



Steckbrief – Alexander Wurz



Name	Alexander Wurz
Geboren	15. Februar 1974 in Waidhofen an der Thaya
Körpergröße	1.86 Meter
Gewicht	ca. 74 kg
Wohnort	Perchtoldsdorf, seit 1998 in Monaco-Fontville
Schulbildung	Volksschule in Eggern - Hauptschule Schulbrüder Strebersdorf - HTL für Kraftfahrzeugbau
Augenfarbe	blau
Haarfarbe	braun
Eltern	Franz und Berta Wurz
Familienstand	verheiratet mit Julia (seit 20. April 2002); Vater von Felix, Charly und Oscar.
Hobbys	alle Extremsportarten (Klettern, Mountainbike, Canyoning,...), Helme designen
Stärken	schnell, konsequent, professionell, loyal, zielstrebig ...
Schwächen	teilweise zu loyal (McLaren)

Rennsportkarriere

1986 Der damals 12-jährige Alex Wurz sichert sich im italienischen Riccione seinen ersten Titel in seiner noch jungen Laufbahn. Er wird erster österreichischer **BMX - Weltmeister!**

1989 Es gibt die ersten Motorsporterfolge zu verzeichnen. Alex wird in seiner ersten Saison in der österreichischen **Kartmeisterschaft Vizemeister!**

1990 Weiters im **Kartsport** tätig feiert "Xandl", wie er liebevoll von seinen Eltern genannt wird, den **3. Platz in der österreichischen Meisterschaft** sowie den **2. Platz bei der österreichischen Kart Trophy!**

1991 Das Gründungsjahr der Firma F & M (Fahrertraining und Motorsport – Management GesmbH), welche von Franz Wurz ins Leben gerufen wurde, mit dem primären Ziel, den Alex in die Formel 1 zu hieven. In diesem Jahr feierte Alex auch sein Debüt in einer Formelklasse: Er pilotierte für die Walter Lechner Racing School einen **Formel Ford** und konnte die Saison mit einem **1. Platz in der österreichischen Juniorenwertung**, einen **2. Platz in österreichischen Meisterschaft** sowie einen **2. Platz im internationalen Formel Ford Cup** abschließen.



1992 Eine weitere Saison für die Walter Lechner Racing School in der **Formel Ford** (1. Platz in der österreichischen Meisterschaft, 1. Platz in der deutschen Meisterschaft, 1. Platz im internationalen Formel Ford Cup und 1. Platz bei der deutschen FF-Meisterschaft) sowie eine halbe Saison mit einem **Formel Opel** (4. Platz in der österreichischen Meisterschaft, 9. Platz im Nation Cup) und einen Gruppensieg im 24-Stunden-Rennen am **Nürburgring** (auf einem **Porsche 911 der Gruppe B**). Wenn man sich diese Ergebnisse auf der Zunge zergehen lässt, wundert es einen nicht, dass er in der Saison 1992 zum **österreichischen Motorsportler des Jahres** ernannt wurde!



1993 Der Aufstieg in die **Formel 3** war nach der Saison 1992 natürlich die einzige logische Folge. Gefahren wurde auf einem **Dallara-Chassis** mit einem **Ford Motor**. Wegen technischer Probleme sowie einiger Pannen konnten nicht alle Rennen bestritten werden und es stand am Saisonende ein **1. Platz in der österreichischen Meisterschaft** sowie ein **13. Platz in der deutschen Meisterschaft** zu Buche.

1994 Ausschließlich in der deutschen **Formel 3** tätig, bestreitet A. Wurz die Saison auf einem **Opel-Dallara** (dem vorjährigen Meister mit Jos Verstappen). Die Saison verlief um einiges besser als die davor und Alex konnte sich den **Vizemeister der deutschen Formel 3** sichern. Weiters **siegte** er auch im **Topic F3 Cup** und im **Sebring Cup**.



1995 In seiner bis dato letzten Saison in der **Formel 3** (welche wieder auf einem **Opel-Dallara** bestritten wurde) belegte er nach 16 Läufen den **6. Gesamtplatz in der deutschen Meisterschaft**. Weiters stand ein **Einladungsrennen in Monaco** an, bei welchem er ebenfalls auf **Rang 6** landete.

1996 Nun kam der kurzzeitige Umschwung zu den "geschlossenen Rennwagen". Alex bestritt als **Opel Werksfahrer** eine Saison in der **ITC**, wo er mit 14 von 26 bestrittenen Rennen (also um 12 weniger als die Konkurrenz) den **16. Platz in der Gesamtwertung** belegte. Daraufhin wurde er zum **"Rookie of the Year"** in dieser Liga gekürt. In dieser Saison **gewann** er mit dem **Joest-Porsche-Team** als jüngster Fahrer der Geschichte die prestigereichen **24 Stunden von Le Mans** (mit seinen Fahrerkollegen Manuel Reuter(GER) und David Jones(USA)). Dieser Sieg machte ihn nun endgültig für einen Formel 1 Test interessant! Am 12. August 1996 war es dann endlich soweit. Alex Wurz durfte in einem **Red Bull Sauber** seine **ersten Formel 1 Testrunden** auf dem komplett neugestalteten A1-Ring drehen. Er konnte sichtlich mit seiner Leistung überzeugen und bekam daraufhin noch einen **F1-Test** von Flavio Briatore bei **Benetton** in Estoril. Nach diesem wiederum erfolgreichem Test, bekam der 22-jährige Alexander Wurz einen Vertrag als **Test- und Ersatzpilot** bei dem **Team von Benetton Renault**.



1997 Neben den Tests für Benetton bestritt der Perchtoldsdorfer die **FIA-GT Meisterschaft** als **Mercedes Werksfahrer** für das Team AMG (**1.Sieg in Donnington, 10. Rang in der Gesamtwertung**). Nach einer krankheitsbedingten Pause von Gerhard Berger durfte Alex Wurz sogar drei Rennen für **Benetton Renault** bestreiten. Somit wurde er zum 12. Österreicher in der Formel 1. Im 1. Rennen in Montreal brach die Antriebswelle und im 2. Rennen in Magny-Cours drehte er sich im Regen von der Strecke. Jedoch im **3. Rennen**, welches in **Silverstone** ausgetragen wurde, verblüffte er die Sportwelt erneut. In seinem erst dritten Formel 1 Rennen fuhr Wurz auf den **3. Platz und somit aufs Siegerpodest** (welches bis jetzt erst 3 Österreicher vor ihm geschafft haben).



Nebenbei sei erwähnt, dass er das Qualifikationsduell gegen den routinierten Jean Alesi mit 2:1 für sich entscheiden konnte! Als am Ende der Saison Gerhard Berger seinen Rücktritt aus der Formel 1 bekannt gab, gab es für Benetton nur einen logischen Nachfolger: Alexander Wurz!

1998 Sein erstes Jahr als **Stammpilot** in der Formel 1 bei **Benetton Renault** war von Höhen und Tiefen geprägt. Als Teamkollege hatte Wurz den Italiener Giancarlo Fisichella, der in der Saison 1997 schon für Jordan unterwegs war. In den **ersten 9 Rennen fuhr Alex unglaubliche 6 mal in die Punkte und davon 5 mal auf den 4. Platz**. In **Argentinien** konnte er neben seinem 4. Platz auch noch die **schnellste Rennrunde** feiern! Er beendete die Saison mit dem **8. Rang in der**

Gesamtwertung (einen Platz vor seinem Teamkollegen Fisichella). In dieser Saison wurde er zum "**Rookie of the year**" in der **Formel 1** gewählt! Negative Höhepunkte in dieser Saison waren mit Sicherheit Monaco und Kanada, wo er jeweils einen sehr schweren Unfall unverletzt überstanden hatte. In Monaco war es ein Tunnelunfall und in Montreal ein sehr spektakulärer Crash mit x-fachen Überschlag! Das Rennen in Kanada beendete er jedoch (da es neu gestartet wurde) noch auf einem fantastischen 4. Platz.



1999 Die zweite Saison in der Formel 1, begann für Wurz so wie die Erste aufgehört hatte. Der nötige Erfolg, den man in der Formel 1 braucht, blieb leider aus. Alex punktete nur in 2 Rennen (**Monaco - 6. Rang, Österreich - 5. Rang**) und beendete die Saison mit einem **13. Platz in der Endwertung**. Ein weiteres Problem war noch, dass sich Fisichella immer öfter gegen Wurz durchsetzen konnte (9. Rang in der Endwertung).

2000 Eine Saison bestehend aus Intrigen, Pleiten und Misserfolg für Wurz. Nach dem Wiedereinstieg von Flavio Briatore stellte sich im **Team Benetton** sofort eine Hirarchie ein. Damit war Wurz sichtlich als Nr. 2 Pilot abgestempelt und bekam nicht mehr das Material zur Verfügung, welches er benötigt hätte, um bessere Leistungen zu erzielen. Er konnte jedoch noch einmal, gegen Ende der Saison, sein Können unter Beweis stellen, als er beim letzten Rennen in **Malaysien** den **5. Rang in der Startaufstellung** belegte. Alex konnte in dieser Saison nur einmal in die Punkte fahren (**Monza - 5. Rang**) und belegte schlussendlich den **15. Rang in der Endwertung**. Nun war es absolut klar: Ein Teamwechsel musste her. Und somit bekam Wurz einen Vertrag als 3. Fahrer bei West McLaren-Mercedes, wo er für die Testarbeit zuständig war.



2001 Unter dem Motto: "Man muss hin und wieder einen Schritt zurück machen, um dann 2 Schritte nach vor machen zu können..." nahm Wurz die **Testarbeit bei McLaren-Mercedes** auf. Mit **guten Leistungen bei** den diversen **Testfahrten** brachte es Wurz zustande, dass er bereits im April 2001 ein **Angebot als Stammpilot bei Prost Acer** (anstelle des erfolglosen G. Mazzacane) vorliegen hatte. Dieses lehnte er jedoch, aus Loyalität zu McM und der Hoffnung auf ein Stammcockpit für 2002 bei den Silbernen, dankend ab. Seine Pläne schienen an jenem Tag aufzugehen, als teamintern klar wurde, dass M. Hakkinen (zumindest) 2002 nicht fahren wird. Nun sah A. Wurz seine große Chance, der Nachfolger Hakkinens zu werden. Aufgrund der Tatsache dass der Vertrag mit McLaren für 2002 als Stammpilot lt. R. Dennis bereits fertig verhandelt war, lehnte Wurz Angebote von anderen Teams ab. Mit einer Blitzaktion nahm McM jedoch den Shootingstar K. Raikkönen unter Vertrag und appellierte an Wurz, die Truppe um R. Dennis noch ein weiteres Jahr als Testfahrer zu unterstützen. Da Wurz andere Angebote bereits frühzeitig ablehnte, entschied er sich, seinen Job als Testfahrer um ein weiteres Jahr zu verlängern.



2002 Diese Saison startete mit den Aussagen von Wurz, **um jeden Preis wieder Rennen fahren** zu wollen – wenn nötig sogar umsonst. Im Laufe der Saison zeichneten sich **Kontakte zu einigen Teams wie Toyota oder BAR** ab, welche ihr Interesse an dem dritten Mann bei McLaren bekundeten. Da McLaren Mercedes jedoch im Rahmen des Großen Preis von Deutschland ihr Team für die kommende Saison bekannt geben wollte, wurde Wurz ein Ultimatum gesetzt. Er musste sich bis Freitag vor dem Rennen entscheiden, ob er dem Team auch in der kommenden Saison als Testfahrer zur Verfügung stehen will. Da die finanzielle Situation in der Formel 1 immer unsicherer wurde und kein unterschriebener Vertrag als Stammpiloter bis zum Ende der Deadline eintraf, verlängerte Wurz um weitere 3 Jahr als dritter Pilot bei McLaren Mercedes.



2003 Die dritte Saison, abseits des Renngeschehens, hätte für Wurz schon bald der Anfang vom Ende sein können. Denn nach nur 4 Rennen der laufenden Saison, ergab sich bei **Jaguar Racing** die Möglichkeit, den bis dahin erfolglosen „Bruchpiloten“ Antonio Pizzonia ersetzen zu können. Die Fakten, sowie ein fertig ausgearbeiteter Vertrag, lagen auf dem Tisch – es fehlte nur noch die Freigabe von Seiten McLaren. Diese, in Person vertreten durch Ron Dennis, stellten ein Angebot für die Freistellung von Wurz an Jaguar. Es dürfte jedoch der finanziellen Situation bei Jaguar nicht angepasst gewesen sein, woraus sich der **Verbleib von Wurz bei McLaren Mercedes** ergab. Da die Saison noch im vollen Gange ist, darf man gespannt sein, welches Team sich als nächstes die Dienste von Wurz sichern möchte...!



2004 Alex Wurz bestritt die 4. Saison als **"dritter Mann" bei McLaren Mercedes**. Wie jedes Jahr, gab es Gerüchte über einen möglichen Wechsel als Stammpilot für ein anderes Team, jedoch meistens ohne stichfesten Hintergrund. Zwischenzeitlich ergab sich auch die gleiche Möglichkeit wie bereits 2001, ein Stammcockpit bei McLaren zu bekommen. Als Nachfolger von DC wurde jedoch frühzeitig der Kolumbianer JPM bestätigt. Somit war klar, dass Alex Wurz seinen **Vertrag bis Ende 2005 bei McLaren** erfüllen wird.



2005 Es war das **letzte Jahr von Alex bei McLaren Mercedes** und sicherlich auch sein erfolgreichstes bei den Silbernen. Da McLaren in der Saison 2004 nicht unter die besten vier Teams der Konstruktionwertung kam, durfte McLaren an den **GP-Freitagen ein drittes Auto** einsetzen. Dabei erzielte Alex bei **sechs Antritten vier Bestzeiten** und wurde zweimal Zweiter. Das Highlight der Saison 2005 war für Alex Wurz zweifelsohne der **GP von San Marino in Imola**, bei welchem er den verletzten J.P. Montoya ersetzte und prompt als **Dritter** hinter Fernando Alonso und Michael Schumacher **aufs Podest** fuhr. Nach Silverstone 1997, wo er noch zu Benetton-Zeiten den damals erkrankten Gerhard Berger mehr als würdig vertrat, war dies der **zweite Stockerlplatz für den Niederösterreicher in der Formel 1**. Nachdem Alex in den Jahren 2001-2005 mehrmals knapp davor stand bei McLaren vom Test- zum Einsatzfahrer aufzusteigen, wechselte Alex nach 5 Jahren als McLaren Testfahrer, als **dritter Fahrer** zum **Traditionsrennstall Williams**. Teamchef Frank Williams empfing den hocheingeschätzten Wurz mit offenen Armen, und stellte Wurz bereits bei den Vertragsverhandlungen Ende 2005 in Aussicht, bei entsprechender Leistung ein Stammcockpit für 2007 zu bekommen.



2006 Wie bereits 2005 bei McLaren, glänzte Alex Wurz auch bei **Williams**, trotz unterlegenem Material, wieder mit **mehreren Freitagsbestzeiten**. In 9 von 18 Freitagsersätzen war am Ende der Name "Wurz" ganz oben auf der Zeitenliste zu finden. Trotz der hervorragenden Entwicklungsarbeit bei den Testfahrten und trotz der wichtigen Daten, die Alex an den Freitagen für die beiden Stammpiloten Webber und Rosberg sammelte, schaute am Ende



schaute am Ende nur ein enttäuschender **8 Rang in der Konstrukteursweltmeisterschaft** für den einstigen Erfolgsrennstall heraus.

Dies nahm Mark Webber zum Anlass, um für 2007 einen Vertrag mit Red Bull Racing zu unterzeichnen. Frank Williams hielt sein Wort und ernannte bereits frühzeitig in der Saison 2006 **Alex Wurz zum 2.Stammpiloten neben Nico Rosberg für die Saison 2007.**

Alex Wurz hatte es also geschafft. Nach 6 Jahren unermüdlicher und harter Arbeit als Testfahrer hat er sein Ziel also doch noch erreicht. Er wird wieder Stammpilot in der höchsten Klasse des Motorsports sein - und das zudem beim dritterfolgreichsten Team der Formel 1 Geschichte - bei **AT&T Williams.**

2007 Alex Wurz hat im Jahr 2007 seinen lang ersehnten Traum wahr gemacht und fuhr für das **AT&T Williams Toyota Team** wieder Rennen in der höchsten Klasse des Motorsport - der Formel 1.

Alex Wurz machte seinem guten Ruf in der Königsklasse alle Ehre und führte das Williams Team nach einigen erfolglosen Jahren wieder deutlich näher an die Spitze des Feldes zurück. Speziell in schwierigen Rennen zeigte Alex durch seine Erfahrung sein Können und glänzte oftmals mit unerbitterlichen Zweikämpfen und tollen Überholmanövern.



So fuhr er im Laufe der Saison dreimal in die Punkteränge und sammelte so insgesamt **13 wertvolle WM-Punkte** für das Williams Team.

Der **3.Platz** von Alex Wurz beim **Grand Prix von Kanada in Montreal** war der Saisonhöhepunkt für das englische Team und den Österreicher. Nach dem vorletzten Rennen der Saison, dem Grand Prix von China, gab der mittlerweile dreifache Vater am 08.10.2007 überraschend **seinen sofortigen Rücktritt aus der Formel-1** bekannt.



Alex Wurz verabschiedete sich nach 69 Rennen, 45 WM-Punkten, 1 schnellsten Rennrunde und drei 3.Plätzen als der 4.erfolgreichste Österreicher der je in der Formel-1 seine Runden drehte, kündigte jedoch gleichzeitig an, dass er künftig in anderen Rennserien weiterhin am aktiven Motorsport teilnehmen möchte.

So bestätigte Alex Wurz am 16.12.2007 seinen Start bei den 24h von Le Mans im Juni 2008 für das Peugeot Team.

2008 Kaum hat das Jahr begonnen, überrascht Alex Wurz mit einer Meldung die wohl niemand für möglich gehalten hätte. Nachdem Alex vor gerade erst 3 Monaten seine sofortigen Rücktritt aus der Formel-1 bekannt gegeben hat, erklärt er am 10.Jänner 2008 den **Rücktritt vom Rücktritt und das Honda F1-Racing Team bestätigt Alex Wurz als Test- und Ersatzfahrer.**

Alex Wurz unterschreibt einen Zweijahresvertrag bei den Japanern.

Neben dem Job bei dem Formel-1 Team ging Alex Wurz erstmals seit 1996 wieder bei dem **Langstreckenklassiker in Le Mans** an den Start, und eroberte für das Team von Peugeot den **fünften Rang.**



2009 Nachdem das Honda Team den Rückzug aus der Formel 1 vermeldet hat, wurde der Rennstahl sensationell vom ehemaligen Honda-Teamchef Ross Brown übernommen. Der ursprüngliche **zwei-Jahres Vertrag von Alex Wurz als Test und Ersatzfahrer** wurde ebenso von **Brawn GP** übernommen. Das neue Brawn GP Team errang sensationell bereits in der ersten Saison mit Jenson Button den Fahrertitel und Alex Wurz konnte als wertvolles Teammitglied über den Konstrukteurstitel jubeln.



Parallel zum Test- und Ersatzfahrerjob bei Brawn GP ging Alexander Wurz abermals für Peugeot bei den 24 Stunden von Le Mans an den Start und gewann diese nach 1996 bereits das zweite Mal.

Neben seinen Rennfahrerpflichtungen bei Brawn GP in der Formel-1 und bei Peugeot in der LMS Serie, erfreut Alexander Wurz die ORF Zuschauer als **Co-Moderator (neben Heinz Prüller)** mit seinen fachkundigen Kommentaren und Hintergrundwissen

2010 Anfang 2010 kamen immer wieder Gerüchte auf, wonach Alexander Wurz als Teamchef für ein neues Formel-1 Team von Superfund in die Formel 1 einsteigen würde. Da Superfund jedoch keine Lizenz bekam, war dieses Projekt hinfällig. 2010 ist damit die erste Saison seit 1997, in welcher Alex Wurz **nicht mehr in der F1 aktiv als Renn-, Test- oder Ersatzfahrer tätig ist.**

Alex Wurz blieb allerdings den ORF Zusehern als **Co-Moderator neben Ernst Hausleitner** erhalten.



Motorsportlich ist Alex Wurz nach wie vor für das **Peugeot Team bei der LMS Serie** am Start und konnte dabei unter anderem einen **Sieg beim 12 Stunden Rennen von Sebring** feiern.

2011 Alex Wurz gewann das Vorbereitungsrennen zu den 24 Stunden von Le Mans, die 1.000km von Spa, in eindrucksvoller Manier.

Parallel zu seinen Rennfahrerpflichtungen ist Alex Wurz nach wie vor als F1-Co-Moderator beim ORF tätig.