



Mit seinem fünften Sieg in Folge gelang Alpine-Pilot Tobias Stolp ein vorentscheidender Schritt zu seinem fünften Titel in Folge. Das geriet in Anbetracht des Debüts von Patrik Hanco für McLaren-Mercedes aber beinahe schon zur Randnotiz. Der 26-Jährige Slowake fuhr eine überlegene Bestzeit in Q 1, sicherte sich eine dominante Pole-Position und verfehlte den perfekten Einstand in die [formel1-liga.de](http://formel1-liga.de) um weniger als eine Viertelsekunde- obwohl er nach der ersten Runde Letzter war. Kai Engelsiepen schlug Mario Söllner. Aber auch wenn sich beide Fahrer schadlos hielten, dürften die engsten Rivalen des amtierenden Dominators ihre WM-Hoffnungen angesichts von mehr als 40 Punkten Rückstand begraben müssen, während die Hoffnungen des Tyrrell-Teams auf den Titel in der Team-WM trotz einer herben Schlappe in Montreal neuen Auftrieb erhalten hat. Weil eben jener Hanco auch am Stuhl des Langzeitchampions zu sägen scheint.

In der Formel 1 wird alles was sich in Zahlen ausdrücken lässt, früher oder später auch in Zahlen ausgedrückt. Das kann man unbarmherzig nennen, unnachgiebig von mir aus auch, unfair? Ja, vielleicht manchmal auch das. Aber im Fußball gibt es den berühmten Spruch, der einen Sonntags Vormittags bei Sport 1 drei Euro kostet: Die Tabelle lügt nicht. Und so geben Zahlen am Ende des Tages schlicht und ergreifend das Bild wieder, dass eine Rennserie wie die formel1-liga.de im Moment abgibt.

Fangen mal mit Statistik an. 21 verschiedene Fahrer haben an den sechs absolvierten Rennen teilgenommen. 20 davon sind mindestens einmal in die Wertung gekommen. Und jeder, der in die Wertung gekommen war, hatte auch mindestens einen Punkt geholt. 12 Fahrer waren bei jedem Rennen dabei, aber nur noch fünf Piloten haben auch alle Rennrunden absolviert. Acht Fahrer haben in jedem Rennen Punkte geholt, sieben davon bis zum Großen Preis von Aserbaidschan stets die Positionen eins bis fünf unter sich ausgemacht. Und aus diesem Kreis hatte es auch schon jeder mindestens einmal aufs Podium geschafft. Sonst aber keiner. In Sachen Führungskilometer wird es noch ein bisschen exklusiver. Erst fünf Fahrer genossen bisher zumindest vorübergehend den Platz an der Sonne, sogar nur zwei wurden als Gewinner abgewunken. Aber immerhin durften auch jene fünf, die zumindest eine Runde geführt haben, bisher auch jeder einmal von der Pole-Position starten. Wenn es auch immer äußerst knapp zugegangen war. Der durchschnittliche Vorsprung des Pole-Setters auf seinen Nebenmann in Reihe eins betrug gerade einmal 0,065 Sekunden. Nie war ein Trainingsschnellster seinem nächsten Verfolger um mehr als 0,104 Sekunden enteilt.

Und was in der Spitzengruppe anfängt ist etwas, dass sich durch das gesamte Feld zieht. Klar, es gibt da diese kleine Klippe, die hinter Tobias Zunker und vor Bastian Kupke aufgeht und nur selten durchlässig ist, aber auch dahinter werden die Abstände wieder extrem eng, die Zweikämpfe spannend, und was für die Liga halt besonders wichtig ist, die Stimmung untereinander ist gut. Kurzum, auch das Mittelfeld bietet Rennsportfans damit die Action, die die Zuschauer für Motorsport begeistern, und übertragen auf die virtuelle Rennsportwelt den Fahrern das gibt, was sie suchen.



**Auffällig unauffällig:** Christian Wickom sackte als Siebter Punkte für Mercedes ein.



**Falschparker:** Ludwig Conrads wendet nach seinem Dreher an der Wall-Champions in drei Zügen.



**Rettung durch die Flagge:** Noch eine weitere Runde, und Hank hätte sein Debütrennen wohl gewonnen.



**Szene des Rennens:** Ohne weitere Worte

Beinharte Zweikämpfe und der Kick dabei, gepaart mit einer harmonischen Kameradschaft.

Ausdruck findet das insgesamt funktionierende Gesamtgefüge, aber auch die Liebe und Leidenschaft dazu, auch das letzte Hundertstel noch zu finden auch in dem, was die Piloten bis zum Großen Preis von Kanada an Trainingszeit investiert haben. Beinahe 120.000 Kilometer hatten die Piloten außerhalb offizieller Sitzungen in ihren Fahrzeugen der 2021er Generation verbracht bis in Q1 des Großen Preises von Kanada die Ampeln auf grün schalteten. Die wenigsten davon, 253 um relativ genau zu sein, saß Patrik Hanco in seinem Dienstwagen. Zugegeben, viel Zeit hatte er auch nicht, sich mit den Eigenheiten der 2021er Fahrzeuggeneration vertraut zu machen, war er doch erst weniger als 14 Tage zuvor der formel1-liga.de beigetreten.

Aber das, was Hanco dabei zeigte, konnte sich durchaus sehen lassen. Mit großem Vorsprung setzte er sich schon bei seiner ersten Ausfahrt an die Spitze des Zeitentableaus. Ein genauerer Blick verriet jedoch: im Gegensatz zum üblichen Prozedere hatte der 26-jährige seine ersten Versuche im McLaren mit leeren Tanks absolviert.

Als die gewöhnlichen Anwärter auf die ersten 10 Startplätze ihrerseits Sprit abließen, schien die Einordnung des Neuzugangs zunächst abgeschlossen zu sein. Schnell ja, aber zumindest in Kanada eher dabei. Dann aber schaltete die Ampel auf Grün für die erste der beiden Qualifikationseinheiten und McLaren begann mit Drama. Hankos Teamkollege Rolando Tejeda kam nämlich gar nicht erst aus der Box, nachdem Technik-Schwierigkeiten seine Verbindung zum Server lahmgelegt hatten. Vor Beginn der Qualifikation war kein Fix mehr möglich und so war der letzte Startplatz besetzt, bevor es überhaupt losging.

Hanco ließ sich von den Problemen seines Teamkollegen nur mäßig beeindrucken. Schon mit seinem ersten Versuch setzte sich der Slowake an die Spitze des Klassements und gab diese bis zum Schluss nur einmal ganz kurz an Engelsiepen ab. Doch legte er im Gegensatz zur Konkurrenz noch einmal sechs Zehntel zu. Lars Zunker kam ihm am nächsten, aber auch ihm fehlten bereits gute drei Zehntel auf die Zeit des Debütanten, wohingegen der Vorsprung auf die hinter ihm platzierten Bohnert und Engelsiepen in den für formel1-liga.de üblichen Sphären von weniger als einer Zehntel lag. Für Champion Stolp wurde das Q 1 hingegen zu einer für seine Verhältnisse ungewöhnlichen Zitterpartie. Zwar hätten auch seine ersten Zeiten bereits für einen Einzug ins Finale gereicht, allerdings mit weniger als einer Zehntel Vorsprung. So war der 30-jährige gezwungen, im zweiten Versuch nachzulegen. Das gelang ihm zwar auch, aber mehr als Platz 6 sprang für den Vierfachweltmeister nicht mehr heraus. Leidtragender war ausgerechnet sein Teamkollege Daniel Böhme, dem nach einem guten ersten Versuch keine Verbesserung mehr gelang, und so mit ansehen musste, wie er bei ablaufender Uhr zunächst von Ludwig Conrads, dann von Christian Wickom und zu guter letzt noch nach ablaufen der Uhr von Christian Boll im Ferrari aus dem sicheren Bereich geschubst wurde. Böhme qualifizierte sich damit als 11. und hatte als erster Starter die freie Reifenwahl. Doch weder Bastian Kupke, noch Jörn Dreier und Max Schoner konnten dem Passauer in Alpine-Diensten noch gefährlich auf die Pelle rücken. Sie qualifizierte sich im Respektabstand von rund zwei Zehnteln für die Positionen 12 bis 14. Bereits beendet war das Qualifying zu diesem Zeitpunkt für Jürgen Bechtel und Marcel Heidtmann, die beide über eine Installationsrunde nicht hinaus kamen und das Rennen aus Reihe 8 in Angriff nehmen mussten.

In Q 2 setzte Hanco nahtlos fort, was er in Q 1 begonnen hatte. Schon sein erster Versuch hätte für einen Startplatz in Reihe 1 gereicht, nur Kai Engelsiepen konnte die Zeit von 1:09,629 in der laufenden Qualifikation noch unterbieten. Doch da hatte Hanco längst den Hammer fallen lassen und sich erneut um vier Zehntel gesteigert. Am Ende brummte Hanco der versammelten Konkurrenz in seinem ersten Qualifying dem Rest des Feldes fast drei Zehntel auf.

Mario Söllner auf Platz 4 fehlten gar 4 Zehntel. Zwischen Engelsiepen und Söllner machte es Stolp besser als im ersten Abschnitt und stellte seinen Alpine auf Platz drei. Ralf Bohnert auf Platz 5 und Tobias Zunker auf Platz 6 fehlten weniger als eine Zehntel auf die Zeit des Alpine und auch dahinter war Lars Zunker nicht weit entfernt.

Trotzdem, nach der Doppel-Pole von Aserbaidshjan ein eher ernüchterndes Qualifikationsergebnis für den Zweiten der Team-WM, der beide Fahrzeuge auf einen Start mit Medium-Reifen gesetzt hatte, wohingegen zum Beispiel Christian BOLL als Achter auch wie die übrige Spitzengruppe auf hart setzte. Christian Wickom und Ludwig Conrads, die sich wie die Zunker-Brüder für einen Start auf Medium entschieden haben, komplettierten die Top-10.

Ausgerechnet am Start zeigte der Neuzugang und Polesetter dann jedoch Nerven. Als die Ampeln erloschen, erwischte HANKO den schlechtesten Start. ENGELSPIEPEN huschte schon am McLaren vorbei, bevor der erste Bremspunkt erreicht war. Am Bremspunkt dann hatte sich STOLP schon neben den Slowaken gesetzt und positionierte seinen Alpine auf der besseren Innenbahn für Kurve 2. Um zumindest im Beschleunigungsduell zu dieser Kurve die besseren Karten zu haben und dem WM-Leader doch noch die Tür zuschmeißen zu können, probierte es HANKO über den Kerb von Kurve 1 und unterschätzte dabei die Wirkung der kalten Reifen. Der McLaren-Mann kam ins Trudeln und sein Wagen ließ sich nach einer kleinen Berührung mit dem Champion nicht mehr einfangen. Der Dreher warf den Polesetter aus der Spitzengruppe auf den letzten Platz zurück, während ENGELSPIEPEN vor STOLP mit der Führung davoneilte.

Weiter hinten im Feld erwischten sowohl BOLL als auch Wickom einen ausgesprochen guten Start und setzten den Tyrrell von Lars Zunker unter Druck. Aber die Tyrrells machten sich mit beiden Autos breit auf der Strecke und verhinderten das Zurückfallen des Zweiten von Baku. Seite an Seite gingen die Brüder durch Kurve 1 und beim Beschleunigen aus der zweiten Kurve war Lars Zunker an seinem Bruder vorbei auf die fünfte Position geschlüpft. Er nahm die Verfolgung von Ralf Bohnert auf, der sich von seinem fünften Startplatz aus direkt an das Heck des Aston Martin von Mario Söllner klemmte. Rund um die ersten fünf bildete sich damit wieder einmal die altbekannte Perlenkette, in der sich die Fahrer gegenseitig zunächst nicht viel antaten. ENGELSPIEPEN schien seine Führung gegenüber STOLP genauso verwalten zu können, wie der seinen zweiten Platz gegen Mario Söllner, wohingegen weder Bohnert noch Lars Zunker in Angriffsnähe zu den vorderen Fahrzeugen kamen.

Tobias Zunker ließ eine Lücke zwischen 2 und 3 Sekunden aufgehen, um einerseits den Reifen zu schonen und andererseits noch genügend Gummi in Reserve zu haben, sollte vorne etwas passieren. Doch zunächst passierte nichts, außer dass die Spitzengruppe ein bis zum Rande der Langsamkeit kontrolliertes Rennen fuhr. Teilweise eine Sekunde über den Zeiten im Training und Warm-Up drehte die Fünfergruppe ihre Runden, um den Boxenstopp möglichst lang hinauszuzögern.

## TAKTIKCHECK: Das Rennen im Rennen

Es ist ein Spiel, das im realen Vorbild der formel1-liga.de regelmäßig gespielt wird. Die beiden Top-Teams der Königsklasse sind dem Rest des Feldes so weit enteilt, dass sie sich den Luxus eines zusätzlichen Boxenstopps in aller Regel leisten können, ohne eine Position auf der Strecke zu riskieren. Merkt also der letzte in der Aufreihung vorne irgendwann, dass Positionstechnisch nichts mehr geht, kommt er rein und attackiert mit frischen Reifen den Zusatzpunkt. Das richtige Timing ist dabei aber wesentlich: Ist der Abstand zum Vordermann zu groß, um ihn mit frischen Reifen undercutten zu können, muss sich der Fahrer bis zum allerletzten Moment Zeit lassen, um nicht in den Konter zu laufen. Dann nämlich war der Angriff in der Regel für die Katz. Andersherum ist ein geringer Abstand zum Vordermann fast schon die Garantie für den Erfolg, denn dem Konkurrenten wird schon in der Out-Lap die Chance genommen, selbst noch die Box anzusteuern. Das hat viel mit Strecken-Mathematik zu tun und die Teams in der realen Formel 1 verbinden das mit einem großen Erfahrungsschatz und der Manpower an der Strecke.

Diesen gibt es in der formel1-liga.de naturgemäß nicht. Aus mehreren Gründen. Zum einen sind die Fahrer in der virtuellen Welt in der Regel auf sich allein gestellt, sie können also gar nicht so genau überblicken, was nach vorne noch so möglich ist oder welche Gefahren noch so lauern. Und dazu kommt eine gewisse Ausgeglichenheit im Feld. Natürlich haben sich in den ersten 7 Rennen immer verschiedene Fahrzeuge vom Verfolgerfeld abgesetzt, aber nie so, dass ein zusätzlicher Boxenstopp nicht auch mit Positionsverlusten verbunden gewesen wäre.

Außerdem ist ein für die Platzierung unnötiger Boxenstopp wider dem Instinkt des Fahrers, der die Distanz ins Ziel immer in der schnellstmöglichen Zeit zurücklegen möchte.

Und letztlich büßt der Fahrer mit dem zusätzlichen Boxenstopp immer auch Track-Position ein. Wenn also, was bei den geringen Abständen zwischen den Fahrern an der Spitze gar nicht mal so unwahrscheinlich ist, vorne doch noch einmal etwas passiert, verliert man mit dem Stopp unter Umständen die Möglichkeit, doch noch davon zu profitieren.

Doch beim Großen Preis von Kanada ergab sich plötzlich die Möglichkeit, dass insgesamt drei Piloten ein Rennen im Rennen führen. Das hatte zwei Gründe: Erstens: die Zwei-Stopp Strategie von Lars Zunker und Ralf Bohnert war gut genug, um eine klare Lücke nach hinten aufgehen zu lassen, aber nicht gut genug, um nach vorne hin zu attackieren. Und zweitens: als sich Tobias Zunker mit seinem Unfall in Runde 27 ins Mittelfeld verabschiedete, verloren die Zwei-Stopper ihr natürliches Angriffsziel für das Finale. Eine weitere Rolle wird gespielt haben, dass die improvisierte Zwei-Stopp Strategie von Bohnert ihn aus dem Kampf gegen Lars Zunker genommen hatte. Den Rückstand, den sich Bohnert in seinen 6 Runden, die er länger auf der Bahn blieb, einhandelte, war zu groß, um Platz fünf noch ins Auge fassen zu können.

Bohnert entschied das Rennen im Rennen letztlich für sich, er hätte es sich aber leichter machen können, als er es tatsächlich tat. Denn mit seiner Entscheidung, schon 5 Runden vor dem Ende den zusätzlichen Boxenstopp einzulegen, machte er es überhaupt erst zu einem Rennen. Nötig war das nicht, denn Bohnert holte in den Runden vor dem Boxenstopp auf den Tyrrell auf und hätte bequem noch warten können, bis die Lücke zumindest kleiner als 3 Sekunden ist. Bei diesem Abstand hätte Tyrrell den Konter nicht riskiert. So aber lud er Zunker ein, ihm direkt in der nächsten Runde zum Boxenstopp zu folgen. Länger hätte Zunker aber auch nicht warten können, sonst wäre Bohnert durchgerutscht. Durch den Stopp von Zunker wurde auch Mario Söllner auf die Party um die schnellste Runde eingeladen. Seine Position wäre die aussichtsreichste gewesen.

So fiel es dem zweiten Tyrrell auf der sechsten Position sogar schwer eine Lücke nach hinten aufgehen zu lassen, obwohl sich dort Christian Boll und Christian Wickom um den Logenplatz hinter der Spitzengruppe stritten. Allerdings nur drei Runden lang, denn auf der Zufahrt zur Haarnadel ging beim Emsländer in Ferrari-Diensten plötzlich gar nichts mehr. Hilflos musste er mit ansehen, wie sein vielversprechendes Rennen zu Ende ging und der Mercedes-Pilot seine siebte Position erbe. Es ist bisher nicht die Saison des Ferrari-Piloten. Nach Australien und Monte Carlo ereilte ihn nun schon der dritte Ausfall im siebten Saisonrennen. Es ist ein bisschen so wie in der Achterbahn. Jedes Mal, wenn man das Gefühl hat, dass es jetzt langsam zu passend beginnt, folgt ein herber Rückschlag. Sei es durch eigene Fehler, wie in Melbourne und Monaco, oder durch Technik-Pech, wie nun in Montreal. Dennoch liegt Boll noch innerhalb der Top Ten der Fahrerwertung. Und dabei durchaus in Reichweite zu Bastian Kupke und Christian Wickom, der sich in Montreal völlig schadlos hielt und somit als erster Pilot aus dem Verfolgerfeld am Ende des langen Rennens zum zweiten Mal in dieser Saison in die Phalanx der Top 7 einbrechen konnte und so neun wertvolle Zähler auf das Konto des Mercedes Werksteams einzahlen konnte. Für Bastian Kupke, wurde es hingegen ein ernüchternder Rennabend. „Ich hatte Probleme mit dem Sound, ich hatte Schwierigkeiten mit den Bodenwellen, und ich hatte kein gutes Setup“, berichtete der 31-jährige Bayer nach dem Rennen, „Angesichts dessen war das Resultat okay.“

Kupke war es nicht, aber ein anderer profitierte wie Boll und Wickom vom eingeschlagenen Bummeltempo an der Spitze. Patrik Hanco nämlich. Der hatte sich schon ausgangs der ersten Runde am Teamkollegen von Bastian Kupke vorbei gearbeitet und war wild entschlossen, den verlorengegangenen Boden wieder gutzumachen. Trotz der Aufholjagd und der Vielzahl an zu überholenden Fahrzeugen wurde sein Rückstand zu Engelsiepen an der Spitze zu keinem Zeitpunkt größer als 11 Sekunden. Hankos Stationen? Heidtmann in Runde 1; Tejeda in Runde 2; Schoner in Runde 3; Jürgen Bechtel in Runde 4; Bastian Kupke in Runde 5; Jörn Dreier in Runde 6; Ludwig Conrads in Runde 8; Daniel Böhme in Runde 10 und Christian Wickom in Runde 12. Erst auf der siebten Position angekommen, schien die Aufholjagd ein wenig ins Stocken zu geraten, da aber lagen noch 41 Runden vor den 15 im Feld verbliebenen Fahrern.

Unterdessen wurde die Musik in der Spitzengruppe langsam aber sicher eine Stufe lauter, denn auch der zweite Ferrari sollte noch so seine Schwierigkeiten mit der Technik bekommen. In der 11. Runde bremste der Essener sein Fahrzeug am gewohnten Bremspunkt nach der langen Geraden vor der Schikane auf Start und Ziel runter, doch das Getriebe nahm keinen Schaltvorgang mehr an und blieb im achten (!) Gang hängen.

In der anschließenden Beschleunigung war der Ferrari wehrlos gegen Stolp, der noch vor dem Zielstrich am WM-Dritten vorbeischoß. Und während der Ferrari alle Hände voll damit zu tun hatte, die wütenden weiteren Verfolger um Söllner, Bohnert und Lars Zunker abzuwehren, hatte er nur genau eine Gerade lang Zeit seine Probleme zu lösen: „Kabel raus und wieder rein und dann hoffen. Zum Glück konnte ich dann wieder schalten und ich habe nur eine Position verloren. Das hätte auch deutlich schlimmer ausgehen können.“ atmete Engelsiepen durch, der durch seine geistesgegenwärtige Reaktion das Ferrari Team vor der Doppelnull bewahrte.

Doch die Verfolger witterten in den Problemen des Ferrari Morgenluft und versuchten, sich ebenfalls an Attacken gegen Engelsiepen. Söllner verbremste sich dabei leicht und stellte seinen Aston Martin am Kerb vor Kurve 1 quer, was Bohnert in ein hartes Bremsmanöver zwang. Zu hart, denn der Alpha Tauri blockierte seine Hinterräder und verabschiedete sich an derselben Stelle aus der Spitzengruppe wie in Runde 1 schon Hanko. Glück im Unglück: Für Bohnert ging nur die Position gegen Tobias Zunker verloren. Unglück im Glück: Von hinten tauchte immer großformatiger der McLaren eben jenes Patrik Hankos wieder auf, der sich Ende der Runde auch des Puffers zwischen beiden, Christian Wickom, entledigt hatte. Und es sollte nur vier Runden dauern, bis der Slowake die Lücke zum Alpha Tauri schließen konnte und mit Top-Speed Vorteil und DRS bei erster Gelegenheit kurzen Prozess mit dem Urgestein der Liga machte. Tobias Zunker versuchte danach gar nicht erst, sich gegen Hanko zu wehren. Er stand mit den abgefahrenen Medium-Reifen mehr und mehr mit dem Rücken zur Wand in seinen Versuchen, den gelb -umrandeten Pneus bis zur Ein-Stopp -Strategie zu tragen.

Mit dem Überholmanöver gegen Zunker kam der Neuzugang nicht nur in den Genuss der vierten Position – Lars Zunker hatte sich auf seinen Medium-Reifen für eine Zwei-Stopp-Strategie entschieden und war schon in Runde 20 zur Box gekommen – sondern zum ersten mal im ganzen Rennen von freier Fahrt. 4,2 Sekunden lag er zu diesem Zeitpunkt hinter Mario Söllner, weitere 2,3 Sekunden hinter Kai Engelsiepen und insgesamt neun Sekunden hinter Tobias Stolp.

Und was Hanko mit der freien Fahrt zu leisten im Stande war, kam für die versammelte Elite der formel1-liga.de einer schallenden Ohrfeige gleich. Der McLaren-Pilot fuhr mit abgefahrenen harten Reifen die gleichen Rundenzeiten wie Lars Zunker auf dem frischem weichen Reifen. In Riesenschritten näherte sich der Neuling dem Aston Martin von Söllner und schloss die Lücke bis zum Boxenstopp in Runde 31 vollständig. Und wenn es für den Rest des Feldes nur eine schallende Ohrfeige war, wurde Söllner vom Slowaken regelrecht verprügelt. Noch in der Anbremszone zum Boxeneingang

Er fuhr nach den Boxenstopps im Niemandsland 10 Sekunden hinter der Spitze und 10 Sekunden vor den Positionen 5 und 6. Doch Söllner schlug die Einladung aus. Das kann eigentlich nur 2 Gründe gehabt haben: Entweder er hat die Übersicht über das Rennen verloren und die Gelegenheit für die schnellste Runde schlicht verschlafen, oder er hatte sich auf vorne konzentriert und darauf geschielt, dass da noch etwas passieren könnte. Und die Wahrscheinlichkeit war ja nicht gering. Die ersten drei schoben sich im Laufe der letzten Runden immer enger zusammen. Engelsiepen hatte im Laufe des Rennens schon mit Problemen zu kämpfen, Hanko war der aggressive Neue, für den es nichts zu verlieren gab und Stolp hatte mit dem Medium offensichtlich eine für seinen Fahrstil zu konservative Entscheidung für den zweiten Stint getroffen. Da war durchaus Potenzial vorhanden. Gerade im Hinblick auf die Meisterschaft wäre es für Söllner fatal gewesen, den Zusatzpunkt zu nehmen, damit aber mindestens drei Punkte für den Positionsgewinn einzubüßen. Im Nachhinein wäre es besser gewesen, den Spatz in der Hand zu nehmen, statt auf die Taube auf dem Dach zu warten, aber im Nachhinein ist man halt immer schlauer. Insofern war Söllners Entscheidung nachvollziehbar.

Stellt sich hinten heraus nun nur noch die Frage was war denn jetzt eigentlich die beste Strategie für das Rennen auf der Ile de Notre Dame? Dem Ergebnis nach zu urteilen, war es die Zwei-Stopp Strategie von Zunker und Bohnert nicht. Sie landeten auf den Plätzen 5 und 6. Damit haben beide aber zumindest gegenüber der Anfangsphase nichts an Positionen eingebüßt.

Das Bohnert hinter Lars Zunker ins Ziel kam, lag zum einen am Dreher des Alpha Tauri in Runde 11 und zum anderen am späteren ersten Boxenstopps des Urgesteins der Liga. Es wäre spannend gewesen zu beobachten, ob sich beide wieder an Tobias Zunker hätten vorbei arbeiten können, der nur einen regulären Boxenhalt kalkulierte, bis ein Unfall seine Strategie über den Haufen warf.

Damit eine Zwei-Stopp Strategie überhaupt sinnvoll sein konnte, war ein Start auf medium erforderlich. Neben den Zunker -Brüdern hätten damit auch Christian Wickom und Ludwig Conrads diese Strategie in Erwägung ziehen können. Doch beide entschieden sich für ein Ein-Stopp Rennen mit unterschiedlicher Vorgehensweise. Während Wickom in Runde 25 stoppte und den harten Reifen für die Restdistanz aufschnallte nahm Conrads in Runde 29 den weichen Reifen mit auf den Schlusssprint. Offensichtlich lag Wickom richtiger, als Conrads. Zum Zeitpunkt des Boxenstopps des Mercedes-Piloten lagen beide nur durch 3,5 Sekunden getrennt unmittelbar hintereinander. Nach dem Stopp waren es 13 Sekunden und es lag noch Tejada dazwischen. Freilich hatte Conrads für das Finale nicht nur den besseren, sondern auch den frischeren Reifen. Dennoch gelang es dem RedBull-Piloten nicht mehr auf den Mercedes aufzuschließen. Im Gegenteil: Bis zu seinem Dreher im Zweikampf mit Kupke wuchs der Rückstand sogar noch auf 18 Sekunden an. Die Strategie von Wickom hätte also auch eine Blaupause für das Einstopp-Rennen des Medium-Starters Tobias Zunker werden können. Der quälte sich und seinen Reifen nämlich bis zur 27. Runde, um für das Finale weiche Reifen aufziehen zu können. Hinten heraus war es eine Runde zu viel, doch Tyrrell steckt in einem Dilemma, das mit leeren Tanks immer schlimmer wurde. Sie brachten den harten Reifen nie in ein vernünftiges Arbeitsfenster. Tyrrell wurde durch sein eigenes Setup auf den Medium am Start gezwungen. Dann waren die gelb-umrandeten Pneus aber für das für den zweiten Stint keine Option mehr, während es die harten nie waren.

Die effektivste Strategie begann mit einem Start auf harten Reifen, weil der eben zum einen die Möglichkeit bot, mit einem früheren Stopp auf Medium zu gehen und sich ein Delta herauszufahren gegen die späteren Soft-Stopper oder eben das Rennen auf Soft zu Ende zu bringen.

schnappte Hanko zu und sicherte sich die Führungsposition in der Boxenstraße beim Parallelstopp gegen den Sieger der ersten beiden Saisonrennen. Diese entscheidenden Meter nutzte er, um auch nach dem Stopp vor dem Franken wieder auf die Strecke zurückzukehren, und Boxenstoppbereinigt erstmals in den Podiumsständen aufzutauchen.

Zuvor hatte auch Ralf Bohnert den Tyrrell von Tobias Zunker hinter sich lassen können, brauchte dafür aber deutlich länger als Hanko wenige Runden zuvor. Und direkt in der Runde darauf bog der Alpha Tauri Pilot ebenfalls zum Service ab und stellte auf Zwei-Stopps um. „Der Reifenverschleiß war schlimmer als gedacht, deswegen wollte ich zweimal mit den soft-Reifen pushen um zumindest Lars auf Platz fünf von angreifen zu können“, so der WM-Dritte des Vorjahres nach dem Rennen. Dafür das Tobias Zunker in dieser Gleichung kein Thema mehr werden sollte, sorgte der Tyrrell-Pilot in der Runde nach Bohnerts Boxenstopp gleich selbst. In der Rechts-Links-Kombination auf der Zufahrt zur Haarnadel verlor der Friese seinen Dienstwagen aus der Kontrolle und schlug in die Streckenbegrenzung ein: „Ich hatte einfach keinen Hinterreifen mehr“, entschuldigte sich Zunker nach dem Rennen kleinlaut. Ein Blick auf die Zeiten untermauert das. Schon in den sieben Runden zuvor war der Rückstand des älteren Zunker Bruders auf die Spitze von 8,9 auf 15,4 Sekunden angewachsen. Ein Boxenstopp war also überfällig. Doch beim Einschlag in die Wand ging nach Baku zum zweiten mal in Folge ein Frontflügel zu Bruch, so dass zusätzlich auch noch eine Reparatur am Tyrrell erforderlich wurde. Er kam als Elfter zurück auf die Strecke, unmittelbar vor Daniel Böhme im Alpine. Und es sollte für den Tyrrell-Piloten noch schlimmer kommen. Als sein Dauerrivale der letzten Rennen, Rolando Tejada im zweiten McLaren von seiner Crew abgefertigt wurde, kam der noch eine Sekunde vor dem schwarz-weißen Traditionsrenner zurück auf die Strecke. Das lag auch daran, dass Zunker seine weichen Reifen in den ersten Runden nicht ans arbeiten brachte, was sogar noch zwei Umläufe später Daniel Böhme zur Attacke auf den Tyrrell einlud. Doch zwei Autos nebeneinander in Turn 5 sind bei den Geschwindigkeiten einfach zu viel und es kam zur ersten Kollision zweier Fahrzeuge der Rivalen um die Team-WM. Während Böhme in Summe gleich vier Positionen einbüßte, kam Tobias Zunker deutlich glimpflicher davon. Er musste nur den starken Ludwig Conrads ziehen lassen, der bis dahin in einem eher unauffälligen, aber effizienten Rennen zwischendurch bis auf die siebte Position nach vorne gespült wurde und nach seinem Stopp kampflös zunächst die neunte Position halten sollte.

Doch trotz seines sehr beherzten Kampfes wurde Conrads am Ende nicht belohnt. Der RedBull-Pilot konnte Tobias Zunker zwar nur vier Runden lang verteidigen, lieferte sich danach aber ein sehenswertes und äußerst spannendes Duell um Position zehn mit Bastian Kupke.

Doch eingangs Runde 50 ging der Haas am RedBull vorbei auf die zehnte Position. Abschütteln ließ sich Conrads aber nicht und so versuchte der RedBull-Pilot mit Unterstützung von DRS am Ende jener 50. Runde den Konter, doch vertat er sich am Bremspunkt in der letzten Schikane und verlor sein Fahrzeug, was ihn hinter Daniel Böhme und Jürgen Bechtel auf die 13. Position zurückwarf. Immerhin, die Position gegen Jörn Dreier konnte er verteidigen, so dass wenigstens 3 Punkte für RedBull gerettet werden konnten. Jörn Dreier hingegen wird froh sein, dass die Stadtkurs-Saison nun ihr Ende gefunden hat. Immerhin gab es nach zwei Ausfällen mal wieder etwas Zählbares für den Berliner, der zwei Punkte aus Montreal mit nach Hause bringen konnte. Und Haas durfte erstmals in dieser Saison sogar doppelt anschreiben. Denn der tapfere Marcel Heidtmann brachte sein Fahrzeug auf Position 15 ins Ziel.

Wer jetzt glaubt, vorne an der Spitze sei nach den Boxenstopps nichts mehr passiert, der liegt falsch. Stolp führte zunächst souverän mit 4,8 Sekunden vor Engelsiepen und etwa acht Sekunden vor Lars Zunker. Hanko lag neun Sekunden zurück und begann Druck auf den Tyrrell auszuüben, der jedoch in Runde 35 zu seinem zweiten Boxenstopp flüchtete. Ab der 37. Runde begannen Engelsiepen und Hanko damit, die Lücke zu Stolp zu schließen. War das, was Hanko bis dahin im Rennen gezeigt hat, beeindruckend, so wurde es ab Runde 44 erschreckend. Engelsiepen hatte in den Runden zuvor 1,5 Sekunden vom Vorsprung des Alpines abgeknabbert, Hanko sogar schon deren drei. Trotzdem, bei nur noch acht verbleibenden Runden schien die Messe gelesen zu sein, als der Slowake schlagartig das Tempo erhöhte. In Runde 50 war die Lücke zu Engelsiepen zu und auch Stolp nur noch 2,5 Sekunden entfernt. In der vorletzten Runde, griff der Neuzugang zu und verwies Engelsiepen auf Position drei. Dennoch schien zumindest das Polster des Spitzenreiters groß genug zu sein, um nicht ernsthaft in Gefahr zu geraten. Doch als der Alpine einschließlich abgewunken wurde, rettete er die Winzigkeit von zwei Zehnteln über den Strich. Es ist leicht auszurechnen, was passiert wäre, wenn das Rennen nur noch eine Runde länger gedauert hätte. Aber so war es am Ende doch noch einmal Stolp, der seinen Vorsprung in der Meisterschaft auf Engelsiepen um neun und auf Söllner sogar um zwölf Punkte ausbauen konnte. Der Franke wurde Vierter und konnte im Finale weder nach vorne etwas ausrichten, noch hatte er von hinten etwas auszustehen, denn Bohnert und Lars Zunker konzentrierten sich auf einen Kampf um die schnellste Runde. War Bohnert dem Tyrrell auf der Strecke zwar unterlegen, sicherte er sich immerhin den Zusatzpunkt. Möglich war das, weil die Lücke zum Siebtplatzierten Christian Wickom groß genug war, um keine Position mehr zu verlieren. Rolando Tejada wurde Achter und rundete damit das beste Saisonergebnis für McLaren-Mercedes im Jahr 2021 ab.

Für Tyrrell wurde es dagegen das schlechteste Rennwochenende des Jahres. Satte 12 Punkte büßte die Mannschaft der Zunker-Brüder auf Alpine ein, die nun mit 14 Punkten Vorsprung in der Team-Meisterschaft nach Silverstone reisen. Dennoch war man im Tyrrell-Lager nicht unzufrieden. Der Dreher von Tobias Zunker kostete zwar wieder mindestens zwei, aber die Ankunft Hankos könnte sich für Tyrrell zum Game-Changer entwickeln. Denn Tyrrell verliert im Schnitt vielleicht zwei Punkte gegenüber der vorherigen Ausbeute. Kann Hanko aber seine Form aus Montreal anknüpfen und sogar Tobias Stolp schlagen, büßt Alpine gleich mindestens sechs Zähler ein. In der Fahrer-WM scheint die Messe nach dem siebten Saisonlauf also weitgehend gelesen zu sein. In der Team-WM aber ist auf jeden Fall noch Musik drin.

Engelsiepen und Stolp entschieden sich für den Medium. Hanko und Söllner für den Soft. Doch während Söllner auf den Soft bläss blieb, hätten die beiden Routiniers ihre konservative Herangehensweise beinahe mit dem Rennsieg bezahlt. Engelsiepen konnte den heranstürmenden Slowaken nicht mehr aufhalten. Für Stolp hätte das Rennen keine Runde länger dauern dürfen.

Hanko machte in Sachen Reifenmanagement den etablierten Kollegen einiges vor. Dabei war es gar nicht mal so sehr der Verschleiß, den Hanko besser im Griff hatte als seine Kollegen. Aber offensichtlich gelang es dem Slowaken ein Am besten die Temperatur in seinem Reifen zu managen. Immer dann nämlich, wenn die anderen begannen, aus ihrem Fenster zu purzeln, war der Slowake in der Lage, sogar noch eine Schippe obendrauf zu legen. Ohne sein Missgeschick in Runde 1 wäre es für den Debütanten aller Voraussicht nach ein leichtes Rennen geworden.



# Statistik



7. Lauf zur f1.de-WM  
Montreal, 18. Juni 2021

Streckenlänge: 4,361

Anzahl Runden: 53

Gesamtdistanz: 231,133

Renntag und Startzeit: 18.06.2021, 21:15 Uhr

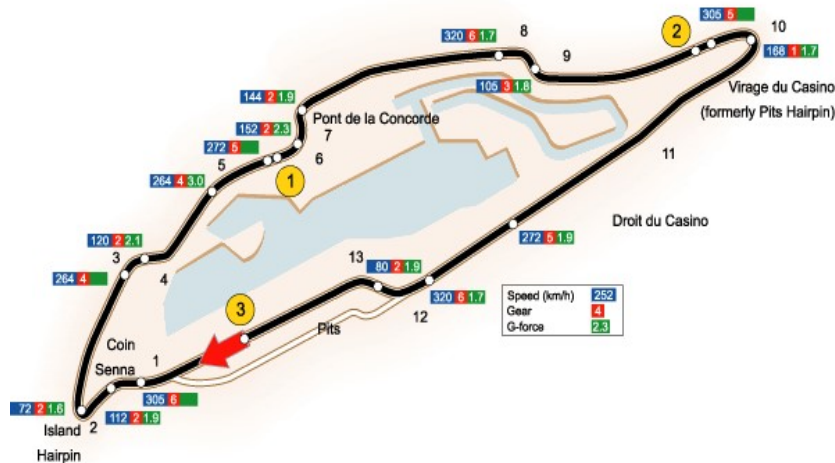
Vorjahresergebnis: Tobias Stolp, Renault, 1:00:35,632

Rolando Tejada, McLaren, +5,984

Ralf Bohnert, Alpha Tauri, +27,597

Pole-Position 2020: Mario Söllner, Haas, 1:06,024

Schnellste Runde 2020: Ralf Bohnert, Alpha Tauri, 1:06,985



## Teststatistik:

1. Tobias Zunker	Tyrrell-Racing	608	2.651,488	1. Tobias Zunker	24.347,241
2. Kai Engelsiepen	Scuderia Ferrari	185	806,785	2. Mario Söllner	11.366,801
3. Mario Söllner	Aston Martin F1 Team	161	702,121	3. Max Schoner	10.692,661
4. Jürgen Bechtel	Scuderia Alpha Tauri	157	684,677	4. Emanuel Gerer	7.562,727
5. Tobias Stolp	Alpine F1-Team	131	571,291	5. Kai Engelsiepen	7.478,174
6. Ralf Bohnert	Scuderia Alpha Tauri	125	545,125	6. Jürgen Bechtel	6.865,179
7. Jörn Dreier	Alfa Romeo	98	427,378	7. Lars Zunker	6.387,308
8. Michael Oswald	Alfa Romeo	92	401,212	8. Ralf Bohnert	5.450,889
9. Lars Zunker	Tyrrell-Racing	89	388,129	9. Johann Asanger	5.007,635
10. Ludwig Conrads	RedBull Racing	89	388,129	10. Tobias Stolp	4.777,158
11. Max Schoner	RedBull Racing	81	353,241	11. Daniel Böhme	4.666,278
12. Bastian Kupke	Haas F1 Team	75	327,075	12. Christian Boll	4.397,535
13. Daniel Böhme	Alpine F1-Team	67	292,187	13. Bastian Kupke	3.521,133
14. Christian Boll	Scuderia Ferrari	65	283,465	14. Jörn Dreier	2.888,334
15. Christian Wickom	Mercedes AMG F1	60	261,660	15. Christian Wickom	2.803,217
16. Patrick Hanko	McLaren F1	58	252,938	16. Stefano Papia	2.582,797
17. Stefano Papia	Mercedes AMG F1	41	178,801	17. Ludwig Conrads	2.308,521
18. Johann Asanger	Aston Martin F1 Team	39	170,079	18. Gert Wickom	1.957,881
19. Marcel Heidtmann	Haas F1 Team	31	135,191	19. Rolando Tejada	1.860,944
20. Emanuel Gerer	Williams Racing	30	130,830	20. Marcel Heidtmann	935,190

# GP Kanada

7. Lauf zur f11.de-WM



Montreal, 18. Juni 2021

## Startaufstellung



Patrik HANKO McLaren Mercedes 1:09,297	Kai ENGELSIEPEN Scuderia Ferrari 0,270
Tobias STOLP Alpine Renault 0,364	Mario SÖLLNER Aston Martin 0,401
Ralf BOHNERT Alpha Tauri Honda 0,416	Tobias ZUNKER Tyrrell Honda 0,454
Lars ZUNKER Tyrrell Honda 0,509	Christian BOLL Scuderia Ferrari 0,843
Christian WICKOM Mercedes AMG F1 0,922	Ludwig CONRADES RedBull Honda 0,973
Daniel BÖHME Alpine Renault 1:10,521	Bastian KUPKE Haas Ferrari 1:10,755
Jörn DREIER Alfa Romeo Ferrari 1:10,787	Max SCHONER RedBull Honda 1:11,020
Jürgen BECHTEL Alpha Tauri Honda no time set	Marcel HEIDTMANN Haas Ferrari no time set
Rolando TEJEDA McLaren Mercedes no time set	

## Schnellste Runde

8	Ralf BOHNERT ALPHA TAURI HONDA	LAP 52	FASTEST LAP 1:10,163	1
---	-----------------------------------	-----------	-------------------------	---

## Rennergebnis

1	Tobias STOLP	53	1:03:43,352	25
2	Patrik HANKO	53	0,229	20
3	Kai ENGELSIEPEN	53	2,260	16
4	Mario SÖLLNER	53	13,188	13
5	Lars ZUNKER	53	40,252	11
6	Ralf BOHNERT	53	40,989	10
7	Christian WICKOM	53	49,861	9
8	Rolando TEJEDA	53	56,671	8
9	Tobias ZUNKER	53	59,399	7
10	Bastian KUPKE	52	1 LAP	6
11	Daniel BÖHME	52	1 LAP	5
12	Jürgen BECHTEL	52	1 LAP	4
13	Ludwig CONRADES	52	1 LAP	3
14	Jörn DREIER	52	1 LAP	2
15	Marcel HEIDTMANN	50	3 LAPS	1
16	Christian BOLL	3	VERBINDUNG	
17	Max SCHONER	3	UNFALL	
18				
19				
20				

## Qualifying-Duelle

Tobias STOLP	7	:	0	Daniel BÖHME
Mario SÖLLNER	5	:	0	Johann ASANGER
Ralf BOHNERT	6	:	0	Jürgen BECHTEL
Christian WICKOM	4	:	2	Stefano PAPIA
Kai ENGELSIEPEN	7	:	0	Christian BOLL
Emanuel GERER	0	:	1	Gert WICKOM
Ludwig CONRADES	5	:	1	Max SCHONER
Lars ZUNKER	2	:	5	Tobias ZUNKER
Rolando TEJEDA	0	:	1	Mark ZOPP
Rolando TEJEDA	0	:	1	Patrik HANKO
Bastian KUPKE	3	:	0	Marcel HEIDTMANN

## WM-Stand

1	STOLP	158
2	SÖLLNER	116
3	ENGELSIEPEN	109
4	L. ZUNKER	98
5	TEJEDA	80
6	BOHNERT	80
7	T. ZUNKER	69
8	KUPKE	47
9	C. WICKOM	34
10	BOLL	33
11	BÖHME	23
12	CONRADES	21
13	HANKO	20
14	PAPIA	20
15	BECHTEL	17
16	ASANGER	15
17	SCHONER	15
18	DREIER	13
19	G. WICKOM	6
20	GERER	5
21	HEIDTMANN	2

## Team-WM

1	Alpine F1 Team	181
2	Tyrrell Honda	167
3	Scuderia Ferrari	142
4	Aston Martin	131
5	McLaren F1 Team	100
6	Scuderia Alpha Tauri	97
7	Mercedes AMG F1 Team	54
8	Haas F1 Team	49
9	RedBull Racing	36
10	Alfa Romeo Racing	13
11	Williams Racing	11