

WilliamsF1 – Die Geschichte.

Nach einer langen Lehrzeit in kleineren Motorsportklassen schlossen sich Frank Williams und Patrick Head 1977 zusammen und begründeten damit eine der beständigsten Partnerschaften in der Welt des Sports. Mit anfangs lediglich 17 Mitarbeitern wurde der von Head konstruierte FW06 das erste gemeinsame Projekt, finanziert durch eine Reihe von Sponsoren, die Williams in Saudi Arabien gewinnen konnte. Nach gesicherten Finanzen und einem konkurrenzfähigen Auto komplettierte die Verpflichtung des australischen Fahrertalentes Alan Jones das Puzzle des sich entwickelnden Teams. Mit dem FW06 gelang ein starker Einstand in der Formel 1: 1978 fuhr Jones beim Großen Preis der USA auf den zweiten Platz.

Bereits 1979 trug sich Williams Grand Prix Engineering erstmals in die Siegerliste der Königsklasse ein: Der Schweizer Clay Regazzoni wurde Jones' Teamkollege, und das Duo zeigte sich beim Heimrennen des Teams in Silverstone in Topform. Jones fiel zwar in Führung liegend aus, doch Regazzoni fuhr den ersten Sieg für das britische Team ein. Jones übernahm das Staffelholz und gewann in jener Saison noch vier weitere Grands Prix.

Jones begleitete das Team auch in die 80er Jahre und zum Gewinn der ersten Titel in der Konstrukteurs- und in der Fahrer-WM. Den Fahrertitel konnte er 1981 nicht wiederholen, aber das Team gewann erneut die Krone in der Hersteller-Wertung.

In der folgenden Saison entschloss sich Alan Jones zum Rücktritt von seiner Fahrerkarriere, der charismatische Finne Keke Rosberg trat sein Erbe an. Rosberg wurde 1982 Weltmeister, für den angepeilten dritten Konstrukteurstitel in Folge reichte es aber nicht.

1983 wurde für Williams das erste Jahr mit einem echten Motorenpartner – Honda kam an Bord. Um mit anderen, von Herstellern unterstützten Teams mithalten zu können, musste sich auch Williams den Zugang zur kommenden Turbo-Technik sichern. 1983 und 1984 wurden in erster Linie Lehrjahre, dennoch gelang am 8. Juli 1984 in Dallas der erste Sieg mit Honda. Parallel zog das Team innerhalb von Didcot in eine neue, modernere Fabrik um.

Im folgenden Jahr startete der Brite Nigel Mansell an Rosbergs Seite, die beiden steuerten das erste Kohlefaser-Chassis aus der Feder von Patrick Head, den FW10. Gemeinsam erzielten Mansell und Rosberg vier Siege – eine erfolgreiche Zukunft zeichnete sich bereits ab. 1986 sollte eine reiche Ernte für die Williams-Honda-Partnerschaft bringen. Doch zunächst erhielten die hohen Erwartungen einen herben Tiefschlag: Teamchef Frank Williams erlitt bei einem Autounfall auf dem Rückweg von Testfahrten im französischen Paul Ricard schwerste Verletzungen.

Während Frank Williams im Krankenhaus lag, stieß der frühere Weltmeister Nelson Piquet zur Mannschaft. Der Brasilianer und Mansell gewannen neun Grands Prix und sicherten Williams den dritten Konstrukteurstitel, es war schon der fünfte WM-Titel insgesamt. Obwohl Frank Williams fortan an einen Rollstuhl gefesselt war, übernahm er wieder die Geschicke seines

Unternehmens. Und 1987 ging die Erfolgsserie unvermindert weiter: Piquet gewann den nächsten Fahrertitel, Mansell leistete in seinem Schatten den entscheidenden Beitrag zum vierten Weltmeistertitel der Konstrukteure.

Das Fahrer-Duo Mansell & Piquet lieferte sich eines der unerbittlichsten Duelle der Motorsportgeschichte. Dennoch verzichtete Williams auf jede Regie in diesem Schlagabtausch und manifestierte damit eine Philosophie des Teams – den Glauben an unverfälschten Rennsport.

1987, das Team hatte sich bereits als erfolgreichster Rennstall des Jahrzehnts etabliert, kündigten sich in zweierlei Hinsicht schwierigere Zeiten an: Honda wechselte zu McLaren, und Champion Nelson Piquet ging zu Lotus. Williams musste auf Judd-Saugmotoren zurückgreifen.

Zur Neuorientierung für 1988 gehörten die Verpflichtung des routinierten Italieners Riccardo Patrese und mittelfristige Zielsetzungen. Ein Teil der Strategie ging im Juli 1988 auf: Ein Dreijahresvertrag mit Renault wurde unterschrieben, die exklusive Versorgung mit den neuen V10-Zylinder-Triebwerken der Franzosen war gesichert. Für 1989 hatte Head den FW13 den Renault-Motoren auf den Leib geschneidert. Mansells Nachfolger, Thierry Boutsen, holte den ersten Sieg für Williams-Renault in Kanada. Am Ende der Saison war das Team als WM-Zweiter wieder in vertraute Regionen vorgestoßen. Die Saison 1990 begann viel versprechend, wenngleich sich eine Steigerung zum Vorjahr noch nicht abzeichnete. Beinahe schicksalhafte Verquickungen führten dazu, dass Mansell wieder im Cockpit saß und schon im November den FW13B für die kommende Saison testete. 1991 errangen Mansell und Patrese sieben Rennsiege im Kampf gegen McLaren, dennoch blieb Williams Zweiter in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft.

Beginnend mit einem Doppelsieg in Südafrika stürmte das Team 1992 in ein Rekordjahr: Mansell gewann die ersten fünf Rennen, sammelte insgesamt neun GP-Siege und dominierte mit 14 Polepositions. Patrese blieb ihm als Zweiter der Fahrer-WM auf den Fersen, und Renault feierte in überzeugender Manier den ersten Konstrukteurstitel.

1993 gelang dieses Kunststück gleich noch einmal: Alain Prost und Damon Hill steuerten den FW15C mit dem Renault-Motor zu zehn Triumphen. Als der amtierende Weltmeister Prost seinen Rücktritt erklärte, wechselte Ayrton Senna zu Williams.

Im dritten Rennen der Saison 1994, in Imola, kam Sennas Wagen in der berühmten Tamborello-Kurve von der Strecke ab und schlug mit hoher Geschwindigkeit an eine Betonmauer. Der Star aus Brasilien starb bei diesem Unfall. Der Schock über den Verlust des legendären Piloten reichte weit über die Formel-1-Welt hinaus. Das Team selbst war wie paralysiert. Als Zeichen der Trauer wurde beim folgenden GP in Monaco nur ein Fahrzeug eingesetzt.

Für den Rest der Saison übernahm zeitweise Testfahrer David Coulthard das Cockpit neben Damon Hill, aber auch Nigel Mansell bestritt neben seinem amerikanischen Indy-Car-Engagement noch vier Grands Prix für Williams. Dass Williams in diesem tragischen Jahr seinen WM-Titel in der Konstrukteurswertung verteidigen konnte, stellte dem Leistungsvermögen des Teams ein beeindruckendes Zeugnis aus.

Coulthards solide Leistungen im Strudel der Ereignisse jener Saison 1994 trugen dem jungen Schotten einen Stammplatz für 1995 ein, er fuhr an der Seite von Damon Hill. Weiterhin mit Renault-Power unterwegs, sicherte sich das Team fünf GP-Siege, und Hill war der einzige, der Weltmeister Michael Schumacher Paroli bieten konnte. Im Winter 1995 begann außerdem der große Umzug des Teams ins zehn Meilen entfernte Grove. Die neue Fabrik wurde offiziell von ihrer Königlichen Hoheit Prinzessin Anne am 29. Oktober 1996 eröffnet.

Der Kanadier Jacques Villeneuve kam 1996 ins Team und wurde Damon Hills härtester Rivale im Kampf um die Fahrerkrone. Die beiden vereinten zwölf Siege auf sich. Bereits in Ungarn sicherte sich das Team den Konstrukteurspokal, die Entscheidung zwischen den Fahrern blieb indes bis zum Finale in Suzuka offen. Dort behielt Hill die Oberhand und wurde Weltmeister.

Heinz-Harald Frentzen wurde 1997 Villeneuves Teamkollege. Diesmal wetzte der Kanadier die Scharte des entgangenen Titels aus und besiegte Michael Schumacher beim Finale im spanischen Jerez. In diesem Jahr feierte Williams auch seinen 100. GP-Sieg. Der Zufall wollte es, dass dies am gleichen Ort geschah, an dem 18 Jahre zuvor auch der erste Sieg gelungen war: im heimischen Silverstone.

1998 stand man erneut am Scheideweg: Ein rundum neues technisches Reglement trat in Kraft, Aerodynamik-Guru Adrian Newey ging von Bord, und Renault zog sich aus der Formel 1 zurück. Das Team war nun auf Mecachrome/Supertec-Motoren angewiesen und tat sich schwer, beflügelt nur durch die Perspektive der für die Zukunft vereinbarten Partnerschaft, mit BMW. Auch 1999, jetzt mit den Piloten Ralf Schumacher und Alessandro Zanardi, kämpfte Williams noch mit den Nachwehen von 1998.

Das neue Millennium stand für Williams im Zeichen der Zusammenarbeit mit BMW. Ralf Schumacher blieb im Team, Zanardi räumte seinen Platz für den jungen Briten Jenson Button. Die Debütsaison der deutsch-englischen Partnerschaft bot zahlreiche Highlights und endete mit einem sehr respektablen dritten WM-Rang.

2001 kam das Team weiter in Schwung. Neuer Partner von Ralf Schumacher wurde der temperamentvolle Kolumbianer Juan Pablo Montoya. Der Deutsche erzielte in Imola den ersten GP-Sieg für das BMW WilliamsF1 Team und ließ noch zwei weitere folgen. Neuling Montoya, auf dessen Schultern nach seinen sensationellen Erfolgen in der US-CART-Serie große Erwartungen ruhten, musste sich bis zum Großen Preis von Italien gedulden, ehe auch er sich in die Liste der GP-Sieger eintragen konnte. Die Saison 2001 brachte eine spürbare Steigerung gegenüber dem Vorjahr.

Für 2002 waren die Hoffnungen groß: Das technische Reglement blieb stabil, die Fahrerbesetzung unverändert, und BMW lieferte den besten Motor im Feld. Aber nach einem frühen Sieg durch Ralf Schumacher in Malaysia wurde die Saison ein harter Kampf gegen ein extrem starkes Ferrari-Team. Höhepunkte bot sie dennoch: Montoya erzielte sieben Polepositions und brach einen 17 Jahre alten Weltrekord. Er fuhr in Monza die Qualifyingrunde mit der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeit der Formel-1-Historie und trat damit das Erbe von Keke Rosberg an, der die bis dahin gültige Bestmarke seinerzeit mit dem FW10 in Silverstone gesetzt hatte. Das BMW WilliamsF1 Team belegte Rang zwei in der Weltmeisterschaft der Konstrukteure und erreichte damit das nächste Etappenziel.