

Ferrari volta a vencer, enquanto Mercedes sofre com os pneus: uma análise do GP dos EUA



Kimi Raikkonen, da Ferrari, venceu. Max Verstappen, RBR, segundo colocado, recebeu a bandeirada somente 1s281 atrás. E Lewis Hamilton, Mercedes, terceiro, cruzou a linha de chegada apenas 1s061 depois de Max. Três pilotos de três equipes diferentes, competindo com três unidades motrizes distintas, Ferrari, Renault e Mercedes, e muito próximos entre si. Essa é a fotografia que melhor caracteriza o emocionante GP dos Estados Unidos, disputado neste domingo no Circuito das Américas, em Austin.

Para reduzir 21 pontos, a fim de chegar aos 49 de diferença (70-21), o piloto da Ferrari precisa necessariamente vencer o GP do México, somar 25 pontos, e torcer para Hamilton não terminar em sétimo, somar seis pontos. Só assim Vettel estende a definição do mundial até o GP do Brasil. Vendo pelo outro lado, tudo o que Hamilton tem de fazer é receber a bandeirada em sétimo, independente de Vettel. Mas pelo que sempre demonstrou na F1 não deverá ser o caso. Hamilton vai tentar vencer, como neste domingo.

O tema agora é o que explica uma prova fora do padrão das últimas este ano, a Ferrari chegar na frente da Mercedes, como vimos. Em primeiro lugar, os italianos levaram para os Estados Unidos um carro bastante modificado em relação à versão que estreou no GP de Singapura, 15º, dia 16 de setembro e utilizado nas demais, Rússia e Japão. Não que o grupo de engenheiros liderados por Mattia Binotto produzisse novos componentes, mas exatamente o oposto. A maior parte das novidades introduzidas no Circuito Marina Bay, em Singapura, foi retirada do carro.

De volta ao GP da Bélgica

Raikkonen e Vettel competiram no Circuito das Américas com a versão usada, basicamente, no GP da Bélgica, 13º do ano, dia 26 de agosto. Só ficou no SF71H o novo aerofólio dianteiro. Aquela versão do carro italiano era muito eficiente, haja vista que Vettel venceu em Spa-Francorchamps, ainda que contasse com um recurso que desde o GP da Itália, 14º, dia 2 de setembro, não pode mais usar, os cavalos extras, além dos 160 permitidos, do sistema de recuperação de energia cinética, MGU-K. A FIA aumentou o monitoramento, desde Monza, o que acabou por revelar um dos segredos do time.

Em Austin, a Ferrari começou o treino livre de sábado, o primeiro com pista seca, com o SF71H versão Spa-Francorchamps, e pequenas alterações da porção final superior do assoalho. Choveu nas duas sessões livres da sexta-feira, ninguém teve a chance de trabalhar no chassi. E o acerto básico do carro italiano adotado no sábado se mostrou bem superior ao W09 da Mercedes, tanto que Vettel foi o mais rápido e Raikkonen ficou em segundo. Depois vieram Hamilton, terceiro, e Bottas, quarto.

A Mercedes estreou também em Singapura uma versão bem modificada do seu W09, destinada a atenuar as dificuldades de superaquecimento dos pneus traseiros, em especial quando a Pirelli distribua os pneus mais macios. Suspensão traseira, tomadas de ar dos freios e rodas foram redesenhadas. E os resultados, desde então, demonstraram que o problema foi resolvido. Hamilton venceu os GPs de Singapura, da Rússia e do Japão.

Calcanhar de Aquiles dos alemães

Mas pense no que assistimos hoje no

Texas. Hamilton precisou fazer dois pit stops, por causa das bolhas, ou blisters, como se diz na F1, nos pneus traseiros, e Bottas, com uma única parada, se arrastava na pista nas voltas finais, facilitando muito Vettel ultrapassá-lo para chegar em quarto. As bolhas nos pneus traseiros de Hamilton e Bottas decorreram de superaquecerem. As camadas mais baixas da banda de rodagem, a de contato com o asfalto, se dilatam, crescem e acabam por emergir, formando as bolhas.

Por que a Mercedes voltou a ter as mesmas dificuldades de outras corridas? Muito provavelmente em razão de não ter tido tempo para trabalhar no acerto. O modelo W09 é mais sensível que o SF71H da Ferrari às variações de calor. Considere que neste domingo tanto o ambiente quanto o asfalto apresentaram as maiores temperaturas do fim de semana.

Mais: os pneus mais usados ao longo das 56 voltas da prova foram os macios. Justamente os que menos estiveram em todos os carros. Nos dois treinos livres da sexta-feira os pilotos só usaram pneus intermediários ou para chuva intensa. E no sábado, no treino livre, os pilotos e seus engenheiros tiveram uma hora, ou cerca de 20 voltas no circuito de 5.513 metros, para encontrar um acerto que permitisse aos seus carros serem velozes na definição do grid, duas horas depois, e ao mesmo tempo ao longo dos 308 quilômetros da corrida. O que buscavam era um solução de compromisso.

Fora da rotina

Repare que o desafio na 18ª etapa do campeonato foi um tanto particular. Os times não tiveram tempo de fazer a fundamental simulação de corrida, na segunda sessão livre da sexta-

feira, para entender como ajustar o chassi para melhor explorar os pneus, dentre outras regulagens. Foram, neste domingo, literalmente no escuro para a largada. Estamos falando de um exame do tipo quem reage mais apropriadamente para encontrar esse acerto de compromisso, entre classificação e corrida, em uma hora de treino livre.

A Mercedes sentiu mais o golpe. Sem um ajuste adequado, o modelo W09 voltou a manifestar o que o acompanhou do início da temporada até uma fase bem mais avançada, a 15ª etapa em Singapura. O que não tira o mérito da Ferrari pelo excelente trabalho realizado, para o bem da F1. Ganhou, no Texas, o melhor. Ponto. Algo bastante saudável para o esporte. Mas é inegável que as condições do fim de semana interferiram diretamente na capacidade de produção da Mercedes. A necessidade de adotar um acerto para a corrida baseado no que seus engenheiros consideravam o ideal, não fundamentado em dados obtidos nos dois treinos de uma hora e meia cada, na sexta-feira, e no de uma hora, no sábado, levou Hamilton e Bottas voltarem a sofrer com o superaquecimento dos pneus traseiros.

No GP do México, se a F1 não enfrentar a mesma situação, o programa do evento seguir seu curso normal, é de se esperar que a Mercedes não tenha as mesmas dificuldades, pelo menos de maneira tão incisiva como neste domingo. Mas se acontecer de as dificuldades se manifestarem de novo, então nada está ainda resolvido. Ficará para o modelo de 2019.

A vantagem da Mercedes é tanta que não corre riscos, no mundial de pilotos e de construtores. Neste, os alemães lideram com 563 pontos enquanto a Ferrari, segunda colocada, tem 497, diferença de 66 pontos. A Mercedes tem um match point no México. Se elevar essa diferença de 66 pontos para 86, ao somar 20 pontos a mais que a Ferrari, não haverá como nas duas etapas finais, Brasil, 11 de novembro, e Abu Dhabi, 25, ser ultrapassada. A cada prova um time pode somar no máximo 43 pontos, dos 25 do primeiro lugar

e 18 do segundo.

Carro da RBR também cuida bem dos pneus

Como o RB14-TAG Heuer (Renault) de Max Verstappen e Daniel Ricciardo lida também melhor com os pneus que o W09 da Mercedes, até antes da introdução das mudanças pelo time alemão, o holandês pôde expor seu imenso talento e maturidade crescente na corrida. Largou em 18º, com pneus macios, fez o pit stop na 22ª volta e voltou à pista com os supermacios para as 34 voltas restantes. Max deu um show!

O evento no Texas acabou por confirmar algo mais ou menos esperado. Os pneus macios, para as condições da disputa, responderam com menos performance geral que os supermacios e os ultramacios, distribuídos pela Pirelli. Isso em função de no treino livre do sábado as escuderias se preocuparem muito mais em conhecer o comportamento do carro com os pneus que utilizariam logo a seguir na definição do grid, os supermacios e os ultramacios.

Para agravar a total falta de intimidade dos times com os pneus macios, vale reforçar os mais usados por quase todos ao longo das 56 voltas, a Pirelli exigiu que a pressão mínima dos traseiros fosse elevada de 20 psi para 21,5, de sábado para domingo. O fato de as duas sessões livres da sexta-feira terem sido perdidas para melhor avaliação dos pneus, por causa da chuva, a Pirelli, por segurança, aumentou a pressão.

É outra variável com grandes implicações no comportamento dos carros, principalmente porque não é permitido às equipes mexer do acerto do chassi da classificação para a corrida. Eles vão para o parque fechado no sábado e só retornam às escuderias no domingo de manhã. As regulagens devem ser mantidas. Essa elevação da pressão atingiu mais a Mercedes do que a Ferrari e a RBR. De novo: estamos diante de um fato bem pouco comum.

Esses elementos todos combinados, associado à estratégia da Ferrari para Raikkonen, começar a prova com os ultramacios e não os supermacios, como a dupla da Mer-

cedes e Vettel, fizeram com que o finlandês desenvolvesse um trabalho notável e, com grande mérito, vencesse o GP dos Estados Unidos. O número de fãs de Raikkonen, nas mais distintas nações, é enorme. Muita gente ficou feliz.

Vettel, problemas pessoais

A conquista de Raikkonen aumentou ainda mais o drama de Vettel este ano. Ainda na primeira volta cometeu outro erro ao tentar ultrapassar Ricciardo, para assumir o quarto lugar, rodou e caiu para 14º. Já havia sido punido com três posições no grid por não reduzir a velocidade como manda a regra, na sexta-feira, em razão da bandeira vermelha, interrompendo a sessão. E neste domingo de novo tomou decisão ali, no calor da disputa, equivocada.

Na entrevista para a TV italiana, Vettel reconheceu passar por um momento difícil. A frase que mais chamou a atenção foi esta:

- Dentro e fora das pistas.

Não quis entrar em detalhes, mas acabou por revelar enfrentar algum problema na vida pessoal.

O instante era de festa para a Ferrari e Raikkonen. O finlandês é um apaixonado pela velocidade, tanto que assinou contrato com a Sauber por mais duas temporadas. Como tem 39 anos, em 2020 terminará seu segundo campeonato no time suíço com 41 anos, algo pouco comum na F1 de hoje.

Um bom dinheiro

Além de celebrar uma vitória que não vinha desde o GP da Austrália de 2013, com Lotus, Raikkonen tinha outros motivos também para estar alegre, se bem que demonstrar essa felicidade não seja o seu forte, o que não quer dizer que não a sinta. O seu contrato com a Ferrari é por pontos. Recebe um valor básico, de valor desconhecido, mas estimado de um ou dois milhões de euros, mais 50 mil euros por ponto.

Maurizio Arrivabene fez uma conta e pensou que se Raikkonen fizesse algo como 200 pontos nas 21 etapas deste ano, levaria para casa 10 milhões de euros (50.000 x 200), ou R\$ 47 milhões, mais o valor do básico, digamos um milhão de euros (R\$ 4,7 milhões).

Isso quer dizer que apenas pelo conquistado neste domingo Raikkonen verá entrar no próximo pagamento 1 milhão e 250 mil euros (R\$ 5 milhões e 800 mil), referentes aos 25 pontos obtidos com a vitória (50.000 x 25). Ainda que já seja muito rico, todo mundo gosta de ganhar em um fim de semana 1 milhão e 250 mil euros.

Depois de 18 etapas, Raikkonen já ultrapassou os 200 pontos. É o terceiro na classificação, com 221, e há ainda três GPs para aumentar seu faturamento. De todas as maneiras, não vai chegar nem perto dos 36 milhões de euros (R\$ 170 milhões), fixos, pagos a Vettel por ano.

Na 24ª volta, ocorreu algo quase inusitado. Vettel vinha se recuperando muito bem de ter caído para 14º na primeira volta, depois do toque com Ricciardo, era o quinto colocado, e ainda não havia feito seu pit stop. Estava com os pneus macios da largada. Já Raikkonen, líder, parou na 21ª volta, trocou os ultramacios pelo macios e voltou à pista em quinto, atrás de Vettel, que faria seu pit stop na 26ª volta. Bem mais rápido que Vettel, por conta dos pneus macios novos, Raikkonen perguntou no rádio:

- Posso passá-lo?

Ouviu que o time já havia alertado Vettel para deixá-lo passar. Na freada da curva 1, Vettel facilitou a manobra do companheiro. Mas chamou a atenção a iniciativa de Raikkonen de perguntar se poderia ultrapassar Vettel, mesmo diante de estar cerca de dois segundos mais veloz. A reação do finlandês é reveladora de como disputou o campeonato, tendo sempre em mente que poderia fazer o seu trabalho, mas sem liberdade para ultrapassar Vettel. Estava sujeito à consulta. A recíproca não é verdadeira.

Os carros voltam à pista já na sexta-feira, no Circuito Hermanos Rodríguez, nos primeiros treinos livres do GP do México. Será bom para a F1 se novamente Ferrari, RBR e Mercedes estiverem no mesmo nível de competitividade do evento em Austin, ainda que boa parte do que assistimos neste domingo possa ser explicada pelos fatos mencionados.