



04.06:

schwarz-weiße Nacht

(fällt aus)

Und diese Absage hatte ausnahmsweise nichts mit Corona zu tun. Tyrrell hatte sich nach dem Ergebnis von Monaco und einer bärenstarken Vorbereitung heimlich, still und leise in die Rolle des Top-Favoriten für den Großen Preis von Aserbaidschan gebracht und untermauerte diese Rolle mit einer beeindruckenden Doppel-Pole. Als nach 38 Runden in den Straßen Bakus aber der Vorhang fiel, jubelte zum vierten mal in Folge Tobias Stolp. Katzenjammer wollte im Tyrrell-Lager trotz der verlorenen Führung in der Konstrukteurs-WM dennoch nicht aufkommen. Denn die unmittelbare Konkurrenz um Kai Engelsiepen und Mario Söllner erlebte einen noch bittereren Abend als das heißeste Eisen im Tyrrell-Feuer. Einzig Ralf Bohnert hatte nach seinem ersten Podium der neuen Saison Grund zur Freude, in dessen Schatten Bastian Kupke das beste Ergebnis seiner formel1-liga.de Laufbahn erzielte.

Es gibt ein paar Strecken im Kalender, da treten die üblichen Gesetzmäßigkeiten einer Rennserie zumindest vorübergehend, aber nahezu automatisch außer Kraft. Es sind persönliche Vorlieben der Fahrer, oder der Kniff im Setup, der für die Schlüsselstelle der Strecke einen entscheidenden Vorteil bringen kann, oder als einziger die richtige Strategieoption zu erkennen, und dann einen Abend zu erwischen, an dem alles zu 100 % passt. Einige Strecken sind für solche Momente prädestiniert. Andere weniger. Aber besonders häufig treten Unterschiede in den Stärken von Fahrern zu Tage, wenn es von der permanenten Rennstrecke in die Stadt geht.

Fünf Rennen hatte die formel1-liga.de in der Saison 2021 bereits eingetütet. Erst zwei verschiedene Sieger konnte sie dabei feiern und mit dem wiedererstarkten Tobias Stolp als Leader und dem Vizemeister Mario Söllner – zum ersten mal in diesem Jahr in der Rolle des Jägers – sowie Kai Engelsiepen in Lauerstellung dahinter, hatten bislang drei Fahrer zwölf der 15 bisher möglichen Pokale mit nach Hause gebracht. Und auch wenn Söllner und Engelsiepen in Monaco erstmals der Siegerehrung ferngeblieben waren, konnte man dies vor allem mit den Umständen erklären, die dazu geführt haben. Söllner zum Beispiel erlitt auf Platz zwei liegend Hardware-Probleme und fiel weit zurück, Engelsiepen kostete eine Durchfahrtstrafe die sichere Podestplatzierung. Noch vor einem Jahr hätten solche kleine Malheurs vielleicht zum Verlust von ein bis zwei Positionen geführt, in diesem Jahr sind es aber eben jene Fehler die hart und auf einer Strecke wie Monaco noch härter bestraft werden. Auch Stolp konnte bereits ein Lied davon singen. In Bahrain, beim zweiten Saisonrennen, war es die falsche Reifenwahl beim Boxenstopp, die aus einem dritten, einen sechsten Platz machte. Aber die drei da vorne, sind vor allem deshalb da vorne, weil sie in Summe die wenigsten Fehler machen. Und so sprach unter normalen Umständen alles dafür, dass die drei Meisterschaftsanwärter auch in den Straßen Bakus das Rennen unter sich ausmachen würden und für die Verfolger



Stadtmensch: 8. in Monte Carlo, 5. in Baku. Bastian Kupke fühlt sich auf den Straßenkursen pudelwohl



Kein Stadtmensch: Ausfall in Monte Carlo, Ausfall in Baku. Für Jörn Dreier setzte es die zweite Nullnummer in Folge



Rückkehr aufs Podium: Ralf Bohnert nimmt erstmals seit 13 Rennen wieder an der Siegerehrung teil.



Teamarbeit: Papia schickt Wickom auf die Jagd nach vorne

dahinter, Bohnert, die Zunker-Brüder und dem Überraschungszweiten von Monaco, Rolando Tejeda nur etwas abfallen würde, wenn ganz vorne etwas passiert. Zunächst lief es in den Trainingssitzungen auch in etwa darauf hinaus. Söllner setzte die Benchmark, Ralf Bohnert zeigte sich gegenüber Monaco stark formverbessert und bewegte sich etwa auf dem Niveau von Engelsiepen und Stolp. Für ein erstes Stirnrunzeln sorgten die Zeiten von Bastian Kupke im Haas, dem zwar einige Zehntel fehlten, seine Runden aber stets mit ganz vollen Tanks drehte.

Und dann rollten die Tyrrells aus der Garage. Beflügelt vom besten Saisonergebnis in Monaco und mit dem Rückenwind der erstmaligen Führung in der Team-Meisterschaft setzten Lars und Tobias Zunker ihre schwarz-weiß lackierten Traditionsrenner an die Spitze des Zeitenklassements. Und es schien, als wären beide Fahrer in der Lage, mit der Konkurrenz zu spielen. Schlugen die anderen ihre Zeiten, setzten die Tyrrells noch einen drauf. Konterten die anderen erneut, gingen ihnen die Bremsen ein. Kurzum, Tyrrell wirkte schnell, konstant und zuverlässig. Und als sie am Freitag-Vormittag die Hotlap-Zeiten der Konkurrenz um drei Zehntel unterboten, schien klar zu sein, Baku wird eine schwarz-weiße Nacht erleben.

„Das sieht nach Doppelsieg für Tyrrell aus“, schnaufte Bohnert kurz vor Beginn der Qualifikation durch. Und Tyrrell konnte die Form aus den Trainings im Qualifying konservieren. Im ersten Abschnitt des Zeittrainings setzte sich Lars Zunker an die Spitze des Klassements.

Auf harten Reifen. Sowohl Tobias Stolp, als auch Söllner und der zweite Tyrrell entschieden sich, das Rennen auf dem Medium-Reifen anzugehen. Nur Kai Engelsiepen und Ralf Bohnert folgten dem Beispiel des jüngeren Zunker-Bruders und zogen für den Einzug ins Q2 den weiß-umrandeten C2 auf. Und zumindest Bohnert gelang es zunächst, die Zeiten der Tyrrell mitzugehen. Abschütteln ließen sich aber auch die üblichen Qualifikationsfavoriten nicht. Engelsiepen auf Platz sechs fehlten zwei Zehntel zur Bestzeit, Tejeda unmittelbar dahinter lag schon drei Zehntel zurück. Der McLaren-Pilot hatte Medium-Reifen aufgezo-gen, genau wie Bastian Kupke, der seinen starken Trainingseindruck mit seinem ersten Einzug ins Q2-Segment untermauern konnte. Wie fast schon gewohnt, sicherte sich Daniel Böhme den Einzug ins Q2 mit den weichen Reifen und befand sich damit in Gesellschaft von Johann Asanger, der die 38 Runden von Baku ebenfalls auf den rot-umrandeten Pneu aufnehmen musste. Böhme und Asanger setzten sich knapp gegen Christian Boll und Stefano Papia durch. Trotz des um zwei Stufen härteren Reifens fehlten dem Ferrari-Piloten nur 15 Tausendstel für das Ticket zu Q2. Und auch Papia, weich bereift wie Böhme und Asanger, verfehlte die Top 10 um weniger als einen Wimpernschlag. Jürgen Bechtel sicherte sich für Alpha-Tauri Startplatz 13 und ließ damit Max Schoner und Jörn Dreier hinter sich. Auch wenn dem RedBull-Piloten die bessere Zeit gelang, startete er hinter dem Alfa-Romeo, denn Schoner hatte für die Kollision mit Papia in Monaco eine Strafversetzung kassiert. So blieb dem Österreicher die letzte Startreihe, die er sich mit Christian Wickom teilte, der ebenfalls auf Grund einer Strafe aus dem Fürstentum gar nicht erst am Qualifikationstraining teilnehmen durfte.

Auf einer Strecke mit mehr als sechs Kilometern Länge und Rundenzeiten von knapp 1:40 bleiben den Top-10 in einer 12-Minütigen Qualifikation nicht viele Versuche ihre Zeiten zu setzen. Idealerweise gelingt eine erster vorsichtiger Versuch um sich in eine gute Ausgangslage für den zweiten zu bringen. Jetzt aber spürten die Tyrrell-Piloten den Druck der Favoritenrolle kurzzeitig.

Während Tobias Zunker in der Altstadt rund sechs Zehntel liegen ließ, warf Bruder Lars seine Runde sogar ganz weg. Immerhin konnte der 32-Jährige Zeteler seine Runde so abbrechen, dass ihm noch ausreichend Zeit für zwei weitere Versuche blieb. Bruder Tobias beendete dagegen seinen ersten Versuch und legte eine Zeit vor, die nur für die siebte Startposition gereicht hätte, während sich Engelsiepen zunächst gegen Bohnert durchsetzte und Söllner und Stolp in die provisorische zweite Reihe verwies. Der zweite Versuch gelang beiden Tyrrells deutlich besser. Zunächst verdrängte Lars Zunker den Ferrari von Platz eins und rund 30 Sekunden später sicherte sich Bruder Tobias vorläufig die Pole-Position. Kurz vor Ablauf der Uhr quetschte sich Weltmeister Stolp zwar noch in das Tyrrell-Sandwich, aber der Sieger des letztjährigen Österreich-Rennens hatte noch einen Pfeil im Köcher. In 1:35,322 überquerte Lars Zunker im letzten Versuch die Linie und verwies damit Bruder Tobias um 0,097 Sekunden auf den zweiten Startplatz. Engelsiepen und Bohnert, die sich nicht mehr verbessern konnten, erreichten die Plätze vier und fünf, vor Söllner, dem damit ein schwieriger Rennabend blühte. Tejeda sicherte sich wieder einmal Startplatz sieben und erhielt dort Gesellschaft von Bastian Kupke, der seinen Haas auf der achten Position qualifizierte. Daniel Böhme setzte sich gegen Johann Asanger durch und nahm die neunte Position ein.

Für Tyrrell konnte die Ausgangslage kaum besser sein. Zum ersten mal seit Daniel Böhme und Tobias Stolp beim Großen Preis von Spanien 2018 nahmen wieder zwei Autos aus dem selben Rennstall ein Rennen aus der ersten Reihe in Angriff.

Doch nach noch nicht einmal 500 Metern erlitt die Tyrrellsche Euphorie ihren ersten kleinen Dämpfer. Lars Zunker löste sich auf seinen harten Reifen gut aus dem Startblock, Bruder Tobias kam trotz der um eine Stufe weicheren Reifenmischung schleppender auf Tempo. Dennoch verteidigte das Tyrrell-Duo die Führung bis zur ersten Kurve. Aber der Pole-Setter unterschätzte die Wirkung der ausgekühlten Reifen und rutschte über die Ideallinie hinaus neben die Strecke, wo der zweite Tyrrell beide Hände voll zu tun hatte, mit Engelsiepen und Stolp. Durch seine Rückkehr auf die Strecke zwang der Pole-Setter seinen Bruder auf die Innenbahn vor Kurve 2 und machte die Linie eng. „Lars hat mir genügend Platz gelassen, aber gegen den Teamkollegen halte ich da nicht so rein.“, schildert der ältere Zunker-Bruder die Situation. „Wir müssen endlich lernen, uns nicht bei jeder Gelegenheit im Weg zu stehen“, machte Tobias dennoch deutlich. Denn auch wenn Lars Zunker seine Führung auf den harten Reifen behaupten konnte, verhungerte Tobias auf der Zufahrt zu Kurve 3. Beim Versuch den verlorenen Schwung zumindest teilweise zu retten, trat der Dritte des Monaco-Rennens etwas zu ambitioniert auf das Gaspedal und legte einen fulminanten Quersteher hin. „Klar mein Fehler, da hab ich mich nervös machen lassen.“

TAKTIKCHECK: Eine Spur zu hart

Im sechsten Anlauf machten die drei zum Einsatz kommenden Reifenmischungen endlich einmal was sie sollten. Im Vergleich zu den Rennen zuvor ermöglichten die vom Einheitshersteller zur Auswahl gestellten Reifenmischungen vom Typ C2, C3 und C4 den Piloten fast das gesamte Rennen über nahe an das Limit der Fahrzeuge zu gehen, ohne einen zusätzlichen Boxenstopp zu riskieren. Dabei lagen die Reifen was die Rundenzeit anging, eng beisammen, hatten aber verschiedene Vor- und Nachteile. Es war ein bisschen wie Stein, Schere, Papier. Während man zum Beispiel mit den jeweils härteren Reifen vor allem in den letzten Kurven pushen konnte – zum Beispiel um sich aus dem DRS-Bereich herauszufahren – ermöglichten es weichere Reifen im Altstadtteil am Vordermann dranzubleiben, weil das zusätzliche Gripniveau den Nachteil der Dirty-Air aufwog. Andersherum war der härtere Reifen im Grunde immer dann im Nachteil, wenn es um Verkehr ging. Taktische Varianzen waren auf der Strecke trotzdem schwer umzusetzen. Bei einer 2 Kilometer langen Gerade findet das schnellere Auto mit Hilfe von DRS irgendwie immer den Weg vorbei. Alles in allem drehte sich damit eigentlich die Strategiefrage nicht in erster Linie um den Zeitpunkt des Boxenstopps, sondern um die für die individuelle Rennsituation richtige Gummimischung. Dabei galten eigentlich nur zwei recht sichere Antworten: Ein erster Stint auf soft ist nur die Drittbeste Wahl, ein zweiter Stint auf hart auch. Denn auf dem Stadtkurs in Baku ist es weniger die Asphaltbeschaffenheit die am Reifen zerrt, als vielmehr die Fliehkräfte. Trotz steigender Kurvengeschwindigkeiten nahm die Abnutzungsrate also ab, je weniger Sprit im Tank nach außen strebt. Dabei war die Abnutzungsrate des Reifens selbst weniger entscheidend für die Performance des Fahrzeugs, als die Reifentemperatur. Und das führte zu einem Phänomen, das man eher selten sieht, in der Formel 1, und den einen oder anderen auch in der virtuellen Welt aufs Glatteis führte.

Denn die härtere Reifenmischung konnte vor allem zu Beginn eines Stints gut mit der weicheren mithalten, allerdings zu Lasten der Temperatur. Die weicheren Reifenmischungen erforderten zu diesem Zeitpunkt eine behutsamere Herangehensweise, waren dafür aber im weiteren Verlauf klar im Vorteil.

Die Wahl des richtigen Reifens hing vor allem davon ab, wie man das Rennen angehen wollte. Der harte Reifen sprach für eine Flucht nach vorne. Der Medium für eine zunächst etwas defensivere, dann kontrolliertere und später offensivere Variante. Wohl dem der die Auswahl hatte. Denn Optionen haben sich freilich nur für jene sechs Fahrer ergeben, die ohnehin mit recht großer Wahrscheinlichkeit davon ausgehen durften, sich für das Q2 zu qualifizieren. Rolando Tejada und Bastian Kupke mussten auf Nummer sicher gehen und sich für einen Start auf Medium entscheiden. Christian Boll hielt starr an seiner Marschroute mit den harten Reifen fest – und purzelte um 0,015 Sekunden aus den Top 10. Aber zumindest hatte er die freie Reifenwahl. Johann Asanger und Daniel Böhme landeten vor dem Ferrari-Piloten, kauften sich ihren Einzug in das Q2 aber sogar mit einem Start auf der weichsten Reifenmischung. Da, wo Strategieoptionen in Frage kamen, mischte sich die Herangehensweise erfreulich durch. Tyrrell war in der luxuriösen Situation beide Strategien abdecken zu können. Lars Zunker entschied sich für die harte Variante, genau wie Ralf Bohnert und Kai Engelsiepen. Tobias Zunker wurde hingegen mit der weicheren Variante ins Rennen geschickt, wie auch Tobias Stolp und Mario Söllner. Das der harte Reifen zumindest auf eine Runde kein Nachteil sein musste, zeigte das Ergebnis in Q1. Der hart-bereifte Tyrrell setzte sich an die Spitze, vor den hart-bereiften Alpha Tauri. Dann erst kamen die drei Medium-Starter, bevor Kai Engelsiepen im Ferrari das Sextett abschloss. Mit der geschlossenen ersten Startreihe und der Abdeckung beider Strategieoptionen brachte sich Tyrrell in die perfekte Ausgangslage für einen ernsthaften und

Engelsiepen antizipierte die Probleme des Tyrrell schneller als der WM-Führende Stolp und ging an beiden vorbei. Doch auch Stolp gewann das Beschleunigungsduell gegen den flügelhahnen Tyrrell und behauptete zumindest die dritte Position.

Weiter hinten im Feld machten Christian Wickom und Max Schoner zumindest einen Teil ihrer Strafversetzungen schon auf den ersten Metern wieder wett. Sowohl der Mercedes, als auch der RedBull schluckten in den ersten beiden Kurven den Alfa Romeo von Jörn Dreier, sowie Jürgen Bechtel im zweiten Alpha-Tauri. Beinahe hätte sich Schoner auch noch Stefano Papia geschnappt, der mit einem harten Bremsmanöver eine kleine Kollision zwischen Christian Wickom und Jörn Dreier auslöste. Trotz eines kurzen Kontakts mit der Streckenbegrenzung brach bei Wickom aber nicht der Rhythmus, so dass sich der Husumer in Runde 2 auch gegen Schoner durchsetzen konnte.

Mit dem Ende der ersten Runde schien sich das Feld gerade im vorderen Bereich zunächst sortiert zu haben. Lars Zunker führte vor Kai Engelsiepen und Tobias Stolp, Tobias Zunker lag auf der vierten Position vor Ralf Bohnert, Mario Söllner und Rolando Tejada. Doch während der zweite Tyrrell zu seinem Vordermann schon leicht abreißen lassen musste, gab sich Bohnert mit seiner Zuschauerrolle nicht zufrieden. Ihm gelang es, sich im DRS-Bereich des Tyrrells zu behaupten und hatte einen Logenplatz, als sich die Hoffnungen des Traditionsrennstalls auf eine doppelte Podestplatzierung an der Streckenbegrenzung in Luft auflösten. Für einige Zentimeter zu früh lenkte Zunker vor Ablauf der dritten Runde im Rechtsknick zu früh ein und touchierte die Streckenbegrenzung. Von dort schleuderte es den Tyrrell auch auf der anderen Seite in die Bande, was sowohl die Aufhängung beschädigte als auch den Frontflügel kostete. Der fällige Reparaturstopp warf den 34-Jährigen Friesen ans Ende des Feldes zurück, ganze 20 Sekunden hinter Jörn Dreier und Jürgen Bechtel. Zumindest die ganz große schwarz-weiße Nacht war damit schon abgesagt. Es hätte aber noch eine große werden können, denn Lars Zunker baute an der Spitze seinen Vorsprung auf Engelsiepen Zehntel für Zehntel aus, während der allerdings Tobias Stolp nicht wirklich aus seinem Diffusor bekam. Bohnert konnte das Tempo ganz vorne hingegen nicht mitgehen. Das Zurückfallen von Bohnert war aber keinesfalls auf fehlenden Grundspeed zurückzuführen. Stattdessen erwies sich ab der fünften Runde der Medium-Reifen als die bessere Wahl für den ersten Rennabschnitt. Ein Muster, das sich durch das gesamte Feld zog. Innerhalb von einer Runde schloss der Medium-bereifte Alpine des Weltmeisters Tobias Stolp die Lücke von mehr als einer Sekunde zu Engelsiepen und ging bei erster Gelegenheit komfortabel am Ferrari vorbei, um die Jagd auf Zunker an der Spitze zu eröffnen.

Nur bei Mario Söllner wollte der Medium-Reifen zu diesem Zeitpunkt einfach noch nicht zünden. Dafür aber ließen sich Rolando Tejeda und Bastian Kupke nicht abschütteln und suchten ihrerseits den Weg vorbei am Aston Martin. In Runde neun erlitt Söllner dann das Schicksal von Tobias Zunker. Eingangs der Schlusspassage stieg der Sieger der ersten beiden Saisonläufe für einen Moment zu früh aufs Gas und drehte sich in die Streckenbegrenzung. Das kostete nicht nur die Position gegen Tejeda und Kupke, sondern auch noch den Frontflügel. Zu allem Überfluss wurde er auf dem Weg zum Reparaturstopp auch noch von der knapp hinter ihm liegenden Kampfgruppe rund um Daniel Böhme, Christian Boll und Stefano Papia aufgeatmet. Boll traf den Aston-Martin dabei zum schlechtesten Zeitpunkt direkt in der links-rechts Kombination vor dem DRS-Messpunkt. Nicht nur, dass der Ferrari dadurch den Anschluss an Daniel Böhme verlor, erhielt auch noch der Mercedes des Italieners Papia eine Steilvorlage für einen Angriff auf Engelsiepens Teamkollegen. Eine unglückliche Situation, die dem Vizeweltmeister nach dem Rennen noch eine Zeitstrafe von 10 Sekunden einbringen und eine weitere Position kosten sollte. Und für Aston Martin sollte das Ende der neunten Runde sogar noch schlimmer kommen. Denn Söllners Teamkollege Johann Asanger hatte ganz offensichtlich genug von seinen soft-Reifen und wollte diese just in dem Moment ablegen, als Söllner die Aston-Martin-Crew beanspruchte. Der Österreicher musste warten bis das Fahrzeug mit der Nummer 7 abgefertigt war. Innerhalb der zwei Kilometer langen Geraden fielen damit beide Agenten im Dienste Ihrer Majestät von den Positionen fünf und zehn auf die Plätze 14 und 15 zurück. Während Söllner für den langen Schlussabschnitt sein Heil in den soft-Reifen suchte, und die Ziellinie schließlich noch als neunter queren sollte, stellte Asanger seinen Dienstwagen in der 15. Runde enttäuscht ab. Er war damit der zweite Ausfall des Rennens. In der Runde zuvor hatte auch Jörn Dreier seinen Rennabend bereits beendet. Für den Berliner in Diensten Alfa Romeos war es die zweite Nullnummer in Folge. Schon in der sechsten Runde hatte Dreier im Duell mit Jürgen Bechtel unsanften Kontakt mit der Mauer, der einen Reparaturstopp zur Folge hatte. Doch auch danach fand der Berliner nicht wieder in seinen Rhythmus zurück und stellte ab, als er in Runde 14 vor Kurve 3 tief in die Auslaufzone eingetaucht war. Nach den letzten beiden Rennen drängt sich der Eindruck auf: Stadtkurse scheinen dem Alfa Romeo nicht zu schmecken. Ganz im Gegensatz zu Bastian Kupke. Als Tejeda nämlich erstmals ohne den Windschatten und DRS von Mario Söllner den Schlussabschnitt passierte, fiel der Haas-Pilot über den papaya-orangen McLaren her und sicherte sich erstmals im laufenden Rennen die fünfte Position. Seine gute Form nach der Rennpause in Barcelona hatte Kupke schon zwei Wochen zuvor beim Klassiker im Fürstentum angedeutet. In Baku gelang es ihm erstmals den Anschluss an die Verfolgergruppe nicht nur herzustellen, sondern darin auch kräftig mitzumischen. Kupke bestätigte im Rennen seine Form aus den Testfahrten und den guten Eindruck aus der Qualifikation. Und wieder einmal blieb er bis ins Ziel fehlerfrei, so dass er sich nach 38 Runden auf den Straßen Bakus einen hochverdienten fünften Platz sichern konnte, auch wenn er nur für vier Runden den McLaren von Rolando Tejeda

und ambitionierten Kampf um den Rennsieg. Doch nach drei Runden fand sich Lars Zunker im Duell mit Kai Engelsiepen und Tobias Stolp alleine wieder, während er mit seinem Bruder das gesamte Feld einrahmte. Strategisch schwerer als der Unfall des älteren Zunker Bruders wog jedoch, dass aus der Doppelpole nach drei Kurven nur noch die Positionen eins und vier übrig geblieben waren. Der Platzverlust des älteren Zunker-Bruders gegen Kai Engelsiepen wäre verkräftbar gewesen, der gegen Stolp war es hingegen nicht. Denn nun führte der Alpine die Gruppe derer an, die auf der Strategie unterwegs waren, die sich im Nachhinein als die richtige herausstellte. Denn ab Runde fünf ungefähr kippte der Rennverlauf zugunsten der Piloten, die gelb-umrandet an den Start gegangen waren. Während sich Lars Zunker um rund drei Sekunden von Kai Engelsiepen ablösen konnte, begann Stolp das zwei Sekunden Loch gegen den Ferrari zu stopfen. Nachdem Stolp den Ferrari in Runde sieben hinter sich lassen konnte, wechselte er vorübergehend erneut in den kontrollierten Mouds, bevor er in Runde 12 auch begann, die inzwischen auf vier Sekunden angewachsene Lücke zum Tyrrell zu schließen. Engelsiepen konnte auf seinen harten Reifen in dieser Phase genauso wenig Schritt halten, wie Ralf Bohnert, der mit zunehmender Stintdauer auch noch Druck von den medium-bereiften Tejeda und Kupke bekam. Der McLaren und der Haas hatten zuvor schon Mario Söllner in einen Fehler gezwungen und schlossen bis zur 18. Runde trotz des eigenen Infigts inklusiver zweier Positionswechsel das zuvor auf drei Runden angewachsene Loch zum Alpha Tauri. Bohnert rettete sich gerade so bis zu dem Zeitpunkt vor Tejeda, bis ein Boxenstopp für einen Wechsel auf soft Sinn gemacht hat. Lars Zunker konnte Stolp sogar noch eine Runde länger abwehren, entschied sich für seinen zweiten Stint aber für den Medium Reifen. Im Nachhinein betrachtet war dies die falsche Entscheidung. Es war nicht der Reifen, der ihm zunächst die Führung gegen Stolp rettete, sondern der frühere Boxenstopp. Nach dem

Stopp des späteren Rennsieggers auf soft, wiederholte sich das Schauspiel des ersten Stints. Mit einem Unterschied: Dieses mal gelang es Zunker nicht, mit den härteren Reifen eine schützende Lücke aufzureißen. Stolp blieb ohne Ausnahme mit DRS-Bereich des Tyrrells. Bis Runde 27 in etwa war der jüngere Zunker-Bruder in der Lage Stolp halbwegs zu kontrollieren, danach für weitere fünf Runden, sich zu verteidigen. In Runde 32 schließlich war er chancenlos. Mit dem Vorteil des frischeren, weicheren Reifens, dazu des besseren Top-Speeds und DRS eroberte Stolp die Führung in einem Rennen, das am Start für Tyrrell reserviert zu sein schien. Allein, der Tyrrell war zwar das schnellere Auto, über die gesamte Distanz hinweg aber auch auf den härteren Reifen. Im Nachhinein ist es müßig darüber zu diskutieren, was für Tyrrell möglich gewesen wäre, wenn auch das zweite Auto im Umfeld um das Siegeduell geblieben wäre. Ein Blick auf die Rundenzeiten nach dem fälligen Reparaturstopp am Tyrrell zeigt zumindest, das es möglich gewesen wäre. Der verlorene Start gegen Stolp war dabei aber eine Bürde, die nur schwer wett zu machen gewesen wäre. Man hätte aber zumindest die strategische Option gehabt, den zweiten Tyrrell über einen Undercut am Alpine vorbei zu bringen. Oder mit einem früheren Stopp auf Medium, den Alpine auf den harten Reifen zu zwingen. Eine Siegggarantie wäre auch das sicherlich nicht gewesen, aber die Chancen hätten besser gestanden. Wobei der Blick auf das Rennen von Mario Söllner, mehr oder weniger unfreiwillig verrät, was auf den soft Reifen möglich gewesen wäre. Der Franke selbst aber verstand die Welt nicht mehr. Als Stolp an der Spitze, sowie Tejada und Kupke hinter ihm ihre Medium anzündeten, ging beim Sieger der ersten beiden Saisonläufe gar nichts mehr. Er verlor sogar auf Bohnert. In Runde 9 erlebte das Drama seinen Höhepunkt: Eingangs der Schlusspassage drehte sich Söllner in die Streckenbegrenzung und verlor seinen Frontflügel. Als wäre das für seine eigenen WM-Ambitionen nicht schon schlimm genug, bog auch dessen Teamkollege Johann Asanger direkt hinter dem Flügellosen Franken zum Service ab. Mario Söllner war untröstlich, nicht nur

verteidigte. Gegen Ende des ersten Stints war der Speed dieses Tandems sogar besser als der von Ralf Bohnert auf den harten Reifen. Trotz des Infights mit zwei internen Positionswechseln gelang es dem Duo, die Lücke zum Alpha Tauri zu schließen, bis der sich in Runde 19 in die Box rettete um den zweiten Rennabschnitt auf der weichsten Reifenmischung in Angriff zu nehmen.

Zu diesem Zeitpunkt war der Dreikampf bereits zu einem Kampf um das Podium geworden. Denn kurz vor Einfahrt in die Altstadt hatte zwei Runden zuvor der bis dahin Drittplatzierte Engelsiepen zuerst sein Heck und dann beim Einschlag in die Bande auch noch seinen Fronstspoiler verloren. Nach dem Resultat von Monaco bereits der zweite herbe Rückschlag für die Ambitionen des Weltmeisters von 2014. Denn quälend lange musste Engelsiepen seinen Ferrari zu seiner Crew zurück an die Box tragen um den fällige Stopp zu absolvieren. Einziges Glück im Unglück für den Essener: Er konnte einen halbwegs normalen zweiten Stint fahren, da das Boxenstoppfenster ohnehin seine Schatten voraus warf. Trotzdem beraubte ihn das Missgeschick sämtlicher Podiumshoffnungen. Es war nicht der Abend der Favoriten. Denn während es den Verfolgern gelang, sich diszipliniert von den Mauern fern zu halten, fanden sich mit Tobias Zunker, Mario Söllner und Kai Engelsiepen zur Rennhalbezeit drei Fahrer am Ende des Feldes wieder, die sich Hoffnungen auf eine Trophäe gemacht haben dürften. Für Engelsiepen ging es zumindest noch wieder bis auf die sechste Position nach vorne. Das Duell um den Sieg machten fortan aber zwei Piloten unter sich aus, für die der Rennverlauf zu einem Elfmeter ohne Torwart wurde. Denn während sich Stolp ein zehrendes Polster auf die Konkurrenz um Söllner und Engelsiepen herausfahren konnte, würde Lars Zunker mit seinem Ergebnis den Anschluss an eben jene Verfolger auch in der Fahrermeisterschaft wiederherstellen. Doch die Messe um den Sieg war längst noch nicht gelesen. Denn der Trend, der sich nach rund fünf Runden eingestellt hatte, setzte sich über den gesamten ersten Stint fort. Ab Runde 12 begann Tobias Stolp damit, den Abstand zum Führenden Tyrrell-Piloten Schritt für Schritt zu verkürzen. Und ähnlich wie Bohnert in der Runde zuvor im Duell mit Tejada und Kupke rettete sich Zunker just zu dem Zeitpunkt in die Box, zu dem er den Alpine wohl nicht mehr verteidigen hätte können. Und der Undercut zeigte Wirkung. Als Stolp dem Tyrrell eine Runde später selbst zum Service folgte, hatte Zunker so viel Zeit auf den Alpine herausgefahren, dass er vor seinem Widersacher blieb. Im Gegensatz zum ersten Stint bekam der Tyrrell Stolp aber nie wieder aus dem DRS-Bereich heraus. Und im Gegensatz zu Stolp hatte sich Zunker für den 18 Runden dauernden Schlusssprint für den Medium entschieden. Was auf anderen Strecken hinten heraus die richtige Wahl gewesen wäre, war hier keine. Zwar konnte sich Zunker noch zehn lange Runden gegen den Alpine wehren, in Runde 32 aber mussten die schwarz-weißen Banner endgültig eingerollt werden und Stolp schmückte den Festsaal. Auf der langen Geraden hatte die Nummer 62 dem blau-weiß-roten Renner nichts mehr entgegensetzen und gab die Führung ab. Mit 1,6 Sekunden Vorsprung überquerte Stolp schließlich den Zielstrich.

Auf der langen Geraden hatte die Nummer 62 dem blau-weiß-roten Renner nichts mehr entgegenzusetzen und gab die Führung ab. Mit 1,6 Sekunden Vorsprung überquerte Stolp schließlich den Zielstrich. Um mehr als 20 Sekunden hatten die beiden sich mittlerweile vom Drittplatzierten ablösen können. Und das blieb auch nach den Boxenstopps Ralf Bohnert, auch wenn sich Rolando Tejada im McLaren auch auf gleichen Waffen nicht entscheidend abschütteln ließ. Doch der McLaren-Pilot fand im Schlusssprint keinen Weg mehr vorbei am Alpha Tauri, der mit seinem ersten Podium seit dem Silverstone-Rennen im Vorjahr eine noch um zwei Wochen länger andauernde Durststrecke beendet, wie sie zuvor eben jener Tejada erlebt hatte. Mario Söllners Mission Schadensbegrenzung schien ihn bis fünf Umläufe vor dem Ende noch bis auf die siebte Position nach vorne zu tragen. Vier Runden zuvor hatte Söllner sich diesen Platz gegen Christian Boll im Ferrari gesichert. Doch der frühe Wechsel auf den weichen Reifen sollte sich als schwere Bürde erweisen. Im 36. Umlauf konterte der Ferrari-Pilot gegen den Aston Martin und sicherte sich nach dem Großen Preis von China zum zweiten mal im laufenden Wettbewerb die siebte Position in einer für ihn bisher schwierigen Saison. Und eine Runde nach Boll verdrängte auch Tobias Zunker Söllner noch um eine weitere Position. Am Ende wird der Franke froh gewesen sein, als die Flagge endlich fiel. Denn quasi auf dem Zielstrich ging auch Daniel Böhme noch am Aston Martin vorbei. Zu dem Zeitpunkt wusste noch keiner, dass der die Position gegen Söllner ohnehin noch gewinnen würde, so dass der Regensburger mit Platz neun sein Monaco-Resultat bestätigen konnte, während Söllner mit dem 10. Platz vorlieb nehmen musste. Und selbst der wurde noch knapp. Denn Christian Wickom verkürzte im Mercedes den Abstand auf Böhme weiter, auch wenn es keine realistische Aussicht mehr für ihn gab, den Alpine noch auf der Strecke zu überholen. Aber schon mehr als einmal hatte das Nordlicht seinen Kampfgeist gezeigt, und so fehlten nur knappe zwei Zehntel um ein nahezu fehlerfreies Rennen doch noch mit einer Top-10 Platzierung zu krönen. Aber immerhin ließ er seinen Teamkollegen Papia hinter sich, der als 12. Abgewunken wurde. Beide blieben damit vor Max Schoner im RedBull, der nach einem unauffälligen aber äußerst effektiven ersten Stint vorübergehend sogar bis auf die 7. Position nach vorne gespült wurde. Doch gerade als es so aussah als würde er in Baku ohne Reparatur über die Runden kommen, erwischte es den Österreicher doch noch, und der Service in der vorletzten Rennrunde kostete die Position gegen Papia. Trotzdem sammelte er damit drei wichtige Punkte für RedBull ein, und er festigte seine Position gegen Bechtel in der Fahrermeisterschaft. Wo wir bei der Meisterschaft sind. Trotz der in Anbetracht der Ausgangslage eher bescheidenen Ausbeute und dem damit verbundenen Verlust der Führung in der Team-Wertung, hielt sich der Frust im Tyrrell-Lager in Grenzen. Die schwarz-weiße Nacht wurde zwar vorerst abgesagt, aber immerhin konnte man mit der Gewissheit aus Baku abreißen, es an guten Tagen sogar mit dem Alpine von Tobias Stolp aufnehmen zu können. Und bei der Konstanz, die Tyrrell im Gesamtergebnis an den Tag legt, braucht es nicht viele solcher Tage, wie den Freitag von Baku, um Alpine auch weiterhin unter Druck setzen zu können. Trotz der verpassten Chance dürfte diese Aussicht dem Team eine recht ruhige Nacht verschafft haben. Eine ruhige Nacht dürfte auch Tobias Stolp verlebt haben. Vor etwas mehr als zwei Wochen fand sich der Dauerchampion der letzten Jahre noch in der ungewohnten Rolle des Jägers wieder, nun nimmt er bereits 29 Punkte Vorsprung mit auf die Reise nach Kanada. Und die erstarkten Tyrrell dürften ihm zumindest solange noch kein Kopfzerbrechen bereiten, wie sie vor allem Engelsiepen und Söllner Punkte kosten, nicht aber ihn selbst. Söllner und Engelsiepen sind nun gefordert, am besten schon in Montreal das Ticket zu lösen, weiterhin im Meisterschaftszug mitfahren zu dürfen.

sein eigenes, sondern auch das Rennen seines Teamkollegen sabotiert zu haben. Doch es wäre zu kurz gesprungen, den WM-Zweiten alleine für das Drama rund um den Doppelstopp verantwortlich zu machen. Es zeigte sich, wie wichtig die Kommunikation unter Teamkollegen ist, denn offensichtlich haben sich weder Söllner, noch Asanger gegenseitig ihre Stopps angesagt. Wohl, weil beide in dieser frühen Phase des Rennens nicht mit dem Service des anderen rechneten. Trotzdem belegt ein Blick auf das Replay: Asanger konnte seinen Teamkollegen neun Sekunden lang sehen, bevor es zu spät war. Sechs davon war deutlich, dass Söllner ein Problem hat, in den letzten drei befindet er sich in der Boxeneinfahrt. Zeit genug also für den Österreicher zu antizipieren, dass der eigene Stopp beeinträchtigt werden dürfte. Nötig war der Stopp nicht. Asanger schickte einen Reifen in Rente, der noch mehr als die Hälfte seiner Lauffläche übrig hatte. Gegen eine mögliche Überhitzung spricht, dass er erst in der Runde vor dem Stopp seine Zweitbeste Zeit gedreht hatte. Während Asanger schließlich nach 15 Runden aufgab, versuchte sich Söllner an einem langen Schlusstint auf soft. Doch seine Zeiten auf den frischen Reifen waren nicht besser, als die an der Spitze auf gebrauchten Reifen. Der Rennverlauf spülte ihn zwischenzeitlich zwar noch in die Nähe von Kai Engelsiepen. Aber fünf Runden vor dem Ende ging dem Aston Martin die Puste aus. Das kostete die Positionen gegen Boll und Tobias Zunker, der nach seinem Malheur auf einen zweiten Stopp setzte.

Statistik

 6. Lauf zur f1l.de-WM
Baku, 04. Juni 2021

Streckenlänge: 6,003

Anzahl Runden: 38

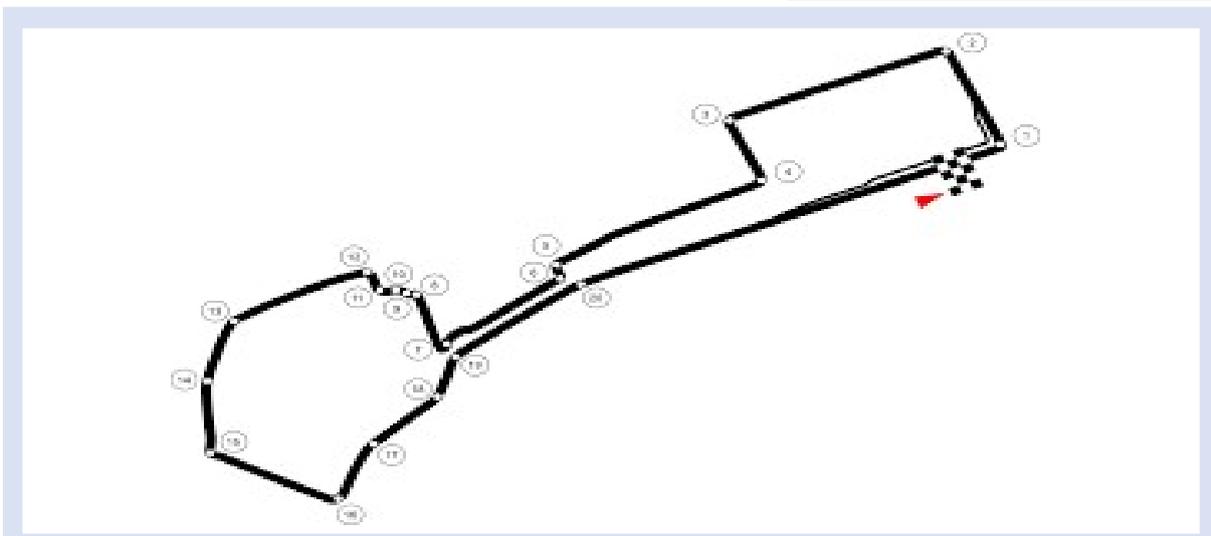
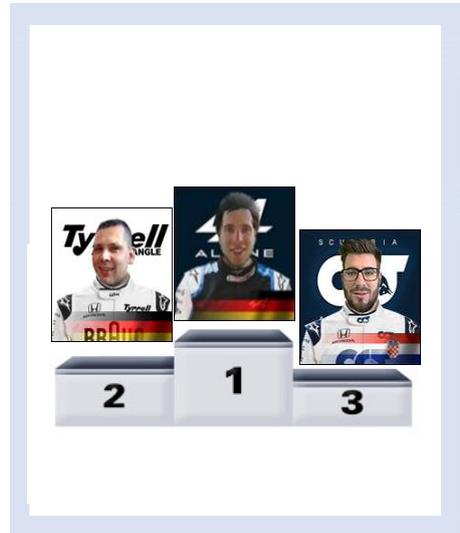
Gesamtdistanz: 228,114

Renntag und Startzeit: 04.06.2021, 21:15 Uhr

Vorjahresergebnis: Ralf Bohnert, Alpha Tauri, 59:10,691
Christian Wickom, Mercedes, +46,844
Rolando Tejeda, McLaren, +52,837

Pole-Position 2020: Ralf Bohnert, Alpha Tauri, 1:30,044

Schnellste Runde 2020: Tobias Stolp, Renault, 1:31,890



Teststatistik:

1. Tobias Zunker	Tyrrell-Racing	449	2.695,347	1. Tobias Zunker	21.695,800
2. Jürgen Bechtel	Scuderia Alpha Tauri	193	1.158,579	2. Mario Söllner	10.664,700
3. Max Schoner	RedBull Racing	189	1.134,567	3. Max Schoner	10.339,420
4. Mario Söllner	Aston Martin F1 Team	183	1.098,549	4. Emanuel Gerer	7.431,897
5. Kai Engelsiepen	Scuderia Ferrari	157	942,471	5. Kai Engelsiepen	6.671,389
6. Ralf Bohnert	Scuderia Alpha Tauri	146	876,438	6. Jürgen Bechtel	6.180,502
7. Tobias Stolp	Alpine F1-Team	146	876,438	7. Lars Zunker	5.999,179
8. Lars Zunker	Tyrrell-Racing	122	732,366	8. Ralf Bohnert	4.905,764
9. Johann Asanger	Aston Martin F1 Team	112	672,336	9. Johann Asanger	4.837,565
10. Daniel Böhme	Alpine F1-Team	109	654,327	10. Daniel Böhme	4.374,091
11. Christian Boll	Scuderia Ferrari	107	642,321	11. Tobias Stolp	4.205,867
12. Emanuel Gerer	Williams Racing	74	444,222	12. Christian Boll	4.113,850
13. Rolando Tejeda	McLaren F1	66	396,198	13. Bastian Kupke	3.194,058
14. Bastian Kupke	Haas F1 Team	64	384,192	14. Christian Wickom	2.541,557
15. Stefano Papia	Mercedes AMG F1	55	330,165	15. Jörn Dreier	2.460,956
16. Christian Wickom	Mercedes AMG F1	50	300,150	16. Stefano Papia	2.403,996
17. Jörn Dreier	Alfa Romeo	44	264,132	17. Gert Wickom	1.957,881
18. Gert Wickom	Williams Racing	10	60,030	18. Ludwig Conrads	1.920,392
19. Ludwig Conrads	RedBull Racing	4	24,012	19. Rolando Tejeda	1.808,612
20. Marcel Heidtmann				20. Marcel Heidtmann	799,999

GP Aserbaidchan

6. Lauf zur f1l.de-WM



Baku, 04.Juni 2021

Startaufstellung



Lars ZUNKER Tyrrell Honda 1:35,322	Tobias ZUNKER Tyrrell Honda 0,097
Tobias STOLP Alpine Renault 0,131	Kai ENGELSIEPEN Scuderia Ferrari 0,203
Ralf BOHNERT Alpha Tauri Honda 0,218	Mario SÖLLNER Aston Martin 0,249
Rolando TEJEDA McLaren Mercedes 0,546	Bastian KUPKE Haas Ferrari 0,633
Daniel BÖHME Alpine Renault 0,980	Johann ASANGER Aston Martin 1,094
Christian BOLL Scuderia Ferrari 1:36,533	Stefano PAPIA Mercedes AMG F1 1:36,542
Jürgen BECHTEL Alpha Tauri Honda 1:37,034	Jörn DREIER Alfa Romeo Ferrari 1:37,374
Max SCHONER RedBull Honda PENALTY	Christian WICKOM Mercedes AMG F1 PENALTY

Schnellste Runde

3 Tobias STOLP ALPINE RENAULT	LAP 31	FASTEST LAP 1:36,293	1
---	-----------	-------------------------	---

Rennergebnis

1 Tobias STOLP	38	1:02:22,392	25
2 Lars ZUNKER	38	1,641	20
3 Ralf BOHNERT	38	21,565	16
4 Rolando TEJEDA	38	23,060	13
5 Bastian KUPKE	38	28,896	11
6 Kai ENGELSIEPEN	38	32,258	10
7 Christian WICKOM	38	43,491	9
8 Tobias ZUNKER	38	45,643	8
9 Mario SÖLLNER	38	50,925	7
10 Daniel BÖHME	38	51,141	6
11 Christian WICKOM	38	1:01,102	5
12 Stefano PAPIA	38	1:26,585	4
13 Max SCHONER	37	1 LAP	3
14 Jürgen BECHTEL	25	DNF	
15 Johann ASANGER	14	DNF	
16 Jörn DREIER	12	DNF	
17			
18			
19			
20			

Qualifying-Duelle

Tobias STOLP	6	:	0	Daniel BÖHME
Mario SÖLLNER	5	:	0	Johann ASANGER
Ralf BOHNERT	5	:	0	Jürgen BECHTEL
Christian WICKOM	4	:	2	Stefano PAPIA
Kai ENGELSIEPEN	6	:	0	Christian BOLL
Emanuel GERER	0	:	1	Gert WICKOM
Ludwig CONRADS	4	:	1	Max SCHONER
Lars ZUNKER	2	:	4	Tobias ZUNKER
Rolando TEJEDA	0	:	1	Mark ZOPP
Bastian KUPKE	2	:	0	Marcel HEIDTMANN

WM-Stand

1 STOLP	133
2 SÖLLNER	104
3 ENGELSIEPEN	93
4 L. ZUNKER	87
5 TEJEDA	72
6 BOHNERT	69
7 T. ZUNKER	62
8 KUPKE	41
9 BOLL	33
10 C. WICKOM	25
11 PAPIA	20
12 CONRADS	18
13 BÖHME	17
14 ASANGER	15
15 SCHONER	15
16 BECHTEL	13
17 DREIER	11
18 G. WICKOM	6
19 GERER	5
20 HEIDTMANN	1

Team-WM

1 Alpine F1 Team	150
2 Tyrrell Honda	149
3 Scuderia Ferrari	126
4 Aston Martin	119
5 Scuderia Alpha Tauri	82
6 McLaren F1 Team	72
7 Mercedes AMG F1 Team	45
8 Haas F1 Team	42
9 RedBull Racing	33
10 Williams Racing	11
11 Alfa Romeo Racing	11