

2023
/2024

Fórmula 1

30044 - MARIA DAVID MACEIRAS COELHO

34291 – BÁRBARA DA COSTA GONÇALVES

Índice

O que é a Fórmula 1?	1
A origem da Fórmula 1	1
Principais termos da Fórmula 1	2
História da fórmula 1	2
Anos 1950	2
Anos 1960	4
Anos 1970	6
Anos 1980	10
Anos 1990	12
Anos 2000	14
Anos 2010	17
Anos 2020	21
Equipas.....	25
Mercedes F1	25
A história da Mercedes F1	25
Scuderia Ferrari F1.....	26
A história da Scuderia Ferrari F1.....	26
Charles Leclerc	29
Williams F1.....	33
A história da Williams F1	33
Red Bull Racing F1.....	36
A história da Red Bull (RBR) F1	36
Alpine F1 Racing Team.....	38
A história da Alpine F1.....	38
McLaren F1	39
A história da McLaren F1	39
Haas F1.....	42
A história da Haas F1	42
Aston Martin F1	42
A história da Aston Martin F1	42
Stake F1 Team Kick Sauber	42
A história da Kick Sauber F1.....	42
Visa Cash App RB Formula One Team.....	43
A história da Visa Cash App RB Formula One Team	43
Webgrafia	44

Índice de Tabelas

Tabela 1: Principais termos da Fórmula 1.....	2
---	---

Índice de Imagens

Figura 1: Um carro da Alfa Romeo, usado na temporada de 1950.	4
Figura 2: Um Cooper de 1960, usado por Jack Brabham em seu bicampeonato.....	6
Figura 3:Niki Lauda no treino livre no autódromo de Nürburgring, 1976.....	9
Figura 4: A McLaren de Lauda usado em 1984.....	11
Figura 5: Prost na Williams em 1993.....	13
Figura 6: Schumacher no Grande Prêmio dos Estados Unidos em 2004.....	16
Figura 7: Hamilton pilotando a Mercedes W06	20
Figura 8: Hamilton e Verstappen no GP de Austin.....	24
Figura 9: Charles Leclerc no GP de Silverstone 2023.....	32

O que é a Fórmula 1?

Fórmula 1 (também F1; em inglês: Formula One) é a categoria mais avançada do desporto a motor e é regulamentada pela Federação Internacional de Automobilismo. O "Campeonato Mundial de Pilotos", que se tornou o Campeonato Mundial de Fórmula 1 da FIA em 1981, tem sido uma das principais categorias de corrida em todo o mundo desde sua temporada inaugural em 1950. A palavra "fórmula" no nome se refere ao conjunto de regras às quais todos os carros dos participantes devem estar em conformidade.[2] Uma temporada de Fórmula 1 consiste em uma série de corridas, conhecidas como Grandes Prêmios, que acontecem em todo o mundo em circuitos construídos para esse fim e em vias públicas fechadas.

Ao contrário do que muitos acreditam, o registro oficial da categoria consta como Fórmula Um (Campeonato Mundial de Fórmula Um), com o numeral escrito por extenso, mas também se aceita o uso do 1 e do I (em romano).

Em setembro de 2016, a categoria foi adquirida pelo grupo norte-americano Liberty Media Corporation em um acordo avaliado em US\$ 8 bilhões, entre investimentos e assunção de dívidas, realizado em duas etapas: a compra da holding Delta Topco e a aquisição de ações da CVC Capital Partners.

A origem da Fórmula 1

A Fórmula 1 (F1) foi criada pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA) e surgiu, oficialmente, em 1950. A ideia era reunir todos os Grande Prêmios (GP) da Europa, que já aconteciam em países como Inglaterra, França, Itália, Mônaco, Suíça e Bélgica, e criar um campeonato unificado.

O nome foi escolhido para representar a "fórmula" que todas as equipes devem seguir para construir seus carros. Isso significa respeitar alguns critérios obrigatórios com relação ao tipo de motor, a quantidade de cilindros e o tamanho do automóvel, por exemplo.

Essas regras foram instauradas para permitir uma competição equilibrada, ao mesmo tempo em que dá liberdade para os engenheiros focarem nos detalhes e diferenciais de suas máquinas.

A primeira corrida oficial da Fórmula 1 aconteceu no dia 13 de maio de 1950, no circuito de Silverstone, na Inglaterra. O vencedor foi o italiano Nino Farina, que pilotava um Alfa Romeo, considerado um dos maiores fabricantes de carros da Europa, ao lado de nomes como Ferrari, Maserati e Mercedes.

Nos três primeiros anos de F1, o campeonato foi disputado apenas na Europa e nos Estados Unidos (em Indianápolis). Foi somente em 1954 que a competição aconteceu fora desse circuito, na Argentina. Em 1958, foi a vez do Marrocos receber a Fórmula 1, se tornando o primeiro país africano a sediar o evento.

Principais termos da Fórmula 1

Assim como as bandeiras, alguns termos usados no desporto já ganharam fama entre o público que costuma assistir às corridas. Confira alguns dos populares na tabela abaixo.

Tabela 1: Principais termos da Fórmula 1

Termos	Significado
Boxes	Local onde mecânicos e o restante da equipe trabalham nos carros.
Safety Car	Carro de segurança que entra na pista quando há algum acidente.
Grid	Local demarcado onde os carros se posicionam antes da largada.
Paddock	Área onde membros das equipes e convidados circulam.
Pit-Stop	Momento em que o carro entra nos boxes para trocar os pneus e reabastecer.
Pódio	Local em que é realizada a premiação para os primeiros colocados da corrida.

História da fórmula 1

Anos 1950

Seguindo os dirigentes do automobilismo, a FIA (Federação Internacional de Automobilismo) anunciou a prova inaugural do campeonato mundial de F-1, em um sábado, 13 de maio de 1950 no Circuito de Silverstone, no Reino Unido, para não coincidir com um culto religioso local.

O campeonato anunciado compreendia 6 GP's a serem disputados na Europa: Reino Unido, Mônaco, Suíça, Bélgica, França e Itália, e seria ainda adicionado o resultado das 500 Milhas de Indianápolis, tornando, dessa maneira, um campeonato "mundial" (apesar do fato de que os carros, equipes e pilotos que competiam nos EUA serem completamente diferentes dos da Europa).

Devido às dificuldades do pós-guerra, os carros eram todos do pré-guerra. Permitiu-se a participação de carros com motores superpressurizados até 1,5 litro ou com motores aspirados de 4,5 litros. A confirmação da presença da Alfa Romeo foi determinante para o momento. Sua participação com as Alfettas, dominantes na época, trouxe prestígio para o campeonato. Confirmaram presença a Ferrari (mas os carros não ficaram prontos para a prova inaugural), Maserati, algumas "Voiturettes" ERA e carros esportivos modificados, como os Talbots.

Seriam descartados os 3 piores resultados das 7 corridas disputadas. A pontuação era assim dividida: 8 pontos para o primeiro colocado; 6 para o segundo; 4 para o terceiro; 3 para o quarto; 2 para o quinto colocado e um ponto para o piloto que marcasse a volta mais rápida da prova.

A prova inaugural em Silverstone contou com um público de 100 000 pessoas estimadas, além da presença do Rei George VI, a das princesas Elizabeth (futura rainha) e Margareth. Esta também foi a única prova em que a Família Real Britânica esteve presente.

Após o domínio nos dois primeiros anos das Alfettas e das antigas voiturettes, a Ferrari apresenta um carro vencedor com motor de 4,5 litros e domina completamente os anos de 1952 e 1953, dando a Alberto Ascari o título de bicampeão. Neste momento, a Alfa, que competia ainda com as Alfettas (projeto do pré-guerra) não tinha recursos financeiros para investir no desenvolvimento de um novo projeto e decide abandonar a categoria.

Em 1954, a Mercedes-Benz retorna ao esporte com um carro perfeito que deu a Juan Manuel Fangio mais 2 títulos, tornando-se tricampeão mundial. Os carros são menores, com motores de 2,5 litros. Ao final de 1955, a Mercedes abandona as competições em razão da tragédia de Le Mans ocorrida naquele ano, quando mais de 80 espectadores morreram quando a Mercedes de Pierre Levegh projetou-se sobre a multidão. Neste momento, a Ferrari contrata Fangio, que conquista o quarto título na F-1. Em 1957, ele conquista seu quinto (e último) título pela Maserati.

Em 1955, a Vanwall, primeira equipe inglesa de F-1, apresenta um carro originalmente concebido para a Fórmula 2 de 2,0 litros, porém equipado com freios a disco e injeção de combustível. Em 1956, a Vanwall apresenta o motor de 2,5 litros e um novo chassi concebido por Colin Chapman, que nesta época desenvolvia carros esporte para a Lotus. Após algumas modificações introduzidas na suspensão por Chapman e a contratação de um especialista em carrocerias, Frank Costin, o carro da Vanwall tornou-se extremamente competitivo. Para brigar pelo campeonato foram contratados 2 excelentes pilotos: Stirling Moss e Tony Brooks. Assim, a Vanwall se tornou a primeira equipe campeã de construtores em 1958.

Em 1958, a Cooper apresenta um pequeno carro (baseado nos modelos da Fórmula 3 de 500 cc) com motor de fabricação própria, montado na parte traseira, com um acentuado índice de avanço técnico comparado aos carros da época. Este carro marcou os modelos da década que se iniciava já sendo campeão de construtores e de pilotos, com o australiano Jack Brabham, em 1959 e 1960 (Brabham futuramente criaria sua própria equipe de F1 e venceria um campeonato mundial com ela. Este feito inspirou também o neozelandês Bruce McLaren, que corria na F1 e que acabou criando a bem-sucedida equipe McLaren, onde correram grandes campeões, como Niki Lauda, Alain Prost e Ayrton Senna).

As cores tradicionais dos carros no início da Fórmula 1 eram: o verde para as equipes inglesas, o vermelho para as italianas, o azul para as francesas e o branco para as alemãs, que mais tarde adotariam a cor prata e o branco seria dos americanos, que eram vermelhos, porém os italianos adotariam essa cor e o amarelo para as equipes belgas. A cor prata passou a ser a cor tradicional dos carros de corrida alemães. Neste caso, a história remonta a 1899, quando o empresário americano James Gordon Bennett Jr. anunciou uma corrida na França no ano seguinte envolvendo carros com pilotos de diversos países. Para diferenciar os países, cada carro seria pintado de uma cor diferente. O branco foi mantido pelos alemães até a década de 1930, quando as empresas locais pararam de adotar a tinta para deixar os carros um pouco mais leves. Os carros em metal cru ganharam o apelido de Flechas Prateadas. Nascia ali a tradição de carros alemães prateados, hoje, determinados por um padrão internacional, e que só está sujeito a mudanças diante da interferência de patrocinadores. O vermelho, inicialmente adotado pelos americanos na Copa Gordon Bennett, passou para os

italianos após uma corrida entre Pequim e Paris, datada de 1907, vencida por uma equipe italiana. Na ocasião, a dupla formada pelo príncipe Scipione Borghese e pelo copiloto Ettore Guizzardi cruzou a linha de chegada em primeiro lugar com um carro Italiano pintado em vermelho. Como as cores da Copa Gordon Bennett não era obrigatórias (e até hoje, trata-se de uma convenção histórica), os italianos passaram a adotar o vermelho, que logo virou tradição. Embora seja comum ouvir a expressão “vermelho Ferrari”, a cor é adotada também por outras equipes italianas. Além das já citadas Maserati, Lancia e Alfa Romeo, times menores do país já chegaram à F1 vestindo o Rosso Corsa, como Scuderia Italia (conhecida como Dallara entre 1988 e 1993) e Life.

Nessa época, a F-1 era essencialmente um esporte e o mercantilismo ainda não tinha tomado conta. As equipes eram mantidas com ajuda das empresas de petróleo e fabricantes de pneus. Essa obrigação durou até 1968.



Figura 1: Um carro da Alfa Romeo, usado na temporada de 1950

Anos 1960

Devemos, antes de tudo, ter cuidado ao analisar este período sem o romantismo que temos costume de enxergar estes anos, pois senão corre-se o risco de não dar o valor merecido a este importante momento da categoria. Nos anos 1960 ocorreram as mais profundas mudanças na Fórmula 1. Foi o grande momento para os entusiastas (também chamados na época de garagistas, com um tom de menosprezo pelas grandes fábricas). Consolidou-se o motor traseiro, a tecnologia de 4 válvulas por cilindro, Chapman iniciou uma nova era com o monocoque e a maior das descobertas: a aerodinâmica. Diferentes asas e spoilers apareceram a partir de 1967, mas, após 1968 é que aconteceu uma revolução neste campo.

A década começou com motores gerando 160 hp e terminou com carros equipados com o motor Cosworth DFV chegando a desenvolver 450 hp, o que determinou um avanço no desenvolvimento dos pneus que se tornavam cada vez mais largos, mas ainda providos de sulcos. Mas os pilotos já percebiam que com o desgaste

nem sempre se perdia em aderência, e já no início de 1970 os primeiros pneus slick apareceram.

No campo da propaganda, esta época foi decisiva para o futuro das competições na Fórmula 1 como conhecemos hoje. A Lotus se juntou a uma empresa de tabaco em 1968, e criou a equipe Gold Leaf Lotus, com carros pintados de vermelho, branco e dourado, o que fez desaparecer o tradicional verde britânico. As competições se transformaram num meio comercial.

Mas os anos 1960 também trouxeram muitas mortes nas pistas. Jackie Stewart passou a exigir mais segurança na Fórmula 1. Tudo começou num gravíssimo acidente que ele sofreu em 1966 na pista belga de Spa-Francorchamps. Uma tempestade atingiu o circuito, e deixou seco somente o grid de largada. Na rápida Masta Straight, a BRM de Stewart girou e caiu em uma vala, e ele ficou preso no carro com o macacão encharcado de gasolina, enquanto Graham Hill e Bob Bondurant tentavam desparafusar o volante para poderem retirar Stewart de dentro do monocoque avariado. A partir daí, disse que não correria na equipe se não tivesse segurança no carro. Foi ele que idealizou o capacete que cobre toda a cabeça do piloto e do macacão antichamas. A partir daí, ele chegou a ser ridicularizado por aqueles que achavam que as competições deviam ser um esporte de riscos. Ficou, inclusive, conhecido como homem vacilante, mas se tornou campeão do mundo por 3 vezes.

1960 registrou a última vitória de um carro com o motor de 2,5 litros montado à frente do piloto na Fórmula 1, uma Ferrari pilotada por Phil Hill, na pista inclinada de Monza. A Cooper se tornou campeã de construtores e seu piloto, Jack Brabham, o campeão dos pilotos, assim como acontecera em 1959.

A partir de 1961, os dirigentes da Fórmula 1 optaram pelos motores de 1,5 litro, o que trouxe de volta o domínio dos carros vermelhos da Ferrari de nariz de tubarão. Phil Hill se tornou campeão de 1961 com cinco pontos de vantagem sobre Wolfgang von Trips, também da Ferrari, e se sagrou campeã entre os construtores. Entretanto, a conquista ferrarista foi ofuscada pela trágica morte de Von Trips depois de um choque acidental com o carro de Jim Clark, em plena pista de Monza. Von Trips liderava o campeonato, mas após sua morte o título foi para Phil Hill.

Em 1962, os ingleses reagiram e as equipes BRM (campeã de construtores e pilotos, com Graham Hill em 1962) e Lotus (campeã em 1963) passaram a dominar o circuito. Em 1964, a Ferrari retoma o título de construtores e pilotos com John Surtees (que já tinha 7 títulos de Motovelocidade nas 350 cc e 500 cc quando foi para a Fórmula 1). A Lotus venceu o campeonato de 1965, novamente com Jim Clark, tendo conquistado o título individual, como já havia ocorrido em 1963.

Em 1966, a Fórmula 1 passou a contar com motores de 3,0 litros, mas os motores de até 1,5 litro superpressurizados também eram permitidos (mas foi ignorado na época). Jack Brabham conquistou seu terceiro e último título de campeão de Fórmula 1, mas registrou um feito até os dias de hoje único: foi campeão de construtores e pilotos tendo fabricado o próprio carro. Em 1967, a Brabham vence o campeonato, mas desta vez o piloto neozelandês Denny Hulme supera "Old Jack" por 3 pontos e conquista o título.

Graham Hill venceu o campeonato de 1968, e a Lotus foi a campeã dos construtores, mas o ano ficou marcado pela morte de Jim Clark, no dia 7 de Abril, em uma prova de F-2 em Hockenheim. Após sua morte, Jackie Stewart iniciou a cruzada pela segurança no esporte.

1969 marcou a entrada na Fórmula 1 do potente motor Ford-Cosworth DFV, que exerceu domínio na F1 tendo sido usado até 1981 e tendo conquistado 10 títulos. Correndo pela equipe francesa Matra, Stewart conquista seu primeiro título, dando à Matra sua única conquista entre os construtores.



Figura 2: Um Cooper de 1960, usado por Jack Brabham em seu bicampeonato

Anos 1970

Não podemos analisar a década de 1970 na F1 sem falar de Bernie Ecclestone, Colin Chapman, o motor V8 Ford-Cosworth DFV e a equipe Renault.

No ano de 1971, Ecclestone comprou a equipe Brabham pela quantia de £ 100 mil. Em 1972 assumiu a direção de uma organização criada pelas equipes inglesas, a FOCA (Formula One Constructor's Association), com o objetivo de negociar suas participações junto aos organizadores das competições. Os proprietários dos circuitos tinham até o final dos anos 1960 toda vantagem comercial nas negociações, chegando a controlar a receita das equipes e deter poder político dentro da CSI (Commission Sportif Internationale) — subcomissão esportiva da FIA. Ecclestone unificou a Fórmula 1 e criou condições para a realização das competições que os proprietários de circuitos tiveram que aceitar, anulando o poder que estes detinham até então. Em 1979, Ecclestone foi o escolhido pela FIA para negociar e administrar os direitos de transmissão de TV.

No final da década de 1960, os fabricantes de carros concentravam seus investimentos em carros esportivos, mas com a introdução do motor Ford-Cosworth DFV em 1967, as equipes podiam concentrar atenção e verba no desenvolvimento de

chassis; O DFV estava disponível a qualquer equipe pelo custo de £ 7 500 por unidade. Em 1974 as únicas equipes que não o utilizavam eram a Ferrari e a BRM. O crescente aumento de audiência na TV criou um atrativo

para patrocinadores, inicialmente os que não faziam parte da indústria automobilística, como o segmento tabagista. Não tardou para os fabricantes de carros voltarem a participar da F1.

Em 1977, a Renault retornou às corridas de Grande Prêmio (após ter se retirado em 1906), com o projeto de fazer do motor turbo um vencedor na Fórmula 1, que já era desenvolvido em corridas de carros esporte e endurance, como Le Mans. O V6 Turbo francês, que produzia mais de 1 000 HP, preocupava as equipes que utilizavam (sem outra alternativa) o Cosworth DFV e quando em 1978, Colin Chapman descobriu o efeito-solo (compensar a falta de potência prendendo o carro ao solo), deu uma sobrevida de mais 6 anos ao DFV. A Renault obteve seu primeiro triunfo em julho de 1979, com a vitória de Jean-Pierre Jabouille no GP da França, marcado pelo antológico duelo entre René Arnoux e Gilles Villeneuve.

Os anos 1970 também revolucionaram a fabricação dos pneus. Em 1971, foram adotados os pneus slick (sem sulcos), que alguns pilotos ainda achavam que seriam escorregadios, e quando do retorno da Renault em 1977, a Michelin foi sua parceira no fornecimento de pneus, utilizando, pela primeira vez na Fórmula 1, os pneus Radiais. O sucesso foi imediato. Já em 1978, a Ferrari trocou a Goodyear (com tradicionais pneus de lonas diagonais) pelos radiais da Michelin.

No que tange à competição na pista, a década começou com um acontecimento curioso, ligado a um fato triste: o campeão da temporada de 1970 foi o austríaco Jochen Rindt, que é até hoje o único campeão póstumo da categoria. Apesar de ter iniciado sua carreira na Fórmula 1 em 1964, somente em 1969 teve um carro a altura de seu talento, quando veio a primeira vitória. Na temporada de 1970, foram 5 vitórias quando em uma sessão de treinos em Monza, entrou forte na Parabólica e perdeu o controle da Lotus, o que causou sua morte instantânea. Rindt tinha 45 pontos nesta altura da temporada, e com o resultado da prova de Monza Clay Regazzoni (31 pontos), Jack Brabham (25 pontos), Stewart (25 pontos), Hulme (23 pontos) e Jacky Ickx (19 pontos) entraram na briga pelo título com três provas a disputar e 18 pontos em jogo. Na prova seguinte, no Canadá, Brabham, Stewart e Hulme abandonaram e se despediram da disputa do título. A próxima corrida seria disputada em Watkins Glen e Ickx, que havia vencido no Canadá, precisava de vencer esta e a última corrida, no México, e Regazzoni, 2º colocado no Canadá, precisava de 1 vitória e um segundo lugar, mas Ickx chegou em 4º, Regazzoni não marcou nenhum ponto e desta forma a temporada estava decidida. Com uma vitória no México, Ickx tornou-se o vice-campeão e Regazzoni, que chegou em 2º na última prova, ficou com a terceira colocação no campeonato. Vale aqui o registro que o GP da Grã-Bretanha, o sétimo de um total de treze, marcou a estreia daquele que abriu as portas para os pilotos brasileiros na Europa: Emerson Fittipaldi, que na sua temporada de estreia já venceu sua primeira corrida, o G.P. dos Estados Unidos, em Watkins Glen.

A temporada de 1971 foi inteiramente dominada por Jackie Stewart, que viria a se tornar o maior piloto daquela década — mesmo com a estreia de Niki Lauda, guiando um Tyrrell 003. Ao final da temporada, Stewart fechava com 62 pontos, contra

apenas 33 pontos de Ronnie Peterson, com seis vitórias e um 2º lugar em 11 provas disputadas.

1972 foi o ano de Fittipaldi. Com cinco vitórias, 2 segundos lugares e um terceiro, somou 61 pontos, sagrou-se campeão com duas provas de antecedência e se tornou o primeiro brasileiro a ser campeão mundial de Fórmula 1. Com 45 pontos e 5 vitórias, coube a Stewart o vice-campeonato e com 39 pontos Denny Hulme ficou em terceiro. Emerson se tornou o mais jovem campeão do mundo com 25 anos, estatística que foi batida somente em 2005 por Fernando Alonso.

Em 1973, Stewart deu o troco e conquistou seu terceiro e último título mundial de Fórmula 1. Com cinco vitórias, 2 segundos, 1 terceiro, 2 quartos e 2 quintos lugares (não marcou em apenas 2 provas) somou 71 pontos, 16 a mais que Emerson, o vice-campeão. Ronnie Peterson, companheiro de Fittipaldi na Lotus, ficou em terceiro, a apenas 3 pontos do brasileiro. No GP da África do Sul, o terceiro da temporada, mais um brasileiro estreou na F-1: José Carlos Pace, que somou 3 pontos no ano. 1973 marcou também a aposentadoria de Stewart, aos 34 anos, após 9 temporadas, 101 GP's, 27 vitórias, 17 poles e 15 voltas rápidas. A Tyrrell Racing jamais seria forte novamente.

A McLaren de Emerson Fittipaldi em 1974

A temporada de 1974 também foi muito disputada e faltando 2 provas para o final, Clay Regazzoni (Ferrari) tinha 46 pontos, Emerson Fittipaldi (que trocou a Lotus pela McLaren) tinha 43 pontos, Jody Scheckter (Tyrrell) tinha 45 e Niki Lauda (Ferrari) somava 38. A prova a seguir seria disputada no Canadá e foi vencida por Emerson, seguido de Regazzoni. Scheckter e Lauda abandonaram. Para a última prova, nos Estados Unidos, novamente em Watkins Glen, Scheckter precisava da vitória, pois Emerson e Regazzoni estavam empatados com 52 pontos. Quem venceu foi o argentino Carlos Reutemann, com o brasileiro Pace em segundo, seguido de James Hunt e Emerson Fittipaldi, que se tornou bicampeão mundial de Fórmula 1. Regazzoni terminou em 11º e Scheckter não completou a prova.

Em 1975, Lauda não deu chance a ninguém. Fechou o ano com 64 pontos, 19 de vantagem para Emerson, que foi o vice-campeão, seguido por Reutemann, que somou 37 pontos. Nos anos 1970 morriam 2 pilotos por temporada e ao chegarem em Barcelona, para o GP da Espanha, os pilotos verificaram que os guard rail's não haviam sido colocados de forma correta. Fittipaldi deu um ultimato aos organizadores de que os pilotos não treinariam "enquanto o guard rail for peça decorativa". Os organizadores ameaçaram confiscar carros e equipamentos nos boxes forçando aos donos de equipes obrigarem seus pilotos a entrarem na pista. Emerson, Wilson Fittipaldi Júnior e Arturo Merzario tiveram coragem de ficar fora da pista. 1975 marcou a estreia da Copersucar-Fittipaldi, que disputou o campeonato de F1 até 1982. Este ano foi marcante para José Carlos Pace, que somou 24 pontos e conquistou sua primeira (e única) vitória, no Grande Prêmio do Brasil, em Interlagos, autódromo que hoje leva seu nome.

A temporada de 1976 começou muito boa para Lauda. Após 5 vitórias na primeira metade do ano, ele sofreu um terrível acidente no Grande Prêmio da Alemanha, e só sobreviveu graças a coragem de Arturo Merzario, Brett Lunger, Harald Ertl e Guy Edwards. Lauda, que passou 4 dias na UTI (tendo chegado até a receber a extrema-unção, em virtude de seu gravíssimo estado de saúde), lutou para recuperar a forma a tempo de disputar o Grande Prêmio da Itália, em Monza, onde chegou em

quarto lugar. Alcançou o mesmo resultado na prova seguinte, no Canadá. Não marcou pontos nos EUA. Foi para a última prova no Japão, onde enfrentou um temporal que o fez resolver abandonar a prova, permitindo assim que James Hunt (McLaren) conquistasse seu único título por apenas um ponto de vantagem. Esta temporada marcou a saída de Emerson Fittipaldi da McLaren, indo ser piloto da Copersucar, abrindo mão de lutar por um possível terceiro título mundial. O brasileiro somou 3 pontos em 1976.

A mídia arrasou Lauda, chegando a dizer que ele havia se acovardado, mas ao conquistar o título de 1977, o bi-campeonato, tornou-se maior novamente. Somou 72 pontos contra 55 de Jody Scheckter e 47 de Mario Andretti. Lamentavelmente, para os torcedores brasileiros, no dia 18 de Março de 1977, Pace sofreu um acidente fatal com seu monomotor ao retornar da fazenda de um amigo que morreu também no acidente, em Mairiporã, na Grande São Paulo.

Em 1978, Lauda mudou-se para a Brabham, mas viu a Fórmula 1 ser dominada pela Lotus. Mario Andretti conquistou o título com treze pontos de vantagem sobre seu companheiro de equipe, Ronnie Peterson. O "sueco voador" não terminou aquela temporada. Um acidente depois da largada do Grande Prêmio da Itália, em Monza, envolvendo vários carros o vitimou. Emerson Fittipaldi, que era seu grande amigo, havia abandonado o GP por conta da falta de segurança. Quando o brasileiro estava desembarcando, o avisaram da morte do sueco. O ano de 1978 marcou a entrada do brasileiro Nelson Piquet na Fórmula 1, correndo pela equipe Ensign.

O título de 1979 foi disputado pelos pilotos da Ferrari, Jody Scheckter e Gilles Villeneuve que conquistaram 3 vitórias e 3 segundos lugares cada um, mas com vantagem para Scheckter, que somou 51 pontos contra 47 do canadense. O australiano Alan Jones somou 40 pontos, com quatro vitórias e 1 terceiro lugar e terminou o ano na terceira colocação. Ao final da temporada, Niki Lauda comunicou que estava se aposentando por não ter motivação para correr.



Figura 3:Niki Lauda no treino livre no autódromo de Nürburgring, 1976

Anos 1980

Depois das emocionantes temporadas da década de 1970, chegou a década de 1980. A Williams e McLaren imperavam nas pistas, mas equipes tradicionais, como Lotus e Ferrari, começavam a sentir a crise. Tal período foi considerado um dos melhores da história da F-1.

Em 1980, o australiano Alan Jones triunfou com a sua Williams.

Em 1981, deu Nelson Piquet, competindo pela Brabham.

Em 1982 foi um ano triste para alguns torcedores, devido aos acidentes fatais de Gilles Villeneuve e Riccardo Paletti. Mas o austríaco Niki Lauda, que havia se afastado da categoria depois de 1979, retornou, agora como piloto da McLaren. O finlandês Keke Rosberg surpreendeu e ganhou o campeonato com apenas uma vitória.

A Brabham de Piquet usado em 1981

Em 1983, Nelson Piquet sagra-se bicampeão de Fórmula 1, e fez história tornando-se o primeiro piloto campeão do mundo da era com motores Turbo, com a Brabham-BMW.

A McLaren de Lauda usado em 1984

Em 1984, Lauda faturou o tricampeonato por apenas meio ponto de diferença sobre Alain Prost — se Prost tivesse vencido o Grande Prêmio de Mônaco (com mais da metade da corrida disputada), interrompido pela chuva, o francês seria campeão. Foi nessa temporada que surgiu Ayrton Senna, um dos maiores pilotos da história da categoria. Aliás, neste Grande Prêmio de Mônaco, as condições da pista eram terríveis: um temporal caía. Sob estas condições, o novato Ayrton Senna guiou sua Toleman, chegando ao segundo lugar, até a bandeira vermelha. Muitos que presenciaram esta prova dizem que, se não houvesse a bandeira vermelha, Senna teria ganho a prova.

Em 1985, Michele Alboreto da Ferrari, que desapareceu de meados da temporada, deixando o caminho claro para Prost ganhar o seu primeiro título de carreira aos 30 anos após os seus vários erros. Alboreto liderou o campeonato após vencer a corrida na Alemanha, mas depois não marcou um único ponto nas últimas cinco corridas, negando-lhe o seu único desafio no título da carreira.

Em 1986, o campeonato culminou em uma batalha de pontos entre o duelo das Williams de Nelson Piquet e Nigel Mansell contra Alain Prost de McLaren na corrida final, do Grande Prêmio da Austrália. O pneu de Mansell explodiu de forma espetacular e Piquet, na liderança no momento do incidente, foi trazido para uma parada de boxes não programada logo depois que a equipe Williams evitou o mesmo acontecendo com seus pneus. Isso permitiu Prost para assumir a liderança e a vitória na corrida (seu quarto da temporada) e para garantir o seu segundo Campeonato consecutivo de pilotos. Mansell, Piquet, Prost, juntamente com a estrela em ascensão de Ayrton Senna, que havia conquistado a sua primeira vitória na Fórmula 1 no Grande Prêmio de Portugal, dominou durante toda a temporada e formaram o que foi popularmente apelidado de "Gangue dos Quatros"

Em 1987, a disputa seria entre Piquet e Mansell. O Leão bateu forte em Suzuka, e não teve condições de correr. Piquet conquistou o tricampeonato mesmo com

dificuldades causadas pelas sequelas após a batida forte na curva Tamburello no GP de Ímola nos treinos. Mas aquele acidente não atrapalhou o piloto da Williams, que vivia o auge de sua carreira. Dez pódios e três vitórias depois, Nelson Piquet venceu a disputa interna com Mansell e fechou a temporada 1987 como campeão.

1988–1989: O domínio da McLaren e a disputa entre Senna e Prost

1988 e 1989 foram os "anos McLaren", pois Ayrton Senna, vindo da Lotus, e Alain Prost, que havia vencido em 85 e 86, reinaram absolutos. Em 1988, Senna conquistou seu primeiro título mundial numa temporada em que a McLaren venceu 15 das 16 provas disputadas. Apesar da supremacia da equipe, o ano foi marcado pelo duelo histórico entre os dois pilotos, com Senna vencendo oito corridas e Prost conquistando a vitória em sete provas. Senna chegou ao título na penúltima prova do campeonato, no Grande Prêmio do Japão, numa das suas maiores exibições de toda a sua brilhante carreira. O piloto brasileiro largou na pole position, mas teve problemas logo no início com o motor de seu carro. Este detalhe deixou Senna parado na grelha de partida por alguns segundos e o fez cair para a décima quarta posição, trazendo maior dramaticidade à disputa com Prost, que assumiu a liderança da corrida. Numa recuperação incrível, Senna ultrapassou seus adversários, alcançando a segunda posição na vigésima volta e tomando a liderança do piloto francês na vigésima oitava, conquistando o campeonato e inserindo seu nome definitivamente no hall dos maiores pilotos da história da Fórmula 1.[8] Em 1989, Prost faturou o tricampeonato, igualando-se a Nelson Piquet, Jack Brabham, Jackie Stewart e Niki Lauda em número de títulos. O título do francês foi polêmico e também teve como palco o Grande Prêmio do Japão. Em nova disputa emocionante, ele e Senna bateram na Chicane Casio, uma das últimas curvas do circuito de Suzuka, depois de uma fechada do francês, que tinha a vantagem na pontuação do campeonato e lucraria com o abandono de Senna. Enquanto Prost deixou a corrida, o piloto brasileiro se manteve na pista e venceu a prova, mas foi desclassificado (muitos dizem que por ordens de Jean-Marie Balestre) por cortar caminho na chicane e ser empurrado pelos fiscais de prova. Com a desclassificação, a vitória ficou com o italiano Alessandro Nannini, da Benetton, e o título ficou com Prost.



Figura 4: A McLaren de Lauda usado em 1984

Anos 1990

Em 1990, Senna dá o troco em Prost, que estava na Ferrari. Ambos bateram, agora na largada do Grande Prêmio do Japão, e ficaram fora. Nelson Piquet venceu a prova, com Roberto Pupo Moreno em segundo, e Aguri Suzuki, da Larrousse, chegou em terceiro lugar, melhor resultado de um piloto japonês na F-1, que foi igualado no Grande Prêmio do Japão de 2012 por Kamui Kobayashi chegando também em terceiro.

Em 1991, deu Senna novamente à disputa do título com Mansell, que fez uma tentativa desesperada de superá-lo no final da reta dos boxes, Mansell perde o controle do seu carro indo para a caixa de brita e o brasileiro conquistou seu tricampeonato com uma prova de antecedência. Nesse ano, surgiu aquele que seria o maior recordista da categoria, Michael Schumacher, substituindo o belga Bertrand Gachot, preso por ter se envolvido em uma briga em Londres.

Em 1992, Nigel Mansell consegue o título, e sai da F1 para correr na CART, se sagrando campeão.

Já em 1993, Alain Prost, depois de se licenciar para uma fracassada passagem como piloto de teste da Ligier em 1992, se tornando comentarista em seguida, voltou com tudo. Foi tetracampeão pela Williams e encerrou definitivamente sua vitoriosa carreira. Nesse ano, Senna foi vice-campeão e fez corridas históricas, como o Grande Prêmio da Europa, realizado em Donington Park, em que o tricampeão largou em quarto e, ainda no final da primeira volta, era líder com boa vantagem para o segundo colocado, Alain Prost.

Benetton-Ford B194, carro que consagrou Michael Schumacher campeão mundial de F1 pela primeira vez na carreira.

1994 é considerado o annus horribilis da Fórmula 1 por causa de inúmeros acidentes. Em San Marino, ocorreu o chamado "Fim de semana negro". Na sexta-feira, Rubens Barrichello, da Jordan-Hart, sofreu um forte acidente na Variante Bassa, e quebrou um braço e o nariz, sendo substituído por Andrea De Cesaris. No sábado, Roland Ratzenberger, piloto da Simtek, passa reto na curva Villeneuve devido a perda do aerofólio dianteiro, bate brutalmente no muro e morreu instantaneamente.

Na corrida, outro acidente assustou a torcida: o português Pedro Lamy destruiu a sua Lotus na Benetton de J.J. Lehto, mas os dois saíram ilesos. Oito torcedores ficaram feridos após serem atingidos por um pneu que voou por sobre a arquibancada. Mas os torcedores nem desconfiavam do que viria a seguir: Ayrton Senna, que abria distância frente a Schumacher, perde o controle da Williams na curva Tamburello (após uma falha mecânica, provavelmente a quebra da barra de direção) a cerca de 300 km/h, fazendo com que o carro fosse em direção ao muro. Com o impacto, a suspensão dianteira direita se partiu, e a ponta do triângulo do braço da suspensão o atingiu na têmpora. O brasileiro sofreu ferimentos graves, e foi internado no Hospital Maggiore de Bolonha. Porém, o tricampeão morreu após 6 horas no hospital. As comunicações no circuito entraram em colapso, permitindo que o piloto francês Érik Comas, da Larrousse, deixasse o pit-stop e retornasse à corrida quando ela já havia sido interrompida. Comas (ex-piloto da Ligier e campeão da Fórmula 3000 em 1990) somente entendeu o que estava acontecendo quando os fiscais de pista mais próximos ao acidente tremularam nervosamente suas bandeiras vermelhas indicando-lhe a situação, o helicóptero estava

parado na pista logo depois da curva Tamburello, onde Senna havia batido sua Williams, uma curva que é feita a cerca de 300 km/h. Se não fosse a atitude dos fiscais ao balançarem as bandeiras vermelhas (que representa prova interrompida), Comas vindo na curva Tamburello a mais de 300 km/h, não conseguiria frear e poderia ter batido no helicóptero. O experiente italiano Michele Alboreto se atrapalha nos boxes, e o pneu traseiro esquerdo de sua Minardi escapa, se chocando contra os mecânicos da Ferrari e ferindo um da Lotus. O terror parecia continuar quando Karl Wendlinger, da Sauber, bateu na saída do túnel em Mônaco. O austríaco ficou em coma, se recuperou, mas não voltou. No fim, deu Schumacher. O alemão da Benetton chegou à Austrália com um ponto de vantagem sobre Damon Hill, da Williams. Os dois bateram, e ficaram fora. Nigel Mansell, que voltara da Indy, venceu a corrida. Ao fim dessa temporada, duas equipes se despediram melancolicamente: a Larrousse, que somou dois pontos, e a Lotus, que após 36 anos de trabalho, teve um fim indigno, não marcando nenhum ponto, ficando à frente apenas da fraca Simtek.

Já em 1995, Schumacher ganhou o bicampeonato com relativa facilidade.

Em 1996, deu Damon Hill, e o herdeiro de Graham Hill se tornou o primeiro piloto filho de um campeão a repetir o feito do pai.

Em 1997, Jacques Villeneuve, da Williams, faturou seu único título na categoria após Schumacher tentar jogar sua Ferrari em cima da Williams do canadense, pois na corrida final o alemão estava um ponto a frente do canadense. A Williams nunca mais venceu nem o título de pilotos, nem o de construtores desde então. Depois dessa atitude antidesportiva, Schumacher foi desqualificado do Mundial de 1997, mas os pontos dos construtores não foram excluídos da Ferrari.

Em 1998 e 1999, a McLaren voltou com tudo. Mika Häkkinen venceu as duas temporadas por pequenas vantagens sobre Schumacher e Eddie Irvine. Neste último ano, a Ferrari encerrou o jejum de dezesseis anos sem um mundial de construtores. Em 1999 Schumacher sofreu um grave acidente em Silverstone e ficou fora por boa parte do campeonato retornando apenas na Malásia.



Figura 5: Prost na Williams em 1993

Anos 2000

Schumacher no Grande Prêmio dos Estados Unidos em 2004.

Entre os anos de 2000 e 2004, a "Era Schumacher" chegou ao seu auge, tendo sido o germânico campeão do mundo cinco vezes em sequência pela Ferrari.

Em 2000, um embate feroz contra o arqui-rival Finlandês, Mika Hakkinen, com direito a batalhas épicas na pista como em San Marino, quando Schumacher venceu na estratégia, em Nurburgring, durante um dilúvio e onde Schumacher mostrou sua superioridade em condições adversas, em Spa-Francorchamps, que foi palco de uma das ultrapassagens mais bonitas da história da F1 (quando Hakkinen ultrapassou Michael na reta Kimmelin, antes da chicane Les Combes, deixando o então piloto da BAR, Ricardo Zonta, entre eles) e em Suzuka, aonde Michael Schumacher mostrou arrojo e contou com um excepcional trabalho em equipe para depois de 21 anos trazer um título mundial para a escuderia italiana. Cabe ressaltar a ida de Barrichello para a Ferrari, após passar pelas equipes Jordan e Stewart GP, e a estreia de Jenson Button, com atuações consistentes pela Williams-BMW.

O ano de 2001 representou um domínio significativo para os carros da Ferrari, com Schumacher sendo campeão com relativa facilidade em cima de David Coulthard ainda no GP da Hungria. Hakkinen, vice-campeão no ano anterior, sofria com a vida pessoal outrora abalada pelo álcool e pelas constantes idas e vindas em seu casamento com Erja, mãe de seu filho que nascera no final de 2000 — e não conseguiu repetir a boa atuação de 1998, 1999 e 2000. Juan Pablo Montoya também estrearia pela Williams, mostrando arrojo e pouco cuidado com os pneus de seu bólido inglês.

Em 2002, temporada comparável a 1988 em termos de domínio, teve Schumacher mais uma vez como protagonista, porém não apenas pelas inúmeras vitórias e podiums, mas também pelo episódio mais antidesportivo de todos os tempos da F1: o GP da Áustria, que revelou ao mundo o lado mais amargo e sujo do esporte — quando Barrichello, então companheiro dele na Ferrari foi obrigado a dar passagem ao alemão poucos metros antes da chegada, fazendo com que a cerimônia do parque fechado e o pódio fossem repletas de vaias e muito constrangimento.

O ano de 2003, em contrapartida, foi bastante complicado para a Ferrari, após o lançamento do modelo 2003-GA, que não foi tão eficiente quanto seus antecessores. Schumacher teve vida dura contra Kimi Räikkönen e Juan Pablo Montoya durante toda a temporada e graças a vitória em Indianópolis e a vitória de Barrichello em Suzuka, conseguiu garantir o hexacampeonato mundial, superando o recorde de títulos de Juan Manuel Fangio (5) e se torna o maior vencedor da história da Fórmula 1.

Em 2004 foi parecido com 2002, com um absoluto domínio da Ferrari, incluindo o vice-campeonato de Barrichello e diversas dobradinhas.

Em 2005 e 2006, Fernando Alonso, da Renault, garantiu o título, dando à Espanha o bicampeonato. 2005 foi também o ano de despedida de duas equipes tradicionais: a Minardi (que revelara Alonso) e a Jordan, que por pouco não protagonizaram um pódio histórico nos EUA — este GP possuiu apenas seis carros. Em 2006, Felipe Massa, vindo da Sauber, substituiu Barrichello, que foi correr pela nova equipe (a Honda, que havia comprado a British American Racing), venceu pela primeira vez. Três equipes estrearam nessa temporada: Super Aguri, Scuderia Toro Rosso e

Midland F1. Foi também no certame de 2006 que Michael Schumacher se despediu após ter batido quase todos os recordes — apenas o de maior número de corridas não foi quebrado.

A temporada de 2007 foi uma das mais disputadas da história recente da categoria. Lewis Hamilton, estreante e primeiro piloto negro da história da F1, conseguiu ser o piloto sensação da temporada, liderando a maior parte do tempo o campeonato de pilotos. Porém, nos GPs da China e do Brasil, os dois últimos, o jovem inglês cometeu dois erros que lhe custaram o título. Kimi Räikkönen, de forma inesperada, conquistou seu primeiro título mundial por uma diferença de apenas um ponto sobre Hamilton e Alonso. A temporada foi marcada também pelo caso de espionagem feita pela equipe McLaren (de Hamilton e Alonso) sobre a Ferrari (de Räikkönen e Massa), que resultou na perda de todos os pontos da equipe McLaren, além de ter corrido o risco de ser excluída do campeonato. Felipe Massa ficou na quarta posição do campeonato.

Massa pilotando o Ferrari F2008

Hamilton pilotando a McLaren MP4-23

O campeonato de 2008 foi muito disputado, com boa performance de pilotos novatos, com destaque para Sebastian Vettel, da Scuderia Toro Rosso, que se tornou o piloto mais jovem a vencer um GP da categoria. Nesse ano, houve melhora na performance de equipes como STR (que terminou a frente do chamado "time A", a Red Bull Racing), BMW Sauber e Toyota.

A decisão aconteceu em Interlagos, onde Felipe Massa e Lewis Hamilton duelaram até os últimos metros pelo título.

A decisão foi até a última volta. Felipe Massa precisava vencer e fez sua parte. Com a vitória de Felipe, Hamilton não podia chegar em posições inferiores ao quinto lugar. No final da prova, choveu mais forte. Todos trocaram pneus, menos Timo Glock, que passou Hamilton, e deixou o inglês segurando a pressão de Sebastian Vettel, com sua STR.

Vettel ultrapassa Hamilton, mas na última curva, Glock com pneus slick "patinava", e com dificuldades visíveis de manter o carro na pista, Hamilton passa Glock na junção, assume o 5.º lugar e conquista seu primeiro título mundial por apenas 1 ponto de diferença (98 a 97).

O heptacampeão Michael Schumacher, em entrevista, disse que nunca viu corrida tão emocionante como a de Interlagos em 2008.

Esta temporada se revelou equilibrada entre grandes equipes como Ferrari, McLaren e Renault, que se recuperou no fim do campeonato. Não devem ser esquecidos os erros grotescos da Ferrari, que custaram o campeonato da equipe e de Massa.

Nelsinho Piquet conquistou bons resultados na segunda metade do campeonato. No entanto o herdeiro de Nelson Piquet teve sua carreira manchada na Fórmula 1, quando ao final da temporada foi revelada uma conspiração da equipe Renault, na qual ele confessou ter batido propositadamente (cumprindo ordens do chefe da equipe, Flavio Briatore, e o engenheiro chefe, Pat Symonds) na corrida de Singapura, dando assim a vitória ao seu companheiro Fernando Alonso.[9]

O acidente premeditado de Nelsinho Piquet causou a entrada do safety car e tumultuou a parada nos boxes. Felipe Massa (que estava na primeira posição na corrida) foi para os boxes e teve problema com a mangueira de combustível e saiu da prova. Se não fosse intenção premeditada de Nelsinho Piquet em causar o acidente que favoreceu Fernando Alonso, possivelmente Felipe Massa seria o campeão mundial de 2008 ao invés de Lewis Hamilton.

Este ano marcou a aposentadoria do inglês David Coulthard, que abandonou logo na largada do GP do Brasil, e a quebra do recorde de corridas disputadas, atualmente pertencente a Kimi Räikkönen.

Button pilotando a Brawn GP durante o Grande Prêmio da Turquia

2009 foi marcado pela redenção do inglês Jenson Button, que havia perdido seu lugar com a saída repentina da Honda. Entretanto, Ross Brawn, que já havia trabalhado com Button e Barrichello em 2008, comprou o espólio da equipe japonesa e a rebatizou com seu sobrenome, Brawn GP. Os motores dos carros eram da Mercedes-Benz, e na Austrália, Button teve um começo avassalador, quebrado somente no GP da China, vencido pelo alemão Sebastian Vettel, da RBR. Também para a história dos campeonatos mundiais ficou o fato de, pela primeira vez, uma equipe ter ganho o campeonato no ano de estreia.

Além da Brawn GP e da RBR, merece destaque a ascensão da Force India, que equipado com motor Mercedes, fez um campeonato sem grandes erros como em 2008. Giancarlo Fisichella conquistou a primeira pole, o primeiro pódio e os primeiros pontos da equipe de Vijay Mallya, no GP da Bélgica. Adrian Sutil, companheiro de Fisico, também fez uma temporada acima das expectativas. O mesmo não se pode dizer de Luca Badoer, piloto de testes da Ferrari, que após dez anos sem correr uma etapa da categoria, acabou sendo escolhido para suceder Felipe Massa, afastado após sofrer grave acidente na Hungria, ao ser atingido por uma mola do carro de Rubens Barrichello. Badoer não conseguiu pontuar e Fisichella assumiu o posto, realizando, assim, seu sonho de pilotar um carro da Scuderia.



Figura 6: Schumacher no Grande Prêmio dos Estados Unidos em 2004

Anos 2010

Vettel no Grande Prêmio de Abu Dhabi de 2010

Em 2010 foi marcado pela volta do heptacampeão Michael Schumacher e pelo retorno do nome Senna a Fórmula 1, com a chegada de Bruno Senna. Neste ano surgiram duas novas equipes: HRT e Virgin, e também o retorno da equipe Lotus.

Esta temporada também foi marcada por várias mudanças no regulamento, entre elas estão: o fim do reabastecimento, o aumento do número máximo de carros inscritos (de 20 para 24),[10] a ajuda da Formula One Management para novas equipes,[11] o aumento do peso mínimo dos carros (605 para 620 kg),[12] e alterações na utilização dos pneus. Este foi o último ano do uso do difusor duplo utilizado primeiramente em 2009 (banido a partir de 2011).

No GP da Alemanha a Ferrari ordenou que o piloto brasileiro Felipe Massa cedesse o primeiro lugar para o espanhol Fernando Alonso que vinha em segundo. A FIA decidiu multar a equipe em US\$ 100 000 pelo ato ilegal.[13]

Até a última corrida, havia quatro pilotos com chances de título: Sebastian Vettel, Fernando Alonso, Mark Webber e Lewis Hamilton. O campeão foi o alemão Sebastian Vettel, da Red Bull Racing e o vice-campeão foi o espanhol Fernando Alonso, da Ferrari. A Red Bull Racing sagrou-se também vencedora do mundial de construtores.[14]

Em 2011 foi marcado pelo domínio do Sebastian Vettel e o retorno do Kers e a adição do DRS, foi proibido o duto frontal e a liberação do jogo de equipe. Vettel permaneceu na liderança do campeonato durante o ano todo. Neste ano também marcou a estreia do Grande Prêmio da Índia, tornando-se assim, o calendário mais longo da história da Fórmula 1. Mas com protestos políticos no Barém, o GP foi adiado, ainda tinha chances de voltar em outubro, mas foi cancelado, assim retornando apenas em 2012. Sebastian Vettel se consagrou bicampeão da temporada de 2011 no Grande Prêmio do Japão, faltando 4 corridas para o final da temporada.[15][16]

Em 2012 foi marcado pela disputa entre o alemão, Sebastian Vettel, e o espanhol, Alonso. O brasileiro, Felipe Massa, que quase saiu da Ferrari, foi somente o 7º colocado, no geral e Bruno Senna foi o 16º. A disputa pelo título se estendeu até o GP do Brasil, em Interlagos, que ficou marcado pela disputa intensa na chuva, com troca de pneus e estratégias, e erros de pilotos. Sebastian Vettel, era o favorito no início da competição mas início da prova sofreu uma colisão com o piloto Bruno Senna, além de um erro de estratégia com a troca pneus, o que levou o piloto alemão para o meio do grid, fora da pontuação mínima, o que tornaria Fernando Alonso o campeão da temporada. Mesmo assim, em uma longa recuperação, conseguiu terminar na 7ª colocação, atingindo a pontuação mínima para que pudesse se tornar o mais jovem tricampeão da história, levando a vitória do campeonato de pilotos de 2012.

Em 2013 ficou marcado por Lewis Hamilton decidir sair da McLaren, indo para a Mercedes; por Michael Schumacher aposentar-se em definitivo da Fórmula 1 (o heptacampeão acabaria sofrendo um grave acidente de ski em 29 de dezembro do mesmo ano); e por Sebastian Vettel conquistar seu tetracampeonato no GP da Índia, faltando 4 corridas para o fim da temporada.

Em 2014, um novo regulamento foi aplicado na F1. Este regulamento trouxe a volta do turbocompressor, a adição de motores V6 1.6 e a adição de baterias e sistemas de recuperação de energia — os ERS, que são dois: o MGU-H, que recupera a energia perdida pelo calor, e o MGU-K, que recupera a energia perdida na freada. Esta temporada marcou o fim do domínio da Red Bull, já que os motores V6 Renault não vieram tão fortes quanto na temporada passada. A Williams retorna ao seu período de "vacas gordas", após ficar anos amargando posições intermediárias (a escuderia inglesa ficou em nono lugar no Mundial de Construtores de 2013, a frente apenas das equipes Caterham e Marussia). A equipe de Grove contratou novos funcionários (incluindo Felipe Massa, ex-piloto da Ferrari), atraiu novos patrocinadores, como a Martini, e construiu um carro decente para a temporada de 2014. Este também foi o último ano de Fernando Alonso na Ferrari, e de Sebastian Vettel na Red Bull. Houve alguns estreantes, como Marcus Ericsson, pela Caterham Racing, Daniil Kvyat, pela Scuderia Toro Rosso, e Kevin Magnussen, pela McLaren.

Logo na primeira etapa, o dinamarquês Kevin Magnussen conquista o terceiro lugar. Porém, com a desqualificação de Daniel Ricciardo da prova, o piloto da McLaren ganha os 18 pontos. Neste GP da Austrália, Hamilton abandona, e Rosberg vence. Nos próximos quatro GPs, Hamilton vence, com Rosberg em segundo. Nestas cinco provas, nota-se claramente que a Mercedes AMG vai vencer o campeonato. Porém, a dúvida é: Quem será o campeão de 2014: Hamilton ou Rosberg?

O título foi decidido apenas na última corrida, nos Emirados Árabes e com problemas em seu carro Rosberg acaba chegando na 14ª posição e com uma vitória Lewis Hamilton se torna bicampeão mundial.

Jules Bianchi, vítima do último acidente fatal da Fórmula 1

No GP de Mônaco, o piloto francês Jules Bianchi conquistou os únicos pontos da Marussia em toda a sua história, com um ótimo oitavo lugar, que se tornou um nono com a adição de 5 segundos ao tempo de prova do francês por conta de uma punição. Bianchi acaba se acidentando gravemente no GP do Japão, em 5 de outubro de 2014: Quando estava a curvar Jules perdeu o controle e acerta a grua de remoção, que estava removendo o carro de Adrian Sutil, que havia aquaplanado exatamente no mesmo ponto. A corrida aconteceu sob péssimas condições, pois um tufão se aproximava da ilha asiática, e foi finalizada pelo diretor de prova através da bandeira vermelha, pois já estava ficando escuro e a chuva só aumentava. Bianchi, que em virtude do acidente e consequentemente do diagnóstico de lesão axonal difusa, ficou hospitalizado em estado vegetativo deste então, e viria a falecer no ano seguinte, em 17 de julho de 2015, tornando-se o primeiro piloto a morrer na Fórmula 1 desde Ayrton Senna, em 1994.

Em 2015, Hamilton liderou o campeonato desde a abertura e tornou-se campeão com antecipação de três corridas ao vencer nos Estados Unidos.

Em 2016, Rosberg venceu as quatro primeiras corridas da temporada (Austrália, Barém, China e Rússia). No Grande Prêmio da Espanha, Hamilton tentou dar o troco na saída da curva três, mas Nico fechou a porta e Hamilton acabou saindo da pista, perdendo o controle e batendo no alemão e acabou colocando as duas Mercedes fora da prova e mais uma vez disputando o título com o companheiro de equipe, desta vez Rosberg sagrou-se campeão mundial ao chegar em segundo lugar na última corrida em Abu Dhabi e se tornar o segundo filho de campeão a levar o título na história da Fórmula

1 igual ao pai, Keke Rosberg (1982). Contudo, Nico surpreendeu o mundo ao anunciar sua aposentadoria apenas cinco dias após a conquista de seu título.[17] Outro que iria abandonar o esporte era Felipe Massa, que chegou a comunicar a decisão em setembro, durante uma coletiva em Monza,[18] mas a saída repentina de Rosberg fez com que a Mercedes contratasse o companheiro de Felipe na Williams, o finlandês Valtteri Bottas, como substituto, e assim, a equipe britânica foi obrigada a contratar o brasileiro para mais uma temporada.[19]

Lewis Hamilton em 2017, neste ano, ele igualou o recorde de poles positions de seu ídolo Ayrton Senna

A temporada 2017 da Fórmula 1 começaria disputada novamente. A disputa pelo título teria mais uma vez Lewis Hamilton (Mercedes), desta vez lutando com Sebastian Vettel (Ferrari). Foi a primeira vez que a Mercedes GP teve um concorrente direto na disputa do campeonato, já que de 2014 a 2016 a disputa era caseira na Mercedes (Hamilton × Rosberg). Dentro da Fórmula 1, não acontecia uma disputa entre diferentes equipes desde a temporada de 2013 (que sagrou Sebastian Vettel tetracampeão consecutivo, 2010–13). O GP da Austrália foi vencido por Vettel, com Lewis Hamilton em segundo e Valtteri Bottas em terceiro. Com esse resultado percebeu-se que a temporada seria muito disputada e teria a volta de um duelo de pilotos de diferentes equipes. No Grande Prêmio da China, Lewis venceu e Sebastian chegou sem segundo, e o campeonato ficou empatado entre Hamilton e Vettel. O Grande Prêmio do Barém foi vencido pelo alemão, com o inglês em segundo. O Grande Prêmio da Rússia foi vencido por Valtteri Bottas, que conquistava sua primeira vitória na F1, Vettel em segundo e Hamilton em quarto. Lewis vence na Espanha e Sebastian chega em segundo. No Grande Prêmio de Mônaco a Ferrari conquistou sua primeira dobradinha, com o alemão em primeiro; Hamilton teve problemas na classificação e não conseguiu mais do que um sétimo lugar no apertado Circuito de Mônaco. Lewis voltou ao triunfo no Grande Prêmio do Canadá, com o rival do campeonato chegando apenas em quarto, o que amenizava o prejuízo de Mônaco. No Azerbaijão, Daniel Ricciardo venceu, com Lewis e Vettel chegando em quinto e quarto respectivamente. Na Áustria, Bottas venceu mais uma, Hamilton chegou apenas em quarto e o líder do mundial em segundo. Na Inglaterra, a flecha de prata corria em casa, e venceu a prova, com Vettel chegando apenas em sétimo depois de um pneu furado na última volta. O inglês estava agora a 1 ponto de se igualar ao alemão no campeonato, mas na Hungria a Ferrari deu o troco e conseguiu mais uma dobradinha, com o carro número 5 na primeira posição, o piloto da Mercedes chegou apenas em quarto; seu companheiro subiu ao pódio.

Depois das férias do meio de temporada, Lewis Hamilton venceu na Bélgica e na Itália, e assumiu a liderança do campeonato por 3 pontos. No Grande Prêmio de Singapura o alemão da Ferrari foi pole, mas depois de um toque na largada entre ele, Kimi Raikkonen e Max Verstappen; os três foram forçados a abandonar a prova, e o inglês que havia largado em quinto, pulou para a ponta logo nas primeiras curvas depois de uma excelente corrida e foi o vencedor deste Grande Prêmio. A liderança do mundial aumentava para 28 pontos. Na Malásia, Hamilton foi segundo, com a vitória sendo de Verstappen, e Vettel, que teve de largar de último chegou em quarto; a vantagem no campeonato subia para 34 pontos. No Japão, Lewis voltou ao triunfo e Sebastian Vettel teve que abandonar antes de décima volta por problema de vela. A liderança do britânico dava um salto, de 34 para 59 pontos. Nos EUA Hamilton venceu com conforto

e o seu rival foi segundo, e a liderança subiu mais 7 pontos (de 59 para 66 pontos). No México, Lewis Hamilton assegurou o quarto título na Fórmula 1 com 56 pontos de vantagem (com 50 ainda a serem disputados) com um nono lugar, o seu concorrente foi quarto, mas não foi suficiente para manter a luta viva. Lewis foi tetracampeão com duas provas de antecedência. Outro momento deste ano foi o adeus definitivo de Felipe Massa, que foi e continua sendo o último brasileiro a correr uma temporada completa na Fórmula 1.

Em ambas as temporadas, Hamilton e a Mercedes foram brevemente ameaçados pela Ferrari. Em 2018, o piloto britânico e o alemão Sebastian Vettel estavam empatados no número de títulos (quatro para cada um) e disputavam para ver qual conseguiria chegar ao pentacampeonato primeiro, buscando se igualar ao lendário piloto argentino Juan Manuel Fangio. Vettel chegou a liderar a disputa, após vencer as primeiras corridas do ano (Austrália e Bahrein) e ganhando também no Canadá e na Grã-Bretanha, a casa de seu rival. Mas depois da vitória do nº 44 no Grande Prêmio da Alemanha, a casa de Vettel, a disputa foi totalmente controlada por Hamilton e pela Mercedes. Vettel ainda venceu na Bélgica, mas o inglês tinha ganhado a anterior, na Hungria, e também levou quatro corridas consecutivas (Itália, Singapura, Rússia e Japão), sendo pentacampeão com um quarto lugar no GP do México, faltando duas rodadas para o fim.

Em 2019, a Ferrari trocou o finlandês Kimi Räikkönen pelo jovem monegasco Charles Leclerc, e o nº 16 mostrou seu potencial, fazendo sua primeira pole já na sua segunda corrida com os tifosi, no Bahrein, repetindo este feito na Áustria, em Singapura, na Rússia, no México, e na Bélgica e na Itália, nas quais ele também foi o vencedor da corrida. Todavia, ele enfrentava a concorrência interna com Vettel, que por ser veterano, exigia tratamento prioritário, teve que lidar com alguns erros da sua própria equipe, a Ferrari, e ainda tinha que superar Hamilton e a Mercedes, ambos dominantes, que venceram as oito primeiras corridas (com direito a seis dobradinhas) e seguiram campeões neste ano. Lewis também pontuou em todas as etapas, igualando o que apenas Michael Schumacher fizera em 2002, e com seu sexto título, conquistado no GP dos Estados Unidos, ultrapassou Juan Manuel Fangio (com 5 títulos), ficando atrás apenas de Michael Schumacher, que possui 7 títulos. Nesta temporada, também tivemos o início da parceria vitoriosa entre a Red Bull e a Honda, que passou a fornecer os motores para a equipe austríaca no lugar da Renault.



Figura 7: Hamilton pilotando a Mercedes W06

Anos 2020

2020: O heptacampeonato de Hamilton

Lewis Hamilton conduzindo a Mercedes W11 durante o GP da Toscana de 2020, neste ano, o carro adotou uma pintura preta para mostrar apoio à luta antirracista

O ano de 2020 foi marcado pela explosão da pandemia de COVID-19, que afetou todo o planeta, e não foi diferente com a Fórmula 1. A categoria, que tinha originalmente vinte e duas corridas em seu calendário, já havia feito seus testes de pré-temporada em fevereiro e deveria ter estreado em 15 de março com o Grande Prêmio da Austrália, no entanto, esta corrida teve que ser adiada com o recrudescimento da doença, e posteriormente, foi cancelada em definitivo, juntamente com mais treze etapas, como os tradicionais GPs da China, de Mônaco e do Brasil, além das corridas em Países Baixos e Vietnã, que estrearíamos na categoria neste ano. Assim, apenas dezessete etapas foram cumpridas, e a temporada só iniciou em 5 de julho, com o GP da Áustria, que teve pole e vitória de Valtteri Bottas, piloto da equipe Mercedes. No entanto, seu companheiro de equipe Lewis Hamilton foi mais uma vez dominante, tendo vencido e se sagrado campeão no Grande Prêmio da Turquia, com três rodadas de antecedência. Este foi o seu sétimo campeonato, o quarto consecutivo, igualando o piloto alemão Michael Schumacher em número de títulos.

Romain Grosjean, da equipe Haas, sofreu forte acidente que antecipou o encerramento de sua carreira na Fórmula 1

Neste ano, a equipe Mercedes apresentou uma pintura diferente, trocando o tradicional prateado pela cor preta, como uma forma de protesto contra o racismo, devido à morte de George Floyd. O próprio Hamilton usou a sua popularidade para defender causas antirracistas.[20] Por influência dele, os pilotos repetiram o gesto de se ajoelhar durante a execução do hino do país que sediava o GP. No entanto, nem todos os pilotos aceitaram participar do protesto. Dentre os que se recusaram, estavam Max Verstappen, Kimi Raikkonen, Carlos Sainz, Charles Leclerc, Daniil Kvyat e Antonio Giovinazzi.[21] Kevin Magnussen se juntou a estes no GP da Grã-Bretanha. E todos, inclusive os que não se ajoelharam, utilizaram as camisetas com os dizeres "End racism" ("Acabar com o racismo" em inglês).[22]

Outro evento marcante foi o forte acidente que o piloto franco-suíço Romain Grosjean, da equipe Haas, sofreu durante o GP do Bahrein. Pouco após a largada, o piloto de número 8 escapou na saída da curva 3, perdeu o controle do carro após tocar na AlphaTauri de Daniil Kvyat e bateu forte no muro, o que fez com que seu carro explodisse em chamas. Apesar disso, Grosjean conseguiu sair sozinho do carro, mesmo mancando, e teve apenas algumas queimaduras nas mãos e nos tornozelos. Foi substituído pelo brasileiro Pietro Fittipaldi nas duas últimas corridas.

2021: Verstappen X Hamilton

Esta temporada trouxe uma novidade: a Sprint Race, uma corrida mais curta que seria disputada aos sábados e definiria o grid de largada para a corrida de domingo. Esta nova forma de qualificação foi adotada nos GPs da Inglaterra, da Itália e de São Paulo, rendendo três pontos para o primeiro colocado, dois para o que terminar a

corrida em segundo lugar e um para o piloto que chegar na terceira posição. Nas pistas, o que mais marcou foi a disputa entre o então campeão, Lewis Hamilton, e o neerlandês Max Verstappen, que era considerado por muitos especialistas como um prodígio do esporte e um futuro campeão. Nesta temporada, Hamilton atingiu dois recordes, sendo o primeiro piloto a alcançar a marca de 100 poles positions no Grande Prêmio da Espanha, e de 100 vitórias, no GP da Rússia. Mas Verstappen era um rival duro, e ele também conquistou um recorde, sendo o mais jovem a ter um Grand Chelem, com 23 anos e 277 dias, durante o GP da Áustria.[23]

Lewis Hamilton pilota a Mercedes W12, enquanto comemora a vitória no polêmico GP da Grã-Bretanha de 2021

A disputa foi intensa do início ao fim desta temporada. Na primeira corrida, no Bahrein, Verstappen conquistou a pole, contudo, Hamilton obteve a vitória. Na seguinte, aconteceu o contrário: Hamilton fez a pole, mas Verstappen venceu o GP de Emília-Romanha. Hamilton venceu também em Portugal e Espanha, mas Verstappen conquistou Mônaco e outras três vitórias consecutivas: França, Estíria e Áustria. O ápice da disputa foi na Grã-Bretanha, em que Verstappen venceu a Sprint após ultrapassar Hamilton na largada, no entanto, durante a corrida, os dois pilotos se chocaram na Curva 9, também conhecida como Copse, e o neerlandês foi obrigado a abandonar a competição. Hamilton foi considerado culpado pelo incidente, foi punido com 10 segundos, e mesmo assim, venceu o Grande Prêmio, para a fúria de Max e da Red Bull, que criticaram duramente seu comportamento na pista e tentaram recorrer do resultado junto à FIA, sem sucesso.

Hamilton e Verstappen no GP de Austin

Outra corrida marcante foi o GP da Bélgica, que entrou para a história como a corrida mais curta da Fórmula 1, por conta de uma chuva torrencial que atrasou o GP por cerca de três horas. Os pilotos largaram, mas só fizeram 3 das 44 voltas programadas, todas cumpridas atrás do Safety Car. A vitória foi atribuída a Max Verstappen, mas ele só obteve a metade dos pontos. Mesmo assim, foi o suficiente para ele consolidar a liderança no campeonato. No entanto, Lewis Hamilton seguia em seu enalço, e iniciou uma forte reação a partir do Grande Prêmio de São Paulo. Nesta corrida, Hamilton demonstrou seu enorme talento no automobilismo, pois após ter sido punido por conta de uma alteração na asa móvel e obrigado a largar em último na Sprint Race, o britânico da Mercedes fez várias ultrapassagens e terminou a corrida curta na quinta posição, com o seu principal oponente Verstappen se sagrando como vencedor e pole position. Hamilton ainda perdeu mais cinco posições por ter trocado o motor pela quinta vez na temporada, e mesmo assim, venceu a corrida do domingo, com Verstappen cruzando a linha de chegada na segunda posição, após ter liderado a maior parte da corrida.[24] Além dessa vitória, o inglês também faturou as poles e venceu as rodadas do Catar e da Arábia Saudita. Assim, os dois pilotos foram para a última rodada, em Abu Dhabi, com a pontuação empatada. No entanto, a corrida final foi marcada pelas polêmicas decisões do diretor de corrida Michael Masi, que, após um acidente do piloto da Williams Nicholas Latifi, ordenou que nenhum dos pilotos retardatários deveria retomar suas posições. Após ser pressionado pela Red Bull, Masi definiu que apenas os cinco pilotos que estavam entre o líder da corrida, Lewis Hamilton, e o segundo colocado, Max Verstappen, poderiam descontar a volta. E antes que eles pudessem fazê-

lo, Masi autorizou que ocorresse a relargada, na última volta. Todas essas medidas de Masi violavam as regras da categoria, e elas, juntamente com a decisão da Red Bull de trocar os pneus do neerlandês e a recusa da Mercedes em trocar os pneus de Lewis Hamilton, permitiram que Max Verstappen pudesse conquistar seu primeiro título, após ultrapassar Hamilton e vencer a corrida, gerando muitos protestos da mídia, da torcida e dos principais prejudicados. Apesar disto, Hamilton e a equipe Mercedes decidiram não contestar o resultado judicialmente.

2022 – presente: Retorno do efeito solo, domínio de Verstappen e da Red Bull
Charles Leclerc conquistou o vice-campeonato em 2022

A temporada 2022 da Fórmula 1 se viu impactada pela invasão da Ucrânia, que culminou no banimento da Rússia de todas as competições esportivas. Isso fez com que o piloto russo Nikita Mazepin perdesse seu contrato com a equipe Haas, que rescindiu com ele e com a sua patrocinadora UralKali sem precisar pagar multa, sendo substituído pelo dinamarquês Kevin Magnussen.[25] E o mesmo se aplicou ao GP da Rússia, que foi definitivamente cancelado.[26] 2022 trouxe de volta o efeito solo, mas também acarretou no efeito porpoising, ou os quiques, que faziam os carros saltarem na pista, e gerou muitas críticas da mídia, dos pilotos e das equipes, por trazer sérios riscos à segurança dos condutores.[27] O campeonato começou com o monegasco Charles Leclerc obtendo duas vitórias importantes no Bahrein e na Austrália, enquanto a Red Bull lidava com quebras e abandonos.[28] No entanto, Max Verstappen e a RBR responderam, e o Super Max, como seus fãs carinhosamente o chamam, assumiu a liderança no GP da Espanha,[29] mantendo-a até o fim do campeonato.

Pérez e Verstappen dirigindo seus RB18 em 2022

E com a mudança das regras pleiteada pela equipe Mercedes, que atingiu o assoalho flexível utilizado pelos carros da Ferrari,[30] Max Verstappen e a Red Bull foram dominantes na segunda metade da temporada, dando ao neerlandês a conquista do bicampeonato durante o Grande Prêmio do Japão. Esta corrida, tal qual o GP da Bélgica do ano anterior, também se deu debaixo de uma intensa chuva, e correu sério risco de ser cancelada. A presença de um trator na pista enquanto os pilotos ainda estavam correndo gerou discussões e polêmicas, como o francês Pierre Gasly, da Alpha Tauri, tendo sido o piloto que mais se aproximou de colidir com o trator, o que lhe acarretou uma punição de 20 segundos. Entretanto, a chuva diminuiu dentro do tempo estabelecido para a corrida de domingo, e às 16h15, na hora local, ela foi retomada, e seu vencedor foi Max Verstappen.

Verstappen, atual campeão da F1

Mas para ser campeão em Suzuka, o neerlandês precisava que Leclerc ficasse em terceiro lugar, e o monegasco havia cruzado a linha de chegada em segundo. Contudo, ele recebeu uma punição de cinco segundos por ter ultrapassado os limites da pista, perdendo a segunda posição para Sérgio Pérez, companheiro do Verstappen na equipe austríaca. O anúncio do bicampeonato de Max se deu de forma inusitada, em meio às entrevistas pós corrida que os pilotos tradicionalmente dão.[31] Neste ano, Verstappen quebrou o recorde de ter vencido mais corridas em uma mesma temporada, sendo o primeiro a receber a bandeira quadriculada por catorze vezes, superando as 13

vitórias de Schumacher em 2004 e de Vettel em 2011, conquistou seu segundo Grand Chelem na Emília-Romanha e obteve seu quinto hat trick nos Países Baixos.[32]

Max Verstappen a bordo do RB19, o carro mais vencedor da história da Fórmula 1

Em 2023, Verstappen e a Red Bull tiveram uma temporada ainda mais dominante, na qual eles quebraram vários recordes antigos da categoria. A bordo de seu RB19, Max se tornou o terceiro maior vencedor de todos os tempos, ultrapassando as 53 vitórias de Sebastian Vettel no GP de Abu Dhabi. Ele também bateu seu próprio recorde de vitórias em uma só temporada (dezenove), de vitórias consecutivas (dez), que também pertencia a Vettel, de maior pontuação total (575), de diferença para o vice-campeão (290 em cima de seu companheiro de equipe Sergio Pérez), de aproveitamento numa temporada (86,3%, contra os 75% de aproveitamento de Alberto Ascari em 1952), e ainda se tornou o primeiro piloto a liderar mais de mil voltas em uma só temporada. E a Red Bull superou o recorde da McLaren de 1988 ao conquistar 21 das 22 vitórias na mesma temporada, com 95,45% de aproveitamento.[33]

A única corrida de 2023 que não foi vencida por um piloto Red Bull foi a de Singapura, cujo primeiro colocado foi o ferrarista Carlos Sainz Jr, curiosamente, um antigo integrante do programa de desenvolvimento de pilotos da Red Bull e ex-companheiro de Verstappen na Toro Rosso. Nesse GP, Verstappen teve problemas e ficou fora do pódio pela única vez na temporada, recebendo a bandeira quadriculada na sexta posição, o que quebrou a sua sequência de vitórias.

Com isso, a decisão do título de 2023 acabou se dando na Sprint Race do Grande Prêmio do Catar, fato inédito na história da F1. Verstappen chegou na segunda posição e garantiu o título porque o seu único oponente, Sergio Pérez, se envolveu em um incidente com Esteban Ocon, da Alpine e Nico Hulkenberg, da Haas, e abandonou a disputa. O vencedor dessa corrida curta foi o estreante Oscar Piastri, da McLaren.



Figura 8: Hamilton e Verstappen no GP de Austin

Equipas

Mercedes F1

Pilotos Atuais: Lewis Hamilton | George Russell

Presidente: Toto Wolf

Diretor Técnico: James Allison

A história da Mercedes F1

A Mercedes Bens tem um currículo de sucesso na Fórmula 1. Por muitos anos, sua parceria com a equipe McLaren e a equipe Brawn GP, resultou em vários títulos. Ela, como equipe independente, levou o lendário Juan Manuel Fangio ao título de campeão de 1955.

Com isso em mente, a empresa decidiu possuir uma equipe própria e, portanto, comprou as ações da antiga Brawn GP e reestreou no grid em 2010. Este passe deu a oportunidade para o Michael Schumacher retornar à Fórmula 1.

A equipe não conseguiu nem metade do que se esperava dela quando foi anunciado o seu retorno, como equipe, para a Fórmula 1. O dinheiro da Mercedes, a inteligência de Ross Brawn e a dupla de pilotos, o veterano Michael Schumacher e o jovem Nico Rosberg, parecia ser a fórmula exata para o sucesso.

Contudo a idade de Schumacher pesou em seu desempenho e, ele apenas conseguiu alcançar um pódio, seu melhor resultado.

Da mesma forma Nico Rosberg apenas chegou uma vez ao lugar mais alto do pódio até 2012.

Estando entre a 4ª e 5ª potência dos Construtores, tem-se dito que a diretoria da montadora Mercedes-Benz está reavaliando se vale a pena o dinheiro investido na Fórmula 1.

Sendo constantemente superado pelo jovem Rosberg, o time resolveu colocar Schumacher para escanteio e o substituiu por Lewis Hamilton.

Hamilton estreará em 2013 ao lado de Nico. Se este investimento não alcançar as expectativas, talvez a Mercedes GP feche as portas num futuro não muito distante.

As medidas que a diretoria tomou rapidamente surtiram efeito. Em 2013 a Mercedes foi a vice-campeã nos construtores.

Em 2014 a equipe foi campeã com Lewis Hamilton, temporada amplamente dominada por seus dois pilotos. O mesmo acontece em 2015.

De 2014 em diante, com Lewis Hamilton e Nico Rosberg, o time da Alemanha se tornou amplamente a equipe a ser batida. Hamilton conquistou 2 títulos e Nico Rosberg conquistou 1 título para pilotos. Nos construtores, a equipe conquistou o título de campeã por três vezes.

Um dos segredos para o sucesso é que os engenheiros da Mercedes iniciaram o desenvolvimento dos atuais motores híbridos V6 muito antes de começar a ser usado oficialmente a partir de 2014. Logicamente nada disso seria o bastante se não fosse o talento de Lewis Hamilton e a persistência e a garra de Nico Rosberg.

Em 2017 embora a vida da Mercedes não está sendo tão fácil como em anos anteriores, Mercedes ainda tem o melhor carro do grid e, portanto, é o time a ser batido!

De 2018 a 2020 a Mercedes deu um "passeio" de superioridade nos demais concorrentes e apenas em 2021 o time encontrou um adversário a altura, ele, o Max Verstappen que quebrou a invencibilidade de 7 temporadas de domínio absoluto da equipe alemã!

Porém, apesar de perder o título de campeão de pilotos, a Mercedes ficou com o título de construtores!

Com as mudanças de regulamento, pela primeira vez desde 2014, desde a introdução do chamado era híbrida, a Mercedes sofreu bastante para ficar entre os primeiros, sendo que a mesma conquistou apenas 1 vitória com George Russell no GP de São Paulo, o GP do Brasil em Interlagos.

Scuderia Ferrari F1

Pilotos Atuais: Carlos Sainz Jr. | Charles Leclerc

Presidente: Frédéric Vasseur

Diretor Técnico: Enrico Cardile / Enrico Gualtieri

A história da Scuderia Ferrari F1

A empresa conhecida como Ferrari, foi fundada em 1929, por um apaixonado pelo automobilismo, chamado Enzo Ferrari.

Desde a primeira temporada oficial de Fórmula 1, em 1950, a Scuderia Ferrari já estava presente. Assim, ela é a equipe mais antiga da F1.

A primeira vitória da Scuderia Ferrari F1, foi no GP da Inglaterra em 1951. Em 1952 Alberto Ascari foi o primeiro piloto da Scuderia Ferrari F1 a conquistar um título mundial.

Mesmo com um bom desempenho nos Anos 50 e 60, o começo dos Anos 70, foi tão ruim que havia a ameaça iminente de fechar as portas da Scuderia Ferrari F1. Em 1973, a Fiat entrou como Parceira da Scuderia Ferrari, acompanhado de um jovem, Luca di Montezemolo, escalado como diretor esportivo. Mesmo com todas as mudanças na diretoria, Enzo Ferrari, continuou sendo o Presidente.

Os bons resultados começaram a aparecer para a Scuderia Ferrari F1 em 1975, quando Nick Lauda conquistou seu primeiro campeonato. Nick Lauda conquistou também os títulos de campeão da F1 em 1976 e 1977. Em 1979 a Scuderia Ferrari conquistou mais um título de campeão de pilotos de F1 com Jody Scheckter.

Desde 1979, a Scuderia Ferrari F1 não conseguia projetar um carro que tornasse possível um piloto ser campeão. Por isso, em 1982, a equipe construiu o melhor carro da temporada e poderia ter facilmente dominado o campeonato, se não fossem duas fatalidades.

Na Sessão de Classificação para o GP da Bélgica Gilles Villeneuve bateu em um carro mais lento o que fez seu carro decolar. Ao cair ao chão, o carro de Gilles partiu ao

meio e ele foi arremessado para fora do cockpit. Seu corpo foi lançado violentamente em direção ao muro de proteção. Ele morreu no circuito.

Três meses depois, seu companheiro, Didier Pironi, líder do campeonato, fraturou as pernas nos treinos para o GP da Alemanha e nunca mais voltou a correr, restando como único consolo o seu sétimo campeonato de construtores, título que se repetiria ainda no ano seguinte.

Depois disso, houve mais crises técnicas e alguns anos sem vitórias. Para trazer novamente seus “Anos Dourados”, a Scuderia Ferrari F1 contratou o projetista bem-sucedido, John Barnard. John Barnard também projetou os carros McLaren que trouxeram títulos de campeão da F1 à Alain Prost e Niki Lauda.

O novo projeto e a contratação de Gerhard Berger recolocou a equipe entre as vitoriosas em 1987.

Em 1989, a Scuderia Ferrari F1 criou o câmbio semiautomático e contratou Alain Prost no final da temporada, pensando em conquistar o título mundial da F1 em 1990.

Mas nem tudo saiu como previsto. Apesar da excelente dupla de pilotos, Alain Prost e Nigel Mansell, problemas de comando, perturbaram o ambiente no time italiano. Prost queria ser tratado como primeiro piloto. Mansell não aceitava Cesare Fiorio como diretor esportivo. A crise dentro da Ferrari era tão séria que seus pilotos, estavam se dando tão mal, que Nigel Mansell decidiu atrapalhar deliberadamente Alain Prost na largada do GP de Portugal, prensando-o contra o muro.

Alain Prost era a esperança de título da Scuderia Ferrari F1. Esperanças frustradas que se encerraram em 1991, depois de uma passagem conturbada.

Outras crises técnicas se seguiram neste período, até que Luca di Montezemolo foi chamado de volta em 1992, desta vez assumindo a presidência da escuderia. Gerhard Berger voltou à equipe e junto com ele, o jovem promissor Jean Alesi fechando a dupla de pilotos daquele ano.

Em 1993, A Scuderia Ferrari passou por uma nova reestruturação. Foi neste ano que Jean Todt, foi contratado como diretor esportivo.

Em 1994, Gerhard Berger encerrou um período de três anos sem vitórias com um ótimo desempenho no GP da Alemanha, e desde então o crescimento da equipe foi constante.

A Era Schumacher – O Fim da Fase Sombria Scuderia Ferrari na F1

Em 1996, o alemão Michael Schumacher e o projetista Ross Brawn, foram contratados para trazer de volta o título de pilotos para a Scuderia Ferrari. Com Michael Schumacher no volante, a Ferrari teve um excelente progresso, porém apenas a partir de 1997, Schumacher pode disputar o título de campeão da F1, mas sem sucesso. No ano seguinte brigou contra a McLaren de Mika Hakkinen até a última corrida, mas saiu derrotado por falhas pessoais. Em 1999, Michael Schumacher fraturou a perna direita num acidente no GP da Inglaterra e ficou de fora da luta pelo título de campeão da F1, tarefa que recaiu sobre o segundo piloto, Eddie Irvine. O irlandês pôde lutar com Hakkinen até a última corrida, mas também falhou. Assim como em 1982, o consolo foi o título de construtores.

Desgastado com a equipe, Irvine deixou a Scuderia Ferrari F1 em 2000 e foi substituído pelo brasileiro Rubens Barrichello, que passou a ser o novo “fantoche vermelho”. Schumacher finalmente trouxe um título de campeão da F1, porém a ajuda de Barrichello, como escudeiro, foi fundamental.

De 2001 a 2004, Michael Schumacher pilotando a Scuderia Ferrari, dominou a Fórmula 1 conquistando sucessivos títulos de campeão de piloto e de construtores. A Ferrari também conquistou dois vices, com Rubens Barrichello em 2002 e 2004.

Em 2005 a equipe teve um dos piores desempenhos dos últimos Anos. Barrichello, cansado de ser tratado como segundo piloto, assim como aconteceu com Irvine, abandonou a Ferrari no fim da temporada, cedendo seu lugar à Felipe Massa, que estreou em 2006. Neste ano a equipe deu um carro à Michael Schumacher suficientemente competitivo, mas erros infantis de Michael fez com que o título de pilotos escapasse por pouco. Novamente, a Scuderia Ferrari F1 se contentou apenas com o título de construtores.

Michael Schumacher se aposentou ao final da temporada da F1 em 2006, dando espaço para a contratação de Kimi Raikkonen, em 2007, que conquistou o título de campeão de pilotos. A Ferrari também conquistou o título de construtores com facilidade, visto que sua principal rival, McLaren, foi desclassificada por espionagem.

A Scuderia Ferrari F1 tinha tudo para ser campeã em 2008 com Felipe Massa, mas sucessíveis erros de estratégias e erros de mecânicos tirou o título do brasileiro. Mesmo assim, por pouco Massa não foi campeão no GP Brasil de pilotos. Mas a Scuderia Ferrari ficou com o título de Construtores daquela temporada, sendo o último título até hoje!

Em 2009, a Ferrari não conseguiu se adaptar com as novas regras estabelecidas a partir daquele ano. Mesmo que Kimi, tenha vencido uma corrida e um pódio de Felipe no GP Inglaterra, no geral a equipe foi mal. Para piorar Felipe Massa, sofreu um grave acidente no GP da Hungria. Mesmo se recuperando, não voltou a correr naquele ano. Para preencher a vaga, foi chamado Luca de Badoer, piloto de testes, que só envergonhou a equipe. Gian Carlo Fisichella foi tirado da Force India, para ocupar o lugar de Badoer, mas também fez muito feio! Michael Schumacher também foi convidado para substituir Felipe, mas sua condição física o fez desistir.

Para a temporada de 2010 da Fórmula 1, Kimi Raikkonen foi trocado por Fernando Alonso, piloto que estreou na Scuderia Ferrari em 2010. Massa retornou também ao seu posto. Os testes pré-temporada mostravam que a Ferrari, seria novamente a grande potência do ano, mas não foi isso que aconteceu. Contudo, na parte final da temporada a equipe se recuperou e novamente colocou um de seus pilotos na disputa pelo título mundial.

Em 2012 a Scuderia Ferrari novamente voltou a brigar pelo título de campeão da F1. Mesmo com um carro muito ruim, Fernando Alonso, com a ajuda direta de Felipe Massa, pôde lutar pelo título de campeão até a última corrida. No entanto, Sebastian Vettel foi melhor e ficou com o título, junto com a RedBull Racing.

Em 2013 os carros da Ferrari iniciaram a temporada da F1 competitivos, mas no decorrer da temporada foi ficando para trás, sendo superada também pela Mercedes e Lotus. Fernando Alonso tem se esforçado muito para manter a equipe no topo.

As relações com Felipe Massa e a Ferrari estavam muito ruins devido a preferência do time para com Fernando Alonso. Massa foi substituído por Kimi Raikkonen, mas as relações para com Fernando Alonso também azedou e ele saiu do time, dando lugar a Sebastian Vettel.

Com Vettel e Raikkonen a Scuderia Ferrari F1 voltou a vencer e disputar o título mundial, mas desde 2014, mesmo com todos os esforços de Sebastian Vettel, a Ferrari não consegue bater a superioridade da Mercedes, liderado por Lewis Hamilton.

Entre muitas, as principais ocorreram em 2002 e 2010. Em 2002, a Scuderia Ferrari se envolveu em um dos piores escândalos da história do automobilismo. No GP da Áustria, Barrichello estava na liderança e certamente teria vencido se não fosse uma ordem dada pela equipe, obrigando o piloto a ceder a vitória para Schumacher. De início Rubens recusou a obedecer, mas cedeu nos metros finais em forma de protesto.

Parecia que a Ferrari havia aprendido a lição, mas em 2010 a cena se repetiu e Felipe foi obrigado a ceder sua vitória ao Alonso.

A Scuderia Ferrari apenas recebeu uma relativa pequena multa por parte dos dirigentes da F1. Para piorar, mesmo com todas as provas explícitas de que houve uma ordem à Felipe, Ferrari tentou minimizar a situação e ainda tentou nos induzir a acreditar que não houve nenhuma ordem de equipe.

Assim, os fatos recentes, tem obscurecido as cores vermelhas da equipe mais bem-sucedida da Fórmula 1 de todos os tempos.

Em 2002 e 2010 a Ferrari F1 usou o jogo de equipe de forma totalmente desnecessária. Além de prejudicar a reputação da equipe, manchou de maneira definitiva a nome dos pilotos envolvidos. Em 2012 para ajudar Alonso na disputa do título, a equipe tomou também algumas decisões controversas.

Charles Leclerc

Charles Marc Hervé Perceval Leclerc, mais conhecido como Charles Leclerc, (Monte Carlo, 16 de outubro de 1997) é um piloto de automóveis monegasco que compete na Fórmula 1 pela equipe Ferrari.

Integrou a Ferrari Driver Academy desde 2016 e ganhou o campeonato da GP3 Series em 2016 e o Campeonato de Fórmula 2 da FIA em 2017, pela ART Grand Prix.

Filho de Hervé Leclerc, um ex-piloto, e Pascale, uma cabelereira, Charles é o segundo de três irmãos, que também incluem Lorenzo, o primogênito, que gerencia sua carreira, e o caçula Arthur, também piloto. Sua família era muito próxima de Jules Bianchi, que figurava como amigo, padrinho e mentor do jovem piloto. A perda deste em 2015, juntamente com a morte de seu pai em 2017 e a de seu amigo e contemporâneo Antoine Hubert em 2019, marcaram profundamente a vida de Charles. Ainda assim, ele seguiu na busca por seu sonho de correr na Fórmula 1.[10]

2005-15: O início no kart e nos monopostos

Charles estreou no kart em 2005 e conquistou múltiplos títulos, como o campeonato francês (PACA), que ele venceu em seu ano de estreia e também em 2006 e 2008. No ano seguinte, ele se tornou campeão júnior da França e vencedor da Taça Bridgestone. Em 2010, sagrou-se vice-campeão da França na categoria KF3, quinto no

campeonato mundial sub 18 (Troféu Academia) e tornou-se, em casa, o piloto mais jovem a conquistar a Copa de Kart de Mônaco.

Em 2011, Charles Leclerc venceu a Copa do Mundo ao obter a pole position e a volta mais rápida. Ele ganhou o Troféu da Academia com 2 vitórias e 5 pódios e terminou em segundo na Copa Final WSK, sendo superado pelo neerlandês Nyck de Vries. Em seu último ano de kart em 2013, Leclerc venceu a South Garda Winter Cup, conquistou a sexta posição no campeonato europeu e levou o vice-campeonato mundial na classe K2, quando perdeu o título para o piloto neerlandês Max Verstappen.[11]

Leclerc fez o salto para os monopostos no ano seguinte. O campeonato escolhido foi a Fórmula 2 Renault 2.0 Alps, onde ele conquistou sete pódios, incluindo duas vitórias na etapa da Itália, em Monza, o que lhe garantiu o vice-campeonato. Em 2015, Leclerc disputou a Fórmula 3 Europeia. Somando quatro vitórias, ele fechou a temporada na quarta colocação do campeonato, vencido pelo sueco Felix Rosenqvist. No mesmo ano, Leclerc mostrou muita destreza ao terminar em segundo lugar no tradicional GP de Macau. Nas apertadas ruas chinesas, o monegasco foi superado novamente por Rosenqvist, perdendo a vitória por meros 0s5.[9]

2016-17: Triunfos na GP3 e na Fórmula 2

Em março de 2016, foi anunciado que Leclerc seria um dos dois pilotos admitidos na Ferrari Driver Academy e atuaria como piloto de desenvolvimento da Haas F1 Team e da Scuderia Ferrari.[12] Como parte de seu papel como piloto de desenvolvimento, Leclerc participou na primeira sessão de quatro GPs na temporada de 2016.[13] Acreditava-se, que, se Leclerc ganhasse o campeonato da GP3 Series, ele faria o mesmo caminho de Daniil Kvyat e Valtteri Bottas e seguiria direto da GP3 para a Fórmula 1 com a equipe Haas.[14] Entretanto, isto foi descartado pelo chefe da equipe Haas, Gunther Steiner, que declarou que Leclerc iria competir a temporada de 2017 do Campeonato de Fórmula 2 da FIA,[15] na qual veio a se sagrar campeão acumulando 282 pontos correndo pela Prema Racing.[6]

2018: Estreia na Fórmula 1 pela Sauber

Debutou na Fórmula 1 no Grande Prêmio da Austrália de 2018, qualificando-se em 18º e terminando a corrida em 13º.[16]

Conquistou seus primeiros oito pontos na Fórmula 1 ao chegar em sexto e ainda foi o "Piloto do Dia" no Grande Prêmio do Azerbaijão. Pontuando novamente na corrida seguinte no Grande Prêmio da Espanha, sendo o primeiro piloto desde Felipe Nasr, em 2015, a pontuar em dois grande prêmios seguidos para a equipe Sauber.[17]

No retorno do Grande Prêmio da França ao calendário da Fórmula 1, Leclerc qualificou-se em oitavo para a largada, algo que não ocorria a equipe Sauber largar entre os dez primeiros desde o Grande Prêmio da Itália de 2015.[18]

2019–presente: Ferrari

Em 11 de setembro de 2018 a Scuderia Ferrari o anunciou como piloto titular a partir de 2019, substituindo Kimi Räikkönen.[19]

Na segunda prova da temporada de 2019, no Barém, obteve a pole position, tornando-se o mais jovem da equipe Ferrari - superando a Jacky Ickx, e segundo da categoria, atrás de seu atual companheiro Sebastian Vettel.[20] Esteve próximo de

vencer a corrida quando liderava com folga até sua Ferrari perder bastante potência, terminando na terceira posição. Obteve também um ponto extra pela volta mais rápida.

Conquistou sua primeira vitória na Fórmula 1 na Bélgica, após largar da pole position pela terceira vez na temporada, superando Lewis Hamilton, que chegou em segundo. No pódio, dedicou sua vitória ao piloto francês Anthoine Hubert, que havia morrido em um acidente na Fórmula 2 um dia antes. Na corrida seguinte, no Grande Prêmio da Itália, ele ganhou a corrida, que a Ferrari não vencida desde 2010, com Fernando Alonso, e deu uma volta em seu companheiro Sebastian Vettel.[21]

Leclerc terminou a temporada de 2019 em quarto lugar no campeonato com 264 pontos, à frente do companheiro de equipe Vettel. Durante sua primeira temporada na Ferrari, ele conquistou dez pódios, duas vitórias, quatro voltas mais rápidas e a maior pole position de qualquer piloto da temporada, com sete. Portanto, Leclerc se tornou o primeiro piloto que não era Mercedes a vencer o Prêmio Pole Position. Ele também se tornou o primeiro Monegasco a vencer um Grande Prêmio do Campeonato Mundial de Fórmula 1 (embora Louis Chiron tenha vencido vários Grandes Prêmios antes do campeonato inaugural em 1950).

Leclerc pilotando o SF1000 com pintura especial para o GP da Toscana de 2020, que foi o milésimo GP da equipe italiana na Fórmula 1

2020 foi um ano difícil para a Ferrari, que teve um de seus piores resultados da história. O SF1000 vinha com defeitos na projeção do chassi, no pacote aerodinâmico e o motor era considerado o pior dentre as equipes de fábrica. Apesar disso, Leclerc conseguiu pódios na Áustria (2º lugar) e na Grã-Bretanha (3º lugar), superou seu companheiro de equipe Sebastian Vettel nas classificações (13 x 4) e finalizou o campeonato em 8º lugar, com 98 pontos.[22] Mesmo assim, em 23 de dezembro deste ano, foi anunciado que Leclerc e Ferrari haviam concordado com uma prorrogação do contrato e que ele continuaria competindo pela equipe até o final de 2024.[3]

Em 2021, a Ferrari apresentou pequenos progressos e um novo companheiro para Leclerc: o espanhol Carlos Sainz Jr, que vinha da McLaren. O melhor resultado do ano foi em Silverstone, em que Charles conquistou o segundo lugar. Ele chegou a liderar a maior parte desta corrida, aproveitando-se da confusão que os pilotos à sua frente, Max Verstappen e Lewis Hamilton, tiveram na Curva 9, contudo, Hamilton ultrapassou o monegasco nas voltas finais e venceu o polêmico GP.[23] Outra corrida que ele poderia ter vencido era a de sua terra natal, Mônaco, onde ele anotou a pole position após bater faltando apenas 18 segundos para o fim do Q3. A Ferrari chegou a anunciar que o carro não tinha sido tão danificado e que Charles poderia participar da corrida, contudo, no domingo, o piloto 16 não largou devido a problemas no eixo do motor.[24] Mas Sainz conseguiu mais pódios do que ele: quatro no total, incluindo o da última etapa, em Abu Dhabi, que fez com que o espanhol terminasse o campeonato à sua frente, sendo esta a primeira vez que Leclerc foi superado por seu companheiro de equipe na classificação.

Leclerc, Verstappen e Hamilton no pódio do GP da Áustria de 2022.

A temporada de 2022 começou promissora para a escuderia e o monegasco, que venceu duas das quatro primeiras corridas, liderou o campeonato nas etapas iniciais e colocou a si mesmo e a Ferrari como candidatos sérios aos títulos de pilotos e de construtores. Mas a Red Bull, que havia enfrentado problemas de confiabilidade nos

primeiros GPs, conseguiu se recuperar e Verstappen passou a liderar o campeonato a partir do GP da Espanha, conquistando seu segundo título no Japão, com uma diferença de quase 150 pontos.[26] Enquanto isso, Leclerc teve que lidar com erros da sua própria equipe, que incluíam estratégias equivocadas, más escolhas de pneus, falhas do motor, erros que o próprio cometeu, como no GP da França, em que rodou sozinho enquanto liderava a corrida, e as disputas internas na Ferrari. Todos esses fatores fizeram com que Charles tivesse que deixar a disputa pelo título prematuramente, se concentrando na busca pelo vice-campeonato.[27] Ele veio na última etapa, em Abu Dhabi, com o segundo lugar, à frente de seu principal rival, o mexicano Sergio Pérez, que terminou em terceiro.



Figura 9: Charles Leclerc no GP de Silverstone 2023

Charles é amigo de vários de seus companheiros de Fórmula 1, como Pierre Gasly, Alexander Albon, George Russell e Lando Norris.[30] De janeiro de 2015 até 2019, o monegasco namorou a italiana Giada Gianni, uma grande fã da equipe Ferrari, alegando que terminou com ela porque precisava se concentrar mais na sua carreira na Fórmula 1. Logo depois, ele assumiu relacionamento com Charlotte Sine, uma modelo, influenciadora, estudante de arquitetura e filha do diretor da Bains de Mer, empresa que opera o Cassino de Mônaco. Os dois anunciaram o término do relacionamento em suas redes sociais no dia 6 de dezembro de 2022. Ele se declara como um grande fã do piloto brasileiro Ayrton Senna e torcedor do Monaco FC.

Williams F1

Pilotos Atuais: Alex Albon | Logan Sargeant

Presidente: James Vowles

Diretor Técnico: Pat Fry

A história da Williams F1

Frank Williams tem liderado a equipe apesar de muitos problemas que enfrentara no passar dos anos. Entretanto, a equipe é uma das mais vitoriosas da F1.

O Início da Williams

Em 1978 foi à pista o primeiro Williams, o FW06, guiado por Alan Jones e patrocinado pela companhia aérea Saudia Airlines. Diga de se passagem, que uma empresa de Bin Laden (pai de Osama), patrocinava o time.

O carro era bastante confiável. Logo na terceira corrida, Jones obteve um quarto lugar e na penúltima prova da temporada, em Watkins Glen, o primeiro pódio com um belíssimo segundo lugar.

Os primeiros títulos da Williams

O caminho natural era o primeiro título mundial e ele chegou com Alan Jones, em 1980. Keke Rosberg repetiu o feito em 1982, mas a essa altura os motores Ford-Cosworth já entregavam os pontos devido à invasão motores turbo.

A Williams relutou em adotar os propulsores turbo-comprimidos, mas quando o fez, fez como precisão! Fechou um acordo com a Honda, que em dois anos se tornou o fabricante dos melhores motores da Fórmula 1. Os resultados da parceria poderiam ter sido melhores se não fosse um sério acidente automobilístico de Frank Williams em março de 1986.

O dono da escuderia passou muitos meses numa difícil recuperação no hospital.

Enquanto isso seus pilotos Nigel Mansell e Nelson Piquet se tornavam verdadeiros inimigos. O brasileiro havia assinado contrato com a equipe acreditando ter regalías de primeiro piloto, mas Mansell não concordava com isso e fazia pressão dentro da equipe.

Os pilotos passaram a se "matar" na pista e roubavam pontos preciosos um do outro. O campeonato de construtores foi um consolo, mas no ano seguinte, já novamente sob o comando do agora paraplégico Frank, a equipe não deixou escapar a conquista.

Piquet sagrou-se tricampeão e a Williams levou seu quarto título de construtores, mas o desliz de 1986, tinha sido marcante para a Honda.

Uma das melhores parcerias da história da F1

A solução improvisada foi um acordo com a Judd em 1988, mas para 1989 Frank Williams já armava o pulo do gato. A Renault estava voltando à Fórmula 1 que via na Williams uma grande parceira.

Nos dois primeiros anos tudo andou meio devagar, com algumas vitórias ocasionais, mas no momento em que a equipe colocou em competição suas armas tecnológicas desenvolvidas em anos de testes, a concorrência desabou.

Construindo carros com suspensões ativas e controles de tração, mais o fundamental apoio do mago da aerodinâmica Adrian Newey, a Williams-Renault iniciou uma série de vitórias que se estendeu por mais de cinco anos, não importando o piloto!

Assim foi com Nigel Mansell e Alain Prost, e mais tarde, já sem as ajudas eletrônicas, Damon Hill e Jaques Villeneuve. Foram quatro títulos de pilotos e cinco de construtores no período entre 1992 e 1997, um domínio só comparável ao da Ferrari dos últimos anos!

A tragédia de 1994

A história da Williams foi marcada também pelo triste acidente fatal de Ayrton Senna em 1994 em Imola, provavelmente por uma falha no equipamento, quando a barra de suspensão do carro se partiu e Senna bateu forte no muro a quase 300 km/h.

Além do acidente, a Williams viveu momentos de dificuldades, pois a FIA, havia banido todos os controles eletrônicos, que tornara a equipe uma das mais poderosas da história.

O fim da era Renault

No final de 1997 a Renault abandonou a Fórmula 1 e a Williams se viu sem um fornecedor de motores à altura.

Uma subsidiária da fábrica francesa, a Supertec, se encarregou de continuar desenvolvendo os propulsores, mas os resultados foram bem abaixo do esperado.

Nem Villeneuve, nem Frentzen, Alexandro Zanardi e Ralf Schumacher, conseguiam bons resultados com estes novos carros da Williams. Se 1998 foi ruim, 1999 foi pior. Zanardi foi demitido e entrou um novo piloto conhecido como Jenson Button. Junto com Ralf Schumacher a equipe entraria numa nova era no ano 2000.

A Era BMW-Williams

Para solucionar o problema, uma nova parceira foi encontrada: a BMW. Incentivada pelo sucesso da concorrente Mercedes, a fábrica alemã retornara à Fórmula 1 em 2000.

Foi um começo difícil, mas de 2001 a 2003, a Williams estava novamente no topo, disputando vitórias, tanto seu novo piloto, Juan Pablo Montoya, como Ralf Schumacher.

O declínio definitivo da Williams?

Embora a equipe tenha conseguido bons resultados, a Williams começou a perder rendimento e desentendimentos com a BMW fez com que a fábrica se migrasse para a Sauber e, abandonando, portanto, a Williams no fim de 2005.

De lá para cá a equipe conseguiu apenas resultados humildes. Houve um crescimento em 2007. Em 2008, o estreante Nico Rosberg prometeu lutar por vitórias, mas só ficou na promessa. Sua melhor colocação foi o segundo lugar no contubado GP de Cingapura.

Em 2010 a equipe apostou na agilidade de Nico Hulkenberg, na experiência de Rubens Barrichello, nos novos motores Cosworth e nas mudanças no regulamento em 2010 para recuperar seu prestígio perdido há mais de 10 anos!

Rubens fez milagres com seu carro, Hulkenberg conseguiu uma impressionante pole position no GP do Brasil, mas a equipe apenas faturou um expressivo 6º lugar no mundial de construtores.

No final da temporada a equipe perdeu um de seus principais patrocinadores e por isso contratou Pastor Maldonado que trouxe com ele uma grande empresa venezuelana de petróleo para patrocinar a equipe.

As coisas na Williams estão muito difíceis. Motores ruins, pilotos pagando para a equipe, entre outros fatores, apontam que a Williams está em decadência e parece que não há chances de se reerguer.

A Williams F1 2012 - O retorno dos motores Renault

Com o retorno dos motores, que um dia trouxeram muitas vitórias, a Williams conseguiu respirar e frear a queda rumo ao fracasso.

A equipe abriu mão de Rubens Barrichello ao manter Pastor Maldonado e ao contratar Bruno Senna. Senna apenas conseguiu alguns resultados modestos ao contrário de Pastor Maldonado que fez a equipe subir no lugar mais alto do pódio no GP da Espanha.

Se em 2012 a Williams parecia que estava se recuperando, em 2013 a situação piorou mais do que nunca.

A luz ao fim do túnel

Com a nova aliança, e a mudança nos regulamentos em 2014. a renovada Martini Williams-Mercedes conseguiu dar a volta por cima. Foi a segunda força de 2014 e mesmo não conseguindo alcançar o mesmo desempenho do ano anterior, em 2015 a equipe faz uma temporada regular, ficando atrás apenas de Mercedes e Ferrari.

Um Passo Para Trás

Mesmo tendo um respiro em 2014, a Williams deu um passo para trás em 2016, dois passos para trás em 2017, quatro passos para trás em 2018 e em 2019 tem o pior desempenho de toda a sua história.

Acreditava-se que em 2017, com a experiência de Felipe Massa, o apoio da Mercedes e as novas regras de 2017, a Williams voltaria a alcançar bons resultados, assim como se deu em 2014 e 2015, mas isso não aconteceu e a triste situação da Williams em 2019 está cada vez pior!

Assim, a Williams é uma das equipes mais tradicionais e queridas da Fórmula 1 e sua história está repleta de conquistas e vitórias. No entanto, se a situação continuar como está, a Williams não deverá durar muito tempo mais na F1 e segundo os especialistas, não há sinais de melhoras nem a curto e nem a longo prazo!

O "fim" da Williams

Com as dificuldades cada vez maiores e os resultados cada vez mais desaparecendo, a dona majoritária, a filha de Frank Williams decidiu vender a equipe para uma empresa norte-americana de investimentos.

Apesar da equipe não pertencer mais a família de Frank Williams, a nova empresa decidiu manter o nome e a identidade e, assim, portanto, pelo menos por enquanto a Williams continua sendo Williams, mas com um novo proprietário.

Mesmo com a total perda de relevância nos campeonatos mais recentes, a Williams é considerada uma equipe icônica e lendária por ser a última equipe "garagista" na Fórmula 1, visto que todas as outras concorrentes por muito tempo são propriedades de grandes empresas e de grandes montadoras, como a Mercedes por exemplo.

Após a venda, pelo visto os resultados começaram a aparecer, visto que em 2021 seus dois pilotos, Nicolas Lafiti e George Russell marcaram mais pontos que 2018, 2019 e 2020 juntas.

Contudo, nem tudo foi alegria em 2021! O "verdadeiro" dono da Williams, vinha com sua saúde fraca nos últimos anos e por fim o Sir Frank Williams faleceu no 28 de dezembro de 2021, deixando o mundo do automobilismo mundial em luto!

Red Bull Racing F1

Pilotos Atuais: Max Verstappen | Sergio Perez

Presidente: Christian Horner

Diretor Técnico: Pierre Waché

A história da Red Bull (RBR) F1

Red Bull Racing (ou RBR como a emissora a chama) deixou de ser apenas patrocinadora de carros de corrida e montou sua própria equipe após comprar toda a estrutura da Jaguar Racing, estreando na Fórmula 1 em 2005 no GP Austrália, tornando se a Red Bull Racing.

Desde 1995, a companhia Red Bull, patrocinava a equipe Sauber, parceria que durou até o fim da temporada de 2004.

A Red Bull tem sido conhecida por seu espírito inovador e por sua abordagem enérgica e vibrante para o esporte. Eles têm investido em tecnologia de ponta e têm

trabalhado com algumas das mentes mais brilhantes da indústria para criar carros competitivos e vencedores.

Em seu primeiro ano a equipe mostrou ser promissora, quando o experiente David Coulthard por pouco não subiu ao pódio na corrida

Em 2007, era apenas uma equipe mediana, mas neste mesmo ano conseguiu dois ótimos resultados com o veterano David Coulthard. Ele conseguiu um 3º lugar no GP Alemanha e um 4º no GP Japão.

Em 2008 a equipe andou para trás. O experiente David Coulthard se aposentaria no final do ano, portanto, estava ali apenas por correr e nada mais. Webber, por outro lado, conseguiu resultados mais expressivos.

Sua equipe secundária, a Toro Rosso, obteve uma performance muito melhor, conquistando até uma vitória. Fato que ainda não aconteceu com a RBR.

A Era Sebastian Vettel

Em 2009, a equipe se beneficiou com as mudanças nos regulamentos, e foi portanto, uma das grandes sensações do ano. A Red Bull conquistou ao todo quatro vitórias com Vettel e duas vitórias de Webber. Foi considerada, por muitos, a melhor equipe do ano. No entanto, ela ficou com o vice-campeonato, nos construtores e com os pilotos.

O ano seguinte, foi a melhor temporada de todas para a equipe. Seus dois pilotos estavam entre os líderes do campeonato, durante a maior parte de 2010 e por fim Sebastian Vettel conquistou o título de campeão. A Red Bull também faturou o título dos construtores.

Desde 2010 até 2013, Red Bull Racing foi a equipe a ser batida. Muito se deve, é claro aos pilotos, e ao projetista do carro: Adrian Newey e os propulsores Renault.

Esta combinação tornou os carros os mais rápidos e os mais estáveis da Fórmula 1 daquela época.

A Era Motor Híbrido

A partir de 2014 com o início da era dos motores Híbridos, a Red Bull perdeu completamente o domínio para a Mercedes e por muitos desentendimentos com a Renault, o time decidiu iniciar uma parceria com a Honda, que havia saído da McLaren pelos resultados negativos até então.

Além da saída da Renault, durante esse mesmo período, Sebastian Vettel deixou a Red Bull para ingressar na Ferrari e bom desempenho de Daniil Kvyat Scuderia Toro Rosso (a Red Bull B), fez com que o jovem russo assumisse o lugar do alemão.

Mas, Kvyat cometeu um erro atrás do outro e ainda em 2016 a equipe "rebaixou" o Kvyat e Max Verstappen ficou em seu lugar.

Com essas mudanças, a Red Bull ficou com a dupla de pilotos Daniel Ricciardo e Max Verstappen até 2018. Mas sentindo que não teria grandes possibilidades na equipe, Ricciardo deixou a Red Bull para assumir a Renault no ano seguinte.

Com os motores Honda, parceria iniciada em 2019, a Red Bull aos poucos foi crescendo, especialmente com o Max Verstappen ao volante.

Como resultado, Max Verstappen, com ajuda de Sergio Perez, conquistou o título mundial de pilotos da Fórmula 1 em 2021 e 2022 a equipe repetiu o feito histórico!

Alpine F1 Racing Team

Pilotos Atuais: Pierry Gasly | Esteban Ocon

Presidente: Otmar Szafnauer

Diretor Técnico: Pat Fry

A história da Alpine F1

A Alpine F1 Team é uma equipe e construtora de Fórmula 1 que estreou na temporada de 2021, como parte do Grupo Renault.

A equipe tem sede em Enstone, no Reino Unido, e compete com uma licença francesa.

A equipe é uma sucessora da Renault F1 Team, que foi renomeada para promover a marca de carros esportivos Alpine, subsidiária da Renault.

A equipe usa motores Renault E-Tech híbridos e tem como pilotos Pierre Gasly e Esteban Ocon. A equipe tem uma pintura azul, representando as cores da França.

A história da equipe remonta a 1981, quando começou como Toleman, baseada em Witney, na Inglaterra.

A equipe passou por várias mudanças de nome e proprietários ao longo dos anos, sendo conhecida como Benetton, Renault e Lotus em diferentes períodos.

A equipe conquistou dois títulos de construtores e quatro de pilotos, sendo os mais recentes em 2006, com Fernando Alonso.

A equipe foi comprada pela Renault pela segunda vez em 2015, após enfrentar dificuldades financeiras como Lotus.

Em 2020, a Renault anunciou a mudança de nome para Alpine F1 Team, como parte de uma reestruturação do grupo.

A Alpine F1 Team tem como objetivo se tornar uma das principais equipes do grid, aproveitando a experiência e o legado da Renault na Fórmula 1.

Com a dupla do experiente e bicampeão Fernando Alonso e o novato Estevan Ocon parecia vingar na temporada de 2021 com a vitória de Esteban Ocon no GP da Hungria e o P3 de Alonso no GP do Catar.

Apesar da dupla de pilotos não conseguir subir ao pódio em 2022, a Alpine conseguiu ao final do campeonato marcar 20 pontos a mais e terminou o campeonato em P4.

Porém em 2023, sem Fernando Alonso que partiu para a Aston Martin e substituído por Pierre Gasly, a equipe perdeu rendimento e terminou o campeonato com 120 pontos em P6.

A equipe também busca valorizar a marca Alpine, que é conhecida por seus carros esportivos de alto desempenho e design elegante.

A equipe tem como slogan "Fearless French Flair", que expressa sua identidade e ambição.

McLaren F1

Pilotos Atuais: Lando Norris | Oscar Piastri

Presidente: Andrea Stella

Diretor Técnico: Peter Prodromou/David Sanchez/Rob Marshall

A história da McLaren F1

Bruce McLaren fundou Bruce McLaren Motor Racing LTDA. em 1963.

Em 1966, ela estreou na Fórmula 1 e em 1968, no GP da Bélgica, Bruce McLaren, conquistou sua primeira vitória e a equipe conseguiu fechar os construtores do ano na 2ª posição.

Além do fundador, Bruce também era piloto. Sua carreira foi encerrada tragicamente em 1970 ao fazer testes de um Cam-Am no circuito de Goodwood.

Mesmo após sua morte, o trabalho na equipe continuou.

Em 1974, a equipe se associou com Phillip Morris. Desde então, o sucesso tem acompanhado o time ao longo dos anos da Fórmula 1. Neste mesmo ano Emerson Fittipaldi se tornou bicampeão da Fórmula 1!

Em 1976, James Hunt conquistou o mundial de pilotos para a equipe, apenas por 1 ponto de diferença de Nick Lauda, piloto da Ferrari.

A rainha da década de 80

Os anos 80 coroaram a McLaren como melhor equipe. Das dez temporadas, o time conquistou quatro títulos de construtores, o mesmo número conseguido pela Williams. No entanto, a escuderia dos carros brancos e vermelhos superou a adversário nas taças conquistadas por todos os seus pilotos.

A era Ron Dennis

O principal integrante por trás deste sucesso, foi o novo chefe Ron Dennis. Em 1980, ex-mecânico da equipe Brabham adquiriu os direitos da McLaren e assim ele é um dos responsáveis pelo sucesso da equipe. Ele permaneceu no cargo de diretor até o fim dos anos 2000.

Os principais pilotos da década de 80

Ron Dennis conseguiu trazer para McLaren grandes parceiros comerciais, equipamento de ponta e pilotos bem-sucedidos.

O austríaco Niki Lauda venceu em 1984, o francês Alain Prost foi bicampeão nos dois anos seguintes, o brasileiro Ayrton Senna levantou a taça em 1988 e Prost voltou a ser o melhor da temporada em 1989. Domínio total da McLaren!

A aliança com Ayrton Senna e Alain Prost, trouxe a Fórmula 1, a melhor dupla de pilotos da história e resultou também em uma das maiores rivalidades que se tem registro, na categoria.

A McLaren nos anos 90

Depois do último título de Senna em 1991 a McLaren passou por dias "sombrios" na Fórmula 1. Depois da vitória de Ayrton Senna no GP da Austrália, no fim de 1993, um piloto da McLaren voltou a vencer novamente em 1997 com David Coulthard no GP da Itália.

Em 1995 o time fez início uma parceria com a montadora Mercedes-Benz, mas os resultados começaram aparecer após uma reestruturação que iniciou em 1997. Entre as mudanças, foi a contratação do famoso projetista Adrian Newey. Desde então a equipe se reencontrou com o caminho das vitórias.

Mika Hakkinen conquistou dois títulos mundiais em 1998 e 1999 e isolou a McLaren no posto de maior vencedora da história da Fórmula 1, com onze campeonatos de pilotos e oito de construtores.

Outro fato marcante que ocorreu com a McLaren nos anos 90, foi o fim de sua longa parceria com a Marlboro, marca de cigarro, na qual terminou no fim de 1996, dando um novo visual para a equipe no ano seguinte.

A McLaren nos anos 2000

De 2001 a 2004, sua rival Ferrari se saiu melhor, principalmente em 2002 onde a equipe conseguiu apenas 3º nos construtores com 65 pontos.

Kimi Raikkonen que substituiu Mika Hakkinen, guiou a McLaren até 2006. Embora o carro fosse muito rápido, não tinha nem consistência nem durabilidade, tirando o piloto da disputa do título com Fernando Alonso e Michael Schumacher.

Em 2007 a equipe realizou uma grande mudança, trazendo o bicampeão Fernando Alonso e o campeão da GP2, Lewis Hamilton, que por pouco não conquistou seu primeiro título em seu ano de estreia.

Este ano foi marcado por diversas brigas internas entre Alonso, Hamilton e os engenheiros. Alguns deles se envolveram num esquema de espionagem. Alonso ficou sabendo e passou a santagiar a equipe dizendo que não se recebesse os privilégios exigidos, iria expor a equipe e foi isso que aconteceu. Os envolvidos diretamente foram demitidos e suspensos. A equipe foi desclassificada pela FIA, não podendo disputar o título de construtores. Ficou barato, pois de nada aconteceu com os pilotos.

O último título de pilotos da McLaren foi em 2008, conquistado por Lewis Hamilton.

O fim da era Ron Dennis

Na mesma época em que Ron Dennis estava sendo acusado de se envolver em diversos escândalos, decidiu se aposentar. Em 2009 ele foi substituído por Martin Withmarsh.

Neste ano, a equipe não fez um bom começo de temporada, foi se recuperando durante o ano e conseguiu terminar o campeonato em 3º lugar. Não é um resultado final desejado, porém, ter feito mais pontos que a Ferrari, para eles, é um consolo. O mesmo foi em 2010.

Desde 2010, a equipe é a única que tem em seu time dois pilotos campeões mundiais, Hamilton e Button.

Neste mesmo ano, a Mercedes entrou na Fórmula 1 com equipe própria. Dizia-se muito que isso prejudicaria a McLaren, por usarem motores Mercedes. Mas pelo menos nos dois primeiros anos, o time foi superior ao da Mercedes.

Visto que a McLaren também é uma montadora de carros esportivos, a direção estuda a possibilidade de romper de vez sua relação com a Mercedes e fabricar seus próprios motores independentes. Pode ser uma ideia lucrativa, porém, fabricar motores do "zero", não é algo tão simples.

Por enquanto, os motores serão fornecidos pela Mercedes até 2014 e a partir de 2015 a Honda voltará a fornecer motores o time.

Assim, em 45 anos de história na Fórmula 1, a McLaren ganhou 173 corridas, cravou 146 pole positions, subiu 326 vezes ao pódio, acumulou mais de 2.500 pontos e cerca de 40 pilotos de várias nacionalidades se revezaram nos cockpits de seus carros.

A primeira prova disputada pela McLaren foi em 1966. Foi seu fundador Bruce McLaren quem conduziu o carro à primeira vitória, em Spa-Francorchamps, dois anos depois.

O piloto que mais disputou provas pela equipe foi o finlandês Mika Hakkinen, com 116. O maior vencedor foi o brasileiro Ayrton Senna, com 35 vitórias, e o corredor que mais vezes subiu ao pódio foi o francês Alain Prost, que esteve nos degraus 63 vezes.

A McLaren atualmente

Mesmo dando um ótimo carro para Jenson Button que permitiu ele fechar o ano em 2011 como vice-campeão, além de algumas vitórias de ambos os pilotos em anos recentes, o time em 2013 atravessa uma das piores fases de sua história recente. Aparentemente a contratação de Sergio Perez, não foi uma boa escolha.

A temporada 2015 foi marcada pela volta da parceria McLaren Honda e também o retorno de Fernando Alonso ao time. A fase da equipe foi considerada a pior da sua história!

Depois de muitos anos na luta, em 2021 finalmente a McLaren voltou ao topo com a vitória de Daniel Ricciardo e quase uma vitória do Lando Norris no GP da Rússia.

Haas F1

Pilotos Atuais: Nico Hulkenberg | Kevin Magnussen

Presidente: Ayao Komatsu

Diretor Técnico: A confirmar

A história da Haas F1

A família Haas, bem sucedida no automobilismo americano, estreou na Fórmula 1 em 2016, sendo a primeira equipe americana na F1 desde 1986.

Para alguns, ela não passa de uma "Ferrari B" visto que a equipe usa alguns componentes da equipe italiana, especialmente a unidade Motriz da Ferrari. No entanto, a ótima estreia, com Romain Grosjean em 6º, faz acreditar-se que estão no caminho certo e faz da Haas uma equipe promissora.

Aston Martin F1

Pilotos Atuais: Fernando Alonso | Lance Stroll

Presidente: Mike Krack

Diretor Técnico: Dan Fallows

A história da Aston Martin F1

A Aston Martin, uma gigante montadora inglesa, que antes era apenas uma patrocinadora, decidiu ter sua própria equipe de Fórmula 1.

Para tanto, a Aston Martin conta com o apoio na experiência do tetra campeão Sebastian Vettel e na caixa de dinheiro bancados por Lawrence e Lance Stroll e também com os motores Mercedes.

Stake F1 Team Kick Sauber

Pilotos Atuais: Valtteri Bottas | Guanyu Zhou

Presidente: Alessandro Alunni Bravi

Diretor Técnico: James Key

A história da Kick Sauber F1

Tendo desfrutado de considerável sucesso nos carros esportivos mundiais, onde ajudou a cultivar os talentos emergentes dos futuros astros da Fórmula 1, Michael Schumacher e Heinz-Harald Frentzen, Peter Sauber guiou sua equipe homônima para a F1 em 1993.

Desde então, a equipe se estabeleceu como uma presença constante no grid, tornando-se vencedora sob a breve propriedade da BMW e desenvolvendo uma reputação bem merecida não apenas por produzir carros competitivos, mas também por desenvolver jovens pilotos.

Nas últimas temporadas, competiram sob o nome Alfa Romeo, e em 2026 se tornarão a equipe principal da Audi. Mas para 2024, um novo patrocinador principal traz uma nova identidade para a famosa equipe suíça.

Visa Cash App RB Formula One Team

Pilotos Atuais: Yudi Tsunoda | Daniel Ricciardo

Presidente: Laurent Mekies

Diretor Técnico: Jody Egginton

A história da Visa Cash App RB Formula One Team

A nova equipe de Fórmula 1 Visa Cash App RB Formula One Team (VCARB) é uma equipe e construtora italiana que vai competir na temporada de 2024.

Ela é uma das duas equipes de Fórmula 1 pertencentes à empresa austríaca Red Bull GmbH, sendo a outra a Red Bull Racing.

A equipe tem origem na Minardi, que competiu na Fórmula 1 de 1985 a 2005, antes de ser comprada pela Red Bull em 2006 e se tornar a Toro Rosso.

Em 2020, a Toro Rosso mudou seu nome para AlphaTauri, para promover a marca de moda da Red Bull.

Em 2024, a AlphaTauri mudou novamente seu nome para Visa Cash App RB, em um acordo inédito com a empresa de pagamentos Visa e o aplicativo Cash App.

Os pilotos da equipe são Daniel Ricciardo e Yuki Tsunoda, e o chefe da equipe é Laurent Mekies.

A equipe vai continuar usando os motores Honda RBPT, que usa desde 2018. O objetivo da equipe é competir pelos maiores prêmios da F1 e apoiar a igualdade no esporte.

Webgrafia

- https://pt.wikipedia.org/wiki/F%C3%B3rmula_1
- <https://blog.portoseguro.com.br/a-historia-da-formula-1-entenda-como-tudo-comecou>
- <https://www.f1mania.net/formula-1-pilotos-e-equipes/>
- <https://www.superdani1of1page.com.br/equipes-atuais/equipes-de-formula-1>