Schlafende Schönheiten wecken mit Dickie Stanford von Williams Heritage

Lead
Statt über 120 Autos im Lager verstauben zu lassen, beschloss Williams, eine Heritage-Abteilung zu gründen, die diese schlafenden Schönheiten wach küsst. Wir haben uns mit dem ehemaligen Teammanager Dickie Stanford unterhalten, der diesen Bereich zusammen mit Sir Franks Sohn Jonathan leitet.

Das Formel 1-Team von Williams feiert in diesem Jahr 40. Geburtstag und würdigt dieses Jubiläum im großen Stil. Beim Goodwood Festival of Speed am letzten Wochenende hatte die Heritage-Abteilung des Rennstalls ein beeindruckendes Aufgebot mitgebracht, denn auf der Rennstrecke waren der FW14B und der FW08B unterwegs, drei weitere Fahrzeuge wurden ausgestellt. Diese Abteilung Tradition wurde 2014 mit dem Ziel gegründet, ehemalige Rennmaschinen zu zeigen und fahrbereit zu halten. Wir haben uns in Goodwood mit dem langjährigen Mechaniker und ehemaligen Teamleiter Dickie Stanford über die Pflege dieses großen Erbes unterhalten - wenn das nicht die ultimative „Ownership Experience" ist!

Was bedeutet Ihnen Williams und wie sind Sie zum Team gekommen?

Quasi meine Hypothek! Ich wollte schon immer in die Formel 1. Eines Tages im Jahr 1983 kam ich am Williams-Werk vorbei und dachte spontan, ich schaue auf Verdacht rein, ob ich ein Jobinterview haben könnte. Man sagte mir, wenn ich erst Erfahrungen in der Formel 2 sammelte, könnte ich wieder mein Glück in der Formel 1 versuchen. Den Rat habe ich befolgt, verbrachte zwei Jahre mit Ron Tauranacs Rolt-Honda-Team und wir holten die Meisterschaft.

Der Williams-Designer Patrick Head kannte Tauranac und erlaubte ihm die Nutzung des Windkanals. Weil ich öfters die Fahrzeuge für diesen Test beim Williams-Werk ablieferte, bat ich wieder um ein Gespräch. Ich denke, ich habe den Job dann bekommen, weil ich auch die Leute bei Honda kannte, denn Williams hatte gerade mit ihnen die Belieferung mit Turbomotoren vereinbart.

Wie hat sich Ihre Aufgabe weiter entwickelt?

Ich habe als Getriebemechaniker für Nigel Mansells Auto 1985 angefangen. Ich bin zur rechten Zeit dazu gestoßen, denn die Hinterachse war gerade verändert worden. Wir haben die letzten drei Rennen der Saison gewonnen. Ich wurde dann zum „ersten" Mechaniker ernannt und ab 1989 war ich dann zugleich für die Versuchs- und Rennteams zuständig. Ende des Jahres wurde ich zum Chefmechaniker befördert und 1995 wurde ich schließlich Teammanager.

Warum wurde Williams Heritage gegründet?

Wir besitzen 135 Autos, wovon sich 30 im Museum befinden, aber der Rest ist gelagert. Weil einige von ihnen aber gut 15 bis 20 Jahre parken, wollten wir sie herausholen, auseinander nehmen und mit neuester Sicherheitstechnik ausstatten. Gleichzeitig sollten sie dabei so authentisch wie möglich bleiben, um sie als Erbe zu bewahren. Es gibt im Team eine Reihe von Menschen, die so lange wie ich dabei sind; zusammen verfügen wir über ungefähr 98 Prozent der Originalzeichnungen und wissen folglich was richtig ist

und was falsch. Der Plan ist, die Autos zu verkaufen und sie für die Kunden bei den verschiedenen Motorsportevents betriebsbereit zu halten. Sie werden es vielleicht nicht glauben, aber so teuer wie man meint, sind wir gar nicht.

So einfach wie sich das anhört, ist es vermutlich aber nicht?

Diese Autos können sehr viel Temperament entwickeln. Der FW14B mit Active-Ride beispielsweise hat uns von Anfang an das Leben schwer gemacht. Gerade wenn man denkt, alles passt, dann tröpfelt es hier und leckt dort. Aber ganz ehrlich: Während seiner aktiven Zeit war es nicht anders - man muss einfach damit umgehen können. Wir setzen sogar einen MS-DOS-Rechner ein, um den Rennwagen am Laufen zu halten. Im Truck türmt sich eine riesige Computeranlage. Wahrscheinlich hat ein Smartphone heutzutage mehr Rechenleistung! Aber wenn man die Autos auf der Strecke erlebt, dann ist das jede Mühe wert.

Kann man jedes dieser Fahrzeuge kaufen?

Wir behalten schon wirklich bedeutsame Rennwagen wie zum Beispiel diesen FW19. Damit hat Jacques Villeneuve 1997 die Meisterschaft gewonnen - man sieht sogar noch die Schäden am seitlichen Modul, als Michael Schumacher damals in Jerez berühmt-berüchtigt in ihn reingefahren ist. Dieses Chassis hat mehr Siege und Pole Positions auf seinem Konto als jeder andere Williams - wenn Sie ins Cockpit blicken, sehen Sie die Reihen von Sternen als Ausdruck dieser Leistungen.

Was war Ihr bedeutsamstes Rennerlebnis bei Williams?

Wahrscheinlich der Sieg beim Grand Prix von Monaco 2003 mit Juan Pablo Montoya. Ich war ganz vorne auf dem Grid und hatte das Rennen mehrere Male geführt, aber das war das einzige Mal, dass ich in Monaco gewonnen habe. Es ist schon merkwürdig, dass man nur die schlechten Rennen und nie die guten in Erinnerung behält. Viele Bilder von diesem Rennen habe ich nicht mehr im Kopf, außer, dass ich Patrick Head heimlich mit aufs Podium holte. Es hat ihm so viel bedeutet, gerade in Monaco zu gewinnen.

Haben Sie einen Lieblingsfahrer?

Das verrate ich nicht, weil ich sie alle noch kenne!

Wenn Sie ein Auto behalten dürften, welches wäre es denn?

Wahrscheinlich der FW14A mit der normalen Aufhängung - es war der erste Rennwagen, um den ich mich als Chefmechaniker kümmern durfte. Anfangs machte er Probleme, aber nachdem wir die in den Griff bekommen haben, hatte er einen Lauf und gewann gleich fünf Rennen. Aber für den Gesamtsieg in dem Jahr hat es leider nicht ganz gereicht.

Fotos: Alex Lawrence für Classic Driver © 2017

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/schlafende-schoenheiten-wecken-mit-dickie-stanford-von-williams-heritage
© Classic Driver. All rights reserved.