NO PADDOCK DA F1 Por JULIANNE CERASOLI



JEITO NORRIS DE SER CAMPEÃO

Sobre ganhar sem perder a essência

Quando Lando Norris entrou no palco do FIA Gala para receber o troféu pela conquista a qual sonhou a vida inteira, foi cumprimentado pelo presidente da Federação Internacional de Automobilismo com um ato de bullying, como se eles estivessem na formatura do Fundamental. 'Imagine que legal se eu for lá e estragar o cabelo dele, ele vai ficar tão sem graça, vai ser divertido', deve ter pensado Mohammed ben Sulayem.

Ele estava se aproveitando da vulnerabilidade de Norris, palavra que pipocou em várias línguas após a conquista em Abu Dhabi, para descrever o novo campeão - e enaltecer a conquista.

Porque conquistar um campeonato sem tentar mascarar as próprias vulnerabilidades não é tarefa das mais simples.

Até porque, convenhamos, todos somos vulneráveis em diferentes medidas. Esportistas, especialmente homens, simplesmente foram ensinados que não podem demonstrar isso para ninguém.

Ainda mais disputando um título no final com um Max Verstappen, que fez uma temporada digna de ser colocada naquele Hall com Senna em 1993, Schumacher em 1996, Alonso em 2012. Temporadas que definiram o respeito que esses pilotos ganharam para sempre, mesmo sem terem sido campeões.

Não gosto daquelas matemáticas pós-campeonato: fulano perdeu aqueles dois pontos aqui, cicrano perdeu ali. Afinal, o campeonato teria sido diferente se qualquer um dos resultados no caminho tivesse sido distinto. Mas não foi vulnerabilidade que mesmo o absolutamente brilhante Max Verstappen mostrou quando perdeu a cabeça ao ter que devolver a posição a George Russell na Espanha?

Não é um crime inafiançável. Campeão não tem que ser durão. Ao mesmo tempo, a jornada de dividir suas inseguranças com o público é mais dura.

Norris contou que chegou a pensar que Oscar Piastri era simplesmente melhor do que ele. A diferença entre os dois nunca foi enorme, mas o australiano parecia sempre evoluir ao longo dos finais de semana, enquanto ao inglês custava mais para ser perfeito.

Foi a insistência da McLaren de interferir que o manteve na briga, permitindo a vitória na Hungria e os pontinhos a mais na Itália, ao mesmo tempo em que a campanha de Piastri foi derretendo.

O campeonato da Fórmula 1 hoje é um endurance no final das contas. É muita corrida, é muita viagem, e aprendi ao longo dos anos que especialmente esse último terço, após o GP da Itália, precisa ser respeitado. Não me surpreenderia ver outros pilotos no futuro perdendo fôlego nessa parte final, principalmente quando você está se desafiando a ser a melhor versão de si mesmo desde o começo do ano, dentro da enorme evolução mostrada por Oscar. E que tende a continuar.

Foi o mesmo que senti com Gabriel Bortoleto em sua primeira temporada. Ele teve performances excelentes especialmente em classificação, mas o nível de energia foi caindo, junto com os resultados, em um meio de pelotão incrivelmente competitivo. Não foi fácil, aliás, para nenhum novato, com vários altos e baixos ao longo do ano. Mas ficou claro que estamos diante de uma geração especial.

Vem aí um novo regulamento, talvez novos protagonistas - George Russell, a propósito, fez um belíssimo campeonato, Charles Leclerc segurou um baita rojão na Ferrari - e muita coisa para acompanharmos. Verstappen terá equipamento para incomodar? Como Piastri vai reagir depois da montanha-russa de 2025? E o que Norris vai fazer com os bullies com o número 1 em seu carro?

Diagramação: Galegas Mídia | @galegasmidia
FOTO DA CAPA: FORMULA VISION

SUMÁRIO

GP da Austrália 4
GP da China 8
GP do Japão 12
GP do Bahrein 16
GP da Arábia Saudita 20
GP de Miami 24
GP da Emilia-Romagna 28
GP de Mônaco 32
GP da Espanha 36
GP do Canadá 40
GP da Áustria 44
GP da Grã-Bretanha 48
GP da Bélgica 52
GP da Hungria 56
GP da Holanda 60
GP da Itália 64
GP do Azerbaijão 68
GP de Singapura 72
GP dos Estados Unidos 76
GP da Cidade do México 80
GP de São Paulo 84
GP de Las Vegas 88
GP do Catar 92
GP de Abu Dhabi 96

GP da Austrália

Viu este símbolo? **É conteúdo extra.** Clique para aprofundar o tema e acessar materiais complementares.



Lando Norris começa o ano querendo provar que pode ser campeão

Divulgação | McLaren

Lando Norris está disposto a calar aqueles que não consideram que ele seja bom o suficiente para ser campeão do mundo, especialmente em uma eventual disputa direta com Max Verstappen. Ele acha que cedeu demais nas disputas com o holandês ano passado porque estava sempre em desvantagem de pontos e, por isso, ter aguentado a pressão da Red Bull, com a pista úmida e com o assoalho danificado após um passeio na brita, para vencer o GP da Austrália com menos de 1s de vantagem, foi fundamental para seu início de campeonato.

A McLaren conseguiu 0s4 de vantagem para o carro mais próximo - justamente de Verstappen - basicamente por manter os pneus vivos no último setor da pista de Albert Park. Com o carro mais equilibrado, eles escorregam menos e conseguem controlar melhor as temperaturas do que ninguém. Mesmo cenário que foi visto no domingo, especialmente na fase em que a pista começou a secar.

O GP foi daqueles bem complicados. Na hora da largada, só havia uma garoa, mas ventava bastante e a pista estava molhada por horas de chuva. Isack Hadjar ficou logo na volta de apresentação. Jack Doohan, na primeira volta.



16 de março
FORMULA 1 LOUIS VUITTON AUSTRALIAN GRAND PRIX
Albert Park Grand Prix Circuit, Melbourne
5.278m | 58 voltas

PÓDIO


1 Lando Norris 1:42:06.304


2 Max Verstappen +0.895s


3 George Russell +8.481s

4 K. Antonelli	+10.135s
5 A. Albon	+12.773s
6 L. Stroll	+17.413s
7 N. Hulkenberg	+18.423s
8 C. Leclerc	+19.826s
9 O. Piastri	+20.448s
10 L. Hamilton	+22.473s

Pole Position:
Lando Norris
1:15.096

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:22.167



E venceu o GP de abertura do campeonato

Divulgação | McLaren

Verstappen tenta acompanhar as McLaren

Lá na frente, Norris pulou na ponta, com Piastri perdendo a segunda posição para Verstappen, que forçou tanto os pneus para acompanhar as McLaren que acabou sofrendo graining, indo reto na volta 16 e permitindo que o australiano recuperasse a segunda posição.

Foi quando Piastri mostrou que tinha mais ritmo que Norris, diminuindo a vantagem dele de 3s para 0s6 em 10 voltas, com o mesmo carro. Mas havia um contexto maior da prova que preocupava a McLaren: os pilotos estavam tendo que aguentar na pista muito mais tempo que o ideal pois havia incerteza em relação ao que aconteceria com a chuva, que tinha parado.

Os radares mostravam que havia uma pancada se aproximando, e os estrategistas queriam evitar que fosse necessário fazer duas paradas, ou seja, colocar slicks e logo ter que voltar para o intermediário.

Por isso, a McLaren pediu para os pilotos se segurarem nas posições em que estavam. A essa altura, Verstappen já estava 17s8 atrás da dupla.

Fernando Alonso causou um SC na volta 33 que resolveu a dúvida de (quase) todo mundo (a não ser das Haas, que estavam no fundo do pelotão e tentaram algo diferente): era a hora de trocar do pneu intermediário para o de pista seca.

As equipes fizeram escolhas diferentes a essa altura. A McLaren foi de pneu duro, acreditando que, por ele ser o C3, não geraria problemas de temperatura. A Red Bull não teve dúvidas que o melhor seria o médio. Isso permitiu que Verstappen se mantivesse perto das McLaren depois da relargada.



Sabemos como começa, mas nunca como termina

Divulgação | McLaren

> ***Deixa comigo. Deixa, por favor, deixa.”***
>
> Lewis Hamilton pedindo menos informações para seu novo engenheiro de pista Riccardo Adami durante o GP da Austrália.

Safety Car complicou a vida de Bortoleto

Ele tinha perdido a posição para o companheiro Nico Hulkenberg e para Antonelli na primeira volta, mas vinha acompanhando-os de perto, com a diferença ficando entre 2 e 3s. Quando o SC foi acionado, essa proximidade de Hulkenberg fez com que ele tivesse que esperar pela parada do companheiro. Depois, ele foi liberado para voltar à pista dentro da margem com a qual a equipe trabalha, mas o asfalto estava escorregadio, a saída do box foi mais lenta, e ele levou uma punição de 5s por unsafe release.

Mas a situação pioraria: Bortoleto voltou à pista atrás do líder Norris, ou seja, atrás do SC. Quando os retardatários foram liberados para pegar o fim do pelotão, Bortoleto não teve tempo de pegá-los antes da relargada. Com isso, a diferença para Hulkenberg aumentou para 12s.

O brasileiro vinha reclamando desde a primeira volta de problemas no freio. Segundo a equipe, havia um problema de sistema, obrigando-o a resetar configurações ao volante constantemente. Logo depois que Bortoleto foi avisado disso, a tal pan-



As McLaren não tiveram vida fácil com Verstappen

Divulgação | McLaren

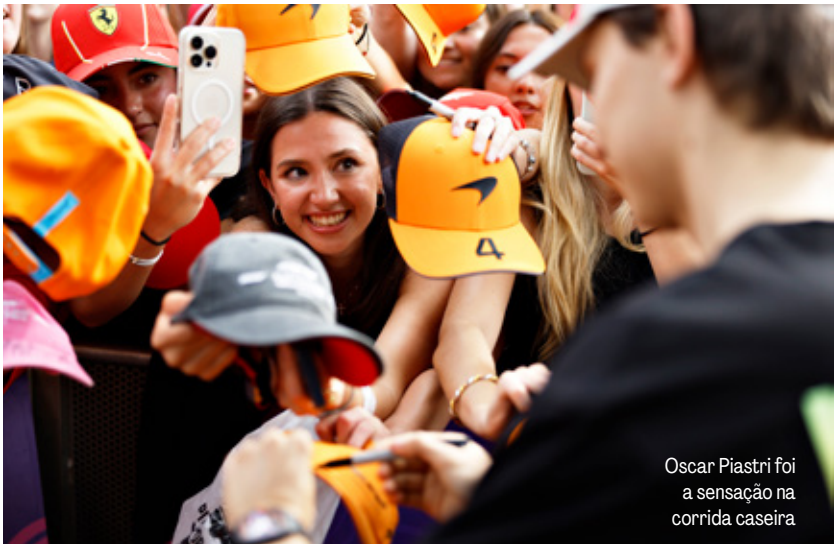
> ***Eu prefiro bater do que só ficar dando volta como passageiro e terminar em último. Eu prefiro forçar o carro até o limite e tentar meu melhor.”***
>
> Gabriel Bortoleto após a batida da estreia.

cada de chuva que as equipes esperavam apareceu.

Um pancada de chuva para mudar a prova

Foi na volta 44. Norris foi o primeiro a chegar nas últimas curvas, as que estavam molhadas. Escapou, danificando seu assoalho, mas manteve a ponta e a equipe conseguiu reagir rápido para colocá-lo imediatamente no pneu intermediário. Logo atrás, Piastri também escapou, mas ficou preso por mais tempo na brita e saiu da disputa pela vitória.

À Red Bull só restava apostar que a pancada seria passageira e deixar Verstappen na pista. Eles o fizeram por duas voltas, mas ele estava perdendo tempo demais e teve que parar. O time não foi o único a arriscar: a Ferrari estava em quinto e oitavo, e não tinha muito mais o que fazer. Yuki Tsunoda fez o mesmo, assim como Pierre Gasly.



Oscar Piastri foi a sensação na corrida caseira

Divulgação | McLaren

> ***“Meu engenheiro nem me falou quais os tempos que a McLaren estava fazendo de tão longe que eles deveriam estar.”***
>
> Charles Leclerc e o choque de realidade na Ferrari.



Divulgação | Ferrari

Leclerec rodou, Hamilton chegou a liderar, mas todos eventualmente pararam.

A batida de Bortoleto

A Sauber parou imediatamente ambos os carros, trocou o pneu de seco pelo intermediário, Bortoleto cumpriu sua punição, e voltou 15s atrás de Hulkenberg, ou seja, ele estava conseguindo tirar parte da desvantagem mesmo nessa fase difícil. Mas o brasileiro forçou demais e ainda teve uma quebra de suspensão na rodada, pela maior parte do peso do carro ter ficado apoiada na traseira direita quando o carro andava de ré, até se encontrar com o muro.

No final das contas, deram-se bem os pilotos que pararam logo de cara. Norris reassumiu a liderança, embo-



As escapadas na brita foram determinantes em muitos casos

Divulgação | McLaren

ra tenha tido que se segurar com um carro danificado, sendo bastante pressionado por Verstappen. Russell vinha logo atrás, trazendo consigo o companheiro Andrea Kimi Antonelli, um destaque da prova. Ele passou grande parte da primeira metade da corrida preso atrás de Hulkenberg mas, quando se livrou do alemão em definitivo na volta 16, passou a andar mais forte do que Russell e foi ganhando terreno. Ele passou Stroll e depois ganhou cinco posições apostando em parar logo que a pancada de chuva chegou.

Albon, Stroll, Hulkenberg (todos eles pilotos que pararam logo que a chuva apertou), Leclerc, Piastri e Hamilton completaram as posições nos pontos.

Bortoleto teria pontuado sem o acidente? Seria muito difícil. Esses últimos pilotos que chegaram atrás de Hulkenberg nos pontos estavam a menos dos 15s que ele tinha de desvantagem após a segunda parada. Sem o azar do SC, a história seria diferente.



Kimi Antonelli se destacou e terminou entre os ponteiros

Divulgação | Mercedes

BASTIDORES

O rosto de Oscar Piastri estava por toda a parte em Melbourne e não era para menos: ele tinha acabado de não só renovar seu acordo com a McLaren, como também de ser elevado para a turma dos mais bem pagos do grid. Um jeito de não perderem um piloto que impressiona muito internamente porque não para de crescer. Ele até virou nome de hambúrguer, com carne nobre (wagu) e um toque de cor laranja com cenouras raladas no meio do lanche. Pelo menos não era papaya!

Helmut Marko levou uma invertida do Gabriel Bortoleto quando foi lembrado pelo brasileiro que ele derrotou seus escolhidos na F3 e F2 para ser campeão. O piloto da Sauber disse que Marko errou algumas vezes e acertou outras quando avaliou pilotos e, ao considerar que ele, Gabriel, não é bom o bastante para vencer corridas e disputar títulos na F1, só está cometendo mais um erro. Mas pelo menos Helmut saiu com mais 500 euros no bolso do GP da Austrália: Jos Verstappen tinha apostado com ele que a McLaren ficaria mais de meio segundo à frente da Red Bull na classificação. E eles levaram quatro décimos.

Bortoleto queria começar o GP da Austrália com o pneu intermediário, mas queria ter a certeza absoluta de que era a melhor opção. Durante o hino, foi perguntar simplesmente para o Max Verstappen, que disse para ele ir no pneu verde sem medo. "Sério?". "Vai nessa, é intermediário, se você colocar o pneu de chuva, vai ter que parar de novo depois de 4 voltas". Contando a história, o tetracampeão ainda emendou dizendo que, sempre que o Gabriel tiver alguma dúvida, ele vai ajudar porque gosta do jeito que ele trabalha.



Divulgação | Stake Sauber

Vencedor  Oscar Piastri

GP da China



Oscar Piastri vence o GP da China

Divulgação McLaren

O céu nublado do domingo e a falta de garantia de que as mudanças feitas entre a sprint e a classificação para proteger mais os pneus depois que todos tinham sofrido muito com os médios na corrida curta geravam um clima de incerteza antes do GP da China.

Será que a ligeira queda na temperatura da pista e o emborrachamento do asfalto novo já seriam suficientes para que fosse possível fazer uma parada? E o pneu duro, que ainda não tinha sido usado por ninguém (e era um C2, que sofreu alterações nesta temporada), como se comportaria?

> ***"Não sou estúpido, sei como a Red Bull funciona."***
>
> Liam Lawson após o que seria sua última corrida antes de ser substituído por Tsunoda.

Certezas havia algumas: a vitória de Lewis Hamilton no sábado tinha mostrado o valor de andar sem turbulência. Cabia ao pole position Oscar Piastri, ainda mais tendo o carro mais rápido do fim de semana, manter a primeira posição.

Piastri se mantém de cara para o vento

Foi o que o piloto da McLaren fez, fechando a porta para George Russell, que perdeu a segunda posição para Lando Norris. Mais atrás, as duas Ferrari passaram Max Verstappen, e Charles Leclerc tocou na roda traseira direita de Lewis Hamilton, quebrando sua asa dianteira, mas

23 de março
FORMULA 1 HEINEKEN CHINESE GRAND PRIX
Shanghai International Circuit, Shanghai
5.451m
56 voltas



SPRINT

1 Lewis Hamilton 30:39.965
2 Oscar Piastri +6.889s
3 Max Verstappen +9.804s

PÓDIO


1 Oscar Piastri 1:30:55.026


2 Lando Norris +9.748s


3 George Russell +11.097s

4 M. Verstappen	+16.656s
5 E. Ocon	+49.969s
6 K. Antonelli	+53.748s
7 A. Albon	+56.321s
8 O. Bearman	+61.303s
9 L. Stroll	+70.204s
10 C. Sainz Jr.	+76.387s



Pole Position:
Oscar Piastri
1:30.641

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:35.454

seguindo na pista, mesmo perdendo estimados 20 a 30 pontos de aerodinâmica.

Isack Hadjar perdeu duas posições, depois de se classificar em sétimo, Pierre Gasly ganhou três, e as duas Sauber saíram da pista: Nico Hulkenberg perdeu a traseira de uma vez, danificando o assoalho, e Gabriel Bortoleto perdeu o controle quando Oliver Bearman fechou a porta na sua frente.

O brasileiro logo foi aos boxes e voltou em último, 31s atrás do pelotão. Ele colocou os pneus duros, juntando-se a Liam Lawson, que se classificou em último com a Red Bull e tinha largado do pitlane depois de mudar o acerto do carro, a Bearman, que era 16º, e Lance Stroll, o 14º.

Todos de olho em Stroll

Era em Stroll, o mais experiente dos quatro, em que as equipes estavam de olho: se o desempenho dele fosse consistente com o composto duro, valeria a pena segurar os pilotos na pista com o médio e fazer apenas uma parada, algo quase impensável com o desgaste do sábado.

No final das contas, não era só o duro que estava rendendo bem. Na ponta, a McLaren estava bem mais confortável sem o graining forte nos dianteiros visto no sábado, e pôde exercer seu ritmo. A Russell cabia se manter em terceiro, atento ao que as Ferrari podiam fazer.

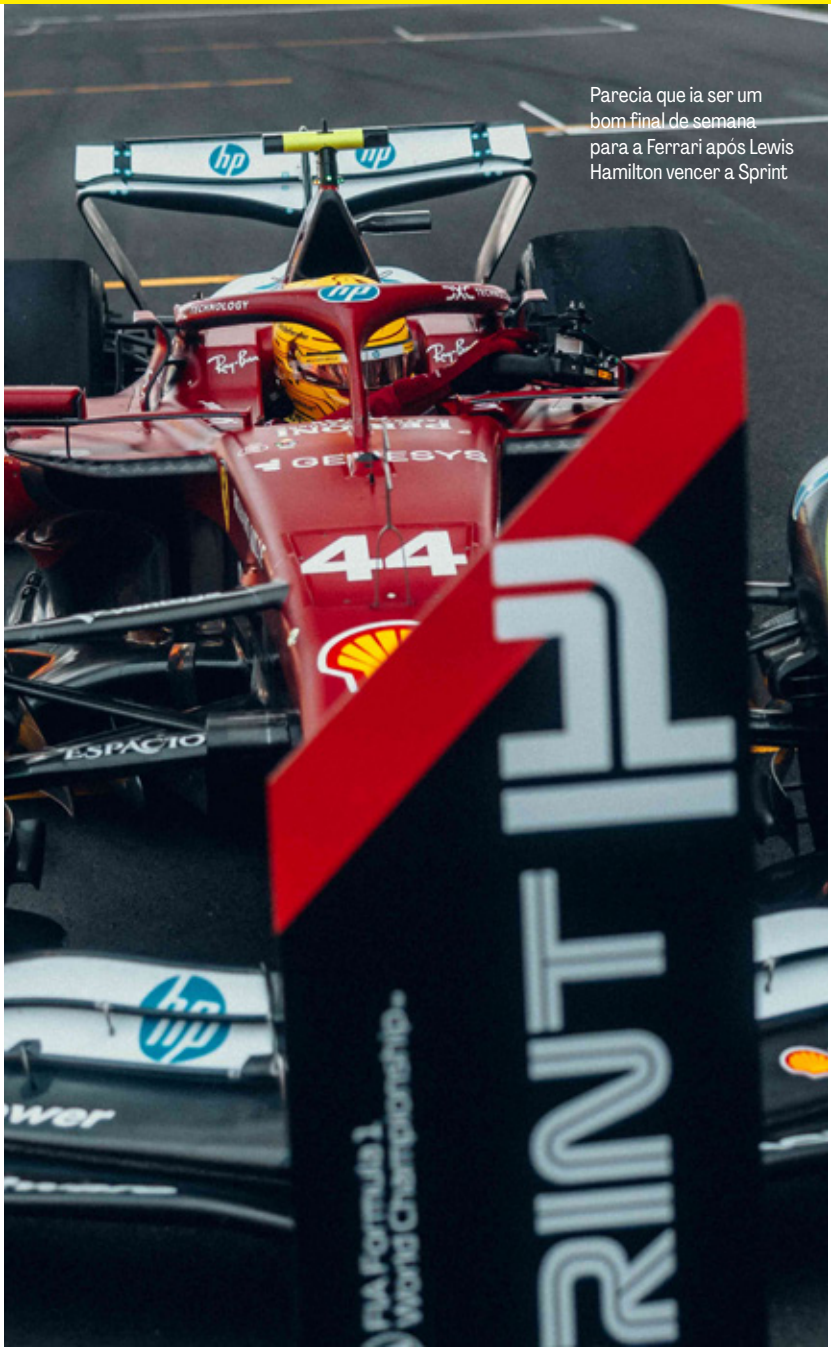
Logo ficou claro que Hamilton não tinha o ritmo da sprint. E era por mais do que a turbulência da Mercedes: sabendo que todos tentariam diminuir o graining, a Scuderia mudou o acerto e foi em um caminho que Leclerc tinha testado na pré-temporada. Funcionou para ele, mas não para o inglês, claramente mais lento.

Tanto, que Hamilton sugeriu à equipe inverter posições para Leclerc tentar atacar Russell. Isso aconteceu só depois das primeiras paradas, iniciadas pelo próprio Hamilton e por Verstappen entre os ponteiros na volta 13.

Freios impedem disputa pela vitória

Na frente, Piastri conseguiu que Norris saísse de seu DRS depois de cinco voltas, e depois só viu a diferença aumentar, ainda que lentamente. Quando os dois pararam, nas voltas 14 e 15, respectivamente, ficou claro que andar na turbulência tinha custado mais caro aos pneus do inglês, mesmo que ele tivesse melhorado consideravelmente seu ritmo em relação ao restante do final de semana.

Pensando nisso, ele mudaria sua estratégia na segunda parte da prova. O seguiria mais de longe para proteger os pneus, pensando em um ataque no final. Mas ficamos sem saber como isso acabaria pois, com 20 voltas para o fim, ele passou a ter problemas de freio.



Parecia que ia ser um bom final de semana para a Ferrari após Lewis Hamilton vencer a Sprint

Divulgação | Ferrari

> **Ciao!"**
>
> Mandou Oliver Bearman a cada ultrapassagem que fez. Depois, ficou culpado achando que tinha passado um ar de deboche. Coisa de britânicos.



Divulgação | HAAS



Mas ambos os carros foram desclassificados após a corrida principal

Divulgação | Ferrari

> ***É uma piada, vou falar com o Stefano."***
>
> Fred Vasseur, antes das desclassificações, preocupado pela seleção de mensagens via rádio que fez parecer com que Hamilton estivesse irritado com a inversão de posições.



Esteban Ocon foi Top 5 no GP chinês

Divulgação | HAAS

Sem poder aplicar o pico de pressão no pedal, Norris foi tendo de frear cada vez mais cedo, e a distância foi aumentando até Piastri cruzar a linha de chegada para sua primeira vitória do ano com quase 10s de vantagem.

Ferrari de mal a pior

Após a inversão da Ferrari, Leclerc chegou a andar bem próximo de Russell por algumas voltas, mas perdeu contato na volta 20 e não conseguiu mais ameaçar o inglês. Via rádio, chamou a Mercedes de "um dragster de tanta tração que eles têm na saída da 12".

Sofrendo até mesmo com os duros, Hamilton tentou algo diferente na estratégia e trocou os pneus novamente na volta 37, apostando que a borracha nova o ajudaria a recuperar terreno nas voltas finais. Foi o mesmo pensamento das Racing Bulls, que estavam no fim da zona de pontuação.

As apostas não deram certo. A degradação do pneu duro era baixa demais para fazer a segunda parada valer a pena.

Mas as coisas piorariam ainda mais para a Ferrari. Leclerc não só não conseguiu pressionar Russell, como também perdeu a posição para Verstappen no final. O holandês tinha sido terceiro na sprint, sendo passado por Piastri no final, sofrendo muito com os pneus. Por isso, começou a corrida muito cauteloso.

Com o pneu duro, começou a atacar mais e, no final, estava adotando um ritmo forte. Segundo ele, a aderência aumentou muito com o carro mais leve, e ele não sabia muito bem explicar o porquê.

As Ferrari cruzariam a linha de chegada em quinto e sexto, mas ambos seriam desclassificados - e por motivos diferentes. Leclerc estava abaixo do peso mínimo e a prancha que regula a altura do carro estava desgastada demais no caso de Hamilton. Dois indicativos das margens pequenas com que a Ferrari está trabalhando.

O ressurgimento da Haas

Quem se deu bem com a desclassificação dupla foi Esteban Ocon, que tinha ganhado uma posição na largada com Albon, depois superou Antonelli, que tinha danos no assoalho, na rodada de pit stops e viu as Racing Bulls pararem uma segunda vez. Depois de a Haas não entender a falta de ritmo da primeira corrida



No pódio, aquele refresco no colega

Divulgação | McLaren

da temporada, eles voltaram à posição em que imaginavam estar na China, e o francês foi o quinto no final das contas, com Antonelli, Albon, Bearman, Stroll e Sainz completando o top 10. Isso porque Pierre Gasly também foi desclassificado pela Alpine estar abaixo do peso mínimo.

Bortoleto tem bom ritmo

E Gabriel Bortoleto? Correndo sem trânsito por quase toda a prova e usando os pneus que foram os mais consistentes do domingo, ele teve um ótimo ritmo com a Sauber. Nem tanto por ter alcançado Nico Hulkenberg, que sofria com um assoalho avariado, mas por ter recuperado tempo em relação a Lawson ou até mesmo na comparação com Sainz mais à frente.

Valeu pelo treino de corrida de luxo, depois da corrida desafiadora para todos os estreantes na Austrália e uma sprint em que sofreu com o desgaste de pneus.

BASTIDORES



Divulgação | Red Bull

Começou a pipocar ainda no sábado que a Red Bull considerava trocar Lawson por Tsunoda com efeito imediato. O que parecia uma viagem exagerada foi rapidamente tomando forma: Helmut Marko falando em reunião para definir o futuro do neozelandês já marcada, Horner atrasando sua entrevista no domingo sabendo o que todo mundo ia perguntar e deixando claro que a Red Bull não podia se dar ao luxo de perder tantos pontos no mundial. O próprio Liam já falava que não era idiota - palavras dele - e sabia como as coisas funcionavam. Nos bastidores, se falava que o problema não era ele estar lento. Ele estava totalmente perdido com o carro. Antes de Suzuka, ele tinha sido trocado por Tsunoda.

Bortoleto teve um teste de luxo, fazendo praticamente a corrida toda sozinho depois de rodar na primeira volta, mas ele não deixou de impressionar o pessoal do pitwall. Quando ele estava chegando no companheiro Hulkenberg, muito mais rápido que o alemão, perguntou se o time queria que ele ficasse um tempo ali, com o DRS, para economizar combustível. Beat Zehnder, do alto dos seus 595 GPs de experiência, ficou chocado. "Imagine já ter essa maturidade aos 20 anos. É um dos melhores novatos que eu vi". Pelo suíço, passaram "só" Vettel, Räikkönen, Kubica e Massa.

Suzuka Circuit | Vencedor **Max Vertappen**

GP do Japão



Max Verstappen dominou o final de semana

Divulgação Red Bull

JU RESPONDE

Max Verstappen venceu o GP do Japão com uma volta incrível no sábado e uma corrida sem erros no domingo, enquanto as McLaren não tiveram à sua disposição a grande arma que têm em relação aos rivais, o menor desgaste de pneus, já que isso não foi um fator em Suzuka após o asfalto do primeiro setor – justamente aquele que causava maior aumento de temperaturas no passado – fazer com que a terceira etapa do campeonato fosse uma corrida de uma parada, com ritmo forte e poucas manobras de ultrapassagem.

> ***Cortador de grama bem caro.”***
>
> Verstappen na salinha antes do pódio sobre Norris dividir a saída do box com ele.

O holandês leu bem a evolução da pista na classificação, foi deixando seu carro cada vez mais próximo da janela ideal para conseguir fazer uma volta muito impressionante. Mesmo assim, só fez a pole porque Oscar Piastri errou a segunda curva. E essa foi a tônica do GP do Japão: quem tinha o melhor equipamento não conseguiu maximizá-lo, abrindo a oportunidade para o tetracampeão.

A degradação baixa dos pneus não só coibiu as disputas por posição, como também engessou mais as estratégias, uma vez que pegar trânsito teria um efeito muito maior que o normal. Isso estava na mente dos estrategistas da McLaren quando o que seria a única rodada de pit



6 de abril
FORMULA 1 LENOVO JAPANESE GRAND PRIX
Suzuka Circuit, Suzuka
5.807m | 53 voltas

PÓDIO

1	Max Verstappen	1:22:06.983
2	Lando Norris	+1.423s
3	Oscar Piastri	+2.129s
4	C. Leclerc	+16.097s
5	G. Russell	+17.362s
6	K. Antonelli	+18.671s
7	L. Hamilton	+29.182s
8	I. Hadjar	+37.134s
9	A. Albon	+40.367s
10	O. Bearman	+54.529s

Pole Position:
Max Verstappen
1:26.983

Volta mais rápida:
Kimi Antonelli
1:30.965



À McLaren só restou aplaudir o vencedor

Divulgação | Red Bull

stops estava se aproximando e eles tentavam calcular onde Norris voltaria no meio do pelotão.

Largada sem dramas
(a não ser para Bortoleto)
Não tinha acontecido muito antes disso. Choveu entre o sábado e o domingo, o asfalto não estava 100% seco, mas não havia grandes chances de que voltasse a chover. Na largada, Verstappen manteve a ponta, seguido por Norris, Piastri, Leclerc, Russell, Antonelli, Hadjar, Hamilton (que tentou algo diferente largando com pneu duro), Albon e Bearman.

Também com pneu duro, Gabriel Bortoleto perdeu três posições na largada e caiu para último. Tanto por conta da aderência mais baixa, quanto por um erro seu com a embreagem. O grande prejuízo foi ter perdido a posição para Esteban Ocon, que estava na mesma estratégia dele.

O que se seguiu foi uma procissão meio de longe, pois no início os engenheiros ainda não tinham certeza sobre a degradação. Hamilton passou Hadjar para ser sétimo e todos mantinham diferenças de cerca de 2s uns para os outros para fugir um pouco da turbulência.

Quando eles foram liberados para forçar, lá pela volta 15, já estava perto da janela de pit stops, e a missão de Norris era tentar chegar o mais perto possível de Verstappen para tentar o undercut.

Divulgação | Mercedes



> ***Você é o mais rápido na pista"***
> Bono para Antonelli.
> ***"Estou dando tudo, cara!"***
> Responde o italiano.
> ***"Bom garoto".***

A lógica da estratégia da McLaren
A McLaren chegou a tentar induzir a Red Bull ao erro, dizendo para Norris fazer o oposto do que Verstappen fizesse. Mas o time do líder percebeu que, se o inglês parasse, voltaria no trânsito, e seguiu na pista.

Eis que o quinto colocado, George Russell, a 5s de Piastri, para e o ritmo dele com os duros chama a atenção da McLaren. Era a volta 20. Se eles chamassem Norris para tentar um undercut em Verstappen, havia o risco de ele sair batendo roda com Bearman.

Eles resolvem ser bem defensivos. Chamam Piastri, mesmo com Russell pegando trânsito. Para se ter uma ideia, nem a Ferrari defendeu o undercut de Russell na volta seguinte com Leclerc, e o monegasco estava entre a Mercedes e a McLaren.



Divulgação | McLaren

Oscar Piastri e Lando Norris bem que tentaram, mas a vitória ficou com o tetracampeão

> ***Só ele consegue fazer isso.”***
>
> Fernando Alonso depois de ver a pole de Verstappen no sábado.

Piastri sai confortavelmente à frente de Russell, com três carros entre eles. A parada do australiano indica à Red Bull que eles chamariam Norris na volta seguinte, e eles copiam.

Verstappen tinha cerca de 1s5 de vantagem quando entrou no box, mas a parada da Red Bull foi lenta (com dois membros reservas atuando neste fim de semana) e os dois saem lado a lado, com vantagem para Max, que mantém sua linha mesmo com Norris indo para a grama.

Por que a McLaren não tentou deixar Norris na pista, vendo Verstappen parar? É algo que faria mais sentido em uma corrida com mais degradação. Não havia tyre offset que desse a vantagem necessária para ele tentar a ultrapassagem em uma pista como Suzuka. O delta necessário para que haja ultrapassagens por lá é maior que na maioria das outras pistas.

Divulgação | Red Bull



A troca entre Liam Lawson e Yuki Tsunoda deu o que falar

Foi uma corrida perdida mais no sábado. No domingo, ainda que a cautela da McLaren não tenha ajudado, as opções eram limitadas.

Nas voltas finais, Piastri começou a apertar Norris e pedir para a equipe fazer a inversão para ele ter a chance de ir para cima de Verstappen, mas o time julgou que o inglês só não conseguia se aproximar mais por conta da turbulência. E manteve as posições.

Hadjar e Bearman bem em Suzuka

Mais atrás, a Ferrari defendeu a tentativa de undercut da Mercedes duas voltas depois da parada



Max Verstappen e Lando Norris se cumprimentam após a corrida

Divulgação | McLaren

de Russell e, mesmo assim, Leclerc manteve a quarta posição.

Quem tentou fazer algo diferente foi Antonelli, que alongou seu stint com os pneus médios até a volta 31, e se tornou o piloto mais jovem a liderar uma corrida de F1, e conseguiu, com isso, se defender com tranquilidade do segundo stint de Hamilton, que seria com o pneu médio.

Hadjar conquistou um ótimo oitavo lugar, ainda mais depois do drama que ele viveu na classificação, com o cinto apertando seus testículos, isso mesmo. E Bearman conseguiu transformar sua excelente volta do Q2 em um pontinho para a Haas.

Bortoleto terminou em 19º, conseguindo recuperar apenas a posição com Lance Stroll, que trocou o pneu macio bem cedo e acabou fazendo duas paradas. Ele chegou no final de um trenzinho de DRS de quatro carros.

BASTIDORES



Yuki Tsunoda

Divulgação | Red Bull

Não teve como não falar da Red Bull no Japão. Liam Lawson, ainda super cabisbaixo, tentava sobreviver o fim de semana, Yuki Tsunoda foi de uma euforia boa de ver a um ar de preocupação depois que tentou fazer a primeira curva 15km/h mais rápido do que em qualquer outra volta e viu as leis da física atuarem contra ele na classificação. Mas foi um bom começo. Ele deixou bem claras as suas preferências no rádio e ficou bem mais perto de Max que Liam.

E olha que o fim de semana tinha começado mais tenso na Red Bull, porque Verstappen não escondeu na quinta-feira que não havia gostado da maneira como a Red Bull tinha tratado Lawson, dando tão pouco tempo para ele mostrar serviço. E até riu de leve quando foi perguntado por um jornalista japonês sobre essa ser sua última corrida com a Honda no Japão. Afinal, a Aston Martin é parceria deles a partir de 2026, então nunca pode-se dizer nunca na F1.

Bahrain Int[illegible]onal Circuit | **Vencedor**  **Oscar Piastri**

Oscar Piastri comemora a vitória na corrida barenita

Divulgação | Mclaren

GP do Bahrein

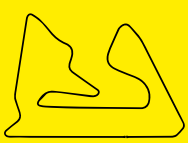
O GP do Bahrein sempre é um teste e tanto para os pneus. Os traseiros principalmente sofrem muito com superaquecimento pela combinação entre asfalto áspero, muitas freadas fortes e consequentes zonas de tração e a temperatura do asfalto, alta mesmo à noite. Depois de terem ficado sem sua arma principal, a possibilidade de cuidar melhor dos pneus do que qualquer outro carro, no Japão, a McLaren voltou com tudo na quarta etapa do campeonato.

Ou quase tudo: Lando Norris foi perdendo o controle do carro à medida que foi anoitecendo durante a clas-



Lando Norris tomou punição após largar fora de posição

Divulgação | McLaren



13 de abril
FORMULA 1 GULF AIR BAHRAIN GRAND PRIX
Bahrain International Circuit, Sakhir
5.412m | 57 voltas

PÓDIO

1	Oscar Piastri	1:35:39.435
2	George Russell	+15.499s
3	Lando Norris	+16.273s
4	C. Leclerc	+19.679s
5	L. Hamilton	+27.993s
6	M. Verstappen	+34.395s
7	P. Gasly	+36.002s
8	E. Ocon	+44.244s
9	Y. Tsunoda	+45.061s
10	O. Bearman	+47.594s

Pole Position:
Oscar Piastri
1:29.841

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:35.140



Disputa entre George Russell e Lando Norris

Divulgação | McLaren

> ***O túnel é mais longo do que eu pensava.”***
>
> Charles Leclerc, quando perguntado se a Ferrari agora via a luz no fim do túnel.

sificação. No Q3, duas voltas com muitas correções fizeram com que ele não passasse do sexto lugar no grid, com o carro que tinha tudo para fechar a primeira fila e conquistar a dobradinha no domingo. Gol aberto para Oscar Piastri diminuir sua desvantagem na tabela.

O australiano fez a pole position, se manteve em primeiro na largada, chegou a abrir 8s para o rival mais próximo, viu o grid se compactar novamente por um safety car na volta 32, e abriu mais 15s nas últimas 21 voltas de bandeira verde para vencer pela segunda vez no ano.

A corrida de Norris

Enquanto isso, na largada, Norris se posicionou um pouco à frente do lugar de largada e levou 5s de punição, pagos em sua primeira parada. A largada em si foi ótima e ele pulou de sexto para terceiro, mas ficou preso atrás de Russell por todo o primeiro stint.

Divulgação | HAAS



Ollie Bearman e Esteban Ocon terminaram entre os 10 primeiros

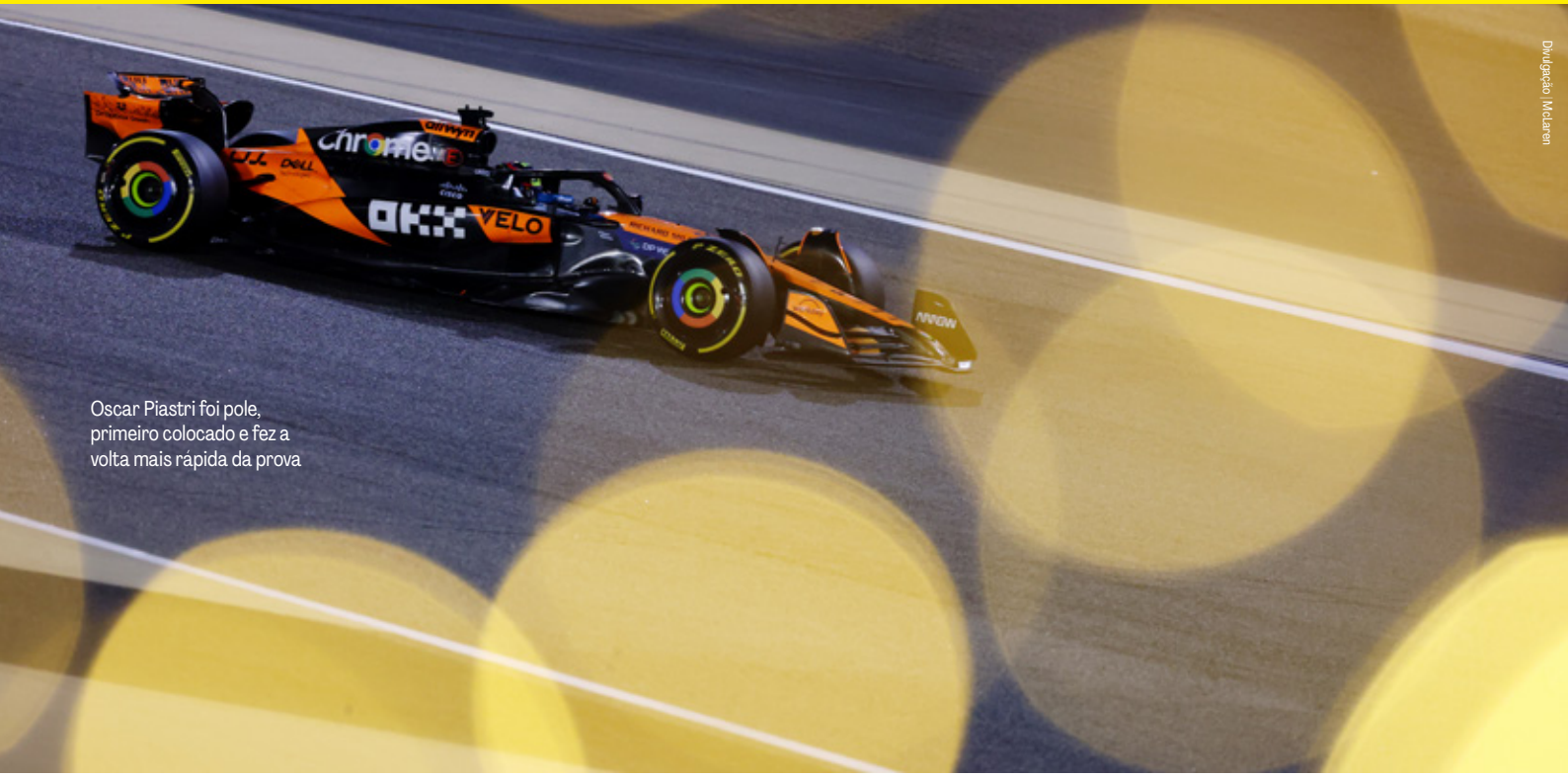
Tanto, que a McLaren antecipou sua parada, chamando-o aos boxes na volta 10. Mas havia um fator complicando a estratégia de todo mundo na ponta: Leclerc largou, da segunda colocação, com pneus médios, assim como Hamilton, em nono. As Ferrari tentariam ficar na pista por mais tempo e estariam fora de sincronia com o restante.

Leclerc perdeu duas posições na largada. Hamilton passou apenas Sainz no primeiro jogo de pneus, e não parecia ter grande evolução com a estratégia diferente na primeira parte da prova.

Verstappen de mal a pior

Ninguém sofria tanto, contudo, quanto Verstappen. Largando em sétimo, ele perdeu posição para Sainz, depois passou o espanhol, mas lá ficou até ser um dos primeiros a parar na volta 10. E foi o primeiro a ter a desagradável experiência de colocar o pneu duro, que não dava aderência alguma.

O stint dele foi tão ruim que o holandês voltaria aos boxes em apenas 16 voltas, para colocar os médios, com os quais teria que dar 31 voltas! Pior: quando parou de novo, já estava em décimo, em parte por um pitstop



Divulgação | McLaren

Oscar Piastri foi pole, primeiro colocado e fez a volta mais rápida da prova

lento. Mas as más notícias não pararam por aí: na segunda parada, com o sistema de "semáforo" manual, a roda dianteira direita travou, e ele perdeu ainda mais tempo.

Safety car trava as estratégias

Enquanto isso, Hamilton tinha um bom segundo stint, ainda de médios. Quando parou, na volta 17, ele tinha 12s de desvantagem para Leclerc e cinco carros entre eles. Quando o SC foi acionado, na 32, só havia Norris entre as duas Ferrari, e 11s que seriam "apagados" pela neutralização da corrida. Na pista, Hamilton passou Doohan, Verstappen, Antonelli e Ocon.

Mas a Ferrari tinha uma decisão difícil pela frente: como eles só tinham usado os pneus médios até aquele momento, ou ficariam na pista o máximo possível com os médios para colocarem os macios, ou encarariam os duros, que não tinham funcionado para ninguém.

O SC decidiu por eles. Acreditando que seu carro gasta mais pneu que os rivais diretos (motivo pelo qual largaram com os médios), eles colocaram os duros. Hamilton chegou a atacar e passar Norris mesmo assim após a relargada, mas o piloto da McLaren reagiu e passou também Leclerc, indo à caça de Russell.

Divulgação | McLaren



> ***"Não sei como estou liderando o campeonato."***
>
> Lando Norris

Os dramas de Russell

O piloto da Mercedes vivia seus próprios dramas. Ele teve um problema eletrônico que afetou tanto a parte da cronometragem, quanto seu próprio carro, fazendo o brake by wire parar de funcionar. Na tabela de tempos, era como se seu carro não existisse, o que afetou o DRS – o seu e o dos rivais, porque quem chegava a 1s de seu carro não recebia o alerta para ativar a asa traseira móvel.

Isso atrapalhou seu ritmo e ampliou a vantagem de Piastri, ao mesmo tempo em que dificultou a vida de Norris, que não conseguiu passá-lo. Isso, mesmo com uma diferença significativa entre os dois: sem mais pneus médios disponíveis, e tendo a escolha entre o duro e o macio, Russell estava com a borracha menos durável, pois a Mercedes queria fugir de qualquer maneira do pneu de faixa branca. Com pneus médios e um carro bem mais rápido, Norris ficou em terceiro e saiu do Bahrein sem entender muito bem como podia ainda ser líder do mundial.

Verstappen acabou em sexto, atrás das duas Ferrari, e preocupado com o desgaste de pneus, um problema novo para a Red Bull.

Gasly conseguiu os primeiros pontos da Alpine, à frente de Esteban Ocon, uma das duas Haas que pontuaram mesmo tendo largado em 14º e 20º. Ocon usou o undercut no começo para ganhar terreno e Bearman, o overcut, sendo o último dos pilotos que largaram com pneu macio a parar, só na volta 16.



Os três primeiros colocados no Bahrein e Andrea Stella

Divulgação | McLaren

> ***Não imaginava que a adaptação seria tão difícil.***"
>
> Lewis Hamilton.

Em sua segunda corrida pela Red Bull, Yuki Tsunoda andou mais perto de Verstappen do que seus antecessores e pontuou em um dos finais de semana mais difíceis da equipe nos últimos anos, chegando em nono.

Bortoleto tem corrida difícil

O brasileiro Gabriel Bortoleto teve uma prova bem difícil. Largou com os médios, pois a Sauber tentava aproveitar qualquer SC que pudesse aparecer depois que os pilotos que largariam com macios parassem, parou cedo para tentar um undercut em Lawson (o que não deu certo por pouco), e foi para os pneus duros.

A parada antecipada fez com que ele fosse o segundo piloto a usar o composto, quando ainda não estava claro que ele teria que ser evitado. O plano inicial era fazer 25 voltas com os duros para tentar ter pneus mais novos no final, mas o safety car antecipou a parada.

Mesmo assim, ele se viu em último, mas com pneus médios contra Stroll e Alonso de duros. Porém, não conseguia se aproximar. Ele foi classificado em 18º depois da desclassificação de seu companheiro, Nico Hulkenberg, que tinha sido o 15º, pelo excesso de desgaste da prancha que regula a altura do carro.

BASTIDORES

Nem os voos longos e o pouco tempo para se recuperar do jetlag fez Gabriel Bortoleto desligar nos três dias que teve para voltar do Japão para a Europa e ir para o Bahrein. Sem conseguir dormir no avião, ele ficou pensando em como poderia ajudar a equipe a melhorar o carro e decidiu ir para a fábrica, mesmo que a equipe de corrida em si não estivesse lá. Foi falar com os projetistas mesmo, para tentar ajudar a guiar o desenvolvimento do carro. "Eles ficam falando que o piloto é o maior sensor que o carro tem, então o sensor foi até eles."

Nem parecia que a Red Bull tinha vencido uma corrida uma semana antes: depois do sexto e nono lugares no GP do Bahrein, com direito a reclamações constantes por causa dos freios, desgaste de pneus acelerado e até problemas de pit stop, raridade para eles, a Red Bull foi tomada por ares de crise depois da quarta etapa do campeonato. Rolou reunião de emergência entre os chefões e até o empresário de Verstappen, Raymond, falando umas poucas e boas para Helmut Marko, que ficou na dele.



Clima maravilhoso na Red Bull

Divulgação | Red Bull

Jeddah Corniche Circuit | Vencedor  **Oscar Piastri**



Oscar Piastri avisou que Max Verstappen ia dar trabalho, só não imaginou que seria tanto

JU RESPONDE

Divulgação/McLaren

GP da Arábia Saudita

Oscar Piastri cantou a bola ainda na quinta-feira quando disse que esperava ver os rivais bem mais próximos no GP da Arábia Saudita do que na semana anterior, no Bahrein. "O asfalto bem aderente mascarou nossos problemas no passado e vai fazer isso por eles agora." Mas nem o australiano poderia esperar que a disputa fosse tão apertada com a Red Bull de Max Verstappen, que cruzou a linha de chegada a 2s8 do vencedor e agora líder do campeonato mesmo tendo recebido uma punição de 5s.

Punição de Verstappen define o GP

A pena veio logo no começo da prova, provocada por uma largada excelente de Piastri, que se colocou do lado de dentro da primeira curva, dividindo com Verstappen. Os pilotos pediram no ano passado para que a tal regra do "quem está na frente na tangente tem a curva" leve em consideração a possibilidade real de o piloto fazer a curva; Max não parecia capaz de fazer a curva em nenhum momento e levou uma punição que seria de 10s e acabou sendo de 5s por se tratar de uma primeira volta. A punição seria paga somente na parada de Verstappen e simplificava a vida de Piastri. Depois de perder a disputa pela pole por 10 milésimos e mais uma "daquelas" voltas do holandês, seu grande drama seria cuidar de seus pneus e manter-se próximo do líder para tentar um undercut no que seria sua única parada.

> ***"Não me importo em estar liderando o campeonato, tenho orgulho dos motivos que fazem com que esteja liderando o campeonato."***
>
> Oscar Piastri.

Ritmo de Verstappen surpreende

Com os 5s, Piastri podia deixar Verstappen escapar um pouco e cuidar mais dos pneus. Mas quando o australiano tentou diminuir a desvantagem que chegou a 2s6 na volta 18, percebeu que não conseguia chegar no holandês. E isso indica que, sem a punição, seria muito mais difícil fazer

20 de abril
FORMULA 1 STC SAUDI ARABIAN GRAND PRIX
Jeddah Corniche Circuit, Jeddah
6.174m
50 voltas

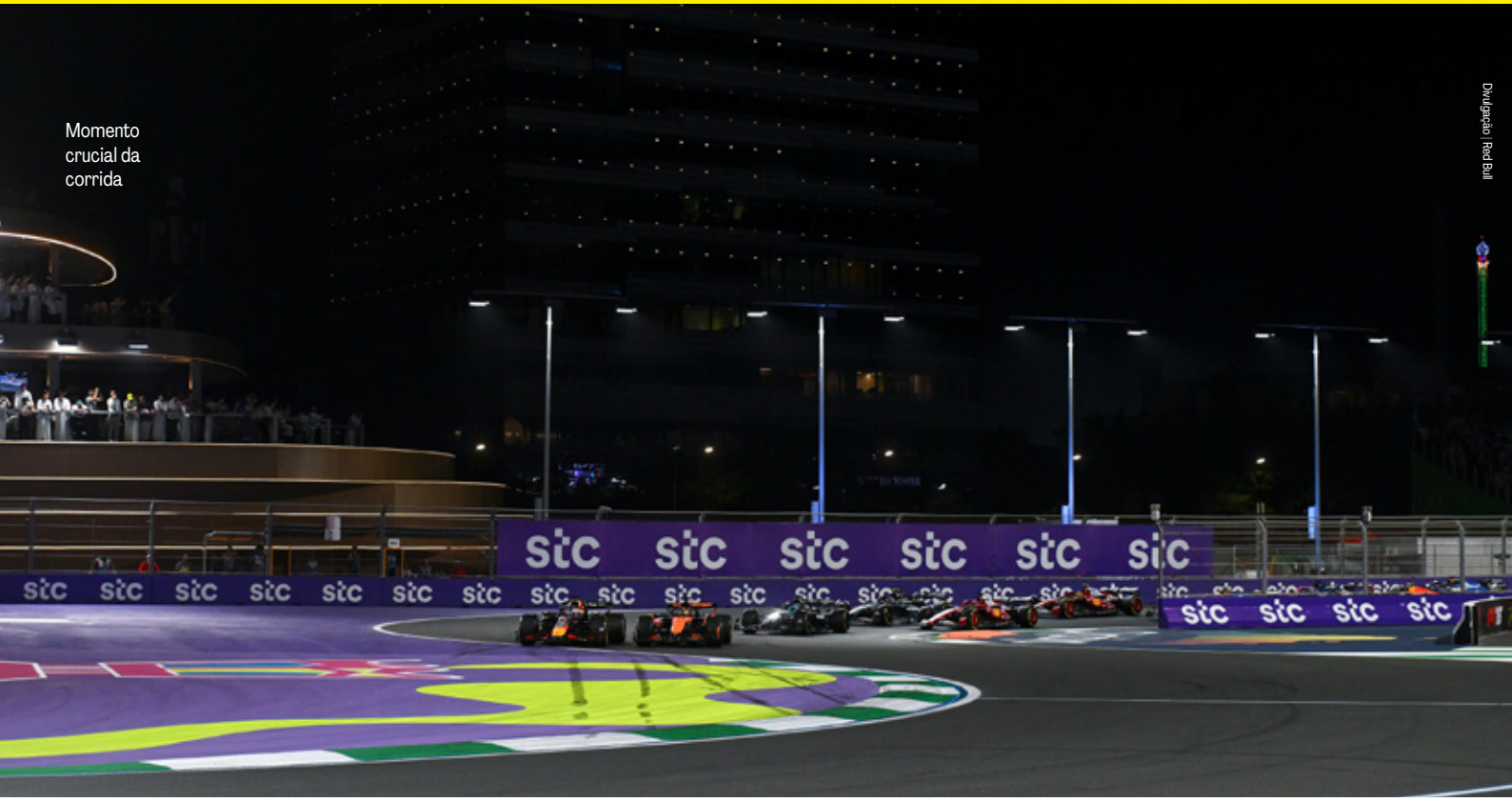


PÓDIO

1	Oscar Piastri	1:21:06.758	
2	Max Verstappen	+2.843s	
3	Charles Leclerc	+8.104s	
4	L. Norris		+9.196s
5	G. Russell		+27.236s
6	K. Antonelli		+34.688s
7	L. Hamilton		+39.073s
8	C. Sainz Jr.		+64.630s
9	A. Albon		+66.515s
10	I. Hadjar		+67.091s

Pole Position:
Max Verstappen
1:27.294

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:31.778



Momento crucial da corrida

Divulgação | Red Bull

o undercut, a única estratégia realista para que ele vencesse, funcionar. Com o asfalto gerando muita aderência, o desgaste dos pneus vinha do superaquecimento, e ele era muito mais proeminente para quem estava no trânsito.

Verstappen teve que apertar o ritmo para tentar abrir os tais 5s. E com isso a corrida em si ficou mais rápida do que se esperava e os espaços se abriram mais cedo para a McLaren chamar Piastri para os boxes na volta 19.

A ideia era voltar logo à frente de Lewis Hamilton, sexto àquela altura, mas a parada da McLaren foi lenta e Piastri voltou atrás do inglês, fazendo uma ultrapassagem corajosa por fora, na sujeira, sem dar chances para que Verstappen parasse e voltasse à frente. Com o pneu duro, Piastri pareceu estar melhor, mas novamente no final da corrida, o pneu de Verstappen parecia mais inteiro. Não é à toa que ele foi tão agressivo na primeira curva. Talvez fosse mesmo sua única chance de ganhar.

Tarde "animada" para Norris

A briga pela vitória ficou entre Piastri e Verstappen porque Lando Norris, que tinha voltado a se sentir mais

Divulgação | McLaren



Charles Leclerc completou o pódio

Divulgação | Red Bull



> ***Melhor não falar nisso. Qualquer coisa que eu diga vai me meter em encrenca."***
>
> Max Verstappen sobre a primeira curva.

> ***Eu preciso de um transplante de cérebro.”***
>
> Lewis Hamilton sobre a dificuldade de se adaptar à Ferrari.

confortável com a McLaren, foi parar no muro na classificação no começo do Q3 e largou apenas em décimo.

Norris ganhou duas posições na largada, com a batida entre Yuki Tsunoda e Pierre Gasly no mesmo ponto do lance entre os líderes. Isso trouxe o safety car à pista, fazendo três pilotos que estavam entre os últimos arriscarem trocar o pneu médio pelo duro para tentar ir até o final: Esteban Ocon, Jack Doohan e Gabriel Bortoleto.

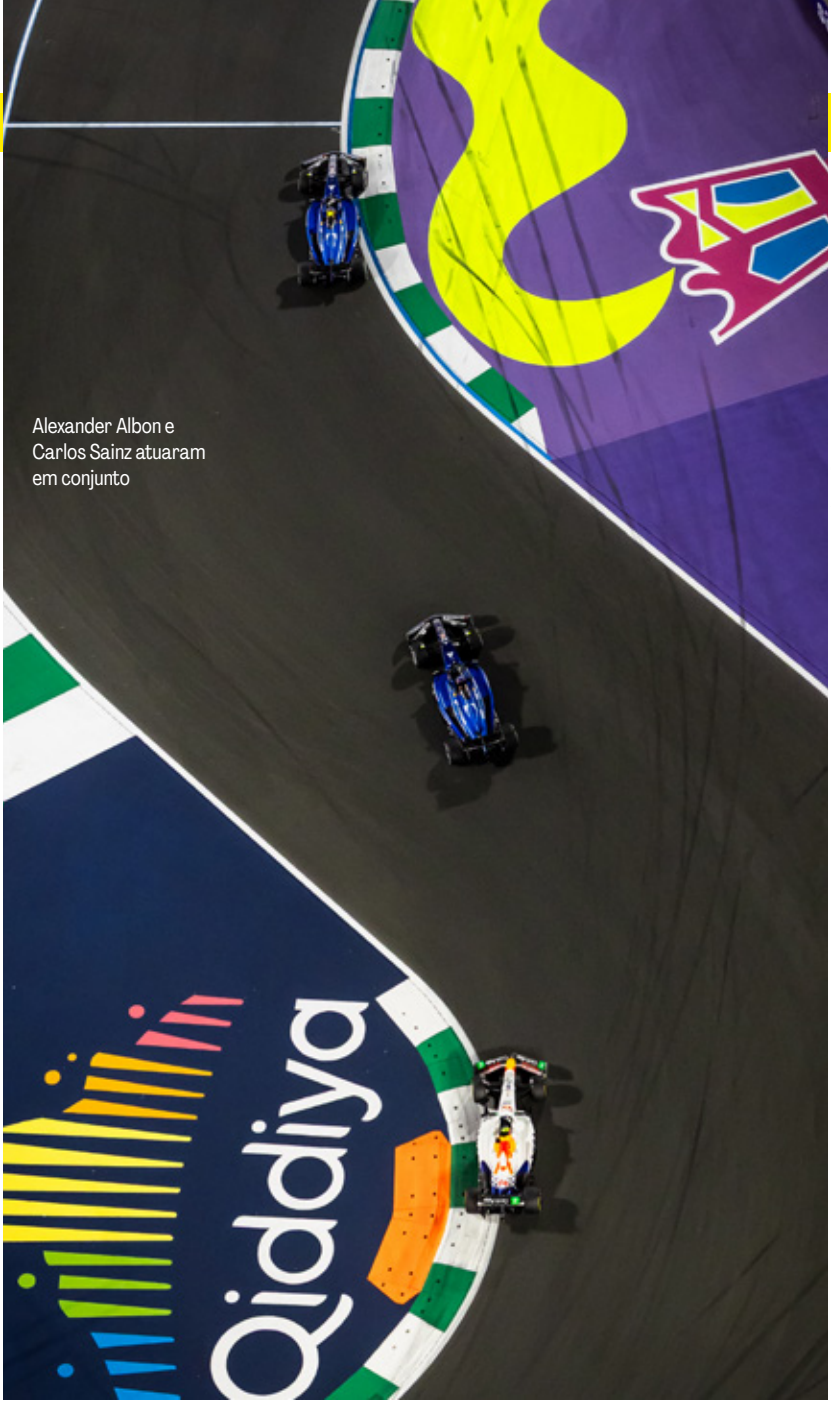
Doohan abortaria a tentativa, parando de novo na volta 32. Ocon conseguiria chegar em 14º mesmo fazendo a última volta 6s mais lento do que qualquer um ao seu redor, e Bortoleto chegaria até o fim com o duro em penúltimo até ser superado na linha de chegada por Doohan.

Para os pilotos da frente, nada mudou. Verstappen liderava com Piastri em segundo, depois Russell, Leclerc, Antonelli, Hamilton (que tinha superado Sainz na primeira volta), o piloto da Williams, Norris, Albon e Alonso.

O espanhol não ficaria no top 10 por muito tempo, com Hadjar andando forte na corrida. Norris passou Sainz e Hamilton (o inglês, com alguma dificuldade) e depois ganhou as posições das duas Mercedes ao ficar mais tempo na pista, fazendo sua estratégia de largar com o pneu duro funcionar.

A defesa da Ferrari

Só não seria o suficiente para passar Leclerc. Isso porque a Ferrari usou a surpresa que teve com o bom ritmo e o pouco desgaste de pneus na corrida para deixar Leclerc por mais tempo na pista com o pneu médio. Ele parou só na volta 29, 10 depois de Piastri e só cinco antes de Lando.



Alexander Albon e Carlos Sainz atuaram em conjunto

Divulgação | Williams



Oscar Piastri com seu troféu

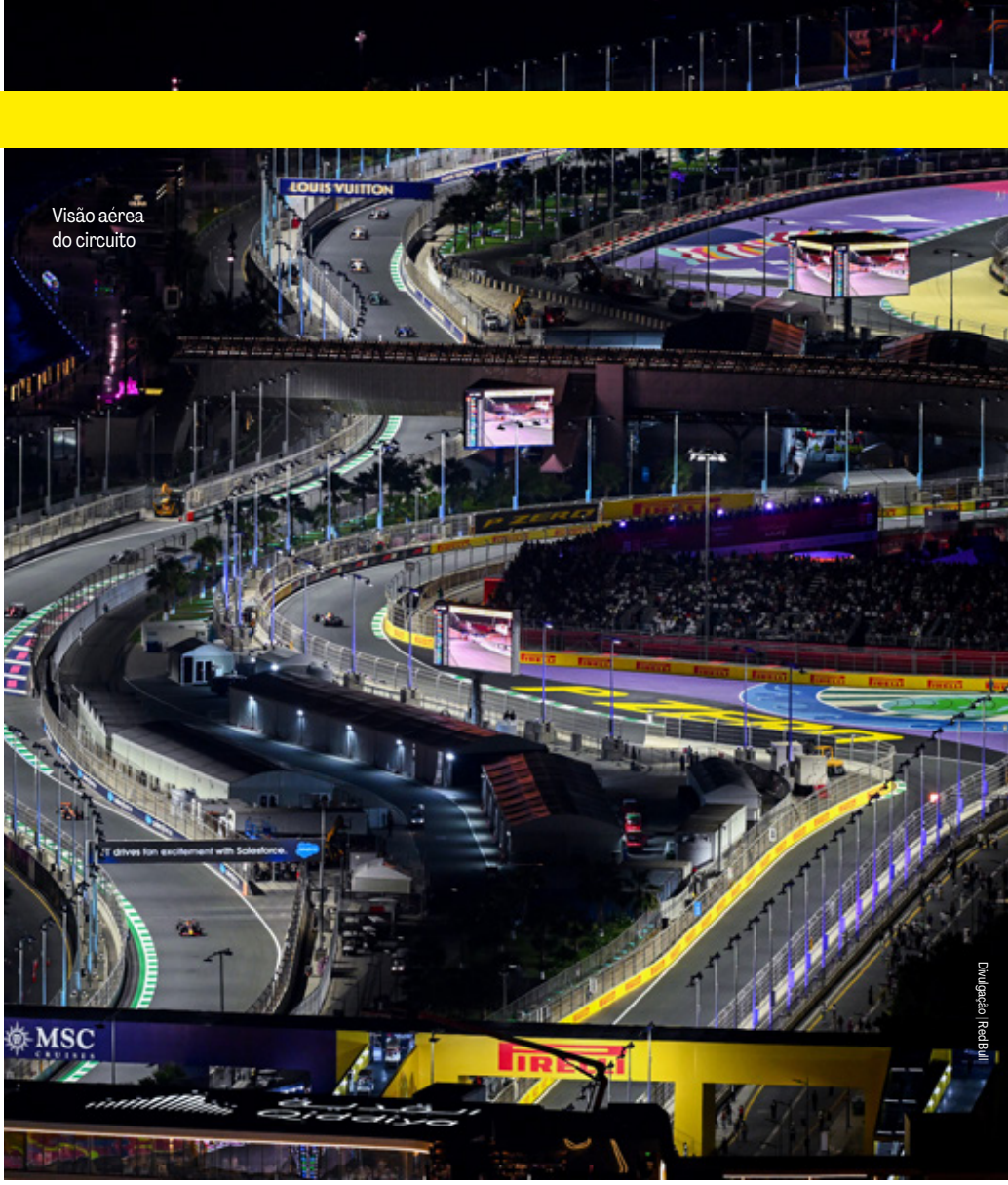
Divulgação | McLaren

Quando voltou à pista, passou Russell e, quando Lando começou a se aproximar com o pneu médio no final, com as Mercedes já ficando bem para trás, sofrendo muito com o superaquecimento dos pneus, Leclerc teve borracha para se defender e conquistar um pódio que parecia distante no sábado.

As dificuldades da Mercedes não foram suficientes para Hamilton conseguir mais de um sétimo lugar, saindo desanimado do carro uma semana depois de dizer que sentia ter encontrado um caminho para sua pilotagem na Ferrari.

Trabalho em equipe da Williams

Atrás do heptacampeão, as duas Williams tiveram que trabalhar juntas para defender a nona colocação de Albon do ataque de Hadjar. Sainz ficou mais lento de propósito para dar o DRS ao companheiro, e os dois garantiram pontos em um circuito que favoreceu as características do carro do time inglês.



Visão aérea do circuito

Divulgação | Red Bull

BASTIDORES

Lando Norris fez uma cara de espanto enquanto conversava com Gabriel Bortoleto depois do GP. Colocou as mãos na cabeça e depois os dois riram bastante. O assunto? A estratégia de fazer 48 voltas no pneu duro, usada pelo brasileiro. "Cara, como você fez isso?", perguntava o inglês, que tinha largado com os duros e parado na volta 34. Lando até deve ter se sentido melhor sobre sua própria realidade depois desse papo, enquanto Bortoleto voltava para a Sauber morrendo de dor no estômago: para completar, o cinto de segurança tinha afrouxado e ele estava sendo jogado para frente a cada freada nas últimas voltas.

Julianne Cerasolli





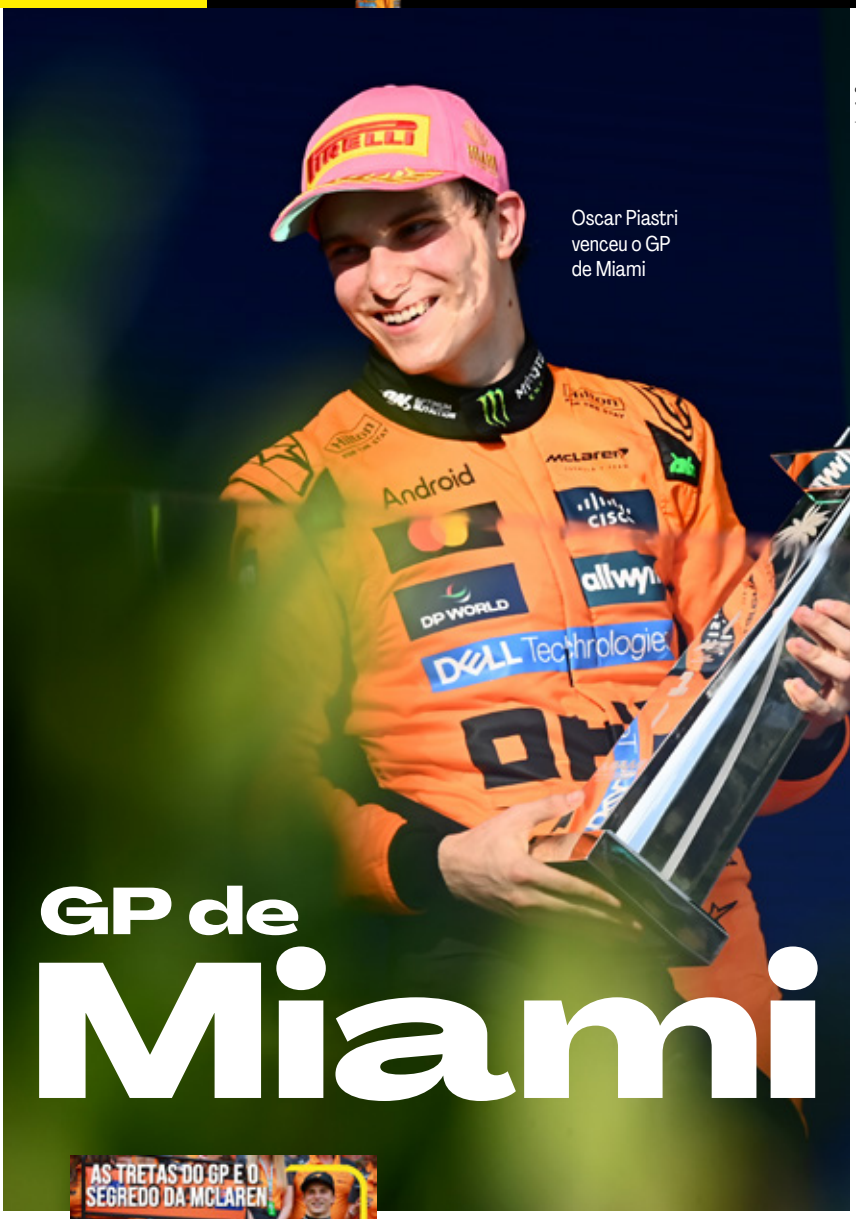
'Isso é nojento'

Liam Lawson nem conseguia dar entrevistas enquanto via a primeira volta de Max Verstappen no Q3. Logo, Isack Hadjar parou de falar também e ficou plantado ao lado do companheiro diante da TV. "Ele é irritante", disse o francês. Mas ainda tinha uma volta por fazer. Piastri melhorou, eles acharam que a pole estava perdida, e Verstappen tinha outros planos. "É nojento, cara, simplesmente nojento", dizia o sempre engraçado Hadjar, querendo elogiar Verstappen e ao mesmo tempo com a noção de quão boa tinha sido a volta.



Divulgação | Red Bull

GP de Miami



Oscar Piastri venceu o GP de Miami

Divulgação McLaren

Se Lando Norris perder o campeonato no final do ano, o GP de Miami vai ser daquelas corridas em que ele vai olhar para trás e pensar "é, eu deveria ter vencido essa". E a pedra no seu caminho nem terá sido o companheiro Oscar Piastri, mas, sim, Max Verstappen.

Norris largava em segundo, lado a lado com o holandês, com Piastri só em quarto após uma classificação em que ambos os pilotos da McLaren sofreram com a imprevisibilidade do carro nas freadas. Era uma chance de ouro de pontuar bem, principalmente depois de ter vencido a sprint, com a ajuda de um safety car, mas também por ter conservado melhor os pneus que Piastri, aproximando-se do australiano na parte final da corrida curta.

Norris foi para cima de Verstappen na largada, o holandês pareceu perder um pouco o carro, e o inglês ficou sem espaço, indo para a área de escape e voltando à pista em sexto, enquanto Piastri passava Kimi Antonelli, em seu melhor final de semana na F1 até aqui, na quarta volta, e ia à caça do líder.

Piastri x Verstappen

Foram seis voltas em que Piastri ficou na zona de DRS de Verstappen, a partir do oitavo giro. Ele demonstrou um repertório vasto e passou o holandês quando Verstappen tentou frear bem dentro da curva, fora da trajetória ideal, e travou o pneu.

Era a volta 14 e Norris já era o segundo colocado, tendo superado ambas as Mercedes. Ele estava a menos de 2s dessa briga. Na volta seguinte, já estava no DRS de Verstappen que, a essa altura, era dois segundos por volta mais lento que Piastri.



JU RESPONDE

Mas como isso é possível em uma temporada em que a McLaren se coloca como "pau para toda obra", mas nunca com uma vantagem tão grande? A resposta estava na temperatura da pista, mais alta do que em qualquer outro GP disputado até aqui. E é aí que a habilidade de manter as temperaturas dos pneus traseiros mais baixas faz a diferença.

Norris x Verstappen

Mas Norris não consegue usar isso. Os pneus de Verstappen já estavam acabados quando o inglês chegou nele e, mesmo assim, ele precisou de quatro voltas para passar. Nisso, Piastri tinha aberto nada menos que



4 de maio
FORMULA 1 CRYPTO.COM MIAMI GRAND PRIX
Miami International Autodrome, Miami Gardens
5.412m | 57 voltas

SPRINT

1 Lando Norris 36:37.647
2 Oscar Piastri +0.672s
3 Lewis Hamilton +1.073s

PÓDIO

1 Oscar Piastri 1:28:51.587
2 Lando Norris +4.630s
3 George Russell +37.644s

4	M. Verstappen	+39.956s
5	A. Albon	+48.067s
6	K. Antonelli	+55.502s
7	C. Leclerc	+57.036s
8	L. Hamilton	+60.186s
9	C. Sainz Jr.	+60.577s
10	Y. Tsunoda	+74.434s

Pole Position: Max Verstappen 1:26.204

Volta mais rápida: Lando Norris 1:29.746



Duelo entre Max Verstappen e Oscar Piatri

Divulgação | Red Bull

9s. E, na prática, tinha garantido sua vitória.

Assim como na sprint, Norris voltou a demonstrar que tinha mais controle da degradação de pneus que seu companheiro, e foi diminuindo sua desvantagem. No final das contas, o chefe da McLaren, Andrea Stella, não se decepcionou tanto com as voltas perdidas atrás de Verstappen: não fosse isso, ele teria que lidar com uma batalha direta entre o líder e o vice-líder pela vitória.

Como Russell chegou ao pódio

A vantagem de ambos só aumentou quando um safety car virtual foi acionado na volta 28, pois Oliver Bearman estacionou sua Haas na área de escape com problemas na unidade de potência da Ferrari. Isso porque Verstappen já tinha feito a sua única parada, trocando os médios pelos duros, e acabou sendo superado por George Russell, que entrou duranteo VSC, assim como as duas McLaren.

Foi assim, inclusive, que Russell ganhou a posição do companheiro Antonelli, que também tinha parado antes do VSC. Após as paradas, o top 6 ficou com Piastri abrindo 23s de vantagem para Russell, com Norris entre eles, Verstappen em quarto, 3s atrás da Mercedes, Albon em quinto e Antonelli em sexto.

Divulgação | Willians



A disputa entre companheiros de equipe deu o que falar

> ***"Max lutou muito, como sempre, e eu paguei o preço, mas é assim que as coisas são. O que posso dizer? Se eu não forço, as pessoas reclamam. Se eu forço, as pessoas reclamam."***
>
> Lando Norris sobre disputa com Verstappen.

Confusão na Ferrari

Atrás do italiano, começou uma disputa intensa entre Sainz, sétimo, e as Ferrari de Leclerc e Hamilton, que estavam em estratégias diferentes. Tendo largado mais atrás, o inglês agora estava com pneus médios, e quase conseguiu passar os dois de uma vez.

As duas Ferrari passaram Sainz e foram atrás de Antonelli, com Hamilton pressionando pela inversão, já



Gabriel Bortoleto fez sua primeira ultrapassagem de verdade em cima de Lewis Hamilton

Divulgação | Stake Sauber

que acreditava ter mais chances de passar o italiano com o pneu médio do que Leclerc com o duro.

Irritado com a demora da equipe em ordenar a troca, Hamilton lançou algumas mensagens irônicas via rádio. Ouviu que podia trocar de posição, mas não conseguiu ameaçar Antonelli. E eles inverteram de volta as posições para cruzarem a linha de chegada em sétimo e oitavo, em um fim de semana em que os dois pilotos da Ferrari tiveram dificuldade em tirar o máximo de rendimento do carro com pneus novos.

Confusão na Williams

Nesse troca-troca de posições, Sainz voltou a se aproximar e fez uma tentativa meio desesperada de ultrapassar Hamilton na última volta, algo talvez explicado por também não estar nem um pouco satisfeito com como as coisas tinham se desenrolado na Williams.

Ele tinha se tocado com o companheiro Albon, tentando sair do caminho de Norris quando ele voltou à pista após a escapada da primeira volta e tinha danos no seu carro. Mesmo assim, entendeu que Albon não o ultrapassaria, mas o tailandês o fez na volta 15, com o aval da equipe. Isso, não bastasse "erros operacionais", segundo ele, terem feito com que ele largasse com pneus usados.

O espanhol terminou em nono, enquanto outro piloto que parou logo antes do VSC e perdeu terreno, Yuki Tsunoda, completou o top 10.

A corrida de Bortoleto

Não foi o tipo de corrida que deu oportunidades para a segunda metade do pelotão. Com a Williams andando bem e



Divulgação | McLaren

Lando Norris venceu a Sprint, mas ficou devendo na corrida de domingo

> ***Isso não é um bom trabalho em equipe. É só isso que eu vou dizer. Estou acabando com os pneus atrás dele. Quer que eu fique aqui a corrida toda? Na China, eu saí da frente quando ele tinha outra estratégia."***
>
> ***"Ah, agora vocês vão trocar as posições... Tomem um chá enquanto isso, ok?"***
>
> Os rádios de Hamilton irritado com a Ferrari.



Oscar Piastri demonstrou um repertório vasto durante a corrida

Divulgação | McLaren

consolidada no top 5 em Miami, não havia mais vaga para ninguém. E por isso o abandono de Gabriel Bortoleto por um problema na bomba de combustível não custou tão caro.

O brasileiro teve sua melhor classificação até aqui, largando do 13º lugar e fazendo sua primeira ultrapassagem de verdade, em cima logo de Lewis Hamilton, que pouco depois retomou a posição.

Bortoleto, então, passou a acompanhar o ritmo de Hadjar até ser o primeiro a parar, na volta 19. Ele voltaria no mesmo lugar depois que todos parassem, mas isso não aconteceu porque a Sauber começou a perder potência e o piloto brasileiro teve que abandonar.

De qualquer forma, foi um fim de semana encorajador para a Sauber, que andou no top 15 na maior parte da corrida com ambos os pilotos. Só falta agora entender porquê, já que eles não esperavam ter um bom desempenho em Miami.

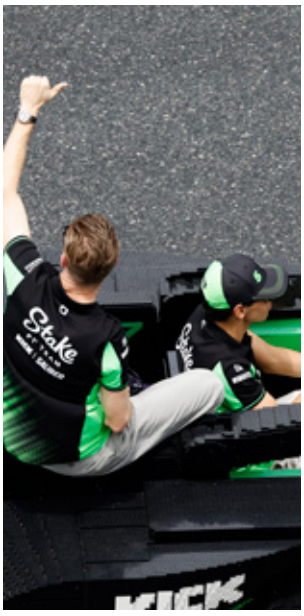
> ***"Você joga o jogo da equipe e é ultrapassado, aí parece um completo idiota. Mas vamos conversar sobre isso, tenho certeza que vamos sair dessa melhores."***
>
> Carlos Sainz Jr.

BASTIDORES

O rádio furioso de Jack Doohan por um erro operacional na classificação da sprint já mostrava um piloto sob muita pressão, com fortes boatos de que o GP de Miami seria o último dele na Alpine. A batida logo no começo do GP não ajudou, mas a decisão de dar cinco corridas para Colapinto parecia já ter sido tomada. E fez com que o chefe Oliver Oakes saísse com caras de poucos amigos do paddock no domingo e sem dar entrevista. Dois dias depois, estava fora da equipe.

O GP de Miami esteve longe de ser ruim, mas nada conseguiria superar o que rolou antes da prova: uma "corrida" a 20km/h de carros de F1 feitos de Lego! É de se imaginar que o pessoal que teve a trabalheira de montar as 400 mil peças não previa que os pilotos levassem a corrida tão a sério, com ultrapassagens sem qualquer respeito às regras de pilotagem e batidas. E muita gargalhada.

Divulgação | Stake Sauber



Divulgação | Red Bull





Max Verstappen prova que as McLaren não tinham o melhor carro do final de semana

> ***"O resultado coroou uma semana muito importante para nós."***
>
> Max Verstappen.

Divulgação | Red Bull

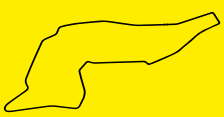
GP da Emilia-Romagna



O GP da Emilia-Romagna foi o primeiro da temporada em que deu para afirmar que a McLaren não teve o melhor carro. Max Verstappen começou a corrida imaginando que sua única chance seria fazer a primeira parte da prova com ar limpo e depois tentar evitar de alguma forma o undercut. Mas lá pela volta 10 percebeu que o cenário era diferente.

Mesmo com condições iguais de pneu em relação a Verstappen e ar limpo no seu segundo stint, entre as voltas 31 e 45, Lando Norris até foi mais veloz que o holandês, mas a diferença foi mínima e Verstappen não tinha motivos para forçar, já que estava 20s na frente em uma corrida em que estratégia e sorte andaram lado a lado.

A Red Bull levou a Imola o resto do pacote de mudanças que começou com o assoalho de Miami, tendo aliviado significativamente os desequilíbrios no meio das curvas que vinham marcando o ano deles. Mais equilíbrio significa que o carro escorrega menos e superaquece menos os pneus.



18 de maio
FORMULA 1 AWS GRAN PREMIO DEL MADE IN ITALY E DELL'EMILIA-ROMAGNA GRAND PRIX
Autodromo Internazionale Enzo e Dino Ferrari, Imola
4.909m | 63 voltas

PÓDIO

1	Max Verstappen	1:31:33.199
2	Lando Norris	+6.109s
3	Oscar Piastri	+12.956s

4	L. Hamilton	+14.356s
5	A. Albon	+17.945s
6	C. Leclerc	+20.774s
7	G. Russell	+22.034s
8	C. Sainz Jr.	+22.898s
9	I. Hadjar	+23.586s
10	Y. Tsunoda	+26.446s

Pole Position:
Oscar Piastri
1:14.670

Volta mais rápida:
Max Verstappen
1:17.988



E estes foram os pilotos que subiram ao pódio

Divulgação | McLaren

E Red Bull pelo menos fez frente à McLaren nas curvas de alta velocidade. Isso foi verdade em Suzuka e na Arábia Saudita, mas foram duas corridas decididas pela posição de pista = vantagem de correr com a cara para o vento.

Em Imola, houve um elemento a mais, e essa foi a parte intrigante: a McLaren não teve um desgaste menor de pneus, como em outras corridas. Seria porque o aumento de temperatura era na superfície e não no interior do pneu? Ou seria o efeito de duas diretivas técnicas (uma questionando o que a Red Bull achava que a McLaren estava fazendo no pneu e outro controlando os materiais usados nas placas que regulam a altura do carro)?

Por que Piastri parou tão cedo?
Todos foram para a corrida com a ideia de fazer uma parada, mas com dúvidas em relação à consistência do pneu médio (que, na prática, era o C5 que eles evitaram a todo custo em 2024). Tanto é que a maioria tinha um jogo de médios e dois jogos de duros, preparando-se para a eventualidade de um SC ou a necessidade de parar duas vezes.

Eis que, lá pela volta 8, vários pilotos começam a relatar dificuldades com os pneus médios e os tempos de volta refletem isso. Quem estava preso atrás de rivais mais lentos (Leclerc atrás de Stroll, Gasly atrás de Bortoleto) aproveitou para arriscar antecipar a parada e, muito provavelmente, ir para a estratégia de dois pits, tentando buscar ar limpo para exercer seu ritmo.

Divulgação | McLaren



A largada do GP em Imola

> ***O que você teria feito diferente, Oscar?"***
>
> ***"Teria freado 10 metros mais tarde."***

Isso gerou um efeito cascata: Russell, Sainz e Alonso reagiram a Leclerc e, mesmo assim, perderam a posição para ele. Vendo o poder do undercut e também sentindo que os pneus estavam acabando, Piastri parou.

Essa decisão seria desastrosa para esse grupo por motivos difíceis de prever naquele momento.



Lewis Hamilton e Kimi Antonelli vieram juntos em parte da corrida

Divulgação | Mercedes

Na região em que Gasly estava, Bortoleto, Lawson e Colapinto eram os únicos na mesma estratégia (os demais tinham largado com os duros). Lawson entrou na volta seguinte e ambos já tinham feito o undercut em Bortoleto quando a Sauber o chamou aos boxes. O time, depois, admitiu que demorou a reagir, enquanto a opção da Alpine foi dividir as estratégias e manter Colapinto na pista.

Todos os pilotos que responderam a essa queda momentânea do rendimento do pneu tiveram resultados abaixo do que o ritmo indicava que teriam. Isso porque um safety car virtual seria acionado na volta 29, quando uma segunda parada era inevitável pelos 10s que se economiza fazendo o pitstop nesta situação, mas que veio cedo demais para levar o segundo (e último) jogo de pneus duros até o final com bom rendimento.

A situação desses pilotos só piorou quando um safety car foi acionado na volta 45: eles não tinham outro pneu para usar e tiveram que ficar na pista. Ou, no caso das duas Aston Martin e de Bortoleto, colocar um médio usado, o que só Alonso conseguiu aproveitar (com o pneu usado na classificação, enquanto o de Bortoleto era o mesmo do primeiro stint).

Qual era a estratégia perfeita?
É claro que não dá para prever quando um SC será acionado, mas você vai para a corrida com alguns planos dependendo dos dados que a própria corrida oferece.

Divulgação | Red Bull



A equipe comemora com Max Verstappen

Lá pela volta 15 (lembrando que a previsão da Pirelli era de que seria necessário levar os médios até mais ou menos a volta 20 para conseguir fazer uma parada), só cinco pilotos que largaram com o pneu amarelo seguiam com ele.

E, depois de passada aquela fase ruim que fez com que outros mudassem os planos, estavam todos de olho nos pilotos que largaram com os duros, especialmente Antonelli e Hamilton, que vinham juntos, e Tsunoda. O stint deles não estava sendo tão tranquilo quanto se imaginava, o que significava que quem estivesse de médio teria que alongar ao máximo o stint para não sofrer com os duros no final, lembrando que os duros em Imola eram o C4, ou seja, pneus na verdade ainda bem macios.

Por isso Verstappen, Norris, Albon e Hadjar seguiram na pista, mesmo já sentindo que o pneu estava indo embora. Norris acabou parando uma volta antes do safety car virtual. Os outros três conseguiram a parada "econômica" do VSC.

E, depois, esses pilotos ainda tinham à disposição seu último jogo de pneus duros para a parte final, após um período de safety car real na pista.

Os pilotos com estratégia inversa

Para quem largou com o pneu duro, o ideal seria que esse VSC ou SC tivesse surgido mais tarde na corrida, pois eles tinham que fazer muitas voltas com o pneu médio e ficariam expostos no final.

Isso aconteceu com Hulkenberg, que permaneceu na pista quando o SC foi acionado porque perderia muitas posições. O mesmo aconteceu com Tsunoda, que ainda assim conseguiu pontuar, tendo largado dos boxes após forte acidente na classificação.

No final, Verstappen venceu com Norris em segundo e Piastri em terceiro. Hamilton foi de 12º a quarto com a aposta de largar com o pneu duro e Albon, com a estratégia mais otimizada do dia em Imola, foi o quinto.

Aí veio a turma que dificultou sua corrida com a parada cedo no início: Leclerc, Russell e Sainz, seguidos por outro piloto que fez a tática certa, Hadjar, e com Tsunoda fechando o top 10.



Hamilton foi sentir o clima entre os tifosi

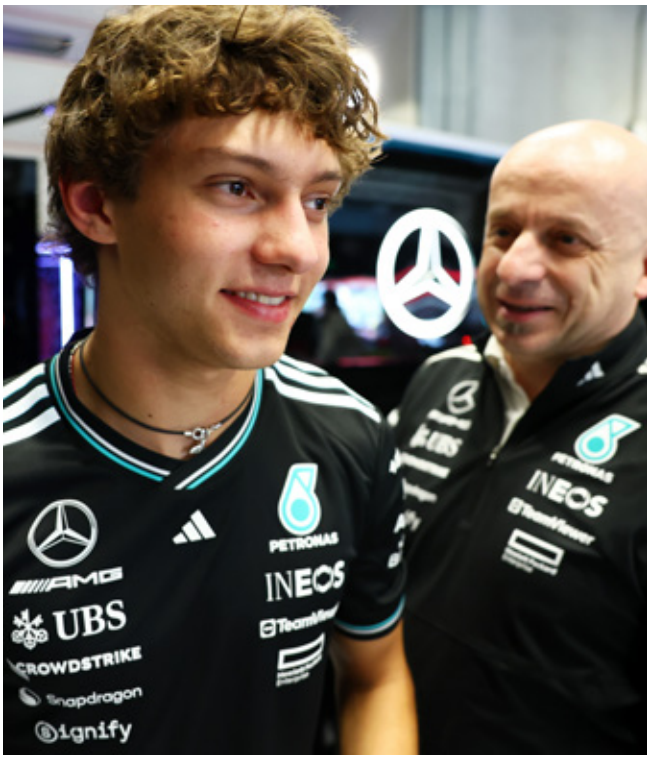
> ***"Senti uma sincronia com o carro que não tinha desde a sprint da China."***
>
> Lewis Hamilton

Divulgação Ferrari

BASTIDORES

Toto Wolff bem que tentou mandar um vídeo para acalmar Kimi Antonelli antes de seu primeiro GP caseiro, já que não estaria em Imola. E parecia que ele estava profetizando o que aconteceria, dizendo que Kimi tinha que evitar perder energia com coisas alheias à performance na pista. Dito e feito. Ele levou a galera da escola para o paddock, fez o desfile de pilotos com o pai dirigindo o carro, deu atenção para todo mundo. E andou mal. No final, ele disse que aprendeu uma boa lição com sua estreia na Itália: "tenho que aprender a dizer não".

Foi a própria Alpine que divulgou, em comunicado oficial, que Franco Colapinto teria cinco corridas para mostrar serviço antes que eles revissem a dupla de pilotos. Mas o novo/velho chefe da equipe, Flavio Briatore, parece ter se esquecido disso. Disse em Imola que não tinha nada disso: quando eles quisessem poderiam mudar tudo de novo. As reações foram curiosas: Ocon, é claro, disse que nada disso o surpreendia. Piastri só fez uma de suas caras de "eu te disse" e foi político nas falas. E Colapinto voltou fazendo o que fez na Williams em 2024: evoluindo bastante entre uma sessão e outra, mas acabou a classificação no muro.



Divulgação Mercedes



GP de Mônaco

Divulgação | McLaren

Lando Norris comemora a vitória em Mônaco

A receita para vencer em Mônaco e em Singapura nos últimos anos tem sido adotar o ritmo mais lento possível e não deixar nenhum espaço abrir no pelotão para que os rivais parem. Com a obrigatoriedade do uso de três jogos de pneus na corrida deste ano, isso teria que ser feito duas vezes, o que significava andar tão lentamente que foi uma fórmula que nem todo mundo seguiu.

Mônaco precisa de aditivos

Mônaco deve ser apreciada no sábado. No domingo, é uma corrida que precisa de aditivos. SC, bandeira vermelha, chuva. Essa regra nova demonstrou não ser um aditivo suficiente, mas também não comprometeu o resultado.

Até porque o piloto que foi o mais rápido quando importava venceu a prova. Lando Norris teve um fim de semana importante, retomando a confiança no carro na classificação, enquanto o ainda líder do mundial Oscar Piastri nunca pareceu à vontade com o carro e só chegou em terceiro porque a McLaren é muito forte em curvas de velocidade média. E Charles Leclerc se colocou entre eles - e teria vencido se tivesse feito a pole - porque o problema da Ferrari em extrair rendimento de pneus novos na classificação não é algo tão importante em Mônaco, e também porque ele é um especialista nesta pista.

Divulgação | Ferrari



Charles Leclerc poderia ter vencido em casa



25 de maio
FORMULA 1 TAG HEUER GRAND PRIX DE MONACO
Circuit de Monaco, Monaco
3.337m | 78 voltas

PÓDIO

1	Lando Norris	1:40:33.843
2	Charles Leclerc	+3.131s
3	Oscar Piastri	+3.658s
4	M. Verstappen	+20.572s
5	L. Hamilton	+51.387s
6	I. Hadjar	Mais 1 volta
7	E. Ocon	Mais 1 volta
8	L Lawson	Mais 1 volta
9	A. Albon	Mais 2 voltas
10	C. Sainz Jr.	Mais 2 voltas

Pole Position:
Lando Norris
1:09.954

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:13.221



A largada do GP do Principado

Divulgação | McLaren

Os três fizeram basicamente a mesma estratégia, largando com pneus médios e depois fazendo dois stints nos duros, no caso da McLaren, um com duro e um com médio para Leclerc. As paradas foram mais para cobrir um ao outro, aproveitando os espaços no pelotão deixados pelo que estava acontecendo mais atrás.

Max Verstappen tinha que tentar algo diferente

A Red Bull sempre fica devendo nessas pistas mais lentas e eles tentaram de tudo com a alocação de pneus mais voltada à classificação, o que fez com que Verstappen fosse para a prova com um jogo de médios e um de duros, o que significava que teriam que usar macios na corrida.

A ideia era largar com duros e fazer dois stints bem longos para conseguir lucrar com algum SC ou especialmente bandeira vermelha no final. Com isso, ele usaria os três jogos regulamentares economizando tempo em uma das trocas. Por isso, Verstappen esperou até o finalzinho para parar, e poderia ter vencido a prova se uma bandeira vermelha tivesse aparecido.

Mais atrás, os jogos estavam bem mais extremos

Isack Hadjar tinha largado em quinto, de médios, e tendo também que usar os macios em algum momento. Sem um SC, ele precisava do caminho livre para parar duas vezes perdendo o mínimo possível de posição de pista.

Divulgação | Ferrari



Mônaco precisa de aditivos para ter corridas mais interessantes

> ***"Você está pilotando segundos abaixo do que poderia. No final das contas, está manipulando a corrida e o resultado."***
>
> Carlos Sainz sobre as táticas de Mônaco.



Divulgação | Williams

Seu companheiro, Liam Lawson, estava quatro posições atrás, e teria a missão de criar esse espaço.

A corrida de Hamilton

Hadjar sabia que sua corrida não seria com Alonso e Hamilton, que largavam com duros e não iam tocar nos macios na prova. A presença de Alonso à frente de Hamilton (após uma punição de três posições sofrida pelo inglês por atrapalhar Verstappen na classificação) foi o primeiro golpe na corrida do piloto da Ferrari. Antes da parada antecipada para fazer o undercut na Aston Martin, Hamilton já tinha perdido 15s em relação aos líderes. Depois, perdeu quase 20s no trânsito a mais que Norris dos retar-

datários. Para piorar, ele pegaria a turma toda de novo após sua última parada, o que não aconteceu com os ponteiros. Cruzou a linha de chegada 51s atrás, sem entender muito bem o porquê.

Alonso abandonaria, deixando mais cinco posições em aberto nos pontos. Esteban Ocon se deu bem: ele se aproveitou do espaço aberto por Lawson para Hadjar e fez suas duas paradas logo no começo, entre as voltas 16 e 28, e chegou em sétimo, entre o francês e o neozelandês.

Qual foi o jogo de Lawson?
O piloto tinha a missão de andar 40s mais lento do que poderia, para que seu companheiro fizesse duas paradas e usasse os três jogos de pneus regulamentares sem perder posições. Dito e feito: Hadjar parou na volta 14 e logo depois na 19, e foi até o fim.

A partir da volta 20, Lawson aumentou o ritmo (ele foi 2s mais rápido que na volta anterior assim que o companheiro parou) porque agora ele precisava abrir espaço para ele mesmo parar, o que foi facilitado porque outra equipe adotaria a mesma tática: a Williams.



Lewis Hamilton teve um final difícil

> ***Você está chateado comigo?"***
>
> Lewis Hamilton para o engenheiro Riccardo Adami ao final da prova. Ele não teve resposta.

Divulgação | Ferrari

Hora de a Williams jogar
Na volta 19, Albon era décimo com o pneu médio e Sainz era 11º com o pneu duro e eles tinham duas paradas ainda pela frente. Demorou um pouco para eles perceberem o que tinham que fazer porque é só na volta 25 que Sainz começa a virar 3s por volta mais lento, abrindo espaço entre ele e o companheiro.

Albon faz duas paradas em oito voltas, na 32 e 40, e volta logo à frente de Sainz. É a hora de retribuir o favor: ele deixa o companheiro passar e começa a andar bem lento. Sainz para na volta 48 e depois na 54, e não perde posição nenhuma. Os dois pontuam porque, a essa altura, Alonso já tinha abandonado.

Mercedes na terra de ninguém e a corrida de Bortoleto
À Mercedes restou esperar por alguma bandeira vermelha ou algo do tipo. Eles já estavam tão longe dos pontos porque seus pilotos, que largavam fora do top 10, tinham perdido tempo com a tática dos demais e não tinham parado. Eles estavam na pior situação possível porque, se estivessem entre os últimos poderiam ter feito as paradas cedo, como fez Bortoleto, e depois lucrado com quem ficou apostando em algum aditivo para a corrida.

> ***Kimi levou um passão com o carro que tem e o ego subiu".***
>
> Foi a explicação de Bortoleto para o que aconteceu na 1º volta.



Divulgação | McLaren

Aquele alívio



Hamilton foi sentir o clima entre os tifosi

Oscar Piastri completou o pódio

Divulgação | McLaren

Bortoleto se complica na primeira volta

A corrida de Bortoleto tinha se complicado na primeira volta. Ele passou Antonelli por fora no hairpin e depois foi surpreendido por como o italiano mergulhou por dentro na Portier, não conseguiu fazer a curva e tocou a asa dianteira no guard rail.

Bortoleto foi outro que focou na classificação, então só tinha um médio e um duro guardados para a corrida. E a Sauber aproveitou que o ritmo lento de Lawson significava que ele conseguia voltar rapidamente ao pelotão para cumprir o regulamento dos três jogos de pneus com paradas na 26 e 35, quando ele voltou para o mesmo jogo de médios do início da corrida para fechar em 14º.

No final das contas, talvez a gente não lembre do GP de Mônaco por nada disso. E, sim, como o início de uma nova fase para Norris no campeonato.

BASTIDORES

Lewis Hamilton teve momentos de tensão na primeira vez que assistiu ao filme F1, que ajudou a produzir, junto com os pilotos. Quis sentar no meio deles, e ficou observando as reações principalmente nas cenas em que tinha dado seus pitacos. Depois foi no grupo do WhatsApp pedir opiniões sinceras.
Ele sabia que algumas coisas eram licenças poéticas, mas o próprio pessoal do filme conta que Lewis ficou muito focado nas cenas de corrida em si, nas explicações do que acontece durante a prova. E os pilotos pareceram gostar dessa parte. Ocon estava tão empolgado que virou uma usina de spoilers. Primeiro, porque achou que todo mundo já tinha visto. Quando percebeu que não, disse que ia fazer "igual o ator do Spiderman, que gosta de um spoiler".

É fato conhecido que Bortoleto não vê muito motivo para o hype em cima de Antonelli e sempre faz questão de lembrar o quão mais bem preparado ele chegou em todas as categorias porque tinha dinheiro para fazer isso. Então isso explica por que ele citou várias vezes a classificação ruim do italiano e a ultrapassagem que levou, em uma pista na qual não pôde testar antes.



Divulgação | Stake Sauber



JU RESPONDE

GP da Espanha

Divulgação | McLaren

Oscar Piatri se manteve longe da confusão para vencer na Espanha

Foi lá pela décima volta que Max Verstappen teve a certeza de que não poderia lutar contra as McLaren, vendo Oscar Piastri abrir a diferença na ponta e Lando Norris colocar muita pressão tentando a ultrapassagem depois de ter perdido a segunda posição para o holandês na largada. Ou pelo menos lutar com as mesmas armas.

A Red Bull tinha chegado ao GP da Espanha acreditando que, com as curvas rápidas em que conseguiu endurecer o jogo no Japão e em Imola, e com a diretiva técnica que controlava mais a flexibilidade das asas dianteiras, poderia lutar pelo menos de igual a igual com a McLaren, mas as coisas não estavam correndo como programado. O carro parecia nervoso, os líderes do campeonato não perderam nada com a nova asa, fazia muito calor em Barcelona e o melhor controle de temperaturas dos pneus deles estava fazendo a diferença.

> ***"Eu só quero ir para casa."***
>
> Lewis Hamilton após um GP particularmente difícil.

Verstappen, então, mudou sua estratégia de duas para três paradas. Estaria livre para forçar o tempo todo, mas teria que descontar o tempo de uma parada a mais. As McLaren e a maioria do grid fariam duas.

Red Bull muda a estratégia para três paradas

Verstappen entrou na volta 13. Alguns pilotos já tinham feito suas primeiras paradas: Hulkenberg parou na volta 9 arriscando um undercut em Pierre Gasly e outros pilotos que estavam nas últimas posições também tentaram sair do trânsito.

Verstappen estava a 5s de Piastri ao parar, e voltou 5s à frente, na liderança da prova, quando o australiano fez sua primeira parada na volta 22. E é aí que as coisas começam a ficar interessantes.

O ritmo de Verstappen é bem forte. Na volta 34, ele está a 9s da McLaren tendo parado uma vez a mais, ou seja, está no meio do caminho para fazer a estratégia funcionar



1 de junho
FORMULA 1 ARAMCO GRAN PREMIO DE ESPAÑA
Circuit de Barcelona-Catalunya, Barcelona
4.657m | 66 voltas

PÓDIO

1	Oscar Piastri	1:32:57.375
2	Lando Norris	+2.471s
3	Charles Leclerc	+10.455s
4	G. Russell	+11.359s
5	N. Hulkenberg	+13.648s
6	L. Hamilton	+15.508s
7	I. Hadjar	+16.022s
8	P. Gasly	+17.882s
9	F. Alonso	+21.564s
10	M. Verstappen	+21.826s

Pole Position:
Oscar Piastri
1:11.546

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:15.743



A confusão entre Lando Norris e Max Verstappen foi determinante

Divulgação | McLaren

basicamente tendo feito meia corrida. E a McLaren pede a seus pilotos para eles forçarem o ritmo. A resposta? Não temos mais pneu para fazer isso.

A diferença chega a cair um pouco, mas se estabiliza antes do que seria a última parada dos três pilotos - a segunda de Piastri e Norris, a terceira de Verstappen. E finalmente a McLaren respiraria aliviada.

Ou mais ou menos. A Mercedes de Antonelli teve uma quebra e causou um safety car com 10 voltas para o final. A Red Bull tinha duas opções: se deixasse Verstappen na pista, com pneus macios de sete voltas, ele iria para a liderança, pois as duas McLaren tinham parado à frente dele; e se decidisse parar, ele teria pneus novos, mas duros, que não foram usados por mais ninguém.

Eles optaram pela segunda opção, o que deixou Verstappen furioso. A raiva não diminuiu quando ele escorregou nos pneus duros na relargada, viu Charles Leclerc tomar a terceira posição e George Russell o pressionar na primeira curva. O holandês saiu da pista para se defender e ouviu da equipe que teria que devolver a posição.

Divulgação | Red Bull



Se fora do carro a reação foi assim... imagine entre os envolvidos

> ***"Eu já fiz isso antes, no Mario Kart."***
>
> Lando Norris, em conversa com Oscar Piastri e Charles Leclerc após a corrida.

Ainda mais irritado, Verstappen deixou Russell passar e, logo em seguida, deixou o carro espalhar para cima do inglês, causando uma colisão pela qual seria punido com a perda de 10s no resultado final. Com isso, caiu para décimo. No dia seguinte, Verstappen admitiria por meio de suas mídias sociais que não deveria ter jogado o carro para cima de Russell,

que ficou sem entender muito bem o que estava acontecendo e terminou em quarto.

Hulkenberg coloca a Sauber em quinto

Mais atrás dessa confusão toda acontecia outra grande história da prova. Nico Hulkenberg largou em 15º com uma missão: usar a vantagem dos pneus novos que tinha à disposição por conta da classificação ruim para mostrar que a atualização da Sauber tinha surtido efeito.

Hulkenberg pulou para a 11ª colocação na primeira volta, e estava na zona de pontuação na terceira, após passar Fernando Alonso.

Ele foi um dos primeiros a parar, trazendo consigo Gasly, que respondeu à tentativa de undercut. A Racing Bulls optou por deixar Isack Hadjar na pista, perdeu a posição momentaneamente para Hulk, mas depois o francês recuperou o posto, e ambos passaram Gasly no segundo stint.

Essa parte da prova foi importante para Hulkenberg, que conseguiu levar o pneu médio até a volta 45 com um bom ritmo. Para efeito de comparação, as McLaren, com um carro bem mais equilibrado, estavam indo até a volta 47 e 48, tendo trocado os macios pelos médios 13 voltas depois do alemão!

A Sauber na verdade tentou o mesmo com Bortoleto, mas ele tinha perdido terreno tendo ficado bem mais tempo na pista com os macios no começo e já estava 18s atrás do companheiro antes da segunda parada dele, mesmo tendo largado três posições à frente. Foram 14s



O desempenho de Nico Hulkenberg foi festejado por todos, inclusive por Gabriel Bortoleto

Divulgação | Stake

> ***George disse que se preocupa com as crianças que estão assistindo."***
>
> ***"Vou trazer lencinhos então."***
>
> Diálogo de Max Verstappen com repórter após o GP.





Divulgação McLaren

Charles Leclerc fez companhia à McLaren novamente

perdidos desde a primeira parada de Hulkenberg.

Essa diferença de tempo construída no segundo stint foi suficiente para que Hulkenberg não perdesse posições com sua segunda parada, e depois ainda pudesse fazer um terceiro pit stop no safety car provocado por Antonelli.

Novamente usando um jogo de pneus novos, Hulkenberg foi à caça de Hadjar e depois de Lewis Hamilton, que tinha problema de equilíbrio no carro e também mecânicos, para ser quinto colocado.

Hamilton terminou em sexto, com Hadjar em sétimo em mais um final de semana consistente, e as duas últimas posições nos pontos ficaram com Gasly e Alonso, que aproveitou as voltas finais para ultrapassar Bortoleto e Lawson, que arriscaram não parar no último safety car.

BASTIDORES

Pela primeira vez na vida, a galera da Sauber ficou feliz por ter tido um voo cancelado pela companhia aérea: com o quinto lugar de Hulkenberg, isso quis dizer que a festa estava liberada até para a chefia da equipe, que ficou sem ter como voltar para a Suíça. O chefe Jonathan Wheatley era dos mais empolgados e falava até em pagar para todo mundo - com seu cartão corporativo, é claro!

Foi com um e-mail que a Aston Martin avisou os membros da equipe que Lance Stroll ficaria fora do GP da Espanha para cuidar do punho, que estaria sentindo há semanas. Foi uma surpresa porque ninguém tinha ouvido que ele ainda tinha problemas. Logo cedo no domingo, contudo, começou a circular no paddock que ele tinha saído muito irritado do carro na classificação e quebrou tudo o que viu pela frente em um de seus momentos "não quero mais nada disso". E Felipe Drugovich entrou em aquecimento.

Divulgação | Stake Sauber





A consistência de George Russell é finalmente premiada

Divulgação | Mercedes

GP do Canadá

Um dos fatores que tornam a F1 interessante é como o "campo de jogo" vai mudando a cada corrida, obrigando os jogadores a se adaptarem e expondo seus pontos fortes e fracos.

E o "campo de jogo" do GP do Canadá tirou a vantagem da McLaren e a colocou na Mercedes.

E olha que nem o time de Brackley acreditava muito nisso antes de a corrida começar e mesmo tendo garantido a pole com George Russell e o quarto lugar com Kimi Antonelli. O motivo era o aumento da temperatura, com 25°C de ambiente e 50°C de pista. Será que o terror do time em etapas anteriores, o superaquecimento dos pneus, iria voltar a aparecer?

"Ele está nos dando todos os motivos para que renovemos o contrato."

Toto Wolff sobre as performances de George Russell.



Kimi Antonelli celebra o seu primeiro pódio em uma semana intensa

Divulgação | Mercedes

Verstappen tenta forçar pneus de Russell

A Red Bull apostava nisso e instruiu Max Verstappen a adotar um ritmo forte para pressionar Russell a também acelerar desde o início. E quem acabou primeiro com seus pneus? O próprio Verstappen, que ficou exposto por duas vezes ao ataque de Kimi Antonelli que, por sua vez, tinha deixado Oscar Piastri para trás logo na primeira volta. Verstappen, inclusive, agradeceu Lando Norris pelo safety car causado no final da prova, pois seus pneus já tinham começado a dar sinais de desgaste acentuado. Nas duas vezes em



15 de junho
FORMULA 1 PIRELLI GRAND PRIX DU CANADA
Circuit Gilles-Villeneuve, Montréal
4.361m | 70 voltas

PÓDIO

1 George Russell	1:31:52.688	
2 Max Verstappen	+0.228s	
3 Kimi Antonelli	+1.014s	
4 O. Piastri		+2.109s
5 C. Leclerc		+3.442s
6 L. Hamilton		+10.713s
7 F. Alonso		+10.972s
8 N. Hulkenberg		+15.364s
9 E. Ocon		Mais 1 volta
10 C. Sainz Jr.		Mais 1volta

Pole Position:
George Russell
1:10.899

Volta mais rápida:
George Russell
1:14.119



Momento em que os carros se chocam

Reprodução | F1.com

que Kimi se aproximou, a Red Bull o chamou aos boxes. Desta vez, ele teria que aguentar até o final das 70 voltas.

Mas não vimos como esse filme terminaria. O que vimos foi a Mercedes vencendo a primeira do ano, com Russell coroando uma primeira parte de temporada bastante consistente, e o primeiro pódio de Antonelli, que se recuperou bem ao longo do fim de semana em uma pista que não conhecia.

Corrida de Russell foi ditada por Verstappen no início

O líder parou na volta 13 para trocar os médios por duros somente para cobrir o pitstop do rival. Mas depois o piloto da Red Bull já não conseguia mais segui-lo de perto e ele pôde esperar mais cinco voltas para parar pela segunda vez, colocar outro jogo de duros e ainda voltar tranquilo à frente do holandês.

Eles claramente entendem como acertar o carro para Montreal e não é de hoje. A pista não tem curvas de alta velocidade, nas quais eles sofrem bastante, e aquela dúvida sobre o superaquecimento dos pneus foi sanada durante a corrida: essa superfície nova de Montreal, que estreou na corrida chuvosa de 2024, é tão lisa que, combinada com a falta de curvas que colocam muita energia nos pneus, faz com que as temperaturas fiquem sob controle.

Então os fatores que prejudicam a Mercedes não estavam "em jogo", demonstrando as qualidades do carro em tração e no equilíbrio em curvas de baixa.

Divulgação | Red Bull



Kimi Antonelli X Max Verstappen

> ***"Esse carro... é como dançar com alguém que não tem ritmo."***
>
> Lewis Hamilton sobre a sua Ferrari.



Carlos Sainz fez uma excelente prova

Divulgação | Williams

Isso nos leva à pergunta: mas e a McLaren?
Na prova das "primeiras vezes", como sempre costuma acontecer no Canadá, eles estiveram fora do pódio pela primeira vez no ano, e isso aconteceu por falta de ritmo puro.

Piastri até conseguiu colocar o carro em terceiro no grid, mas logo caiu para quarto e lá ficou, não longe de Antonelli, mas sem atacá-lo do jeito que o italiano fazia com Verstappen. No seu segundo stint, ele até conseguiu criar um tyre offset (uma diferença de número de voltas no pneu) de sete voltas, e só assim chegou mais perto no final da prova.

O problema para Piastri foi que ele tinha seu companheiro, Lando Norris, com pneus mais novos que os dele vindo muito rápido. Norris se classificou mal, assim como Charles Leclerc, e ambos fizeram a primeira parte da prova com os pneus duros. Acabaram parando cedo demais para tentar fazer só uma parada, e então tomaram caminhos diferentes: Leclerc colocou mais um jogo de duros porque a Ferrari queria minimizar ao máximo o tempo com os médios na pista, e Norris não só colocou o pneu de faixa amarela, como adotou um ritmo alucinante, que permitiu que ele chegasse em Piastri no final da prova.



> ***"Não preciso ouvir sobre isso de novo, realmente está me irritando. É uma perda de tempo."***
>
> Max Verstappen quando foi perguntado sobre estar perto de suspensão.

Divulgação | Red Bull

Norris estava claramente melhor, mas não conseguiu usar isso para ultrapassar. Colocou o carro onde não havia espaço e tocou na traseira do companheiro que, por sorte, não ficou por ali também.

Piastri agradeceu e abriu 22 pontos de vantagem na disputa pelo campeonato.

Tática de uma parada funciona para Hulk, Ocon e Sainz
Faltou rendimento para as Ferrari chegarem nessa briga, principalmente para Lewis Hamilton, que atropelou uma marmota no começo da prova e perdeu 20 pontos de aerodinâmica no carro.

Fernando Alonso conseguiu não ser atrapalhado pelos pilotos que estavam na tática de uma parada e levou a Aston Martin ao sétimo lugar, enquanto os outros três pilotos do top 10 fizeram a estratégia de uma parada funcionar.

No caso de Hulkenberg, a ultrapassagem dupla em Colapinto e Albon



Divulgação | Mercedes

A Mercedes foi o grande destaque do final de semana

no início da prova foi fundamental, permitindo que ele se livrasse de trenzinhos de DRS, levasse o pneu médio até a volta 19 e conseguisse fazer 51 voltas no pneu duro na segunda parte da corrida.

Esteban Ocon e Carlos Sainz Jr. fizeram ainda mais do que isso: foram 57 voltas no pneu duro desde o início da prova, ou seja, com mais combustível do que Hulkenberg. Com isso, saíram de 14º e 16º, respectivamente, para a zona de pontos, algo particularmente impressionante para Ocon, uma vez que a Williams de Sainz estava bastante rápida em Montreal e só se classificou tão atrás porque o espanhol foi atrapalhado.

O que não deu certo para Bortoleto

Foi essa mesma tática que Gabriel Bortoleto, que largou em 15º, não conseguiu executar tão bem. O brasileiro segurou Sainz até a volta 15 e talvez tenha usado demais seus pneus duros com isso, pois passou a ter uma fase intensa de graining até que, lá pela volta 30, a situação começou a melhorar. O graining limpou, o que é comum, e ele conseguiu levar o pneu até a volta 50.

Essa fase de graining fez com que seu ritmo não fosse tão forte por um bom tempo e o afastou de Sainz e Ocon. Foram 10s perdidos em 15 voltas.

A segunda parte da tática era parar o mais tarde possível para ter pneus bem mais frescos que os rivais para criar um tyre offset e atacar no final, e por isso a Sauber esperou até a volta 50 (sete voltas a menos que Ocon e Sainz). Bortoleto passou Hadjar e Gasly até que veio o safety car e neutralizou a corrida até o final.

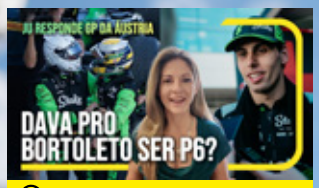
BASTIDORES

Fred Vasseur chegou superpressionado a Montreal depois de uma semana em que matérias dos principais jornais italianos reportavam insatisfação interna com seu trabalho, no que parecia ser aquele processo de 'fritura' por que os chefes ferraristas passam antes de perderem o emprego. Mas não se intimidou. Disse com todas as letras que a Ferrari já tentou mudar todo mundo lá dentro, piloto, chefe, diretor técnico. Mas tem uma coisa que nunca muda. A falta de tranquilidade para trabalhar.

Kimi Antonelli teve uma semana e tanto: foi ao pódio pela primeira vez na F1, dando a volta por cima depois de uma sequência de três corridas difíceis, e depois voou para a Itália com uma missão: passar no que seria o Enem por lá, que se chama Maturità. Quando foi fazer a prova escrita, de italiano e literatura, ainda teve que enfrentar um batalhão de jornalistas que queriam saber se ele tinha ido bem. Antonelli concluiu neste ano o que seria equivalente ao Ensino Médio no Brasil, mas já com formação em relações internacionais e economia. E disse que a prova foi difícil!



Divulgação | Mercedes



JU RESPONDE

Gabriel Bortoleto pontua pela primeira vez no ano

Divulgação | Stake Sauber

GP da Áustria

Foi um fim de semana cheio de ótimas performances. Lando Norris chegou ao Red Bull Ring dizendo que, se pudesse escolher um lugar para recobrar sua confiança depois da batida de Montreal, selecionaria o palco do GP da Áustria. E nem precisou fazer todos os treinos livres (no primeiro, cedeu o carro para o novato Alex Dunne) para dominar Oscar Piastri nos treinos e classificação, e depois controlar todas as tentativas de ataque do piloto australiano para vencer e diminuir sua desvantagem no campeonato para 15 pontos.

Gabriel Bortoleto conquistou seus primeiros pontos na F1 e foram logo quatro, resultado de um final de semana inteiro dentro do top 10, algo que dá para explicar em parte pela atualização da Sauber, um segundo passo depois das novidades da Espanha, e por quão confortável ele se sente no Red Bull Ring.

> ***"É fácil esquecer que é o primeiro ano dele."***
>
> Jonathan Wheatley sobre o desenvolvimento de Bortoleto.

E Liam Lawson foi o melhor carro da Red Bull no sábado e terminou a corrida em sexto com a estratégia de uma parada que ajudou o piloto da Racing Bulls e Fernando Alonso, outro que teve uma performance marcante e inteligente, a somarem pontos.

Verstappen sai do páreo na terceira curva

Na largada, Norris manteve a ponta, Piastri deixou Leclerc para trás e Kimi Antonelli julgou mal a freada da curva 3, atingindo Max Verstappen, que tinha largado em sétimo lugar depois de uma classificação em que não conseguiu se entender com a sua Red Bull.

A questão era se Piastri conseguiria fazer frente a Norris, o que foi respondido rapidamente. Usando as



29 de junho
FORMULA 1 MSC CRUISES AUSTRIAN GRAND PRIX
Red Bull Ring, Spielberg
4.326m | 71 voltas

PÓDIO

1	Lando Norris	1:23:47.693
2	Oscar Piastri	+2.695s
3	Charles Leclerc	+19.820s
4	L. Hamilton	+29.020s
5	G. Russell	+62.396s
6	L. Lawson	+67.754s
7	F. Alonso	Mais 1 volta
8	G. Bortoleto	Mais 1 volta
9	N. Hulkenberg	Mais 1 volta
10	E. Ocon	Mais 1 volta

Pole Position:
Lando Norris
1:03.971

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:23:47.693



As McLaren voltam a dominar uma corrida

Divulgação | McLaren

três zonas de DRS do Red Bull Ring, o australiano ficou sempre na cola do companheiro, de uma maneira inteligente. Com a asa móvel ativada, ele forçava o companheiro a usar mais a bateria no meio da volta, então sempre conseguia ficar a menos de 1s de distância.

Isso, mesmo com o forte calor do domingo na Áustria, o que geralmente pune os pneus e os carros no Red Bull Ring. Mas não a McLaren, que cresce em relação aos rivais quando está mais quente.

Para completar, uma mudança na suspensão deixou o carro mais plantado nas entradas das curvas mais rápidas.

Eles, então, não tiveram rivais e, mesmo brigando entre si, abriam vantagem.

E quase batem, quando Piastri resolve atacar na curva 4, frita o pneu, e chega perto de bater com o companheiro.

A McLaren então lhe dá a opção de parar uma volta depois, numa estratégia mais convencional, ou criar um offset, uma diferença de número de voltas entre seu segundo jogo de pneus e o de Norris. E é isso o que ele escolhe, parando quatro voltas depois. Isso lhe daria uma vantagem de 0s2 por volta e Piastri volta a chegar próximo de Norris, mas este stint, com os pneus duros, é muito consistente.

Divulgação | McLaren



Largada conturbada para Max Verstappen

Então Piastri consegue se aproximar novamente, mas aí Norris já tem o controle e neutraliza a vantagem que o companheiro tem com o pneu. No último stint, os dois voltam para o pneu médio, com Piastri sempre por perto, colocando pressão em Norris enquanto ele tem que lidar com retardatários, mas o inglês, desta vez, não erra.

Uma vitória importante para a confiança de Norris, ainda mais depois de um roda a roda que ele ganhou.

Ferrari cresce, mas tem problemas

Leclerc e Hamilton, contudo, tinham seus próprios problemas, sendo instruídos pela Ferrari a fazerem lift and coast para preservar os freios e as pranchas de legalidade. Os dois pilotos tiveram corridas solitárias, com Leclerc conseguindo desde o início ter uma vantagem em relação a Hamilton, que chegou a pedir para ficar na



Lando Norris, Oscar Piastri e Charles Leclerc comemoram no pódio

Divulgação | McLaren

pista quando foi chamado aos boxes para sua segunda parada, mas não foi ouvido pelo time.

Era um risco desnecessário. Russell já tinha parado duas vezes e, antes disso, estava a 11s de Hamilton. Caso o pneu sofresse uma queda de rendimento, a Ferrari perderia uma posição sem motivo algum para ter corrido o risco.

Russell, duas semanas depois da vitória do Canadá, levou uma Mercedes que realmente não gosta do calor para casa com um quinto lugar.

As corridas de Lawson, Alonso e Bortoleto

Bortoleto saiu prejudicado da confusão provocada por Antonelli, tendo que ir para fora da pista para evitar Verstappen. Por dentro, Pierre Gasly e Alex Albon ultrapassaram o brasileiro. E atrapalharam seu ritmo nas primeiras 12 voltas. Gasly estava com os pneus macios e adotava um ritmo mais lento, e Albon abandonou logo após parar no box pela primeira vez.

Isso gerou dúvidas no pitwall da Sauber. Eles entendiam que a tática de uma parada era muito próxima em termos de tempo total que a tática de duas, e foram para a corrida sem uma decisão tomada a respeito do que seria melhor para Bortoleto, até porque sabiam que Liam Lawson, que tinha largado à frente dele, e Fernando Alonso, que largava em 12º, muito provavelmente iriam tentar fazer uma parada por não terem pneus médios ou duros suficientes para buscarem fazer algo diferente.



Divulgação | Red Bull

> ***Acho que sempre ajuda na nossa confiança, mas eu sempre soube que a gente tinha capacidade de fazer isso, era só uma questão de tempo.***
>
> Bortoleto sobre os primeiros pontos.

Eles decidiram se comprometer com a estratégia de duas paradas na volta 21, quando Bortoleto pediu para parar. Ele voltou no trânsito, e esse foi o segundo golpe na sua corrida.

Isso porque era o momento de ganhar tempo em relação a Lawson e Alonso, que já estavam bem lentos. Mesmo no trânsito, ele ganhou 5s em cima deles nessa fase, o que indica que poderia ter se aproximado muito mais antes da parada de ambos, nas voltas 32 e 33.

Quando eles pararam, Bortoleto tinha 15s de vantagem e precisaria ou abrir mais uns 7s, o que era improvável porque agora eles tinham pneus novos, ou tentava ir o mais adiante possível para ter pneus novos para atacar no final.



O Red Bull Ring viu o domínio de Lando Norris

Divulgação | Red Bull

Nesse momento, ele está a apenas 2s5 de Russell e o inglês é avisado que tem de aumentar o ritmo. E o faz. É um ritmo que a Sauber não tem, então o que a equipe espera é o momento de colocar o último jogo de pneus do brasileiro.

Eles demoram um pouco para fazer isso. Parando duas voltas antes, ele teria perdido 2s a menos e voltaria a 12s de Lawson com 20 voltas para o final.

Ele voltou com mais de 14s de diferença e chegou em Alonso com cinco voltas para o final. O espanhol já não tinha o DRS de Lawson, mas conseguiu uma ajudinha no final com o líder Norris e se manteve na sétima colocação, com Lawson em sexto. E Bortoleto ficou com o oitavo lugar.

> **"A Alpine sempre arruma um jeito de me f...."**
>
> Oscar Piastri, quando foi atrapalhado por Franco Colapinto, em um raro momento em que demonstrou ter emoções.

Como Hulkenberg foi de último para nono

Mas o oitavo lugar de Bortoleto não seria o único resultado positivo da Sauber no GP da Áustria. Nico Hulkenberg tinha largado em último, com os pneus macios. A tática era parar cedo e fugir de qualquer trenzinho de DRS que pudesse se formar, correndo com pista livre e usando o ritmo que a Sauber tinha, e que não foi aproveitado pelo alemão por um erro na classificação.

E ele usou esse ritmo no domingo: penúltimo quando parou, na volta 12, ele caiu para a última posição e, depois que todos fizeram a sua primeira parada, era nada menos que sétimo. O alemão parou de novo na volta 42, voltou em 11º e ganhou duas posições com a parada de Ocon e ultrapassando Hadjar. Com isso, Hulkenberg pontuou pelo terceiro GP seguido.

BASTIDORES

Dava para sentir que Gabriel Bortoleto precisava dos pontos. Não era fácil para ele ver Hulkenberg aproveitar toda e qualquer oportunidade enquanto as chances escapavam das suas mãos sem ele perceber na hora o que estava acontecendo. Não é por acaso que, depois do GP da Áustria, perguntei se ele estava aliviado. Ele suspirou e disse: "muito!"

O período de experiência de cinco corridas de Colapinto na Alpine acabou com Flavio Briatore perdendo a paciência com o argentino após outro fim de semana longe dos pontos e com errinhos bobos – em um deles, ele quase tirou o líder do mundial Piastri da corrida. Na segunda-feira após a prova, estava sendo anunciado que o reserva Paul Aron faria dois treinos livres na Sauber para ganhar quilometragem.



Divulgação | Red Bull



JU RESPONDE

Divulgação | McLaren

Lando Norris vibra muito com sua primeira vitória em casa

GP da Grã-Bretanha

Imagine que você viu o filme F1 nos cinemas e o primeiro GP que você assistiu foi o GP da Grã-Bretanha, com o Nico Hulkenberg conquistando, aos 37 anos, seu primeiro pódio com a equipe que passou o ano anterior segurando a lanterna. Foi um misto de escolhas certas em uma tarde com chuva, sol, chuva, e um ritmo que nem a Sauber sabe muito bem de onde veio.

Quem sobreviveu ao caos foi Lando Norris, para vencer pela segunda vez seguida na temporada, pela primeira vez em casa, diminuindo sua desvantagem no campeonato para oito pontos.

> ***"Para mim ele sempre foi um piloto top 5 o tempo todo que esteve na F1."***
>
> O ex-companheiro Carlos Sainz sobre Nico Hulkenberg.

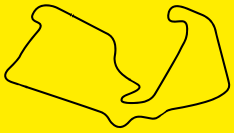
Silverstone sendo Silverstone e os primeiros erros

A previsão até a madrugada de domingo era de que choveria de manhã, mas pararia horas antes da largada. Com isso em mente e tendo mais uma vez chegado a uma sexta-feira com um acerto equivocado, a Red Bull decidiu equilibrar as saídas de frente do carro tirando carga da traseira.

Era um caminho que a Ferrari também tinha escolhido, ainda que de maneira menos pronunciada. Daria certo no seco. No molhado, o carro ficaria muito mais arisco.

Eis que cai uma pancada quando os carros estão indo para o grid. E depois sai o sol.

Na volta de apresentação, os pilotos reportam que há trechos secos e



6 de julho
FORMULA 1 QATAR AIRWAYS BRITISH GRAND PRIX
Silverstone Circuit, Silverstone
5.891m | 52 voltas

PÓDIO

1	Lando Norris	1:37:15.735
2	Oscar Piastri	+6.812s
3	Nico Hulkenberg	+34.742s
4	L. Hamilton	+39.812s
5	M. Verstappen	+56.781s
6	P. Gasly	+59.857s
7	L. Stroll	+60.603s
8	A. Albon	+64.135s
9	F. Alonso	+65.858s
10	G. Russell	+70.674s

Pole Position:
Max Verstappen
1:24.892

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:29.337



Por este pódio, ninguém esperava

Como você chegou aqui?"
Lando Norris surpreso por ver Hulkenberg na salinha do pódio.

Divulgação | Stake Sauber

outros, nem tanto. George Russell, em quarto no grid e Charles Leclerc, em sexto, resolvem parar ao fim da volta de apresentação. Vendo os ponteiros parando, Gabriel Bortoleto também decide entrar para trocar os intermediários pelos pneus de pista seca.

Seria uma decisão desastrosa para o brasileiro, que perdeu o controle do carro na volta 4 e abandonou. Russell, Leclerc e Bearman, que também parou, a pedido da equipe, perderam bastante tempo com essa decisão também, assim como Antonelli, que parou na primeira volta.

Tanto que, Lance Stroll, que decidiu parar na volta 6 também para colocar slicks, voltou à frente desse grupo.

Como Hulkenberg saiu de 19º para a briga pelo pódio

Quando o canadense parou, ele já conseguia ver as nuvens muito ameaçadoras se aproximando e sabia que teria algumas voltas para ganhar terreno com o pneu de pista seca e logo teria que parar.

Mas por que isso fazia sentido e como ele conseguiu voltar basicamente onde estava quando a chuva realmente chegou, na volta 11?

É porque os pilotos que pararam na volta de apresentação não estavam malucos: a pista realmente

Divulgação | Red Bull



Aquela largada com emoção em Silverstone



Divulgação | McLaren

Isso é um sonho. Vencer em casa. Eu vou lembrar desse momento para sempre. Tudo que eu sempre sonhei. É algo à parte do campeonato."
Lando Norris.

tinha várias curvas secas, e isso fazia com que os pneus intermediários não sobrevivessem por muito tempo. Então todo mundo que largou e ficou com intermediários teria que parar mais uma vez se toda aquela água caísse mesmo.



Lewis Hamilton acabou fazendo escolhas erradas ao longo da prova

Divulgação | McLaren

Mas e se você conseguisse se antecipar a isso e já estar com o pneu certo antes do chuvão? É algo sempre complicado porque, se você der duas voltas que seja com o intermediário numa pista quase seca, a vantagem de ter parado antes desaparece. E foi aí que entrou a sorte de Hulkenberg: seu pneu estava desgastado e isso ditou mais o momento da parada do que a exatidão da previsão da Sauber.

Mas deu certo. Ele parou na volta 9, a chuva apertou na 10 (quando Stroll parou novamente) e o restante só fez a troca na volta seguinte, e com tanta força que gerou um SC.

Stroll e Hulkenberg, que tinham largado em 17º e 19º, respectivamente, e tinham subido para a 10º e 11º posições antes de a chuva apertar, se viram em quarto e quinto com esse undercut.

Verstappen vê sua corrida ir de mal a pior e Piastri joga fora a vitória

Largando em uma inesperada pole position, Max Verstappen sabia que teria uma tarde bem difícil se a chuva voltasse. Mas mesmo com a pista úmida, as coisas não pareciam bem para ele, que escorregava demais nas curvas com sua asa traseira bem menor que a do segundo colocado Oscar Piastri e do terceiro Lando Norris, e que fazia com que ele usasse mais o pneu.

Ele seria ultrapassado pelas duas McLaren - inclusive saindo da pista na frente de Norris - antes de a chuva forte cair, e só recuperou a posição com Lando por um problema no pit stop do britânico.

Mas isso não duraria muito. Na relargada da volta 21 (já com a pista menos molhada e depois também de um acidente com Isack Hadjar), o líder Piastri freia bruscamente, indo de 218 para 52km/h e é punido por pilotagem errática atrás do safety car. Logo depois, instantes antes da relargada, Verstappen perde o controle do carro e vai parar em décimo.

A punição é de 10s e seria paga na segunda parada dele, para trocar os pneus intermediários pelos de pista seca. Sem conseguir abrir 10s para Norris, isso quis dizer que ele voltou em segundo após a parada e viu o companheiro vencer pelo segundo fim de semana seguido.

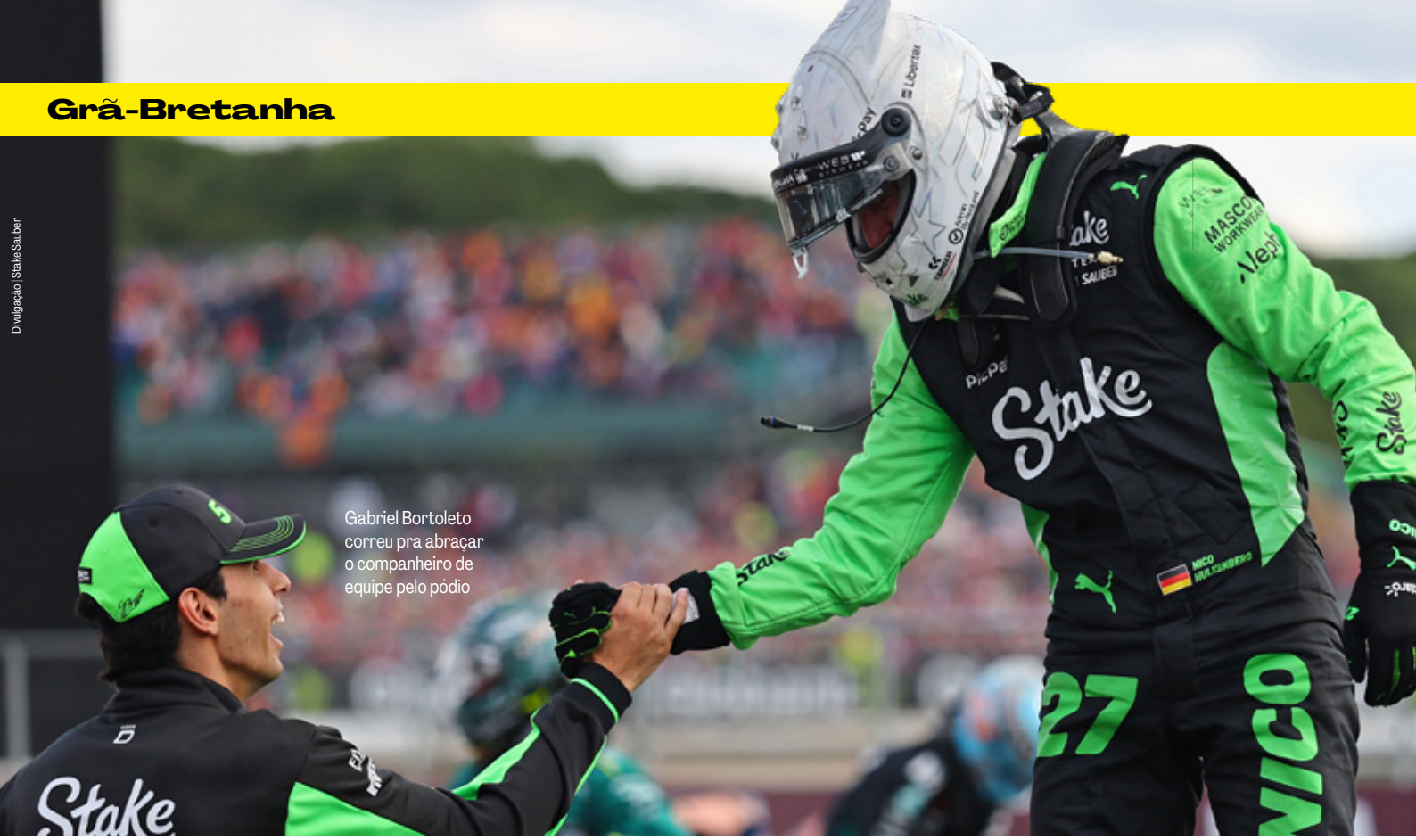
Pódio de Hulk ou o primeiro de Hamilton na Ferrari?

Tudo isso aconteceu após o SC e ainda faltavam 30 voltas para o final. Stroll era o terceiro e Hulkenberg, o quarto, com Gasly em quinto e Hamilton em sexto. O britânico largou efetivamente em quarto e lá ficou, sem conseguir seguir as McLaren.



A chuva fez a sua parte para garantir uma corrida nada entediante

Divulgação | Red Bull



Divulgação | Stake Sauber

Gabriel Bortoleto correu pra abraçar o companheiro de equipe pelo pódio

Quando a chuva apertou, Hamilton perdeu muito tempo em sua última volta antes de entrar, pois seus intermediários já estavam muito destruídos. Foi assim que ele se viu em oitavo após a parada, pois tinha levado o undercut de quem parou antes.

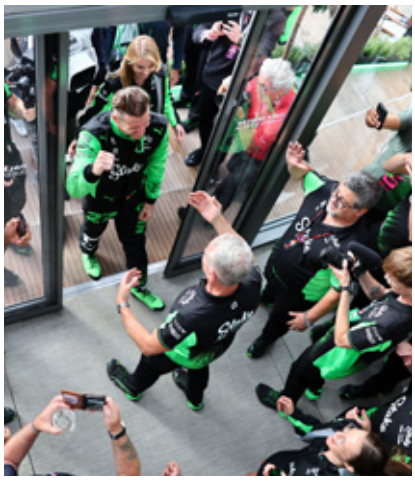
Ele foi se recuperando e, na volta 27, estava atrás de Hulkenberg. Os dois ultrapassaram Stroll e passaram a disputar o pódio. Seria o primeiro de Hulkenberg ou o primeiro de Hamilton na Ferrari?

Hamilton chegou em Hulkenberg, mas não com uma diferença de performance - que, em Silverstone, é calculada entre 4 e 5 décimos - suficiente para passar e reportava que era difícil segui-lo de perto. A pista estava secando, então o pódio seria decidido pela escolha certa na hora de trocar os intermediários pelos pneus de pista seca.

"Tem alguém com slicks?", pergunta Hamilton na volta 40. Alonso e Russell tinham parado e a Ferrari monitorava seus tempos. Alguns trechos ainda estavam molhados demais e Alonso era 8s por volta mais lento. No giro seguinte, Hamilton pede para parar e para colocar pneu macio.

Era um pouco cedo ainda. Ele sai da pista duas vezes e o undercut que estava tentando fazer em Hulkenberg não funciona. O alemão para na volta seguinte, volta 8s na frente, Hamilton não consegue diminuir a desvantagem a tempo e o alemão leva a Sauber ao pódio.

BASTIDORES



Divulgação | Stake Sauber

Os mais desavisados que passassem pelo motorhome poderiam imaginar que a comemoração era de campeonato. A equipe ficou em peso esperando Hulkenberg terminar as entrevistas e o recebeu com uma música que ficou na cabeça de todo mundo: "Nico is on fire" ao invés de "Freed from desire" seguido do "nanananananana" entoado em coro. E ele chegou falando alto: "Fala pro Mattia que ele vai ter que mudar o voo dele de novo!".

O mais engraçado é que a Sauber só tinha duas garrafas de champagne sobrando, até porque não costuma ter muito o que comemorar após as provas. Mas o paddock é uma grande família e Mercedes e Aston Martin deram uma mãozinha.

Do outro lado, perto do pódio, Lando Norris voltou para a beirada da pista para comemorar com seu troféu de Lego e a torcida britânica, mas a festa não durou muito. Ele estava prestes a subir na grade quando ela caiu, pressionada pelos fotógrafos que queriam registrar o momento, bem em cima do nariz dele. Pelo menos não rolou fratura, só um corte que virou mais uma cicatriz para ele, que já tinha cortado o nariz uma vez festejando o King's Day na Holanda em 2024.

Vencedor  Oscar Piastri



Oscar Piastri teve um ótimo desempenho

Divulgação | McLaren

GP da Bélgica

Fazer a pole position em Spa-Francorchamps não é garantia de nada, mas Lando Norris estava em uma ótima posição para manter a ponta quando o GP da Bélgica finalmente começou 1h30 depois do horário marcado para a largada, devido a um misto de chuva e de muito zelo da direção de prova porque Spa é Spa e porque os pilotos tinham reclamado das condições em que pilotaram em Silverstone na etapa anterior.

Norris estava começando a prova com spray ainda na pista e com uma largada em movimento, dois fatores que poderiam garantir que ele saísse da Les Combes em primeiro. Mas um problema de oferta de energia elétrica (que Andrea Stella deu a entender que tinha acontecido em ambos os carros, mas não quis confirmar), mais uma saída não tão boa da La Source e uma levantada de pé maior que Piastri na Eau Rouge cancelaram os seus planos: o australiano passou e tomou a liderança.

> ***"Decidi que ia levantar o pé menos do que ele na Eau Rouge."***
>
> Oscar Piastri sobre a manobra da primeira volta.

Era o cenário perfeito para o líder do campeonato, que estava com um acerto mais voltado à chuva que o companheiro e tinha que aproveitar aquele momento. Primeiro porque a pista estava secando, segundo porque seria difícil passar com menos velocidade de reta ao longo da prova.

E também porque ficar em segundo em uma dobradinha nesta condição de ter que reagir rápido a uma pista que está secando, e essa pista ser a mais longa do campeonato, não é



27 de julho
FORMULA 1 MOËT & CHANDON BELGIAN GRAND PRIX
Circuit de Spa-Francorchamps, Spa-Francorchamps
7.004m | 44 voltas

SPRINT

1 Max Verstappen 26:37.997
2 Oscar Piastri +0.753s 7
3 Lando Norris +1.414s

PÓDIO


1 Oscar Piastri 1:25:22.601


2 Lando Norris +3.415s


3 Charles Leclerc +20.185s

4 M. Verstappen	+21.731s
5 G. Russell	+34.863s
6 A. Albon	+39.926s
7 L. Hamilton	+40.679s
8 L. Lawson	+52.033s
9 G. Bortoleto	+56.434s
10 P. Gasly	+72.714s



Pole Position:
Lando Norris
1:40.562

Volta mais rápida:
Kimi Antonelli
1:44.861



A prova teve presença do safety car

Divulgação McLaren

nada confortável. Porque se você estiver muito perto, ou terá que esperar uma volta a mais que o líder, ou terá que entrar junto e esperar sua parada.

Hamilton é o primeiro a parar, Norris adota tática diferente

Era a volta 11 (sendo que as quatro primeiras foram sob safety car) quando Hamilton, já 33s atrás do líder, foi o primeiro a tomar a decisão de trocar os intermediários pelos pneus de pista seca. Gasly, Hulkenberg e Alonso o seguiram na mesma volta.

Repare que todos eles estavam longe dos líderes e os tempos de volta eram cerca de dois minutos. Era o setor 2 que estava mais molhado, então as equipes precisavam esperar que eles passassem por ele para decidirem se era mesmo a hora de parar. Então os chamados aos boxes vieram bem tarde para os líderes.

Para Norris, como a equipe queria discutir se ele preferiria o pneu duro para ter algo diferente em relação a Piastri, isso quis dizer que ele deu uma volta a mais. Aí, já perdeu mais tempo. E a parada lenta também não ajudou.

O inglês, que estava a 2s de Piastri quando o australiano parou, na volta 12, agora tinha 9s de desvantagem. Mas tinha o pneu duro, que iria até o final e que, por algum motivo, funcionava na McLaren.

Divulgação | Red Bull



Os pilotos reclamaram das condições em que pilotaram em Silverstone, o que resultou numa prova demorada na Bélgica

> ***Se não estiver conseguindo ver, é só tirar o pé.”***
>
> Max Verstappen não gostou do excesso de zelo da direção de prova com a chuva.

Parar ou não parar?

Logo após o pitstop, Piastri não sabia se teria de parar novamente. Mas a corrida estava se mostrando bastante travada no pelotão, o pneu duro de Norris não estava tão lento, e ele julgou que o mais difícil seria ter que passá-lo novamente na pista. Seu trabalho, então, era manter a distância e ao mesmo tempo cuidar dos pneus.

Enquanto Piastri fazia a sua parte, Norris cometia alguns erros e perdia tempo em sua caça ao companheiro. Mas, de qualquer maneira, o australiano parecia ter tudo sob controle, a julgar pelo 1min45s7 que fez na penúltima volta, muito próximo do que Norris vinha virando.

Foi um fim de semana muito igualado entre eles em termos de performance, mas em que a execução de Piastri fez a balança pender para o seu lado.



Charles Leclerc segurou Max Verstappen

Divulgação | RedBull

Leclerc segura Verstappen pelo pódio

Vinte segundos atrás dessa briga, Charles Leclerc passou por maus bocados na primeira parte da prova, quando o acerto de mais pressão aerodinâmica de Verstappen fazia com que o holandês conseguisse pressioná-lo muito fortemente, ainda com a pista molhada.

A manutenção da terceira posição após as paradas praticamente selou o pódio da Ferrari, porque agora as condições estavam mais favoráveis para o carro vermelho, que voava nas retas. Mas Verstappen se manteve muito próximo o tempo todo, esperando um erro que não veio.

Vindo bem de trás depois de uma mudança de acerto apostando na chuva, Lewis Hamilton, que largou em 18º, passou Stroll, Sainz, Colapinto, Hulkenberg e Gasly nas sete voltas de bandeira verde antes de ser o primeiro a parar para colocar pneus de pista seca na volta 11. Com isso, ele conseguiu um undercut poderoso, passou Lawson na saída do box e foi parar em sétimo.

Ali, com a pista secando e o acerto com mais asa, ficou preso atrás de Alex Albon e ainda teve que fazer lift and coast na parte final da prova. Mas saiu do carro se dizendo otimista com a nova suspensão da Ferrari e atualizações que o lado dele da garagem ainda não tinham usado.

Bortoleto volta aos pontos

Atrás de Albon e Hamilton estavam Liam Lawson e Gabriel Bortoleto, que tiveram um desempenho bem parecido por todo o fim de semana. Hadjar na verdade tinha largado à frente dos dois, mas teve um problema no carro e perdeu muitas posições.

Lawson e Bortoleto estavam separados por 2s quando pararam no box, uma volta após Hamilton e companhia, na mesma volta da maioria dos outros pilotos. Os dois foram passados por Hamilton e, na volta 13, Lawson saiu de frente na La Source, Bortoleto estava colado e teve que frear muito, e Hulkenberg aproveitou e passou o brasileiro.

Lá se passaram algumas voltas em que Bortoleto pedia a posição de volta por sentir que estava mais rápido. "Não, os dois estão seguros por Lawson", ouviu.

Divulgação | McLaren



A Eau Rouge foi peça importante na definição da prova

Divulgação | Ferrari



Me deixa sozinho, por favor. Não tenho informação nenhuma e, quando ele chega perto, tenho muita informação. Seja consistente."

Charles Leclerc para o engenheiro.



Divulgação | McLaren

O furdúncio no pódio

Mas foi ficando claro que Hulkenberg estava sofrendo com os pneus, e a equipe ordenou a troca na volta 19.

Bortoleto perdeu 2s em relação a Lawson com isso, mas o neozelandês depois demonstrou que tinha mais ritmo, enquanto Hulkenberg, que estava com o acerto mais voltado para a chuva, passou a sofrer tanto que pediu para parar uma segunda vez.

Ele voltou em 14º, andando 2s por volta mais rápido do que quem ia à frente (as Haas e Tsunoda, que eram seguros por Gasly com seu acerto de pouca pressão aerodinâmica), mas não conseguiu abrir caminho, mostrando a cara da corrida da Bélgica, em que quem não aproveitou os momentos-chave, muito em função de qual configuração tinha escolhido para a corrida, ficou onde estava.



Gabriel Bortoleto pediu a troca de posição

Divulgação | Stake

BASTIDORES

Aos 18 anos, tem muita coisa com a qual Kimi Antonelli não está acostumado. Tendo uma carreira como a que ele teve, sempre com a oportunidade de chegar mais bem preparado que os outros, rodeado de mais gente dizendo que era uma questão de tempo para ele ser campeão do mundo, claramente o cenário dos maus resultados da metade de sua primeira temporada era uma novidade para ele. Sem entender muito bem por que o carro não respondia aos seus comandos do jeito que ele gostaria, o italiano esparramava frustração em forma de lágrimas depois de ser eliminado na primeira parte da classificação por duas vezes seguidas no mesmo fim de semana.

Foram várias e inúmeras sessões de entrevistas apertadas, com todo mundo tentando chegar cedo para arrumar algum lugar em que pelo menos desse para ouvir o que o Max Verstappen tinha a dizer, mas finalmente a Red Bull adotou o revolucionário microfone, como as outras equipes fazem há tempos, e organizou a coletiva do tetracampeão na quinta-feira. Em tempo, todo mundo queria ouvir o que ele tinha a dizer sobre a saída de Horner e suas negociações com a Mercedes. Mas ele foi político - quem diria! - e disse que Christian era como se fosse alguém da família e ao mesmo tempo salientou que o foco é melhorar o que eles têm em mãos e Laurent Mekies é uma boa opção para isso.



Divulgação | Red Bull



Lando Norris acabou fazendo uma estratégia perfeita

Divulgação | McLaren

GP da Hungria

Quando a primeira volta do GP da Hungria acabou, a corrida se desenhava terrível para Lando Norris: tendo perdido duas posições nas primeiras curvas, ele estava em quinto em uma pista em que é preciso criar um grande delta para conseguir passar, enquanto Oscar Piastri só tinha à sua frente Charles Leclerc. Dada a superioridade da McLaren, parecia uma questão de tempo até que o australiano superasse o monegasco, que largou na pole após fazer um ótimo trabalho em uma sessão em que as condições climáticas foram mudando rapidamente.

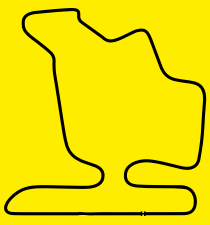
> ***"Sou inútil, eles provavelmente precisam mudar de piloto."***
>
> Lewis Hamilton após ser 12º e ver Leclerc na pole na Hungria.

Como as ultrapassagens são difíceis, o mais provável era que ele conseguisse isso com um undercut, ou mesmo um overcut, tamanha a vantagem de rendimento da McLaren, que permitiria que ele seguisse Leclerc de perto sem perder tanto rendimento de pneus. O próprio Norris certamente se recuperaria e teria como alvo também superar Leclerc.

O que ninguém poderia imaginar era que, em uma prova sem erros de Piastri, Norris conseguiria terminar à frente do líder do campeonato.

Undercut que deu errado foi a sorte de Norris

Isso só foi possível porque a McLaren deu estratégias diferentes a seus pilotos. E a melhor tática seria



3 de agosto
FORMULA 1 LENOVO HUNGARIAN GRAND PRIX
Hungaroring, Budapest
4.381m
70 voltas

PÓDIO


1 Lando Norris 1:35:21.231


2 Oscar Piastri +0.698s


3 George Russell +21.916s

4 C. Leclerc	+42.560s
5 F. Alonso	+59.040s
6 G. Bortoleto	+66.169s
7 L. Stroll	+68.174s
8 L. Lawson	+69.451s
9 M. Verstappen	+72.645s
10 K. Antonelli	Mais 1 volta

Pole Position: Charles Leclerc 1:15.372

Volta mais rápida: George Russell 1:19.409



Lando Norris cruza a linha de chegada em primeiro

Divulgação | McLaren

a do piloto que se classificou atrás e que fez uma primeira volta ruim.

Tudo começa lá pela volta 16, quando Piastri ouve que é a hora de acelerar. Ele estava a 3s de Leclerc, e diminui a desvantagem para 2s5. Talvez temendo que a Ferrari chamasse Leclerc e a tentativa de undercut não desse certo, a McLaren para Piastri na volta 18. São 70 voltas na corrida e, a essa altura, o foco era uma tática de duas paradas para os pilotos da parte da frente do pelotão. Mas 2s5 não é suficiente para o undercut, a Ferrari responde na volta seguinte com Leclerc, e os dois seguem na mesma ordem.

As simulações das equipes apontavam mesmo que fazer duas paradas era uma maneira mais rápida de terminar a prova, mas por uma pequena margem. E como parar duas vezes significava pegar mais trânsito para quem largasse mais atrás (porque a tendência é que os melhores carros consigam abrir diferença suficiente para evitar isso), pilotos que estavam largado mais à frente do que imaginavam, como as duas Aston Martin - quinta a sexta colocadas - e Gabriel Bortoleto - sétimo - já saíram com o plano de parar só uma vez.

Depois que o undercut de Piastri não funcionou, a McLaren passou a estudar outra opção para Norris, que tinha passado Alonso e estava travado atrás de George Russell. O inglês parou junto com Leclerc, blo-

Divulgação | McLaren



Ferrari e McLaren travaram um duelo estratégico

> ***Vamos perder a corrida com essas coisas. Estamos perdendo muito tempo. Vocês precisam me ouvir."***
>
> Charles Leclerc durante a prova.

queando a possibilidade de Norris tentar, também, um undercut (que muito provavelmente conseguiria fazer, já que a diferença entre os dois era mínima, mas é claro que a McLaren tinha que focar primeiro na corrida de Oscar).

Norris faz os pneus durarem e isso abre possibilidades

Essa acabou sendo a sua sorte. Primeiro, a McLaren pensou em tentar um overcut simples, mantendo Norris em duas paradas. Mas o rit-



A Ferrari de Charles Leclerc morreu na parte final da corrida

Divulgação | Ferrari



A disputa entre Fernando Alonso e Gabriel Bortoleto

Divulgação | Red Bull

mo dele era constante, os pneus estavam durando, e eles mudaram o plano: Norris iria até a volta 31 e pararia só uma vez.

Aliás, dá para notar que os planos mudaram pela volta da parada: os pilotos que já tinham começado a prova com o ritmo controlado pela tática de uma parada pré-definida, como Alonso e Bortoleto, pararam dez voltas depois de Norris.

Na disputa de Piastri e Leclerc, a McLaren ainda tinha a segunda parada para tentar novamente um undercut. Mas a mensagem "pare para fazer undercut no Leclerc" fez a Ferrari antecipar seu pitstop.

Piastri seguiu na pista porque os cálculos da McLaren já apontavam outro problema: ele teria que passar Leclerc na pista e depois ir atrás do próprio Norris. Então eles criaram um tyre offset de cinco voltas para ajudá-lo na ultrapassagem em cima da Ferrari. E 14 voltas em relação ao companheiro.

Quando Piastri voltou de seu pitstop, com 25 voltas para o fim, estava a 12s de Norris e a 5s de Leclerc. Ele passou rapidamente pelo monegasco, que estava tendo seus próprios (e misteriosos) problemas em uma Ferrari que, depois do segundo pitstop, ficou praticamente inguiável, aumentando os rumores de que eles, na verdade, ainda não resolveram as questões da altura do carro.

Piastri foi à caça de Norris, teve uma (meia) chance de ultrapassar, forçando bastante a freada da primeira curva na penúltima volta e ouvindo da equipe que "não é assim que a gente disputa posição", mas a vitória ficou com o piloto inglês, pela terceira vez em quatro GPs.

Divulgação | Stake Sauber



> ***Se ele fosse inglês ou algo do tipo, estaria nas primeiras páginas dos jornais amanhã. É o melhor novato da sua geração.***
>
> Fernando Alonso sobre Gabriel Bortoleto.

Já Leclerc viu seu ritmo despencar após a segunda parada. A equipe suspeitou de um ajuste de asa dianteira mal feito na parada, mas logo descartou. Sabe-se que os pilotos ferraristas têm de adotar algumas táticas para evitar o desgaste excessivo da prancha de legalidade, mas a perda era de 1s por volta e acabou custando também a terceira posição para Russell.

Bortoleto entre dois campeões

Bem mais atrás dos quatro primeiros, Fernando Alonso conduzia uma estratégia de uma parada com

Troféu intacto



Divulgação | McLaren



Liam Lawson tentou dificultar a vida do tetracampeão

uma Aston Martin que casou bem com a pista da Hungria. Ele teve Gabriel Bortoleto por perto nas primeiras voltas, com o brasileiro, que passou Lance Stroll na largada, entre o bicampeão e Max Verstappen.

Na volta 17, a Red Bull antecipou a parada de Verstappen para que ele fizesse um undercut em Bortoleto e a Sauber não respondeu. O plano era levar o pneu médio o mais adiante possível, esperando todo mundo parar para não voltar no trânsito, e só parar uma vez.

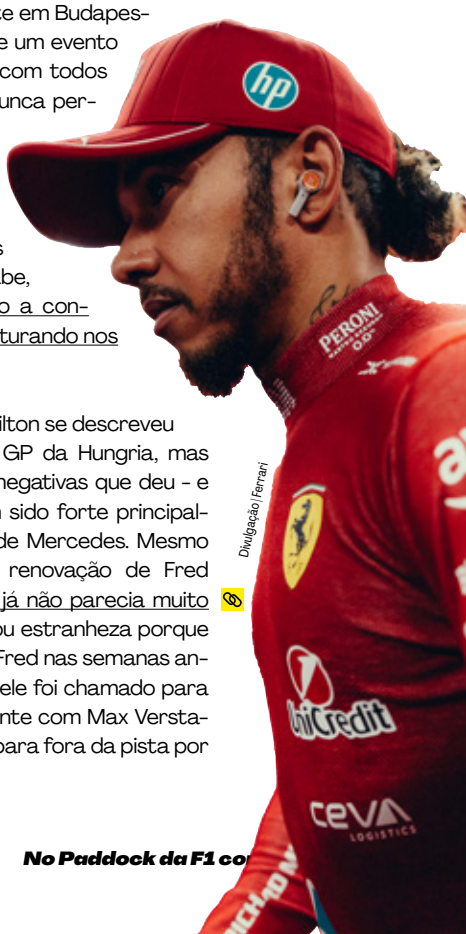
Foi o que eles fizeram nas voltas 39 e 40. A essa altura, Verstappen subiu para quinto e ouviu da Red Bull que poderia tentar ir até o final, mas isso não daria certo com um carro tão desequilibrado como o dele naquele fim de semana. E o holandês parou novamente com 22 voltas para o fim, voltou em nono e lá ficou, travado pela muralha Liam Lawson, que de certa forma se vingou um pouco da forma como foi tratado na Red Bull no início do ano.

Mais à frente, Bortoleto chegou a ensaiar ir para cima de Alonso e a diferença, que chegou a ser de 8s5, foi para menos de 2s. Mas o espanhol só estava administrando combustível e logo abriu novamente. Mesmo assim, Bortoleto conquistou um sexto lugar em mais um fim de semana bastante consistente.

BASTIDORES

Bernie Ecclestone já tinha apostado grana em Bortoleto quando apareceu no GP da Áustria. E deu o ar da graça novamente em Budapeste - inclusive participando de um evento na quinta-feira que contou com todos os profissionais da F1 que nunca perderam um GP da Hungria em 40 edições do evento - cumprimentou o brasileiro antes da largada, e viu outra corrida dele nos pontos. Para quem não sabe, Ecclestone ajudou Bortoleto a conseguir a vaga na Sauber; costurando nos bastidores.

Inútil. É assim que Lewis Hamilton se descreveu depois da classificação do GP da Hungria, mas uma das declarações mais negativas que deu - e olha que a competição tem sido forte principalmente desde o último ano de Mercedes. Mesmo na quinta-feira, quando a renovação de Fred Vasseur foi confirmada, ele já não parecia muito contente. Foi algo que causou estranheza porque ele sempre defendeu muito Fred nas semanas anteriores. Depois da corrida, ele foi chamado para dar sua versão de um incidente com Max Verstappen, pois teria sido jogado para fora da pista por ele. Nem apareceu.





Oscar Piastri e Lando Norris viveram emoções diferentes na Holanda

JU RESPONDE

Divulgação McLaren

GP da Holanda

Se a pista da Holanda já tinha sido o palco da primeira grande prova da McLaren ano passado, era de se imaginar que o mesmo aconteceria nesta temporada, mas com uma diferença importante: em 2024, Zandvoort foi uma das pistas em que Oscar Piastri sofreu muito em relação a Lando Norris. Em 2025, ele ficou atrás em todos os treinos livres, foi trabalhando aos poucos, e virou o jogo na classificação, tomando a pole position que seria decisiva para a corrida (ou pelo menos até seis voltas da bandeirada).

A situação de Piastri só melhorou quando ele manteve a ponta nos primeiros metros, enquanto Norris

> ***"Senti que eu estava com o controle por todo o tempo."***
> Oscar Piastri.

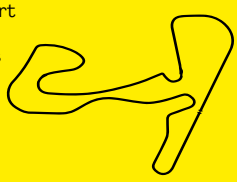
via Max Verstappen largar com os pneus macios e tomar a segunda posição (com direito a quase perder o carro na segunda curva).

Isso deu tranquilidade para o australiano, que já tinha aberto 4s5 quando Norris conseguiu passar Verstappen, na volta 9. A partir dali, ele só controlaria o ritmo e, mesmo com os safety cars que viriam adiante na prova, nunca pareceu estar efetivamente ameaçado.

Sua situação no campeonato, contudo, melhoraria ainda mais. No final da prova, Norris começou a sentir cheiro de queimado no carro, e logo abandonou com a suspeita de vazamento de óleo. Se ver na frente até sábado de manhã em Zandvoort e terminar com 34 pontos de desvantagem no campeonato não era o que Norris projetava para o GP que venceu em 2024.

Melhor para Isack Hadjar, que tinha colocado a Racing Bulls em quarto em uma classificação complicada

31 de agosto
FORMULA 1 HEINEKEN DUTCH GRAND PRIX
Circuit Zandvoort,
Zandvoort
4.259m
72 voltas



PÓDIO

1 Oscar Piastri 1:38:29.849
2 Max Verstappen +1.271s
3 Isack Hadjar +3.233s

4 G. Russell	+5.654s
5 A. Albon	+6.327s
6 O. Bearman	+9.044s
7 L. Stroll	+9.497s
8 F. Alonso	+11.709s
9 Y. Tsunoda	+13.597s
10 E. Ocon	+14.063s

Pole Position:
Oscar Piastri
1:08.662

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:12.271



Divulgação | Red Bull

O primeiro pódio de Isack Hadjar foi tão comemorado que o troféu não aguentou

> **Estou pronto para qualquer coisa."**
>
> Isack Hadjar sobre oportunidade na Red Bull.

por conta do vento, e que teve bom ritmo para fazer seu primeiro pódio na F1.

Dois SC ditam a história da corrida

Atrás da dupla da McLaren, a corrida se desenhou com muito mais oportunidades do que era para se imaginar para um GP da Holanda sem chuva. Isso porque Lewis Hamilton gerou um safety car na volta 23 ao errar e bater na curva 3. E depois porque Kimi Antonelli causou o abandono de Charles Leclerc e causou outro SC na volta 53.

A primeira intervenção significou que Verstappen agora estava na mesma estratégia dos pilotos ao seu redor, depois de ter usado o pneu macio no começo. Esse período anterior ao SC, inclusive, foi tenso, com uma garoa caindo sobre o circuito e alguns pilotos esperando para ver se a situação piorava.

Leclerc foi um dos pilotos que pararam logo antes do SC, e com isso perdeu a posição para Russell. O monegasco era quem tentava colocar Isack Hadjar, a surpresa entre os "grandes", sob pressão, até a parada. Depois, teve uma bela disputa com Russell, passando o inglês, mas ao mesmo tempo danificando seu assoalho.

Com a Mercedes perdendo terreno, Russell ouviu a ordem para dei-



Oliver Bearman terminou na sexta colocação

Divulgação | Haas



Foi a penúltima corrida no circuito holandês

Divulgação | Red Bull

xar Antonelli passar. O italiano tinha largado em 11º e caído para 12º na primeira volta, mas vinha se recuperando. Quando a Mercedes decidiu chamar Antonelli aos boxes na volta 51, a Ferrari decidiu responder com Leclerc. Ele não estava ganhando tempo em relação a Hadjar e poderia ficar exposto a um ataque do italiano no final da prova, apesar de ter dito ao time que estava se sentindo bem com os pneus.

A decisão acabou sendo desastrosa, porque Leclerc saiu do box disputando com Antonelli, que colocou por dentro na técnica curva 3 e bateu com o monegasco, que abandonou. O piloto da Mercedes, por sua vez, foi punido e terminou fora dos pontos.

Isso porque a prova ainda teria mais uma interrupção pela frente por conta do abandono de Norris, enquanto todo mundo chegou muito perto e os 10s que Antonelli recebeu de punição saíram caro.

GP de oportunidades para Bearman e Albon

Mas também tudo isso gerou oportunidades na segunda parte do pelotão e pilotos que não tiveram uma boa classificação conseguiram se recuperar.

Divulgação | McLaren



Lando Norris teve que abandonar a prova

> ***"Só quero sair para comer um hambúrguer e ir para casa. O ritmo estava lá, eu estava rápido hoje. É a vida, eu encaro e sigo em frente."***
>
> Lando Norris após quebra.

Que o diga Oliver Bearman, que largou do pitlane e terminou em sexto lugar. A aposta da Haas foi de que não choveria no começo da prova, e por isso eles colocaram pneus duros em ambos os pilotos.

A ideia era levar esses pneus o mais adiante possível, e Bearman conseguiu aproveitar o SC da volta 53, aquele do toque entre Leclerc e Antonelli. Essa era a fase mais importante para ter pneus novos, porque estava todo mundo muito junto, e isso ajudou a estratégia a dar certo.

Divulgação | McLaren



O pódio com estreante

Alex Albon foi o único piloto dessa segunda metade do pelotão que conseguiu fazer a mesma tática dos ponteiros, parando nos dois SC, e conseguiu o quinto lugar com a Williams depois de ter largado em 15º.

Stroll e Alonso não pontuaram mesmo parando antes dos SC, indicando também que o ritmo era bom.

Tudo deu errado para Bortoleto

Já a corrida de Gabriel Bortoleto foi completamente o oposto de tudo isso. Ele estava largando em 13º, teve uma largada ruim e caiu para penúltimo. Passou Stroll, mas levou o revide do canadense e, no lance, teve um dano na sua asa dianteira.

O brasileiro pediu para parar e foi chamado segundos antes de o SC ser acionado pela batida de Hamilton, e mesmo assim não trocou a asa. Na segunda intervenção, a opção foi por ficar na pista mas, com pneus de quase 40 voltas, ele foi sendo passado um por um na relargada. Teve que parar uma segunda vez de qualquer maneira e terminou em 16º.



Oscar Piastri teve um excelente desempenho na Holanda

Divulgação | McLaren

BASTIDORES

Divulgação | Red Bull

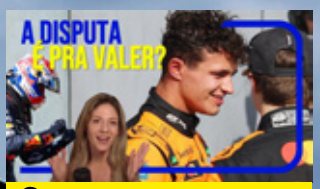


Foi até engraçado ouvir de Helmut Marko que Hadjar era o "pequeno Prost" depois do pódio na Holanda. O francês nunca teve grande status dentro da Red Bull e acabou entrando na F1 só porque Horner decidiu se livrar de Perez. Mas como nada acontece como em um conto de fadas para o piloto, é claro que ele quebrou seu troféu na comemoração.

Havia uma sensação de "por que esse GP não vai ficar no calendário?" na penúltima edição do GP da Holanda como o conhecemos nesta era Max Verstappen. É claro que não existiu a correria por ingressos dos anos anteriores, que obrigada os organizadores a usarem um sistema de bolão, mas as arquibancadas estavam cheias, e é sempre impressionante ver de perto o que os organizadores conseguiram fazer em termos de mobilidade para a acanhada Zandvoort e as soluções para receber a F1 em um espaço tão pequeno. Mas as contas não fecham do jeito que eles gostariam.

No Paddock da F1 com a Ju

Autodromo Nazionale Monza | Vencedor  **Max Verstappen**



JU RESPONDE

Divulgação | Red Bull

GP da Itália

Max Verstappen venceu com tranquilidade a prova italiana

Eis que Max Verstappen voltou a vencer, com quase 20 segundos de vantagem para o rival mais próximo, justamente na pista em que a Red Bull mais sofreu 12 meses antes. E Lando Norris contou com a ajuda de seu rival na disputa pelo título para ser segundo depois de dominar Oscar Piastri por todo o fim de semana e ter uma parada lenta no final do GP da Itália.

Como tudo isso aconteceu? Primeiro, a Red Bull agora tem uma asa específica para Monza, ao contrário do ano passado. Segundo, o asfalto superaderente e a pista menos desafiadora do ponto de vista aerodinâmico fazem com que os dois grandes pilares da vantagem da McLaren nesta temporada não façam tanta diferença. Terceiro, a Red Bull descobriu ao longo do fim de semana que, com mais asa dianteira, o carro respondia muito melhor nas entradas de curva, deixando Verstappen muito mais confortável.

Corrida começou animada, depois ficou morna

Ele já tinha demonstrado com a pole position mais veloz da história da F1 que tinha uma ligeira vantagem em uma volta lançada. Na corrida, ela pareceu até maior, pela maneira como o holandês, que chegou a perder a primeira posição para Norris, a recuperou com uma bela manobra por fora na primeira curva.

E também pela forma como começou a abrir

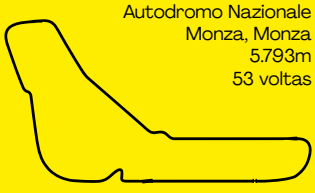
> ***"Uma das coisas que me falaram nesta semana e que me deixou pensando foi 'não esqueça de quem você é'. E eu realmente... foi bom ouvir isso."***

Divulgação | Ferrari



Hamilton em sua estreia como ferrarista no GP da Itália.

07 de setembro
FORMULA 1 PIRELLI GRAN PREMIO D'ITALIA
Autodromo Nazionale Monza, Monza
5.793m
53 voltas



PÓDIO

1	Max Verstappen	1:13:24.325
2	Lando Norris	+19.207s
3	Oscar Piastri	+21.351s
4	C. Leclerc	+25.624s
5	G. Russell	+32.881s
6	L. Hamilton	+37.449s
7	A. Albon	+50.537s
8	G. Bortoleto	+58.484s
9	K. Antonelli	+59.762s
10	I. Hadjar	+63.891s

Pole Position:
Max Verstappen
1:18.792

Volta mais rápida:
Lando Norris
1:20.901



Na largada, Lando Norris chegou a ultrapassar Max Verstappen, que retomou a posição

Divulgação | RedBull

para o inglês, que por sua vez tinha uma vantagem confortável em cima de Oscar Piastri. O australiano largou em terceiro, mas perdeu a posição para Charles Leclerc. Ele também fez uma bela manobra por fora na Lesmo, mas já estava a mais de 3s5 de Norris.

Única chance da McLaren era apostar em um SC

A partir daí, as McLaren tiveram um pouco de graining nos pneus, enquanto Verstappen ia construindo uma vantagem que se estabilizou em 6s. Isso era mais que suficiente para se proteger de uma tentativa de undercut, o que fez a McLaren mudar de rota: em uma tarde de pouco desgaste de pneus, eles seguiriam na pista o maior tempo possível, esperando um safety car ou uma bandeira vermelha.

Até porque os pneus de Verstappen acabariam antes. Ele teve bolhas, sintoma de um pneu que está com altas temperaturas em seu interior por muito tempo, e parou na volta 37. Em um mundo ideal, ele esperaria as paradas das McLaren, mas isso não era possível.

Verstappen voltou em terceiro mas andando, claro, muito mais rápido, enquanto Piastri se aproximava de Norris, que tinha forçado demais seus pneus no começo da prova.



Divulgação | McLaren

> ***"A gente falou que pitstops lentos são coisas de corrida. Não sei o que mudou. Mas vou fazer."***
>
> Reação de Oscar Piastri à ordem de inversão da McLaren.

Por que a McLaren parou Piastri antes de Norris?

A McLaren, então, buscou calcular o cenário ideal: esperar o máximo possível pela neutralização da prova ao mesmo tempo em que Piastri não chegasse perto demais para conseguir o undercut em Norris, uma vez que ele pararia primeiro. A ideia era sempre manter as posições como elas estavam, então, se houvesse um SC justamente depois do primeiro piloto parar, Norris se beneficiaria.

Mas o que não estava nos cálculos era uma parada 4s mais lenta para Norris, o que fez com que ele voltasse atrás de Piastri.

Logo ficou claro que a McLaren cobriu vários cenários com os pilotos antes da prova. "A gente falou que um pitstop lento faz parte", disse Piastri quando o engenheiro pediu para que ele cedesse a posição. "Não entendo qual é a diferença mas, se vocês realmente querem que eu faça isso, vou fazer."

E foi assim que o líder do campeonato deu passagem para seu rival, com cinco voltas para o final.



Já a McLaren tenta convencer a todos que suas regras são as melhores

Divulgação | McLaren

As Ferrari ficaram mais longe do pódio do que era de se imaginar após os treinos livres, mas a ultrapassagem de Piastri em Leclerc mostrou que, mesmo com pouca carga aerodinâmica, eles simplesmente não tinham ritmo para andar mais à frente.

O monegasco foi o quarto e Lewis Hamilton foi o sexto, tendo largado em décimo por conta de uma punição que levou ainda em Zandvoort. Entre os dois ficou George Russell e sua Mercedes lenta nas retas e definitivamente apenas a quarta força em Monza.

Seu companheiro, Kimi Antonelli, teve uma corrida movimentada e "decepcionante" nas palavras do chefe Toto Wolff. Uma largada ruim, saídas de pista e uma punição por lance mais agressivo com Alex Albon, que teve que ir para a grama, fizeram o italiano chegar em nono.

Como Albon bateu Bortoleto

O tailandês ficou com a posição de "melhor do resto", à frente de Gabriel Bortoleto. Albon largou com os pneus duros e conseguiu ficar muito tempo na pista, até a volta 41. Com essa estratégia, ele fugiu dos trenzinhos de DRS que foram se formando aqui e ali, e também conseguiu um ótimo ritmo com pneus usados no meio da corrida, o que fez com que ele abrisse diferença suficiente para não perder posições quando parou.

Divulgação | Stake



Fernando Alonso pegou carona no DRS de Gabriel Bortoleto

> ***"Haha! Só porque ele teve um pit stop lento?"***
>
> Max Verstappen se divertiu com a ordem.

Boa parte da corrida de Bortoleto foi contra Albon, ainda que à distância. O brasileiro chegou a emparelhar com Russell na briga pelo quinto lugar, mas passou a primeira parte da prova carregando Alonso consigo: o espanhol tinha pouca velocidade de reta, então grudou no DRS da Sauber e foi fazendo uma corrida de drag até os dois pararem na volta 20.



A multidão ovacionou o tetracampeão

Divulgação | Red Bull

Sauber e Aston Martin estavam vendo a mesma coisa: Liam Lawson foi o primeiro a parar, estava com pneus duros para ir até o fim e 24s atrás, então eles precisavam cobri-lo.

Mas a parada da Sauber foi lenta, e Bortoleto perdeu a posição para Alonso e para Lawson também.

Menos mal que ele logo se livrou do neozelandês e viu o espanhol abandonar, mas seu ritmo era conservador a essa altura. Ouvindo que poderia forçar mais os pneus, ele apertou o passo, sempre mirando na diferença para Albon.

O fato de Antonelli ter feito ótimas voltas logo antes de parar e ter voltado à frente de Bortoleto não ajudou nessa tentativa de seguir o ritmo de Albon, e ele ainda teve que passar Gasly, enquanto o tailandês corria sozinho.

No final, mais pontos para a Williams, para a Sauber e para a Racing Bulls, com Isack Hadjar saindo do pitlane depois de trocar o motor para a décima posição, também executando bem a estratégia de duro-médio adotada por Albon.

BASTIDORES

Confrontado pela decisão de pedir para o líder do campeonato deixar seu rival passar, Andrea Stella disse que sentaria com os pilotos para rever tudo que aconteceu, porque é assim que se consegue chegar à excelência na F1, sempre buscando onde é possível melhorar. Foi impossível deixar de notar que, enquanto ele dizia isso, seu microfone falhava. Ele, é claro, também notou. Só fez uma pausa e olhou para o assessor de imprensa. Outra revisão tinha acabado de começar.

Divulgação | Red Bull



Não passou despercebida a decisão de Laurent Mekies de designar Pierre Wache para subir ao pódio na vitória do GP da Itália. Tudo bem que Mekies já sentiu o gostinho de ir ao pódio, foi algumas vezes na época da Ferrari. Mas era a primeira vitória dele como chefe da Red Bull e, mesmo assim, ele escolheu seu diretor técnico, que passou por poucas e boas neste ano junto com os altos e baixos de seu carro.

Baku City Circuit | **Vencedor**  **Max Verstappen**



JU RESPONDE

Divulgação | Williams

A celebração de Carlos Sainz no pódio

GP do Azerbaijão

O GP do Azerbaijão não foi dos mais memoráveis, mas a classificação complicada por uma combinação de pista com baixa aderência, com os carros andando com pouca asa e mais ariscos e, principalmente, fortes rajadas de vento, misturou o pelotão e rendeu várias histórias, do pior fim de semana da McLaren no ano ao primeiro pódio de Carlos Sainz pela Williams.

A corrida, na verdade, acabou tendo um resultado muito condicionado pela classificação. As ultrapassagens só aconteceram quando havia uma enorme diferença de pneus entre os carros. E mesmo isso não era garantia, especialmente para quem pegou os trenzinhos de DRS que sempre se formam em Baku. A Pirelli bem que tentou movimentar a prova ao levar ao Azerbaijão seus pneus mais macios, mas talvez o melhor teria sido fazer isso e um salto (levando o C3 ao invés do C4, que provavelmente seria lento demais para ser usado na corrida).

> ***"Estamos crescendo, estamos na direção certa."***
> Max Verstappen.



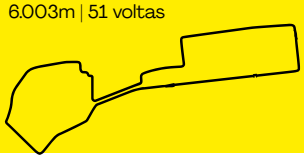
Divulgação | Red Bull

No final das contas, o C4 era tão bom para a corrida que até o pole position Max Verstappen escolheu (na verdade, insistiu) largar com o composto. Afinal, depois de uma classificação com seis bandeiras vermelhas, um recorde, largar com os duros seria a melhor forma de aproveitar um SC, pois dá aos pilotos mais maleabilidade na estratégia.

Classificação maluca bagunçou o grid

Mas havia outro fator para explicar a decisão de Verstappen: ao seu redor estavam carros mais lentos que uma Red Bull que, a exemplo de Mon-

21 de setembro
FORMULA 1 QATAR AIRWAYS AZERBAIJAN GRAND PRIX
Baku City Circuit, Baku
6.003m | 51 voltas



PÓDIO

	1 Max Verstappen	1:33:26.408
	2 George Russell	+14.609s
	3 Carlos Sainz Jr.	+19.199s

4	K. Antonelli	+21.760s
5	L. Lawson	+33.290s
6	Y. Tsunoda	+33.808s
7	L. Norris	+34.227s
8	L. Hamilton	+36.310s
9	C. Leclerc	+36.774s
10	I. Hadjar	+38.982s

Pole Position:
Max Verstappen
1:41.117

Volta mais rápida:
Max Verstappen
1:43.388

za, tinha se encontrado em um setup de pouca carga na traseira (menos que McLaren e Ferrari) e mais na dianteira (do que qualquer um). Carlos Sainz largava em segundo com a Williams, sabendo que o lado par do grid não tinha nem perto o nível de aderência do ímpar, e Liam Lawson largava em terceiro.

Eles estavam ali por conta da classificação acidentada. Apenas no Q3, foram duas bandeiras vermelhas, causadas por Leclerc e Piastri. Hamilton já tinha ficado pelo caminho no Q2. Norris saiu cedo para a última tentativa e com pneus usados, e não passou do sétimo lugar. Tsunoda levou 1s de Verstappen, Russell não estava 100% por conta de uma infecção, Antonelli não passou do quarto lugar.

Lawson já tinha ido muito bem em uma classificação bem difícil em Interlagos em 2024, e sabe-se que o carro da Racing Bulls é uma plataforma mais estável – tanto é que eles colocaram os dois pilotos no Q3. E a Williams tinha emergido como o quinto melhor carro de Baku desde os treinos livres. Sainz aproveitou muito bem a oportunidade, enquanto Albon foi um dos que causaram bandeiras vermelhas.

As disputas da corrida começam a se desenhar

Então a corrida começa com a grande pergunta: haverá oportunidade para esses pilotos que largavam fora de posição – Norris sétimo, Piastri nono, Leclerc décimo, Hamilton 12º – escalar o pelotão ou seria mais um trenzinho de DRS de Baku?

O grid tinha uma mistura de compostos na tentativa das equipes abrirem essas oportunidades – lembrando que ultrapassagens, com um grid tão apertado em termos de competitividade, só acontecem quando há grandes diferenças de rendimento de pneu ou erros. Verstappen, Russell e Tsunoda no top 10 com duros. Mais atrás, Hamilton, Bortoleto, Bearman, Gasly, Hulkenberg e Ocon.

Essa provou ser mesmo a melhor estratégia, especialmente para os pilotos que conseguiram estender bastante seu primeiro stint, escapando dos trenzinhos de DRS. E isso ajudou também Verstappen a abrir ampla vantagem e ainda parar depois de todo mundo, em um dia em que a Red Bull fazia tudo o que ele queria, em suas próprias palavras. Foi como se voltássemos a 2023.



Max Verstappen teve o final de semana que sonhava em Baku

Divulgação | Red Bull

> ***Tivemos muito azar, muitos incidentes, foi muito difícil converter todo esse ritmo em resultados. Mas agora entendo por que tudo aconteceu, porque o primeiro pódio precisava ser assim. É a vida, sabe? Às vezes, a vida traz aqueles momentos ruins para te dar um momento muito bom, e isso continua sendo muito melhor do que qualquer outra coisa que eu esperava.”***
>
> Carlos Sainz Jr. de volta ao pódio.

Atrás dele, Sainz logo percebeu que sua corrida seria contra quem estava com os pneus duros, e o rival mais próximo era Russell. Enquanto Lawson sabia que teria uma tarde defensiva, tentando usar a recuperação de energia do motor Honda a seu favor, mas tendo que se defender de outro motor japonês, com uma estratégia melhor e um carro melhor, nas mãos de Tsunoda.

Como tudo deu errado para a McLaren

Na primeira corrida em que podiam se tornar bicampeões de construtores, a McLaren teve o pior fim de semana do ano. O carro parecia muito nervoso



Divulgação | Red Bull

A classificação acidentada rendeu, com Carlos Sainz e Liam Lawson fazendo companhia a Max Verstappen

nos treinos livres e a preparação do time para fazer a classificação com os médios foi por água abaixo com a sequência de bandeiras vermelhas.

Piastri sentia que estava ganhando confiança com o carro quando bateu no Q3, e Norris forçou demais na última tentativa, pegou a pista um pouco mais úmida que os demais, e não passou do sétimo lugar.

Estranhamente, levando em consideração o ritmo que tinham – ritmo esse que não havia desaparecido, eles simplesmente não o tinham aproveitado na classificação – eles optaram por largar com os pneus médios.

Para a corrida de Piastri, foi indiferente: ele viveu simplesmente seu pior minuto da curta carreira na F1. Soltou a embreagem antes de as luzes vermelhas se apagarem, o anti-stall entrou em ação e ele caiu para último, e poucas curvas depois julgou mal o nível de aderência por fora e bateu, provocando o que seria o único safety car da corrida.

Só não foi um fim de semana desastroso para seu campeonato porque Norris não conseguiu aproveitar essa única oportunidade que se abriu na corrida: na relargada, ele inclusive foi ultrapassado por Charles Leclerc, com uma Ferrari com menos asa do que a sua McLaren.

Ou seja, ele não conseguia passar Leclerc e o foco passou a ser cuidar dos pneus para tentar estender ao máximo stint com médios. Charles parou na volta 19 e Norris continuou até a 37, fazendo algum progresso, que foi jogado no lixo por mais uma parada ruim, que o fez perder posição para Lawson e Leclerc de novo. Dessa vez, ninguém abriu caminho para ele, e o britânico passou Leclerc, mas ficou no meio de um trenzinho com Lawson e Tsunoda, todos com o DRS aberto, e terminou em sétimo, marcando só seis pontos.

A disputa atrás de Verstappen

A Mercedes chamou Antonelli muito cedo para os boxes, na volta 18, na tentativa de fazer um undercut em Lawson. A Ferrari fez o mesmo com Leclerc no giro seguinte, tentando se antecipar ao undercut que a McLaren não iria tentar. Os dois voltaram



Divulgação | McLaren

A McLaren não chegou ao pódio, assim como a Ferrari, que esperava ter um desempenho melhor



Divulgação | McLaren

> ***"Foi só um erro de cálculo nas luzes, acho que tentei antecipar demais. Um erro simples e depois entrou o anti-stall [sistema eletrônico que impede o motor de apagar quando há um erro na largada] e daí foi tudo ladeira abaixo. Então, só um erro simples."***
>
> Oscar Piastri.

Divulgação | Williams



A comemoração da equipe Williams foi enorme

Azerbaijão



O pódio do Azerbaijão

Divulgação | RedBull

sem trânsito e obrigaram a Racing Bulls a chamar Lawson na volta 20.

O neozelandês perdeu a posição para o italiano, enquanto os carros que largaram com os duros iam avançando, mantendo um bom ritmo e, agora, sem o trânsito dos carros com médios.

Que o diga Russell, que tinha ido parar atrás de Tsunoda na relargada, teve que passar o japonês e estava já a 10s de Verstappen quando a Mercedes parou Antonelli, que estava logo à sua frente. Nas 21 voltas seguintes, ele só perderia mais 4s em relação a Verstappen, então o ritmo não era nada ruim para um carro que parecia ser a quarta força por todo o fim de semana.

Hamilton e Tsunoda sem ritmo nos duros

O mesmo não se pode dizer de Hamilton. Largando em 12º, ele ganhou as posições de Alonso e Piastri logo de cara e depois passou Hadjar, de médios. E chega na traseira de Norris. Após algumas voltas, talvez para cuidar das temperaturas, ele faz uma volta mais lenta, fica a 3s de Norris, e depois essa diferença só vai aumentando lentamente. Ao invés de ir ganhando tempo em cima de um carro com pneus médios, ele vai ficando para trás.

A Ferrari chegou em Baku acreditando que seria sua melhor chance de vitória daqui até o fim do ano. Chegou na classificação mirando na pole. Mas mais uma vez Hamilton mudou o acerto, foi no caminho de Charles e se deu mal.

Tsunoda é outro. Ele é passado por Russell na volta 4 e, com o mesmo pneu do inglês, não consegue seguir o ritmo da Mercedes e já está 8s atrás dele quando para na volta 38. A sua parada, na verdade, é uma resposta à tentativa de undercut de Norris – aquela que não vai funcionar por causa da parada lenta da McLaren.

O japonês volta disputando com Lawson, que agora estava com os pneus duros, já bem aquecidos, e leva a ultrapassagem do neozelandês, ficando preso atrás dele até o final da prova, mesmo com uma vantagem considerável de pneu.

Sainz assegura seu pódio

Tsunoda seria a maior ameaça ao pódio de Sainz, mas o ritmo no meio da corrida lhe tirou qualquer chance de ameaçá-lo, e Antonelli parou cedo demais para ter pneu suficiente para conseguir atacar o espanhol (eles estavam na mesma estratégia, mas havia uma diferença de nove voltas entre os pneus deles).

Não foi um segundo lugar porque o ritmo de Russell foi suficiente para ele voltar em segundo após a parada, mas foi o primeiro pódio com a Williams, em uma temporada em que Hulkenberg e Hadjar já tinham provado que uma execução perfeita no meio pelotão aliada a um fim de semana que apresentasse oportunidades abriria a porta do pódio.

BASTIDORES

Oscar Piastri teve um fim de semana desastroso em Baku, mas estava tranquilo. O motivo? Ele acha que todos os erros que cometeu foram bobos e simples. Tentou antecipar demais as luzes na largada, tentou ultrapassar do lado sujo da pista, forçou demais na classificação. Disse que perde mesmo o sono quando algo dá errado e ele não consegue entender o porquê.



Reprodução Instagram @rodrigofranaf1

Lincoln Oliveira sonhou por anos e trabalhou duro para ver um dos filhos chegar à F1, mas teve que esperar até a 17º etapa para estrear na vida de "pai de paddock". O primeiro ano de Gabriel Bortoleto na categoria coincidiu com uma temporada desafiadora na Stock Car, então ele preferiu focar nos negócios do Brasil e só foi acompanhar o filho pela primeira vez no GP do Azerbaijão. Por pouco, não ganhou um pontinho de presente.

Vencedor George R ell



George Russell dominou a prova e não teve sustos

Divulgação | Mercedes

GP de Singapura

O conjunto carro-piloto mais rápido da classificação foi, claro, o pole position George Russell com a Mercedes. Na corrida, era Lando Norris com a McLaren. Mas a pista de Singapura e Max Verstappen acabaram agindo como "antídotos" de qualquer ameaça à vitória do piloto britânico, que cruzou a linha de chegada em primeiro após não ser ameaçado por ninguém e dizendo não saber de onde veio um desempenho tão bom.

Como Russell venceu?
Parte da explicação é a pista livre, que geralmente dá pelo menos 0s3 por volta, e em Singapura, ainda mais. Isso porque é preciso construir uma diferença perto de 1s5 para conseguir ultrapassar nessa pista e a turbulência misturada ao calor dificulta a vida dos sistemas do carro e das temperaturas dos pneus.

> ***"Acho que se você me culpar por ir por dentro e colocar meu carro por dentro quando há espaço, então você não deveria estar na Fórmula 1."***
>
> Lando Norris sobre a manobra da largada.

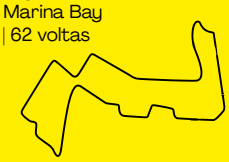
É por isso, inclusive, que dá para afirmar com tanta certeza que o piloto que chegou em terceiro era o mais rápido, por todas as voltas em que Lando Norris esteve tão perto de Max Verstappen.

Outro motivo é a primeira parte da corrida de Max, com os pneus macios. A aposta era tentar compensar a desvantagem de largar do lado sujo da pista com a aderência adicional que o composto mais macio traz, o que não foi o suficiente para a Red Bull tomar a liderança na largada.

Para a corrida, o macio seria um pneu pior, e isso ajudou Russell a escapar, parar quando quisesse – bem depois de quem vinha atrás – e controlar o ritmo até o fim.

As vantagens do carro da Mercedes
Mas tudo começa para ele com a pole position, também inesperada e reveladora de uma nova ordem. Em todas as pistas em que foi necessário atacar mais as zebras, lidar com ondulações, e em que o desafio foi

5 de outubro
FORMULA 1 SINGAPORE AIRLINES SINGAPORE GRAND PRIX
Marina Bay Street Circuit, Marina Bay
4.927m | 62 voltas



PÓDIO


1 George Russell 1:40:22.367


2 Max Verstappen +5.430s


3 Lando Norris +6.066s

4 O. Piastri	+8.146s
5 K. Antonelli	+33.681s
6 C. Leclerc	+45.996s
7 F. Alonso	+80.667s
8 L. Hamilton	+85.251s
9 O. Bearman	+93.527s
10 C. Sainz Jr.	Mais 1 volta

Pole Position:
George Russell
1:29.158

Volta mais rápida:
Lewis Hamilton
1:33.808



Divulgação | Ferrari

Lewis Hamilton fez a volta mais rápida da prova

colocar temperatura nos pneus dianteiros, eles não foram tão dominantes. Agora, ficam ainda mais atrás para uma volta lançada, fruto da evolução dos rivais, especialmente Red Bull, e de terem parado bem cedo de desenvolver o carro que saiu de Singapura campeão de construtores.

Enfim, a dúvida que tinha ficado depois das derrotas de Monza e Baku foi sanada: não é que a Red Bull conseguiu se encontrar só em pistas de baixa pressão aerodinâmica. O carro melhorou a McLaren estagnou-se. E a Mercedes é aquele carro que dá mais confiança para os pilotos atacarem zebras, que fica com os dianteiros mais "ligados" em pistas nas quais há pouca energia indo para eles, como já tinha acontecido no Canadá e em Miami.

Mas houve outro ingrediente que tornou a vitória de Russell ainda mais contundente: mais uma vez, o excesso de controle dentro da McLaren assombrou a corrida dos agora bicampeões mundiais.

Verstappen agradece as regras papaya

Então o cenário era que Piastri largou em terceiro, mas levou um toque de Norris e caiu para quarto, enquanto o companheiro foi de quinto a terceiro. Em teoria, toques não são admitidos nas tais "regras papaya", e Piastri reclamou, mas ouviu que isso só tinha

Divulgação | Red Bull



A largada foi um dos problemas para os pilotos da McLaren



Já o desgaste pós-prova é visível em Singapura

Divulgação | Red Bull

acontecido porque o inglês tinha se tocado também com Verstappen.

No final das contas, foi mais um aviso para Piastri de que é melhor ele, que já teve sua agressividade controlada pelas mesmas regras no passado, trazê-la de volta.

Norris se manteve na cola de Verstappen e Piastri decidiu ver a briga mais de longe, pensando em usar a vantagem que a McLaren ainda tem com os pneus e ficar mais tempo na pista, para tentar atacar no final.



As Mercedes tiveram um bom desempenho no final de semana

Divulgação | Mercedes

Mas as regras papaya limitaram os seus dois pilotos

A McLaren chegou a ensaiar tentar um undercut em cima de Verstappen na volta 18, mas havia o grande risco de ele voltar atrás de Alonso, então eles desistiram da ideia. Os dois pilotos da McLaren iriam tentar overcuts, mas não puderam: Charles Leclerc parou na volta 21 e Piastri estava perto demais dele, sob o risco de perder a posição de pista para a Ferrari.

Como as regras internas significam que o piloto que está à frente tem que parar antes, para não haver o risco de inversão de posições, eles tiveram que chamar Norris na volta 26 e Piastri na 27. E nenhum dos dois conseguiu criar a diferença de pneus suficiente para usar o ritmo superior que tinham para atacar no final. Em outras palavras, a diferença de 7, ou 8, voltas entre os pneus de Verstappen e da dupla da McLaren, mais o ritmo superior, mais o DRS não foram suficientes para gerar a tal diferença de 1s5 necessária para ultrapassar em Singapura.

No final das contas, o holandês saiu no lucro, também pela performance na classificação, pois conseguiu marcar mais pontos que as duas McLaren em um dia (ou uma noite) em que sofreu muito com as trocas de marcha da sua Red Bull.

> ***"Se ele não gostou daquela disputa, então ele está realmente rabugento e não há nada que eu possa fazer por ele."***
>
> Isack Hadjar depois de ser chamado ironicamente de herói do dia por Fernando Alonso ao defender posição mesmo com problemas no motor.

> ***"Nós dois perdemos tempo. A Racing Bulls tem um carro rápido e poucos pontos, esse é um problema."***
>
> A resposta de Fernando Alonso.



Divulgação | Racing Bulls

As outras histórias da corrida
O GP teve dramas atrás dos quatro primeiros. As duas Ferrari sofreram praticamente o tempo todo com problemas de freios, gerando a necessidade de fazerem lift and coast. E foram superadas por Kimi Antonelli – aliás, com uma bela ultrapassagem em cima de Leclerc.

Lewis Hamilton aproveitou que havia espaço para parar duas vezes sem perder posições e vinha andando forte no final até que seus freios acabaram de vez, o que lhe rendeu uma punição de 5s pelas vezes que cortou curvas por conta disso na última volta.

Ver o rival fazer isso e ainda cruzar a linha de chegada à sua frente deixou Fernando Alonso furioso. Não que ele estivesse em uma tarde 'zen' antes disso: largando em décimo e passando Bearman e Hadjar para estar em oitavo já na terceira volta, ele via uma oportunidade de bons pontos, mas uma parada ruim o fez perder terreno.

O espanhol teve que passar novamente por Hadjar que, a essa altura, já tinha problemas de motor, mas mesmo assim não vendeu barato a posição, irritando-o ainda mais. E depois Hamilton sem freios ainda terminava à frente dele mas, com a punição, o espanhol subiu para sétimo.

O britânico ficou em oitavo, à frente de Bearman, e Sainz ainda conseguiu um pontinho mesmo tendo largado em 18º. Isso porque ele esperou o máximo possível para parar – até a volta 50 – aguardando um SC que não veio. Mas, pelo menos, se livrou do trenzinho de DRS que dominou a corrida daqueles que ficaram fora dos pontos.



Divulgação | McLaren

O sempre organizado Andrea Stella

BASTIDORES

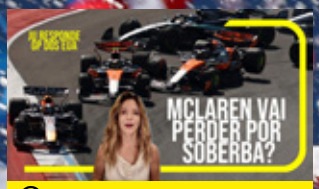
Divulgação | McLaren



Quem vê as fotos da comemoração da McLaren pelo título de construtores no pódio em Singapura vai sentir falta de um membro importante dessa história: simplesmente o líder do campeonato, Oscar Piastri, não estava por lá. Mas pode ir parando com as teorias de conspiração: a ideia da F1 ao chamar a galera para comemorar era de que nenhum piloto estivesse presente. Mas o pessoal da McLaren encontrou o Lando saindo do pódio e o levou de volta, inclusive atrasando todo o protocolo de entrevistas que ele tinha que seguir depois. Como foi quarto colocado, Piastri seguiu direto para o cercadinho e só viu a festa pelos telões.

Gabriel Bortoleto inovou, ou pelo menos tentou: sentindo-se culpado por não ter feito academia em um dos dias que antecederam a corrida mais dura fisicamente do ano, ele teve uma ideia brilhante de madrugada. Fazer uma sessão de simulador cheio de casaco. Quem se surpreendeu foi Felipe Drugovich, que se conectou para participar da sessão e deu de cara com o Gabi todo agasalhado. No final das contas, não deu muito certo porque o simulador não é tão físico assim, mas Bortoleto era um dos pilotos que estavam mais tranquilos após a corrida.

Circuit of The Americas | Vencedor  **Max Verstappen**



JU RESPONDE

GP dos EUA

Divulgação | Red Bull

Seria a remontada de Max Verstappen?

A julgar pelo ritmo dos carros, era para o fim de semana de sprint ser bastante parelho entre Red Bull e McLaren, com Verstappen tendo a vantagem em classificação, e Norris e Piastri na corrida. Mas a execução de um lado foi tão melhor do que a do outro que o holandês saiu com duas vitórias e 18 pontos mais perto da liderança do mundial.

Tudo começa na largada da sprint. Com todo mundo deixando para frear muito tarde, com o vento pegando os carros de frente, Piastri decide cortar por dentro para tentar passar Norris, e encontra Nico Hulkenberg por ali. Eles se tocam, a McLaren é jogada em direção a Norris e o líder e vice-líder do mundial abandonam.

Verstappen vence, mas o prejuízo não pararia por aí. Sem a informação da sprint, que acaba sendo a única simulação de corrida de um fim de semana como esse, a McLaren não tinha a referência para determinar a altura do carro, algo particularmente sensível em Austin por causa das ondulações da pista. Foram para a corrida com um acerto mais conservador e não conseguiram tirar tudo do carro.

> ***"Em termos de desempenho, acho que estamos tranquilos, pois o ritmo foi suficiente para lutar pela vitória."***
>
> Andrea Stella, chefe da McLaren.

Mesmo assim, é bem possível que Norris tivesse brigado pela vitória com Verstappen. Mas nem isso aconteceu porque Charles Leclerc aproveitou a aderência extra do pneu macio na largada para pular para a segunda colocação.

Divulgação | McLaren

A corrida de Norris poderia ter sido melhor se não fosse a Sprint

19 de outubro
FORMULA 1 MSC CRUISES UNITED STATES GRAND PRIX
Circuit of The Americas, Austin
5.513m | 56 voltas



SPRINT

1 Max Verstappen 37:58.229
2 George Russell +0.395s
3 Carlos Sainz Jr. +0.791s

PÓDIO


1 Max Verstappen 1:34:00.161


2 Lando Norris +7.959s


3 Charles Leclerc +15.373s

4 L. Hamilton	+28.536s
5 O. Piastri	+29.678s
6 G. Russell	+33.456s
7 Y. Tsunoda	+52.714s
8 N. Hulkenberg	+57.249s
9 O. Bearman	+64.722s
10 F. Alonso	+70.001s

Pole Position: Max Verstappen 1:32.510

Volta mais rápida: Kimi Antonelli 1:37.577



A Sprint de sábado foi um dos pontos determinantes para o resultado da corrida principal

Divulgação | Red Bull

Ferrari garante pódio e quarto lugar

O plano da Ferrari, na verdade, era que ele conseguisse tomar a ponta e, com ar limpo, pudesse cuidar de seus pneus. Ar limpo ele até teve, porque Verstappen sumiu na ponta rapidamente, mas teve também muita pressão de Norris até sofrer a ultrapassagem, na volta 21.

Foi nesse momento da corrida, quando Verstappen já tinha 11s de vantagem, que deu para notar que o ritmo da McLaren em si não era ruim. Nessa fase, estava todo mundo cuidando bastante dos pneus porque já tinham percebido que o composto duro não era uma opção - alguns pilotos tinham largado com ele e eram muito lentos. Então a corrida teria que ser feita com médio e macios e era preciso estender ao máximo o primeiro stint.

De macios, Leclerc parou antes e conseguiu o undercut em cima de Norris, que tentava a tática inversa, o overcut. Mas era difícil estender tanto assim o stint e o pneu macio que ele colocou já tinha seis voltas da classificação, então a diferença real entre os pneus era de apenas quatro voltas.

O composto macio tende a superaquecer mais fácil quando o carro está na turbulência, e Norris sofreu para conseguir passar Leclerc de novo, o que fez só com cinco voltas para o fim, chegando em segundo, atrás de Verstappen. A Ferrari conseguiu um pódio que parecia improvável depois da classificação ruim para a sprint na sexta, mas a mudança das condições de pista no sábado jogaram a favor da Scuderia, que fez ainda o quarto lugar com Hamilton.

Divulgação | Red Bull



A largada do GP dos EUA



Os três primeiros na pista

Divulgação | Red Bull

O britânico cruzou a linha de chegada se arrastando, com o pneu quase na lona. Mas conseguiu se defender de Piastri, que tinha se classificado em sexto, ganhou a posição de Russell na largada e em quinto ficou.

Piastri tem 'oportunidade'

O australiano foi dois décimos mais lento que Norris por todo o fim de semana. Segundo Andrea Stella, lidar com condições de pouca aderência ainda é um ponto fraco do líder do campeonato. Ou uma oportunidade, como ele prefere colocar.

Russell foi sexto, depois de ter sido segundo na sprint, com a Mercedes argumentando que andar no trânsito faz com que o carro não tenha o desempenho que pode, algo que ficou bem claro com a corrida de Kimi Antonelli, que levou um toque de Sainz, perdeu posições e não passou do 13º lugar.

> ***"Assistir Max pilotando é assistir à história sendo feita."***
>
> Definiu o chefe da Red Bull, Laurent Mekies.



Divulgação | Red Bull

Yuki Tsunoda fez duas corridas de recuperação, na sprint e no GP, e terminou em sétimo, com Nico Hulkenberg voltando a pontuar, em um fim de semana em que andou forte o tempo todo, em oitavo. Ollie Bearman e Fernando Alonso completaram o top 10.

Fim de semana complicado para Bortoleto

Gabriel Bortoleto teve o que considerou seu fim de semana mais difícil na F1 até aqui. Ele não conseguiu se entender com três curvas em Austin e isso o fazia perder mais de meio segundo por volta em comparação com Hulkenberg.



Os três primeiros no pódio

Divulgação | Red Bull



Divulgação | Stake Sauber

Nico Hulkenberg teve um ótimo final de semana

> ***Tem muitas curvas em que eu estou muito bem nessa pista, mas chego em três curvas na pista inteira e eu levo todo o tempo que eu levo. E eu não entendo porquê. São curvas que, teoricamente, não são um ponto fraco meu. É de se analisar tudo."***
>
> Gabriel Bortoleto.

Na corrida, largando em 16º, ele apostou na aderência extra do pneu macio para ganhar posições no começo, mas acabou ficando preso atrás de Gasly. A equipe decidiu mudar sua estratégia - que era de largar com macios e depois colocar duros - para fazer duas paradas e tirá-lo do trânsito, mas o brasileiro perdeu muitas posições quando seu segundo jogo de pneus caiu de rendimento, e virou o último quando parou pela segunda vez.

Mesmo com pneus mais novos, só conseguiu superar Gasly e terminou em 18º.

BASTIDORES

Se alguém duvidava do quanto a Red Bull estava levando a sério as chances de Verstappen ser campeão a essa altura do campeonato, um episódio logo antes da largada foi um bom exemplo. Norris é um dos pilotos que usam uma fita adesiva colada na mureta para ver sua posição de largada com mais precisão. Os mecânicos da Red Bull já tinham tentado tirar o adesivo antes, então o pessoal da McLaren colou de um jeito ainda mais forte. Deu certo, um membro da Red Bull resolveu voltar para o grid com os portões já fechando para tentar tirar, e a equipe acabou levando uma multa. Não pelo adesivo, mas pelo mecânico estar ali quando já não podia mais.

Franco Colapinto não quis saber de ordem de equipe, mesmo com toda a incerteza a respeito de seu futuro. Nas voltas finais, numa briga pela 17ª colocação, ele vinha com pneus mais novos que o companheiro Gasly e era atacado por Bortoleto. Ouviu que não podia passar, mas foi para cima mesmo assim e ganhou a posição. Depois, caiu nos braços do grande contingente argentino que o apoiava nas arquibancadas. Certamente ganhou alguns pontos com eles com a atitude.



Divulgação | Alpine

Autódromo Hermanos Rodríguez Vencedor Lando Norris

GP da Cidade do México



Divulgação/ Red Bull

JU RESPONDE

O pódio mexicano é um dos mais animados da temporada

São dois os grandes desafios trazidos pela altitude no GP da Cidade do México: a necessidade maior de resfriar o carro e a baixa aderência. Ambos têm relação com o ar mais rarefeito a 2.400m em relação ao nível do mar.

São desafios tão grandes que se sobrepõem às características do circuito em si: uma reta longa e muita necessidade de atacar zebra, em teoria, não casariam bem com o carro da McLaren.

Na prática, o sistema de arrefecimento mais eficiente permitiria que eles praticamente não abrissem a carenagem do carro. E pelo menos um lado da garagem conseguiu lidar bem com a falta de aderência e usar o maior controle de temperatura também dos pneus em uma tarde quente na capital mexicana.

Lando Norris ouviu mais vaia do que aplausos durante todo o final de semana



Divulgação | McLaren

> ***"Não sei porquê, mas não consigo parar de rir quando sou vaiado. Acho que isso me diverte mais. Para que eles possam continuar rindo se quiserem."***
>
> Lando Norris

E virou o campeonato com quatro etapas para o fim.

A corrida do México geralmente é completada tranquilamente com uma parada. Mas, neste ano, a Pirelli trouxe os compostos C2, C4 e C5. Ou seja, o duro é duro demais para



26 de outubro
FORMULA 1 GRAN PREMIO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Autódromo Hermanos Rodríguez, Mexico City
4.304m | 71 voltas

PÓDIO

1	Lando Norris	1:37:58.574
2	Charles Leclerc	+30.324s
3	Max Verstappen	+31.049s
4	O. Bearman	+40.955s
5	O. Piastri	+42.065s
6	K. Antonelli	+47.837s
7	G. Russell	+50.287s
8	L. Hamilton	+56.446s
9	E. Ocon	+75.464s
10	G. Bortoleto	+76.863s

Pole Position:
Lando Norris
1:15.586

Volta mais rápida:
George Russell
1:20.052

Divulgação | Red Bull



O início da corrida foi agitado, pra dizer o mínimo

a corrida, fazendo com que as equipes tivessem que se virar com os médios e macios.

Porém, curiosamente, o macio era mais consistente, sem sofrer o graining que marcou anos anteriores.

O cenário na largada

Mesmo assim, Max Verstappen se surpreendeu quando se viu cercado de pilotos com o pneu vermelho na largada. A Red Bull nem tinha considerado a opção e colocou ambos os pilotos no pneu médio, o que lhe daria desvantagem significativa nos importantes primeiros metros da prova.

Ele já estava largando em quinto lugar, depois de uma classificação em que não se sentiu tão à vontade na Red Bull, especialmente em duas curvas no final do segundo setor. Em uma classificação apertada, pelo menos do segundo para trás, com a voltaça de Lando Norris, isso custou caro.

Atrás dele, tinha alguém com um prejuízo ainda maior. Oscar Piastri saindo só em sétimo, sem ter cometido nenhum erro na classificação. Simplesmente por tentar pilotar o carro como sempre em uma pista única.

Liderando o campeonato, ele não estava em posição de arriscar na largada e perdeu mais duas posições. Todos os outros foram para cima. Inclusive Verstappen, que se comprometeu ao lado de fora na primeira curva sem muita intenção de completá-la. E se viu em quarto. Norris manteve a ponta. Leclerc foi

Divulgação | Haas



Oliver Bearman conquistou o quinto lugar

outro que passou reto e acabou se safando, pois só devolveu a posição para o inglês, e não para seu companheiro Lewis Hamilton, que estava passando-o por dentro.

Bearman também se deu bem, subindo para sexto, e Bortoleto pulou de 16º para 13º, ficando dentro da pista.

A estratégia invertida de Verstappen

Hamilton logo passou a ser atacado por Verstappen. Os dois se estranharam nas curvas 1 e 2, se tocaram, o holandês usou sua tática habitual de se certificar de que estava à frente na tangente para ter o direito à curva, e conseguiu se safar com a ultrapassagem, mesmo saindo da pista.

Logo depois, Hamilton tentou revidar por fora, perdeu o controle do carro pela baixa aderência, entrou na curva atrás, saiu na frente cortando caminho, foi punido com 10s. E lá se foi sua chance de conquistar o primeiro pódio pela Ferrari.

Na confusão, Verstappen foi ultrapassado por Bearman, que se manteve na frente do tetracampeão até sua primeira parada, na volta 24. Como ele liderava uma fila de carros andando juntos em um trenzinho de DRS, Piastri entrou junto dele tentando um undercut em Russell, e o inglês respondeu na volta seguinte e conseguiu se defender.

Na ponta, Norris esperou Leclerc parar e abriu mais de um pitsop



Casa cheia como sempre

Divulgação | HAAS

de distância para Verstappen antes de trocar o pneu macio pelo médio, na volta 34. Ele iria tranquilamente até o final. O grupo que parou antes sofreria para conseguir.

E ninguém quis nem tentar fazer só uma parada depois que viu o ritmo de Verstappen quando ele trocou os médios, muito ruins para a Red Bull neste fim de semana, pelos macios, na volta 37.

Ritmo de Verstappen faz rival mudar de tática

Ele voltou em oitavo, 1s por volta mais rápido, com pneus mais de 10 voltas mais novos. A essa altura, a McLaren já estava com a vitória praticamente garantida, e queria se certificar de que Piastri, que estava em sexto, menos de 10s à frente de Verstappen, terminaria à frente dele.

Não pareceu factível que o australiano conseguiria segurar o holandês na pista, então a saída foi pará-lo por uma segunda vez, para que ele tivesse pneus mais novos para atacar no final. E ele para na volta 47 para colocar mais um jogo de macios.

A Mercedes com Antonelli, logo à frente de Piastri, e a Ferrari de Hamilton, logo atrás, têm a mesma ideia. E o australiano sai na frente dos dois. Russell e Bearman reagem na volta seguinte e Verstappen ganha, do nada, cinco posições, voltando ao terceiro posto.



Divulgação | Mercedes

Marcus Dudley, engenheiro de Russell:

"Temperaturas estão superaltas, George, vamos mantê-las sob controle."

"Marcus, eu tô com uma p... de carro na minha bunda, ok? Um carro muito mais rápido que o nosso. Estou tentando manter posição. Tenho muito mais ritmo que o Kimi, e podemos lutar por um pódio. Estaria feliz em dar a posição de volta se não conseguir, mas meus pneus estão se f... aqui."



Divulgação | Red Bull

Três equipes diferentes nas primeiras posições

> ***Eu estava na frente do Charles. O que estão fazendo com quem levou vantagem na curva 1?"***
>
> Uma pergunta que Lewis Hamilton repetiu pelo menos três vezes, ouvindo que eles estavam checando.

Ninguém consegue usar esse jogo novo para chegar no holandês. Na verdade, é ele quem vai ganhando tempo em cima de Leclerc. Depois de sua parada, Verstappen estava a 18s de Leclerc. Com três voltas para o final, entrou na zona de DRS da Ferrari, que viveu mais uma tarde de muito lift and coast.

VSC congela um final que prometia ser emocionante

É sempre um deleite ver Verstappen e Leclerc disputando posição, mas desta vez um safety car virtual, depois do abandono de Carlos Sainz, acabou com a brincadeira. A essa altura, Piastri já estava várias voltas atrás de Bearman, sem conseguir passar, e não havia mais tempo para nada: vitória de Norris, seguindo por Leclerc, Verstappen, Bearman, Piastri, Antonelli, Russell, Hamilton, Ocon e Bortoleto, que voltou aos pontos depois de quatro corridas.

O brasileiro tinha largado com os médios, pulado de 16º para 13º, depois passou Carlos Sainz na pista, herdou a posição de Tsunoda após uma parada muito ruim, e foi à caça de Isack Hadjar, que estava na mesma estratégia dele, e precisou forçar o rival a gastar seus pneus até conseguir a ultrapassagem com oito voltas para o fim e conquistar a 10ª colocação.

BASTIDORES

Lando Norris levou uma sonora vaia e não foi apenas quando estava celebrando a vitória: por todo o final de semana, ficou claro que o torcedor mexicano estava do lado de Piastri e também de Verstappen. Um jornalista mexicano foi tentar explicar o motivo para ele. Disse que o torcedor mexicano queria que ele devolvesse os três pontos que ganhou na ordem de equipe do GP da Itália. Enquanto ouviam a explicação, ao lado de Norris na coletiva dos três primeiros, Leclerc e Verstappen ficaram com a maior cara de ué.

Bortoleto estava aliviado depois da corrida. Claramente não queria ir ao GP de São Paulo vivendo uma seca de pontos e temia que não tivesse saída depois da 16ª posição no grid. Mas o que ele curtiu mesmo foi ganhar cinco das seis posições que conquistou no domingo em ultrapassagens na pista. "Sei lá o que aconteceu na largada, mas daí falei 'opa, bora passar alguns carros pra pontuar'". Dito e feito. O racecraft e a calma dele foram muito elogiados pelo chefe Jonathan Wheatley.



Divulgação | Stake

Autódromo José Carlos Pace | Vencedor  **Lando Norris**



Divulgação | Red Bull

A etapa de São Paulo traz sempre pilotagens incríveis

JU RESPONDE

GP de São Paulo

Se Max tivesse largado mais à frente, ele teria vencido. Essa foi a avaliação de Lando Norris após dominar todo o final de semana do GP de São Paulo e se colocar em ótima posição no campeonato com três corridas para o final. E ele não está errado: Verstappen largou dos boxes e chegou em terceiro, com uma parada a mais que os rivais diretos.

Esse "se" foi a dificuldade da Red Bull em encontrar o melhor acerto para o carro em um fim de semana de condições complicadas em Interlagos. Vento mudando de direção toda hora, especialmente no sábado, a pista úmida na sprint, as novas ranhuras, que dificultaram ainda mais a missão das equipes de encontrar a melhor altura para o carro, foram particularmente desafiadoras para a equipe de Verstappen.

Divulgação | Stake Sauber

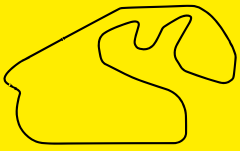


A torcida não escondeu a empolgação por ter um brasileiro de volta à F1

Stroll está sempre tirando as pessoas da pista, ele não olha os espelhos, não deixou espaço e ele colocou o Gabi no muro. É isso que ele faz toda vez."

Franco Colapinto, testemunha ocular do abandono de Bortoleto.

9 de novembro
FORMULA 1 MSC CRUISES GRANDE PRÊMIO DE SÃO PAULO
Autódromo José Carlos Pace, São Paulo
4.309m
71 voltas



SPRINT

1 Lando Norris 53:25.928
2 Kimi Antonelli +0.845s
3 George Russell +2.318s

PÓDIO


1 Lando Norris 1:32:01.596


2 Kimi Antonelli +10.388s


3 Max Verstappen +10.750s

4 G. Russell	+15.267s
5 O. Piastri	+15.749s
6 O. Bearman	+29.630s
7 L. Lawson	+52.642s
8 I. Hadjar	+52.873s
9 N. Hulkenberg	+53.324s
10 P. Gasly	+53.914s

Pole Position: Lando Norris 1:09.511

Volta mais rápida: Alexander Albon 1:12.400



Aquela cena que é rara, mas acontece, com Max Verstappen atrás de Nico Hulkenberg, Lance Stroll e Franco Colapinto

Divulgação | RedBull

> ***Apenas ignore todos que só falam besteira sobre você!"***
>
> Lando Norris sobre como virou o jogo no campeonato.

A suspeita é de que o carro atualizado precisa andar muito próximo do solo para desbloquear o rendimento do novo assoalho. Quando eles conseguiram isso, com as mudanças que fizeram entre a classificação e a corrida, e também ajudada pelas temperaturas mais baixas do domingo, a Red Bull renasceu das cinzas.

Mas isso também significou que Verstappen largou dos boxes. Com uma nova unidade de potência, o que não atrapalhou na recuperação, é claro. Mas com um pneu duro, que teria um rendimento muito ruim na corrida.

Verstappen se livra do pneu duro por acaso

Verstappen se posicionou bem na primeira largada, ganhou posições com a loucura das primeiras voltas para subir até o 13º lugar, mesmo só tendo ultrapassado Colapinto. Isso porque Sainz se tocou com Hamilton, Bortoleto com Stroll, e depois Tsunoda com Stroll também. Por conta disso, rolou um safety car e um safety car virtual nas primeiras voltas.

Divulgação | McLaren



Os companheiros de equipe tiveram experiências distintas em Interlagos

No meio de tanta confusão, o pneu dele começou a perder pressão e ele foi chamado aos boxes para uma troca durante o VSC. Ou seja, ele perdeu só 10s na parada e voltou em 16º com o melhor pneu, com menos voltas nele que todo mundo.

E veio fazendo fila. Passou seis pilotos na pista, viu outros que tinham largado com os macios pararem, e chegou ao quarto lugar. Com uma parada a mais que os ponteiros, que estavam com os pneus da largada.

Será que ele poderia completar a prova com dois jogos de médios e fugir também do macio?

Piastri leva punição por lance com Antonelli

A corrida não vinha sendo tranquila ali na frente também, ou pelo menos atrás do pole Lando Norris. Na primeira relargada, Kimi Antonelli tracionou mal e viu Oscar Piastri colocar por dentro, e Charles Leclerc tentar por fora.

Antonelli fez a curva como se Piastri não estivesse ali, com os guidelines debaixo do braço, os dois se chocaram, a Mercedes foi atirada



E quem disse que não teve dobradinha?

Divulgação | Red Bull

para cima de Leclerc e quebrou a suspensão da Ferrari. O australiano e o italiano continuaram, e o vice-líder do campeonato levou uma punição de 10s. Foi isso que causou o VSC.

Na volta 21, quando Antonelli foi o primeiro dos ponteiros a parar, Verstappen já era o quinto, a 19s do líder Norris. Piastri era segundo, 4s5 atrás do companheiro, tendo danificado seu pneu dianteiro na manobra com Antonelli e já sabendo da punição de 10s. O italiano era terceiro, e Russell, que tinha sido superado pelas Racing Bulls na confusão do começo, seguia o companheiro de Mercedes de perto.

Antonelli parou primeiro porque era o único ali que tinha largado com o macio. Agora, faria o resto da prova com dois jogos de médios. Norris parou na volta 30 para colocar o macio e Piastri ficou mais tempo na pista para tentar criar um offset para atacar no final, por conta da punição.

O gráfico das paradas ficou uma confusão porque não foi daquelas provas em que um parou e outros responderam. Estava cada um vendo a prova de uma maneira, como geralmente acontece quando o desgaste vem do atrito da borracha mesmo e não de temperatura. Porque o desgaste por temperatura não permite que os pilotos forcem, favorecendo táticas mais conservadoras.

> ***"É o pior dia da minha vida."***
>
> Gabriel Bortoleto após o abandono em casa.



Divulgação | Stake



Os primeiros colocados na Sprint

Divulgação | Mercedes

Verstappen é líder: por que parar de novo?
Estava todo mundo desenhando sua prova contra a de Verstappen, que tinha a chance de fazer quase a prova toda com o melhor pneu. E isso tornou-se bem tentador quando, com todo mundo com duas paradas feitas, na volta 50, a 21 do fim, ele se viu na liderança.

O cenário era o seguinte: Verstappen já tinha 16 voltas no pneu médio, então teria que levá-lo a 37. O stint mais longo no médio tinha sido de Piastri, com 38 voltas com o tanque mais cheio. Dava para fazer, mas com que ritmo?

Norris vinha com pneu médio usado para o último stint, então isso dependeria muito do ritmo dele.

Divulgação | McLaren



A estante da McLaren agradece

O inglês tinha 21 voltas para tirar 8s. Nas três primeiras, foi meio segundo por volta mais rápido.

Foi isso o que levou a Red Bull a avaliar que, se ele ficasse na pista, seria engolido. Então eles tentaram algo diferente: Verstappen parou uma terceira vez para colocar os macios, na volta 54,

Voltou atrás de Norris, Antonelli e Russell, que a essa altura sofria com os freios. Passou o inglês e foi à caça do italiano. Mas Antonelli resistiu e garantiu o segundo lugar, com Norris vencendo pela segunda vez seguida em um momento crucial do campeonato. Mais atrás, Piastri tirou 10s de desvantagem para Russell em 13 voltas, mas não conseguiu passar o inglês e terminou em quinto, em um fim de semana em que já tinha batido na sprint.

GP frustrante para Bortoleto

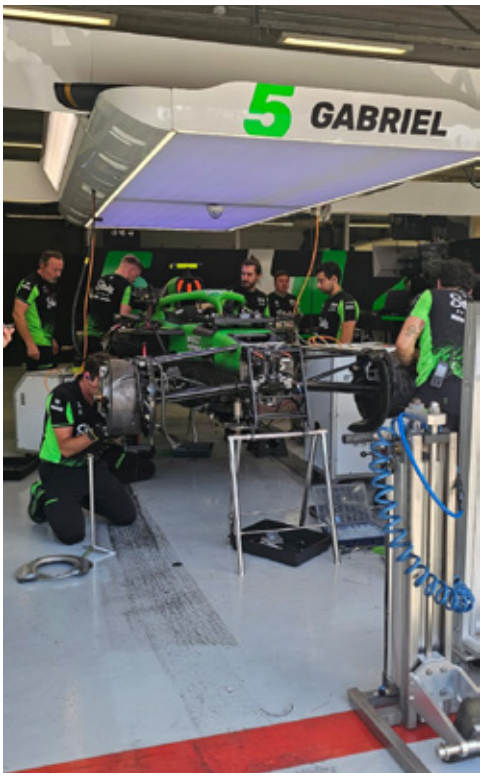
Seu GP de São Paulo só não foi mais frustrante que o de Gabriel Bortoleto, que bateu na sprint ao arriscar passar Alex Albon na última volta, em uma disputa que não valia pontos, fez uma de suas melhores largadas, superando três carros nas primeiras curvas e tocou-se com Lance Stroll, abandonando ainda na primeira volta na estreia em Interlagos.

Ollie Bearman confirmou um ótimo fim de semana para chegar em sexto, batendo a estratégia de uma parada de Liam Lawson. Com Isack Hadjar em oitavo, e Hulkenberg e Gasly completando os pontos.

BASTIDORES

Fotos: Julianne Cerasoli





Bortoleto começou gripado a semana do GP de São Paulo, já estava visivelmente baleado quando dava entrevistas na quinta-feira, quando ofereceu um churrasco para a equipe junto com o companheiro Nico. Família em peso reunida pela primeira vez, muito apoio da torcida. Tudo ia bem até Gabriel sofrer o pior acidente da carreira.

Não deu para a Sauber esconder que algo deu errado na montagem do carro reserva. Tudo parecia tranquilo 1h antes da classificação e virou um caos com 15 minutos para a sessão. Uma cola vazou em um conector e fez o time perder tempo. Bortoleto não fez a classificação, largou do fundo do pelotão, depois se tocou com Stroll na primeira volta.

GP de Las Vegas



Divulgação/Red Bull

Olha o que ele fez, olha o que ele fez! Max Verstappen dominou a corrida em Las Vegas

JU RESPONDE

Não importou para o resultado final depois que as duas McLaren foram desclassificadas do GP de Las Vegas, mas importa para o campeonato: Max Verstappen largou melhor do que Lando Norris, que se colocou em posição defensiva, por dentro da primeira curva, onde não havia aderência. Quando freou, foi reto, caiu para terceiro e só se recuperou até a segunda posição. Verstappen ganhou sem ser ameaçado.

Ou quase isso. Os treinos livres ajudaram pouco a entender o desgaste de pneus. Os dois momentos preferidos para as simulações de corrida foram atrapalhados por uma bandeira vermelha longa e pela pista úmida.

Verstappen se viu na ponta após a largada, mas sem saber o quanto



Divulgação/McLaren

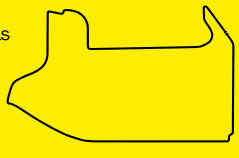
Título ameaçado?

forçar os pneus, que tinham sofrido muito graining no ano anterior. E ele tinha logo atrás George Russell acelerando com a Mercedes.

Foi um primeiro stint mais tenso para a Red Bull, que acompanhava de perto o rendimento daqueles que tinham largado com o pneu duro - assim como Tsunoda e Antonelli, que largaram das últimas colocações e trocaram o pneu logo de cara.

No caso do italiano, a Mercedes não tinha certeza de que o composto poderia ir até o final quando decidiu por essa estratégia. E ele passou por uma fase de graining enquanto estava atrás de ou-

22 de novembro
FORMULA 1 HEINEKEN LAS VEGAS GRAND PRIX
Las Vegas Strip Circuit, Las Vegas
6.201m
50 voltas



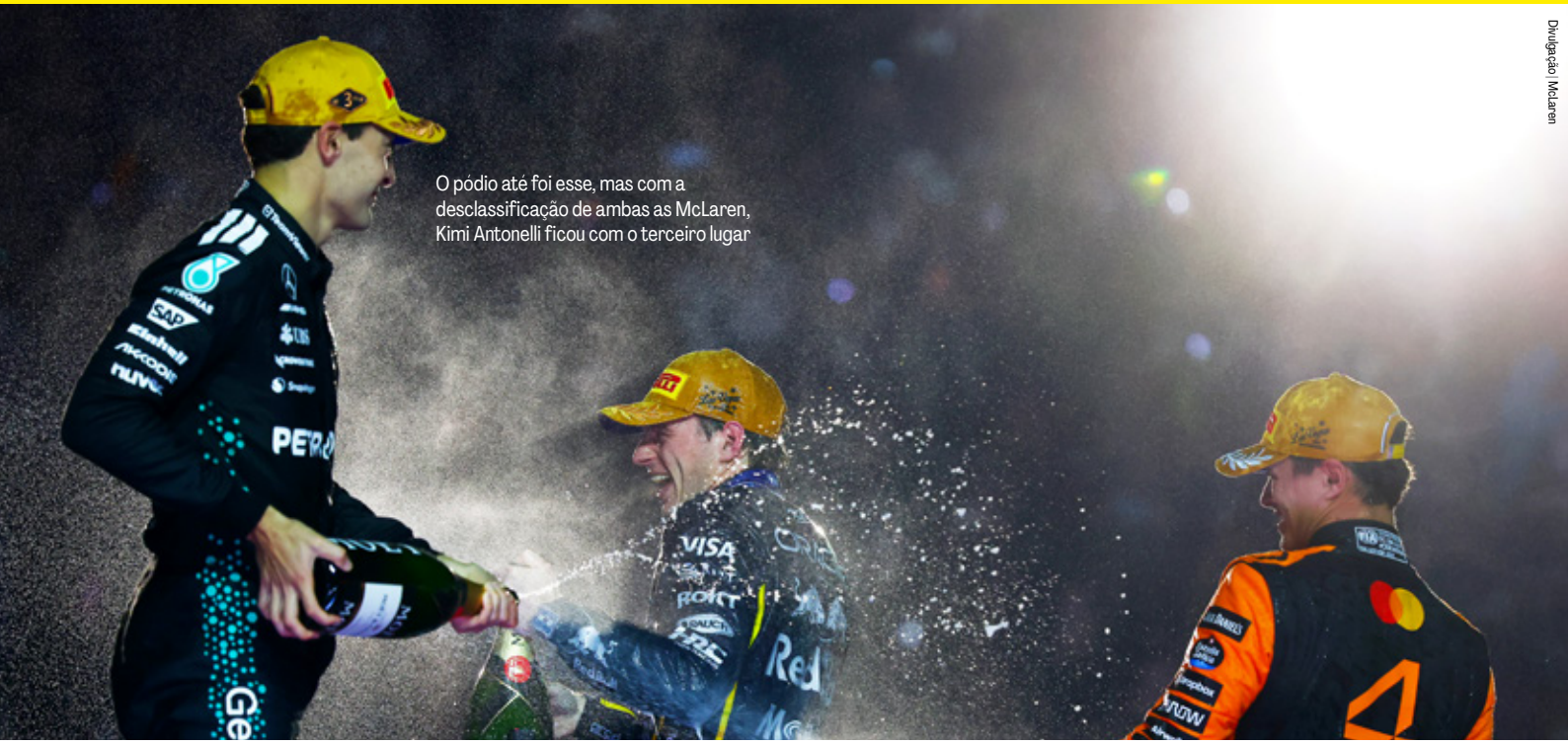
PÓDIO

1 Max Verstappen 1:21:08.429
2 George Russell +23.546s
3 Kimi Antonelli +30.488s

4 C. Leclerc	+30.678s
5 C. Sainz	+34.924s
6 I. Hadjar	+45.257s
7 N. Hulkenberg	+51.134s
8 L. Hamilton	+59.369s
9 E. Ocon	+60.635s
10 O. Bearman	+70.549s

Pole Position: Lando Norris 1:47.934

Volta mais rápida: Max Verstappen 1:33.365



Divulgação | McLaren

O pódio até foi esse, mas com a desclassificação de ambas as McLaren, Kimi Antonelli ficou com o terceiro lugar

> ***Essa é a pior temporada de todas. Não importa o quanto eu tente, ela só piora. Tentei de tudo, dentro e fora do carro."***
>
> Lewis Hamilton depois de largar em último e chegar em oitavo.



Divulgação | Red Bull

Até então, foram 69 vitórias de Max Verstappen

tros carros. Mas o graining foi limpando, o ritmo foi melhorando, e ele surgiria logo atrás de Russell após todas as paradas.

O britânico, por sua vez, saiu de Las Vegas acreditando que poderia ter vencido se não tivesse forçado tanto o ritmo no início. No final das contas, foi ele quem acabou com seus pneus e não Verstappen.

Quem poderia vencer?

Ritmo por ritmo, a Red Bull poderia vencer, a Mercedes poderia vencer, a McLaren poderia vencer. Seria uma corrida de execução, de colocar-se na ponta e usar o ar limpo para proteger os pneus. E quem criou essa vantagem para si foi Verstappen.

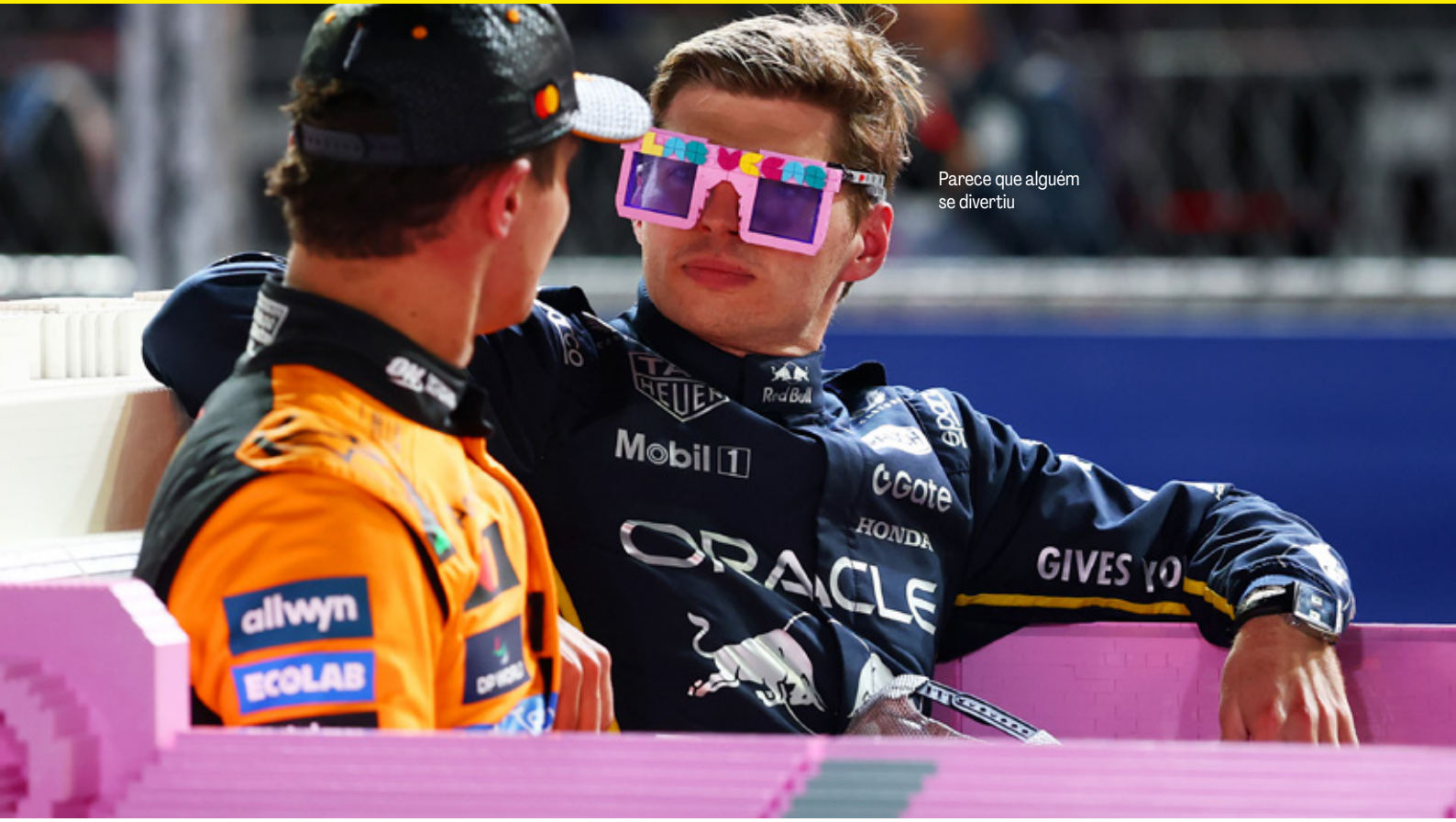
Russell estava 2s3 atrás do holandês quando parou, na volta 17. A Red Bull não respondeu. Entendeu que seria longe demais para um undercut com o pneu duro, e que sua disputa também era com a McLaren. Afinal, Norris estava a 3s de Verstappen.

Os dois continuaram na pista até que Norris parou na volta 22. O inglês não tinha conseguido se aproximar mesmo sem ninguém entre ele e o líder. Na frente na pista e tendo a vantagem de um stint menor com os pneus duros, Verstappen ali já tinha vencido a corrida.

Ele só parou na volta 25, esperando Leclerc parar também e abrir o espaço para que ele voltasse à pista sem trânsito. Com o pneu duro, foi liberado para forçar o ritmo.

Atrás dele, Russell continuava à frente de Norris, mas com pneus cinco voltas mais usados. Quando a McLaren voltou de sua parada, a diferença era de 4s7, com 27 voltas para o final.

Com 17, Norris passou Russell com facilidade. A essa altura, Verstappen tinha quase 5s de vantagem. E novamente Norris não conseguiu se aproximar.



Parece que alguém se divertiu

Divulgação | McLaren

Até que, com cinco voltas para o final, seu ritmo caiu vertiginosamente. As mensagens via rádio apontavam para um lift and coast bastante acentuado. Seria falta de combustível ou desgaste de prancha?

Era a segunda opção. A McLaren via nos dados que estava próxima de uma desclassificação. Com Norris e com Piastri também, que não podia diminuir tanto o ritmo porque tinha que ficar a 5s de Antonelli (que tinha que pagar uma punição por queimar a largada) e também não estava muito à frente de Leclerc.

O australiano tinha demonstrado um ritmo muito melhor, mas acabou ficando em quinto na classificação depois de ser atrapalhado por uma bandeira amarela na última tentativa. Caiu para sexto depois de ser tocado na largada por Liam Lawson, demorou 17 voltas para passar Isack Hadjar e, com tudo isso, ficou longe da disputa pelo pódio.

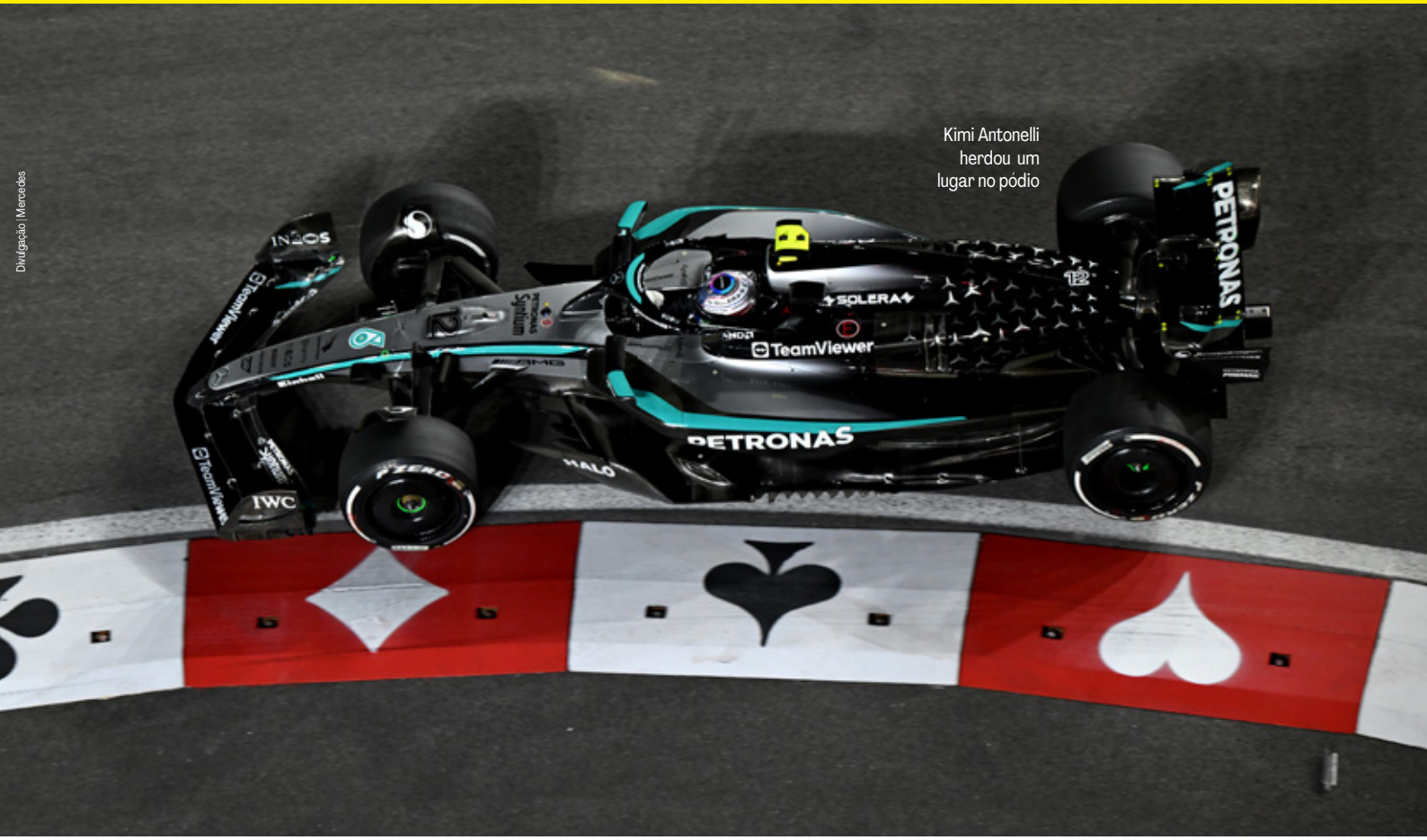
A desclassificação em Las Vegas, contudo, foi boa para ele, que tinha ficado a 30 pontos de Norris após a bandeirada e saiu da antepenúltima etapa 24 pontos atrás. Ainda assim, uma diferença enorme para ser tirada do seu próprio companheiro em duas corridas.



> ***"Nós pedimos desculpas a Lando e Oscar pela perda de pontos hoje, em um momento crítico nas suas campanhas no campeonato depois de duas performances fortes deles por todo o fim de semana."***
>
> Andrea Stella

Divulgação | McLaren

E a corrida dos demais?
Sem as McLaren, Russell subiu para segundo e Antonelli para terceiro, tendo largado em 17º. Leclerc poderia ter se colocado nessa briga também, não fosse a classificação muito ruim da Ferrari no molhado (ele ficou em nono, Hamilton em último). Sainz largou em terceiro para terminar em quinto com a Williams, seguido por Hadjar, Hulkenberg, Hamilton, Ocon e Bearman.



Divulgação | Mercedes

Kimi Antonelli herdou um lugar no pódio

Gabriel Bortoleto teve outra corrida que não durou mais de uma volta. Com os pneus duros, decidiu frear tarde pelo lado de dentro, copiando o que tinha visto em anos anteriores. Mas não havia aderência (assim como Norris e Lawson perceberam também) e ele foi lançado para cima de Lance Stroll, que abandonou.

Os comissários não costumam dar punições para lances de primeira curva, mas foi uma manobra tão otimista que o brasileiro teve que pagar cinco posições no grid do GP do Qatar.

Voltando à McLaren, eles tentaram vender que o carro só estava baixo demais por conta dos treinos livres, mas ficou claro que eles arriscaram mais que os outros. Arriscaram por quê? Porque Max Verstappen, mesmo tantos pontos atrás, ainda é uma ameaça.

> ***"Não vai ser minha última batida na F1."***
>
> Gabriel Bortoleto assumiu a culpa pelo acidente da primeira volta.

BASTIDORES



Divulgação | Red Bull

A F1 divulgou que foi um evento "sold out", mas não era o que parecia. Havia muito movimento, sim, e quem foi estava consumindo MUITO. Havia muito merchandising da própria F1 e suas parcerias com Hello Kitty, Lego, Peanuts e Disney. Mas definitivamente não foi o estouro pós-F1: O Filme que a categoria esperava.

Depois da desclassificação da McLaren, surgiu a conversa de que eles ficaram muito próximos da eliminação também do GP de São Paulo, e olha que foi uma sprint, quando é mais fácil calcular a altura do carro para o GP. No México, Norris já tinha sido instruído para fazer lift and coast no final. Juntando as peças, tudo indica que eles estavam arriscando tudo para não permitir a virada de Verstappen depois que o carro da Red Bull se encaixou.

Losail International Circuit | Vencedor  **Max Verstappen**



Divulgação/ Red Bull

GP do Catar

A vitória de Chucky

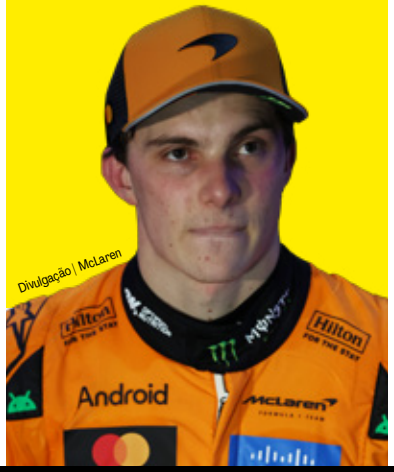
JU RESPONDE

Imagine perder uma corrida mesmo tendo a primeira fila no grid, o melhor ritmo por todo o final de semana, e um GP com estratégias congeladas por um limite de 25 voltas em cada jogo de pneu. A McLaren conseguiu. Pautada pela tentativa de proteger a corrida do líder Lando Norris, confiante demais em seu próprio ritmo, eles erraram na estratégia em um momento capital da corrida e viram o cara de sempre, Max Verstappen, estar logo ali para aproveitar.

Com isso, o piloto da Red Bull vai para a decisão do campeonato em Abu Dhabi a 12 pontos de Norris, tendo chegado a estar 104 pontos atrás no final de agosto.

Verstappen começou a complicar a vida da McLaren na largada, passando Norris. Na frente, Oscar Piastri, irretocável por todo o fim de semana, liderava.

> **"Estou sem palavras."**
>
> Oscar Piastri fez tudo certo no Qatar, mas não saiu com a vitória.

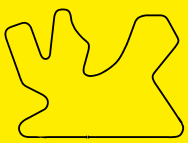


Divulgação | McLaren

O limite imposto pela Pirelli significava que as paradas só poderiam começar a partir da volta 7. Isso porque o GP teria 57 voltas e parar antes disso queria dizer fazer três trocas de pneu, o que seria mais lento em qualquer tipo de cenário. E parar em regime de safety car significa economizar no tempo total de prova.

Safety car congela as estratégias. Menos uma

Mesmo assim, quando Nico Hulkenberg e Pierre Gasly se engancharam no começo da volta 7, o safety car foi acionado e a McLaren julgou que nem todo mundo entraria nos boxes. Começou a calcular onde



30 de novembro
FORMULA 1 QATAR AIRWAYS QATAR GRAND PRIX
Lusail International Circuit, Lusail
5.419 | 57 voltas

SPRINT

1 Oscar Piastri 26:51.033
2 George Russell +4.951
3 Lando Norris +6.279s

PÓDIO


1 Max Verstappen 1:24:38.241


2 Oscar Piastri +7.995s


3 Carlos Sainz Jr. +22.665s

4 L. Norris	+23.315s
5 K. Antonelli	+28.317s
6 G. Russell	+48.599s
7 F. Alonso	+54.045s
8 C. Leclerc	+56.785s
9 L. Lawson	+60.073s
10 Y. Tsunoda	+61.770s



Pole Position:
Oscar Piastri
1:19.387

Volta mais rápida:
Oscar Piastri
1:22.996



Divulgação | Red Bull

A Red Bull fez questão de enviar Hannah Schmitz para o pódio

Piastri voltaria se os outros não parassem e, principalmente, onde Norris pararia. Havia 5s entre os pilotos da McLaren, então Norris não teria que esperar atrás do companheiro - se o fizesse, seria apenas por alguns instantes, dependendo do trânsito no pitlane. Mas como ele estava em terceiro, perderia mais terreno que Oscar.

E, como aconteceu várias vezes na temporada, ao tentar controlar variáveis demais, a McLaren esqueceu de fazer o básico.

Todos os outros pilotos pararam e só os dois ficaram na pista. Agora, Piastri e Norris teriam que abrir uma parada de distância para a concorrência. Em um circuito em que perde-se mais de 26s nos boxes, número acima da média da F1.

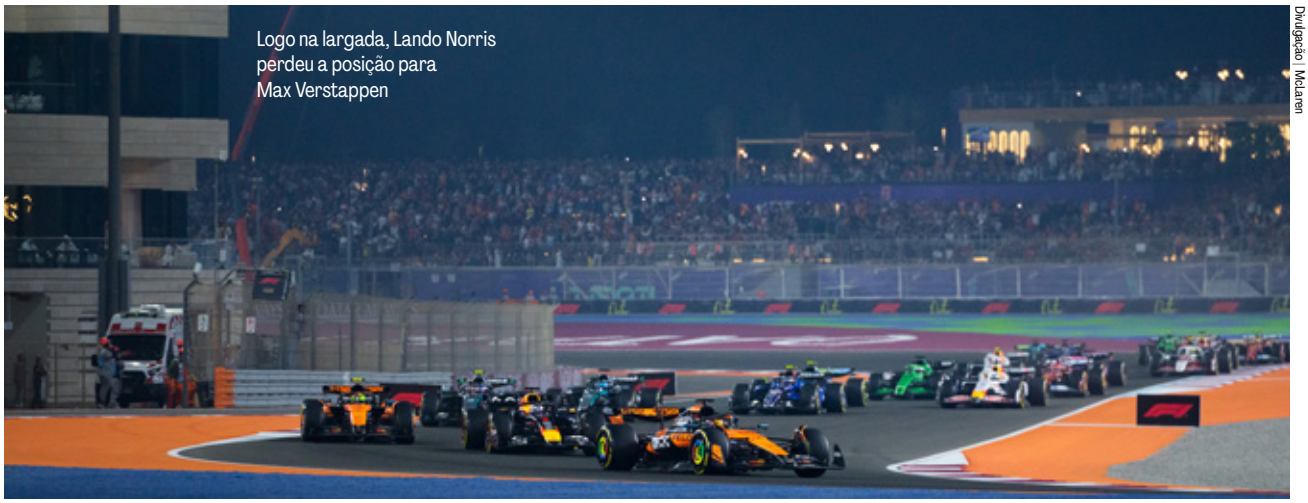
> **"Para nós, não tinha o que pensar."**
>
> Hannah Schmitz, chefe de estratégia da Red Bull, sobre a parada durante o SC.

O papel do pneu duro no GP

E aí entra a segunda camada do erro da McLaren: eles acreditavam que teriam ritmo para isso. Na sprint, com todo mundo andando muito próximo, houve problemas de superaquecimento de pneus. E a McLaren sempre sofre menos quando esse é o caso. Na corrida, contudo, sem tanta turbulência, esse não foi um problema.

Pior: o pneu duro teve um bom rendimento. Isso fez com que qualquer desvantagem que aqueles que, por regulamento, agora teriam que fazer 25 voltas no segundo jogo de pneus médios e outras 25 voltas até o final, poderiam ter. Eles colocariam o composto duro e não teriam que se preocupar tanto com degradação.

O safety car também trouxe outros dramas mais atrás. A Mercedes teve que segurar Antonelli por causa do trânsito no pitlane e ele foi ultrapassado por Sainz, que já tinha supera-



Logo na largada, Lando Norris perdeu a posição para Max Verstappen

Divulgação | McLaren



Apesar de ter achado que a corrida teve pouca emoção, Bortoleto ficou contente por ter ido até a bandeirada após duas etapas tumultuadas

Divulgação | Stake Sauber

do Russell e Hadjar na largada. O espanhol agora estava em quarto, atrás apenas das McLaren e de Verstappen.

Russell caiu ainda mais, para oitavo. Hamilton, esperando a parada de Leclerc, perdeu duas posições. A corrida recomeçou na volta 11 com Piastri, Norris, Verstappen, Sainz, Antonelli, Alonso, Hadjar, Russell, Leclerc e Bearman.

A essa altura, Piastri e Norris foram conseguindo abrir. Quando pararam, nas voltas 24 e 25, voltaram atrás de Antonelli. Na verdade, eles acabaram sendo ajudados por Fernando Alonso, que estava liderando um trenzinho de DRS, protegendo seus pneus antes de sua segunda troca.

O timing foi quase perfeito para os pilotos da McLaren chegarem em Antonelli e Sainz quando eles tinham que fazer, por regulamento, a segunda parada, na volta 32. E lá voltaram todos os pilotos, a não ser os da McLaren, para os boxes.

Com isso, eles retornaram à ponta, mas não conseguiam abrir tanto quanto da primeira vez. Verstappen tinha colocado o pneu duro e estava mantendo um ritmo bastante forte, que foi fundamental para selar sua sétima vitória da temporada.

Divulgação | Mercedes



Kimi Antonelli acabou comentendo um erro no final, que resultou numa perda de posição para Norris e suspeitas de favorecimento - sem fundamento

Piastri ainda não tinha desistido. Pediu os pneus macios no final, mas a McLaren preferiu chamá-lo antes para os boxes (com 15 voltas para o fim) e colocar os duros, mais consistentes para o tipo de ritmo que ele precisava impor. Piastri tinha que tirar 15s em 15 voltas, e simplesmente não havia essa diferença de ritmo entre ele e Verstappen, que cruzou a linha de chegada 8s à frente de um indignado australiano.

Norris teve sorte de sair 12 pontos à frente

A situação de Norris seria ainda pior. Sem conseguir andar no ritmo de Piastri, mesmo fazendo exatamente a mesma estratégia, ele chegou a ser pressionado por Verstappen no final do segundo stint e já estava mais de 7s atrás quando Piastri parou pela segunda vez.

Com isso, após sua segunda parada, o líder do campeonato foi parar atrás de Kimi Antonelli. Mesmo com um carro melhor e pneus 12 voltas mais novos, só conseguiu passar a Mercedes, que tinha boa tração e menos carga aerodinâmica, quando o italiano errou na penúltima volta.

Àquela altura, Antonelli estava perto de receber a ajuda de Sainz, que diminuiu o ritmo para dar o DRS ao piloto da Mercedes. Mas pelo menos o espanhol



O tetracampeão conseguiu tirar uma diferença impressionante no campeonato de pilotos

Divulgação | Red Bull

> ***Pode me chamar de Chucky.”***
>
> Max Verstappen sobre comparação de Zak Brown entre ele e um personagem de filme de terror.

conseguiu cruzar a linha de chegada em terceiro, conquistando seu segundo pódio pela Williams.

Norris chegou em quarto, seguido por Antonelli, Russell (que passou Alonso na pista e Hadjar quando o francês teve um corte no pneu), Alonso, Leclerc, Lawson e Tsunoda.

Seria uma corrida para Bortoleto pontuar não fosse a punição de cinco posições no grid que ele pagou pelo acidente da largada do GP de Las Vegas. Em uma prova com pouca ação atrás do entretenimento gerado pela McLaren, ele teve uma disputa inicial com Stroll, e superou o canadense quando os dois passavam pela Alpine de Gasly, logo após o acidente com Hulkenberg.

Após as primeiras paradas, se viu atrás de Hamilton, em 15º, e lá ficou, ganhando mais duas colocações com abandonos. A Sauber até tentou algo diferente, colocando-o no pneu macio para tentar algo, mas não funcionou. Ao menos saiu do Qatar mais tranquilo após voltar a ver a bandeirada depois de dois GPs turbulentos.

BASTIDORES

Adrian Newey está de volta ao paddock como... chefe de equipe. A notícia surpreendeu no meio da semana, quando muita gente falava que ele e o Christian Horner tinham feito as pazes em um dos shows da turnê de volta do Oasis e a “banda da Red Bull” estaria de volta também. Mas logo ficou claro que as coisas eram mais complicadas: o ex-chefe, Andy Cowell, foi transferido para um papel de gerência ligado ao motor para apagar um incêndio, e já tinha gente apostando que Newey não iria - e nem queria - durar muito no cargo.

Quem começou foi o Zak Brown, que comparou Max Verstappen àqueles personagens de filme de terror que levam uma machadada na cabeça e voltam sem ninguém saber como. Max, é claro, gostou muito da comparação. Chucky, o Brinquedo Assassino, estava se divertindo com as falhas da McLaren. “Não sei o que são essas tais de papaya rules, mas eu gosto delas”. Mais debochado, impossível.



Divulgação | Red Bull



GP de Abu Dhabi

Foi a corrida da coroação de Lando Norris como campeão mundial, mas ao mesmo tempo mais um exemplo do tanto que a McLaren temeu a ameaça de Max Verstappen desde o salto de rendimento que a Red Bull deu na segunda metade do campeonato: mesmo só precisando de um terceiro lugar para garantir o título de pilotos, eles se armaram para neutralizar o holandês ao invés de só focarem em fazer a própria corrida.

E essa é a mesma equipe que selou a conquista de construtores em setembro. Eles conseguiram tudo o que queriam: complicaram a vida de Verstappen e conquistaram o título, mesmo com as coisas não saindo exatamente como planejado. Enquanto o pole position e o segundo no grid Norris largaram com os pneus médios, Oscar Piastri, que ainda tinha uma chance pequena de título, saiu com os duros.

> ***"Às vezes, eu simplesmente não acreditava que seria possível. Então, para mim, conseguir fazer isso por mim mesmo, pensar 'você está errado, você consegue', é uma sensação incrível."***
>
> Lando Norris.

A ideia era que Piastri pressionasse Verstappen, usando um pneu mais consistente que os médios, que tinham a tendência de superaquecer no trânsito. Ele obrigaria Verstappen, também, a acelerar o ritmo, e evitaria que ele tentasse andar devagar de propósito para complicar a vida de Norris.

Para isso, Piastri precisava passar o companheiro e foi definido antes da prova que ele não resistiria à ultrapassagem. Com o australiano em segundo, o plano estava bem encaminhado. Só restava a Norris permanecer na terceira colocação.

Russell muda a estratégia de Norris

Tudo parecia caminhar bem para isso quando Russell perdeu posições para Leclerc e Alonso na largada. Afinal, a Mercedes se apresentava como a maior ameaça a Norris. Mas



7 de dezembro
FORMULA 1 ETIHAD AIRWAYS ABU DHABI GRAND PRIX
Yas Marina Circuit, Yas Island
5.281m | 58 voltas

PÓDIO

1	Max Verstappen	1:26:07.469
2	Oscar Piastri	+12.594s
3	Lando Norris	+16.572s
4	C. Leclerc	+23.279s
5	G. Russell	+48.563s
6	F. Alonso	+67.562s
7	E. Ocon	+69.876s
8	L. Hamilton	+72.670s
9	N. Hulkenberg	+79.014s
10	L. Stroll	+79.523s

Pole Position:
Max Verstappen
1:22.207

Volta mais rápida:
Charles Leclerc
1:26.725



Divulgação | Red Bull

A passagem de bastão

> **Não estou chorando.”**
>
> Lando Norris aos prantos após conquistar o título.

o ritmo do monegasco era forte, obrigando a McLaren a olhar mais para trás do que para frente.

É de se imaginar que Andrea Stella tenha tido alguns déjà vus durante a prova. Afinal, foi assim que ele, como engenheiro de pista de Fernando Alonso, perdeu o campeonato de 2010...

Foi a parada de Russell, que tinha se livrado de Alonso, que acabou chamando Norris cedo aos boxes, já que Leclerc havia respondido à tentativa de undercut da Mercedes. Era a volta 16 e parar àquela altura significava voltar no trânsito daqueles que esperariam mais voltas. E um deles era Tsunoda, companheiro de Verstappen.

Norris passou Antonelli, Sainz, Stroll, Lawson, e chegou em Tsunoda, que tentou fazer um zigue-zague na sua frente. O inglês até saiu da pista para ultrapassar o japonês, mas os comissários entenderam que ele só fez isso por causa das manobras de Yuki e puniram o piloto da Red Bull.

Divulgação | Red Bull



Na largada, Max Verstappen não deu chances a Lando Norris

Na frente, Verstappen e Piastri seguiam na pista. O australiano não conseguia se aproximar mais do que 1s5 do rival e a McLaren se impressionava com como o holandês não perdia rendimento mesmo estando com os médios. Ele parou na volta 23, já com vantagem suficiente para voltar à frente de Norris. Com os duros, Piastri seguiu na pista.

Piastri precisava de milagre

Agora já estava bem claro que Piastri precisava de um milagre para ser campeão. Com 16 pontos de desvantagem, algo teria que acontecer com Verstappen e com Norris ao mesmo tempo, mas eles estavam longe um do outro para apostar em um enrosco.

Então a tentativa foi para que ele ficasse na pista o máximo possível para poder voltar forçando ao máximo com os pneus médios. Ele parou na volta 41, uma depois do que a McLaren programava, porque apareceu outro imprevisto: aproveitando a grande diferença para Russell, a Ferrari parou de novo com Leclerc, e Norris respondeu na volta seguinte.



Divulgação | Red Bull

Os três chegaram com chances de serem campeões e foram para o pódio

Ele precisava responder na volta seguinte? Não, a diferença era razoável, mas a McLaren já estava com suas fichas totalmente em Norris. Não podia dar nenhum centímetro para Verstappen.

Essa segunda parada, que não estava nos planos, tirou a chance de Norris estar à frente de Piastri após a troca do australiano. Mas talvez tenha tirado, também, a chance de Piastri ultrapassar Norris pela segunda vez em sua corrida do título.

Isso porque o australiano voltou andando 1s por volta mais rápido que o líder. No entanto, faltavam 18 voltas e ele tinha 23s para tirar. E, no final das contas, não seria uma vitória que lhe daria o título de qualquer maneira.

É campeão!

Restou a Norris comemorar. Tirar o engasgo da garganta de quem começou o ano como favorito, viu o companheiro menos experiente crescer, depois o melhor piloto do grid "despertar" com a melhora da Red Bull, mas conseguiu prevalecer.

Atrás do trio, Leclerc fez uma excelente corrida para colocar a Ferrari em quarto. Russell, em quinto, saiu decepcionado com seu ritmo, Alonso fez uma ótima corrida defensiva e tática para ser sexto, e Lewis Hamilton, com uma tática de duas paradas largando com o pneu macio, foi de 16º a oitavo.



Yuki Tsunoda foi punido após fazer um zigue-zague na frente de Lando Norris

Divulgação | Red Bull

> ***"Às vezes me dizem que não deveria falar tanto, e às vezes provavelmente conto demais, ou revelo demais, e as pessoas podem ver vulnerabilidades nisso e assim por diante. Talvez às vezes isso seja um erro. Mas, ao mesmo tempo, pelo menos estou sendo sincero comigo mesmo. Se estou fazendo um trabalho ruim, digo a mim mesmo que estou fazendo um trabalho ruim e certamente tenho pessoas ao meu redor me dizendo a verdade sobre as coisas. Odeio a abordagem contrária."***
>
> Lando Norris.



Divulgação | McLaren



Foto da formatura da Turma 2025

Divulgação | Stake

Gabriel Bortoleto tinha uma corrida que parecia ser promissora, largando em sétimo. Mas desde o início da prova, o brasileiro foi surpreendido pelos saltos do carro, mesmo sem a Sauber ter optado por suspensões mais duras. A situação foi piorando durante a prova e ele não conseguia forçar o ritmo em curvas importantes, o que foi fazendo com que ele se tornasse presa fácil para os pilotos da Haas, Alonso, Sainz, Stroll e até seu companheiro Hulkenberg, que tinha largado em 18º. Com isso, terminou fora dos pontos.



Formula Vision

BASTIDORES

Enquanto Oscar Piastri conversava com seu engenheiro como fosse só mais uma corrida e Max Verstappen ria com Helmut Marko na garagem da Red Bull, Lando Norris estava sentado ao lado de seu carro, olhando para a McLaren, pensativo. Do lado de fora da garagem, Nico Rosberg olhava a cena e fazia sinal de negativo com a cabeça, como se julgasse que o inglês não estava com a atitude certa para quem queria ser campeão do mundo. O nervosismo de Norris era visível até ele entrar no carro. Na pista, não apareceu.

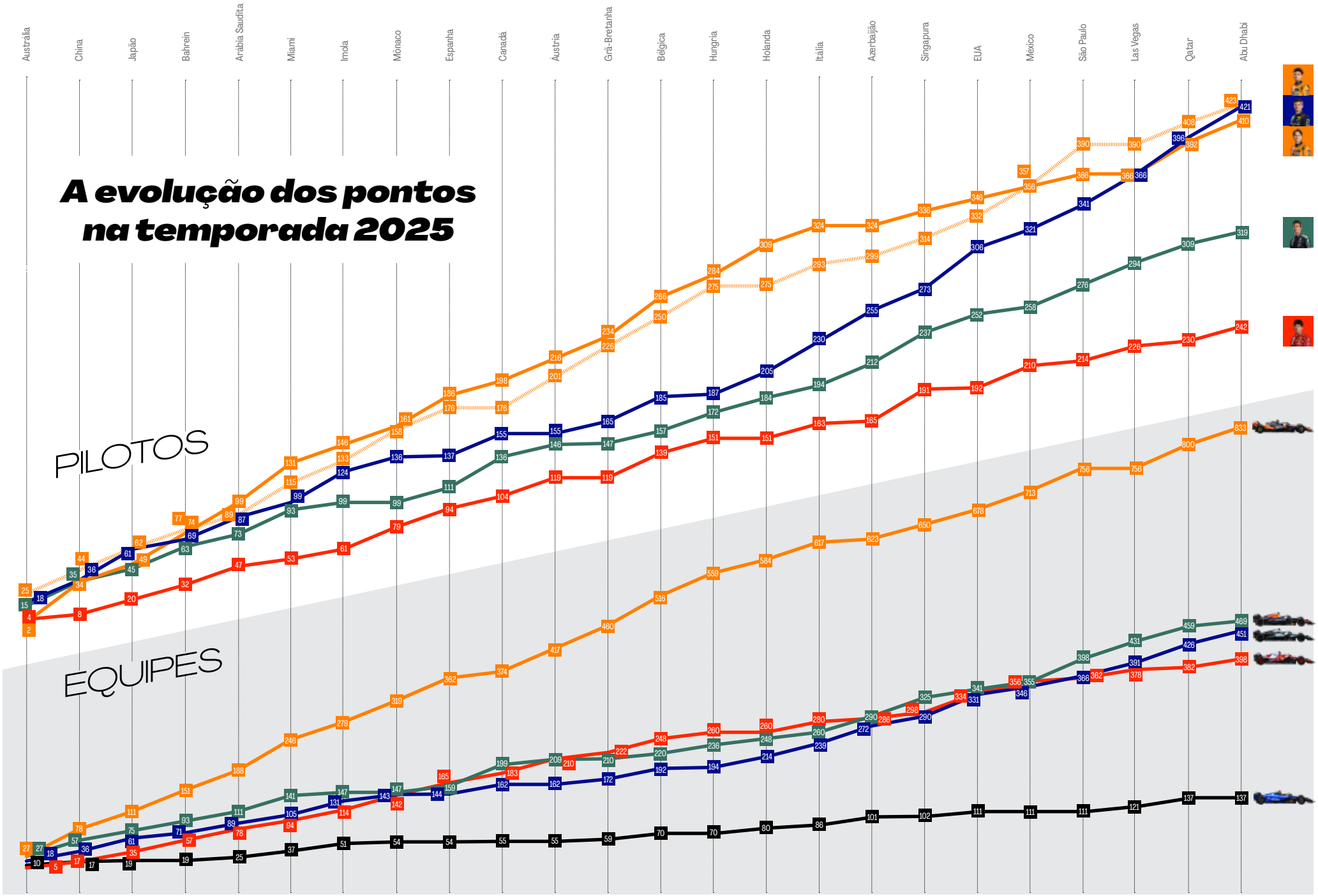
E olha que Norris não sabia, mas alguns metros à frente de onde seu carro estava parado, vi um pano preto no chão claramente cobrindo algo líquido que tinha caído, com duas pessoas fazendo a 'segurança'. "Não queremos que você pise aí", me disse uma delas. Eu perguntei o que era, ela olhou para a minha credencial de mídia, e disse "só não pise". Eis que alguém tinha vomitado em pleno grid. Há uma primeira vez para tudo nessa vida.

Só a família de Norris estava na garagem da McLaren, sempre abarrotada de convidados. A família de Piastri teve que recorrer à FIA para conseguir credenciais para a decisão, e viu a prova na área deles do Paddock Club.



Julianne Cerasoli




Austrália
China
Japão
Bahrein
Arábia Saudita
Miami
Imola
Mônaco
Espanha
Canadá
Áustria
Grã-Bretanha
Bélgica
Hungria
Holanda
Itália
Azerbaijão
Singapura
EUA
Mexico
São Paulo
Las Vegas
Qatar
Abu Dhabi
A evolução dos pontos na temporada 2025
PILOTOS
EQUIPES