

Patrick Head – Biografie und Kurzinterview.

Technischer Direktor WilliamsF1.

Patrick Head wurde am 5. Juni 1946 in Farnborough, Hampshire, in England geboren. Er ist verheiratet, hat zwei Kinder und lebt mit seiner Familie in London.

Eine Karriere im Motorsport war für Head eine natürliche Entwicklung.

Er sammelte früh Erfahrung aus erster Hand, als sein Vater in den 50er Jahren mit Jaguar-Sportwagen Rennen fuhr. Und er besuchte die gleiche Schule wie James Hunt und Lotus-Ingenieur Peter Wright, wenngleich sich die drei in ihrer Jugend niemals trafen.

Doch zunächst schien er in andere Fußstapfen seines Vaters zu treten und eine Militär-Laufbahn einzuschlagen. Nach der Schule besuchte er das Royal Naval College in Dartmouth. Allerdings wich diese Neigung einem Interesse am Maschinenbau. Patrick studierte in Birmingham, Bournemouth und zum Schluss am University College in London.

Zu Beginn seiner Laufbahn arbeitete er an der Seite von John Barnard für Lola Cars und Ron Tauranac bei Trojan. 1977 ging Patrick Head zu Frank Williams (Racing Cars) als leitender Ingenieur. Wenig später wurde die Firma an Walter Wolf verkauft. Während seiner kurzen Zeit bei Wolf Racing arbeitete Head zusammen mit Harvey Postlethwaite. Ende 1977 verließ er Wolf Racing und gründete zusammen mit Frank Williams das Unternehmen Williams Grand Prix Engineering.

Das erste von Patrick Head gezeichnete Formel-1-Fahrzeug, der FW06, erschien 1978. Ein Jahr später gewann ein von ihm konstruiertes Auto schon den Grand Prix in Silverstone und zwei Jahre später sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft.

Abseits des Rennsports liebt Patrick Head Segeln und Motorrad fahren.

Zum Grand Prix von Frankreich im Juli in Magny-Cours reist er meist mit Motorrad-Freunden und in Lederkluft.

Fragen an Patrick Head:

War das Abschneiden des Teams in der Saison 2002 eine richtige Enttäuschung für Sie?

Nun ja, der zweite Platz in der Konstrukteurswertung war gegenüber 2001 ein Schritt nach vorn, aber man kann auch die alte Weisheit nicht wegschieben, dass wir tatsächlich die ersten Verlierer waren. Wir hatten Ansprüche an uns selbst formuliert, hinzu kamen der öffentliche Druck sowie Erwartungen von Sponsoren und Medien, dass wir mit Ferrari mithalten können. Das haben wir nicht geschafft, und das kann man nicht anders als enttäuschend nennen. Selbstverständlich wollen wir 2003 besser sein.

Was war der Schlüssel zum Erfolg von Ferrari?

Auf den ersten Blick mag Schnelligkeit die richtige Antwort sein, aber es war auch eine unangefochtene Zuverlässigkeit, die deren Erfolg untermauert hat. Wenn wir uns erinnern: Jedes Mal, wenn ein Ferrari 2002 zu einem Rennen gestartet ist, hat er es auch beendet. Das ist wirklich bemerkenswert.

Dank ihrer guten Gesamtleistung, mussten sie auch ihre Motoren nicht so hart fahren wie wir und womöglich auch McLaren. Dies wiederum hat ihrer Standfestigkeit geholfen.

Es sieht so aus, als würde WilliamsF1 auf diese Herausforderung antworten. Welche Änderungen und Entwicklungen geschehen denn genau in Grove?

Das Wachstum zieht sich durch das gesamte Unternehmen. Im technischen Bereich vergrößern wir die Konstruktion, bauen den Windkanalbetrieb und ebenso die Fertigung aus.

Was können Sie uns über Ihre Pläne für einen neuen Windkanal verraten?

Zunächst einmal, das ist klar, haben sie keinen Einfluss auf das Chassis für die Saison 2003 gehabt. Unsere existierende Anlage blieb allerdings nicht unverändert, wir haben den bestehenden Windkanal kontinuierlich weiterentwickelt. Aber abgesehen von unseren Wünschen, die Kapazitäten zu erhöhen und unsere experimentellen Möglichkeiten effektiv zu verdoppeln, geht es bei einem modernen Windkanal auch darum, wie die Räder und das Modell unterstützt werden, wo die Qualität des Luftstroms an ihre Grenzen stößt, um schnellere Testmöglichkeiten und so weiter.

Abgesehen von der Formel 1 – betreiben Sie noch andere Aktivitäten?

Ja, ich genieße das Segeln. Bevor ich mit Frank zusammenkam, also vor mittlerweile über 25 Jahren, wollte ich Hochsee-Segeln. Ich habe damals tatsächlich ein sehr langes Segelboot gebaut – einen 50-Fuß-Schoner.

Zehn Jahre lang bin ich damit immer mal wieder unterwegs gewesen, dann habe ich das Boot an einen Mann verkauft, der mit seiner Freundin um die Welt segeln wollte. Es gab damals zwei Rechnungen: Er kaufte Backbord, sie kaufte Steuerbord. Ich muss nicht um die Welt segeln, aber etwas Zeit zum Hochsee-Segeln wäre schon sehr schön, bevor ich zu alt bin und nur noch mit einer Gehhilfe auf Deck klettern kann.