



Die Siegesserie von Tobias Stolp, die im April mit dem Sieg in China begann und sieben Rennen andauerte, ist gerissen. Kai Engelsiepen und Patrick Hanko in Montreal und Lars Zunker in Baku und Spa waren in dieser Saison bereits dicht dran, den Faden zu durchtrennen. Am Ende der 40 Runden von Monza griff aber ein Pilot zur Schere, der zuvor noch nie auch nur eine Runde in Führung gelegen hat. 96 Stunden lang durfte sich Tyrrell-Pilot Tobias Zunker über seinen allerersten und den fälligen ersten Saisonsieg seines Teams freuen, dann war er Zweiter und nochmal zwei Stunden später sogar Vierter. Davon profitierte zunächst Aston-Martin Pilot Mario Söllner, der mit einer alternativen Strategie sechs Positionen gewann und damit auf das Podium zurückkehrte, sowie Pole-Setter Ralf Bohnert, der an der kontroversen Situation in Runde 9 beteiligt war, die dazu geführt hat, dass der Italien Grand Prix 2021 in der formel1-Liga.de auch eine Woche nach dem Fallen der Zielflagge noch nicht beendet war. Am Ende wird der Sieger Zweiter, der Faden von Tobias Stolp hält, und der Titelkampf bei den Teams hat seine erste Kontroverse.

Motorsport kann grausam sein! So steht es zwar nicht auf jeder Eintrittskarte, die Fans rund um die Welt bei jedem Motorsport-Event zu kaufen haben, aber es bewahrheitet sich halt dann doch immer mal wieder. Was muss das für ein Gefühl gewesen sein für Tyrrell-Pilot Lars Zunker, als er 10 Kilometer vor dem Ende des Großen Preises von Belgien sicher in Führung liegend plötzlich ohne Vortrieb ausrollte und geschlagene 30 Sekunden benötigte, um wieder Fahrt aufzunehmen? Das Drama in nackten Zahlen? Statt Platz Eins und den ersten Sieg seit Österreich im Jahr zuvor, wurde es Platz sieben. Statt 25 Punkten für den Sieg gab es mal gerade neun, und – um das Drama abzurunden – fünf zusätzliche Zähler für Tobias Stolp, Speerspitze ausgerechnet jenes Teams, mit dem sich das Tyrrell-Team den einzig zumindest noch halbwegs offenen WM-Kampf in der formel1-liga.de Saison 2021 liefert. Es hätte der perfekte Beginn einer furiosen Aufholjagd nach der Sommerpause werden können. Doch statt den auf 21 Punkte angewachsenen Rückstand auf mickrige vier Zähler zu verkürzen, mussten die Tyrrell-Piloten die Hypothek von sogar 23 Zählern mit in den königlichen Park nach Monza schleppen, wo mit dem 10.Saisonlauf der Schlusspurt der Ligasaison im Jahr 2021 eingeläutet werden sollte. Dass Tobias Stolp mit seinem siebten Sieg in Serie aus der Sommerpause zurückgekehrt war und damit einen weiteren dicken Baustein auf den ohnehin schon so gut wie sicheren fünften Titel in Folge aufgemauert hatte, verkam ob des Tyrrell-Dramas schon fast zur Randnotiz. Doch aufzugeben scheint ein Fremdwort zu sein im Tyrrell-Universum: Auch wenn nur noch sechs Rennen übrig bleiben, um den Rückstand auf die Titelverteidiger aufzuholen, glaubt man bei den Nordlichtern offenbar weiter an seine Chance.

Und gerade das zurückliegende Rennen in Belgien, sowie der Straßen-Kracher von Baku zeigten, dass es besonders die Hochgeschwindigkeitsstrecken sind, die den Zunker-Brüdern besonders gut schmecken. Und, was Belgien und Aserbaidschan ebenso deutlich zeigten, Tyrrell lässt sich auch bei Rückschlägen nur schwer abschütteln, während sie im Erfolgsfall kräftig zuschlagen. Nur müsste der Erfolgsfall dann auch bald mal eintreten.

Das man dazu durchaus gewillt war, zeigte sich schon zu Beginn der Vorbereitung auf das schnellste Rennen des Jahres. Wie schon aus Belgien gewohnt, drückte zumindest einer der Tyrrell der Vorbereitung von Beginn an seinen Stempel auf.



Tobi or not Tobi: Der Sieger würde auf jeden Fall Tobias heißen – Es wurde aber Stolp und nicht Zunker



Tragischer Held: Wickom führte lange Zeit das Verfolgerfeld an. Zwei Kollisionen kosteten ihn fünf Positionen – unverschuldet.



Rückkehr aufs Podium: Mario Söllner nahm erstmals seit Barcelona an der Siegerehrung teil – Er ließ Ralf Bohnert und Kai Engelsiepen 15 Runden hinter sich.



„Fahrer des Tages“: Patrik Hanco (vorne) bekam für seine Aufholjagd viel Lob

Nur war es dieses mal nicht der jüngere Zunker-Bruder Lars, sondern Tobias der das Tempo im königlichen Park diktierte. Und das sowohl über eine Runde als auch über die Distanz. So ein bisschen lag es also in der Luft, das die Siegesserie des Rekordchampions im Alpine-Diensten an jenem 10. September ihr Ende finden könnte. Denn nicht nur Tobias Zunker schienen mit den 5,7 Kilometer langen Traditionskurs in der Nähe Mailands besser zurecht zu kommen als sein Namensvetter Tobias Stolp, sondern auch Kai Engelsiepen und Ralf Bohnert machten eine gute Figur. Mario Söllner trainierte wieder in der Ferne, bewegte sich dabei aber auch stets im Dunstkreis von Tobias Stolp und dessen Spa-Widersacher Lars Zunker. Doch nur Freitagabend zählt, also auf geht's ins Strecken-Schach.

Schon Q1 lieferte einen Vorgeschmack darauf, wie eng sich das Feld auf einer Strecke, auf der es überwiegend Geradeaus geht, zugehen kann. 2 Minuten vor Ablauf der Uhr lagen die ersten 12 Piloten innerhalb einer halben Sekunde. Mit einer weiteren halben Sekunde Respektabstand platzierten sich Rolando Tejeda und Jürgen Bechtel in der siebten Reihe und Gert Wickom in seinem Williams und Jörn Dreier für Alfa Romeo in der achten. Marcel Heidtmann qualifizierte sich alleine für die neunte Reihe, da Patrik Hanco und Stefano Papia jeweils einen Start aus der Boxengasse ankündigten.

An der Spitze setzte sich Lars Zunker in allerletzter Sekunde 0,103 Sekunden vor den Ferrari von Kai Engelsiepen, der damit seiner Favoritenrolle zunächst gerecht wurde. Dahinter folgten im Abstand weniger Hundertstel Ralf Bohnert und Tobias Zunker, gefolgt von Mario Söllner, der damit Tobias Stolp auf die nur sechste Position verwies. Christian Boll unterstrich die starke Ferrari-Form beim Heimspiel, während sich Bastian Kupke für das verpatzte Qualifying von Spa rehabilitierte. Die Top 10 wurden vervollständigt durch Daniel Böhme im zweiten Alpine

und Johann Asanger im Aston Martin, die jeweils auf den weichen Reifen setzten.

Die ersten Versuche im finalen Qualifikationsabschnitt nutzten die Piloten zunächst, um sich für die letzten Runs einzuschließen. Der erste Schlagabtausch ging dabei an Tobias Zunker, der sich im Gegensatz zum Rennen in Spa zwei Wochen zuvor ohne Unterstützung durch den Windschatten des Teamkollegen die Bestzeit sicherte. Ferrari hingegen opferte die erste Runde von Christian Boll um Engelsiepen Vorteile bei der Zeitenjagd zu verschaffen. Der verfehlte die Bestzeit aber um 0,072 Sekunden. Tobias Stolp ging antizyklisch vor und ließ erst einer zweite Aufwärmrunde eine ernstzunehmende Zeit folgen, die ihn auf Platz 3 nach vorne hievte. Auch Christian Boll musste - durch die Windschattenfahrt seiner ersten Runde beraubt - seine Zeit im zweiten Anlauf setzen, die aber für die vierte Position reichte. Lars Zunker verlor dagegen im ersten Versuch sein Auto und setzte anschließend eine Sicherheitsrunde, die ihn auf Platz sieben brachte. Zwischen Boll und Lars Zunker platzierten sich Bohnert und Söllner. Doch für den Alpha-Tauri Piloten ging es schon im nächsten Versuch auf die vierte Position nach vorne. Und während es so aussah, als ob sich die Piloten auf ihren Positionen eingerichtet haben, nahmen die letzten dreieinhalb Minuten an unheimlicher Dramatik zu. Denn Bohnert versuchte eine zweite Runde mit demselben Reifensatz und knackte damit die Bestzeit von Zunker um 0,010 Sekunden. Und als wäre das nicht schon knapp genug, schob sich 12 Sekunden später auch Kai Engelsiepen noch zwischen die beiden. Doch während die Qualifikation des Ferrari Piloten damit beendet war, gingen Zunker und Bohnert noch ein drittes Mal auf die Strecke. Kurz nachdem Tobias Stolp seinen letzten Versuch abgebrochen und sich Lars Zunker auf die fünfte Position verbesserte, entriss der ältere Zunker-Bruder dem Liga-Urgestein mit Fallen der karierten Flagge noch die Pole-Position. Aber das Drehbuch war damit noch nicht auserzählt. Denn der bisher führende kreuzte zwei Sekunden vor Ablauf der Uhr die Linie und reservierte sich damit den allerletzten Schuss. Und während man im Tyrrell Lager schon die zweite Pole in Folge bejubelte, nutzte Bohnert diesen Versuch, um sich doch noch den ersten Startplatz zu sichern. Um gerade einmal 40 Tausendstel verbesserte er die Zeit des Tyrrells. Für Engelsiepen und Stolp blieb damit nur die zweite Reihe vor Lars Zunker und Christian Boll. Mario Söllner musste sich sogar noch Bastian Kupke geschlagen geben, genau wie sich sein Teamkollege Johann Asanger hinter dem zweiten Alpine von Daniel Böhme für den zehnten Startplatz qualifizierte.

Immer dann, wenn die Startampeln im königlichen Park von Monza erlöschen, hält die Szene den Atem an. 17 Autos im Grid - mit kalten Reifen und Bremsen - beschleunigen auf einen der härtesten Bremspunkte im Rennkalender zu. Nicht wenige Rennabende haben in der Vergangenheit schon in dieser frühen Phase des Rennens ihr Ende gefunden, hunderte Runden an Vorbereitung zuvor zum Trotz. Doch in der Formel1-liga.de Saison 2021 hatte es bisher zumeist äußerst disziplinierte Startverläufe gegeben. Von Großbritannien im Juli und Belgien vor zwei Wochen einmal abgesehen. Und die Piloten schienen die besondere Herausforderung der ersten Kurve von Monza durchaus verstanden zu haben, so dass es zwar leichtere Auffahrunfälle zu verzeichnen gab, am Ende aber alle die schwierige erste Kurvenkombination unbeschadet überstanden haben. Ralf Bohnert löste sich gut aus seinem Startblock und versuchte die Pole-Position über die Innenbahn in die erste Kurve zu verteidigen während Tobias Zunker den umgekehrten Weg ging und sich nach außen auf die Suche nach dem Bremspunkt machte.

In der Überkreuz Bewegung gab es somit zwischen den ersten beiden keine Positionsverschiebungen, wohingegen sich Tobias Stolz im Alpine innen am Ferrari von Kai Engelsiepen vorbei bremste und die dritte Position übernahm. Auch Mario Söllner ließ schon in der ersten Kurve Bastian Kupke hinter sich und übernahm damit zunächst die siebte Position. Doch auch wenn mit der ersten Kurve der gefährlichste Moment zunächst überwunden ist, ausgestanden ist die Startphase damit noch nicht, wie der zweite Ferrari leidvoll erfahren musste. Christian Boll hatte sich nämlich den Tyrrell von Lars Zunker geschnappt und fuhr als Fünfter unmittelbar hinter dem Teamkollegen auf die berüchtigte Variante della Roggia zu. Doch dort verschluckte sich Boll in der Verteidigung gegen Zunker beinahe am Heck des eigenen Teamkollegen. Das harte Bremsmanöver zwang ihn schließlich in einen fulminanten Dreher, dem der Rest des Feldes mit Mühe und Not entkam. Für Ferrari begann das Heimspiel damit denkbar ungünstig.

Denn während Kai Engelsiepen in den folgenden Runden Stück für Stück den Anschluss an die Top 3 verlor, musste sich Boll von ganz hinten wieder durch das Feld arbeiten. Naja, fast ganz hinten. Denn Patrik Hanco nahm den Großen Preis von Italien aus der Boxengasse auf und hatte gerade erst die erste Kurve hinter sich gelassen, als sich der Ferrari wieder in Bewegung setzte. An der Spitze verteidigte Ralf Bohnert seine Führung Runde um Runde gegen Tobias Zunker. Zwar zoomte sich der Tyrrell vor allem im zweiten und eingangs des dritten Sektors immer wieder in Schlagdistanz zum Alpha Tauri heran, doch spätestens in der Parabolica wurde der Abstand stets zu groß für einen aussichtsreichen Angriff.

TAKTIKCHECK: Verkehrte Welt

Immer wenn man glaubt, jetzt langsam aber sicher habe man das Geheimnis der besten und zielführendsten Rennstrategie verstanden, kippt wie aus dem nichts ein weiteres Rennen einen Haufen Puzzleteile auf das schier endlos lange Rätsel drauf. Und die jetzt auch noch, ist das Motto. Eigentlich hätte der Windschatten im Qualifying von Monza funktionieren müssen. Warum fuhr Ferrari trotzdem nicht zur Pole? Und warum nutzte kein anderes Team die Möglichkeit, die Tyrrell in Belgien noch zur ersten Startreihe verholten hat? Warum konnte Mario Söllner in der Spitzengruppe am längsten fahren, obwohl er die weichsten Reifen unter den ersten sechs trug? Und wie konnte er vorne bleiben, obwohl Bohnert und Engelsiepen ihm beim Undercut-Versuch eine Runde zuvor noch direkt im Kreuz gesessen haben? Warum konnte Tobias Stolz im ersten Stint auf gleichen Reifen Druck auf Tobias Zunker aufbauen, im zweiten Stint auf weicheren Reifen aber nicht mehr? Fragen, die nach Antworten schreien. Also versuchen wir es.

Gerade nach dem Windschatten Manöver von Belgien, dass die Zunker-Brüder in die erste Startreihe katapultierte, und mit Hinblick auf die Erfahrungen aus der realen Formel 1 durfte man im Vorfeld des Großen Preises von Italien erwarten, dass auch das virtuelle Qualifying der formel1-liga.de zu einem Taktikpoker mit Windschattenschlachten wird. Und Q1 schien diesen Eindruck zu bestätigen: So homogen wie in Monza war die Farbauswahl der Fahrer, die in Q2 aufstiegen in dieser Saison bisher noch nicht ausgefallen. Es qualifizierten sich zwei Alpine, zwei Aston Martin, zwei Ferrari und zwei Tyrrell für das entscheidende Segment. Nur Ralf Bohnert im Alpha Tauri und Bastian Kupke im Haas waren auf sich allein gestellt. Bohnert gelang die Pole Position und Bastian Kupke das beste Qualifikationsergebnis seiner Laufbahn in der formel1-liga.de.

Die einfache Ursache dahinter: Drei Teams verzichteten freiwillig auf die Windschattenfahrten. Anders als in Belgien ist man in Monza für einen effektiven Windschatten-Einsatz gezwungen,

eine Runde eines Fahrers zu opfern. In Belgien ließ sich das mit gutem Timing verhindern, in Monza indes nicht. Die erhofften Vorteile der Windschattenfahrt waren nur Ferrari das Risiko wert, dass man dafür eingehen musste und diese Vorteile fallen auf einer Strecke, auf der der Luftwiderstand des Autos ohnehin schon so gering wie möglich ist, geringer aus als anderswo. Das Rennen verdeutlichte das: Trotz Windschatten und DRS konnte sich das Führende Fahrzeug gegen seinen Gegner verteidigen, wenn der Abstand zum Hinterherfahrenden mehr als 2,5 Zehntel betrug. Das war auf anderen Strecken schon mal deutlich mehr. Ferrari opferte am Auto von Kai Engelsiepen zugunsten besserer Traktion und Kurvengeschwindigkeit etwas Toppespeed. Die Überlegung dahinter: Bei freier Fahrt könnte Engelsiepen seinen Verfolgern zwischen Variante della Roggia und Ascari und in der Parabolica ausreichend weit davoneilen, um seine Position zu verteidigen oder sich sogar ganz aus dem Staub zu machen. Wie gravierend der Unterschied ausfiel, zeigte sich vor allem mit geöffnetem Flügel. Während Tyrrell und Alpine mit DRS-Unterstützung am Bremspunkt zur ersten Schikane mit 349 beziehungsweise 347 km/h geblitzt wurden, regelte der Ferrari bereits bei 340 km/h ab. Um die Vorteile des größeren Abtriebs auf die Strecke umsetzen zu können, war freie Fahrt für Engelsiepen dringend Vonnöten. Und die versuchte sich Ferrari mit der Windschattenfahrt durch die Pole Position zu verschaffen. Am Ende ging dieser Kniff nur bei Christian Boll auf, der sich auf der Sechsten positionierte. Engelsiepen verfehlte die Pole Position um eine Zehntel. Zwar war Engelsiepen dort, wo ihm Boll den Windschatten spendete, mit Abstand die schnellste Sektorzeit gelungen, jedoch verlor er seinen ganzen Vorsprung dort, wo er sich Setup bedingt Vorteile versprochen hatte. Mit Startplatz drei war Engelsiepens Rennen praktisch erledigt, auch wenn sein Gesamtpaket die schnellsten Rundenzeiten versprach. Mit dem geringen Toppespeed konnte er nicht mehr überholen, wie der zweite Stint eindrucksvoll gezeigt hat. Was Engelsiepen hingegen nicht zeigen konnte, war, wie schnell er in freier Fahrt gewesen wäre.

Und so ließ sich auch Alpine-Pilot Tobias Stolp nicht aus dem DRS-Fenster des Tyrrells schütteln. Im Gegenteil: der WM-Führende erhöhte seinerseits den Druck auf den Zweitplatzierten. Allen dreien gelang es aber zumindest, sich, wenn auch im kaum messbaren Bereich, von Kai Engelsiepen, Lars Zunker und Mario Söllner abzusetzen, die ihrerseits in einen Dreikampf eintraten, als der Ferrari das DRS-Fenster zu Stolp aus den Augen verlor. Söllner, mit seinen Medium-Reifen auf Vorsicht bedacht, drohte selber gerade den Anschluss zu den beiden vor ihm fahrenden zu verlieren, als Lars Zunker zu Beginn der siebten Runde erstmals an Engelsiepen vorbeiging. Doch Ausgangs der zweiten Kurve erwischte Engelsiepen die bessere Beschleunigung und konterte den Überholversuch des Pechvogels von Belgien vor der Variante della Roggia aus. Zwei Runden später machte es Zunker besser: Wieder setzte er sich in der ersten Schikane vor den roten Renner, doch dieses mal ließ er den Ferrari durch Nutzung der gesamten Streckenbreite hinter sich verhungern und übernahm Position vier, 2,4 Sekunden hinter Tobias Stolp. Es dauerte aber nur wenige Augenblicke und der Abstand zwischen Platz drei und vier schrumpfte wieder auf das Niveau vor dem Zweikampf zwischen Engelsiepen und Zunker.

Ausgangs der zweiten Lesmo witterte Tobias Zunker nämlich Morgenluft im Duell um die Spitze, als der Alpha Tauri vor ihm Dreck aufwirbelte und langsamer als üblich auf die Ascari zusteuerte. Der Tyrrell saugte sich mit DRS und Windschatten ins Heck des Führenden und entschied sich einen Augenblick zu spät für einen Angriff auf Bohnert. Der Zusammenstoß zwang Bohnert durchs Kies geradewegs durch die Auslaufzone. Während Zunker sich hinter den Anti-Cuts stabilisierte und seinen Tyrrell noch vor Tobias Stolp wieder zurück auf die Strecke lenkte. Eine Schrecksekunde, die noch Folgen haben sollte.

Mit Eintritt in die zehnte Runde lagen die ersten sechs damit wieder neutralisiert alle innerhalb des DRS-Bereichs zueinander. Auch Christian Wickom, der sich in der achten Runde endgültig zum Gewinner der Startphase krönte, indem er Bastian Kupke hinter sich ließ und die siebte Position übernahm, ließ sich zu diesem Zeitpunkt erst um 2,8 Sekunden distanzieren und hatte immer noch eben jenen Haas-Piloten im Rucksack. Johann Asanger im zweiten Aston Martin lag zu diesem Zeitpunkt auf Platz neun, rund 2,5 Sekunden vor Rolando Tejeda, der kurz zuvor Ludwig Conrads auf die 11. Position verwies. Christian Boll übrigens war zu diesem Zeitpunkt bereits wieder 13.. Er hatte Jürgen Bechtel, Gert Wickom, Jörn Dreier und Marcel Heidtmann bereits hinter sich gelassen. Hanco schloss die Lücke zum Feld ebenfalls und lag zwischen Wickom und Dreier auf der 16. Position.

Der 16. Platz nach 10 Runden war aber nur der Beginn der Aufholjagd des Patrik Hanco. Ausgestattet mit den weichsten Reifen und der Hypothek von 25 Sekunden Rückstand nach der ersten Runde begann das zweite Rennen in der formel1-liga.de für den Slowaken erst jetzt so richtig. In der 12. Runde passierte er den Williams von Gerd Wickom. 2 Runden später hielt ihn auch eine Kollision mit Jürgen Bechtel nicht weiter auf. Während der Alpha Tauri Pilot durch den Crash vier Positionen verlor, begann der Zweitplatzierte von Montreal die Lücke zum Ferrari von Christian Boll zu schließen. Für beide kam in diesem Moment schon die Top 10 in Sichtweite, denn während Daniel Böhme im Alpine seinen Startstint auf den weichen Reifen in der 14. Runde beendete, musste Johann Asanger im Zweiten Aston Martin bereits zum vierten Mal in dieser Saison vorzeitig abstellen. Es will einfach nicht die Saison werden für die beiden Teamkollegen der Piloten, die zu Beginn des Jahres noch ein enges Duell um die Spitze ausfochten. Doch während Böhme zumindest nach dem bittersten überhaupt nur denkbaren Saisonstart mit drei Nullnummern seit dem Großen Preis von Spanien zumindest dauerhaft anschreiben konnte, holte der sympathische Österreicher im Dienste ihrer Majestät seitdem in nur zwei Rennen zählbares. Die Positionen 13 und 16 in der Fahrermeisterschaft sprechen eine deutliche Sprache zum Saisonverlauf der beiden, gerade wenn man bedenkt, dass beide im Vorjahr dreistellig punkten konnten und zwischendurch mit Christian Boll ein enges Rennen um Platz 5 in der Fahrermeisterschaft austrugen. Böhme rettete am Ende der 40 Runden von Monza mit einer knappen Minute Rückstand immerhin Platz 13 und damit 3 Punkte für Alpine. Für Hanco war der Vorwärtsdrang auf der Strecke aber damit erst einmal beendet. Zwar kam er bis zum Boxenstopp noch bis auf zwei Sekunden an den Ferrari heran, begann dann aber wieder Zeit einzubüßen. Also wählte er den aus seiner Sicht sinnvollen Weg des Undercuts, um sich am Ferrari vorbei zu drängen. Genau zur Rennhalbzeit legte der McLaren-Pilot seinen Soft -Reifen ab und ersetzte ihn durch eine frische Garnitur Mediums, die ihm zumindest bis zum Boxenstopp der unmittelbaren Konkurrenz einen wertvollen Reifenvorteil verschaffte.

Christian Boll ließ sich, fast schon wie gewohnt fünf Runden länger Zeit mit seinem Boxenstopp als Patrik Hanco, der nach seinem Service eine schnelle Runde nach der anderen folgen ließ. Ganze sechs Sekunden blieb der McLaren-Pilot vor dem Ferrari, als der die Box aufsuchte. Und unmittelbar in der Folge des Boxenstopps stieß Hanco sogar erstmals in die Top 10 vor, denn er ließ nicht nur den Ferrari über den Undercut hinter sich, sondern auch Ludwig Conrads im Red Bull, der sich seinerseits auf das Duell mit Boll konzentrierte. Zwei weitere Positionen bekam Hanco ebenfalls in der 25. Runde geschenkt. Bastian Kupke und Christian Wickom lieferten sich von Rennbeginn bis zum

In jeder der 40 Rennrunden hatte er Autos unmittelbar vor sich. Das war auch so lange kein Problem, wie er innerhalb des DRS -Sektors bleiben konnte, ohne die Unterstützung durch den Klappflügel war er hingegen leichte Beute zuerst für Lars Zunker, dann für Mario Söllner. Am Ende wurde es Platz fünf für den Essener, der sich angesichts seiner Leistungen in den Vorbereitungen mehr ausgerechnet haben dürfte. Die Schwierigkeiten mit dem Überholen erklären auch den Umstand, warum sich wieder einmal der größte Teil des Feldes für einen Start auf harten Reifen entschieden hat. Zwar hat sich der Undercut als äußerst effektives Stilmittel erwiesen, Positionen zu gewinnen. Das gelingt allerdings nur, wenn man eine freie Lücke findet, in der man seinen Zeitgewinn auch ausspielen kann, und das für möglichst viele Runden. Und dann, wenn man problemlos die Restdistanz bewältigen kann. Entsprechend ist das Boxenstopp Fenster im Laufe der Saison eher kleiner als größer geworden, denn die Lücke im Feld bildet sich nicht mehr so wie früher. Das gilt umso mehr auf Strecken wie Monza, wo sich gerne DRS-Züge bilden. Dahinter möchte man nach einem Boxenstopp nicht herauskommen. Umso mehr sind die Fahrer, die an der Spitze liegen, darauf bedacht, ihren Stopp möglichst so lange hinauszögern zu können, bis der Rest des Feldes schon gestoppt hat. Der harte Reifen wird dadurch zur logischen Wahl, denn auch wenn es mit dem Medium ähnlich lang gehen könnte wie mit dem harten Reifen, legt man sich mit den Gelb - umrandeten Pneu schon zu sehr fest. Ein Wechsel auf Soft ist dann die logische Folge, weil sich der harte Reifen bei geringerem Gewicht des Fahrzeugs nicht mehr so leicht anzünden lässt wie im ersten Teil des Rennens.

Trotzdem entschied sich Söllner mit dem Medium Reifen ins Rennen zu gehen. Der gab ihm bei gleicher Haltbarkeit das Gefühl für stabilere Rundenzeiten - und schnellere. Nur am Anfang musste er auf sie aufpassen. Für einen Moment schien es, als könnte Söllner mit seiner Reifenwahl daneben gelegen haben. Bis zur achten Runde verlor er sukzessive den Anschluss an Engelsiepen und Lars Zunker vor ihm. Doch als die beiden angingen, sich um die vierte Position zu duellieren schloss Söllner die Lücke wieder und ließ sie auch kein zweites Mal wieder aufgehen. Als Engelsiepen den Anschluss an Bohnert verloren hatte, schlug der Aston Martin Pilot eiskalt zu.

In Runde 23 nutzte Söllner seinen zunehmenden Reifenvorteil, um auch Bohnert hinter sich zu lassen. Prompt gingen Bohnert und Engelsiepen zum Service, um sich die Position über den Undercut zurückzuholen. Doch Söllner hatte noch genauso viele Kohlen im Reifen wie er brauchte, um diesen Undercut abzuwehren. Dabei half ihm, dass sich Bohnert und Engelsiepen bei der Ausfahrt aus der Box gegenseitig im Weg standen. Allein in der Box nahm Söllner Bohnert 0,4 Sekunden ab. Der Rückstand, den sich Engelsiepen auf Söllner eingehandelt hatte, war bereits zu groß, um den Undercut erfolgreich zu exekutieren. Nach dem Boxenstopp war die Reihenfolge zwischen den dreien eingemauert und Söllner durfte seinen ersten Podestplatz seit Barcelona feiern.

Auch an der Spitze durften die Zuschauer durchaus mit einem Undercut von Stolp auf Zunker rechnen. Nachdem Zunker Bohnert hinter sich gelassen hatte, vergrößerte er die Lücke bis an den Rand der DRS Zone. Als Stolp Bohnert fünf Runden später ebenfalls hinter sich ließ, wuchs der Abstand sogar auf 2,1 Sekunden an. Ohne DRS und nur geringer Windschatten-Wirkung konnte Stolp die Lücke zu Zunker nicht mehr schließen. Die Gelegenheit zum Undercut verbaute Tyrrell seinem Rivalen im Kampf um die Team-WM dadurch, dass man ein Boxenstoppfenster traf, das sich für Stolp noch nicht geöffnet hatte. Rund drei Sekunden hinter Tejada, aber nur 1,2 Sekunden vor Ludwig Conrads lenkte Zunker seinen Tyrrell nach dem Boxenstopp auf die Strecke zurück. Stolp konnte eine Runde später darauf nur noch reagieren. Doch ein Ass im Ärmel blieb Stolp noch. Er hatte für die letzten 16 Runden die rot umrandete Mischung aufgezogen, wohingegen sich Zunker für Mediums entschieden hat. Mit ihren Entscheidungen lagen beide richtig. Zunker ist nicht unbedingt für einen sensiblen Umgang mit den Reifen bekannt und wählte deshalb mit Bedacht die Mischung aus, die ihm seinen schlampigen Umgang damit gutmütig verzeiht.

Boxenstopp des Mercedes-Piloten ein knallhartes und intensives Duell um die siebte Position, das seinen Gipfel fand als auch Kupke von seinem Service zurückkehrte. Mit seinem Geschwindigkeitsüberschuss auf der langen Geraden, versuchte Wickom seine angestammte Position vor dem Haas wieder einzunehmen, wohingegen der Haas auf der Bremse den Platz vor Wickom verteidigen wollte. Doch die erste Schikane ist zu eng für zwei Fahrzeuge, so dass es krachte. Die Fahrzeuge verhakten sich und zwangen sowohl Tejada als auch Hanko durch die Auslaufzone. Während Kupke lediglich die Positionen gegen die McLaren einbüßte, verlor Wickom bei seiner Rückkehr auch noch einen Platz an Ludwig Conrads und geriet zusätzlich in die Fänge von Christian Boll - der ihm eine Runde später in der Variante della Roggia direkt den nächsten Klaps versetzte. Der Rennabend hatte so gut angefangen für den Mercedes-Piloten, doch die beiden Zwischenfälle innerhalb von zwei Runden kosteten dem Mercedes runde 20 Sekunden und fünf Positionen. Davon erholte er sich nicht mehr: Er beendete das Rennen -auch dank des Ausfalls von Conrads wenige Runden später- auf der 11. Position. Das sowohl Kupke als auch Boll für die Zwischenfälle mit Zeitstrafen belegt wurden, nützte dem Husumer dabei nichts mehr. Beide blieben in der Schlussabrechnung vor dem Mercedes.

Weiter nach vorne als bis auf die achte Position sollte es letztlich auch für Hanko nicht mehr gehen. Zwar ging er vier Runden vor dem Ende auch an seinem Teamkollegen Rolando Tejada vorbei, doch auch der Slowake wurde nachträglich mit einer Zeitstrafe belegt, weil er Jürgen Bechtel umgedreht hatte. So tauschten die McLaren-Piloten im Schlussklassement erneut die Plätze. Weiter nach vorne konnte Hanko anders als in Kanada hingegen nicht mehr eingreifen, auch wenn er über die gesamte Distanz hinweg starke Rundenzeiten zeigte. Doch die Hypothek des Starts aus der Boxengasse wog am Ende zu schwer, um noch in den Kampf um den Rennsieg eingreifen zu können.

Den machten andere unter sich aus. Nach dem gescheiterten Angriffsversuch in Runde neun stauchte sich die Spitzengruppe zunächst wieder zusammen. Dennoch begann die Top 3 erneut, sich von Lars Zunker auf der vierten Position abzusetzen und den alten Abstand wieder herzustellen. Es verfestigte sich dabei der Eindruck, dass die beiden Namensvetter grundsätzlich in der Lage gewesen wären, auch in dieser Phase das Tempo noch weiter anzuziehen. Doch Ralf Bohnert erwischte stets den besseren Exit aus der Parabolica, als der Tyrrell in seinem Nacken. Ende der 13. Runde schien das wieder der Fall zu sein, aber Zunker konnte dem Alpha Tauri zumindest so dicht folgen, dass Windschatten und DRS nun ihre volle Wirkung entfalteten. Auf der Bremse setzte sich der Tyrrell -Pilot gegen Bohnert durch und übernahm erstmals die Führung in einem Meisterschaftsrennen der formel1-liga.de. Vier Runden später rang auch Tobias Stolp Ralf Bohnert nieder und machte sich an die Verfolgung des Tyrrells,

der zu sich zu diesem Zeitpunkt schon um zwei Sekunden vom Rest der Spitzengruppe abgesetzt hatte. Doch dem Alpine gelang es nur noch, die Rundenzeiten von Tobias Zunker mitzugehen, nicht jedoch, die Lücke zu schließen. Und dieses Mal hielt auch die Technik im Tyrrell-Lager, so dass Zunker bis zum Schluss seine Führung nur noch abgab, als er selbst zum Boxenstopp abbog.

Nach zwei unglücklich verloren gegangenen Siegen in Baku und Spa schien die Durststrecke der Tyrrell im dritten Anlauf endlich zu enden, und der 34-jährige Friese feierte hochemotional seinen ersten Sieg in 12 Jahren Sim-Racing, als er 1,800 Sekunden vor dem Seriensieger und Namensvetter Tobias Stolz die Linie kreuzte. Mario Söllner wurde am Ende vom achten Startplatz aus Dritter und kehrte erstmals seit Barcelona wieder auf das Podium zurück. Er hielt sich im erstens Stint zunächst klug zurück, fuhr unauffällig auf der sechsten Position und hielt mit den fünf Fahrzeugen vor ihm nur leidlich Schritt. Als in den Kampf um die Spitze und um Position vier jedoch Bewegung kam, schloss sich die Lücke. Lars Zunker opferte sich schließlich selbst, als er im Duell zwischen Bohnert und Stolz die aufgegangene Lücke falsch einschätzte und sich nach Kollision mit dem Alpha Tauri aus der Spitzengruppe herausdrehte. Kai Engelsiepen hatte offensichtlich auf ein Setup mit weniger Top-Speed gesetzt und wurde von Söllner kassiert, als er den DRS-Anschluss an Bohnert verlor. Und kurz vor dem Boxenstopp überholte der Aston Martin schließlich auch den Alpha Tauri noch und setzte sich bis zu dessen Service so weit ab, dass er auch nach seinem Stopp eine Runde später vor Bohnert und Engelsiepen bleiben konnte. Fortan sah sich der Sieger der ersten beiden Saisonrennen wüsten Attacken ausgesetzt, doch Söllner machte sein Fahrzeug breit und verteidigte den dritten Platz bis ins Ziel. Der Pole-Setter Bohnert wurde Vierter, Engelsiepen Fünfter. Obwohl der Ferrari-Pilot der schnellste des Trios zu sein schien, musste er um diesen Platz in den letzten Runden sogar noch einmal zittern, denn Lars Zunker witterte die Möglichkeit, verlorenen Boden wieder gutzumachen. Dem Tyrrell gelang es zwar bis zur letzten Runde, die Lücke wieder zu schließen, einen Weg vorbei fand er jedoch nicht mehr, so dass er mit Platz sechs vorlieb nehmen musste. Dennoch bewegte sich das Tyrrell-Team mit dem Ergebnis einen großen Schritt an Alpine heran. Doch das Rennen war mit dem Fallen der Flagge noch nicht zu Ende. 96 Stunden nach dem Rennen sprach die Rennkommission gegen den Rennsieger eine Zeitstrafe von 5 Sekunden aus, so dass er hinter Tobias Stolz zurückfiel. Zwei Stunden später kam es sogar noch dicker: Tobias Zunker wurden weitere fünf Sekunden auf das Rennergebnis addiert, was ihn zwischen Bohnert und Engelsiepen auf die vierte Position zurückwarf. Auslöser der Entscheidung war der Zwischenfall in Runde 9. Aus Tyrrell-Sicht war die Bestrafung für einen Zwischenfall, bei dem die beteiligten Fahrer jeweils rund eine Sekunde und keine Positionen einbüßten, zu hart. Der Einspruch der Traditionsmannschaft wurde am Dienstag vor dem Rennen in Interlagos verhandelt mit dem Ergebnis, dass die Zeitstrafe, wieder auf fünf Sekunden reduziert wird. Der Rennsieg rutschte dem Tyrrell-Team damit zwar bereits zum dritten mal in dieser Saison durch die Lappen, aber zumindest durfte sich Zunker so noch den Pokal für den zweiten Platz in die Vitrine stellen. Aus dem schnellsten Grand Prix der Saison wurde so der längste seit einiger Zeit und die Siegesserie des Tobias Stolz hält auch ein achttes Rennen in Folge. Wenn es diesmal auch Kleber brauchte, um den durchtrennten Faden weiterzuspinnen.

Monza neutralisierte die Stärken und Schwächen der Fahrstile zwischen Zunker und Stolz und so konnte der Tyrrell-Pilot seinen Vorsprung bis ins Ziel immer im Bereich zwischen 1,5 und 2,6 Sekunden halten.

Im ersten Stint konnte Stolz zumindest noch so lange Druck auf Zunker aufbauen, wie der hinter Bohnert lag. Ein Indiz dafür, dass beide schneller konnten als der Führende, vor allem aber belegt dieser Umstand, wie wichtig es trotz der relativ geringen Wirkung war, zumindest im DRS Bereich des Voraus fahrenden Fahrzeugs zu bleiben. Ging der aber einmal verloren, war es umso schwerer, dort je wieder hineinzurutschen.

Eine interessante Frage muss für immer unbeantwortet bleiben: Wie wäre das Rennen verlaufen, wäre Patrik Hanco nicht aus der Boxengasse gestartet, sondern hätte sich da qualifizieren dürfen, wofür sein Rennspeed ausgereicht hat. Die Antwort darauf ist mehr Spekulation als Faktenbasiert. Vorne weggefahren wäre er aber wohl nicht. Er fuhr zwar im ersten Stint die schnellsten Rundenzeiten, setzte dabei aber auf die weichste Reifenmischung. Verständlich aus seiner Sicht: So konnte er die Lücke zum Feld schnell schließen und bereits vor dem Boxenstopp beginnen, Positionen zu gewinnen. Als er im zweiten Stint den selben Reifen nutzte, wie der Sieger, verlor er zwischen Boxenstopp und Zieldurchfahrt sechs Sekunden, obwohl er freie Fahrt hatte. Hanco hätte sicherlich im Orchester der ersten sechs mitgeigen können, ob es für seinen ersten Sieg in der formel1-liga.de gereicht hätte, ist aber mehr oder weniger Spekulation. Die Zuschauer würdigten seine Aufholjagd jedenfalls angemessen: Im Chat zum Live-Stream wurde er inoffiziell zum Fahrer des Rennen ernannt.

10. Lauf zur f1l.de-WM

Monza, 10. September 2021



Schnellste Runde

62	Lars ZUNKER TYRRELL HONDA	LAP 39	FASTEST LAP 1:19,570	1
-----------	------------------------------	------------------	--------------------------------	----------

Startaufstellung



Ralf BOHNERT Alpha Tauri Honda 1:18,533	Tobias ZUNKER Tyrrell Honda 0,040
Kai ENGELSIEPEN Scuderia Ferrari 0,085	Tobias STOLP Alpine Renault 0,196
Lars ZUNKER Tyrrell Honda 0,208	Christian BOLL Scuderia Ferrari 0,348
Bastian KUPKE Haas Ferrari 0,408	Mario SÖLLNER Aston Martin 0,518
Daniel BÖHME Alpine Renault 0,968	Johann Asanger Aston Martin 1,075
Christian WICKOM Mercedes AMG F1 1:19,464	Ludwig CONRADS RedBull Honda 1:19,500
Rolando TEJEDA McLaren Mercedes 1:19,522	Gert WICKOM Williams Mercedes 1:19,813
Jürgen BECHTEL Alpha Tauri Honda 1:19,985	Jörn DREIER Alfa Romeo Ferrari 1:20,053
Marcel HEIDTMANN Haas Ferrari 1:21,449	Patrik HANKO McLaren Mercedes GESPERT

Rennergebnis

1	Tobias ZUNKER	40	00:54:13 (+5)	25
2	Tobias STOLP	40	1,800	20
3	Mario SÖLLNER	40	9,276	16
4	Ralf BOHNERT	40	9,854	13
5	Kai ENGELSIEPEN	40	10,312	11
6	Lars ZUNKER	40	10,565	10
7	Patrik HANKO	40	28,245 (+10)	9
8	Rolando TEJEDA	40	28,691	8
9	Bastian KUPKE	40	33,711 (+10)	7
10	Christian BOLL	40	35,840 (+10)	6
11	Christian WICKOM	40	50,508	5
12	Gert WICKOM	40	58,139	4
13	Daniel BÖHME	40	58,797	3
14	Jürgen BECHTEL	40	1:00,765	2
15	Jörn DREIER	40	1:01,784	1
16	Marcel HEIDTMANN	40	1 LAP	
17	Ludwig CONRADS		AUSFALL	
18	Johann ASANGER		AUSFALL	
19				
20				

Qualifying-Duelle

Tobias STOLP	10	:	0	Daniel BÖHME
Mario SÖLLNER	8	:	0	Johann ASANGER
Ralf BOHNERT	9	:	0	Jürgen BECHTEL
Christian WICKOM	5	:	2	Stefano PAPIA
Kai ENGELSIEPEN	10	:	0	Christian BOLL
Emanuel GERER	0	:	3	Gert WICKOM
Ludwig CONRADS	6	:	1	Max SCHÖNER
Lars ZUNKER	4	:	6	Tobias ZUNKER
Rolando TEJEDA	0	:	1	Mark ZOPP
Rolando TEJEDA	1	:	1	Patrik HANKO
Bastian KUPKE	6	:	0	Marcel HEIDTMANN
Jörn DREIER	1	:	0	Michael OSWALD

Team-WM

1	Alpine F1 Team	266
2	Tyrrell Honda	246
3	Scuderia Ferrari	216
4	Aston Martin	172
5	Scuderia Alpha Tauri	142
6	McLaren F1 Team	125
7	Mercedes AMG F1 Team	74
8	Haas F1 Team	67
9	RedBull Racing	56
10	Williams Racing	21
11	Alfa Romeo Racing	19

WM-Stand

1	STOLP	235
2	ENGELSIEPEN	153
3	SÖLLNER	152
4	LZUNKER	138
5	BOHNERT	112
6	T.ZUNKER	108
7	TEJEDA	97
8	KUPKE	65
9	BOLL	63
10	C. WICKOM	53
11	CONRADS	41
12	BÖHME	31
13	BECHTEL	30
14	HANKO	29
15	PAPIA	21
16	ASANGER	20
17	DREIER	17
18	G.WICKOM	16
19	SCHÖNER	15
20	GERER	5
21	OSWALD	2
22	HEIDTMANN	2