



GRÜN ist die Hoffnung



1.071 Tage thronte Tobias Stolp ununterbrochen an der Spitze der Fahrerwertung der [formel1-liga.de](https://www.formel1-liga.de). Nach dem Saisonauftakt im Albert Park von Melbourne muss er seinen Platz an der Sonne zunächst einmal räumen! Ein Fingerzeig für den Rest der Saison? Auf jeden Fall wird es in diesem Jahr enger zuzugehen, als die Jahre zuvor. Weniger als eine Sekunde trennte die drei (!) Erstplatzierten, als nach 44 Runden der Vorhang fiel. Strahlender Sieger war dabei Mario Söllner. Zumindest für die Speerspitze des Aston-Martin-Teams war das Auftaktrennen der perfekte Einstieg in die Comeback-Saison der britischen Kultmarke.



Wenn das lange Warten, das scheinbar endlos lange warten, endlich ein Ende hat, verbinden das viele Formel 1 Fans auf dem alten Kontinent mit frühem Aufstehen. Wobei, es ist ja schon ein bisschen besser geworden. Von Nachtschlafender Stunde hat sich der traditionelle Saisonauftakt der richtigen Formel 1 schon vor einigen Jahren zum frühen Frühstück nach hinten verschoben, und die Corona-Pandemie hat letztlich auch diese Gesetzmäßigkeit auf den Kopf gestellt. Die Pandemie kann einer virtuellen Rennserie aber nichts anhaben, und so begab sich der virtuelle Tross aus Bits und Bytes zum Après-Ski ins für gewöhnlich spätsommerliche Australien.

Saisonauftakt ist irgendwie immer wie der erste Schultag nach den Sommerferien. 105 Tage war es her, das Musterschüler Tobias Stolp standesgemäß sein Abschlusszeugnis der 2020er-Saison in Abu Dhabi als Erster entgegen genommen hatte, und der Zirkus wartete gespannt auf Beantwortung der Frage, ob dessen Vorherrschaft über die Königsklasse noch ein

fünftes Jahr anhalten würde. Titel Nummer 5 jedenfalls würde den 30-Jährigen Hochheimer zum alleinigen Rekordchampion machen. Eine Ehre, die er sich aktuell noch mit Kevin Pflüger teilt, der sich von 2007 bis 2010 die Krone viermal in Folge aufsetzen konnte.

Doch Stolp übte sich schon frühzeitig in Understatement: „Ich bin mir noch nicht sicher, wie konkurrenzfähig wir zu Saisonbeginn sind“, diktierte er den Reportern eine Woche vor Saisonstart in die Notizblöcke, um kurze Zeit später anzufügen: „Das Fahrerfeld an der Spitze ist noch einmal enger Zusammengerückt. Ich denke, wir werden in diesem Jahr mehr unterschiedliche Rennsieger sehen als noch im letzten Jahr.“ Wie sehr der Vierfach-Champion mit seiner Prognose Recht behalten sollte, zeigte sich schon in der Qualifikation zum Saisonauftakt. 20 Sekunden vor Fallen der Flagge entriss Aston-Martin Pilot Mario Söllner dem Dauersieger der letzten Jahre die Pole-Position – um 35 Tausendstel. Stolp selbst hatte den Spitzenplatz erst kurz zuvor von Kai Engelsiepen im Ferrari übernommen – um 4 Tausendstel. Und es hätte noch schlimmer kommen können. Als letzter Pilot absolvierte der überraschend starke Tobias Zunker im Tyrrell-Honda seinen Qualifying-Run und legte zwei absolute Bestzeiten vor. Letztlich fehlten gerade einmal 0,088 Sekunden auf die erste Pole-Position seiner Karriere. P4. Comebacker Mark Zopp verfehlte die ersten beiden Startreihen als Fünfter um gerade einmal 1,5 Zehntel. Neben ihm qualifizierte sich der zweite Ferrari von Christian Boll. Die vierte Startreihe teilten sich Lars Zunker und Ralf Bohnert. Die Top-Ten komplettierten schließlich Mercedes-Pilot Christian Wickom und Ludwig Conrads bei seinem ersten Einsatz für RedBull. Schon im ersten Qualyfin-Abschnitt musste Rolando Tejada die Segel streichen. Der heißgehandelte Mitfavorit kam mit den harten Reifen auf seinem McLaren nicht über Platz 14 hinaus.



Seine Pole-Position münzte Söllner problemlos in die Führung um, die bis zur berühmten Kurve 3 auch nie in Gefahr geriet. Wie aus dem goldenen Colt geschossen stürmte der Aston Martin mit der Startnummer 7 am schnellsten aus dem Startblock, als die fünf roten Lichter erloschen, während sowohl Stolp als auch Engelsiepen ihre liebe Not hatten, die knapp 1.000 PS im Heck ihrer Boliden auf die Straße zu pressen. Besser vom Fleck kamen Zunker und Zopp, die den Ferrari vor ihnen in die Zange nehmen konnten. Zopp aber ging links nach einer leichten Berührung mit dem Hinterrad von Engelsiepen der Platz aus, so dass der McLaren zurückstecken musste. Für Zunker kam es noch schlimmer: 400 Meter nach dem Start war die gute Ausgangsposition dahin, als er dem Fahrerfeld gegen die Fahrtrichtung dabei zuschauen musste, wie es an ihm vorbeiflog. Dabei hatte der 34-Jährige Frieze noch Glück, dass Christian Boll im zweiten Ferrari den Einschlag in die offene Flanke seines Boliden gerade noch verhindern kann. Davon profitierte ausgerechnet Zunkers Bruder Lars, der am Ferrari vorbeischlüpfen konnte und auf Platz 5 Kurs auf Turn 3 nahm. Ansonsten ging es für Melbourne-Verhältnisse erstaunlich gesittet durch die Startphase. Größter Gewinner der ersten Meter war neben Söllner Rolando Tejeda,

der mit seinen harten Reifen vier (!) Positionen gut machen konnte, nachdem er sich ab Kurve 3 ein beinhartes Duell nicht ohne Feindkontakt mit dem Alpha Tauri von Jürgen Bechtel geliefert hatte. Auch Christian Wickom im Mercedes konnte zwei Positionen gut machen und beendete die Startrunde als Siebter, noch vor Ralf Bohnert im anderen Alpha Tauri und dem RedBull von Conrads.

An der Spitze konnten sich Söllner und Stolp derweil von Engelsiepen bereits absetzen. Wie ein Schatten folgte der Titelverteidiger seinem Herausforderer in den ersten Runden, ohne jedoch wirklich in eine aussichtsreiche Angriffsposition zu kommen. Engelsiepen orientierte sich derweil nach hinten, weil sich die hart-besohlenen Zopp und Lars Zunker nicht entscheidend distanzieren ließen. In Runde 5 ereilte den Comebacker dann allerdings das Schicksal des älteren Zunker-Bruders, als er auf der Jagd nach dem Ferrari-Piloten etwas zu ambitioniert aus Turn 9 herausbeschleunigte. Der Dreher warf ihn zunächst auf Platz 8, hinter Bohnert, Boll und Christian Wickom zurück. Johann Asanger, der zweite Agent im Dienste ihrer Majestät war zu diesem Zeitpunkt bereits zum Zuschauen verdammt. Bei der Anfahrt auf die Ascari verlor



TAKTIKCHECK: ES LEBE DIE VIELFALT

Wer die Formel1-Liga.de in der Saison 2020 verfolgt hat, rieb sich in der Formation-LAP zum Großen Preis von Australien vermutlich verwundert die Augen. Wurde im letzten Jahr der harte Reifen von den Piloten noch gemieden, wie vom Teufel das Weihwasser, schafften es in Melbourne gleich zwei Piloten mit den weiß umrandeten Pirelli in die TOP-10 der Startaufstellung. Sieben der ersten zehn Piloten nahmen den Grand-Prix auf den Medium-Sohlen unter die Räder. Lediglich Ludwig Conrads auf Platz 10 startete auf soft. Möglich macht das die neue Reifengeneration des italienischen Einheitsausrüsters, die geringere Unterschiede in den Rundenzeiten zwischen den Reifen garantiert.

Auf einer Strecke auf der das Überholen unter normalen Umständen einer tödlichen Mission gleichkommt, geraten die Piloten schon in Q1 in einen Entscheidungskonflikt. Auf der einen Seite kommt es mehr als anderswo auf Track-Position im ersten Stint an. Will man das Rennen gewinnen oder auf den ersten Plätzen beenden, ist der Einzug in Q2 Pflicht. Auf der anderen Seite wird die mit Abstand beste Überholmöglichkeit umso wirkungsvoller, wenn man beim Boxenstopp härtere Sohlen gegen weichere eintauscht. Das setzt aber voraus, dass man a) auf den neuen Reifen das Rennen wirklich beenden kann und b) den richtigen Zeitpunkt für den Stopp nicht verpasst. Bei einem zu frühen Reifenwechsel droht der Reifenvorteil im Verkehr zu verpuffen, kommt man zu spät zu seiner Crew, wird man selbst undercuttet.

Den besten Kompromiss bot ein Start auf Medium-Reifen. Er garantierte den Fahrern die größtmögliche Flexibilität auf den Rennverlauf reagieren zu können. Ab Runde 18 eröffnete sich ein Fenster, den Rest des Rennens mit den harten Reifen zu bestreiten. Zumindest bei Tyrrell wäre mit dem Soft zu diesem Zeitpunkt Schluss gewesen. Ihnen wäre ein langer Stint auf harten Reifen garantiert gewesen, mit der weiteren

der Österreicher in der zweiten Runde das Heck und schlug so heftig in die Mauer ein, dass die Aufhängung irreparabel beschädigt wurde. Zwar nahm er nach dem fälligen Reparaturstopp noch einmal Fahrt auf, stellte seinen Boliden aber nur eine Runde später bei seiner Crew ab. Zu groß der Schaden. Kurios: Unmittelbar nach dem Aufprall Asangers an der Wand kollidierten ebenfalls in der Ascari Stolps Teamkollege Daniel Böhme und Gert Wickom miteinander. Dem vorausgegangen war ein Fahrfehler des Williams-Piloten beim Ausgang aus Waite. Den Überschuss versuchte Daniel Böhme in einen Positionsgewinn umzumünzen, traf bei der Einfahrt auf die Ascari jedoch den Williams mit dem Hinterrad. Während Wickom in einem Abziehbild des Bremswegs vom Aston Martin Sekunden zuvor an nahezu derselben Stelle in die Streckenbegrenzung einschlug wie Asanger, ging der Vorfall für Böhme zunächst glimpflich aus. Die Quittung bekam er jedoch nach dem Rennen. Die Rennkommissare sprachen eine Startplatzstrafe für den Grand-Prix in Bahrain gegen den Alpine-Piloten aus. Böhme zerknirscht: „Ich hätte noch ein bisschen weiter ausholen können, aber wenn man sowas nicht nutzt, können wir auch aufhören Rennen zu fahren“.

Beinahe wäre Max Schoner in der besten Position gewesen, von Wickoms Ausritt in die Wiese zu profitieren. Aber in der Clark-Schikane, die kurze Zeit später auch Zopp zum Verhängnis wurde, machte der weich besohlte RedBull auf Platz 15 liegend Bekanntschaft mit dem Kiesbett. Nur leidlich besser lief es in dieser Phase für Schoners Teamkollegen Ludwig Conrads, als der in Runde 6 hinter Mark Zopp die Kontrolle über sein Fahrzeug verlor und sich dann beinahe eine Runde ohne Frontflügel um den Kurs schleppen musste. Beide RedBull fanden sich damit am Ende des Feldes wieder, doch während Conrads zumindest noch zwei Zähler einstreichen konnte, ging Schoner als 16. leer aus. An der selben Stelle wie seinen Teamkollegen erwischte es nämlich drei Runden später auch den Goldie im Feld. Nur traf es ihn noch schlimmer: Sein Bolide entledigte sich beim Kontakt mit der Mauer gleich des kompletten Flügelwerks, gerade als er die Lücke zu Jörn Dreier im Alfa Romeo und Christian Boll geschlossen hatte. Christian Boll? Ja richtig, Christian Boll, denn auch sein Rennen ging bis zu diesem Zeitpunkt nicht kontaktfrei über die Bühne.

Bürde des ersten Boxenstopps. Überholschwierigkeiten hin oder her: Ein Duell harter Reifen gegen zehn Runden frischerer weicher Reifen, wäre immer zugunsten des Spätstoppers ausgegangen.

Sieben der zehn Fahrzeuge, die sich für Q2 qualifizierten, taten dies auf Medium. Tyrrell splittete die Taktik um im Rennen die Position des aussichtsreicheren Fahrzeugs abzusichern. Q2 war aber auch dafür Pflicht. Um ein mögliches Ausscheiden abzuwenden wurden die Tyrrells kurz vor Schluss gebeten, eine Stufe weichere Reifen aufzuziehen und ihre Runde abubrechen, sollte die vorher erzielte Zeit doch für den Einzug ins zweite Segment reichen. McLaren setzte gleich beide Fahrzeuge auf den harten Reifen. Für Zopp reichte es, Tejeda schaute in die Röhre. Conrads stieg als einziger Fahrer mit weichen Reifen ins Q2 auf.

Sämtliche Planungen von Tyrrell wurden obsolet als Tobias Zunker ans Ende des Feldes zurückfiel. Ab dem Zeitpunkt fuhren beide schwarz-weißen ihr eigenes Rennen. Schon in Runde 15 hatte der ältere der Zunker-Brüder wieder Sichtkontakt mit Position 8, jedoch vier Fahrzeuge vor sich. Als sich die Lücke in Runde 18 geschlossen hatte, kam der Call für harte Reifen. Ohne ein einziges Überholmanöver auf der Strecke kam er an Bechtel, Papia und Kupke vorbei, Böhme verabschiedete sich vorher selbst aus dem Rennen. Lars Zunker übernahm für drei Runden die Spitze des Rennens, fiel mit dem harten Reifen nach den Stopps von Söllner, Stolz und Engelsiepen aber hoffnungslos zurück. Bis ins Ziel konnte er zwar die Lücke etwas schließen, aber der Start auf hart kostete schon die Möglichkeit in den Kampf ums Podium eingreifen zu können.

Stolz hingegen beraubte sich selbst seiner Möglichkeit, den Führenden Söllner unter Druck zu setzen. Durch seinen Fehler in Runde 16 war die Lücke für einen Undercut zu groß. Söllner musste die Box nur eine Runde nach seinem Konkurrenten ansteuern, um seine Position nicht zu gefährden.

Boll hatte sich nach dem Dreher von Zopp hinter Mario Söllner und Tobias Stolz, die sich sukzessive weiter von Engelsiepen als Dritten absetzen konnten und Lars Zunker auf Platz fünf eingerichtet. Prominent im Rückspiegel wurden Christian Wickom, Ralf Bohnert und Mark Zopp auf den Plätzen immer größer, als der Mercedes-Pilot eingangs Runde 8 mit dem DRS-Vorteil zum Angriff auf seinen Erzrivalen ansetzte. Die beiden stolzen Christians schenkten sich keinen Millimeter und schon in Kurve 1 gab es den ersten Feindkontakt. Im Parallelflug schossen die beiden die zweite DRS-Zone entlang auf Kurve 3 zu, wo Wickom im Mercedes eine Wagenlänge vorne rabiati die Tür zuwarf und den Ferrari in den Dreher zwang. Bohnert dahinter roch den Braten frühzeitig und holperte über die Wiese um die Verfolgung des Mercedes aufzunehmen. Mark Zopp hingegen konnte nicht mehr reagieren und kollidierte mit dem Ferrari – schon der zweite Rückschlag für den Comebacker. Denn auch er musste wie zuvor schon Conrads und Schoner fast eine ganze Runde ohne Frontflügel um den Kurs schleichen. Und es sollte noch schlimmer kommen: Beim fälligen Boxenstopp entledigte sich Zopp zwar schonmal seiner harten Reifen und ließ Rekordrunde um Rekordrunde folgen. In Runde 15 endete seine Leidensgeschichte jedoch genau dort, wo sie zehn Runden zuvor begonnen hatte – Turn 9. Auch seinem Unfallgegner erging es nicht besser. Zwar konnte Boll das Rennen als 14. wieder aufnehmen, machte aber auf der Jagd nach dem starken Haas-Piloten Bastian Kupke nach 11 Runden Bekanntschaft mit jener Mauer, die zuvor schon Asanger und Gert Wickom zum Verhängnis wurde. Kupke hatte schon in der ersten Runde Gesellschaft von Tobias Zunker bekommen, konnte diesen aber souverän hinter sich halten, bis er sich am ebenfalls starken Emanuel Gerer verschluckte und auf der Zufahrt zu Turn 11, der schnellen Schikane vor Waite, kurz Lupfen musste. Durch die Vorfälle im Mittelfeld wurde das Dreiergespann bis zur 10. Runde auf die Plätze 11 bis 13 nach vorne gespült. Ebenfalls in Runde 11 wagte Zunker dann den Angriff auf Gerer und es kam zum Kontakt. Eine Einladung die Kupke und zu dem Zeitpunkt noch Boll gerne annahm. Zunkers zweiter Versuch am Österreicher vorbeizugehen war schließlich erfolgreich, wenn auch wieder nicht ganz ohne Berührung. Doch während Zunker die Lücke zum enteiliten Kupke wieder zu schließen begann, verlor Gerer etwas den Rhythmus und musste sich gegen Dreier wehren.

Kupke und Zunker nahmen nun die Verfolgung von Bechtel, Stefano Papia und Böhme auf. Mehr noch als die Konkurrenz dahinter profitierten die drei von den Fehlern der anderen und reihten sich ab Position 8 auf. Die Lücke nach hinten wurde jedoch Runde für Runde kleiner und schloss sich in dem Moment, als Zunker in das Boxenstoppfenster für harte Reifen rutschte. Der Undercut brachte ihn in der Folge an den vor ihn platzierten vorbei. Wobei Papia – wegen Verbindungsproblemen vom letzten Startplatz mit den Soft-Reifen gestartet – schon eine Runde vor dem Tyrrell zum Service abbog, und Daniel Böhme seinen Alpine spektakulär an selber Stelle zerlegte, wie nur zwei Runden zuvor Mark Zopp.

Von den Vorfällen im Mittelfeld völlig unbeeindruckt vergrößerten Söllner und sein Schatten Stolp derweil den Abstand auf Engelsiepen. Der wiederum riss die Lücke zu Lars Zunker immer weiter auf, der mit seinen harten Reifen dem Ferrari nicht folgen konnte. Christian Wickom auf Platz 5 bekam Gesellschaft von Rolando Tejeda, der sich geduldig aus den Zwischenfällen um ihn herum heraushalten konnte und in Folge des

Gerangels um Boll und Zopp seinerseits Ralf Bohnert überholen konnte. Auf der Strecke schien auch für einen viermaligen Weltmeister kein Weg am Aston Martin vorbei zu führen, so dass sich die Attacke auf den zweiten Rennabschnitt konzentrierte. Die Vorentscheidung fiel in Runde 16: Beim Anbremsen auf die schnelle Schikane rutschte Stolp ein Stück zu weit über die Linie ins Gras. Geistesgegenwärtig öffnete er die Lenkung um schlimmeres zu vermeiden. Dennoch verlor der 30-Jährige nicht nur vier Sekunden auf seinen Kontrahenten und die zweite Position gegenüber Kai Engelsiepen, er nahm sich damit auch noch selbst die beste Möglichkeit für den auf einer Überholfeindlichen Strecke wie den Albert-Park äußerst effizienten Undercut. Solange Stolp Söllner unmittelbar im Getriebe gefolgt war hatte er noch die Chance bei erster Gelegenheit die Aston-Martin-Truppe mit einem früheren Stopp unter Druck zu setzen. Als der Titelverteidiger schließlich den Weg zurück vorbei an Engelsiepen auf Platz 2 gefunden hatte, war der Abstand zwischen den beiden zu groß. Um seine Führung über den Boxenstopp hinaus zu verteidigen hatte Söllner nichts anderes zu tun, als dem direkten

Engelsiepens Entscheidung, seinen Stopp noch weiter herauszuzögern ergab aus drei Gründen Sinn. 1. Er muss gesehen haben, dass Stolp als direkter Konkurrent bei seinem Service hinter den McLaren von Rolando Tejeda zurückgefallen ist, 2. War dem Stopp von Stolp und Söllner für Engelsiepen die Tür für den Undercut zugefallen. Er musste also länger draußen bleiben, um die beiden vor ihm mit den frischeren Reifen unter Druck setzen zu können – Was trotz des Zeitverlustes an den Boxen ja tatsächlich auch gelang. Und 3. Konnte er nicht einschätzen, wann Lars Zunker zum Boxenstopp abbiegen würde. Wäre Engelsiepen also quasi mit den beiden Führenden zum Boxenstopp abgebogen, hätte sich für den Tyrrell noch die Gelegenheit bieten können, mit den dann deutlich frischeren Reifen das Podium noch anzugreifen.

Für Tejeda war der Start auf den harten Reifen der goldene Griff. Er konnte aus seiner Position am flexibelsten auf die Entwicklung des Rennens reagieren. Mit der guten Startrunde verbesserte sich seine Ausgangssituation schon einmal erheblich und der Rennverlauf spielte ihm weitere Trümpfe in der Hand. Bohnerts Versuch, mit dem frühen Stopp auf harte Reifen Tejeda unter Druck zu setzen ging vor allem deshalb schief, weil Tejeda seinen Call für weiche Reifen so spät setzte, dass der harte Reifen des Alpha-Tauri den größten Teil seines Lebens bereits ausgehaucht hatte. Um die Taktik effektiv zu exekutieren, war es für Tejeda entscheidend, nicht zu viel Zeit in aussichtslosen Zweikämpfen zu verlieren. Es sah zwar merkwürdig aus, wie der McLaren dem Alpine von Tobias Stolp und dem Ferrari von Kai Engelsiepen auswich, kostete aber in der Summe weniger Zeit und Reifen als der Zweikampf. Für Bohnert reichte es immerhin gegen Christian Wickom, der nur zwei Runden nach Bohnert für weiche Reifen an die Box kam. In der Folge fand Wickom kein Weg mehr vorbei am Alpha-Tauri-Piloten, so dass der den Grand-Prix auf Platz sieben beendete.

Verfolger nur eine Runde später zum Service zu folgen. Und die Sonnenstrahlen am british-racing-greenen Himmel wurden breiter und breiter, als Söllner nicht nur klar vor Stolp sondern auch noch vor Rolando Tejeda wieder auf die Strecke kam. Umso verwunderte rieben sich die Aston-Martin-Fans die Augen als der McLaren-Pilot noch in der selben Runde Stolp passieren ließ, als würde er überrundet. Ein Schauspiel, dass er drei Runden später, nach dem Boxenstopp von Kai Engelsiepen noch einmal wiederholte. Tejeda hatte sein Rennen indes schon auf den Zweikampf mit Christian Wickom ausgerichtet, den er in einem sehenswerten Manöver in Runde 21 stehen ließ.

Letztlich verlor Christian Wickom dadurch sogar zwei Positionen. Denn Ralf Bohnert hinter ihm war bereits in der Runde zuvor an die Box abgebogen und fasste für den zweiten Stint die harte Reifenmischung auf. Der Zeitvorteil, den er auf der Strecke dadurch erzielen konnte reichte schließlich, um sich gegen den Mercedes-Piloten durchzusetzen, als der zwei Runden später bei seiner Crew anhielt. Vorne indes deutete sich an, dass das Rennen auf der Strecke entschieden werden müsste. Wohl auch weil Söllner etwas zu fürsorglich mit seinem Reifen umging, schloss Stolp die Lücke zum virtuell Führenden erstaunlich schnell, und auch Engelsiepen schickte sich an, aus dem Zweikampf um den Sieg einen Dreikampf zu

machen. Noch bevor Söllner in das DRS-Fenster vom noch auf den ersten Gummis bereiften Tyrrell von Lars Zunker gelangte versuchte der Alpine in Runde 27 den Griff nach der Spitze. Doch der Franke ließ den Champion genauso abtropfen, wie eine Runde später an gleicher Stelle. Söllner überstand einen weiteren Angriffsversuch in Turn 10 13 Runden vor Schluss, ließ aber auch da nichts anbrennen und sorgte gleichzeitig dafür, dass sich Stolp eben nicht nur mit ihm, sondern auch mit Kai Engelsiepen beschäftigen musste.

Am Ende rettete Mario Söllner in seinem ersten Rennen für Aston Martin einen Vorsprung von einer halben Sekunde ins Ziel, nur vier Zehntel später kreuzte Kai Engelsiepen die Linie. Zum ersten mal seit 2017 konnte der Hochheimer damit den Saisonauftakt nicht für sich entscheiden. Lars Zunker wurde im Tyrrell Vierter, Rolando Tejeda krönte seine Aufholjagd mit dem fünften Rang vor Ralf Bohnert und Christian Wickom. Tobias Zunker kam als Achter ins Ziel, gefolgt von Bastian Kupke, der bei seinem Comeback sechs Zähler aus dem Albert Park entführen konnte. Zehnter wurde Papia im zweiten Mercedes. Jürgen Bechtel als Elfter kam dort an, wo er losgefahren war. Emanuel Gerer bestätigte als Zwölfter, das Williams in diesem Jahr wieder aufgerückt ist. Auch der zweite Williams holte bei alles andere als optimalem Rennverlauf als 15. noch einen Zähler. Jörn Dreier konnte als 13. Zumindest drei Punkte auf das Alfa Romeo-Konto buchen.

Statistik



1. Lauf zur f1l.de-WM

Melbourne, 12. März 2021

Streckenlänge: 5,303

Anzahl Runden: 44

Gesamtdistanz: 233,332

Renntag und Startzeit: 12.03.2021, 21:00 Uhr

Vorjahresergebnis: Tobias Stolz, Renault, 56:51,122

Kai Engelsiepen, Ferrari, +10,086

Ralf Bohnert, Alpha Tauri, +12,224

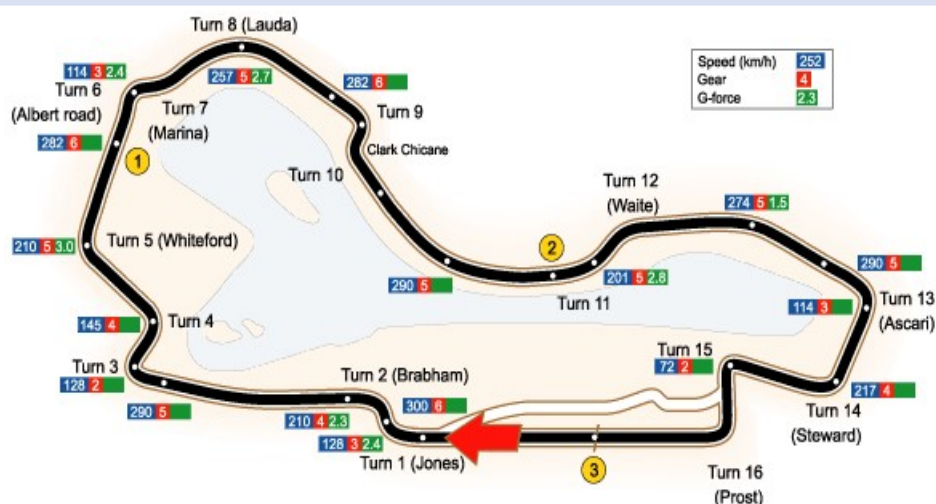
Pole-Position 2020: Tobias Stolz, Renault, 1:13,863

Schnellste Runde 2020: Tobias Stolz, Renault, 1:15,066



Tobias Zunker

"Jeder von uns ist froh, wenn er nach langem Winter endlich nach Melbourne kommt. Dann hat das Warten und im Trüben fischen endlich ein Ende. Die Strecke ist ein wenig in die Jahre gekommen, aber flüssig und bietet für einen Stadtkurs ordentlich Grip. Turn 7, Turn 9 und Turn 15 laden aber dazu ein, auch mal zu spät dran zu sein. Früher waren hier die Bremsen ein Faktor, heute sind es mehr die Reifen."



Teststatistik:

1. Tobias Zunker	Tyrrell-Racing	707	3.749,221	1. Tobias Zunker	3.749,221
2. Emanuel Gerer	Williams Racing	494	2.619,682	2. Emanuel Gerer	2.619,682
3. Mario Söllner	Aston Martin F1 Team	440	2.333,320	3. Mario Söllner	2.333,320
4. Max Schoner	Red Bull Racing	426	2.259,078	4. Max Schoner	2.259,078
5. Kai Engelsiepen	Scuderia Ferrari	285	1.511,355	5. Kai Engelsiepen	1.511,355
6. Jürgen Bechtel	Alpha Tauri	188	996,964	6. Jürgen Bechtel	996,964
7. Lars Zunker	Tyrrell-Racing	167	885,601	7. Lars Zunker	885,601
8. Christian Boll	Scuderia Ferrari	160	848,480	8. Christian Boll	848,480
9. Bastian Kupke	Haas F1 Team	154	816,662	9. Bastian Kupke	816,662
10. Ralf Bohnert	Alpha Tauri	152	806,056	10. Ralf Bohnert	806,056
11. Daniel Böhme	Alpine F1	142	753,026	11. Daniel Böhme	753,026
12. Jörn Dreier	Alfa Romeo	135	715,905	12. Jörn Dreier	715,905
13. Tobias Stolz	Alpine F1	118	625,754	13. Tobias Stolz	625,754
14. Ludwig Conrads	Red Bull Racing	106	562,118	14. Ludwig Conrads	562,118
15. Johann Asanger	Aston Martin F1 Team	102	540,906	15. Johann Asanger	540,906
16. Christian Wickom	Mercedes-AMG F1	101	535,603	16. Christian Wickom	535,603
17. Gert Wickom	Williams Racing	94	498,482	17. Gert Wickom	498,482
18. Stefano Papia	Mercedes-AMG F1	78	413,634	18. Stefano Papia	413,634
19. Rolando Tejeda	McLaren F1 Team	63	334,089	19. Rolando Tejeda	334,089
20. Mark Zopp	McLaren F1 Team	59	312,877	20. Mark Zopp	312,877

GP Australien

1. Lauf zur f1l.de-WM

Melbourne, 12.März 2021



Startaufstellung



Mario SÖLLNER Aston Martin 1:17,833	Tobias STOLP Alpine Renault 0,035
Kai ENGELSIEPEN Scuderia Ferrari 0,039	Tobias ZUNKER Tyrrell Honda 0,088
Mark ZOPP McLaren Mercedes 0,252	Christian BOLL Scuderia Ferrari 0,347
Lars ZUNKER Tyrrell Honda 0,392	Ralf BOHNERT Alpha Tauri Honda 0,423
Christian WICKOM Mercedes AMG F1 0,430	Ludwig CONRADs RedBull Honda 0,711
Jürgen BECHTEL Alpha Tauri Honda 1:18,780	Johann ASANGER Aston Martin 1:18,808
Daniel BÖHME Alpine Renault 1:18,858	Rolando TEJEDA McLaren Mercedes 1:18,905
Gert WICKOM Williams Mercedes 1:18,969	Max SCHONER RedBULL Honda 1:19,044
Bastian KUPKE Haas Ferrari 1:19,108	Emanuel GERER Williams Mercedes 1:19,129
Jörn DREIER Alfa Romeo Ferrari 1:19,618	Stefano PAPIA Mercedes AMG F1 no Time set

Schnellste Runde

62	LARS ZUNKER TYRRELL-HONDA	LAP 39	FASTEST LAP 1:19,448	1
----	------------------------------	-----------	-------------------------	---

Rennergebnis

1	Mario SÖLLNER	44	59:46,828	25
2	Tobias STOLP	44	0,586	20
3	Kai ENGELSIEPEN	44	0,979	16
4	Lars ZUNKER	44	13,629	13
5	Rolando TEJEDA	44	25,641	11
6	Ralf BOHNERT	44	30,163	10
7	Christian WICKOM	44	35,853	9
8	Tobias ZUNKER	44	45,457	8
9	Bastian KUPKE	44	50,995	7
10	Stefano PAPIA	44	01:03,334	6
11	Jürgen BECHTEL	44	01:07,960	5
12	Emanuel GERER	43	1 LAP	4
13	Jörn DREIER	43	1 LAP	3
14	Ludwig CONRADs	43	1 LAP	2
15	Gert WICKOM	43	1 LAP	1
16	Max SCHONER	43	1 LAP	
17	Daniel BÖHME	16	UNFALL	
18	Mark ZOPP	14	UNFALL	
19	Christian BOLL	9	UNFALL	
20	Johann ASANGER	2	AUFHÄNGUNG	

Qualifying-Duelle

Tobias STOLP	1	:	0	Daniel BÖHME
Mario SÖLLNER	1	:	0	Johann ASANGER
Ralf BOHNERT	1	:	0	Jürgen BECHTEL
Christian WICKOM	1	:	0	Stefano PAPIA
Kai ENGELSIEPEN	1	:	0	Christian BOLL
Emanuel GERER	0	:	1	Gert WICKOM
Ludwig CONRADs	1	:	0	Max SCHONER
Lars ZUNKER	0	:	1	Tobias ZUNKER
Rolando TEJEDA	0	:	1	Mark ZOPP

WM-Stand

1	SÖLLNER	25
2	STOLP	20
3	ENGELSIEPEN	16
4	LZUNKER	14
5	TEJEDA	11
6	BOHNERT	10
7	C. WICKOM	9
8	T. ZUNKER	8
9	KUPKE	7
10	PAPIA	6
11	BECHTEL	5
12	GERER	4
13	DREIER	3
14	CONRADs	2
15	G. WICKOM	1
16	SCHONER	0
17		
18		
19		
20		

Team-WM

1	Aston Martin	25
2	Tyrrell - Honda	22
3	Alpine - Renault	20
4	Scuderia Ferrari	16
5	Alpha Tauri - Honda	15
6	Mercedes AMG F1	15
7	McLaren - Mercedes	11
8	Haas - Ferrari	7
9	Williams - Mercedes	5
10	Alfa Romeo - Ferrari	3
	Red Bull - Honda	2