

Saison 2003 – Vorschau.

Gipfelsturm.

Everest-Pionier Sir Edmund Hillary hat es am 29. Mai 1953 als Erster herausgefunden: Die letzten Meter auf dem Weg zur Weltspitze sind die schwersten. Das BMW WilliamsF1 Team steht 2003 vor der vierten gemeinsamen Saison und als WM-Zweiter nur noch eine Stufe unter dem Gipfel. „Der wird sich nicht im Sturm erobern lassen“, weiß Teamchef Frank Williams mit der Erfahrung von neun Titeln in der FIA Formel-1-Weltmeisterschaft der Konstrukteure.

Doch der Brite ist zuversichtlich: „Wir sind gut gerüstet und fest entschlossen, die Spitze zu erreichen. Wir bieten ein neues, innovatives Chassis auf, den FW25. Das neue Auto ist das Resultat einer vollkommen neuen Herangehensweise, und BMW hat in dem P83 wiederum einen neuen, noch stärkeren Motor entwickelt. Außerdem haben wir in Juan Pablo Montoya und Ralf Schumacher zwei Siegfahrer und eine sehr gut eingespielte Mannschaft.“

Schumacher hatte 2001 die Großen Preise von San Marino, Kanada und Deutschland gewonnen, Montoya den GP von Italien. 2002 gelang dem BMW WilliamsF1 Team der erste Doppelsieg – in Malaysia kam der Deutsche vor seinem kolumbianischen Teamkollegen ins Ziel. Zwei Grands Prix lang führte das BMW WilliamsF1 Team die Weltmeisterschaft an. Montoya brillierte 2002 außerdem mit sieben Polepositions.

BMW Motorsport Direktor Gerhard Berger zur Zielsetzung für 2003:

„Wir wollen auch unter dem neuen Reglement des Einzelzeitfahrens an unsere Qualifying-Performance von 2002 anknüpfen. Allerdings ist das eine Disziplin, für die es keine Punkte gibt. Wir haben uns für die Saison 2003 ganz klar mehr Siege und Podiumsplatzierungen vorgenommen. Wir schauen nach vorn und müssen gleichzeitig auf die Konkurrenz im Rückspiegel Obacht geben.“

„Um unsere Ziele zu erreichen“, ergänzt BMW Motorsport Direktor Mario Theissen, „haben wir in München einen noch leistungsfähigeren Motor gebaut. Wir waren erneut als Erste und sogar noch früher als im Vorjahr in der Lage, ihn im Fahrbetrieb zu testen. Der P83 soll wie seine beiden Vorgänger das stärkste Triebwerk der Formel 1 sein. Nachdem es uns 2002 gelungen ist, die Schallmauer von 19000 Umdrehungen pro Minute zu knacken, werden wir diesen Wert 2003 noch übertreffen. Gleichzeitig soll unser Zehnzylinder in der kommenden Saison noch zuverlässiger werden.“

Patrick Head, als Technischer Direktor von WilliamsF1 für das Chassis verantwortlich, erklärt zum FW25: „2002 hat gezeigt, dass unser Chassis zwar ein Vorbild an Standfestigkeit war, aber vor allem aerodynamisch Verbesserungsbedarf hatte. Der FW25 ist deshalb keine Weiterentwicklung, sondern ein komplett neues Fahrzeug. Wir sind neue Wege gegangen, um unser gemeinsames Ziel zu erreichen: so schnell wie möglich Weltmeister zu werden.“