Episode III

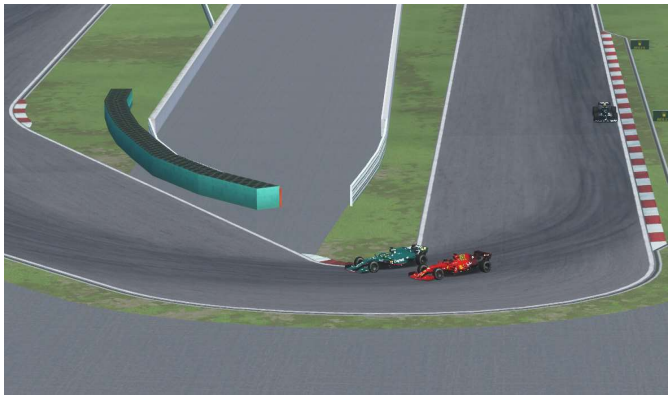
# Das Imperium schlägt zurück

Die Dominanz von Aston-Martin Pilot Mario Söllner nahm in Bahrain Züge an, die an die besten Tage des seit vier Jahren herrschenden Imperatorts Toibias Stolp erinnerten. Die Mission Titelveretidigung schien für den 30-Jährigen in immer weitere Ferne zu rücken, als sich in der Wüste vier tollkühne Piloten der mächtigen Rebellanallianz anschlossen und dem Champion eine empflindliche Niderelage beibrachten. Die Hoffnung des Rebellenführers Mario Söllner, dem Imperium beim dritten Lauf der Saison einen vorentscheidenen Schlag zu versetzen erhielt durch das offenkundige Wiedererstarken seines Gefährten Johann Asanger weitere Nahrung. Doch Tobias Stolp wäre nicht vier mal in Folge Champion geworden, wenn er seine Vorherrschaft über die Liga kampflos aufgeben würde. Er überraschte die versammlte Konkurremz in China mit einer wirkungsvollen Waffe aus Holland, die ihm die Macht geben soll, sich der Rebellion ein für alle mal zu entledigen. Und dann war da noch die Sache mit den Reifen....

Keine Sorge. In diesem Stil wird es nicht weitergehen, dass können wir all jenen nicht antun, die mit dem weltberühmten Sternenepos nichts anfangen können. Es könnte aber auch ein Zitat von Mario Söllner sein, der schon direkt nach dem Rennen in Bahrain ahnte. Das war es noch längst nicht. Von Stolp ist sicher noch einiges zu erwarten. Er sollte Recht behalten, früher als ihm Recht war. Und so hat das was Titelverteidiger Tobias Stolp und Spitzenreiter Mario Söllner im Moment anbieten, nach drei Rennen der noch jungen Saison 2021 tatsächlich das Potential zu einer fesselnden Saga in 16 Episoden zu werden. Dabei hatte es nach der dominanten Vorstellung des Aston-Martin Piloten bei den Testfahrten zum Großen Preis von China noch gar nicht danach ausgesehen, als sollte irgendwelche Spannung aufkommen im Rennen oder sogar Zweifel am späteren Sieger bestehen. Und nicht nur das, auch Johann Asanger, der glücklos in die Saison gestartete Teamkollege des Franken beeindruckte die Konkurrenz mit Rundenzeiten, die durchaus das Potential hatten, den „großen 7“ der ersten beiden Rennen gefährlich zu werden, und so die Dominanz des Fahrers auch in die Team-WM zu tragen. Allein, es sollte anders kommen. Spannung um den Rennsieg kam zwar tatsächlich zu keinem Zeitpunkt des vergangenen Freitag-Abend auf, dafür dürfte nun auch dem letzten im Paddock endgültig klar sein: Wir haben WM-Kampf und das kann der Liga insgesamt nur gut tun.

Eigentlich hatte sowieso nur jeder darauf gewartet. Es war ja auch nur eine Frage der Zeit, bis Tobias Stolp, aus dem Winterschlaf erwacht direkt in die Schockstarre des eisigen Gegenwindes gefallen, seinen Speed wiederfinden würde. Der eine, der sich nämlich Abwechslung an der Spitze wünschte, hoffte darauf, das es möglichst noch ein bisschen dauern möge. Der andere sah jedoch im Abo-Champion der vergangenen Jahre gleichzeitig den größten Hoffnungsschimmer, die bisher an den Tag gelegte Dominanz des Agenten #7 schnell zu brechen, damit der Titelkampf im großen und ganzen nicht wieder in jene Lethargie verfällt, die ausgerechnet der neue Hoffnungsträger über die letzten Jahre verursacht hatte. Ja, ja, so schnell ändert sich die Stimmung. Frühere Erfolge sind halt in einem mit der Gegenwart verheirateten Sport nichts mehr wert und so kann es eben passieren, dass man innerhalb von nur zwei Rennen vom gefürchteten Imperator zum hoffnungsvollen Jäger wird.

Als alle Welt am vergangenen Freitag also schon felsenfest mit der zweiten Saisonpole für Mario Söllner gerechnet hatte, brummte Stolp seinem Herausforderer um den Titel wie aus dem Nichts drei Zehntel auf. Gemessen an den Abständen in den ersten beiden Qualifkationen des Jahres 2021 war das eine halbe Welt. Doch für Söllner sollte es noch dicker kommen.



Auch Kai Engelsiepen im Ferrari unterbot seine bisher schnellste Trainingszeit im zweiten Qualifikationsabschnitt deutlich und blieb als einziger Pilot in der Zehntel des Pole-Sitters. In einem Abstand freilich, der vor drei Wochen in der Wüste von Bahrain gerade einmal für Platz sechs gereicht hätte. Er verdrängte Söllner in die zweite Startreihe, die er sich mit dem Alpha-Tauri von Ralf Bohnert teilen musste. Für das Urgestein der Liga war Platz vier der bisher beste Startplatz der noch jungen Saison. Johann Asanger bestätigte zunächst seine bei den Testfahrten an den Tag gelegte Formsteigerung mit Startplatz fünf, neun Tausendstel vor dem Tyrrell von Tobias Zunker, der mit seiner Quali-Leistung nicht an die bisher erzielten Startplätze in diesem Jahr anknüpfen konnte. Christian Boll im Zweiten Ferrari als Siebter verwies auch den zweiten Tyrrell auf den ungewohnten achten Startplatz. Im Gegensatz zu den Tyrrell qualifizierte Rolando Tejeda seinen McLaren besser als bei den bisherigen zwei Saisonläufen. Für ihn reichte es erstmals zum Einzug in den zweiten Qualifikationsabschnitt, in dem er sich gegen Daniel Böhme durchsetzen konnte und mit ihm zusammen aus Reihe fünf ins Rennen ging. Das was in den ersten beiden Saisonrennen im Kampf um die Pole-Position angeboten wurde, zeigte sich in China bereits am Ende des ersten Qualifikationsabschnittes, als es darum ging, eines der zehn begehrten Tickets für den zweiten Teil zu lösen. Letztlich erlag eben jener Daniel Böhme als einziger der Versuchung, den Einzug ins Q2 mit den soft-Reifen zu sichern.

Ein Schachzug, der zwar gelang, sich später aber nicht auszahlen sollte. Zwischen Platz elf und Platz 18 in der Startaufstellung lagen schlussendlich nur knapp vier Zehntel. Zweieinhalb waren es bis zu 17. Startposition. Was der Spitze also verwehrt bleiben sollte, deutete sich im Mittelfeld also schon an. Von den ausgeschiedenen hatte der Italiener Stefano Papia in Mercedes-Diensten das beste Ende für sich und setzte sich vor dem Haas von Bastian Kupke durch. In Hundertstel-Abständen folgten in Reihe 7 Jörn Dreier (Alfa Romeo) und Christian Wickom im zweiten Mercedes, vor Max Schoner der erstmals in dieser Saison das Quali-Duell mit seinem Teamkollegen Ludwig Conrads für sich entscheiden konnte. Zwischen den beiden RedBulls landeten Gert Wickom (Williams) und Jürgen Bechtel, Teamkollege von Ralf Bohnert bei Alpha Tauri. Marcel Heidtmann nahm bei seinem zweiten Ligarennen den 19. Startplatz ein.

Die Geschichte um den Rennsieg ist tatsächlich schneller erzählt, als die des Qualifyings. Tobias Stolp setzte seine Pole-Position souverän in die Rennführung um, dahinter kämpften Söllner und Engelsiepen um Platz zwei. Obwohl Söllner am Ausgang der Schneckenkurve auf der Innenbahn die vermeintlich bessere Position für das Herausbeschleunigen hatte, setzte der Ferrari-Pilot auf der Zufahrt zu Kurve vier den etwas späteren Bremspunkt und eroberte seine Startposition zurück. Ralf Bohnert blieb Vierter, vor den beiden Tyrrells die jeweils Positionen gewannen. Tobias Zunker, als einziger in den Top-Ten auf dem Medium gestartet schnappte sich schon auf der Zufahrt zu Kurve 1 den zweiten Aston-Martin von Asanger.

Auch Bruder Lars schlüpfte mit durch, während Christian Boll im Ferrari zunächst keinen Weg am Österreicher vorbei fand. Noch im Laufe der ersten Runde jedoch kassierte auch Boll den Aston-Martin, der damit schon in der Startrunde drei Positionen einbüßen musste.

Mit Engelsiepen zwischen sich und dem Spitzenreiter der WM arbeitete sich Titelverteidiger Stolp noch vor der Freigabe aus dem berühmten DRS-Fenster heraus und vergrößerte sukzessive seinen Vorsprung. Wie schon in Bahrain gelang es Engelsiepen nicht, seinerseits den Aston-Martin abzuschütteln. Und wie schon in Bahrain dauerte es sechs Runden bis der Aston-Martin mit DRS-Unterstützung am Ende der langen Gerade vor Start-/Ziel am Ferrari vorbeiziehen konnte, um die Jagd auf den Alpine an der Spitze zu eröffnen. Der war zu jenem Zeitpunkt jedoch bereits um drei Sekunden enteilt. Und statt das es Söllner gelang diese Lücke wieder zu schließen, riss der Hochheimer wie in besten Tagen diese bis zum gemeinsamen Boxenstopp in Runde 24 auf fast sechs Sekunden auf. Lediglich im ungleichen Duell zur Rückeroberung der Führung gegen Christian Boll rückte Söllner noch einmal auf knapp vier Sekunden an Stolp heran. Doch letztlich war Stolp auch im zweiten Stint auf den Medium-Reifen um einen Tick schneller unterwegs. 41 Führungsrunden, acht Sekunden Vorsprung, Pole-Position und die schnellste Rennrunde. Ein fast perfekter Rennabend für den Alpine, der nur durch die verhagelte Strategie des Alpha Tauri von Ralf Bohnert einen kleinen Klecks erhielt.

Für Söllner immerhin reichte es komfortabel für Platz zwei. Ähnlich schnell wie Stolp zu Rennbeginn schüttelte er Engelsiepen nach dem Überholmanöver in Runde sechs aus dem DRS-Fenster. Erst gegen Rennende fuhr der Drittplatzierte die Lücke nach vorne langsam aber sicher zu. Näher als knapp fünf Sekunden kam der Ferrari dem Agenten im Dienste Ihrer (Trauer tragenden) Majestät jedoch zu keinem Zeitpunkt mehr. Engelsiepen musste indes härter für seinen dritten Platz arbeiten, als ihm recht war. Denn kurz bevor die Phase der Boxenstopps eingeläutet wurde, erhöhte auch Bohnert den Druck auf Engelsiepen. Und wie: an derselben Stelle wie zuvor Söllner ließ der Alpha-Tauri Pilot seinen Konkurrenten stehen. Engelsiepen aber blieb direkt im Windschatten des WM-Dritten der Vorsaison und versuchte außen herum durch die berüchtigte Schneckenkurve 1 den Konter vor, aber anders als gegen Söllner in der Startphase konnte er diesmal nicht kontern. Trotzdem sicherlich das Duell der noch jungen Saison. Und einen Logenplatz auf diese Situation hatte Tobias Zunker mit seinem Medium-Reifen, der statt sein Glück ebenfalls auf der Strecke gegen den Ferrari zu suchen, in Runde 18 zum Undercut ausholte und für den Finalstint den harten Reifen aufschnallte. Und der Undercut wirkte zunächst: Nur 1,5 Sekunden hinter Mario Söllner, dafür fast vier Sekunden vor Engelsiepen fand sich der Friese nach den Boxenstopps auf Platz drei wieder. Bohnert, der seinen Boxenstopp noch eine Runde nach den Spitzenreitern absolvierte fand sich nur auf Platz sechs wieder.

## TAKTIKCHECK: Im Schneckentempo

Beginnen wir den heutigen Taktikcheck doch einmal mit einem bisschen Reifenmathematik. Alle fünf Reifenmischungen der neuen Pirelli-Generation haben die selbe statische Fallklippe. Sobald der Reifen nur noch ein Restgummi von 30 % übrig hat, verliert er massiv an Grip. In der Folge steigen die Rundenzeiten sprunghaft an. Um wieviel, das ist von Strecke zu Strecke unterschiedlich und kommt letztlich auch immer auf den Fahrer und seine individuellen Vorlieben an. In China lag der Unterschied zwischen 1,5 und 3 Sekunden gegenüber einem Reifen, der die Klippe noch nicht erreicht hat. Rechnet man das ganze im Umkehrschluss also auf ein Rennen um, in dem nur der erforderliche Pflichtboxenstopp absolviert wird, steht den Fahrern ein Budget von 140 Reifenpunkten pro Rad und Rennen zur Verfügung, dass über die zu absolvierende Distanz verteilt werden kann. Bei Fahrern, die einen zusätzlichen Stopp in Kauf nehmen, wächst das Budget auf 210 Punkte. Umgerechnet auf die 42 Runden, die beim großen Preis von China zu absolvieren waren, ergibt dies für Einstopper einen durchschnittlichen Verschleiß von 3,3 Punkten pro Runde. Wer darüber liegt und unter Zeitverlust Gefahr läuft über die Klippe zu fallen, kann das entweder bis zu einem gewissen Grad in Kauf nehmen oder darauf hoffen, mit dem größeren Reifenbudget des Zwei-Stopp-Rennens von 5 Prozentpunkten pro Runde, den Zeitverlust des zusätzlichen Boxenstopps wieder herauszufahren. Das allerdings setzt den Reifen im Zweifel unter zusätzlich Stress. Denn die Gummis haben nicht nur eine statische, sondern auch eine dynamische Grenze. Und das ist die Temperatur. Grundsätzlich verträgt der vordere Reifen mehr Temperatur als der hintere. Übersteigt der hintere Reifen eine von Setup zu Setup variable Temperatur, gerät die Hinterachse ins Rutschen. Das wirkt sich wiederrum auf die Temperatur des Vorderreifens die ansteigt. Irgendwann kollabiert das hochsensible Fahrzeugsystem.

Aber nicht nur, dass dann die Rundenzeiten massiv einbrechen: Die Temperatursteigerung hat natürlich auch Auswirkungen auf das Fahrverhalten und verstärkt sich selbst, während der Verschleiß ansteigt. Ein Teufelskreis setzt sich in Gang.

Die Temperaturgrenzen sind bei allen fünf Reifenmischungen der neuen Generation identisch. Die jeweilige Konstruktion der Pneus sorgt nur dafür, dass die Grenze später erreicht wird, je härter der Reifen ist. Und dabei ist ein wesentlicher Punkt zu beachten, der entscheidende Auswirkungen auf die Fahrzeugdynamik ausübt. Ein Formel 1 Auto der 2021er Generation wiegt leer 746 Kilogramm. Dazu kommt das Benzin, dass die Fahrer mit an Bord nehmen, und in der Startphase vereinfacht gesagt, rund 120 weitere Kilogramm ausmacht. Bis zum Boxenstopp wird grob die Hälfte davon verbrannt. Der Gewichtsunterschied der Fahrzeuge liegt mit jeweils ganz frischen Reifen also bei ungefähr 60 Kilogramm. Das klingt jetzt erstmal nicht nach viel, ist es aber. Denn während sich die starren, mechanisch verbauten Teile des Fahrzeugs die Lenkbewegungen des Fahrers aufzwingen lassen, strebt zum Beispiel der Tankinhalt aufgrund der enormen Fliehkräfte immer nach außen. Die Wirkung auf das Fahrverhalten steigt mit zunehmenden Gewicht und zunehmender Geschwindigkeit exponentiell an und setzt damit den Reifen massiv unter Stress. Deswegen funktionieren die härteren Reifen in der Anfangsphase eines Rennens im Verhältnis zu den weicheren Reifen besser. Zum einen, weil das zusätzliche Gewicht dem härteren Reifen dabei helfen kann, in seine Komfortzone zu kommen, und zum anderen, weil die weichen Reifen Gefahr laufen unter dem zusätzlichen Gewicht zu überhitzen.

Soviel zur Theorie, nun zur chinesischen Praxis. Wegen der oben gemachten Ausführungen zur Theorie ging es auf der 2004 eröffneten Strecke im wesentlichen darum, am schnellsten langsam zu fahren.

Engelsiepen wird ins Lenkrad gebissen haben, zeigte dies doch einerseits die Effektivität des Undercuts im Hinblick auf Bohnert, doch Platz drei war erstmal weg. Schlimmer noch: Er fand sich im Tyrrell-Sandwich wieder. Und schon zu diesem Zeitpunkt war eigentlich der jüngere der beiden Zunker-Brüder wieder einmal das heißere Eisen im Feuer, schnallte er als einziger Pilot für den Schlussspurt die soft Reifen auf. Das Kalkül dahinter: Je länger der vordere Tyrrell den Ferrari hinter sich halten konnte, desto besser werden die Aussichten des hinteren, mit dem Vorteil des weichen Reifen Positionen zu gewinnen. Doch die Freude im Tyrrell-Lager währte nicht lange. Mit Sieben-Meilen-Stiefeln fuhr der Ferrari-Pilot die Lücke zu und kassierte den Gegner bei erster Gelegenheit auf der langen Gerade vor Start-/Ziel. Mit sieben Runden älteren Reifen der härteren Mischung konnte Zunker dem Ferrari nicht folgen: „Um die Taktik zum Laufen zu bringen, hätten wir mehr Top-Speed gebraucht“, bedauerte der Tyrrell-Pilot, „dann hätten wir es den anderen auf den Medium-Reifen richtig schwer machen können“. Auch nach dem Platztausch der Tyrrells konnte Lars Zunker nicht mehr aufschließen und kreuzte schließlich als Vierter die Linie. Dennoch: Ralf Bohnert zollte dem Mut der Tyrrell-Crew Respekt: „ Ich war mir nicht mal sicher, ob die Medium-Reifen die Restdistanz überstehen würde“, erklärte der Alpha-Tauri Pilot direkt seine ungewöhnliche Taktik mit. Er blieb von den Verfolgern am längsten auf der Strecke und büßte dadurch drei Positionen ein. Die geerbte Führungsrunde dürfte ein schwacher Trost gewesen sein. Immerhin hatte er mit dem deutlich älter bereiften Tyrrell von Tobias Zunker leichtes Spiel, zweimal sogar. Denn kurz nachdem Bohnert auf ähnliche Weise kurzen Prozess mit dem Tyrrell gemacht hatte, wie zuvor Engelsiepen, stieg die Elektronik aus: „Das ganze Rennen über, verstellte sich unkontrolliert die Bremsbalance. Und dann sprang zweimal der Speed-Limiter rein.“ Obwohl Bohnert auch die zweite Attacke gegen Tobias Zunker gelang, sprang mehr als Platz fünf nicht mehr heraus. Lars Zunker und Kai Engelsiepen blieben unerreichbar.

Und so waren am Ende die ersten sechs von Bahrain auch die ersten sechs von China. Mit nur einem Unterschied: Stolp rückte von ganz hinten nach ganz vorne auf, alle anderen gaben genau eine Position ab. „Sollte das in Spanien auch so laufen, nehme ich das“, übte sich Tobias Zunker in Galgenhumor.

Was dem Rennen an der Spitze über weite Strecken verwehrt blieb, erfüllte sich dabei im Mittelfeld dafür umso mehr. Immer wenn es darum geht, zwei Reifensätze über die Distanz zu streicheln, schlägt die Stunde des Christian Boll. So war es auch in China wieder. Der verlorene Platz am Start gegen Lars Zunker tat nur kurz weh. Noch in der Startrunde überrumpelte der zweite Ferrari den Aston Martin und fand sich auf Platz sieben wieder. In der Folge hängte er sich direkt in den Windschatten des Tyrrells von Lars Zunker und blieb dort auch bis in Runde 16. Erst dann musste der Ferrari ein bisschen abreißen lassen. Weil er es wieder einmal war, der am längsten von allen auf dem ersten Reifensatz bleiben konnte, übernahm Boll sogar für kurze Zeit die Führung. Ein Vergnügen freilich, dass nur für runde 5 Kilometer anhielt, seine siebte Position geriet aber nie wieder in Gefahr. Auch deshalb nicht, weil es Rolando Tejeda eben nicht gelang den Abstand zu Zunker und Boll zu halten.

Der McLaren Pilot merkte früh, dass er nicht folgen kann und versuchte mit einer Zwei-Stopp-Strategie Druck auf Boll auszubauen. Die brachte am Ende aber sogar noch den achten Platz in Gefahr. Erst in der Vorletzten Runde gelang es dem WM-Vierten der Vorsaison die Lücke zum Aston-Martin von Johann Asanger wieder zu schließen, der nur einen Halt bei der Crew absolvierte. Aber der erste Angriffsversuch missglückte gründlich. Nachdem Asanger in einem beinharten Verteidigungsmanöver den Überholversuch am Ende der DRS-Zone auf der langen Geraden vor Start- und Ziel erfolgreich abwehren konnte, versuchte es Tejeda in einem optimistischen Manöver auf der Zufahrt zur letzten Kurve. Ein Crash mit Ansage, den beide hätten vermeiden können. Auch wenn sich Tejeda zuerst wieder gefangen hatte und seinen McLaren in Fahrtrichtung platzierte wartete er fair auf den Österreicher und ließ ihn noch auf Start-/Ziel wieder passieren. Seine letzte Gelegenheit zum Positionsgewinn nutzte Tejeda dann konsequent. In der letzten Runde ließ er dem Aston-Martin-Piloten keine Chance mehr für den Konter.

Beinahe hätte von dem Scharmützel vor ihm auch noch Bastian Kupke profitiert, der wieder einmal zuverlässig wie ein Uhrwerk, wenn auch nicht ganz ohne Zwischenfälle seine Runden abspulte und den Haas zum dritten mal im dritten Rennen in den Top 10 platzierte. Gert Wickom machte als Elfter im Rennen die meisten Plätze gut und schrieb so fünf weitere Zähler auf das Team-Konto von Williams. Ihm gelang es, trotz der härteren Reifen Max Schoner im RedBull hinter sich zu halten, der am Ende aber ebenfalls drei Plätze gewinnen konnte. Ohne seinen Dreher in der Anfangsphase hätten es sogar noch ein paar Zähler mehr werden können für den Österreicher, der als einziger das Kunststück fertig brachte mit nur einem Boxenstop das Rennen zu gestalten ohne einmal den harten Reifen aufzuziehen. Eine Strategie, die für die Mercedes hinter ihm wie blanker Hohn wirken musste. Sie erlebten erneut einen Rennabend zum Vergessen. Christian Wickom und Stefano Papia kämpften das ganze Rennen mit der Balance ihrer schwarz getarnten Silberpfeile und die Bremse machte zwischendurch was sie wollte. Dazu fraß der Bolide die Reifen, wie an keinem anderen Gefährt, Hoffnungen auf eine Platzierung in den Top 10 waren schnell zunichte gemacht. Und am Ende musste man noch froh sein, zumindest Jörn Dreier auf Platz 15 hinter sich gehalten zu haben. Der Berliner war das ganze Rennen über in spektakuläre Zweikämpfe verwickelt und blieb lange Zeit auf Tuchfühlung mit den ersten Zehn, ehe ihn ein Verbremser im Duell mit Daniel Böhme mindestens um diese beiden Positionen brachte: „Ein einziger Fehler ruiniert dir das ganze Rennen“, stellte Dreier zerknirscht fest, aber auch:“ Eine Runde länger und ich hätte die Mercedes noch angreifen können. Die Leistungsdichte im Feld ist echt beeindruckend.“

Denn gerade die vielen langgezogenen Rechtskurven drücken das Gewicht des Autos und vor allem des zugeladenen Benzins immer weiter und weiter nach außen. Vor allem das linke Vorderrad beginnt zu leiden. Die erzielten Rundenzeiten spiegeln das ganz gut wieder: Mario Söllner beeindruckte in den Testfahrten vollgetankt auf eine Runde mit Zeiten, die im Bereich von 1:30,9 oder sogar darunter lagen. Im Renntempo waren diese Zeiten aber nicht zu erreichen, weil sie mit einer zu hohen Reifentemperatur spätestens in der Folgerunde erkauft werden musste. In Q2 zeigte sich am soft Reifen, wie weit dieses Phänomen ging: Wer es in den ersten beiden Sektoren übertrieb, hatte für den letzten schon nicht mehr genügend Spielraum um eine gute Zeit zu setzen.

Das acht der zehn Piloten, die sich für das Q 2 qualifiziert haben, das Rennen auf der härteren Mischung in Angriff nehmen wollten, ist daher keine große Überraschung. Daniel Böhme erkaufte sich sein Ticket für das Q2 mit dem weichsten Reifen, und war damit im Prinzip schon auf zwei Stopps gesetzt. Tyrrell, in der recht komfortablen Situation ziemlich sicher beide Autos in die Top10 der Startaufstellung zu qualifizieren, leistete sich den Luxus, die Strategie zu splitten: Während Lars Zunker sich für die konservative Variante entschied, setzte Tobias Zunker zu Beginn auf den Medium. Die Idee dahinter: Mit dem Undercut sollte der Versuch unternommen werden, Positionen gut zu machen, oder – was aus Tyrrell-Sicht noch besser gewesen wäre, die härter bereiften Fahrzeuge früher an die Box zu zwingen, als die Restdauer des zweiten Stints auf Medium vertragen hätte. Lars Zunker könnte den harten Reifen dann solange fahren bis ein Wechsel auf soft Sinn machen würde, um dann eben jene Opfer zu exekutieren, die ein zu früher Wechsel auf medium gefordert hätte. Tyrrells Problem: Ihnen ging niemand in die Falle. Engelsiepen und Bohnert blieben beide lange genug auf der Strecke um im

Finale noch ausreichend Reifen übrig zu haben. Dennoch hätte die Taktik Erfolg haben können, denn der Undercut wirkte. Kurzzeitig gewann Tobias Zunker die Positionen gegen Engelsiepen und Bohnert. Noch zu diesem Zeitpunkt hätte Tyrrell als großer Gewinner des Taktikpokers nach Hause gehen können. Aber alle Versuche die Position zu verteidigen oder sogar Lars noch in eine Angriffsposition gegen Engelsiepen zu bringen verpufften kläglich am zu geringen Topspeed des Tyrrells. Das Team musste erkennen: Im ersten Stint waren die Mediums um nichts besser als der harte Reife, im zweiten um nichts schlechter als der soft. Und so verhungerte der ältere Zunker Bruder auf seinen nicht nur härteren sondern auch noch älteren Reifen im zweiten Stint. Lars Zunker hingegen gewann zumindest die Position gegen Ralf Bohnert. Was vor allem damit zu tun hatte, dass der ihm den Gefallen tat, später als Zunker auf eine härtere Reifenmischung zu wechseln. So ging Bohnert nicht nur die Zeit des Undercuts von Zunker verloren, er hatte auch auf der Strecke solange nichts entgegen zu setzen, bis die Reifen am Tyrrell eben über jene Klippe fielen. Das taten diese am Ende zwar tatsächlich, aber erst in der vorletzten Rennrunde. Da war es für Bohnert aber zu spät, die Lücke noch einmal zu schließen und sich in eine Angriffsposition zu bringen. Müßig darüber zu diskutieren, was möglich gewesen wäre, hätte sich Bohnert nicht noch mit technischen Gebrechen rumärgern müssen.

Schauen wir nach ganz vorne. Stolp hatte auch strategisch ein relativ komfortables Rennen. Er verband die besten Rundenzeiten mit dem geringsten Reifenverschleiß. Seine einzige Aufgabe war es also, eine Lücke herauszufahren, die groß genug war, um auf einen möglichen Undercut gegen ihn reagieren zu können, ohne im direkten Duell die Position abgeben zu müssen. Und das war schon in dem Moment der Fall, als Engelsiepen von Mario Söllner überholt wurde. Bis zum Boxenstopp vergrößerte Stolp die Lücke auf Söllner sogar bis auf sechs Sekunden. Für Söllner war der Undercut damit keine Option mehr, das Rennen für sich zu entscheiden. Söllners schon nur geringe, aber einzige Chance wäre es gewesen, seinen Stopp länger heraus zu zögern als Tobias Stolp, um in der Schlussphase mit den weicheren Reifen Druck auf den Titelverteidiger auszuüben. Zwei Faktoren machten am Ende auch dieser Option den Gar aus:

Ludwig Conrads fiel punktetechnisch diesmal durch den Rost. Wobei er daran nicht ganz unbeteiligt war. Schon in Runde 2 krachte es im Duell mit Jürgen Bechtel, als Conrads den Bremspunkt verpasste und sich über die Innenbahn in den AlphaTauri drehte. Für Bechtel, nach einigen Berührungen mit Schoner in Runde eins „ein Erlebnis der RedBulligen Art“, wie er nach dem Rennen feststellte. Der Auftakt in ein verkorkstes Rennen war es allemal, denn schon nach 19 Runden war der Abend des Routiniers beendet. Beim Herausbeschleunigen aus Kurve 2 erlebte der Teamkollege von Ralf Bohnert einen heftigen Abflug, der ihn die Aufhängung kostete: „Ich dachte sogar das Rad wäre ab“, gab Bechtel im Interview zu Protokoll.

Für Conrads gingen die Duelle mit Feindberührung indes weiter. In Runde 15 fand sich Daniel Böhme, der seinen soft Reifen wie erwartet früh abgeben musste, im DRS-Fenster des RedBull wieder, und konnte prompt nicht ausweichen, als es Conrads erneut drehte. Nicht nur, das die Situation dem Alpine erneut einen Frontflügel kostete, für Böhme kam der Zwischenfall zum denkbar ungünstigsten Zeitpunkt: „Die gerade einmal zwei Runden alten Mediums waren damit komplett verpufft.“. Beim anschließenden Stopp fasste Böhme die harten Reifen, um das Rennen beenden zu können. Ein Fehler: „Ich hätte zweimal soft nehmen sollen“, bedauerte der glücklose Regensburger geknickt. Zum Dritten mal in der Saison 2021 ging Böhme damit leer aus: „Ein solches Tief hatte ich noch nie.“ Umso bitterer, da der Befreiungsschlag mit einem Top 10-Ergebnis zum greifen nahe lag.

Und so war die Stimmung im Alpine-Lager zweigeteilt. Immerhin konnte Stolp sechs Punkte auf seinen Widersacher aufholen und fährt mit nur noch 14 Punkten im Rucksack zum Europa-Auftakt nach Spanien. Söllner wird das nicht so gerne hören, die meisten anderen schon: Es ist WM-Kampf. Also, gen Heimat, Männer.

Erstens, je länger Stolp mit seinem Stopp wartete, um so mehr ging Söllner hinten heraus die Restdistanz aus, um die Lücke noch einmal zu schließen. Zumal auch Stolp den Reifen im zweiten Stint länger fordern konnte, je länger er den ersten streckte. Und zweitens, schloss sich für den Aston-Martin-Piloten das Boxenstopp-Fenster. Er konnte gar nicht mehr länger auf der Strecke bleiben, ohne Gefahr zu laufen, seine zweite Position gegen Tobias Zunker zu riskieren, der zu diesem Zeitpunkt bereits Kai Engelsiepen, Lars Zunker und eine Runde später auch Ralf Bohnert im Gepäck hatte. Tobias Stolp hätte noch warten können, Söllner nicht mehr, und so stellte sich der WM-Leader in der selben Runde bei seiner Crew vor, wie der spätere Rennsieger.

Vor dem Rennen wurde ausgiebig darüber diskutiert, ob das Zwei-Stopp-Rennen die schnellere Variante gewesen wäre. Das Rennen lieferte die klare Antwort: Nein, wäre es nicht. Zumindest dann nicht, wenn man es nicht von Anfang an vorgehabt hätte. Sinn gemacht hätte die Zwei-Stopp-Strategie sowieso höchstens für die fünf Fahrer, die nicht auf hart gestartet sind. Böhme, mit dem weichen Reifen am Start war sie vordiktiert. Für Tobias Zunker, Max Schoner, Stefano Papia und Ludwig Conrads wäre sie eine Option gewesen. Für alle anderen eigentlich nicht, wenn sie nicht der Verschleiß gezwungen hätte. Max Schoner hat sich entschieden, auf dem Medium zu starten und mit einem Stopp über die Distanz zu bringen. Anders als Tobias Zunker aber, fuhr Schoner den zweiten Stint auf soft. Dafür wurde er mit Platz 12 belohnt. Tobias Zunker hätte die Zwei-Stopp-Strategie nichts gebracht, außer Verkehr. Das Resultat wäre im besten Fall das gleiche gewesen, zumindest wenn er an Christian Boll vorbei gekommen wäre. Mit nahezu identischem Reifen unter dem Top-Speed-Manko gegenüber dem Ferrari aber mehr als fraglich, ob das gepasst hätte. Papia und Conrads zogen die Zwei-Stopp-Option. Papia verlor auch dadurch drei Plätze, Conrads ging Punktetechnisch leer aus. Der arme Daniel Böhme musste sogar dreimal zum Service, was aber vor allem einer notwendigen Reparatur geschuldet war. Wer einmal 12 Runden auf dem soft aushält, schafft auch zweimal 15 auf dem medium. Der dritte Stopp brachte den zweiten Alpine um alle Chancen auf ein gutes Resultat.

Für die auf hart gestarteten Fahrzeuge war die Zwei-Stopp Strategie die schlechteste aller Optionen. Sie hatten die Wahl zwischen Pest und Cholera. Entweder mussten sie zu viele Reifenpunkte ungenutzt liegen lassen, oder den Reifen so stark überfahren, dass sich die zusätzlich genutzten Reifenpunkte nicht in der Rundenzeit wiedergefunden hätte. Eine dritte Option wäre gewesen, den harten Reifen regulär zu fahren, und zweimal mit weichen Reifen das Auto auszuquetschen, nur ging dafür die Restdistanz aus. Mario Söllner lässt grüßen.

Rolando Tejeda ist diesbezüglich nur ein kleiner Ausreißer. Er musste nicht nur erkennen dass er gegen Lars Zunker und Christian Boll nicht mitfahren konnte, in Runde 13 sah er auch, das er für höchstens noch fünf Runden Saft im Reifen hatte. Für ein Einstopp-Rennen war die Restdistanz von Runde 18 bis ins Ziel zu lang. Er warf frühzeitig den Anker um auf Medium zu wechseln, um das in Runde 27 noch einmal wiederholen zu können. Für Tejeda war das zwar das schnellere Rennen, global betrachtet aber nicht. Lag er vor den Boxenstopps noch recht komfortabel vor Johann Asanger und Bastian Kupke, fiel Tejeda durch den zweiten Stopp dahinter zurück. Und die beiden Kontrahenten waren zu diesem Zeitpunkt um nichts mehr schlechter bereift als der McLaren. So geriet er unter Druck, den zweiten Satz Medium bis zum Ende quälen zu müssen, um zumindest den 8. Platz zurückzugewinnen. Das gelang zwar, aber erst in der allerletzten Runde. Festzuhalten ist also auch für Tejedas Rennen: Er wurde durch die Umstände zum Zwei-Stopp-Rennen gezwungen, auch wenn sie für ihn glücklich ausgingen.

# Statistik

3. Lauf zur f1l.de-WM

Shanghai, 16.April 2021

**Streckenlänge:** 5,451

**Anzahl Runden:** 42

**Gesamtdistanz:** 228,942

**Renntag und Startzeit:** 16.04.2021, 21:00 Uhr

**Vorjahresergebnis:** Tobias Stolp, Renault, 1:00:48,940
Mario Soellner, Haas, +3,423
Ralf Bohnert, Alpha Tauri, +12,958

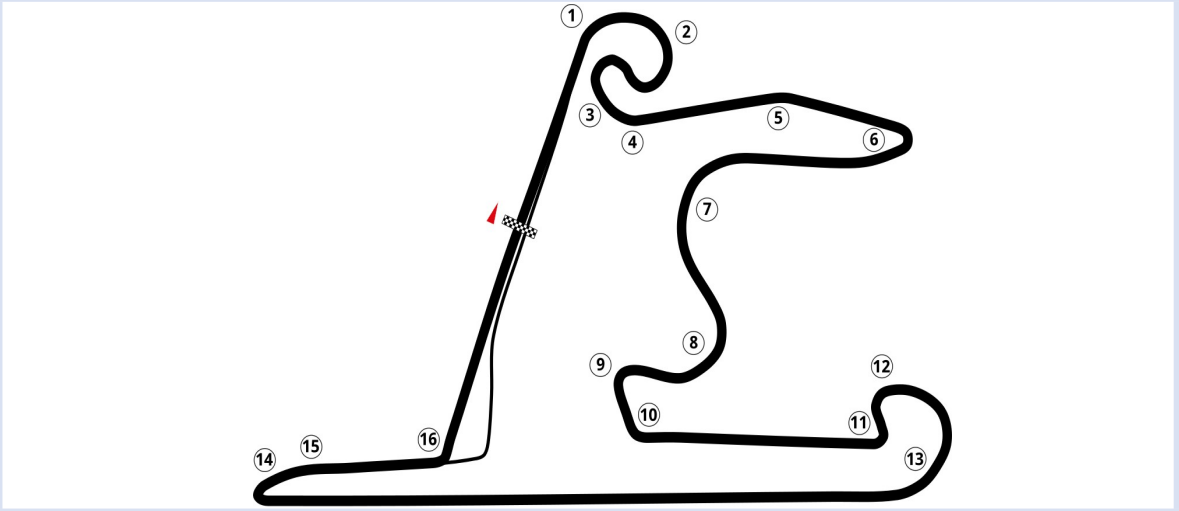
**Pole-Position 2020:** Tobias Stolp, Renault, 1:22,986

**Schnellste Runde 2020:** Jürgen Bechtel, Alpha Tauri, 1:24,899

Max Schoner

"Shanghai ist eine sehr abwechslungsreiche Strecke, mit sehr langsamen bis hin zu Vollgaskurven und geraden Abschnitten.

Es geht auch gleich voll zur Sache mit der unendlich langen Rechtskurve, die zum Ende hin immer weiter zuzieht. Da muss man schon etwas dosieren, um den linken Vorderreifen möglichst lange am Leben zu halten. "




## Teststatistik:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Tobias Zunker | Tyrrell-Racing | 852 | 4.644,252 | 1. | Tobias Zunker | 11.932,921 |
| 2. | Max Schoner | RedBull Racing | 565 | 3.079,815 | 2. | Max Schoner | 7.292,625 |
| 3. | Mario Söllner | Aston Martin F1 Team | 451 | 2.458,401 | 3. | Mario Söllner | 6.880,753 |
| 4. | Johann Asanger | Aston Martin F1 Team | 325 | 1.771,575 | 4. | Emanuel Gerer | 5.621,605 |
| 5. | Jürgen Bechtel | Scuderia Alpha Tauri | 299 | 1.629,849 | 5. | Kai Engelsiepen | 4.219,080 |
| 6. | Emmanuel Gerer | Williams Racing | 233 | 1.270,083 | 6. | Lars Zunker | 3.945,808 |
| 7. | Lars Zunker | Tyrrell-Racing | 201 | 1.095,651 | 7. | Jürgen Bechtel | 3.709,213 |
| 8. | Kai Engelsiepen | Scuderia Ferrari | 183 | 997,533 | 8. | Johann Asanger | 3.178,401 |
| 9. | Daniel Böhme | Alpine F1-Team | 183 | 997,533 | 9. | Daniel Böhme | 2.768,015 |
| 10. | Tobias Stolp | Alpine F1-Team | 172 | 937,572 | 10. | Ralf Bohnert | 2.582,449 |
| 11. | Ralf Bohnert | Scuderia Alpha Tauri | 171 | 932,121 | 11. | Christian Boll | 2.373,737 |
| 12. | Gert Wickom | Williams Racing | 157 | 855,807 | 12. | Tobias Stolp | 2.256,062 |
| 13. | Jörn Dreier | Alfa Romeo | 119 | 648,669 | 13. | Bastian Kupke | 2.244,230 |
| 14. | Christian Boll | Scuderia Ferrari | 115 | 626,865 | 14. | Jörn Dreier | 1.862,478 |
| 15. | Stefano Papia | Mercedes AMG F1 | 108 | 588,708 | 15. | Gert Wickom | 1.430,057 |
| 16. | Bastian Kupke | Haas F1 Team | 108 | 588,708 | 16. | Stefano Papia | 1.424,478 |
| 17. | Christian Wickom | Mercedes AMG F1 | 66 | 359,766 | 17. | Christian Wickom | 1.393,273 |
| 18. | Rolando Tejeda | McLaren F1 | 57 | 310,707 | 18. | Ludwig Conrads | 1.304,888 |
| 19. | Marcel Heidtmann | Haas F1 Team | 41 | 223,491 | 19. | Rolando Tejeda | 942,456 |
| 20. | Ludwig Conrads | RedBull Racing | 34 | 185,334 | 20. | Marcel Heidtmann | 651,039 |

# GP China

formel1-liga.de

**3. Lauf zur f1l.de-WM**

**Shanghai, 16.April 2021**

## Schnellste Runde

| | | LAP | FASTEST LAP | |
|---|---|---|---|---|
| 3 | Tobias STOLP<br>ALPINE-RENAULT | | 1:29,764 | 1 |

## Startaufstellung

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tobias STOLP<br>Alpine Renault<br>1:27,603 | | Kai ENGELSIEPEN<br>Scuderia Ferrari<br>0,089 | |
| Mario SÖLLNER<br>Aston Martin<br>0,286 | | Ralf BOHNERT<br>Alpha Tauri Honda<br>0,390 | |
| Johann ASANGER<br>Aston Martin<br>0,593 | | Tobias ZUNKER<br>Tyrrell Honda<br>0,602 | |
| Christian BOLL<br>Scuderia Ferrari<br>0,709 | | Lars ZUNKER<br>Tyrrell Honda<br>0,741 | |
| Rolando TEJEDA<br>McLaren Mercedes<br>0,914 | | Daniel BÖHME<br>Alpine Renault<br>1,509 | |
| Stefano PAPIA<br>Mercedes AMG F1<br>1:29,234 | | Bastian KUPKE<br>Haas Ferrari<br>1:29,256 | |
| Jörn DREIER<br>Alfa Romeo Ferrari<br>1:29,330 | | Christian WICKOM<br>Mercedes AMG F1<br>1:29,359 | |
| Max SCHONER<br>RedBull Honda<br>1:29,433 | | Gert WICKOM<br>Williams Mercedes<br>1:29,459 | |
| Jürgen BECHTEL<br>Alpha Tauri Honda<br>1:29,498 | | Ludwig CONRADS<br>RedBull Honda<br>1:29,632 | |
| Marcel HEIDTMANN<br>Haas Ferrari<br>1:32,597 | | | |

## Rennergebnis

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Tobias STOLP | 42 | 1:04:11.172 | 25 |
| 2 | Mario SÖLLNER | 42 | 8,476 | 20 |
| 3 | Kai ENGELSIEPEN | 42 | 13,142 | 16 |
| 4 | Lars ZUNKER | 42 | 20,842 | 13 |
| 5 | Ralf BOHNERT | 42 | 26,661 | 11 |
| 6 | Tobias ZUNKER | 42 | 29,022 | 10 |
| 7 | Christian BOLL | 42 | 36,495 | 9 |
| 8 | Rolando TEJEDA | 42 | 58,800 | 8 |
| 9 | Johann ASANGER | 42 | 59,994 | 7 |
| 10 | Bastian KUPKE | 42 | 1:01,083 | 6 |
| 11 | Gert WICKOM | 42 | 1:16,744 | 5 |
| 12 | Max SCHONER | 42 | 1:18,884 | 4 |
| 13 | Christian WICKOM | 42 | 1:24,154 | 3 |
| 14 | Stefano PAPIA | 42 | 1:24,667 | 2 |
| 15 | Jörn DREIER | 42 | 1:25,014 | 1 |
| 16 | Ludwig CONRADS | 41 | 1 LAP | |
| 17 | Daniel BÖHME | 41 | 1 LAP | |
| 18 | Marcel HEIDTMANN | 40 | 2 LAPS | |
| 19 | Jürgen BECHTEL | 16 | UNFALL | |
| 20 | | | | |

## Qualifying-Duelle

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Tobias STOLP | 3 | : | 0 | Daniel BÖHME |
| Mario SÖLLNER | 3 | : | 0 | Johann ASANGER |
| Ralf BOHNERT | 3 | : | 0 | Jürgen BECHTEL |
| Christian WICKOM | 2 | : | 1 | Stefano PAPIA |
| Kai ENGELSIEPEN | 3 | : | 0 | Christian BOLL |
| Emanuel GERER | 0 | : | 1 | Gert WICKOM |
| Ludwig CONRADS | 2 | : | 1 | Max SCHONER |
| Lars ZUNKER | 0 | : | 3 | Tobias ZUNKER |
| Rolando TEJEDA | 0 | : | 1 | Mark ZOPP |
| Bastian KUPKE | 2 | : | 0 | Marcel HEIDTMANN |

## WM-Stand

| | | |
|---|---|---|
| 1 | SÖLLNER | 70 |
| 2 | STOLP | 56 |
| 3 | ENGELSIEPEN | 52 |
| 4 | L.ZUNKER | 44 |
| 5 | BOHNERT | 34 |
| 6 | T.ZUNKER | 29 |
| 7 | TEJEDA | 28 |
| 8 | KUPKE | 21 |
| 9 | BOLL | 16 |
| 10 | C. WICKOM | 12 |
| 11 | BECHTEL | 11 |
| 12 | PAPIA | 11 |
| 13 | DREIER | 8 |
| 14 | ASANGER | 7 |
| 15 | CONRADS | 7 |
| 16 | G. WICKOM | 6 |
| 17 | SCHONER | 6 |
| 18 | GERER | 5 |
| 19 | BÖHME | 0 |
| 20 | HEIDTMANN | 0 |

## Team-WM

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Aston Martin | 77 |
| 2 | Tyrrell Honda | 73 |
| 3 | Scuderia Ferrari | 68 |
| 4 | Alpine F1 Team | 56 |
| 5 | Scuderia Alpha Tauri | 45 |
| 6 | McLaren F1 Team | 28 |
| 7 | Mercedes AMG F1 | 23 |
| 8 | Haas F1 Team | 21 |
| 9 | RedBull Racing | 13 |
| 10 | Williams Racing | 11 |
| 11 | Alfa Romeo Racing | 8 |