUE ESPECIAL ENTRE VERSTAPPEN E KELLY PIQUET



CLIVE MASON | GETTY IMAGES







# GP de Las Vegas

Mark Thompson | Getty Images

O GP de Las Vegas é aquele em que você tem que deixar suas certezas sobre a temporada de lado para entender. Já tínhamos percebido isso com as **quase 100 ultrapassagens do ano passado.** Temperatura do asfalto com jeito de pré-temporada na Europa (e pressão de pneus nas alturas para tentar gerar um pouco de calor, mas prejudicando ainda mais a aderência), configuração de baixa pressão aerodinâmica e muros próximos tornam esse evento único no calendário.

Saiba + no link

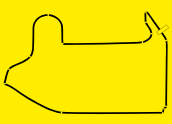
Melhor para a Mercedes, que ganhou o extra-oficial "campeonato de inverno", aparecendo toda vez que fez mais frio, e para Verstappen, que selou o tetracampeonato sem dificuldades enquanto a McLaren de Lando Norris não se encontrava.




Stephen Reuss

Ok, não foi exatamente sem dificuldades. A Red Bull, por conta do teto orçamentário, optou nas últimas temporadas por não ter uma asa traseira "especialista" de pista de baixa pressão aerodinâmica, ou seja, para usar em Monza e em Las Vegas. A desvantagem nas retas era tanta que eles tiveram que cortar as asas que tinham à disposição, então não foi uma preparação das mais tranquilas para Verstappen.

Na corrida, no entanto, isso não seria um fator tão importante. O que fez a diferença foi como cada conjunto carro e piloto lidou com os pneus.



GP DE LAS VEGAS
24 de nov
Heineken Las Vegas GP
Las Vegas Strip Circuit
50 voltas
6.201 m

**PÓDIO**

| | | |
|---|---|---|
| 1 George Russell | 1:22:05.969 | |
| 2 Lewis Hamilton | +7.313s | |
| 3 Carlos Sainz | +11.906s | |
| 4 Charles Leclerc | +14.283s | |
| 5 Max Verstappen | +16.582s | |
| 6 Lando Norris | +43.385s | |
| 7 Oscar Piastri | +51.365s | |
| 8 Nico Hulkenberg | +59.808s | |
| 9 Yuki Tsunoda | +62.808s | |
| 10 Sergio Perez | +63.114s | |

Pole Position:
George Russell
1:32.312

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:34.876



Clive Mason | Getty Images

VERSTAPPEN É CARREGADO PELA EQUIPE

> ***"Como você disse: antes eu só conseguia vencer com o melhor carro. Este ano foi um pouco diferente."***
>
> Max Verstappen para Zak Brown ao vivo na TV quando o CEO da McLaren foi cumprimentá-lo pelo tetra



A MERCEDES COMPROVOU QUE O CARRO ANDA BEM NO FRIO

Jiri Krenek

**FAVORITISMO DA FERRARI DURA 4 VOLTAS**

Em teoria, esse seria o trunfo da Ferrari. Eles largavam em segundo com Carlos Sainz e em quarto com Charles Leclerc, e tinham tido as melhores simulações de corrida nos treinos livres. O risco era a asa traseira muito fina que eles estavam usando: ela faria com que os pneus deslizassem demais e acabaria com essa vantagem?

O grande desafio para todos era entender como lidar com as primeiras voltas. Forçar muito o pneu médio traria graining por conta do frio da superfície, mas é uma pista em que dá para ultrapassar, então não adianta ser muito conservador e ficar para trás.

Leclerc foi para o ataque. Era segundo após a primeira curva, emparelhou com o pole position Russell na volta 4. E foi o suficiente para o pneu ir embora.

E foi de uma vez. Leclerc passou a ser 0s6 mais lento por volta. Foi passado por Sainz e por Verstappen, e foi o primeiro dos pilotos que largaram com os médios a parar. Era a volta 9 de 50, um sinal de que teríamos uma corrida de duas paradas.

Logo foram os pneus de Sainz que foram embora. Também de uma hora para a outra. E a Ferrari saiu da disputa pela vitória: Russell já tinha 8s de vantagem para o rival mais próximo quando o espanhol parou, na volta 10.

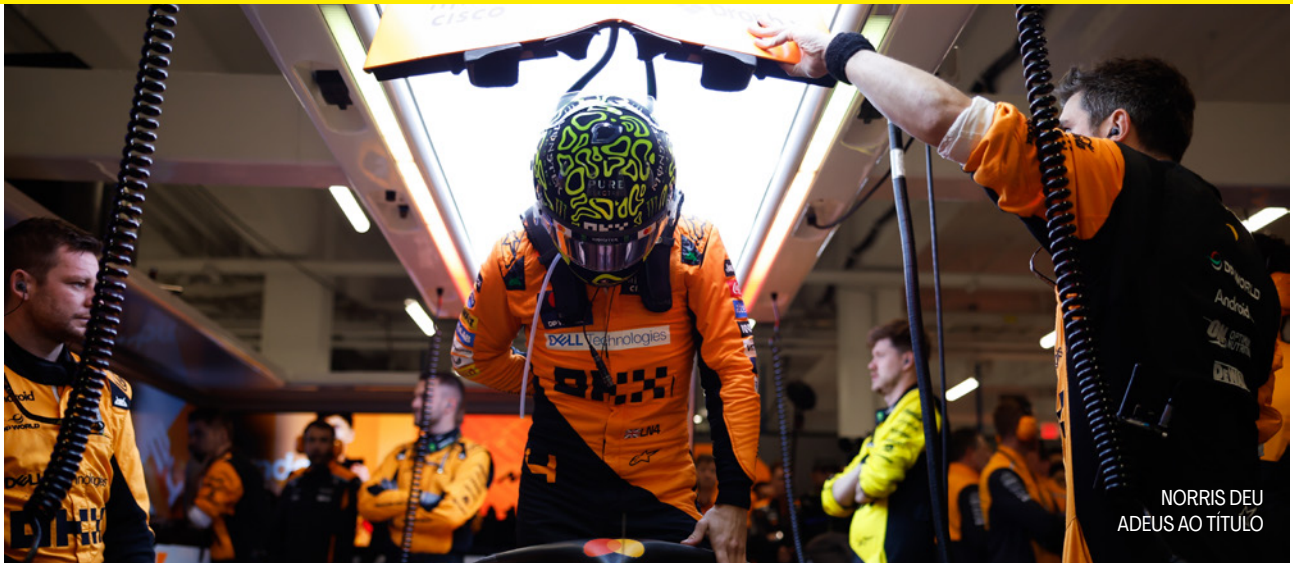
Esse rival mais próximo era Verstappen, que tinha largado em quinto, e que a essa altura já não tinha mais Lando Norris por perto. A McLaren não apresentava seu melhor desempenho com baixa pressão aerodinâmica e o frio e o inglês tinha parado na mesma volta de Leclerc.

**A CORRIDA DE RECUPERAÇÃO DE HAMILTON**

Quem progredia bem era Lewis Hamilton, que tinha sido rápido nos treinos livres, mas havia cometido dois erros no Q3 e saía da décima posição.

O heptacampeão passou Hulkenberg, Piastri e Tsunoda em nove voltas e estava diminuindo a desvantagem de 7s em relação a Verstappen quando o holandês parou, na volta 10. E foi o último dos ponteiros a trocar os médios pelos duros, na volta 13.

McLaren | Divulgação



NORRIS DEU ADEUS AO TÍTULO

A Mercedes estava conseguindo ser rápida e evitar o graining ao mesmo tempo. O carro funciona bem quando a temperatura está mais baixa - como no Canadá, Silverstone e Bélgica - e ainda melhor quando o asfalto não tem ondulações e é possível andar com o carro baixo e a suspensão dura. De quebra, a asa traseira não era tão fina quanto a da Ferrari, então o carro escorregava menos nas curvas.

Russell, a essa altura, só tinha que administrar. Mas a briga pelo pódio estava aberta. Verstappen era segundo, com Sainz 2s atrás, seguido por Leclerc 2s atrás dele e Hamilton, na cola do monegasco.

Percebendo que os dois se aproximavam dele e seus pneus estavam acabando mais uma vez, Sainz pediu para a Ferrari pará-lo, mas o time não quis, preocupado em devolvê-lo no meio do trânsito.

Era a volta 27 e, desta vez, quem parou primeiro foram Verstappen e Hamilton, que tentava ali um undercut nas duas Ferrari. Sainz parou na volta seguinte e, mesmo assim, não conseguiu manter sua posição. Leclerc sabia que já tinha sido ultrapassado, na prática, pela Mercedes e seguiu na pista por mais quatro voltas.

> ***"Não faça absolutamente tudo o que todos dizem para você fazer. Faça muitas perguntas. Não tenha pressa. Não deixe a negatividade te atingir porque as pessoas são tão negativas hoje em dia, julgando você sem parar. Então fique longe das redes sociais e mantenha sua família e seus amigos mais próximos perto de você porque eles são os únicos que são seus verdadeiros amigos e eles estarão lá para você."***
>
> Lewis Hamilton quando perguntado sobre conselhos para os pilotos jovens

### OVERCUT DE LECLERC NÃO FUNCIONA

A ideia era levar os pneus até o limite para ter borracha mais nova no final. Para isso, seria importante, também, administrar o ritmo nas primeiras voltas, pois isso é fundamental para controlar o graining (muito menos proeminente no pneu duro mas, no caso da Ferrari, ainda uma ameaça).

Leclerc chegou a encostar em Sainz, mas já não fazia sentido pensar em uma inversão de posições em uma corrida na qual ambos os pilotos ferraristas saíram descontentes com a equipe: Hamilton tinha escapado, foi por vezes 1s por volta mais rápido que Russell e chegou a des-



LECLERC E VERSTAPPEN DISPUTAM POSIÇÃO

> ***"Talvez tente em espanhol."***
>
> Leclerc ironizando via rádio o fato de Sainz não ter deixado-o passar durante o GP

Chris Graythen | Getty Images



A FRIA E ILUMINADA LAS VEGAS

CLIVE MASON | GETTY IMAGES

contar 6s da vantagem do companheiro, mas depois os tempos de volta começaram a se estabilizar e não tinha muito mais a fazer.

**VERSTAPPEN NEM PRECISA SEGURAR AS FERRARI PARA SER TETRA**

As Ferrari pelo menos conseguiram passar Verstappen, que já estava no lucro. Ele chegou em Las Vegas precisando chegar na frente de Norris para ser campeão, e o britânico a essa altura corria sozinho, em sexto, a 10s dessa briga. Tão sozinho que parou no final para conseguir a volta mais rápida e diminuir o prejuízo da McLaren em relação à Ferrari no mundial de construtores.

Saiba + no link

Deixar as Ferrari passar tranquilamente acabou dando à corrida de Verstappen **a cara de sua temporada do tetra:** aquele piloto que lutaria com unhas e dentes por qualquer posição amadureceu. Foi segundo quando dava, terceiro quando dava e, mesmo assim, conquistou mais pontos do que todo mundo desde que as forças se equilibraram, em Miami. E foi campeão com duas corridas de antecipação.

Oscar Piastri foi o sétimo, com Hulkenberg e Tsunoda se mantendo no top 10 que conquistaram na classificação e Sergio Perez, que tinha sido eliminado no Q1, ficou entre os 10 primeiros.



QUATRO TÍTULOS SEGUIDOS

CLIVE MASON | GETTY IMAGES

## BASTIDORES

**Verstappen disse que estava com sede tão logo cruzou a linha de chegada.** Saiba + no link

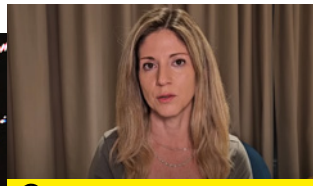
Começou na cerveja, no cercadinho, logo foi para o gin tônica, "escondido" em uma garrafa d'água. A cada entrevista, dava para perceber a guarda baixando. Que o diga Zak Brown, que foi cumprimentá-lo e ouviu uma provocação sobre ter dito que Max só ganhava com o melhor carro.

E a festa claramente não ia parar por ali. Verstappen só chegou no hotel pra lá das 10h da manhã do domingo, fez a mala e foi embora para Amsterdã, onde passou antes de ir para o Qatar.

Não foi o único que aproveitou o sábado à noite em Vegas. Russell avisou o chefe Toto Wolff ainda no carro que não ia pegar o voo. Ao que Toto respondeu "então eu também não vou". George só não pulou na fonte do Bellagio para comemorar porque teve um lapso de responsabilidade: lembrou que pegou pneumonia em Las Vegas em 2023 e só foi melhorar em fevereiro!

Na Ferrari, o clima era menos festivo. A execução de corrida confusa, com os dois pilotos se encontrando na pista, foram os ingredientes perfeitos para os dois pilotos saírem reclamando. Isso, na melhor chance que eles tinham de tirar muitos pontos da McLaren na luta pelo título nas últimas corridas do campeonato.

***No Paddock da F1 com a Ju***







# GP do Qatar

MAIS UMA ÓTIMA ÓTIMA PERFORMANCE DE VERSTAPPEN

Clive Mason | Getty Images

O circuito do Qatar tem tudo para se firmar no calendário como daquelas pistas que os pilotos adoram pela sequência de curvas de alta velocidade, mas precisam de um "aditivo" para gerarem boas corridas. Sem a chuva que, volta e meia ajuda Suzuka, por exemplo, desta vez foi um espelho retrovisor que mudou a história de uma corrida que vinha sendo morna até que a Williams de Alex Albon perdeu um pedaço.

A direção de prova decidiu dar apenas uma bandeira amarela dupla para resolver a questão do espelho, neutralizando o único ponto de ultrapassagem em um momento crucial. Com mais de 30 voltas de corrida no pneu médio, que a essa altura já estava bastante desgastado, mas ainda assim era a opção preferida dos times por conta da lentidão do pneu duro nessa pista, era a hora de




O PÓDIO DO QATAR

Clive Mason | Getty Images

GP DO QATAR
1 dez
Qatar Airways Qatar GP
Lusail International Circuit
57 voltas
5.419 m

**SPRINT**

1 Oscar Piastri 27:03.010
2 Lando Norris +0.136s
3 George Russell +0.410s

**PÓDIO**

1 Max Verstappen 1:31:05.323
2 Charles Leclerc +6.031s
3 Oscar Piastri +6.819s

| | |
|---|---|
| 4 George Russell | +14.104s |
| 5 Pierre Gasly | +16.782s |
| 6 Carlos Sainz | +17.476s |
| 7 Fernando Alonso | +19.867s |
| 8 Zhou Guanyu | +25.360s |
| 9 Kevin Magnussen | +32.177s |
| 10 Lando Norris | +35.762s |

Pole Position:
George Russell
1:20.575

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:22.384



RUSSELL PERDEU A POLE LOGO NA LARGADA

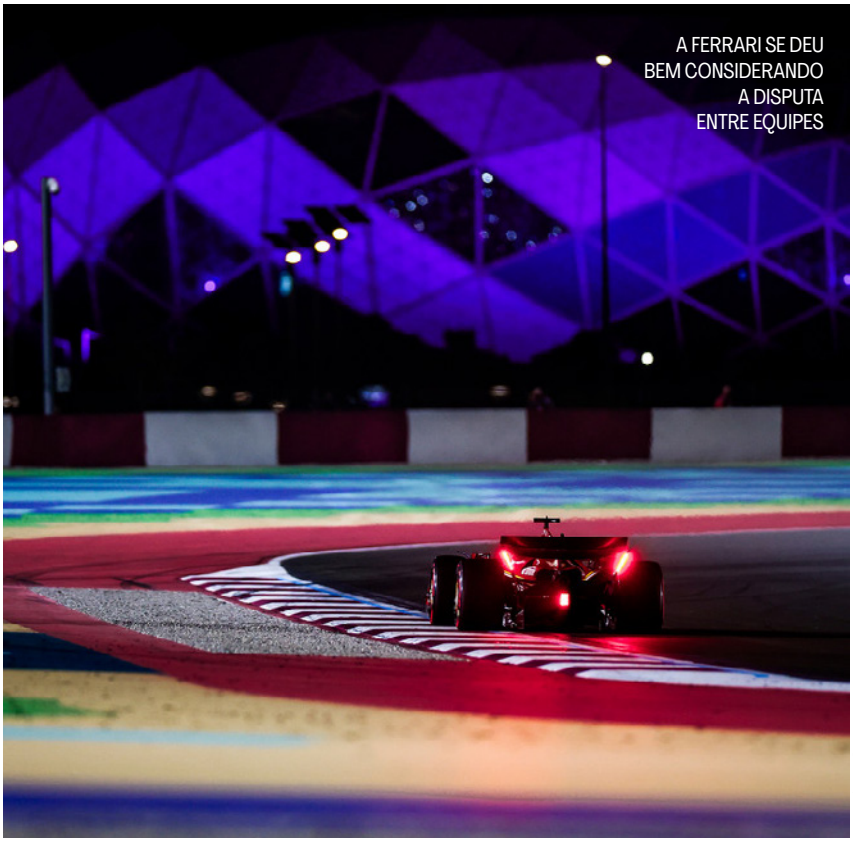
Mark Thompson | Getty Images

> ***"Ele sempre se faz de bonzinho aqui na frente das câmeras, mas quando você está lá dentro [da sala dos comissários] com ele pessoalmente, é uma pessoa diferente."***
>
> Max Verstappen sobre George Russell

aproveitar para passar quem tinha menos borracha disponível ou pelo menos de se aproximar ao máximo para tentar algo no pit stop.

**ANTES DO RETROVISOR, CORRIDA ERA UM VERSTAPPEN X NORRIS**

Era o que Lando Norris estava tentando. Terceiro no grid, ele chegou a colocar o bico da McLaren na frente de Verstappen na primeira curva, mas recuou, sabendo que tinha mais a perder que o holandês, uma vez que a disputa agora é pelo mundial de equipes. Os dois tinham passado o pole position George Russell, cujo bom ritmo do sábado desapareceu com o desgaste térmico dos pneus, algo que só pareceu atingir a Mercedes entre os times de ponta.



A FERRARI SE DEU BEM CONSIDERANDO A DISPUTA ENTRE EQUIPES

Divulgação | Ferrari

A Red Bull tinha conseguido mais uma de suas viradas em termos de desempenho. O carro dianteiro da sprint passou por mudanças de altura e nas molas e melhorou ainda mais do que Verstappen esperava. Ele fez o tempo mais rápido na classificação, mas foi punido com a perda de uma posição por ter feito sua volta de preparação de pneu lento demais, mas estava decidido a não deixar o que sentiu que tinha sido uma punição injusta passar batido.

Fato é que a Red Bull não tem só um piloto que tira o máximo do carro, como também alguém que controla vários aspectos da corrida. Versta-

Clive Mason | Getty Images



VERSTAPPEN E NORRIS, ANTES DA PUNIÇÃO AO INGLÊS QUE O TIROU DA BRIGADA PELO PÓDIO

ppen percebeu que Norris não tinha levantado o pé na bandeira amarela do tal retrovisor e avisou a equipe, que cobrou a FIA. E o inglês levou um stop and go de 10 segundos, algo que lhe jogaria para fora dos pontos por outros acontecimentos que viriam entre a infração e a punição.

**BOTTAS ATINGE O RETROVISOR E PNEUS COMEÇAM A FURAR**

O retrovisor ficou umas seis voltas por ali, com a bandeira amarela sendo colocada e tirada, até que Valtteri Bottas passou por cima dele e espalhou detritos para todos os lados. Logo depois, os pneus de Hamilton e Sainz estouraram. Provavelmente, uma combinação entre uma banda de rodagem já muito desgastada e os tais detritos. E o Safety Car foi chamado.

Piastri tinha acabado de fazer a sua parada. A McLaren optou pela segurança, entendendo que poderia ser a próxima a ter um estouro de pneu. Mas isso acabou dando uma posição de bandeja para a Ferrari de Charles Leclerc, que ficou na pista e só parou com a corrida neutralizada.

Verstappen e Norris fizeram o mesmo na frente, assim como outros 10 pilotos. Na relargada, antes de Norris ter recebido a punição, a ordem era: Verstappen, Norris, Leclerc, Piastri, Perez, Gasly, Russell (que tinha parado bem antes), Sainz, Zhou e Alonso. Ou pelo menos logo antes da relargada, pois Perez rodou com o pneu frio e depois bloqueou o carro, abandonando a prova.

Clive Mason | Getty Images




MATTIA BINOTTO CUMPRIMETA ZHOU GUANYU POR TER PONTUADO NO QATAR

> ***"Espelho? Achei que era um castor, fiquei pensando o que ele estaria fazendo no Oriente Médio."***
>
> Yuki Tsunoda não entendeu muito bem o que o engenheiro falava no rádio durante a corrida

**MCLAREN PERDE PONTOS EM RELAÇÃO À FERRARI**

Após servir a punição, com 12 voltas para o final, Norris voltou em último. Aproveitou que todos estavam próximos por conta do SC e escalou até o décimo lugar. Será que ele poderia vencido sem a bandeira amarela? Qualquer possibilidade de conseguir o undercut que ele estava armando em cima de Verstappen foi embora de qualquer maneira com o SC. E, mesmo que a McLaren tenha um ritmo forte no final das corridas, ainda mais com o pneu duro, não seria tarefa fácil passar na pista em Losail.

Sem a pressão do britânico, Verstappen venceu, em uma virada impres-




O FINAL DE SEMANA FOI CONTURBADO PARA RUSSELL

Jiri Krenek

sionante depois de não passar de oitavo na sprint, dominada pela McLaren. A Ferrari conseguiu pontuar mais do que os líderes do campeonato, com Leclerc em segundo e Sainz em sexto, com Piastri completando o pódio.

Quem saiu ganhando mais uma vez depois de momentos de caos foi a Alpine: Gasly foi o quinto, fazendo com que o time retomasse a sexta posição no mundial de construtores. E Zhou fez os primeiros pontos da Sauber no ano, e saiu do Qatar dizendo que as atualizações que eles fizeram no carro foram como "mudar do dia para a noite".

## BASTIDORES




BWT ALPINE FORMULA ONE TEAM | DIVULGAÇÃO

Estava na cara que a relação entre **Esteban Ocon** e a Alpine não acabaria bem. Não precisava forçar muito para ouvir membros da equipe falando mal do francês, que não parecia estar fazendo muito esforço na pista desde que a Alpine tinha passado a Haas, seu time em 2025, no campeonato. No final das contas, era melhor para todos acabar antes um casamento que não deu muito certo e Ocon ficou de fora da última corrida da temporada. Oficialmente, para poder ser liberado para o teste dois dias após o GP final. Extraoficialmente, porque Briatore não estava confiando muito no seu piloto.

Saiba + no link

Já passava da meia-noite do sábado para o domingo quando saiu a **punição de Verstappen** por andar lento demais na pista na classificação, invertendo sua posição com a de George Russell no grid. Após vencer a prova, o holandês soltou o verbo. Disse que Russell dá uma de bom moço para a imprensa, mas não é bem assim na sala dos comissários, e que nunca viu alguém tentar prejudicar tanto um piloto como viu ele fazer para conseguir a pole do Qatar. "Perdi todo o respeito que tinha", disse ele, que logo deixou de seguir Russell no Instagram. Não que ele estivesse amargo o tempo todo no Qatar: teve muita gente da Red Bull que saiu impressionada com o discurso de Verstappen em uma festa que deu para comemorar o título com a equipe em Doha.

Saiba + no link







MCLAREN VOLTA A CONQUISTAR O MUNDIAL DE CONSTRUTORES

# GP de Abu Dhabi

Divulgação | McLaren

Foi mais tenso do que se desenhava após uma classificação dominada pela McLaren e com uma Ferrari na última fila, mas o time de Woking **finalmente voltou a comemorar um título na Fórmula 1** e levou o mundial de construtores com uma vitória de Lando Norris em um GP de Abu Dhabi marcado por despedidas e grandes corridas de recuperação de Charles Leclerc, de décimo nono a terceiro, e Lewis Hamilton, de décimo sexto a quarto.

Saiba + no link

Qualquer chance de título da Ferrari, que chegou em Abu Dhabi com 21 pontos de desvantagem para a McLaren, pareceu se esvair quando os mecânicos montaram o carro de Leclerc na quarta-feira e perceberam que a bateria estava, na prática, morta. Eles começaram a enviar perguntas que chamaram a atenção da FIA, sobre coisas que poderiam ser arrumadas em regime de parque fechado, e ouviram o ultimato: se não puderem garantir que é seguro correr com essa bateria, vão ter que trocar. E Leclerc foi para a classificação com uma punição de 10 colocações no grid. Com uma volta deletada, isso rapidamente virou o décimo nono lugar.




O PÓDIO DE ABU DHABI CONTOU COM AS DUAS MELHORES EQUIPES DE 2024

Divulgação | McLaren

Mas as coisas começaram a ficar mais tensas para a McLaren na largada. Max Verstappen tentou colocar por dentro na primeira curva, espalhou e acertou Oscar Piastri, que caiu para último.



GP DE ABU DHABI
8 de dez
Etihad Airways Abu Dhabi GP
Yas Marina Circuit
58 voltas
5.281 m

**PÓDIO**

1 Lando Norris 1:26:33.291
2 Carlos Sainz +5.832s
3 Charles Leclerc +31.928s

| | | |
|---|---|---|
| 4 | Lewis Hamilton | +36.483s |
| 5 | George Russell | +37.538s |
| 6 | Max Verstappen | +49.847s |
| 7 | Pierre Gasly | +72.560s |
| 8 | Nico Hulkenberg | +75.554s |
| 9 | Fernando Alonso | +82.373s |
| 10 | Oscar Piastri | +83.821s |

Pole Position:
Lando Norris
1:22.595

Volta mais rápida:
Kevin Magnussen
1:25.637



A LARGADA DO ÚLTIMO GP APÓS A LONGA TEMPORADA

Reprodução McLaren

> **"Isso é manobra de campeão do mundo."**
>
> O humor seco de Oscar Piastri depois de levar um toque de Verstappen na largada



A CORRIDA MARCOU A DESPEDIDA DE HAMILTON DA MERCEDES

LAT Images

**A RECUPERAÇÃO DE LECLERC**

Já Leclerc fez uma primeira volta extraordinária. Estava sempre do lado contrário às confusões e foi de décimo nono para oitavo. Passou Magnussen, Alonso e Hulkenberg, e já era o quarto colocado, atrás de Norris, Sainz e Russell, quando fez sua primeira e única parada, na volta 20.

Leclerc parou bem cedo. Os três primeiros esperariam mais cinco ou seis voltas. Sainz foi o primeiro deles, a McLaren cobriu o pitstop dele com Norris no giro seguinte e Russell fez o mesmo.

A vantagem de Norris antes da parada era de pouco menos de 4s e depois foi aumentando quando o carro ficou mais leve, uma das marcas desse carro campeão. A McLaren foi melhor que a Ferrari o tempo todo em Abu Dhabi, com o time italiano sofrendo mais do que os demais com a diretiva técnica que impediu que os "parafusos" que prendem a prancha de legalidade fossem protegidos. Mas, com Piastri fora dos pontos pela maior parte da corrida, a pressão estava em Norris. Qualquer erro e Sainz e Leclerc estavam por perto para aproveitar.

Mas isso não aconteceu. Norris gerenciou bem a prova e venceu pela quarta vez na F1, com Sainz em segundo em sua despedida pela Ferrari e Leclerc passando Russell com a parada antecipada e conseguindo um inesperado terceiro lugar.

**A RECUPERAÇÃO DE HAMILTON**

Lewis Hamilton, fazendo a despedida da Mercedes, teve um sábado aza-

Divulgação | Ferrari




E TEVE DESPEDIDA TAMBÉM NA FERRARI

rado: vinha com uma volta mais que suficiente para passar do Q1 quando Kevin Magnussen tentou sair do caminho, bateu em um "cone", que foi parar no meio do caminho do inglês. Carregando o cone, preso debaixo de seu carro, pelas últimas curvas, ele não conseguiu melhorar seu tempo e foi eliminado.

Largando em décimo sexto, ele ganhou quatro posições na primeira volta, mesmo sendo o único piloto que largou com os pneus duros. Com essa estratégia, a primeira parte da prova seria mais difícil, e ele só poderia começar a atacar depois que os médios dos rivais começassem a se desgastar.

Passou Lawson só na volta 11 por conta disso, e a partir daí a corrida começou a engrenar. O ritmo era forte e, com os demais pilotos fazendo suas paradas, foi conseguindo ganhar terreno. Quando fez o pitstop na volta 34, já era o quarto colocado.

Voltou em sétimo, agora com o pneu médio, enquanto os demais estavam com o duro. Contou com a punição de Verstappen pelo toque com Piastri para retornar à pista na frente do holandês, passou Hulkenberg e Gasly até chegar em George Russell, que tinha largado em sexto, na última volta e o passar por fora para ser o quarto.




**"Nós conseguimos! Ano que vem é a minha vez."**

Lando Norris no rádio após o título de construtores da McLaren

NORRIS CONQUISTOU A POLE E A VITÓRIA

Divulgaçao | McLaren



A FESTA DOS CAMPEÕES

Divulgação | McLaren

As despedidas de Magnussen e Bottas foram mais melancólicas, com um toque entre os dois e a volta mais rápida como consolo para o dinamarquês, que não conseguiu ajudar a Haas a conquistar o sexto lugar nos construtores. Até porque Pierre Gasly conseguiu um sétimo lugar, à frente de Nico Hulkenberg, e manteve o time francês na frente.

Max Verstappen se despediu de um carro que lhe deu o quarto título, mas que ele nunca mais quer ver na frente de tanta dificuldade que teve neste ano, com uma sexta colocação, e Piastri ainda conseguiu salvar um pontinho e comemorar o título que a McLaren não ganhava desde antes dele e de Norris nascerem.

> **"Foi como terminar um relacionamento e morar com a pessoa por mais um ano."**
>
> Lewis Hamilton sobre seu ano de despedida da Mercedes

## BASTIDORES

Saiba + no link

Confesso que fiquei meio chocada com as coisas que **Gabriel Bortoleto** disse na coletiva pós-título da Fórmula 2. Ele parecia o Senna falando, aquelas coisas de levar alegrias ao Brasil nas manhãs de domingo, fazer os brasileiros se orgulharem de algo porque a vida no Brasil é muito difícil. É uma responsabilidade gigante para se colocar sobre si mesmo, quem será que colocou tudo isso na cabeça dele? Depois ele explicou: ele tinha passado a semana inteira vendo a série sobre o Senna na Netflix, um capítulo por dia, até o episódio final na noite de sábado. Estava inspirado.



Julianne Cerasoli

Um Lewis Hamilton muito mais leve apareceu na despedida da Mercedes. Na quinta, a equipe se reuniu em uma sala para fazer uma surpresa para ele, que não queria ir, temendo se atrasar pelo jantar de confraternização dos pilotos que tinha organizado (e pelo qual, inclusive, o desempregado Bottas pagou a conta de mais de 32 mil reais). Disse que chorou tudo o que podia. Mas ainda viriam momentos emocionantes, como as hotlaps que deu com membros mais próximos da equipe e as últimas reuniões. Teve até o engenheiro Bono vestido com uma das criações fashionistas de Lewis que, é claro, deixou seu recado com seus looks do final de semana, começando todo de branco e terminando todo de vermelho. E definindo esse último ano de um jeito que muita gente entende: foi como terminar um relacionamento e continuar morando junto por um ano.



Sebastian Kawka