

Grosser Preis von Japan



Fuji Circuit,



Zum zweiten Mal seit 1987 wird die Formel Eins ihren Japan GP nicht mehr in Suzuka, sondern auf dem **relativ neuumgebauten Kurs von Fuji** austragen. Dieser Kurs ist in Europa allerhöchstens noch den

Menschen bekannt, die ab und an die Super GT Meisterschaft verfolgen, oder die ihn mal in einer Simulation ausprobiert haben. Wie auf der Skizze der FIA schon zu sehen, hat Fuji eine wirklich sehr lange Gerade, die sage und schreibe 1,5 Kilometer lang ist. Die Strecke ist seit den 70er Jahren mehrfach umgebaut worden, zuletzt 2005 durch Hermann Tilke. Und damit kommen wir auch schon zum **Hauptproblem:**

Überholmöglichkeiten. Es gibt eigentlich nur die eine am Ende der Start- und Zielgeraden. Die Kurven drei, vier und fünf sind zu schnell, weswegen man auch zur Anfahrt der Kurve 10 nicht rankommen wird. Alles zwischen 11 und 16 ist zu eng, allerdings sind die Kurven 14 und 15 nicht ohne, weil sie extrem zumachen und bergauf gehen. Da kommt man vermutlich leicht ins rutschen. Kurve 16 ist sehr eng, da könnte also der Hintermann aufschliessen.



Es ist schwer zu sagen, was die Piloten für ein Rennen abliefern werden, und noch weniger kann man sagen, ob McLaren oder Ferrari auf dem Kurs schneller sind. Für Alonso sprechen die Passagen drei, vier, fünf, acht neun und zehn. Für Raikkönen und Hamilton eher der Rest. McLaren war in letzter Zeit auf der Geraden etwas schneller. Zu dem waren sie in Indianapolis, einer Strecke, die Fuji nicht unähnlich ist, deutlich schneller. Wir dürfen uns auch hier wieder auf ein spannendes Rennen freuen.



Alexander Wurz machte 1996 als jüngster Sieger aller Zeiten bei den 24 Stunden von Le Mans auf sich aufmerksam, testete im selben Jahr erstmals ein Formel-1-Auto des Sauber-Teams und kam 1997 als Testfahrer bei Benetton unter. Als Ersatzmann für den kranken Gerhard Berger landete er gleich in seinem dritten Rennen in Silverstone auf dem Podium.



1998 überzeugte er als Teamkollege von Giancarlo Fisichella bei Benetton, beendete die WM-Wertung vor dem Italiener. 1999 und 2000 konnte er an diese Leistungen nicht mehr anknüpfen - weil er sich weigerte, einen Managementvertrag mit seinem Teamchef Flavio Briatore zu unterschreiben, wie böse Zungen noch heute unken. Ende 2000 blieb ihm nichts anderes übrig als als Testfahrer zu McLaren zu wechseln.

Wurz sorgte dort mit seinem hohen technischen Verständnis für Furore und machte sich einen Namen als einer der besten Entwicklungsfahrer der Formel 1. 2002 hatte er bereits einen Stammvertrag bei den "Silberpfeilen" unterschrieben, Ron Dennis zog seine Zusage aber in allerletzter Sekunde zurück, um Kimi Räikkönen an Bord zu holen.

Für die Saison 2006 heuerte er als Testfahrer bei Williams an, wo er mit seinem unbändigen Willen zum Comeback und mit seinen analytischen Fähigkeiten überzeugen konnte. Dies brachte ihm einen Rennvertrag für 2007 ein. Bis auf einen Podestplatz in Kanada verlief die Saison aber ohne Glanzlichter, gegen Nico Rosberg verlor er 16 von 17 Qualifyings.

Nachdem er bereits seinen Rücktritt erklärt hatte, heuerte er für 2008 doch noch als Testfahrer bei [Honda](#) an.



Starten Sie mit uns von der Pole Position!



formel1-reisen.ch



Formel 1 - Reisen
Altstadt Reisen AG
Stadtgässli 10
CH-5600 Lenzburg



Telefon
Fax

062 8 920 700
062 8 920 705

E-Mail

info@formel1-reisen.ch