



# Die Zweite Kerze brennt



Wer nach dem Thriller von Melbourne eine weitere Schlacht um den Rennsieg erwartet und erträumt hatte, wurde beim zweiten Saisonlauf der Formel-1-Liga ein wenig enttäuscht. Zu souverän trat Aston-Martin-Pilot Mario Söllner an seinem 49. Geburtstag auf und sicherte sich damit seinen zweiten Saisonsieg. Dahinter aber sollte es sogar noch enger zugehen als im Albert-Park, auch weil Kai Engelsiepen im ersten Stint das Feld zusammenhielt. Tobias Stolp erlebte in der Wüste von Bahrain derweil seine Menschwerdung.

Darauf hatte die formel1-liga.de Gemeinde lange gewartet. Natürlich war es mal vorgekommen, dass Tobias Stolp mal ein Rennen nicht gewonnen hatte, selten genug zwar und zu selten um in den letzten 50 Rennen auch nur einmal die WM-Führung abzugeben, aber nach Manama reiste der Zirkus mit einem neuen Direktor. Mario Söllner entschied den Saisonauftakt im Albert Park knapp für sich und durfte an seinem 49. Geburtstag zur Hatz auf sich selbst einladen. Und in seiner neuen Rolle als Gejagter, schien sich der Franke durchaus zu gefallen. Nahezu allen Testrennen im Vorfeld des Grand-Prix drückte der Agent im Dienste Ihrer Majestät den Stempel auf. Nur Lars Zunker und Kai Engelsiepen schienen zumindest auf eine Runde halbwegs mit dem Sieger von Melbourne Schritt halten zu können, während der Rest des Feldes mit dem Wüstenkurs noch so seine liebe Not hatte. Abzulesen war das tatsächliche Kräfteverhältnis in Bahrain aber vor allem deshalb nicht, weil sich die Piloten an allen drei von Pirelli bereitgestellten Reifenmischungen probierten.

Mario Söllner wurde seiner Favoritenrolle in der Qualifikation (noch) nicht zu 100 % gerecht. Ihm gelang es genauso wenig, seinen Aston Martin in der entscheidenden Qualifikationssequenz zur persönlichen Bestzeit zu prügeln, wie Tobias Zunker im Tyrrell, der im Abschlusstraining am Freitag-Abend mit einer Zeit von 1:24,431

seine Pole-Ambitionen untermauerte. Besser machte es Kai Engelsiepen im Ferrari, der in seinem letzten Versuch die 5,412 Kilometern von Sakhir in 1:24,600 umrundete. Wer schon gedacht hat, die Qualifikation zum Saisonauftakt beim Großen Preis von Australien vor zwei Wochen, sei eine enge Angelegenheit gewesen, wurde beim zweiten Saisonlauf der formel1-liga.de eines besseren belehrt. Um gerade einmal 0,028 Sekunden verbannte der Ferrari-Pilot Mario Söllner kurz vor Fallen der Flagge auf die schmutzige Seite der ersten Startreihe verbannte. Der wiederum hatte erst kurz zuvor Tobias Zunker die provisorische Pole-Position um gerade einmal 0,005 Sekunden entrissen. Weitere vier Tausendstel dahinter fand sich Tobias Stolp im Alpine auf Startplatz vier wieder. Der einzige Pilot, der sich im Q2 auf den weichen Reifen nicht mehr steigern konnte, war Ralf Bohnert im Alpha Tauri. Konnte er den ersten Qualifikationsabschnitt auf den harten Reifen noch für sich entscheiden, verfehlte er die Pole-Zeit von Kai Engelsiepen um 0,057 Sekunden, was nur für Startplatz fünf genügte. Der Rückstand von Lars Zunker auf Platz 6 zu Bohnert, war mehr als doppelt so groß wie der zwischen Platz 1 und 5, fiel mit etwas mehr als einer Zehntel aber im Grunde genommen immer noch moderat aus. Der zweite Tyrrell ließ Christian Wickom im Mercedes und Stolps Teamkollegen Daniel Böhme hinter sich, die das Rennen genau wie die ersten sechs auf der härtesten





Reifenmischung in Angriff nehmen wollten. Der zweite Alpine durfte trotzdem nicht aus Reihe 4 ins Rennen gehen. Eine Strafversetzung aus Melbourne schickte ihn auf Startplatz elf. Ludwig Conrads im RedBull und Johann Asanger im Aston Martin, die als einzige auf dem Medium-Reifen ins Q 2 eingezogen waren, rückten genauso auf, wie Ferrari-Pilot Christian Boll, der den Luxus der freien Reifenwahl damit schon auf Platz 10 genießen konnte. Die sechste Startreihe teilte sich Böhme mit Rolando Tejada, der wie schon in Melbourne mit den harten Reifen den Einzug in den entscheidenden Qualifikationsabschnitt verpasste. Bastian Kupke qualifizierte seinen Haas auf der 13. Position vor Stefano Papia im Mercedes. Jürgen Bechtel und Max Schoner teilten sich die achte Startreihe vor Jörn Dreier, Emanuel Gerer und dem Debütanten Marcel Heidtmann.

Wie erwartet war Söllner auf der schmutzigen Seite der Startaufstellung zunächst chancenlos gegen den Ferrari von Kai Engelsiepen. Stattdessen lief das Geburtskind sogar bei Anfahrt auf Turn 4 Gefahr noch hinter Tobias Zunker zurückzufallen, der einen ähnlich guten Start erwischte wie zwei Wochen zuvor in Melbourne. Letztlich konnte der WM-Führende den Angriff jedoch abwehren, so dass die ersten Sechs unverändert in die zweite Runde einbogen. Fünf Runden lang ließ Söllner Engelsiepen von einem Triumph im zweiten Saisonrennen träumen, dann machte er am Ende der Start-Ziel-Geraden kurzen Prozess mit dem Ferrari-Piloten und zog mit der Führung von dannen. Sukzessive setzte sich der grüne Aston-Martin von der Verfolgergruppe ab.

Bis Runde 25 baute er seinen Vorsprung auf rund sieben Sekunden aus und verlor auch dann keine Zeit auf Engelsiepen als der bereits mit frischen Reifen unterwegs war. Nach 29 Runden schickte Söllner seine harten Reifen schließlich in Rente und gönnte sich sogar den Luxus, den Schlusssprint auf der mittleren Reifenmischung anzugehen und auf den Zusatzpunkt für die schnellste Rennrunde zu verzichten. Sein Sieg geriet dabei aber nie mehr in Gefahr, so dass Söllner seine Geburtstagsfeier mit einem deutlichen Strich unter den eigenen WM-Ambitionen begehen konnte.

Nachdem Söllner mit der Führung von dannen gezogen war, fiel das Rennen um Platz zwei für etwas mehr als 15 Runden in eine Art Dornröschenschlaf. Engelsiepen gelang es weder seinen Ferrari im DRS-Fenster des Geburtstagskinds zu halten, noch den Tyrrell-Honda von Tobias Zunker aus seinem DRS-Bereich abzuschütteln. Gleichzeitig hegte dieser aber trotz des einen oder anderen roten Querstehers keinerlei Ambitionen übermotiviert sich bietende Chancen auf Platz 2 zu nutzen. „Das wäre aussichtslos gewesen“, winkte Zunker nach dem Rennen ab, „mit dem Top-Speed-Vorteil der anderen Autos wären wir auf der nächsten Start-Ziel-Geraden Freiwild gewesen.“ Vor den Angriffen von Tobias Stolp hinter ihm war der 34-Jährige nur solange sicher, wie er selbst dem Ferrari im DRS-Fenster folgen konnte. So fand auch der Champion keinen Weg am älteren Zunker-Bruder vorbei, auch weil für ihn das Risiko bestanden hätte, bei einem missglückten Überholversuch in die Fänge von Ralf Bohnert zu geraten, der genauso wenig abreißen ließ, wie Lars Zunker im zweiten Tyrrell.



## TAKTIKCHECK: Harte Entscheidung

Zugegeben, auf der Strecke hatten die Zuschauer sicherlich schon actionreichere Grand-Prix erlebt, als den zweiten Lauf der formel1-liga.de in der Saison 2021. Für Taktikfuchse und Strategiegurus war das Rennen in der Wüste von Manama dennoch ein Hochgenuss. Selten zuvor wurde ein Rennen so von Reifenmanagement, Streckenposition und Boxenstopp-Timing bestimmt wie am vergangenen Freitag. Schuld ist wieder einmal die neue Reifengeneration von Pirelli. Geringere Unterschiede in den Rundenzeiten bei stärkerer Verschleißstreuung, lassen andere taktische Varianten zu, als die Vorgängermodelle, bei denen ein Start auf weichen Reifen und ein möglichst später Tausch auf Medium fast in Stein gemeißelt war. Auch wenn die Spitze enger zusammengedrückt ist, ermöglichen es die geringen Unterschiede, sich mit härteren Mischungen für das entscheidende Qualifying-Segment zu qualifizieren. Den etwas schnelleren Fahrern spielt dies einen taktischen Vorteil denen gegenüber in die Hände, die ihr Heil auf Gedeih und Verderb auf der weichsten Mischung suchen müssen um sich eine der besseren Ausgangslagen am Start zu verschaffen. In Bahrain kam dieser Vorteil erstmals in dieser Saison zur vollen Blüte. Und mehr noch, das spezielle Layout und die Asphaltbeschaffenheit machte letztlich nicht einmal den Medium, sondern sogar den harten Reifen zur heißesten Aktie auf dem Quali-Parkett. Wer das Tempo im Auto hatte, sich mit diesem Reifen in den Top 10 zu qualifizieren, hatte mit der um zwei Stufen weicheren soft Mischung beste Aussichten auf einen guten Startplatz in Verbindung mit den langlebigsten Reifen für den Rennstart. Ludwig Conrads (RedBull) und Johann Asanger (Aston Martin) waren letztlich die beiden einzigen Piloten, die für den Einzug ins Top-10-Qualifying die mittlere Mischung aufzogen. Prompt landeten sie auf den Startplätzen neun und zehn.

Wie an der Perlenschnur gezogen umrundete die Karawane innerhalb weniger Zehntel den Wüstenkurs und schaffte es dabei sogar, die Lücke auf Platz sieben stetig zu vergrößern. Das spielte dem hinteren Tyrrell für die entscheidende Rennphase einen wichtigen Trumpf in die Hände. Er konnte ruhigen Gewissens ab Runde 6 eine kleine Lücke von etwa einer Sekunde zum Rest aufreißen lassen, um seine Bremsen zu kühlen und Reifen einzusparen, ohne jedoch den Anschluss zu verlieren. Er musste nur warten bis sich ihm Gelegenheiten böten. Und als sich die Gelegenheiten boten, schlug er eiskalt zu: „Ab Runde 15 hatten die harten Reifen für vier, fünf Runden kaum noch Grip“, bedauerte Ralf Bohnert die Situation, die das Rennen um Platz zwei wach küsste, „Lars kam immer näher an mich heran und ich bin vorne aus dem DRS-Fenster gerutscht“. In Runde 20 war der Alpha Tauri fällig. Auf Start-Ziel verlor er den Platz an Lars Zunker. Doch in der gleichen Runde widerfuhr Tobias Zunker dasselbe Schicksal wie Bohnert: „Auf einmal konnte ich Kai nicht mehr folgen“, so Zunker. Wohlwissend dass das Boxenstoppfenster bald erreicht sein würde, versuchte er sich an einem Gewaltmarsch, der im berüchtigten Turn 10 sein jähes Ende fand. Ein wenig zu weit nach rechts auf den Curb gekommen, drehte es den Tyrrell beinahe um die eigene Achse. Tobias Stolz dahinter konnte den Einschlag gerade so verhindern, aber auch wenn der Anschluss an Engelsiepen damit zunächst einmal verloren ging, fand sich der Champion zumindest erstmals in den Podiumsreihen wieder. Namensvetter Zunker drohte unterdessen durchgereicht zu werden. Auf Start-Ziel führten die Tyrrell-Piloten einen Platztausch durch, bei dem beinahe auch die Position gegen Ralf Bohnert verloren gegangen wäre. Tyrrell zog eine Runde später die Reißleine und holte mit dem älteren Zunker-Bruder zum Undercut aus.

Kai Engelsiepen roch den Braten jedoch rechtzeitig, wohl auch weil Zunker hinter dem zweiten Ferrari von Christian Boll wieder auf die Strecke kam. Ferrari reagierte nur eine Runde später und machte es besser als Tyrrell. Engelsiepen sortierte sich mit frischen weichen Reifen vor seinem Teamkollegen wieder ein. Für Zunker war der Kampf um Platz zwei damit verloren. Es hätte trotzdem noch zum Podium reichen können, hätte er nicht in Runde 25 jenes Missgeschick wiederholt, dass ihm schon vier Runden zuvor zum Verhängnis geworden war. Mit seinem Stopp löste Engelsiepen ungewollt eine Kettenreaktion aus. Nur ein Umlauf nach dem Zweitplatzierten folgten Stolz, Lars Zunker und Bohnert zum Service. „Eigentlich wollte ich in Runde 30 weiche Reifen holen“, ärgerte sich Bohnert, fünf Runden früher war ihm dieser Schachzug aber zu heiß: „Das hat mir eventuell die Chance genommen Druck nach vorne zu machen.“ Tatsächlich entschied sich auch Tobias Stolz für den gelbumrandeten Medium-Reifen, während Tyrrell das Risiko mit den weichen Reifen in Kauf nahm – und belohnt wurde.

und steckten in der Taktikfalle, auch wenn sie von der Strafe Daniel Böhmes profitierten und genauso eine Startposition gewinnen konnten, wie Christian Boll, im Ferrari, der als erster Fahrer im Feld für den Start freie Reifenwahl hatten.

In der auf 12 Minuten verkürzten Q2-Session hatten die übrigen acht Piloten mit dem soft allerdings so ihre liebe Mühe. Im Durchschnitt verbesserten sie ihre Q1-Zeiten um gerade einmal etwas mehr als zwei Zehntel. Ralf Bohnert verlor sogar eine Hundertstel, was bei den engen Zeitabständen an der Spitze direkt den Absturz von Platz 1 auf Platz 5 bedeutete. Kai Engelsiepen, der sich um knapp eine halbe Sekunde steigern konnte, ging den gegenteiligen Weg und eroberte nach Platz 6 in Q 1 die Pole-Position. Die ersten sieben Fahrer nahmen das Rennen damit auf der härtesten Mischung in Angriff, genau wie sechs der neun Piloten, die am Start freie Reifenwahl hatten. Nur Max Schoner und Debütant Marcel Heidtmann nahmen sich ein Beispiel an Asanger und Conrads und gingen ebenfalls mit Medium an den Start. Emanuel Gerer im Williams entschied sich als einziger Pilot für soft.

Nach dem Start spaltete sich das Rennen recht zügig in zwei separate Grand-Prix. Vorne zogen die ersten sechs in ihrer Reihenfolge unverändert ihre Bahnen, jeweils in einem Abstand von ungefähr einer halben Sekunde zueinander. Nur dem späteren Rennsieger Mario Söllner ging in Runde sechs die Geduld aus. Am Ende der Start-Ziel-Gerade übernahm er die Führung von Kai Engelsiepen. Bis zur 25. Runde konnte er seinen Vorsprung auf 7,6 Sekunden vergrößern. Der Rest der Gruppe belauerte sich weiterhin, um sich beim Boxenstopp in die beste Ausgangslage zu bringen. Etwa ab Runde 10 zeichnete sich ab, dass sich für die Spitzengruppe ein erstes mögliches Boxenstopfenster rund um die Streckenposition von Christian Boll ergeben könnte.

Denn während sich Lars Zunker schon unmittelbar nach dem Stopp Schritt für Schritt von Ralf Bohnert absetzen konnte, baute er Druck auf den amtierenden Weltmeister Tobias Stolp aus. Eingangs der 29. Runde packte der Tyrrell am Ende der Start-Ziel-Gerade zu, und weil beide nicht nachgeben wollten kam es wie es kommen musste. Beim herausbeschleunigen aus Kurve 2 trafen sich die Streithähne Vorderrad an Hinterrad was dem Alpine eine Dakar-Einlage bescherte. Nicht nur Zunker, sondern auch Bohnert rutschte durch. Stolp fiel auf Platz fünf zurück. Die Tyrrell-Honda dürften den Dominator der vergangenen Jahre noch in seinen Träumen verfolgt haben. Nicht nur, dass er im ersten Stint über 20 Runden lang den älteren der beiden Zunker Brüder vor der Nase hatte, oder das der jüngere nach dem Zwischenfall mit dem Podestplatz davonzog, nein, großflächig erschien in seinem Rückspiegel nach der Offroad-Einlage ausgerechnet wieder der andere Tyrrell, der sich auch nicht mehr abschütteln ließ. In Runde 38 schließlich hatte der härter bereifte Champion auch Tobias Zunker nichts mehr entgegenzusetzen. Außen herum auf der Zufahrt zu Kurve 1 sicherte sich Zunker Platz 5. Für Stolp blieb nur die sechste Position. Zwischen Engelsiepen auf Platz zwei und Lars Zunker auf drei war bereits eine Lücke von rund 4 Sekunden aufgegangen. Auch wenn es dem Tyrrell gelang diese noch auf unter eine Sekunde zu verkürzen bekam er die Chance zum Angriff nicht mehr. Engelsiepen kreuzte die Linie schließlich 8,1 Sekunden hinter dem strahlenden Sieger, aber immerhin 0,4 Sekunden vor seinem Widersacher. Beide rückten durch das Resultat auf die Plätze zwei und drei der Fahrerwertung vor. Ralf Bohnert als Viertem fehlten letztlich weitere 11 Sekunden auf das Podium. Tobias Zunker verkürzte in den letzten fünf Runden seinen Rückstand auf den Alpha Tauri zwar noch einmal, hatte aber letztlich keine Chance mehr, sich den vierten Platz zu sichern. Immerhin distanzierte er auch Stolp bis ins Ziel noch um zwei Sekunden.

Herrschte im Alpine-Lager nach dem Saisonauftakt sicher noch kein Grund für übertriebene Hektik, dürfte das zweite Lichtlein auf Mario Söllners Geburtstagskuchen die alpine Hütte lichterloh in Flammen gesteckt haben. Ein paar Zahlen gefällig? Nach zwei Rennen steht die erfolgsverwöhnte Truppe aus Enstone mit 30 Punkten auf Platz fünf der Teamwertung. Noch nie seit dem sich die erfolgreichste Truppe der formel1-liga.de Geschichte zusammengefunden hat, ist man mit einer magereren Ausbeute aus den Startlöchern gekommen. Aus konnte Stolp seit 2018 immer mindestens eines der ersten beiden Saisonrennen für sich entscheiden. Und man muss sogar noch ein Jahr weiter zurückschauen, um festzustellen wann es ihm überhaupt einmal passiert ist, zwei Rennen in Folge nicht zu gewinnen, wenn man von der Zeitstrafe in Brasilien 2018 einmal absieht. Im Jahr 2021 lag er dagegen noch keine einzige Runde in Führung. Nun sind die Titelambitionen in der Fahrer-WM nach zwei Rennen selbstverständlich noch in Takt, ein Ergebnis wie das in Bahrain kann bei der Dichte des Fahrerfeldes auch Mario Söllner noch ereilen. Und so sind Krisen der Marke Stolp solche, die andere Fahrer gerne hätten.

Sein eigener Teamkollege Daniel Böhme zum Beispiel. Denn während Stolp immerhin 30 Zähler für das Team einzahlen konnte, steht das Punktekonto des zweiten Alpines noch bei null. Dabei gilt auch der frischgebackene Papa als Muster an Verlässlichkeit was Punkte angeht. In den vergangenen drei Jahren verpasste Böhme die Punkteränge nur dann, wenn er selber nicht am Start stehen konnte. Es ist aber weniger der pure Speed der dem zweiten Alpine im Moment abgeht, als vielmehr das nötige Rennglück. Sowohl in Melbourne als auch in Bahrain qualifizierte Böhme seinen blau-roten Renner aussichtsreich. In Melbourne zerschellte er im Kampf um Platz neun etwas unglücklich an der Wand, in Bahrain fand er in Christian Wickom einen Gegner an dem er sich wieder und wieder festbiss. Bereits am Start gelang es dem Alpine-Piloten die Hypothek der Strafe aus Melbourne beinahe zu egalisieren. Wenn da nicht der Mercedes im Weg gestanden hätte, der die Position aus Gedeih und Verderb zu verteidigen suchte. Letztlich setzte sich der Alpine zunächst knapp gegen den schwarz getarnten Silberpfeil durch, doch das Duell forderte weitere Opfer. Ausgerechnet Johann Asanger, nach seiner Corona-Impfung in Melbourne völlig indisponiert in die Saison gestartet riss der auf die Strecke zurückkehrende Wickom den Frontflügel ab. Der Auftakt zu einem weiteren Rennen zum vergessen für den sympathischen Österreicher, der sich nie wieder von der Situation erholen konnte, und das Rennen schließlich als 17. beendete. Damit ließ er immerhin den Debütanten Heidtmann hinter sich – und Daniel Böhme! Denn das Drama um den zweiten Alpine hatte mit der Startkollision gerade erst seinen Anfang genommen. Wickom versuchte in der dritten Runde seine siebte Position gegen den Alpine zurückzugewinnen, verschätzte sich aber auf der Innenbahn zur Kurve 1 am Bremspunkt. Für beide waren die Folgen dramatisch. Böhme fiel auf Platz 17 zurück, Wickom hingegen kassierte für das vermeintliche Abkürzen beim Zurückkehren auf die Strecke eine mehr als umstrittene Drive-Through Strafe. Diese war es letztlich aber, die ihm eine Startplatzstrafe für das dritte Saisonrennen ersparte. In Runde 19 verlor der Alpine-Pilot auf der Aufholjagd erneut das Auto, was ihn ein drittes mal mit dem Mercedes von Wickom zusammenbrachte. Und nach 26 Runden krachte es erneut. Böhme rundete einen verkorksten Abend mit einem eigenen Fehler in Runde 39 ab, mehr als Platz 18 sprang für ihn so nicht mehr heraus. Sein Dauerrivale erwischte trotz der Reihe von Zwischenfällen zunächst einen versöhnlichen Abschluss des Rennabends. Zumindest konnte der Mercedes Werkspilot die Ziellinie als 13. und damit eine Position hinter seinem Teamkollegen Stefano Papia kreuzen. Das Rennen des Italieners ging allerdings auch nicht ohne Zwischenfälle über die Bühne. Nach einem guten Start wich er den Streithähnen Conrads und Boll aus. „Da wollte ich kein Bowling spielen“, gab Papia zu Protokoll. Durch die starke Verzögerung mit kalten Reifen war aber ausgerechnet er es, der sich rückwärts der Fahrtrichtung wiederfand und ans Ende des Feldes durchgereicht wurde. Was Daniel Böhme für Christian Wickom wurde, wurde Ludwig Conrads schließlich für Papia. Wieder und wieder trafen der Mercedes und der RedBull im Rennverlauf aufeinander, wieder und wieder kam es dabei auch zu Lackaustausch.

Gerade für die Piloten ab Platz drei war es elementar, den Boxenstopp erst dann zu absolvieren, wenn man vor dem zweiten Ferrari wieder auf die Strecke kam. Ein zweites, etwas späteres Fenster hätte sich um das Duell von Rolando Tejada und Bastian Kupke ergeben. Dieses Fenster wäre der Jackpot gewesen, da man dort nur innerhalb der Kampfgruppe selbst kurzfristig Positionen eingebüßt, diese aber bei perfektem Timing quasi kampflös zurückbekommen hätte. Die Auswahlentscheidung hing davon ab, wann die Spitzengruppe dieses Fenster erreichen würde. Je früher, desto mehr sprach für einen Wechsel auf Medium Reifen. Das Fenster zu Boll ging für Engelsiepen just in dem Moment auf, als der weiche Reifen zum ersten mal eine Option für den Rest des Rennens wurde. Aber genau das brachte den Zweitplatzierten in ein Dilemma. Aus seiner Streckenposition heraus hatte er am meisten zu verlieren. Sicherlich nicht gegen Boll, das Problem hätte man unter Teamkollegen gelöst bekommen. Aber während die restliche Gruppe fünf weitere Runden gebraucht hätte um auch Kupke und Tejada beim Stopp sicher hinter sich zu lassen, wäre Engelsiepen innerhalb von drei Runden auf die Streithähne aufgelaufen. Sich innerhalb von zwei Runden auf der Strecke beider zu entledigen, hätte das Risiko mit sich gebracht, auf die vier verbliebenden Anwärter auf Platz zwei zu viel Zeit verlieren, wenn diese sich nicht vom Ferrari an die Box hätten locken lassen. Tyrrell, mit beiden Autos in den Fünfkampf verwickelt, war für dieses Risiko in einer besseren Position. Im schlechtesten Fall hätten die Zunker-Brüder, Dritter und Fünfter zu diesem Zeitpunkt, ihre Positionen getauscht. Das Team-Ergebnis nach Ende der Stopps wäre das gleiche geblieben. Doch der besser platzierte Tobias Zunker ließ seine Chance auf einen erfolgsversprechenden Undercut liegen. Ein Drama in drei, wenn nicht vier Akten. 16 Runden lang studierte der ältere Zunker-Bruder den Diffusor des Ferrari von Kai Engelsiepen. Doch gerade als die Lücke gegenüber Boll für einen Boxenstopp aufgerissen war,

unterlief ihm beim Abbremsen auf Kurve 10 der erste Fehler. Das kostete nicht nur die Position gegen Stolp, sondern auch zwei Sekunden gegen Engelsiepen und 1,3 gegenüber Boll. Der Platztasch mit Bruder Lars eine Runde später kostete eine weitere halbe Sekunde. Trotzdem kam der Call für den Stopp, der der Tyrrell-Crew nur äußerst mäßig gelang. Anstatt mit freier Fahrt auf neuen Reifen der weichsten Mischung Engelsiepen und Stolp attackieren zu können, unterlief Zunker bei der Jagd auf Boll dann das Abziehbild seines Querstehers vier Runden zuvor, nur mit noch dramatischeren Konsequenzen. Diesmal gingen drei weitere Sekunden verloren. Damit war die 27 raus aus der Verlosung um die Podiumsplätze. Erwartungsgemäß löste Tobias Zunker mit seinem Boxenstopp dennoch eine Kettenreaktion aus, wenn auch nur partiell. Boll konnte seinen Teamkollegen natürlich über die Position seines Konkurrenten um Platz zwei informieren, sollte der dessen Stopp nicht selbst mitbekommen haben. Engelsiepen reagierte. Ferrari fertigte seine Titelhoffnung 1,8 Sekunden schneller ab als Tyrrell und brachte ihn damit deutlich vor Zunker zurück auf die Strecke. Mit gleich zwei schon abgefertigten Konkurrenten waren Stolp, Lars Zunker und Bohnert gezwungen, ihre Crew in der folgenden Runde anzusteuern. Sämtliche mögliche Verschiebungen wurden dadurch neutralisiert. Dennoch entschied sich genau hier das Rennen um Platz drei: Während Lars Zunker und Kai Engelsiepen ihren zweiten Stint wie Tobias Zunker auf dem Soft-Reifen in Angriff nahmen, war Stolp und Bohnert dieser Zock 17 Runden vor Rennende offensichtlich zu heiß. Ihr Problem war nur, sie lagen falsch. Während Bohnert den Medium auf Platz vier ins Ziel trug und lediglich die Chance einbüßte, ums Podium zu kämpfen, fiel Stolp mit der Reifenwahl noch von Platz drei auf sechs zurück.

Unabhängig von der Streckenposition erwies sich die Entscheidung statt beim Boxenstopp auf Medium auf die weichste Reifenmischung zu setzen, überall als goldrichtig.

Schon beim ersten Versuch den RedBull zu kassieren, gab es Feindberührung. Sonderlich lange wollte Papia einer besseren Platzierung aber nicht nachtrauern: „Scheint als hätte ich einen neuen Freund in der Liga“, grinste der immer gut gelaunte Routinier nach dem Rennen, „aber im Ernst, Platz 12 in einem so starken Fahrerfeld mit 19 Piloten. Mehr war heute einfach nicht drin, auf meiner Lieblingsstrecke.“ Auch weil Papia in Runde 31 nach der Boxenausfahrt wieder auf seinen neuen Freund traf. Beinhart verteidigte er die Position gegen den RedBull über mehrere Kurven hinweg, nach Ansicht der Rennkommissare aber über die Grenzen des erlaubten hinaus. Sie belegten den Italiener mit einer Zeitstrafe von 15 Sekunden, was ihn zunächst hinter seinen Teamkollegen und den Alfa Romeo von Jörn Dreier zurückwarf. Zumindest die Position gegen Wickom bekam Papia jedoch wieder zurück. Denn die Rennkommissare belegten auch den Husumer für seine Vorfälle mit Daniel Böhme mit einer Zeitstrafe, sogar von 30 Sekunden. Auch Max Schoner und wahrscheinlich Emanuel Gerer rutschten damit vor den Mercedes. Insgesamt also gerade nach dem gelungenen Auftakt von Melbourne und dem guten Grundspeerd ein eher ernüchterndes Ergebnis für die Stuttgarter.

Ein Stück weit passt es aber ins Gesamtbild. Der Eindruck der Testfahrten und des ersten Rennens von Melbourne verfestigte sich in Sakhir weiter. Die Spitzengruppe ist enger zusammengerückt, dahinter zerfällt das Feld momentan aber in zwei Teile. Aston Martin, Ferrari, Alpha Tauri, Alpine und McLaren schicken jeweils ein Fahrzeug in die Spitzengruppe, Tyrrell gleich beide. Das Racing, das hinter der Spitzengruppe geboten wird ist allerdings nicht weniger spektakulär; im Gegenteil, auch die zweite Gruppe bietet den Zuschauern unterhaltsamen Rennsport. Bei dem Punktesystem überrascht es dennoch nicht, dass im Moment zwei Fahrer die Spitzenpositionen des Verfolgerfeldes einnehmen, die dadurch auffallen, dass sie nicht auffallen. Heimlich, still und leise hat Bastian Kupke im Haas den Platz an der Sonne im Verfolgerfeld eingenommen. Für Haas muss es sich anfühlen, wie ein kleines Märchen. Wenige Tage vor dem Saisonstart stand noch kein Pilot beim Vizeweltmeister des Vorjahres unter Vertrag, mittlerweile sind sogar beide Cockpits besetzt. Und Kupke gelingt es sogar, das ein oder andere Ausrufezeichen zu setzen. Gestartet von Platz 13 hielt Kupke sich aus den Zwischenfällen um ihn herum raus und heftete sich frühzeitig an die Fersen von Rolando Tejada. Weil er seinen Stopp ähnlich lange hinauszögern konnte, wie der Spitzenreiter, fand sich der Haas-Pilot sogar kurzzeitig auf Platz zwei wieder. Ihm gelang auch als einzigem Fahrer der Overcut. Weil Tejada an der Box viel Zeit verlor, konnte Kupke seinen Stopp verzögern, bis er um Haaresbreite vor dem McLaren auf die Strecke zurückkehrte. Nach einem harten Manöver in Runde 35 musste er diese Position zwar wieder abgeben, dennoch gelang Kupke am Ende bereits das zweite Top-10 Resultat der neuen Saison, was mit 15 Punkten und aktuell WM-Platz acht belohnt wird. Marcel Heidtmann feierte in Bahrain sein Debut in der [formel1-liga.de](http://formel1-liga.de).

Weitgehend ohne Zwischenfälle trug er den zweiten Haas souverän ins Ziel und sammelte Erfahrungen und Kilometer für den Rest der Saison. Er bewies Übersicht beim Überwinden, auch wenn er naturgemäß mit der Vergabe von WM-Punkten noch nichts zu tun hatte. Mit Haas ist für den Rest der Saison definitiv zu rechnen.

Und hinter Kupke rückt nach der Strafe gegen die Mercedes Piloten Jürgen Bechtel auf Rang neun der Fahrer-Wertung. Ihm gelang es wie schon in Melbourne sich diszipliniert aus allen Zwischenfällen herauszuhalten und seine Pace umzusetzen. Ähnlich wie Kai Engelsiepen an der Spitze führte Bechtel nach einem guten Start eine Fünfer-Karawane fehlerfrei um den Kurs. In seinem Heck hatten es sich zu jenem Zeitpunkt Jörn Dreier, Max Schoner, Papia und Daniel Böhme gemütlich gemacht. Als sich die beiden RedBull in Runde 10 wie schon in Melbourne zu Drehern verabredeten übernahm Conrads die Spitzenposition der Gruppe aus der sich Schoner zunächst verabschiedete. Mit dem Vorteil des härteren Reifens hielt Bechtel den Druck auf Conrads bis zu dessen Boxenstopp aufrecht. Nach dem eigenen Boxenstopp kam er vor dem Konkurrenten aus dem A-Team zurück auf die Strecke und hielt den zehnten Rang bis ins Ziel.

Bechtels Routine und Zuverlässigkeit könnte sich im Kampf um die Konstrukteurs-WM als wertvoller Faktor erweisen. Das Team liegt nach dem zweiten Lauf auf dem vierten Rang noch in Sichtweite zu Ferrari auf Platz drei, aber noch vor Alpine. Die Performance von Mario Söllner reicht derzeit, beide Wertungen anzuführen. Tyrrell aber konnte zumindest Punktetechnisch mit Aston Martin ausgleichen. Sollte die Strafe für Christian Wickom tatsächlich auch Emanuel Gerer noch vor den Mercedes spülen, hätten zum zweiten mal in Folge alle elf angetretenen Teams Punkte aus dem Rennen mitgenommen. Es bleibt einfach unfassbar ausgeglichen und umkämpft. Mario Söllner grüßt derweil noch entspannter von der Spitze. 14 Punkte liegen nach zwei Rennen schon zwischen ihm und Kai Engelsiepen auf Platz zwei. Es bleibt abzuwarten, ob die Konkurrenz im Reich der Mitte am 16. April schon Mittel finden wird, die derzeitige Vormachtstellung des Franken zu brechen.

So war Mario Söllners Entscheidung, nach seinem Stopp 13 Runden vor dem Ende auf Medium zu setzen neben der verpassten Pole-Position der einzige Makel in einem sonst perfekten Rennen. Seine Reifenwahl kostete ihn die schnellste Rennrunde und damit die maximale Punktausbeute. Aus der Rennsituation heraus nachvollziehbar war die Entscheidung trotzdem. Sie sicherte den Sieg gegen Ralf Bohnert ab. Erstens: Söllner konnte sehen, dass Engelsiepen nach seinem Stopp seine Zeiten auf dem harten Reifen nur kontern konnte. Sollten jedoch am Aston Martin die weichen Reifen wider erwarten doch noch eingehen, konnte er sicher sein, dass die von Engelsiepen und Lars Zunker schon längst beim Teufel sind. Die Gefahr für den Rennsieg wäre damit von Bohnert oder Stolp ausgegangen. Seinen Vorsprung auf Engelsiepen konnte Söllner zwar nicht mehr so eindrucksvoll ausbauen wie zuvor im ersten Stint. Das brauchte er aber auch gar nicht. Als Bastian Kupke in Runde 28 die Reifen gewechselt hatte, waren auch die letzten Zweifel am Erhalt der Führung beseitigt. Kurz gesagt: Söllner hätte das Rennen auf jeder Taktik gewonnen. Aber eben jener Kupke zeigte auch, mit welchem Risiko diese Taktik hätte verbunden sein können. Als er 15 Runden vor dem Ende seinen Boliden bei der Crew vorgestellt hatte, kam er noch vor Rolando Tejada zurück auf die Strecke. Der jedoch kassierte mit dem zwar älteren, aber haftenderen Reifen in Runde 35 den wieder einmal starken Haas-Piloten.

Hat sich der Start auf den harten Reifen also gelohnt? Klare Antwort, ja! Werfen wir einen Blick auf die Fahrer, die mit einer alternativen Strategie ins Rennen gegangen sind. Bestenfalls hat der Start auf weichen Reifen nicht geschadet. Was er aber auch nicht konnte, wenn man eh hinten im Feld gestartet ist. Als Faustregel galt: Je weiter vorne man gestartet ist, umso mehr Schaden richtete der Medium-Reifen an. Zur Ehrenrettung von Johann Asanger muss allerdings erwähnt werden, dass sein Rennen durch den Unfall in Runde 1 praktisch erledigt war. Er schleppte seinen Aston Martin eine Runde ohne Frontflügel um den Kurs und fasste beim Reparaturstopp die harten Gummis auf. Für den Österreicher war ein später zweiter Stopp für Softs unumgänglich. Als bester der auf Medium gestarteten Piloten, kreuzte Ludwig Conrads den Zielstrich. Er verlor bei seinem Ritt auf Platz elf allerdings ebenfalls drei Positionen gegenüber seinem Startplatz. Die anderen vier Piloten mit der alternativen Strategie landeten unisono auf den hinteren Plätzen. Nur Daniel Böhme verhinderte durch sein verkorkstes Rennen, dass es die vier letzten Plätze wurden. Jörn Dreier setzte als 17. Der Qualifikation auf den harten Reifen und wurde ebenfalls belohnt. Er wurde als 12. Gewertet. Max Schoner fiel dahinter zurück, Emanuel Gerer fand keinen Weg vorbei. Gerers grundsätzliche Stärke auf den Soft-Reifen verpuffte einerseits im Verkehr des ersten Stints, andererseits am hohen Verschleiß mit vollen Tanks. Immerhin gewann auf der Strecke die freigewordenen Positionen gegen Böhme und Asanger.

# Statistik

 2. Lauf zur f1l.de-WM  
Sakhir, 26.März 2021

Streckenlänge: 5,412

Anzahl Runden: 43

Gesamtdistanz: 232,716

Renntag und Startzeit: 26.03.2021, 21:00 Uhr

Vorjahresergebnis: Tobias Stolp, Renault, 59:55,327

Mario Soellner, Haas, +4,598

Rolando Tejeda, McLaren, +27,208

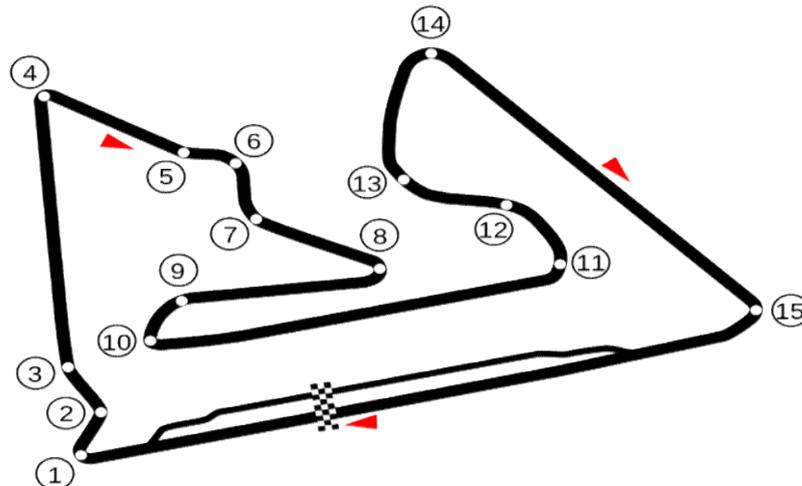
Pole-Position 2020: Tobias Stolp, Renault, 1:20,836

Schnellste Runde 2020: Tobias Stolp, Renault, 1:22,557



"Der Kurs im nahen Osten ist eine der anspruchsvollsten Prüfungen für das Material im gesamten Rennkalender. Insbesondere die Kurven 1, 4, 11 und 14 erfordern starke, teils rasch aufeinander folgende Bremsmanöver (denen lange Geraden vorausgegangen sind.) Und die zweite Herausforderung ist es, genau dann eine gute Traktion beim Beschleunigen zu finden."

**Emanuel Gerer**



## Teststatistik:

1. Tobias Zunker	Tyrrell-Racing	654	3.539,448	1. Tobias Zunker	7.288,669
2. Mario Söllner	Aston Martin F1 Team	386	2.089,032	2. Mario Söllner	4.422,352
3. Lars Zunker	Tyrrell-Racing	363	1.964,556	3. Emanuel Gerer	4.351,522
4. Max Schoner	Red Bull Racing	361	1.953,732	4. Max Schoner	4.212,810
5. Emanuel Gerer	Williams Racing	320	1.731,840	5. Kai Engelsiepen	3.221,547
6. Kai Engelsiepen	Scuderia Ferrari	316	1.710,192	6. Lars Zunker	2.850,157
7. Jürgen Bechtel	Scuderia Alpha Tauri	200	1.082,400	7. Jürgen Bechtel	2.079,364
8. Daniel Böhme	Alpine F1 Team	188	1.017,456	8. Daniel Böhme	1.770,482
9. Christian Boll	Scuderia Ferrari	166	898,392	9. Christian Boll	1.746,872
10. Johann Asanger	Aston Martin F1 Team	160	865,920	10. Bastian Kupke	1.655,522
11. Ralf Bohnert	Scuderia Alpha Tauri	156	844,272	11. Ralf Bohnert	1.650,328
12. Bastian Kupke	Haas F1 Team	155	838,860	12. Johann Asanger	1.406,826
13. Tobias Stolp	Alpine F1 Team	128	692,736	13. Tobias Stolp	1.318,490
14. Ludwig Conrads	Red Bull Racing	103	557,436	14. Jörn Dreier	1.213,809
15. Christian Wickom	Mercedes AMG F1	92	497,904	15. Ludwig Conrads	1.119,554
16. Jörn Dreier	Alfa Romeo	92	497,904	16. Christian Wickom	1.033,507
17. Marcel Heidtmann	Haas F1 Team	79	427,548	17. Stefano Papia	835,770
18. Stefano Papia	Mercedes AMG F1	78	422,136	18. Rolando Tejeda	631,749
19. Rolando Tejeda	McLaren F1	55	297,660	19. Gert Wickom	574,250
20. Gert Wickom	Mercedes AMG F1	24	127,704	20. Marcel Heidtmann	421,240

# GP Bahrain

2. Lauf zur f1l.de-WM

Sakhir, 26.März 2021



## Startaufstellung



Kai ENGELSIEPEN Scuderia Ferrari 1:24,600	Mario SÖLLNER Aston Martin 0,028
Tobias ZUNKER Tyrrell Honda 0,033	Tobias STOLP Alpine Renault 0,037
Ralf BOHNERT Alpha Tauri Honda 0,056	Lars ZUNKER Tyrrell Honda 0,174
Christian WICKOM Mercedes AMG F1 0,264	Ludwig CONRADS RedBull Honda 0,646
Johann Asanger Aston Martin 0,857	Christian BOLL Scuderia Ferrari 1:25,620
Daniel BÖHME Alpine Renault PENALTY	Rolando TEJEDA McLaren Mercedes 1:25,664
Bastian KUPKE Haas Ferrari 1:25,706	Stefano PAPIA Mercedes AMG F1 1:25,719
Jürgen BECHTEL Alpha Tauri Honda 1:25,946	Max SCHONER RedBull Honda 1:25,996
Jörn DREIER Alfa Romeo Ferrari 1:26,180	Emanuel GERER Williams Mercedes 1:26,305
Marcel Heidtmann Haas Ferrari 1:29,653	

## Schnellste Runde

62	Lars ZUNKER TYRRELL-HONDA	LAP 28	FASTEST LAP 1:25.860	1
----	------------------------------	-----------	-------------------------	---

## Rennergebnis

1	Mario SÖLLNER	43	1:02:43.578	25
2	Kai ENGELSIEPEN	43	8,111	20
3	Lars ZUNKER	43	8,554	16
4	Ralf BOHNERT	43	19,267	13
5	Tobias ZUNKER	43	22,960	11
6	Tobias STOLP	43	25,098	10
7	Rolando TEJEDA	43	31,954	9
8	Bastian KUPKE	43	32,841	8
9	Christian BOLL	43	58,348	7
10	Jürgen BECHTEL	43	59,963	6
11	Ludwig CONRADS	43	01:03,801	5
12	Stefano PAPIA	43	01:04,338	4
13	Christian WICKOM	43	01:10,021	3
14	Jörn DREIER	43	01:10,733	2
15	Max SCHONER	43	01:26,044	1
16	Emanuel GERER	42	1 LAP	
17	Johan ASANGER	42	1 LAP	
18	Daniel BÖHME	42	1 LAP	
19	Marcel HEIDTMANN	41	2 LAPS	

## Qualifying-Duelle

Tobias STOLP	2	:	0	Daniel BÖHME
Mario SÖLLNER	2	:	0	Johann ASANGER
Ralf BOHNERT	2	:	0	Jürgen BECHTEL
Christian WICKOM	2	:	0	Stefano PAPIA
Kai ENGELSIEPEN	2	:	0	Christian BOLL
Emanuel GERER	0	:	1	Gert WICKOM
Ludwig CONRADS	1	:	0	Max SCHONER
Lars ZUNKER	0	:	2	Tobias ZUNKER
Rolando TEJEDA	0	:	1	Mark ZOPP
Bastian KUPKE	1	:	0	Marcel HEIDTMANN

## WM-Stand

1	SÖLLNER	50
2	ENGELSIEPEN	36
3	L. ZUNKER	31
4	STOLP	30
5	BOHNERT	23
6	TEJEDA	20
7	T. ZUNKER	19
8	KUPKE	15
9	C. WICKOM	12
10	BECHTEL	11
11	PAPIA	10
12	BOLL	7
13	CONRADS	7
14	DREIER	5
15	GERER	4
16	G. WICKOM	1
17	SCHONER	1
18	ASANGER	0
19	BÖHME	0
20	HEIDTMANN	0

## Team-WM

1	Aston Martin	50
2	Tyrrell-Honda	50
3	Scuderia Ferrari	43
4	Scuderia Alpha Tauri	34
5	Alpine F1 Team	30
6	Mercedes-AMG F1 Team	22
7	McLaren F1 Team	20
8	Haas F1 Team	15
9	RedBull Racing	8
10	Williams-Mercedes	5
	Alfa Romeo	5